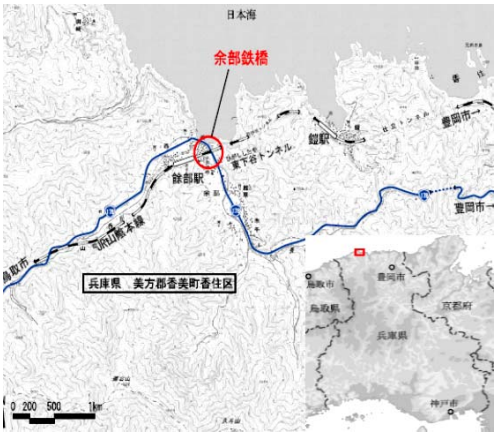
5. 鉄のモニュメント 山陰線 但馬海岸「余部鉄橋」 兵庫県香美町餘部 2009.3.25.

隣で架け替え工事が始まった　完成より 90 年を超えた山陰線　但馬海岸　餘部集落の上を渡る「余部鉄橋」　2009. 3. 25.



兵庫県香住町（現・香美町）から兵庫県浜坂町（現・新温泉町）付近の日本海沿いは厳しい山岳地形を有するリアス式海岸が連なり、この厳しい山岳地形の海岸部を東西に貫いて山陰線が走っている。

その中ほどに、三方を険しい山に囲まれ、目の前に荒波の日本海の広がる狭い平地の香美町餘部地区があり、鉄道は平地部に降りることが出来ず、集落の上　見上げるはるか上方　山から山へ掛けられた高い鉄橋を渡ってゆく。

集落の上　見上げるはるか上方を「いくつもの真っ赤な鉄骨櫓に支えられて山と山の間を渡る山陰線の鉄道橋」が余部鉄橋である。

京都から山陰地方をつなぐ大動脈　山陰線建設の最も難工事のひとつであったという。

また、昭和61年12月　鉄橋を通過中の列車が日本海からの突風にあおられて転落し、数多くの犠牲者を出した痛ましい列車転落事故の橋としても記憶されている。

餘部の集落の上を渡る山陰線余部鉄橋　2009. 3. 25.

完成より 90 年を超えた現在でも、トレッスル橋としては日本最大であり、初期の鉄道建築のひつとして歴史的価値が高いが、その優美な姿がまもなく消えてしまう。

長年の風雪に堪え、老朽化したこの鉄橋の架け替え工事が平成19年から始まり、平成 22 年にはコンクリート橋に生まれ変わる。

真っ赤な橋脚か立ち並ぶ優美な姿が見られるのももう少し。既にこの余部鉄橋の直ぐ脇にコンクリートの橋脚が姿を見せ始めている。何度か列車で通過したことはあるのですが、「集落から見上げて、鉄橋を渡る列車を眼にとどめたい。 また、鉄橋の構造も・・・」と青春キップを手に3月25日朝早くでかけました。 神戸は晴天だったのに但馬に入ると曇り。城崎からはミゾレ混じりの雨。「春時雨」というのだそうですが、「春時雨に煙る余部鉄橋」を観てきました。

