

山間にそびえる中国第一小鳥原川橋梁

ひととばら

地方で一番高い鉄橋



広島県庄原市

JR 芸備線は、広島と、備中神代間を結ぶ 159 km の単線です。大正 4 年 (1915)、芸備鉄道会社によって広島—志和地間が開通し、大正 12 年 (1923) に備後庄原まで開通しました。

一方、伯備線から分岐する岡山県の備中神代駅からの区間は、国鉄三神線として建設が進められ、昭和 5 年 (1930) 2 月に備中神代～矢神間が、同じ年の 11 月に矢神～東城間が開業しました。芸備線と呼ばれるようになったのは、全線が開通した翌年にあたる昭和 12 年に国鉄が芸備鉄道の広島～備後十日市を買収してからのことです。ちなみに広島駅に乗り入れることになったのは昭和 15 年からで、県北の芸備線と瀬戸内を走る山陽線がようやくつながることができました。

JR 芸備線は中国山地の脊梁部を東北に向かって走りますが、備後落合駅 (標高 462 m) から道後山駅 (標高 624 m) の間に、第二小鳥原川橋梁、宮ノ脇橋梁と第一小鳥原川橋梁の 3 橋梁があります。その中で中国地方で一番橋脚が高いのが通称西城の十二号鉄橋と言われる第一小鳥原川橋梁です。

昭和 11 年 (1936)、これらの橋梁が当時の架橋技術を結集して完成したため、ようやく芸備線は全通したのです。高さ 30 m、全長 146.2 m の第一橋梁は、西城川の上流となる小鳥原川と国道 183 号を跨ぎ、ゆるやかなカーブを描いています。立ち並ぶ 8 本の橋脚の上を走る列車から見下ろすと、空を駆けているような錯覚さえ起こします。なお、8 本の橋脚のうち 5 本は、重量圧を下げ支持力を強めるために、厚さ 40cm のコンクリートの側壁で、中は空洞になっています。

この橋梁付近は 1000 分の 25 という急勾配で、道後山に向かう列車もゆっくり昇っていきます。さぞや蒸気機関車の頃はあえぎながら黒煙を吹きあげて橋梁を渡ったことでしょう。今では、備後落合駅も道後山駅も無人駅となっていました。昭和 40～50 年代は道後山駅はスキー板をかついだ若者たちで賑わっていました。



天の川に架かる第一小鳥原川橋梁 (全長 146.2 m) 鉄橋には「第 1 小鳥原川橋りょう」と書かれており、高さ 30 m、8 本の橋脚で支える。

■位置図



第一小鳥原川橋梁の橋脚
厚さ 40cm のコンクリートを側壁とし、中は空洞になっている。



山間を走る第一小鳥原川橋梁



「第 2 小鳥原川橋りょう」と明示されている



備後落合駅
待合室をぬけると、芸備線のホームに行くための踏切がある