

# 和歌山軌道線の痕跡を探る – 遺構からのアプローチ –

高橋 智也

## 要 旨

和歌山軌道線は、明治42年(1909)の開業から昭和46年(1971)までの62年間にわたり和歌山市から海南市を結んだ電気軌道である。この和歌山軌道線の沿革について既往の調査と史料から概観するとともに、調査によって判明した関係する遺構の現状について報告を行う。各遺構の観察から判明した事項を整理するとともに、今後、更に遺構を理解する上で、また、今後の和歌山軌道線を始めとする近代鉄道遺構の調査研究の課題について提示した。

## 第1章 はじめに

日本で初めて開業した鉄道路線は新橋駅から横浜駅間であり、明治5年(1872)に正式開業してから、令和4年(2022)で150年を迎えた。和歌山県においては、紀和鉄道が明治31年(1898)4月の五條二見駅(奈良県)–橋本駅間、5月の和歌山駅–仮船戸駅間において初めて鉄道の運行が開始された。そして、同年10月の南海鉄道(尾崎駅(大阪府)–和歌山北口駅間)が開業し、その後も多くの鉄道・軌道事業が計画され開業していった。鉄道国有法による国有化や民間鉄道の統廃合、そしてモータリゼーションの波による廃止等を経て、現在<sup>(1)</sup>は、西日本旅客鉄道(JR西日本)、南海電気鉄道、和歌山電鐵、紀州鉄道の4社のみが和歌山県内で鉄道の運行を続けている。

和歌山軌道線は、明治42年(1909)1月に県庁前停留場–和歌浦停留場間で開業した和歌山水力電気株式会社の軌道線に始まり、運行会社が変わりながらも昭和46年(1971)まで運行を続けた鉄道(正式には軌道)である。廃止となってから既に51年を経過しており、まだその姿が記憶に残っている人もいるものの、それも薄れていく時期となっていることは否めない。

本稿では、この和歌山軌道線の沿革と現在の遺構等の残存状況について記録をしておくことで今後の和歌山県の鉄道史研究の一資料を提示するとともに、可能ならばその保全に役立たせることや今後の研究上での課題を明らかにすることを目的としてその痕跡を探りたい。

## 第2章 既往の研究

和歌山県内の鉄道史に関する研究は決して多くない。そのような中、和歌山軌道線に焦点を絞った研究は更に少ないのが現状である。

現在、和歌山軌道線の沿革について知るためには、和歌山県史や和歌山市史等の自治体誌が中心となる。自治体誌は事実とその史料について紹介することから、沿革の概要について把握するためには良い資料となる。また、軌道線の敷設にあたっては軌道条例による国の認可が必要となることから、その動向は官報や鉄道省文書等の公文書により知ることができる。

これらを研究として昇華したのが武知京三氏と岩本一将氏、山口敬太氏、川崎雅史氏による研究である。

武知氏は、各種文書類を基に和歌山軌道線を取り巻く情勢や運営会社の状況から企業経営史の観点で和歌山軌道線の歴史を明らかにした。(武知1981) 岩本氏・山口氏・川崎氏は、南海鉄道と和歌山水力電気の水源地争いと軌道線敷設の過程から和歌山市の社会基盤の発展を明らかにした。(岩本・山口・川崎2016)

また、太田宏一氏により公文書や古写真等の資料の蓄積(和歌山市立博物館2012・2013)とその分析が行われている。その一方で、残存する遺構からのアプローチは、近代化遺産調査の一環で調査が実施されている(和歌山県教育委員会2007)程度で、あまり活発とはいえないのが現状である。

### 第3章 和歌山軌道線の変遷

#### 1 和歌山軌道線の沿革の概要

和歌山軌道線の沿革は、武知京三氏の研究（武知1981）に詳しいが、次章において関連遺構等の残存状況を考えるうえで必要となるため、既往の研究と史料

を基に、開業までに至る経緯と路線の発達及び運行会社の変遷について、概観しておく。

#### (1)開業と路線の発達

明治23年（1890）に軌道条例（明治23年法律第71号）が制定される。明治25年（1892）の閣議により電気鉄道のうち「…主トシテ鉄軌ヲ道路上ニ布設シ車輛モ原動力車壹個又ハ原動力車及客車或ハ貨車壹個併テ二輛ニ過キササルノ程度ヲ以テシ又速度モ緩ニ他ノ通行者ニ對シ危険ノ處ナキモノハ軌道條例ノ所謂馬車鉄道ニ準スヘキモノナルヲ以テ此等ハ軌道條例ニ拠リ処分スルモノトシ…」<sup>(2)</sup>とされ、電気軌道は鉄道とは異なる法令によって敷設されていくこととなる。

