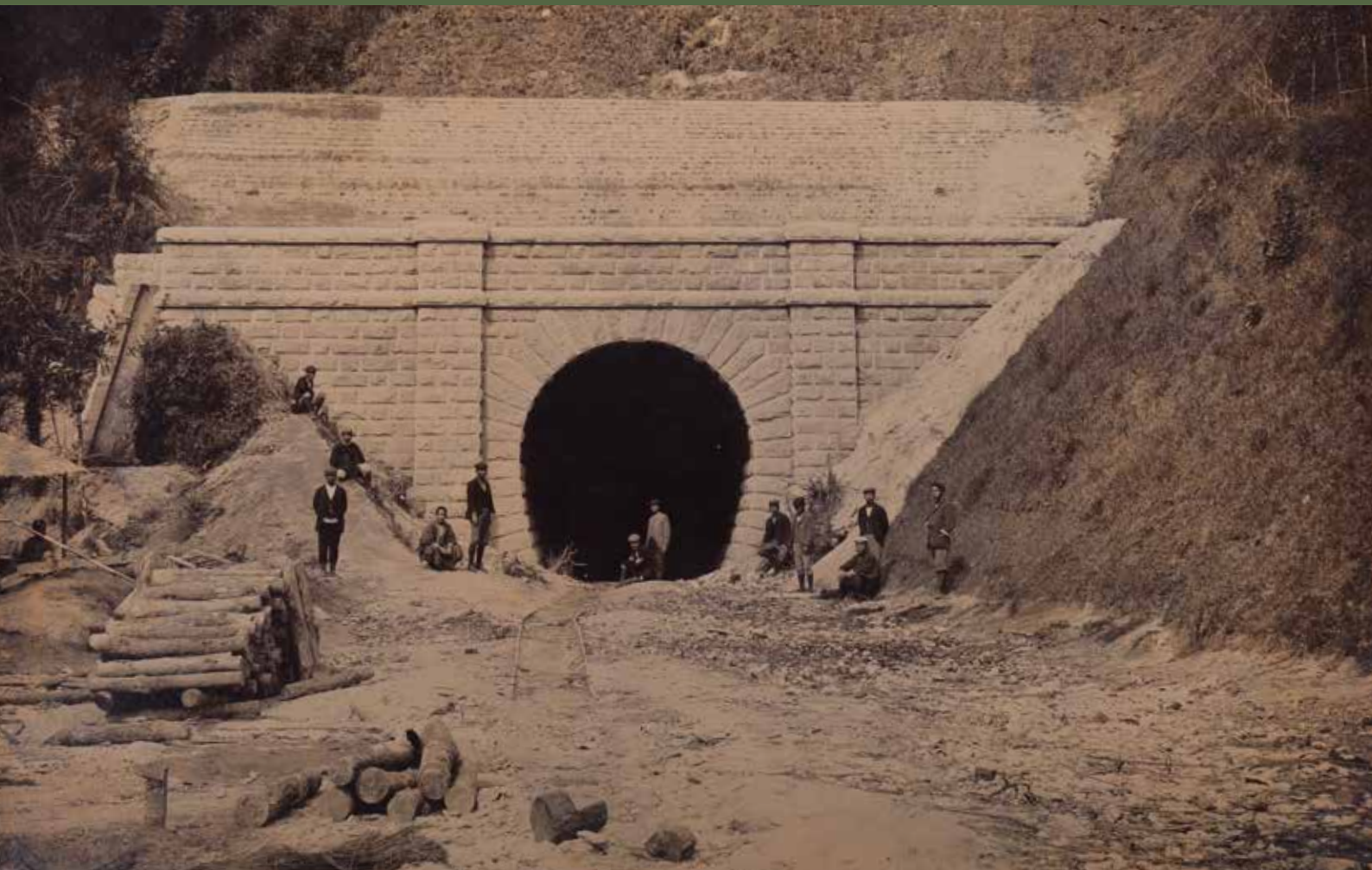


明治時代の鉄道隧道請負業「松浦組」

奈良県王寺村の松浦音五郎



明治5年(1872)、日本初の鉄道が新橋・横浜間で開業し、全国に鉄路が伸びていくことで、日本の近代化が図られていきました。

このことに大きく貢献した人が、奈良県王寺町おうじちょうにいました。その名は松浦音吉おとさち。彼は、音五郎おとごろうと名乗って松浦組まつうらくみを営み、全国各地で隧道ずいどう(トンネル)工事をおこない、鉄道の開業を導きました。

