

# 広島市北部の要衝 初代は江の川で活躍

# おおたがわ 太田川橋

広島県広島市  
安佐北区・安佐南区

太田川橋は広島市北部の交通の要衝として交通機関の変遷など、時代の流れのなかでその重責を果たしてきました。太田川の洪水による流失をくり返しながらも交通を確保するために架けられてきた太田川橋は、その時代の土木技術と世相を反映する鏡ともいえます。

## 太田川本川最初の永久橋

明治37年（1904）に架けられた木橋の太田川橋は、大正8年7月の大洪水で根こそぎ濁流の中に押し流されました。架け替えに際して、各地で採択され始めた鉄橋に決定。当時の設計技術、施工技術を検討した結果、太田川本川最初の永久橋は「トラス工法」で計画され、大正12年（1923）に完成しました。

当時、太田川の清流に影を落とす巨大な橋の姿は、ゆるやかに流れる筏や太田川舟と調和した一幅の絵であり、太田川の風物詩ともなっていました。

昭和に入り度重なる洪水に対するため河川改修が開始されると、太田川橋も架け替えられることとなりました。しかしながら初代の鋼橋は材質も良く強度も堅固であったため、三次市を流れる江の川へ移設されて「祝橋」と名を変え、第二の使命を果たしています。

## 再度の架け替え（二代目鋼橋）

二代目鋼橋は河川改修に伴う計画案を太田川工事事務所が提案し、広島県、可部町、八木村の関係者と検討の結果、道路改良と河川付帯工事の合併施工となりました。当時、二級国道広島・松江線最大の交通ネックとなっていた箇所を解消する目的で、広島市の北の玄関にふさわしい長大橋を建設する案が決定されました。

基礎工は国鉄（現・JR）可部線太田川橋の基礎掘削が難航した事例をふまえ、当時の最新技術である「ニューマチック・ケーソン工法」、上部工は「ハンガー式ゲルバートラス」橋が採用され、昭和37年（1962）3月に完成しました。

## 三代目鋼橋

三代目鋼橋は広島市北部地域の発展につれ交通量の増大で、2車線の橋では交通のネックとなってきたため、二代目鋼橋の上流に新たな架橋計画が立てられ、昭和55年（1980）12月に完成して現在にいたっています。



初代鋼橋（現在の祝橋）



二代目鋼橋 橋長 323.1m 幅員 9.0m

