

広浜鉄道今福線シンポジウムに向けて

渡辺 操

1. はじめに

昨年度までの今福線研究分科会の活動は、地域貢献を目的とし、主に広浜鉄道今福線の認知度向上のための活動（マップ作成など）であった。しかし、今年度より平成27年8月に開催予定の「広浜鉄道今福線シンポジウム」に向けた準備が加わることで、活動の目的がやや変化することとなった。そのきっかけとなったのが、平成26年2月に浜田市長を訪問したことである。

私は、25年度は一度も参加できなかったのだが、26年度は4回ほど参加したので、その時のことについて報告する。

2. 浜田市長訪問（2月）

技術士会員6名で久保田市長を訪問し、島根県技術士会による今福線研究分科会の活動（マップ作成など）について説明を行った。私自身は正直、あまり反応がないまま終わる可能性もあるのかとも思っていたのだが、意外にも市長は興味を持っておられ、いきなり「今福線シンポジウムを県立大学で開催しよう」と言っていた。

また、浜田市として来訪者に対する安全面の整備を5箇所程度に限定して進めることを市長自ら提案された。想定外の展開にかなり驚いたが、この時から当分科会もシンポジウム開催に向けた活動にシフトすることとなった。

2. 合同現地踏査（4月）

当分科会メンバー7名と浜田市関係部署（観光交流課、財産管理課、維持管理課他）、県立大学西藤先生で今福線（下府～今福間）のほぼ全箇所の現地踏査を行った。このことにより、観光資源となりうる箇所を5カ所選定すること、及び遺構ごとの車両駐車場の確認、安全性などの課題などについて現地で話し合った。

その後、参加した技術士会メンバーを地区ごとに分担し、各踏査箇所の現状や駐車場の有無、整備が必要なもの、留意点などをまとめ、次に実施する全体会議の資料を作成した。

3. 全体会議（7月）

当技術士会9名と浜田市関係部署、地元自治会、県立大学西藤先生他により市役所で全体会議として、西藤先生の時代背景の説明、今福線マップの説明、シンポジウムの概要の説明などが行われた。

意見交換では今福線マップについて、追記依頼などの意見が出された。その依頼の中で、浜田市旭町の工区（橋梁3、トンネル2箇所）もマップにしてほしいという意

見があり、その場では今後作成するという事になったのだが、後で考えると「今福線」の区間外（今福から約5km離れ、正確には今福線ではない）であることや、観光として特に見どころがあるところでもないため、難しいのではないかと思います。

4. 現地踏査（11月）

当分科会メンバー11名で、初日に観光コースとして選定した5箇所の内4カ所を再確認したのち、4年前に搜索しながら途中で断念した今福第1トンネルの北側坑口の確認を行った。今回は、図上より搜索位置を絞り込んで山中に入ったため、割とすぐに確認することができた。しかし、この坑口付近は山側から土砂が崩落し、路盤が埋設している状態であった。

2日目は、4年前に現地踏査を行った旭町の工区について、経年変化があるという話から再確認を行った。結果としては、特になにも変化はなかったように思えた。

5. 5箇所の選定について

今年度の活動により、今福線シンポジウムに向けて観光ルートとして選定した5箇所について、概要及び写真を添付する。

①橋脚群（今福第1トンネル南側坑口）

県道から見える位置にあるため、初めて見る人でも「これは何だ？」と思うはずである（写真1）。また、今福第1トンネル南側坑口付近（県道より高さ10m程度）に登ると橋脚群が一望できる。ただし、現状では周辺の立木が邪魔になっているため、これらを伐採すれば橋脚群を一望でき、面白い景色となると思う（写真2）。



写真 1: 県道から見た橋梁群



写真 2: 今福第1トンネル南側坑口付近から見た橋梁群

②選奨土木遺産看板付近（4連アーチ橋、5連アーチ橋）

土木遺産の看板が設置されている4連アーチ橋（写真3）は、アーチ橋の中で最も県道から見やすい位置にあるため、この遺構に興味のない人でもこの県道を通行したことがある人は見おぼえがあるのではないだろうか。

アーチ橋群は戦前の建造物のため、建設後約80年を経過しているが、この地区の5連アーチ橋（写真4）は、未だに県道として利用されている。近頃は、しきりに「建設後50年経過した橋は危ない」などと言われるが、この橋は外観からはひび割れが一部で見られるものの、まだ大丈夫そうなので、このままの状態でもまだ当分使用し続けるだろう。しかし、この橋の構造はどうなっているのか？一説には橋脚部上部の内部には土が入っているということなのだが・・・。



写真 3: 土木遺産の看板が設置されている4連アーチ橋



写真 4: 県道として利用されている5連アーチ橋

③今福第5トンネル

トンネル内には、JR西日本の地震計が設置されており、現在、今福線の数多くのトンネルが残っているが、唯一有効活用されているところである（写真5）。

また、今年度の新たな発見として、このトンネルから先の河川をよく見ると、河床に橋脚の基礎部が見つかった（写真6）。これまで何度も見てきているところなので、もう新たな発見はないだろうと考えていたのだが、それでも新たな発見がある。今福線はまだ見つからない隠れた建造物を見つけるという楽しみ方もできる場所だと思う。

