

令和6年度特集展

鉄道の考古学Ⅱ

～駅に歴史あり～

大分県立埋蔵文化財センター
普通入場券 0円
旅客車内に立ち入ることはできません。
会期中何回でも有効

展示解説資料 Exhibit commentary text

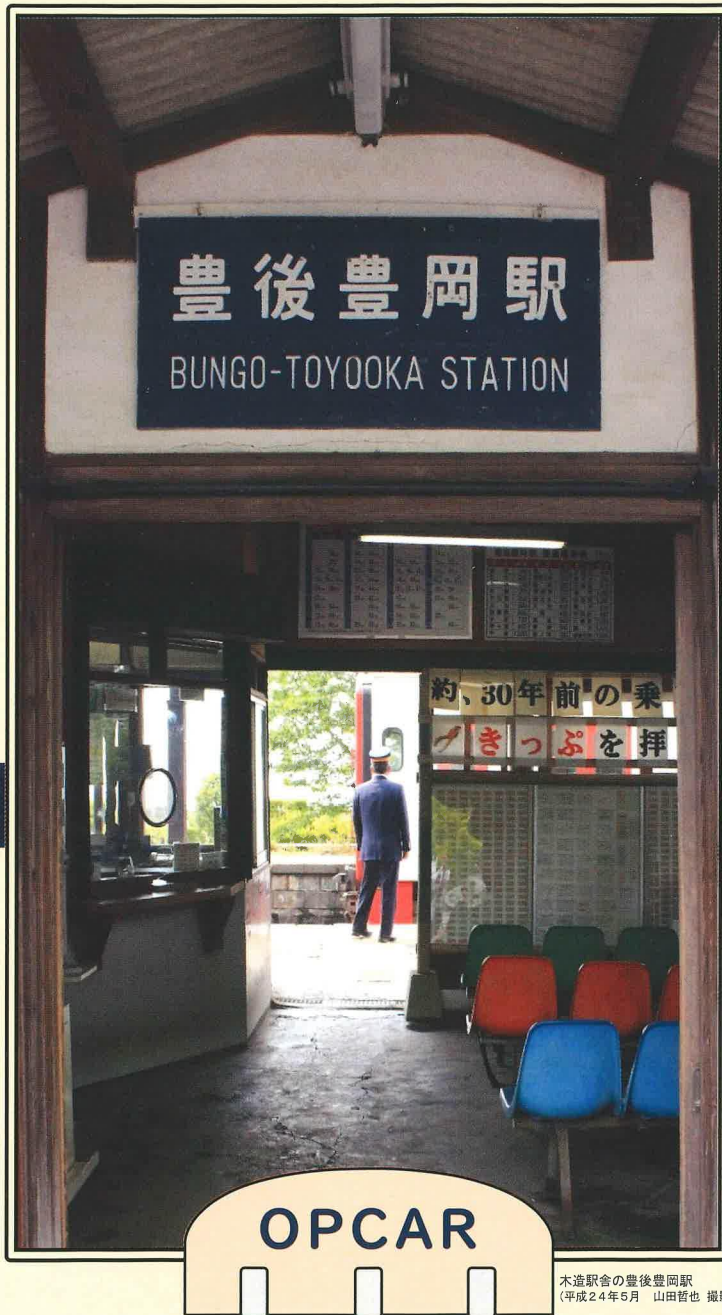
目次 Contents
埋蔵文化財センター
会期中何回でも有効

【会期】
令和6年
4月23日(火)
8月4日(日)

【場所】
大分県立埋蔵文化財センター
企画展示室

【開館時間】
9:00～17:00
(入館は16:30まで)

【休館日】
月曜日 (月曜日が休日の場合は翌平日)



木造駅舎の豊後豊岡駅
(平成24年5月 山田哲也 撮影)

古代の駅制について

▶ 1ページ

古代12駅の紹介

▶ 2ページ

石井駅の由来と歴史

▶ 3ページ

守江駅の由来と歴史

▶ 4ページ

臼杵駅の由来と歴史

▶ 5ページ

コラム 駅鈴と通票

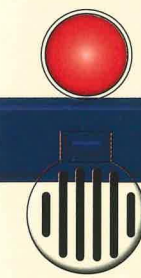
▶ 6ページ

現代に残る木造駅舎12選

▶ 7～18ページ



東別府駅舎 (別府市指定有形文化財)



キハ40九州色バージョン

【主催】
大分県立埋蔵文化財センター
【後援】
大分合同新聞社
NHK大分放送局
OBS大分放送
TOSテレビ大分
OAB大分朝日放送
大分鉄道ファン倶楽部

考古学講座
鉄道の考古学Ⅱ ～駅に歴史あり～
【日時】 令和6年5月15日(水) 13:30～15:00
【場所】 大分県立埋蔵文化財センター 3階 第2講座室

ギャラリートーク 見どころ解説
【日時】 5月4日(土) 6月9日(日) 7月21日(日)
いずれも13:30～14:00 企画展示室にて



大分県立埋蔵文化財センター

TEL 097-552-0077 FAX 097-552-0700



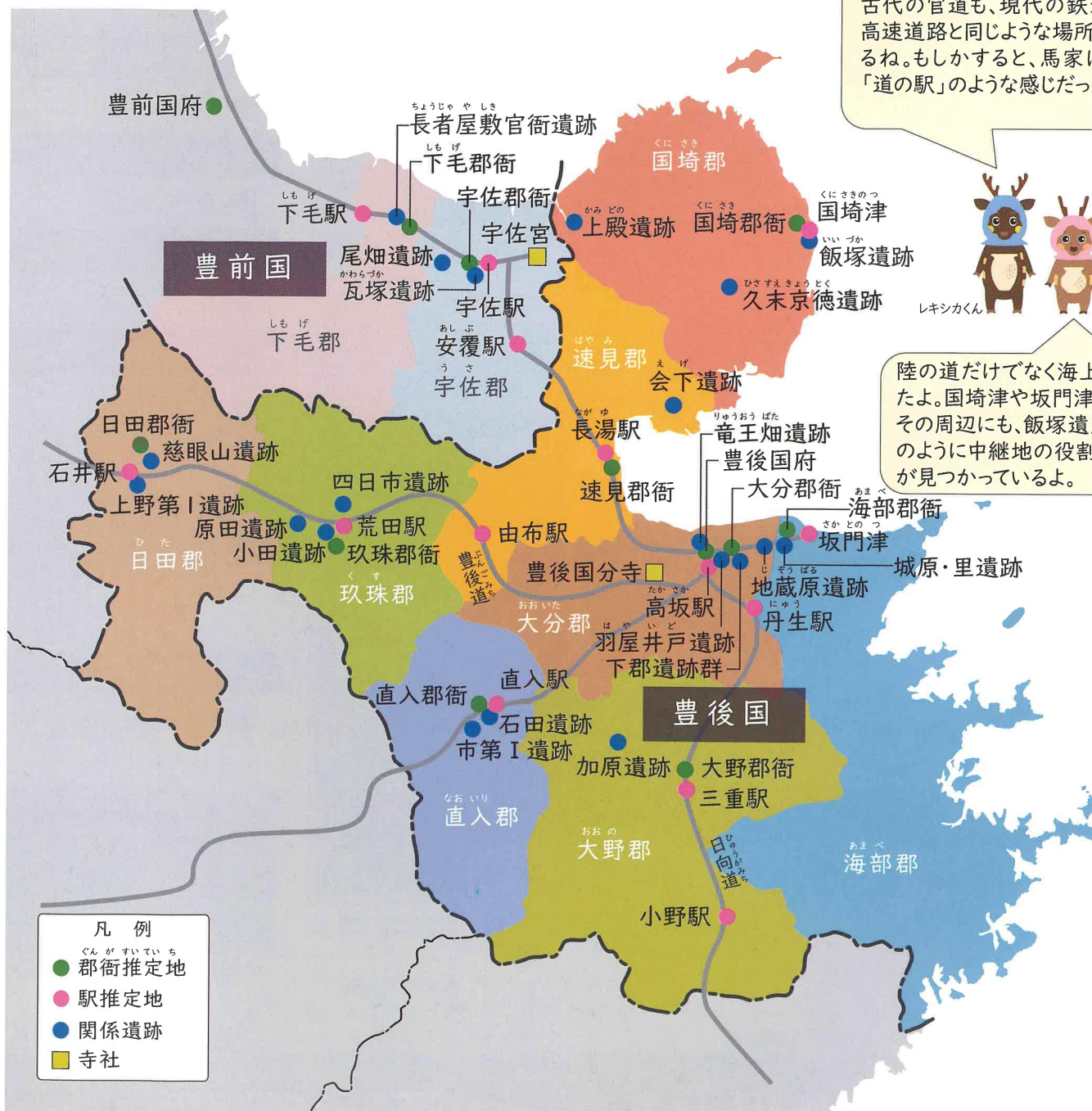
〒870-0152 大分県大分市牧緑町1-61
E-mail a31720@pref.oita.lg.jp
https://www.pref.oita.jp/site/maizobunka/
Facebookもチェック @oita.maibun

