

令和6年度 収蔵文書の紹介展

写真展

山陽本線の軌跡

山陽鉄道と国鉄の時代



開催期間 令和6年7月2日(火) ▶ 9月14日(土)



広島県立文書館

写真展 山陽本線の軌跡

山陽鉄道と国鉄の時代

広島県における鉄道輸送の大動脈である山陽本線は、今年で広島開通一三〇年となります。山陽本線の前身は私設鉄道の山陽鉄道で、神戸から西へ敷設した路線は、明治二十七年（一八九四）六月に広島まで開通しました。

明治三十九年（一九〇六）に国有化され、戦後は運輸省が運営する「省線」から国出資の公共事業体「日本国有鉄道」（国鉄）へと変わりました。そして、昭和六十二年（一九八七）四月一日、分割民営化によりJRとなり、現在に至っています。

この展示では、広島開通一三〇年を記念し、山陽本線の歩みについて、とくに山陽鉄道の開業から国鉄時代に焦点を当てて写真で紹介いたします。

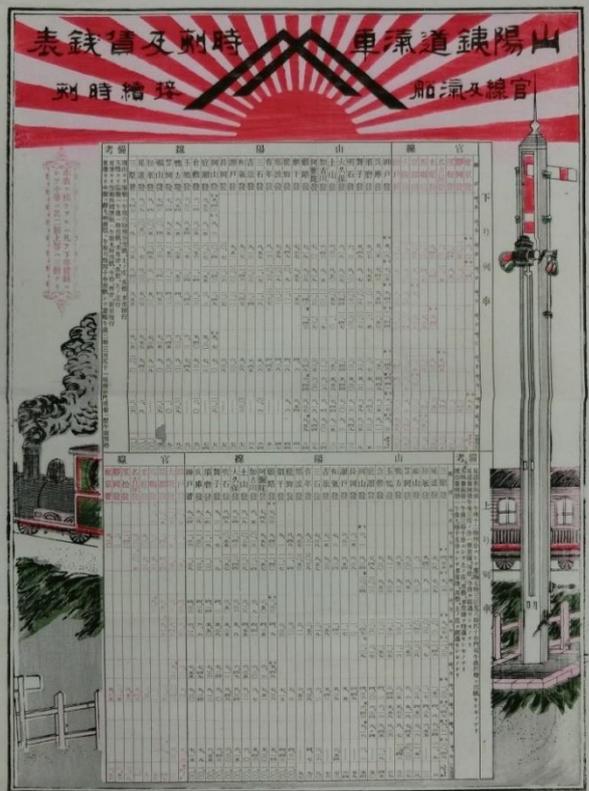
当館が収蔵する鉄道史家長船友則氏が収集・撮影した多数の資料や写真をもとに、その軌跡を追ってみることにしましょう。

一 山陽鉄道の敷設と広島県への延伸

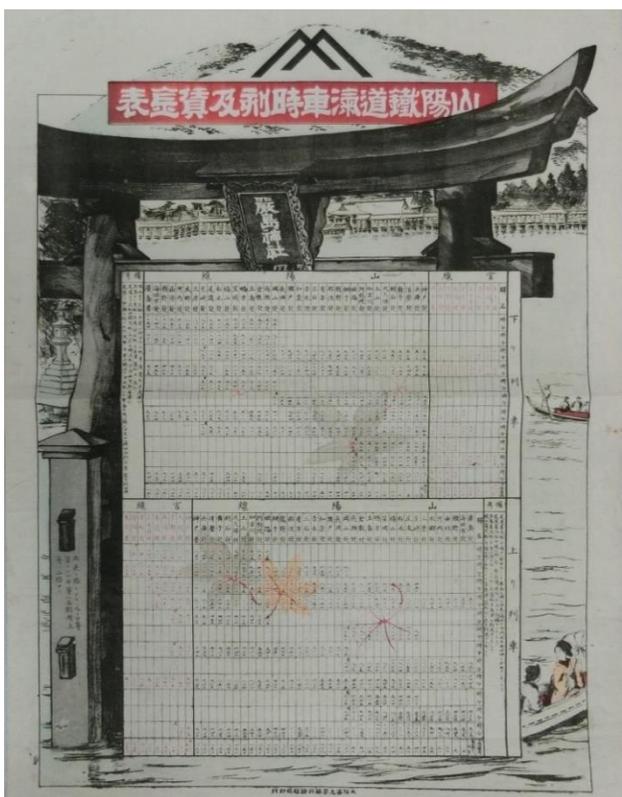
山陽鉄道は、明治二十一年（一八八八）一月、神戸〜姫路間の敷設認可を得て工事が始まり、十二月に姫路までの路線が開業しました。その後、西へ延伸した路線は、明治二十四年（一八九二）九月に福山、十一月に尾道まで達し、翌年七月には三原（現糸崎）まで開通しました。そして、日清戦争直前の明治二十七年（一八九四）六月十日に広島まで開通しました。

