

おおまま えき ほんや
**1 大間々駅本屋（昭和16年）及び
 下り線プラットホーム（明治44年）**

みどり市大間々町大間々1360-1他



本屋は、旅客と貨物の増加や老朽化のため建て替えられたもので、モダンな雰囲気も現在も残っています。下り線プラットホームは、全長107mで、桐生側の39mは昭和53年に改造され、建造当時のプラットホームは短くなっています。なお、下り線プラットホームには雨除けの上屋が昭和4年に建てられました。

おおまま えき
2 大間々駅上り線プラットホーム（明治44年）

みどり市大間々町大間々1360-1他



桐生方面行きのプラットホームで、全長107mです。擁壁（ようへき）は間知石（けんちいし）による割石積みです。間知石とは、約30cm角の切石で、6個並べると1間（長さの単位：約180cm）がわかることからその名前がつけられました。大間々駅は、高津戸峡やながめ余興場、大間々市街地といった市内の名所観光の核の役割が期待されます。

てぶりやま かけひ
3 手振山架樋（昭和5年）

かんばい
4 第一神梅トンネル（大正元年）

みどり市大間々町桐原



手振山架樋

大間々駅から下り線で約3分で見えはじめ、架樋から第三神梅トンネルまでは約1分で通過します。急な崖を下る雨水や土砂を渡良瀬川に落とすため造られたもので、長さ14mのコンクリートの樋（とい）があり、古レールを利用した支柱で支えています。

第一神梅トンネル

全長は166mです。馬蹄形（ばていけい：ウマのひづめのかたち）で天井は煉瓦（れんが）積み、側壁は煉瓦積みと切石（きりいし）積みを併せて用いています。煉瓦積み部分はモルタル吹き付けによる補強が数回行われ、昭和49年には待避所3か所が設けられました。多くのトンネルが馬蹄形に造られている理由は、トンネルを押しつぶそうとする圧力に耐えるためです。

かんばい
5 第二神梅トンネル（大正元年）

みどり市大間々町下神梅



全長は27mです。内部は馬蹄形で煉瓦造りです。第二神梅トンネルは、漏水防止用のコンクリートを吹き付けた以外は、建造当初の姿を最もよく残したトンネルです。なお、神梅の3つのトンネルが造られた地域は、急な崖が渡良瀬川に迫るところで、銅山街道（あかがねかいどう）でも、「七曲がり」と呼ばれる難所でした。

かんばい
6 第三神梅トンネル（大正元年）

みどり市大間々町下神梅



上神梅駅から上り線で約2分半で見えはじめ、第三神梅トンネルから第一神梅トンネル・手振山架樋までの通過時間は約1分です。建造当初の第三神梅トンネルの内部は馬蹄形で煉瓦積み45mでしたが、昭和12年に箱形コンクリート造の落石覆いが設けられ、全長60mとなりました。

かみかんばい えき ほんや
7 上神梅駅本屋及びプラットホーム（大正元年）

みどり市大間々町上神梅193-2他



本屋は神戸駅とともに足尾鉄道の開業当初からの歴史を見守ってきた数少ない駅舎で、昭和5年の増築で現在の姿になりました。珍しい木製の改札があります。プラットホームは、全長107mで擁壁は間知石による割石積みです。建造当初からの姿をよく保っています。平成20年7月8日に、他の鉄道施設に先立って国の登録有形文化財になりました。

ふかさわ きょうりょう
8 深沢橋梁（大正2年）

桐生市黒保根町宿廻・みどり市大間々町上神梅



上神梅駅から下り線で約2分、本宿駅から上り線で約30秒で見えはじめます。全長30m、2連の橋桁（はしげた）が2基の橋台（きょうだい）と1基の橋脚（きょうきゃく）の上ののる上落式プレートガーダー形式の橋で、コンクリート製の本宿駅側の橋台は、カスリーン台風から復興したときのもので昭和23年に造り替えられたものです。