

九州日日新聞にみる肥薩線の建設過程

準会員 ○西村鮎美*1 正会員 辻原万規彦*2

9. 建築歴史・意匠—2. 日本近代建築史

明治時代 旧鹿児島本線 鉄道 産業遺産 九州日日新聞

1. はじめに

熊本県八代駅と鹿児島県隼人駅間を結ぶ JR 九州肥薩線は、『肥薩線と近代化遺産』の中で、「当時の鉄道の擁した産業遺産の歴史と変遷の様子が、124.2 キロの区間に凝縮して存在」¹⁾している鉄道と紹介されている。既に登録有形文化財として登録されているものに、熊本県人吉市の旧国鉄矢岳駅駅長官舎主屋・旧国鉄矢岳駅駅長官舎井戸、鹿児島県霧島市の JR 肥薩線大隅横川駅駅舎・JR 肥薩線嘉例川駅駅舎がある。

肥薩線については、現存する施設群を産業遺産として捉えた文献¹⁾が、現在のところ最も詳しい。磯田による駅舎の平面に関する研究²⁾や高柳らの草懸隧道の調査³⁾などもあるが、開業当時の関連する構造物や建築物を網羅的に明らかにした研究はない。そこで、本稿では、九州日日新聞の当時の記事を用いて、建設当時の様子を明らかにすることを目指す。なお、本稿では、当時の用語や呼称をそのまま用いた。また、引用文などは、原則として現代仮名遣いとし、漢数字は算用数字に改め、判読不能な文字は□とした。

2. 肥薩線の概要

文献¹⁾によれば、肥薩線は当時、「官設鉄道鹿児島線」と言われており、後に、「九州線人吉本線・鹿児島本線・肥薩線」と改称され、現在の鹿児島本線が開通すると、八代・人吉・吉松・鹿児島間が「肥薩線」と改称された。

着工から開通について⁴⁾は、鹿児島・国分間が、明治32(1899)年8月着工、34年6月10日開通。国分・吉松間が33年5月着工、36年9月5日開通。八代・人吉間が3工区に分割されて、八代・坂本間は34年1月着工、渡・人吉間は35年1月に着工、坂本・渡間も35年1月着工された。この3工区は日露戦争勃発のため一時工事が中止されたが、38年2月に再着手して、41年6月に完成し、同日開通した。人吉・吉松間は、

矢岳トンネルの貫通を最後に、42年11月21日に開通し、この日を以て鹿児島線八代・人吉・鹿児島間が全通し、門司・鹿児島間の直通運転が開始された。

3. 九州日日新聞における肥薩線関連記事の収集

肥薩線(旧鹿児島本線)の建設過程を調査するにあたり、日付の断定ができ、時系列で調査可能な当時の新聞を使った。肥薩線の工事着工の明治32年を基準にさかのぼって、新聞記事を読んだ。肥薩線の記事がほぼみられなくなった明治30(1897)年から、明治42年の肥薩線全通後、ある程度の期間がたって、初期不良に対応するための工事もなくなったと考えられる、大正5(1916)年までの合計20年間を対象時期とした。

対象時期に熊本に存在した新聞は、九州日日新聞と九州新聞である。2つの新聞は熊本県立図書館と熊本市歴史文書資料室に所蔵されている。しかし、所蔵されている九州新聞で、対象時期にあてはまるのは明治30年の一部のみである。よって対象時期の新聞記事の大半が所蔵されている九州日日新聞から、肥薩線と鉄道関連の記事の収集を行った。

