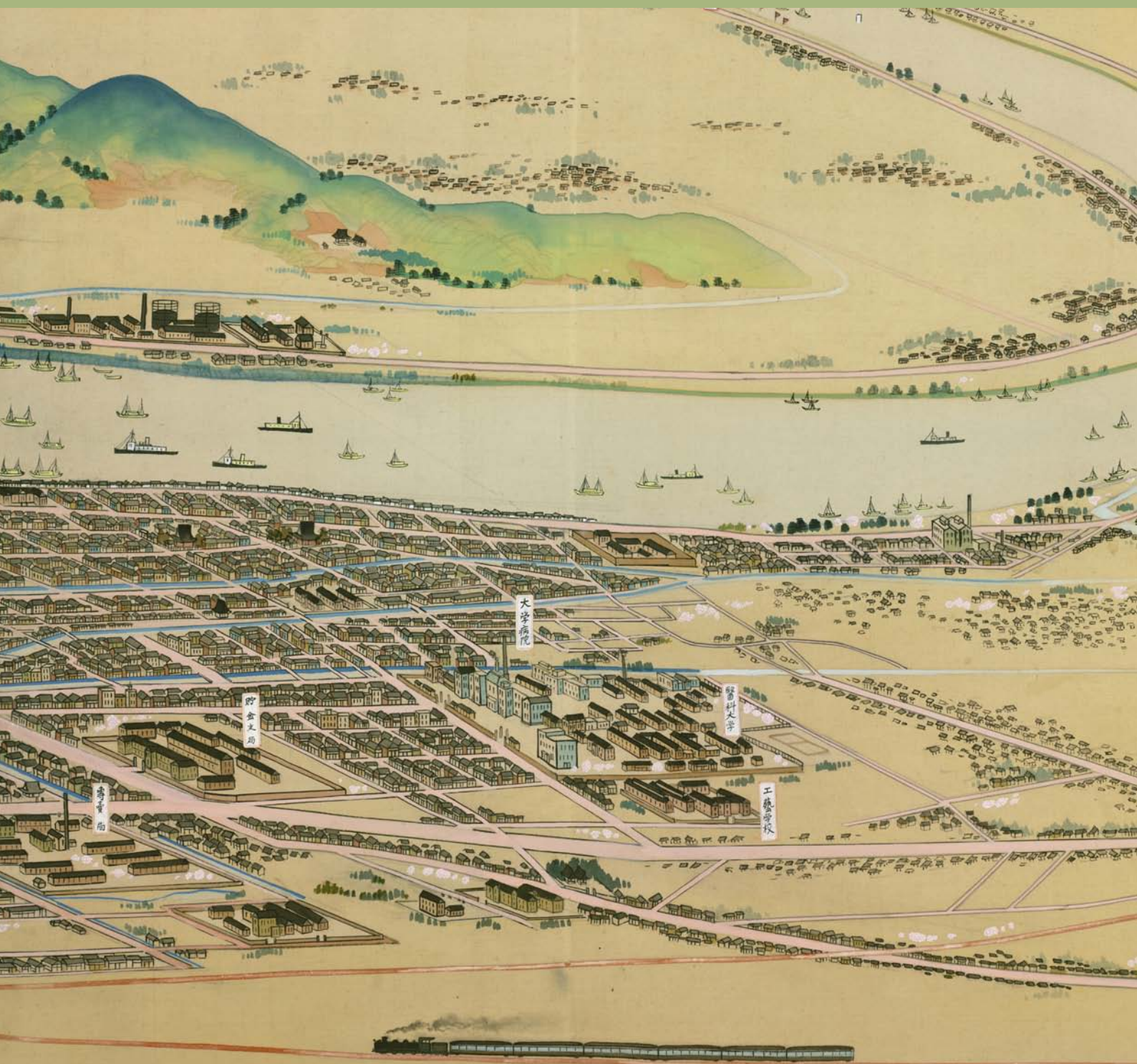


鉄道のまち おかやま

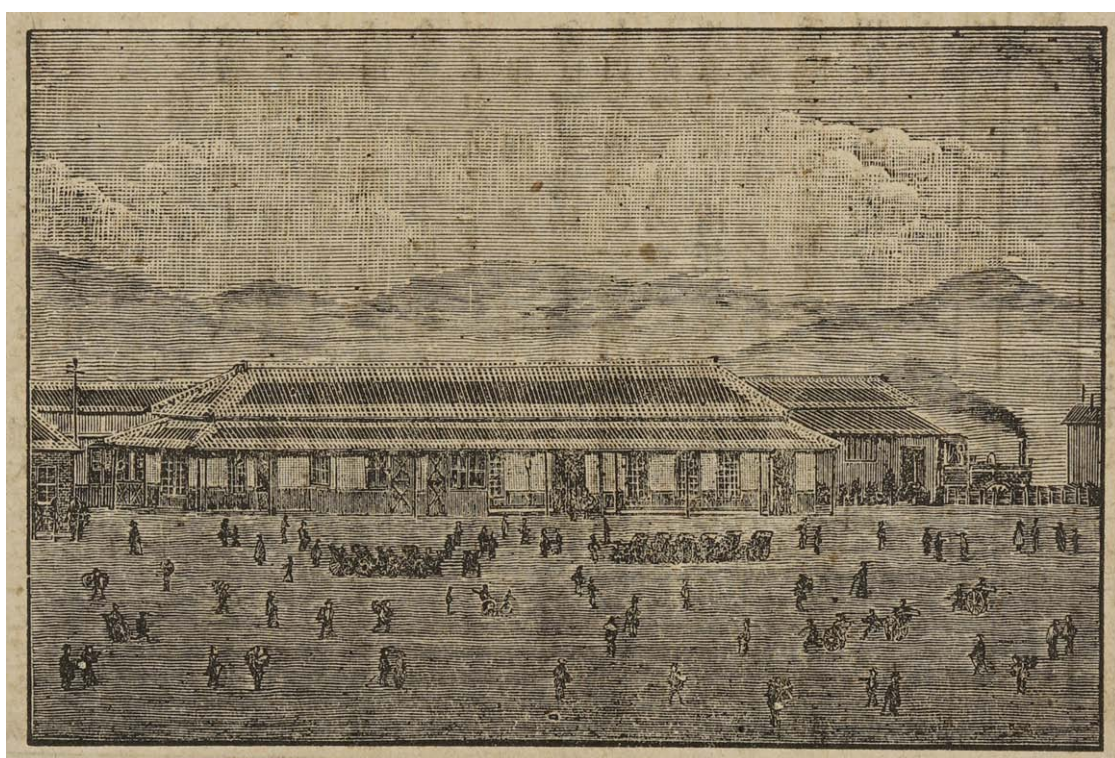


岡山シティミュージアム

OKAYAMA
CITY MUSEUM



鉄道のまち おかやま



会期 令和2年(2020年)6月9日(火)～8月2日(日)

月曜休館(ただし6月29日は開館)

会場 岡山シティミュージアム5階展示室

主催 岡山市(岡山シティミュージアム)

後援 西日本旅客鉄道株式会社岡山支社

協力 岡山電気軌道株式会社、岡山映像ライブラリーセンター



◎（当館と同様の）鉄道沿線の美術館
華鳩大塚美術館（左）と新見美術館（右）

目次

鉄道から岡山のまちの歩みをたどれば	3
第1部 鉄道の結節点、岡山	5
1-1 山陽鉄道の岡山開通と、岡山駅の発展	6
1-2 四国、山陰への連絡路線の建設	10
1-3 軽便鉄道の発達	18
1-4 鉄道の時代	22
第2部 岡山のまちと鉄道	29
2-1 岡山電気軌道の創業	30
2-2 京橋の掛け替えと市内電車の旭東延伸	32
2-3 戦前の都市計画と市内電車	38
2-4 戦災からの復興と、幻に終わった新岡山駅構想	40
2-5 区画整理事業による駅前通りの整備	47
2-6 鉄道遺産を保存する	52

◎前頁の図 『山陽新報』明治24年3月24日の第1面に掲載された、
小永井天橋の「山陽鉄道岡山停車場の図」（岡山市立中央図書館蔵）

鉄道から岡山のまちの歩みをたどれば

岡山市立中央図書館に保存されている『山陽新聞』の前身紙のひとつ、『山陽新報』の明治24年（1891年）3月24日の紙面に、6日前に開業したばかりの山陽鉄道の岡山駅の木版画が掲載されています。

