

# 「シンポジウム」の開催そして「今福線」のこれから

和田 浩

## 1. はじめに

平成 26 年 2 月に今福線研究分科会（以下、「分科会」と称す）の活動報告（今福線マップの作成等）や遺構の維持管理、保存・活用方法について PR することを目的として、久保田章市浜田市長を訪問したことをきっかけに、平成 27 年 8 月 8、9 日に「広浜鉄道今福線を活かすシンポジウム」（以下、「シンポジウム」と称す）が開催された。

分科会は共催として、私は縁あって「シンポジウム実行委員会」（以下、「実行委員会」と称す）のメンバーとして企画や運営に携わらせて頂いた。

「シンポジウム」は盛会のうちに終わり、現在、旅行会社によるツアーや各種団体の見学会等が催される状況が続いている。また、「第 23 回しまね景観賞」において奨励賞（まち・みどり・活動部門）を受賞することとなり、今後の地元自治会活動への励みにもつながると思われる。

「実行委員会」の一つの目的であった「シンポジウム」の開催は一区切りだったが、「シンポジウム」が終着点ではなく、今福線を活用した地域活性化の活動は端緒についたばかりである。「鉄は熱いうちに打て」の諺にもあるように、今後は、「実行委員会」に代わる新しい組織づくりが急務となる。

11 月末には、分科会メンバーと奈良県へ廃線を利用して観光を推進している「大仏鉄道」と、未成線で NPO 法人を立ち上げて活動をされている「五新線」の現状と活動内容の視察を目的として現地へ赴いた。

本報告では「実行委員会」での活動や活動を通して見えてきた課題を整理し、今後の今福線の活用方法について考察を行うものである。

## 2. 実行委員会の活動経緯と内容（H26 年～H27 年）

実行委員会は、浜田市（観光交流課）を事務局として、島根県立大学、島根県技術士会、地元沿線自治会（8 自治会）、浜田商工会議所の産学官民で構成され、シンポジウムの開催へ向けて約 1 年間、現地視察や討議を重ねて活動を行ってきた。当初は、各自治会の間でも温度差があり足並みが揃わなかった感があったが、会を重ねるごとに「シンポジウム」を成功させたいという気持ちが一体感を育むことができた。

それは、実行委員会に参加したメンバーだけでなく、メンバーが所属する団体へも伝播し、特に沿線自治会の皆さんによる「シンポジウム」当日の素朴ではあるけれど温かいおもてなしは、来訪者の心へ響くものがあったことは想像に難くない。

実行委員会の活動経緯と主な内容は表 2.1 に示す通りである。

表 2.1 実行委員会の活動経緯と内容一覧表

年月日	実行委員会活動内容	備考
H26年 9月30日	「第1回実行委員会」の開催 1. シンポジウム開催の目的と実行委員会立ち上げの主旨説明 2. 実行委員会規約の制定、役員の選任 3. 平成26年度活動計画（案）について	
12月2日	「第2回実行委員会」の開催 1. 報告事項；平成27年度当初予算請求の状況（シンポジウムに関する運営費用） 2. 平成26年度活動計画；具体的な取り組み内容の決定 ・シンポジウムの内容検討・広浜鉄道今福線の研究・広報活動 3. 旅行会社によるバスツアー開催の依頼	
H27年 1月～11月	山陰中央新報への連載；1/16～11/13までの計19回 広報活動として、2回/月の割合で「今福線」についての歴史、遺構（旧線・新線）、沿線地域の紹介、「シンポジウム」の概要、観光活用や技術士会の活動等についてPR	実行委員会を中心として執筆を行う。嘉藤さん、河野さんにも執筆してもらう。
H27年 2月7日	「第3回実行委員会」の開催（「わが町自慢大会」を同時開催） 1. 報告事項；平成27年度当初予算市長査定状況 ・地元新聞への記事掲載・フェイスブック・ブログによる情報発信 2. 平成26年度活動計画 ・シンポジウムの実施計画（案）・プレ大会の実施について ・案内看板に盛り込む内容の討議	
3月11日	「第4回実行委員会」の開催 1. 報告事項；今福線に関する交流イベント、地元新聞への記事掲載 2. シンポジウムの実施計画（案） ・予算書・シンポジウム・エクスカージョン・プレ大会の計画 3. チラシ原稿（案）；チラシ5,000部、ポスター300部 4. 新聞連載	
6月18日	「第5回実行委員会」の開催 1. 報告事項；以下の状況（シンポジウム申込み、安全・案内対策、旅行会社のバスツアー、各種メディア取材） 2. シンポジウムの実施計画（案） ・展示品・プレ大会・役割分担 3. 廃線・未成線活用の取組み事例	
7月12日	・「プレ大会」の開催 実行委員会、自治会によるエクスカージョンの予行演習 本番で参加者が安全に快適に遺構巡りができるように危険箇所・案内ポイントを把握し、問題があれば解決策、案内人の技術向上	
7月24日	「第6回実行委員会」の開催 1. 報告事項；以下の状況（シンポジウム申込み、エクスカージョンの定員増員と追加開催） 2. エクスカージョンでの役割分担の確認	
8月8日 8月9日	「シンポジウム」の開催 名称；広浜鉄道今福線を活かすシンポジウム 開催場所；島根県立大学、浜田市内（宇津井地区、佐野地区） 主催；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㈱、浜田商工会議所 8/8；講演、パネルディスカッション、懇親会 191名 8/9；エクスカージョン 88名	縦断技術士会の同時開催も行われ、参加してもらう。
10月1日	「第7回実行委員会」の開催 1. 報告事項；シンポジウムのまとめと総括、今後のツアーと見学会 2. 国交付金（地方創生先行型）にかかる追加事業の説明 3. 今後の活動について；何をするか、方向性、意見交換会	
H28年 2月6日 2月7日	「幻の大仏鉄道と五新線」の視察予定 実行委員会のメンバーにて、鉄道遺構の保存と活用方法を学ぶことを目的として、先進地である大仏鉄道（廃線）と五條市の未成線である五新線の現地視察やイベント参加と関係者への聞き取りを行う。	

