

幻の広浜鉄道今福線を巡る



今福線ガイドの会
石本恒夫

はじめに

広浜鉄道の建設は、明治時代から広島県・島根県共に、国に対して請願活動を行っていました。さらに、大正時代には関係市町村で期成同盟会が組織されて、強く陳情活動が進められました。

昭和8年、ようやく広浜鉄道の工事着工が認可され、広島県側は可部線を延長し、島根県側は今福線として下府・今福間の工事に着手しました（これを「旧線」と言う）。しかし昭和15年、戦争のため旧線の工事は中止となりました。

戦後になって社会が安定してくると再び工事再開の気運が高まり、昭和44年には旧線とは全く別のルートで工事が認可されました（これを「新線」と言う）。しかしこの工事も昭和55年、国鉄の財政上の問題から工事中止となりました。

平成3年には広島・浜田間に高速自動車道が開通し、広浜鉄道建設に向けた人々の夢はいつしか忘れ去られることとなりました。

平成10年過ぎのある日、宮脇俊三氏編著の「鉄道廃線跡を歩くⅤ」を書店で見た私は大きなショックを受けました。そこには、表紙に大きく今福線のアーチ橋が写っていたのです。その後、沿線住民として今福線に関心を持ち、跡地を調べて歩き始めました。

平成20年、公益社団法人土木学会から今福線（旧線）にある7か所のアーチ橋が「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ました。これを機に今福線に対する関心が高まり、平成22年には島根県技術士会に今福線研究分科会が組織されて、現地調査を始められました。3年後には、「今福線マップ」が完成して広く公開されたので人々の関心が更に高まり、浜田市では、平成27年8月に「広浜鉄道今福線を活かすシンポジウム」が開催されました。当日は、県外からも多くの参加者があり、翌日には遺構の見学会も実施されて地域の人々の遺構に対する意識が変わりました。平成28年には沿線自治会を中心にしながら、島根県立大学、島根県技術士会今福線研究分科会、更に関係諸団体の参加を得て、「今福線を活かす連絡協議会」が設立され、その事務局には浜田市観光交流課が当たり、官民一体となって遺構を活かしたまちづくりや観光資源としての活かし方等、地域に合った活動が展開されるようになっていきます。

この度、明治時代から鉄道建設の願いを持って取り組んだ先人達の思いや、忘れられていた今福線の遺構を紹介すると共に、遺構を地域の宝として活用する人々の姿を後世に語り継ぎたいとの思いから本冊子の作成に取り組みました。

なお、沿線の史跡や地域の特色等も簡単に紹介しています。

本冊子の作成にあたっては、多くの方々にお話を聞き、各種の資料も閲覧させていただきました。関係各位に深く感謝申し上げます。

目 次

広浜鉄道今福線の概要

建設への歩み	1
概要の一覧	2
予定路線略図	3

幻の広浜鉄道今福線を巡る

下府駅	4
下府橋梁跡付近	5
オンジャク（温石）岩盤の切り通し付近	6
上府駅予定地付近	7
上府第一・第二トンネル	7
宇野地内	8
珍しい橋脚群	10
宇津井地内	11
四連アーチ橋	12
今福第五トンネル	13
佐野地内	13
おろち泣き橋	14
バイオトイレと休憩所	15
新線・旧線の合流地点	16
立入禁止地点の分岐点	16
下長屋トンネル	17
雲城・今福地内	18
石見今福駅予定地付近	19
広浜鉄道ウォーキング	19
丸原地内と旭町駅予定地	22
高佐橋梁と佐野浜田間の工事計画	24
広島県側の状況	25
参考資料	26

広浜鉄道今福線の概要

建設への歩み

広島と浜田を結ぶ鉄道の開通は、明治時代の近代化が進む中、陰陽の物資の交流や中国山地の豊かな資源の活用を願って、強く望まれるようになった。

明治29年には広島側は広浜鉄道として、島根側は芸石鉄道として、国に対して建設への請願書を提出された。

大正時代に入ると請願活動が活発になり、大正8年、広島と浜田を結ぶ路線が計画線に入れられたが実現には至らなかった。大正12年、広島市、三篠町、加計町、浜田町の期成同盟会が連合して「広浜鉄道速成連合同盟会」を組織し、会長には広島市長、副会長には浜田町長が就任して活動を展開した。

昭和2年、国会で着工年度が決められ、広島側は昭和4年着工、島根側は昭和6年に着工となった。しかし、着工年度は先送りとなっていた。

昭和8年、ようやく広島側と島根側が同時着工となった。島根側は今福線として山陰線下府駅から石見今福駅予定地までの約15km区間が着工された。この時の路線を今福線の旧線と言っている。

しかし、この工事は昭和12年に始まった中国との戦争が激しくなって昭和15年ついに工事中止となってしまった。

戦後社会の安定とともに、広浜鉄道今福線建設の気運が再び高まり、国や国鉄への働きかけも強くなって昭和44年12月、今福から浜田駅間が新ルートで約12kmの工事着工が認可された。この路線を今福線の新線と言っている。

当時の国鉄の状態は、赤字ローカル線は廃止の方向が生じていた一方、昭和39年には東京・大阪間に新幹線が開通し、昭和47年には岡山まで延びている。更に、昭和50年には博多まで開通する計画が示されていた。こうした中、今福線も広島と浜田を短時間で結ぶ新ルートとして工事が着工されることとなったわけである。この工事は、広島・浜田間を特急列車がノンストップで走れば、なんと55分で結ばれる計画であったと言われている。

