



1 鳥取駅

鳥取市東品治町
since 1908(明治41)年4月5日

1908年(明治41)年4月5日、米子・鳥取間が開業しました。1932(昭和7)年7月1日の因美線鳥取・津山間開業、翌年2月24日の山陰線京都・幡生(はたぶ)間開業で、鳥取駅は京都と下関、山陰と山陽を結ぶ交通の要衝となり、1994(平成6)年12月3日の智頭急行智頭線開業で京都、大阪、岡山への時間距離は大きく縮まりました。



鳥取0キロポスト



【出典：「因美線鳥取智頭間鉄道建設概要」(鳥取県立図書館所蔵)】

2 沢井手公園(鳥取鉄道記念物公園)

鳥取市錦町

鳥取駅と山陰線、因美線の高架工事が完成した1978(昭和53)年、地上駅時代に使われていた鑄鉄製(ちゅうてつせい)跨線橋(こせんきょう)支柱や転載(てんてつ)装置、単線同一区間に上りと下り列車を同時に乗り入れさせない閉塞(へいそく)装置、鳥取駅舎のホームや双頭(そうとう)レールの梁(はり)と柱などが「沢井手(さわいで)公園」に展示され、「鳥取鉄道記念物公園」とも呼ばれるようになりました。



3 津ノ井(ついの)駅

鳥取市津ノ井字向上砂田
since 1919(大正8)年12月20日

因美線鳥取・智頭間は、鳥取・国中間、国中・用瀬間、用瀬・智頭間という3つの工区に分けて建設されました。木造の津ノ井駅舎がある第1工区は1916(大正5)年12月1日から1918(大正7)年3月30日にかけて工事されました。大正時代初めの津ノ井村では、鳥取県内でもっとも早く21世紀梨の栽培が始まりました。



4 東郡家(ひがしこおげ)駅

鳥取県八頭郡八頭町堀越
since 1956(昭和31)年11月1日

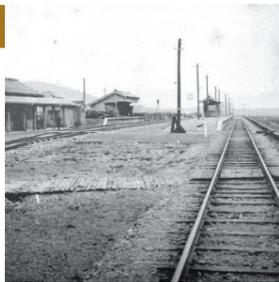
昭和30年代に走り始めた気動車(きどうしゃ)は加速性能に優れ、坂道発進を難なくこなしました。駅間所要時間が短縮されると、たくさんの請願駅が誕生しました。東郡家駅は因美線最初の請願駅です。線路1本、ホーム1本の単式ホーム、待合所、トイレのシンプルな姿をしています。郡家駅側には「私都(ささいち)往来」の踏切があります。



5 郡家(こおげ)駅

鳥取県八頭郡八頭町郡家
since 1919(大正8)年12月20日

因美線は郡家で「若桜往来」を離れ、智頭に向かいます。旧往来沿いには1930(昭和5)年1月20日、国鉄若桜線が開業し1987(昭和62)年10月14日、第三セクター若桜鉄道になりました。郡家駅舎は2015(平成27)年3月、鳥取県産の木材をぎざぎざに使用した、広い窓から明るく豊かな光が差し込む建物に生まれ変わりました。



【出典：「因美線鳥取智頭間鉄道建設概要」(鳥取県立図書館所蔵)】

6 八東川橋梁・第1八東川橋梁

郡家・河原間
since 1918(大正7)年

八東川(はつとうがわ)を渡る「八東川橋梁」と「第1八東川橋梁」には明治時代、イギリス人技師ポーナルが設計した上路(じょうろ)プレートガーダーが架けられました。「八東川橋梁」の一部は変更されましたが、「第1八東川橋梁」は開業当時の姿のままです。美作加茂・三浦間の「津川橋梁」と東津山・津山間の「大溝川橋梁」にも輸入桁が使われています。



7 河原(かわはら)駅

鳥取県八頭郡八頭町国中(くになか)
since 1919(大正8)年12月20日

駅名には通常、地名や近くの施設名などをあてます。因美線が計画されたとき、八頭郡河原村(かわはらそん)は鉄道院に土地の提供を申し出ました。ところが線路が河原村ではなく国中村(くになかそん)を通ることになったため、せめて駅名に「河原」を残すことになりました。河原駅の構内は広く、開業時からの駅舎と待合所のほか、貨物ホームや線路跡を見ることが出来ます。



8 柏越隧道(かしわごえずいどう)

河原・国英(くにふさ)間
since 1919(大正8)年

国中・用瀬間の工事は1917(大正6)年11月1日に始まり、1919(大正8)年9月23日に終わりました。「柏越隧道(かしわごえずいどう)」の長さは268.56mですが、地質が硬い水成岩だったため、トンネル本体に先駆けて掘削する導坑(どうこう)は1日平均90cmしか進まず、13cm足らずの日もある難工事でした。石を積み上げた坑門は威風堂々たる姿をしています。



9 国英(くにふさ)駅

鳥取市河原町釜口
since 1919(大正8)年12月20日

駅前とホームの横に自転車置場、待合所だけの単式ホーム、駅の東側は栗畑、南側は梨畑、北側には田畑が広がっています。待合所にはボードに描かれた肖像画が掛けられています。セザンヌか安井曾太郎(そうたろう)の影響がうかがえないでしょうか。列車に乗るときも降りるときも、油絵の婦人はいつも静かに迎えてくれます。



