

# つやま鉄道遺産エリアガイドマップ



## ⑦美作大崎駅

○ 新幹線、津市福力  
1934(昭和9)年11月28日

美作大崎駅を含む姫津(ひめつ)西線第1工区駅間開業:東津山間9.81kmは、西山合資会社が11万1,000円で請負い、1932(昭和7)年9月22日工事着手、翌年9月21日に竣工しました。開業当時は木造の駅本屋や貨物ホーム、側線がありました。



## ⑧東津山駅

○ 津市山川  
1928(昭和3)年3月15日

東津山駅は因美線の駅として開業し1934(昭和9)年11月28日、姫津線(現在の姫新線)との分岐停車場になりました。かつては駅舎室や信号取扱所、跨線橋がありましたが、現在は待合室だけになっています。東津山、美作瀧尾、美作加茂、美作河井の駅前には、1942(昭和17)年に立てられた「鐵道開業七十年記念」碑があります。



## ⑨吉井川橋梁

○ 東津山・津山間、吉井川  
1928(昭和3)年

中国鉄道の開業まで、美作と西大寺を結んだのは高瀬舟でした。江戸時代初期、京都の豪商・角倉了以(すみのくらりょうい)は吉井川の高瀬舟を見て、全国に河川交通を広めたといわれています。津市山西寺町の愛染堂には、高瀬舟同屋を舞台にした棟田博の小説「美作ノ吉井川」の主人公・村田里ん(りん)の碑があります。



## ⑩立石踏切

○ 姫新線・津山・庄岡・津市二宮  
1923(大正12)年

立石岐(ちまた)は津山の菴糸(さんじ)業に尽力した政治家で、1889(明治22)年に起きた山陰山陽連絡鉄道運転以来、美作の鉄道敷設運動に携わりました。中国鉄道創立からの鉄道役でした。津山・米子間の歴史断念を悔やみ、屋敷前の土地を鉄道省に提供したことから立石という踏切名になりました。



## ⑪院庄駅

○ 新幹線、津市二宮  
1923(大正12)年8月21日

木材積出し駅の面影があり、戦時中は都是(クゼ)製式で造られた航空機の翼が積み込まれました。外壁に防火用モルタルが塗られたのは戦後、ホームの嵩上げは気動車の運転が始まった昭和30年代、開業からの駅舎が待合室だけになったのは無人化された1985(昭和60)年だと思います。



## ⑫美作千代駅

○ 新幹線、津市領家  
1923(大正12)年8月21日

「大正12年8月1付建物財産標のある駅舎の外壁は、黒く塗られた米松ピーラーの押縁下見。待合室入口の引戸とハンガーポール、出札口は開業時のままだと思われます。構内に現存する押縁下見の木造駅舎は、津山駅、高野駅、美作千代、宿舎が現存するのは津山駅弓削、姫新線美作土居と美作千代だけです。産業遺産学会推薦産業遺産。」



## ⑬坪井駅

○ 新幹線、津市市中北上  
1923(大正12)年8月21日

作業線・津山・美作分岐が開業した時、駅は出雲往来坪井宿の東の外れに置かれました。駅舎は残っていませんが、対向ホームには古レールを柱と梁にした旅客上り1号があり、旅客通路の階段、腕木信号機の滑り室、官舎の基礎、貨物側線と貨物ホームなどが残っています。広い構内、駅前の庭が駅の格の高さにぎわいを伝えています。



## ⑭高野駅

○ 国鉄線、津市高野本郷  
1928(昭和3)年3月15日

高野村会は駅を役場の近くに置こうとした。しかし周辺住民が反対したため、駅の場所を巡る争いは村を二分し、村長排戻問題も起こりました。駅舎は1930(昭和5)年に通過された「小停車場本屋標準図」第3号型に近く、「JR」の赤い瓦が目を引きます。広い駅構内、駅前の庭が駅の格の高さにぎわいが残っています。



## ⑮美作滝尾駅

○ 国鉄線、津市滝尾  
1928(昭和3)年3月15日

待合室には小荷物扱口窓口、出札口、改札口、ホームにぼたかの「みうら」表示があります。木材の積み込みでにぎわった駅で、岡山県最後の貨物上家と貨物ホーム、側線が現存します。列車が微妙なカーブで入線するのは貨物専用線があったからです。駅舎は登録鉄道文化財で登録有形文化財、貨物上家1号は産業遺産学会推薦産業遺産。



## ⑯三浦駅

○ 国鉄線、津市三浦  
1963(昭和38)年4月1日

加速と坂道急進に優れるディーゼルカーがローカル線をスピードアップさせた昭和30年代、全国に諸國駅が閉鎖しました。三浦町内の人々は「一致団結大顛成就」の碑を建て、桜を植えて三浦駅の開業を祝いました。ホームは古レールとコンクリートで造られています。古レールが再利用されたのは大正時代から昭和30年代までです。



## ⑰美作加茂駅

○ 国鉄線、津市三浦町高原  
1928(昭和3)年3月15日

開業からの駅舎が建て替えられたのは2003(平成15)年、1番ホームを除いて2番ホームに譲る旅客通路と警報機が置かれたのは駅が無人化された1985(昭和60)年3月、1番ホームの複線には腕木信号機の滑り室が残ります。1931(昭和6)年に美作最初の自動音報機が取り付けられたのは、約800m知和駅寄りの加茂踏切だと思います。



## ⑱知和駅

○ 国鉄線、津市加茂町小瀬  
1931(昭和6)年9月12日

駅舎は「小停車場本屋標準図」第1号型。外壁は下見板張りと堅羽目、漆喰塗り、切妻屋根、着色亞鉛のつば鋼板瓦葺。候合室と待合室扉、改札口と扉は木製で、出札口と手荷物窓口が残っています。ホームには待合所1号と側線跡があり、約200m美作河井駅寄りには古レールでつくられた勾配標があります。登録鉄道文化財、産業遺産学会推薦産業遺産。



## ⑲松川橋梁

○ 国鉄線・美作河井・高茂川  
1932(昭和7)年

鉄道橋梁や隧道の名付け親は設計者だそうですが、加茂川を渡る因美線の橋梁名は「加茂川」「第1加茂川」「第2加茂川」「太郎渡」、松川。「竹(ホリ)川」という意味の大ケ原隧道を抜け上り列車は、長さ94.83m、半径500mの鉄橋を25‰(マイリル)で登ります。高さ約20mの橋脚は鉄筋コンクリート造で、表面に花崗岩が貼られています。



## ⑳美作河井駅

○ 国鉄線、津市加茂町下  
1931(昭和6)年3月12日

鳥取県境にある岡山県の最北駅です。両側は25‰(マイリル)の急勾配。木材でにぎわった構内は広く、貨物上家、保線結所、機関車給水塔、運搬車輌庫、石橋出しホームなどがありました。40フィート(12.2m)転台は国内最古、現在4例の輸入品で、設置は1941(昭和16)年か。駅舎は登録鉄道文化財、転台は登録産業文化財で近代化産業遺産。



## ㉑25‰の擁壁

○ 国鉄線・美作河井・岐阜  
1932(昭和7)年

最小半径200m、最急勾配25‰(マイリル)の擁壁がある因美線第4工区美作河井・物見隧道間4.023kmは、2回のコース変更を余儀なくされ、2年8ヶ月かかった難工事区間でした。物見隧道の0.23kmは第4・第5工区に分けて工事され、最初は手で1日1.16m、その後は機械で3.5m掘り、道床は当時異色のコンクリート造とされました。