和歌山軌道線は、この条例に基づいて、明治42年（1909）1月に県庁前停留場（現在の汀公園付近）から和歌浦停留場までの4.65kmで開業し、4期にわたって本線（海南線）の延伸が進められた。開業後一か月後となる同年2月には県庁前停留場から和歌山市駅前停留場までの2.03kmが延長され、南海鉄道との連絡が可能となった。続いて同年11月の和歌川を渡る旭橋の架け替えとともに、和歌浦停留場から紀三井寺停留場までの1.529kmが延長されて初期路線が完成した（第1期）。これから2年後の明治44年（1911）11月に紀三井寺停留場から琴ノ浦停留場までの3.017km、明治45年（1912）4月に琴ノ浦停留場から黒江停留場までの0.543kmが延伸され、現在の海南市域にまで路線が延長されていく（第2期）。その後の大正7年（1918）6月には黒江停留場から日方東浜停留場までの0.563km（第3期）、昭和4年（1929）6月に日方東浜停留場から海南駅前停留場までの1.033km（第4期）が延伸され、本線が完成をみる。日方東浜停留場から海南駅前停留場までの延伸に11年を要しているが、省線日方町駅（現在のJR海南駅）が大正13年（1924）まで開通していないことも無関係ではないであろう。

本線の第2期と第3期の間の大正2年（1913）10月に、和歌浦口停留場で分岐して新和歌浦停留場までの1.143kmの新路線（出島線・新和歌浦線）が延伸さ

れている。また、本線完成1年後の昭和5年（1925）6月には、本線公園前停留場で分岐して東和歌山駅停留場まで1.590kmの新町線が延伸された。（図1）



図1 路線変遷図

その後は、新たな延伸はなく戦中戦後を乗り切ってきたが、モータリゼーションの流れに逆らえず、昭和46年(1971)1月に和歌浦口停留場から海南駅前停留

場までが、同年3月には全ての路線が廃止となって、和歌山軌道線の歴史の幕を閉じることとなった。

## (2)運行会社の変遷

和歌山軌道線は、たびたび運行会社が変わってきた。(表1)

紀州鉄道株式会社が明治32年(1899)に軌道敷設免許を得て南海鉄道と和歌山停車場から海草郡黒江町(現在の海南市)までの敷設を目指して準備を始めるが、同社は明治37年(1904)に任意解散する。その後、和歌山電気鉄道株式会社が同年に改めて軌道敷設の認可を得るが、着工しないまま、明治38年(1905)12月に和歌山水力電気株式会社が敷設権を譲り受けて開業に向けて進め、第3期までの本線と出島線の開業が同社により行われる。大正11年(1922)7月に和歌山水力電気株式会社が京阪電気鉄道株式会社と合併し、同年8月に京阪電気鉄道株式会社和歌山支店の運行となり、本線第4期の延伸がなされた。

昭和5年(1930)5月、京阪電気鉄道株式会社から三重合同電気株式会社(合併後、合同電気株式会社に名称変更)が事業を継承し、同社の下で新町線が開業する。その後昭和12(1937)年4月に合同電気株式

社が東邦電力株式会社と合併となり、更に昭和15年(1940)10月に阪和電鉄株式会社に事業譲渡され、子会社として和歌山電気軌道株式会社が設立された。同年12月に親会社の阪和電鉄株式会社が南海鉄道株式会社と合併したのち、南海鉄道株式会社と関西急行鉄道株式会社が国策により合併し近畿日本鉄道株式会社となったことにより、同社の傍系会社となった。和歌山電気軌道株式会社は、昭和19年(1944)に国策により和歌山合同バス株式会社、和歌山交通株式会社、海南交通株式会社を吸収合併し和歌山地域の交通を一手に担うようになる。

昭和22年(1947)に近畿日本鉄道株式会社から高野山電気鉄道株式会社へ事業譲渡する形で南海電気鉄道株式会社が発足し、和歌山電気軌道株式会社は同社の傍系会社となる。昭和32年(1957)に和歌山鉄道株式会社と合併し、現在の和歌山電鉄貴志川線も運行することとなった。昭和36年(1961)に南海電鉄株式会社と合併し、軌道線の廃止まで同社の運行となる。

年	月	軌道線の開業に関する事項		運行会社に関する事項	
		停留場	備考	運行会社	備考
明治38年(1905)	6			和歌山水力電気株式会社	設立
明治42年(1909)	1	県庁前～和歌浦	本線1期		
	2	県庁前～和歌山市駅前			
	11	和歌浦～紀三井寺			
明治44年(1911)	11	紀三井寺～琴ノ浦	本線2期		
明治45年(1912)	4	琴ノ浦～黒江			
大正2年(1913)	10	和歌浦口～新和歌浦	出島線		
大正7年(1918)	6	黒江～日方東浜	本線3期		
大正11年(1922)	7			京阪電気鉄道株式会社	合併
昭和4年(1929)	6	日方東浜～海南駅前	本線4期		
昭和5年(1925)	5		新町線	合同電気株式会社	譲渡
	6	公園前～東和歌山駅			
昭和12年(1937)	3			東邦電力株式会社	合併
昭和15年(1940)	11			和歌山電気軌道株式会社	譲渡
昭和36年(1961)	11			南海電気鉄道株式会社	合併
昭和46年(1971)	1	和歌浦口～海南駅前	廃止	南海電気鉄道株式会社	合併
	3	上記以外	全線廃止		

表1 路線・運行会社変遷 概略年表

## 第4章 和歌山軌道線に関する残存遺構等

### 1 軌道に関する痕跡

昭和46年(1971)の軌道線廃止以降、軌条はすべて撤去された。路面電車であったかつての紀三井寺停留場周辺よりも西側及び北側と海南市内のほとんどの敷地は道路に取り込まれており、軌道が運行していたことを感じさせるものは少ない。そのような中で、路面電車ではなかった和歌山市紀三井寺周辺から海南市

