

のべ おか 市史だより

Vol. 2
2022.9.30
TAKE FREE



▲南延岡機関区(平成 12 年)

この写真は、南延岡駅構内に設置されていた南延岡機関区です。大正十二年(一九二二)、日豊本線は全線開通し、同時に前年開業した南延岡駅構内には、機関車の扇形車庫等を備えた南延岡機関区が設置されました。のちに転車台も整備され、県北地区における車両基地を担いました。鉄道の電化に伴い役割を終え、平成十二年(二〇〇〇)に扇形車庫等は撤去されました。

平成十二年(一九九九)、宅地造成に伴い機関区敷地内を発掘調査(竹下遺跡)したところ、昭和四十年頃まで使用されていた大量の陶磁器が出土しました。駅弁とともに販売されていたお茶容器「汽車土瓶」や焼売用の小皿などがあり、「名古屋松浦」や「横濱驛崎陽軒」など遠方の駅名や地名が入っており、当時の鉄道の旅に想いを馳せることができます。



▲竹下遺跡出土の汽車土瓶等

今年、明治五年（一八七二）に日本初の鉄道が新橋〜横浜間で開通して二五〇周年を迎え、日本の鉄道史において大きな節目の年になります。

一方で、延岡の鉄道史においても、大きな節目を迎えました。大正十一年（一九二二）、現在の日豊本線の線路が宮崎方面から延岡へ延伸し、延岡地区に鉄道が開業しました。今号では、一〇〇周年の節目を迎えた延岡地区の鉄道について、取り上げます。

延岡への鉄道の開通

延岡地区に鉄道が開通したのは、大正十一年（一九二二）になります。

大正五年（一九一六）に宮崎が鹿児島県の吉松経由で鹿児島本線とつながり、同年に小倉から大分県の佐伯までが全通したことを受け、宮崎から佐伯に至る鉄道の敷設が進められることになりました。

宮崎から佐伯に至る区間は、延岡を基点として、延岡以南の日豊南線と延岡以北の日豊北線とに分けて、宮崎と佐伯の両方面から工事が行われ、竣工とともに順次営業を開始しました。

日豊南線は、大正六年に七工区に分けて工事が進められ、大正十一年二月十一日には富高（現日向市駅）〜南延岡が開通し、延岡地区に鉄道が開通しました。また、同年五月一日には延岡まで開通し、日豊南線が全通しました。

一方、日豊北線は、大正五年に九工区に分けて工事が始まり、宗太郎峠の難工事を経て、大正十二年（一九二三）十二月十五日に全通します。

これにより、悲願であった九州東岸を縦断する日

豊本線が全通し、延岡は九州の環状線に組み込まれ、「陸の孤島」から脱却します。

同日、日豊本線の開通式が来賓五千人を迎えて須崎町の埋立地で行われます。式では、鉄道大臣秘書官が大分代理として祝辞を述べたほか、宮崎、大分両県知事など関係者十人からもお祝いの言葉がありました。続いて祝賀式が開催され、各種催し物のほか、提灯行列、花火の打ち上げが行われ、祝賀の催しは三日間に及び、当時の延岡は空前の盛り上がりを見せた。『宮崎新聞』をはじめ各紙が報じています。

変わる運輸系統

鉄道開通までの運輸系統については、東海港を中心とする海運が主でありました。その様子は、大正十一年四月三十日付『宮崎新聞』が現在の延岡市を含む東臼杵郡の運輸事情の統計結果として報じており、その結果は表1に示すように、海運が大きな割合を占めています。

表1. 東臼杵郡の運輸事情（単位：円）

種別	陸運	海運	合計
輸出	44,445	7,043,866	7,088,311
輸入	12,030	5,159,689	5,171,719
計	56,475	12,203,555	12,260,030

表2. 延岡市の運輸事業（単位：円）

種別	陸運（鉄道）	海運	合計
移出	7,267,623	0	7,267,623
移入	7,877,268	0	7,877,268
計	15,144,891	0	15,144,891

一方で、昭和九年（一九三四）の「延岡市勢要覧」では、表2の結果がまとめられており、正確な比較ではないものの、鉄道が運輸系統として海運に取って代わったことが確認できます。



