

近代の橋

明治期の鉄橋

江戸時代の橋は、ほとんどが木製の桁橋であったため、橋梁技術の進歩はあまりみられなかったようである。しかし、明治維新とともに西洋文明が流入し、橋は大きな技術革新の波を受けた。明治3年(1870)には、高麗橋が大阪で初めての鉄橋として生まれ変わり、その後もより大きな、新しい形式の橋が次々と登場した。なかには、安治川橋・千代崎橋のように、船舶の航行が多い港湾地域に適した可動橋も考案された。

明治18年(1885)、淀川に大洪水がおこり、被害を受けた橋が市内全数の四分の一にも達するという事態が生じた。当時の知事は、天満橋ほか18橋の鉄橋化を提案したが、財政上の理由から議会で否決されてしまった。結局、再建案は天満・天神・肥後・渡辺・木津川の5橋のみを鉄橋とし、14の橋は橋杭を鉄製にするにとどまった。このとき、全体事業費の約7割が5橋に割り当てられているが、天満・天神の2橋だけでこのうちの四分の三を占めたという。

大阪の橋の近代化には、市電の普及も一役買っている。明治36年(1903)の花園橋・築港間を端緒とし、市電網が整備された。このとき、多くの橋が新設・架け換えされたが、ほとんどの場合単純な桁橋が用いられた。これは、経済性・施工性の面を最優先させたことによるものであろう。しかし、難波橋のような意匠面で特に配慮した橋や、大正橋のように大型船舶の航行を可能にするために支間を大きくとったものなど、架橋環境に合わせた橋もあった。

現在ある大阪の町は、大正10年(1921)から実施された第一次都市計画事業で、その骨格ができていったといわれる。しかし、大正12年(1923)関東大震災が起こり、東京では橋の火災によって避難路が断たれ、多くの死傷者が出た。この教訓をもとに、事業計画が大幅に変更され、耐震・耐火構造への改築が追加された。

都市計画事業は、引き続き第二次・第三次と計画されたが、第二次世界大戦により数橋が完成したのみであった。

大阪で初めての鉄橋、高麗橋は鍛鉄製の桁橋であった。もちろん外国から輸入されたもので、英国製であった。ただ支間長が9メートルと短く、木橋でも架橋可能な規模ではあったが、これまでの木や石でできた橋とは異なった外観が、人々を驚かせたことであろう。

明治5年(1872)に架けられた新町橋は、高麗橋のわずか2年後でありながら24メートルをひとまたぎする鍛鉄製のアーチ形式が採用された。鉄製のアーチとはいっても、石造りアーチのように6つの鍛鉄パネル間のせりあう力を利用したものである。

翌6年(1873)、大阪で3番目の鉄橋として登場したのは、心斎橋であった。形式はドイツから輸入された弓形トラスで、37メートルをいっきに渡る大規模な橋であった。

諸街道の起点であった高麗橋はともかく、公儀橋でもなかった新町橋や心斎橋がいち早く鉄橋化されたのは、それだけ利用度が高かったからであろう。

鉄橋化の波はこれだけにとどまらず、難波場橋(ごぼばし)、明治8年(1875)、難波橋(明治9年)、長堀橋(明治10年)と続いて架けられた。



新町橋



▲「板府新名所の内 新町鉄橋」二代長谷川貞信画(神戸市立博物館蔵)



高麗橋



▲「浪花繁栄東堀鉄橋図」松光斎長栄画(神戸市立博物館蔵)

明治初期の珍しい橋

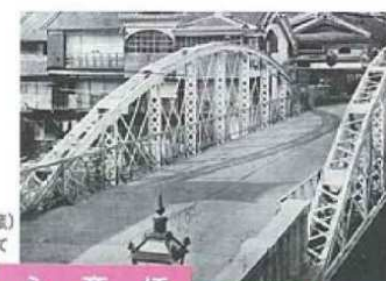
安治川橋は、川口居留地への通路として、明治6年(1873)に架けられた。8径間のうち中央の2径間は、水平方向に回転する可動橋であった。その旋回するさまから、「磁石橋」と呼ばれて親しまれたが、淀川大洪水のとき、人為的に破壊された。

