

広島県立文書館 令和8年度 収蔵文書の紹介展

写真展 芸備線の軌跡Ⅱ

山岳地帯を走った列車



鉄道と食のあゆみ

～駅弁票と食堂車の資料紹介～

入場無料



令和8年7/7 (火) ～10/17 (土)

広島県立文書館展示室

写真展 芸備線の軌跡Ⅱ

山岳地帯を走った列車

芸備線の県北路線をめぐっては、現在県や沿線自治体・JR西日本などが今後のあり方を協議する再構築協議会で議論がなされています。広島県の県北の公共交通機関の将来に関わる問題であるだけに、高い関心が持たれているところです。

広島県立文書館では、鉄道史家・長船友則氏が収集された大量の鉄道関係資料を所蔵しています。この資料は、中国地方の各鉄道路線に関する写真や絵葉書・刊行物類のほか、さまざまな紙資料から成っていますが、芸備線についても多数の写真や資料を含んでいます。

当館では、これまで計三回にわたって芸備線に関する写真展や収蔵文書展を行ってきましたが、まだ紹介できていない資料が多数あります。そこで今回の写真展では、先月終了した収蔵文書展に続いて、芸備線を取り上げ、これまで紹介しなかった写真を紹介していきます。とくに、いま存廃が問題となっている山岳地帯の路線に焦点を当て、蒸気機関車や貨物、キハ一〇系・二〇系などが行き交った昭和三十〜四十年代を中心とする時期の写真を紹介いたします。県北の路線が状況であった時代の息吹を感じていただければと思います。



備後西城～平子間にて
第三西城川橋梁を渡る新見発広島行き
昭和42年8月13日 200407-2976



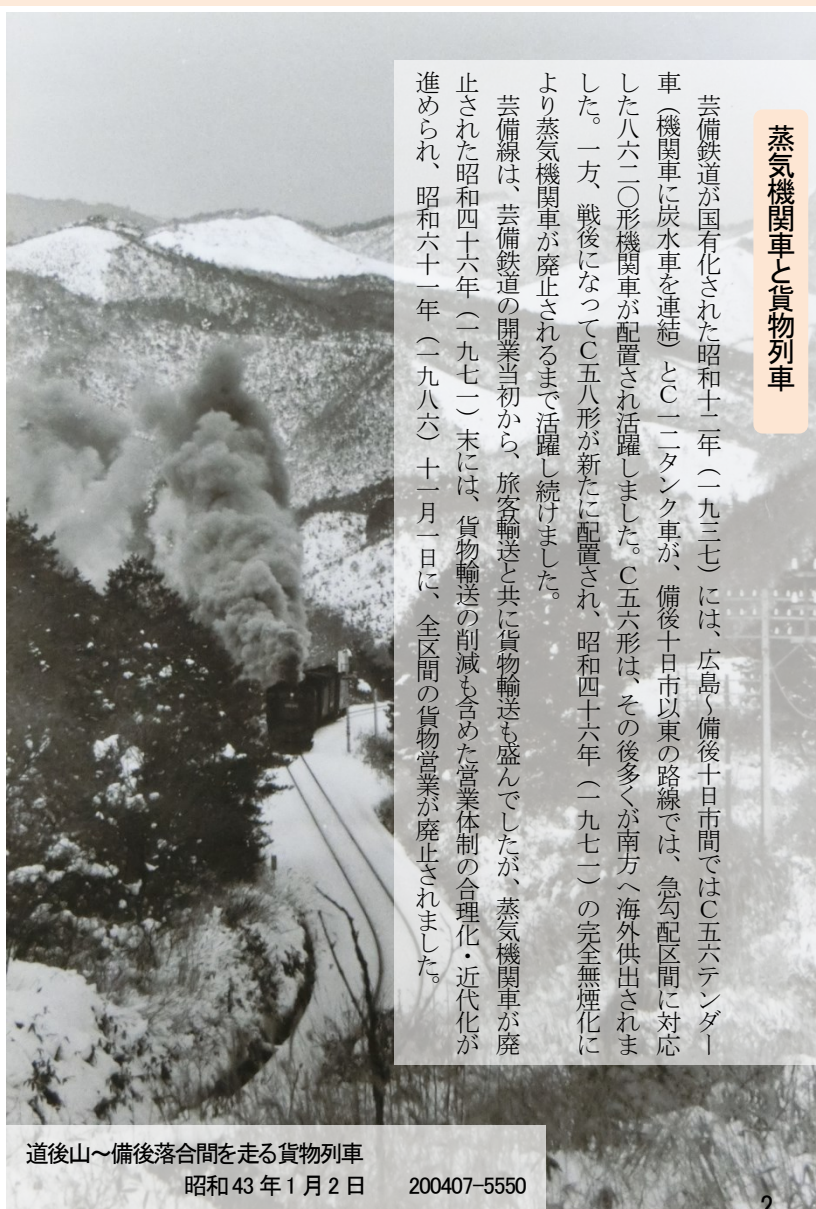
備後落合～道後山間 小鳥原鉄橋をゆく備後落合発新見行き
昭和36年8月19日 200407-5550
備後落合駅を10時6分に発車。貨物列車の後ろに客車を連結して走る。



