

西大寺鐵道

けえべん

かつて、日本三大奇祭のはだか祭り「西大寺会隔」で知られる岡山市の西大寺と、岡山市中心地にある日本三名園の岡山後楽園を結ぶ11.5キロを、ガタゴト、ガタゴト走る軽便鉄道がありました。それが、西大寺鉄道です。「けえべん」の愛称で親しまれ、閉業から半世紀以上たった今でも地域の方々に愛され続けています。



西大寺市(当時)と岡山市を結び、地方の産業・経済・文化に大きく貢献し、岡山県の交通文化に偉大な功績を遺した「西大寺鉄道」は、遂に52年にわたる長い歴史を閉じ、昭和37年9月8日、発祥の地である西大寺市において閉業式が盛大に行われた。会場には西大寺鉄道に別れを惜しむたくさんの人々が集まり、数々の思い出を語り、その功績を讃えた。

そしてその功績に対して岡山県や西大寺市など各方面から賛辞の感謝状がつぎつぎと贈られ、半世紀にわたる偉大な歴史が飾られた。最後に、西大寺鉄道をつかった物故者をはじめ従業員に表彰状が松田基(当時)社長から贈られた。

西大寺鉄道のたどった道は決して平坦ではなく、むしろ波乱に満ちていた。しかしいつの時代にも経営者と従業員のたゆまぬ努力は社会の公器としての信頼と誇りを築きあげ、その精神と使命は西大寺鉄道が歴史の中から育て上げた両備グループに引き継がれている。

(西鉄記録映画「風雪五十二年～輝く西大寺鉄道～」より)



西大寺鐵道のあゆみ

吉井川の河口近くに、古くから「はだかまつり」で有名な西大寺の町はひらけた。かつてその港は作州(美作)地方や遠く阪神地方から商売にやってくる船で賑わい、西大寺は商業の中心地として栄えた。便利な海上の交通に比べて、陸上交通は全く発達しておらず、農業のほか目ぼしい産業もない西大寺は、当時これ以上の発展は望めなかった。明治の終わり頃、西大寺の産業と文化の発展に繋がる鉄道建設の構想が時の町長・山口誠孝氏や松田与三郎翁によってたてられた。こうして西大寺鉄道は、明治43年、町民の希望と大きな使命を担って創立された。

施設工事も順調に進み、明治44年12月にまず西大寺－財田が早くも開通し、翌45年1月には西大寺－森下間が開通、盛大な開通式が行われた。さらに大正4年11月には最後の区間の後楽園線が開通し、西大寺－後楽園間11.5kmの全線が開通した。

当時の機関車は立派なドイツ製の蒸気機関車が使われた。このころから西大寺鉄道は「けえべん」の愛称で親しまれ、西大寺と岡山を結ぶ唯一の陸上交通機関として活躍した。けえべんは黒い煙をモクモクはき、ピーピー汽笛を鳴らしながら備前平野を駆け抜けた。

黒い煙をばくく蒸気機関車に替わって、スマートなガソリンカーが登場したのは昭和6年のことである。岡山－西大寺間の市バスとの間に激しい乗客の奪い合いを演じた西大寺鉄道はガソリンカーを投入し、スピードアップをはかった。しかも20分ごとに発車させるダイヤを組む。このころが最も苦しい時代だった。

昭和の中頃、日本は暗い戦争に突入。極度のガソリン不足によってガソリンカーは改造され木炭ガスで走った。この新ガス発生炉装置は西大寺鉄道が初めて完成させたもので全国から見学者がやってきた。客車も大きく改造され戦中・戦後の混乱期を駆け抜けた。

戦争も終わり、平和な日々が巡ってきて、けえべんは再び静かな田園を相も変わらずガタゴトガタゴト走り続けた。昭和37年9月、赤穂線の開通によって、明治・大正・昭和の三代に渡って走り続けた西大寺鉄道はその任務を終え、バトンを赤穂線に譲った。

1931	昭和6年11月	機関車使用中止による機関助手不要で人員整理問題が起る
1935	昭和10年10月	松田与三郎氏専務取締役役に就任
1935	昭和10年10月25日	松田与三郎氏が会長に就任
1935	昭和10年11月28日	岡野桂太氏が新社長に就任
1936	昭和11年5月25日	両備バス株式会社創立(西鉄、下電経営)
1937	昭和12年1月1日	内務省の旭川改修工事に伴い、後楽園駅を移転 このため、営業キロ11.5が11.4キロと短縮された。

