

クナール川の取水堰改修作業中の中村哲さん(2011年1月15日撮影)



中村哲さんが残したものの



理事長兼館長
原 寛

師走も押し迫った昨年の12月19日、本館の日野原ホールで、『中村哲医師DVD上映会』百の診療所よりも一本の用水路(主催・ペシワール会)が開かれました。アフガニスタンの復興に心血を注いでいた中村さんが、凶弾に倒れたのは3年前の12月4日でした。それ以来、ペシワール会はこのような催しを各地で開いています。

この日は島内の方々をはじめ事前に申し込んだ40数人が集まって、三十五年間の長きに渉り、現地で奮戦、奮闘された、故人への敬意を新たにしました。

★ 本館とペシワール会とのご縁は五年前にさかのぼります。2017年春、写真展『人・命・水』ペシワール会活動現地報告(医師中村哲がやったこと)を開催して、中村さんの活動を画面で紹介しました。私の脳裏には、「重機を使って取水堰工事に挑む中村医師」の1枚(上の写真)がとりわけ鮮烈に残っています。巨大な中古重機にまたがった小さな中村さんが、とても大きく感じられました。

★ 4～6ページに一挙掲載した寄稿『筑前馬車会社』は、石橋善弘さん(名古屋大学名誉教授)によるものです。福岡市西区姪浜の旧家、石橋家ゆかりの明治時代の1枚の掲示用公告をもとに、福岡市内と佐賀県唐津市をつないだ馬車輸送の在りし日の姿が、生き生きと描かれています。お楽しみください。

特集

＼ 中村哲医師・DVD 上映会 ／ 百の診療所より一本の用水路を ～2021年12月19日(日)～

能古博物館の「日野原ホール」に集まったのは、島内をはじめ事前に申し込んだ参加者40人余り。主催したペシャワール会原祐一副会長の挨拶、事務局員による活動報告などの後、DVD「荒野に希望の灯を灯す～医師中村哲 現地活動35年の軌跡～」(約60分間)の映像で、亡き中村医師を偲びました。



挨拶する原祐一副会長



在りし日の中村哲さん



島の内外から
多くの方々が
集まった



事務局員による活動報告



人・水・命 ペシャワール会 中村哲医師 PMS の活動

写真

別館の一階では昨年10月からペシャワール会の活動を紹介する写真展が開かれており、こちらも上映会の参加者たちでにぎわった。写真展の会期は本年夏までの予定。(注)PMS=ピースジャパン・メディカルサービス



皆さんにコーヒーを振舞った



井戸底で働く作業員のもとに降りていく中村哲さん



館への募金箱も置いた

博多(福岡)～今川橋～姪浜～今宿～周船寺～前原～赤坂～深江～吉井～浜崎～満嶋(唐津)

寄稿

『馬車の時代を想う』 筑西馬車会社のこと

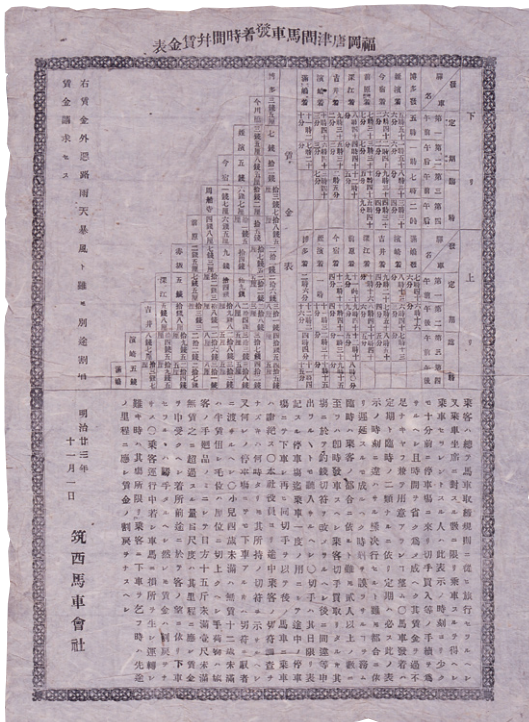
友の会会員
石橋善弘

明治に入って、移動手段として馬車が使われる様になった。なかには、馬が線路の上を走る車をひく鉄道、いわゆる馬車鉄道もあったが、電気鉄道が出現すると、馬の給餌や糞尿の処理などいろいろ不利な点があり、すぐに電気鉄道に取って代わられた。従って、馬車が移動・輸送手段として使われた期間はそんなに長くはないだろう。

