

六、復興都市計画

昭和二十年十一月五日、内閣は戦災復興院を設置して戦災都市復興にあたることになった。その主な目的は、(1)戦災地における市街地計画とその実施、(2)住宅の建設および供給、(3)戦災地の土地物件の処理、(4)戦災者の生活安定の促進などであった。

戦災復興院の発足とともに政府は全国で一一九の戦災都市を指定したのである。

これに先だって、内務省国土局大橋計画課長は、「われわれが今考えている復興都市計画は、住宅にしても、都市建設にしても、先決問題は、まず道路である。ついで橋梁、公園などの土木工事を長期にわたって、実施し

序章 戦後の再出発

なくてはならない。その前提として差当り区画整理、道路用地などの決定を急速に進めるが、幹線道路は少なくとも幅員六〇呎以上、細道でも六呎を割ることのないようにして、どんな裏道でも、自動車自由自在に通れるようにしてはならない。」と、語っている(昭和二〇・一〇・一)。

また昭和二十年十月二十六日に高松市は戦災復興委員会を設置した。会長に市長鈴木義伸、顧問に県内政部長高島資吉ら一六人、委員にはあらゆる職業・階層から三六人が選任された。十月二十六日の委員会では戦災者対策・都市計画・市復興方針の諸問題について協議した。

十二月二十四日には高松市が戦災復興都市に指定されたことで、戦災地復興都市計画の根本方針について協議した。また国民学校の再建・市営住宅・電車路線延長についても協議している。

十二月二十六日には都市計画主要幹線道路決定について、戦災者対策について、焼跡整理についてなどが議題にあがった。そして高松市の復興都市計画の草案が作成された。

草案の内容は広範囲にわたるもので、街路網の計画・用途地域の計画・交通機関の計画・国民学校・中等学校の用地計画・市内路面電車軌道計画・市内寺院・墓地の移転・刑務所移転計画・区画整理区域計画などを含めたものであった。そして高松市は香川県復興課などと協議の結果、高松市復興都市計画街路ならびに土地区画整理決定について、二十一年四月十七日に戦災復興院に計画書を提出したのである。

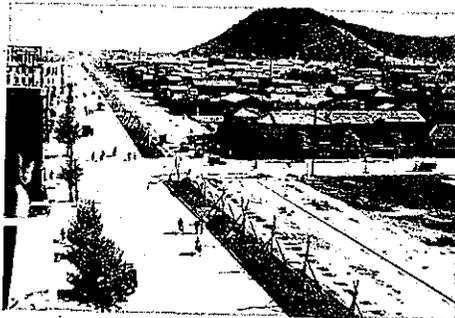
二十一年五月三日、都市計画法に基づいて、総理大臣から都市計画香川地方委員会(会長香川県知事)に対して、高松市案について諮問があった。五月二十日に地方委員会は協議会を開いて、諮問のあった高松市案を原案どおり可決して、その旨を総理大臣に答申した。

同年六月五日、戦災復興院告示第三九号によって、高松市復興都市計画街路および土地区画整理決定が告示されたのである。土地区画整理事業面積は約五四八万平方呎であった。

街路計画は高松市の新しい町づくりを目指したもので、その壮大な意図は次の復興院に提出した「街路決定理由書」によっても明らかである。「客年七月四日の空襲により、市街地の大部分は罹災焼失を見るにいたれり、この時に当り、都市構成の根幹たる街路網に関しても、既定街路網構成に当り、旧市街地の改良にとどまり、その計画は各種の障害により自然規模小にして、旧来高松市の発達し来たれる商業的地方中心城市の域を脱するにあらず、これが徹底的改良計画は新興高松市建設のため各方面より全面的に再検討し、市民の多年の要望するところの観光都市としての発達はもちろん、高度文化都市としての進展を期待し、土地利用計画並びに将来の自動車交通、堅牢建築物増加促進等、各種要素に適切せしむべく計画、幅員は画期的に拡大し、また緑地帯と相まち街路を積極的に緑化し、市民の保安・健康増進を計り、併せて防災・美観を兼ねしむべく計画を立案せり」と理由を述べている。

市の街路計画案によると、築港から栗林公園に至る主要幹線道路は幅員一〇〇呎とする案が出されたが、結果的には五〇呎(現在三六呎)となった。このほか屋島山麓から香東川橋に通じる東西幹線道路についても幅員四〇呎とし、さらに琴電瓦町駅から県庁までの街路は七〇呎としている。

さらに市街地の街路は幅員三〇呎の東西線および、これと交わる南北線の大幹線とで市街地を大きく四つに区分し、幹線道路に防火地帯の機能をもたせた。この区分された間を二〇〇呎から四〇〇呎ごとに幅員一一呎ないし一二呎の中幹線を通し、さらに中幹線によって区分された地区を五〇呎から二



高松市寿町より南へのびる中央通り(写真9)

○〇 跡ごとに幅員六呎ないし八呎の道路で基盤目のような都市を形づくったのである。

しかしその後、二十三年十一月二十五日建設省告示第一八四号によって大幅な変更が行われたのである。そして二十四年七月九日から昭和三十年三月十七日の告示までに九回の部分変更が行われ、街路の幅員が縮小されたのである。

第一節 香川用水事業



早明浦ダムに建設されている「四国のいのち」石碑
(写真190)

して吉野川が指定され、昭和二十三、二十四の兩年度にわたり調査が行われた時に始まる。
 そして昭和二十五年「国土総合開発法」が制定されてから四国四県、関係の諸官公庁、電力会社等の機関で立案された種々の計画案が検討されたが、関係者の意見の一致が得られず、吉野川総合開発は一時停滞した。
 昭和三十七年「四国地方総合開発促進法」に基づいて発足した「四国地方総合開発審議会」は、四国開発の中核である吉野川総合開発の実現が急務であるとして、同審議会のもとに「吉野川総合開発部会」を設け、この部会のもとに「技術小委員会」「協議会」を設けて、関係者の意見調整に努めたのである。

こうして、吉野川総合開発の動きは再び活発化し、昭和四十一年七月、「早明浦ダム」の建設を基幹とする吉野川総合開発計画に四国の各県が同意したことによって、本格的に事業の推進を見るに至った。その結果、早明浦ダムによって開発される用水の各県配分量及び、ダム建設費の負担割合が最終的に決定されたのである。

早明浦ダムは建設省直轄事業として、昭和四十二年建設に着手、本格的な工事は昭和四十二年から始まった。昭和四十二年以降は水資源開発公団がこれを受け継いで工事を推進し、四十八年十一月十日、その竣工式が挙行された。早明浦ダムは、吉野川本流の上流（高知県長岡郡本山町）にあり、多目的ダムとしては日本屈指の大きなダムで堤高は一〇六呎、貯水量三億六〇〇〇万トである。

このダムによって、吉野川下流の洪水を防止するとともに吉野川

吉野川総合開発計画 この計画は吉野川の完全な治水と合理的な水利用を目指すものである。『香川用水史』によると、吉野川の総合開発によって確保された水を、徳島県をはじめ他の三県へ分水する計画が論議されるようになったのは、太平洋戦争敗戦後、時の経済安定本部に設置された河川総合開発調査協議会の調査河川と

の計画の確立を促し、「汐の宿島原にまこと」といふ古くたゞ月才の不足に悩まされてきた瀬戸内側の香川、愛媛の両県へ分水し、急増する水の需要を充たすとともに、発電も併せて行う。また高知分水によって鏡発電所の増強と、高知市一帯の都市用水を供給するのである。

早明浦ダムによって開発される水量は八億六三〇〇万トで、これは四国四県へ次のように配分される。

徳島県	四億一〇〇〇万ト
香川県	二億四七〇〇万ト
愛媛県	一億六七〇〇万ト
高知県	三九〇〇万ト

ダム建設費は、目的別にその効果や利用水量の割合などによって、四国四県や発電関係会社などでそれぞれ負担する。

池田ダム（徳島県三好郡池田町に建設）は早明浦ダムと一連のダムで、池田ダム下流の吉野川の治水と、吉野川北岸用水および、香川用水に必要な取水位の確保ならびに、電源の開発を併せ行う多目的ダムで、その堤高は二四呎、総貯水量約一二六五万ト、常時滞水位標高は八八・一〇呎である。

昭和四十四年一月二十四日、建設大臣から事業実施方針の指示を受け、水資源開発公団によって、建設工事が開始された。そして五十年一月三十一日ダムの全工事が完了し、同年三月五日から貯水を開始したのである。

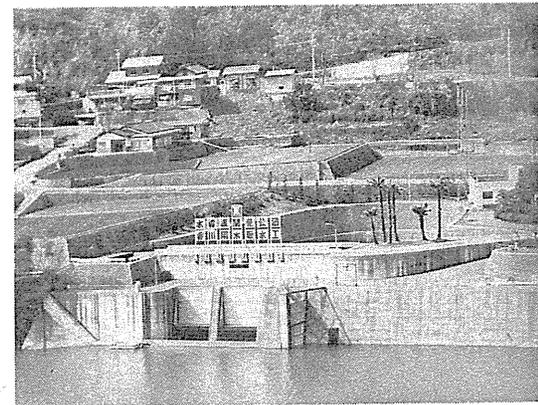
二、香川用水計画

香川用水計画の成立 香川用水計画は、吉野川総合開発計画の一環として、吉野川の水を香川県に導入し、本県の用水不足を抜本的に解消して、産業基盤を強化するとともに、生活環境の整備を図ることを目的とするものである。

この香川用水計画が成立するまでには、次のような経緯があった。すなわち昭和三十八年（一九六三）四月に建設省は、早明浦ダムの実施計画調査に着手した。そして同四十年の七月に堤高を一〇六呎に上げ水量を増やし、各県への分水量と経費分担の計算をやり直し、最終的な試算として、同四十一年六月の吉野川総合開発部会および、審議会に提出したのである。

こうした動きに対応して、香川県では昭和四十年一月、香川用水事業計画の推進と調査事務所設置を関係の各省に陳情するとともに、農林部土地改良課に香川用水係を新設した。（同年六月）そして同年の末、いきなり農林省へ「大規模調査地区」として四十一年度に採択するようにと陳情したのである。一般に国営事業の調査地区の採択は、一年前から大体の順序を決めているのに比べ、かなり性急な採択陳情であった。ただこの時期は、早明浦、池田ダムとも四十五年度に完成するという計画であったので、香川用水計画を急がないと、予定どおり水源が完成しても、本県へ導水することができないということで、このような陳情となったのである。

そして昭和四十一年四月農林省は、ついに香川用水計画を国営土地改良事業調査地区として採択し、事業計画の取りまとめを開始した。同年六月香川県においても「香川用水事業建設期成会」が結成され、いよいよ香川用



阿波池田ダム上流に設けられた香川用水取水工
(写真191)

水計画は本格的になつてきた。その後この期成会は、県と一体となつて「地区期成会」「市町村期成会」ともども根気よく末端まで啓もう、説得に当たつていたのである。翌四十二年四月には、早明浦ダム建設事業が水資源開発公団に移管された。県でも「香川用水調査事務所」を設置し活動を開始した。その年の十月農林省は、早くも香川用水計画の全体実施設計に着手した。そして大川東部三町（大内・白鳥・引田）を香川用水計画地域に追加編入するという大きな変更を行いなから昭和四十三年九月に全体実施設計を完了したのである。普通、大規模調査と全体実施設計とを併せて四―五年はかかるものを、わずか二年半ですべてを終えたのであるから、まさに異例のことと言えよう。

香川用水計画の概要 早明浦ダムによって新たに開発された水のうち、年間二億四七〇〇万トンの水量は、徳島県三好郡池田町に建設された池田ダムに取水施設を設けて、かんがい期平均毎秒一二・五ト、非かんがい期平均毎秒五・五ト取水し、阿讃山脈を貫く八詰の導水トンネルで三豊郡財田町に導き、ここから東西に延びる幹線水路によって、東部は大川郡白鳥町宮奥池まで（延長七三詰）、西部は三豊郡豊浜町姥ヶ懐池（延長一三詰）、また、東部幹線水路の高瀬支線（山本町神田から分岐）は、高瀬町の満水池（延長一一詰）まで導水して農業用水、都市用水に利用する計画である。

導入する水量は、農業用水として年間に一億五〇〇万ト、上水道用水六三〇〇万ト、工業用水七九〇〇万トの合計二億四七〇〇万トの水量を、年間六パターン（最大時は毎秒一五・八ト、最小時は毎秒五・〇ト）に分けて導入するのである。

