

第三節 大鳴門橋開通まで

本州四国連絡橋・大鳴門橋は、徳島県民が「夢のかけ橋」と呼んだ悲願のつり橋である。その完成までには、

戦前の「虹」のように浮かんで消えた「夢のかけ橋時代」から、政治家の言動に一喜一憂した戦後の「政治橋時代」、石油危機による工事凍結など、七〇年余りにわたる長い道のりがあった。

青い海にライトグレーの橋には、現地視察に訪れた関係各大臣を鳴門公園千畳敷に迎え、日の丸の旗を振り「橋をお願いします」と絶叫した鳴門市民や、海難事故で肉親を亡くした遺族らの思いが秘められている。平成十年（一九九八）四月、明石海峡大橋が完成し、徳島県と京阪神は陸続きとなった。

大鳴門橋は、鳴門海峡の兵庫県・淡路島南西端の門崎（三原郡南淡町福良字取島）と鳴門市・大毛島北東端の孫崎（鳴門町土佐泊浦字福池）に架かり、上部が六車線の自動車道（設計速度・時速一〇〇キロメートル）、下部が複線の新幹線鉄道（同・時速一六〇キロメートル）の二階式、道路鉄道併用橋である。道路と新幹線鉄道にもなる併用つり橋は、瀬戸大橋とともに世界ではじめてつくられたものである。

建設と管理業務を担当する「本州四国連絡橋公団」（本四公団）は、「本州四国連絡橋公団法」に基づき、瀬戸内海に本州と四国を結ぶ橋や道路を建設する目的で、昭和四十五年七月一日に設立された特殊法人で、資本金四億円（政府・地方公共団体各二億円）で発足した。建設事業費などは、国の一般会計、地方公共団体の出資金、財政投融资、地方公共団体と金融機関の縁故債権、金融機関からの借入金などで賄われている。

架橋工事は、昭和五十一年七月二日、鳴門市側の架橋地点・鳴門公園千畳敷で起工式を行い、八年一か月をかけた六十年六月八日に開通した。大鳴門橋の開通によって、淡路島・西淡出入口（鳴門市・鳴門北IC（インターチェンジ）間（四車線、九・九キロメートル）と、津名一宮IC（洲本IC間（二車線、一一・九キロメートル）で、暫定供用（制限速度六〇キロメートル）を開始した。

第三章 市の主な事業

その後、昭和六十二年五月二十三日に鳴門北IC（二車線、七・九キロ）も開通し、津名一宮IC（鳴門IC間四五・二キロ）（IC六か所、パーキングエリア二か所）の全区間が開通した。開通までの総事業費は四四六〇億円で、うち、大鳴門橋は一〇〇〇億円（六十二年十月、本四公団鳴門工事事務所発表）である。

橋りょう形式は「三径間二ヒンジ補剛トラス吊橋」で、橋長一、六二九メートル・有効幅員三〇メートル・航路高四一メートル、一万トンの船が航行できるようにしている。鳴門海峡中央部に立つ門型の主塔は、高さ一四四・三八メートル、一本の鉄筋コンクリート柱でできた多柱式基礎の上に建っている。多柱式基礎は、渦潮への影響と、世界一厳しいといわれる海象と気象を配慮した構造で、直径七メートルの鉄筋コンクリートの円筒柱を中心に、直径四メートルの同柱八本で四角に囲んだ九本を一組とした構造である。一基の主塔基礎は、二組の多柱式基礎からできている。

両岸の橋台（アンカレイジ）は、片側だけで三万トという主索（メインケーブル）の張力を自重で耐えるようにできている。大きさは、幅五・一メートル・長さ七〇メートル・高さ六〇メートルで、コンクリート量は、鳴門側橋台で二二万五七〇〇立方メートル、総重量は二六万トにもなる。淡路側橋台のコンクリート量は、一〇万四四〇〇立方メートルである。

主塔の頂上にまたがり、橋げたを支えている二本の主索は、両岸の橋台にケーブルアンカーフレームで固定され、全長一、七二二メートル、直径八・四メートルの円形である。一本の主索は、直径五・三七メートルの高張力亜鉛メッキ鋼線、一万九五五八本を束ねたもので、主索二本の総重量は一万二〇〇ト、総延長は地球を約一・七周する。

主索から垂れ下がるつり索（ハンガロープ）は、直径六・六メートル、長さ二メートルから八〇メートルとさまざまで、片側で五六八本、両側で計一、一三六本取り付けられ、幅三四メートル、高さ二・五メートルの橋げたをつり下げている。橋の完成

までに携わった人は、延べ約一〇〇万人になる。

設計では、台風と地震に特に配慮し、台風には、車道部分で一五〇年に一度という、一〇分間の平均風速・毎

秒七・三メートルに耐え、地震には、土佐沖で百年に一回〜二回発生が予想される、マグニチュード八規模に十分耐えるようにつくられている。直下型地震の阪神・淡路大震災では、淡路側橋台付近に設置されている地震の揺れを示す加速度計が一三六ガル（震度五相当）を記録したが、被害はなかった。

本四公団鳴門工事事務所が工事を担当した区間の関連道路主要構造物（大鳴門橋を含む）は、表3-7に示すように、淡路島の門崎高架橋と鳴門市側の孫崎高架橋・亀浦高架橋・第一鳴門トンネル・土佐泊浦高架橋・第二鳴門トンネル・撫養橋・撫養高架橋・撫養トンネルなどである。

平成四年度からは、明石海峡大橋の開通にあわせて鳴門市側では、第一鳴門トンネルから鳴門ICまでの五・八キロメートルと、淡路島側の一宮IC（洲本IC間一一・九キロメートル）で、二車線を四車線にする工事が行われた。

