

平成25年度特集展示(会期：平成25年7月17日(水)～9月16日(月・祝))



福岡鉄道遺産ものがたり

— 鹿児島本線の歴史と戦前の旅 —

Kyushu Historical Museum Exhibition guide

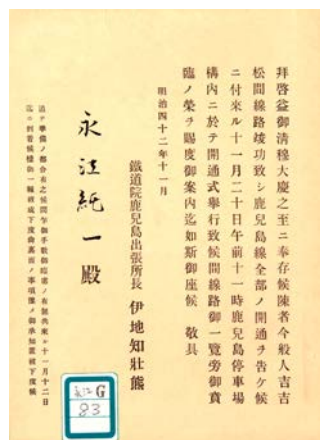
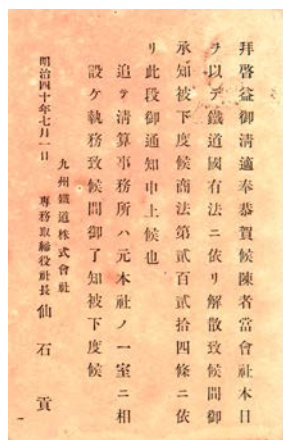
1 鉄道遺産と文書・考古資料

明治維新後、近代化の道を急いだ日本には、様々な西洋の技術や文化が入りました。その象徴の一つが、鉄道です。鉄の線路を速く走る列車は、近代技術の塊でした。また鉄道網の発展は人と物の輸送を一挙に拡大させ、正確な鉄道のダイヤは、日本人の時間感覚を変えたとも言われ、鉄道は様々な面で日本の近代化を促進する存在でした。

こうした鉄道に関する文物の一部は、明治期などの古い時代のものが現在にまで伝えられており、「鉄道遺産」と呼ぶことができます。鉄道遺産には、駅や橋梁、トンネルなどの構造物、そして文書資料や考古資料などがあります。

鉄道遺産としての文書資料には、まず鉄道会社の文書と監督官庁の公文書、民間で出版された時刻表や旅行案内、さらに切符や写真まで様々なものがあります。考古資料にはレンガなど鉄道建設の材料や、駅弁など鉄道営業の遺物があり、場合によっては鉄道の施設そのものも遺構となりえます。

今回は、こうした鉄道遺産の文書・考古資料の中から、鹿児島本線の建設・営業と、戦前の旅に関する資料を見ていきましょう。



(左)九州鉄道解散通知(熊谷文書、当館蔵)
(右)鹿児島線全通式案内(永江文書、当館蔵)

2 鹿児島本線の歴史と九州鉄道

現在の鹿児島本線を最初に作ったのは、民間会社の九州鉄道です。明治20年(1887)、主に九州の有志の出資で設立され、明治22年に、博多～千歳川仮停車場(佐賀県鳥栖市)の間で、営業運転を始めました。当時の九州鉄道の文書資料として、株主向けに出された営業報告書があります。ここには財務内容、鉄道の旅客・貨物収入と営業経費、建設工事の進捗具合、社員や車両の一覧などが掲載されています。

また、運賃や運行ダイヤは、時刻表から知ることができます。例えば、遠賀川～久留米が開通していた明治23年の時刻表を見ると、運行は4.5往復、所要時間は博多～久留米が1時間14分程度、博多～遠賀川が1時間41分程度でした。車両は上等・中等・下等の三等級制で、博多～久留米の上等運賃84銭は、当時の米約10kg分に相当する額です。また、福岡県内が全通した後の明治33年の時刻表には、旅客列車の他に、貨物列車のダイヤも掲載されています。

さて、九州鉄道は福岡県内を全通させた後、八代まで路線を延ばし、さらに他社との合併で明治30年代には北部九州一円に路線を持つ会社に成長していきます。しかし明治39年、国は主要な鉄道を全て国有にする「鉄道国有法」を制定し、翌年九州鉄道も国に買収されました。当館には、その際に株主宛に出された解散通知が残されています。

その後、九州鉄道を引き継いだ国の鉄道院は、さらに南に工事を進め、明治42年、ついに門司から鹿児島までの線路が、現在の肥薩線などのルートにあたる人吉経由でつながります(川内経由の路線は昭和2年に開通)。そしてこの直後、「鹿児島本線」の線路名称も付けられました。この全線開通の時にも、開通式招待状や記念時刻表が出されましたが、これらの文書も、貴重な鉄道遺産の一つといえるでしょう。

