



# 尾道商業會議所記念館

第43回企画展示

## 鉄道のある風景

2022(令和4)年10月28日(金)～2023(令和5)年2月15日(水)

展示解説



浄土寺下を走るSL 1957(昭和32)年・日暮兵士郎氏撮影(丸善製薬株式会社提供)

東から浄土寺山(瑠璃山)、西国寺山(愛宕山)、千光寺山(大宝山)の尾道三山の山裾を走り抜ける鉄道のある風景が、尾道市民にとっても旅人にとっても、尾道らしい一風景として今に認識されています。

しかし、鉄道以前の風景の中で暮らした人々にとっては、衝撃的な風景変貌の時となり、当時は鉄道敷設に対してその賛否に大きく揺れ、推進・反対両派に分かれて紛糾激化し、一触即発とも言える不穏な空気に街は包まれる事になります。

最終的には鉄道誘致で落ち着き、現在の山陽本線が敷かれる事となり、ここに今の我々が馴染み親しむ尾道風景が形成される事になったという歴史的経過があります。

今回の企画展では、尾道旧市街地に見る鉄道のある風景の形成・誕生の経過を振り返り、失われた風景と新たに生まれた風景に目を向けてみたいと思います。

## 鉄道を迎えるか否か

山陽鉄道（現在の山陽本線）が尾道まで敷設されたのは、1891（明治24）年で、その年の11月3日に尾道駅は開業します。文明開化、新時代到来の象徴の一つとも言える鉄道ですが、その敷設に対しては賛否が大きく巻き起こり、決して諸手を挙げて歓迎され得るものではありませんでした。

尾道町にあっても然りで、敷設前年の1889（明治22）年11月、96名の地元有志の連名で、鉄道敷設に反対する嘆願書が山陽鉄道会社と広島県庁へ提出されました。

「猫の額の如く狭隘な空間に密集する900戸余の家屋と、そこに暮らす4千人余の住民は退去させられ、町外へ転出する事になってしまう。加えて線路の予定地である山麓には井戸が多く、飲料水にも困る事になる。」というのが反対の要点でした。

反対の声が大きかった為、山陽鉄道会社側では尾道市街地を避けて北（栗原地域）へ迂回させ、吉和村（現尾道市吉和町）へ通す別ルートを複数案計画しました。

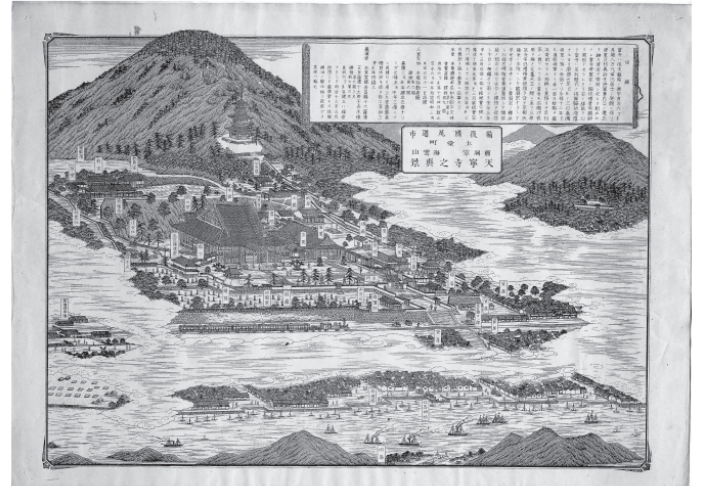
鉄道を迎える事に賛成する側は、次のように反論しています。「町内には460余戸の空き家があり、これに立ち退き対象の350余戸は転居する事が可能である。また、町内の埋立地に家屋を新築する計画が有志の間にあり、立ち退き住民の入居を考慮して家賃も安価に設定する、そしてこれが埋立地の賑わい創出にも繋がるとし、更に立ち退き対象者には山陽鉄道会社から相応の立ち退き料ないし家屋買上料が支払われる為、経済的にも潤う結果だ。」と主張しています。

経済的な観点で見ると、仮に尾道町内を外れて駅が設置されれば、貨物運搬の不便はもとより、商都の後退が危惧されるとしています。

両派の対立は日増しに苛烈さを極めてゆき、推進派議員宅へは投石や落書、果ては身の危険を警告する脅迫まがいの張り紙まで見られるなど、一触即発の不穏な空気に街は包まれます。

この事態を収束させるべく、調停に乗り出したのが、経済界の重鎮・最長老であった天野嘉四郎（江戸時代以来の地元豪商・尾道商業会議所設立発起人）と西国寺住職、加えて間屋仲買連で、町と会社の間には御調・世羅郡長が入って和解が成立し、1891（明治24）年3月には反対派側の発起で和解の宴席が地元の料亭で設けられました。

