

瀬戸大橋

昭和63（1988）年4月に本州と四国を初めて陸続きとした瀬戸大橋（児島～坂出ルート）が開通したのに続き、平成10（1998）年4月には明石海峡大橋（神戸～鳴門ルート）

が開通。そして、平成11（1999）年5月に瀬戸内しまなみ海道（尾道～今治ルート）も開通し、本格的な瀬戸内海三橋時代を迎えた。

1. 計画への道のり

－ 架橋思想の提唱 －

今から110余年前、近代土木技術が開けた明治に入り、架橋思想が具体的な形をとり始める。

明治22（1889）年5月23日、讃岐鉄道株式会社の丸亀－多度津－琴平線の開通祝賀会で、香川県議会議員の大久保謙之丞は、「塩飽諸島ヲ橋台トシテ架橋連絡セシメバ、常ニ風波ノ憂ナク、南來北向東奔西走瞬時ヲ費サズ、ソレ国利民福コレヨリ大ナルハナシ」と挨拶

し、列席者達を驚かせた。

また大正3（1914）年には、徳島県選出の中川虎之助代議士が、第31回帝国議会の予算委員会に「鳴門架橋及び潮流利用発電調査に関する建議案」を提出した。

これらの提唱後に何らかの検討が加えられた記録はないが、まさに「橋」によって瀬戸を渡るという具体的な思想の幕開けといえる。

— 戦前の構想 —

昭和15(1940)年、当時の内務省神戸土木出張所長であった原口忠次郎氏が、全国土木出張所長会議で技術的な裏付けを持った「鳴門海峡に架橋」構想を発表した。同年4月14日付けの神戸新聞によると、次のようなものである。

「鳴門海峡に架橋 四国～淡路～本土を結ぶ、内海に画期的大工事」

「日満支提携を大理想とした土木、港湾大計画が内務省神戸土木出張所で慎重裡に進められていたが、13日東京における全国土木出張所長会議から帰神した原口所長により、これが実施計画につき、次の如く発表された。本計画は所謂同出張所の四大事業と称されるもので、(中略) 四国～京阪神を結ぶ大動脈として、鳴門海峡に2つの大橋梁を架設して、徳島～神戸間を僅か2時間で連絡しようという画期的計画も包含されており、これらの総予算は1億1800万円の膨大な数字に上り、日本の玄関としての港都神戸の飛躍的發展を約束するものである。(中略) 名にし負う荒潮・鳴門海峡に2つの橋梁を架けて徳島から淡路へ、そして国道線を駆って岩屋へ、ここから汽船で神戸、大阪へと繋ぐ大計画の設計はすでに出来上がっている。大鳴門、小鳴門に大小2つの橋梁ができるのだ

— 戦後の構想 —

昭和23(1948)年に、国鉄の大阪鉄道局工事部と四国鉄道局の間で永田構想の再検討が行われたが、工費がかかりすぎるという理由でおあずけとなった。

昭和25(1950)年頃になると、地域開発思想が全国的な高まりを見せ、「国土総合開発法」が制定され、それに伴い本州四国間を橋かトンネルで結ぼうという気運が盛り上がってきた。まず、この年の第8回衆議院本会議

が、勿論日本最初の大規模な海上架橋ではあり、その完成は非常に注目されることである。(以下略)」

しかし、当時はすべてが軍事優先の時代であり、この計画も海軍鎮守府から「戦争が起こった場合、軍艦の航行に支障をきたす」という強い反対を受け、消えていくこととなった。

またこれとは別に、昭和14(1939)年に鉄道大臣となった永田秀次郎氏は、架橋ではなくトンネルにより本州と四国を結ぶ計画を立てた。当時は石炭が軍需産業のエネルギーで、北九州の産炭地帯から大阪の工場地帯へより多くの石炭を輸送する必要に迫られていたが、山陽本線はすでに飽和状態、瀬戸内海にも内航船がひしめいており、新たな輸送ルートを開発する必要があった。

永田氏は鉄道省を動員して、「明石、鳴門両海峡の下に複線断面の鉄道トンネルを掘る」「四国内は高德線、予讃線を拡充する」「豊予海峡の下にも佐田岬～佐賀間間の海底トンネルを建設する」という永田構想をまとめ、順調に調査を進めた。

しかし、これも太平洋戦争の渦の中に消えて行くこととなった。

に「四国・淡路総合開発ならびに本州四国連絡線建設促進案」が上程された。翌年には、四国総合開発審議会で四国の交通、通信設備整備計画の一環として、本州四国連絡問題が議題となった。そして昭和28(1953)年、鉄道敷設法が改正され、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た。

そのような状況のなか、悠長な海峡連絡思

想に衝撃を与える大事故が発生した。昭和29(1954)年9月、国鉄青函連絡線「洞爺丸事故」により1,155人の尊い命が失われた。国鉄は連絡船の恐ろしさを身を持って体験し、

— 紫雲丸の悲劇 —

昭和30(1955)年5月11日、修学旅行生を乗せて高松港を出港した国鉄宇高連絡船「紫雲丸」と、反対に宇野港から高松に向かっていた貨物船「第三宇高丸」が視界100位の霧の中で衝突した。「紫雲丸」はわずか5分で沈んだといわれている。小中学生を含めた168人が犠牲となった。この事故は、本州四国連絡の必要性を決定的にした。

事故の翌々日の13日には、香川県選出の平

青函トンネル計画を促進するとともに翌年4月から明石～鳴門ルートにも調査費をつけ、調査を開始した。

井太郎参議院議員が参議院本会議で「本州と四国間の海底トンネルに着手せよ」と緊急質問。三木武夫運輸大臣は「本格的に調査したい」と答弁した。また、四国4県市議会議長会は「本州四国海底トンネル建設促進同盟」を設置。同年7月4日には香川県議会が「宇高連絡鉄道建設促進に関する意見書」を決議した。

— 5本の架橋ルート —

昭和30年代前半、明石～鳴門ルート(Aルート)は、先に挙げたように「須磨～鳴門間」の鉄道が建設予定路線となっていたが、そのほか各地で本州と四国の連絡を求める声が噴出してきた。

「紫雲丸」事故の頃、香川県の主張はおおむねトンネル案だった。その後、架橋案が出てきて、昭和33(1958)年2月の県議会で「高松～岡山間海底トンネル、または架橋の建設

促進案の調査特別委員会」を設けて検討した結果、同年7月になって「架橋の方が適切」という審査結果が出され、架橋で進めることを決めた。同年10月には「第1回瀬戸大橋架橋計画書」を作って政府・国会に陳情を始めた。

岡山県でも、昭和33(1958)年の秋頃から本州四国連絡の問題が議論されるようになった。まず、児島市が対岸の坂出市と結んで「備

讃瀬戸海峡架橋促進協議会」(Dルート)を、そして玉野市が高松市と一緒に「玉野高松隧道架橋促進協議会」(Cルート)を結成し、それぞれ誘致運動を開始した。昭和34(1959)年には、児島市と玉野市が岡山県とともに「瀬戸大橋架設推進岡山県協議会」を結成し、「香川県協議会」との緊密な連絡のもとに強力な運動を展開することを決めた。

一方、広島・愛媛両県でも昭和30(1955)年に第1回連絡会議が開かれ、関係市町村を含めた「中国四国連絡道路建設促進期成同盟」を結成した。昭和32(1957)年、広島・愛媛・大分県の3県知事が連盟で、初めて政府、国会に陳情を行い、誘致競争の仲間入りをした。(Eルート)

