

島根県B級遺産研究分科会 現地視察報告

島根県B級遺産研究分科会
中村裕大

1. はじめに

島根県B級遺産研究分科会では、

- ①人々の生活の中で構築されたもの
- ②今は知られていないが、存在自体は人々に知ってほしいもの
- ③先人の工夫とアイデアが滲み出る面白いもの
- ④島根には本物があることを示せるもの

以上4点をB級遺産の定義とし、島根に残る「珍しく・面白い遺産」を探し、修練された技術、先人の工夫を伝えることを方針として活動している。

本年度は島根県西部地域に残るインフラ施設及び遺構の現地視察を行ったのでその概要を報告する。

2. 現地視察

参加者：石田弘至、金崎正照、木佐幸佳
中村裕大、松浦寛司、松崎靖彦
三浦洋治、宮崎幸司、村木繁
(五十音順 計9名)

現地案内：田中氏、永安氏



日 時：令和4年11月5日（土）

日 程：AM 鈴の大谷森林鉄道跡（鹿足郡吉賀町椈谷）視察

PM 益田索道模型展示視察（匹見上地区振興センター）

美濃地石見停車場線 向横田大橋

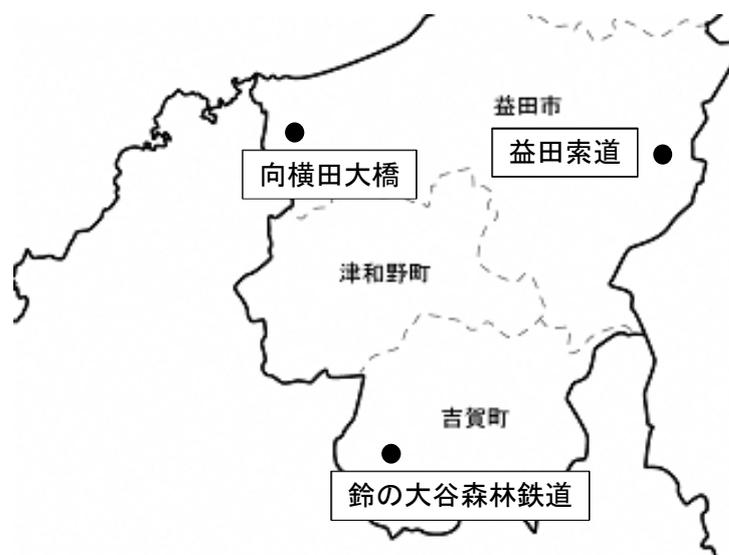


図1 現地調査位置図

2-1. 鈴の大谷森林鉄道跡

鈴の大谷森林鉄道は鹿足郡吉賀町椈谷の福川川に合流する、鈴の大谷川に沿いに存在していた。今回の調査では、吉賀町文化審議会会長である永安氏と地元の住民である田中氏に森林鉄道の遺構をご案内いただいた。

現地へは県道から続く林道があり、林道の終点までは車で行くことが可能であるが、そこからは徒歩で山道を上ることとなり、鈴の大谷山の山頂まで山道が続いている。現在では山道を歩く人はほとんど無く、自然がそのまま残されており、調査時期は紅葉の風景が見事であった。

この施設は国有林で伐採された木材を運搬する目的で、昭和4年から6年にかけて建設された延長約7 kmの森林鉄道であり、木材の運搬能力の飛躍的な向上に貢献した。

現地では軌道跡が確認でき、レールの残骸(写真1)等が残されていた。また、川を渡るためのコンクリート製橋梁(写真2)や橋脚群(写真3)などの施設も残っていた。

また、森林鉄道跡の他にも沢の荒廃防止のための石積み堰堤(写真4)や石張り水路など、現地の石材を加工して製作した施設も確認できた。この堰堤は隙間無く石が積み上げ、現在も変状無く機能しており、当時の石工の技術力の高さに驚かされた。

鉄道施設跡沿線には集落が形成され、当時の生活の跡が見られた。しかしながら、山中での生活は厳しいものであり、特に昭和11年に見舞われた水害で発生した山崩れでは11名の犠牲が発生し、現地に慰霊碑が残されている。

その後、昭和26年には再び水害により多大な被害が生じ、森林鉄道も壊滅的な被害を受けて廃止となった。

今回は時間の関係で全行程を歩くことができず、インクライン跡等を確認することができなかったが、今後改めて時間を設けチャレンジしてみたいと考えている。

鈴の大谷森林鉄道は林業という産業の中で建設され、当時の人々の生活を確かに支えていた。また、永安氏からは、地元では産業遺産級のものと考えているのにあまり知られていないのが残念との話もあった。我々も現地を視察してその価値に気づいたところであり、多くの人に知ってもらいたいと感じた。