☆

福岡地方でも「筑西馬車会社」ができ、博多・唐津間で馬車輸送の営業を行った。これは馬車鉄道ではなく、単に馬を

使った輸送機関らしいが、公告の言葉遣いや輸送速度などからして、一部の区間に線路が引かれていたと想像してもおかしくはない雰囲気がある。インターネットで調べると、他地方でのこの種の輸送会社の営業距離はあまり長くはないが、博多・唐津間は約50キロあり、全国的に見ても例外的に長い営業距離といっていよう。その「筑西馬車会社」の掲示用公告(A3版)が残っているのだが、公告の内容を検討する事で新しい知見がえられる。本稿では筆者の解析結果を提示したい。



筑西馬車会社の公告(福岡市博物館所蔵)

まず、公告はいうまでもなく縦書き、表には和数字が用いられており、全体が上段、下段に分かれている。上段は時刻表など、下段は乗客に対する注意事項である(番号は筆者がつけたもの)。下段から見えていこう。なお、トキ、トモ、ドモなど「ト」が先行する単語は2文字を合体した字が用いられている。

- (1) 乗客ハ総テ馬車取締規則ニ従ヒ旅行セラルヘシ
- (2) 又乗車坐席ニ対スル數ニ限り乗車スルヲ得ヘシ
- (3) 乗車セラレントスル人ハ此表示ノ時刻ヨリ少クモ十分前ニ停車場ニ来リ切手買入等ノ手續ヲ為サルヘシ 且時間ヲ省ク為メ成ヘク其賃金ヲ過不足ナキヤフ兼テ用意アラシム事望ム
- (4) 馬車発着ハ定期ト臨時ノ二類ナルニ依リ定期ハ必ス此ノ表示ノ時刻ニ違ハサル様ニ決行セラルト謂ドモ都合ニ依リ遅延スルモ成ルヘク時刻ヲ誤ラサル事ヲ務ム
- (5) 臨時ハ乗客ノ都合ニ依ルト謂エドモ貳人以上の數に至ラハ即時発車スヘシ
- (6) 乗客切手買取リタルトキ其場ニ於テ釣銭切符ヲ改メラルヘシ 後二間違等申出ララルトモ聴入サルヘシ
- (7) 切手ハ其日限り表記スル停車場迄乗車一度ノ用ニシテ途中ノ停車場ニテ下車シ再ヒ同切手ヲ以テ後ノ馬車ニ乗車ハ謝絶ス
- (8) 本社役員ヨリ途中乗客ノ切符調査ヲナストキハ何時タルトモ其所持ノ切符ヲ示サルヘシ
- (9) 又何レノ停車場ニテモ下車アルトキハ切符

ヲ馭者ニ渡サルヘシ

○(10)小児四才未満ハ無賃十二才未満ハ半賃但シ毛位ハ厘位ニ切上クヘシ

(11)手荷物ハ旅客ノ手廻品ノミニシテ目方十五斤未満壹尺未満無賃 之ニ超過スル量目尺度ハ其里程ニ應シ賃金ヲ申受クヘシ

(12)着所前途ニ於テ客ノ望ニ依リ下車セラルルハ勝手タルヘシ 然レトモ賃金ハ割戻ヲナサズ

○(13)乗客運行中若シ車馬ニ損所ヲ生シ運転シ難キ時ハ其場所限り乗客ニ下車ヲ乞フ時ハ先途ノ里程ニ應シ賃金ノ割戻ヲナスヘシ

明治廿三年十一月一日

筑西馬車会社

この注意事項には、現在切符といわれているものを切手、運賃を賃金と言ったり、全般的に文章表現が古めかしいこと以外には特別目新しい事はないが、途中下車前途無効、検札、子供割引、事故の際の払戻し、持ち込み荷物の重量制限が15斤(9キログラム)であることなどは、現在の目からみても納得出来る項目である。

