

第六章 建設

第一節 道路

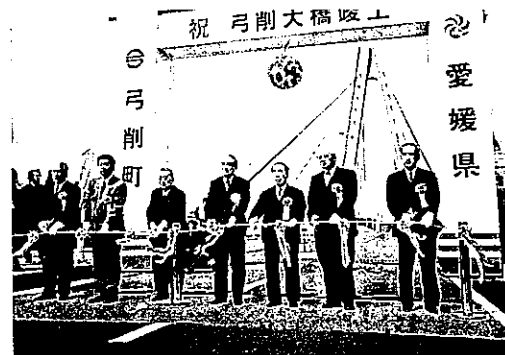
1 弓削大橋

(1) 町を一つに

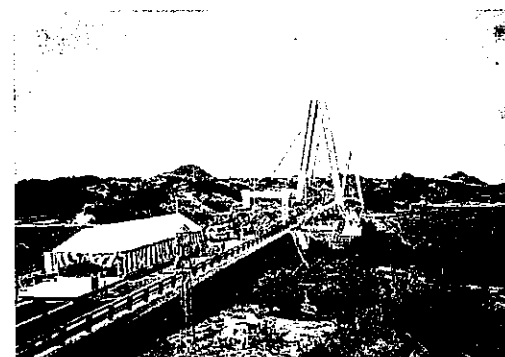
前日までの雨もあがり、町民の待ちに待った弓削大橋が開通したのは、平成八年三月十八日であった。人口七五〇人余りの佐島では、町の中心地の弓削島と僅か二五〇メートルの海峡を隔てていることにより、医療・就学・経済活動の面で大きな障害となっており、両島を結ぶ架橋は、「町を一つに」という町民の悲願であった。

この弓削大橋は、平成元年度から国・県の補助を受け、総工費約四八億円で完成したもので、主橋梁三二五メートル、取付橋梁二四二メートル、取付道路四一三メートル、総延長九八〇メートルの弓削瀬戸をまたぐ美しい斜長橋である。

開通セレモニーが行われた弓削大橋会場では、十時三十分より施工業者の工事の無事を謝す神事が厳かにとり行われ、続いて十一時より愛媛県と弓削町主催による渡り初め式に移り、伊賀県知事、木下町長、島根議長らがテープカット・くす玉割りをし、弓削・佐島両小学校鼓笛隊を先頭に弓削島側から佐島側に向けて華やかにパレードを行った。



テープカット



竣工パレード

パレードには各地区（下弓削・上弓削・久司浦・佐島）のだんじりも繰り出し、威勢のいい太鼓と掛け声でセレモニーを一層盛り上げた。

その後十二時から、会場を町民体育館に移し竣工式と祝賀会が行われ、町中が沸いた一日であった。

○ 事業経緯

「町を一つに」と願う架橋事業は、広域市町村圏構想に基づいて、上島架橋の早期整備を図ったことに始まる。

経緯を略記すると

昭和四四年度	愛媛県上島諸島総合開発協議会結成
昭和四六年度	上島諸島総合開発協議会「上島諸島架橋計画書」作成
昭和四八年度	越智郡島部架橋促進協議会結成
同	愛媛県「越智郡島嶼部道路整備計画及び架橋予備計画書」作成
昭和六三年七月	愛媛県 弓削大橋架橋検討委員会：県単独による架橋概略設計

平成元年度	弓削町 町道佐島循環線橋梁整備（国庫補助）事業採択さる
平成二年七月	愛媛県へ事業委託
平成二年十一月	愛媛県 主橋梁下部工事着手
平成七年六月	主橋梁（鋼斜長橋）閉合
平成八年三月	完成
平成八年四月	一般県道岩城弓削線に昇格となる。
(2)	愛媛県上島諸島総合開発協議会

上島架橋の早期整備を図り、広域市町村圏構想に基づいて、地域の開発を目的とした愛媛県上島諸島（弓削・生名・岩城・魚島）総合開発協議会が、昭和四十四年八月二十九日、提唱した弓削町において結成された。

この会は、関係町村長・議会議員・各種団体の長及び町職員（課長及び相当職以上）その他事業推進にあたり重要な関係にある者で組織された。

会長に弓削町長（益浜憲）、副会長に生名・岩城・魚島の各村長を選出し、次のとおり決議した。

決 議

瀬戸内海時代の到来をむかえるにあたり、因島（生名・岩城・生名・佐島・弓削・伯方・岩城・生口）の架橋は上島諸島住民多年の悲願である。今こそ我々は因島市をふくむ広域市町村圏構想に基づき、この画期的大事業実現のため住民一人一人の力を結集することを決議する。

昭和44年8月29日

第2編 行 財 政

と、述べている。

(3) 上島架橋促進大会

瀬戸内海大橋上島地区架橋促進大会と銘打った促進大会が、弓削中央公民館に関係町村住民約二百名の出席のもと昭和四十六年（一九七二）一月十九日、八木徹雄・村上信二郎代議士等を迎えて開催された。席上、町村長を代表して益浜町長は、「上島架橋は、上島地区住民一万五千人の長年の悲願であったが、この大会を契機として正式に目の見ることにになり、こんなにうれしいことはない。島から島に橋を架け、産業・観光・教育の面でも離島・へき地という言葉をも早く取り除き、昭和五十五年までにはぜひ実現してほしい」と強く訴えた。

