

# 今福線研究分科会始まる

村上英明

## 1、はじめに

今福線は、幻の広浜鉄道（広島と浜田をつなぐ）の一部である。

ご存知のように、広島駅から三段峡まではJR可部線が開通していた。今日では広島駅から可部駅までは電化され都市近郊線として電車の本数も多いが、可部駅から三段峡駅までの間は、採算不良のため2003年12月に廃止されて現在に至っている。

今福線は、山陰線の下府（しもこう）駅あるいは浜田駅から三段峡駅までの間に鉄道を建設して、山陰と広島とを結ぼうと計画した路線であった。

この鉄道路線には、戦前に着工された旧線と、戦後に着工された新線がある。旧線の山陰線の出発駅は下府駅であり、国鉄により工事に着手したものの戦争が始まったため中止となった。

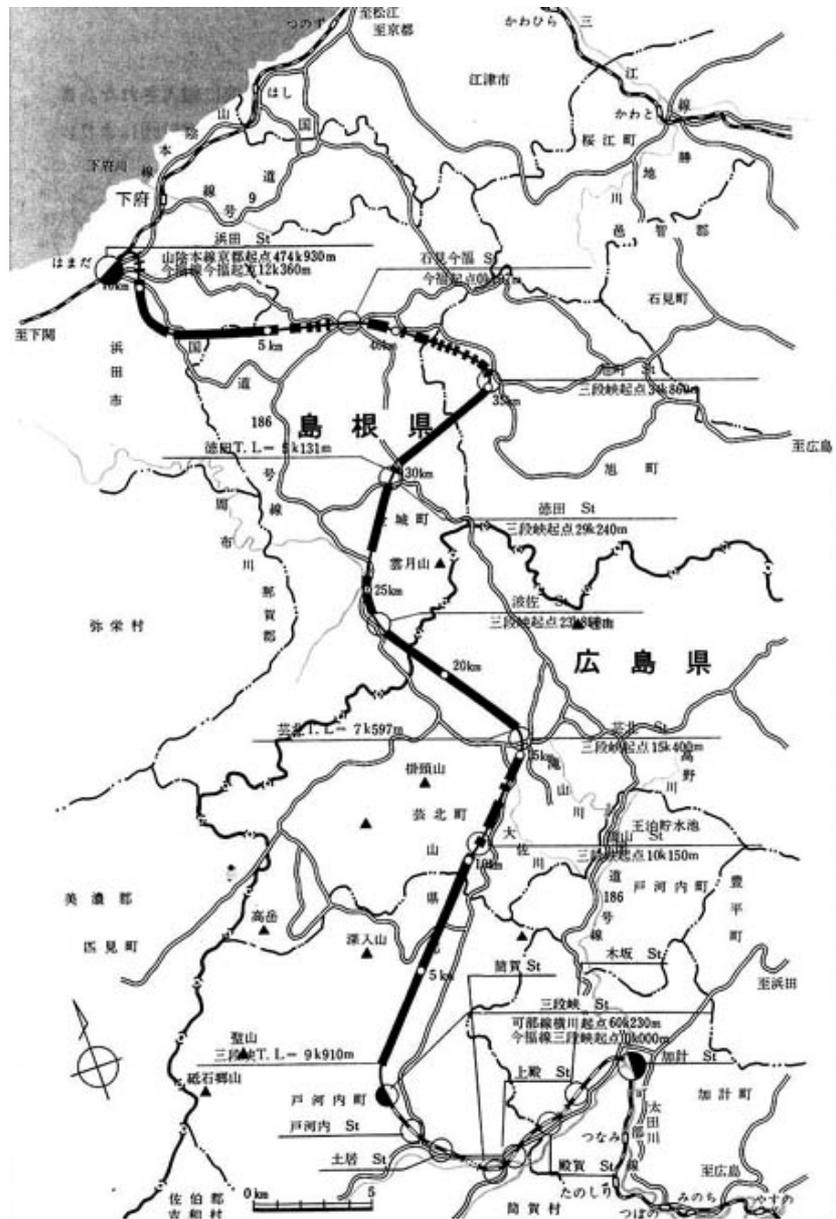
戦後になり、この路線の工事を鉄道建設公団が再開することになったが、新しい規格の急行列車を通すためには旧線は線形が悪かったので、浜田駅から途中までを新線として建設することになった。

