

# 市民とともに生きたローカル線は モータリゼーションの波に消えた

廃業から約半世紀、「山鹿温泉鉄道」が走った時代を知り、自らその軌跡を追い研究を続けてきた山鹿市文化財保護委員・西村亮一さんに当時の話をうかがいました。



昭和34年(1959年)秋、来民を出発して菊池川橋梁に向かうキハ1



鉄道模型を手作りするほど鉄道を愛する西村亮一さん



(上)「植木トンネル」北口を望む (右)「7・26熊本大水害」で崩れ落ちた線路。災害は経営に止めを刺した



## 生徒たちを引率し、鉄道で熊本へ

昭和33年(1958年)に私が鹿本高校に初任の教員として赴任した時には、まだ「山鹿温泉鉄道」が走っていました。当時、部活の生徒たちと一緒に乗って、熊本まで試合に行ったものです。同32年の「7・26熊本大水害」で植木―植木町間が不通になった後のことで、同区間はバスに乗り換えて、植木から国鉄で熊本へ向かいました。線路はくたびれていてガタガタ、木製のシートでしたが、乗り心地はまずまずだったですよ(笑)。

沿線の人々にとっては幼い頃からいつもそばにあり、生活を支える交通だったので、廃止が決まった時は、随分寂しい思いをしたと思います。しかし、すでに経営は悪化。水害による被害もあり、誰も文句は言えませんでしたね。

## 時代の大きな流れに飲まれた地方鉄道

開業した時には、「鉄道が来た」と地元は大喜びしたそうです。大きな資本もない地方で、行政や企業はもちろん、多数の個人が一口株主となって実現した“住民の鉄道”でした。山鹿のどこに駅ができるか、町の発展にも関わるため北部と南部で駅の争奪戦が起きて、「山鹿の南北戦争」と話題になったんですよ(笑)。普段は乗客も少なかったが、「山鹿灯籠まつり」の日だけは、提灯をぶら下げた特別列車を走らせてピストン輸送をし、乗客から喝采を浴びたと資料に残っています。

「山鹿温泉鉄道」の息の根を止めたのは「陸上交通事業調整法」という地方の鉄道を統合・整理する法律です。政府の指示を受け、鉄道部門は維持しながらもバス部門を手放してしまった。モータリゼーションが急速に進む中、バス部門を死守した鉄道会社は生き残り、素直に指示に従った「山鹿温泉鉄道」は、時代の大きな波に飲まれるしかなかったですね。最期の日も“さよなら列車”が走ることもなく、静かに終わりを迎えました。

「山鹿温泉鉄道」を走った鮮やかなキハ2の鉄道模型は今、私の大切な宝物です。



山鹿温泉鉄道を走っていたキハ2(同型)

