

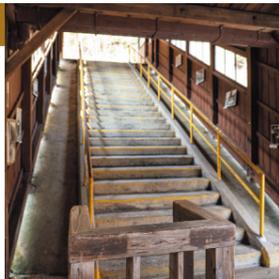
## 18 因幡若一宮「河野神社」

鳥取県八頭郡智頭町三吉  
since 1916 (大正5)年9月7日  
「河野(こう)の神社」は肩・手・腰・足の病気に霊験がある、美作の「さんぶたろう」伝説ゆかりの神社です。手水鉢(ちよずばち)は因美線「物見隧道(ものみずいどう)」の工事で掘り出された岩で作られています。上り列車が「神社道踏切」の手前で汽笛を鳴らすようになったのは、太平洋戦争から無事帰還した機関士が、感謝を込めて鳴らしたからだと言われています。



## 19 那岐(なぎ)駅

鳥取県八頭郡智頭町大背(おおせ)  
since 1932 (昭和7)年7月1日  
駅舎は鳥取駅より292m高い、海拔297mにあります。豪雪地帯を走る因美線の中でも那岐の積雪量は特に多いため、改札口からホームに上る28段の階段に上家(うわや)が設けられました。階段に上家がある駅は珍しく、中国地方では山口県の岩徳(がんとく)線柱野(はしらの)駅が知られています。小規模なものは岡山県の姫新線富原(とみはら)駅にあります。



## 20 那岐神社の擁壁

鳥取県八頭郡智頭町大背(おおせ)  
創立年代不詳、1872 (明治5)年から那岐神社  
本殿の奥に玉石(たまいし)を積んだ因美線の擁壁(ようへき)があり、1980 (昭和55)年に建てられた「中嶋徳蔵(とくぞう)記念碑」にはこう彫られています。陰陽を結ぶ文化の道因美線開設に、宮司と氏子(うじこ)は中嶋に工事を託した。中嶋は特技を生かし、神に誓い、土師川(はじがわ)の自然石で築造した。星霜50年幾多の災害に耐え悠久に神域の尊厳を護る。往時を思い、碑を建立する。



## 21 物見隧道(ものみずいどう)

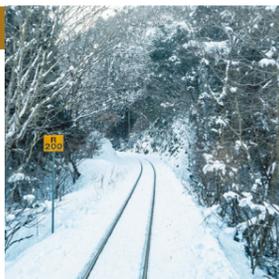
那岐・美作河井間  
since 1932 (昭和7)年  
下り列車は海拔380.8m地点で「物見隧道(ものみずいどう)」にはいり、海拔417.6mまで20%で上り、3%で下って海拔413.9m地点で美作の国に出ます。コンクリート道床(どうしょう)という新技術を採用した全長3km余りのトンネルはおよそ3年で貫通しました。完成当時は香川県と高知県を結び土讃(どさん)線「猪ノ鼻(いのな)の隧道(づいどう)」に次ぐ関西一の長さを誇っていました。



「物見隧道河津原入口昭和7年」写真(智頭町教育委員会提供)

