

玉手橋

諸元等

所在地 柏原市石川町～藤井寺市道明寺
河川名 石川
建設年 1928年（昭和3年）
形式 5径間連続吊橋、鉄筋コンクリート製主塔
橋長 151m
支間長 18.1+38.1+37.9+38.5+18.9m
幅員 3.3m



歴史

西日本最古とされる玉手山遊園地が、1908年（明治41年）柏原市玉手山丘陵に開園された。これは当時、柏原―長野間を結ぶ河南鉄道が鉄道利用者の増加を見込んで行楽施設として開業したものである。その後、河南鉄道は、大阪鉄道、近畿日本鉄道（道明寺線）へと継承されるが、玉手橋は1928年（昭和3年）に大阪鉄道が道明寺駅から玉手山遊園地への経路を整備した際に、石川に架橋した吊橋である。この橋が出来るまでは、木製の橋であり洪水で流される度に電車で訪れる利用客は遠回りする必要があったため、鉄道会社が自前で架橋したものである。1953年（昭和28年）に近鉄より柏原市に移管されたが、遊園地は1998年（平成10年）に閉園した後、柏原市立玉手山公園として再開された。玉手橋は柏原市と藤井寺市の境界にあり、現在でも近隣住民の通勤・通学路や生活道路として利用されている。そのため92年前に製造された主ケーブル、橋桁、橋脚は建造当時の昭和初期の形態は残しつつ、必要に応じて補修・補強して維持管理されている。

特徴

遊園地を目指して道明寺駅を出ると直ぐに、普段は見慣れない、中世ヨーロッパ風の城門を想わせる主塔が目に入り、歩くと主ケーブル、斜めハンガーと赤い欄干で囲まれた路面がゆっくり揺れる、訪れた親子はこの橋を渡るだけでも高揚感があり、また行きたいと思わせる。設計者は、このような仕掛けを狙って、当時では珍しい連続吊橋を計画したのではないかと憶測させられる。



大大阪時代に当たる昭和初期の建設であるためか、遊園地へのゲートとして相応しいデザインと遊び心が施された吊橋である。構造的にも5径間連続は日本最多の径間数を誇り、ほぼ1世紀に渡り供用に耐えていることから、当時の技術力の高さが窺える。

主塔と橋台は鉄筋コンクリート製であり、主塔頂部にはアーチ状の水平部材を配し、路面に近い部分の塔柱はレンガで装飾など、構造細部の景観への配慮がされている。一方、吊橋は耐風安定性の確保が重要であるため、補剛桁は鋼製トラス桁で剛性を高め、主ケーブル間隔は路面より広くしてハンガーを傾斜させて配置し、かつ、路面は重量のあるコンクリート床版（厚さ15cm）として、耐風安定性を高める工夫をしたものと推定される。

本橋の文化的価値

両岸と4組の主塔で支える5径間連続吊橋であり、唯一の日本最多径間の吊橋である。地域の社会経済的な背景を写す近代の建造物として価値があることから、2001年（平成13年）に吊橋として初めて文化庁より登録有形文化財（建造物）に指定された。



周辺環境

最寄り駅となる近畿日本鉄道南大阪線・道明寺駅は、近鉄最古の営業路線にある。周囲には、菅原道真公を祀る道明寺天満宮や日本最古の八幡宮である菅田八幡宮、世界遺産に登録された百舌鳥・古市古墳群にある応神天皇陵と文化遺産が多く点在する。また難波京と平城京を結ぶ龍田古道や東高野街道、大坂の陣の古戦場跡も近くにあつて古代から近世まで長期にわたり繁栄してきた地域である。

参考文献

柏原市ホームページ http://www.city.kashiwara.osaka.jp/docs/2014082300093/?doc_id=1543

藤井寺市ホームページ [https://www.ne.jp/asahi/fudoki/fujidera/03\)koutsu/4\)hashi/2\)tamatebashi/tamatebashi.html](https://www.ne.jp/asahi/fudoki/fujidera/03)koutsu/4)hashi/2)tamatebashi/tamatebashi.html)

文化遺産オンライン <https://bunka.nii.ac.jp/heritages/detail/138188/1>

国指定文化財等データベース <https://kunishitei.bunka.go.jp/heritage/detail/101/00002418>