「シンポジウム」開催の周知目的である広報活動として、山陰中央新報へ「活かせ幻のレール」と題して記事の連載やFacebook・ブログの開設を行い、実行委員会の活動状況や見学会等について情報発信を行った。

土木技術としての連載記事では、橋梁・トンネルの構造形式や内空断面等について建設当時の時代背景・財政状況を基にして、河野さん、嘉藤さんの両名に分かり易く執筆して頂いた。そのお蔭で実行委員会のメンバー、地元や一般の方々から非常によくわかって勉強になったと言う声を頂いた。圧倒的多数である一般の方々へ土木技術や我々の業界をより理解してもらうためには、専門用語や技術的な説明においては、聞き手側のイメージができるような工夫が必要であることを改めて感じた。

### 3. 「シンポジウム」の開催

いよいよ、平成27年8月8、9日「シンポジウム」本番を迎えた。

私は、パネルディスカッションのパネリストとして、エクスカーションではスタッフとして参加した。

「シンポジウム」の概要は下記の通りである。

テーマ；「どう活かす？幻の鉄道遺産」

開催日；平成27年8月8日（土）、9日（日）

開催場所；島根県立大学（浜田キャンパス）・・・講演他

浜田市内（宇津井地区、佐野地区）・・・エクスカーション

内容；

1日目 13:30～17:00（講演）、18:00～20:00（懇親会）

- ・基調講演① 森口誠之氏（鉄道ライター）  
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～
- ・基調講演② 赤澤雅弘氏（産業観光コーディネーター）  
地域資源を活用した新しい産業観光スタイル
- ・パネルディスカッション  
鉄道ファン×観光×土木技術×地域 4つの視点から考える
- ・懇親会

2日目 9:00～14:30

- ・エクスカーション

浜田駅より特別に2両編成された列車で下府駅へ出発

下府駅よりバスで観光スポットを中心にエクスカーションを実施

参加人数；1日目	シンポジウム	191名（うち県外53名）
	懇親会	64名（うち県外24名）
2日目	エクスカーション	88名（うち県外47名）



写真 3.1 弁当のし紙



写真 3.2 2両編成で出発



写真 3.3 バス 4 台

### 3.1 パネルディスカッション

参加者；	コーディネーター	島根県立大学	西藤 真一准教授
	鉄道遺産	鉄道ライター	森口 誠之氏
	観光	産業観光コーディネーター	赤澤 雅弘氏
	土木技術	島根県技術士会	和田 浩
	地元自治会	佐野自治会	石本 恒夫氏
	郷土史	ふるさと歴史紀行	下村 明雄氏

テーマは「鉄道ファン×観光×土木技術×地域 4つの視点から考える」と題して、各分野から見た今福線の魅力や、今後、地元地域としてどのように活かしていくのか、その具体的な方法などについて議論を行った。

私はパネリストとしての参加は初体験であった。西藤先生より事前に質問事項は頂いており準備をしていたが、いざ蓋を開けてみると時間制約があったためか質問内容に若干変更があったり、皆さんの意見を反映させた回答や時間配分についても調整を行うなどその場での対応が必要となった（普通の発表の方がマイペースでできて良いですね！）。

