

宇野線の開通と宇野港の発展

玉野市教育委員会・玉野市文化財保護委員会

1 はじめに

宇野と高松を結ぶ宇高航路は、昨令和元年12月15日の四国急行フェリーの最終便を以て休止されました。明治43年(1910)6月12日の宇高連絡船就航以来の歴史に幕を降ろしたわけです。

110年前のこの日は、宇高航路とともに、岡山―宇野間の宇野線が開通した日でもあり、宇野駅・宇野港を結節点に、本州と四国を結ぶ交通の大動脈が動き始めた日でした。

今回の展示は、宇野線の敷設、宇野港修築、築港地区の発展を中心テーマに、明治末年から昭和初年までの約30年間の歴史をふりかえります。使用した資料は、もと築港1丁目に在住の故村瀬方清氏宅に伝わっていた写真資料と、宇藤木在住の故大野明氏宅にあった建設当初の宇野線路線図などをもとに、『宇野線建設概要』(1910刊)・『宇野開港史』(1931刊)・『宇高航路五十年史』(1961刊)等の書籍を参考にしています。

特に、村瀬家資料は平成16年(2004)の高潮被害によってほとんどが流失し、たまたま残っていた白黒のネガフィルムを利用して写真を復元しました。また、大野家資料もお宅の改修中に発見されたもので、今まで知られていなかった貴重な初発資料です。同様な資料をお持ちの方もあると思いますが、今回はこの2家の資料をもとに構成しています。

2 宇野線の開通

明治24年(1891)、山陽鉄道が岡山県内で全線開通し、県下各地で鉄道熱が盛り上がります。同26年には倉敷―味野間の鉄道敷設をめざす児島鉄道株式会社が設立されますが、同33年には任意解散します(『児島風土記』1982刊)。

同37年1月、山陽鉄道株式会社は岡山―宇野間の鉄道敷設を計画し、仮免許を得ます。しかし、日露戦争の勃発によって延期されます。戦後、同39年11月になって宇野線敷設の本免許状を下付されますが、この年公布された鉄道国有法により、同12月に山陽鉄道は国有化されます。こうして宇野線の建設は、明治40年(1907)4月に国家事業として実施されることになりました。

同年4月1日、国家機関の「帝国鉄道庁」(明治41年12月1日に「内閣鉄道院」と改称)のもとに「岡山建設事務所」が岡山に設置されて業務が開始されます。6月には岡山宇野間の測量が完了し、全線を六つの工区に分けて次々と着工されました。下の表1に、各工区と詰所の位置、監督主任や工区の範囲などをまとめています。これによると、最も早く工事が始まったのは第4区(ほぼ玉野市八浜町大崎全域)と第5区の児島隧道工事で、この年12月でした。ついで翌年2月に第6区(ほぼ田井地区全域)が着工され、岡山県に工事が委託される宇野駅の直前までが工区とされたようです。ついで、同年4月に第3区の工事が始まりました。ここは、倉敷市藤戸町藤戸付近から岡山市南区片岡までと、片岡から玉野市槌ヶ原までが分割し

表1 宇野線路盤工事の工区別進捗状況

工区	詰所 設置日	工区範囲	工事の着工と竣工	監督主任 特記事項
第1工区	鹿田 M41.7.1	0哩30鎖〜4哩40鎖 大福	M41.6 M42.9	岩岡吉太郎 笹ヶ瀬川橋梁が最大工事
第2工区	早島 M41.6.17	4哩40鎖〜10哩10鎖 第二藤戸	M41.6 M42.11	山中利秀 倉敷川橋梁が最大工事
第3工区	その1	10哩10鎖〜13哩	M41.4 M42.5	安河内鶴千代 15哩付近は築港尤下甚しく延期 再着工
	その2	13哩〜15哩55鎖	M41.7 M42.11	
		15哩付近	加茂川 M43.3 M43.5	
第4工区	大崎 M41.1.6	15哩55鎖〜17哩33鎖	池ノ内 M40.12 M42.3	玉井周蔵 M42.5児島隧道貫通
第5工区		17哩33鎖〜18哩10鎖 児島隧道	M40.12 M42.11	
第6工区	田井 M41.2.15	18哩10鎖〜20哩37鎖 汐入川	M41.2 M42.4	加賀山学

(注)『宇野線建設概要』5〜11頁よりまとめる。工区範囲は明治43年公認のヤード・ポンド法で表示されていて、哩・マイルは約1609m、鎖・チェーンは1/80マイル、約20mであり、境界付近にある橋梁等を掲げた。Mは明治の略称。

て開始されました。最後に同6月、第1区（岡山市南区大福付近まで）と第2区（倉敷市藤戸町藤戸まで）が着工されました。

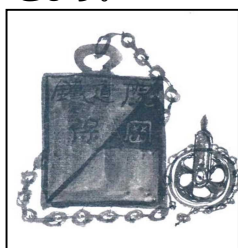
当時の宇野線は、3頁の地図Ⅰに見えるように、水田地帯と一部児島湾沿いの非常に軟弱な地盤を走る線路でした。そのための地盤改良が不可欠で、一部では線路の地盤沈下が激しく、再工事を強いられる場所もありました。また、河川や用水路などには橋梁を架設する工事が行われました。右の表2は12呎(フィート)以上の橋梁51ヶ所を一覧にしたものです。第1区の笹ヶ瀬川、第2区倉敷川、第3区植松川（郷内川）・秀天川（鴨川）などへ架橋が行われます。この他、それ未満の「開渠」68ヶ所が建設され、橋脚や橋台部分に堺と讃岐の業者へ発注したレンガや大量の花崗岩が使用されます。また、児島隧道（宇野線唯一のトンネル）のアーチ部分にもレンガが貼り付けられました。

こうして竣工した鉄道線路の路盤工事に、明治42年8月には各停車場家屋の着工や軌条（レール）・枕木・道床の碎石蒔きをする軌道工事も開始され、同10月からは橋梁の鉄桁架設工事も始まります。鉄桁は岡山駅で組立て、建築列車で順次輸送されました。各停車場も翌43年4月には全てが完成し、5月には橋梁架設も終了します。あとは、6月12日の宇野線開通式を待つだけとなりました。（参考資料：鉄道院岡山建設事務所編『宇野線建設概要』1910刊 岡山県立図書館所蔵など）

大野家資料と大野春松氏

宇野市宇藤木出身の大野春松氏(1878ころー1952)は、元宇野町長大野正夫氏(1876ー1957)を輩出した大野家から分家した家の六代目の当主でした。昨平成31年3月末、改修中のお宅から戦前の地図や書籍等の調査を依頼され、その中で、青焼きで「岡山宇野間線路平面図」（地図Ⅰ）と題した路線図などが発見されました。宇野港の埋め立てはなく、各停車場の位置も朱で加筆されていて、初期の宇野線路線図と推測されました。さらに、ペン書きの「倉敷川縦断面図」（図Ⅱ）や倉敷川橋梁の南隣の「第一藤戸橋梁」の古い写真などもあり、未知の宇野線関係資料であることが分かりました。

