

第2部 岡山のまちと鉄道

第2部では都市内の鉄道網である市内電車に着目し、戦前～戦後の岡山市の都市計画と関連させながら、その歴史をたどります。

市内電車は明治28年（1895年）に京都市で最初に開業すると、大正時代までに全国の多くの都市で市街地の輸送手段として敷設が進みました。岡山市では明治45年（1912年）に岡山電気軌道株式会社が岡山駅～後楽園間（内山下線および内山下支線）を開業しました。

岡山電気軌道では当初から京橋の掛け替えにあわせた旭東への延伸を検討していたものの、開業後しばらくは経営が軌道にのらず、資金難から実現は困難でした。そのためか、大正6年（1917年）に完成した京橋の鉄筋コンクリート橋への掛け替えでは電車が通れる幅員を確保しませんでした。橋は大正12年（1923年）に拡幅され、市内電車は旭東地区へ路線を延ばしました。これを見込んで三幡軽便鉄道と西大寺鉄道が旭東地区で岡山電気軌道との接続を目指したことは、さきに触れたとおりです。

その後、昭和3年（1928年）に柳川筋へ新路線が敷設され、市内電車は岡山駅～西大寺町口駅の内山下線を幹線に、番町線、旭東線、柳川線の3路線で運行されましたが、岡山駅～城下間が現在のような広幅員の道路に整備されたのは戦後で、それまでは電車の軌道がある車線のほかは片側1車線のみで細い道路で、路面の舗装も昭和5年（1930年）の陸軍大演習を機に行われたのでした。

都市の急拡大が始まった大正時代には、関東大震災による首都圏の都市の被災も踏まえて都市構造の改良が強く求められるようになり、岡山市も大正12年（1923年）の都市計画法の適用で道路網の計画的な整備が始まりました。これは防災上の理由に加えて自動車交通の激増を予見した措置でもありましたが、岡山市の戦前の道路拡幅は用地取得に難航し、柳川筋など一部の区間に限られたため、本格的な都市改造は戦後の戦災復興事業を待つことになりました。



◎皇太子殿下御成婚奉祝電車（岡山電気軌道）
昭和34年（1959年）4月（個人所蔵写真）

2-1 岡山電気軌道の創業

岡山市で市内電車の運営にあたってきた岡山電気軌道株式会社は、神戸を中心とする山陽鉄道の旧株主たちに岡山や大阪の有力者が加わって、明治43年（1910年）に設立されました。

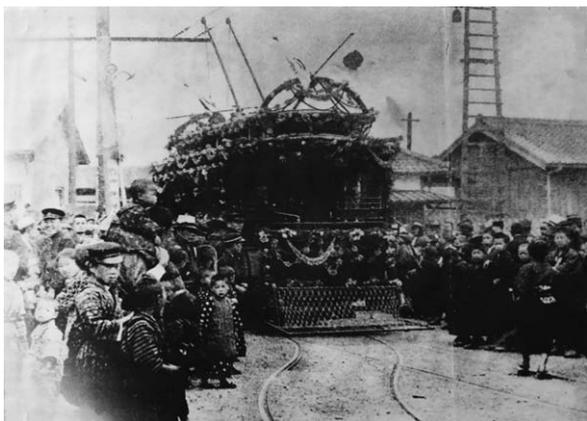
岡山電気軌道は明治45年（1912年）5月5日に開業しましたが、しばらくは日露戦争後の不況で資金難に苦しみ、その中で岡山の人が経営の中心を占めるようになって、運営を支えました。最初は岡山駅～城下間の内山下線に、城下～後楽園間の内山下支線を加えた路線網で、6月1日から内山下線が西大寺町口まで延伸されました。そして大正12年（1923年）に京橋の拡幅で旭東地区へ延伸し、昭和3年（1928年）には柳川筋を南下して大雲寺に至る路線が新設され、市内電車は番町線、旭東線、柳川線の3路線になりました。

大正時代には全国の動向に従って岡山市でも市内電車の市営化が議論されましたが、買収資金の不足などから交渉は難航し、実現しませんでした。

岡山電気軌道では東山の終点近くに偕楽園を整備して博覧会などさまざまなイベントを行い、東山プールも経営して旅客輸送の確保に努めました。

第二次世界大戦を迎えると、岡山市は昭和20年（1945年）6月29日未明の岡山空襲で市街地を焼失しましたが、市内電車はその72日後には架線などの復旧工事を進めて運行を再開し、戦後の市街地の復興に活躍しました。

高度経済成長期には自動車交通の激増で、全国で市内電車の路線の縮小が相次ぎましたが、岡山市でも昭和43年（1968年）に番町線が廃止されました。しかし現在はLRTの導入などで市内電車が見直され、自動車と比べて環境への負荷が小さいことや、歩行者の交通との親和性などから、その役割が再評価されつつあります。



◎岡山電気軌道の開業日、岡山駅前の電車。
(岡山電気軌道株式会社所蔵写真)