駅は、古代律令制度により官道が整備され、一定距離に設置された駅家が由来となります。古代の県内には12の駅が設置されました。

時は流れ、近代以降鉄道が整備される中で、再び停車場に駅という名称が用いられ、現代に至ります。本展示では、駅の歴史に注目し、古代と近代の駅にまつわる遺物や文化財、駅名の由来などを紹介していきます。

古代の行政区画と駅・道

大宝元(701)年に大宝律令が施行され、それまでの「国・評・里制」から、「国・郡・郷制」になり、県内は豊後国に8郡、豊前国の一部に2郡が設置されていました。また、各国の国衙を結ぶ官道が整備され、各道にはおよそ30里(約20km)ごとに12の駅が設けられました。下の地図のように、官道の周囲には、関連する多くの遺跡が点在し、長者屋敷官衙遺跡(中津市)では下毛郡衙の正倉が確認されています。



古代の官道も、現代の鉄道や国道、高速道路と同じような場所を通っているね。もしかすると、馬家は今でいう「道の駅」のような感じだったのかな？



陸の道だけでなく海上交通もあったよ。国崎津や坂門津などがあり、その周辺にも、飯塚遺跡(国東市)のように中継地の役割をした遺跡が見つかったよ。

古代行政区画と道と駅

古代12駅の紹介

駅制は、地方と中央(近畿地方)間で相互に緊急情報の伝達を行う制度で、官道沿いには、駅家(えきか・うまや)が設置され、駅馬がいました。通行許可証である駅鈴を持った使者が馬を乗り継ぎ、駅伝形式で伝達しました。県内には12の駅がありました。各駅には馬が5疋配置されましたが、峠道が険しい小野駅には10疋が配置されていました。

駅名 よみかた	当時の所在地	現在の推定地 (諸説あり)	関連する遺跡 周辺の文化財	駅馬 の数
下毛駅 しもげ	豊前国下毛郡	中津市合馬 (中津市高瀬)	長者屋敷官衙遺跡 (下毛郡衙正倉跡)	馬5疋
宇佐駅 うさ	豊前国宇佐郡	宇佐市駅館	瓦塚遺跡 尾畑遺跡	馬5疋
安覆駅 あしぶ	豊前国宇佐郡	宇佐市安心院町木裳		馬5疋
長湯駅 ながゆ	豊後国速見郡	別府市南町(永石通) (別府市亀川古市)		馬5疋
高坂駅 たかさか	豊後国大分郡	大分市上野丘東町	竜王畑遺跡	馬5疋
丹生駅 にゅう	豊後国海部郡	大分市丹生(佐野) (大分市松岡)	城原・里遺跡 (海部郡衙)	馬5疋
三重駅 みえ	豊後国大野郡	豊後大野市三重町 市場		馬5疋
小野駅 おの	豊後国大野郡 (後に南海部郡)	佐伯市宇目小野市		馬10疋
石井駅 いしい	豊後国日田郡	日田市石井	上野第1遺跡 (豊馬豊馬石製品)	馬5疋
荒田駅 あらた	豊後国玖珠郡	玖珠町大隈有田 (九重町町田)	四日市遺跡 小田遺跡	馬5疋
由布駅 ゆふ	豊後国速見郡	由布市湯布院町川上 (湯布院町佐土原)		馬5疋
直入駅 なおいり	豊後国直入郡	竹田市久住町栢木 古市(竹田市入田)	石田遺跡 市第I遺跡	馬5疋



丹生駅の推定地の一つである大分市丹生丹生地区内には佐野区内に「馬場」の地名が残る(写真は馬場公民館)



三重駅の推定地である豊後大野市三重町市場市場交差点から佐伯市宇目小野市方面を望む
鉄道駅は「三重町駅」である。

石井駅 ~2つの時代の石井駅~

日田市の石井地区は、奈良時代に書かれた「豊後国風土記」に登場します。

かつてこの村には、石を使わず土で砦を築いた「石無しの砦」があり、それがなまって「石井」とよばれるようになりました。この地域には、国指定史跡のガランドヤ古墳などがあり、古代から筑後川(三隈川)を道としてこの地域が栄えていたことを物語っています。

一般国道210号日田バイパス建設に伴う
蔵文化財発掘調査概報Ⅱ(1991)より

1 古代の石井駅とその関連遺物

平成2(1990)年、上野第1遺跡で国道210号日田バイパス建設に伴う発掘調査が行われました。奈良時代の掘立柱建物跡が発見され、柱穴の中から、「豊馬豊馬」と書かれた石製品(権)が出土しました。

権とは、重さを量る重りのことで、倉に納める物の計量に使われたとされます。「豊馬豊馬」の文字が線刻されており、馬と関わりのある有力者が扱ったものと考えられます。

上野台地一帯は古代官道があったとされ、古代石井駅も同じ区域にあったと想定されます。古代官道とその関連する遺跡が奇しくも現代の国道バイパス工事で発見されたことは、歴史と道のつながりを考える一つのきっかけとなることでしょう。

2 再び石井駅が歴史の舞台に登場

古代の駅制が廃れていき、上野台地の一帯は田畑に戻っていきました。有力者や役人らが使っていた硯(転用硯)などは文字を書く必要がなくなり廃棄されていきました。

その後、長い時を経て再び石井駅が歴史の舞台に登場します。明治32(1899)年に、日田と久留米を結ぶ鉄道が計画され、馬車鉄道を経て筑後軌道となり、工事が進みました。

大正3(1914)年に筑後軌道が石井駅まで開通し、その後大正5(1916)年に日田(豆田)~久留米間が全通するまで、石井駅はその間、日田側の終着点でした。石井駅の近くには国史跡ガランドヤ古墳があり、大正2(1913)年頃、筑後鉄道の築堤造成をする際に、古墳の墳丘盛土を用いたとされています。

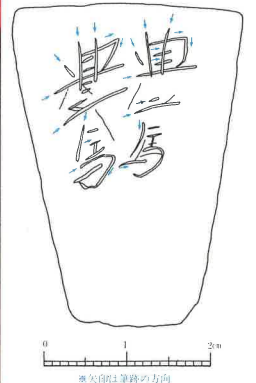
筑後軌道は、久大本線と並行するため昭和4(1929)年に補償を受ける形で廃止となり、現在は国道210号線が走ります。

筑後川沿いの南側を走る筑後軌道は、山や谷も多く沿線は逆谷橋など現在も痕跡が残っているほか、白手橋や加々鶴トンネルなど国道の橋やトンネル名としても残っています。

古代と近代、2つの時代に登場した石井駅。現代の国道210号線に至るまで、一貫して「道」というテーマでつながっているのが歴史の興味深いところです。



上野第1遺跡(東原地区)
現在は国道210号日田バイパスが走る



「豊馬豊馬」と書かれた石製品(権)



筑後軌道機関車と車掌(末次萬造氏) 豆田駅にて



加々鶴隧道を走る筑後軌道
現在の国道210号線
加々鶴トンネル



筑後軌道(日田~久留米)の切符(大正~昭和初期)
全駅が掲載されている(資料の関係上、上下逆に配置) 石井駅

守江駅 ~古代から続く交通の要衝~

杵築市守江の由来は、「天皇伊豫机浜より御着岸の地を奈多と云ふ。御舟を繋ぎし地を**守江**と云ふ(由緒奈多宮舎記)」にあり、住吉浜から伸びる砂嘴(さし)に**守**られた入り江は、古くから停泊港や風待ち港として知られていました。稲荷山遺跡や御塔山古墳などの存在から、古代より海上交通が盛んであったと考えられます。大正時代には国東鉄道が開業したことで、守江は貨物の集積地として栄えました。

