

三幡鉄道の歴史

小 西 伸 彦

はじめに

1869（明治2）年11月の鉄道建設廟議決議を果たし、1872（明治5）年10月14日に新橋・横浜間の鉄道を開業させたのが大隈重信や伊藤博文らである。ところが、第二次大隈内閣時代の1915（大正4）年11月、大隈は京都御所で執り行われた大正天皇即位の礼に参列し、国有鉄道の軌間を1067mm（3フィート6インチ）に決めたのは一生一大の失策であったと語ったという。軌間とはレールとレールの幅である。日本の鉄道は、新橋・横浜間開業以降、軌間1067mm、狭軌幅で営業距離を延ばしてきた。ところが国際標準軌は新幹線に採用した1435mm（4フィート8インチ半）である。大隈は標準軌でなく、狭軌を選択したことを一生一大の失策と後悔したというのである。軌間が広いと走行安定性は高まる。つまり標準軌は輸送量、速度、安全性すべてにおいて狭軌を凌駕する。半面、車両が大型化すれば鉄道設備も必然的に大型化する。建設費も高額になる。廟議決議のころ大隈は、敷設距離



図1 三幡鉄道路線図²

は2000マイルから3000マイル、つまり3200kmから4800kmあれば十分で、国土の狭い日本には標準軌でなく狭軌でこと足りると考えていたのだという。¹

もっとも、明治政府の狭軌採用の経緯には諸説がある。軌間が意味することがわからなかったためイギリスの提案を鵜呑みした、あるいは、ヨーロッパで広がり始めていた狭軌が日本の国情にふさわしいと考えた、などという説もあるといわれているが、廟議決議のころの大隈が、軌間の意味することをたたく理解していなかったことは間違いないようである。

新橋・横浜間29km（18マイル）に始まった日本の鉄道営業距離は現在、JRと私鉄をあわせ2万7000kmにおよんでいる。明治新政府で大隈や伊藤らが最優先課題としたことの一つに、欧米列強との間で結ばれた不平等条約の改定があった。通商条約改定のためには、日本が列強と対等に渡り合える文明国、経済国に成長したことを認めさせなければならぬ。そのためにはまず、人々の意識改革が必要である。建物を洋風化し、普段目にするものから変えていくことに加え、人心を驚かせるような話題も提供したいと考えたのである。その手段が鉄道であった。当然、大隈や伊藤らが鉄道に期待したことはそれだけではない。産業の近代化を急ぎ、農業国から工業国への転換をはかること、一日も早い資本主義社会の構築、東西両京の時間距離短縮もそうであった。鉄道が江戸時代までの交通機関に大きく水を開けたのは高速・安全・大量輸送である。

その差別化は産業発展、軍事輸送に大きく貢献し、大隈や伊藤らの想像をはるかに越えた展開を見せたのである。

明治時代の鉄道発展の陰には「鉄道熱」と呼ばれる三回の鉄道敷設ブームがあった。第一次鉄道熱では国内の主要幹線が形成され、第二次鉄道熱では亜幹線網が敷かれ、第三次鉄道熱では小都市間を結ぶ地方密着型の鉄道多数が産声をあげた。そして1922（大正11）年4月11日に公布された法律第37号「鉄道敷設法」が示した予定線149な

どを経て、日本国内には網の目のような線路が張り巡らされたのである。

小稿で紹介する三幡鉄道は第三次鉄道熱の申し子である。1923（大正12）年に開業したが1931（昭和6）年には姿を消した天折の鉄道である。短命ゆえであろうか、岡山市街地から三幡港を結んでいた都市近郊線でありながら、その歴史がただしく伝えられてきたとはいいたいと考え、国立公文書館が所蔵する資料等から小稿を起こすことにした。

1 三幡港

1-1 沖新田開発と三幡

三幡は旭川下流の左岸の沖積地に位置する³。三幡鉄道下平井駅の南から三幡駅までの線路は、倉田新田と沖新田に敷かれていた。

新田開発が本格化したのは江戸時代である。戦国時代が終わり太平の世になると、それまで戦鬪的に所領拡大をはかってきた諸大名が新田開発による領国経営に政策を転じた。新田には藩みずからが開発する藩営新田、戦国時代の国侍が土着帰納する土豪開発新田、町人が開発を請負う町人普請新田、村役人が開発を受けもつ村請新田などがあっ

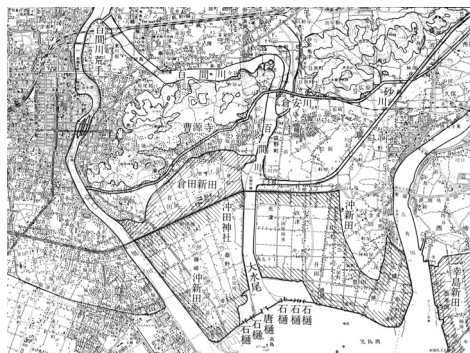


図2 「百間川と沖新田」、『岡山県史』第7巻⁹

たが、備前の新田開発には藩主池田氏が下命した藩営が多かった。⁴

三幡鉄道が走っていた倉田新田は倉安川の開削にともなう1679（延宝7）年に開かれ、沖新田は1692（元禄5）年、藩主・池田綱政の命により津田永忠が開墾した。⁶ 沖新田開発にあたり津田は、全長12km（3里、6518間）の工区（丁場）を九分して工事を競わせ、完成した新田も一番、三番、四番、五番、六番、七番、外七番、九番の八カ村に分けた。⁷ 吉井川河口右岸に位置した九番丁場「沖新田之内九番」は1873（明治6）年、九幡村に、旭川河口左岸の三番丁場「沖新田之内三番」は1889（明治22）年、三幡村になった。⁸

1-2 京橋と三幡港

近世岡山市街の港は、高瀬舟と瀬戸内海航路の結節点・京橋であった。旭川の高瀬舟は京橋から真島郡高田村（現在の真庭郡勝山）に上り、倉安川を介して吉井川水系にも航路を広げ、瀬戸内近海を航行する船舶も寄港した。京橋界限には商工業施設や遊樂施設が集まり、岡山の玄関としてにぎわったのである。ところが、旭川下流域は年々天井川へと姿を変え、京橋の河道を塞いだ土砂が瀬戸内航路の通船に支障をきたすようになった。そこで注目されたのが三幡港である。京橋に代わる岡山の海の玄関になったのである。

『三幡村誌』には1871（明治4）年6月13日、三幡港沖にフランス船・アスピラ船が来航したと書かれている。フランス人は3隻のボートに分乗して旭川を測量したが、京橋まで遡上することができず去っていったという。¹⁰ 『岡山市史 産業経済編』にはこう記されている。

明治維新後、藩政時代保護されていた山林伐採の開放と旭川上流の砂鉄採取の勃興により、旭川の川底の土砂堆積は著しく、明治四・五・十三・十四・十九・二十五年と度々水禍にみまわれ、また河口埋積のため、十噸の巡航船すら辛うじて通航し得る状態となった。¹¹

旭川上流部の地質は、大部分が中生代白亜紀の花崗岩と安山岩類で、中流部は古生代から中生代の泥岩や閃緑凝灰岩などの固結堆積物からなり、下流部は礫、砂、泥など新生代第四紀沖積世の堆積物である。花崗岩には水が染み込みにくく、風化により真砂になりやすいという性質がある。そのため降った雨の多くが真砂とともに下流に流れてゆく。

中国山地は弥生時代後期からの砂鉄生産地であった。近世の国内シェアは60%から70%で、近代には比重選鉱による鉄穴流^{かんなが}と鑪製鉄^{たたら}が主流になった。ところが花崗岩に含まれる砂鉄の割合は0・15%から0・3%に過ぎず、砂鉄採取後の土砂はそのまま下流へ流された。鑪の燃料は木材であった。1回の製鉄で2トンの鉄塊を生産するには8トンの砂鉄が必要で、8トンの砂鉄を得るには約300トンの真砂土を掘らねばならなかった。鑪で2トンの鉄塊をつくるためには30トン近い木炭が要り、30トン近い木炭には約100トンの木材が必要であった。¹³つまり、自然界における花崗岩の真砂化と降雨にともなう流出、人為的な鉄穴流^{かんなが}による土砂の流出、鑪のための木材伐採が招いた山林崩壊が旭川を天井川に変え、河道に堆積した大量の土砂が洪水の元凶となったのである。

旭川下流域で土砂堆積が著しく進んだのは1879（明治12）年ごろからである。¹⁴瀬戸内海航路の京橋乗入れが阻まれ、京橋が港機能不全の状態に陥った原因も、河道への土砂堆積にあった。翌1880（明治13）年には、やはり

天井川となっていた高梁川で大洪水が発生した。そうした天井川の招く影響を目的に、治水事業の急務を説いたのが宇野田三郎^{えんざぶろう}である。1882(明治15)年、岡山県令・高崎五六^{いっむ}に『治水建言書』を提出し、高崎は1883(明治16)年、「砂防工施行規則」を布達し、宇野を岡山県等第三等土木課員修築掛に登用し、砂防工事を命じた。

高崎・宇野による岡山県の砂防事業開始は、国内屈指の早さであった。¹⁵それでも1904(明治37)年5月末、京橋に向かう瀬戸内海航路の船舶は平井や福浜付近を通過することが困難で、満潮時にどうにか京橋にたどり着ける程度であった。四国連絡「旭丸」も第1便と第4便以外は三幡港止まりを余儀なくされ、三幡港から京橋や岡山駅などに向かうには人力車に頼らざるをえなかった。¹⁶

1-3 瀬戸内海航路と三幡港

三幡港には江戸時代末期から昭和40年代まで、四国や瀬戸内の島々、牛窓や日生、宇野方面を結ぶ巡航船も寄港した。¹⁷とくに江戸時代の三幡は牛窓、下津井に並ぶ岡山藩の重要港で、藩の軍船は三幡港を使用することになっていた。¹⁸

1870(明治3)年には蒸気船の発着が始まり、偕行会社が岡山藩から借り受けた「常盤丸」が就航した。偕行会社は神戸の富豪・橋本藤左衛門が社長を務める士族授産会社で、三幡・神戸・大阪間を結んだのが「常盤丸」であった。1872(明治5)年には大阪との間に81トン22馬力木造船「浚波丸」の運航も始まり、阪神や四国方面を結ぶ蒸気船の便も増え始めた。¹⁹三幡港に人力車が集結するようになったのは明治時代初期からで、三幡街道經由岡山市街まで約4kmの運賃は米1升と同じであった。²⁰

ところが1874(明治7)年、官設鉄道大阪・神戸間が開業すると、鉄道に貨客を奪われた海運会社の間で熾烈

な競争が起こった。1878（明治9）年に大森栄介ら12名が岡山汽衛会社を設立すれば、岡山汽衛会社副社長で高瀬舟差配役の作州屋主人・西村孫六郎が大阪・広島間に汽船「第一岡山丸」を就航させ、岡山市上之町の小間物商・銀杏屋は協会会を組織して近海航路に乗り出した。高松の海運会社三港社は1877（明治10）年、大阪・神戸・三幡間の汽船を高松に寄港させた。1880（明治13）年には福浜の浜九郎が岡山初の汽船「備前丸」83トンを建造して大阪・下関間に就航させ、自作米「浜田の五郎三俵」や九州米を大阪の堂島や兵庫に運んだ。

こうして西南戦争が勃発した1877（明治10）年から1881（明治14）年の岡山では、阪神航路や四国航路の主役船舶が50石以上の蒸気船14艘になった。ところが当時の国内経済は、西南戦争をはじめとする戦費補填を目的とした発行された不換紙幣が原因となったインフレーションの中にあつた。その対策として大蔵卿・松方正義がデフレ政策を採ったが、不況は深刻さを増した。海運業界にもその打撃がおよび、まず業者間の価格競争、つぎに業界再編成が起こり、1884（明治17）年に大阪商船が設立されると、翌1885（明治18）には偕行会社が解散した。

1891（明治24）年3月18日、岡山に陸蒸気がやってきた。山陽鉄道岡山駅の開業である。同年3月25日付山陽新報は、「山陽鉄道の開通となりてより以來三幡港を出入する阪神通ひの汽船乗客は頓に其數を減じ時に依りては前時の半數にも足らざることあり」と報じた。しかし3ヶ月後の6月26日付では、6月1日から24日までの1日平均乗船数を鉄道開業前の1891（明治24）年6月1日から24日までと比べると、大阪・岡山間は57人から35人に減、神戸・岡山間は20人から23人に増、大阪・阪神間は73から56人に減、往復は151人から115人に減、荷物は増加に転じたと伝え、瀬戸内海航路に鉄道開業の大打撃がなかったのは、利用者が鉄道と船を使い分けただためであると結論づけている。

当時の山陽新報には、瀬戸内航路の出航時刻と山陽鉄道神戸・岡山間の時刻表が載っている。1891（明治24）

年6月26日付には、岡山船着町川岸の西村廻漕店の広告、岡山出船神戸・大阪行き「新和歌浦丸」「亀鶴丸」、岡山出船小豆島・高松・多度津行き「第五兵庫丸」、神戸出船馬関・長崎・上海行き「神戸丸」、神戸出船横浜・萩ノ浜・函館行き「相模丸」の名前がある。1900（明治33）年12月になると西村廻漕店の「近江丸」「仙台丸」「台南丸」「永康丸」、船着町の共立組回漕店と九幡港の藤原回漕店の「船玉丸」、大阪商船の「台南丸」「台北丸」「釜山丸」などの船名も見える。²⁴

四国間航路京橋・高松間は、古くから三挺櫓とか五挺櫓と呼ばれる和船で結ばれていた。²⁵汽船が行き来し始めた時期は明らかでないが、1877（明治10）年ごろには香川県の三港社が大坂・岡山間航路を高松に寄港させた。1879（明治12）年1月12日付山陽新報に掲載された神戸の安井商店の広告には、毎月5と10の日、大阪・岡山・高松・多度津・鞆・尾道・広島間を往復すると書かれている。岡山・高松間を主要航路としたのは1900（明治33）年設立の讃岐汽船で、京橋・三幡・九幡・犬島・小豆島・高松間に「船玉丸」116トン就航させた。²⁶

山陽鉄道会社は1901（明治34）年5月27日、神戸・馬関（現在の下関）間を開業させた。1903（明治36）年3月18日には、223トンの新造「玉藻丸」と「児島丸」を尾道・多度津間と岡山・高松間に投入した。しかし223トンクラスの船舶を京橋に入港させることはできず、やむなく福島港と九幡港に寄港させた。²⁷山陽鉄道会社にとっても京橋は、けっして利便性の高い港ではなかったのである。

1-4 九幡港

近世の九幡は商都・西大寺の港であった。『九幡村史』²⁸によると、大阪尼ヶ崎汽船会社の定期船が寄港する阪神・南海方面への玄関で、高松や小豆島を結ぶ海上交通の要衝であった。伊勢神宮の参拝者は九幡港から大阪行き汽船に

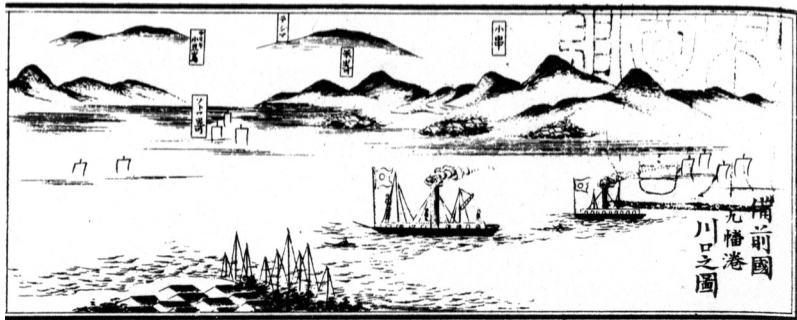


図3 「備前國九幡港川口之圖」、『山陽吉備之魁』³³



図4 「九幡港」、『山陽吉備之魁』³⁴

乗り、西大寺観音院の会陽では、昼夜別なくたくさんの参拜者が船を降りた。会陽に向かう人々を迎える臨時飲食店は金岡まで軒を連ねるほどであった。

九幡港には備前、美作、山陰の物資が集まった。吉井川の高瀬舟が穀類や薪炭、魚類などを運んできたのである。柵原鉾山の鉾石も一旦九幡港に陸揚げされ、200石、300石、500石積みの帆船に積み替えられ犬島製錬所に運ばれた。港で降ろされたもののなかには肥料、日常必需品、紀州みかんなどもあり、魚肥を積んだ北前船が入港したこともあったという。小泉、田中、野田、堀家、太田など仲仕の帳場、舂^{はしけ}、鉾石問屋、人力車の帳場などが家並みをつくり、瀬戸友益銀行の支店、郵便局も開設された。そのにぎわいは『山陽吉備之魁』³⁰に記録されている。しかし、1891（明治24）年に山陽鉄道岡山山駅が開業し、

その後自動車が普及するにつれてさびれていった。³²⁾

九幡村周辺海域は豊かな漁場であった。九幡は、周辺の島々から移住してきた人たちがつくった村で、漁船数十隻を擁する漁港でもあった。瀬戸内海と吉井川の幸は、汽船で阪神方面へと運ばれた。

2 軽便鉄道法と第三次鉄道熱

2-1 第一次鉄道熱

明治時代中期から大正時代は、日本の鉄道の発展期にあたる。その間約35年には「鉄道熱」と呼ばれる三回の建設ブームがあった。「第一次鉄道熱」の要因には二つがあった。一つは士族授産事業で開業した日本鉄道上野・熊谷間の好成績、もう一つは阪堺鉄道大阪・堺間への免許状下付である。上野・熊谷間が開業したのは1883（明治16）年7月28日である。富岡製糸場に代表される上州の絹産業に、高速・安全・大量輸送を得意とする鉄道が果たした役割は大きく、鉄道は儲かる産業として認識されたのである。

