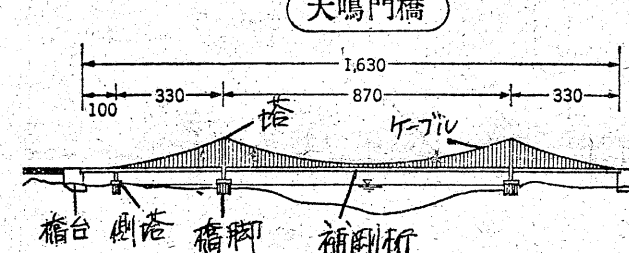


大鳴門橋と その住民意識



東洋最大の規模 架橋技術の結晶

[illegible]

大嶋門橋の諸数値(間門橋との比較)			
	大嶋門橋	間門橋	
橋	長 1,630 m	1,068 m	
中央径間長	870 m	720 m	
側径間長	330 m	178 m	
桁 高	41 m	61 m	
車 線	道路 6車線 新幹線投接	6車線	
塔の海面上の高さ	142.69 m	140.8 m	
橋脚トラス高さ	12.5 m	9 m	
ケーブルの本数	1,070mm	664mm	
ワイヤーの本数	36,112本	14,014本	
ワイヤーの総延長	120,000m (地絡の約3.1倍)	32,500m (約 1/4)	
ハンガーボルトの径	90mm	53mm	
鉄 鋼 重	108,500 t	30,000 t	
総コンクリート量	334,900 m ³	151,000 m ³	
路 面 幅	30 m	26 m	
工 期	5 年	5 年	

着工までの経過報告

―地元への影響―

架橋促進經過Ⅱ

昭和三十一年には原口神戸市長から「明石海峡架橋」の構想が出された。土木学技術的検討を土

盛り上げよう
住民意識

とを強く知られた。なぜ、このうな片手落など起こるのだろうか。我が新聞部は話合つてみる。	「徳島の場合、この橋の着工は何十年の県民の願いであつた。それだから県民は表面の複雑問題（費用、デメリット）まで目を向けないのはむを得ないことである。」	えん糸口がかめないとあらし。積極的な住民運動を行へる人は、このままの状態ではきり、自分たちがわからぬのなら、それなりに納得のいくよう地方自治体と話しいずれあるかどうか。そして一般の人としても現自民に直接影響がなくとも、これらの問題を知り徹底にあつてゐる人を応援してあげるのが義務ではないだろうか。	ないだろうか。 実地には、漁業組合は見込み補償で護送し、旅客船協会などは一番被害を受けるのに、無補償の現状なんだ。前は、五十三年度完成予定の大三島大橋の補償問題もからんでくる。そのため早くにも解決しなければ、問題は大きくなるばかりである。従つて、徳島、淡路の地方自治体とは、住民にメリットばかりを目を向けさせるのではなくて、公平な立場からの架橋問題を公表していくべしである。旅客船協会も補償にしても、国会が現在政治上的大きな問題があり今回の問題に目を向ける余地がない。	いろいろな生活を安定させるために、国会へ早急な法案を法に定めさせよう。に働きかけてもいいのではないだろうか。
淡路島の場合、メリットよりデメリットの方がずっと多いはずだ。しかし、旅客船協会などの一部の人たちの、積極的なデメリットに対する運動のおかげで、住民は橋について関心がなさそうであつた。これは住民が若工現在及び完成後の被害を過小評価しているからであらう。	つまり、住民運動を押さえる最大の理由は、「完成してみなければわからない」という問題点が、あまり画について意見を求めた。そして十一月一日、原案どおりに運輸省を経て、同月十五日に連絡省はこの工事基本計画を決定し、同月二十五日に三ルート同時着工が決つた。	大鳴門、大三島、因島の三架橋及び児島、坂出の二を早期に完成する方が打出される。同年十二月十六日、大鳴門橋について、建設省のため架橋とし、建設するための架橋として、一鳴門ルートとしては取れぬ。	現在の徳島県は、人口の過疎化、零細な耕地面積や就業者者の老齢化、婦人化維島の閉鎖性から第三次産業の立派ななど、さまざまな問題ををかかえている。このような諸問題を解決するための対策の一つとして、架橋建設が以前より叫ばれてはいた。	では、大鳴門橋をかけることによってどういうメリット・デメリットが生じるのだろうか。
しかし、中東戦争を機会に我が国は深刻な石油危機に直面し、これに伴い輸送要抑制策としての工事前の本四架橋構想は、昭和四十二年三月一日に閣議事	大鳴門、大三島、因島の三架橋及び児島、坂出の二を早期に完成する方が打出される。同年十二月十六日、大鳴門橋について、建設省のため架橋とし、建設するための架橋として、一鳴門ルートとしては取れぬ。	大鳴門、大三島、因島の三架橋及び児島、坂出の二を早期に完成する方が打出される。同年十二月十六日、大鳴門橋について、建設省のため架橋とし、建設するための架橋として、一鳴門ルートとしては取れぬ。	では、大鳴門橋をかけることによってどういうメリット・デメリットが生じるのだろうか。	では、大鳴門橋をかけることによってどういうメリット・デメリットが生じるのだろうか。
した。中東戦争を機会に我が国は深刻な石油危機に直面し、これに伴い輸送要抑制策としての工事前の本四架橋構想は、昭和四十二年三月一日に閣議事	大鳴門、大三島、因島の三架橋及び児島、坂出の二を早期に完成する方が打出される。同年十二月十六日、大鳴門橋について、建設省のため架橋とし、建設するための架橋として、一鳴門ルートとしては取れぬ。	大鳴門、大三島、因島の三架橋及び児島、坂出の二を早期に完成する方が打出される。同年十二月十六日、大鳴門橋について、建設省のため架橋とし、建設するための架橋として、一鳴門ルートとしては取れぬ。	では、大鳴門橋をかけることによってどういうメリット・デメリットが生じるのだろうか。	では、大鳴門橋をかけることによってどういうメリット・デメリットが生じるのだろうか。
した。中東戦争を機会に我が国は深刻な石油危機に直面し、これに伴い輸送要抑制策としての工事前の本四架橋構想は、昭和四十二年三月一日に閣議事	大鳴門、大三島、因島の三架橋及び児島、坂出の二を早期に完成する方が打出される。同年十二月十六日、大鳴門橋について、建設省のため架橋とし、建設のための架橋として、一鳴門ルートとしては取れぬ。	大鳴門、大三島、因島の三架橋及び児島、坂出の二を早期に完成する方が打出される。同年十二月十六日、大鳴門橋について、建設省のため架橋とし、建設のための架橋として、一鳴門ルートとしては取れぬ。	では、大鳴門橋をかけることによってどういうメリット・デメリットが生じるのだろうか。	では、大鳴門橋をかけることによってどういうメリット・デメリットが生じるのだろうか。
した。中東戦争を機会に我が国は深刻な石油危機に直面し、これに伴い輸送要抑制策としての工事前の本四架橋構想は、昭和四十二年三月一日に閣議事	大鳴門、大三島、因島の三架橋及び児島、坂出の二を早期に完成する方が打出される。同年十二月十六日、大鳴門橋について、建設省のため架橋とし、建設のための架橋として、一鳴門ルートとしては取れぬ。	大鳴門、大三島、因島の三架橋及び児島、坂出の二を早期に完成する方が打出される。同年十二月十六日、大鳴門橋について、建設省のため架橋とし、建設のための架橋として、一鳴門ルートとしては取れぬ。	では、大鳴門橋をかけることによってどういうメリット・デメリットが生じるのだろうか。	では、大鳴門橋をかけることによってどういうメリット・デメリットが生じるのだろうか。

