

開業したる大阪臨港鐵道

大阪改良事務所最近の工事

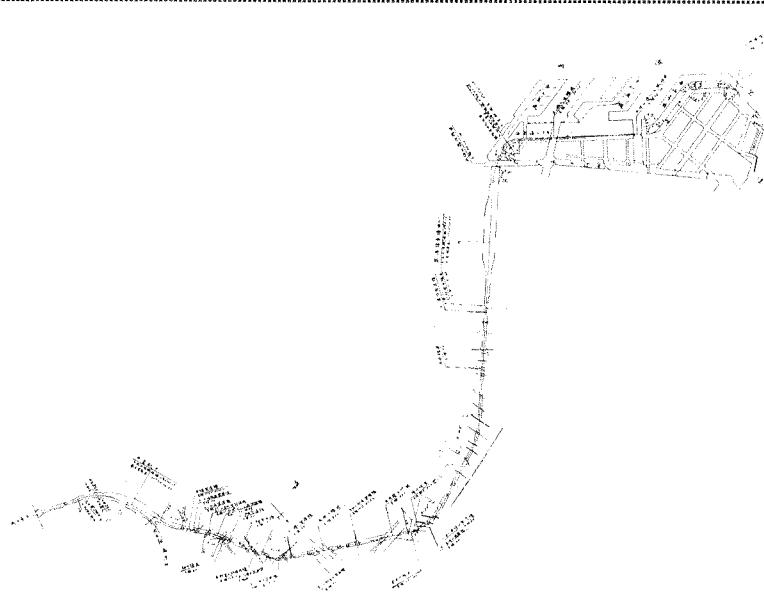
大阪が商工都市として世界に重きをなせるは世間周知の事なるが、更にその地理的優勢を利し、外國貿易の發展を期す可く先年大規模の築港計畫を樹てその第一期工事はすでに完成を見た。斯くて大阪市の此の築港計畫に順應し貨物の圓滑なる輸送を計り、從來の艀積による運賃の低下を計り併せて大阪、片町湊町等の既設驛を救濟す可く企てられたるが此の臨港鐵道である。此の計畫は古く明治二十三年九月大阪市會建議に端を發し爾來三十有餘年大正五年に至つて漸く實測に着手したのである。路線に就いては種々の論ありたるも結局關西本線今宮驛より分岐し安治川上流を横断し舊居留地を經て築港棧橋に至る線が採用された。而して今宮附近人家稠密の處は擁壁式又はスラブ式高架線とするも、尻無川を渡つた後は比較的人家少く且附近倉庫工場等の聯絡を考へ、且貨物線の使命を果すため路面式とした。尙ほ是等の専用線に出入する貨車及び岸壁に集散する貨車整理のため幅

崎に臨港操車場を設けた。此の操車場の本線延長は63鎖にして、有效長は1,500呎側線延長は3哩63鎖にして年間70萬噸の貨物を取扱ふ事を得。

今宮驛より當操車場の少しく先なる天保山運河を亘りたる所まで約三哩半は省負擔にして、之れより先岸壁線の約2哩は大阪市負擔鐵道省施工である。本線路は大正九年用地買収に着手し、大正十二年八月工事に着手し、昭和三年九月その竣工を見たのであつて、三年十二月一日開業したのである。

■本線の總工事費は大約六百萬圓にして用地橋梁等は複線分土工軌道は單線分である、此の臨港鐵道の開通により直ちに大阪に於ける物資集散の系統に大影響を與へるとは考へられざるもの、漸次その真價を發揮すべく且つ比較的發展遅かりし南大阪一帶の發展を促す事大なるものあらうと稱される。（工務局技師岡田信次氏稿）