備後落合～道後山間にて 白滝山を背景に走る貨物列車(C58208)
昭和43年3月24日 200407-2976



備後落合駅にて 吹雪の中を走る上り貨物列車(C5834)
昭和42年1月3日 200407-5550



蒸気機関車と貨物列車

芸備鉄道が国有化された昭和十二年(一九三七)には、広島～備後十日市間ではC五六テンダー車(機関車に炭水車を連結)とC二二タンク車が、備後十日市以東の路線では、急勾配区間に対応した八六二〇形機関車が配置され活躍しました。C五六形は、その後多くが南方へ海外供出されました。一方、戦後になってC五八形が新たに配置され、昭和四十六年(一九七二)の完全無煙化により蒸気機関車が廃止されるまで活躍し続けました。

芸備線は、芸備鉄道の開業当初から、旅客輸送と共に貨物輸送も盛んでしたが、蒸気機関車が廃止された昭和四十六年(一九七二)末には、貨物輸送の削減も含めた営業体制の合理化・近代化が進められ、昭和六十一年(一九八六)十二月一日に、全区間の貨物営業が廃止されました。

道後山～備後落合間を走る貨物列車
昭和43年1月2日 200407-5550

県北を疾走した気動車

芸備線に初めて気動車が導入されたのは昭和二十九年（一九五四）十月一日、広島と志和口間に二往復運転されたのが最初でした。昭和三十四年（一九五九）には、昼夜快速「ちどり」が準急に格上げされたのに伴い気動車化され、その後、普通列車にも気動車が導入されていきました。

県北を走る芸備線の路線は、冬は雪との闘いでした。かつてのターミナル駅であった備後落合駅では、列車が駅に近づくたびに、操車係の職員が飛び出し、列車の切り離しや連結作業を行ったほか、線路のポイントが凍り付かないよう、雪を削ったり、凍ったポイントをカンテラの火で溶かして回ったりしました。

こうして、一日に約五〇本もの列車が、降雪の日でも行き来することができました。長船友則氏が撮影した写真の中には、雪景色の鉄道風景や吹雪の中を疾走する列車の写真が多数含まれています。



備後落合～道後山間にて 広島発伯備線經由米子行き 急行しらぎり
昭和43年1月15日 200407-5550
広島8時28分発で、米子には13時40分に着いた。10時40分過ぎの走行。



道後山～小奴可間にて
猫山を背景に走る広島発新見行き(キハ2015)
昭和43年3月24日 200407-5550



道後山～備後落合間にて
新見発三次行き(キハ20457+キハ2315)
昭和43年1月2日 200407-5550
現在、この区間の所用時間は14～5分であるが、当時は10分足らずで結んでいた。



平子～備後西城間にて
米子発木次線經由広島行き 準急第1ちどり
昭和41年1月3日 200407-5550
向原から広島まではノンストップで走行した。当時は、三次～広島間ノンストップの列車もあった。



備後西城にて
広島発伯備線經由米子行き 急行しらぎり
昭和43年1月2日 200407-2976
10時25分、備後西城駅に到着したところ。



道後山～備後落合間にて
吹雪の中を走る新見発広島行き
昭和43年1月15日 200407-5550



比婆山～備後落合間にて
広島発岡山行き 準急たいしゃく
昭和37年8月18日 200407-5550
広島を13時23分に出発し、岡山着には18時38分に到着した。

