

地上41メートル 橋げた回転、接続

「余部」架橋佳境

来月17日から

朱色の橋脚で知られるJR山陰線・余部鉄橋（兵庫

珍しい工法で架け替えが進められる余部鉄橋（兵庫 余部香美町で、本社へリから） 森田昌孝撮影



庫香美町）の架け替え工事で、JR西日本は7月、列車の運行を止めて鉄橋を撤去した後、地上41メートルの橋脚の上で、新しいコンクリート橋の橋げたの一部を移動、回転させてレールを接続する最終工程に取りかかる。同社では初めての珍しい工法で、「トンネルを出るとすぐに橋という立地条件を考慮した。工期短縮にもつながる」としている。

新橋は現鉄橋と同じ長さ310メートル。2007年3月に着工し、現鉄橋の7メートルに並行して建設が進んでいる。橋げたのうち、約3分の2は直線状に建設したが、東端の長さ93メートル分の橋

げたは緩いS字形とし、橋脚と斜面の橋台に載せた状態になっている。

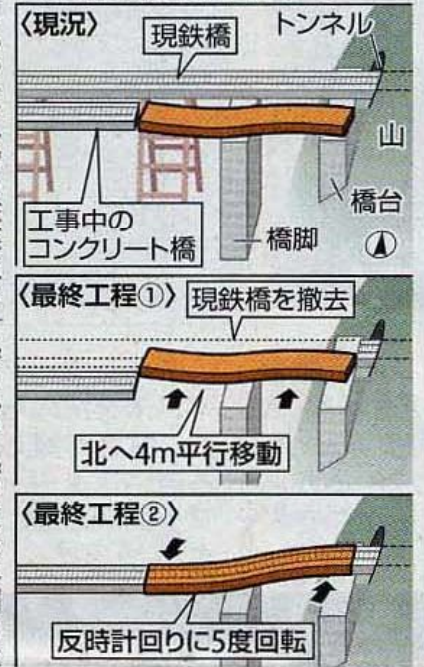
最終工程では、現鉄橋の東端を壊し、新しい橋げたの東端部分を油圧ジャッキで北へ4メートル平行移動。さらに、反時計回りに5度回転させてレールをつなぐ。

同社によると、現鉄橋を撤去した後、東端の橋げた

を造るには数か月かかるが、この工法では工期が1か月弱に短縮でき、その分の人件費も削減できる。7月17日と8月11日に山陰線香住―浜坂間を運休して作業。同区間には代替バスを走らせ、12日始発から新しい橋を列車が通る。

現鉄橋では1986年12月、強風で回送列車が転落、

余部鉄橋架け替え工事



下にあった工場の従業員ら6人が亡くなった。事故を教訓に通行人の風速規制が強化され、風のため年間80本以上が運休している。新橋には透明のアクリル製防風壁が設けられて規制も緩和され、運休本数は現在の1割に抑えられる見込み。

現鉄橋は1912年に建設された鋼製のトレススル（橋）橋で、近代土木遺産として評価が高い。地元からは観光資源として保存を望む声が上がっており、橋脚11本のうち西側3本を残し、兵庫県が展望台を設ける。

読売新聞・夕刊

（平成22年（2010年）6月12日）