

# 登録有形文化財 大山を背景に6連アーチ

# ひの 旧日野橋



川幅七八町ホドニ見ユ、此ノ川少ノ雨水ニテ格別ノ大河トナルト云フ。其ノ日ハ歩ワタニテ渡リ、上レハ程ナク車尾村ナリ、・・・ (『伯路紀草稿』参照)

因幡の鳥取と伯耆の米子を結ぶ伯耆街道は米子往來とも言われ、淀江から日野川を渡しあるいは徒歩で渡ると、米子城下へ向かいます。元禄年間、熊党の与三郎という人がこの渡し場に板橋を架けました。その後、子孫となる今市兵衛が9月から翌3月まで土橋を架け、一人4銭の渡し賃を徴収しました。しかし、流水部に渡したと思われる橋は、大水ですぐに流されたでしょう。

山陰視察に訪れた山形有朋の「因伯の発達は交通の道を講ずるにあり」との報告により、明治21年(1888)、山陰道に初めて常設の橋が架けられました。これが木造の初代日野橋です。この橋により周辺農漁村から人や物資の交流が盛んになり、米子の町の生活や経済に大きな発展をもたらしました。しかし、それから幾度もの洪水で被害を受け、そのたびに補修が行われましたが老朽化は進み、車馬の積載量を制限することでやっと通行できるという現状でした。

ようやく大正15年(1926)、日野橋架け替えの改築費440,000円が県議会で議決され、昭和2年(1927)工事が始まりました。幸い天候に恵まれたこともあり、予定より約1年早い昭和4年5月に日野橋は完成しました。

日野橋が6連の曲弦トラス構造で設計されるのは、当時国内では最新式であるうえ、工費も比較的安かったためとされています。岡山倉倉敷市の霞橋(昭和3年)、徳島市的那賀川橋(昭和3年)も同じ構造の橋です。

また、舗装は、架設当時の通行に鉄輪を使用した車馬が多く、橋面をよく破損させていたため、耐久性があり素人でも修繕が容易にできるブロック・アスファルトが使用されました。一方、塗装についてもいろんな意見がありましたが、最終的には国立公園大山を背景に控えていること、弓ヶ浜の白浜との調和を考えて銀色に決定されました。大山を背景に美しい姿を見せる日野橋は、多くの人々を魅了します。

米子市の東玄関としての役割を果たしてきた日野橋でしたが、交通量の増加、車両の大型化により交通のネックとなってきました。この解消のためバイパスが計画され、新日野橋が架けられました。昭和43年(1968)、日野橋は伯耆街道、国道9号という幹線道の役目を終えました。

平成12年10月の鳥取県西部地震後、旧日野橋は通行禁止となりましたが、平成15年に登録有形文化財に登録されたことで、保存・活用が検討されました。こうして補修・耐震工事が行われた旧日野橋は、再び歩道橋として活躍の場を与えられたのです。

## ■位置図



大山を背景に真っ白な曲弦トラスが美しい



湊山公園から移された初代日野橋の親柱と新日野橋



平成12年の鳥取県西部地震後、歩道橋として利用されている旧日野橋