

石見の宝としての「幻の広浜鉄道；今福線」

和田 浩

1. はじめに

4年目を迎える「幻の広浜鉄道；今福線」研究分科会の活動は、昨年度作成したマップの更なる仕上げと今福線の新線で全長1,633mの直線区間を誇る「下長屋トンネル」内部と浜田側の新旧路線が交差する区間の現地調査を中心に行うとともに、地域の方々との交流を行った。

7、8月の豪雨による災害関連の業務が年末まで続く中、今年度の現地調査は、多くの会員の参加を得て行うことができた。今年度の活動内容と今後の活動を行う上での提案を行いたいと思う。

2. 活動状況

今年度の活動状況は下記の通りである。

7/14；合同協議（具体的な活動内容と現地調査日程等の決定）

今年度マップ作成は、「中国地方地域づくり等助成制度（（一社）中国建設弘済会）」の助成を受けて行うこととなった。

マップへの記載事項や修正内容及び年間スケジュール等の確認を行った。

12/7,8；本調査（下長屋トンネルと浜田側新旧路線との交差範囲）とマップ内容の意見交換
参加者 本会員（敬称略）

村上、河野、嘉藤、桑野、永田、佐々木、小村（懇親会）、伊藤、盆子原、大畑、木村、服部、和田

地域の方々（現地調査）

- ・佐野町 石本さん
- ・雲城まちづくり委員会 川上会長、毛利さん
- ・今福地区まちづくり推進委員会 田邨会長（石見ケーブルテレビの自主番組“快傑!?石見ふしぎ探偵社”の社長役）

下長屋トンネルの坑口は立ち入り禁止柵と施錠がされており、中に入るには管理者である浜田市（管財課）の許可が必要となる。今年度は、会長名で浜田市長宛てに「下長屋トンネル立ち入り許可申請書」の提出を行い、浜田市許可の下、現地調査を行った。



写真 2.1 トンネル立ち入りのための鍵

3. 現地調査と意見交換

（1）下長屋トンネル

直線区間1,633mの下長屋トンネルは、新線として建設された。トンネル歴板（右写真）によると諸元は下記のようなのである。

型式；2号型（電化無し 河野さんより教えて頂く）

設計；日本鉄道建設公団下関支社、施工；(株)鴻池組

着工；昭和48年11月30日、竣工；昭和50年8月28日



写真 3.1 トンネル歴板

コンクリートの巻厚は、坑口付近が60cm、中に進むに連れて45cmとなり中央付近は30cmの表示が側壁にある。また、側壁には施工当時のBMの高さがペンキで記載され今もはっきりと読

み取ることができる。石本さんのお話によると両側より施工が行われ、中央付近で落盤があったため地上より立坑を掘って工事を進めたとのことであった。

トンネル内の状況は、概ね以下のようであった。

坑口付近；コンクリートの巻厚 60cm 区間は、ほとんど損傷が見られない。

コンクリートの巻厚 45cm の区間は、側壁部とアーチ部の施工目地部より漏水が見られるとともに、土砂も流出しており側壁下部には土砂が堆積している。



a)側壁部の空洞と漏水

b)トンネル内漏水

c)側壁部から土砂流出と堆積

写真 3.2 トンネル内状況（巻厚 45cm）

コンクリートの巻厚 30cm 区間の天井部は、クラック、遊離石灰と漏水跡が見られる。



a)クラックと遊離石灰

b)トンネル内状況

c) クラック状況

写真 3.3 トンネル内の天井状況（巻厚 30cm）

コンクリートの巻厚表示と BM の状況である。BM の高さは工事中の時のものであるため、現在は直接それを確認することはできない。



a)45cm と 60cm の境

b)30cm と 45cm の境

c) BM

写真 3.4 コンクリート巻厚と BM

現状のままでの利用は坑口付近は可能だが、中ほどは手当てが必要と思われる。

(2) 新旧路線との交差区間

下長屋トンネルの浜田側坑口を抜けて第一下府川橋梁を渡った先は、今福線の一つの見所である新旧路線の交わる区間である。未成線の新旧路線が同時に見られるのは国内でもめずらし