九州日日新聞は、前身と後継紙を含めれば次のように継続的に発行されている。紫溟新報(明治15年8月7日)から始まり、九州日日新聞(明治21年10月9日)へと改題された。その後一県一紙を目標とした新聞の整理統合により、九州新聞と合併(昭和17年4月1日)し、現在の熊本日新聞となった。なお、継続紙の熊本日新聞は、熊本県内の占有率6割の新聞である。対象時期の肥薩線関連の記事一覧を表1に示す。記事見出し欄の()内は、記事の内容が分かりやすいように、筆者らが補足した。なお、休刊日を除いて調査対象期間中の全ての日がそろっている訳ではなく、熊本県立図書館、熊本市歴史文書資料室、国会図書館にも所蔵されていない期間も多い。明治30年から大正5年の間で、閲覧できていない欠号を表2に示す。

表1 九州日日新聞における肥薩線に関連する記事一覧

日付	面	記事見出し	日付	面	記事見出し
明治30年6月27日	2	鹿児島鐵道の事(技師不足の為、実測延期)	明治41年2月1日	7	八代近情(肥薩線の開通により、八代停車場移転)
明治30年9月26日	2	鹿児島鐵道の實測	明治41年2月6日	1	肥薩線開通と城南の将来(1)(開通後に八代町が受ける利益・不利益)
明治30年10月20日	2	幹線鐵道の速力		2	肥薩線一部開通と熊本駅(八代・人吉間開通で、熊本駅は中継駅の役割なす)
明治32年2月28日	1	官設鐵道の九州線		2	肥薩線工事進捗(人吉・渡の2哩半工事)
明治32年3月30日	5	球磨川の橋梁		2	八代新停車場(八代駅を八代の東方一哩の大田郷村に設置)
明治33年1月26日	2	第一期線速成案の要旨(九州線37年度まで完成)	明治41年2月7日	2	肥薩線開通と城南の将来(2)(八代町の陸運と水運)
明治33年2月1日	2	鹿児島線工事(八代・人吉間3月まで実測、来る4月より工事着手する)	明治41年2月8日	1	肥薩線開通と城南の将来(3)(開通により八代町に及ぼす不利点12点)
明治33年8月24日	5	鹿児島鐵道工事の現況(33年度に工事着手する工区について)	明治41年2月9日	1	肥薩線開通と城南の将来(4)(開通により受ける利益2点、不利1点ある)
明治33年10月13日	5	肥薩鐵道の測量(八代方面の実測に着手中)		2	人吉停車場と人吉町(人吉町と人吉停車場間の道路について)
明治33年10月14日	5	三角港通信(鹿児島官設鐵道工用の煉瓦製造)	明治41年2月11日	2	人吉停車場の規模
明治33年12月18日	5	肥薩鐵道工事入札(八代方面の線路の工事)	明治41年2月13日	1	肥薩線開通と城南の将来(5)(肥薩線の開通は八代町に大利益を及ぼす)
明治34年1月24日	4	肥薩鐵道の工事と停車場		5	球磨川第三橋梁
明治34年2月6日	5	肥薩鐵道工事の近況(第6区の工事)	明治41年2月21日	1	肥薩線開通と葦北の要地
明治34年2月23日	2	肥薩鐵道八代坂本間の工事(停車場の設置着々)	明治41年2月25日	8	人吉、渡間の工事
明治34年3月28日	2	肥薩鐵道工事(八代郡大田郷村・下松球磨間、工事進行)	明治41年3月6日	2	人吉線工事(人吉停車場所と人吉町間道路工事も大いに進行)
明治34年5月18日	1	肥薩鐵道(一部開通予定、来月15日以内)	明治41年3月14日	2	肥薩線の連絡
明治34年6月25日	2	肥薩鐵道速成の運動(肥薩線鐵道速成の運動)	明治41年3月26日	2	機関車到着期
明治34年9月27日	1	肥薩鐵道雜報(1)(各區間の進捗状況報告)	明治41年3月28日	2	人吉線工事
明治34年10月1日	1	肥薩鐵道雜報(2)(肥薩線開通後、近隣町村の受ける影響)	明治41年4月16日	5	人吉通信(球磨郡藍田村15工区、大本組請負の17鎮の隧道完成)
