

橋の建設と管理

橋梁は、都市幹線道路や生活道路の整備を目的として建設が進められている。市内の道路橋数は、昭和40年代前半の1490橋余りをピークとして、周辺地域の下水道の整備等による水路の埋立てにともない近年減少する傾向にあったが、昭和61年4月現在では777橋となっている。

橋数は減少したものの、昭和45年の「日本万国博覧会」前後に建設された豊里大橋、新御堂筋線高架橋などの長大橋の出現によって、橋面積は飛躍的に増大している。

橋梁の新設

市内の臨港地域は木津川、尻無川、安治川などが上流まで内港化され、大型船舶の航行も多いことから、長い間無橋地帯となっていた。しかし、橋梁技術の進歩によって、高く長い橋の建設が可能になり、昭和48年に完成した千本松大橋をはじめ、なみはや大橋、新木津川大橋などがある。また、新しく造成が進められている北港埋立地と此花区を結ぶ此花大橋、かもめ大橋、港大橋、南港水路橋などとともに、

内陸部での橋梁の新設は、主に幹線道路、生活道路または歩行者専用の道路整備に関連して実施されている。淀川新橋は、市内で7番目の斜張橋で、豊里大橋や長柄橋などの混雑を緩和するとともに、市内北東部の発展に大きく貢献するものと期待される。

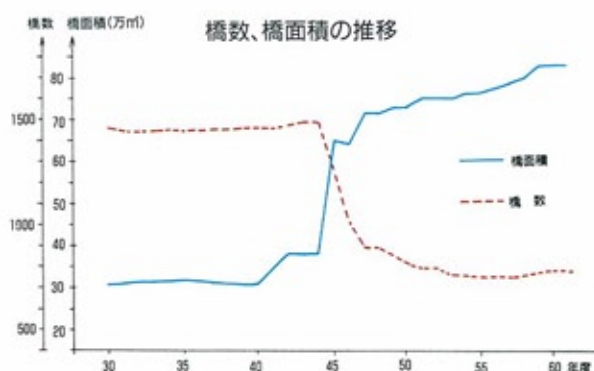
橋は経済社会を支える重要な施設であるが、一方で通勤通学、買物など市民の日常生活になくてはならないものである。安全で快適な歩行者用道路の確保は重要な施策となっており、旧淀川の川崎橋、飛翔橋などの歩行者専用橋は、都市内に貴重な歩行者空間を提供している。



▲ なみはや大橋の大規模な築島とコンクリート打設。

橋梁の架換

橋は年月の経過とともに、交通荷重、交通量の増大、地盤の変形、材料の劣化など様々な要因から損傷を受け、ついには架け換えの必要が生じる。その他、昭和39年に発生した新潟地震を契機としての耐震対策、増大する交通量に対応するための拡幅、河川防災上から必要となる低い橋の解消などの理由によっても架け換えが進められる。最近では梅檀木橋、阪堺大橋、平野川水系の多数の橋梁などが架け換えられている。なお、架け換えを実施する際には、都市空間に潤いや憩いをもたらす、人々の生活に身近なものとするために、橋梁の美装化もあわせて実施している。快適で美しい橋面、周辺の歴史・環境をデザインのモチーフとした高欄や照明灯の設置、植樹帯の新設などで橋に彩りを添えている。昭和58年の相合橋、昭和60年の錦橋などが好例として挙げられる。



▲ 平野川水系の橋梁架換に使われたゴライアス(門型クレーンの一種)。

橋梁事業は、無橋地域の解消、交通の安全や円滑化を主な目的とする「橋梁の新設」、橋の老朽化や交通量の増加に対応する幅員の拡幅、河川防災上必要となる橋梁の嵩上げ、ならびにスパンの拡大などを目的とする「橋梁の架換」、橋の点検・保守・補強などの「橋梁の維持・管理」に大別される。

橋梁の維持・管理

毎日多くの人や車が通行する橋は、長い年月の間に汚れや傷みが生じ、さらには老朽化が進む。しかし、橋は市民生活を支える重要な施設であるため、常に安全で円滑に、そして快適に利用できる状態に維持する必要がある。このためには、随時、橋の点検を行い、損傷箇所などがあれば速やかに補修や補強を行うなど、適切な維持・管理が求められる。

