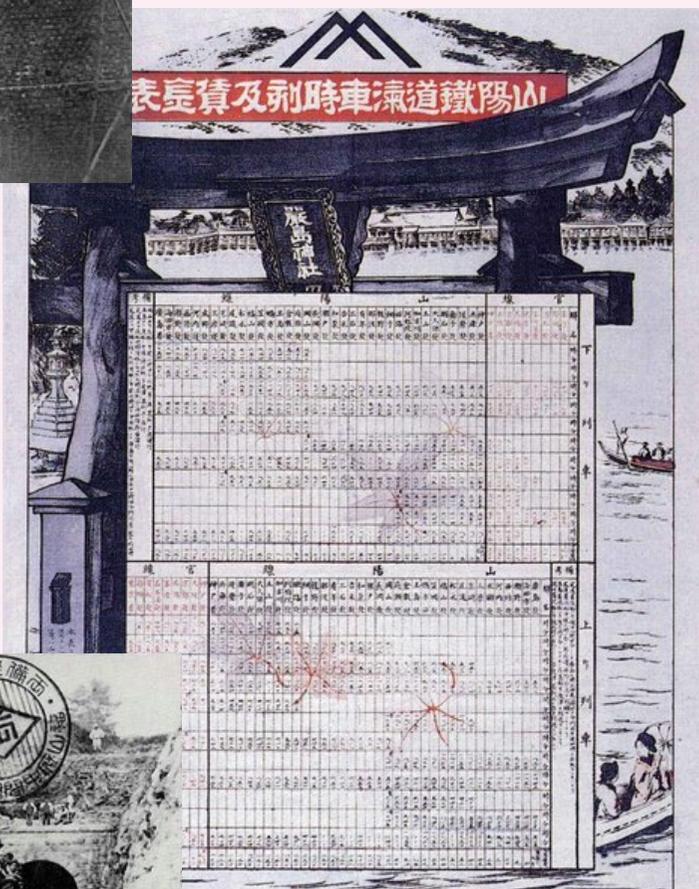
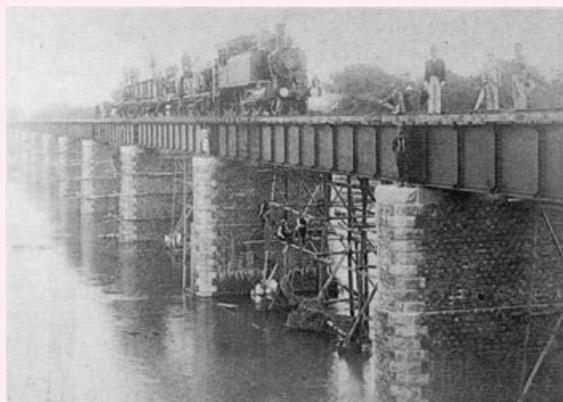


広島県立文書館企画展

資料で見る

広島県の鉄道のあゆみ

1992.5.15 - 6.13



はじめに

鉄道は、陸上の大量輸送機関として、明治時代以降各地に敷設が進み、産業の発展や地域の振興に大きく貢献してきました。

広島県では、神戸から建設を進めてきた山陽鉄道会社が、一八九一（明治二四）に福山・尾道まで、翌一八九二（明治二五）には三原（現・糸崎）まで開通させていますが、こうして広島県も鉄道時代を迎えるようになって、ちょうど百年が過ぎました。

この間、各地では、鉄道の開通を願って、私鉄の出願や国鉄線の誘致を求める運動が盛んに展開される一方、第二次世界大戦後は道路輸送にとつてかわられ、廃線となる路線もあるなど、鉄道のもつ役割は大きく揺れ動きました。また、軍事施設を多数擁していた広島県としては、戦時には、鉄道が物資や兵士の軍事輸送に利用されたという側面も見逃してはならないと考えます。

今回の企画展では、こうした広島県の鉄道の百年のあゆみを、文書や写真でふりかえってみました。広島県の鉄道の歴史について、少しでも皆様の御参考になれば幸いです。

なお、この企画展にあたり、貴重な資料を出陳していただきました所蔵者の皆様にご心よりお礼申し上げます。

表紙写真 左上 山陽鉄道の太田川架橋工事 伴資信氏蔵
中央 山陽鉄道神戸・広島間時刻表 長船友則氏蔵
左下 両備軽便鉄道奈良津トンネルの機関車試運転 長船友則氏蔵

