

「九州と鉄道」リレー連載①

鉄道資料のデジタルアーカイブ化と意義

草野真樹

ている。

近年、日本の鉄道黎明期について二つの大きな発見があった。一つは二〇一九年四月、東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）の品川駅改良工事に伴う港区教育委員会による調査で発掘された「高輪築堤跡」である。

一八七二年、日本で初めて鉄道が開業した新橋―横浜間の総延長は約二九キロメートルだった。うち本芝から高輪海岸を経て品川停車場に至る約二・七キロメートルは海上に堤を築いてレールを敷き、その上を蒸気機関車が走った。ここが高輪築堤と呼ばれ、開業から五十年ほど使われたのち、東京湾の埋め立てとともに姿を消していた。

もう一つは二〇二三年秋、門司港地区複合公共施設建設事業に伴う北九州市芸術文化振興財団による調査で発掘された「門司駅関連遺構」である。遺構は一八九一年に開業した初代門司駅の外郭石垣、機関車庫や倉庫、石炭ガラの廃棄土坑などからなる。その他に大量の赤煉瓦、九州鉄道の社標入り小椀、アメリカン・ブリッジ社製の銘板なども出土し

門司駅は九州鉄道の起点駅で本社が置かれた。明治四十年の国有化以降は、九州帝国鉄道管理局―九州鉄道管理局―門司鉄道管理局―門司鉄道管理局が置かれた。戦後も日本国有鉄道門司鉄道管理局が置かれ、門司は九州の鉄道事業の拠点であり続けた。

見出された局報

いずれの遺構も、鉄道、地域、市民の歴史を物語るたいへん貴重なものである。しかし、遺構は本来的に動かすこと（移築）がむずかしい。したがって、そのような遺構の保存と活用を考える場合、開発（街づくり）と文化財保護をめぐって意見の相違を生じやすい側面があり、時に立場として対立することもある。後世に歴史を伝えるため、お互いの立場を尊重しつつ知恵を絞らなければならぬ。だが、そうした遺構だけでなく、われわれにとっても身近な、紙に書かれた文字資料の

保存もさまざまなむずかしい問題を抱えている。

二〇二一年秋、九州産業大学地域共創学部・菅沼明正講師は、ジャパンサーチ九州支社長・高橋誠氏の協力を得て、九州旅客鉄道株式会社（JR九州）の資料調査を実施した。高橋氏は一九七七年に日本国有鉄道九州総局に入局され、佐賀駅長、小倉駅長などの要職を歴任後、二〇一八年四月から二〇二二年三月まで九州産業大学地域共創学部教授として教鞭をとられた。そうした経歴から菅沼先生とJR九州の橋渡し役としてサポートしてくれたのである。

この資料調査において大正・昭和期に作成された「局報」が見出された。「局報」については後述するが、菅沼研究室は同社の許可を得て同資料を借用した。さらに大学の理解を得て、空き研究室を使用させてもらい、資料の保管スペースと研究環境を整えることができた。これを機に菅沼氏を代表とする「門鉄研究会」が組織され、「局報」の調査・研究がはじまった。

酸性紙と劣化問題

しかし、研究利用に先立ち、近代の洋紙特有の劣化が確認された。日本の和紙は楮、三椏、雁皮などの薄い外皮（黒皮）を取り除

いた表皮部の白皮を原料とする。和紙の繊維はしなやかで耐久性にすぐれ、通常、酸性化させるとような添加物も使用しない。だが、手漉きのため大量生産には向いていない。

明治期になると木材パルプを原料とする洋紙の生産技術が日本にも伝わる。新聞・雑誌・書籍などに使われる紙の需要は拡大し、洋紙は国内で大量生産され、幅広く利用されていく。しかし、このころに製造された洋紙の多くは内部劣化要因として酸性紙問題を抱えている。

内部劣化の主な原因は、紙のにじみ止め剤



厚みのある局報

（ロジンサイズ剤）の定着に使用される硫酸アルミニウム（通称硫酸バンド）にある。硫酸アルミニウムは紙の中に含まれる水分や空気中の水分と反応して硫酸を生じ、紙を酸性にする。その結果、硫酸によって紙の繊維（セルロース）は脆くなり、時間の経過とともに自己崩壊していく。

硫酸アルミニウムは日本に洋紙の製造方法が導入されたころから使われてきた。保存環境にも左右されるが、酸性紙の寿命は製造から五十年程度といわれる。紙の劣化を遅らせる方法として中性紙保存箱の活用や脱酸処置もあるが、長期的には適切な保存環境の整備と撮影による媒体変換などの保存対策を検討する必要がある。

