



撮影：山田新治郎(表紙、並びに当ページ)、撮影協力：JR九州

人吉機関庫

熊本県人吉市中青井町

熊本県人吉市の長閑な山間。鮮やかな緑の稜線を背に、蒸気機関車の黒煙に染まった石造りの躯体が大地にずっしりと鎮んでいた。一世紀の時空を超えて今も現役で活躍する「人吉機関庫」だ。鉄道の歴史と石造りの技術を至るところに残し、景勝の宝庫でもある「肥薩線」の要所である。ここから先、宮崎、鹿児島までの急勾配を走り抜くために、この機関庫で車両の前後に機関車を取り付けていた。給水、清掃、給油、点検などの車両整備も行われている。

機関庫は全国的に煉瓦造りが多いが、人吉機関庫は現役で活躍する国内唯一の石造りだ。完成は一世紀以上前の一九一一年、設計者は岡山県出身の石工、亀山留三郎。壁の石材に熊本県山江村の凝灰岩を使い、各段の高さを水平に揃えて積む「切石整層積」を採用している。一九四四年から四九年にかけて、輸送力向上を目的に石造りの部分を挟んで東西方向に鉄骨造の機関庫が増築された。その後、二〇一七年には、増築部分を撤去し、建設当初の姿に復元された。

東西方向に五〇・八㍉、南北方向に

二〇・七㍉の矩形で、東西の出入り口の三連アーチが建物のシンボルだ。石造りの上に軽い屋根を載せた西洋建築で、屋根部にはSL全盛期の名残りを思わせる煙抜き「越屋根」が設置されている。三連アーチと共に、東西方向の壁の柱形と連続する窓が強く印象に残る。アーチを通して反対側に見える景色はユニークで新鮮だ。

経済産業省の近代化産業遺産、国土交通省九州運輸局の近現代遺産に認定されている。JR人吉駅の西尾圭司駅長は、「一九〇九年に全線開通した肥薩線（開通当時の路線名は鹿児島本線）の歴史のなかで、人吉機関庫も後世に残ることを願っている」と話していた。



2017年の復元では、現存する建設当初の窓や扉の一部をそのまま使い、建物の輪郭や窓の上下には「蛇腹」と呼ばれる段飾りも修復再現されている。頑丈な火山性の凝灰岩を使っているため、建築そのものは小ぶりながらも重厚感がある。歴史のある肥後の石工技術を駆使した代表的な石造建築物と言えよう。

※肥薩線は令和2年7月豪雨の影響で多くの橋梁が流失するなどの甚大な被害によって、八代-吉松間が不通となっている。