大阪水陸聯絡線々路平面圖



— 大阪臨港鐵道工事 —



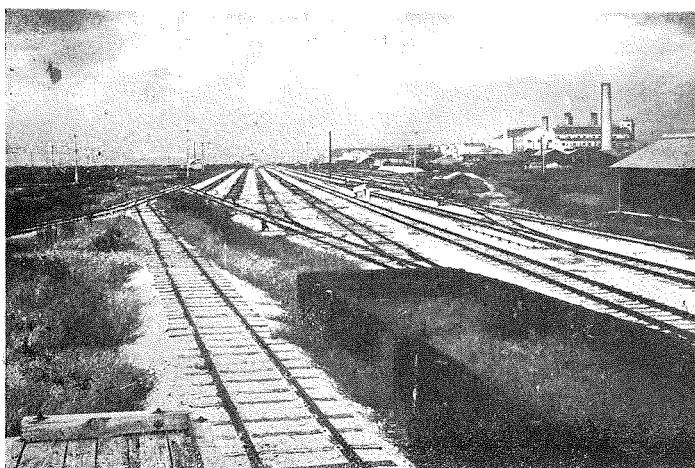
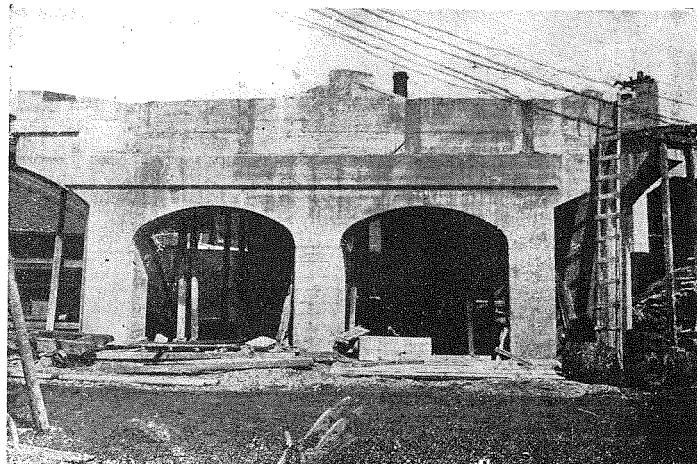
(2) 擁壁式高架橋

設計荷重 E40
型式 重力式コンクリート擁壁
基礎 鐵筋コンクリート

此の擁壁式は今宮駅鶴川橋梁間及び岩崎河橋附近の一部にして前者は今宮構内と新高架橋との取付の關係上、後者は岩崎、木津兩橋梁の根堀より發生する土砂にて充填するものである。

(3) 今宮附近に於ける
スラブ高架橋

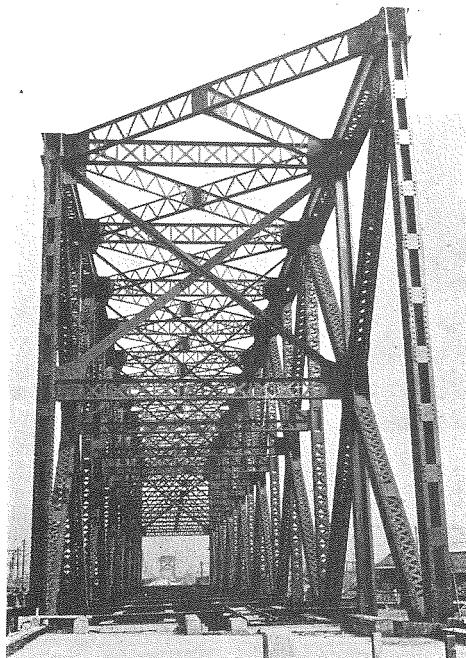
設計荷重 E40
型式 三経間樋構式
鐵筋コンクリート
基礎 鐵筋コンクリート杭打、長
平均20呪
軀體 鐵筋コンクリート



(4) 築港操車場

福崎町に在りて其利用は
岸壁線に出入する貨車及附
近専用線に出入する貨車の
整理等である。

— 大阪臨港鐵道工事 —



(5) 岩崎川橋梁

下圖の木津川橋梁と経間其他全然同一であるが、唯斜角を右左異にしてをる。

製造所 汽車製造株式會社

(6) 木津川橋梁

経 間 300呪、斜角右 $53^{\circ}26'13''$

基 础 鐵筋コンクリート井筒沈下、井筒直徑15呪圓形深さ80呪二個を拱にて繼ぎ一橋臺とする。

軸 體

橋 架 下路ダブルワーレン並弦式構橋復線式下弦材中心と上弦材中心との間隔は50呪である。

製造所 川崎造船所

