

尾道商業会議所記念館 第6回企画展示解説

(2007年11月2日～2008年2月27日)

テーマ 尾道あ・ら・かると ～通信と鉄道～

尾道の電信と電話

電信は、1869(明治2)年10月23日、東京 横浜間で電信線敷設工事が始まった。後にこの日が電信電話記念日となった。わが国最初の公衆電報取扱局は、東京・横浜で1869(明治2)年12月25日に設置されている。中国地方では、1873(明治6)年4月29日赤間関(下関)で取扱いが開始された。

尾道では、1873(明治6)年10月1日に、他の主要都市とともに取扱いが開始された。これは尾道が、岡山 - 広島間の中間に位置し、商都としても重要な位置を占めていたことから開設されたといわれている。

電話の取扱いは、中国地方では、1899(明治32)年5月1日に赤間関(下関)が最初で、尾道では、1906(明治39)年12月21日に公衆電話取扱いが始まった。1907(明治40)年12月21日から電話交換業務が開始され、加入電話は141台であった。市内で最初のボックス公衆電話は、東御所町、鉄道院所属尾道停車場構内に設置されている。

磁石式壁掛け電話機

明治30年頃から使用されていた電話機。ハンドルを回すと交換を呼出すことができる。



(尾道市御調歴史民俗資料館所蔵)

山陽鉄道

尾道の鉄道の歴史は、1891(明治24)年に山陽鉄道の開通によって尾道駅が開業したことから始まった。

1872(明治5)年5月7日、品川 - 横浜間の鉄道が開通し旅客の運輸が始まった。福山 尾道間は1891(明治24)年10月3日に、尾道 系崎間は1892(明治25)年7月20日に開通した。その当時は、蒸気機関車が、白煙をあげて走った。



尾道鉄道

尾道には、「おのてつ」と親しまれた軽便鉄道の「尾道鉄道」があり、1926(大正15)年4月に尾道と御調町を結ぶ路線が開業した。

尾三鉄道株式会社(発起人総代尾道町橋本吉兵衛)は、尾道 - 三次間の鉄道敷設を計画したが頓挫した。

1911(明治45)年に軽便鉄道法が制定され、起業手続きが簡素化され、各地に再び鉄道熱が高まる。1912(明治45)年5月13日に橋本吉兵衛等によって、尾道軽便鉄道株式会社が組織され、尾道市 - 上下間の軽便鉄道の敷設を申請し、1913(大正2)年に免許状が下付された。計画の概要は尾三鉄道を部分的に踏襲しているが、始点を北栗原村沖新開とし、市村から諸田・宇津戸・甲山を経て上下に至るコースであった。(後に市 上下間は計画を断念)

1921(大正10)年4月に工事着手、1925(大正14)年10月、西尾道 - 間の運輸営業開始許可、1926(大正15)年4月、石畦・畑・諸原・市間運輸営業開始許可を受ける。

1926(大正15)年4月の開業時の駅は8駅であったが、1941(昭和16)年には15駅に増えている。尾道鉄道は、北部への誘客に花見電車や蛸狩り電車を走らせていた。また、諸原駅では、地方鉄道としては珍しいスイッチバック方式が取り入れられていた。

その後、自動車交通の発達による利用客の減少などによって、1957(昭和32)年2月に石畦 - 市間を廃止、1964(昭和39)年6月には、尾道 - 石畦間の廃止をもって尾道鉄道は廃業した。現在の国道184号線のバイパスは、線路跡を利用しており、沿線には、レンガ造りのトンネル跡、プラットフォームの一部も残っている。



「尾道高校下」駅を走る尾道鉄道の電車。

尾道鉄道のレール

尾道鉄道のレール。1本10mで1mあたり30kgのものを使用していた。



(個人所蔵)

西南の役と尾道

1873(明治6)年、征韓論に敗れた西郷隆盛は、故郷の鹿児島に帰って、私塾をつくり、若者たちを育成するが、当時中央政府と地方との政策の隔たりが大きく、不平不満を持つ士族が多かった。この勢力と私塾の若者たちが結びついて、鹿児島で政府に対して西郷隆盛を擁して反乱が始まった。

