

幻の広浜鉄道 遺構今福線について

嘉藤太史

1. はじめに

鉄道の思い出としては子供の頃に通園地で乗ったチンチン電車、少し大きくなって乗った蒸気機関車(JNR の頃)である。最近では新幹線、そして既に実用化に向かっているリニア新幹線と、時の技術の粋を集めて造られた鉄道は人、物を大量に速く運ぶことのできる施設として役割を持ちその時代を生きてきた。

今回、取り上げる今福線は上記の役割を期待されながら時の流れに翻弄され、結局、建設さえも果たせずに終わってしまった鉄道である。しかし、その遺構は数多く残されており、これら遺構を巡る見学会等も開催されている。

ここでは、この今福線の現状と将来像について考えることにする。

2. 今福線とは

今福線は戦前と戦後の二度に亘り計画されたが、太平洋戦争や時の国内事情から何れも建設が中断された、広島(三段峡)と浜田(下府)を結ぶ幻の鉄道である。

しかし、鉄道路盤、トンネル、橋脚やアーチ橋などの遺構は当時の面影を伝える大切な構造物であり、特にアーチ橋群は優美な形状で知られその歴史的価値や景観美が評価され、平成 20 年 10 月土木学会から「今福線コンクリートアーチ橋群」として選奨土木遺産に認定されている。

現在、遺構として残っているのは JR 下府駅から石見今福と、少し離れて旭町丸原のみである。

今福線は建設年代により旧線と新線に分かれて施工された(次項参照)。新線は旧線に比べスピードアップを図るため路線が直線的であり、そのためトンネル延長が路線の 80%にもなる計画となっていた。以下は今福線資料からの抜粋である。



(HP より引用)

①旧線 事業主体：国鉄

1933 年(昭和 8 年)浜田～今福間着工決定 全長 15.6km

1933 年(昭和 8 年)工事開始

1940 年(昭和 15 年)工事中止 太平洋戦争(1941)による。

【駅】 下府-上府-有福(今の宇野)-佐野(つくし保育園)-今福(県道バイパス)

【トンネル・橋の数】 トンネル 12、コンクリートアーチ橋 7

②新線 事業主体：鉄道建設公団(ローカル線建設促進を目的とする)

1968 年(昭和 43 年)旧線 着工認可おける

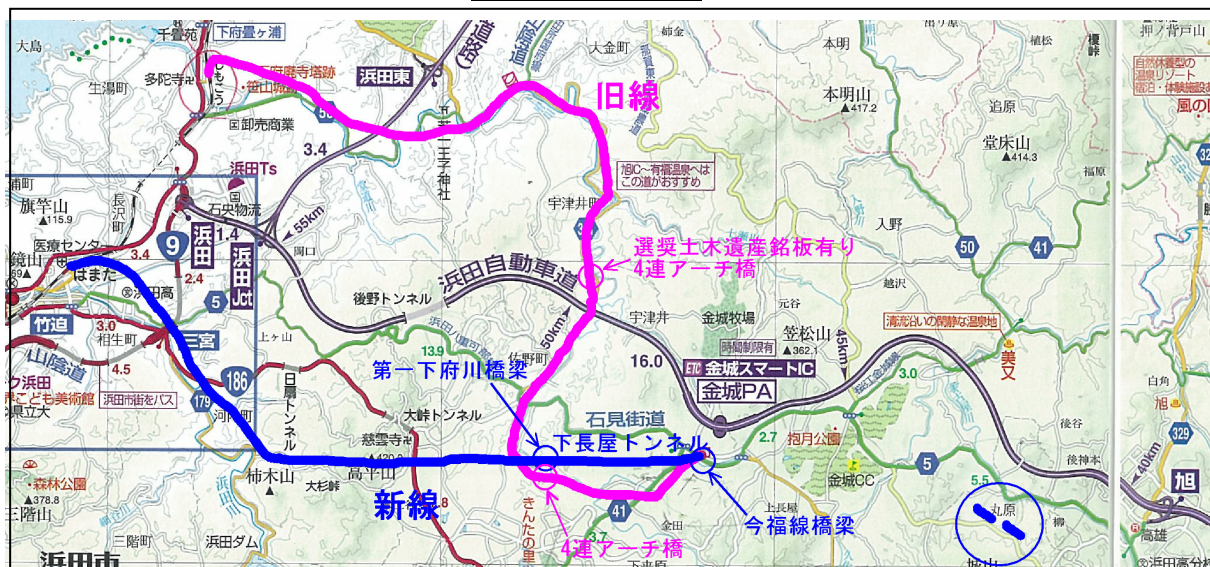
1969 年(昭和 44 年)新計画 今福線(浜田-三段峡)着工決定 全長 89km

