

維新開化の玉島湊

玉島騒動記

「おふだふり」と
「ええじやないか踊り」
「踊ッりよって、着物で
も道具でも喰べもんでも、何んでもええもんが
あつたら、こっちやからへええじやないかしち
ゆうたら、向うもええじやないかしちゆうけん、
へこれ、くれてもええじやないかしちゆうて、
何でも持つて戻つた。——常日頃、憎い奴や
権柄なもんのとこい、わざとに踊りこんでへえ
えじやないか、ええじやないかしちゆうて、豊
建具を破つたりめいだり、大事そうな道具を取
つて踊つたりしてやつた。——」

明治元年（一八六八）正月のころ、阿賀崎村新町
問屋に伊勢皇太神宮のお札マタが降り、
「ええじやないか踊り」が流行したという。

どんな状況であつたのか知る由もないが、慶
応三年（一八六七）夏ごろから冬にかけて、東海地
方にはじまつて、東は信州（長野県）から江戸
へ、西は伊勢（三重県）・京都・大阪・兵庫（香
神戶市）から淡路、阿波（徳島県）・讃岐（香
川県）あたりまで、「おふだふり」と「ええじ
やないか踊り」が流行病のように、またたくま
に拡がったと記録に残っている。

慶応三年十一月、皇太神宮大たま麻および金幣
の類を雨す。翌年一月に至りて止む。

高松市街・琴平村もつとも多しと云う。
時に四民を論ぜず、男女に別なく、疑ひをこ
らし隊を結び、あるいは踊り、あるいは謡う。
しかして謡ごとかならず不エエテイカ亦善乎と云ふ。

西にはせ、東にはしり、夜以て日に継ぐ。
所在の人家酒食を作り、これを待つ。喰ひ去
り、喰ひ来り、曰く神いたる。曰く神の為に設
く。来る者、待つ者ならびに狂の如し。

丸亀・多度

津またかくの

ごとし。

これ識者以

て狐狸の所為

となす。

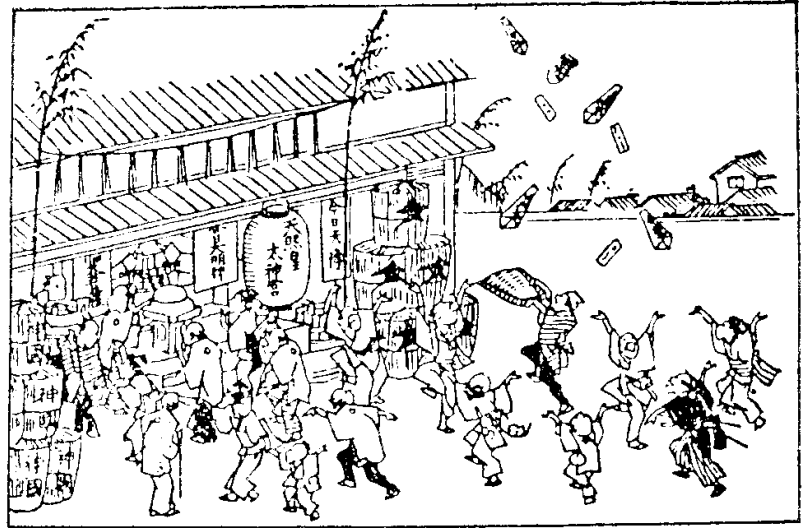
（高松県史

より）

「各地のええ

じやないか踊

り」



「おふだふり」の図 お札の降った家ではこれを
まつり、人々にごちそうをした。

京都では、「市中祭り、二見之浦などの作り

物これあり、衣裳美々しく飾り、おどり歩き行

く。その歌にいはいはく、「えいじやないか〜、

おそ〜に紙はれ、破れりや又ははれ、えいじやな

いか〜」と云ひて市中大賑合ひ、夜はハッ

時ハ十二時ごろ〜ごろまで太鼓打ち、囃子にて

山手などへ聞え申し候」という記録がある。

また、大阪、西宮、兵庫などでも、「善じや

無いか、〜と云ふ句に、野卑わいせつ

なる鄙詞（おろし）をはさみて、可笑しき調子に唄ひ、大

鼓・小鼓・笛・三味線などの鳴物を加へ、老若

男女の差別なく、花やかなる衣服を着て、市中

を踊り廻りて騒ぎ歩く。有様であつたとも伝え

ている。

地方でも、三つ紋・振袖・長襦（じゅぽ）絆（ば）といつた踊

姿の外に、男の女装・女の男装、その他種々の

仮装で踊るものもあつたという。

しかし、そんな中にも、禪（ぜん）ひとつ・裾裳（すそも）

りへ腰巻一枚、さらには裸体の前に半紙一枚

を帯に垂らしたものの、白い晒木綿（あびしめん）を胸腹に巻い

たものなどもあつたという。

「銭（ぜ）ちゅうもんは一文も持たず、丸裸で踊

りもつて、神々さんとお参りして廻りよるうち

に、御降りでもあつて踊りようる家を見つけた

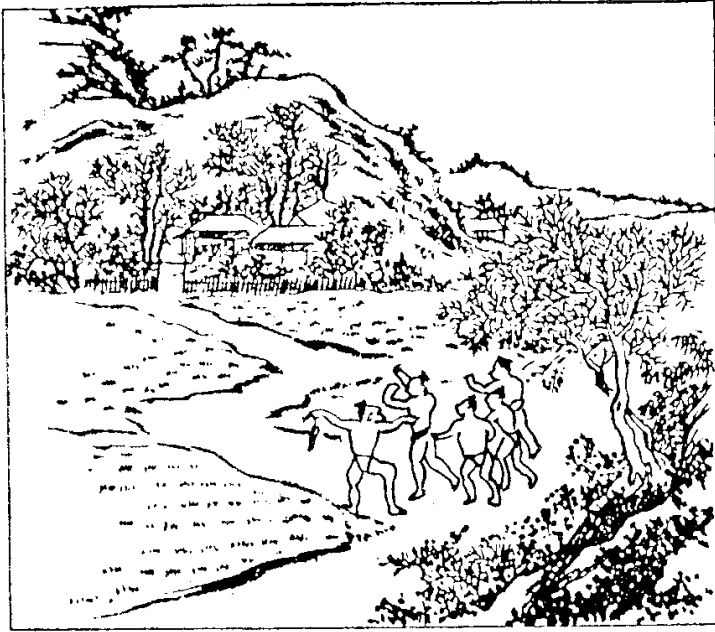
ら、押しかけて行って、門口から「ええじやな

いか、ええじやないかツレて踊りもつて、泥足

でも草鞋わらじのまんまでもなんでも産敷へとび上つて、踊りッちやす。ほしたら、その家では狼あ狽わてて酒肴をこっしやえて出して来る……といつた有様もあつた。

ところで、このときに消費された経費が一体どのぐらいであつたのか……推算することは大へん困難なことであるが、例ば、伊勢いせ古市ふるいちの備前屋に慶応三年

十一月六日降
礼があつた時、
同家ではその
祝儀として、
金七両三歩の
酒食と、白米
九斗一升・餅
米四斗五升・
へ総額は現在
の金額にして



文政の「おかげおどり」風景(『阿波えとちやないか』より)。

七十万円程度)を振舞つたといわれている。したがつて当時このよ様な消費が、日本の各地で行われ、全体では相当な額の金品が一度に動いたと想像できる。

とにかく幕末の動乱と混乱の中で、民衆が長い間の物質的な苦悩からの脱出や、生活の安定向上への願いが、今まで抑圧されてきたエネルギーの爆発とも考えられる反面では、支配者の交代という過渡期の不安定な世情の現われともいえる。

天領を笠にきたことへの腹いせとも思われる新町問屋での「ええじやないか踊り」が、どの程度の規模のものであつたか詳かではないが、ほぼ似通つたことが短期間ではあつたが、発生したと想像できる。

「熊田怡自及す」

「私儀、重役をもち、勤めながら、輔翼行き、

とどかず、主人（板倉勝静）を不義におとし、れ……（中略）……何卒、水野湛以下百五十余人の者共、御助命下さる様幾重にも願ひあげ奉り候。 正月二十二日 熊田怡（血判）」

備州御出張御役人中様也

矢出町松山藩下屋敷西爽亭において、慶応四年（明治元年）正月二十二日 昼前 松山藩家老熊田怡 自決する。

これによって玉島の町は、戦火からまぬかれたと伝えられており、当時の人々はその恩に感謝して、羽黒山に祠を建ててその霊をなぐさめた。これが熊田神社であり、また、人々は親愛の気持ちをもこめて「熊田様」と呼んでいる。

話は前後するが、これより先、幕末動乱の中で、後に「備中騒動」ともいわれる一連の不安な社会情勢が玉島周辺にも存在していたのである。



備州
御出張
御役人中様

私儀、重役をもち、勤めながら、輔翼行き、とどかず、主人（板倉勝静）を不義におとし、れ……（中略）……何卒、水野湛以下百五十余人の者共、御助命下さる様幾重にも願ひあげ奉り候。 正月二十二日 熊田怡（血判）」

熊田怡の自筆血書歎願書の草案
慶応三年 熊田怡 43才のときの写真から模写

「備中騒動記」

長州の高杉晋作率いるところ

の第二奇兵隊の立石孫一

郎へ倉敷の豪商大橋平右衛門の養子となり大橋敬之助と称したが、倒幕の義憤にもえ慶応二年（一八六六）四月、同志百三十名余と倉敷代官所を襲撃し、さらに余勢をかつて総社の浅尾陣屋をも夜襲し、高梁川を高瀬舟で下り、下津井へ退いた。

そこで、長州征伐に広島方面へ出動していた倉敷代官率いる幕府軍約千五百名が、急拠、船で引返して玉島へ上陸した。

直ちに、新町、常盤町あたりに大砲三門、鉄砲五丁組などが配置され、おびただしい軍兵で港町は大混雑となる。

一方、立石孫一郎の軍は下津井から江戸方面へ向い、その途中で孫一郎は殺害され、隊士は分裂状態となつてしまつた。

これによつて玉島の町は一応平静をとりもどした。

ところが慶応四年一月、旧幕軍と薩長軍との衝突から、鳥羽伏見の戦（戊申戦争）が勃発した。結果は幕軍の敗退となつた。

このとき松山藩主板倉勝静は老中として京都二条城へ出仕していたのである。

敗戦となるに及んで将軍徳川慶喜は、夜陰にまぎれてひそかに淀川を下り、大阪から海路江戸へ逃れた。

板倉勝静も将軍とともに江戸へ向つたが、このとき松山藩年寄役熊田恰は君命に従つて、藩兵百五十余名を率いて玉島港に上陸し、矢出町にある松山藩吟味役柚木廉平の屋敷へ入つた。

しかし、すでに朝敵と目されていたので、松山藩への帰城は許されず、玉島で謹慎を命ぜられた。

一方、備前岡山藩は京都から松山藩追討の命を受け、直ちに鎮撫隊を編成して出陣し、松山城並びに領地を接收した。

また、別働隊約千名は岡山藩領の浅口郡龜山村に陣取り、その一部は玉島の円通寺、住吉山円乗院並びに七島などに大砲を据え、玉島港町は鉄砲火の危機にさらされることとなった。

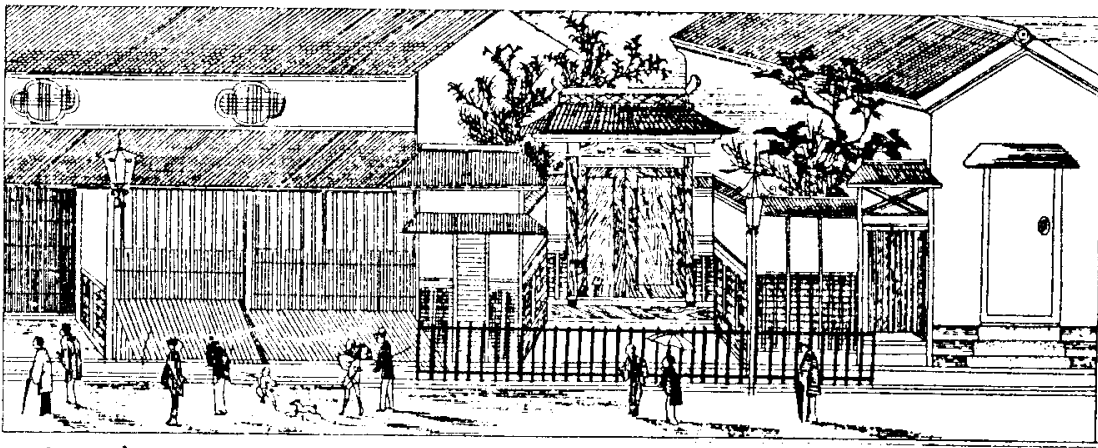
これに加えて、玉島の山下町に陣屋を構えていた丹波亀山藩も、尊王一途ニ心無きことの証として、松山藩追討の援軍を繰り出すこととなった。

