

ローカル線で行く！ フーテン旅行記 7

ーがんばれ熊本！復興への夢を託してー

岡山大学 工学部 機械工学コース 助教

大西 孝



専門は機械加工（研削）。主に円筒研削や内面研削を対象として、工作物の熱変形や弾性変形に伴う精度の悪化を防止する研究を進めている。趣味は列車を使用した旅行（47 都道府県を踏破済）。

はじめに

東 日本大震災の記憶もまだ新しいところに、九州でも恐ろしい地震が起こってしまいました。熊本県や大分県で被災された方が多くいらっしゃることを思うと、なかなかローカル線の旅行を楽しもうという気分にもなれないところです。しかし一方で、被災地の復興がある程度進めば、むしろ現地を訪れて現地でモノを消費することも大切な復興のお手伝いのように思います。ご存じのとおり、熊本県は阿蘇をはじめとする豊かな観光資源があり、魅力的な列車もたくさん走っています。復興への願いを込めて、この時期だからこそ、あえて熊本県を旅した際の記録をご紹介します。なお、ご紹介する内容は、震災前のものであり、残念ながら、今回の震災で傷ついてしまったものもたくさんあります。しかしながらまた元通りの素晴らしい場所に戻ることと祈念して、文中では個別の被害状況を触れないこととします。

1. 阿蘇を超える高原列車！ 豊肥本線、南阿蘇鉄道

大 分から阿蘇を越えて熊本を結ぶ高原路線を豊肥（ほうひ）本線といいます。豊肥本線は、その名の通り豊後（大分）と肥後（熊本）を結ぶ 150km 近い長大路線で、途中で阿蘇の外輪山を越えてカルデラ内を通るため急な坂が多く、特急列車を使っても 3 時間程度を要します。また、普通列車は特に大分県と熊本県の県境付近では 5 往復と非常に本数が少なくなり使いづらい部分もありますが、景色をゆっくり見るのであれば普通列車がお勧めです。

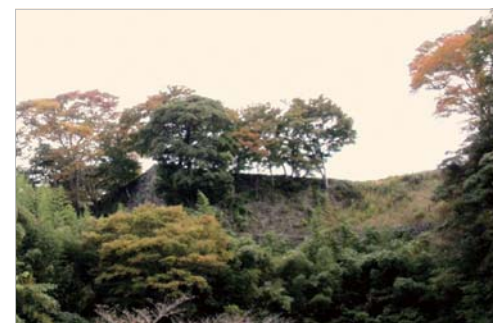


大分の県民食、とり天。唐揚げと比べてあっさりしていますが、ポン酢などをかけて食べると食が進みます。

います。

大分から普通列車に乗って 1 時間余りで豊後竹田駅に到着します。この駅から徒歩 30 分程度のところに、瀧廉太郎の名曲「荒城の月」のモデルとなった岡城跡があります。広い城跡には草木が茂った石垣が残っています。春は桜、秋は紅葉の名所だということですが、それ以外の時期に訪れるとうら寂しい雰囲気が漂い、まさに歌のイメージと一致します。

まずは大分駅から途中の豊後竹田駅で途中下車し、阿蘇山の麓にある宮地駅まで行きましょう。最初に大分駅で列車に乗る前に買っておきたいのが、大分の県民食「とり天」の入ったお弁当です。「とり天」は唐揚げよりもあっさりした衣を鶏肉につけて揚げた料理で、ポン酢などをかけると特に美味です。市内のスーパーマーケットの惣菜売り場やお弁当屋さんで普通に売って



豊後竹田にある岡城跡。草木が石垣に生え、「荒城の月」の歌詞のイメージ通りの光景です。

豊後竹田から宮地駅までの数少ない列車に乗り、大分県から熊本県へ入ります。豊後竹田を出ると阿蘇の外輪山を登るため列車は急な上り坂にかかり、木々の間を進んでいきます。終点の宮地駅の手前でトンネルを抜け、下り坂になってしばらくすると急に車窓が開けます。これは外輪山を越えてカルデラの中に入ったからで、気持ち良い高原の景色が広がり、阿蘇山も近くに見えます。



