

## 幻の広浜鉄道 遺構今福線について その7

嘉藤太史

### 1. はじめに

今福線研究分科会も7年目となった。昨年は「今福線シンポジウム」が開催され、このことにより今福線が日本全体、世界全体に知れ渡ったのである。一区切りが付いたことになる。今後は如何に付加価値を付けて今福線の魅力を大きくしていくか、と言う事に論点を移動していくことになる。

今年度も様々な活動があったがその概略を以下に述べる。

### 2. 五新線視察団との意見交換会

7月23日(土)、24日(日) 浜田市役所 18名出席

- ・視察団 7名
- ・島根県立大 1名
- ・島根県技術士会 4名
- ・地元委員会 3名
- ・浜田市 3名

来年3月4日(土)、5日(日)和歌山県五条市で開催される「幻の鉄道が結ぶー全国未成線サミットー」の主催メンバー「NPO法人 五新線再生推進会議」が視察のため来浜された。目的は五条市で開催する第1回全国未成線サミットの準備状況説明と、次回はこの浜田市での開催要望であった。

さて現在このサミットに参加予定候補は下記のとおりである。

今福線、岩日北線、越美線、大間線、五新線、佐久間線、白糠線、高千穂線、戸井線、中津川線、柚須原線、呼子線 以上12団体である。



【24日：意見交換会の状況】



【24日：意見交換会後の  
蕎麦のもてなし】

この全国未成線サミットの目的は「未成線に関する団体がネットワークを作り、情報や有効利用法を共有して効率的に発信し、全国規模での地方活性化へと繋げる」とある。また「劣化が進んだ（負の遺産）未成線は各地に存在するが、それら負の遺産の有効利用を検討しているところもあるが、すでに地域特性に即した産業の創生や雇用を創出している」ともある。

今福線シンポジウムを終え、今後はその有効利用や地域発展のためにこの遺産を使っていくべきと考える。

会の中では浜田市よりこれまでの成果として、メディアを利用した情報発信やPR、旅行会社によるツアー催行実績（ツアー5本 174人誘客）、地元団体等による見学会等の開催実績（11本 412人参加）が報告された。また今後の課題として「交流人口拡大が地域の元気づくりにつながる仕組みづくり＝地域が主体となる観光づくり」が必要であるとの提言があった。

その他、観光コース設定やイベント開催、後継組織のあり方・活動の継続方法について検討が必要との説明があった。

一方、五新線再生推進会議からは当会議設立の目的として「NPO法人 五新線再生推進会議は、幻の五新線を中心とする周辺地域に対して、豊かな資源の最先端技術による活用、ならびに、郷土に誇りと愛着をもつ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を目的として平成27年9月に設立した」こと、及び現在20名のメンバーにより運用されている、ことが説明された。

また全国未成線サミットの組織について、形態（SNS形式）、組織予算案（会費無し）、イベント、開催頻度や事務局担当（持ち回り）の提案があった。

島根県技術士会からは今福線マップ作成やシンポジウム実行委員会への参画等、現在までの活動状況を報告した。

意見交換会後はそばソムリエによる手打ち蕎麦のもてなし会が開催されお腹が一杯になるほど美味しい蕎麦を味わった。

さて話は前後するが、23日（土）は現地視察を行った。下府駅、有福第3トンネル、橋脚群、おろち泣き橋、下長屋トンネルを廻り遺構の状態、アピールポイントや特徴について五新線メンバーから質問や要望が寄せられた。



【下府駅にて】



【新線旧線交差点にて】

3. 活動計画打合会（8月27日（土）大津コミュニティセンター）8名出席  
・村上、大畑、服部、河野、小村、伊藤、桑野、嘉藤  
今年度の活動計画を決定するための打合会を開催した（下記写真）。



打合状況

今福線に付加価値を付けるには技術士会は何ができるか。宣伝ができる訳でもなければ案内人にもなれない。ましてやバスガイドは無理である。帰着するところは土木技術者からのアプローチしかない、という結論に至った訳である。

さて来訪者に橋やトンネルの大きさや構造を分かりやすく説明すると意外に興味を持たれることがある。この点に焦点を絞り、今年度は橋やトンネルの大きさや構造を現地計測することにした。対象は土木学会の選奨土木遺産となっている4連アーチ橋と今福第四トンネルである。



選奨土木遺産  
4連アーチ橋  
左奥が今福第四  
トンネル

現地踏査期日は11月5日(土)と6日(日)と決めた。またこれ以外には来年3月4日(土)、5日(日)和歌山県五条市で開催される「未成線サミット」への参加についても議論したが、時期が時期だけに皆さんやや困り顔だったが都合がつく者だけで参加することになった。