架橋計画概要書によると、①積善大橋（生口～岩城島二六六メートル）②生名大橋（因島～生名島三三〇メートル）③岩城大橋（岩城島～生名島）④赤穂根橋（岩城島～赤穂根島二七五メートル）⑤佐島大橋（生名島～佐島三八〇メートル）⑥弓削大橋（弓削島～佐島）

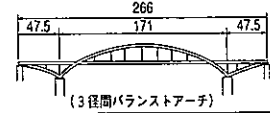
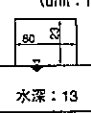
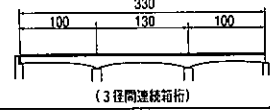
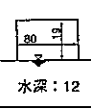
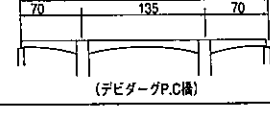
愛媛県上島諸島総合開発協議会

昭和四十四年（一九六九）十月一日付け広報で益浜町長は、

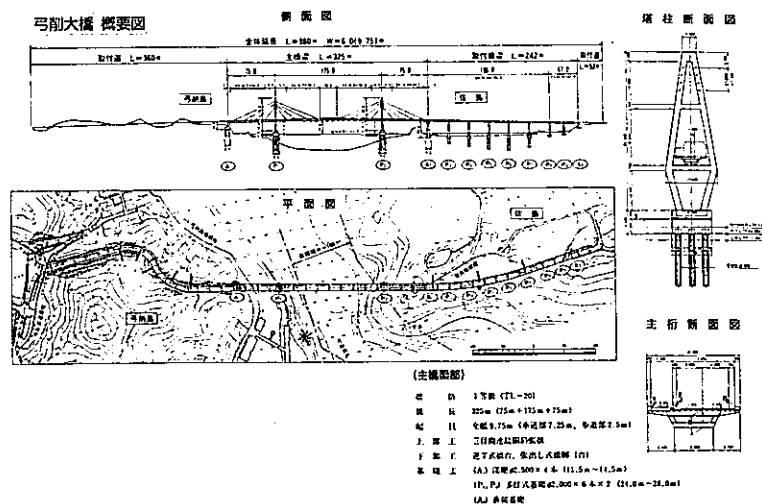
離島である上島諸島の開発は、本土につながるが先決条件でございます。尾道～向島架橋は完成し、瀬戸田～高根島架橋は本年度完成予定、向島～因島架橋も来年度着工予定と広島県は着々と理想を実現してゆく。このままでは、その地域と一衣帯水の我々上島諸島との格差は益々増大の一途をたどるばかりです。

愛媛県が重点施策として掲げる中の今尾架橋の計画の中には、この地区は含まれず、県境無策地帯となっています。そこで私達は小さくとも四ヶ町村が結束して、因島市を中核とする広域市町村の構想に基づき「上島架橋の早期整備を図り、地域全般の総合開発に寄与すべきである。」と「愛媛県上島諸島総合開発協議会」を結成したのであります。

上島諸島架橋計画

橋名	架橋地点	橋 梁 形 式	航路限界水深 (unit: m)	橋道延長 (m)
I 積善大橋	生口島 ～ 岩城島	 (3径間バランストアーチ)	 水深: 13	アーチ 箱桁 2@70 266m 合成桁 5@74 510 生口側 300 岩城側 200 500
II 生名大橋	因島 ～ 生名島	 (3径間連続箱桁)	 水深: 12	連続箱桁 330 合成箱桁 2@50 100 因島側 80 生名側 200 430
III 岩城大橋	岩城島 ～ 生名島	 (3径間吊橋)	 水深: 32	吊橋 480 箱桁 60+55 115 合成桁 5@30 230 岩城側 340 生名側 110 825
IV 赤穂根橋	岩城島 ～ 赤穂根島	 (デビダークP.C橋)	 水深: 24	デビダークP.C 275 P.C桁 5@30 185 岩城側 140 赤穂根側 100 460
V 佐島大橋	生名島 ～ 佐島	 (3径間連続トラス)	 水深: 29	連続トラス 380 合成桁 3@40 120 生名側 340 佐島側 150 500
VI 弓削大橋	佐島 ～ 弓削島	 (3径間連続トラス)	 水深: 22	連続トラス 350 合成桁 8@29 232 佐島側 50 弓削側 390 582

第2編 行 財 政



た。

○事業概要

路線名 町道佐島循環線

主橋梁 三二五メートル 水面高二二メートル

取付橋梁 佐島側二四二メートル

取付道路 四一三メートル

タイプ 鋼斜張橋

工期 平成元年度～七年度

概算事業費 三二億円

○架橋整備による効果

- 行政の効率化・行政サービスの充実
- 産業の活性化・雇用機会の増大
- 交通時間の短縮・安全性の向上
- 緊急時対応の高度化
- 無医地区の解消
- バス路線延伸による交通サービスの向上
- 観光開発・観光客の増大