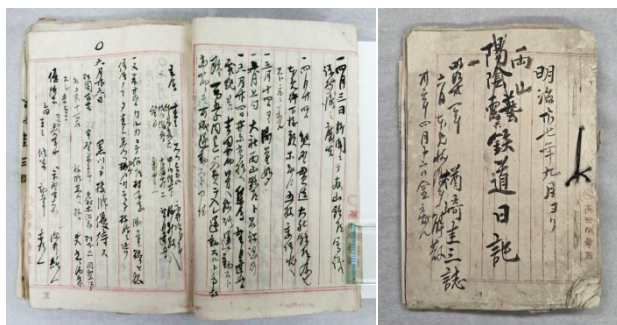


備後西城～平子間にて
米子発木次線經由広島行き 準急ちどり
昭和36年8月18日 200407-2976
米子駅を13時7分に出発し、6時間かけて広島までを結んだ。備後西城駅を17時に発車したところ。西城の家並みをかすめるように鉄橋を渡る。

芸備線 鉄道以前のこと

芸備線のルーツは、明治20年代にさかのぼります。最初に構想されたのは、当初「芸雲鉄道」と呼ばれていた路線で、広島と島根県の杵築（出雲大社）や鳥取県の米子とを結ぶ鉄道路線として構想されました。後に、「両山鉄道」さらには「大社両山鉄道」と称して会社設立されますが、これが芸備鉄道株式会社の設立につながったと言われています。

広島県立文書館では、両山鉄道に関する日記を所蔵していますが、この「両山鉄道日記」を残したのは、旧高田郡三田村（現広島市安佐北区白木町）の実業家であった榎崎圭三（1847～1920）です。榎崎圭三は、広島～三次間の道路事業を手がけ、現在の県道37号線にあたる道路を完成させましたが、鉄道事業にも関心を抱いていたことが分かります。



明治27年9月「両山鉄道日記」 榎崎圭三 誌
佐々木勝幸氏収集文書 200611-572



(左) 榎崎圭三（榎崎家文書 199414 ガラス乾板写真）
(右) 明治29～32年「三田筋改修道路記念碑建設関係書類」
佐々木勝幸氏収集文書 200611-510



明治15年「従広島区至三次郡十日市駅改道線路分間図」
佐々木勝幸氏収集文書 200611-510

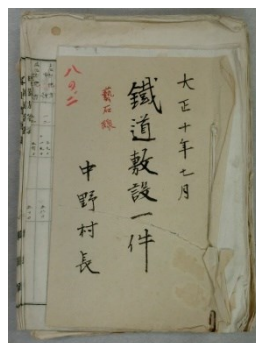
木炭の生産販売を家業としていた榎崎圭三は、村から広島までの木炭輸送が不便であったことから、道路建設を手がけ、明治16年（1883）10月に広島～三次間の道路を完成させます。この道路は明治26年（1893）に県道に編入され、現在の県道37号線となりますが、当時は「榎崎街道」と呼ばれていました。当館には、この道路建設に関する絵図類や、榎崎圭三の功績称えた記念碑建設に関する文書などがあります。

県北の鉄道敷設計画

芸備鉄道株式会社は明治45年（1912）4月30日に設立し、大正4年（1915）6月1日には東広島～三次（現西三次）間が開通しました。その後、三次以東の延伸と新見以西の鉄道敷設工事が進み、昭和11年（1936）10月10日に広島～備中神代間が全通しました。翌年7月1日には、芸備鉄道の広島～備後十日市（現三次）間が国鉄に買収され、広島～備中神代間が芸備線と改称されました。

この間、県北の鉄道をめぐっては、様々な路線の敷設計画が起り、吉田口～益田間の「芸石鉄道」や三次～出雲今市間の「雲芸鉄道」、広島～浜田間の「広浜鉄道」などが構想され、実現に向けた運動や一部工事とも進みましたが、いずれも実現には至りませんでした。

広島県立文書館の収蔵資料の中には、これら陰陽連絡路線の構想を示す文書が、断片的ながら残っています。



大正10年7月「鉄道敷設一件 芸石線」
芸北町役場文書 198911-229

芸備鉄道の吉田口駅から島根県の益田に至る鉄道（「芸石鉄道」）を実現させるべく、地元で期成同盟会が結成された際の文書。

鉄道省から測量のため技師が派遣されることになり、期成同盟会から関係村々の村長に宛てて、便宜をはかるよう要請しています。



大正13年5月14日「雲芸鉄道敷設趣意書」付図
長船友則氏収集資料 200407-3299

「雲芸鉄道」は、当時の芸備鉄道社長中村峰夫が發起人となって会社を設立し、三次から出雲今市駅（現出雲市駅）までを結ぶ路線が構想されていました。大正15年（1926）5月10日には「大社宮島鉄道」に改称し、出雲大社と宮島という観光の中心地を結びつけ、併せて交通の発達と産業の振興を図ろうとしたものの、全通には至りませんでした。