山陽鉄道は、創業時から徹底した乗客サービスを行いました。赤帽や食堂車・寝台車など、いずれも山陽鉄道が国内で初めて導入したサービスでした。食堂車は明治三十二年（一八九九）に神戸の自由軒ホテルが請け負ったのが最初で、スーパ・オムレツ・ピフテキ・ライスカレー・コーヒート、開業時から洋食メニューでした。夏の一二等車には蚊帳を貸し出し、冬は湯たんぽを貸し出すといったサービスぶりでした。

明治三十四年（一九〇一）五月、山陽鉄道は下関まで全通し、その二年後には、神戸〜下関間を走る「大急行」（いまの特急）が登場しました。



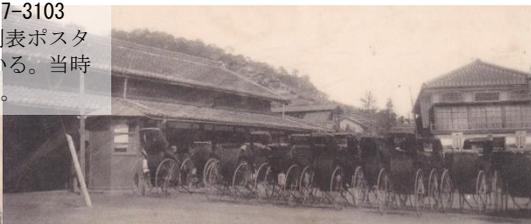
山陽鉄道汽車時刻及賃金表 200407-3103
明治25年(1892)7月20日、山陽鉄道が三原まで開通した時の時刻表ポスター。神戸から三原まで8時間以上を要していた。また、神戸〜三原間に初の夜行列車が運行を開始した。



山陽鉄道汽車時刻及賃金表 200407-3103
明治27年(1894)6月10日、広島開通時の時刻表ポスター。厳島神社を背景とし、中央に紅葉を配している。当時は、神戸から広島まで9時間40分かかっていた。



明治天皇の広島行幸図 200407-3103
明治27年(1894)9月15日、明治天皇は日清戦争を指揮するため、広島大本営に入った。新橋駅を出発して広島へ向かう様子を描いた錦絵。広島駅はこの3ヶ月前の6月10日に開業した。8月20日の宇品線開通と合わせて、広島は日清戦争の兵站基地となった。翌10月15日には広島臨時仮議事堂で第7帝国議会が開会された。



初代尾道駅舎の様子 200407-3114
山陽鉄道は、明治24年(1891)11月3日に福山から尾道まで開通した。山陽鉄道時代に建てられた木造切妻屋根の初代尾道駅舎。広島駅と同様、駅前には人力車が並ぶ。

明治30年代頃の福山停車場 200407-3113
停車中の貨車の側面に山陽鉄道会社の社紋が見える。

二 国有化後の山陽本線

明治三十九年（一九〇六）十二月一日、全国一七の私鉄が国有化され、山陽鉄道も国有化されました。それに伴い、新橋〜下関間を直通する急行や特急列車が登場するようになりました。

しかし、昭和期に入り、やがて戦時体制へと突入すると、鉄道は国策によって軍事輸送が優先され、旅客利用の利便性が失われていきました。

戦後は、原爆により壊滅した広島駅をはじめとして、荒廃した山陽本線の復旧工事にひたすら追われる混乱期となりました。

明るい兆しが見えてきたのは昭和二十四年（一九四九）、戦後初めての特急「へいわ」（翌年「つばめ」に改称）が東海道本線を走り、長距離旅客用の新型電車「湘南電車」が登場しました。