1937	昭和12年7月7日	支那事変が勃発した
1939	昭和14年2月	ガソリンカーに薪瓦斯発生炉を取付け試運転開始



戦時中のガソリン不足から薪でガスを発生させた



機関車に代わって威力を発揮したガソリンカー

1944	昭和19年4月27日	岡山競馬場駅営業休止
1944	昭和19年9月19日	暴風雨で線路敷地全長3キロにわたり浸水、 広谷駅舎半壊

1945	昭和20年8月15日	第二次世界大戦終戦
1946	昭和21年9月29日	松田基氏、専務取締役に就任
1947	昭和22年11月15日	西大寺－岡山間、 一般乗合旅客運送事業開始

1949	昭和24年6月	蒸気機関車をスクラップとして売却
1951	昭和26年6月11日	大型内燃動車100号を小型に設計変更し、 2両に改造

1952	昭和27年2月5日	両備バス(株)の資本系統が西大寺鉄道一本となる
1953	昭和28年4月1日	西大寺町駅を西大寺市駅に改称
1953	昭和28年11月10日	岡山競馬場駅廃止

1955	昭和30年10月1日	西大寺鉄道株式会社と両備バス株式会社合併
1956	昭和31年10月1日	原尾島駅新設(元競馬場跡に県営住宅建設のため)
1962	昭和37年9月1日	国鉄赤穂線全通
1962	昭和37年9月6日	西大寺鉄道線は52年1ヶ月の永い歴史を終る
1962	昭和37年9月8日	西大寺市立中学校体育館において閉業式挙行



さよなら列車

西大寺鐵道 年表

1910	明治43年7月31日	西大寺観音院で「西大寺軌道株式会社」 創立総会開催
1911	明治44年2月23日	本社とその付属建物、車庫の建築に着手
1911	明治44年5月13日	線路の敷設工事起工
1911	明治44年5月15日	本社、車庫等の建築竣工
1911	明治44年12月29日	西大寺－長岡間の運転開始
1912	明治45年1月19日	長岡－森下間の運転開始の許可が下りる
1912	明治45年1月28日	西大寺－森下間が全通したので盛大な開通式挙行



現在は西大寺鐵道記念館として残る西大寺鐵道本社社屋

▼開業当時の駅名	
観音(西大寺市)／松崎(広谷)／大多羅／岩間(長利)／ 長岡(財田)／関(大師)／二本松(藤原)／原尾島／森下	

1912	明治45年4月29日	専務取締役山口試孝氏死去、松田与三郎氏が後任に就任
1914	大正3年7月1日	鉄道院と連帯運輸をするために駅名を変更 観音を西大寺に、松崎を広谷に、岩間を長利に、長岡を財田に、 関を幡多に、二本松を藤原に改名。

1914	大正3年7月4日	軌鉄条令下の運行から、軽便鉄道法下の運行に移行 軌道法では機関車に客車一両しか連結することが出来ないが 軽便法になると多数の客車が連結出来る。全国唯一となる 3尺ゲージであったことから特例をもっての移行となる。
------	----------	--

1914	大正3年11月2日	「西大寺鐵道株式会社」に商号変更
1915	大正4年5月15日	森下駅構内で後楽園線の起工式挙行
1915	大正4年7月29日	入場券発売制度実施(入場券1銭)
1915	大正4年8月18日	初代社長若崎虔氏辞任、松田与三郎氏が社長代理に就任
1915	大正4年9月7日	後楽園線の敷設完了
1915	大正4年9月15日	検査を終って、後楽園駅は仮駅のまま営業開始
1915	大正4年11月4日	後楽園仮駅から新築駅に移転し西大寺－後楽園間が竣工
1916	大正5年10月7日	鳥坂山の虚空蔵大師へ参拝者が激増、幡多駅を大師と改称
1919	大正8年4月16日	松田与三郎氏が2代目社長に就任
1926	大正15年10月25日	株主総会において自動車事業の経営進出を決定
1927	昭和2年2月1日	西大寺鐵道の傍系会社として岡山市街乗合自動車(株)設立
1929	昭和4年6月2日	西大寺鐵道の傍系会社として岡山乗合自動車(株)設立

1931	昭和6年7月9日	西大寺鐵道にガソリンカーが初登場
1931	昭和6年9月18日	満州事変起る
1931	昭和6年11月11日	ガソリンカー(小型)4両増車する 蒸気機関車は朝夕のラッシュ時だけ運行、その他は全面的に ガソリンカーを走行させた。 合理化に基づくもので、ガソリンカーは20分ごとに発車した。

