



尾道商業会議所記念館

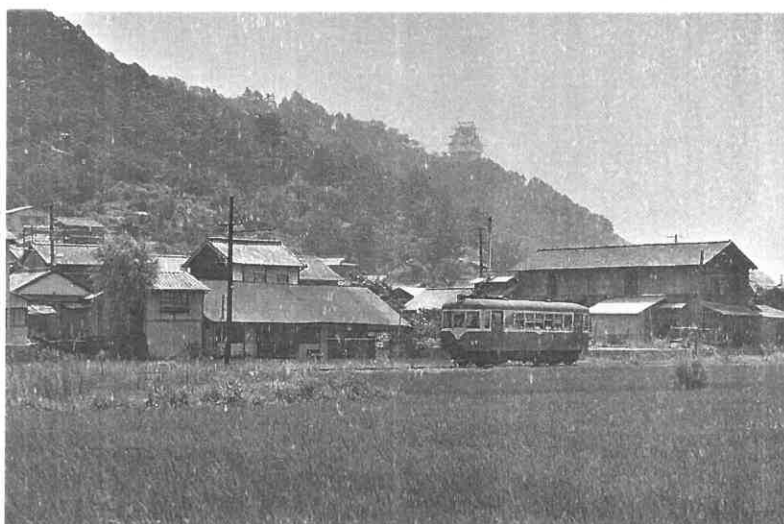
第39回企画展示

オノテツの車窓から

～時空を旅する尾道鉄道沿線紀行～

2020（令和2）年11月13日～2021（令和3）年2月24日

展示解説



栗原西2丁目辺りを走るオノテツの電車。山上には完成したばかりの尾道城が見える。

—前田六二編著『消えた鐵路尾道鐵道』より—

「オノテツ」の愛称で親しまれた尾道鉄道は、尾道市街と尾道以北の山間部を繋ぐ幹線交通として、大正の末から昭和30年代の終わりまで走り続けた小さな私鉄電車でした。明治の末に沿線町村から314名の有志が発起して、尾道^{けいべん}軽便鉄道（軽便鉄道…一般の鉄道より規格が緩く簡便な鉄道）敷設の計画が立ち上がり、現在の尾道市^{にしこしよ}西御所町（尾道駅西側の地域）から栗原町を北上して御調町へ、更に世羅郡^{せらこうざん}甲山町を経由して甲奴郡^{こうぬじよがけ}上下町へ至るルートが構想されました。

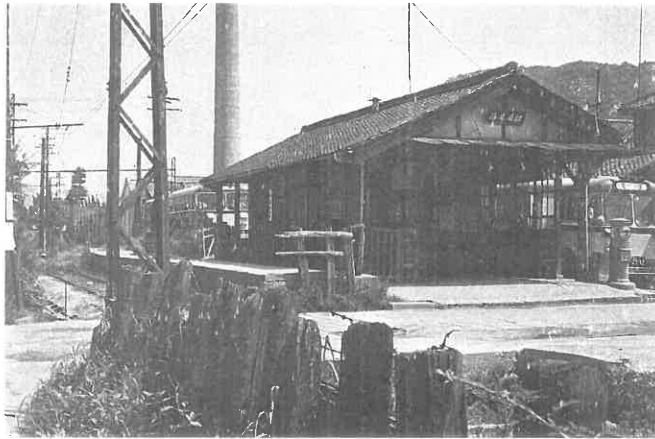
1921（大正10）年の春から敷設工事が着手され、1925（大正14）年11月1日に尾道駅の西側、現在の天満町の一角に開設された西尾道駅から、御調町との境に近い木ノ庄町^{いしぐろ}石畦に開設された石畦駅の間が開通しました（距離は8.7km）。

その翌年（大正15年）の4月末には御調町市の市駅まで延伸します。更に1933（昭和8）年3月末には国鉄尾道駅に接続して、南の起終点は完結を見ましたが、御調以北の更なる延伸については尾道駅接続の前年に中止が決定した為、尾道鉄道は尾道駅—御調町^{いち}市駅間の路線に留まる事となりました（全17.1km区間）。

尾道鉄道の開通記念絵葉書の内には、路線の構想図を描いたものがあり、それを見ると上下から更に北上し、最終的には三次までのラインが敷かれていた事が分かります。即ち山陰側と連絡する陰陽連絡鉄道—それが尾道鉄道の描いていた大きな夢だったようです。因みにこれに取って替わったのが、お隣の福山に開設された芸備^{げいび}鉄道、現在のJR福塩線（福山—三次市^{しおまち}塩町間）でした。

