

橋梁スペシャリスト船上見学会

橋梁の歴史・特徴

令和6年11月27日

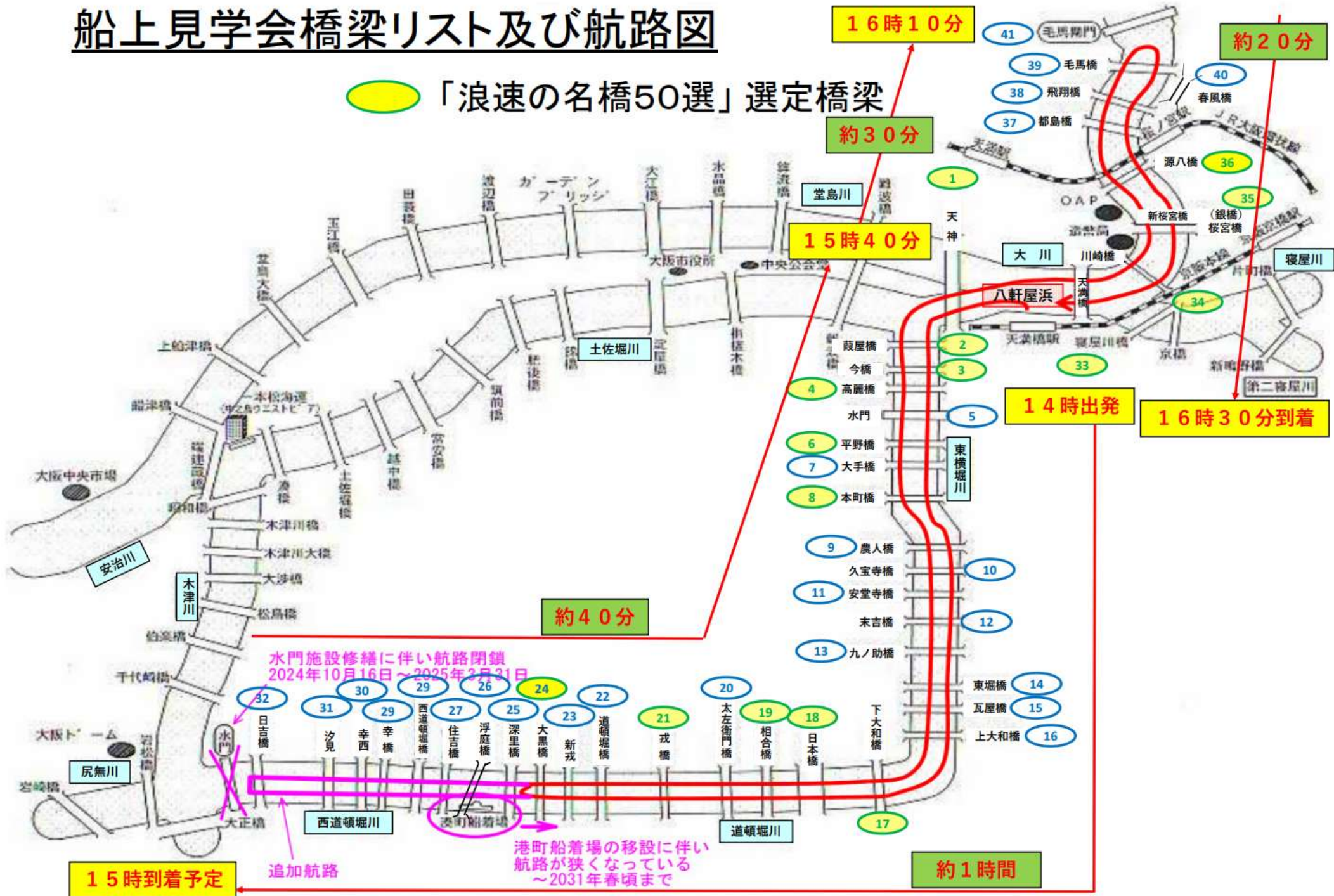
出典: 大阪市ホームページ

出典: cvvホームページ「浪速の名橋50橋」

出典: 松村 博 著「大阪の橋」

船上見学会橋梁リスト及び航路図

「浪速の名橋50選」選定橋梁



船上見学会 橋梁一覧表

「浪速の名橋50選」選定橋梁

No	河川名	橋 名	材料	橋 種	完成年	備 考	No	河川名	橋 名	材料	橋 種	完成年	備 考
1	大川	天神橋	メタル	2ヒンジ上路アーチ	S9	50選	22	道頓堀川	道頓堀橋	メタル	鈑桁	S11	一般国道25号 御堂筋
2	東横堀川	葎屋(よしや)橋	メタル	鈑桁	S41	50選	23	道頓堀川	新戎橋	メタル	鈑桁	S38	
3	東横堀川	今橋	メタル	箱桁	H6	50選	24	道頓堀川	大黒橋	メタル	鈑桁	H24	50選
4	東横堀川	高麗橋	RC	上路アーチ	S4	50選	25	道頓堀川	深里(ふかり)橋	メタル	鈑桁、ゲルバー	S5	
5	東横堀川	水門					26	道頓堀川	浮庭橋	メタル	吊橋	H20	
6	東横堀川	平野橋	メタル	上路アーチ(ランガー)	S10	50選	27	道頓堀川	住吉橋	メタル	鈑桁	T14	
7	東横堀川	大手橋	RC	上路アーチ	T15		28	道頓堀川	西道頓堀橋	メタル	鈑桁	S34	
8	東横堀川	本町橋	メタル	2ヒンジ上路アーチ	T2	50選	29	道頓堀川	幸(さいわい)橋	メタル	鈑桁	S43	
9	東横堀川	農人橋	メタル	鈑桁	S44		30	道頓堀川	幸西(こうさい)橋	メタル	鈑桁	S45	
10	東横堀川	久宝寺橋	RC	ゲルバー	S14		31	道頓堀川	汐見橋	メタル	鈑桁	S39	
11	東横堀川	安堂寺橋	メタル	鈑桁	S42		32	道頓堀川	日吉橋	メタル	鈑桁、ゲルバー	S10	
12	東横堀川	末吉橋	RC	アーチ	S2		33	大川	天満橋	メタル	箱桁 ゲルバー鈑桁	S45 S10	高架橋 50選
13	東横堀川	九ノ助橋	メタル Co	2ヒンジ上路アーチ	S2		34	大川	川崎橋	メタル	斜張橋箱桁	S53	50選
14	東横堀川	東堀橋	メタル	2ヒンジ上路アーチ	S11		35	大川	桜宮橋	メタル	3ヒンジ下路アーチ	S5	50選 国道1号銀橋
15	東横堀川	瓦屋橋	メタル	鈑桁	S41			大川	新桜宮橋	メタル	下路アーチ	H18	国道1号
16	東横堀川	上大和橋	メタル	鈑桁	H6		36	大川	源八橋	メタル	鈑桁	S11S46	50選
17	道頓堀川	下大和橋	メタル	鈑桁	S62	50選	37	大川	都島橋	メタル	ゲルバー鈑桁	S31 S54拡幅	
18	道頓堀川	日本橋	メタル	鈑桁	S44	50選	38	大川	飛翔橋	メタル	アーチ橋(ローゼ)	S59	
19	道頓堀川	相合(あいあう)橋	メタル	鈑桁	S37	50選	39	大川	毛馬橋	メタル	鈑桁(連続)	S35 S54拡幅	
20	道頓堀川	太左衛門橋	メタル	鈑桁	S33 H16		40	城北川	春風橋	PC	連続桁	S56	
21	道頓堀川	戎橋	メタル	鈑桁	H19	50選	41	大川	毛馬閘門			S49	

