未来を乗せて

特急がなくなる―。
3月12日の九州新幹線全線開通という希望の裏で、町に衝撃が走った。
「地域の資源を守らなければ」
思いはこの町の未来を開いた。
車社会による利用者減の現状。だが、電車を必要としている町民がいるという実情。
本号では、120年もの間、このまちに受け継がれてきた地域の資源を考える。

Nagasu SPECIAL

町発展の裏に

長洲町に駅が誕生して120年。これまで多くの人の夢や希望を支え続けてきた鉄道。この町の発展は、鉄道に寄り添ってきたと言っても過言ではない。今日まで長洲町を支えた、駅と列車の歴史を振り返る。

人、物、思いを乗せて

長洲町に駅ができたのは、明治24年（1891年）4月1日。今から120年前のことだ。九州鉄道株式会社が現在地（当時：玉名郡清里村大字高浜1480番地の2）に長洲駅を開設。町史には「鉄道が開通すると、長洲駅で下車し、人力車で港に行き、島原行きの舟に乗って長崎方面に行く人たちに港は利用されるようになった」と当時について記されている。海陸交通の要所となった駅は古くから、人が移動したり、物を運んだりするために重要な役割を果たしてきた。

昭和に入ると、町の特産である「金魚」は、当時約500人いた「ふれ売り師」によって全国に広められた。その重要な交通手段となったのが汽車であった。ふれ売り師は、金魚を入れた「ガンガン」と呼ばれる金属製の桶（おけ）を手に、九州各地や遠くは山口、広島や鳥取などに金魚を売りに出かけた。

当時、ふれ売り師として全国を回っていた浦島義弘さん（磯町区）は「汽車は多くのふれ売り師でいっぱいでした。また、当時は乾物、貝やつけあみなどを持った行商の人も多く、朝6、7時台は駅のホームにたくさんの人が溢れていましたね」と懐かしむ。金魚や海産物など町の特産品は、汽車によって町の外へと運び出された。宅配便などがまだ普及していない時代。汽車は、荷物を目的地まで運ぶことにも利用されていた。

また、時は高度経済成長期。「石炭産業が盛んで、大牟田や荒尾の炭鉱に通勤する人も多かった。夜行列車では、『集団就職』で東京、大阪や名古屋などに古里から旅立つ若者たちと一緒になることもありましたね」と浦島さん。

列車は時に、人や荷物を運ぶだけでなく、思いや思い出をも乗せて線路を走った。

町発展を加速させた特急

昭和40年代に入ると、町には多くの企業が進出。通勤のほか、関東や関西に本社を持つ企業も多く、出張などにも鉄道は大きな役割を果たしてきた。

昭和50年（1975年）3月10日、山陽新幹線「岡山～博多間」の開業によるダイヤ編成により、特急の前身となる急行列車「ぎんなん2号」が初めて長洲駅に停車。当時の広報紙（下記）には、「午前7時47分、初の急行が停車。長洲駅からの乗客には金魚が贈られた」と列車を出迎える人たちの写真とともに記録が残っている。また、昭和11年（1936年）5月から使用されていた駅舎は、昭和57年（1982年）9月4日に改築され、熊本初の橋上駅として現在の駅に生まれ変わった。それに伴い、上下各4本の特急列車が停車するようになり、ますます駅の利便性は高まった。

昭和58年から2年間、長洲駅の駅長を務めていた松浦國勝さん（松原区）は、「当時は1日に約3、000人が利用していました。通勤に使う人も多くて、駅には会社まで行くための自転車がたくさんとめてありましたね」と振り返る。

町特産の金魚や海産物の普及、そして企業の発展は、駅や列車の存在なくして語ることはできない。その存在は、120年もの間、町民の生活に寄り添い、今日までこの町の発展を支え続けた。

昭和50年（1975年）3月10日、長洲駅に急行列車「ぎんなん2号」が初めて停車する時の様子。ホームに入る列車を多くの人が出迎えた。

広報ながす
同年4月1日号より

金魚のふれ売り師として活躍した

浦島　義弘 さん
（磯町区）

「金魚」を全国に広めたのはふれ売り師です。そのふれ売り師にとって、汽車は欠かせない大切な交通手段でした。汽車がなければ、長洲町の「金魚」をここまで広めることはできなかったと思います。当時、駅のホームはふれ売り師をはじめ、行商の人たちなどで溢れていましたね。

