

「今福線」二つの計画について

渡辺 操

1. 計画の概要

今福線は、浜田－広島間を鉄道で結ぶ広浜鉄道（全長約L=93km）の内、浜田から金城町今福までの区間（L=16km）である。これは、「戦前の計画」、「戦後の計画」と2度に渡り別ルートで工事に着手したものの、いずれも開通には至らないまま中止となった未成線（幻の鉄道）であり、新旧の2路線が2箇所で交差することとなった全国でも珍しい遺構ということである。

ただし、今福から広島側（三段峡まで）については、「戦後の計画」により旭町丸原付近で約L=500mくらいが施工されただけで、ほとんど工事が進行していなかった（測量・調査は進められていた）ようである。したがって、浜田－広島間の全線開通については、ほど遠い状況であった。

(1) 戦前の計画（工事期間：昭和8～15年）

下府駅－今福駅まで（L=16km）下府川に沿って遡上するルートであり、ほぼ全線で工事着工され、多くの建造物が残されている。下府川上流部の佐野～宇津井では、橋梁のほぼ全てがコンクリートアーチ橋で構築されており、その一部は道路として利用されている。一方、その下流側の宇津井～下府では、アーチ橋はなくなり、橋脚、橋台のみが残されている。なぜ、上流部のみアーチ橋なのかということについては、河幅や河川流量が関係していたのではないかと思っただが、実際のところはどうだったのだろうか？（施工時期の違いという可能性も…）

佐野地区では、地元により、案内板などが設置されていることから、今福線の遺構を将来に残し、その存在を広く知ってもらいたいという意識が強いのではないかと考えられる。また、県道佐野波子停車場線の5連アーチ橋を拡幅して2車線道路として利用している箇所（写真3, 4）は、県道の平面・縦断線形がその前後から摺り付けるようにされていることから、もしかするとこの「5連アーチ橋を残してほしい」という地元要望が強かったのかと想像する。

それにしてもこのアーチ橋は、完成後70年以上経過しているはずなのであるが、全く補修されることなく、そのまま県道として利用されていることは凄いの一言である。逆に、このアーチ橋の拡幅のために設置された擁壁の方が、部分的に補強らしきコンクリートの増厚が施されているのは皮肉である。



写真1：県道沿いの案内板（○の場所に旧線のアーチ橋が書かれている）



写真2：旧線の線路敷内にある案内板



写真 3：旧線のアーチ橋を生かした県道を正面から望む。アーチ橋は完成後、70年以上経過している。



写真 4：写真 3（アーチ橋上）を道路上から望む。左車線の路肩～中央までがアーチ橋。正面奥は鉄道のトンネルで、県道はトンネル手前を右下に下る。

(2) 戦後の計画（工事期間：昭和 44～52 年）

戦前の計画の下府駅～今福駅間では、ほぼ下府川沿いに蛇行しながら建設されていたのに対し、全く別ルートでできるだけ最短コースを通ることを目指したのが「戦後の計画（新線）」であった。しかしながら、実際に建設されたのは、旭町丸原の約 $L=500\text{m}$ 区間（橋梁 3、トンネル 2 箇所）と佐野～今福間の約 $L=2.5\text{km}$ （橋梁 2、トンネル 1 箇所）、浜田市高佐町の橋梁 1 箇所（現在はなくなっている）の合計約 $L=3\text{km}$ （浜田～三段峡間全体のわずか 5%）である。

戦前の計画時は、自動車による交通などほとんどない時代だったと考えられるので、鉄道建設による地元の発展や利便性の追求は、当然のこととして考えられるのであるが、戦後の計画は、自動車交通のための幹線道路も急速に建設されてきた時代である。そうした中であるにもかかわらず、その後の経済の動向が明らかとなった現在から見て、あまりにも現実離れしたとんでもない鉄道計画である。このような計画の認可が下り、本気で完成を目指して工事を開始した時代とは？・・・ 私なりに少し掘り下げてみたいと思う。



写真 5：新線の下長屋トンネル（約 $L=1.6\text{km}$ ）を今福側から望む。トンネルを含めて $L=2\text{km}$ 以上がほぼ直線区間である。



写真 6：新線の旭町丸原の橋梁及びトンネル
木が生茂り、外部からはほとんど発見できない。

2. 新線計画の時代について

戦後の計画では、浜田－三段峡間（広島から三段峡までは昭和 29 年完成）の L = 54km を完成させ、浜田－広島間（旧線の L = 94km から L = 89km に短縮）の特急を 55 分で結ぶというものである。驚くべきはその内容で、平均列車速度 V = 100km、約 80% がトンネルで、最長トンネルは L = 10km 以上だったようである。全体の 80% がトンネルという鉄道って、乗車したとしたら地下鉄のような感覚じゃないのかと想像できる。

現在、完成している今福－佐野間（約 L = 2.5km の直線区間）にある下長屋トンネルが、約 L = 1.6km とすごいものであったが、これでも全体計画から考えると、比較的短いトンネルの箇所から工事に着手したということだったのだろう。

新線の建設時期における国の方向性を見るには、当時の現状を把握した上で国土計画の方向性を示す「全国総合開発計画」を調べるのが手っ取り早い。この新線での工事期間は「新全国総合開発計画」（新全総）の期間（昭和 44～52 年）と一致するため、この内容を確認すれば、どのような時代だったかが概ね理解できると思う。