明治35年1月23日	4	官設鐵道工事の概況(第一期計画中の官設鐵道の工事について)	明治41年4月17日	2	鐵道開通と人吉(回酒店20近く開店)
明治35年1月25日	2	肥薩鐵道工事の現況(八代・人吉間の区割について)	明治41年4月28日	2	人吉線開通延長
明治35年4月27日	付録	人吉たより(肥薩鐵道第10区の大村・渡間の工事)	明治41年5月2日	1	九州線の昨今
明治35年5月2日	2	肥薩鐵道鹿児島口工事の現況(国分・横川間は竣工)	明治41年5月7日	5	鐵道開通と人吉(人吉町から人吉停車場間の道路竣工)
明治35年6月10日	2	鹿児島鐵道のスパイラル式(矢岳峠にスパイラル式採用)	明治41年5月14日	2	熊本人吉間発車時刻
明治35年7月23日	4	鹿児島横川間流車開通(熊本から鹿児島に達する順路について)	明治41年5月22日	1	人吉線の開通祝典準備
明治35年11月16日	1	鐵道十年計画の内容(今後10年で遂行すべき鐵道に鹿児島線含まれる)	明治41年5月23日	2	人吉線開通と発着時間
明治35年11月22日	付録	鹿児島鐵道の工事(栗野・横川間予定通り18日竣工)		2	肥薩線と熊本通過列車
明治35年12月28日	2	肥薩鐵道速成の希望(肥薩鐵道の速成を、熊本県・鹿児島県共に希望)	明治41年5月24日	2	人吉線開通
明治36年2月24日	2	球磨郡と鐵道中止	明治41年5月26日	1	人吉線雜記(新設人吉線の駅員など)
明治36年4月10日	2	肥薩鐵道速成運動	明治41年5月27日	1	球磨行(1)(開業間近の八代・人吉間の様子の小早川生談)
明治36年4月12日	1	鐵道追加予算(肥薩線846万円の追加要求、工事の中絶を見るにいたらん)	明治41年5月29日	2	人吉線開通前記
明治36年4月22日	2	鹿児島線延長建設成程(横川・栗野間と栗野・吉松間の賃金など)	明治41年5月31日	1	人吉線の開通(八代・吉松間には23カ所の隧道があり、鎌瀬・渡の二大鉄橋あり)
明治36年6月2日	2	肥薩鐵道追加予算通過(工事継続となり予算が通る)		1	鹿児島便り(坂本知事を始め数十名、開通式へ。人吉・吉松間の工事実視)
明治36年6月21日	1	官線本年中の延長線(吉松・横川間)		2	人吉の賑合
明治36年6月23日	2	官設肥薩線の近況(浅野肥薩運輸主任の談)		8	(広告)八代人吉間鐵道
明治36年7月11日	2	官設肥薩線(矢岳・人吉間の工事工費など)	明治41年6月2日	2	開通祝賀会(球磨郡主催)
明治36年8月21日	2	八代停車場の拡張		2	人吉線開通式(堀田通相の演説)
明治36年8月30日	2	肥薩鐵道の開通(第6区の横川・吉松間、9月5日開通予定)		5	人吉線開通式(開通式様子、工事報告、祝詞)
明治36年9月5日	2	鹿児島線の開通(横川駅以西、栗野・吉松間営業開始)	明治41年6月4日	2	郡内の人吉線開通式
明治37年1月27日	1	肥薩鐵道の近況(開通が国分駅までと、吉松駅まで開通した現時点の比較)	明治41年6月16日	1	人吉便り(6月1日から10日まで、乗車人員は5580名、降車人員は5228名あり、乗客賃金3747円32銭)
明治37年12月18日	2	肥薩鐵道速成建議	明治41年6月28日	2	人吉線区の組織(鐵道貨物問屋)
明治37年12月22日	2	肥薩鐵道速成の建議		7	人吉線開通と木炭(今後八代に集積する木炭、約3分の1になる)
明治38年1月13日	1	肥薩鐵道の速成を望む	明治42年3月2日	2	人吉貯材場(人吉停車場より約300間、3町2反の広さ)
明治38年11月11日	1	官設鐵道工事(八代・人吉間の工事)	明治42年4月15日	2	人吉記事(球磨川第三橋梁)
