

―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。

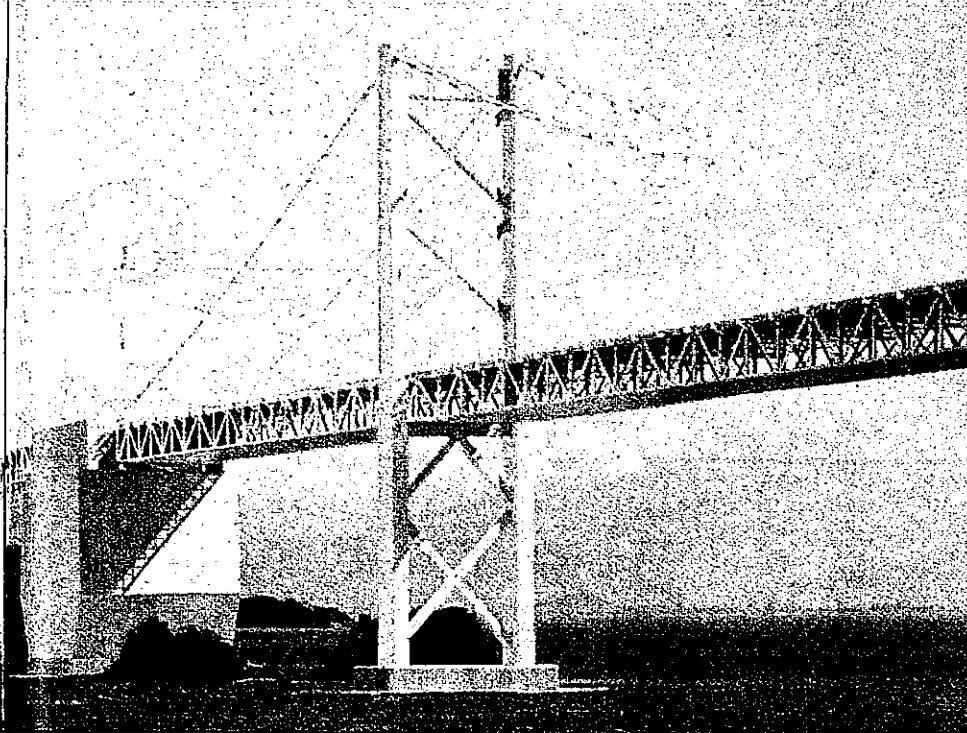
この本四橋の各計画が表面化した昭和三十三年、坂出―児島ル―

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 海峽部二・二km。陸上道路二四・七km。鉄道部三六、〇km。
- 一、支間別橋長 下津井大橋二、四四七m、北備讃橋一、六一一m、南備讃橋一、六四八m。櫃石島橋七九二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、〇〇〇億円を越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。

一 新都市開発事業の発足
昭和五十一年七月、宇多津町は、本

四連絡橋(瀬戸大橋)受入れと、これに関連する塩田跡地など約一九〇haの土地整備を併せ、新都市開発の事業を発足させ、また香川県としてもこの受入れ態勢整備の責任から人事支援を行うこととして、共に事業事務所を設営した。

この事業所には、県側から三名の支援職員と宇多津町から一名の専従職員を配置。地権者の所有する工場跡(旧ニガリ会社)地に事務所を設け、関係概算事業費約二四五億円といわれる事業の推進に当たることとなった。

昭和五十二年十二月、この区画整備事業の認可は得たものの、地権者との協議に行き悩み、一方、施工のポイントである埋立用土砂の採取に係わる漁業権に振り廻されて担当職員は痛々しく憔悴したという。事業主体の性格から香川県側の援助協力が不十分ともいい、町側の不馴れな運営にあるといわれながらも、宇多津町にとって世紀の開発が緒についたといえる。

一 地域振興整備公団
昭和五十三年二月、香川県と宇多津町は、この開発事業の理想的な進捗を図るため地域振興整備公団に計画調整と一部事業の委託を要請した。開発事業所に並んで設営された公団事務所は一四名の職員を擁し、本地区が中讃都市圏の中核的市街地となり一体的な発展が図られるよう、この先導的役割を果たすと共に地域住民の福祉増進と経済、社会文化の発展に寄与する。という。

(6) 中原丸亀線 (県道)

町の南端、津の郷本村を経て、西は丸亀市、東は坂出市に至る線である。

(7) 坂出宇多津線 (町道)

坂出市田尻から宇多津町新町―今市―鍛冶屋町―西町―宇夫階を過ぎ、丸亀市土器町に至る線である。

―鉄道― 明治三十年(一八九七)二月十一日、宇多津に初めて汽車が運行された。県下に於ける鉄道の開通は同十二年五月十二日の丸亀―琴平間であり、高松までの開通は同三十年のことである。この鉄道は、同三十七年十一月まで讃岐鉄道株式会社が経営していたが、同年十二月一日より山陽鉄道株式会社の手に移った。

宇多津駅 (宇多津町塩浜一、二九四番地)

宇多津駅が設置されたのは明治三十年二月で、本年(昭和五十六年)は八五周年に当たる。

―宇多津駅の変遷― 大正六年(一九一七)調、乗降客は四、五月を最多、十二月を最少とするが、一日平均を見ると

最多時 乗車 二六二人 降車 一六三人
最少時 乗車 一二八人 降車 一三〇人

となっており、昭和三十一年二月では、

乗車 四八八人 降車 三九四人

昭和五十四年調べでは、

乗車 七八一人 降車 七六五人

となっている。

貨物の発着と数は、

大正六年 発送 三ト 到着 二ト

昭和三十一年 発送 五三八ト 到着 一六六ト

〳 五十四年 発着手荷物 九、九七〇個 (重量不詳)

また、駅の収入は、

昭和三十一年四月 六四一、二〇〇円

〳 三十二年二月 七一五、一五〇円

〳 五十四年の月平均 六、九三三、〇〇〇円