図2 鈴の大谷森林鉄道跡 位置図



写真1 レールの残骸



写真2 橋梁跡



写真3 橋脚群



写真4 石積み堰堤

2-2. 益田索道

益田索道は益田市中心部から匹見町道川を結ぶ総延長約30kmの索道(リフト)であり、大正15年に完成し、昭和26年まで供用されていた貨物専用の索道である。

明治中頃の日本は全国に鉄道が建設されることになり、レールを支える枕木とするため、多くの木材需要があった。

匹見の山は豊かな森林があることが知られていたが、当時の益田～匹見間は山の谷間を縫うように細い道がついているのみで、徒歩で10時間もかかり、森林資源を活用できないことが課題であった。

そこで、益田～匹見間の物資輸送施設建設のため、大正12年に当時の益田町長を中心に地元の人たちがお金を出し合い、索道株式会社が設立され、益田～匹見間には10の駅が整備された。

益田市内から匹見に向けては日常生活物資、匹見からは益田市内へは木材、木炭等の搬出がされており、当時の匹見町は大きな賑わいを見せた。

しかしながら現在、現地に益田索道に関する遺構等はほとんど残っておらず、匹見上公民館において、模型展示(写真5)や写真等の当時の記録資料が残されているのみである。展示模型のほか、「索道のしおり(写真6)」も取りまとめられており、地元の方がその存在及び歴史を後生に知ってほしいという強い思いが感じられた。



写真5 益田索道模型

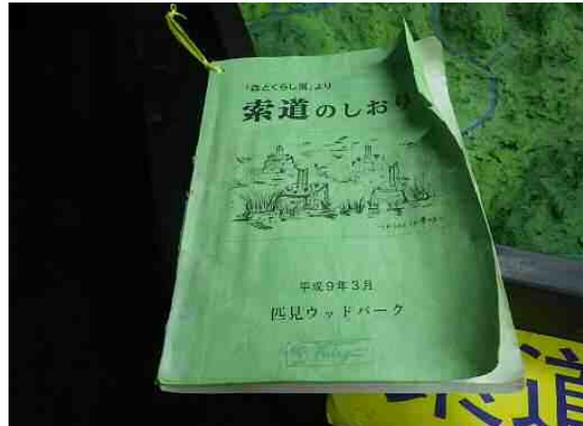


写真6 索道のしおり

2-3. 向横田大橋

向横田大橋は一般県道美濃地石見横田停車場線にあり、高津川に架橋する延長157.8mの4径間連続合成桁橋であり、1963（昭和38）年に架設された。

連続桁の中間支点部は、桁間への積載荷重により負の曲げモーメントが生じるが、施工時にプレストレスを与える工夫を施すことにより、このモーメントが相殺されることとなる。このプレストレスを与える方法として、前荷重によるものと支点移動による方法があるが、向横田大橋は水のうを前荷重として、支点を上下に移動させたと専門図書で紹介されている。

向横田大橋が建設された当時のRC床版は、現在の設計基準に比べて版厚が薄く鉄筋量も少ないため、高度成長期以降の通行車両の増大・大型化により、疲労損傷等が発生している事例が見られるが、本橋は交通量が少ない路線にあることが幸いし、床版は目立った損傷は確認されなかった。

今後も適切な維持管理により長寿命化を図り、先人の工夫とアイデアを語り継いでいきたい橋梁である。



写真7 向横田大橋（全景）

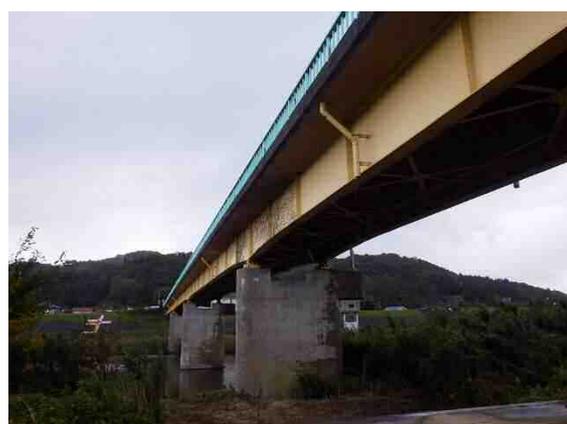


写真8 向横田大橋（下面より）