

## 両備軽便鉄道

両備軽便鉄道は現在の福塩線の前身で、福山～府中(延長 22km)を結んでいた。1914(大正3)年7月 21 日開通。レール幅は山陽本線より狭い 762 ミリ(2フィート6インチ)で、福山城東御門から北御門にかけての外堀を埋め立てたところに両備福山駅が建設され、引き込み線も備え、ここを起点としていました。横尾駅までは備後本庄駅経由で高屋川沿いを走る現在の福塩線ルートと異なり、胡町駅、吉津駅を経て、トンネルで奈良津の大峠を越え、藪路を駆け降り横尾駅に辿り着くルートでした。

国有化は 1933(昭和8)年で、塩町駅(三次)までの延伸を条件に決まった。福塩線に改称され、福山駅から備後本庄駅経由で横尾駅に至る現在のルートが開通したのは、1935(昭和 10)年 12 月 15 日で、これにより奈良津越えのルートは廃線となった。

因みに福山にあったもうひとつの軽便鉄道・鞆鉄道は、両備軽便鉄道より一足早く 1913(大正2)年 11 月に開通(鞆-野上)。戦後の 1954(昭和 29)年まで運行していました。

## 開通までの経緯

1914(大正3)年7月 21 日の開通式後3日間は沿線町村において各種の催しが行われ、実に空前の壮観であったといわれていますが、開通までの道のりは、決して順調なものでなく、苦難の連続でした。

福山・府中間に鉄道建設が立案されたのは 1892(明治 25)年ごろで、府中の豪商・延藤吉兵衛が中心になって進め、1900(明治 33)年3月、備後鉄道株式会社を設立。これで事業は順調に進展して行くかに見えたが、時を同じくして勃発した日露戦争の影響等で一時休止を余儀なくされ、鉄道建設に伴う資金の調達にもめどがつかなくなり一旦断念、計画が振り出しに戻った。

その後、鉄道建設の構想を引き継いだのが衆議院議員も務めた実業家の河相三郎で、1911(明治 44)年 11 月、河相自らが社長となって両備軽便鉄道株式会社を設立、福山・府中間を3カ工区に分けて鉄建設工事に着手、1914(大正3)年7月、竣工に漕ぎ着けた。

# 両備軽便鉄道の両備福山駅～奈良津トンネル (大正3年～昭和10年)



- ① 両備福山駅
- ② 福山城北御門付近
- ③ 美泉堂薬局(礎石跡)
- ④ 胡町駅
- ⑤ 弘宗寺
- ⑥ 旭通公園(トイレ)
- ⑦ 吉津駅
- ⑧ 旭通り横断

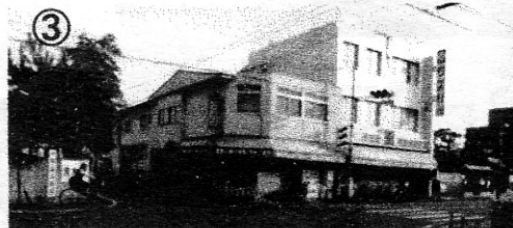
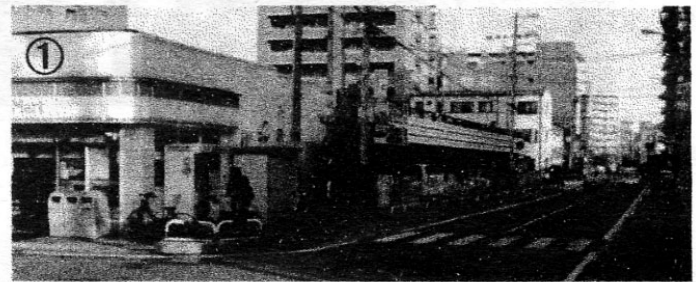
- ⑨ 奈良津高架橋台A
- ⑩ 奈良津高架橋台B
- ⑪ 奈良津トンネル
- ⑫ 中央斎場前公園(トイレ) 解散

## 福山駅行き中国バス(大峠停留所)

11時05分、13分、25分、39分、  
58分、12時05分、25分、37分、  
45分

# 両備轻便鉄道の足跡を歩く(東回りルート) (両備福山駅～胡町駅)

1914年(大正3年)7月両備轻便鉄道は福山・府中間22Kmを開業。  
 同年11月には「胡町停留所」・翌年5月には「吉津停留所」が開設された。あとで両停留所は駅となった。  
 線路幅は762mmと狭かった。  
 大正14年に「両備鉄道」と改称され、昭和2年に電化、昭和8年に国有化された際に「福塩線」となった。  
 昭和10年に線路幅が1067mmに拡幅される際、両備福山・横尾間(東回り)は①市街地を走ること  
 ②急こう配があること③急カーブがあること等から廃線となり、現在の西回りルートとなった。