王寺町は、明治23年(1890)の王寺・奈良間の開業を受けて、王寺駅を中心に大きく発展してきた町です。王寺の駅前に拠点を置いた松浦組と、明治時代の鉄道の関わりを紹介します。



執筆・編集 岡島永昌(王寺町文化財学芸員／奈良女子大学大和・紀伊半島学研究所協力研究員)

発行 2024年3月22日 印刷 株式会社明新社

令和2・3年度及び同4・5年度奈良女子大学大和・紀伊半島学研究所一般共同研究
研究課題「明治期における奈良県王寺村鉄道隧道請負業『松浦組』の実態解明—古文書調査と現地調査の双方から—」

■ 松浦家に残されたもの

松浦家住宅 国登録有形文化財

奈良県北葛城郡王寺町久度2丁目、王寺駅からすぐのところにある松浦家住宅は、国登録有形文化財に登録されています。登録文化財とは、文化財保護法によって定められた制度で、重要文化財などの指定文化財とは違って、緩やかな規制のなかで、幅広く保護していくことを目的としています。急激な都市化の進展によって、江戸時代から明治・大正・昭和時代の建物が、調査もされないままに取り壊されていったことを背景に創設されました。

松浦家住宅は、主屋、門長屋、旧米蔵、旧道具蔵、離れ、旧診察室の6件が、平成22年（2010）9月10日、国登録有形文化財に登録されました。

旧診察室は昭和21年（1946）の建築ですが、その他はすべて明治43年（1910）に、当主の松浦音吉によって建てられたと考えられています。

古文書 こもんじょ

松浦家住宅には、音吉に関わるものがいくつか残されています。その1つが約4,700点におよぶ古文書です。古文書は、松浦家住宅主屋の厨子2階に置かれた長持や鞆などに保管されていました。明治20年（1887）頃から同40年（1907）頃までのものが中心で、これらから、松浦音吉が音五郎と名乗り、「松浦組」を組織して、各地の鉄道隧道（トンネル）を掘削する仕事をしていたことがわかりました。