氏が製本した書籍（1914作成）の裏表紙には、薄らと「鉄道院 保（保線区か）岡（岡山か）」と読める図案（左下）があり、春松氏が国鉄を所管する鉄道院に奉職していたことを示しています。一方、下の「Onomichi Nov.25.1921」と銘記された写真によって、大正10年12月には尾道市に赴任していることが分かります。この年には尾道鉄道が着工されており、その技師として招かれたのか、家族とともに移り住んだとの言い伝えが残っています。これ以上の詳しい経歴は不明ですが、明治40年（1907）からの宇野線敷設に深く関わったと思われる、自筆の図Ⅱなどからは、ち密な製図の能力とともに、デッサンやイラストにも長けた技術者であったと推測できます。



尾道での記念撮影

(1921.12.25)

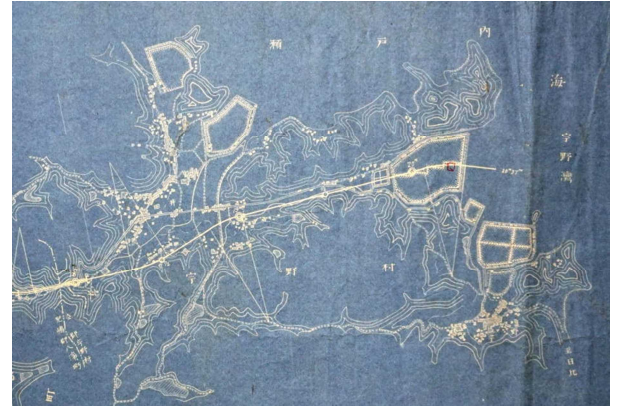
中央の人物が大野春松氏。着用しているのは鉄道院規定の外套と伝えられています。右隣りの外国人は技師仲間でしょうか。



表2 宇野線岡山宇野間での橋梁等一覧

名称	規模 (フィート)	現状
宇野 停車場		
汐入川 橋梁	15×2	ほぼ現存使用中
前田 橋梁	15	ほぼ現存使用中
高下田 橋梁	15	ほぼ現存使用中
清水川 橋梁	50	ほぼ現存使用中
田井 拱橋	22	ほぼ現存使用中
児島 隧道	2155	旧隧道現存不使用
池ノ内 橋梁	20	ほぼ現存使用中
八浜 停車場		
松原 橋梁	12	ほぼ現存使用中
植ヶ原 橋梁	15	ほぼ現存使用中
秀天川 橋梁	50×5	第1・2橋脚工化
用吉 橋梁	14	ほぼ現存使用中
加茂川 橋梁	14×2	ほぼ現存使用中
迫川 橋梁	14	ほぼ現存使用中
由加 停車場		(現迫川駅)
味野 停車場		(現彦山駅)
狐崎 橋梁	30	ほぼ現存使用中
植松川 橋梁	50×3	ほぼ現存使用中
第三入海 橋梁	12	ほぼ現存使用中
第一入海 橋梁	20	ほぼ現存使用中
第五松沖 橋梁	12	ほぼ現存使用中
第四松沖 橋梁	12	ほぼ現存使用中
第三松沖 橋梁	12	工化片断使用
第二藤戸 橋梁	12	ほぼ現存使用中
第一藤戸 橋梁	12×3	ほぼ現存不使用
倉敷川 橋梁	70×4	橋脚等撤去
茶屋町 停車場		
早島 停車場		
妹尾 停車場		
笹ヶ瀬川 橋梁	70×6	一部橋脚工化
鹿田 停車場		(現大元駅)
岡山 停車場		

『宇野線建設概要』よりまとめる。15×2とあるのは、全長が30フィートで橋脚が1基あることを示している。実際には根拠のない推測である。茶屋町～岡山間は笹ヶ瀬川橋梁以外省略した。

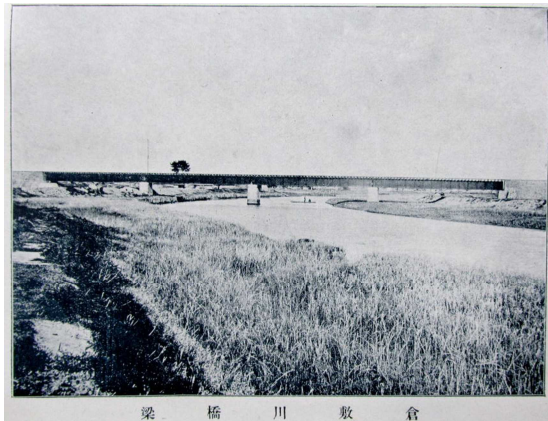


地図Ⅰ 岡山宇野間線路平面図 (大野家資料からの複製)

この資料は、青焼きで複製されたもので、折りたたまれて油紙に包まれ、大切に保管されていたという。大きさは59×109cm、縮尺は2万3760分の1である。左の資料(展示資料の右上部分)は、路線などを見やすくするため白黒の反転処理をして作成しており、右に原資料の一部をカラー複製で示している。その中で宇野駅は広湯塩田内に朱書されているが、実際に設置された位置とは違っている。また宇野港の埋立地も描かれていない。しかし、岡山駅からの距離はマイル表示で記入されている。

同じような平面図としては、『宇野線建設概要』(鉄道院岡山建設事務所編 1910.6.7刊)付録の「宇野線岡山宇野間線路平面図」がある。発行日は宇野線開通の5日前で、距離表示のほか、宇野駅や宇野港の埋立地・突堤、各駐車場の位置も正確に記載されている。しかし距離は、明治40年(1907)6月に岡山宇野間の線路測量が完了し、続いて行われた用地買収がほぼ終了した同12月にまでには確定したと考えられる。

このことから、大野家のこの青焼き資料は明治40年末までに作成されたもので、春松氏ら技師たちが各工区で路盤工事を進めるために用いた基本資料ではなかったかと推測される。今まで知られていない貴重な宇野線敷設関係資料と考えられる。



梁 橋 川 敷 倉

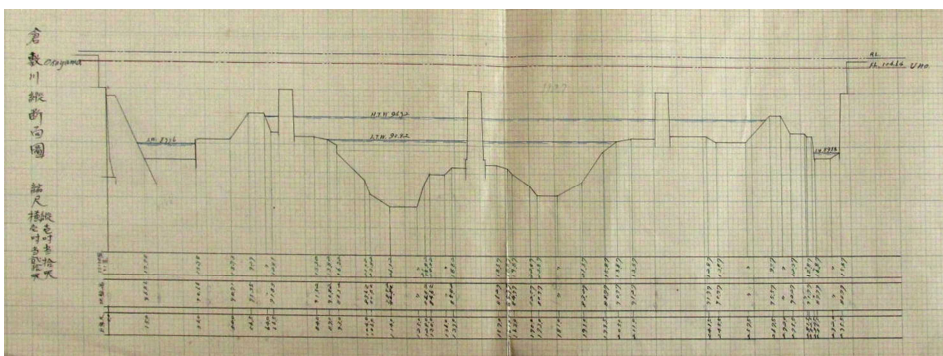
① 倉敷川橋梁A (『宇野線建設概要』からの複製)

