

文化財をたずねて

No.13

赤穂鉄道跡をたずねて

発行 赤穂市教育委員会

編集 生涯学習課文化財係

(赤穂市加里屋 81 TEL 43-6962)

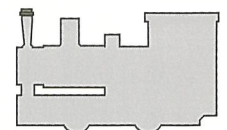
赤穂鉄道の敷設から開通まで

日本で鉄道がはじめて開通したのは、明治5年(1872)9月12日(※太陰暦10月14日：鉄道記念日)の新橋－横浜間。その後、明治21年(1888)には山陽鉄道が設立され、神戸－馬関(※現一下関)間の建設がはじまった。この山陽鉄道は、当時の赤穂郡北部を通過するもので、明治23年(1890)7月10日に有年駅まで開業、12月1日に三石(仮駅・梨ヶ原)まで、さらに翌年3月18日には岡山へと順次開業していった。そのため、赤穂郡南部(当時)は鉄道のルートから取り残される地域となったが、日清戦争後、主要産物である塩の運搬や観光の面で恩恵を受けるべく、山陽鉄道に接続する数々の鉄道が計画された。まず、播州鉄道計画(赤穂－有年－上郡－佐用)が明治29年(1896)7月に出されたが、すぐに消滅した。その後、現在のルートに近い赤穂鉄道計画(明治29年(1896)9月：那波－赤穂－日生－片上－伊部－長船－西大寺－岡山)、播備電鉄計画(明治40年(1907)2月：龍野－新宮－那波－坂越港－赤穂－西大寺)などが提出されたが、残念ながら全て計画段階で頓挫し、日の目を見ることはなかった。

そして明治43年(1910)4月の軽便鉄道法(※一般の鉄道より簡便な規格で建設する鉄道)の公布を契機に浮上したのが、赤穂鉄道『塩屋－赤穂－坂越－高雄－有年－上郡』(本線)と『坂越－坂越港』(支線)であった。これは大正2年(1913)3月28日に認可され、8月には千葉県営軽便鉄道技師らによる実地調査が行われた。第1期工事として塩屋－有年間、第2期工事に有年－上郡間及び坂越－坂越港間が構想され、更には西大寺に至る計画も視野に入れられた。しかし、上郡で接続予定であった播美鉄道(上郡－久崎－上月－江見－勝間田－河辺)の計画が実現せず、さらに株式募集が進まなかったことから、『有年－上郡』と、『坂越－坂越港』間を廃止縮小して早期の開通が図られた。

ついに大正4年(1915)5月7日、赤穂鉄道株式会社が創立されて9月より工事に着手した。第一次世界大戦時の物価高騰による資金難や用地買収、さらには高雄村区間の工事等の問題で、4度にわたる工事竣工期間延期申請(大正6年～9年：1917～1920)をするなど紆余曲折があったが、大正9年(1920)8月1日根木鉄橋の竣工を経て、大正10年(1921)3月31日に念願の播州赤穂－有年間(約12.7km)が完成した。着工以来実に5年半の工事であった。

4月4日には鉄道省の技師による工事竣工監査を実施、13日に営業許可が出され、沿線住民待望の赤穂鉄道は大正10年(1921)4月14日ついに開通し、4月20日に開通式が行われた。



赤穂鉄道の概要

■開業時（大正10年(1921)4月14日）の概要

- ・線路規格＝軌間＝762mm 最小曲線＝140m 最急勾配＝11.4m／1000m
- ・原動力＝蒸気
- ・営業距離＝播州赤穂－有年間(12.7km)
- ・設置駅(駅員配置)＝播州赤穂・坂越・根木・真殿(※乗降客取扱いなし・給水、給灰)・有年
- ・停留所(駅員無配置)＝砂子・目坂・周世・富原(※待合所のみ乗降客ある時のみ停車)
- ・駅間距離＝播州赤穂－2.5km－砂子－0.8km－坂越－1.8km－目坂－1.1km－根木－0.8km－周世－1.9km－真殿－1.5km－富原－2.3km－有年
- ・従業員数＝駅員13名・機関区員8名・保線員11名
- ・主荷貨物＝塩・赤穂南部工業製品
- ・運賃＝播州赤穂・有年間(大人)45銭
- ・運行＝7往復(大正10年(1921)11月24日当時は13往復)
- ・所有車両＝蒸気機関車2両(No. 1・No. 2)
客車6両(定員18名－1両 23名－3両 28名－2両)
貨車10両(有蓋車2両 無蓋車8両)



