県内の鉄道橋梁としては最長

千代川橋梁（せんだいがわ）

山陰本線は京都駅から日本海沿岸を走り、山口県の幡生（はたぶ）駅（下関市）までの約 673 ㎞の路線です。このうち明治 33 年（1900）年から始まった米子から鳥取までの工事は比較的順調に進み、千代川の鉄橋は明治 41 年（1908）に完成しました。これが、初代の千代川橋梁です。鳥取駅とほぼ同じ時期に工事は進められ、明治 37 年 8 月に橋台と橋脚は完成していましたが、石積みでできた橋脚に亀裂が認められ、石積みを取り替えることになりました。しかし、現場の昼夜を問わない努力で工期内に完成したということです。

千代川橋梁は橋脚に緑色のプレートガーダーを 22 連載せ、橋長は 375.23 mと鳥取県内で最長かつ最古の鉄道橋梁です。当初の橋脚は当時の標準的な楕円形断面の石積橋脚で、石と煉瓦（レンガ）とコンクリートで造られ、表面は煉瓦で覆われていました。昭和 6 年頃、千代川改修に伴い橋脚を約 66cm 高くして、現在のコンクリートで覆われた姿になりましたが、今もところどころで煉瓦が確認でき、当時の姿を偲ばせています。

なお、橋脚に渡されているプレートガーダーは 35 年式と呼ばれる形式で、制定されて間もない新しい規格のものが使われました。

千代川に架かる鉄道橋梁を遠くから眺めると一つに見えますが、下流側にプレートガーダー橋、上流側にトラス橋が並んで架けられています。昭和 47 年（1972）から始まった鳥取駅高架事業は、併せて鳥取駅北口周辺の広場整備を行うものでした。これにより、駅構内にあった貨物取扱設備 、機関区等が湖山地区に移転となったため、旧橋を車両基地の引込線へ続く路線に使用し、列車運行には新たにトラス橋が架設されました。

明治 45 年、鳥取市二の丸城址で開催された開通式に出席した原敬鉄道院総裁は、山陰の鉄道の開通は浜田を経て下関へ、庄内を通じて秋田へつながる裏日本交通実現の端緒をなすと述べたそうです。日本中に敷設された現在の鉄道網を見たならば何を思うのでしょうか。

■位置図

橋脚は当時の標準的な楕円形断面の石積橋脚。昭和 6 年に桁上げした際に上部をコンクリートで補強。

千代川橋梁
下流側に開通当時のプレートガーダー橋、上流側にトラス橋が架けられたが、プレートガーダー橋が重なっており、一つの橋に見える。

プレートガーダーの規格は数種類のものが混在しており、色も違っている。