絹産業とともに日本の近代化を牽引したのが紡績業をはじめとする軽工業である。近代産業の発展・普及に呼応するように、全国から鉄道敷設を望む声があがったが、折しも、阪堺鉄道を申請した藤田傳三郎らに、免許状の下付にあわせ、廃止された官設金石鉄道のルールや機関車も払い下げられたのである。

この二つを要因に、第一次鉄道熱は1885（明治18）年ごろ起り、1886（明治19）年から1892（明治25）年のあいだに53社が意願し、大阪鉄道や阪鶴鉄道、関西鉄道、山陽鉄道など14路線が開業した。³³⁾ 政府は1887（明治20）年5月18日、勅令第12号「私設鉄道条例」を公布し、私設鉄道の敷設・運営規定を定めた。同条例第1号

の免許状が下付されたのが山陽鉄道会社である。

2-2 第二次鉄道熱

「第二次鉄道熱」は1892（明治25）年6月21日の法律第4号「鉄道敷設法」公布を機に起こり、明治30年代の経済恐慌まで続いた。同法は誘致運動のあった路線や出願路線、軍部が国防上重要と位置づけた路線をもとに政府が描いた鉄道ドリームプランである。「第二次鉄道熱」では京都鉄道、播但鉄道、中国鉄道などのほか、石炭や磁器、水産物を輸送する豊州鉄道や唐津鉄道など、産業振興を目的とした鉄道が開業した。「第一次鉄道熱」で誕生した³⁶鉄道が幹線網を形成したのに対し、「第二次鉄道熱」で産声をあげた鉄道の多くは幹線を補佐する亜幹線となった。

政府は1880（明治13）年11月5日、太政官布告「工場^{がいそく}概則」を發布し、軍事・造幣・通信業を除く官営事業を順次民間に払い下げた。生野鉱山や三池炭鉱、札幌麦酒製造所、深川セメントなどが民間経営に移ったことで、民間企業の基盤確立が進むとともに、財閥へと成長する企業が現れた。鉄道網の伸張、産業の近代化が両輪となり、日本の工業化は大きく前進したのである。

2-3 鉄道国有化

鉄道敷設免許状は産業の振興に必要な路線、仮想敵国・ロシアからの護りを固める国防路線を優先に下付された。日露戦争が終結したとき、線路は北海道の旭川から九州の八代までつながっていた。しかし、官設鉄道は旭川・砂川間と新橋・神戸間だけで、北海道炭礦鉄道、北海道鉄道、日本鉄道、山陽鉄道、九州鉄道は私設鉄道であった。³⁷つまり、軍事物資や兵士の輸送には最大五つの私設鉄道会社との調整が必要であった。

そこで政府は、円滑な軍事輸送と産業インフラ体系の統一を目的に1906（明治39）年3月31日、法律第17号「鉄道国有法」を公布し、主要17私設鉄道を国有化した。国有化は1906（明治39）年10月1日の北海道炭礦鉄道と甲武鉄道に始まり、1907（明治40）年10月1日の関西鉄道と参宮鉄道で完了し、官設鉄道の営業距離は2410・6 km（1497マイル90チェイン）から7153・2 km（4444マイル80チェイン）に増え、職員48409人、機関車1118両、客車3067両、貨車20884両が帝国鉄道庁の管轄下におかれた。その結果、官設鉄道に占める編入私設鉄道の車両割合は、機関車94・5%、客車88・1%、貨車95・5%となった。一方、私設鉄道の営業距離は5287・8 km（3285マイル56チェイン）から718・5 km（446マイル37チェイン）に減じ、「鉄道国有法」の施行を機に「官設鉄道」という呼称は「国有鉄道」に改められた。³⁹

2-4 軽便鉄道関連二法

国有化の対象にならなかった私鉄で、営業距離が50 kmを超えていたのは東武鉄道、南海鉄道、成田鉄道、中国鉄道で、東武鉄道や南海鉄道などを除き、私鉄のまま残された鉄道会社の経営体質は軒並み脆弱であった。さらに日露戦争後の不況も手伝って、新規私鉄の免許申請数は激減し、免許の失効、路線の廃止、廃業があとを断たなかった。

半面、地域開発の波に乗って地方の小都市と小都市を結ぶ私鉄計画が現れ始めた。ところが、地域間連絡や地域開発を目的とする小規模鉄道に、大手私鉄を想定した「私設鉄道法」では荷が重すぎた。「私設鉄道法」は「私設鉄道条例」を引き継いで1900（明治33）年3月16日、法律第64号で公布されたもので、1919（大正8）年8月15日には法律第52号「地方鉄道法」に改正される。

鉄道院は1910（明治43）年4月21日、「私設鉄道法」の規制を大幅に緩和した法律第57号「軽便鉄道法」を公

布した。⁴⁰ 98あった「私設鉄道法」の条文はわずか8条とされ、仮免許制度や軌間の1067mm限定、旅客運賃最高限度額などを撤廃し、曲線や勾配、路線や停車場、標識、車両などの規制も解いた。1911（明治44）年3月23日には法律第17号「軽便鉄道補助法」を公布し、「毎營業年度ニ於ケル益金カ建設費ニ對シ一年五分ノ割合ニ達セサルトキハ政府ハ該鐵道營業開始ノ日ヨリ五年ヲ限り其ノ不足額ヲ補給スルコトヲ得」という優遇措置もうたった。⁴¹

2-5 第三次鐵道熱

「第三次鐵道熱」は「輕便鐵道法」と「輕便鐵道補助法」の公布を機に起こり、「輕便鐵道法」が「地方鐵道法」に置き換えられた1919（大正8）年まで続いた。「第三次鐵道熱」ではおもに、市場条件に恵まれない小都市と小都市を結ぶ短距離鐵道が開業し、軌間（ゲージ）762mm、914mm（3フィート）鐵道が大きな割合を占めた。⁴² 岡山県最初の輕便鐵道は、1911（明治44）年5月1日に開業した中国鐵道備中高松・稻荷山間である。続いて、1913（大正2）年11月11日下津井輕便鐵道茶屋町・味野町間、同年11月17日井原笠岡輕便鐵道笠岡町・井原間、1915（大正4）年8月11日三幡輕便鐵道桜橋・三幡間、1923（大正12）年1月1日片上鐵道片上・和氣間が開業した。後述するが、西大寺鐵道はまず、道路の上に線路を敷く特許状を下付され、その後、専用線を走る輕便鐵道になった。軌間は、片上鐵道が1067mm、西大寺鐵道は914mm、それ以外は762mmであった。

輕便鐵道に片上鐵道のような軌間1067mmがあるように、「輕便鐵道」とは狭軌未滿の軌間をもつ鐵道を意味することではなく、「輕便鐵道法」で開業した鐵道のことである。因美線や伯備線のように、まず輕便鐵道として計画された路線があれば、中国鐵道津山（現在の津山口）・岡山・漣井間のように「私設鐵道法」から「輕便鐵道法」に乗り換える路線もあった。

2-6 西大寺鉄道

西大寺鉄道の歴史は1906（明治39）年12月14日の西大寺軽便鉄道に始まる。当初計画は「上道郡西大寺町ヨリ西大寺駅ヲ経テ岡山市門田屋敷ニ達スル軌道」、道路（路面）に敷いた線路を走る「軌道」であった。同年12月26日、電気動力の西大寺電気鉄道として申請したが、「軌道法」に準じる鉄道であることから1907（明治40）年6月27日、西大寺電気軌道に改めた。1910（明治43）年2月18日、動力を電気から蒸気、軌間を1067mmから762mm、社名を西大寺電気軌道から西大寺軌道に改め、1911（明治44）年1月16日には914mmに改軌した。軌間3フィートは本州唯一である。さらに1914（大正3）年7月6日、「軌道法」から「軽便鉄道法」への変更を許され、11月2日、西大寺鉄道とした。西大寺町・後楽園間の全線開業は1915（大正4）年6月15日であった。

2-7 沖新田での鉄道計画

西大寺軌道取締役社長・岩崎虔^{けん}は1913（大正2）年8月16日、観音（後に西大寺町から西大寺市）駅から上道郡金岡村や金田村を経て、同郡九幡村にいたる九幡軽便鉄道の特許状を下付された。軌間914mm、延長5・83km（3マイル50チェーン）の蒸気鉄道である。



写真1 西大寺鉄道財田・大師間、1961（昭和36）年、赤木幸茂氏蔵

『西大寺鉄道五十二年の歩み』には、九幡軽便鉄道の途中駅・金岡から沖田を経由して岡山市花畑にいたる支線と、上道郡を環状する路線を敷くため1913（大正2）年5月20日、浜手線と中納言線の敷設認可を受けたと記されている。⁴⁸

花畑は江戸時代から1967（昭和42）年まで存在した町名で、現在の岡山市北区さくら住座、御幸町、新京橋一丁目から三丁目、門田屋敷本町にあたる。⁴⁹ 士族授産事業として1881（明治14）年7月17日に開業した岡山紡績所が建てられたのが花畑である。⁵⁰

九幡軽便鉄道は建設費12万円、年間貨物収入1323円12銭5厘、旅客収入16075円96銭8厘75、営業費8600円31銭3厘、鉄道純益8798円78銭の計画で、⁵¹ 起業目論見書にはつぎのように記されている。

名称ヲ九幡軽便鐵道ト稱ス本線ハ岡山縣上道郡西大寺町西大寺軌道觀音驛ニ起リ全郡金岡村、金田村ヲ經テ全郡九幡村ニ達スルモノトス蒸氣ヲ原動力トスル輕便鐵道ニシテ軌間ヲ三呎トス營業期間ハ大正四十六年九月迄トス⁵²

西大寺鉄道が当初計画していた西大寺・門田屋敷間は、西大寺から京橋への連絡を意図したもので、西大寺・九幡間は西大寺から九幡港へアクセスするものであった。九幡軽便鉄道の途中駅・金岡は、九幡港同様『山陽吉備之魁』に登場する港であった。⁵³

歴史に「もしも」をもち込んではいないが、西大寺鉄道、九幡軽便鉄道と金岡・花畑支線、上道郡環状線が完成していたら、三幡鉄道はまた異なった歴史を歩んでいたと考えられる。1891（明治24）年3月18日に山陽鉄道岡山駅が開すると、近世の商都・西大寺から繁栄が遠のいた。西大寺は「豪商巨農多く且つ吉井川の水利あるを以て物



図5 「金岡湊 一等湊問屋山西武十郎」、『山陽吉備之魁』57



図6 「金岡湊 魚市場櫻井吉三郎支店」、『山陽吉備之魁』58

貨の賣買^{やくな}からざるゆへ米穀を初め塩炭類の諸問屋軒を並べ牙^が轟^{とう}の響き馬車の音終日絶間なかりしは必竟水運の便あるが爲めなりし」であつたが、山陽鉄道と気駅の開業で津山からの高瀬舟が和気止まりとなり、瀬戸内から西大寺に集まっていた石炭や塩などの物資も山陽鉄道と気駅ルートに変わったのである。かつての商都は「西大寺村邊にては臚聲をだに聞かざる程となり、海商の全港に碇を投するなきに至れり、西大寺村内の商賣は鳶にすてられたる油揚買にも劣り已に全村にて活潑なる連中阿波屋布屋等の大問屋株両三名は和氣に支店を開設したれど其他の面々は大弱りの模様なり」の状態⁵⁴になつた。

吉井川河口と児島湾口に位置する天然の良港・九幡港も、山陽鉄道岡山駅開業後は、「其方に旨味^{とろ}を奪^{とら}れたる觀あり上り下りの漕船は毎日寄港^し居れど乗客^{しか}少なく隨^{したが}て商況の



図7 「西大寺 備前金陵山 會陽之圖」、『山陽吉備之魁』⁵⁹

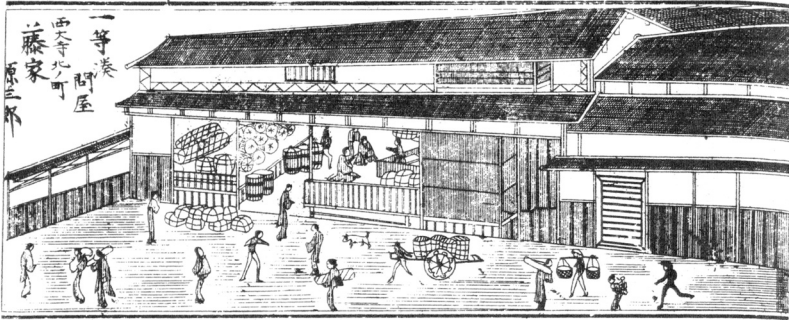


図8 「西大寺北ノ町 一等湊問屋 藤家源三郎」、『山陽吉備之魁』⁶⁰

景氣頓と目覺しからず西大寺地方の積荷の如きも是迄は大概同港を経て出入し居りしも是亦瀛車便に一步を譲りたる傾きあり到底同港の景氣を挽回することは甚だ六ヶしき相談ならんと成人は評したり」とな⁵⁵った。

本和気には吉井川の舟番所があったが、山陽鉄道本和気駅がおかれたのは本和気ではなく、本和気からおおよそ1 km南く下った、金剛川を越えたあたりであった。山陽鉄道会社は当所、本和気に駅をおき、そこから直角橋梁で吉井川を越えて、右岸に敷設する計画であったが、地権者らによる地代つり上げで計画ルートへの敷設がかなわず、熊山駅を経由し、勢力に吉井川橋梁を架設するルートへの変更を余儀なくされた。そのため和気駅は吉井川から少し離れたところにおかれることになり、高瀬舟からの荷物積み換えは本和気時代より面倒になったと思われる。しかし山陽鉄道本和気駅

は開業から「乗客荷物とも中々多かるが右は美作地方を一手に扣^{ひか}へ居るゆゑにて目下作州邊より持出す貨物夥しく毎日四五輛の貨物列車を出すと云ふ」の盛況ぶりであった。⁵⁶

鉄道の脅威を見せつけられた商都・西大寺と交易港・九幡とは対象的に、鉄道開業までは通過点であった和氣が鉄道の恩恵に浴したのである。西大寺や九幡の人たちに、山陽鉄道に代わるあらたな鉄道に一縷の望みを託したいという気持ちがあっても不思議はないと考える。

3 宇野線と宇野築港

宇野湾が天然の良港と認識されたのは、官営製鐵所（現在の日本製鉄九州製鐵所八幡地区）の建設用地が検討されたときである。陸軍第五師団長・奥保鞏^{おくやすか}らの1896（明治29）年2月以降、官営製鐵所の山内堤雲^{やまのちでいん}長官や大嶋道太郎技監、岡山県知事・河野忠三^{こうのちゆうぞう}、海軍大将・西郷従道^{さいごうじゆんどう}、呉鎮守府司令長官・井上良馨^{よしか}らが相次いで宇野を訪れ、それぞれが内海無比の良港であると讃えた。⁶¹

岡山から宇野への鉄道が検討された記録には1900（明治33）年2月11日、岡山市東中山下の山佐楼で開かれた宇野鉄道敷設会合がある。発起人は、県会議員や貴族院議員、星島銀行頭取などを歴任した星島謹一郎ら児島郡内の有力者4名で、岡山市大字上伊福の中国鉄道会社に宇野鉄道創立事務所がおかれた。

宇野鉄道は中国鉄道岡山市駅を起点に米倉、妹尾、彦崎、槌ヶ原、田井を経て宇野に達する32・2 km（20マイル）、軌間1067 mm、工事総額170万円の計画であった。1899（明治32）年6月に起草された「宇野鐵道日論見書」にはつぎのように記されている。

宇野は、南は四国、北は山陰、西は馬関（下関）、東は大阪、神戸を結ぶ陸海交通の要衝になりえる。1898（明治31）年に津山（現在の津山口）まで開業した中国鉄道が米子に延伸され、宇野鉄道が開業すれば岡山の南北交通が完成する。宇野は東西南北の人貨集積場となり、鉄道収益も確保でき、国家交通の不備を補填する存在となる。^{6,2}

宇野築港事業を提唱したのは岡山県知事・高崎親章^{ちかあき}である。高崎は1899（明治32）年11月の県会に、宇野線の敷設を前提とした「宇野湾築港諮問案」を提出して可決された。つまり星島らの「宇野鐵道目論見書」は、高崎の諮問案を後押しするものであったと考えられる。宇野築港事業と児島湾干拓事業は明治時代の岡山県政史上二大重要問題といわれたが、ともに強い反対を受けて紆余曲折をたどる。高崎は山陽鐵道会社に宇野線の敷設を打診し、山陽鐵道会社も京橋・三幡・高松間に代わる航路を模索していた。両者の思惑は一致し、山陽鐵道会社は1903（明治36）年、岡山駅から妹尾を経て宇野海岸にいたる宇野湾鐵道の仮免許を申請し、^{6,3}1904（明治37）年1月21日、下付された。^{6,4}

しかし1906（明治39）年3月31日、「鐵道国有法」が公布され、同年12月1日には山陽鐵道会社が国有化されたため、宇野線計画は政府に引き継がれることになった。宇野線は1907（明治40）年1月19日、第18回鐵道會議で第一期予定線に編入され、同年3月18日に改正・公布された法律第10号「鐵道敷設法」に「岡山ヨリ宇野ニ至ル鐵道」として明記された。^{6,5}宇野築港事業と宇野線敷設工事は1907（明治40）年に始まり、宇野築港事業が竣工したのは1909（明治42）年7月15日で、宇野線岡山・宇野間と宇高航路宇野港・高松港間が開業したのは1910（明治43）年6月12日であった。^{6,6}

