

「勝手にくま鉄検定」第10セット目 に挑戦しましょう！

- 1 2019年（令和元年）10月1日から消費税率が8%から10%に改定されたことに伴い、人吉温泉駅から湯前駅までの大人の運賃はいくらになりましたか。
① 690円 ② 700円 ③ 710円 ④ 720円
- 2 老朽化で廃車になった旧型車両（KUMA-1、KUMA-2）が留置（静態保存）されている駅は何駅ですか。
① 川村駅 ② おかどめ幸福駅 ③ あさぎり駅 ④ 多良木駅
- 3 レールウィングがあるこの駅から徒歩2分の所に、「まんが美術館」があります。これは何駅ですか。
① 多良木駅 ② 東多良木駅 ③ 新鶴羽駅 ④ 湯前駅
- 4 くま川鉄道にある14の駅のうち、駅構内に黄緑色のカッパの像が置かれているのは何駅ですか。
① 川村駅 ② おかどめ幸福駅 ③ あさぎり駅 ④ 多良木駅
- 5 くま川鉄道にある駅のうち、ホームが弓なりにカーブしている駅が2つあります。それは湯前駅と何駅ですか。
① 相良藩願成寺駅 ② おかどめ幸福駅 ③ 東免田駅 ④ 東多良木駅
- 6 次の文の【 ア 】、【 イ 】に入る数字等を順に並べたとき、正しいものはどれですか。
くま川鉄道は、人吉球磨の市町村と、民間の出資による株式会社、いわゆる第【 ア 】セクター方式で運営されており、利用客の【 イ 】割が沿線の高校に通う通学生で、通学列車として利用されています。
① 一、6 ② 二、7 ③ 三、8 ④ 四、9
- 7 1989年（平成元年）10月1日、JR九州（九州旅客鉄道）からくま川鉄道に転換された時、及びその後に駅名が変更された駅は全部でいくつありますか。
① 3 ② 4 ③ 5 ④ 6
- 8 くま川鉄道に関する次の記述のうち、正しいものはいくつありますか。
☐ JR人吉駅と人吉温泉駅の住所は異なる。

- ☐イ 人吉温泉駅から湯前駅に向かうと、その間の駅の標高は例外なくだんだん高くなっていく。
- ☐ウ 全14駅の駅名表記の文字数は、2文字表記と4文字表記の駅が同数で、それぞれ4駅ずつある。
- ☐エ 国鉄湯前線時代には、正面衝突で多数の重軽傷者が出る重大事故が発生した記録があるが、くま川鉄道に転換されてからは脱線や転覆等の大きな事故は発生していない。
- ①1 ②2 ③3 ④4

9 くま川鉄道にある14の駅のうち、駅間距離が一番長い区間と一番短い区間を順に並べてみました。次の選択肢のうち、正しい組合せはどれですか。

- ①長：人吉温泉駅～相良藩願成寺駅、短：東多良木駅～新鶴羽駅
②長：肥後西村駅～一武駅、短：東免田駅～公立病院前駅
③長：おかどめ幸福駅～あさぎり駅、短：木上駅～おかどめ幸福駅
④長：公立病院前駅～多良木駅、短：川村駅～肥後西村駅

10 くま川鉄道が保有する5つの車両（田園シンフォニー）の諸元をまとめてみました。これら8つのうち誤りは全部でいくつありますか。

ただし、諸元の中に「〇～〇」とあるのは、KT-501～505で若干仕様が異なることによるものです。また、2019年（令和元年）8月末頃行われた車体改造後とします。

全長：25m、旅客定員：124～125人、空車時の車両重量38.4～38.7トン、エンジン：ガソリンエンジン（直列6気筒）、排気量：11ℓ（11,000cc）、出力：242.7kW（330馬力）、燃費：5.7km/ℓ、保安装置：ATS-SK形（オートディック・トリップ・ストップ・イクーガた）