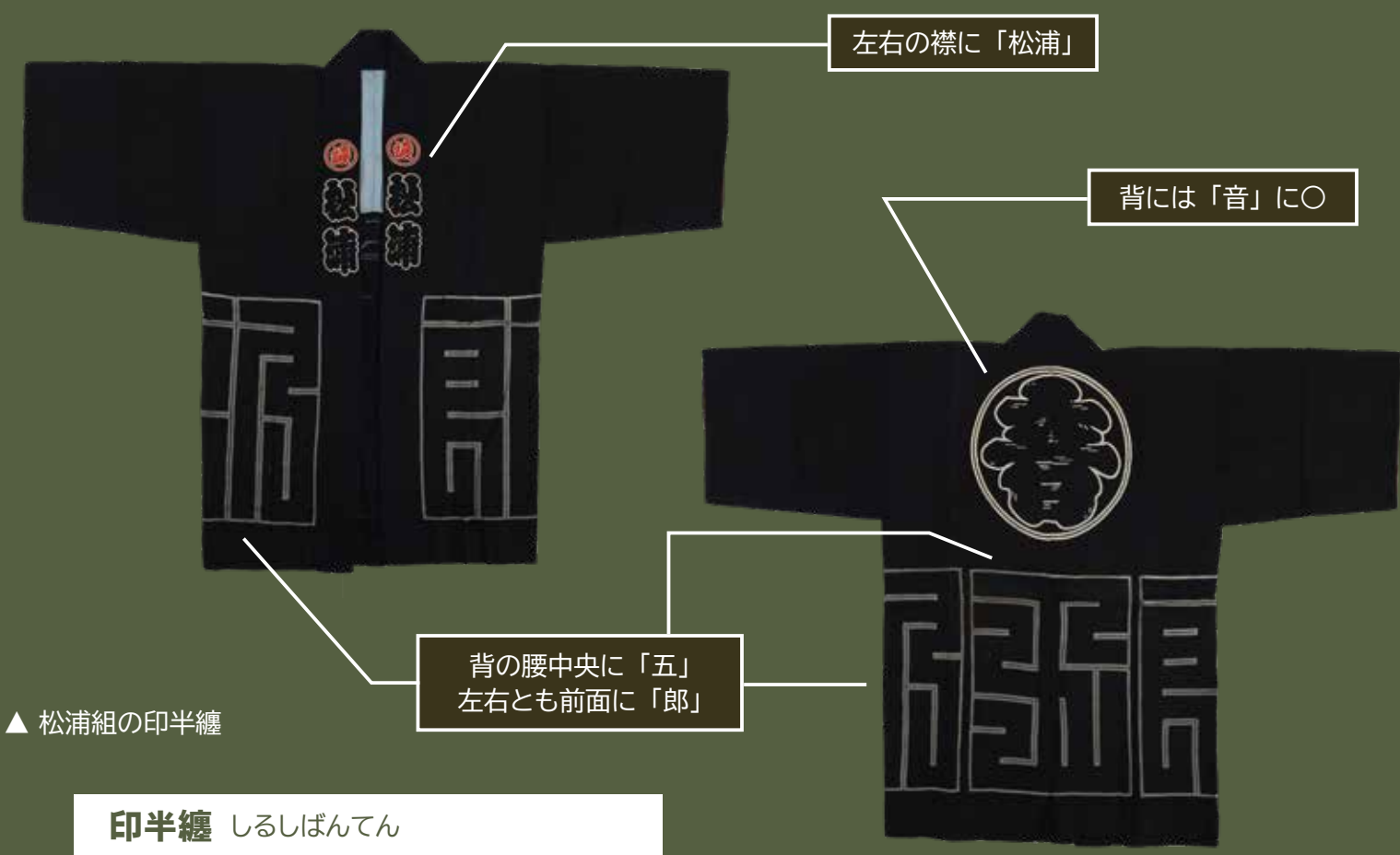
▲ 古文書が保管されていた長持（右の写真は長持の中）



▲ 松浦家住宅の門長屋
松浦家住宅では、旧米蔵が古民家バーとして活用されていますが、その他は一般住宅として使用されているので見学できません。



▲ 鞆に入れて保管されていた古文書
この鞆は、隧道の工事現場から書類を持ち帰るのに使用されたと考えられ、そのときから大きく状態を変えないで残されてきた可能性があります。



▲ 松浦組の印半纏

印半纏 しるしばんてん

松浦家住宅には、松浦組の印半纏も残されています。印半纏とは、屋号や家紋を襟や背などに染め抜き、職人や商家の人が着用したもので、松浦組の印半纏には、襟に「松浦」、背に「音」、腰の中央から左右両方に「五郎」と全体で「松浦音五郎」が表現されています。工事の起工式や竣工式に着用したのではないのでしょうか。



▲ 松浦家住宅に残っていた古い隧道の写真

古写真 どこの隧道なのか？

松浦家住宅には、松浦音五郎が掘削したらしい古い隧道の写真も残されています。しかし、どこの隧道なのか、松浦家に伝えられるところがなく、よくわかりませんでした。

王寺の近くにある古い隧道といえば、明治25年（1892）に完成し、昭和7年（1932）の地すべりで大部分が崩壊した亀瀬隧道が思い浮かびますが、隧道の出入口である坑門の意匠が違います。

この写真では、切石で坑門がつくられ、向かって左手に盛土があり、さらにその左方には排水溝が見えています。隧道が完成したように見えますが、まだ鉄道線路は敷かれておらず、掘削した土や工事材料を運ぶためのトロツコの線路が見えています。記念写真なののでしょうか、坑門の前にいる人はみんなカメラを向いているようです。

松浦家文書と現地の双方を調査することで、この写真がどこの隧道なのか、明らかになりました。

■ 松浦組の仕事

鹿島組配下の隧道請負

松浦家文書のなかに、明治33年（1900）に勝沼町役場に宛てられた「寄留届」が残っています。王寺村を本籍地としていた松浦音吉（音五郎）が、本籍地以外で一定期間居住することになったために用意したものです。

この古文書には、音吉が江戸時代の安政4年（1857）9月3日生まれで、明治2年（1869）生まれの妻ハツと明治26年（1893）生まれの長女コトがいたこと、そして、音吉の職業が「鹿島組配下隧道掘鑿受負業」と記されています。勝沼町は、今の山梨県甲州市で、松浦音五郎は、中央本線の牛奥隧道の工事をするため、妻子とともに現地に住まいすることになりました。

