

大阪の橋

浪華八百八橋





「つるのはし跡」碑

「猪甘津に橋為す即ちその處を號けて小橋と曰ふ」

これは、書物に登場する最古の橋の記述といわれ、『日本書紀』仁徳十四年の条に出てくる。猪甘津は、現在の大阪市生野区付近と想定される。その周辺には、現在も「猪飼野」「小橋」という地名が残り、猪甘津の橋跡とも伝えられる「つるのはし跡」の石碑も建てられている。

<目次>

大阪の橋	1
浪華八百八橋 いまむかし	2
江戸時代の橋 絵図にみる人々の暮らしと橋	4
明治時代の橋 鉄橋のはじまり	6
大正～昭和初期の橋 都市計画によって架けられた橋	8
戦後の橋 長大橋へのあゆみ	10
ライトアップ	13
大川・堂島川・土佐堀川に架かる橋 “水都”大阪の中心地中之島一帯に架かる橋梁群	14
顕彰碑	16

大阪の橋

大化元年(645)、新しい首都として難波宮が上町台地(大阪市)に建設されることになった。それに先立つ5世紀前半、この地域に出現した強大な王権により、河内地方の開発が行われた。『日本書紀』には、その頃“橋”が大阪につくられたと記されている。

大阪は、「難波津」と呼ばれた古代から、わが国の海外交易の拠点であった。豊臣、徳川の時代には、縦横に走る河川と運河によって水運が発展し、商人が台頭して実力を蓄えた。江戸時代、大阪には“八百八橋”と形容される多くの橋が架けられた。そのうち、幕府直轄の橋を公儀橋といい、その代表が高麗橋や“なにわの三大橋”と呼ばれた天満橋・天神橋・難波橋であった。しかし、大半は商人や町人がみずから築いて管理した“町橋”であり、かれらの経済力の一端がうかがい知れる。

古くから日本の橋は、一部の石造りアーチを除いてすべて木橋であった。しかし、明治時代に入ると、従来の木や石に代わる橋梁の材料として鉄が輸入され、明治3年(1870)にはイギリスから輸入された練鉄製の高麗橋が建設された。その後、明治18年(1885)の淀川大洪水によって約30橋が流出したのを機に、“洪水に強い橋”鉄橋への架け換えが促進された。

明治36年(1903)から始まった市電事業は、大阪市の橋梁整備をさらに発展させる推進力となった。市電網の拡充と共に、新しい橋が50橋以上も架けられた。大正10年(1921)からの大阪市第一次都市計画事業も、近代都市へ成長しつつあった大阪市の都市像にふさわしい橋梁群を誕生させた。

本格的な技術革新は、戦後に始まった。まず昭和28年(1953)に、神崎橋がわが国初の合成桁橋として架けられている。以後、今日に至るまで合成桁の設計は、格子桁、箱桁、連続桁、ゲルバー桁、トラストランガー等の形式へ応用されてきた。従来用いられてきたコンクリート床版に代わって、鋼床版が出現したのは昭和30年代の後半だった。日本経済が高度成長をつづけた昭和40年代には、連続合成桁、鋼床版箱桁、2主桁、斜張橋などの新しい橋梁技術の定着に伴い、大幅なスパンの拡大が図られた。

昭和50年代以降、大規模な埋立事業が進む港湾地域においては、技術的にも、景観的にも、特徴のある長大橋が次々に架けられていった。その技術開発の白眉として、平成2年(1990)の此花大橋が挙げられる。この橋は、世界初の3径間連続モノケーブル自碇式吊橋で、今日の大阪港のシンボルとなっている。現在、港湾地域では、常吉連絡橋、千歳橋、夢洲～舞洲連絡橋(いずれも仮称)が建設中である。