デジタル化プロジェクト

ところが、劣化ばかりでなく、冊子に編綴された「局報」はとても厚みがあり、簡単に撮影できるようなものではなかった。そこで菅沼研究室は立命館大学アート・リサーチセンターに技術指導をお願いした。

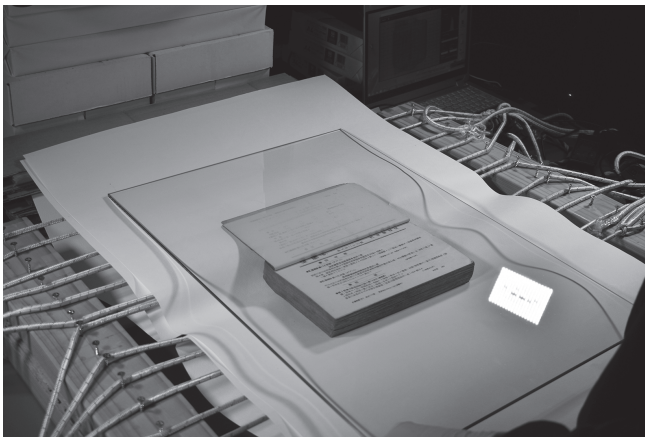
同センターは、人類が持つ文化を後世に伝えるために、芸術、芸能、技術、技能を中心とした有形・無形の文化的所産を歴史的、社会的観点から研究・分析し、記録・整理・保存・発信することを目的とした研究機関であ

る。また、同センターはこれまでに蓄積してきたデジタルアーカイブ技術やデータベース管理技術を研究プロジェクト活動の基盤として他大学・他研究機関の研究者に提供し、情報アーカイブ・知識循環型共同研究を推進している。デジタルアーカイブにおいて最もすぐれたノウハウを持つ国内の研究機関の一つである。

デジタル化は大きく「資料の撮影」、「画像確認・再撮影」、「データ処理・アーカイブ接続」からなる。撮影装置は同センターが開発したものに倣い、手作りで整備した。撮影台は木材とゴム紐（ヨット用）で製作し、厚みのある資料も高さ調整なしで撮影できる。

テザー撮影を採用し、大きなディスプレイで画像を確認して足元のテンキーでシャッターを切る。両手があくためガラス板を安全にセッティングでき、資料の位置も修正しやすい。ピントも確認しやすく、慣れると撮影にスピード感が生まれる。この方法によりできる限り資料へ負荷をかけず、効率的に鮮明な撮影が可能となった。次に撮影画像をチェックし、原資料と照合する。撮影漏れや不鮮明なものは再撮影する。その後、ファイルのリネーム（ファイル名の変換）およびJPG化をおこなう。

これら一連の作業は九州産業大学学生有志が遂行した。デジタル化のため、やむを得



撮影風景

ず原本を必ず一度以上は手に取り、撮影に關係する負荷をかけてしまう。しかし、デジタル化が完了すれば長期保存が可能になり、デジタルデータを利用することにより原本のさらなる破損や汚損を避けることができる。

局報とは何か

鉄道の運行は、数多くの従業員が遂行する膨大な業務の組み合わせで成立する。運転士、車掌、駅員などの現業職はもちろん、運行計



画像の確認と照合

画と管理、鉄道保線、鉄道車両の保守などを担う事務職、技術職の業務が一体となって、はじめて鉄道は安全・正確・迅速な運行が可能になる。したがって、それらの業務遂行のためさまざまな規程が定められ、各種の業務命令が日々発せられる。

国有鉄道では、それら職務上の法令や命令、連絡を伝達する手段として「官報」「鉄道公報」「局報」の三つの機関紙を用いた。このうち、「局報」の三つの機関紙を用いた。このうち、鉄道局長から発せられる局達（規程や業務命令）を掲載するものが「局報」である。原則、

などに「局報」の一部が出品・販売されたこととはある。しかし、それらは短期間でふぞろいのものであった。また、かつての関係者が個人で「局報」を大正期から昭和戦後期の長い期間にわたって継続・体系的に保存していると考えることもむずかしいだろう。

規程上、永久保存は発行主体の部に課せられていた。門司鉄道局の場合、庶務課、のち総務部において保存された。現実的に、今回の調査で見出された「局報」は、途切れることなく纏められた形態として現存する唯一の資料群であろう。

