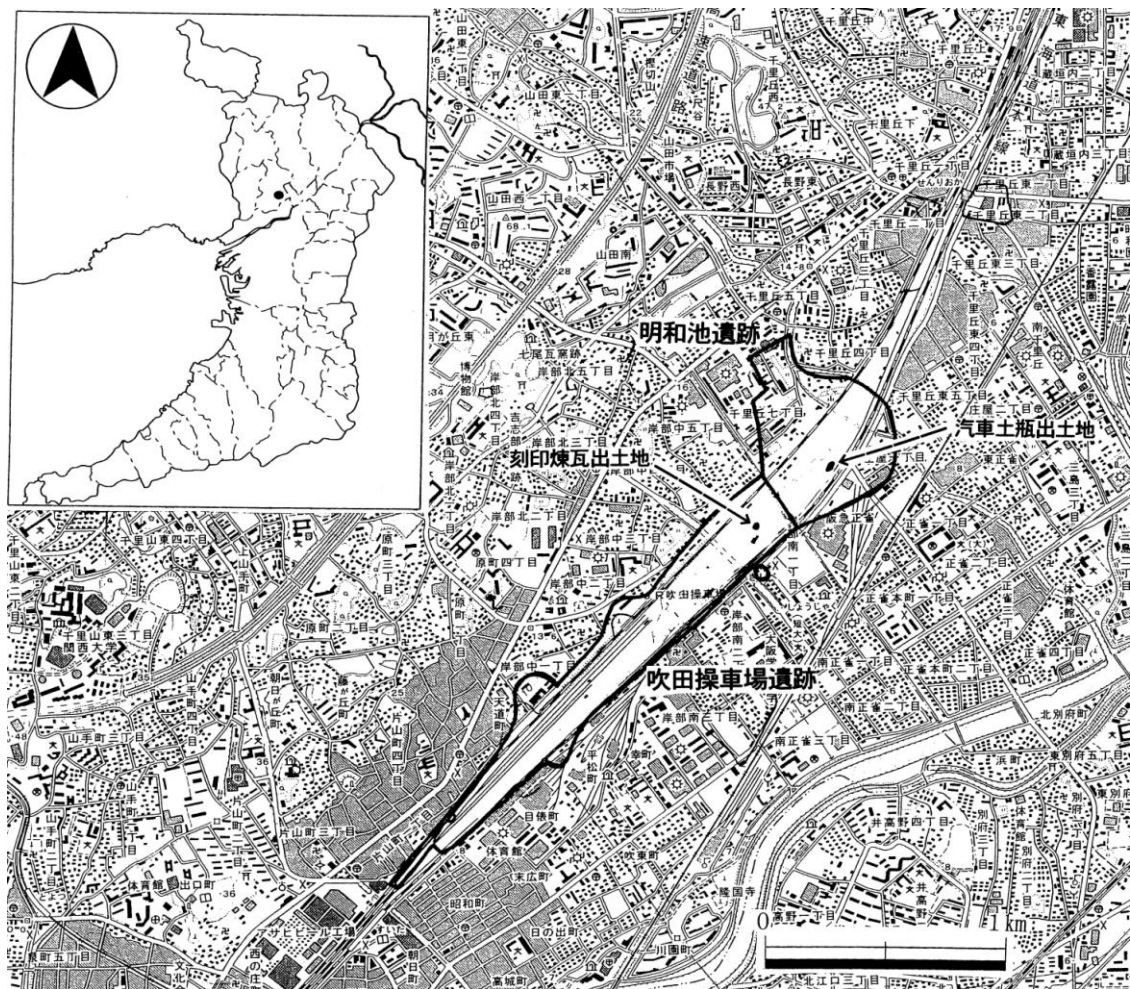


吹田操車場跡地で出土した汽車土瓶と刻印煉瓦

吹田操車場は1923年（大正12年）に開業し、東洋でも最大級と言われるほどの規模を誇ったものであったが、1970年代以降の鉄道貨物輸送の減少と合理化の流れのなかで、1984年（昭和59年）に幕を閉じ、「吹田信号場」となった。その後信号場では梅田貨物駅の機能移転やまちづくり事業が進められることに伴い、場内に所在する吹田操車遺跡および明和池遺跡の発掘調査が(財)大阪府文化財センターによって実施された。

2009年に実施された明和池遺跡発掘調査の際に「5区」と呼称される調査区において、部厚い石炭ガラ層の下に、汽車土瓶等を大量に含む層が発見された。これらは吹田操車場の歴史参考資料として数十点ほどが採集され、その一部については(財)大阪府文化財センター『吹田操車場遺跡V』（2011年3月）のなかで簡単に触れられている。

また吹田操車場遺跡では、「7区」と呼称される調査区の近現代土層から刻印煉瓦が採集された。出土状況からして他から持ち込まれたとは考えられず、かつての吹田操車場の建築構造物の一部と思われる。本論は、以上の近代資料を紹介し考察するものである。



1 図 汽車土瓶・刻印煉瓦の出土位置

1、汽車土瓶類の出土地と種類の概要

汽車土瓶等の出土地

汽車土瓶等が大量に発見された5区は摂津市千里丘7丁目にあり、吹田信号場構内でも京都寄りに位置する。調査区の面積は120㎡ほどで、調査区内全体に厚さ1.5m以上の石炭ガラ層が確認された。この調査区内の京都側端において、石炭ガラ層の下層に0.3m以上の厚さを持つ汽車土瓶等堆積層が検出された。石炭ガラや汽車土瓶等は自動車や客車運行の際に生じる廃棄物であるから、この調査区全体が列車の石炭ガラや塵芥の廃棄坑の一部であったものと推定できる。