▲ 土々呂海水浴場と臨時駅（昭和33年）

現在の土々呂臨海公園の東側に広がる海浜域は、戦前から昭和40年代にかけて市民の憩いの場として利用された土々呂海水浴場がありました。

昭和20〜30年代には臨時駅が開設されるなど、当時の盛況ぶりがうかがえます。



▲ 「SL公園」のD51 485号機

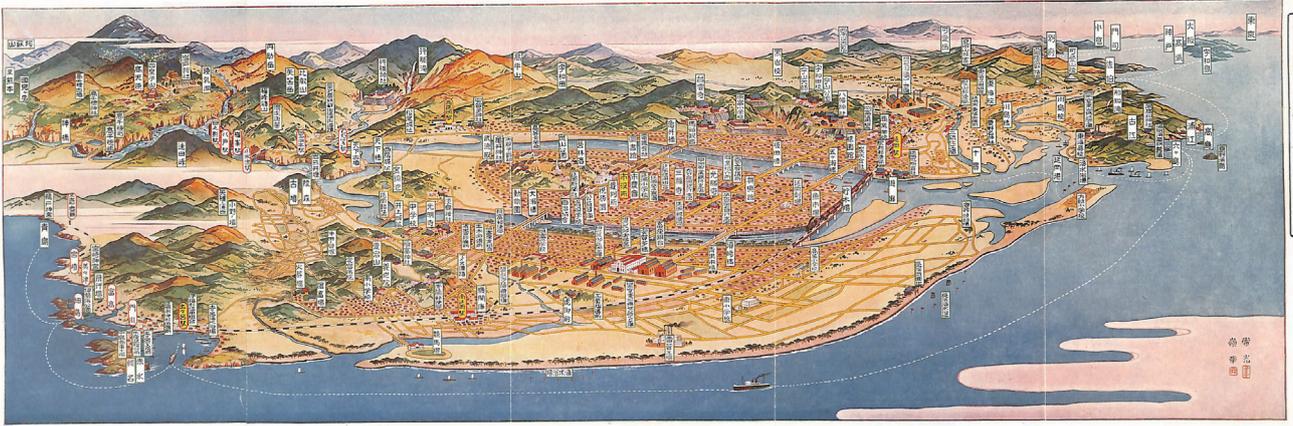
電気、ディーゼル化する前の鉄道は、SL(Steam Locomotiveの略)の愛称で呼ばれる蒸気機関車の時代でした。右の写真は、昭和45年頃に撮影された、別府町付近を走行するSLです。

「SL公園」の名で親しまれる大瀬町街区公園（大瀬町2丁目）では、D51 485号機が展示保存されています。この車両は、昭和15年（1940）に小倉で製造後、同23年（1948）に南延岡機関区に配置され、昭和49年（1974）に日豊本線が電化するまで活躍したもので、延岡の発展を牽引してきた産業遺産になります。



▲ 延岡駅方面へ上るSL（昭和45年頃）

※延岡工業高校卒業アルバム（1972年）/
個人提供より転載



▲延岡市の鳥瞰図「伸び行く延岡市」(昭和14年)/甲斐盛豊氏提供

金子常光が描いた昭和14年(1939)当時の延岡市の鳥瞰図です。五ヶ瀬川と大瀬川に囲まれた中州に城山公園や市役所を確認することができます。中州の東端には鉄道橋が描かれ、蒸気機関車が日豊本線を宮崎方面へ下っています。また、同年に全線開通した日ノ影線も延岡駅から北東へ分岐の様子が描かれています。延岡工場群が東海、岡富、恒富、愛宕、長浜の各地区に確認でき、恒富、愛宕の両地区には、南延岡駅からの引込線も確認することができます。また、海上航路も描かれ、当時の延岡地域の交通網を確認することができます。

延岡の工業化

日本窒素肥料株式会社(以下、「日窒」という)の創立者である野口遵は、明治四十一年(一九〇八)に熊本県水俣村に水俣工場、大正二年(一九一三)に熊本県鏡町に硫酸アンモニアを製造する工場を建設していました。規模の拡大を目指した日窒は、新工場の候補地の選定に着手します。

延岡は電力事業において五ヶ瀬川が水力発電に有望であり、地元の熱心な誘致活動が行われた一方で、交通の便が悪いという欠点を有していました。

こうしたなか、大正十一年二月に南延岡まで鉄道が開通し、同年三月に新工場を恒富村に建設することを決定します。同年八月には建設が開始され、翌年十月に完成し、日本初のアンモニア合成工場として操業を開始しました。その後、同工場で作られたアンモニアの有効利用を考え、昭和五年(一九三〇)にベンベルグ工場の建設に着手し、以来次々に有機的なつながりを持つ工場群が建設されます。

