



東（岡山城址、操山）



南（中国銀行、天満屋、兎島半島）



西（岡山駅へ向かう曲がりくねった道）



北（出石町、金山）

これまで、この屏風は岡山空襲の惨状を伝える記録とされてきましたが、詳しくみると、岡山市の復興計画案に対して財源不足と市民の負担から反対の声が上がり、実現が危ぶまれていたとき、その必要性を市民に理解してもらえるように、天皇が復興状況を視察したことと関連して作成されたことがわかります。

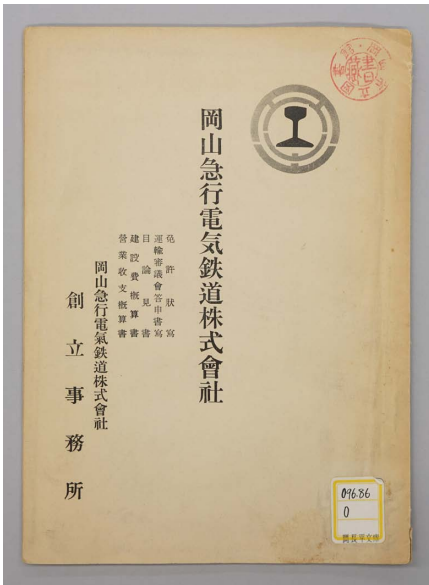
この屏風は、当時の岡山市の職員が学校の屋上や窓から毎日眺めていた景観を描いたものであり、岡山市が戦災復興を進める中で多様な可能性の中からひとつを選び取り、将来の街の姿を決定していく困難な過程にあったときの状況を伝える記録といえそうです。駅前通りの拡幅や、岡山城から内山下小学校の眼下までを公園にする計画などは、内山下小学校に臨時に市役所が置かれていたからこそ、発想することができたのかも知れません。



28 『岡山市全図』

昭和20年代前半（刊行年月の記載なし）、岡山市立中央図書館蔵
縦80.2cm × 横60.4cm

青焼き複写の都市図ですが、このような図に色鉛筆で線が引かれ、道路などの整備案が構想されていたものようです。この図の大きな特徴は、市街の南部に架空の鉄道路線が書かれていることですが、それはこの図が、岡山市が大元駅の付近に新岡山駅の設置を考えていた、国鉄の弾丸列車の構想を盛り込んだ市街計画図であることを示しています。