阿蘇神社の楼門。日本三大楼門の1つとされ、重要文化財です。お寺の門のような建築様式が特徴だとか。

です)と呼ばれ、重要文化財に指定されています。また、阿蘇神社の境内に立つ「高砂の松」は縁結びの松とされ、男性は左から2回、女性は右から2回、この松の周りを回るとご利益があるとか。実際に松の周りを参拝者がグルグル回っていました。

これから宮地駅へ戻り、2駅先の阿蘇駅へ向かい阿蘇山の火口を眺めた後、立野(たての)駅までさらに列車に乗り、南阿蘇の外輪山の中を走る鉄道に寄り道してから熊本へ向かいます。ま

宮地駅から徒歩20分程度のところに、古い歴史を誇る阿蘇神社があります。この神社の特徴は、寺院のような楼門を持つことです。この門は江戸時代末期に建てられたもので、日本三大楼門(残り2つは福岡県の筥崎宮と、茨城県の鹿島神宮だそう



阿蘇神社の境内にある「高砂の松」。男性は左から、女性は右から2周すると縁結びのご利益があるとされています。

ず阿蘇駅からはバスとロープウェイを乗り継いで阿蘇山の火口を目指します。阿蘇駅前から発車する阿蘇登山バスは、草千里を経てロープウェイ乗り場の阿蘇山西駅に向かいます。バスを使うと乗用車よりも時間がかかりますが、車内では観光ガイドの自動放送が流れ、ゆっくり走るので草千里の雄大な景色や阿蘇の米塚と



バスの車内から草千里を望む。車窓の解説も流れるので終点まで退屈することはありません。



阿蘇山の火口西側の風景。荒涼とした景色が広がります。

呼ばれる整った形の山をじっくり眺めることができます。阿蘇山西駅に着くと、火口までのロープウェイに乗り換えます。阿蘇山の火口は硫黄の香りが立ち込め、火山ガスの濃度が高い場合は見学できない場合がありますが、立ち込める煙の間に、美しい青色の池が見え、独特の景観です。



列車から眺める阿蘇の山々。外輪山を越えた宮地から熊本寄りの区間では高原列車の気持ちいい旅が続きます。

阿蘇駅に戻り、熊本方面の列車に乗るとしばらくの間は外輪山の中を走ります。そして立野駅に到着する直前に外輪山を抜けますが、立野駅は外輪山の中と比べると標高が低いところにあります。熊本から大分方面へ向かう



外輪山をバックに赤水(あかみず)駅を発車する赤い普通列車。この駅は外輪山の中にあります。



立野駅へ到着する直前の列車からの眺め。この先で列車は向きを変え、眼下に見える線路で立野駅へ下ります。駅は写真右上の道路と交差した先にあります。短い距離で高低差を稼ぐスイッチバックという珍しい線路配置です。

でしょう。大分から熊本に向かう列車は一旦停止し、バック運転で急な坂を下って立野駅に到着し、駅でもう一度向きを変えて熊本方面へ出発します。

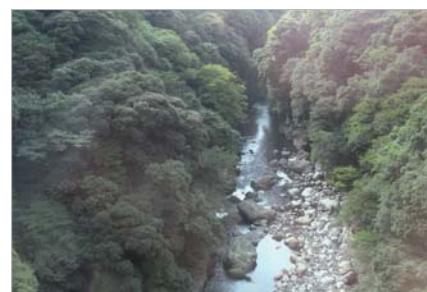
立野駅からは南阿蘇鉄道という第3セクター鉄道が分岐しており、外輪山の切れ目から再びカルデラの中に入ります。トロッコ列車も用意されており、気持ちのいい風を受けながら外輪山に囲まれた独特の景色を満喫できます。