一 山陽鉄道の開通

山陽鉄道会社は、一八八六年（明治一九）に神戸・姫路間の鉄道建設を目的に設立申請が出されたが、政府は、赤間関（下関）までの建設を条件としてこれを認可した。以後、同社では順次西へ向けて建設を進め、一八九一年（明治二四）九月一日には福山まで、十一月三日には尾道まで開通させた。翌一八九二年（明治二五）七月二〇日には三原（現・糸崎）にまで達したが、ここで資金の枯渇のため、いったんそれ以西の建設が中止された。

以後、社債を発行して資金を捻出し、広島まで開通させたのは、一八九四年（明治二七）六月一日であった。

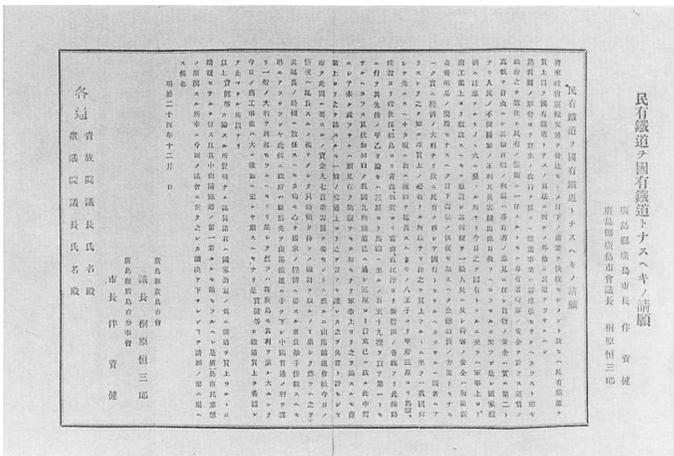
その年の八月一日に日清戦争の宣戦が布告されるが、政府はただちに広島から宇品港までの軍用線（宇品線）を、わずか一七日の突貫工事で建設した点に、軍事施設を多数擁する広島県における、軍事と鉄道との関係が象徴的に示されている。

その後、下関までの全線開通をみたのは一九〇一年（明治三四）五月のことであった。

一方、鎮守府が置かれていた軍港都市の呉と山陽鉄道海田市駅とを結ぶ呉線の建設が政府の手によって着手され、一九〇三年（明治三六）一月二十七日に開通した。翌年二月に日露戦争が勃発する直前のことであった。



三原・広島間の工事延期を求める山陽鉄道株式会社の申請書類 1893年（明治26）交通博物館蔵



民有鐵道を國有鐵道とするよう求めた広島市長・広島市會議長の請願書 1891年（明治24）12月 交通博物館蔵



明治時代の広島駅 1907年（明治40）ころ

長船友則氏蔵

山陽鉄道は、不況のため、三原以西の工事をいったん中止する（右上）。これに対し、広島市では、国有鉄道での建設を求めて請願書を提出する（左上）。政府においても、一八九二年（明治二五）公布の鉄道敷設法で三原以西を政府が建設することを明記したが、結局、経済界が好転する中で、山陽鉄道株式会社が工事を続行し、全線を開通させることとなる。

神戸・三田尻間の時刻表・運賃表

一八九八年（明治三十一）

山陽鉄道は、この年には山口県の三田尻（現・防府市）まで開通した。この表によれば、この頃、たとえば、広島・京都間が、急行でも十一時間かかっていたことがわかる。 八田家文書



開業当時の呉駅 八田家文書

軍部と鉄道

軍部は、鉄道の軍事利用について早くから着目しており、政府の鉄道敷設計画にも影響力を与えた。山陽鉄道の海田市駅と軍港都市呉とを結ぶ呉線が、鉄道敷設法において第一期に建設すべき路線として位置づけられていたのも、軍事的観点からであった。

