

写真で見る今福線研究の今昔

河野 靖彦

1. はじめに

「今福線研究分科会」は2010（平成22）年に発足し、本年で13年目となる。本年からは「鉄道遺構研究分科会」へと名称変更し、今福線以外も含めた鉄道遺構研究を行う分科会へと様変わりすることとなった。

分科会では毎年11月頃に現地に赴き、鉄道遺構の測量や調査を行ってきた。その際に撮影した写真を見ると、この間の今福線の変遷と研究成果が垣間見えることに気が付いた。今回の研究報告では、今と昔の写真を対比しながら、13年に渡る研究活動を振り返ってみる。

2. 写真で見る今福線の今昔

(1) JR下府駅「^{しもこう}幻の3番線」



写真1 下り線ホーム（2010年10月）



写真2 下り線ホーム（2022年10月）

JR下府駅は、旧線において山陰本線と今福線が接続される予定であった駅である。件の今福線は下り線3番ホームに入線することになっていた。（写真1）

2010年当時の写真では2番ホームの隣に、路盤の形跡が残っているようにも思われたが、現在ではその面影もなく通常の2面2線のホームとなっている。駅周辺にも橋りょうなどの構造物がいくつか現存していたが、そのうちの一つ光明寺近くの床版橋（下府橋りょう）は、2015（平成27）年に市道改良のため撤去されてしまった。

ちなみに、2010年当時には上下線のホーム上に待合室があったが、現在は撤去され当時の面影はない。（写真2）趣のあった木造駅舎も、有人駅舎時代の痕跡を打ち消すが如くに改造され、「今は昔」といった様相である。

(2) 有福第三トンネルと円形橋脚



写真3 県道からの眺望 (2010年10月)



写真4 県道からの眺望 (2022年10月)

一見すると変化がないように見えるが、2016（平成28）年には地元の方により立木が伐採され、南側のトンネル坑口が県道から容易に見えるようになった。



写真5 有福第三トンネル南側にて

我々会員も、この機に乗じて現地に向かい、70年以上人が立ち入っていないであろうトンネル内外を調査した。（写真5）その時から6年が経ち、現在はまた木々が生い茂り、坑口が見えづらくなってきている。

（写真4）

橋台付近に、測量用のベンチマーク（BM：水準点）が設置してあり、その表示が現在と変わらぬ「BM」であったことが印象深い。

(3) 宇津井の橋脚群



写真6 橋脚群 (2010年10月)



写真7 橋脚群 (2022年10月)

今福第一トンネルから続く橋脚群で、橋脚が4基、橋台が2基現存している。現在は地元の人たちにより左右岸ともに伐採・整備されているので、全貌が明らかになっているが、2010年当時は、左岸側の橋台や橋脚が認識出来ないほどに荒れていた。（写真6,7）

2015（平成 27）年 12 月、左岸側橋台を調査するために川を渡った際、木々に埋もれて右岸側からは見えない橋脚 1 基を発見して、調査に参加した皆が歓喜したものである。（写真 8）今は今福第一トンネルの坑口付近から、橋りょう全体が見渡せるように見事に整備されている。（写真 9）



写真 8 橋脚発見時（2015 年）12 月）



写真 9 橋脚群の全貌（2022 年 10 月）

現存する橋脚は 4 基であるが、実はこの橋りょうの橋脚数は本来 5 基であったことが明らかになっている。2015（平成 27）年にこの橋りょうの調査を行った際、他の橋脚のスパン（径間）が約 20m であるのに対し、県道上のスパンだけが 26m と異常に長いことに疑問を抱いた。そして国鉄時代の標準設計と、橋台・橋脚のパラペット（胸壁）の寸法・形状から、12.9m の桁長が 2 径間あったと推測し、地元佐野町で今福線に詳しい石本先生に尋ねたところ、県道拡幅の際に 1 基の橋脚が撤去されたことを確認したのである。県道の路盤下を調査すれば、今でも橋脚の痕跡が残っていると考えている。