調査区の断面を観察すると、南東から北西に向けて石炭ガラ等が埋められたことが判明した。つまり京都側に向かって右上から左下に廃棄されたということになるのであるから、南東側（京都に向かって右側）に自動車や列車を停めて、北西側（京都に向かって左側）に掘られた廃棄坑に向けて投棄したものと考えられる。

汽車土瓶等は、乗客が鉄道旅行時に車内あるいは駅で購入し、多くの場合車内で消費して、そして腰掛の下等に捨てられるものであった。長距離列車の客車は終着駅到着後に車内清掃され、その塵芥が廃棄されることになる。汽車土瓶等が出土した位置からすると、大阪駅を終点とする客車がここまで運ばれ、ここで清掃・塵芥処理されたものと推定できる。

汽車土瓶の種類

出土した汽車土瓶は、泥漿鑄込みで製作された角型の茶瓶と、轆轤によって製作された丸型の土瓶との二種類がある。前者の角型は取っ手を取り付ける耳が注ぎ口中央の延長線上にあって、耳の穴がこの線に対して直角に空いているのに対して、後者の丸型は注ぎ口中央の延長線上に対して直角の方向に粘土紐を貼り付けて耳としており、耳の穴はこの線に空いている。前者の製造窯は愛知県の瀬戸焼・福島県の会津本郷焼・福岡県の篠栗陶器であり、後者の製造窯は滋賀県の信楽焼である。

2、汽車土瓶の詳説

瀬戸焼（古藤製陶所製）の汽車土瓶

1～8は瀬戸の古藤製陶所製の角型茶瓶である。

1～3は正面側（注ぎ口を左において見た場合—以下同じ）に「お茶」の文字の周りをレールの断面モチーフに丸く囲むマークが陽刻され、その上方には「鉄道局指定」が陰刻され、裏面側には「空壇空折箱などを窓の外へ投げすてる事は危険ですから こしかけの下にお置き下さるか又はお持ちかへり下さい」（1・2）、「あきびんは こしかけの下へ」（3）という注意書きや、製造業社名である「尾張瀬戸古藤製」（1～3）、「意匠登録済」（1）という製品属性、そして販売価格である「金五銭」（2）が陰刻される。形・大きさは三つとも同じで、器高が8.0cm、平面形は辺長が3.6cmと2.3cmの不等辺八角形で対角線は8.0cmを測り、口縁の立ち上がりの高さが0.8cm、口径は外側で4.1cm、内側で3.3cm、器壁の厚さは0.3cm。容量は首に当たる位置まで水を入れて測ると245ccであった。外側表面には釉薬がかかり、色彩は基本的に褐色であるが、それぞれ微妙な違いがある。

4～6は正面側に「お茶」「鉄道局指定」が陰刻され、裏面側には製造業社名の「セト古藤」（4～6）と「あきびんは外へ投げすてない様 こしかけの下にお置き下さい」（5）という注意書きが陰刻される。4は器高が6.8cm、平面形は辺長が4.8cmと2.0cmの不等辺八角形で対角線は8.9cmを測り、口縁の立ち上がりは0.4cm、口外径が5.6cm、口内径が4.8cm、容量は265cc。外側表面に釉薬がかかり、色彩



2図 汽車土瓶 (写真)



3図 汽車土瓶 (続) (写真)

は灰白色である。5・6は形・大きさが同じで、器高が7.7 cm、平面形は辺長が4.3 cmと1.8 cmの不等辺八角形で対角線は8.0 cmを測り、口縁の立ち上がり0.8 cm、口外径4.3 cm、口内径3.7 cm、器壁0.3 cm、容量250 cc。外側表面に釉薬がかかり、色彩は5が淡黄色、6が灰白色である。

