



大隅線廃止時の路線図



大隅線の記憶を辿る

馬車など前近代的なもので、小型とはいえ鉄道の開通はまさに悲願でした。

「南隅軽便鉄道」は開業の翌年に社名を「大隅鉄道」に改め、大正10年までに鹿屋〜串良間が、また大正12年までに古江〜高須間が開通しました。

私鉄から国有化へ

当初の計画通り鹿屋と古江が鉄道で結ばれたものの、やがて昭和に入り、自動車による輸送が行われるようになると乗客や貨物数が伸び悩むようになりまし。そこで鉄道を国へ移管して、志布志線などの他の路線と接続



線路幅の改修工事の様子

し、利便性の向上を図ろうという機運が高まり、昭和10年に国が買収。翌年には串良〜志布志間がつながりました。

昭和13年には、軽便鉄道の狭い線路幅から国鉄の線路幅に改修する工事が完成。志布志〜古

今からちょうど30年前の昭和62年3月14日。志布志駅から鹿屋駅を通り、国分駅までを結んでいた鉄道「大隅線」が廃止されました。今号では市民の足として生活を支え見守り続けた、大隅線の歴史を振り返り、今も残る記憶をたどります。

悲願の鉄道開通

鹿屋の鉄道の歴史は、大隅線の前身となる私鉄「南隅軽便鉄道」が大正4年に高須〜鹿屋間で開業したことに始まります。

「南隅軽便鉄道」は、鹿屋から鹿児島市行きの船が出ていた古江までを鉄道で結び、交通の便の向上を図ろうと設立されたもので、軽便鉄道とは、国鉄に比べて線路の幅が狭く、小型の機関車や車両を使う、簡易な構造の鉄道のことです。鹿屋のそれまでの主な移動手段は徒歩や人力車、

戦後になると線路は国分方面に延伸を続け、昭和36年に古江〜海潟間が開通。全線開通まで残すところ海潟〜国分間となった時に2つの問題が生じます。

1つめは海潟〜国分間がトンネルが15か所、橋が178か所という難工事を伴うこと。2つめは国鉄の赤字ローカル線廃止問題が表面化したことです。高度経済成長期の急激な過疎化で、古江線は1000円の収入を得るために500円近く営業費用がかかる赤字に陥っており、赤字がさらに増えることが予想される中、開通が不透明な状況に陥りました。

その後、垂水市が6,000人を超える署名運動を行った結果、関係当局に熱意が伝わり、昭和47年に海潟〜国分間が開通。志布志〜国分までがようやく1つの線路でつながり、それまでの古江線に変わって大隅線と命名されました。明治5年に日本で初めて鉄道が開通(新橋〜横浜間)してから、ちょうど100年後のことでした。



鉄道開通を伝える当時の新聞記事