4 下津井電鉄

4-1 児島の鉄道

下津井軽便鉄道は1913（大正2）年11月11日、中国鉄道備中高松・稲荷山間に続き岡山県内二番目に開業した軽便鉄道である。最盛期には宇野線茶屋町駅から下津井港のある下津井駅までの21kmを結んでいた。下津井で軽便鉄道敷設機運が高まるきっかけとなったのが宇野線の開業と宇高航路の就航である。下津井港は古くからの交易港で、江戸時代からは北前船の寄港地として栄えた。北前船は大坂と北海道を西廻り航路で結び、「買い積み」商売を営む「海の総合商社」と呼ばれる存在であった。しかし、鉄道や電信が大きく発展した明治30年以降は、北前船のおもな積み荷であったニシンが不漁となるなどして、北前船の黄金時代は明治時代末期に終焉を迎えた。宇野線が開業し、宇高航路が就航したのはちょうどそのころであった。

三幡鉄道の終点・三幡も明治時代、京橋に代わる岡山市街の海の玄関口として栄えた港町であったが、下津井港同様、宇野線と宇高航路の影響で存続の危機に立たされた。三幡港には西大寺の外港・九幡といういわゆるライバルもいた。既述のように、九幡軽便鉄道に免許状が下付された経緯もあった。

下津井の人々、三幡の人々が採った港存続への手段、それが下津井電鉄と三幡鉄道であった。

4-2 児島鉄道計画

下津井港を擁する児島は江戸時代以降、塩業と機業で栄え、1882（明治15）年には湊大防埃二と益三郎兄弟が「十基紡」の二つ下村紡績所を開設した。「十基紡」とは、政府がイギリスから20000錠（すい）ミュール精紡機を買い入れ、

民間に払い下げた殖産興業政策である。岡山県では1881（明治14）年、士族授産事業の岡山紡績所が興り、1882（明治15）年には「十基紡」の玉島紡績所と下村紡績所が操業を開始した。児島と玉島はいち早く、近代紡績業に注目したのである。

その児島と倉敷を結ぶ鉄道が計画されたのが1893（明治26）年2月である。⁶⁷児島郡味野村の野寄定次郎ほか10名が山陽鉄道倉敷停車場と児島郡味野村を結ぶ児島鉄道の仮免許を申請したのである。⁶⁸同年11月10日仮免許が下付され、翌1894（明治27）年2月8日、倉敷町の誓願寺で児島鉄道株式会社創立総会が開かれ、⁷⁰1896（明治29）年3月6日免許状が下付された。⁷¹

1896（明治29）年4月10日、中備鉄道に倉敷駅・高梁町間の仮免許状が下付されたが、⁷²免許申請を取り下げた。続いて倉敷駅・高梁町間仮免許を申請した児島鉄道会社に1897（明治30）年10月29日仮免許状、⁷³11月5日には免許状が下付された。⁷⁴児島鉄道はその後、南北鉄道に商号変更し、1898（明治31）年12月ごろには延長線の免許状も下付された。延長線とは茶屋町・岡山間、鴻村・日比間、味野村・下津井間であったと思われる。しかし、1900（明治33）年9月26日の臨時株主総会で会社の任意解散を決議し、⁷⁵同日付で解散登記をすませ、⁷⁶12月5日には通信大臣・星亨が内閣総理大臣臨時代理・枢密院議長公爵・西園寺公望に「會社解散ノ件」を報告した。⁷⁷つまり、岡山県南から瀬戸内海に向けた鉄道計画は1893（明治26）年に動き出していたのである。

4-3 下津井軽便鉄道

岡山から児島、児島から下津井港にいたる下津井往来は、備前の重要な脇往還であり、四国連絡の主要ルートであった。また、山陽道の宮内（吉備津）から下津井港への主要道は金毘羅往来と呼ばれた。明治時代には毎日数便の乗合

馬車が運転され、沿道の町や村はにぎわいを見せていた。

忘れてはならないのは、瑜伽山大権現の存在である。戦国時代に一時期さびれたものの、江戸時代の旅行ブームで金刀比羅宮との両参りが人気を博し、享和年間（1801年〜1804年）に活況を取り戻した。瑜伽山詣の土産物として喜ばれたのが沿道で売られた小倉帯や真田紐、袴地などで、それらを生産していた児島が機業の町として発展したのである。^{7,9}ところが宇野線の開業と宇高航路の就航により本州四国連絡の主役の座を宇野港に奪われ、下津井往来や金毘羅往来、下津井港の将来に暗雲がかかったのである。^{8,0}

下津井の将来を憂いたのは下津井町議員らであった。1910（明治43）年夏、下津井軽便鉄道期成同盟会を結成し、10月7日免許申請、11月9日に町長・中西七太郎ほか165人に免許状が下付された。^{8,1}下津井軽便鉄道の開業は、茶屋町・味野町間が1913（大正2）年11月11日、味野町・下津井間は1914（大正3）年3月15日であった。^{8,2}敷設工事の槌音が響く1913（大正2）年5月5日付「山陽新報」はこう報じている。

備前児島郡下津井港は郡に西南隅にありて四國街道の盡る所なり港口東南に向ひ東西五町南北一町山陽南海交通の要津にして泊舟に便なり然るに南部に宇野築港されて以來四國聯結の場所は宇野港に限られ下津井港を顧みる者なきに至れり此處に於て之が挽回策として下津井、茶屋町間鐵道布設の必要を認め目下工事中なるが遅くも來十月中には落成すべしさて竣工の暁には丸龜より西即ち琴平に至る者は必ず宇野、高松を迂回するの愚をなさずして直に



写真2 下津井電鉄下津井駅、1978年8月筆者撮影

5 三幡鉄道

下津井港に出づるならん元來同港灣は水深く汽船交通便なれば必ず豫め汽船を備へて之が聯連を圖らざる可からず右汽船は丸龜、多度津より設備する旨申込めりとか尙一面同港は舊來の港にして現に戸數一千三百餘戸、人口七千三百餘人を有し遊廓あり且つ下津井港より海上點綴の島嶼とうしを眺むるに風景實に雅にして日本の二三位を争へり殊に餘波樓（金波樓か、筆者）は好位置にありて之れより遊客多からんかと⁸³

宇野線と宇高航路の出現で、存続の危ぶまれた下津井港と三幡港の救世主として誕生した下津井電鉄と三幡鉄道であったが、二つの軽便鉄道を取り巻く歴史や環境は大きく異なっていた。

岡山県下二番目の1901（明治43）年に免許を申請した下津井電鉄に対し、三幡鉄道の申請は1913（大正2）年の四番目であった。下津井電鉄を生んだ児島は、まず塩業の町として発展し、つぎに由加山蓮台寺に参詣する人々の土産物となった小倉帯や真田紐、袴地などを生産する家内工業で機業の町になった。港は北前船の寄港地としての繁栄もきわめた。江戸時代末期から明治時代初期には撚糸技術や染色技術が発展し、長尺、前掛地などを増やし、主商品の袴地が隆盛期を迎えた。さらに足袋、綿紡績の時代を経て、輸出用韓人紐、弁髮紐べんはつひも、腿帶子タイクスの生産、学生服、ジーンズへと品目を変えながら発展を続け、帆布生産は現在、国内シェアの70%を占めている。下津井は児島の海の玄関であった。

一方の三幡は、元禄年間（1688年～1704年）の新田開発により生まれた土地である。京橋に代わる岡山市街地の外港という役割を担ったが、児島のような産業とは無縁であった。

5-1 土屋峰吉の岡山市街・三幡間鉄道計画

岡山市の土屋峰吉は1901（明治43）年ごろ、九幡輕便鉄道計画に対抗して岡山市街と三幡港を結ぶ鉄道を計画した。土屋は、岡山の実業家・菱川吉衛（きしかわきちゑ）が請負った山陰線天神川橋梁と第16工区の工事に参加したが、両工事の竣工後、鉄道資材をもちあぐねていた。天神川橋梁の架設工事は1902（明治35）年7月15日着手、1903（明治36）年9月1日竣工で、第16工区は1903（明治36）年6月10日着手、1904（明治37）年8月8日竣工であった。⁸⁴1910（明治43）年6月12日に宇野線と宇高航路が開業すると、土屋は三幡・九幡・小豆島・高松間を結ぶ航路を開設した尼崎汽船の太田稲城に、岡山市街・三幡港間の鉄道計画をもちかけ、太田は尼崎伊三郎に賛同を求めた。この計画は土屋の都合で頓挫したため実現にはいたらなかったが、土屋の計画をして三幡鉄道計画の嚆矢とする。⁸⁵

5-2 岡山輕便鉄道計画

土屋峰吉の岡山市街・三幡港間鉄道計画を引き継いだのが藤原讓太郎、斎藤傳三郎、太田稲城、八田大三郎、石原富次郎、妹尾丈七郎である。藤原らは創立発起人13名で1913（大正2）年7月10日、内閣総理大臣伯爵・山本権兵衛（ごんべゑ）に「岡山輕便鐵道敷設免許願」を提出した。岡山市大字網ノ濱・上道郡三幡村大字藤崎間7・2km（4マイル40チェーン）、軌間762mmの蒸気鉄道である。事務所は上道郡三幡村大字藤崎185番地に構えた。

岡山輕便鐵道敷設免許願

今般私共発起人ト相成リ岡山縣岡山市大字網ノ濱ヨリ全縣上道郡三幡村大字藤崎ニ達スル輕便鐵道ヲ敷設致度候

間免許相成度圖面書類相添へ此段奉願候也

大正貳年七月拾日

岡山輕便鐵道株式會社創立發起人 總代

岡山縣上道郡三幡村大字藤崎百八拾五番地 藤原讓太郎

内閣總理大臣伯爵 山本権兵衛殿

「岡山輕便鐵道敷設免許願」は岡山県庁から山本總理大臣に送られたが、岡山県知事・湯淺倉平が、山本總理大臣にあてた1913（大正2）年7月29日付「岡山輕便鐵道敷設免許願届ニ関シ意見及進達ノ件」にこう記されている。

進達

大正二年七月廿九日

岡山縣知事 湯淺倉平

内閣總理大臣伯爵 山本権兵衛殿

岡山輕便鐵道敷設免許願届ニ関シ意見及進達ノ件

岡山輕便鐵道株式會社發起人総代藤原讓太郎ヨリ出願ニ係ル輕便鐵道敷設ノ義調査候處右ハ岡山市大字網濱ヲ起
点トシ上道郡三幡村大字藤崎ニ至ルモノニシテ本線路ハ短距離ト雖モ三幡港ハ岡山市ノ咽喉ニシテ船舶常ニ碇泊
シ該港ト岡山市ニ於ケル貨物ノ運輸頻繁ナルモ旭川ハ常ニ水浅ク交通意ノ如クナラサルヲ以テ今回輕鉄敷設ノ計
劃センモノニシテ本線敷設ノ晝ハ海陸連絡シ運輸交通ノ便一層迅速トナリ有益ナル事業ト相認メ候條至急御許可

相成候様致度別紙書類相添へ及進達候⁸⁷

藤原らが企業目論見書に添付した「岡山輕便鐵道収支概算」を卷末「表1」に、「岡山三幡間線路敷設費用概算」を卷末「表2」に示す。

5-3 岡山輕便鐵道に輕便鐵道免許状下付

監督第二〇八八號

免許状

岡山輕便鐵道株式會社 發起人 藤原讓太郎外五拾貳名
右申請ニ係ル岡山縣岡山市ヨリ同縣上道郡三幡村ニ至ル輕便鐵道ヲ敷設シ旅客及貨物ノ運輸營業を爲スコトヲ免許ス

輕便鐵道法第三條ニ依ル認可申請ハ大正三年八月十四日迄ニ之ヲ提出スヘシ

大正二年十月十五日

内閣總理大臣伯爵 山本權兵衛⁸⁸

これは1913（大正2）年10月15日、山本總理大臣が藤原ほか52名に下付した免許状である。發起人には52人名を連ね、同年10月18日付「官報」にはこのように掲載されている。

輕便鐵道免許狀下付

鐵道種別…蒸氣鐵道

軌道幅員…二呎六吋

線路兩端…岡山縣岡山市 同縣上道郡三幡村

延長哩程…四哩四〇鎖

資本金…金十八萬圓

起業者…岡山輕便鐵道株式會社發起人藤原讓太郎外五十二人

免許狀下付月日…一〇・一五^{8,9}

1914 (大正3) 年2月1日、岡山市新西大寺町の太正館で岡山輕便鐵道會社の設立總會が開かれ、定款の発表、取締役や監査役の選定、創立費が承認され、2月3日の重役會議で藤原讓太郎が社長に選任された。^{9,10}

5-4 三幡輕便鐵道に改称

1914 (大正3) 年2月2日付山陽新報は「岡山輕便鐵道株式會社は一日午前十一時より新西大寺町太正館にて創立總會を開き」と報じている。^{9,2}ところが2月5日付では「一日太正館にて創立總會を開きたる三幡輕便鐵道會社各重役は三日午後三時より事務所に會合し社長の選挙を行ひたるが其結果藤原讓太郎氏當選したり」と伝えている。^{9,3}『鐵道院文書 (国立公文書館蔵)』には、「岡山輕便鐵道」から「三幡輕便鐵道」への商号変更に関する資料が綴られている。三幡輕便鐵道株式會社取締役社長・藤原讓太郎が1914 (大正3) 年2月27日、内閣總理大臣伯爵・山本

権兵衛に提出した「御届」である。そこには「岡山輕便鐵道」から「三幡輕便鐵道」への変更と、鐵道業の付帯業務として棧橋業、築港と娯樂機關の兼業が付記されている。

御届

大正貳年拾月拾五日付監第二〇八八號ヲ以テ御免許相成候岡山輕便鐵道株式會社定款發起人總會ニ於テ別紙之通り變更決議致候間此段及御届候也

大正參年貳月貳拾七日

岡山市小橋町百六拾七番地

三幡輕便鐵道株式會社 取締役社長 藤原讓太郎

内閣總理大臣伯爵 山本權兵衛殿⁹⁴

「御届」は1914（大正3）年2月28日、岡山県から鐵道院管理局に送られ、藤原は3月6日、山本總理大臣に「認可申請書」を提出した。

認可申請書

大正貳年拾月拾五日付監第二〇八八號ヲ以テ御免許相成候岡山輕便鐵道株式會社起業目論見書第貳項中岡山輕便鐵道株式會社トアルヲ三幡輕便鐵道株式會社ト變更致度候間御認可被成下度此段及申請候也

大正參年參月六日

岡山市大字小橋町百六拾七番地

三幡輕便鐵道株式會社 取締役社長 藤原讓太郎

内閣總理大臣伯爵 山本權兵衛殿⁹⁵

「認定申請書」は、1914（大正3）年3月10日付「輕便鐵道起業目論見書中一部變更ノ件」として湯淺岡山県知事から山本總理大臣に送られ、3月26日付「岡山輕便鐵道社名變更ノ件」で、「（岡山縣經由）三幡輕便鐵道株式會社 大正三年三月六日附申請起業目論見書中社名變更ノ件認可」として承認された。⁹⁶

5—5 終点を三幡に

三幡輕便鐵道株式會社取締役社長・藤原讓太郎は1914（大正3）年10月16日、内閣總理大臣伯爵・大隈重信に「起業目論見書中變更ノ件」として「殘區間工事中止ノ件」提出した。

申請

大正參年十月十六日

岡山市大字小橋町百六拾七番地

三幡輕便鐵道株式會社 取締役社長 藤原讓太郎

内閣總理大臣伯爵大隈重信殿

残區間工事中ノ件

大正貳年拾月拾五日付監第二〇八八號ヲ以テ御免許相成候當會社線路ノ内櫻橋三幡間ハ既ニ本年六月拾日付工事施行ノ御認可ト相成リ残區間ニ對シテハ本年八月十四日付三幡第三八號ヲ以テ延期方申請致居候処該區間敷設ニ就キテハ港湾其他充分ノ調査ヲ要スル點有之速ニ決定難致候間右殘區間工事施行ノ義之レヲ中止シ岡山縣岡山市大字濱ヲ起点トシ全縣上道郡三幡村大字江並ヲ終点トシ此間四哩拾鎖ニ短縮可致候間御認可被成下度此段及申請候也⁹⁷

「起業目論見書中變更ノ件」は1914（大正3）年10月21日付で岡山県知事・笠井信一から内閣総理大臣・大隈重信に、さらに「輕便鐵道ノ件」として10月21日、鐵道院監督局長に送られた。「殘區間工事中ノ件」は10月28日付「三幡輕便鐵道起業目論見書中線路短縮ノ件」で承認され、終点は上道郡三幡村大字藤崎から三幡村大字江並に、敷設距離は7・2 km（4フィート40チェーン）から6・6 km（4フィート10インチ）に短縮された。

三幡輕便鐵道起業目論見書中線路短縮ノ件

（岡山縣經由）三幡輕便鐵道株式會社

大正三年十月十六日附申請起業目論見書中線路短縮ノ件認可ス

年 月 日

内閣総理大臣

岡山縣知事二通牒案

通牒

本年十月二十一日附土甲第二五三七號進達ニ係ル三幡輕便鐵道起業目論見書中變更ノ件別紙ノ通指令相成候處同日附土甲第二五三八號ヲ以テ送付相成候殘區間工事中止ノ件ハ起業目論見書變更ニ包含セラレ別段指令不相成候條其ノ旨會社ニ御垂示相成候⁹⁸

5-6 三幡輕便鐵道の開業

三幡輕便鐵道の起工式は1914(大正3)年12月7日、宮道停車場予定地で行われた。石川鐵太郎が主任技師を務め、石川富次郎が工事を請け負った。⁹⁹線路は全線単線の蒸氣鐵道で、最小曲線半径201.1m(10チェーン)、最急勾配6・1パーミル、軌条重量1ヤードあたり11・3kg(25ポンド)、枕木配置はレール0・9m(30フィート)につき15挺とされた。橋梁工事は1915(大正4)年1月中旬、線路の敷設と建築列車の運行は6月中旬に始まり、7月初旬には1・32ha(四〇〇〇坪)の土工工事が終わり、23橋梁などが竣工した。¹⁰⁰卷末「表3」「表4」「表5」に桜橋三幡間駅、桜橋三幡間橋梁、三幡輕便鐵道車両の概要を示す。