松浦音吉の職業
「鹿島組配下隧道掘鑿受負業」

本籍地となる王寺村の住所

音吉の誕生日

妻と子も勝沼町へ

勝沼町では向山有逸宅に居住

▲ 明治33年（1900）11月「寄留届」（松浦家文書）



▲ 松浦組の松浦音五郎（1857－1910）
松浦家所蔵



▲ 鹿島組の鹿島岩蔵（1844－1912）
鹿島建設所蔵



▲ 星野商店の星野鏡三郎（1859－1932）
鹿島建設所蔵

鹿島組 かじまぐみ

松浦音五郎が配下となった鹿島組は、今の鹿島建設にあたります。江戸時代の天保11年（1840）、鹿島岩吉が大工として江戸に店を構えたのがはじまりで、のちに横浜に進出して、万延元年（1860）には英一番館、アメリカ一番館を建築し、「洋館の鹿島」といわれました。

明治13年（1880）には、岩吉の長男である鹿島岩蔵が鉄道請負業に進出し、鹿島組を創立して長浜（滋賀県）と敦賀（福井県）を結ぶ北陸線を施工。その後も横川（群馬県）・軽井沢間（長野県）碓氷峠アプト式鉄道の10か所の隧道、新発田線の阿賀野川橋梁（新潟県）、鹿児島線の矢岳隧道（宮崎県）、東海道本線の丹那隧道（静岡県）など国内外の難工事を多く施工し、「鉄道の鹿島」といわれるようになりました。速度を落とさずに輸送力を高めるには、急勾配を避ける必要があり、鉄道工事では橋梁や隧道、築堤（線路を敷く盛土）が多くつくられました。松浦組は、鹿島組が請け負った鉄道工事のなかで、隧道の部分を担当しました。

参考：鹿島建設社史編纂委員会編『鹿島建設百三十年史』上、鹿島建設株式会社、1971年
土木工業協会編『日本鉄道請負業史』明治篇 中、土木工業協会、1944年

星野商店 ほしのしょうてん

星野商店は、星野鏡三郎が鹿島組から独立して開きました。江戸時代の安政6年（1859）に姫路藩士の三男として生まれた鏡三郎は、11歳で鹿島方の丁稚となり、18歳で地方出張所の会計を命じられるなどして地位を築き、「鹿島の三部長」の1人に数えられるまでになりました。

鹿島組を辞職して星野商店を開いたのは、明治30年（1897）のことで、星野組と呼ばれることもありましたが、鹿島岩蔵は、鏡三郎の独立をとっても喜んで、工事の機械や職人まで譲ったといえます。

鏡三郎は、碓氷峠の工事も手がけており、鹿島組の配下として隧道工事をおこなっていた松浦音五郎とは旧知の仲であったと考えられます。このため、星野鏡三郎が独立してからは、松浦組は星野商店の配下にもなったようです。

明治40年（1907）に菅原恒寛とともに鉄道工業会社を創立した鏡三郎は、大正12年（1923）には私財を投じて明星実務学校（今の明星大学）を設立したりもしています。

■ 松浦組が完成させた鉄道隧道

北は北海道から南は鹿児島まで

松浦家文書を読み解いていくと、松浦組がいつ、どこで隧道工事をおこなっていたのかがわかります。それによると松浦組は、鹿島組や星野商店とともに、北は北海道から南は鹿児島まで、さらには日本を飛び出して、韓国でも工事していました。

それらの隧道を訪れてみると、今は廃線になっているものの遊歩道として整備されて間近に見学することができたり、レンガや石で積まれた隧道がコンクリートなどで補強されながらも今なお使われていたり、新しくトンネルがつけられていても、その隣に開業当初の隧道が残っていたりして、いずれも松浦組が完成させたものが確認できました。



