



但馬国府・国分寺館ニュース

編集・発行

2009. 9 第17号

但馬国府・国分寺館
Museum of Tajima Kokufu and Kokubunji

〒669 5305 兵庫県豊岡市日高町柿布 808
TEL 0796-42-6111 FAX 0796-42-6112
<http://www.city.toyooka.lg.jp/kokubunjikan/>



山陰本線 おおやがわきょうりょう 大屋川橋 梁 の今昔 (上) 明治45年『山陰線写真帖』より (下) 2009年8月撮影

第18回企画展 山陰本線100年 —八鹿～城崎間開業100年—

明治42年(1909)に山陰本線の八鹿～城崎間が開業して、今年ちょうど100年。今や山陰本線は、私たちの暮らしの中で無くてはならない存在です。

日本の鉄道は、国家の近代化や戦後復興など社会の成長と期を同じくして発展しました。山陰本線も同じく、日本海側を東西に結ぶ幹線鉄道として重要な役割を担ってきました。しかし、他の路線に比べて近代化が遅れたことや風光明媚な車窓風景が続くことから、

「偉大なるローカル線」ともよばれています。

今回の展覧会では、多くの資料から、多様な要素をもつ山陰本線の歴史を振り返ります。これを機に、山陰本線の魅力を感じていただければ幸いです。

■ 展示協力機関・個人 (50音順・敬称略)
豊岡市教育委員会出石分室／豊岡市立図書館／
パシナ倶楽部／ふじおコレクション／
織田寧人／河本匡弘／鳥塚亮／平尾巧／藤尾泰彦

但馬初の鉄路—播但鉄道—

但馬に鉄路の足音が聞こえ始めたのは、明治26年(1893)のこと。生野銀山の鉱石輸送を主な目的とした「播但鉄道株式会社」が設立され、飾磨(姫路市)～生野(朝来市)間の建設が始まったのです。路線はわずか2年で開通し、その後和田山(朝来市)や津居山(豊岡市)までの延長も計画されていました。

しかし、播但鉄道の経営は苦しく、明治36年(1903)には山陽鉄道に買収。わずか10年で会社を解散しました。ただし、観光客の増加など鉄道は但馬の人々の生活を大きく変えました。例えば、城崎温泉は京阪神から1日で来ることができるようになり、大いに賑わいました。



播但鉄道株式会社株券(ふじおコレクション)



播但鉄道で使われていたレール
(1893年イギリス製/ふじおコレクション)

山陰本線の建設まで—鉄道誘致—

明治25年(1892)に公布された「鉄道敷設法」には、今後の建設計画路線の中に「山陰線」が載っていて、「京都府下舞鶴ヨリ兵庫県下豊岡、鳥取県下鳥取、島根県下松江、浜田ヲ経テ山口県下山口近傍ニ至ル鉄道」と規定されています。この政府構想には、京都～福知山～豊岡を通る現在の山陰本線の姿はなく、軍港のある舞鶴が起点になっているなど、軍事優先主義が見受けられます。しかし、舞鶴から豊岡に至る具体的な建設ルートは決められていませんでした。

鉄道敷設法の公布に伴い、政府は線路取調委員を任命し、地理・経済・軍事など多方面から路線調査に取りかかりました。これにより、但馬でも鉄道誘致運動が一気に燃え上がったのです。城崎郡・出石郡・気多郡など、それぞれの地域ごとに猛烈な運動が起こり、陳情合戦が繰り広げられていました。



- A [現行の山陰本線] 福知山～和田山～八鹿～豊岡
- B [現行の北近畿タンゴ鉄道線] 宮津～網野～久美浜～豊岡
- C [海岸側ルート] 久美浜～三原峠～城崎
- D [江野線] 豊岡～江野～森本～香住
- E [但東～出石ルート] 宮津～中山～出石～豊岡
- F [蘇武岳越え] 出石～江原～神鍋～村岡
- G [水ノ山越え] 八鹿～関宮～若桜～鳥取
- H [戸倉峠越え] 養父～大屋～若桜～鳥取



「山陰縦線鉄道ニ対スル願」
(明治28年/豊岡市教育委員会蔵)
【Fルートを求めた請願】



「鉄道敷設法山陰線ニ関スル請願」
(明治27年/豊岡市教育委員会蔵)
【Gルート排斥などを求めた請願】



「山陰鉄道縦貫線ニ関スル意見書」
(明治29年/豊岡市立図書館蔵)
【Eルートを求めた請願】



「鉄道比較線略図」
(明治26年頃/豊岡市教育委員会蔵)

Topics 出石を通らなかった山陰本線

結局、山陰本線は出石を通ることはありませんでした。出石の有力者の中には、「煤煙で稲が育たない」「外来者の流入で風紀が乱れる」などの反対意見が多くあったそうです。

また、明治31年(1898)に福知山に陸軍歩兵第20連隊が置かれ、軍都として位置づけられました。当時は日清戦争後の軍備拡張の時代。福知山を通らない出石ルートは検討すらされず、出石は近代化の波から取り残されていったのです。

山陰本線の建設と開通

山陰本線の建設が始まったのは、鉄道敷設法から14年も経った明治39年(1906)のこと。豊岡市内の路線はほぼ平坦で、長い橋梁やトンネルもなく、工事は比較的容易でした。八鹿～豊岡間は明治42年(1909)7月10日に、豊岡～城崎間は同年9月5日に開通。これにより、但馬にも本格的な「鉄道の時代」が到来したのです。