牧野俊介氏撮影。

■大正14年(1925)頃の鉄道所有車両

- ・蒸気機関車4両
- ・客車9両(定員23～54名)
- ・貨車16両(有蓋車4両 無蓋車12両)

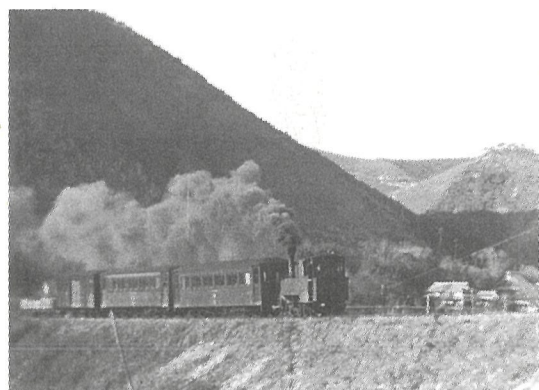
昭和元年(1926) 播州赤穂－塩屋間の第2期延長工事取り消し。
昭和4年(1929) 赤穂－那波(那波線)のバス路線営業を皮切りに交通網の拡充に力を注ぎ、坂越－坂越港間の坂越線、赤穂－尾崎－坂越－高野－周世坂越えの有年線、赤穂を中心とした塩屋、御崎、赤穂港の各線を営業。
昭和7年(1932) 大穂汽船(赤穂御崎－小豆島大部間)の回航のほか、タクシー営業も開始。

■昭和10年(1935)頃の鉄道所有車両

- ・蒸気機関車4両
- ・客車6両(定員20～80名)
- ・ガソリンカー5両(定員40名)
- ・貨車28両(有蓋車4両 無蓋車24両)

■昭和26年(1951)頃の鉄道所有車両

- ・蒸気機関車4両
- ・ディーゼル機関車1両
- ・客車16両(定員40～80名)
- ・貨車24両(有蓋車6両 無蓋車18両)



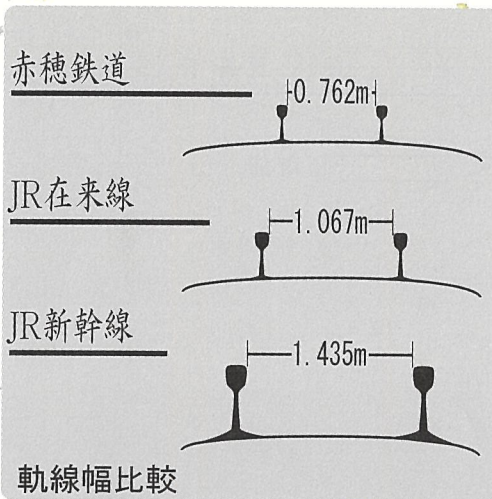
周世周辺を走る播州赤穂行き
(赤穂市立歴史博物館蔵)

赤穂鉄道遂に使命を終え終焉

大正11年(1922)になると、鉄道網普及のため鉄道敷設法が全面改正され、全国に150の路線が計画された。その中の86号では『有年-赤穂-伊部-西大寺』に至る鉄道が国鉄予定線の中に組み込まれたが、遅々として進まなかった。しかし、昭和になって地元の人々の熱心な運動が展開すると、昭和11年(1936)の帝国議会では「及び赤穂付近より分岐して那波に至る鉄道」という項目が追記される。このルートは昭和13年(1938)に工事着手され、第二次世界大戦の影響で

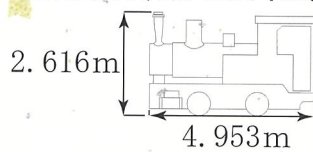


砂子駅周辺の軌線跡

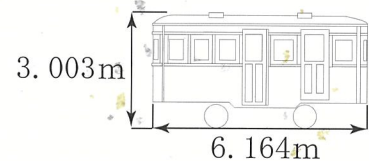


資材や労力不足を原因とする幾度かの中断があったが、昭和26年(1951)12月12日に国鉄赤穂線が開業した。なお、この鉄道には赤穂鉄道との線路交差部があり、工事期間中は国鉄側のレールを可動式にすることで、赤穂鉄道営業列車の横断が可能であった。赤穂鉄道は、11日の午後10時、播州赤穂駅に到着した最終列車をもって30年にわたる歴史に幕を閉じ、沿線住民に惜しまれつつ終焉をむかえたのである。現在、多くの軌線跡は赤穂市に寄贈されて道路敷となり、市民生活の向上や産業振興に大いに寄与している。

