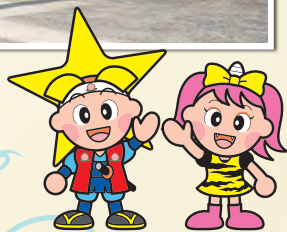


旧国鉄津山駅機関庫



岡山県マスコット
ももっち・うらっち

おかやまの

鉄道遺産をたどる



下津井電鉄線路跡



三石金剛川拱渠



方谷駅



旧片上鉄道吉ヶ原駅



岡山県内の鉄道路線の進展

はじめに

日本の鉄道は、1872年(明治5年)に新橋―横浜間が開業したのを皮切りに、全国にその路線網を延ばし、人や物資の輸送に大変革をもたらし、日本の近代化に大きな役割をはたしてきました。

岡山県内へとつながるものでは、神戸から延びてきた山陽鉄道が1891年(明治24年)に岡山まで開通し、その後、倉敷、笠岡と順次延伸され、年内に広島県尾道まで開通しました。山陽鉄道は1906年(明治39年)に国有化され、山陽本線と改められましたが、その後も、姫新線・芸備線のように東西方向へ、津山線・因美線や伯備線のように南北方向へと県境を越えて主要都市間を結ぶ広域的な路線が広がりました。また、片上鉄道のように工業原料の産出地と主要路線を結んだり、下津井電鉄や三幡鉄道のように、海運・舟運の拠点と市街地・主要路線とを結ぶためのいわば地域密着的な路線も、明治後期から昭和初期にかけて県内各地に相次いで開業し、しだいに県内の路線網ができていっています。

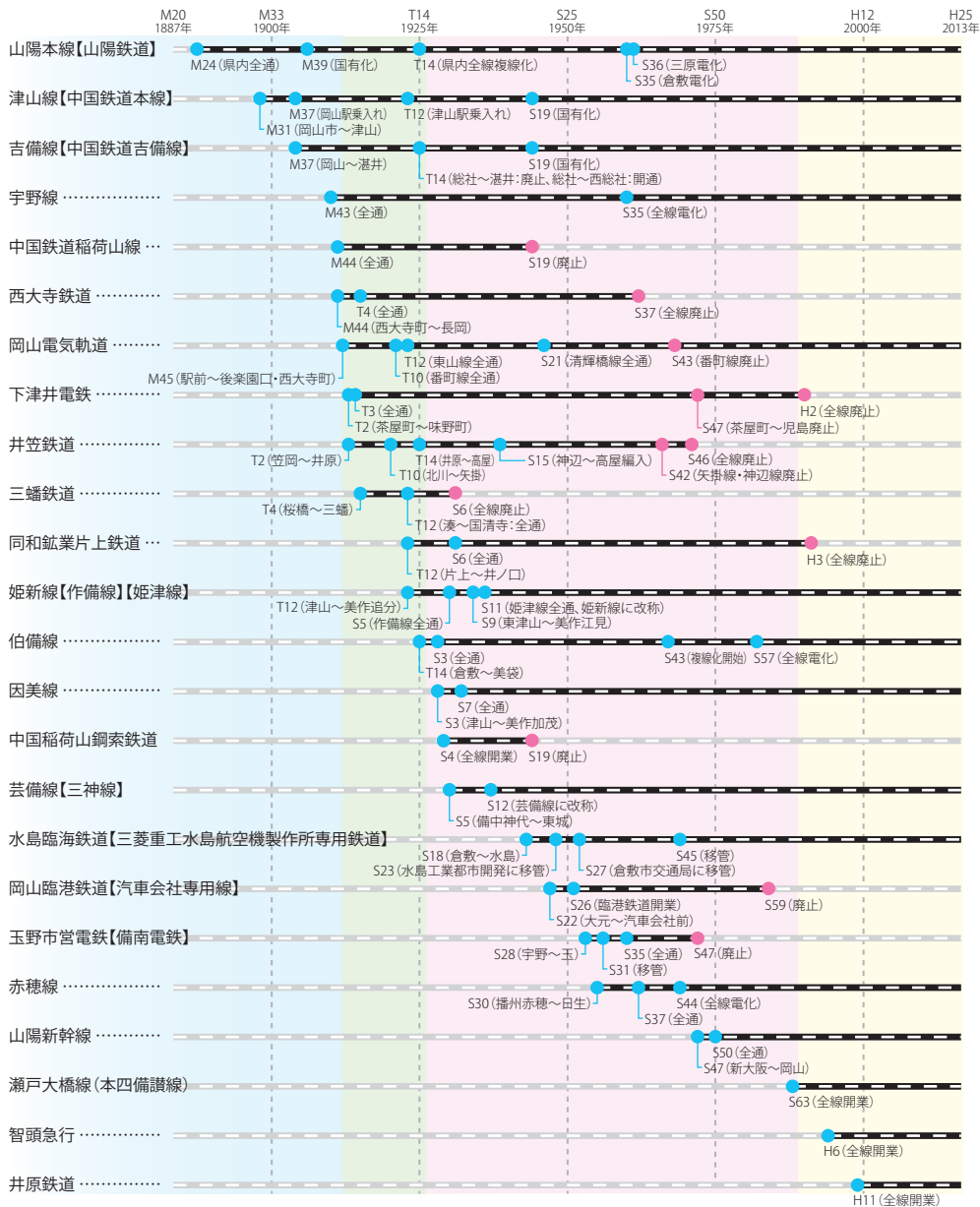
戦後も引き続き新路線の開業があり、昭和30年代には最盛期を迎えます。しかし、その後は道路網の発達、自動車への移行などによる輸送形態の変化が見られ、平成初頭までに地方の小私鉄路線の廃線が相次ぎます。一方で、山陽新幹線・瀬戸大橋線の開業や、国鉄未成線を引き継いだ第3セクター線の開業もあり、鉄道は現在も地域の足として、重要な役割を担っています。