昭和49年、三段峡駅から石見今福駅間の工事が認可となり、5月に三段峡で杭打式が挙行された。島根側では旭町丸原地内で工事が始まり、広島側も三段峡トンネル(9910m)の地質調査のため、安芸太田町の川手と松原地内で調査坑が掘られ、橋山駅の用地買収も終わっていた。

しかし、この工事も昭和55年、国鉄の財政上の問題で工事中止となってしまった。

今福線は、旧線・新線ともに工事が中止されて未成線となり、山間の景観に溶け込んでその悲運の歴史を今に伝えている。

概 要 の 一 覧

- 旧線**
- 昭和 8 年 今福線工事認可 下府駅～今福駅間 (約 1.5 km)
<施工地> 下府、上府、宇野、宇津井、佐野、雲城、今福
<工事内容> 路盤、トンネル 12 ヶ所、鉄橋予定 12 ヶ所、コンクリートアーチ橋 7 ヶ所、
- 昭和 15 年 工事中止 (戦争により)。鉄橋を除き殆ど完成していた。
- 新線**
- 昭和 44 年 新ルートによる今福線工事認可
今福駅～浜田駅間 (約 1.2 km)
～ 短時間で広島と浜田を結ぶ (特急 55 分) ～
<施工地>今福、雲城、佐野、高佐、
<工事内容>路盤、トンネル 1 ヶ所、橋梁 4 ヶ所、
- 昭和 49 年 全線工事認可 三段峡で杭打式挙行 工事着工
<施工地 1 > 旭町丸原
<工事内容> トンネル 2 ヶ所、橋梁 3 ヶ所、
- <施工地 2 > 安芸太田町 (川手、松原)
<施工内容> トンネル調査坑掘削 2 ヶ所、
- <駅予定地>浜田駅～ (石見今福) ～ (旭町) ～ (徳田) ～ (波佐) ～ (芸北) ～ (橋山) ～ 三段峡駅
- 昭和 55 年 工事中止 (国鉄の赤字増大により)
- 平成 20 年** 今福線コンクリートアーチ橋が、選奨土木遺産に認定

<広島県側の状況>

- 昭和 8 年 可部線工事認可 可部駅～加計駅間 (約 3.0 km)
昭和 11 年 可部駅～飯室駅間開通 (約 7 km)
昭和 15 年 工事中止 (戦争により)・・・路盤は殆ど完成していた。
昭和 21 年 飯室駅～布駅間開通 (約 3 km)
昭和 29 年 布駅～加計駅間開通 (約 2.0 km)
昭和 44 年 加計駅～三段峡駅間開通 (約 1.3 km)
昭和 55 年 工事中止 (国鉄の赤字増大により)
平成 14 年 廃線届提出 (可部駅～三段峡駅間)
平成 29 年 可部駅～あき亀山駅間開通 (約 2 km)

広浜鉄道今福線の予定路線略図



幻の広浜鉄道今福線を巡る

下府駅

下府駅の改札口を出て階段を登ると、上り列車専用の一番ホームがある。地下道を通して向こう側のホームに出ると、下り列車専用の二番ホームがある。その二番ホームの反対側が三番ホームとなり、今福線専用のホームになる予定であった。列車が進入する路盤は完成していたが、ホームの側壁や天端がコンクリートで完成していなかったため、今では天端が崩れ落ちている。

浜田駅を始発とする今福線は、山陰線を利用して下府駅まで来ると、構内にある浜田側の信号機のあたりから分岐して、この三番ホームに進入する予定であった。そして、今福方面に向かう列車は、三番ホームを出発するとすぐに狭い市道を鉄橋（橋桁が架っておらず未完成）で渡る予定となっており、笹山の麓からゆるやかにカーブしながら上府方面に向かって路盤ができていた。



下府駅ホーム



下府駅浜田方面

下府駅前の道路を上り方面に進むと、線路法面に桜並木が続き、その途中に線路を横切る狭い歩道が付いた暗渠がある。これを通り抜けると、目の前に水平に延びる今福線の路盤と広い法面が現れる。しかし、この路盤の端は削り取られて埋められた土砂が露出している。



山陰線暗渠



路盤と法面

下府橋梁跡付近

かつて、路盤が削り取られた地点には、立派な下府橋梁があった。今福線は、これを渡ってゆるやかにカーブしながら上府方面に延びていた。この路盤を市道として活用するようになり、橋脚近くではこの市道を狭くして下の市道に通じるようにしていた。平成27年、上府小学校と有福小学校が国府小学校に統合された時、この市道が児童の通学路に指定され、安全性の立場から橋梁を撤去して市道を拡張し、現在のような姿に改良されたのである。



下府橋梁



下府橋梁撤去後



下府橋梁撤去工事中



下府橋梁撤去後

このあたりは古い歴史を持った土地である。

路盤近くの光明寺は、天平16年（735）に創立され、南北朝時代笹山城主の新田義氏が深く帰依していたが兵火で焼失した。しかし、御本尊や経典は保護されていたので、元文5年（1740）今の寺地に再建され、奈良時代の最勝王経10巻も現存している。

