

交通の近代化と 東アジア国際リゾート・雲仙

明治後期から昭和初期にかけて、長崎港は北米航路、欧州航路、豪州航路、中国、朝鮮、ロシアとの航路で結ばれていた。当時、東アジアの諸国は欧米の統治下にあり、シंगाポール、ハノイ、マニラ、香港、上海、青島などには、欧米の領事や商人が駐在していた。熱帯モンスーンの蒸し暑い

地方で生活する欧米外国人の間で、雲仙温泉が知られるようになり、夏場の雲仙の外国人リゾート客が次第に増えてきた。長崎県はさらに多くの外国人を雲仙に滞在させるために、1911年(明治44)、ゴルフ場やテニスコートを備えた県営雲仙公園を整備した。



雲仙観光ホテル(国登録有形文化財)



新湯ホテル(1907年(明治40)築、絵葉書)



富貴屋ホテル(1915年(大正4)築、絵葉書)



雲仙の外国人向けのパンフレット(大正期から昭和初期)



外国人で賑わう雲仙(1934年(昭和9)頃、絵葉書)



橋本喜蔵
(写真:長崎大学経済学部所蔵)



長崎大学経済学部瓊林会館
(1919年(大正8)築、国登録有形文化財)



長崎日日新聞
(1934年(昭和9)7月3日)

外国人温泉リゾートの開発

(1) 東アジアの温泉リゾート・雲仙

工学部教授 岡林 隆敏
Okabayashi Takatoshi

明治中期になると、居留地の外国人の近郊への行動の規制が緩和され、外国人が自由に雲仙を訪れることができるようになった。そこで、外国人のためのホテルが必要になり、1883年(明治16)、雲仙で最初の外国人向けホテルである下田ホテルが開業し、明治30年から明治の終わり(1897年)1912年頃にかけて、雲仙ホテル、高木ホテル、有明ホテル、新湯ホテル、九州ホテル、富貴屋ホテルなどの建築が相次いだ。明治後期の雲仙温泉には外国人のためのホテルが集中し、雲仙は東アジアの国際リゾートに急成長した。

外国人で賑わった戦前の雲仙温泉

1923年(大正12)、日華連絡船が就航すると、東アジアの駐在欧米人が大挙して雲仙に押し寄せてきた。政府は外国人のホテル不足を改善するために、国際観光ホテルの設置に取り組んだ。長崎県でも政府の建設資金の融資を受け、1935年(昭和10)10月、「雲仙観光ホテル」を建設し、経営を大阪の堂島ビルディングでホテル経営の実績のある橋本喜蔵氏に依頼した。なお橋本喜蔵氏は1919年(大正8)、長崎大学経済学部「研究館 同窓会館・瓊林会館」の建物を寄贈している。

橋本喜蔵(1872(明治5)~1947(昭和22))大分県出身。長崎高等商業学校現長崎大学経済学部卒業。橋本汽船を経営し、橋本汽船(比叡)堂島ビルディング(大阪)を建設し、海運業を中心に多方面で活躍した。政界にも進出し、長崎県選出の衆議院議員を務めている。



世界航路の中心に位置する長崎港
(1918年(大正7))



石炭積み込み(チャイナ号(5,060トン)、パシフィック・メール汽船、1913年(大正初期)頃、絵葉書)



長崎港に停泊するエンプレス・オブ・ロシア号(16,850トン)
(カナダ太平洋汽船、1910年(明治後期)頃、絵葉書)



ミネソタ号(20,602トン)×グレート・ノーザン汽船、1913年(大正初期)頃、絵葉書)



天洋丸(13,454トン)×東洋汽船、日本郵船、1913年(大正初期)頃、絵葉書)



博愛丸(2,629トン)×日本郵船、1913年(大正初期)頃、絵葉書)



日華連絡船上海丸(5,259トン)
(日本郵船、1927年(昭和初期)頃、絵葉書)



日華連絡船長崎丸が接岸する出島岸壁
(1935年(昭和初期)頃、絵葉書)



現在の長崎港出島岸壁(出島ワーフ)

(2) 大型外国船が行き交った 長崎港

東アジアの結節点・長崎港

明治後期・大正期には、長崎港は地図に見られるように、日本の海外航路の結節点であった。写真の巨大客船は、南山手沖に停泊する、カナダ太平洋汽船のエンプレス・オブ・ロシア号(16,850トン)である。長崎港周辺では良質の石炭が採掘されたので、石炭積み込みが見ものであった。写真はグレート・ノーザン汽船のミネソタ号(20,602トン)の石炭積み込みである。天洋丸(三菱造船所・1908年竣工・13,454トン)は東洋汽船のサンフランシスコ航路の船、博愛丸(日本郵船)は、上海航路(横浜・長崎港経由)の船である。

日華連絡船で賑わう長崎港

出島の地先が埋め立てられ、出島岸壁が、1924年(大正13)に完成すると、長崎港に大型船が接岸できるようになった。工事途中の1923年(大正12)2月に日華連絡船長崎丸が就航した。1930年(昭和5)、岸壁付近に長崎港(みなと)駅が開設され、下駄を履いて上海へ行ける便利な施設が完成した。下段の左の写真は上海丸(5,259トン)、中央は出島岸壁に接岸する長崎丸、右の写真は、現在の出島岸壁である。長崎丸上海丸は多くの日本人を上海に運び、帰りには満杯の温泉リゾート客を雲仙に連れてきた。



早岐駅 1897年(明治30)築)



1925年(大正14)鉄道地図



大村駅 1918年(大正7)築)



大草駅・本川内駅間の盛土と山川内袴川橋
(1898年(明治31)建設)



南風崎隧道(1897年(明治30)建設)



的場橋(1898年(明治31)建設)



千々石第3隧道(1927年(昭和2)建設、旧小浜鉄道・廃線)



福井川橋梁
(1939年(昭和14)建設、旧国鉄伊佐線・現松浦鉄道)



四反田橋橋台
(1920年(大正9)頃建設、旧佐世保鉄道・廃線)

(3) 長崎県の鉄道近代化遺産

日本の最西端を目指し九州鉄道長崎線の工事は、1892年(明治25)鳥栖から開始された。長崎線は1898年(明治31)に全通したが、現在の長崎駅まで延長したのは1905年(明治38)のことであった。1934年(昭和9)有明西線が開通し、この線が長崎本線になると、大村線・旧長崎線の施設は建設当時の姿で残されることになった。早岐駅・大村駅などの駅舎、大草駅・本川内駅間の盛土、南風崎隧道や的場橋などの施設を創建当時の姿で見ることが出来る。雲仙鉄道(1923年(大正12)一部供用、1938年(昭和13)廃線)、佐世保軽便鉄道(1920年(大正9)開通)など、私鉄も建設され、国鉄松浦線・現松浦鉄道も順次延長され、県内の隅々まで鉄道が巡らされた。廃線後の雲仙鉄道の千々石第3隧道や、竹筋コンクリート造と言われる松浦鉄道の福井川橋梁、佐世保軽便鉄道の四反田橋橋台などを今でも見ることが出来る。

(4) 近代化遺産の文化財指定と観光への活用

東アジアに近い地勢にある長崎県には、他の県にない多彩な近代化遺産が保存されている。これらの近代化遺産を次の世代に継承するためには、まず国指定重要文化財などの文化財に指定することが必要である。また、社会教育の教材として、観光資源として活用し、町おこしの核として活用することが重要である。碓氷峠(群馬県)や富岡製糸場(群馬県)などは、観光スポットとして賑わっている。近代化遺産を次の世代に継承し、活用するための学際的な研究が今後の課題であると思われる。