

◎古代・中世

河内の中心部は、縄文時代には湾であり、古墳時代中頃は淡水湖になっていた。応神・仁徳王朝時代に入ると河を治水し、耕地を開発したと推定される。飛鳥時代は、難波は大陸との交流の表玄関として難波津、住吉津などの名が文献にみられる。

この頃、大和政権の手により官道の整備が全国的に行われるようになった。一方、地方豪族を含めた民衆も道や橋の建設を進め、農業生産力を高め交易を活発にした。この要望を背景に僧侶は各地に堤防を築き、池の拡張、道路や橋の整備に力を入れ土木事業を指揮した。大阪では行基による架橋の伝承が多い。

平安時代後半になると長距離運送に船が使用されるようになり、橋の廃絶が増え、架橋例が減少していく。

鎌倉から南北朝は、地方の有力武士団が架橋の主体となるほか、僧侶の勧進による架橋もみられ、この時代の特徴でもあった。

◎近世

豊臣秀吉の大坂城築城は、単に城づくりだけでなく城下の市街地の開発を含めたものであった。この中で東横堀川の開削は、城の外堀として城の防御を固めるほか、当時低湿地であった船場地区に盛土を施し、土地造成を図るものであった。また水運を確保し、物資の運搬を容易にするなどさまざまな目的があった。その開発は、天正13(1585)年に行われたという説が有力である。

元和元(1615)年の大坂夏の陣以降、徳川氏は大坂城を中心に堺や平野の町人、後に伏見の町人の移住を求め繁栄を策した。

江戸時代に入って市内の堀川の整備は特権的商人や有力な藩によって盛んに行われ、元和元(1615)年の道頓堀川を初めとして、元和3(1617)年には江戸堀川、同8(1622)年には長堀川、寛永3(1626)年には立売堀川など、同7(1630)年の薩摩堀川に至るまで7つの堀川が開削整備された。これらは、先の造成された船場の整備と西横堀川以西の開発を目指しているものであった。

時代は下って河村瑞軒の献策による治水計画に従って貞享元(1684)年に安治川の開削、翌年堂島川とその派流の曾根崎川が改修される。その改修により、後に堂島に蔵屋敷や商業地が生まれ、その後開発の進歩に合わせ元禄五橋と呼ばれる橋が次々と架設された。さらに市街

地が拡大され浪華八百八橋の様相が次第に整っていった。

徳川幕府は橋の管理制度をつくり、特に重要な12の橋は直轄管理し、架け換えや補修にあたっては大坂金蔵から出費し、これらを公儀橋と呼んだ。公儀橋以外の橋は、有力な商人や橋近隣の町々が支出する費用によって架橋され管理が行われた。これを町橋といった。

18世紀中頃になると、市内ではべか車という二輪の人力荷車が多く用いられるようになった。べか車は商人の私有が多く、税金を出して正当な業務を営んでおらず、橋の損傷を引き起こすことが大きいという理由で幕府から禁止令がだされた。

流通経済の発達に伴って大坂を中心とする街道も発達していったが、軍事的、財政的な理由で長大橋が架設されなかった。その代わりに多くの渡し場がつくれ、より積極的な架橋技術の開発がみられなかった。



●近 代

明治初頭、高麗橋は木に代わって鉄製の輸入橋に架け換えられ、文明開化の先駆けの役割をはたした。しかし当時の橋の主流は木製で、浪華三大橋といわれた天満橋・天神橋・難波橋も木製であり、明治18(1885)年の大洪水で破壊され、同21(1888)年鉄橋化された。現在、私達が見ることのできる大阪市内の橋梁景観の基本を作りあげたのは、大正10(1921)年にスタートした大阪第一次都市計画事業である。その後、約20年間で150橋を超える橋が耐震設計を基本とした永久橋になるとともに都市の景観の一翼を担うものとなった。

●現 代

戦後の橋梁工事は戦災復興事業から始まった。戦災により全半焼した橋は、大阪市内で107橋にのぼり、また戦争中、維持補修が十分でなく、傷みの激しいものを含めると600橋となり、何らかの手当を必要とした。

第一次の高潮対策事業(昭26～昭33)、万博関連事業を中心とした大阪の橋づくりには、橋梁の技術革新により橋梁の軽量化、設計の合理化が促進された。

大阪の高速道路建設に伴う橋梁、堀川の埋め立てによる橋の減少、長大橋の時代などを経て現在に至っている。

橋梁の景観の充実、憩いの橋や歴史の橋の整備を通して、市民が橋に対して再確認していく時代が到来したといえる。