橋梁跡近くの平地にある住宅地は、昭和37年、下府小学校と国分小学校が合併して国府小学校が開校した時に廃校となった「下府小学校」の跡地である。

このあたりに石見の国府があったとされている。伊甘神社には、国府所在地に建てられたという府中神社が併祀されており、境内には国府の印や建物の鍵等を守る印鑰（インヤク）大明神の祠があったと言われている。また、伊甘神社の近くに「御所の池」と呼ばれる池も残っている。こうしたことから境内には「国府趾」と刻んだ石碑が立てられている。



御所の池



境内の碑

オンジャク（温石）岩盤の切り通し付近

薄い板が重なったような泥岩はオンジャク岩盤と呼ばれている。

このオンジャク岩盤は、ダイナマイトを爆発（発破）させても山が崩れず工事が難航し、工期も延びて苦労して作られた切り通しであったとの話が伝えられている。



オンジャク岩盤



切り通し

ここから旧上府小学校跡地までの約1kmは、旧線の中で一番長い直線路盤で、今は市道として活用されている。また、この近くに国の指定史跡「下府廃寺跡」があり、塔の心礎が残っている。方形の礎石の中央に丸く彫り込んだところがあり、そこに塔の心柱が建っていたのである。この心礎の大きさからすると、五重塔であろうと推測されている。付近の発掘調査で出た瓦の模様からすると、奈良時代前期の寺とされているが詳細は不明となっている。



塔の心礎



下府廃寺看板

上府駅予定地付近

上府地内の今福線沿線には、住宅が建ち並び路盤も拡張されているが、上府小学校跡地の下には幅の狭い路盤や石垣が建設当時のまま残っている。

上府駅予定地は路盤より高くなっており、製材所として活用されていたが、その一部に平成30年4月、消防ポンプ車の倉庫と上府自治公民館が新しく建てられた。

上府駅予定地から約30m進むと、路盤の市道は直角に曲がって県道(田所国府線)に出ており、鉄道路盤跡には数戸の住宅が建っている。



旧上府小学校下



上府駅予定地跡

上府第一トンネル・第二トンネル

県道に出て少し行くと上府第一トンネルの坑口が見え、入口には立入禁止の扉が取り付けられている。このトンネルの長さは35mで、旧線で一番短いトンネルである。このトンネルから約400m進むと、上府第二トンネルがあり、長さは365mで旧線の中で一番長いトンネルである。この二つのトンネルは、県道を通るよりも近道になるので、人も車も市道として通行し、路面は舗装されていた。また、第二トンネルは長いことから二か所に蛍光灯が取り付けられており、現在も坑口には金属製の電柱が立っている。

ところが、第一トンネルには天井や壁面に亀裂が見られるようになり、第二トンネルでも中央付近の天井から水漏れが見られ、危険性が感じられて坑口に立入禁止の扉が取り付けられている。第二トンネル坑口付近の草刈など、近くの方がよくお世話しておられる。



上府第一トンネル



上府第二トンネル

上府第二トンネルの出口の近くから路盤の路肩に転落防止柵が設けられている。これは、このトンネルを市道として利用していたときに作られたもので、今でもそれが残っている。

宇野地内

上府第二トンネルを出た路盤は、県道、田圃、下府川を鉄橋で渡り、有福第一トンネル(220m)に入っていく。この鉄橋には6基の橋脚が作られていたが、度重なる水害や県道の改修、護岸工事等ですべてが撤去されて、残念ながら建設当時の姿は残っていない。

宇野地内にあるトンネルの名称に有福と付いているのは、建設当時宇野は有福村に属していたためで、駅名も有福駅と予定されていた。

下府川に架かる大尾谷地内の中橋近くでは、山が細長く川の方に突き出しており、そこには有福第二トンネル(54m)がある。木立や竹藪等で近づくことは難しい場所である。この有福第二トンネル出口の川には、2基の橋脚が作られていたが、1基は水害で流失し、残る1基は大水の際、流木等が水を塞ぎ止めて水害になる心配から撤去された。平成26年頃までは川底に橋脚1基の基礎部分を見ることが出来たが、これも護岸工事に併せて川底の整理が行われ、姿を消すこととなった。

宇野の中央部に作られていた路盤に沿って、平成19年に県道バイパスが建設されたので、今は路盤の跡を見ることは出来ない。有福駅予定地は、路盤と同じ高さに埋立てられており、現在(平成30年)消防ポンプ車の車庫や民家が建てられている。



橋脚基礎



有福駅予定地跡

宇野には地元有志によって組織された「下府川を楽しむ会」があり、護岸にアジサイが植えられ、早春には鮭の稚魚が放流されている。最初に遡上した鮭を許可を得て捕獲し、剥製にされたものが国府公民館宇野分館で保管されている。

更に、この上流の護岸には地元高齢者の会「松寿会」によってマツバギクが植えられており、桜並木も作られている。鉄道路盤は姿を消してしまっただが自然の美しい里になっている。

桜並木のある県道（佐野波子停車場線）を宇津井方面に進んで行くと、2基の橋脚とトンネルの坑口が目に入る。有福第三トンネル(137m)である。県道の下には水路と川、道路はカーブしているのでトンネルの見学には危険な場所となっている。地元自治会の陳情等で平成30年、山側を掘り崩して道幅が広がるように県道が改良された。