かくして、一触即発、港町の人々はいつ戦火を受けるかと息を殺しておののき、家財道具をまとめてひそかに緊急避難するものも出てきた。

他方、松山藩では恭順を貫くため、鳥羽伏見の戦いの敗残兵と見なされた「怡」の自決を命じ、謝罪することに決定し、ひそかに密書を「怡」に送り届けさせた。

ここに「怡」は百五十名の部下の助命を求めて歎願書を作り、西爽亭松山藩主御成りの間の次室にて、潔く自決したと伝えられている。

熊田怡 時に四十四才という。



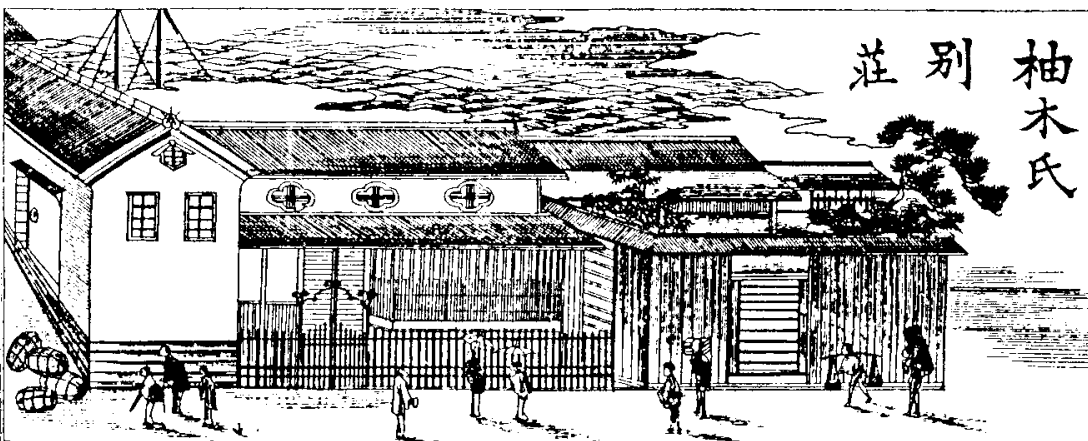
幕末維新にかけての備中松山藩吟味役 柚木廉平の屋敷

(注)

竹叟・行菴と号し菽内流茶道宗家を称する。

十四才にして松山藩素小性となり、嘉永七年家を嗣ぐ。禄高九十石吟味役

上図左右は柚木氏本邸、右側の屋根つき門は西爽亭の表門(藩公御成門) 下図は矢出船着場に面していた。今は柚木美術研究所として一新した。



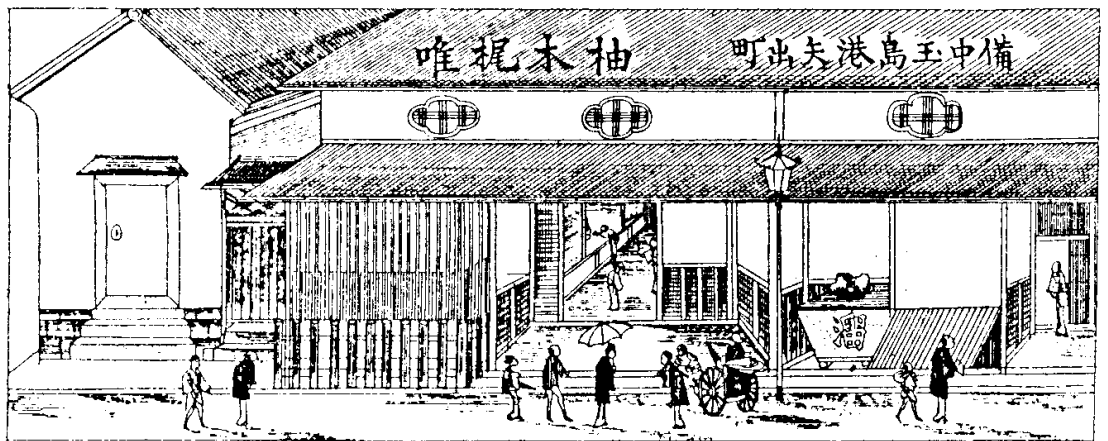
これにより、玉島港町は戦火からまぬかれたこととなったが、熊田恰一行が玉島港に上陸したのが正月十五日、そして恰が自決したのが正月二十二日、この間わずか一週間ほどであったが、玉島にとっては、維新幕明け時代の一大事件であった。

深津^{ふかすけ}県の誕生

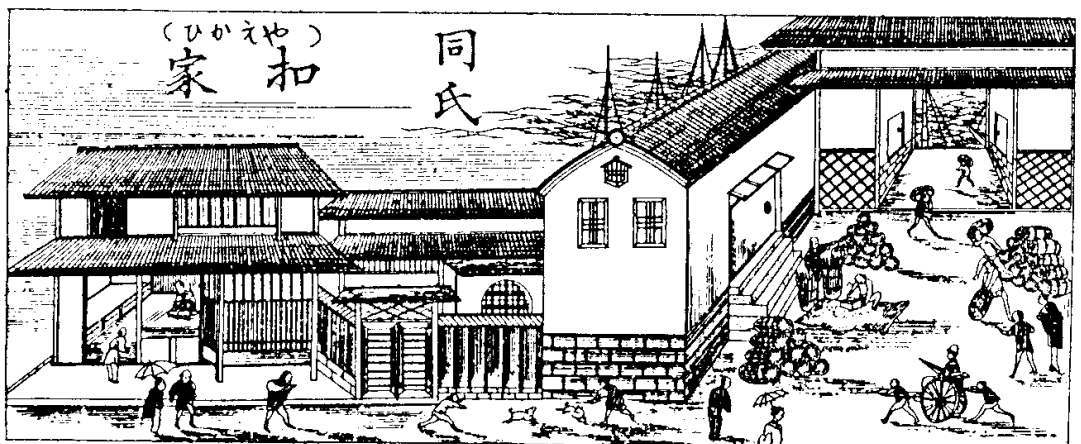
明治二年（一八六九）版籍奉還。続いて明治四年廢藩置県が実施され、

備中国全部と備後国の東部を合せて、深津^{ふかすけ}県（後に小田^{おだ}県と改称）とした。

その県庁設置場所の選定に当っては、^〇県庁ハ管内、中央ニ在リ大綱取押へ四方ノ聲息速ニ相通シ布令伝達来往搬運等諸事便利ニ無之候テハ永ク不都合ニ可有之……^〇と云うことから、玉島村に県庁を置くことが内定され、候補地として羽黒山に白羽の矢が立った。



梶雄……玉郎と号し、分家で松山領大庄屋役 柚木正兵衛の子であったが、後、廉平の養子となり家を継いだ。



柚木家は代々玉島村庄屋役を勤め、廉平の祖父武啓、父玉鳴の時、松山藩主板倉氏に資金援助をした功により格禄を与えられるようになった。

しかし、現地調査の結果、山坂を登り下りしなればならぬこと、周辺の土地が湿地帯であるという地形上の難点から、笠岡へにわかに変更された。

このことはその後の、玉島発展へのかげりとも考えられる一つの出来事でもあった。

しかしこの後、羽黒山清滝寺には、玉島小学校の前身としての替藁所にはじまって、浅口郡役所・玉島町役場・玉島図書館などの施設が次々と置かれた。

また明治四年（一八七一）には東京・長崎間に郵便業務が開始されたとき、玉島郵便役所（明治八年玉島郵便局と改称）が常盤町に置かれ、郵便取扱の外、郵便貯金や為替取扱などの業務が始められた。さらに明治十四年（一八八一）には、玉島電信局が玉島郵便局の中に設置されて、一段の充実が図られた。

一方、明治九年（一八七六）には本町に（現在玉

島三丁目公園）玉島警察署の前身・第三警察出張所が置かれ、また羽黒山には玉島区裁判所が置かれるなど、羽黒山とその周辺の港町も人の往来も繁くなり、脚光を浴びて活気づいてきた。



明治四年の郵便切手



文明開化と玉島湊

「はいからさん」
……散切頭をたたいてみれば 文明

開化の音がする……明治四年（一八七一）「散髪脱刀勝手たるべし」と布告されてから、従来の鬘まげに結う髪形に代って急速に「散切頭さんぎりあたま」が普及し、文明開化のシンボルとなった。……といえは、いかにも順風満帆で好調のようであるが、実際にはなかなかそう簡単にはいかなかった。たようである。

地方……とりわけ農村では「散髪せよ。帽子をかぶれ。はだしはいけない。」といわれても、江戸時代三百年もの長い間に抑圧された農村生活習慣では、馴れないばかりでなく、貧困な日々々の暮の中で、たちまち銭の必要なことは受け入れられなかった。

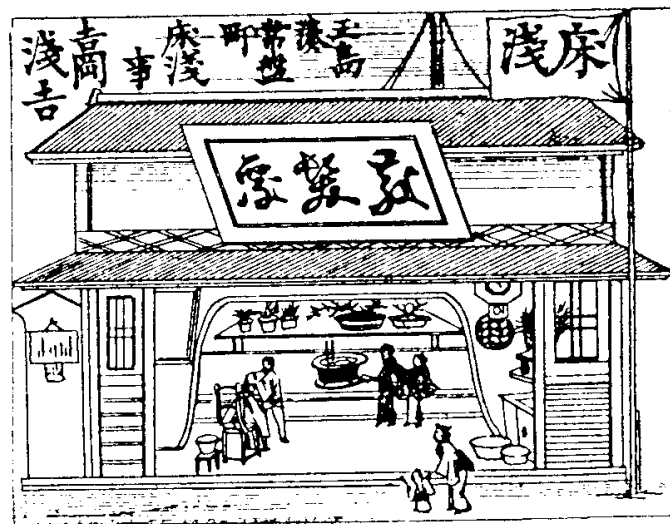
明治新政府は富国強兵策の一環として、とくに

かく、西洋風の生活様式や風俗を取り入れ、外見的でも近代化へと急務で、「教導職きょうどうしやく」というものまで設置して教化に努めた。

特に男の鬘姿は非文明・非開化の象徴と見られ、西洋風にしるべし、散髪することが奨励された。

|| 散髪になるべき道理 || へ開化問答より

元来天然に生えている毛を剃りこぼつというは、理に叶わぬことで、たとえは、身のうちの目に見えぬほどの細かな筋や骨のたぐいでも、みな、それその用の用をなして手足も動いていることじや、よって、毛のある所には毛がなくてはならぬ道理



があるのじや。

それをわがま、に刺りこぼっ ては、かならず
それだけの用が欠けるゆえ、第一身のためにな
らぬ。……と教導職はおっしゃって、道理を
ふりかざして説教をして廻ったほどである。

王制復古の名のもとに、政府は「大教院」の職を設けて、
各地に教導職を配置して、国民に天皇崇拝の思想を
徹底強化することをねらった。併せて文明開化への生活様
式へ、各地の神官・僧侶を教導職に任命して、教化に努
めた。

帽子に靴、手には洋傘へ別名「こうもり傘」
ともいったし、その上に洋服を着こめば、当代
一等の「はいからさん」であった。

玉島の町にも、明治の初めごろから、はいか
ら姿が見られるようになり、西洋品にあこがれ
る人たちのために、西洋品を売る店も次第に増
えていったようである。



『新商売の誕生』

江戸時代には問屋と仲買
商との区別が厳然として
いたが、自由競争化のもとでは、両者が合体し
たような形の卸売商人が出現して、ポスターや
ちらしなども作られ宣伝活動も盛んとなって、
商業活動も一段と活発になってきた。

なかでも、古くから生産されていた備中和紙
が玉島湊に集められるようになり、明治から大
正にかけて、県下でも有数の紙問屋が何軒も出
来、岡山・倉敷になくても、玉島に行けば揃う
といわれる程に隆盛を極めた。

また一時期低迷を続けた備中綿の集散・綿の
生産に必要な肥料の鯨粕・さらには染料の藍な
どの輸入販売と、新旧の間屋が乱立して競争も
はげしく活気を帯びた。

商業活動の隆盛にともなって、新しい金融業
も出現した。

明治初期から大正中期にかけての約五十年間
に、新町を中心に、仲買町・通町に第二十二国
立銀行玉島支店をはじめ、養江銀行・有信銀行
など十指を越える銀行が栄枯盛衰を繰り返えし
ながら、林立してきたのも大きな特色であろう。

さらに画期的なこととしては明治の初め、「
高瀬舟の舟だまり」から港へ自由に高瀬舟が通
行できるようになると、「暗渠」をうがったこと
である。

当時、土手町及び通町西に大きな店を構え、
玉島屈指の分限者といわれた湊問屋の豊後屋林
商店が自力で、今の「銀水」付近から港排水機
場付近にかけての地下にトンネルをうがって、
高瀬舟の通船の便を図った。