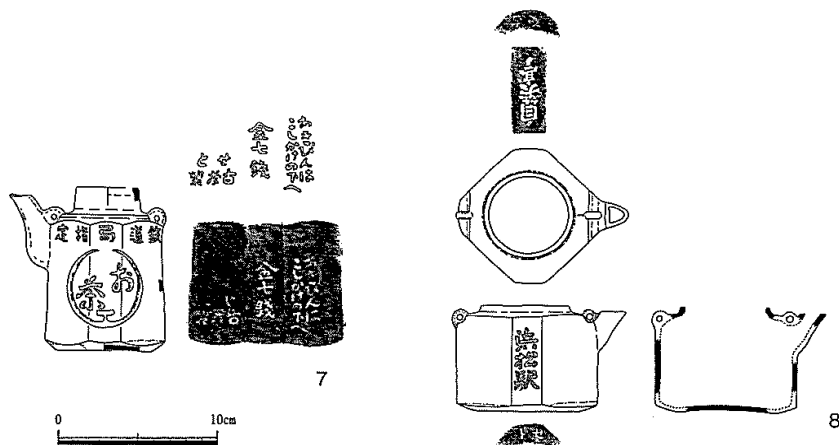
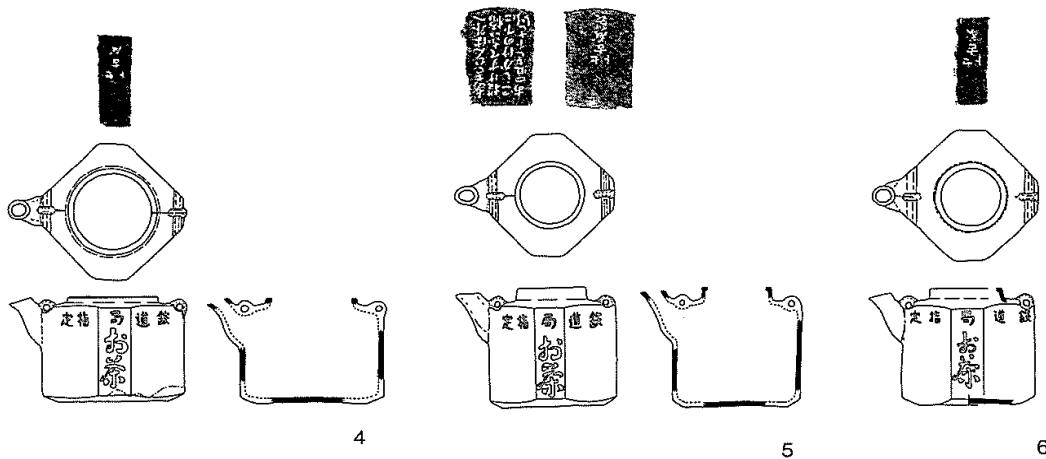
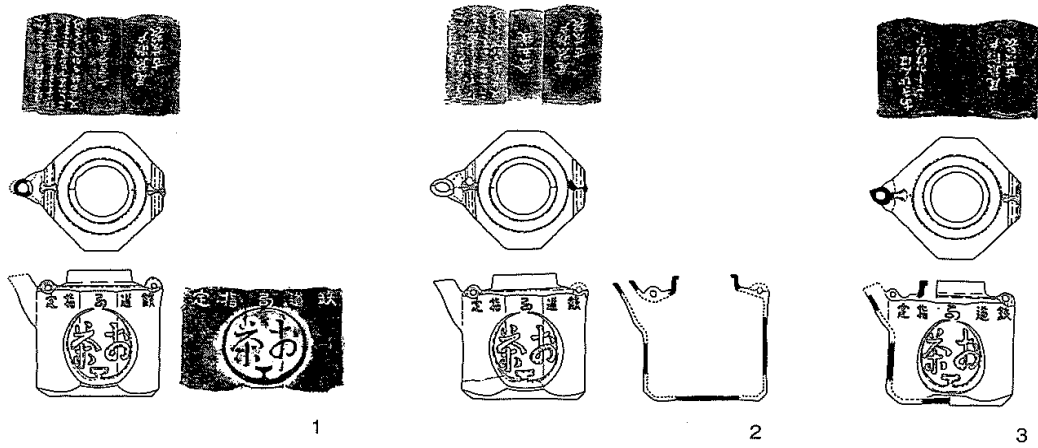
7は正面側に「お茶」にレール断面モチーフに丸く囲むマークが陽刻、「鉄道局指定」の文字が陰刻、裏面側には「あきびんはこしかけの下へ」「金七銭」「せと古藤製」の文字が陰刻される。器高が10.6 cm、平面形は下部が辺長3.7・2.4・2.1 cmで対角線が7.8 cm、上部が辺長3.5・2.2・2.0 cmで対角線が7.2 cmの不等辺八角形、口縁の立ち上がりが1.5 cm、口外径4.0 cm、口内径3.0 cm、器壁0.3 cm、容量320 cc。7は他の汽車土瓶に比し器高が高く、容量も多く、また色彩が白磁のような乳白色であるので、かなり目立つ存在である。

8は正面側に販売業者名である「自笑亭」が陰刻、裏面側に販売駅である「浜松駅」が陽刻、外底面に「セト」「古藤」が陰刻される。器高6.8 cm、平面形は辺長が4.6・2.0 cmで対角線が8.7 cmの不等辺八角形で、口縁の立ち上がり0.4 cm、口外径5.6 cm、口内径4.8 cm、器壁0.3 cm、容量250 ccを測る。外側表面に釉薬がかかり、色彩は黄色である。大きさは4とほとんど同じであるが、注ぎ口の形が4が楕円形であるのに対し、この8は先端が尖り、三角形である。

