

旧国鉄宮原線跡地の保存と活用のための調査

熊本大学工学部 学生会員 ○永村 景子

熊本大学工学部 正会員 小林 一郎、星野 裕司

熊本大学大学院 学生会員 本田 泰寛、松尾 和人

1. はじめに 旧国鉄宮原線は、大分県玖珠郡森町の久大本線恵良駅から分岐し、熊本県阿蘇郡小国町の肥後小国駅を終着駅とした路線であったが、1984（昭和59）年に廃止された。この跡地に現存するコンクリートアーチ橋7橋梁群が2004（平成16）年、国の有形文化財に登録された¹⁾。これを受けて、小国町では橋梁群が地域資源として見直されはじめている。著者らは現在、跡地について、橋梁を中心とした保存と活用を目的として、調査、研究を行っている。その際、橋梁群の価値を考える上で、まず宮原線や橋梁群についての歴史を整理する必要があると考えた。本稿では、現在まで行ってきた調査、研究について、以下の要領で述べる。

最初に宮原線建設の経緯を、小国町における宮原線の意義の変遷とともにまとめる。続いて橋梁群についての情報を整理し、橋梁ごとに過去の写真と現況を比較、分析を行う。

2. 宮原線の建設・廃止^{2) - 5)} 宮原線の誘致運動は、1919（大正8）年、北里柴三郎が自身の故郷である小国の有志に立憲政友会の応援を呼びかけたことに端を発する。翌1920（大正9）年、森隈宇鉄道期成同盟会が創立、1922（大正11）年に鉄道敷設法第1条別表113号「隈府より分岐して大分県森付附近に至る鉄道」として当線が計画される。当初、宮原線は大分県玖珠郡森町、宇佐郡中津と熊本県菊池郡隈府町を結ぶ線としてその名を森隈宇線としていた。さらに同時期、福岡県羽犬塚と大分県竹田を結ぶ羽竹線も設計され、小国が宮原線とこの路線との交互点になる、との新聞記事があった⁶⁾。山間僻地に位置する小国は、まさに隔離された地域であり、これらの鉄道建設に対する期待は絶大なものであった。

1934（昭和9）年6月に予算が通過し、その直後から実測が行われた。1935（昭和10）年1月には豊後森駅から宝泉寺駅までの線路設計が完了、6月には恵良駅から宝泉寺駅までが着工され、1936（昭和11）年2月に小国町内の区間を含む宝泉寺駅から北里駅までの実測が完了した。1937（昭和12）年1月、麻生釣から菅迫までが起工された際には、小国町内で盛大な祝賀会が催された。

同年2月に菅迫から北里までの区間が着手され、3月には北里駅から宮原までの測量も完了した。建設は順調に進み、1937（昭和12）年6月、恵良駅から宝泉寺駅までが開通し、小国においても大いに祝賀ムードに沸いた。この時、アーチ橋7橋のうち大分県側の廣平橋梁、菅迫橋梁の2橋が完成していた。1939（昭和14）年に肥後小国駅、1941（昭和16）年には隈府まで開通するとの見通しであったが、太平洋戦争のため工事が中断され、1954（昭和29）年、ようやく肥後小国駅までが開通した。

しかし、宮原線が隈府まで延長されることはなかった。昭和40年代には、自動車交通の時代の到来、利用者の伸び悩みによる赤字などにより、小国における宮原線の必要性はすでに失われていた。その後、1980（昭和55）年の日本国有鉄道経営再建促進特別措置法成立に伴い、1984（昭和59）年、宮原線は廃止された。

3. 宮原線アーチ橋梁群について 九州各地で次々と鉄道が敷設される中、使用鉄材が少量で済む無筋コンクリートアーチ橋が数多く採用された⁷⁾。宮原線においても、約10kmの区間に、7橋が存在しており、橋梁間の距離は最大で2km強という密度である⁸⁾。現存するアーチ橋梁群が、鉄道建設全盛ともいえる時代と太平洋戦争へ向かう時代という2つの社会的な背景を反映している、といえる。

また、建設当時の新聞記事には「溪谷、小川等にはモダンなアーチを設け美観を添へる事になつている」との記載がある⁹⁾。宮原線は、「小国富士」として親しまれている涌蓋山と、小国町内に多く存在する棚田の間を通

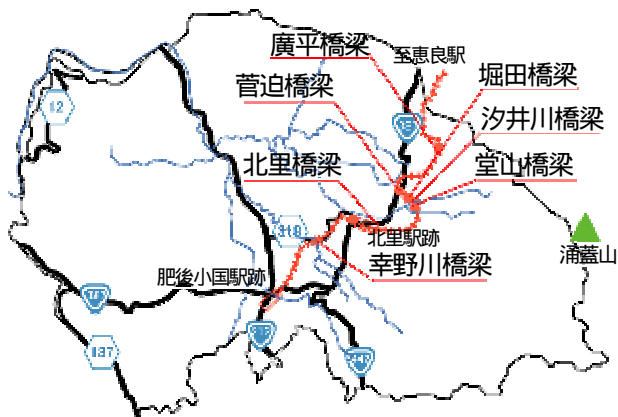


図1 小国町における宮原線と橋梁位置

っている。涌蓋山や棚田とともにアーチ橋が撮影された鉄道写真が多く残されており¹⁰⁾、これらの風景は自他共に認める小国の代表的なものであったといえる。

しかし宮原線の廃止とともに、橋梁群も無用となり、維持管理もなされないまま現在に至る。

次章では、当時の写真等から分かる橋梁の過去と、現状を比較、分析する。

4. 橋梁周辺の景観について ここでは、7橋梁のうち、規模が大きく、景観に圧倒的な存在感を与えうる廣平橋梁、菅迫橋梁、幸野川橋梁の3橋梁を取り上げる。この3橋梁については、過去の写真から、現在では発見しづらい視点場の存在が分かる。

