

「今福線」ウォーキング

永田 裕司

1. はじめに

今福線研究分科会の活動も5年目を迎え、今年は11月15日～16日に今福線マップ更新のための未確認遺構の現地踏査、平成27年8月に開催予定であるシンポジウムに向けての意見交換を行った。シンポジウム実行委員会には、当研究会メンバーも参画しており、現在、テーマ・構成・内容等について検討中である。筆者は、未成線に終わった「今福線」を舞台に、山間の景観に溶け込む悲運の歴史とその土木技術について学びながら、心と体の健康づくりと地区住民とふれあう「ウォーキング大会」開催の可能性を探るため、ウォーキングを実施した。その概要を報告する。

2. ウォーキングプラン

実施日：平成26年11月30日（日）

移動方法：【JR】浜田駅 8:05→下府駅 8:09

【徒歩】下府駅→上府→宇野→宇津井→佐野→七条バス停

【バス】七条バス停 14:42→浜田駅 15:12

ルート：図-1参照（歩行距離 約20km）

主要時間：【全行程】約7時間10分、【徒歩】約6時間20分

参加人数：2人（もう一人は山歩き仲間）

見学ポイント：表-1参照（H25年度作成の今福線マップをベースに抽出）

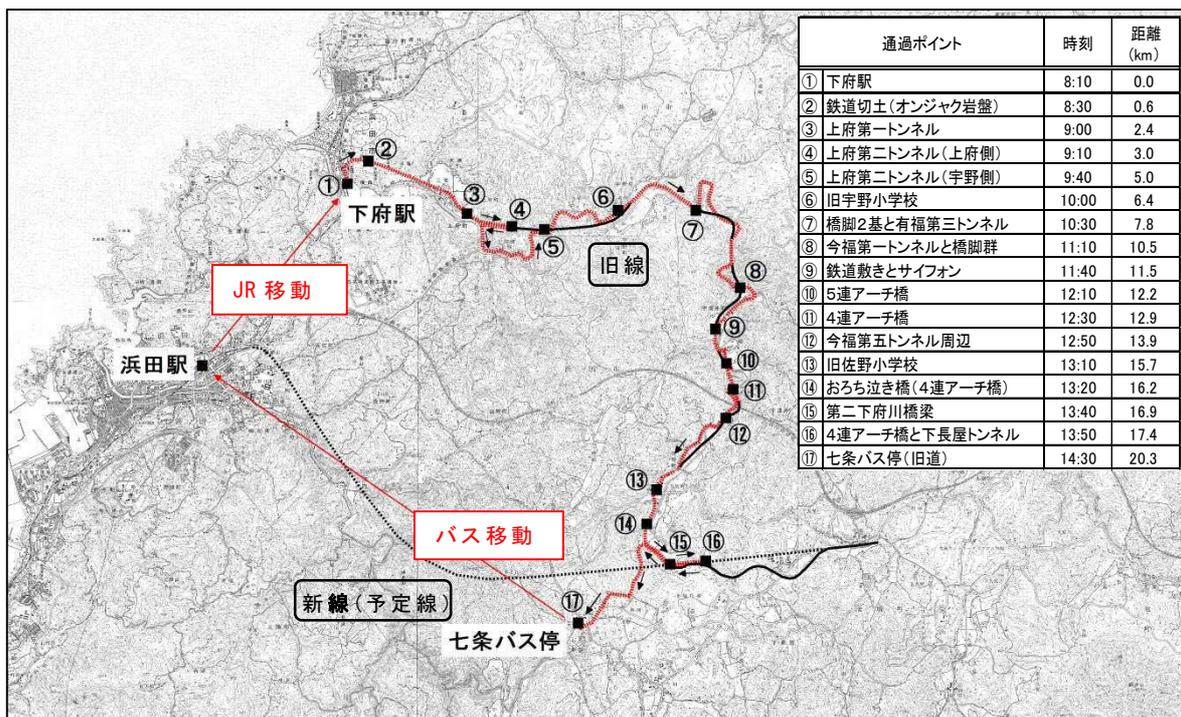


図-1 今福線ウォーキングルート

ウォーキングの目的：

- ・ 公共交通機関と徒歩だけの移動が可能か？
- ・ 遺構見学しながらどのくらいの時間で歩けるか？
- ・ 山歩き仲間に今福線の歴史や土木技術に関心を持ってもらえるか？
- ・ ウォーキングルートとするための課題は？