また　雨の中　岡山からやってきたという人　京都からの人　雨の駅舎で鉄道の話を聞きながら、列車の来るのを待つ。

誰言うとなしに「餘部鉄橋がなくなる涙雨」と。 本当に冷たかったですが、うれしい余部鉄橋 walk でした。

1.　山陰線　余部鉄橋

第一回余部鉄橋利活用検討委員会資料(2008.3..15.)などより整理

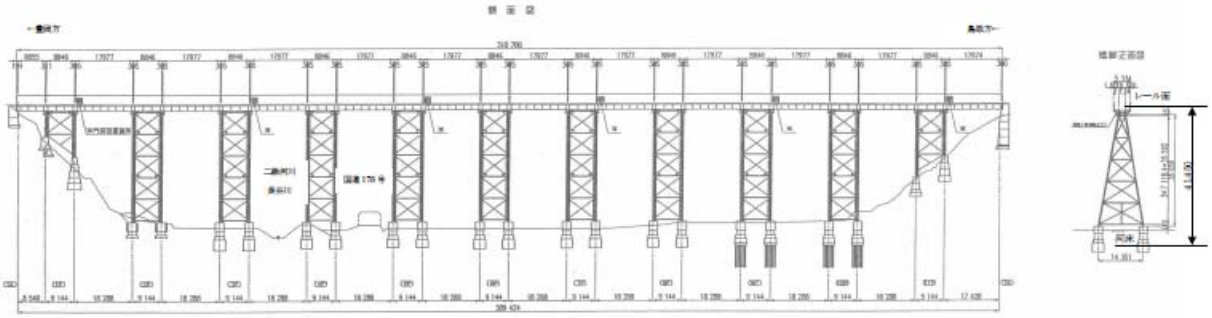
http://we.bpref.hyogo.lg.jp/contents/000065124.pdf

餘部鉄橋を渡る列車　餘部駅より　2009.3.25.

余部橋りょう

山陰本線　鎧・餘部間京都起点 188K637M97
橋りょう概要（トレッスル橋りょう）

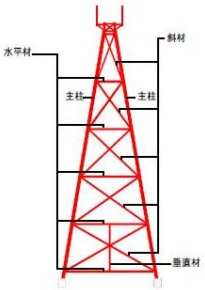
1. 施工：明治 42 年 12 月 16 日
2. 開通：明治 45 年　3 月　1 日
3. 諸元：高さ = 41M45
   延長 =310M59　　橋台 =2 基
   橋脚 =11 基　　鉄けた =23 連
   塗装面積 =21,382 ㎡
4. 使用鋼材：橋脚（トレッスル）
   橋脚製作　アメリカンブリッジカンパニーペンコイド工場製
   鉄桁製作　石川島造船所製
   明治 44 年 9 月 神戸から陸送
5. 工事費等　総工事費　331,535 円
   総人工 25 万人
6. エピソード
   橋脚の鋼材は、アメリカのブリッジカンパニーのペンコイド工場から約 3 ケ月かけて船で送られ、明治 43 年 8 月下旬に余部沖でハシケに移し余部浜から陸揚げされました。
   当時の余部集落は 30 戸足らずの漁村であり、陸路によるアクセス路はなく海路が唯一の交通路でした。ここで部材を一つでも誤って海中に沈めると、米国からの取り寄せとなり大幅に工期が変更になるため、ハシケによる運搬は特に慎重に行われ、いつも荒れがちな日本海が、幸いにして陸揚げ作業間中ずっと穏やかな「ナギ」であり無事作業を完了しました。
   地上 41 メートルの工事だけに、作業員には当時としては 2 万円という巨額な保険がかけられた。



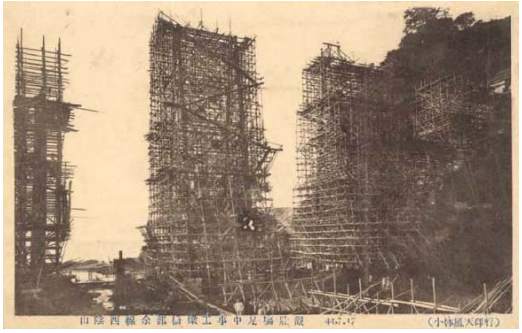
長さ 310.59m 差高さ 41.45m　11 基の橋脚、23 連の鉄桁を持つ 1921 年開通のトレッスル橋（鉄骨橋脚橋）。

（トレッスル橋；末広がりのやぐら状に組まれた橋脚を多数短スパンで使用して橋桁を支持する形式の橋梁　）。

下部工のスレッスル橋脚　総鋼材重量 664t はすべてアメリカで製作。船で日本に運ばれ、陸路のなかった餘部で　艀に積み替えられ、直接陸揚げされた。また、上部工の橋桁　総鋼材重量 346t は石川島製作



