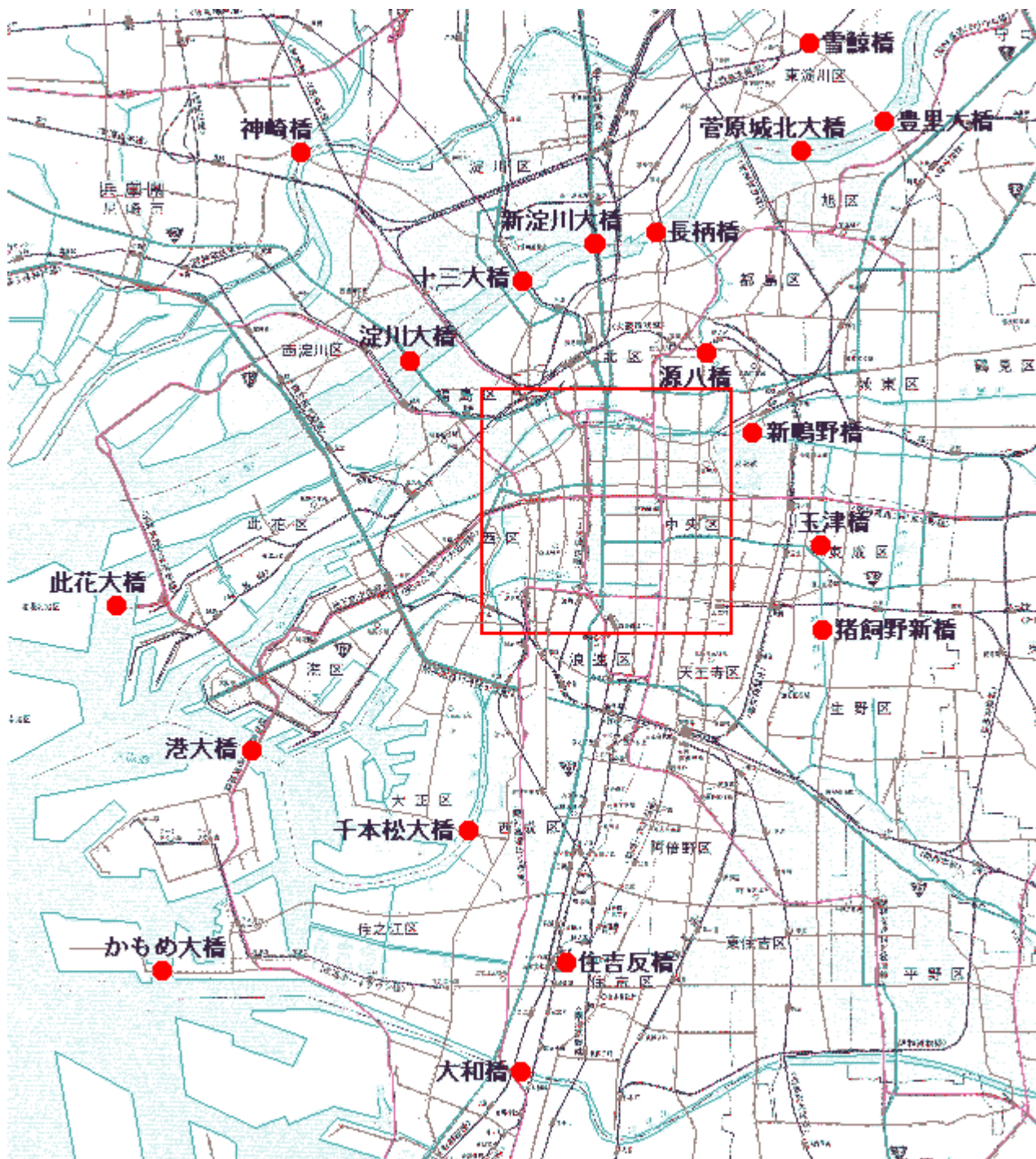


# 浪速の名橋・50選

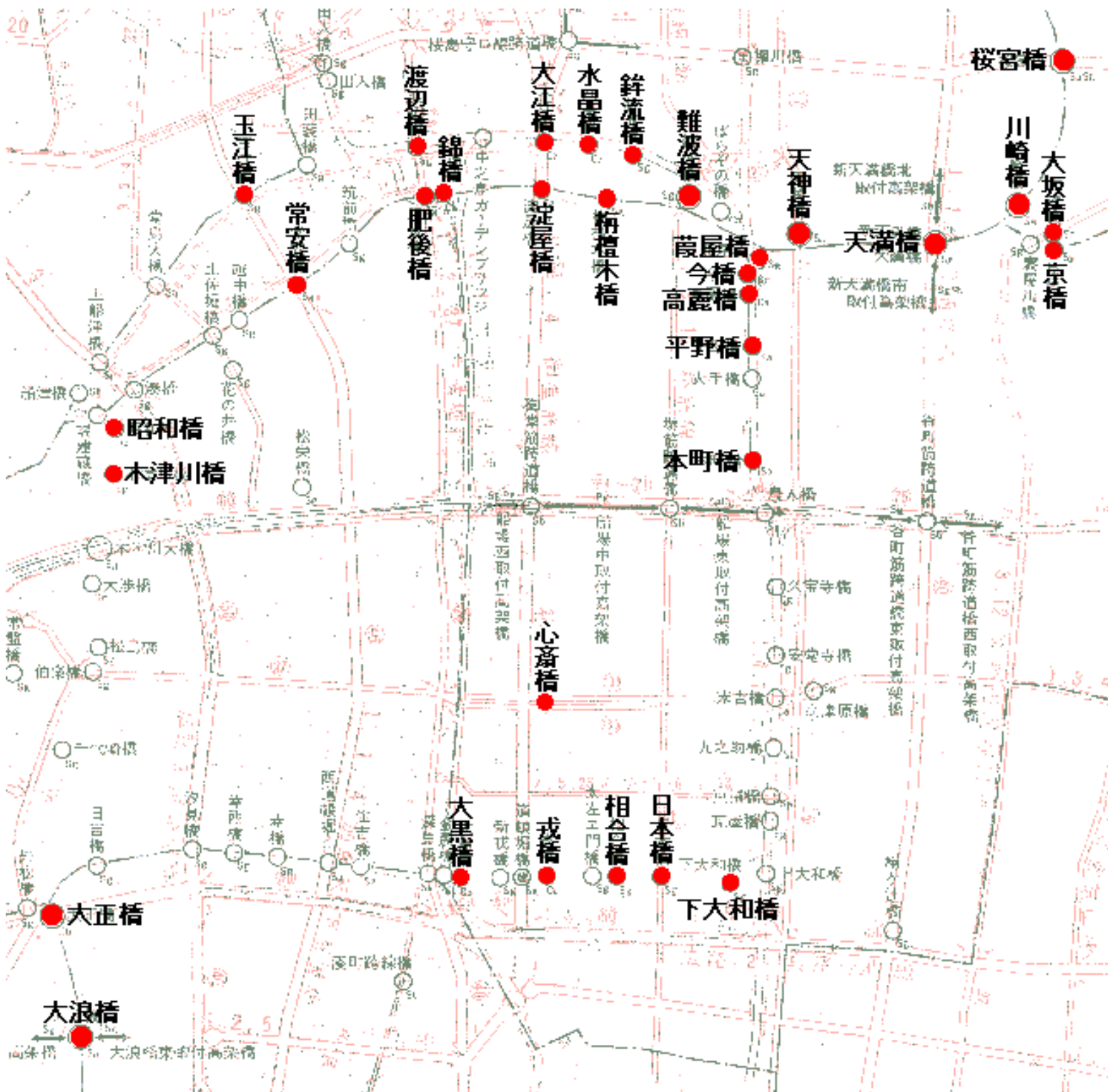
赤丸をクリックすると橋の解説が現れます。赤枠をクリックすると、さらに詳しい地図が表示されます。[\(五十音順一覧\)](#)



[日本の橋へ戻る](#)

# 浪速の名橋・50選(大阪中心部)

赤丸をクリックすると橋の解説が現れます。



[大阪の地図へ戻る](#)

[日本の橋へ戻る](#)

# 神崎橋(かんざきばし)

- [大阪の地図に戻る](#)



長岡京遷都にともなって淀川と現在の神崎川とを結ぶ工事が行われて以来、都と西国諸国間の輸送路として、神崎川筋が大いに繁栄した。神崎の地は交通拠点となり、また遊里としても賑わいを見せるが、一方ではこの地の遊女にまつわる「ゆりあげ橋」の悲しい伝説が伝えられている。

「太平記」には、南北朝の戦乱も終わりに近づいた正平16年(1361)、神崎の地をめぐるおこなわれた戦いの場面が描かれている。しかし記述の通りの橋が架っていたかは定かでない。江戸時代、中国街道の要衝であった当地には渡船が設けられていた。「摂津名所図会」には、“昼夜行人絶えず”と、その賑わいぶりが記されている。船渡しは神崎村が担当していたが、渡し賃を徴収できるかわりに、幕府の公用や大名の通行などの御用を勤める必要があったため、村の重荷は相当なもので、御用負担軽減の嘆願がしばしばなされている。

