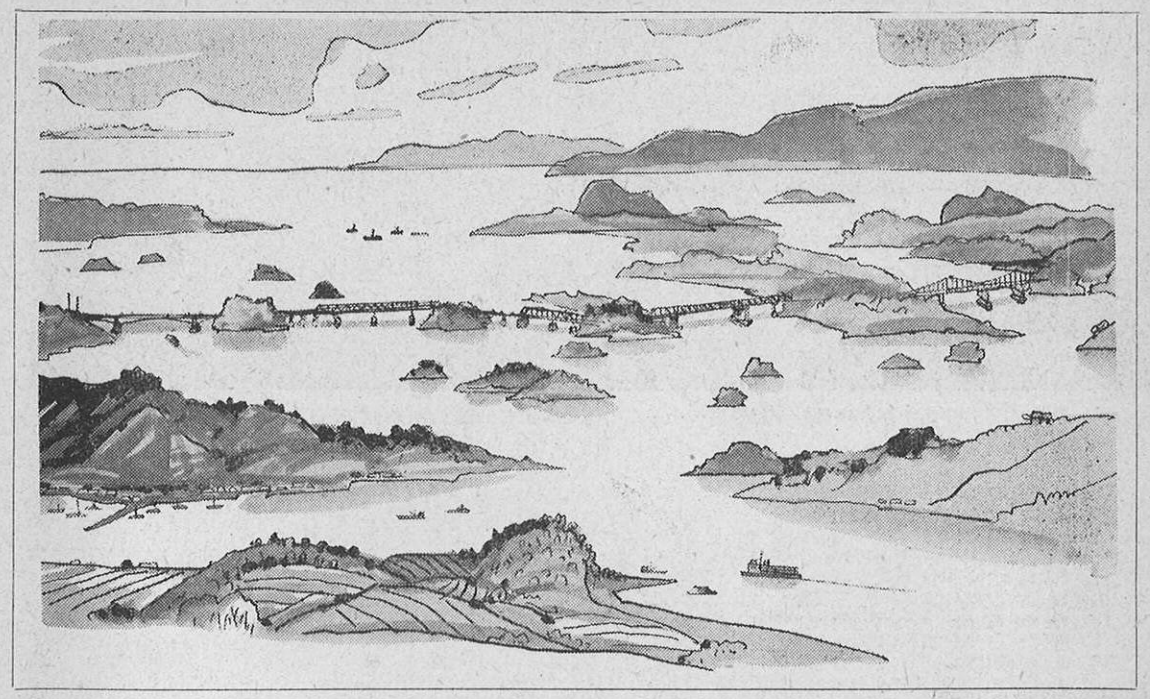

天草架橋の完成予想……　手前が天草郡松島町合津で大矢野・三角方面をのぞむ。
右から1号・2号・3号・4号・5号の各橋。

なり、三十一年度には予備調査を実施し、三十二年度には輸送状況や架橋構造の概略を把握した。

その間、県も地元もあげて公団の調査に協力し、経済調査の面でも、架橋の採算性のほかに「架橋の公共性」について、公団の要請と指導のもとに調査を行ない、三十二年二月にその報告を作成して公団に説明したが、これによると、産業、観光面の輸送効果や生産増などで、年間十五億円の効果があることがわかつた。

第四期調査（公団の本格調査）

公団は、三十三年度から一号橋の技術的基礎調査や二号橋の地質調査、および大矢野島内の取付道路計画を主体に調査し、これには地元として一部調査費の負担や補足資料の提供などを行つた。

その結果、公団支社として三十三年六月に「天草連絡道路建設計画調査報告書」を作成したが、これは総事業費二十二億円（橋梁五橋一、三〇二・一㍍、取付道路八、二三三㍍）の計画で、ルートは、当初の県の計画とほとんど変つていなかつた。

ところが、大矢野島内の取付道路については、地元の要望もあつて現地調査した結果、柳廻りの当初案から宮津—江後廻りの案に変更され、早速三十三年度から県道本渡三角線として公共事業で建設することになり、現在継続改良中である。

この間、道路公団総裁、副総裁、福岡支社長をはじめ、公団幹部の頻繁な現地視察があり、また歴代の建設大臣（竹山馬場、南条、根本、村上の各氏）も視察され、みんな「天草架橋早期着工」を言明されてきた。

しかも、調査は着々と進捗し、三十五年四月には技術調査の結果として「天草連絡道路事業概要」（日本道路公団）が発表され、総事業費は同じく二十二億円（橋梁五橋一、三九六㍍、取付道路六、八二四㍍）で、昭和四十年末までに完成する計画となつていた。