☆

次に営業区間であるが、前述の様に博多・唐津間約50^キにおよんでいる。

駅は東から博多、今川橋、姪浜、今宿、周船寺、前原、赤坂、深江、吉井、浜崎、満嶋である。各駅の間所は現在の場所と同じだったのだろうか？ 博多駅はJRR鹿児島本線(在来線)の昔の駅(現在の九州新幹線博多駅の北)あたりだろうか？ 今川橋は現在とあまり違ってはいな

いだろう。

さて問題は姪浜・今宿間である。昭和時代の市電の終点であった姪浜停留所は国道202号線上にあったが、明治時代の姪浜村の中心地は旧唐津街道沿いであることを考えると、この馬車路線の駅も旧唐津街道上にあったのかもしれない。勿論、馬車路線が中心街を通る必然性があるわけではなく、現202号線上またはもつと南側に駅があってもおかしくはない。

姪浜を過ぎて、海岸沿いに行くと長垂山が海側にせり出しているところがある。昔はおそらく道が今よりはるかに狭くて、公共交通機関としては安全上問題があったのではなかろうか？ 後で述べる様に、姪浜・今宿間の速度が極端に落ちている事からみても、長垂山の南側の峠越えをしたらしいのだ。

今宿以西浜崎までの駅は現在の国道202号線沿いにあったのではなかろうか？ 注目すべきは、「虹の松原」を過ぎて、終点の唐津が満嶋(現在の唐津市東唐津1丁目から3丁目あたり)となっていることである。これは、松浦川の河口が広いため、直進して唐津の中心地にはいることはせず、少し曲がって満嶋止まりにしたのかもしれない。あるいは、明治中期の唐津の中心は満嶋あたりにあったのかもしれない。以上はすべて筆者の想像であり、「かもしれない」の連発をお許しいただきたい。

☆

ここで時刻表(当時は時間表といった)に目を移そう。まず、時刻の表し方であるが、現在の24時間方式ではなく、12時間方式である。その上、12時〇〇分方式で、零時〇〇分方式ではな

い。日本人が零時を使い始めたのはいつごろだろうか？ (それよりも、「いつから0を使う様になったか」の方が大問題！)

さて、この会社の馬車便は上り下りとも午前午後各1便である。下り第1便は吉井辺りで上り第1便とすれ違い、下り第2便は浜崎辺りで上り第2便とすれ違う事が読み取れる。また、博多の人は午前の便を使えば唐津で仕事をすませて余裕を持って日帰り可能、唐津側からは前原あたりで3、4時間の用事をすませて日帰り可能である。ところが、唐津発の午後の便には若干の心配がつきまとう。というのは、博多着が深夜になり、人間・馬とも安全上の問題はなかったか？ 馬としては、暗くなつてからは働きにくいし、怪我のおそれもあり、極めて不満だったろう。旅客についても、婦女子の旅行には不向きだし、殿方にしても屈強な護衛でもつていないと夜盗に出会う心配がある。

☆

そのような心配はさておき、この時間表には、かなりの距離のある駅間の所要時間として、分の桁迄記載されているのはおそれいる。明治の人の几帳面さのあらわれだろうか？ いずれにしろ、馬の体調をよほどうまく管理する必要があっただろう。

公告の時間表、運賃表(言うまでもなく総て縦書き)をもとに、駅間距離、所要時間、時速、運賃、1^キ当たりの運賃をまとめた(第1表)。その際、地下鉄とJRR筑肥線の接続点が姪浜駅であるので、姪浜を起点にした。なお、この馬車路線の駅と現在の筑肥線の駅の位置は南北にかなり違っているはずだが、東西の駅間距離に

については、「当たらずと謂えども遠からず」だろう。また、所要時間は下り第1便についての数値である。

(1) 駅間距離は福岡市営地下鉄、ＪＲ筑肥線の営業距離による。

(2) 所要時間、時速、運賃は姪浜を起点として算出。

☆

まず、博多・姪浜間を1時間弱で走行しているのがわかる。現在地下鉄では20分程度で行けるが、戦前から戦後しばらくの間、路面電車でも大体小1時間要していた事を考えると、これ