船尾までは、そのままの敷地を紀三井寺緑道として遊歩道化されており、往時のものを比較的残している区間となっている。なお、出島線の一部は軌道線専用の敷地が存在していたようであるが、現在は全て隣接していた道路に吸収されている。以下、現在に残された軌道線に関する遺構等について、路線ごとに報告する。

#### (1)本線(海南線)(図2)

本線は、和歌山市駅前停留場から海南駅前停留場の13.365kmの路線である。公園前停留場で新町線に、和歌浦口停留場で出島線に分岐する。紀三井寺停留場の

すぐ南側から琴ノ浦停留場の北約200mまでは、軌道専用敷地であった。海南駅前停留場で国鉄に、一つ前の野上電車前停留場で野上鉄道に連絡していた。

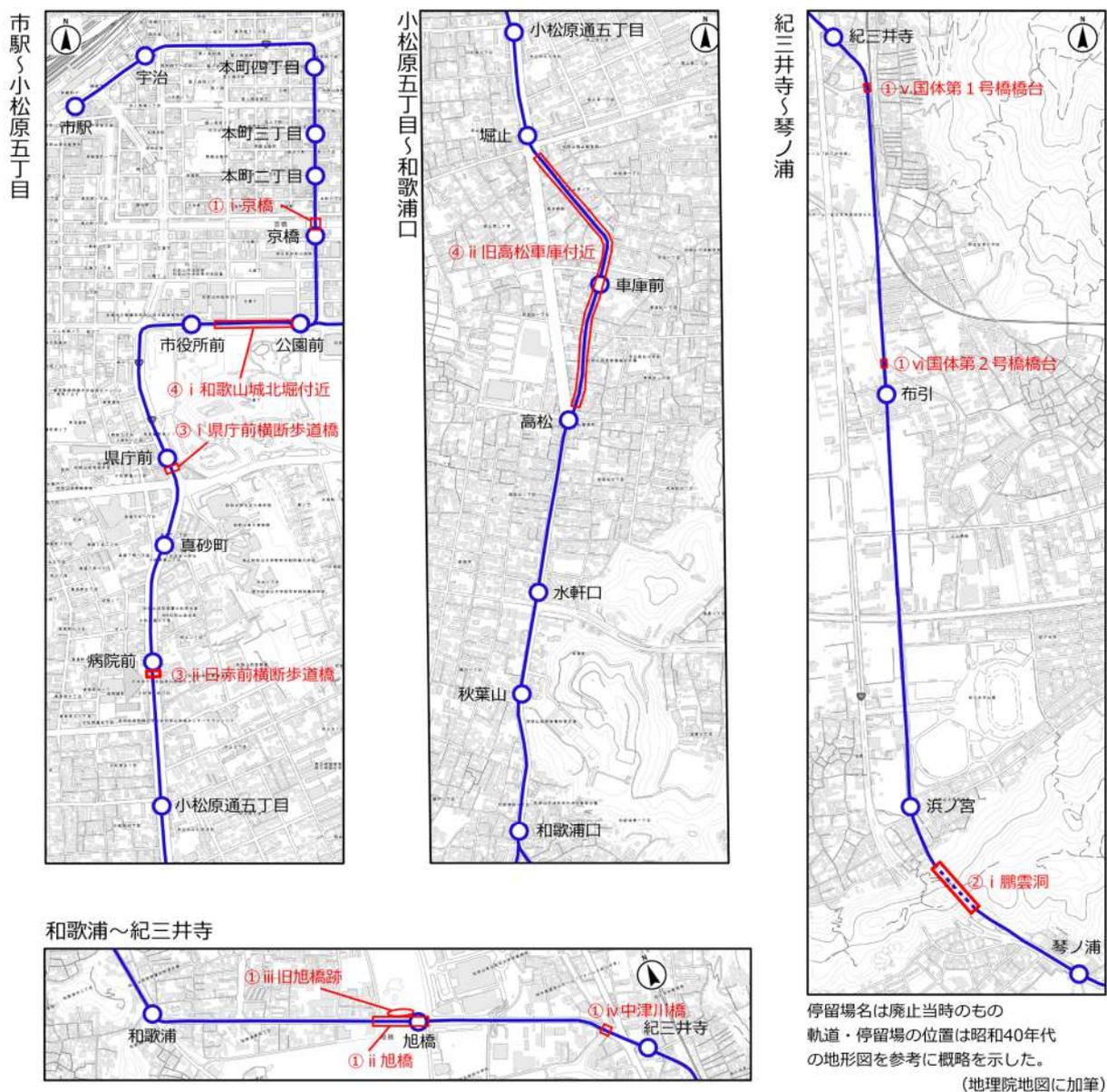


図2 本線(海南線) 路線概略・遺構位置図

## ①橋梁・洪渠（橋台）遺構

### i 京橋

市堀川に架かる全長 35.7mの鉄筋コンクリート橋梁である。開業当時は木造橋であったが、昭和4年（1929）に鉄筋コンクリートで架け替えが行われた。後の改変があるものの、現在の京橋はこのコンクリート橋である。中央に軌道、その両脇に車道と歩道があ



写真 1-1 京橋 南側より

った。昭和46年（1971）の軌道の廃止後に歩道が大きく広げられ、横からの景観は当時とは異なっているが、下部構造と花崗岩製の燈柱4基、欄干の一部が残存している。下部構造の全容を見ることは難しくなっているが、一部、外装の輪石が観察できる場所がある。