日清・日露の両戦争下では、鉄道は、兵士や物資の輸送などの軍事利用のために優先的に運

宇品線改築経費支出に関する文書

一八九五年（明治二八）四月

宇品線は、日清戦争勃発後ただちに建設された軍用線であり、その改築にあたって、この資料に見られるとおり、費用を、軍事費から支出することが閣議で決定されていた。

国立公文書館蔵



営された。とりわけ宇品港は、戦地への人員・物資の輸送拠点だっただけに、山陽鉄道や宇品線が軍事輸送に占めた位置は大きかった。

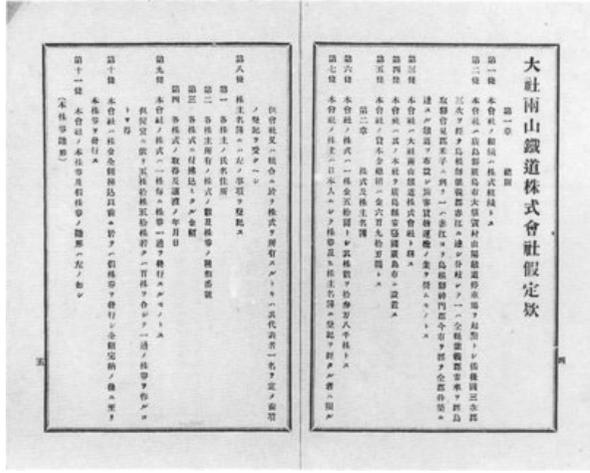
このように、軍事目的を主とした鉄道の敷設が進んだのが、広島県のひとつの特徴だった。

なお、山陽鉄道は、一九〇六年（明治三九）公布の鉄道国有法によって政府に買収され、国鉄線となるが、この鉄道国有法が制定された要因のひとつにも、軍部の意向があった。山陽鉄道をはじめとする私鉄が全国に分立している状態では、戦時における効率的な軍事輸送ができないというのがその主張であった。

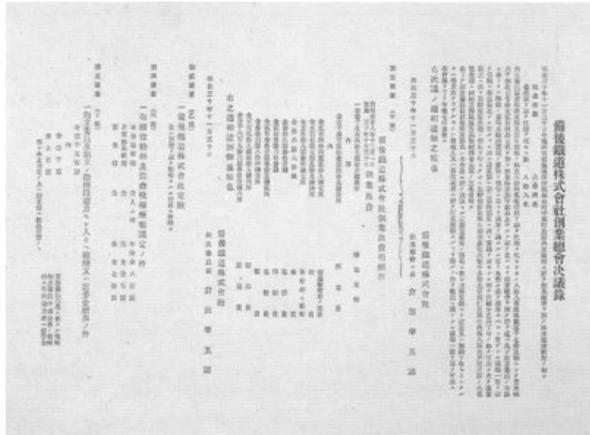
二 「幻の鉄道」——日清戦後の民営鉄道熱

日清戦争後の一時的な好景気のもとで、全国的に、民営事業による鉄道敷設をめざすいわゆる鉄道熱がまき起こった。県内でも、次のような鉄道計画があいついで出願された。

- 大社両山鉄道（広島）赤江、米子、赤江、杵築、約一五三マイル）一八九八年本免許取得
 - 備後鉄道（福山）府中、約一三・六マイル）一八九九年本免許取得
 - 尾三鉄道（尾道）三次、約四九・五マイル）一八九九年仮免許取得
 - 鞆鉄道（鞆）福山、約八マイル）一八九九年仮免許取得
 - 芸石鉄道（広島）新庄、浜田、約八〇マイル）一八九九年仮免許取得
 - 広浜鉄道（広島）加計、浜田、約五八マイル）一八九八年申請却下
- これらは、その後の不況のため、いずれも成立せし終わり、いわば「幻の鉄道」といえるが、県北や山陰地方と山陽鉄道とを結び付けようとする各地の熱意を読み取ることができる。



大社両山鐵道株式會社假定款
1896年(明治29)6月
大社両山鐵道は、出雲大社のある島根県や、鳥取県の米子などの山陰地方と広島とを結ぼうとするものであった。
佐々木家文書



