

桜宮橋

さくらのみやばし

「桜宮橋」は、正式の名称より「銀橋」という愛称で呼ばれることが多い。旧淀川の水路をひとまたぎする雄大なアーチ橋は銀色の塗装が施され、北東大阪のランドマークとして人々の目に強く焼きついているからであろう。

桜宮という地名は大川の東岸にある神社の名称から発している。桜宮周辺は江戸時代から桜の名所として有名で、境内ばかりでなく大川の両岸、川崎から長柄の近くまで桜の木が続き、花見の頃には老いも若きも陸を歩くか舟で来て、夜になっても花見の宴が続いたといわれている。ただ桜宮の境内の桜は、明治18年の大洪水によって枯れてしまった。しかし対岸に明治初め、造幣局が造られたとき、現在見られるような里桜（八重桜）の並木が整備されて、明治16年に桜の通り抜けが行なわれるようになって以来、大阪最大の桜の名所として市民に親しまれ続けている。

桜宮橋は大阪を代表する橋の一つである。大阪市第一次都市計画事業によって建設された天満蒲生線（現国道1号）の一環として新しく澱川新橋が架けられたが、それが桜宮橋である。工事は昭和3年5月に着工され、昭和5年（1930）9月末に完成した。総工費は約129万円であった。この橋の主橋梁部は、支間104mを誇り、戦前では日本最大のアーチ橋である。この巨大なアーチ橋を支える基礎には、長さ20m、径40cmの鉄筋コンクリートの場所打ち杭が一橋脚あたり約200本使われている。施工に先立って支持力を確認する実験も行なわれ、細心の注意が払われた。

桜宮橋のアーチには3ヒンジアーチという特異な形式が採用されている。この辺りの支持地盤が悪く、かなりの支点沈下が予想されたため、このような形式が採用された。中央にヒンジがあるため、橋脚に多少の不等沈下や側方移動が生じてでもアーチ部に無理な力がかからないという利点をもっている。3ヒンジアーチという特異な形式は、アーチ部材が中間で大きくなるため、非常に重厚な感じを与える。設計の意図が明確に表現された構造であるといえよう。アーチを支える橋脚部に、橋頭堡ともいうべき塔が建てられており、橋全体の印象を高めている。この塔には橋面から河岸の公園敷へ降りる階段が設けられている。旧淀川の河川敷では毛馬桜之宮公園の整備が進められており、桜宮橋の存在は都市景観の上からも、都市施設としての意味からも、重要性を増してくると思われる。

桜宮橋は昭和33年に建設省近畿地方建設局に引き継がれ、今日に至っている。国道1号の交通を支えて50年が経過し、アーチ部の橋脚部に10数cmの不等沈下や側方への移動が進み、アーチの支間が約35cm広がったため、大掛かりな補強工事が行なわれた。また、国道1号の拡幅にともない、この橋の上流側に新しい橋が架けられることになっており、これが完成すると、橋の景観もかなり変わったものになるだろう。〔MH〕

竣工年月：昭和5年（1930）10月28日

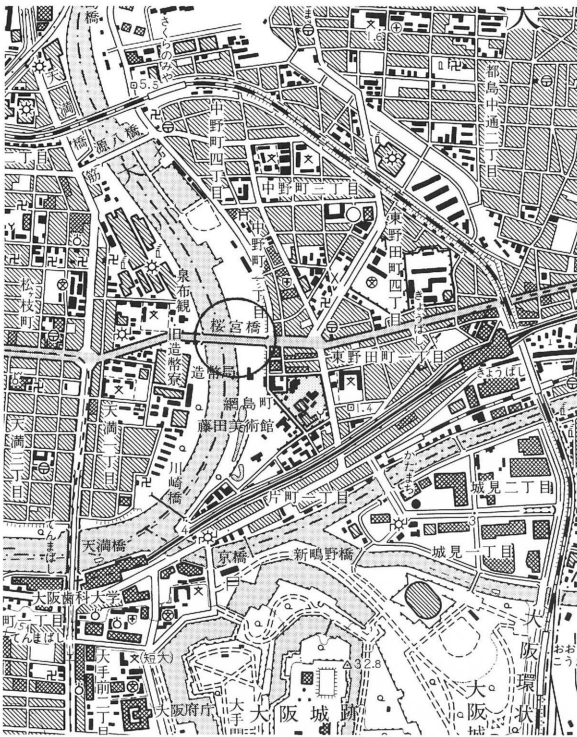
所在地：大阪市北区 - 都島区

河川名：旧淀川

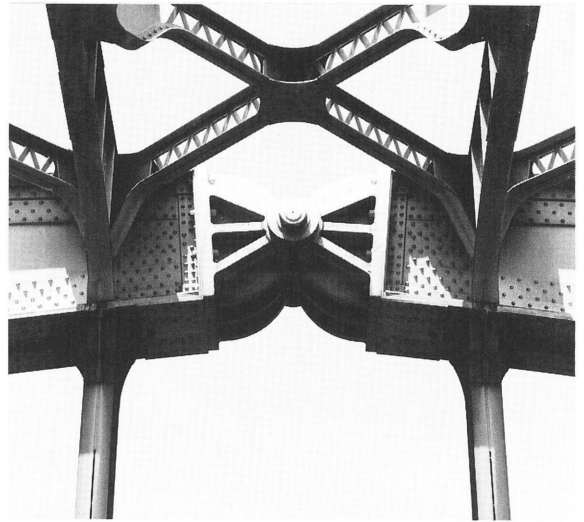
橋長・幅員：187.76m × 22.0m（車道14.0m + 歩道2 × 4.0m）

径間数・支間長：① 1 × 11.6m（橋脚前面間） + ② 1 × 104.0m（ヒンジ中心間） + ③ 4 × 13.8m（橋脚前面間）

形式：①プレートガーダー、②下路3ヒンジアーチ



(1:25,000 大阪東北部)



中央ヒンジ部



〈1984年4月，撮影・共に松村 博〉