千代崎橋は、当時の本津川最下流に位置し、明治5年(1872)に架けられた。安治川橋と違い木橋で、中央径間部が開閉する可動橋であった。この橋も淀川大洪水で流失した。

葎屋橋(よしやばし)は、大川から東横堀川への分流点に架かる橋で、塔柱から鎖を張り桁を吊り上げている。現在でいう斜張橋である。しかし明治期の奇観ともいべきこの橋も、やはり淀川大洪水で流されてしまった。



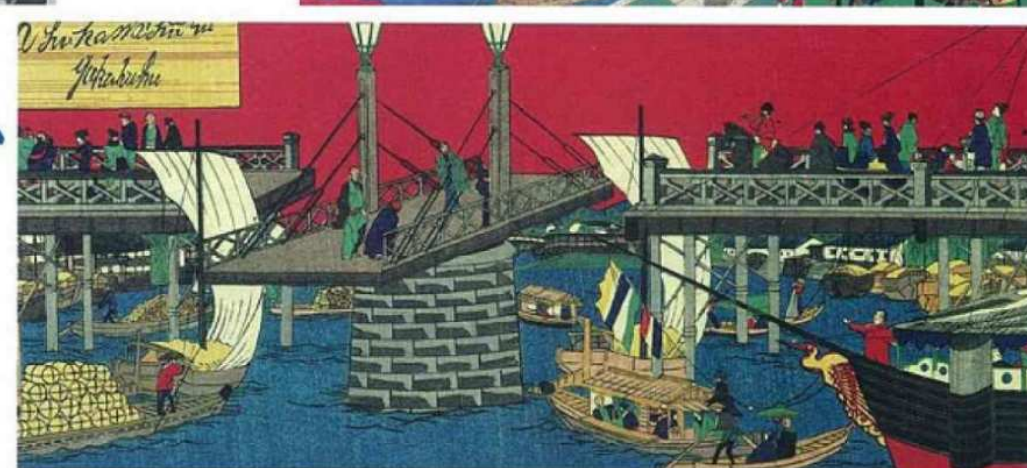
▲葎屋橋「難波諸商独案内」より
右より見えるのが「花外橋」。左側の斜張橋が葎屋橋。
(大阪府立中之島図書館蔵)



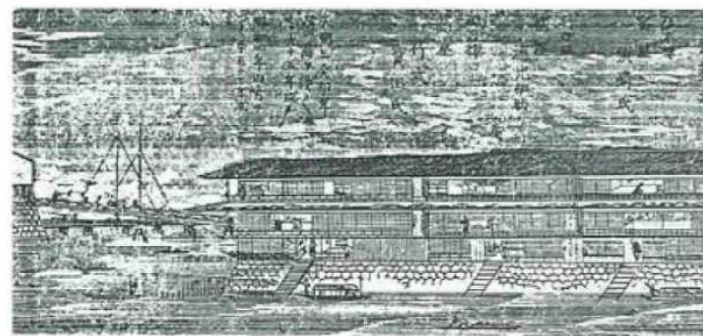
心斎橋



▼「心斎橋写真之図」二代長谷川貞信画(神戸市立博物館蔵)
現在、鶴見緑地内に「すずかけ橋」として保存されている。



▲安治川橋「浪花安治川 新橋之景」二代長谷川貞信画(神戸市立博物館蔵)