守江(もりえ)には、杵築市立護江(ごこう)小学校があり、こちらは杵築藩主の御茶屋「護江庵(ごこうあん)」に教場を設け護江学校としたことが由来となっています。



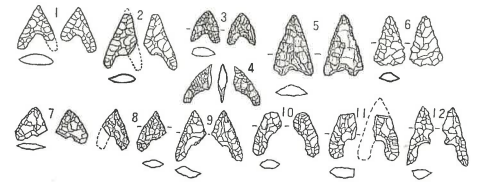
国東鉄道 守江駅の駅名看板
(大分交通国東線)

所蔵:国東市教育委員会

1 縄文時代の石器散布地等 稲荷山遺跡

昭和42(1967)年、新産都計画による緊急発掘調査で、守江にある稲荷山遺跡から多くの縄文土器や石器などが出土しました。

西九州産の黒曜石や姫島産黒曜石、大野川流域のチャートや佐賀関の石英などが出土しました。これらは石器材料として、多くの場所から守江に持ち込まれ、矢じりなどとして狩猟等に使われました。



稲荷山遺跡出土の石銃
「稲荷山遺跡緊急発掘調査(1970)」報告書より

2 守江は天然の良港 ~時代を超えて賑わう港~

古墳時代には、大分県内最大規模の前方後円墳である小熊山古墳(全長116.5m)や大規模な円墳の御塔山古墳(径75.5m)(いずれも国史跡)が存在することから、瀬戸内海を通じて畿内と密接な関係をもつ有力者がこの地域にいたと想定されます。その後も瀬戸内海航路の玄関口として、参勤交代の寄港地として役割を果たしました。明治時代以降、守江は七島蘭(しちとうい)の搬出港や、商船の寄港地として重要視され、通り沿いには倉庫が建ち並ぶ賑わいをみせました。



昭和40年頃の守江湾と守江地区
「稲荷山遺跡緊急発掘調査(1970)」報告書より

3 鉄道開業で変わる物流、そして自動車へ

大正11(1922)年、国東鉄道が守江駅まで開通すると、守江駅には貨物基地ができ、船で運んでいた七島蘭や坑木、水産物は鉄道で輸送するようになったため、海運は一気に衰退しました。

戦後は、自動車輸送が主体となる中で、昭和41(1966)年3月、大分交通国東線は全線廃止され、バス路線となりました。その後、国道拡幅や大分空港道路の完成により現在に至ります。



国東線で活躍した気動車(キハ604)
大分交通引退後は、紀州鉄道に譲渡された

撮影 山田 哲也 (平成21年5月撮影)

コラム 国東発東京方面!? ~線路は続くよどこまでも~

国東市は、現代でこそ大分空港から東京(羽田)まで飛行機で約1時間半の場所ですが、戦時中の昭和18(1943)年の国東鉄道時刻表をしてみると、そこには「東京方面ゆき」の文字が!当時の国東に空港はなく、東京へは汽車を何回も乗り継ぐ旅です。

国東駅を午前7時25分に出ると、東京駅には翌日の18時40分着。実に35時間15分の旅ですが、戦時中に国東から続く線路が、東京駅まで1つの時刻表でつながっているというスケールの大きさをうかがい知ることができるたいへん興味深い資料です。

所蔵:国東市教育委員会

東京方面ゆき	安芸	杵築	杵築	門	門	下	神	大	京	名	横	東
国東	橋	谷	都	大	下	戸	府	都	都	都	濱	京
7:25	8:07	8:55	9:40	10:25	11:10	11:55	12:40	13:25	14:10	14:55	15:40	16:25
7:25	8:07	8:55	9:40	10:25	11:10	11:55	12:40	13:25	14:10	14:55	15:40	16:25
8:54	10:36	11:21	12:01	12:45	13:30	14:15	15:00	15:45	16:30	17:15	18:00	18:40
14:50	15:33	16:16	17:01	17:40	18:20	19:00	19:40	20:20	21:00	21:40	22:20	23:00
16:10	16:52	17:35	18:02	19:09	20:10	21:10	22:10	23:10	24:10	25:10	26:10	27:10
東京	橋	名	京	大	下	神	大	京	名	横	東	京
0:00	0:05	0:10	0:15	0:20	0:25	0:30	0:35	0:40	0:45	0:50	0:55	1:00
1:00	1:05	1:10	1:15	1:20	1:25	1:30	1:35	1:40	1:45	1:50	1:55	2:00
2:00	2:05	2:10	2:15	2:20	2:25	2:30	2:35	2:40	2:45	2:50	2:55	3:00
3:00	3:05	3:10	3:15	3:20	3:25	3:30	3:35	3:40	3:45	3:50	3:55	4:00
4:00	4:05	4:10	4:15	4:20	4:25	4:30	4:35	4:40	4:45	4:50	4:55	5:00
5:00	5:05	5:10	5:15	5:20	5:25	5:30	5:35	5:40	5:45	5:50	5:55	6:00
6:00	6:05	6:10	6:15	6:20	6:25	6:30	6:35	6:40	6:45	6:50	6:55	7:00
7:00	7:05	7:10	7:15	7:20	7:25	7:30	7:35	7:40	7:45	7:50	7:55	8:00
8:00	8:05	8:10	8:15	8:20	8:25	8:30	8:35	8:40	8:45	8:50	8:55	9:00
9:00	9:05	9:10	9:15	9:20	9:25	9:30	9:35	9:40	9:45	9:50	9:55	10:00
10:00	10:05	10:10	10:15	10:20	10:25	10:30	10:35	10:40	10:45	10:50	10:55	11:00
11:00	11:05	11:10	11:15	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	11:45	11:50	11:55	12:00
12:00	12:05	12:10	12:15	12:20	12:25	12:30	12:35	12:40	12:45	12:50	12:55	13:00
13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:25	13:30	13:35	13:40	13:45	13:50	13:55	14:00
14:00	14:05	14:10	14:15	14:20	14:25	14:30	14:35	14:40	14:45	14:50	14:55	15:00
15:00	15:05	15:10	15:15	15:20	15:25	15:30	15:35	15:40	15:45	15:50	15:55	16:00
16:00	16:05	16:10	16:15	16:20	16:25	16:30	16:35	16:40	16:45	16:50	16:55	17:00
17:00	17:05	17:10	17:15	17:20	17:25	17:30	17:35	17:40	17:45	17:50	17:55	18:00
18:00	18:05	18:10	18:15	18:20	18:25	18:30	18:35	18:40	18:45	18:50	18:55	19:00
19:00	19:05	19:10	19:15	19:20	19:25	19:30	19:35	19:40	19:45	19:50	19:55	20:00
20:00	20:05	20:10	20:15	20:20	20:25	20:30	20:35	20:40	20:45	20:50	20:55	21:00
21:00	21:05	21:10	21:15	21:20	21:25	21:30	21:35	21:40	21:45	21:50	21:55	22:00
22:00	22:05	22:10	22:15	22:20	22:25	22:30	22:35	22:40	22:45	22:50	22:55	23:00
23:00	23:05	23:10	23:15	23:20	23:25	23:30	23:35	23:40	23:45	23:50	23:55	24:00

東京方面 国東鉄道 列車運転時刻表(部分)
昭和18年10月改正で大分交通統合前の時刻表

臼杵駅 ~うすきの由来は古墳にあり!??~



臼杵の地名の由来は、臼杵市稲田にある臼塚古墳(大分県指定史跡)の石甲にあります。石甲とは、甲冑形の石製表像で、古墳の墳丘の上に立てられました。

その形が、臼(うす)と杵(きね)の形に似ており、地元では「うすきね様」と呼ばれ、親しまれました。やがて「うすきね」が臼杵(うすき)の地名となり、臼杵駅の由来につながっています。



石甲(二) (国指定重要文化財)

