

雨中の今福線研究会

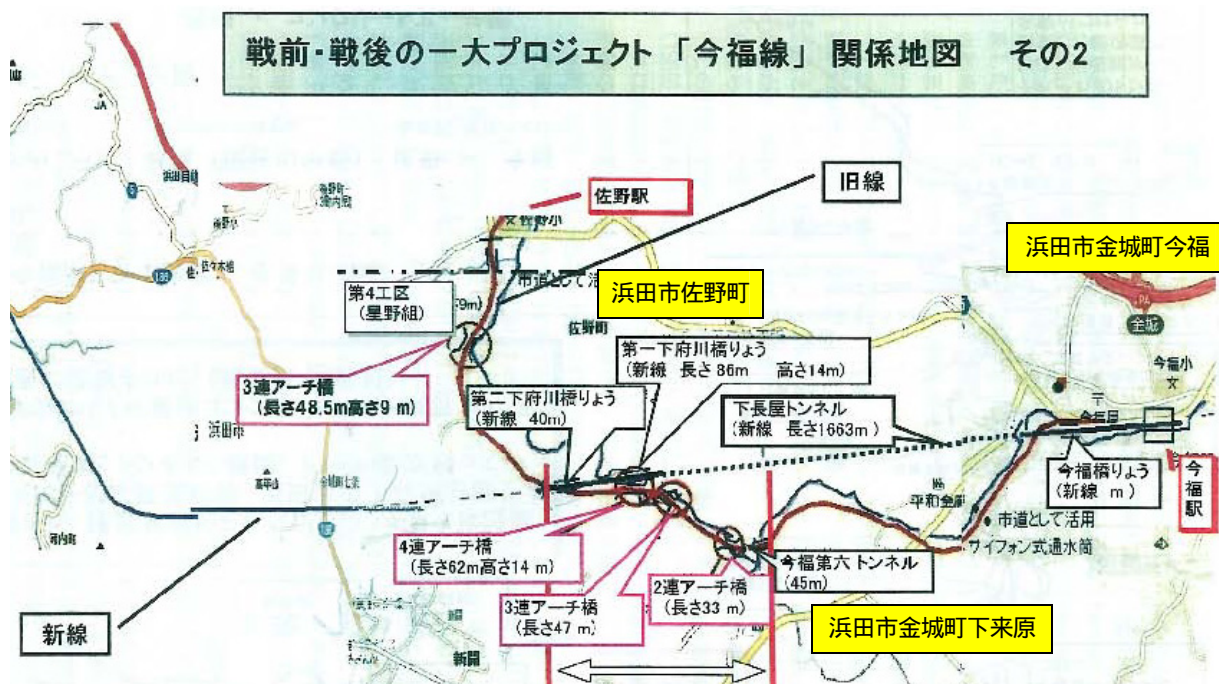
(株)昭和測量設計事務所
渡辺 操

1、はじめに

今年度の今福線研究分科会は、前回までに立ち入りしていない区間(旧線 L = 600m程度)の現地踏査を行った。今回は長年誰も立ち入ったことのないと思われる区間の踏査であり、どのような状況となっているのか想像できない。もしかすると「途中で立ち入り不能となるかも知れない」というような探検に近い踏査となることが予想された。

実施場所：浜田市佐野町～浜田市金城町下来原

実施日：予備調査 11月5日(参加者6名)、本調査 11月19日(参加者7名)



今回調査区間(旧線 L = 600m程度)

図1：踏査位置図(今福線資料より)

2、予備調査

(1) 出発前

当日はあいにくの雨が降り続き、時折激しくなるという悪条件での実施となった。朝9時半に集合するまでは「もしかすると撤退か?」と思うほどの降り方であったが、顔を合わせるとメンバーは撤退など全く考えていないようで、雨中での強攻踏査ということで意見は一致していた。したがって、この日は嘉藤会長ほか4名と佐野町老人会(寿会)の石本恒夫会長の計6名で未知なる線路敷き跡に立ち入ることとした。

(2) 踏査状況

現地立ち入りは、全体的に伐採が必要と予想されたため、佐野町側からまずは伐採しながら道を作りながら金城町側へ今福第六トンネルまで進み、帰りは途中の構造物を見ながら戻

るという作戦であった。どこまで進入できるかは行ってみないと分からない状況である。

入っていくといきなりすごい藪となっており、伐採しなければ前に進めないほどであったが、途中は背丈までの笹が繁茂している箇所が多く、歩くだけであればかき分けて進むことができる程度の部分が多くあった、また、意外にも70年以上が経過した線路敷きにしては斜面崩落などなく、もしも伐採などによる整備を実施することができれば、十分歩くことができる状況であると感じた。

帰りは、途中3つのアーチ橋の下に向けて伐採しながら川まで降りていった。雨が降り続けていたために水量が多く、水も濁っていたのが残念であったが、いずれの橋も下から眺めることは可能であった。



写真1：雨中での伐採状況

3、本調査

本調査でも朝から雨が降り、今年の今福線調査はことごとく雨にたたられてしまったが、予備調査の時よりははるかに小降り、途中から止んできた。私は急用ができたため、19日の午前中だけの参加となってしまう、予備調査の時と同じコースで再度踏査のみを行った。予備調査時には伐採して道を作ることに気を取られたために気が付かなかったのだが、図1の3連アーチ橋、2連アーチ橋がいずれも4連アーチ橋であった。したがって、この区間で4連アーチ橋が3つ連続するという事となり、観光資源となりうる可能性があると感じた。



写真2：旧線の4連アーチ橋と新線の第一下府川橋梁

4、おわりに

今回の踏査は2回とも雨中での現場踏査となったが、この区間で4連アーチ橋が3つあることや、昨年の「おろち泣き橋」のように水の音が反響して聞こえるなど、新たな発見を確認することができた。また、旧線が伐採さえすれば徒歩で通行可能であることが確認できたため、新線の下長屋トンネルも含めて大がかりな整備をしなくとも周回することが可能であり、観光資源として何か利用できそうである。

なお、予備調査では、佐野町老人会の石本会長にも参加していただき、私どもと激しい雨の中でのハードな伐採も手伝っていただいたうえに、午後2時くらいまで昼食を遅らせてしまうこととなり、大変申し訳なく思いました。