① 天神橋

橋長：210.70m 幅員：22.00m
形式：アーチ橋（2ヒンジアーチ）、完成：昭和9年

天神橋は**文禄3年(1594)**に架けられたと伝えられ、当初は橋の名はなく新橋と呼ばれていたが、**天満天神社が管理することから、しだいに天神橋と呼ばれるようになった**という。天神橋の架設は上町台地と大坂の北部方面を結ぶという意味で大変重要な役割を果たしていることが確認できる。

明治18年7月の大洪水により淀川筋の橋は次々と流されたが、その直後に鉄橋化されることになり、天神橋には、ドイツからの輸入品で長大スパン約**66mのボーストリングトラス**が用いられた。

現在の天神橋は第一次都市計画事業によって完成したもので、低い軽快なアーチが中之島の剣先の風景によくマッチし、水都大阪の代表的な景観を形成している。主要部の形式は**3連の軽快な鋼2ヒンジアーチ**で、両端には重厚なコンクリートのアーチを置き、全体のデザインを引き締めている。



② 葎屋橋

橋長：49.15m 幅員：19.50m
形式：桁橋 完成：昭和41年

東横堀川の北端、大川からの分流点に架けられた葎屋橋は、俗に築地と呼ばれた蟹島遊廓への通路として設けられたものである。この遊廓は**天明4年(1784)**に葎屋庄七らによって開発されたもので、橋も**天明年間に架設**されたと考えられる。蟹島の地は大川の眺望が非常によく、料理屋、旅館などが建てられ発展した。

大川の洪水時に、度々被害を受けたことから、架け替えにあたっては種々の技術的な工夫がなされた。**明治初年**に架けられた葎屋橋は当時としては大変珍しい**斜張橋の原理**を用いたもので、大変評判になったようである。

葎屋橋の通り（府道石切大阪線）が現在のように広くなったのは市電事業によってである。北浜の交差点から天満橋の南詰までの**市電は明治44年10月に開通**しているが、橋はその直前の7月に完成した。一方、蟹島と呼ばれた料理屋街は道によってへだてられた形となり、しだいにさびれていった。なお**現在の橋は昭和41年に架け替え**られたもので、**2径間の合成桁**が採用されている。



③ 今橋

橋長：68.20m、幅員：9.0m
形式：桁橋、完成：平成6年

大阪の陣の様子を描いた**絵図にこの橋の名**が記されていることから、**豊臣時代には既に存在した**と考えられる。

江戸時代には、橋の西側に平野屋五兵衛、天王寺屋五兵衛など大物両替商が軒を並べ、大阪の金融の中心地であった。また北浜には寛保3年（1743）金相場会所が設けられ、明治11年（1878）証券取引所が設立されるまで、金銀銅三貨の取引がこの地で行われた。**元禄の頃の資料に、橋長75.8m、幅員5.5mと記されており**、町橋としては規模の大きなものであった。橋のたもとから尼崎方面への乗合船が出ていたとの記録もある。

今橋は大正13年に近代橋になったが、戦後、東横堀川に沿って阪神高速道路が建設されたときに若干の改造が加えられた。**その後老朽化が進んだため、現在の橋に架け替え**られている。



むかしの橋



現在の橋



④ 高麗橋

橋長：62.54m、幅員：11.00m
形式：アーチ橋、完成：昭和4年

高麗橋は、大阪城の外堀として開削された東横堀川に架かる橋で、**慶長9年（1604）**には擬宝珠（ぎぼし）をもつ立派な橋となっていた。高麗橋という橋の名の由来には諸説あるが、**古代・朝鮮半島からの使節を迎えるために作られた迎賓館の名前に由来**するというものと、豊臣秀吉の時代、朝鮮との通商の中心地であったことに由来するというものが主なものである。

高麗橋筋には元禄時代から三井呉服店（三越百貨店の前身）や三井両替店をはじめ様々な業種の店が立ち並び、人々の往来が絶えなかった。そして橋の西詰には幕府の高札が立てられていた。

江戸時代に交通の要所など重要地点に架けられ、**幕府が直接管理する橋を公儀橋**と呼んだが、この高麗橋は公儀橋の中でも特に重要視されていた。

明治時代には里程元標がおかれ、西日本の主要道路の距離計算はここを起点として決められた。

明治3年（1870）にイギリスより輸入された鉄橋に架け替えられ、「くろがね橋」とよばれていた。**現在の橋は昭和4年に架けられた鉄筋コンクリート製のアーチ橋**である。欄干の擬宝珠や西詰にあった櫓屋敷を模した親柱が、橋の歴史を物語っている。



全景



⑤ 水門

橋長：68.20m、幅員：9.0m
形式：桁橋、完成：平成6年

● 水門の役割

① 高潮防御機能

- ・高潮や津波を防御し、まちを守る機能

② 水位の制御

- ・潮の干満による水位変動を両水門により制御し、遊歩道に近い高さの水位を保つ

③ 閘門機能

- ・水門の前の異なる **水位を調整し、船舶の航行を可能**とするための機能

④ 水門操作による河川浄化

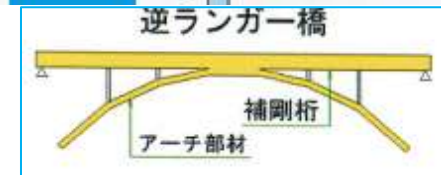
- ・水門操作により、寝屋川の水の流入を抑制し、清浄な大川の水を多く取り入れる河川水質浄化対策を実施



水門



大手橋



⑥ 平野橋

橋長：57.00m、幅員：12.70m
形式：鋼アーチ橋（**逆ランガー**）、完成：昭和10年

江戸時代の平野橋界隈は、東に神明神社、西に御霊神社があり、その門前の盛り場として賑わっていた。毎月1日と6日に開かれる夜店は当時の大阪名物のひとつとされていた。平野町の名前の由来は定かではないが、御霊神社の祭神、早良（さわら）親王が京都の平野神社に祀られていたことからこの界隈が平野とよばれるようになったとの説がある。

『地方役手鑑』などの資料によると平野橋は橋長61.8メートル、幅員4.1メートルとなっており、**明治31年（1898）の架け替え時の資料にもほぼ同規模の橋**であったとの記録が残されている。

現在の平野橋は昭和10年につくられた逆ランガー桁とよばれる珍しい形式であり、**この形式の適用は世界で初めて**であるといわれた。アーチ部材が細くスマートな印象を与える橋である。**令和元年度に土木学会の選奨土木遺産に認定**されている。

⑦ 大手橋

橋長：49.55m、幅員：10.0m
形式：アーチ橋、完成：大正15年

大手通という町名が付いたのは明治以降のことで、大手橋と名付けられたのは大正時代になってからである。**大手橋が近代橋になったのは大正15年**、第一次都市計画事業によってである。**三径間のコンクリートアーチが採用**されている。

東横堀川の橋はアーチが多く、鋼とコンクリート製がほぼ交互に並んでいる。デザインもそれぞれ違っていて、独自の景観を作り出している。**偶然こうなったのではなく、設計担当者の意図が働いていた**はずである。