一方経済調査についても、三十五年十月に「天草連絡道路一次調査報告書」（公団計画部調査課）を作成し、一応二十二年間で償還可能という有利な結論が出た。

第五期調査（公団の最終調査）

ご承知のとおり昭和三十五年十月には、熊本県で秋季国体が開催され、天皇陛下の御臨席を賜つたが、たまたま雲仙—島原有料道路の竣工式に臨んだ道路公団岸総裁が、雲仙の仁田峠で天草架橋について陛下から御下問を受け、「架橋は三十六年度に着工します。」とお答え申しあげたことが報じられ、地元民に大きな希望を持たせた。

引続いて、技術面では第一号橋の海面からの高さ（航路高）、船が通れるだけの橋下の広さ（航路幅）、橋の種類（吊橋）などを中心問題として折衝、検討が進められた。

また、松島町長から第五号橋地点の前島—合津間を堤防式で結ぶ案などの提唱があつて注目されたが、道路公団としては、早急に着工に持ち込むために、原案によつて作業を進め、三十六年十月に最終案を大蔵省に提示し、技術面については、基本的な了解を得るに至つた。

この内容は、後で述べるが、総事業費二十五億九千万円のうち三億五千万円に相当する取付道路四、五八三㍍は、採算性の都合で、継続工事中の県道本渡三角線の一部として、公共事業に追加されることになり、公団事業は二十二億四千万円の計画となつた。

経済調査面では、以前よりも各種産業の生産が向上しており、架橋の採算性も相当に良くなつていると思われるので、県では改めて現地調査を行なつて詳しく資料を分析し、新しい時点での経済調査を実施し、昭和三十五年十二月に「天草架橋経済調査報告書（改訂版）」（熊本県）を作成し、道路公団の採算限度の三十年以内で完全に償還が可能という結論を得て、早速関係方面に説明し、架橋の早期着工を陳情した。

道路公団としても、県の報告書を利用し、さらに各種の資料を調査分析して最終的採算資料をまとめ、三十六年十月に大蔵折衝を行つたのであるが、部分的に問題点があつたので、三十七年二月に改めて最終説明を行なつた。

その結果、二月末に大蔵省の最終了解を得て、三月六日の道路公団の役員会を通過した。

これに先がけて、三十六年十一月に道路公団を監督する立場にある中村建設大臣が架橋地点を視察された際、全島民あげて日の丸の旗を打ち振つて迎える大矢野島で「天草架橋は、三十六年度中に着工します。」とはつきり言明し、これまで架橋促進に全精力を注ぎ込んできた地元関係者に「最良の日」をプレゼントされた。

今は、天草架橋を有料道路として実施することについて県の正式承認を受け、工事着工を待つばかりである。

計画の内容……■

ルート

架橋計画は「有料道路」部分と「公共事業」部分に分けられるが、有料道路部分は、宇土半島と大矢野島を一つの橋で結ぶ第一工区と、大矢野島と天草上島を四つの橋で結ぶ第二工区に大別される。

この第一工区と第二工区の間の大矢野島内の連絡道路および架橋取付け道路の一部は、公共事業で実施することになつた。

第一工区は、宇土半島先端の三角港附近で二級国道二一五号線（島原宇土線）から分かれて、第一号取付道路で三角中学校裏に登り、「第一号橋」で三角瀬戸を越えて大矢野島の飛岳に渡り、それから第二号道路でループ状に海岸線に降りて、大矢野町登立に達する区間である。

この登立から西海岸の宮津に出て、海岸沿いに江後から大矢野島南端の満越までの島内連絡道路は、県道本渡三角線として公共事業で改良することになり、登立—満越間の未開通部分はすでに改良済みである。

第二工区は、この満越から第三号道路で満越瀬戸に出て「第二号橋」でこの瀬戸を越えて永浦島に渡り、この島を第四号道路で横断し「第三号橋」で大池島に渡り、第五号道路で大池島、池島間を結び、さらに「第四号橋」で池島から前島に渡り、前島内を第六号道路で通過して、最後の「第五号橋」で天草上島松島町の合津に渡り、第七号取付道路で終点合津港に達する区間である。

橋梁計画

有料道路として採算性を考えた場合、橋の高さを低くして、事業費の大部分を占める橋の工費を下げる必要がある。

しかしながら、有明海と不知火海にはさまれた架橋地点の海峡は、両海を往来する船舶が多いため、その航路に支障がない程度に橋を高くしなければならない。特に第一号橋は、その高さを一㍍下げると一億円安くなるといわれていながら、この橋のかかる三角瀬戸が、重要港湾三角港への一万トン級船舶の出入する唯一の航路であるので、航路高、航路幅など最後まで問題となり、橋のタイプも二転・三転して、現在航路高四十二㍍、航

第1号橋（吊橋）
500M
航路巾200　42
（大矢野）　（三角）

第2号橋（連続トラス橋）
250M
（永浦）　（大矢野）

第3号橋（連続トラス橋）
400M
（大池）　（永浦）

第4号橋（連続トラス橋）
507M
（前）　（池）

第5号橋（デビダーク橋）
170M
（合津）　（前）