広島県立文書館　令和５年度 収蔵文書の紹介展

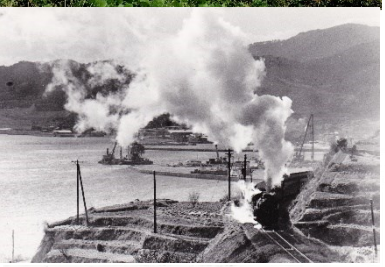
写真展　開業 120 年

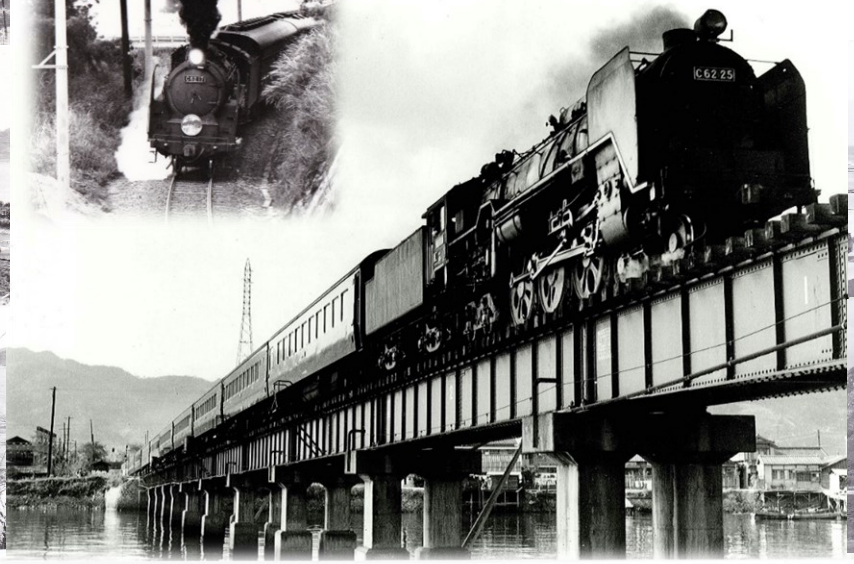
呉線のあゆみ

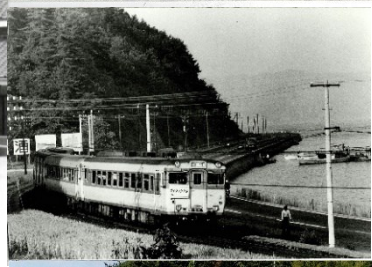
－蒸機・気動車の時代－

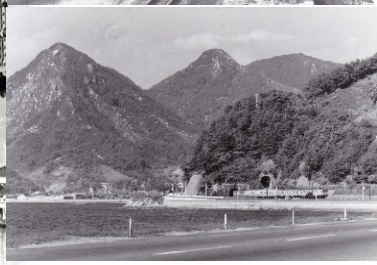
入場無料

開催期間　令和 5 年 7 月 4 日(火)▶9 月 16 日(土)









開催にあたって

呉線は今年 12 月で開業 120 年を迎えます。呉線のあゆみは、日露戦争直前の明治 36 年（1903）12 月 27 日、官設線として海田市～呉間に開業したのがはじまりです。その後、三原から呉にかけて「三呉線（さんごせん）」の敷設工事が行われ、昭和 10 年（1935）11 月 24 日に完成し、海田市から三原にかけて瀬戸内の沿岸を走る現在の呉線が全通しました。

この展示では、広島県立文書館が収蔵する鉄道史家長船友則氏の収集資料の中から、国鉄時代に蒸気機関車（蒸機）や気動車が走ったかつての呉線の姿を写した写真を多数紹介します。往年の列車や沿線風景を見ながら、呉線のあゆみを振り返ってみたいと思います。

1　呉線の開業（海田市～呉間）

呉線建設の動きは日清戦争以前に遡（さかのぼ）ります。明治23年（一八九〇）に海軍の呉鎮守府が設置されて以降、呉は軍港都市としての性格を強めていきましたが、陸上交通の便が悪く、25年には地元で呉鎮守府東西両翼鉄道敷設計画の名で要望運動が始まりました。

