

昨年は鉄道開業150周年、今年は吉松〜国分（現在の隼人。以下、隼人）間が開業して120周年です。今回は、鉄道の開業が地域に与えた影響について紹介します。

## 鹿児島島の鉄道開業

明治34（1901）年に隼人〜鹿児島間が開通し、県内で初めて鉄道が開業しました。鹿児島駅は日豊本線と鹿児島本線の終点。鹿児島駅を出発する列車は全て上り列車という、全国でも珍しい駅でした。

2年後の明治36（1903）年には隼人駅から延伸する形で横川駅（現在の大隅横川駅）、次いで吉松駅まで開業しました。明治41（1908）年に現在の肥薩線の起点である八代駅から人吉駅、翌年に人吉駅から吉松駅までが開業して、全線開通しました。

## 交通の変化

鉄道が開業する前まで、鹿児島から霧島市方面への移動手段は徒歩や船でした。戦国時代の武将である上井覚兼は鹿児島から隼人の浜之市まで船で来

# 鉄道の開業と地域の歴史

たという話が残されており、江戸時代の紀行本などを読んでも浜之市や新川口（天降川の河口）から船が出ていたことが分かります。

開業後も物資の運搬ではまだまだ船が利用されましたが、旅客は鉄道が主力になっていきます。鹿児島から横川に行くときには加治木駅で降りて、人力車か馬車を利用しましたが、比較的安価な馬車を利用する人が多かったようです。その2年後に横川まで鉄道が開通すると、この区間の馬車利用はなくなっていくと考えられています。

横川まで開通した2カ月後、鹿児島県で初めて定期券が販売されました。1カ月、3カ月、6カ月分があり、1カ月分は旧制中学生の下宿代ひと月分の約3分の2の料金で購入することができたそうです。

## 鉄道の開業と地域への影響

鉄道が吉松まで開通すると、大口方面の人々も鉄道を利用するようになり、山から切り出された材木や米の輸送が盛んになりました。開業前は加治木に物資が集まっていたが、浜之市港から米を出荷するようになると、隼人

駅での物資の積み下ろしが多くなり、次第に隼人駅周辺が活性化していきま

す。その事実を裏付けるような出来事が、吉松まで開通した翌年に起こります。旧制加治木中学校（現在の加治木高校）の校舎が全焼。その翌月、当時の国分村長ほか12の村長が連名で「加治木中学校を隼人駅近くに移転してほしい」という上申書を県知事に提出したので

す。隼人駅付近が学校の立地として良い場所であると、なぜ提案されたのでしょうか。当時の新聞記事には、交通の便が加治木よりも隼人の方が良いこと、学生の数も国分方面が多いこと、野菜や牛肉、牛乳の取り扱いが加治木よりも国分の方が多く、生活にはとても便利な場所であることが記されています。鉄道の開通によって、この地域の輸送の中心が加治木から隼人へと移り、わずかな期間で駅周辺が活性化したことが分かります。なお、これは大問題へと発展しますが、結果的に加治木のままとりました。

多くの物を運び、より遠くまで走る鉄道が開業したことによって、地域の

状況は瞬く間に変化しました。いつの時代も社会の需要に対応していくということは、とても大切なことだと気付かされます。

（文責 坂元）



昭和37年ごろの嘉例川駅



昭和18年ごろの隼人駅

## 郷土の扉

The gateway to local history