明治39年2月2日	2	官設一部の使用(八代・坂本の線路を、貨物運輸で使用する)	明治42年5月11日	2	隧道貫通す
明治39年2月13日	2	八代通信(八代・坂本間の開業に就いて)	明治42年5月12日	1	矢嶽隧道工事報告(位置及線路、工事施工計画、隧道工事)
明治39年2月14日	1	肥薩鐵道貫通の通過	明治42年5月13日	1	肥薩線開通の期定まる(明治42年度中に竣工予定)
明治39年2月15日	2	人吉八代間の開通期		1	矢嶽隧道工事報告(2)(電気工事及作業、付電力補助、材料及運送料況)
明治39年6月20日	1	八代坂本間の試運転	明治42年5月14日	2	線路敷設の希望(球磨郡の木材業者による)
明治39年7月17日	5	八代坂本間発着時刻	明治42年5月15日	1	矢嶽隧道貫通祝賀会(口崎館にて開催)
明治39年8月7日	5	坂本線列車増加税(九州製紙会社の原料燃料その他、全部鐵道便に託送)	明治42年5月16日	1	隧道貫通式(矢嶽隧道請負鹿嶋組は、本日12時より貫通式を挙げる)
明治39年9月13日	7	セメントの擴張(肥薩鐵道の工事で日本セメント八代工場に注文)	明治42年6月10日	2	幹線縦貫祝賀(来年1月上、祝賀会開く筈なり)
明治39年10月12日	5	官設鐵道工事現況(吉松・人吉間、人吉・八代間工事着手中)		2	隧道最多線(大小隧道六十余カ所介在、全国鐵道中最も隧道多き線路)
明治39年12月28日	5	官設各線工程概要(坂本・人吉間明治41年3月竣工予定、矢嶽隧道本年10月工事着手)	明治42年6月16日	5	鹿児島たより(鐵道全通期、人吉・吉松間21哩の工事進捗)
明治40年1月8日	5	八代通信(鐵道買収に就いて)	明治42年6月27日	2	肥薩鐵道工事進捗(第11工区に属する3つの隧道竣工、第12工区は4つの内陣鶴(現 陣鶴)隧道の煉瓦アーチだけ未成、第14工区のもの全て竣工)
明治40年2月3日	2	八代人吉間鐵道工事現況(人吉・八代間の工事状況、第5、6工区の工事進捗、停車場出来上がりなど)	明治42年8月10日	2	肥薩鐵道開通期(11月中旬予定)
明治40年5月10日	2	鹿児島線に就いて(東京鹿児島942哩9鎮間は全通すると、約40時間要す)	明治42年8月14日	2	肥薩鐵道開通期(11月20日までに開業する)
明治40年5月30日	2	肥薩線未成線の起工(吉松・人吉間の未成線、その請負について)	明治42年8月15日	2	大畑停車場に就て
明治40年7月12日	2	人吉八代間開業(明治41年4月より営業開始の筈なり)		2	鐵道開通と霧島温泉
明治40年7月20日	2	肥薩線の工事現況(八代・人吉間の吉尾村の未成区3哩を除く、八代起点20哩の葦北郡大野村まで敷設了す)		2	肥薩鐵道と郵便
明治40年11月16日	2	人吉線の工事現況(八代起点21哩まで敷設完了、人吉停車場はまだ工事中)	明治42年9月3日	2	肥薩鐵道海岸線の調査
明治40年12月21日	2	矢嶽隧道の工事(岩質は軟岩で、出水多い。人夫600人中50人韓国入夫使役)	明治42年9月10日	1	肥薩線開通期(11月20日開業式)
明治41年1月11日	2	人吉八代開通期		5	石井参事と談話(肥薩海岸線は益々有望)
明治41年1月12日	5	肥薩鐵道視察(平井鐵道省総裁一行による肥薩線視察)	明治42年9月15日	2	肥薩線発着時間
明治41年1月17日	2	鹿児島線完成期(八代・人吉間明年6、7月頃開通のはずなる)	明治42年9月29日	1	鐵道竣工期(肥薩線工事は来る10月10日竣工の筈なり)
明治41年1月28日	2	八代人吉間の鐵道(萩原停車場の工事が竣工が遅れ、開通6月1日になる)	明治42年10月1日	1	肥薩線視察準備(熊本商業会議所、鹿児島旅館など)

