

業化が検討されている。

石灰石

八代海に面した上島の姫戸町に産する。

その埋蔵量は、二億トと推定されているが、ほとんど無尽蔵といつてよい。現在、月産三万五、〇〇〇トを産出し、そのほとんど県内企業へ、原石のまま移出している。

姫戸町では、一五才以上の労働力人口二、七〇〇人のうち、石灰石鉱業に従事する者は、専業三七〇人、兼業二八〇人及び、農業に次ぐ重要な産業となっているのである。

天草砥石

大矢野島の西岸中央部、約二平方町の範囲が産出地である。大矢野町宮津の海岸埋立地は、天草砥石の磨石で埋立てられた。埋蔵量は六〇〇万トと推定され、現在、年間一、〇〇〇ト、一、五〇〇万円の生産額を上げ、中砥として、江戸時代から全国にその名を知られてきた。最近はその美しい木目模様を磨き出して、壁面や石敲を飾る建築材料としても用いられており、現地での企業化も行なわれている。

工業

古くからある木造船工業のほか、鰯の煮干し、甘藷を用いる澱粉製造業など、農水産物を利用する零細な食品加工業が主であった。

しかし最近、みかんの集団産地化とともに、醸詰工場などの立地の可能性も生

メモ

天草連絡道路

天草連絡道路、有料・公共あわせて、一万六、八七八の道路を整備するのに必要な事業費は、総額三一億六、四〇〇万円である。このうち、公団事業分は二億一、〇〇〇万円を占め、残り七億五、四〇〇万円あまりが、公共事業分である。

公団部分の事業費は、当初二億四、〇〇〇万円を着工した。しかし、自動車交通量の見通しが、当初計画の一日平均五五〇台を大幅に上回り、一日平均二、〇〇〇台に達する見通しとなったため、橋梁の幅員拡張、一ブリス二レインで計画してあったトルゲートを、一ブリス一アイランド三レインに拡張するなど、有料道路としての機能を高めるための事業変更を折り込み、本年二月に、総額一億七、〇〇〇万円に及ぶ事業費の増額を行なった。その結果、二億四、〇〇〇万円の事業費になったのである。このうち、橋梁の工費は七三%を占め、一六億四、〇〇〇万円に達する。

通行料金は、普通の乗用車で、通行片道当り全線四〇〇円、一部線二〇〇円である。天門橋の手前、一号道路上と、大矢野橋の手前、三号道路上の二箇所に設置されている料金徴収所で、それぞれ一

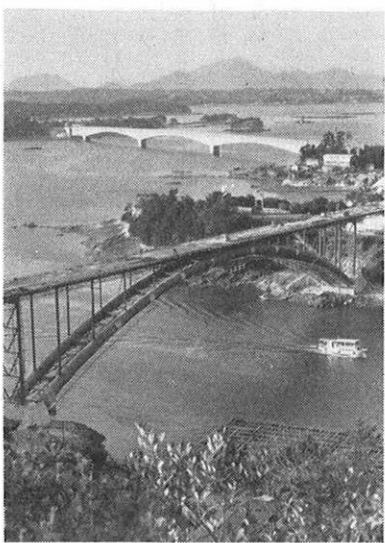
部線料金を支払わなければならない。歩行者についても、一部線一〇円が徴収される。

公団の有料道路は、通行料金の徴収によって建設資金が回収されると、無料の一般道路になるが、その期間は、供用開始の日から三〇年間と想定されている。しかし、自動車交通量が、当初の見込みよりも相当に上回ってきているので、去る七月二十四日、道路公団総裁が、完成間近い天草五橋を視察した際に、二〇年償還も可能であるという発言をされた。この場合の推定自動車交通量は、一日平均七〇〇台と見込まれている。

通行料金 (片道:円)

車種	全線		備考
	一部線	全線	
普通自動車	400	800	乗用車
小型自動車	200	400	乗用車
乗合自動車	200	400	乗用車
軽自動車	100	200	乗用車
原動機付自転車	40	80	乗用車
人力車	20	40	乗用車
自転車	10	20	乗用車
歩行者	10	20	乗用車
その他	10	20	乗用車
特殊	10	20	乗用車
合計	1,700	3,400	乗用車

<解説>



天草五橋のすべて

昭和三十七年七月三日、天草島は高松宮殿下を迎え、喜びに湧き立っていた。この日二〇万島民の夢と願いと努力はみごとに結実し、盛大な天草架橋起工式が、地元大矢野町で挙行されたのである。しかし、ここに至る道は、遠くわけわかった。地元、県、国の血のにじむような努力の積み重ねが、いま、夢のかけ橋を実現するところまでこぎつけたのである。

夢のかけ橋

天草架橋建設の歴史は、大正末期までさかのぼる。当時、天草島の主島、下島と上島は、狭長な本渡瀬戸によってへだてられていたが、大正十二年に、この二島を結ぶ本渡瀬戸橋が全国でも珍らしい手廻式回転橋として完成し、そのころ、天草島と本土を結ぶ海のかげ橋の構想が、先覚者のあいだに芽生えた。

次いで昭和七年、たまたま県議会で、各地の雄大な開発着想が話題になったとき、本土、天草間の架橋が提唱され、天草架橋の端緒となったのである。

その後、昭和十一年にも、関門海峡を海底トンネルで結ぶ関門鉄道トンネル工事の計画が具体化したとき、それに刺激されて夢のかけ橋が話題になったが、當時は、技術的にも資金的にも問題が大き

く、やがて戦争の激化とともに、天草架橋の夢も、筐底に沈めるほかはなかつた。

戦後、わが国の経済が復興期から発展期に移行するとともに、県としても、各種の開発計画を総合的に企画推進することになり、その一環として、天草架橋の構想が、改めて取りあげられることになった。

そこで、地元の熱意も急速に高まり、二十九年十二月には、架橋促進の母体となる「天草架橋期成会」も発足し、関係者が一体となって、促進運動を展開することになった。三十年二月には、架橋実現のための島民の円献金運動もはじめられた。

県でも、これと併行して、早速、架橋の技術的な調査や、経済的な可能性の検討をはじめたが、これらの調査は、最終

決定までに五回におよんでいる。

第一期調査は、県の概要調査として、二十九年に実施し、九州地方建設局の助言を受けながら、技術的、経済的な可能性について調査検討を加え、極めて明るい見通しを得ることができた。

その結果、引き続き三十年に、第二期調査を本格調査として実施し、「天草架橋実施計画書」(昭和三十一年二月)がまとめられた。一方、経済調査についても、旅客、貨物別に詳細な現地調査を実施し、時間距離、運賃の面での収支採算性に検討を加え、「天草架橋経済調査報告書」(昭和三十一年二月)として発表された。

県は、これらの調査に基づいて、道路整備特別措置法に基づく県の有料道路として実施する案を固め、建設大臣に申請書を提出し、架橋計画の説明を行なった

が、丁度そのころ、日本道路公団が発足し、公団の有料道路として実施する可能性がでてきた。そこで、県の計画を公団にも説明して、天草架橋の有利性を強く認識してもらうことができた。

公団は、遂に三十年代に予備調査に踏み切り、以後三回に及ぶ調査を実施したが、三十二年概要調査、次いで三十三年から四年にかけての本格調査、三十五年の最終調査と、計画の熟度は高まり、三十六年十月には、架橋計画について、大蔵省の基本的な了解を得たのである。

この間、県においても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」について調査を行ない、産業、観光面の輸送効果や生産増などで、年間一五億円の効果があることがわかった。さらに、新しい視点での経済調査も実施し、「天草架橋経済調