建設後60年以上経ち、床版や橋面の損傷が著しくなっていたため、**平成元年度に改修工事**を行い、これに合わせて顕彰碑を設置した。



現在の橋

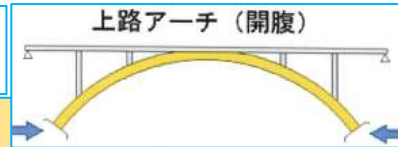


むかしの橋



⑧ 本町橋

橋長：46.50m、幅員：21.56m
形式：アーチ橋（**2ヒンジアーチ**）、完成：大正2年



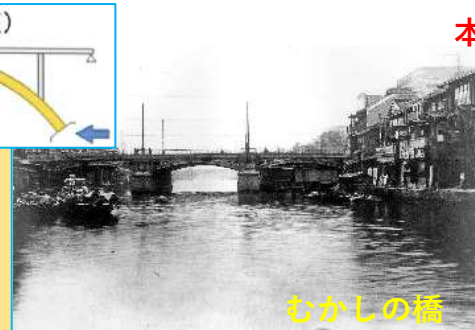
本町橋は現役の橋としては、**大阪市内最古の橋**である。

初代本町橋は、豊臣秀吉が大阪城築城に際して東横堀川を外堀として開削した時に架けられたと考えられている。江戸時代には**公儀橋（幕府直轄管理（12橋あるうちの1つ））**であった。

橋の東側は商業地となり、今のシティプラザ大阪の前には石畳が敷かれ荷揚場になっていた。また橋詰の北東側には享保9年（1724）の大火事以降に西町奉行所が設置された。天明7年（1787）の文献によれば、橋長約54m、幅員5.9mの木橋であったとされている。

現在の橋は、本町通が市電道路として拡幅された**大正2年（1913）5月に架け替え**られたもので、**3連の鋼アーチ**が、ルネサンス風のデザインをもつ石造りの橋脚に支えられた重厚な構造の橋となっている。

平成24年2月に大阪市指定文化財として指定された。

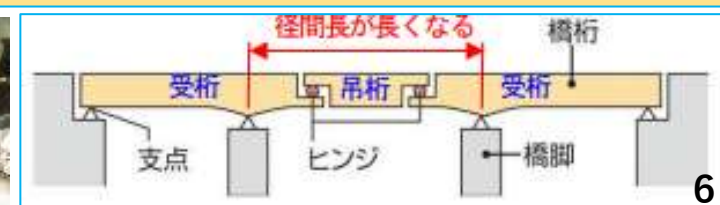


⑨ 農人橋

橋長：上流33.14m、下流32.00m、幅員：上流18.35m、下流18.35m
形式：桁橋、完成：昭和44年

江戸時代には幕府が管理する**公儀橋**の一つであった。橋名の由来について『摂津名所図会大成』には、「いにしえより**農民が田畑へ往き通うための橋**で、**土橋と同じような形式**であったが、**寛永・正保の頃（1640年頃）**までは船場には田畑や芦原などが多くあって、（中略）寛永年間、急速に発展していく。これに伴って**橋も高欄擬宝珠をもった立派な造り**となった。」とある。

農人橋は**明治の半ばに鉄柱木橋**となったが、第1次都市計画事業によって**大正15年に鉄筋コンクリートのアーチ橋に架け替え**られた。**現在の橋**は**中央大通の建設にともなって架け替え**られたもので、阪神高速道路（東大阪線）を挟んで二つの橋から成っている。



⑩ 久宝寺橋

橋長：49.2m、幅員：6.0m
形式：桁橋（**連続桁**）、完成：昭和42年

橋名は伝説的な寺の名前に由来する。**久宝寺は同名の寺が船場の側にあった**と言い伝えられている。しかしその位置は定かではなく、久宝寺の由来には**他説があって、道頓堀川が開削されたとき、河内の久宝寺から多くの人夫が来て、この地に集落ができた**ためともいわれている。

久宝寺橋は豊臣時代から架けられていたらしい。久宝寺橋は町橋で、近隣の町々で維持管理が行われていた。

江戸時代から明治の初めにかけては、橋の構造にはほとんど変化はなく五径間の木橋であったが、約6mと幅がかなり拡げられた。

久宝寺橋が永久化されたのは、**昭和14年**で、橋長41.5m、幅員12.6mとなり、**三径間のゲルバー式の鉄筋コンクリート桁**が適用された。

⑪ 安堂寺橋

橋長：49.2m、幅員：6.0m
形式：桁橋（連続桁）、完成：昭和42年

橋の名は、伝説的な寺の名前から由来し、**安曇寺から転訛**したものといわれたが**現在では否定**されている。

江戸時代の橋通りは、**玉造から生駒の暗峠に達する奈良街道に通じる重要な道筋に当り、この時代初期には架設**されていた。

明治中期になると鉄柱で支えられた木桁橋となり、**大正3年(1914)に鋼鈑桁に架け替え**られたが、幅員は6.1mで従前のものと殆ど同じであった。戦後**昭和42年(1967)に幅員6mで三径間の鋼鈑桁橋に架け替え**られ、交通量の増加に伴い同49年(1974)に両側へ1.5mずつの歩道が拡張されて現在に至っている。



むかしの橋



現在の橋



⑫ 末吉橋

橋長：41.50m、幅員：27.27m
形式：アーチ橋、完成：昭和2年

末吉橋は、**南蛮貿易で活躍した平野の豪商末吉孫左衛門が架けた**といわれている。その末吉家の別邸が橋の西詰にあったとも言われている。江戸時代の末吉橋は町橋で、橋筋の町々の醸金によって維持されていた。

末吉橋は**明治43年、市電第3期線の事業で鋼橋**になり、その後、**第一次都市計画事業**によって**コンクリート製のアーチ橋が架けられた**。隣接した長堀川の安綿橋と同じデザインになっており、**統一性のある風景**を作っていた。戦後、長堀川が埋め立てられとき、拡張されて今日に至っている。



むかしの橋



現在の橋

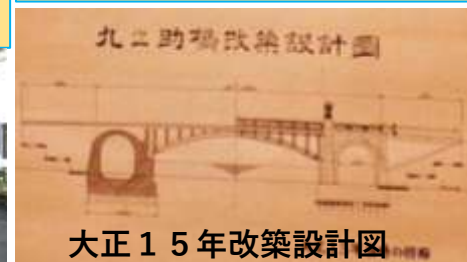


⑬ 九ノ助橋

橋長：34.28m、幅員：11.5m
形式：**アーチ橋（2ヒンジアーチ）**、完成：昭和2年

九之助橋は江戸時代初期には既に架けられていた。橋の西側は九之助町で、このあたりには銅吹所を始め、鋳物屋、鍛冶屋などが多く、工業の町という印象が強かった。町名や橋名の九之助は関係者の人名につながるようだが、その由来は不明である。町橋であったため、橋筋の町を中心に町々からの醸出金によって維持されてきた。

九之助橋は大正15年、第1次都市計画事業で、鋼アーチ橋になった。東横堀川にはアーチ橋が多いが、**鋼製とコンクリート製がほぼ交互に並んでいる**。これは偶然ではなく、**設計担当の意志が働いていた**と考えられる。



大正15年改築設計図



全景



⑭ 東堀橋

橋長：33.10m、幅員：12.73m
形式：**アーチ橋（2ヒンジアーチ）**、完成：昭和11年

この橋の歴史は東横堀川に架かる橋の中ではかなり新しく、第一次都市計画事業に基づき、周防町通（現在はアメリカ村の主要道路、また、御堂筋東側ではヨーロッパ通りの名で親しまれている）が市道堀江玉造線として拡幅整備された際の、**昭和11年（1936）に鋼製アーチ橋として架けられた**。この橋が架かったことにより玉造と九条が一本の道路で結ばれた。

現在の橋は、**平成6年（1994）に改修整備**されたもので、東横堀川全体の景観に配慮した造りになっている。



むかしの橋



現在の橋



⑮ 瓦屋橋

橋長：37.6m、幅員：9.00m
形式：桁橋、完成：昭和41年

瓦屋橋の東詰一体は江戸時代には南瓦屋町と呼ばれ、瓦の窯や土取場があり、**瓦生産が行われていた**。

明治に入っても木橋のままで、**近代的な橋になったのは昭和7年10月**のことである。**橋長37.7m、幅員6.5mの鋼桁橋で、四径間より成り、橋脚は長さ6.5mの鋳鉄製の柱が3本建**となっていた。