このガイドブックでは、これまで岡山の近代化に貢献しつつも、時代の変遷に伴い、その役割を終えた路線を紹介します。中には、線路跡が遊歩道に整備された箇所もあり、現役当時を偲びながらサイクリングやウォーキングを楽しむこともできます。また、町の玄関口として人々が行き交い、地域の歴史とともに歩んできた駅、なかでも開業当時の姿を色濃く残す木造駅舎や、鉄道黎明期につくられ、現在も縁の下の力持ちとして線路を支え続ける構造物、そして戦前から昭和40年代にかけて活躍した蒸気機関車(保存車)など、県内に残る貴重な鉄道遺産も紹介します。

このガイドブックを片手に、鉄道が輝いていた時代に思いをはせながら、廃線跡や木造駅舎を巡ってみるのもよいでしょう。

(※本文中では、廃線となっている路線の施設等の名称に「旧」をつけるのを省略しています。)

< 県内鉄道路線の変遷 >



注1) 会社名を冠していない路線は、全てJR西日本。
 注2) 路線名は、最も一般的と思われる名称で示す。なお、【 】内は開業当初の名称。

本文中、表題には廃止直前の会社名・路線名を用いた。



注意 紹介する物件の中には、現役の鉄道施設もありますので、見学等の際には列車の運行等に支障のないようにしましょう。
 ・また、私有地や鉄道用地に無断で立ち入ったり、損壊しないようにしましょう。
 ・道路を歩くときには、自動車など付近の交通に気を付けましょう。

同和鉱業片上鉄道

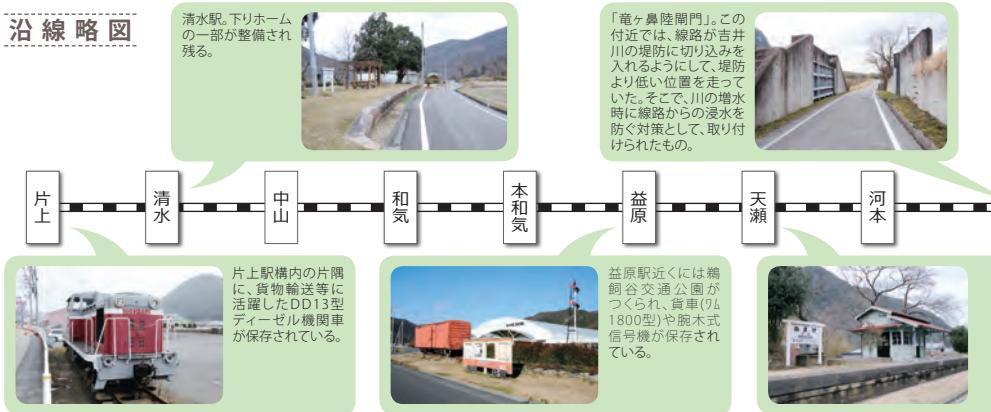


吉ヶ原駅構内。動態保存されている車両たちが静かにたたずむ。

備前市の片上駅から久米郡^{やなはら}柵原町(現美咲町)の柵原駅を結んでいた路線です。

柵原鉱山で産出される硫化鉄鉱を片上港まで輸送するため建設された路線で、当初は片上鉄道の名で1923年(大正12年)に片上～和気間、和気～井ノ口(貨物駅、後に廃止)間が、続いて1931年(昭和6年)に井ノ口～柵原間が開業し、全線開通しました。開業以来経営の柱であった鉱石輸送が昭和末期にトラックに切り替えられると、経営は先細る一方で、1991年(平成3年)に廃止されました。

沿線略図





日本最古の部類のディーゼルカー、キハ303(左)・キハ702(右)

現在、保存車両としては柵原ふれあい鉱山公園の11両など、比較的多くの車両が現存しています。中でも、同公園で動態保存されている2両の気動車は、元は旧国鉄で使用されていたもので、キハ303が1934年(昭和9年)製、キハ702が1936年(昭和11年)製と、動かすことのできるディーゼルカーとしては日本最古の部類に入り、大変貴重なものです。このほかにも機関車、客車、貨車など、貴重な車両が保存されています。



登録有形文化財となっている吉ヶ原駅舎

吉ヶ原駅は路線全通と同時に開業しました。片上鉄道には洋館風の駅舎が多く、吉ヶ原駅は三角屋根の木造の駅舎がそのまま残っています。2面3線の相対式ホームを有するほか、貨物ホームや詰所、操車場がありました。デザインの似ていた隣の終着駅柵原駅は、惜しまれつつ2004年(平成16年)に解体され、現存していません。