次にその供給計画は、表198に示すように農業用水では三万七〇〇鈔の水田、畑地のかんがい、上水道用水は五市一五町を対象に、工業用水は工業開発三地区に供給する計画で、特に上・工水については広域的な用水供給事

業を行うこととしたのである。

また施設計画については次のようになっている。

導水トンネル、香川用水は徳島県の池田ダムから取水し、阿讃山脈下の延長八詰の阿讃トンネルを経て、香川県の財田町に導水される。

幹線水路および専用施設、幹線水路の総延長は九七詰、そのうち財田町から高松市古川までの区間三五詰は多目的に使われる。また幹線からの分水はおよそ一七〇の地点で行われ、その下流は各用水の専用施設などで配水される。

事業費は全体で七七六億二一〇〇万円を要している。その内訳は次のとおりである。

ダム費（早明浦・池田ダム分担額）

六六億一〇〇〇万円

幹線水路費

二四九億九一〇〇万円

内訳 共用区間

一四八億一一〇〇万円

農業専用区間

一〇一億八〇〇〇万円

都市用水専用施設費

一五一億円

農業用水専用施設費

三〇九億二〇〇〇万円

国営畑地かんがい

五〇億一〇〇〇万円

内訳 付帯県営

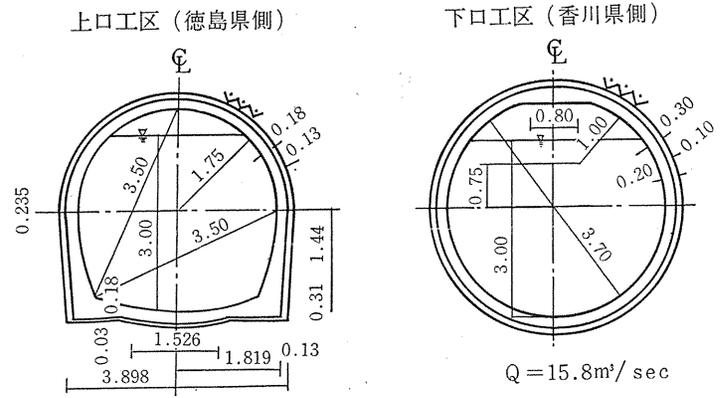
一八四億一〇〇〇万円

この予定工期は、昭和四十年四月から昭和五十五年三月となっていた。しかし、付帯興営、関連団体営の事業はその大半を終えているが、一部は六十三年現在も継続実施中である。

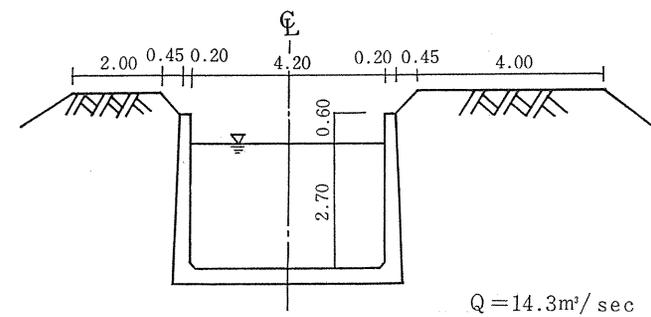
関連団体営

七五億

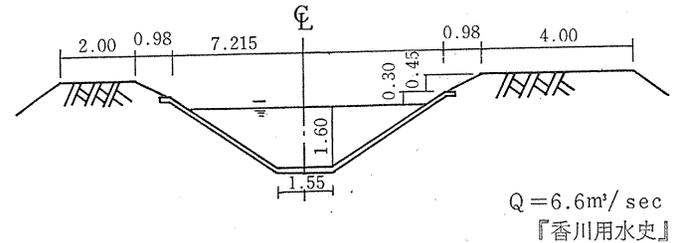
図98 阿讃トンネル標準断面図、幹線水路標準断面図



フルーム型水路 (山本町地内)



スロープフォーム水路 (高松市鶴生地付近)



三、香川用水の建設

香川用水の起工式 香川県民待望の香川用水事業は、昭和四十三年十月二十四日、香川県三豊郡財田村（現在の財田町）財田中の阿讃導水トンネル出口で、幹線水路工事を分担して施行する農林省、水資源開発公団と、関連工事を担当する香川県の三者共催によって晴れの起工式が盛大に行われ、ここに世紀の大事業が力強くスタートを切ったのである。

起工式前年の九月十九日、皇居に招かれた金子香川ほか一県の知事が、それぞれの県の地方自治の実態を昭和天皇にお話し申し上げた。その折、金子知事は、内容を目下の香川県政の最重点施策である「香川用水計画」にしばり上奏した。陛下は、かねて香川県の水事情をご承知であり、満濃池などを現地でご覧になっていることもあって、強いご関心を示されたという。

幹線水路工事 香川用水事業の早期完成は、県民あがての願望であった。そこで、県は着工から完成までの工期短縮、経済的な事業実施方法、特に事業主体について検討を加えた結果、農業用水、都市用水の共用区間は水資源開発公団営、農業専用区間は国営（農林省）で施工することが得策であるとの結論になった。

このことを関係諸官庁に対し熱心に陳情を重ねた結果意向が入れられ、幹線水路を公団営と国営の二本立てで施工することとなったのである。

公団の担当する共用区間の施工延長は約四六・八誌で各工種別内訳は表199のとおりである。

公団営の工事は各種の事情によって二か年遅れて昭和四十九年度に完了した。また、国営工事は施工総延長約

第一節 香川用水事業

その結果、香川用水関連工業用水道による用水配分は、「坂出、丸亀地区」日量一四万ト、「高松地区」日量三万ト、「観音寺、詫間地区」日量三万トとなった。この計画については、今後とも企業立地のすう勢に応じて弾力的な運用を図っていくこととしている。次に中讃地区工業用水道の建設であるが、県は昭和四十

表201 給水対象市町

区分	市町数	対象市町名
西部浄水場	1市6町	観音寺市、大野原町、豊浜町、詫間町、仁尾町、高瀬町
中部浄水場	2市3町	丸亀市、善通寺市、多度津町、琴平町、綾歌町
綾川浄水場	1市3町1簡水	坂出市、国分寺町、宇多津町、飯山町(高松市)五色台
東部浄水場	1市7町	高松市、香川町、香南町、牟礼町、庵治町、三木町、志度町、長尾町

『香川県水道局』より

表202 施設能力 (単位：トン/日)

区分	浄水場の位置	施設能力	計画給水量	
			日最大	日平均
西部浄水場	高瀬町二の宮	43,800	43,800	34,680
中部浄水場	琴平町下櫛梨	27,100	27,100	22,980
綾川浄水場	坂出市府中町	76,100	76,100	62,335
東部浄水場	高松市岡本町	102,100	102,100	85,125
計		249,100	249,100	205,120

『香川県水道局』より

その進捗度は総事業の約七〇〇程度となっている。六十三年以降の残事業地区三四については(継続実施中一五地区を含む)今後の適切な施行が期待される。また、団体管かんぱい事業の竣功地区は二〇四、残量は六三地区である。(継続実施中六地区を含む)

次に、広域水道の建設のうち県営水道用水供給事業については、次表のとおり四浄水系にわかれ、県下の五市一九町の、簡易水道が給水対象となっている。なおこの数字は第一次拡張計画を含むものであり、当初計画ではこのうち五市一五町が対象であった。

また、工業用水道の建設については、昭和四十六年、県はさきに想定した工業用水の将来需要について、その地区別供給計画を調整した。これは、県下の工業開発主要三地区のその後における工業用地の造成面積、新規の工業立地業種などの動向に対応して、当面の見直しを行ったものである。

一九町の、簡易水道が給水対象となっている。なおこの数字は第一次拡張計画を含むものであり、当初計画ではこのうち五市一五町が対象であった。

関連事業 関連事業のうち、農業用水については国営付帯県営事業として昭和四十六年度から陶・音谷・由

佐・新池など一地区の支線工事を皮切りに着手した。昭和六十二年度末に至るまでの竣工箇所は四六地区で、

五九詰であり、各工種別の内訳は表200のとおりである。工事は昭和四十四年西部幹線水路の上流のトンネル工事を皮切りに次々と着手し、昭和五十二年度末に全幹線水路工事が完成をみた。

表200 国営幹線水路工事総括表

幹線名	水路延長	トンネル	サイホン	カルバート	フルーム	余放水工	水管橋	バイブライ	分水工	管理用道路
	m	m	m	m	m	m	m	m	か所	m
西部幹線	9,534.79	6,077.15	1,541.58	760.90	1,067.06	88.17			16	191.08
和田支線	3,285.67		1,882.62			46.21		1,356.84	6	637.90
高瀬支線	7,354.13	1,115.25	5,214.15	75.77	72.22			876.74	16	656.73
東部幹線	38,777.60	3,993.88	5,324.11	3,310.21	4,707.51	435.55	329.23	20,647.11	69	11,822.63
計	58,952.19	11,186.28	13,962.46	4,146.88	5,876.79	435.55	463.54	22,880.69	107	13,308.34

注) 上記工事のほか主要工事に東部幹線(田辺池)揚水機場の建設工事がある。『香川用水史』より

表199 公団営幹線水路工事総括表

工種	フレーム開水路		舗装開水路		水路橋		チェックなど		小計		オープン	
	延長(m)	箇所	延長(m)	箇所	延長(m)	箇所	延長(m)	箇所	延長(m)	箇所	延長(m)	箇所
取水工							64.25	1	64.25	1		
導水幹線					37.20	1			37.20	1		
東西分水工							119.75	1	119.75	1		
東部幹線	6,434.20	44	2,279.62	6	98.00	1	370.47	11	9,182.29	62		
高瀬支線							48.00	1	48.00	1		
計	6,434.20	44	2,279.62	6	135.20	2	602.47	14	9,451.49	66		
全長に対し	13.7%		4.9%		0.3%		1.3%		20.2%			

工種	トンネル		暗きょ		サイホン		小計		クローズ		合計	
	延長(m)	箇所	延長(m)	箇所	延長(m)	箇所	延長(m)	箇所	延長(m)	箇所	延長(m)	箇所
取水工							0	0	64.25	1		
導水幹線	7,672.20	1	328.00	1			8,000.50	2	8,037.70	3		
東西分水工							0	0	119.75	1		
東部幹線	15,840.72	50	1,318.76	35	8,328.33	41	25,487.81	126	34,670.10	188		
高瀬支線	1,127.62	2			2,699.96	3	3,827.58	5	3,875.58	6		
計	24,640.84	53	1,646.16	36	11,028.29	44	37,815.89	133	46,767.38	199		
全長に対し	52.7%		3.5%		23.6%		79.8%		100%			

注 1. 東西分水工は農林省および香川県よりの受託事業である。
2. 上記工事のほか、工事用付け替え道路などがある。『香川用水史』より

七年三月、この月才は事業法に基き届出るを以て、昭和四十七年度より延設修繕に入。大 事業概要は、次のとおりである。

- 給水区域……坂出市（番の州地区）、丸亀市、宇多津町の一部および多度津町地先の埋立地
- 給水能力……日量一四万ト
- 地区別用水配分 番の州地区……日量七万ト
- 宇多津地区……日量二万六〇〇ト
- 丸亀地区……日量三万六〇〇ト
- 多度津地区……日量 八〇〇ト
- 水源……香川用水
- 工期……昭和四十七年～昭和五十五年
- 事業費……五六億円（共同施設である早明浦ダム、池田ダム、香川用水などの負担金を含む）

四、香川用水の通水と管理

香川用水の通水 県民待望の香川用水の暫定通水式が行われたのは、昭和四十九年（一九七四）五月三日、三豊郡財田町長野の東西分水工の施設地であった。吉野川の水を讃岐平野に導入することは、水不足に悩まされ続けてきた県民にとっては、昔からの夢であった。その願いがこの日ようやく実ったのである。

そして、翌五十年六月からは池田ダムを通じて本格的な通水が開始されはじめた。それから十二年後の昭和六

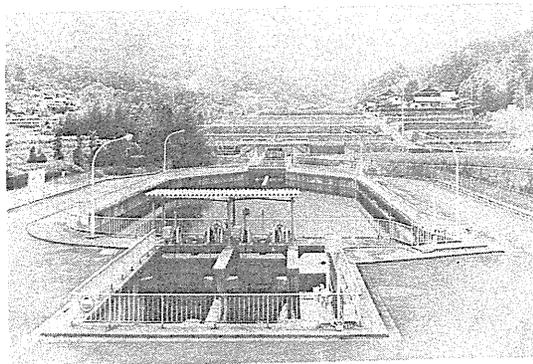
十二年度末までに導入された水量は一八億一五七五万トに達し、讃岐平野を潤すと共に、県民の生活と産業に大きく貢献し続けているのである。