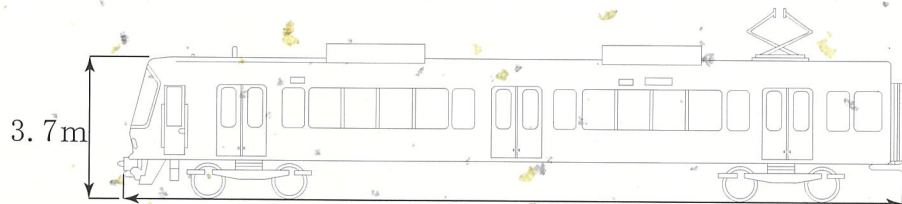
車両比較 (赤穂鉄道の図面は安保1979『鉄道ファン』より再トレース)
(電車の図面は鉄道図書刊行会発行『鉄道ビクトリアル』より再トレース)



赤穂鉄道 機関車(形式No. 2)



赤穂鉄道 客車(形式ハニ5)



JR在来線(新快速用221系)

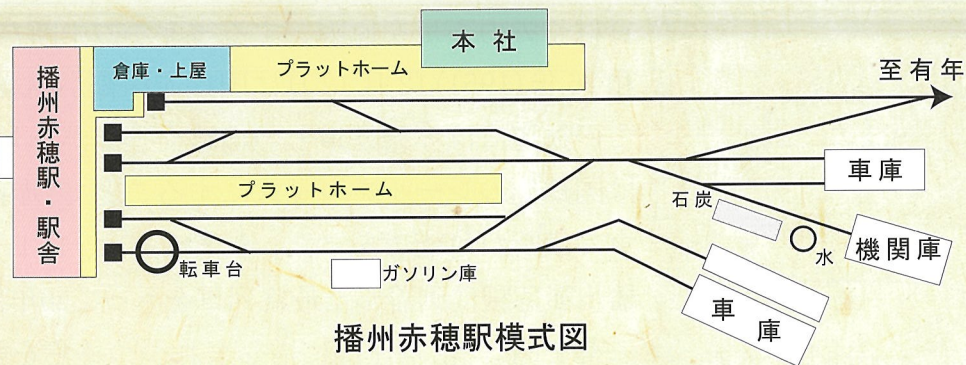


JR新幹線(100系)

赤穂鉄道廃線跡を歩く

播州赤穂駅跡

赤穂鉄道の起点であった播州赤穂駅は現在、株式会社ウエスト神姫のバス営業所付近であり、広い敷地が往時を偲ばせる。また、機関区跡は現在、日本キリスト教団播州赤穂教会になっていて往時の面影はすでにはないが、この付近までが駅構内であった。線路はここから、現在の市道の東側を北上して国道三叉路まで直進していた。そして国道三叉路の交差点の北で国鉄(現JR)赤穂線を斜めに横断し、総本家かん川の工場東側で緩やかに右にカーブを取る。県道までの間には、往時の線路跡がわずかに残っている。



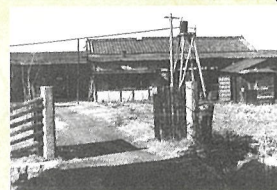
播州赤穂駅模式図



当時の播州赤穂駅(西川修持氏蔵)



現在の播州赤穂駅跡付近



当時の機関区
(前田平治氏蔵)



現在の機関区跡



有年駅

JR有年駅

富原停車場

真殿駅

周世停車場

根木駅

目坂停車場

坂越駅

砂子停車場



根木鉄橋橋脚台跡

ウォーキングに
オススメ!

廃線跡



ウォーキングに
オススメ!



ウォーキングに
オススメ!

廃線跡桜並木

国道2号

JR山陽本線

山陽新幹線

山陽自動車道

国道250号

JR赤穂線

JR播州赤穂駅

播州赤穂駅

赤穂城跡

JR天和駅

赤穂鉄道路線図

砂子^{まなご}停車場跡

桜木町の県道北端を東進して、北野中の山裾^{やますろ}にある地蔵さんの前をゆるい勾配^{こうばい}で上る。あとはそのまま山裾^{やますろ}を走り、長楽寺前の砂子^{まなご}停車場に入る。この停車場は、プラットホームと小さな待合所だけの簡易な停車場であった。