大鳴門橋は、開通して一〇年余りが経過し、鳴門市に四国の玄

第三節 大鳴門橋開通まで

表3-7 本四公団鳴門工事事務所管内主要構造物

種別	名称	延長 (m)		位置
		上り	下り	
橋りょう	門崎高架橋	1,009.500	1,009.500	淡路島・南淡町
	孫崎高架橋	134.050	134.050	鳴門市鳴門町
	亀浦高架橋	593.350	593.350	鳴門市鳴門町
	土佐泊浦高架橋	420.000	586.500	鳴門市鳴門町
	撫養橋	535.575	535.525	鳴門市鳴門町～撫養町
	撫養高架橋	1,281.800	1,294.000	鳴門市撫養町
トンネル	第一鳴門トンネル	190.500	201.000	鳴門市鳴門町
	第二鳴門トンネル	352.500	374.000	鳴門市鳴門町
	撫養トンネル	770.000	616.000	鳴門市撫養町

※ 本四国連絡橋公団・第一建設局・鳴門管理事務所資料による。

第三章 市の主な事業

関都市として、産業・経済・文化・教育・福祉などの諸分野に効果をもたらしている。平成七年一月の阪神・淡路大震災では、徳島県から救援物資を送るなど、文字どおり「救援橋」の役割をはたし、橋の重要性が認識された。技術面では、厳しい自然条件のなかで、純国産技術で架設したことが注目される。本四公団が気象庁に委託して観測した測定値では、鳴門海峡架橋地点の瞬間最大風速は八〇㍎、最大潮流は、毎秒五・二㍎（時速一八・七二㍎）、目視による最大波高は、一〇㍎である。

本四架橋が具体化してきた昭和三十九年ごろ、日本には、まだ長大橋を架ける確かな技術がなく、アメリカのコンサルタント会社から技術協力の申し入れがあり、神戸市では、イギリスの会社に設計を依頼することを考えていた。しかし、建設省などの技術者は、「何としても日本の技術で架けたい」との信念で、日本土木学会を中心に「産官学」が一体となり、技術開発に取り組んだ。明石海峡大橋の架橋工事が完了した現在、日本の架橋技術は世界のトップレベルに達し、架橋計画をもつ諸外国から技術指導を求められている。

大鳴門橋架橋現場で指揮をとっていた本四公団のある工事長は、「架橋技術は一步一步階段を上がるようなもの。関門橋から大鳴門橋、そして瀬戸大橋を架けて、世界一の明石海峡大橋に挑むことになる」と話していた。

鳴門海峡に橋を架けようとの願望がはじめて話題となったのは、板野郡上板町出身の代議士・中川虎之助が、大正三年（一九一四）の第三回帝国議会に提出した「鳴門架橋及び潮流利用発電調査に関する建議案」である。この架橋への情熱は、後世へ衰えることなく受け継がれ、大正十二年春には、鉄道大臣・大木遠吉が阿波電気軌道・手塚尉平、淡路鉄道・賀集新九郎両社長の架橋運動を支援したが、世論の支持がなく立ち消えになった。

昭和十四年（一九三九）秋、陸軍の要請で鉄道大臣・永田秀次郎が軍需産業に欠かせない石炭輸送強化のため、

山陽線と別コースの鉄道建設調査を命じた。その後、明石・鳴門・豊予の各海峡をトンネルで連絡するルートが立案され、技術陣が本格調査に入る直前までになった。

昭和十五年三月には、徳島県選出代議士・紅露昭が二五人の同僚議員の同意を得て「鳴門海峡隧道鉄道敷設促進決議案」を上程し、採択に成功した。十八年三月、徳島・兵庫両県選出の代議士らが「明石鳴門海峡隧道建設期成同盟会」（秋田清会長）を結成し、本四連絡鉄道の必要性を訴え続けたが、いずれも第一次世界大戦のぼさ勃と戦争の激化で霧散した。

このような四国側の動きと並んで、戦前・戦後を通じて忘れることのできない人物が、はじめて大鳴門橋の設計図を作った原口忠次郎（後の神戸市長）である。内務省神戸土木出張所長の原口は、昭和十五年四月、東京で開かれた全国土木出張所長会議で、大鳴門と小鳴門の二つの海峡に橋を架け、徳島と神戸を二時間で結ぶ、試算事業費一億一八〇〇万円の大構想を発表した。

当時の鳴門海峡は、軍事要塞地帯で一般人の立ち入り・写真撮影・写生などが厳しく制限され、内務省の職員といえども立ち入りは自由にできなかった。そこで原口は、釣り人にふんして海峡に船を出し、地形を観察し釣り糸を垂れて水深を測定、とりあえず大鳴門・小鳴門両海峡に橋を架け、淡路島を国道で縦断して岩屋から船で神戸・大阪と連絡する設計図を仕上げた。しかし、当時は軍事優先時代で、海軍呉鎮守府の「戦争が起これば軍艦の航行に支障をきたす」との反対で、設計図は、虹が消えるように消滅した。

敗戦によって鳴門海峡は、軍事要塞地帯から解放され、昭和二十一年十一月、運輸省鉄道総局で鳴門海底鉄道問題が再燃し、第一次調査がはじまったが、敗戦の打撃と荒廃した国情で進展なく終わった。

第三節 大鳴門橋開通まで

第三章 市の主な事業

昭和二十四年十一月、架橋に情熱を燃やす原口は、参議院議員を経て神戸市長に当選し、架橋運動に傾注した。いっぽう、徳島県側でも昭和二十五年ごろから、県選出の代議士・生田和平らを中心に架橋熱が再燃した。同年七月の第八臨時国会で「四国淡路島総合開発並びに本土連絡船建設に関する決議」を提案し、採択に成功した。二十七年に「道路整備特別措置法」が成立し、二十八年に「鉄道敷設法」が改正され、「須磨く岩屋・福良く鳴門間鉄道」が予定線に追加された。

昭和二十九年四月、架橋の第一歩となる明石く岩屋、鳴門く福良に兵庫、徳島両県営フェリーポート（三十一年七月、日本道路公団に移管）が就航した。このころ、世界の土木技術では、水深五〇呎に鉄道橋の海中基礎を築くのはたいへんむずかしく、明石海峡はトンネル、鳴門海峡は、架橋案が有力でトンネル案もあった。

