

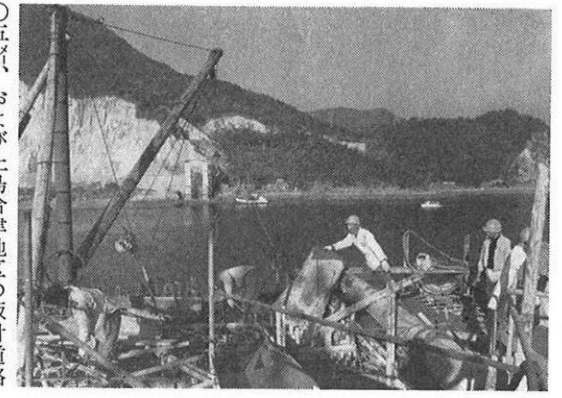
査報告書(改訂版)として、三十五年十二月に発表した。

公団は、三十五年四月に発表した「天草連絡道路事業概要」、同じく十月に発表した「天草連絡道路一次調査報告書」をもとに、部分的な検討を加え、関係各省の意見も取り入れて、最終案を固め、三十七年二月に、大蔵省の最終了解を得たのである。翌三月には、道路公団の役員会を通過、宇土郡三角町に、公団の天草架橋工事事務所が開設され、世紀の架橋工事は、着工の準備段階にはいったのである。

建設のつち音

昭和三十八年三月十日、公団は、公団一号道路のくわ入れ式を行なった。天草架橋工事は、ここに建設のつち音も高らかに開始されたのである。それから三年六箇月、架橋工事はきわめて順調に進捗し、九月二十四日、晴れの開通式を迎えたのである。

天草架橋、正式には「天草連絡道路事業」計画は、有料道路部分と公共事業部分に分けられる。日本道路公団が有料道路として実施する有料道路部分は、宇土半島と大矢野島を、一つの橋と取付道路で結ぶ第一工区と大矢野島と天草上島を四つの橋と五つの取付道路で結ぶ第二工区に大別される。



○五桁、および上島合津地区の取付道路の一部八四〇桁あわせて一万二、六四五桁である。有料部分、公共部分共に、国道二六六号牛深宇土線の一部であり、公共部分は、国の補助事業として、県が実施した。

天草五橋の設計

有料道路部分の延長は、橋梁が五橋で一、八二三桁、取付道路が二、四三〇桁あわせて四、二二三桁である。道路の幅員は、すべて全幅六・五桁、車道幅員五・五桁の規格で施工され、二車線いっぺいの広さである。設計速度は毎時三五ミ、設計自動車荷重二〇ト、カーブの最小半径および最急勾配など、第三種山地部の規格で設計され、全面にアスファルト

写真は1号橋架橋工事スナブ……(橋脚づくり)

天草架橋の概要

区分	1号橋	2号橋	3号橋	4号橋	5号橋
橋梁名	天門橋	大矢野橋	中の橋	前島橋	松島橋
架島名	宇土半島三角 ～大矢野島	大矢野島 ～永浦島	永浦島～ 大池島・池島	大池島・池島 ～前島	前島～ 天草上島合津
完成年月日	昭41.8	昭41.3	昭41.3	昭41.5	昭41.6
型式	連続トラス	ランガート トラス	スパン中央に ヒンジを有する ラーメン	〃	パイプアーチ
工法	張り出し式 架設工法	ケーブル式 架設工法	張り出し式架 設(デイビダ ーグ)工法	〃	ケーブル式 架設工法
橋長(m)	511	250.3	362	511.4	178.3
スパン(m)	101+300+101	61+157+31	100.5+160 +100.5	40+146+146 +146+32	22+126+29
航路	高さ(m)	42	17	15	9
	幅(m)	200	30	40	30
採色	橋体	銀白色	薄黄色	コンクリート 地色	〃
	欄干	アルミ色	〃	〃	〃
特色	連続トラス橋としては、世界最長のスパン(総間)を有する。次位は米国のドウブク橋(スパン257m)である。	ランガートトラス橋としては、日本一のスパンを有する。次位は新三国大橋(スパン140m)である。	「コンクリート橋としては、ドイツのベンドルフ橋(スパン270m)に次いで、世界第二位のスパンを有する。	①五橋のうち最大の橋長を有する。②コンクリート橋としては、世界第4位のスパンを有する。	パイプアーチ橋はわが国でも例が少なく、日本最大のスパンを有する。