三幡輕便鐵道株式会社取締役社長・藤原讓太郎は1915(大正4)年8月5日、内閣總理大臣伯爵・大隈重信に運輸開始を申請した。それを受け同月9日、線路や駅の完成具合の確認に訪れた鐵道院技師・高井壽二郎らは、「三幡輕便鐵道株式會社輕便鐵道櫻橋三幡間線路敷設工事竣功監査報告」¹⁰¹でつぎの指摘をしている。

大正四年八月九日

雇 栗野惣吉

技手 久保田順一

技師 高井寿二郎

三幡輕便鐵道株式會社輕便鐵道

櫻橋三幡間線路敷設工事竣工監查報告

竣工線路ハ岡山市大字網ノ濱ニ於ケル櫻橋停車場ヨリ岡山縣上道郡三幡村大字江並ニ於ケル三幡停車場ニ至ル延長四哩三鎖九十七節ニシテ地勢平坦工事モ亦極メテ容易ナリ本區間線路ハ大体竣工ヲ告ケ車輛其ノ他ノ運轉設備モ概ネ完成セリ右線路及工事ノ概要ハ別紙工事方法概要書及諸表ノ如シ
左記各項ノ施設ハ未ダ整備スルニ至ラズ就中第一項及至第六項ハ運輸開始前之ヲ完了シ其ノ他モ遅延ナク竣工セシムルヲ要ス(答申書ヲ添付ス)

- 一、 軌道ノ整備不充ナルモノヲ完成スルコト
- 二、 軌條フイツシユボルトノ裝置ヲ完成スルコト
- 三、 橋梁上及其ノ前後ニ於ケル枕木ノ間隔過大ナルモノヲ整備スルコト
- 四、 轍又護輪軌條ノ裝置ナキモノ及其ノ間隔過大ナルモノヲ整備スルコト
- 五、 踏切道ニ於ケル護輪軌條ノ間隔狭小ナルモノヲ整備スルコト
- 六、 橋梁ニ於ケルフツクボルトノ設備ヲ完成スルコト
- 七、 櫻橋驛及三幡驛ノ本屋驛務室ヲ完成スルコト

- 八、宮道驛及濱中驛ニ通路ノ設備ヲナスコト
 - 九、三蟠驛ノ物置及便所ヲ完成スルコト
 - 十、機関車第十二號「ウオツシユプラツグ」一個取替フルコト
 - 十一、全「プレシユアーケージ」ニ赤線並ニ検査年月日ヲ記入スルコト
 - 十二、二、三等客車十二號ノ縦根太裂損セルモノヲ修理スルコト
 - 十三、客車定員並ニ自重ヲ記入スルコト
 - 十四、有蓋貨車十二號縦根太腐蝕ノ箇所ヲ修理スルコト
 - 十五、全「ドアーハンガー」ノ「ナツト」ニ割「ピン」ヲ装置スルコト
 - 十六、無蓋貨車第一〇二號ノ縦根太裂損セルモノヲ修理スルコト
 - 十七、全「ボルスター」「ボールト」ニ割「ピン」ヲ装置スルコト
 - 十八、全「サイドビアラ」間隔過大ナルモノヲ整備スルコト
- 尚、宮道驛及濱中驛ニ待合所上屋ヲ設置セルニ對シ之ガ届出ヲナスノ要アリ
- 左記工事ノ一部ニハ多少ノ異動ヲ發見セルモ格別危険ノ處アルヲ認メズ但シ常ニ注意ヲ加ヘ監視ヲ怠ラサルヲ要ス（上申書ヲ添付ス）

一、橋梁溝橋ノ基礎地盤軟弱ニシテ沈降ノ處アルモノ多シ機関車ヲ重聯シ又ハ客貨車八輛ヲ聯結シ所定最大速度ヲ以テ本區間ヲ走行セシメタルニ線路及車輛共格別異常ナシ依テ前記急須ノ施設整備ノ上ハ使用開始ノ件支障ナシト認ム

高井らの報告を受けた鉄道院は、1915（大正4）年8月10日付で「三幡輕便鐵道運輸開始ノ件」を通達した。

三幡輕便鐵道運輸開始ノ件

三幡輕便鐵道株式會社

大正四年八月五日附申請運輸營業開始ノ件許可ス

年八月十日

内閣總理大臣

通達

本月五日附申請運輸營業開始ノ件八月十日許可相成候處右營業ヲ開始シタルトキハ其ノ旨即日電報々告可有之¹⁰²

三幡輕便鐵道の開通式は1915（大正4）年8月11日、午前11時から兒嶋郡甲浦の高嶋で行われた。桜橋駅と三幡駅の入口には巨大なアーチ、各駅には交差した国旗、無数の旗や行灯が飾られ、列車が発着するたびに花火が打ち上げられた。¹⁰³



写真3 三幡輕便鐵道古写真、1921（大正10）年10月20日、『倉敷雜記』4¹⁰⁴

5-7 水運業兼營ニ関スル件

1916 (大正5) 年2月10日、三幡輕便鐵道株式會社取締役社長・藤原讓太郎は内閣總理大臣伯爵・大隈重信に、「水運業兼營ニ關スル件」を提出し、同年6月22日認可された。三幡港と牛窓港を結ぶ連絡船の營業許可である。

申請

大正五年二月拾日

岡山縣上道郡三幡村大字江並堤塘第壹號地

三幡輕便鐵道株式會社 取締役社 長藤原讓太郎

内閣總理大臣伯爵 大隈重信殿

水運業兼營ニ關スル件

當會社ハ旅客及貨物吸集上附帶事業トシテ資本金貳千円ヲ以テ巡航船ヲ購入シ鐵道終点地ナル岡山縣上道郡三幡村大字江並ヨリ全縣邑久郡牛窓町ニ至ル間船車聯絡ヲ爲スタメ水運業ヲ兼營致度候間御認可被成下度別紙財源表及營業收支豫算書相添へ處段及申請候也

興行費財源表

一金貳千円也 借入資本金

内 金千円也 水運業ニ対スル船舶費豫算額

營業收支豫算書

收入ノ部

一金參千六百五拾円也

壹ヶ年旅客收入金

但壹日ニ付平均壹百人壹人金拾錢

一金百八拾貳円五拾錢也

全貨物收入金

但壹日ニ付平均五拾錢

計金參千八百參拾貳円五拾錢

支出ノ部

一金參千貳百八拾五円也

壹ヶ年營業費

但壹日ニ付金九円

一金百六拾七円九拾錢也

借入金貳千円ニ対スル利息

計金參千四百五拾貳円九拾錢也

差引金參百七拾九円六拾錢也

順益金

内閣總理大臣

内閣書記官長

三幡輕便鐵道水運業兼營ノ件

案ノ一

三幡輕便鐵道株式會社

大正五年二月十日附三輕甲第三七一號申請水運業兼營ノ件認可ス

年 月 日

内閣總理大臣

案ノ二

番號

年六月二十二日

局長

社長宛

通牒

本年二月十日附三輕甲第三七一號申請水運業兼營ノ件別紙ノ通指令相成候處輕便鐵道會計準則第十一條ニ依リ會

計ヲ區別整理シ相互關聯ノ收入支出ニ付テハ輕便鐵道補助法施行規則第十一條ニ依リ其ノ區分標準ヲ定メ會計規程改正ノ上届出可有之

三幡輕便鐵道会社の巡航船の定員は35名であったが、乗船予想を25名と見込んだ。經費削減のため石油ではなく石炭や木炭を燃料としたが、三幡・牛窓間航路は一時休止に追い込まれた。

1918（大正7）年9月5日、三幡輕便鐵道取締役社長・藤原元太郎が鐵道院監督局に提出した「水運業兼營ニ關スル件」にはつぎのように記されている。

三輕第四九號

御届

大正七年九月五日

岡山縣上道郡三幡村大字江並堤塘第壹號地

三幡輕便鐵道株式會社 取締役社長 藤原元太郎

鐵道院監督局御中

水運業兼營ニ關スル件

大正五年六月二十三日附監第一二三一號ヲ以テ御認可相成候水運業一時休止ノ処今回上道郡三幡村大字江並ヨリ邑久郡朝日村大字犬島ニ至ル間船車連絡ノ爲メ本日ヨリ開始致候間此段御届申上候也

休止させていた三幡・牛窓間を三幡・犬島間に変更しての航路再開である。しかし、犬島航路も振るわず、やはり休止を余儀なくされた。

三輕第六二號

御届

大正七年十一月三日

岡山縣上道郡三幡村大字江並

三幡輕便鐵道株式會社 取締役社長 藤原元太郎

鐵道院監督局御中

水運業兼營ニ関スル件

大正七年九月五日附三經甲第四九號ヲ以テ御届仕り候上道郡三幡村大字江並ヨリ邑久郡朝日村大字犬島ニ至ル船車連絡ハ旅客及貨物僅少ニシテ收入相償ハザルニヨリ一時休止可致候間此段御届申上候也

5—8 岡山瓦斯への石炭輸送

三幡輕便鐵道取締役社長・藤原讓太郎は1916（大正5）年7月29日、鐵道院監督局から監第1479号で側線の敷設を認可された。敷設区間は桜橋駅・岡山瓦斯間、敷設目的は三幡港・岡山瓦斯間の石炭輸送であった。1917（大正6）年7月5日、三幡輕便鐵道会社と岡山瓦斯株式はつぎの契約書を取り交わした。

契約書

岡山瓦斯株式會社（以下單ニ甲ト記ス）ト三幡輕便鐵道株式會社（以下單ニ乙ト稱ス）ト石炭輸送上ニ関シ左ノ契約ヲ締結ス

一 乙ハ甲ノ所要石炭ノ輸送ヲ請負フタメ甲ノ工場ノ構内（岡山市大字網濱所在）適當ノ場所迄引込線ヲ布設シ該布設費及ヒ修繕費ハ一切乙ニ於テ負担スルモノトス

一 運搬スル石炭ノ數量ハ毎月六百噸内外トシ輸送區域ハ三幡驛ヨリ甲ノ工場構内ニ於ケル指定ノ場所迄トス

一 前記運搬賃ハ壹噸ニ付金拾五錢ト定メ毎月貳拾五日ヲ以テ數量ヲ締切り月末ニ於テ甲ヨリ支拂フナス

但荷物積卸シニ要スル費用ハ甲ノ負担トス

一 三幡港ニ於テ現品陸揚後雨晒ヲ防ク爲メ乙ハ適當ノ場所ニ上家ヲ建設スベシ若シ甲ニ於テ該場所狹隘ノ爲露出ノ慮アリト認メタルトキハ即時乙ニ於テ取擴ケヲ施行スルモノトス

一 現品輸送ニ付テハ甲ヨリ數量及列車便ヲ指定スルコトアルベシ乙ハ故ナク之ヲ拒ムコトヲ得ズ

一 乙ガ工場内貨物蹴込ノ上ハ甲ハ即時現品ヲ取卸スベシ

作業緩慢ノ爲メ貨車ヲ拾貳時間以上停滯セシメタル時ハ壹時間壹車ニ付金六錢ヲ支拂フモノトス

一 甲ハ乙ノ線路使用料トシテ壹ケ年金貳百円也ヲ貳期ニ分チ乙ニ支払フモノトス

一 本契約ハ締結ノ日ヨリ向フ壹年トス

但シ輸送ノ成績良好ニシテ從來ノ通り異変ナキ限り本契約ヲ繼續シ期限滿了後ト雖モ双互本契約ノ權義ヲ履行スベシ

一 本契約解除ノ場合ハ乙ハ速ニ自己ノ費用ヲ以テ線路ヲ撤回シ甲ノ構内ヲ原形ニ復スル工事ヲ施スベシ

右契約ノ証トシテ本書貳通ヲ作製シ各壹通ヲ分有スルモノナリ

大正六年七月五日

岡山市大字天瀬百五番ノ壹

岡山瓦斯株式會社 取締役社長 大森馬之

上道郡三幡村大字江並堤塘第壹號地

三幡輕便鐵道株式會社取締役社長 藤原讓太郎¹⁰⁵

5-9 三幡鐵道に改称

1923 (大正12)年4月10日、三幡鐵道株式會社取締役社長・藤原元太郎は、鐵道省監督局に「商號変更ノ件」を提出した。「三幡輕便鐵道」から「三幡鐵道」への変更である。

三輕甲第三〇號

御届

大正十二年四月十日

岡山縣岡山市門田屋敷八番地

三幡鐵道株式會社 取締役社長 藤原元太郎

鐵道省監督局御中

商號変更ノ件

當會社此度商號ヲ三幡鉄道株式会社ト變更シ大正十二年三月三十一日臨時株主總會ニ於テ承認決定シ及ヒ大正拾貳年四月九日岡山區裁判所ニ於テ商號變更登記ヲ終了致シ候間此段及御届候也
旧三幡輕便鉄道ヲ三幡鉄道ト変更

5-10 桜橋から国清寺への延伸

岡山の町を路面電車が走り始めたのは1912（明治45）年5月5日である。『おかでん七十年の歩み』に「岡山市の中央を南北に貫く柳川線の起源は、会社創立以前にまでさかのぼる」と書かれているが、開業前史を知る人は意外に少ないと思われる。

岡山電気軌道株式会社創立事務所がおかれたのは1906（明治39）年10月14日であった。しかし創立事務所がおかれたのは岡山市内ではなく、神戸市兵庫湊町の神戸商工会議所であった。岡山市大字浜田町在任の発起人・平田基次郎宅に創立事務所が開設されたのは11月5日で、同日、内閣総理大臣・原敬に電気鉄道敷設の申請書を提出した。創立事務所は翌1907（明治40）年1月13日、岡山市桶屋町に移され、7月21日、岡山市内で第一回発起人大会が開かれた。京橋線、内山下線、内山下支線、後栗園線、黒住線の特許状は同年11月27日に下付された。ところが、1910（明治43）年5月21日の創立総会が開かれたのは岡山ではなく、神戸商工会議所であった。¹⁰⁶

特許状とは、いわゆる路面電車線の敷設に必要な許可証である。専用の線路を走る鉄道を敷設するには、1887（明治20）年5月17日に公布された勅令第12号「私設鉄道条例」の定める「免許状」が必要であった。一方、道路の上に敷く線路を走る鉄道には1890（明治23）年8月23日に公布された法律第71号「軌道条例」が規定する「特許状」が必要であった。つまり、一般鉄道と軌道は異なる法律で管理されているのである。

『おかでん七十年の歩み』に記された岡山電気軌道開業前史には、西大寺鉄道、三幡鉄道にも関係する記述がある。3 鉄道の端緒は1906（明治39）年12月1日の山陽鉄道国有化で、瀬戸内に活動拠点を構える山陽鉄道の大株主たちが、山陽鉄道会社国有化賠償金をもとに新しい鉄道を計画したというのである。

まず兵庫電気鉄道など複数の鉄道会社を設立し、明石・姫路・網干・竜野・有年あるいは上郡間、有年あるいは上郡・牛窓間、牛窓・西大寺間、西大寺・岡山間、山陽線岡山駅前と岡山市内を結ぶ市街電車の5路線を敷設する。つぎに5路線を統一し、三備鉄道岡山・尾道間、広島電鉄尾道・広島間と連絡させる。つまり、山陽線とは異なる阪神・下関間の鉄道を敷設する構想であった。山陽鉄道の大株主には、岡山電気軌道の株主であり、広島電鉄の生みの親でもあった大林芳五郎（大林組社長）をはじめとする数々の財界人、岡山電気軌道の発起人にも「岡山西郷」と呼ばれた杉山岩三郎を筆頭に、岡山財界の重鎮や阪神間で財をなした岡山出身の実業家多数が名を連ねていたのである。

特許出願にあたり、岡山電気軌道発起人代表らは岡山市とさまざまな協議を行った。そのなかには、将来岡山市営電鉄事業が必要になったら買収に应じる、西大寺軌道の軌間を914 mmから岡山電気軌道の1067 mmに改軌する、三幡築港事業が動き出すときは臨海線を敷設する、などが含まれていた。つまり、岡山電気軌道旭東線の新設、西大寺軌道の併合、三幡鉄道の敷設は、岡山電気軌道の設立時、すでに想定されていたのである。¹⁰⁷

岡山電気軌道は1912（明治45）年5月5日、内山下線駅前・内山下分岐点（現在の城下）0・91 kmと内山下支線内山下分岐点・後楽園口間0・448 km、6月1日には城下・西大寺町間0・8 kmで営業運転を開始したが、京橋線と黒住線は未開業であった。

ところが営業距離わずか2 km程度に高い運賃を払いながら、人が歩くほどのスピードしか出せないことが足かせとなり、開業景気が過ぎると業績は不振に陥った。そこで岡山電気軌道は経営方針を大幅に見直し、1918（大正7）

年11月28日、番町線後楽園・七番町口0・452 kmと旭東線西大寺町口・東山間1・288 kmの特許を申請し、1921（大正10）年7月26日番町線、1923（大正12）年7月9日旭東線を開業させた。

旭東線敷設の要請は創立以前、岡山市議会などから出されており、岡山電気軌道も1906（明治39）年11月5日の特許出願まで検討していた。岡山電気軌道重役会議は1910（明治43）年8月9日、旭東線の特許申請を議決して9月29日、岡山県經由で申請した。しかし同年12月19日、申請は却下された。そこで1912（明治45）年11月25日に開かれた定時株主総会では、ルートを一部変更した旭東線西大寺町口・東山間の敷設が承認された。¹⁰⁸1918（大正7）年11月から1919（大正8）年4月までの営業内容を記録した「大正七年後半期 第拾八回営業報告書」の「軌道延長ニ關スル現況」にはつぎのように記されている。旭東線西大寺町口・東山間の敷設工事がいよいよ動き出すのである。

