

西尾（軽便）鉄道

1889（明治22）年国鉄（現在のJR東海）東海道本線が開通したが、この六ツ美地区は交通の便が悪く、人々は乗合馬車や、歩いて岡崎や西尾に出かけたりし、荷物は荷車で運んだりしていた。一度に速くたくさんの物を運びたい、三河の中心である岡崎と行ききできるようにしたいとの考えで、西尾の人たちが中心となって、鉄道を作った。

1910（明治43）年に西尾の鳥山伝兵衛が発起人となり、西尾町長の岩崎弥助らが協力者として西三軌道株式会社を設立し、交通の便を良くし地域を活性化することを計画した。その中には、六ツ美南部学区の鍋田恒雄や鶴田勝蔵が加わり出資した。

1911（明治44）年10月29日に開通式が行われ、30日に西尾・岡崎新駅間13.3kmの営業運転が始まった。片道50分を1日2往復していた。蒸気機関車は英国製、客車は日本製で1両目は43人、2両目は54人乗りであった。岡崎新駅から西尾駅までは8つの駅があり、六ツ美地区には中島駅と停留所として占部駅が設けられた。

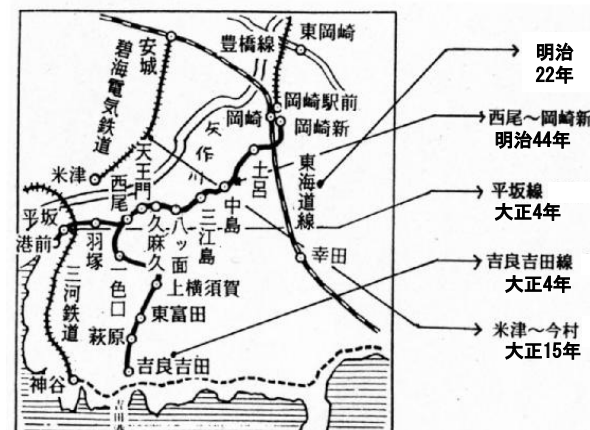
1912（明治45）年会社名が西尾鉄道株式会社となり、資本金が増額され、それに多くの人が協力した。八ツ面山に係る観光収入を目的に、久麻久駅と三和川駅の間に八ツ面駅が新設された。当時の西尾鉄道は地域の鉄道として発展し、職員60名で運営していた。

1915（大正4）年頃には列車数は上り、下り各12本/日になった。また貨物輸送が盛んになり、石炭、石灰石、木材、玄米、雑穀、豆類、煉瓦、肥料、セメント、生繭、雑穀、鮮魚および苗木などが輸送された。また「岡崎菅生神社、竜城神社などの祭礼」、「悠紀斎田お田植え式」や「岡崎公園の花見」などには臨時列車が運行された。

1926（大正15）年12月に西尾鉄道は「愛知電機鉄道（現在の名鉄）」と合併し、「西尾線」となった。第2次世界大戦のため、1943（昭和18）年12月16日に休止になった西尾鉄道であったが、1951（昭和26）年岡崎駅前から福岡町までの2.5kmが名古屋鉄道岡崎市内福岡線として復活した。これには、西尾鉄道の復活を望む、六ツ美町、福岡町の強い要望があったということである。残念ながら、福岡町駅以南に線路が再び通じることはなかった。福岡町～西尾間（10.3km）は1959（昭和34）年11月25日に正式に廃線となった。福岡線として活躍していた岡崎駅前～福岡町間も1962（昭和37）年6月17日に岡崎市内線と共に廃線となった。

さて、現在の西尾軽便鉄道跡はどうなっているのだろうか。旧岡崎新駅駅舎はすでに解体され、岡崎駅前の再開発によって当時の線路跡をたどることもできなくなってしまった。しかし、旧岡崎新駅から旧土呂駅までは、名鉄バスの岡崎駅から福岡町駅への専用バス路線として今も使用されている。

