

和歌の浦に行く



和歌の浦・御手洗池付近を走る市電
(1970年頃)

和歌山の生活・観光を



大阪へ

阪和電気鉄道 (のちのJR阪和線)
モタ300形電車 (1930年頃)

企画展

わかやま鉄道物語

お城と市電



和歌山城付近を走る市電
(1970年頃)

支える鉄道の今と昔



紀ノ川に鉄橋を架ける

加太軽便鉄道が紀ノ川鉄橋を架ける (現河西橋)
(1914年頃)

会期: 2025年7月19日(土)~9月23日(火・祝)

開館時間: 9:00~17:00(入館は16:30まで)

休館日: 月曜日(祝日の場合は開館、翌日休館)

入館料: 一般・大学生100円 高校生以下無料

20名以上の団体は2割引、

障害者手帳および和歌山市発行老人優待利用券をお持ちの方は無料

関連イベント

○展示解説: 各回とも14:00~15:00

8月2日(土)・24日(日)・30日(土)

9月13日(土)・20日(土)

○講座「和歌山の鉄道—観光事業・バス事業もあわせて—」

小橋 勇介(当館学芸員)

8月23日(土) 14:00~15:00

特別企画

鉄道模型展示走行会

7月26日(土)13:00~16:30

7月27日(日) 9:00~15:00

協力: 和歌山で16番ゲージを走らせる会
きのくに C57-119 SL保存会

市立博物館で
和歌山ゆかりの
鉄道が走ります。
模型の運転体験も
できます!
(子ども向け)

和歌山市立博物館

〒640-8222和歌山県和歌山市湊本町3-2

TEL073(423)0003 Fax073(432)9040

URL:<http://www.wakayama-city-museum.jp/>

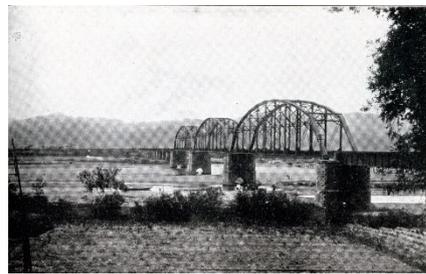
B
田
和
200

展示について

1. 和歌山の鉄道のはじまり～明治・大正～

1872（明治5）年に新橋～横浜間に鉄道が開業して以来、日本全国で鉄道が敷設されました。鉄道の敷設は、人馬・船に頼っていた人・物資の輸送を一変させました。

和歌山における鉄道の歴史は、1898（明治31）年5月、紀和鉄道が和歌山（現紀和）～船戸間（のちのJR和歌山線の一部）を開業させたところから始まります。同年9月には南海鉄道の和歌山北口～尾崎間が開業し、鉄道で大阪に行くことが出来るようになりました。1903（明治36）年には紀ノ川橋梁を開通させ、和歌山市駅への乗り入れを実現しています。紀和鉄道も1900（明治33）年には五条・奈良方面への乗り入れを果たしています。



1903年頃 南海紀ノ川鉄橋



市電開業時の花電車(和歌山市駅)

和歌山市街においては、1909（明治42）年に県庁前（現西汀丁）～和歌浦間に路面電車（「市電」）が開業しています。その後、新和歌浦（1914年）や日方（1918年）まで延伸しており、和歌山中心部においては通勤・通学の手段として親しまれ、和歌の浦や紀三井寺方面へ向かう観光客の輸送でも活躍しました。

明治中期から後期にかけて、全国的に鉄道会社を設立することが一種のブームとなっていました。それらの会社の多くは、資金不足等の理由から線路敷設工事に着手することなく解散してしまいました。和歌山にも明治30年頃に紀州鉄道（現在、御坊市内を走る紀州鉄道とは別会社）という幻の鉄道会社が存在していました。株主用の説明資料等によると、和歌山市岡山丁から高松・紀三井寺を経由して黒江に至る路線が計画されていました。線路用地の買収も行っていましたが、開業には至りませんでした。

2. 広がる和歌山の鉄道網～大正・昭和前期～

大正時代に入ると、和歌山郊外方面の鉄道も続々開業してきます。

淡路島・徳島方面の渡船が出ていた加太においては加太軽便鉄道（のちの南海加太線）が1912（大正元）年に開業しました。加太軽便鉄道は、当初、紀ノ川の北側にターミナル駅（和歌山北口駅）を設置していましたが、1914年に現在の河西橋につながる鉄橋を建設し、和歌山市内中心部への乗り入れを果たしています。和歌山市の東部においては、日前宮・竈山神社・伊太祁曾神社への参詣客を輸送する山東軽便鉄道（のちの和歌山鐵道貴志川線）が1916（大正4）年に開業しています。



河西橋の架橋工事の古写真

大正の終わりから昭和初期にかけても和歌山の鉄道網が拡大しており、1924（大正13）年には鉄道省が和歌山（現紀和）～東和歌山（現和歌山）～箕島間に紀勢西線を開業しています。紀勢線は延伸開業を繰り返し、1933（昭和8）年には白浜口（現白浜）まで開通させています。昭和初期まで南紀方面への旅行は汽船を利用するのが一般的でしたが、紀勢線の開業は旅行の手段を船から鉄道に一変させました。

1930（昭和5）年には阪和電気鉄道が現在のJR 阪和線である天王寺～東和歌山（現和歌山）間で開業しました。阪和電鉄は天王寺・東和歌山間を45分で結ぶ「超特急」電車を走らせたことで知られています。

鉄道会社は誘客のために沿線の観光地の開発を繰り返していきま。和歌の浦や加太電気鉄道（加太軽便鉄道の後身）沿線の海岸には旅館や別荘地が建設され、多くの人が和歌山を訪れることになります。

3. 変わる和歌山の鉄道～戦後～

戦後、世の中は平和になり、人々は戦前以上に観光旅行をするようになりました。和歌山においては、南海電車が和歌の浦や友ヶ島において観光開発を展開することになります。新和歌浦には遊園地ロープウェイが建設されました。

終戦からしばらくして高度成長期に入ると、自家用車が普及し人々の生活は大きく変わりました。和歌山の人々の生活を支えていた「市電」（南海和歌山軌道線）も、交通の妨げになるとして1971（昭和46）年に、日本全国の多くの他都市に走っていた路面電車と同じように廃止されました。



紀三井寺駅開設時の柱時計



和歌山で最後まで走っていたSLのナンバープレート

国鉄（JR）の紀勢本線や和歌山線では、戦後も長らく蒸気機関車が走っていましたが、1972（昭和47）年には軽油を燃料としたディーゼル車に全て置き換えられました。1972年には紀勢本線は新宮まで電化し、電車が走るようになりました。和歌山線も1985（昭和60）年に電化を果たしています。

その他 主な展示資料



和歌山城と市電(1970年頃)



和歌山駅開業55周年記念切符
エル特急くろしお
(1979年)