

第3章 国鉄からJRへ



日本国有鉄道株式会社(国鉄)は、1949年(昭和24年)の発足以来、日本の旅客・貨物の輸送を担ってきました。自動車による輸送の台頭により鉄道輸送が減少し、国鉄は経営合理化のため1987年(昭和62年)4月に民営化され、JR7社(北海道・東日本・東海・西日本・四国・九州・貨物)としてスタートしました。

その中で輸送力のスピードアップを図ることを目的として、1997年(平成9年)には「ソニック」が運行を開始し、また観光を目的として、1989年(同元年)には「ゆふいんの森」、2003年(同15年)には「TORO-Q」が運行されるなど、時代のニーズに対応したさまざまな列車が登場しました。



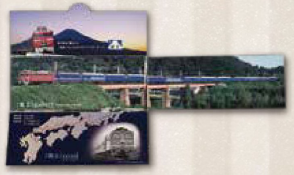
「日豊本線 特急 ソニック(2005年)」 平瀬清隆氏撮影



「久大本線 ゆふいんの森(2005年)」 山田哲也氏撮影



「日豊本線 特急 富士(2008年)」 佐藤晴章氏撮影



「さよなら寝台特急 富士 記念乗車券入れ」 山田哲也氏所蔵



「TORO-Qのヘッドマーク」 JR九州 大分支社

第4章 大分駅今昔



1911年(明治44年)、豊州本線(現在の日豊本線)別府～大分間が開業し、蒸気機関車が大分駅に乗り入れました。

翌年、開業した大分駅には機関車の整備や石炭の補給が行える機関庫が作られました。田んぼが広がる大分駅の周辺には、鉄道の開通を機に製糸工場が次々と建設されました。

また、大飼軽便線(現在の豊肥本線)や大湯鉄道(現在の久大本線)も開通し、別大電車が別大駅前まで延びたこともあり、多くの物資や人が大分駅に運ばれるようになり、駅は地域の経済や産業の発展を支える拠点になりました。