天野嘉四郎が高祖父にあたり、尾道における鉄道敷設の歴史を研究・発表されてきた天野安治氏（元尾道市文化財保護委員）によれば、鉄道の重要性に対する市民の認識・理解の高まりも、推進・誘致に大きく傾く要因になったと考えられ、用地買収の目途が立った時点で対立は峠を越し、後は時間の問題になっていたはずと推察されています。



備後国尾道市土堂町曹洞宗海雲山天寧寺之真景

杉原英男氏蔵

東土堂町の天寧寺参道に線路が敷かれ、汽車が走り抜ける。



尾道駅前に所在した貨物運送業者の引き札 明治期

尾道市蔵

引き札は当時の広告チラシ。アートな意匠が目を惹く。

## 戦後の風景の中で～踏切の街～

鉄道敷設から半世紀以上が経過した戦後、鉄道に沿って走る国道2号線が開通し、鉄道と国道によって南北が区切られた今に見る風景が形成されます。

この鉄道南の国道用地は、空襲による重要施設の延焼を防ぐ事を目的に、戦争末期に実施された強制建物疎開によって生じた空白地（更地）をそのまま利用したものでした。

「踏切の街」— 1945（昭和20）年代後半から1955（昭和30）年代の地元新聞に度々見られた見出しです。

尾道駅東側の第一踏切から、町内東端の浄土寺下踏切までの間に見られた踏切の数は12カ所に及び（消えた踏切も含み現在では7カ所）、尾道は「踏切の街」という異名を持つようになりました。

1952（昭和27）年7月30日付記事には、【「踏切の街」解消に五百万円負担がある 痛しかゆしの尾道市】との見出しで、この問題が大きく報じられています。

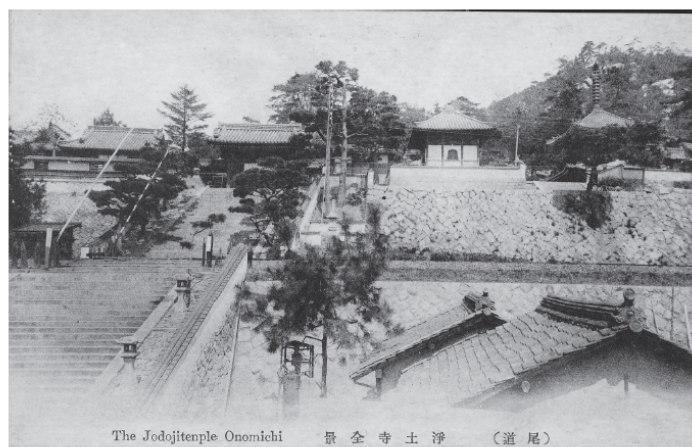
それによると、市内に72カ所もの鉄道踏切があつて（旧市街だけでなく尾道市域全体の数と見られる）、幾多の犠牲者が発生して莫大な損害を蒙っているとして、安全対策等でこれを改良する場合、尾道市の半額負担金が500万円かかり、議会でも「中々容易ならぬ事」と難儀をしている事が報じられています。

この時代の大卒初任給が1万円程と言いますから、そこから換算すると確かに容易ならぬ負担となります。

幾つかの踏切には踏切番の警手が配置されていましたが、国鉄は警手不在で危険な無人踏切を廃止する事を打ち出します。しかし、山麓に位置する大半の社寺の参道が鉄道を跨いでおり、寺社にあつては祭礼行事等の往来の上で、沿線住民にあつては生活上に大きな支障を及ぼす事になるとして、これに猛反対します。

この問題は長期化の様相を呈しましたが、この経過の中で、遮断機の設置や高架に改めるなどされ、今に見る鉄道風景が出来上がってきました。因みに遮断機が自動化されるのは、1955（昭和30）年代以降の事です。

こうして時代毎に揺れ動きながらも、鉄道のある風景は落ち着いた風景へと落ち着いてゆき、尾道水道を行き交う渡船と並び、尾道風景として馴染み親しむものとなっていきました。



浄土寺参道石段途中に設けられた踏切 戦前の写真絵葉書より

尾道学研究会蔵

## 映画の中の尾道と山陽本線

モクモクと煙を吐き出しながら、浄土寺下の線路を東へ向けて駆け抜けるSL・蒸気機関車を切り撮った一枚（表紙掲載写真）— これと同じような構図で撮られ、発行された尾道の観光絵葉書は戦前・戦後にまたがって多々見受けられ、絵になる鉄道のある尾道風景の一景だった事が分かります。

これと似た風景は、世界的にも知られた映画『東京物語』（小津安二郎監督、1953・昭和28年公開、松竹配給）にも描き出されており、ラストシーンでの浄土寺下を走り抜けるSLの情景はまさにそれで、強烈な印象と余韻を残しています。