備後鐵道株式會社創業總會決議録
1897年(明治30)11月 延藤家文書



尾三鐵道株式會社創立願 国立公文書館蔵



芸石鐵道株式會社創立願 国立公文書館蔵

民営鉄道の設立にあたっては、創立願を政府に提出し、仮免許を取得した後、経路や株式募集計画について再度精密な調査をして本免許を受ける必要があった。

上記の諸鉄道計画のうち、本免許まで得ていたのは大社両山鉄道と備後鉄道だけであった。

三 軽便鉄道の成立

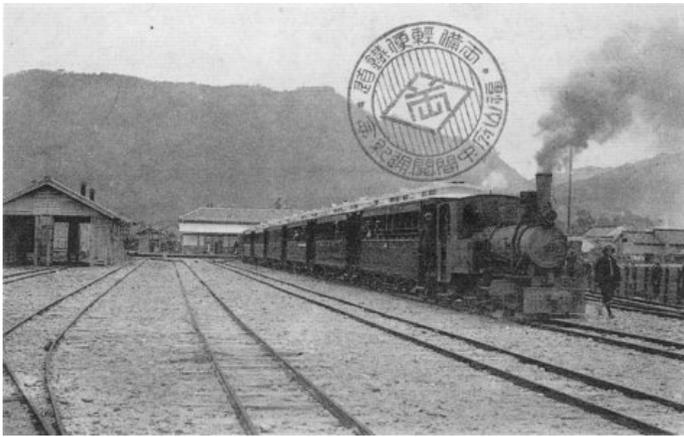
一九一〇年（明治四三）に軽便鉄道法が公布され、民営鉄道の出願手續きが簡略化されたほか、設計上の規制も大きく緩和されたため、各地でこの法律に基づき軽便鉄道の敷設があいついだ。

県内では、すでに一九〇六年（明治三九）に広島軌道株式会社（のち大日本軌道株式会社）が設立され、横川・可部間の建設に着手し（現在の可部線の前身）、一九一一年（明治四四）七月に全線開通させていたが、これに加えて、軽便鉄道法の公布後は、鞆軽便鉄道（鞆・福山）、両備軽便鉄道（福山・府中、神辺・高屋、岡山県）、芸備軽便鉄道（広島・三次）、尾道軽便鉄道（栗原・上下）などが計画され、その後の県内の鉄道網が姿をあらわし始めた。

これらの鉄道の多くは、軌間（レール幅）が狭く、車両の規格も軽量であり、輸送力の点では劣るものがあつたが、各地域の発展に大きな影響を与えた。



芸備軽便鉄道敷設願
1910年（明治43）10月
交通博物館蔵



開業当時の府中駅 延藤家文書
両備軽便鉄道の福山・府中間の開業は、1914年（大正3）7月のことであつた。



横川・可部間工事施工延期の許可を求める
大日本軌道株式会社の申請書
一九〇八年（明治四一）一〇月
交通博物館蔵



開業当時の鞆駅 延藤家文書
後方に仙酔島や弁天島が見える。鞆軽便鉄道は、1913年（大正2）11月に鞆・野上間が、翌年4月には全線が開通する。

鉄道院文書・鉄道省文書

国立公文書館や交通博物館に保存されている鉄道院や鉄道省の公文書には、各地の民営鉄道の許可事務に関わる資料が多く、地方鉄道史研究には不可欠の資料といえる。広島県立文書館では、このうち、広島県関係のものについて写真撮影し、複製版を作成して、郷土史研究のための利用に供している。

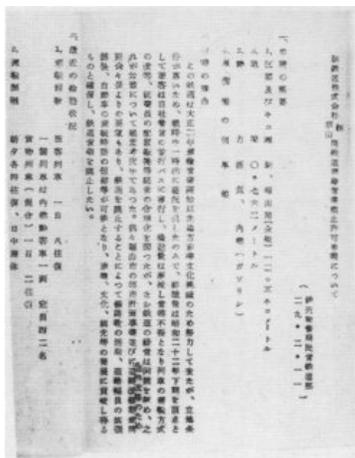
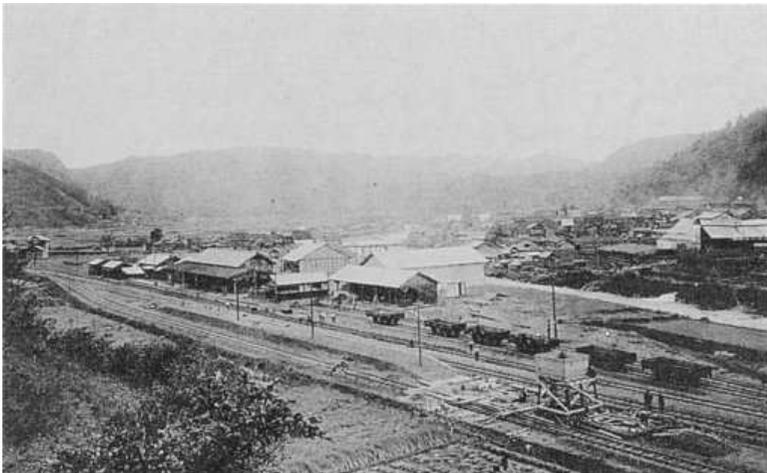
四 国鉄線の延伸

