

令和5年度特集展

鉄道の考古学

てつどうのこうこがく

485系ボンネットver

令和5年
5月23日(火) > 9月24日(日)

大分県立埋蔵文化財センター企画展示室

9:00~17:00

休館日:月曜日(入場16:30まで)

展示解説資料
Exhibit commentary text

入場無料

はじめに ▶ 1ページ

考古編 ▶ 2~4ページ

九州・おいたの
寝台特急 ▶ 5~6ページ

写真編 ▶ 7ページ

特急にちりんの
あゆみ ▶ 8ページ

愛称編
民営鉄道・バス ▶ 9~10ページ

大分の鉄道
120年史 ▶ 11~12ページ

県内全駅地図
列車愛称一覧 ▶ 13~14ページ

主要展示品 ▶ 裏表紙

滝尾駅を発車するC58機関車(昭和46年) 平瀬清隆 撮影



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

はじめに

我が国に鉄道が開業し150年、大分県内に初めて鉄道が開通して120年余りが経ちました。鉄道は、人々の旅のあり方を大きく変えただけでなく、鉄道にまつわる新たな文化の誕生や人々の生活スタイルを大きく変える契機となりました。県内においても官民間わず多くの鉄道路線が開業し、各地には鉄道に関する遺産や文化財が多く残るとともに、関連する埋蔵文化財が発掘されています。

本展示では、鉄道の観点から県内の歴史をひもとくとともに、鉄道に関する遺物や鉄道写真、貴重な資料等を多数展示し、大分の鉄道の歴史とその移り変わりを広く紹介します。

おおいたの鉄道ことはじめ

1 明治時代の鉄道敷設

県内最初の鉄道は、日本で最初の鉄道が開業した25年後、明治30(1897)年に豊州鉄道が行橋(福岡県)～長洲(現・柳ヶ浦)間を開業させたことが始まりです。

その後、鉄道建設は九州鉄道、国(鉄道院)に引き継がれ、特に駅館川(宇佐市)の鉄橋建設に12年かかるなどの難工事を経た後に、明治44(1911)年、11月1日、大分駅まで延伸開業します。現在も明治時代の面影を残す駅舎として、東別府駅が別府市指定有形文化財となっています。

時を同じくして、明治33(1900)年には、豊州電気鉄道により大分(堀川)～別府間に路面電車が開業するなど、明治時代は文明開化の象徴である鉄道が県内にやってきた時代といえます。

2 大正時代の鉄道敷設

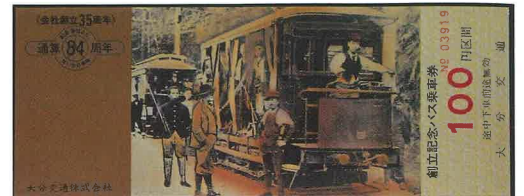
登場する人物は全て敬称略にて表記します。

県内の鉄道網が最も整備されたのが大正時代です。大分駅から佐伯線、犬飼軽便線、大湯鉄道が各方面に延伸し、現在の日豊本線、豊肥本線、久大本線の礎となりました。

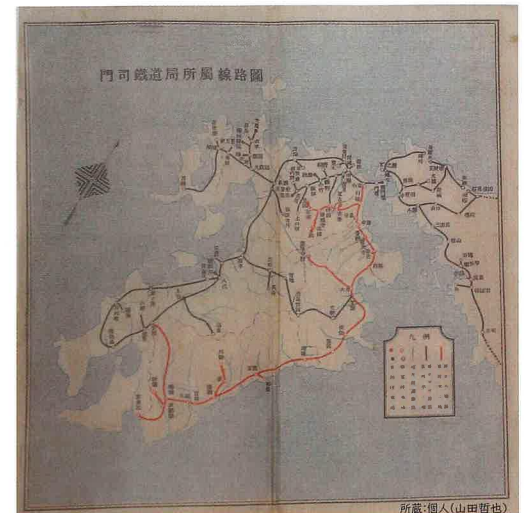
県内各地では、鉄道や駅の誘致をめぐる運動が盛んになり、地域の人々や地域の有力者らが「我が町に鉄道を」と様々な働きかけを行うようになりました。

臼杵の町では「臼杵鉄道期成会」が立ち上がり、当時の鉄道院総裁、後藤新平を臼杵に招くなどして、鉄道開通に尽力しました。豊後大野市朝地町では、衆議院議員の吉良元夫が出身地の朝地に鉄道を引き込み、後に「吉良曲がり」と呼ばれるカーブとなったほか、由布市湯布院町では、地元有力者の衛藤一六が由布院盆地に大きく食い込むように線路を引く「一六曲がり(一六線)」により、北由布(現由布院駅)を作り、現在の湯布院の発展につながる一つの契機となりました。

各路線とも様々な難工事の末に、日豊本線は大正5(1916)年に佐伯駅まで開通し、豊肥本線は大正13(1924)年に豊後竹田駅まで開通、久大本線は大正14(1925)年に北由布駅(現・由布院駅)まで開通しました。その後、昭和初期までに各県境まで鉄道が開通することにより、県内の鉄道網は完成することとなります。



開業当初の別大電車が描かれた記念乗車券



門司鉄道局所属線路図(昭和4年)(複製)



朝地駅前の吉良元夫胸像

祝
・朝地駅開業百年
(二〇二三)
令和五年十二月二十日



久大本線 由布院～南由布(撮影:山田哲也)
「一六曲がり」は、由布院の絶景車窓も生みだした

考古編① 筑後軌道転車台犬釘

転車台の大発見! 筑後軌道の終着点、 豆田駅を支えた遺物(日田市 城下町遺跡)

筑後軌道は、久留米(福岡県)と豆田(日田市)結んでいた民営鉄道です。

明治36(1903)年の開業以来、徐々に線路を延ばし、大正5(1916)年5月10日に石井(日田市)~豆田間が完成し、久留米~豆田間が全線開通となりました。

線路は三隈川(筑後川)の南側を走る路線で、加加鶴トンネルや逆谷橋などの難工事続きでした。現在も、国道210号線沿いには、逆谷橋などの遺構が残ります。

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、その後豆田駅周辺は、市街化が進んだこともあり、長らくその存在を示す遺構が明らかになっていませんでした。

平成23(2011)年、筑後軌道調査会による発掘調査により、筑後軌道の転車台跡が発掘されました。土台部分のみが残り、付近からは犬釘(レールを支える釘)が9本出土しました。