列車は砂子停車場を出ると、再び山裾(現・桜並木遊歩道)をゆるやかに上り、坂越駅へと向かう。



砂子停車場跡



廃線跡桜並木

県道との
交差部分



現在の
砂子停車場跡付近

坂越駅跡

砂子停車場を出るとすぐに加里屋川^{かりやがわ}を渡って山裾^{やますろ}を進み、三宝^{さんぼう}荒神社^{あらいじんしゃ}の周辺で加里屋川を再び斜めに渡った。小鉄橋の橋脚石垣が現在も残っていて、往時を偲ぶことができる。川を渡ると現在の県道に出て坂越駅に入るが、駅跡地は現在その面影を残していない。駅を出ると左に大きくカーブして木津に向かう。この近辺の常連客は、集落付近になると乗務員のはからいで減速してもらい、「飛び降り下車」が出来たという。目坂停車場までの線路跡は、廃線後に県道の道路敷きとなり、現在の車社会を支えている。



坂越駅跡

「坂越駅は浜市にあり、駅の構内は子供の遊び場であった。駅の構内は広く、子供がとびまわることが出来た。また時には事務所の中でも遊ばせてもらった。駅長さんの家族が住んでいたの、部屋に上がって遊ぶこともできた。」

「浜市の子供達は寒い冬など学校から帰ると、親から言いつけられた用事もそこそこに、勉強もせず駅に行き、駅にしかないストーブにあたっていた。駅長さんの機嫌の悪いときは、中に入れてもらえなかった。窓にかじりついて、ふるえながら内のストーブを見つめ、『はいつてこい』という言葉を守っていた。」

「ひどい人は、『チョット待ってくれ』と言っておいて、ご飯を一杯食べてとび乗っていたという。それでも乗り遅れることのない、親切な汽車であった。」

「楽しかった赤穂鉄道」『赤穂の民俗』より一部改変

当時の坂越駅付近
(西川修持氏蔵)



目坂停車場跡

現在の県道の西端沿いにプラットホームがあり、ここから根木駅にかけて上り列車にはきつい勾配となっている。この停車場で乗降客がないときは停車の必要がなく、上り勾配に備えて一気に加速することができたために乗務員は喜んだという。



現在の目坂停車場跡付近

「当時、中学生と女学生は、同じ箱(客車)に乗る事を禁じられ、前の箱が中学生、後の箱が女学生と決まっていた。一緒に乗ると、『不良学生』といわれ、学校でも問題になるため、前と後の箱から、目と目を合わすのが精一杯であった。」

「目坂駅近くでは、線路はまた登り坂になっていた。乗客が多いと、よく『腹いた』を起こし、止まりそうになり、歩く方が速いくらい速度が落ちた。止まってしまうと、『また腹いたおこしたゾー』と笑いながら、言い合っていた。お客さんも慣れたもので、『ヨイショ、ヨイショ』と後から押したものである。」

「根木の鉄橋は、ゴトン、ゴトンと止まるのでもなく行くのでもない状態で通過するので、恐ろしくて目をあけていられなかった。」

「楽しかった赤穂鉄道」『赤穂の民俗』より一部改変

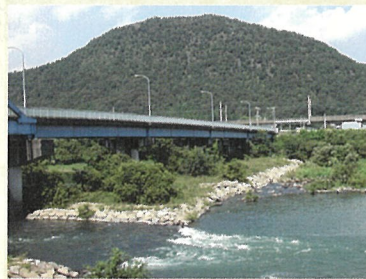


目坂停車場跡

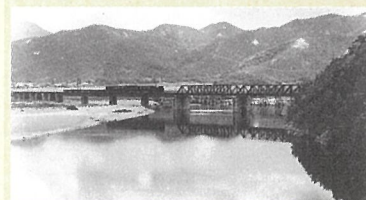
根木駅跡

目坂停車場から勾配を上りきったところに根木駅があった。構内の端には桜並木があり春は見所だった。この付近は様変わりして当時の面影を偲べるものはないが、根木駅舎跡の標柱が立てられている。

根木駅を出て千種川の大きな根木鉄橋に差しかかる。当時は鉄橋上から鯉の泳ぐ姿が見られたという。現在では川の形も変わったが、河原に橋脚台の基礎が残っていて往時の面影をかるうじて伝えている。なお、現在の高雄橋は、当時のトラスをモチーフに造られたものである。



現在の高雄鉄橋



当時の根木鉄橋
(赤穂市立歴史博物館蔵)



