

幻の広浜鉄道：「今福線」を訪ねて

和田 浩

1. はじめに

現在、全国に鉄道の廃線は約 350 線（2010 年 3 月時点）、国鉄・JR 線の未成線は 37 路線（全国廃線/未成線地図 2006 年）ある。

未成線とは、構想や計画、または建設の段階で中止され、実現しなかった鉄道路線のことであり、**廃線**は、鉄道路線などの営業を廃止すること、またはその廃止された路線のことを言う。

島根県には未成線が「今福線（下府～今福、浜田～三段峡）」と「岩日北線（錦町～日原）」の 2 路線がある。

「今福線」は、浜田から可部線（三段峡）をつないで陰陽連絡路線の 1 つとするべく建設が始められたが、国鉄の赤字により工事が凍結され結局完成に至らなかった。

平成 20 年（2008 年）10 月には土木学会より「今福線コンクリートアーチ群」が、選奨土木遺産（島根県で 3 件目）に認定された。

そのようは状況の中、今年度より「今福線研究分科会」が遺構保存とそれを活用した地域活性化や地域貢献を目的として立ち上がりました。

2 年の活動期間を目安として、遺構の保存や利用方法等について地元の方々の協力やご意見を伺いながら提案できればと思います。本文は、今年度の活動状況について報告します。

2. 今福線の概要

「今福線」は、戦前（旧線）と戦後（新線）、2 度にわたり計画され実際工事も進められたが、戦争（日中戦争）による中断と資金不足による工事中止により完成することがなかった未成線である。

今福線の基本諸元と計画経緯を下表に示す（未来鉄道データベース他より引用）

表. 2-1 基本諸元

線名	今福線
営業	日本国有鉄道
建設	日本鉄道建設公団
区間・駅 (新線※)	三段峡～橋山～芸北～波佐～ 徳田～旭町～石見今福～浜田
距離	約 54km
軌間	1067mm
電化方式	非電化
単線・複線	単線
種別	丙種

※旧線での駅は下記の通りである

下府～上府～有福～佐野～今福

現存する遺構は、路盤跡、トンネル、橋梁（コンクリートアーチ橋、PC・RC コンクリート橋、橋台、橋脚）があり、県道や市道の一部として現在も使用されている。

表. 2-2 計画経緯

旧線概要	
1933 年	浜田～今福間着工決定
1933 年	工事開始
1940 年	工事中止
新線概要	
1968 年	旧線着工認可
1969 年	新線（浜田～三段峡）着工決定
1969 年	工事開始
1972 年	三段峡で起工式
1975 年	旭町で工事開始
1980 年	工事中止

3. 活動状況

下記の日程で本年度の活動を行った。

- 9/23； 合同協議（活動目的・期間・方針及び具体的な行動内容、研修日程等の決定）
- 10/23； 予備調査（本調査に向けての事前調査として、旭町～下府駅までの全線を概ね踏査）
- 11/20, 21； 本調査（旭町～今福、今福～佐野、佐野～下府駅間の遺構状況を調査）
- 12/17； 地元関係者（浜田市佐野町在住の石本先生）への訪問

4. 現地調査結果

本調査と地元関係者である石本先生へ訪問した結果を以下に報告する。

4-1. 本調査結果

(1) 現地状況

【トンネル】

浜田（下府駅）から旭町（丸原地内）に掛けて、旧線及び新線ともトンネル工事は覆工コンクリートや側溝まで出来ており、残すは軌道を敷設する状態であった。特に金城町今福地内の下長屋トンネル（新線）は直線で長さ 1663m を有している。

浜田市内に近い上府町付近のトンネルは、以前は道路（歩道）として使用されていたが、現在は坑口に立入禁止防止柵が設置してあり進入することもできない。



トンネル（御神本）内状況：側溝（蓋有）



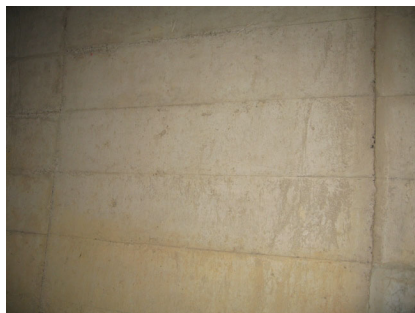
以前は道路として供用（立入禁止）



トンネル内のコンクリートの状況は、エフロレッセンスやひび割れ等の変状はほとんど見られずほぼ健全な状態を保っている。



トンネル内状況（コウモリ）



トンネル内状況（側壁）



今福第1トンネル内状況

茶褐色の土砂？

しかし、今福第1トンネル内には茶褐色の土砂？が側壁部より析出したような感じで底面にかなり堆積しており、その正体や成因は不明である。水も溜まった状態であるため、バイオマットによるものかもしれない。

【橋 梁】

上部工が架かった橋梁が多く残っており、現在道路として供用されているアーチ橋は、建設当時のまま使用され、RC床版橋は下面に鋼板接着による補強が行われ使用されている。



道路として使用（アーチ橋部）



道路として使用（RC床版橋部）



RC床版橋（下今福）鋼板接着補強

現存する上部工が架設された橋梁形式は、「アーチ橋」「ポストテンション方式 PC 単純 T 桁橋」「RCT 桁橋」「RC 床版橋」があり、アーチ橋は前述したように選奨土木遺産となっている。