10 鷹狩(たかがり)駅

鳥取市用瀬町鷹狩
since 1961(昭和36)年8月1日

待合所の横におかれている石の駅名標には「昭和36年8月1日開業 総工費221万円 大村財産区」と彫られています。因美線一の長さを持ったホームに、開業を祝って運転された「天橋立」行き列車が到着したとき、8両編成の臨時列車は新駅の開業を待ちわびた地元の人々に満席になりました。鷹狩駅を美しくする会の人々はいまも交代で駅の美化に努めています。



11 用瀬(もちがせ)駅

鳥取市用瀬町用瀬
since 1919(大正8)年12月20日

開業日の用瀬駅前にはアーチがおかれ、家々の軒先は国旗と提灯(ちようちん)で飾られ、朝から花火が打ち上げられ、道には露店が並び、町は老若男女で埋まりました。どの列車も満員で到着し、乗客は雪崩(なだれ)のごとく吐き出され、旅館や料理屋は大にぎわい。鳥取からも芸者が呼ばれました。木造駅舎の入口には蒸気機関車の動輪を彫った額があります。



12 因幡社(いなばやしろ)駅

鳥取市用瀬町宮原
since 1923(大正12)年6月5日

用瀬・智頭間の工事は1921(大正10)年4月8日に始まり、翌年の12月10日に終わりました。「犬山神社」にちなむ「旧社村」に建てられた木造駅舎には、誕生日がわかるオレンジ色の「建物財産標」が貼られています。さて、どこにあるでしょう?探してみませんか。駅構内には、開業にあわせて造られた対向ホームと線路の跡もあります。



13 鉄道林

因幡社・智頭間、国英・鷹狩間、智頭・知和間

線路を吹雪や雪崩(なだれ)、落石、土砂の崩壊などから守る鉄道林(てつどうりん)には、おもに杉や赤松が使われます。日本初の「林学(りんがく)博士」と称される本多静六(ぼんだせいりく)はドイツで「林学」などを修めた帰郷、カナダで防雪林(ぼうせつりん)を視察して渋沢栄一に伝えました。鉄道林はそうして全国に広がりました。本多は「日比谷公園」や「明治神宮」などを造営したことで知られています。



14 第3智頭川橋梁

因幡社・智頭間
sinc 1922(大正11)年

因幡社・智頭間7kmには11の鉄道林(てつどうりん)と11の鉄橋、2つのトンネルが連続します。このうちの「第1・第2・第3智頭川橋梁」は、千代川に架けられた鉄橋ですが千代川を名乗りません。それは江戸時代、千代川の上流を智頭川と呼んでいたことにならみます。岡山県側の「松川(まつこうき)橋梁」と「太郎測(たろうふち)橋梁」は加茂川の鉄橋です。

【出典：「因美線鳥取智頭間鉄道建設概要」(鳥取県立図書館所蔵)】



15 智頭(ちず)駅

鳥取県八頭郡智頭町智頭
since 1923(大正12)年6月5日

1932(昭和7)年6月30日までの9年間、鳥取・智頭間の終点だった駅構内には機関車庫がありました。用瀬駅から移転された転車台もありましたが、鳥取・津山間の開業後、美作河井駅に移されました。1994(平成6)年12月3日には智頭急行智頭線の終点になり、京都、大阪、岡山からの特急列車が停車する分岐駅になりました。



16 土師(はじ)駅

鳥取県八頭郡智頭町三吉
since 1932(昭和7)年7月1日

駅名は「土器職人」が住んでいた所を「土師(はじ)」と呼んでいたことに由来します。近くには「埴師(はにし)」という集落もあります。単式ホームに待合所という静かな駅ですが、貨物列車が走っていた1973(昭和48)年ごろまでは3つ製材所から木材が運び込まれ、2000(平成12)年ごろまで木造の駅舎もありました。



17 25% (パーミル)の勾配標

土師・知和間
since 1932(昭和7)年

中国山地を越える勾配区間は土師駅手前の22%(パーミル)に始まりです。最急勾配の25%は、土師駅を過ぎた「十日市(とおかいち)踏切」付近から美作河井・知和間の「第2加茂川橋梁」の手前まで続きます。因美線は「智頭往来」ルートで計画されましたが、「志戸坂峠(しとさかとうげ)」を越えるのが困難だったため「因幡道加茂往来」の「物見峠」越えに変更されました。



因美線の歴史は1892(明治25)年に公布された「鉄道敷設法」に始まります。その後の紆余曲折を克服した先人たちの努力は、1914(大正3)年5月1日の軽便鉄道智頭線鳥取・智頭間建設決定につながりました。

鳥取・国中間の工事は1916(大正5)年12月1日に始まり、1919(大正8)年12月20日に鳥取・用瀬間が、1923(大正12)年6月5日には用瀬・智頭間が、そして1932(昭和7)年7月1日、鳥取・津山間の全線が開業しました。下り列車は全長3キロ余りの「物見(ものみ)隧道(すいどう)」で因幡の国から美作の国にはいりますが、峠を越える約16kmは1km進むあいだに25m上る25%(パーミル)の最急勾配です。

厳しい運転環境とは対照的に、車窓には四季折々の華やかさが広がります。風情の香る中を走り続けてきた因美線130年余りの歴史には、人々の夢や情熱も秘められています。

あなたも因美線の歴史遺産に触れる旅に出かけてみませんか。



【出典：「因美線鳥取智頭間鉄道建設概要」(鳥取県立図書館所蔵)】