この橋は、茶屋町駅の南方の倉敷川に架けられた全長2967メートル(約90町)ほどの鉄橋で、笹ヶ瀬川橋梁(約180町)に次ぐ長さである。第2工区最大の工事とされ、川の堤防を跨いで架けられ、3つの橋脚で支えられた。



② 現在の旧倉敷川橋梁跡A

旧倉敷川橋梁は、昭和63年(1988)4月に開業したJR瀬戸大橋線のために撤去され、河川敷には橋脚の痕跡すら見えない。しかし、両岸の堤防の手前に橋台は残って、かつての姿を忍ばせる。写真の手前は茶屋町駅側である。



倉敷川縦断面図

(大野家資料からの複製)

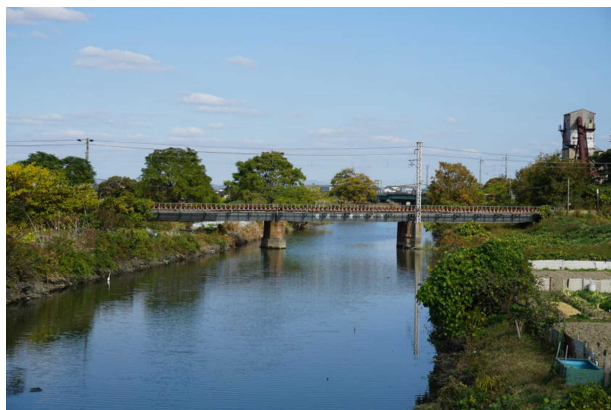
〈解説は次頁〉

大野春松氏直筆の図面で、倉敷川橋梁を真横から見た規模を表している。方眼紙を用いた 20×63 cm の横長図面である。左が岡山側、右が宇野側、地盤の標高と鉄桁の上端から直下の地盤までの距離を書き添えている。3つの橋脚のうち中央のものは水中の中洲に建てられ、その両側には深い水路が描かれている。川の水深は、HTW と LTW の数値から、最高約 4 フィート(約 1.2 ㍎)の差があると設定され、色鉛筆で彩色されている。縮尺は、縦が 1 吋(㍎)当たり 10 呎(㍎)とあるので 120 分の 1、横は 240 分の 1 である。展示品は、カラーでなく白黒印刷で原寸大に複製している。この図面と左下に示した第一藤戸橋梁の写真から、少なくとも第2工区のこの付近は、春松氏が技師として深く関わった場所と推測することができるだろう。



③ 第一藤戸橋梁㊦ (大野家資料からの複製)

2つの橋脚と2つの水路という写真の風景からは、場所の見当は全くつかなかった。しかし、倉敷川橋梁を調査中、偶然その南側でよく似た光景を見つけ、背景の山並みもほぼ一致したことから、建設間もない第一藤戸橋梁の写真と判断できた。写真からは、当時の橋脚や橋台のレンガや花崗岩の配置が理解でき、他の橋梁でも建設当時の姿をほとんど残していることがわかった。



⑤ 植松川橋梁㊦

倉敷市郷内地区を流れる郷内川に架かる全長 150 フィート(約 50 ㍎)の鉄橋で、川はすぐ下流で倉敷川に合流する。



④ 現在の第一藤戸橋梁㊦

茶屋町駅から南へ JR 瀬戸大橋線沿いの道路を走り、倉敷川を越えたすぐ右手にこの橋梁はある。瀬戸大橋線から宇野線に分岐する場所はまだ先にあるので不使用となり、レールは撤去され、橋桁も放置されて錆びが進行している。しかし、2つの橋脚や両端の橋台のレンガや花崗岩は、③の写真とほとんど変わらず、かつてのまま残されている。橋の下を通る水路や道路は姿を変えている。



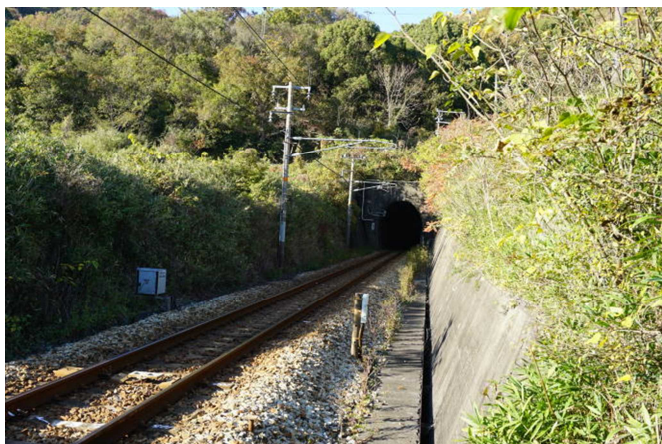
⑥ 加茂川橋梁㊦

玉野市宇藤木の JR 常山駅すぐ南手にこの橋梁はある。加茂川とあるが地元では宇藤木川と呼ばれていて、橋脚 1 基で橋脚 2 基のある、宇野線の中で 4 番目に長い橋である。全長約 8 ㍎ほどの小規模な橋である。この付近は、岡山駅から 15 マイル(約 24.1 km)の距離で第3工区に属していたが、「築堤ノ沈下甚シク両側二隆起シ、盛土スレバ從テ沈下シ、伏土留川溝ヲ埋没スル」とあり、明治 43 年(1910)3 月に改めて再着工し、5 月、全工区中最後に竣工している(『宇野線建設概要』10 頁)。すぐ側に国道 30 号線が JR 宇野線をまたぐ跨線橋があり、かつては宇藤木の船着き場があった河口付近で、極めて軟弱な地盤であったと思われる。

⑦ 旧児島隧道北口㊦

〈解説は次頁〉

児島隧道は、八浜町大崎の池ノ内と田井を結ぶトンネルで、第5工区に設定された。明治40年12月に着工、同42年(1909)5月に貫通、坑門や側壁を石積み、アーチ部分をレンガ積みにして、同年11月に竣工した。全長2155フィート(約657㍎)。蒸気機関車の時代には、トンネル通過中に窓を閉めないと顔が真っ黒になったという。宇野線電化に伴って、旧隧道に平行して新トンネルが掘られ、昭和35年8月22日までに完成し、10月1日に岡山駅や宇野駅で記念式典が行われた。



