



Yaotusenha ima  
Dounatte irunokana



# 八百津線

Yaotsu line

八百津町イメージキャラクター



やおっち

私たち1班は、八百津線について調べました。  
右側にいるのは、八百津町のイメージキャラクターの「やおっち」です。

## 八百津線とは

岐阜県可児市の明智駅から同県加茂郡八百津町の八百津駅までを結んでいた、名古屋鉄道の鉄道路線。



まず、八百津線について説明します。

八百津線とは、岐阜県可児市の明智駅から加茂郡八百津町の八百津駅までを結んでいた、名古屋鉄道の鉄道路線のことです。

かつて八百津支線と称していた時期があり、八百津支線と呼称される場合は広見線の支線として扱われていました。

現在は廃線になっています。

Koreha yaotsususenno gaiyoudesu yoi

概要	
現況	廃止
起終点	起点: 明智駅 終点: 八百津駅
駅数	5駅(廃止時点)
開業	運営
最終延伸	1930年4月30日
廃止	1930年10月1日
所有者	2001年10月1日
路線総延長	東美鉄道→名古屋鉄道
軌間	路線諸元
電化	7.3 km(4.5 mi) 1,067 mm (3 ft 6 in) 直流1,500 V(1984年9月23日まで), 架空電車線方式

Jikkuri mitene



これは八百津線の概要です。

八百津線は、明智駅から八百津駅までの5駅をつないでいました。

1930年4月30日に開業し、2001年10月1日に廃止になっています。

所有者は東美鉄道から名古屋鉄道に変わりました。

路線総延長は7.3キロで、軌間は1,067ミリメートルです。

## 八百津線の歴史

- ・1930年4月30日 - 東美鉄道が伏見口(現・明智) - 兼山間開業。
- ・1930年10月1日 - 兼山 - 八百津間開業
- ・1943年3月1日 - 名古屋鉄道が東美鉄道を合併。  
新広見(現・新可児) - 御嵩(現・御嵩口)間、伏見口 - 八百津間  
を東美線とする
- ・1943年8月10日 - 起業廃止(許可)(可児郡錦津村地内八百津-錦織間)
- ・1944年 - 伏見口 - 兼山口間の東伏見駅、兼山口 - 兼山間の城戸駅、中野 -  
八百津間の伊岐津志駅休止
- ・1948年5月16日 - 東美線の新広見 - 御嵩(現・御嵩口)間を広見線に編入。伏見  
口 - 八百津間を八百津線(八百津支線)に改称

-Toumi tetsudoutte nani?

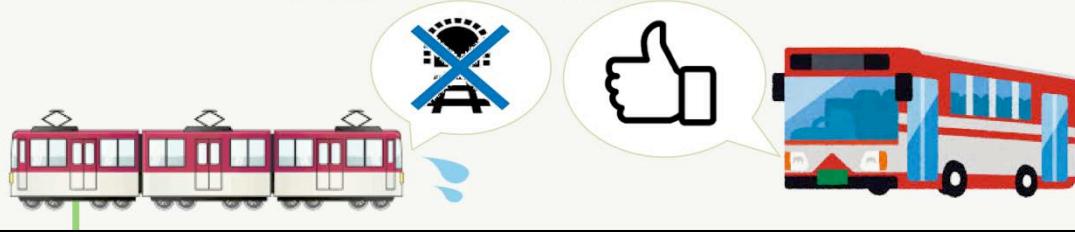
八百津線の歴史について話します。

文字多すぎるのでいらないとこ省く

## 八百津線の歴史



- ・1963年8月21日 - 城山トンネル補強のため9月15日まで運休。
- ・1969年4月5日 - 休止中の東伏見駅、城戸駅、伊岐津志駅廃止
- ・1982年4月1日 - 伏見口駅を明智駅に改称
- ・1984年9月23日 - 電気運転廃止、レールバス運転開始。
- ・1985年3月14日 - 電化設備撤去完了、ワンマン運転開始
- ・2001年10月1日 - 明智 - 八百津間が廃止。翌日より東濃鉄道に  
より代替バス(YAOバス)運転開始