神戸を起点とする山陽鉄道が岡山まで初めて鉄道を引いたとき、駅はまだ市街地の外で、周囲には田畑が広がるばかりでしたが、現在の岡山駅は多数の乗客がひっきりなしに通る、高い建物に囲まれた駅前広場からは市内電車やバスが市街へ行き交っています。鉄道の開業から約130年を経て、岡山のまちはどれほど変貌し、規模を大きくしたのでしょうか。

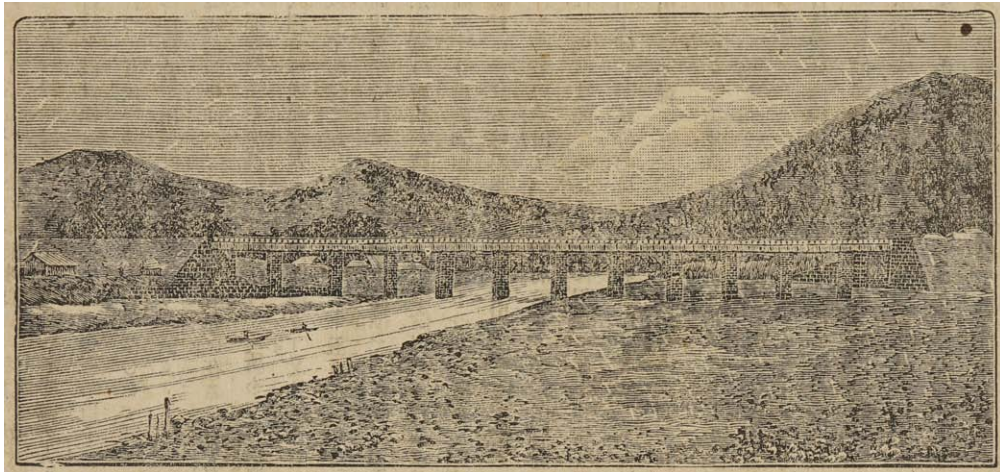
近年は自動車交通と航空機の発達で輸送手段が多様化し、鉄道輸送が占める割合は一時期より減少しましたが、それでも鉄道は大量輸送の幹線であることに変わりがなく、都市の盛衰にも深く関係しています。岡山市の歩みを顧みるのに、鉄道を中心とする交通体系が及ぼしてきた影響は重要なテーマです。

そこで本展では、岡山のまちが鉄道の結節点として発展してきたことと、中心市街のあり方をめぐって市内電車に焦点をあて、歴史を振り返ることにしました。

当初本展は、さまざまな機関や個人から資料の出品を仰ぎ、岡山の鉄道の歴史を多角的に紹介する構想でしたが、令和2年（2020年）春からの新型コロナウイルス感染症への対応で内容を大幅に改めることになり、実物の展示は岡山市の所蔵資料（当館と岡山市立中央図書館）の紹介に徹し、「収蔵品の公開」という側面を強くしました。

しかし本展では、未公開資料や、これまであまり着目されてこなかったものの実は大切な資料の出品も行いました。どちらかというと鉄道建設のための用地買収の文書など、行政機関で保存されてきた資料の出品が多くなりましたが、それにも鉄道を通してみた都市史の一面として新たな関心を抱いていただけるなら幸いです。

写真資料と映像資料、および車両模型については株式会社 JR 西日本岡山支社、岡山電気軌道株式会社、映像文化ライブラリーセンターの各機関と、山本よしふみ様、高嶋正之様のご協力をいただきました。お茶の水橋都電レール保存会および小西伸彦様と、山本鐘生様からは本展を機に資料の寄贈をいただきました。そして当初、実物資料の貸与をご快諾頂いていた方々や、そのほかのさまざまなご協力を頂きました皆様にも、心からの御礼を申し上げます。



◎『山陽新報』明治24年3月18日の第1面に掲載された、
小永井天橋の「山陽鉄道旭川鉄橋の図」（岡山市立中央図書館蔵）

この図録では、

38点の出品資料には通し番号を付けています。

写真など、画像データのみを使用してパネル展示したものは、上掲のように、通し番号をつけず、◎を付して掲載しています。

第1部 鉄道の結節点、岡山

現在、JR岡山駅には多数の路線が乗り入れています。山陽新幹線、山陽本線、瀬戸大橋線、宇野線、伯備線、津山線、吉備線、赤穂線、そして岡山電気軌道の市内電車です。また、かつて岡山駅は貨物取扱量でも西日本有数の規模を誇っていました。そこで第1部では、岡山駅が、乗降客数では首都圏などの大きな駅に劣るものの、路線の多さでは高い拠点性を有してきた事情を、歴史を通して考えてみます。

明治21年(1888年)に神戸に設立された山陽鉄道株式会社が馬関(下関)までを結ぶ路線の建設を進めましたが、それが岡山へ到達し、最初の列車が発着したのが明治24年(1891年)3月18日でした。山陽鉄道は明治39年(1906年)に国有化されて山陽線(現在の山陽本線)となりますが、鉄道幹線が通ることで交通の中心が瀬戸内海の航路から陸上へ移り、近代以降の岡山は主要な駅の所在地として発展してきました。

しかし、岡山からは四国への航路や山陰への道も古くから開けていました。山陽鉄道が全通して東西の幹線が完成すると、四国と山陰を結ぶ南北縦貫が新たな目標になりましたが、この動きにも岡山は重要な役割を果たしました。

四国連絡は、宇野港築港を経て明治43年(1910年)の宇野線開通で完成をみました。鉄道の運行に船舶による航送を組み込んだ鉄道連絡船は、数多くの技術開発の舞台となった特異な交通機関でしたが、その役割は昭和63年(1988年)に開通した瀬戸大橋に引き継がれました。

いっぽう山陰への連絡は、明治期に中国鉄道株式会社が岡山から境港への路線建設を企てましたが津山までで止み、国営による昭和3年(1928年)の伯備線開通で実現しました。

山陽鉄道の国有化後は旧株主たちを中心に鉄道支線の整備が企てられ、岡山でも多数の軽便鉄道が敷設されました。それらはやがて自動車交通へ地位を譲りましたが、きめ細かな交通網の発達に貢献しました。

大正時代から昭和戦前期までには全国の鉄道網が完成し、交通の利便性が飛躍的に向上しました。産業資本主義の進展で中産階級の形成が進むと鉄道旅行もさかんになり、各地の都市は博覧会の開催などで魅力を競い、観光客の誘致に取り組みました。当時盛んに制作された観光パンフレットには、鉄道路線とともに市街地の全貌を示し、景勝地や史跡を描き込む鳥瞰図の表現が工夫されました。岡山市でもそのような観光案内が多数作成されましたが、昭和7年(1932年)開催の岡山市観光博覧会のパンフレットのために描かれた吉田初三郎の岡山市鳥瞰図は、原画が屏風仕立てで保存されており、当時のまちの姿を生き生きと伝えています。

1-1 山陽鉄道の岡山開通と、岡山駅の発展

明治23年(1890年)12月1日に船坂峠の東まで開通していた山陽鉄道は、船坂トンネルの難工事を終え、明治24年(1891年)3月18日に三石～岡山間を開業しました。『山陽新報』に3月17日から19日まで掲載された開業広告によると、1日の運行本数は上下とも4本で、神戸からの所用時間は4時間20分ほどでした。

開業翌日の3月19日の『山陽新報』の記事「山陽鉄道の開業」によれば、開業日は未明に岡山駅を出発した1番列車の乗客が11人と少なく、「開業の当日とも見へざりし」状況でしたが、9時7分発の2番列車は490人の乗客を数え、発着の様子を見ようと多くの群衆が詰めかけました。午後からは「停車場近傍も殆ど立錐の地を余さず、岩田町、野殿町、磨屋町辺は近傍なるを以て毎戸に国旗を掲げて開業の祝意を表し、場内には三好野花壇より仮店を設けて来客に茶菓を饗し、路傍には露店を張りて菓子を売るものも多く、中々の賑ひなりし」と報じています。当日は教員が引率する御野郡の各小学校の生徒も乗車して賑わいました。また、岡山までの各駅の駅長は「乗客を搭載したるは初めての事なれば、何れも注意厚かりし」と記されています。

