

(一六頁より続く) 有料道路としての採算性を考えると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、有明海と八代海にはさまれた架橋地点の海峡は、往来する船舶も多く、航路に支障がない程度に、橋を高くする必要がある。

**天門橋(一号橋)**  
特に、重要港湾三角港への門戸を占める天門橋は、その高さを一層上げると、約一億円の工費が節約できるといわれながら、この橋にかかる三角瀬戸が、一万トンの船舶が出入する三角港への唯一の航路であるため、航路の高さや幅が、最後まで問題となった。橋の型式も二転、三転して、やっと現在の連続トラス、橋長五一・一層、航路の高さ四二層、航路の幅二〇〇層の橋に決定したのである。

**大矢野橋(二号橋)**  
大矢野橋の型式は、ランガートラスである。トラス橋の橋桁を強くするため、一五七層の中央スパンを、高さ二二層のアーチが取り付けられている。アーチの曲線は橋にかかる荷重が、アーチを伝って自然に地盤に流れるように、精密な力学的計算によって決定された。

**中の橋(三号橋) 前島橋(四号橋)**  
中の橋と前島橋は、スパン中央にピンを有するラーメンという型式に決定された。ラーメン橋というのは、橋脚と橋桁が一体的に結合されている構造の橋という意味である。そのため、普通は橋脚

に乗る橋桁の部分に設置される蝶番が、スパンの中央に置かれることになる。

工事はまず、水深一五・六層の海底からはじまった。海底の地盤を平らにし、その上に、プレバッド・コンクリート工法という特殊な方法で、海中に橋脚を築き、これと連続して、両腕を伸ばすように、コンクリートの橋桁をヤシロベエ式に鈎合を保ちながら、少しずつ張り出していく。この工法は、ディビダグ方式と呼ばれる。

しかも、このコンクリート橋は、中央スパン一六〇層という長大な径間を持っているので、コンクリートの橋桁を、思い切り軽くする必要はある。そのため中を空洞にするともに、精選されたコンクリートと、鋼棒の張力を利用したプレスト・コンクリート工法を併用し、橋桁自身に、橋にかかる荷重を支える上向きの力が与えられた。

中の橋と前島橋の優美な姿は、このような最新の橋梁工学が生み出した、見事な成果なのである。

**松島橋(五号橋)**  
松島橋は、パイプアーチ橋である。わが国のアーチ橋では、二一六層のスパンを持ち、東洋一の規模を誇る西海橋が有名であるが、西海橋は、トラスアーチ橋である。松島橋のアーチには、パイプが用いられている。直径一八五層のパイプの強さが、一二六層のスパンを、一挙に下から支えているのである。

# 天草の旅

天草島は、熊本県の西南方、八代海をへだてて、九州本土と相対する海上に、流れる雲のような姿で浮んでいる。三二億円に及ぶ巨費と、四年の歳月と、人々のはかり知れない努力が、海を渡る五つの橋となつて、いま見事に結実し、天草の島々とそこに住む二〇万の島民を、しっかりと本土に結びつけたのだ。なにはともあれ、新装なつた天草の旅へ、皆さんをご案内することにしよう。

## 海の国際観光ルート

熊本市から、国道三号線を南へ、二五分ほど車を走らせると、国道五七号線との分岐点宇土市に着く。ここは、離島天草への陸橋の役割を果たしてきた宇土半島の起点である。そこから右に折れ、すでに海水浴のシーズンも終り、はやくも、海苔漁の立ちはじめた有明海と、その向うに島のように浮かぶ雲仙岳を眺めながら、宇土半島の北岸に沿って西へ進むと、約二十五分で半島の先端に出る。

そこはもう、熊本県の海の玄関口三角である。そして天草は、ひとまたぎの海峡に、美しい緑の姿を映して、目の前に迫っている。やがて、古い港町の家並のあいだから、白銀に輝く雄大な連続トラスの天門橋(一号橋)と、大矢野島飛岳の緑の山腹を縫って走る対岸の舗装道路が見えはじめる。

