

幻の広浜鉄道 遺構今福線について その6

嘉藤太史

1. はじめに

今福線研究分科会も6年目となった。今年は「今福線シンポジウム」開催の年であり、今福線研究分科会全員がこれの成功に向けて一丸となって進んだわけである。これに合わせ山陰中央新報社への連載も行った。

また昨年末には京都と奈良に跨がる大仏鉄道(廃線)と、奈良と和歌山に跨がる五新線(未成線)を視察に行った。目的は今後の今福線の活かし方について某かの情報を得るためであった。

本来、シンポジウムで今年度の活動は終わるつもりであったがシンポジウム後の懇親会で盛り上がり、たまたま大仏鉄道案内のパンフレットが入っていたため急遽決まった次第である。更に五新線はこれも今福線メンバー(永田氏)からの情報提供により決まった(大仏鉄道と五新線は列車で1時間程度と近いので決まった)。しかし、分刻みのスケジュールに追いまくられた視察となった。

12月には再度現地踏査を行い遺構周辺の環境の変化と時代の流れ、遺構に対する住民の方の意識変化について改めて知る機会となった。

結論は、非常に忙しい1年であった。

2. 第1回現地踏査(昨年4月25日実施)

今福線の橋脚間距離の計測やトンネル断面の計測を行った。橋脚間の距離を測定した一つが今福第一トンネルに続く橋脚群である。当時の桁規格から考えて間隔が異常に広い箇所があるためである。その結果、県道を跨ぐ橋台～橋脚間は桁が掛からない程離れており、県道建設に支障となった橋脚は県道建設に伴い撤去されたと考えられる。

またこの時、対岸(左岸)にもう一つ橋脚があることが判明した。従来、3基としていたが4基が正しい橋脚数である。今福線、まだまだ奥が深い。

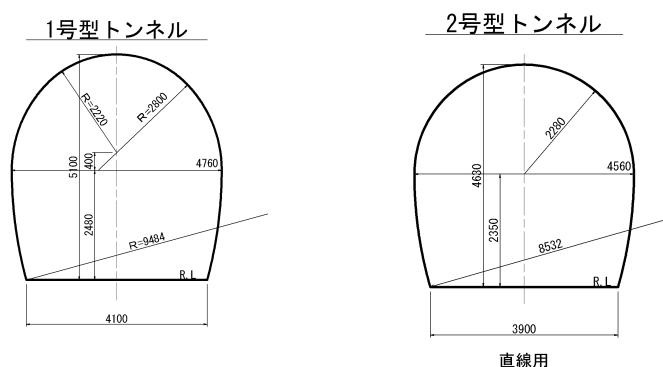


距離計測状況



新たに見つかった橋脚

次にトンネル断面の計測を行った。目的は1号型トンネルか2号型トンネルを見定めるためである。



新線の御神本トンネル、丸原トンネルは1号型だが下長屋トンネルは2号型となっている。旧線のトンネルは銘板がついていないが、実際に測った結果から2号型と推定される。

一般的に1号型のトンネルは電化区間または電化が予想される区間、2号型は非電化区間のトンネルとされ、電化設備が必要な分、1号型は高く計画されたものと推定される、しかし、今福線は丙線（地方または、それに準ずる路線）で非電化区間。なぜ、1号型が採用されたのかは謎である。

これは推測であるが、新線は旧線よりも高速化を目指し計画されたものである。従って、更に将来の来たるべき電化時代を見越していたのではないか。しかし、ここで問題となるのが下長屋トンネルである。新線でありながら2号型である。下長屋トンネルの現状はひび割れ、漏水や土砂が堆積し安全に人が入れる状況ではない。恐らくこれは建設後、間もなく現れた損傷だと考えられる。トンネル延長も長く地山も変化に富んでいたのだろう。地山とトンネル巻厚が適合しなかったと思われる。