事態を重くみた政府は、西郷の遠縁にあたる海軍の川村純義を西郷説得に派遣した。川村が高雄丸を率いて鹿児島島の錦江湾に入ったのは1877(明治10)年2月9日のことであった。しかし、反乱軍や塾生によって西郷との面会を阻まれ、川村は、わずかに、船上で当時の県令(知事にあたる)次山綱良と会談して開戦は必至と覚った。記録には「校徒兵ヲ執リ高雄丸ニ闖入セントス」とあり、塾生は小船に分乗して船を取り囲み闖入を図ったということである。川村は、急を政府に打電すべく船を長崎に向けるが、おりしも風雨が強く東シナ海は大荒れであった。しかたなく、日向灘に向かい北上し、伊予灘から1877(明治10)年2月12日に糸崎に到着した。そして、川村は、秘書の原田を尾道へ使いに出した。原田は、約3里(約12km)の道程を駆けつけて尾道に至り、直ちに京都の三条実美、大阪の山県有朋、伊藤博文、東京の大久保利通に打電をしたのだった。

坂のまち尾道の誕生

山陽鉄道株式会社によって、神戸 - 赤間関(下関)間の鉄道敷設が行われ、尾道へは、1891(明治24)年10月3日に福山尾道間が開通した。

この工事によって、尾道の町の様相が変わっていった。

尾道への鉄道敷設に際して、山陽鉄道から示された計画案は5案であった。今津村(福山市今津町)から三成村・栗原村から西端の海岸へ出る案、高須村から西端の海岸へ出る案、高須村から東北境を通過して栗原村を通過する案(現在の新幹線ルートに近い案)、山波村から尾道東端に入って北に方位をとって市街地を避ける案、残りの1案が山波村から市街地を一直線に西へ通過して東御所町に至る案(現在のJR山陽本線)である。

山陽鉄道は、経済的理由から市街地の貫通案をすすめた。貫通案には反対が多く、反対運動が起こり町を二分するまでとなりほぼ一ヶ年余を費やして調停が行われた。

反対の理由は、民家が密集している市街地を通ることとなるので予定線内の住民の生活権が奪われることや、商業地域が南北に分断されるので都市経営上重大な影響を及ぼすこと。とりわけ、運輸交通の路線が切断され、山手側に多く存立する寺社への参拝道が奪われることになり、精神的にも物



東土堂町、千光寺新道の坂道風景

質的にも許すことができないという「寺の町尾道」ならでは理由があげられた。

立退き家屋4064坪、寺院150坪、神社64坪。この工事によって、浄土寺山・西国寺山・千光寺山の尾道三山の麓近くを市街地から鉄道が分断した形となり、諸社寺の本堂(殿)と山門が鉄道によって分けられてしまった。

鉄道のルート確定により、それまで、わずかな家屋しか存在しなかった山手側まで家屋の建設が許されたことで立ち退き家屋の新たな建設がはじまった。

また、鉄道による大量の物資輸送により、利益を得た商人たちが競って「茶園」と呼ばれる別荘を建設したこともまた山手側の景色を変えていった。

山陽鉄道の建設により、坂のまち尾道がはじまったといえる。

商人たちの力

欣求山安養院慈観寺は、長江一丁目にあり、常称寺の末寺で1343(貞和4)年慈観上人の開基と伝えられる。

本堂は、天宝の大飢饉の際に、橋本竹下が生活の苦しい人々を救済するために、1834(天宝5)年に起工し、1837(天宝8)年に竣工した。この時、人々を雇い入れ、賃金を払い建設をすすめた。商人による社会事業としての寺院建築であった。

1850(嘉永3)年・1852(嘉永5)年には、尾道でも商人たちが私札を発行している。これは、商人の信用に基づいて流通したもので、濫発を繰り返して価値の下がった藩札よりも、庶民には信用があったといわれている。

私札には、銀札のほか奉公人への賃金を支払うための賃金札や米に換えることができる白米札などがあった。

町	発行元	年代	区分	種別
尾道	大坂屋	嘉永3(1850)年 " 5(1852)年	銀札	1分預、5分預
"	津久井屋		"	1匁、3分、2分
"	宮地与三兵衛		賃金札	1匁
"	尾道屋徳十郎		"	1匁
"	灰屋		"	
"	"		白米札	1斗~2斗

(広島県史近世2より)

灰屋(橋本家)の私札

江戸時代、諸藩は、藩札を発行して、藩の財政維持に努めた。広島藩が発行した藩札は、弘化年間(1844 - 1848)に著しく価値が下落した。同じ頃、各地の豪商たちは私札を発行し、今で言えば、商品券や米券として私札を使用していた。下落した藩札よりも信用のおけるものとして流通していた。



(広島県立文書館所蔵)