1. 西尾鉄道の路線



2. 西尾鉄道の歩み

西尾（軽便）鉄道	岡崎の交通
1910年 西尾軌道株式会社設立 ・発起人は西尾の旧家 鳥山伝兵衛、 ・協力者 岩崎弥助（西尾町長）、尾崎久治、鳥山武平、鈴木友治郎、 水野芳太郎、六ツ美南部：鍋田恒雄、鶴田勝蔵 ・出資協力者 西尾25人、福岡5人、幡豆1人、岡崎13人、六ツ美2人 ・出資金（15万円）	1889年 東海道本線開通 馬車鉄道開通（殿橋～岡崎駅間）
1911年 開通式（10月29日） 西尾～岡崎新駅間13.3km運転開始。片道50分	
1912年 西尾鉄道株式会社と社名変更。西尾から平坂まで延長計画が出る。資本金の増額（30万円）、職員数60名	1912年 馬車鉄道が電車に変わる。 （岡崎電気軌道）
1915年 吉良・吉田線開通（9.3km） 出資協力者、西尾70人、額田17人、岡崎33人、碧海20人、幡豆43人	
1916年 貨物輸送が盛んになる。 主な貨物、石炭、豆類、煉瓦、肥料、玄米、セメント、生繭、雑穀、鮮魚。	1916年 岡崎市成立
	1923年 愛知電気鉄道 東岡崎まで開通
1926年 西尾鉄道は愛知電気鉄道に合併され、その西尾線となる。電化はできなかった。	
	1927年 岡崎電気軌道、三河鉄道に合併される
1929年 西尾線電化工事完成	1929年 上挙母～三河岩脇間 電車開通
	1935年 愛知電気鉄道は名岐鉄道と合併し 名古屋鉄道株式会社となる
1943年 西尾線 西尾～土呂間の営業を中止	
1951年 岡崎駅～福岡町間 電車再開	
	1954年 市内電車複線化
	1961年 岡多線着工
	1962年 岡崎市内電車廃線

昔話に

「わしが子どものころ、中島には、小さな列車が走っておったのだよ。力がなく、ゆっくり走る列車で、西尾のハツ面の坂に来ると止まってしまう、乗っていた人たちがおりては、列車をおしたこともあったそうだ。また、初めのころの列車は、石炭をたいて走っていたので、火の粉がかやの屋根にとび、火事になったこともあった、と聞いたことがあるな。あのころは、みんなどこに行くのにも、歩いていったものだ。わしら子どもは、ほとんど列車に乗ることはなかった。たまに祭りでお金をもらっても、おかしをを買いたくて、列車に乗らずに岡崎や西尾まで歩いていったものじゃよ。その後、蒸気機関車から電車にかわり、利用する人々もふえていったようだ。悠紀斎田や岡崎の菅生神社などのお祭りには、臨時列車も出て、ようにぎわったものだよ。」と言われていた。

本項は以下の資料を引用している。

[六ツ美南部の歴史・文化を紐解く]

著者 岡崎市立六ツ美南部小学校 高須 亮平
発行日 2012（平成24）年3月31日 初版発行
印刷所 ブラザー印刷株式会社

3. 西尾鉄道の路線



西尾鉄道若松1 20150728



西尾鉄道若松2 20150728



西尾鉄道福岡駅 20150728



西尾鉄道福岡 20150728



西尾鉄道国正 20150728



西尾鉄道中村 20150728



西尾鉄道占部停車場 20150728



西尾鉄道正名 20150728



西尾鉄道中島駅 20150728



西尾鉄道本町 20150728



西尾鉄道境 20150728



西尾鉄道上永良 20150728



西尾鉄道米野1 20151209



西尾鉄道米野2 20151209



西尾鉄道米野3 20151209



西尾鉄道小島1 20151209



西尾鉄道安藤川鉄橋1 20151209



西尾鉄道安藤川鉄橋2 20151209



西尾鉄道安藤川鉄橋3 20151209



西尾鉄道安藤川鉄橋3 20151209



西尾鉄道小島2 20151209



西尾鉄道小島3 20151209



西尾鉄道小島4 20151209



西尾鉄道小島5 20151209



水管橋の土台、鉄橋はこの右側

矢作古川1 20151209



水管橋の向こう(上流)側に鉄橋があった

矢作古川2 20151209



水管橋の土台、鉄橋はこの左側(対岸)

矢作古川3 20151209



水管橋の土台からハッ面方面

矢作古川4 20151209



線路は左側の家のところ

ハッ面1 20151209



交差点の向こう側が駅、線路は左右方向

ハッ面駅 20151209



線路は左側の家のところ

ハッ面2 20151209



まっすぐ進む

ハッ面3 20151209



ハッ面駅方面を西から東に臨む。初期の線路は画面右の畑のところ。この先の矢作古川鉄橋を超えるのに機関車の力不足があったため、後に左側に土手が築かれ（現在の道路）、その上に線路を移設した。