その頃の『山陽新報』は、第1面の中央を岡山市に滞在していた小永井天橋の木版画で飾っています。3月18日は「山陽鉄道旭川鉄橋の図」、3月24日は「山陽鉄道岡山停車場の図」です。

山陽鉄道は同年4月25日に倉敷まで延伸し、明治25年(1892年)7月25日に三原(現、糸崎)まで、明治27年(1894年)6月10日に広島まで、そして明治34年(1901年)5月27日に馬関(下関)まで全通しました。複線化も神戸から始まりましたが、岡山県内は明治の末から大正にかけて完成しています。しかし日露戦争後に軍事輸送の必要性から鉄道の国有化が決まると、山陽鉄道株式会社は明治39年(1906年)12月1日をもって解散し、路線は逓信省の鉄道作業局へ移管され山陽線となりました。

車列リ上		車列リ下	
神戸	岡山	岡山	神戸
神	和	和	神
石	姫	姫	石
着	路	路	着
八、三〇	六、三〇	六、三〇	八、三〇
九、三〇	八、三〇	八、三〇	九、三〇
一〇、三〇	九、三〇	九、三〇	一〇、三〇
一一、三〇	一〇、三〇	一〇、三〇	一一、三〇
一二、三〇	一一、三〇	一一、三〇	一二、三〇
一三、三〇	一二、三〇	一二、三〇	一三、三〇
一四、三〇	一三、三〇	一三、三〇	一四、三〇
一五、三〇	一四、三〇	一四、三〇	一五、三〇
一六、三〇	一五、三〇	一五、三〇	一六、三〇
一七、三〇	一六、三〇	一六、三〇	一七、三〇
一八、三〇	一七、三〇	一七、三〇	一八、三〇
一九、三〇	一八、三〇	一八、三〇	一九、三〇
二〇、三〇	一九、三〇	一九、三〇	二〇、三〇
二一、三〇	二〇、三〇	二〇、三〇	二一、三〇
二二、三〇	二一、三〇	二一、三〇	二二、三〇
二三、三〇	二二、三〇	二二、三〇	二三、三〇
二四、三〇	二三、三〇	二三、三〇	二四、三〇
二五、三〇	二四、三〇	二四、三〇	二五、三〇
二六、三〇	二五、三〇	二五、三〇	二六、三〇
二七、三〇	二六、三〇	二六、三〇	二七、三〇
二八、三〇	二七、三〇	二七、三〇	二八、三〇
二九、三〇	二八、三〇	二八、三〇	二九、三〇
三〇、三〇	二九、三〇	二九、三〇	三〇、三〇
三一、三〇	三〇、三〇	三〇、三〇	三一、三〇
三二、三〇	三一、三〇	三一、三〇	三二、三〇
三三、三〇	三二、三〇	三二、三〇	三三、三〇
三四、三〇	三三、三〇	三三、三〇	三四、三〇
三五、三〇	三四、三〇	三四、三〇	三五、三〇
三六、三〇	三五、三〇	三五、三〇	三六、三〇
三七、三〇	三六、三〇	三六、三〇	三七、三〇
三八、三〇	三七、三〇	三七、三〇	三八、三〇
三九、三〇	三八、三〇	三八、三〇	三九、三〇
四〇、三〇	三九、三〇	三九、三〇	四〇、三〇
四一、三〇	四〇、三〇	四〇、三〇	四一、三〇
四二、三〇	四一、三〇	四一、三〇	四二、三〇
四三、三〇	四二、三〇	四二、三〇	四三、三〇
四四、三〇	四三、三〇	四三、三〇	四四、三〇
四五、三〇	四四、三〇	四四、三〇	四五、三〇
四六、三〇	四五、三〇	四五、三〇	四六、三〇
四七、三〇	四六、三〇	四六、三〇	四七、三〇
四八、三〇	四七、三〇	四七、三〇	四八、三〇
四九、三〇	四八、三〇	四八、三〇	四九、三〇
五〇、三〇	四九、三〇	四九、三〇	五〇、三〇
五一、三〇	五〇、三〇	五〇、三〇	五一、三〇
五二、三〇	五一、三〇	五一、三〇	五二、三〇
五三、三〇	五二、三〇	五二、三〇	五三、三〇
五四、三〇	五三、三〇	五三、三〇	五四、三〇
五五、三〇	五四、三〇	五四、三〇	五五、三〇
五六、三〇	五五、三〇	五五、三〇	五六、三〇
五七、三〇	五六、三〇	五六、三〇	五七、三〇
五八、三〇	五七、三〇	五七、三〇	五八、三〇
五九、三〇	五八、三〇	五八、三〇	五九、三〇
六〇、三〇	五九、三〇	五九、三〇	六〇、三〇
六一、三〇	六〇、三〇	六〇、三〇	六一、三〇
六二、三〇	六一、三〇	六一、三〇	六二、三〇
六三、三〇	六二、三〇	六二、三〇	六三、三〇
六四、三〇	六三、三〇	六三、三〇	六四、三〇
六五、三〇	六四、三〇	六四、三〇	六五、三〇
六六、三〇	六五、三〇	六五、三〇	六六、三〇
六七、三〇	六六、三〇	六六、三〇	六七、三〇
六八、三〇	六七、三〇	六七、三〇	六八、三〇
六九、三〇	六八、三〇	六八、三〇	六九、三〇
七〇、三〇	六九、三〇	六九、三〇	七〇、三〇
七一、三〇	七〇、三〇	七〇、三〇	七一、三〇
七二、三〇	七一、三〇	七一、三〇	七二、三〇
七三、三〇	七二、三〇	七二、三〇	七三、三〇
七四、三〇	七三、三〇	七三、三〇	七四、三〇
七五、三〇	七四、三〇	七四、三〇	七五、三〇
七六、三〇	七五、三〇	七五、三〇	七六、三〇
七七、三〇	七六、三〇	七六、三〇	七七、三〇
七八、三〇	七七、三〇	七七、三〇	七八、三〇
七九、三〇	七八、三〇	七八、三〇	七九、三〇
八〇、三〇	七九、三〇	七九、三〇	八〇、三〇
八一、三〇	八〇、三〇	八〇、三〇	八一、三〇
八二、三〇	八一、三〇	八一、三〇	八二、三〇
八三、三〇	八二、三〇	八二、三〇	八三、三〇
八四、三〇	八三、三〇	八三、三〇	八四、三〇
八五、三〇	八四、三〇	八四、三〇	八五、三〇
八六、三〇	八五、三〇	八五、三〇	八六、三〇
八七、三〇	八六、三〇	八六、三〇	八七、三〇
八八、三〇	八七、三〇	八七、三〇	八八、三〇
八九、三〇	八八、三〇	八八、三〇	八九、三〇
九〇、三〇	八九、三〇	八九、三〇	九〇、三〇
九一、三〇	九〇、三〇	九〇、三〇	九一、三〇
九二、三〇	九一、三〇	九一、三〇	九二、三〇
九三、三〇	九二、三〇	九二、三〇	九三、三〇
九四、三〇	九三、三〇	九三、三〇	九四、三〇
九五、三〇	九四、三〇	九四、三〇	九五、三〇
九六、三〇	九五、三〇	九五、三〇	九六、三〇
九七、三〇	九六、三〇	九六、三〇	九七、三〇
九八、三〇	九七、三〇	九七、三〇	九八、三〇
九九、三〇	九八、三〇	九八、三〇	九九、三〇
一〇〇、三〇	九九、三〇	九九、三〇	一〇〇、三〇

山陽鐵道會社

運轉開業

三月十八日ヨリ山陽鐵道會社鏡道線路三石驛以西吉
永氣瀬戸長岡ノ各驛ヲ經テ岡山驛迄運轉開業シ列
車發着時刻左ノ通改定ス但シ中間各驛ノ發着時刻ハ
零ス

山陽鐵道會社

當會社新舊兩株式共壹株ニ付各貳圓來六月十五日可
拂込事ニ決定政候間右日限ニ御拂込被下度候也
但左記銀行ニ於テ無手数料ヲ以テ拂込ノ取次致候
間御便宜ニ從ヒ全所ニ御拂込相成候テモ宜敷候
大坂東區高麗橋貳丁目 三井銀行大坂分店
京都下京區新町通六角下ル 三井銀行京都分店
東京日本橋區兜町 第一國立銀行
東京神田區淡路町貳丁目 第一百九國立銀行
明治二十四年三月十五日
兵庫縣神戸市兵庫西柳原町

