

淀川大橋

よどがわおほし

淀川下流部が新しく開削されたのは、明治40年代のことである。これによって大阪の中心部は、洪水の心配から解放されることになった。このとき大阪と尼崎を結ぶ梅田街道に架けられたのが西成大橋である。このルートは阪神間の最短ルートであったため、道路の整備にともなって交通が集中するようになった。明治末から大正初にかけての好景気に支えられて、沿道の発展は目覚ましく、新しい工場が次々と建てられ、車馬の交通が激増した。しかし、道路の幅は5 m程度と狭いままであったため、交通混雑が大きな問題となった。この地域の将来の発展のためには大幅な道路拡幅が必要であると判断した大阪府は、兵庫県と協議して阪神国道改修計画を立てた。

この事業がスタートしたのは大正8年(1919)で、西成大橋も全面的に架け替えられることになった。事業が進められる途中で、路面電車が設置されることになったり、関東大震災の経験から耐震設計の見直しが行なわれるなどの変更を加えながら、新しい橋は大正15年(1926)8月に完成した。橋の幅は20mと一気に広がり、中央に5.5mの電車軌道、両側に1.8mの歩道が設けられた。橋の構造としては、川の中央部の6径間に上路式のワーレントラスが採用され、両側の12径間にはプレートガーダーが用いられている。これらの橋は全て鋼製で、鋼板は主として国産(八幡製鉄所)であったが、形鋼は国産のものが少なく、主に輸入材が用いられた。

下部工の躯体は鉄筋コンクリート製で、基礎となる中央部の4基の橋脚には、1か所につき4本の鉄筋コンクリート造りの井筒(外径3.6m、深さ約21m)が用いられ、他の橋脚には合計約8000本の落葉松および米松の杭(末口25cm、長さ約9m)が打ち込まれた。なお橋の工事費は、中津運河の淀川小橋もふくめて約246万円であった。

橋の工事が行なわれていたころ、この辺りは大阪市に編入され、西成郡という地名がなくなってしまった。またこの橋が当時としては破格の規模をもつ橋であったということもあり、旧名を変更して淀川大橋と名づけられた。これと同時に中津運河を渡る淀川小橋も完成した。川は既に埋め立てられたが、スパン22.4mの桁橋は健在である。

淀川大橋は国道2号の橋として建設省の管理に移され、阪神間の重交通によく耐えてきた。近年、淀川の下流部には国道43号や高速道路大阪西宮線、さらには大阪湾岸線の橋が次々と架けられ、道路の重要度は相対的には下がったものの、なお阪神間の重要路線であることには変りがない。この橋が完成して既に70年近くになるが、この間に橋周辺では地下水の汲み上げによって地盤沈下が進み、橋面が堤防よりかなり低くなってしまった。このため橋の両端部には、洪水時に橋の部分から水が流れ出さないように、大規模な鉄扉が設けられている。毎年台風シーズンになると、この鉄扉を閉鎖し、防災訓練が行なわれている。

〔MH〕

竣工年月：大正15年(1926)8月

所在地：大阪市福島区 - 西淀川区

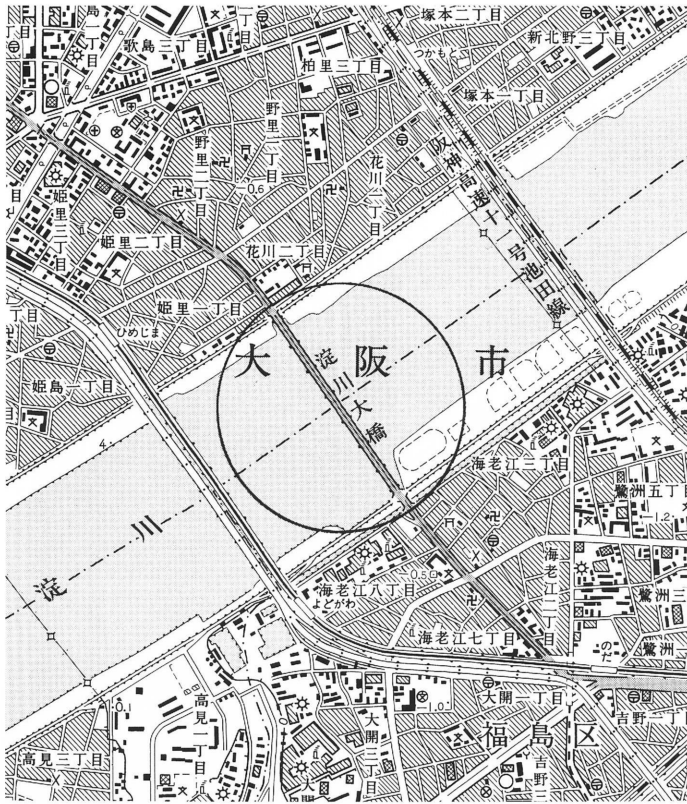
河川名：淀川

橋長・幅員：729.7m × 20.08m (車道1 × 16.4m + 歩道2 × 1.84m)

径間数・支間長：①(22.1 + 10 × 21.95 + 22.23)m + ②(6 × 32.92)m +

①(22.23 + 10 × 21.95 + 22.1)m

形式：①プレートガーダー、②上路ワーレントラス



(1:25,000 大阪西北部)



親柱



〈1994年3月，撮影・共に松村 博〉