

今福線研究分科会 現地視察に参加して

イズテック株式会社 小村 晃一

他のメンバーと重複するとつまらないので、ポイントを絞ってレポートします。

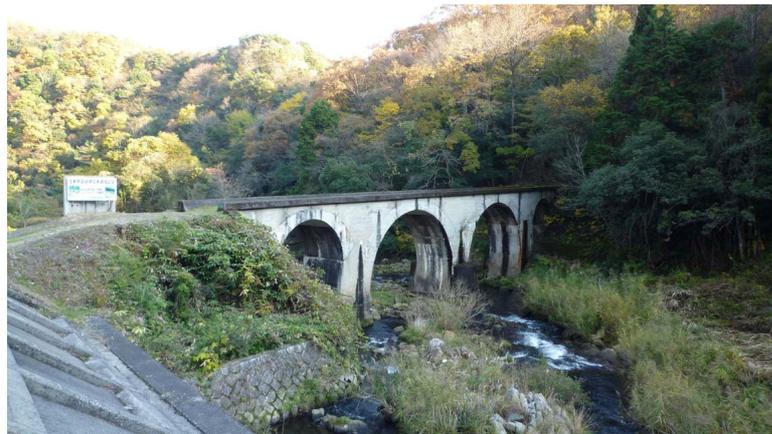
○ 本研究の目的について

遺構の保存と活用方法を見出すことが目的である。しかし、明らかに土地利用上不要（邪魔物）であったり、文化的価値が少ない構造物も見受けられた。また、補修しないと危険な構造物もあるため、保存エリア、利活用エリア等に選別する必要があると判断する。

＊＊以下は気になった構造物についての報告＊＊

○ 今福4連アーチ橋

地元の有志で推奨土木遺産の銘板が設置されているが、目立ちすぎる場所にあり、品格に欠ける。景観的に移設すべきである。近傍に浜田自動車道の高架橋が見える。新旧橋梁のコントラストから時代の推移を感じさせるようで面白い。



銘板がL型擁壁にて設置されている



アーチ橋と高架橋のコントラスト

○ 今福5連アーチ橋

アーチ橋を利用して山側拡幅し、県道改良がなされている。現在利用されている訳であるが、アーチ橋にクラックが見受けられるし、ピアの基礎部分が崩壊している。危険である。取付け擁壁にもクラックがある。良い眺めだといっている状況ではない。



基礎岩盤（風化している）部が崩壊



端部スパンのクラック

○ 有福第三トンネル

真っ暗闇のトンネルの中を進んでいくと赤褐色の土の塊が出現した。まるで鍾乳洞でみたような形のものもあった。トンネル中程から先には水と土砂が堆積していて足をとられるためこれ以上進むことができないと判断し、引き返した。怖いことも一因であった。とても一人では入りたくない気分させられるトンネルであった。この赤褐色の土はバイオマットではないかと考えるが、土砂を持ち帰ったので今後分析してみたい。



坑道から出てくる参加メンバー



これはバイオマット？

○ 現地視察の感想と今後の方針

広島と浜田を結ぶ陰陽連絡鉄道の計画は明治から始まり、昭和初期から着工して途中太平洋戦争で中止になったものの、戦後工事が再開され、国鉄が分割民営化になる間際まで工事が進められていたことを初めて知った。

島根で生まれ育ちながら、今まで知らなかったことは恥ずべきことだと感じている。しかし、もし仮にこの鉄道が完成していたとしても、高速道路網が整備されている現在は、木次線や三江線のように活用户数が少なく赤字路線になっていたことは明白であろう。地域振興の効果的な資産となりうるかどうかとも疑わしい。工事が継続していたなら時代背景が急変してくるにつれ、走り出したら止まらない公共事業と揶揄されていたことであろう。

山中や溪流に土木遺産となりうる構造物が自然の中に溶け込んで静かに眠っている。コウモリの巣となっているトンネル、自然景観のアクセントとして存在している橋梁などその存在場所の状況により様々な様相を呈している。今後、現地状況や資産価値によって分類し、保存方法や利用方法を提案するための活動を実施していきたい。

但し、近年人間が入ったことのない暗いトンネルは恐怖感を覚えるため、個人的には立ち入りたくはない。獣やコウモリがバタバタする音を聞くと寿命が縮まる思いがする。そんな場所はこのままそっとしておいても良いのではないだろうか。

また、有福第三トンネル内の現象を詳しく調査してみたい方、専門知識をお持ちの方は是非参加していただき、このトンネルを貫通され、ご意見を伺いたい。