㊦ 現児島隧道南口㊦

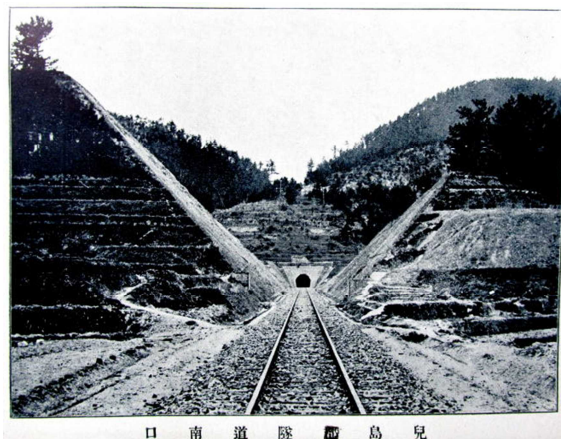
昭和35年10月1日から宇野線電化によって使用が開始された、現在の児島隧道南口である。このすぐ左に旧南口があるが、藪が繁って確認は困難である。



㊧ 田井拱橋㊧

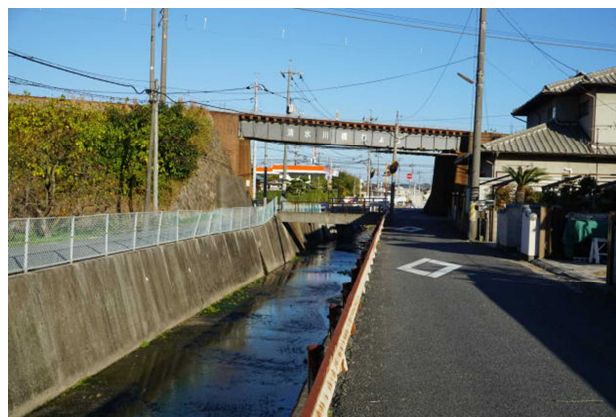
拱橋とはアーチ式の橋のことで、田井の旧国道30号(現県道22号)を跨ぐ場所に建設された。橋の設計者は鉄道院岡山建設事務所技師の八田嘉明(1879-1964)で、外見は花崗岩による石積みアーチ橋であるが、内部は無筋コンクリート構造となっている(岡山県教育委員会編『岡山県の近代化遺産―岡山県近代化遺産総合調査報告書』124頁2005刊)。長さは22フィート(約6.7㍎)あり、田井小学校近くには鉄筋コンクリート製の田井・大門暗渠(長さ約3㍎)もある。どちらもほぼ原型のまま使用されており、明治コンクリート建造物の無筋と鉄筋の両技術を近隣で施した、貴重な鉄道遺産である。

㊨ 汐入川橋梁㊨ 広湯踏切を越えて、かつての広湯塩田を取り巻く汐入川にこの橋梁が架かる。全長30フィート(約9㍎)、中央の橋脚1基と兩岸の橋台に石とレンガ積みが施され、建設当時の姿を伝えている。この橋近くにはかつて玉野市立宇野中学校のテニスコートがあり、部活動中にテニスボールが飛び込み、よく取りに行ったというエピソードも伝わる。



㊩ 旧・児島隧道南口㊩(『宇野線建設概要』からの複製)

玉野市田井・尾坂地区にある建設当時の児島隧道南口の写真である。尾坂峠の直下を通過する位置関係がはっきり分かる。しかし、線路両側の切り立った斜面は、現児島隧道の開鑿工事により削り取られて、現在の風景とは全く異なっている。



㊪ 田井・清水川橋梁㊪

田井・伊達池から流れ出る清水川を跨ぐ全長50フィート(約15㍎)の橋梁である。線路の高さを保つために橋梁の両脇まで盛土がなされ、鉄桁は取り換えられているが、石とレンガ積みの橋台は建設当時の姿をよく伝えている。



宇野港の築造

宇野湾は、大字田井に属する高辺・船越・広潟・檜垣と、大字宇野に属する小（甲）浦・新塩浜・池浦などに面した海深のある湾でした。日清戦争後、製鉄所建設の候補地の一つにあげられましたが、炭田地帯から遠いため実現しませんでした。明治32年（1899）、当時の高崎親章県知事は宇野港修築の諮問案を岡山県会に提出し、満場一致で可決されました。しかし、翌年、知事は転出し、次の知事も二年後に転出、宇野港築造は明治35年2月に着任した檜垣直右知事に託されました。

日露戦争終結後の明治38年（1905）11月、檜垣知事は宇野港改築三ヶ年継続事業案などを岡山県会に提案しました。県会は、「戦後負担の増大」と「時期尚早」を主な理由に（『岡山県史 近代Ⅰ』625頁）、13対24票の大差で議案を否決しました。戦費調達のための増税が戦後も続き、県費による大規模工事に多くの議員が反対したためです。しかし、檜垣知事は翌39年1月、内務大臣の指揮のもと、知事権限で宇野港改築の原案執行を告示しました。4月には宇野築港起工の認可を得、宇野に宇野港事務所を設置します。7月の公入札の結果、3ヶ年29万余円で広島市の水野甚次郎に落札されましたが、同月、檜垣知事は休職職を命じられ、寺田祐之知事に交替します。

工事請負人の水野は8月1日から宇野築港工事を起し、基礎工事と一部浚渫、捨石作業を開始します。正式な宇野築港起工式は、明治40年4月1日に甲浦海浜埋立地で行われました。8月には宇野停車場敷地埋立が広潟約1万坪と決定され、13万円で水野甚次郎に随意契約されます。しかし、翌41年7月には、物価高騰を理由に工事請負契約の解除を認められ、谷口留五郎新知事のもと、8月から県直営の工事となりました。こうして明治42年7月15日、宇野築港工事は完了し、9月25日には宇野築港竣工式が同港埠頭に挙行されます。この時の写真から、すでに宇野駅や連絡線待合室、木造の旭橋も完成していたようです。

さらに翌43年2月には宇野港栈橋および築港地区への簡易水道工事に着手し、5月末には完成しました。そして6月12日、宇野線開通式が行われます。当時の『山陽新報』によると、岡山駅からほぼ満員の宇野線第1番列車が午前5時15分発、8時45分に来賓列車も出発して10時過ぎに宇野駅に着き、高松港からも連絡船玉藻丸で来賓が到着しました。式は午前11時から宇野停車場構内で行われ、宇野村高等尋常小學生徒の君が代唱歌で始まり、主催者来賓の式辞祝辞などがあり、12時半からは模擬店の開店、1時半からは祝宴と岡山芸妓の演舞などで、数万人が来場したと伝えています。この日から宇野―高松間に玉藻丸と児島丸が1日4往復の運航を開始します。いよいよ宇高航路が始まりました。

同年10月には岡山水上警察署が岡山・三幡港から宇野港に移設され、11月から旭橋そばの新築庁舎で事務を開始します。翌44年8月には宇野郵便局も開設されました（山陽新報社編『宇野開港史』1931刊玉野市教育委員会蔵他を参考）。

村瀬家資料と村瀬四郎氏

村瀬四郎氏（1859―1933）は旧岡山藩士山口寿郎の三男で、同じく旧岡山藩士村瀬久三郎の甥でした。始め柵原鉦山の技師を勤めていましたが、村瀬久三郎家に継嗣がいなかったために、明治32年（1899）に妻と子良太郎とともに入婿し、村瀬家を継いだと思われます。

