

# 広浜鉄道今福線の活用に向けて

服部 輝明

## 1. はじめに

今福線研究分科会は、今年度で6年目の活動となります。

これまで、基礎調査、現地調査及び地元交流による情報収集、今福線マップの作成、シンポジウムの準備を行いました。今年度は、「広浜鉄道今福線を活かすシンポジウム」の開催（共催）、奈良県の「幻の大仏鉄道（廃線）」と「幻の五新鉄道（未成線）」の現地視察、今福線（旭町丸原地区）の追加現地調査、さらに、今福線マップへの丸原地区の追加や、広報活動として山陰中央新報への今福線の連載なども行い、活動内容が多岐にわたりました。

ここでは、大仏鉄道と五新鉄道の現地視察について、報告します。

## 2. 大仏鉄道の現地視察

### (1) 大仏鉄道とは

大仏鉄道とは、現在のJR関西本線の前身である私鉄関西鉄道(株)が名古屋方面から大阪への進展をめざして延長を急ぎ、加茂駅から現在の奈良駅、北1.1kmの所に仮設的に作った大仏駅間を結ぶ8.8kmと2年後に開通した奈良駅までの通称です。約110年前（明治31年）に開通して、約9年余りで廃止となりました。

大仏鉄道は、営業期間が短く、当時の資料も乏しいことから「幻の大仏鉄道」と呼ばれています。路線の跡にはトンネルや橋梁などの遺構が所々に残され、1世紀前の姿を今に伝えています。

### (2) 遺構めぐりマップ

遺構へのアクセス、遺構めぐりのコースがビジュアル的でとてもわかりやすく、また、周辺のお食事やお土産の情報も掲載されており、利用しやすいマップになっています（図1）。



図1 大仏鉄道 遺構めぐりマップ

### (3) 遺構（トンネル・橋梁）

観音寺橋台（写真1）と鹿背山橋台（写真2）は石積みの橋台です。観音寺橋台は現在利用されている関西本線の橋台と並んで位置しています。石積み技術を感じる重厚な造りになっています。

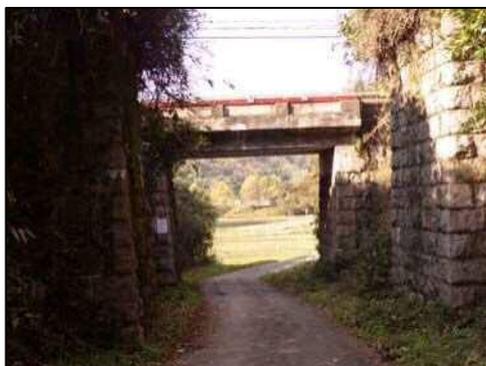


写真1 観音寺橋台



写真2 鹿背山橋台

赤橋は赤レンガと白い御影石の組み合わせが美しい橋台で、現在は生活道路として利用されています（写真3,4）。

明治時代（中期）の施工ため、レンガ建築の技術が取り入れられています。ちなみに、レンガ構造は地震に弱いため、関東大震災では多くの被害を出したことから、小規模な建物を除いて激減しました。レンガの積み方は、一つの列は長手、その上の列は小口、その上の列は長手、と重ねる「イギリス式」であり、合理的で堅固な積み方と考えられています。

橋桁はコンクリート床版ではなく、石柱と木柱が使われています。



写真3 赤橋（全景）



写真4 赤橋（橋桁）

梶ヶ谷隧道はアーチ部がレンガ造り、下部が石積みの構造です（写真5）。

松谷川隧道は坑口部のみ石積み、内部は側壁も天井アーチ部もレンガ積み構造となっています（写真6）。レンガの積み方は側壁がイギリス式、アーチ部が長手積みです。ともに掘削は開削式です。