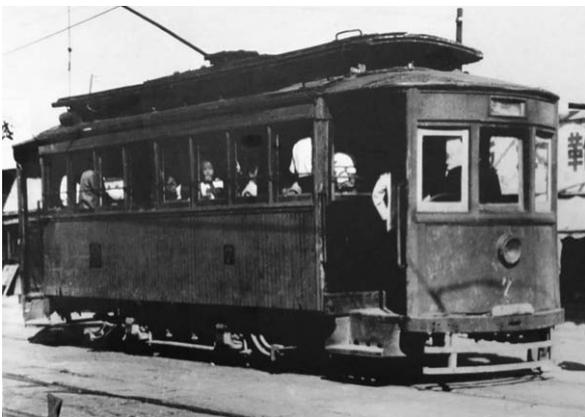
◎昭和初期の城下停留所（岡山電気軌道株式会社所蔵写真）



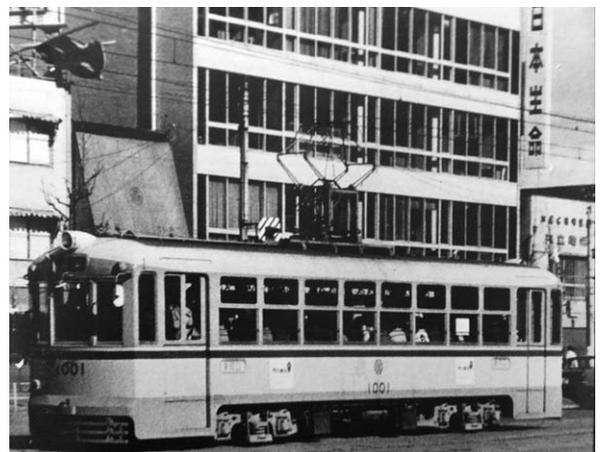
21 『岡山電気軌道開業記念絵葉書』

明治 45 (1912 年) 5 月、岡山電気軌道株式会社
 岡山市立中央図書館蔵 (郷土写真アルバム 15-133)
 縦 9.1cm × 横 14.1cm

岡山電気軌道の開業記念絵葉書セットから、この 1 枚だけが岡山市立中央図書館に所蔵されています。右上の写真は城下にあった本社の社屋で、現在そこには岡山市立オリエント美術館が建っています。左下の写真は、東山にあった車庫とみられます。背景は後樂園を象徴する丹頂鶴をあしらったデザインです。



◎開業から用いられた 10 形車両。
 昭和 25 年 (1950 年) 頃、城下停留所付近で。(岡山電気軌道株式会社所蔵写真)



◎ 1000 形車両。車軸を多くし、可動式の台車を介することで車体を長くしたボギー車で、現在まで使用されている。(岡山電気軌道株式会社所蔵写真)

2-2 京橋の掛け替えと市内電車の旭東延伸

城下町に由来する岡山のまちは、旭川の兩岸にわたって発達してきましたが、2つの市街を結んできたのは京橋、中橋、小橋の3橋でした。

全長73.5間（1間は約1.82メートル）の京橋は、近世を通じて木造で作られ、洪水で流されたときや老朽化したときに掛け替えを繰り返してきました。明治時代には木造と近代的な材料を折衷した橋が掛けられましたが、幅員は狭く、かつて西国街道が通っていた京橋は国道2号線が通る国土の幹線でもあることから、交通量の増大に備えて鉄筋コンクリートによる近代的な橋への掛け替えが課題となりました。

そこで大正4年（1915年）から大正6年（1917年）までかけて現在の京橋への掛け替え工事が行われましたが、そのときに設計に当たった岡山県の土木技手、小西隆の関係資料が岡山市立中央図書館に保存されています。

彼の履歴書には、すでに明治45年（1912年）に幅員4間、6間、8間の3通りの予備設計を行っていたことが記されています。それぞれは従来の橋の幅員と、大正6年の第一期工事の幅員と、大正12年（1923年）に市内電車を通すために拡幅された第二期工事の幅員に相当します。大正12年に完成した第二期工事では橋の構造に大きな補強を加えていないので、京橋の上に市内電車を通す構想は、当初から検討されていた可能性が高いと考えられます。

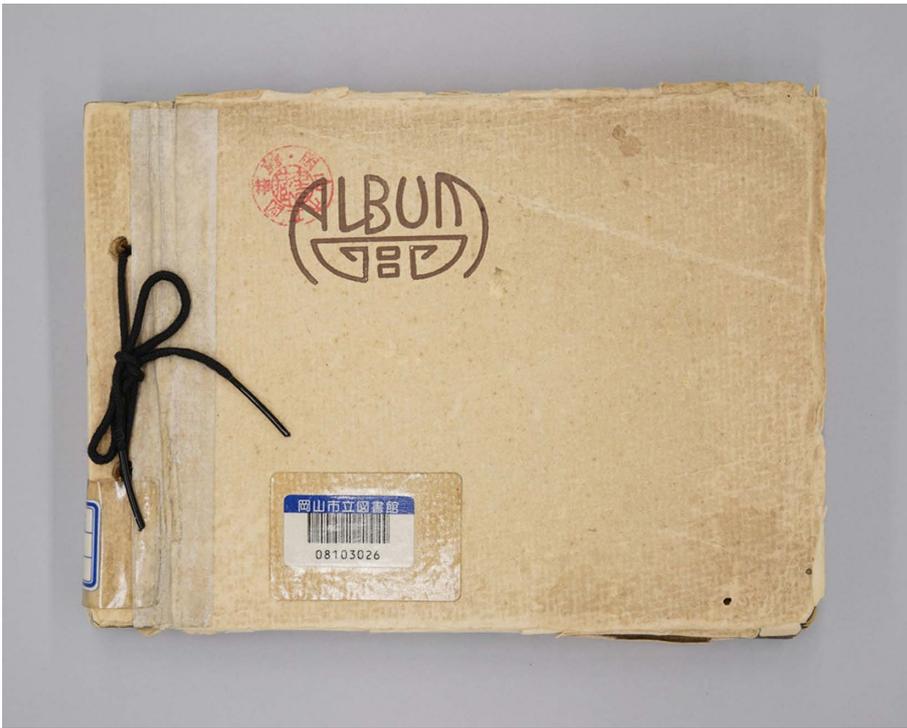
小西技手が残した掛け替え工事の写真のアルバムには、橋の建設過程を示す貴重な写真とともに、笠井知事の先導で盛大に行われた渡り初め式の様子も記録されています。大正期の京橋の掛け替え工事が、岡山のまちと人々にとって、いかに大きな意味をもつ事業であったかが伝わってきます。



掛け替えられる前の京橋
(次頁の京橋掛替工事のアルバムから)



橋脚の基礎の杭打ち
(次頁の京橋掛替工事のアルバムから)