前期ノ初特許ノ申請ヲ爲シタル番町旭東ノ兩線路ハ大正七年拾壹月貳拾八日附特許狀並ニ命令書ノ下附ヲ受ケ直チニ先ツ番町線ノ工事施行ノ許可申請書ヲ提出セルヲ以テ近ク起工ノ運ヒニ至ル可ク旭東線ハ小橋以東ニ對スル交渉ニ關シ縣市ト折衝中ニシテ遠カラス解決ス可キニ依リ此解決後ハ直ニ施行認可ヲ申請スル可キ筈ナリ¹⁰⁹

旭川に京橋を架け、山陽道を通しのは宇喜多秀家の1593（文祿2）年である。¹¹⁰宇喜多が架けた木の京橋の、道路鉄道併用橋への架替えが決まったのは1912（大正元）年8月30日で、1914（大正3）年11月29日には岡山県議会も承認した。1913（大正2）年4月30日の岡山電気軌道第6回定時株主総会も旭東線西大寺町口・東山間の延伸を承認し、京橋への線路敷設が行われるはずであった。しかし、当時の岡山電気軌道には80ポンドレールに交

換する財政的余裕がなかったため、新しい京橋は1917（大正6）年3月25日、道路橋として開通した。橋の中央を複線の線路が走る現在の姿になったのは1922（大正11）年で、東山行き電車が走り始めたのは1923（大正12）年7月9日である。

岡山電気軌道と岡山市が京橋への軌道敷設協議を始めたのは1917（大正6）年である。同年9月6日付山陽新報は「三幡輕鐵延長計畫」でつぎのように報じている。

岡山三幡間三幡輕便鐵道株式會社にては四日重役會を開き線路延長方に付協議せしが内容は最終點櫻橋驛より小橋町まで延長せんとするにありて既に計畫餘程熟し居れるが如し。¹¹¹

つぎの展開は翌1918（大正7）年3月27日付山陽新報の「三幡輕鐵延長 豫定線路變更」にある。

三幡輕便鐵道は岡山電気軌道の旭東線延長に連絡する目的を以て小橋町字新地迄延長することに決定せしは既報の如くなるが延長費は僅に五萬圓なるも今日の如き物價騰貴に際し五萬圓の經費を以て敷設すること不可能なりとし豫定線路を變更し現櫻橋停留場より東北に曲折し花畑舊日置邸附近に至ることと爲したる由。¹¹²

1918（大正7）年6月23日付山陽新報は「三幡輕鐵延長 社長及課長と市理事者協議」で、「花畑舊日置邸附近」として新停車場の場所を「小橋國清寺横手舊馬車驛」と報じている。¹¹³三幡輕便鐵道は1923（大正12）年2月5日、桜橋・國清寺間1・1kmを延伸するのであるが、その目的は東山に延伸される岡山電気軌道との連絡にあった

のである。1917（大正6）年に立案された小橋町字新地への延伸計画は翌1918（大正7）年、「花畑舊日置邸附近」あるいは「小橋国清寺横手舊馬車驛」に国清寺駅を建設することで決着し、岡山電気軌道旭東線開業の約5ヶ月前、1923（大正12）年2月5日、三幡軽便鉄道国清寺駅が開業した。これにより岡山駅から三幡港に行くには、岡山電気軌道小橋停車場下車、三幡鉄道国清寺駅乗り換えだけに簡略化された。

6 二つの反対陳情

三幡鉄道は、三幡軽便鉄道時代の1921（大正10）年と三幡鉄道時代の1924（大正13）年の二回、新規参入をはかった福島軽便鉄道と岡山臨海鉄道の免許不許可を求める陳情書を提出した。どちらも岡山の実業家・菱川吉衛が発起人となり、旭川右岸への敷設を計画したものであった。

6-1 福島軽便鉄道計画への反対陳情

1921（大正10）年5月26日、三幡軽便鉄道取締役社長・藤原元太郎は鉄道大臣・元田肇に、福島軽便鉄道の不認可を請願した。

御願書

弊社三幡軽便鉄道ハ岡山市ノ門口ヲ爲ス三幡港（旭川ノ河口ニ於ケル港湾ナリ）ヲ基點トシ岡山市ヲ東西ニ貫通セル市鉄ト連續シテ山陽本線岡山驛ニ連絡（本年中ニ完成豫定）セントス此連絡完成ノ上ハ旭川ヲ逆航スル貨物

ノ運輸モ至便ニシテ弊社營業ノ目的ヲ達成スベク今ヤ此連絡工事ハ僅ニ五拾鎖少距離ニシテ此完成ハ眼前ニ迫リ居リ則チ之ガ計畫當初ノ目的貫徹セバ児島郡（東部）及ビ瀬戸内海ニ於ケル小豆嶋、豊嶋方面ノ乗客ガ山陽本線ニ到達スルノ捷徑トモ相成リ弊社ガ大正四年八月營業開始以來（國庫補助ノ恩恵ニ依リ）漸クニシテ社命ヲ維持シ來リタル苦心ノ効果ヲ奏セントスル場合ニ御座候然ル処今回最近ノ距離（河幅僅ニ百數十間ノ旭川ノ對岸ニテ）ニ於テ弊社鐵道ト並行線ヲ爲ス処ノ福嶋輕便鐵道敷設出願致候モノ有之候右ハ本省ニ於テ目下御詮議中ト存候此福嶋輕便鐵道線ハ全然弊社三幡輕便鐵道ニ對スル競争線ニシテ而モ三幡港ヨリ遙カニ旭川ヲ溯リタル上流ニテ對岸福濱大字福嶋ヲ基点トシテ岡山市内山陽線ニ連接セントスルノ計畫ニ有処候ニ付若シ之ガ敷設御認可相成候場合ハ弊社三幡輕便鐵道ノ社運漸リ維持シテ今日ニ至リタル營業ヲ妨害スルノミナラズ新願ノ福嶋線夫レ自身ノ營業ニ於テモ到底収支不償甚ダ不充分ニシテ兩社共倒ノ醜態慘狀ヲ來スヤ明瞭ノ問題ニ有処候ニ付希クハ斯ル最近距離ニ於ケル競争並行線ノ計畫ヲ御認可無之候様被成下度此段狀シテ具伸仕候間宜敷御詮議被下度奉悃願候也

大正拾年五月貳拾六日

岡山縣上道郡三幡村大字江並

三幡輕便鐵道株式會社取締役社長藤原元太郎

鐵道大臣元田肇殿¹¹⁴

福島輕便鐵道は二回計畫され、どちらも未成に終わっている。第一の計畫は1911（明治44）年4月7日、杉山岩三郎ほか8名が申請した宇野線鹿田駅・福浜村大字福島間6・3km（3マイル75チェーン）である。資本金6万円、御津郡鹿田村大字大供の宇野線鹿田駅を起点に、鹿田村大字東古松、大字岡、大字奥田、大字二日市、岡山市大字七

日市、御津郡福浜村大字浜野、大字洲崎を経て大字福島にいたる軌間762mmの蒸気鉄道で、同年6月15日に免許状を下付された。しかし、線路通過点が児島湾干拓予定地であったために用地確保が難航した。1912(明治45)年6月5日に「工事施行認可申請延期願」を提出し、工事着手期限を6月14日から12月14日に延長することを求めたが、着手見込みが立たず1912(大正元)年12月9日、免許状を返納した。¹¹⁵

第二の計画は、菱川吉衛らによる岡山駅・御津郡福浜村大字福島松ヶ鼻間6・4km(4マイル)である。石炭やコークス、雑貨などの貨物と旅客の輸送を目的とした資本金45万円、軌間762mmの計画であったが、申請は却下されたものと思われる。¹¹⁶

菱川らが岡山駅・松ヶ鼻間を計画した1921(大正10)年ごろの岡山県では、山陽海岸線を西大寺から三幡經由で岡山駅に延伸する運動が熱を帯びていた。山陽海岸線とは、政府が第44議会に提出した地方鉄道で、兵庫県の山陽線有年駅を起点に、赤穂、日生、片上、伊部、福岡、西大寺を経て山陽線西大寺(現在の東岡山)駅を終点とするルートであった。起点を相生駅にすれば現在の赤穂線に相当する。¹¹⁷同年5月4日付山陽新報は、西大寺鉄道が九幡築港を計画し、三幡鉄道は三幡港沖の高島築港を計画するなか、福島軽便鉄道会社があらたな鉄道の敷設と、福島築港を申請したと報じている。¹¹⁸岡山市は当時、岡山電気軌道の市営化を視野に入れた都市計画を検討していた。¹¹⁹岡山市内には宇野開港後も大型船を停泊させる港がなかったため、近傍への築港にこだわり続けていたのである。1925(大正14)年6月6日以前に発行された新聞を読むと、岡山県や岡山市は福島軽便鉄道計画に前向きであったように見える。¹²⁰

6-2 岡山臨港鉄道計画への反対陳情

1924(大正13)年12月10日、菱川吉衛ほか10名は、鉄道大臣・仙石貢に「岡山臨港鐵道敷設免許申請」を申請

した。

今般拙者共發起人ト相成リ岡山市ヨリ岡山縣御津郡福濱村ニ至ル間ニ地方鐵道法ニ依リ鐵道ヲ敷設シ一般旅客貨物ノ運輸營業致度候間御免許被成下度別紙關係書類并ニ圖面相添へ此段申請候也

發起人には兒島灣開墾事務所長・渡邊辨三や天満屋社長・伊原木藻平もへいの名前もある。「岡山臨港鐵道敷設申請理由書」にはこう書かれている。

今般岡山市ヨリ岡山縣御津郡福濱村ニ至ル間ニ鐵道ヲ敷設シ地方鐵道法ニ依リ一般運輸營業仕度本鐵道敷設計畫スル理由左ノ通ニ有之候

「岡山臨港鐵道株式會社起業目論見書」の概要はつぎのとおりである。

本會社ハ岡山市ヨリ岡山縣御津郡福濱村ニ至ル間ニ鐵道ヲ敷設シ地方鐵道法ニ依リ一般運輸ノ業ヲ營ミ且ツ福濱村海岸ニ築港ヲ造成シ一般ノ船舶發着ヲ便ナラシメ以テ本事業ヲ經營シ及土地家屋ノ賣賃借權ヲナクス目的トス

「岡山臨港鐵道」は昭和時代に実在した鐵道である。岡山県は1939（昭和14）年、農業県から工業県への転換をはかり、工場誘致委員会規程を制定し、兒島灣干拓第3区と第5区に汽車製造會社と倉敷絹織（後に倉敷航空化学

木型飛行機製作工場)、1942(昭和17)年に立川飛行機、1943(昭和18)年には海軍艦政本部示達による三井造船大型ディーゼル機関専門工場岡山機械製作所を誘致した。この岡南工業地帯造成のため1943(昭和18)年5月25日、岡山県知事・橋本清吉は鉄道大臣・八田義明に、原料や資材、製品、従業員などを輸送する専用鉄道敷設に関する「宇野線大元駅岡山市福島地内臨海工業地帯専用鉄道敷設調査設計委託承認申請ノ件」を提出した。^{1,2,2}橋本知事が申請した大元駅と岡南工業地帯を結ぶ鉄道が、戦時体制による中断の後1946(昭和21)年11月に開業した、後の岡山臨港鉄道で、^{1,2,3}1984(昭和59)年12月29日まで走り続けた。

岡山臨港鉄道の起点・大元駅付近は、1938(昭和13)年12月に構想が動き出した「弾丸列車」新岡山駅の予定地であった。弾丸列車構想とは東京・大阪間を4時間、東京・下関間は9時間50分で結ぶ標準軌鉄道で、新岡山駅から笹ヶ瀬川のあいだに客車停車場が設けられることになっていた。しかし、第二次世界大戦の戦局悪化、資材や労働者の不足にともない1944(昭和19)年度、凍結となった。^{1,2,4}

新岡山駅構想は岡山市の戦災復興特別都市計画にも反映されていた。大供交差点(岡山市庁舎北側の交差点)付近に官公庁を集結させ、大元駅には幅員27mの岡山市内西部縦貫道路が延長されることになっていた。岡山駅は貨物駅とされ、宇野線以外のもう一線が敷設される計画であった(巻末「図9」)。^{1,2,5}

菱川らが申請した岡山臨港鉄道は、実在した岡山臨港鉄道の一時代前の計画である。資本金200万円、建設資金^{1,2,6}94万8004円、山陽線岡山駅付近を起点、御津郡福浜村海岸を終点とする総延長^{1,2,7}21.6km(13.4マイル)、軌間1067mmの蒸気鉄道で、駅間距離は岡山・鹿田間0.96km(0.6マイル)、鹿田・二日市間2.3km(1.4マイル)、二日市・七日市間^{1,2,8}3.5km(2.2マイル)、七日市・福島間5.95キロ(3.7マイル)、福島・築港間8.9km(5.5マイル)であった。^{1,2,9}

菱川らの申請理由の概要はつぎのようである。南に瀬戸内海を控える岡山市は、周囲に豊穡な農村を控える。東西に伸びる省線は小都市を結び、動力や労働力も十分に備わり、商工業の発展に必要な条件が揃っている。しかし諸都市の発展は遅れ、停滞状態にある。その要因は交通機関の不整備と不統一にある。とくに水陸交通の連絡の悪さが問題である。

岡山市の水陸連絡は旭川の京橋、三幡港と三幡鉄道、宇野港と宇野線に頼っているが、京橋の河道は年々埋没し、満潮時以外は小型船舶ですら遡上できず、三幡港に停泊せざるをえない。三幡港で陸揚げするには、積荷を一旦浮き棧橋に移し、階段状の荷揚場に降ろさなければならぬ。効率が悪く不便である。三幡鉄道も同様、船の荷物を一旦浮き棧橋に移動し、それから貨車に積み替えなければならない。三幡鉄道と山陽線が連絡していないこと、宇野線岡山・宇野間の距離と時間、運賃も大きなロスである。西大寺鉄道の終点・後楽園駅も岡山駅とは離れている。つまり岡山交通網は不統一・未完成で、陸海連絡はさらに非効率である。そうした浪費のツケを負担しているのが生産者と生活者である。岡山市には工業発展に必要な地形的条件が備わっているにもかかわらず、紡績業と製紙業以外見るべき産業がない。それは交通網の不完全さゆえのことである。

その打開策として、福浜・児島湾間の港湾を整備し、福浜・岡山駅間に鉄道を敷設し、最短距離の海陸交通体系を完備する必要がある。港を幅454・5m(250間)から545・5m(300間)、水深30・5m(30フィート)以上とすれば、1000トン級船舶の投錨が可能になる。岡山市の発展のためには、陸海交通の不便解消が必須である。¹³⁰菱川らのこの申請を受け取った岡山県知事・佐上信一は1925(大正14)年11月16日、鉄道大臣・仙石貢に「岡山臨港鐵道敷設免許申請ノ件」と「岡山臨港鐵道敷設免許申請調査」を書き送っている。

土第五一八二號

副申

大正十四年十一月十六日

岡山縣知事佐上信一

鐵道大臣仙石貢殿

岡山臨港鐵道敷設免許申請ノ件

管下岡山臨港鐵道株式會社發起人菱川吉衛外十名ヨリ縣下御津郡福濱村ニ至ル鐵道敷設免許申請ニ付
調査候處別紙調書ノ通ニ有之候條不許可處分相成度候

岡山臨港鐵道敷設免許申請調書

三、事業の效用

本鐵道敷設ノ目的ハ岡山市ト児島灣トヲ結ヒ岡山市ニ於ケル水陸連絡ノ施設ヲ完全ニシテ商工業ノ發展ニ資セ
ムトスルニアリ、由來岡山市ハ山陽本線東西ニ貫通シ宇野線及伯備線南北ニ走り又中國鐵道、西大寺鐵道アリテ
陸上ニ於ケル運輸交通機關ノ完備セルニ反シ水陸連絡機關トシテハ旭川ノ水運及三幡鐵道アルノミニシテ然カモ
旭川ハ河身逐年埋没シ満潮時ト雖モ二十噸以上ノ船舶ハ出入困難ナル状態ニアリ又三幡鐵道ハ其ノ終点タル三幡
港ノ設備不完全ナルト山陽本線トノ連絡ナキ爲現在ノ水陸連絡機關トシテハ不完全ナリ而シテ本鐵道ノ敷設ハ之
レカ缺点ヲ補ヒ岡山市ノ運輸交通ニ便シ商工業ノ發達ニ資スルトコロ尠カラスト認ム
四、他ノ鐵道又ハ軌道ニ及ホス影響

本鐵道ハ旭川ヲ隔テ既設三幡鐵道ト併行スルモノニシテ現在三幡鐵道ノ營業狀態ヲ見ルニ最近五ヶ年間ノ利益配當ハ左記ノ通平均四朱五厘ニシテ甚不振ノ狀態ニアルヲ以テ本鐵道ノ敷設ハ甚大ナル影響を與ヘ經營困難に陥ルヘキモノト認ム

記

大正九年度 四朱八厘

大正十年度 五朱

大正十一年度 四朱五厘

大正十二年度 四朱

大正十三年度 四朱貳厘

五ヶ年間平均 四朱五厘

六、許否ニ關スル意見

本鐵道ハ岡山市ニ於ケル水陸連絡機關トシテハ適當ノ施設ト認ムルモ現在岡山市及其ノ近郊ノ交通該物資集散ノ狀態ニ鑑ミ此間更ニ一線ヲ増設スルノ必要ヲ認メサルノミナラス本鐵道ノ敷設ハ既設三幡鐵道ヲシテ經營困難ニ陥ラシメ到底兩立セサルモノト認ムルヲ以テ本申請ハ許可セラレサルヲ相當ト認ム