長洲駅長として町の発展を見守った

松浦　國勝 さん
（松原区）

現代のように、一人に1台車がある時代ではありません。当時は、大牟田や荒尾からの通勤や、出張などで利用する企業の人も多かったです。駅や列車を利用してもらおうと営業したり、イベントを考えたりしていましたね。駅の新築1周年を記念して、特急列車内で金魚を配ったこともありました。

1936年（昭和11年）に完成した旧駅舎。その後46年間町の玄関口として多くの人に利用された

長洲駅の歴史

1891年（明治24年）
4月1日
長洲駅誕生

1936年（昭和11年）
5月
旧駅舎完成
＊右ページ写真

1965年（昭和40年）
10月1日
「荒木～熊本間」電化開業

1975年（昭和50年）3月10日
急行列車「ぎんなん2号」が停車

1982年（昭和57年）9月4日
現在の駅舎へ改築
県内初の橋上駅として生まれ変わる

松井町議会議長、大﨑商工会長とともに、ＪＲ九州本社に要望書を提出する中逸博光町長（平成22年5月12日）

Nagasu SPECIAL 未来を乗せて

新幹線の光と影

九州新幹線全線開業という希望と期待の裏側で、「在来線縮小」の報道は、町に大きな衝撃を与えた。「町民の足を守りたい」「町の資源を守りたい」と重ねた要望活動――そして昨年12月、一筋の光が差し込んだ。

未来をかけた要望活動

特急がなくなる―。町に大きな衝撃が走った。現在、駅には、上下30本の特急電車が停車している。廃止の報道は、町の未来に大きな影を落とした。

新幹線駅である新玉名駅や新大牟田駅までは、どちらにも車で40分程度の時間が掛かる。ＪＲ鹿児島本線が事業縮小されれば、熊本・福岡方面への通勤、通学など多くの利用者に影響が出る。また、企業活動の低下、それに伴う地域の衰退につながる可能性もある。中逸博光町長も「観光面など新幹線へ期待はある。しかし、鹿児島本線の衰退は、町民生活への影響が極めて大きい」と訴え続けた。住民座談会などでも、特急がなくなることを心配する声が多くあった。

そんな中、九州新幹線全線開業をちょうど1年後に控えた昨年3月12日、ＪＲ九州の唐池恒二社長は、博多～熊本間で廃止する特急の代わりの快速列車についても「運行する考えはない」と発表。各駅停車だけなら―。さらに不安が押し寄せた。

町は5月12日、ＪＲ九州に町議会（松井一也議長）、町商工会（大﨑正志会長）と共に要望書を提出。中逸町長は「事業縮小の見直し内容を再度検討いただきたい」と強く訴えた。また8月25日には、近隣の沿線自治体と関係県議と共に、再度要望書を提出。最後の望みをかけ、今後の行方を見守った。

長洲駅発着の特急実現

開業まであと3カ月に迫った12月17日、町の願いは一筋の光となった。ＪＲ九州から発表された「平成23年春ダイヤ改正」では、▽通勤通学など利用者の多い時間帯（朝夕7本）の特急存続▽うち5本は長洲駅発着▽昼間の特急電車に変わる快速の運行―など、可能な限りで利用者の利便性を考慮したダイヤが残されたのだ。

共に要望活動を行った町商工会の大﨑会長は、「難しそうな様子になかばあきらめかけていました。本当によかった」と胸をなでおろした。

要望活動の経緯

- **2009年10月21日**
  ＪＲ九州熊本支社へ荒尾市とともに要望書を提出
- **2010年5月12日**
  ＪＲ九州本社に町議会・町商工会とともに要望書を提出
- **2010年8月25日**
  ＪＲ九州本社へ荒尾市、玉名市、玉東町、熊本市・関係県議とともに要望書を提出

町とともに要望活動を展開

交通の不便さは、人口の流出につながり、商業の衰退にもつながりかねません。また、外から町を訪れる人の足も遠のきます。観光面でも心配でした。実際に、中には影響を心配して辞めることを考えていた会員さんもいましたので、町長との要望活動にも力が入りましたね。