議論を通して見えてきたことは、西藤先生や他のパネリストからのお話が出たように、今福線単独ではなく今福線を核とした「ネットワーキング」をキーワードとして、以下の提言があった。

- ①地域と人・人と人・地域と地域をつないでいくことの重要性
- ②物語（知識・記憶・発見）を創り上げていくことの大切さ

### 3.2 懇親会

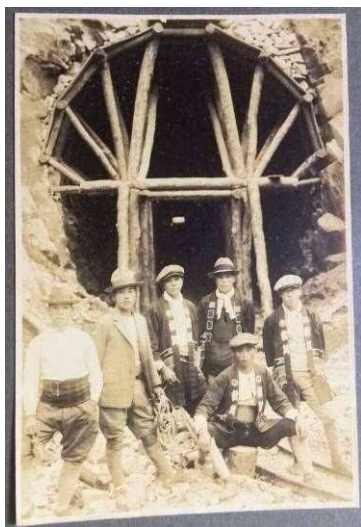
久保田市長の乾杯のご発声により始まった懇親会では講演者である森口さん、赤澤さんを始め同じく鉄道ライターの草町さんや県外から参加された方々と交流を図ることができた。特に、横浜市から来られた山本さんは今福線旧線のトンネルや橋梁を施工された坂根組の曾孫さんで施工当時の写真を持参して下さった。



写真 3.4 市長・山本さん家族を囲んで



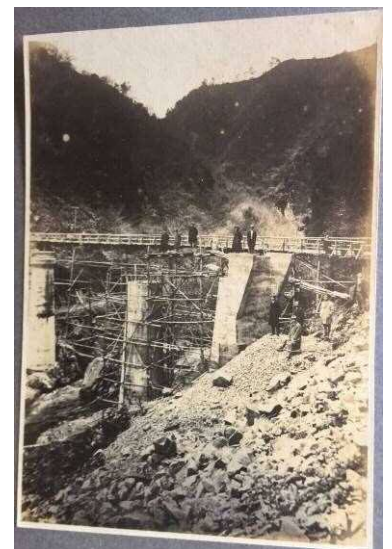
写真 3.5 森口さんを囲んで



a) トンネル



b) 2 連ボックス



c) 橋梁

写真 3.6 山本さんから頂いた施工写真

今福線旧線の施工は、下記の 4 工区に分けて工事が行われた。

- |                        |     |
|------------------------|-----|
| 第 1 工区；下府駅～上府第二トンネル    | 坂根組 |
| 第 2 工区；有福第一トンネル～有福橋脚群  | 松浦組 |
| 第 3 工区；今福第一トンネル～佐野駅    | 坂根組 |
| 第 4 工区；おろち泣き橋～今福第六トンネル | 星野組 |

山本さんから頂いた写真は分科会で検証した結果、残念ながら今福線ではなく木次線の写真であると思われる（決め手のなったのは、上記写真 b) の 2 連ボックスは今福線では見られない）。しかし、建設年代が近い事より当時の施工状況がわかる貴重な写真であることには間違いなく、おそらく今福線も同様に施工されたものと推測される。

### 3.3 エクスカーション

エクスカーションは、通常、浜田駅 9:00 発、出雲市駅行の山陰本線普通列車 1 両に西日本旅客鉄道のご協力により、1 両追加した 2 両編成で下府駅へ向かい、下府駅からはバス 4 台（1 号車～4 号車）で 2 班（1・2 号車、3・4 号車）に分かれて下長屋トンネルを終点とした行程で行われた。

参加者は久保田市長をはじめ、鉄道関連者（JR 西日本・鉄道史学会・鉄道ライター）、（公社）中国地方総合研究センターや大学の先生、県内外の方々の参加者 88 名と実行委員会、島根県立大学生や浜田市スタッフの総勢約 120 名であった。

案内役は石本先生とその後継者（一番弟子？）である佐野町在住の山本さんが担当された。山本さんにとっては今回がデビュー戦と思われるが、落ち着いてお話をされていた（きっと何度も練習されたことと思います）。エクスカーションは盆子原さんと私で対応を行い、他の分科会メンバーには、縦断技術士会での現地視察の案内役をお願いした。

下府橋梁、橋脚群やコンクリートアーチ橋の案内箇所ではコンクリートの材料や作り方等の土木技術について私より説明をさせて頂いた。

トイレ休憩や食事を行った宇津井分館や佐野分館（いずれも小学校跡）やおろち泣き橋付近でのスイカの差し入れなど、地元の温かいおもてなしを感じることができた。このことは縦断技術士会での現地視察でも同様であったことが原さんからの報告で分かった。