そしてレール敷設まであと一歩という段階にまで至ったが、国鉄の赤字のため工事を中止してしまった。これが新線である。

途中の今福あたりで、旧線と新線は合流し一本となる。

旧線の着工は1933年（昭和8年）、新線の中止は1980年（昭和55年）だったから、休止期間を挟みながら実に57年もの間、工事が続けられてきたのである。

出来上がった多くの



(図-1) 今福線（新線）路線概略図

トンネルや橋梁は、現在も使われることなく幻の鉄道遺構となって忘れ去られ、山の中や道路わきに眠っている。

ここに、残っている今福線の遺構を調べ、何らかの社会的な光を当てることを目的に、島根県技術士会として今福線研究分科会を発足したものである。

## 2、初回打合せ

現地調査に入る前に、9月23日、出雲市内の㈱コスモ建設コンサルタントにおいて、初回打合せを行った。打合せの概要は次のとおりである。

出席メンバー ; 嘉藤太史 (分科会長)、伊藤清治、小村晃一、河野靖彦、原 裕二、松浦寛司、村上英明、山村賢治、和田 浩、渡辺 操、

以上10名

分科会の目的 ; ①遺構の保存  
②地域資源としての利用方法を検討する

その方法 ; ①今福線の勉強  
②地域活動への参加等  
③当会としての提案

- ・ 観光財産の掘り起こし 町おこし
- ・ 散策道としての整備
- ・ 遺構の保存方法 土木的
- ・ 情報発信
- ・ ルートの復元 等

## 3、予備調査

先の打合せにより全メンバーで現地を本調査する前に、少人数で予備調査を行うことにした。

主な目的は、踏査のルートや時間の目安を作るためであった。

予備調査は、10月23日に、嘉藤、大畑、村上、渡辺の4名で行った。



(写真-1) 予備調査メンバー

その結果、

- ① 現地を全員で本調査するには1日では時間が足りないかもしれないこと
- ② トンネルの中に入るためには各自に懐中電灯が必要なこと
- ③ 熊に遭遇するのを避けるため各自が熊鈴を携行すること
- ④ 足場は悪く水溜りもあるので、長靴が必要であること

などがわかり、あらかじめ全メンバーに知らせて、本調査にそなえた。

### 3、本調査

全メンバーによる現地の本調査は、11月20・21日に行った。参加したメンバーは嘉藤太史、伊藤清治、小村晃一、大畑富紀、河野靖彦、村上英明、和田 浩、渡辺 操 の8名であった。