所で製作され、神戸から陸路運ばれた。橋脚・橋桁ともにリベット接合組立で、現地に大量の丸木足場を組んで据え付けられたという。



橋脚建設の様子　明治４４年８月

橋脚建設の様子　明治４４年９月　　橋桁架設に向けた橋脚間総足場建築

第一回余部鉄橋利活用検討委員会資料（2008.3..15.）より

建設工事の様子(明治44年8月)

余部鉄橋をわたる蒸気機関車

餘部駅完成で待望の一番列車

● 工事が進む新餘部橋梁（コンクリート橋）　香美町ホームページより

新しい余部橋梁はスマートなデザインのコンクリート橋で、現在の余部鉄橋の直ぐ南となりで工事が進行中。
平成２２年度に新橋が完成したのちレールが切り替えられる。それまで、現在の余部鉄橋を列車が走る。
また、現在の余部鉄橋の橋脚３本が現在地にそのままモニュメントとして残される。

● 新橋の概要

- 全体事業費　約30億円
- 橋梁形式　エクストラドーズドPC橋（コンクリート橋）
- 橋梁規模　橋長310m、幅員7．5m、
  高さ41．5m、橋脚4基、橋台2基
- 新橋の位置（線路中心）
  現在の余部鉄橋の線路中心から約7m南側（山側）
  駅のホームは、現在の山側から海側に移動。
- 現在の橋脚３本が現在地にモニュメントとして残される

新餘部橋梁のイメージ図

姿を現した新橋梁の橋脚　20090. 3. 25.

なお　この第一回余部鉄橋利活用検討委員会資料には 貴重な余部鉄橋建設の建設経緯・橋梁図面・建設時の写真ならびに鉄橋補修の状況・列車転落事故の整理などがコンパクトに整理され、同時にこの余部鉄橋の観光・産業遺産価値などとしての位置づけ　国内主要鉄道橋一覧などが網羅され掲載され、今後の余部鉄橋の遺産活用を考える資料として纏められている。
５９ページに及ぶ大部であるが、外から見られる貴重な資料である。
また、「あまるべ」は通常　鉄橋に「余部」が当てられるが、集落や地名には「餘部」が当てられている。

2. 山陰線　余部鉄橋 Walk　　2009.3.25.

山陰線余部鉄橋のコンクリート橋架け替え工事開始のニュースを聞いてもう久しい。「工事が始まって、鉄橋を渡る列車の姿が捉えられるだろうか・・・・」と心配しながら、３月２５日早朝　姫路から播但線経由で山陰線へ。

神戸からだと東の尼崎・大阪へ出て福知山線経由で山陰線へ行くのが一番便利なのですが、 数多く走る特急を使えばどういうことないのですが、鈍行乗り継ぎで山陰但馬海岸へ行くとなると厳しい。時刻表を調べると乗り継ぎ乗り継ぎなのですが、快速電車で姫路へ出て、播但線で和田山へ出て、山陰線に出るのが一番早い。 どちらの線も昔から父の故郷「丹後」へ行くルートで通いなれた道。

朝　天候は晴れ　姫路８時43分発寺前行きに乗る。寺前で乗り継いで、山陰線への接続点和田山10時14分着。そこから、城崎で浜坂行に乗り継いで餘部鉄橋を渡った西側の山斜面上の餘部駅に 12 時 45 分到着の予定。

姫路から和田山まで播但線はそれほど長い距離でないのに普通列車はすべて寺前で乗り継ぎ。不思議でしたが、自動車道路網の発達でローカル線になってしまった播但線。姫路から寺前までが都市圏の電車区間。ここから先は非電化で、乗り継ぎが必要。新幹線と山陽・東海道線以外西日本は総ローカルで特急に乗らない限りズタズタである。

