

## 幻の広浜鉄道 遺構今福線について その4

嘉藤太史

### 1. はじめに

今福線研究分科会も4年度目となった。今年度の目標は昨年度作成した今福線マップのバージョンアップである。昨年度はエクセル版であったが人呼び込むにはもう一工夫の必要性があった。しかし、観光地でよく手にする案内マップはかなりの手数と技術が必要であり、とてもボランティアで間にあうものではなかった。

これに悩んでいた時に、中国建設弘済会の助成を受けて地域づくりを進める事業「中国地方地域づくり等助成事業」があることを知り応募したところめでたく採用された。幾ばくかの資金援助を得ることができ、これを元手に今福線マップのバージョンアップへ事を進めることができた。

以下に今年度の活動内容を整理した。

### 2. 活動内容

今年度の活動内容は下記のとおりである。

#### (1) 打合せ

今福線マップ作成に向けた方針を協議するため、打合会を平成25年7月14日(土)(於コスモ建設コンサルタント)に開催した。以下はその内容である。

バージョンアップは専門会社への委託とした。

観光地マップ作成のノウハウある専門会社へ任せることが一番の対応であるとの結論に至り、地元の印刷会社へ委託した。

その後、災害が発生し全てのエネルギーをそちらに回さなければならない状況となりバージョンアップ作業は少々遅れ気味となった。

#### 意見交換会と現地踏査の計画

バージョンアップ版は11月に出来上がり、これをたたき台として12月に意見交換会と現地踏査を行うことにした。現地踏査は今福新線の下長屋トンネルである。今福線を世に知らしめる最も大きな遺産としてのトンネルに当分科会として一度も足を踏み入れたことがないので、現状どのようになっているのかを確認することが目的であった。

その他、中国地方地域づくり等助成事業との関係確認、地元との交流拡大を確認し終えた。

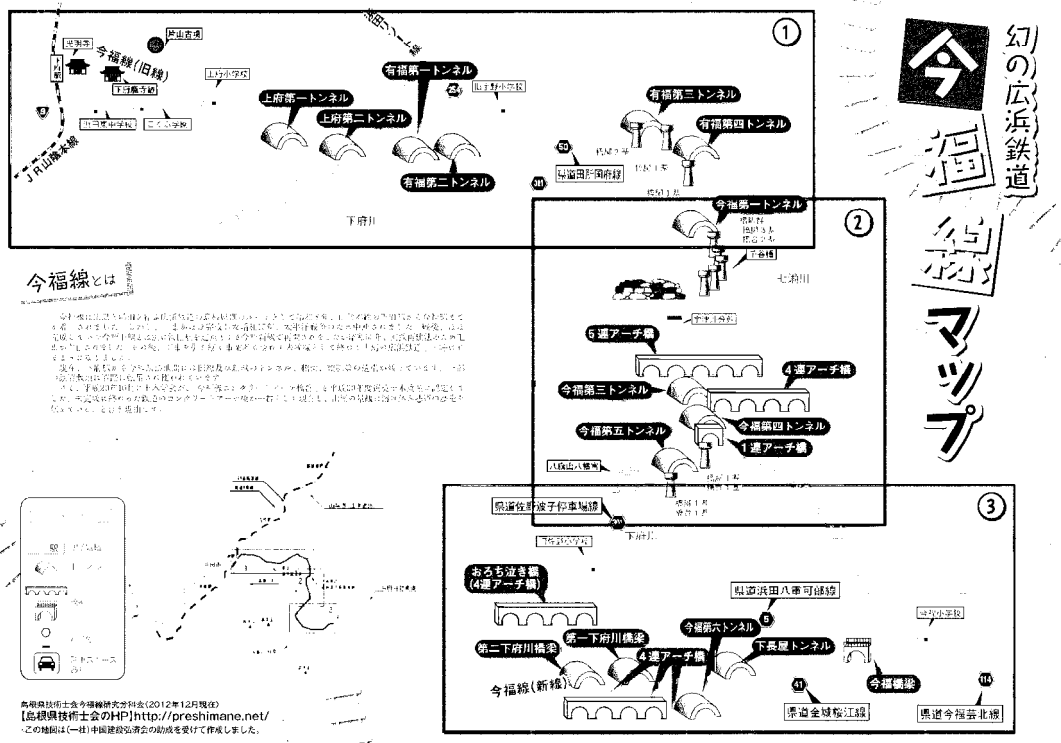
#### (2) 意見交換会及び現地踏査

12月7日(土)及び8日(日)で行った。

##### 意見交換会

会場(ウエスコ浜田支店)に12名集合しバージョンアップ版について意見交換を行った。バージョンアップ版は当初版に比べ見違える程の出来上がりであり、このままで世の中に出しても良さそうに思えたが、見易さ、来訪者へのアプローチ等改善の余地があった。その他にも修正点はあったが、予算と時間の関係で今出来るものと出来ないものとに分け、今出来る