しかし、明治末には豊後屋は没落して姿を消
し、昭和四十年ごろまで見られたトンネルの出
口も、今は見えなくなっていました。

トンネルがあつたことさえ知らない人たちも

多くなり、遠い昔の語として風化してしまつた。
とにかく、明治は遠くなつてしまつた。

『明治前期の港かせぎ』

明治五年（一八七三）

の職業調査による

と、問屋九軒へ玉島村一軒、阿賀崎村七軒、勇
崎村一軒。小売店約四百軒。その内訳は、
魚売店百十軒、古手屋四十軒、搗米屋三十二軒、
繰綿肥物件買店三十軒、菓子餅菓子店三十軒、
旅籠屋二十五軒、呉服店二十五軒、古着屋二十
二軒、糸紡ぎ賃糸屋二十軒、小間物屋二十軒、
その他となつていた。

また明治十年（一八七七）ごろの玉島港での取引
品目と数量については、およそ次のようであつ
た。

移出品……生綿類、穀物類を主体として、そ
の他に塩・タバコ・鉄・木炭・薪

そうめん等

移入品……穀類、魚粕、羽鮮肥料を主体とし

て、他に生蠟、砂糖、紙、陶器、石炭、油、和
鉄、洋鉄、塩干魚、野菜、木材等

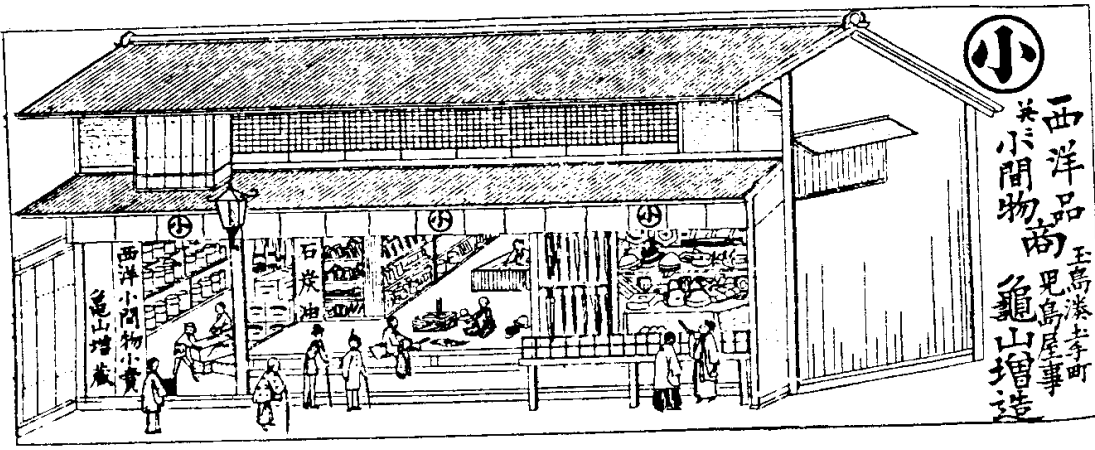
主な品物の取引量は、肥料用の魚粕類が二百
五十万貫（約九四〇トン）、繰綿十萬貫（約三八
トン）と主位を占め、問屋の取引高の総額は三十
一萬円（現在の約四億円）。繰綿一貫目が一円
二十三銭、にしん粕一貫目が十五銭、米一石が
五円七十銭という値段であつたという。

玉島港に出入りした船の数が、五十石積以上
で、日本型帆船が千隻、西洋型帆船が十隻であ
つたともいう。

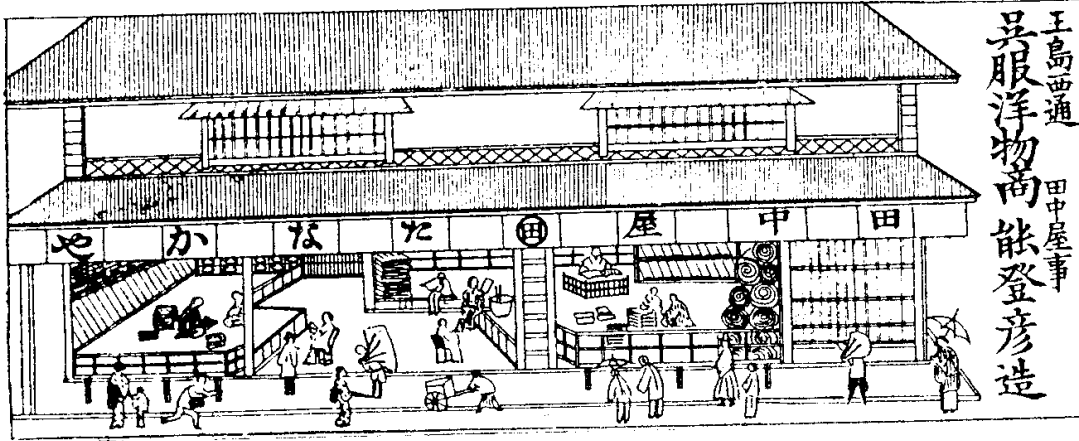
さらにこのころには、年末の「フリ市」が盛
大で、問屋一軒当り三〜五千本ものフリが朝鮮
海峡や土佐沖などから入荷され、西日本の各地
へ売りさばかれていたと伝えている。

絵で見える文明開化

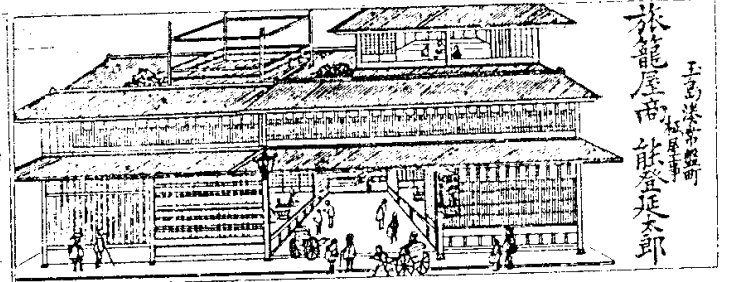
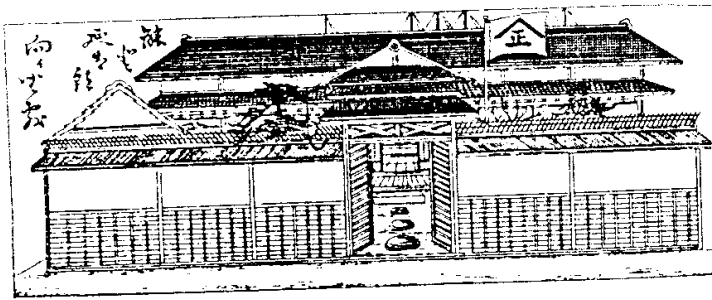
(いつの時代も同じ。流行に遅れるなど、西洋ハイカラ志向に答える商店の様子)



西洋品 王島漆本町
小間物 見島屋事
龜山増造



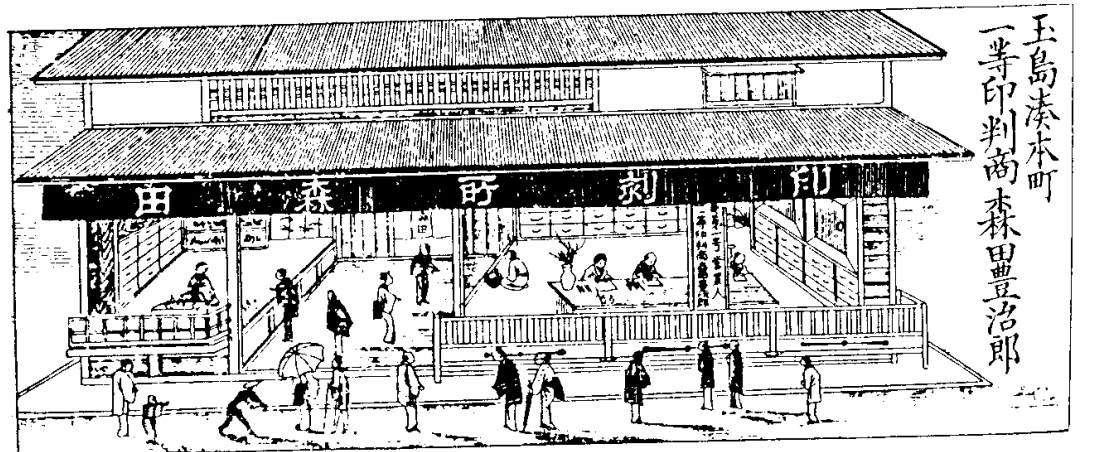
王島西通 田中屋事
洋服物商 能登彦造



王島漆本町
能登屋商 能登辰太郎

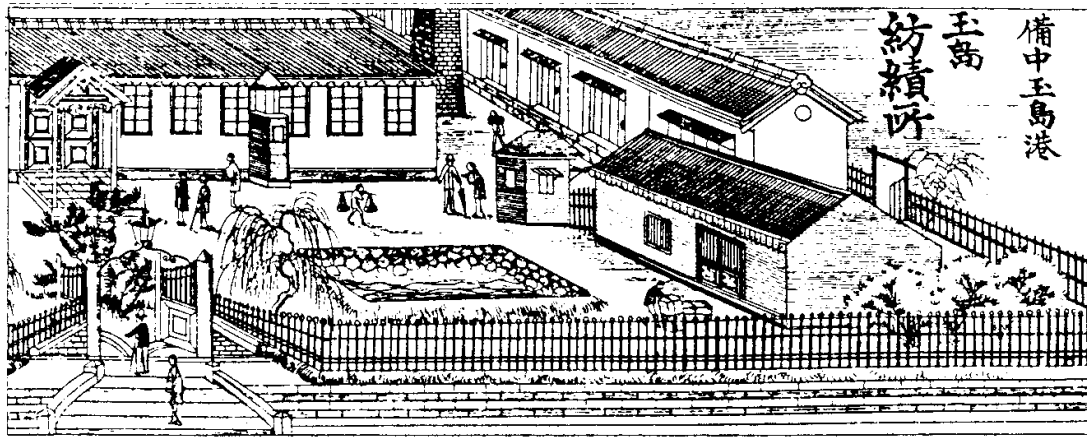


和漢洋藥種問屋 王島通町
理化學用機械 坂田回春堂
洋酒類



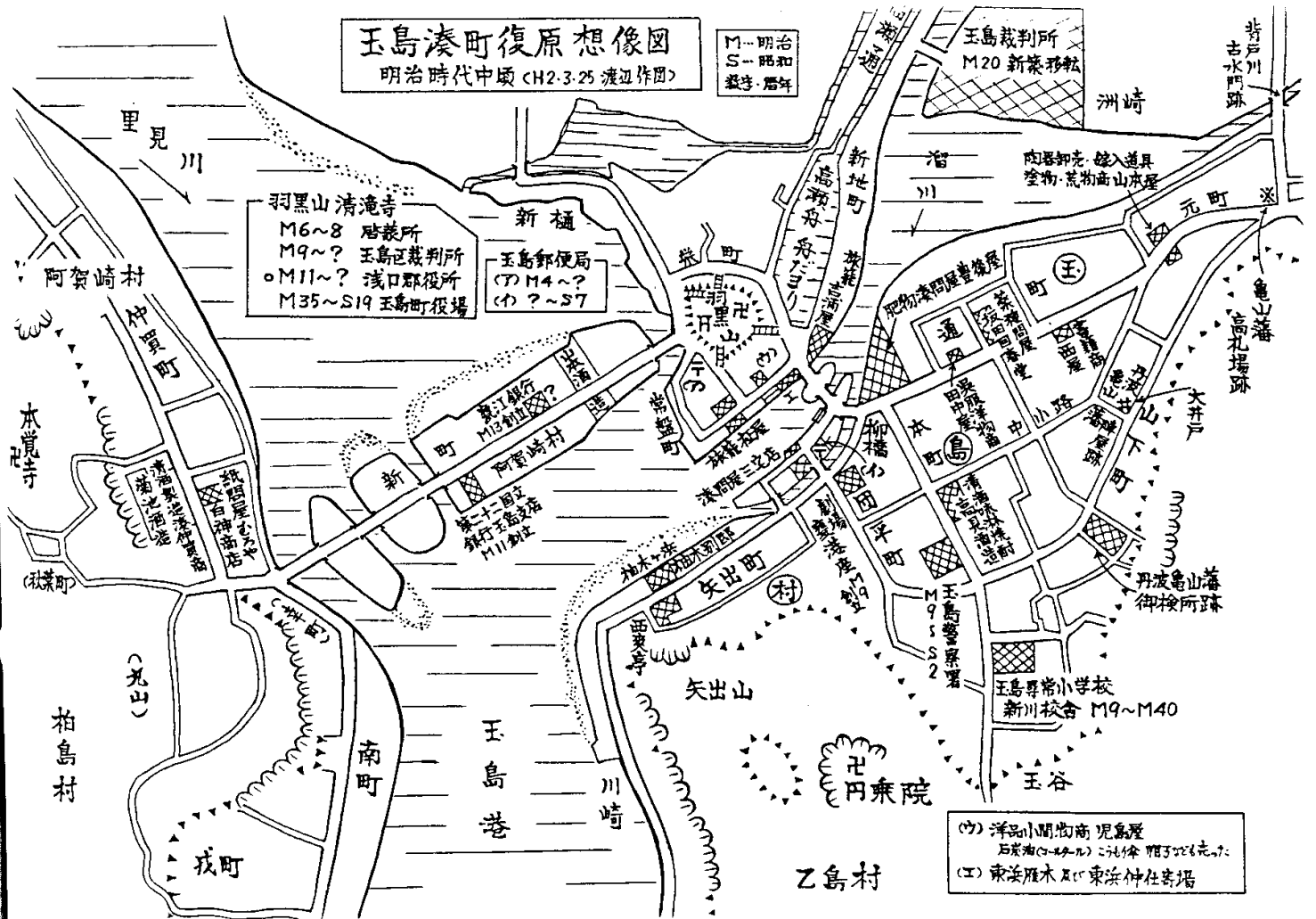
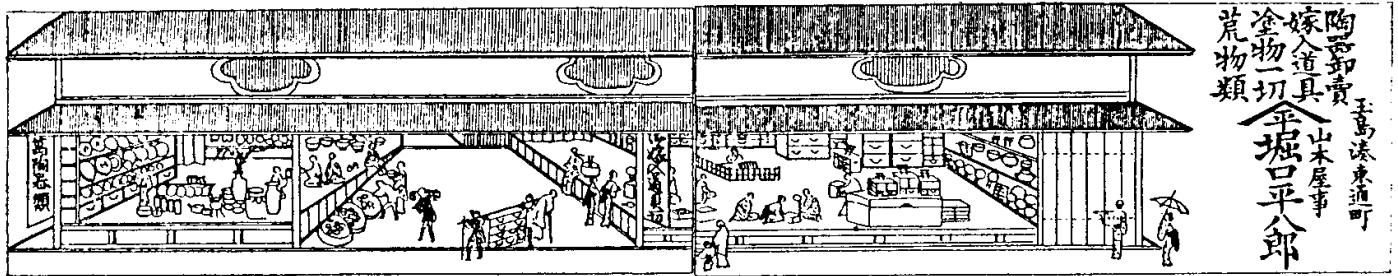
王島漆本町
一等印判商 田森町