戦後、**昭和41年になって架け替え**が行われた。橋長は以前とほぼ同じであるが、**径間数は3となり、橋脚には場所打杭基礎が用いられて橋の強度は高められている**。昭和44年に歩道部が拡幅され、全幅員が9.0mとなって現在に至っている。



むかしの橋



現在の橋



⑰ 下大和橋

橋長：37.2m、幅員：14.2m
形式：桁橋、完成：昭和62年

道頓堀川の最上流に架かるのが下大和橋である。**橋の名前の由来となった大和町**は、東横堀川から日本橋筋付近までの東西に長い町で、**金比羅詣の舟の発着場があり、参詣客相手の舟宿で大変賑わっていた**。

明治以降も木橋であったが、**昭和3年に近代橋に架け替えられた**。**現在の下大和橋は昭和62年に完成し、橋面には植樹柵などが整備されている**。

なお、**明治36年（1903）**に東横堀川の堀止付近（上大和橋・下大和橋の付近）に**巡航船の乗船場ができ**、最盛期には1日2万人もの利用客がある交通機関となったが、**市電の拡張に伴い利用客は減り、大正3年（1914）には廃止された**。

⑰ 上大和橋

橋長：31.3m、幅員：11.0m
形式：桁橋、完成：平成6年

東横堀川は上大和橋の下流で終わりになり、**直角に西へ曲がって道頓堀川**になっている。

明治以降も長らく木橋のままで、**明治14年の記録では橋長37.8m、幅員3.8mとある**。**明治30年（1897）頃に架け替えられ、幅員は6mほどになった**が、依然木橋のままで、近代化に及ばなかった。

近代橋になったのは第一次都市計画事業の中の橋梁改築事業で、**大正14年（1925）10月に完成、橋長35.8m、幅員9.1mの三径間の単純鋼桁橋**である。戦後、橋の東側に川に沿って**阪神高速道路のランプが造られ、橋も東側が少し改造された**。



むかしの橋



現在の橋



むかしの橋



現在の橋



⑱ 日本橋

橋長：28.80m、幅員：28.00m
形式：桁橋、完成：昭和44年

日本橋は**紀州街道（旧国道29号線）が道頓堀川を渡るところに架けられた橋**で、江戸時代には幕府が管理する**公儀橋**であった。日本橋の橋筋は長町とよばれ、道の両側には旅籠が軒をならべていた。橋詰には船着き場があり、水陸交通の要所として賑わった。特に人通りの多かった道頓堀への曲り角にあたる南詰の西側には幕府の高札場が設けられていた。当時の**橋の規模は資料によって異なるが、橋長約40m、幅員約7mの木橋**であった。

明治10年（1877）に鉄橋になったのち明治34年（1901）に架け替えられ、さらに明治45年（1912）市電が通る鋼橋となった。この時、堺筋の大幅な拡幅にともない橋の幅員も道路と同様の21.8mに広げられた。**現在の橋は昭和44年の地下鉄建設に伴って架け替えられたもので、橋詰めには旧橋の親柱が残されている。**



むかしの橋



現在の橋



⑲ 相合橋

橋長：42.00m、幅員：9.10m
形式：桁橋、完成：昭和37年（昭和58年拡幅）

この橋が**初めて架けられたのは1680年代で、当初は中橋あるいは新中橋とよばれていた。**宝永4年（1707）に初演された近松門左衛門の『心中重井筒（しんじゅうかさねいづつ）』の一節にも中橋として登場している。

相合橋と名付けられた時期は不明である。橋の南側は芝居櫓が立ち並ぶ芝居町で、北側は川筋の宗右衛門町のお茶屋街、橋筋には俗に六軒町と呼ばれた遊郭があった。このように**橋の周辺は大変華やかな雰囲気があり、「相合橋」という艶のある名前がつけられたのであろう。**しかしこの橋は、渡ると男女の縁が切れる“縁切り橋”ともいわれ、遊里の人々は橋を渡るのを嫌った。また婚礼の行列もこの橋は渡らなかったらしい。

相合橋が鉄橋になったのは昭和37年のことで、昭和58年には橋の幅を両側へ大きく拡げ、橋の上に憩いの広場が設けられた。また、平成23年には橋面の改装工事を実施している。



むかしの橋



現在の橋



②② 太左衛門橋

橋長：西側24.45m、本橋41.2m、東側25.56m、幅員：西側3m、本橋4m、東側3m
形式：桁橋、完成：西平成16年、本橋昭和33年（平成18年度改修）、東平成20年

橋の名は橋の東南角で歌舞伎の小屋を開いた興行師大坂太左衛門に由来するという。

昭和33年に架け替えられた橋は、規模は江戸時代のものとほとんどかわらないが、3径間連続の合成桁という最新の技術が試された実験的な橋である。

近年は、道頓堀川の水辺整備に合わせて、有識者から成る道頓堀川遊歩道・橋梁デザイン検討委員会において、橋のデザイン検討を行った。改修された橋は、その名前が、かつてこの地で歌舞伎の興行を行っていた興行師に由来することや、多くの芝居小屋があったことから、木を基調とする歴史的な意匠を取り入れた橋となった。



むかしの橋



現在の橋



②② 道頓堀橋

橋長：38.2m、幅員：43.6m
形式：桁橋、完成：昭和11年

現在の道頓堀橋は大阪市第一次都市計画事業時、御堂筋の整備にあわせて新たに架けられた。橋長は38.2メートルで三径間連続鋼板桁が用いられ、基礎は地下鉄と一体となっている。橋の幅員は43.6メートルであり、単独の橋としては現在大阪で最も広い橋である。



全 景



国道25号



②① 戎橋

橋長：26.0m、幅員：11.0m～18.0m
形式：桁橋、完成：平成19年度

戎橋は、道頓堀川の開削とほぼ同時に架けられたと考えられる。

橋名の由来は今宮戎との関連が考えられるが定かではない。

橋の維持管理は周辺の町が担当。記録によると元禄7年（1694）の修理工事から明治11年（1878）に鉄橋に架け替えられるまでに13回の修理および架替工事が行われた。

架替前の戎橋は大正14年（1925）に架けられたもので、70余年経過し老朽化が進行しているため、道頓堀川水辺整備事業に併せて架替を行った。戎橋は心斎橋筋の利用者のみならず観光客に親しまれてきたことから、国内外を対象にデザインコンペを実施し広くアイデアを募り、その最優秀作品に基づき、架替事業をすすめ、平成19年11月に橋梁部が完成した。

現在の戎橋は、円形を基本とした橋上広場で劇場性を表現しつつ、広場に沿ってスロープを取り入れることで、水辺へ降りながら移りゆく景色を眺める楽しさなどを考慮し、このようなデザインとなった。



②③ 新戎橋

橋長：39.75m 幅員：6.96m
形式：桁橋 完成：昭和38年（平成20年改修）

明治26年3月に、本橋が架けられた。橋長が130尺（39.4m）、幅員20（6.1m）の木橋とされている。

その後、大正9年にほぼ同規模の木橋に架け替えられ、昭和17年に大規模補修が行われたが、戦災で焼け落ちた。

戦後の昭和26年に地元の協力によって、木造鉄骨の橋が架橋され、現在の橋は、橋長39.7m、幅員7.0mの3径間単純合成鋼桁橋で、昭和38年に架けられた。

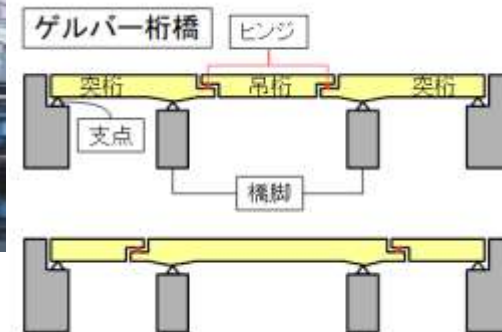


②⑤ 深里橋

橋長：53.20m 幅員：23.70m
形式：桁橋（**ゲルバー桁**） 完成：昭和5年

明治41年、市電の敷設事業によって、道頓堀川と西横堀川合流点のすぐ西側に南北線の開通とともに深里橋が完成した。橋長54.5メートル、幅員15.5メートルで、上部工は鋼鉄桁より成っていた。