明治39年（1906）、宇野築港事業が始まると、柵原鉦山から派遣されたのか、この工事に従事するようになりました。明治42年（1909）7月15日、宇野築港工事が完了すると、その県有埋立地の管理が宇野在住の村瀬四郎氏に囑託されたとあります（『宇野開港史』24頁）。大正7年（1918）に岡山県宇野港事務所が設置されると、村瀬氏委託の土地



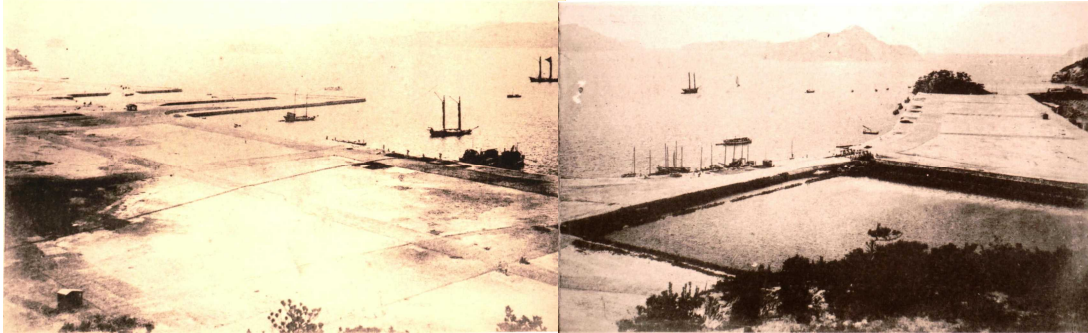
宇野港の檜垣知事像



村瀬四郎氏と妻寸美さん

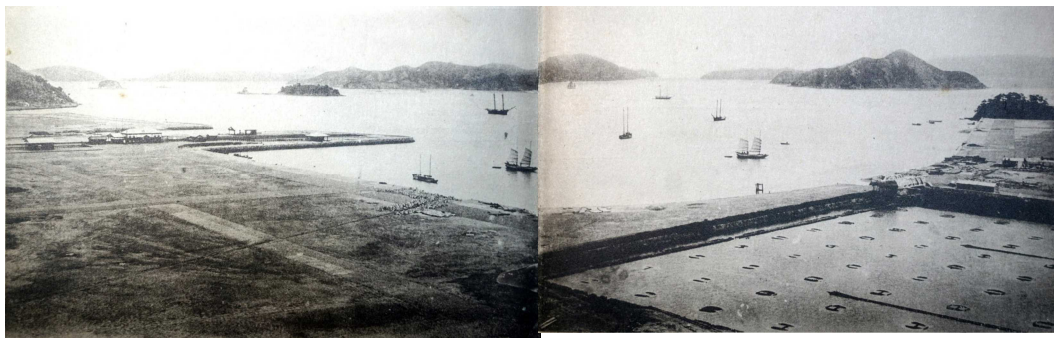
賃貸事務等はこれに移管されました。同9年に建立された旭橋そばの「水道記念碑」には、「工学士村瀬四郎」の名が刻まれていて、宇野築港の技師であったことが確認できます。また、村瀬氏は宇野駅前に入手していた土地に「ことぶき（壽）旅館」を建て、その経営を始めたと伝えられています。

今回の展示で使用した村瀬家資料の写真類は、四郎氏の長男良太郎氏(1888－1931)が撮影したものといわれています。四郎氏は、体の弱かった良太郎を案じ、家業よりも趣味の写真撮影を認めました。残されている写真類は撮影時期の不明なものがほとんどですが、良太郎氏の亡くなる昭和6年(1931)6月頃までのものとすることができます。この村瀬家資料は良太郎氏の五男司氏(書道家号方清)が引き継ぎ、宮川澄夫編『ふるさとの思い出 写真集 明治大正昭和 玉野』（1981 刊 国書刊行会）に提供され、10点ほど掲載されました。その後、平成初年に接写撮影してアルバムに整理されましたが平成16年(2004)の高潮被害でほとんど失われてしまい今回使用したものは平成の撮影時の白黒フィルムから復刻したものです。



⑬ 宇野築港竣工頃の写真（明治42年9月頃）（村瀬家写真資料）

宇野築港工事は、明治42年(1909)7月15日に工事が完成し、それ以後、村瀬四郎氏が埋立地の管理を委託され、写真撮影の必要が生じたと思われる。しかし、同年9月25日に行われた竣工式の「式場并余興案内」（8頁）には、式場や各売店、「朝日橋」は見えるが、宇野駅舎や連絡船の待合室、連絡船浮き桟橋はない。この写真とほぼ同じ状況であるので、明治42年9月頃の撮影としておく。なお、『玉野市史』口絵には、築港工事で土砂搬入が進むより古い写真も掲載されている。



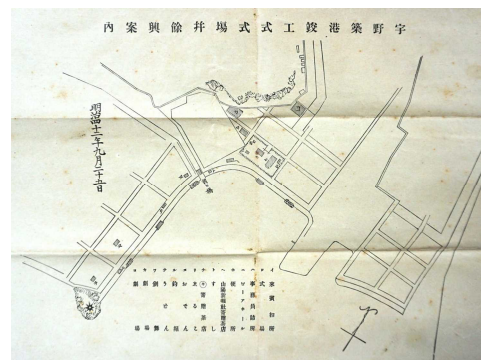
⑭ 宇野築港竣工後の写真（明治43年2～4月頃）（『宇野開港史』口絵）

この写真は、『宇野開港史』口絵に「築港竣工当時の宇野港」とあるものの複製である。ここには、旭橋はもちろん宇野駅舎や連絡船待合室も見えているが、明治43年2月5日に着工され、同5月25日に完成する（同書238～9頁）連絡船浮き桟橋は見えない。宇野線の新設停車場全部が竣工するのは明治43年4月とあるので（『宇野線建設概要』16頁）、明治43年2～4月までの撮影としておく。



⑮ 宇野線開通直後の写真（明治43年10月頃）（村瀬家写真資料）

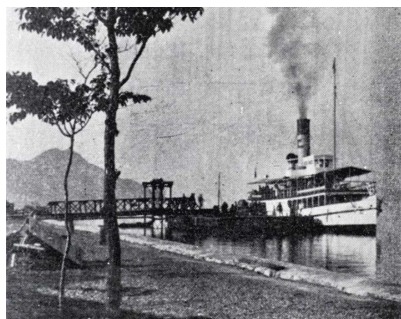
宇野線開通・連絡船就航は明治43年6月12日のことである。この写真には、宇野駅や連絡船浮き桟橋はもちろん、沖合に連絡船（玉藻丸か児島丸か不明）が見える。一方、旭橋近くの水上警察署が建設中のようなのである。水上警察署は明治43年11月1日に事務を開始するので、この写真はそれ以前に撮影されたものと思われる。宇野港の岸壁沿いに建物が増えている。



