

# 戦後の橋 — 長大橋へのあゆみ

昭和  
20年代



**神崎橋** (昭和28年)  
我が国最初の合成桁で、以後の合成桁発展への基礎となった橋。  
昭和53年、現在の橋に架け換えられた。



**毛馬橋** (昭和35年)  
我が国初の、床版にプレストレスを導入した本格的な3径間連続合成桁橋。



**新淀川大橋** (昭和39年)  
淀川を渡る最大支間115mの3径間連続鋼床版桁橋。

昭和  
30年代



**加島大橋** (昭和38年)  
大阪市で最初の鋼床版桁橋。



**長柄バイパス** (昭和39年)  
長柄橋北詰の交通混雑を解消するために計画されたバイパス。  
大阪市で最初の鋼床版曲線桁橋。



**新十三大橋**（昭和41年）  
2主桁構造の3径間連続鋼床版桁橋。合理的構造を追求した橋で、鋼床版の全現場滑接継手を採用。

昭和40年代  
前半



**豊里大橋**（昭和45年）  
長大橋化への先駆けともなった本格的斜張橋。大阪万博のモニュメントであった。



**千本松大橋**（昭和48年）  
船舶航行のため、桁下空間を34m確保。主橋梁部は最大支間150mの3径間連続鋼床版桁橋。取付け高架橋は12径間連続ループ。

昭和  
40年代  
後半  
～  
50年代



**かもめ大橋**（昭和50年）  
大阪南港に架かるマルチケーブルの美しい斜張橋。そのイメージが“かもめ”に似ていることから、“かもめ大橋”と名づけられた。



**長柄橋**（昭和58年）  
淀川の治水計画にあわせて架け換えられた橋。主橋梁部は支間153mの本格的ニールセン系ローゼ橋。



**此花大橋** (平成2年)  
世界的にも例のない斜めハンガーを用いたモノケーブル“自碇式”吊橋。中央支間300mの長大橋。淀川河口に位置する舞洲と、此花区桜島・島屋地区を結ぶ。



**新木津川大橋** (平成6年)  
木津川運河の河口部を渡るバランスドアーチ橋。中央支間305mはこの形式としては国内最大。右岸取付高架部は、17径間連続ループが採用された。

平成



**なみはや大橋** (平成7年)  
尻無川河口を渡る最小曲線半径120mを有す3径間連続鋼床版曲線箱桁橋。中央支間250mは国内最大規模。大型船舶航行のため桁下高47mを確保。



**常吉大橋** (平成11年)  
舞洲と此花区常吉地区を連絡する3径間連続斜張橋。最大支間250mは非対称のこの形式としては国内最大級。



**千歳橋** (平成15年)  
大阪港の避難港となっている大正内港に架かる2径間連続曲線ブレーストリブアーチ橋。



**夢舞大橋** (平成13年)  
大阪港の主航路が航行できなくなった場合に、大型船舶も航行できるようにした国内初の旋回式浮体橋。将来は、夢洲・舞洲の総合開発および臨海部の交通アクセスの確保に重要な役割を果たす。

# ライトアップ

橋の特徴を活かし  
個性的な夜景を演出

川崎橋



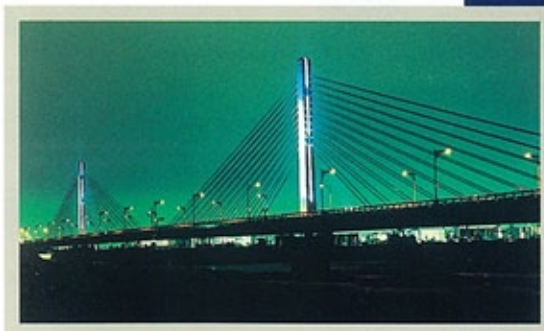
大阪城新橋



飛翔橋



菅原城北大橋



岩松橋