同年六月一日、日本政府の国有鉄道事業は、運輸省が運営する「省線」から国出資の公共事業体「日本国有鉄道」へと変わり、以後、スピードアップや増発が本格的に進められていきました。



大正期頃の尾道 200407-3114

山陽鉄道が尾道市街地を縦断して敷設されることについて、当時地元では根強い反対があった。大正期の線路は未だ単線であったが、路盤は複線用に造られていたことが分かる。



松永駅にて 沼隈郡青年会観光団出発の様子

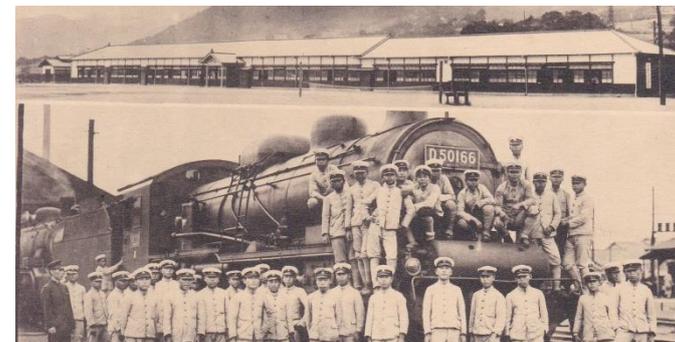
明治 43. 5. 27 200407-3114

沼隈郡草深村（現福山市沼隈町）出身の社会教育家山本瀧之助が組織した沼隈郡青年会が、明治43年（1910）に名古屋で開催された日本最初の青年大会に参加するため、松永駅を出発するところ。松永駅からは臨時列車が仕立てられた。山本瀧之助は、大正2年（1913）に出版した『一日一善』がベストセラーとなり、やがて国民的運動にまで広まった。



大正期頃の糸崎駅構内 200407-3114

駅ホームの後方に蒸気機関車の機関庫と多数の引込線があり、ターミナル駅だった様子をうかがわせる。背後の土地は塩田跡地（現在は三菱重工三原製作所）。



広島県糸崎鉄道学校 200407-3114

（上）校舎全景 （下）機関科生徒実習（糸崎駅機関庫前にて）

昭和3年（1928）6月、鉄道関連の職員を養成するため、全国で数校しかなかった鉄道学校が糸崎に設立された。学科は業務科と機関科に分かれており、業務科は駅勤務を目指す人が、機関科は機関士を目指す人が進んだ。全校生徒は約1,000人で、全国各地から集まった。国鉄はもちろん、満鉄（南満州鉄道株式会社）や朝鮮鉄道にも多くの卒業生が就職していった。昭和24年（1949）廃校。

糸崎駅 — 往年のターミナル —

神戸から西進した山陽鉄道は、明治二十五年（一八九二）七月二十日に三原まで開通しました。この時終点となった三原駅とは、現在の糸崎駅のことです。

三原駅として開業した糸崎駅には、間もなくして機関区と車掌区が置かれました。松浜港として開港以降、糸崎は海運の町として発展し、県内や愛媛のミカンが陸揚げされたほか、石油の輸入港としても栄えました。そのため、三原以西へ延伸された後も、この駅は「貨物扱い重要駅」とされ、最盛期には、駅職員だけで一〇〇〇人近くを抱える駅となりました。毎日三四本の列車の機関車を付け替えており、四二両の機関車を抱えた大機関区でした。駅構内には、工場地帯への引込線六本を含む計三七本の線路が敷かれており、今も残る広大な敷地が、当時の面影を伝えています。



大正期頃の糸崎駅全景 西方から望んだ様子 200407-3114

三 山陽本線の難所「セノハチ」

山陽本線の瀬野〜八本松間(通称「セノハチ」)は「西の箱根」とも呼ばれ、東海道・山陽本線きつての急傾斜地となっています。全国有数の急勾配区間であるセノハチでは、開業時から、瀬野駅を発車する上り列車に必ず蒸気機関車の補機を最後尾に増結し、後押ししていました。そのため、瀬野駅には当初から駐泊所が置かれていました。緑濃い山村に絶えず蒸気機関車が待機し、多数の鉄道職員が勤務していたため、瀬野は「鉄道村」と言われるようになりました。

