

# 幻の広浜鉄道「今福線」を歩いてみて

伊藤 清治

## 1. はじめに

今福線研究分科会は、鉄道遺構を後世に残すため、また地域資源としての利用方法等、地元浜田市から情報も取り入れながら、どのような事が提案できるのか、検討しようと言う主旨のもので、複数年（最低2年程度）かけて検討しようとしています。

私がこの研究分科会に興味を持ったのは、入社して数年後に今回歩いた今福線の遺構を見ていた記憶があり、その時何でこんな所に橋脚が立っているのだろうと感じていた、その答えが見つかるような気がしたため参加しました。

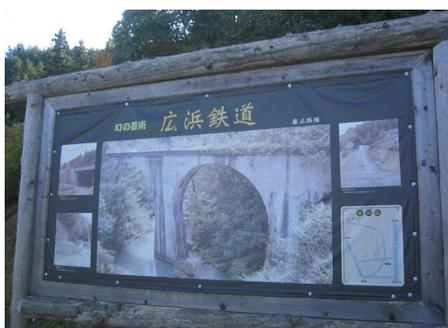
## 2. 今福線の概要

今福線は戦前と戦後の二度にわたり計画、着工されたものの、太平洋戦争や時の国内事情からどちらも建設が中断され、完成を見ずに未成線のまま現在に至っている広島と浜田を結ぶ幻の鉄道の一部分であり、浜田市の下府町から同市の金城町今福を結ぶ約16km区間にわたって確認できる鉄道遺構です。

遺構には、トンネル、橋脚、アーチ橋並びに鉄道敷等があり、それらは周辺の景色と一体化したものやアンバランスに存在しているもの、またひっそりと山中に埋もれ隠れているものなど様々な状態で存在している。その中で平成20年にはアーチ型の橋梁群が、土木学会の「選奨土木遺産」に認定されています。

今福線は、前述のしたように戦前と戦後に二度にわたり計画されており、戦前のものは旧線、戦後のものは新線として残っている。その概要を今福線資料より抜粋しておく。

<p>〔旧線〕…下府川に沿った急カーブの多い路線 1896(明治29) 広島と浜田を結ぶ鉄道計画出願 島根県から…「芸石鉄道」計画 広島圏から…「広浜鉄道」計画 1933(昭和8) 浜田-今福間の工事着工が決定 下府-今福間の工事開始 1940(昭和15) 工事中止</p> <p>【完成した主な遺構】 駅(下府, 上府, 宇野, 佐野, 今福) トンネル 12 コンクリートアーチ橋 7</p>	<p>〔新線〕…高速に対応した直線的な路線 (コースの80%がトンネル) 1968(昭和43) 今福線着工認可あり 1969(昭和44) 新計画今福線(浜田-三段峡)工事 着工決定 1970(昭和45) 今福橋梁完成 1971(昭和46) 下府川第一・第二橋梁完成 1975(昭和50) 下長屋トンネル(1,663m)完成 1880(昭和55) 工事中止</p>
--	---



地元住民による広浜鉄道の案内看板



今福線概要図 (今福線資料より)

### 3. 今福線の現状

11月20日(土)に現地調査(本調査)を実施した。天候も良く、周囲の山々は紅葉真っ盛りで、まさに現地調査打ってつけの日であった。

現地調査は今福線の終点となる南側の今福方面より開始し、旧線の起点となるの下府駅へと北上する経路で実施し、残存するトンネルやアーチ橋等様々な遺構の現状を歩いてみた。

その中で印象に残った箇所について報告します。

#### 〔トンネル〕

新線の計画で施工された下長屋トンネルは真っ直ぐで、その長さが $L=1,633\text{m}$ もある。坑口より反対側をのぞくと、遙か彼方に反対側の坑口が明るく小さく見える状況であった。この下長屋トンネルより東側の道路及び延長上には3スパンの今福橋梁が残存しており、この区間も真っ直ぐで、この区間を含めると約2kmの直線区間であり、十分活用できる条件を備えているように感じた。

その東側の坑口は県道に隣接した非常にアクセスの良い箇所に存在している。この坑口に沿っては地域の連絡道として活用されていると思われる側道が両側に施工されているが、この側道を利用しなくても県道からのアクセスは問題ない状況であり、なんとも奇妙な光景であった。