▲ 地図は、鹿島建設社史編纂委員会編『鹿島建設百三十年史』（上、鹿島建設株式会社、1971 年）に掲載されるものを使用

No.	工事年代	路線名	区間名	開業年	隧道名	都道府県名	現在
1	明治 24 年頃	碓氷線 (旧信越本線)	横川・軽井沢間	明治 26 年	(不明)	群馬県	アプトの道
2	明治 29～30 年頃	関西鉄道 (関西本線)	上野・加茂間	明治 30 年	大河原大隧道	京都府	現存
3	明治 30～32 年頃	京都鉄道 (旧山陰線)	嵯峨・園部間	明治 32 年	亀山隧道ほか	京都府	嵯峨野観光鉄道
4	明治 32～33 年頃	中央本線	八王子・上野原間	明治 34 年	横道隧道	神奈川県	現存（坑門補強）
5	明治 32～34 年頃	鹿児島線 (肥薩線)	国分（隼人）・ 横川（大隅横川）間	明治 36 年	赤水隧道 嘉例川隧道	鹿児島県	現存
6	明治 33～34 年頃	中央本線	初鹿野(甲斐大和)・ 甲府間	明治 36 年	牛奥隧道	山梨県	現存（坑門補強）
7	明治 34～35 年頃	鹿児島線 (日豊本線)	国分（隼人）・ 鹿児島間	明治 34 年	鳥越隧道	鹿児島県	現存（廃止）
8	明治 35～37 年頃	北海道鉄道 (函館本線)	小沢・山道（現在 廃止）間	明治 37 年	稲穂隧道	北海道	現存（坑門補強）
9	明治 39～42 年頃	鹿児島線 (肥薩線)	人吉・吉松間	明治 42 年	矢岳隧道	宮崎県	現存（休線）
10	明治 39 年頃	京義線 改良工事	文山・ 土城（開豊）間	明治 44 年	文山隧道？	朝鮮 (韓国)	(未確認)

▲ 松浦家文書から作成 ※今後の詳細な古文書調査により変更になることがあります

1 碓氷峠のアプト式鉄道（碓氷線 横川・軽井沢間 明治26年開業）



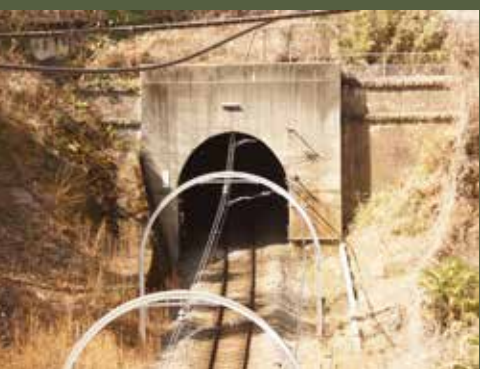
明治26年（1893）に開業した横川（群馬県）・軽井沢（長野県）間の鉄道は、急峻な碓氷峠を越えるために、アプト式といって歯車をかみ合わせながら登り降りする方法が採用されました。この区間には26か所の隧道があり、松浦組がどの隧道を担当したのかはわかっていませんが、明治24年（1891）に山本長次郎、川崎文次郎、松浦音吉の3者で共同して工事にあたることの契約書が松浦家文書に残されています。現在、横川・熊ノ平間は、アプトの道として遊歩道整備され、開業当初の隧道10か所などが重要文化財に指定されています。

3 亀山隧道（京都鉄道 嵯峨・園部間 明治32年開業）



京都鉄道という私鉄会社が開業し、現在は嵯峨野観光鉄道としてトロッキ列車が運行されています。このうち、松浦組が工事を担当したことがはっきりとわかるのが、トロッキ嵐山駅すぐのところにある亀山トンネルで、レンガ積みが今も残り、土木遺産に選奨されています。『日本鉄道請負業史』によれば、京都鉄道の工事には俠客の激しい妨害があり、どの業者も避けていたところ、鹿島組から独立した星野 鏡三郎が請け負って成功させたといいます。また、星野組の坑夫親分に松浦音五郎がおり、しっかりした人物であったことも記されています。

4 横道隧道（中央本線 八王子・上野原間 明治34年開業）



八王子（東京都）・上野原（山梨県）間の工事では、松浦組は与瀬駅（現在は相模湖駅に改称）に事務所を置いていました。事務所は工事全体を監理したり、労働者が寝泊まりしたり、工事資材を保管したりする拠点となる場所で、隧道の近くに構えます。松浦家文書によれば、松浦組が担当したのは横道隧道だったようです。今も相模湖駅（旧与瀬駅）から西へ約750mのところに横道第1トンネルがあります。坑門の一部がコンクリート補強されるものの、開業当時のレンガ積みも見えていて、修理しながら使用され続けていることがわかります。

7 鳥越隧道（鹿児島線 国分・鹿児島間 明治34年開業）



今は日豊本線になっている路線で、鹿児島駅から北へ約1.7kmのところにあります。現在、使用されるのは、新しくつくられたコンクリート製のものですが、その北口では、草木で見えにくくなっているものの、すぐ隣に石積みの坑門が見えています。これが明治34年（1901）に開業した当初の隧道で、松浦組が完成させたものです。南口でも現在のコンクリート製トンネルの隣に石積みの坑門を確認することができますが、こちらはコンクリートブロックで蓋をするようになっていて、中をうかがうことはできません。

