

### 3 交通新時代 一人と未来をつなぐ橋



日本列島には、新幹線、高速道路、航空機などの高速交通網が、網の目のように張り巡らされています。高速交通の発達によって、各地の時間的な距離はきわめて短くなり、位置の関係も大きく変わりました。それに伴って、各地域間の結び付きが変わり、各地の暮らしが変わっています。

香川のくらしは、古代から海のシルクロードと称される瀬戸内海とともにありました。その瀬戸内海に、1988（昭和63）年4月、永年の悲願であった瀬戸大橋が架けられ、四国と本州は陸続きになりました。それによって、四国・本州間は高速化の時代に入り、私たちの暮らす香川と本州各地との結び付きに大きな変化が見られました。

## ① 架橋による各地との結び付きの変化を調べよう

### 1 架橋の提唱

びさんせと

瀬戸内海、とりわけ備讃瀬戸は古来より、海上交通の要衝として、国の経済、文化の発展に計り知れない役割を果たしてきた。しかし、また、この海は一つの障害でもあった。濃霧や強風の度に交通が寸断され、明治以降の国の急速な近代化の中であって、四国が立ち遅れる遠因ともなってきた。「この海に橋さえ架かれば・・・。」この思いは、四国住民の夢であり悲願であった。この夢の実現に向けて初めて具体的な構想を提唱したのが、香川県の偉大な先覚者、大久保謙之丞であった。

『瀬戸大橋架橋史』瀬戸大橋架設推進香川県協議会より

#### 瀬戸大橋架橋への歩み

- 1889（明治22）.5.23 大久保謙之丞が本四架橋を提唱
- 1955（昭和30）.5.11 紫雲丸沈没で修学旅行生ら犠牲
- 1988（昭和63）.4.10 瀬戸大橋開通

※資料 紫雲丸沈没の記事について

1955（昭和30）年5月11日、朝の6時56分、高松沖で、世界海難史上まれにみる大事故が発生しました。国鉄宇高連絡船の客船「紫雲丸」が、出港後まもなくたちこめてきた霧の中で、同貨物船「第三宇高丸」と衝突し、沈んでしまいました。死亡者は、一般旅客58人、修学旅行関係者108人、船員2人の合計168人にのぼりました。特に哀れだったのは若い修学旅行生の犠牲者が出たことです。乗船客781人のうち修学旅行で乗船していたのは高知の南海中学校、広島の木江南小学校、島根の川津小学校、愛媛の庄内小学校の4校349人で、うち犠牲者は生徒だけで100人にのぼりました。



「四国新聞夕刊」1955.5.12



## 2 移動時間



「本州四国連絡橋公団ホームページ <http://www.hsba.go.jp/>」

本四間の移動時間は、従来のフェリーと比べ道路で3分の1、鉄道では4分の1に短縮。坂出市役所-倉敷市役所間の移動時間は、2時間から40分に縮まりました。また、霧の影響も少ないため、交通の確実性が向上。宇野-高松で年間300便近いフェリーが欠航していたのに対し、瀬戸中央自動車道の通行止めは年平均1.2回にとどまっています。