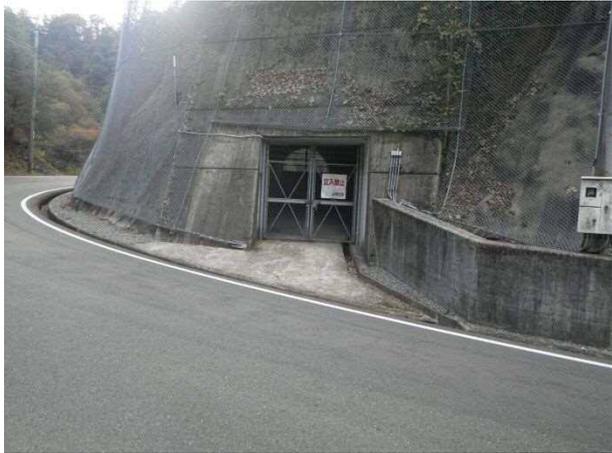


写真 5: 今福第5トンネル坑口



写真 6: 河床に発見した橋脚の基礎部。鉄筋が引きちぎられたように残る。

④おろち泣き橋

隣の川を流れる水の音が反響し、一部の場所で水が橋の上を流れているかのように聞こえる場所のある橋である。22年度に当分科会メンバーで「おろち泣き橋」と勝手に命名し、地元の佐野自治会で看板設置や駐車場、入口の整備などを行っていたところである（本当に佐野自治会はすごい）。この観光ルートの名物になれるのではないかと思う。

しかし今回、橋の上から水の流れる音が聞こえる位置（以前は写真 8 の看板の前）がずれてきているようで、河川付近の立木を一部伐採した影響が考えられる。今後も河川付近の伐採予定があるようで、どのような影響が生じるのかが心配なところである。この音自体が無くなることはないと思うのだが・・・。



写真 7: おろち泣き橋全景。右から2番目のアーチで水音の変化が体験できる。



写真 8: 地元自治会で設置された看板

⑤旧線、新線の佐野側分岐点（第1下府橋梁付近旧線4連アーチ橋）

旧線と新線の橋梁同士が近接する箇所であるが、見どころは第1下府橋梁（新線）から見る旧線の4連アーチ橋だろう。また、斜面を降りて川から見上げるのも良いと思うのだが、一般の方に案内するには安全面で問題があるというのが残念である。

また、この旧線の4連アーチ橋の先にも同じような規模の4連アーチ橋があと2橋あるが、草木が生い茂っており鎌などで伐採しながらやっと進める状態である。できれば線路敷きを伐採し、そこまで見に行けるようになれば良いと思う。

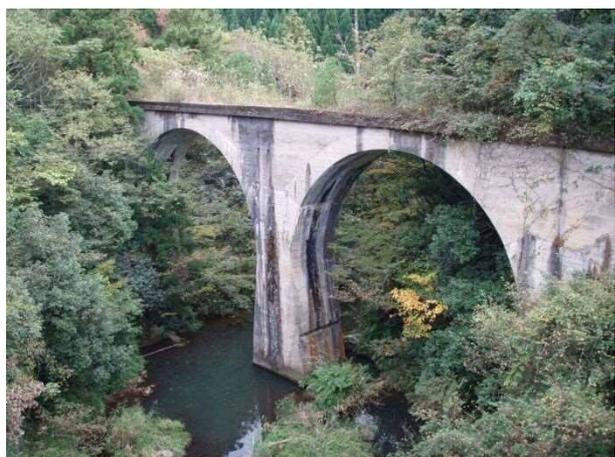


写真 9: 第1下府橋梁から見る旧線の4連アーチ橋。この先にも4連アーチ橋があと2橋ある。

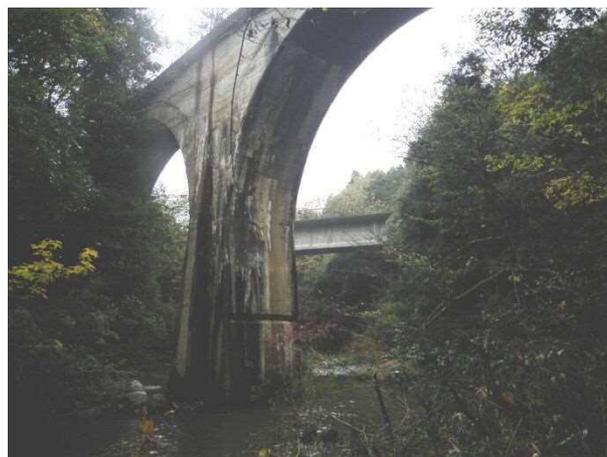


写真 10: 旧線の4連アーチ橋を川から見上げる（奥は第1下府橋梁）。

6. おわりに

今年度の当分科会の活動は、平成27年8月に開催予定の「広浜鉄道今福線シンポジウム」に向けた準備として、浜田市、県立大学、地元自治体及び島根県技術士会が一体となって進む活動となった。正直、当分科会が活動しはじめた4年前の時点では想像できない状況となった。今の段階では、シンポジウム開催後の予定などは白紙の状態だと思うが、今後も浜田市からの支援などによる整備を継続していけるかどうかは、シンポジウムの集客具合で今後の展開が決まってくるような気がする。

できれば、シンポジウム後には旧線、新線の佐野側分岐点から旧線の上流側に線路敷き（23年度に線路敷きは崩壊などなく、健全であることを確認済み）を伐採し、旧線、新線の今福側分岐点まで開通させて、下長屋トンネルも含めた周回コースができればいいのではないかと個人的には思っている。

また、旧線のほとんどのトンネルにはそれぞれ名称があるのに対し、不思議なことにアーチ橋などの橋梁には名称がない（建設当初にはあったと思うが残っていない）。当分科会では、以前「おろち泣き橋」を命名したのだが、今後は橋の名称を訪れた方などに公募するというやり方でも良いと思う。