昭和に入ってから、西横堀線の拡張にともなって、昭和5年に現在の橋となった。橋長53.2m、幅員23.7mで橋の形式は**三径間のゲルバー式鋼鉄桁**である。

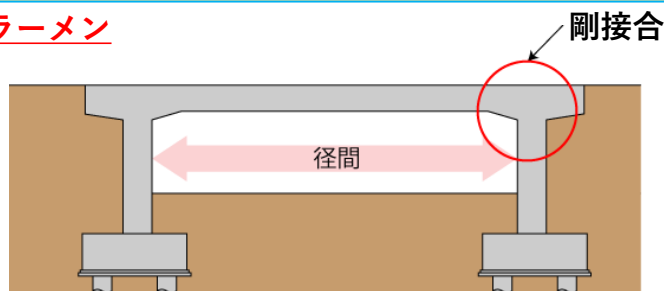


②④ 大黒橋

橋長：30.0m 幅員：11.0m
形式：桁橋（**ポータルラーメン**）、完成：平成24年

江戸時代の大黒橋は木橋で、橋長42.7m、幅員2.4mと記録されている。また、嘉永7年（1854）、大阪は津波に襲われたが、この際、木津川から道頓堀川へ津波がさかのぼり、西道頓堀川の橋は全て壊れた。さらに遡上してきた船や橋が大黒橋に引っ掛かり岸へ乗り上げたため、周辺の家屋が壊され、甚大な被害を被ったとされている。

完成から80年以上が経過し、老朽化が進行していたため、道頓堀川水辺整備事業（遊歩道整備）にあわせて、平成24年に架替えられた。なお、デザインは旧橋の重厚感のあるアーチを踏襲している。



むかしの橋



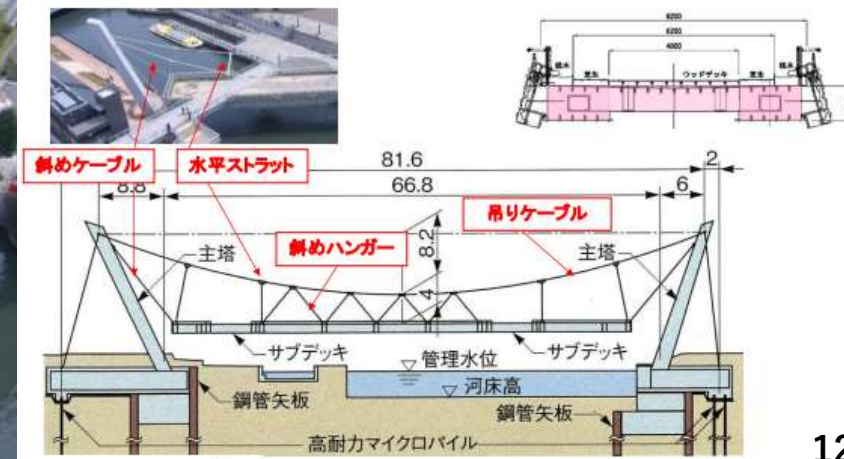
②6 浮庭橋

橋長：76.3m 幅員：4.0～6.2m
完成：平成20年

本橋は、デザインコンペを行い、60作品の中から、内藤俊彦氏デザインの「浮かぶはらっぱ」をコンセプトとした吊橋形式の作品を採用した。本橋の特徴は、メインデッキを浮かせるために、主塔とメインデッキをつなげず、2本のメインケーブルにより、斜め45度に河川を横断するメインデッキを吊り、横揺れを防止するために、河川と直交するサブデッキをメインデッキに剛結させている。橋の上には、芝生や低木、両端にシンボルツリーを配置するとともに、側面にツタをはわせ、緑あふれる「はらっぱ」をイメージしている。また、橋の名前についても、一般公募を行い、応募総数343通の中から、設計コンセプトのイメージと、オリジナル性が高い点が評価された安田直樹氏考案の「浮庭橋」（うきにわばし）に決定した。

浮庭橋は、単に通行するだけの橋ではなく、芝生やベンチなどの「たたずみスペース」を利用し、周辺の風景を眺めながら、都会の真ん中で、ゆっくりと語り合える憩いの場所になることを期待している。

なお、本橋の建設費用の一部には、株式会社住友倉庫の寄附金が充てられている。



②7 住吉橋

橋長：51.54m、幅員：9.40m
形式：桁橋、完成：大正14年

西道頓堀川の沿岸は、土佐や薩摩などからの入港船の荷揚げ場となり、多くの銅吹屋も営業していた。**住吉橋は、橋の上に立つとはるか南に住吉の高燈籠を望むことができたためこの名が付けられたという。**

享保九年（1791）に発生した大坂最大の火災であった妙智焼では、住吉橋も被害を受けた。また、宝永4年（1707）と嘉永7年（1854）の津波によって、道頓堀川の橋は破壊されている。

住吉橋が**近代橋になったのは、第1次都市計画事業**によってで、それが今日の橋である。



②9 幸橋

橋長：46.0m、幅員：9.4m
形式：桁橋（連続桁）、完成：昭和43年

幸橋は元禄11年に架けられたもので、命名の理由は分からないが現在まで踏襲されている。

ふつうの木橋であったから、火事や洪水などの災害には弱く、大坂最大の火災であった妙智焼（享保9年、1724）で被害を受けた。

大正13年、第一次都市計画事業によって橋長53.3m、幅員9.4mの**三径間鋼鈑桁橋**となり、さらに**昭和43年**に橋長46m、幅員9.4mで**三径間の連続鋼床版桁**に架け替えられた。



③0 幸西橋

橋長：52.73m、幅員：20.00m
形式：桁橋、完成：昭和45年

西道頓堀川の橋は、木津川の川口に近いことから津波の被害を受けやすかった。**宝永4年（1707）の地震による津波は市内の橋31橋を破壊した。**

市電の敷設事業によって、堂島大橋から南へ到達する路線に**幸西橋が大正8年に架けられている。**

昭和45年、橋長52.7m、幅員20mの**三径間連続の非合成桁橋**に架け替えされた。



②8 西道頓堀橋

橋長：44.6m、幅員：22.0m
形式：桁橋、完成：昭和34年

戦後の新しい都市計画道路事業によって橋の新設や架替えが行われた。西道頓堀橋は、**加島天下茶屋線（なにわ筋）の拡幅工事**にともなって**架けられ、道頓堀の橋は7橋**となった。



③① 汐見橋

橋長：45.5m、幅員：32.0m
形式：桁橋（連続桁）、完成：昭和39年

汐見橋はこの場所で潮の干満が観察できるためこの名が付けられたと考えられる。また別名を唐金橋（とうがねばし）というが、この由来としては南側に唐金屋という掛屋があり、この人が橋を架けたという話が伝えられている。

