



①西鹿児島駅（現在の鹿児島中央駅）全景（昭和43年頃）

鹿児島島の鉄道

蒸気機関車から新幹線へ
1世紀で劇的な変化を遂げた
鹿児島島の鉄道風景

鹿児島初の鉄道は鹿児島駅～重富駅～加治木駅～国分駅（現在の隼人駅）の区間で、「鹿児島線」として明治34年6月に開業しました。開業時はイギリス製蒸気機関車が40人乗りの客車4両を引いて1日4往復。鹿児島駅から国分駅までの所要時間は1時間15分で、沿線には物珍しさから多くの人が見物に訪れました。

その後、鹿児島線は吉松、人吉方面に延伸し、明治42年に門司駅から鹿児島駅までを縦貫する九州の幹線が開通。これが当初の鹿児島本線です。

一方、川内・出水の海岸部を経由して八代に至る路線も建設が進められます。まずは鹿児島駅～東市来駅間が大正2年に部分開通し、大正3年6月に川内町駅（現在の川内駅）まで開通。当初は「川内線」と呼ばれていましたが、昭和2年の鹿児島駅～八代駅間全線開通と同時に鹿児島本線に編入され、こちらを幹線鉄道に変更。これが現在の鹿児島本線です。このとき、それまで鹿児島本線だった八代駅～人吉駅～隼人駅～鹿児島駅のルートは「肥薩線」と改称されました。

現在の鹿児島中央駅は、川内線の武駅として開設し、昭和2年に西鹿児島駅に改称。鹿児島市域が広がることも鹿児島島の鉄道における中、中心的な存在になっていき、昭和46年に優等列車（急行・特急）の発着駅が鹿児島駅から西鹿児島駅に変更され、旅客鉄道の拠点となり、

広告



② 特急はやぶさ運転開始を祝う鹿児島駅 (昭和33年) ③ 鹿児島駅を出発する集団就職列車 (昭和30年頃) ④ 山野線 (昭和63年廃止)
 ⑤ 昭和天皇・同皇后両陛下が乗車されたお召列車 (昭和47年:太陽国体) ⑥ 大隅線 (昭和62年廃止) ⑦ 南薩線 (昭和59年廃止)

往時の路線略図



題を呼んでいます。

現在、九州新幹線の全線開業で博多までの所要時間は最速で1時間17分、新大阪駅まで3時間42分で行けるようになりました。また、鹿児島中央駅〜吉松駅間の「はやとの風」、指宿枕崎線の「指宿のたまて箱」、肥薩おれんじ鉄道の「おれんじ食堂」、九州内を巡る豪華クルーズトレイン「ななつ星in九州」などの観光列車も話題を呼んでいます。

鹿児島島の鉄道風景は、1世紀で大きく変わりました。現在、九州新幹線の全線開業で博多までの所要時間は最速で1時間17分、新大阪駅まで3時間42分で行けるようになりました。また、鹿児島中央駅〜吉松駅間の「はやとの風」、指宿枕崎線の「指宿のたまて箱」、肥薩おれんじ鉄道の「おれんじ食堂」、九州内を巡る豪華クルーズトレイン「ななつ星in九州」などの観光列車も話題を呼んでいます。

鹿児島島の鉄道風景は、1世紀で大きく変わりました。現在、九州新幹線の全線開業で博多までの所要時間は最速で1時間17分、新大阪駅まで3時間42分で行けるようになりました。また、鹿児島中央駅〜吉松駅間の「はやとの風」、指宿枕崎線の「指宿のたまて箱」、肥薩おれんじ鉄道の「おれんじ食堂」、九州内を巡る豪華クルーズトレイン「ななつ星in九州」などの観光列車も話題を呼んでいます。

平成16年に九州新幹線の一部開業に合わせて現在の鹿児島中央駅と改称されました。
 大正時代から昭和初期は、鹿児島県内の鉄道建設ラッシュで、大正3年に南薩鉄道(のちの鹿児島交通枕崎線、通称「南薩線」)、大正4年に南隅軽便鉄道(のちに国有化されて大隅線、大正10年に山野軽便線(のちに国有化されて山野線、大正12年に志布志線、大正13年に宮之城線、昭和5年に指宿線(昭和38年西鹿児島・枕崎間の完成により指宿枕崎線に改称)と次々に開業します。

各線とも延伸を繰り返し、鹿児島県の鉄道網が発達していきました。鉄道は住民の足として生活を支えるとともに、貨物輸送で産業振興・地域開発に貢献しました。しかし、自動車の普及と道路交通網の整備が進むにつれてこれらのローカル線は指宿枕崎線を除き住民に惜しまれつつ廃止されていきました。

広告