山本さんは今回のシンポジウムをきっかけに石本先生の下、今福線はもとより地元の歴史や文化等についても勉強をされようとしている。郷土史家の下村さんに色々と教えて頂ければより深く学ぶことができるのではないだろうか。

小中学生を対象としたウォーキング大会や現地見学会を行うことで、山本さんに続く若い後継者が育ってくれればと願う次第である。



写真 3.6 S12 年施工時の型枠材料  
（植田さん提供）



写真 3.7 案内役の山本さん（○囲い）

#### 4. 「シンポジウム」後の実行委員会

シンポジウム終了後、10月に実行委員会を開催した。その場ではシンポジウムの報告やシンポジウム後及び今後予定されている見学会等のアナウンスが行われた。表4.1に見学ツアーの一覧表を示す。

表 4.1 見学等のツアー一覧表

番号	年月日	主催者	名称
1	9月10日 ～12日	朝日旅行大阪支店	三江線と幻の広浜鉄道今福線
2	9月21日	読売旅行広島営業所	幻の広浜鉄道「今福線」鉄道遺産特別モニターツアー
3	10月10日	読売旅行広島営業所	幻の広浜鉄道「今福線」鉄道遺産特別モニターツアー
4	10月18日	今市地区まちづくり推進委員会	わいわい健康ウォーキングin丸原 ～幻の今福線を訪ねる里山ウォーキング
5	10月18日	浜田ツーリズム協議会	浜田の歴史を巡る!今福線ウォーキング7km
6	10月22日	(一社)建設コンサルタンツ協会 中国支部	H27年度 見学会
7	10月29日	中国地方都市美協議会事務局 (浜田市都市建設部建設企画課)	中国地方都市美協議会 「都市景観研修会」

上表の番号6と7の見学会については、縁あってと言うよりも、「今福線」号と言う船に乗ってしまっている私が案内役を務めさせて頂いた。行程と所要時間は下記の通りである。

- |   |
|---|
| <p>①行程；下府駅～橋梁群・今福第1トンネル～5連アーチ橋<br/>～4連アーチ橋・今福第4トンネル・1連アーチ橋<br/>～おろち泣き橋 ※休憩と食事場所は佐野分館を使用</p> <p>②所要時間；番号6の場合 10:00～13:00、番号7の場合 9:00～12:00</p> |
|---|

案内役は初めての経験ではあったが、分科会での活動やシンポジウムでの経験を活かし何とか果たすことができた。案内役を行うにあたり、シンポジウムの山本さん（案内役）ではないが、バス内での解説や遺構場所での説明など移動時間も含めた時間配分について事前の練習とシミュレーションを行う必要があったが、今後の活動を行う上で良い経験となった。

##### 4.1 実行委員会の主目的

今回の実行委員会の主目的は、従来までの「シンポジウム」開催のための実行委員会から次の段階に向けての組織づくり、つまり「今福線」を観光・地域資源として活用し地域が活性化していくための仕組みや組織づくりを関係者で考えていくために開催されたものである。

現在、表 4.1 に示した見学ツアーの案内役は主に石本先生が担当されており、ほぼボランティアで行われているのが実情である。しかし、現在のよう  
なボランティア的な活動では継続した活動や地域を活性化する活動は難  
しいのではないだろうか。その場での実行委員会の議論では今後の具体的な方  
策や方向性が見いだせなかった。そのため当面の間、下記を課題として実行  
委員会で勉強会を行うこととなった。

#### ※今福線を核とした観光の実施

- ①遺構の研究・保存・管理
- ②ガイド後継者作り
- ③観光コーディネーター
- ④先進地への視察（大仏鉄道研究会他）

### 5. 幻の大仏鉄道（廃線）と五新線（未成線）への現地視察

シンポジウムの懇親会后、分科会メンバーで行った二次会の席で、幻の大  
仏鉄道へ視察に行こうと盛り上がったのがきっかけとなり、11月28、29日  
に大仏鉄道（加茂駅；京都府木津川市～奈良駅）と五新線（奈良県五條市）  
の現地視察と関係者への聞き取りを行うこととなった。分科会としては初の  
他施設への視察であり、個人的にも今後の実行委員会に代わる組織づくりの  
ヒントが得られるのではないかという期待で視察へ参加した。

二日間の行程は業務で多忙の中、嘉藤さん、河野さんの両名でスケジュー  
リングして頂いた。お蔭様で二日間と言う限られた日程の中、分刻みの乗り  
換えや移動を無事にこなすことができ、廃線や未成線の遺構を視察できると  
ともに、特に五新線の活動をされている「NPO 法人五新線再生推進会議」の  
事務局担当である村井さんと出会うことができた実り大きな視察であった。