民営鉄道の転車台発掘は全国的にも珍しく、調査後は現地を埋め戻して保存し、案内看板を設置しています。

転車台から出土した犬釘と、発掘調査時の写真などの資料が当時を物語ります。



豆田駅停車の筑後軌道機関車と車掌(末次萬造氏)



レールを支えていた犬釘



筑後軌道転車台発掘写真

考古編② 豊後森機関庫出土品 打殻薬莖・耐火レンガ

歴史の証人 豊後森機関庫からは 米軍機の薬莖と耐火レンガが出土

久大本線は、昭和4年(1929)年に豊後中村(九重町)~豊後森(玖珠町)間が開業しました。機関車の中継地点としての機関庫設置で、日田と熾烈な誘致合戦に勝利した豊後森に昭和9(1934)年、豊後森機関庫が設置されました。昭和20(1945)年8月4日には、米軍機の機銃掃射を受け、職員3名が死亡する惨事が発生し、現在も壁にはその時の弾痕が残っています。

昭和45(1970)年の蒸気機関車廃止により翌年、機関庫としての役割は終えましたが、機関庫と転車台は残りつづけ、平成24(2012)年に国登録有形文化財となりました。

機関庫周辺からは、表面採取により薬莖が出土し、米軍機が機関庫に機銃掃射した際の打殻薬莖と考えられます。機関庫のピット内からは、熱を受けたレンガが出土し、品番から耐火レンガ(SK-32)と判明しました。耐火レンガは蒸気機関車の火室内で燃焼効率を上げるために入れたものとされ、機関庫としての役割を終える際に、ピット内に廃棄されたものと考えられます。



打殻薬莖



機関庫出土レンガ(SK-32耐火レンガ)

考古編③ 汽車土瓶ほか鉄道遺物

出土個数は、約50個!

一括で出土した汽車土瓶 (大分市 大道遺跡群)

平成23(2011)年、大分駅南側(上野の森口)の発掘調査(大道遺跡群第23次調査ほか)で、大量に廃棄された汽車土瓶(※お茶を入れる使い捨て容器)が出土しました。ほぼ同じ場所で大量の汽車土瓶の発掘は珍しく、駅名や販売店名などが判明したものもあり、鉄道を使った当時の流通をうかがい知る貴重な資料です。

汽車土瓶のほかにも、ガラス茶瓶や磁器猪口、醤油差しなども出土しました。



汽車土瓶の出土状況(大道遺跡群第23次調査)

※汽車土瓶および各種茶瓶を総称して、便宜上汽車土瓶と表記しています。

さまざまな汽車土瓶・茶瓶・遺物

このページの所蔵全て:大分市教育委員会



黄褐色の汽車土瓶(大道遺跡群第23次)

明治時代からの伝統的な汽車土瓶のタイプ。お茶をそそぐ急須の形により近く蓋と湯呑みが別となっています。戦後から昭和30年代は蓋と湯呑みが一体となった形が主流となりました。



濱松駅 自笑亭うなぎめしの汽車茶瓶(大道遺跡群第23次)

戦後大量生産された泥漿鑄込(でいしょうこみ)成形で作られた土瓶。それぞれ面に「お茶」「濱松駅自笑亭」「うなぎめし」の文字が書かれています。浜松からうなぎ飯の駅弁と旅をして、大分で役目を終えたことがうかがえる一品です。



姫路まねきの汽車茶瓶(大道遺跡群第23次)

姫路まねきは、明治21(1888)年創業の弁当屋で、幕の内弁当を駅弁として最初に提供した老舗。裏面は、「鉄道局指定」「あきびんはこしかけの下へ」「お茶」「せと古藤製」の文字があります。当時、汽車土瓶を車窓から投げ捨て、保線作業員にあたる事故を防ぐため、腰掛けの下に置く標語が駅弁や汽車土瓶に書かれました。「せと古藤」は愛知県瀬戸市の古藤製陶所の製造品です。



ガラス茶瓶(大道遺跡群第32次)

「鉄道局御指定 御茶 富岡式茶瓶 製造元 大日本麦酒株式会社」とあるガラス茶瓶。大正10(1921)年、汽車土瓶にかわり登場しますが、割れやすい等の不評ですぐに元の土瓶や鑄込茶瓶に戻っていきました。



磁器猪口(大道遺跡群第23次)

各酒造会社の銘柄が書かれているほか「旅は道連れ世は情け」と書かれたものもあります。

左端は、九重町の八鹿酒造。その右は岡山市の一福酒造(廃業)、右端はうきは市の磯乃澤酒造(現いそのさわ)と考えられます。

コラム 汽車茶瓶と駅弁の掛け紙

汽車茶瓶と同じ駅の駅弁が大集合！ 昭和初期から国体記念弁当まで様々

駅弁のお供として購入されていた汽車茶瓶。発掘現場からは駅弁の掛け紙は出土していませんが、同じ駅の掛け紙を汽車茶瓶に添えると、旅の雰囲気や味を少し味わえます。駅弁の掛け紙も、昭和初期から多色刷りで工夫されており、地域の特徴がよく表現されています。



所蔵:大分市教育委員会



所蔵:大分市教育委員会



所蔵:大分市教育委員会

浜松駅 自笑亭 うなぎ飯



所蔵:個人(山田哲也)

濱松駅自笑亭 うなぎ飯 (昭和5(1930)年)
自笑亭は江戸末期創業の老舗で屋号は浜松藩主から命名されたもの。浜名湖を思わせる舟が描かれています。

沼津駅 桃中軒 鯛めし



所蔵:個人(山田哲也)

沼津駅桃中軒 鯛めし (大正12(1923)年)
桃中軒は明治24(1891)年創業。現在も販売されている鯛そぼろの駅弁。青い波間から赤い鯛が跳ねている絵が特徴的で現在も同様のデザインが引き継がれています。

大阪駅 水了軒 お弁当



所蔵:個人(山田哲也)

大阪駅水了軒 お弁当 (昭和45(1970)年)
水了軒は明治21(1888)年創業。大阪城は汽車茶瓶にも描かれているのが特徴的です。

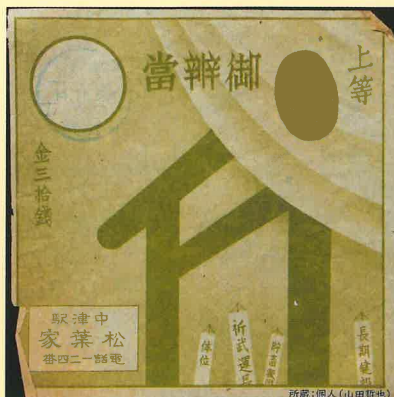
戦争と掛け紙の変化



所蔵:個人(山田哲也)