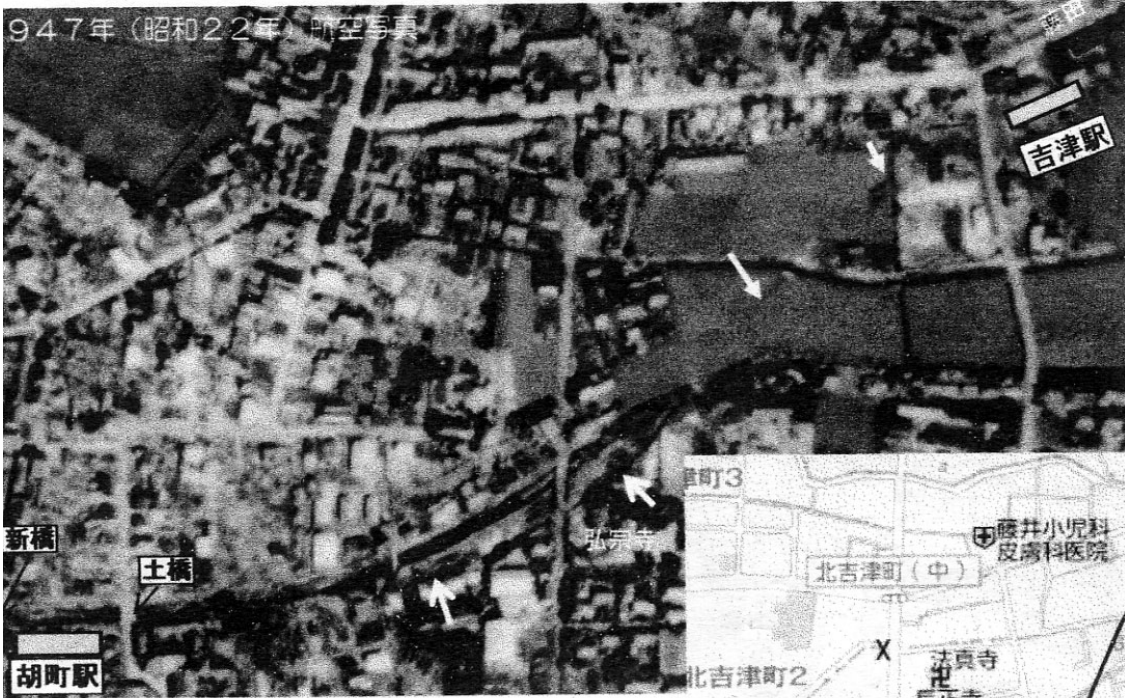


両備福山駅は山陽本線とは接続されていなかった

軌道はしぶや美術館を過ぎて吉津川沿いに胡町駅へと続く。現在もその軌道が道路として残っている。

# 両備軽便鉄道の足跡を歩く(胡町駅~吉津駅)

1947年(昭和22年)航空写真



1947年  
(昭和22年)  
当時はところ  
どころに  
線路跡が残って  
いた(白矢印)



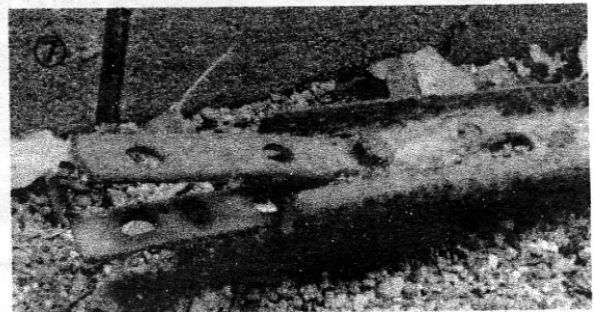
大正時代の土橋付近

左上の写真から線路はこのように走っていたと思われる。胡町駅を出ると池田糖化・弘宗寺の中を走り、吉津川をななめに横切り、旭通り緑地公園を突き抜けて吉津駅へ向かう。我家のすぐ近くに駅と線路が走っていた。