香川用水の管理 こうした香川用水の共用区間と農業専用区間の管理は、次のような区分で行っている。すなわち、池田取水工から導水する香川用水幹線水路工の建設は、農業用水と都市用水の共用区間は水資源開発公団によって、農業専用区間は国営（農林省）で施工した。したがって、その管理も制度どおり共用区間は水資源開発公団が、農業専用区間の幹線水路は香川用水土地改良区が国から委託を受けてそれぞれ管理を行っている。

吉野川の水を適正にむだなく、しかも高度に利用するため、池田取水工から幹線水路の末端分水工に至るまで、一貫して水資源開発公団、香川用水土地改良区はテレメーター、テレコントロールなどで情報の収集と緊密な連絡調整を保ち、常に人と機械が一体となって、近代的な管理を行い、必要に応じてパトロールを行うなど管理に万全を期している。

次に都市用水の管理であるが、まず、県営広域水道の管理をみると、県水道局では各浄水系ごとに、香川用水幹線水路の最寄りの位置に、それぞれ一か所の浄水場を設け、香川用水を幹線水路から導水管で四浄水場に導水している。

各浄水場では、原水質のいかに問わず、常に水道の水質基準に合致する浄水を作るために、細心の注意を払い努力している。



香川用水の東西分水工・財田町（写真192）

また、県営工業用水道の管理をみると、中讃地区工業用水道の浄水施設は、中部浄水場に県営水道と併設しており、上水と工業水の管理の一元化をはかっている。また運転管理については、所定の工業用水水質基準に合致する工業用水を給水することを目標としている。

香川用水の変更 水の需要の動向が、当初計画の時点より大きく変わったので、都市用水間でこれを調整することとなった。昭和五十八年九月水資源開発公団と建設省の間で水利使用協議を行い、工業用水の毎秒二・五リットルを一・二リットル削減して、これを上水道用水毎秒二・〇リットルに加え三・二リットルとして、当面の上水道用水の不足分を充足したのである。

第二節 瀬戸大橋

一、架橋運動の歩み

紫雲丸の事故がきっかけ 瀬戸大橋の架橋運動が始まったのは、昭和三十年（一九五五）五月十一日に発生した鉄道連絡船「紫雲丸」の衝突沈没事故がそのきっかけであった。修学旅行生を中心に死者一六八人を教えるこの惨事は、忘れえない悲劇の歴史となった。再び悲劇を繰返してはならない、という世論を背景に、香川県議会は同年七月四日に政府関係機関に対し、「宇高連絡鉄道建設促進に関する意見書」を提出した。しかし架橋運動が本格化するのには昭和三十三年になってからである。三月十九日県議会に高松・岡山間海底トンネルまたは架橋建設促進案の調査特別委員会が設置された。その後、県議会は七月五日に架橋案を決定し、意見書が提出された。さらにこの運動は具体化し、十月十六日に第一回計画書が作成され、政府国会に陳情書が提出された。紫雲丸事故以来三年の間に架橋運動は大きく前進した。

この運動が県議会レベルをこえて県民運動にまで拡大したのは、昭和三十四年八月三十一日に瀬戸大橋架設推進香川県協議会の設立をみてからである。同じく九月十九日には岡山県においても協議会の設立をみ、ここに両県が協力して運動を開始することになった。両県が共催で建設省、運輸省、国鉄に対して瀬戸大橋架設説明会を

開催したのは十一月十七日であった。

香川、岡山も独自調査 これに先立つ昭和三十年四月に国鉄は本四淡路線調査に着手していたし、建設省も三十四年四月に本四連絡橋調査に着手していた。この動きに併行して香川、岡山の両県も三十四年四月からは瀬戸大橋の技術調査を独自に開始した。これが本格的な科学調査へと移行するのは三十七年四月からであり、斯界の権威者一六名を技術顧問に委嘱し、その指導のもとに瀬戸大橋の上部構造、下部構造の概略設計が委託調査され、この技術調査は四十二年度まで続けられた。また瀬戸大橋の経済調査についても三十五年四月から県単独で調査を進めていたが、三十七年四月に瀬戸大橋経済顧問を委嘱し、各種の経済調査が実施されることとなった。

鉄建審議会が格上げ承認 両県の陳情活動はさらに活発化し、最初の成果として結実したのは三十五年八月十一日の鉄道建設審議会総会である。この席上において国鉄・建設省共同調査に関する建議が決定された。これを受けて翌三十六年六月一日には衆議院において瀬戸大橋（宇野附近―高松）が鉄道敷設法別表に編入すべく議決され、ついで六月十六日には参議院においても同じ議決がなされた。この両院における議決を受け、さらに鉄道建設審議会が三十七年三月二十九日に瀬戸大橋（宇野附近―高松）を調査線に格上げすることを承認した。こうした中央での動きを反映して、前述のように、地元では技術・経済調査活動が促進された。しかし、この動きを牽制するような発言が河野建設大臣によってなされた。七月三十一日の来阪の折に建設相は、本州四国連絡橋は明石鳴門ルートをも優先する旨の声明を発表した。この河野発言は、架橋優先ルートをめぐる運動をかきたてることになった。

瀬戸大橋優先を提示 昭和三十八年六月には第七回四国地方開発審議会が開催され、産業計画会議の調査結果が発表された。これは建設相の発言とは反対に瀬戸大橋の優先を提示するものであった。しかし十月二日河

野建設大臣が来卓し、重ねて明石鳴門ルート優先を表明した。また綾部運輸大臣は、十月十二日広島においてこの発言を打消すかのように、本四連絡橋は瀬戸大橋か今治・尾道ルートに落ちつくだらうと発言した。十一月三日には綾部運輸相を迎え、国鉄主催で宇野高松連絡鉄道基準点の抗打式を挙行した。中央における両所管大臣の見解の相違もあって、優先ルートの争いは激しくなり、それだけ陳情活動もいっそう活発化した。

瀬戸内海洋上会談 昭和三十九年六月七日、関西汽船「くれない丸」船上で瀬戸内総合開発懇談会（洋上会談）が開催され、その席上で河野建設大臣は「技術的に可能な限り、明石・鳴門ルートを第一候補とする」旨



瀬戸内海の船上会談（写真193）

の発言を行い、これに対し金子知事は「あくまでも科学的な技術調査の結果をふまえて慎重にルートを選んでほしい」と発言した。実力者といわれた河野大臣の関係府県知事を前にした発言だけに、その打撃は香川・岡山両県にとって小さくはなかった。その結果、九月には瀬戸大橋架設推進岡山県・香川県選出国会議員団が結成され、四十一年（一九六六）一月に瀬戸大橋架設推進本部の設置と呼応して、架設推進運動はいっそう盛りあがった。関西財界懇談会、在阪記者説明会が両県合同で開催され、政府・国会への陳情活動をこえる動きへと発展した。この間に関係機関の調査活動も進展をみた。鉄道は三十年の本四淡路線（Aルート）調査着手後、三十六年には本四備讃線（B、C Dルート）の調査が追加され、三十九年にはそれが日本鉄道建設公団に引きつがれた。この間、建設省と国鉄はこれらのルートの技術的検

討を日本土木学会に委託し、三十七年に設置された日本土木学会本州四国連絡橋技術調査委員会の審議を経て、四十年には設計指針および技術的可能性を検討した第一次報告書が提出され、四十二年には架橋計画の技術的検討を中心とした報告書が答申された。

県内三ルートの一本化 瀬戸大橋の架設推進運動を促進するためには、県内三本ルートを一本化することが避けられなくなり、四十一年二月から三月にかけてその調査が活発に行われた。二月十五日に東京で第八回技術経済顧問会議が開催され、それまでの調査結果をふまえ、坂出・下津井ルート(Dルート)の優位性が決定され、これを受けて二月二十六日に県選出国會議員が県・高松市と瀬戸大橋ルート一本化で会談をもち、三月十五日の県議会で瀬戸大橋ルート一本化に関する決議案が可決された。これに続いて、前述の土木学会中間報告が発表され、四月十八日には鉄建公団本四連絡鉄道つり橋技術調査委員会が、中央スパン六〇〇―一五〇〇の併用橋は設計上困難ではなく、鉄道車両の走行に支障がないとの中間報告を発表した。また六月六日には第九回技術経済顧問会議が開催され、道路六車線、鉄道複線併用橋で工費一・二八億七〇〇万円、工期六年二か月以内で完成することが明らかにされた。これらの動きをにらみながら、両県選出国會議員団が各政党の交通・建設部会に説明会を開催したり、衆参両議院の全議員に対し瀬戸大橋早期建設に関する要望書を提出するなど活発な運動が展開された。

鉄建公団がボーリング調査に着手 八月には建設省が第五次道路整備五か年計画策定の中で本四連絡架橋の着工を決定した。九月になると鉄建公団が坂出沖で第一次ボーリング調査に着手し、十月には同公団が番の州でプレバッド・コンクリート実験に着手し、さらに第二次ボーリング調査に着手した。四十二年五月には土木学会の本州四国連絡橋技術調査委員会が最終報告要旨を発表し、四十三年二月二十七日に建設・運輸両省が本

州・四国連絡鉄道道路工費、工期を発表した。この間、両県選出国會議員団が中心となって関係省庁との間で数多くの懇談会がもたれ、また両県が経団連、経済同友会を中心とした関東財界に対し、瀬戸内地域開発懇談会を開催するなど、建設へ向けての運動が四十三年、四十四年の兩年にかけて継続して行われた。

本四連絡橋公団設立 他方、関係機関による掘削実験、海上実験、海中鉄構実験が着手され、また本四架橋航行安全実船調査、瀬戸大橋主要橋脚予定附近でのボーリング調査が実施され、架橋準備の各種調査が進展をみた。これらの動きを受け、建設・運輸両省が本四架橋の事業主体として架橋公団の設置構想を決め、本州四国連絡橋公団法の成立をみたのは昭和四十五年五月であった。

国鉄が本四淡路線の調査に着手し、また香川県議会在が宇高連絡鉄道建設促進の意見書を政府関係機関に対して提出したのは、ともに昭和三十年であった。それから数えて一五年が経過し、ついに四十五年七月一日に事業主体として本州四国連絡橋公団が設立された。公団は日本道路公団および日本鉄道建設公団からの調査を引き継ぎ、十二月には建設・運輸両大臣から基本計画(調査)の指示を受け、その活動を開始した。四十六年から四十七年にかけて地元では瀬戸大橋推進に関する説明会が順次もたれた。他方、縁故債の引受けや出資金の払込みがなされ、地元での架橋の推進体制が整備された。四十七年五月二日には鉄道建設審議会において本四架橋(明石・鳴門ルート、児島・坂出ルート)の設計について新幹線の組み込みが了承された。また六月には公団児島調査事務所坂出支所が開設された。このように具体化へ向けての準備が進むとともに、香川・岡山両県では今後の架橋事業の進め方と当面する問題点等について協議がなされ、瀬戸大橋の早期着工、早期完成を中央関係機関に要望し、架橋にかかわる地方公共団体の負担軽減についても要望がなされた。この年には瀬戸大橋架橋促進の預貯金運動がスタートした。

政府予算に大橋予算計上 四十八年(一九七三)一月になると、政府予算案に本四三ルート建設予算(三〇五億円)が計上され、七月には公団が三調査事務所(神戸・児島・尾道)を第一建設局、第二建設局、第三建設局に昇格させ、それぞれの局に二工事事務所が設けられ、三ルートの架橋建設に向け実施体制が準備されることとなった。また建設大臣から知事に同意を求めていた「本州四国連絡橋の工事に関する基本計画」にかかる同意議案が県議会で可決され、地元対策として児島・坂出ルート海峽部工事施工法等についての説明会が関係各漁業協同組合に対しなされた。さまざまな動きがあった中でついに九月二十一日、建設・運輸両大臣から本四公団に対し工事にかかる基本計画が指示され、同十月二十六日に工事実施計画に認可が与えられ、公団は神戸・鳴門ルート(Aルート)および児島・坂出ルート(Dルート)を道路・鉄道併用橋として、また尾道・今治ルート(Eルート)は道路単独橋として建設することとなった。かつて河野建設大臣のAルート優先着工の発言から事態は大きく変化し、十一月二十五日に三ルートの同時着工を迎えるに至った。

