

今福線研究 4 年目の活動

河野 靖彦

1. はじめに

今福線の研究も 4 年目に入った。最初の計画では、2 年目から 3 年目の活動で今福線の案内マップを完成させる予定であった。ところが、地元自治会石本氏からの修正要求への対応で手間取ったり、マップ作成に（一社）中国建設弘済会の助成が付いたり、様々な理由から結局 1 年延期して平成 25 年度末を完成時期とすることになった。

マップ作りに関しては会員の小村さんのご努力もあって、昨年末とは見違えるほどのバージョンアップがあり、最終チェック段階となった。12 月に実施した研究会の会合では、マップの原案への意見交換とともに、未調査であった全長 1.6 km の下長屋トンネルの調査を実施することとなった。

2. マップ原案への意見交換

マップについては昨年度末にほぼ完成した状態であり、そのため今回バージョンアップされたマップについても、修正点はあまりないと考えていた。ところが、実際に意見交換を行うと、修正点や改善点が数多く指摘された。

- ・誤字の修正（県道の路線名等）
- ・凡例に橋脚を追加
- ・第一・第二下府川橋梁の図がトンネルになっているのを橋梁に修正
- ・位置図を鮮明にする
- ・周辺までのアクセスを追記（分岐点を拡大図に）
- ・新線と旧線が分かるようにする
- ・鉄道と道路の色分け
- ・佐野駅の位置修正
- ・県道の表示間違い
- ・マップの取り扱いルールと自己責任の注記を記載
- ・マニアックな内容を盛り込む

等である。誤字脱字や表示の間違いについては、根本的なことなので今回修正することとし、すぐに改善できないものについては、次回バージョンアップ時の課題とすることとして意見交換は終了した。

3. 現地調査

今回の調査箇所は、過去 3 年間で未調査だった「下長屋トンネル」である。このトンネルは全長 1.6 km 今福線最長の直線トンネルである。普段は立入禁止となっていて、今回特別に管理者である浜田市の許可を頂き調査が出来ることになった。調査にあたって地元自治会から 4 名の参加者があり、建設当時の様子や現存する遺構の状況を聞き取ることができた。

地元、石本さんの説明によると、トンネル掘削は両側から施工している。本来、中央部でドッキングする予定であったが、その付近に水晶体が出て掘削に手間取り、結局立坑を掘って中央部分を完成させたとのことであった。



トンネル坑口（今福側）



銘板

トンネル坑口には、銘板が残っていた。以下に、その諸元を示す。

下 長 屋 ず い 道		
型 式		2号型
全 長		1k633M00
設 計		日本鉄道建設公団下関支社
施 工		株式会社 鴻池組
着 手		昭和48年11月30日
しゅん功		昭和50年8月28日

2号型というのは、一般線区に用いられた形式で主に非電化区間であり、電化区間用の1号型と区別されている。初年度に調査した丸原地区の御神本トンネルや丸原トンネルが1号型であったことを考えると、同一路線での統一性が取れていないように思える。経済的な理由で小断面の2号型にしたのか、または、丸原地区のトンネルが昭和51年2月5日着手、昭和52年3月31日しゅん功と微妙に下長屋トンネルより後発であり、その当たりで計画の何かに変更が生じたのだろうか。

坑口には「60」と「0k910」の数字が見える。「60」はコンクリートの巻厚で、この数字は坑内で「30」や「45」に変化している。「0k910」の数字は起点からの距離で、今福駅あたりからの距離を示していると考えられる。



コンクリートの巻厚表示



巻厚の変化

坑口付近のコンクリートは健全であるかのように見えたが、所々にクラックが入っているのが確認できた。また、中央部分に近づくにつれてクラックが大きくなり、湧水の発生や小崩落が確認できた。石本さんの話にあったように中央部の地盤が良くないせいなのか、もしくは巻厚不足なのか、原因は詳細に調査しないと分からないが、健全な状態を期待していただけに残念な状況だった。

また、中央部付近でトンネル断面が変化していることも、石本さんの説明により確認できた。上部の半断面は同一断面だが、佐野町側は下部が直壁となっている。保守用通路を確保する際にこのような断面が採用されたようだが、中央部分で断面変化しているのは理解できない。これもまた、謎である。



湧水の発生



断面変化部

4. 現地調査での発見

佐野町側の坑口で今福線は下府川を橋梁で跨ぐ形になっている。この場所は、新線と旧線の交わる部分であり、新旧二つの橋梁が眺められる今福線鉄道遺構の核心部分でもある。新線はそのまま真っ直ぐに繋がっているのだが、旧線の線形がよくわからない。

この疑問についても、今回の石本さんの説明で納得できた。旧線は地形なりにカーブしながら佐野町に至るルートを取っていて、藪に隠された擁壁や境界杭により、その線形が確認できたのである。



旧線の擁壁



旧線の路盤跡

5. 今福線鉄道遺構の活用法（案）

今福線の鉄道遺構を有効に活用するための方策について、私なりの考えを記述する。その

方策とは、今福線の旧線と新線を周遊する遊歩道を整備することである。観光の起点は今福橋梁付近とし、終点はおろち泣き橋とする。往路は徒歩で、下り勾配の旧線を下っておろち泣き橋へと向かう。復路は新線に戻るルートとするが、上り勾配のため何らかのアトラクション的な乗物が必要となる。

自転車を終点側に配置し、自由に利用できるようにすることが最も簡単な策であると考ええるが、馬車でトロッコを引く「遊覧馬車」(京都府亀岡市で実施：(株)京馬車)や、レールを敷設しマウンテンバイクで走る「レールマウンテンバイク」(岐阜県飛騨市で実施：NPO法人神岡・町づくりネットワーク)も観光振興策の一つとして考えられる。

何れにしても、管理者である地元自治体の後押しや関係する自治会等の協力がなければ実現不可能な活用法であり、今回の今福線案内マップの作成・配布が呼び水となればと考えている。



今福線周遊観光ルート(案)

6. 終わりに

今回の活動で、マップ作りは一応の決着を見ることとなった。意見交換会で指摘された修正事項をマップに反映させて完成となる。印刷されたマップは、浜田市など地元自治体等に配布し、島根県技術士会のホームページにマップを掲載する予定となっている。

なお、今福線の研究会は会員間の協議により今後も継続することになった。地元自治会との交流やホームページ公開後の要望・意見も取り入れて、より充実したマップを作成することが当面の目標となる。

以上