写真 1-2 京橋 外装輪石

### ii 旭橋

現在の旭橋は鉄筋コンクリート橋梁であり、旭橋としては3代目の橋梁となる。後に述べる2代目の旭橋が老朽化し幅員も狭い点から、和歌山県によって架け替えが検討され、紆余曲折ありながらも<sup>(3)</sup>昭和14年（1939）に道路と軌道の併用橋として竣工された。本来の和歌川の幅が260mを超えており、このまま橋

梁を架け替えると多額の費用が必要になるという観点から治水に影響のない範囲で兩岸を埋め立て（図3）、最終的に延長141mの橋梁となっている。橋梁の中心部分を軌道が通っていたが、軌道線廃止後は軌道が撤去され道路となっている。



写真 2-1 旭橋



図3 旭橋架橋に伴う埋め立て範囲

### iii 旧旭橋跡

和歌山軌道線が開業した時点での旭橋は現在のものではなく明治42年（1909）に架けられた2代目の旭橋であった。この橋梁は、延長264mの鉄橋であり、

橋脚を共有しながらも軌道線と道路が分離されていた。和歌川内に2か所の石貼土堤を構築し、兩岸と土堤を橋梁で結ぶ三段橋であった<sup>(4)</sup>。もちろん、この橋梁や

土堤は現在取り壊されているため、その痕跡はなくなっていると考えていた。

しかしながら、今回調査したところ、現在の旭橋の北側にコンクリート製で両端が丸くなる長方形の構造物が5基確認でき、旧旭橋に関係する遺構である可能性が考えられた。

昭和14年(1939)の和歌川両岸埋め立て工事の平面図(図4)において旧旭橋の位置が記載されていたため、これらの構造物が旧旭橋に関係するものなのか位置の特定を試みた。本図面においては旧旭橋の軌道敷及び道路部は旭橋架け替え計画線の直下であり、確認された構造物の位置とは合致しなかった。しかしながら、旧版地形図や古写真等で確認しても、該当する場所には現在の水管橋以外に構造物が造られていた形跡がない。埋め立てた両岸からの距離から考えると、残存遺構の位置が旧旭橋の東側石貼土堤の周囲にのみ存在していることから、旧旭橋の石貼土堤の周辺の基礎や構築・解体に関連する仮設物であった可能性を指

摘しておきたい。なお、現在の旭橋の架橋や後の歩道の付加工事等における仮設物であった可能性も残されている。

しかしながら、これは推定に留まることから、実際に旧旭橋に関わる遺構かどうかについては、旧旭橋の架橋や旭橋の架け替えに係る史料によって確認されなければならないことはいうまでもない。

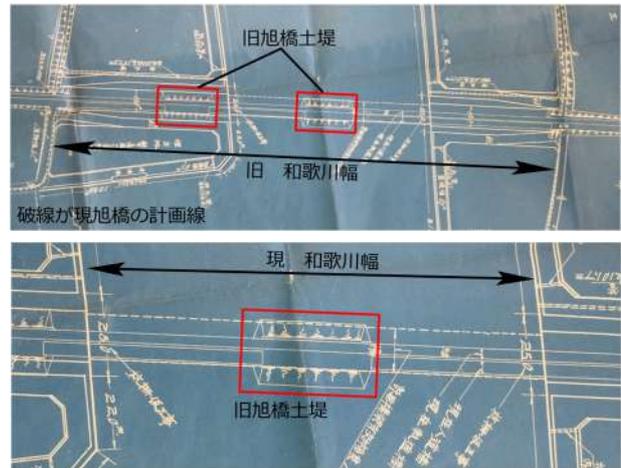


図4 埋め立て工事平面図 (公文書C93-0805-4635)



写真3 旧旭橋に関連する可能性がある構造物

#### iv 中津川橋 (旧中津橋)

中津川に架かる橋梁である。現在の橋梁は、軌道線廃止後の昭和50年(1975)の架け替えであり橋梁遺構は残存していない。しかしながら、下流側の両脇に石積みが残されており、比較的小さめの結晶片岩を薄く割った石材を積み上げて構築されている。架け替え前の中津橋は、古写真では上路式のアーチ橋である。橋台基礎・縦壁・パラペットはコンクリート製のものであるがウイングは結晶片岩の石積みと確認できることから、この石積みは架け替え前の中津橋橋台に接続していた石積み護岸の痕跡の可能性はある。



写真4 中津川橋護岸痕跡

### v 国体第1号橋橋台

紀三井寺緑道内の名草川に架かる橋梁である。現在の橋梁は、廃線直後の昭和47年(1972)に国体第1号橋として架け替えられているが、この橋梁の橋台に和歌山軌道線の橋梁に使用されていた煉瓦積みの橋台が利用されている。総煉瓦で構築されており、積み方はイギリス積みである。この橋台の煉瓦は、22.4 cm内外×5.9 cm内外×10.8 cm内外の規格であり、JIS規格以前の煉瓦であると考えられる。由良要塞跡等の明治時代の煉瓦と同規格であり、この路線が開通した明治44年(1911)のものであることが傍証される。なお、橋台脇には結晶片岩積みの護岸が残存している。