5 嘉例川隧道（鹿児島線 国分・横川間 明治36年開業）

明治36年（1903）に開業した国分（現在は隼人駅に改称）・横川（現在は大隅横川駅に改称）間では、松浦組は、鹿児島県始良郡横川村（現在の霧島市）大字赤水小字海老ヶ迫に事務所を構えて、赤水隧道や嘉例川隧道などを担当していたと考えられます。

松浦家住宅に残された隧道の古写真は、どこを写

したものか伝えるところがありませんでしたが、古文書調査と現地調査によって、嘉例川トンネルであることがわかりました。

松浦家文書には、その貫通式の招待状が残されているので、実際に鹿児島へ赴き、式に出席した松浦音五郎が、記念品のひとつとして持ち帰ったのが今の古写真ではないかと推測できます。



▲ 現在の嘉例川トンネル（写真左）と松浦家に残される隧道の古写真（写真右）

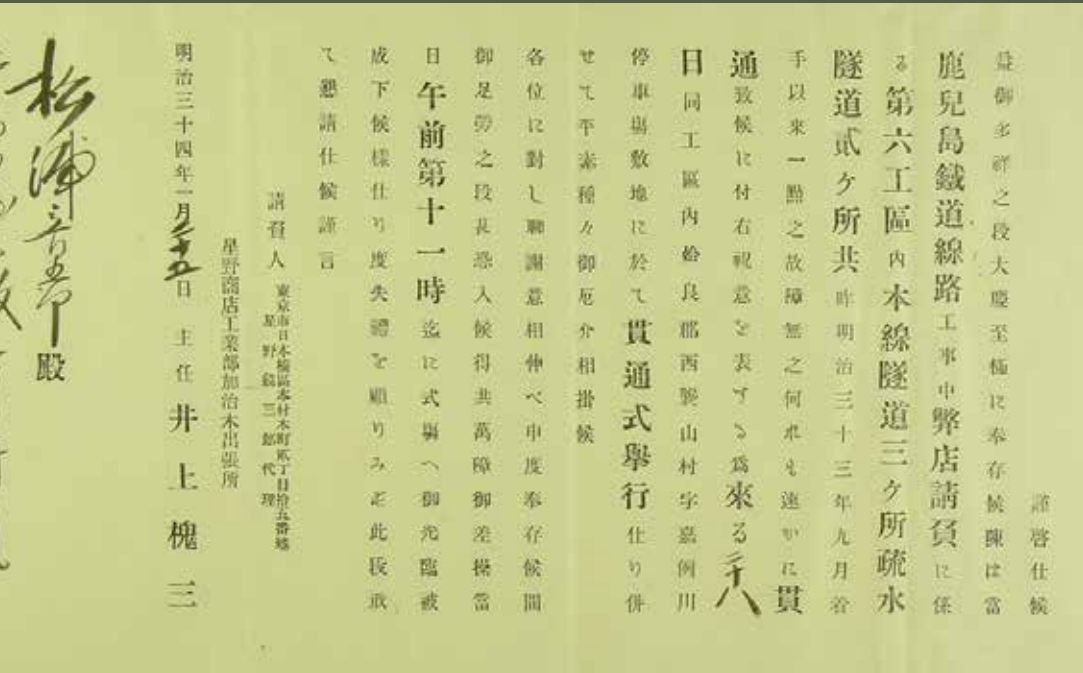
松浦家文書を読み解き、現地を訪問するなどしたことで、これが現在の JR 肥薩線嘉例川駅から西へ約 830 m のところにある嘉例川トンネルの南口であることがわかりました。今も坑門に積まれた石や向かって左側に見える盛土と排水溝が古写真と同じです。



▲ 嘉例川トンネルを遠望する



▲ 国登録文化財の嘉例川駅舎



▲ 星野商店の井上主任から発信された嘉例川隧道ほか貫通式挙行の通知文
星野商店が請け負った第6工区で、隧道工事を担ったのが松浦組であると考えられます。明治34年（1901）1月28日に貫通式をおこなうとのことで、松浦音五郎に招待状が届いています（松浦家文書）。

6 牛奥隧道（中央本線 初鹿野・甲府間 明治36年開業）

明治時代の隧道工事は、日本式といって、単線トンネルであっても、導坑、丸形、中背、大背、土平（側壁）と少しずつ順番に掘り進め、松の丸太などによる支保工で崩れてこないようにして、レンガや石などで覆工して完成させました。したがって、隧道工事には、掘削する坑夫、支保工をおこなう斧指、覆工するレンガ職人などが関わり、現場代人が工事全体を監理しました。