中津駅 松葉家 御寿司
(昭和6(1931)年)

いずれの掛け紙も中津駅松葉家の駅弁。
戦時色が濃くなるにつれ多色刷りから一色刷りとなり、「武運長久」などの文字が入るようになっていきました。



所蔵:個人(山田哲也)

中津駅 松葉家 上等御辨當
(昭和14(1939)年)



所蔵:個人(山田哲也)

大分駅 祝・大分国体おべんとう
(昭和41(1966)年)

九州・おおいたの寝台特急

大分にもたらされた汽車茶瓶や駅弁は、関東・関西と大分を直接結ぶ列車の存在が不可欠でした。このコーナーではその歴史を少しひもといてみましょう。

1 東京行列車の登場 (たかちほ・高千穂・ぶんご)

昭和26(1951)年11月、東京～都城(宮崎県)間に急行「たかちほ」が登場しました。5年後に「高千穂」に改名され、昭和36(1961)年10月1日に東京～大分間に登場する急行「ぶんご」とともに、東京と大分を結ぶ列車となりました。当時の寝台車は編成や車両の一部に連結されており、三段ベッドが主流でした。

2 東京を結ぶ寝台特急 (みずほ、富士)

昭和38(1963)年6月、日豊本線初の寝台特急として「みずほ」が登場します。当時は東京～熊本間の付属編成でしたが、「みずほ」は東京～大分間を初めて結んだ寝台特急でした。

昭和39(1964)年10月1日、「みずほ」にかわり「富士」が登場します。「富士」は初めて東京～大分間を単独で結ぶ寝台特急として、以後45年間にわたり、東京へ向かう人やふるさとに帰る人を多く乗せました。翌年には、東京～西鹿児島間に運転区間が延長され、「高千穂」ともに運行距離1574.2kmを走る列車として、日本の鉄道史に燦然と輝く記録を残しました。

車内設備も二段ベッドや個室、食堂車など「走るホテル」のように充実したものとなっていきましたが、移動手段が新幹線や航空機が主流となる中で、運転区間や編成が徐々に縮小し、平成21(2009)年3月14日に廃止となりました。

一方「みずほ」は、平成6(1994)年に廃止となった後、平成23年(2011)年3月から、山陽・九州新幹線の列車名となっています。

3 関西を結ぶ寝台特急 (彗星)

昭和43(1968)年10月、新大阪～宮崎間に寝台特急「彗星」が登場しました。九州への新婚旅行ブームも追い風となり、一時は最大5往復が運転するなど、関西と九州を結ぶ主要な列車の一つとなりました。平成9(1997)年、寝台特急「富士」の運転区間短縮以降は大分以南を走る唯一の寝台特急となりました。その後、新幹線や道路網の整備に伴い、徐々に利用客が減少し、平成17(2005)年9月に廃止となりました。

「彗星」の中で特筆すべき存在として、583系電車があげられます。583系は、昼は座席特急、夜は寝台特急となる昼夜兼用電車として本格運用された世界最初の電車特急です。「彗星」には、昭和50(1975)年3月ダイヤ改正から登場し、これまでの客車とは異なる存在感を示していました。

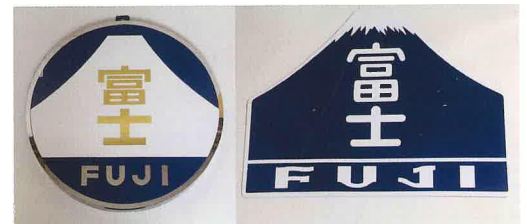
その後、寝台組立時の人員確保が必要なことや、座席がリクライニングシートにならないなどの快適性に課題が生じ、昭和59(1984)年2月に、「彗星」での運転は終了となりました。



急行 高千穂 (日豊本線 大分～高城)



寝台特急 富士 (日豊本線 西屋敷～宇佐)



寝台特急 富士ヘッドマーク 丸型 山型 (レプリカ)
所蔵: 個人(山田哲也)



寝台特急 彗星 (日豊本線 幸崎～佐志生)



寝台特急 彗星 (日豊本線 幸崎～佐志生)

※画像は特急にちりん運用のものです

懐かしの寝台特急～ブルートレイン～

1 寝台特急 富士

昭和39(1964)年10月1日、東京～大分間に登場、平成21(2009)年3月14日廃止
「富士」は、昭和4(1929)年9月15日、日本初の列車愛称で公募により第1位を獲得し決定



重岡駅(佐伯市)では、西鹿児島発と東京発の上下「富士」が交換。
D51蒸気機関車(左端)との3本並びは、まさに王者の風格である。



別府湾に沿うように走る「富士」、間もなく終点の大分到着。
別府市街地、高崎山、うみたまご、田ノ浦ビーチなど大分らしい風景。



白杵～津久見間の板小屋漁港付近を走る「富士」
ED76電気機関車に丸型のヘッドマークを掲げている。



昭和60(1985)年3月から廃止まで山型のヘッドマークを掲げる。
この日の「富士」はED76電気機関車の重連運転となった珍しい一枚。

2 寝台特急 彗星

昭和43(1968)年10月1日、新大阪～宮崎間に登場、平成17(2005)年9月30日廃止



熊崎～上白杵を走る「彗星」。末広川を渡った先のカーブで正面に
朝日を浴びて走る。電源車の後ろに客車を7両繋ぐ堂々たる編成。



平成17(2005)年9月30日、「彗星」最終日の朝の大分駅。
最終日とは思えない、いつもの朝の風景と同じでした。

写真編 ～よみがえる往年の列車たち～

1 蒸気機関車 (SL) の終焉と電化開業

昭和42(1967)年、日豊本線幸崎～新田原(行橋市)間が電化開業し、蒸気機関車(SL)は、次第に電車に置き換わっていきました。蒸気機関車のさようなら運転や電化開業の様子をお伝えします。



電化開通の装飾をする421系電車(大分駅にて) 昭和42(1967)年10月1日



臼杵駅を発車するさようならSL列車(D51 485) 昭和49(1974)年4月24日

2 海・山・川 おおいたの風景と列車

大分県内には、沿線に別府・湯布院などの観光地があり、沿線も海や山沿いなど風光明媚な場所を走ります。国鉄時代からJRの観光列車まで、魅力あふれる沿線風景を写真を通じてお伝えします。