写真5 国体第1号橋台

### vi 国体第2号橋橋台

紀三井寺緑道内の紀三井寺川に架かる橋梁である。現在の橋梁は、廃線直後の昭和47年(1972)に国体第2号橋として架け替えられているが、この橋梁の橋台に和歌山軌道線の橋梁に使用されていた煉瓦積みの橋台が利用されている。煉瓦規格を計測しようと試みたが、川に入らなくてはならず断念した。目視では国体第1号橋橋台と同規格の煉瓦と推定されることから、同様に明治44年(1911)のものであると考えられる。

なお、橋台の西側には結晶片岩積みの護岸があり、当初のものがそのまま利用されている。



写真6 国体第2号橋台

## ② 隧道遺構

### i 鵬雲洞

この隧道は、和歌山市と海南市の市境にある船尾山から派生する丘陵を抜けるために建設された延長184m、幅6.1m、高さ5.5mの隧道である。

ポータルは和歌山市側、海南市側のいずれも同じ構

造である。パラペット・スパンドレル・ウイングはどちらも煉瓦造りであり、積み方はイギリス積みである。笠石・帯石は切石で構成される。アーチ環については、側壁は垂直で直方体の切石の算木積みとし、迫石を五



写真7-1 鵬雲洞(北側坑口)



写真7-2 鵬雲洞(退避所跡)

角形に加工された盾状迫石としている。迫受石は側壁と同様の切石であるが、アーチに合わせて傾斜を持たせて加工されている。要石は迫石よりも上下に大きく造られている。パラペット部に石製の扁額が掲げられており、和歌山市側には「鵬雲洞 明治四十四年十一月 ○○○書」(3字不明)、海南市側には「天開図画」とある。和歌山市側の東側ウイングの下から5段目側壁石に隣接する煉瓦部分に穿孔が2つ確認できるが、何かを取り付けていたか等は不明である。

この隧道に用いられた煉瓦は、22.4 cm内外×5.9 cm



写真 7-3 鵬雲洞 (南側坑口扁額「天開図画」)

内外×10.6 cm内外の規格であり、JIS 規格以前の煉瓦であると考えられる。国体第1号橋橋台に使用されている煉瓦と同規格であり、扁額やこの路線の開通年である明治44年(1911)と矛盾しない。

現在内部はコンクリートが吹き付けられており、詳細はわからないが、煉瓦積みであったと推測される。なお、塞がれていて詳細はわからないが、両側に3か所ずつ互い違いに配置した退避所と考えられる半円形の痕跡を見ることができる。

現在は、歩行者専用道路として使用されている。



写真 7-4 鵬雲洞 (南側坑口)

### ③停留場関係遺構

#### i 県庁前横断歩道橋

本歩道橋は昭和43年(1968)、県庁前交差点に設置された歩行者用横断歩道橋である。県庁前交差点を四周に巡る歩道橋であり、橋総延長129m、通路幅員2mである。このうちの国道24号を横断する北側歩道橋の北辺2か所に幅0.9mの鋼材が入れている。

(写真 8-2 赤枠部分) 南側の鋼材は一体であり、この短い鋼材は北側にのみ見られる。これは、歩道橋北

側にあった県庁前停留場に下りるために設けられた階段の取り付け部分の痕跡であろう。階段の存在は当時の写真からもわかる。軌道は道路中央を通過していたことから、安全に停留場に至るために設けられたものと考えられる。なお、停留場が相対式(対面式)であったことから、歩道橋上から停留場に向けて2か所の階段が設けられていた。



写真 8-1 県庁前横断歩道橋 (和歌山市立博物館所蔵)



写真 8-2 県庁前横断歩道橋 全体

## ii 日赤前横断歩道橋

本歩道橋は昭和 45 年 (1970)、現在の日本赤十字和歌山医療センター前に設置された歩行者用横断歩道橋であり、橋長 30m、通路幅員 2m である。国道 42 号を横断する歩道橋の北辺 2 か所に幅 0.9m の鋼材が入れている。(写真 9 赤枠部分) これは、県庁前横断歩道橋に見られるものと同様のものであり、病院前停留場へ降りる階段の取り付け部分の痕跡と考えられる。この階段についても当時の写真で確認できる。

## iii バス停留所名に残る痕跡

和歌山軌道線廃線後、バス路線が人員輸送を担うこととなるが、軌道線停留場跡付近にバス停留所名として、軌道線停留場名の「宇治」「本町四丁目」「本町三丁目」「本町二丁目」「市役所前」「県庁前」「真砂町」「堀止」「高松」「水軒口」「秋葉山」「和歌浦口」「和歌浦」「紀三井寺」「琴の浦」「黒江」「東浜」「日方」が踏襲されている。なお、「市駅前」「公園前」「病院前」「小

## ④ 軌道敷地関係遺構

### i 和歌山城北堀付近

軌道の複線化を目的に、明治 43 年 (1910) に和歌山城北堀の北側が幅 16m の範囲で埋め立てられた<sup>(5)</sup>。これに併せて、当時の和歌山県庁前の石垣の一部が取り壊されている。堀側の護岸は埋め立て時に施工され



写真 10-1 堀側護岸 (奥の石積み)