このような動きのなか、日本国中を揺るがす大海難事故が相次いで起こり、政治家たちの悠長な考えを痛撃した。同年九月、死者一、一五五人を出した、国鉄青函連絡船「洞爺丸」の台風による沈没事故が起こった。翌三十年五月には、修学旅行の小中学生ら一六八人の命を奪った、国鉄宇高連絡船「紫雲丸」の衝突沈没事故が発生した。

徳島県でも昭和三十三年一月二十六日、小松島市・小松島港と和歌山県・和歌山港を結ぶ南海汽船の定期船「南海丸」が、低気圧による荒天のため淡路島・沼島沖で沈没し、一六七人の乗客・船員全員が死亡した。三十八年二月二十六日には、鳴門市・撫養港と阪神を結ぶ宝海運の定期貨客船「ときわ丸」が、神戸港沖で衝突沈没し、四七人が死亡した。徳島県民の「橋を架けてほしい」との願望は、悲願に変わっていった。

これらの海難事故をきっかけに、昭和三十年ごろから国も調査研究に動き出し、建設省・日本国有鉄道（国鉄）・日本鉄道建設公団・日本道路公団が、日本土木学会の協力で各種調査に取りかかった。

昭和三十年八月二十日、淡路島の洲本市・大浜海岸で、関係府県の国会議員・知事・市長ら約三〇〇人が出席し、「本土淡路四国直通鉄道促進期成同盟会」（会長リ徳島県知事・原菊太郎）を結成した。同年十一月二日、淡路島の淡路町・岩屋の海岸で三木武夫運輸大臣・十河信二国鉄総裁らが出席し、同鉄道調査クイ打ち式を行い、洲本市公民館と徳島市民会館で促進大会を開催した。

政府は、昭和三十三年度予算で同鉄道の調査費一億円を計上した。同年四月二十日、淡路町岩屋海岸で運輸大臣・中村三之丞、国鉄総裁・十河が出席し、調査の安全を祈願する「本土淡路四国直通鉄道建設修設式」を挙行。明石・鳴門両海峡の海底形状・潮流・地質調査、工法実験などを本格的に開始した。これらの式や大会には、鳴門市長や市議会関係者は欠かさず出席した。

昭和三十四年四月の選挙で市長に当選した谷光次は、さっそく神戸市長・原口忠次郎を訪ね、南日本国道建設期成同盟会に参加し、「一緒に橋を架けよう」と誓い合った。

前年の昭和三十三年三月二日、鳴門市の民間団体を中心とした「四国本土連絡橋ならびに小鳴門海峡建設期成同盟会」（会長・上原安兵衛）が発足した。同日午後一時から同市役所で開かれた結成総会には、観光協会など団体代表約八〇人の発起人が出席し、「南海丸の惨事を繰り返さないためにも」と強い決意表明をした。結成当初の運動は、小鳴門橋の架橋促進が中心で、当時のある役員は、「大鳴門橋については、県の腰もまだ重い時期だった」と述懐する。

第三節 大鳴門橋開通まで

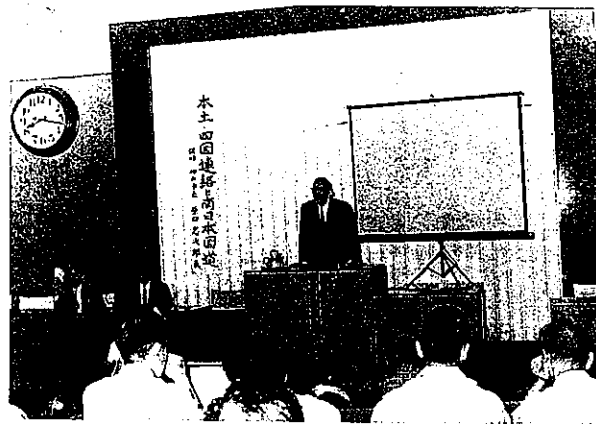
期成同盟会の名称は、昭和三十四年七月四日、「本土連絡鳴門鉄橋並びに小鳴門架橋促進期成同盟会」に改称

第三章 市の主な事業

した。三十五年は、小鳴門橋の工事が進み、徳島県知事・原菊太郎の考えが「大鳴門橋は道路橋」に傾き、生田宏一代議士の「道路鉄道併用橋」と対立した時期で、同年九月二十四日には、会の名称から鉄道を消し、「本土連絡鳴門架橋促進期成同盟会」とした。さらに、三十七年七月十八日には「大鳴門架橋促進期成同盟会」、四十年五月十四日には、「本土連絡架橋促進期成同盟会」にして落ち着きを見た。ピーク時の会員数は、二、〇〇〇人を超えた。

同会の活動は、架橋促進大会への参加、関係方面への陳情、署名運動、来鳴する関係大臣らの歓迎、東讃地方の働きかけなど、日夜を問わなかった。昭和三十六年七月二十九日、鳴門市役所で開いた小鳴門橋の開通記念大会には、神戸市長・原口忠次郎を招き、記念講演会を開いた。「国民所得の増加には、明石・鳴門大橋の架橋が急務」と、本四連絡橋への決意を高めた。

昭和四十年八月には、街頭で集めた八万人の署名を持ち、白タスキ掛けてバス二台を連ねて上京、政府や国会に陳情し、佐藤栄作首相から希望の言葉ももらって帰った。四十一年五月には、神奈川県大磯に引退した元総理大臣・吉田茂にも陳情し、「総理に言っておく」との言葉に仲間同士が抱き合って喜ぶなど、架橋運動歴史のページを刻み込んだ。



講演中の原口神戸市長（昭和30年7月29日）

戦前から昭和三十年代前半までの明石・鳴門ルートは、国鉄の直通鉄道計画や原口神戸市長の道路橋計画と、政治家の「優先」発言で先行し、独走していた。その上、三十三年五月、高知県議会が「鳴門〜明石鉄道の建設は、四国地方四二〇万住民の悲願」との要望を採択し、政府に陳情した。三十五年五月には、香川県大川郡東部商工会の「鳴門架橋促進同盟会」（引田・白鳥・大内・津田など一〇町）代表一八人が徳島県庁を訪ね、知事に陳情するなど心強い味方になった。