(4) 4 連アーチ橋（土木学会 選奨土木遺産銘板）



写真 10 4 連アーチ橋（2010 年 10 月）



写真 11 4 連アーチ橋（2022 年 10 月）

2008（平成 20）年に、今福線のコンクリートアーチ橋群が選奨土木遺産に認定され、それを記念して地元の宇津井自治会により看板が設置された。我々、分科会発足の基となった橋りょうでもある。（写真 10）

ここも一見変わっていないように見えるが、左岸側の護岸が一度大雨により被災し

ている。災害復旧工事が施工されたが、通り一遍の復旧工法で、『土木遺産に取り付く構造物』としては、景観上似つかわしくない工法であった。その後、どのような経緯があって元の景観に近い形状に復旧されたか詳しくは知らないが、関係各位のご尽力があつての成果であると想像する。(写真 11)

(5) おろち泣き橋

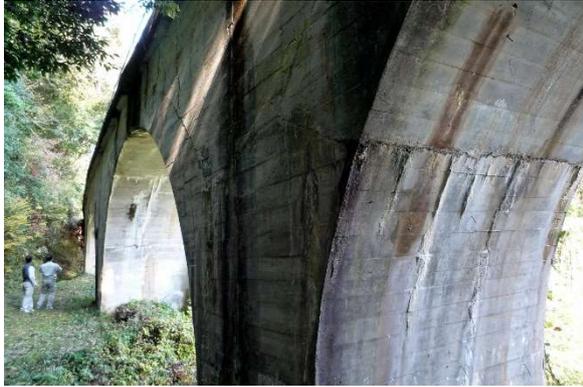


写真 12 眼鏡橋 (2010 年 11 月)



写真 13 おろち泣き橋 (2015 年 3 月)

地元では「眼鏡橋」と呼ばれ、平成 21 年に碑が建立され愛されている橋である。(写真 12) 我々が初めてここを訪れた際、アーチ下のある一点に立つと、突然大きな水音がすることに気が付いた。最初は「水管橋」であるとか、「アーチの中が空洞化して水が流れている」とか、いろんなことを言い合っていたのであるが、そのうちに会員の中の一人が、小川のせせらぎがアーチに反響していることに気が付いたのである。(写真 14)



写真 14 水音の発見時 (2010 年 11 月)



写真 15 おろち泣き声の看板 (2015 年)

この橋が、『おろち泣き橋』と命名されたのはその夜である。当時の我々は、現地調査の後旅館に宿泊し、酒を酌み交わしながら、夜遅くまで意見交換するのが常であった。その中で、この水音を題材にして『おろち泣き』の由来まで考え、地元の方々に断りもなく、勝手に橋の名を命名して満足していたのである。

時が過ぎて『おろち泣き橋』の名は地元にも認められ、今では名前由来も、古くからこの地に伝わる言い伝えのように紹介されている。

なお、『おろち泣き声』が聞こえる場所は、年々移動していて、看板の前では現在聞くことが出来ない。(写真 15) その理由は、周辺環境の変化で、小川の水量や周辺の木々の成長など、様々な要素が関連していると推測される。

(6) 新旧線交差点



写真 16 新旧交差点 (2015 年 4 月)



写真 17 新旧交差点 (2022 年 10 月)

旧線の 4 連アーチ橋、新線の下府川第一橋りょうが交差する「新旧交差点」は、今福線の核心部であると考えている。(写真 16) 新旧橋りょうの工法の違い、旧線の地形に沿ったルートと、新線の直線的なルート、それに付随するトンネル・擁壁等新旧構造物の違いなど、鉄道の歴史を学ぶ上でもこの地点ほど興味深い場所はない。

しかしながら、この場所は 2015 (平成 27) 8 月に開催された「未成線サミット」の際、頑丈なフェンスにより『立入禁止』とされてしまった。(写真 18)