建設省は、昭和34(1959)年度に初めて本州四国架橋調査費500万円を計上し、A、C、D、Eの4ルートを対象として、経済及び地質調査などを開始した。

調査は建設省の道路局企画課と土木研究所

一 誘致競争、技術調査 一

昭和36(1961)年、建設省と国鉄は、日本の土木技術をこの事業に総結集するため、橋梁に関する技術上の諸問題の調査を土木学会に共同委託した。

同学会は37年1月、「本州四国連絡橋技術調査委員会」(委員長：田中豊東大名誉教授)を設けて調査を開始した。委員会は斯界の権威者をすべて網羅しており、ほかには例がないほどの学会挙げての布陣だった。官界や学会だけでなく、民間からも重要な橋梁工事の経験を持つ人たちのほとんどが参加した。

土木学会は、昭和41(1966)年3月に調査の中間報告を行うこととなるが、誘致競争は本格化し、この中間報告も誘致競争に少なからず影響を与えた。

中間報告までの誘致競争の経緯を以下に記す。

が中心となり、海底の地形、地質を把握するための現地調査から始まった。翌年には土木研究所材料構造部の下に橋梁研究室と構造研究室を置いて、それぞれ本四連絡橋の材料、設計、耐風、耐震などの研究が本格的に開始された。

当初、建設省と国鉄はそれぞれ個別の調査を行っていた。このため鉄道建設審議会は昭和35(1960)年、「今後、国鉄は建設省と連絡を密にし、相互に協力して調査を実施するのが適当である」という建議を提出。これを受けて建設省は、36年度から宇高連絡船の航路に当たる宇野-高松間(Bルート)を調査対象に加え、一方国鉄もB、C、Dルートを調査対象に入れた。

ここに、本四連絡道は、A、B、C、D、Eの5ルートの候補を持つに至ったが、この頃は複数のルートを整備するという計画はなく、激しい誘致競争が繰り広げられた。

【協議会・大会の経緯】

昭和34(1959)年

○道路局長名で関係県知事に調査の協力を要請。香川、岡山両県が相次ぎ「瀬戸大橋架橋促進協議会」を設立。

○広島、愛媛県が、尾道と今治で「中国四国連絡道路建設促進協議会」を開催。

○兵庫・徳島県が樺橋渡運輸大臣を招き、洲本で「直通鉄道建設促進大会」を開催。

昭和35(1960)年

○香川・岡山県が樺橋渡運輸大臣を招き、高松で「瀬戸大橋架設推進県民大会」を開催。

○大阪府・徳島県・高知県・愛媛県(後に脱退)・神戸市の各知事、市町及び議会議長をメンバーとする「本土淡路四国連絡橋架設促進協議会」を結成。

○広島・愛媛・島根・大分の4県が「中国

・四国・九州連絡道路建設促進協議会」を発足。

○兵庫・徳島・高知・愛媛・大分・熊本・宮崎・鹿児島各県の知事及び関係市町村長が、「南日本国道建設促進同盟」を結成。

昭和36(1961)年

○徳島県が「本土連絡橋徳島県促進協議会」を結成し、東京で関係国会議員を招いて第1回促進大会を開催。

昭和37(1962)年

○岡山、香川両県の瀬戸大橋架設推進協議会が、それぞれ東京に連絡所を設置。

【優先ルートに関する発言の経緯】

昭和37(1962)年

5月 「本州四国連絡橋は明石～鳴門線が有望」大野伴睦自民党副総裁発言(於：岡山)

7月 「建設省としては、一番目に明石-淡路島-鳴門を結ぶものを実現するよう計画している。他のルートも順次架けたい」河野建設大臣(於：大阪)

10月 「本土四国連絡橋については、河野建設大臣と大体同じ考えである」池田勇人首相(於：岡山)

昭和38(1963)年

6月 「下津井～坂出ルートに優先順位を認める」(於：産業計画会議)

6月 「明石～鳴門ルートが有力」前尾繁三郎自民党幹事長発言(於：神戸)

一 5ルートから3ルートへ 一

優先ルートの議論が次第に具体性を帯びてくる中で、香川～岡山間の(B、C、D)3ルートは、県内を2分する誘致運動を展開し、国にとっては優先順位をつけることが困難な状況になっていた。香川・岡山両県は昭和37(1962)年から、早大名誉教授青木楠男氏を

10月 「明石～鳴門架橋は、38年、39年度で目鼻をつけ、技術的に可能と分かれば、40年度には調査と並行して実施段階に入りたい」河野建設大臣(於：徳島)

10月 「連絡橋は、瀬戸大橋(岡山～香川)か、尾道～今治ルートに落ち着くだろう」綾部健太郎運輸大臣

昭和39(1964)年

5月 「明石～尾道の両ルートより瀬戸大橋を優先したい。瀬戸大橋3ルートの中では、下津井～坂出が最もよいと思う」国連地域計画調査団

6月

○「連絡橋については、私としては明石～鳴門間をまず第一にやりたい。四国全体の物資を西日本の中心である阪神へ運搬するのに一番近いところへ橋を架けるのが経済だ。現在明石海峡で行っている地質調査は即実施のための調査である」河野建設大臣

○「あくまで科学的に技術調査、経済調査を行い、その結果を踏まえてルートを選んでほしい」金子正則香川県知事

○「議論はいろいろあろうが、私が建設大臣でいる限り、必ず明石～鳴門から手をつける」河野建設大臣

(於：瀬戸内総合開発懇談会(くれない丸))

昭和40年に入っても、時の運輸大臣、建設大臣、通産大臣などの明石-鳴門ルートの優先発言が相次いだ。

会長に東大教授平井敦氏ら長大橋の権威16人で構成する「瀬戸大橋技術顧問会議」に依頼し、県内3ルートの比較調査を行っていた。

昭和41(1966)年2月15日、この調査の結論が出された。

「児島～坂出は、岩盤が固く、スパン(中

央径間)が短い。3ルートのうち児島～坂出が最適である」

この結論を機に、昭和41(1966)年2月17日の岡山県に続き、3月15日、香川県議会は児島～坂出ルートに一本化し、県下を2つに割ったルート争いに終止符が打たれた。ここに、5ルートあった本四連絡橋候補は、A、D、Eの3ルートの争いに移った。

昭和41(1966)年3月30日、土木学会の本

一 空前絶後の誘致合戦(昭和41年～)

土木学会本州四国連絡橋技術調査委員会の中間報告の内容は、誘致競争の当事者それぞれが有利に解釈できるものだった。神戸～鳴門ルート関係者は「いずれも可能ということだから、わがルートが有利になった」、岡山・香川両県は「わがルートの方が技術的に容易なことが立証された」、広島・愛媛両県は「これによってすべてが同じ条件に並んだ」と解釈した。このため、競争はかえって激化し、空前絶後の政治戦争へとエスカレートしていった。与野党を問わず、そして中国・四国地域に限らず、多くの国会議員が3系列の議員連盟に組み込まれていった。地元での決起大会、代表団の上京、自民党幹部や政府関係者への夜打ち朝駆け、ホテルや会館での朝食会

一 「3ルート」の選択

昭和42(1967)年5月、技術調査を進めていた土木学会本州四国連絡橋技術調査委員会は「どのルートも可能」という最終報告書を発表し、6月に建設省と鉄建公団に提出した。

同年7月19日の衆議院建設委員会で、前月に岡山・香川県選出国會議員団団長となった大平正芳委員が質問をした。

「～略～ その後の経済の成熟の度合いをみてみますと、四国と本土の連絡橋というのは何も単数に限る必要はないのじゃないか、これは事情が許せば複数の連絡橋を考えて、本土と四国の経済の一体化を図らなければ