下り					上り				
駅名	定期		臨時		駅名	定期		臨時	
	第1午前	第2午後	第3午前	第4午後		第1午前	第2午後	第3午前	第4午後
博多発	500	100	700	200	満嶋発	746	616		
姪浜着	556	156	820	334	浜崎着	813	643	713	
今宿着	642	242	930	434	吉井着	924	754	855	
前原着	737	337	1045	549	深江着	1016	846	1045	
深江着	840	440	1215		前原着	1119	949	1215	800
吉井着	932	532	205		今宿着	1214	1044	130	915
浜崎着	1043	643	347		姪浜着	100	1130	230	1015
満嶋着	1120	720			博多着	206	1226	404	1145

第1表

駅名	姪浜駅からの 距離(km)	姪浜駅からの 所要時間(分)	時速(km/h)	運賃(厘)	1km当り運賃 (厘)
博多	13.1	56	14.0	70	5.34
姪浜	0	0	0	0	
今宿	5.2	46	6.8	50	9.62
前原	12.7	101	7.5	115	9.05
深江	20.1	164	7.4	190	9.45
吉井		216		248	
浜崎	35.4	287	7.4	335	9.46
満嶋	42.6	324	7.9	385	9.04

は驚異的な速度といつてよからう。平均時速約14^{km/h}は、現在の大都市内での自動車の時速からみても決してヒケはとらない。

姪浜と各駅間での時速は、各駅での客の乗降時間、休憩時間等を無視して、つまり到着したら直ちに出發すると仮定して算出している。すると、驚くべき事に、姪浜以東の町中(姪浜以東でも西新町あたりまでは町中とするのは正しくないだろうが、便宜的にそうしておく)と以西の田園部では時速が極端に違う事、以西でも姪浜・今宿間だけが他駅間と比べて遅くなっている事がわかる。何故か？ 以下は筆者の仮説である。

まず、仮説その1は、姪浜以東と以西の差は、道路の良し悪しによるのではないかというものである。感じとしてはそれだけの差ではなさそうにみえるが、一部に線路が敷かれていたか？あるいは、道往く人の目を気にして馬が真面目に走ったとか……、マサカ！ 仮説その2は、姪浜・今宿間で平均速度が遅くなっているのは、前述のように姪浜・今宿間は海岸線をさけて長垂山の南側の峠越えをしたというものである。これについては確認の方法があれば、是非知りたいところである。

☆

次の問題は運賃である。高いのか安いのか？ 一般に、昔の値段が高いか安いかわいいうのは難しいが、ここでは公務員の給与を参考にしよう。明治23年頃の巡査の初任給は6円(1日あたり20銭)程度らしいが、それに相当する現在の国家公務員の初任給を月18万円程度とすると、3万倍として換算してよからう。現在、姪浜―

唐津間はＪＲ筑肥線で約1時間、9000円程度であるが、運賃表にある38銭5厘(巡査の約2日分の俸給に相当)は現在の11、550円に相当する。これは9000円の約13倍、つまり、ムチャクチャ高いのである。勿論人の動きが激しくない時代だから、博多―唐津を通して利用する人は限られていただろうし、通常は1駅か2駅の利用だったかもしれない。仮にそうだとすると、例えば、博多―姪浜間の7銭は約2、000円強に相当する。いずれにしても、この馬車鉄道は富裕層向けの非常に高価な乗り物だったようだ。

☆

最後に、この馬車輸送の輸送力とそれに関係したことであるが、記述がないので皆目分らない。しかし、冒頭に示した注意事項(5)に「臨時便は乗客2人で即刻発車」とあるところをみると、1便あたりせいぜい5、6人ではなからうか？ とすると、運賃がどんなに高くても、会社の収入は？ 経営は？ 馬車輸送が長続きしなかったのもわかるような気がする。

☆

なお、本稿で利用した「筑西馬車会社」公告の現物は福岡市博物館に寄贈されている。

「筆者紹介」いしばし よしひろ 1935(昭和10)年福岡市西区姪浜生まれ。県立修猷館高、東京大学大学院卒、名古屋大学名誉教授、理学博士。姪浜の実家・石橋家に伝わる古文書の解説を行う。名古屋在住。