オイル危機で大橋建設にストップ令 好事魔多しというが、着工を前にして予想しない事態が生じた。

九月に発生した第四次中東戦争をきっかけとして、OPEC諸国が石油戦略を発動し、またたく間に石油価格の暴騰をみたのである。政府は十一月二十日に石油危機に伴う総需要抑制策によって本四架橋三ルートの同時着工を延期することを決した。地元関係者の落胆は大きかった。着工は延期になったものの、着工に対する関係漁協住民の着工同意を取りつけ、各種の関連調査を実施する作業は着実に続行された。四十八年から四十九年にかけての期間中は、もっぱら地道な作業の実施が進んだが、九月には知事が金子から前川に交替した。四十九年十二月十九日に仮谷建設大臣が閣議後の記者会見で「総需要抑制が堅持されている現状では、本四架橋ルートの三本とも無期延期という事態になりかねない。一本だけでも来年度予算で着工したい」と発言し、地元に対し明るい希望を与えることになった。

希望を与えることになった。

瀬戸大橋は鉄道併用橋 新しい動きは五十年に入ってからあらわれた。七月二十九日第一回の三者会談

(福田副総理、仮谷建設相、金丸国土庁長官)が行われ、同日の閣議終了後、本四連絡橋の着工問題について、ルートは鉄道併用橋として一本化し、他の二ルートは地域開発の見地から着工することで一致したとの発表がなされた。続いて八月十五日に第二回三者会談が開かれ、本四連絡橋は、当面鉄道併用橋のルートとして、第三次全国総合開発計画において決定し、他の二ルートについては、当面着工すべき橋梁を関係省庁間で決定することに合意した。これを受けて八月十八日には仮谷建設相、木村運輸相、金丸国土庁長官の関係閣僚会談が行われ、大三島橋、大鳴門橋、因島大橋の着工時期が決められた。この決定は事実上瀬戸大橋をルートとして完成することを認めたも同然であった。この五十年という年には関係各漁協組合と公団との間で順次漁業補償契約が調印された。

金丸長官瀬戸大橋早期着工を言明 五十一年初めには参議院建設

委員が瀬戸大橋ルートを視察し、二月には国土庁の関係者も視察に訪れている。同時に瀬戸大橋架橋地域(島しょ部)開発構想の地元説明会が開催される等の動きがあった。三月三日には金丸国土庁長官が、衆議院建設委員会で「当面A、Eルートは地域開発橋であり、Dルートは鉄道併用橋として、すべての条件が整い次第早急に着工する」と発言した。これを受けて香川・岡山両県議会が合同して瀬戸大橋の早期着工を関係省庁に要望した。瀬戸大橋問題はいまや着工時期いかにいう次元に移ったことから、



瀬戸大橋架橋推進の香川岡山両県民大会
(写真194)

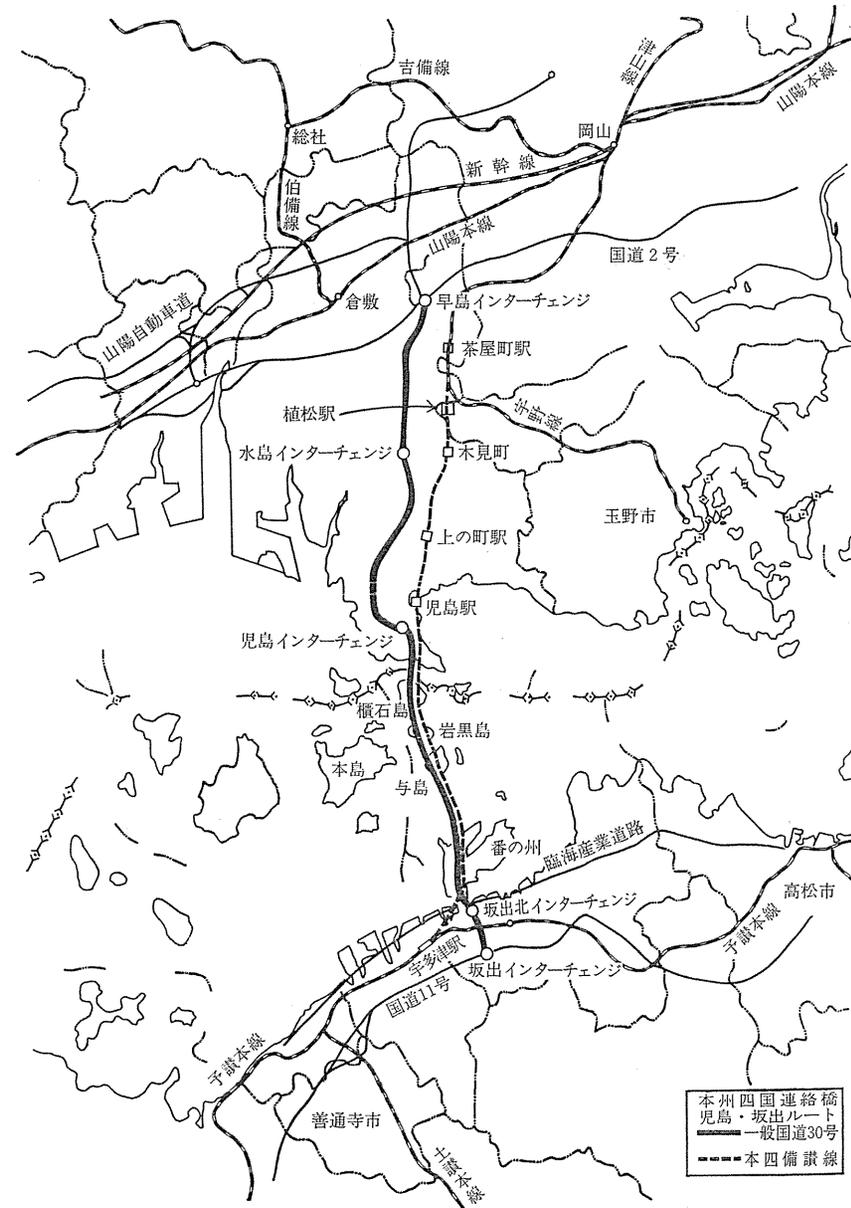
この年には早期着工についての陳情活動が活発に行われるようになった。他方、地元での動きとしては、五月には試験工事として番の州高架橋基礎くい載荷試験が始まり、公団主催の瀬戸大橋説明会が坂出市や宇多津町の関係地区で相次いで開催された。また旅客船問題や雇用問題をめぐる動きや、漁業補償の対象外とされた漁協の動きなども加わり、地元の動きも活発化した。十一月には本州四国連絡橋雇用対策香川県協議会と本州四国連絡橋旅客船問題等対策懇談会がともに発足をみた。八月に本四備讃線の四国側ルートが計画決定したのを受けて、これにかかわる説明会が十一月に宇多津町の関係者との間で実施された。

架橋に伴う環境影響調査の実施 五十二年（一九七七）にも瀬戸大橋の早期着工についての陳情活動が年初から活発に行われ、自民党幹事長大平正芳に対し認知促進方の陳情がなされた。四月二十六日に政府は、本四連絡橋の当面早期完成を図るルートは、道路・鉄道併用橋の児島・坂出ルートとすることを内定し、早急に環境影響評価等を進めることとした。七月二十日に環境庁が、「児島・坂出ルート本州四国連絡橋事業の実施に係る環境影響評価基本指針」を本四公団に示すとともに、岡山・香川両県に対して協力を要請した。同日国土庁は、第三次全国総合開発計画試案で、児島・坂出ルートを道路・鉄道併用の本州四国連絡橋として早期に完成を図るルートとして位置づけた。九月になると、運輸・建設両省が、「本州四国連絡橋（児島・坂出ルート）に係る環境影響評価技術指針実施細目」を本四公団に指示した。こうして一応中央省庁の実施体制が整ったこととなる。そして十一月四日に第三次全国総合開発計画が閣議決定され、ここに瀬戸大橋が当面早期完成を図る一ルートとして正式に決定をみたのである。着工延期から数えてすでに四年の歳月が経過していた。当面の最大の課題は、長大橋の環境に及ぼす影響を最小限におさえ、自然景観との調和をどのように図るかにについての工法上の問題となった。

本四公団第二建設局長から知事に対して環境影響評価書案が提出されたのは、十一月十九日であった。この日同局長は、県議会全員協議会において説明を行うと同時に、坂出市、宇多津町では坂出工事事務所長から同じく説明がなされた。続いて十一月二十二日からは県内五か所で評価書案が縦覧に供せられるとともに、意見書の受付を開始した。また地区別、自治会別の現地説明会がそれぞれ七か所で開催され、香川県の公害対策審議会並びに水質審議会に対しても説明が行われた。手続上では影響評価書の縦覧期間は十二月十二日に満了し、意見書の提出締め切り日も十二月十九日で終わったが、香川県では十二月二十九、三十日に瀬戸大橋環境問題連絡協議会が開催され、櫃石、岩黒、与島、宇多津の各地区と坂出西部、川津の両地区については地区代表の意見を聴取することとなった。

五十三年の年初からは県の各種審議会（公害対策、水質、自然環境保全）が相次いで開催され、県議会全員協議会でも環境影響評価書案に対する知事意見が審議され、その結果を一月二十三日に本四公団に対して意見書として提出し、これに続いて一月三十一日に坂出市長、二月三日に宇多津町長がそれぞれ意見書を公団に提出した。三月二十七日には環境庁長官から本四公団に対し評価書案への意見書が提出され、これらの意見書を受けて、五月四日に本四公団は環境影響評価書を公表し、関係機関に送達した。そして六月十三日には国の自然環境保全審議会・自然公園部会本四連絡橋問題小委員会が開催され、瀬戸大橋建設に条件付同意を与えた。これら諸手続を経て、八月には環境保全に関する協定について本四公団と関係六自治体との間で協議がもたれ、九月には環境保全に関する基本協定要綱が県議会全員協議会で承認をえた。九月二十九日には環境庁長官が、自然公園法に基づく瀬戸内海国立公園特別地域内工作物新築に関して同意する旨、本四公団に対し通知がなされた。翌三十日には環境保全に関する基本協定が本四公団と岡山・香川両県の関係六自治体との間で調印された。こうし

図99 路線計画図



て十月十日に瀬戸大橋の着工を迎えることになり、鍍入れ式、起工式、祝賀式を坂出市番の州で挙行する運びとなった。ちなみに大三島橋は五十年十二月二十一日に、大鳴門橋は五十一年七月二日に、また因島大橋は五十二年一月八日にそれぞれ起工式が行われているから、これで三橋一ルートのすべてが始動することとなった。

二、瀬戸大橋の概要

路線の概要 (1) 道路 道路は岡山市西南に位置する早島町で国道2号から分岐し、倉敷市を南下して児島地区南端附近で道路、鉄道共用部となる。共用部は児島地区神道山東麓、鷺羽山トンネルを通り下津井瀬戸に入る。これより順次下津井瀬戸大橋、櫃石島橋、岩黒島橋、与島橋、北・南備讃瀬戸大橋によって瀬戸内海を渡り、番の州高架橋にいたる。番の州埋立地南部で道路は鉄道と分かれて国道11号に連絡する。総延長は道路単独部二四・二キ、共用部一三・一キ、計三七・三キである。

(2) 鉄道 鉄道は宇野線茶屋町駅付近から分岐して倉敷市を南下し、児島地区南端付近で共用部となる。備讃瀬戸を渡り、番の州を経て宇多津町で東西に分岐し、坂出方面は宇多津町新開付近、丸亀方面は新しい宇多津駅において予讃本線に接続する。総延長は鉄道単独部一九・三キ、共用部一三・一キ、計三二・四キである。本四備讃線の接続に伴い、これまでの予讃線は坂出市八幡町から丸亀市土器町まで約四・五キが最大五〇〇以北側に付け替えられる。

構造規格等 瀬戸大橋の構造規格は、表203の示すように、一般国道3号は第一種第二級(四車線)の自動車専用道路であって、一二五c以下の自動二輪車、原付自転車、自転車および歩行者は通行できない。また本四