2基の石甲で、5世紀前半の作。県内の石製表飾品(石人)は珍しく、臼塚古墳の他には下山古墳(臼杵市諏訪)と日田の「石人」(日田市高瀬 県有形文化財)のみ。



臼塚古墳 (県指定史跡)

全長87メートルの前方後円墳で、この地域を支配した海部一族の首長墓とされる。大正4(1915)年舟形石棺2基が出土し、被葬者の人骨の特徴(外耳道骨腫)から、海士(海女)だったと考えられる。海部一族は高い航海術を駆使して、沿岸の首長やヤマト政権とのつながりをもったと考えられる。



舟形石棺

写真いづれも 山田 哲也

1 臼杵に鉄道を! ~臼杵鉄道期成同盟会~

明治時代、大分から宮崎への鉄道は、内陸線(犬飼~野津~延岡)で計画されていました。臼杵を通らない案に危機感をもった臼杵の人たちは、明治29(1896)年「臼杵鉄道期成同盟会」を立ち上げ、沿岸線(臼杵~津久見~佐伯)の誘致運動を展開しました。そして、鉄道院総裁、後藤新平を住民総出で歓迎し、沿岸線への計画変更を成功させました。

その後、大正4(1915)年8月15日、臼杵駅が開業しました。

2 2024年は臼杵に電車が走って50年

開業から50年間は、蒸気機関車の時代でした。戦後、臼杵にも旅客用としてC55やC57、貨物用としてD51が登場します。また急行「高千穂」や寝台特急「富士」が登場し、多くの旅客の移動を支えました。

昭和49(1974)年4月25日には、日豊本線が南宮崎まで電化します。D51蒸気機関車が「さようなら列車」を運転した翌日、485系特急「にちりん」が電化開業の装飾を施し、走り始めました。

令和6(2024)年は、臼杵駅に電車が走り始めて50年の節目です。

3 100年前のレールを再利用

平成27(2015)年に臼杵駅が開業して100年を迎えました。この間、昭和55(1980)年に現在の駅舎に建て替えられるなど、100年前の痕跡は一見すると何もないように見えます。

ところが、臼杵駅の駅舎とホームをつなぐ跨線橋の柱は、古いレールが再利用されています。中には、臼杵駅が開業した大正4(1915)年のレールもあり、現在も、私たちの足元を100年前のレールが支えていることが分かります。

表開時着発車派驛杵臼

下(臼杵白)		上(臼杵白)	
客	貨	客	貨
行	行	行	行
止	止	止	止
年	年	年	年
月	月	月	月
日	日	日	日
時	時	時	時
分	分	分	分
秒	秒	秒	秒

電話 驛本店 二百十二番

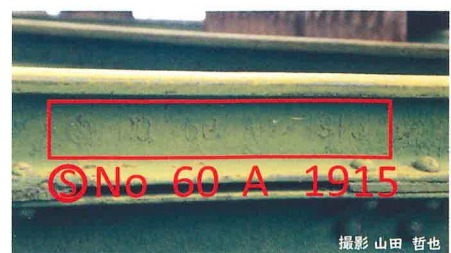
所蔵: 山田 哲也

豊州線臼杵駅汽車発着時間表 大正4(1915)年頃のもの



撮影 藤田 高士

485系電車特急「にちりん」の並び 昭和55(1980)年 臼杵駅



撮影 山田 哲也

跨線橋の柱を支える腐レール

○にSは八幡製鉄所のマーク、1915は製造年 令和6(2024)年 臼杵駅 (写真は90度左回転)

コラム 駅鈴と通票 ～時代を超えた通行手形～

古代の駅制において、通行手形の役割を果たしたのが駅鈴(えきれい)です。

駅鈴は中央官庁や国衙に置かれ、官命で旅行する役人などに渡され、この鈴を持つ者が駅馬を使うことができました。また、馬上から鈴を鳴らし、駅で人や馬を調達していました。

現存する駅鈴は、隠岐国駅鈴の2つのみで、いずれも国指定重要文化財となっています。

時代は変わり、鉄道網が全国に整備される中で、単線区間の列車同士の衝突を避ける仕組みが必要となってきました。

現代のように自動信号やポイント切替のない時代、手作業によるミスが生じないようにするため、列車が単線(閉塞)区間を走る場合は、通票(タブレット)と呼ばれる金属製の円盤を持つ1列車しか進入できないようにしていました。通票は、各区間で穴の形状が異なり、通票閉塞器から1枚だけ発行され、完了後の通票は通票閉塞器に納めていました。

駅では、革製のタブレットキャリアを列車に受け渡す駅員や、渦巻き状のタブレット受け器に輪投げのように投げ入れる姿が全国各地で見られました。

駅鈴も通票も駅と駅を結ぶ上で、不可欠な通行手形でした。



駅鈴(複製品)
うまやじのすずとも呼ばれる。



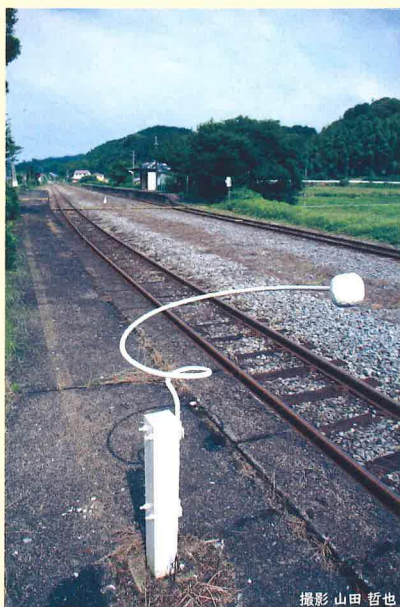
通票(タブレット)
大分交通国東線 武蔵-綱井間【○】



撮影 御手洗 久

急行火の山からタブレット受け器に通票の投げ入れ
豊肥本線 豊後萩駅 昭和56(1981)年5月

ホームの端には、タブレット掛け(渡し器)があり、停車することなく、次の区間のタブレットを乗務員が腕を伸ばして、タブレットキャッチャーで受け取っていた。



撮影 山田 哲也

現在も残るタブレット受け器(らせん形)
平成筑豊鉄道 柚須原駅 平成28(2016)年
平成3(1991)年までは平成筑豊鉄道もタブレット閉塞を行っていた。柚須原駅1番ホームにはその頃の名残りが残されている。



所蔵:国東市教育委員会

タブレットキャリア
大分交通国東線で使用
(中の通票は、安岐-武蔵間【▲】)
通票(タブレット)を入れた頑丈なケース。肩に掛けて運んだり、乗務員へ受け取りしやすいよう、大きな輪がついている。

木造駅舎12選について

大分県内にある木造駅舎のうち、下記の条件を満たす駅舎を展示担当者による詳細な調査により12駅選定しました。

- ① 鉄道院及び鉄道省時代に設計、建設され、主要な部材が木製であること
※日本国有鉄道発足の昭和24(1949)年以前の駅舎を示す
- ② 後年において、大規模な改装や建替えが行われていないこと
- ③ 改装が行われた場合も、建設当初の意匠や内装、看板等が残っていること
※昭和55(1980)年発行「大分の鉄道」(窪田勝則)の駅舎写真をもとに意匠及び駅看板の残存状況を調査

〇木造駅舎12選〇

東中津駅 今津駅 豊前長洲駅 豊後豊岡駅 東別府駅 西大分駅 下ノ江駅 熊崎駅 上臼杵駅 上岡駅 引治駅 中判田駅

上記12駅の駅の歴史や駅舎の見どころを紹介します。

- ① の条件を満たさなかった木造駅舎
天津(昭和32年) 大神(昭和27年)
狩生(昭和34年) 杉河内(昭和32年)
- ② の大規模改装が行われた木造駅舎
杵築(武家屋敷風に改装)
鶴崎(駅入口アーチ改修、駅かふえ改修)
浅海井(駅舎全体が緑色塗装、屋根改装)
豊後森(駅舎全体の塗装変更)
三重町(洋風三角屋根とアーチ改装)
豊後竹田(武家屋敷風に改装)



別府市指定有形文化財 東別府駅本屋
(明治44年(1911)年7月16日建築)