郵便局・警署・裁判所・郡役所町役場、さらには各種銀行などが集めた王島では需要も多かったのだらうか。

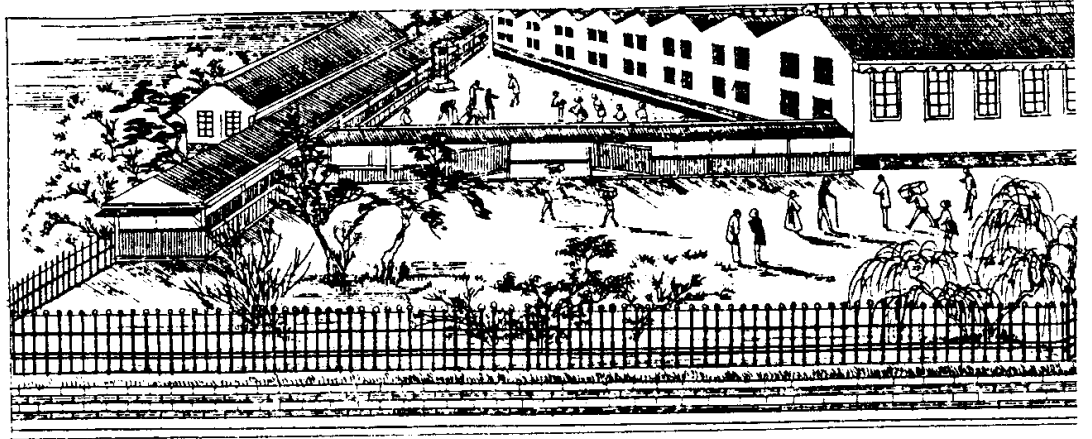


明治十四年(一八八一)乙島の
野浦田沖に設立された
岡山県下で最初の紡績工場。

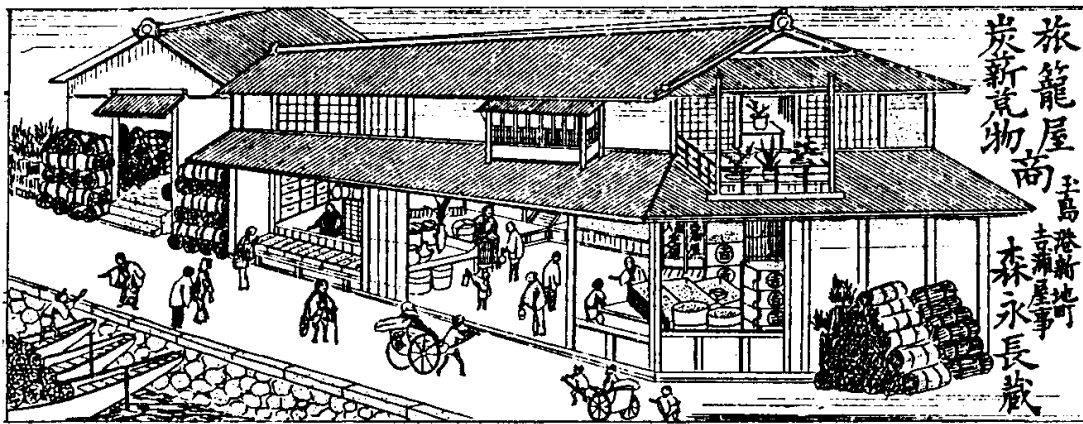
玉島周辺地域が綿の生産地として栄え、さらに玉島港が備中綿の集散地であったことから、近代産業の花形ともいわれた綿紡績業が発達した。



明治三十二年(一八九九)には
西日本最大の紡績工場を
誇った。

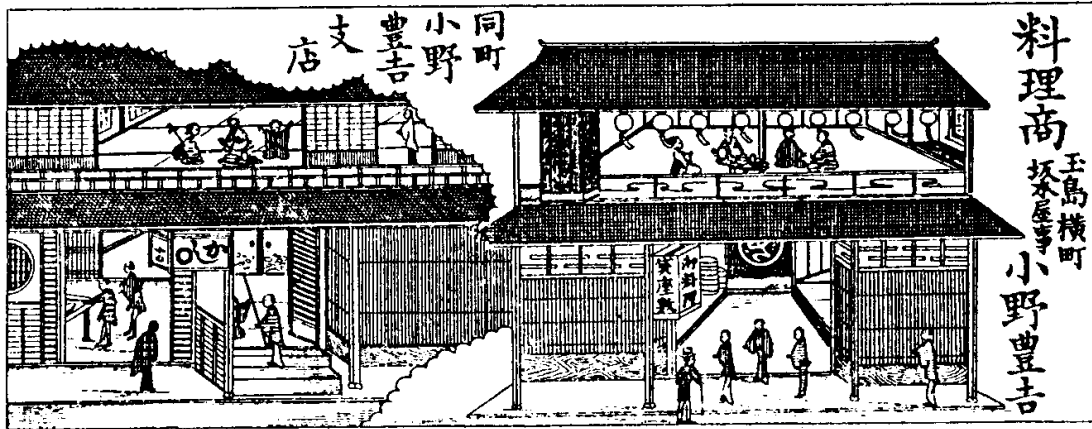


日露戦争後の不況によって破産し、明治41年(1908)倉敷紡績が
買収。第二次世界大戦後の昭和33年(1958)山陽紡績に売却
された。



旅籠屋 高 玉島港新地町
炭新荒物 森永長蔵

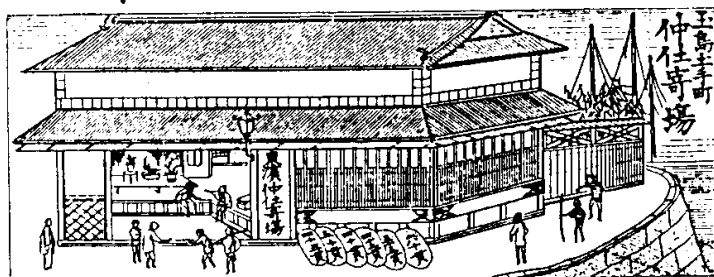
旅行が自由になり、人の行き来も盛んになる
につれて、旅館業や料理屋も数多くなり
繁昌したようである。



料理商 玉島横町
小野豊吉

同町 小野 豊吉 支店

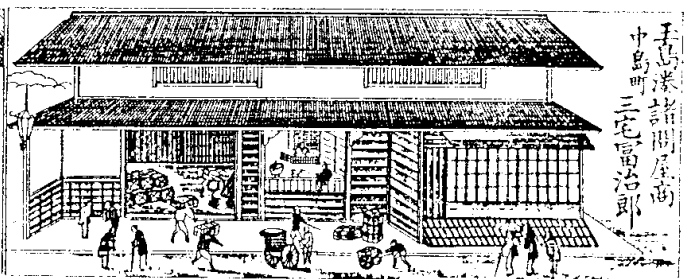
港橋北詰の港排水機場付近にあった
という。千石船や機帆船などの積荷の
あげおろしの仕事を専門にする人たちの
事務所で、昭和初期ごろまで活動した。



玉島新地町
仲仕寄場

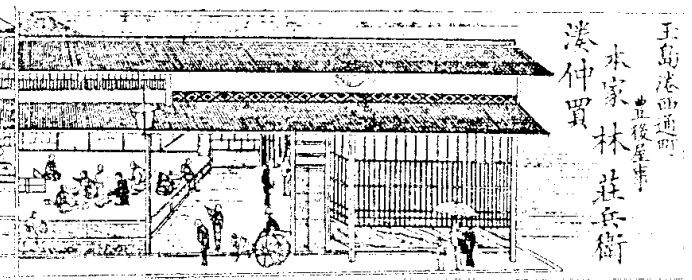
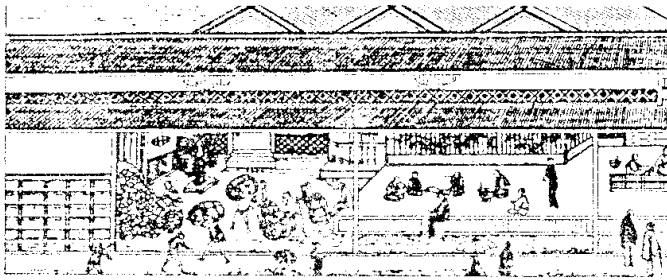


玉島常盤町
琴三味線製所 西野萬九

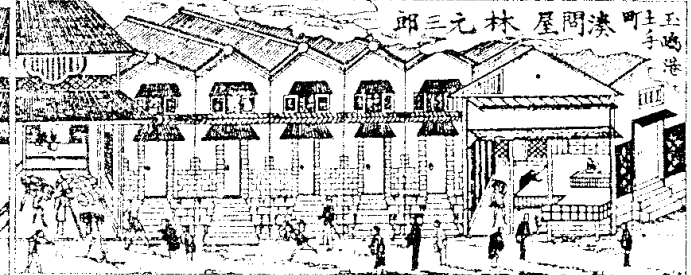
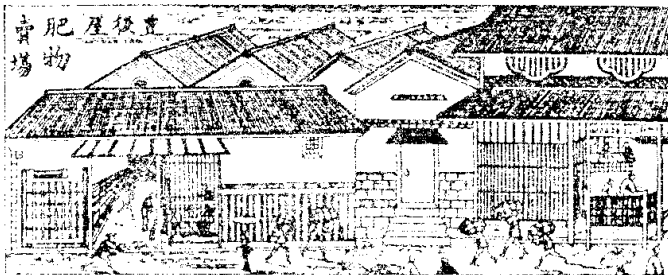


玉島港 諸問屋商
中島町 三宅富治郎

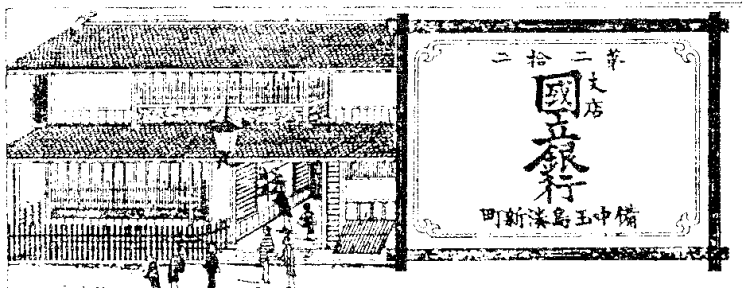
向い店は文具のみやげ、本店はみやげ書店と横様をかえて現存している。
本店は一部古い姿をとどめる建物も残っている。