長洲町商工会会長
大﨑　正志 さん

Special Interview 1

鹿児島～新八代間の新幹線開業に伴う在来線問題で影響を受けた津奈木町。西川裕町長に話を聞いた。

肥薩おれんじ鉄道
鹿児島～新八代間の新幹線開業に伴い、ＪＲ九州から経営移管。熊本県・鹿児島県と沿線自治体およびＪＲ貨物が出資する鉄道会社。1991年に八代―川内間を第3セクターで維持することを条件に着工。2002年10月31日開設。04年3月13日開業。

津奈木町
西川　裕 町長

PROFILE
にしかわ・ひろし
1993年津奈木町長に就任。現在、5期目を務める。

大切なことは、今ここにある原石を輝かせることができるかどうか――

新幹線開業は、並行在来線の赤字部分を切り離すことが条件でした。その赤字部分を引き取ったわけですから、最初から赤字運営になるのはわかっていました。運賃も高くなり、各駅停車で時間もかかるようになりましたが、住民の足を考えれば必要であったし、貨物列車の走行線路としても残さなければなりませんでした。何よりも地域の足が全国につながっているという希望が必要でした。

はっきり言ってしまえば、おれんじ鉄道は新幹線の犠牲になった在来線。それでも現実を受け止め、それをどう打破していくかはこの町に住む私たちが考えていかなければいけません。線路があれば将来に対する希望は残っています。

今は、この鉄道をどう利用していくかが課題です。長洲町はまだいい。本数は減っても特急はあります。経営体はＪＲ九州ですから、赤字を補てんする必要もありません。

これからは金魚やイベントと組み合わせるなど、長洲町の資源を利用して人を誘引していかなければいけません。訪れた人に「また来たい」と思ってもらうために町をどう印象付けられるかです。そのためには、仕掛けや努力が必要です。

鉄道という原石はここにあります。大切なことは、それを町の皆さんがいかに磨いて、光に変えていけるか。原石を輝かせることができるかどうかにかかっていると思います。

利用者の声

松岡 一正 さん
（建浜区）

転勤で、1年半前から特急を利用して博多に通勤しています。（特急がなくなるとの）報道が出て、不安でした。これまで、通勤できるから引っ越さなくてもよかったので、通勤時間の利便性が確保されたことは、本当によかったと思います。でも本数が減った分、特急がない時間帯に、快速列車と普通列車の乗り継ぎがうまくいくといいですね。

柳瀬 純一 さん
（向野北区）

月数回の出張は、特急で福岡空港に行き、本社（川崎市）で仕事をして、日帰りで帰ることもしばしばあります。会社全体で言えば、同じパターンで月に延べ100人～200人が出張しますので、もし特急がなくなれば大変不便でしたね。ただ、私も含め単身赴任者や来客の場合、限られた時間帯の特急しかないので、今後の利便性が気になるところです。

Nagasu SPECIAL 未来を乗せて

新たな可能性

３月１２日、長洲駅に新たな歴史が加わる。
さまざまな可能性を秘めた新ダイヤは、
使い方次第で、福岡や熊本がもっと身近になる予感だ。

新ダイヤは、３月12日から運行される。長洲駅を発着とする特急列車と、特急に代わる快速列車「くまもとライナー」（大牟田～熊本間）が走り始める。福岡方面へはもちろん、熊本方面へもさらに便利になる。

まずは博多駅へ快速列車で行く場合、荒尾駅や大牟田駅での乗り換えが必要となるが、最速のものでは特急列車と10分程度しか変わらない（左ページ時刻表参照）。また、料金面でも、特急列車の運賃は2、５２０円※（普通運賃1、６００円＋特急料金９２０円）だが、普通運賃だけで乗車できる。同様に快速列車で熊本駅へ行く場合は、特急列車では所要時間約30分・運賃1、３２０円が、33分（最速）・７２０円で利用することができる。

そのほか、大阪方面には久留米駅や筑後船小屋駅で、鹿児島方面には熊本駅で新幹線に乗り継ぐことも可能。今後は環境面への配慮や、特急・快速列車が停車することによる町への定住など期待も大きい。新ダイヤは、この町の新たな可能性を秘めている。