大正中期以降、政党政治の時代を迎えると、国鉄線の誘致を求め、各地で鉄道期成同盟会が結成されるようになった。原敬内閣は、従来の鉄道敷設法の改正を試み、全国で一四九もの路線を国鉄による建設予定線に指定し、一九二二年（大正一一）この法律が公布された。広島県関係では、呉・三原間、福山・三次間、広島・浜田間、吉田口・大朝間などが盛り込まれていた。また、三次・新見（岡山県）間の三新線（現・芸備線）などの軽便線も国鉄によって建設が進んだ。

これを受けて、私鉄線との連絡問題を解決するため、昭和時代に入ると芸備鉄道（広島・庄原間）、広浜鉄道（横川・可部間）、両備鉄道（福山・府中間）などの民営鉄道があいついで国鉄に買収された。また、可部線については、浜田までの延伸をめざして第二次大戦後も建設が進められるが、一九六九年（昭和四四）三段峡まで開通したままとなっている。鉄道敷設法の予定線のうちでは、結局、吉田口・大朝間は着工されるに至らなかった。

一方、戦後、道路輸送が陸上交通の中心になると廃線となる路線があいつぎ、一九五四年（昭和二九）に輛鉄道が鉄道部門を廃止したのをはじめとして、その後、呉市営電車、尾道鉄道、国鉄宇品線などが廃線となっている。

開業当時の東城駅
新見・三次間の鉄道は、広島・岡山両県側から建設が進められ、東城町の場合、一九三〇年（昭和五）に、まず、新見との間が鉄道で結ばれた。全線開通は、一九三六年（昭和一一）のことであった。
長船友則氏蔵