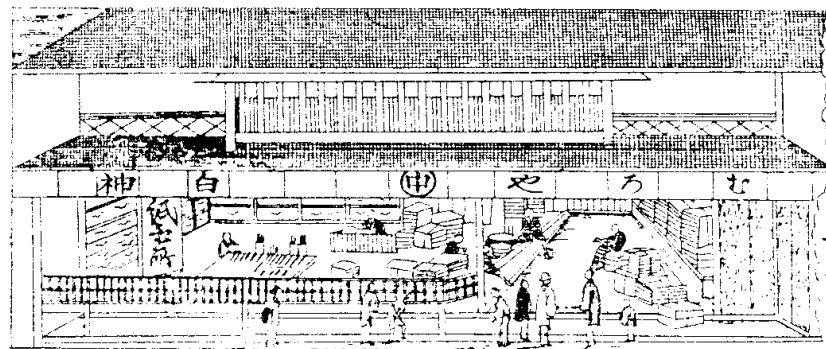
玉島港西通り
本家 林 莊兵衛
淡仲買



玉島港 町手
諸問屋 林 三元郎
肥後屋 役者 賣場

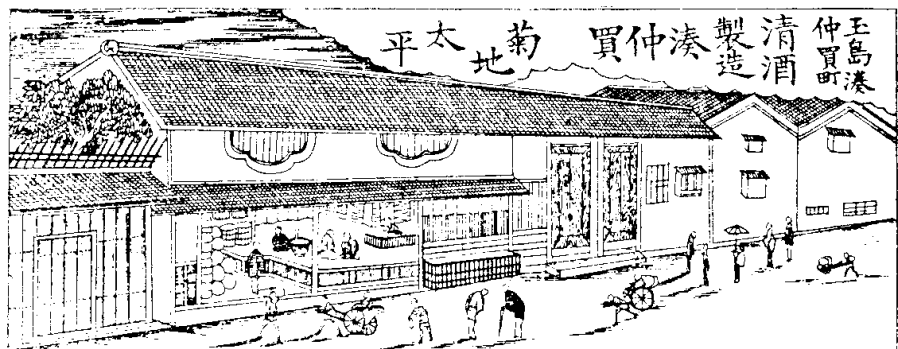


三井物産
支店
国庫銀行
玉島中島新町



玉島港 淡仲買町
諸紙卸商
白神仲治郎

現在も菊池酒造(株)として健在である



玉島港 淡仲買町
清酒製造
仲買 菊池 平太

現在も(株)白神紙商店として健在である

浅口郡内における新文明の出現

(大正末編纂の浅口郡誌による)

- (1) 鳥賊巢曳網業を始める (明治元年・一八六八)
- (2) 人力車が走る (明治五年・一八七三)
営業用としては明治三十四年、山陽鉄道の開通にともなう、玉島駅と港町間の連絡で盛んに活躍したが、昭和の初めにはバスにとって代われ、衰退した。
- (3) ランプが使用される (明治八年・一八七五)
- (4) 洋服を着る人が出現した (明治十一年・一八七八)
- (5) 紡績会社が出来る (明治十三年・一八八〇)
玉島紡績所は明治十四年操業開始
- (6) 郵便・電信・柱時計を見る (明治十四年・一八八一)
玉島郵便局 明治四年設置 玉島電信局 明治十四年設置
- (7) 石炭の輸入と使用が始まる (明治十五年・一八八二)
- (8) 八幡灯台が完成した (明治十六年・一八八三)
- (9) シヨコンドを持つ人が現われた (明治十七年・一八八四)
- (10) 麦稈真田組が始まる (明治十七年・一八八四)
- (11) 汽船が水島灘にきた (明治十八年・一八八五)
蒸気船が玉島港に入港して人々をおどろかせたのは明治三十一年だといふ

- (12) 汽車が通るのを見た (明治三十三年・一八九〇)
山陽鉄道が岡山・笠岡間に開通し、玉島駅が営業を開始する (明治三十四年)
- (13) 自転車を購入して来る人が出現 (明治三十九年・一八九六)
- (14) 人造肥料の使用が始まる (明治三十年・一八九七)
- (15) 電灯の使用が始まる (明治四十三年・一九一〇)
明治十六年頃、玉島紡績所では自家発電により電灯がともり、紡績所の前は連日、見物人が里山の上を集まったといふ。
旧国道沿いに電信柱(当時の人々はそう呼んだ)がすらりと並んで、大久若ら(が)られわがわが見物に来る人もあったといふ
- (16) 瓦斯の使用が始まる (大正元年・一九一三)
- (17) 水道の布設 (大正三年・一九一四)
玉島町では大正四年着工、五年完工。
- (18) 廻転稲扱器の使用が始まる (大正四年・一九一五)
- (19) 真田組器械の使用が始まる (大正六年・一九一七)
明治十七年以來、表内割草として次第に盛んとなり、大正七九年の三年間の県内生産額約千五百(万)の内、浅口郡ではその半以上を八百八十(万)を占めるに至った。世の中の変化とともにその後の生産額は下降していった。

- (20) 飛行機が飛ぶのを見た (大正七年・一九一八)
江戸時代も終いごろの天明(五年・一七八五)、岡山上之町の表具屋(孝子)入りした孝吉(世間では表具屋孝吉と呼ぶ)が二十九才の夏夜、長年の夢の研究の末、飛行機を組立てて、京橋から相川の河原を目ざして滑空し飛び降り、当時の人々を驚かせた。
また明治三十年の夏、赤磐郡豊田村(現熊山町)出身の射野友三郎は、自分で考案した足踏み式の回転装置をもつ、プロペラ機を組立てて、試験飛行を実施したが、残念ながら浮上せず、かなりな速度で三十メートルを前進して、瞬に激突大破して失敗した。
- (21) 自動車の使用が始まる (大正八年・一九一九)
玉島駅と港町との間を黒塗(ア)ーアンカーの乗合自動車が進ったが、採算が合わない三年程で廃業した。
明治の半頃から大正初めまでは乗合馬車と人力車が主力であった。
- (22) 農用発動機の使用が流行する (大正十年・一九二一)
- (23) 土地耕耘機の使用が始まる (大正十一年・一九二二)
- (24) 水上飛行機が高梁川の下流に飛来した (大正十三年・一九二四)

山陽鉄道の開通

「岡蒸気とやらが、玉

島の町でも走るんじ

やそうなが……」

「なんでも真黒なやつで、うちの黒牛の何倍

もあるような団体で、どえれえ大きな音さ出し

て、走るちゆうことじゃねえけえ……」

「じゃけんどうよお。上方の方じゃあ、早よ

うて便利がええちゆうことじゃ、ねえけえ。」

「なんぼう早いちゆうて、便利がええとも、

岡蒸気に乗るんは、ぼっこう窮屈なこっちやと

聞くが……」

「ほんだ、ほんだ。あんでも、羽織袴でステ

ンションとかいうところで、キツアとやらちゆう

手形を高い錢だん出して、うやうやしきういただいて

それから乗らにやいけんそうじゃがなあ。」

「ほんに、岡蒸気っちゆうて、どがいなもん

かいのお……」

「なんのなんの、黒い煙さいっぺえはいて、

おまけに火の粉をそこいらじゆうに振りまいて、

走るちゆうこっちやが……」

「うんだ、うんだ。岡蒸気走るたんびに火

事が起きたら、わしらはたまったもんじやない

がなあ……」

「とにかくなあ。玉島ちゆうところは、江戸時

代の昔から北前船や廻船の千石船がにぎわしく

出入りして、繁盛してきたとこや。」

「そうじゃ、そうじゃ。わしらは先祖の代か

ら港と船で生きて来たもんじやて、今さら、港

に岡蒸気を通してどうなる。それこそ、町が焼

け野が原になって、すたれてしまっただけじゃが

……」

かくして湊町住人の猛反対により、港から二

キロメートルも北へ寄った長尾村の田んぼの中

に駅を追いやった。

明治二十四年（一八九一）七月倉敷、笠岡間に山

陽鉄道が開通し、玉島駅も営業を始めた。

引続いて明治三十四年（一九〇一）山陽線の全線

が開通するに及んで、玉島港は次第に衰えをみせはじめ、さらに明治四十三年（一九一〇）には、宇野・高松間に鉄道連絡航路が開設されて、四国方面の旅客・物資の輸送を宇野港にうばわれ、玉島港は衰退する。

山陽鉄道が営業をはじめたころの明治二十九年、玉島駅では年間乗客数が九万六千百人（一日平均約二百六十人）、荷物発送量が五千三百九十五トン（一日平均約十五トン）であったという。

また二年後の明治三十一年、玉島駅の年間取扱荷物は、玉島港における取扱総金額の約二十パーセント程度で、主力の綿糸・繰綿は港扱いのそれぞれ半分ぐらいであったという。

同じ明治三十一年（一九〇八）、玉島港での年間取扱品目は次のようであった。（数量不明）

移出品……魚肥（三五〇） 綿糸（二三〇） 落綿

米 和洋小間物 雑穀 呉服木物

花菱 麦稗真田 刻煙草 木材
桐木

移入品……魚肥（三九〇） 繰綿（二三〇） 米 吳服木物 木材 和洋砂糖 雑穀 刻煙草 乾物 石炭

その後、大正十三年（一九二四）には山陽線が複線化され、さらに昭和三年（一九二八）伯備線の全線が開通し、倉敷が交通の要地として、また産業経済の中心地と発達し、玉島は浅口郡内の中継商業地と化すこととなった。

玉島港の衰頹

明治二十四、五年ごろを境にして下降をたど

り、明治末には北前船の姿が消えると共に玉島港もさびれていった。

玉島港衰頹の要因としては幾つかが考えられる。

その一つは、鉄道・通信・蒸汽船等の新文明の発達による「交通上の変化」が、「神戸港と山陽鉄道」にとつてかわられ、さらには、「宇高連絡航路の開設」によつて四国との連絡ルートが大きく変つたことなどである。

二つめには「産業上の変化」という面から、明治二十年ごろからインド産綿花が大量に輸入されるようになり、国内産の綿花の需要が激減した。

そのため、備中綿産地の農家も明治二十五年ごろから米作に切替えねばならなくなった。

さらに明治三十年ごろから、北海道の鯨の漁場が次第に北上するとともに、今までの乱獲もたつたつて漁獲量が激減した。

一方では人造肥料の発達と増産が肥料供給の流れを変えた。

その上、化学染料の発達で藍の需要が減るなど、瀬戸内沿岸の農産物のあり方にも大きな影

響を与えてきた。

このため、肥物・綿・藍物・呉服物等を取扱う問屋や仲買商では、乾業・産業を迫られる結果となつた。

三つめには、外洋大型船の発達にともなつて「近代的な港灣設備をもつた港の建設には巨大な資本が必要」ということであるが、瀬戸内海の本航路から遠くはなれた奥まったところに位置する玉島港では、魅力・効果ともに期待されないという地理的な条件に恵まれていなかったことも大きな要因であらう。

補記 明治甲午年(一九〇〇)宇野線開通、宇野高松間、連絡船

が運航開始。しかし、宇野築港に至るまでは、およそ

十年以上もわたる向の紆余曲折(当初計画総工費約八千万円

……当時の県予算約八十万円……を投じての大事業)、県会や

県民の猛反対運動などを経て、やっと実現にこぎつけた

ものであったといわれている。

山陽鉄道開通余話

明治十九年（一八

八六）私鉄として

神戸以西に鉄道を

つけようという計画が関西の財界を中心に進められ、明治二十一年一月には藤田伝三郎を發起人代表として、山陽鉄道株式会社を認可設立された。

計画では全線を神戸と岡山、岡山と広島、広島と下関の三区間に分割し、各区间三ヶ年で完成することとして着工した。

最初の五十三キロメートル・神戸と姫路間は明治二十一年十二月には開通した。

しかし、翌二十二年の凶作による不況から工事用資金の調達難におらいつたり、岡山県内では西大寺や玉島などの河川水運と海上交通の接点として栄えた町が、鉄道敷設に反対して用地買収に忝じなかつたために、これらの町をはずして北寄りに路線を敷いて工事を進めるなど、計画の手直し等の苦勞が大きかつた。

