

歴史サロン花畑 歴史講座「公文書が語る熊本の歴史」第4回

- 1 演題 熊本市電開業100周年誌制作における公文書の役割
- 2 講師 細井 敏幸 氏(熊本市交通局総務課主任技師)
- 3 日程 令和6年(2024年)11月26日(火)14:30~15:30
- 4 場所 桜の馬場城彩苑2階 多目的交流室

【講演録】

熊本市電は今年の8月1日でちょうど開業100周年ということでありまして、今現在『熊本市電100年のあゆみ』を作っているところです。当然ながら、国からの認可証等を含めた公文書をはじめ、いろんな資料を参考にしながら作っていますが、その制作にあたりどういう公文書を活用したか、あるいは役割としてどんなものがあるか、問題点などを交えてお話しさせていただきたいと思います。

●運輸開始許可証

左の絵はがきは市販されているもので、今でもオークションで時々見かけます。正面の白い建物が、昔の市役所の庁舎です。現在の場所と一緒なんですけれども、皆さんこの建物を覚えていますよね。これが建ったのが大正12年、市電が開業する前の年です。実は市電は最初、市役所の前を通って坪井川・長堀沿いに走っていたんですよ。

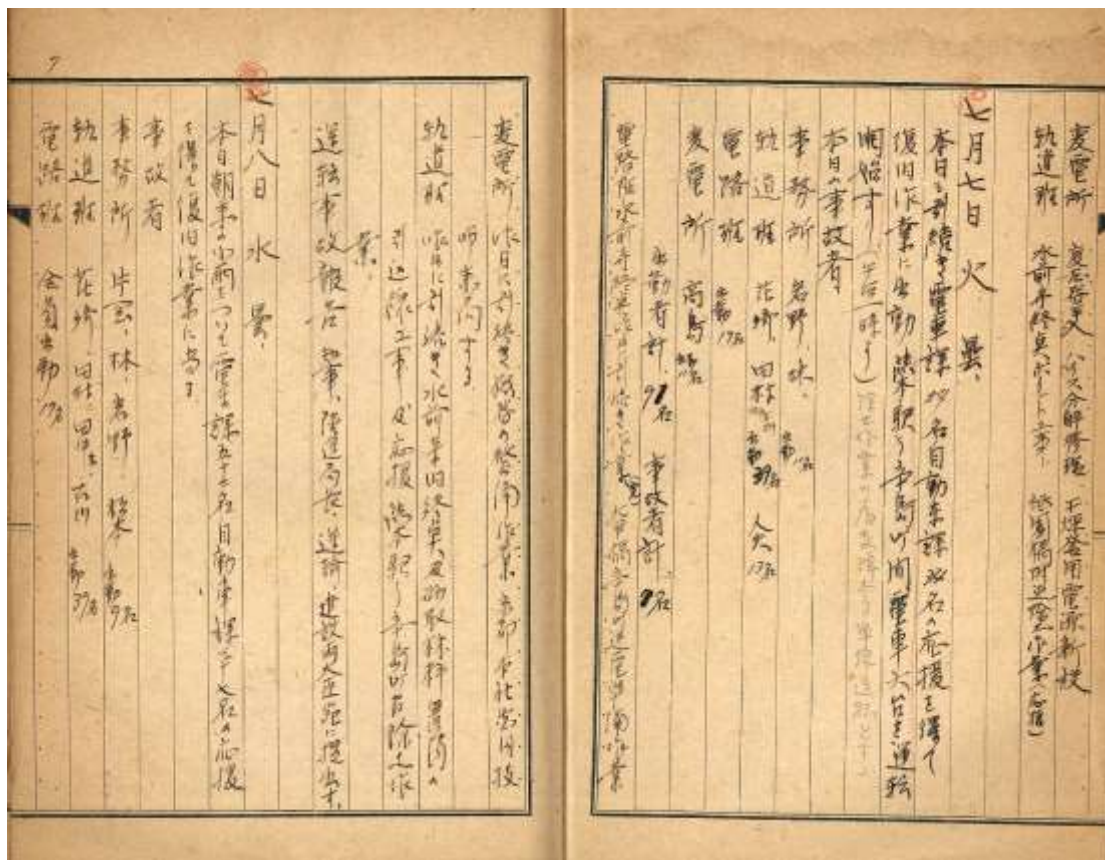


右の書類は公文書で、国から県経由の通達です。熊本県知事が熊本市にあてたもので、8月1日から市電の運用を開始しますという届出への許可証になります。要するに、市電の運行を開始していいですよというものです。

