

水上交通の確保と川を越えていく陸上交通の利便とは相矛盾する面をもっている。明治以降、近代化が進む中で、河口部での陸上交通の必要性が高まり、これを解決するため、可動橋が建設されるようになった。大阪では明治の初めに、千代崎橋や安治川橋のような可動橋が架けられている。明治5年に完成した千代崎橋は、別名そろばん橋と呼ばれ、中央の2mほどが一方に引き込まれるようになっていたらしい。技術的には古くからあった城郭建築技術の応用であろう。安治川橋は明治6年(1873)の完成で、中央の2径間が旋回式になっており、おそらく外国の技術で架けられたと思われる。これらの橋は明治の中期には姿を消す。港の機能が河口のほうへ移ったためであろう。

大正期から昭和初期には臨海地域の工業化が促進されたことにより、船舶が大型化する一方、陸上の輸送の需要も高まり、本格的な可動橋が建設された。道路橋では北港運河の正安橋や木津川運河の大船橋が架けられ、国鉄の臨港線や桜島線のように鉄道が運河をわたる部分に、いくつかの可動橋が架けられた。

正安橋は、大正15年(1926)に始まった北港運河の開削によって架けられた橋である。設計・施工は山本工務所である。橋長は約30m、当初は2径間で、片方の純径間が15mを超える部分が跳開橋になっていた。架橋工事は、このあたりの開発を行っていた大阪北港(株)の私費で行なわれ、維持修繕の費用も全て負担することになっていた。船が通る時の橋の開け閉めも架設者が行ない、その手続きに関する協定が会社と大阪市の間で結ばれている。

正安橋は戦後になって、昭和31年と41年の二度にわたって、高潮対策による嵩上げ工事が行なわれている。これらの工事によって橋は5mほど高くなり、長さ10mほどの一径間が継ぎ足されている。

昭和11年に完成した大阪で最大の可動橋、大船橋はスパン24.5mの跳開式で、跳ね上げられたとき重量約700トンの橋体が約5m後へ移動する構造になっていた。この橋は昭和53年、架け替えによって撤去されている。

近年は橋梁技術の発達によって高橋脚や長径間の橋の建設が可能になったことや、運転やメンテナンスに多くの人手と費用がかかることから、可動橋はほとんど建設されることがなくなった。また産業構造や輸送形態の変化によって運河による船舶輸送の必要性が低下したことや、臨港地域での鉄道が不用となったこともあって、多くの可動橋がその役目を終え、撤去されている。正安橋も国内に現存する道路可動橋としては最古のものになってしまっているけれども、現在は動いていない。

北港運河も埋め立てられることになり、既に工事が始まっている。そして正安橋は数年後には撤去されることになっているが、工業都市・大阪の発展を象徴する可動橋を何らかの形で顕彰し、保存していきたいものである。

〔MH〕

竣工年月：大正15年(1926)10月

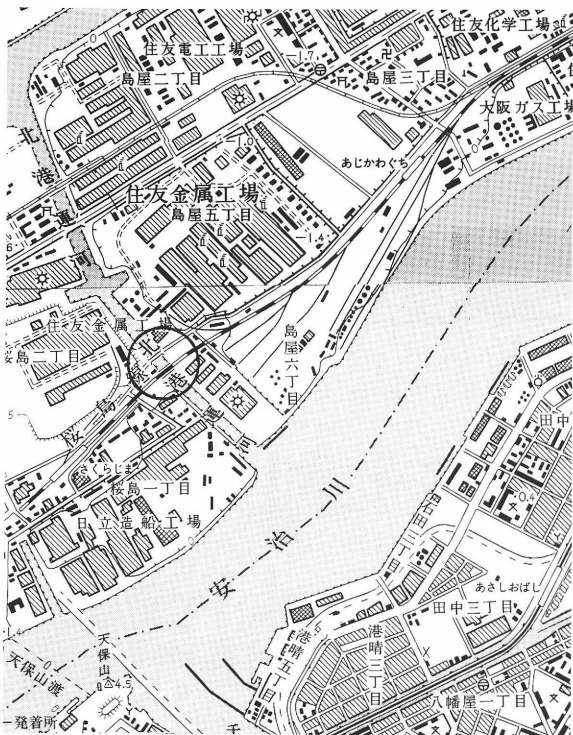
所在地：大阪市此花区

河川名：北港運河

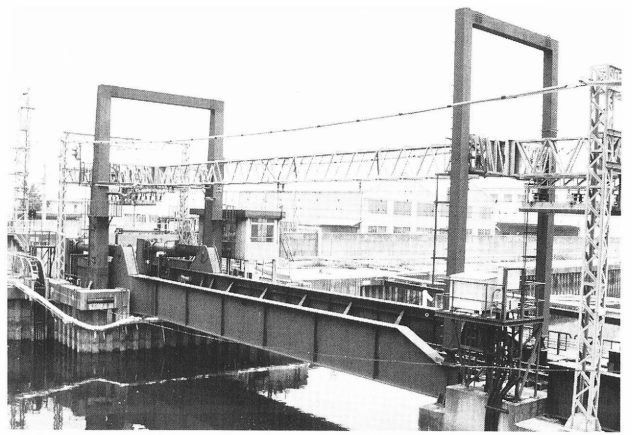
橋長・幅員：48.92×7.4m

径間数・支間長：②1×13.6m+①1×17.6m+②1×9.6m

形式：①跳開式可動橋(中路)、②上路プレートガーダー



(1:25,000 大阪西北部, 大阪西南部)



すぐ横に架かるJR桜島線の可動橋 (北港運河橋梁)



橋歴板 <1992年7月, 撮影・上も松村 博>



<撮影・伊東 孝>