表1 九州日日新聞における肥薩線に関する記事一覧(続き)

日付	面	記事見出し	日付	面	記事見出し
明治42年10月2日	2	肥薩線視察準備会	明治43年5月21日	2	鹿児島線貨車統一建議
明治42年10月9日	5	開通式彙報(鹿児島持信によると、肥薩鉄道鹿児島出張所にて開通式準備)	明治43年6月3日	2	矢嶽の煤煙処分
明治42年10月10日	5	肥薩視察團體 紀行(人吉駅、吉松駅の訪問)	明治43年6月10日	5	矢嶽隧道の煤煙(当分の所現状維持)
明治42年10月12日	5	肥薩視察團體 紀行(鹿児島島の各所を訪問、商業会議所、寺など)	明治43年6月18日	1	鹿児島線不通(吉松・矢岳間の第一・二山隧道間の線路にて)
明治42年10月13日	5	肥薩視察團體 紀行(鉄道時間協議)	明治43年7月3日	1	九鉄線の汽車時間改正其他
明治42年10月14日	5	鹿児島開通後の貨物(貨物:大阪発門司經由熊本着、鹿児島発熊本着について)	明治43年7月5日	2	列車洋燈の改良(ルー洋燈に、エムシーム油使用を国分・鹿児島間 で試験中)
明治42年10月15日	2	工事視察(鉄道院鹿児島出張所長伊知地氏が工事視察)	明治43年8月9日	2	肥薩線運賃ご当局
明治42年10月17日	5	九州線開通と連絡(東京鹿児島間46時間)	明治43年8月13日	2	鹿児島線の割引
明治42年10月19日	1	鹿児島線の輸送力(鹿児島・門司間を不定期貨車上下4回運転すること)	明治43年8月13日	5	肥薩開定期馬車(佐敷・水俣間に於ける定期馬車、白石駅上下連絡馬車)
明治42年10月21日	1	開通式と球磨郡	明治43年8月18日	5	新設鹿児島停車場
明治42年10月22日	1	開通後における鹿児島島の勢力(2)	明治43年9月20日	2	鹿児島線の新線工事(八代停車場、人吉機関庫)
明治42年10月23日	1	開通式と管理局	明治43年10月11日	7	隧道は電気動力(鉄道院による調査)
明治42年10月26日	2	肥薩線試運転(人吉・吉松間)	明治43年11月5日	2	時刻改正と九鉄(鹿児島線の夜行)
明治42年10月29日	1	鹿児島工場設立の議	明治43年11月6日	2	真幸駅工事
明治42年11月12日	2	人吉開試運転(9日吉松・人吉間、砂利12台を連結して試運転好成績)	明治43年11月11日	2	熊本以南の列車(人吉・鹿児島、吉松・鹿児島間にて一往復増加する)
明治42年11月13日	2	肥薩線の運転	明治43年11月15日	5	人吉記事(白石停車場)
明治42年11月14日	1	鐵道工事進捗(人吉・矢岳間の工事急ぐ)	明治43年12月11日	7	鹿児島記事(真幸駅工事)
明治42年11月16日	5	肥薩難路(人吉・吉松開工事殆ど竣成)	明治44年1月21日	1	真幸駅の工事進捗
明治42年11月17日	1	開通式前景気	明治44年2月7日	2	矢嶽の輸送力
明治42年11月21日	1	開通式盛況(鹿児島線鉄道について)	明治44年3月2日	5	大畑停車場道路
	1	工事報告(鹿児島線鉄道)	明治44年3月14日	2	新設真幸駅
	5	人吉便り(開通後の馬車打撃)	明治44年3月19日	2	人吉記事(人吉駅発送、到着貨物情報)