県道工事現場



有福第三トンネル

有福第三トンネルの出口には、川の中に橋脚1基が残っている。路盤は川を渡って山中に進み、また、川を渡って有福第四トンネル(44m)に入っていくが、ここでは橋脚の姿を見ることは出来ない。坑口も竹藪の中にあり近づくことは困難である。平成30年11月、島根県技術士会今福線研究分科会で現地調査が実施されたので同行させていただいた。川幅の狭い所に梯子で橋を作って渡り、竹藪は密集した竹や折れ曲がった竹でここを進むことは難しいので、杉林の急な斜面を登ってようやくトンネルの坑口にたどり着いた。トンネルの中には水漏れもなく、コンクリートもあまり変色していなかった。宇津井側の坑口を少し行くと川岸から高い橋台が作られており、川の中にある橋脚も見られる。宇野側の坑口では、路盤が少し埋め立てられていたが橋台は発見できなかった。

有福第四トンネルを出て川を渡った路盤は、また山中を進み、今福第一トンネル(288m)を抜けて下府川の鉄橋にさしかかる。



有福第三トンネル出口橋脚



有福第四トンネル出口橋脚

珍しい橋脚群

下府川に沿って県道を進むと、角形の橋脚が聳え立ち、川の中には丸形の橋脚が見える。川を挟んで両側には橋台があり、角形の橋脚が2基と丸形の橋脚が2基立っている。川の中の橋脚は高さ15mと言われている。旧線で橋台や橋脚が完全な姿で残っているのはここだけであり、珍しい場所である。また、形状の異なる橋脚があることも面白い。水の流れに関係のあるものは丸形、水と関係のないところは角形、それぞれ状況に応じた橋脚が立てられている。この鉄橋の長さは90mとなっているが、なぜか緩やかにカーブしており、その理由は謎として残る。

以前は向こうの川岸には竹が茂り、山は杉の木が大きくなって橋台や角形の橋脚は見えなかった。平成29年、佐野・宇津井まちづくり推進委員会の役員の手で竹や樹木を伐採して完全な姿を一望できるようにされた。

旧線建設当時、鉄は軍需産業に使用されて鉄橋の橋桁は出来なかった。鉄橋予定地は橋台や橋脚部分の建設のみで、鉄橋は未完成に終わっている。

今福第一トンネルの坑口に登ると、鉄橋の高いことが実感され、列車の窓から見る風景も想像されてとても楽しい。今福第一トンネルの中ほどには水溜りがあって通り抜けは出来ない。向こう側の坑口で排水を妨げる要因があると思われるが、山中のことで容易に近づいて見ることが出来ない。このトンネルの長さは288mあり、旧線では2番目に長いトンネルとなっている。トンネルに今福と付くのは当時宇津井や佐野は今福村に属していたからである。



下で見る橋脚群



上から見る橋脚群



上に登る坂道



千谷の棚田

今福第一トンネル坑口の橋台は法面に立っており、以前は法面の樹木が大きくて橋台は見えなかったが、これを伐採して全容が見られるようになってきている。しかし、木や草は常に伸びるので、地元の方々がこの地点と上流にある四連アーチ橋や五連アーチ橋周辺の草刈を毎年実施して景観の保全に努められている。

宇津井地内

橋脚群の所から少し行くと、小さい石を積み重ねた棚田が目に入る。千谷（ちだに）の棚田と言い、綺麗に整備されて美しい景観となっている。以前は道端の小さい水田に蓮が植えられて美しい花を咲かせ、案山子祭りが行われて賑わった時もあった。

県道は登り坂になっており、先程の鉄橋を渡って来た路盤と合流して再び2車線の県道となる。この2車線の片側1車線が鉄道路盤の部分である。この県道の高手にある民家の横にコンクリートの構造物が見える。これはサイフォンと言って農業用の水路として作られたものである。今まであった水路が鉄道のため遮断されるので、水を鉄道路盤の下を通らせて反対側に送る仕組みのものである。旧線では所々で見ることが出来る。

この地点を少し進むと、路盤が急に坂道になり不自然さを感じる。この場所には今福第二トンネル(57m)があったが、県道を2車線にするために取り壊された。その時土砂を全部取り除いてあれば路盤は平坦になっていたが、一部の土砂が取り残されたので、坂道となっている。ここを下ると県道は直線となり、五連アーチ橋の上になる。この地点の山側車線は山を崩して埋立てたところで、五連アーチ橋の下に行くとその対策の跡がよく分かる。この二車線道路の正面には、今福第三トンネル(190m)の坑口が見える。このトンネルも県道の近道として利用されていたが上府第一・第二トンネルの立入禁止と共に立入禁止となり、今は通行出来ない。



五連アーチ橋



五連アーチ橋下



五連アーチ橋下



今福第三トンネル

四連アーチ橋

県道沿いにある四連アーチ橋のそばに選奨土木遺産の認定を示す大きな看板が立っている。土木学会からの認定銘板はアーチ橋に打ち付けてあるが、分かりにくいので地元自治会が大型の看板を設置された。

この橋を渡ると今福第四トンネル（82m）があり、自由に通行出来るトンネルである。トンネルを出ると一連アーチ橋があり、これを見るために川端に下りる階段や手すりは地元自治会で作られたものである。

