

# 奈良鉄道遺構めぐり

渡辺 操

## 1. はじめに

平成 27 年度に実施した今福線研究分科会の活動内容としては、主に以下の 3 つであった。

- ①8 月上旬：広浜鉄道今福線を活かすシンポジウムへの出席
- ②11 月下旬：奈良の鉄道遺構視察（大仏鉄道、五新線）
- ③12 月上旬：今福線現地調査

これら平成 27 年度活動の中で、私は 11 月下旬に行った「奈良の鉄道遺構視察（大仏鉄道、五新線）」について報告する。

## 2. 視察のきっかけ

8 月上旬に島根県立大学で開催された広浜鉄道今福線を活かすシンポジウムに出席した際、配布された資料の中に「幻の大仏鉄道遺構めぐりマップ」という奈良県の鉄道遺構のパンフレットが同封されていた。今福線のシンポジウムなのにどうしたことなのか事情はよく分からなかったが、パンフレットを見てみると今から 100 年以上も前に廃線となった「幻の鉄道」ということのようにであった。

今福線とは違って未成線ではなく廃線なのであるが、シンポジウムで集まっていた今福線研究分科会メンバーで、「今度は今福線以外の鉄道遺構を視察に行くのもいいんじゃないか？」という話になり、その日のうちに幻の大仏鉄道遺構に行くことがほぼ決定した。

## 3. 視察計画

当分科会参加者は、嘉藤太史、和田浩、河野靖彦、伊藤清治、服部輝明、渡辺操の計 6 名となり、松江方面、浜田方面それぞれ 3 名ずつとなった。当初は大仏鉄道に行くことしか考えていなかったのだが、途中から奈良県内に「五新線」（五條市）という鉄道遺構もあることが分かった。こちらは、今福線と同様に未成線であり、建設時期もほぼ同じという共通点があったため、参加メンバー内でぜひ行ってみたいという意見で一致した。

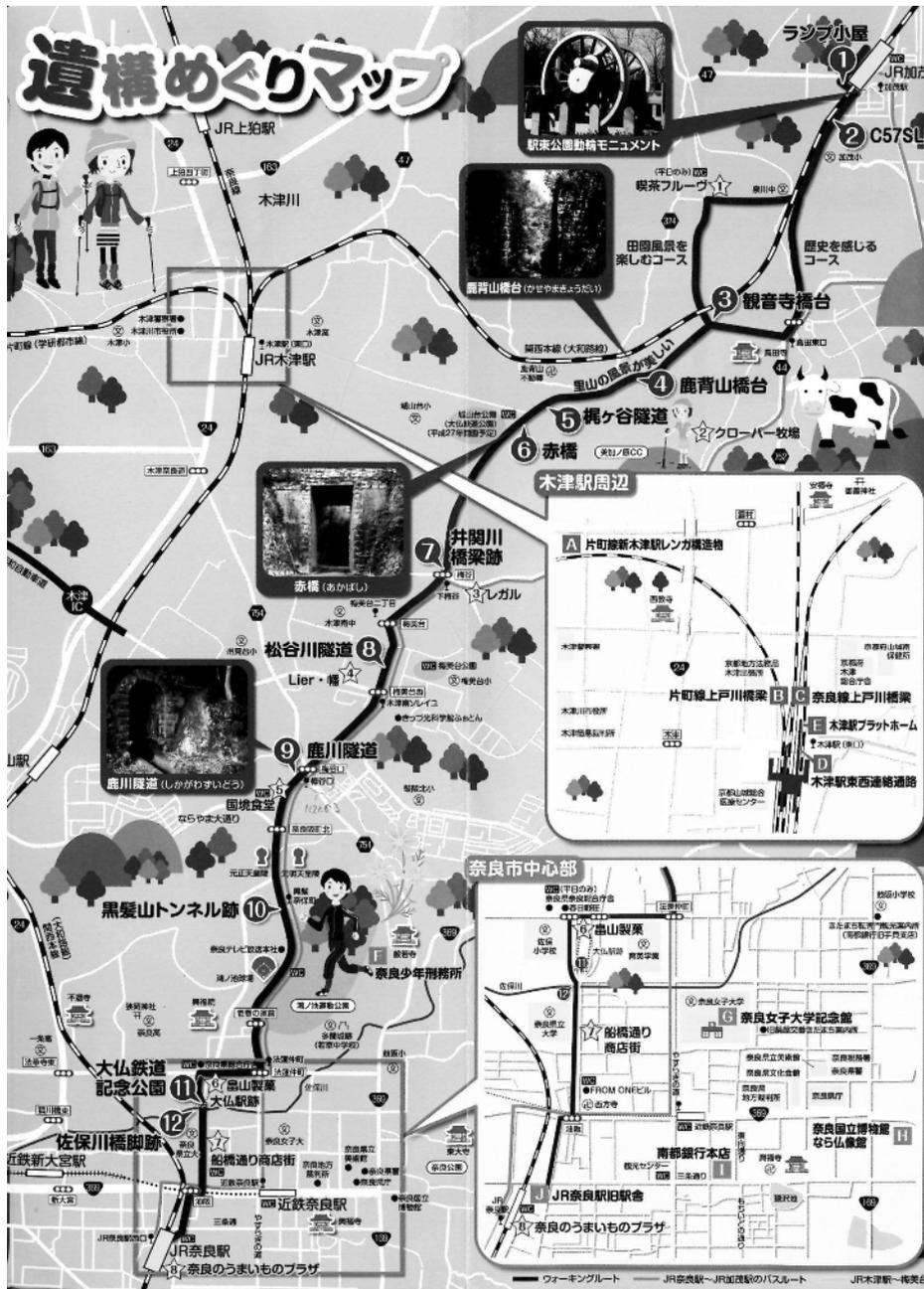
こうしたことから今回の視察計画は、1 日目は「大仏鉄道」に行き、2 日目は「五新線」と 2 ヶ所視察することに決定した。