明治42年11月23日	1	鹿児島線開通式録(人吉市内様子)	明治44年5月7日	1	新駅営業開始(真幸駅)
明治42年11月23日	2	第一日の貨客(234名は解隊兵、64名は普通の乗客)	明治44年5月17日	4	人吉駅主要貨物
	2	八代行新列車	明治44年6月29日	7	鹿児島線の陥落(線路の陥落)
明治42年11月27日	1	鹿児島線 矢嶽隧道西口の大展望(写真)	明治44年7月7日	2	肥薩線沈下実況
明治42年11月28日	1	鹿児島線の運輸困難(要甲技師の談)		2	沈下線路善後策
明治42年12月16日	2	全通後の旅客(旅客減少、旅館へ打撃)	明治44年7月8日	1	真幸駅付近陥落地の現状(1)
明治42年12月17日	1	鐵道速成建議(肥薩西海岸線速成について)	明治44年7月9日	1	真幸駅付近陥落地の現状(2)
明治42年12月21日	1	鹿児島線と宮崎県(宮崎県への影響)	明治44年7月11日	1	肥薩線真幸駅付近陥没の原因(上)
	5	鹿児島記事(矢岳鉄鉦と停車場)	明治44年7月12日	1	肥薩線真幸駅付近陥没の原因(下)
明治42年12月24日	5	人吉記事(大畑駅営業開始延期、矢岳駅平日の乗客数平均30人)	明治44年7月19日	1	復旧工事竣成(真幸駅の陥没)
明治42年12月26日	2	肥薩線の価値(開通前後との比較)	明治44年9月3日	2	人吉記事(一勝地村について)
	2	肥薩線現状の輸送力	明治45年7月10日	1	肥薩線起工期
	2	矢嶽隧道の無煙炭	大正1年10月24日	2	八代停車場に跨線橋架設(乗降客増加に伴い、跨線橋の必要)
明治42年12月29日	2	新線開通貨物(鹿児島線經由の貨物、昨今は漸次増加)	大正2年2月1日	1	鹿児島線の動速力(中間停車を廃止し、区間列車とすれば、鹿児島・熊本 間二時間半短縮する)
明治43年1月9日	2	大畑道路の改修	大正2年2月11日	5	各駅収入比較(人吉駅の収入が、鹿児島、熊本、小林町に次いで4位)
明治43年1月14日	7	鹿児島線の統一	大正2年3月12日	2	渡一勝地間荷扱所(渡一勝地間の荷扱所、11日より開始)
明治43年1月16日	5	大畑停車場道路	大正2年4月11日	1	矢嶽の輸送力増加(熊本・人吉間に1往復、人吉・吉松間に1往復の貨物 列車を増設。以前より16台多いなり、1日108台の貨物列車が往復する)
明治43年1月22日	5	鹿児島島の運輸界(2)(肥薩線開通後に於ける)	大正2年10月30日	1	八代線最有望(現鹿児島本線の川内・八代間は現在、肥薩線の輸送不足なる を以て補充の為最も速成を必要とする)
明治43年2月6日	1	鹿児島川内間(鹿児島・川内間の鉄道敷設について)	大正3年3月18日	2	矢嶽と新機関車
明治43年3月3日	2	矢岳隧道の暮	大正3年10月2日	5	矢嶽輸送力増加
	5	人吉記事(大畑駅の設備)	大正4年5月4日	2	鹿児島線の新駅(国分・嘉例川間に停車場新設する事になる)
明治43年3月26日	2	鹿児島線時間短縮	大正5年5月6日	2	八代驛の位置(肥薩海岸線の球磨川に架ける鉄橋の位置と八代駅の位置)
	2	鹿児島線の夜行			
明治43年5月1日	2	新線路起工命令(肥薩海岸線の鹿児島・川内間)			
明治43年5月8日	2	矢嶽隧道の煙(扇風機を使った排煙)			