和田山駅周辺と播但線の電車

寺前で乗り継いで生野峠を越えて但馬に入り、円山川沿いを北に下ってゆくにつれ、ボツボツと雨。日本海海岸近くの豊岡・城崎に来るとミゾレ混じり。「春時雨」というのだそうですが、冷たい雨が本降りになる。日本海側と瀬戸内の気候の差の大きさにびっくり。城崎から余部鉄橋まで、約 40 分。この雨では　餘部鉄橋を渡る列車の写真が撮れるか心配であるが、とにかく鉄橋を渡って、餘部駅に下りようと。城崎を抜けると一気に山中に入り、トンネルが続き、時折、眼下に霧雨に煙る山陰海岸がみえる。

トンネルをぬけると垣間見える霧雨に煙る山陰海岸　　山陰線　城崎／香住間で

列車が鎧駅を出ると車内がそわそわ、車内の最前部にカメラを持った人たちが集まってくる。お目当ては余部鉄橋。
トンネルを 2 つ抜け、次の長いトンネルを抜けたところから、列車は余部鉄橋を向かいの山へ渡り、餘部駅に滑り込む。みんな良く知っている。

余部鉄橋目前の車内　最前部

餘部の地形と鉄橋見学の Walk ルート

トンネルを抜けると列車は速度を緩め、余部鉄橋へ。 海岸がはるか下に見える。 こんな高い場所を列車が走っていたのかとびっくりするが、ゆっくりしているわけにはゆかぬ。 鉄橋を渡りきった所が山腹の斜面にへばり付いた「餘部」駅である。
土砂降りの雨の中の到着である。 無人駅のホームに降り立ったのは 4 人ほど。

鉄橋を渡る車窓から見下ろす餘部集落と海岸

余部鉄橋を渡った山腹にある餘部駅　　2009. 3.25.

駅に沿った山腹には工事現場の金網が張り巡らされ、削られた山腹に土嚢が積まれている。 列車の中では海岸側を見ていたので気がつかなかったが、反対側には高いクレーンが 2 基立ち、工事が着々と進んでいる。
また、ホームの端からは余部鉄橋の線路が対岸の山の霧雨に煙るトンネルへとまっすぐに伸びているのが見える。
土砂降りの雨　ホームにある小さな待合室に駆け込み雨具に着替える。
工事関係者のロッカー置き場にもなっているのか、もう独り着替えをしている。「あいにくの雨で弱った」と話しかけると親切に「この時間はタイミングが良くて、40 分ほどの間に特急など 3 列車が橋を渡る」と教えてもらった。
また、「補修を繰り返して来たが、長年の風雪の中　リベットの頭がかなり飛んでいるのと橋脚の腐食が非常に進んでいて、補修工事では済まないところまで来ている」と。 どうも　工事の現場監督の人だったようだ。
「駅から、集落へ降りて、鉄橋を下から見上げ、集落の上を渡る列車を眺めたい。」 春時雨が一層　消え行く鉄橋のイメージを掻き立てる。

■ 餘部駅から 鉄橋の下の集落へ　2009.3.25.

餘部駅構内から見る余部鉄橋　山側に架け替え工事の巨大クレーンが見える　2009.3.25.

現在の線路・鉄橋に平行して南側（山側）に新しい橋梁がかかるため、駅の南側山腹が切り開かれている　2009.3.25.

餘部駅から下の集落へ降りるジグザグ道で　2009.3.25.

餘部駅は山から山へ鉄橋が渡った西の山の山腹斜面にへばりついて作られた無人駅。まったく平地はなく、線路はそのまま西へ斜面をトラバースしてゆく。集落へは駅から山の斜面をジグザクに下る細い道が森の中につけられている。 昔　雪の冬　駅から対岸へ渡る人々が鉄橋を歩く写真を見たことがあるが、一旦降りて再度登る苦労がわかる。まっすぐ鉄橋を渡る方がはるかに効率的である。新しい鉄橋と線路は現在の鉄橋の南側に設けられるので、駅の南側の斜面を切り開いて線路を通す路盤作りの工事が進められている。また、橋梁工事も同時並行で進められていて、餘部鉄橋に並行する南側に既に巨大クレ-ン傍に巨大コンクリートの橋台がほぼ出来つつあるのが見える。