私は、今福線以外の鉄道遺構は見たことがなかったため、どうしても今福線と対比して見てしまう。このため、今回の奈良の 2 ヶ所の鉄道遺構視察について今福線と比べながら報告したいと思う。

#### 4. 大仏鉄道視察

大仏鉄道（廃線）の概要について以下に示す。

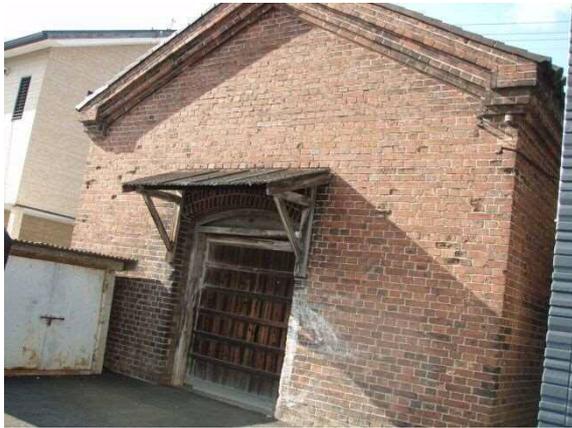
- ①場所：京都府木津川市 JR 加茂駅～奈良市 JR 奈良駅まで延長約 9.9km
- ②建設時期：明治 30～31 年
- ③使用：9 年間（明治 31 年開業、明治 40 年使用停止）