「馬車の時代」あれこれ

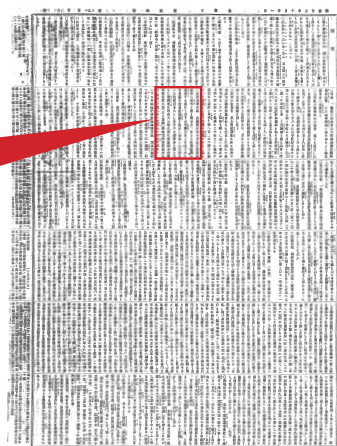
前出の「筑西馬車会社」(4、6面)に関連して、明治23年10月31日付けの福陵新報(西日本新聞の前身のひとつ)に「郵便物通送の認可を蒙り・・」という記事が掲載されていました。ほかに、明治40年代に「北筑鉄道」という会社が西新町・加布里間を結んだという記事が、福岡市史にあって、また、別の民間資料は、初期の「北筑鉄道」が「軌道上の客車を馬が曳いて走っていた」としています。しかし、「筑西馬車会社」と「北筑鉄道」の関係は判然としません。

一方、4面掲載の「筑西馬車会社揭示用公告」は、その路線を博多・満嶋(唐津)間としており、県境をまたいだ『馬車の時代』の更なる検証が待たれます。

(編集部)

本社は今宿に 福陵新報の記事は雑報欄の八行の短文です。本社機能は今宿にあったようです。

「志摩郡今宿の同社は郵便物通送の認可を蒙り弥来月一日より定期時間に発着する由にて目下準備中なりと且つ右に付是迄の役員組織法を改正し社長一人支配人一人取締役五人とし去式六日撰挙会を開きたるに当撰者は社長大×弥八郎取×限×助横田雄堤雄二郎(以上再撰)檜×茂兵衛広田×太郎(新任)の諸氏×て支配人×未定の由なり」(×印は印字不明瞭)



「福陵新報」1890(明治23)年10月31日付け記事

ところで、西日本文化協会編の『明治博多往来図絵・祝部至善画文集』Ⅱ石風社刊Ⅱが描く馬車輸送には、会社組織ではなく個人営業の色合いが強く感じられます。

前原通いの乗合馬車

明治の終わり頃、福岡の町に前原通いの馬車が運行を始めた。西中島橋のもとに馬車屋があつていつも四五頭の馬がつかないであつた。こう書くとは何だか整備しているように見えるが、実は至極簡単な建物のお粗末な馬車屋だつた。



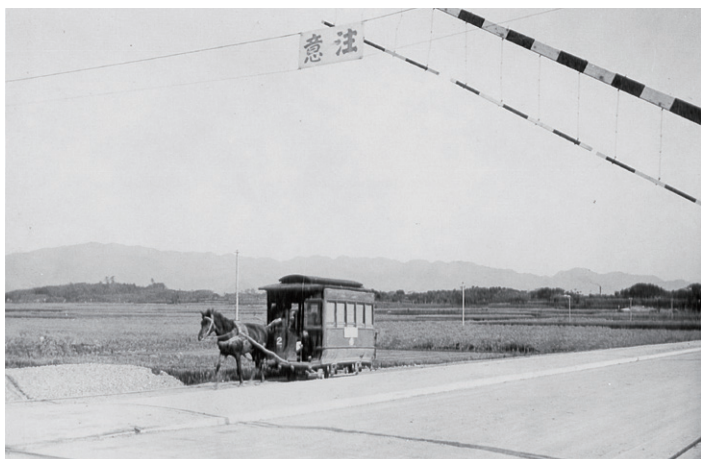
★
馬車の体裁 馬車そのものは塗りこめたものではあつたが、あまり体裁のよいものではなく、膝突き合わせて腰掛ける六人乗り。馬の手綱を取っている御者、どうせしつかりした馬屋の親爺。