宇野築港竣工式資料（宇野村役場文書）
明治42年9月25日配布。宇野駅や棧橋は見えない。

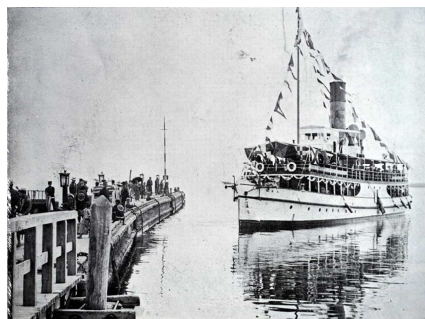
地図Ⅱ 宇野築港平面図（玉野市教育委員会蔵『宇野村役場文書』）

この地図は、明治42年9月25日の宇野築港竣工式に配布された宇野築港平面図（55×79 cm）の複製である。駅舎や浮き棧橋が描かれているが、完成予想図であろう。各塩田や宇野の集落など、110年前の姿を見ることができる。



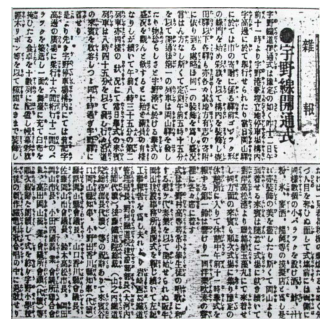
⑩宇野棧橋と児島丸（明治43年6月頃）
（『宇高航路五十年史』7頁）

宇野線・連絡船の開通式のあった明治43年6月12日頃の児島丸と思われる。



⑪高松棧橋と玉藻丸（明治43年6月12日）（『宇高航路五十年史』口絵）

開通式当日、式典を終えて戻る乗客を乗せて高松港に着岸する玉藻丸である。



⑫宇野線開通式を伝える新聞記事
（『山陽新報』明治43.6.13付1面）
開通式当日の様子を伝えている（展示用に加工している）。

宇野港と築港の発展

宇野築港が開始された明治39年(1906)4月、児島郡田井村と玉野村大字宇野は合併して宇野村、玉野村大字玉と日比村が合併して日比町となります。玉野市の旧市街地が二つの行政単位にまともりました。しかし、同43年(1910)6月に始まった宇高航路による旅客輸送量は、表3（この解説書最後の12頁に掲載）でわかるように、大正5年(1916)までは20万人前後で停滞したままです。

ところが、大正6年6月、三井物産船舶部が宇野港県有地に仮工場（通称川村造船所）を建てて造船業を開始します。この工場は同8年5月に玉に移転して11月に開所式を挙げ、三井造船玉工場となります。この年1月には宇野村に町制が敷かれ、宇野町となります。以後、宇野築港地区の人口は急増し、次々と居宅や商店・商社・工場などが建てられていきます。また、拡大を始めた宇野港旅客数に対応して、港湾施設の改善や新型連絡船の投入などが行われます。以下、そのおもな足跡を年表にまとめました（『宇野開港史』・『宇高航路五十年史』などによる）。

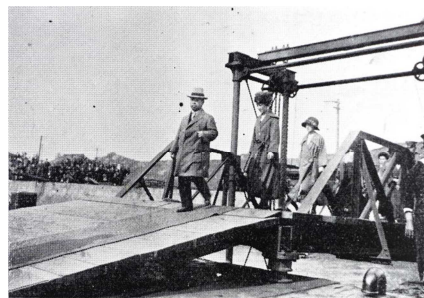
大正 6.5	水島丸(326ト)就航。水島丸用に新たな脚船を加えてT字浮き棧橋延長
同 8.2	第二宇野尋常小学校に二階建て校舎が竣工
同 8	東児電気の宇野第二発電所建設、大煙突建造
同 8	田井・高下田の水源地から築港地区などへ上水道設置
同 11.2.1	築港海岸に水道事務・埋土地管理などを行う岡山県宇野港事務所開設
同 11.4.1	鉄管に取り換えて上水道の給水開始
同 12.1.28	山陽・南海丸用のT字浮き棧橋設置(屋根なし)
同 12.6.29	山陽丸(529ト)同 7.3 南海丸(530ト)就航
同 13	T字棧橋に屋根設置
同 13.4.26	T字棧橋から屋根付きの浮き棧橋3基を直列化(ピーヤ式)
同 14.12.22	開港期成同盟会委員会を宇野町役場に開催

⑯ 水道記念碑（大正後期） （村瀬家写真資料）

人口増加により、大正8年度に田井・高下田で井戸を掘削し、これを水源に同11年度から給水を開始した（『宇野開港史』14～18頁）。写真は、大正9年(1920)5月、旭橋そばに建立された「水道記念碑」である。



- 同 15.5.21 皇太子(昭和天皇)、宇野棧橋上陸
- 同 15.6.18 大野正夫町長ら、砲兵工廠設置・開港促進陳情のため上京
- 昭和 2.8.1 野児島の灯竿を電灯化、光達 14 海里に達する
- 同 2.8.24 宇野港棧橋を駅西方に移動し、可動橋と3浮き棧橋直列化
- 同 2.8.24 棧橋移動のため宇野港事務所を駅前北側に新築移転
- 同 4.12.28 宇野港を第二種重要港湾に指定
- 同 5.2.7 宇野港を開港場に指定
- 同 5.2.28 宇野港事務所を仮庁舎に、神戸税関宇野支署開庁式挙行
- 同 5.11.19 岡山県での陸軍特別大演習後、宇野港から昭和天皇帰還
- 同 5.12 浜崎県有埋立地に税関支署庁舎建築着工
- 同 6.3.31 3階建のモダンな税関支署庁舎落成移転
- 同 7.4 宇野港第二期修築工事着工
- 同 7.5.6 中国・大連—宇野航路に照国丸就航
- 同 8.3 県、宇野港第二期 10ヶ年継続修築工事開始
- 同 8.4 宇野港大修築工事の基石沈没式(のちに引き揚げられて、宇野港の檜垣像横に設置)



② 初期の宇野港棧橋(大正 12 年)

(『宇高航路五十年史』78 頁)

宇野港棧は鋼製ブラケット型で、宇野駅南方の岸壁西側に設けられた。乗船客はここから横長の浮き棧橋に降り、連絡船に乗船した。棧橋の配置から T 字型棧橋と呼ばれ、浮き棧橋を増やして、大正 12 年に就航した山陽丸と南海丸に対応した。写真は乗客が浮き棧橋に降り立つところで、岸壁の人だかりは新しい船の見物人であろうか。



⑪ 宇野港展望(大正後期) (村瀬家写真資料)

築港西の山の東屋風の建物から見た風景である。眼下右端に水上警察署の建物、その左手に木造の旭橋、さらに甲浦の旧塩田が見える。宇野港棧橋付近の連絡船は初期の水島丸であろうか。宇野駅前通りの海側に宇野港事務所と覚しき建物が見え、大正 11 年(1922)以降の大正後期の写真とわれる。



⑩ 建築の進む築港地区(大正前期)(村瀬家写真資料)