『山陰線建設概要』
(明治45年/個人蔵)

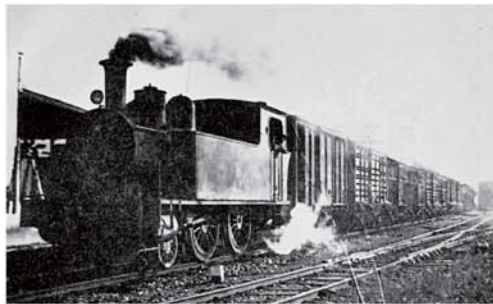


開通当時の城崎(現 城崎温泉)駅
(明治45年/『山陰線写真帖』より)

山陰本線支線の誘致と建設

山陰本線の開通は、沿線の経済・社会・文化に大きな影響を及ぼしました。これまで鉄道のなかった地域の人たちは、鉄道誘致に向けた運動を活発におこないました。

但馬では、宮津線(現 北近畿タンゴ鉄道)や出石鉄道(出石～江原)、但馬軽便鉄道(江原～頃垣。未完成)など、多くの鉄道が建設されました。しかし、但馬軽便鉄道は大正15年(1926)に建設を断念、出石鉄道も昭和19年(1944)に戦争の影響で営業を休止するなど、但馬の小規模鉄道運営は厳しいものでした。



出石鉄道の貨物列車



出石鉄道 合図灯
(豊岡市教育委員会蔵)



出石鉄道沿線案内
(昭和初期/
豊岡市教育委員会蔵)

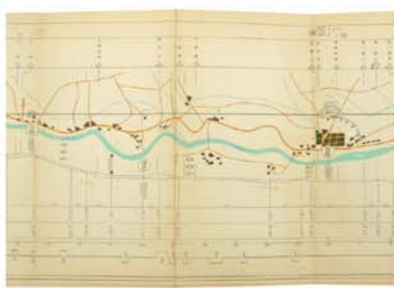
大正～昭和初期の山陰本線

大正時代に入ると、第一次世界大戦による特需で好景気となり、暮らしは豊かになりました。旅行者も増え、ガイドブックも多数出版されました。

大正時代末に神鍋高原にスキー場が開業すると、江原駅は大混雑。また、明治30年(1897)に1万5千人だった城崎温泉の宿泊者数は、大正9年(1920)には33万人と飛躍的に増加するなど、但馬への観光客は増え続けました。



全国旅行案内地図
(昭和9年)



国鉄乗務員用線路一覧略図
(昭和7年/ふじおコレクション)

山陰本線の無煙化と電化

長く非電化であった山陰本線。昭和24年(1949)に山陰線電化促進期成同盟が発足し、電化運動が始まりました。しかし、戦後間もなく多額の工事費が必要な電化は実現性が薄いものでした。但馬の山陰本線から蒸気機関車が消えたのは昭和45年(1970)。無煙化は達成されましたが、電化は実現しませんでした。

電化の完成したのは昭和61年(1986)。電化により、豊岡～京都間の所要時間は約10分短縮されたほか、輸送力も増強され、京阪神が一層身近になりました。



蒸気機関車さよなら運転(宮津線)
(昭和45年9月30日)



城崎～大阪間電化開業乗車券
(昭和61年/ふじおコレクション)

山陰本線鉄道グッズ—ふじおコレクション—

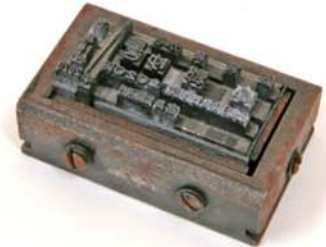
藤尾忠雄さん（故人）は、学校で教鞭をとる傍ら休日を利用して全国の鉄道に乗り、3万点を超える鉄道グッズを収集しました。そのうち、北近畿の鉄道に関しては随一の収集量を誇っています。2002年には私設資料館「ふじおミニ鉄道資料館」を開き、子どもや鉄道愛好家の人気を集めていました（現在は休館）。ここでは、ふじおコレクションをごく一部ですがご紹介します。



藤尾忠雄さん



腕木信号機



硬券切符の組版



S L 機関士用時刻表
(播但線/昭和61年)



警戒標識



懐かしの列車愛称票



福知山・山陰線電化開業記念品
(昭和61年)



改鋏 (切符切りのハサミ)

お知らせ

企画展講座「豊岡市に残る近代鉄道遺産」

日時：10月24日（土）午後1時30分～3時
場所：但馬国府・国分寺館 映像ホール
講師：当館学芸員
定員：40名

*聴講無料（企画展の観覧は有料です）。
事前申込みも不要です。

■最新情報はホームページもご覧下さい。
<http://www.city.toyooka.lg.jp/kokubunjikan/>

但馬国府・国分寺館 ご利用案内



- 開館時間 午前9時～午後5時
(入館は午後4時30分まで)
- 休館日 水曜日（祝日の場合は開館し、翌日休館）
12月28日～1月4日
- 入館料 大人 500(400)円
高校生 200(150)円
小中学生 150(100)円

*（ ）は20名様以上
*県内小中学生は無料
*65歳以上の方は半額



ホームページ QRコード