ところが、昭和三十三年秋ごろから、瀬戸内海沿岸の各県議会などで本四連絡橋の問題が論議されるようになり、これに油をそそいだのが、建設省が三十四年度予算で本州四国架橋調査費五〇〇万円を計上し、関係知事へ出した協力要請であった。

まず、岡山県児島市（現在、倉敷市）と香川県坂出市が手を結び「備讃海峡架橋促進連絡会議」を結成し、次いで、岡山県玉野市と香川県高松市が「玉野高松隧道架橋促進協議会」を結成した。さらに、昭和三十年八月に広島・愛媛両県で結成した「中四国連絡道路建設促進期成同盟会」に、大分県も加わり誘致競争に参加してきた。こうして、明石・鳴門、日高・高松、児島・坂出、尾道・今治の四ルート案が浮上し、建設省の地質・経済調査が開始された。

これに対して、鉄道建設審議会が、建設省と国鉄で別々にしていた調査の一本化を提案し、昭和三十六年度から建設省が、国鉄・宇高連絡船航路の宇野・高松ルートを調査対象に加え、五ルートが出そろった誘致競争は激しさを増し、第二ラウンドへ突入していった。

明石・鳴門ルートの優位が揺らぎはじめた昭和三十四年十二月、徳島県は、本土連絡橋の第一歩として小鳴門

第三節 大鳴門橋開通まで

第三章 市の主な事業

橋の架橋工事に着手した。いっぽう、三十五年度予算に一〇〇万円の大鳴門架橋対策費を計上し、徳島県議会は、同年六月の定例会で「本土連絡橋架設特別委員会」を設置した。

これに並行して、昭和三十五年六月十五日、徳島市に徳島・兵庫・大阪・高知の各府県知事や、当時はまだ鳴門ルートを支持していた愛媛県知事、神戸市長、各議会議長らが参集して「本土淡路四国連絡橋架設促進協議会」(会長・坂本勝兵庫県知事)を結成した。翌三十六年二月二十三日には、東京プリンスホテルで関係国会議員も出席して、第一回架橋促進大会を開催した。

徳島県では、同年二月二十八日、早稲田大学教授・青木楠男を中心とする「大鳴門橋架橋技術研究会」を設け、メンバーの大阪大学教授・安宅勝ら国内の橋梁・地質学の専門家八人が、鳴門海峡を見下ろす鳴門市・鳴門公園の旅館で、第一回設計準備研究会を開催した。

昭和三十六年度の県予算に七四五万円を計上し、同年四月十四日、橋の専門家を集めた日本建設コンサルタント株式会社(本社・東京都)に、道路橋としての大鳴門橋設計を、県の提供する資料を基に作製する契約を結んだ。当時、徳島県が考えていた橋の規模は、鳴門市・孫崎と淡路島・門崎間に、延長一、五四三メートル、中央車道幅一四・五メートル、その両側に歩道一・五メートルを付けた、中央径間八一〇メートルのつり橋であった。

小鳴門橋の開通(昭和三十六年七月三十日)を控えた同年七月十日、徳島市の自治会館で「小鳴門橋の次は大鳴門橋」をめざし、徳島県出身の日本化学株式会社社長・原安三郎を会長に「本土連絡架橋徳島県促進協議会」を結成し、併設橋か道路橋かについても協議した。

徳島県は、昭和三十七年度には一一〇〇万円の予算を計上した。県議会は、同年十二月定例会で「明石鳴門海



昭和37年10月14日付け「広報なると」の記事

峡着工に際しての地元協力に関する決議案」を議決し、用地の提供・補償で地元から反対意見が出ないよう、責任をもって国に協力する意思を示した。

架橋の優先争いが激しくなると、関係大臣ら政治家の往来も激しくなり、国会議員選挙の候補者は、そろって架橋促進を公約とした。そのなかでも、昭和三十七年六月十八日、参議院選挙で西日本を遊説中の池田勇人首相を鳴門市民会館に迎え、市長・谷光次は会場からあふれる市民をバックに、壇上の総理を見上げ、「池田内閣総理大臣閣下におかれましては……」と呼びかけ陳情した。これに答えて池田総理は、「日本経済が高度成長を遂げたいま、資金面からみると連絡橋は夢のかけ橋でない。

近い将来必ず橋は実現し、鳴門コースが最有力だ」と約束した。この陳情は、「谷の名陳情」として鳴門市民の語りぐさになった。

当時、来県し、架橋地点を視察した大臣は、次のとおりである。

昭和三十三年六月二十日 運輸大臣 宮沢胤男

昭和三十三年四月二十日 運輸大臣 中村三之丞

第三節 大鳴門橋開通まで

第三章 市の主な事業

昭和三十四年十月十八日	運輸大臣	槽橋 渡
昭和三十七年六月十八日	総理大臣	池田勇人
昭和三十七年十一月十六日	建設大臣	河野一郎
昭和三十八年一月十日	自治大臣	篠田弘作
昭和三十八年十月一日	建設大臣	河野一郎
昭和三十九年七月二十七日	建設大臣	小山長規、運輸大臣 松浦周太郎
昭和四十年九月四日	運輸大臣	中村寅太
昭和四十年九月六日	建設大臣	瀬戸山三男

徳島県は、昭和四十年三月一日、県庁に「本土連絡架橋推進本部」(四十四年四月一日に企画開発部架橋対策室となった)を設置した。同年九月四日、架橋地点視察に来県した運輸大臣・中村寅太、同月六日の建設大臣・瀬戸山三男の歓迎は、現在では考えられない歓迎ぶりであった。両大臣は、同月五日開催の「明石鳴門架橋促進兵庫県民大会」に神戸市を訪れた際、相前後して徳島県入りしたものであった。昭和四十年九月七日付け「徳島新聞」は、瀬戸山建設大臣への歓迎ぶりについて、次のように報道している。