1975 年(昭和 50 年)下長屋トンネル完成

1980年(昭和55年)工事中止 国鉄再建法のため工事中止。

【駅】浜田-石見今福-旭町-徳田-波佐-芸北-橋山

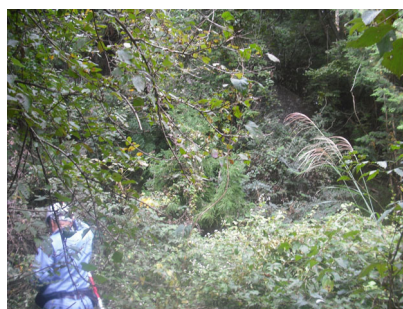
旧線、新線位置図



3. 現状把握と魅力

遺構今福線の将来を考えるための現状把握を目的として現地踏査を行った。踏査は予備調査(本調査に向けての遺構の位置、状態の把握をする)を行い、その後、本調査を行った。

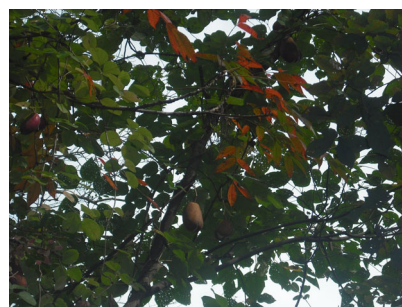
予備調査は10月23日(土)、村上、大畑、渡辺の各氏と私の4人で行った。旭インターから降り旭町丸原のトンネル調査から始めた。ここには2つのトンネルと2つの橋があったが工事中止から35年余り経っておりジャングルの中にトンネルがある、ような状態であった。



【旭町丸原のトンネルと橋の踏査】

丸原を出て北上し、新線の下長屋トンネルに行く途中「アケビ」が実っており、食したが美味しかったことを覚えている。このトンネル周辺の「美食処」として利用する価値は十分にあると感じた。

【アケビ】



下長屋トンネルから更に北上するが、川を横断している箇所では対岸のトンネルに近づくことが出来ず、また道路と平行している区間は道路の拡幅工事で路盤跡そのものが無くなっている区間があった。更に北上するとしっかりとしたトンネルが続き(中には入れないが)、当時の路線があったことを確認することが出来た。

下府駅に近づき、道路を一つ入ると一直線の道が駅に続いているが、これは線路跡を市道として使っているようであった。

以上より、見るべき価値のあるトンネル、橋は幾つかに絞られたためこれを持って本踏査箇所とすることとした。

本調査は11月20日(土)と21日(日)の2日間に亘って行った。メンバーは伊藤、小村、渡辺、大畑、村上、和田、河野の各氏と私の8人で行った。ルートは予備踏査と同じく旭インターから降り丸原のトンネルから始めた。



【トンネル内の踏査】



【トンネル頂部の風景】

トンネルは比較的健全な状態であり歩行には何の心配のなかった。また、2つ目(北側)のトンネルの頂部に登ると右写真のように見晴らしの良い風景が広がっていた。何かの林道工事の最中であるようだ。写真スポットには向いているとは思いますが今福から離れていることも有り、人を呼ぶには一工夫必要である。

次に新線の今福橋梁に向かった。寂しげに残された橋梁である。この橋梁は次に述べる下長屋トンネルの東に抜けてすぐの所にある。幸いこの2つは路盤跡の市道で繋がっており何かをするには可能性のある位置にある。



【今福橋梁側面】



【今福橋梁断面】

次に新線の下長屋トンネルに向かった。このトンネルは全長1663mの真っ直ぐなトンネルである。前出の位置図を見ると旧線とループ上に繋がっているため、旧線の整備を行えば散策道路等として利用することも可能である。また、トンネルの直ぐ西側にある第一下府川橋梁からはきれいな景色が広がり、先のアケビ等も加え何か出来そうな場所である。



【真っ直ぐなトンネルである】



【第一下府川橋梁から北西を望む】

右はよく見る旧線の4連アーチ橋である。映画の背景にも使われたようである。重厚な造りの中にも何か繊細なものを感じる。

四季折々、様々な顔を持っているようだ。紅葉の頃にくれば更に趣のある風情を見せてくれるだろう。

【4連アーチ橋】



色々と巡った訳であるが最後に見ておきたいのが選奨土木遺産に認定された4連アーチ橋である。写真左がその4連アーチ橋、間の山を介して右が浜田道路の橋梁である。鉄道と道路の違いは有れ新旧の橋が一同に介し織りなす風景は趣深いものである。



【↑4連アーチ橋。左隅に銘板が見える】

【↑浜田道路橋梁】

4. 最後に

遺構今福線の魅力は風景のみならず、その地理的特徴を十分に吟味し開拓していけば非常に奥深いものがあるように思う。加えて地元勇士による遺構巡りの旅等町興しの一つの起爆材になることも可能である。

来年度は地元民の考えや期待などを更に調査し、価値ある土木遺産として発信していければと考えている。

(右は地元主催で行われた今福線トンネル見学会と線路跡ウォークの一コマである。トンネルは下長屋トンネルである。石橋氏からの提供による。)



以上