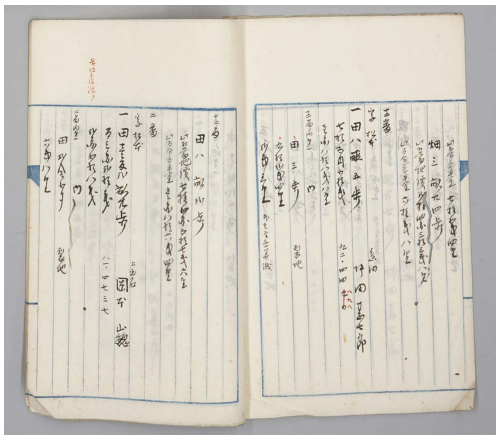
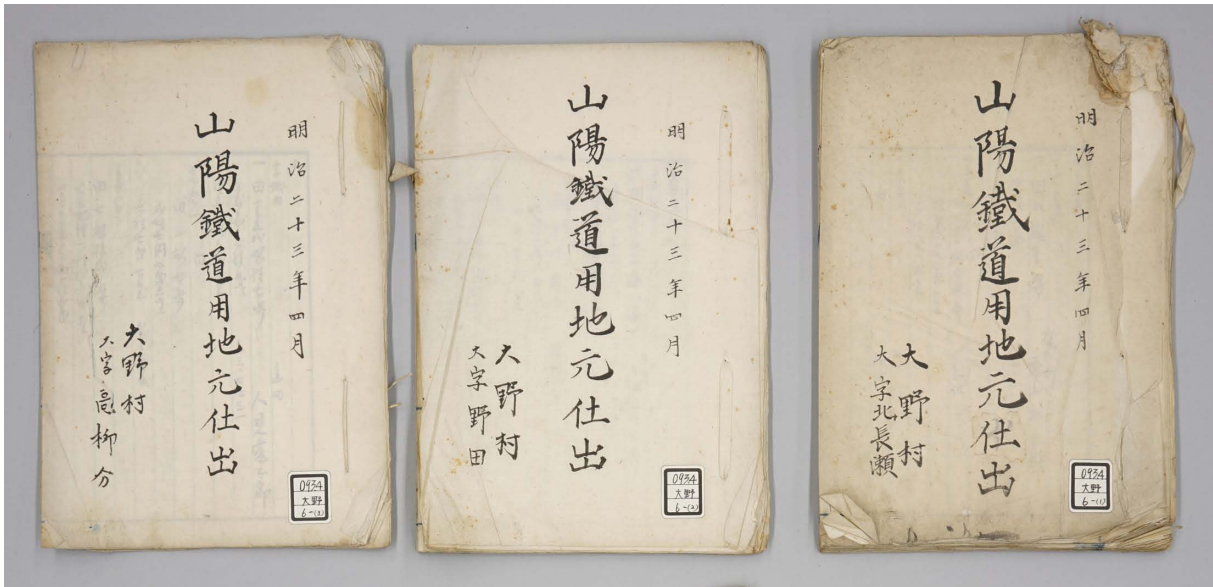
◎『山陽新報』明治24年3月17日の第4面に掲載された山陽鉄道の開業広告(岡山市立中央図書館蔵)

●山陽鐵道の開業 昨十八日を以て山陽鐵道は岡山
以東全通となり運輸の業を開始したり當日は壹番派
車より滞なく運轉を始めたが同時刻は未明なる
を以て乗客も至て少なく開業の當日とも見へさりし
が第二番派車が九時七分なるを以て發着の有様を見
んとて岡山停車場に來りしもの續々引さるも切らず又
た踏切りくには是も見物的人群集して批評まら
くなり神戸發壹番派車の到着せば十一時頃にし
て此時は停車場には猶は見物人を増し午後よりは流
石に廣き停車場近傍も殆んど立錐の地を餘さず岩田
町野殿町磨屋町邊は近傍なるを以て毎戸に國旗を掲
げて開業の祝意を表し場内には三好野花壇より飯
を設けて來客に茶菓を饗し路傍には露店を張りて菓
子を賣るものも多く出て中々の賑ひなりし當日壹番
派車には乗客十一人二番には四百九十人神戸發壹番
の着車には百六十人にして二番車に人員の多きは御
野郡各小學校生徒(青江を除く)の乗車したるに依る
ものにて同生徒は教員之を率ひて和氣に至り即日歸
校する都合にてありし又た岡山三石間の驛長は神保
速次郎(岡山)後藤爲造(長岡)森岡春城(瀬戸)藤田勝
太郎(和氣)今村武次郎(吉永)黒石清三(三石)の諸氏
にして乗客を搭載したるは始めての事なれば何れも
注意厚かりしといふ

●山陽鐵道の開業 昨十八日を以て山陽鐵道は岡山
以東全通となり運輸の業を開始したり當日は壹番派
車より滞なく運轉を始めたが同時刻は未明なる
を以て乗客も至て少なく開業の當日とも見へさりし

◎『山陽新報』明治24年3月19日の第2面の掲載記事「山陽鐵道の開業」(岡山市立中央図書館蔵)

◎「山陽鐵道岡山停車場の図」が掲載された『山陽新報』
明治24年3月24日の第1面(岡山市立中央図書館蔵)

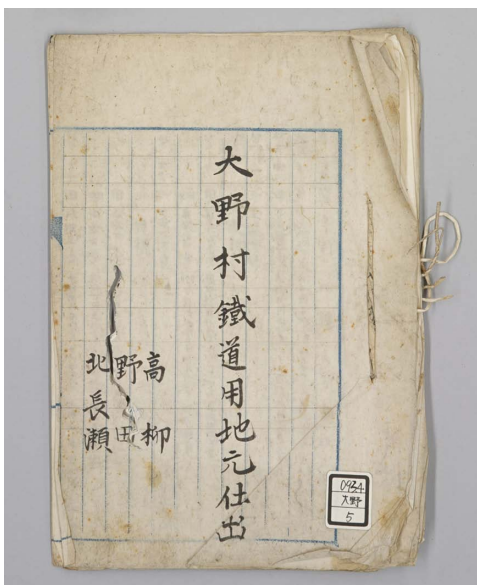


「大野村大字北長瀬」の内容

- 1 「明治二十三年四月 山陽鐵道用地元仕出
大野村大字高柳分 大字野田 大字北長瀬」
明治23年（1890年）4月、御野郡大野村役場
岡山市立中央図書館蔵（町村文庫 093.4/ 大野 /6）
3冊とも縦 25.0cm × 横 17.3cm

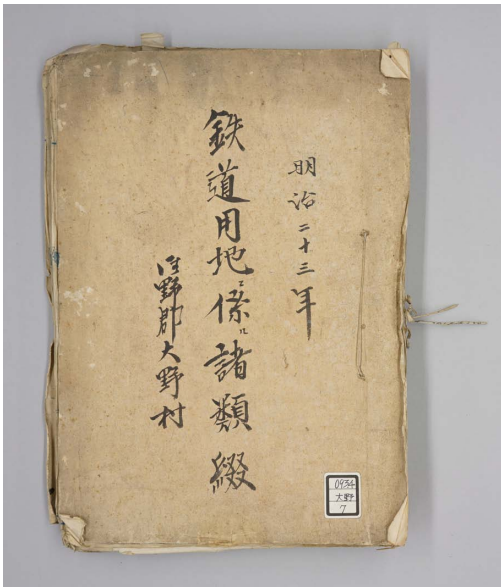
山陽鐵道は明治24年（1891年）3月18日の岡山開通に続き、同年4月25日に倉敷まで延伸されましたが、御野郡大野村役場で作成され、昭和30年代の『岡山市史』の編纂を機に市立図書館へ移管された文書の中に、驚くべきことに、山陽鐵道を岡山から倉敷まで延伸する際の、敷設工事のための用地買収にかかる記録が含まれていました。

土地を測量し、適切に評価して所有者との間で買収交渉を進めることが鐵道敷設の成否を握っていますが、そのために北長瀬、野田、高柳の3つの大字ごとに鐵道用地の台帳が作成されています。



- 2 「大野村鐵道用地元仕出」
明治23年（1890年）、御野郡大野村役場
岡山市立中央図書館蔵（町村文庫 093.4/ 大野 /5）
縦 25.0cm × 横 17.3cm