熊味1 20151209



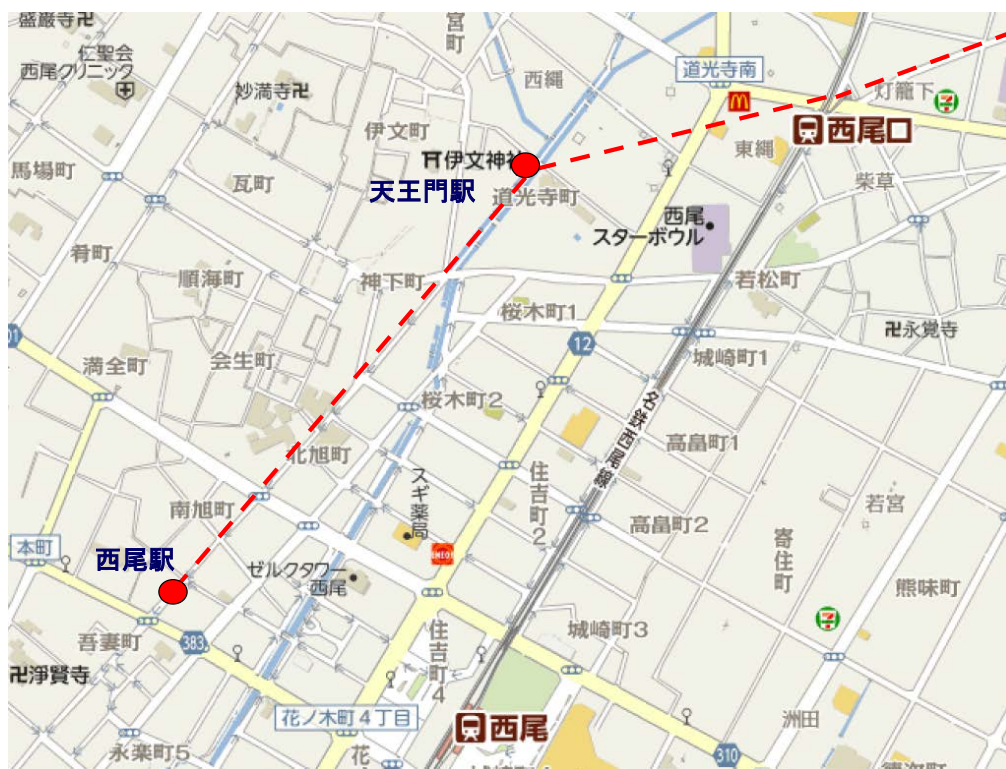
熊味2 20151209

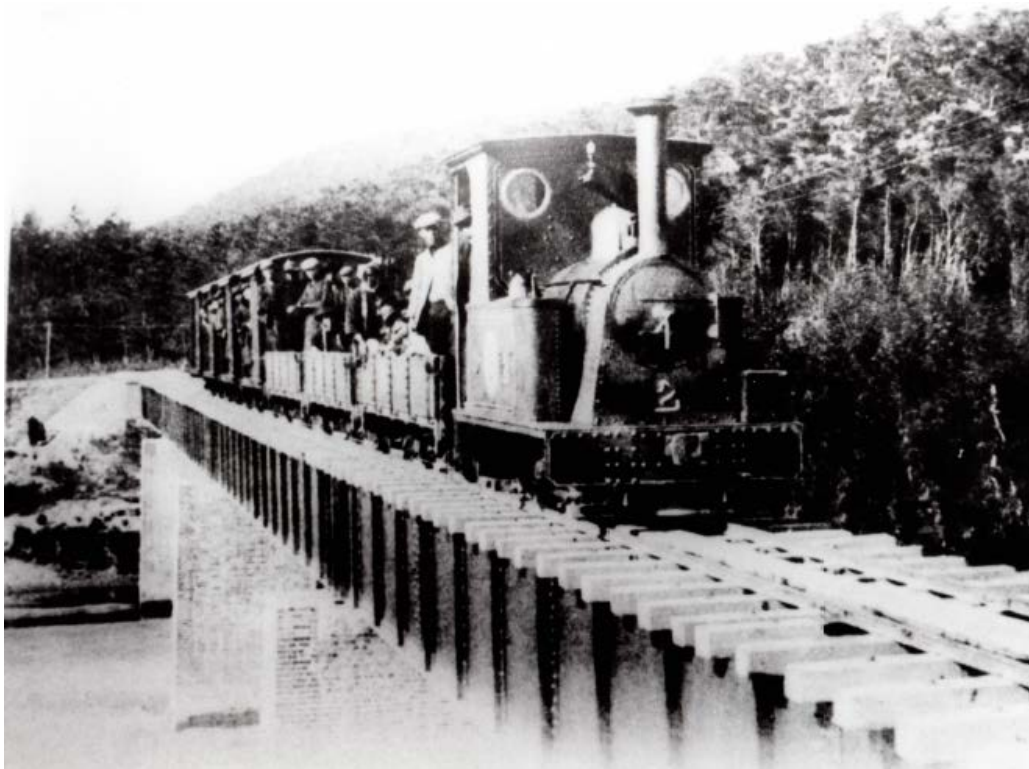


住寄1 20151209



住寄2 20151209





1911(明治44)年 西尾鉄道 矢作古川鉄橋上の列車、背景はハッ面山 当時の機関車はイギリス製 高橋富寿氏提供



1928(昭和3)年 西尾鉄道 中島駅ホーム
左手が広田川、右手が町側、高原進氏提供