第二節 瀬戸大橋

イ 耐風設計
吊橋は長大になるにつれて相対的に剛性が低下するため、振動しやすくなり、タコマナローズ橋の落橋事例にみるような風による動的不安定現象が問題になる

備讃線は在来線（複線）で、将来は新幹線も併設できるように構造になっている。設計条件と安全対策 本四連絡橋のうち海峡部長大橋梁の下部工は大部分が海中に設けられるため、その施工条件の厳しさと工事規模の大きさは前例をみないものである。設計と施工法については一〇年余にわたり各方面の技術を結集して慎重な検討を積み重ね、世界の歴史に例をみない吊橋構造の道路鉄道併用橋を完成させた。

（1）上部工
ア 設計荷重
床板および床組の設計はT L—二〇荷重によるほか、総重量四三ト級のトレーラー連結車両荷重を考慮した。主桁等の設計には道路橋示方書の載荷方法により線荷重と等分布荷重を載荷する。線荷重は5ト/桁とし、等分布荷重は支間長が五〇〇桁までは道路橋示方書の値三〇〇銚/平方桁をそのまま用い、それ以上の支間では支間の増大とともに荷重強度を低減させることにし、たとえば一〇〇〇桁で二四〇銚/平方桁、一六〇〇桁で二二〇銚/平方桁となるようにした。

列車荷重については在来線の場合はK S—一六、新幹線の場合はN標準活荷重およびP標準活荷重を基準とし、吊橋の場合は一列車の荷重をいずれも三・八ト/桁とし、在来線では総重量一四〇〇ト、新幹線では長さ二〇桁の標準車両一六両編成を考えた。なお吊橋の載荷条件は複々線の場合でも総重量一四〇〇トの二列車を限度とすることになった。

図102 吊橋の構造

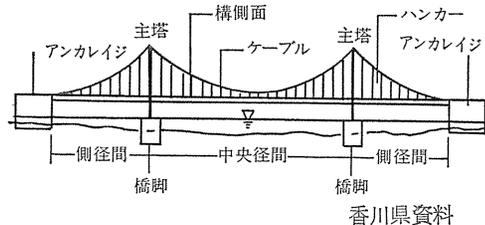


図103 瀬戸大橋の大きさ

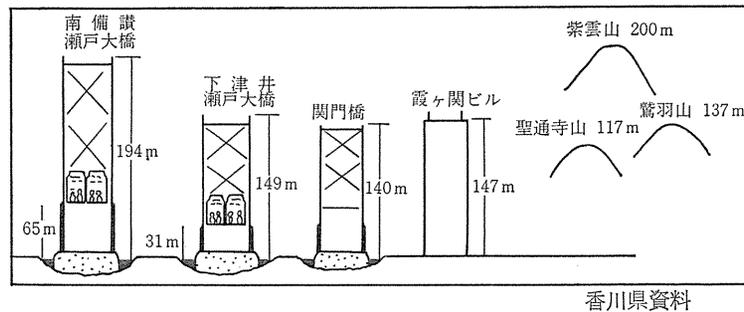


表203 道路、鉄道の構造規格と設計基準

区分	一般国道30号	本四備讃線
項目	第1種第2級	在来線(甲線)
構造規格	100km/h	120km/h(海峡部)
設計速度	750m(共用部1,096m)	400m(共用部1,000m)
最小曲線半径	4.8%	2.2%(共用部1.5%)
最急縦断勾配		3.80m以上
軌道中心間隔		直流1,500ボルト
電気方式		

『瀬戸大橋』香川県・高松市

図100 道路断面図 (単位: m)

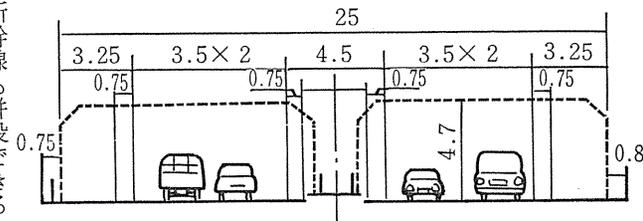
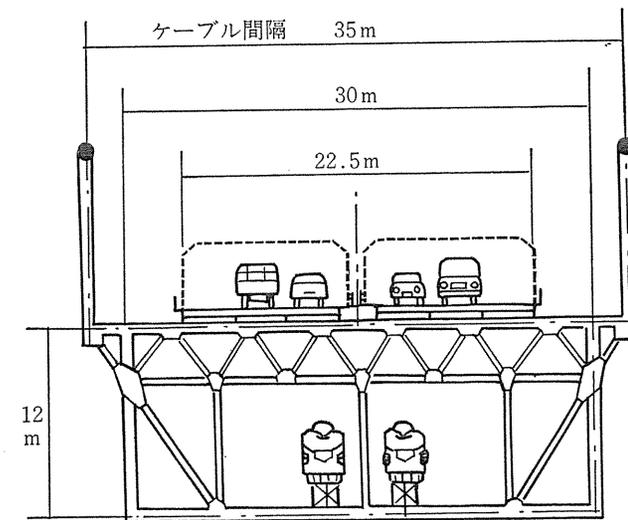


図101 吊橋の断面図



ので、これに対処するための耐風設計がきわめて重要な課題となる。

連絡橋の吊橋に対して耐風設計を行うために、地域別の基本風速を表204のように定めた。基本風速は海面上10mにおける風速であり、これは各気象官署の既往の資料、架橋地点における観測資料等を用いて確率的立場から検討して定められている。

風速は高度によって変化するものであり、また自然の風は空間的に一様に吹くものでないので、架橋地点の高度、橋の支間長等に依じてこれらの影響を考慮して基本風速を補正した値を設計風速としている。吊橋の補剛桁の基本寸法は、この設計風速に対して動的に安定となるように風洞試験による検討を行いつつ決定された。

ウ 吊橋上の列車の走行安定性

吊橋上を列車が走行する際の問題点として、振動する吊橋上の車両の走行性の問題と角折れ、伸縮の起こる継手での軌道の処理の問題とがある。前者については脱線、転覆に対する安全性に関する模型車両による実験と、北海道の旧狩勝線における実車走行実験により、通常考えられる走行速度で安全であることを確かめた。後者については伸縮に対応する軌条構造および角折れの緩衝装置を開発し、実物大の実験装置による走行試験を行なった。

エ 桁下高

海峡を渡る橋梁の桁下高については、日本海難防止協会に設けられた調査委員会で慎重な審議を行ない、大型

船が航行する主航路、すなわち明石海峡、備讃瀬戸および来島海峡については、航行船舶の将来見通しも加味してほぼ最高高潮面(N・H・H・W・L)から六五mとし、その他の副航路については、通航船の最大マスト高および付近構造物の高さを考慮して決定された。

(2) 下部工

下部工は上部工からの荷重はもちろんのこと、下部工に直接作用する各種の外力に対して十分に安全でなくてはならない。設計上で考慮される要因のうち主要なものは次のとおりである。

ア 地震の影響

巨大な構造物である下部工が地震に対して安全であるかどうかの検討は、下部工設計上最も重要な点である。耐震設計の基準は土木学会に設けられた本州四国連絡橋技術調査委員会により「本州四国連絡橋耐震設計指針」として制定されている。それによると、架橋地点で考えるべき地震は架橋地点から約一五〇m離れた紀伊半島および土佐沖において、一〇〇年に一〜二回の発生が予想されるマグニチュード八〜八・五程度の大規模の地震を対象とすることとされた。

本州四国連絡橋の架橋地点が瀬戸内海に限られていることから、近距離の中規模の地震と比較的遠方の大規模の地震が対象として考えられるが、マグニチュード七程度の中規模地震の被災調査の結果から、その被害の大部分が被害の中心から二〇〇m以内の範囲に限定されていることが明らかとなったためである。

イ 航行船舶の安全

明石海峡、備讃瀬戸、来島海峡は大型船舶航行の主航路となっており、一日の通行船舶は九三五〜一九〇八隻に達している。その他の海峡においても通行船舶の大小の差はあれ、近距離の島しょ間連絡のための航路となっ

表204 基本風速および設計風速

地 域	基本風速 (m/sec)	設計風速の例 (m/sec)
児島・坂出ルート (参 考)	43	南備讃瀬戸大橋補剛トラス 64
明 石 海 峡	43	明石海峡大橋 (L-1,500) 63
鳴 門 海 峡	50	大 鳴 門 橋 70
尾道・今治ルート	40	因 島 大 橋 57

香川県資料

ている。
このような条件に対応して海上での作業は、これらの航行船舶にできるだけ支障を与えない工法がとられた。

施工方法

瀬戸大橋ルートには、海峽部に六つの橋が架けられるが、このうち南・北備讃瀬戸大橋、下津井瀬戸大橋が吊橋、櫃石島橋、岩黒島橋が斜張橋、与島橋がトラス橋である。

吊橋の施工方法にはいろいろあるが、瀬戸大橋の場合、主に設置ケーソン工法が採用されている。

設置ケーソン工法

支持基盤まで掘削された海底にケーソン（鋼製型わく）を設置し、ケーソン内部にコンクリートをつめ基礎躯体を固めた後、その上に主塔やアンカレッジ（メインケーブルを固定する構造物）を施工する工法である。

主要資材

主要資材は表205のようになっている。鋼材使用量は共用部五五万四〇〇〇ト、（うちケーブル七万四〇〇〇ト）、陸上部道路、鉄道で一五万二〇〇〇ト、合計で七〇万五〇〇〇トである。これは東京タワー（四〇〇〇ト）の約一七六基分に当たる鋼材量である。

コンクリート使用量は、共用部で二五一万立方尺、陸上部で一三万六〇〇〇立方尺で、合計三六万六〇〇〇立方尺にのぼっている。これは香川県庁舎本館（容積三万四〇〇〇立方尺）をマスにして約一〇七杯分に相当

する量である。

海峽部の自然的条件

海峽部の架橋位置での海上距離は約九四〇〇尺で、そのうち下津井瀬戸は海上部距離が約一〇〇〇尺あり、東西に塩釜が発達し平坦な溝になっていて、最大水深は約七五尺である。

備讃瀬戸は海上部距離が約三三〇〇尺で、東西に発達している海釜と水深が浅く広く分布した平坦面からなり、最大水深は約八五尺で、中央よりやや北側に三ツ子島がある。両瀬戸にはさまれた区間には櫃石島、岩黒島、羽佐島および与島が連なっており、最大水深は約五五尺である。

潮流の最大流速は三ツ子島南側で秒速二・二尺で、そのほかはおおむね秒速一・五尺程度であり、既往の瞬間最大風速は与島で秒速五三・一尺（第二室戸台風）である。

地質は下津井から三ツ子島南部までの区間は、風化層を伴う花崗岩が露出しており、番の州付近は花崗岩を基盤台とする三豊層等の洪積層および沖積層である。

環境保全

(1) 環境影響評価の実施

瀬戸大橋の建設にあたっては、当該ルートが瀬戸内海の多島海景観の代表的地域を通過する大規模プロジェクトであるため、瀬戸内海地域の自然環境および生活環境の保全等に格段の留意を払い、総合的な対策を講ずることが要請された。政府は、昭和五十二年四月二十六日当該ルートを本四連絡橋の当面早期完成を図るルートとして内定し、早急に環境影響評価を実施することとした。環境庁では昭和五十二年七月二十日日本州四国連絡橋公団に対し「環境影響評価基本指針」を提示、また運輸・建設両省は「環境影響評価技術指針」を指示した。

表205 主要資材

区分	種別	鋼材 (千t)	コンクリート (千m ³)	セメント (千t)	細骨材 (千t)	粗骨材 (千t)
道路単独部		74	500	145	407	610
鉄道単独部		77	636	207	497	660
共用部		554	2,510	816	1,779	3,084
計		705	3,646	1,168	2,683	4,354

香川県資料

これを基に本州四国連絡橋公団は「環境影響評価書案」を作成し、十一月二十二日から縦覧するとともに環境庁長官、知事および関係市長並びに地域住民の意見を聴し、これを補充充実し、昭和五十三年五月四日「環境影響評価書」を作成し公表した。

(2) 環境保全対策

当該ルートの建設事業の実施が環境に及ぼす影響の保全対策については、環境影響評価で実施した予測評価および今後行う調査研究の結果等をふまえ、各種対策を講ずることにより適正な環境管理を行い、環境保全目標の維持達成に努め環境保全に万全を期することに努めた。

主な具体的対策として、自然環境については、瀬戸内海国立公園を中心とした自然景観の保全、植生の保護等に留意するとともに架橋により新しい景観が生まれるよう線形、構造、色彩の検討、切上・盛土法面の緑化、構造物周辺の修景などについて適切な措置を、また自動車、列車の走行による生活環境への影響については、沿線の土地利用、地形、交通等の諸状況を考慮のうえ、構造上の配慮や緩衝帯の設置などの措置を講ずることとなった。