陰陽連絡鉄道路線の構想 「広島市ヨリ浜田二達スル広浜鉄道達成二関スル線路図」 芸北町役場文書 198911-230

昭和2～3年頃の陰陽連絡鉄道路線の構想を描いたもの。未成線として描かれている木次線と三江線は実現しましたが、赤線で描かれた予定線のほとんどは実現しませんでした。

鉄道と食のあゆみ

「駅弁票と食堂車の資料紹介」

明治五年（一八七二）の新橋〜横浜間の鉄道開通以降、鉄道路線網の拡大と共に列車の運行距離も伸び、長距離を長時間走行する優等列車も増加していきました。それと共に、乗車中の食事を確保することが必要となり、鉄道と食の関係は、次第に切り離せない関係となっていきました。

広島県立文書館が所蔵する鉄道史家・長船友則氏が収集された鉄道資料の中には、駅弁票や食堂車など、鉄道と食にまつわる資料も多数含まれています。そこで、「鉄道と食のあゆみ」と題し、長船氏が収集された駅弁票（掛け紙）と食堂車に関するコレクションの一部を紹介します。

さまざまなデザインの駅弁票は、並べて見るだけでも大変カラフルですが、一方で、そのデザインや表示内容は当時の時代を色濃く反映しており、駅弁票の変遷はまさに日本の歴史の動きそのものであるとも言えます。また、食堂車は、現在では一部の豪華列車を除いて運行されなくなりましたが、鉄道による旅の豊かさを象徴する存在であるとも言えます。

通常は残りにくいこれらの資料をながめてみることで、鉄道を通じた歴史の流れを読み取ることができそうです。

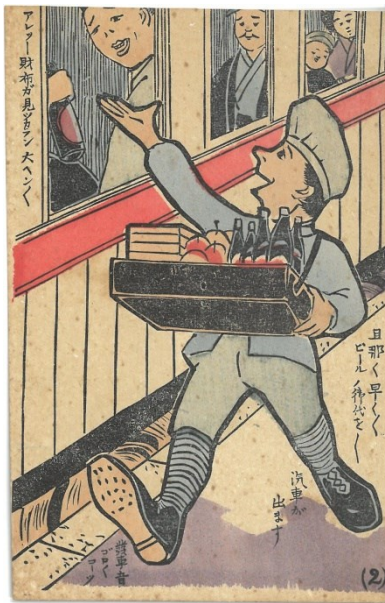
駅弁票（掛け紙）の歴史

駅弁の始まりは明治十年代頃と考えられますが、宇都宮・神戸・大阪など諸説があり、定かではありません。当初販売されたのは、竹の皮に握り飯と沢庵漬を包んだ程度のもので推定されています。明治二十年代に入り、折箱に掛け紙をかけた駅売り弁当が販売されるようになったと考えられています。

広島では、山陽鉄道の開通以降、駅構内で弁当販売を行う店の進出が進み、広島駅では明治三十四年（一九〇一）創業の中島改良軒、宮嶋駅（宮島口駅）でも同年創業の上野商店が駅弁販売を開始しました。

駅弁の価格は、明治末期には上弁が二五銭、並弁が一五銭でしたが、米騒動により米価が高騰した大正七年（一九一八）には、上弁四〇銭、並弁二〇銭に値上がりしました。逆に、大正十一年（一九二二）には、第一次大戦後の金融恐慌の影響を受けて、上弁が三五銭、昭和五年（一九三〇）には三〇銭に値下がりするなど、大きく変動しました。

昭和十二年（一九三七）の日中戦争勃発以降は、駅弁票に「国民精神総動員」などの国策標語が印刷されるようになり、戦況が苦しくなるに従って、より厳しい言葉に変わっていききました。その時代の状況を、駅弁票は如実に物語っています。



駅弁売りの様子を描いた絵葉書

明治33～39年頃 200407-4775

長距離列車での旅行が定着し、スピード化が次第に進んでいくと、駅での停車時間が短くなり、駅弁を買い損ねる人が増えていった。絵葉書は、そんな世相をコミカルに描いている。



