

瀬戸中央自動車道

瀬戸中央自動車道は、道路・鉄道併用橋である瀬戸大橋を通る延長 37.3km の自動車専用道路です。岡山県早島町の早島 IC で山陽自動車道および国道 2 号から分岐し、倉敷市を南に下って児島地区南部で道路・鉄道の共用部となり、下津井瀬戸を渡り櫃石島、岩黒島、羽佐島、与島、三つ子島を経て備讃瀬戸を横断し、坂出市番の州地区南部で鉄道と分かれ、坂出市川津町の坂出 IC で四国横断自動車道および国道 11 号に接続します。

瀬戸大橋の構想は明治 22 年に香川県議会議員大久保謙之丞が初めて提唱したのですが、瀬戸大橋がつくられるようになったきっかけは、時を経て発生した紫雲丸事故でした。昭和 30 年 5 月、国鉄宇高連絡船「紫雲丸」が霧の中を航行中に、女木島沖で貨客航走船と衝突して沈没し、修学旅行生 101 人を含めた 168 人が死亡する惨事が起こりました。この紫雲丸事故を契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盛り上がり、架橋実現に向けた動きが加速化されました。昭和 33 年に香川県議会は架橋を決議し、昭和 34 年から香川県と岡山県は協力して架橋運動を進めることになりました。

昭和 44 年に閣議決定された新全国総合開発計画では、本州四国連絡橋として神戸～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、本州四国連絡橋は 3 本とも同時に進められることになりましたが、昭和 48 年の石油危機による総需要抑制策により着工は延期されました。児島～坂出ルートは昭和 52 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道路・鉄道併用橋を建設することが明確にされ、昭和 53 年に香川・岡山両県で起工式が行われました。

瀬戸大橋の工事は、南・北備讃瀬戸大橋下部工の海中掘削から開始され、昭和 56 年からは他の橋梁にも着手して工事が全面展開し、昭和 60 年 1 月には下部工が概成しました。上部工は、昭和 58 年 8 月に北備讃瀬戸大橋の主塔架設を開始し、ケーブル架設、補剛桁架設と工事を進めて、昭和 62 年 8 月に最後の南備讃瀬戸大橋の補剛桁を閉合しました。陸上部工事は海峡部工事の進展にあわせて工事が進められ、昭和 63 年 4 月に瀬戸中央自動車道が本四備讃線の開業とともに供用されました。与島にはパーキングエリアが設置されています。なお、瀬戸中央自動車道開通時には工事中であった四国横断自動車道とは、4 年後の平成 4 年 4 月に坂出 IC で直結し、高速自動車国道とのネットワーク化が完了しました。

瀬戸中央自動車道の開通により、倉敷～坂出間の所要時間はフェリー利用時の 120 分から 40 分に 3 分の 1 に短縮されました。また、それまで霧や強風、波浪などの気象条件に大きく阻まれていた四国と本州間の海上交通は、いつでも、決まった時間に、安全に輸送できる瀬戸中央自動車道への転換により、移動の確実性が向上しました。さらに、四国は全国を結ぶ高速交通ネットワークに組み込まれ、人・物・情報の交流が活発になり、産業、経済、生活、文化、観光などさまざまな面で地域の発展を支援する基盤が整うことになりました。

<参考文献：瀬戸大橋架橋史編さん委員会編「瀬戸大橋架橋史通史・資料編」1989年、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年など>