いっせいに煙火が打ち上げられ、鳴門一中のプラスチックバンドが高らかに海と山にこだまする。詰めかけた群衆が熱狂的に小旗を打ち振り、大臣歓迎の大ノボリがゆらぐ。午後二時、フェリーボートで着いた瀬戸山建設相が同行の武市副知事、青木四国地建局長らの案内で鳴門公園へ着いた瞬間だ。

この日の千畳敷は地元鳴門市民が貸し切りバス二十余台をつらねて乗り込んだ千数百人でぎっしり。原知事も最後のおつとめと待ち受けていた。近づく大臣に原知事が深々と頭を下げれば、大臣がかかえ込むようにいたり、海峽を見おろす視察台に着く。鳴門市役所の橋本文字(二三)が花束を贈り、原知事も「知事として最後のお願いを申し上げます。来

年度からぜひ着工して大臣自らの手で着工のテープを切っていただきたい。どうぞ」と、一語一語に力を込め、大きなからだを二つに折った。

つづいて原田県議会議長、豊田市長会長、志摩県商議所連合会会頭、上原鳴門市・本土架橋期成同盟会長、板東県土木部長らがあいさつとともに架橋計画を説明する。熱心に聞いていた建設相も感激した表情で「鳴門海峡を間近に見るのはきょうがはじめてだが、病体の知事から最後のお願いを受けた私は、必ずやる」という決意をしました」とうれしい話しぶり。さらに「淡路、徳島のみなさん方の熱烈な歓迎は、架橋を実現してほしい、そのような政治を待ち受けているという熱望のあらわれと受け取りました。徳島に来てほんとうによかったと感じています。ただ、架橋は国をあげての大事業なので、耐震、耐風などを考え科学的な結論が出てからでないと明石の橋はむずかしい。その技術面での結論もことし中に出そうなので、どうかみなさん方の熱意、努力によって、私たちと力を合わせて大事業をやり遂げられる方向に導いてほしい」とことをつづけ、割れるような拍手を受けた。

視察を終わって車に乗り込む大臣を万歳の声を送り、鳴門公園から国道十一号線にはいってからも各地で地元の人たち生徒、児童の出迎えの小旗が振られていた。

ところが、昭和四十年代になると、明石鳴門ルートの優先順位の雲行きがだんだんあやしくなった。それは、四十年七月の元建設大臣・河野一郎の急死が大きかったといわれている。河野は、三十七年八月の大阪、三十九年六月の「くれない丸」船上での瀬戸内海総合開発懇談会など、一貫して「明石・鳴門ルートの優先」を主張していた。

河野は、昭和三十九年七月の内閣改造で、オリンピック担当大臣に横すべりしたが、架橋への影響力は生きていた。しかし、死後の四十一年三月三十日、日本土木学会の本州四国連絡架橋技術調査委員会が出した中間報告は、「径間千五百級つり橋の建設は技術的に可能である。水深約五〇呎で大きい潮流のもとでの深い海中基礎の建

第三節 大鳴門橋開通まで

第三章 市の主な事業

設は、今後の調査検討により技術的に可能な方法を見出し得ると考えられる」と、明石架橋には、技術的課題が残るものであった。

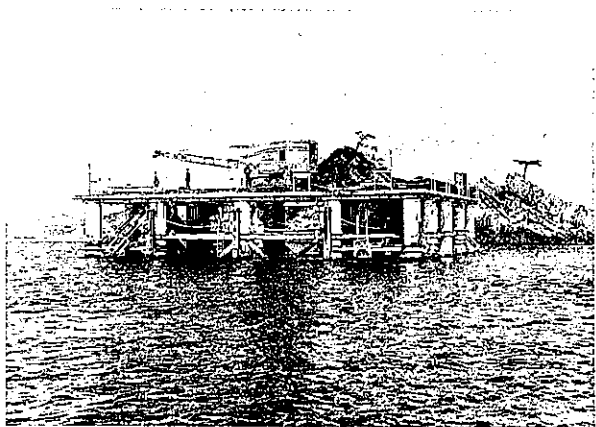
この中間報告の前後から各府県の架橋誘致合戦は、一段と激しさを増していった。昭和四十一年一月、香川・岡山両県が「明石鳴門に追いつけ追い越せ」を合い言葉に、「瀬戸大橋架設推進本部」を設置した。

これに対抗して、明石・鳴門ルート関係の本州淡路四国連絡橋架設促進協議会は、同年四月十三日、東京赤坂プリンスホテルに「明石・鳴門架設促進東京本部」を開設した。ところが、当初、明石・鳴門ルートを支持していた愛媛県が、明石・鳴門ルートから離脱し、同年六月、広島県と組み、「瀬戸内海大橋架設促進本部」を設置した。各府県は、架橋熱をアピールするため、県庁舎などにネオンや懸垂幕を掲げ、「架橋の歌」を作り宣伝合戦を展開した。徳島県では、県庁や徳島駅前、鳴門市役所などにアドバルーンをあげた。

昭和四十三年二月二十七日、建設・運輸両省がルートごとの工費と工期について発表した。明石・鳴門ルートは、道路単独橋の場合、工期が一四年、工費が二五二億二三〇〇万円、道路鉄道併用橋の場合、工期が一五年、工費が三七七億九〇〇〇万円、有力三ルートの中では、工期・工費とも最大となった。この発表で、宇野・高松および日高・高松ルートは工事がむずかしく、工費も高くつくと指摘で競争から脱落した。明石・鳴門、児島・坂出、尾道・今治の三ルートに絞られることになったが、児島・坂出ルートが工費の面でもっとも安く優位に立った。

昭和四十四年五月、政府が閣議決定した新全国総合開発計画の「昭和六十年までに瀬戸大橋、尾道・今治、神戸・鳴門の三ルートとも建設する」という結論に従い、四十五年一月の政府予算閣議で、「本州四国連絡橋公団

