

円柱と四角柱の 橋脚 5 本で支える 陸上鉄橋



京都駅から日本海沿岸を山口県下関市幡生駅へつなぐ山陰本線は明治45年（1912）に開通した延長 673.8km の路線で、新幹線を除く在来線としてはわが国で最長の在来線です。このうち城崎駅から米子駅まで日本海沿いに走る列車は、鳥取二十世紀梨をイメージした黄緑のラインカラーで、米子から益田間を走る列車は、日本海や宍道湖の夕陽をイメージした朱色です。

山陰本線といえば、余部橋梁が鋼製トレスル橋として有名でしたが、平成 22 年（2010）から PC 橋梁となっています。この余部から 5 駅目となる東浜駅の手前に陸上鉄橋が架かっています。

陸上鉄橋は明治 44 年に完成した橋梁で、全長 137.5m、支間長 22.3m の鋼鉄製プレートガーダー形式で、煉瓦造りの橋脚 5 本が支えています。この 5 本の橋脚のうち 3 本は四角柱ですが、東から 2 本目と 3 本目だけが円柱に製作されています。この 2 本の橋脚は、鉄橋下を流れる陸上川の堤内に建てられたため、敢えて円柱の橋脚を採用したのではないかと考えられています。現在、河川流路内の橋脚は円形または楕円形状にするのは常識ですが、当時はどうだったのでしょうか。

基礎部にはコンクリート補強がなされ、頂部は鉄骨のテラスが王冠のように組みまれています。橋脚の表面には、イギリス積み煉瓦の構造がはっきりと確認できますし、橋脚のどれも基礎部へいくほど広がりをもつフレアスカートのような形状をしています。これらの点も強度・安定性を考慮したものと考えられます。

煉瓦の橋脚が立ち並ぶ景観を走る列車、想像しただけで機関車トーマスが走るイギリスの景色と重なります。1 世紀の時を越えて、青い空と海を背景に立つ陸上鉄橋。建造当時の技術者の思いをのせて、彼らの技術を伝えんとしているような気がします。

■位置図



3 本が角型断面の橋脚



川中に建てられた橋脚 2 本が水流を逃がす効果を配慮して円形断面で仕上げられている



両脇の丘の高さに合わせて高く組まれた橋脚が、総長 140 m のプレートガーダーを支える



小高い丘の彼方から進んできた山陰本線は、谷間となるこの地点で、陸上川と兩岸の平野部を頭上高く跨ぎ越して走り行く