

佐世保の鉄道遺産

昔も今も多くの人が心を惹き付けられる「鉄道」。旅行を楽しむ、写真を撮る、音を楽しむなど、楽しみ方もそれぞれで、裾野が広く、根強いファンが多いのが特長です。今回の特集では、この鉄道にスポットを当て、本市と鉄道との歴史や市内に残る鉄道遺産などをお知らせします。

かつて日本一長い歌詞として広く親しまれていた「鉄道唱歌」(明治33年発売)の第1集東海道編第1番は「汽笛一声新橋を…」という歌詞で始まります。この歌詞にあるように、日本で初めて鉄道が開通したのは、新橋(東京都)―横浜間で、明治5(1872)年のことでした。

鉄道開通の背景には、鉄道を近代化の象徴としてアピールしたいという政府の思惑がありました。その後、日本の近代化が加速し、貨物輸送量が飛躍的に増加するにつれ、鉄道網は急速に全国へと拡大して「レール」になります。

九州では、明治21年に、福岡・佐賀・熊本の三県の代表者等が発起人になって「九州鉄道」が設立され、その翌年に博多駅を起点とする後の鹿児島本線の一部が開通しました。九州鉄道はドイツ人技師の技術指導を受けながら、順調に鉄道敷設工事を続けました。この間「日清戦争」が起り、それに伴う軍需物資や石炭の輸送などが増え、鉄道の建設はさらに加速されました。

政府は日清戦争を契機に、軍港のある佐世保まで鉄道を延ばす必要性を痛感し、戦争直後から武雄―早岐間の工事を開始。この区間は山間部が多く、工事は難航しましたが、明治30年7月に完成し、「早岐駅」が開業。翌年1月には早岐―佐世保間が開通し「佐世保駅」が開業しました。

鉄道は、新橋駅を一番列車が出発してから、わずか四半世紀という短期間で、日本列島のほぼ西端に位置する佐世保まで到達しました。これにより、江戸時代に一カ月近くかかっていた東京までの旅が、わずか三日ほどに短縮されました。まさに近代化の威力であり、煙を噴き上げながら疾走する蒸気機関車は、当時の人々にとって、「近代化の象徴」とも言える存在でした。



※写真は鉄道開業当時(明治31年)の佐世保駅。

県内に唯一残る 明治期の駅舎建築



※早岐駅の待合室

早岐の街と鉄道
早岐は江戸時代から陸上交通の要衝であり、さらに船着場があったことから、平戸藩屈指の商業地として栄えていました。その早岐に、今度は鉄道の駅と*機関区をはじめとする鉄道関係の施設が次々に建設されていきました。これは早岐駅が福岡・佐賀方面、佐世保方面、長崎方面へ向かう鉄道の中継地として重要な役割を持っていたため、これにより早岐の街は以前にも増して大きなにぎわいを見せることになりました。

武雄方面から早岐駅に入ってきた列車が佐世保方面へ向かう場合、「スイッチバック」と呼ばれるバック運転となります。これは早岐駅の特徴となっており、「鉄道唱歌」にも「めぐる車輪の早岐より右にわかるる佐世保道」と歌われています。

早岐駅の鉄道遺産
現在の早岐駅は明治30(1897)年の開業当時に建てられたものです。数度の改装はありましたが、特に内装は開業当時の様子を保っています。天井や

柱の装飾、採光窓に洋風意匠を採り入れた木造洋風駅舎で、長崎県内に唯一残る明治期の駅舎建築です。九州でも最古級の木造駅舎として貴重な存在ですが、早岐駅の施設整備に伴い、解体されることが決まっています。

このほか早岐駅構内には蒸気機関車時代の遺構として、煉瓦造りの「給水塔」が残されています。蒸気機関車に給水するための施設で、かつては上部に鋼製の高架水槽が載せられていました。高架水槽は10年程前に撤去され、現在は煉瓦の基礎と給

水管の一部が残されています。直径4・9m、高さ10・3mの規模があり、建設年代は早岐駅の開業当時の明治30年と大正2(1913)年の二説があります。

佐世保と長崎への鉄道開通
明治29(1896)年、早岐を起点として、長崎と佐世保へ向かう鉄道の工事が始まり、早岐の街はますますにぎわうことになりました。そして、明治31年1月には、早岐―佐世保、早岐―大村間が開通し、やや遅れて長崎(現在の浦上駅)までの鉄道