それでも明治二十四年三月には岡山までの八十九キロメートルが開通し、さらに九月には福山まで開通した。

開通当初は客車と荷物車の混合七輛編成が、夜間を除いて一日に上下合わせて十五本の列車が運転された。客車一輛の定員は三十名であつたという。

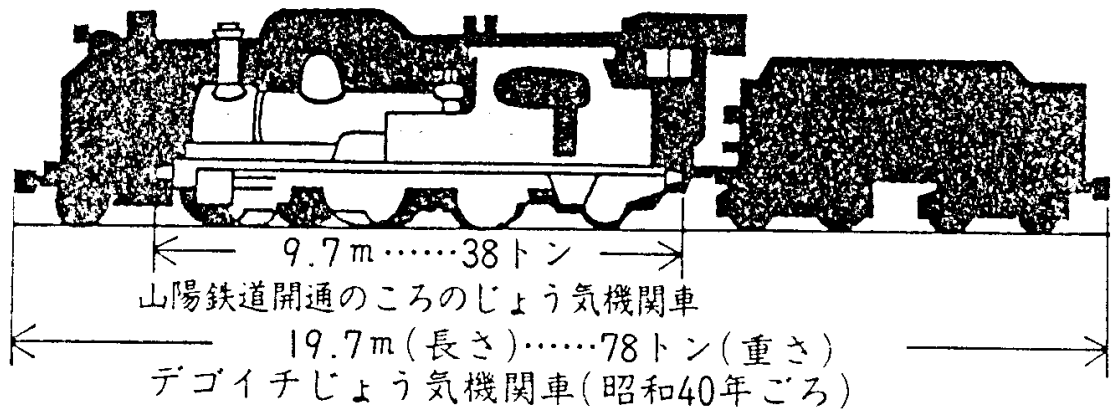
明治二十七年六月には神戸、広島間百二十七キロメートルが開通し、十月には一日一往復の急行列車も運転されるようになった。（東海線よりも二年早い運行実施である）

岡山・姫路間八十九キロメートルを普通列車で三時間三十分かかつたのが、急行列車では二時間十五分と短縮された。

（普通列車の平均時速約二十五キロメートル
急行列車の平均時速約四十キロメートル）

明治三十一年には灯油ランプから電灯による車内照明へ、翌三十二年には食堂車を増結した

り、さらに三十三年には夜行列車に寝台車を登場させるなど、山陽鉄道では開業当初から瀬戸内海の汽船との競争を考慮した。キメの細かいサービスの開発に努力してきた。

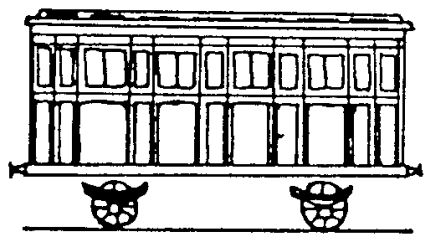


図のような小さなじょう気機関車が、下のような入口がたくさんついている客車と貨物車など7りょうつないで、1日に上りと下りあわせて15本の列車が運転されました。

今と開通したころの速さなどのひかく

駅名	開通したころ 明治24年8月	現在(昭和51年7月)	
		(山陽線)	(新幹線)
笠岡発	7時24分	10時20分	●福山
里庄	↘	10・26	11時34分
鴨方	8・04	10・30	
金光	↘	10・34	✓
新倉敷	8・27	10・40	11・50
西阿知	↘	10・45	
倉敷	8・50	10・50	
中庄	↘	10・55	
庭瀬	9・12	11・00	✓
岡山	9・30	11・07 11・10	12・03 12・05
東岡山	9・45	11・17	
瀬戸	10・02	11・24	
方富	↘	11・28	
熊山	↘	11・33	
和気	10・31	11・38	
吉永	10・44	11・44	
三石	11・02	11・51	✓
姫路	12・56	12・41 12・54	12・42
神戸着	15・05	13・54	13・08

た。発に努力してきた。いサービスの開た。キメの細かい競争を考慮した。瀬戸内海の汽船との競争を考慮した。キメの細かいサービスの開発に努力してきた。



山陽鉄道開通のころの客車 (30人乗り)

このころの汽車ちんは
 ・岡山～庭瀬間4銭
 ・岡山～倉敷間10銭
 ・岡山～和気間17銭
 ・岡山～神戸間70銭
 などでした。

※このころ米1kgが5銭でした。

※開通したころには↘のところでは駅が作られていなかった。
 ※三石駅より東はおもなものだけ。
 ※駅名はすべて今のよび名を利用。

明治三十四年（一九〇一）に下関まで全線が開通した。総延長五百六十五キロメートル。その後、明治三十九年「鉄道国有法」の制定にもなつて国に買収され国営鉄道となつた。明治四十二年十月、山陽線と改称された。

明治三十四年七月、倉敷と笠岡間が開通した。当時には、浅口郡内では玉島と鴨方の二駅だけであった。
 金光駅が明治三十四年八月に、西阿知駅が大正九年五月、里庄駅が同じ九年十月にそれぞれ設置された。

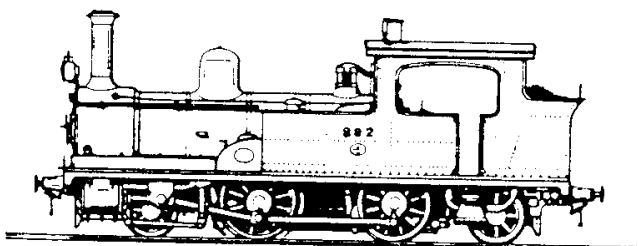
「筆司 長持ち 笈屋」に入れて、乗ってみたいぞ。陸蒸おかしまうと、山陽鉄道開通当初は沿線の田んぼには弁当持参で見物人が続く。
 遂に正産して今やおそしと待ちかねていた人達の

なかには、「ピューツ、ピューツ」とかん高い汽笛を鳴して、朝顔型のでかい煙突から黒煙をはき、驚進してくる「陸蒸気」の威容に思わず土下座する人さえあったという。

東海道線新橋・神戸間の開通が明治三十二年、九州鉄道では門司熊本間の開通が明治三十四年。

その間をつなぐ山陽道では相変わらず人力車と馬車にたよっており、神戸・岡山間百四十二キロメートルを馬車で急いで三日はかかったという。

山陽鉄道では神戸・岡山間をわずか五時間足らず、笠岡までが七時間四十分という驚異のスピードであったから、当時の人々のおどろ



（英国製）バルカン型の模倣

230形式タンクSL 全長 9.8m 機関車重量 35.9t 動輪直径 1245mm
 S=1/200 火格子面積 1.11m² ボイラ圧力 10.5kg/cm²
 （明治34年 汽車会社）

明治24年 山陽鉄道開通当時の機関車と同型のもの

きは大へんなものであったらう。

しかし当時、米一升が七錢で買えた時代、岡山・倉敷間の約十六キロメートルが下等で十錢では庶民のふところ具合では大へん痛い。

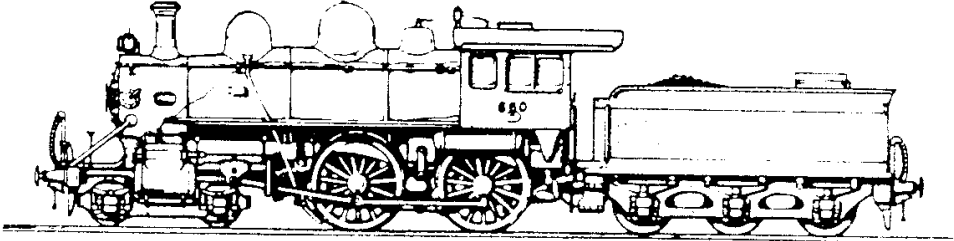
したがって乗客といっても「味まきし」という近距離の試乗客がほとんどで、百姓仕事の忙しくなる農繁期ともなると陸蒸気の見物客も減り、乗客の方ももちろんが夕落ちになったということである。

また列車の方も停車時間が駅によっては十五分から三分もあって、乗客も一端駅前に出て飲食店あたりで一杯ひっかけた列車に戻ってきたといい、時に腰の重い連中がいたりすると、発車が四〜五分ぐらい遅れたりもしたというのんびりしたところもあった。

さらに鉄道の開通で大打毒を受けた人力車夫の中には、列車妨害の直接行動に出るものもあった。

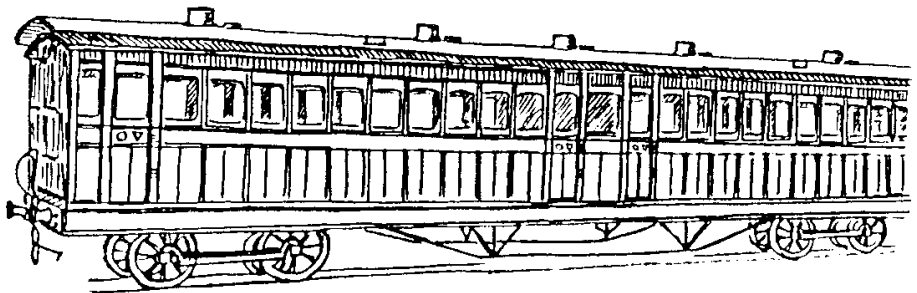
『最終列車が万町踏切りに差掛ると先方に黒い影……よく見ると人力車夫がレールの上に車に乗って頑張

っている。車掌が行って叱ると相手は酔っているので大喧嘩となり、車掌は鷹に捕えられた小雀の如く悲鳴をあげるはかりなので、非常汽笛を鳴らすと、工夫四〜五人が駆けつけて来て、ようやく車夫を組み伏せたが、



6400形式テンダSL 全長 15.1m 機関車重量 37.2t 動輪直径 1524mm
S=1/200 大格子面積 1.49m² ボイラ圧力 11.2 kg/cm²
(明治35年 米・スケネクタデ社)

神戸・下関間全線が開通した明治34年以後には車輛編成の増大と走行距離の拡大をねらって、山陽鉄道では上図のような炭水車をもつテンダ式機関車を導入して増強をはかった。また客車についても明治25年ごろからは下図のような貫通式のボギー車を取入れて、乗客へのサービスにも努めてきた。



そのため列車は四十五分も遅れを出した。』という。開通後二月めごろの新聞記事もある。

瀬戸内海沿岸地帯の輸送力の七割を占めていた海運業界も大きな打撃を受けた。蒸気船の客が日増しに汽車の方に移り、機帆船の荷物は貨車に移っていった。

岡山三幡港から神戸まで運航していた蒸気船では、運賃を三十銭と汽車賃より四十銭も安くし、その上に二食付きで手拭と菓子までサービスして乗客確保に努めた。

しかし何分にも、一日二往復と便船が少ない上に二日間もかかっては、到底汽車との競争にはならない。

このため、下津井・玉島・牛窓・西大寺などの港町は次第にさびれることとなった。

しかしその反面では、京阪神の経済と岡山の経済が山陽鉄道によって直結され、飛脚にかわった郵便は早くなるし、日用雜貨はどんどん運ばれてきて商店街は急に活気づいた。

また、時代の花形産業といわれながら不振にあえいでいた岡山・玉島などの紡績所も、鉄道によって消費地に直結されて、

再び息をもうかえして岡山県下の軽工業の基礎を築くなど産業界に活気をもたらした。

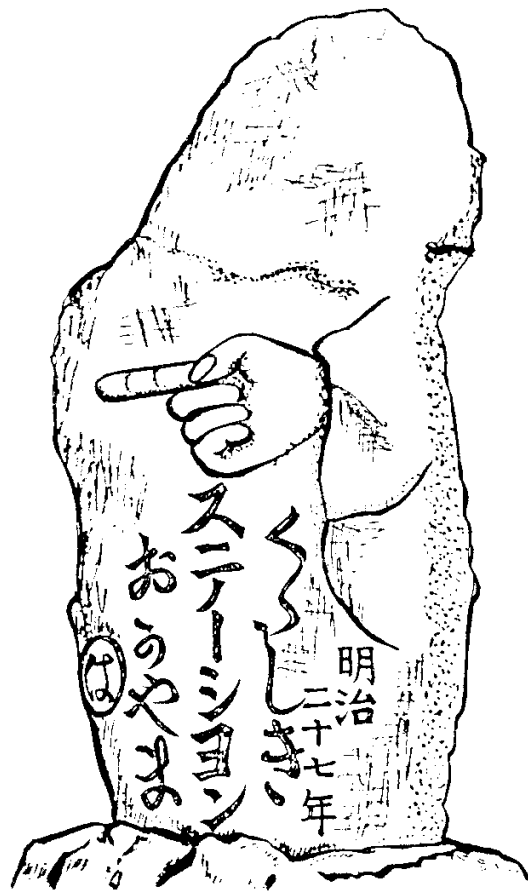
山陽鉄道建設当初から、神戸・姫路間は「営業上収益最も多き部分」であり、三石・岡山間は「工事困難にして収益少き部分」であると考えられていて、とにかく岡山県内ルートの設定についてはいろいろな問題があった。

なかでも最大の難工事が三石トンネル(千百三十七メートル工費二十四万円)であった。そのため始めのうちは、赤穂―片上―西大寺の南ルートが計画されていたが、「塩が黒くなる」「高瀬舟が来なくなる」「田んぼが分断される」「水利が途絶する」等々の理由で地元の猛反対にあった。

そのため結局は三石トンネルの北ルートとなったが、トンネル工事に手間どって、明治二十二年十二月には岡山まで開通の子走であったのが、一年二月遅れて竣工した。しかも十数人の尊い犠牲者も出している。

