

## 住民の熱い思いの結晶、今福線 ～二度にわたる「<sup>こうひん てつどう</sup>広浜鉄道」計画 ～

現在のように、高速道路網が全国に張りめぐらされ、一家に一台は自家用車があるような時代からは想像できないかもしれませんが、その昔、鉄道が陸上交通の花形だった時代がありました。人々は、自分の町に鉄道を通そうと努力しました。（それまでは、かごや馬車に乗らない限り、人々は歩いて陸上を移動していたのです。船（水運）が重要な輸送方法だった時代のことです。）また、自動車での輸送が盛んになってきても、生活をより便利にしようと、鉄道建設に情熱をもやした時期もありました。

今までに、浜田と広島とを鉄道で結ぶ計画は二度あり、島根県内では、「今福線」として工事が進められました。その名残は今でもしっかりと残り、当時の住民の熱い思いを静かに物語っています。

### 1【1度目の計画】

島根・広島の県民にとって、浜田市と広島市とをむすぶ鉄道の建設は、長年の悲願でした。中でも、「<sup>ひがみ</sup>広浜鉄道計画」は、日本海側と瀬戸内海側をわずか 92 kmで結ぶ最短路線として熱烈にのぞまれました。

昭和 8 年（1933）、<sup>かべ</sup>広浜鉄道のうち、<sup>か</sup>広島側の「可部～加計」間と島根側の「<sup>うす</sup>浜田～今福」間の着工が決まりました。地元の人々が鉄道建設を願い出てから、実に 37 年の年月が流れていました。終点の名前をとって「今福線」と呼ばれました。

当時の鉄道は人を運ぶことが目的なので、今福線の起点は浜田駅ではなく<sup>しもこう</sup>下府駅となり、<sup>かみこう</sup>上府・宇野（当時は有福）・佐野・今福の 4 つの所に駅ができて、村々を結ぶことになりました。（全長 15.6 km）。少しでもまっすぐなコースになるよう、<sup>しもこうがわ</sup>下府川をまたぐ橋や 12 のトンネルが計画されました。

この地はところどころに三郡変成岩という薄い石が重なったような地層があり（オンジャクとよばれる地層もふくまれています。）

ダイナマイトがたくさん必要でした。多くの人々が鉄道工事にたずさわりました。（なお、この今福線の工事の時、<sup>しもこう はい じとうあと</sup>下府廃寺塔跡（国指定 史跡）がみつかりました。）

特にトンネルを掘る坑夫は、高い賃金でやとわれました。作業は「かつぎ」と言われるやり方です。岩を背にし、後ろ向きになって「のみ」（たがね）を持ち、「せつとう」（かなづち）を肩ごしにふって、のみで岩を崩したり、ダイナマイトを仕掛ける穴を開けたりしました。ちなみに坑夫の四つ道具は①のみ、②せつとう、③カンテラ（ガス灯）、④さんだわら（座ぶとん）です。

工事は順調に進んでいました。けれども、昭和 12 年（1937）、日中戦争が始まり、工事に必要な鋼材が手に入らなくなってきました。橋を、鉄からコンクリートに設計変更するなどして工事は続けました。

しかし、太平洋戦争（1941）へと突き進む戦時体制のなかの昭和 15 年（1940）、残念ながら工事は中止されてしまいます。そのとき、下部構造が完成し、橋げたをかければ完成する橋がいくつか残っていましたが、メガネ型のアーチ橋 7 つはすべて完成していました。（なかでも佐野上に残る高さ 14m のアーチ橋は見事です。）上府駅、宇野駅、佐野駅のプラットホームやトンネルもすべて完成していました。また、路盤も完成していて、あとはレールを敷くばかりというときの中止だったのです。

1872(明治 5)	日本に営業用鉄道が開通。 (新橋—横浜間)
1889(明治 22)	東海道線が全線開通
1896(明治 29)	広島と浜田とを結ぶ鉄道の計画が国に出される。 島根県から…「芸石鉄道」計画 広島県から…「広浜鉄道」計画
1901(明治 34)	山陽線全通
1910(大正 10)	山陰線、浜田まで開通
1933(昭和 8)	浜田～今福間の工事着工が決定 下府～今福間の工事始まる
1937(昭和 12)	日中戦争始まる
1940(昭和 15)	工事中止