実はこれ、私はひとつ大きな疑問を持ったんですよ。どこかという、日付を見てください。許可日が8月1日。開業日も8月1日。始発は5時何分からです。許可証が来てから開業するので、7月31日だったら分かるんですよ。今ならメールがありますが、当時の通達が当日0時に届くということはないと思いますから。あるいは日付は当日でも開業前に届いていたのか、書類は後から届いたのか。「申請運輸開始ノ件」が「大正13年7月28日附」になっていますので、事前に話がついていたのだろうと推察しますが非常に疑問でした。

日付関連で、別件ですがもうひとつ。昭和3年3月1日に、この絵はがきの坪井川沿いから今の路線のほうに切り替わるんですけども、一時的に花畑町に仮の線路を引っ張ったことがあるんです。当時の資料を見てみると、最初は3月1日から仮の線路にしましょうと進めていたところ、運行開始許可が当日午後に遅れてしまったので、新しい線の運行は上りが3月2日、下りが3月3日になったとあるんですね。大正12年のときと何が違うかというと、線路の切り替えです。新しく開業する場合は運行開始するかしないかだけですが、線路を切り替えるためには電車が運行しなくなった夜中に切り替えなければなりません。その作業があるために、実際の運行は翌日と翌々日にずれたんですね。しかし公文書上はあくまでも3月1日になっているんです。

●水害作業日誌



次は交通局の倉庫から掘り起こした、昭和28年の六、二六水害当時の作業日誌です。職員が毎日の作業状況や運行状況を克明に記録している非常に貴重な資料です。「昭和28年6月27日起、水害復旧作業日誌、熊本市交通局工務課」とあります。起は書き始めですね。工務課は施設を維持管理するところ。最初を読んでみます。6月26日が水害です。

「6月27日 土 雨。数日来の雨に引続き、昨日の大雨で白川大氾濫。市内の80%ほどは水浸し。交通機関は、昨夕8時頃は全線ほとんど停止してしまう。局内は水深約1メートル余り、室内床上60センチほどの浸水、泥土30センチ余り、室内の泥土は2、30センチほどの施しようもなし。昨夜来の残留者、課長…」

以下、名前が続きます。資料として紹介しているのは7月7日のページですけども、そこも読んでみます。

「7月7日 火 曇。本日も引続き電車課54名、自動車課34名の応援を得て復旧作業に出勤、熊本駅辛島町間、電車6台を運転開始す(午後1時より) 除土作業の為支障あり、単線運転と



する」

単線運転とは、往復じゃなくて片方の線しか使っていないということ。続いて「本日の事故者」として、作業した人や作業内容が書かれています。本当に貴重な資料です。

実際の現場の写真として、右は大江車庫のコントロールを復旧作業するところです。これは『熊本市電三十年史』に「水害実況」として載っていました。

●路線廃止申請書関連



左は「黒髪線及び幹線(一部)廃止許可申請書」です。具体的に言いますと、水道町から白川公園前、浄行寺を通して子飼橋まで。昭和47年に廃止になった路線ですね。路線開業や廃止関連の申請書等は非常に重要な公文書です。

一方右の写真は、昭和40年2月に廃止した川尻線です。さよなら電車とともに職員が写ってるんですが、これはこの職員の方が所有していたものを個人的に譲っていただいたものです。ご本人はやっぱり寂しいところもあったのですが、こうした記念撮影の写真も資料として非常に活用させていただきました。

●個人撮影の写真



公文書ではない資料も、100周年記念誌制作にあたっては非常に重要な材料となっています。例えば次の写真、左側の車両は1063号、今市電で走ってる中で一番古い車両です。昭和26年生まれですね。右側の車両は5014号で、廃止された西鉄福岡市内線からきた二両連接車です。西鉄時代の色に復元されたときに、行先を示す方向幕と系統板を持ち込んで撮影したものです。

車両と言えば、今市電では超低床電車が走っていますが、床が低いために、曲がるときに電停で擦ったりすることがあるんですよ。下の写真は、導入前に実物大の台車模型を使って、そのような接触を確認している様子です。夜中に模型を動かして、線路をまたぐところやカーブなどを実際のサイズ、高さでチェックしたんですね。



