

高梁の 近代化遺産 ⑬

伯備線備中高梁駅（旭町）

明治20年、山陽鉄道神戸・馬関（現在の下関）間の敷設計画が現実味を帯びました。この動向にいち早く反応したのが鳥取・島根県の議員達でした。同年、境から岡山への鉄道を提唱したのです。明治25年、「鉄道敷設法（法律第4号）」交付。姫路、岡山、倉敷または玉島と境を結ぶ3ルートが謳われました。倉



人道跨線橋の支柱は、山陽線の熊山駅や金光駅に残る鑄鉄製から古レールへと移り変わりました。備中高梁駅跨線橋の2番線側には「1964-3」のプレートが貼られています。

敷・境間の鉄道、つまり伯備線が国家認識を得、明文化された瞬間でした。

ところが、このルートの道路開削を最初に訴えたのは山田方谷です。新橋・横浜間に鉄道が開業した翌年、明治6年に「備中玉島港より伯州米子港に至る車路開通存意書」を起草しています。（『高梁市史（高梁市、昭和54年）』）。

伯備線の敷設は、大正5年の軽便鉄道根雨線伯耆大山・根雨間の工事着工に始まり、大正7年の「改正鉄道敷設法」を経て官営工事となりました。『伯備線建設概要（鉄道省岡山建設事務所、昭和3年）』によると、伯備北線新見・伯耆大山間延長74・5キロメートルの予算は762万8000円、伯備南線倉敷・新見間延長64・4キロメートルが494万9千円。昭和3年10月25日に倉敷・伯耆大山間全線が開業しました。

備中高梁駅は、伯備南線第5工区備中広瀬・木野山間延長9・455キロメートルに於いて、大正15年6月20日に開業。総工費2万1848円は、扇形機関車庫が建設された新見駅につぐもので、中国鉄道吉備線との接続駅となった西総社（現在の総社）駅よりも高額でした。

駅長室、駅務室のある建物を本屋と呼びます。備中高梁駅本屋の入口と、1番線の上屋支柱には大正15年と記された「建物資産標」が貼られています。本屋の壁面にモルタルが塗られたのは関東大震災後の防火対策による



2番・3番線の旅客上屋6号・7号は昭和37年製。ペンキの塗られた支柱には「B.V.&Co.Ld1897 C.T.K.」と陽刻されています。イギリスのボルコウ・ボーン社が明治30年に中国鉄道会社（C.T.K.）に向けて製造したことを意味します。明治期に津山線で使われたレールです。

ものですが、1番線の佇まいは大正から昭和中期にかけての鉄道駅そのものです。一部木造の跨線橋を支えるは八幡製鉄所製のレール。高価だったレールは、本来の役目を終えた後も支柱や柵などに転用されました。備中高梁駅では、2番・3番線とコインロッカー横の上屋支柱に輸入レールが使われています。レールの腹板を見てください。明治30年に中国鉄道会社がイギリスから輸入したレールもあります。

1番線の跨線橋横の柵、NTT前の柵には小型の古レール。旧専売公社の引込線にはベルギーのプロヴィデンス社製のレールが敷かれています。普段何気なく見ている景色の中には、鉄道史の語り部達が現役で活躍しています。古レールは岡山駅などたくさん見ることができます。古レールの使われた建造物や構造物は、大正から昭和30年代にかけて造られたものだと考えてください。

（文・吉備国際大学社会学部ビジネスコミュニケーション学科准教授・小西伸彦さん）

