

汽車土瓶

戦前の駅弁のお茶



出土遺跡 写真1



柳川市矢加部町屋敷遺跡 写真2

汽車土瓶は汽車の中で飲むために販売されていたお茶の容器です。容器ごと販売していたため、駅周辺の遺跡では捨てられた土瓶が多量に出土することがありますが、本品は捨てずに持ち帰ったものです。

側面に陽刻で「お茶」と「国鉄機関車動輪マーク」が入っています。汽車土瓶は名前の通り、当初は土瓶の形でしたが、本品は角形になっているので、大正時代の終わりから昭和前期のものとなります。

戦後も昭和30年代頃まで使われていましたが、次第にポリエステル容器にとって代われ、昭和40年代には陶器製のものはすっかり姿を消し、現在では缶やペットボトルのお茶がほとんどで、汽車土瓶形のポリエステル容器も見られなくなっています。

1は把手になる針金を通す穴が開いているもので、2は穴がなくなっています。穴がなくなっているものは戦時中の金属不足で、針金を節約するために穴をなくしたものです。

福岡・佐賀県内では、佐賀県みやき町の^{しらいし}白石焼が独占的なシェアを持っていたらしく、本品も白石焼の製品でしょう。

下線の付く言葉の解説は裏面にあります

汽車土瓶

明治5（1872）年に東京新橋と横浜間に初めての鉄道が開通し、明治10（1877）年になると神戸駅で、明治16（1883）年には東京上野駅で駅弁の販売が始まります。明治22（1889）年に静岡駅の駅弁屋が信楽焼の土瓶に静岡茶を入れて売ったのが始まりといわれています。駅の構内で販売していたことから、駅名が入ったものもあります。

陶器であったため、「破損しやすい」「中身の量が見えない」などの不満の声があがっていたようで、大正10（1921）年鉄道省から汽車土瓶の使用を禁止する通達が出されます。鉄道省は代わりにガラス製の茶器を使うように指示しますが、「割れたかけらで怪我をする」「尿瓶みたい」と不評であったため、あまり長続きはしませんでした。そのために汽車土瓶は徐々に復活していきますが、コスト削減のためロクロ挽きから型合わせ作りへと移っていきます。この型合わせ法に合わせて、形も土瓶形から角型の茶瓶へと変化していきました。

国鉄機関車動輪マーク

国鉄全体のシンボルとして使われたマークで、後藤新平が鉄道院総裁になって制定したものです。

蒸気機関車の車輪である「スポーク」動輪をかたどったもので、実際の動輪とはスポークの数が違ってきます。これは天皇家の菊紋章が「16弁」である事にちなんで、16本のスポークとしたためです。

写真出典：1・2・5 本館撮影

- 3 福岡県教育委員会 2006『西牟田大立遺跡 西牟田北原遺跡 西牟田平野遺跡（2次調査）』九州新幹線関係埋蔵文化財調査報告第5集
- 4 福岡県教育委員会 1992『吉塚本町遺跡』福岡県文化財調査報告書第97集



写真3 「久留米」駅名入り汽車土瓶
久留米市西牟田北原遺跡出土



写真4 瓶形と土瓶形汽車土瓶
吉塚本町遺跡出土



写真5 写真1の汽車土瓶
の動輪マーク

（文化財調査室 秦）