昭和三十七年(一九六二)に広島までの電化が実現した後も、セノハチを通る電車は急勾配に対応できず補機を必要としたため、電気機関車による後押しが行われました。

その後、国鉄の経営合理化のため、昭和六十一年(一九八六)十一月一日に瀬野機関区は解消され、その役目を終えました。



瀬野〜八本松間を走る急行「筑紫」

昭和 35. 4. 24 200407-606

博多駅 9:00 発の東京行き急行「筑紫」。瀬野駅を 15:04 に発車し八本松駅に向かうところ。東京には翌朝 7:41 に到着した。最後尾に補機の蒸気機関車が後押ししているのが見える。



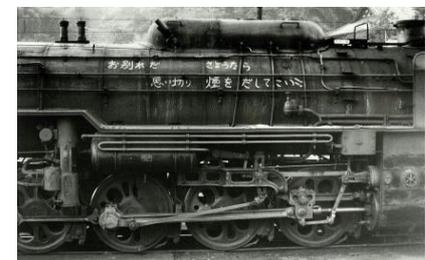
瀬野〜八本松間にて貨物列車と補機の蒸気機関車
昭和 39. 6. 7 200407-5549



瀬野〜八本松間にて貨物列車を重連で後押しする補機の蒸気機関車
昭和 39. 6. 7 200407-5549



瀬野機関区 昭和 39. 6. 30 200407-5549



瀬野機関区にて 後押し蒸気機関車最後の日
昭和 39. 6. 30 200407-5549

「セノハチ」の後押し機関車は、昭和 39 年(1964)7月1日から、蒸気機関車(D52形)から全て電気機関車(EF59形)へ切り替わることになった。瀬野機関区一帯では、蒸気機関車の煤煙に長く悩まされてきたが、6月30日にはお別れ式が行われ、車体に別れを惜しむ書き込みがなされた。



瀬野機関区にて登り貨物列車に補機を増結するところ
昭和 43. 3. 31 200407-5549



瀬野駅に並ぶ補機の電気機関車 EF59 形
昭和 47. 1. 22 200407-5549

EF59 形電気機関車は前後に台車が付いた機関車で、昭和 7〜8 年(1932〜33)頃に製造され、戦火をくぐり抜けて活躍した。戦時中のお召列車専用機関車だったものや、B29 の爆撃で損傷し復帰したものもあった。「セノハチ」で使用された当時は、EF59 形が全国でただ 1ヶ所存在する場所となっていた。昭和 57 年(1982)4月に新型電気機関車(EF67形)が導入されるまで活躍した。



瀬野駅にて急行「ながと」に補機を連結するところ
昭和 47. 1. 22 200407-5549

下関発大阪行きの急行「ながと」2号は、広島を 15:36 に発車。次の停車駅は西条であるが、途中の瀬野駅で補機を増結した。当時は、電車が「セノハチ」を登るときも補機で後押ししなければならなかった。

走行解放(補機解錠)

「セノハチ」では、瀬野駅を発車する旅客列車や貨物列車の最後尾に補機の機関車を増結し、後押しして急勾配を登っていました。八本松駅に近づくこと、「走行解放」といって、走行中に補機を切り離していました。通常は安全性の面から停車解放するのが普通ですが、「セノハチ」では速達性を重視して走行中に解放(解錠)していました。

この作業は危険を伴うもので、蒸気機関車の時代には、機関士がデッキを伝って連結器のところまで行き、ワイヤーを引上げて切り離していましたが、のちに自動解放装置が考案され、機関車に取り付けられるようになりました。この「走行解放」は、旅客列車の性能向上により、次第に見られなくなってきましたが、貨物列車については、平成十四年(二〇〇二)三月まで続けられていました。