州四国連絡橋技術調査委員会の中間報告が行われた。

「スパン1500級の吊橋の上部構造の建設は、技術的に可能であると考えられる。また約50mの水深、大きい潮流のもとでの深い海中基礎の建設は、今後の調査検討により技術的に可能な方法を見いだし得るものと考えられる」

などが連日のように行われた。

PR合戦も激しいものとなり、各地で垂れ幕や広告塔、ネオン、アドバルーンなどが踊った。各県の協議会では、膨大な量のビラ、ステッカー、パンフレットなどを作って配布し、街頭や駅の待合室はもちろん、公衆浴場から旅館に至るまで、あらゆるところにポスターが貼られた。官公庁の郵便物には宣伝シールやスタンプが押され、宣伝マッチも無数に作られた。その他、「淡路大橋音頭」「男がかかる夢の橋」「でっかい夢」などの歌も登場し、香川県でも「瀬戸大橋音頭」が作られたほか、宣伝映画やスライドが何本も制作された。また各県は、県民から標語を、小中学生から作文や図画を募集してPRに使った。

ばいけないのじゃないかという空気は、年月の経過とともに強くなってきておるのでございます。複数のルートにおいて調査が進められてきたわけでございますし、ここで示された問題点の究明がいま行われているわけでございますから、その中で問題の解明が終わったものから着工するということは、きわめて自然な成り行きであるように思うのでございます。何も排他的に考える必要は一つもないんじゃないかと思うのでございますが、建設大臣はその点はどういう感覚でおられますか、伺いたいと思います。

これを受けた西村英一國務大臣は「ただ端的に複数、一本でなければならぬことはないんじゃないかということについては、私も幅を持って考えてもいい、かように考えておるものでございます。」と答えた。

昭和43(1968)年2月、建設省と運輸省が「本州四国連絡橋の工費・工期についての調査結果」を発表した。この調査によって、工期は道路単独橋の場合、Aルートが14年、Dルートが11年、Eルートが10年、道路鉄道併用橋の場合、Aルートが15年、Dルートが12年かかることが分かった。

同年3月になると、衆議院予算委員会の第5分科会で、保利茂建設大臣は「本四連絡橋は2ルートくらい必要であり、それを同時に建設することは技術的にも可能である」と政府側として初めて複数架橋の意向を表明した。

この時期は高度成長時代のピークに当たり、全国的な開発計画が次々に書き換えられた時期だった。同10月には、経済企画庁が国土総合開発審議会の特別部会で「60年までに本州四国架橋は3ルートとも建設すべきである」という見解を明らかにし、このことは44年5月に策定された「新全国総合開発計画」に明記され、3ルート建設が初めて政府の計画の中で認められた。客観情勢は3ルート建設に向かつて動いていた。

昭和44(1969)年度、建設省の経済調査結

果が判明し、3ルートを比較すると経済効果はやはりAルートが優位だが、Dルートとの差が予想されたほど大きくないことが分かってきた。また、技術的な難易の問題を考慮すると、どうしてもAルートを優先しなければならぬという根拠が揺らいできた。

同年9月、建設省は「本州四国連絡橋公団法」をまとめ内閣に提出した。その年末、佐藤首相が衆議院を解散。総選挙の後の年が明けてからの予算編成で、大蔵原案は公団の設置を認めなかったが、翌年1月、政府と自民党とのぎりぎりの折衝で、本四連絡橋公団と3ルートの調査・技術開発が決まった。

この時、記者会見した田中角栄自民党幹事長は、「本州と四国を結ぶ橋は、3本とも同時に実施設計調査をすることにした。そのために新しい公団を作る。これによって長年にわたる関係地域による激しい陳情合戦は、本日をもって終わりを告げることになる」と発表した。この方針は同日閣議決定され、根本竜太郎建設大臣は、「3ルートの調査設計及び技術開発を当面の目標とする。これらの調査結果と地元の受入態勢の整ったところから優先着工する」と述べた。また次の特別国会で根本大臣は「架橋の実施調査は2年間をめぐりに進め、昭和60年までに3ルートとも完成させる」と語った。

2. ルート着工

一 3ルート同時着工

昭和45(1970)年7月1日、本州四国連絡橋公団が設立され、以降各ルートのボーリング、路線設計、橋梁設計、耐風・耐震実験、列車走行試験などを進めた。47年度中には主な調査を終了し、翌年4月には「10月下旬に同時着工」を表明した。

着工が近づくとともに、道路・鉄道併用橋

の形態を詰める必要もあり、昭和48年9月、Aルートには新幹線、Dルートには在来線と新幹線を併設する最終方針が打ち出された。

昭和48(1973)年10月4日、尾道～今治ルートで漁業補償交渉を継続しながら工事を始めるという合意が成立した。また、大鳴門橋の鳴門側の漁業補償も、着工までにおおむね

解決するという見通しが立ち、残るは同橋の淡路側と児島へ坂出ルートだけとなった。そこで公団は3ルートの起工式を11月25日に決め、一斉に準備に取り掛かった。

香川県では、昭和46年から「香川県補償対策本部」を設置し対策に当たっていたが、困難を極めていた。当時の企画部長平井城一氏、補償担当課長明石邦治氏らを筆頭に、金子知事も懸命の努力を積み重ねていた。結果的に昭和48年12月に工事着工の同意にこぎ着けたが、それは思いも寄らない工事延期の中での出来事だった。

昭和48年始め頃から物価騰貴が激しくなり、同年4月から政府は数次にわたる公定歩合の引き上げなどを実施。8月末には総需要抑制の一環として公共事業の8割繰り延べを実施した。次いで10月、OPEC(石油輸出国機構)が突然原油価格を1バレルあたり3ドルから5ドル12分に値上げした。この第1次オイルショックが諸物価をつり上げ、安い石油を基盤として成り立っていた高度成長路線は転換を迫られた。

起工式を5日後に控えた11月20日、金丸建設大臣から公団富樫総裁に着工延期の指示が

ー 児島・坂出ルート着工そして完成へ ー

昭和53(1978)年10月10日、橋の起点となる児島、番の州で起工のセレモニーが同時に始まった。香川県側では桜内建設大臣、尾之内公団総裁、前川香川県知事らが、縦1尺、横3尺の台形に盛り上げた清め砂にくわの刃を打ち込んだ。

その後、「水中発破」「設置ケーソン工法」「緩衝桁軌道伸縮装置」など、数々の新工法の開発や数え切れない難工事を克服し、着工

あった。ただ、補償業務は進めることで了解がついていた。

この後、経済や物価の情勢は好転せず、高度成長政策の見直し論や3ルート不要論などが政府内外で議論され始めた。

昭和50(1975)年に至って物価はやや落ち着きを取り戻したが、不況が深刻化していた。国は景気対策を優先する姿勢に転じ、不況対策の一環として本四架橋工事の再開を求める声が強くなっていった。これを受けて同年8月、福田副総理兼経済企画庁長官、刈谷建設大臣、金丸国土庁長官の3者会談が開催され、工事の再開が合意された。

合意内容は、当面1ルートの早期完成を図る、他の2ルートについては当面着工すべき橋梁を関係省庁間で協議・決定するというものであった。その後、早期完成ルートは児島・坂出ルート、当面着工すべき橋梁は、大三島橋、大鳴門橋、因島大橋と定められた。

昭和51(1976)年3月31日、関係者の懸命の努力の結果、香川県の漁業補償がすべて妥結した。しかし、旅客船問題や環境アセスメント問題など、その後の課題も多かった。