現在は、片上^{きち}～吉ヶ原^{はら}間の大部分が「片鉄ロマン街道」と呼ばれる自転車道や一般道路に転用され、線路跡をたどることができます。途中、駅の跡が休憩所等として活用されている箇所もあります。吉ヶ原駅跡は、周辺を含めて「柵原ふれあい鉱山公園」として整備され、動態保存されている車両もあります。



備前矢田駅。
下りホームのみが残る。



柵原方から備前塩田駅を望む。この付近から美作飯岡駅付近まで「片鉄ロマン街道」は廃線跡を外れるため、未舗装の廃線跡が残る。



菊ヶ峠付近で保存されているキハ311。



天瀬駅(左)。苦木駅(右)。ホームの一部と駅舎が整備され残る。



美作飯岡駅。二面のホームと駅前広場が残る。柵原方の踏切跡にはレールがのぞいている。

下津井電鉄



2面のホームが残る下津井駅跡とそこで保存されている車両群

倉敷市の茶屋町駅と下津井駅を結んでいた路線です。

本州と四国との連絡の一翼になうことを目的として、1913年(大正2年)から翌年にかけて、当初は下津井軽便鉄道の名で開業しましたが、当初の目的であった四国連絡よりも、児島の繊維産業の発達や鷺羽山観光客の増加などにより輸送量が増大しました。しかし、道路の整備によりバスやマイカーへの移行が進み、1972年(昭和47年)に路線の大部分である茶屋町～児島間が廃止され、残った児島～下津井間も1990年(平成2年)に廃止されました。

沿線略図

鷺羽山駅からは現役当時より鷺羽山山頂へ通じる登山道があった。



阿津駅。ホームが残る。



下津井

東下津井

鷺羽山

琴海

阿津

備前赤崎

児島



東下津井駅には2面のホームが残る。駅舎は廃線後撤去された。



眼下に児島競艇場を望む琴海駅。廃線時には交換可能駅であった。



備前赤崎駅。2面のホームが残る。駅舎は廃線後撤去された。



電車 (クハ6)



客車 (ホハフ2)

下津井電鉄は、かつて全国の軽便鉄道で見られた、ナローゲージと呼ばれる幅の狭い軌間(762mm)を採用していました。1972年(昭和47年)の路線短縮後に多くの車両が解体されましたが、何両かは現存しており、その特徴ある線路の幅に応じた、狭い車体幅を感じることができます。

下津井駅構内には、廃線時まで使用されていた電車6両のほか、開業時から使用されていた貨車や、廃線線路の撤去の用途で譲渡された井笠鉄道の気動車なども保存されています。

また、長船サービスエリア(ドライブイン・瀬戸内市)には、路線短縮前に使用されていた3両が保存されており、気動車から改造された電車(1931年製)や、開業時に製造されたデッキ付客車(1913年製)などが保存されています。



貨車 (ホワ10)

現在、瀬戸中央自動車道水島IC付近や児島市街中心部などで痕跡が失われているほかは、茶屋町～下津井間のほぼ全区間にわたって自転車道に転用され、線路跡をたどることができます。特に児島～下津井間では「風の道」と名付け整備され、架線柱や信号柱も残されている箇所があり、鉄道現役時代の雰囲気を楽しむことができます。



柳田駅。駅名標等が復元されている。



穂田駅には部分的にホームと駅名標が復元され、穂田さくら公園として整備されている。



藤戸駅にはホームと駅名標が残されている。

児島小川

柳田

穂田

福田

林

藤戸

天城

茶屋町



児島駅は2度の移転を経ており、写真の駅舎は3代目。

穂田～福田間。写真左側からカーブして回り込んでくる。右側には橋梁があり、石積み橋脚が残っている。



岡山臨港鉄道



岡南新保駅跡。プラットホームを活用し、休憩所に転用された。

岡山市の大元駅と岡山港駅を結んでいた路線です。

第2次大戦中に岡南地区にある工場に通じる側線扱いとして工事が始まりましたが、途中で中断し、戦後、工場の専用線として完成後、1951年(昭和26年)に岡山臨港鉄道として開業しました。貨物輸送が主体の路線でしたが、最後はモータリゼーションの進展と国鉄の貨物輸送削減のあおりを受けて慢性的に苦境を続け、1984年(昭和59年)に廃止されました。

沿線略図

大元～岡南新保間。遊歩道として整備されている。



岡南福田駅付近。鉄道が走っていた頃からの倉庫がリニューアルされ現在も使用されている。



大元

岡南新保

岡南泉田

岡南福田



大元駅付近。宇野線高架化とIR駅移転により駅前は大きく変貌した。その宇野線高架下から遊歩道が始まる。



岡南泉田駅付近。以南は自動車も走る市道として活用されている。



ディーゼル機関車 102号

現存する車両は少なく、(株)岡山臨港本社(旧南岡山駅付近)のディーゼル機関車102号(1953年製)、ちどり保育園(岡山市)の気動車キハ7003(1958年製)。当初北海道の夕張鉄道で使用され、県内の水島臨海鉄道を経て岡山臨港鉄道へ転入、柵原ふれあい鉱山公園(美咲町)のキハ7001(前頭部のみ)となっています。また、和歌山県の紀州鉄道に譲渡された別の1両が、現在は旧有田鉄道金屋口駅で保存されています。