点検は、大別して3通りの時期に行われる。

1. 日常点検

道路パトロールなどによって、主に高欄や舗装面などが損傷し、人や車の通行に支障となっていないかを点検する。

2. 定期点検

人間の健康診断に相当するもので、5～10年ごとに橋の全体にわたり、各部材を詳細に点検する。

3. 臨時点検

交通事故や災害などにより、損傷を受けた際に点検する。

点検によって得られた結果に基づき、主に次のような補修、補強を行う。

1. 高欄の補修。
2. 橋面舗装の補修、ならびに床版、伸縮継手の補修。
3. 排水施設の洗浄、ならびに補修。
4. 主桁などの補修、補強ならびに塗替。
5. 支承、橋台、橋脚の補修、補強。



▼ 船による橋梁の点検

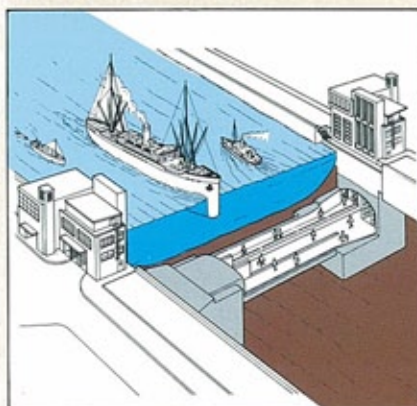
アラカルト

安治川トンネル

河底に架かる橋もある。安治川トンネルがそれである。場所は、西区安治川1丁目と此花区西九条1丁目間の旧源兵衛渡し跡で、河幅は約80メートル。

昭和10年に着工し、9年の歳月を要して完成した。

トンネルは、鉄筋コンクリート沈埋函でできている。河底トンネルとしては我が国でもめずらしく、当時は画期的な工事として注目を集めた。



渡船

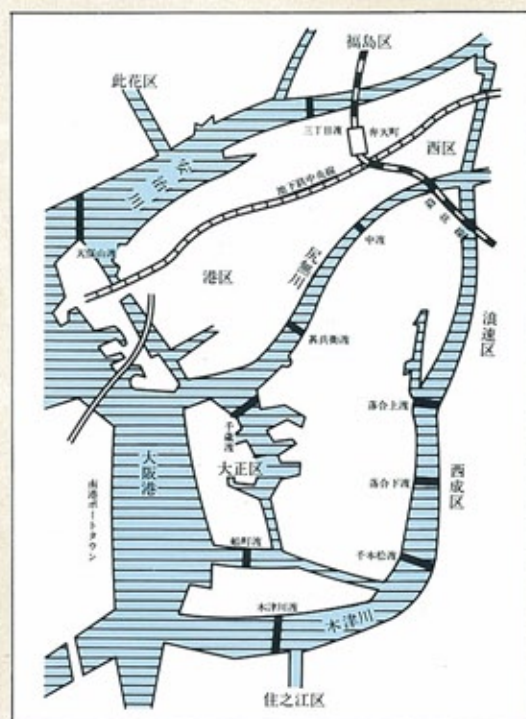
安治川、尻無川、木津川などの河口付近は、河幅が広く大型船が通行し架橋が容易ではない。このため両岸間の交通施設として渡船を運行している。

渡船が市営事業となったのは明治40年で、当時は請負経営による有料運行であったが、大正9年の道路法施行にともない、翌年から無料となった。その後、昭和7年より大阪市の直営事業となった。当時の渡船場は31カ所で、利用者は年間およそ4000万人と記録されている。

昭和62年3月現在の渡船場は10カ所、年間およそ220万人が利用している。



▲ 甚兵衛渡し



橋さまざま

橋には個性がある。その個性は歴史的背景や周辺の環境から生まれる場合もあり、デザインや装飾によって意図的に造り出されたものもある。橋にはさまざまな演出が試みられている。それをなかたちとして利用者と対話が生まれる。

▶ 住吉の反橋

摂津一の宮、住吉大社の反橋は大阪の人にはなじみ深い橋の一つである。反橋は豊臣秀頼が造営したとも、淀君が寄進したともいわれている。橋脚は石造りであるが、上部工は木造であるため、20～30年に一度は架け換えられてきた。古くは船大工の人々の奉仕で維持されていた。