ホームから、線路を北へ渡って雑木林の斜面にジグザクにつけられた道を集落へ下る。

降り口に餘部集落の案内板があ

鉄橋の南側　コンクリート橋台の工事が進んでいる

って、餘部駅と集落そして鉄橋の下の道の位置関係を頭に入れる。

まっすぐジグザク道を鉄橋の下に降りて、そこから海岸側へ集落の中を抜けて、海岸側から鉄橋を渡る列車の写真を撮って、そのまま駅へ出て、上りでも下りでも都合の良い列車に乗ろうと決める。幸い雨はきつくなったり、弱くなったり　歩くのに支障はない。

斜めのジグザク道を下るにつれ、鉄橋の巨大さが良くわかる。 明治の時代によくも40mもの高さに丸木足場を組み、巨大橋脚を立てたものだ。 GPSロガーを付けているので、歩いた位置と高さが記録されているので、後でこのWalkの歩いた工程図と断面図　が楽しみ。

集落へ降りる急なジグザクの道より　雨に煙る余部鉄橋を眺める　　2009.3.25.

先ほど教えてもらった下りの特急は　鉄橋の下まで降りるとアングル探している間に通過してしまうので、このジグザク道の途中から狙う。雨の中　同じようにカメラを構えている人数人。

突然　トンネルから列車が現れ、轟音を響かせて鉄橋を渡ってゆく。

夢中でデジカメのシャッターを押す。1列車目は見上げて　夢中でシャッター押すだけで終わりでした。耳に残る轟音がすごい。

鉄ちゃんたちの一瞬に掛ける撮影の面白さをちょっと垣間見る。

やっぱり、三脚をすえて　いいカメラでないとうまくゆかないか・・・・。

でも　重たいカメラは苦手。どこでも　気楽に取れるデジカメが好い。次はアングル決めて、もう写真機動かさず連写で・・・・。

そう思いながら、柱脚の下へ降りて、餘部の集落へ

轟音を響かせて　余部鉄橋を渡る列車　　2009.3.25.

■ 餘部の集落から鉄橋を見上げる〔1〕鉄橋の北側 集落より

鉄橋の下より東側(トンネル側)　　鉄橋の下より西側 （駅側）

鉄橋の真下り見上げる　　新コンクリート橋梁建設中の橋台路盤部

集落の中から見上げる余部鉄橋　2009.3.25.

平地の中心部　北の海岸部へ鉄橋をくぐる国道より

■ 餘部の集落から鉄橋を見上げる〔2〕鉄橋の南側 海岸より

余部鉄橋より眺めた餘部の海岸部　　2009.3.25.

川に沿って、鉄橋をくぐりぬけると餘部鉄橋の案内板が傍らに建つ餘部の浜　2009.3.25.

川に沿って、鉄橋をくぐりぬけると餘部鉄橋の案内板が傍らに建つ餘部の浜。 波が荒く護岸で保護され砂浜はなし。港は西側岬の蔭にある。 振り返ると正面に高所を渡る余部鉄橋が見えるが、近すぎて　山から山へ渡ってゆく橋全体のアングルが取れない。
国道はこの海岸から 90 度西へ曲がって、また、山陰線と並行して山の中を浜坂へ抜けてゆく。
西の岬まで上れば、餘部の集落全体が見え、また　鉄橋全体が見渡せるので、山から山へ渡ってゆく列車の写真が取れそう。 アングルを探しながら岬の方へ行く.