築港の西の山からの風景で、空地の中に建物もかなり建っている。宇野港棧橋の連絡船は、操舵室の窓の形状から玉藻丸と思われる。大正前期の写真であろう。



⑬ 第二宇野尋常小学校校舎(大正後期)



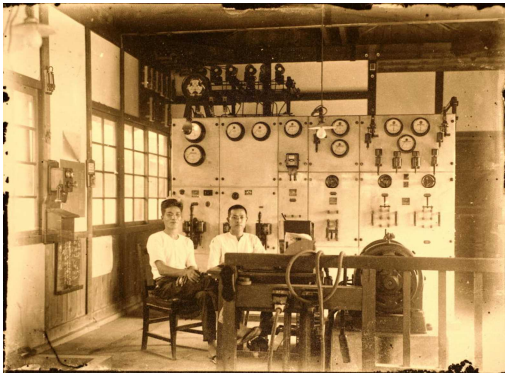
(村瀬家写真資料)

宇野築港地区は、宇野駅・宇野港の発展や造船所などの企業進出により人口が急増した。宇野小学校の学級数と児童数も、大正 6 年 3 学級 158 人、同 7 年 7 学級 385 人、同 8 年 10 学級 567 人と激増した(『玉野市立宇野小学校創立百周年記念誌』2009 刊)。同校は宇野村成立 2 年後の明治 41 年 4 月に宇野尋常小学校と改称し、同年 11 月に平屋の新築校舎が落成した(左写真)。さらに児童数の倍増に対して、大正 7 年(1918)5 月、二階建て校舎を着工し、翌 8 年 2 月に竣工(右写真)している(玉野市教育委員会蔵 社会教育課行政資料 昭和 44 年「市内学校沿革資料 宇野小学校」)。さらに翌 9 年 3 月には、第二宇野尋常高等小学校と改称する。二階建て校舎の左端一階立て部分の前のグラウンドに、4 人ほどの児童が 2 枚の写真とも写っており、この 2 枚は同じ日時に続けて撮影したものと判断できる。校舎増築後の大正後期の写真であろう。



㊤ 屋根付きＴ字桟橋と山陽丸（大正 13 年）

大正 12 年 1 月、山陽丸型連絡船の就航に備えて全長 120 フィート（約 37 ㍎）のＴ字桟橋が完成し、同年 6 月 29 日に山陽丸、4 日後に南海丸が就航した。大正 13 年（1924）には桟橋全体に屋根をつけたが、4 月 26 日に 57 フィート（約 17 ㍎）の新浮き橋が完成し、3 基の浮き橋を岸壁から直列するピーヤ式とした。写真は、屋根付きＴ字桟橋に山陽丸が着船しており、この年 4 月までの撮影であろう（村瀬家写真資料）。



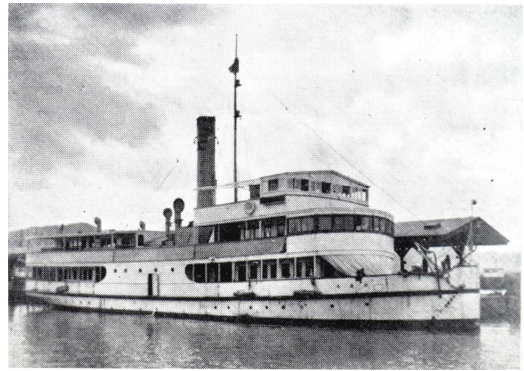
㊦ 宇野駅操作室か（昭和初年か）

計器類の並ぶ部屋で、若い職員の後ろに電源スイッチや操作レバー、裸電球や明治・大正期の古い壁掛け電話機などが見える。他に貨物列車を写した写真もあり、宇野駅の操作室のような部屋を撮影したものと思われる。ガラス乾板からの焼付資料で、大正以後の写真が多く、昭和初年までの写真ではないか（村瀬家写真資料）。



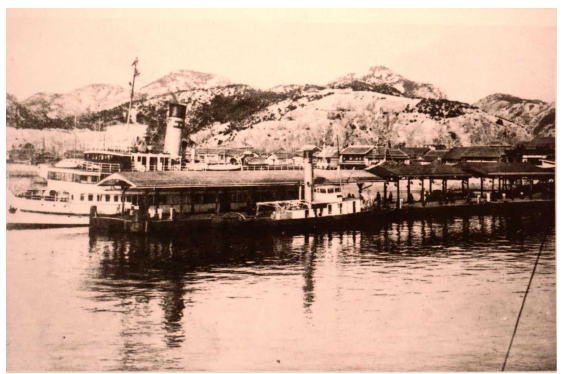
㊨ ことぶき旅館と宇野駅売店（昭和 2 年以前）

宇野駅前の興文社などがあるあたりに、「壽（ことぶき）旅館」という二階建ての旅館があった。村瀬四郎氏が経営を始めて大変繁盛し、昭和 6 年にも長男良太郎氏の経営であったが、同年良太郎氏、同 8 年四郎氏が相次いで亡くなり、この間やむなく寿旅館を売却したと同家では伝えられている（村瀬家写真資料）。



㊧ 水島丸の大改修（大正 14 年）

大正 6 年 5 月に就航した水島丸は、大正 12 年就航の山陽丸・南海丸の旅客定員に近づけるために、同年 6 月・12 月と 14 年 3 月の 3 回にわたり大改修を行った。改修部分は 1 階の遊歩甲板で、客室が増設されたとある。従来、この客室部分の小窓は 3 ヶ所であったが、写真の水島丸は 5 ヶ所になっており、この時の改修によるものと推測されている（『宇高航路五十年史』62 頁）。



㊩ 宇野港桟橋と山陽丸（昭和 2 年）（村瀬家写真資料）

大正 13 年 4 月に始まったピーヤ式の直列浮き桟橋は、宇野港改修工事の関係で移動することになり、昭和 2 年（1927）8 月 24 日、宇野駅から約 60 ㍎西方向の岸壁から南向きに直列する位置に変わった。その際、可動橋が設置されたので、桟橋の全長は約 307 フィート（約 94 メートル）になった（『宇高航路五十年史』79-80 頁）。写真はこの頃に撮影された宇野港桟橋と山陽丸で、村瀬家が経営する宇野駅売店で、絵葉書のセットとして販売された。



㊪ 宇野駅売店（昭和 2 年以前）

この売店も村瀬家の経営で、写真好きな良太郎氏が作品を絵葉書にして販売していた。昭和 2 年 8 月宇野港桟橋の移設にともなって宇野港事務所が移転となり、この売店跡地に新築開所しており、その前に売却撤去されていたことになる。同じ跡地には駅前の警察派出所も設けられた（村瀬家写真資料）。



③⑩ 開港指定前の宇野港（昭和 4 年頃）

（村瀬家写真資料）

左手崖から少し離れたところに二階建ての宇野町役場が見える。右側手前は、清酒「世乃花」を醸造していた宮下酒造（現在岡山市）の横長の酒造蔵が見える。直列の宇野棧橋には水島丸が出港待ちである。野児島そばには、発電所と大正 8 年建設の大煙突が薄らと見える。昭和 5 年(1930)2 月より以前の撮影とみられる。