29 岡山急行電気鉄道株式会社創立事務所編

『岡山急行電気鉄道株式会社』

昭和 29 年（1954 年）、岡山急行電気鉄道株式会社発行

岡山市立中央図書館蔵（資料番号 8100232）

縦 20.8cm × 横 14.8cm

岡長平（郷土史家）の旧蔵書

国鉄は、戦況の悪化で中断していた弾丸列車の建設を終戦後に復活するかに見えました。が、疲弊していた国内の経済状況はそれを許さず、新線の計画は立ち消えになりました。

岡山ではこれを惜しんだ関係者によって岡山急行電気鉄道という名前の会社が設立され、新線の建設が運輸省に働きかけられていたことがわかる資料です。

30 岡山急行電気鉄道株式会社 関連資料

昭和 20 ～ 40 年代

岡山市立中央図書館蔵（横山家資料 263）

「岡山急行電鉄線路予測図」

「岡山急行電気鉄道の路線と説明」、「岡山倉敷間建設費及営業収支明細書」

「工事施行認可申請期限延長申請書」（正本）（昭和 41 年 5 月 4 日）

「岡山・玉島間工事施行認可申請期限延長申請書返付について」（昭和 47 年 7 月 17 日）

「資金援助申込書」、「優待乗車券」

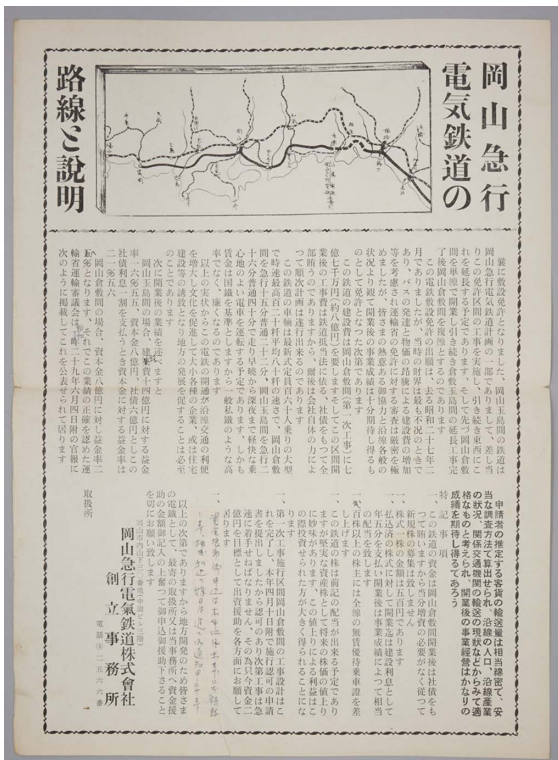
「岡山急行電気鉄道株式会社要項」等の書類 6 枚

昨年に岡山市立中央図書館へ寄贈された横山昊太・元岡山市長の関係資料に、岡山急行電鉄の関連文書が含まれていましたが、それは彼がこの会社の設立発起人代表を務めていたからです。

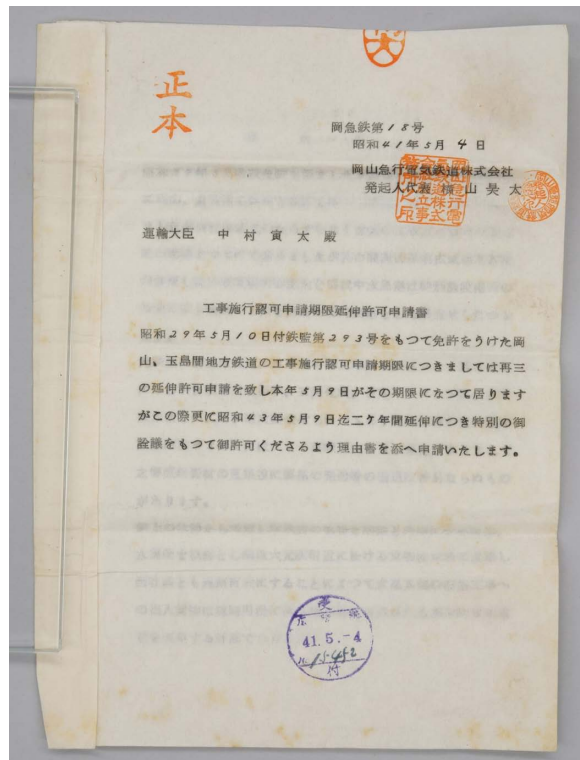
それによると、昭和 30 年（1955 年）頃に設立された会社は、継続的に運輸省に工事施行の認可申請をしていましたが、昭和 47 年（1972 年）に山陽新幹線が岡山駅まで延伸されるとその期限延長を取り下げ、運輸省から申請書の正本を返還されています。弾丸列車の構想を引き継ぐ運動が、新幹線建設まで細々とながら続けられていたことを示しています。