瀬野〜八本松間上り貨物列車の走行解放(補機解錠)
昭和 39. 6. 7 200407-2963



↑瀬野〜八本松間 走行解放(補機解錠)の瞬間
昭和 39. 6. 7 200407-5549

←八本松駅西方にある走行解放(補機解錠)地点
昭和 39. 6. 7 200407-2963

四 電化の西進

戦後の鉄道史における大きなエポックは、蒸気から電気への転換でした。山陽本線では、早期無煙化を図るため、ディーゼルカーが導入されていきましたが、東海道本線に続く山陽本線の電化の波は徐々に進み、昭和三十七年（一九六二）六月十日には、広島までの電化が完成しました。電化第一号となったのは急行「第一宮島」で、六月十日の朝、広島駅のホームに緑とオレンジの「湘南色」の電車が入線し、電化開通式が催されました。

昭和三十九年（一九六四）十月一日には、山陽本線の全線電化が完成し、これに合わせて大幅なダイヤ改正が行われました。この年、東海道新幹線が開通したことにより、それまで東海道本線で活躍した「こだま」型特急電車や湘南電車などが続々と山陽本線へ移籍しました。以後の一〇年間は、最もにぎやかに、様々な電車が山陽本線を行き来する時代となりました。



瀬野駅にて 電化入線試験列車
昭和 37. 4. 28 200407-2963

手前の車両は、建築限界測定用の試験列車。電化のために設置した線路設備が列車とぶつからないか検査している。車体から飛び出した測定用の矢羽根が花魁のかんざしに似ていることから、「オイラン列車」とも呼ばれる。



瀬野～八本松間にて 電化入線試験列車
昭和 37. 4. 28 200407-5549



広島駅にて
き電走行試験列車（左）と急行「宮島」（右）
昭和 37. 5. 3 200407-5549

広島電化開通を間近にひかえ、電車による試験走行を行うところ。「き（饋）電」とは、架線から電車や電気機関車に必要な電力を供給すること。右は広島 9:00 発の急行「宮島」大阪行き。



八本松駅にて 電化入線試験列車
昭和 37. 4. 28 200407-5549



広島～向洋間にて 準急「とも」1号
昭和 38. 5. 19 200407-5549

広島 10:45 発岡山行き。前面二枚窓が特徴的な湘南型電車は、電化開通に伴って、昭和 38 年（1963）2 月 22 日に初めて広島地区に登場した。



広島電化初日
特急「第二つばめ」1等車の車内
昭和 37. 6. 10 200407-5549

東海道本線で活躍してきた「こだま型」特急電車が初めて広島での営業運転を行った。



電化初日の広島駅 4 番線
昭和 37. 6. 10 200407-5549

広島 9:45 発東京行き特急「第二つばめ」（祝賀列車）発車前の様子。



廿日市～宮島口間にて
昭和 42. 6. 3 200407-5549

昭和 25 年（1950）度以降に製造された二次車は前面二枚窓となった。



広島機関区にて
昭和 42. 11. 18 200407-5551

昭和 24 年（1949）度末に一次車として製造された前面三枚間窓の湘南電車。



広島車両所にて クハ 86001（左）とモハ 80001（右）

湘南電車は廃車後、殆どの車両が解体処分されたが、トップナンバーのクハ 86001 とモハ 80001 だけは解体されず、長く柳井駅構内に留置されていた。その後広島車両所へ運ばれ、修復された。現在は京都鉄道博物館で静態保存され、現存する唯一の湘南電車となっている。

昭和 60. 11. 10 200407-5549

「湘南電車」と広島

広島駅が電化開通した翌年の昭和三十八年（一九六三）二月二日、広島に初めて「湘南電車」が登場しました。

「湘南電車」は、昭和二十四年（一九四九）度末以降、蒸気機関車輸送の客車に代わる中長距離輸送の電車として製造された車両で、日本の鉄道が電車時代を迎える象徴的存在でした。当初は東海道本線で使用されていましたが、車体色が湘南地方の特産ミカンに因んだオレンジとグリーン of ツートンカラーだったことから「湘南電車」の愛称が付けられました。