第三節 大鳴門橋開通まで



飛鳥付近での海洋調査（昭和45年）

の設置と神戸・鳴門、児島・坂出、尾道・今治の三ルート同時着工」の基本方針を決定した。以後、呼称は、「明石・鳴門ルート」から「神戸・鳴門ルート」になった。

昭和四十五年七月に発足した本州四国連絡橋公団（富樫凱一総裁）は、本社を東京都港区に置き、調査事務所を神戸市、岡山県倉敷市（児島）、広島県尾道市に設けた。四十七年六月一日、調査事務所の支所を鳴門市（門町土佐泊浦字福池）・坂出市・今治市に開設した。翌年七月一日、調査事務所を「建設局」に格上げし、神戸を第一、児島を第二、尾道を第三とし、その下の各支所を「工事事務所」として着工準備を整えた。

いっぽう、鳴門市議会では、本四公団神戸調査事務所鳴門支所の開設を受け、昭和四十七年十月六日の議会で、総合開発特別委員会（委員一〇人）を設置し、大鳴門橋の開通に備えた計画的な都市づくりの推進を決めた。

昭和四十八年十月八日、神戸・鳴門ルートが道路と新幹線鉄道の併用橋、児島・坂出ルートが道路と在来・新幹線鉄道の併用橋、尾道・今治ルートが道路橋とする基本計画で、建設・運輸両大臣の指示を受け、両大臣に工事实施計画の認可申請書を提出し、同月二十六日認可され、三ルートの同時着工が確定した。

第三章 市の主な事業

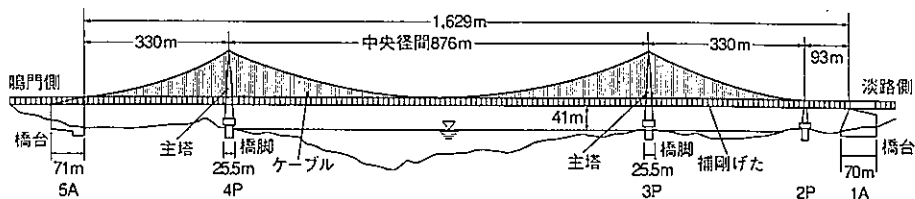
大鳴門橋関係では、鳴門市内の八つの漁業協同組合との間に、漁業補償額六億九五〇〇万円で妥結し、同年十一月二十五日午前十一時三十分からの三ルート同時起工式が決まった。当時は、高度経済成長期のただ中にあり、「一億総不動産屋」という言葉も流行していた。

誰もが「着工」を信じていた昭和四十八年十月十六日、OPEC（アラブ石油輸出機構）が突然の原油価格値上げを通告した。世界経済は大混乱に陥り、日本の高度経済成長路線も一八〇度の転換を迫られた。政府は、同年十一月十六日に「石油緊急対策要綱」を決定し、同月二十日の総需要抑制策により、本州四国連絡橋の着工延期が指示され、三ルートの着工が凍結された。

狂乱物価が続くさなかの昭和四十九年十二月、徳島県選出の衆議院議員・三木武夫を首班とする内閣が誕生し、建設大臣に仮谷忠男（元高知県議会議長）が就任した。徳島県民ら関係者は、「神戸・鳴門ルート優先」を期待したが、その思惑とは逆に、翌年七月二十九日、三木内閣の主要閣僚協議で「ルート三橋」の方針が決められた。すなわち、児島・坂出ルート、神戸・鳴門ルートの大鳴門橋、尾道・今治ルートの大三島橋および因島大橋であった。年内に大鳴門橋と大三島橋は、工事の凍結が解除された。

昭和四十八年に「瀬戸内海環境保全臨時措置法」が制定され、高度経済成長時代に起きた公害から環境問題が重視されるようになり、架橋工事についても自然環境保全審議会で審議されるようになった。同審議会は、五十年十二月から六回にわたって開かれ、翌年四月二十八日に出された意見書には、架橋工事に対し、「国立公園の立場から簡単に肯定できない」との慎重論と、「架橋により新しい人文景観が創造される可能性があり、架橋計画に代わる適切な手段がないので、条件つきで認める」という賛成論が併記された。

第三節 大鳴門橋開通まで



大鳴門橋（昭和60年5月1日付け「広報なると」から）

この結果、昭和五十一年五月十二日、環境庁は、鳴門側主塔の位置をできるだけ裸島に近づけ、渦潮に及ぼす影響、残土処理、海水汚濁防止、大気汚染、騒音など、一二項目の条件をつけ、工事に同意した。天然記念物「名勝鳴門」の現状変更については、同年六月二十一日に文化庁から許可された。

橋の塗装については、運輸省が航空機からよく見える赤と白の交互色彩を求めたのに対し、環境庁と本四公団は、国立公園にマッチした中間色を主張し、ライトグレーに決まった。

鳴門公園西側の亀浦湾では、着工凍結期間中に資材の集積、要員の詰所、工事用水供給基地になる亀浦作業基地（三万五五〇〇平方メートル）が造成された。

工事再開の起工式は、大三島橋が昭和五十年十二月二十一日、大鳴門橋が翌五十一年七月二日、本四公団主催で行われた。午後二時三十分から鳴門海峡を見下ろす鳴門市・鳴門公園千畳敷で、建設大臣・竹下登、兵庫・徳島両県の知事・県議会議長ら七人が「くわ入れ」した後、午後三時から約二キロ離れた同公園亀浦作業基地で、約一、二〇〇人の関係者が出席して行われた。引き続き、本土淡路四国連絡橋架設促進協議会主催の祝賀式が開催された。