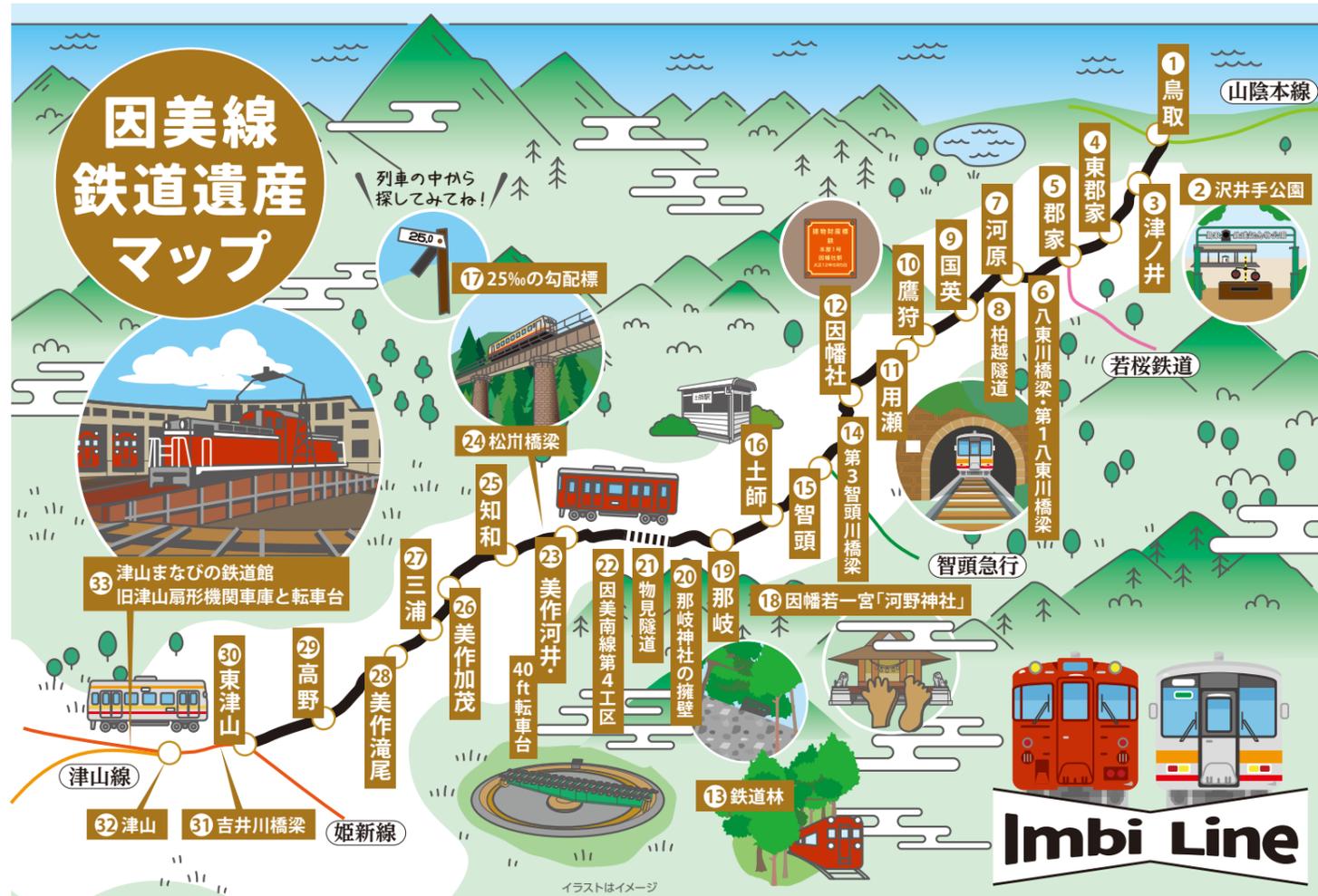
## 22 因美南線第4工区

那岐・美作河井間  
since 1932 (昭和7)年  
物見隧道(ものみずいどう)・美作河井間4km23mは、急峻な地形を切り開き、半径300m、25%(パーミル)で線路を敷く予定でした。ところが崩落事故に見舞われたため2回のルート変更を余儀なくされました。難工事の末に半径200mの急カーブを描くことになった蛇行区間では、鳥取県側の中国山地越え区間とは趣の異なる車窓風景が広がります。



## 23 美作河井(みまさかかわい)駅・40ft(フィート)転車台

岡山県津山市加茂町山下(さんげ)  
since 1931 (昭和6)年9月12日  
因美線一高い海拔331mにある岡山県最北の駅です。駅構内には開業時からの木造駅舎や待合所などのほか、国内に4基のみ現存する40ft(フィート)転車台があります。転車台の桁は輸入品で、1872 (明治5)年に開業した新橋駅のものと同形式です。1941 (昭和16)年に設置されたと思われ、除雪車の方向転換に使われていました。



## 24 松川(まつほうき)橋梁

美作河井・知和間  
since 1931 (昭和6)年  
「川(ほき)」とは崖、すぐ横を川が流れる斜面を指す言葉です。下り列車は長さ94.83m、半径500m、勾配25%の「松川橋梁(まつほうききょうりょう)」で加茂川を渡り「山下隧道(さんげすいどう)」にはいります。橋梁やトンネルの名前は設計した技師が付けていました。技師たちは橋梁やトンネルのある土地の歴史や風土を研究し、思いをめぐらせながら名前を考えたそうです。



## 25 知和(ちわ)駅

岡山県津山市加茂町小淵(おぶち)  
since 1931 (昭和6)年9月12日  
鉄道省は1930 (昭和5)年10月6日に達第875号「小停車場本屋(しょうていじやうほんや)標準図(ひょうじゆんず)」を通過し、新築する木造駅舎を、予測客数に応じた5種類の標準図で示しました。美作河井駅舎と知和駅舎はその第1号型にあたると思われます。蒸気機関車の時代から大切に使われ、人々に愛され続けてきた単式ホームの駅には側線(そくせん)や貨物ホームが残されています。