瀬戸焼 (伊村製陶所製) の汽車土瓶

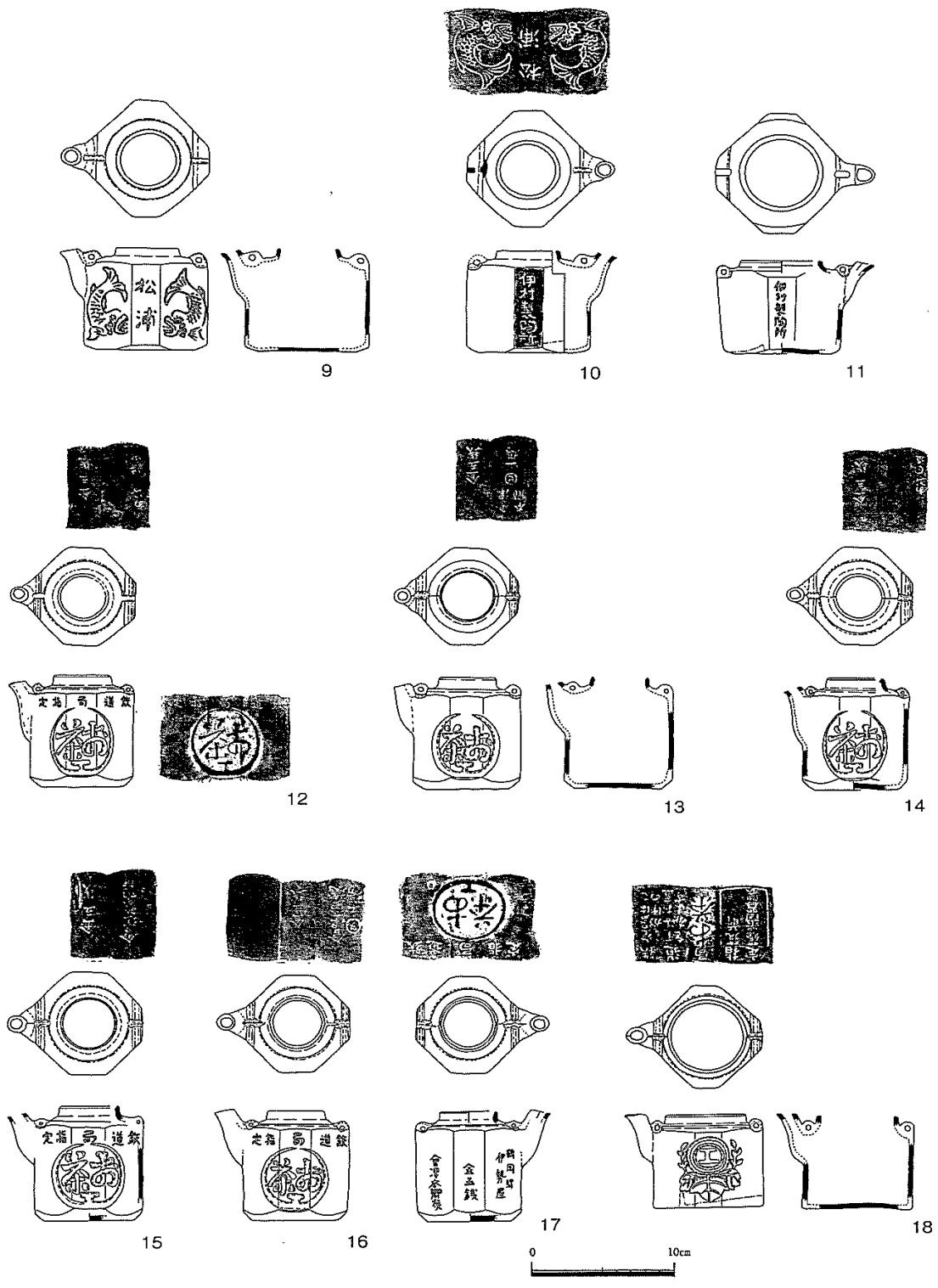
9～11は瀬戸の伊村製陶所製の角型茶瓶である。

9・10は正面側に販売業者名である「松浦」と、名古屋の象徴である金の鯨の図柄が左右の位置に陰刻される。裏面側は無地のもの(9)と、「伊村製陶所」の陰刻のあるもの(10)とがある。形・大きさは同じで、器高7.6 cm、平面形は辺長が4.5・2.0 cmで対角線が8.9 cmの不等辺八角形、口縁の立ち上がり0.5 cm、口外径4.5 cm、口内径3.9 cm、器壁0.3 cm、容量275 cc。外側表面に釉薬がかかり、色彩は9が浅黄色、10がにぶい黄橙色である。この汽車土瓶の販売駅は名古屋駅である。



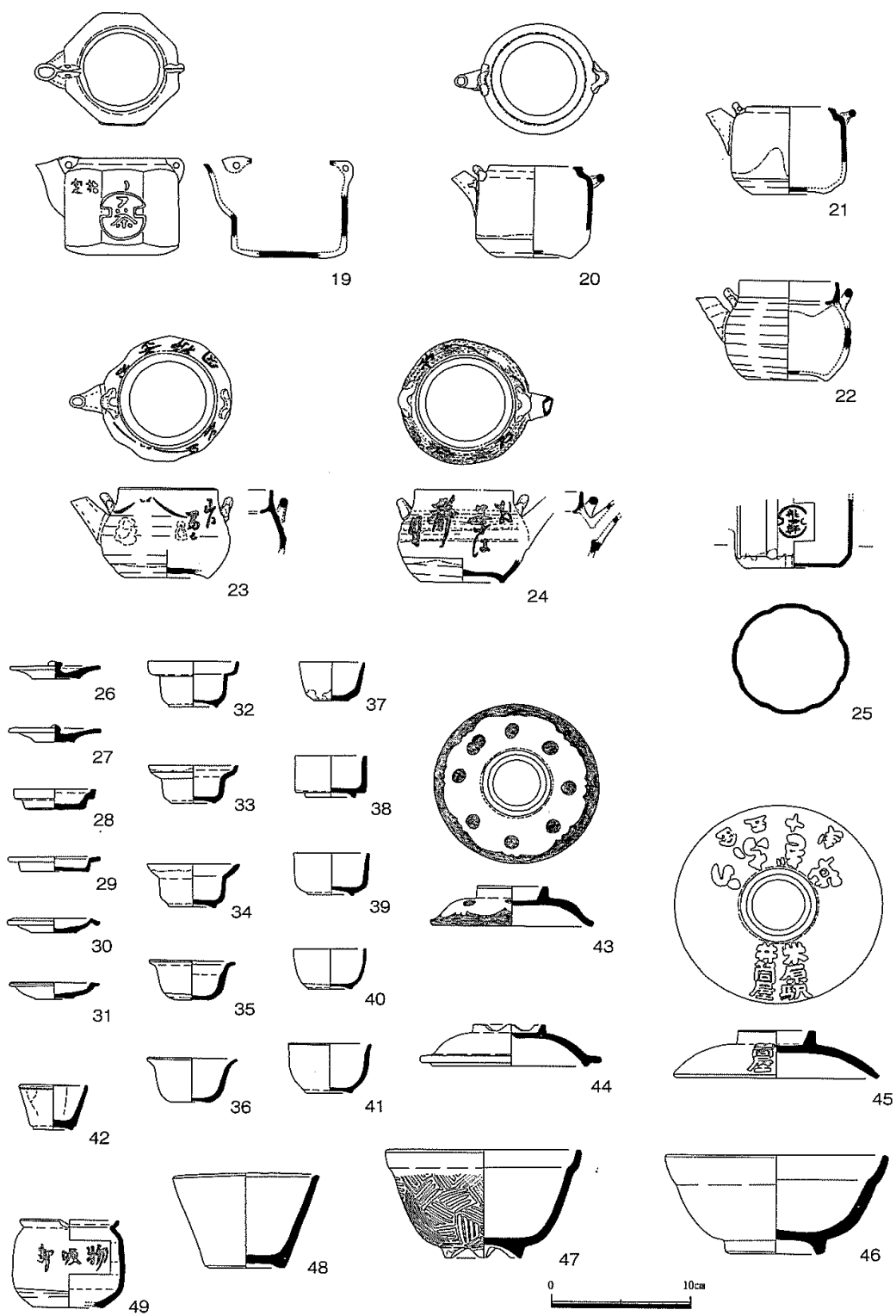
汽車土瓶実測図 (1)