以来9年半の歳月と約1兆1,300億円(計画ベース)の費用をかけて、昭和63(1988)年4月10日、ついに開通の日を迎えた。明治22年、香川県議会議員、大久保謙之丞の、「猿籠諸島ヲ橋台トシテ架橋連絡セシメバ…」の発言以来、およそ100年の道のりだった。

岡山・香川両県では「瀬戸大橋博覧会」が開催され、観光客も大幅に増加するなど地元は祝賀ムード一色だった。

2. 再び未来へ架ける橋

ー バブル経済を終えて ー

昭和60(1985)年頃から、日本はいわゆるバブル経済へと走り、平成元(1989)年12月には株価も38,915円(日経平均株価)の最高値を付けた。しかし、翌年からは大きく下落し、バブル崩壊が日本経済を襲った。

この頃からの不況・低成長経済は、現在[平成16(2004)年]も続いており、瀬戸大橋もまた、通行料問題や公団民営化問題、また地元の負担金問題で揺れている。

先人は「橋を架ける」ことが夢であった。この夢が現実のものとなった今、われわれは、この貴重な資産である橋をいかに有効に活用し、子供たち、そして未来へと引き継いでいくかが問われている。

本当の意味での「架橋」は、今始まったばかりかも知れない。

参考文献:

- ・本州四国連絡架橋のあゆみ(本州四国連絡橋公団)
- ・本州四国連絡橋のはなし(藤川寛之)
- ・ドキュメント瀬戸大橋(山陽新聞社)

－ 高松自動車道 －

香川県内を東西に走る高速道路は、「高松自動車道」と呼ばれ、徳島県鳴門市を起点とし、愛媛県川之江市を終点とする総延長122.2^{*}メートル区間を指し、四国横断自動車道の一部となっている。このうち高松西 I C—川之江 J C T 間は、昭和41年に制定された国土開発幹線自動車建設法で決まった全体計画7,600^{*}メートルの予定路線の中で、また鳴門 I C—高松西 I C 間は、昭和62年の第四次全国総合開発計画で新たに追加された3,920^{*}メートルの予定路線の中で位置付けられた。

建設工事は、昭和47年に普通寺—川之江間の施行命令で始まり、瀬戸大橋開通直前の昭和62年、県内で初めての高速道路が普通寺—三島間に開通した。続いて平成4年には、高松西—普通寺間が開通し、四国で初めて高速道路が県都に乗り入れることとなり、高速道路ネットワークは本州と接続された。その後、

平成10年には津田東—さぬき三木間、平成13年にはさぬき三木—高松中央間と板野—津田東間が同時に開通し、平成14年の鳴門—板野間の開通によって、本州四国連絡橋の神戸淡路鳴門ルートと直結することとなった。最後の区間となった高松中央—高松西間も平成15年3月30日に開通し、昭和47年の最初の施行命令以来、30年の歳月と約5,800億円の事業費により、香川県内の予定路線は全線開通した。

これによって、高松自動車道は、山陽自動車道、瀬戸中央自動車道、神戸淡路鳴門自動車道と結びつき、瀬戸内海東側の循環型高速交通ネットワークを形成し、地域の高速交通体系は飛躍的に向上した。しかしながら、鳴門—津田間、及び高松東道路（津田東—三木町）は暫定2車線整備となっており、早期完成に向けた取り組みが要望されている。

香川県内区間の整備経過

区間	普通寺～豊浜間	高松～普通寺間	高松市内区間	津田～引田間	三木～津田間
予定路線	S41.7.1 高松～須崎間 S62.9.1 阿南～大洲間	L = 154km L = 463km	[現在 L = 162km] [現在 L = 462km]		
基本計画	S44.1.22 高松～豊浜間 H元.2.27 徳島～津田間	L = 42km L = 37km	[現在 L = 58km] [現在 L = 44km]		H9.2.5 L = 16km
整備計画	S47.6.20 普通寺～川之江間 L = 35km	S57.1.20 高松～普通寺間 L = 22km	H4.1.20 高松～高松間 L = 13km	H3.12.3 鳴門～津田間 L = 36km	—
施行命令	S47.6.20 普通寺～川之江間 L = 35km	S59.11.30 高松～普通寺間 L = 22km	H5.11.19 高松～高松間 L = 13km	H5.11.19 鳴門～津田間 L = 36km	—
完成・供用	S62.12.16 完成供用	H4.4.19 完成供用	H13.3.29 高松中央 I C 以東供用 H15.3.30 全線完成供用	H13.3.29 板野 I C 以西供用 H14.7.21 全線供用 (暫定2車線)	H10.3.26 津田東 I C～さぬき三木 I C 供用 H13.3.29 全線供用 (暫定2車線)
事業主体	日本道路公団	日本道路公団	日本道路公団 壇紙～上天神間は、建設省(国土交通省)が受託施工	日本道路公団	日本道路公団 建設省(国土交通省) 合併施行

《3》 一般国道（指定区間外）の整備

一般国道のうち県が管理する指定区間外（いわゆる補助国道）は、国道193号、318号、377号、436号、438号の5路線あり、県が事

業主体となって鋭意その整備を進めている。以下、路線ごとに昭和50年代以降の主な事業を中心に紹介する。

— 一般国道193号 —

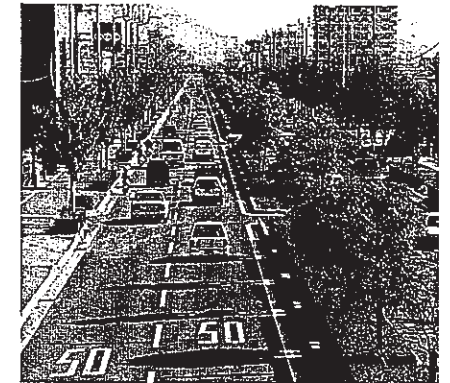
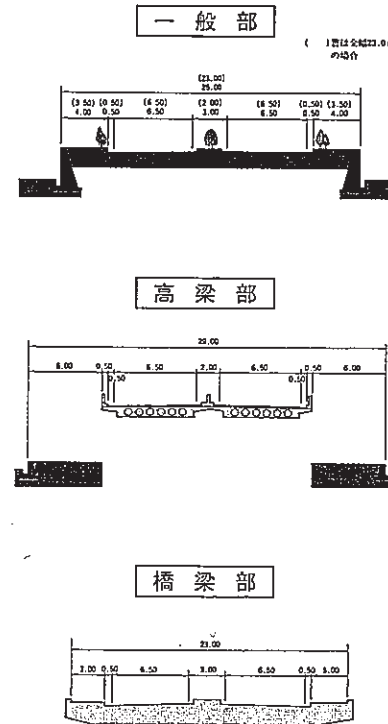
国道193号は高松市を起点とし、香川県のほぼ中央部を南北に走り徳島県の海南町に至る延長168.7キロメートルの幹線道路であり、香川県及び徳島県の文化、産業、経済を流通させる動脈として非常に重要な役割を果たしている。

平成元年12月に開港した高松空港への交通量の増加や、平成6年3月の四国縦貫自動車道脇町ICの供用、平成12年3月のエクスハイウエーの供用、さらに平成15年3月の高

松自動車道の全線開通など高規格幹線道路の事業進展により、県外からの交通量も急増。これに伴う交通渋滞の解消と併せて、地域開発の誘導、通過交通の分離、空港へのアクセス機能の強化を目的として昭和47年度より事業に着手した大規模な幹線道路である。平成13年12月には、高松市上天神町から香川町鮎滝（国道377号との交差点）までの間を全線4車線で完成供用が図られた。