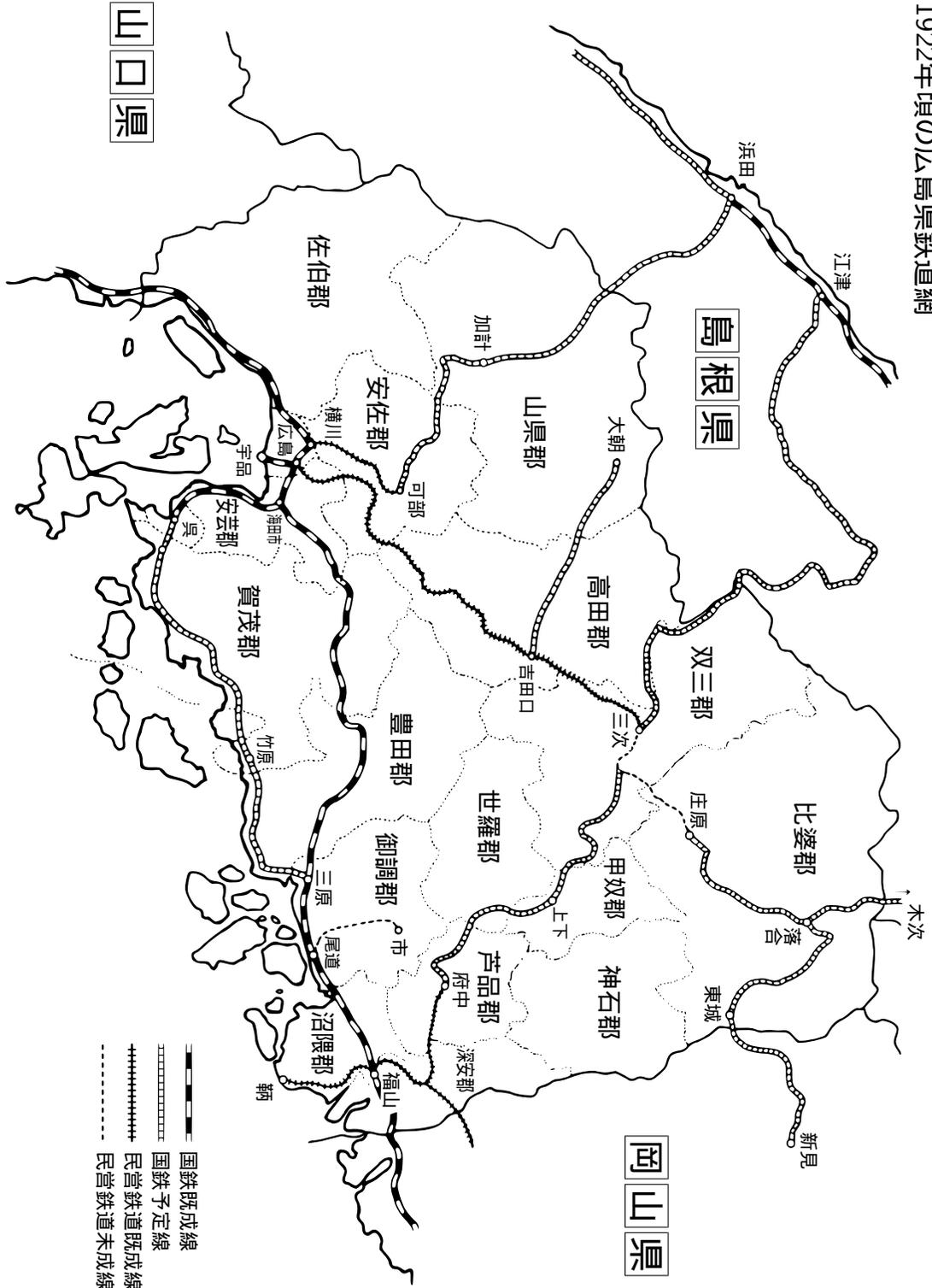


輛鉄道営業廃止に関する文書
バス輸送の開始による旅客の減少が理由とされている。
1954年（昭和29）国立公文書館蔵



新見・三次間の鉄道敷設確定願末
一九二〇年（大正九）九月
東城町蔵

1922年頃の広島県鉄道網



山口県

岡山県

広島県鉄道史関係年表

年	月日	事 項
1886 (明治16)	12 . 27	兵庫県人石田貫之助ら16名が山陽鉄道会社を創立し、神戸・姫路間の鉄道建設を出願。
1888 (明治21)	1 . 4	政府は山陽鉄道会社に免許を交付し、神戸から山口県赤間関(下関)までの建設を命じる。同年、神戸から建設に着手。
1891 (明治24)	9 . 11	山陽鉄道が福山まで開通。
	11 . 3	山陽鉄道が尾道まで開通。
1892 (明治25)	7 . 20	山陽鉄道が三原(現・糸崎)まで開通。資金不足のため、以西の工事をいったん中止する。
1894 (明治27)	6 . 10	山陽鉄道が広島まで開通。8 . 1日清戦争の宣戦布告される。
	8 . 4	広島・宇品間の軍用線の建設に着手。8 . 20竣工
	12 . 19	両山鉄道株式会社が、広島・松江間の建設を出願。1896 . 6に大社鉄道と合併し大社両山鉄道株式会社となる。1898 . 12解散。
1895 (明治28)	12 . 1	備後鉄道株式会社が、福山・府中間の建設を出願。
1896 (明治29)		この年、鞆鉄道(鞆・福山間)、芸石鉄道(広島・浜田間)、尾三鉄道(尾道・三次間)などがあいついで出願される。
1897 (明治30)	9 . 25	山陽鉄道広島・徳山間が開通。
1901 (明治34)	5 . 27	山陽鉄道が下関まで全通。
1903 (明治36)	12 . 27	海田市・呉間の呉線が開通。
1906 (明治39)	10 . 1	広島軌道株式会社(のち大日本軌道株式会社広島支社)設立。11 . 10横川・可部間の鉄道敷設免許を受ける。
	12 . 1	山陽鉄道株式会社が政府に買収され、国鉄山陽線となる。
1910 (明治43)	6 . 18	広島市内電車の建設を目的として広島電気軌道株式会社設立。 この年、鞆軽便鉄道(鞆・福山)、芸備軽便鉄道(広島・三次)、両備軽便鉄道(福山・府中、神辺・高屋)などが出願される。
1911 (明治44)	6 . 14	大日本軌道、横川・可部間開通。
1912 (明治45)	5 . 13	尾道軽便鉄道、御調郡栗原村・甲奴郡上下町間の建設を出願。
1914 (大正3)	4 . 12	鞆軽便鉄道、鞆・福山間開通。
	7 . 21	両備軽便鉄道、福山・府中間開通。
1915 (大正4)	6 . 1	芸備鉄道、広島・三次間開通。
1922 (大正11)	4 . 11	鉄道敷設法改正され、呉・三原間、広島・浜田間、福山・三次間、吉田口・大朝間などが国鉄予定線とされる。
1923 (大正12)	12 . 8	芸備鉄道が庄原まで開通。
1926 (大正15)	5 . 1	尾道鉄道、西尾道・御調郡市村間開通。
	7 . 15	広島瓦斯電軌、己斐・新宮島間開通。
1935 (昭和10)	11 . 24	三原・呉間が全通し、現在の呉線が完成。
1936 (昭和11)	10 . 13	可部線可部・安芸飯室間が開通。
1938 (昭和13)	7 . 28	府中・塩町間が全通し、現在の福塩線が完成。
1954 (昭和29)	2 . 28	鞆鉄道、鞆・福山間の鉄道部門を廃止する。
	3 . 30	可部線が加計まで開通。
1955 (昭和30)	3 . 31	三江南線の三次・式敷間開通。
1966 (昭和41)	12 . 19	国鉄宇品線の上大河・宇品間の旅客営業廃止。
1967 (昭和42)	12 . 17	呉市営電車が廃止される。
1969 (昭和44)	7 . 27	可部線が三段峡まで開通。
1972 (昭和47)	3 . 31	国鉄宇品線の広島・上大河間の旅客営業廃止。
1975 (昭和50)	3 . 10	山陽新幹線岡山・博多間開業。
	8 . 31	三江線の三次・江津間が全通。