また、今回の視察は鉄道を使っての移動であったため、関西地域に張り巡  
らされた鉄道網（JR 大和路・近鉄奈良線・近鉄橿原線・近鉄吉野線・地下鉄  
等々）を利用した移動を体感することで改めて鉄道輸送の凄さが実感できた。

明治の終わりから昭和の始めにかけて鉄道を欲した人々の気持ち、その夢  
が未完に終わった時の悔しさや悲しさを感じることができた気がした。



写真 5.1 木津駅にていざ出発



写真 5.2 視察メンバー（飛鳥荘）

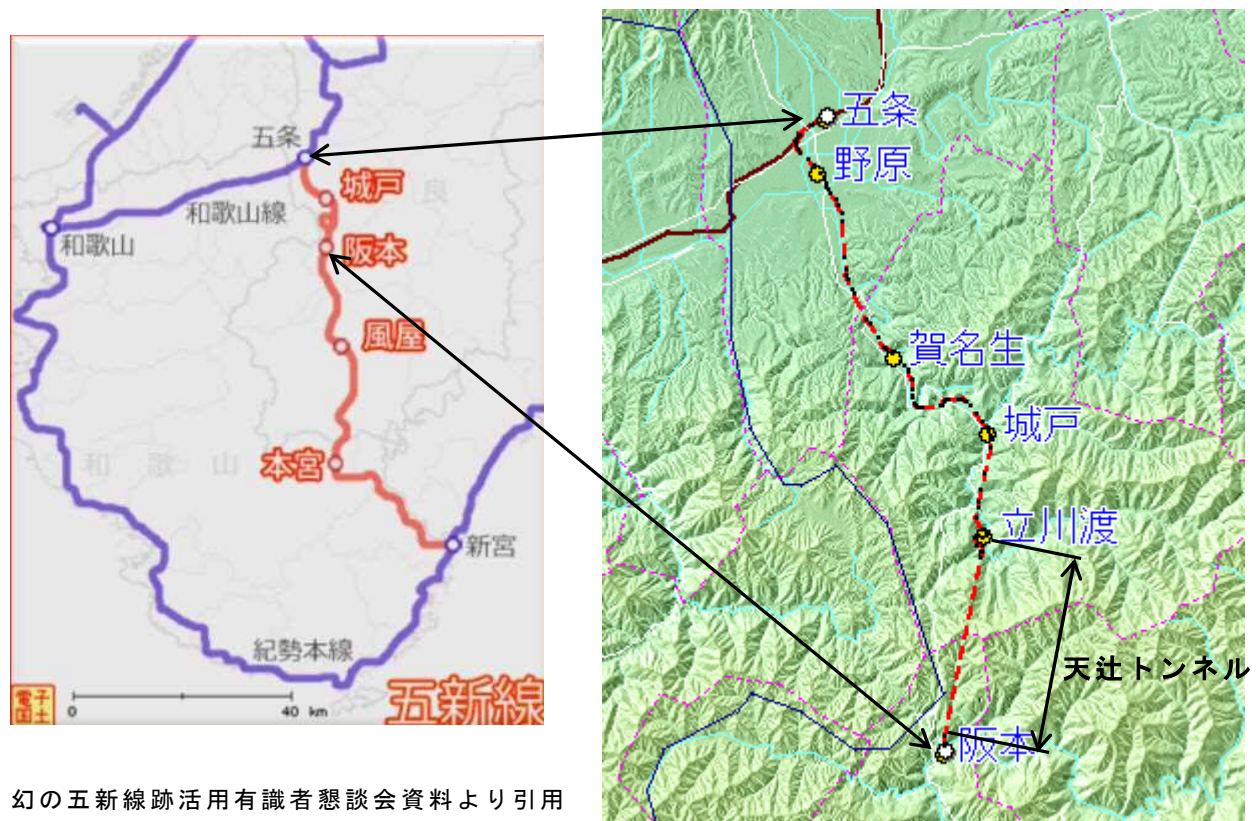


## 5.1 幻の五新線（未成線）を訪ねて

「幻の五新鉄道」は、奈良県五條市（JR 西日本和歌山線五条駅）と和歌山県新宮市（紀勢本線新宮駅）を結ぶ夢の鉄道として、1937年（S12年）に着工されたが、太平洋戦争が始まり資材不足等の理由で工事は中断された。

戦後工事が再開され、1959年（S34年）阪本線の内、五條－城戸間（11.5km）の路盤工事が完成し、軌道敷設等の工事を残すのみとなった。1965年（S40年）上記区間をバス専用道路として、運行開始。城戸から先も工事が進められ、1971年（S46年）天辻トンネル（全長5040m）が完成したが、1982年（S57年）モータリゼーションの波と経済情勢により工事が完全にストップした。