大野村で山陽鐵道の敷設で買収の対象になった土地が、先の資料では3つの大字ごとにまとめられていましたが、これはその情報を総合した、村全体での鐵道用地の帳簿です。



3 「明治二十三年 鉄道用地ニ係ル諸類綴 御野郡大野村」

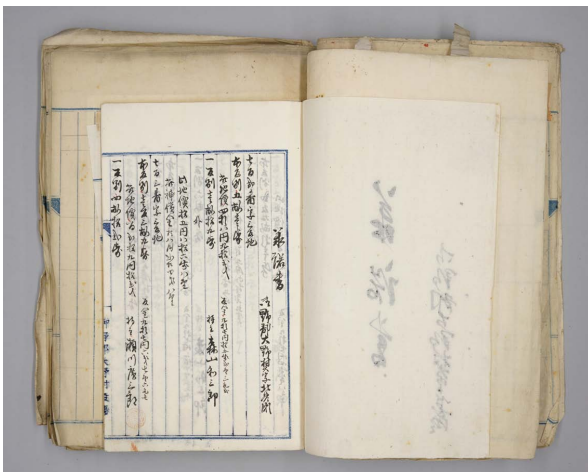
明治23年（1890年）4月、旧御津郡大野村役場
岡山市立中央図書館蔵（町村文庫 093.4/ 大野 /7）
縦 28.5cm ×横 20.4cm

この簿冊は、大野村の北長瀬、野田、高柳の3つの大字における、鉄道予定地の地価取調べ表と、用地買収への土地所有者の承諾書、土地の丈量図などが綴じられています。現在の北長瀬駅や旧操車場跡地の付近の線路で、山陽鉄道の敷設に際しての用地取得の経過がわかる資料です。

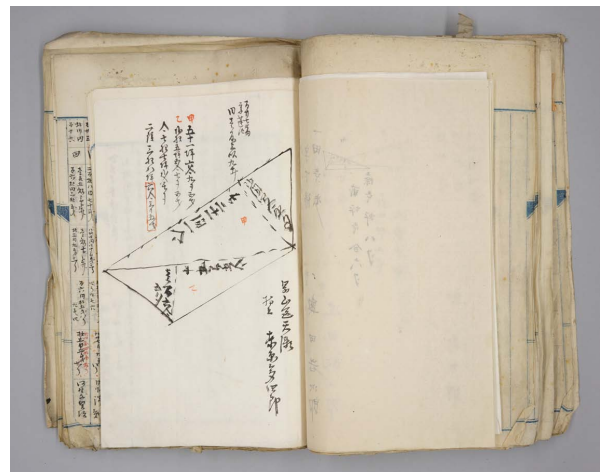
大野村は昭和27年（1952年）に岡山市へ編入合併されました。



予定地の地価取調べ表



土地所有者の承諾書



土地の丈量図（竿で土地の面積を測った図です）

1-2 四国、山陰への連絡路線の建設

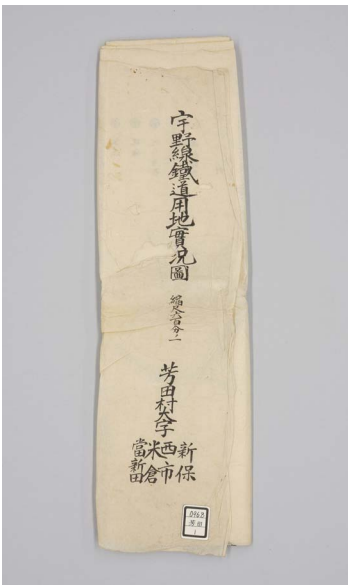
神戸～下関間の山陽鉄道を含む全国の私設鉄道が国有化されて、本州を縦貫する鉄道幹線ができあがりましたが、中四国地方では四国への連絡路線と、山陰を経て日本海へ達する路線の整備も課題でした。

それまでの四国連絡は、最短距離を結ぶ下津井～丸亀間の航路が中心でしたが、明治42年（1909年）に塩田が広がる寒村であった宇野へ大型船舶が接岸できる港湾を整備し、明治43年（1910年）には宇野線を建設して接続し、高松までの宇高航路が開設されました。

鉄道連絡船は鉄道輸送の一部区間を船舶が航送する特殊な交通機関です。連絡船の運行は鉄道ダイヤに組み入れられており、貨物の効率的な積み替えが課題でしたが、連絡船の中に設けたレールの上へ浮き栈橋を用いて列車を積み込む方法が考案され、宇野線と宇高航路は本州～四国間の大動脈へ発展しました。戦後に鉄道橋を併設した瀬戸大橋が備讃瀬戸へ架橋されたのには、その歴史が前提となりました。

山陰への連絡は、杉山岩三郎らを中心とする岡山の有力者が鳥取県の境港までを結ぶ目的で中国鉄道株式会社を設立し、明治31年（1898年）に岡山～津山間を開業するとともに、明治37年（1904年）には岡山～漥井間にも延伸して高梁川の水運と結びました。しかし津山から先の延伸は難行し、中国山地を貫くことは資金難から断念されました。中国鉄道は昭和19年（1944年）に国有化され、現在の津山線と吉備線になっています。

山陰への連絡は国が行うこととなり、昭和3年（1928年）の伯備線の開通で実現をみましました。



4 「宇野線鉄道用地実況図 縮尺六百分ノ一

芳田村大字新保、西市、米倉、当新田」

明治40年代初頭、御津郡芳田村役場

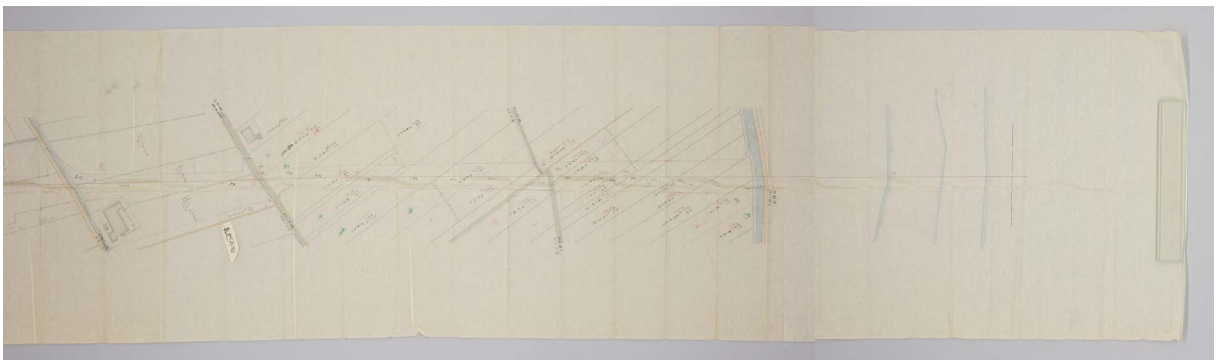
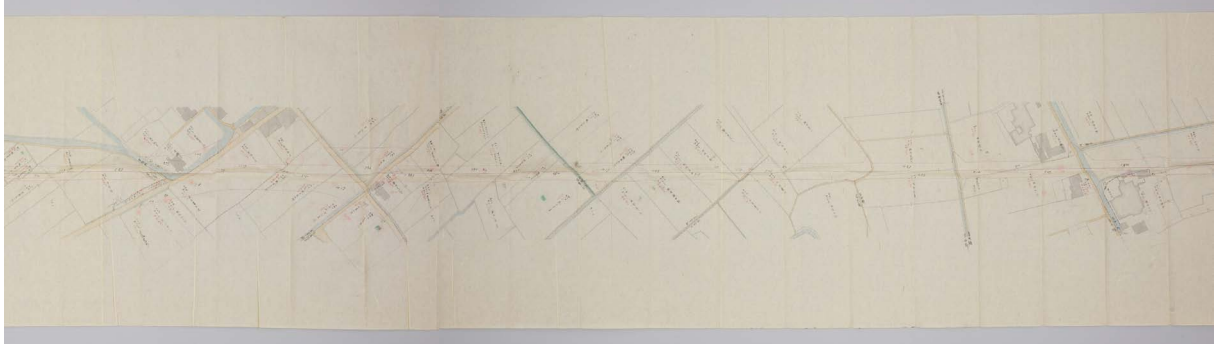
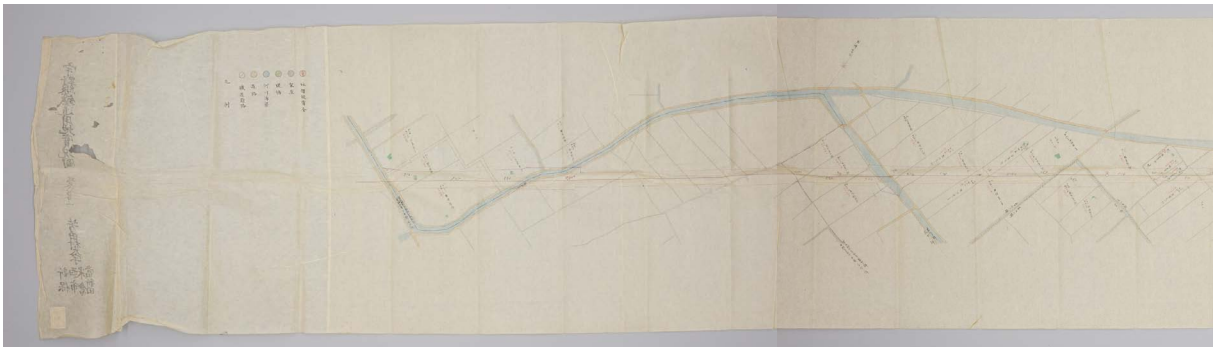
岡山市立中央図書館蔵（町村文庫 096.8/ 芳田 /1）