この橋から先は、笹や木が茂っていて進むことは困難である。

正面の高いところには浜田自動車道が見える。これを支える橋脚はこの鉄道路盤に立っており、高さは24mもある。



選奨土木遺産銘板



選奨土木遺産看板



一連アーチ橋



浜田自動車道

今福第五トンネル

今福第五トンネルは長さ45mの短いトンネルであるが、旧線で12か所あるトンネルの中で唯一活用されているトンネルである。平成の初めごろ、JR西日本がこのトンネルの中に横穴を掘り地震計を設置された。これは山陽新幹線の安全対策として山陰側の地震の様子を早く知るためのもので、トンネルの管理もJR西日本でなされている。このトンネルの両方の坑口には、鉄橋が予定されており、橋台や橋脚がそれぞれに作られていた。どちらも1基の橋脚は水害で流失し1基ずつ残っている。



今福第五トンネル



橋台と橋脚

佐野地内

佐野地内に入った路盤は、田圃の中を1直線に佐野駅予定地に向かって延びている。ただし、田圃の中を通るので目に付きにくい。路盤を作るために掘り崩された山の近くでは、直線路盤の様子がよく分かり、一部農道として使用されている。この山の切り取りのために1戸の民家が移転した。山の掘り崩し作業には発破が使用され、土砂の運搬にはトロッコが使用されていた。作業は全て人の手による大変な作業であった。

佐野駅予定地には保育園が建っているが、近くを通る県道の改修等で路盤の姿は変わっている。広い園庭の中央より生垣寄りに、高く長く土を盛り上げてホームが作られていた。県道浜田八重可部線には橋が架っており、橋の下に路盤があったがその橋を撤去して埋立て、今は信号機のある交差点となっている。

平成25年廃校となった佐野小学校の建物は石見公民館佐野分館になっているが、その体育館のトイレを外からでも使えるようにし、今福線見学者や一般の人が使えるようにしてある。

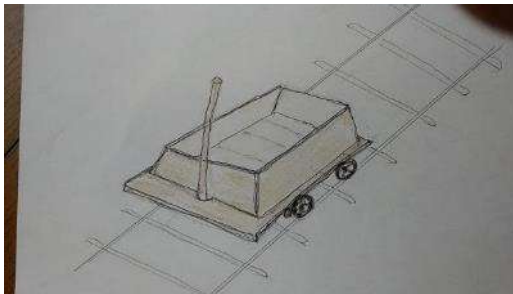
また、佐野は江戸時代津和野藩であったが、広島と浜田を結ぶ芸州街道があったので浜田藩主の参勤交代にはこの道が使われていた。その丹後坂には当時の石畳が残っている。



佐野駅予定地跡



佐野駅予定地付近



トロッコの図



工事に使った道具



田圃の中の路盤



丹後坂の石畳

おろち泣き橋

この橋には二つの名前がある。最初は眼鏡橋と呼ばれていた。

平成22年、島根県技術士会に今福線研究分科会が組織されて現地調査を始められた。その現地調査の際、アーチの下で下府川の流れの音が急に大きくなる地点があることに気づかれた。他の場所ではこうした現象はどこにもない。これは珍しい現象として次のように発想された。

「アーチ橋全体を八岐大蛇の胴体と考え、その大蛇が今福線が未完成に終わったことを嘆き悲しんで泣いている声ではなかろうか。」と、そこから橋名を「おろち泣き橋」と考えて地元にて提案された。地元でも面白い発想だとして、この提案を取り入れて「おろち泣き橋」と命名された。

珍しい見学ポイントとして、多くの人を訪れて耳を傾けている。

この音を聞くためにはアーチ橋の下に行かなければならないが、入口には猪よけの柵があるので扉を設置したり、転落防止柵を取り付けたりして、その作業は、地元の老人会や自治会の手によって行われた。また、路盤の市道沿いには駐車スペースの提供や草刈など、地元の方の積極的な協力がある。



おろち泣き橋入口



おろちの泣き声を聞く人

バイオトイレと休憩所

今福線沿線には公衆トイレが無く、見学者に不便な思いがあった。

佐野町上町内の市道（佐野新開線）と今福線が交差する地点には小さいコンクリートの橋があったが、自動車の大型化により撤去された。平成28年には、その近くに浜田市によってバイオトイレが設置された。それに併せて地元まちづくり推進委員会が休憩所を建てられた。基礎工事から建物の建築作業まですべて役員の手で進められ、立派な休憩所が出来ている。そこには今福線に関する写真の掲示やパンフレット等も置いてあり、見学者への心づかいが感じられる。更にまちづくり推進委員会の中に今福線部会を設け、今福線を活かす活動を進めると共に今福線の案内人を育てるために「ガイド研修講座」を開催して、見学者への対応にも努められている。また、トイレ掃除は地元の有志が交代で実施されている。なお、ここには今福線マップが設置されている。



休憩所



バイオトイレ



交差点



今福線マップ

新線・旧線の合流地点

新線・旧線の合流地点では、路盤の高低差が約2mあり、ここからは自動車の進入が禁止されている。

新線に上がると谷間の小川に架かる第二下府川橋梁があり、老朽化の進んだ転落防止柵とその内側に新しい柵と二重に柵がある。老朽化した柵は修理不能と言うことで、浜田市によって新しい柵が設置されたものである。

