

登録有形文化財 若桜鉄道関連施設

今なお町の中心

わかさ



若桜線は、因美線^{こおげ}郡家駅から若桜駅に至るローカル線で、起工から5年の歳月と181万円あまりの建設費を要して、昭和5年(1930)12月に全通しました。開通式は県知事はじめ関係者が参列し、列車の発着ごとに花火があがったそうです。その後、木材や木炭等の物資輸送や通勤通学の足として活躍しましたが、山間地域の過疎化や林業の衰退に伴って、運輸や交通の機能を衰退させていったため、昭和61年、国鉄再建特別措置法による廃止対象路線となりました。しかし、沿線住民の運動で鳥取県・市、若桜町など沿線地方公共団体による第3セクターが営業を引き継ぎ、現在も地元住民の足として、重要な役割を担っています。

若桜鉄道の終着駅「若桜駅」の駅舎は木造平屋建てで、屋根は純日本様式の切妻造を使用し、屋根面に鉄板が使用されています。また、機関車を方向転換させる手動式転車台は、往来する機関車の折り返しと、車庫との出入りに使用されていましたし、機関車に送水する取水塔などの設備を残しています。

沿線には昭和初期の面影を残す停車場の本屋やプラットホーム、雪覆、落石覆など、多くの施設が良好な状態で残されています。そのなかで、完成して80年を経た橋梁は、他の路線の橋梁に比べて随分劣化が少なかったことが調査で証明されました。昭和初期の建設工事の信頼性が認められたと考えられます。こうして、平成20年(2008)6月、若桜鉄道の23施設が国登録有形文化財となりました。

歴史的、文化的価値がある若桜鉄道関連施設は、若桜町の活性化を図る物として位置付けられたことで、鉄道愛好グループと若桜町の商工会員及び商工会青年部が主となって補修及び整備清掃を行い、当時の面影を再現するとともに景観整備を行っています。

また、兵庫県多可町から譲り受けたSLは、エアーコンプレッサーで圧縮空気を送ることで走行しており、SL運転体験もマニアに好評となっていますし、ピンクに染めた蒸気機関車(SL)を走らせるイベントなどは県内外の鉄道ファンでにぎわい、地域の活性化に一役買っています。



若桜鉄道若桜駅機関車転車台と給水塔
駅構内の下り方北寄りに位置する機関車転向のための転車台。直径15m、プレートガーダーを用いた上路式で、人力によって回転する。ピットには流水を導入して融雪と凍結防止を図っている。給水塔は鉄筋コンクリート造基礎の上に鉄製の円筒タンクが載る構造で若桜駅のシンボリック存在である。

位置図



若桜鉄道若桜駅本屋及びプラットホーム
昭和5年に開通した鉄道省若桜線の終着駅。木造平屋建の本屋と、石積プラットホームからなる。当初、本屋は待合室と事務室、休憩室から構成された。



若桜鉄道雪覆
若桜川橋梁から2km西北方に位置し、山からの落雪が線路へ転落するのを防ぐ。延長24m、ラーメン構造。8スパンからなる直線状の鉄筋コンクリート造構造物で、積雪地帯ならではの鉄道構造物。



若桜鉄道第一八東川橋梁
若桜鉄道における最長(139m)橋梁で、上路式の鋼製8連桁橋。花崗岩の布積による円形石積橋脚上に、13mの桁3基と19mの桁5基で湾曲させている。