く鉄チャンの間でも注目されているようだ。

今回は、石本さんや田邨さんと一緒に歩くことで、新線側のコンクリート擁壁や境界杭を発見することができ、歩くたびに新しい出会いがあった。



a) コンクリート擁壁（新線）



b) 草むらの中にある境界

写真 3.5 新しい発見

(3) マップ作成（2012年版）と意見交換

昨年作成したマップを基に助成制度を活用し、現在プロの手を借りてマップを仕上げ中であり、今年度中には島根県技術士会のホームページに掲載予定である。

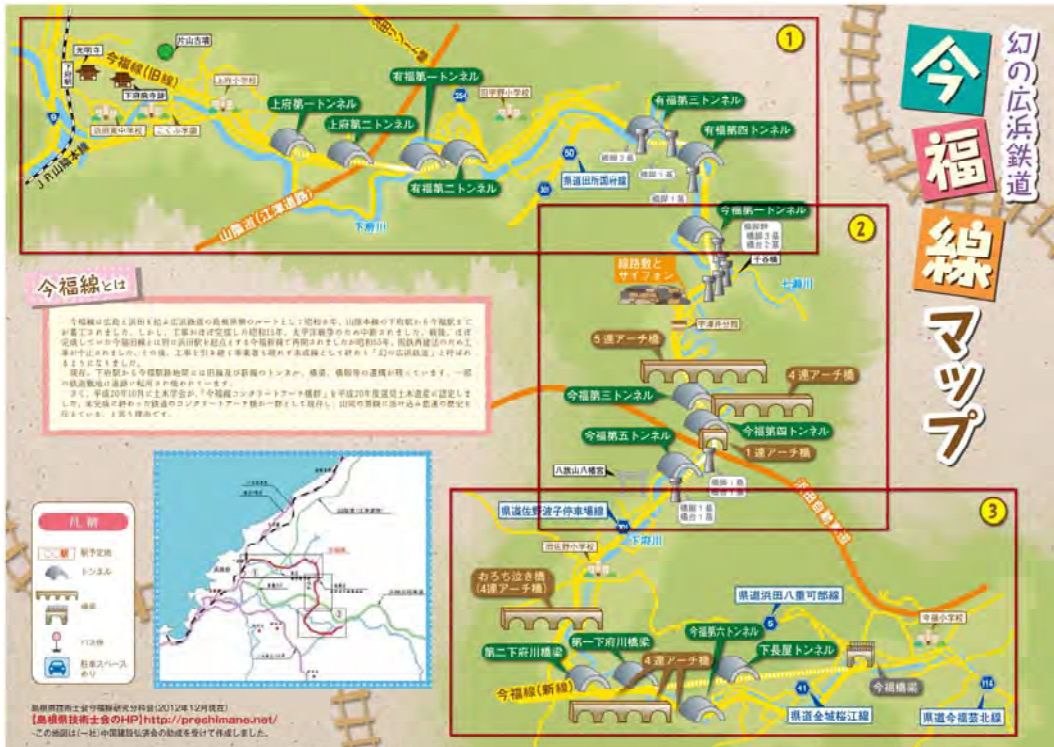


図 3.1 今年度のマップ（全体版）

【マップ作成を行う上での留意事項】

マップが世に出ることで、作り手側の手を離れ一人歩きをするのは否めない。しかし、マップを手にも他所から訪れる見学者が増える事で、周辺地域の方々や管理者等の各関係機関へご迷惑を掛けることとなつては、本末転倒となつてしまう。そのため、各関係機関への周知はもとより見学者へ注意喚起をする上で、以下に示す事項を記述することとした。

事故・怪我をした場合の責任の所在（あくまでも自己責任）

ゴミや喫煙した場合の吸殻の処理（持ち帰りが原則）

動植物への対応

4. 今後の活動に向けて

今年度は、「幻の広浜鉄道 今福線マップ」の作成を中心として、「下長屋トンネル」内の現地調査を行うことで、地域の方々との連携作りや本分科会の活動を浜田市へPR（立ち入り許可申請書の提出を通して）することができた。折りしも今年10月に久保田新浜田市長が誕生した。12月に行われた久保田市長による所信表明では、浜田の「宝さがし」として今福線でのコンクリートアーチ群と我々の活動も紹介されたようだ。

分科会として今後の活動を行うにあたり提案を下記に示す。

(1) マップの更新（バージョンアップ）

写真の更新；ホームページ上で遺構やそれを取り巻く写真のコンテストを行い、優秀作品をマップに掲載することで、色々な方からの応募や随時更新ができるのではなかろうか。

意見交換でも出たように、案内ルートや技術的なウンチクの追記を行っていく。

(2) 地域の方々との連携

今年度の現地調査では、「佐野町」「雲城まちづくり委員会」「今福地区まちづくり推進委員会」そして本会員の盆子原さんが所属している「NPO 法人でごねっと石見」の4団体と一緒に行動することができた。現状や課題等について共有できたのではないだろうか。個々では出来ないことも協力し連携することで解決の糸口を見つけることができる。今後の活動についても本分科会が橋渡しをすることができるのではないかと思われる。

(3) 下長屋トンネルの利活用方法

2012年に「全国トンネル廃線活用サミット」（単発で開催）が春日井市で行われた。その会での課題は、下記に示すように「今福線」が抱える課題と同じであることが分かった。

遺産としての価値を知ることと公開の安全

行政との連携（運営資金、活動、情報を含む）

ビジネスモデルとしてのスキームの確立（持続可能な活動に向けて）

若者を巻き込む（大学、体験学習、高齢者と孫）

情報発信と共有（ネットワークの構築）

廃線トンネルは、全国的に見るとハムやソーセージの熟成庫として利用されている例がある。電気代が節約でき味の面でも「トンネル熟成」として評価を得ている。また、食品貯蔵庫としての研究も始められている。「下長屋トンネル」の特徴（1.6kmの直線、温度等）を活かした利活用方法を前述した地域の方々と一緒に考えていければと思う。

(4) 管理者である浜田市への提案

「今福線」の管理者は浜田市であるが、維持管理を行っているわけではないので遺構は劣化する一方である。前述した課題にもあったように行政との連携は必要となる。マップの作成や配信を行うことで見学者への対策や地域おこしとしての体験学習等を行う上でも、現在の遺構の状態では、安全面において不安がある。

「今福線」を利活用するためには、昨年度の報告文でも記したように安全面（橋梁への防護柵設置・補修）や快適面（道程までの草刈や清掃等）において必要最低限のことは行わなければならない。管理者である浜田市の理解や地域の方々との連携が必要となる。

そのためには、極力費用が掛からず、行政に頼らない対策（手当て）や方法等について提案を行うとともに皆で考えて行きたいと思う。

以上