

特集に当って

成久 洋之

本州と四国を結ぶ児島・坂出ルート連絡橋(瀬戸大橋)が昭和63年3月にいよいよ完成することになり、昭和53年着工以来10年の年月と1兆3000億円を投入した世紀の長大橋が開通まで後約6カ月となったわけです。

瀬戸大橋は岡山県倉敷市鷺羽山から香川県坂出市番の州まで海上10kmを渡る長大橋で、櫃石島、岩黒島、与島などの島々を経由し、この間に下津井瀬戸大橋、北備讃瀬戸大橋、南備讃瀬戸大橋の3橋を含み、それぞれ支間約1000mの吊橋からなり、なかでも支間長最大の南備讃瀬戸大橋は1100mで長さでは世界第5位であるが、道路鉄道の併用橋としては世界で最大長の吊橋となるものです。

このような世紀の大プロジェクトの完成を間近に控えた今日、瀬戸大橋架橋を中心に本四架橋の意義を整理してみたいと思います。

本四架橋は国土の5%の面積を占める巨大な地域である四国と本州(特に、中国地方、近畿地方)とを陸路で結ぶことにより国土構造の変化をもたらす、高速交通網の形成・拡大を基盤とした産業の活性化をねらいとしたものである。このために、本州四国連絡橋として、明石・鳴門ルート、児島・坂出ルート、尾道・今治ルートの3ルートが考えられ、その一番手として瀬戸大橋の架橋工事が開始されたわけであります。

国土開発の観点からすれば、本四架橋により、四国縦貫あるいは四国横断自動車道、中国横断自動車道、山陽自動車道等の連結構想を実現しうるもので、このことにより単に高速交通網の拡大による輸送の利便性の向上という効果のみならず、生活行動圏の拡大、産業活動範囲の拡大化、その他のインパクトによる相乗効果が期待され、いわゆる中国地域・近畿地域と四国との一体化はまさしく西日本全域の構造変化をもたらすであろうことが予想されている。

なりひさ ひろゆき 岡山理科大学
〒700 岡山市理大町1-1

瀬戸内海は古来よりわが国にとって、有数の海上輸送路として君臨してきたし、現在でもその立場は不変であるが、四国と中国地方や近畿地方とを結ぶ交通として海上交通か航空交通しか利用できないという交通面でのネックが大きな障壁として存在していたわけである。瀬戸大橋開通はその永年の大きな障壁が取りはずされようとしているわけであるから、まさしく歴史的イベントとも言える一大変革である。特に、四国側ではこの感ひとしおであろうかと考えられます。

瀬戸大橋は岡山県と香川県とを結ぶ長大橋であるが、国土開発としての本四架橋を国策として捉えたとき、あるいは直接架橋の地元である岡山、香川の両県が如何様に受けとめて架橋後に対処しようとしているかをみることにより、本四架橋のもつ意義やその輪郭を整理できるのではないかと考えます。

現在、架橋工事は最終段階に立ち至っており、児島から坂出までの海上10kmを島づたいに經由しているとは言え、その景観たるや実に壮観であり、この長大橋そのものが瀬戸内海での新たな観光資源となることは明白である。しかし、これだけの大工事を遂行するには種々の技術開発が要求されたはずで、高度の科学技術の粋を結集した結果の産物ともいえよう。特に、約1000mの吊橋に鉄道と道路とを4本通すわけであるから、荷重の問題を中心とした耐風・耐震の問題、また橋脚建設問題等を含み、日本の土木学会をはじめ、その他の関連学会との協力の下に開発した諸技術も多数採用されている。

以上の観点から「本四架橋」特集として、本四架橋の社会経済効果の分析、岡山県側からみた架橋効果、香川県側からみた架橋に期待する効果、さらに、中国地方からみた高速交通網としての効果、瀬戸大橋架橋の技術的意義等につき関係各位に執筆をお願いした次第ですが、幸いにも、それぞれがご多忙にもかかわらずご承諾いただき有難うございました。この誌上をかりてお礼申し上げます。