鉄道線路跡を廃線後道路転用で生きた 立久恵線廃線敷

大正３年（1914）から同７年まで続いた第一次世界大戦により国家財政が窮乏していた欧州各国は、外貨を獲得できる事業として国際観光を重要視し、積極的に国家的事業として取り組みました。経済が低迷していたわが国も同様であったのか、昭和５年（1930）、鉄道省に国際観光局を設置しています。

昭和元年（1926）に山陰と山陽の観光地を結ぶという「大社宮島鉄道」の建設が始まりました。その名が示すように出雲大社と広島の宮島を結ぶ路線でしたが、すでに広島から三次までは芸備鉄道（現ＪＲ芸備線）が大正４年に開通していたため、出雲－三次（広島県）間 91.7km の敷設計画でした。

昭和７年（1932）、出雲今市～出雲須佐間は開通しましたが、資金力の低下と国鉄（JR）木次線（松江－備後落合）に陰陽連絡の座を奪われた事により出雲須佐以降の建設を諦めることとなり、昭和 13 年に「出雲鉄道」に変更しました。しかし、その後も経営状態は改善されず、昭和 29 年に一畑電気鉄道に吸収されて立久恵線となりましたが、廃線まで電化される事はありませんでした。

この路線に平行して走る道路は当初は郡道でしたが、昭和 29 年には主要地方道出雲三次線に、平成５年には国道 184 号に昇格します。

昭和 39 年７月 18 日、出雲・木次を襲った豪雨は、相次いで山崩れや崖崩れを発生させ、100 人以上が死亡するという大災害となりました。立久恵線は運休に追い込まれ、翌 40 年に廃止されました。この結果、現国道 184 号の整備には旧一畑電鉄立久恵線の廃線敷が流用されることになりました。岩峰がそそり立つ国の名勝天然記念物立久恵峡を通る国道 184 号の広島方面へ向かう車線は、旧線路敷の路面より一段高いところを走る一方通行路です。

その後、改築の進展で旧鉄道隧道を国道としてそのまま利用しているケースは少なくなりました。そのなかで、立久恵隧道は郡道として大正２年（1913）に建設された素掘りの隧道でしたが、昭和 29 年に拡幅とコンクリート覆工やポータルの工事を受けた後に（扁額には昭和 30 年２月竣工）法面の修復を受けたりしながら県国道昇格後も現役でがんばっています。

中国地方の現役国道隧道としては、明治 20 年の国道 262 号の佐波山トンネル、明治 45 年国道 187 号の川尻隧道に次いで古いものです。改修を受けてからでも 50 年以上が経過しており、老朽化が懸念されるため適切な維持管理を行いながら利用していくことが重要だと考えられます。

■位置図

国道 184 号（出雲市乙立町）
下段の出雲方面への路線が元一畑電気鉄道立久恵線

立久恵隧道（上り車線）
昭和 30 年の整備で素掘り隧道から改築

殿川内トンネル
当初は向名トンネルをそのまま流用したが、1978 年改築後に殿川内トンネルと改称

出雲須佐駅跡手前に残る橋台跡

明谷トンネル（廃隧道）