

余部鉄橋「空の駅」は 旧橋の歴史を後世に継承し、人々の交流を促進します。

余部鉄橋は、明治45年(1912年)に建設された当時東洋一と呼ばれた鋼トレスル橋梁であったが、昭和61年の列車転落事故以降強化された風速による運行規制で列車の定時性が低下したため、その対策として計画された新橋梁の供用に伴い、撤去されることとなりました。

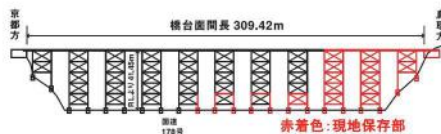
しかしながら、余部鉄橋は、当時の土木技術の粋を集めて建設され、その後1世紀にわたり日本海の風雲に耐えた施設であり、当時の土木技術を知ることができる近代土木遺産として、保存や利活用を求める声が多く寄せられました。

そのため、撤去するのではなく、広く一般の方に近代土木遺産の素晴らしさを伝えるために、余部駅側3橋脚3スパンを展望施設とする余部鉄橋「空の駅」として保存することとし、「展望施設」とあわせて旧鉄橋直下に自由広場等からなる「公園施設」も整備しました。

鉄道から人が歩く展望施設へと生まれ変わった余部鉄橋は、近代土木遺産として当地を訪れる人々に当時の土木技術のレベルの高さや素晴らしさ、歴史などを知らしめる情報発信拠点となるとともに、道の駅とも一体となり、山陰海岸ジオパークにおける新たな観光拠点として、今後さらなる地域の活性化に寄与するものと期待されています。

余部鉄橋(旧橋)の概要

形式：鋼トレスル橋梁
橋台面間長：309.42m 高さ：41.45m 橋台：2基 橋脚：11基



余部橋梁の概要

形式：エクストラードード橋
長さ：L=310m 高さ：H=41.5m 橋台：2基 橋脚：4基



余部鉄橋を現地保存した経緯

- 【沿革】
- 明治45年 余部鉄橋の完成
 - 昭和34年 釧路と久谷駅間に餘部駅が完成
 - 昭和61年 突風による列車転落事故が発生
 - 昭和63年 風速に関わる運転抑止基準が25m/s→20m/sに強化→列車の運休や遅延が頻発
 - 平成3年 余部鉄橋対策協議会(兵庫県、鳥取県、両県の5市7町及び商工会等4団体で構成)が発足
 - 平成14年 JR西日本より防風壁設置が困難との見解が示される。余部鉄橋対策協議会において鉄橋を架け替える方針を決定
 - 平成18年 橋梁形式をエクストラードードPC橋に決定
 - 平成17年 日本の近代土木遺産に指定((社)土木学会)
 - 平成19年 「余部鉄橋の保存と再出発に向けた提言」架替工事着手
 - 平成21年 「余部鉄橋利活用基本計画」旧鉄橋の餘部駅側3橋脚3スパンを現地保存し、展望施設「空の駅」として活用
 - 平成22年 余部鉄橋保存活用事業計画策定
 - 平成22年 新橋梁供用開始
 - 平成24年 「空の駅」工事着手
 - 平成25年 「空の駅」展望施設供用開始(5月3日)
 - 平成25年 「空の駅」公園施設供用開始(8月1日)



兵庫県 県土整備部県土企画局 交通政策課

〒650-8567 兵庫県神戸市中央区下山手通 5-10-1
TEL. 078-341-7711 (代表)

兵庫県 但馬県民局 新温泉土木事務所

〒669-6701 兵庫県美方郡新温泉町芦屋 522-4
TEL. 0796-82-3141 (代表)

余部鉄橋「空の駅」



余部鉄橋「空の駅」施設概要



余部鉄橋「空の駅」展望施設



余部鉄橋「空の駅」展望施設



道の駅「あまるべ」

④主桁モニュメント

駐車場

階段広場

⑤東屋

⑥自由広場

⑦JR 余部駅記念碑

余部鉄橋「空の駅」公園施設

余部鉄橋「空の駅」公園施設



余部鉄橋「空の駅」施設配置図



～余部鉄橋保存工事の苦勞話～

- 1 現存する塗装の厚さやその下の鋼材の健全さが分からない状況で、施工箇所も狭く、困難な施工条件であったが、丁寧なクレンを繰り返して無事塗装を終えることができました。
- 2 多くの古い関係資料を調査し、明治時代の建造物であるが極めて精度が高いことも判り、見た目上は大きな改造をすることなく、耐震性、耐候性、耐久性を現在の設計基準に合わせ、古い建造物と現代技術の融合を図ることができました。
- 3 高い所、狭い所、風雪が厳しく、かつ工事箇所のすぐ横を列車が通過していくという悪条件下において、ほとんどが人力施工により安全に工事を終えることができました。
- 4 余部鉄橋を後世に残すため、残った鉄橋の塗装調査を繰り返し、復元の塗料色、将来に渡って色合いを維持できるような塗装構成を決定し、可能な限り元の雰囲気を再現することができました。