4図 汽車土瓶 実測図 (1)



汽車土瓶実測图 (2)

5图 汽車土瓶 实测图 (2)



汽車土瓶・蓋・湯呑み・丼等実測図

6図 汽車土瓶その他 実測図

11は正面側が無地で、裏面側に「伊村製陶所」の陰刻があるのみである。器高は7.0 cm、平面形は上部で測ると辺長4.8・2.3 cm、対角線9.2 cmの不等辺八角形。下部は上部に比し0.8 cmほど小さいので、横から見ると逆台形の様相を示す。また注ぎ口の先端が尖り気味となっている。口縁の立ち上がり0.4 cm、口外径5.8 cm、口内径5.1 cm、器壁0.3 cm、容量250 cc。外側表面に釉薬がかかり、色調はオリーブ黄色である。

会津本郷焼の汽車土瓶

12～17は会津本郷焼の角型茶瓶である。

12～14は形・大きさが同じもので、器高8.5 cm、平面形は辺長が3.5・2.3 cm、対角線が7.6 cmの不等辺八角形、口縁立ち上がり0.7 cm、口外径4.2 cm、口内径3.3 cm、器壁0.3 cm、容量245 cc。注ぎ口の長さが短く、その口の高さが口縁立ち上りの下方にレベルにある。正面側には「お茶」の周りにレールのモチーフに丸く囲むマークが陽刻され、その上方に「鉄道局指定」の陰刻文字があるもの(12)と、ないもの(13・14)がある。裏面側には販売価格である「金五銭」および製造元である「あいづ耕三」(12)、「会津本郷〇ヒ工場」(13)、「あいづ〇ヒ」(14)の文字が陰刻される。

15は12～14と形は同じであるが、大きさに若干の違いがある。器高8.7 cm、平面形は辺長3.5・2.5 cm、対角線8.0 cmの不等辺八角形、口縁立ち上がり0.7 cm、口外径4.2 cm、口内径3.6 cm、器壁0.3 cm、容量255 cc。文字とマークは、裏面側にある製造元名「会津製陶所」以外は12と同じである。

16・17は大きさが小ぶりなもので、また注ぎ口の長さが長く、その口の高さが口縁部のレベルにまであり、そして裏面側に販売駅と販売業者名である「鶴岡駅 伊勢屋」の文字がスタンプで捺されるという、他の本郷焼製品とは大きな違いを見せている。製造元は「会津本郷焼 〇タ工場」と陰刻されている。器高7.3 cm、平面形は辺長3.5・2.5 cm、対角線7.6 cmの不等辺八角形、口縁の立ち上がり0.6 cm、口外径4.1 cm、口内径3.8 cm、器壁0.3 cm、容量220 cc。

以上の本郷焼の汽車土瓶は外側表面に釉薬がかかり、色彩は橙色～明褐色で、それぞれ微妙に違いを見せている。

筑前篠栗陶器の汽車土瓶

18は福岡の篠栗陶器の角型茶瓶である。正面側にレールを中心に植物の葉と茎であしらったマーク、裏面側中央に「お茶」が陽刻され、そして裏面側上部に注意書きの「鉄道局指定」、右に「空壇はこしかけの下江お置を願います」、左に製造元の「筑前 篠栗陶器製」が陰刻される。器高7.0 cm、平面形は辺長3.1・1.8 cm、対角線7.9 cmの不等辺八角形、口縁立ち上がり0.6 cm、口外径5.6 cm、口内径5.0 cm、器壁0.3 cm、容量205 cc。外表面に釉薬がかかり、色彩は褐色である。

篠栗陶器の汽車土瓶に関しては、福岡市教育委員会『吉塚本町遺跡Ⅰ』に次のような記述がある。

博多駅65年史に有限会社「芳屋」の馬渡武夫氏に関する記述が参考となりそうなので一部抄出する。「篠栗駅長として在職中に駅売りのお茶の価格が高く、しかもその容器が九州管内は特に粗悪であることを知るや、勤務の余暇をさいて百方手をつくした結果、篠栗とその周辺に良質の陶土のあることを知り、その後起こった至難な問題をよくのりこえ、鉄道退職者とその家族によって篠栗窯業所を起こして大量生産によるコストの引き下げに成功したのである」。馬渡氏が窯業事業から引退したのが昭和9年2月である……(46頁)

