

データブック
レド
隧 道
③+

旧国鉄
岩富隧道
(千葉県)

by 謎の自衛官

DATA

行政 / 千葉県南房総市
位置 / N35.04.20.84
E139.50.14.90
測地系 : WGS84
延長 / 736m
幅員 / 4.8m
竣工 / 大正7(1918)年
廃止 / 大正15(1926)年
供用年数 / 8年

敗退から1年5ヶ月。

強力な援軍を得て

いざ、決戦の「穴」へ…



前回、水没のため撤退を余儀なくされた岩富隧道

その千葉側坑口へ赴いたのは年の瀬も迫った平成十八年十二月二十七日、この日の目的は、二つ。

一つは、千葉側坑口付近の崩落確認。もう一つは、排水作業前の偵察。

千葉側の坑口は、館山側とは異なりアーチ環以外はコンクリートブロックで作られたシンプルな物であった。



しかし、千葉側への片勾配だと仮定した坑口付近の埋没という楽観的推測は、暗黒の水面を見て「中央部の完全閉塞」という最悪なシナリオを脳裏に深く刻まれることになった。

完全閉塞を予感させるもう一つの要因は無数に飛び回る黒い物体……コウモリの存在である。

館山側からの排水は無意味、かといって、千葉側は左側面からの土砂で到底太刀打ちできる物ではなく、さらに中央部の崩落が作業の難しさを想像させられた。



秘密兵器

ア
○
ア
マ
リ
ン

進水

千葉側坑口の崩落を仮定していたため、数週間前から排水作業の告知をブログへ書き込んで参加者を募集していたところ、ちい氏（ちいちゃんプレゼンツ）から参加可能との一報が届いた。彼も館山側坑口からの突入を試み、脇下まで水没しつつ約百メートルで撤退したという。

そして、秋田から念願（？）の千葉県入りを果たす超オプローダーのヨツキ氏（山さ行がねが）と、その道連れになっ

てしまったトリ氏。

作業は年が明けて平成十九年一月七日。前日の嵐が嘘のような良い天気、風は

強かったが坑口付近は掘り割りと植生でほぼ無風。

最高の作業環境ではあった。

しかし、水は流れるものの本来の道床まではほど遠く午前中に打ち切り……。

午後から館山側でヨツキ氏持参の秘密（？）兵器で探索することになった。

秘密兵器？



目指すはこの水面の先、事前の情報では約百メートルで水深は百五十センチほどに達すると言われ、偵察ではどちらの坑門からも百五十〜二百メートルほどの範囲で、内部の崩落地点を視認することはできなかった。

さらに今回の調査における最大の難関が、

ヨツキ氏がボートを漕げない

ことであった。

この事態に、撮影をヨツキ氏に任じ私はボート漕ぎをすることにして、ようやく坑口から内部へと侵入が始まった。

漕ぎ始めて数十メートルで側面はコンクリートの巻立てに変化こそしたが、この裏側には煉瓦が残されていることは天井部分との接合部で理解させられる。



Back



Back

コンクリート部分が妙に白いと感じられると思うが、光源がHID仕様に変更されたライトで照らしているせいであり、実際に見た感じでは写真の白さはなく、日焼けはしていないものの数十年以上に巻立てられた物であることは確実である。

また、経年変化といえる変状はほぼ隧道全体に現れている。何せ関東大震災後数年で廃止され一時は何かしらの研究に使用されたらしいが、そもそも震災後八十年は経っており、その間保守作業など行われていなかったのだから、経年変化の変状が現れない方がおかしいと言える。

まあ、変状といっても坑口付近の亀裂ほど大きな物はなくコンクリートの剝離と煉瓦の目地が少し開いた程度で、恐怖を感じる物ではない。恐怖と言えばヨツキ氏が体重移動を誤って転覆することの方が恐怖ではあった。

コンクリートの巻立ては数十メートル毎に現れるが距離感が今一つかめない空間での測距は隧道東側側面の待避坑である。

この隧道の最初の待避坑はコンクリート巻立てに変わった直後にあった。以降五十メートル間隔で設置されていたようなので重宝した。

この隧道の延長七百三十六メートル千葉側起点の待避坑設置と思われたのは最初にあった待避坑と次の待避坑が離れていると感じたに過ぎないが、それ以降は等間隔と感じたのでそれなりに頼りにした。