今福橋梁



下長屋トンネル

その他トンネル内で次のような事に遭遇しました。

全体にトンネル内は健全な状態のものが多かったように感じましたが、中には亀裂や湧水が多く、赤褐色の土砂状のものが堆積した箇所が存在していました。このものがどこから出てきたものなのか、また背後の土砂等に関するなら空洞があるのではないかなど疑問が沸いてきました。(後で判明したのですが、バイオマット というものだそうです。)

またコウモリのすみかになっているトンネルもあり、コウモリの糞がたくさん堆積している箇所もあった。状況からして何年も前からこの場所をすみかにしていたようで、コウモリの生息環境に適していたのだろうと思いました。



亀裂や湧水の顕著なトンネル  
赤褐色をしたバイオマットが形成されている



トンネル内に生息するコウモリ

## 〔アーチ橋群〕

### 4連アーチの眼鏡橋（市道に利用されている）

4連アーチの眼鏡橋では不思議な体験をしました。

その体験とは、あたかもアーチ橋本体内部に水が流れているかのように聞こえる現象です。

実は、その下を流れる川音が、アーチ部分の1箇所だけに反響して、私たちの耳に鮮明に聞こえていたのです。非常に不思議な体験で、感動しました。

（体験の価値あり）



眼鏡橋の標柱

#### 4連アーチ橋の眼鏡橋

手前から2連目のアーチ下において水の流れる音が鮮明に聞こえる

### 新線と並行に架かる3連アーチ橋

旧線と新線が並行して走る区間で、下府川にかかる新線側の橋梁から望む旧線の3連アーチ橋は景観に優れている。また、新線から3連アーチ橋への道（若干藪化）もあり、3連アーチ橋を歩く事も可能で、新線と旧線をお互いに見て歩ける唯一の区間と思われる。



真っ直ぐな新線の路盤敷・橋梁・トンネル  
右前方に3連アーチ橋が架かっている



#### 3連アーチ橋

新線の橋梁に並行して架かっている

### 5連アーチ橋

現在、県道の片側車線として利用されている5連アーチ橋。

背後にはコンクリート壁面があり、当時どのような経緯でこの様なアーチ橋が施工されたのか興味が沸きました。また、向かって左側2つと右側3つのアーチの形状・長さが異なるのもどうしてなのか不思議でした。さらに最も左側の基礎部分は、市道の建設時に掘削された事や風化等によって非常に脆い状態であり、県道として利用されている事も考慮すると、アーチ橋本体への影響が懸念される状況である。



#### 5連アーチ橋

## 近代的な高架橋と対比出来る 4連アーチ橋

土木学会の「選奨土木遺産」に認定されたアーチ橋群の銘板がある4連アーチ橋とその背後上方に架かる浜田道の高架橋が見渡せる場所があり、新旧の構造物にそれぞれ思いを馳せる事が出来る。



選奨土木遺産の銘板



下府川に架かる4連アーチ橋 (旧線) と浜田道に架かる高架橋

以上のように、現地調査によって下長屋トンネルやアーチ橋群は魅力のある遺構で、地域発展の起爆剤として十分成り得る価値のある遺構である事を認識する事が出来ました。

## 4. 課題や問題点

今回の調査では遺構の健全度については実施していません。将来にわたって地域活性の起爆剤や観光資源等に有効活用するためには、残存する遺構について詳細な健全度調査を実施し、適切な対応を施す必要があると考えます。特に新線に架かる橋梁については、転落防護柵等が設置してあるものの、腐食等老朽化の激しい箇所が存在しており安全性の面で不十分である。

また、案内板の設置や見学ツアー等地元住民による取り組みも実施されているようですが、これらの遺構が何であるか知る人はあまり多くはないと思います。(アピール不足かも?)

よって今後としては、地元住民の理解や住民との連携を図り、魅力的で効果的な場所を選定し、補修や補強を行い安全性を確保するとともに、継続的な運営や管理が出来るかが課題と考えられます。

## 5. おわりに

今回の現地調査で、トンネルやアーチ橋群等多数の鉄道遺構を見る事が出来た。先人の工事に携わった人たちにとっては鉄道完成が夢であったに違いないと思います。しかしそれらの夢ははかなくもついで、遺構として現存している状況であり、これらの遺構がこのまま埋もれてしまう事は儚さを感じます。この今福線が未成線でなく部分的にでも供用されていれば、少なからず沿線の集落の発展にも寄与していたのではないかと想像しています。

今後、これらの遺構を後世に生かすも無駄にするのも、これからの活動に係っているのではないかと考えています。

—以上—