キハ7001



キハ7003

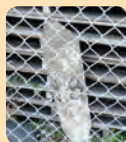
現在では、大元～岡南泉田間は遊歩道「臨港グリーンアベニュー」として木々の緑あふれる空間に生まれ変わりました。岡南泉田から岡南福田付近までは市道に転用され、線路跡をたどることができます。並木町付近以南は宅地や倉庫群などに転用されています。



岡南元町駅付近。廃線直前の旅客列車の終点。住宅の辺りに駅があった。

並木町

岡南元町



岡山港駅付近。鉄道橋を転用(左)。レールはもう少し海の方まで延びていた。付近に残る8キロポスト(右)。

南岡山

岡山港



並木町駅付近。この周辺は宅地に変わり、線路跡をしるぶごことは難しい。



南岡山駅付近には鉄道橋を転用したとみられる橋が。その名も「臨鉄橋」。



井笠鉄道



にいやま
新山駅舎を活用した井笠鉄道記念館。1号機関車と客車、貨車も保存されている。貨車では唯一の現存車両。

笠岡駅と井原駅を結ぶ本線、途中北川駅と矢掛駅を結ぶ矢掛線、井原駅と広島県の神辺駅^{かんなべ}を結ぶ神辺線の3路線から成り立っていました。

内陸の旧山陽道沿線と、海岸沿いを走る山陽本線とを結ぶ目的で、1913年(大正2年)、当初は井原笠岡軽便鉄道の名で笠岡～井原間(本線)、次いで1921年(大正10年)矢掛線北川～矢掛間、1925年(大正14年)に高屋線井原～高屋間が開業、1940年(昭和15年)に神高鉄道神辺～高屋間を編入して井原～神辺間が神辺線となりました。国鉄井原線の建設決定により、1967年(昭和42年)に矢掛線と神辺線が廃止、残った本線の笠岡～井原間も1971年(昭和46年)に廃止されました。



笠岡交通公園で保存される気動車ホジ9

廃線後40年以上がたった後でも多くの車両が保存されており、地域の人々に愛されていたことがうかがえます。



七日市公園(井原市)で保存されるベルギー製の9号機関車

現在、当初廃止区間の矢掛線と神辺線は、跡地の大部分が現在の井原鉄道井原線の路盤に転用されています。最後まで残った本線は、笠岡～小平井間は主に遊歩道、小平井～七日市付近の間は主に道路に転用され、井原市街地は区画整理により路盤が消滅しています。

国鉄井原線の建設は1966年(昭和41年)に着工されましたが、1980年(昭和55年)には工事が凍結され、この地の鉄路の復活は1999年(平成11年)の井原鉄道の開業まで待たねばなりませんでした。



経が丸グリーンパーク（井原市）で保存される気動車ホジ 101 と客車



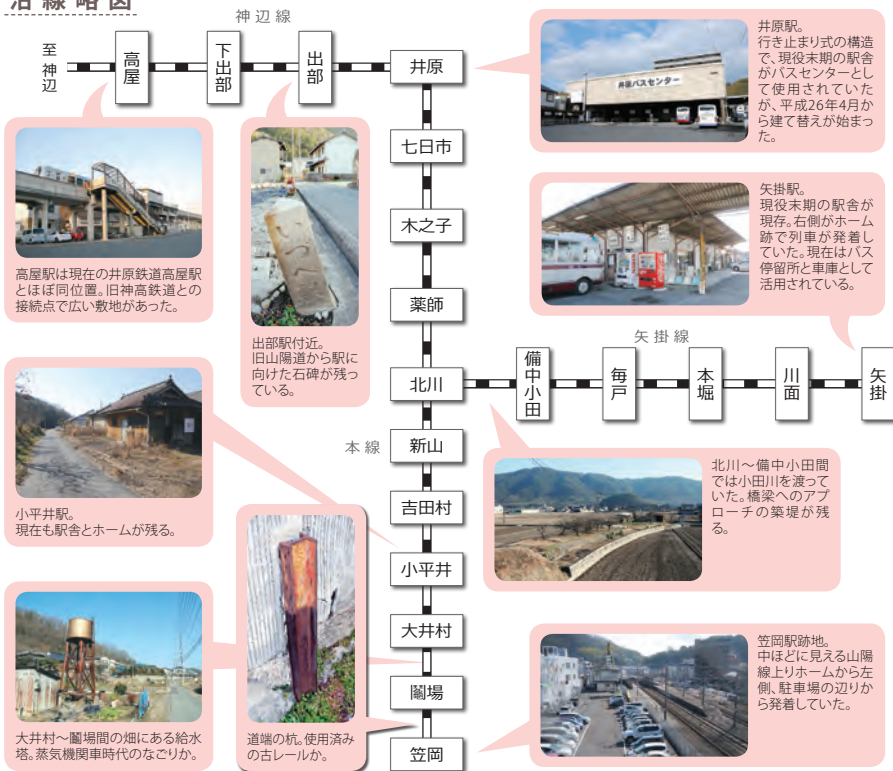
池田動物園（岡山市）で保存される2号機関車（ただし銘板は3号と表示されている。）