餘部の浜に出た所から見る余部鉄橋

餘部集落の浜を西へ進む国道　岬への標識が見える

国道を別れ岬への道へ入った所から余部鉄橋を眺める

雨は相変わらず強くなったり、弱まったり。 国道を西へ進み、餘部の浜の西の端から、国道から右へ分かれ、岬に上ってゆくと餘部の浜や集落全体が見渡せ、その上を山から山へ渡る余部鉄橋も全体が見渡せる。時計は 1 時 20 分過ぎ。

まもなく、13 時 33 分餘部駅発の城崎行普通列車と上りの特急とがやってくる。鉄橋を写す良いアングルを探しながら坂をさらに登るが、坂の上の方は木々に阻まれて全体が見通せない。 列車が鉄橋を通過するまで、もう時間がないので、坂道の途中まで戻って普通列車がやってくるのを待つ。

鉄橋を渡る列車の写真を撮るため、西の岬の坂から餘部の浜・集落全体を見通せる場所を探す　　2009.3.25.

■　餘部鉄橋を渡る列車を眺める

13 時 33 分発の真っ赤な普通列車が餘部駅に到着するのが見え、まもなく西から鉄橋を渡り始め、東のトンネルへ消えていった。遠く離れているので、スローモーションを見るような感じで、霧雨が煙る中　橋を渡ってゆきました。雨の中なので　満足とは言いませんが、餘部鉄橋を渡る列車の写真が撮れて満足一杯。雨がきつくなってきたので、特急を眺めるのをあきらめ、駅への道へ急ぐ。

上り 13 時 33 分餘部駅発城崎行普通列車が余部鉄橋を西から東へ渡ってゆく　　2009.3.25.

余部鉄橋を渡ってゆく普通列車　〔1〕　2009.3.25.

余部鉄橋を渡ってゆく普通列車　〔2〕　2009.3.25.

鉄橋のすぐ下まで戻ってくると上りの特急「はまかぜ」が轟音を響かせながら鉄橋を渡ってゆく。
あわてて　デジカメを見上げる鉄橋に向け、何とか渡ってゆく特急の写真が取れました。

余部鉄橋を渡ってゆく特急「はまかぜ」　2009.3.25.

今回の walk が消え行く余部鉄橋を渡ってゆく列車の写真を撮ることがひとつの目的でもありましたが、何時間も待って写真を撮るのは私の一番苦手。 でも　今回　しぐれ雨の中　約 1 時間　鉄橋を渡る列車を追い、ちょっとした鉄道写真マニアの気持ちをも味わった気分。

雨が強くなってきたので、急いで駅の待合室に駆け込むと余部鉄橋の写真を撮っていた鉄道マニヤの先客が 2 人。
「いい写真とれましたか・・・・」と。「いゃぁ・・・　デジカメなので・・・」と。
先客は霧雨の余部鉄橋を渡っていった特急「はまかぜ」の写真がうまく撮れたことに興奮気味。

外は土砂降りになって、3 人で次の列車まで、鉄道談義に花を咲かせる。
私には列車の形式などいわれてもちんぷんかんぷんですが、同じ兵庫県の土地勘のある余部鉄橋　そして工事現場の人から聞いた　この鉄橋の構造や橋梁工事のことなどお互いの興味の談義に花を咲かせる。
二人は次に来る浜坂行に乗って、さらに鳥取から岡山か智頭線で山陽側に出て帰るという。
私は青春切符。ちょっと鳥取までゆくと乗継が気になるので、浜坂まで行って、引き返して再度余部鉄橋を渡って帰ることにする。