### ii 旧高松車庫付近

県庁前停留場方面から南へ下ってきた軌道は、堀止停留場付近で南東に方向を変え、更に車庫前停留場付近で南南西に方向を変える。軌道の西側にかつて高松車庫が存在していたが、その痕跡は既に失われている。



写真 9 日赤前横断歩道橋 階段痕跡

松原五丁目「車庫前」は名称が変更されている。余談ではあるが、「公園前」「車庫前」は令和 3 年 (2021) まで残存していたが、残念ながら変更されて痕跡が消えてしまった。また、「布引」「浜の宮」「海南駅前」は名称として残るが、場所が異なっている。

たものと考えられ、当時を示す遺構である。結晶片岩を用いて石垣風に構築されていることは、当時風致上の理由から反対していた和歌山市の意向に配慮した可能性が考えられる。



写真 10-2 埋立て部分 (本来の堀端は道路中央線付近)

しかしながら、昭和後半期に国道 42 号の道路改良によりこの部分の直線化が行われて県道となっているものの、現在もバス路線が軌道線のルートを踏襲していることで、軌道線の名残をとどめていると言える。



写真 11 旧軌道跡（右側の建物部分に、かつて高松車庫があった）

## (2)出島線 (図5)

出島線は、大正2年(1913)10月に営業を開始した本線と和歌浦口停留場から新和歌浦停留場を結ぶ延長1.143kmの路線である。

この路線は、大阪商船会社による和歌山県唯一の汽船航路の定期寄港地である新和歌浦に連絡するために敷設された。また、和歌の浦が観光地であり特に海水浴場として非常に適した地であるともされている<sup>(6)</sup>。この時期に新和歌浦では観光開発が進んでおり<sup>(7)</sup>、この路線は和歌浦への観光客誘致にも一役買うこととなったと考えられる。

### ①橋梁・洪渠(橋台)遺構

#### i 和歌山バス株式会社付近橋梁

現在の床版橋は軌道線廃線後に設置されたものと推測されるが、その下に4本のI形鋼が切断された形で確認できる。砂岩の石積みの上にコンクリートで橋台を構築し、その上にI形鋼を2本配置したものが2か所あり、複線の軌道であったことがうかがえる。

現在はI形鋼の間はコンクリートで充填されているが、施工の状況から現在の床版が設置されたと同時に充填されたものであると考えられることから、I形鋼を使用してSRC橋桁としたものではなく、運行当時はI形鋼を使用したビーム橋であった可能性が高い。

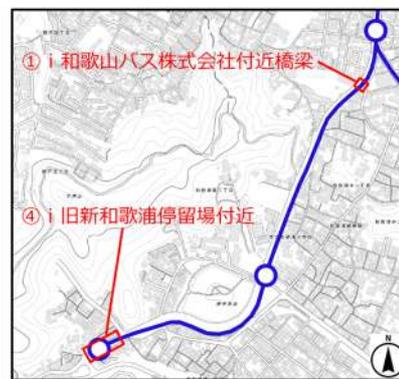
### ②隧道遺構

この路線に隧道はない。

### ③停留所関係遺構

#### i バス停留所名に残る痕跡

軌道線廃線後、バス路線が人員輸送を担うこととなるが、軌道線停留場跡付近にバス停留所名として、軌



停留場名は廃止当時のものである。軌道・停留場の位置は昭和40年代の地形図を参考に概略を示した。

(地理院地図に加筆)

図5 出島線 路線概略・遺構位置図



写真 12 和歌山バス株式会社付近橋梁 I形鋼

道線停留場名の「新和歌浦」「権現前」が踏襲されている。

#### ④軌道敷地関係遺構

##### i 旧新和歌浦停留場付近

新和歌浦停留場は出島線における終点である。停留場に関する遺構は残存していないが、かつて停留場があった場所までは道路幅員が広く、これから先は狭くなるのが、停留場の存在をものがたっている。

この停留所は、和歌浦港に面しており、当時の大阪商船の紀州航路の連絡としても機能していた。この先は森田庄兵衛による開発を始めとした和歌浦開発が行われていた場所であり、観光客の乗降も多くあったものと推測される。



写真 13 旧新和歌浦停留場付近

#### (3)新町線 (図6)

新町線は、昭和5年6月に営業を開始した本線公園前停留場から国鉄和歌山駅停留場を結ぶ延長1.590 km

の路線である。軌道は県道17号線の中央部に敷設されていた。



停留場名は廃止当時のものである。軌道・停留場の位置は昭和40年代の地形図を参考に概略を示した。

(地理院地図に加筆)

図6 新町線 路線概略・遺構位置図

#### ①橋梁・洪渠(橋台)遺構

##### i 新町橋

和歌川に架かる道路橋である。昭和37年(1962)に竣工し、延長38.2m、幅員44.6mのコンクリート橋である。軌道線は橋梁中央を通過していたが、廃線後は軌道が撤去され全面が道路となっている。下部工は架橋当時のものが残されていると考えられる。

#### ②隧道遺構

この路線に隧道はない。

#### ③停留所関係遺構

##### i バス停留所名に残る痕跡

和歌山軌道線廃線後、バス路線が人員輸送を担うこととなるが、軌道線停留場跡付近にバス停留所名として、軌道線停留場名の「新内」「北ノ新地」が踏襲され



写真 14 新町橋

ている。なお、「国鉄和歌山駅」「新通」は名称が変更されている。また、「三木町」は名称として残るが、場所が異なっている。

## 2 その他の関連痕跡

### (1)敷石

軌道線廃線後、敷石の一部は、和歌山城内や和歌山県立紀伊風土記の丘資料館前、紀三井寺楼門前の参道の敷石として転用されるなど市内各所で利用されている。和歌山城内転用敷石に、敷石短辺の表面を削り取