井笠鉄道は、前出の下津井電鉄同様、通常より狭い762mm軌間を採用していました。

現存する保存車両は比較的多く、井笠鉄道記念館の3両をはじめ、沿線の笠岡、井原、福山市内に約10両が保存されています。特に客車は、路線廃止後、西武鉄道山口線で使用するため譲渡されたこともあり、多くが残存しています。中には、補修を受けながら、遠く北海道や千葉県で現在も使われている車両があります。ただ、路線全廃後も旧蘭場車庫で保管されていた車両群が、1980年(昭和55年)に火災によりその大半を焼失したのは残念な出来事でした。



沿線略図



両備バス西大寺鉄道線

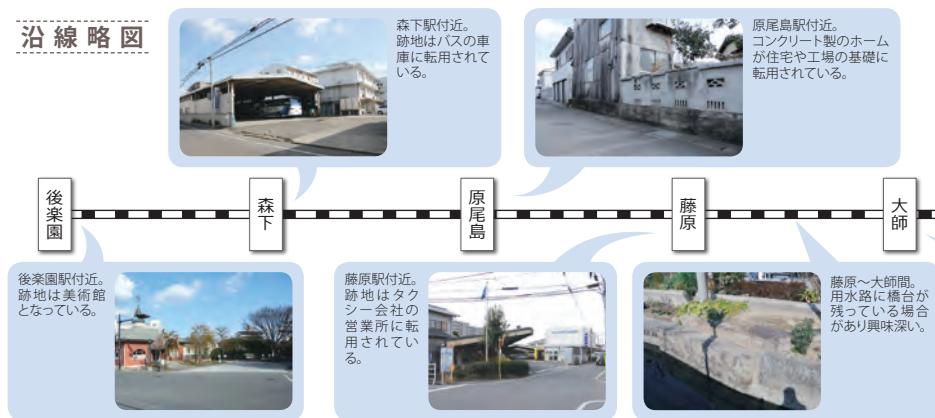


西大寺市駅前に保存されている気動車キハ7。廃線時まで使用された。

岡山市の西大寺市駅から後楽園駅を結んでいた路線です。

西大寺の町と山陽本線や岡山市街地を結ぶ目的で、1911年(明治44年)から1915年(大正4年)にかけて、当初は西大寺軌道の名で開業しました。後楽園駅から旭川の対岸に渡れば、岡山電気軌道番町線(1912年<明治45年>開業、1968年<昭和43年>廃止)に乗り換えることができました。末期まで経営状態は良好でしたが、国鉄赤穂線伊部～東岡山間の開通に伴い同線との競合を避けるため、1962年(昭和37年)に廃止されました。

沿線略図

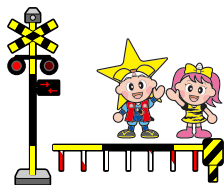




池田動物園に保存されている客車ハボ 13(左)・貨車ワボ3(右)

西大寺鉄道は、914mmという全国的にも珍しい軌間が使われていました。この軌間を用いた鉄軌道の中でも最後まで残った路線として知られています。この914mm軌間向け気動車として唯一現存する気動車がキハ7(昭和11年製)で、大変貴重なものです。また、池田動物園には、客車と貨車が各1両ずつ、軌間の異なる井笠鉄道の蒸気機関車と並べて保存されています。

毎年2月に開かれる西大寺会場の際には、車両を増結し長大編成を組んでもなお、車両のデッキにまで鈴なりになった乗客を運んでいた逸話が残っています。



西大寺駅構内は、敷地がバスセンターに転用されています。その西大寺バスセンター内には、旧西大寺鉄道本社建物が残され、現在もバスの営業所事務所として使用されています。隣には、財田駅舎が移築され、バス乗務員休憩所として使用されています。



旧西大寺鉄道本社建物(左)と旧財田駅舎(右)

現在は、断片的に道路に転用されており、特に^{おおだら}大多羅付近～西大寺市間は自転車道として整備されていますが、工場や宅地などに転用された部分も多く、線路跡をたどることが困難な地域もあります。ただ、市街地にありながらも用水路に橋台の遺構などが残っている箇所もあります。



財田駅付近。
国鉄線との接続駅として東岡山駅前^{さか}に存在したが、現在は同駅前広場となっている。



長利駅付近。
公園として整備されている。

広谷駅付近。
この辺りから西大寺市まで自転車道に転用されている。



財田

長利

大多羅

広谷

西大寺市

大師駅付近。
鉄道用地との境目の痕跡か、田んぼの畦の線にうかがえる。



大多羅駅。
駅舎が残る。左側の屋根が二重になっている部分が元からあった部分。

玉野市電気鉄道



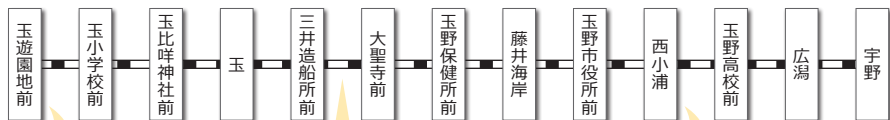
玉比咩神社前駅付近。玉～玉遊園地前間では川の上に構造物を作って線路が引かれた(写真左上)。自動車が駐車されている場所が線路跡(写真右)。