余部鉄橋を渡ってくる 14 時 01 分発　浜坂行の列車

余部鉄橋を渡ってくる 14 時 01 分発　浜坂行の列車を撮影して　3 人ともこの列車に乗り込み、浜坂へ。

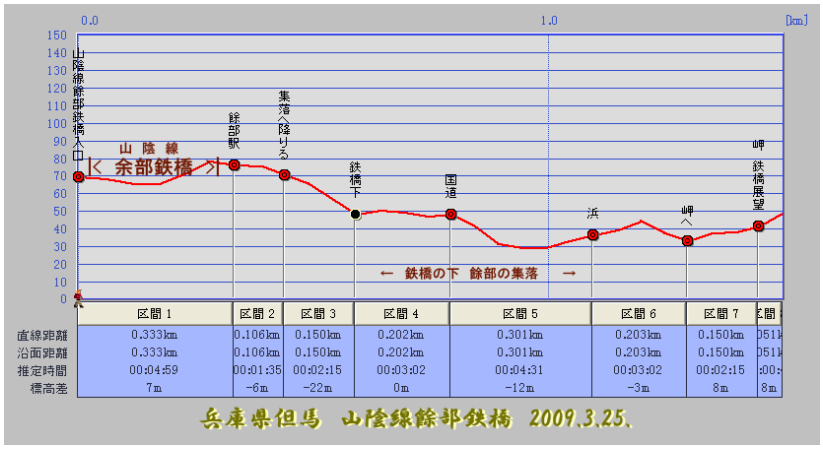
ラッキーなことに浜坂からの帰りは雨も上がり、先の霧雨煙る余部鉄橋とは異なる写真が取れました。
また、列車の最後尾から鉄橋を渡っている時の写真も。

浜坂から豊岡行に乗車した帰り　余部鉄橋の上から　　2009.3.25.

3. 余部鉄橋を渡って　「　消え行く鉄橋を惜しむ涙雨　」

おもいもかけず、春しぐれに煙る念願の余部鉄橋をじっくり眺めることが出来ました。
自然の中に溶け込んで、山から山へ集落の上を渡る鉄橋　素晴らしい景色でした。
緑の中に赤い組上げられた鉄骨の橋の上を列車が渡ってゆく。素晴らしい落ち着いた景観。 コンクリートのあの冷たい灰色にはない「鉄」の暖かさである。また、近づくと無数のリベットがいくつもの斜めに延びた鉄柱を支えている。ストレートな表面にはない美しさと力強さもある。本当に明治の時代によくこんな厳しい場所に橋を掛けたものである。
明治のリベット構造の鉄橋が 90 年の風雪に堪えて　現役であり続けていることも、ほんとうにうれしい。
その補修・点検には並々ならぬ労苦があったろう。先人の労苦にもたたえたい。

観光資源ばかりでなく、「鉄のモニュメント」 貴重な鉄道遺産・産業遺産。何とか残してほしいと思いましたが、工事現場の人から聞いた橋の補修の話。もう　鉄橋の状態を見ると補修では追いつかず、残すわけには行かぬという。
また、冬の暴風雪吹き荒れる日本海側沿岸を考慮して　架け替えはコンクリート橋になるという。仕方なし.



山陰線余部鉄橋　walk　行程断面図　2009.3.25.

歩いた行程を GPS ロガーから拾い出し、断面図に仕上げると　見上げる鉄橋の高さがはっきりと見える。
厳しい地形の中　地域を生かし続けた橋である。
今の時代　次から次と鉄橋が消え、コンクリート橋に変わっていくのはさびしい限りであるが、新しいコンクリート橋がこの鉄橋と同じく　新しい技術・時代を生み出し、新しい景観を作り出し、地域のシンボルとなってゆくことを期待したい。

2009.3.25.夕　　余部鉄橋を渡る車窓から　眼科の餘部集落を長めながら

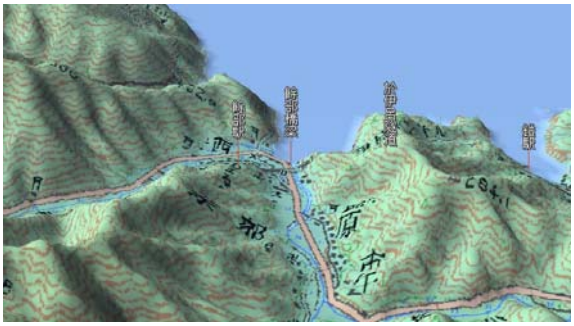
Mtsu Nakanishi

【参考資料】

第一回余部鉄橋利活用検討委員会資料　(2008.3..15.)

http://we.bpref.hyogo.lg.jp/contents/000065124.pdf

■　鉄のモニュメント　山陰線　但馬海岸「余部鉄橋」 アルバム　2009.3.25.　　兵庫県香美町餘部　　2009.3.25.



