

影響は精神面にまで

天草に橋がかかるということは、天草の大部分が離れ島でなく、本土と陸続きになるところである。

本土と陸続きになると、天草の幹線道路を中心として、人や物の動きがスピードアップされると同時に、シケの時に起こりがちであった交通の杜絶や乗りつぎのあわただしさがほとんどなくなり、安心していつでも楽にいけるという心理的安

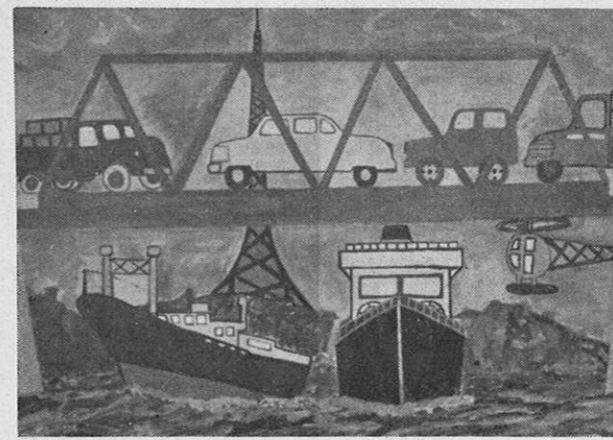
心感が加わってくる。実際、天草に行つて、シケのため船が二日も三日も出航できず、港にカンヅメになつて居る時くらい、憂うつになり、イライラすることは無い。予定がたつても、計画が実行できないのが島での旅行であつたといえよう。

橋がかかることが、島の産業、経済、文化、観光の面にどんな影響を与えるかを、短い期間や抽象的に考えることは簡単だが、長期にわたつて、具体的に見透すことはたやすいことではない。

「金」以外のもの……

これは、これからの郡民の心構えや、資本や経営力や協同力という島の主体性のほか、熊本、九州、日本、ひいては世界の経済的、技術的、文化的発展の度合いや、傾向などの外的条件からも、強い影響をこうむるし、これら内外の諸条件、諸因子がからみ合いながら、天草郡民二十三万の生活や文化のあいだに「金」以外の、つまり郡民の教養とか精神とか、古くから伝わっている信仰とか、民俗とか、社会組織ひいては郡民の政治意識など、目に見えない内面的世界の変革にまで及んでいくだろう。

そして、天草のこの動脈の貫通は、ちようど池に投じた石の波紋のようなもので、この波紋は時



天草架橋ができれば、交通は非常に便利になるでしょう……
——大矢野町登立小6年 別当忠信君の絵——

の経過とともに周囲にひろがり、やがて自から作った波紋は、相手におつかつてはねかえってくるわけで、波紋は波紋をよび、その影響のひろがりの大きく深いことは、はかりしれないものがある。

やがて広がる車の利用半径

いま昭和三十三年三月に完成した関門国道トンネル開通後五カ月間の実績をみてもわかるように、一日平均の通過量は、トラックは公団の予想を三割も下まわつたが、人や自転車は予定の二百倍をこえた。

これは、トンネルに続く道路が未整備のため、

産業道路の本来の機能が十分發揮できないで、観光的な利用が多かつたためもあるが、通行料金（トラックは千円）がかなり高いため、それに見合うだけの貨物の輸送がなかつたのである。しかし、ここで注目していいことは、通過するトラックの行動半径が、通過したはじめは北九州市と下関間つまり行動半径八十キロ以内が主であつたが、半年後には広島、熊本をつなぐ百二十キロにひろがり、いまでは、北は北海道から南は鹿児島まで、全国各地のトラックが利用するようになった。

このことから、架橋の産業的利用は、自動車交通の発達にともなつて、急速にのびるものと予想されるわけである。

天草架橋

■天草架橋は宇土半島から大矢野島を経て、天草上島を5つの島で結ぶもの。起点三角町から終点松島町合津へ至る総延長は16,469呎。総事業費28億円。

■この工事は、道路公団が行なう「有料道路」部分と、県が行なう「公共事業」部分とに分けられるが、5つの橋は道路公団のうけもちに含まれる。完成予定は昭和41年で、同年秋には通行できるみこみ。

■県の推定によれば、架橋の効果は年間15億円余。内訳は「輸送効果」（輸送費節減、マージン減、品質鮮度向上、資本回転率向上など）で6億5,600万円、「増産効果」（輸送条件改善などによつて誘致される生産増、商工観光収入増加など）で8億5,500万円。

■郡民所得は35年度現在1人当り約6万円で、県民所得の78%にすぎないが、架橋後の農林水産業の振興や、観光の急伸などによつて、45年度には35年度の2.3倍、1人当り推定14万円に増加することが期待される。

〈ダイジェスト〉