削大橋（佐島～弓削町三五〇メートル）と三町村を六橋で結び、因島・生口島で今尾ルートに接続するもので概算工費を四四億四二〇〇万円と算出している。（46・7・21弓削広報：別紙）

七月十五日、改選後初議会で弓削大橋架橋推進特別委員会（委員八名）が設置された。

その後昭和四十八年（一九七三）八月六日、上島諸島総合開発協議会第二回総会が生名公民館で白石知事・越智代議士を招いて開かれ、一五〇人が参加し、上島架橋の早期実現を要望した。八月十日には県議会建設委員会・二十三日には建設省四国地方建設専門官の架橋地点調査が行われた。また、企画庁も昭和四十八年度予算から九八万三〇〇〇円を割り当て、直ちに調査決定を開始するよう指示した。期間は四十八年度から五十年までの三年間となる。

また、九月定例会県議会において昭和四十九年度愛媛県重要施策事項として、上島架橋を指定することを決議した。工費まで算出された上島架橋計画もオイルショックによる産業経済界の混迷が続く中、画餅に帰してしまった。

(4) 弓削大橋架橋へ

昭和五十五年（一九八〇）三月五日、木下町長就任。その努力目標五項目の第一に掲げられたのが「町を一つに結ぶ弓削大橋の架橋促進と交通体系の整備」である。

しかし水系をもたない島の生活用水の確保は、最重要事項として解決しなければならない問題であったが、広島県からの「友愛の水」分水を受ける喜びと日立造船因島工場から造船の灯が消えるという沈滞ムードのつるの中もねばり強く架橋推進への努力を続けた。

昭和六十三年（一九八八）には県の重点施策として、幹線（今尾ルート）と結ぶ第一橋として弓削大橋架橋計画・調査が開始され、翌年平成元年度には国・県の補助を受け弓削町の活路を拓く道として大事業に着手することとなっ

明けて平成七年六月六日、中央部の橋桁が設置される。木下町長と富山今治地方局長が架設された橋桁ブロックの最後の金色ボルトを締め「町を一つに」の悲願が達成された。その後、舗装・照明設備・取付道路工事を行い翌春開通の運びとなる。

町道佐島循環線は平成八年四月一日より県道「岩城弓削線」に昇格移管された。

工の運びになったことを心から喜びあった。

平成三年（一九九二）七月には弓削島側の橋台及び橋脚の杭基礎工完了、佐島側の橋脚の杭基礎工施行中となり、九月六日には、弓削島側の基礎コンクリート（四二四トン）ブロックを巨大クレーン船剣山で製作場所の明神から太田まで運び慎重に据え付ける。佐島側は十一月一日に同様に据え付けする（約四六〇トン）。

これに先立ち十月一日から取付道路工事を弓削側で開始する。十二月三十日には、主塔（高さ五一メートル）の乗る主橋梁の橋脚二基が海面に姿を表わし、橋がかかるのだと実感するが、主塔及び橋梁は住友重機で製作のため姿を見せず取付道路の姿のみが着々と進捗して行く。

平成六年（一九九四）八月十九・二十日に橋脚に主塔の下部ブロック（約六〇トン）二基が設置され、九月六・七日の二日にわたって鋼鉄製幅一〇・七五メートル、長さ一〇四メートル、四二〇トンの巨大な橋桁が取材の多数のマスコミ関係者と地元住民の見守るなか、一三〇〇トン吊のクレーン船で主塔と橋台に三時間余りをかけて慎重に据付けられた。約一か月後の十月四・五日に主塔の上部ブロック（高さ三六メートル、一三〇トン）二基が取り付けられて橋らしい感じとなる。

工 程 表

年度	事 項					
昭和62	2月1日、政策室に架橋係設置					
63	検討委員会にて、ルート・タイプ・設計や航行の安全性についての検討、関係先との協議・折衝を行う。					
	主橋梁		取付橋梁		取付道路	橋脚
	下部	上部	下部	上部		その他
平成元	設計				測量	
2		設計	設	計		工事
3	工事		工事		工事	〃
4	工事	工事	工事	工事	工事	
5		〃	〃	〃	〃	
6		〃		〃	〃	
7		〃		〃	〃	

● 町民の一体化の促進
等が挙げられる。
(5) 工事施行
昭和六十三年（一九八八）、県の配慮により幹線を結ぶ第一橋として計画・調査が進められ、翌平成元年から国・県の補助事業として念願の大事業に着手したことは前述した。

その後の工程は上表のとおりだが、平成二年（一九九〇）十一月二十一日伊賀愛媛県知事をはじめ国会・県議会議員、町議会議員、地権者など各方面の関係者多数列席のもと、平成七年度完成へ向けて工事が安全に施工されることを祈願し、また着