日豊本線の全線開通により変化を迎えた延岡は、日窒の延岡進出とその後の事業拡大に伴い、昭和五年に延岡町・岡富村・恒富村が新生延岡町へと合併します。同八年(一九三三)には宮崎、都城に続いて市制施行へと進展し、東九州を代表する工業都市として発展していきます。

延岡工場群は、戦後の財閥解体により日窒グループが解体されるなか、旭化成工業株式会社としてまとまり同社の主力工場として、今日の旭化成株式会社の発展の基礎となります。

まちの活性化の基点

大正十二年の日豊本線全線開通時、延岡市域には市棚、日向長井、延岡、南延岡、土々呂の五つの駅が設置されます。その後、昭和二十四年(一九四九)に北川、同二十九年に北延岡、同六十三年(一九八八)には旭ヶ丘が新設されます。また、昭和二十年代、三十年代には、土々呂海水浴場の開設時期に合わせて臨時駅が設置されます。

日豊本線は移動手段として重宝され、駅は玄関口として人々が集まる賑わいの創出地となります。特に延岡駅周辺は商店街や百貨店で賑わう中心市街地となり、延岡の人たちは、延岡駅周辺に出かけることを「まちに行く」と表現していました。

しかし、交通網の整備に加え、一ヶ岡地区に代表される大型の宅地整備による住宅の郊外化は、乗用車による行動をより一般化させ、人口そのものの減少とともに鉄道の利用客は減少していきます。

また、平成十二年(二〇〇〇)にアツマヤ百貨店、同十四年に寿屋延岡店が閉店します。相次ぐ大型商業施設の閉店は、延岡駅周辺の賑わいに大きな影を落としました。

その後、延岡駅と周辺エリアでは、再び賑わいを取り戻そうと再生プロジェクトが進められ、平成二十九年(二〇一七)に延岡駅舎の改築、翌三十年に延岡市駅前複合施設「エンクロス」、令和四年(二〇二二)に延岡駅西口街区ビルがオープンします。

延岡駅は、開業から一〇〇周年を迎え、まちの活性化に向けた新たな基点となろうとしています。

高千穂線の開通

日豊本線の開通により、九州の環状線に組み込まれた延岡では、新たな鉄道の敷設が開始されます。日ノ影、高千穂を経て熊本へと至る、九州を横断する鉄道の敷設です。延岡を基点として、昭和七年（一九三二）十月から敷設工事が始まり、同十四年（一九三九）十月に延岡～日ノ影間が開通し、日ノ影線が全通となります。

昭和三十七年（一九六二）五月に日ノ影～高千穂間が建設線に編入となり、日ノ影線は高千穂線に改称されます。同四十一年（一九六六）二月に着工した高千穂線は、同四十七年（一九七二）七月に全線開通し、延岡～高千穂間が鉄道で結ばれました。

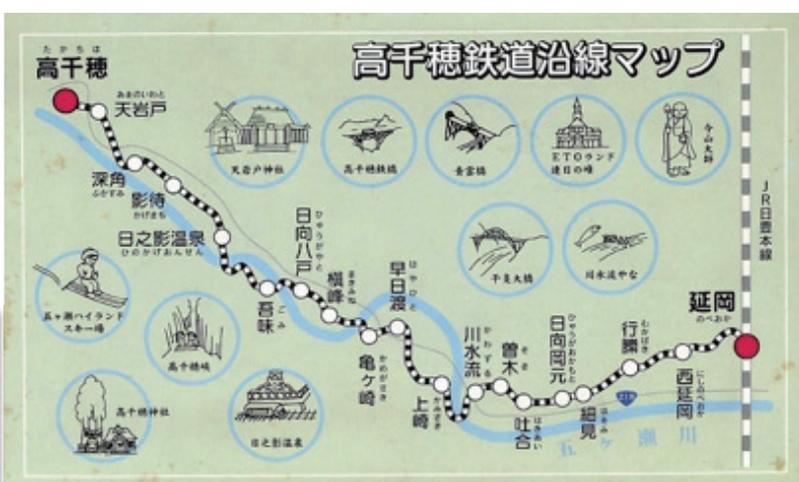
高千穂鉄道の開通

国鉄は、昭和三十九年度（一九六四）に初めて赤字を計上し、以降、毎年赤字が続きます。国鉄の赤字が問題化するなかで、高千穂から熊本県高森へと至る延伸工事は中断となり、延岡から熊本に至る鉄道路線は幻となります。