上記の駅舎も地域の玄関口として活用されており、今後の評価により変更となることがあります。

木造駅舎 12選①

東中津

ひがしなかつ Higashi-nakatsu

日豊本線 中津市是則

【開業年月日】

明治34(1901)年5月15日
※現駅舎改築大正4(1915)年5月30日

【1日あたり乗降者数】

昭和55(1980)年1,291人
平成27(2015)年 605人
「大分県統計年鑑」より(年間乗降者数の合計値を365で割った数で算定) JR九州は平成28年以降各駅ごとの乗降者数を公表していない。

【駅名の由来・歴史】

是則の地名は鎌倉時代からみられ、明治22(1889)年、是則村が成立。ところが駅名は大貞として開業。是則の駅名は付かないまま、昭和27(1952)年11月15日に東中津駅に改称。なお、大貞にあった耶馬溪鉄道の駅は大貞公園であり、廃止まで同名であった。

【駅舎の見どころベスト3】

- ① 重厚感ある木造駅舎
- ② 柱のホーロー看板と財産標
- ③ テーブルなどが残る窓口

【その他の特徴・駅情報】

建物財産標 あり SUGOCA 対応
駅前公衆電話 あり 自動券売機 あり
駅前ポスト あり



建物財産標(ヤモリはご愛嬌)
T4.5.30は駅舎建設年月
(大正4年5月30日)



改札口側 待合室の庇



柱のホーロー看板と財産標



駅舎正面

←昭和55年と平成26年↑
「大分の鉄道」
窪田勝則(1980)より



待合室内部(令和3年9月撮影)

待合室内部は、切符販売窓口、切符売り場のテーブルなどが残っている。内部の壁面はモルタル改装されているが、木製の扉など雰囲気をよく残した改装となっている。

【駅周辺の文化財及び名所】

薦神社神門 (国指定重要文化財・県指定史跡 東中津駅から3.5km 車8分)

大貞八幡宮と呼ばれる古社で、広大な三角池を御神体とする。元和7(1621)年に細川氏により再建された神門は国指定重要文化財。境内と三角池は県指定史跡となっている。桃山様式の面影をもつ九州を代表する神門。



薦神社神門 撮影 横澤 慈

【開業年月日】

明治30(1897)年9月25日
※現駅舎改築昭和12(1937)年2月23日

【1日あたり乗降者数】

昭和55(1980)年 1,060人
平成27(2015)年 282人

「大分県統計年鑑」より(年間乗降者数の合計値を365で割った数で算定)
JR九州は平成28年以降各駅ごとの乗降者数を公表していない。



駅舎全景(令和3年9月撮影)

【駅名の由来・歴史】

今津の地名は鎌倉時代からみられ、延慶4(1311)年には古文書に登場する。明治22(1889)年、今津村が成立し村名が駅名となる。今津村は桜州村、新昭村、今津町を経て中津市の大字名となるが、駅名は変わらず。



ホーム横の危険物保管庫
珍しい木造保管庫で、財産標には、M30.9.25の文字がある



駅舎正面(昭和55年) 「大分の鉄道」窪田勝則(1980)より

【駅舎の見どころベスト3】

- ①屋根の梁が高い駅舎
- ②軒の柱は廃レール(1915)
- ③珍しい木造危険物保管庫



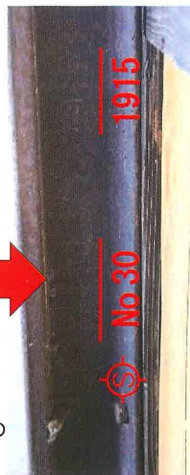
建物財産標
S12.2.23は駅舎建設年月日(昭和12年2月23日)

【その他の特徴・駅情報】

建物財産標	あり
駅前公衆電話	あり
駅前ポスト	あり
SUGOCA	対応
自動券売機	あり



乗り場の底を支える柱(廃レール)
○にSは八幡製鉄所のマーク
1915は製造年、30はレールの重量(30ポンドレール)



待合室内部(令和3年9月撮影)

待合室内部は、駅の外観に比べかなり広い。きつぷ売り場が平面上にあるため広く感じる。窓口テーブルなど状態が大変良い。シルバー人材センター職員による清掃が行き届いており、内部、ホーム、庭木の手入れが大変美しい。

【駅周辺の文化財及び名所】

植野貝塚 (大分県指定史跡 今津駅から1.2km 車3分)

中津市犬丸川下流の台地端部にある縄文後期の貝塚。昭和30(1955)年の発掘調査で貝類や土器、石器、貝輪などが出土した。周防灘沿岸における貝塚形成過程を知る重要な遺跡として昭和32(1957)年大分県史跡に指定。



植野貝塚説明板(部分拡大)

【開業年月日】

明治44（1911）年4月22日

【1日あたり乗降者数】

昭和55（1980）年 579人

平成27（2015）年 153人

「大分県統計年鑑」より（年間乗降者数の合計値を365で割った数で算定）
JR九州は平成28年以降各駅ごとの乗降者数を公表していない。

【駅名の由来・歴史】

長洲村の地名は中世からみられ、長享2（1488）年には古文書に登場する。明治24（1891）年、長洲町となり、町名が駅名となる。なお、明治30（1897）年4月から約半年間、隣の柳ヶ浦駅が長洲駅を名乗っていた。

【駅舎の見どころベスト3】

- ①立派な正面の庇
- ②改札口側の明治の面影
- ③絵や写真が賑やかな待合室

【その他の特徴・駅情報】

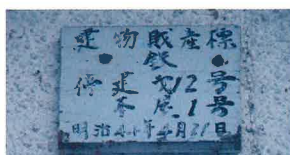
建物財産標	あり
駅前公衆電話	あり
駅前ポスト	あり
SUGOCA	対応
自動券売機	あり



駅舎正面（令和3年9月撮影）正面入口は改装が施されている



改札口側



建物財産標

明治44年4月21日が
駅舎建設年月日



駅舎正面（昭和55年）

「大分の鉄道」
窪田勝則（1980）より



ホーム側から見た駅舎
駅正面に比べ昔の面影が残る



青地に白文字の駅名看板



待合室内部（令和3年9月撮影）

待合室内部は、近代的な造りに改装済。多くの写真や絵が飾られており、たいへん賑やかである。文庫や掲示物などを見ると地元の方や鉄道0Bの方が丁寧に掃除や維持管理をしている。

【駅周辺の文化財及び名所】

宇佐参宮線26号蒸気機関車

（大分県指定有形文化財
豊前長洲から9km 車15分）

明治24（1891）年にドイツ・ミュンヘンのクラウス社で製造され、九州鉄道が購入。鉄道省で活躍の後、昭和23（1948）年に大分交通に譲渡。宇佐参宮線の主力機関車として活躍。昭和40（1965）年8月の宇佐参宮線廃止により71年間の機関車としての役割を終えた。

平成17（2005）年3月29日、大分県有形文化財に指定。
県内唯一の鉄道車両の文化財で、現在は宇佐神宮の敷地内に展示。



現役時代の26号機関車
昭和40年8月 撮影 平瀬清隆

【開業年月日】

明治44 (1911) 年7月16日

※駅舎移転昭和15 (1940) 年8月1日

【1日あたり乗降者数】

昭和55 (1980) 年 677人

平成27 (2015) 年 876人

「大分県統計年鑑」より(年間乗降者数の合計値を365で割った数で算定)
JR九州は平成28年以降各駅ごとの乗降者数を公表していない。



駅舎正面 (令和3年9月撮影)

下の昭和55年の写真に比べ
ソテツがずいぶん成長している

【駅名の由来・歴史】

森藩の飛地にある港(頭成)として栄え、明治8 (1875) 年、豊岡村が成立し大字として残る。開業当時の駅名は頭成。昭和15 (1940) 年に駅を移動させた際に当時の町名から豊後豊岡に改称。駅舎も新築した。



改札口側



駅舎正面 (昭和55年)

「大分の鉄道」
窪田勝則 (1980) より



建物側面

【駅舎の見どころベスト3】

青春18きっぷポスター採用駅

- ①青地に白文字の駅看板
- ②入口及び改札口の木製扉
- ③改札からの別府湾と高崎山



豊後豊岡の駅正面(拡大)
駅員が配置されている頃
(平成24年5月撮影)



待合室内部 (令和3年9月撮影)