さらに吉井川・旭川そして高梁川と三大河川の鉄橋架橋工事など目白押し難工事があり、思うようにははかどらなかつた。

それだけに県境船坂峠を越した山陽鉄道の開通は、岡山県内においては功罪相半するいろいろな問題をかかえて、汽車は走り続けたことになる。



玉島八島 県道倉敷成羽線と県道金光船穂線との丁字路角に立つ
山陽鉄道玉島停車場(ステーション)への道しるべ

高梁川の鉄橋工事 (翁の語る)

わしが尋常高等小學校を卒業してまだ間もなかったころじゃから、十五
六才のころかのつ。

山陽線の高梁川鉄橋工事の人夫として、稼ぎに通ったことがあったげ。
今は、その鉄橋も全く姿を消してしまつて、橋脚の土台石がわずかに
新しく出来た鉄橋のすぐ北側の河原の草の茂みの中に、ぼんんと残つて
いるのが見えるだけになつてしまつたがなあ……。

とにかく冬でも朝四時ごろには起きて、家を出たもんじゃ。

そのころは貧乏な百姓じゃったけん、時計なんてなものもない。

おふくろが、明けの明星がどこそこに見えるけん、仕度して出掛け
ろと云つて、柳行李(やなぎこぶ)(弁当箱)に麦のたくさんはいつた飯をつめて、

しょう油をかけたけずりがつおが振りかけてあつて、まん中に梅干
が一つ入っているだけの弁当……めざしでもついていたら上等だつ
た。

ももひきいむらじばき、着物の裾をからげて、夜の山道を

田の内から鷄尾(けいお)を山越しして、船穂へ出るころ、やっと東の空が明る
くなる。高梁川の土手にあがつて、山陽線の古い鉄橋のあゆみ板

の上を歩いて渡るんじゃが、板の幅が一尺(約三十センチ)もないし、
下は大川の水がゴックンゴックンと流れているし、五百メートルほどの

長さの鉄橋の上を、おっかなびくくいで渡って向う岸にたどりつき、西阿知まで行って仕事をしたもんだ。

そのころの高梁川の土手は、今の土手の半分ぐらいの大きさじゃったかのお、……ようおぼえとらんが。

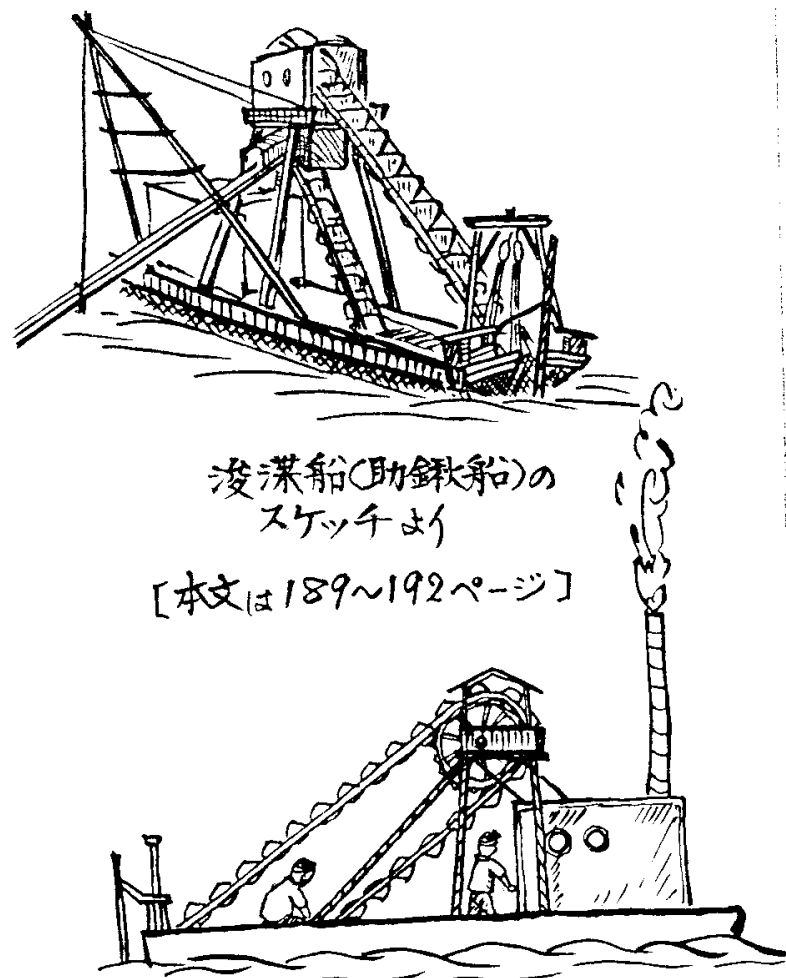
なんでも明治の終りごろから大正の終りまでの長い間かかって、高梁川改修工事とやらいうのがあって、今のような大きゅうてすばらしい土手が出来たということだ。

その改修工事にあわせて、山陽線の古くなった鉄橋も架け替えの工事をしたんじゃろうと思う。

そのころ、わしの日当がどれぐらいあったのかなあ。……子どもじゃったから二十銭もくれたんかなあ。……

米一升（ハリットル）が二十銭ぐらい。現金収入が少い百姓にとって、**銭**がすぐもらえるというのは大へんな魅力じゃったし、ましてや、子どもでも働けば**銭**になったのだから、ちよつとぐらゐの苦痛なんがなんでもなかつた。元気が出たもんじゃった。

今みたいに便利な機械が何にも無く、みんな人間の力じゃった。高梁川の土手づくりにはトロッコとかいうもんが使われていて、珍らしかつたが、それわ人間が何人がで押して動かし



浚渫船(助鉄船)のスケッチより
[本文は189~192ページ]

たいていは馬が重たいもんを運んでいたから、人間よりも馬の方が日当がよくて、一月から一月五十銭ももらっていたとか、大人で五十〜六十銭ぐらいじゃったのかのお。

とにかく、どれぐらいの人間が何年ぐらい働いたのか、子どものことじゃったからよくわからんけど、大へんな工事じゃったように思う。

〔大正十年（一九二一）ごろ〕

明治24年(1891)
山陽鐵道が倉敷・笠岡
間開通し、7月に
玉島駅営業開始。

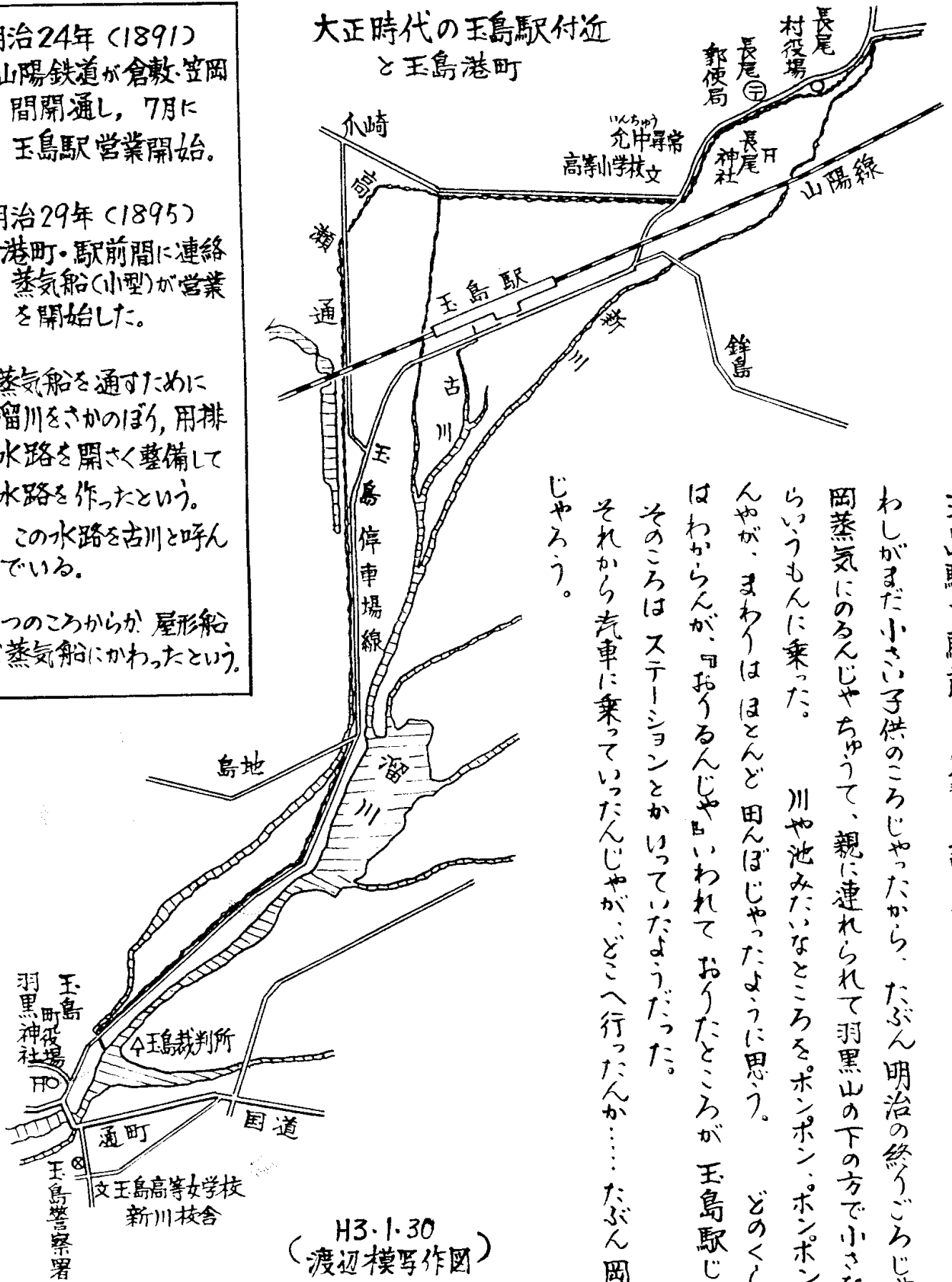
明治29年(1895)
港町・駅前間に連絡
蒸気船(小型)が営業
を開始した。

蒸気船を通すために
溜川をさかのぼり、用排
水路を開き整備して
水路を作ったという。

この水路を古川と呼ん
でいる。

いつのころからか 屋形船
が蒸気船にかわったという。

大正時代の玉島駅付近
と玉島港町



玉島駅と駅前 (翁の語る)

わしがまだ小さい子供のころじゃったから、たぶん明治の終りころじゃったのだらうて。
岡蒸気のにのんびりやちやうて、親に連れられて羽黒山の下の方で小さなポンポン船とや
らいうもんに乗った。川や池みだいなところをポンポン。ポンポンいうて走って行く
んやが、まわりはほとんど田んぼじゃったように思う。どのくらい乗ったんかよお
はわからんが、『おうるんじや』いわれておうたところが玉島駅じゃったのかのお。
そのころはステーションとかいっていただようだった。
それから汽車に乗っていったんじやが、どこへ行ったんか……たぶん岡山ぐらいいじやったん
じやらう。

H3.1.30
(渡辺模写作図)

たいていは、
港町から高瀬
通の土手道を
歩いて駅まで
行ったもんだ。
人力(車)とか
乗合馬車とか
いうもんは、
分限者がそれ
とも急ぐ時か

大正8~9年ごろ
(1919~1920)