- ①1 ②2 ③3 ④4

いかがでしたか？

それでは、「勝手にくま鉄検定」第10セット目の正解と解説です。

1 ②700円

改定前は690円でしたが、10円値上げになり700円になりました。

ちなみに、人吉駅前から湯前駅前までの産交バスの料金は改定後も据え置かれて、940円です。

2 ③あさぎり駅

この2両は、湯前側からKUMA-2、KUMA-1の順に留置されています。

かつて、週末を中心に運行されていた観光列車「はびねすトレイン」（2020年3月で廃止）があさぎり駅に到着した際には、売店やプレゼントの引き渡し会場などとして利用されていました。



3 ④湯前駅

この美術館は、湯前町出身の政治風刺漫画家である故那須良輔（なすりょうすけ：1913年～1989年）氏の偉業を記念して、1992年（平成4年）11月に開館したものです。写真

（湯前町教育委員会のHPから許可をもらって掲載）からイメージできるように、建物は人吉・球磨地方の郷土玩具である「きじ馬」をモチーフに設計された熊本アートポリス参加作品です。独立した5棟の建物のうち、3棟が美術館で2棟が公民館となっています。



那須良輔氏は、政治や経済、環境、国際的な問題から身近な暮らしを漫画で表現されました。風刺の効いたマンガの数々は、今でも思わずニヤッとさせられるものばかりです。

那須良輔氏は、政治や経済、環境、国際的な問題から身近な暮らしを漫画で表現されました。風刺の効いたマンガの数々は、今でも思わずニヤッとさせられるものばかりです。

4 ①川村駅



日本人にとって『河童』（カッパ）は親しみやすい妖怪だからでしょうか？全国各地にカッパ伝説が残り、頭頂部に皿をのせた緑色の肌の像を見かけるわけですが、川村駅のカッパは写真①のとおり、お酒（球磨焼酎？）の徳利（とっくり）を持っています。「カッパ黄桜」のCMの影響を受けているのかもしれませんが。目も可愛いと思います。

写真②は、後方から撮影したものです。茶色の甲羅がありました。

筆者はカッパに甲羅があることを、このカッパの像をまじまじと見るまで知りませんでした。興味を持ったので、改めて広辞苑を引いてみました。

次のようにあります。

想像上の動物。水陸両生、形は四～五歳の子供のようで、顔は虎に似、くちばしはとがりて、身にうろこや甲羅があり、髪は少なく、頭上に凹みがあって、少量の水を入れる。その水のある間は陸上でも力強く、他の動物を水中に引き入れて血を吸う。河郎。河伯。河太郎。旅の人。かわっぱ。水泳の上手な人。

河童の川流れ・・・水中で自由自在に活躍する河童も、時としては、水に押し流される。転じて達人も、時には失敗を招く時がある。

調べてみると、このカッパの像は、川村駅の近くを流れる球磨川の支流・川辺川にカッパ伝説があることに由来するようで、村内にはカッパの墓があり、相良村のゆるキャラは「サガラッパ」というのだそうです。

5 ①相良藩願成寺駅

人吉駅・人吉温泉駅を下り方面に向かうと、JR肥薩線とくま川鉄道の線路共有区間を通過した後、分かれて800mほど併走します。相良藩願成寺駅のちょっと手前から、両路線の間隔が少しずつ開き始め、くま川



鉄道も肥薩線もどちらも右側にカーブ（写真①は相良藩願成寺のカーブ）していますが、肥薩線のほうはより大きくカーブして球磨川第三橋梁のほうに向かいます。駅ホームの中央から、肥薩線の歩行者用踏切（警報器付き）が見えます。

ちなみに、相良藩願成寺駅は人吉高校の最寄り駅で、朝夕は通学生で賑わいますし、近くに元プロ野球巨人軍監督で「打撃の神様」と呼ばれた川上哲治氏の生家跡（写真②）があり、訪ねてくる熱心なファンが今でもいるそうです。