旧線アーチ橋に転落防止柵の取付が出来ないこと、新線橋りょうの転落防止柵が老朽化して安全性の確保が難しいことなど、管理上の理由は理解できるものの、やはりこの核心部が開放されていないことは、ここを目指して訪れるであろう人々の気持ちを思うと心苦しいものであった。



写真 18 立入禁止措置 (2016 年 11 月)



写真 19 地元による掲示 (2016 年 11 月)

当時、フェンスの左脇には、以下のような「おことわりの文章」が記されていた。(写真 19)

見学者の安全確保が困難なため進入禁止となっています。
ご理解ください。
新橋梁の中央に行きますと写真のような風景が見られます。
写真でお許しください。

佐野宇津井地区まちづくり推進委員会

その側には「新橋梁の中央から見る旧線のアーチ橋」と「現在地 新線と旧線」の写真が掲げられ、「見学記念の写真」（写真 20）を自由に持ち帰ることが出来るように配慮されていたのである。

この核心部であるが、今は規制方法が変わり、立入禁止区間は旧線側のみに変更されている。（写真 17）昨年、2021（令和 3）年に『第 3 回全国未成線サミット in 浜田』が開催された際、新線側の安全対策がなされ、一部の立入禁止措置が緩和されたのである。



写真 20 見学記念の写真

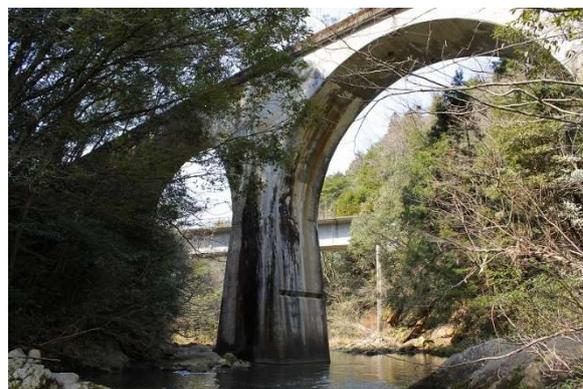


写真 21 新旧橋りょう（2015 年 3 月）

私個人の意見としては、私自身が一番好きな場所まで立入可能な状態に整備することが、理想であると考えている。その場所とは、旧線アーチ橋の脇から右岸側の川岸に降りた地点で、旧線アーチ橋と新線橋りょうとを同時に臨む秀逸な場所である。

（写真 21）

なお、同じアングルからの写真は、『鉄道廃線跡を歩く V』（宮脇俊三編著 1998 年）の表紙を飾った写真であり、絶対外せないお勧めの場所なのである。

3. 今福線との関りについて

(1) 今福線沿線の活性化

「今福線コンクリートアーチ橋群」が土木学会から選奨土木遺産に認定されたのは、平成 20 年 10 月のことである。当時は、地元の土木技術者でさえ今福線の事は知らないし、地元浜田市のホームページを見ても今福線の「い」の字も出てこない状況であった。

土木遺産に興味があった私は、ぜひとも訪れてみたいと資料を探したが、インターネット上に数件の情報が載っていた程度であった。その頃発足したのが「今福線研究

分科会」で、千歳一隅のチャンスとばかりに参加したのである。

当初は、今福線を題材として我々が活動することで、微力ながら地域活性化の一助となればと思っていた。ただ、それはなかなか難しいだろうと考えていたことも事実である。ところが、それから 13 年後の今、今福線周辺は大きな変貌を遂げている。

イベント関係では「広浜鉄道今福線を活かすシンポジウム」、「第 3 回未成線サミット」が開催され、知名度は年々上昇してきている。地元を含むマスコミにも多数取り上げられ、鉄道関係の書物にも度々記載されている。コロナ前は大手旅行会社のツアーも企画され、なかなかの盛況であったと聞く。また、インターネットで「今福線」を検索すると、数多くのサイトがヒットするようになった。

