

広島市民から市内唯一の吊橋として親しまれている工兵橋は、工兵隊が訓練用にかけた橋として知られる。明治22年（1889）のことである。

また橋の近代史からみると、数少ない明治の吊橋のひとつであった。

橋の南側に兵舎をかまえた工兵第五連隊は、川の反対側に演習場があり、橋はその連絡路をかねてつくられた。橋の桁は現在、鉄骨だが、当初は木でつくられていた。吊橋は、他のタイプにくらべ、少ない材料で長い橋をかけられる。木材は大きなものは必要なく現地調達が可能であり、ワイヤーロープさえあればかけられる。軍隊の進出には、格好な手段と考えられたにちがいない。

維新政府は当時、国防政策の転換期にあった。西南の役（明治10年）で西郷隆盛の軍を破った維新政府は、国内不安が一掃され、もはや対内的な軍備の必要性はなくなった。明治18年には、陸軍の編成が大きく変わり、それまでの国内で敵に備える国内戦闘体制から国外出兵体制に変わった。21年には、全国を七軍管区にわけて各地域を守る鎮台方式（ただし北海道の第七軍管区は、兵備を配置せずに終わっている）から、戦略に応じて動ける師団方式に変更した。

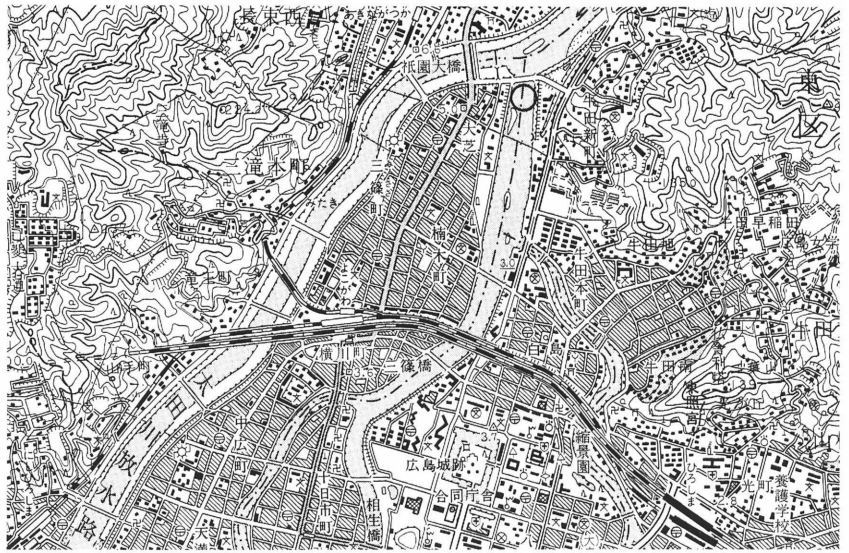
これに応じて明治19年、それまでの東京-京都間の中山道線<sup>なかせんどう</sup>ルートは、兵隊・物資の機動性が重視されたこともあって、東海道ルートに変更された。

翌20年には、私設鉄道開業の規範となる私設鉄道条例が制定され、山陽鉄道の下関までの敷設が開始された。21年1月に免許を取得した山陽鉄道は、11月には兵庫-明石間、12月に明石-姫路間を開通させ、翌年9月には神戸-兵庫間を開通させて、官設鉄道の東海道線と接続した。広島まで開通したのは、明治27年6月。その二ヵ月後には日清戦争が始まる。工兵橋は、どうやら中国大陆への進出気運を背景に架設された橋のようである。

次に「数少ない明治の吊橋」について考えてみよう。この本の執筆メンバーでもある藤井郁夫のまとめた『橋梁史年表』（財）海洋架橋調査会）を利用して、明治初年から22年までに架設された吊橋を探すと全部で21橋ある。全体の橋数は1332橋だから、吊橋の割合は1.7%である。確かに工兵橋は、数少ない明治の吊橋であった。

橋は今までに、昭和8年（1933）・戦後の29年（1954）と2回架け替えられたが、吊橋という形式は変わっていない。昭和48年（1973）、すぐ上流にあたらしい橋が架設されたとき、工兵橋は取り壊されるはずだったが、地元の人たちの努力で保存された。歩くと伝わるかすかな揺れに、橋とのむかし話を感じる人びともいる。〔IT〕

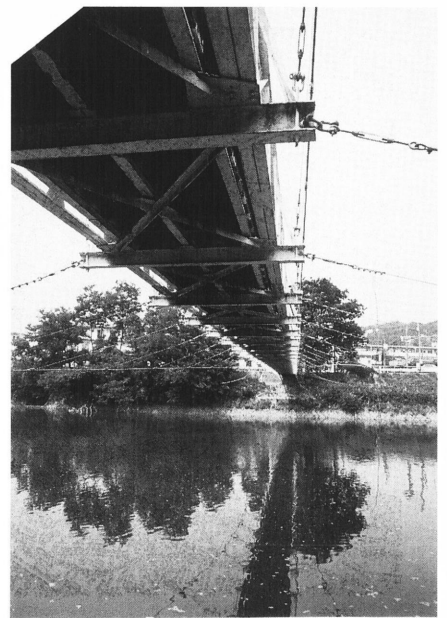
竣工年月：昭和29年（1954）  
 所在地：広島市東区  
 河川名：太田川  
 橋長・幅員：77.80 m × 2.75 m  
 径間数・支間長：1 × 71.50 m  
 形式：吊橋



(1:50,000 広島)



子供達の通学路にも利用される。



耐風索が模様をなす橋下のながめ  
 〈1994年, 写真提供・広島市〉