

近代

第11章 立憲国家の成立と日清・日露戦争 5. 近代産業の定着 (1) 産業革命

鉄道の開通 — 境・米子・倉吉 —

「鐵路開通之碑」

鳥取縣之地 北面海 港灣甚稀 風濤頻起
舟楫之利絶焉 南負山峻嶺重疊 地勢隔絶
交通之便難矣 在昔封建之世 恃爲天險井蛙自安
而不知天下之大勢 是所以至見聞不廣而不能伴世運
也 縣下志士慨之 相謀奔走鐵路之敷設 政府亦有
所察焉 明治二十五年 議遂決 三十三年 始起功
於縣下之境港 今茲十二月 達東伯郡日下村 將來
不期年 而通鳥取 漸東以接和田山線 蓋不遠也
然則多年怨嗟之聲
轉爲歡呼之聲 固陋之風變爲活潑之風 面目一新
可期而矣矣 同村父老慶之來請予誌石
予以知事不得默止 乃書而與焉
銘曰
文化漸進 鐵路茲開 貨物出入 衆庶往來
可以起業 可以阜財 一縣賴慶 其利大哉

鳥取縣知事正五位勳四等寺田佑之撰
明治三十六年十二月 東京熊谷謙吉書

1872(明治5)年10月14日、新橋—横浜間(29km)に日本初の鉄道が開通した。1892(明治25)年6月には、「鉄道敷設法」が公布され、鉄道会議(内務大臣の諮問機関)を設置し、政府の鉄道建設構想を明らかにした。それ以降、各地で鉄道誘致運動が活発化した。この会議で鳥取県内の鉄道は、官設で【境—米子—倉吉—鳥取—智頭—姫路】を結ぶルート、いわゆる陰陽連絡線の建設が決定した。

日清戦争の影響で着工が遅れたが、1900(明治33)年に境より工事が始まった。しかし、途中で現在の山陰本線のルートに変更になった。日露戦争勃発や余部鉄橋や桃観トンネルの難工事などで予定より完成が遅れたものの、1912(明治45)年に山陰鉄道(=山陰本線、京都—出雲今市間約384km)が全通した。新橋—横浜に遅れること40年、山陰にも「文明開化」が訪れることになった。現在は倉吉駅ホームに建つ「鐵路開通之碑」は、境—倉吉間が開通した喜びをあらわしていると同時に、当時の鳥取県の人情・風土なども伝わってくる貴重な碑文である。



鐵路開通之碑(倉吉駅)

山陰鉄道建設のあゆみ

- 明治33年 境より着工
- 明治35年 境 - 御来屋(37.3km)間開通
- 明治36年 倉吉まで延伸
- 明治40年 鳥取仮駅(古海)まで延伸
- 明治45年 山陰本線全通(3月1日)
- 〃 京都 - 出雲今市(384.6km)
- 〃 山陰鉄道全通開通式(6月1日)

(担当：小山富見男)

参考資料

・鳥取県立図書館「鳥取県の鉄道と観光—県立図書館所蔵資料に見る鉄道と観光—」(1995年)

(大意)

鳥取県は北は海に面し、港灣は少なく風濤が強く船の便は悪い。南は山々が迫り、隔絶して交通は不便であった。封建時代は海や山は天然の要害だが、井蛙同然で見聞が広がらず発展できなかった。これを残念に思う人達が鉄道の敷設に奔走した。政府も明治二十五年に敷設を決め三十三年に境港より工事を始め、今年十二月に日下村に達した。一年以内に鳥取に通じ、さらに東に進み和田山線に接続するだろう。そうならば、多年の怨嗟の声は歡呼の声となり、頑迷固陋の風は活潑の風となって面目を一新することが期待できる。同村の古老が、この喜びを碑文に書いてくれといってきた。銘に曰く文化が漸く進み、ここに鐵路が開かれた、貨物や人の行き来で、産業を興し、財を増やすことができる。鳥取県は、この素晴らしい出来事によってその利益が大きくなるであらう。…

鳥取県知事寺田佑之