※片道のみで購入した場合

快速×快速・普通（長洲～博多間）

最短 1時間14分 しかも **普通料金** で行ける

九州旅客鉄道株式会社
米本　治久 荒尾駅長
（長洲駅管理駅長）

快適におトクに活用を

今回のダイヤ改正では、昼間に特急列車のかわりとなる快速列車が走るようになりました。博多方面へは荒尾駅や大牟田駅での乗り換えが必要ですが、乗り継ぎ時間も考慮してありますので、スムーズに利用していただけます。また、快速列車は熊本方面行きも運行されます。これまで、途中駅で特急列車の追い越しを待っていましたが、その時間もなくなりました。

特急列車は5時10分発の博多行きをのぞいて長洲駅が始発駅となります。また、快速列車は荒尾駅や大牟田駅が始発駅となります。多くの人の利用がある期間や通勤通学の時間帯を除いては、ほとんどの場合、座って乗車することができると思いますので、安心して利用していただけます。

なお、快速列車は普通運賃のみで乗車できますので、お財布にも優しいです。ぜひ、長洲駅を利用して、快適に、おトクに列車を活用していただきたいと思います。

くまもとライナー

大牟田～熊本間を結ぶ快速列車が初登場
長洲～熊本間を最短 33 分で結ぶ

● くまもとライナー停車駅

博多 ● 鳥栖 ● 久留米 ● 大牟田 ● 荒尾 ● 長洲 ● 玉名 ● 木葉 ● 植木 ● 崇城大学前 ● 上熊本 ● 熊本

●特急列車 ＊全線

【上り】熊本・長洲 → 博多

列車名	熊本発	玉名	長洲発	荒尾	大牟田	久留米	鳥栖	博多着
有明２号	4:43	5:02	5:10	5:17	5:21	5:44	5:51	6:10
有明４号	＝	＝	6:34	6:41	6:45	7:12	7:18	7:39
有明６号	＝	＝	7:11	7:18	7:22	7:50	7:57	8:21

※「有明４･６号」のその他の停車駅：瀬高、羽犬塚

【下り】博多 → 長洲・熊本

列車名	博多発	鳥栖	久留米	大牟田	荒尾	長洲着	玉名	熊本着
有明１号	18:36	19:00	19:07	19:33	19:37	19:44	＝	＝
有明３号	19:36	20:00	20:07	20:33	20:37	20:44	＝	＝
有明５号	21:45	22:07	22:13	22:40	22:44	22:52	＝	＝
有明７号	0:15	0:36	0:43	1:09	1:13	1:20	1:28	1:48

※その他の停車駅：二日市、羽犬塚、瀬高

●快速・普通列車（平日）＊一部抜粋

【上り】熊本・長洲 → 博多

長洲		荒尾			大牟田			博多	所要時間
8:46	⇒普通⇒		⇒	⇒普通⇒	8:57	9:09	⇒快速⇒	10:17	1時間31分
9:49	⇒普通⇒	9:56	9:57	⇒快速⇒	⇒		⇒快速⇒	11:20	1時間31分
11:08	⇒快速⇒	11:14	11:15	⇒快速⇒	⇒		⇒快速⇒	12:22	1時間14分
12:08	⇒快速⇒	12:14	12:15	⇒快速⇒	⇒		⇒快速⇒	13:22	1時間14分
13:08	⇒快速⇒	13:14	13:15	⇒快速⇒	⇒		⇒快速⇒	14:22	1時間14分
14:08	⇒快速⇒	14:14	14:15	⇒快速⇒	⇒		⇒快速⇒	15:22	1時間14分
15:08	⇒快速⇒	15:14	15:15	⇒快速⇒	⇒		⇒快速⇒	16:22	1時間14分
16:08	⇒快速⇒	16:14	16:15	⇒快速⇒	⇒		⇒快速⇒	17:22	1時間14分