1914	大正3年11月2日	「西大寺鐵道株式会社」に商号変更
1915	大正4年5月15日	森下駅構内で後楽園線の起工式挙行
1915	大正4年7月29日	入場券発売制度実施(入場券1銭)
1915	大正4年8月18日	初代社長若崎虔氏辞任、松田与三郎氏が社長代理に就任
1915	大正4年9月7日	後楽園線の敷設完了
1915	大正4年9月15日	検査を終って、後楽園駅は仮駅のまま営業開始
1915	大正4年11月4日	後楽園仮駅から新築駅に移転し西大寺－後楽園間が竣工
1916	大正5年10月7日	鳥坂山の虚空蔵大師へ参拝者が激増、幡多駅を大師と改称
1919	大正8年4月16日	松田与三郎氏が2代目社長に就任
1926	大正15年10月25日	株主総会において自動車事業の経営進出を決定
1927	昭和2年2月1日	西大寺鐵道の傍系会社として岡山市街乗合自動車(株)設立
1929	昭和4年6月2日	西大寺鐵道の傍系会社として岡山乗合自動車(株)設立

1931	昭和6年7月9日	西大寺鐵道にガソリンカーが初登場
1931	昭和6年9月18日	満州事変起る
1931	昭和6年11月11日	ガソリンカー(小型)4両増車する 蒸気機関車は朝夕のラッシュ時だけ運行、その他は全面的に ガソリンカーを走行させた。 合理化に基づくもので、ガソリンカーは20分ごとに発車した。

1914	大正3年11月2日	「西大寺鐵道株式会社」に商号変更
1915	大正4年5月15日	森下駅構内で後楽園線の起工式挙行
1915	大正4年7月29日	入場券発売制度実施(入場券1銭)
1915	大正4年8月18日	初代社長若崎虔氏辞任、松田与三郎氏が社長代理に就任
1915	大正4年9月7日	後楽園線の敷設完了
1915	大正4年9月15日	検査を終って、後楽園駅は仮駅のまま営業開始
1915	大正4年11月4日	後楽園仮駅から新築駅に移転し西大寺－後楽園間が竣工
1916	大正5年10月7日	鳥坂山の虚空蔵大師へ参拝者が激増、幡多駅を大師と改称
1919	大正8年4月16日	松田与三郎氏が2代目社長に就任
1926	大正15年10月25日	株主総会において自動車事業の経営進出を決定
1927	昭和2年2月1日	西大寺鐵道の傍系会社として岡山市街乗合自動車(株)設立
1929	昭和4年6月2日	西大寺鐵道の傍系会社として岡山乗合自動車(株)設立

1931	昭和6年7月9日	西大寺鐵道にガソリンカーが初登場
1931	昭和6年9月18日	満州事変起る
1931	昭和6年11月11日	ガソリンカー(小型)4両増車する 蒸気機関車は朝夕のラッシュ時だけ運行、その他は全面的に ガソリンカーを走行させた。 合理化に基づくもので、ガソリンカーは20分ごとに発車した。

1914	大正3年11月2日	「西大寺鐵道株式会社」に商号変更
1915	大正4年5月15日	森下駅構内で後楽園線の起工式挙行
1915	大正4年7月29日	入場券発売制度実施(入場券1銭)
1915	大正4年8月18日	初代社長若崎虔氏辞任、松田与三郎氏が社長代理に就任
1915	大正4年9月7日	後楽園線の敷設完了
1915	大正4年9月15日	検査を終って、後楽園駅は仮駅のまま営業開始
1915	大正4年11月4日	後楽園仮駅から新築駅に移転し西大寺－後楽園間が竣工
1916	大正5年10月7日	鳥坂山の虚空蔵大師へ参拝者が激増、幡多駅を大師と改称
1919	大正8年4月16日	松田与三郎氏が2代目社長に就任
1926	大正15年10月25日	株主総会において自動車事業の経営進出を決定
1927	昭和2年2月1日	西大寺鐵道の傍系会社として岡山市街乗合自動車(株)設立
1929	昭和4年6月2日	西大寺鐵道の傍系会社として岡山乗合自動車(株)設立

1931	昭和6年7月9日	西大寺鐵道にガソリンカーが初登場
1931	昭和6年9月18日	満州事変起る
1931	昭和6年11月11日	ガソリンカー(小型)4両増車する 蒸気機関車は朝夕のラッシュ時だけ運行、その他は全面的に ガソリンカーを走行させた。 合理化に基づくもので、ガソリンカーは20分ごとに発車した。