なにより変わったのは地元の取り組み姿勢で、「今福線を活かす連絡協議会」が 2016（平成 28）年に設立され、2018（平成 30）年には「今福線沿線活性化のための中期計画」も策定されて、地域活性化の軸となりつつある。

連絡協議会の活動として、ウォーキングガイドの実施、ツアーの受け入れ、ガイドマップの作成、SNS・専門誌等での情報発信、遺構の調査研究、遺構周辺の日常管理（草刈り、樹木伐採、サイン設置、トイレ清掃）などが行われている。

我々分科会も、連絡協議会の正会員として、土木技術部門を主として参画している。

(2) 私自身の活動内容と成果

過去 13 年間の私自身の活動内容を以下に示す。

1) 現地調査

- ・新旧路線の調査
- ・遺構の現地計測

2) イベント等への参加

- ・「広浜鉄道今福線を活かすシンポジウム」（浜田市）平成 27 年 8 月
- ・「第 1 回全国未成線サミット」（五新線 奈良県五條市）平成 29 年 3 月
- ・「第 2 回全国未成線サミット」（油須原線 福岡県赤村）平成 30 年 10 月

3) 研究報告の作成、研究発表、機関誌等への論文投稿

- ・研究報告 平成 22 年度～平成 30 年度 計 8 編
- ・研究発表 平成 23 年、平成 30 年（於：島根県技術士会新年例会）
- ・用地ジャーナルへの投稿 2015（平成 27）年
- ・山陰中央新報への投稿 2015（平成 27）年
- ・機関誌「郷土石見」への投稿 2018（平成 30）年

4) 今福線マップ作成への参加

- ・初版 2014 年 2 月（H25 年度）
- ・第 1 回改訂版 2015 年 7 月（H27 年度）・・・「シンポジウム」開催時

今福線の案内マップについては、私が持っていた旧国鉄宮原線（熊本県小国町）のウォーキングマップを参考にして作成したものである。現地調査で参加者を 3 班に分け、夕方暗くなるまで調査したこと、初版作成時には何度も集まって侃々諤々の意見を交

わして完成に及んだこと、などを懐かしく記憶している。

残念なことは、近年業務多忙で研究活動に参加していないことで、昨年地元開催された「第3回全国未成線サミット in 浜田」に協力できなかったことは、特に悔やまれることである。

(3) 今後の取り組み

今福線研究分科会の初期の目標である「今福線の保存と利活用」については、一定の成果が得られたと考えている。地元では草刈りなどの維持活動を積極的に実施されているし、地元小学生への教育活動、ウォーキング大会、今福線ガイド等も継続して行われている。今日の成果はもちろん地元の努力の賜物であるが、一石を投じたのは我々分科会の活動であり、一人一人の熱意であったと思う。

今後は、「今福線を活かす連絡協議会」に参画し、主に技術的支援を行うことになると考えている。今後の活動として考えられる内容は以下のようなものがある。

- ・今福線マップの継続的な改訂
- ・遺構の現地計測と図化
- ・今福線の謎の解明
 - ① 5連アーチ橋の支間が異なるのはなぜか
 - ② 今福第5トンネルの前後の橋りょうはなぜアーチ橋でないのか
 - ③ 第一下府川橋りょうから鉄楽の道にかけての路盤幅員はなぜ広いのか
 - ④ 下長屋トンネルの断面はなぜ今福側と佐野側で異なるのか etc

「今福線の謎の解明」については、解き明かすことは難しいとは思いますが、仮説を立てることは可能であると思うし、それまでは地道に研究活動を続けたいと考えている。

以上

[参考文献]

1. 小野田滋 著『鉄道構造物探見』（JTB キャンプックス）
2. 『鉄道廃線跡を歩くⅤ』 宮脇俊三編著（JTB キャンプックス）
3. 『島根県の近代化遺産』（島根県教育委員会 2002）