※荒尾駅では１番のりばから２番のりばの列車に乗り換えです。
※大牟田駅では３番のりばから２番のりばの列車に乗り換えです。

【下り】博多 → 長洲・熊本

博多		大牟田			荒尾		長洲	所要時間
9:28	⇒快速⇒	10:38	10:41	⇒快速⇒	10:45	⇒快速⇒	10:52	1時間24分
10:47	⇒快速⇒	11:54	11:58	⇒快速⇒	12:03	⇒快速⇒	12:09	1時間22分
11:44	⇒快速⇒	12:46	12:51	⇒快速⇒	12:55	⇒快速⇒	13:01	1時間18分
12:44	⇒快速⇒	13:46	13:50	⇒快速⇒	13:55	⇒快速⇒	14:01	1時間17分
13:44	⇒快速⇒	14:46	14:50	⇒快速⇒	14:55	⇒快速⇒	15:01	1時間17分
14:44	⇒快速⇒	15:47	15:51	⇒普通⇒	15:55	⇒普通⇒	16:02	1時間18分
15:44	⇒快速⇒	16:47	16:50	⇒普通⇒	16:55	⇒普通⇒	17:02	1時間18分
16:44	⇒快速⇒	17:47	17:49	⇒普通⇒	17:54	⇒普通⇒	18:01	1時間17分
17:44	⇒快速⇒	18:47	18:51	⇒普通⇒	18:56	⇒普通⇒	19:03	1時間19分
20:23	⇒快速⇒	21:29	21:34	⇒普通⇒	21:38	⇒普通⇒	21:45	1時間22分

※大牟田駅では１番のりばで乗り換えです。ただし、10：41と17：49のみ２番のりばから発車します。

⇒ 快速

熊本
11:25
12:42
13:34
14:34
15:34

Special Interview 2

地域に密着――
駅、列車をまちづくりの核の一つに
新たな活用方法を

九州旅客鉄道株式会社

古賀　徹志　取締役熊本支社長

新ダイヤは、これまでと比べても、利便性はそう悪くなっていないと思います。特急の本数こそ減りましたが、できる限り通勤、通学への影響が少ないようにと配慮したつもりです。長洲駅発着の特急は初めてです。また、大牟田～熊本間には快速「くまもとライナー」を新設し、福岡方面だけでなく、熊本方面にも便利に使っていただけると思います。

もちろん、これまでも長洲駅に特急が止まっていたのは、それだけの乗降人員や人口規模があったからこそですが、今回のことは、地元からの熱い思いと声なくして、実現することは難しかったと思います。

私たちの大きなスローガンは「地域密着」。地元に必要とされてこそだと思っています。だからこそ、今回のように地元の要望には、可能な限り応えていきたいと考えています。でも、いくら公共交通といっても、私たちも企業です。福祉で列車を走らせているわけではありません。利用者が少ない列車や、ダイヤをいつまでも残すことは難しいことです。未来の保証はありません。少しでも利益を出さなければ、企業として成り立ちませんから。だからこそ、これからどう活用していただくかにかかっていると思います。

長洲町には、企業があります。都市部への通勤・通学圏内として、熊本や福岡のベットタウンでもあります。フェリーからの接続や駅を中心とした定住促進など、これから新しい活用の仕方を考えていく必要も出てくると思います。また、これからは少子高齢化の時代。車を運転しない高齢者の利用の需要などもあるかもしれません。そのためにはバリアフリーなども必要な要素です。

活用次第で、可能性はいくらでも広がっていると思います。ぜひまちづくりの核の一つとして駅を位置付け、長洲駅を、列車を使ってもらえたらと思っています。

PROFILE

こが・てつし
1981年旧国鉄に入社。総合企画本部新幹線計画室長、鉄道事業本部施設部長などを経て、2009年6月、県内出身者として初となる熊本支社長に就任。長洲町出身。

当たり前のように目の前にあるもの。
私たちは、その価値になかなか気付かないことが多い。
車社会となった現代、この町を走る列車もその一つだろう。
もし駅がなかったら、
もし列車が走っていなかったら、
この町の歴史は変わっていたかもしれない。

町の発展をしっかりと見守り、
私たちの生活と共にあった鉄道。
危機を乗り越え、新たな可能性が広がった今こそ、
私たち一人一人が
この価値に気付くべき時なのかもしれない。
120年も続くこの町の資源を、
私たちの子や孫に受け継いでいくために。

夢と希望を乗せて、未来へ走り出す