選奨土木遺産のコンクリートアーチ橋群



橋梁形式：ポストテンション方式 PCT 桁橋

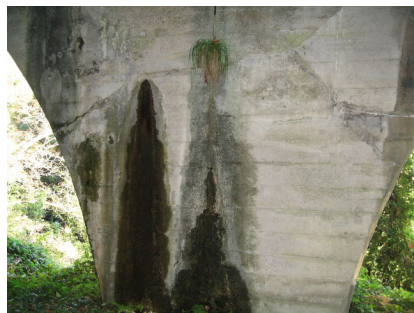


橋梁形式：RCT 桁橋 RC 床版橋

道路として使用されていない橋梁は、活荷重が作用していないため、特に損傷や変状等もなく健全性を保持している。しかし、アーチ橋部にはエフロレッセンスや水の滲出等の損傷が見られ劣化が進んでいる。また、山間の橋梁部（第一下府川橋梁）の防護柵は腐食が著しく破断している。



アーチ橋（エフロレッセンス）



アーチ橋（水滲出）



防護柵破損（第一下府川橋梁）

(2) 地元の取り組み

「今福線コンクリートアーチ群」の選奨土木遺産認定（土木学会）を機に、地元の方々や浜田市教育委員会などが地域活性化のため色々な活動が行われており、地元自治会では路線上に立看板等を設置し周知が図れるようにしている。



立看板 (佐野自治会)



立看板 (宇津井自治会)

4-2. 石本先生のお話

4連アーチの袂には、佐野自治会及び寿会で「眼鏡橋」の標柱を建立している。標柱建立の経緯等について地元で活動されている石本先生にお話を伺った。

石本先生は、小学校定年後現在は保育園の理事長をされており今年で82歳になられる。今福線について詳しい石橋先生（浜田第三中学校教頭）とも懇意にされ、石橋先生を中心とした「ふるさと教育推進事業」を活用して活動を実施されている。平成19年度より現在までに「今福線」を利用した地域素材実地研修会として橋梁やトンネルを見学するウォーキングを3回開催し、1,2回目は子供を3回目は大人を対象として実施されている。

活動の中には佐野町内の名所・旧跡を地域の方々へ周知してもらい、また、後世に残す目的として「佐野いろはカルタ」の作成を行い配布すると共に、主な名所・旧跡へ標柱を設置しているとの事であった。



4連アーチと標柱 (自治会と寿会)



「佐野いろはカルタ」

5. 地元への提案・協力と課題

5-1. 現地調査での発見と提案

前述した4連アーチの橋梁下に存する通路を歩いた時、我々研究分科会メンバーはある「発見（驚き）」をした。橋梁下には下府川が流下しており、川音は当然下から聞こえて来る。しかし、アーチの2連目中央付近を通過する時、頭上のアーチ部より橋梁内を水が流れているかのように激しい水音が聞こえてきた（まるで水路橋のように）！ 他の場所では頭上からは水音は聞こえてこない。この現象は恐らく下を流れる川音が、川底（淵・瀬や転石等）の形状や周

圃の地形（橋梁背面に山が迫っている）に反響したためと思われる。

「水音」が！

その現象を石本先生へお伝えすると先生も知らないとの事であった。後日先生も現地へ行って水音を確認され、改めて驚かれたようだ。

地元の方々も遺構である橋梁を道路として利用している事は知っているけれど、橋梁下まで降りることはほとんどなく新しい発見であったようだ。

我々が「発見した音」を基に、研究分科会として4連アーチの橋梁名が命名できないものかと石本先生の下を訪ねた次第である。

研究分科会で命名した橋梁名とその由来は次の通りである。

橋梁名：「おろち泣き橋」

由来：4連アーチを大蛇の胴に例え、まるで大蛇が今福線の未成線を嘆き悲しんで泣いているかのように感じたためである。

右の写真は、対岸の道路よりアーチ橋を眺めた状況である。4連アーチであるが右側に木立があるため3連しか見えない。

石本先生も4連が眺望できるようにと地権者へ伐採をさせて頂きたい旨を伝えておられるようだが、現段階ではむずかしいようだ。



「音」に驚く



4連アーチ橋（右側が見えない）

5-2. 今後の課題

遺構を活用した見学会やウォーキング等の催事を行う場合、特に子供を対象とする場合は安全性を重視しなくてはならない。トンネルの見学は幸いトンネル内に損傷がほとんどないため問題はないが、橋梁上を歩行する場合は現地調査結果でも記述したように防護柵の腐食が著しく破断しているため、現段階では非常に危険な状況にある。

そのため、安全な催事を行うためには、防護柵の更新、その他主要部位の保存や維持管理方法及び周辺整備等について財源や人材等をどうするかなど、「今福線」の管理者である浜田市役所（維持管理課）はもちろんだが、地域住民の方々のご理解と協力なしでは成り立たないであろう。

6. 今後の活動方針

私が高校生・大学生の頃、「今福線」は建設途中であったということを知り驚くと共に、未成線のまま終わったことは非常に残念に思えてならない。もし鉄道がつながっていれば、浜田～広島間の交通事情も現在のもので変わっていたのではないだろうか？

また、私が社会人となり昭和58年に発生した山陰豪雨災害で浜田とへ戻った時分は、浜田第一中学校奥にまだ橋梁が存在していた記憶がある。しかし、現在は災害復旧等により撤去されたため写真でしか見ることはできない。

現在も同様であるが、生活を営む上で優先順位は当然あるものの、使用されていない遺構に対して何を基準に価値観を定めていくのか。今後も「今福線」の遺構としての価値を知らなければ、簡単に撤去される運命が待っているのかもしれない。

今年度は現地調査により現状や課題を把握することができ、新しい発見もすることができました。

活動の最終年である次年度は、今まで色々な活動等をされてきた石橋先生や地元の方々と意見交換を行ったり、各関係機関へ具体的な提案や行動ができればと思います。

また、「今福線」に関する文献や資料は、鉄道の未成線ということもあり世の中にはかなりの数があります。

本研究分科会では、それらの資料の整理を行うと併に路線図として地形図（専門的、鉄道マニア・一般向け等）を作成し、地域内外に周知して行ければと思います。

以上