撮影：平瀬 清隆

遠くに高崎山を望み別府湾沿いを走る急行べっぴん 昭和40(1965)年8月18日



撮影：橋爪 剛

豊肥本線の人気列車、特急あそぼーい！ 平成28(2016)年11月29日



撮影：山田 哲也

佐伯市の名勝、豊後二見ヶ浦と特急にちりん 平成22(2010)年8月21日



撮影：橋爪 剛

JR九州を代表する観光列車、特急ゆいんの森 平成28(2016)年10月2日

特急にちりんのあゆみ



1 特急にちりんの歴史

昭和43(1968)年10月、博多～西鹿児島間を日豊本線経由で走る特急にちりんが誕生しました。太陽を表す「日輪」を由来に持つ特急列車は、日の光あふれる日豊海岸沿いを走る特急列車として、今日まで55年間にわたり走り続けています。

【特急にちりん55年のあゆみ】

- 1968.10. 1 特急にちりん運転開始 キハ82系 (1往復)
- 1972. 3.15 キハ82系に加え485系電車登場 (2往復)
- 1975. 3.10 大增発されエル特急となる (8往復)
- 1978.10. 2 にちりん絵幕 (太陽をイメージ) 登場
- 1980.10. 1 583系電車登場 全列車が電車化
- 1984. 2. 1 583系電車廃止 全列車485系電車に統一
- 1987. 3.31 国鉄分割民営化 115年の歴史に幕
- 1987. 4. 1 JR九州発足
- 1988. 3.10 にちりん大增発 (26往復) で最盛期を迎える
- 1990. 3.10 783系電車登場 ハイパーにちりん運転開始
485系はレッドエクスプレスに順次塗装変更
- 1993. 3.18 787系電車登場
にちりんシーガイア・ドリームにちりん運転開始
- 1995. 4.20 883系電車登場 ソニックにちりん運転開始
- 1997. 3.22 特急ソニック、特急にちりと分割し独立
- 2011. 3.12 485系電車廃止 (783系・787系に置換)
ドリームにちりん廃止
- 2018.10. 1 特急にちりん運転開始50年
- 2021. 3.13 783系電車定期運用から引退、全列車787系に統一



乙津川を渡るキハ82系にちりん 昭和52(1977)年
撮影: 藤田 高士



ボンネットタイプのにちりん 平成2(1990)年
撮影: 藤田 高士



レッドエクスプレスのにちりん 平成22(2010)年
撮影: 山田 哲也



ハイパーサルーン(改造後)のにちりん 平成27(2015)年
撮影: 橋爪 剛

2 最も長く活躍した車両、485系

特急にちりんの車両で、最も長く活躍したのが、昭和47(1972)年に登場した485系電車でした。

クリーム色の車体に赤帯を巻いた塗装は「国鉄特急色」とも呼ばれ、多くの人たちに懐かしさや国鉄時代を象徴するものとして親しまれてきました。

JR九州発足後は、赤一色に塗装変更した「レッドエクスプレス」として活躍しました。その後、多くの新型車両が登場し、車体の老朽化なども重なり徐々に第一線から退いていきました。

平成23(2011)年に定期列車から引退し、主に多客期の臨時列車や修学旅行列車として利用された後、平成27(2015)年10月18日、九州最後の485系が43年間にわたる歴史に幕をとしたのでした。

485系の最終列車に掲げられた「485系 Do32 小倉総合車両センター」行き方向幕がその証となります。



485系の最終列車に掲げられた方向幕 平成27(2015)年
所蔵: 個人(東見平)

愛称編 ふるさとの風景・名所が列車名に

1 愛称の登場 (たかちほとぶんご)

昭和26(1951)年11月、東京～都城間の列車が「たかちほ」と命名され、県内を走る初の愛称を持つ列車が誕生しました。昭和31(1956)年「高千穂」に改名され、昭和39(1964)年に登場する寝台特急「富士」とともに、東京～西鹿児島間を走る日本一の長距離列車が誕生しました。

昭和36(1961)年10月1日、東京～大分間に急行「ぶんご」が誕生し、東京と大分が一つの愛称で結ばれるようになりました。

列車の愛称は、列車が増えるごとに次第に地名から風景、名所など地域の顔としての意味を持つことになりました。

2 愛称の広がり (ゆのか あさぎり 由布 火の山)

昭和30年代には、新たな列車の登場とともに、その地域を代表する風景や名所などが列車名として採用されました。

沿線の湯の香や朝霧を思わせる「ゆのか」や「あさぎり」、由布岳や阿蘇山が由来の「由布」や「火の山」などが次々と登場しました。

昭和43(1968)年10月ダイヤ改正以降、同じ地域を走る列車名の統合や「あずさ2号」のように番号制が採用されたことで、愛称は数を減らしました。また、新幹線網の拡大や寝台特急の廃止や縮小により列車の愛称も減っていきました。

国鉄民営化後に、観光列車を中心に愛称も少しずつ増え、「ゆふいんの森」や「あそびーい!」など列車の愛称は、私たちに身近なものとして愛され続けています。



DF50 560[大] S40.8.19 撮影:平瀬 清隆
急行高千穂(日豊本線 大分～西大分)



S39.3.8 撮影:平瀬 清隆
準急火の山(日豊本線 西大分～大分)



急行愛称板(主にリバイバル運転時のもの)
所蔵:個人(山田哲也)

コラム 民営鉄道の列車愛称

県内の民営鉄道の代表格は、昭和20(1945)年に発足した大分交通株式会社でした。最盛期には5つの鉄道路線を持ち、地域の足として、長らく活躍してきました。

なかでも、宇佐参宮線・国東線・耶馬溪線の車両前面には、沿線を思わせる風景や鳥の名前を示すプレートが取り付けられており、車両の愛称といえるものでした。

車社会の到来により、5つの路線は全て昭和50(1975)年までに廃止となり、現在は主にバス路線となっています。

【宇佐参宮線】(豊後高田～宇佐～宇佐八幡)

みやばと・かみばと

【国東線】(杵築～国東)

ちどり・かもめ・ささなみ・はましぎ・しおかぜ・なぎさ

【耶馬溪線】(中津～守実温泉)

やまばと・かわせみ・ひよどり・せきれい・せせらぎ・やまびこ・かじか



S40.8.20 撮影:平瀬 清隆
宇佐八幡駅を出発する「みやばと」



S40.8.20 撮影:平瀬 清隆
奥に見える宇佐神宮の鳥居と「かみばと」

地域を支えたローカル線 ~ 民営鉄道と国鉄(JR九州)バス ~

1 県内の民営鉄道

県内の民営鉄道は、明治33(1900)年に豊州電気鉄道が別府大分間に路面電車(別大電車)を開業して以来、県内の各地方や観光地を結ぶ形で、大正時代に相次いで開業しました。