これによると、篠栗で汽車土瓶生産が始まったのは昭和の初め頃と推定できる。

分銅マークの汽車土瓶

19 は角型茶瓶であるが、産地は不明。正面側中央において、分銅形を浮彫した中に「お茶」、上部に「鉄道局指定」が陰刻されるが、字形は不鮮明である。裏面は無地である。注ぎ口の長さが短く、紐を通す耳のレベルが注ぎ口の先や土瓶の口の端と同じになって繋がる格好となる。器高 7.2cm、平面形は辺長 3.3・3.0 cm で、正八角形に近い。対角線は 8.6 cm。口縁立ち上がり 0.4 cm、口外径 6.3 cm、口内径 5.4 cm、器壁 0.4 cm、容量 245 cc。外側表面に釉薬がかかり、色彩はにぶい黄橙色である。ところで分銅マークの汽車土瓶は、「桃中軒」（沼津駅）と「東華軒」（国府津駅）に類例がある。関係があるのかも知れない。

信楽焼の汽車土瓶（キ無土瓶）

20・21 は信楽焼のキ無土瓶。体部は膨らまないで真っ直ぐ立ち上がり、底部は中央で 0.2 cm 凹む。文字や模様、マークもない素朴な製品である。20 は器高 6.8 cm、体部径 8.2 cm、口縁立ち上がり 0.4 cm、口外径 6.7 cm、口内径 5.4 cm、器壁 0.3 cm、容量 225 cc。外側表面に釉薬がかかり、色彩はにぶい黄橙色。21 は 6.5 cm、体部の下部径 8.2 cm、同上部径 7.8 cm、口縁立ち上がり 0.5 cm、口外径 6.3 cm。口内径 5.4 cm、器壁 0.3 cm、容量 210 cc。外側表面に釉薬がかかり、色彩は灰白色である。20 と 21 は一見良く似た作りであるが、21 の方がやや小ぶりで、体部が下方より上方が小さくなるという違いがある。この違いは轆轤を挽く陶工職人の個性によるものかも知れない。

信楽焼の汽車土瓶（内キ土瓶）

22～24 は信楽焼の内キ丸型土瓶である。

22 は無記名で、模様やマークもない素朴な製品である。体部は上部径（頸径）が 7.2cm、中部径が 9.1 cm、下部径（底径）が 5.8 cm と丸く膨らむ形で、底部は中央で 0.5 cm 凹む。口縁の立ち上がり 1.3 cm、口径が 7.0 cm、内キの径が 5.2 cm、器壁は体部で 0.4 cm、口縁と底部で 0.2 cm、容量 260 cc である。外面に釉薬がかかっておらず、体部内面に釉薬がかかる。

23・24 は、正面側に「山は富士」と山の簡単な絵画、裏面側に「お茶は静岡」が手描きされる。形は非常に良く似るが、手回し轆轤成形であるので大きさが微妙に違う。23 の器高は 6.6 cm、口縁径 7.2cm、頸径 7.5 cm、体部中央径 9.3 cm、底径 6.0 cm、内キ径 5.5 cm、体部と底部の器壁 0.4 cm、口縁部の器壁 0.2 cm、容量 230 cc。底部は中央で 0.4 cm 凹む。外側表面に釉薬がかかり、色彩はにぶい黄色である。24 の器高は 6.9 cm、口縁径 7.1 cm、頸径 7.4 cm、体部中央径 9.2 cm、底径 6.0 cm、内キ径 5.6 cm、体部と底部の器壁 0.3 cm、口縁の器壁 0.2 cm、容量 235 cc。外側表面に釉薬がかかり、色彩はにぶい黄色である。

桃中軒の汽車土瓶（?）

25 は下半部しか残存していないが、側面に注ぎ口に繋がるような膨らみがあるので、汽車土瓶ではないかと考えられる。器壁が 0.3 cm の均等な厚さであるところから、泥漿鑄込みで製作されたものと推定できるが、平面の形態が八弁の輪花であるところに他とは大きな違いがある。正面側中央には、分銅マークとそのなかに「桃中軒」が手描きされる。外側表面に釉薬がかかり、色彩は灰白色である。

汽車土瓶の蓋

26～31 は汽車土瓶の口に置く蓋である。蓋の上に後述する 37～41 のような湯呑みを逆さに被せて販売された。

26・27は中央に丸あるいは宝珠形のつまみを有する。22～24の内キ土瓶に伴うことが明らかなものである。器高1.3 cm、直径6.6 cmで、ちょうど「キ」にかかるような大きさとなっている。しかしこの蓋の上に被せる湯呑みが、37～41のどれであるかについては不明である。

28～31はつまみのない蓋である。立ち上がりが直に上がるもの(28・29)や斜めに丸く上がるもの(30・31)があり、口縁断面がクランク状のもの(28)やL字状のもの(29)、口縁端部をやや下に折り曲げるもの(30)、水平に折り曲げるもの(31)があり、汽車土瓶本体の口に当たるようになっている。直径がそれぞれ5.6 cm、6.6 cm、6.7 cm、6.5 cmであるが、これらがどの汽車土瓶に伴うものかは、俄かに決め難い。大きさだけでなく色合い等から見て、20・21の蓋が30・31ではないかと推定できる程度である。またこれらの蓋の上に被せる湯呑みが37～41のどれであるかという組合せについても俄かに決め難く、不明と言わざるを得ない。