吉津川沿いに両備軽便鉄道の線路は走っていた。土橋と新橋の間に「胡町駅」があった。



左の家当たりが胡町駅舎があったものと思われる。吉津川の南の道路に沿って線路は延びていた。新橋方面を写す。

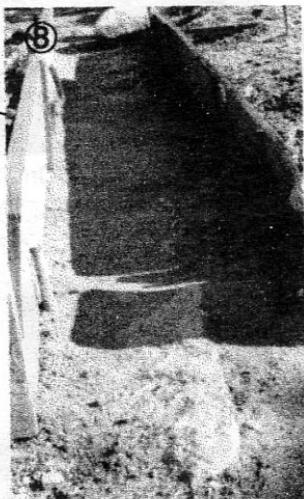


我家にある両備軽便鉄道のレール。

## 吉津駅

我家の南西続きの伊原邸の庭には吉津駅のプラットホームの跡が残っている。伊原さんは子供の頃プラットホームで遊んでいたという。

敷石が一直線上に並んでいる。敷石より左がプラットホーム、右が線路側。



昭和22年撮影

一段高い所がプラットホーム。下が軌道部分。

# 両備軽便鉄道の足跡を歩く(東回りルート)

## (両備福山駅～胡町駅)

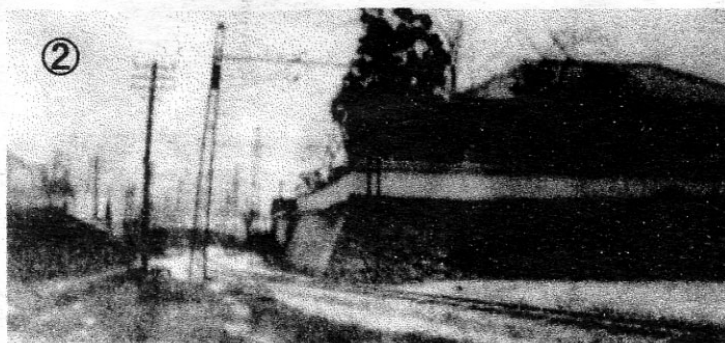
1914年(大正3年)7月両備軽便鉄道は福山・府中間22Kmを開業。

同年11月には「胡町停留所」・翌年5月には「吉津停留所」が開設された。あとで両停留所は駅となった。線路幅は762mmと狭かった。

大正14年に「両備鉄道」と改称され、昭和2年に電化、昭和8年に国有化された際に「福塩線」となった。

昭和10年に線路幅が1067mmに拡幅される際、両備福山・横尾間(東回り)は①市街地を走ること

②急こう配があること③急カーブがあること等から廃線となり、現在の西回りルートとなった。



三之丸北御門石垣沿いに軌道が走っていた。この写真は昭和2年に電化された後の写真である。



両備福山駅は山陽本線とは接続されていなかった



両備福山駅を出ると約300m北上し、高野山別院の南側を踏切で越え、美泉堂薬局③から右に急カーブ(半径100m)した。この急カーブの荷重を支えるため線路下に礎石④が置かれた。



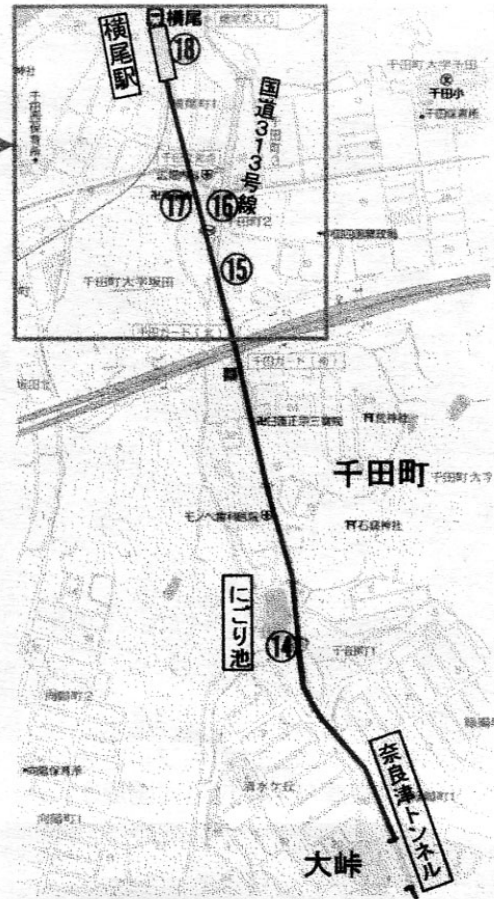
軌道はしぶや美術館を過ぎて吉津川沿いに胡町駅へと続く。現在もその軌道が道路として残っている。

# 両備轻便鉄道の足跡を歩く(大峠～横尾駅)



1947年 昭和22年 航空写真

当時の両備轻便鉄道の線路跡が鮮明に残っている。(黄矢印)  
⑮の位置から線路跡は直進して、現在の福塩線と合流し横尾駅に向かっている。



千田町に入り国道313号線はゆるい右カーブになるが線路は直進する。現在の駐車場・ピリヤード場やガソリンスタンドが線路部分となる。



にぎり池付近の国道313号線

現在の道路は嵩上げされている。当時は現在よりも勾配が急だった様子がわかる。

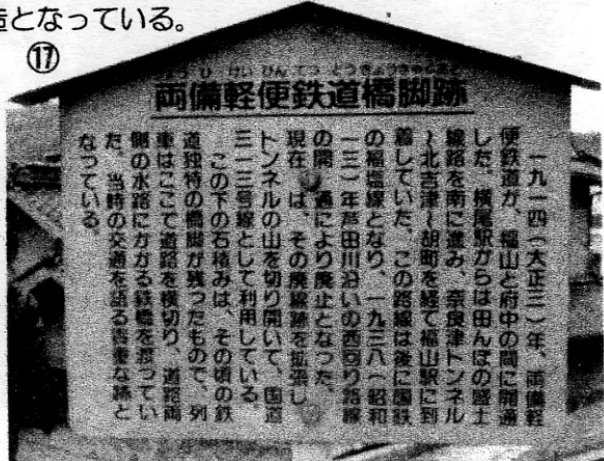


⑮の位置に水路をまたぐ橋脚跡がある。石組みは奈良津の橋脚跡⑪⑫と同じように横長石と四角石が相互に並んだしっかりした重量感ある構造となっている。



横尾駅

フェンスに囲まれた空き地に駅舎があった



橋脚の近くに立札。裏には「千田地域史研究サークル」の名称

2012年10月改定