1926 (大正15) 11月15日、三幡輕便鐵道取締役社長・藤原知道は鐵道大臣・井上匡四郎に「岡山臨港鐵道敷設ノ件ニ關シ三幡鐵道社長藤原知道提出反對陳情書供覽ノ件」で、「岡山市福島臨港(岡山臨港)鐵道敷設セラル、時ハ弊社ノ打撃甚大ニ付御認可御詮議ニ就テハ御配慮を請フ」と訴えた。¹³¹

十一月二十九日

乙監鐵第八二八四號

大正十五年十一月十五日

十一月廿六日決濟

監第三一五〇號

総務課長

岡山臨港鐵道敷設ノ件ニ關シ三幡鐵道社長藤原知道提出反對陳情書供覽ノ件

(要旨)

標記出願線ハ旭川ヲ隔テ本社線ニ並行シ且同一目的ヲ有スルモノナレハ之カ免許ノ曉ハ自然競争ハ免レサルヘク尚本年度ヨリ著手セラルル旭川改修工事ニ依リ水運ノ便一層加ハルニ至レハ到底兩立經營ハ困難ト認メラルルニ付右出願線御詮議ニ際シテハ特ニ御考慮相煩度

以下に陳情書の全文を示す。

爰ニ省線大元驛ヲ基点トシ御津郡福濱村ニ至ル岡山臨港鐵道敷設認可申請ニ對シ三幡鐵道株式會社取締役社長藤原知道謹ミテ我社ノ狀況ヲ具陳シ閣下ノ御熟慮ヲ請シトス弊社去ル大正三年二月一日ノ創立ニテ翌大正四年八月十一日櫻橋三幡間四哩ノ運輸ヲ開始シタル然ルニ三幡港ノ設備不完全ナルト基点櫻橋驛ノ一方ニ偏スル關係ヨリ

貨物ノ吸收困難ニテ加フルニ沿線ニ於テ名所旧跡ノ旅客ノ來往スベキモノ乏シキ爲メ發起當時豫想ノ收入ヲ得ル能ハサリシカバ大正四年十月十六日輕便鐵道補助ノ件ヲ申請大正五年五月二十四日御認可ノ指令ニ接シタルヲ以テ前途ニ一縷ノ光明ヲ認メ銳意旅客貨物ノ吸收ニ全力ヲ注ギ三幡驛に貨物積卸場ヲ建設シ水運業ヲ兼營シテ石炭ノ中繼輸送ヲ爲シ或ハ運輸會社ト連絡シテ児島灣沿岸諸港ノ旅客吸收ヲ圖リ或ハ香川縣土ノ庄方面行旅客ノ營業航路ノ一部ヲ買收シ或ハ高島公園設備費ヲ岡山市に寄附シテ其完成を圖リ或ハ岡山市内電車線路ノ旭東ニ延長スルニ依リ弊社モ亦線路ヲ延長シテ國清寺驛ニテ之ト接續スル等多大ノ經費ヲ投シタル結果次第ニ其收入ヲ増加セリ弊社カ御補助ヲ受ケタル金額ヲ算スレハ過去拾ヶ年ニ亘リ總計金五萬壹千八百五圓四拾錢ニシテ斯ル多額ノ御補助ニ依リ漸ク自營ノ緒ニ就ントスルニ當リ近時旭川ヲ通航シテ市内船着町ニ至ル石油發動機船ハ其數二十艘ニ達シ互ニ賃金ヲ低下シテ旅客ノ爭奪ヲ爲スヲ以テ之ニ依ルモノ次第ニ増加シ前期(自大正十四年十二月至全十五年五月)ノ如キハ前々期(自大正十三年十二月至全十四年五月)ニ比シテ約二割ノ減收ヲ見ルニ至リタル際更ニ旭川ヲ隔テ弊社線ト並行セル岡山臨港鐵道敷設セラル、時ハ同線ニ依ル旅客ハ殆ント同一方面ナルハ運輸開始ノ後勢競爭ハ免レサルベク尚本年度ヨリ着手セラル、旭川改修ニテ水運ノ便一層加ハルニ至レハ兩者共經營難ニ陥ルベキハ火ヲ睹ルヨリモ明ナレハ同線ノ敷設御認可御詮議ニ際シ特ニ御考慮相仰度偏ニ奉悃願候頓首再拜

大正十五年十一月

岡山市門田屋敷八番地

三幡鐵道株式會社 取締役社長 藤原知道

菱川らの岡山臨港鐵道敷設願は1927(昭和2)年6月1日に却下された。

132

岡山臨港鐵道敷設願却下ノ件

大正十三年十二月十日附申請鐵道敷設ノ件聽届ケ難シ

理由

本件ハ既設三幡鐵道ヲ経営困難ニ陥ラシムルノミナラズ目下ノ貨物集散状態ニ於テ更ニ一線増設スルノ要ナキモノト被認ニ依リ伺書ノ通り處理可然哉

1927 (昭和2)年4月15日付山陽新報は「都市計畫に伴ふ市營の電鐵網」で、岡山市が電鐵課を新設し、新しく整備する幅員18m (10間)以上の道路16すべてに路面電車を走らせ、そのうちの8線を第一期工事とする計畫であると報じている。同月17日付「土砂採收の浚渫船」では、旭川下流域の埋没で、市政の發展が阻害されることを憂いた有識者らが旭川の改修を求めていること、水陸交通の連携を目的とした福島臨海鐵道計畫を伝えている。¹³³⁴

以上のことから、菱川が申請した福島輕便鐵道と岡山臨港鐵道は、岡山市の都市計畫を視野に入れた鐵道であったと考えられる。山陽新報の「土砂採收の浚渫船」によると、福島沖では県の許可を得た浚渫業者が河道で砂利を採取し、コンクリート用材料として大阪方面に送っている。菱川らは福島や福浜を、京橋や三幡に代わる岡山の新しい港として整備し、新港と市街地を鐵道で結ぼうとしたのである。

岡山臨港鐵道の終点・福浜は、児島灣干拓事業第3区と第5区として誕生する埋立地である。堤防工事は1910 (明治43)年に出願され、1913 (大正2)年に起工したが、工事が動き出したのは1919 (大正8)年、竣功は1941 (昭和16)年であった。工事開始から2年が過ぎた1921 (大正10)年、岡山市は「第三区五区運河及

び築港並に開墾に関する目論見書」を発表し、同区を岡山市の最適工業地区とすること、同区と宇野線鹿田駅のあいだに大運河を開削する計画を明らかにした。岡山市は1923（大正12）年、内務省から都市計画法の指定を受け、翌1924（大正13）年には岡山市街から宇野・平井・操陽・福浜・高島におよぶ都市整備の認可を受けた。1925（大正14）年の第51議会では、内務省直轄事業・旭川改修工事も可決された。旭川の改修は1931（昭和6）年に始まり、旭川河口に近い児島湾干拓第3・第5区は浚渫土砂捨場として埋め立てられることになった。こうして新工業地区には汽車製造会社岡山工場、倉敷絹織、立川飛行機、三井造船の大型ディーゼル機関専門工場岡山機械製作所が進出するのである。¹³⁵

つまり、菱川らの岡山臨港鉄道計画は、「第三区五区運河及び築港並に開墾に関する目論見書」に描かれた岡南工業地区の整備を前提とし、1927（昭和2）年に計画された大運河を鉄道におき換えるものであったと考えられる。

7 三幡鉄道の廃止

7-1 自動車の普及

藤原讓太郎が「岡山軽便鐵道敷設免許願」を提出した1910年代は、鉄道網の伸張とともに、人力車や馬車、牛車が増え、それらが交通機関の主役を務めるようになったところである。ところが1920年代になると道路や港湾の整備が進み、自動車の普及率が大きく拡大した。岡山県もその例外ではなく、大正時代には馬車や牛車、荷車、人力車に通常自転車や自動自転車（オートバイ）、自動車加わるようになった（巻末「表6」）。

吉備線足守駅は1904（明治37）年11月15日、中国鉄道岡山・漣井間の途中駅として開業した。駅は足守の中心

地から約4km南におかれたため、駅前にはいつも40台前後の人力車が待機しており、それが足守駅前の名物風景であったという。しかし、自動車の普及により人力車を利用する人の数は激減し、転業や廃業が続き、1930（昭和5）年の車夫は10余人になった。そこで車夫らは、吉備郡阿曾村（現在の総社市阿曾）の素封家に相談して乗合自動車を運行することにした。¹³⁶

岡山県初の自動車は1904（明治37）年、山羽^{やまば}虎夫が制作した国産第一号の蒸気自動車であった。1907（明治40）年には岡山駅・三幡間のバス路線が申請されたが、これは県内でもっとも早いバス路線の営業申請であったといわれている。¹³⁷岡山県で自動車営業が始まったのは、西尾元治郎が岡山駅・東山間と玉島駅・玉島間を結んだ1913（大正2）年であった。¹³⁸岡山市内最初のバス路線は1917（大正6）年に山崎誠一郎が開設した岡山・片上間で、1919（大正8）年には旭自動車岡山・西大寺間の運転も始まった。¹³⁹

7-2 三幡鉄道の延命策

三幡鉄道株式会社取締役社長・藤原知道は1927（昭和2）年5月20日、鉄道大臣・小川平吉から「瓦斯^{ガソリン}自動車併用ノ件」の認可を受けた。ガソリンカーと蒸機列車を併用する目的は、運転の容易なガソリンカーを走らせることで競合する定期乗合自動車に乘客を奪われることを防ぐ対策であり、軽量車両の運行による経費節減にあった。中国鉄道会社も1930（昭和5）年3月27日、バスへの対抗措置として、少単位で頻繁運転が可能なガソリンカーを導入した。¹⁴⁰宇野線にガソリンカーが投入されたのは1935（昭和10）年11月28日、伯備線倉敷・備中高梁間でガソリンカーが走り始めたのは1936（昭和11）年10月1日であった。¹⁴¹

1927（昭和2）年度の私鉄営業成績は前年度を大きく下回る数字となった。営業規模は1926（昭和元）年

の223社から9社増え、営業距離も5624・7km(3495マイル)から386・2km(24マイル)延びたが、建設費に対する益金は1分減少し、1928(昭和3)年度もさらなる減収減益が見込まれた。中国鉄道、西大寺鉄道、三幡鉄道、下津井電鉄、井笠鉄道の営業成績も、不況と自動車との競争で2年から3年のあいだ減少を続けていた。¹⁴²

1928(昭和3)年1月23日、藤原は小川鉄道大臣に岡山駅・三幡港間の「自動車兼営認可申請書」を提出した。それは、岡山市川崎町の佐藤公久が前年の1927(昭和2)年9月14日に運転を始めたサクラ自動車岡山駅・三幡港間乗合自動車への対抗策であった。「自動車兼営認可申請書」は1928(昭和3)年2月6日に許可され、同年4月、藤原は自動車部を開設し、サクラ自動車を6000円で買収した。¹⁴³

旭川では1928(昭和3)年、その年に起業した牛窓の南備海運が京橋・日生間のポンポン船定期運航を始めた。1929(昭和4)年には日生汽船も参入し、京橋・日生間航路は両社による熾烈な競争の場となった。¹⁴⁴三幡鉄道にとって、旭川のあらたな宿敵出現である。

藤原は1928(昭和3)年10月20日、小川鉄道大臣から水族館兼業を許可され、翌1929(昭和4)年4月10日に開館させた。同年7月2日には、鉄道沿線の宮道海水浴場への客誘致を見越した飲食品を販売する兼業届も認可された。ところが自家用車の急速な普及により鉄道各社の旅客数激減、減収減益が続き、伯備線が全線開業した1928(昭和3)年の、9月末時点の利用者数は当初目標を30万人下回るという厳しさであった。¹⁴⁵

7-3 西大寺鉄道との合併談

三幡鉄道の生き残りをかけた闘いが続く1930(昭和5)年、鉄道省は私鉄の経営合理化をはかるため、配当金

の減額、未開業線の免許状返納、会社の合併を勧告した。岡山市内に拠点を置く中国鉄道、西大寺鉄道、三幡鉄道の配当割合は中国鉄道と西大寺鉄道が1割2分、三幡鉄道は9割であった。しかし、中国鉄道と西大寺鉄道の数字には無理があり、中国鉄道は国有化の望みが絶たれたばかり、西大寺鉄道は鉄道部門と鉄道部門との統合という差し迫った問題を抱えていた。¹⁴⁶

「6-2 岡山臨港鉄道計画への反対陳情」で述べたとおり、岡山市は市営路面電車線の敷設を検討したが、1930（昭和6）年、都市計画街路・網浜三幡線が三幡鉄道国清寺・網浜間の線路の上を通過することになった。国清寺・網浜間が岡山市に買収されることになったのである。そこで財界の名士が仲介する西大寺鉄道と三幡鉄道の合併協議がもたれた。合併成立は堅いが、万が一のときは西大寺鉄道が三幡鉄道を併合し、岡山駅・網浜間を岡山バスによる運行にする、というシナリオが¹⁴⁷つくられた。しかし西大寺鉄道社内の、西大寺鉄道と岡山バスの経営をめぐる¹⁴⁸紛があったため、合併は見送りとなった。

7-4 岡山市計画街路

現在の岡山市域は、北部の丘陵地帯から旭川と吉井川河口に広がる岡山平野、児島半島から瀬戸内海沿岸南部までの面積789・91平方キロメートルである。岡山は1871（明治4）年、廃藩置県により県庁所在地になり1875（明治8）年、近代都市整備事業が始まった。まず岡山城の堀埋め立工事が始まり、1891（明治24）年に山陽鉄道岡山駅が開業すると岡山駅を核とした都市づくりが動き出した。中心市街地の交通体系が整備され始めたのは、1912（明治45）年の岡山電気軌道開業からである。

都市の近代化に向け岡山市は1907（明治40）年、市区改正調査委員会を設置した。1916（大正5）年には

市区改正計画を取りまとめ、その骨子を、都市計画区域を工業化地帯に編入する区画整備事業、旭川の改修、岡山港と三幡港の修復、それにとまなう街路事業計画、産業都市の構築とした。しかし計画は政府の認めるところとはならなかった。

1921（大正10）年、岡山市は南部地域の工業地化、新港の開発、旭川水運の開削を都市計画の目標に掲げ、岡山市周辺を走る岡山電気軌道、三幡鉄道、西大寺鉄道の統一、岡南運河の開削を意図した。1923（大正12）年、内務省都市計画中央委員会は、都市計画法第2次指定に岡山市ほか25都市を内定した。内務省は岡山市に、都市計画区域に市街4里エリアの平井村、福浜村、操陽村、三幡村を将来の工業地帯に加えるよう指示し、1926（大正15）年、岡山市は都市計画の骨格となる岡山市都市計画街路網決定し1927（昭和2）年、内務省から旭川改修の開始と三幡港の浚渫等を認可された。このとき岡山市都市計画街路網に盛り込まれたのが南部工業地域に連絡する網浜三幡線で、完成は1929（昭和4）年度とされた。¹⁴⁹

7-5 三幡鉄道運輸営業廃止ノ件

1931（昭和6）年5月25日、三幡鉄道本社で臨時株主総会が開かれた。株主総数473名、総株数4000のうち23名（1295株）が出席、232名（1458株）の委任状が提出された。議案は定款変更についてであった。第1条、「鉄道」を「自動車」に改めるは否決された。第2条、「軽便鉄道ヲ敷設シ一般旅客貨物運輸ノ業」を「自動車運輸事業」に改めるは承認され、鉄道部門の廃止が決まった。5月27日、三幡鉄道株式会社取締役社長・藤原知道は鉄道大臣・江木翼に鉄道廃止を申請した。

昭和六年五月廿七日

三幡鐵道株式會社 取締役社長 藤原知道

地方鐵道運輸營業廢止ニ關スル件

鐵道大臣 江木翼殿

當社鐵道國清寺三幡間全線運輸營業ヲ廢止致度候ニ付御許可被成下度別關係書類相添へ此段申請候也

理由書

財界ノ不況ト旭川ニ依ル發動機船相互ノ競争ニテ弊社鐵道運輸收入ハ激減ヲ來シ收支相償ハサルノ結果ヲ見ント
ス折柄岡山市都市計畫事業ナル旭東線道路敷地トシテ基点（國清寺驛）ヲ距ル二〇八メートルヨリ網濱停留場ニ
至ル五九〇メートル間ノ線路ヲ收用セラルゝタメ現位置ニ於ケル電車トノ連絡ハ不可能トナリ一層不便ヲ加フル
ヲ以テ旅客ノ減少今ヨリ多カルベシ仮ニ線路ヲ短縮シテ營業ヲ繼續センカ其結果ヤ憂慮ニ堪ヘス且昨秋ヨリ着手
セル旭川ノ改修ニテ河心ヲ浚渫シテ水深ヲ深ムルノ設計ナリト聞ク之ガ竣功ノ曉ハ大型船舶ノ航行自由トナルベ
シサレバ層一層貨客ニ影響ヲ及ボスベシ依テ今回敢然方針ヲ變更シ兼業トセ自動車營業ヲ專業ニ移サントス

1931（昭和6）年6月1日、藤原の申請を受け取った岡山県は、岡山県知事・中野邦一名で江木鐵道大臣に「地方鐵道運輸營業廢止ニ關スル件」を送った。

地方鐵道運輸營業廢止ニ關スル件

管内三幡鐵道株式會社社長ヨリ別紙ノ通鐵道運輸營業廢止方出願ニ付調査スルニ本鐵道ハ大正二年十月敷設免許ヲ受ケ全四年八月開業シ爾來引續キ營業中ノ處近時財界不況ノ爲其ノ收入減シタル折柄鐵道敷地ノ一部ヲ岡山市計畫事業路線タル旭東線道路敷ニ收用サラル、事トナリ尚内務省ニ於テ旭川改修工事施行ニ當リ本川ノ河心ヲ浚渫スルノ計畫アリ若シ之等實現ノ晝ハ船舶航行上非常ニ便ヲ得本鐵道ノ貨客ハ將來一層激減ヲ來シ營業上至難ナルモノト認メフル依テ本會社トシテ此際右營業ヲ廢止シ自動車ノミニヨル運輸ヲ爲サムトスルハ機宜ニ適シタル處置ニシテ事情無已義ト相認候條願意御許可相成度此段度御申候