**Q** 世界一、世界初  
あれこれ  
教えて

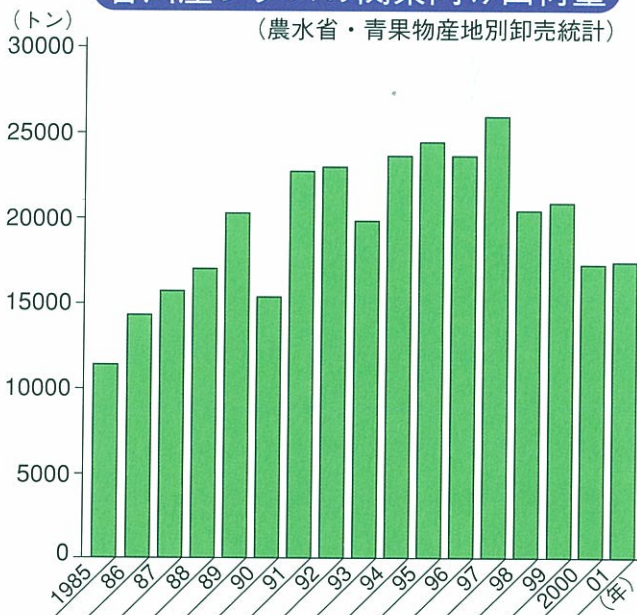
- 鷲羽山トンネルは二階建てになった。世界初の四つ目トンネル。上の二つは車、下の二つは鉄道専用。
- 6つの橋と4つの高架橋・総延長12.3kmは鉄道併用橋では世界最長。
- 南備讃瀬戸大橋の主塔間の長さ(1,100m)は鉄道併用の吊り橋では世界最長。
- 南備讃瀬戸大橋のメインケーブルの太さ(直径106cm)は世界一。
- コンクリート量で約42万m<sup>3</sup>(東京の霞ヶ関ビル(約52万m<sup>3</sup>)相当分)もある南備讃瀬戸大橋の南側橋台(7A)は世界最大。
- 橋脚工事用のモルタルプラント船「世紀」(モルタル練混能力9,000m<sup>3</sup>/日)と橋桁ブロック運搬用のクレーン船「第50古田号」(能力3,500トン)は当時世界最大。
- 工事に採用された「超音波による海底無線発破」は世界初。
- クレーン船によるケーブル先導の渡海法は世界初。
- 重さ6,000トンの橋桁を、2隻の巨大クレーン船で一挙に架設したのは世界初。

「瀬戸大橋ものしり辞典」瀬戸大橋記念館パンフレットより

## 3 産業・流通

瀬戸大橋など本四道路を活用した四国の各種野菜の出荷量が増加しています。県産レタスは、関東市場で長野、茨城などに次ぐ大産地。3年間の平均出荷量を架橋の前後で比べると、1985~1987年の平均13,850トンに対し、1999~2001年は同18,530トンで34%増加しました。関東-四国間のトラック貨物量は、2000年が1985年との比較で1.7倍にアップ。単に橋だけの効果とはいいい切れませんが、複数要因の一つとして見逃すことはできません。

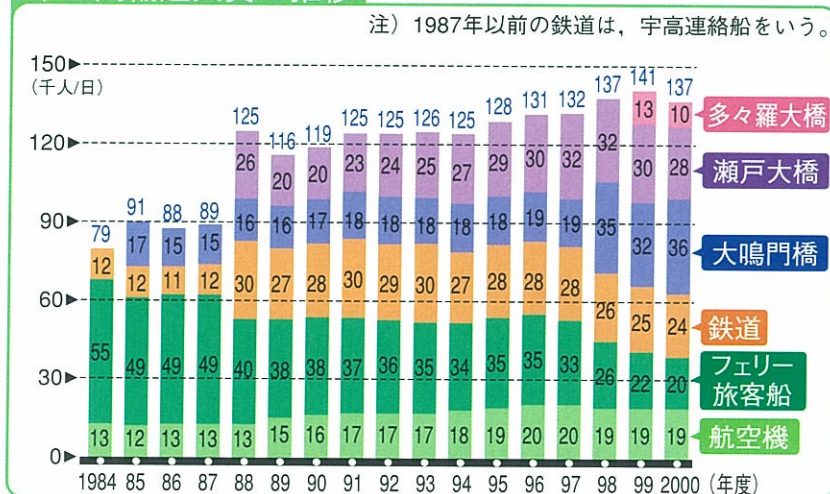
### 香川産レタスの関東向け出荷量



## 4 広域交流

フェリー、空路などを含めた本四間の輸送人数は架橋前の1.7倍に増加。2000年度で1日当たり137,000人の移動人口のうち、瀬戸大橋など本四三橋(明石海峡大橋、しまなみ海道)の利用は3分の2を占めました。観光客の増加にも橋の影響は大。県外からの観光客の半数以上が本四道路を利用。

### 本四間輸送人員の推移



「四国新聞」2003.4.10