姫路駅「まねき」の駅弁

昭和6年 200407-599

山陽鉄道の姫路開通と同時に創業した「まねき」は、明治22年（1888）に姫路駅構内で駅弁販売を開始し、日本初の「幕の内駅弁」を販売した。戦後の物資不足の中で生み出した中華麵と和風だしの「えきそば」は、今も人気を博している。



左から、宮島上野商店 昭和2年、山陽線西条駅前二葉軒 大正6年、糸崎駅前浜吉旅館、広島羽田別荘

初期の駅弁票

200407-599

大正期から昭和初年の頃の駅弁票はタテ長のものが多かった。昭和5年（1930）以降になると、次第に正方形のものが主流となる。



左から、上等御弁当 英国皇太子奉迎 広島羽田別荘 奉祝御大典 東京鉄道局管内立売営業人組合聯合会 奉祝紀元2600年 広島駅羽田別荘 昭和15年

大正11年
昭和3年

各種記念の駅弁票

200407-599・600

大正11年（1922）に英国皇太子が来日した際には、日英両国の国旗で周囲を囲い、奉迎文を掲載した同デザインの掛け紙を付けた駅弁（左）が全国で販売された。

昭和3年（1928）の「奉祝御大典」（中）は、京都で執り行われた昭和天皇の即位礼を記念したもの。「皇紀2600年」（右）は、昭和15年（1940）が神武天皇の即位2600年にあたるとして、日本中で慶祝行事が行われたことを記念したもの。



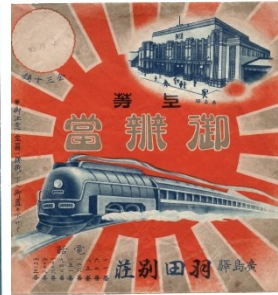
国民精神総動員
宮島駅上野弁当部



海田市 山岡甲了軒
昭和5年頃



廃品回収運動
広島駅 羽田別荘



広島駅 羽田別荘
昭和13年



支那事变勃発一周年
簡易弁当 鉄道省
昭和13年

昭和期の駅弁票

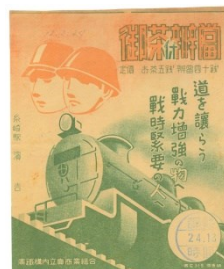
200407-599・600

大正後半から上昇していた駅弁価格は、その後の不況でたびたび値下げされた。そのため、駅弁票の印刷が追いつかず、定価をゴム印で訂正したものもあった(左上)。昭和12年(1937)の日中戦争勃発以降、駅弁票も次第に戦時色が強まっていた。鉄道省が作成した駅弁票(右)によると、全国一斉に簡素な弁当が作られたようである。

戦時期の駅弁票 200407-600

広島鉄道管理局(広鉄局)では、昭和13年(1938)8月20日から、非常時色の駅弁票が作られるようになった。また、この頃になると、「国民精神総動員」などの文字が入った駅弁票が多く見られるようになり、軍事的な絵柄や国策標語が印刷されるようになっていく。

ただし、昭和17年(1942)10月14日は、戦時中ではあるが、鉄道開通70年の記念日として祝われた。また、この時から鉄道の時刻表示が24時制を採用することになり、駅弁票にも時計が描かれている。



糸崎駅浜吉



鉄道省
広鉄構内立売商業組合



鉄道七十年記念
昭和17年

戦時期の駅弁票 200407-600

戦時期の駅弁票には、スパイ防止の防諜関連の標語を記したのが見られるようになる。

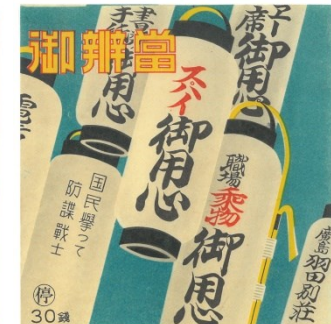
また、昭和15年(1940)には、物価高騰を抑えるため、公定価格を設定し、翌16年(1941)には、駅弁の価格をそのまま停止する〇停のマークが入った弁当が販売されるようになった。