前原通いの乗合馬車「明治博多往来図絵・祝部至善画文集」よりⅡ西日本文化協会提供Ⅱ

福岡近郊の鉄道馬車

九州鉄道(丁R九州)の二日市駅から大宰府天満宮に伸びていた大宰府馬車鉄道(明治35年開業)と、福岡駅から宮地獄神社前の宮司を通り津屋崎に延びていた津屋崎軌道(明治41年開業)がありました。どちらも、最寄りの鉄道の駅から参拝客を運ぶ路線でした。津屋崎の馬車鉄道は、博多湾鉄道汽船に買収された後も営業を続け、昭和14年に廃止されました。



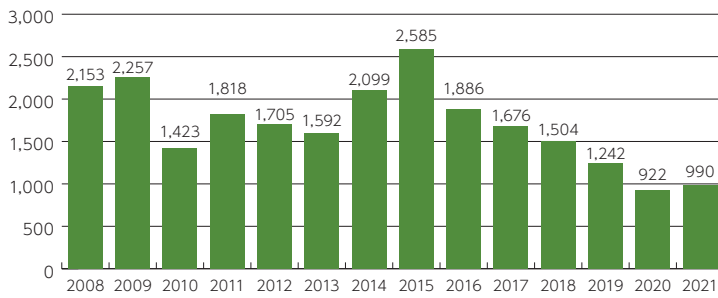
〈大正中期〉
馬車で福岡・宮司・津屋崎間を走っていた津屋崎軌道「大崎周水写真集」より

長引くコロナ禍・2年連続入館者減 千人の台に再び届かず 年間開館日=最低の122日に

(人)

年度	入館者
2008	2,153
2009	2,257
2010	1,423
2011	1,818
2012	1,705
2013	1,592
2014	2,099
2015	2,585
2016	1,886
2017	1,676
2018	1,504
2019	1,242
2020	922
2021	990

入館者数の推移 [2008(平成20)～2021(令和3)年度]



2021年度は、3月の仮数を100人として算入。

2021(令和3)年度の入館者数は前年度同様、1千人に達しなかった。主たる原因はコロナ禍の緊急事態宣言による二度の臨時休館(計49日間)。
開館日数はコロナ以前の年間160日台を大きく割り込み、更に前年度よりも22日少ない122日にまで落ち込んだ。但し一日当たりの人数は27%増加した。

能古の風

百歳までの会費

▼昨年春のこと。「会費の御連絡をいただきましたので筆をとりました。」というお便りを埼玉県の女性Aさんから頂戴した。「館の前身の亀陽文庫に初めてうかがったのは、もう50年近く前のことになりました。能古に移ってからは、新しく設けられた聖廟の祭祀(まつり)に参列したり、湯島聖堂の楷(かき)の木の実生の

若木を植樹させていただいたことなど懐かしく思い出しております。」当時、Aさんは大学の研究者だった。
▼タイプされた文面の活字は、一文字が5ミリ角ぐらいといささか大きい。「会員は、続けさせていたがきたかったのですが、長年の眼病が進み、昨年身障者手帳をもらう状況になり、機関誌も読めなくなっていました。た。そんなわけで、機関誌の御送付は、今後はおとめただければ幸いです。」
▼そして最後に。「ただサポートは、百歳まで続けさせていたで、今年81歳です。20年分の会費20万円を西日本シティ銀行に振り込ませていただきます。館の御清栄を念じております。」

会費担当者様
前略失礼します。
会費の御連絡をいただきましたので筆をとりました。
館の前身の亀陽文庫に始めてうかがったのは、もう50年近く前のことになりました。能古に移ってからは、新しく設けられた聖廟の祭祀(まつり)に参列したり、湯島聖堂の楷(かき)の木の実生の若木を植樹させていただいたことな野先生の後を引き継がれたの一端を会誌から拝察致して会員は、続けさせていたが、昨今身障者手帳をいただいております。そんなおとめ頂ければ幸いです。たいは、今年81歳です。本シティ銀行に振り込ませて最後になりましたが館の御
令和3年4月

〒819-0012
福岡市西区能古522-2
能古博物館
会費担当者様

▼Aさん、Aさん！誠に有難うございます。す。あなたのやさしいお気持ちここに記すことで、末永く館の励みといたします。お言葉ですが、機関誌は今後送らせていただきます。お許し下さい。

お知らせ

「このしまアイランドパーク」=久保田観光(株)=のご協力でも今年も、同パークの入園券1枚(大人ひとり・千二百円)を協賛個人及び友の会の会員の皆さんに進呈いたします。