その後、太平洋戦争で駅舎は被災しましたが、二度の大きな建て替えが行われ、大分の発展を支え続けてきました。



「竣工当初の大分駅機関庫(1912年)」『大分停車場構内扇形機関庫写真帖』大分市歴史資料館



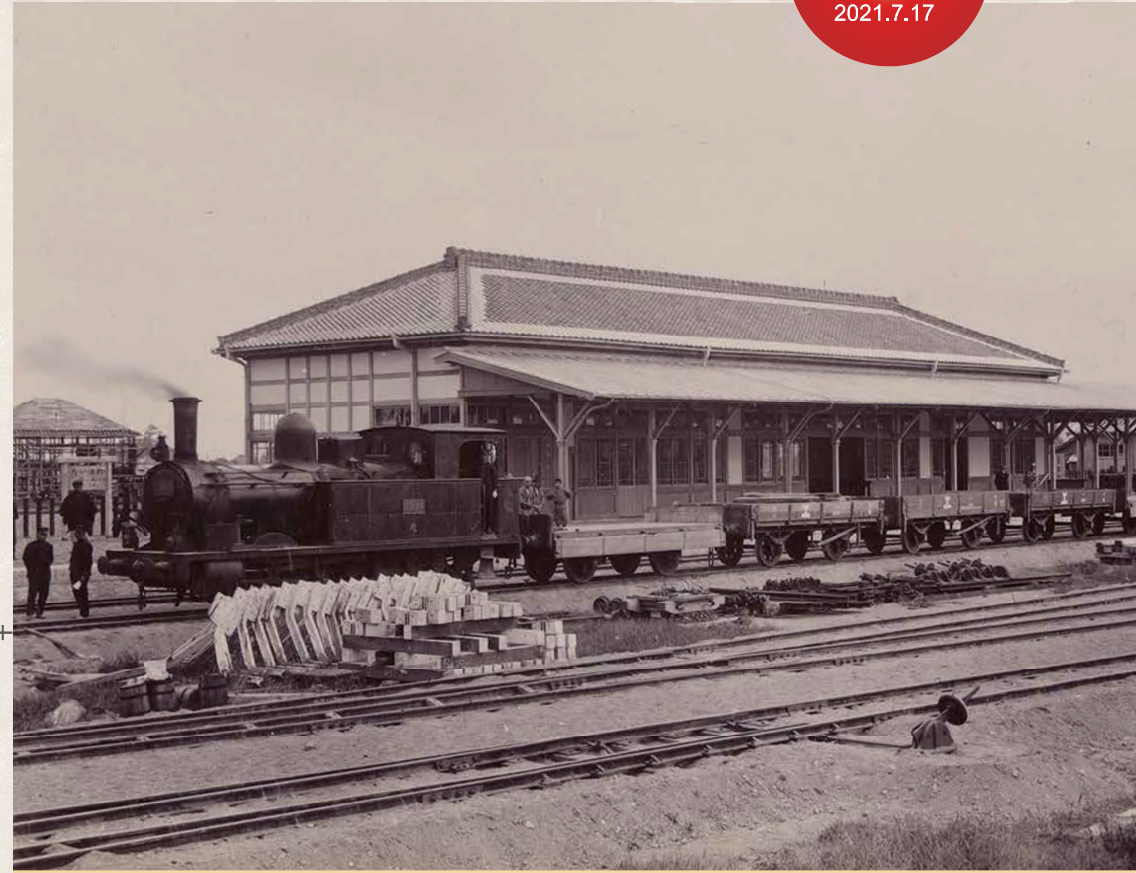
「大分駅周辺の航空写真」『大分市観光案内』(1962年) 大分市歴史資料館

大分市歴史資料館

OITA CITY HISTORICAL MUSEUM

ニュース

vol.
127
2021.7.17



「開業当初の大分駅(1911年)」『大正初期大分写真帖』大分市歴史資料館

令和3年度テーマ展示II

むかしなつかし

大分の鉄道

令和3年

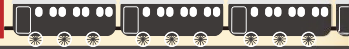
OITA CITY HISTORICAL MUSEUM

会期

7月17日(土)～10月17日(日)

09:00-17:00

TEL:097-549-0880



■後援 JR九州 大分支社／大分交通株式会社

発行

大分市歴史資料館

〒870-0864 大分市大字国分960-1

TEL:097-549-0880 FAX:097-549-5766

【開館時間】入館は16:30まで

【休館日】※ただし祝日の場合は開館

【年末年始の休館日】

【観覧料】※団体は20名以上

9:00-17:00

【月曜日(第1月曜を除く)、第1火曜日】祝日の翌日

12/27-1/4

大人210円(団体150円) 高校生100円(団体50円) 中学生以下無料

※身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方とその介護者は無料。◎入館時に受付で手帳を提示してください。

※新型コロナウイルス感染拡大防止のため、予定を変更する場合があります。

発行日:令和3年7月17日

令和3年度テーマ展示Ⅱ
むかしなつかし
大分の鉄道

今から150年ほど前の1872年(明治5年)、東京の新橋から横浜までの約29 kmを蒸気機関車が走り、日本の鉄道の歴史が始まりました。鉄道は、速く、安く、かつ大量に輸送ができるため、各地で鉄道建設の要望が高まり、政府も全国に鉄道網を広げる計画でした。

しかし、西南戦争の多大な出費で資金不足になった政府は、民間の鉄道建設を認めます。その結果、民間の私鉄が増え、中小規模の私鉄が建設した軽便鉄道といわれる建設費の安い鉄道が、各地で個性的な路線を創出しました。その後、政府は鉄道の国有化を進めて地方の路線整備を行い、現在の鉄道網ができていきました。

今回の展示では、このように移り変わった鉄道の歩みを、大分の鉄道を中心にたどっていきます。

第1章 鉄道の夜明け

1900年(明治33年)、別府から大分間に九州初の電車(別大電車)が走り、大分の鉄道が歩みを始めました。その後、停留所が現在のソフトパーク近くから現在のトキハ本店近く、さらに大分駅前まで延長され、70年以上にわたり路面電車として人々に親しまれました。

また、1915年(大正4年)に大分市や賀来村で設立された私鉄の会社が、大分から小野屋(由布市)間に蒸気機関車を走らせ大湯鉄道が開業し、久大本線の礎を築きました。

他にも、1946年(昭和21年)には佐賀関に鉾石を運ぶ日本鉾業佐賀関鉄道が開通、2年後には旅客の輸送も始まり、17年間営業を続けました。



「大湯鉄道の蒸気機関車(H.K.ポーター社製)」 近藤一郎氏・内田利次氏所蔵



「別大電車(1971年頃)」 大分市歴史資料館



「町の中心に延長された電車軌道(1902年)」
大分交通株式会社



「日鉾佐賀関鉄道幸崎駅(1961年)」
奈良崎博保氏撮影 宇都宮照信氏保管



「開業当初の別大電車(1900年頃)」
大分交通株式会社

第2章 延びる鉄道

西南戦争の出費で財政難になった明治政府が民間による鉄道建設を認めたことから、私鉄の地方路線が増え鉄道が全国に延びていきました。

その後、国は私鉄を買収して国内の90%以上を占める約4800キロの鉄道を確保し、国が運営する鉄道(国鉄)は旅客や貨物を運ぶ重要な交通手段の一つになりました。

九州でもいろいろな路線が結ばれ、現在残っている路線の原形ができました。その後、九州東部から南部の各都市を結ぶ、九州で最長の日豊本線や、九州を横断する豊肥本線・久大本線の各線が全線で開通していきました。

昭和40年代には、蒸気機関車(SL)が姿を消していき、代わりに電車やディーゼル機関車が鉄道車両の主役になりました。



「日豊本線 D51 (1974年)」 佐藤晴章氏撮影



「久大本線 大分一鳥栖間無煙化記念プレート」 山田哲也氏所蔵