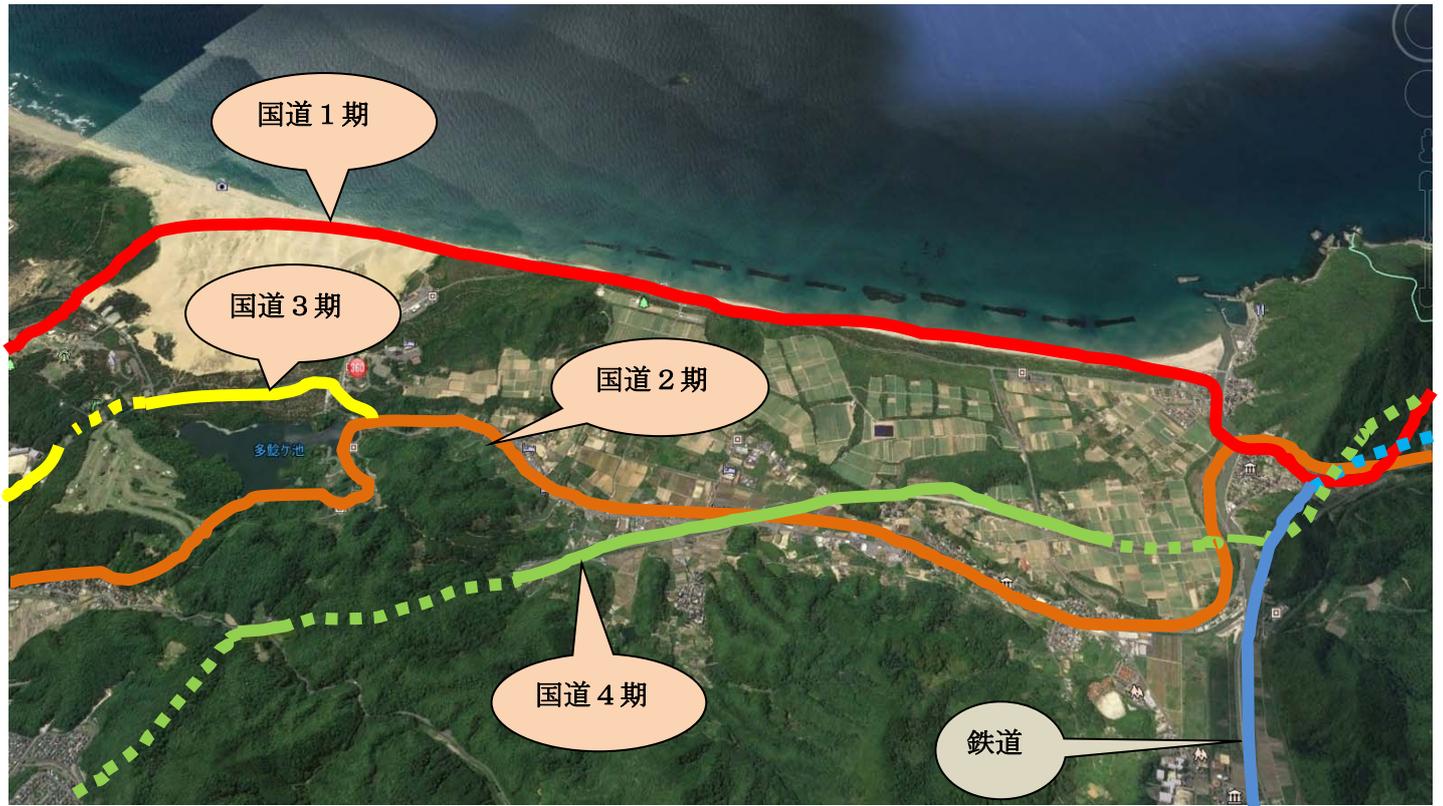


福部の文化発展を築いた鉄道・国道の歴史

縄文時代 弥生時代 古墳時代 飛鳥時代 奈良時代 平安時代 鎌倉時代 室町時代 江戸時代 明治時代 大正・明治・昭和時代

鉄道路線・国道路線の歩み



明治23年(1890年) 当時はある程度道路が拡幅整備され、人力車、乗合バスなどの車両交通が開けたが、しかし県外との貨客の大量交通は海上の「汽船」に頼るほかはなく「西日本の北海道」と呼ばれていた。この当時、大阪へは徒歩で約一週間を要し、汽船では西回り航路で下関から瀬戸内海で大阪へは十数日を要する状況であった。

鉄道の歩み

年代	出来事	利用状況など
鉄道 明治43年 (1910年)	鳥取～岩美間が開通し、山陰線が鳥取県下全線で開通。 福部地区の鉄道開通には、「駟馳山トンネル」「細川トンネル」「榎峠トンネル」の3つのトンネルが必要で、3年間の工事の末完成した。	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道開通以来塩見駅は昭和15年乗降客数(64,600人/年)・貨物取扱数(4,300トン/年)をピークに徐々に減少し、自動車時代へと移り、昭和47年には無人駅となる。 ・貨物では「木材」「梨」の取扱量が多かった。 ・昭和40年代までは福部の交通の足、農産物や木材の出荷など福部の発展に寄与した。
	明治末期の塩見駅(現JR福部駅)(黒田珠喜提供)	

国道の歩み		
年 代	出来事	利用状況など
国道1期 但馬街道 中世の時代～江戸時代を経て大正15年頃まで (1200年頃～1926年)	この道は駟馳山を下り細川から岩戸へ、海岸を通り、浜坂へ続く道で「但馬街道」「浜街道」「灘道」などと呼ばれ平坦で歩き易い道路であった。 明治43年に鉄道が開通するまでは、但馬の国や岩美町方面から鳥取へ往来する重要道路であった。 