こうしてその規模は大きく縮小した尾道鉄道でしたが、通勤・通学から行商に行楽と、尾道市街と山間部を繋ぐ基幹ルートとして、多くの沿線住民に使われ、そして愛され、親しまれて来た存在でした。

時は流れ、世は高度経済成長へ邁進していく中で、のんびり走るオノテツの存在感は次第に薄らぎ、部分廃止を経て、1964（昭和39）年7月いっぱいまで尾道鉄道は廃線となりました。その年の暮れには夢の高速鉄道である東海道新幹線が開通しており、のんびりとした時代の終わりを象徴するかのようでもあります。



西尾道駅 昭和 30 年代
—前田六二編著『消えた鐵路尾道鐵道』より—

沿線紀行 I 尾道駅→宮の前

尾道駅北口のホームを出発した尾道鉄道上り電車の市行きは、尾道駅のすぐ西側、現在ではマンション街が広がる天満町の一角にあった西尾道駅に入ります。西尾道駅が開業当初の尾道側起点で、尾道鉄道株式会社の本社もこの駅に隣接する形でありました。

西尾道から北へ進路を取ってすぐ、ノコギリ状の屋根をした紡績工場「東洋繊維」が見えてきます。

古くは地元商人が経営する「小西帆布工場」に始まり、1919（大正 8）年に横浜に本社を置く横浜帆布株式会社が買収し（小西帆布も同社出資者の一人）、同社の尾道工場となりました。

従業員 500 人で織機 255 台を備え、向島にも分工場を擁する一大工場として稼働し、戦時中に「東洋麻糸紡績」（本社地東京、三原に工場が所在した）と合併する事で「東洋繊維尾道工場」にその名を変えました。※東洋繊維はトスコ株式会社の社号で今日に続きます。

天満町に広がるその広大な跡地は、北側に商業施設（イオンスタイル尾道）、南側にマンション街を形成しています。

帆布工場、後に繊維工場の起源となる「製帆」産業は、時代を通して出船入船で賑わった港尾道を象徴するものでもあり、発動機船に取って替わられるまでの和船の時代にあって、その需要は大きいものでした。その為、帆布工場は向島側を含めて複数存在しました。今日、帆布は新たな用途で再生され、新時代の尾道産業の一つとして、再びその存在に光が当たっています。

電車は農会裏（後に地方事務所裏）～女学校前（後に青山病院前）の各駅を経て、宮の前駅に至ります。宮の前はお宮の前を意味し、旧栗原村の氏神・鳥須井八幡神社（栗原八幡神社）が駅前の小丘陵上に鎮座します。



新尾道駅（栗原町）付近 昭和 30 年代
—三成学区の歴史と自然を訪ねる会提供—

沿線紀行 II 栗原→三美園

現在では宅地化されている栗原界隈ですが、尾道鉄道が走っていた頃の車窓に広がったのは長閑な田園風景でした。田園の中には藺草の栽培が多く見受けられ、この藺草を原料に作られる畳表は備後地方の特産品として、「備後表」の名で世に知られるものでした。一説に織田信長最後の居城・安土城天守の畳に用いられたのも備後表だったと言います。

福山藩から江戸幕府への献納品（御用表）ともなり、備後表を管掌する担当奉行まで配置されるほど、重要な産物（藩の財源となる）として奨励と保護統制がなされ、技術が外へ漏れる事のないよう、役所も目を光らせました。

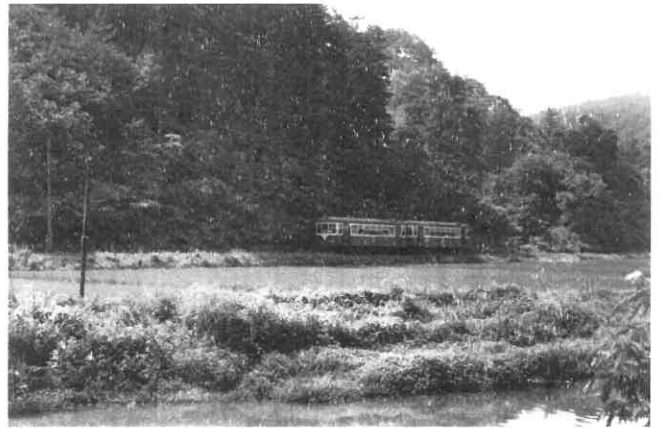
しかし福山藩のみの専売特許であった訳ではなく、広島藩側でも御調郡で生産され、栗原村の他、郡内 14 か村が織村として指定されました。尾道鉄道沿線で見ると、栗原以北では美ノ郷町の三成、白江、木ノ庄町の木梨、木門田の各村がその内にありました。