大正14年、第一次都市計画事業によって幅員9.3mの三径間鋼鈑桁橋となる。昭和39年に幅員32mの橋になり、三径間連続合成桁という新形式の構造が用いられた。



③② 日吉橋

橋長：57.40m、幅員：12.73m
形式：桁橋（ゲルバー桁）、完成：昭和10年

日吉橋の周辺は材木問屋が多く、川岸には木津川口から入港する船の船着場があり、廻船問屋や茶屋を兼ねた宿屋などが建ち並んでいた。西道頓堀川の橋は木津川河口に近いことから、津波の被害を受けやすかった。

昭和10年に橋長57.4m、幅員12.7mの三径間のゲルバー式鋼鈑桁橋となり、現在に至っている。



③③ 天満橋

橋長：151.00m、幅員：上流側9.50m、下流側9.50m
形式：桁橋（ゲルバー桁）、完成：昭和10年

天満橋・天神橋・難波橋は江戸時代以来、大坂の町にとって最も重要で、最も親しまれてきた橋である。当時としては最大級の橋で、この三橋は浪華の三大橋と呼ばれた。江戸時代には、ともに公儀橋に指定され、幕府の直轄管理となっていた。

天満橋・天神橋は、明治18年7月初めの大洪水によって両橋とも流失し、その復旧事業として、両橋ともに鉄橋に架け替えられた。この鉄橋の主要部材は天神橋と同じく、全てドイツ製であったが、鉄製の高欄、照明柱、橋名額は両橋とも国産品が用いられた。橋名額は現在も北詰の公園内に保存されている。現在の天満橋は、昭和10年に重厚なゲルバー式鋼桁橋に架け替えられたものである。この桁の形状に対して当時の担当者が「のびのびとした、鳥が翼を広げたような形」と表現したように、景観上バランスのよい桁橋である。

戦後、自動車交通の発達により天満橋は、交通上のボトルネックになり、昭和45年に高架橋が建設された。在来为天満橋の上に重ねる型式とし、設計荷重としては旧市電の軌道敷部の荷重と高架橋のそれと置き換えるように考えられた。さらに、平成元年に旧橋部が改装された。

2000年(平成12年度)の「土木学会選奨土木遺産」に認定されている。



製造標「大阪鐵工所」
(現「日立造船」)

③④ 川崎橋

橋長：129.15m、幅員：3.0m
形式：斜張橋、完成：昭和53年

江戸時代、大阪城京橋口から、幕府の役人宅や諸藩の蔵屋敷があった対岸の川崎（北区天満一丁目の一部）へは「川崎渡」が通っていた。

明治10年になってこの地に橋が架けられたが、私設の橋で通行料一人三厘を徴収したことによって、「ぜにとり橋」と呼ばれたらしい。この橋も明治18年7月初めの大洪水によって下流の橋ともども流失し、以降再建されることはなかった。

現在の川崎橋は、中之島公園と千里の万博記念公園を結ぶ大規模自転車道の一環として昭和53年に架設された。形式は高い塔から多くのケーブルを出し、桁を吊った斜張橋というタイプで、技術的にすぐれ、景観を重要視した橋として、土木学会の賞を受けている。



③⑤ 桜宮橋

橋長：108.0m、幅員
形式：3ヒンジアーチ橋、完成：昭和5年

桜宮橋は、昭和5年9月(1930)、第一次都市計画事業の一環として、現国道1号が、大川（旧淀川）を渡る位置に架けられた。最大支間は104mを誇り、戦前では日本最大のアーチ橋である。

桜宮の地名は、大川の東岸にある神社の名に発している。また、明治になって西岸に造幣局が造られ、八重桜の並木が整備されて、明治16年(1883)から「通り抜け」が行われるようになった。

桜宮橋の形式は、アーチの中央にもヒンジがある3ヒンジアーチで、橋脚が多少沈んだり移動したりしても、アーチに無理な力がかからない利点を持ち、架橋地点の地盤が悪いことに配慮して採用された。

「銀橋」と愛称されるこの橋は、大阪を代表する橋の一つであり、また、大阪城天守閣を背景にみるこの橋は、大阪を代表する風景の一つでもある。桜の頃は特に素晴らしい。

2000年に「大川・中之島の橋梁群」の1つとして「土木学会選奨土木遺産」に選ばれる。



補足説明

橋長：108m、幅員：22M 鋼重：約2400 t、約22 t /m、SS400相当（降伏点215N/mm2）
形式：アーチ橋（3ヒンジアーチ）、完成：昭和5年9月（1930年）

新旧桜ノ宮橋比較

	新桜宮橋	銀橋
型 式	ローゼアーチ (橋長 150m)	3 ヒンジアーチ (橋長 108m)
ライズ比	L/10.5	L/6.9
主部材材質	SM570 鋼材、 降伏点：420N/mm ²	SS400 相当鋼材、 降伏点：215N/mm ²
アーチリブ	□1200×900 (B×H)	□1320×2800 (B×H)
補剛桁	□1200×1600 (B×H)	□650×1300 (B×H)
吊 材	高強度ケーブル (φ 50)	通常鋼材 (H 318×650)
上部工重量	1 7 t (m当たり)	2 2 t (m当たり)

桜宮橋は大川（旧淀川）架けられ、**橋の名は堤防が桜の名所であることから桜宮橋**、また、**その色から通称、銀橋**と呼ばれるようになった。都市計画事業・天満蒲生線として完成したこの橋は、当時、国内最長のアーチ橋であった。当時としては、破格の**128万円**の工費で**約3年の工期**がかけられた。

アーチリブはアーチクラウンにヒンジを有する**3 ヒンジアーチ**とし、補剛桁は中央部と両端部に3分割した**ゲルバー構造**としている。これは軟弱地盤による**支点の不等沈下による影響**を小さくするとともに、**架設、構造計算の容易さ**を考慮したものと考えられる。橋梁の設計は大阪市、意匠指導を**武田五一**（橋のたもとはロマネスク風の昇降口が設けられている）、施工は大林組、汽車製造（現川崎重工：アーチリブ）、松尾鉄骨（補剛桁）で実施している。

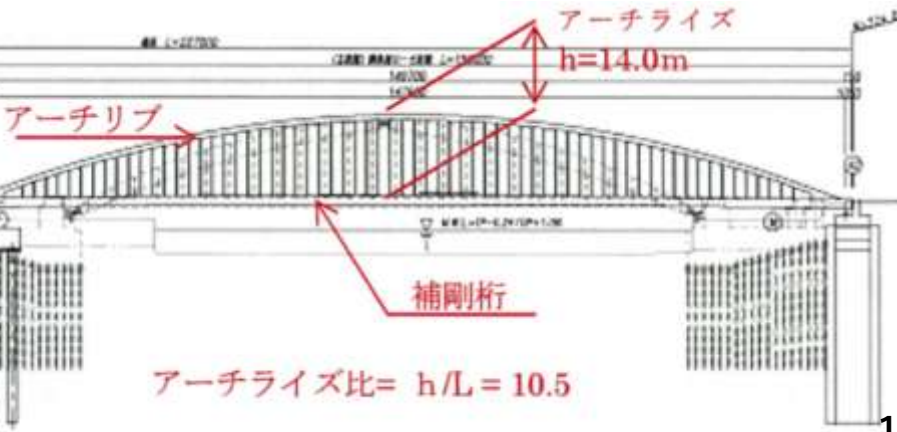
完成後約**95年**を経過しているが、**現在も現役**として活躍している。このことは、床版厚が厚いこと（路面電車の走行部が増し厚相当）、溶接構造でないこと（リベット構造・**疲労耐久性**）、鋼材の使用量が多く**耐荷性が高い**こと、帯水性の低い構造であること等が要因と思われる。