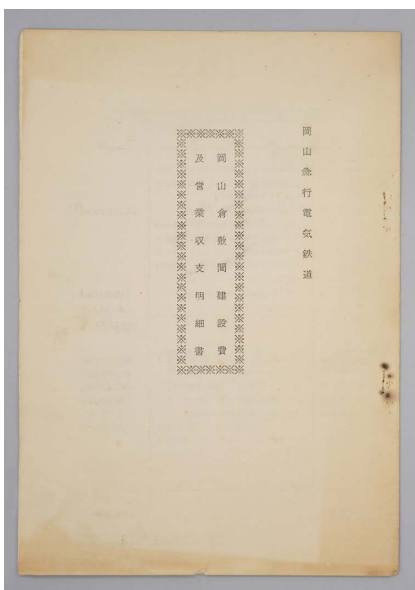
「岡山急行電鉄線路予測図」



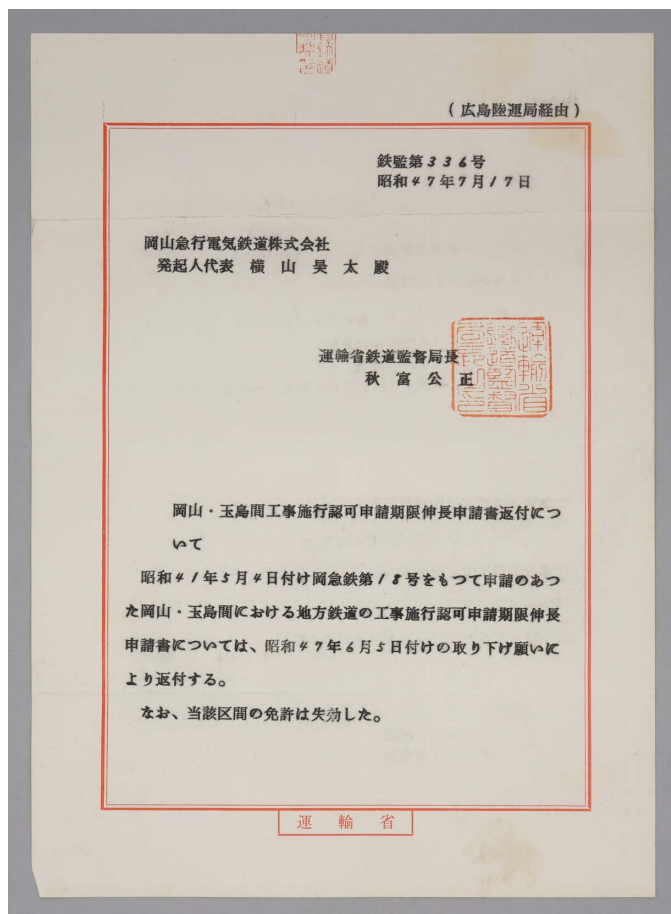
「岡山急行電気鉄道の路線と説明」



「工事施行認可申請期限伸長申請書」(正本)
昭和41年(1966年)5月4日



「岡山倉敷間建設費及営業収支明細書」



「岡山・玉島間工事施行認可申請期限伸長申請書返付について」
昭和47年(1972年)7月17日

2-5 区画整理事業による駅前通りの整備

街路樹が美しい、パリのシャンゼリゼのような広幅員の街路をフランス語でブルーバルと呼びますが、日本ではそれは、大規模火災の発生時の延焼防止と、大量の自動車交通を捌くことと、都市の美観を整える役割を帯びて設けられてきたようです。

岡山市でも戦後の復興事業の中で、岡山駅前の道路（駅前城下線、現在の桃太郎大通り）が一種のブルーバルとして整備されました。それは昭和 23 年（1948 年）5 月 15 日に告示された第二次の戦災復興計画案において、それまでの幅員 70 メートルから 50 メートルに縮小されて確定しましたが、実現にはなお時間が必要で、市街地の全体にわたる区画整理事業は昭和 30 年代から本格的に進められ、駅前の通りは昭和 37 年（1962 年）に開催された岡山国体を機におおむね完成をみました。

このときの様子を記録した写真が当館と岡山市立中央図書館にあります。当館のものは守谷大典撮影の航空写真を多数含み、図書館のものは岡山市史のために撮影された写真が中心です。それらによって、密集する木造家屋が取り壊され、柳川交差点が次第に姿を現す様子や、新設される広い道路の整備状況を知ることができます。