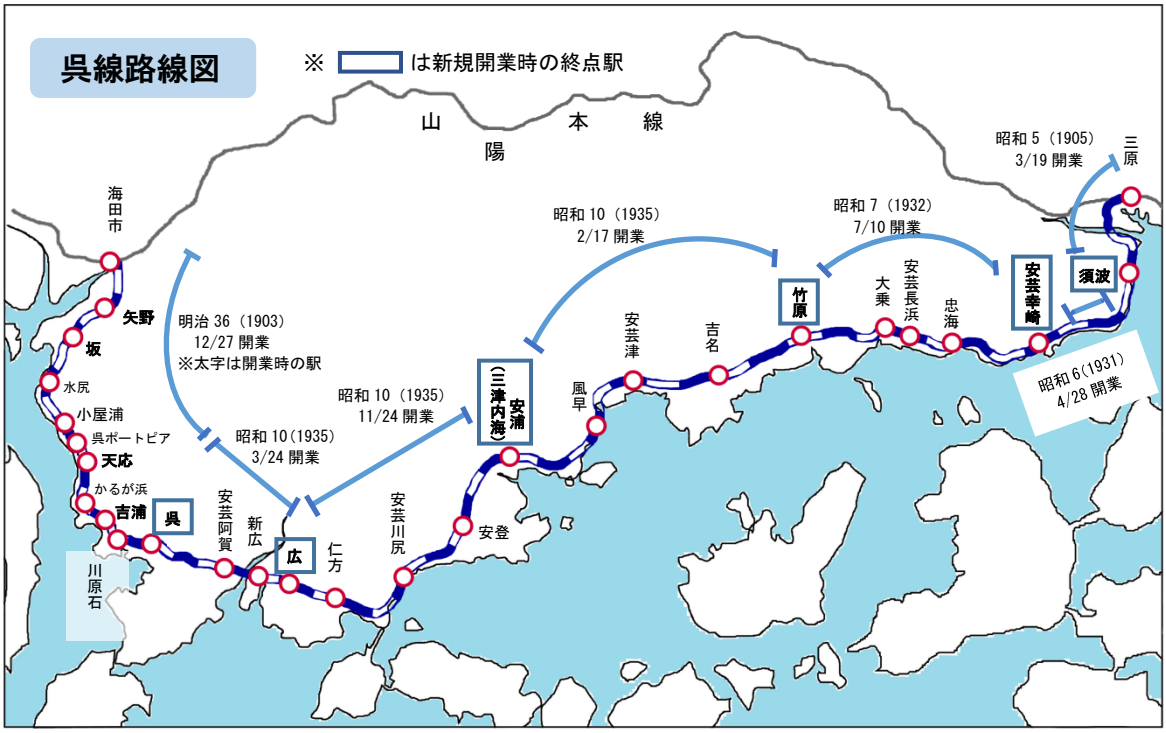
明治32年（一八九九）、安芸郡和庄（わしょう）町出身の衆議院議員内藤守三（もりぞう）が呉鎮守府両翼線実現のための国鉄運営の建議を議会に提出、33年1月の国会で海田市～呉間の鉄道敷設建議案が可決しました。しかし、その後も財政上の理由から松方正義蔵相の強い反対にあい、内藤が山県有朋首相のもとへ直談判に及び、激論の末ようやく予算獲得に成功しました。

明治34年（一九〇一）5月に起工、2年7ヶ月の工期を経て海田市～呉間が開通しました。開通式当日は、呉市全体がお祭り騒ぎとなり、呉駅前では国旗を立て、餅やミカンをまき、花火をあげて祝福しました。また、駅前広場には屋台店が並び、汽車見物のため弁当持参で繰り出した大勢の人たちで賑わいました。開業当時の中間駅は、矢野・坂・天応・吉浦の4駅でした。

開業の翌年、呉線は山陽鉄道に貸与されましたが、39年（一九〇六）に山陽鉄道の国有化に伴い、再び官設線となりました。

明治 36 年 12 月 27 日開業時の呉駅
（『呉と鉄道－呉駅からみた史的現状分析とその対策』より）

明治 36 年開業当時の呉駅構内
（『呉と鉄道－呉駅からみた史的現状分析とその対策』より）



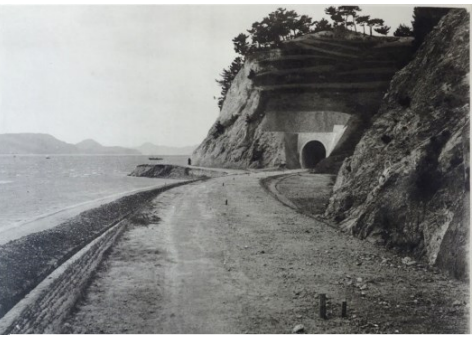
2　三呉線の開業・延伸と呉線の全通

呉線が開業した後、呉～三原間の路線（「三呉線」）の敷設はなかなか進みませんでした。明治43年（一九一〇）に呉以東の沿岸線計画が起き、「沿岸鉄道期成同盟会」が組織されましたが、実現しませんでした。