表2 明治30年から大正5年までの九州日日新聞の欠号一覧

年	日付	年	日付	年	日付	年	日付	年	日付
明治31年	12月25日		12月16~29日		2月22日		4月7日、22日、29~30日		6月9日
明治34年	1月31日	明治39年	1月8~11日、13~22日		4月1日		5月1~3日		7月2日
	4月4日		2月8日		5月3日、30日		6月1~3日、6~9日、14日	明治45年	2月19日
	5月3日、8日		7月13日		6月9~11日、24日、30日		7月14~15日	大正2年	1月1日
	10月18日		8月4日、10~13日		7月2日、7日、23日		8月8日、11日、20~21日、25日、 (9月全欠)		2月25日
	12月29日		9月20日		8月1~5日、11~16日、19~27日		29~30日		5月22日
明治35年	1月10日		10月18日		9月3日、6日、11~12日、15~17 日、19~20日、24日、26日~30日		10月1日		8月23~31日
	4月13日、28~29日	明治40年	11月17日		10月6~9日、11~18日、28日、 30~31日	明治43年	10月11日、24~25日		11月1日
	6月27~28日		1月31日		11月1~3日、31日		12月5~13日		12月1~6日
	10月12日		5月8日、15~18日、22日		11月4~21日、25~26日、28日		6月30日	大正3年	1月16日
	11月20日		7月4日、19日、30日		12月1~5日、9~11日、19日、 21~25日		7月16日		2月16~17日、24~28日
明治36年	5月8日		9月6日、17日、25日		1月1日、6日、12日、29日、31日		10月14日		5月29日
	8月1~19日		10月18日	明治42年	2月2日、4~10日、12日		11月24日		6月30日
明治37年	1月9日		11月21日		3月17日、21~25日、27日	明治44年	12月31日		7月18日
明治38年	10月18日	明治41年	12月5日						11月14~15日、17日、23日
	11月2~3日、24~30日		1月31日				2月9日		12月7日

注) 休刊日もしくは休刊日と推測される日は除く

4. 新聞記事から判明する事実

肥薩線については、既に様々な事実が明らかになっている。それに加えて、丹念に新聞記事を読覧することで、例えば、次のようなことが明らかになった。

(1) 事業の開始時期

『日本国有鉄道百年史』⁵⁾には、「人吉・国分（現隼人、筆者注）間の精密測量開始の時期は不明である。」とある。しかし、明治33年8月24日（以下、M33.8.24などとする）の記事に、「33年度に於て着手すべきものは鹿児島より40哩の吉松迄吉松矢嶽間20哩は近日測量を終了引続き工事着手の筈なり矢嶽人吉間12哩17鎖は予測を終了して実測中なる」とある。したがって、この時期に、吉松・矢岳間と矢岳・人吉間を測量中ということがわかる。