昭和五十三年（一九七八）に全て姿を消しましたが、トップナンバーの車両だけが解体されずに残され、広島車両所で修復工事が行われました。現在は、京都鉄道博物館に静態保存されていますが、その車体側面には「日本国有鉄道広島車両所」と刻まれたプレートが取り付けられています。

五 山陽本線を走った優等列車

山陽本線にはかつて、数々の特急・急行・準急列車が行き来していました。戦後の山陽本線を彩る優等列車の象徴的存在は、昭和二十八年（一九五三）三月に京都・博多間を走った蒸気特急「かもめ」でした。その後、進駐軍の軍用列車が廃止された昭和三十一年（一九五六）から三十三年にかけて、デラックス特急として「あさかぜ」や「さちかぜ」（のちの「さくら」）・「はやぶさ」が登場し、好評を博しました。

ディーゼルカーが導入された昭和三十五年（一九六〇）には、急行「山陽」や準急「吉備」「にしき」などが運転を開始、翌年には日帰り特急「へいわ」のほか、急行「別府」や「宮島」「長門」、準急「周防」も登場しました。特急「かもめ」も、同年のダイヤ改正からディーゼル特急に生まれ変わりました。



広島駅にて 上り特急「かもめ」の発車 昭和 36. 9. 23 200407-3014
博多 10:15 発京都市行き。広島を 15:03 に発車した。



広島駅にて 急行「べっぴん」の発車式 昭和 36. 10. 1 200407-5549
広島 8:20 発別府行き。この日のダイヤ改正で広島発着の列車は大幅に増便。優等列車時代の到来となった。



広島駅にて 特急「へいわ」の発車式 昭和 36. 10. 1 200407-3014
広島 7:30 発大阪行きの日帰りディーゼル特急。「へいわ」は愛称を一般公募して決まったもの。



瀬野駅にて 急行「第一つくし」 昭和 43. 3. 31 200407-2963
大阪 9:00 発博多行き下り列車。瀬野を通過し、広島へ向かうところ。



広島駅を発車した特急「あかつき」 昭和 43. 5. 17 200407-3014
西鹿児島 19:25 発/長崎 22:00 発新大阪行き寝台特急。広島を朝 5:35 に発車したところ。



広島駅にて 下り特急「あさかぜ」 昭和 42. 8. 9 200407-3014
東京 19:10 発博多行き寝台特急。広島を 7:24 に発車したところ。



広島駅東方にて 特急「しおじ」1号 昭和 44. 3. 10 200407-5551
新大阪 10:28 発広島行き。終着広島駅へ 14:50 に到着するところ。

瀬野～八本松間にて 急行「第二宮島」 昭和 39. 6. 7 200407-2963
広島 14:20 発東京行き。東京は翌朝 5:40 着の長距離電車。「第一宮島」は広島 7:25 発で東京 20:00 着。

本郷～河内間にて 特急「つばめ」2号 昭和 50. 3. 2 200407-5549
岡山 11:15 発熊本行き。3月10日の山陽新幹線博多開通に伴い、山陽本線の特急は全て廃止された。



六 新幹線開通による変化

新幹線の開通は、鉄道高速化時代の象徴ですが、同時に、在来線のあり方を大きく変貌させる契機にもなりました。

昭和五十年（一九七五）三月十日、山陽新幹線が博多まで開通すると、国鉄では、それに合わせて山陽本線を走る昼の特急・急行列車三六往復の全廃を決定しました。

山陽新幹線全通の日に先立つ三月八日、特急「つばめ」や「はと」が廃止されたのに続き、九日には戦後初の特急として親しまれてきた「かもめ」も廃止され、山陽本線区間を走る特急として親しまれた「しおじ」も廃止されました。また、博多を起点とする新幹線接続ダイヤが組まれることになったことで、国鉄始まって以来の四六〇〇人にのぼる職員の配置転換と二七〇〇両にのぼる客車の移籍も実施されました。