大正9年（一九二〇）、原内閣によって鉄道敷設法案が出されると、再度敷設運動が起き、竹原町の松坂昭二町長らの提唱により第二次期成同盟会が組織され、法案に三呉線を盛り込むよう運動を展開しました。呉市でも、沢原俊雄会長のもと第三次期成同盟会を組織し、三呉線の要望運動が巻き起こりました。その結果、三呉線は鉄道敷設法による大正12年（一九二三）着手線となり、測量に着手しました。しかし、9月1日の関東大震災で事業は中止。その後、鉄道大臣の命令により三呉線の工事が始まったのは昭和2年（一九二七）11月15日、三原と呉の両方で起工しました。

三原から西へ向けて進んだ工事は、昭和5年（一九三〇）3月に三原～須波間が開業、翌6年には安芸幸崎、7年には竹原まで延伸し、10年2月には三津内海（のちの安浦）まで延伸開業しました。

一方、呉以東も延伸工事が進み、昭和10年（一九三五）3月に呉～広間が開業しました。そして、同年11月24日、三津内海～広間が繋がり、三呉線は呉線に編入され、現在の呉線が全通開業しました。



安芸幸崎～忠海間（岡山跨線橋）

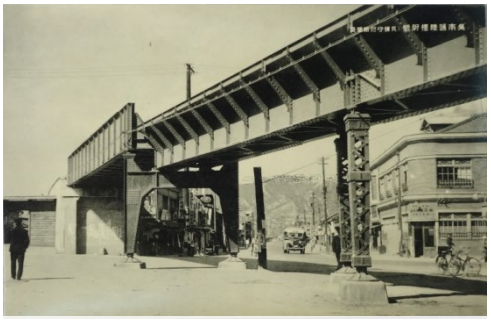
安芸幸崎～忠海間（鴨ノ首隧道）

『三呉線三原口第三工区土木其他工事記念写真帖』　昭和7年1月（200407-2434）

三呉線の第三工区（安芸幸崎～忠海方面）の敷設工事を担当した松浦組社員　（同左）

呉トンネル（呉～安芸阿賀間）の呉側入口　（同右）

休山の下を通る呉トンネルは全長2,582mで呉線最長のトンネル。掘削工事は昭和2年（1927）11月から始まったが、周辺地域で断水が発生するなど、大変な難工事であった。



呉市本通の三呉線高架橋　（同右）

「乗艦又は軍需品輸送等に当つて重要な道路に鉄道踏切りのあるのは何としても不都合」という海軍省の主張により、呉市街地では、当時としては珍しい高架で建設された。背後にある灰が峰の姿は、軍事機密のため抹消加工が施されている。

呉市本通付近の三呉線高架線路

『三呉線鉄道全通記念絵葉書』昭和10年11月（200407-3305）

開業時の三呉線忠海駅付近の様子　（200407-3305）

忠海駅は昭和7年（1933）7月10日、三呉線が竹原まで延伸した際に開業した。

写真右側、塩田跡地の真ん中に駅が造られた様子が分かる。木造の小さな駅舎の付近に列車が停車し、左側から蒸気機関車が入線する様子が見える。写真左側には大久野島が見える。

3　軍用鉄道としての呉線

「呉鎮守府両翼鉄道」という計画名が示すように、戦前・戦中において、呉線は軍用鉄道としての性格を色濃く持つ路線でした。鎮守府や海軍工廠（しょう）が置かれた呉には、全国から軍人や徴（こう）用工員が集められ、終戦時の呉市人口は現在の2倍にあたる40万人に達していました。