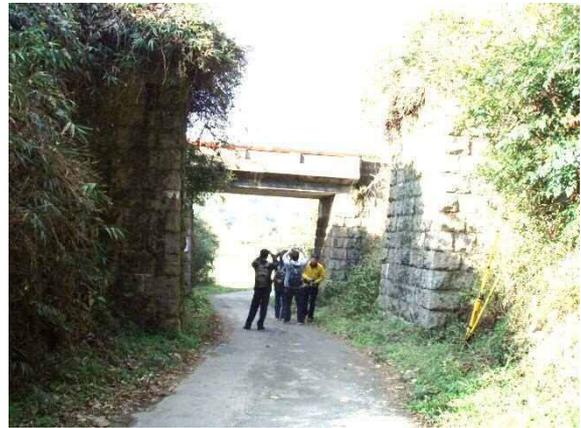
大仏鉄道 遺構めぐりマップ

11月28日に松江方面、浜田方面それぞれ早朝より出発し、12時頃に奈良駅で全員が合流した。京都府十津川市の加茂駅に移動後、大仏鉄道に沿って徒歩で移動しながら遺構の視察を行った。主な遺構としては、ランプ小屋、橋台、隧道であった。

全体的な遺構の印象は、今福線と外観に違いを感じる。今福線の旧線ではアーチ橋のように、コンクリートが使用されているが、大仏鉄道は建設時期が明治時代と古いことからコンクリートが使用されておらず、構造物外観はレンガまたは石積みで構築されている。



ランプ小屋（レンガ造）：明治 30 年当時としては大きな規模だったようである（5m×5m くらい）



観音寺橋台（石積）：橋台が並んでおり、向こう側は関西本線として利用されている（橋長 5m くらい）。



鹿背山橋台（石積）：隧道でも良かったのでは（橋長 3m くらい）。



梶ヶ谷隧道（上部レンガ+下部石積：幅 2.5m くらい）。

大仏鉄道の構造物は、石積、レンガ、あるいは石積とレンガの組み合わせなど、色々なバリエーションがあっっておもしろいと思う。特に石積は、角部が直線的にきれいに積まれており、見た目もきれいである。

また、比較的山間部を通過しているにもかかわらず、急峻な地形ではないためか、今福線と比べると構造物は比較的小規模なものばかりだという印象を受けた。



赤橋(石積+レンガ):橋台は角の部分のみ石積で大部分はレンガ。上部工は石(橋長3mくらい)。路盤は舗装されており、この上を車が通行していたと考えられる。



鹿川隧道(石積):アーチ部の小さい半径も石積で構築されている(幅2mくらい)。

大仏鉄道遺構の場所には案内看板が設置されている点は今福線と同じではあるが、大仏鉄道の方にはQRコードが付いており、スマホで読み取ることで各遺構の説明を文章と音声の両方でできるようにされていた。



大仏鉄道に設置されている看板:  
看板は日本語だけでなく英語表記もされており、QRコードを読み込めば、英語以外に中国語、韓国語にも変換できる。

加茂駅(現地)に到着してすぐに歩きはじめ、休憩もほとんどなしで4時間くらい歩き続けていたと思う。私の付けていた万歩計も二万歩を超えていたので、10km以上は歩いていたと考えられる。できれば奈良駅まで歩くつもりであったが、17時近くになって暗くなりはじめ、かつ全員の疲労もピークになってきていたため、途中バスに乗って宿に移動した。ただし、大仏鉄道の遺構のほとんどは確認できたと思う。