場合は急に高度を上げなければならないため、自動車に比べて坂に弱い鉄道では一工夫必要です。そこで立野駅付近では「スイッチバック」と呼ばれる独特の線路の配置がなされています。この「スイッチバック」では列車の進行方向を2回変えることで登坂する距離を長くすることで坂を越えます。階段の踊り場で向きを変えて狭い範囲で高さを稼ぐのと同じことで、Z字型に線路が配置されていると考えればわかりやすいで



南阿蘇鉄道のトロッコ列車。爽やかな高原の風を浴びながら阿蘇の山々を眺めることができます。

日本一長い駅名(平仮名で22文字)を持つことでも話題になり、南阿蘇鉄道をより一層有名にしています。また、立野駅を出てしばらくすると渡る「第一白川橋梁」は川の水面からレールまでの高さが約62mで、日本で2番目に高い鉄橋として名高く、特にトロッコ列車ではスリル満点です。南阿蘇鉄道はとにかく見どころ



日本で2番目の高さを誇る第一白川鉄橋を徐行して渡る南阿蘇鉄道の列車からの眺め。目がくらむような高さです。

沿線には名水百選に選ばれた白水水源もあり、名水の故郷としても有名です。途中には「南阿蘇水の生まれる里白水高原」という駅があり、名水の里であることをアピールしています。この駅は茨城県の鹿島臨海鉄道にある「長者ヶ浜潮騒はまなす公園前駅」と並んで



日本一長い駅名の「南阿蘇水の生まれる里白水高原」駅に到着した列車。周辺には名水の水源地があります。

の多い鉄道で、途中下車して名水を楽しむのもいいでしょう。

阿蘇を後にするのは名残惜しいですが、熊本市内にも魅力的な鉄道があります。立野駅を後に豊肥本線の列車は熊本市内へ向けて鉄道を軽やかに走り抜けます。

(岡山大学職員組合 組合だより 171、172号より再構成のうえ掲載)

2. くまモンの故郷の個性的な車両たち！熊本電鉄、熊本市交通局

大分から豊肥本線に乗り、途中の阿蘇で寄り道をして、ようやく熊本へ着きました。「くまモン、くまモン…♪」有名人（有名熊？）「くまモン」のテーマソングが聞こえてきます。九州新幹線の開通もあり脚光を浴びている熊本ですが、実は「くまモン」に負けず劣らず個性的な車両が走る、鉄道ファンにはたまらない街でもあります。

まずは地元私鉄の熊本電鉄。今年の2月、「アオガエル」という車両が引退する際に全国的な話題になりました。この「アオガエル」とは、東京の東急電鉄で役目を終えて熊本で第2の職場を見つけた愛らしい電車です。登場し

た昭和29年当時としては画期的な軽量化を実現した車両で、飛行機の技術を活用して作られた下ぶくれの車体は正に「アオガエル」です。吊り革には「東急食堂」や「東横のれん街」といった東急時代の広告が残り、高度成長時代の通勤電車の雰囲気を漂わせながら、1両でJRの上熊本駅から北熊本駅までの3.4kmの支線区間をゴトゴト走っていました。なお、今では「アオガエル」は引退しましたが、同じ区間を東京メトロの銀座線からやってきた車両が走っています。地下鉄で走っていた車両が、短い路線で陽を浴びてのんびり走るのもまたユーモラスです。この車両も近いうちに東京からは姿を消すそうですが、熊本電鉄で大事にされて、末永く働いてほしいものです。