大正2(1913)年に耶馬溪鉄道、翌大正3(1914)年に日出生鉄道、大正4(1915)年大湯鉄道、大正5(1916)年に宇佐参宮鉄道及び筑後軌道の日田(豆田)延伸など、県内で相次いで鉄道開業が進んだことにより、人や物の移動が飛躍的に伸びただけでなく、地域の観光振興など大きな経済効果をもたらしました。

当時の鉄道遺産が指定文化財および登録文化財となって残っているものや、埋蔵文化財として発掘された例があり、県指定有形文化財の宇佐参宮線26号蒸気機関車をはじめ、国登録有形文化財の旧耶馬溪鉄道平田駅ホームなどが残っています。

民営鉄道はその後、国による鉄道路線の買収や太平洋戦争による経営統合で大きく経営環境が変化した後、車社会の到来や地方の過疎化により、昭和50(1975)年までに全て廃止となりました。



さようなら別大電車乗車券(昭和47年運行最終日) 所蔵:個人(山田哲也)



筑後軌道(日田(豆田)~久留米)の切符(大正~昭和初期) 所蔵:個人(山田哲也)



26号機関車と宇佐参宮線(宇佐八幡駅) S40.8.20 撮影:平瀬 清隆

2 国鉄(JR九州)バス

国鉄バスは、国鉄が運営するバス事業で、鉄道路線の開業ができなかった路線や鉄道駅同士を短絡的に結ぶために開業し、県内では、臼三線(臼杵~野津~三重町)と佐賀関線(佐賀関~坂ノ市~中判田)及び支線があり、沿線には病院や高校、観光地などがありました(路線図は13~14ページ地図参照)。

他のバス会社との違いは、主要出札所が「駅」と呼ばれ、駅舎及びみどりの窓口があることで、鉄道の切符や小荷物配送などが鉄道駅同様にできました。県内では臼三線の野津駅(臼杵市野津町)及び佐賀関線の佐賀関駅(大分市佐賀関)がありました。

国鉄バスには、前面に国鉄の象徴である動輪マーク、側面にはつばめマークを付けており、多くの人から青バス(JR後は赤バス)の愛称で親しまれました。



所蔵:個人(山田哲也)

昭和8(1933)年に佐賀関線、昭和10(1935)年に臼三線が開業し、多くの人や小荷物の利用がありました。

国鉄分割民営化後はJRバスが継承しましたが、車社会の到来や人口減少による収益悪化により段階的に路線が縮小し、佐賀関線は平成15年(2003)、臼三線は平成19(2007)年に廃止となり、現在は大分バス株式会社と関連会社が路線を継承しています。



野津駅に停車中のJRバス(赤バス) 野津駅にはバス専用の転車台があった H19 撮影:山田哲也





臼杵駅前に停車中のJRバス(青バス) 国鉄時代からの伝統、正面に動輪マーク、側面につばめマークを掲げる H6 撮影:藤田高士



臼杵石仏火祭り記念乗車券(昭和54年野津駅発行) 所蔵:個人(山田哲也)

大分の鉄道120年史 ①

 民営鉄道に関すること
 国鉄(JR)バスに関すること

白地は国鉄・JRに関すること
 (前身の九州鉄道・豊州鉄道・
 鉄道院・鉄道省時代含む)

年・月・日(西暦)	おもなできごと
明治30(1897)年 9月25日	豊州鉄道、行橋～長洲(現・柳ヶ浦)間が開通し、県内に初めて鉄道が開通
明治33(1900)年 5月10日	豊州電気鉄道、別府～大分(堀川)間に九州初(全国5番目)の路面電車開通
明治34(1901)年 9月 3日	豊州鉄道と九州鉄道が合併し、鉄道建設工事は九州鉄道が継承
明治40(1907)年 7月 1日	鉄道国有法により、九州鉄道が国に買収される。以降の工事は国が継承
明治44(1911)年11月 1日	大分線(現・日豊本線) 別府～大分間が開通し、大分市に鉄道が到達
大正 2(1913)年12月26日	耶馬溪鉄道、中津～樋田間開通、以降守実まで線路を延長(大正13年)
大正 3(1914)年 4月 1日	佐伯線(現・日豊本線)大分～幸崎間、犬飼軽便線(現・豊肥本線)大分～中判田間開通
大正 3(1914)年 5月24日	日出生鉄道、豊前善光寺～新豊川間開通、以降豊前二日市まで線路を延長(大正11年)
大正 4(1915)年 8月15日	佐伯線(現・日豊本線)幸崎～臼杵間開通
大正 4(1915)年10月30日	大湯鉄道(現・久大本線)大分市～小野屋間開通、大正11年に国が買収し久大線に
大正 5(1916)年 3月 1日	宇佐参宮鉄道、豊後高田～宇佐八幡間開通
大正 5(1916)年 5月10日	筑後軌道、石井～豆田間が開通し、全線開通 豆田駅転車台が完成
大正 5(1916)年10月25日	佐伯線(現・日豊本線)臼杵～佐伯間開通
大正 6(1917)年 7月20日	犬飼軽便線(現・豊肥本線)竹中～犬飼間開通(中判田～竹中間は大正5年開通)
大正11(1922)年 7月 7日	国東鉄道、杵築～杵築町間開通、以降国東まで線路を延長(昭和10年)
大正12(1923)年12月15日	日豊本線 重岡～市棚(宮崎県)間が開通し、日豊本線が全線開通
大正13(1924)年10月15日	犬飼線 朝地～豊後竹田間開通 朝地を迂回する「吉良曲がり」誕生
大正14(1925)年 7月29日	久大東線 湯平～北由布(現・由布院)開通 盆地内に食い込む「一六曲がり(一六線)」誕生
昭和 3(1928)年12月 2日	犬飼線 玉来～宮地線 豊後萩間が開通し、豊肥線と改称し、全線開通
昭和 4(1929)年 3月26日	筑後軌道、久大本線の並行路線となり、国から補償を受ける形で全線廃止
昭和 5(1930)年12月 1日	別府大分電鉄、別大電車を亀川まで延長
昭和 8(1933)年 3月28日	省営自動車(後の国鉄・JRバス)佐賀関線が営業開始
昭和 9(1934)年11月15日	久大西線(現・久大本線) 日田～天ヶ瀬間が開通し、久大本線が全線開通 玖珠町に豊後森機関庫完成
昭和10(1935)年 3月 1日	省営自動車(後の国鉄・JRバス)臼杵～三重町間が営業開始(臼三線)
昭和12(1937)年 6月 7日	宮原線 恵良～宝泉寺間開通(肥後小国までの全線開通は昭和29年3月19日)
昭和12(1937)年 8月22日	彦山線(現・日田彦山線)夜明～宝珠山間が開通し、県内国鉄(JR)路線が全て整備
昭和20(1945)年 4月20日	大分交通株式会社発足(別府大分電鉄及び県内6社の鉄道・自動車会社が合併)
昭和20(1945)年 8月 4日	豊後森機関庫、米軍艦載機の機銃掃射を受ける(職員3名が死亡、機関庫に弾痕)
昭和23(1948)年 6月11日	日本鉱業佐賀関鉄道(日鉱幸崎～日鉱佐賀関)旅客営業を開始
昭和24(1949)年 6月 1日	公共企業体 日本国有鉄道発足
昭和26(1951)年11月25日	東京～都城間急行「たかちほ」登場(昭和31年「高千穂」に改称、西鹿児島へ延長)
昭和28(1953)年 9月30日	大分交通豊州線(豊前善光寺～豊前二日市)全線廃止、バス転換へ
昭和29(1954)年 3月19日	宮原線 宝泉寺～肥後小国間が開通し、全線開通
昭和30(1955)年12月 1日	大分臨港線(西大分～大分港間)が営業線として開業、大分港駅を設置
昭和33(1958)年 4月 1日	大分駅新駅舎(2代目駅舎)及び駅前広場完成
昭和34(1959)年 5月 1日	日田彦山線準急「あさぎり」(門司港～天ヶ瀬)登場(昭和39年、「日田」「はんだ」登場)
昭和36(1961)年10月 1日	日豊本線初の特急「かもめ」(京都～宮崎)登場、急行「ぶんご」(東京～大分)登場
昭和36(1961)年10月26日	集中豪雨により仏崎で別大電車が埋没、国東線鉄橋流出など甚大な被害が発生
昭和38(1963)年 5月14日	日本鉱業佐賀関鉄道(日鉱幸崎～日鉱佐賀関)全線廃止
昭和38(1963)年 6月 1日	日豊本線初の寝台特急「みずほ」(東京～熊本・大分)登場
昭和39(1964)年10月 1日	寝台特急「富士」(東京～大分)登場、特急「みどり」(新大阪～大分)登場
昭和40(1965)年 8月20日	大分交通宇佐参宮線(豊後高田～宇佐八幡)全線廃止
昭和41(1966)年 3月31日	大分交通国東線(杵築～安岐)全線廃止(安岐～国東間は、昭和39年8月31日廃止)
昭和41(1966)年10月23日	第21回国民体育大会(大分国体)開催、天皇皇后両陛下下来県でお召し列車運転
昭和42(1967)年10月 1日	日豊本線新田原(行橋市)～幸崎間電化開業、電車特急「みどり」大分駅で発車式
昭和43(1968)年10月 1日	特急にちりん登場(急行から格上)、寝台特急「彗星」登場、急行「由布」登場