この日はさいわい秋晴れの天候に恵まれ、折からの紅葉の中で絶好の現場日和であった。

予備調査で行かなかった場所へも足を伸ばしたにもかかわらず、全行程を1日目の20日のうちに踏破してしまった。

全員が熊鈴を鳴らしながら歩いたので、熊に出会うこともなく、誰にも怪我や故障もなく現地調



(写真-2) 本調査メンバー

査を終えることができた。そして多くの人々に知ってもらいたい発見もあった。

その夜は、浜田市内の晴海荘という日本海に近い宿に泊った。宿泊客は我々だけであり討論は深夜まで尽きなかった。

踏査した場所すべてについて記録しても冗長になるので、以下では遺構の概観と印象の強かった場所について報告するに留める。

#### 3-1、遺構の大半は山の中

今福線の遺構の大半は、県道や農道に意外に近い山の中にあった。

橋梁は上部工が架けられていたり、架けられないままの橋脚だけがツタにからまれて立っていたりした。

トンネルは山の中では入口が閉鎖されることもなく虚ろに坑口を空けていたり、例え閉鎖されていても、柵は朽ちて荒れ放題になっていた。

土工部は草や灌木が茂るにまかせて、歩くのも容易でないところも少なくなかった。

橋梁の上部工には、スズメバチの大きな巣がつけられているのもあった。

またあるトンネルには、たくさんのコウモリが住み着いていて、その下には大量のフンが溜まっているところもあった。



(写真-3) 山の中の橋梁とトンネル



(写真-4) コウモリの集団

### 3-2、下長屋トンネル

下長屋トンネルは、その坑口の上を2車線の県道が通り、そこから坑口の両側に側道がついていて、非常にアクセスの便利な場所にある。

注目に値するのは、このトンネルが直線で、延長1,633mもあることである。

今までにもイベントや観光開発に利用できないかと考えた人はあったようであるが、私は何か科学技術の実験施設に利用できないかと考えた。

例えば、無響室である。これは残響がほとんどない実験室で工業製品や家電製品の動作測定や音響機器開発に使われるという。また電波暗室にも安上がりに利用できそうである。これは無線機器の実験などに使われるもので、多額の設備費がかかるため、レンタルのものまでであるという。そのほかにも、スーパーカミオカンデのような物理学実験室としても利用できるかもしれない。



(写真-5) 下長屋トンネル坑口周辺



(写真-6) 下長屋トンネル内部

### 3-3、おろち泣き

本調査の際に、面白いものを発見した。

眼鏡（めがね）橋と標石の立っている五連アーチ橋の下のある地点に立つと、目の前のコンクリート・アーチからザーザーと水の流れる音が聴こえて来る。まるでこの橋梁の中を大量の水が流れているようにハッキリと聴こえる。

その地点を1～2m離れるとまったく聴こえなくなってしまうのが、不思議である。イヤそうではない、耳をすまして聴いてみると、はるか下の方から川の流れる音が小さく聴こえて来るのに気がつく。

つまり、川のせせらぎの音をコンクリート・アーチが集音して、その一点に集中して送って来るようなのである。そうわかっても、ちょっと離れると聴こえなくなる水の音は神秘的である。

夜の討論の時に、名所にしようとメンバ



(写真-7) おろち泣きを聴く



(写真-8) おろち泣きの聴える眼鏡橋

一で命名を考えた。「おろち泣き」とはその時に考えた名称である。五連のアーチは「大蛇（おろち）」を連想させる。「今福線が未完成のまま放置されることが決まった日から、おろちが泣き続けている」というわけである。

### 3-4、道路への利用

レールの敷かれなかったスペースは、道路に利用できるのではないかと、誰もが考えることである。

現地を歩いてみると、県道や農道として利用されているところもある。

しかし、それは一部の土工部や橋梁だけで、トンネルは使われていないようであった。

かつては県道の一部として、舗装され照明設備がつけられていたトンネルも何本かはあったが、現在は閉鎖されていて利用されていないようであった。

幅員が狭いため、片側通行路として使われていたものの、通行には無理があると思われたり、防犯上の問題もあると考えられたためであろうか。

今後も、道路として利用するには限界があるのかもしれない。



(写真-9) 農道に使われている線路敷



(写真-10) かつては道路に使われたトンネル

### 3-5、イベントや観光開発への利用

現地には土木学会の「選奨土木遺産認定」や「幻の芸術 広浜鉄道」の立派な看板が立っていた。地元の自治会が立てたものらしい。

また資料によると、幻の鉄道としてイベントや現地見学会も開かれたとある。

今も、これらの遺構を惜しんで世の中に伝えようとする地元の熱意を感じた。

我々はこれから地元の人々と連携して、活動を進めて行きたいものである。



(写真-11) 土木遺産認定の看板

## 4、おわりに

今福線の遺構について予備調査と本調査と二度にわたり現地を踏査し、その姿をつぶさに見ることができた。

戦前、戦後にわたり営々と工事は続けられ、ここに投入された費用は現在の金額にすれば100億円を下らないとみた。

危険な工事もあったろう。工事中に亡くなった方や怪我をした方もあったのではないか。

地元や国の関係者や工事関係者ら多くの人々が、山陰と山陽をつなぐ夢に熱意を燃やした痕跡である。

今福線が、世の中の役に立つことなく、日の目を見ないのも、時代のなせるわざではあろうが、いかにも残念である。

この路線にかかわった幾多の人々の努力を、どんな形であっても世の中や地元の役に立てるように、我々も活動していきたいものである。



(写真-12) 地元の自治会が立てた看板

以上。