●資料の齟齬

先ほど紹介した路線運行開始日の文書と実際のように、複数の資料で齟齬がある場合があります。ほかに例を挙げますと、熊本市電初めてのストライキの年が、熊本市交通局が昭和31年に発行した『熊本市電三十年史』と、熊本市が昭和14年に発行した『熊本市政五十年史』では1年ずれているんですよ。どちらが正しいのかと。先に発行されて詳述されているのは『熊本市政五十年史』です。おそらくこちらが元々の資料で、『熊本市電三十年史』で途中の関係ない文を抜いた際にずれてしまったのだらうと判断しました。その裏付けとして、熊日マイクロフィルムで当時の新聞記事を確認しています。

また別の例として、市電の車両には番号が付いていまして、例えばこの前動き始めた車両は2400型(形)というように、グループ分けした型式と言われているものがあるんですが、その「〇〇形・型」の漢字は「形」と「型」のどちらが正しいのかと。これは実は事業者によって違っています。そして熊本市電の熊本市から国に出した申請書にも、2種類あるんですよ。「形」と書いてあるものもあれば「型」と書いてあるものもあって、曖昧なんです。今回の100周年記念誌については、毎年発行している事業年報の古いものからどちらが多く記載されているか等を確認して、「型」に統一することにしました。

●劣化資料の取扱い

水害作業日誌でも言いましたように、六、二六水害では交通局の庁舎も1階が水没してしまいました。当時書棚にあったものは泥に浸かっていますから、当然乾燥させてもきれいにならないんです。そのような資料が多数出てきています。写真は劣化資料の実例です。これは比較的状态が良いもので、表紙は色も変わってぼろぼろですが、中は意外にきれいです。特に重要書類の電子化は、劣化・保存対策として早急に必要かとは思っています。データ化すれば管理や検索も簡単にできるというメリットもあります。



歴史資料として重要な公文書は各局で管理できればいいんですけれども、組織自体がなくなったり、水害のようなこともあるので、やはり公文書を適切に保存・

保管するところに出すべきかなと思います。新聞記事等を探せばたぶん出てくるとは思いますが、昔、熊本駅に交通博物館をつくる構想もあったようです。しかし交通だけに限定しなくても、熊本市の公文書という形で大事にしていくべきなのかなと思います。



最後におまけとして、まだ制作途中の記念誌を紹介させていただきます。

掲載内容としては、歴史編は大きな出来事を中心に章立てをして、開業前、開業前後、戦前戦中、終戦前後・復興、大洪水、最盛期～というような構成にしています。

資料編は、市電の年表、開業以来どのくらいお客様を運んだかという運輸成績、今までの市電車両の紹介、乗車券等。乗車券や車両について

は、ページ数の制約がなければ山のように膨らむんですけども。職員数の推移や歴代局長なども紹介しております。



記念誌からこっそり一部の写真をご紹介です。



北九州から来た初代79型



62号車内の国債募集ポスター



左が戦前のよそから譲られた車両で、ステップが高いです。市役所前です。中央が戦時中で、つり革の天井の広告に、戦争のための国債募集ポスターがあります。右が新市街から出てきたところにあった勸業館の前。



福岡で熊本市電へ改装工事中



朝ラッシュ時に大活躍の接続車

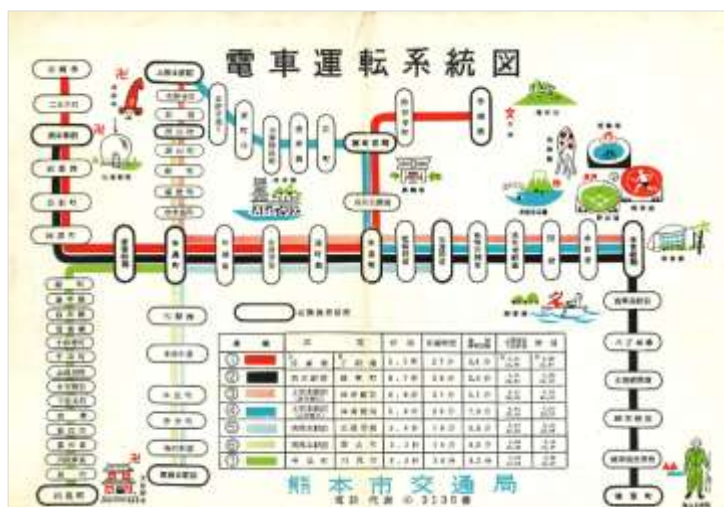


通町筋を走るモノレールイメージ図

左・中央は西鉄から来た接続車で、中央が実際走ってるところ。右はモノレール構想のイメージ図ですね。熊本市電の代替交通機関をモノレールにしましょうと。でもモノレールでは熊本城が見

