



瀬戸中央自動車道（岩黒島橋、櫃石島橋）

ジャンル 道路

5-1

本四連絡橋3ルート①

瀬戸内海に、四国と本州を結ぶ架け橋を

四国の人たちの長年の夢だった架橋。実は、候補が5ルートあったんだよ。



1. みんなの夢、瀬戸内海を結ぶ

穏やかな海と多島の美しさを讃えられ、「世界の宝石」と称される瀬戸内海。日本最初の国立公園でもあるこの内海に橋を架けることは、ひと昔前までは、誰もが夢見る、けれどあくまで空想の世界の物語でした。

ところが、現在の瀬戸内海には、神戸～鳴門、児島～坂出（通称：瀬戸大橋）、尾道～今治（通称：瀬戸内しまなみ海道）と、本州と四国を結ぶ3ルートの橋が架かり、どの橋も交通・輸送を通して、産業、経済、暮らしや観光、文化に貢献しています。また、機能的な美しさを誇り、内海の景観を損なわないのも特筆すべきことです。

2. 瀬戸内海を結ぶ3架橋

渦潮が見られる<大鳴門橋>

淡路島を中継して四国と関西圏をダイレクトに結ぶのは神戸～鳴門ルートです。その一部である明石海峡大橋は、全長 3,911m もの吊り橋で世界最長の中央経間長を誇ります。阪神淡路大震災にも耐えましたが橋脚の位置がずれ、竣工時より全長が1m長くなりました。

四国側の大鳴門橋には、観潮ができる観光施設「渦の道」があります。実はここ、神戸～鳴門ルートは鉄道道路併用橋とする当初の計画が道路のみとなったため（明石海峡大橋は道路橋）、鉄道が走る予定だった空間を観光施設にして、人気を博しているのです。



神戸～鳴門ルートの一部、徳島県の鳴門市と兵庫県の南あわじ市（淡路島）を結ぶ大鳴門橋。



大鳴門橋の車道の下に作られた海上遊歩道「渦の道」では、ガラス床から45m下の渦潮をのぞくことができる。

サイクリストの聖地<しまなみ海道>

また尾道～今治ルートは、広島県と愛媛県を結び、自動車道に加えて自転車・歩行者道が設けられています。「しまなみ街道」の愛称で親しまれ、絶景を眺めながら海上を走れるサイクリングロードとして、世界中のサイクリストの聖地となっています。



愛媛県今治市と広島県尾道市を結ぶしまなみ海道（西瀬戸自動車道）。



しまなみ海道のサイクリンロードは、日本初の海峡を横断できる自転車道。海外からもサイクリストがやって来る。

世界最大の鉄道道路併用橋<瀬戸大橋>

そして、塩飽諸島に6つの橋を架け、児島と坂出を結ぶ世界屈指の巨大な鉄道道路併用橋が、瀬戸大橋です。橋梁部は吊り橋、トラス橋、斜張橋で構成され延長9.368m、高架部も含めると13.1kmとギネスにも認定されています。

3. 瀬戸大橋の始まり。夢と悲願

瀬戸大橋の構想が初めて公の場で口にされたのは、明治 22 年（1889 年）とされます。讃岐鉄道の丸亀～多度津～琴平の開通祝賀会で、香川県会議員の大久保謙之丞が、塩飽諸島を橋台とする架橋を提唱したのです。さらに、架橋の後押しになった出来事として、昭和 30 年（1955 年）の「紫雲丸事故」があげられます。紫雲丸が霧の海を航行中、女木島沖で貨客航走船と衝突して沈没。死者が 168 人にもものぼる惨事となりました。この事故を機に、「連絡船の悲劇を繰り返してはならない」という世論が高まり、架橋実現に向けた動きが加速。昭和 33 年（1958 年）には香川県議会が架橋を決議し、昭和 34 年（1959 年）から香川県と岡山県が協力して架橋運動を進めることとなりました。