その後、49年間続いた路線バス運行もトンネルや橋梁の老朽化を理由に2014年（H26年）9月末に廃止され、交通利用としての役目を終えた。



幻の五新線跡活用有識者懇談会資料より引用

「五新線廃線跡調査」より引用

図 5.1 五新線路線図

現在は、「NPO 法人 五新線再生推進会議」（以下、「NPO 法人」と称す）が、奈良県南部の活性化を目指し、幻の五新線跡と歴史遺産の南朝を核に、豊かな自然の恵みで健全な次世代を育むとともに、森林資源の効果的な活用を通じて新規産業創生と国土の保全を図り、これにより五條が紀伊半島の魅力的な中心となることを目的として、2015年9月に発足した。

### (1) NPO 法人 五新線再生推進会議の概要

「NPO 法人」の組織経緯は、表 5.1 の経緯表の通りである。

表 5.1 NPO 法人 五新線再生推進会議の組織経緯表

年 月	組 織 活 動
2013年7月	「幻の五新線活用有識者懇談会」設立
2014年3月	「幻の五新鉄道活用プロジェクト2014」開催
2014年9月	五條市主催「五新線 路線バス専用道」さよならイベント協力
2014年9月	「幻の五新鉄道活用プロジェクト」ファンクラブ通信第1号発刊
2015年2月	第4回奈良ソーシャルビジネスコンテスト参加（優秀賞受賞）
2015年7月	「幻の五新鉄道活用プロジェクト2015」開催
2015年9月	名称を「NPO法人 五新線再生推進会議」と改称し、NPO法人化

「NPO 法人 五新線再生推進会議」HP より作成

「NPO 法人」の概要については、現在、五條市より県へ出向されており事務局をされている村井さんにお話しを伺うことができた。また、当日、村井さんには自家用車で現地を案内して頂いた。

「NPO 法人」の組織構成は、大学教授を理事長として地元の産学の代表者、森林組合等の団体の長や地元名士を NPO 法人の役員に迎え、下記の活動を通じて地域の活性化に寄与することとしている。

①「ようこそ五新線へ」活動

- ・「木レール」イベント
- ・「秋咲き桜」並木道

②「五新線ブランド」創出活動

- ・五新線きのこ
- ・五新線ジビエ
- ・五新線アカネ染

③「エネルギーの地産地消」活動

- ・木質バイオマス発電事業
- ・地元でボイラーチップ・ペレット製造

④「GOJO大学」活動

- ・科学者、学識者による定期講演

NPO 法人への参加は、村井さんが一人一人を回って説得されたとの事であった。現在、理事（役員）は 20 名を数えている。

NPO 法人へ参加することのメリットは、下記が挙げられる。

【参加する側】

遺構を利用した事業やイベント

- ・トンネルと木質バイオマスを利用した椎茸栽培
- ・トンネルを利用したニュートリノなどの観測実験
- ・路盤跡と木製レールを利用したイベントの開催

## 【NPO 法人側】

- ・ 椎茸栽培等での事業収入を活動費として還元
- ・ イベントを行うための助成金（公的資金）の獲得

## (2) 今福線との相違

戦前・戦後の2度に亘り建設が行われ、建設当時の社会情勢等によりいずれも中断しそのまま未完に終わった状況は今福線と同じである。

今福線と異なる事項は下記が挙げられる。

- ① 戦前・戦後に亘る2度の計画路線は同じルートである。
- ② 橋梁・トンネルの構造物（橋梁の上部工架設）や路盤も完成し、残すはレールを敷くのみとなっており、今福線に比べ完成度が高く、踏切や標識もできていた。
- ③ 遺構に関して市役所・地元は無関心だった（今福線も最初は同じか？）。その理由は、周囲には歴史的建造物等（奈良時代の井上内親王や南朝三帝の行宮となったと伝えられる賀名生皇居跡）があり遺構を古い物と感じることができず、遺構に対して歴史的な価値を見いだせていなかった。
- ④ 遺構（施設）の分かり易いマップがない。
- ⑤ 技術的な整理はできているのだろうか。