近代になっては、大正13年に橋が架けられ、以後、昭和28年、54年に架け換えられた。昭和28年に架けられた橋は、わが国で初めての合成桁として設計されたもので、戦後の橋梁技術革新の先駆的な役割を果たすものであった。54年に架けられた現在の橋もまた合成桁橋で、わが国最大規模を誇る。同じ橋で技術発展の成果が示されたことは興味深い。また高欄には、弥生時代から古墳時代にかけてよく使われた直弧文という文様が刻まれている。

**最寄り駅:** JR東海道線尼崎駅

# 源八橋(げんぱちばし)

- [大阪の地図に戻る](#)



大川(旧淀川)に架かる源八橋は、昭和11年に初めて架けられたが、それ以前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。与謝蕪村はこの渡しを”源八をわたりて梅のあるじかな”と詠んでいる。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。

都島区一帯は明治に入ってもものどかな田園風景がみられたが、昭和10年に城北運河の開削によって、周辺の工業開発がにわかに進んだ。源八橋は、昭和7年にスタートした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。また、このあたりは比較的地盤条件が良く、長いものでも8メートル、短いものでは3メートルの松杭の基礎が橋を支えている。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30年後半から自動車が急増し、源八橋も交通渋滞が定常化したことから、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。

**最寄り駅:** JR環状線桜ノ宮駅

**周辺の名所:** 毛馬桜之宮公園、造幣局、泉布館

# 玉津橋(たまつばし)

- [大阪の地図に戻る](#)



玉津橋は、大阪と奈良を結ぶ「暗越(くらがりごえ)奈良街道」の道筋にあり、江戸時代初期には既に架けられていたと考えられている。

昭和43年に架け換えられた橋は、橋の構造高を低く押さえる必要からプレビームという特別な桁が日本で初めて採用された。この形式は鋼桁を先に曲げておき、その引張り側にコンクリートを打設し、硬化後、曲げを解除することによってコンクリート部に予め圧縮力を加えておくもので、桁を低く作ることができるものである。

現在の玉津橋は、橋長16m、幅員13.4m、桁高を抑えるために鋼床版桁が採用されている。橋面は「歴史の橋」の整備の一環として、美装化された2.2mの歩道が両側に設けられている。玉津橋は、暗越奈良街道筋にあたることから、高欄部に江戸時代に描かれた古地図を銅板に焼き付けたものをはめ込み、橋が古くから存続してきたことを顕彰している。また、現在でも街道筋の生駒山中暗峠に石畳が残ることから、橋の歩道部には石畳風の敷石が並べられ、街道の雰囲気を与えている。

また、橋の西側の東成区中道4丁目には「暗越奈良街道里程標」があるなど、今も玉津橋の周辺には、往時の街道の面影が残されている。

**最寄り駅**: JR環状線 玉造駅

# 猪飼野新橋(いかいのしんばし)

- [大阪の地図に戻る](#)



「猪甘津に橋為す。即ち其の處を號けて小橋と曰う。」これは、書物に登場する最古の橋の記述といわれ、「日本書紀」仁徳十四年の条の一節である。猪甘津は、現在の大阪市生野区付近と想定され、周辺には猪飼野や小橋(おぼせ)という地名が残っており、このあたりの土地は古くから開けていたようである。なお猪甘津の橋跡とも伝えられる「つるのはし跡」の石碑が地元の人々によって生野区桃谷3丁目に建てられている。

現在の猪飼野新橋は、昭和23年の平野川改修工事の際、場所を変えて架設された旧橋を新しい改修事業で架け換えたとき、「歴史の橋」として整備したものである。橋長18.5m、7.5mの車道の両側には約2mの歩道が設けられており、橋面には、いにしえをしのぶ工夫がなされている。

親柱は、古代の墳墓の代表的形式である前方後円墳の形状をした黒御影石造りとし、高欄の支柱を勾玉の形としている。また、高欄には、日本書紀に記された「為橋於猪甘津即号其処曰小橋也」の14文字の銘板を配するなど、さまざまな趣向が凝らされ、古代から開けたこの地を顕彰している。

**最寄り駅:** JR環状線 鶴橋駅、地下鉄千日前線 鶴橋駅、近鉄大阪線鶴橋駅

# 大正橋(たいしょうばし)

- [大阪中心部の地図に戻る](#)



大正橋は大正4年に初めて架設された。この時完成した橋は2ヒンジ鋼アーチ橋で、支間長が91.4m、当時としては日本一長いアーチ橋であった。この画期的な橋もその後いろいろな問題を起こすことになった。つまりこの橋が非常によく揺れるということと、アーチ部の変形が大きくなり危険な状態になったという問題である。アーチの変形は戦後になってからさらにひどくなり、スパンが45cmも広がり、アーチの頂部が50cmも低くなった。これに対して、アーチの下端にタイをつけて引っ張る、コンクリート床版を鋼床版に替えて橋を軽くするなど、色々と対策を施した。