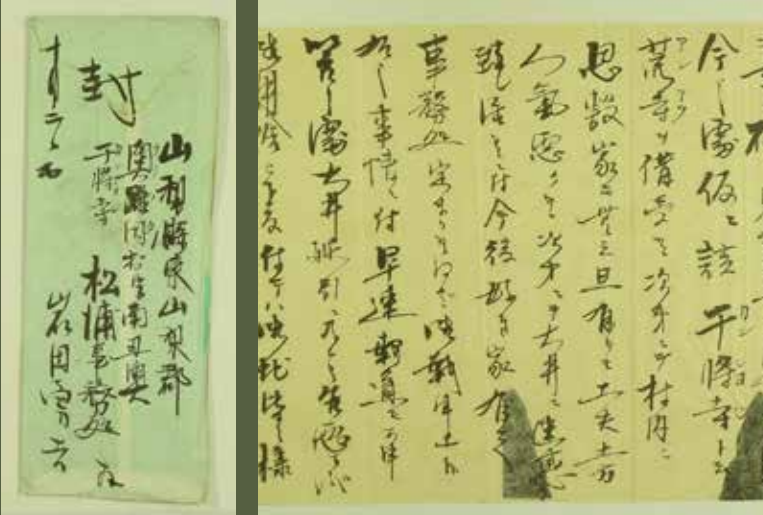
松浦組は、山梨県勝沼町（現在の甲州市）で牛奥第1・第2トンネルの工事を担当し、近くの干将寺に現場事務所を置きました。干将寺は、現代的



▲ 現在の干将寺境内
令和3年（2021）2月22日に筆者が訪問して撮影。境内から甲府盆地が見渡せ、反対の山側には牛奥第1トンネル南口が望めます。

牛奥隧道の現場代人であった岩田勇吉が、思うような物件が見つからなかったものの干将寺を事務所にしたと連絡しています（松浦家文書）。

▼ 干将寺の松浦事務所から発信された書簡



な小堂となっているものの今も残され、しかも、小堂に対して広く土地が造成されていて、付近に現場事務所や労働者が寝泊まりした「飯場」があったと推測されます。干将寺から牛奥第1トンネルの南口まで約90mしか離れておらず、現場事務所には格好の位置だったといえます。



▲ 干将寺と牛奥隧道の位置
航空写真は、国土地理院ウェブサイトからダウンロードした平成19年（2007）撮影の甲府地域のもの。



(写真右) 運転席内 自由に見学でき、当時の機関士や機関助士の働きを間近に感じることができる／(写真中央) 舟戸児童公園に静態保存されるD51形蒸気機関車895号機 公式側前方から見た全景写真で、煙突部分に集煙装置、蒸気溜がある流線形カバーの後ろに重油併燃装置の重油タンクが装備されたまま保存されている／(写真左上) 集煙装置と開閉シリンダ トンネル内では集煙装置の蓋を空気シリンダで閉めて煙を後方に逃がす／(写真左下) 重油併燃装置の重油タンク 噴射してカマの燃焼効率を高める重油を積む

D51形蒸気機関車895号機は、D51形として895番目に製造されたもので、舟戸児童公園に静態保存されています。日立製作所が昭和19年(1944)5月10日に製造しました。

D51形蒸気機関車は、D50形に続く大型貨物機関車として昭和11年(1936)に開発され、その後約10年間で蒸気機関車の各形式のなかで最も多い1115両が製造されました。軸配置は1D1形と呼ばれるもので、石炭庫と水槽を備えた炭水車を後ろにつなぐテンダ式です。

蒸気機関車は、火室で石炭を燃やして燃焼ガスを起こし、罐(ボイラー)内の水を熱して蒸気を発生させ、蒸気圧によるピストンの往復を動輪の回転に変えて走行します。発生させた蒸気は、動輪回転の他にも炭水車から罐内へ給水するポンプ、罐内に入れる水の温度をあらかじめ上げる給水温め器、前照灯や運転席の室内灯などに供給する発電機、ブレーキ作動や動輪の空転を防ぐ砂まきなどに用いる空気圧縮機、客車の暖房など幅広く利用されます。

昭和47年(1972)11月7日に廃車となった895号機は、翌48年取県(、福知山機関区(京都府)と転属し、昭和46年(1971)4月5日から廃車までの1年7か月は奈良運転所に配置されました。