鉄のモニュメント

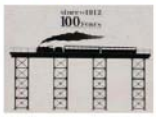
春時雨の山陰線　狙・餘部間　余部鉄橋　2009.3.25.

餘部鉄橋を渡る列車　餘部駅より　2009.3.25.

余部橋りょう

山陰本線　餘・浜坂間餘部起点18K637M97
橋りょう概要（トレッスル橋りょう）

1. 施工：明治42年12月16日
2. 開通：明治45年　3月　1日
3. 諸元：高さ＝41M45
   延長＝310M00　橋台＝2基
   橋脚＝11基　径けた＝23連
   運賃面積＝21,382㎡
4. 使用鋼材：橋脚（トレッスル）
   橋梁製作　アメリカンブリッジカンパニーペンコイド工場
   鉄骨製作　石川島造船所
   明治44年5月 神戸から輸送
5. 工事費等　総工事費　331,535円
   延人工25万人
6. エピソード
   ・橋脚の鋼材は、アメリカのブリッジカンパニーのペンコイド工場から約3ヶ月かけて船で送られ、明治43年6月下旬に余部湾までハンドに乗り換船頭から陸揚げされました。
   当時の新聞報道は30円足らずの時代であり、陸路によるアクセス路はなく海路の唯一の交通路でした。ここで部材を一つでも紛って海中に沈めると、半島からの取り寄せとなる大幅に工期が変更になるため、ハシケによる慎重な特に無事にわれいつも祈りながら日本海が、荒いにして現場付作業員中子っと穏やかな「ナギ」を待ち無事作業を完了しました。
   ・地上41メートルの工事だけに、作業員には保険としては2万円という巨額な保険がかけられた。



建設工事の様子

余部鉄橋をわたる蒸気機関車

餘部駅完成で検査の一番列車

1912年より約90年　風雪に耐え余部鉄橋を支えてきたアメリカ製の鉄骨橋脚

組み立ては溶接はなく、すべてリベット

工事担当者によると腐食が激しく、リベットの頭も飛び、老朽化が進んでいて、このまま残すのは非常に難しいという

餘部集落の上　見上げる山陰線　余部鉄橋　2009.3.25.

山陰線　狙・餘部間　余部鉄橋　2009.3.25.

列車が餘部集落の上を走り抜けてゆく　山陰線　余部鉄橋　2009.3.25.

工事が進む山陰線　新餘部鉄橋（コンクリート橋）

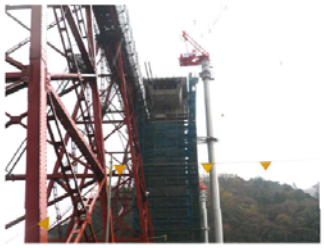
香美町ホームページより

新しい余部橋梁はスマートなデザインのコンクリート橋で、現在の余部鉄橋のすぐ南隣で工事が行われ、平成22年度に新橋が完成したのちレールが切り替えられます。それまでは、これまでどおり現在の余部鉄橋を列車が走ります。
また、現在の鉄骨餘部鉄橋の橋脚３本がモニュメントとして、残される予定。

● 新橋の概要

- 全体事業費　約30億円
- 橋梁形式　エクストラドーズドPC橋（コンクリート橋）
- 橋梁規模　橋長310m、幅員7．5m、
  高さ41．5m、橋脚4基、橋台2基
- 新橋の位置（線路中心）
  現在の余部鉄橋の線路中心から約7m南側（山側）
  駅のホームは、現在の山側から海側に移動。
- 現在の橋脚３本が現在地にモニュメントとして残される

新餘部鉄橋（コンクリート橋）のイメージ図



姿を現したコンクリート製の橋脚　2009.3.25.

余部鉄橋　山の上　山陰線　餘部駅より　2009.3.25.