さらに海中における工事による漁業や水産資源への影響については、施工法に十分検討を加え、海水の汚濁を極力防ぐ等の措置を講じた。

また本四橋による瀬戸内海国立公園の環境保全を図るため、建設・運輸・環境庁三省庁と香川、岡山両県が出資して昭和五十五年三月「本州四国連絡橋自然環境保全基金」を設立し、自然環境保全のために必要な土地買上げ、緑化修景、美化清掃の事業に対する助成などを行っている。

さらに瀬戸大橋の建設および管理にあたり、周辺の生活環境および自然環境の保全を図ることを目的として香川・岡山両県をはじめ関係市町と本州四国連絡橋公団との間で、環境保全に関する協定が締結された。

本州四国連絡橋の経済効果 本州四国連絡橋公団によってなされた「本州四国連絡橋の意義と効果」(昭和五十九年一月)によると、現況と架橋効果は次のとおりである。

(1) 架橋関連地域の現況

近畿、中国、四国の三地域は、全国の約四分の一の経済規模、人口を占め、所得水準および土地利用密度は、近畿においては全国水準を上回っているが、中国、四国は全国水準を下回っており、とりわけ四国は低い水準にある。

また本州四国間の輸送量は、昭和五十五年度において旅客は日量約八万人、貨物日量約二六万トンとなり、これを人口当り輸送量で見ると、北海道および九州の場合に比較して、本州に対する依存度が高いが、航空機による旅客輸送を除き海上交通に依存しているため、風、霧、波浪等の気象条件により大きい制約をうけている。

ア 地域経済

架橋に関連する近畿、中国、四国地域の人口は、昭和五十五年において約三二〇〇万人、生産所得は約五三兆円と全国に対して人口で二七割、生産所得において二六割のシェアを占めている。

架橋関連地域の可住地面積当り生産所得を地域別にみると、全国水準を一〇〇とした場合の指数は近畿が二五八と大きく上回っているが、中国、四国はそれぞれ九〇、七四と小さく、また一人当り生

表206 架橋関連地域の現況

	単位	実 数				全国に対する構成比 (%)			
		近 畿	中 国	四 国	計	近 畿	中 国	四 国	計
可住地面積 (昭和55年)	㎦	8,193	8,253	4,886	21,332	6.8	6.9	4.1	17.8
人口 (昭和55年)	千人	19,522	7,586	4,163	31,271	16.7	6.5	3.6	26.7
農業用生産額 (昭和55年)	10億円	6,231	6,282	5,571	18,084	6.1	6.1	5.4	17.6
工業出荷額等 (昭和55年)	10億円	41,124	17,298	6,120	64,542	19.2	8.1	2.8	30.1
生産所得 (昭和55年)	10億円	35,097	12,339	5,981	53,417	17.1	6.0	2.9	26.0
全国を100とした指数									
生産所得/可住地面積	億円/㎦	43	15	12	25	257.8	90.4	73.5	150.6
生産所得/人口	千円/人	1,798	1,627	1,437	1,708	102.5	92.8	81.9	97.4

(注) 1. 地域区分 近畿：滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山 中国：鳥取、島根、岡山、広島、山口 四国：徳島、香川、愛媛、高知
 2. 可住地面積：朝日新聞「82民力」 人口：総理府統計局「国勢調査」 農業用生産額：農林省「生産農業所得統計」 工業出荷額等：通産省「工業統計費」(産業欄) 生産所得：経済企画庁「県民所得統計年報」

第二節 瀬戸大橋

図104 昭和55年度本州四国間旅客OD別構成図

	大阪府	兵庫県	岡山県	広島県	その他
徳島県	20.6	20.1	34.8	1.1	23.4
香川県	15.2	20.5	39.9	5.3	19.1
愛媛県	13.1	6.4	2.0	44.6	33.9
高知県	57.4		5.5	6.4	2.7
計	19.0	14.5	23.6	17.3	25.6

香川県資料

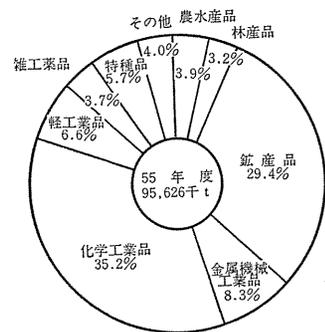
図105 昭和55年度本州四国間貨物OD別構成図

	大阪府	兵庫県	岡山県	広島県	その他
徳島県	21.7	21.2	10.3	3.4	43.4
香川県	15.2	17.4	9.8	8.7	48.9
愛媛県	16.3	9.0	8.0	8.6	58.1
高知県	16.5	12.4	5.0	13.8	52.3
計	16.7	14.3	8.3	9.0	51.7

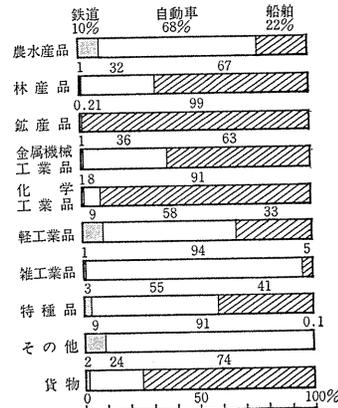
香川県資料

図106 昭和55年度本州四国間貨物輸送品目別機関別構成比

(品目別構成比)



(品目別機関別構成比)



運輸省「貨物地域流動調査」

件、地理的条件等から近畿、中国地域を中心に、本州と相互に密接な関連を有している。本州四国間の輸送量は、昭和五十五年において、旅客日量約七万九〇〇〇〇人、貨物日量約二六万二〇〇〇トとなっている。これを輸送機関別にみると、旅客については旅客船（フェリー・ボートを含む）の利用によるもの

産所得は、近畿が一〇三と全国水準を上回っているのに対し、中国および四国は全国水準を下回っており、とりわけ四国は八二と低い水準にある。また昭和四十年以降の地域別の主要な指標の推移をみると、地域間の土地利用密度、所得水準の格差は近年縮小の傾向にあるが、人口、産業は現在なお阪神地域に集中している。一方、四国は瀬戸内海で本州と隔てられている等のため、所得水準、土地利用密度は低い水準にとどまっている。さらに近年は、近畿、中国を含めた地域についても人口増加の停滞、工業生産額の全国に対するシェアの低下等、地域発展の伸び悩み現象もみられる。

イ 輸送構造

昭和五十五年における四国、北海道および九州の本州に対する旅客・貨物輸送量の人口一人当り輸送水準は、旅客については四国の七人に対して北海道は二人および九州四人、また貨物については四国の二三トに対して北海道一〇トおよび九州一四トとなっており、四国の対本州との輸送水準が格段に高く、四国は、経済社会条

表207 昭和55年度地域別旅客・貨物の輸送水準

地域	①人口 (55年) 千人	地域外発着輸送量(55年)		輸送水準	
		②旅客 千人/年	③貨物 千トン/年	④旅客(②/①) 千人/千人	⑤貨物(③/①) 千トン/千人
(1)四国	4,163	28,970	95,626	7.0	23.0
(2)北海道	5,576	11,056	56,412	2.0	10.1
(3)九州	12,965	55,675	179,108	4.3	13.8

(注) 1. 人口：総理府「国勢調査」
2. 輸送量：運輸省「旅客・貨物地域流動調査」

表208 昭和40、50、55年度本州四国間輸送機関別輸送量（1日当たり）

旅客・貨物	輸送機関	40		50		55	
		輸送量 千人/日	分担率 %	輸送量 千人/日	分担率 %	輸送量 千人/日	分担率 %
旅客	鉄道(宇高連絡船)	14.8	29.5	19.2	24.8	14.7	18.5
	自動車(フェリー・ボート)			12.6	16.2	20.0	25.2
	旅客船	33.5	66.8	38.6	49.8	34.0	42.8
	航空	1.9	3.7	7.1	9.2	10.7	13.5
	計	50.2	100.0	77.5	100.0	79.4	100.0
貨物	鉄道(宇高連絡船)	8.4	8.4	7.8	3.5	5.5	2.1
	自動車(フェリー・ボート)	6.5	6.4	34.8	15.7	62.0	23.7
	内航貨物船	85.6	85.2	179.1	80.8	194.5	74.2
	計	100.5	100.0	221.6	100.0	262.0	100.0

香川県資料より

第二節 瀬戸大橋

が全体の七割弱を占め、また貨物については内航貨物船によるものが全体の七割強を占めている。したがって本州四国間の輸送は、航空機による旅客輸送を除き海上に依存しており、瀬戸内海における海上交通は、主要狭水道において稠密となっている。昭和四十年から五十五年度までの本州四国間の輸送量の推移をみると、旅客においては、一五年間に約一・六倍（全国の国内総輸送量約一・七倍）の増加を示し、年平均伸び率は三・一割となっている。また貨物においては、一五年間に約二・六倍（全国の国内総輸送量約二・三倍）に増加し、平均伸び率は六・六割となっている。

本州四国間輸送の対本州ODパターンをみると、旅客、貨物とも阪神地区との輸送が約三〇割を占めている。旅客については、対岸府県との交流の割合が高く、貨物については、対岸府県との輸送とその他地域への輸送がほぼ相なかなばしている。

本州四国間貨物輸送量の品目構成をみると、化学工業品および鉱産品の割合が圧倒的に高く、両品目で約三分の二を占めている。輸送機関別にみると、船舶は鉱産品、化学工業品等の重量貨物を、自動車は雑工業品、軽工業品、農水産品等の品目を主として輸送しており、特性に応じた機関分担がなされている。

(2) 架橋による関連地域の経済効果

風、霧、波浪などの気象条件に大きく左右されている現在の本四間の交通輸送に対し、本四架橋は「いつでも、きまった時間で」の輸送を可能にし、また乗り換え、積み換えの不便さを解消するという交通輸送条件の大幅な改善をもたらすのみならず、輸送時間の大幅な短縮を図ることにより輸送費用の節減という大きな経済効果を利用者にもたらす。

また関連地域は、架橋により、瀬戸内海によって隔てられているという地理的条件を克服し、関連の交通施設の整備とあいまって、地域における一体的な産業発展の基盤を整えることとなり、架橋は、関連地域の生産所得の増加を促すとともに、生活圏の拡大と生活の利便性の向上に寄与し、関連地域の人口の定着を促進することにより、安定した活力ある地域社会の形成が期待される。

さらに架橋による観光開発の効果も期待され、瀬戸内海国立公園と架橋の取り合せは、新しい観光ルートの形成に寄与し、観光レクリエーション需要の増大が予想される。

ア 輸送条件の改善

① 時間短縮効果

本州四国間、島しょ間の交通・輸送は、現在、船舶に依存しており、風、霧、波浪などの気象条件に左右され、乗り換え、積み換えに伴う不便さ等のため、国民経済上あるいは社会生活上多大な損失を余儀なくされている。

本州四国連絡橋が完成すると、本州四国間、島しょ間の交通・輸送に関する時間

表209 輸送時間の短縮

輸送機関	ルート・橋梁	延長 (km)		所要時間 (分)		③短縮時間 ①-②(分)	④短縮率 ③/①(%)
		現道 在来線	計画道 線	①現道 在来線	②計画道 線		
道路	大鳴門橋	25.9	22.4	76	36	40	52.6
	児島・坂出ルート	58.2	45.5	130	40	90	69.2
	因島大橋	18.0	19.5	62	29	33	53.2
	大三島橋	14.2	14.7	44	21	23	52.3
	伯方・大島大橋	10.5	14.3	61	23	38	62.3
鉄道 (在来線)	本四備讃線	72.5	45.2	140	34	106	75.7

(注) 現道・在来線と計画道(線)経由の起終点は次のとおりである。
 大鳴門橋……淡路島南淡町役場～鳴門市役所
 児島・坂出ルート……倉敷市役所～坂出市役所
 因島大橋……因島市役所～尾道市役所
 大三島橋……大三島上浦町役場～伯方島伯方町役場
 伯方・大島大橋……伯方島伯方町役場～大島吉海町役場
 (鉄道) 坂出・岡山……国鉄坂出駅～岡山駅
 香川県資料より

表210 関連地域別生産所得(平成2年)