通路幅を確保するため、椅子は壁際にまとめられた。
(以前の写真は左側のように横3列)
窓口は日出町によって委託運営されているため平日のみ。

【その他の特徴・駅情報】

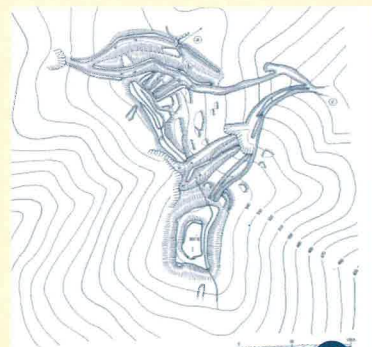
建物財産標	なし
駅前公衆電話	あり
駅前ポスト	なし
SUGOCA	対応
自動券売機	あり

【駅周辺の文化財及び名所】

鹿鳴越峠(鹿鳴越城) (豊後豊岡駅から3.5km 徒歩1時間30分)

日出町と杵築市山香町の境にある連峰。東鹿鳴越道は豊前街道、西鹿鳴越道はザビエルが通った道とされ、のろし台が置かれるなど豊後国の交通及び防御上の要地。令和4 (2022) 年、日本山岳遺産に認定。

城山は大友氏の時代、鹿鳴越城が置かれ田北氏が城番を勤めたほか、大友義鑑が国東衆に改修を命じており、戦略上の要地であった。



鹿鳴越城縄張り図

【開業年月日】

明治44（1911）年7月16日

【1日あたり乗降者数】

昭和55（1980）年 765人

平成27（2015）年 509人

「大分県統計年鑑」より（年間乗降者数の合計値を365で割った数で算定）
JR九州は平成28年以降各駅ごとの乗降者数を公表していない。

【駅名の由来・歴史】

明治22（1889）年、浜脇村成立、浜脇町を経て明治39（1906）年に別府町の大字となる。開業当時の駅名は浜脇。昭和9（1934）年に東別府に改称。別府と並ぶ一大温泉地で、駅開業記念碑には「鉄道停車場を設け浴客の便利になり」と記される。

【駅舎の見どころベスト3】

県内唯一の指定文化財駅舎

- ①復元された待合室
- ②木組みが美しいホーム庇
- ③近代から現代までの調和

【その他の特徴・駅情報】

建物財産標	あり
駅前公衆電話	なし
駅前ポスト	なし
SUGOCA	対応
自動券売機	あり



駅舎正面（令和3年9月撮影）



改札口からみたホーム側
SUGOCA端末が周囲と調和している



駅舎正面（昭和55年）
「大分の鉄道」
窪田勝則（1980）より



建物財産標

縦書きのものと同横書きのもの2枚あり



木組みが美しいホームの庇



天井には照明（シャンデリア）や
ストーブの通気口の跡が見られる



待合室内部（令和3年9月撮影）

待合室内部は、開業当時を復元する。自動券売機なども周囲と調和するよう茶色になっている。木製の改札口とSUGOCA端末という近代と現代のミックスが歴史を物語っている。

【駅周辺の文化財及び名所】

ひがし べっぶ えき おもや

東別府駅本屋

（別府市指定有形文化財 東別府駅舎そのもの 徒歩0分）

県内唯一の指定文化財の駅舎。明治期の木造駅舎は当駅を含め3駅（豊前長洲・西大分）のみ。開業当時の面影を良く残し、開業時の由緒が石碑として残る極めて貴重な事例。駅舎は寄棟造で瓦葺の屋根、板張の腰板に漆喰塗の壁という純和風建築。白熱照明と広告板などの近代的要素、SUGOCA端末の現代的要素がミックスした後世に伝えるべき大分の宝と言える駅舎。



停車場建設記念碑
（東別府駅横）

【開業年月日】

明治44(1911)年11月1日

【1日あたり乗降者数】

昭和55(1980)年 538人

平成27(2015)年 993人

「大分県統計年鑑」より(年間乗降者数の合計値を365で割った数で算定)
JR九州は平成28年以降各駅ごとの乗降者数を公表していない。

【駅名の由来・歴史】

明治22(1889)年、勢家町、駄原村、生石村が合併し西大分町が成立。その町名が駅名となる。明治17(1884)年の菡萏(かんだん)港完成と大正2(1913)年の大分紡績操業開始により、西大分は産業・交通の要衝となる。

【駅舎の見どころベスト3】

県内唯一の貨物取扱駅

- ①青と白の古い駅名看板
- ②階段側の白壁と木製窓
- ③昭和の雰囲気が残る待合室

【その他の特徴・駅情報】

建物財産標	あり
駅前公衆電話	なし
駅前ポスト	なし
SUGOCA	対応(ホーム上)
自動券売機	あり(ホーム上)



駅舎正面(令和3年9月撮影)



ホーム側から見た駅舎



建物財産標
M44.7.16 は、開業日(11月1日)と異なる珍しい例 ※別府駅の開業日と同じ



ホーム側から見た古い駅看板



ホーム階段へ上る旧改札口
(白壁と木製窓枠が残る)



駅舎正面(昭和55年) 「大分の鉄道」窪田勝則(1980)より



待合室内部(令和3年9月撮影)

駅のきっぷ売り場はホーム上に移転。駅舎は待合室の機能だけが残されているが、窓口のテーブルなどは残存。駅舎の右側半分は貨物関連の事務所として使用されている。

【駅周辺の文化財及び名所】

柞原八幡宮 (国指定重要文化財・天然記念物
西大分駅から4.5km 車で10分)

天長4(827)年創建とされる神社。嘉永3(1850)年に再建された八幡造の本殿は国指定重要文化財。創建に関わる御神体のクスノキは国指定天然記念物。戦国時代大友氏により甲冑の寄進を受けた(白檀塗浅葱系威腹巻:国指定重要文化財)。県道696号線にまたがる大鳥居は、令和2(2020)年5月に新調され、西大分のシンボリック的存在である。



柞原八幡宮大鳥居と日豊本線

【開業年月日】

大正4(1915)年8月15日

【1日あたり乗降者数】

昭和55(1980)年 308人

平成27(2015)年 109人

「大分県統計年鑑」より(年間乗降者数の合計値を365で割った数で算定)
JR九州は平成28年以降各駅ごとの乗降者数を公表していない。

【駅名の由来・歴史】

古くから天然の良港として栄え、中世には水軍の港、江戸時代は参勤交代の港や塩竈が築かれた。

明治時代、田井村、大野村、下ノ江村が合併し、下ノ江村が成立。その村名が駅名となる。

【駅舎の見どころベスト3】

「木造三連続駅舎」の長男

- ①復元された待合室
- ②外壁の美しい板張り
- ③駅前の鳥越稻荷神社

【その他の特徴・駅情報】

建物財産標	あり(判読困難)
駅前公衆電話	あり
駅前ポスト	あり
SUGOCA	未対応
自動券売機	あり(ホーム上)



駅舎正面 (平成27年11月3日 開業百周年記念式典)



改札口側



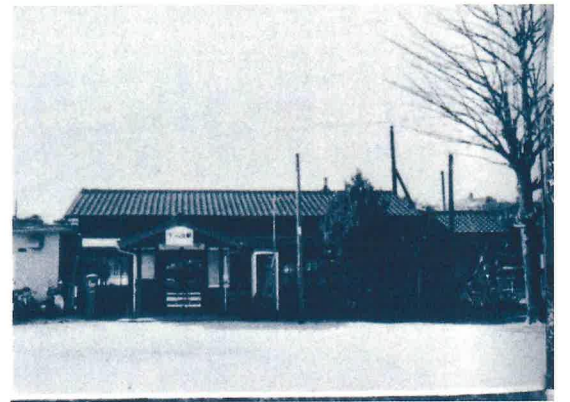
建物財産標
腐食が激しく判読困難



窓口の復元状況



下ノ江駅開業100周年を祝う
地元住民の横断幕(平成25年)



駅舎正面(昭和55年)

「大分の鉄道」
窪田勝則(1980)より



待合室内部(令和3年8月撮影)