香川県坂出市の瀬戸大橋記念公園には、瀬戸大橋を構想したとされる大久保謙之丞の碑がある。

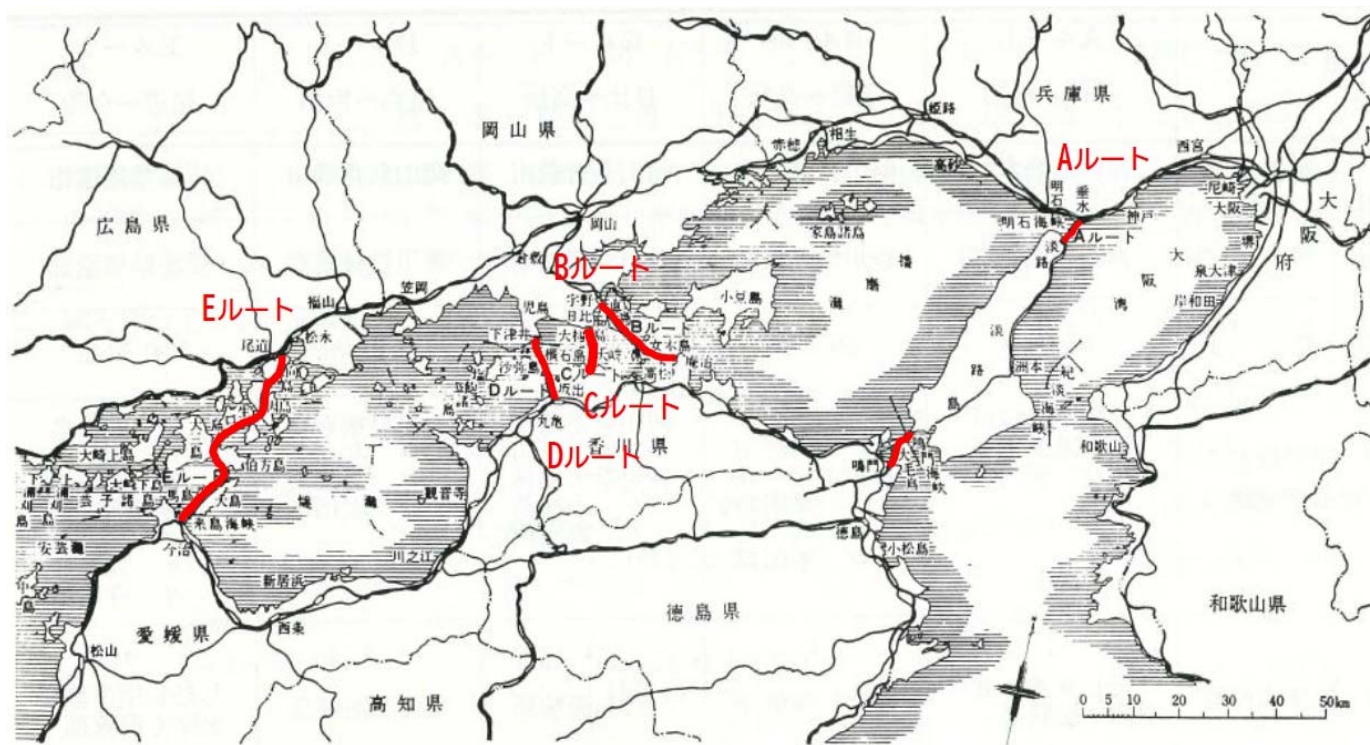
4. 5 ルートが想定された架橋原案

本州と四国を結ぶ橋は、当初 5 案が検討されていました。国では、建設省が昭和 34 年度に神戸～鳴門（A）、日比～高松（C）、児島～坂出（D）、尾道～今治（E）の 4 ルートを対象に、経済・地質調査を開始。昭和 36 年度には宇高連絡船の航路にあたる宇野～高松（B）ルートも調査対象に追加しました。

また昭和 35 年（1960 年）には鉄道建設審議会が、国鉄（現在の JR）と建設省が協力して調査を行うことが適当という建議を出したため、国鉄も従来から予定路線として調査してきた A ルートに加え、昭和 36 年度に B、C、D ルートを調査対象に追加。昭和 37 年（1962 年）に建設省と国鉄が共同で、橋梁に関する技術的な調査を土木学会に委託しました。

5. 県民あげての誘致

昭和 39 年（1964 年）、瀬戸内海の洋上で「瀬戸内総合開発懇談会」が開催されました。そこで建設大臣が、「明石～鳴門ルートを最初に建設したい」と発言。それに対し香川県知事が、「ルートは、現在進めている技術的な調査の結果の上で決めてほしい」と反発するなど、激論が交わされました。香川・岡山両県は、明石～鳴門ルートへの対抗上、両県を結ぶ B、C、D の 3 ルートを比較検討。児島～坂出の D ルートに一本化しました。



岡山と香川を結ぶルートは 3 案あり、児島～坂出の D ルートに決定。
四国と本州を結ぶ橋として、最初に造られた。

6. 昭和 53 年起工式

昭和 45 年（1970 年）には本州四国連絡橋公団（以下、本四公団）を設立。3 ルート同時に建設を進めるため、昭和 48 年（1973 年）には、本四公団による起工式が行われる予定でした。しかし日本経済を揺るがす石油危機が起こり、総需要抑制策のために、起工式のわずか数日前に着工の延期が決まったのです。

その後、昭和 52 年（1977 年）に閣議決定された第三次全国総合開発計画で、早期完成を図るルートとして児島～坂出ルートが正式に決定。これにより、瀬戸大橋の開通は、他の 2 ルートより約 10 年早まることとなりました。

昭和 53 年（1978 年）には、香川・岡山両県で同時に起工式が行われ、瀬戸大橋の建設がスタートしました。

工事は長期に渡り、児島坂出ルートの完成は昭和 63 年、神戸鳴門ルートの完成は平成 10 年、そして尾道今治ルートの平成 11 年（1999 年）完成により、四国は本四 3 橋時代を迎えることとなりました。