三成での藺草の刈り取り風景 戦前
—三成学区の歴史と自然を訪ねる会提供—



三成車庫 撮影時期不明
—三成学区の歴史と自然を訪ねる会提供—



藤井川沿いの白江付近を走る電車 昭和30年代
—河本泰行氏提供—

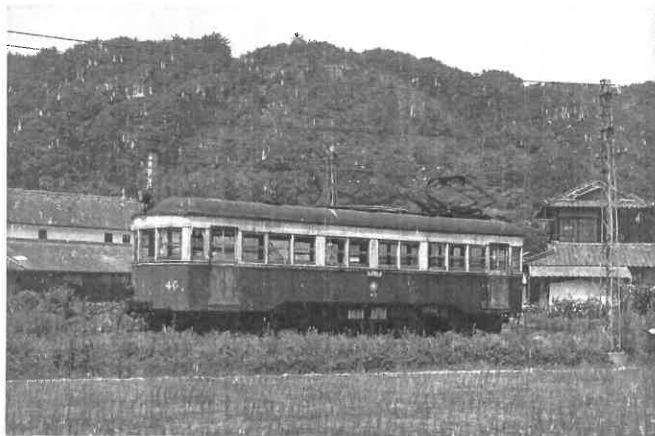
沿線紀行 III 三成駅と車庫

三成駅の北側、現在の中国バス尾道営業所の位置には電車の車庫、車輛の製造と修理を担う工場、電力を供給する為の火力発電所（後に変電所）などがあり、車輛基地となっていました。

「車庫は遊び場だった。駅から車庫に向かってレールが数本敷かれていた。構内の変電所には、白い大きなコンクリートの煙突が立っていた。そこには社宅が4軒あり、友達もいた。子ども心に構内は乗り物博物館のように思っていた…」(三成在・八幡晴男さんの証言)

三成駅界限には火力発電所の煙突とは別に、「テンリキ」と書かれたレンガ造りの煙突が車窓から眺められました。

「テンリキ」は「天力」というお酒の銘柄になり、ここには「土生酒造場」という蔵元がありました。三成の旧道（商店街）沿いに、趣きある店構えの建物を今も見ることが出来ますが、煙突のあった工場は今に遺りません。



電車の左手後方に土生酒造とレンガ造りの煙突が見える 戦後
—三成学区の歴史と自然を訪ねる会提供—

ホタル電車の記憶

沿線の夏の風物詩に、三成を流れる藤井川沿いで蛍狩りが見られ、蛍狩りを楽しむ行楽客を乗せた通称「ホタル電車」が運行されました。そのホタル電車の風景を語る古老（故人）の回想に、耳を傾けてみましょう。

オノテツにまつわる子どもの頃の思い出で、一番印象深く思い返されるのが夏の蛍狩りです。蛍が乱舞する時季になると、藤井川へ入って川端の草むら^{ほつき}を箒で払い、箒の先にまとわりついた蛍を獲りました。そしてオノテツに乗ってやって来た蛍狩りの行楽客に、獲った蛍を袋へ入れてお土産として売ります。当時の子ども達にとってちょっとした小遣い稼ぎになりました。

蛍狩りにやって来る町の人を乗せたホタル電車は土・日に見られ、子どもを連れた家族連れが多かったです。

三成駅に限らず藤井川沿線の駅で下車し、それぞれのポイントで蛍が飛び交う幻想的な光景を見物していました。

帰路は藤井川沿いを歩いて三成駅まで出て、そこから電車に乗って帰る人の姿も目にしました。

当時は随分とのんびりした時代でしたから、オノテツに乗ろうと家を出たところ電車は既に出発。「お～い、ちょっと待ってくれ～」と手を振って呼び止めるとすぐに電車は一時停止し、駅でもない所から乗車するというのもよくある話でした。

沿線の地域では^{いくさ}蘭草の栽培が盛んでしたが、蘭草を干すのに線路に敷かれた石の上が格好の場所で、線路脇で蘭草を干すのも沿線ではよく見られた光景でした。



木ノ庄町に残る尾道鉄道第4号トンネルの遺構 山中 仁氏撮影

沿線紀行 IV 木梨口→畑

三成から白江の遊亀橋を経て、電車は木ノ庄町へ入ります。石畦駅は三成駅に同じく対面式2面2線で、1957（昭和32）年には石畦一市間が廃線となった為、以降は石畦駅が北の起終点となりました。

