電車軌道専用橋から併用橋へ
平和都市ヒロシマのシンボル

相生橋（あいおいばし）

相生橋誕生

明治 11 年（1878）7 月、本川と元安川の分岐点に元安川左岸の猿楽町から中島地区北端の慈仙寺鼻に第一橋、慈仙寺鼻から本川右岸の鍛冶屋町へ第二橋からなる相生橋が完成しました。ただし広島市に管理が移る明治 27 年までは渡橋賃を徴収する有料橋であったため、「銭取り橋」とも呼ばれていました。残念ながら明治 37 年の豪雨で落橋してしまいます。その後大正元年（1912）から広島市内で路面電車が走り始め、現在の相生橋の位置に木橋の電車軌道専用橋が架けられました。

広島市の発展とともに界隈は市内の幹線道路となり、相生橋の永久橋への架け替えが望まれ、昭和 7 年（1932）12 月に電車軌道併用の二代目相生橋が完成しました。続いて同 9 年には相生橋から慈仙寺鼻への連絡橋が架けられ、一時的に H 字橋となったものの、まもなく下流側の初代相生橋は撤去されたため現在のような T 字橋となりました。

世界初原子爆弾投下

第二次世界大戦中の昭和 20 年（1945）8 月 6 日午前 8 時 15 分、エノラ・ゲイ B29 爆撃機に搭載された原子爆弾リトルボーイが高度 9,600 mから広島の中心地に投下されました。その目印となったのが T 型の相生橋です。

上空 550 mで炸裂した原子爆弾はその衝撃波（爆風）で相生橋の高欄を傾かせ、床版を空中に浮かせた後、横に移動させました。このときの熱線は表面温度が 4000 度～ 6000 度となって屋根瓦が融けるほどでした。

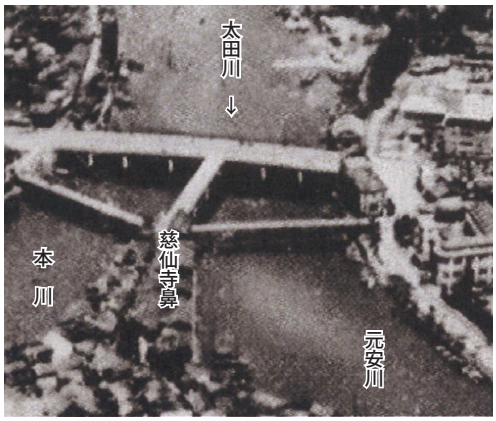
とりわけ相生橋の主桁は爆心地に近い 2 径間連続桁の中間支点上で一番被害が大きく、主桁に 50㎜の逆キャンバーとなり、腹板は 15 ～ 30㎜内外に S 型に変形し、下フランジは 40 ～ 50㎜の歪みが生じ、下部構造は連絡橋取付部に亀裂が発生しました。

しかし、被爆一カ月後には電車の通行が再開されました。本格復旧は鋼桁については使用可能とされたため、床版打ち換え、高欄、親柱の取付などを行って昭和 24 年に完了しています。

現在の相生橋

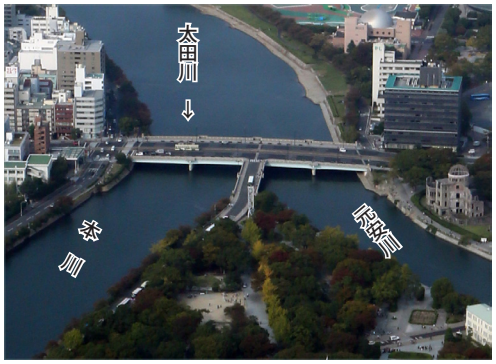
二代目相生橋も 40 年以上を経過して交通量の増加、車両の大型化に伴って老朽化が懸念されるようになり、架け替えが計画され、昭和 52 年（1977）10 月に着手し、翌 58 年 10 月現在の相生橋に生まれ変わりました。旧橋の上下流に拡幅部を設置して交通を暫定的に切り替えながら旧橋を撤去して中央部の新設、最後に 3 橋を一体構造という手法が用いられました。

新しい相生橋は、世界平和を願う国際平和都市、水の都広島のシンボルとして周辺の景観と調和するように設計されており、観光客をはじめ市民の憩いの場所として親しまれています。



昭和 10 年頃の相生橋

被爆前の相生橋
橋長 121m、幅員 22 m、両側に歩道、高欄に鋳鉄が使用された



現在の相生橋（2015 撮影）

平和記念公園や原爆ドーム等周辺の環境との調和が図られ、高欄・親柱にはみかげ石が使用されている。