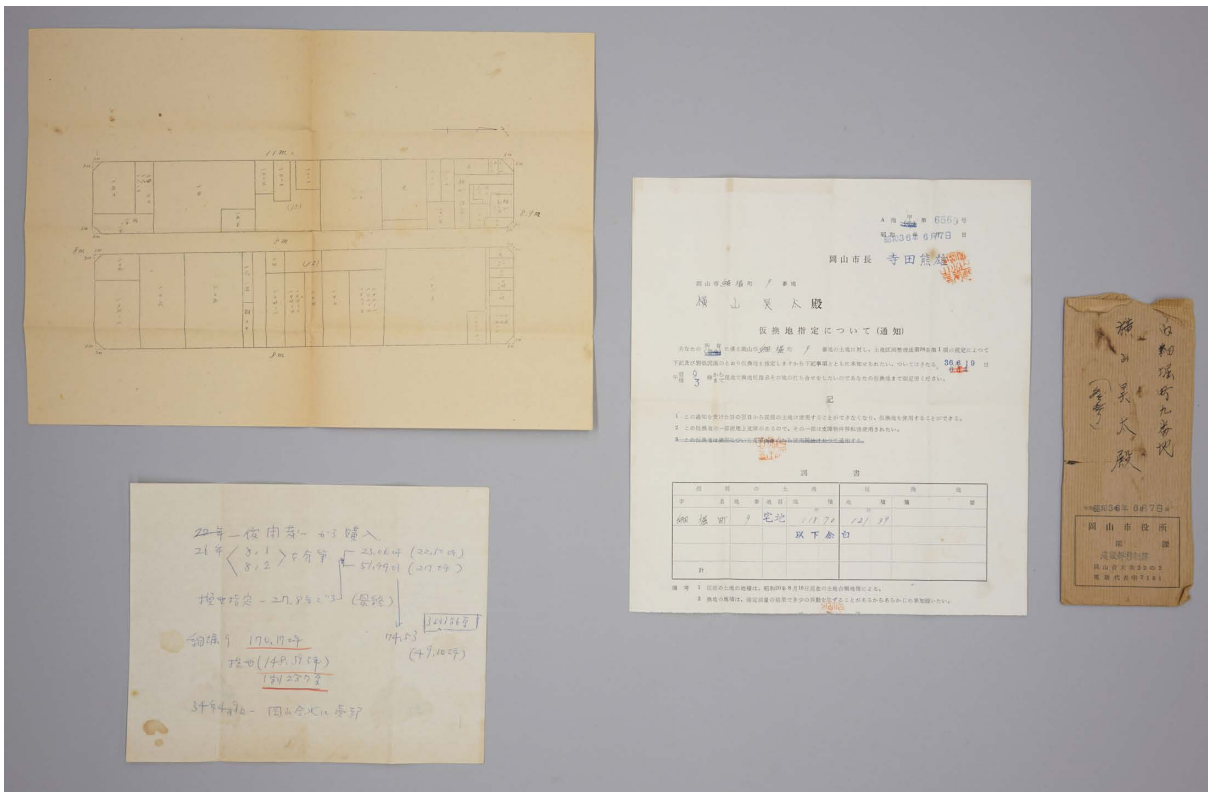
それは戦災から復興したばかりの市民にとっては、住み慣れた土地からの移転を余儀なくされ、所有地の一部を公共用地へ収用される負担の大きいものでしたが、これによって車両が通行できない路地や袋小路も一掃され、岡山の市街地は戦後に激増する自動車交通を迎え入れることができたのでした。

それでも通過車両の増大は慢性的な渋滞を招くようになり、交通の妨げとされた市内電車は全国の多くの都市で路線の縮小や廃止が相次ぎました。岡山市も例外ではなく、岡山電気軌道の番町線が昭和 43 年（1968 年）に廃止されました。