松谷川隧道の方は色の違うレンガが交互に配置されています。黒っぽい

レンガは「焼き過ぎレンガ」で普通のレンガより強度が強く、耐久性に優れていると言われています。



写真5 梶ヶ谷隧道



写真6 松谷川隧道

### 3. 五新鉄道の現地視察

#### (1) 五新鉄道とは

五新鉄道とは、奈良県五條市と和歌山県新宮市の100キロを結ぶ鉄道として、旧国鉄時代に計画・着工されながら実現しなかった路線です。

五新線の沿線は吉野杉などの木材の産地で、その木材を鉄道で輸送させる構想で昭和12年から着工されました。吉野川横断の橋脚、生子トンネルの貫通まで至りましたが、太平洋戦争が始まり資材不足等の理由で、工事は中断されました。戦後、工事が再開され、昭和34年に路盤工事が完成し、軌道敷設等の工事を残すのみとなりましたが、経済社会情勢等の変化により五新鉄道は中断されました。



図2 五新鉄道位置図

#### (2) 遺構めぐりマップ

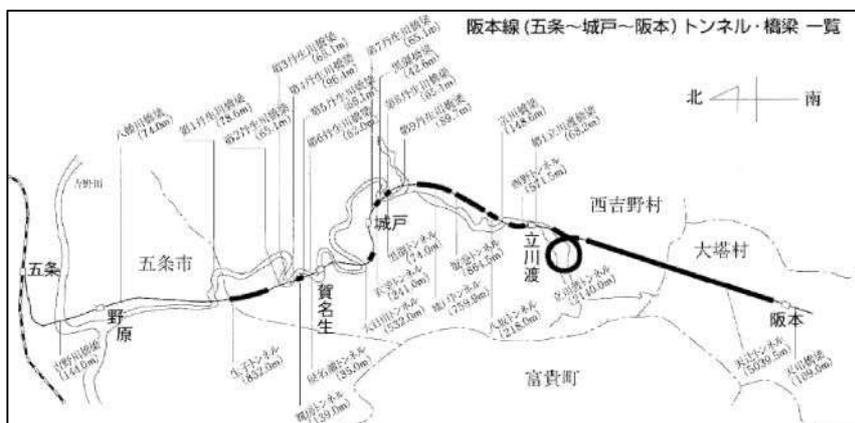


図3 五新鉄道遺構めぐりマップ

### (3) 遺構（トンネル・橋梁）

遺構を戦前と戦後に整理し、今福線と詳細に比較する必要がありますが、戦前の構造物については、今福線（旧線）と施工年代が近く、同様な技術力・施工方法を用いられたため、共通した構造が多いと思われます。

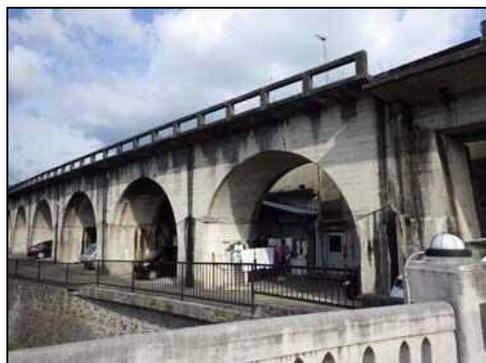


写真7 コンクリートアーチ橋



写真8 コンクリート橋（吉野川右岸）



写真9 生子トンネル北側坑口



写真10 老朽化が進む生子トンネル

## 4. おわりに

今福線活用の参考になると考え、大仏鉄道と五新鉄道を視察しました。五新鉄道は未成線に至る境遇が今福線と似ており、先進の活用事例と考えられます。

五新鉄道においては、設立されたNPO法人により、遺構だけでなく、エネルギー（木質バイオマス）による地産地消事業、トンネルきのこブランド事業、日本茜染め復活事業、木レールイベント事業など、多角的アプローチによる地域興しを目指した活動が行われています。

今福線においても、遺構を地域興しのツールの1つとして考え、様々な事業での活用について可能性を検討することが望ましいと思われます。

今福線活用に向けて、今後は、今福線研究分科会として目標を定めて活動していくことが大切だと考えます。

—以上—