待合室内部は、開業当時に復元する。きっぷ売り場窓口と小荷物預かりカウンターなどが整備された。昭和47(1972)年3月に無人となったが、清掃が行き届いている。

【駅周辺の文化財及び名所】

とろごえ
鳥越稻荷神社 (下ノ江駅前 徒歩0分)

鉄道建設により鳥越にあった山狐の巣窟であった場所を除去した所、災厄が発生し工事が中断。祠を建て鎮めたが、鉄道開業後に祠が荒れると、再び山狐が悪事を働き駅周辺で災厄が頻発したため、心を痛めた当時の武田一郎駅長が駅前に祠を建て直し、昭和5(1930)年11月3日に祭典を行った。以降、災厄は収まった。



鳥越稻荷神社の祭典(平成27年11月3日)

【開業年月日】

大正9（1920）年8月15日

【1日あたり乗降者数】

昭和55（1980）年 716人
平成27（2015）年 699人

「大分県統計年鑑」より（年間乗降者数の合計値を365で割った数で算定）
JR九州は平成28年以降各駅ごとの乗降者数を公表していない。

【駅名の由来・歴史】

駅がある井村（いむら）は「いのむら」ともいい縄文、弥生時代からの遺跡が地域内にあった。明治22（1889）年に下北津留村に統合され大字となる。熊崎は、井村の中にあった小字が駅名。

【駅舎の見どころベスト3】

「木造三連続駅舎」の三男

- ①板目が美しい外壁面
- ②木製の窓枠が美しい待合室
- ③開放的で落ち着きある改札

【その他の特徴・駅情報】

建物財産標	あり
駅前公衆電話	あり
駅前ポスト	なし（隣が郵便局）
SUGOCA	未対応
自動券売機	あり



駅舎正面（令和元年7月撮影）



改札口側



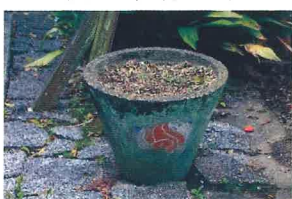
建物財産標

T9.8.15は駅舎建設年月日
（大正9年8月15日）



駅舎正面（昭和55年）

「大分の鉄道」
窪田勝則(1980)より



大分国体（一巡目）記念花壇



現在は見られなくなった駅改札の風景（平成27年2月撮影）



待合室内部（平成27年2月撮影）

待合室内部は、小さいながら切符販売窓口、小荷物預かりテーブルなどが残り、木造駅舎の佇まいを良く残している。平成27（2015）年3月に無人化となったが、清掃が行き届いている。

【駅周辺の文化財及び名所】

^{せっこう}
石甲（二）（国指定重要文化財 熊崎駅から1km 徒歩13分）

臼杵神社境内にある甲冑形の石製表飾（高さ約1.6m）。臼塚古墳に建てられていたもの。下山古墳と並び海部地域の豪族の墓とされる。人々はこの石人を臼（うす）と杵（きね）に見立て「うすきね様」として親しんだことが「うすき（臼杵）」の地名の由来となったとされる。



臼塚古墳のかつての石甲

【開業年月日】

大正6(1917)年7月18日

【1日あたり乗降者数】

昭和55(1980)年 920人

平成27(2015)年 648人

「大分県統計年鑑」より(年間乗降者数の合計値を365で割った数で算定)
JR九州は平成28年以降各駅ごとの乗降者数を公表していない。

【駅名の由来・歴史】

臼杵駅開業に尽力した政友会
山本達雄に対抗し、憲政党の箕
浦勝人が逓信大臣時代に建設し
た駅。県内唯一の「政争駅」で、
臼杵駅との間はわずか1.6km。

【駅舎の見どころベスト3】

「木造三連続駅舎」の次男

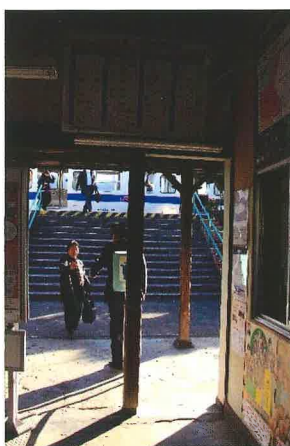
- ①左右ほぼ対称の木造駅舎
- ②木製の窓枠が残る待合室
- ③大きなカーブを描くホーム

【その他の特徴・駅情報】

建物財産標	あり
駅前公衆電話	あり
駅前ポスト	あり
SUGOCA	未対応
自動券売機	あり



駅舎正面(平成27年2月撮影)



ホームと駅舎の間にある階段
(横にスロープあり)



駅舎正面(昭和55年) 「大分の鉄道」
窪田勝則(1980)より



改札口側の大きな庇が特徴的



大きくカーブする駅のため、
車体は傾斜して停車する
(415系・平成26年8月撮影)



待合室内部 (平成27年2月撮影)

待合室内部は、県内木造駅舎の中で最も昔の駅の雰囲気を残してい
る。駅窓口や青と橙の駅ベンチが特徴的。平成27年3月に無人化し
た後は、地元住民らで「上駅文庫」を設置し、維持管理している。

【駅周辺の文化財及び名所】

さんじゅうのとう
三重塔 (大分県指定有形文化財 上臼杵駅から600m 徒歩9分)

平清水地区の龍原寺にある安政5(1858)年に完成された高さ
21.8mの木造三重塔。聖徳太子を祀ることから「太子塔」とも呼ば
れる。臼杵の名工、高橋団内が諸国の古寺から理想的な三重塔を
研究し弟子の坂本荘右衛門が監督して完成させた。



龍原寺の三重塔

【開業年月日】

大正9(1920)年11月9日

【1日あたり乗降者数】

昭和55(1980)年 183人
平成27(2015)年 16人

「大分県統計年鑑」より(年間乗降者数の合計値を365で割った数で算定)
JR九州は平成28年以降各駅ごとの乗降者数を公表していない。



駅舎正面(令和3年9月撮影)

【駅名の由来・歴史】

江戸時代の享保年間から佐伯藩により紙漉が奨励された。

明治22(1889)年、鶴望村、上岡村、稲垣村が合併し、鶴岡村となり大字名が駅名となる。

【駅舎の見どころベスト3】

外観は板張り替え、公民館改装

- ①青地に白の駅名看板
- ②天井の板張り、ストーブ跡
- ③現在も残る鉄道気象通報板



軒先に鉄道気象通報板を下げる場所あり



駅舎正面(昭和55年)

「大分の鉄道」窪田勝則(1980)より



板張りの天井の穴は、だるまストーブの煙突通気口



待合室内部(令和3年9月撮影)

【その他の特徴・駅情報】

建物財産標	なし
駅前公衆電話	あり
駅前ポスト	なし
SUGOCA	未対応
自動券売機	なし



停車する列車は1日に上下各3本のみ(キハ220系による運転 平成25年7月)

改札口周辺は、改装前の木造駅舎の雰囲気をもっと残している部分。青地に白色の駅名看板に改札口、集札箱が大変趣深い。白壁の骨組みが竹製であることもうかがえる。

【駅周辺の文化財及び名所】

じゅうさんじゅうのとう

十三重塔

(大分県指定有形文化財 上岡駅から800m 徒歩12分)

鎌倉時代に造立された高さ7.58mの石塔。基壇の四面に三尊仏立像が薄肉彫りされている。昭和26(1951)年の台風で倒壊した際に塔下部から蔵骨器・人骨・経筒等が発掘され、この地を治めていた佐伯氏一族の供養塔と考えられている。



十三重塔(近景)

【開業年月日】

昭和4(1929)年12月15日

【1日あたり乗降者数】

昭和55(1980)年 110人
平成27(2015)年 137人

「大分県統計年鑑」より(年間乗降者数の合計値を365で割った数で算定)
JR九州は平成28年以降各駅ごとの乗降者数を公表していない。

【駅名の由来・歴史】

景行天皇が館を建てる予定で土地を平ら(引地)にした事が由来。駅名は当時南山田村の大字名が駅名となる。

九重町役場の最寄り駅。町田地区内には昭和59(1984)年まで宮原線の町田駅があった。

【駅舎の見どころベスト3】

外観はモルタル、窓の改装あり

- ①建設当時の玄関庇(ひさし)
- ②玄関柱の装飾
- ③ホーム側の軒先の木組み

【その他の特徴・駅情報】

建物財産標	なし
駅前公衆電話	なし
駅前ポスト	あり
SUGOCA	未対応
自動券売機	なし



駅舎正面(令和6年3月撮影)