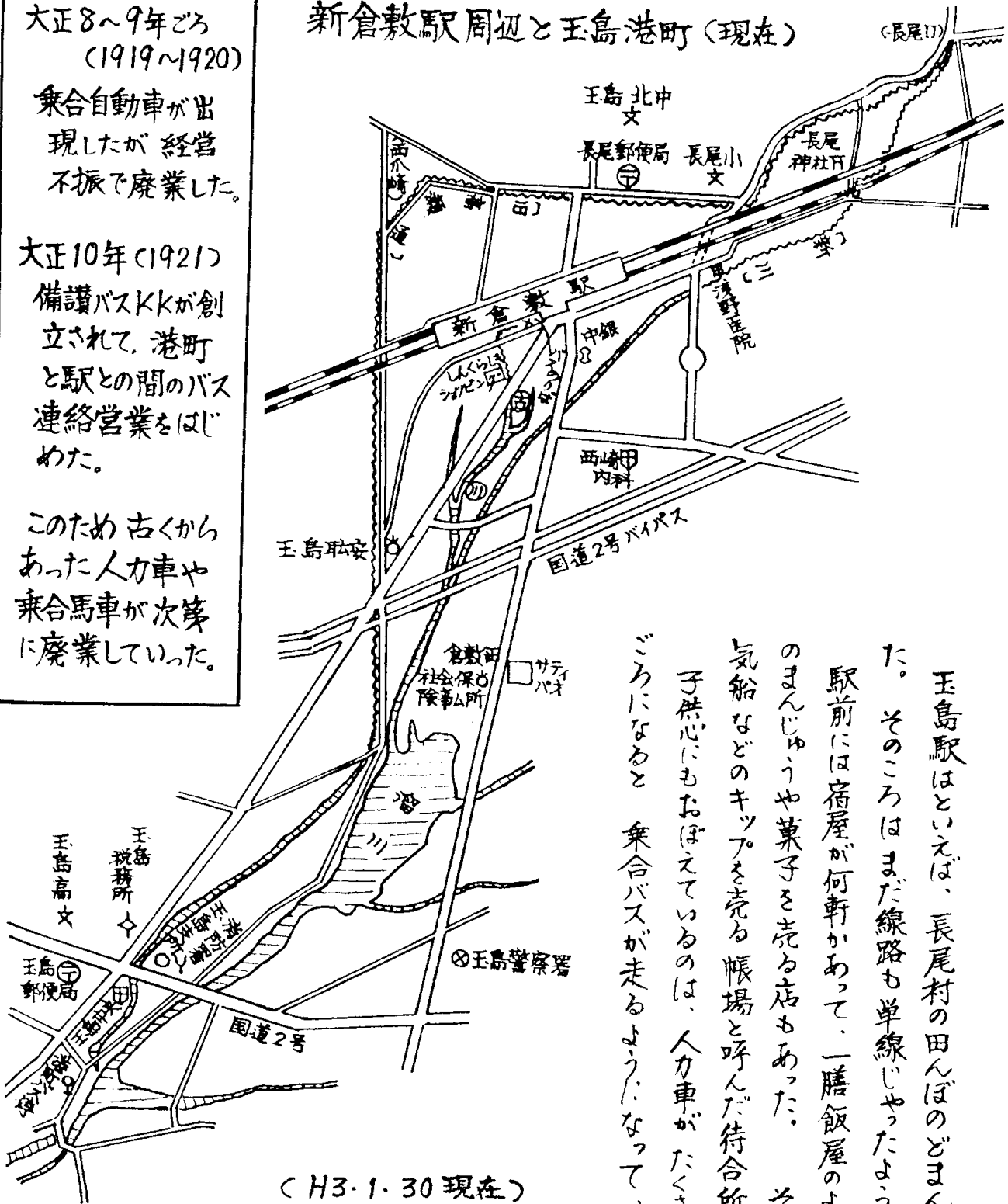
乗合自動車が出
現したが経営
不振で廃業した。

大正10年(1921)

備讃バスKKが創
立されて、港町
と駅との間のバス
連絡営業をはじめ
めた。

このため古くから
あった人力車や
乗合馬車が次第
に廃業していった。

新倉敷駅周辺と玉島港町(現在)



(H3.1.30 現在)

荷物がぎょうさんある時ぐらしか乗らななんだ。

玉島駅はといえば、長尾村の田んぼのどまん中に、ぽんと小さな駅があっ
た。そのころはまだ線路も単線じゃったように思う。

駅前には宿屋が何軒かあって、一膳飯屋のような食べ物屋があったり、お土産
のまんじゅうや菓子や売店もあつた。それから人力車や乗合馬車、蒸
気船などのキツプを売る帳場と呼んだ待合所もあつたように思う。

子供にもおぼえてゐるのは、人力車がたくさんあつたことだ。大正も終り
ごろになると、乗合バスが走るようになって、乗合馬車や蒸気船も姿を

消した。

そして、いつしか人力車を
引く人が年寄りばかりに
なつてしもうて、なる地は
まだしも、山坂道になると
一気に駆け登れなくて、
もたもたしたこともあつた
そう。

元気な若いもんが人力車に
乗つて、車を引く人が年寄
りだったという光景も
珍しくなくなつてしもうた。

ところで岡蒸気に乗った帰りはどうしたんかなあ……
たぶん乗合馬車とかいうもんに乗ったんじゃないやと思う。

鉄輪のはまったこまのついた小さな箱みたいな中に、木の腰掛けが両側にあってそれに腰掛けるんだが、なにしろ道が土のでこぼこ道。ところどころには小石を入れてあったりするから、馬車が走るたんびにガタゴトとゆれて、乗るごころはよくなかったように思う。

せえーでも、そのころはほかに乗り物はなかったし、便利なものじゃなかったのだらう。

可。ポスターも読む

（明治三十四年五月二十六日）
山陽鉄道全線開通の当りて
発行されたポスター

全線開通

今や山陽鉄道 神戸馬関(下関)間 全線開通し本邦
縦貫鉄道 茲に完成を告げられたば 上方(東京)九州間の
交通、著しき利便を与えたるは勿論 内外の交通上 又得
に一着生面を開かん可す

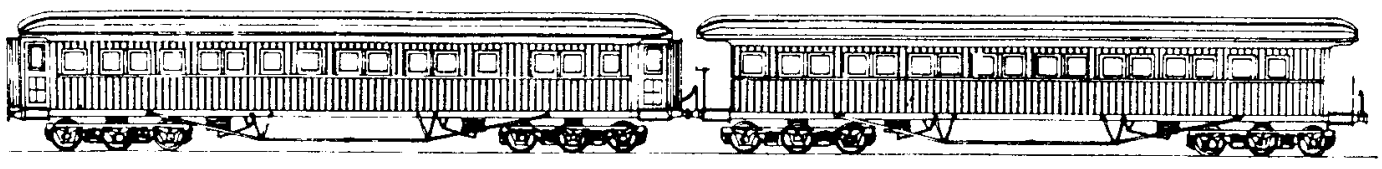
急行列車

全線三百三十哩(約五三〇キロ) 最急行列車(特急)は



「山陽鐵道」開通のポスター(明治34年)

僅か十三時間半 他も悉く十五〜六時間に
て達す。快速無比。而してその回数毎
日上下各四回、神戸・馬関の双方にて
朝午夕夜に発車す。尤も是等は



大阪又は京都を発着点にし、管線内（東海道線）と直達運転するが故に神戸にて乗替の煩なし

関門連絡

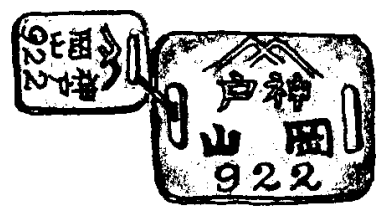
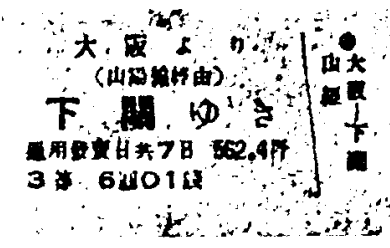
呼ばば^よ成^る之^をむ^る関門海峡の連絡は軽快美龍の「左リ」ホート^トにて僅か十五分間、往復毎日数十回、九州山陽両鉄道汽車の到着する毎に発船し都合よく接続するがゆえに汽車より直下船に乗替えらるるを便なりとす

連絡切符

山陽九州両鉄道の各駅相互間は勿論、東海道信線と九州鉄道との間の主なる駅にて発売するが故に、発駅より着駅行の連絡切符を買取らるる事最も肝要なるべし。連絡切符の特色は賃金割安にして途中切符買還の面倒なく、最初発駅にて手荷物を預くれば途中一切世話なしに着駅に到着する等、旅行者の便益甚だ多し

列車設備

急行列車は悉くボギー式（レールのカブ）に沿って車軸が進む構造をもつ大型車輛の客車を用品食、蒸気暖房の設けあり、坐敷汽車も亦山陽列車設備の一とす

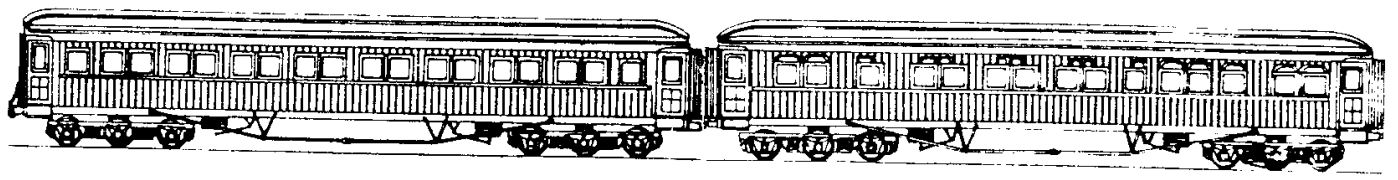


山陽鉄道
小荷物引換証

鉄道之ぼれ話（列車トイレ顛末記）

身なりも立派なある士族さんが列車の中で急に尿意をおぼえた。まん悪く泥酔していたために気がゆるんで隣の乗客に小便をかけてしまったからさあ大変。すぐさま捕えられて罰金十円の刑。

またこれも同じく人品いやしからぬ士族さんが東京横浜間の上り列車の中で腹具合が悪くなり



とうとう一発大きなおならをぶっ放した。これも捕えられて罰金五月の刑に。

当時米二石(一人一年分の量)が約四円であったというから、当人はもちろんのこと笑い話ではすまされぬ事件である。

とにかく明治五年の鉄道開通以来明治三十二年十月まで、停車時間中にホームのトイレで用を足すことになっていた。

なままた明治三十二年政府高床が用を足したのち列車に乗りそこねて死すうという不幸な事件があった。このことからようやく列車にトイレが設備されるようになったという。

山陽鉄道特急物語

明治大正の文芸者大町桂月の「迎妻紀行」へ明治三十三年の中に、『翌日午前五時神戸に着き山陽鉄道へのいっつる。この汽車は動揺甚だしけれども食堂の設けあるのが、他処の汽車にその例を見ざる便利の点なり。須磨、舞子、明石などの勝景

の地を後血の肉と一瓶の酒を陶然としてすぐし。岡山にて乗りかえ作州津山につきしは午後七時なりま。』という一文を残している。

明治三十七年から神戸、広島間に急行列車を走らせ、さらに明治三十六年からは神戸、下関間を十一時間二十分で結ぶ七軸編成の特急列車を走らせた。

神戸から下関まで五〇七キロ、姫路・下関間は単線でもしかも二十七キロの軽量レール、そして牽引力もまた弱かった蒸気機関車という悪条件の中で、平均時速四十六四キロという当時としては驚異的なスピードであったという。

この特急列車のスピード維持のために、機関手は命がけであったといひ、ゆれがひどいためサラシを腹に巻きつけて身体を保護して運転。全社の幹部もまた機関車に乗りこんで機関手を激励するなど、涙ぐましい努力があったという。

時の鉄道大臣の仙石貢は「危ない」といって山陽鉄道には乗らず、いつも瀬戸内海の船を利用していたという逸話もある程だが、山陽鉄道では一度も事



形式6120。初登場したのは明治33年。山陽鉄道で急行列車として活躍した。

故を起していないともいふ。

また列車のスピード確保のために、鉄道路線の建設当初から、列車の足を引張る昇り勾配をすべて千分の十以下とした。
関西の箱根といわれる難所……兵庫・岡山県境の船坂山トンネルも莫大な工事費を覚悟の上で、千分の十勾配で完成したと伝えられている。

当時の官営鉄道では千分の二十五勾配まで認められてたことを思うと、東海道よりも山陽道の方が昔から知識文化の度合が進んでいたとも考えられる。

朝日新聞

(頁十枚毎紙本)

第一頁	第二頁	第三頁	第四頁	第五頁	第六頁	第七頁	第八頁	第九頁	第十頁
山陽鐵道の全通	山陽鐵道の全通	山陽鐵道の全通	山陽鐵道の全通	山陽鐵道の全通	山陽鐵道の全通	山陽鐵道の全通	山陽鐵道の全通	山陽鐵道の全通	山陽鐵道の全通

山陽鐵道の全通

山陽鐵道の全通は、今日我が國の如き時期に於ては、東洋の便道と云ふべきであらう。九州地方の交通の便、大分ならず、實に九州の交通の便となすものあり。是れ果して東洋の便道となるべし。

山陽鐵道の全通は、今日我が國の如き時期に於ては、東洋の便道と云ふべきであらう。九州地方の交通の便、大分ならず、實に九州の交通の便となすものあり。是れ果して東洋の便道となるべし。

開通当時の新聞記事から

(明治三十五年五月十九日)
大阪朝日新聞より

① 開通後僅か三日にして九州地方への影響効果大きく、新聞愛読者からも以前にも増して速達と好評である。

② 今から十数年前、北は青森から南は長崎まで鉄道幹線で結ぶ計画が立てられたが、山陽鐵道全線開通でやっと今実現した。これは文明の賜であり、以後國家人民の利益することはかり知れないものがある。欲を言えば馬関での山陽九州兩鐵道の接続連絡に時間のむだが多い点を改善したいものだ。

③ ニューヨークのブルークリン橋・スコットランドのフォース橋又はテムズ河底トンネルにならって、馬関海峡にも鉄橋かトンネルかのいずれが必要である。

聞くところによると、フランスではイギリス海峡に架橋又はトンネル開通の計画を立て、成功の見込確立したためイギリスと交渉したが、イギリス側では軍事的問題から難色を示しているという。
これに比べて馬関海峡は一衣帯水で可能性は大きい。しかし、現在の日本経済の方ではまだまだ馬関海峡への架橋又はトンネル開通の大工事は無理だと考えられるので他日に期したい。