◎『鶴見橋改築並道路舗装記念絵葉書』から、「岡山市電車筋道路舗装」と「岡山県庁前道路舗装」
昭和 5 年（1930 年）、岡山市立中央図書館蔵

戦前の市内の道路は道幅が狭く、岡山駅前から後樂園までの道路は昭和 5 年（1930 年）の陸軍特別大演習に際して舗装されました。それぞれ市内電車の線路がみえます。



31 戦災復興区画整理事業の関連文書（借換地指定の通知）

昭和36年（1961年）6月7日、岡山市建設部移転課
岡山市立中央図書館蔵（横山家資料260）

- （借換地指定の通知書）縦28.1cm × 横25.5cm
- （別紙図面）縦25.4cm × 横36.3cm
- （封筒）縦20.0cm × 横8.3cm
- （メモ）縦17.8cm × 横22.9cm

横山昊太・元岡山市長の関係資料に、細堀町（現在の表町三丁目）に所有していた土地が戦災復興区画整理事業で移転対象となり、本格的な移転までの仮換地を指定する通知書が含まれていました。

これと一緒にされていた手書きのメモによれば、減歩率は1割2分7厘と記されています。

昭和21年（1946年）に岡山市が発表した当初計画案の3割からは、よほど緩和されましたが、それでも工区ごとの平均減歩率は8.7パーセントから25パーセントになっています。12.7パーセントは仮換地だからでしょうか、まだ軽い割合です。

市内電車が行き交う広い大通りは、戦後のこのような土地収用を通じて整備されたのでした。

◎守谷大典撮影写真

岡山シティミュージアム蔵（中島和子氏寄贈）

区画整理事業で状況が記録されていますが、とりわけセスナ機から撮影された航空写真は、変わってゆく市街の全貌を捉えています。



施工前の駅前城下間の道路
昭和31年（1956年3月12日）



城下付近で工事が始まっている様子



柳川交差点



駅前の工事（施工範囲が朱線で示されています）
昭和36年（1961年）8月



城下付近の工事
昭和28年（1953年）5月7日



建物の撤去（富田町、上西川付近）

◎岡山市立中央図書館の写真

岡山市立中央図書館蔵

昭和30年（1955年）から始められた、戦後の岡山市史の編集過程で撮影された写真は、その多くが岡山市立中央図書館で保管されてきました。

その中には、昭和30年代に行われた戦災復興区画整理事業の様子を捉えた写真も含まれています。



柳川筋の拡幅工事



城下筋での建物の取り壊し



京町付近、市内電車の新しい軌道の敷設状況



拡幅工事が終わった、城下交差点

2-6 鉄道遺産を保存する

鉄道の発達で物流の主流は水運から陸上輸送に移りましたが、道路網の整備で輸送の中心は自動車になり、鉄道の役割は以前より小さくなりました。しかしそれでも新幹線は都市間の移動の主役ですし、大都市近郊では鉄道が多くの通勤客を運び、鉄道貨物も環境への負荷が小さいことから見直されてきました。

鉄道が発達する中で開発されたさまざまな技術には、鉄道での利用を超えて幅広い分野に応用され、私たちの暮らしを支えているものがたくさんあります。そして交通体系の変化は、都市の姿を変えるほど大きな影響を社会に及ぼしてきました。

そこで、鉄道に関連する資料を産業遺産の一環と捉え、保存する活動が盛んになってきました。産業遺産は、数多くの歴史遺産の中でも比較的近年になって認識が高まってきた新しい分野です。一見して資料の価値が広く理解されやすいものでないことも多く、それが技術の進歩や社会の変化に与えた影響を正しく知り、適切に評価することが大切です。

通信技術と交通手段の発達で、私たちはますます遠隔地の情報を手軽に得られるようになり、直接そこに赴いて見聞することも容易になってきました。誰でも世界中のあらゆる地域を気軽に訪ねて、その情報に自分の力でアクセスできるようになってきたのです。感染症や災害、紛争など一時の困難があっても、この大きな流れが変わることはおそくないでしょう。