3 戦前の旅と駅茶瓶

次に、戦前の旅に関する資料を見ていきましょう。旅に関する鉄道遺産としては、まず時刻表があります。時刻表は、前節でも紹介したようにダイヤを知ることができ、旅をするのにどれほどの時間を要していたのか明らかになります。また、運賃をはじめとする鉄道の営業案内や関連施設の紹介、旅行に関する鉄道会社からの注意事項などが載せられている場合もあり、日本の鉄道輸送の姿というマクロな情報と、人々の旅行の姿というミクロな情報の両方を教えてくれる資料ともいえます。

この他に、旅行案内もあげられます。たとえば九州鉄道時代の明治26年の旅行案内を読みますと、時刻表や運賃表などの他に、沿線各地の宿泊・飲食案内や名所案内が掲載されていました。また、昭和4年(1929)に、当時九州の鉄道を統括していた鉄道省門司鉄道局編纂による『名所案内』が残されていますが、この本には沿線の名所案内に加えて、当時発表されたばかりの「新鉄道唱歌」が掲載されていました。この歌は鉄道省が、不況の中で利用客増のため様々な施策を打ち出していた中で発表されたもので、沿線各地の名所を七五調にして歌詞に織り込み、歌ったものです。九州の路線の歌詞選定には、柳川出身の詩人、北原白秋も参加していました。

また、旅に関する鉄道遺産には、土の中から発掘された考古資料もあります。

たとえば福岡市の吉塚本町遺跡からは、駅弁用の飲料容器、駅茶瓶(汽車土瓶)が出土しています。吉塚本町遺跡は、昭和50年頃には国鉄博多保線区の妙見宿舎、昭和40年頃まで吉塚操車場があった場所で、平成3年(1991)の発掘調査で駅茶瓶が出土しました。茶瓶は急須形と徳利形に分けられ、各々、碗が組み合っています。容量は急須形が2合(360cc)と1合5勺(270cc)、徳利形は1合5勺入りです。これらは駅茶瓶の生産地として有名な野間焼(福岡市南区皿山)と推定されており、主な販路となっていた博多駅で販売されたものでしょう。

また、九州新幹線の建設に伴って発掘された久留米市の西牟田北原遺跡からも、駅茶瓶が出土しています。急須形の茶瓶で、胴部に「くるめ」と鉄釉で書かれています。茶瓶の販売店や販売駅名は、胴部に書かれるものが多く、この茶瓶が久留米駅で販売されていたことをうかがわせます。製作ではロクロによる成形が施されています。

このように、駅や車両など大きな鉄道遺産に比べ見落とされがちではありますが、文書や考古資料の中にも、貴重な鉄道遺産を見出すことができます。(文化財調査室 加藤和歳・学芸調査室 渡部邦昭)

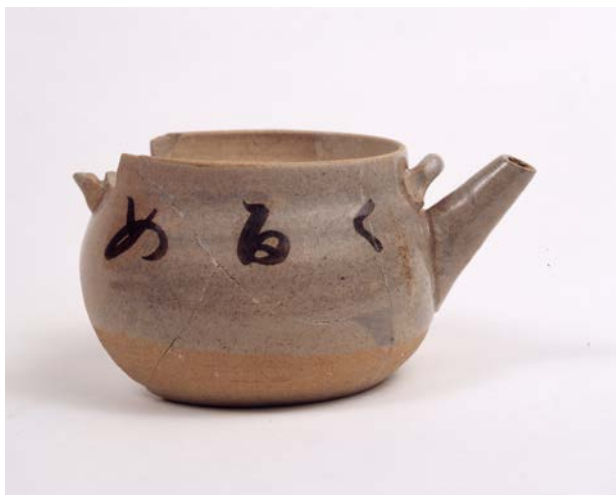
※本展は、独立行政法人日本学術振興会の科学研究費助成事業(JSPS科研費24720315)による研究成果の一部です。



(左)九州鉄道旅客の手引(永江文書、当館蔵)



(右)鹿兒島線開通記念汽車時刻表(永江文書、当館蔵)



駅茶瓶(久留米市西牟田北原遺跡出土、当館蔵)



編集 発行: 平成25年7月17日

九州歴史資料館
KYUSHU HISTORICAL MUSEUM

〒838-0106 福岡県小郡市三沢 5208-3
TEL 0942-75-9575 FAX 0942-75-7834
URL <http://www.fsg.pref.fukuoka.jp/kyureki/>