	生産所得		人口1人当たり所得増加額	
	(1)架橋のある場合	(2)架橋のない場合	(3)年間増加額 (1) - (2)	(4)人口1人当たり所得増加額
近畿	495,208	494,712	496	2.4
中国	201,900	201,030	870	10.8
四国	96,004	94,230	1,774	40.2
計	793,112	789,972	3,140	9.3

は、一ルート四橋の場合、表20のとおりとなる。

このように、架橋による輸送時間の大幅な短縮に加えて、道路あるいは鉄道交通による一貫した輸送の途が開かれることにより、本州四国間の交通・輸送のパイプは太くなる。また「いつでも、きまった時間で」(随時性・定時性)輸送が可能となり、荷痛み、鮮度おち等の輸送時の支障が軽減される。

② 費用の節減

架橋を利用する自動車の場合、走行時間の短縮による時間便益と走行費の節減による走行便益を合わせた一台当り節減額は、一ルート四橋平均で約一五〇〇円となる。これに平成二年度における総交通量に乗じてえられる総節減額は、年間約二八〇億円である。

イ 産業の発展と生産所得の増加

関連地域は、架橋により瀬戸内海によって隔てられているという地理的条件を克服し、関連する交通施設の整備とあわせて、地域における一体的な産業発展の基盤を整えることとなる。

輸送条件の改善により、①農業の面では、農作物の流通条件の改善、市場の拡大が促進され、また②工業の面では、地方への工業立地が可能となり、京阪神等大都市の過密が緩和され、工業の地方分散の効果が期待されるところに、四国において高速道路や空港周辺地に先端技術産業の立地も見込まれるほか、大都市および地域相互間の交流の活発化による商業・サービス機能の向上等が見込まれる。

なお架橋による観光開発の効果も期待され、瀬戸内海国立公園と架橋の取り合せは、新しい観光ルートの形成に寄与し、レクリエーション需要の増大が予想される。

このような第一次、第二次、第三次産業の発展に伴う、平成二年における一ルート四橋を前提とした年間の生産所得の増加額を長期経済計画にかかわる「経過報告」(経済審議会)、「第九次道路整備五か年計画」等を基に試算すると、表210のとおりとなる。

架橋がある場合の平成二年における架橋関連地域の生産所得は、架橋のない場合に比較して、三一四〇億円の増加が見込まれるが、このうち四国は、一七七〇億円であり、約五六割を占め、さらに人口一人当り生産所得の増加額はとりわけ四国において大きく、関連地域における所得格差是正の効果が期待される。

また生産所得効果額を第一、二、三次産業別にみると、二次産業の効果が約四二割を占めるが、近畿においては、他地域に比して、三次産業の効果が大きい。

生産所得の増加額を一ルート四橋完成後三〇年間について累積すると、一次産業約三〇〇億円、二次産業七兆八〇〇億円、三次産業約一〇兆五〇〇億円、合計約一八兆六〇〇億円となり、これを昭和五十七年度現在価値に割引換算すると約五兆二〇〇億円となる。架橋による増加額五兆二〇〇億円と、事業費と維持管理費の合計額の割引換算値一兆七〇〇億円との比率をみた事業の投資効率は三・〇となる。

表211 産業別生産所得効果 (平成2年) (昭和55年価格)

	生産所得効果額			
	一次産業	二次産業	三次産業	計
近畿	億円 4	億円 58	億円 434	億円 496
中四	19	459	392	870
計	37	789	948	1,774
計	60	1,306	1,774	3,140

香川県資料

表212 関連地域における人口の変化 (平成2年)

	(1)架橋のある場合	(2)架橋のない場合	(3)増加数(1)-(2)
	千人	千人	千人
近畿	21,101	21,077	24
中四	8,046	8,006	40
計	4,379	4,301	78
計	33,526	33,384	142

香川県資料

表213 就業者数の変化 (平成2年) (従業地ベース)

	(1)架橋のある場合	(2)架橋のない場合	(3)増加数(1)-(2)
	千人	千人	千人
近畿	10,034	10,024	10
中四	4,205	4,184	21
計	2,194	2,154	40
計	16,433	16,362	71

香川県資料

表214 1ルート4橋の橋上交通量

橋名及びルート名	供用区間	供用開始年度	
		平成2年度	平成2年度
大鳴門橋	西浜IC—大毛島IC	7,200	—
児島・坂出ルート	津名IC—鳴門IC	—	9,700
因島大橋	全線(早島IC—坂出南IC)	25,300	28,600
大三島橋	向島～因島IC	4,900	6,200
伯方・大島大橋	大三島IC～伯方島IC	400	1,800
	伯方島IC～大島	2,200	2,300

香川県資料より

表215 1ルート4橋の関連フェリー航路運賃
(昭和56年1月現在)

橋・ルート名	関連フェリー運賃 (普通車)	備考
大鳴門橋	1,900円/台	
児島・坂出ルート	4,000円/台	
大三島橋	1,000円/台 (大三島橋供用時)	現行料金 700円/台
因島大橋	1,050円/台 (因島大橋供用時)	現行料金 因島IC～向東出入口 1,200円/台 因島IC～向島IC 1,100円/台
伯方・大島大橋	1,600円/台	

香川県資料より

表216 本州四国間輸送機関別輸送量及び分担率

	輸送機関	昭和55年度実績		平成2年度架橋あり (1ルート4橋)		65/55
		輸送量	分担率	輸送量	分担率	
旅客	(イ) 鉄道	千人/日	%	千人/日	%	倍
	(ロ) 自動車	14.7	18.5	20.3	17.3	1.4
	フェリー	20.0	25.2	50.6	43.1	2.5
	旅客	20.0	25.2	17.4	14.8	0.9
	架橋	—	—	33.2	28.3	—
	船空	34.0	42.8	32.7	27.8	1.0
貨物	(イ) 鉄道	千t/日	%	千t/日	%	倍
	(ロ) 自動車	5.5	2.1	7.3	1.9	1.3
	フェリー	62.0	23.7	102.8	27.0	1.7
	架橋	62.0	23.7	49.0	12.9	0.8
	船	—	—	53.8	14.1	—
	計	194.5	74.2	271.3	71.1	1.4
	262.0	100.0	381.4	100.0	1.5	

香川県資料より

ウ 生活圏の拡大および人口の地域定着

架橋により本州・四国のそれぞれの地域において、利用者が限られていた学術、教育施設、医療施設、文化的施設や催し物等が地域相互間でより広範に利用可能となり、通勤・通学、買物、レクリエーション、医療等の面で生活利便の向上、生活圏の拡大がもたらされる。

架橋による生活利便の向上と生活圏の拡大は、地域の産業立地条件の改善あいまって、地域の特性に応じた土地利用を可能とし、さらに都市機能の適正な分担をもたらし、地域における人口の定着を促進して、安定した活力ある地域社会の形成が期待される。

平成二年における1ルート4橋を前提とした架橋による人口の変化を試算すると、表212のとおりとなる。架橋がある場合の平成二年における架橋関連地域の人口は、架橋がない場合に比較して、一四万二〇〇〇人の増加が見込まれるが、このうち四国地域は七万八〇〇〇人であり、近畿、中国地域に比べ、架橋のある、なしによる人口の増加率は高くなっている。

また平成二年における架橋関連地域の就業者数の架橋による変化は、表213のとおりである。架橋がある場合の就業者数は、架橋のない場合に比較して七万一〇〇〇人の増加が見込まれ、このうち四国地域は四万人と近畿、中国地方に比較し、架橋あり、なしによる就業者の増加率が高く、雇用機会の創出効果が大きくなっている。

(3) 本四道路事業の採算性

本四道路事業の採算性については、その建設に要した費用、維持管理費および借入金利息を含めた総費用を料金収入により約三〇年間で償還することとなっている。

現在、償還対象としている児島・坂出ルート、大鳴門橋、因島大橋、大三島橋および伯方・大島大橋の「1ルート4橋」については、料金を便益の範囲内とし、資金コストを六割程度とすることにより、約三〇年間で償還可能となる。

本四道路の建設は、政府および関係地方公共団体からの出資金と政府および民間からの借入金を財源としており、大部分は借入金に依存している。建設に要した費用は借入金の利息および維持管理費を含め、他の有料道路

と同様、自動車通行料による料金収入により、使用開始後約三〇年間で償還することになっている。本四道路の償還制度並びに料金体系については、道路審議会による「本州四国連絡道路の料金制度の答申」（昭和五十三年十一月一日）に基づいている。すなわち償還についてはプール償還制度がとられており、償還対象路線は、現在、建設計画が具体化している児島・坂出ルート、大鳴門橋、伯方・大島大橋および供用中の大三島橋、因島大橋を含めた一ルート四橋としている。また料金体系については、便益主義（認可に係る料金の額が当該認可に係る道路の通行により、通常受ける利益の限度をこえないものでなければならぬ）が採られており、児島・坂出ルートについては対距離料金制、また四橋については対距離料金制への移行、代替フェリーの運賃、事業の採算性等を考慮した部分供用区間料金が適当であるとされている。

次に採算性検討のもう一つの要因である交通量については、経済審議会「経過報告」および「第九次道路整備五ヶ年計画」を基に前記の料金を前提として予測がなされた。

一ルート四橋を前提とした平成二年度における機関別輸送量ならびに各橋の供用開始年度および平成二年度の橋上自動車交通量は、表24のように見込まれる。

また本四道路の建設に要する一ルート四橋の道路分の費用約一兆一三〇〇億円（昭和五十七年価格）は、建設期間中の利息を含め一ルート四橋供用時において約一・四倍程度の額となり、前記の料金、交通量を前提に償還期間を試算すると、資金コスト六割程度とすることにより、約三〇年間で償還可能となる。瀬戸大橋の概要は以上のようになっている。

三、瀬戸大橋の開通

新しい時代の始まり 提唱一〇〇年、着工二〇年、総工費一兆一三〇〇億円を要した世界に誇りうる瀬戸大橋は、中四国の住民の夢と期待とを担ってついに昭和六十三年四月十日開通の運びとなった。この開通によって産業、経済、生活、文化などあらゆる面で、中四国の新たな交流が始まった。

瀬戸大橋の開通記念行事として四月二〜三日の両日、瀬戸大橋の橋上が開放され、香川・岡山双方から総勢二二万人がサイクリング、マラソン、ウォークに楽しい汗を流し、開通を迎える喜びを味わった。交流の第一歩はこのようにして記念すべき行事で始まったのである。

四月十日の瀬戸大橋の開通式は、まず瀬戸中央自動車の納入式で始まり、坂出インターでのテープカットのあと、ついで車で南備讃瀬戸大橋に向かい、そこで海峡部の納入式を挙



瀬戸大橋完工を記念した石碑（写真195）



瀬戸大橋開通式典会場（写真196）

第十四章 豊かな郷土香川の創造

行、親子三代の代表らを先頭に橋を渡り、与島の開通記念式典場に臨んだ。

与島の特設会場での開通式には、当時、皇太子、同妃殿下であられた天皇、皇后両陛下が御臨席になられ、山根本四公団総裁、竹下総理大臣をはじめ越智建設大臣、石原運輸大臣並びに中山郵政大臣らの閣僚、平井香川県知事、長野岡山県知事、多数の関係者が出席して盛大に式典が挙行された。

その後、山根総裁の式辞、建設大臣並びに運輸大臣のあいさつに続いて、皇太子殿下からのお言葉があった。

この後、内閣総理大臣祝辞、香川・岡山両知事の祝辞が述べられ瀬戸大橋開通を記念して郵政大臣から記念切手帖が本四公団総裁に手渡され、晴れやかな雰囲気の中、式典はとどこおりなく終了した。式後、坂出市立体育館において県下各界の代表者二〇〇〇人の出席のもと盛大な祝賀会が開催された。このようにして四月十日の開通記念行事は無事終了し、午後四時からいよいよ供用開始となった。一〇〇年来の夢がここに実現し、本州と四国は一体化することとなった。新しい時代の始まりである。

第三節 四国横断自動車道

二、横断道善通寺―豊浜間の建設

高速道は善通寺以西から 高松―善通寺間、善通寺―豊浜間、豊浜―川之江間の三区間のうち、最初の二区間が基本計画に繰入れられたのは四十四年（一九六九）一月二十二日であり、豊浜―川之江間はやや遅れて四十五年六月十八日に同計画の指定を受けた。しかし整備計画の指定はあとの二区間が早く四十七年六月二十日であり、高松―善通寺間は一〇年ほど遅れて五十七年一月二十日にやっと整備計画に組み入れられた。このため路線発表も善通寺―川之江間が五十一年四月八日、高松―善通寺間は六十年三月二十五日となった。