新幹線建設以前の福山駅

昭和 39. 12. 11

200407-2963

後方の福山城は、まだ天守閣が再建されていない。福山城天守閣は、昭和 20 年(1945)8 月 8 日の福山空襲で焼失。同 41 年(1966)に再建された。



新幹線工事で仮営業中の福山駅

昭和 46. 3. 28

200407-5549

新幹線工事に備えてプレハブの仮駅舎が建設された。



新幹線高架工事中の福山駅

昭和 48. 2. 5

200407-5549

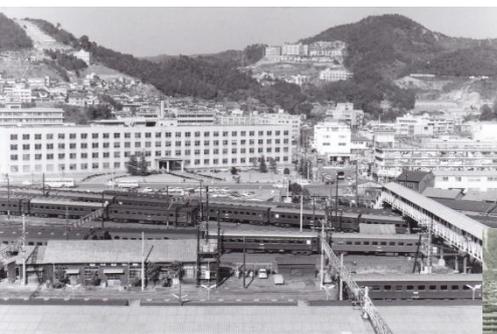
在来線を 2 階に、新幹線を 3 階に設ける国内発の二重高架駅として建設された。



新幹線高架工事中の福山駅

昭和 47. 3. 10

200407-5549



新幹線工事以前の広島駅

昭和 47. 2. 12

200407-5551

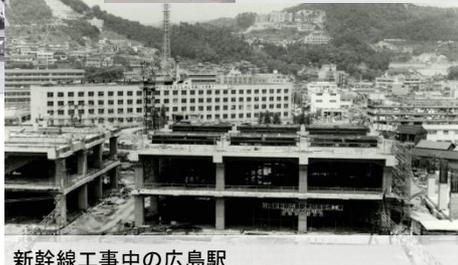
広島駅ビル屋上から北方を望んだ様子。



山陽新幹線開通以前の三原駅

昭和 46. 3. 28

200407-5549



新幹線工事中の広島駅

昭和 48. 4. 29

200407-3575

在来線の引込線があった場所に高架橋が建設された。

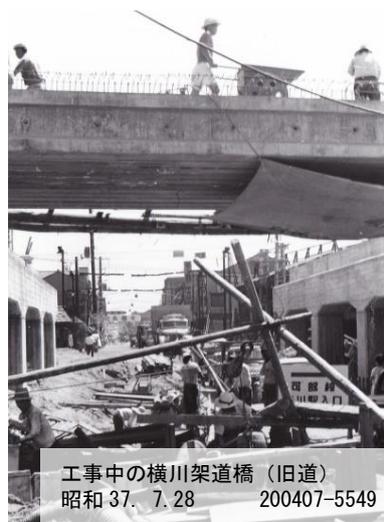


山陽新幹線開通後の三原駅

昭和 58. 7. 30

200407-5549

在来線ホームが高架化する以前の様子。平成 2 年(1990)6 月に山陽本線が、同 3 年(1991)7 月に呉線が高架化し、三原駅の高架が完成した。



工事中の横川架道橋（旧道）

昭和 37. 7. 28

200407-5549



横川駅陸橋から横川踏切方面を望む

昭和 38. 4. 20

200407-5549



横川駅西方 旧線を行く列車と新鉄橋

昭和 37. 7. 28

200407-2963



横川駅 3 番ホームから工事中の 1・2 番ホームを望む

昭和 38. 10. 13

200407-5549

太田川放水路と横川駅の高架化

広島における国鉄路線の大規模工事として挙げられるのが、太田川放水路建設に伴う横川駅の高架化工事でした。

太田川の改修工事は、洪水被害に悩まされてきた広島市街地にとって、戦前期からの懸案で、戦後も昭和二十年（一九四五）九月の枕崎台風や二十五年（一九五〇）のキジヤ台風など、大きな被害が続きました。