1914	大正3年11月2日	「西大寺鐵道株式会社」に商号変更
1915	大正4年5月15日	森下駅構内で後楽園線の起工式挙行
1915	大正4年7月29日	入場券発売制度実施(入場券1銭)
1915	大正4年8月18日	初代社長若崎虔氏辞任、松田与三郎氏が社長代理に就任
1915	大正4年9月7日	後楽園線の敷設完了
1915	大正4年9月15日	検査を終って、後楽園駅は仮駅のまま営業開始
1915	大正4年11月4日	後楽園仮駅から新築駅に移転し西大寺－後楽園間が竣工
1916	大正5年10月7日	鳥坂山の虚空蔵大師へ参拝者が激増、幡多駅を大師と改称
1919	大正8年4月16日	松田与三郎氏が2代目社長に就任
1926	大正15年10月25日	株主総会において自動車事業の経営進出を決定
1927	昭和2年2月1日	西大寺鐵道の傍系会社として岡山市街乗合自動車(株)設立
1929	昭和4年6月2日	西大寺鐵道の傍系会社として岡山乗合自動車(株)設立

1931	昭和6年7月9日	西大寺鐵道にガソリンカーが初登場
1931	昭和6年9月18日	満州事変起る
1931	昭和6年11月11日	ガソリンカー(小型)4両増車する 蒸気機関車は朝夕のラッシュ時だけ運行、その他は全面的に ガソリンカーを走行させた。 合理化に基づくもので、ガソリンカーは20分ごとに発車した。

1914	大正3年11月2日	「西大寺鐵道株式会社」に商号変更
1915	大正4年5月15日	森下駅構内で後楽園線の起工式挙行
1915	大正4年7月29日	入場券発売制度実施(入場券1銭)
1915	大正4年8月18日	初代社長若崎虔氏辞任、松田与三郎氏が社長代理に就任
1915	大正4年9月7日	後楽園線の敷設完了
1915	大正4年9月15日	検査を終って、後楽園駅は仮駅のまま営業開始
1915	大正4年11月4日	後楽園仮駅から新築駅に移転し西大寺－後楽園間が竣工
1916	大正5年10月7日	鳥坂山の虚空蔵大師へ参拝者が激増、幡多駅を大師と改称
1919	大正8年4月16日	松田与三郎氏が2代目社長に就任
1926	大正15年10月25日	株主総会において自動車事業の経営進出を決定
1927	昭和2年2月1日	西大寺鐵道の傍系会社として岡山市街乗合自動車(株)設立
1929	昭和4年6月2日	西大寺鐵道の傍系会社として岡山乗合自動車(株)設立

— 歴史的な日 —

開通式の当日

開通式の当日、町家の戸口には日の丸の国旗を挙げ、式は観音駅で行われた。また観音院では園遊会が開かれ、小学生は旗行列、夜は提灯行列を行って開通の喜びを共に分けあったのである。

西大寺町とその周辺の人達にとって、汽車は珍しいものでありまた恐ろしいものでもあった。

「何と大きい鉄の車じゃなあ、あれがモクモク、黒い煙を吐いて走るそうな」「1月の28日に西大寺から森下の方へ走るんじゃそうな」こんな罪のない話が素朴な農民の間でとりかわされていた。

当日は、寒気肌を刺すほどであったが、空はよく晴れ、西大寺駅頭には早朝から開通式の盛儀を見んとする草鞋ばきの農民、町家の子弟らしい羽織姿の若者、幅広いリボンをつけた良家の令嬢等がひしめきあっている。その間を背の高い巡査が声高に何か叫びながら佩剣をガチャツかせて忙しそうに人垣を整理していた。

先刻から人々の視線を集めていたのは、ヒョコ高い煙突をきわだたせている、たった1両の客車をつないだ列車の姿であった。初めて汽車に乗るらしい農家の老翁が寒そうに、だがそわそわとうれしそうにデッキを踏む。インパネを風になびかせながら中年の男も客車の中へズイとすむ。乗客はみんな一斉に客車の窓から顔を出していた。ついに汽車はモクモクと真黒な煙を吐き始めた。たちまちワーツと歓声がある。機関車の調子は上々。徐々に、黒光りする鉄の轍がきしみ始めた。

「万歳、万歳、万歳」
汽車は車窓で手を振る人々を乗せて、西へ西へと遠ざかって行った。この日この瞬間こそ、岡山県の交通史上に永遠に残る、感激の一頁だったのである。

(「西大寺鐵道五十二年の歩み」より)



制作・発行 (不許複製)

2026.04 改訂

両備ホールディングス(株) 両備経営サポートカンパニー

Tel.086-232-2118
URL.http://www.ryobi-holdings.jp/

【協力】 岡山市立東公民館 / 岡山市立旭東公民館 / 岡山市立西大寺公民館

