

郷土史への扉



今年(明治維新から百五十年)の節目の年です。今回は日本の近代化の象徴の一つで、交通と産業を飛躍的に発展させた鉄道の歴史と、明治三十六(一九〇三)年に開通した肥薩線(旧鹿児島本線)を紹介します。

世界と日本の鉄道史

十八世紀後半に起こったイギリスの産業革命の中で、後に鉄道を飛躍的に進歩させる「蒸気機関」が生まれました。世界で初めて蒸気機関車による鉄道営業が始まったのは一八二五年、イギリスのダリントンで、距離は約四十キロでした。主に重量がある石炭を輸



人吉市SL展示館(JR肥薩線矢岳駅)に保存されている蒸気機関車(熊本県人吉市提供)



久留味川の開渠。入口付近がほとんど無傷で、手前には渦が確認できる

送し、石炭より軽い旅客輸送は線路上を走る馬車が担っていました。この鉄道で採用されたレール幅の四ノ八(二四三五)は国際標準軌間となっており、日本では新幹線などが採用しています。(主な在来線のレール幅は一〇六七)

日本初の蒸気機関車は、嘉永六(一八五三)年に長崎に入港したロシアの軍艦に積んでいた模型でした。翌年には二度目の来日となったペリー提督が、アメリカ大統領から將軍への献上品として持参した模型蒸気機関車の走行を横浜で実演しました。

実質的な鉄道の営業は明治五(一八七二)年九月に新橋ー横浜間で始まり、市民にも大人気でした。物資の高速・大量輸送を実現する鉄道は日本の近代化に欠かせないものとなり、総営業距離を延ばしていきました。

明治維新と霧島

その①

明治維新と鉄道

- ・明治十五(一八八二)年 三七六キロ
- ・明治二五(一八九二)年 三一〇七キロ
- ・明治三五(一九〇二)年 六九一四キロ
- ・大正 元(一九一二年)一四二五キロ
- ・平成三〇(二〇一八)年二七七九キロ

鹿児島本線開通と技術変革

鹿児島本線は明治二十二(一八八九)年の博多ー千歳川(筑後川)仮停車場間の開業以来、南九州へと延びていきました。八代ー鹿児島間は国防上、内陸を通る人吉経路が採用され、明治三十二年に鹿児島ー国分(現隼人)間、明治三十六年に国分ー吉松間、明治四十一年に八代ー人吉間、翌年の明治四十二(一九〇九)年に吉松ー人吉間が開通したことで、門司ー鹿児島間が全線開通し「鹿児島本線」となりました。

このように鉄道の整備は急速に進められ、工事には海外の最新技術が導入されました。九州最古級の嘉例川駅(隼人町)と大隅横川駅(横川町)の駅舎の屋根には、日本古来の和小屋組みより

安定性が高いトラス工法(三角形の集合体)が採用されています。

久留味川を横断する土橋の開渠は、レンガを用いた長さ約八十メートルのトンネル構造となっています。驚くべきことに完成して百年以上の間、幾多の大雨や増水で流木などが流れてきたにも関わらず、開渠の入口(上流側)付近のレンガに破損した痕跡がありません。これは、開渠の手前の川床に設けられた仕掛け(くぼみ)が増水の際に大きな渦を作り、その渦が流木の流れを開渠の入口に対して垂直に変え、壁面にぶつかりにくくしているからです。

このように明治維新という大きな変革の中で、海外の確かな技術を吸収していった日本。これらの技術の積み重ねが近代化の推進力となり、肥薩線からもそのことが大きく見て取れます。

(文責 鈴)

※1 私鉄も含む。
※2 鉄道の下を横切る水路。