石畦駅から北上して間もなくの急勾配に差し掛かった所で、電車頭上のポールが線から外れ、そのまま約1km逆走して脱線転覆する大事故が発生しました。終戦から一年後の1946（昭和21）年の8月13日の昼過ぎの事で、当時乗客は150人と超満員でした。死者37名、負傷者100名余という尾道鉄道史上最悪の惨事で、当時を知る人も少なくなって来ている中で、事故現場近くの歩道上に建つ慰霊碑が、静かにその記憶を伝えています。

畑駅の前後ではトンネルを通過しましたが、国道184号線の拡張に伴って原型を留めないものが多い中、唯一これに当たらず、開業当初からの姿を留めているのが畑駅手前の4号トンネルです。

4号トンネルの総延長は80mで、入口部分の坑門は煉瓦と石を併用してアーチ状に築造されており、煉瓦の積み方分類では、「フランドル積み」、又は「フランス積み」とも呼ばれる形式です。積み方には他に「イギリス積み」や「オランダ積み」などがあるようですが、フランス積みはその中でも古い形式になるようです。

文化庁による「近代化遺産（建造物等）総合調査」において、広島県の近代化遺産の内にもピックアップされていますが（文化財としては未指定）、産業遺産、鉄道遺産としても貴重な遺構として注目されるところです。

沿線紀行 V 諸原→市

畑駅を過ぎると旧尾道市域から旧御調町域へ入ります。畑トンネル（旧7号トンネル）、次いで諸原トンネル（旧8号トンネル）を抜けると、スイッチバックの諸原駅へと至ります。

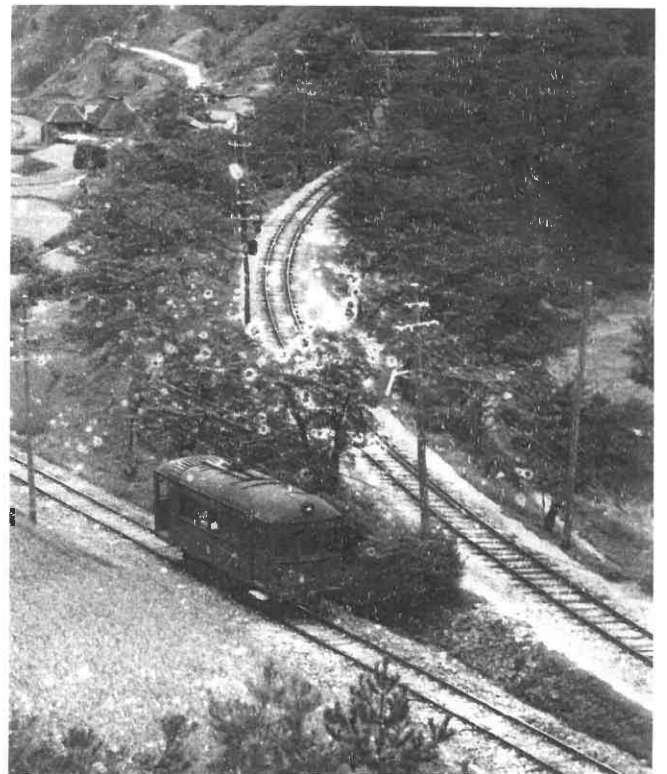
スイッチバックとは、急峻な地形に線路が敷かれる際、真っ直ぐに敷かず、方向を転換して折り返す形で線路を敷く事で、急な勾配を緩和する為の技術です。近隣ではJR木次線の出雲坂根駅がスイッチバック式の駅として知られます。

桜の名所だった諸原は、沿線の行楽地として親しまれましたが、案内によると霊水とされる温泉も沸き、景勝を楽しむハイキングコースや登山道も整備されていたようです。

諸原にはその昔「仙人」が住んでいたという伝説があり、仙人塚や霊水はそこに端を発するものです。

諸原を過ぎ、電車は尾道側からの終点となる市駅へ到着します。市駅は現在の中国交通市営業所の位置に所在し、裏手に見られる石垣は市駅の遺構になります。

沿線案内によれば、備北（三次や庄原等の備後北部）方面と尾道市を繋ぐ物産の中継地点で、米穀・肥料・木材・薪炭などの集散が盛んであると市駅界隈を紹介しています。



諸原のスイッチバック 戦前 中西正吾氏撮影