玉野市の宇野駅と玉遊園地前駅を結んでいた路線です。

第2次大戦中に建設が始まったものの、工事が中断されていた三井造船の工場への専用線を活用する形で、当初、備南電気鉄道により1953年(昭和28年)に宇野～玉(後の三井造船所前)間が開業、その後、1955年(昭和30年)玉橋(後の玉)まで、続いて1960年(昭和35年)に玉遊園地前まで延長開業しました。長期的には渋川、児島、水島方面へ達する計画でしたが、開業時から経営がきびしく、1956年(昭和31年)に玉野市営に移管され、1972年(昭和47年)に廃止されました。

現在では、広瀧～三井造船所前間が自転車道に転用されるなど、ほとんどの区間で線路跡をたどることができます。

沿線略図



玉遊園地前駅付近



大聖寺前～三井造船所前間にかかる橋



西小浦駅。休憩所が整備されている。

中国鉄道稲荷山線・中国稲荷山鋼索鉄道



備中高松駅近くの自転車道。ほぼ南北に走る。



奥ノ院駅跡。斜めの石垣がホームの跡。

吉備線は、津山線と同様、中国鉄道(現中鉄バス)が開通させた路線で、当初は高梁川の舟運と岡山とを連絡する目的で建設されました。このため総社の市街地に向かわず新見・高梁方面からの舟運との接続点であった湛井(現在の総社市井尻野)を終点としていました。

後に伯備線の建設に伴い、湛井駅への路線を廃止し、東総社駅から現在の総社駅に至る路線へと変更しています。その後津山線同様戦時買収の対象となり、1944年(昭和19年)に国有化され現在に至っています。

吉備線の稲荷駅(現備中高松駅)から枝分かれし、平山駅をへて、稲荷山駅との間を結んでいたのが、稲荷山線でした。1911年(明治44年)に開業し、国有化された1944年に廃止されています。現在は、備中高松駅付近から最上稲荷付近まで自転車道となっており、線路跡をたどることができます。

また、最上稲荷の境内にはケーブルカーが走っていました。中国鉄道の子会社である中国稲荷山鋼索鉄道の路線として、1929年(昭和4年)、山下～奥ノ院間が開業、中国地方で唯一の存在でしたが、戦時中に不要不急線に指定され、1944年に廃止されました。斜面にある路盤等の遺構は今では確認困難なものもありますが、奥ノ院への登山道の途中でホーム跡などが確認できます。

運行コスト削減のため、1964年(昭和39年)に電車から気動車による運行に切り替えられ、開業当初に導入された電車3両は対岸の香川県の高松琴平電鉄に売却されました。このうち1両は2006年(平成18年)まで活躍し、引退後は玉野市への里帰りを果たし、玉野市総合保健福祉センター「すこやかセンター」で静態保存されています。



モハ103号。現役最末期の琴電760号の姿で保存。

三幡鉄道

旭川河口の三幡港と岡山市街を結んでいた路線です。

当初は三幡軽便鉄道の名で、1915年(大正4年)から1923年(同12年)にかけて、三幡～国清寺間が開通しました。

三幡港は、岡山市街の京橋港に対する外港として多くの連絡船が発着し、岡山の海の玄関口でした。その三幡と市街地を連絡する鉄道として利用されましたが、乗客数の伸び悩みや、川沿いの道路が建設されることになったため、わずか16年の営業で終わりを告げ、1931年(昭和6年)に廃止されました。

廃止から80年以上が経った現在、かつての川沿いの田園地帯は住宅地に変わり、往時の面影をたどる手がかりはわずかとなりました。



沿線略図



伯備線旧線跡 (井倉～石蟹・豪溪～美袋)

伯備線の井倉～石蟹間は高梁川が蛇行する区間で、伯備線もその流れに沿って敷設されていましたが、昭和50年代の複線化に伴い経路が変更されました。旧線跡は、鉄橋が旧状の姿で残るなどし、自転車道に転用されています。並行する国道180号からもその姿を見ることができます。

その他方谷～井倉間、豪溪～美袋間(日羽駅付近)でも線路の付け替えによる旧線跡が見られる区間があります。



↑井倉～石蟹間
旧線にかかる旧第九高梁川橋梁。



↑日羽～美袋間、坑門がコンクリートで塞がれた旧地蔵嶽トンネル(右)。



↑旧線の日羽駅ホーム跡

鉄道構造物いろいろ



扇形機関車庫の全景

旧国鉄津山駅機関車庫

1898年(明治31年)、中国鉄道の岡山～津山間の全通後、因美線、姫新線が相次ぎ開業し、津山駅が重要な拠点駅となったことに伴い、1936年(昭和11年)に設置されたものです。