22 京橋掛替工事のアルバム

大正6年（1917年）、小西隆作成か

岡山市立中央図書館蔵（資料番号 8103026）

縦 15.6cm × 横 22.1cm

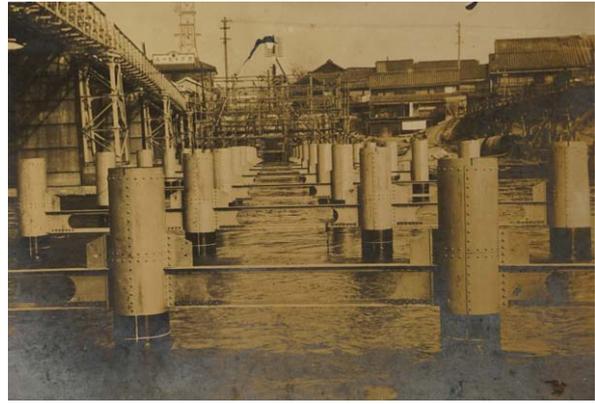
このアルバムは無記名ですが、その内容は京橋の設計者、小西隆自身によらなければ記すことができない、工事の施工段階ごとの貴重な記録を含んでいます。後半は渡り初め式の記録で、写真の代わりに絵葉書らしいものを貼っていますが、京橋の開通が重要な出来事で、多くの人から盛大に祝われた様子が伝わってきます。このアルバムから、一部の写真と絵葉書を紹介します。



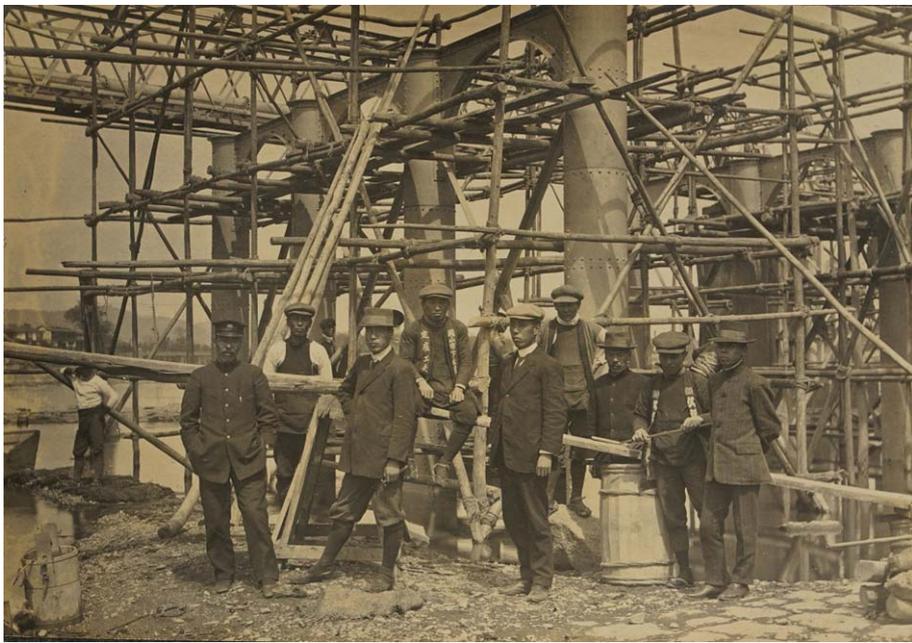
アルバムの頁の一例
下の写真は山本岩雄技手（左）と小西隆技手（右）



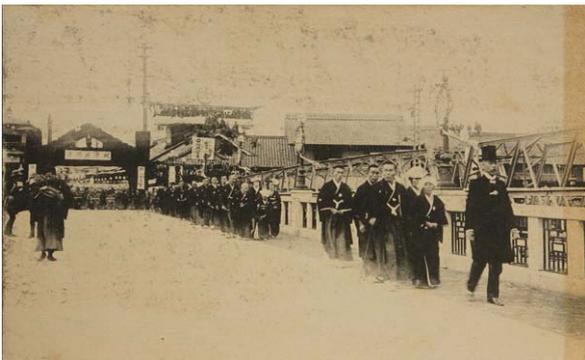
橋脚の基礎工事（コンクリートの注入）



橋脚下部の鉄管の組み立て



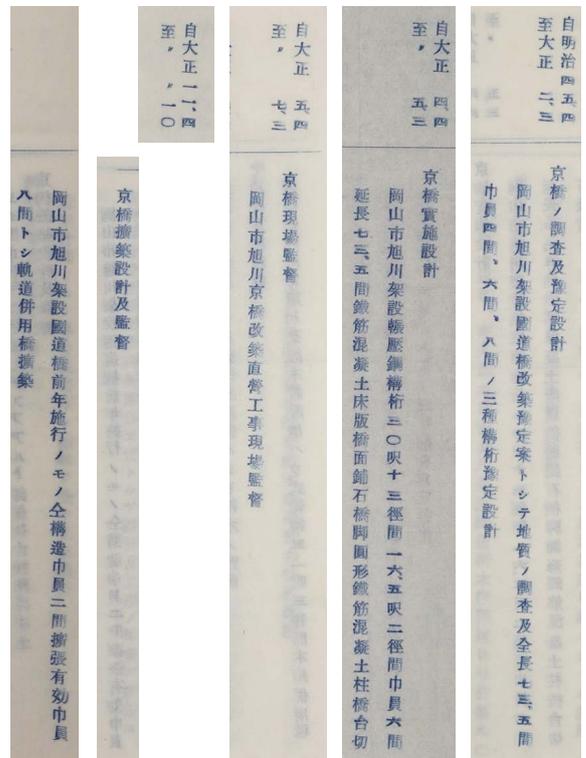
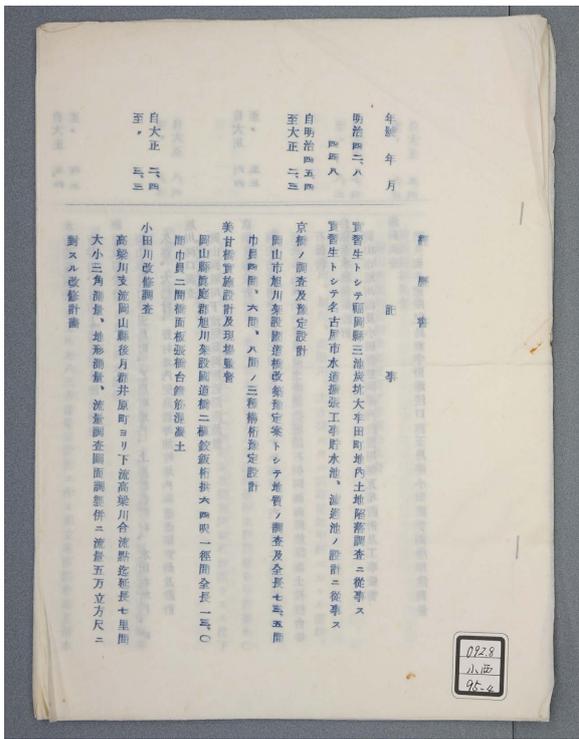
技手と人夫たち（背後は組立中の橋脚）