Back



Back

- 写真右 最初の待避坑（推定三十六メートル）
- 写真上 一番目の待避坑（推定八十六メートル）
- 写真左 二番目の待避坑（推定百三十六メートル）

待避坑にかかる水面は徐々に下がっているように見える。当初の千葉側下がりの片勾配説はこの時点で誤りだったと認識した。だからといって館山側への下り勾配とは断言しきれなかった。

当初は天辺近くまで覆っていたコンクリートも百メートル付近で半分ほどの高さに下がっていた。

しかし、この隧道は雰囲気やその生い立ちとは違う嫌なものがある。夏場には絶対に入りたくない……トリ氏曰く「ザリガニ臭」。

幼少の頃、水槽やバケツで飼った記憶はないだろうか、あの臭いの強烈なもの……ドブ川のような悪臭は終始……恐ろしくは家に帰って衣服を洗濯するまで取れなかったのでは……。



Back

このあたりからは相当暗く、坑口からの光も心細くなってきた。しかし、先には何処まで続くと分らない水面がただボートが引き起こす波を四方へ伝えヨツキ氏と自分、オールの水音が随道内に響くのみになっていた。そんな矢先ヨツキ氏が妙な物があると言い始めた。私はボートを漕ぐ関係上後ろ向きであるため状況が読めない。

「巻立てが変わっている……」

と、ヨツキ氏は言うが、先ほどから全面煉瓦巻に変わっていたから、またコンクリへと変わることなど珍しくはなかった。



Back

左下の写真が遠景でヨツキ氏の撮影した全景である。この時点では、まだ私はこの事実を見てはいないし想像もしていなかった。この物体が真横に来るまでは確認しようがなかったのだが、もし私がこの時点で見えていたならどう考えただろうか、笑われるかもしれないが、どうも豊界への門を想像してしまいうな光景だ。

隧道の上部は共用八年という短い間に残された唯一と言って良い痕跡「煤」の付着である。



Back



Back

この、隧道内に現れた一見して支保工とも思われる構造物、現時点での結論は出ていない。
下二枚は千葉側に向かって、上の二枚は館山側に向かって撮影された。
ここを境に全面煉瓦だった隧道がコンクリートブロックへと変わっていた。おそらく、震災時の館山側崩落現場である。ここから約二百四十メートルが最も被害を被った場所のようだ。



Back

しかし、本当にこれは何なのか気持ちの悪い構造物だった事は確かだ。もし、支保工の場合は煉瓦の崩落を支えるための厚巻きとなるのだが、こういう形状にしないで……。
少し前に記載した研究の為の物だとしたらどうだろう……。その研究の内容が定かではないが、どうやら航空関連だったらしい。その研究が行われた時期も定かではないのだが、新線切り替え後だという。もし、太平洋戦争前もしくは戦中であれば心当たりは少なくない。
近くには、木更津や館山と言った航空基地があったのだから短絡的な思考ではない。
特に木更津飛行場では旧軍のジェット戦闘機であった「橘花」が初飛行を行った地でもある。
この構造物にジェットエンジンを固定し燃焼試験を行った可能性もある。



Back



Back



Back

不気味な構造物を通過すると、しばらくはコンクリブロック積みが続くが、ここが震災の被害による場所と確信するコンクリートブロックと煉瓦との接点にたどり着く。

ちょうど四番目の待避坑の付近だった。待避坑の間隔を信じるなら百八十六メートル付近と言つことになる。



Back



Back

そして、再び煉瓦巻へとなり側壁のみコンクリになったりとしている内に五番目の待避坑があった。珍しくコンクリ巻ではなく側壁はコンクリートブロックであったが、この地点がおおよそ二百三十六メートルとなりそうだ。

やはり、震災時に複数の圧壊と側面崩壊が有ったらしく坑口の美しさとは裏腹に内部には、痛々しい修復の跡が数多く見受けられた。

八年で廃止された理由がここにあったと言つても過言ではないと思わせる光景が幾度となく暗闇から現れては、ヨッキ氏のフラッシュに照らされた。

水深もさらに浅くなったようで待避坑の上部のアーチが露出するようになっていた。恐らくは百五、六十センチ程度の水深であろうか。

これくらいなら転覆してもパニックさえ起こさなければ溺れることはないだろう。



Back

そして、坑口からの光も小さく弱くなり、六番目の待避坑は約二百八十六メートル付近。

久しぶりのボートがこんなに大物とは思ってなかったので精神疲労は結構なものだ。

初めての隧道内ボートは山行が合調での森吉林鉄四号隧道。あそこは狭く素堀だったため苦労したが、今回は広さがあったので幾分はましなのだが、逆に広すぎて暗いのは視覚的に位置を把握しづらいため蛇行しやすい。