6月23日、江木鐵道大臣は「三幡鐵道運輸營業廢止ノ件」で鐵道廢止をつぎのとおり許可した。

(岡山縣經由)

三幡鐵道株式會社

昭和六年五月二十七日附三甲第七號申請鐵道運輸營業廢止ノ件許可ス

年 月 日

大臣

(理由)

本鐵道基点附近ハ岡山市都市計畫事業タル旭東線道路敷地トシテ收用セラル、結果現在位置ニ於ケル電車トノ連絡ハ不可能トナリ且既ニ着手セル旭川ノ改修工事竣工ノ晝ハ大型船舶ノ航行自由トナリ其ノ經營上ニ及ス影響ハ

甚ダ大ナルモノアルヲ以テ今回敢然其ノ經營ヲ變更シ自動車運輸ヲ以テ之ニ代ヘントスルモノニシテ事情已ムヲ得サルモノト認メラル、ヲ以テ伺案ノ通處理可然哉

1931（昭和6）年6月30日、藤原は江木鉄道大臣に「營業廢止ニ關スル件」を送った。

昭和六年六月卅日

岡山市門田屋敷八番地

三幡鐵道株式會社 取締役社長 藤原知道

鐵道大臣 江木翼殿

營業廢止ニ關スル件

昭和六年六月廿四日附監第一五三〇號ヲ以テ御許可相成候國清寺三幡間鐵道運輸營業六月二七日限り廢止奉り候間及此段御届候也

1931（昭和6）年8月18日火曜日付「官報」第1391号に、三幡鐵道の廢止を告げる「鐵道營業廢止」が掲載された。¹⁵⁰

本年六月二十四日三幡鐵道株式會社ニ對シ三幡國清寺間鐵道運輸營業廢止ヲ許可シタルニ同二十八日實施ノ旨届出アリタリ

廃止にあたり、三幡鉄道会社が岡山県と鉄道省に提出した理由書を記し、本稿を終える。

理由書

現今我國地方鉄道ノ大半ハ乗合自動車ノ脅威ヲ受ケ鉄道收入ニ影響ヲ及ボスヲ以テ之ガ對策トシテ旅客吸收ノ方法トシテ自動車ノ兼業ヲナシ或ハ瓦斯倫客車ヲ運轉スル等ノ方策ヲ講シツ、アリ弊社モ昭和二年並行乗合自動車ノ競争ニテ之ヲ防止スル爲メ自動車ノ營業ヲ開始シ興行資金一萬円余ヲ投下シ車体ノ償却ヲモ爲シ得ス收支常ニ損失ヲ招キ居レリ加フルニ線路ニ並行セル旭河ヲ航行セル石油發動機船ハ最近非常ニ増加シ一日三十回以上ノ往復ヲナシ互ニ賃金ヲ五錢乃至拾錢ニ低下シテ競争セルヲ以テ間接ノ打撃ヲ蒙リ大正三十四年ニ於テハ相當ノ來往セシ兎島郡東部ノ旅客貨物ハ現今全テ發動機船ニ依ルコト、ナリ年ト共ニ一割乃至二割ノ收入減ヲ來セリ此狀況ニテ推移センハ借入金ノ金利支拂ニモ不足ヲ生スルヤモ知ルベカラズ今之ガ轉回ノ策ヲ樹スルノ好機ナリト信ズ幸カ不幸カ岡山市都市計畫事業旭東線ノ一部着工ニ依リ弊線ノ一部ヲ本年度ニ於テ收用スル事トナリ之カ補償費トシテ七萬五百九拾円ノ支拂ヲ受クルコト、ナリタレバ線路ノ變更ヲ爲サズ財團借入金ノ償還ニ充當シ國清寺驛敷地一千余坪ノ処分ニテ他ノ借入金及優先株式金四萬円ヲ殆ント償却シ得ベシ而シテ現線路矩縮シテ網濱停留場ヲ始發点トナサンカ市内電車トノ連絡ナク一層不便ノ地ニ移ルベキヲ以テ旅客ハ現在ヨリモ三割以上ノ減少ヲ來スハ明カナリ且線路ノ短縮ニテ營業費ノ節約ハ多クテ期待スル能ハサレハ其成績ヤ損失トナルベシ旭河ノ改修工事ニテ干潮時水深二メートルヲ保持スベク河中ニ河ヲ造ルノ設計ニテ河口ヨリ工事ニ着手セルヲ以テ成工ノ曉ハ舟運ノ便倍加スベケレハ現在弊線ニ依ル岡山瓦斯工場用ノ石炭モ九州ヨリ來ル本船ハ直チニ瓦斯工

場ノ附近ニ入船スル計畫ナレバ此貨物運賃モ断念セサルベカラズ又現ニ多少ノ收入ヲ得ツ、アル宮道海水浴場モ二三年後ニ至レハ旭河ノ改修ニ依リテ使用スル能ハサル事トナルベシ

斯ノ如ク前途悲觀ノ材料ノミナレバ断然乗合自動車ヲ專業トシ河川ノ改修ニ依リ縣道モ一直線トナリ路面モ拡張サルレハ之ヲ利用シテ始發点ヲ市ノ中央部に近キ旭西ニ置キ經費ノ節約ヲ計リ最近沿線平井村モ岡山市ニ編入セラレ本年中ニハ終点ナル三幡村モ亦岡山市ニ編入セラレント調査中ナレバ將來郡市事業ノ發表ニ伴ヒ旅客ノ來往モ増加スベシ之カ吸收ニ努力シテ再生ヲ途リ謀ラントス

尚鉄道廢止後ニ於ケル自動車營業ハ車數五台（十六人乗）ヲ充當シ三台ヲ常時運轉シ二台ヲ以テ豫備車トシ一日運轉回數最小限度二十二往復ノ豫定ヲ旅客ノ集散狀況ニ依リ漸次車數ヲ増加シ一般交通ニ支障ヲ及ボサザル計畫ナリ

追テ弊線ニ依ル貨物ハ網濱ナル瓦斯工場及門田ナル紡績工場行貸切扱石炭ノミナルカ運賃ハ現在舟運ニ依ル方一噸ニ附約拾錢低廉ナル以テ右荷主ニ何等ノ迷惑ヲ及ハザル見込ナリ

おわりに

岡山県初の軽便鉄道は1911（明治44）年に開業した中国鉄道稻荷（現在の吉備線備中高松）・稻荷山2・7 kmである。以来1923（大正12）年の片上鉄道片上・和氣間8・6 km開業まで、軽便鉄道5路線が開業したが、いずれも現存しない。そのなかでもっとも早く姿を消したのが三幡鉄道であった。2021（令和3）年は三幡鉄道廢線から90年目であったが、その歴史にはまだまだまだ解明を待っている事項が多数ある。

三幡鉄道資料調査のきっかけをつくってくださったのは吉備人出版の金澤健吾氏である。収集した資料をもとに顕彰誌を編集する三幡鉄道研究会に協力してほしい、という声をかけてくださったのである。三幡鉄道研究会会長・内田武宏氏らは、線路跡を保存し、駅跡に駅標を設置したり、三幡駅跡を資料館として整備したりする顕彰事業、講演会や見学会などをとおして三幡鉄道の歴史を伝える活動、一次資料の収集などを鋭意続けてきた。その熱心な活動に動かされ、岡山県立記録資料館や国立公文書館で資料を閲覧して起こしたのが小稿である。

三幡鉄道として知られてきた軌間2フィート6インチ鉄道であるが、資料をひもといではじめて認識したことが多数あった。岡山軽便鉄道として免許を申請し、免許状を下付された後、三幡軽便鉄道、三幡鉄道に商標変更したこと。岡山軽便鉄道計画以前から、岡山電気軌道計画や岡山市都市計画、西大寺鉄道と深い因縁があったこと。開業後には新規参入をはかろうとした福島軽便鉄道と岡山臨港鉄道計画に対して不認可陳情を行ったこと。旭川交通の復活を鉄道廃止の要因であると思っていたが、実際は岡山市の都市開発事業が大きくからんでいたこと、などがそうである。小稿は2021（令和3）年11月までの第一次調査をまとめたものに過ぎない。さらなる調査で、より精度を高めなければならぬが、三幡鉄道の顕彰、三幡鉄道研究会の活動の一助になれば幸いである。

謝辞

吉備人出版の金澤健吾氏、小稿に写真をご提供くださった岡山模型店の赤木幸茂氏と倉敷市の森田酒造株式会社代表取締役社長森田昭一郎氏に衷心よりお礼申しあげます。

建設費	貨物噸哩	旅客人哩	貨物収入	旅客収入	営業費	鉄道純益
180,000	492,750	574,875	19,170	17,246.25	16,425	20,531.25

表1 岡山軽便鉄道会社収支概算（単位：円）¹⁵¹

項	数量	平均単価	金高	備考
測量および監督費	6哩1/2	1,200	5,400	
用地費	6町6反	700	46,200	
土工費	8,000坪	3	24,000	
橋梁費	180呎	70	12,600	径間12哩以上
溝渠費	180呎	55	9,900	径間10哩以下
軌道費	5町	5,000	25,000	材料工費共
停車場および停留場費	7ヶ所	700	4,900	停車場3停留場4
車両費	30両	13,500	40,500	機関車3台、貨車10台、客車7台
諸建物費	60坪	40	2,400	
雑費			2,100	
総係費			5,000	内金3,000円会社創立費
予備費			2,000	
計			180,000	敷設費

表2 岡山三幡間線路敷設費用概算、延長4マイル40チェーン（単位：円）¹⁵²

名称	所在地	位置				設備
		哩	鎖	節	km	
櫻橋停車場	岡山市大字網浜	0	3	0	0.06	本屋、乗降場、機関車庫、物置、便所、石炭台、給水器、待避側線、貨物積卸場、貨物側線
湊停留場	上道郡平井村大字平井字五軒屋	0	38	50	0.7	乗降場
上屋敷停留場	上道郡平井村大字平井字上屋敷	1	0	0	1.6	乗降場
平井停車場	上道郡平井村大字平井字伊庭	1	47	0	2.5	乗降場、待避側線、駅務室
宮道停車場	上道郡三幡村大字三幡字一割	2	18	25	3.6	本屋、物置、便所、乗降場、向乗降場、上下場内信号機、向乗降場上家、貨物積卸場、貨物側線
浜中停留場	上道郡三幡村大字三幡字六割	3	7	50	4.9	乗降場及上家
三幡停車場	上道郡三幡村大字江並字十二割	4	2	97	6.4	本屋、乗降場、貨物積卸場、物置、便所、待避側線、貨物側線

表3 桜橋三幡間駅¹⁵³

名称	位置			径間			桁	橋台	橋脚	基礎
	哩	鎖	節	数	長(呎)	長(m)				
小橋開渠	0	16	60	1	3	0.9	鋼工桁	粗石積		杭打コンクリート
新堀開渠	0	28	77	1	6	1.8	鋼工桁	粗石積	粗石積	杭打板敷
				1	8	2.4				
倉安川橋梁	0	47	65	1	30	9.1	鋼工桁	粗石積		杭打板敷
杉下開渠	0	61	70	1	4	1.2	鋼工桁	粗石積		杭打コンクリート
北堀開渠	1	9	32	1	6	1.8	鋼工桁	粗石積		杭打板敷
籬田開渠	1	15	68	1	6	1.8	鋼工桁	粗石積		杭打板敷
北川開渠	1	30	30	1	4	1.2	鋼工桁	粗石積		杭打板敷
第一祇園川橋梁	1	32	3	1	12	3.7	鋼工桁	粗石積		杭打板敷
堂敷開渠	1	34	68	1	4	1.2	鋼工桁	粗石積		杭打板敷
濱堀開渠	1	43	82	1	4	1.2	鋼工桁	粗石積		杭打板敷
藤崎開渠	1	79	87	1	5	1.5	鋼工桁	粗石積		杭打板敷
北島開渠	2	23	72	1	8	2.4	鋼工桁	粗石積		杭打板敷
高島開渠	2	37	26	1	4	1.2	鋼工桁	粗石積		杭打板敷
河田開渠	2	42	65	1	5	1.5	鋼工桁	粗石積		杭打板敷
中島開渠	2	49	40	1	7	2.1	鋼工桁	粗石積		杭打板敷
十助開渠	2	62	81	1	6	1.8	鋼工桁	粗石積		杭打板敷
武右ヱ門開渠	2	68	78	1	4	1.2	鋼工桁	粗石積		杭打板敷
濱中開渠	2	76	30	1	4	1.2	鋼工桁	粗石積		杭打板敷
黒右ヱ門開渠	3	2	85	1	4	1.2	鋼工桁	粗石積		杭打板敷
仕切北開渠	3	9	18	1	4	1.2	鋼工桁	粗石積		杭打板敷
仕切南開渠	3	9	54	1	4	1.2	鋼工桁	粗石積		杭打板敷
喜ノ吉開渠	3	15	67	1	4	1.2	鋼工桁	粗石積		杭打板敷
第二祇園川橋梁	3	23	55	1	12	3.7	鋼工桁	粗石積		杭打板敷

表4 桜橋三幡間橋梁（溝橋を含む）¹⁵⁴

種類	重量	両数	製作所	形式構造
機関車	8トン	2	1915(大正4)年5月、大日本軌道鉄工部	4輪連結サイドタンク
客車	自重4トン、2等室14人、3等室24人	2	1915(大正4)年5月、岡山市内田鉄工所	2・3等合造4輪ボギー車、螺旋手用制動機付
客車	自重4トン、定員50人	2	1915(大正4)年5月、岡山市内田鉄工所	3等4輪ボギー車、螺旋手用制動機付
貨車	自重3.25トン、積重4トン	1	1915(大正4)年5月、岡山市内田鉄工所	有蓋4輪ボギー車、螺旋手用制動機付
貨車	自重3トン、積重4トン	6	1915(大正4)年5月、岡山市内田鉄工所	無蓋4輪ボギー車、螺旋手用制動機付
貨車	自重3.25トン、積重緩室1トン、積重貨物室3トン	2	1915(大正4)年5月、岡山市内田鉄工所	有蓋緩急4輪ボギー車、螺旋手用制動機付

表5 三幡軽便鉄道車両¹⁵⁵

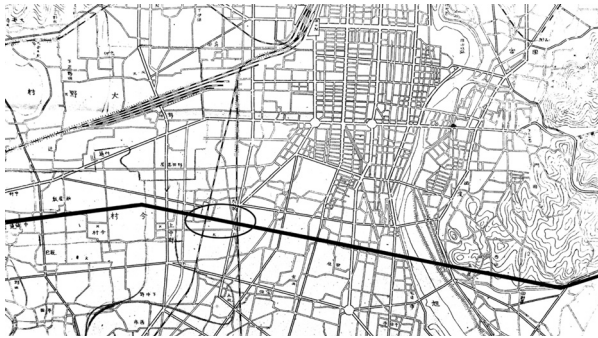


図9 「岡山市都市計画道路予定線図(部分)」、制作年不詳、岡山市立図書館蔵。東西に加筆した太い線が弾丸列車ルート。楕円部分が新岡山駅予定地。

年度	馬車		牛車	荷車	自動車		人力車	自転車		その他	
	乗用	荷積			乗用	荷積		自動	通常		
大正元	1912	44	2,020	1,125	49,645			4,787	15,691		
大正5	1916	42	2,405	1,064	53,424			4,044	34	31,986	120
大正9	1920	18	3,017	1,212	58,019	58	1	3,565	44	62,740	31
大正13	1924	7	3,472	1,522	44,127	220	44	2,685	183	108,276	118
昭和3	1928	2	2,882	1,273	30,521	610	254	1,490	473	140,113	2,832
昭和7	1932		2,044	930	16,969	956	609	610	506	160,383	8,558
昭和11	1936		1,864	851	13,725	1,292	990	349	482	199,265	14,587
昭和15	1940		1,891	1,406	18,093	-	-	165	330	239,276	22,096

表6 岡山県の車両保有台数の推移(単位:台、『岡山県史』第7巻近代Ⅱ)¹⁵⁶

注

- 1 「軌間決定に関する大隈侯の直話」(石井満『日本鉄道創業史話』、法政大学出版局、昭和27年)、258頁。
- 2 5万分の1地形図「岡山南部」(部分)、内務省地理調査部、1946年11月30日に加筆
- 3 「三幡」(角川日本地名大辞典)編纂委員会編『角川日本地名大辞典33岡山県』、角川書店、1989年、531～532頁。
- 4 「新田開墾の幕開け」(岡山県史編纂委員会編『岡山県史』第7巻近世Ⅱ、岡山県、昭和61年)、192～193頁。
- 5 「倉田新田と倉安川」、同206頁。
- 6 「上道郡沖新田の開墾」、同215～217頁。
- 7 「沖新田への入植」、同217頁。
- 8 「三幡」、前掲『角川日本地名大辞典33岡山県』、531～532頁。
- 9 「図8百間川と沖新田」、前掲『岡山県史』第7巻近世Ⅱ、218～219頁。
- 10 「三幡港へ外国船渡来」(三幡港村誌編纂委員会編『三幡村誌』、三幡村誌刊行委員会、昭和57年)、18頁。
- 11 「明治初期の河川改修」(岡山市史編纂委員会編、『岡山市史』産業経済編、岡山市役所、昭和41年)、368頁。
- 12 「激しい土砂の堆積」(倉敷市史研究会編『新修 倉敷市史』第5巻近代(上)、倉敷市、2002年)、681頁。
- 13 波田善夫「大量に木炭を使用する「タタラ製鉄」」(岡山理科大学『岡山学』研究会編シリーズ『岡山学』2『吉井川を科学する』、吉備人出版、2004年)、39頁。
- 14 「旭川改修」(岡山市役所編『岡山市史』第6巻、岡山市役所、昭和13年)、4318頁。
- 15 「治水建言」(岡山河川工事事務所『高梁川史』、岡山河川工事事務所、昭和50年)、78～79頁。
- 16 「旭川の運航船」(明治33年5月28日土曜日付「山陽新報」)、1頁。
- 17 「三幡港と岡山間の人力車と巡航船」、前掲『三幡村誌』、42頁。
- 18 「明治時代の三幡交通」、同38頁。
- 19 「明治初期の三幡港と蒸気船」、同41頁。