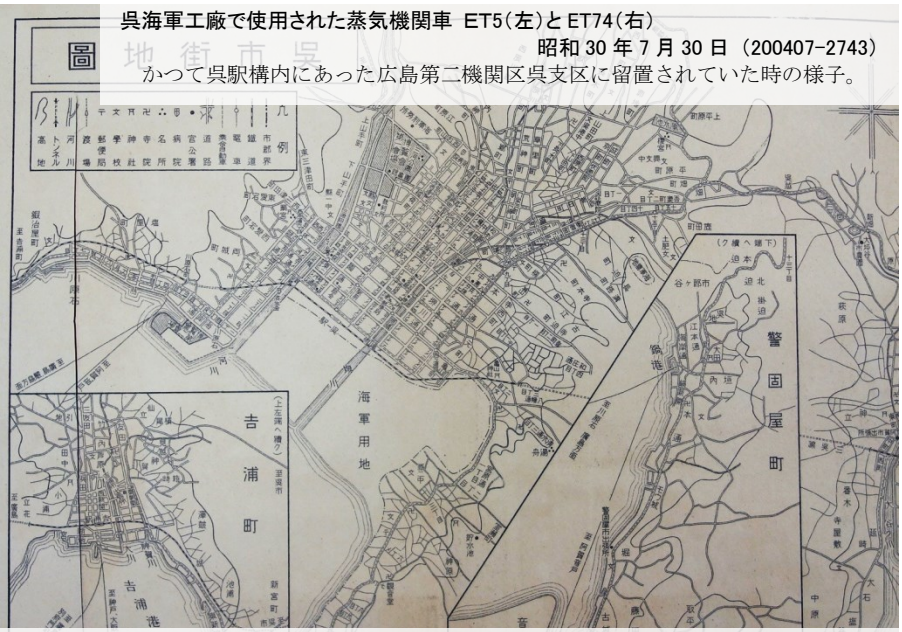
呉駅からは、南に分岐して海軍工廠までを結ぶ通称「工廠線」が敷かれ、軍需物資や通勤工員を輸送していました。工廠内は線路が縦横に張り巡らされ、部品などを運ぶ小さな機関車が頻繁に行き来していました。

太平洋戦争に突入した後の昭和18年（一九四三）には、一般の旅客輸送も制限され、要人や軍人の輸送が優先され、一般市民が利用しにくい路線となっていきました。朝夕には座席のない客車をつないだ列車が工員をピストン輸送し、貨物列車は軍需物資を積む貨車が優先的に運ばれました。

軍港が見渡せる川原石（かわらいし）駅付近では、昭和12年（一九三七）に車窓からの眺めを妨げるための目隠し塀が設置され、車内では車掌や憲兵らが海側のよろい戸を閉めるよう命じました。戦艦「大和」の建造が始まり、呉の軍港は最高機密となりました。また、毒ガス工場が置かれた大久野島を沖合に有する忠海駅でも、ホームで憲兵が目を光らせ、呉線は軍事色に染まっていきました。

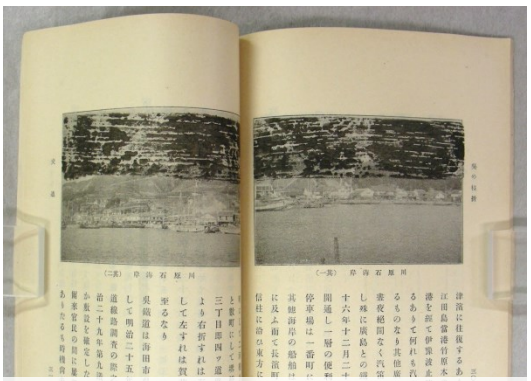
呉海軍工廠で使用された蒸気機関車 ET5（左）とET74（右）
昭和30年7月30日（200407-2743）
かつて呉駅構内にあった広島第二機関区呉支区に留置されていた時の様子。

呉駅東方にて 発車した急行「安芸」
昭和42年6月24日（200407-5560）
堺川踏切に差し掛かるところ。左側に見えるのが、かつて呉駅と海軍工廠を結んだ「工廠線」の線路。



呉市街地図　　『国防と産業大博覧会記念 呉市名所図絵』（200407-3305）
昭和9年（1934）呉鎮守府検閲済の地図。呉駅の南側には「海軍用地」とのみ記してあり、海軍工廠へと伸びていた「工廠線」の線路も描かれていない。

呉駅東方　堺川に架かる旧呉海軍工廠への引込線橋梁
平成16年1月18日（200407-5560）
この鉄橋だけが、軍需鉄道だった呉線の生い立ちを今に伝えている。



黒塗りされた観光案内書　　（200407-686）
『呉乃枝折』は明治37年（1904）発行の呉の観光案内書。掲載された写真の山の部分が黒塗りされているが、軍港都市呉の機密に関わる部分について、このような処置を施すことが当時は当然とされていた。