が開通しました。
鉄道の延伸とともに、**隧道**(トンネル)や橋梁など、さまざまな構造物も造られました。これらには、造られた時代の背景や思想が色濃く反映されています。当時造られた「南風崎トンネル」(右写真)を見てみると、煉瓦造りの正面に石材で柱状の装飾が施してあります。構造上不要なものであり、意匠的な面から施されたと考えられます。当時の建造物は、実用性だけでなく、意匠も大変重視されていたことが分かります。

早岐駅の旧給水塔



南風崎トンネル第五号隧道



松浦炭坑鉄道の建設

佐世保駅開業から5カ月後の明治31(1898)年6月、県北地区でもう一つの鉄道「松浦炭坑鉄道」が開通しました。世知原―小浦(北松浦郡佐々町)を結ぶ鉄道で、関西探炭株式会社(世知原地区で採掘される石炭の積み出し専用鉄道として建設したものです。「軽便鉄道」と呼ばれる線路幅762mmの狭い規格のものでしたが、世知原やその周辺の人々は「陸蒸気」と呼んで珍しがり、建設中から弁当持参での見学者が相次いだと伝えられています。

石炭を積んだ貨車の後ろに客車を連結することもありましたが、これは専ら職員や乗客用で、便乗者は空の貨車や石炭の上に座っていたそうです。

松浦炭坑鉄道はその後、所有者が転々と変わりましたが、昭和8(1933)年8月に佐世保鉄道株式会社に買収され、次いで昭和11年10月に国鉄に買収されました。

昭和14年からは線路幅1067mmへの改軌工事が行われ、昭和19年4月に完了。昭和20年3月の松浦線の全線開通に伴って

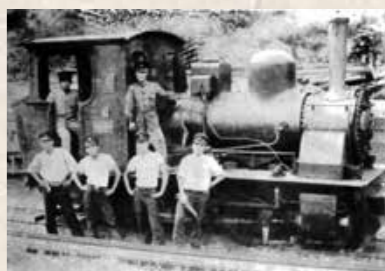
政治家「中倉万次郎」などによって推進されました。

大正7(1918)年8月、中倉万次郎などによって「佐世保軽便鉄道株式会社」後に佐世保鉄道株式会社に改名が設立され、佐世保駅から北に延びる軽便鉄道の敷設工事が開始されました。工事は相浦駅を起点とし、柚木駅に至る12kmが大正9年3月に開通し、翌年10月には大野駅(後の左石駅)―上佐世保駅間の3kmが開通しました。

佐世保鉄道株式会社は石炭輸送にも大きな役割を担っており、昭和6(1931)年8月には、臼ノ浦港(小佐々地域)からの石炭積み出しに対応するため、実盛谷(たけがや)駅から臼ノ浦駅に至る7.8kmを新たに開通させました。工事は愛宕山麓の実盛谷に切り通しと隧道を建設する大規模なものでした。そして昭和8年8月に世知原駅から小浦駅に至る「岡本彦馬専用鉄道」(元松浦



中倉万次郎



陸蒸気(小型蒸気機関車)

国鉄世知原線となりました。その後、長く石炭の積み出しなどで活躍していましたが、昭和45年の炭鉱閉山によって貨物、旅客量が激減し、昭和46年12月に臼ノ浦線と同時に廃止されました。世知原線の線路跡はサイクリングロードとして再生され、地元の人々に親しまれています。