#### 4. 現地踏査 (11月5日(土)、6日(日)) 16名参加

- ・渡辺、木村、和田、桑野、村上、伊藤、佐々木、河野、服部、岸根、川神、青木、富田、嘉藤、石本(地元)、小寺(浜田市)

5日は土木遺産となっている4連アーチ橋と今福第四トンネルの実測を行った。ポール、スタッフ、シュミットハンマー、RCレーダーを用い形状寸法及び強度を測定した。



←【RCレーダーを使って】

【上：4連アーチ橋実測】

【下：今福第四トンネル実測】



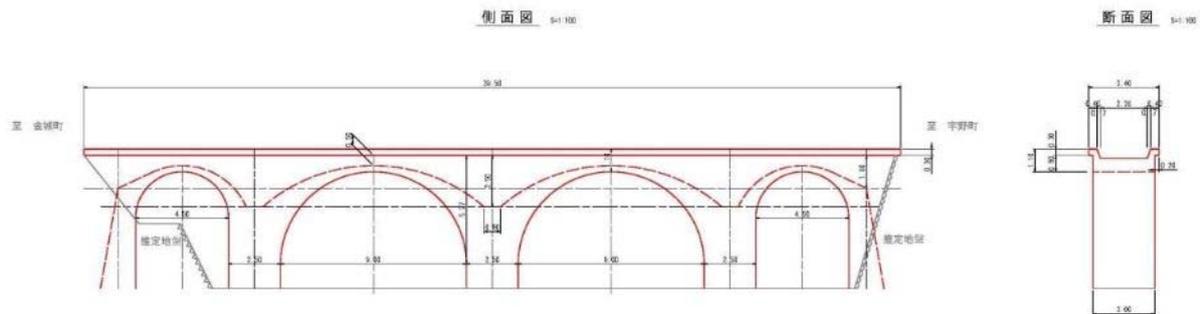
【↑シュミットハンマーを使って】

作業は、計測班、スケッチ班及び写真班の3班に分かれて行った。皆さん、日頃から業務で経験豊富であり機器や道具を自在に使い、テキパキと作業が進んでいった。

シュミットハンマーによるトンネル圧縮強度試験は起点、中間、終点の3点を計測した。右壁面は  $35.3\text{N/mm}^2 \sim 44.2\text{N/mm}^2$ 、左壁面は  $34.1\text{N/mm}^2 \sim 40.2\text{N/mm}^2$  となり当時の設計基準強度  $21\text{N/mm}^2$  よりも大きく強度的には問題は無い。尚、アーチ橋の圧縮強度やRCレーダーでの探査結果は実測担当者の報告を参照されたい。

下図はアーチ橋の実測図である。現在までこのような図面は作成されていなかった。今後は他の遺構についてもこのような実測図を作成していきたい。

さて、これらのデータは今福線マップに反映させることにしている。現在各ポイントとなる箇所には看板があり来訪者を誘導しているが、今回の実測図を反映させたり或いはバーコードを看板に組み込みスマホで見たり、案内が流れる仕組みとしたりいろいろな工夫が考えられる。



6日は有福第四トンネルの踏査を行った。このトンネルは昨年まではトンネル出口は樹木で覆われはつきりとは確認できなかった。しかし、今年度、地元の努力により伐採され写真のようにはつきり確認することができる。橋脚群との線形も繋がりここに桁が架けられ列車が走ったはず、と思いをなすことができる。



【対岸より】



【トンネル出口より】



【トンネル内部】

トンネルは目立った損傷はなく健全であった。完成後にトンネルに入った者はほとんど無い、とのことであった。確かに樹木で覆われかつ急斜面の上にあるこのトンネルに是が非でも行くような人間はいないだろう。

このように伐採により位置、構造がはっきりすると一步、遺構に近づいた印象を受ける。遺構を間近で見たり触ったりできればより親しみが湧いてくるだろう。

## 5. 最後に

浜田市から出されているパンフレットに「幻の広浜鉄道今福線を巡る女子旅コース」がある。単に遺構を見るだけでなく、食事、体験、温泉がコースに組み込まれ女性やカップルに相応しい内容ではないかと思う。やはり女性が訪れることはそれだけで宣伝効果がある。

また浜田は神楽が盛んである。沢山の神楽社中があり神楽の中に謳われるストーリーに魅了されることは間違いない。

来訪者は様々な思いで訪れる訳である。遺構をみるだけでは飽きてしまう恐れもある。様々なバリエーションで楽しんでもらう必要がある。その中で我々は土木屋として遺構の面白さを分かりやすく説明できることが求められていると考える。

以上