汽車土瓶の湯呑み

32～41は汽車土瓶に伴う湯呑みである。

32～36は口縁端が外側に開くタイプで、大きさからして蓋の上に置くのではなく、汽車土瓶の口に直接被せるものと思われる。口縁端部は断面から見て、クランク状のもの(32・33)、角度をもって開くもの(34)、湾曲して開くもの(35・36)といった種類がある。これらがどの汽車土瓶に対応するかについては、大きさと色合い等から32が8に組み合うものと推定できる以外は、不明と言わざるを得ない。

37～41は口縁部が真っ直ぐ立ち上がるタイプ。蓋の上に置くものと汽車土瓶の口に直接被せて置くものの二種類があるが、どの湯呑みがどのような置き方をしたのか、あるいはどの汽車土瓶の口に置いたのかという組合せは、俄かには決め難い。大きさからして38・39が1～6あるいは12～17に対応するのではないかと推定できるのみである。

ガラス製湯呑み

42はガラス製コップで、ガラス製の汽車土瓶に伴う湯呑みと思われる。器高3.3 cm、口径4.5 cm、底径2.8 cm。口縁部外側で縦方向に長さ0.3 cmの細かい刻み目が一周する。ガラスは均質でなく、また気泡が入り、明緑灰色呈する。ガラス製汽車土瓶は大正11年(1922)に登場し、昭和4年(1929)まで販売されたとされている。

3、汽車土瓶以外の出土遺物

汽車土瓶が大量に堆積していた層には汽車土瓶だけでなく井なども含まれていた。これらは汽車土瓶とともに廃棄されたもので、従って同一時期の遺物である。

井の蓋

43は口縁端外側を波形、その内側を一周するように並べる8個の円形の模様を、薄赤色で手描きするものである。器高3.0 cm、直径11.7 cm、つまみ径4.9 cm、つまみの立ち上がり高0.8 cm。

44は無地の乳白色。つまみの対角線上に2箇所のかぎがある。端部は水平方向に折れ曲がり、その内側には井の口縁端部に対応する峰が周る。器高3.1 cm、直径13.1 cm、端部内側の峰径11.0 cm、つまみ径5.3 cm、つまみの立ち上がり高0.6 cm。井の蓋としたが、壺の蓋の可能性もある。

米原駅うなぎ井

45・46は井鉢と蓋のセットである。蓋の外面に「米原駅／井筒屋 うなぎ井／金五十銭」という文字が浮彫される。蓋の器高3.5 cm、直径14.8 cm、つまみ径5.6 cm、つまみ立ち上がり高1.0 cm。鉢の器高7.4 cm、口径15.7 cm、高台径7.2 cm、高台の高さ1.0 cm。色彩は井も蓋も灰白色を呈し、貫入を有する。

井鉢

47は器高8.0 cm、口径14.1 cm、高台径5.6 cm、高台の高さ0.8 cmの井鉢である。体部外面に四条の平行文を単位とするランダム方向のタタキ目模様が施され、色彩は明緑色を呈する。

48は器高7.0 cm、口径10.5 cm、底径6.0 cm。大きさが小ぶりで、井鉢というより蕎麦猪口あるいは小鉢と言った方がよいかも知れない。色彩は灰白色で、模様等がない無地である。高台はわずかに膨らむ程度のものである。

お吸い物容器

49は体部外面に「御吸物」の字が手書きされる容器である。器高6.5 cm、口径7.2 cm、頸径6.6 cm、体部径8.1 cm、底径4.9 cm。口縁には片口を有する。色彩は灰オリーブ色。

4、以上のまとめ

今回報告する遺物は、汽車土瓶の本体（1～25）、それに伴う蓋（26～31）と湯呑み（32～42）、井鉢や井の蓋（43～48）、お吸い物容器（49）である。

汽車土瓶には泥漿鑄込みの角型（1～19）と轆轤で製作された丸型（20～24）の二種類があるが、他に汽車土瓶の可能性のあるものとして、泥漿鑄込みで平面形が輪花状（25）のものがある。

汽車土瓶等の販売駅は、浜松駅（8）、名古屋駅（9）、鶴岡駅（16・17）、静岡駅（23・24）、米原駅（45）が確認できた。

汽車土瓶の販売価格が表示されているものは、「金五銭」（2・12～17）、「金七銭」（7）があり、他にうなぎ井の「金五十銭」がある。

汽車土瓶等の販売業者名が表示されているものは、「自笑亭」（8）、「松浦」（9）、「伊勢屋」（17）、桃中軒（25）、「井筒屋」（45）である。

汽車土瓶の製造窯あるいは製造元が表示されるものは、瀬戸焼の「古藤製陶所」（1～8）、同じく瀬戸焼の「伊村製陶所」（9～11）、会津本郷焼の「耕山」（12）・「〇ヒ」（13・14）・「会津製陶所」（15）、「〇タ工場」（16）、福岡県の「篠栗製陶所」（18）である。

汽車土瓶と蓋・湯呑みはセットで販売されたが、今回出土した際にはバラバラとなっている。大きさや色具合などで組合せはある程度は推定できるが、断定することは難しい。

特記すべきものとしてガラス製湯呑み（42）がある。これは大正から昭和にかけての一時期に販売された汽車土瓶に伴うものであるが、今回は湯呑みの出土のみであった。

5、汽車土瓶等の考察

汽車土瓶等の時期

今回の汽車土瓶等が廃棄坑内に堆積された状況からすると短期間のうちに廃棄されたもので、一括遺物と扱ってもよいと考えられる。それではその時期はいつごろになるのであろうか。