徳島県庁や鳴門市役所には、「祝 本州四国連絡橋大鳴門橋着工」のアドバルーンや懸垂幕が掲げられ、商店街には、横断幕が張られ、祝賀気分を盛り上げた。しかし、日

第三章 市の主な事業

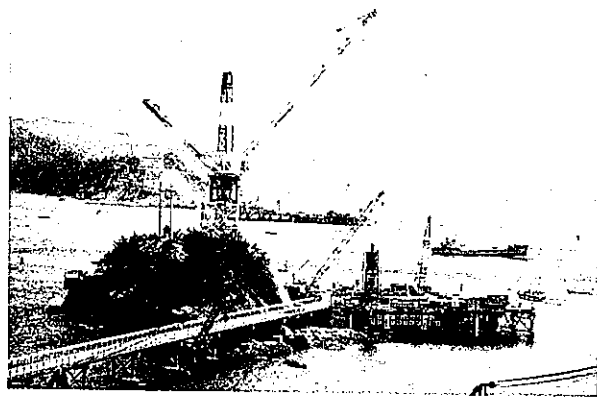
本旅客船協会や全日本海員組合が、航路補償が解決しないままの起工式に反発し、起工式当日にストを構えた。旅客船組合はストを中止したが、海員組合は半日ストを実行した。

鳴門市内の商店街では、大手資本の進出や客の阪神流出を懸念し手放しで喜べず、また関連道路が高架で通ることになった、市街地の撫養町桑島・斎田両地区では、住民の反対運動が起こっていた。このため、徳島県や鳴門市は、祝賀行事を一切取り止めた。

起工式が終わって、架橋現場には続々と資材が運び込まれ、昭和五十一年九月二十一日、裸島南側に第一号の大型作業足場が設置され、本格的に工事がはじまった。翌年一月には、相が浜へ通じる作業トンネルが貫通し、二月～三月には、一一基の巨大足場がすべて設置され、相が浜作業用地の造成、裸島海上作業台への工所用棧橋（一九八桁）づくりと、工事は順調に進んだ。

昭和五十二年五月には、橋台工事に着手し、十一月には、裸島海上作業台に日本最大・総重量三七〇トンの大口径掘削機も登場、特殊鋼の歯車がゆっくり回転し、多柱基礎の掘削を開始した。翌五十三年一月、鳴門公園千畳敷へ抜ける観光トンネル（長さ二一〇・七桁、幅七・五桁）が開通した。

ところが、同年二月、運輸省が国鉄の赤字問題で大鳴門橋に新幹線軌道に乗せることに難色を示し、同年三月



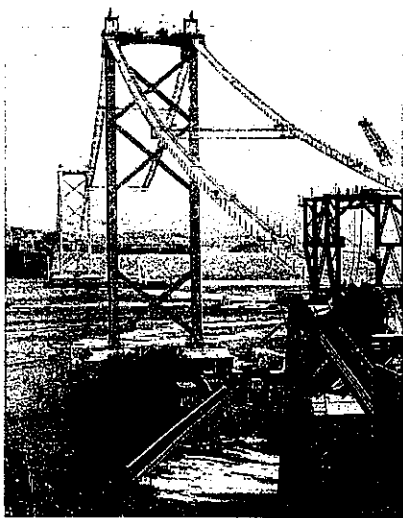
橋台工事 (昭和52年 8月)

第三節 大鳴門橋開通まで

三十一日、上部工の発注が保留となり、計画どおりの併用橋か、道路単独橋に変更するかが政治問題化した。一年近くにわたる論議の末、昭和五十四年一月十二日、建設・運輸両省で、事業費の負担比率を道路分五九割・鉄道分四一割を、八九割と一一割にすることで決着し、併用橋で上部工の発注の凍結が解除された。また、主塔工事を目前にした五十五年四月、旅客船業者への補償問題がこじれて工事が止まり、同年六月十六日の工事再開指示までの二か月半、作業基地は無人になった。

いっぽう、鳴門市においては、石油危機による着工凍結のため、市議会の特別委員会も一時中断したが、工事再開の機運が見えはじめた昭和五十年七月九日に再発足した。架橋工事が本格化した五十二年二月七日、市長を本部長とする「鳴門市ポスト架橋対策会議」が発足し、架橋後の鳴門市を研究した。五十三年五月二日には、市長公室の架橋対策機能を強化して「架橋対策事務局」(職員三人)を開設し、市民と本四公団・徳島県とのパイプ役として、架橋工事の連絡調整に当たった。

撫養町桑島・斎田両地区では、市街地を高架橋で通過する関連道路についてルートの変更を求め、反対運動が起きていた。昭和五十四年六月、桑島小学校で開かれた住民と本四公団・徳島県との話し合いで、谷市長が「公団が買収する幅五八・五桁の外両側に市が独自で幅二〇桁ずつの用地を買い、都市公



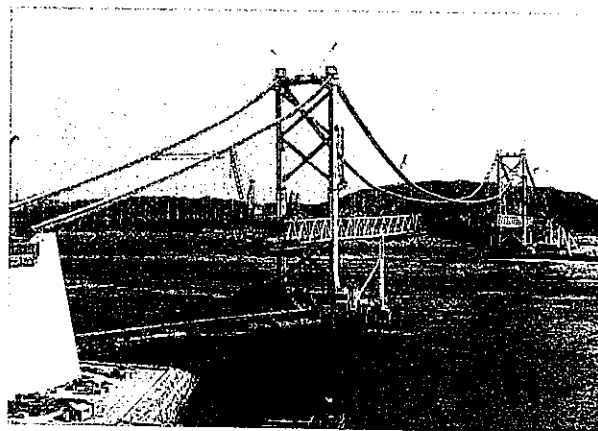
架橋工事 (昭和56年11月)

第三章 市の主な事業

園とする」緩衝緑地帯構想を打ち出し、行き詰まっていた交渉を一挙に妥結へ導いた。現在、両地区の住宅密集地各二〇〇戸には、不均一な形ではあるが、合計面積一万平方戸の公園が整備されている。また同年八月、鳴門町釣舟組合が、漁業補償のもつれから橋脚工事現場に釣り舟のピケを張り作業を阻止し、一か月余りにわたって工事が中断した紛争も、谷市長のあっせんて解決した。

昭和五十六年八月六日、両主塔に主索を張り渡す準備のパイロットロープの渡海作業が行われ、同年十一月、全長一、六一八戸の空中足場（キャット・ウォーク）が完成した。翌年二月、空中足場に設けられたローラーの上を、主索となる長さ一、七二二戸、直径七移戸のストランド（直径五・三七移戸の素線一二七本を束ねたもの）が鳴門から淡路島側へと渡り、同年八月には、直径八四移戸の主索二本が完成した。