笠井知事が先導する渡り初め式



開通後の京橋



23 小西隆 履歴書

昭和5年（1930年）までの事項が記載されている
 岡山市立中央図書館蔵（小西家資料092.8/小西/95-4）
 縦27.5cm×横20.0cm 9丁

大正期の京橋の掛け替えに携わった岡山県の技手、小西隆の履歴書です。小西家の子孫から岡山市立中央図書館へ寄贈された資料に含まれていました。

小西隆は、明治22年（1889年）に三幡村に生まれ、名古屋高等工業学校で土木学を学び、岡山県土木課に工事として採用され、やがて技手として京橋の掛け替えや小田川の改修に携わりました。

履歴書の中の明治45／大正元年度（1912年4月～1913年3月）の項目には、「京橋ノ調査及予定設計 岡山市旭川架設国道橋改築予定案トシテ地質ノ調査及全長七三、五間中員四間、六間、八間の三種構桁予定設計」とあり、幅員が4間、6間、8間の3種の予定設計を行っています。

大正4年度（1915年4月～1916年3月）の項目には、「京橋実施設計 岡山市旭川架設輾圧鋼構桁二〇尺一三徑間一六、五尺二徑間中員六間延長七三、五間鉄筋混凝土床版橋面鋪石橋脚円形鉄筋混凝土柱橋台切石練積」とあり、自身が京橋を設計したことを明記しています。

大正5～6年度（1916年4月～1918年3月）の項目に、「京橋現場監督 岡山市旭川京橋改修直営工事現場監督」とあり、工事の現場監督を務めています。

大正11年度の上半期（1922年4月～10月）の項目には「京橋拡張設計及監督 岡山市旭川架設国道橋前年施行ノモノ全構造中員二間拡張有効中員八間トシ軌道併用橋拡張」とあって、彼が市内電車を通すための拡張工事も設計・監督したことがわかります。

24 小西隆 辞令書各種

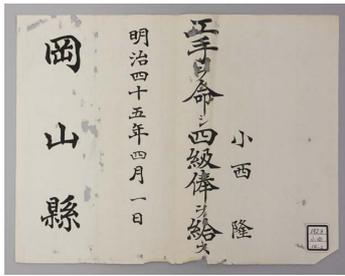
岡山市立中央図書館蔵（小西家資料 092.8/小西/14～73 の中の一部）

- 1 岡山県工手、給四級棒 明治 45 年（1912 年）4 月 1 日
縦 22.7cm × 横 29.0cm
- 2 岡山県内務部第二課土木掛勤務 明治 45 年（1912 年）4 月 1 日
縦 28.0cm × 横 19.1cm
- 3 任岡山県技師 叙高等官七等 大正 10 年（1921 年）10 月 21 日
縦 22.8cm × 横 30.9cm
- 4 任千葉県技師 叙高等官七等 大正 11 年（1922 年）10 月 30 日
縦 22.8cm × 横 30.9cm
- 5 千葉県道路技師 震災復興事務勲励二付金百円賞与 大正 12 年（1923 年）12 月 28 日
縦 27.4cm × 横 19.9cm
- 6 任復興局技師 叙高等官六等 大正 14 年（1925 年）3 月 5 日
縦 22.8cm × 横 30.9cm
- 7 復興局技師 陸叙高等官四等 昭和 3 年（1928 年）10 月 11 日
縦 22.8cm × 横 30.9cm
- 8 復興局技師 叙正六位 昭和 3 年（1928 年）12 月 15 日
縦 22.8cm × 横 30.9cm
- 9 任熊本市技師 昭和 5 年（1930 年）10 月 26 日
縦 22.8cm × 横 31.4cm
- 10 熊本市土木課長 昭和 5 年（1930 年）10 月 26 日
縦 26.9cm × 横 19.4cm
- 11 都市計画熊本地方委員会幹事 昭和 6 年（1931 年）3 月 20 日
縦 22.8cm × 横 30.9cm
- 12 任岡山市技師、給一級俸 昭和 10 年（1935 年）6 月 10 日
縦 22.9cm × 横 29.9cm
- 13 岡山市土木課長兼都市計画課長 昭和 10 年（1935 年）6 月 10 日
縦 26.7cm × 横 19.4cm
- 14 都市計画岡山地方委員会幹事 昭和 10 年（1935 年）7 月 29 日
縦 28.5cm × 横 19.9cm
- 15 岡山市助役への選定告知書と封筒 昭和 12 年（1937 年）1 月 22 日
縦 27.1cm × 横 19.3cm、（封筒）縦 21.5cm × 横 8.4cm

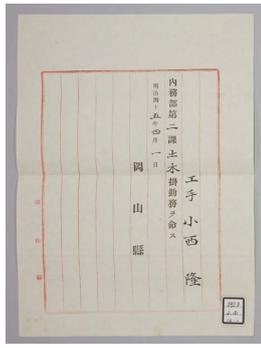
小西隆の生涯をたどるには辞令書も手掛かりになるので、その中の主要なものを紹介します。

彼は京橋の掛け替えに携わった後、岡山県内の各地で橋梁などを設計しましたが、大正 10 年（1921 年）に内務省の地方技師（高等官）に任ぜられ、翌年に千葉県へ転勤しました。ここで関東大震災の復興に携わり、大正 14 年（1925 年）には震災復興局の技師を命ぜられ、東京市の深川区と本所区で多数の橋梁を新築・改修しました。その仕事が一段落すると熊本市の土木課長になり、博覧会の開催や都市計画に従事しますが、昭和 10 年（1935 年）6 月 10 日には岡山市の技師に任ぜられて土木課長と都市計画課長を兼ね、都市計画岡山地方委員会の幹事となり、昭和 12 年（1937 年）1 月 23 日から翌年の 8 月 7 日まで岡山市の助役を務めました。