ヨッキ氏は合調で今回を含め五回のボート探索を行っていて、内二回に私が参加、ヨッキ氏以外に今のところ三回以上参加した人がいないため合調参加者中ボート探索回数一位タイ記録と言いつことになる。



この水没の元凶とも言える崩落が迫ってきた。

壁のように隧道を塞いでいるその土砂は右上に小さいながらも空間を残しているように見えた。

ヨッキ氏は上陸したいと言っているが、ボートに乗り降りする瞬間が一番不安定になることは分かっている。

浅瀬なら良いが、水深も定かでない上、全身ザリガ二臭にドップリ浸かるのは一寸いただけない。

そんな気持ちも裏腹に上陸するかどうかは後で考えるからとりあえず接岸して欲しいと懇願するヨッキ氏に負けて、ボートを横付けすることだ。

とりあえず接岸して見上げると、天辺左側からの崩落で案の定右側には空間が……。

こちら側は側壁コンクリートの他は煉瓦巻という今まで飽きるほど見てきた補強形態だが、奥に見える天辺はコンクリートブロック、向こう側が見てみたい衝動が沸き起こる。

撮影をヨッキ氏に任せ流されぬようボートに残る私、見た限り新しい崩落は無いようで古く安定した斜面を登るヨッキ氏だが石は落とさな

いで欲しかった……。
ボートに穴が開いたら洒落にならない、元々リサイクルシヨップで数千円だったと言われたときには信頼性がかなり下がったボートなのだから。



Back

向こう側は見える限りのコンクリートブロック巻この先は未だ未踏であるが新しい発見は特になさそうだ。強いて言うなれば煉瓦との境界を確認する事ぐらいださう。

振り返った崩落部は接合境界で「抜けた」らしい、そして僅かな隙間は風がすこいらしい。

一見してこの工事は排水しても無理だと悟ったが、ヨッキ氏は重要なものを撮影してきてくれた。



Back



Back

七番目の待避坑は崩落の千葉側に半ば埋もれつつも存在していた。これが埋まっていたらこの位置も判然としなかっただろう。

致命的な崩落は館山側から約三百三十メートル、こちら側は水深が幾分低いようであるがそれでも百四十センチ以上は有りそうだ。



Back

さてORJ第3号で掲載した物件の再訪ではあるが、そこに記載した富山町史の抜粋に

「岩富隧道の被害は北条線の中で最大であり、隧道上部の二カ所が崩壊したため、隧道中央部の240mが土砂で埋まった。」

と記載した事を今回の探索と照らし合わせてみた。

すると、「隧道上部二カ所が崩壊」とは館山側から謎の構造物直後の約百五十メートル付近、そしてもう一方は現在の崩落地点である三百三十メートルの先、約五十メートルほどと言うことになり、やはりこの場所が関東大震災の爪痕であったと言っても間違いではなさそうだ。

最後に

合調参加をいち早く決断してください、また強力なライトを貸していただき、さらにコアな会話を交わしていただいた「ちい氏」。

前日、引越し間もないアパートに泊めていただき、体力強化運動をその場でやらせて貰ったうえ、ボートを提供していただいた「ヨッキ氏」。

直前のヨッキ氏の誘いを断らず、土木作業に従事し、我々のボート探索を生暖かく見守っていただいた「トリ氏」。

本当にお疲れ様でした。

誌面をお借りして御礼申し上げます。

再びヨッキ氏を乗せて館山側坑口へ離脱したわけだが、その後、折り返しで「ちい氏」が単独進入している。彼のレポートは**一月半ばに公開されている**のでこちらも併せて見ていただければ、それぞれの考え方が楽しめる筈である。

また、ヨッキ氏も後々この物件のレポを書くそうなので、私自身も楽しみにしている事を付け加えて紹介しておく。



岩富隧道には今尚、震災の傷跡が癒されずに残っている。

そこは、コウモリが戯れザリガニが繁殖する環境ではあるが、
まだその生涯は尽きてはいなかった。

(完)