福山駅鞆基本店



尾道駅喜久屋 昭和17年



広島羽田別荘

代用食弁当・パン食弁当

200407-600

戦局が悪化してくると、食糧・物資は軍事最優先となり、昭和17年（1942）2月には食糧管理法が公布されて、家庭用主食の配給制が実施されるようになった。

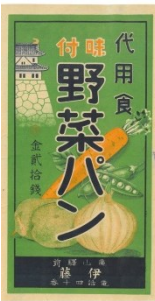
そのため、駅弁も米飯不足を反映して、イモ類や野菜の煮物を使った「代用食弁当」「甘藷弁当」「御芋弁当」が登場したほか、昭和19年（1944）には、小麦粉に野菜・魚粉などを混ぜて作った「鉄道パン」も代用食として登場した。



大阪水了軒
昭和18年



亀山駅伊藤弁当店



代用食弁当 宝ランチ
下関駅弁当



広島駅 羽田別荘
200407-599



広島駅 吉本屋
大正13年
200407-599



広島駅弁当
昭和20年代
200407-604



明石駅 きん安
200407-599



糸崎駅 浜吉
昭和20年代
200407-604



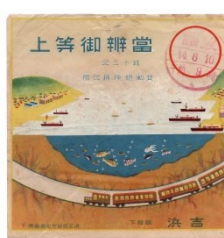
岡山駅 三好野本店
200407-599



米子駅前 米吾
200407-599



門司駅 石蔵屋
昭和12年
200407-599



下関駅 浜吉
昭和14年
200407-600

名所風景を描いた駅弁票

広島駅の駅弁票（掛け紙）に描かれた名所としては、戦前期では、吉本屋の駅弁票に見られるように宮島が多く、また広島城や大本営なども描かれました。城がある地方の駅弁票には必ず城が描かれており、姫路城はもとより、岡山城や松江城・福山城なども駅弁票に描かれました。

また、瀬戸内では海の風景もよく描かれており、「合の子船」を描いた糸崎の浜吉、汽船を描いた明石のきん安、いずれも風情豊かな瀬戸内海の姿を描き出しています。駅弁票に描かれた名所の題材としては、もう一つ挙げられるのが山です。山は地元のシンボルであり、米子駅の米吾の駅弁票には、大山が描かれました。

また、駅弁票に地図や鳥瞰図を描いたものも多く、石蔵屋や浜吉のように関門トンネルを走る列車を描いたユニークなものもあります。

「御弁当」文字のレタリング

駅弁票に記される「御弁当」の文字は、よく見るとそれぞれに個性的なレタリングがなされ、デザイン性に優れているものが多く見られます。駅弁票は、それ自体一つの作品であると言えます。



駅弁票（掛け紙）のデザイン

駅弁票（掛け紙）は、戦時体制に入ると、戦意をあらわす言葉が印刷され、プロパガンダに利用される側面もありましたが、全体的に見ると、その地域の名所や風景、案内地図や名産品など、さまざまな工夫をこらした絵やデザインが描かれ、それ自体を作品として楽しむこともできます。

名所として描かれる代表的なものは、お城と山であり、いずれも地元のシンボルとして、駅弁票に多数描かれました。瀬戸内では、海の風景も駅弁票によく描かれました。また、観光名所の場所が分かりやすいよう、鳥瞰図や地図をデフォルメして描いたものもあり、駅弁を食べた乗客がそこへ行ってみたいくなるように、趣向をこらしていたことがうかがえます。

また、駅弁票に書かれる文字に注目してみると、字体がユニークなものが多いことに気付きます。専門のデザイナーに委託したとも考えられますが、地方色豊かな絵柄と趣向をこらしたデザインとの組み合わせにより、いくつもの個性的な駅弁票が作られていきました。そのような制作背景を考えてみるのも面白いかもしれません。



尾道駅 喜久屋
昭和20年代
200407-604



山陽線海田市駅
山岡甲了軒
200407-599



山陽線徳山駅
立売松政弁当部
昭和12年
200407-599

乗り物を描いた駅弁票

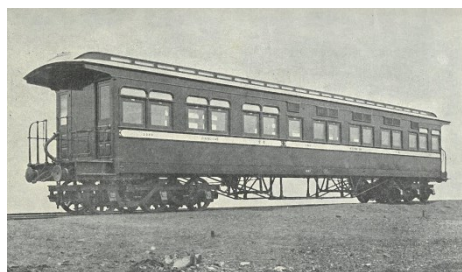
列車は、駅弁票に描かれる題材として、最も定番であると言えます。戦前期の駅弁票には、蒸気機関車がよく描かれ、中には流線形のものが描かれています。