また、国は国鉄再建の観点から、輸送密度が低い鉄道路線について、バスまたは第三セクターなどへの転換を図ります。その結果、昭和五十六年（一九八一）九月に赤字ローカル線を特定地方交通線に指定し、県内では妻線（佐土原～杉安間）が第一次特定地方交通線に含まれ廃線となり、高千穂線は第二次特定地方交通線の候補となります。

昭和六十二年（一九八七）の国鉄分割民営化により発足した九州旅客鉄道株式会社（JR九州）へ承継された後も、廃止か存続かを迫られた高千穂線

は、沿線自治体と民間が出資する第三セクターとして存続することが決まり、平成元年（一九八九）四月に高千穂鉄道株式会社（以下、「TR」という）として開業します。



▲ 高千穂鉄道沿線マップ

延岡駅から高千穂駅までの50kmを結ぶ高千穂鉄道は、地域住民の交通機関として存続するため、観光列車「たかちほ号」やトロッコ列車を導入し、集客を図りました。



▲ 行藤～細見間を走行するトロッコ列車



▲ 延岡駅で行われた観光列車「たかちほ号」出発式

高千穂鉄道の廃業

TRは、県北地域の交通幹線として、利用者の利便性、経営の効率化とともに、観光案内やイベントの企画による営業成績の向上を図りました。

しかし、経済の低迷や自動車交通網の整備などにより、経営環境は厳しさを増していきます。こうしたなか、平成十七年（二〇〇五）九月六日の台風十四号により、第二五ヶ瀬川橋梁（川水流～上崎間）と第二五ヶ瀬川橋梁（亀ヶ崎～槇峰間）が流されるなどの甚大な被害を受け、全線運転休止となります。平成十九年（二〇〇七）九月に延岡～槇峰間、翌年十二月に槇峰～高千穂間がそれぞれ廃止され、これをもって高千穂線全線の廃止が確定しました。

TRは、沿線自治体にその資産を無償譲渡し、平成二十二年（二〇〇九）に解散となります。翌年から鉄道施設の撤去が行われ、延岡市内で当時の姿を残す施設は西延岡駅跡などわずかとなりました。



▲ 旧網ノ瀬橋梁

延岡市と日之影町の境界を流れる網ノ瀬川と五ヶ瀬川の合流点に架かる、延長417.82mの鉄道橋。昭和12年（1937）9月に完成し、鉄道用としては日本初の鉄筋コンクリート製のアーチ橋で、また戦前最大級のスパンを有しており、近代コンクリート構造物の技術的到達点の一つを示すものとして、日之影町の第三五ヶ瀬川橋梁とともに令和2年（2020）に国の重要文化財に指定されました。

日豊本線		1920年代	1930年代	1940年代	1950年代	1960年代	1970年代	1980年代	1990年代	2000年代	2010年代	2020年代
国鉄		1923 日豊線全線開通							JR	1987 国鉄分割民営化、JR発足		
大分												
市棚		1923 開業										
北川				1949 開業								
日向長井		1922 開業										
北延岡					1953 開業							
延岡		1922 開業				1965 駅舎改築					2017 駅舎改築	
南延岡		1922 開業						1978 駅舎改築		2000 南延岡機関区 撤去		
土々呂		1922 開業										
旭ヶ丘								1988 開業				
宮崎												

高千穂線		1920年代	1930年代	1940年代	1950年代	1960年代	1970年代	1980年代	1990年代	2000年代	2010年代	2020年代
国鉄		1939 日ノ影線全通						1972 高千穂線全通	JR TR	1989 TR営業開始		2009 TR廃業
延岡		1922 開業									2007 廃止 ※TRとして	
西延岡			1935 開業								2007 廃止	
行藤			1935 開業								2007 廃止	
細見					1957 開業						2007 廃止	
日向岡元			1935 開業								2007 廃止	
吐合					1957 開業						2007 廃止	
曾木			1935 開業								2007 廃止	
川水流			1935 開業								2007 廃止	
上崎					1957 開業						2007 廃止	
早日渡			1935 開業								2007 廃止	
亀ヶ崎					1957 開業						2007 廃止	
横峰			1937 開業								2007 廃止	
日之影温泉			1939 開業 ※日ノ影として								2008 廃止	
高千穂							1972 開業				2008 廃止	

