

浪花

八百八橋

船越 幹央

大正橋は、その名の通り、大正時代の初め、大正4(1915)年に架けられた。90メートルの長さがあるのに、橋脚が一つもない。当時、日本最大のアーチ橋だった。大正区は木津川によって市街地と隔てられているが、大正橋が架かるまで橋がなかった。明治時代

⑦ 大正橋

なかばに、大阪紡績会社が設立され、その後も造船所や鉄工所など多くの工場が建ち始めた。橋がないのは、余りにも不便だ。そこで、木津川に架けられたのがこの橋だった。

写真は、昭和初期の絵葉書である。裏面に、昭和4年3月22日の日付で、大正橋を見た感想が記されている。

「松島から大正橋まで歩いたが、川を行き交う蒸気船からの煤煙が、空気を濁してしまっている。

る。煤煙が、ともすれば眼に入りがちで困った。大正橋は、この煤煙の中に煤けて立っている」
木津川と道頓堀川と岩崎運河が交わる大正橋付近は、大阪市内で最も舟運が混み合う地点だった。昭和初期、モダン大阪の漫步者・北尾鯨之助は、ガス会社、紡績工場、電気局の発電所などが建ち込むこの場所を「大阪でも珍しい煤煙と、塵埃の多いところであろう」と語っている。

特に、大阪ガスの工場には、遠く九州の筑豊炭田あたりから大量の石炭が運び込まれた。石炭はすべて船で運ばれる。その船が吐き出す煙の量たるや「煙の都」のなかでも特筆すべきものだったらしい。

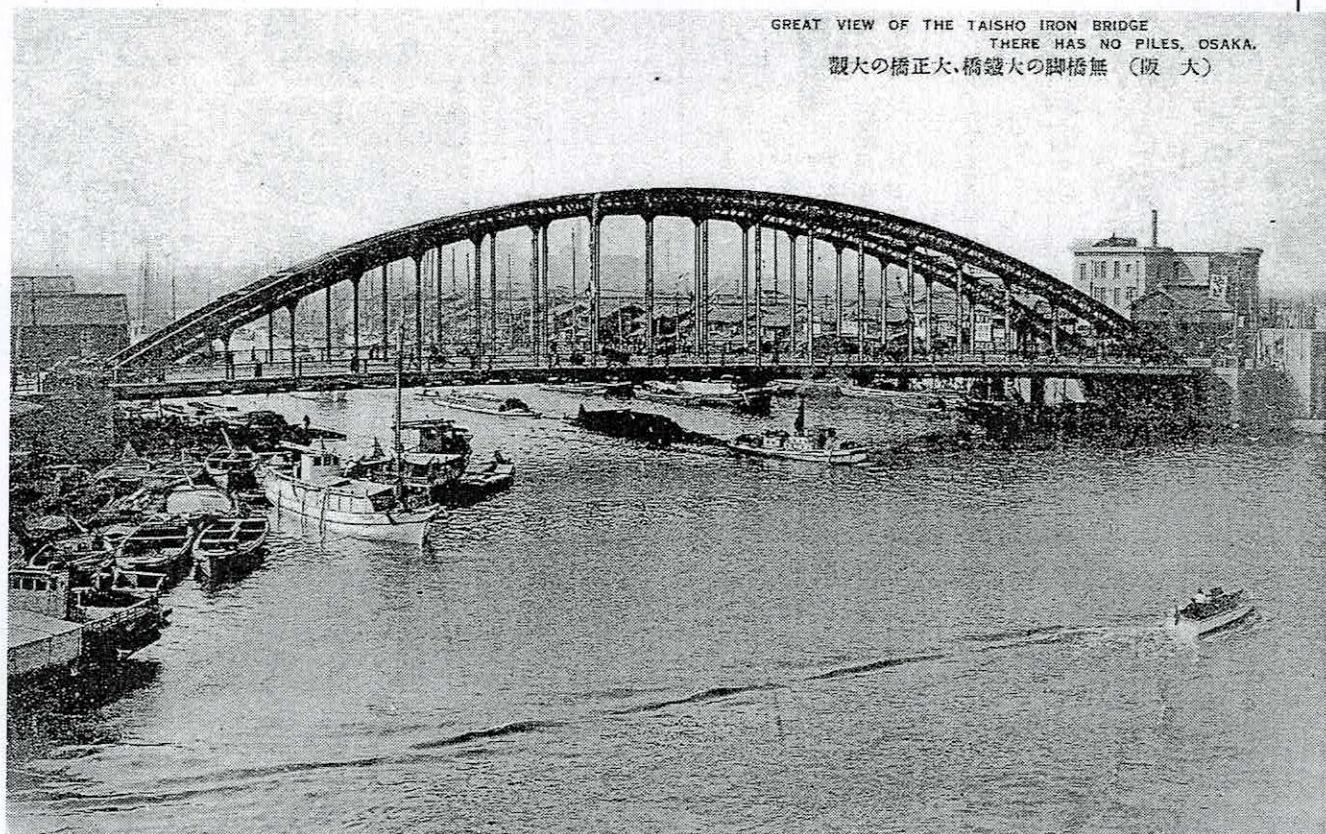
実は、大正橋に橋脚が付けられなかったのも、船の通行を邪魔しないうえに、たまたまだったのだ。

今、大正橋は架け替えられ、昔の勇姿は見られない。それでも、橋の東詰めには何軒もの船具店があつて、水の都の面影をしのばせる。夕暮れの橋にたたずんで川下を眺めると、環状線の鉄橋と大浪橋がすぐそこに望まれた。

(大阪歴史博物館)

橋脚のない美しいアーチ橋

GREAT VIEW OF THE TAISHO IRON BRIDGE
THERE HAS NO PILES, OSAKA.
観大の橋正大、橋鐵大の脚橋無 (阪 大)