このため、一度取り壊し再度建設する、その時に1号型として建設する計画であったと想像される。

3. 活動計画打合せ（昨年5月16日実施）

今年度の活動計画を検討するために行った。今年度は8月の今福線シンポジウムが決まっているため、これに向けての活動を行うことで決定した。

また時を同じくして中国縦断技術士会も参加することになり今福線研究分科会のメンバーは、今福線シンポジウム班と縦断技術士会班に分かれて各々対応することとした。



打合状況

4. 今福線シンポジウム（昨年8月8日、9日実施）

シンポジウムは8月8日、島根県立大浜田キャンパスで行われた。島根県技術士会からは、和田副会長と盆子原氏がシンポジウム実行委員としてシンポジウムの運営に加わった。

会場となったコンベンショナルホールは参加者で満杯となり関心の高さを物語っていた。特に参加者の中に女性の姿が多数あった。時代は男性ではなく女性が必要とされている時代の流れであろうか。

久保田浜田市長、県立大学長及び林会長の挨拶の後、パネリスト6名の討論会となった。石本恒夫氏、下村明雄氏、赤澤雅弘氏、和田浩氏、森口誠之氏及び西藤真一氏の各氏である。この中で鉄道著作家として有名な森口誠之氏及び各種イベント計画に多くの経験をお持ちの赤澤雅弘氏の基調講演もあり会場の関心は更に高まった。

討論会は県立大西藤准教授が司会を務め、島根県技術士会からは盆子原氏が総合司会者として、また和田副会長がパネラーとして出演した。パネラーの皆様は今福線に関するだけでなく自身が持つ得意分野や経験に基づき、様々な視点からこの今福線を地域活性化に活かすにはどのような考え、手段が必要かを述べられた。

仕事柄、土木面には知識があるがそれだけでは地域活性化には繋がらない。事業計画、営業、金銭・人事管理、運営の知識及び人脈も必要であることを認識した次第である。



久保田浜田市長



島根県立大学長



林会長



森口先生の基調講演



赤澤先生の基調講演



パネラーの各氏



総合司会の盆子原氏



パネラーの和田副会長

翌日は、縦断技術士会の皆様を今福線の物語るに相応しい箇所箇所に案内した。土木遺産銘板のある4連アーチ橋、下長屋トンネル、橋脚群である。現地では土木的見地(桁、トンネル、橋脚)からの説明や質問が交わされた。



左の写真は災害復旧で成された工事が遺構風景に合わないため、後になって景観に配慮した構造に修正された箇所である(通常の護岸ブロック→緑化+廃材利用の護岸張工)。

尚、最後に訪れた下長屋トンネル坑口部に珍しい自然現象を見ることができた。写真が無いのが残念であるがミストが出ていたのである。非常に涼しく真夏の避暑地(少々冷たすぎるが)には最高である。トンネル内の水が外の暑い空気に触れ蒸発する時に周囲から熱を奪うためと考えられる。

素晴らしい！

5. 大仏鉄道及び五新線視察（昨年11月28日、29日実施）

分科会メンバーの和田、河野、渡辺、伊藤、服部と私の6名で視察を行った。

(1) 大仏鉄道（11月28日）

大仏鉄道は加茂駅～大仏～奈良まで繋いでいた約13kmの廃線となった鉄道である(赤線)。



HPより引用

正式名称は関西鉄道大仏線である。大仏鉄道が加茂から奈良まで繋がったのは明治32年（1899）である。その後、関西鉄道は明治38年に奈良鉄道を合併し木津～奈良を得て、40年に加茂～木津間を開通させた。これに伴い、加茂～奈良間は木津経由に変更され、勾配の急な大仏線は廃止となった。9年間で役目を終えた鉄道である。