昭和五十八年一月、つり橋部分の橋げた架設がはじまった。橋げたは、上部が六車線道路、下部が複線の新幹線軌道になった二階構造で、七七ブロック（一ブロックの長さ二〇戸）にわけ、橋全体の重量バランスをとりながら、鳴門・淡路島側両主塔から中央へと、つり索に取り付けて連結した。五十九年三月、主径間の中央での結合に成功した。六十年四月二十五日、道路面舗装と上下四車線の白線ラインマークを入れ、橋の本体工事はすべて完了した。



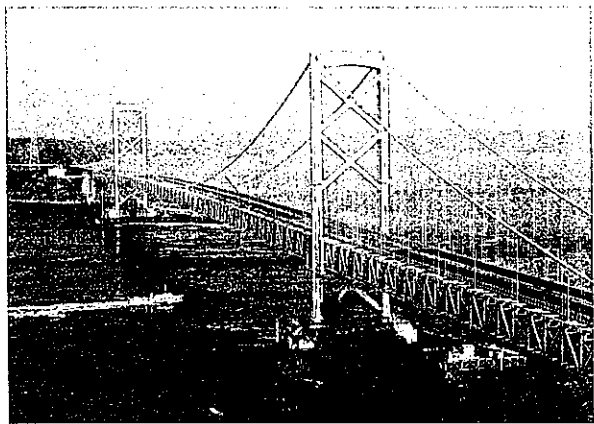
橋げた工事（昭和58年11月）

第三節 大鳴門橋開通まで

本四公団は、工事了りに先立つ昭和六十年四月十日、大鳴門橋の開通式を「六月八日午前八時三十分から行い、同日午後六時から供用開始する」と発表した。完成した橋の耐風・耐震性を調べる振動実験が同年五月十五日から一〇日間実施された。

同月十七日に行われた建設省の完工検査では、長さ八六七戸の中央径間の誤差は、三ミリ短いただけという精密さで、同夜には、二六六基の道路照明を点灯し、航行船に及ぼす影響をテストした。

昭和六十年四月二十八日、開通記念イベントの「'85鳴門ピア・ワールドフェスティバル」が徳島県鳴門総合運動公園（撫養町立岩）で開催し、翌五月二十二日には、徳島県と鳴門市が鳴門公園に建設した架橋記念館「エディ」が落成した。同月二十五日、鳴門市主催の大鳴門橋を歩いて渡る「歩行見学会」が行われ、鳴門市内六中学校、同市立工業高等学校の生徒三、七二五人、淡路島側から中学校の生徒四、二三〇人が参加した。翌二十六日には、徳島県側の「'85鳴門ピア・ウォーク」（鳴門ピア実行委員会主催）と、兵庫県の「大鳴門橋を歩こう」（淡路島一市一〇町主催）が行われ、両県民あわせて一万七二〇〇人が橋を渡った。



完成間近の大鳴門橋（昭和60年2月）

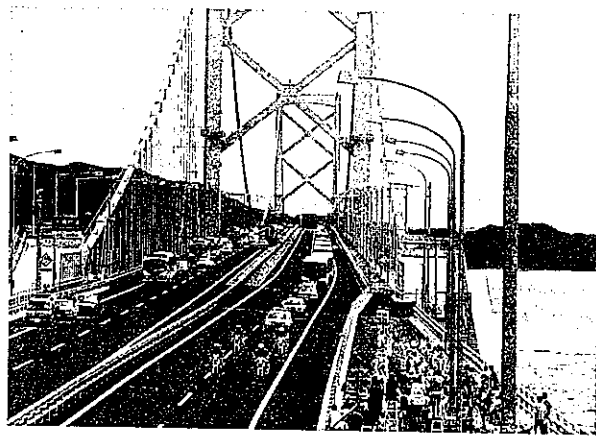
第三章 市の主な事業

開通式を控えた昭和六十年三月、鳴門市は、渡り初めをする三代夫婦の希望者を募集したが、「妻子・直系長男夫婦三代」の条件に市民から「長男だけとは時代錯誤」と批判が相次ぎ、「長男直系」の条件をはずして再募集し、抽選で一六組を選んだ。

大鳴門橋の開通式は、昭和六十年六月八日午前十時から、兵庫県・淡路島南ICで行われた。兵庫県警察音楽隊のファンファーレのなか、建設大臣・木部佳昭、運輸大臣・山下徳夫、総務庁長官・後藤田正晴、元総理大臣・三木武夫、徳島県知事・三木申三、本州四国連絡橋公団総裁・高橋弘篤ら一二人が紅白のテープにはさみを入れ、鳴門市長・谷光次ら関係市町長がくす玉を割った。同時に火花が打ち上げられ、一、五〇〇個の風船と二〇〇羽のハトが大空に放たれた。十時十五分から、鳴門市と淡路島内から選ばれた四八組の親子三代夫婦が乗ったバスを先頭に、出席者一、三〇〇人が二五台の車で、海上保安庁の巡視船と本四公団の消防船が祝賀放水する鳴門海峡を渡った。また、橋の鳴門側では、鳴門市の踊り子一〇人が阿波踊りの乱舞でパレードを歓迎した。午前十一時二十分から、鳴門市文化会館に約一、五〇〇人が出席して開通祝賀式が開かれた。

昭和六十一年四月二十六日、明石海峡大橋の起工式が淡路島北端の架橋地点・兵庫県津名郡淡路町岩屋の海岸

で行われた。事業費は橋本体が三三三〇億円、関連事業を入れると一兆円といわれている。なお、明石海峡大橋は、平成十年四月五日に開通した。神戸淡路鳴門自動車道の神戸西IC〜鳴門IC間には、一二か所のインターチェンジと二か所のジャンクションがある。



大鳴門橋の開通式（昭和60年6月8日）