八百津線の歴史について話します。

文字多すぎるのでいらないとこ省く



## 東美鉄道について

About Tomi railway

- ・東美鉄道は、東濃鉄道より広見駅 - 御嵩駅間の路線を譲り受け、一部路線を延伸した鉄道会社。
- ・1943年名古屋鉄道に合併された。



最初に八百津線を所有していた東美鉄道は、  
1926年(大正15年)9月23日に東濃鉄道から広見駅～御嵩駅間の路線を譲り受け  
一部路線を延伸しました。  
1943年(昭和18年)3月1日に名古屋鉄道に合併され、東美線となりました。  
1948年(昭和23年)5月16日に伏見口～八百津間は八百津線となりました。

## 八百津線の現在の姿

Zissaini aruitenite mawariha tannbo  
bakaride sita.



Imaha gakuseino tuugakuroni natte  
imasita.

八百津線の現在は写真の通り、遊歩道になっています。実際に行って写真を撮ってきました。私たちのほかにも、地元の方々のジョギングコース、犬の散歩の道や、学生の通学路などとして使われていました。

八百津線が廃線となり、遊歩道となった今でも、地域の人々に使われています。

車両はその後. . .

車両はミャンマーへ輸出された！

2001年10月1日の八百津線廃止に伴いキハ30形が三河線に転属したことにより、キハ21・22が余剰廃車、残りのキハ23～25もキハ30形全車と共に廃車となった。

全車両がミャンマー国鉄へ譲渡されることとなり、キハ21・22が2003年、キハ23～25が2004年にミャンマーへ渡った。

2003年に渡った2両は、ミャンマー国鉄の日本からの譲渡車両第1号である。

八百津線の車両は、廃線後ミャンマーに輸出されました。

キハ21～25形の5両が製造されましたが、2001年10月1日の八百津線廃止に伴いキハ30形が三河線に転属したことにより、キハ21・22が同年に余剰廃車、残りのキハ23～25もキハ30形全車と共に廃車となりました。

全車両がミャンマー国鉄へ譲渡されることとなり、キハ21・22が2003年、キハ23～25が2004年にミャンマーへ渡りました。

2003年に渡った2両は、ミャンマー国鉄の日本からの譲渡車両第1号です。

## キハ20形について

- ・1987年8月に1両、1990年5月に4両製造
- ・車体長15m
- ・エンジンが強化
- ・廃線により、21、22の2両が2001年12月26日に  
23～25の3両が2004年3月31日  
にミャンマー国鉄に譲渡



キハ20とは、

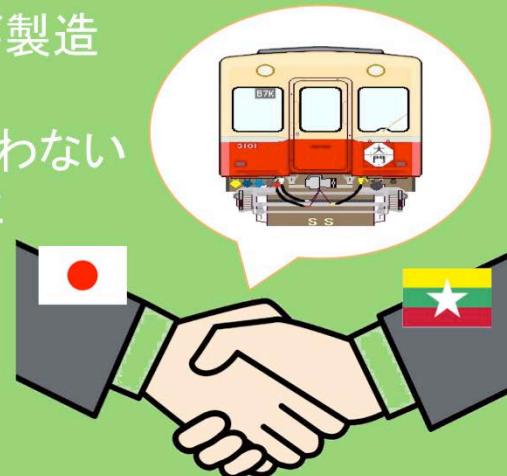
輸送力、性能向上のために1987年8月に1両、1990年5月に4両が製造されました。  
キハ10形に続きバス部品を多用していましたが、車体長は15mに延長し、エンジン  
も強化され、台車も二軸ボギー台車とされました。

外観はキハ10形に準じていますが側窓は固定式で、座席もロングシートですが増備  
車は車端部の一部が折り畳み式に変更されました。

その後、八百津線廃止により、ミャンマー国鉄に譲渡されました。

## キハ30形について

- ・1995年2月に31～34の4両が製造
- ・車体長16m
- ・キハ20形との併結運転は行わない
- ・廃線により2004年3月31日に  
ミャンマー国鉄へ譲渡



