

大仏鉄道及び五新線の視察から見てきた今福線の今後について

伊藤 清治

1. はじめに

今福線研究分科会は、今年度で6年目の活動となります。

今年の8/8(土)～9(日)には、島根県技術士会(今福線研究分科会)も共催した「広浜鉄道今福線を活かすシンポジウム」が島根県立大学で開催され、多数の参加者が今福線の現状や今後について興味を持たれたのではないかと感じています。また翌日には多数の参加者がバス等に分乗し、現地で今福線の遺構の素晴らしさを体感されたと聞いています。さらに今福線研究分科会としては、今福線と同様の鉄道遺構を求め奈良市と木津川市にまたがる「幻の大仏鉄道」、奈良県五條市の「幻の五新線」視察を企画し、私はそれに参加しました。

11/28(土)～29(日)の2日間にかけて参加した「幻の大仏鉄道」及び「幻の五新線」視察について報告します。

2. 幻の大仏鉄道の視察

11/28(土)JR 伯備線特急やくも～新幹線(新大阪)～JR 大阪～大和路線(奈良)等を利用して現地に到着。午後から半日程度かけて現地視察。これは8月のシンポジウムの時の資料に入っていた「幻の大仏鉄道」“遺構めぐりマップ”に興味を持ち企画した視察で、私を含め6人が参加した。

大仏鉄道とは、100年以上前に加茂～奈良間の約10kmを走っていた関西鉄道の愛称で、明治31年～明治40年のわずか9年間の営業で幕を閉じ、廃線となった路線である。今回の視察は、京都府木津川市 JR 加茂駅を出発し、奈良市方面に徒歩で廃線跡沿線を南下した。



今福線と同様に山間にひっそり自然と同化して存在している遺構が点々と存在していたが、視覚的には今福線のコンクリートによる灰色を基調とした遺構と異なり、橋台やトンネル等の遺構のほとんどが赤レンガや石材を主体としたものであり目をひくものが多かった。その中で特に目にとまった遺構は、白系の御影石と赤系のレンガを組み合わせで構築された赤橋で、見た目の美しさと橋梁の上部工に 4m 程度の御影石 6 本と丸太 3 本が併用されていたところであった。御影石の間に使用されている丸太はどのような目的で使用されたのかが不明であり、その使用目的を知りたいと思った。

またほとんどの遺構横には立派な案内看板が設置してあり、その場所や遺構の概要が説明されていた。さらに看板内には QR コードがあり、それをスマートフォンで読み取ると音声案内が聞くことが出来た。これは今福線にも導入する必要があると感じた。