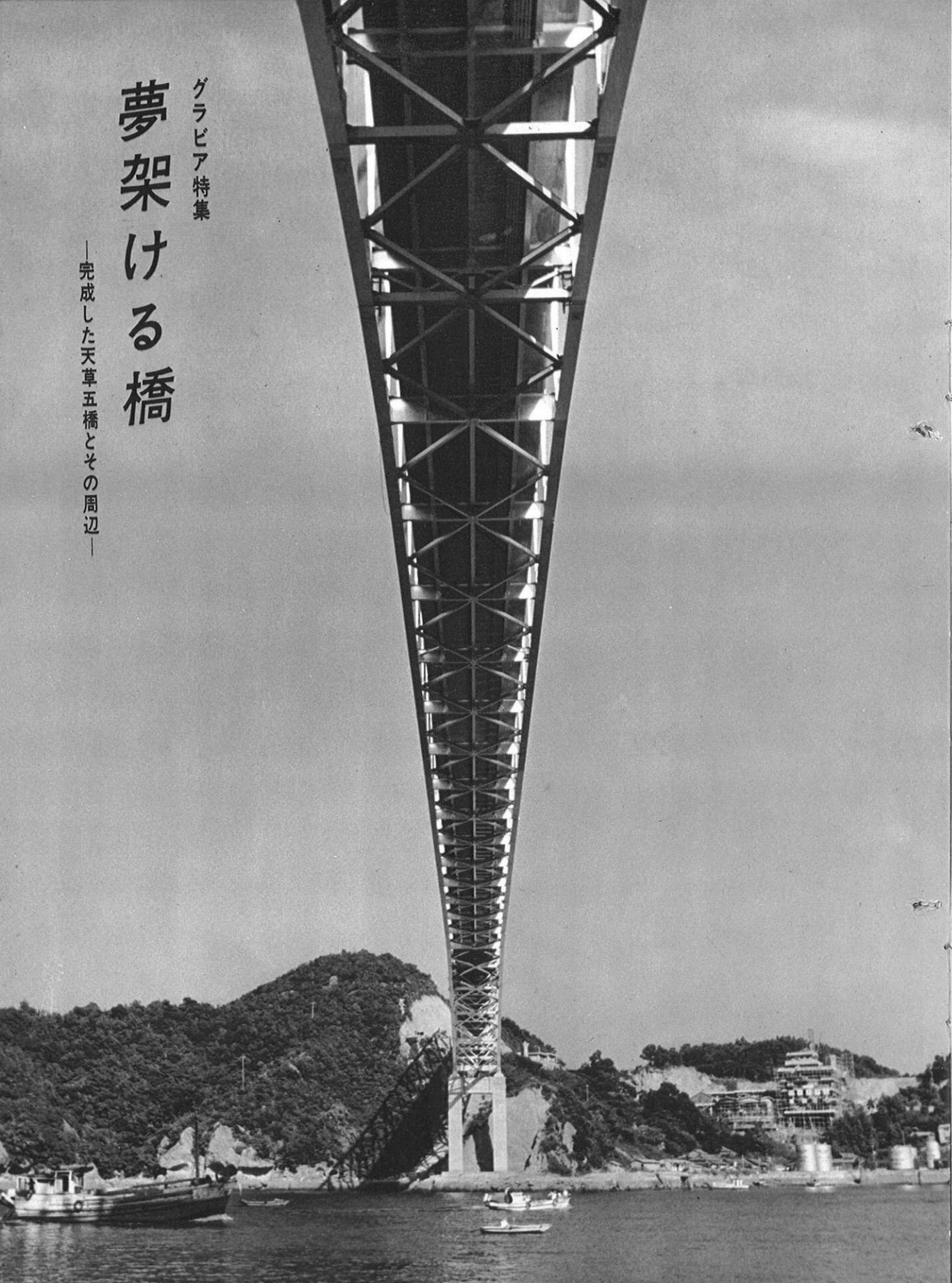
ト・コンクリート舗装がほどこざれている。

橋梁の幅員は、当初六桁の車道のみであったが、地元の強い要望と自動車交通量の増大を考慮し、車道幅員六・五桁、その両側に〇・七五桁の歩道をつけるか

たちに統一された。

橋梁の最終的な型式と、完成予想図が正式に発表されたのは、くわ入れ式から二カ月経った、三十八年五月のことである。

(二六頁へ続く)



夢架ける橋

グラビア特集

—完成した天草五橋とその周辺—

—写真は海から見上げた天門橋(1号橋)—