③⑪ 開港指定当時の宇野港（昭和 5 年 2 月頃）

（『宇野開港史』口絵）

左下には、築港商店街で長らく営業していた大正湯から立ちのぼる煙が見える。棧橋に待機中は山陽丸か南海丸である。「開港指定当時の宇野港」と注記があるので、昭和 5 年 2 月頃の撮影であろう。

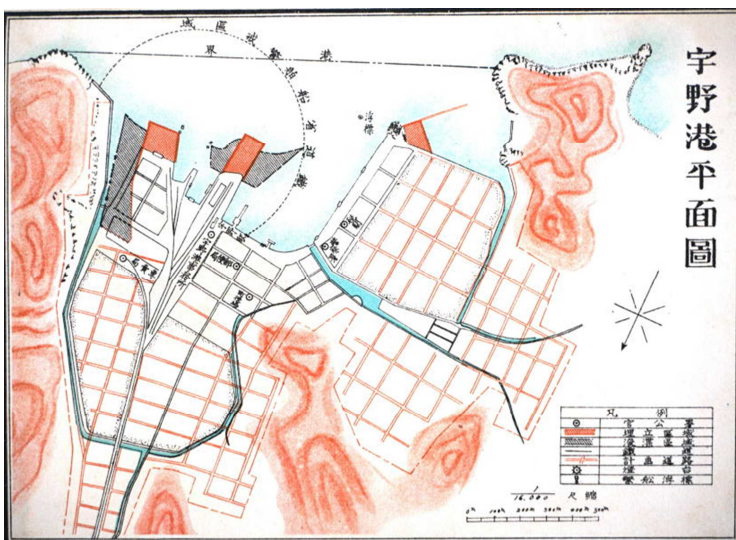


③⑫ 第二期修築開始当時の宇野港（昭和 8 年 4 月頃）

宇野町役場編『宇野』（玉野市教育委員会蔵）の口絵写真で、「宇野港全景」と注記がある。棧橋には山陽丸か南海丸が停泊中である。右側には新浜塩田や発電所の大煙突がくっきりと見える。その手前には神戸税関宇野支署の三階建て建物や水上警察署があり、右下には、現在も残る三宅医院の建物が空地の手前に見えている。

地図Ⅲ 宇野港平面図（昭和 8 年 4 月頃）

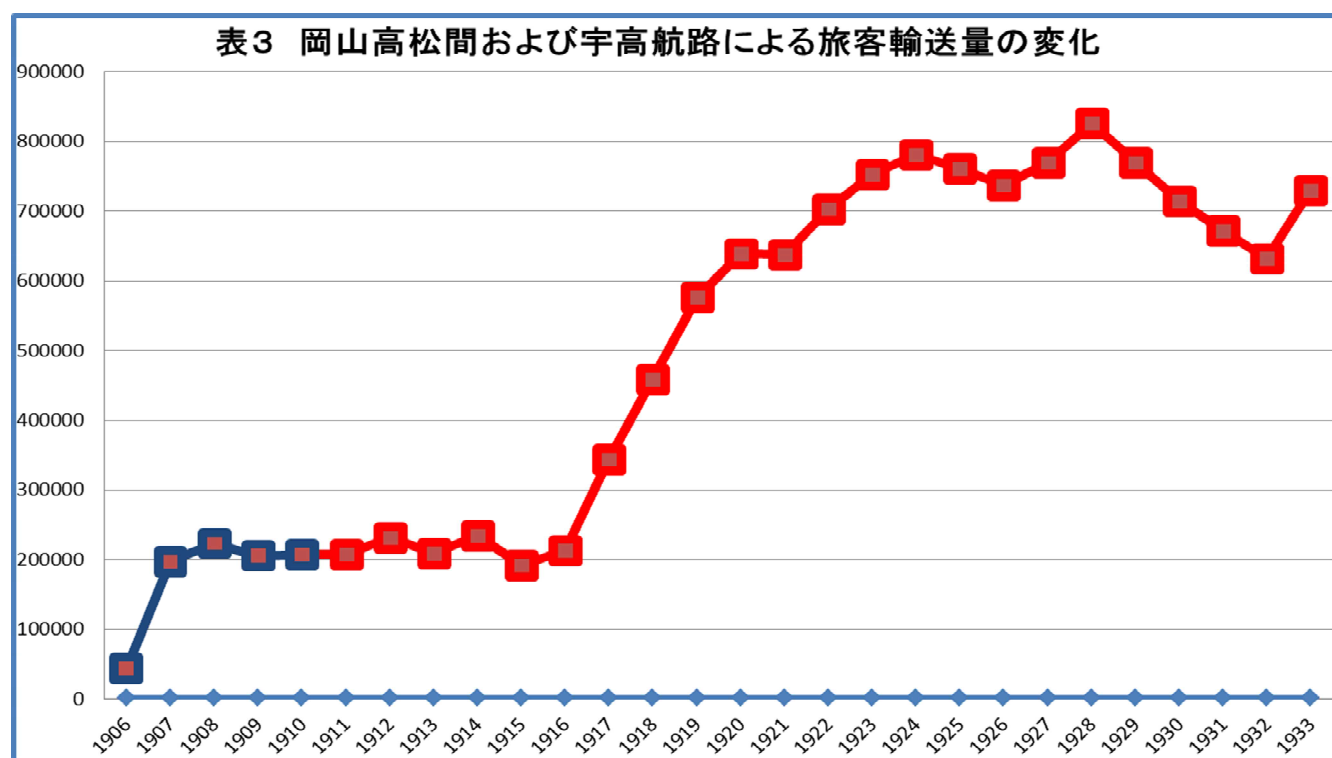
（宇野町役場編『宇野』口絵）



この図は、昭和 8 年から始まる宇野港第二期 10 ヶ年継続修築工事の開始を記念して発行された小冊子に掲載されている。図中には町役場や警察署などの官公庁の位置が示され、新たな埋立予定地などを図示している。明治 42 年の宇野築港平面図と合わせて築港地区の発展がわかるだろう。

しかし、この時すでに昭和 6 年満州事変、7 年 5・15 事件が起こり、時代は戦争へと大きく傾いていく。この展示コーナーにはこれ以上余裕がなく、今回の展示は、宇野線・宇野港開業前後からこの頃までの約 30 年を扱って、終わりとしたい。

最後に、資料を提供された大野家・村瀬家の皆さんに対してお礼を申し上げたい。



1910（明治43）年6月までは山陽汽船による岡山－高松間の旅客数、それ以後は宇高連絡船による旅客数を示しています（『宇高航路五十年史』96～99頁による）。グラフからは、1916（大正5）年まで年間20万人前後であったのが、17年から急増しています。これは大戦景気によるものです。以後、1928（昭和3）年の80万人越えのピークまでほぼ増加します。しかしその後は、昭和恐慌の影響で停滞しています。