895号機の特徴といえるのが、罐上の集煙装置と重油併燃装置です。集煙装置は昭和29年(1954)に、重油併燃装置は同31年(1956)に、ともに後藤工場に取り付けられました。集煙装置は、トンネル内で煙が運転席に入り込まないよう後方に排出させるもので、通常は同装置の蓋を開けて煙を上方に排出しますが、トンネルに入る際に空気シリンダで蓋を閉めて後方に誘導します。重油併燃装置は、走力を高めるのに火室内に重油を噴射し、効率よく燃焼させて蒸気圧を安定して上げます。ともに後付けされたもので、集煙装置は従来の煙突に箱を被せるように設置し、蓋の開閉シリンダは、本来は砂箱の管理に使用する踏み板の上に設置しています。重油併燃装置では、焚口戸に穴を開けてバーナーを入れ、噴射させるのに用いる蒸気は蒸気分配箱の側面に新たにバルブを取り付け、重油タンクは、罐上の蒸気溜を覆うドームカバーとボイラー安全弁の間に置きました。

からこれまで半世紀にわたって保存されてきました。給水温め器、給油装置などの機械類をはじめ、動輪やメインロッド(主連棒)、ブレーキなどの走行装置や炭水車に外観上の目立った破損・欠損は認められません。が、前照灯・標識灯のカバーガラスやタレットキヤッチャーなど小型部品がやや多く欠損します。運転席内は、速度計・圧力計・罐内水面計のカバーガラス、窓、腰掛などに破損・欠損が認められる一方で、蒸気分配箱の各バルブ(弁)、加減弁テコハンドル、逆転機ハンドル、砂まき作用コックなどは今も動かすことができ、良好な状態といえます。

また、公式側シリンダの蒸気室空気弁などに「D51895」、公式側・非公式側サイドロッド(連結棒)などの各部品に長野工場(長野県)を示す「NN」や鷹取工場(兵庫県)を示す「TT」、後藤工場(鳥取県)を示す「GT」といった刻銘が認められ、部品のナンバリングや車両整備の履歴がうかがえます。

895号機は製造後、柳井機関区(山口県)、岩国機関区(山口県)、広島第二機関区(広島県)、津和野機関区(島根県)、鳥取機関区(鳥

奈良運転所配属中に走っていた関西本線には、山線と呼ばれる難所の加太越えがあり、集煙装置と重油併燃装置が役立ちました。これらの装備があることで、機関士らが煙で一酸化炭素中毒になる恐れや、カマ(ボイラー)の調子を最大限に整えなければならぬ機関助士の心身負担が軽減されたのです。集煙装置や重油併燃装置は、静態保存される際に取り外されることが多いなか、895号機には関西本線を走行したときのまま良好に保存されています。

ナンバープレートオリジナルは、王寺町役場の金庫内で保管されてきたこともあって、前後左右の4枚とも良好に残っています。赤く塗られているのは、奈良運転所に配置されていたためです。

D51形蒸気機関車895号機は、実際に王寺駅を含む関西本線を走行した車両で、関西本線を走行するのに役立った装備を残したまま保存される貴重な文化財です。895号機をつうじて、王寺町が王寺駅の開業を契機に、「鉄道のまち」として大きく発展したこと、明治時代から続いた蒸気機関車の鉄道文化があったことを永く伝えたいと思います。

王寺町指定文化財 D51 形蒸気機関車 895 号機



▲ 昭和46年（1971）9月26日、イベント列車 JC 赤トンボ号として三重連の先頭に立って王寺駅を走る D51形蒸気機関車895号機

名称・員数 D51形蒸気機関車895号機 1両
附 D51895ナンバープレート 4枚
種 別 有形文化財（歴史資料）
年 代 昭和19年（西暦1944年）
製 作 日立製作所
寸法・重量 長さ19.5m 幅2.936m 高さ3.98m
動輪直径1.4m 重量 125t

品質・形状 1D1形テンダ式
所 在 地 奈良県北葛城郡王寺町舟戸一丁目3973-1
保管施設 舟戸児童公園
（ナンバープレートは王寺町施設にて保管）
所 有 者 西日本旅客鉄道株式会社
管 理 者 王寺町
指定年月 令和6年（西暦2024年）3月



D51 形蒸気機関車 895 号機が静態保存される舟戸児童公園へは、国道 25 号が JR の線路を渡る王寺跨線橋東側の階段から、また、近鉄田原本線新王寺駅から同線の線路に沿って東へ約 600m 進んだアンダーパスから行くことができます。