川原石駅付近に残る目隠し塀の支柱　　平成14年4月28日（200407-1709）
川原石～吉浦間に、戦時中軍事機密漏洩防止のための目隠し塀が取り付けられていた支柱が今も残る。この付近は呉軍港が見渡せる場所であったため、コンクリート支柱の上に金属の骨組みとトタン板で視界を遮っていた。当時はこの付近に約800mに渡って塀が設けられていたが、現在はコンクリート支柱が3ヶ所のみ残っている。

4　呉線　駅の風景

呉駅の変遷

呉駅は明治36年（一九〇三）12月27日に終着駅として開業しました。大正11年（一九二二）には広島駅が鉄筋コンクリート駅舎となりましたが、呉駅も翌12年8月に鉄筋コンクリートの二代目駅舎に改築され、軍都広島と並ぶ玄関口として整備されました。軍港都市としての呉の駅利用は増大し、昭和10年（一九三五）8月には1ヶ月乗降客が広島駅を超えました。

しかし、二代目駅舎は昭和20年（一九四五）7月1日夜からの呉空襲により全焼。海軍工廠が壊滅的な打撃を受けた中、3日には軍の工作隊がバラックの駅舎を建設しました。その後新築工事が行われた呉駅は、昭和21年4月に三代目駅舎が竣工しました。

呉市は、海軍の消滅で活況を失った呉駅前を整備しようと構想を立てましたが、昭和22年（一九四七）9月に英連邦軍専用のＹＭＣＡホールが駅前の一等地を占拠し、計画は大きな障害を受けました。英連邦軍撤退後の昭和32年はじめにホールを取り壊し、計画は再び動き始めました。

現在の駅舎は四代目にあたり、駅ビル併設の橋上駅舎として昭和56年7月7日に営業開始しました。

呉駅（三代目駅舎）昭和43年5月5日（200407-5560）

呉駅　昭和43年5月5日（200407-5560）
昭和21年（1946）4月30日竣工の三代目駅舎。当時の駅前は交通広場としての機能しかなく、人と車が共用していた。

坂駅　昭和43年4月7日（200407-5560）
明治36年（1903）12月27日の官設線海田市～呉間開業時に設置された駅舎。昭和54年（1979）1月に鉄筋コンクリートの2代目駅舎に建て替えられ、現在は平成12年（2000）7月に橋上駅舎として改築された3代目駅舎となっている。

天応駅
昭和43年4月21日（200407-5560）
坂駅と同じく明治36年（1903）の官設線開業時に設置された駅舎。外観は変わっているが、木造駅舎は今も健在。

吉浦駅　昭和43年6月2日（200407-5560）
明治36年（1903）の官設線開業時に設置された駅。明治43年（1910）10月に2代目駅舎に改築され、貨物専用線敷設のため駅構内が拡張された。かつては広い貨物ヤードを持ち、貨物取り扱いの実績を挙げていた。現在の駅舎は昭和21年（1946）に新築されたもの。待合室部分は2階まで吹き抜けになっている。

広駅　昭和42年5月28日（200407-5560）
昭和10年（1935）3月24日、呉線からの延伸により終着駅として開業した駅。昭和62年3月3日に現在の新駅舎に建て替えられた。かつては駅東側に11線の貨物ヤードが併設されていたが、昭和61年の貨物取り扱い廃止後に撤去。今は再開発されて商業施設となっている。

須波駅
昭和42年5月21日（200407-5560）
昭和5年（1930）3月19日、三原からの三呉線で最初に開通した区間の終着駅。開業当時の古い木造駅舎が長く残っていたが、平成30年（2018）11月に解体され、駅舎は無くなった。