縦 38.1cm × 横 427.1cm

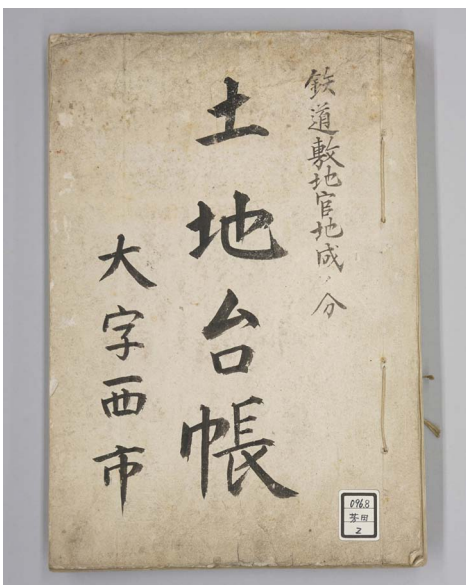
宇野線は、本州と四国を結ぶ幹線として、逓信省から鉄道網を引き継いだ内閣鉄道院が建設を進めました。

この資料も御津郡（明治33年＝1900年に津高郡と御野郡が合併）の芳田村から戦後の岡山市史編纂を機に岡山市立図書館へ移されたもので、宇野線の予定地が多く耕地を貫いて線引きされているところが示されています。近代に始まった鉄道や道路の建設では、多数の所有者の土地を斜めに切り取って行くことから、用地を提供すると、そのあとには三角形や細切れの土地が残って利用価値が大きく下がるので、しばしば用地買収の交渉で争点となりました。

大正期以後の道路整備などでは、付近一帯を含めて広く土地を交換し、利用価値の少ない狭小な土地を残さないようにする、区画整理の技術が導入されて行きます。



「宇野線鉄道用地実況図」の内容（耕地や河川、用水路等を線路予定地が横切っている様子が描かれています）



5 「鉄道敷地官地成ノ分 土地台帳 大字西市」

明治41年（1908年）、御津郡芳田村役場

岡山市立中央図書館蔵（町村文庫 096.8/ 芳田 /2）

縦 27.4cm × 横 19.0cm

芳田村の大字西市で宇野線の敷設に際して作成された、官有地に買収される土地の台帳です。頁ごとにひとつの土地があてられて、多くの情報が書き込まれています。



6 『宇野築港概誌』

明治42年（1909年）9月23日、宇野築港事務所発行

岡山市立中央図書館蔵（資料番号 36157）

縦 21.8cm × 横 15.0cm、扉 1丁、本文 6丁、図 2丁、折込附図 2枚

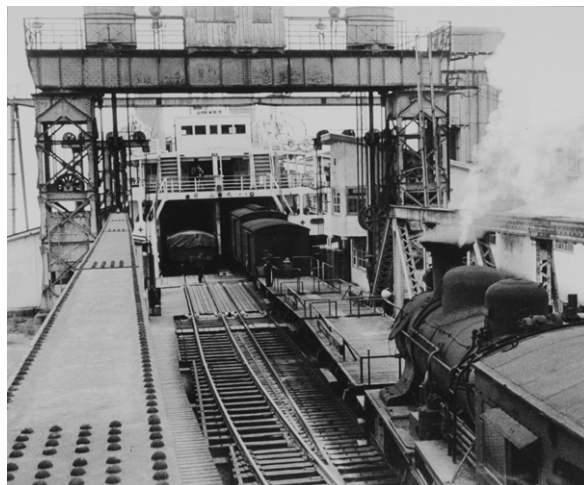
附図「宇野築港平面図」は、縦 55.0cm × 横 77.6cm

明治42年（1909年）9月の宇野港竣工に際して作られた工事誌で、表紙にエンボスで凹凸をつけた豪華な造りです。折り込みの付図が2枚あり、1枚は宇野～高松間の航路図で、他の1枚がここに示した宇野港の図です。

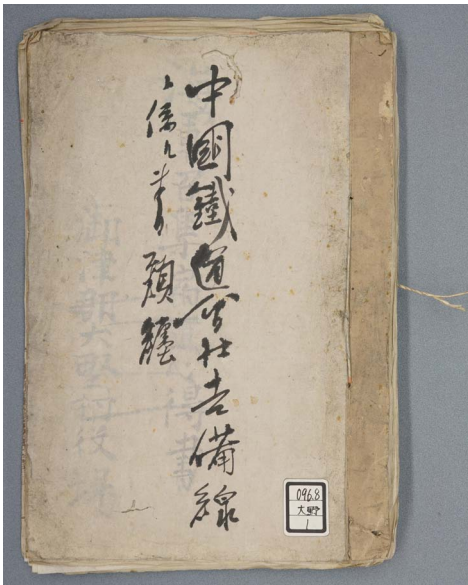
築港直後の宇野港周辺は人家がまばらで、塩田が広がる寒村でした。沿岸を埋め立てて岸壁を築き（図中の朱色のところ）、宇野線の線路を港へ引き入れています。のちに連絡船で賑わうと、付近は市街地化が進みます。



◎ 棧橋を渡って宇高連絡船へ乗り込む人々
明治43年（1919年）
（西日本旅客鉄道株式会社岡山支社所蔵写真）



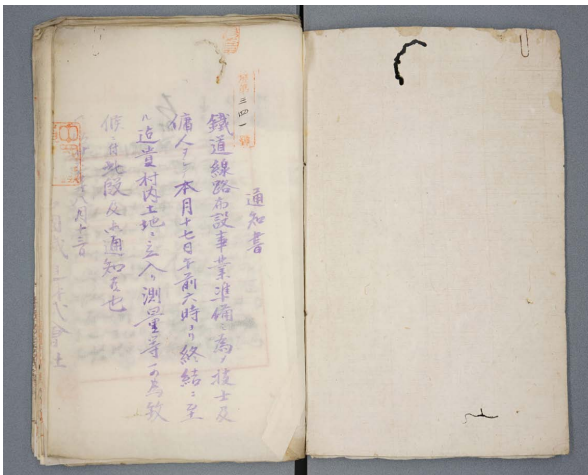
◎ 宇高連絡船への貨車の積み込み
昭和30年（1955年）頃
（西日本旅客鉄道株式会社岡山支社所蔵写真）