完成当時昭和5年の銀橋

現在の銀橋

市電開通 昭和10年

アーチクラウンのヒンジ

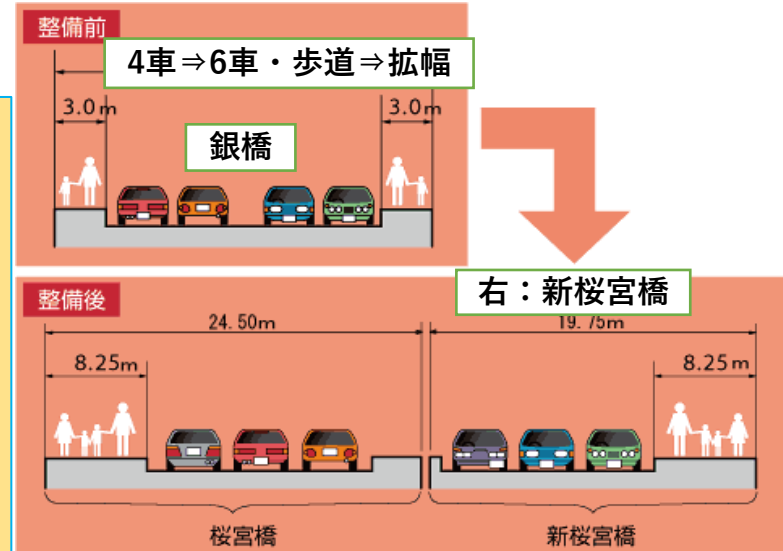


③⑤ 新桜宮橋

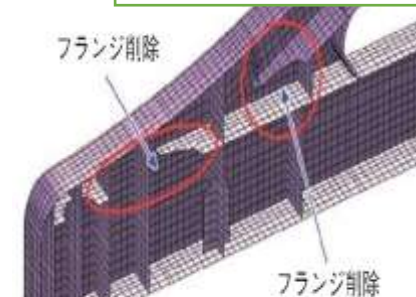
橋長：150m、幅員：19.75m 鋼重：約2600 t（アーチ橋部）、約17 t/m
形式：鋼ローゼアーチ橋、完成：平成18年3月（2006年） SM570（降伏点420N/mm²）

新桜宮橋は、国道1号の大川（旧淀川）上に位置し、大阪市民に古くから「銀橋」の愛称で親しまれてきた桜宮橋に隣接して建造されている。架橋位置は、春の「造幣局の桜の通り抜け」、夏の「天神祭り」で名所となっており、建設においては**有識者（安藤忠雄氏他）**からなる「**デザイン検討委員会**」の周辺環境、特に銀橋との調和をコンセプトとして、構造決定されている。特に、アーチライズを銀橋と合わせることで、吊材は鉛直で細くし、銀橋が透かして見えること、造る技術は最新の素材・工法を採用すること等、**旧橋と新橋の技術の違い**や**時間的奥行きを表現**することを求められた。以下に技術的特徴を記述する。⑤**解析技術と高級鋼材の進歩**で鋼重は約70%低減。

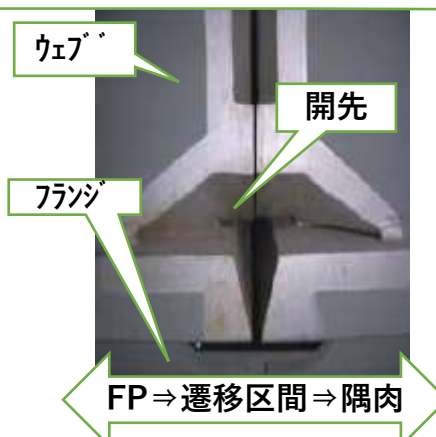
①**低いアーチライズ**：アーチライズが低く、曲げモーメントが卓越するため、板厚が極厚（最大82m m）となり、ボルト接合が困難となる。②**100%現場溶接の採用**：極厚板を用いた大規模なアーチ橋の全断面現場溶接は、国内初の施工である。特に形状や溶接欠陥を管理するための溶接方法、非破壊検査に留意している。③**溶接部の疲労対策**：ウェブとフランジのスカルップ構造を省略し、**角溶接は完全溶け込み溶接**としている。③**隅角部の構造改善**：アーチと補剛桁を一体構造として解析することで、構造の簡素化を図り、維持管理等の施工スペースを改善している。④**塗装材料の改善**：C5塗装系のアルミニウム粉末のペーストを改善し、**光沢のバラツキを低減**させ見映えを向上させている。⑤架設時の配慮：航行船舶の安全確保ため、完成高さより5m上方で地組立し、その後、**横取り・降下**している。設計：建設技術研究所、下部工：五洋建設、上部工：川田・駒井JV



隅角部の構造改善



ウェブとフランジ（現場溶接部）の交差部



③⑥ 源八橋

橋長：201.20m、幅員：14～17.5m、形式：桁橋（ゲルバー桁）、完成：昭和11年(昭和46年拡幅)

源八橋が架かる大川（旧淀川）には、**江戸時代初期からの長い歴史をもつ”源八渡”**があった。与謝蕪村は”源八をわたりて梅のあるじかな”という句を詠んでいる。右岸の天満側は大阪城代配下の役人の官舎街、左岸の都島区側は農村地帯であったが、京街道に近いため多くの利用者があったと思われる。

源八橋は、第二次都市計画事業として架橋されたもので、**昭和9年8月、工事に着手、11年6月に完成**している。

橋の形式としては、**6径間のゲルバー式鋼板桁**が採用されている。新しい橋の名前をつけるにあたっては、**由緒ある”源八”の名前を残すよう地元からの強い陳情**があつて、この名が採用された。

昭和46年になって、東行きの左折レーンを増やすため、橋の半分だけが**上流側へ拡幅**された。

また、**平成11年3月**には、再度の**拡幅と橋面の改装工事**が行われ、同時に、顕彰碑も設置されている。



全 景



ヒンジ部



全 景

③⑦ 都島橋

橋長：145.0m、幅員：26.0m、形式：桁橋（ゲルバー桁）完成：昭和31年（昭和54年拡幅）

都島橋は、大阪市道大阪環状線が旧淀川を渡る橋として**市電事業によって架けられた**ものである。大阪市電の第四期線の一つとして計画された梅田善源寺町線のうち、**梅田車庫から都島車庫までの約1.6kmは大正11年に開通**した。この時初めて、**橋長約150m、幅員約15mの木鉄橋**が架けられた。

戦後新しい都市計画により、**昭和28年に始まった工事は31年に完成し、中央に市電軌道、両側に2.5m幅の歩道**がつけられていた。その後**昭和44年に市電の廃止**により、レールが撤去され、**昭和54年に拡幅工事**も行われた。



むかしの橋



現在の橋



③⑧ 飛翔橋

橋長：105.0m 幅員：3.0m
形式：PCラーメン 完成：昭和56年

飛翔橋は、大阪市が大規模住宅地開発を進めている淀川リバーサイド地区から、大川を隔てた都島区へ連絡する**歩行者専用橋**である。

主橋梁部の形は、**わが国にも外国にも例のない二重のアーチ橋（ニールセン・ローゼ桁）**で、経済性、施工性、景観などの面から検討を行った結果、採用した形状は、大川を橋脚なしで越えるためアーチスパンが長くなり、さらに橋の西側の一部阪神高速道路守口線の下をくぐる関係で**アーチライズ比（高さ/長さの比）が小さくなる構造的な制限**を受けたため、アダムスキー型円盤のようなシルエットを持つ二重アーチ構造になっている。**飛翔橋の名称は、「UFOを思わせ、どこかへ飛び立つようなイメージ」**から名付けられたとされる。



全 景



橋 面



アダムスキー型円盤

③⑨ 毛馬橋

橋長：150m、幅員：下流7.63m、上流11.25m、側道橋3.65m
形式：桁橋（連続桁）、完成：昭和35年(昭和54年拡幅)

