

今福線マップ作成

渡辺 操

1. はじめに

今回、三年目となる今福線研究分科会の活動は、いよいよ昨年この分科会の目標と定めた遺構マップを作成し、今福線の認知度向上を実現することであった。過去二年間の現地踏査などの活動も、マップ作成によって明確な形として成果を残すことができるのではないと思う。これまでに一応全線に渡ってひと通り現地を確認しているが、マップ作成のため、残されている構造物等（遺構）の再確認、来訪する方のための地域のシンボル（周辺施設）の確認などのため、11月10日に現地調査班を3～4人ずつ3地区に分けて実施した。

私は、1班として嘉藤さん、和田さんとともに約80年前に建設された旧線の「下府駅～上府町」の区間を担当した。この区間は今福線全体からすると、佐野地区でのアーチ橋などのような目立つ遺構がなく、やや地味な印象があるため、過去二年の現地踏査でもあまり写真を撮影していない地区であった。しかしながら、これまであまり関心が薄かった分、新たな発見もあった。

この地区での鉄道遺構の特徴としては、主に以下の3点が挙げられる。

- ・現在は道路として利用されている（鉄道跡とは気づかれない）。
- ・道路として利用されていたが、今は立ち入り禁止となっている。
- ・山に隠れてその存在そのものが気づかれていない。

こうしたこの区間の遺構等について、この日に確認でき印象に残ったものを紹介していく。



図1: 今回踏査付近の概略図(マップ)

2. 下府駅

山陰本線との分岐する今福線の起点で、現在の2番ホームの向こう側が草むらとなっているが、線路が入るくらいのスペースがある（幻の3番線）。現在ではここが線路敷きだったことに気付く方はほとんどいないと思う。

線路敷きは、この先5km分くらい（下府川を渡る橋梁までの区間）は連続して完成していたものと考えられるが、現在はこのすぐ先の橋梁が片側の橋台のみが残された状態である。上部工ともう一方の橋台は、市道拡幅のために壊されたものと思われる。



写真 1: 下府駅(2番ホーム右側)



写真 2: このホームの右側に今福線が入る予定であった。

3. 線路敷きを利用した道路(盛土・切土)

旧線全体として、大きな盛土、切土法面は少ないが、下府駅から100～300m付近では比較的大きな盛土、切土(H=20～30m程度)が見られる。この切土については、三郡変成岩でダイナマイトの効き目が悪く、難工事だったことが「幻の広浜鉄道—桑原彰著」に書かれている。おそらく、切土した土を盛土に使用しているが、当時は大型の建設機械がなく、土の運搬も含めてたいへん苦勞されたようである。

現在も道路として使用されており、完全に今の地域生活に溶け込んでいる。



写真 3: 鉄道敷きを利用した道路(盛土部)



写真 4: 鉄道敷きを利用した道路(切土部)

4. 下府廃寺跡と眺望地点(線路敷き)

直線区間が約700m連続しており、山間を縫うように建設された旧線としては珍しい地点である。現在も道路として使用されているため、一直線に見渡せるということで眺望が良い。

この直線区間の起点側に「下府廃寺跡」があり、今福線建設の際に国の史跡に指定された。



写真 5: 眺望地点の直線区間



写真 6: 下府廃寺跡

5. 天神橋、恩地橋

写真 5 の直線区間内にある橋であるが、2 橋とも上部工は架け替えられているが、下部工（橋台、橋脚）は鉄道のもをそのまま使用している。したがって、下部工幅よりも上部工は幅が広く、両側に張り出されている。このことは、基本的には橋の下に降りてみなければ分からないが、路面上からでもパラペット部分が打ち継がれていることが確認できる。

それにしても、恩地橋は川幅が 5m 程度しかないのに、橋長は 40m くらいで 6 径間となっていて、やたらと橋脚が多い。河川以外の陸上部を盛土形状にしていればもっと橋長は短くできると思うのだが、約 80 年前の建設時では切土による残土など、盛土材料が周辺にない場所では、盛土する方が土の運搬などの面で難しかったのかもしれない。



写真 7: 天神橋



写真 8: 恩地橋(やたらと橋脚が多い)

6. 上府第一、第二トンネル

この二つのトンネルは、約 500m 離れて連続して建設されており、いずれも過去に道路として利用されたが、現在は通行止めとされ、柵が坑口に設置されている。このうち、上府第二トンネルは、今福線旧線で全 12 か所あるトンネルで最長（ $L=365\text{m}$ ）のものである。

せっかくなので中に無理やり入ってみたが、第二トンネルはひび割れも少なく、概ね健全であった。しかし、第一トンネルにはひび割れ幅が 2~3 cm 程度に達するものも数か所あり、コンクリートのはく落の危険が予想されるような状況である。近年になって通行止めとした理由は、トンネル内の幅員が狭いこと、および並行する県道の 2 車線改良が完成したことであるが、第一トンネルが危険であったことももう一つの理由であるように思う。



写真 9: 上府第一トンネル($L=35\text{m}$)
老朽化、変状が著しい



写真 10: 上府第二トンネル($L=365\text{m}$)
概ね健全

7. 有福第一、第二トンネル

下府川を渡った先に 2 つのトンネルがあるが、2 つとも完全に森林などの自然に溶け込んでおり、遠くからはまず見つけることができない。坑口から 30m 内くらいまで接近してやっと確認できるような構造物である。

このトンネル坑口は付近の農地等よりも 2m 程度高い位置にあり、以前はこのトンネル間も築堤されていたようであるが（古い森林基本図では盛土が記載されている）、現在は撤去されている。このことから、こうした線路の形跡は見えないため、ますます見つけることが困難な状況となっている（隠れた遺構を探すことも楽しいかも知れない）。



写真 11: 有福第一トンネル(L=220m)
杉林に覆われている。



写真 12: 有福第二トンネル(L=54m)と橋台
竹林に覆われ、全く見えない。

5. おわりに

旧線では全体にトンネルが多く、全部で 12 箇所存在する（旧線区間に並行する県道にはトンネルはない）。どう考えても、施工はトンネルよりも開削の方が安全に施工できると思うのだが、約 80 年前の大型の建設機械のない時代では、掘削量を最小限とするトンネルの方がかえって低コストだったのかも知れない。建設当時の作業員（技術者）が、次の時代の人のために危険を冒して構築してきたことが、結局未成線に終わったことは、無念であったことだろうと思う。

今年度の研究分科会活動では 3 地区に分かれ、それぞれで一応マップを完成させた。全員がこの活動にそれほど多くの時間を掛けられない中で、何とか作成したという感じである。現在は、浜田市民ですらこの遺構がほとんど認知されていない状況であるが、これがネットなどを通じて全国に周知され、今福線が広く認知されればここに来訪される方も多少は増えるのではないかと予想できる。できればこのことが、今福線周辺の地域活性化に少しずつでもつながっていけば良いと思う。

以上