

# 広浜鉄道今福線を活かすシンポジウムの開催

木村 賢一

## 1. はじめに

今福線研究分科会 6 年目の活動となる今年度は、「広浜鉄道今福線を活かすシンポジウムの開催」が大きな成果でした。また、シンポジウムと併せた「日本海・瀬戸内海・太平洋縦断技術士会 in 島根」の開催やシンポジウムをきっかけとした「奈良県の大仏鉄道への視察」など活動範囲が大きく広がりました。

さらに、「今福線マップに丸原地区の追加」や今福線研究分科会会員による「山陰中央新報への記事掲載」など実り多い年となりました。

ここでは、本年度の大きな成果であった「広浜鉄道今福線を活かすシンポジウムの開催」について詳述します。

## 2. 広浜鉄道今福線を活かすシンポジウム

### (1) 目的

今福線は、広島と浜田を結ぶ広浜鉄道の島根県側のルートとして昭和 8 年に山陰本線の下府駅から今福駅まで着工されました。しかし、工事がほぼ完成した昭和 15 年に太平洋戦争のため中断されました。

戦後、ほぼ完成していた今福旧線とは別に浜田駅を起点とする今福新線で再開されましたが、昭和 55 年に国鉄再建法のため、工事が中断されました。

今福線は戦前戦後の 2 回にわたり工事が中断され、列車が一度も走ることがなかった幻の鉄道遺構です。

この今福線に再び光をあて、地域活性化や観光コース化を図るための様々な活用策を考えることを目的に開催されました。



図.1 シンポジウムパンフレット

## (2) 概要

日時：平成 27 年 8 月 8～9 日

会場：島根県立大学 浜田キャンパス コンベンションホール

主催：広浜鉄道今福線を活かすシンポジウム実行委員会

共催：島根県技術士会、島根県立大学

後援：島根県、浜田市、西日本旅客鉄道株式会社、浜田商工会議所、  
(一社)浜田市観光協会

## (3) シンポジウム 1 日目 (平成 27 年 8 月 8 日)

島根県技術士会会員及び、「日本海・瀬戸内海・太平洋縦断技術士会 in 島根」参加の鳥取県、香川県、高知県の技術士をはじめ、約 200 人が参加しました。

### ① 鉄道ライター森口氏による基調講演

「未完に終わった鉄道計画 今福線・広浜鉄道の歩みとその意義」と題した基調講演は、今福線の計画から 2 度にわたる工事中止に至った経緯について説明がありました。戦前と戦後で構造が異なる今福線の特徴、魅力、見所を分かり易く解説した講演でした。

### ② 産業観光コーディネーター赤澤氏による基調講演

「地域資源を活用した新しい産業観光スタイル」と題した基調講演は、岡山県玉島地区で赤澤氏が手掛ける産業観光バスツアーについて紹介がありました。

新たな観光施設を作るのではなく、地場にあるものを活かす産業観光バスツアーの趣旨は、今福線の観光コース化に大いに参考になると感じました。

### ③ パネルディスカッション

西藤島根県立大学准教授をコーディネーターに、森口氏、赤澤氏に今福線研究分科会の和田技術士等を加えた 5 人のパネラーによって、「鉄道ファン×観光×土木技術×地域、4 つの視点から考える」と題したパネルディスカッションが行われました。

鉄道ファン、観光、土木技術、地域の 4 つの異なる視点から今福線の価値、活用について、それぞれの熱い想いが伝わる興味深いパネルディスカッションでした。



写真.1 パネルディスカッション

#### ④懇親会

会場を浜田ニューキャッスルホテルに移し、懇親会が開催されました。神楽も上演される中、鉄道ファンの知識・熱気に圧倒された楽しい宴となりました。

#### (4)シンポジウム 2日目(平成 27年 8月 9日)

シンポジウム参加者は JR 下府駅を起点に、下長屋トンネルまでの鉄道遺構をバスで順次巡りました。

今福線研究分科会員は「日本海・瀬戸内海・太平洋縦断技術士会 in 島根」に合流し、シンポジウム参加者に先行して鉄道遺跡を巡りました。

天候に恵まれたうえ、トイレ休憩時での公民館での出迎えやスイカの差し入れなど地元の方々から暖かいおもてなしを受け、楽しい視察となりました。



写真.2 スイカの差し入れ

また、新たな発見が一つありました。下長屋トンネル坑口からのミストです。今までは秋に現地調査をしていたため、気付かなかったのですが天然のミストはとても涼しく気持ちのよいものでした。



写真.3 下長屋トンネルからのミスト満喫中

### 3. おわりに

「広浜鉄道今福線を活かすシンポジウム」は約 200 人の参加があり、盛況のうち、閉幕となりました。

シンポジウムなどによる PR 効果の影響もあり、9 月以降に広島県からのツアーが相次いで企画され、満員になる人気ぶりとなっているようです。

より一層、盛り上がっていますが、受け入れ態勢の充実が今後の課題です。今福線はコンクリートアーチ橋、橋脚、トンネルなどの鉄道遺構が数多く残っており、豊かな自然環境にマッチしている魅力があります。しかし、コンクリートアーチ橋は手摺りが無い、既存手摺りの老朽化等の安全対策に問題があります。

見所のひとつである旧線と新線の分岐点(下長屋トンネルの手前)には安全確保のため、有刺鉄線付きのフェンスが設置されていました。せっかく訪れてくれた観光客をがっかりさせるものです。



写真.4 下長屋トンネル手前のフェンス

今後は今福線を有効な観光資源として利用するため、安全対策が急務であると考えます。

— 以上 —