特集

おかえり豊肥本線

の彼方へ

8月8日
ひとつになった
阿蘇から
出発進行。

8月8日、熊本地震により不通となっていた豊肥本線がようやく全線で運行を再開しました。当日は観光特急「あそぼーい！」をたくさんの人がお出迎え。阿蘇市内の各駅で、沿線で、たくさんの人が手を振ってくれました。市ノ川駅～内牧駅間では、馬での見送りも。阿蘇駅にはくまモンも登場し、大変盛り上がりました。多くの人の喜びと期待が感じられた1日となりました。

さあ行こう、無限

みんなの財産、豊肥本線。

ないと困る、豊肥本線

「運行再開後、阿蘇駅周辺の賑わいは増え、宿泊増にもつながっている。コロナが終息したら外国人観光客にも大きなアピールとなる」。豊肥本線について、阿蘇温泉観光旅館協同組合の稲吉理事長はこう話します。豊肥本線は阿蘇市の観光地としての価値を高めているといえるでしょう。

利用者は観光客だけではありません。通勤・通学や病院・買い物など、多くの人々の日常を支えています。

「やむなく実家をでました」。熊本市内の高校に平成26年4月から3年間通った山内香奈実さん（古神3区）はこう話しました。山内さんは宮地駅から水前寺駅までを利用していましたが、高校3年のとき熊本地震で豊肥本線が休止となったことにより大津町の叔父宅から通うようになりました。代行バスも運行されましたが、平日の朝と夕方のみの運行で使い勝手がいいとは言えませんでした。バスの補助席に座ることもあり、「部活や受験もあり、通学で疲れたくなかった」と実家からの通学を諦めました。

菊池勝秀さん（赤水）は豊肥本線で熊本市内まで通勤していました。「熊本地震の前震のときも職場から帰るため豊肥本線を利用していた。立野駅で地震にあい、4時間近く足止めされ、最後はタクシーで帰った」。実家に高齢の父がいたため、地震後は車で通勤しました。「熊本市内の道路は渋滞するので大変でした。再開したことで多くの人の生活が便利になるのでは」

鉄道のここがすごい

鉄道は他の交通手段と比べて一度に多くの人を運ぶことができます。定員で見ると、自家用車が数人、バスが50人程度であるのに対し、鉄道は200人を超えます（2両編成）。専用の線路を走行するので渋滞もなく、定時性に優れます。車両を改装し、「あそぼーい！」のような乗ること自体が観光となるような列車を走らせることもできます。

多くの家庭で自家用車が普及した現在でも、豊肥本線は阿蘇市にとって欠かせない存在です。まさに阿蘇市民みんなの財産といえるでしょう。

百年後も、豊肥本線。

豊肥本線は永久に不滅？

近年、地方の鉄道路線を取り巻く環境は厳しくなっています。少子高齢化により通勤・通学の利用者が減少する中、災害による被害で鉄道としての復旧ができなかった路線もあります。

福岡県と大分県にまたがるJR日田彦山線は平成29年の豪雨により被災し、豊肥本線と同様に、運行を休止しました。地元自治体は最後まで鉄道による復旧を目指しましたが、7月16日に専用道を走るバスによる復旧で正式に合意しました。

こうした状況の中、JR九州は5月27日、線区別収支について、1日の利用者（平均通過人員）が2千人未満だった12路線17区間で計約56億円の営業赤字だったことを公表しました。豊肥本線についても、宮地駅～豊後竹田駅間で約3億円の営業赤字でした。「豊肥本線は絶対に廃止にはならない、永久に不滅」。このような認識は捨てる必要があるかもしれません。

地域を越えた取り組み

豊肥本線を次世代に残していくため、新しい取り組みが始まっています。豊肥本線の利用客を増やし、地域を活性化させるため、阿蘇市・竹田市・JR九州の三者による協定を踏まえ、「阿蘇竹田ブランド観光地域づくり推進協議会」を設立しました。豊肥本線を含む公共交通機関を利用した連携により、九州中央での観光地としての地位を確立するためのさまざまな取組みを行っています。阿蘇・竹田での滞在プログラムの開発や各駅からの交通手段の整備、外国人観光客向けの通訳案内士の育成、情報発信などの取組みが、阿蘇・竹田両地域の活性化につながることが期待されます。

みんなで考えよう

昭和3年の全線開通以来92年の歴史を持つ豊肥本線。これまでの百年間と同じように、これからも阿蘇の発展に寄与することでしょう。次の百年に向けて、その価値を認識し、どのように次の世代に残していくのかみんなで知恵を出し合っていきましょう。運行再開はゴールではありません。