17線を持つ扇形車庫で、国内で現存する扇形車庫12箇所のうちでは、京都・梅小路運転区(梅小路蒸気機関車館)に次ぎ2番目の規模を有します。

現在、内部の収容線などは一部撤去されていますが、展示車両が収容されているほか、気動車の検修時などに一時的に使用されることもある現役施設です。

また、車両の向きを変えるための「転車台」も現存しています。この転車台は1930年(昭和5年)の製作で、当車庫の建築以前に既に設けられていたと考えられています。

近年、国鉄時代に1両のみ製造されたDE50型ディーゼル機関車(DE50 1)や、特急「いなば」号などで活躍したキハ181系気動車(キハ181-12)などが静態保存されており、一般公開時にはこれらの保存車両のほか、車庫や転車台を間近に見学することができます。



転車台

山陽本線 三石付近のアーチ橋群

三石付近は、山陽本線の盛土が町の中央を貫いており、その下をくぐるために煉瓦積みみのアーチ橋が建設されました。この区間は1890年(明治23年)から1911年(同44年)にかけて整備されており、上下線の建設年代の違いによる継目の跡も見られます。

写真は4連のアーチを備えた三石金剛川さんせききんごうがわ拱梁。山陽本線という一大幹線でありながら、8基もの橋がほぼ原形を保ち現在も使用されている点は貴重といえます。



三石金剛川拱梁

宇野線 田井拱橋たゐきょう

1910年(明治43年)、宇野線開通時に設置されたもので、八浜～備前田井間の旧国道30号上にかかる橋です。

外見は、花崗岩による石張りできていて一見石積みアーチ橋のように思えますが、内部は無筋コンクリート構造となっています。宇野線最大のアーチ橋としてほぼ原形のままで使用されており、初期のコンクリート構造物として貴重な存在です。



田井拱橋

現存木造駅舎

美作河井駅
みまさか かわい

1



1931年(昭和6年)、因美南線(現在の因美線)美作加茂～美作河井間の延伸時に開業。現在は単式ホーム1面1線の棒線構造であるが、1997年(平成9年)まで島式1面2線と留置線1本を有する合計1面3線の駅だった。

駅の南西には、かつて除雪車の向きを変えるために使用されていた手動の転車台が存在する。使用されなくなってから地中に埋まっていたこの転車台は、近年掘り起こされ、間近に見ることができるようになった。



美作河井駅の転車台

知和駅
ちわ

2



1931年(昭和6年)、因美南線(現在の因美線)美作加茂～美作河井間の延伸時に開業。単式ホーム1面1線の棒線構造。

美作滝尾駅
みまさか たきお

3



p20

美作土居駅
みまさか どい

4



1936年(昭和11年)、姫津東線(現在の姫新線)佐用～美作江見駅間の延伸時に開業。現在は単式ホーム1面1線の棒線構造であるが、反対側にはかつて使用されたホームの跡が残っている。

方谷駅
あたご

12

p20



美袋駅
みふくろ

13

p19



みてあるき



吉ヶ原駅

p4



9

美作江見駅



5

1934年(昭和9年)、姫津西線(現在の姫新線)東津山～美作江見間の開業時に設置。相対式ホーム2面2線で現在も列車交換機能を持つ。駅舎は窓がアルミサッシに改変されているが、待合室の出入り口戸は旧状をよく残している。

美作千代駅



6

1923年(大正12年)、作備線(現在の姫新線)津山～美作追分間の開業時に設置。現在は単式ホーム1面1線の棒線構造であるが、反対側にはかつて使用されたホームの跡が残り、側線では貨物扱いもされていた。

建部駅



11

岩山駅



7

1929年(昭和4年)、作備西線(現在の姫新線)岩山～新見間の開業時に設置。現在は単式ホーム1面1線の棒線構造だが、反対側にはかつて使用されたホームの跡が残っている。

弓削駅



10

1898年(明治31年)、中国鉄道本線(現在の津山線)開業時に設置。相対式ホーム2面2線を有するほか、現在は使用されていないが貨物用の切り欠きホームが残っている。木造下見板貼、和瓦葺、周囲に庇を巡らせた意匠は、同じ津山線の玉柏駅(後年の改変あり)で現在も見られる特徴である。

野馳駅



8

1930年(昭和5年)、三神線(現在の芸備線)矢神～東城間の延伸時に開業。現在は単式ホーム1面1線の棒線構造であるが、反対側にはかつて使用されたホームの跡が残っている。駅舎は、一部窓のアルミサッシ化や小荷物扱口の滅失などの改変は見られるが、出札口の旧状が保たれているなど総じて旧状をよくとどめている。

たけべ 建部駅



中国鉄道本線（現在の津山線）岡山市（現在の岡山駅とは場所が異なります。）～津山（現津山口）間が開業した2年後の1900年（明治33年）に地元からの請願駅として設置されました。相対式ホーム2面2線を有しています。駅舎は内部もほぼ旧状が保たれ、一列に並んだ小荷物扱口や出札口の窓口カウンターは当初の姿で残されています。津山線の当初の姿をとどめている駅舎として貴重なものといえます。

みなぎ 美袋駅



1925年（大正14年）、伯備南線（現在の伯備線）宍粟（現蒙溪）～美袋間の延伸時に開業。単式ホーム1面1線と島式ホーム1面2線、合計2面3線を有しています。駅舎は、屋根瓦、外部の開口部が改変されているものの、全体構造は当初の姿をよくとどめており、伯備線の小駅舎として貴重な存在といえます。