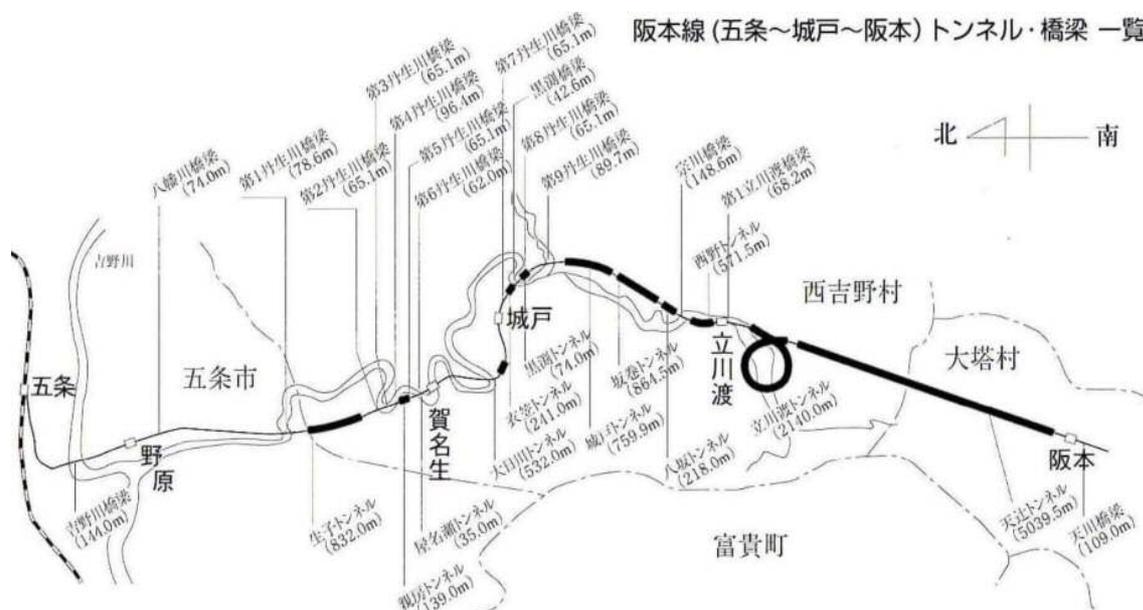
## 5. 五新線視察

五新線（未成線）の概要について以下に示す。

①場所：奈良県五條市（和歌山県新宮市を結ぶルート）

②建設時期：昭和14～19年、32～55年

③使用：路盤を舗装してバス専用道として使用も平成26年に運行中止



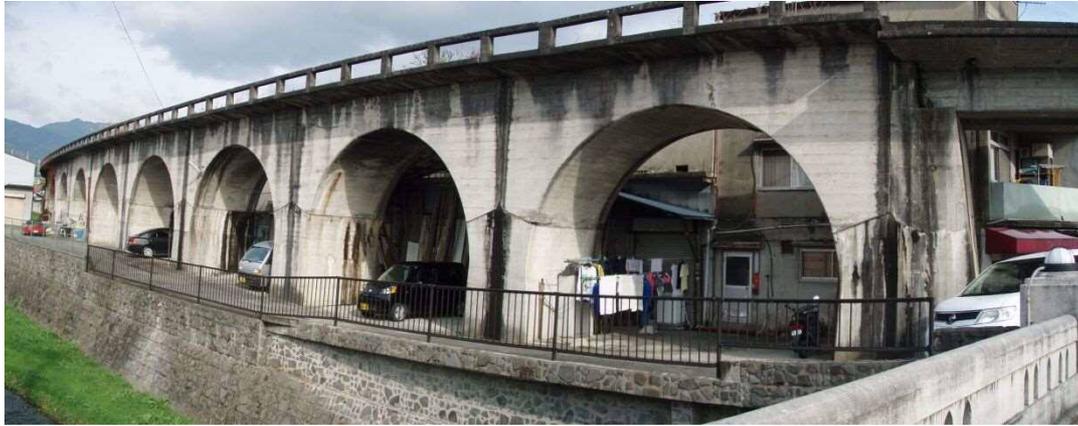
五新線マップ（現在、西吉野村と大塔村は五條市に編入）

五新線は、昭和初期に建設に着手し、第二次世界大戦により工事中止となり、戦後にまた建設を始めるものの、国鉄民営化の前に工事中止と2度の工事中止により結局未成線となった経緯は、今福線とほぼ同じである。今福線は戦後の建設で、それまでのルートをやめて全く新しいルートで建設し始めたのに対し、五新線は戦前のルートを継続して延伸したという点では異なるが、お互い未成線に終わったことなど、共通点は非常に多い。

五新線には、「NPO 法人五新線再生推進会議」が組織されており、行政と民間の間に立ってお互いを結び付け、五條市の活性化を目指しているということであった。このことは今福線と大きく異なる点であった。11月29日はこのNPO法人の村井さんに車で五新線を案内していただけることになり、本当に助かった。実際に案内されると、その移動距離からして歩いて移動するのはやはり無謀であった。