全区間	高松市区	寺井市区	川東・香南市区
高松市上天神町 ～香川郡香川町鮎滝 (国道11号 ～国道377号)	高松市上天神町 ～高松市三名町 (国道11号 ～県道三木国分寺線)	高松市三名町 ～香川郡香川町大野 (県道三木国分寺線 ～県道岡本香川線)	香川郡香川町大野 ～香川郡香川町安原下 (県道岡本香川線 ～国道377号)
L = 11.4km W = 13.0 (25.0) m	L = 2,686m W = 13.0 (25.0) m	L = 2,500m W = 13.0 (25.0) m	L = 6,250m W = 13.0 (25.0～23.0) m
一部 W = 13.0 (23.0) m	昭和47年度 ～昭和54年度	昭和54年度 ～平成元年度	昭和58年度 ～平成12年度
第3種第2級 設計速度 60km/h 事業期間 昭和47年度～ 平成12年度		寺井高架橋 L = 238.26m P C単純T桁橋 R C連続中空床版橋 架設年次 昭和61年度 平成元年度	新岩崎橋 L = 148.0m 鋼3径間連続曲線箱桁 橋 + R C床版橋 架設年次 昭和63年度 平成4年度



(高松市三名町付近)



(寺井高架橋)

《4》 さぬき浜街道の整備

さぬき浜街道は、瀬戸大橋のアクセス道路及び本県の広域幹線道路網整備の一環として、高松市と中・西讃地域の臨海部を結ぶ約62*メートルの県道及び市町道からなる道路全体を総称したものであり、沿線の地域開発促進のうえからも重要な路線である。

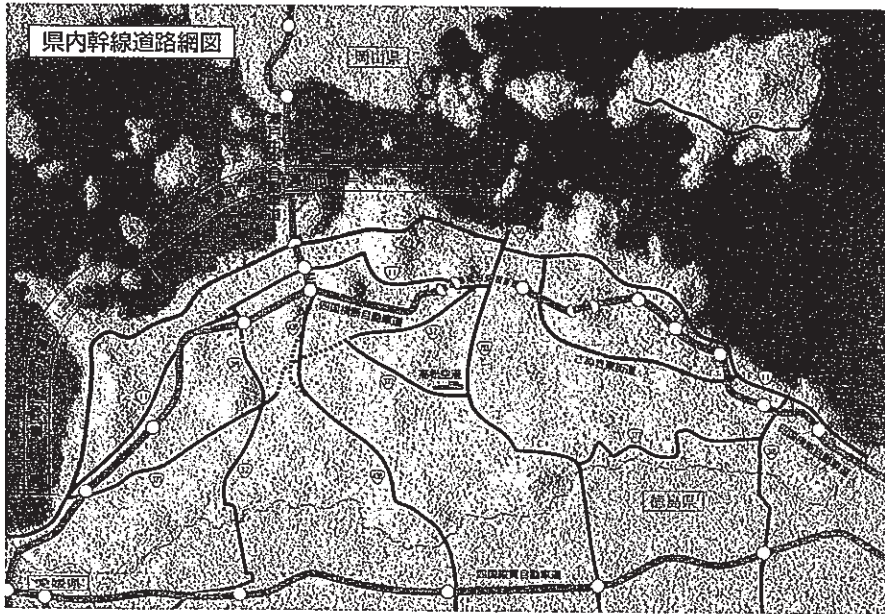
このうち、1期計画の高松市～多度津町間約34*メートル区間については、昭和42年度から整備を進め、昭和63年11月22日に全線が暫定2車線以上で供用しており、現在、多度津町～詫間町及びそれ以西、豊浜町までの整備を進めている。

また、さぬき浜街道は、道路事業のほか、街路事業、土地区画整理事業、有料道路事業

など各種事業を効果的に組み合わせて整備が進められ、短期間での開通を実現することができた。特に坂出土木管内では、瀬戸大橋の開通時期であった昭和63年4月に間に合うよう、当時「633（ロクサンサン）」という期限を示す言葉のもと、担当者が一丸となって関連の道路整備を進めた。

なお、「さぬき浜街道」の名称は、開通を機に一般県民から愛称を募集し、香川県快速道づくり懇談会の提言を得て、昭和63年8月に決定したもので、それまでは臨海産業道路として整備を進めてきた。

以下、県道区間の道路事業について記述する。

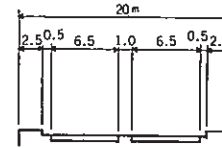


(1期施工区間)

	県道高松王越坂出線 (高松市香西北町付近)	県道大屋富楽港宇多津線 (新川尻橋付近)	県道丸亀詫間豊浜線 (丸亀工区)
区間	高松市香西北町 ～高松市香西北町	坂出市林田町 ～坂出市江尻町	丸亀市昭和町 ～多度津町
延長	L = 1,640m	L = 1,000m	L = 2,240m
幅員	W = 2 × 6.5 (20m)	W = 13.0 (22.0～36.0) m	W = 13.0 (25.0) m
事業期間	昭和53年～平成元年度	昭和57年度～平成2年度	昭和56年度～平成5年度
主な橋梁		川尻大橋 L = 142m W = 13.0 (22.0) m 橋梁構造 ポステン単純T桁 昭和62年度竣工	中津大橋 L = 182m ポステン単純T桁橋 W = 13.0 (21.5) m 昭和62年度～平成3年度

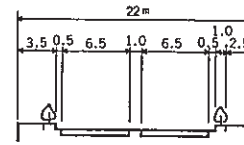
標準横断面図

W = 20 m



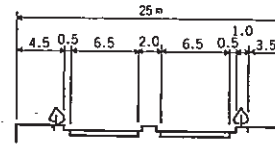
高松市郷東町

W = 22 m



坂出市林田町

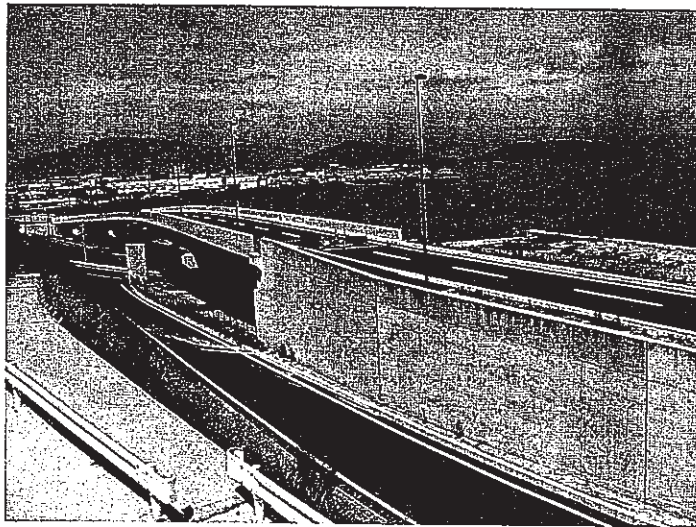
W = 25 m



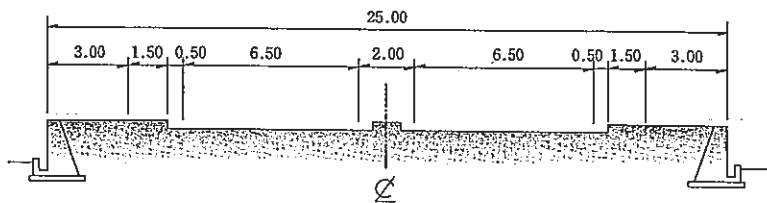
丸亀市中津町、多度津町郷江

(2期施工区間)