ろばん

## 2【2度目の計画】

太平洋戦争が終わり、物資が少しずつ手にはいるようになると、今福線を全線開通させようという運動が盛んになってきました。広島県側では、工事が進み、昭和 29 年(1954)に加計までの鉄道が完成していたのです。

ようやく、昭和 43 年(1968)になって、工事の許可がおりました。しかし、当時の国鉄では、全国の赤字路線を廃止し自動車輸送に変えようという動きもあり、なかなか工事は進みません。バスやトラックでの輸送が主流になりつつあったからです。

そのような中、日本鉄道建設公団により、新たな鉄道建設計画が出されました。それは、浜田～広島間にトンネル鉄道を作るという計画です。「広島～浜田間に、コースの80%がトンネルの全長 89 kmの鉄道を作り、ノンストップ特急なら 55 分で結ぶ」というものでした。

この計画の実現に向けての動きでしょうか、昭和 44 年(1969)、新計画今福線の着工許可がおりました。新しいコースは浜田駅からなるべく直線で、すでに完成している可部線の三段峡駅まで結ぶという計画です。駅は、石見今福一旭町一徳田一波佐一芸北一橋山の6駅が予定されました。

工事は浜田、佐野、今福で始まりました。鉄道路盤とともに、橋やトンネルが作られていきました。昭和 50 年(1975)に今福と佐野の間に下長屋トンネル(長さ 1633m)が完成しました。今福駅は高架式にする計画で、連絡通路用の扇形の路盤台が2基作られました。(県道のバイパス工事の時に壊されました。なお、浜田市高佐町にあった高架橋は平成 10 年にこわされました。)旭町でも駅(運動公園下側)の用地買収やトンネル・橋の建設がすすめられました。【島根県側で現存する遺構は、路盤、橋 6(佐野 2 金城 1 旭 3) トンネル 3(佐野今福間 1 旭 2)です。】また広島県側でも用地買収や測量が始まり、松原トンネルや三段峡トンネルの調査横穴が掘られ、橋山駅付近の用地買収がすすめられました。

こうして、着々と進んでいた新計画今福線も、国の財政圧迫と国鉄の赤字増大の影響で、昭和 55 年(1980)に工事が中止され、現在に至っています。

## 3【新たな動き】

残された二つの未成線のあとですが、中には市道として利用されているところもあります。平成 20 年 10 月、土木学会が、「今福線コンクリートアーチ橋群」を平成 20 年度選奨土木遺産に認定しました。(島根県で3件目。受賞理由: 未完成に終わった鉄道のコンクリートアーチ橋が一群として現存し、山間の景観に溶け込みながら悲運の歴史を伝えている。) 各地で地元の人が案内看板を立てたり、映画「天然コケッコー」のロケ地に使われたりして、遺構の活用方法が今後注目されています。

※ 鉄道用地を示すコンクリート標柱(上部が赤くぬられ、横に「工」のマークが彫りこまれている)が、今も各地に残っています。

※ なお、「今福線」のように未完成のままで、工事が中断された路線は「未成線」とよばれ、列車が実際に走っていた後に中止された路線は「廃線」とよばれています。今福線のように未成線の計画が2回あり、その遺構が2つとも現存している場所は、全国的にも例がないそうです。

1945(昭和 20)	太平洋戦争終わる。
1948(昭和 23)	広浜鉄道速成浜田同盟会結成。
1959(昭和 34)	広浜鉄道浜田・今福線促進同盟会結成
1968(昭和 43)	今福線着工認可がおりる。(旧線)
1969(昭和 44)	新計画今福線工事着工が決定 浜田駅と三段峡駅を結ぶトンネル鉄道計画に変更
1970(昭和 45)	今福橋りょう完成
1971(昭和 46)	下府川第一・第二橋りょう完成
1972(昭和 47)	今福線全線工事の認可がおりる 三段峡で起工式
1975(昭和 50)	下長屋トンネル完成 今福駅予定地に高架路盤基礎完成
1975(昭和 50)	旭町での工事始まる
1978(昭和 53)	今福、上長屋、久佐地区で路盤用地の買収進む。
1980(昭和 55)	国鉄の赤字が増えたため工事中止に



### 【参考文献】

「亀山 18・19 号」桑原 彰氏の文献(浜田市文化財愛護会)  
「鉄道廃線跡を歩く V」宮脇俊三編著 JTB 出版  
「金城町誌(第 5 巻)」(文責 石橋孝彦 2009.2)