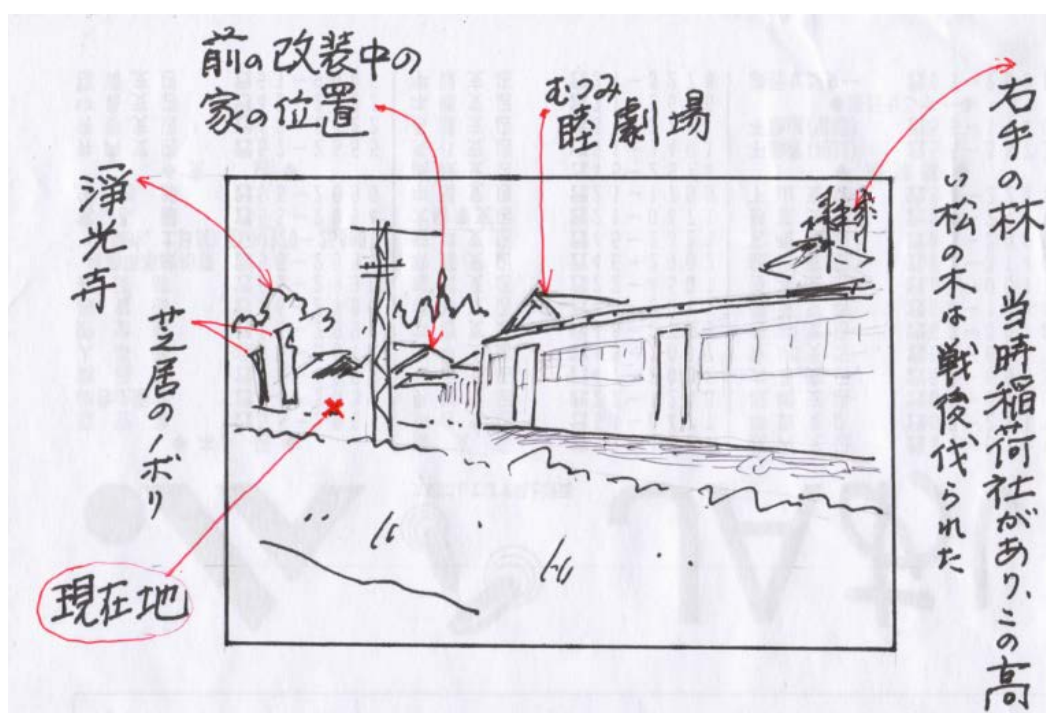
1921(大正10)年頃 西尾鉄道 中島駅前 坂口人口孵化(ひよこ)場の車
中島駅から全国に出荷 手島奈代子氏提供



1930(昭和5)年頃 六ッ美第三尋常小学校の前を走る西尾鉄道の線路。
1929(昭和4)年の電化により電柱が見える。現在のJA中島支店から
撮ったもの。正門は現存している。 つるや呉服店提供



昭和初期新町付近の西尾鉄道と睦劇場 黒柳岳彦氏提供



昭和初期新町付近の西尾鉄道と睦劇場の説明図 黒柳岳彦氏提供

西尾鐵道株式會社

[illegible]