	県道丸亀詫間豊浜線 (多度津東工区)	県道丸亀詫間豊浜線 (多度津西工区)	県道丸亀詫間豊浜線 (三野・詫間工区)
区間	多度津町東白方 ～多度津町山階	多度津町山階 ～多度津町見立	多度津町見立 ～詫間町新浜西
延長	L = 800m	L = 2,800m	L = 3,400m (多度津町500m、 三野町1,100m、 詫間町1,800m)
幅員	W = 13.0 (25.0) m	W = 13.0 (25.0) m	W = 13.0 (25.0) m
事業期間	平成6年度～平成15年度	平成12年度～	平成5年度～平成15年度(暫定2車)
主な橋梁			津島大橋 200m 三径間連続箱桁橋 L = 143m 単純鉸桁橋 L = 30m 単純鉸桁橋 L = 27m 事業期間 平成11年度 ～平成14年度



津島大橋 (平成15年7月撮影)



《5》 さぬき東街道の整備

県道高松長尾大内線は、高松市福岡町の国道11号との交差点を起点に、三木町、さぬき市の中心市街地を經由して、東かがわ市町田の国道11号との交差点に至る延長約28.6メートルの路線である。すでに、2車線での改築を終えているが、近年の産業、経済、モータリゼーションの急速な進展に伴い交通量の増加は著しく、各所で交通渋滞が発生するとともに自転車や歩行者の通行の安全が脅かされるなど、沿道の生活環境に大きな影響を与えている状況にあった。また、本県では昭和63年の瀬戸大橋の開通以来、平成4年には四国横断自動車道が高松市に乗り入れ、さらに明石海峡大橋につながる高松～鳴門間が平成15年に供用されるなど、全国的な高速交通体系の整備が着々と進められている。その整備効果を県内全域に波及させるために、高速交通体系と一体となった県内の広域幹線道路網の整備が必要となっている。

このような状況の中、さぬき東街道は、現道の交通混雑を解消し、沿道の生活環境を改

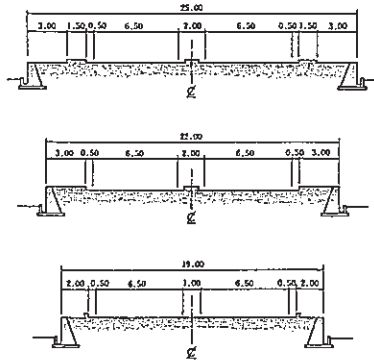
善するとともに、高速交通体系と連携する本県の広域幹線道路網の一環として高松市春日町から旧大内町間約25.6メートルの高松長尾大内線バイパスとして計画されたものであり、交通弊害の解消はもとより、東讃地域の骨格道路として沿線各市町の振興施策を支援し、その発展に大きな役割を担うものと期待されている。

「さぬき東街道」という愛称の由来は、平成12年に高松長尾大内線の愛称を募集し、200通余の中から選び、平成13年2月13日に松尾小学校の児童らの参加のもと、道の駅みろくで命名式を行った。

なお、平成5年9月5日に開催された東四国国体に間に合わせるよう長尾工区、大川西工区、三木工区の一部の整備が進められ、平成5年8月28日までに供用開始を図った。これにより、香川、徳島両県にまたがる国体参加選手の移動などが円滑に進み、無事終了することができた。



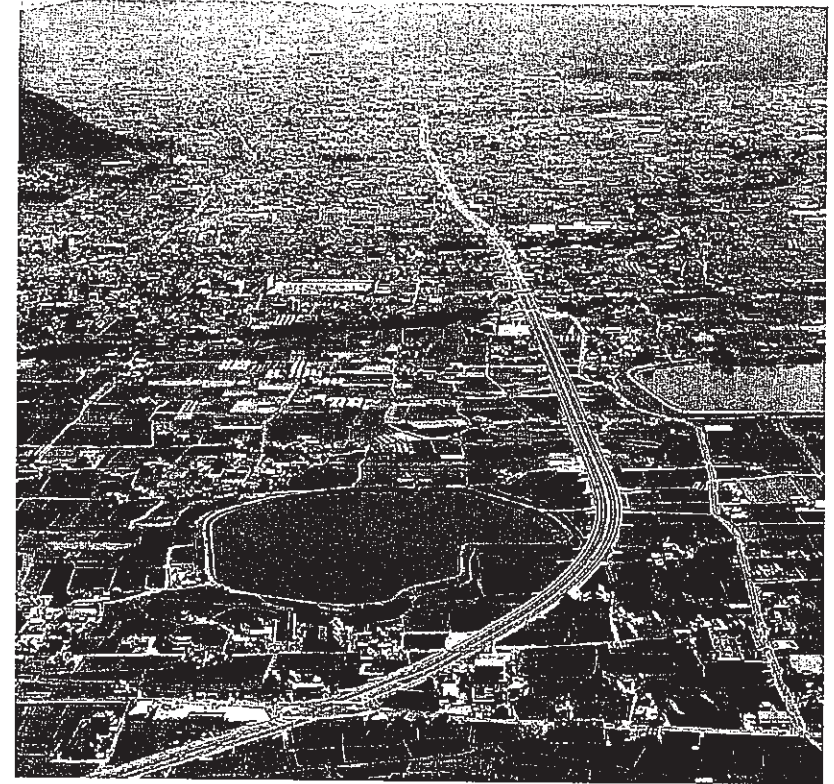
一般部標準横断面



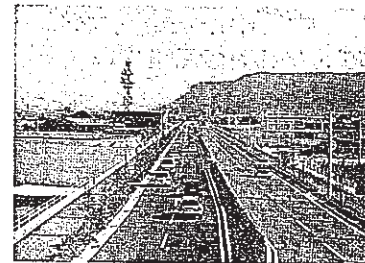
諸元

路線名	主要地方道 高松長尾大内線		
区間	自・高松市春日町 至・大川郡大内町		
延長	L = 25,640m		
標準幅員	W = (25.0)	(22.0)	(19.0)
	2@6.5,	2@6.5,	2@6.5
規格	3種2級		
設計速度	50、60km/h		

春日工区	高松工区	三木工区	長尾工区	寒川工区	大川西工区	大内工区
L = 3,100m W = 13.0(25.0)m	L = 3,820m W = 13.0 (22.0~25.0)m	L = 4,570m W = 13.0(22.0)m	L = 4,530m W = 13.0(19.0)m (志度山川線以西2,550m) W = 13.0(22.0)m (志度山川線以東1,980m)	L = 2,640m W = 13.0(19.0)m	L = 4,180m W = 13.0(19.0)m	L = 2,800m W = 13.0(25.0)m
平成8年~ 平成14年	昭和54年~ 現在琴電長尾線の前後400mを除き4車線での完成供用	昭和63年~ 平成11年	昭和55年~ 平成5年 (暫定2車)	昭和48年~ 昭和56年 (暫定2車)	昭和55年~ 平成4年 (暫定2車)	平成6年~ 平成19年 (暫定2車) (予定)
JR高徳線との立体交差	琴電長尾線の高架工事 延長 L = 1,400m	柳原橋 L = 32m W = 13.0(22.0)m P C単純T桁橋 福万大橋 L = 40m W = 13.0(22.0)m P C単純T桁橋	新井戸川橋 L = 67m W = 13.0(22.0)m P C単純T桁橋	新布勢橋 L = 25m W = 13.0(19.0)m P C単純T桁橋 森広橋 L = 20m W = 13.0(19.0)m P C単純T桁橋	瀧川新橋 L = 41m W = 13.0(19.0)m P C単純T桁橋 新松尾橋 L = 32m W = 6.5(9.5)m 単純非合成 鉄桁橋	



