



石州往還は「石州より九州への往還筋」あるいは「九州より石州大森への往還筋」と呼ばれ、萩藩の大道として位置づけられていました。石見国との国境となる野坂峠から徳佐、地福市、渡川、生雲市、杖坂、宮野、山口、小郡までの全長 12 里 28 町、(約 50 km) の外交の道でもありました。

この石州往還に沿って走るのが山口線です。山口線の開業以前、小郡町と山口町（現在はいずれも山口市）の間には大日本軌道（大軌）山口支社の軽便鉄道が存在していました。しかし、大正 2 年（1913）2 月 20 日国鉄山口線の開業に伴ってこの路線は廃止され、一方山口線は大正 7 年 11 月 3 日に地福駅・徳佐駅が開業、そして大正 11 年には津和野駅まで延伸されました。

徳佐駅から 600 m 北へいくと沖田川に鉄道橋が架かっています。大正 11（1922）年に架けられた長さ 16 m の徳佐川橋梁です。当時、大正 3 年（1914）から始まった第一次世界大戦で、イギリスは鉄鋼の輸出を同 5 年に禁止し、わが国への最後の供給国であった アメリカも翌年には輸出禁止に踏み切ります。わが国は大型鋼板の輸入ができなくなり、造船業をはじめインフラ整備も難しくなりました。

このような時に考えられたのがラチス桁の橋梁です。ラチスとは「格子」の意味で、山形鋼という断面が L 字形の鉄材を使って部材同士が互いに直角に交わるように格子状に組み立てたものをいいます。手間がかかってもガーダーが作られた理由は、当時のわが国では大型鋼板を製作する技術が未発達で外国からの輸入に頼るしかなく、輸入が閉ざされればあるもので造るしかなかったからです。同様のラチス桁の鉄橋は JR 山陰本線・城崎温泉～竹野間、竹野川に架かる竹野川橋梁、久谷～浜坂間の田君川に架かる田君川橋梁と徳佐川橋梁を入れて全国で 3 橋梁だけです。

土木学会から選奨土木遺産に選定された翌平成 25 年、山口・島根豪雨災害に見舞われた時もこの橋は耐えました。山口線全線開通から 100 年の区切りをまもなく迎えますが、美しい鉄橋がもうしばらくは現役で活躍できますよう……。

#### ■位置図



阿武川支川沖田川に架かる徳佐川橋梁。平成 25 年 7 月 28 日山口・島根豪雨災害にも耐えた。



規則正しく並ぶ山形鋼の断面が L 字型の鉄材を直角に交わるように格子状に組み立てられている



石州街道 地福市  
かつては道筋に沿って商家が立ち並んでいた。



徳佐川橋梁を走るラッピングされた「キハ 40 2072」