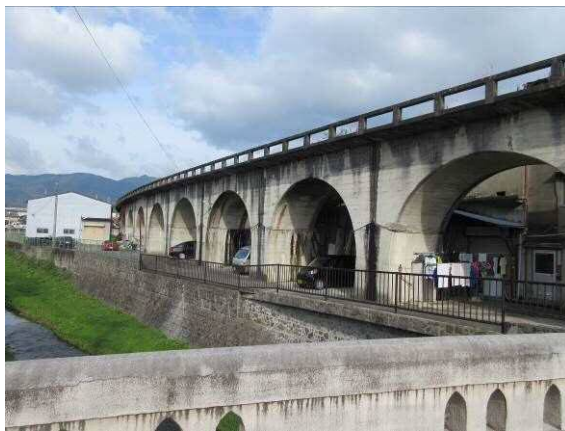


写真 5.3 アーチ橋 (P25) 支間 7.0m



写真 5.4 RCT 桁橋

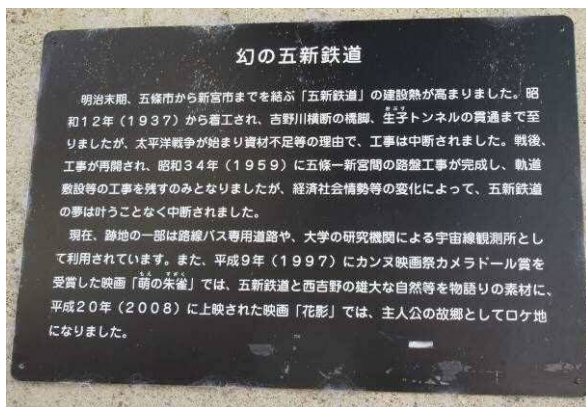


写真 5.5 説明板



写真 5.6 踏切跡



写真 5.7 皇居跡 (南朝)

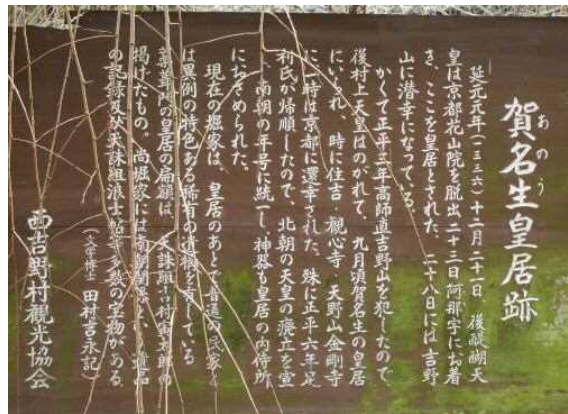


写真 5.8 皇居跡説明



写真 5.9 橋歴板



写真 5.10 函渠 (床版橋)



写真 5.11 トンネル銘板



写真 5.12 トンネル



写真 5.13 アーチ橋支間 9.0m



写真 5.14 名物 柿の葉寿司

### (3) 遺構の整理

今回の視察で確認できた遺構の構造に関する状況を下記に整理する。

- ①2014年9月までバス路線として利用されていたため、遺構の状態は特に問題はなさそうである。ただし、車両通行上は老朽化が進んでいる。
- ②五新線に見られるコンクリートアーチ橋は支間が15m未満であるため、今福線同様、無筋コンクリート構造と推測される。
- ③橋梁やトンネルの銘板には、コンクリートの設計基準強度や水セメント比の数値が記載されている。  
また、トンネルの銘板には地質の種類・掘削方式が記載されている。
- ④橋梁の列車荷重は、今福線の新線同様KS-14。  
トンネル断面は2号型（曲）となっており非電化区間であるということが分かった。



写真 5.15 村井さんを囲んで（福神駅で）

## 6. 今後の活動に向けて

H26年からH27年度は、「シンポジウム」の開催を中心とした活動となったが、分科会や実行委員会の活動は、「シンポジウム」の開催が目的ではなく開催をきっかけに「今福線」を一つの核として、沿線や周囲にある一つ一つの地域資源を線で結びネットワークを構築することで、地域内外からの交流人口を増やし、地域の活性化につなげて行くことが重要であり、その仕組みや方法を作り上げていくことがこれからの課題となる。

以下に今後の活動を踏まえた課題の整理と対策の提案を行う。

## 6.1 遺構の研究成果の整理

今後の研究や活動を行う上でも研究成果を整理する必要がある。

### ①研究成果と既往資料の整理

これまでに分科会として研究した成果や先人たちが作成した文献等の既往資料を整理しとりまとめを行う。

### ②土木技術（鉄道技術）としての整理

「今福線」の橋梁・トンネル等で使用されている土木技術（鉄道技術）について、現地調査結果や基準書を踏まえ建設年代・材料・施工方法等について整理を行う。

## 6.2 マップの更新と充実化

本年は分科会活動の一つとして、課題であった丸原地区マップを作成し、H27年9月に島根県技術士会HPに掲載することができた。また、マップを作成した時（多数の写真はH22年時のもの）に比べ、下府橋梁のように遺構がなくなったものや周囲の状況が変わっている箇所もあるため、「シンポジウム」の開催に向けて写真やコメントを更新した。