ものについて修正を行っている最中である。



【バージョンアップ版今福線マップ】他に3枚計4枚構成である。

その他、中国地方地域づくり等助成事業との関係確認、地元との交流拡大を今後更に行っていくことを確認した。

#### 下長屋トンネル踏査

下長屋トンネルは今福線中最も長いトンネルであり、その長さは1633mの直線トンネルである。これだけ長い直線トンネルは中国管内捜してもそうそうある代物ではない。

この現地踏査には当会以外から、地元佐野町代表として石本さん(昨年度、当初版マップへの照査を行って頂いた方である。今回のバージョンアップ版についても照査を依頼しており、厳しい注文が出るのではないかと戦々恐々としている)、金城まちづくり連絡会会長 川上さん、雲城まちづくり委員会事務局 毛利さん、今福地区まちづくり推進委員会会長 田邨さんに参加して頂いた。



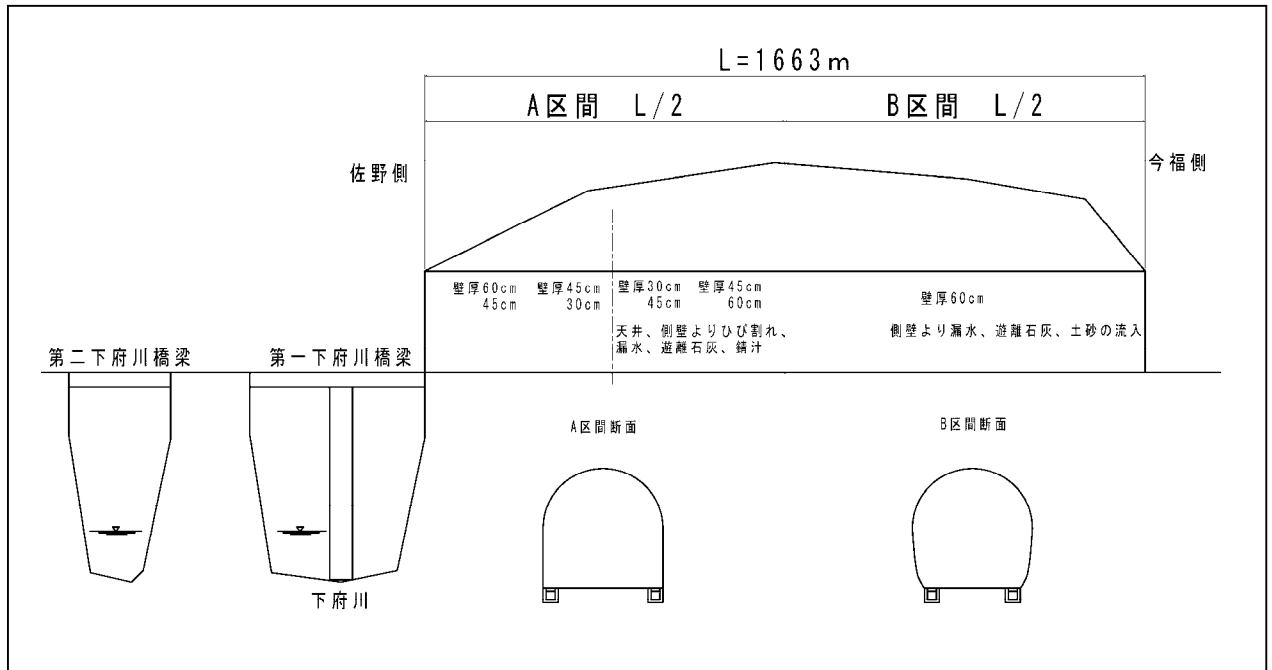
踏査メンバー勢揃い



いざ出陣！何が待っているか？

## 1) トンネル概略

- ・トンネル形状の概略は下図のとおりである。



## 2) 踏査説明

- ・トンネルへは今福側から入った。入口には壁厚を表す刻印があり「60」と記されていた。これは壁厚が60cmあることを示している。

「60」の刻印

このような刻印は壁厚が変わる毎に表示されている。



- ・B区間は側壁より漏水、土砂流入が著しく堆積している箇所もあった。コールドジョイントが原因と考えられる。



流入土砂堆積



漏水、土砂流入

- ・延長のほぼ中央でトンネル形状が違っていた。上部は両方共曲線であるが下部について今福側は曲線であるが佐野側は直線である。工事が2つの工事業者で行われたとのことでありそのせいであろうか。