(2) 八代・人吉間の工区割の詳細

八代・人吉間は10工区に分割されたが、その区割の詳細は不明であった¹⁾。しかし、M34.9.27の記事では、「八代坂本間の工事は3工区に分つて着手し」とあり、「八代に鉄道作業局鹿児島出張八代支部あり（中略）請負人は江守氏也」で、「横石に派出工事事務所あり」、「1工区は工夫500人、2工区は300人、3工区は500人、其他川舟150艘を使用」しており、「工夫は土地の希望に依り土地の人を用ひ」、それでも足らなかったため、「吉川組の人夫も使へり」とあった。したがって、八代・坂本間を3工区に分けたこと、請負人、工夫の人数などが明らかになった。また、M35.1.25の記事では、「八代、坂本間の第1工区は本月中に第2工区は4月中に第3工区は2月中に竣工する」、「渡、人吉間の第二球磨川橋梁及び第10工区」、「坂本鎌瀬間の第4工区と小口、大阪間の第7工区と一勝地、渡間の第9工区」とあった。さらに、M40.2.3の記事に「二大橋梁及第6工区芦北群吉尾村の5哩半」、「第5工区芦北群百済津村の2哩半」とあった。したがって、八代・人吉間の工区割の詳細が明らかになった。

(3) 肥薩線建設に用いられた資材

煉瓦製造工場の詳細も不明であり、一部は大阪・堺から取り寄せたとされている¹⁾。しかし、次のような記述が確認できた。まず、「鹿児島官設鉄道工事用の煉

瓦製造の為め自助社の各工場何れも目下多忙を極め

(M33.10.14)た。さらに、鹿児島県下嘉例川赤水間の工事近況の記事(M34.2.6)では、「煉化石(中略)の個数を聞くに同工事のみに於て六百万個を費」やし、この大量の煉瓦は「宇土郡の自助株式会社にも約束し其の余は京阪地方を搜索せしに其の結果三河国新川製造所より購入すること」になった。このうち自助社は、熊本県で最初に煉瓦を製造した会社である³⁾。また、「日本セメント八代工場の現状を聞くに」、「供給不足の盛況」で、「京義、肥薩鉄道を始め各地工事に盛んに輸送中なる」(M39.9.13)とあった。したがって、煉瓦とセメントの製造先の工場が明らかになった。

(4) 肥薩線開通による肥薩線沿線への影響

肥薩線は、明治42年11月に全線開通しているが、人吉駅付近への影響(M42.12.26)として、通過客が増えるために、「人吉の如きは開通前に比して降乗客が俄かに減少すべく予想」がされていたが、それに反して「昇降客を増したる如き観あり」とあり、肥薩線全線開通により鉄道の利用者自体が増えたためか、乗降客減少に影響が出なかったことがわかる。

5. まとめ

肥薩線建設当時の様子を明らかにするために、明治30年から大正5年までの九州日日新聞を用いて、肥薩線関連の記事の一覧を作成した。その結果、人吉・国分間で測量を行った時期、八代・人吉間の工区割の詳細、肥薩線建設に用いられた煉瓦とセメントを製造した工場などの新しい事実が判明した。

謝辞 史料収集と新聞記事閲覧にあたっては、熊本県立図書館、熊本市歴史文書資料室、国会国会図書館、熊本県立大学・准教授 米谷隆史先生にお世話になった。ここに記して謝意を表します。なお、本研究は平成24年度熊本県立大学地域貢献研究事業の援助を受けた。

参考文献

- 1) 熊本産業遺産研究会編：肥薩線と近代化遺産、弦書房、2009.4
- 2) 磯田桂史：JR九州肥薩線における駅舎の平面に関する研究、日本建築学会九州支部研究報告、第49号・3〔計画系〕、pp.497～500、2010.3
- 3) 高柳正勝、山尾敏隆：構造材料からみた熊本県の近代化土木遺産の特徴に関する考察、土木史研究講演集、Vol.24、pp.235～242、2004.
- 4) 人吉球磨の交通史編集委員会編：人吉球磨の交通史、人吉球磨自動車協会、1994.10
- 5) 日本国有鉄道：日本国有鉄道百年史3、成山堂書店、1997.12

*1 熊本県立大学環境共生学部

*2 熊本県立大学環境共生学部 准教授・博士(工学)