これを受けて太田川放水路が建設されることになりましたが、放水路は川幅が三〇〇mで、水位は一・五m高くなるため、横川地区の国鉄の線路は最高四・五mの嵩上げが必要となりました。そこで、横川駅を発着駅としていた可部線は線路を移設することとなり、放水路の東岸から西岸へと線路の付け替えが行われました。また、山陽本線の横川駅もこれに合わせて高架化工事が行われ、昭和三十八年（一九六三）六月に横川駅の高架が完成しました。

広島駅の変遷

広島駅は、山陽本線の広島開通に合わせて、明治 27 年(1894)4 月に最初の駅舎が完成しました。開業時の駅舎は木造平屋建の瓦葺きで、簡素な造りでした。

その後、広島が中四国地方一の大駅として発展を遂げる中で、大正 11 年(1922)8 月 27 日に二代目の駅舎が新築されました。この時の駅舎は日本初の鉄筋コンクリート二階建ての重厚な建物で、岡山駅をはじめ、その後の駅改築ブームのはしりとなりました。

三代目の駅舎が完成したのは昭和 40 年(1965)12 月 1 日でした。戦後、原爆で被災した駅舎を修復・増築して使われていましたが、平和都市広島の表玄関口にふさわしい駅舎の新築が要望され、総工費の多くを民間で賄う「民衆駅」として、地上六階建てのビルが新築されました。

現在、四代目の新しい駅ビルが建設されており、完成が近づいています。



大正期の広島停車場

200407-3114



昭和戦前期の広島駅

200407-3114



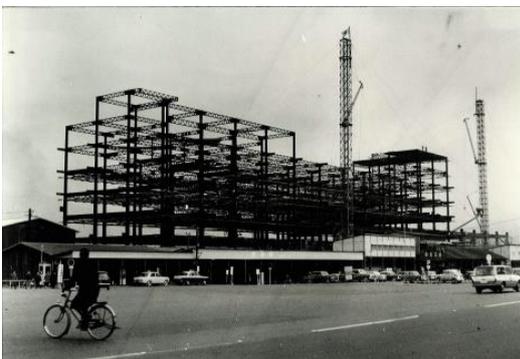
広島駅 昭和 36. 6. 18 200407-3014

戦後の広島駅は、原爆で傷ついた大正駅舎の前面に張り出す形で出札室を増設して使用していた。



工事(解体)中の広島駅と仮駅

昭和 39. 5. 9 200407-5551



工事中の広島民衆駅

昭和 40. 200407-3014



完成した広島民衆駅

昭和 41. 1. 8 200407-3014



新装なった広島駅ビル「アッセ」

平成 11. 4. 11 200407-5551



広島駅ビルの解体と新駅ビルの建設

(左上) 令和 4. 8. 23
(上) 令和 5. 2. 19 (左) 令和 6. 4. 21



《参考文献》

- 長船友則『山陽鉄道物語』(2008、JTBパブリッシング)
- 長船友則「セノハチをめぐる」・寺本光照「往年の山陽本線優等列車」(『鉄道ビクトリアル』594号、1994)
- 「山陽線 76 年のあゆみ」(『中国新聞』1964. 9. 27)
- 「山陽線 76 年の歩み」(『朝日新聞』1964. 9. 29)
- 『故里は鉄道村』(瀬野川郷土史研究会報特集誌、1999)
- 『瀬野に機関庫があった』(瀬野川流域郷土史懇話会、2013)
- 庄田秀「山陽本線 瀬野越え補機の回想と現況」(『鉄道ファン』No.160、1974)
- 『瀬野機関区三十周年記念誌』(瀬野機関区、1976)
- 長船友則『可部線 波乱の軌跡』(ネコ・パブリッシング、2017) ほか

※ 写真に付いている番号は、当館収蔵資料の登録番号(長船友則氏収集資料、文書群番号 200407)です。これらの写真は、所定の申請手続きにより、複写、出版物への掲載、展示などに使用していただくことができます。

広島県立文書館 令和 6 年度収蔵文書の紹介展

写真展 山陽本線の軌跡—山陽鉄道・国鉄の時代—

令和 6 年(2024) 7 月 2 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
TEL 082-245-8444 FAX 082-245-4541 Email monjokan@pref.hiroshima.lg.jp