御影石とレンガを組み合わせで造られた赤橋

上部工には 4m 程度の御影石 6 本と丸太 3 本が使用されている



梶ヶ谷隧道（上部が軌道）

アーチ部分はレンガ造り、下部は石積みの隧道



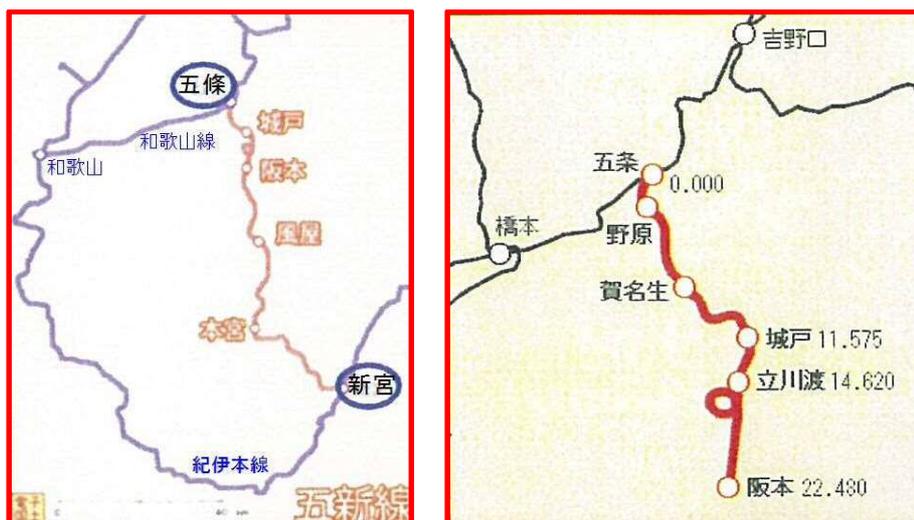
案内看板

QR コードにより音声案内を聞くことが出来る

3. 幻の五新鉄道の視察

11/29(日)は、奈良県五條市と和歌山県新宮市を結ぶ鉄道として着工したが、今福線と同様に戦争及び戦後の資金不足や車社会に需要が奪われ、立ち消えになった未成線の「五新鉄道」を視察した。視察には地元五條市役所の方で、現在県職員として出向しておられる村井様に車付きで案内して頂いた。

五新線は今福線と同時期の遺構であり、五條から城戸間 11.5km 区間の軌道が完成し、そこを昨年秋(2014年9月末)までバス専用道として利用されていた路線である。



五新線ルート

今福線と違い驚いたことは、遺構が五條市中心街の民家沿いに存在し（実際は民家が後から建った）、遺構の一部(アーチ部分の下)を物干し場や車庫等の用途に活用し、遺構を生活の中に取り入れた状況が存在していることである。

案内していただいた村井様によると、本人も五條市の出身ではなく、市役所で勤務していた部署で五條線のことを知り、その遺構の魅力や利活用を模索されたようである。

現在、五新線の遺構の主な活用方法としては、

トンネルを活用したきのこ新製法…トンネル内の年間の気温がほぼ一定であることを利用した栽培で、ハウス栽培に比べ圧倒的にエネルギーコストが低い利点がある。

木レールイベント事業…軌道敷 2km に木製レールを敷設し、幻の五新線に触れて、気付き、楽しみ、ファンを増やすイベント企画で、負の遺産とされてきた五新線の新たな価値を地域の手で見出し、イベントを通じて魅力を発信し、市内外に更なる利活用の機運を醸成すること。

等であり、これには産官学の協力が不可欠であり、五條市においては、大学教授他大学関係者や企業の社長さん等 20 名程度の理事を要した五新線に関するNPO法人が設立されている。この目的は、「幻の五新線を中心とする周辺地域に対して、最先端技術による豊かな資源の活用ならびに郷土に誇りと愛着をもつ健全な次世代の育成に

関する事業を行い、奈良県南部全域、ひいては全国の山林地域の活性化に寄与すること」とある。これらの取り組み等は今福線の今後十分に参考になると考える。



五條市内に存在する遺構

連なるアーチ橋に沿って民家が存在し、一体化している



五條市内に存在する4連アーチ橋

昨年までバス専用道として供用していた路線

4. おわりに

今回の視察を終え、今福線の未来としては、「幻の大仏鉄道」や「幻の五新線」に見習うべき取り組みが多々あるように考える。

8月のシンポジウムの時の現地視察で改めて思ったことであるが、遺構周辺の立木の伐採や草刈り、丸太等による階段の設置等今福線に対する地元住民の関心や協力体制は非常に強く、今後の展開に期待する意気込みが感じられた。つまり地元住民には今福線を起爆剤として町おこしを行う体制や意気込みが整いつつあるように見えた。また今年度実施されたシンポジウムのように行政としての浜田市や大学の取り組みも同様に活発化し、少しずつではあるが一歩ずつ確実に動きつつあるように感じた。そこには今福線研究分科会としてのかかわりも必要があると考えている。

昨年度も思ったことであるが、個々では限界が生じることも、産官学及び地元住民が連携して行うことで何らかの方向性が見えてきて、大仏鉄道や五新線のような地域活性化が十分可能ではないかと考える。これらの取り組みは一過性のものではなく、継続的に続けられるものでなくてはならないと感じているところである。

—以上—