だからこそ、私たちは互いに親しく学びあうためにも、自身が暮らす地域の歴史や文化を守り育てる必要を強く感じ始めています。鉄道の発達が都市間の競争を促したように、身近な地域の歴史資源を大切にして、資料のストックを豊かにすることに多くの意識が注がれるようになってきています。



33 蒸気機関車 D51-917 ナンバープレート
機関車本体は昭和 18 年（1943 年）製造、
ナンバープレートは戦後か
岡山市立中央図書館蔵
縦 20.0cm × 横 70.0cm × 厚 1.1cm

国鉄から岡山市へ譲渡されて下石井公園に保存されている蒸気機関車の右側のナンバープレートとみられるものが、岡山市立中央図書館で保存されています。

戦争末期に近い頃に製作された車両は金属が貴重になり、ナンバープレートは代替品に換わっていたので、このプレートもおそらく戦後間もない頃に補われたものでしょう。

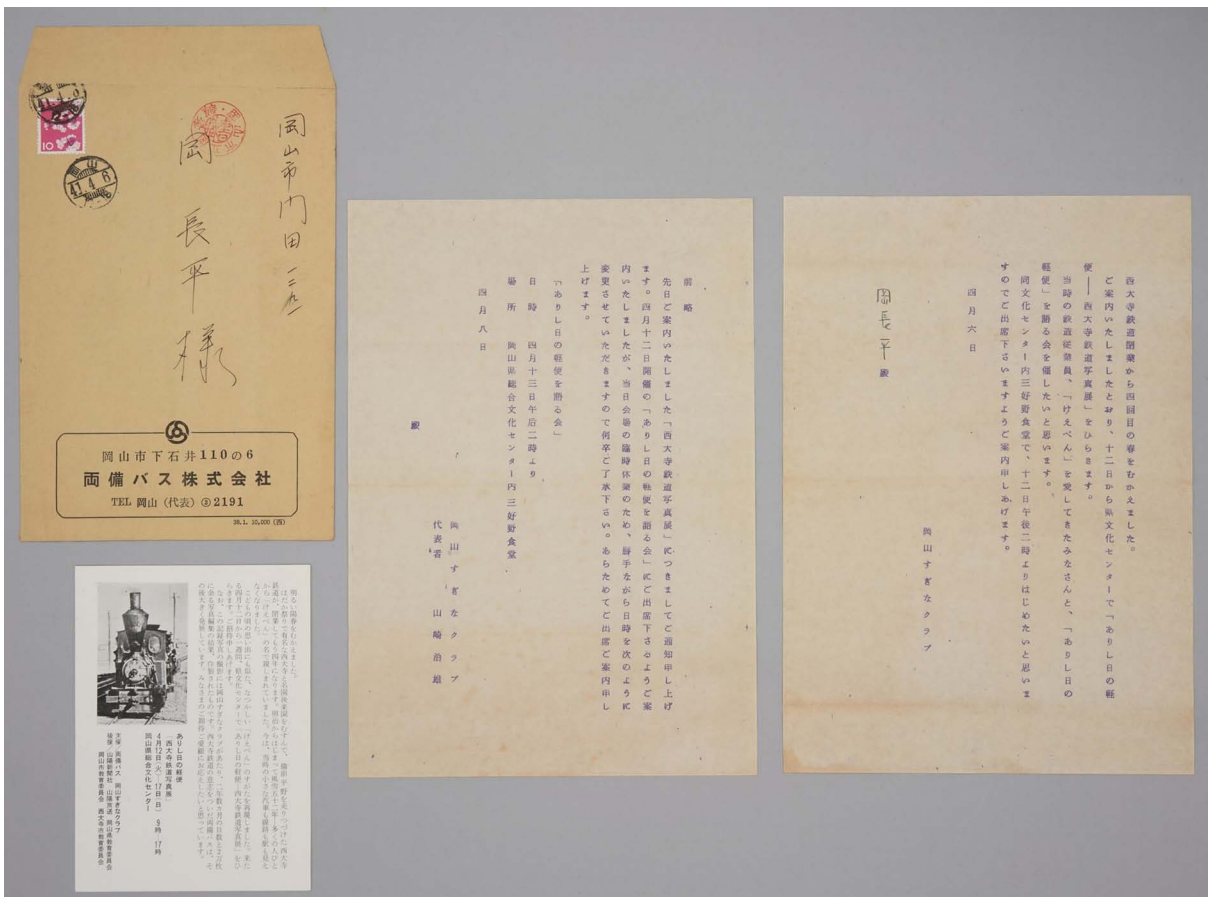


35 『西大寺鉄道閉業記念切符（1910～1962）』

昭和 37 年（1962 年）

岡山市立中央図書館蔵、縦 5.9cm × 横 18.5cm

西大寺鉄道は昭和 37 年の国鉄赤穂線の開通で役割を終え、閉業することになりましたが、これはそのときの記念切符です。



36 「ありし日の軽便—西大寺鉄道写真展」 「ありし日の軽便を語る会」案内状

昭和 41 年（1966 年）4 月

岡山市立中央図書館蔵

（写真展の案内葉書）縦 14.4cm × 横 10.4cm

（語る会の案内状、2 枚とも）縦 25.7cm × 横 13.9cm、および封筒

西大寺鉄道の廃止の後に、沿線の暮らしや情緒を捉えた写真家、山崎治雄の作品展が開催されましたが、岡山市立図書館には、ゆかりの深い郷土史家、岡長平にあてられた案内状が保存されています。