6 ③三、8

経済活動の担い手を分類するとき、基本的に、第一セクター（国や地方公共団体が出資して経営する公企業）、第二セクター（私企業）、そして第三セクター（自治体が出資した会社、つまり官と民の中間的企業のこと）の3つに分類することができます。人吉市から毎年公表されている経営評価表を

見ても分かるように、くま川鉄道株式会社の代表者は松岡隼人市長、取締役社長には民間（美容師）出身の永江友二氏が務めています。

ちなみに、くま川鉄道の主要株主は人吉市で15.8%、次いであさぎり町の11.07%、次いで多良木町の8.89%の順に並びます。

くま川鉄道の主なお客さんは、地元の高校に通う高校生たちで、実に8割を占めています。

7 ①3

人吉駅→人吉温泉駅、免田駅→あさぎり駅（どちらも2009年〔平成21年〕に「SL人吉」の運転開始に伴い改名）、東人吉駅→相良藩願成寺駅（1989年〔平成元年〕10月1日にJR九州湯前線がくま川鉄道に転換された際に改名）の3駅です。

前述のように、あさぎり駅の駅名変更は、SL人吉の運転開始に伴うものです。あさぎり町が球磨郡上村、免田町など5町村が対等合併し、あさぎり町が発足したのは2003年（平成15年）4月のことで、これと同時に駅名が免田駅からあさぎり駅に変更されたのではないということに注意が必要です。

あさぎり駅の駅員さんによると、年配者の中には、いまだに「免田駅」とおっしゃる方もいるそうです。

8 ②2

正しいものはアとウの2つです。順番に確認しましょう。

アについては、JR人吉駅の住所は「人吉市中青井町326-1」で、人吉温泉駅の住所は「人吉中青井町265」で異なります。

イは難しかったかもしれません。基本的にはだんだん高くなっているのですが、例外があり、川村駅だけが前の相良藩願成寺駅から0.3mと、わずかに標高が下がります。参考までに各駅の標高は次のとおりです。人吉温泉：106.6m→相良藩願成寺：114.8m→川村：114.5m→肥後西村：118.4m→一武：123.5m→木上：129.8m→おかどめ幸福：139.9m→あさぎり：151.9m→東免田：152.8m→公立病院前：153.5m→多良木：159.7m→東多良木：160.8m→新鶴羽：182.5m→湯前：188.9m

ちなみに、湯前駅と人吉温泉駅の標高差は83.3mあり、全長24.8kmに対する勾配を水平距離1000mあたりに換算すると3.33mになります。一方、JR肥薩線（川線）の八代駅と人吉駅間51.8kmでの標高差101.1mで同じ計算をすると1.95mとなり、くま川鉄道のほうが断然勾配が急であることが分かります。

なお、鉄道マニア級の雑学になりますが、日本（ＪＲグループ）で一番高い所に所在する駅は、長野県南佐久郡南牧村にある東日本旅客鉄道（ＪＲ東日本）小海線の野辺山（のべやま）駅で、標高１，３４５．６７ｍです。数字の並びが大変印象的です。一方、九州で一番高い駅は、熊本県阿蘇市波野にある九州旅客鉄道（ＪＲ九州）豊肥本線の波野（なみの）駅で、標高７５４ｍです。

㊦も正確な駅名の表記を正確に覚えていないと正解には辿りつけません。２文字：川村、一武、木上、湯前の４駅、３文字：東免田、多良木、新鶴羽の３駅、４文字：人吉温泉、肥後西村、あさぎり、東多良木の４駅、５文字：公立病院前の１駅、６文字：相良藩願成寺、おかどめ幸福の２駅です。

㊧の文中にある重大事故は、１９７０年（昭和４５年）１１月１５日に発生しました。湯前駅で貨車の入替作業中に、連結時のショックで木材を積んだ貨車２両が下り



勾配を暴走し、多良木～東免田駅間で信号待ちしていたディーゼルカーと衝突し、乗客９０人以上が重軽傷を負っています。㊨の解説でも触れたように、湯前駅から見て多良木駅は３０ｍ近く標高が下がる急勾配であり、一旦流転を始めると、安全側線（衝突を防止する目的で本線とは異なる線路へ列車を進入させるために設ける停車場内の短い側線）に誘導しない限り、止めるのは難しいかもしれません。