毛馬の渡しは古い歴史をもっている。大阪の北部から枚方、京方面へ行く人々はこの渡しを利用した。この地は淀川の本流であったから、行きかう船も多く、船客相手に酒や食べ物を売る煮売舟で賑わったとされる。

この地に初めて橋が架けられたのは、**大正3年**のことである。地元の熱心な架橋運動の結果、**長さ155m、幅3.6mの木橋が完成**した。

昭和21年に中津赤川線は25mの道路として**都市計画決定**されたが、ようやく**昭和36年**に幅8mの橋が**完成**した。橋の形式は**連続合成桁**という**当時最新の理論と技術**によって設計施工された。その後、**昭和54年**にようやく**計画通りの25m幅の橋に拡幅**されている。



全 景



全 景



中央部



橋 面



親 柱

④⑩ 春風橋

橋長：105.0m 幅員：3.0m
形式：PCラーメン 完成：昭和56年

春風橋は、**中之島と千里の万博記念公園を結ぶ大阪吹田自転車道線（大規模自転車道）の一環を形成する橋**として建設された。

基本形式の選定においては、大川側からよく目につく位置にあるため、古くからある橋との**景観上の調和**についても最大限の配慮をしている。**PC橋でスマートな直線を活かし、橋長105mの3径間連続プレストレストコンクリート箱桁が採用**された。橋の名前は、**この地の出身である俳人と謝蕪村の句「春風や堤長うして家遠し」（春風馬堤曲）にちなんでおり**、橋銘板の文字も蕪村の自筆句集から複写した。阪神高速道路の下という立地だが、明るい空間の創造と、親しまれやすく見て美しい橋を目指した。

④1 毛馬閘門

第一閘門：明治40年、第二閘門：大正7年
現在の閘門：昭和49年

毛馬水門は、**1896年（明治29年）**に開始された新淀川の開削を含む淀川改修工事の際に計画され、**1907年（明治40年）8月**に最初の設備として、普段の川の水を流すための「毛馬洗堰」と船舶通過のために水位を調整するための「毛馬閘門」が完成した。現在の毛馬排水機場の西側に設置された。

その後に行われた大川の浚渫工事で、大川の水位は大幅に下がり、新淀川との水位差が広がり、閘門が対応できなくなったため、**最初の閘門の下流に二つめの閘門が1918年（大正7年）に設置された。水位調節は第二閘門が行い、第一閘門は常時は解放して新淀川の水量増大時に閉鎖された。**

1974年（昭和49年）に現在使用されている閘門が完成、第一閘門、第二閘門は1976年（昭和51年）まで併用され、その後第一閘門周辺は公園施設として整備された。第二閘門水路は現在は舟溜まりとして使用されている。



淀川側出入口



淀川側出入口信号 淀川側出入口航行条件標識



淀川側出入口ゲート



閘門内淀川口より



大川側出入口

毛馬第一閘門



下流側門扉（外側）



下流側門扉（内側）



上流側門扉（内側）



上流側門扉（外側）

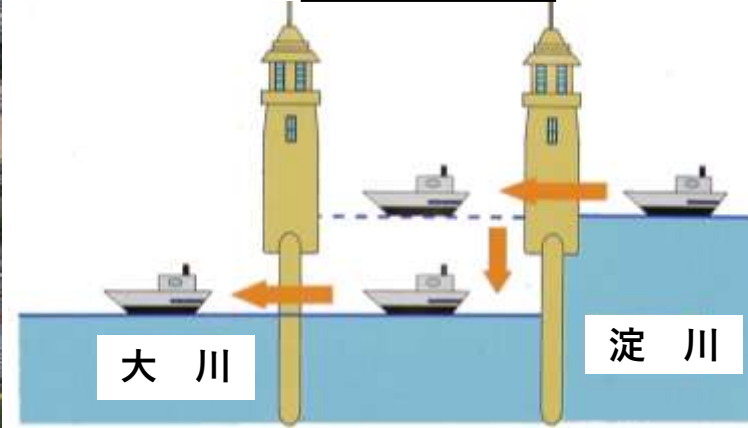
毛馬第二閘門



毛馬洗堰



閘門の仕組み



淀川大堰、毛馬の排水機場

淀川大堰、毛馬排水機場：昭和58年

毛馬排水機場は、1983年（昭和58年）までに現在の淀川大堰・毛馬排水機場が完成し、洪水の際に大川の水量・水位が上昇したり、高潮の際に安治川や木津川など下流の水門が閉鎖された場合にポンプにより新淀川へと排水を行なうための設備である。

【毛馬排水機場の機能】

毛馬排水機場は、洪水の際に大川の水量・水位が上昇したり、高潮の際に安治川や木津川など下流の水門が閉鎖された場合にポンプにより新淀川へと排水を行なうための設備である。1981年（昭和56年）に設置された。普段は閘門の横にある径間7m×三連の水門を調節して下流に流れる水量を調節し、異常時に水門を閉鎖し、場合によりその西にある排水設備で排水するようになっている。この排水機場のポンプ能力は、甲子園球場なら約30分で満杯にすることができます。この施設は、寝屋川流域の洪水対策としての機能も併せもっています。

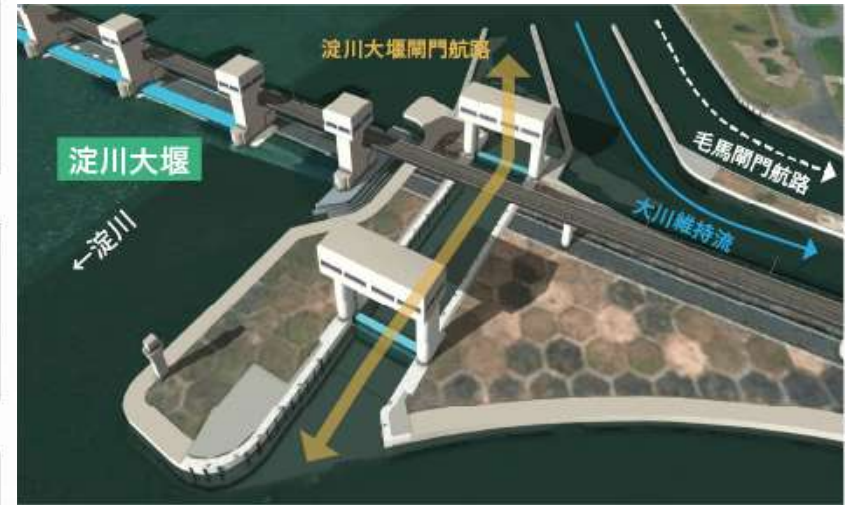


淀川大堰閘門

着手：令和3年
完成：大阪・関西万博開催まで

淀川の航路は、大川と淀川の分派点に位置する淀川大堰によって分断されているが、上下流を結ぶ閘門を設置することによって、淀川河口・大阪湾と淀川上流の間を船が行き来できるようになる。大阪・関西万博開催までの完了を目指し、淀川大堰閘門の整備を令和3年度から推進されている。

淀川大堰閘門は、淀川大堰の左岸側に幅約20m、延長約70mの閘室を整備するもので、完成すれば閘室幅日本最大となる。500t台船であれば1隻、大型観光船（定員100名程度）であれば4隻が同時通過可能となる。



淀川大堰閘門がもたらす効果

- ① 災害時に陸上交通の代替手段として、舟運の活躍が期待される。
- ② 淀川沿川の様々な公共工事で、大規模な資機材や大量の土砂等の運搬に舟運の活用が期待される。
- ③ 京都から大阪までの航路がつながる。2025年大阪・関西万博の会場である夢洲までの航路としての期待される。