また、北熊本駅の構内に止まっている古めかしいチョコレート色の車両も注目です。この車両は昭和3年に製造され、戦時中は広島県の可部線を走っ



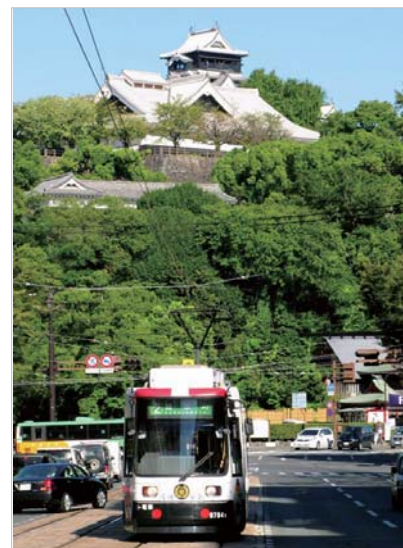
緑の丸っこい車体がかわいい熊本電鉄の「アオガエル」。全国の鉄道ファンに惜しまれながら今年2月に引退しました。

ていました。原爆投下時に広島市内にいた仲間の多くは大破しましたが、この車両は幸運にも下関の工場にいて難を逃れました。戦後に熊本電鉄へ移籍し、原爆投下から70年近くたった現在でも、平和の大切さを語るように鎮座しています。

熊本市内を走る路面電車、熊本市交通局（熊本市電）も面白い路線です。熊本市電は最新技術の導入に積極的で、路面電車初の冷房取り付け（1978年）、大幅な省エネを実現できるインバータ制御の電車（1982年）、出



幸運にも広島原爆から逃れた電車。北熊本駅で日差しを浴びながら平和な時代に何を思っているのでしょうか。



熊本のシンボル、熊本城をバックに走る熊本市電。写真の車両は日本で初めて導入された超低床電車です。熊本城が修復されこの景色を再び眺められる日が来ることを願っています。

入口に段差のない超低床電車（1997年）など数々の「日本初」を実現し、「路面電車は過去の乗り物」というイメージを払拭しました。ちなみにこの超低床電車、路面電車の先進国であるドイツから輸入した走行装置に日本製の車体を組み合わせもので、一種の「外車」です。熊本市での導入に続き、岡山市や高岡市、富山市、福井市などで同じタイプの車両が導入され、国内の超低床電車の普及に先鞭をつけた記念すべき車両です。

熊本市電の沿線には、著名な観光地である熊本城や水前寺公園もあり、熊本駅前から乗り換えなしで行けるので大変便利です。水前寺公園は周囲をビ

ルや住宅街に囲まれた庭園ですが、園内はのどかな時間が流れており、旅の途中にホッと一息できます。熊本市電の全区間に加えて、熊本電鉄と市営バスの一部区間も利用可能な一日乗車券（もちろん「くまモン」のイラスト入り!）も用意されていますので、これらの観光地を訪れる際は是非、熊本市電を使ってみたいものです。その時



市電の沿線にある水前寺公園。周辺にはマンションも見えますが、園内はのんびりした時間が流れています。

には、熊本の個性的な電車にも少し注目いただければ嬉しいです。

（岡山大学職員組合 組合だより 173 号より加筆のうえ掲載）

おわりに

これまでご紹介した内容は、かつて岡山大学の組合だよりに掲載したものから再構成したものです。現地では広範囲に大きな被害が出ていると報じられているため、当分の間、観光で訪れることは困難でしょう。また、ご紹介した鉄道路線、特に豊肥本線と南阿蘇鉄道は甚大な被害を受けており、復旧までは相当の時間を要するようです。しかしながら観光客が訪れることができるほどに復旧が進んだ暁には、ぜひ、現地を巡って、地元の復興を応援したいものです。私事ながら、筆者もかつて阪神大震災を間近に見ましたが、今では復興した神戸の街並を見て、全国、さらには海外からも多くのお客さんが来てくれる街がよみがえったこと嬉しく思います。熊本も、先の東日本大震災と同様に復興に当たっては様々な困難があることと思いますが、再び観光客であふれる日が来ることを祈っています。その際は、ぜひ、地元の風を感じられるローカル線にもご乗車いただければと思います。