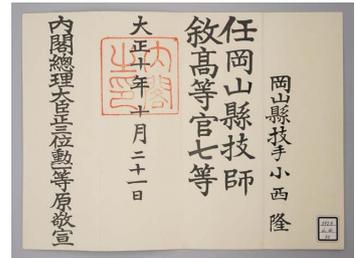
岡山市の市街地を結び付ける京橋を設計した彼が、震災復興での活躍の後に故郷へ帰って携わったのは、岡山市の都市計画事業を完成させることでした。この間に岡山市でも都市整備の考え方が大きく変わっており、彼が新しい課題にどのように取り組んだか、興味もたれます。



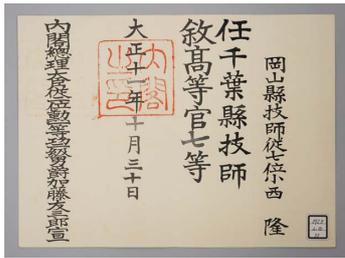
1



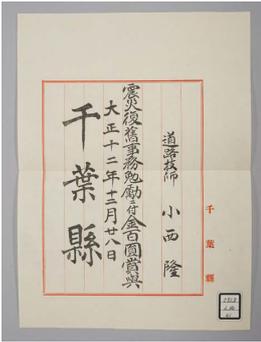
2



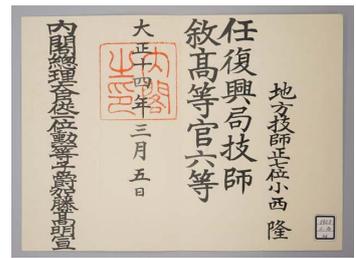
3



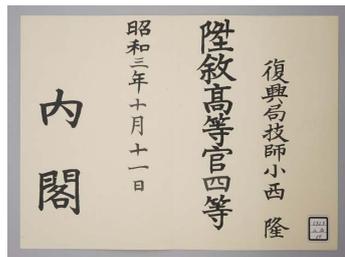
4



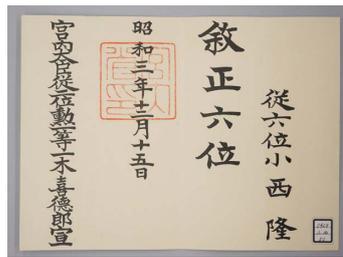
5



6



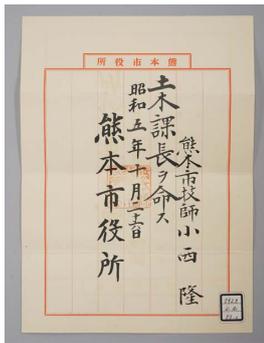
7



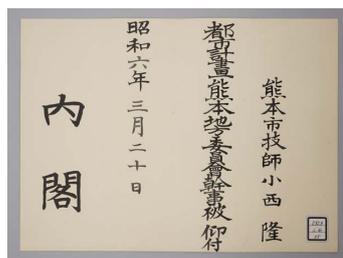
8



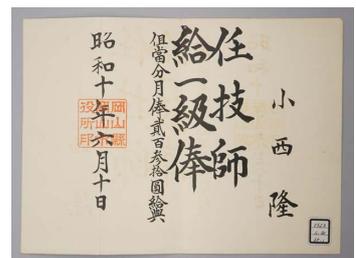
9



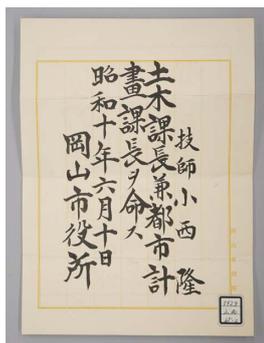
10



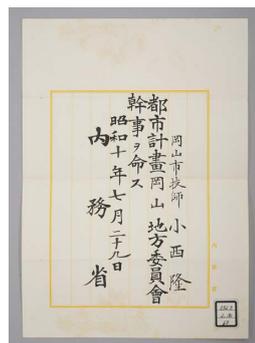
11



12



13



14



15

2-3 戦前の都市計画と市内電車

東京などの6大都市にやや遅れて、岡山市は全国の多くの主要都市とともに大正12年（1923年）5月に都市計画法の適用を受けました。都市が無秩序に膨張して過密化するのを放置すれば、防災、交通、衛生など多くの面で問題が生じると考えられるようになったからです。しかし、道路の拡幅ひとつをとっても用地取得の問題があり、公共の利益の追求と私権の制限との間で折り合いをつけなければなりません。そのためには、法秩序の中でどのような手続きを取り得るのか、本格的な都市計画の導入は新たな課題を生むことになりました。

現在と比べると、戦前の都市計画行政は全国一律に内務省の主導で行われた側面が強いといえます。内務省から派遣された技師が街路網や土地利用について最初の設計案を作り、これを県知事が主宰する都市計画地方委員会で審議して、市町村や多くの関係者から意見を聴取します。そしてこれを内務省が認可して、戦前の都市計画案は作成されました。

岡山市では昭和2年（1927年）2月に街路網計画が公告され、この年から昭和13年（1938年）まで道路を整備する事業が実施されました。それによると、市街地には柳川筋を南北の幹線として格子状に道路網が整備され、これを囲んで通過交通を市内へ入れないための環状線が配置されることになっていました。そして旭川の両岸には河口までの道路を通し、臨海部を工業地帯とする案が示されています。これにより、新鶴見橋と新京橋などの新しい橋梁が掛けられて、京橋に集中していた交通が分散されることになっていました。

しかし戦前の都市計画事業では道路拡幅用地の買収に巨額の資金を要したため、柳川筋など一部の路線は若干の拡幅が行われましたが、計画の多くは実現せず、戦後の戦災復興事業を待つこととなりました。