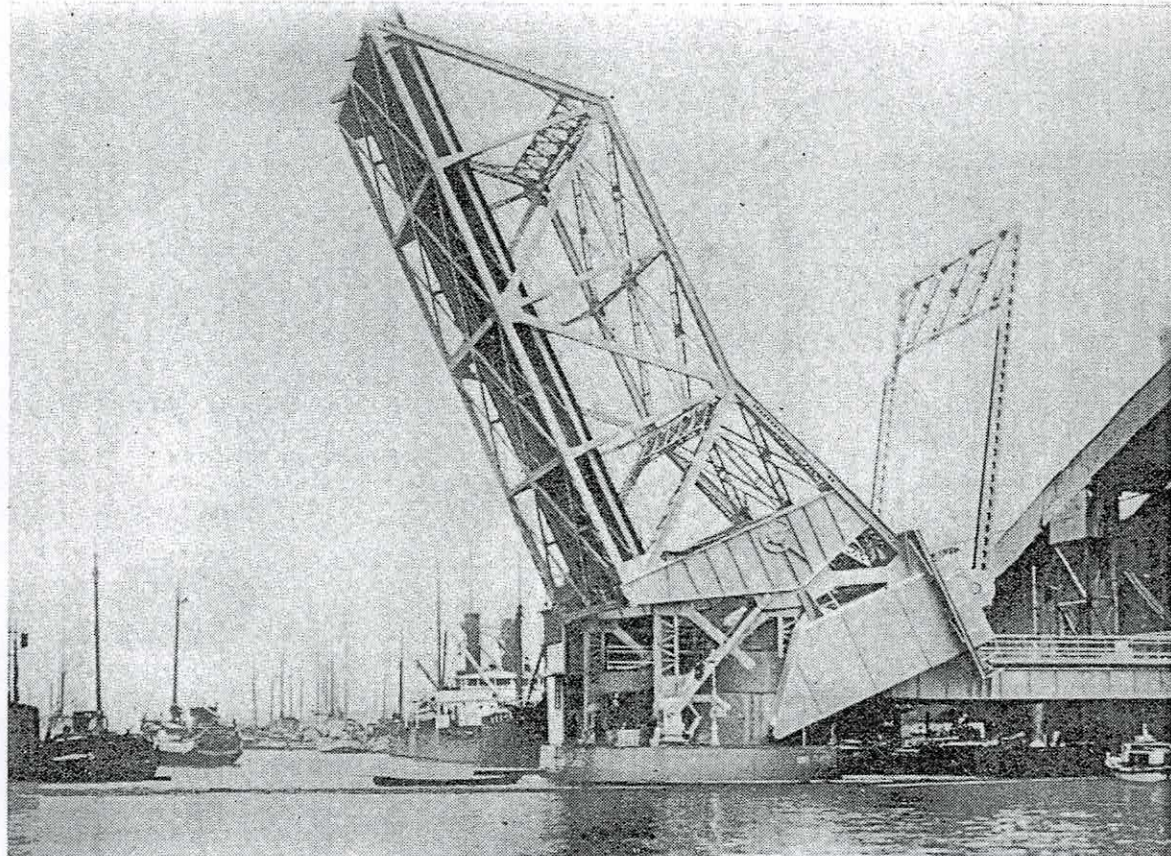


日本最大のアーチ橋だった戦前の大正橋

大阪ニュースはワイド4ページ

おおさか
Network

橋桁を持ち上げた大船橋（「大大阪」昭和11年7月号）



大阪最大級の「はね橋」

浪花
八百八橋

船越 幹央

大船橋へは、バスでしか行くことができない。

大正駅からバスに乗り換え、まっすぐ南に下る。15分ほど乗車し、大運橋通のバス停で降りてしばらく歩くと、木津川運河に架かる大船橋がある。

この橋は、大正区南恩加島と、島になっている船町とを結ぶ橋

⑬ 大船橋

だ。木津川運河にはこの橋しか架かっておらず、北側から船町に行くには、大船橋を渡るか渡船を利用する以外にない。

戦前の大船橋は、船が通るとき橋桁を持ち上げる「はね橋」であった。このような動く橋を可動橋と呼んでいるが、大船橋は大阪最大級の可動橋だった。竣工は昭和11（1936）年だが、その頃、船町には中山製鋼所などの工場群が立ち並び、木津川飛行場もあった。しかし、運河を渡る陸路はなく不便だったが、橋を架けると船

舶の通行の邪魔になる。そのため可動橋が切望された。

ただ、架設には多大な費用がかかる。大阪市の港湾部もなかなか決断できなかったようだが、周囲の懇願に押され、昭和8年に工事を起こした。総工費は、67万7000円。現在の価値に直すと、10億円以上になるだろうか。橋長は75メートル、約3分の1が80度の角度で持ち上がる。毎日午前と午後2回ずつ、橋を上げて船を通した。

当時は重化学工業発展の影響で、全国各地に可動橋が造られていた。昭和10年には愛媛県の肱川河口に長大な長浜大橋が架けられ、昭和15年には東京・隅田川に勝鬃橋が架けられた。

大阪は水の都、明治時代の安治川橋（通称磁石橋）以来、多くの可動橋が架けられてきた。大船橋はその代表格で、ダイナミックな姿は土木構造物に必須とされた「用・強・美」（実用性・強度・美しさ）のすべてを体現し、煙の都の象徴でもあった。しかし、物資の輸送が陸上交通に移り変わった現在、可動橋の出番はない。大船橋も昭和53年に架け替えられ、動かない橋になっている。

（大阪歴史博物館）

大阪ニュースワイド4ページ

おおさか
Network