

上淀川橋梁

かみよどがわきょうりょう

大阪市街を流れる淀川には、さまさまの形態の橋が架かっている。最新の技術を駆使したスマートな橋も多い。その中に、いかにも古くさいが、それでいて重厚さを感じさせる橋がある。東海道本線の上淀川橋梁だ。

東海道本線は、大阪駅の近辺で淀川を2度渡る。新大阪－大阪間にある上流側の橋を上淀川橋梁とよび、大阪－塚本間の下流側の橋を下淀川橋梁とよんでいる。上淀川橋梁付近の東海道本線は三複線になっている。上り線には複線のプラットラスが、下り線には単線プレートガーダーが並列に並んでおり、その脇の貨物線にはやはり複線のプラットラスが架かっている。支間30mほどの短い複線トラス橋が、全部で43連も並んでいる姿は、辺りのたくさんある橋の中でもひととき目立っている。これら上淀川橋梁のトラス橋群の中の上り線のトラス橋22連は、アメリカのAアンドPロバーツ社ペンコイド工場に1899年に製作され、明治34年（1901）に使用開始された古い橋である。上淀川橋梁を語るとき、この明治時代のリベット結合のトラス橋をぬきには語れない。

創業期のがわの国の鉄道は、官設鉄道のほか数多くの私営鉄道によって運営されていた。官設鉄道では、イギリス人の技術指導の下に鉄道の建設を進めていた。橋もわずかな例をのぞいて全てイギリス流であった。中でもイギリス人技師ポーナルが設計した橋は数多い。しかし、各地で幹線の建設がはじまり、東海道本線の複線化工事がはじまると、多数のトラス橋が必要になってきた。また、機関車の大型化が進んだことからイギリス流のトラス橋では強度・建築限界が不足することも明らかになってきた。このようなことから、明治29年（1896）にポーナルが帰国するや、明治31年になって、アメリカの著名な橋梁技師であるクーパーとシュナイダーに、新しい標準トラス橋の設計を依頼した。これらが、いわゆるクーパー型とよばれるトラス橋である。クーパーとシュナイダーが官設鉄道のために設計したトラス橋は10種類ある。すべてプラットラスで、100ftのものはリベット結合、150ft以上の桁はアイバーを用いたピン結合になっている。これらのトラス橋は、当時複線化を進めていた東海道本線をはじめ、北陸本線、山陰本線など全国の橋梁に271連が架けられた。上淀川橋梁に架けられたものは、径間100ftの複線下路リベット結合のトラス橋である。

年月を経て、これらクーパー型トラス橋が次第に姿を消しつつある昨今、上淀川橋梁はいまだに現役である。それも開通以来90年を超える長きにわたり、関西圏の大動脈を支え、一日200本を越す高密度の列車荷重に耐え、いまだかくしゃくとしている。適切な維持管理をおこなえば、いつまでも健全な状態で使えることを教えてくれる橋でもある。〔IA〕

開通年月：明治34年（1901）8月（上り線）

鉄道名・線名・駅間：JR西日本 東海道本線 新大阪－大阪間

所在地：大阪府大阪市大淀区

河川名：淀川

橋長・単複の別：729.28m（橋台前面間長）、3複線

径間数・支間長：下り線：1×16.2m＋1×27.0m＋21×32.0m 上り線：22×31.62m

貨物線：2×47.05m＋19×31.62m

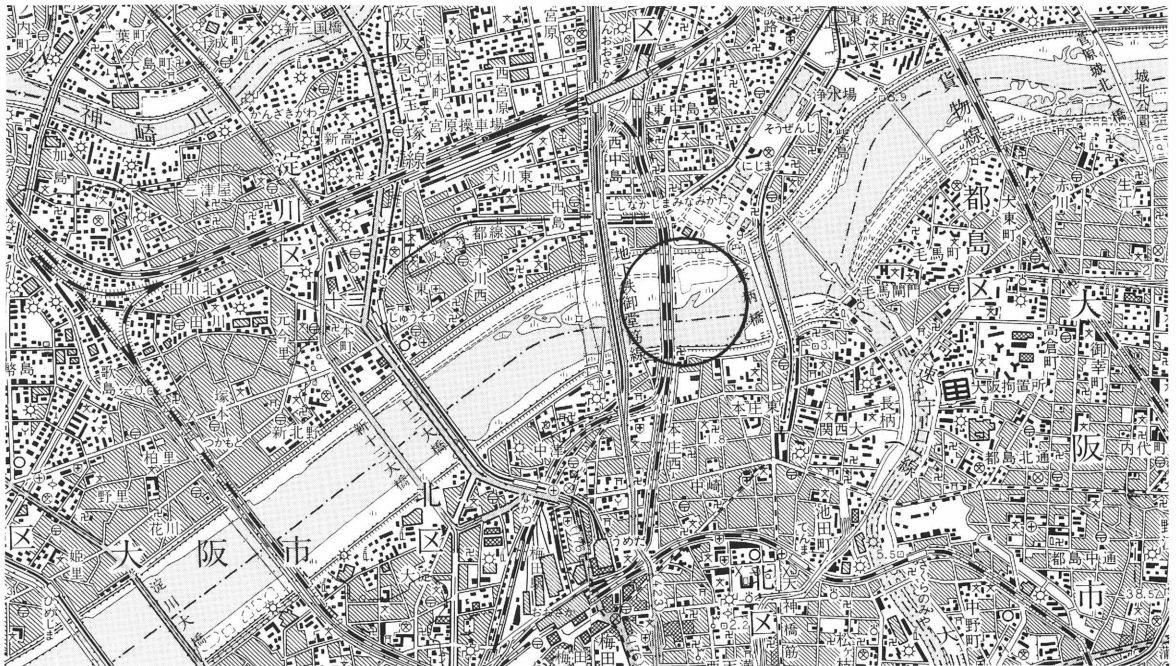
形式：下り線：単線上路プレートガーダー（並列）、上り線：複線下路プラットラス、

貨物線：複線下路プラットラス



上淀川橋梁下り線

〈1986年11月，撮影・小西純一〉



(1:50,000 大阪西北部，大阪東北部)