全体的な遺構の印象は、今福線と建設時期が同じくらいであることから、今福線同様にアーチ橋が見られ、建設時期は太平洋戦争が始まるくらいの時代である。こうしたことから、鉄が不足してやむを得ずコンクリートアーチ橋にしたのは全国的なものなのかもしれない。そうすると私が知らないだけで、今福線のアーチ橋群というのは全国的には決して珍しいものではなかったのかもしれない。

五新線については、現地に案内看板もほとんどないし、観光用のマップもないようであった（実際にはあったのかも知れないが）。もう少し、訪れた人が観光しやすいよう（分かりやすいよう）にした方がいいのではないかとも思った。



吉野川橋梁：市街地にアーチの連続橋がある。  
住民生活の一部となっている。

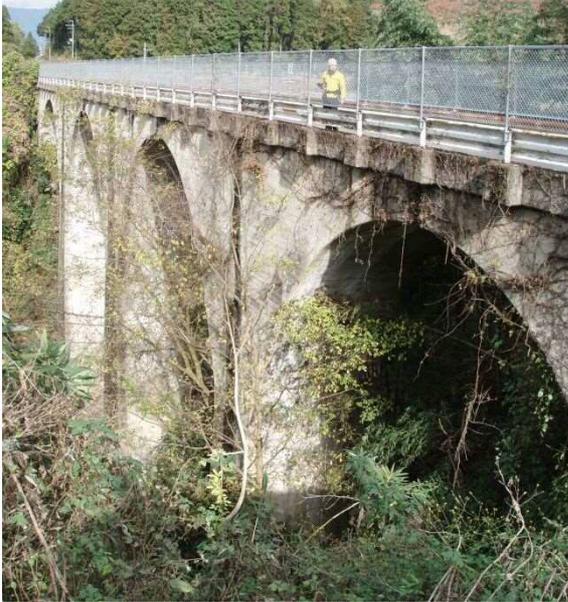
吉野川橋梁付近は、市街地内となっており、完全に住民生活の一部となっており、アーチ橋の下はマイカーの駐車場や洗濯物の干場とされている。五條市としては、コンクリートのはく落など、第三者被害を心配して、橋梁点検を行っているそうである（現地にはチョークでマーキングされていた）。



線路敷：舗装され、平成 26 年までバス専用道として使用された。脇に柵代わりに枕木が立てられている。



生子トンネル：舗装されているが、現在は進入禁止とされている。それほど危険とは見えなかった。



第1 丹生川橋梁:5連アーチ橋で高さ20m  
くらい。



第6 丹生川橋梁:このあたりは戦後の遺構  
で、道路用ガードレールが設置される。



宗川橋梁:橋長約150mのラーメン橋。



城戸駅:バス回転場として使用された。



黒淵トンネル:坑口付近は開削トンネル  
となっている。

## 6. おわりに

今回、五新線については鉄道遺構を見学するという目的で訪問しているため、時間の制約もあって、その活用の仕方については見ることはできていない。しかし、今回案内していただいた村井さんの話で最も印象に残っているのは、地域活性化には「鉄道遺構のことだけ頑張ってもダメ」ということであった。

実際に、NPO 法人五新線再生推進会議では、五新線を活かしたイベント開催しているほか、トンネルを利用したきのこ栽培ですでに成功しているということや、木質バイオマスと結びつけるなど、地域の他の産業と結びつけて鉄道遺構に関係のなかったさまざまな人を巻き込み、活性化を図ろうとしているようである。また、市街地内で五新線のお土産物(キーホルダーなど)が売られているなど、地域としての一体感を感じた。

確かに今福線においても、今福線を訪れる人が増えたとしても地域の活性化という点では効果が低いように思える。五條市のように地域の産業と鉄道遺構を結び付けるのは並たいていのことではないように思えたが、浜田市においてもこうしたことは必要なことだと感じた。

今回、せっかくできた五新線との未成線同士の交流であるので、今後もこのつながりを大切にして、今福線の今後の活用のヒントにしていければよいと思う。