佐世保駅以北への軽便鉄道敷設

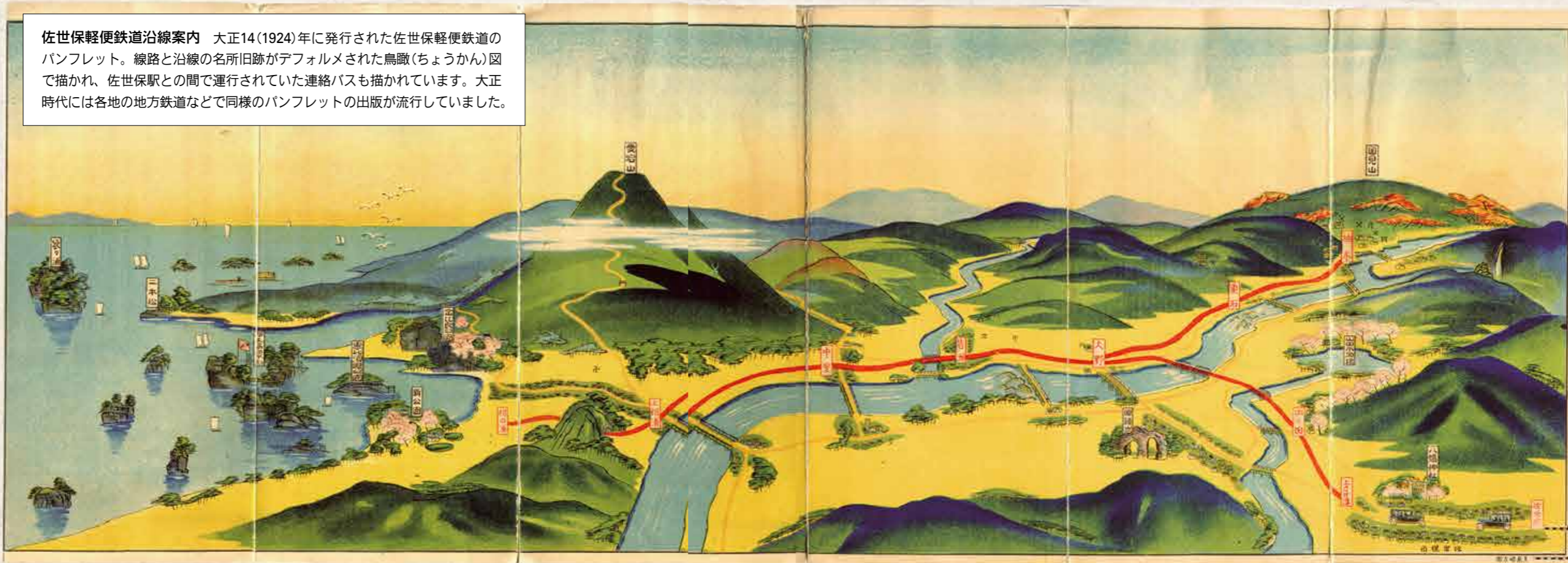
佐世保駅の開業から4年後の明治35(1902)年、佐世保に市制が施行され軍港都市としての機能と重要性がますます高まると、佐世保と大田を有する北松浦地方を結ぶ鉄道の必要性が論じられるようになりました。この計画は伊万里出身の実業家「松尾良吉」と吉井町出身の

炭坑(鉄道)を買収し、石炭輸送にさらに重要な役割を果たすようになりました。

国鉄伊佐線の建設

明治時代末期に松尾良吉や中倉万次郎などが構想した北松浦半島を一周する鉄道は、「国鉄伊佐線」として昭和3(1928)年2月によく着工。昭和10年8月に伊万里駅―平戸口駅間が開通し、同年10月に佐世保駅―北佐世保駅間が開通しました。この区間は既に市街化されていたため、島瀬町橋梁など6基の高架橋と5基のトンネルを建設して線路を通しました。これは九州で初めて開通した市街地高架鉄道といわれており、現在橋脚の一部が補修されていますが、全体的には建造当時の様子を留めています。

政府は佐世保鉄道株式会社が所有する軽便鉄道を昭和11(1936)年10月に買収し、昭和14年1月から線路幅を広げる改軌工事を開始しました。重需輸送の都合により工事は昭和17年ごろから急ピッチで進められ、昭和18年8月に北佐世保駅―左石駅―相浦駅間、左石駅―柚木



佐世保軽便鉄道沿線案内 大正14(1924)年に発行された佐世保軽便鉄道のパンフレット。線路と沿線の名所旧跡がデフォルメされた鳥瞰(ちょうかん)図で描かれ、佐世保駅との間で運行されていた連絡バスも描かれています。大正時代には各地の地方鉄道などで同様のパンフレットの出版が流行していました。

駅間の改軌が完成。次いで昭和19年4月には世知原駅―臼ノ浦駅間が完成し、同時に潜龍駅―肥前吉井駅間が開通(平戸口駅―潜龍駅間は昭和14年1月に完成)。最後に相浦駅―四ツ井樋

昭和20年3月のことでした。この路線は、相浦港への商港移転計画に伴い、海岸沿いを通る新規路線として建設されました。しかし土質と地形が悪く難工事であったため、陸軍の鉄道第二連隊が出動し、何とか完成にこ

ぎ着けました。完成と同時に実盛谷(たけがや)駅を含む旧線は廃止され、実盛谷駅と四ツ井樋駅は閉鎖されました。この工事の完成により、伊万里―佐世保間がようやく一つの線路でつながり、名称も「松浦線」と改名されました。