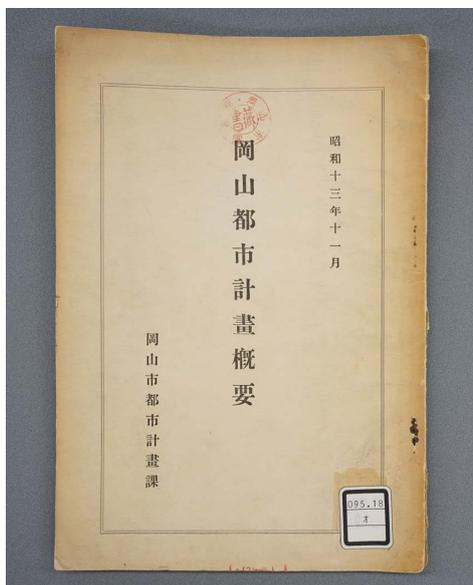
25 『岡山都市計画概要』

昭和13年（1938年）11月、岡山市都市計画課発行

岡山市立中央図書館蔵（資料番号 35480）

縦 21.9cm × 横 15.2cm

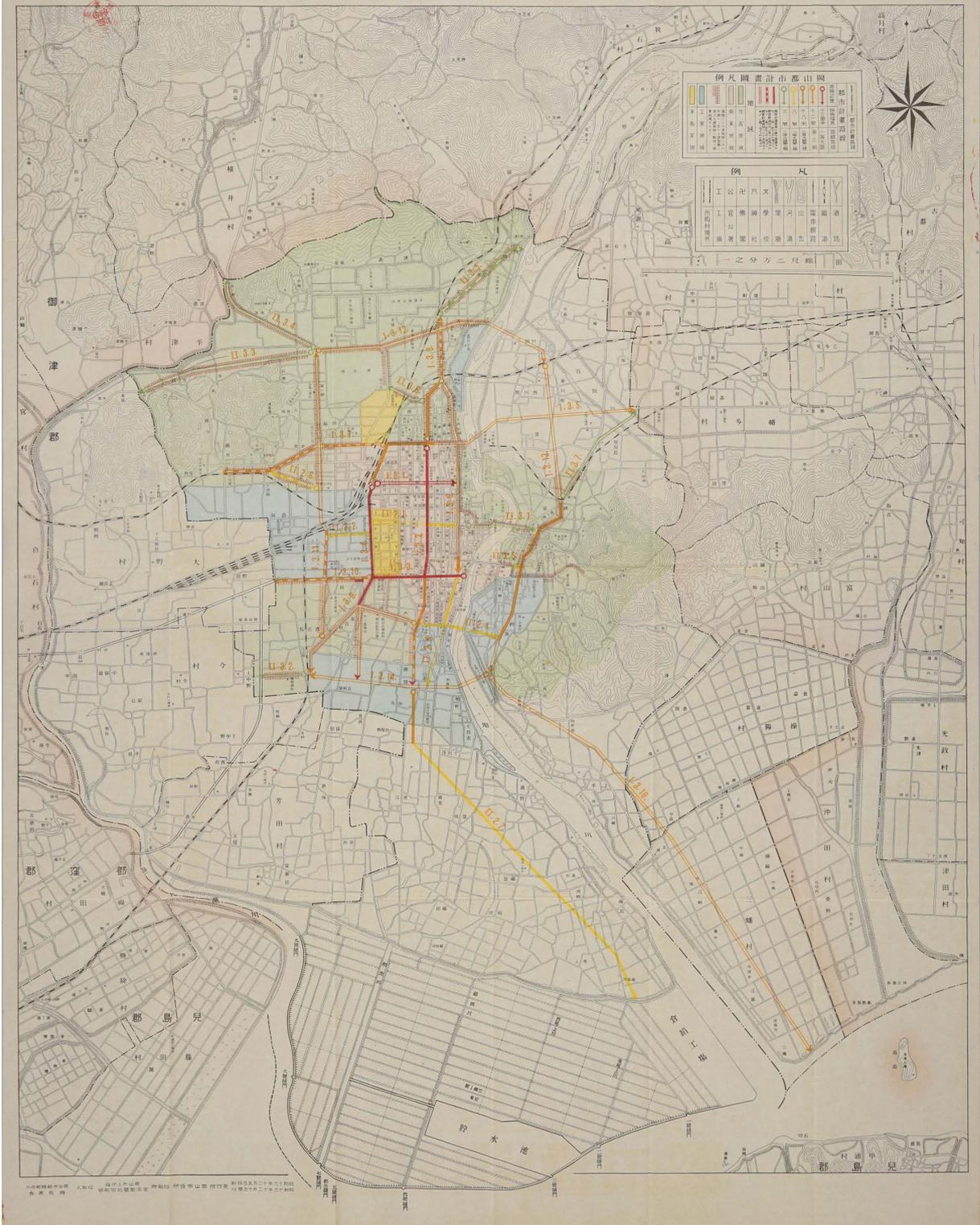
序と目次4丁、口絵5丁、本文14丁、一覧表と附図



岡山市は、大正12年（1923年）に都市計画法を適用され、昭和2年（1927年）に街路網計画を公告して、昭和3年（1928年）から昭和9年（1934年）までの予定で事業に取り組みましたが、資金の不足から規模を縮小し、時期を繰り延べて昭和13年（1938年）までに完了しました。

その計画は昭和3年刊行の『岡山都市計画概綱』に記されていますが、事業の結果はこの冊子『岡山都市計画概要』にまとめられており、柳川筋の小規模な拡幅や、西川筋と現在の市役所筋の整備の様子がなどわかります。口絵には施工前後の景観の変化が写真で示されています。

岡山市都市計画図（街路網、地域）



巻末の附図『岡山都市計画図（街路網、地域）』

昭和13年（1938年）12月10日、岡山市役所発行

縦79.0cm×横57.9cm

巻末の附図は、昭和2年（1927年）の街路網計画を反映させた都市計画図です。岡山市域全体を広くとらえて効率的な交通網を作り、京橋へ集中していた交通が分散されるように配慮しています。道路整備は長い時間を要することです。環状線の多くは平成になって実現しているし、一部はなお未整備です。

2-4 戦災からの復興と、幻に終わった新岡山駅構想

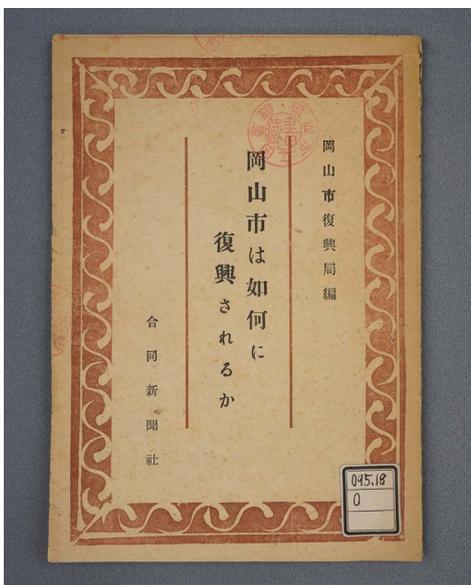
昭和20年（1945年）6月29日の岡山空襲で市街地の大半を焼き尽くされた岡山市ですが、市内電車は空襲から72日後に復旧され、重要な市内の移動手段となりました。