えなくなるんですよ。では地下にすればいいかというと、地下水があるんですよ。熊本はそのあたりが難しいところで、結局今みたいな形に落ち着きました。

そして最後が、市電最盛期の系統図ですね。川尻、南熊本、子飼橋、藤崎宮～広町～上熊本の



路線も残っています。これは昭和35年10月の国体から翌年の2月末までの路線図です。路線が1から7まで揃っているのはこのときだけです。その後すぐ運行計画が変更まして、わずか4か月ぐらいでした。

実はこれ、我が家からの発掘品で、交通局には所蔵がないものです。まだ探し出せば、ほかにもお宝を持っている人がいるのではないかと思います。

市電100周年記念誌は、今のところ88ページで3月頃発行の予定です。申し訳ないんですが、一般販売はありません。市営バス記念誌『熊本市営バス 88年のあゆみ』と同じように、データを熊本市交通局ホームページからダウンロードできるようにする予定です。

質疑応答

● 立田に昔軽便鉄道が白川公園のところから出ていた。明治の末に廃止になって、その線路を百貫電車というのに使ったというが、百貫電車はどこからどこまで、いつ頃だったのか。

(回答) 百貫という地名をご存知ですか。百貫石、小島の方です。百貫電車というのは、田崎の道路(熊本高森線、県道28号線)がJRを越えたところに、新幹線口から来る道があるじゃないですか。その交差点がスタートですね。そこから道路沿いに行って、時々堤防を通りながら、松尾の百貫石までの路線になります。

百貫線が開業したとき、最初は軽便鉄道だったんですね。蒸気機関車が引っ張っていて、花岡山の北側の高麗門から百貫まで行っていました。それを時代の流れで電車にするという話になって、田崎まで短くして、田崎から百貫石までということになりました。

百貫石～田崎の百貫電車が開通したのが大正12年の10月1日、市電の前の年ですね。昭和20年の3月1日から運休(後に再開されず廃業)しました。なぜ運休したのかというと、戦時中のことで、百貫電車の線路や枕木を資材にするので取り外せということだったんですね。健軍の今の自衛隊のところが三菱の飛行場でしたから、工員輸送等のために延伸すると。百貫線は健軍線の線路と施設の材料として使われたということですね。

百貫線については、肥後ジャーナルというホームページに私が百貫線の話をしたときの記事が載っていますので、見ていただくと非常に分かりやすいと思います。

●劣化資料の電子化、修復・保存について

(回答) 先ず正直に言って、交通局だけでできるものではないというのは重々承知しています。特に水害の資料等は、市電だけじゃなく市全体の話でもありますので、これ以上劣化が進む前に電子化していただくのが一番いいのかなと思います。

●資料収集・周知について

(回答) 広く集めることができれば一番良いものができると思うのですが、制作期間が非常に短いこともあって、私の人脈ベースでの声かけとなりました。その中で今回、第6代の交通事業管理者だった森田局長のお孫さんと連絡が取れまして、森田さんが局長だった時代に自分で撮影した電車の写真等も提供していただくということもありました。森田局長は昭和22年頃に勤務されていた方になります。

もし後で今までにないような資料が出てくれば、別冊のような形で出ればいいなと個人的には思っています。私も、今年度で退職となりますが、自分で私的に記念誌を作ろうと思っています。70年のときにも同人誌的な記念誌を作りましたし、100年の記念誌も頭の中にはあって、3000ページ15分冊くらいになりそうです。ほかの質問で答えた百貫電車だけでも1冊できそうです。もし何か電車関連の昔の資料がありましたら、声をかけていただければすぐにお伺いしますのでよろしくお願いします。

●市電敷設時の軌道法と鉄道法の関わりについて、公文書として記録は残っているのか

(回答) 当時は軌道法です。当然、記録としては残っていると思うんですが、そこまで深く掘り下げていないのが正直なところです。

ただ、軌道法・鉄道法と境目が実は微妙で、例えば東京の地下鉄は鉄道法ですが、大阪の地下鉄は軌道法です。何故かという、大阪の地下鉄は路面電車のかわりに敷設するから、路面電車の法律を使いますというスタンスだったらしいんですね。そう考えると、軌道法と鉄道法、境目はどこだという話になってしまうんですね。熊本の場合はというと、軌道法に準拠した形で行っているようです。

(文責:熊本市歴史文書資料室)