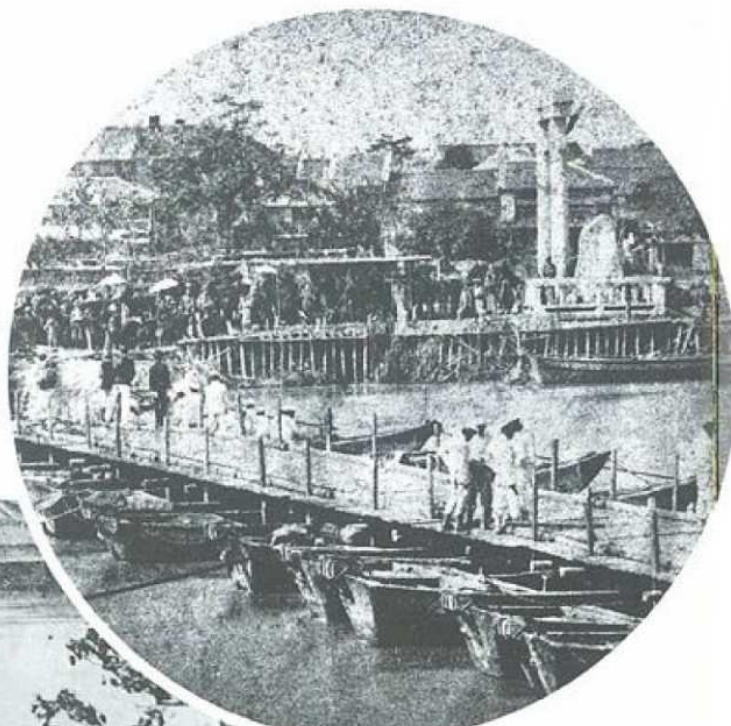


▲千代崎橋「松しま千代崎橋の景」二代長谷川貞信画(神戸市立博物館蔵)

淀川大洪水

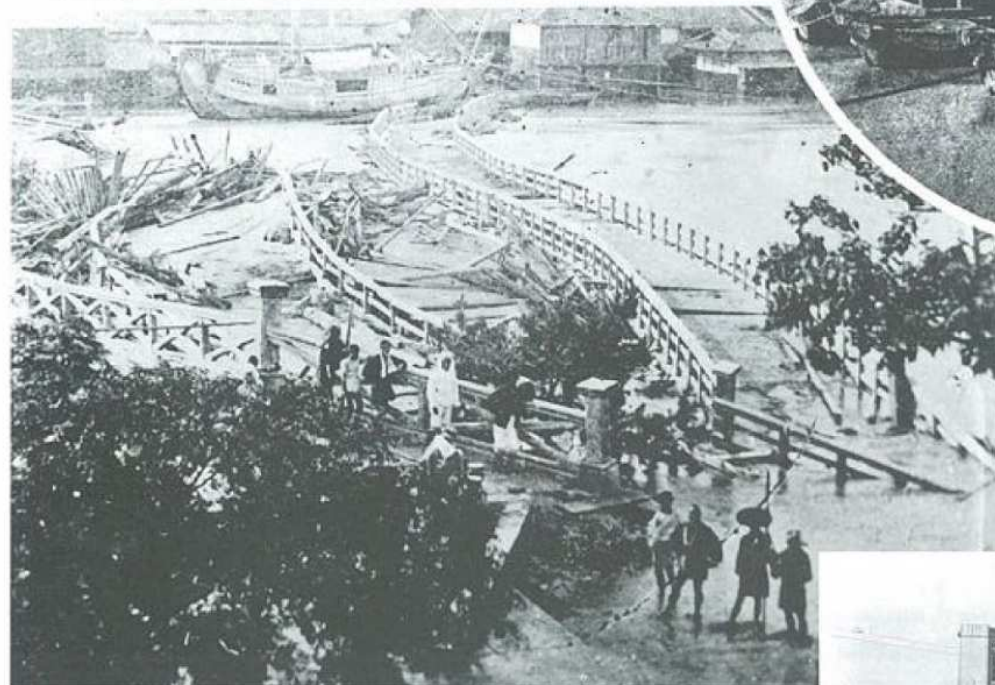
明治18年に起こった未曾有の大洪水は、流された橋が次の橋に衝突してその橋を流す、という現象を引き起こし、市内の橋を次々に流していった。とりわけ淀川は被害が大きく、わずかに難波橋の北橋(明治9年、すでに鉄橋化されていた)だけが残った。時の大阪府知事建野郷三は、洪水に強い橋の必要性を痛切に感じ、鉄橋化の促進を決意する。財政上の理由から特に重要な5橋に制約されるが、復旧された天満・天神両橋は最大支間が「一挙に拡大された。また流失した難波橋の南橋も橋杭を鉄製として復旧されることになった。