大分の鉄道120年史 ②

年・月・日(西暦)	おもなできごと
昭和45(1970)年10月1日	久大本線、蒸気機関車の運転終了、昭和46年4月、豊後森機関区を廃止
昭和46(1971)年9月30日	大分交通耶馬溪線(守実温泉～野路)部分廃止
昭和47(1972)年4月4日	大分交通別大線(別大電車)大分駅前～亀川駅前全線廃止、72年の歴史に幕
昭和49(1974)年4月25日	日豊本線南宮崎まで電化開業、D51蒸気機関車によるさようなら列車運転
昭和50(1975)年3月10日	新幹線博多開業、特急にちりん大增発しエル特急に、豊肥本線急行「火の山」増発
昭和50(1975)年9月30日	大分交通耶馬溪線(野路～中津駅前)全線廃止、県内から民営鉄道が全て消滅
昭和55(1980)年10月1日	需要減による列車削減、急行「くにさき」廃止、「あさぎり」などを快速列車に格下げ
昭和59(1984)年2月1日	大分臨港線(西大分～大分港)全線廃止
昭和59(1984)年12月1日	宮原線(恵良～肥後小国)全線廃止
昭和61(1986)年11月1日	大分地区に都市圏ダイヤ「タウンシャトル」導入、富永一朗デザインのヘッドマークを掲げる
昭和62(1987)年2月～3月	大分県内、新駅開業相次ぐ2月22日に牧、敷戸が開業、3月9日に湯谷、別府大学が開業
昭和62(1987)年4月1日	国鉄分割民営化、九州旅客鉄道株式会社(JR九州)発足
昭和63(1988)年3月11日	久大本線に観光特急「ゆふいんの森」登場、走る美術館として湯布院観光の起爆剤に
平成2(1990)年3月10日	新型車両783系電車登場、「ハイパーにちりん」運転開始
平成2(1990)年7月2日	豊肥大水害により豊肥本線被災、玉来川橋りょうなど流失(H3.10.19復旧)
平成4(1992)年7月15日	久大本線に特急「ゆふ」、「ゆふいんの森2」登場、豊肥本線に特急「あそ」登場
平成5(1993)年3月18日	新型車両787系電車登場、「にちりんシーガイア」「ドリームにちりん」運転開始
平成7(1995)年4月20日	新型振子特急883系電車登場、「ソニックにちりん」運転開始
平成9(1997)年11月29日	寝台特急「富士」運転区間が東京～大分間に短縮(S55.10.1東京～宮崎間に短縮)
平成9(1997)年12月12日	旧耶馬溪鉄道平田駅ホームが国登録有形文化財に登録
平成11(1999)年3月13日	久大本線に特急「新ゆふいんの森」登場、「ゆふいんの森2」は「シーボルト」に変更
平成12(2000)年9月26日	旧耶馬溪鉄道一号・二号厚ヶ瀬トンネルが国登録有形文化財に登録
平成13(2001)年3月3日	新型振子特急885系電車登場、日豊本線「白いソニック」として運転開始
平成15(2003)年2月5日	東別府駅本屋が別府市指定有形文化財に指定
平成15(2003)年3月1日	久大本線にトロッコ列車「TORO-Q」登場(H21.9.29運転終了)
平成15(2003)年3月31日	JR九州バス佐賀関線(坂ノ市～延命寺線含む)全線廃止、70年の歴史に幕
平成16(2004)年3月13日	九州新幹線一部開業、特急「ゆふDX」登場、特急「あそ」を「九州横断特急」に改称
平成17(2005)年3月24日	「新ソニック883」運転開始、デビュー10年を期にブルーメタリック塗装に変更
平成17(2005)年3月29日	宇佐参宮線26号蒸気機関車が県指定有形文化財となる
平成17(2005)年9月30日	寝台特急「彗星」廃止、大分以南の寝台特急列車運転に幕
平成19(2007)年3月31日	JR九州バス白三線廃止、省営、国鉄、JRと72年間続いたバス路線に幕
平成21(2009)年3月14日	寝台特急「富士」廃止、東京から九州を在来線で結ぶ列車は全て消滅
平成23(2011)年3月12日	九州新幹線全線開業、「ドリームにちりん」廃止、787系導入で485系定期運用終了
平成23(2011)年6月4日	豊肥本線 特急「あそぼーい!」登場(←特急「ゆふDX」から改造)
平成24(2012)年7月12日	梅雨前線豪雨により豊肥本線被災、豊後竹田～宮地間が不通(H25.8.4復旧)
平成24(2012)年8月13日	豊後森機関庫及び転車台が国登録有形文化財(平成29年日本遺産構成文化財)
平成25(2013)年10月15日	クルーズトレイン「ななつ星in九州」運行開始
平成27(2015)年4月16日	大分駅ビル(3代目駅舎)が完成、JRおおいのシティ開業
平成27(2015)年8月8日	JRKYUSHU SWEET TRAIN「或る列車」登場
平成27(2015)年10月18日	485系電車ラストラン 小倉総合車両センターで退役式
平成29(2017)年7月5日	九州北部豪雨により日田彦山線被災、久大本線花月川橋りょう流失(H30.7.14久大本線のみ復旧)
令和2(2020)年7月4日	令和2年7月豪雨により、久大本線第二野上川橋りょう流失(R3.3.1復旧)
令和2(2020)年10月16日	特急「36ぶらす3」運行開始
令和5(2023)年8月28日	日田彦山線バス高速輸送システム(日田彦山線BRTひこぼしライン)開業

