

大鳴門橋

鳴門海峡に橋を架ける計画は、徳島県出身の代議士・中川虎之助が大正3年に帝国議会に提出した「鳴門架橋に関する建議案」が最初でした。昭和15年には内務省神戸土木出張所長の原口忠次郎（後の神戸市長）が初めて大鳴門橋の設計図をつくり、全国土木出張所長会議で発表しましたが、結局、海軍の反対などで架橋計画は実現には至りませんでした。

戦後、本州四国間を橋かトンネルで結ぼうという機運が盛り上がり、昭和28年の鉄道敷設法の改正により本四淡路線（須磨～岩屋間及び福良～鳴門間の鉄道）が予定線として追加されました。昭和29年には明石～岩屋間及び福良～鳴門間に兵庫、徳島両県営フェリーボートが就航して、架橋の第一歩が踏み出されました。このような中で昭和29年に国鉄青函連絡船洞爺丸が、昭和30年には国鉄宇高連絡船紫雲丸が沈没し、多くの犠牲者が出たため、本四架橋実現に向けた動きが加速されました。

本四架橋に関する国鉄と建設省の調査が行われる中で、各地でルートの誘致合戦が繰り広げられましたが、昭和44年に閣議決定された新全国総合開発計画では神戸～鳴門間、児島～坂出間、尾道～今治間の建設を図ることが明記され、昭和45年には本州四国連絡橋公団が設立されて3ルートが同時に進められることになりました。しかし、昭和48年の石油危機による総需要抑制策のため着工が延期され、すでに橋脚の基礎周辺の調査実験を完了していた大鳴門橋では着工延期中に工事の準備や作業基地の建設などが行われました。

政府は昭和50年に本四架橋について当面1ルート3橋の建設方針を決定し、大鳴門橋は昭和51年7月に着工されました。下部工工事では、潮流への影響を少なくし、また自然条件の厳しい海峡での工事量を減らすため、塔基礎では長大吊橋の基礎としては前例のない多柱基礎工法が採用されました。昭和60年5月には上部工の架設が完了し、これにより橋長1,629m、中央支間長876m、3径間2ヒンジ補剛トラス吊橋の大鳴門橋が姿を現しました。大鳴門橋と並行して、門崎高架橋などの関連工事も進められ、昭和60年6月に西淡出入口～鳴門北IC間9.9km及び津名一宮IC～洲本IC間11.9kmの供用が開始されました。

大鳴門橋は上下2層式で、上部は神戸淡路鳴門自動車道が供用されており、下部は将来的に新幹線規格の鉄道を通すことができる構造となっています。橋の鉄道予定空間は現在渦潮を見学することができる「渦の道」として利用されています。大鳴門橋の一日平均交通量は、開通時の昭和60年度には7,853台でしたが、平成10年4月の明石海峡大橋の開通により交通量が増加し、平成30年度には3.2倍の25,133台となっています。大鳴門橋は、四国と本州を結ぶ大動脈として重要な役割を果たしています。

<参考文献：本州四国連絡橋史編さん委員会編「本州四国連絡橋公団三十年史」2000年、本州四国連絡橋公団編「大鳴門橋工事誌」1987年、鳴門市史編纂委員会編「鳴門市史現代編1」1999年など>