展 示 資 料 一 覧

1 山陽鉄道の開通		3 軽便鉄道の成立	
民有鉄道を国有鉄道とするよう求めた請願	交通博物館蔵	鞆軽便鉄道免許願	国立公文書館蔵
山陽鉄道岡山・広島間工事延期申請関係文書	交通博物館蔵	両備軽便鉄道定款	延藤家文書
山陽鉄道用地買収関係書類	杉井家文書	芸備軽便鉄道敷設願	交通博物館蔵
山陽鉄道神戸・広島間時刻表	長船友則氏蔵	尾道軽便鉄道敷設免許申請書	国立公文書館蔵
宇品線改築経費支出に関する文書	国立公文書館蔵	大日本軌道株式会社の工事施行認可申請猶予願	交通博物館蔵
八本松駅設置請願書	財満家文書	鞆鉄道沿線案内	長船友則氏蔵
鉄道線路賃銭及里程表	八田家文書	芸備鉄道沿線案内鳥瞰図	長船友則氏蔵
広島・徳山間開業案内	八田家文書	尾道鉄道沿線案内	長船友則氏蔵
山陽鉄道神戸・三田尻間の時刻表・運賃表	八田家文書	両備鉄道沿線案内図絵	長船友則氏蔵
山陽鉄道主要駅間運賃表	佐々木家文書	広島宮島名所交通図絵	八田家文書
日露戦時下の山陽鉄道路線案内	長船友則氏蔵	広島電気沿線案内	長船友則氏蔵
山陽鉄道株主名簿	延藤家文書	鞆軽便鉄道開通式	福山城博物館蔵
明治時代の広島駅	長船友則氏蔵	開業当時の鞆駅	延藤家文書
山陽鉄道の太田川架橋工事	伴資信氏蔵	両備軽便鉄道奈良津トンネルの機関車試運転	長船友則氏蔵
明治末年ころの西条駅	飯田米秋氏提供	開業当時の府中駅	延藤家文書
明治末年ころの山陽本線汽車	飯田米秋氏提供	中島付近を走る可部軌道の汽車	武田勇氏蔵
開業当時の呉駅	八田家文書	芸備鉄道沿線図と和田社長・高末専務	日野家文書
呉線二河橋上の汽車	入船山記念館蔵	広島電気軌道鷹の橋付近	日野家文書
1935年ころの広島駅	八田家文書	4 国鉄線の延伸	
2 「幻の鉄道」 日清戦後の民営鉄道熱		新見・三次間の鉄道敷設確定顛末	東城町蔵
大社両山鉄道株式会社仮定款	佐々木家文書	全国鉄道速成同盟会創立大会概要	芸北町役場文書
鞆鉄道株式会社設立認可申請書	国立公文書館蔵	広浜鉄道速成に関する線路図	芸北町役場文書
芸石鉄道株式会社創立願	国立公文書館蔵	1925年の全国鉄道地図	横路家文書
広浜鉄道株式会社創立願他	延藤家文書	福塩線建設要覧	延藤家文書
尾三鉄道株式会社創立願	国立公文書館蔵	広島・浜田間速成の請願書	加計町蔵
備後鉄道株式会社創業総会決議録	延藤家文書	鞆鉄道営業廃止許可申請に関する文書	国立公文書館蔵
		開業当時の東城駅	長船友則氏蔵
		宇品線最終列車出発式	長船友則氏蔵