となった駅舎



1928年(昭和3年)、伯備線の備中川面^{かわも}～足立間^{あしだち}延伸時に開業。島式ホーム1面2線を有する地上駅ですが、傾斜面上にあるため、ホームは駅舎より高い場所にあります。周辺に方谷という地名はなく、当地出身の幕末の儒学者山田方谷に由来した駅名です。ただし当初は、「方谷は人名ではなく地名(西方の谷)である」として名付けられたエピソードが残っています。



1928年(昭和3年)、因美南線(現在の因美線)津山～美作加茂間の開業時に設置。現在は単式ホーム1面1線の棒線構造ですが、反対側にはかつて使用されたホームの跡や、駅舎の北側には側線跡の他に貨物ホームと上屋が現存しています。

駅舎の開口部は窓の一部がアルミサッシに改変されているほかは、木製のままで。改集札口も木製で残るなど、内部はほとんど手を加えられておらず、旧状をよくとどめています。中国山地を背にした田園風景の中で残った貴重な小駅舎といえます。

保存蒸気機関車&昭和30年代以前

D51 838/井倉洞駐車場(新見市井倉)



1

1943年(昭和18年)に国鉄鷹取工場にて新製。1945年(昭和20年)岡山機関区、次いで糸崎機関区、再び岡山機関区と渡り歩き、1955年(昭和30年)に新見機関区へ転属、以来1973年(昭和48年)の伯備線無煙化まで活躍。その後浜田機関区へ、同年再び新見機関区へ転属し1974年(昭和49年)に最後を迎えた。長年岡山界隈で活躍した地元ゆかりの機関車。1971年(昭和46年)に米子-岡山間でお召し列車を牽引した名誉が残る。

D51 889/石原公園(総社市中央)



2

1944年(昭和19年)に日立製作所笠戸工場にて新製。当初門司機関区に配置され、次いで熊本機関区、人吉機関区、吉松機関区、1970年(昭和45年)に新見機関区へ転属し、伯備線で最後の働きを見せたのち、1972年(昭和47年)に廃車となった。

D51 842/水島中央公園(倉敷市水島青葉町)



3

1943年(昭和18年)に国鉄鷹取工場にて新製。当初、岡山機関区に配置され、山陽本線などで活躍。以来、富山機関区、熊本機関区を経て、最後は北海道の追分機関区に配置され、1975年(昭和50年)に廃車となった。戦中戦後を経て、蒸機最終期まで働いた機関車が、里帰りして安住の地を得た形となった。



につくられた現役車両をたずねる



C11 80/津山市立南小学校(津山市昭和町)



1935年(昭和10年)に日立製作所笠戸工場にて新製。当初松山機関庫に配置され、次いで備後十日市(三次)、1948年(昭和23年)に津山機関区へ転属し、津山線などで活躍して無煙化を見届けた。1973年(昭和48年)に会津若松運転区に転属し、2年後同地で最後を迎えた。1962年(昭和37年)の岡山国体時にお召し列車を牽引した栄えある機関車。

D51 917/下石井公園(岡山市北区幸町)



1943年(昭和18年)に日本車輛名古屋工場にて新製。当初函館機関区に配置され、次いで五稜郭、盛岡、浜田機関区、1971年(昭和46年)に新見機関区へ転属し、伯備線で最後の働きを見せたのち、翌年に廃車となった。

水島臨海鉄道 キハ20形気動車(旧国鉄キハ20形)



キハ20系列は、1957年(昭和32年)から1965年(同40年)までに系列合計で1,100両以上が製造され、日本各地で広く使用された一般形気動車である。水島臨海鉄道では、1986年(昭和61年)から1991年(平成3年)にかけて、国鉄・JR四国から計12両を譲り受けたが、2014年(平成26年)5月以降は1両のみが残ることとなった。現存する車両は1960年(昭和35年)日本車輛製で、新製当初から四国を拠点に活躍し、国鉄民営化後にJR四国から購入されたもの。同系列車は、JR線での現役車両はすでになく、水島臨海鉄道同様に譲渡を受けた千葉県や茨城県内の私鉄線などで数両が残るのみである。

岡山電気軌道 3000形電車(旧東武鉄道100形)



1953年(昭和28年)、宇都宮車輛(現富士重工)で計10両が製造され、東武鉄道日光軌道線100形として使用された。1968年(昭和43年)の日光軌道線線廃後、同年から1970年にかけて全車両が岡山電気軌道に譲渡され、長らく岡山市街で活躍したが、現在では3005号、3007号の2両が残るのみとなった。このほか、3009号、3010号が廃車後栃木県内へ里帰りし、静態保存されている。冷房装置を持たないため、現在は夏季を除く時期に3007号が1日5往復、3005号が毎月第1土曜日に2往復のみ運転されている。(写真は左から3005号、3007号)

所在マップ



- 発行日 平成 26 年 6 月 30 日
- 発行 岡山県教育委員会
- 編集 岡山県教育庁文化財課
〒700-8570 岡山市北区内山下2-4-6 電話 086-226-7601 (直通)
- 協力 (株)岡山臨港、笠岡市、JR西日本岡山支社、玉野市電保存会、ちどり保育園、平田釣具店
美咲町、両備ホールディングス(株)両備バスカンパニー西大寺営業所