

1. はじめに

今福線研究分科会は本年度で4年目を迎え、旧線の始発駅である下府駅（浜田市下府町）から石見今福駅（浜田市金城町）までのマップづくりに取り組んできた。私は今年度から島根県技術士会に入会した。10年前偶然目にした今福線に興味を持っていたことから、本分科会に参加した。マップ完成後、今福線は地元住民をはじめ多くの方がその存在を知ることになる。マップの活用や、地域資源としての今福線のあり方について、今後更なる検討が必要となる。本レポートでは、下長屋トンネル現地踏査を踏まえ、今福線の今後のあり方について考察する。

2. 今福線研究分科会事前意見交換

現地踏査当日、分科会のメンバーと意見交換を行った。概要は次のとおり。

日 時： 2013年12月7日（土）午前10時～午前11時30分

場 所： 株式会社ウエスコ 浜田支店（浜田市黒川町328-1）

参加者： 12名

現時点での今福線マップの修正および改良箇所の確認、現地踏査の対象である下長屋トンネルの概要確認を行った。マップについては、誤字脱字の修正、書式とデザインの統一を図り、第1版として仕上げることをメンバーで確認した。

3. 下長屋トンネルの状況

昼食後、分科会のメンバーと地元の方が加わり、下長屋トンネルの現地踏査を実施した。概要は次のとおり。

日 時： 2013年12月7日（土）午後1時～午後3時

場 所： 広浜鉄道今福線下長屋トンネルとその周辺（浜田市金城町）

参加者： 技術士会12名、金城町雲城地区まちづくり委員会3名

この日は、石見今福駅（図2）側からトンネルに入った。私は、地域資源としてトンネルを一般開放した場合の留意点、PRポイントなどを念頭に内部の状態を観察した。



図1 今福線マップ（全体図）



図2 今福線マップ（佐野～今福エリア）



図3 トンネル内湧水の様子

まず留意点として、トンネル内に立ち入る季節がある。今回は冬季（12月）に立ち入ったが、空気が乾燥しており、内部に進むほど土埃が空気中に舞い、目や呼吸に支障をきたす恐れがある。立ち入る際に保護メガネやマスク着用が必要である。また、トンネル内部十数か所において、地下水や粘土、ヘドロが側壁から漏れている所がある（図3）。安全確保の点からトンネル内で途中折り返すなどの配慮も必要である。



図4 馬蹄型及び側壁直型の変更点

次にPRポイントとして、大きな見どころは二つ。一つ目は、トンネル内で側壁の形状が変わるポイントがあることが挙げられる（図4）。石見今福駅側の入口は馬蹄型であるのに対し、佐野側のトンネル内部は側壁直型になっている。異なった構造が併存している点はマニア受けすると思われる。詳細は不明なため、今後追加調査が必要である。もう一つの見どころは、旧線と新線が並走する区間である（図5）。旧線と新線とで、建設され

た時期が異なることから、橋梁の形状や構造が異なる。トンネル内部の形状変更点と同じように、旧線と新線の相違点が同時に感じられる箇所がPRポイントとなりうる。



図5 旧線（写真右側のアーチ橋）と新線（写真左側）が並走する様子

4. 今後の今福線のあり方について

本分科会は、技術的歴史的観点から未成線を調査することを目的として活動してきた。活動をとおしてマップを作り、地元の関心も高まりつつある。今後、今福線の主体的な活用は地元が担うことになる。そのためには、地元住民が今福線の建設経緯や保存活用の意義を理解し、そのためには手間がかかることを認識する必要がある。今後は、他地域の事例も参考にしながら、地元住民が主体的に今福線活用に関わる持続可能な仕組み作りを検討していきたい。（了）