また、第二次大戦の戦火を免れた点でも貴重である。福岡においても、昭和十九年八月、北九州が県内初の空襲を受けた。翌二十年六月十九日には「福岡大空襲」により、福岡市のほぼ三分の一の家屋が罹災し、多くの犠牲者を出した。続けて同二十九日門司市、七月二十六日大牟田市、八月八日八幡・若松・戸畑市、同十一日久留米市と大規模な空襲にあった。このように県下の主要都市も空襲の被害を受けたが、門司鉄道局の「局報」は幸いに焼失と散逸を免れた貴重な記録でもある。

歴史資料の継承

明治期以降、鉄道は日本全国に網の目のように張り巡らされ、人々の移動手段、貨物の

輸送手段としてわれわれの生活を支えてきた。また、流通業・商業や旅行・観光業など経済や文化の形成・発展を牽引し、地域社会と密接な関係をもつて発展してきた。したがって、鉄道の歴史をひもとくことは、単にヒト・モノの移動を明らかにするものではなく、現代の地域社会や経済、文化がどのようにして形成・発展してきたのかを明らかにすることになる。

歴史はしばしば「かがみ（鏡）」に例えられる。鏡のなかに自らの容姿を客観的に見るように、われわれは歴史という鏡を通じて、現代の社会や経済、文化がどのようにして形作られたのか知ることができる。しかし、そのためには大前提として歴史資料の存在が不可欠である。ここでいう資料とは文字による「文献資料」だけを指すのではなく、冒頭の発掘遺構のような産業遺産、関係者のオーラル・ヒストリーなどを含めてである。そして、われわれは後世の人々も歴史という鏡をみることでできるように、歴史資料を継承していかなければならない。

主たる参考文献

北九州市芸術文化振興財団埋蔵文化財調査室・安部和城「旧門司駅舎跡 発掘調査現地説明会資料」発掘ニュース八五号、二〇二三年十一月十九日。

休日を除き、各地方鉄道局で毎日作成され、管轄内の関係部署に鉄道で配送された。従業員は業務開始前に必ず目を通し、その日の業務を遂行する。「局報」は組織内における情報共有・周知徹底に重要な役割を果たしたのである。換言すれば、戦前期国有鉄道の運行管理システムでもあった。

また、「局報」の掲載内容は規程や命令事項に限定されない。運転関係、営業関係、技術関係、労働関係の情報も記載される。たとえば、臨時列車（修学旅行や軍用列車など）の運行状況、米、麦、大豆、鮮魚、石炭など各種貨物品の発送・到着量などの数値データ、季節ごとの貨車の動向や配車についての注意、車両の保守・改造などの情報も記載されている。「局報」は鉄道史や流通史のみならず経営史、交通史、産業史、観光史、技術史、軍事史など、さまざまな分野の研究に資する大きな可能性を秘めている。

局報の資料価値

「局報」は、戦前期までは社内の職務関係者だけに配布された。だが、昭和二十五年以降は、「局報」の購読を希望する者にも申し込みのうえ有料で頒布された。したがって、国鉄関係者以外でも「局報」を所有していることはあり得る。実際、外部のオークションや古書店

東日本旅客鉄道株式会社「高輪築堤跡これからの一〇〇年に向けて」『JR東日本ニュース』二〇二三年五月三十一日。

立命館大学アート・リサーチセンター (<https://www.arc.ritsumei.ac.jp/>)

渡邊恵一「鉄道史における『高輪築堤』研究の検証」『都市史研究』九、二〇二二年。

（附記）

調査・研究においてはJR九州広報部（企画・広報）の栃原健様、中村智和様にたいへんお世話になりました。デジタル化プロジェクトにおいては九州産業大学地域共創学部の野見山桜さん・屋比久千織さん・山元茜さん（いずれも二〇二三年卒）・園田理子さん（二〇二四年卒）・浅井啓也さん・伊藤拓海さん・川村碧葉さん・小林沙亜也さん・坂口智さん・森一馬さん・木本涼平さん・今長谷崇司さんから学生有志の皆さんの多大な尽力により進めることができました。関係者の皆さまに深くお礼申し上げます。また、本プロジェクトを一から立ち上げ、その取りまとめに尽力されている菅沼明正先生に深くお礼申し上げます。

本研究は立命館大学アート・リサーチセンターからの助成を受けたものです。

くさの まさき・九州産業大学准教授