



# 赤川鉄橋

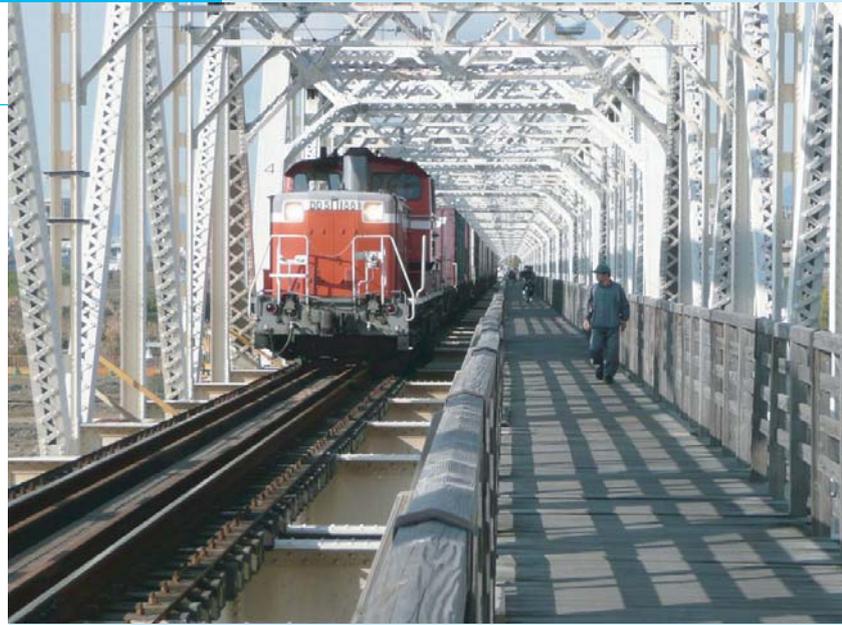
## 城東貨物線

子供の頃から自転車で通ることのできた「赤川の鉄橋」は正式の名前を「淀川橋梁」といいます。

東海道線の支線、城東貨物線の都島信号所と吹田信号所の間に位置しています。

城東貨物線は大阪市内を通る譲渡線の貨物専用別線として、昭和4年3月15日(1926)に開通し、複線として計画されましたが単線で開業しそのまま推移しました。

その後更に南下し、阪和線の杉本町までを阪和貨物線として貨物輸送を行っていました。



■赤川鉄橋

昭和元年3月15日(1926)の開通で、複線の下路ワーレントラス橋として建設されました。橋桁は支間33mのものが18連架けられています。桁は汽車製造kkと川崎造船kkで9連ずつ作られた国産です。

当時、建設工事を直接担当された鉄道技師椋本修三氏の口述された記録があります。

「城東線(今の環状線)は当時貨物列車も運行していました。いずれ混雑が予想されることから、旅客と貨物を分離する必要がありました。その際複々線にするには、市街地でもあり費用が莫大であることから、別線で市の東郊外の線路が選定されました。これが今の城東貨物線です。

同じ頃大阪駅も地平から高架線の旅客専用として現在の位置に移転する工事も行われていました。

淀川橋梁は、この工事で最も工期のかがることが予想されいち早く着工、橋脚の基礎工事には当時としては先進的な機械力が使用されました。



■赤川鉄橋親柱

鉄橋は重要河川である淀川を直角に横断するよう、線路方向が決められました。このため当時の国道1号線(その頃は京阪電車線が併行していました。今の都島通りです)との交差部で半径1006mの大きなカーブでやや東に向き、直角に淀川を渡ってすぐ亀岡街道との交差部手前で半径503mのカーブで西に方向を戻しています。

この線路は将来の市街地化を予想して、高架線にすることにしましたが、まだ用地費が安いことから、盛り土で構築することが原則でした。鉄橋の旭区側の盛り土には、当時河川改修工事中でしたから、そこで発生した土砂を利用することにして内務省(国交省)に委託して工事をしてもらいました。

左岸から、放出までは当時は水田地帯で「クリーク」が縦横にあり測量の時に「クリーク」をわたるため大回りをするなど困ったことや、地質も悪く盛り土などの沈下対策が大変でありました。…」この記録で当時の赤川・城北地区の様子を知ることが出来ます。

国土地理院の地図は鉄橋開通前後の地形図です。

区画整理の進捗や淀川の制水堤の様子などがよく判ります。まだ城北公園は出来ていません。

今の公園の池は旧本流の名残です。

現在、向岸で旅客線化の工事が進められています。いずれこの地区でも開始されるでしょう。

そのとき、掘削される盛り土を見れば淀川の古い堤防の土が観察できるのが楽しみです。

鉄橋は、片線を「赤川仮橋」を名付けられ歩道として整備されていますが、いずれ「おおさか東線」として複線の旅客線になります。その時はどうなりますか。

鉄橋として十分な強度を有していることから、測道が併設されることを願いたいものです。

費用については、広く市民からの浄財や、子孫にも及ぶ「エコ市民債権」の発行など、新しい知恵を出したいものです。



■開通前：大正14年地図(資料：大阪市史編纂所)



■開通後：昭和9年地図(資料：大阪市史編纂所)

また新しい旅客線に赤川鉄橋停留所(城北公園から500m)でも出来れば四季折々のお客様にご利用願えると思います。〈草木陽一〉