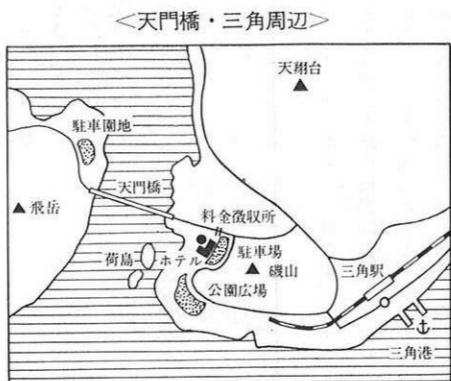
天草島は、昭和二十六年六月、国定公園に指定された。そして三十一年七月には、雲仙と合わせて雲仙天草国立公園の

架橋工事は正確な技術と安全作業で着々と進められた



天草連絡道路事業計画

項目	延長	金額
総事業費	16,878 m	3,164,325 千円
有料道路事業費	4,233	2,410,000
1. 工事費		2,398,000
(1) 橋		2,257,850
天門橋(1号橋)	1,813	1,640,993
大矢野島飛岳橋(2号橋)	511	641,846
前島橋(3号橋)	250.3	254,699
松島橋(4号橋)	362	277,462
中前橋(5号橋)	511.4	356,556
道	178.3	110,405
道路	2,420	254,999
1号	603	71,935
3号	213	25,397
4号	532.5	60,052
5号	495.5	44,013
6号	467	45,362
7号	109	8,240
補償費		19,618
装設費		9,990
敷設費		52,776
諸経費		30,240
		249,229
(2) 用地		14,000
(3) 測量		36,700
(4) 機械		15,800
(5) 管工		27,500
(6) 事務		36,150
2. 附帯事業費		12,000
公共道路事業費	12,645	754,325
良野区	12,508	546,718
大津工区	11,668	514,467
大津工区(大矢野島)	840	32,251
橋架設費	137	72,608
本岩	99	60,428
舗装	38	12,180
新設		134,999



指定を受け、丁度そのころ、発足して間もない日本道路公団は、県がまとめた天草架橋計画を取り上げ、第一回の予備調査を実施していた。その労苦も、いまは見事に実を結び、天草島は、海の国際観光ルートとして、はなばなしの脚光をあびている。

## 雄大な天門橋

車はやがて、ゆるやかな坂道から右に折れ、公団一号道路にはいる。

有料道路「天草連絡道路」は、ここから、天草上島の東北端、松島町合津に至る一万六八七八層の区間である。道をつくるために切り取った真新しい崖に、フェニックスや竜舌蘭が植え込まれ、南国的な情緒を誘う。車は、約四〇〇層でトルゲートに至る。その先には天門橋が宇土半島と大矢野島をまたぎ、夜ともなれば、美しい蛍光照明が、アスファルト舗装の路面を照らす。

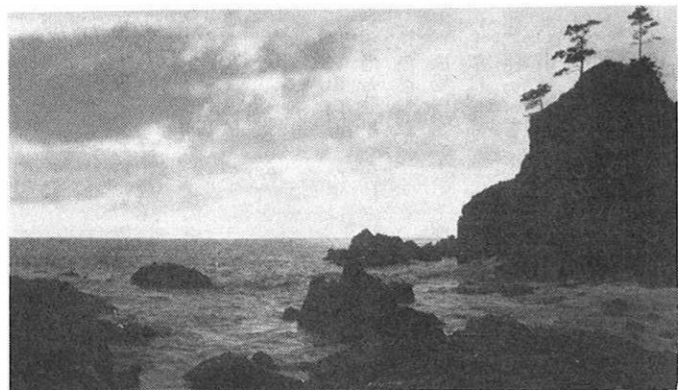
しかし、天門橋の雄姿を眺めるには、トルゲートをはいるよりも、ゲートの手

前から左に坂を降り、駐車場で車を捨てる方がよい。この駐車場は、約四〇〇〇平方層の広さがあり、町営の無料駐車場である。駐車場の一角には、化粧室や水洗便所を備えた有料休憩所が設置される予定である。

## 豊富な観光施設

しかし、天門橋の全容をカメラに納めるには、さらに、岬の先端にある広場の方へすすむがよい。

ここは、宇土半島の最突端である。海峡にかかる天門橋を、南側から一望の下に見渡すことができ、行きかう船、三角



天草西海岸の夕景