高松市から三木町境



春日工区



大内工区

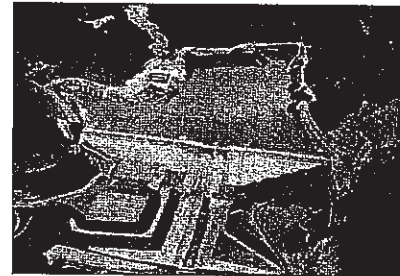
【整備の進むさぬき東街道】

① 管理中のダム

(昭和五十年以降完成のダムのみ)

○ 安田大川総合開発事業(粟地ダム)

粟地ダムは、安田大川水系安田大川の小豆郡内海町安田地先に多目的ダムとして建設されたものであり、洪水調節、流水の正常な機能の維持及び上水道用水の供給を目的としている。



同ダムは、昭和47年度から実施計画調査に着手し、昭和50年度より建設事業の採択を経て、昭和55年9月に竣工、昭和63年3月の試験湛水が完了し、供用するまでの17年間、約54億円をかけた事業である。

○ 馬宿川総合開発事業(千足ダム)

千足ダムは、馬宿川水系千足川の東かがわ市川股地先に多目的ダムとして建設されたものであり、洪水調節、流水の正常な機能の維持及び上水道用水の供給を目的としている。



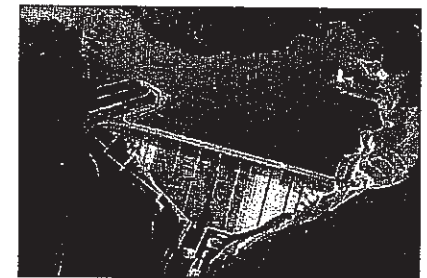
同ダムは、昭和50年度から実施計画調査に着手し、昭和54年度より建設事業の採択を経て昭和63年3月に竣工、昭和63年8月の試験湛水が完了し、供用するまでの14年間、約77

億円をかけた事業である。

○ 綾川田万治水ダム建設事業

田万ダムは、綾川水系田万川の綾歌郡綾上町粉所東地先に治水ダムとして建設されたものであり、洪水調節、流水の正常な機能の維持を目的としている。

同ダムは、昭和53年度から実施計画調査に着手し、昭和55年度より建設事業の採択を経て、平成元年5月に竣工、平成2年3月の試験湛水が完了し供用するまでの12年間、約62億円をかけた事業である。

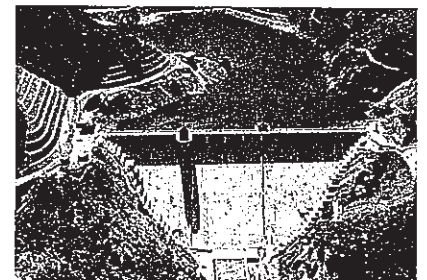


本ダムの特徴は、本県で初めて、経済性及び環境面からタワークレーン方式を採用したことと環境整備を充実させたことである。

○ 吉田川総合開発事業(吉田ダム)

吉田ダムは、吉田川水系吉田川の香川県内海町吉田地先に多目的ダムとして建設されたものであり、洪水調節、流水の正常な機能の維持及び上水道用水の供給を目的としている。

同ダムは、昭和61年度から実施計画調査に着手した後、昭和63年度の建設事業の採択を経て、平成9年3月に竣工、翌年3月に試験



湛水が完了し供用開始するまでの12年間、約246億円をかけた事業である。

本ダムの特徴は、総貯水容量236万立方メートル、小豆島では最大規模となり、森庄川の上流に吉田川への導水用の分水堰を建設し、分水トンネルにより吉田ダムへ導水を行い、1つのダムで2つの河川の治水機能を担うとともに、必要な用水補給を行うこととしているところにある。また、四国で最初にRCD工法によるコンクリート打設方法を採用し、工期短縮、省資源化に努めた。

○ 津田川総合開発事業（門入ダム）

門入ダムは、津田川水系柵楯川のさぬき市寒川町石田地先に多目的ダムとして建設されたものであり、洪水調節、流水の正常な機能の維持及び上水道用水の供給を目的としている。

同ダムは、昭和55年度から実施計画調査に着手した後、平成元年度の建設事業の採択を経て、平成11年3月に竣工、翌年7月に試験湛水が完了し、供用開始するまでの20年間、約131億円をかけた事業である。



本ダムの特徴は、ダム軸上流約100メートルに灌漑用ため池である「門入池」があり、その灌漑機能を生かしながら工事を行った。また、市街地に近接することから、ダム下流面に石積模様を配したり、ライトアップ設備を整備し、周辺環境への配慮を実施した。

○ 杵田川総合開発事業（粟井ダム）

粟井ダムは、杵田川水系粟井川の観音寺市粟井町地先に小規模な多目的ダムとして建設されたものであり、洪水調節、流水の正常な機能の維持及び上水道用水の供給を目的とし

ている。

同ダムは、平成2年度から生活貯水池事業として補助採択され建設に着手し、平成14年3月に竣工、同年6月に試験湛水が完了し、供用開始するまでの12年間、約86億円をかけた事業である。



本ダムの特徴は、亀裂の多い砂岩・頁岩からなる和泉層群、特に左岸側の流れ盤という難しい地質構造との戦いにあり、いかに崩壊を起こさずに無事に基礎掘削を仕上げるか、漏水しないように確実な基礎処理を実施するかということにあった。

② 建設中のダム

○ 綾川ダム群連携事業
（長柄ダム～田万ダム）

既設の治水ダムである田万ダムと長柄ダムを導水路トンネルで結び、田万ダムでためきれない流量（無効放流）を長柄ダムに導水し、効率的な貯水池運用を図り、また、導水を受ける側である既設の長柄ダムを再開発（嵩上げ）し、同ダムの治水・利水機能を増強させ、綾川水系の洪水調節及び河川維持用水の確保を図るため、平成7年度より建設事業に着手している。

○ 香東川総合開発事業（柵川ダム）

県都高松市を流れる香東川水系の上流柵川に建設を進めている多目的ダムで、堤高約90メートル、総貯水量約1060万立方メートルと、完成すると県下でも最大級のダムとなる。

同ダムは、高松市を含む下流沿川地域の洪水防衛と同地域への水道用水供給などを目的

としている。また、平成6年の大洪水を機に不特定用水補給のための洪水対策容量を併せ持っており、平成8年度より建設事業に着手している。

○ 別当川総合開発事業（内海ダム再開発）

昭和36年に建設されたコンクリートと土石の混成堤である。老朽化している既設の内海ダムは、流域の大きさに対してダムの規模が小さいために十分な治水機能を発揮できないことから、下流では昭和51年災害のような規模の雨が降ると、再び大きな災害を生じる可能性がある。このため、現内海ダムの直下流に新たなダムを建設し、治水機能を増強する

とともに、濁水で悩む地元内海町に対し、新たな水道用水を供給することを目的に、平成14年度より建設事業に着手している。

③ 実調中のダム

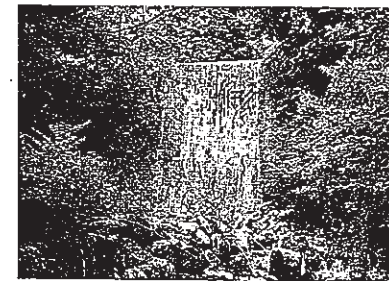
○ 湊川総合開発事業（五名ダム再開発）

昭和37年に建設された五名ダムは規模が小さいため、過去に幾度も大きな洪水被害を被ってきた。そのため、既設ダムの下流約700メートルに新たな多目的ダムを建設し、下流沿川の治水安全度を向上させることと併せて、毎年のように濁水が頻発している東かがわ市への水道用水を供給するため、平成7年度より実施計画調査に着手している。