新線の路盤は幅が広く、一直線に延びていることに驚く。この地点から石見今福駅予定地まで約3kmあるが、この間直線路盤になっている。広島と浜田を短時間で結ぶため、列車のスピードを上げるように設計されたためであろう。第二下府川橋梁の所で工事は止まっているが、ここから浜田方面に向かって佐野トンネルが計画されていた。これも4045mの直線トンネルになっており、佐野トンネルを加えると今福駅予定地まで約7kmが直線路盤である。

第二下府川橋梁から約400mの直線路盤は鉄道を楽しむ道として「鉄楽の道」と名付けられている。周囲を眺めながら歩くのも楽しい。

この地点での広い法面や路面の草刈は年3回、地元の人によってなされている。



新線に登る坂



鉄楽の道

立入禁止地点の分岐点

頑丈な立入禁止の扉が設置されており、特別に許可を得なければ中に入ることは出来ない。個人で見学に来られた方は中の様子が見られないので、扉の端に新線の橋と旧線のアーチ橋を写した写真が取り付けられ

ている。また、扉の隣に立つボックスには見学記念にと、二つの橋が写った写真（無料）が準備されている。これも地元まちづくり推進委員会の好意である。

なお、内部を見学したい方は、事前に浜田市観光交流課に見学許可の申請を行うとガイド付きで見学が出来る。

新線の防護柵は老朽化が著しいが、ここには新しい柵は設置されていない。また、ここで分岐する旧線の路盤は幅が狭く、アーチ橋の高さは14mもあるが、防護柵が無いので大変危険な状態になっている。しかし、新線から見る旧線のアーチ橋は、昭和13年ころに完成した古いものであるが迫力があり、つい感嘆の声を発する人が多いと言う。

この旧線を更に奥に進むとアーチ橋が2か所と今福第六トンネル(45m)があって路盤は市道となり、再び新線と合流して石見今福駅に至る。

新線の第一下府川橋梁は、昭和46年に完成したコンクリート橋で、橋桁は先の鉄楽の道で製造し、滑車を使って移動して架けたものである。長さは86m、高さは14mとなっている。



立入禁止扉



新線・旧線の橋梁

下長屋トンネル

新線の第一下府川橋梁を渡ると下長屋トンネルである。その坑口からは向こう側の坑口が小さく見え、長さは1633mの直線トンネルである。

このトンネルの施工業者は佐野側と今福側で異なっており、工期も1年ずれている。佐野側は昭和47年～49年となっており今福側は昭和48年～50年となっていてトンネルは昭和50年に完成した。このトンネルで不思議なことは、壁面の構造が異なることである。佐野側は垂直で今福側は馬蹄形になっている。従って佐野側と今福側では路盤の幅が異なっている。トンネル内の接点の部分では壁面をコンクリートで斜めに塗ってあるため壁面のずれは分かりにくい。しかし、側溝ではずれがよく分かる。側壁が異なる理由は長い間分からないままであるが、最近、島根県技術士会今福線研究分科会で建設当時の測量図二種を入手された。それによると、最初の図面では、下長屋トンネルは第一下長屋トンネルと第二下長屋トンネルという二つのトンネルが計画されており、次の図面では、下長屋トンネルは一本のトンネルになっていることが判

明した。なぜトンネルを一本にされたのか、その理由は不明である。佐野側と今福側とで壁面の構造が異なるのは、最初の計画によって二つの業者に工事を発注していたためではなかろうかとも考えられるが、いずれにしても詳細は不明である。

現在（平成30年）、長いトンネルの中央部分では、所々壁面のコンクリートの繋ぎ目から水漏れがあり、所によっては泥が流れ出ている所もある。足元に注意して歩けば30分余りで通り抜け出来る。中にはコウモリが沢山住んでいる。



下長屋トンネル佐野側坑口



下長屋トンネル金城側坑口

雲城・今福地内

下長屋トンネルの今福側坑口付近は、金城町下来原で雲城地内となっている。トンネルの坑口には銘板が取り付けられており、壁面が馬蹄形になっていることが良く分かる。雲城まちづくり委員会では、坑口近くに今福線や下長屋トンネルを紹介する看板を立てたり、路面の水はけの悪い所では、側溝や路面の補修をする等、遺構の保全にも努められている。

この坑口から約100m行くと、幅の狭い市道が新線と合流している。新線と旧線の合流地点である。新線は旧線を埋めて横切り、新線の北側に旧線が並んでいる。下府川では旧線の小さい橋と規模の大きい新線の今福橋梁が並んでいる。この橋を渡ると新・旧の路盤は重なって石見今福駅に進んで行く、現在は県道バイパスとなっているため当時の姿は見られない。



下長屋トンネル近くの看板



新線・旧線の合流地点

石見今福駅予定地付近

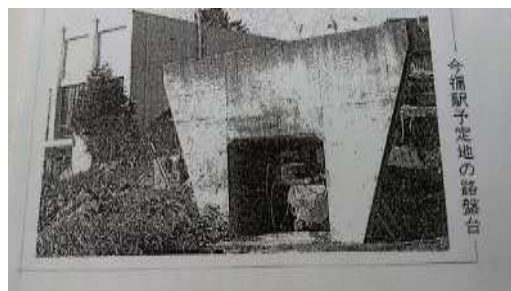
石見今福駅予定地は、新線も旧線も同じ場所で、現在の J A 金城支所と駐車場がその場所である。旧線の用地は今よりも低い所にあり、駅を出た路盤はバイパスよりも低い位置に残っている。新線の駅用地は旧線の用地を高く埋め、広さも西に拡張していて境界杭が今も残っている。また、新線のホームは高架になるよう計画されており、その両端にはコンクリートの高架路盤基礎が作られていた。しかし、これは県道バイパス建設の際に撤去された。ホームが高架に計画されたのは、近くの県道（今福芸北線）を横切るようになるが、この地点を高架で渡る立体交差にする考えがあったためであろう。その近くには高く埋め立てた用地が残っており境界杭も見られる。