根木駅跡

至 播州赤穂

プラットホーム

至 有年

根木駅 駅舎

根木駅平面図

周世停車場跡

千種川を渡ると若干の下り勾配で周世停車場に入る。現在は、ほ場整備で築堤が削られて当時の停車場の面影は全くない。標柱が寂しく立っているのみである。



「周世駅は、バラック小屋の無人駅であった。ここも降りる時は『降りしてくれ』とたのんでおかないと、乗る人のない限り停車してくれなかった。誰か乗る人が一人位あるだろうと思って、車掌に声を掛けなくて黙っていると、通過してしまった。」

「下りの場合は、根木の鉄橋を渡るまでに勾配がついているので、トロトロとになってしまう。これを利用して飛び降りていた。」

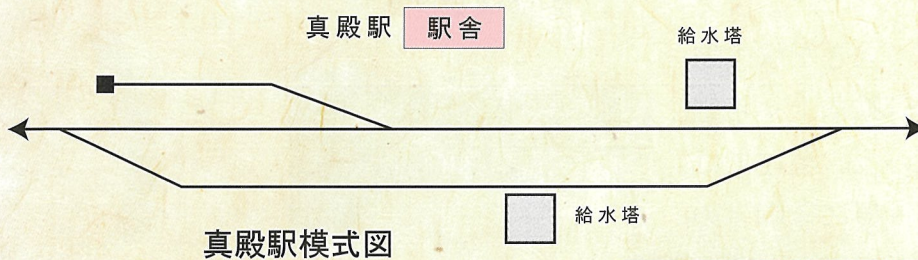
「楽しかった赤穂鉄道」『赤穂の民俗』より一部改変



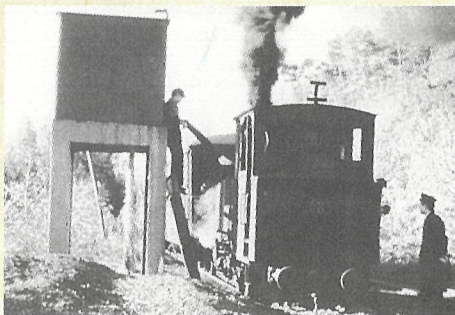
現在の周世停車場跡付近

真殿駅跡

周世停車場から上り勾配で千種川の東岸に出て、千種川と山裾の狭い合間を進むと真殿駅に着く。富原停車場との中間地点で民家はないが、若干開けており交換設備ももっていた。ここでは客の乗り降りはないが、蒸気機関車に水を補給するための給水設備があった。給水用の水タンクは山からの流水を使用したもので、上り下り用に2箇所造られていた。



現在の真殿駅跡付近



当時の真殿駅の給水作業
(西川修持氏蔵)



富原停車場跡

真殿駅から千種川東岸を北に進むと富原の集落が見える。その集落の裏手の少し開けたところにあるのが富原停車場。少し広がっているので、停車場だった往時の雰囲気が若干残っている。



現在の富原停車場跡付近

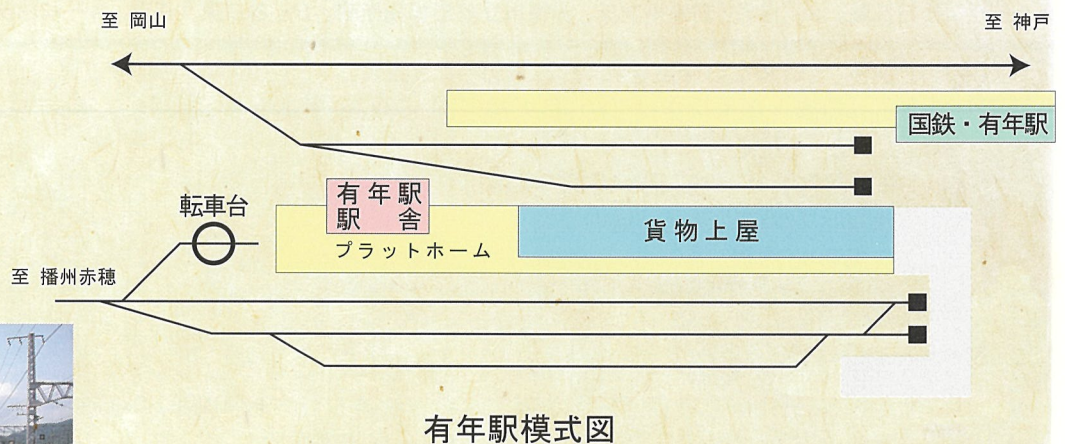


「富原は戸数15軒ほどの小さな村であったが、赤穂鉄道を利用しないと、どこにも行くことが出来なかった。そのため赤穂鉄道にとっては、大の得意先の村であった。また戸数の半分以上の人が保線区等に勤めていたこともあり、村全体が赤穂鉄道に協力的であった。富原から高雄の小学校迄の距離が4～5キロメートルあるため、子供の通学のために設置してもらった駅であった。