るような加工を施したものが散見された。敷石の短辺は軌条と並行することから、軌条に抵触する場所を一部削り取った可能性が考えられる。また、ボルトを留めたような痕跡のあるものが確認される。

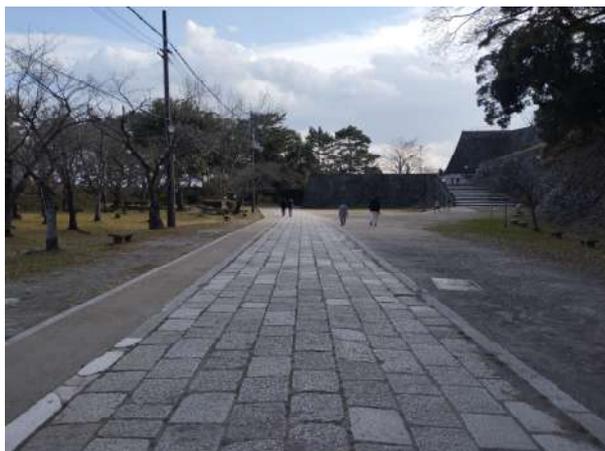


写真 15-1 敷石転用状況 (和歌山城内)



写真 15-2 転用敷石の加工痕

## (2)保存車両

車両、その大半が日高郡由良町の由良湾や西牟婁郡白浜町の瀬戸崎等に漁礁として海に沈められたりして、廃線後に処分されている。321型324号は松山市の伊予鉄道に譲渡されたが現在は解体されている。県内に



写真 16-1 321型321号 (岡公園内保管)

は2両が残るのみである。

321型321号は、和歌山市の和歌山城南側にある岡公園内で保存されている。また、321型322号は海南市の室山団地内で集会所兼倉庫として利用されている。



写真 16-2 321型322号 (室山団地内保管)

## 第5章 遺構等の価値と調査研究上の課題

### 1 残存遺構等の価値

今回、改めて現地調査を実施したところ和歌山軌道線の遺構は大半が失われていることが再確認された。残存している遺構や痕跡も既に街へ溶け込んでしまい、意識しなければ何気ない風景となってしまっている。

また、軌道線廃止から51年が経過し、和歌山軌道線の運行を直に見た世代も少なくなっている。もちろん筆者も和歌山軌道線が運行している様子は写真や映像でしか見たことがない。このまま時代の波に任せては、和歌山軌道線を限られた史料の中でしか知ることができなくなると考えられる。

一方で、大半の遺構・痕跡が失われている中でも開通当時のものを始めとして廃線後も残り続けてきた運行時の遺構があることが判明した。これらは、和歌山軌道線の開通当時や変遷を知るうえで重要な遺構である。特に紀三井寺緑道に残る橋台や隧道については、和歌山軌道線初期段階の構造物を知る良い資料である。これらが明治時代に構築されたものであることは、史料だけでなく煉瓦規格からも裏付けられる。現在のところ、史料で遺構の構造を示すものは発見されていないが、現物が残存していることで、明治時代における

和歌山県内での煉瓦構造物の築造方法や同時代の遺構との比較資料ともなりうるため貴重である。

また、県庁前横断歩道橋や日赤前横断歩道橋におけ

## 2 今後の課題

和歌山県には、かつて多くの鉄道・軌道が敷設されたが、現在4社が残るのみであり、それ以外は運行廃止となっている。にもかかわらず、県内の鉄道・軌道関係の調査研究は近代に属することもあってか、歴史学・考古学の研究対象とされることは少なく残念ながら調査研究が進んでいるとはいいがたい状況にある。

そのような中、今回確認できた遺構等はいわば和歌山軌道線が存在していた生き証人であり、可能ならば将来保存されていくことが望ましいと考えるが、そのためにも、まずはその痕跡が残っていることを知るところから始める必要がある。一方で、和歌山軌道線を様々な側面から理解するためには、史料の蓄積も重要になると考えられる。

具体的な課題としては、遺構等の構造に関する史料面からのアプローチ、旧旭橋に関連する可能性のある和歌川内の構造物の性格解明、停留場の新設・開始・名称変更・移動等の実態である。

今回、遺構については、現地を確認した情報の整理を行ったが、今後は史料面からのアプローチにより構造等の詳細について把握していく必要がある。特に旧旭橋に関連する可能性のある構造物については、現地

## 第6章 最後に

本稿では、和歌山軌道線に関する沿革と現在に残る遺構を見てきた。本調査研究によって明らかになった事項が少ないのは筆者の力量不足ではあることは否めないが、これまでの文献史的な鉄道史研究だけではなく考古学的な視点から実際の遺構について検討する等、新しい視点で資料を提示し、今後の課題を示せたことは一定の成果であると考えている。