東中山下にあった岡山市役所は庁舎を焼失したので、昭和20年10月まで弘西国民学校へ移り、以後は昭和24年（1949年）6月まで4年近くにわたり内山下小学校を仮庁舎として使用しました。

しかし、市街地が焼け野原になったことは、一面ではこの機会に思い切った都市改造を行う好機であるとも認識されていました。そのため昭和21年（1946年）6月に発表された最初の戦災復興計画案では、将来の都市の発展に備えた大胆な計画が示されていました。

その中では、戦災による焼失地域のすべてを区画整理し、道路や公園などの公共用地を捻出することにしていました。再び大規模火災が起きたときの延焼防止のため、市街地を3つに分割する幅員70メートルの道路を2本計画し、市街地の約10パーセントを公園緑地とすることが目論まれていました。そして戦時中から鉄道省が軍事輸送のために建設を進めていた高速列車（いわゆる弾丸列車）が市街地の南部を通る計画であったため、大元駅付近に新岡山駅を建設して岡山市の新しい玄関口とし、付近を大規模に区画整理する案が練られていました。

しかし、減歩率が3割を超えるこの計画は市民の負担も大きく、戦後の経済の混乱で極度のインフレーションに見舞われていたこともあって、当初の計画は昭和23年（1948年）までに大幅な縮小を余儀なくされて実現をみることになりました。2本の広幅道路は1本が幅員50メートルに縮小されて現在の駅前城下線（桃太郎大通り）となり、他の1本は幅員36メートルに縮小されて瓦町線（大供～大雲寺～京橋西詰の路線）となりました。国鉄が資金難から弾丸列車計画を取り下げたため、新岡山駅構想も幻に終わりましたが、市役所はこの計画を見越して大供へ移転したのでした。

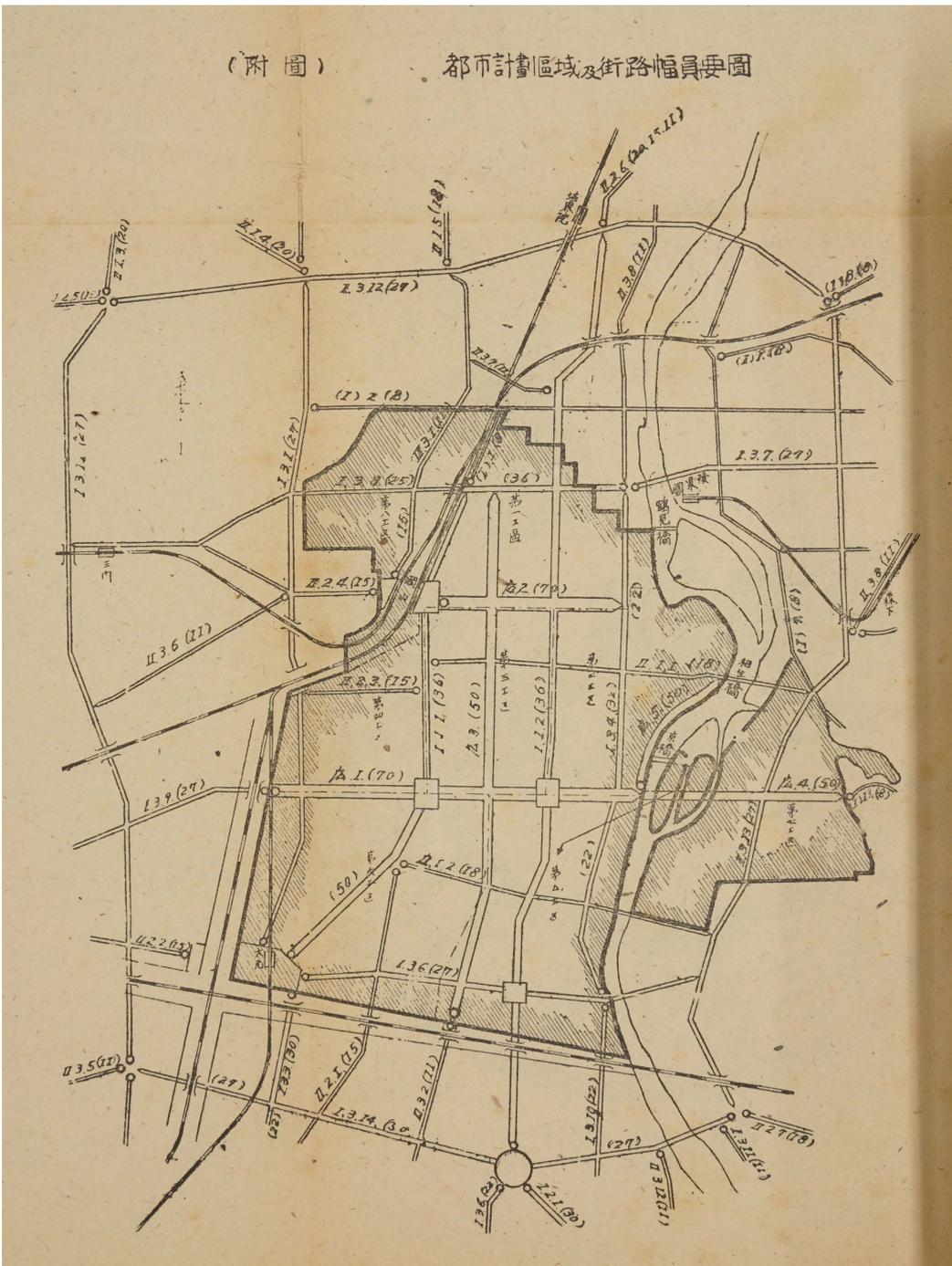


26 岡山市復興局編『岡山市は如何に復興されるか』

昭和21年（1946年）11月1日、合同新聞社発行
岡山市立中央図書館蔵
縦18.1cm×横12.6cm、12頁、附図1枚、広告

岡山市の戦災復興計画を市民に周知させるため、岡山市が戦災復興に関する諸部局を集めて設置した復興局が編集し、合同新聞社（山陽新報社と中国民報社が合併した、現在の山陽新聞社の前身）から発行された小冊子です。最も野心的といわれる、昭和21年（1946年）6月13日に国から認可された最初の段階の復興計画案を示している点で貴重です。