①延岡駅(1939年頃)※1 ②延岡駅(1965年頃)※2 ③延岡駅(2019年) ④南延岡駅(1940年)※3 ⑤旭ヶ丘駅(1992年頃)

⑥延岡駅(2009年頃)※4 ⑦日向岡元駅(1939年頃)※1 ⑧川水流駅(2009年頃)※4 ⑨亀ヶ崎駅(2009年頃)※4

※1:「日の影線鉄道開通記念絵葉書」/甲斐盛豊氏提供 ※2:延岡城・内藤記念博物館所蔵

※3:「南延岡駅開業70周年記念 オレンジカード」/甲斐盛豊氏提供 ※4:「高千穂鉄道10年のあゆみ」より転載

中世部会



▲ 宮崎県総合博物館での調査風景

中世に延岡を拠点とした土持氏の調査を進めており、宮崎県総合博物館に寄託されている「土持文書」等について、写真撮影と原本調査を行いました。同史料は、南北朝争乱にかかわる土持氏の動向などを記録しています。

また、今後の調査、研究史料として活用するため、『宮崎県史』や『鹿児島県史』などの史料集から土持氏に関する史料を収集する作業も進めています。

古代部会



▲ 字限図の調査風景

古代には、広域幹線道路として官道が整備され、その中継点である「駅」が設けられていました。九二七年に完成した『延喜式』によると日向国には十六の駅があり、延岡市域には「長井駅」と「川辺駅」があったと推定されています。

古代官道のルートについては詳細がわかっておらず、明治時代に作成された「字限図」の調査を通して、検証を進めています。

考古部会



▲ 南方37号墳の現地調査風景

これまでに発掘調査などにより確認されている遺跡およびその内容がわかる一覧表の作成を進めています。

これに先立ち、南方古墳群や延岡城をはじめとする城跡、西南戦争関連遺構などの遺跡の現地確認を行いました。

また、縄文時代の大貫貝塚や沖田貝塚出土の土器や貝類などの整理や貝塚周辺のボーリング調査を進め、当時の自然環境について検討していきます。

民俗部会



▲ 旧下鹿川小学校での調査風景

市内各地の祭礼や民俗芸能などの行事は、新型コロナウイルスの影響を受けて中止となり、調査は行えていません。

一方で、地域文化を把握するため、市内各地の巡見を進めています。

民俗部会では、市内各地に伝承されている年中行事のほか、人生の節目に営まれる儀式や風習について調査を行うこととしています。アンケート調査や聞き取り調査へのご協力をお願いします。

近現代部会



▲ 部会打合せ風景

明治期に発行された新聞資料から延岡市域に関連する記事の収集作業を進めています。

また、市民の皆様からご提供いただいた資料の多くは近現代部会に関連するものが多く、市史編さんでの重要な資料として整理を進めています。

明治大学が所蔵する『内藤家文書』の近代史料も大きな柱と位置付けており、史料調査を進めることとしています。

近世部会



▲ 佐伯市歴史資料館での調査風景

近世の延岡の領主は、天正十六年（一五八八）の高橋元種の入封以降、有馬・三浦・牧野内藤氏と変遷します。隣接する佐伯藩では毛利氏が廃藩置県まで領主として治めており、佐伯藩政史料から延岡に関する資料の収集を進めることとしています。

また、高千穂町において『高千穂古今治乱記』のデータ化作業と原本調査を行いました。

延岡に
ゆかりのある

資料や情報を探しています。

～あなたの家の押入れや蔵、区や公民館の倉庫などに、こんなものはありませんか？～
このようなものが延岡の歴史を知る「資料」となります。



古文書



古写真・アルバム・絵葉書



記念誌

地域や学校などで
手作りしたもので
も構いません。



日記(日誌)や手紙

個人的な家族写真などから
でも、当時の服装や街並み、
生活様式などを知ることが
できます。



ビデオや
カセットテープ

地域のお祭りや
唄、行事などを
記録したもの。



昔の道具

お話を聞かせていただくだけでもかまいません
(昔の道具については収蔵スペースの関係で受け取れない場合があります)

情報や資料をお持ちの方は、お気軽にご相談ください!