表-1 見学ポイントと見どころ

区間	見学ポイント	見どころ	見学有無	写真
①～②	・下府駅と幻の3番線	2番線(下り線)ホームの右側に今福線が入る予定	○	写真-1
	・下府駅付近橋梁と光明寺	旧線鉄道敷きの下を市道として利用(取壊し中) 光明寺側取壊しは未着手(崩壊の危険性あり)	○	
	・鉄道盛土	旧線鉄道敷きを市道として利用(約2km) 当時としては大きな盛土(盛土材は砂丘砂、覆土は粘性土)	○	
②～③	・鉄道切土	岩盤の亀裂が多くダイナマイクの効果が小さく、当時は難工事 岩盤:オンジャク岩盤(三郡変成岩)	○	
	・下府廃寺跡	奈良時代初め頃創建、平安時代前半まで存続 寺域は約100m四方、五重塔も存在した	○	
	・眺望地点	旧線線路敷き(市道)が約700mほど一直線	○	写真-2
	・恩地橋	橋は架け替えられているが、橋脚は鉄道橋の時のまま使用	○	
③～④	・上府第一トンネル	市道としてトンネル内を車が通行していたが、横の県道開通後に閉鎖 県道の向うに山陰道の高架橋が見える	○	写真-3
	・上府第二トンネル(上府側)	2014年度(平成26年度)末に閉校となり、上府・国府・有福小学校の3校が統合し、 平成27年4月に新しい小学校が開校する	×	
④～⑤	・覚永寺	欄間の彫刻(龍)は和田匠の作 (木田・正連寺、阿須那・西蓮寺の山門の彫刻を製作)	○	
	・上府第二トンネル(宇野側)	トンネル内を通行できれば、かなりの時間短縮が可能	○	
⑤～⑥	・有福第一トンネル	県道よりルートのイメージを確認しながら歩く 一部伐採して坑口周辺が見えればわかり易い	×	
	・有福第二トンネル	県道よりルートのイメージを確認しながら歩く 一部伐採して坑口周辺が見えればわかり易い	×	
⑥～⑦	・旧宇野小学校	校章モニュメント(開口30周年)が新しい	○	
	・順興寺	少し休憩(お茶タイム)	○	
⑦～⑧	・橋脚2基と有福第三トンネル	対岸のトンネル坑口と橋脚のつながりに未成線の無念さを感じさせる カーブミラーとの取り合いが面白い	○	写真-4
	・橋脚1基	対岸にひっそりとたたずんでいる	○	
	・有福第四トンネル	県道脇と有福第四トンネル(終点側)の木々を少し伐採すれば、終点橋脚(1基)との関係が良くわかる	×	
	・橋脚1基	有福第四トンネル(終点側)坑口見える 宇野側から歩いてくると、この橋脚はよく見える	○	
⑧～⑨	・ソフ谷橋～今福第一トンネル(宇野側)	ソフ谷横断ボックスから今福第一トンネルまでの旧線鉄道敷きを歩く 起点側坑口は沢部土砂崩落によりヘドロが堆積	○	
	・今福第一トンネル(宇津井側)と橋脚群	トンネル坑口から橋脚群ラインを眺める 旧線では最長の橋梁、円形橋脚は流水影響を小さくするためのもの	○	
⑨～⑩	・鉄道敷きとサイフォン	今福線旧線の線路敷き サイフォン式の通水塔や石積み擁壁が間近で見られる	○	写真-5
	・石見公民館宇津井分館	「吉野朝忠臣河上孫三郎旧跡」の周辺きれい 見学後、石見公民館宇津井分館の大クスノキ下で昼食	○	
⑩～⑪	・5連アーチ橋	S63災害で2車線改良(5連アーチの山側にL型擁壁を構築) アーチ橋とL型擁壁は分離構造で、遊間にヘキサロックを敷設したノージョイント構造 で、県道下に降りてみると面白い構造が良くわかる	○	写真-6
	・今福第三トンネル	5連アーチ橋の南にあるトンネル、現在は通行止め 起点側坑口からは、4連アーチが見える 終点側坑口からは、5連アーチ橋上の県道が見える	○	
⑪～⑫	・4連アーチ橋	今福線アーチ橋群のシンボリックな存在で、H20土木学会認定選奨土木遺産 コンクリートアーチ橋は、太平洋戦争中の鉄不足の時代に多用された 災害復旧された上流側のコンクリートブロックが景観を損ねている	○	写真-7
	・今福第四トンネルと1連アーチ橋	4連アーチ橋～今福第四トンネル～1連アーチ橋と連続して歩ける 1連アーチ橋の先の川沿いには当時の擁壁が残る	○	
⑫～⑬	・今福第五トンネルと前後の橋脚群	坑内にJR西日本の地震計が設置され、今福線トンネルの中で唯一活用中 前後の橋台・橋脚群で旧線ルートをイメージできる 河川内の取り壊された橋脚の鉄筋が見える	○	
⑬～⑭	・旧佐野小学校	浜田八重可部線との交差点	×	
	・おろち泣き橋(4連アーチ橋)	この橋の下に立つとアーチ橋から「ある音」が大きく聞こえる 今福線が開通しないことが決まった日から「おろち」が泣き続けている	○	写真-8
⑭～⑮	・案内看板	地元町内会により設置された幻の芸術「広浜鉄道」の案内看板	○	
	・第二下府川橋梁(新線)	戦後つくられた新線の鉄筋コンクリート桁橋 橋台前後には旧線遺構もみられ、新旧線のルートの違いがわかる場所	○	
⑮～⑯	・鉄楽の道	新線の第二下府川橋梁～下長屋トンネルまで続くまっすぐな道 この区間は、錦秋の廃線風景がすばらしい「哲学の道」ならぬ「鉄楽の道」	○	写真-9
	・第一下府川橋梁(新線)	戦後つくられた新線の鉄筋コンクリート桁橋 新線終点(旧線起点)側から、新旧線が交わる位置が良くわかる	○	
	・4連アーチ橋	旧線アーチ橋で河川敷からの眺望は絶景 映画「天然コケッコー」のロケ場所で、この4連アーチが映像となっている	○	写真-10
	・下長屋トンネル(新線)	全長1663mのまっすぐなトンネル、コウモリの棲みか、湧水多し 佐野、今福側ともに坑口周辺は健全だが、坑内は漏水やクラックなどの劣化あり	○	