4月になってお送りする2022(令和4)年度の「会員継続願い」に同封して郵送します。

主なグループ来館

(2021年3月～2022年2月)

- ◆2021年
- ▼(3月)28日(日)元気1000倶楽部17名
- ▼(4月)10日(土)九州大学大学院地球惑星科学教室8名、11日(日)ペシャワール会6名、30日(金)福岡市OB7名
- ▼(5月)8日(土)庭園にて「野点」8名(5月12日～6月20日臨時休館)
- ▼(7月)24日(土)戦後の「引き揚げ」についての話し会7名(8月20日～9月12日臨時休館)
- ▼(10月)9日(土)西区よかとこ案内人・あこめの会30名、14日(木)西区役所人権教育推進員「引き揚げ」研究1名、30日(土)佐賀市から多々羅画伯についての研究3名
- ▼(11月)13日(土)城南区アクティブシニア倶楽部10名、同日、九州大学農学部東教室3名、23日(火・祝)光円句会22名
- ▼(12月)7日(火)「西日本人物誌」編集関係4名、19日(日)ペシャワール会活動報告・DVD上映会41名

ようこそ博物館へ



開館日 毎週 金曜・土曜・日曜と祝日
5月、10月は全日開館
※団体の場合は休館日にかかわらずご相談ください
開館時間 10:00～17:00(入館16:30まで)
(注) 冬季(12月下旬～2月下旬)は、展示物入れ替えなどで長期休館を原則としています。御用の場合は事前にお問い合わせ願います。

渡船場からアイランドパークへの西鉄バス時刻表(2021年3月現在) ※博物館へは「能古学校前」で下車して下さい。

渡船場前発 アイランドパーク行	平日	07:57	08:48	09:45	10:30	11:30	12:55	13:35	14:35	15:35	16:45	
	土曜日	07:57	08:48	09:45	10:30	11:30	12:55	13:35	14:35	15:35	16:45	
	日・祝日	07:57	08:48	09:45	10:30	11:30	12:55	13:35	14:35	15:35	16:45	17:55
アイランドパーク発 渡船場前行	平日	08:23	09:20	10:03	11:13	12:28	13:18	14:18	15:18	16:18	17:28	
	土曜日	08:23	09:20	10:03	11:13	12:28	13:18	14:18	15:18	16:18	17:28	
	日・祝日	08:23	09:20	10:03	11:13	12:28	13:18	14:18	15:18	16:18	17:28	18:32

※ 繁忙期は臨時便が運行されます。

までのアクセス
姫浜旅客待合所

西鉄バス

- JR博多駅より 博多口正面Aのりば
300、301、302番「のこ渡船場行き」: 約50分
- 天神より 三越前1Aのりば
300、301、302番「のこ渡船場行き」: 約30分

市営地下鉄:「姪浜駅」下車乗り継ぎ

- 西鉄バス姪浜駅 北口
98番「のこ渡船場行き」: 約12～20分
- タクシー: 約8分

市営渡船(フェリー)

- 姪浜一能古島間: 約10分

お問い合わせ

姫浜旅客待合所
TEL 092-881-8709
能古旅客待合所
TEL 092-881-0900

能古・姪浜航路 時刻表

能古 発	8	10:00	16	17:30	姫の浜 発	8	10:15	16	17:45
1 ◎05:00	9	11:00	17	18:00	1 ◎05:15	9	11:15	17	18:15
2 06:00	10	12:00	18	18:30	2 06:15	10	12:15	18	18:45
3 06:30	11	13:00	19	19:30	3 06:45	11	13:15	19	19:45
4 07:00	12	14:00	20	20:15	4 07:15	12	14:15	20	20:30
5 07:30	13	15:00	21	20:45	5 07:45	13	15:15	21	21:00
6 08:00	14	16:00	22	21:45	6 08:15	14	16:15	22	22:00
7 09:00	15	17:00	23 ◎22:45		7 09:15	15	17:15	23 ◎23:00	

※ 繁忙期はフェリー臨時便が運航され、島内バスの臨時便と接続します。

◎印は日祝日運休 2022年3月現在