- 20 「三幡港と岡山間の人力車と巡航船」、同42頁。
- 21 「維新期の変動と岡山海運・汽船会社の推移」、前掲『岡山市史（産業経済編）』、650～652頁。
- 22 「汽車の影響（船客減少）」（明治24年3月25日水曜日付「山陽新報」）、3頁。
- 23 「岡山に鉄道全通後の船客」（明治24年6月26日金曜日付「山陽新報」）、2頁。
- 24 明治33年12月1日土曜日付「山陽新報」、6頁ほか。
- 25 「四国連絡航路」（岡山県史編纂委員会編『岡山県史』第10巻近代1、岡山県、昭和61年）、656～657頁。
- 26 「維新期の変動と岡山海運・汽船会社の推移」、前掲『岡山市史（産業経済編）』、650～656頁。
- 27 「連絡運送と兼営航路」（日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史』第4巻、日本国有鉄道、昭和47年）、430頁。
- 28 野崎意登七『九幡村史』、岡山市立公民館九幡分館、昭和46年。
- 29 「九幡港の今昔」、同1～4頁。
- 30 川崎源太郎『山陽吉備之魁』、私家版、明治16年。
- 31 同、90～93頁。
- 32 「九幡」、前掲『角川日本地名大辞典33岡山県』、416頁。
- 33 川崎源太郎『山陽吉備之魁』（絵で見る明治商工便覧）第8巻、ゆまに書房、昭和62年）、91頁
- 34 同91頁
- 35 「私設鉄道会社の族出」（日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史』第3巻、日本国有鉄道、昭和46年）、18～29頁。
- 36 同28～29頁。
- 37 「戦後経営と鉄道国有」（日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史』第5巻、日本国有鉄道、昭和47年）、13頁。
- 38 「私設鉄道の買収」（日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史』通史、日本国有鉄道、昭和49年）、155頁。
- 39 「戦後経営と鉄道国有」、前掲『日本国有鉄道百年史』第5巻、15頁。
- 40 「軽便鐵道法」（官報）第8046号、明治43年4月21日）、513頁。

- 4 1 「輕便鐵道補助法」(「官報」第8332号、明治44年3月23日)、552頁。
- 4 2 「輕便鐵道法と私設鐵道」、前掲『日本国有鐵道百年史』通史、181頁。
- 4 3 『運輸省公文書(國立公文書館)』17、岡山県立記録資料館所蔵、159頁。
- 4 4 「輕便鐵道指定」(「官報」第580号、大正3年7月7日)、167頁。
- 4 5 『運輸省公文書(國立公文書館)』20、岡山県立記録資料館所蔵、181頁。
- 4 6 「輕便鐵道免許狀下付」(「官報」第319号、大正2年8月21日)、367頁。
- 4 7 『運輸省公文書(國立公文書館)』19、岡山県立記録資料館所蔵、116頁。
- 4 8 「西大寺鐵道株式會社年表」(両備バス編『西大寺鐵道五十二年の歩み』、両備バス、昭和37年)、147～148頁。
- 4 9 「花畑」、前掲『角川日本地名大辭典33岡山』、904頁。
- 5 0 「近代・現代」(岡山県史編纂委員會編『岡山県史』第17卷年表、岡山県、平成3年)、342頁。
- 5 1 「九幡輕便鐵道収支概算書」、前掲『運輸省公文書(國立公文書館)』19、120頁。
- 5 2 「起業日論見書」、同116頁。
- 5 3 「金岡湊之部」、前掲『山陽吉備之魁』、93～97頁。
- 5 4 「鐵道開通後西大寺の商況」(明治24年4月3日金曜日付「山陽新報」)、2頁。
- 5 5 「九幡港近況」(明治24年6月27日土曜日付「山陽新報」)、3頁。
- 5 6 「貨物多し」(明治24年7月8日水曜日付「山陽新報」)、3頁。
- 5 7 「金岡湊 一等湊問屋山西武十郎」、前掲『山陽吉備之魁』、95頁。
- 5 8 「金岡湊 魚市場櫻井吉三郎支店」、同94頁。
- 5 9 「西大寺 備前金陵山 會陽之圖」、同97頁。
- 6 0 「西大寺北ノ町 一等湊問屋 藤家源三郎」、同99頁。
- 6 1 「沿岸の施設」(高見章夫編『宇野開港史』、宇野町役場、昭和6年)、3頁。

- 62 「宇野線―夜明け前―」（森田平四郎）倉敷雜記「資料と学習の記録」1、私家版、昭和56年）、66～87頁。
- 63 「社務總況」（山陽鐵道会社編）『第32回明治36年度上半期營業報告』、山陽鐵道会社、明治36年）、7頁。老川慶喜編『明治期私鉄營業報告書集成（4）山陽鐵道会社』第5卷、日本經濟評論社、2005年、259頁に掲載。
- 64 「官廳司令」（山陽鐵道会社編）『第33回明治36年度下半期營業報告』、山陽鐵道会社明治37年）、8頁。同『明治期私鉄營業報告書集成（4）山陽鐵道会社』第5卷、300頁に掲載。
- 65 「宇野線」（『日本國有鐵道百年史』第6卷、日本國有鐵道、昭和47年）、125～126頁。
- 66 「築港への過程」、前掲『岡山県史』第10卷近代1、626頁。
- 67 「児島鐵道敷設仮免狀下付ノ件」、『公文雜纂』第22卷、明治26年、通信省、国立公文書館蔵。
- 68 同。
- 69 同。
- 70 「児島鐵道株主総会」（倉敷市史研究会編）『新修倉敷市史』第11卷史料近代（上）、1998年、779～780頁。
- 71 「私設鐵道敷設免許狀下付」（『官報』第3813号、明治29年3月18日）、279頁。
- 72 「中備鐵道株式会社ノ發起人發起並鐵道敷設仮免許下付ノ件」、『公文雜纂』第26卷、明治29年、通信省、国立公文書館蔵。
- 73 「児島鐵道株式会社鐵道延長敷設ノ件」、『公文雜纂』第28卷、明治30年、通信省、国立公文書館蔵。
- 74 「私設鐵道敷設免許狀下付」（『官報』第4314号、明治30年11月16日）、207頁。
- 75 「南北鐵道株式会社延長線敷設免許狀下付ノ件」、『公文雜纂』第24卷、明治31年、通信省2、国立公文書館蔵。
- 76 「幻の児島鐵道」（倉敷の自然をまもる会編）『児島風土記』、倉敷の自然をまもる会、昭和57年）、321～326頁。
- 77 前掲「南北鐵道株式会社延長線敷設免許狀下付ノ件」、『公文雜纂』第24卷。
- 78 「瑜伽山大権繁昌のこと」（多和和彦）『児島産業史の研究塩と纖維』児島の歴史第1卷、「児島の歴史」刊行会、昭和34年）、155～156頁。
- 79 同151頁。

- 80 「下津井輕便鐵道の頃」、前掲『児島風土記』、329頁。
- 81 「輕便鐵道免許狀下付」(「官報」第8219号、明治43年11月12日)、263頁。
- 82 「下津井輕便鐵道の開通」(改訂版茶屋町史刊行委員会編『改訂版茶屋町史』、改訂版茶屋町史刊行委員会、平成元年)、321頁。
- 83 「下津井の將來」(大正2年5月5日月曜日付「山陽新報」)、3頁。
- 84 「山陰西線」(鐵道院米子建設事務所編『山陰線建設概要』、鐵道院米子建設事務所、明治45年5月)、54～55頁。
- 85 「設立の由來」(大正4年8月11日水曜日付「中國民報」)、5頁。
- 86 「下津井の將來」、前掲大正2年5月5日月曜日付「山陽新報」、3頁。
- 87 「岡山輕便鐵道敷設免許願届ニ関シ意見及進達ノ件」、『鐵道院文書 第10門 私設鐵道及軌道三輕便鐵道三幡輕便鐵道卷一自大正二年至大正五年』。
- 88 「岡山輕便鐵道敷設免許ノ件」、同。
- 89 「輕便鐵道免許狀下付」(「官報」第319号、大正2年8月21日)、367頁。
- 90 「岡山輕鐵創立總會」(大正3年2月2日月曜日付「山陽新報」)、2頁。
- 91 「三幡輕鐵社長選定」(大正3年2月5日木曜日付「山陽新報」)、2頁。
- 92 「岡山輕鐵創立總會」、前掲大正3年2月2日月曜日付「山陽新報」、2頁。
- 93 「三幡輕鐵社長選定」、前掲大正3年2月5日木曜日付「山陽新報」、2頁。
- 94 「御届」、前掲『鐵道院文書 第10門 私設鐵道及軌道三輕便鐵道三幡輕便鐵道卷一自大正二年至大正五年』。
- 95 「認可申請書」、同。
- 96 「岡山輕便鐵道社名變更ノ件」、同。
- 97 「申請」、同。
- 98 「三幡輕便鐵道起業目論見書中線路短縮ノ件」、同。

- 99 「三幡輕鐵開通」(大正4年8月11日水曜日付「中國民報」)、5頁。
- 100 「三幡輕鐵の開通」(大正4年8月11日水曜日付「山陽新報」)、別冊。「三幡輕鐵開通期」(大正4年7月29日水曜日付「山陽新報」)、2頁。
- 101 「三幡輕便鐵道株式會社輕便鐵道櫻橋三幡間線路敷設工事竣功監査報告」、前掲『鐵道院文書 第10門 私設鐵道及軌道三輕便鐵道三幡輕便鐵道 卷一自大正二年至大正五年』。
- 102 「三幡輕便鐵道運輸開始ノ件」、同。
- 103 「三幡輕鐵開通式」(大正4年8月12日水曜日付「山陽新報」)、7頁。
- 104 「三幡鐵道」(森田平三郎『倉敷雜記—資料と學習の記録』4、私家版、平成5年)、178頁。
- 105 「契約書」、前掲『鐵道院文書 第10門 私設鐵道及軌道三輕便鐵道三幡輕便鐵道 卷一自大正二年至大正五年』。
- 106 「混乱の時代」(岡山電氣軌道株式會社編『おかでん七十年の歩み』、毎日写真ニュースサービスタ、昭和55年)、178頁。
- 107 「前史」、同162〜164頁。
- 108 「確立の時代(大正元年〜15年)」(『岡山電氣軌道(運輸省)』(2)、岡山県立記録資料館蔵、170〜172頁)。
- 109 「大正七年後半期 第拾八回營業報告書」、同183〜189頁。
- 110 「京橋」(岡山県教育庁文化財課編『岡山県の近代化遺産—岡山県近代化遺産総合調査報告書』、岡山県文化財保護協會、平成17年)、151頁。
- 111 「三幡輕鐵延長計畫」(大正6年9月6日水曜日付「山陽新報」)、2頁。
- 112 「三幡輕鐵延長 豫定線路變更」(大正7年3月27日水曜日付「山陽新報」)、2頁。
- 113 「三幡輕鐵延長 社長及課長と市理事者協議」(大正7年6月23日日曜日付「山陽新報」)、2頁。
- 114 「御願書」、『鐵道院文書 第1門 監督第一種 二地方イ免許輕便鐵道三幡鐵道(元三幡輕便鐵道) 自大正六年至大正十二年』、国立公文書館蔵。
- 115 「福島輕便鐵道」(『運輸省公文書(国立公文書館)』、岡山県立記録資料館所蔵)、98頁、117頁、124〜125頁、132

頁。

116 「臨港鐵道敷設申請」(大正14年1月11日日曜日付「山陽新報」夕刊)、1頁。

117 「山陽海岸鐵道の期成同盟具體化鹿田驛を起點として西大寺、伊部を経て有年に到る」(大正10年9月1日木曜日付「山陽新報」)、2頁。「山陽海岸豫定線西大寺期成同盟會岡山同盟會と相呼應し昨日西大寺町に氣勢を掲ぐ」(大正10年9月16日金曜日付「山陽新報」)、6頁ほか。

118 「西鐵と三鐵の築港競争福島鐵道座視せず旭川浚渫が解決上重要な鍵三者類に頭を悩す今日此頃」(大正10年5月4日水曜日付「山陽新報」)、2頁。

119 「電鐵市營準備委員規定は六日の參事會に附義お名殘案の市會は十日頃に」(大正10年5月4日水曜日付「山陽新報」)、2頁ほか。

120 前掲「西鐵と三鐵の築港競争福島鐵道座視せず旭川浚渫が解決上重要な鍵三者類に頭を悩す今日此頃」、大正10年5月4日水曜日付「山陽新報」。「福島臨港鐵道の認可申請書の行方衛縣から申達したかせぬかの通知未だ來ない」(大正10年6月8日水曜日付「山陽新報」)、2頁。

121 「臨港鐵道認可されるか師團存置運動で上京中だった以東助役は歸來して語る」(大正10年1月30日金曜日付「山陽新報」)、2頁。「福島臨港鐵道は寧ろ大元驛に結べ某鐵道通は語る」(大正10年4月9日木曜日付「山陽新報」)、2頁。

122 「戦時下の岡南工業地帯」(岡山臨港鐵道編『創業30周年記念岡山臨港鐵道の生立ちと30年のあゆみ』、岡山臨港鐵道、昭和57年)、8頁。「専用鐵道敷設の申請」、同15頁。

123 「汽車会社専用側線単独着工」、同26頁。

124 「彈丸列車」(日本鐵道建設業協會編『日本鐵道請負業史』大正・昭和(前期)篇、日本鐵道建設業協會、昭和53年)、694頁、697頁、700頁。

125 「備考」高速度列車(彈丸列車)構想」、前掲『創業30周年記念岡山臨港鐵道の生立ちと30年のあゆみ』、19頁。

126 「岡山臨港鐵道」(『運輸省公文書国立公文書館』、岡山県立記録資料館所蔵)、77頁。

- 127 同76頁。
 128 同。
 129 同103頁。
 130 同87、91頁。
 131 同106頁。
 132 同73頁。
 133 「都市計畫に伴ふ市營の電鐵網」（昭和2年4月15日金曜日付「山陽新報」）、2頁。
 134 「土砂採收の浚渫船で旭川口の航運を阻害市民生活に非常な影響」（昭和2年4月17日日曜日付「山陽新報」）、2頁。
 135 「三・五区干拓と岡南地区の成立」、前掲『岡山市史（産業經濟編）』、345、349頁。
 136 「人力車夫蹶起す乗合自動車營業を計畫救濟方法を知事宛に請願す」（昭和5年2月1日土曜日付「山陽新報」）、3頁。
 137 「三幡輕鉄」、前掲『岡山市史（産業經濟編）』、630頁。
 138 「広がる自動車交通網」（岡山県史編纂委員會編『岡山県史』第11卷近代Ⅱ、岡山県、昭和62年）、257頁。
 139 同258頁。
 140 「年表」（中鐵バス編『中鐵九十年の歩み』、中鐵バス、平成3年）、217頁。
 141 「岡山の鐵道関連年表」（山陽新聞社編『写真集岡山の鐵道』、山陽新聞社出版局、昭和62年）、239頁。
 142 「私鐵の經營愈困難自動車業に荒されて」（昭和4年5月8日水曜日付「山陽新報」）、4頁。
 143 「三幡鐵の發展 サクラ自動車を買収經營す」（昭和3年9月16日日曜日付「山陽新報」）、4頁。
 144 「岡山港の發展」、前掲『岡山市史（産業經濟編）』、664頁。
 145 「青色吐いきの鐵道旅客が激減して豫定収入より非常な減額各驛長に團體客幹旋方通知」（昭和4年12月5日「山陽新報」）、2頁。
 146 「私鐵の合理化 中国―西大寺―三幡―等々前途は如何動く？」（昭和5年2月8日土曜日付「山陽新報」）、4頁。

- 147 「三蟠、西大寺両鐵道の合併談某々名士に依って促進中或いは提携程度に止まるか」(昭和6年3月1日付「山陽新報」、42頁)。
- 148 「西鐵側の内紛から三蟠側の總會延期合併は當分見込みなし」(昭和6年3月20日火曜日付「山陽新報」、4頁)。
- 149 小野芳朗、興津洋佑「戦前期の岡山市都市計画街路の形成」『日本建築学会計画系論文集』第76巻第667号、日本建築学会、2011年)、1735～1740頁。
- 150 「鐵道營業廢止」(「官報」第1391号、昭和6年8月18日)、471頁。
- 151 「岡山輕便鐵道公社収支概算書」、前掲『鐵道院文書 第10門 私設鐵道及軌道 三輕便鐵道三蟠輕便鐵道 卷一 自大正二年至大正五年』。
- 152 「岡山三蟠間線路敷設費用概算」、同。
- 153 「桜橋三蟠間停車場表」、同。
- 154 「桜橋三蟠間橋梁表(溝橋ヲ含ム)、同。
- 155 「車輛表」、同上。
- 156 表52 「車両保有台数の推(単位…台)」、前掲『岡山県史』第11卷近代Ⅱ、256頁。