【参考文献】大分鉄道管理局運転部列車課 1974「大分の鉄道の歩み」 文化庁HP「文化遺産オンライン」
九州旅客鉄道株式会社 1989「九州の鉄道100年記念誌 鉄道の轟き」
九州旅客鉄道株式会社 2017「JR九州30年史」

大分県内路線図 (全駅掲載)

廃線含む全線全駅(※1)掲載

旅客扱いのない専用線(※2)、引込線、森林鉄道、索道等除く

- 【凡例】 ○ 現役駅 ● 廃止駅 ● 停留所 (バスは主な停留所)
- 廃止鉄道線 — 廃止国鉄(JR)バス線
- ★「鉄道の考古学」関連遺物出土
- 停留所 (バスは主な停留所)
 廃止国鉄(JR)バス線
 国鉄発足以降の国鉄(JR)バス路線のみ掲載



※1 廃線段階で呼称されていた駅名で表示 駅及び停留所、臨時乗降場の区分については、1996宮脇俊三民営鉄道においては、駅及び停留所以外にも、多くの臨時乗降場が存在した。

※2 専用線・・・主に工場などに物資を運搬するための線
 平成まで残っていた線としては、住友化学・九州石油専用線(日豊本線 鶴崎駅から分岐)、大分鉱業徳浦

令和5年度 特集展 鉄道の考古学 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)
1 考古編			
旧筑後軌道転車台犬釘	3	日田市教育委員会	大正～昭和初期
旧豊後森機関庫内ピット出土レンガ	2	玖珠町教育委員会	～昭和45年
打穀粟茨 豊後森機関庫敷地内出土	1	玖珠町教育委員会	昭和20年
汽車土瓶(濃浜駅 自笑亭) 大道遺跡群(第23次調査)	3	大分市教育委員会	昭和30年前後
汽車土瓶(大阪駅 水了軒) 大道遺跡群(同上)	1	大分市教育委員会	昭和30年前後
汽車土瓶(桃中軒) 大道遺跡群(同上)	1	大分市教育委員会	昭和30年前後
汽車土瓶(姫路まねきほか) 大道遺跡群(同上)	7	大分市教育委員会	昭和30年前後
汽車土瓶蓋 大道遺跡群(同上)	3	大分市教育委員会	昭和30年前後
汽車土瓶群 大道遺跡群(同上)	31	大分市教育委員会	昭和30年前後
油入れ(横浜 崎陽軒シウマイ)/醬油差し(鳥栖 中央軒)	2	大分市教育委員会	昭和30年前後
ガラス瓶(ヤクルト、ヤクトール) 大道遺跡群(第23次調査)	2	大分市教育委員会	昭和30年前後
猪口(清酒) 大道遺跡群(同上)	5	大分市教育委員会	昭和30年前後
ガラス茶瓶 大道遺跡群(第32次調査)	1	大分市教育委員会	昭和30年前後
駅弁掛け紙 濃浜駅 自笑亭 うなぎ飯	1	個人(山田哲也)	昭和5年
駅弁掛け紙 沼津駅 桃中軒 鯛めし	1	個人(山田哲也)	大正12年
駅弁掛け紙 沼津駅 桃中軒 お好み弁当	1	個人(山田哲也)	昭和40年頃
駅弁掛け紙 横浜駅 崎陽軒 シウマイ	1	個人(山田哲也)	昭和38年
駅弁掛け紙 小田原駅 東華軒 おたのしみ弁当	1	個人(山田哲也)	昭和36年
駅弁掛け紙 大阪駅 水了軒 お弁当	1	個人(山田哲也)	昭和45年
駅弁掛け紙 中津駅 松葉家 御寿司	1	個人(山田哲也)	昭和6年
駅弁掛け紙 中津駅 松葉家 御辨當	1	個人(山田哲也)	昭和14年
駅弁掛け紙 別府駅 別府軒 お寿し	1	個人(山田哲也)	昭和14年
駅弁掛け紙 大分駅 大分国体おべんとう	1	個人(山田哲也)	昭和41年
駅弁掛け紙 大分駅 梅乃家 特製弁当	1	個人(山田哲也)	昭和42年
車窓の眺め 日豊本線の巻 大分鉄道管理局	1	個人(山田哲也)	昭和35年
2 九州・おいたの寝台列車			
寝台特急富士ヘッドマーク【山型】	1	個人(山田哲也)	実物大レプリカ
寝台特急富士ヘッドマーク【丸型】	1	個人(山田哲也)	実物大レプリカ
寝台特急彗星ヘッドマーク	1	個人(山田哲也)	実物大レプリカ
寝台特急彗星テールマーク	1	個人(山田哲也)	実物大レプリカ
寝台特急みずほヘッドマーク	1	個人(山田哲也)	実物大レプリカ
ブルートレイン解説シート	1	個人(山田哲也)	時期不明
国鉄制服および制帽(トルソー付)	1	個人(山田哲也)	昭和40年頃
車掌長腕章	1	個人(山田哲也)	昭和40年頃
小型合図灯	1	個人(山田哲也)	昭和42年
彗星 乗車位置案内札(4号車)	1	個人(山田哲也)	時期不明
寝台特急富士 最終運転記念プレート	1	個人(山田哲也)	平成21年
さよなら寝台特急富士/はやぶさ 記念乗車券	2	個人(山田哲也)	平成21年
寝台特急富士・はやぶさ乗車記念弁当及び記念カード	2	個人(山田哲也)	平成21年
所属区名札「大」	1	個人(東 晃平)	時期不明
記念乗車証 富士・はやぶさ号	1	個人(東 晃平)	平成21年
寝台特急富士 乗車券及び寝台券(東京・大分)	4	個人(東 晃平)	平成11年ほか
寝台特急富士及び彗星立席特急券(東京・大分)	2	個人(山田哲也)	平成17年ほか
3 にちりんのあゆみ			
にちりん号誕生記念券	1	個人(山田哲也)	昭和43年
日豊本線宮崎電化記念入場券	1	個人(山田哲也)	昭和49年
エル特急ににちりん号誕生記念 9枚セット	9	個人(山田哲也)	昭和50年
特急ににちりんオレンジカード	6	個人(山田哲也)	昭和60年頃
ハイパーサルーン記念入場券	1	個人(山田哲也)	平成2年
豪華特急ににちりんシーガイア号 デビュー記念入場券	1	個人(山田哲也)	平成4年
ソニックにちりん試乗会記念乗車証	1	個人(山田哲也)	平成7年