反橋をテーマにした川端康成の小説があり、橋詰に文学碑が建てられている。



◀ 赤川仮橋

淀川を渡る城東貨物線の鉄橋の一部を利用して、自転車歩行者専用の通路が造られている。



▼ すずかけ橋

「花の万博」の会場である鶴見緑地に架けられた橋。橋の両側に置かれた弓形トラスは、明治6年にドイツから輸入され、心斎橋として架けられたものである。文明開化の歴史を現在に伝える貴重な文化財である。



◀ 雪鯨橋

東淀川区の瑞光寺にある鯨の骨を使った橋。宝暦6年(1756)、この寺の住職潭住禅師が和歌山の太地へ立ち寄ったとき、捕鯨豊漁祈願を頼まれた。村民の窮状を見かねた禅師が祈願すると、たちまち豊漁となった。その恩に報いるため、村民は黄金と鯨の骨を寄進した。禅師はこれをもって、供養のため寺内に鯨の骨の橋を架けたという。

高欄

▼ベートーベン「第九・歓喜の歌」を表現——大正橋



▲市章*みおつくし。入りの欄間飾り——難波橋



▲大阪の工業発展を象徴したものか——十三大橋(袖高欄)



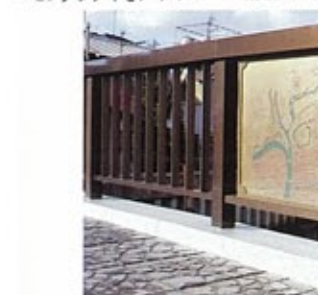
▲周辺地域が旧百済都であることから、百済瓦の文様を表現——橘原橋



▲周辺に遺跡が多いため、古代の代表的文様「直弧文」が用いられた——神崎橋



▲センダンノキをデザイン——梅檀木橋



▲暗越奈良街道の古地図がはめ込まれた——玉津橋



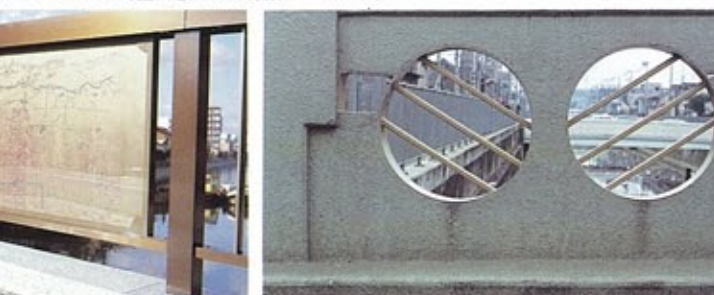
▲止水壁を兼ねたコンクリート高欄——新今里橋



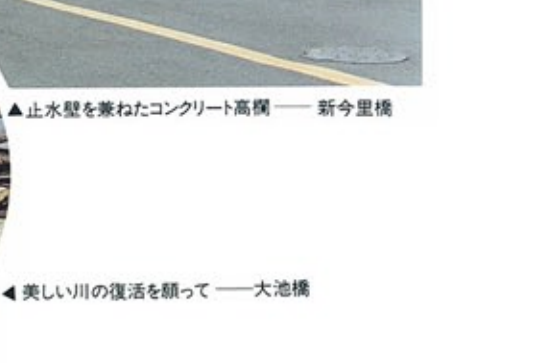
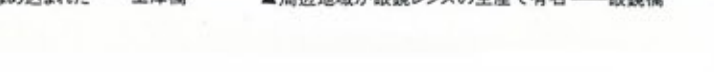
▲美しい川の復活を願って——大池橋



▲芝居町にふさわしく樹形のデザイン——日本橋



▲周辺地域が眼鏡レンズの生産で有名——眼鏡橋



▲豊臣秀吉の時代の擬宝珠を復元——極楽橋



▼橋詰の中央公会堂と調和したデザイン——鈴流橋



▲暗越奈良街道の古地図がはめ込まれた——玉津橋



▲周辺地域が眼鏡レンズの生産で有名——眼鏡橋

