

因美線 鉄道遺産 マップ

Imbi line



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)】

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鋳鉄製(ちゅうてつせい)跨線橋(こせんきょう)支柱や転轍(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(つのい)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(ひがしおかげ)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(さきさい)往来」の踏切があります。



5 郡家(おかげ)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、鳥取県産の木材をぜひたくに使用した、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(かしわごえすいどう)

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(かしわごえすいどう)」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(ちょうちん)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(ほんだしじろく)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も知られています。



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みまいます。岡山県側の「松川(まつこうき)橋梁」と「太郎洲(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)に始まります。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(しさとかとうげ)」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。



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

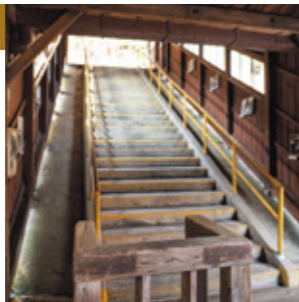
「河野(こう)の神社」は肩・手・腰・足の病気に霊験がある、美作の「さんぶたろう」伝説ゆかりの神社です。手水鉢(ちみずばち)は因美線「物見隧道(ものみずいどう)」の工事で掘り出された岩で作られています。上り列車が「神社道踏切」の手前で汽笛を鳴らすようになったのは、太平洋戦争から無事帰還した機関士が、感謝を込めて鳴らしたからだと言われています。



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(がんたく)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(とさん)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。

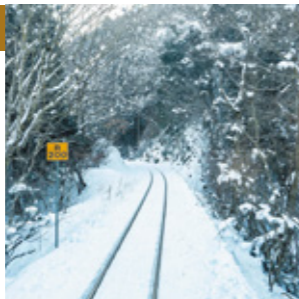


「物見隧道河津原入口昭和7年」写真(智頭町教育委員会提供)

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(しょうていしゃほんや)標準図(ひょうじゅんず)」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(うてとうげ)」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(しょうていしゃほんや)標準図(ひょうじゅんず)」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 猛烈を極むる苫田郡高野村」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「村田里(りん)之碑」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、1932 (昭和7)年に「扇形機関車庫設計標準図」が通過されると、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線構造の「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。