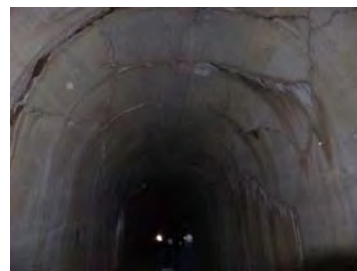
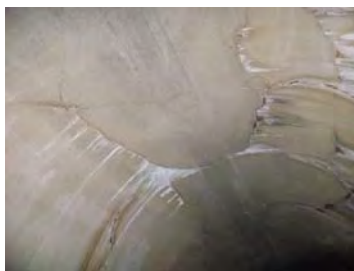
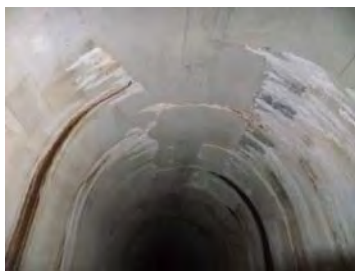


今福側より



佐野側より

- ・A 区間においては、壁厚が小刻みに変化していた。トンネル中央より佐野側へ徐々に薄くなり、出口側に近づくにつれ再び厚くなっている。地山の状態が良くこのような設計になっていたと思われるが、しかし、現状をみるとひび割れ、遊離石灰が甚だしく、壁厚が30cmの区間が特に酷い状況であった。



### 3) 踏査結果

壁の損傷が甚だしく構造強度を確認する必要がある。この中で何かイベントをするには危険であると思われる。大勢の人間が通ることによる環境変化、振動の発生などにより今現在、安定を保っている壁が不安定になる恐れがある。

また、堆積土砂の処分、漏水箇所の修理、ひび割れ補修等、問題は山積している。

### 第一下府川及び第二下府川橋梁

これら橋梁は今福新線建設時に建設されたものである。橋体自体は問題無いが手摺り等、転落を防止する施設の老朽化が進んでいる。



第一下府川橋梁防護柵破断



第二下府川橋梁防護柵破断

### 鉄道敷地跡

第一下府川及び第二下府川橋梁の間は鉄道敷地跡として、地元の方の努力により綺麗に整備され保存されている。また、第二下府川橋梁付近の盛土斜面には桜が植樹されている。木は植樹されてから間もないためまだ小さいが数年の後には立派に育ち、春には来る者の目を楽しませてくれるに違いない。



鉄道敷地跡



斜面に育つ桜の木

### 境界杭について

第二下府川橋梁付近には当時の境界杭が残されていた。



これらは今福旧線で設置された杭であり、これに重なるように今福新線が建設されていたことを物語っている。未成線となってから何十年もこのような状態で残されている杭を発見できたことは素晴らしいことではあるが、何度も来ているにも関わらず、来る度に新しい発見があることは、未だ未だ今福線についての勉強が足りないのではないかと思っている。

### 3. 今後の活動について

バージョンアップ版今福線マップの作成、現地踏査を通じての地元との交流拡大、中国地方地域づくり等助成事業への取り組み等、今年も新しい次元の挑戦を行ってきた。

さて今福線は未成線となってから相当な年月が経過し、人々の記憶の中から消えようとしている。その一方で残された遺構を後世に伝えようと頑張っている人もいる。当分科会はこれら頑張っている人を側面から支え、今福線を情報発信し、その結果として地域が発展していくことを目的としている。

しかし今福線に人が来てくれるためには観光地としての魅力、地元の受け入れ体制、安全対策等、ハード及びソフトの両面での整備が必要である。そのためには資金が必要であるが、当会には資金的なものはなく活動も手弁当でやっている状況であり、行動を起こすにも容易でない。

やはり地元から行政機関へ働きかけることが必要ではないかと思う。今後とも地元との交流を続け今福線をオールジャパン的な存在にしていこうと考えている。

以上