

路幅二百尺を確保できる長さ五百尺の吊橋を考えているが、他の橋梁を含めて、橋の種類などについて、まだ検討の余地がある。

事業計画

道路公団は、天草架橋を「天草連絡道路事業」という名称でとりあげているが、その規格(三種山地)は、道路部分の幅を五・五尺、橋梁部分の幅を六・〇尺とし、カーブの最小半径を五十尺、最急勾配を一〇% (1:10) として計画している。

また、起点三角から終点合津港までの総延長は一五、七九二尺あるが、そのうちには従来の公共事業分七、〇〇〇尺と、新規に公共事業に追加される分四、五八三尺合計一一、五八三尺が含まれているので、有料道路部分の延長は四、二〇九尺で、その内訳は、道路延長二、二〇九尺、橋梁延長一、九八七尺となっており、橋梁の中には五つの橋の延長一、八二七尺のほかに、大矢野島飛岳の第二号取付け道路内の高架橋一六〇尺が含まれている。

有料道路の工事期間は、三十六年度中に着工し、五年後の昭和四十一年に完了し、同年中に通行開始となる予定である。

事業費

従来の公共事業分七、〇〇〇尺、二億二百十万円を除いて、天草架橋事業費は総額二十五億九千万円であるが、この中には、公共事業で実施することになった四、五八三尺三億五千万円が含まれている。

従来の公共事業分については、離島振

興事業にとりあげて、三十六年度までに七千九百七十六万円で二、三四〇尺改良したが、残りも昭和四十年年度までに完了する計画である。

有料道路分四、二〇九尺の建設事業費は、総額二十二億四千万円で、その中の工費は二十一億六千六百万円を占めており、工費のうち道路費(二、二二二尺)は一億七千二百二十万円で、橋梁費(五橋一、八二七尺と高架橋一六〇尺)は十六億一千三百九十二万円で、その他仮設備費管轄損料諸経費など三億二千四十七万円でなっている。

なお、特に問題となつてゐる第一号橋の工費は八億一千万円余りで、これは総橋梁費の五〇%、総工費の三八%を占めているわけで、特に問題となる橋梁である。

天草架橋の効果

すでに島の概況の項で述べたように、この交通不便な天草島と九州本土とを橋で結び、陸上交通を可能とすることは、島の持つ優秀な潜在資源を開発し、産業構造を改善し、島の生産と観光を飛躍的に伸ばし、島民の所得と文化を高めるための決定的な手段である。

ここで、架橋の採算性と、架橋によつて島が振興するいわゆる公共的效果などについて述べよう。

架橋の採算性

有料道路である以上、架橋の採算性を真剣に追求することは当然であつて、果としてこれについては、二度も本格的な調査を行い、その都度有利な採算性を確認することができた。

いる。

農業面では、北九州や阪神方面など強力な市場との直結を考えて、温暖な気候条件をフルに生かした抑制や促成のそ菜(きゅうり、とまと、グリーンピースなど)、果樹、生花、熱帯性観賞用植物などを有望視しているが、特にみかん類は大々的に普及しつつある。

また、このためには、耕地の整備や果樹園造成などを進めている。畜産面でも、肉牛や豚の主産地育成とともに、乳牛の導入も考慮している。

水産面では、いわしなどの大衆魚類やたいなどの高級魚類、さらに藻類などの市場性が高まるので、漁港の整備とあわせて魚礁、築磯などによる魚や藻類の増殖につとめ、さらにハマチ(ブリの子)など養殖漁業の普及をはかるための試験を進めている。

商工業面では、天草が九州本土の一部となるので、商店の売上増や在庫量の減少など好結果をもたらすとともに、天草の資源を対象とした加工工場の誘致、振興が期待される。

観光面では、架橋そのものの観光価値も加わつて、九州横断国際観光ルートの一環として、観光客の急増が予想されるが、現在は貧弱な観光施設と未整備の道路しかない。恵まれた海洋景観やキラリタン史蹟など、特色のある観光資源を生かした各種の施設を配置し、島内道路を早急に整備舗装するなど、国立公園にふさわしい観光計画を立案中である。

運輸面では、島内幹線道路の整備とあわせて、鬼池一口の津間や、牛深一長島間のフェリーポートの開設を促進して、

自動車交通の円滑化を図ることとしている。

この天草架橋の効果を輸送条件の改善(輸送費削減、マージン減、鮮度品質向上など)や誘発生産増という面で計数的

天草架橋効果表

区分	輸送効果(百万円)	増産効果(百万円)	計(百万円)
農業(特産物)	76	212	288
畜産	39	198	237
森林	60	—	60
水産	150	49	199
鉱業	21	—	21
商業	295	48	343
工業	15	348	363
合計	656	855	1,511

(注)

- (1) 熊本県推定による。
- (2) 輸送効果は、輸送費削減、マージン減、品質鮮度向上、資本回転率向上などの効果とする。
- (3) 増産効果は、輸送条件改善などによつて誘発される生産増、観光収入増などの効果とする。

この二度目の県の調査報告書(昭和三十五年十二月)について述べよう。

まず、現在(三十四年度)の旅客(百一十万人)と貨物(百五十八万トン)の流動状況を詳細に把握し、各ルート別、品目別に現在の海運による場合と、架橋による場合の時間と運賃の比較を行ない、架橋による方が有利な旅客(四十六万人)と貨物(十五万トン)を推計し、この人と物が架橋後どのように増加するか、また架橋によつてどれだけ誘い出されるか、その数を調べ、そしてこれら運ぶのに必要な乗用車、バス、トラックなどの台数を算出した。これに架橋の通行料金を掛けて料金収入(通行初年度一億三千万円)を算定した。

一方支出面は、当時の予定事業費二十億四千万円に、割掛金や調査費など一億二千

万円を加えて二十五億二千万円を償還対象額とし、その利子や料金徴収経費、道路橋梁維持費などを支出額(初年度一億七千万円)として収支償還計画を出した。これによると、当初七年間は赤字であるが、二十八年度の昭和六十八年には完全に償還を終えて、その後は毎年三億円近くの黒字になる予定である。

架橋の公共効果と対策

架橋の促進に全力を注ぐのは、架橋の及ぼす産業振興など公共的な効果に大いに意義を認めるからであつて、すでに天草島では、架橋はできるものとして、この安い運賃と輸送のスピード化と安定性、機動性を生かして産業、観光を振興するための各種の試験、研究、試作、普及を進め、また各種施設の整備を急いで

天草架橋事業計画表(有料道路事業分)

項目	延長(m)	金額(千円)
事業費		2,240,000
1 工事費		2,228,800
(1) 工費		2,106,600
(2) 測量費 営繕費 その他		122,200
2 附帯事務費		11,200
工費内訳	4,209	2,106,600
1 道路費	2,222	172,200
2 橋梁費	1,987	1,613,925
(1) 1号橋	500	
(2) 2号橋	250	
(3) 3号橋	400	
(4) 4号橋	507	
(5) 5号橋	170	
(1号橋~5号橋 小計)	(1,827)	
(6) 高架橋	160	
3 仮設備費 営繕損料 その他		320,475

にとらえてみると、年間合計十五億円の効果が想定される。

島民所得も、現在(昭和三十五年)一人当たり約六万円であつて、県民所得の七八%に過ぎないが、架橋後の農林水産業の振興や、観光の急伸などによつて著しく所得の伸びが予想され、昭和四十五年には、一人当たり推定十四万円と、三十五年の二・三倍に増加することが期待され、離島としての後進性も急速に除去される方向にむかい、島民の悲願は、ここに実を結ぶことになろう。