

波打ち際に美しい曲線を描く R C ラーメン橋

そうごうがわ 惣郷川桥梁



昭和 8 年（1933）2 月 24 日、山口県^{うた}宇田郷駅と須佐駅が開業し、美禰線（宇田郷 - 正門市 - 阿川）・正門市（現・長門市） - 仙崎間と小串線（幡生 - 小串）を編入して山陰本線の路線延長 676 km（160 駅）が全通しました。その前身は、明治 30 年（1897）、京都鉄道会社による舞鶴への鉄道敷設でしたが、京都二条 - 嵯峨駅の開通後、資金難のため計画は中断せざるをえず、残り区間は白紙となりました。しかし、明治 34 年に舞鶴鎮守府が創設されたことで急を要したため、残りの区間は国によって行われました。

一方、西部区間では明治 35 年御来屋 - 米子間が開業し、同 40 年に京都鉄道・阪鶴鉄道（大阪 - 福知山）が国有化されます。その後、播但線や松江 - 出雲間が開業、難工事区間であった香住 - 浜坂区間^{※あまるべ}の余部桥梁と桃観隧道^{とうかん}が明治 45 年に竣工し、京都 - 出雲間が全通となりました。引き続き山口県須佐駅まで順次延伸され、ようやく京都 - 下関が全通したのは、京都鉄道設立から 38 年後のことでした。阿武町にとって待ちに待った開通でした。

京都から下関まで、日本海の海岸線に沿うように走る山陰本線。当初、益田駅から先は山陰道に沿う形で小郡駅（現：新山口駅）に到達する計画でしたが、最終的には長門市經由^{はたぶ}幡生駅（下関市）までとなりました。

最後になった須佐 - 宇田郷間には、海岸近くに山が迫るという地形のため、山陰本線で一番長い大刈トンネル（延長 2,215m）と橋梁が特徴的です。また白須川河口部を走るため、日本海の荒波に対する耐波性と潮風と海水への耐腐食性を確保できる R C（鉄筋コンクリート）の四柱式ラーメン梁の橋梁（延長 189 m）が採用されました。ここも余

部と似たためか、波打ち際を大きくカーブして渡る橋桁には 19 基の橋脚で支えています。鉄筋コンクリート造りの頑丈な基礎は、四本の柱で構成され、斜めの支柱を設けない格子状の構造となっています。大地に踏ん張る惣郷川橋梁。夕日を浴びたフォルムは神秘的ですらあります。

惣郷川橋梁の最寄駅である宇田郷駅は国道 191 号沿いにひっそりと佇んでいます。駅を決める際、宇田と惣郷の二つの集落が話し合いをしたけれども折り合いがつかなかったため、集落の中間点に造ること、駅名を宇田と惣郷で「宇田郷駅」にすることで、ようやく決着がついたということです。

ちなみに余部鉄橋は平成 22 年にコンクリート橋に架け替えられ、3 本の橋脚は展望施設として再出発しています。

■位置図



選奨土木遺産「惣郷川橋梁」
波打ち際に美しい曲線を描く、景観に優れた鉄道用の R C ラーメン橋



惣郷川橋梁
開脚式の橋脚が安定感を与えている

※ 余部橋梁・・・全長 309.4m、橋脚高さ 41.5m、トレススル式鉄橋として日本一の規模を誇った鉄橋だったが、平成 22 年にコンクリート橋に架け替えられた。
桃観隧道・・・山陰本線の中で二番目に長い（1991 m）トンネルで、完成までに約 4 年間の年月を費やした。

参考：川上幸義「山陰線福知山線鉄道史」、松嶋健太「日本海に映える惣郷川橋梁」（土木遺産の香第 53 回）