

大正時代に架設された現役橋梁は百寿

郷川橋梁



京都駅（京都市）から幡生駅（下関市）まで日本海沿いを走る山陰本線。島根県内では、米子から西に向けて工事が進められました。その中で、江の川下流部に架かる郷川橋梁は、福知山以西では唯一のトラス桁で橋長486.2 m、兵庫県香美町の余部鉄橋（309.4 m）をしのぐ山陰本線最大の橋梁です。中国地方の鉄道橋梁にはトラスを用いたものは少なく、昭和20年以前のものでは山口線の匹見川橋梁、宇部線の新川橋梁、今は廃線となった倉吉線の竹田川橋梁だけです。

資材が高騰した第一次世界大戦時、輸送用貨車や船舶が不足するなか、郷川橋梁は主な鋼材をアメリカから輸入して施工されました。この頃からそれまでのレンガ、石積みからコンクリート製へ橋脚も変わっていきます。本橋梁は地形上から水上施工という条件もあり、多くの人手を要した難工事でした。大正6年6月末、渡り初め式にこぎつけたものの、同年9月14日の豪雨で郷川橋梁は被災しました。その後、橋脚を2基造り直してようやく大正9年（1920）に完成を迎えました。

ちなみに郷川橋梁の建設までは余部鉄橋が山陰線最大の難工事とされていましたが、郷川橋梁の工期はその倍以上、工費は約7倍要しています。

郷川橋梁の下部工はコンクリート、橋脚の基礎は井筒です。下部工とトラス桁は開通当初からのものですが、プレートガーダーは昭和41年（1966）、46年、56年に取換えられています。トラス桁は上弦が折れ線で中央が高くなった曲弦ワーレントラスで、2格間ごとにおれているのが特徴です。

郷川橋梁は江の川に架かる30橋梁の中で最も古く、次が昭和25年（1950）に架設の国道9号の江川橋（橋長488 m）で、3番目は昭和29年に架設の川本と美郷を結ぶ県道40号川本波多線の吾郷大橋（橋長120m）です。

郷川橋梁に使用された鋼材は、当初リベットで接合されていますが、長期間潮風にさらされ傷みがある箇所は、ボルトに取り替えられています。維持補修を重ねながら、100年経た今もお現役で活躍する橋梁です。



下流側の手前が江川橋、中に郷川橋梁、その上流側がダブルデッキの新江川橋

位置図



大正時代になり橋脚はレンガ・石積みからコンクリート製になっていく



トラス桁は上弦が折れ線で中央が高くなった曲弦ワーレントラスで、2格間ごとにおれている



当初はリベットで接合されていたが、傷んだ箇所はボルトに取り替えてある