今福橋梁と旧線の橋



石見今福駅予定地跡



高架路盤基礎



境界杭

広浜鉄道ウォーキング

今福公民館では、この遺構を活かそうと今福公民館運営推進委員会や今福地区まちづくり推進委員会、更に地区有志の協力を得て、平成28年2月から「広浜鉄道ウォーキング大会」を実施されている。

今福駅予定地で説明を受け、新線の今福橋梁と旧線の橋が並ぶ地点で新旧の工事の違いを見る。新旧合流地点からは旧線を進む。途中、農業用水路のサイフォンの説明を聞いたり、緩やかにカーブする路盤や風景を眺めながら進む。

今福第六トンネル(45m)を通り抜けると二連アーチ橋となる。ここから360m先の三連アーチ橋までの間が大変な難所である。側溝が落葉や山崩れの土砂で埋まり、山水が路盤ににじみ出て長靴でないとは歩けない。まさにアドベンチャーウォーキングである。しかしこの大変さが面白い。この難所を通り抜け三連アーチ橋に入ると、橋の上や路盤には

小さい木や笹、ススキの茅が一面に生えている。通路になる部分は事前に刈取りがなされているが歩行は楽ではない。このウォーキングのための事前の草刈は大変である。四連アーチ橋まで行くと、大きくて頑丈そうな新線の第一下府川橋梁が目に入る。その橋台付近が新線と旧線の合流地点となる。そこで小休止をとった後、下長屋トンネルに入る。1633mのトンネルの中央あたりから水漏れや、流れ出した泥で汚れた場所がある。それを避けながら懐中電灯を頼りに黙々と歩くこと30分余り、トンネルを抜けてホッと、今福公民館に帰着する。その間約5.5kmを歩いている。

昼食には猪の肉が入ったカレーライスが提供され、珍しい食材で話は弾む。難関を突破した満足感で参加者も主催者も喜びを共にして行事は終了する。

参加者は毎年130人を超えている。

平成30年度からは主催者が金城自治区6公民館連絡協議会、共催者が今福線を活かす連絡協議会として活動の充実が図られ、平成31年2月に第4回ウォーキング大会が開催された。

参加者は市内各地をはじめ近隣市郡からもあり、更に県外からも相当数の参加があって、総勢170名を超えるほどに増加した。現地見学は3班に分けて実施された。

今回初めて、佐野の新線旧線が交差する小休止地点でコーヒーとさつま芋スナックが販売されたが、買い求める参加者の方々の行列ができて活気に沸いた。お腹も満たされ、その後も元気を出して帰路につくことができた。参加者からの満足度も高く、参加料が安いのではないかとの声もあったという。

ウォーキングコース



広浜鉄道ウォーキング大会 2016.2.28



アドベンチャーウォーキングにご参加有難うございました
 浜田市立今福公民館



見学班の幟



今福公民館入口



コーヒーやスナックを求める人



小休止終了出発

丸原地内と旭町駅予定地

昭和49年5月、三段峡で杭打式が举行されて工事が開始された。島根県側では、昭和51年1月に丸原地内で着工し、翌52年3月には、トンネル2か所と橋梁が3か所完成している。この丸原トンネル(120m)と御神本トンネル(80m)は、型式が1号型で天井が高い。同じ新ルートで作られた下長屋トンネルは、2号型で従来の一般的なトンネルになっている。この違いはどこにあるのか、将来電化を考えたのか、冬季の凍結を考慮して道床を高くするためのものか、理由は不明である。

丸原地内の地形や気象状況を考えると、冬季の凍結が予想されるので、島根県技術士会今福線研究分科会では、下長屋と丸原地内のトンネルを計測したり、付近の地形を見たり、過去の気象状況を調査された。それによると、橋梁での凍結が考えられ、補助道床(レールの下に敷く碎石を更に高くするもの)を作る必要から、トンネルの天井を高くすることが求められたようである。

さらに、丸原地内のトンネルに取り付けられている銘板には、施工業者が北海道にある業者名になっている。こうしたことから、天井が高いのは凍結対策を考えたのではないかと思われる。しかし、今、そうと結論づけることは難しく、謎は謎として残る。

遺構の1つ、寺廻橋梁からの眺めは素晴らしいけれども、防護柵が老朽化しており危険なので、常時の立ち入りは禁止されている。しかし、ガイドが同行する体制をとって浜田市観光交流課の許可を得れば見学出来る。地元では健康ウォーキングのコースとして、町民を中心に見学会が実施されており、そこで鉄道建設にかけた先人の思いや遺構の凄さが

語り伝えられている。

また、今市公民館では、学校で行われる「ふるさと学習」を支援するため、小中学校の職員を対象に史跡や名所を巡る活動を実施されているが、その中に広浜鉄道今福線の丸原地内の遺構も取り上げられている。