尾道映画で忘れてはならないのが大林宣彦監督ですが、大林映画においても、鉄道のある風景が印象的に、また、意図的に用いられている事が指摘されています。

「尾道三部作第一作目映画『転校生』（1981・昭和56年公開、松竹配給）。御袖天満宮の階段を男女が転がり落ち、その拍子に魂が入れ替わる物語だ。今に通じる、男女の性を乗り越えて人間愛を表現した名作だ。実はこの名シーンの階段転落シーンのサウンドトラックの一部に列車の通過音が入っている。みかんの缶詰の空き缶が落ちる音の向こうにカタンカタン…カタンカタンとやさしい残響を入れながらしばらく続く。気付かれた方がいるかもしれない。ついにこの意図は生前の監督に聞きそびれてしまった。その後踏切で立ち尽くした一美を貨物の通過越しに捉える。ここでは大音量の通過音がリアルな音で再生される。そして白黒映像からカラーへと変化しその後の物語へと繋がる。これは鉄道そのものが幻とリアルを分けている。時空間的移動を暗示している」— 「尾道の大きい日常」大谷治『尾道文化・第40号』所収（尾道市文化協会・2022年発行）より抜粋—

尾道での大林映画を、地元側からサポートされて来た一人、大谷治さんによれば、大林作品では同じく尾道ロケ作品となる『日本殉情伝 おかしなふたり ものくるほしきひとびとの群』(1988・昭和 63 年、アートリンクス配給)も、鉄道の存在が大きくフィーチャーされていると分析しています。そして尾道に見る鉄道のある風景について、次のように寄せて総括とされています。

「鉄道と尾道は切っても切れないのである。今更ながら過去の作品の尾道では撮り鉄などと特別なことではないのである。海の干潮満潮そして煌めき、太陽の位置関係で変わる情景、風、季節の移ろい。我々が暮らす日常に大いなる感動が潜んでいる証拠ではないだろうか。電車、線路踏み切り、陸橋、地下通路、ガードなど本当に素晴らしい要素だ。これらも全部撮り納めたいものだ」

こうした物語世界の中で、鉄道のある尾道風景を巧みに描き取っているものでは、「海が見えた。海が見える。五年ぶりに見る、尾道の海はなつかしい。汽車が尾道の海へさしかかると、煤けた小さい町の屋根が提火のように広がって来る。」…

尾道ゆかりの作家・林芙美子の代表作『放浪記』の一節も改めて思い返され、じんわりと嘯み締められてくるものがあります。

## D51 422 ～尾道にデゴイチがやってきた～

尾道市古浜町の公園に蒸気機関車の D51、通称・デゴイチの車輛が置かれ、デゴイチ公園として昔から親しまれています。

こちらにデゴイチが設置されたのは、遡ること今から 50 年前の 1972 (昭和 47) 年の 1 月の事でした。

当時の尾道市長・石原善三郎氏 (1888 ~ 1989) の肝煎りで、国鉄岡山鉄道管理局から貸与された D51・422 型は、同年 1 月 15 日、午前 7 時 6 分・岡山発の普通貨物列車に連結されて 10 時 28 分に尾道駅に到着。11 時 36 分に糸崎へ向けて出発し、糸崎駅から岸壁へ続く臨港線へ入りそこで一泊。翌 16 日の朝、機関車の前方部分が糸崎岸壁からクレーン船に積み込まれ、海上輸送で正午頃に古浜町の岸壁へ到着し、そこでまた一晩を明かして翌日 (17 日) に陸揚げされました。

後方の炭水車の方は 16 日の朝、貨車に連結して尾道駅から古浜町へ運ばれたようです。また、レール 4 本と枕木 30 本は岡山鉄道管理局から無償提供されました。

設置の翌月には、デゴイチ公園を更に拡張させ、交通遊具の設置や花公園、プールや児童館などを作るといった壮大な整備計画が市長と市当局、地元議員の間で口にはされましたが (地元紙報道による)、結果としてこれは夢物語に終わったようです。

それでもデゴイチ公園として周辺住民はもとより市民に馴染み親しまれ、加えて鉄道ファンも見学に訪れるなどして、番外的な鉄道のある風景として今に定着したといえます。

因みに設置場所については当初、長江口にあった遊園地 (児童公園・現在の観光バス駐車場) が候補とされましたが、遊び場が狭くなる事から取止められました。石原市長は長江口設置にこだわったようで、遊園地に接して所在した消防署の元町分署を移転してでも同所に設置したかったようです。

次いで千光寺公園が検討された他、高須小学校北側の高須公園も候補に挙がっていました。

デゴイチ公園の風物詩として、国鉄職員 OB による清掃奉仕活動も長らく親しまれてきた風景でした。

設置された年の秋、野ざらし・雨ざらしの環境下にあって車輛の維持管理に窮していた尾道市当局に対し、糸崎機関区に勤務していた尾道在住の職員が清掃保全を買って出た事に始まり、以来、10 月 14 日の鉄道記念日を前に、糸崎機関区に勤務する機関士、次いで同 OB による清掃奉仕が毎年の風物詩として続いてきました。



尾道駅に到着した D51 422 尾道市提供



古浜町に設置された D51 422 尾道市提供