

# ―瀬戸大橋―

本四連絡橋の構想は、昭和十五年の原口忠次郎（昭和二十年代後半から神戸市長を勤めた土木技術者）の提唱が端緒であるといえよう。戦後間もなく氏が神戸市長に就任して、明石―鳴門架橋を政府に働きかけることになって注目を浴び、技術的、経済的に真剣に始められることになった。

明治二十年代、讃岐鉄道と山陽鉄道の路線布設計画の中で、徳島を四国の玄関にと意図した徳島県の動きに対抗した高松市が、宇高連絡線の確保に躍起となった事情が当時の新聞紙上に見える。

この因縁を繰り返すような政治的葛藤が本四連絡橋の計画をめぐって香川、徳島間に展開され、両県住民の感情的摩擦まで起きたといわれる。本四連絡橋を香川県に引致しようと、密かに調査が始められたのが昭和二十九年であったという。この春、県土木部の古市寛氏が、宇多津町北浦海岸から下津井港までのルート踏査を行った際、曰く「技術的、地理的、経済的その他の優位性が先ず立証されるのであれば、この児島―坂出（宇多津）ルートは政治的に潰されるおそれが多分にある。」

それから二年、昭和三十一年に香川県は、明石―鳴門線に比較して優位であるとの確信を得て、実施調査に踏み切ることとして、東大平井教授他各界にこれを委託した。またこの時期、大阪鉄道管理局工事は、宇野―高松間（児島―女木島―屋島西原）の鉄道橋の計画調査を進めていたともいわれる。

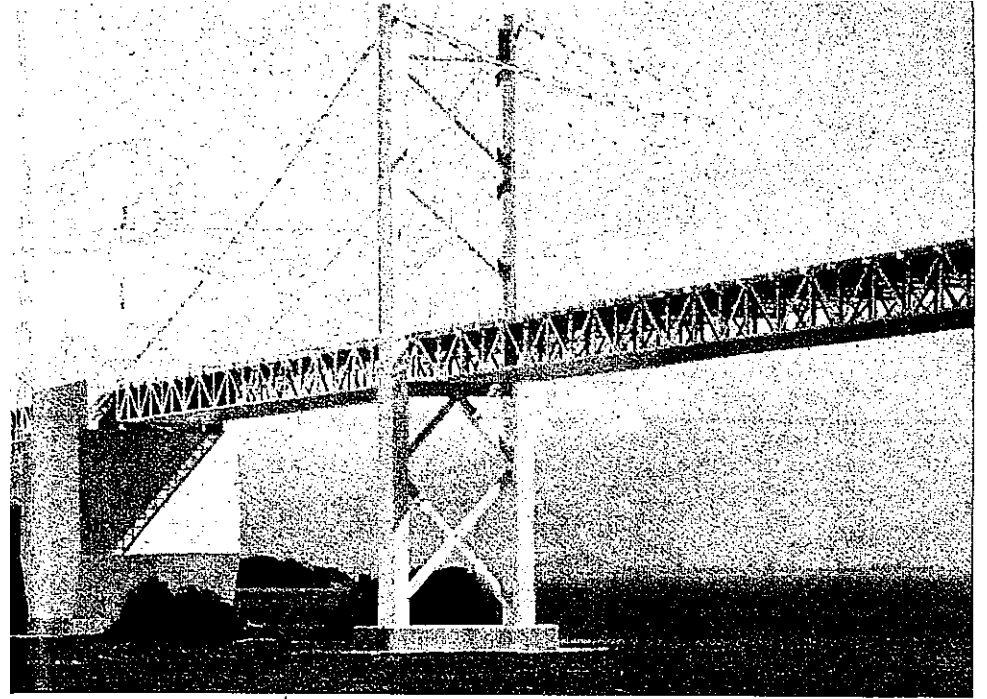
この本四橋の各計画が表面化した昭和三十一年、坂出―児島ル―

トに対する高松市の横槍が入って、県は困惑した。宇高航路の実績からと、四国の玄関としての地位が危惧される児島―坂出線には反対ということである。この高松市への政治的配慮から県は急遽、宇野―高松ルート及び大鏡―小鏡線の三ルートを並行させたが、香川県内の三線は建設省への協議にもならず一本化を迫られ悩んだ。その後、鉄道の陸上部分の高松市への配慮と、児島―坂出線にしぼらなければ他線に優位に立ち得ない実情を説得し続け、漸く政治的妥協を見たものといわれている。