(1) 新全総の内容

新全総は、昭和 30 年代からの高度成長（好景気）がさらに長期間に渡り持続するという前提のもとで、それに必要な経済開発の規模を見通し、その実現を目指すもので、ひとことでいえば「大規模プロジェクト構想」であった。

大規模プロジェクト構想は、高速幹線鉄道や高速道路、幹線航空路のネットワーク整備など、大規模プロジェクトを推進して開発可能性を全国土に拡大し、地域格差の是正に結びつくことを期待したものであった。しかし、国土計画の道しるべとなるべき「理念」そのものが現実から大きく乖離しており、その理念達成のために事業計画を立ててとてつもなく過大な公共事業を行い、のちに頓挫するはめになったということだと考えられる。この新全総での目標年次である昭和 60 年の予測値を示してみると、いかにとんでもない将来予測だったのかが分かる。

- ・ 国民総生産 304 兆円（昭和 60 年実質はその約 44% の 135 兆円）
- ・ 製造業生産高 273 兆円（実質はその約 38%）
- ・ 石油年間需要量 8 億 kl（実質はその約 32%）

この新全総の期間での平均の経済成長率を約 10% 超と見積もっていたようであるが、昭和 48 年の第一次オイルショックで戦後初のマイナス成長になるなど、その後は低成長に移行することになり、目標年次を待たずに昭和 52 年の三全総による方向転換を余儀なくされてしまった。

※「公共投資と道路政策、長峯純一・片山泰輔」を参考

全国総合開発計画の概要

	全国総合開発計画 (全総)	新全国総合開発計画 (新全総)	第三次全国総合開発計画 (三全総)	第四次全国総合開発計画 (四全総)	21世紀の国土の グランドデザイン
閣議決定	昭和37年10月	昭和44年5月	昭和52年11月	昭和62年6月	平成10年3月
目標年次	昭和45年	昭和60年	昭和62年頃	平成12年	平成22～27年
背景	1.高度成長経済への移行 2.過大都市問題、所得格差の拡大 3.所得倍増計画	1.高度成長経済 2.人口、産業の大都市集中 3.情報化、国際化、技術革新の進展	1.安定成長経済 2.人口、産業の地方分散 3.国土資源、エネルギー等の有限性の顕在化	1.人口、諸機能の東京一極集中 2.産業構造の急速な変化等による地方圏での雇用問題の深刻化 3.本格的国際化の進展	1.地球時代(地球環境問題、大競争、アジア諸国との交流) 2.人口減少・高齢化時代 3.高度情報化時代
基本目標	地域間の均衡ある発展	豊かな環境の創造	人間居住の総合的環境の整備	多極分散型国土の構築	多軸型国土構造形成の基礎づくり
開発方式	拠点開発構想	大規模プロジェクト構想	定住構想	交流ネットワーク構想	参加と連携

(2) 新線着工、中止の背景

新全総の「理念」から、今福線も大型プロジェクト構想という新全総の流れを受け、あえて戦前のあくまでローカル線というルートのリセットし、昭和44年から非現実的な新ルートでの高速鉄道建設に踏み切ったということだと想像できる。その後、昭和48年のオイルショックで日本経済が急速に冷え切った状況となり、現実との乖離が明らかとなったにも関わらず、徐々に工事が進められ、三全総が閣議決定される昭和52年で工事中断（測量や用地買収は進められていた）となり、昭和55年に完全にストップしたということではないかと想像できる。

三全総以降となってから一旦、計画中止となった新全総の大型プロジェクトは、全国的にはその後に復活し、建設されたものもあったようである。しかし、交通の主流が自動車に変わるなど、「浜田－広島間」の鉄道計画は未成線のまま復活することはできず、逆に供用していた広島側の可部－三段峡間が平成15年に廃線に追い込まれることとなった。

3. おわりに

新全総の内容を見ると、現在では「現実との乖離が大きくて無理だ」という計画が多く含まれているが、見てみると結構楽しい。例えば、大型プロジェクト構想の主要計画には「新幹線鉄道の総合計画」があり、(当時は山陽新幹線の建設途中の時期)北は北海道旭川から南は鹿児島、四国まで全国の新幹線網を概ね昭和60年までに建設し、新幹線ネットワークを構築するとされていた。その時代は、大型プロジェクトの多くが現実に工事着工され、「21世紀の日本はどこまでも発展する」という期待感で、溢れていたのではないかと思う。

私が小学校低学年の頃、先生が授業中に「山陰新幹線の計画」についての話しをしていたことを記憶している。実際に新全総には、山陰新幹線の計画（あくまで計画段階のみ）もあったようである。子供ながらに「将来、島根に新幹線が通る」と思い込んでいた時期でもあった。山陰新幹線の計画もあるくらいだから、浜田－広島間の大胆な新ルートによる高速鉄道計画もあって不思議ではない時代だったということなのだろう。

今福線での二つの計画は、戦争や国の政策の転換などによって建設途中で中止となり、当時の地元住民を相当翻弄させただろうと想像できるが、全線開通にはほど遠い状況であったことから、今となっては、巨大な工事費を投じてまで全線開通しなくてもよかったのかも知れないとも思う。次年度は、今福線の遺構の活用方法について考えていきたい。

以上