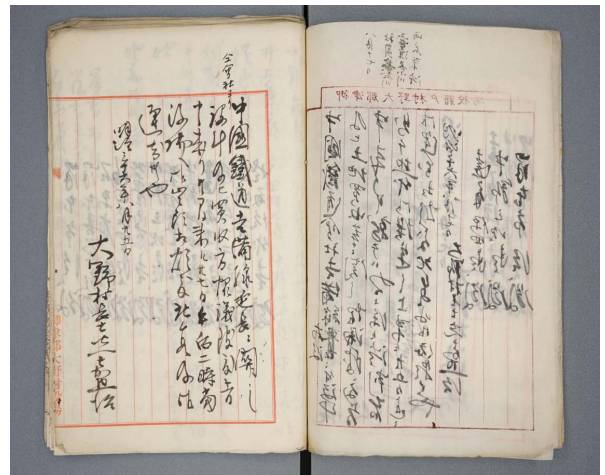
7 「中国鉄道会社吉備線二係ル書類纏」

明治 36～37 年（1903～04 年）頃、御津郡大野村
岡山市立中央図書館蔵（町村文庫 096.8/ 大野 /1）
縦 24.2cm × 横 16.8cm

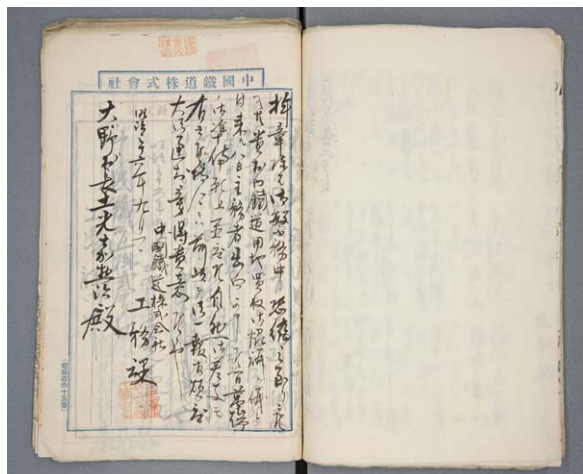
旧大野村の南部には明治 24 年（1891 年）に山陽鉄道（現、JR 山陽本線）が通りましたが、北部には中国鉄道株式会社の吉備線（現、JR 吉備線）が通ることになりました。この簿冊には中国鉄道から技手が測量に入ることを村に通知する文書や、用地買収のための協議会の開催に関する文書など、鉄道会社と村役場との間でやり取りされたさまざまな文書が綴じられています。



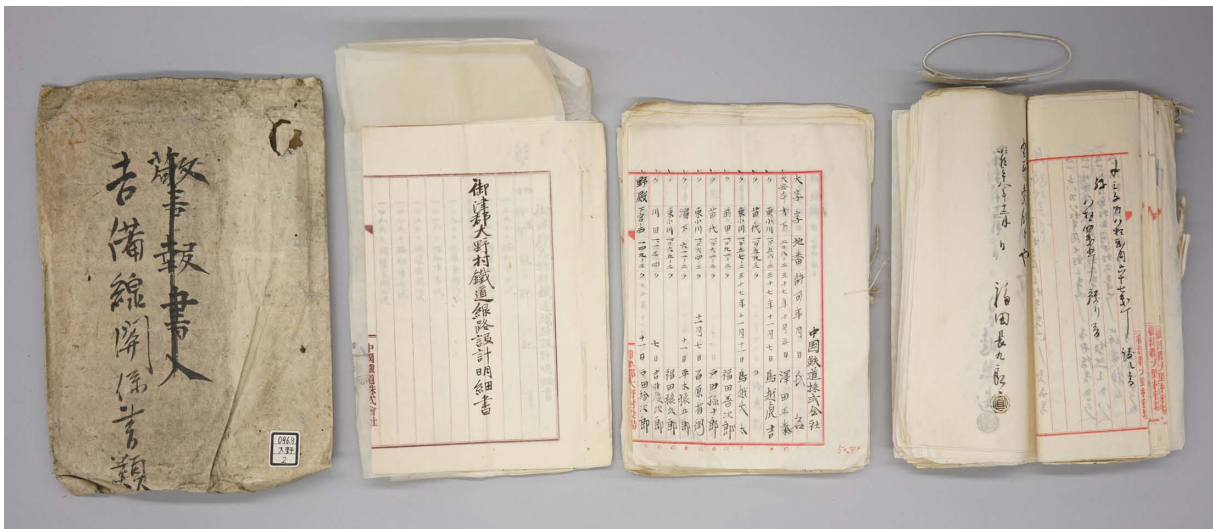
測量士が入って作業する旨の通知書



協議会の開催の通知



中国鉄道工務課からの用地買収にかかる連絡文書



8 「吉備線関係書類」

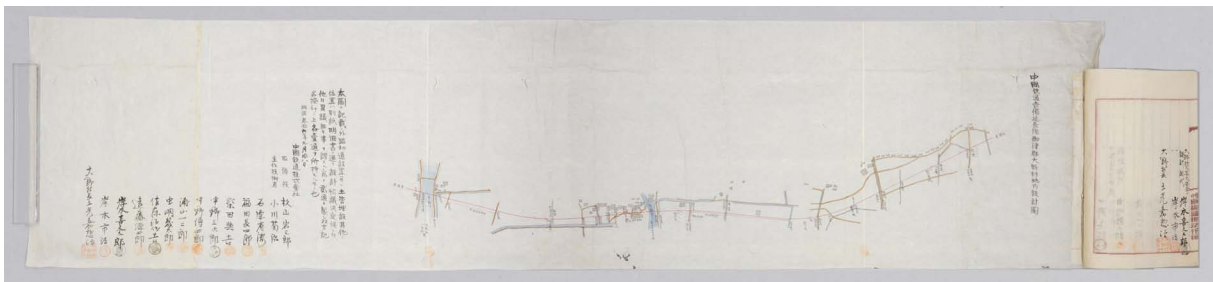
明治 36 ~ 37 年 (1903 ~ 04 年)、中国鐵道株式会社

岡山市立中央図書館蔵 (町村文庫、096.8/ 大野 /2)

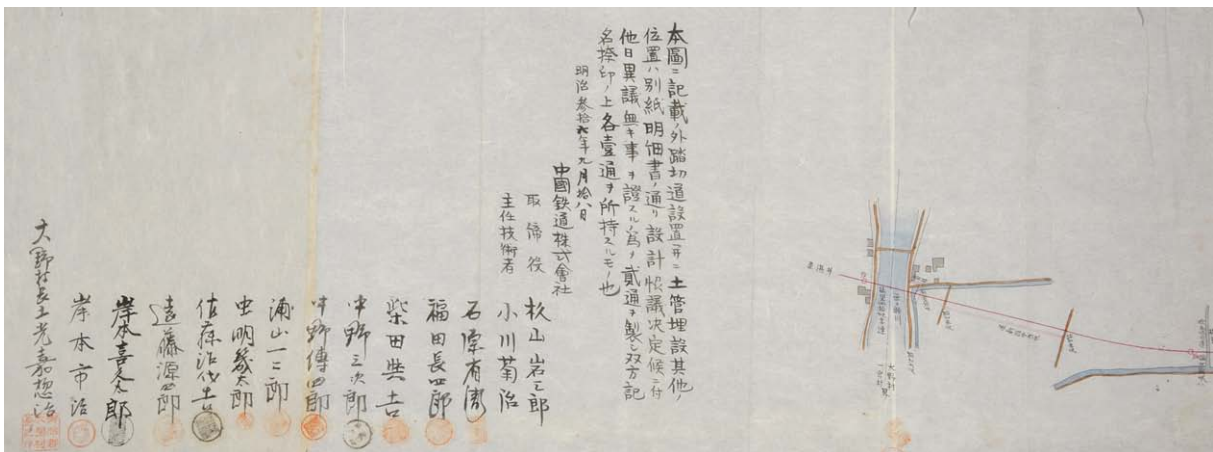
「御津郡大野村鐵道線路設計明細書」縦 24.3cm × 横 17.0cm ほか、書類 15 点