資料名	点数	所蔵者	備考(時代等)
4 愛称編 ~ふるさとの風景が列車名に~ ☆令和5年5月23日(火)～7月2日(日)の期間限定展示			
☆ 俳句列車(普光寺磨崖仏)ヘッドマーク	1	個人(山田哲也)	平成初期
☆ 富永一朗 タウンシャトルヘッドマーク	1	個人(山田哲也)	昭和61年
☆ にちりん 乗車位置案内札(4号車)	1	個人(山田哲也)	時期不明
☆ ソニック 乗車位置案内札(4号車) 中津駅	1	個人(山田哲也)	平成13年以降
☆ 愛称板 ありがとう門司港驛 485系運転	1	個人(山田哲也)	平成24年
☆ 愛称板 BSデジタル号 ぐるっと九州デジタルツアー	1	個人(山田哲也)	平成22年
☆ 愛称板 大分まちあるき観光列車	1	個人(山田哲也)	平成23年
☆ 愛称板 さよなら ゆふDX	1	個人(山田哲也)	平成23年
☆ 愛称板 ゆふいんの森号 乗車記念	1	個人(山田哲也)	時期不明
☆ 愛称板 リバイバルあさぎり/由布/ゆのか/フェニクス	4	個人(山田哲也)	平成22年
☆ 愛称板 特急あそ 指定席/特急自由席(キハ185系装着)	2	個人(山田哲也)	平成16年ほか
☆ 種別板 くにさき 指定席および急行指定席	2	個人(山田哲也)	時期不明
☆ 観光特急「ゆふいんの森号」「ゆふ」 展示会入場券	2	個人(山田哲也)	平成4年
☆ 列車登場時パンフレット (4種類:にちりん/あそ・ゆふ/ゆふいんの森/つばめ)	4	個人(山田哲也)	平成4年
☆ トロッコ列車 記念乗車券	1	個人(山田哲也)	平成15年
☆ 乗車記念配布ポストカード(ゆふいんの森ほか)	5	個人(山田哲也)	平成17年～
☆ 記念焼酎ボトル(ソニック/かもめ/つばめ・彗星)	4	個人(山田哲也)	平成17年～
☆ 東九州の旅 SONIC883 リニューアルの紹介	1	個人(山田哲也)	平成17年～
☆ トロQ ラストラクメリアルステッカー	1	個人(山田哲也)	平成21年
☆ ありがとうゆふデラックス 記念乗車券セット	1	個人(山田哲也)	平成23年
5 地域を支えたローカル線 ~民営鉄道と国鉄(JR九州)バス~			
筑後軌道 乗車券	1	個人(山田哲也)	大正～昭和初期
国際温泉観光大博覧会記念乗車券 (別大電車)	1	個人(山田哲也)	昭和12年
さよなら別大電車記念切符	1	個人(山田哲也)	昭和47年
大分交通会社創立35周年記念切符	3	個人(山田哲也)	昭和55年
JR九州バス バス停看板/つばめマーク/動輪マーク	3	個人(山田哲也)	昭和62年以降
臼杵石仏まつり 記念乗車券ほか	3	個人(山田哲也)	昭和54年
佐賀関駅乗車券	1	個人(山田哲也)	平成6年
JR九州バス 整理券 No.1～15	15	個人(山田哲也)	平成元～15年
JRバスほか 共通回数券 (4社分)	4	個人(山田哲也)	平成12年まで
大分共通バスカード (4種類)	4	個人(山田哲也)	平成23年まで
時刻表復刻版・時刻表(昭和36年・40年・50年)	4	個人(山田哲也)	



883系ソニックにちりん除幕式(平松知事が除幕)
平成6(1994)年8月26日 大分駅1番のりば(旧地上駅) 撮影:藤田高士

【参考文献】

- 大分鉄道管理局運転部列車課 1974「大分の鉄道の歩み」
- 九州旅客鉄道株式会社 1989「九州の鉄道100年記念誌 鉄道の轟き」
- 九州旅客鉄道株式会社 2017「JR九州30年史」
- 窪田勝則1980「大分の鉄道」
- 宮脇俊三1996～97「鉄道廃線跡を歩く」I～Ⅲ JTBパブリッシング
- 大分合同新聞社2003「郷愁の宇佐参宮線」「耶馬溪線」「国東線」
- 畑中英二2007「信楽汽車土瓶」サンライズ出版
- 大分市教育委員会2012
大分市埋蔵文化財発掘調査報告書第113集「大道遺跡群5」
- 日田市教育委員会2012「日田市埋蔵文化財年報 平成23年度」

【写真及び資料提供(個人)】(順不同) ※プレ展示から含む
平瀬清隆 藤田高士 橋爪 剛 横澤 慈 山田哲也 東 晃平



令和5年度特集展 鉄道の考古学

会期 令和5年5月23日(火)～9月24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 JR九州大分支社
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(株)