―宇多津町の模索始まる―兵庫（神戸市）徳島の推進する明石―鳴門ルート。児島―坂出ルートを必死に盛り上げた岡山・香川両県そして、新たに今治ルート（広島・愛媛）を持ち上げ強力な運動を展開した本四連絡橋三線の競合いが続いて約一〇年、これら関係県民の総力をあげての政治的混乱があったといわれる。

昭和五十二年四月、本四連絡橋三線は当面、児島―坂出ルートにしぼり、この早期完成を図ることを政府は内定した。そして、このルートの香川県側鉄道基点は、大きく宇多津町地内にこの接点が求められることになり、この対応に未来への命運をかける宇多津町の都市構想と、その具体化の模索が始まった。

夢想的構想と受けとめられた昭和二十年代。暗中模索の三十年代から四半世紀。昭和五十三年十月十日、岡山、香川の両県側で起工の墩入れが行われ、備讃瀬戸に新たな世紀が始まったといえよう。



▲瀬戸大橋

！瀬戸大橋の概要！

- 一、概算事業費 八、四〇〇億円（神戸～鳴門、一兆二、五〇〇億円）
- 一、延長 海峡部二三・二km。陸上道路二四・七km。鉄道部三六・〇km。
- 一、支間別橋長 下津井大橋一、四四七m、北備讃橋一、六一一m。
- 南備讃橋一、六四八m。樫石島橋七九二m。若黒島橋七九二m。
- 与島橋五三八m。

一、鉄道部分

起点、倉敷市南部（児島地区）

終点、香川県宇多津町

在来線（甲線）規格。電化。工事費概算、二、〇〇〇億円

一、道路部分（一般国道三十号線）

本州側、岡山県都窪郡早島町、倉敷市大島二丁目

四国側 坂出市川崎町から川津町中塚

一、経済効果（予測）

1 交通時間の短縮、宇多津～岡山四〇分（在来一三〇分所要）

2 交通量、開始時、二八、三〇〇台（将来三四、七〇〇台見込み）

3 生産所得の増加（昭和六十五年人口当り）三六二、〇〇〇円

4 人口増加、昭和六十五年、四国地区一七、〇〇〇人

（注）事業費は何れも昭和五十二年度の単価推計である。従って、その後の物価の推移及び両県サイドの関連整備事業費等を含め累計される総事業費は、一兆二、〇〇〇億円を超えるものとも推計される。これらの関連事業の推進が工期の鍵といわれる。

している)は、高松藩政時代に開かれた西町の西端から宇夫階神社の南側を通って土器産砂に出る径路となり、遂に現在の国道筋に改修することとなったのが明治二十年頃である (二三号線・一一号線)。また、土器村田潮八幡宮の上方を通って青の山中腹、赤坂道に達する中道という古い道があった。

— 交通道路 —

(1) 国道一一号線

もと国道二三号線と称したが、改修後に今の名に改められた。

この線は旧藩時代の丸亀街道であったが、明治二十年頃に国道に編入されて改修工事が施された。昭和十四年度より継続事業として実施され、一〇年の歳月を費して昭和二十四年七月、蓬来橋の完成とともに高松—丸亀間の開通を見たのである。

改良区間 高松市—丸亀市

道路の延長 二五・七三 km

幅員 九—一一—一三 m

右の中、宇多津町関係は、

道路の延長 二・四〇八 km

内、橋梁 七九 m

昭和二十七年十二月四日、二三号線は一級国道一一号線となり、「起点徳島市、終点松山市」に指定された。

(2) 飯野宇多津線 (県道)

宇多津駅から町内を南に出て、青の山東麓に沿い鍋谷を経て、丸亀市・飯野町を過ぎ同町高柳十字路に至る線で、旧藩時代は金毘羅街道として、また鶴足郡西部・那珂郡南部から宇多津藩庫へ年貢米納入、その外物資流通の重要な街道であった。

(3) 滝の宮宇多津停車場線 (県道)

綾南町滝宮から宇多津駅に至る県道で、飯の山の東麓を通り、飯野川津—坂本—法興寺—久万玉 (綾歌町) を結ぶ古い重要道路である。

道路の延長 一二・七九二 km

幅員 三・六—四・〇 m

(4) 宇多津富熊線 (県道)

現在の国道一一号線原田輪業店前より飯野山の東麓を通り綾歌町富熊に至る南北の重要路線である。

道路の延長 八・一五七 km

幅員 三・五—二〇・〇 m

(5) 大屋富熊港宇多津線 (県道)

坂出市松山町大屋富を起点として、坂出港を通り番の州入口を経て、宇多津町新開にて国道一一号線に接する重要路線である。

道路の延長 九・八七八 km

幅員 三・三—三・一〇 m