## 謝辞

本稿をまとめるにあたり、和歌山市立博物館の前田敬彦氏、元和歌山市立博物館の太田宏一氏、和歌山県立文書館の龍野直樹氏、砂川佳子氏には、関係資料の

る停留場への階段痕跡については、当時の写真でその存在を把握できるものの、階段の存在やその幅等を物証で裏付けることができることも評価できる。

の状況からは可能性が指摘できるのみであり、史料から関連性を証明していくことは不可欠となる。また、停留場の新設・廃止・名称変更・移動等が頻繁に行われているようであるが、これらの変遷については、紙面の都合により本稿では取り扱うことはできなかった。新設・廃止・名称変更等の時期については太田氏によって整理がなされ、一程度の成果<sup>8)</sup>が示されているものの場所の移動については研究が進められておらず、その実態は明らかになっていない。これらの変遷については、国土地理院の旧版地図や各種史料より、その変遷を探ることは可能と考えられる。停留場の変遷は、その時点での社会世相を反映していると考えられ、和歌山軌道線を把握するとともに、周辺の歴史を考えていく上では欠かせない事項であるため、今後検討を進めていく必要がある。

近代は、それ以前の時代に比べ豊富な文献史料に恵まれていることから、考古学手法だけではなく文献史学的手法により詳細に検討が可能となる。そのため、各分野の調査研究だけでなく総合的な視点から検討を行う必要があると考えられ、今後の課題としたい。

和歌山県では、近代に属するものについて、遺構の観点から調査研究を行っている研究者は多くない。筆者も自身が示した課題を基に調査研究を進めていきたいと考えているが、今後は、和歌山県内の鉄道遺構を始めとした近代遺構についての研究が様々な研究者によって進められるとともに和歌山県の近代の実態が遺構から明らかとなっていくことを期待したい。

閲覧にご協力いただくとともに有益なご教示をいただきました。末筆ながらここに感謝いたします。

## 【注】

- (1) 令和4年(2022)現在
- (2) 軌道条例は当初、馬車軌道を想定して制定されたが、電気軌道が軌道条例又は私設鉄道条例のどちらに拠るべきか明文化されていなかったことから、閣議により決定された。(『電気鉄道主管区別の件』明治25年10月5日閣議決定)
- (3) 経緯については、砂川佳子氏によりまとめられている。(砂川2015)
- (4) 三段橋であった構造については、地形図、公文書(公文書C93-0805-4635)、古写真等で確認できる。(和歌山市立博物館2012・2013)
- (5) 埋め立ての詳細な経緯については、野中勝利氏により指摘されている。(野中2017)
- (6) 和歌山水力電気株式会社が提出した敷設申請書に敷設の必要性について記載がある。(和歌山水力電気株式会社1910)
- (7) 新和歌浦における観光開発については、高嶋雅明氏(高嶋1987)、田中修二氏(田中2009)、米田頼司氏(米田2011)、武内雅人氏(武内2017)等によって研究されている。
- (8) 太田氏によって変遷図が作成されている。(和歌山市立博物館2012)

## 【参考引用文献】

- 岩本一将・山口敬太・川崎雅史「近代の和歌山における電力開発と電気軌道敷設」(『土木史研究 講演会』Vol.36 2016 土木学会)
- 砂川佳子「旭橋がむすぶ今むかし」(『和歌山県立文書館だより』第43号 2015 和歌山県立文書館)
- 高嶋雅明「近代の開発と和歌浦」(『和歌山地方史研究』17号 1987 和歌山地方史研究会)
- 武内雅人「新発見史料からみた森田庄兵衛の新和歌浦開発計画について」(『和歌山地方史研究』73号 2017 和歌山地方史研究会)
- 武知京三「都市交通史の研究―和歌山の市内電車について―」(『阪南大学紀要 阪南論集 社会科学編』第16巻第3・4号 1981 阪南大学)
- 武知京三・宇田 正「和歌山における交通の発達」(『南海沿線百年誌』1985 南海電気鉄道株式会社)
- 田中修二「森田庄兵衛による新和歌浦観光開発について」(『日本建築学計画系論文集』第74巻第635号 2009 日本建築学会)
- 森脇義夫「和歌山県の参事会」(『和歌山県立文書館紀要』第6号 2001 和歌山県立文書館)
- 野中勝利「近代の和歌山城址における風致の破壊と保存をめぐる動き」(『都市計画論文集』Vol.52No.1 2017 公益社団法人日本都市計画学会)
- 米田頼司「和歌の浦における明治40年代の観光開発と景観保全―電車路線敷設問題をめぐって―」(『和歌山大学教育学部紀要―人文科学―』第61集 2011 和歌山大学)
- 和歌山県『昭和十四年 和歌川埋立工事』(公文書C93-0805-4635) 1939
- 和歌山県『和歌山県史』近現代史料四 1978
- 和歌山県『和歌山県史』近現代史料六 1982
- 和歌山県議会『和歌山市議会史』第一巻 1970
- 和歌山県議会『和歌山県議会史』第三巻 1974
- 和歌山県教育委員会『和歌山県の近代化遺産 和歌山県近代化遺産(建造物等)総合調査報告書』2007
- 和歌山市立博物館『写真にみるあのころの和歌山―市外電車編(戦前)―』2012
- 和歌山市立博物館『市電が走っていた街―開業から廃止まで―平成25年秋季特別展』2013
- 和歌山水力電気株式会社「和歌山水力電気軌道分岐線敷設申請書」(『鉄道省文書』1910 国立公文書館)