キハ30とは、

1995年2月にキハ10形の置き換えを目的に4両が製造されました。  
軽量鉄道車両工法へ変更で、車体長も16mになり、側扉もこれまでの2扉・折り戸から3扉・引き戸に変更されました。

側窓はキハ20形以前と比べて大型の固定窓とし、正面窓も貫通扉付きですが大型のパノラミックウインドウを採用しました。

ロングシートのモケットも電車に使われていたパープル系になり、補助椅子も設けるなど、内装も電車に準じたものになっています。

台車はキハ20形と同級の二軸ボギー台車を使用しており、エンジンもキハ20形と同じものを搭載していましたが、変速機が変速1段・直結2段の自動切替式に変更されていたため、手動切替式のキハ20形との併結運転は通常は行われませんでした。2001年9月の八百津線廃止に伴い全車が、キハ20形同様ミャンマー国鉄へ譲渡されました。



↑JR東海のキハ47、キハ11と並ぶRBE2504。さながら新可児駅のよう。

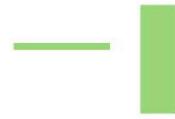
↓Yangon工場にて留置されている  
RBE2506(元キハ31)。



左上の写真は、

## 八百津線が通ってた駅

Station where Yaotsu line passed.



明智駅



東伏見駅



兼山口駅



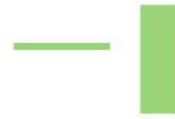
城戸駅



八百津線は、計8つの駅を通っていました。  
明智駅、東伏見駅、兼山口駅、城戸(きど)駅、

## 八百津線が通ってた駅

Station where Yaotsu line passed.



兼山駅



中野駅



伊岐津志駅



八百津駅



兼山駅、中野駅、伊岐津志(いぎつし)駅、八百津駅の順番に駅がありました。

## 八百津線の終点



廃線になった後は、駅舎等は撤去。  
旧駅前ロータリーを含めた敷地が宅地造成され、住宅  
が建築された。終点付近には、上の写真のような石碑  
が建てられている。

現在は八百津線の駅舎は撤去されています。  
駅前のロータリーなどの敷地は住地造成されて住宅になりました。  
終点には写真にある石碑が建てられています。



## 感想

- ・八百津線が近くにあって驚いた
- ・ミャンマーに車両が譲渡された事を初めて知った
- ・次はやおバスや広見線がなくなりそう！

Yaotsusenn ga tikakute bikkuri.  
Yaotsusenn to myannma- ha  
donna kannkei nannda rou.

・今の広見線の現状と、  
八百津線の過去を多くの人に知って欲しい

Hiromisenn no gennijyou to  
Yaotsusenn no kakowo sirou minna!

八百津線について調べてみて、今まで昔この辺りに電車が通っていたことくらいしか知らないかったけど、今回の活動を通して学校の近くにも線路があったことや、電車がミャンマーに譲渡されたことを初めて知りました。

また、実際に線路があった場所をみんなと歩いてみて、こんな身近な場所にあったとは今まで知らなかったので、驚きました。

昔は当たり前のようにあった八百津線が配線になってしまったように、いつかやおバスや広見線が廃止になってしまうかもしれないなと思いました。なので、八百津線のように消えてしまわないように、次は広見線について調べ、少しでも多くの人に今の広見線の現状と、八百津線の過去を知ってもらいたいと思いました。

おわり



八百津線について調べてみて、今まででは昔この辺りに電車が通っていたことくらいしか知らなかっただけど、今回の活動を通して学校の近くにも線路があったことや、電車がミヤンマーに譲渡されたことを初めて知りました。

また、実際に線路があった場所をみんなと歩いてみて、こんな身近な場所にあったとは今まで知らなかつたので、驚きました。

昔は当たり前のようにあった八百津線が配線になってしまったように、

いつかやおバスや広見線が廃止になってしまうかもしれないなと思いました。

なので、八百津線のように消えてしまわないように、次は広見線について調べ、少しでも多くの人に今の広見線の現状と、八百津線の過去を知ってもらいたいと思いました。