この淀川大洪水は、新淀川開削の契機ともなった。



▲ 難波橋の仮設舟橋
舟を並べてその上に板を敷いただけの仮設橋。

▼ 復旧後の天満橋 明治21年完成。
トラスの主橋間が車馬道で、外側が人道。



▲ 安治川橋付近
次々に流れてきた橋が安治川橋に引っかかっている。安治川橋は流されなかったが、濁流がせきあげられて溢水のおそれが出たため、工兵隊の手で爆破された。

▼ 復旧後の天神橋 明治21年完成。
あまりの長径間に、人々は驚いたという。



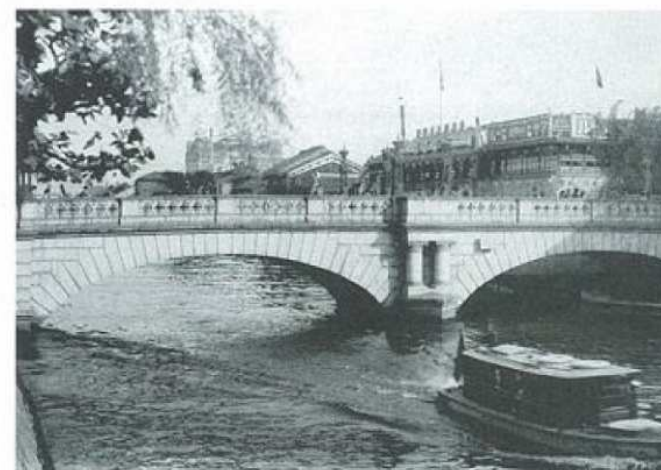
▶ 三大橋 明治後期
手前から難波橋、天神橋、天満橋。



市電と橋

明治の末期から市民の足として登場した市電は、その普及にともない木橋の鉄橋化を促した。市電を通すために、拡幅や耐力の向上が必要となったからである。道路の拡幅、橋梁の新設・架け換えに要する費用は、おもに市電事業で負担した。これはそれだけ市電の敷設が急がれていたためであろう。しかし、経済性および施工の迅速性から、橋の形式は桁橋がほとんどであった。

難波橋は市電敷設のため、それまでより一つ東側の堺筋に架け換えられる。重厚な意匠を有するアーチ橋は、大正4年に完成した。親柱のライオン像、公園に至る階段、市章入りの高欄等の装飾は、中之島の景観を十分に配慮した設計の成果であるといえよう。大正橋は難波橋と同じ大正4年に、市電事業により初めて架けられた橋である。架橋位置の近辺は船舶の航行が激しく、支間長90メートルもの大規模なアーチ形式が採用された。当時のアーチ橋の規模からすれば、驚異的な支間長であった。



▲ 心齋橋
長堀川北岸に市電が通ることになり、明治の弓形トラスから石造アーチ橋に架け換えられた。2連のアーチの形状から「眼鏡橋」ともよばれた。長堀川の埋立てにともなう橋はなくなったが、高欄やガス灯を復元した横断歩道橋として現在も残されている。

▲ 長堀橋 明治43年完成。
市電第三期線の堺筋線の敷設にともない架け換えられたゲルバー式鋼板桁。長堀川の埋立てにより撤去され、現在は地下鉄の駅名として残る。

▼ 難波橋 大正4年完成。
市電第三期線の天神橋西筋線とともに架けかえられた。のちの改修により主桁の構造は変わったが、雄大で重厚なアーチの姿を現在に伝えている。

▼ 大正橋 大正4年完成。
市電第三期線の九条高津線に伴って架けられた長大アーチ橋。現在の橋は連続合成桁橋で、半幅を昭和44年に架設。残りの半幅は49年に完成したが、それに先立ってアーチ橋は姿を消した。