3. ウォーキングでの考察

(1) 移動手段と移動時間

- ・ 山間部で交通の便が悪い地域ではあるが、ウォーキング出発点：下府駅、到着点：金城七条バス停とすることで、浜田駅から公共交通機関を利用してのウォーキングが可能である。
- ・ 歩行距離：約 20km、歩行時間：約 6 時間 20 分であり、日帰りウォーキングが十分可能なルートである。
- ・ 上府第二トンネル内を通行できれば、さらなる時間短縮が可能となる。

(2) 見学ポイントと見どころ

- ・ 同行者は山歩き好きで、体力的には全く問題なかったが、今福線の知識はほとんど無い。「点々とする遺構群の連続性のイメージ、その技術的特徴、どこから見学するのがベストかなど、専門家に同行して説明してもらわないとわかりにくい」、「同じ景色が続くし、時間の短縮にもなるので、何箇所かのトンネル内を通行できるようにすると面白いのではないか」等の意見をもらった。
- ・ 自転車や自動車ではなかなか立ち寄りにくいウォーキングならではの見学スポット（例えば、ソフ谷橋～今福第一トンネル間の鉄道敷き探索など）を発掘していく必要がある。

(3) ウォーキングルートとしての課題

- ・ 今回の探索ウォーキングは下府駅～下長屋トンネル（佐野側）であったが、本来であれば今福駅予定地周辺の遺構も同時に見学したいところである。下長屋トンネル内の通行が難しい状況を考えると、是非、佐野～今福間の旧線鉄道敷き約 0.8km をウォーキング可能な状態に整備し、下府駅～今福駅予定地までを一連のルートとして提案したい。
- ・ 途中、コンビニや飲食店がないので弁当。飲み物等の準備は必須である。また、トイレがないので、公民館や神社仏閣等施設での借用（特に女性は・・・）を考えておく必要がある。

4. おわりに

地元、関係自治体との協働による、今福線の地域資源（観光資源）としての利活用が今後の検討課題になると思われる。近年の健康志向ブームもあり、各地でウォーキング大会が開かれているが、鉄道遺構をめぐるウォーキングルートは数少ない。地域イベントとあわせたウォーキング大会の開催は、周辺地区での今福線保存・維持の機運向上、地域住民との交流促進の場を提供できると考えられる。是非、実現にむけて検討していきたい。

以上