設計明細書の附図「中国鐵道吉備延長線御津郡大野村地内設計図」は、縦 31.1cm × 横 134.2cm

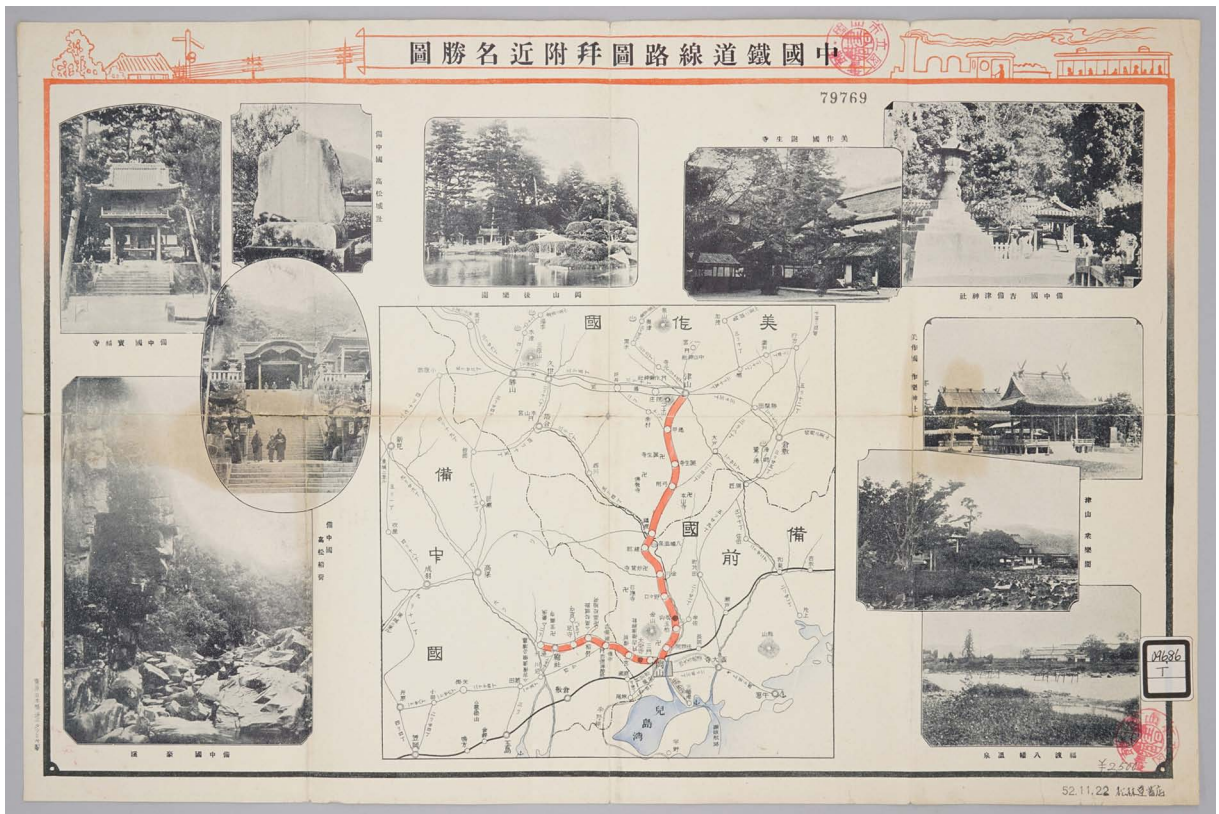
大野村役場で保存されてきたこの一連の文書には、吉備線の敷設における土地価格の取り調べ一覧表など 15 点の書類と、大野村内の鐵道の設計明細書 1 通が含まれていました。設計明細書には、線路に設けられる踏切や鐵橋の具体的な内容を記したリストがあり、末尾に折り込みで図面がつけられています。つまりそれは、それらの鐵道設備一式が中国鐵道から大野村に対して提示され、杉山岩三郎社長と設計技術者、および大野村長が署名・押印して互いに承認しているという内容です。



「御津郡大野村鐵道線路設計明細書」の附図「中国鐵道吉備延長線御津郡大野村地内設計図」



部分図



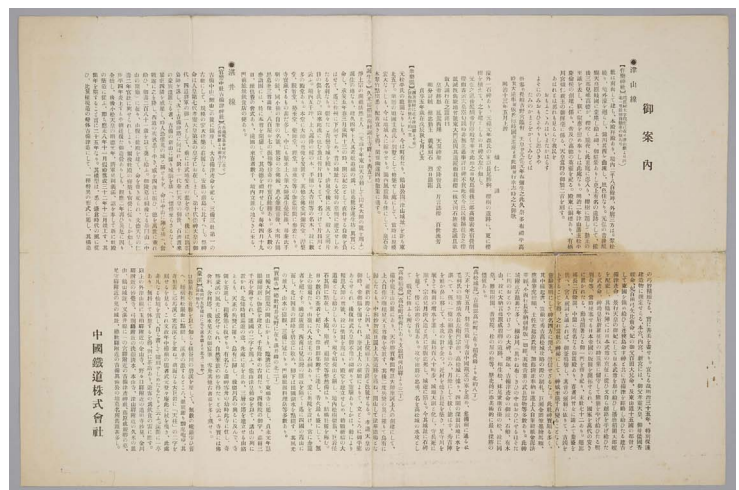
9 『中国鉄道線路図并附近名勝図』

大正4年(1915年)～大正14年(1925年)の間、東京日本橋通三丁目タツミヤ製
岡山市立中央図書館蔵(資料番号79769)
縦31.0cm×横46.6cm

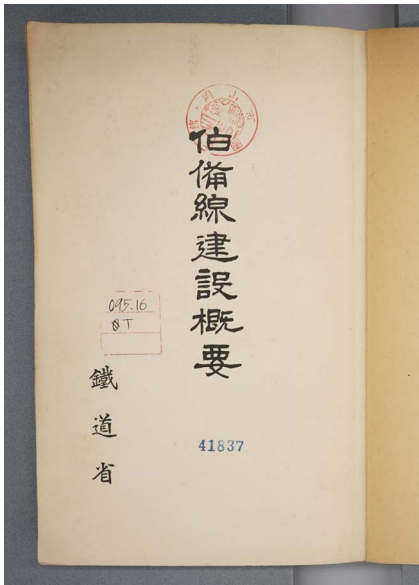
表面は中国鉄道の路線図で、裏面は沿線の名勝案内です。作成年の記載がありませんが、大正4年(1915年)8月11日開業の三幡鉄道が記されていて、なおかつ大正14年(1925年)2月17日に廃止された中国鉄道堪井線(後の吉備線)総社～堪井間が記されているので、その間の作成です。

昭和期に入ると盛んになる鳥瞰図的な表現がまだなく、路線図が中心になっている点は大正期の沿線案内の特徴といえます。

なお、中国鉄道の津山線は、中国山地を縦貫して山陰へ連絡することを計画していたものの、資金難から建設に至りませんでした。この図では津山から先が、まだ予定線として白抜きで記されています。



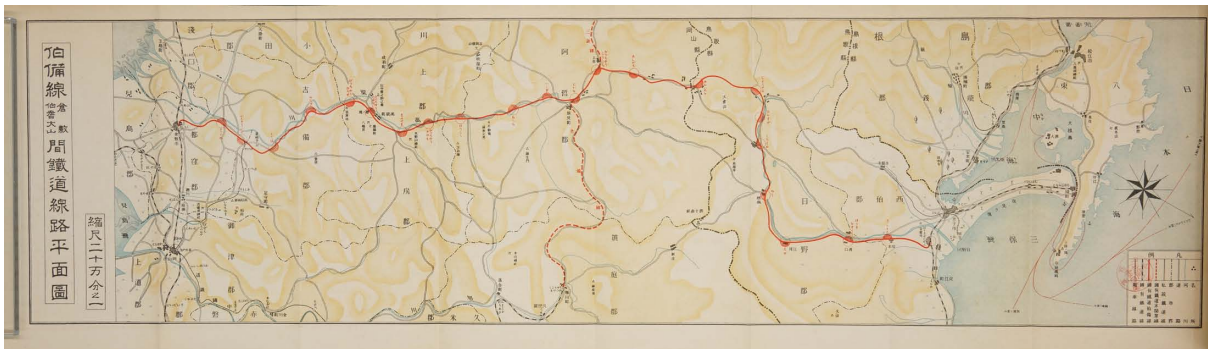
裏面



10 『伯備線建設概要』

昭和3年（1928年）10月25日、
鐵道省岡山建設事務所・同米子建設事務所編集発行
岡山市立中央図書館蔵（資料番号 41837）
縦 22.0cm × 横 15.2cm
扉・緒言 2丁、口絵 12枚、本文 70頁、奥付 1丁、
折込図 15枚

伯備線は、鐵道院を昇格させた鐵道省によって建設されました。大正8年（1919年）から部分開業し、全通したのは昭和3年（1928年）10月25日でした。これは伯備線の全通を記念して鐵道省の建設事務所が編集・発行した建設記録の冊子です。ここに掲出した倉敷駅から伯耆大山駅までの路線図など、多数の折り込み図が付されています。



折込み図「伯備線倉敷伯耆大山間鐵道設計平面圖」