須波駅にて　糸崎発広島行き普通列車（C59164）の入線
昭和42年5月21日（200407-5550）

天応～小屋浦間にて 広島発岡山行き急行「吉備」
昭和 41 年 10 月 16 日（200407-5560）

広駅に居並ぶ蒸機列車たち
昭和 42 年 5 月 28 日（200407-5550）

左は京都 23:00 発の広島行き急行「ななうら」（C625）。右側 3 両はいずれも広駅始発の広島行き普通列車（D51514、C6215、C6214）

吉浦～天応間 落走隧道東口にて 徳山発糸崎行き普通列車
昭和 41 年 10 月 16 日（200407-5560）

安芸川尻～安登間 広島発糸崎行き普通列車（C59164）
昭和 42 年 2 月 12 日（200407-5560）

「安登越え」は呉線最大の難所。蒸気機関車は激しい黒煙を上げて進んだ。後方は川尻の街並み。

呉～安芸阿賀間 高架橋を通る広島発糸崎行き普通列車
昭和 41 年 12 月 30 日（200407-5560）

仁方～安芸川尻間にて 広島発糸崎行き普通列車（C6240）
昭和 41 年 5 月 5 日（200407-5560）

安芸阿賀～広間 東大川鉄橋にて
広島発東京行き急行「安芸」
昭和 41 年 11 月 3 日（200407-2975）

安芸阿賀～広間にて
広西大川を渡る広発広島行き普通列車（D511105）
昭和 43 年 5 月 22 日（200407-5560）

6 呉線を走った列車たち

呉駅の西方にて　急行「安芸」
昭和 44 年 3 月 9 日（200407-5560）

急行「安芸」

広島から呉線経由で東京までを結ぶ急行列車で、最初は昭和24年（一九四九）6月10日に「ひばり」号として登場し、翌25年5月1日に「安芸」と改称、以後20年間に約450万人の乗客を運びました。

昼過ぎに広島駅を出発し、東京には19時間かけて翌朝到着していました。昭和25年（一九五〇）に発足した広島カープの選手も東京遠征にはもっぱら「安芸」を利用しました。扉に「カープ乗車中」と張り紙した車両に優先的に乗車したものの、29年10月に寝台車が連結されるまで、選手は三等車に雑魚寝（ざこね）しての移動でした。

昭和45年（一九七〇）10月の呉線電化を機に東京直通列車は姿を消し、以後は新幹線に接続する電車急行となりました。50年3月には呉線初の寝台特急（夜行急行「音戸（おんど）」からの格上げ）として「安芸」が再登場しましたが、利用不振で53年9月に廃止されました。蒸機時代の晩年に付けていた「あき」のヘッドマークは、呉市入船山記念館に収蔵されています。

安芸川尻～安登間を走る広島発東京行き急行「安芸」
昭和 44 年 3 月 9 日（200407-5560）
広島を 15:00 に発車し、東京着は翌朝 6:40。

小屋浦～坂間にて　急行「にしき」
昭和 43 年 6 月 2 日
（200407-2975）
「にしき」は呉線経由で岩国～岡山間を結んだ。昭和 35 年（1960）10 月に準急として登場し、41 年 3 月から「吉備」と共に急行に格上げされたが、43 年 10 月のダイヤ改正で「吉備」に統合され、わずか 2 年半で運行終了した。

小屋浦駅にて　急行「吉備」　昭和 43 年 6 月 2 日（200407-5560）
「吉備」は呉線経由で広島～岡山間を結ぶ。昭和 35 年（1960）6 月に準急として登場し、41 年 3 月からは急行に格上げされ、47 年 3 月まで運行された。

須波～安芸幸崎間
快速「瀬戸内マリンビュー」
平成 18 年 10 月 29 日
（200407-5560）
平成 17 年（2005）3～8 月、広島県の大型観光キャンペーンにより運転された快速「瀬戸内おさんぽ号」の後を受けて、10 月 1 日から新たな観光列車として快速「瀬戸内マリンビュー」が登場した。平成 31 年（2019）12 月 22 日をもって運行終了。その後車両改造を行い、令和 2 年（2020）10 月 3 日から全車グリーン車の etSETOra（エトセトラ）が運行されている。

呉駅にて　急行「出島」の出発式
昭和 39 年 3 月 20 日（2004007-5560）
「出島」は昭和 35 年（1960）5 月に博多～長崎間の準急として登場。その後、昭和 38 年 6 月 1 日に広島～長崎間の急行となったが、翌 39 年 3 月 20 日から呉～長崎間に運行区間が延長された。昭和 50 年 3 月 10 日の山陽新幹線全線開業に併せ、小倉・博多～長崎間に区間変更され、呉線での運行は終了した。