左の2枚は尾道の喜久屋の駅弁票で、千光寺ロープウェイや汽船といった、尾道ならではの乗り物が描かれています。

食堂車の歴史

食堂車の始まりは、明治三十一年（一八九九）五月二十五日、山陽鉄道が京都～三田尻（現防府）間の急行列車に連結したのが最初でした。営業は、神戸で洋食調理を行っていた「自由亭」に委託していました。一方、官設鉄道では、明治三十四年（一九〇二）十二月に、新橋～神戸間で食堂車を連結したのが最初でした。日露戦後の明治三十九年（一九〇六）以降には、一・二等用の洋食堂車に加え、三等用の和食堂車が登場し、多くの乗客に利用されるようになりました。

昭和に入り、世の中が不景気になると、食堂車の利用減少が深刻化しました。日中戦争の勃発後、食堂車を営業していた六社が協議し、昭和十三年（一九三八）九月に「日本食堂」を設立、営業の一本化と合理化をはかりますが、戦局の悪化により、昭和十九年（一九四四）四月には食堂車が全廃され、次に国民が食堂車を利用できるようになるのは昭和二十四年（一九四九）、東京～大阪間の特急「平和」からでした。昭和三十三年（一九五八）九月には、国鉄初の有料電車特急「こだま」が登場し、さらに新幹線時代を迎えますが、それらの車両にも、食堂車やビュッフェが連結されました。しかし、スピード化やライフスタイルの変化等により、食堂車のニーズは下がり、現在では、食堂車を連結して常時営業する列車はなくなり、一部の観光列車などに見られるだけとなりました。



山陽鉄道の食堂寝台合造車

明治 34 年『山陽鉄道案内』 200407-2277

『山陽鉄道案内』は、山陽鉄道の全通を記念して発行された案内書で、日本初の食堂車・寝台車の写真を掲載した貴重な記録。昭和 53 年（1978）に復刻版が出ており、長船友則氏収集資料には初版と復刻版の両方があります。



山陽鉄道の食堂寝台合造車の食堂車内部

明治 34 年『山陽鉄道案内』 200407-2277



官設鉄道最初の和食堂車の内部

明治 45 年 2 月 23 日

「広島山口県実業視察団記念」 200407-3109

明治 39 年（1906）4 月に、官設鉄道の 3 等用食堂車として、初めて和食用の食堂車が連結されました。両側の窓に沿って縦長のテーブルが置かれ、椅子は丸形の回転椅子が固定されていました。



戦前最盛期の食堂車(スシ 37800 形)

200407-3406

昭和 9 年 12 月 1 日丹那トンネル開通記念絵葉書のうちの 1 枚。スシ 37800 形は昭和 7～10 年（1932～35）に製造され、東京～下関間の特急「富士」などに使用されました。



サロンカー（オシ 16 形食堂車）の車内

談笑する夜のにぎわい

200407-3406

昭和 37 年（1962）に製造された寝台列車用の軽食堂車。スタンド型の椅子席と食卓付の座席を併設し、食堂車で初めて電子レンジが取り付けられました。東京～大阪間夜行寝台急行「彗星」などに使用されました。



山陽本線広島電化開通初日 特急「第二つばめ」のビュッフェ車内(左)と食堂車内(右)

昭和 37 年 6 月 10 日 200407-5549

昭和 37 年（1962）6 月 10 日の広島電化開通により、東京～広島間をこだま型電車特急が運行することとなり、特急「つばめ」にビュッフェ・食堂車が連結されました。



糸崎駅にて 急行「安芸」に連結された食堂車(マシ 38 形)

昭和 43 年 9 月 29 日 200407-5546

昭和 11～13 年（1936～38）に製造された車両。特急用食堂車として使用され、急行「安芸」では、昭和 33 年（1958）から 10 年にわたって使用されました。車内に、待機するサービス係員の姿が見えます。



広島県立文書館 収蔵文書の紹介展

写真展 芸備線の軌跡Ⅱ / 鉄道と食のあゆみ～駅弁票と食堂車の資料紹介～

発行 令和 8 年（2026）7 月 7 日

編集・発行 広島県立文書館（担当 西向宏介）

〒730-0052 広島市中区千田町三丁目 7-47

TEL 082-245-8444 FAX 082-245-4541 E-mail monjokan@pref.hiroshima.lg.jp