「楽しかった赤穂鉄道」『赤穂の民俗』より一部改変

有年駅跡

富原停車場を出て緩やかな勾配を上り、谷口集落を経て国道を横切ると、赤穂鉄道の玄関口だった有年駅に着く。往時の面影を残す貨物ホーム跡などは今も一部残っている。ここから国鉄有年駅に接続し、上郡方面、相生方面につながっていた。



現在の有年駅跡付近

思い出の写真たち



1 播州赤穂駅。奥の景色に家はほとんど見えない。



2 国鉄建設中は、赤穂鉄道との交差部分に人力でレール枠を取り付けた。

「アー時なれや」(赤穂鉄道のうた)

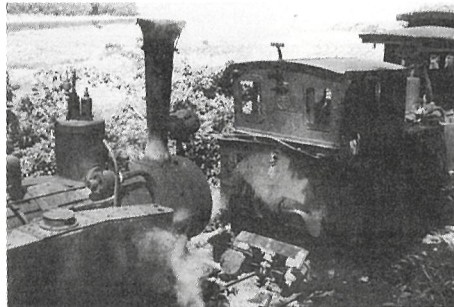
(当時は鉄道唱歌風のリズムで歌っていた)

- | | |
|---|--|
| 一 アー時なれや春なれや 野山は花を着飾りて
赤穂鉄道開通の めてたき今日を祝うらん | 四 塩をおえし赤穂の地 義士に名高き赤穂町
そこは日本の名所なり ここは世界の名所なり |
| 二 有年よりいでて八マイル 南に進む道道に
根本の鉄橋 本津の池 その他先難所あり | 五 尾崎塩屋は塩をたき 名所古跡もまた多し
東新浜御崎こそ 瀬戸内海の絶景ぞ |
| 三 東に高く尼子山 坂越の浜を左に見
響く汽笛に窓のぞく その先光や終点地 | 六 みたびゆきこう汽車の中 乗りこむ者は義士と塩
世の文明も輸入して 赤穂の色を輝かせ |

赤穂市教育委員会1986『赤穂のしごとうた・わらべうた』第2集より



3 根木鉄橋付近では、まだ渡し舟が使われていた。



4 汽車の衝突現場
(赤穂駅8km手前カーブ)



5 戦時の出征歓送

◆ 1：西川修持氏蔵。2：撮影・前田平次氏、赤穂市立歴史博物館蔵。3：谷口康文氏蔵。4：前田タマエ氏蔵。5：柴田忠雄氏蔵。

今回の冊子は、赤穂市文化財保護連絡員である吉栖清美氏に執筆を依頼、当教育委員会が編集したものです。赤穂鉄道を研究しておられる安保彰夫氏をはじめ、目坂常夫、今津重勝、谷本喬の三氏、また赤穂市立歴史博物館には多大なご協力を賜りました。記して感謝いたします。

参考文献：鉄道図書刊行会1972『鉄道百年略史』

西川番夫1977『赤穂鉄道の足跡』

安保彰夫1979・1980「赤穂鉄道の発掘」『鉄道ファン』No. 214～216・236 交友社

鈴木正幸1985「赤穂鉄道の開通」『赤穂市史』第三巻 赤穂市

鉄道図書刊行会1986・1990『鉄道ピクトリアル』1986・1990年版

寺田祐子1989「楽しかった赤穂鉄道」『赤穂の民俗』その八 赤穂市教育委員会

小野真一1990『赤穂鉄道—塩を運んだ軽便鉄道—』(特別展図録) 赤穂市立歴史博物館

宮脇俊三1997『鉄道廃線跡を歩く』 JTB出版事業部

岡本憲之1999『全国軽便鉄道』 JTB出版事業部

太田健一2001「播美鉄道」『上郡町史』第三巻 上郡町

Bancul 編集部2001「赤穂鉄道」『BanCul バンカル』No. 39 2001年春号 姫路市文化振興財団

目坂常夫2002『軽便 赤穂鉄道』

安保彰夫2004『赤穂鉄道の発掘』 株式会社ネコ・パブリッシング