## 26 美作加茂(みまさかかも)駅

岡山県津山市加茂町桑原  
since 1928 (昭和3)年3月15日  
加茂の町と鉄道の歴史は、1911 (明治44)年に計画された津山軽便鉄道に始まります。因美線智頭・津山間には「物見峠(ものみとうげ)」を越える現ルートのほか、「右手峠(うでとうげ)」を越える比較線や姫新線勝間田(かつまだ)駅に連絡する競合線などが現れたため、工事が始まったのは1926 (大正15)年2月6日でした。駅舎は2003 (平成15)年に建て替えられました。



## 27 三浦(みうら)駅

岡山県津山市三浦  
since 1963 (昭和38)年4月1日  
因美線3つの請願駅の中で一番若い駅です。単式ホームは古(ふる)のレールとコンクリートで造られています。三浦町内会の人々は新駅の開業を祝って1966 (昭和41)年10月、駅前に「三浦駅建設記念碑 一致団結大願成就」を建て、駅の周りには桜とツツジを植えました。三浦の春は桜のトンネルのホームに到着する因美線の列車が運んできます。



## 28 美作滝尾(みまさかたきお)駅

岡山県津山市堀坂  
since 1928 (昭和3)年3月15日  
登録有形文化財の木造駅舎は「小停車場本屋(しょうていじやうほんや)標準図(ひょうじゆんず)」の第3号型にあたり、隣には岡山県内でただ1棟となった「貨物上家1号」があります。美作滝尾駅では山田洋次監督の映画「男はつらいよ 寅次郎紅の花」の冒頭シーンが撮影されました。開業当時の姿で残る出札口、手荷物小荷物窓口、改札口などすべてが旅情をかき立てるようです。



## 29 高野(たかの)駅

岡山県津山市高野本郷  
since 1928 (昭和3)年3月15日  
対向ホーム、側線(そくせん)、ピットが残る広い駅です。1924 (大正13)年3月29日の「山陽新報」は「停車場位置争奪問題 猛烈を極むる若田郡高野村」という記事を書いて、駅の場所をめぐる起こった村を二分する争いを報じています。木造駅舎は、村長の排斥運動にまでエスカレートした駅誘致の歴史を静かに伝えているようです。



## 30 東津山(ひがしつやま)駅

岡山県津山市川崎  
since 1928 (昭和3)年3月15日  
東津山・津山間2.6kmは因美線として建設されましたが、1936 (昭和11)年10月10日、姫新線に編入され、因美線は鳥取・東津山間70.8kmになりました。関東大震災後に広まった防火策として木造駅舎の壁にモルタルが塗られました。駅前には美作河井駅、美作加茂駅、美作滝尾駅同様「鉄道開通七十年記念」の碑があります。



## 31 吉井川橋梁

東津山・津山間  
since 1928 (昭和3)年  
全長216.82mの鉄橋です。津山線の前身である中国鉄道が開業するまで、吉井川の高瀬舟は津山から西大寺まで12時間で下り、60時間かけて上っていました。鉄道はそれを片道2時間半に変えたのです。津山市の愛染寺(あいぜんじ)には、中国鉄道開業ごろの、津山の高瀬問屋を舞台にした棟田博(むねたひろし)の小説「美作ノ国吉井川」の主人公「村里(りん)の碑」があります。



## 32 津山(つやま)駅

岡山県津山市大谷  
since 1923 (大正12)年8月21日  
1898 (明治31)年12月21日、佐良山(さらやま)(現在の津山口)に中国鉄道が開業する津山駅が開業しました。鉄道省は1923 (大正12)年8月21日、大谷に擬洋風(ぎやうふう)建築の作備線(さくびせん)津山駅を建て、津山のあたらしいランドマークとしました。初代津山駅は同年8月1日に津山口駅となり、中国鉄道は1944 (昭和19)年6月1日、国有化されました。



## 33 津山まなびの鉄道館 旧津山扇形機関車庫と転車台

岡山県津山市大谷 TEL.0868-35-3343  
since 転車台1930 (昭和5)年、扇形(せんけい)機関車庫1936 (昭和11)年 休/毎週月曜日(祝日の場合はその翌日)、12月29日~12月31日 時 間/9:00~16:00(入館は15:30まで)、入館料が必要

鉄道網の発展とともに蒸気機関車は大型になり、保有両数は増え、機関車庫の主流は、明治時代の「矩形(くけい)」から「扇形」になりました。扇形機関車庫標準設計作業は鉄道庁が発足した1920 (大正9)年に始まりました。1932 (昭和7)年に「扇形機関車庫設計標準図」が通達されると、主要駅近傍に建設されるようになりました。長さ18.3mの転車台を備える、17構建造の「旧津山扇形機関車庫」は、京都鉄道博物館の梅小路(うめこうじ)機関車庫に次ぐ現存2番目の大きさです。蒸気機関車1両と内燃動車12両を保存展示しています。