### ①変化に伴う更新と技術的な特徴の追記

大きな変更があった場合、写真の更新を行うとともに、遺構の技術的な特徴を記載し充実化を図る。

### ②観光施設やルートの追記

今福線沿線や周辺の地域資源（観光施設・特産物等）を整理・追加することで、他の施設と連携し来訪者の開拓とリピータ化を図る。

廃校休校巡りマニアもあり浜田市は「木造校舎天国」と呼ばれている。

## 6.3 遺構の保存・維持管理

「シンポジウム」のエクスカージョンを行う上で、また今後の安全管理ということで、第一下府川橋梁の手前に下記写真（6.2）のように強固な立入防止柵が設置された。



写真 6.1 以前の状況



写真 6.2 現在の状況



写真 6.3 以前の状況



写真 6.4 現在の状況（補修後）

本来ならば、第二下府川橋梁（写真 6.4）のように既存の防護柵の手前に新規の防護柵を設置することで安全対策は可能となるが、第一下府川橋梁は橋長が長く防護柵の設置は高価なものとなるため、やむを得ず手前での立入防止柵の設置となった。

しかし、折角訪れた方々に全国でも珍しい新旧線が交差するこの場所を見ることができないのは非常に残念でならない。また、旧線の遺構は建設後 80 年以上が経過し、今後益々老朽化が進むこととなる。そのため遺構の保存と利活用方法については十分な管理計画を立案することが重要となる。

#### ①遺構の状態把握（構造物の健全性の把握）と適切な補修方法

トンネル内のひび割れや漏水に見られる劣化の状態、橋脚やコンクリートアーチ橋のひび割れ、橋梁防護柵の腐食に見られる損傷等から健全度を把握し、各構造物に合わせた長寿命化を目的として、経済性や施工性を考慮した補修方法を計画する。

#### ②今後の管理と利活用方法 → 管理者と利用者の連携が必要

現在のような管理者による短期的な管理や地元自治会による局所的な管理では、今後、持続的な管理や活動は経済的にも困難になると思われる。そのため、他の先進地域に見られるように廃線や未成線の施設を利活用することで、適切な保存・維持管理ができるのではと考える。

ここは、管理者である浜田市の英断を期待したいところである。

【事例】 下記に全国に見る事例を示す。

- ・コンクリートアーチ橋の遺構を再整備し足湯を設置した大間線（青森県）
- ・路盤を公園扱いで舗装して遊覧車を走らせている岩日北線（山口県）
- ・遊戯施設扱いで線路を敷きトロッコ列車を走らせている油須原線（福岡県）
- ・五新線のトンネルを利用した、椎茸栽培（奈良県）
- ・五新線のトンネルを利用した、ニュートリノなどの観測実験（奈良県）
- ・呼子線の廃線トンネルを利用した、ハム・ソーセージの熟成庫（佐賀県）

#### 6.4 実行委員会に代わる組織づくり

今までは、自治会毎で見学会やイベントなどが開催されてきた。また、浜田市所内でも観光交流課、財政課、建設企画課、維持管理課等、各課での対応が主で連携して何かを行うことは少なかったのではないだろうか。

この度の実行委員会では、今福線を管理している浜田市、地元自治会の方々そして浜田商工会議所とが連携し接点を設けることができた。

「シンポジウム」の開催により「実行委員会」の目的は一区切りついたことになるが、「シンポジウム」が終点ではなく、「今福線」を利活用した地域活性化の活動は、これを機にスタートさせていかななくてはならない。

そのためにも、実行委員会は発展的解消を行い、今福線を核としたネットワークの構築を目的として新たな組織の発足が必要と考える。

今回、分科会で視察した五新線の「NPO 法人」は新しい組織づくりを行う上で参考になると思われる。新しい組織を窓口としてイベントの開催や事業の実施、そして遺構の保存と維持管理が可能となるのではないだろうか。

幸いにも H28 年 2 月 6、7 日に実行委員会のメンバーで大仏鉄道のイベントへの参加と五新線の視察と「NPO 法人」の事務局である村井さんにお話しを伺うこととなった。是非、新しい組織づくりに役立てていきたいと思う。

#### 7. おわりに

未成線で終わった「今福線」が今「シンポジウム」をきっかけに地域資源の核として、人と人、人と地域、地域と地域をつなげようとしています。

分科会も、また、個人的にもサポート役としてこれからも携わって行きたいと思っています。

最後に「シンポジウム」が成功裡に終えることができたのは、実行委員会をはじめ関係する皆様のご協力による賜物であり、特に事務局をされた岡橋さん、黒川さんの観光交流課の皆様にはこの場を借りてお礼を申し上げます。

以上