まずは遺物そのものから考察していきたい。

- ① 汽車土瓶の販売価格が「七銭」と記されたものがあること。汽車土瓶が七銭であったのは、大正13年（1924）から昭和5年（1930）である。
- ② 「五銭」と記された汽車土瓶もあること。五銭の汽車土瓶は、昭和5年（1930）から昭和18年（1943）に販売された。
- ③ ガラス製汽車土瓶に伴うガラス製湯呑みがあること。ガラス製汽車土瓶は大正11年（1922）から昭和4年（1929）にかけての販売であった。
- ④ 昭和の初めより汽車土瓶生産が始まったとされる会津本郷焼および筑前篠栗の製品が含まれている。

以上から今回の汽車土瓶等の時期は昭和初期頃とすることができる。

ところで汽車土瓶等は鉄道乗客が購入し、消費した商品であるから、貨車ではなく客車に関する資料である。吹田操車場の沿革によれば、元々貨車の操車作業を行なうものであったのが、昭和3年（1928）10月25日に「客車操車場」が併設されて、貨車だけでなく客車の操車作業も行なわれた。しかし昭和8年（1933）9月1日に廃止されて、再び貨車専用になったとされる。

今回報告する汽車土瓶等の一括資料は、1928年から1933年までの5年間に客車を取扱っていた時期に限定できるものとする。

「七銭」と「五銭」の汽車土瓶

今回報告する汽車土瓶に記された販売価格は、「七銭」（8）と「五銭」（2・12～17）の二種類がある。七銭の汽車土瓶の容量は320 ccであるのに対し、五銭の方の容量は220～255 ccである。汽車土瓶はお茶を入れたまま運ぶ際に一部がこぼれることを考えるなら、七銭は容量一合半（270 cc）、五銭は容量一合（180 cc）の販売価格であって、ある程度こぼれることを前提にやや多めの容量としたものと推定できる。また上述のように「七銭」は大正13年（1924）から昭和5年（1930）、「五銭」は昭和5年（1930）から昭和18年（1943）の販売価格である。従ってこの価格差は、容量を減らすと同時に価格を引き下げたことを示すと考えられよう。

（参考文献）

- （財）大阪府文化財センター『吹田操車場遺跡V』（2011年3月）
 畑中英二編『信楽汽車土瓶』（サンライズ出版 2007年10月）
 福井敏一「鉄道の考古学—汽車土瓶研究覚え書—」（雄山閣『考古学という可能性』2008年1月 所収）
 福岡市教育委員会『吉塚本町遺跡I』（1993年3月）

5～7頁に汽車土瓶等の実測図を掲載した。試行錯誤しながらの実測作業となったので、断面の描き方や土瓶の向きなどにおいて統一した表現とならず、それをそのままトレースして使用した。

本稿にはもともと他にも写真資料があったが、HPにアップにするに当たって省略した。

5、刻印煉瓦

吹田操車場跡地では、近代以降の盛土・攪乱土層から煉瓦が採集されることがある。この周辺で近代建築物として煉瓦が使用された可能性のあるものは、明治9年（1876）に開業した東海道線、明治24

年（1891）に東海道線沿いに操業開始した大阪麦酒会社吹田醸造所（現アサヒビール吹田工場）、大正8年（1919）に工事着手し大正12年（1923）に竣工開業した吹田操車場がある。今回報告する刻印煉瓦の出土地である7区は吹田操車場のほぼ中央に位置し、明治の東海道線線路より110m、ビール工場より2,100m離れている。従って刻印煉瓦は操車場の建築構造物に由来するものと考えてよく、時期は1919年以降のものとなろう。

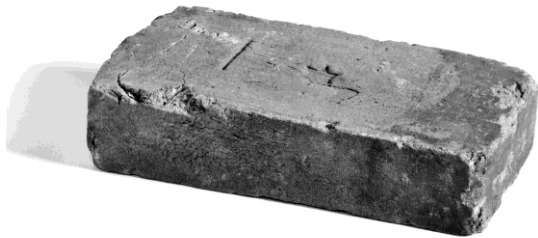
煉瓦の大きさは23.0×11.0×5.6 cmで、全体的に明赤褐色を呈し、外面の一部に赤色顔料が塗布された痕跡を有する。この煉瓦の平の両面に「一」と六稜星の刻印がある。この両面の刻印を比較すると、「一」と六稜星の大きさ及び位置関係は全く一致する。従って一見すると二種類の刻印と思われるものが、一組のスタンプであったことが判明する。

六稜星の刻印煉瓦は、近在では大阪府警本部建替に伴う発掘調査での出土品や大阪市立工芸高校本館に使用されている煉瓦などに類例があるが、「一」と一組になるものは今のところ見当たらない。また六稜星がどの製造元を示すのかも不明である。

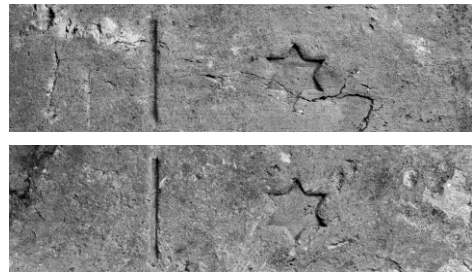
（参考文献）

（財）大阪府文化財調査研究センター『大坂城址Ⅱ』（2002年3月）

大阪歴史博物館『特別展 煉瓦のまち タイルのまち』（2006年10月）



7図 刻印煉瓦



8図 平の両面にある刻印