松浦炭坑鉄道、佐世保軽便鉄道、国鉄伊佐線

配布
2月18日
(火)から

http://www.tokitabi.jp

SASEBO時旅 春夏

予約
2月24日
(月)から

「SASEBO時旅 2014春夏」ガイドブックを2月18日(火)から配布します。新たなプログラムが加わり、内容もさらに充実。佐世保再発見の旅にどうぞご参加ください！



地図に残る廃道を歩く 昭和の橋梁から中世山城を経て江戸の 風流を探検ウォーク(約10km)

吉井の里山から地図に残る廃道を探して探検ウォーク。福井川に架かる昭和初期の福井川橋梁、中世山城の様子をほうふつとさせる直谷城址、そして江戸時代に平戸藩主観中公が絵師を招いて描かせた「平戸地方八奇勝図」の一つ「潜龍ヶ滝」を目指します。うっそうとした森の中にとうとうと流れ落ちる滝には龍が潜むといわれるパワースポットです。

時 4月13日@10時20分~16時
場 松浦鉄道吉井駅集合・松浦鉄道潜龍ヶ滝駅解散
料 4,000円(ガイド料、昼食、おやつ、保険料含む)
定 15人(最少催行4人)

ガイドブック配布場所▶佐世保観光情報センター(JR佐世保駅構内)、市役所1階、各支所、宇久行政センターなど
予約受け付け開始▶2月24日@9時から
問 佐世保観光コンベンション協会内・時旅デスク ☎23-7212 9時~18時(土・日曜、祝日休み)
【SASEBO時旅 企画・実施】(公財)佐世保観光コンベンション協会 長崎県知事登録旅行業2-147号 佐世保市三浦町21-1 ☎23-3369



佐世保駅—北佐世保駅間の開通当時(昭和10年)に建設された「島瀬町橋梁」を走行する松浦鉄道の車両

石炭産業の斜陽と蒸気機関車の終焉

佐世保駅以北における鉄道建設は、北松浦半島地域で盛んに採掘されていた石炭と密接な関連がありました。この地域で採掘される石炭は、燃料炭や製鉄用としてわが国の近代化や戦後復興を支える重要な資源となっていました。

しかし、昭和40年代のエネルギー革命の影響で炭坑は次々と閉山し、貨物、旅客とも輸送量が激減してしまいました。ほとんど石炭輸送に特化していた支線の柚木線、臼ノ浦線、世知原線は大きな赤字を出すようになり、柚木線は昭和42(1967)年に水害による被害を契機に廃止され、臼ノ浦線、世知原線も昭和46年に廃止されました。そして昭和62年の国鉄分割民営化の際に、松浦線そのものが廃止



交通公園に保存されているD51型蒸気機関車

対象となっていました。沿線自治体や民間が出資する第三セクター方式の「松浦鉄道株式会社」が設立され、「松浦鉄道西九州線」として再生し、沿線住民の足として運行を続けています。

一方、長く鉄道輸送の主役を担っていた蒸気機関車も、エネルギー革命の影響を受け、次々と姿を消していきました。佐々木機関区では昭和45年10月に、早岐機関区でも昭和47年3月に蒸気機関車が姿を消しました。全国的には、昭和51年3月の追分機関区(北海道安平町)での運転を最後に現役から退くことになりました。蒸気機関車の現役引退と同時に各地で保存活動が起こり、本市においても昭和47年8月に開園した交通公園に日豊本線などで活躍していた「D51型蒸気機関車」が保存されました。

おわりに

鉄道はこれまで歌や小説、映画などさまざまな作品の舞台や主人公として活用されてきました。これは鉄道が人々の心に深く浸透し、親しまれてきたことを物語っていると言えます。そ

第8回佐世保市近代化遺産 写真展~佐世保の鉄道遺産~

とき 2月19日(水)~3月5日(水)
ところ 島瀬美術センター
入場料 無料
※2月23日(日)、3月1日(土)の13時から展示写真の解説を行います。
詳しくはお尋ねください。

れほどまでに鉄道が人々にもたらしたものの、つまり「歩く旅」から「乗る旅」への変革は、当時の人々にとって大きな衝撃であったと思われれます。「鉄道に乗ればどこまでも行くことができる」。これは人々の想像力や好奇心を大いにかき立て、人々はこぞって鉄道を利用するようになりました。鉄道に乗ることで人々は近代化の恩恵を実感することになり、それがさらに近代化を加速させることにつながりました。鉄道は文字通り日本の近代化をけん引し続けた存在であり、自動車普及し、高速道路などの整備が進んだ現在においても、その重要性が揺らぐことはありません。

問 社会教育課 ☎24・1111