《3》 香川の砂防事業

香川県の砂防の歴史は古く、大正元年に引田町鰻谷川及び琴南町城山佛中地川において砂防指定地が指定され、山腹工事を施工したことに始まる。大正2年には仲南町地蔵前川流域の山腹工が竣工している。

初期の砂防工事は山腹工事による崩壊地の復旧が主体で、植栽工がその主流を占めた。その後オーストリア方式の渓流工事が取り入れられ、大正5年頃から堰堤工、床固工、流路工などの工事が積極的に行われた。大正9年には寒川町石田鴨部川流域の山腹石積工と水路張工が竣工している。



草創期の堰堤 寒川町鴨部川2号堰堤 大正5年

昭和3年、農林・建設間の協定により、砂防法による山腹砂防と森林法による治山工事

との区分が明確にされ、砂防工事はその施工位置を山腹主体から漸次渓流へ移すこととなった。

昭和7年からは、貧窮した農村経済の救済を目的とした農村振興砂防事業が国策として行われるようになり、大幅な予算の増額と相まって砂防堰堤の築造が工事の主流となった。昭和8年度には農村振興土木工事のうち、県営砂防工事鴨部川ほか7か所の工事に着手した。昭和17年には、県下初の砂防事務所となる造田砂防事務所が設置された。

戦後、数多くの台風の影響により各地に大災害が頻発したことが契機になり、1渓流1堰堤の方針で未整備渓流対策が進められてきた。昭和30年には県営松尾採石砂防堰堤に着工、昭和32年には白鳥町において直営砂防事業狩居川堰堤が起工した。また、昭和38年の離島振興法の公布により、土庄町豊島春田川などにおいて離島砂防工事が進められることとなった。

さらに、昭和40年代に入って全国各地に頻発した土石流災害に対応するため、全国的に都市周辺部及び山地部の土石流対策砂防が進められ、本県でも、流域全体を対象とした昭

《2》 街路事業

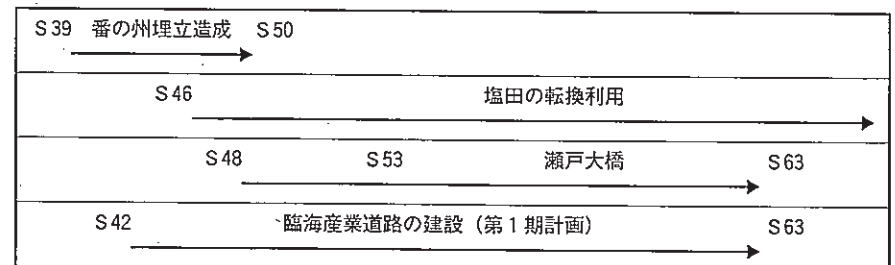
1. さぬき浜街道（臨海産業道路）

昭和37年に「全国総合開発計画」が策定された頃から、企業誘致を前提とした地域開発計画が全国的に活発となり、本県でも番の州埋め立てをはじめとする臨海部の埋め立てによる工業地帯の開発が行われるようになった。また、県内でも特に中讃地域に集中していた塩田が昭和46年に廃止され、その転換活用を図る施策の中で臨海部の開発に拍車がかかることとなった。このため、これら臨海部の発展を促進させるための動脈として「臨海産業道路」が計画された。

一方、幾多の曲折を経て昭和53年に着工の運びとなった瀬戸大橋の完成を控え、臨海産業道路は本四開通後の交通需要に対応する道路網整備の重要路線として、その整備が急がれてきた。香川県の地勢上、道路網として主要な幹線道路は県土を東西に結ぶルートであり、瀬戸大橋開通に合わせた広域幹線道路網としては、四国横断自動車道、国道11号、そして臨海産業道路の3線が東西軸となる。

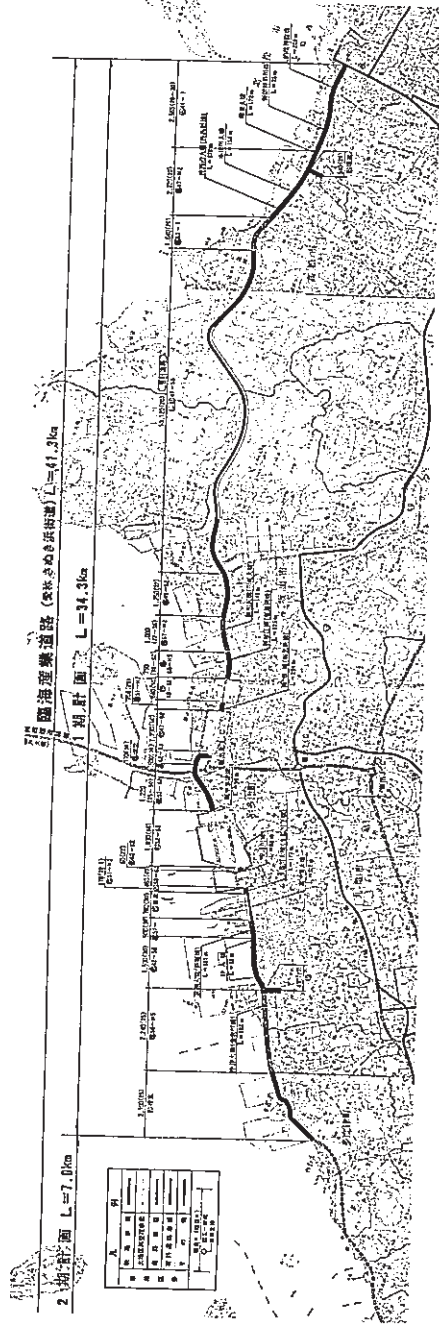


丸亀市京極大橋付近



臨海産業道路は瀬戸大橋と坂出北インターで接続され、東は高松市、西は詫間町までの臨海部を結ぶ形で計画された。このうち、第1期計画として高松～多度津間の34.3%メー

トルについて、瀬戸大橋開通の昭和63年を目標に優先整備してきた。第1期区間は最終的に4車線での整備を行う計画で、昭和63年11月に暫定2車線区間を含み全線が開通を迎え

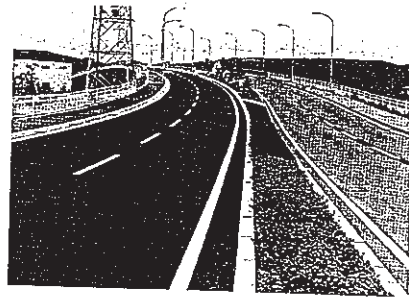


さぬき浜街道平面図

た。また、これに合わせてルートの変称を一般公募し、香川県快速道づくり懇談会の提言を得て同年8月に「さぬき浜街道」と命名された。

第1期区間については引き続き4車線化の完成を図るとともに、多度津～詫間の第2期区間7.0^〇メートルについてもルート選定に取りかかり、現在道路整備工事を進めているところである。また、臨海産業道路としてはさらに西に延伸され最終的には豊浜町に至る臨海部を連絡する幹線道路として整備が進められている。

第2期区間以西は主に道路事業として改築工事が進められているところであるが、高松～多度津の第1期区間34.3^〇メートルは、以下のおり様々な整備手法を駆使して一体的な道路整備がなされている。東西に長い広域幹線道路として、県、市町が歩調を合わせ整備を進めていくことはまれであり、瀬戸大橋開通に向けた受け皿として、文字どおり各自自治体が一丸となって進めてきたことの成果といえるものである。



坂出市東運河付近