37 お茶の水橋都電レール

昭和6年(1931年)

岡山シティミュージアム蔵(お茶の水橋都電レール保存会〜小西伸彦氏寄贈品)

高さ17cm

東京都の千代田区と文京区の境にあるお茶の水橋の補修工事で、廃止された都電のレールと敷石の一部が令和元年(2019年)10月に見つかり、令和2年(2020年)1月20日にはアスファルトの下に55メートルにわたって保存されていたことが判明して話題になりました(『東京新聞』令和2年(2020年)1月28日朝刊記事「舗装の下に都電レール 東京・お茶の水橋 戦中に廃止、工事で地上に」など)。

都電のこの路線は明治37年(1904年)に開通し、昭和19年(1944年)まで運行されますが、太平洋戦争の戦況悪化で廃止されました。レールはその刻印から、昭和5年(1930年)の英国製品とわかり、関東大震災後の復興事業で昭和6年(1931年)に現在のお茶の水橋が完成したときの敷設と推定されます。同じ場所からは、同時期に官営八幡製鉄所で作られたレールも見つかっており、外国製品から国産品への移行の様相がうかがえます。

ただちに山内貴博氏と安井憲郎氏が「お茶の水橋都電レール保存会」を結成し、移設保存を呼びかけましたが、令和2年(2020年)1月29日から撤去工事が始まり、レールの一部を分割して各地の資料保存機関で保管されることとなって、当館へも小西伸彦氏を通じて1点が寄贈されました。



38 山本よしふみ「岡山電気軌道車両模型」

作者蔵



造形作家の山本よしふみ氏が制作した模型で、岡山電気軌道の車両をたどれます。向かって左から、10形:明治45年(1912年)の開業から戦後まで、改造されつつ走り続けた車両です。運転席の前面は開け放たれ、乗降口の戸もなく、車体の大半は木造でした。模型の全長25cm。