【相談先】文化財・市史編さん課 市史編さん係 (☎0982-22-7047)

おしえて!
「市史編さん」って
なあに?

Q どんな「しりょう」をあつめているの?

Q 市史では、どんな「しりょう」を調べているの?

A 6つの分野で調べる「しりょう」が異なるんだ。
遺跡から発掘されたものや古文書などの
古い時代のものだけではなく、数十年前まで
使っていた道具や写真、日記なども
延岡市の歴史に関係するたいせつな
「しりょう」になるんだよ。



Q 古い道具や写真を見つけたとき、
「しりょう」になるか
どうかはどうやって見分ければいいのか?

A おじいちゃん、おばあちゃん、おとうさんや
おかあさんに道具や写真などについて
思い出を聞いてみよう。今は大きく違う
延岡の情報を見つけたら、市史に関係する
「しりょう」になるかもしれないよ。
市史編さん係に教えてみよう。



▲ 竹下遺跡出土の汽車土瓶に
見られる「動輪マーク」

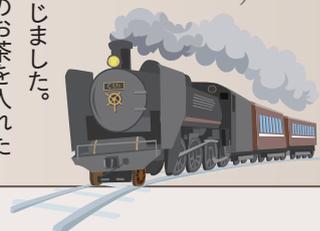
調べるなかで、蒸気機関車の「動輪マーク」が
施された当時のデザインを再現し、雑貨屋等
で復刻販売されていることもわかりました。
出土品として出会った謎の「キシヤドビン」
は、レトロが魅力な商品として世代を超えて
注目を集めているようです。

(市史編さん係員K)

編集後記

～三十代のまふまふ～

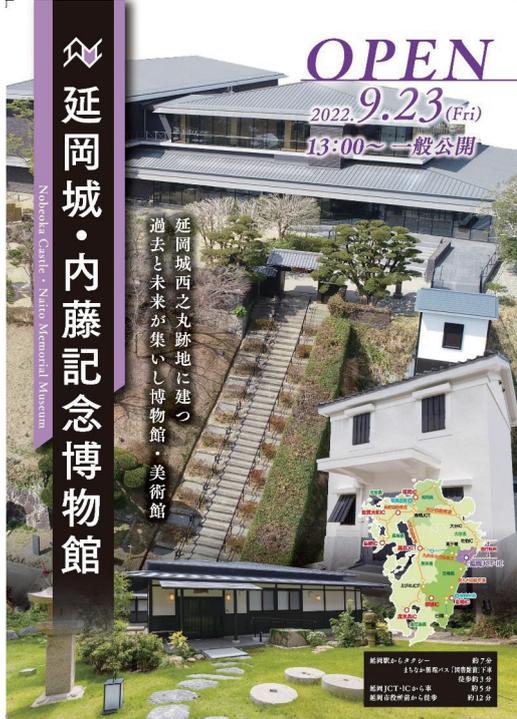
今号をまとめる中で偶
然であった「キシヤドビン」。
汽車に関連する土瓶と直
感的に認識し、「汽車」とい
うフレーズそのものに時代を感じました。
用途を調べると、駅弁のお供のお茶を入れた
土瓶だとわかり、その後ポリ容器やスチール缶
を経て、現在はペットボトルが主流となってい
るといふ。ペットボトル世代にとっては、土瓶
はもとよりポリ容器すら新鮮な出会いとなり
ました。



～延岡城・内藤記念博物館がオープン!～

延岡城・内藤記念博物館を令和4年9月23日から一般公開となります。

また、開館を記念して、特別展「譜代大名内藤家—その歴史と名宝—」を開催します。



利用案内

■ 開館時間

9:00～17:00 (最終入場 16:30)

■ 休館日

毎週月曜日(祝日の場合は翌日)

年末年始(12月28日～1月3日)

■ 入館料

無料(平常展示室・体験展示室の観覧)

■ 和室棟を利用する(有料)には、予約が必要です。

詳しくは、延岡城・内藤記念博物館までお問い合わせください。



開館記念特別展

「譜代大名内藤家—その歴史と名宝—」

■ 開催期間

開始 令和4年9月23日(金)

終了 令和4年11月6日(日)

■ 会場

延岡城・内藤記念博物館 企画展示室

■ 観覧料

一般 500円

高校生 300円

中学生以下 無料