丸原地区の遺構を訪れるためには民間所有地を通過しなければならないが、遺構近くにお住まいの方が見学路の提供や周辺の草刈などを行っておられる。さらに建設当時の作業道では地元自治会役員による草刈などの奉仕があり、遺構の保全に努められている。



寺廻橋梁



寺廻橋梁上部

旭町駅予定地は、旭運動公園と旭中学校敷地の北側を通るトンネルの出口地点で、広域農道那賀グリーンラインと金城町上来原への農道が交差するあたりに予定されていたが、工事は未着工であった。しかし、トンネルの出口予定地にあった民家が一戸移転された。

昭和52年、県道浜田八重可部線沿いにあるJA旭支所の隣から旭町駅へ向う二車線道路が新設され、森谷川に架かる橋は「旭駅橋」と命名されている。駅建設に向けた町民の思いが強く感じられる。

旭町駅を出ると徳田トンネル(5131m)となり、徳田駅、波佐駅を経て傍示峠の下から芸北トンネル(7597m)に入り、芸北大仙原に出て芸北駅に至る予定であったが、昭和55年、国鉄の財政問題から工事が中止となり未完成のままで今福線は放置されている。



旭駅橋



旭駅予定地付近

高佐橋梁と佐野浜田間の工事計画

昭和44年の新ルートによる今福～浜田間の工事認可で高佐地内でも工事が行われた。石見小学校裏の断崖山トンネル(200m)を抜けると高佐地内である。谷間にある市道と高佐川を橋梁で渡って黒川トンネル(475m)に入る計画であった。その高佐橋梁の工事着工は昭和46年1月で、長さは約150m、やや登り坂になったコンクリート橋で完成は昭和47年4月であった。

この橋梁は自動車の大型化によって一部が撤去されていたが、平成10年に残る部分も撤去されて、断崖山の麓に橋台と境界杭が残るのみとなっている。

佐野～浜田間の工事計画は別紙の測量略図のようになっていたが、佐野から浜田駅までは高佐橋梁以外は未着工のままで終わっている。



高佐橋台 (前)



高佐橋台 (斜め前)

佐野浜田間の工事計画略図



広島県側の状況

昭和44年7月、加計から三段峡まで可部線が開通した。

昭和49年5月、三段峡で杭打式が行われ、続いて戸河内中学校で起工式が挙行された。島根県からも里田副知事をはじめ、多数の関係者が参加された。

今福線で最長となる9910mの三段峡トンネルでは、地質調査のため安芸太田町川手地内で360mの試掘坑が水平坑で掘削され、松原地内では傾斜して200mが掘り進められた。現在、松原の試掘坑口には水が入口まで溜まり頑丈な柵が設置されている。また、川手の試掘坑は広島酒造会社が焼酎の貯蔵庫として利用されている。

三段峡トンネルの芸北側出口には橋山駅が予定されていて、一戸の民家に移転され、用地買収も終わって沢山の境界杭が打ち込まれていた。また、芸北駅予定地は芸北中学校の西側山麓にあったが、境界杭を見ることは出来なかった。

近くの国道186号線の上にある水路のそばには、今も境界杭が残っている。



松原試掘坑口



川手試掘坑口

参 考 資 料

■今福線の路盤（下府小学校跡地付近）



昭和37年当時の下府小学校付近の今福線路盤。右にあるのは光明寺。



平成31年現在の下府小学校跡地付近。今福線路盤は通学路となり、小学校跡地は市営住宅となっている。

■今福第五トンネル付近



昭和14年頃の写真。今福第五トンネルを抜け下府川を渡る工事現場で、まっすぐ佐野地区へ路盤が伸びている。



現在の写真。手前の橋脚は失われており、水面付近に土台跡と鉄筋がわずかに残っている。

■おろち泣き橋



昭和13年頃の建設中の写真。当時は杉の丸太を使って足場を組んでいた様子がわかる。



現在の様子。市道に転用されており、橋の両側に落下防止のための手すりが設置されている。

お わ り に

広島浜田間を結ぶ鉄道建設の歴史は、明治時代にさかのぼり、昭和時代にかけて具体的な着工が為されました。

ところが、鉄道建設に賭けた先人達の努力と希望は、昭和15年に1度目の工事中断、昭和55年に2度目の工事中断となり、挫折と落胆に変わってしまいました。建設当時の様子を見てきた私としてもこれは本当に残念なことでした。

しかし、平成最後の年を迎えた現在、今福線の価値は世間に再認識されつつあり、今福線を“地域の宝”として活用し、観光交流や地域活性化に活かそうとする活動が各所で始まってきています。これは大変に嬉しいことです。

先日、菅義偉官房長官から新たな元号が「令和」と発表されました。広浜鉄道の工事や時代背景を実際に体験した人が徐々に減少していく中、鉄道建設に賭けた先人達の思いや地域の宝として活用する現在の人々の思いが今福線の遺構とともに新しい時代を担う人々に継承され、新たな地域、新たな交流が生まれていくことを願うものでございます。

本冊子を作成するにあたり、多くの方に大変お世話になりました。
厚くお礼申し上げます。

発行日 平成31年4月30日

発行者 石本恒夫

浜田市佐野町イ88番地

☎0855-42-1375