加茂駅を徒歩で出発した。ランプ小屋（燃料倉庫）、SL展示、橋台等当時の遺構がそのまま残っている。現役で使っている橋台もある。

橋台は煉瓦やコンクリート造りであるが、両者を併用した橋台もある。西洋から煉瓦積みの技術を輸入し、強度や景観を考え積んでいったものと考えられる。



ランプ小屋



SL展示



煉瓦積み橋台

道中には要所要所に「大仏鉄道遺構めぐり案内図」があった。バーコードをスマホで読み込むと音声案内を聞くことができ、腰を下ろしてそれを聞き入り骨休めをすることができた。

案内板だけでなく音声案内を聞ける、本で得た情報よりも詳しいものを聞くことができるシステムは必要なものである。今福線にも適用できそうである。



ただ、今福線にも言えることであるが原風景が道路整備により無くなっている場所が多い。案内図を見ながら「どこか？」と探さなければならない遺構もあった。私有地内にある遺構すらあった。訪問者への案内について改善点はあると感じた。

(2) 五新線 (11月29日)

五新線は奈良県五条市から和歌山県新宮市を結ぶ約106kmの計画であった。この内、実際に工事が行われたのは五条から坂本の間である（これより五新線は坂本線と呼ばれた）。

工事は1939年着工されたが戦争が拡大していくにつれ工費が削減され1944年に工事が中断された。

路盤、橋脚、線路までは設置されたが列車が通ることなく役目を終えた未成線である。

尚、今回の視察に当たっては五条市役所の村井 仁様にご案内をお願いし回ることができた。村井氏は未成線となった五新線を地域のために活かさないかと尽力されている方である。



文献より引用

現在NPO法人の世話方として、五新線だけでなく地域産業の掘り起こし、イベント開催等地域活性化の旗振り役として活躍されている。

右写真前列中央が村井氏である。



視察は五条駅側のアーチ橋から行った。写真のアーチ橋は市内を縦断しており川を渡る前に取り壊されている。アーチは駐車場や洗濯干し場やアンテナ置き場として住民の供に役だっている。



但し、老朽化が進みひび割れ等損傷調査をした跡がある。市は無駄使いの筆頭である五新線は厄介者とみているが、遺構としてみている関係者や有識者には財産である。各々、意識の違いからこのような問題を抱えているようであるが、これが後々の維持管理に影響するのである。

このような意識の違う者同士を結びつける団体としてNPOが必要であると語るのが村井氏である。

さて路線跡は下の写真のように道路として整備されバス路線として活かされている。軌道として使っていた線路や枕木を脇に使い当時の面影を残している。

しかし、近年になり舗装が痛みまた途中のトンネルも老朽化のため危険となり今は通行禁止となっている。補修費用の捻出が難しいようである。しかし、バスに乗れなかったのは残念である。



6. 第2回現地踏査(昨年12月5日実施)

丸原地区の遺構について最近、周辺が伐採され見通しが良くなった、との情報がありその程度を確認するために現地踏査を行った。

写真は白角橋梁である。以前は橋梁の周辺は草木が繁茂していたが、橋梁全体が分かるようになった。手摺りも腐食の程度は軽く人が来ても安全が唯一確保出来ている遺構である。



また、下府駅近くの光明寺付近にあった橋梁は市道改良のため片側の橋が取り壊されたが、残りの橋台も取り壊されていた。寺周辺の交通事情が原因であろうか。数少ない遺構が一つ、消えてしまったのは残念である(砂で埋め戻され、土砂崩れの恐れがある)。



7. 最後に

忙しい1年であったが充実した年でもあった。近年、地方創世という言葉が取り沙汰されている。東京1極集中の時代は終わりし、地方こそ日本が発展する原動力であり地方の持つ力を後押しすることと理解している。遺構は地方の持つ力の一つである。

今回のシンポジウムに始まり、大仏鉄道、五新線視察と行事をこなして来たわけであるが、今後の今福線には後押しをしてくれる先進地が必要と考える。先進地には様々な経験を持つ人がいる。この人々から学び、それを糧にして今福線にしかないものを造り挙げる必要がある。

以上。