なお、くま川鉄道のホームページ上の「くま鉄の歴史」のサイトには、過去の事故についても載っており、１９９５年（平成７年）７月４日に大雨で相良藩願成寺～川村間で、法（のり）面が崩落し、車両転落事故が発生していたことが分かります。さらに、２０１８年（平成３０年）９月２日に人吉温泉駅構内でＫＴ－５０５（白色の白秋号）が脱線事故を起こしたことも載っていますが、こちらは最近のことですし、地元紙でも大きく報じられたので記憶に新しいところかもしれません。

９ ②長：肥後西村駅～一武駅、短：東免田駅～公立病院前駅

人吉温泉駅と湯前駅の間の各駅間距離は次のようになります。

人吉温泉駅～【１．５ｋｍ】～相良藩願成寺駅～【２．９ｋｍ】～川村駅～【１．４ｋｍ】～肥後西村駅～【３．４ｋｍ：最長】～一武駅～【２．１ｋｍ】～木上駅～【１．７ｋｍ】～おかどめ幸福駅～【２．０ｋｍ】～あさぎり駅～【２．４ｋｍ】～東免田駅～【１．１ｋｍ：最短】～公立病院前駅～【１．３ｋｍ】～多良木駅～【１．９ｋｍ】～東多良木駅～【１．６ｋｍ】～新鶴羽駅～【１．５ｋｍ】～湯前駅

10 ④4

この問題は少し難しかったかもしれませんが誤りは、**全長、旅客定員、エンジン、燃費**の4つです。

まず**全長**ですが、25mではなくて18.5mです。25mというのは、東海道・山陽新幹線のN700系16両編成のうち中間車14両の長さになります。（先頭部はノーズの関係で少し長く27.35m）

旅客定員（座席＋立ち席）は、KT-501：114人、KT-502：114人、KT-503：115人、KT-504：114人、KT-505：115人ですから、114～115人というのが正しいです。その内訳は、KT-502（「秋」（赤色））の場合、座席が40人、立ち席が74人の計114人です。

エンジンは、多くの自家用車に採用されているガソリンエンジンではなく、バスやトラックに採用されているのと同じ、軽油が燃料のディーゼルエンジンです。なお、直列6気筒というのは正しいです。

燃費は1ℓ当たりわずか1.7kmで、「そんなに走らないのか？」と驚かれるかもしれません。

なお、保安装置のATSというのは、Automatic Train Stop（オートマティク・トレイン・ストップ）の頭文字をとったもので、「自動列車停止装置」のことです。簡単に言うと、信号や線路の条件に応じ、自動的に列車を減速させる、又は停止させる装置のうち、地上信号方式を採用するものをいいます。

保安装置のATSは、信号と連動して働く衝突防止のATSと、信号と独立して働く過速度に対するATSに大別されます。また、運転上の取扱い方法についても、停止信号に近づいたときに警報を発し、乗務員が警報に応じた所定の取扱いをしない場合に列車のブレーキを動作させるタイプと、乗務員が信号に従った運転取扱いを行っている場合はその運転に介入せず、乗務員の（体調不良、錯誤、故意など理由を問わず）異常な取扱いが行われた場合にだけ介入して列車のブレーキを動作させるタイプに大別されます。

さらに、B形（軌道電流形）とS形（地上子形）に細分され、設問中にSK型と付加されているのは、Signal Kyusyu type のことで、ATS-S型を停止信号直下で列車が停止していない場合に、即座に非常ブレーキをかけるように改良したもので、JR九州が採用しているタイプになります。（SK型とかそこまで覚えておく必要はないと思われます）

ATSの歴史は、過去に発生した鉄道事故とその教訓による改良の繰り返しの歴史と言っても過言ではありません。