

あの頃の風景

鹿児島交通南薩線

日本建設コンサルタント株式会社
東京支社 河川計画グループマネージャー
小澤宏二 OZAWA Koji



■写真1—吉利—永吉間の永吉川橋梁を渡るキハ300形

1—南薩線の廃止

九州南部に、地元の人が南薩線（なんさっせん）と呼んで親しんだ鉄道があった。

鹿児島交通南薩線は、明治45年に南薩鉄道株式会社として設立。鹿児島本線の伊集院駅と薩摩半島西南部（指宿枕崎線の枕崎）を結ぶ全長46.9kmの鹿児島県内唯一の私鉄であった。沖縄の鉄道廃止後日本最南端の私鉄として知られた南薩線は、昭和24年、伊集院から国鉄に乗り入れて鹿児島に至る直通運転を開始、昭和27年にはディーゼル車を導入するなど、昭和30年の初め頃までが南薩線の最盛期であった。南薩線に就職するのが若者の憧れであったという。

しかしその後は、度重なる水害、南薩地方の過疎化とモータリゼーションの影響で利用者は減少しはじめ、没落の一途をたどることとなる。

昭和37年に支線の万世線（加世田～薩摩万世の2.5km）、昭和40年に知覧線（阿多～知覧16.3km）を水害の影響で廃止、昭和39年には鹿児島交通と社名を改め、鉄道はバス会社の一部門になる。残された南薩線は乗客の減少に悩まされながらも営業を続けていたが、昭和58年6月の集中豪雨により壊滅的な被害を受け、枕崎～加世田間と日置～伊集院間が不通となる。不通区間の復旧に莫大な費用がかかる事から復旧を断念、翌59年3月17日に全線が廃止された。昭和58年6月21日に南薩地方を襲った未曾有の大水害は、南薩の動脈をも寸断する結果となった。

2—赤いディーゼル車

昭和19年C12形機関車を導入。その後、昭和27年にはディーゼル車を導入し、「赤いディーゼーカー」として地元の人々に親しまれていた。特に、「丸型」の愛称をもつキハ100形は、車体の正面が大きなカーブの流線型になっていてローカル鉄道らしい形状をしていた。麦の緑が鮮やかな南薩路、赤い車体のディーゼーカーがのんびりと走る様子は、ふるさとの優しさを感じさせるに十分な光景であった。

| 南薩線沿革 | |
|-------------|-----------------------------------|
| 明治45年7月19日 | 南薩鉄道株式会社設立 |
| 大正3年4月1日 | 伊集院—伊作間開通。同年5月10日伊作—加世田間開通 |
| 大正5年10月22日 | 加世田—薩摩大崎町間開通 |
| 昭和5年11月15日 | 薩南中央鉄道、薩摩川辺—知覧間営業開始 |
| 昭和6年3月10日 | 加世田—枕崎間営業開始 |
| 昭和18年4月22日 | 薩南中央鉄道を吸収合併、知覧線に改称 |
| 昭和19年5月 | C12形機関車購入、加世田—伊集院間運転開始 |
| 昭和27年12月10日 | ディーゼル動車6両（100形）を配し、殆ど気動車列車に変更 |
| 昭和29年10月11日 | ディーゼル動車（300形）3両購入 |
| 昭和30年1月11日 | 300形ディーゼル動車西鹿児島まで直通運転開始（3往復） |
| 昭和30年1月15日 | 薩摩湖停留場開業 |
| 昭和37年2月15日 | 万世線（加世田—薩摩万世間）廃止 |
| 昭和37年2月15日 | 新製ディーゼル機関車を定期列車に使用開始する |
| 昭和38年1月25日 | DD1201号機関車使用開始 |
| 昭和38年3月5日 | DD1202号機 |
| 昭和39年3月5日 | 蒸気機関車全車廃止 |
| 昭和39年8月25日 | 三洲自動車株式会社と合併 |
| 昭和39年10月1日 | 鹿児島交通株式会社と社名変更 |
| 昭和40年7月1日 | 鹿児島交通株式会社に社名変更 |
| 昭和40年10月3日 | 水害により知覧線休止 |
| 昭和40年11月15日 | 知覧線（阿多—知覧）廃止 |
| 昭和58年12月13日 | 鉄道廃止発表 |
| 昭和59年3月17日 | 加世田豪雨により伊集院—日置、加世田—枕崎間不通 南薩線廃止 |



■写真2—現在の永吉川橋梁



■写真3—蒸気機関車（C12形機関車）

3—廃線跡を歩く

鉄道廃線の旅がブームになったことも記憶に新しいが、南薩線の廃線跡を歩いてみた。駅舎はほとんど残っておらず、バス停留所となっていたり、駐車場となっていたりとさまざま。軌道跡は一部サイクリング道や遊歩道などとして整備され、地域振興の一助となっている。南薩線で特に目を引くのは、吉利—永吉間の永吉川に架かる長さ45mの永吉川橋梁である。ここは石造りのアーチが美しい浜田橋と南薩線の永吉川橋梁が並び、その北側には小さな公園が設けられている。永吉川橋梁は石積みの橋脚4本の堂々たる橋であるが、平成8年の夏に橋桁が撤去され、現在は橋脚だけが残っている。

また、上日置付近にある石積みの給水塔は、SL時代に使われていたもので、周辺が宅地化された今も、その存在を誇らしげに自己主張している。

4—南薩鉄道記念館

南薩線が廃止されて10年後の平成6年7月、南薩線の中心、加世田駅跡地に鉄道時代に使われていた石蔵作りの倉庫を利用して、「南薩鉄道記念館」が開館した。

鉄道に関する資料、車輛部品、写真、ビデオのコーナーなどがあり、昔の切符や蒸気機関車の設計図、車輛の銘板、車掌さんの持っていたバッグやほさみまで展示され、南薩線の歴史を後世に残す道標になっている。

〈写真提供〉
写真1、4、6 測上印刷株式会社

〈参考文献〉
「線路は続くよ何処までも」清藤一明（測上印刷株式会社）



■写真5—現在の給水塔付近の状況



■写真4—SL時代に使われていた給水塔の横を行くキハ300形



■写真6—さよなら南薩線（キハ100形）