香川県下の横断道建設は善通寺以西から開始されることになった。「国幹審」は四十八年度から瀬戸大橋が着工されることを考慮して高松―川之江間五^五を重視して整備計画に取りあげる動きをみせた。しかし実際には四十七年六月二十日に川之江―善通寺間三^六と川之江―伊予三島間三^三の二区間を整備計画に決定した。この第六次計画で横断道の一部区間が整備計画に組み込まれ、年度内着工の見通しとなった。

四国横断道善通寺―川之江間三^六は、国道11号線の南側に平行して走る路線であり、全区間四車線、設計速度は善通寺―豊浜間が一〇〇^キ、豊浜―川之江間が一〇〇^キとなった。インターチェンジは善通寺市、豊中町、大野原町の三か所に設けられ、それぞれ国道に連結する。善通寺―豊中間には長距離用のバス停が二か所設けられることになった。香川県は高松―川之江間の全線について整備計画の策定、早期着工を要望していたが、中讃国道バイパスとの関係で善通寺以西がまず決定をみたのである。

日本道路公団は四十八年度に善通寺―川之江間について調査、測量、設計を進めることとし、ここに地元での

作業が具体化されることになった。このため四十八年二月高松市に高松調査事務所を開設する運びとなった。公団の計画では四十八年度に航空写真、地質、地表、文化財、公共施設などの調査を行ない、四十九年春までに建設路線と実施計画を策定することになった。さらに四十九年から二年計画で測量、ボーリング調査、設計、用地買収を進め、五十年、おそくとも五十一年に着工して、五十三、五十四年にはこの区間を開通させたいとの計画であった。

反対期成同盟の結成 四十九年九月の路線発表を前にして横断道沿線住民が同自動車道反対期成同盟会を結成し、「多くの土地が取られるうえ、交通公害になる」として反対、九月二日住民代表らが善通寺市役所に向かい、市長および市議会議長に住民の署名を添えた反対陳情書を提出した。同日開催の議会全員協議会を傍聴させよとの要求を出し、代表二二名の傍聴が認められた。市長の公団に対する陳情経過説明に住民は不満を感じ、地区住民は一丸となって反対運動を強力に推進するとの決意を新たにすると伝えられている。

この反対運動は、九月に就任したばかりの前川知事に対して十月二十二日に陳情活動を行うなどして、いっそう活発となった。知事はすでに九月定例県議会において「路線発表は本四連絡橋との関連性からみて、おそくとも年度末までに可能となるよう関係市町とも協議したい」との努力目標を言明していた。知事に対する住民の陳情は、「まだルートは知らされていないが、地元で道をつけてくれと頼んだ覚えはない。公団から聞いた工法では、高さ六メートルの土盛りにするという。これでは地域が分断される。知事は公約どおり県民の生活と生命を守っていただきたい」という内容であった。これに対し知事は「地域住民の不利となる道路はつくるべきでない」との基本姿勢を示すとともに、「意向は公団や建設省に十分に伝える」と回答した。

それ以降住民の反対運動によって路線発表が冬眠状態にあったが、知事は五十一年（一九七六）二月七日、道路公団による善通寺―川之江間の路線発表について、やむを得ないと判断し、近く発表したいとの考えを表明した。これは同日行われた沿線沿い市町の共産党関係地方議員団からの路線発表延期についての申し入れの席上で明らかにされたものであった。これまで慎重な態度に終始していた知事は、最終判断をくだすことになった。三月三日知事は同意に踏み切り、三月六日道路公団と建設省に対し回答を伝えた。四十七年六月に道路公団に施行命令が出されて以来、路線をめぐる地元折衝が遅れ、計画が事実上ストップしていたのが約四年ぶりに動き出すことになった。

知事の同意は関係する二市五町の市町長、議長からの了解を取り、また公団への同意条件として路線発表から建設の際の要望事項として、公害の防止、自然環境の保全、関係住民の要望などに十分に配慮し、対策を講ずることをあげた。これを受けて公団は五十一年四月八日路線発表の手続きを取った。

知事は就任以来の一年余「地元と話し合いを続けてきたが、横断道は基本的には香川の道というより、四国四〇〇万人の幹線道路として必要であり、瀬戸大橋が具体化の段階を迎えた折でもあり、もう公団に待ってもらわなければならない」との判断に立ち、地元知事として同意の決意に至ったと説明した。そしてこの道路をできるだけメリットの多い道とするために、いっそう運動を進める姿勢で、設計協議において公団に注文をつけることを約束した。

公団は「香川には溜池が多く、平地に集落が点在している地域特性を考慮」して今回のルートを選定したと説明したが、それぞれ善通寺以西の県内で約二〇〇分の土地が横断道にあてられ、立退き住民も二〇二―三〇〇戸にのぼるとされている。路線発表がなされたが、環境破壊や地域分断などをめぐり、沿線住民の不安、反発は強く、この四年間というものは問題はなにひとつも解決されていないとの住民感情は残されたままであった。

五十六年四月二十七日地権者の同意の得られた普通寺市原田町の普通寺インターチェンジ付近で関係者の手で幅クイが打ち込まれた。県内ルートではこれが初めてであった。この日一五本のクイが打たれたが、五月末までにインターができる幅三〇〇呎で、長さ八〇〇呎の間で一〇七本のクイが打ち込まれ、地権者との土地、物件の買収交渉に入り、着工へ向けて大きく前進することになる。この地区では国道319号バイパス建設がなされることから、地権者一三〇人が一七畝の田を失うことになった。

この時点では普通寺市内は原田町五条を起点に東部―筆岡―吉原地区を経て鳥坂峠から三野町に入る延長六・四^キで、四〇〜六〇^キの道路が通る予定となっているが、東部、吉原地区では設計協議は終わり、筆岡地区は路線測量が終わった段階で、なお他の沿線ルートは豊浜町では一部を残し設計協議が終わっているほか、大野原町では一部で路線測量が、豊中、高瀬、三野の三町は設計協議に先立つ土質調査を完了していたが、観音寺市では事業説明もまだ開かれていない状態であって、住民の態度にも差がみられた。

この段階でも住民の反対運動はなお根強く、五月二十日には二市五町の反对者代表会議が普通寺市の地区労会館で開かれた。その名称は「西讃地域高速道反対連絡会議」で、運動はこれからでも遅くないので、強力な反対闘争を盛り上げていくことになった。

他方、この時期には四国開発幹線自動車道建設期成同盟会（会長、武市恭信徳島県知事）の五十一年総会が東京で開催され、四国縦貫・横断道の早期建設を関係方面に陳情している。

『横断道整備計画促進協』の発足 五十四年十二月一日に県は高松―普通寺間の整備計画策定を図るため、四国横断自動車道整備計画促進協議会を発足させた。これは瀬戸大橋完成に備えて、高松―普通寺間の整備計画決定はきわめて重要な課題であるため、次期の「国幹審」に策定を決定するよう強く働きかけ、計画ルートが呈示された場合に直ちに対応できるようにとの目的で設置された。しかし翌年になると、この区間は瀬戸大橋完成までに開通する見通しがほとんどないことが明らかになった。

一方、知事は横断道県内ルートの早期推進を図るため、観音寺市はじめ西讃の一市四町を訪ね、早期建設に協力を呼びかけた。この道路は瀬戸大橋に関連した四国の幹線道路なので六十二年までに完成させる必要があるとの立場から、知事の訪問となったのだが、観音寺市では民家三〇数戸の立退き計画があり、沿線予定地の地権者や沿線住民が観音寺市高速道路対策協議会を結成して陳情活動を行っており、同様に大野原町も県へ陳情している。優良農地をかかえている地区だけに県内ルートでは最後まで地元交渉が残されることになった。

昭和五十五年（一九八〇）四月二十三日、日本道路公団は四国横断自動車道と四国縦貫自動車道を合わせた四国開発幹線自動車道の起工式を伊予三島市で開催、県下からは知事、県議会議長をはじめ関係者らが出席した。

八月には香川県内で最初の用地買収交渉が普通寺市竜川地区で開始された。県は五十二年三月に道路公団から用地買収の委託を受けており、ようやく四年ぶりに交渉開始にこぎつけることになった。これは地元との設計協議に時間がかかったもので、県の対策本部では設計協議の進んでいる豊浜、豊中地区は五十七年度に、その他の全区間も五十八年度末までには買収を終えたいとの積極的な意向であった。普通寺―豊浜間の用地買収費は四十九年価格で一七五億円であったが、実際には地価の値上がりなどから二倍強もかかろうだといわれた。

五十八年初めの状況を見ると、順調に工事が進む川之江―土居間、大豊―南国間両地区に比べ、県内ルート普通寺―豊浜間三一・七^キは、四国では最も早く四十七年に建設大臣の施行命令が出され、五十一年に路線発表が行われたが、地元対策に手間取り、一般に供用開始までに要するといわれる一〇年をすぎても、完成はおろか、工事が最盛期という難産であった。

この区間は用地面積当初二〇四・六畝のうち田が一〇七・二畝、畑が五六・一畝、宅地が一・一畝とこの三つの地目で全体の八六割を占め、地権者は二三〇戸と他の区間に比べて多いうえ、地域の利害が複雑にからむ「ため池」が約一〇〇か所存在することも進行を阻む原因であった。県の五十七年末の集計によると、五十八年上半年までに全区間の三一・五割にあたる一〇・七分の用地買収にメドが立った程度であった。

四国初の高速道開通 六十年三月には伊予三島―土居間一〇・七

が四国最初的高速道路として開始される運びとなった。善通寺―川之江間では、用地買収の終わった区間から、盛り土や橋梁など土木工事に着手することになった。当初五十七年供用開始をめざしたこの区間も地元での建設反対運動などが起き、着工までに八年もの年月を要したのであった。

六十二年七月一日には善通寺市のインター内に建設したアスファルトプラントで火入れ式が行われ、直ちにインターから高瀬パーキングエリアまでの約一〇・四キロの舗装工事に取掛かかった。また川之江、豊浜、豊中の各工区でプラントが稼働、順調に建設工事が進み、全線で本格的な舗装工事が始まり、瀬戸大橋の完成へ向けて横断道善通寺―川之江間も最終段階に入った。同年十月八日川之江―大豊間が完成し供用開始となったのに続いて、善通寺―川之江間も十二月十六日に完成を迎え、同時に県内で初めて高速道が供用開始となった。完成まで

の苦労を祝って、同日午前一〇時、道路公団総裁のほか建設大臣、香川、愛媛の両県知事、沿線自治体の代表者ら約八〇〇人を招いて開通式が挙行され、善通寺インターでテープカットを行なったあと、参加者らは式典会場となる観音寺市の県立三豊体育館までパレード、香川県もいよいよ高速交通時代を迎えたのである。

高松―善通寺間の建設の動き 瀬戸大橋に直結する高松―善通寺間二・七

五) 三月二十五日に路線発表を行なったが、そのうち路線の中心線をきめる「中心クイ打ち式」が高松市中間町の高松インターチェンジ建設予定地で同年十二月十八日に行われた。高松―善通寺間は高松市中間町を起点に国分寺町、綾南町、坂出市、飯山町、丸亀市を経て善通寺インターまでを結び、一〇年後の完成を目指すのである。路線発表のあと、地元への事業説明が進められ、このほど高松市内一・四キロでクイ打ちのための土地立ち入りで地元了解が得られたため、路線発表から九か月で中心クイ打ちが行われることになった。高松建設局長は、この式上でこのルートは四国の玄関口となり、瀬戸大橋とも直結する最も重要な路線、一日も早い完成を目指したいとあいさつし、早期着工への決意を新たに示した。

六十二年五月十一日、高松―善通寺間の丸亀市郡家町と飯山町内の二か所で用地買収の前提となる幅クイ打ちが始まり、同年度中に両地区での用地買収を完了し、一部区間で工事に着手したいとの意向が高松道路建設局により発表された。

六十二年十月二十日、高松道路建設局は高松―善通寺間の起工式を丸亀市飯野町、土器川右岸高水敷で行うと発表、いよいよ本線工事が開始されることとなった。このルートは路線発表以来、全区間において、中心クイを設置したほか、丸亀市郡家(二・七)、飯野(一・八)、飯山町(三・七)の四地区では幅クイ打設を終えるなど事業は大いに進展をみせている。六十二年度中に丸亀市郡家、地区と飯山町の用地買収を行うほか、飯山町の



県内部分開通した善通寺―川之江間高速道路入口 (写真197)