(附圖) 都市計畫區域及街路幅員要圖



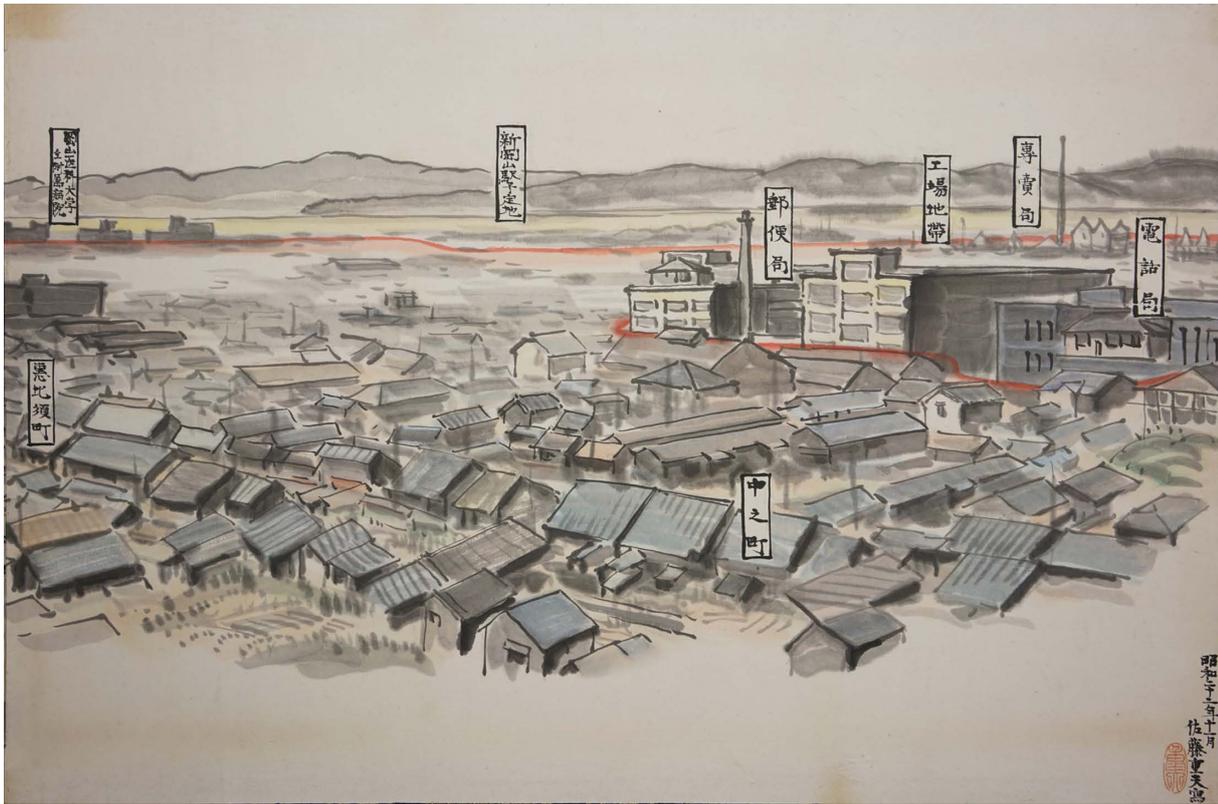
巻末の折り込み附図

(E) 其他路線として鐵道省に於て計畫の新岡山驛(現在の大元驛西附近)の實現を豫想し、之が實現の暁は岡山市の表玄關ともなり都心の異動も當然の現象であるので同驛を起點とし南方に至る、本驛南方線の道路を擴張する。

5頁の記載

『岡山市は如何に復興されるか』の巻末の折り込み附図には、幅員70mの2本の道路や、広大な面積をあてる公園緑地や、新岡山駅の構想が示されています。また5頁の街路系統の説明文には、「其他路線として鐵道省に於て計畫の新岡山驛(現在の大元驛西付近)の實現を予想し、之が實現の暁は岡山市の表玄關ともなり都心の異動も當然の現象であるので同驛を起點とし南方に至る、本驛南方線の道路を擴張する。」とあり、新岡山驛から南方(みなみがた)に至る、現在の市役所筋を含む道路が新旧の岡山驛を結ぶ重要幹線とされています。

市役所は新岡山驛の構想ゆえに、大供へ移転されたのでした。



27 佐藤重夫「戦災復興岡山市の図」屏風

昭和22年（1947年）11月

岡山市立中央図書館蔵

紙本着色、六曲一双

（1曲）高さ61cm×幅411cm、（1扇の画面）高さ45cm×幅67.5cm

早島町の出身で、東京帝国大学で建築を学び、昭和25年（1950年）から広島大学助教授に就任して後に原爆ドームの保存に決定的な役割を果たすことになる佐藤重夫は、戦後しばらくは岡山市で設計事務所を経営し、岡山市の復興計画にもさまざまな提言を行っていました。

そのためか、昭和22年（1947年）12月の昭和天皇の岡山行幸では、市役所の仮庁舎となっていた内山下小学校の屋上から天皇が市内を展望し、復興状況を視察することになると、その前に市長が説明に用いるための市街図の作成を岡山市から委嘱されました。

佐藤重夫は、内山下小学校の屋上で写真を撮り、スケッチも描いて、その年の11月までにこの屏風を完成させました。屏風では空襲の被災範囲が朱線で囲まれ、復興事業の対象区域を示しています。市内電車が通る駅前への道は細く曲がりくねり、復興事業で広い道路に整備される予定であることを暗示しています。市街の南西には「新岡山駅予定地」の記載があり、将来開発される場所が示されています。



屏風の全体