(1) 廣平橋梁 径間長7m、9連のアーチであり、宮原線運行当時は涌蓋山と棚田の間を列車が通る風景が見られる。3橋梁のうち、現状で橋の全景を見ることが出来る唯一の橋梁である。集落から離れた山間の谷に位置しており、橋を中心として囲まれた空間となっている。しかし、周囲の棚田は以前に比べると減少している。現在、表1-写真5と同等の視点場は、木や草などが茂り荒れているものの、除草等により確保できると考えられる。

(2) 菅迫橋梁 径間長10m、11連アーチ、高さ23mは無筋コンクリートアーチ鉄道橋で最大級である¹¹⁾。橋梁群建設に関する資料が不足する中、本橋梁は当時の雑誌や戦後発行された技術書などに掲載された写真が残っている¹²⁾。このことから、11連のアーチがもたらす壮大さは当時の技術者らにより評価されていた、と考えら

れる。建設直後は11連すべてが見えており、運行時も周囲の集落から橋梁が見えていたとの話がある。現在は周辺を竹林や杉林に囲まれ、橋の真下まで近づかなければ橋梁そのものを見ることは出来ない。

(3) 幸野川橋梁 20mの径間長は7橋の中で最大である。開口部は鉄道省の無筋コンクリートアーチ橋の標準設計に従って造られたものであると考えられる¹³⁾。橋梁群の中で、本橋梁のみ建設時の工事写真が残されている。建設当時の写真ではアーチすべてが見え、橋が左右対称であることが分かる。現在は肥後小国駅側のアーチ2つが完全に見えない。周囲は集落であり、生活感のあふれる風景の中に橋が存在している。

5. おわりに 本稿では、宮原線の経緯や橋梁群についての情報を整理し、橋梁別に現状の把握を行ってきた。今後は、これまで個別に見てきた橋梁を、橋梁間の位置関係をふまえて、7橋梁群としての提案を展開していきたい。

【参考文献・注釈】1)文化庁文化財部、「月刊文化財3月号」, pp.54, 第一法規出版, 2004.3.1. 2) 秀迷廬,「続小国郷史」, pp.465-470, 河津泰雄, 1965.12.1. 3) 熊本県教育委員会,「熊本県の近代文化遺産 近代化遺産総合調査報告」, pp.112-113, 熊本県教育委員会, 1999.3. 4)「小国新報」, 1934.6.10, 9.10, 1935.1.30, 6.13, 1936.2.10, 1937.3.12, 3.20, 7.12, 5) 旧国鉄宮原線跡地再活用検討委員会, 国土交通省都市・地域整備局企画課,「平成15年度『多様な主体の参加と連携による活力ある地域づくりモデル事業』 -旧国鉄宮原線跡地活用による散策路(Rail Trail)ルート整備- 報告書」, pp.3-4, 旧国鉄宮原線跡地再活用検討委員会, 6) 文献4), 1929.5.5 に記述があるが、実際の計画や同等路線の有無は確認する必要がある。7) 文献3), 8)「国鉄宮原線橋梁台帳図面」, 9) 文献4), 1937.3.12, 10) 例えば,「国鉄宮原線廃止記念絵はがき」, 1984.11.30, 11) 土木学会土木史研究委員会,「日本の近代土木遺産」, pp.270, 土木学会, 2001.3.30, 12) 例えば, 山縣淳男,「土木建築工事画報第15巻上 1939 1月号-6月号」, pp.75, アテネ書房, 1995.4.20, 13) 日本国有鉄道施設局土木課,「土木関係設計参考図集」, pp.56, 1954, 14) 文献3), 15) 文献9), 16) 文献10), 17) 道野妙氏所蔵

表1 橋梁諸元¹⁴⁾と景観比較

	廣平橋梁	菅迫橋梁	幸野川橋梁
橋長(m)	77.4	130.0	112.0
幅員(m)	3.2	3.0	3.5
連数 @ 径間長	9 @ 7.0	11 @ 10.0	4 @ 20.0 + 2 @ 10.0
完成年	1937(昭和12)年6月	1937(昭和12)年6月	1939(昭和14)年頃
架橋地	小国町大字西里字中尾	小国町大字北里字大平	小国町大字宮原字西村
駅間	麻生釣駅～北里駅	麻生釣駅～北里駅	北里駅～肥後小国駅
現在	 写真1 涌蓋山と廣平橋梁	 写真2 菅迫橋梁現況	 写真3 幸野川橋梁現況
過去	 写真4 運行当時の廣平橋梁 ¹⁵⁾	 写真5 建設当時の菅迫橋梁 ¹⁶⁾	 写真6 建設当時の幸野川橋梁 ¹⁷⁾