駅正面の庇を支える柱装飾が施されている。



駅舎正面(昭和55年)

「大分の鉄道」窪田勝則(1980)より



ホーム側入口側面軒の張り出しなど木造駅舎の特徴を良く残している。



待合室内部(令和6年3月撮影)

待合室内部は、窓がアルミサッシに改装されているものの、窓枠や柱は木造のまま残されている。青と橙のベンチがレトロ感を演出している。床面はコンクリートの打ちっばなし。

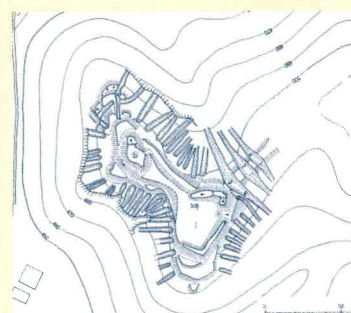
【駅周辺の文化財及び名所】

岐部城跡きべ じょうあと

(九重町指定史跡 引治駅から2.7km 車5分)

天文年間(1540年頃)に国東半島の岐部氏が築城したとされる山城。小倉山の西方から延びる標高506mの丘陵先端部に大規模な土塁と切岸で囲った曲輪とその斜面部に40本に及ぶ畝状空堀群を構える強固な造りをしている。

天正14(1586)年、島津氏の侵攻により落城したと考えられる。



岐部城縄張り図

【開業年月日】

大正3(1914)年4月1日

【1日あたり乗降者数】

昭和55(1980)年 1,736人

平成27(2015)年 2,113人

〔大分県統計年鑑〕より(年間乗降者数の合計値を365で割った数で算定)
JR九州は平成28年以降各駅ごとの乗降者数を公表していない。

【駅名の由来・歴史】

平安時代の「和名抄」に判太郷からの説がある。明治時代、中判田村ができ、村名が駅名となる。

大分市近郊の主要駅の一つで特急停車駅。当駅折り返しの列車もある。令和5(2023)年7月から無人化。

【駅舎の見どころベスト3】

外観はモルタル、窓の改装あり

- ①軒を支える柱は廃レール
(1912年八幡製鉄所製造)
- ②待合室はレトロな駅ベンチ
- ③待合室窓枠は木造のまま

【その他の特徴・駅情報】

建物財産標	あり
駅前公衆電話	あり
駅前ポスト	あり
SUGOCA	対応
自動券売機	あり



駅舎正面(令和6年3月撮影)



駅正面の軒を支える柱(廃レール)
○にSは八幡製鉄所のマーク
1912は製造年 60はレールの重量(60ポンドレール)

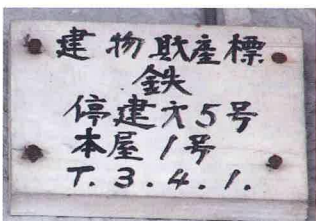


駅舎正面(昭和55年) 「大分の鉄道」窪田勝則(1980)より



待合室内部(令和6年3月撮影)

待合室内部は、窓がアルミサッシに改装されているものの、窓枠や柱は木造のまま残されている。青と橙のベンチがレトロ感を演出している。床面はコンクリートの打ちっぱなし。



建物財産標
T3.4.1は駅舎建設年月日(大正3年4月1日)

【駅周辺の文化財及び名所】

戸次川古戦場跡 (中判田駅から4km 車8分)

天正14(1586)年12月、大友義統及び仙石秀久・長曾我部信親らが率いる大友・四国連合軍が、島津家久率いる島津軍と激突した古戦場。

大友・四国連合軍は、長曾我部信親らが討たれるなど大敗を喫し、勢いづいた島津軍は程なく豊後府内に侵攻。大友義統は、高崎山城、豊前竜王城へと敗走した。



古戦場近くにある長曾我部信親の墓

令和6年度 特集展 鉄道の考古学Ⅱ 主要展示品

資料保護のため、展示替えをすることがあります。

資 料 名	点数	所蔵者	備考(時代等)
守江駅 駅名看板(国東線)	1	国東市教育委員会	
通票(国東線タブレット8枚セット)	1	国東市教育委員会	
通票(綱井~武蔵)及びタブレットキャリア	1	国東市教育委員会	
昭和18年10月1日改正列車運転時刻表(国東鉄道株式会社)	1	国東市教育委員会	
石製権(「豊馬豊馬」の刻書あり)	1	大分県立埋蔵文化財センター	
駅鈴(レプリカ) ※「駅路の鈴」折り紙付	1	個人(山田哲也)	参考資料
臼杵駅 駅名看板(国鉄時代)	1	個人(山田哲也)	
下ノ江駅 駅名行燈	1	個人(山田哲也)	
夜明駅 ホーロー駅名板	1	個人(山田哲也)	
普通入場券(硬券) 今津 東別府 中判田	3	個人(山田哲也)	平成7年
普通入場券(硬券) 上臼杵 熊崎	2	個人(山田哲也)	昭和59年
乗車券(硬券) 中判田 熊崎	2	個人(山田哲也)	
筑後軌道 乗車券	1	個人(山田哲也)	大正~昭和初期
臼杵駅開業70周年記念入場券	1	個人(山田哲也)	昭和60年
臼杵駅・下ノ江駅開業100周年記念 来場記念券	1	個人(山田哲也)	平成27年
復活特急「夕月」「いそかぜ」記念行先表示板(サボ)	2	個人(東晃平)	平成27年
復活特急「夕月」「いそかぜ」座席指定券及び記念弁当表紙	4	個人(東晃平)	平成27年
大分県内駅スタンプ	24	個人(山田哲也)	昭和50年代~
旅先案内版	1	個人(山田哲也)	平成22年
豊州線 臼杵駅汽車発着時間表	1	個人(山田哲也)	大正時代
運転時刻表(大分~三重町間)	2	個人(山田哲也)	平成17年
行先表示板(サボ) 亀川→豊後竹田→大分	1	個人(山田哲也)	昭和50年代~
行先表示板(サボ) 門司港→柳ヶ浦→中津	1	個人(山田哲也)	昭和50年代~
行先表示板(サボ) 亀川→豊後竹田→大分	1	個人(山田哲也)	昭和50年代~
行先表示板(サボ) 大分→豊後森→久留米	1	個人(山田哲也)	昭和50年代~
行先表示板(サボ) 別府→南延岡→宮崎(快速)	1	個人(山田哲也)	昭和50年代~
行先表示板(サボ) 別府←→博多(久大経由)	1	個人(山田哲也)	昭和50年代~
行先表示板(サボ) 南宮崎→日出→大分	1	個人(山田哲也)	昭和50年代~

県内木造駅舎と列車のある風景

撮影 山田 哲也(3枚とも)



日豊本線 熊崎駅 令和3(2021)年8月
815系電車



日豊本線 上岡駅 平成25(2013)年7月
キハ220形200番台



日豊本線 東別府駅 平成27(2015)年3月
415系電車

【参考文献】

大分県教育委員会1991 一般国道210号バイパス建設に伴う埋蔵文化財発掘調査概報Ⅱ 上野第1遺跡(東原地区)
大分県教育委員会2001 日田市高瀬遺跡群の調査3 上野第1遺跡
大分県立埋蔵文化財センター2017 遺物が語る大分の歴史
河野瀧雄1979「守江の歴史」
大分合同新聞社2002「郷愁のローカル鉄道国東線」

【写真・資料提供】(順不同) 国東市歴史体験学習館、天領日田資料館、平瀬清隆、藤田高士、横澤 慈、山田哲也、東 晃平

令和6年度特集展 鉄道の考古学Ⅱ

~駅に歴史あり~

会 期 令和6年4月23日(火)~8月4日(日)
会 場 大分県立埋蔵文化財センター 企画展示室
主 催 大分県立埋蔵文化財センター
後 援 大分合同新聞社 NHK大分放送局 OBS大分放送
TOSテレビ大分 OAB大分朝日放送 大分鉄道ファン倶楽部
企 画・デザイン 山田哲也 東 晃平 印刷 プリントネット