700年以上も利用された当時の一級国道である。	<ul style="list-style-type: none"> ・駟馳山のふもとの細川に茶屋が三軒、宿屋が一軒あり、茶屋ではお酒、刺身、料理などが出され、わらじ、ぞうり、傘など旅人の必需品も扱われ相当に賑わっていたという。 ・明治から大正時代の末頃には人力車が20台以上あり、浜坂・鳥取方面や岩美町方面へと利用していた。 ・浜坂には「柳茶屋」があり、鳥取方面への旅人はここでお茶をしたり、食事を取ったり、風呂もあったと記録に残る。
国道2期 国道9号線 昭和3年 (1929年)	細川～海士～浜湯山から多鯨ヶ池のボジ坂を通り覚寺へ通じる道で当時は京都から下関へ通じる「山陰道」と呼ばれた。 国道9号線の完成。	<ul style="list-style-type: none"> ・昭和3年以前もこのルートで道はあったものの福部と覚寺の道路頂上部（切りわり）は急坂で大八車や荷車の通行が大変であったようである。 ・昭和3年の改修工事では道路幅が6mまで拡張されて、福部の西洋桃、西洋梨、柿、などのトラック出荷で大幅に出荷量が増えた。
国道3期 国道9号線バイパス 昭和40年 (1965年)	覚寺～砂丘の西側へトンネルで結び、多鯨ヶ池の北側を通して砂丘東靴へと通じる国道9号線バイパスが完成。	<ul style="list-style-type: none"> ・それまでの幅が狭く曲がりくねった山道から解放される。 (大型バスや大型トラックはすれ違うことできなかった)
国道4期 山陰道 昭和55年 (1980年)	覚寺～山湯山まで魔尼山などをトンネルで結ぶ「山湯山バイパス」「山陰道」が開通。	<ul style="list-style-type: none"> ・行楽シーズンの砂丘周辺の渋滞が緩和された。 ・岩美町方面へのアクセスも格段に利便性が向上。