50形:大正12年(1923年)に旭東線の開通にあわせて導入されました。模型の全長22.5cm。

100形:昭和3年(1928年)の柳川線開通で導入。戦後に鋼板張りされました。模型の全長19cm。

100形:昭和30年(1955年)から番町線の100形車両をワンマンカー化。模型の全長19cm。

1000形:昭和41年(1966年)から導入され、現在も運行されているボギー車です。それまでは2本の車軸に車体が直接のっていましたが、4本の車軸を2つの台座を介して用いると、車両の全長を長くしてもカーブを曲がれるため、多数の乗客を運ぶようになりました。模型の全長28cm。

撒水車2号:道路が未舗装だった時代に砂埃を立てないために導入された車両で、戦後も夏期には活躍しました。

大正13年(1924年)製作、昭和42年(1967年)廃車。模型の全長14.5cm。

◇展示室で上映した映像作品

山陽放送株式会社制作

「岡山駅前から柳川交差点までの電車前面移動映像と柳川交差点（桃太郎大通りの拡幅工事）」

昭和 34 年（1959 年）3 月 9 日、岡山映像ライブラリーセンター蔵

山陽放送株式会社制作

「暑さ続く中 岡電の散水電車」

昭和 36 年（1961 年）8 月 14 日、岡山映像ライブラリーセンター蔵

高島正之制作

「市内電車と私」

平成 26 年（2014 年）、制作者蔵

岡山シティミュージアム制作（映像ディレクター：米島慎一）

「おかでん 走り続けた 108 年」

令和 2 年（2020 年）6 月 9 日、岡山シティミュージアム蔵

◇おもな参考文献

建設省編『戦災復興誌 第 9 巻』昭和 35 年（1960 年）、都市計画協会

両備バス株式会社編『西大寺鉄道五十二年の歩み』、昭和 37 年（1962 年）、両備バス株式会社

岡山電気軌道株式会社編『おかでん七十年の歩み』、昭和 55 年（1980 年）、岡山電気軌道株式会社

岡山市建設局区画整理部『岡山復興区画整理誌』、昭和 59 年（1984 年）、岡山市建設局区画整理部

岡山県史編纂委員会編『岡山県史』「近代 I」、昭和 60 年（1985 年）、岡山県

岡山県史編纂委員会編『岡山県史』「近代 II」、昭和 62 年（1987 年）、岡山県

山陽新聞社編『岡山の鉄道 写真集』、昭和 62 年（1987 年）、山陽新聞社

萩原幹生『宇高連絡船 78 年の歩み』、平成 2 年（2000 年）、成山堂書店

久保豪『津山線・吉備線百年史』、平成 6 年（2004 年）、著者発行

安保彰夫『西大寺鉄道』、平成 19 年（2007 年）、ネコ・パブリッシング

長船友則『山陽鉄道物語 先駆的な営業施策を数多く導入した輝かしい足跡』、平成 20 年（2008 年）、JTB パブリッシング

北九州市立自然史・歴史博物館編『美しき九州の旅 - 「大正広重」初三郎がえがくモダン紀行-』、平成 20 年（2008 年）、

北九州市立自然史・歴史博物館、海鳥社

堀田典裕『吉田初三郎の鳥瞰図を読む 描かれた近代日本の風景』、平成 21 年（2009 年）、河出書房新社

岡山市デジタルミュージアム、宇高連絡船愛好会編『宇高連絡船の歴史 就航 100 周年』、平成 22 年（2010 年）、

岡山市デジタルミュージアム

地田信也『弾丸列車計画 東海道線につなぐ革新の構想と技術』、平成 26 年（2014 年）、交通研究協会

お茶の水橋都電レール保存会（公式サイト）<https://ochatodenhomeblog/>

鉄道のまち おかやま

企画展図録（岡山シティミュージアムのウェブサイト内で電子版を公開）

編集・発行 岡山シティミュージアム（〒700-0024 岡山県岡山市北区駅元町 15-1 リットシティビル内）

執筆 飯島章仁

発行日 令和 2 年（2020 年）6 月 9 日