呉ポートピア～天応間にて
快速「呉線開業 100 周年記念号」
平成 15 年 12 月 27 日（200407-2975）

7　呉線の複線化構想と電化・新駅の建設

呉線は、戦前から複線化の構想がありました。全国9位の人口を抱え、「東洋一の軍港都市」である呉を通る鉄道が単線では不便との声を受けて、太平洋戦争開戦直前の昭和16年（一九四一）3月に、複線化への工事が始まりました。海田市～呉間の現在線に並行して路盤やトンネルの建設が進められ、全長20㎞のうち15㎞の路盤と11のトンネルのうち9つまで完成しましたが、戦局の悪化と物資不足により、工事は頓挫してしまいました。

戦後も沿線市町が期成同盟会を結成し、国に複線化の要望を行いました。

山陽本線の全線電化を受けて、昭和45年（一九七〇）には呉線も全線電化されましたが、その際、海田市～呉間では複線化のために造られていた路盤と新トンネルを使って工事が行われました。

複線化への長年の要望が転機を迎えたのは昭和63年（一九八八）、沿線市町などで「JR呉線複線化等期成同盟会」を結成し、複線化に向けた調査を行った結果、平成6年（一九九四）に呉～広島間複線化の総費用を235億円と算出しました。これに対しJR西日本が、単線でも行き違い施設を増設すれば10分の1の事業費で同程度の輸送効果が見込めると対案を提示しました。これにより、行き違い施設を有する水尻・かるが浜・川原石の3駅が新設され（川原石駅は移設）、現在に至っています。

小屋浦～水尻間 電化前の亀石トンネル西口を出る急行「吉備」
昭和43年6月2日（200407-5560）
右側が複線化用に掘られた新トンネル。

亀石トンネル西口
平成13年2月20日（200407-5560）
雑木が茂って見えにくくなっているが、左（山側）に旧亀石トンネルが残っている。

行き違い施設駅の増設

呉線の複線化は、沿線市町などが長年要望してきたが、費用が膨大にかかるため、行き違い施設を持つ駅を増設することで列車本数を増やし、複線化と同程度の効果が得られるとするＪＲ側の対策案により、新駅が増設されることとなった。平成11年（1999）2月7日、水尻・かるが浜・川原石の3駅が、新たに行き違い施設を持つ駅として新設された。

坂～小屋浦間　小屋トンネル西口
昭和41年2月5日（200407-2975）
右側（海側）が複線化のため戦時中に掘られた新トンネル。昭和43年（1968）4月から着手された呉線電化工事では、規格の大きい新トンネルが使われ、左側の旧トンネルは廃止された。

小屋トンネル西口
左側（山側）は旧小屋トンネル
平成13年2月20日（200407-5560）
電化工事の際、右側（海側）の新トンネルに落石覆いが増設された。

開業日当日の水尻駅
平成11年2月7日
（200407-5560）
かるが浜と共に島式ホームによる行き違い駅として開設された駅。「平成30年7月豪雨」では土石流が発生し、ホームが土砂で埋まったため営業休止となった（9月9日に再開）。

工事中の新・川原石駅
平成10年9月30日
（200407-5560）

移設開業当日の新・川原石駅
平成11年2月7日
（200407-5560）

開業日当日のかるが浜駅
平成11年2月7日
（200407-5560）
狩留賀海浜公園の砂浜が見渡せる場所に設置された新駅。かつて、昭和3年（1928）に海水浴客のため、狩留賀浜臨時停車場が開設されたことがある。停車場は呉海軍工廠の勤務者の家族たちで連日にぎわったという。戦後、占領軍が狩留賀浜を接収。昭和27年に停車場が再開されたが、数年で廃止になっていた。

移設前の旧川原石駅

平成9年5月25日（200407-5560）

参考文献：『呉と鉄道－呉駅からみた史的現状分析とその対策』（1955、呉駅50年誌出版後援会）
長船友則「呉線電化による廃止トンネル」（宮脇俊三編著『鉄道廃線跡を歩くⅧ 失われた鉄道の情景実地踏査60』2001、JTB）ほか

広島県立文書館　令和5年度収蔵文書の紹介展
写真展　開業120年　呉線のあゆみ―蒸機・気動車の時代―
令和5年（2023）7月4日　〒730-0052　広島市中区千田町三丁目7-47　広島県情報プラザ内　広島県立文書館（担当　西向宏介）
TEL 082-245-8444　FAX 082-245-4541　Email monjokan@pref.hiroshima.lg.jp