

木津川橋梁・岩崎運河橋梁

きづがわきょうりょう・いわさきうんがきょうりょう

300ft（正確には支間311ft6lin）の大ダブルワーレントラスである木津川橋梁と、同一設計の岩崎運河橋梁を、多くの人が身近に、また実感をもって見られるようになったのは、大阪環状線としてこの2橋をふくむ区間が開通して電車が走るようになった昭和36年（1961）からである。しかし、その前に昭和3年（1928）から3分の1世紀にわたって息をひそませていた長い時代があった。地味な関西本線支線今宮-大阪港間時代、すなわち大阪臨港線時代である。

大阪港の臨港鉄道については、大阪築港の起工された4年後の明治34年（1901）には早くもその必要性が議論された。しかし、北側の西成線福島駅で分岐して中之島西端・境川町を経由して築港に至る案と、南側の関西線今宮駅より分岐して津守町・小林町を経由して築港に至る案の、どちらにするかが容易に決まらず、やっと大正3年（1914）に、南側案に近い折衷案として木津川・尻無川はともになるべく上流で横断するという、現在大阪環状線の一部になっているルートに決した。距離も工事費も優位の南側案の欠点であった上記両河川の河口部近くでの水運に対する阻害を、渡河地点を上流に移すことによって解決した案である。河口付近ではどうしても橋脚を必要としたからである。

したがって設計荷重E40、複線という条件で橋脚なしで1支間で渡れる可能性をにらみつつ、線形を選んでおこなった結果が、この支間長と渡河位置ということになったのであろう。線路は大阪臨港線時代は単線であったが、主要構造物は複線が入るように配慮した。したがってこの両橋梁と、もう一つのトラス橋である尻無川橋梁（支間32.31m）は複線桁であって、このあたりの考え方は総武本線の小名木川支線あたりと同じである。

クーパーのE荷重による、フィート・インチシステムの設計の最後を飾る（同時期の前記尻無川橋梁はK18荷重、メートルシステム）雄大なデザインで、大阪の下町の風物詩ともいえるものである。

木津川橋梁は、大正駅ホームの天王寺方の端部にすぐ接しており、また岩崎運河橋梁は、近接の道路橋の岩崎橋に接近しているので、支点付近の構造等をつぶさに見ることができる。

それにしても、端柱を垂直に立てたのはどうしてであろうか。景観上は当初より物議をかもしたと思われるが、急速設計のための単純化が原因とされている。どのような軍の要請であったかわからないが、多人数による分割設計により、30日間でまとめたといわれる。したがって馴れたフィート・インチシステムによったのであろう。とにかく、裏舞台から表舞台に踊り出た幸運なトラスである。

〔NY〕

開通年月：昭和3年（1928）12月1日

鉄道名・線名・駅間：JR西日本 大阪環状線（木）芦原橋-大正間、（岩）同大正-弁天町間

所在地：（木）大阪市浪速区・大正区、（岩）同大正区・西区

河川名：（木）木津川、（岩）岩崎運河

橋長・単複の別：（木）106m（橋台前面間長）、（岩）91m（橋台前面間長）

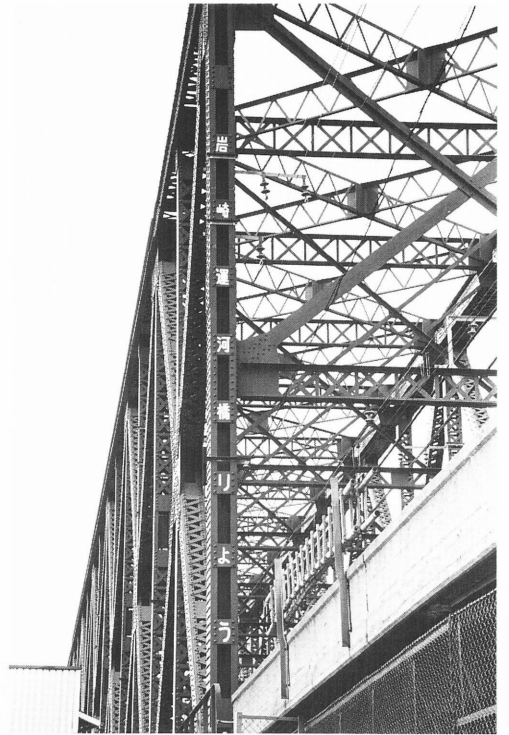
径間数・支間長：（木）①1×94.945m、②1×11.28m、（岩）1×94.945m

形式：（木）①複線下路ダブルワーレントラス（斜角右53°26′）②下路プレートガーダー

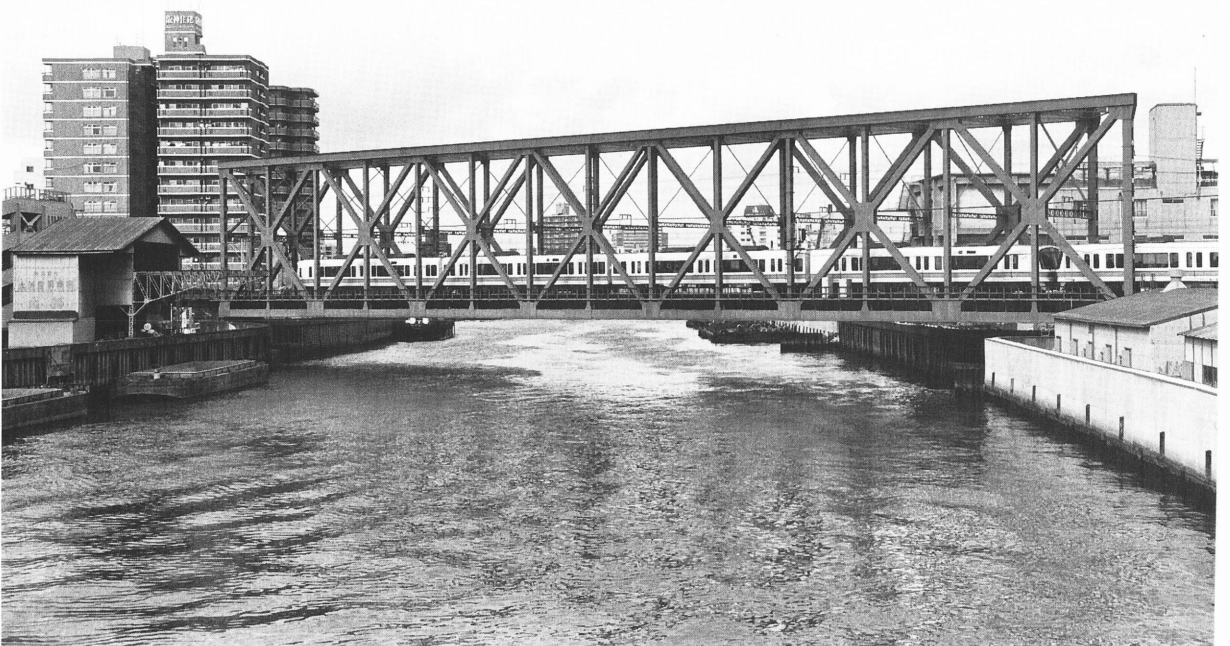
（岩）複線下路ダブルワーレントラス（斜角左53°26′）



(1:25,000 大阪西南部)



岩崎運河橋梁



木津川橋梁

〈1994年1月，撮影・共に西野保行〉