このように話題の多かった旧の大正橋も都市計画道路・泉尾今里線の拡張整備に伴って、昭和44年3月に新橋が下流に完成したことによりお役御免となった。新橋は3径間連続の合成桁で、下流側の高欄にベートーベン作曲の交響曲第9番の「喜びの歌」の楽譜がデザインされている。また、新橋の工事の際、河畔にあった安政2年(1855)に建てられた津波記碑を中心にして、橋詰め広場が整備された。橋の東北部に残された土地を利用して、藤棚やベンチが設けられ、憩の場が造られている。

**最寄り駅:** JR環状線大正駅

# 大浪橋(おおなみばし)

- [大阪中心部の地図に戻る](#)



木津川筋で、戦前に架けられた橋としては最下流にあたる大浪橋は、第二次都市計画事業によって、昭和9年6月から工事が始められ、同12年3月に完成した。大きな帆船が頻繁に上り下りするため、橋脚を無くして、橋長81.5mを一跨ぎする橋が架けられた。橋梁形式はトラス状の鋼アーチが採用され、非常に重厚な景観を造りだしている。幅員は19.4mと広く、兩岸の基礎に干本を越える松杭が打ち込まれている。また橋の桁下高を確保するために、橋面が高くなり、取り付け道路はかなり長くなっている。

大浪橋は大正区と浪速区を結ぶ新橋ということで区名の一字ずつをとって命名された。

**最寄り駅**: JR環状線大正駅



# 住吉の反橋(すみよしのそりばし)

- [大阪の地図に戻る](#)



摂津一の宮、住吉大社の初詣客は三が日で約300万人(全国第4位)、これは大阪府内の人口の約三分の一に相当し大阪の神社の中では圧倒的に多い数である。従って、住吉大社の太鼓橋は、大阪人にはなじみの深い橋の一つとなっている。

神社にはいろいろな演出があるが、門前に架かる反橋もその一つで、神域を区画し、人々に神社に入るという心構えを起こさせる。反橋は、多くの神社に見られ、日光の神橋や巖島の反橋など重要文化財となっている橋もある。

住吉大社の反橋は、豊臣秀頼が造営したものと伝えられているが、一説には、本社の修築を秀頼が行い、反橋は淀君の造営にかかるともいわれている。桁や床板は木製であるため、たびたび架け換えなければならず、古くは船大工の人々の奉仕で維持されてきた。近年も20年ほどの間隔で架け換えられており、現在の反橋は、昭和56年に完成したものであるが、石造の橋柱や梁などは豊臣時代のままであるといわれている。

橋の規模は、長さ20m、幅5.8m、高さ4.4mで、最急勾配は逆算すると48度にもなる。反橋とは一般的に勾配の大きい橋をいうが、住吉の反橋の独特な曲線と規模の大きさは非常に特異なものといえよう。

川端康成はこの反橋を題材にして『反橋』『しぐれ』『住吉』の三部作から成る小説を書いている。

**最寄り駅:** 南海本線 住吉大社駅、阪堺上町線 住吉公園駅、阪堺阪堺線 住吉鳥居前駅

# 大和橋(やまとばし)

- [大阪の地図に戻る](#)



現在の大和川の下流部は、江戸時代中期に付け替えられたもので、河内に流れ込んでいた旧河川は大雨ごとに氾濫を繰り返していた。大和橋は、紀州街道が大和川を渡るところに架けられた公儀橋であった。

最初の大和橋は、大和川の開削と平行して工事が進められ、宝永元年(1704)九月、川の通水に先立って完成、渡り初めが行われ、十月には堺奉行の管理となり、大和橋と命名されている。橋の規模は、橋長70間(137.9m)、幅員3間(5.9m)であり、以後この規模を守って維持補修がなされている。その後も洪水のたびに修復が繰り返され、明治2年には堺県の手によって架け換えられている。

この橋も明治18年の大洪水によって大きな被害を受けたため、大正5年には大阪府の手によってはじめて鉄橋に架け換えられたが、橋の規模は江戸期のものとあまり変わらなかった。その後、昭和14年に大規模な補修が行われ、橋桁にはI桁鋼、橋脚には鋳鉄柱が用いられ、橋長は192.9mとなった。

現在の大和橋は、橋の老朽化と大和川の河川改修のために、昭和49年10月に架け換えられたもので、橋長192m、有効幅員9.5m(2車線+両側歩道)の規模をもっている。橋梁形式は、3径間連続の斜張橋であるが、床版がコンクリートで設計上プレストレスしない合成桁の思想を取り入れた珍しいものである。

**最寄り駅:** 阪堺阪堺線 我孫子道駅