印は写真パネルによる展示

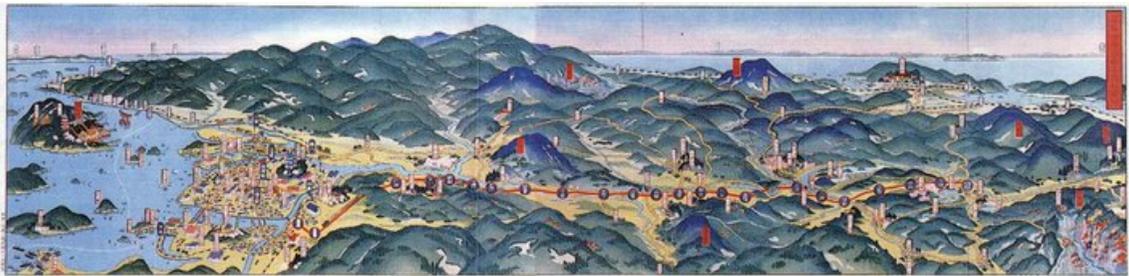


沿線案内図

一九一〇年代以降、県内では多くの民営鉄道が誕生したが、これらの会社では、沿線の名所や観光地を紹介した案内図を競うように作成し、乗客の増加を図っていた。このページと次のページでは、そうした沿線案内図のいくつかを紹介する。各社の創意工夫を比較してみると興味深い。

▲広島電気沿線案内図

1911年7月に横川・可部間を開通させた大日本軌道株式会社は、その後、経営主体が、可部軌道、広島電気、広浜鉄道とかわっていた。これは、広島電気株式会社時代のもので、沿線の商店や会社の宣伝を目的としたもの。長船友則氏蔵（以下、このページのものと同様）



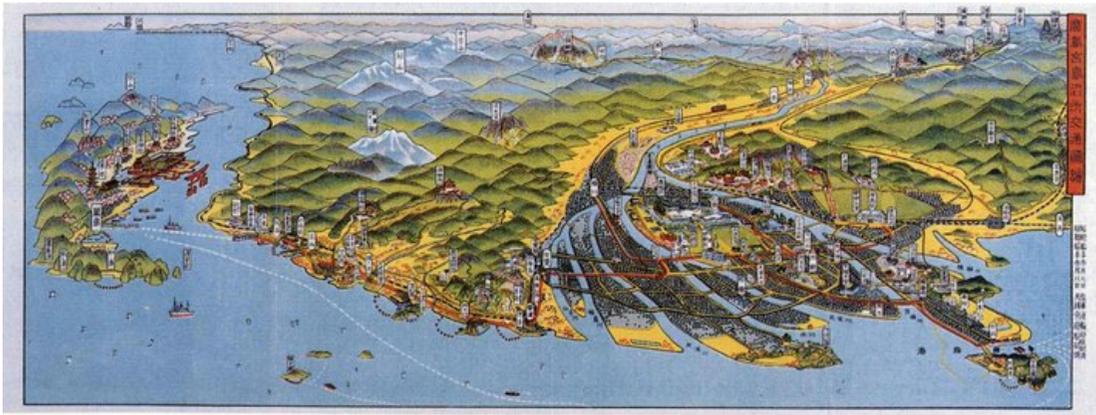
▲芸備鉄道沿線案内鳥瞰図



▲尾道鉄道沿線案内



▲両備鉄道沿線案内図絵



▲広島宮島名所交通図説

広島市内電車の敷設を目的に、1910年に設立された広島電気軌道株式会社は、その後、広島瓦斯と合併し、1917年には広島瓦斯電気株式会社となった。1919年には草津・宮島間の敷設免許を受け、1926年には新宮島まで、1931年には宮島口までを開通させ、現在の広電宮島線が全通した。 八田家文書



▲鞆鉄道沿線案内 長船友則氏蔵

《御案内図》



交通：JR広島駅よりバス（広島港行き）
又は路面電車（紙屋町経由宇品行き）
いずれも、広電本社前下車徒歩7分
広島県情報プラザ2F

広島県立文書館の御案内

県立文書館は、行政文書や古文書その他の記録など、郷土広島に関する貴重な歴史資料を収集、保存し、その調査研究を行うとともに、これらの歴史資料を県民の皆さんの研究・学習等に利用していただくための施設です。

開館時間等は次のとおりです。どうぞお気軽にお立ち寄りください。

開館時間
・月～金曜日 午前九時～午後五時
・土曜日 午前九時～正午
休館日
・日曜日、国民の祝日及び振替休日
・年末年始（12月28日～1月4日）

〒730 広島市中区千田町三丁目7-47
☎（082）245-8444