強い架橋への願い

譲歩のみられる漁業組合

漁業組合で、まず驚いたことには、徳島県の組合としては反対でないことであつた。つまり、大きな反対運動は起つてゐなかつたのである。(しかし、漁業者の一部では、反対をしてゐる人もあるぞうだ。)そこで、まず反対しないかと思つて見ると、架橋がかけることは県民全体の利であるから(漁業組合としては、辛抱してゐるのである)と聞い

「騒音(列車・車通過の光線)」が放れるときに、常時光線(漁業をすに、この光で魚を寄付けたり)、が放れるものならよいが一時的な光線(列車や車が橋の上を通つてゐる間にだけ放れる光線)は、魚が逃げるためよくない。

あるいは、「自然環境による影響」——海岸には、魚付保安林とか雨天の際土砂が海へ流れ込まぬのが、楯になるものがあるが、楯えられなくなれば、それが工事によつて破壊されると、泥が流し込まれ、海水が濁り、魚が死んでしまふことになる。しかもその被害は、一時的なものであらうとのことだ。

また、橋げた付近で通く自然に潮の流れが速くなり、橋げたを越えて海水は、渦を生じさすらしいので危険である(漁場の縮少)。

このような被害があれば、組合にもかわらず、組合員個人の願ひの強さがよくなるから、無論、農民の願ひのためではなく、少々塩傷が移されても、苦ししいわけでもない。

とかまだ生活をして、とか散歩に対して国からある程度補償されているところもあった。

その補償についてだが、されているのは、鳴門市内の八幡漁業組合、里浦（鳴門・鳴門町）塩田（むろむじ）・常浦（どうのうら）・小鳴門・北灘漁（きたたぎ）・北灘漁業組合）だけで、工事中の補償はされていても、工事後に開港してはまたされていかなかった。なぜなら、またどの程度の被害があるか、わからないからだろうである。

参考）
鳴門市市の補償隻数は、きあがってみたいのと、どうかある被害があるのかうらないのに、事前の話し合いで、予想被害に対して補償しているのだから決して充分ではない、とのことだった。また、支払順（公函）の経済力にも限度がある。

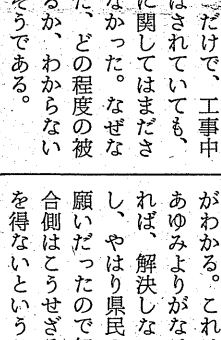
ここでもまた、譲歩していただくことがわかる。これは、あゆみよりがなければ、解決しなければ、やはり県民の願ひだったとの組合側はこうせざるを得ないということからである。

次に、橋の価値

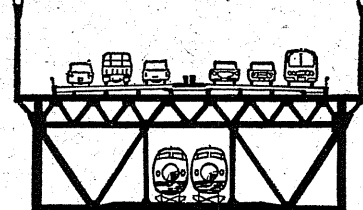
漁業組合は、旅客協働に次いで、反対が強く運動もかんたんと思っていたが、このように、譲歩していったというのは、本当に驚いた。

かきつと何も知時の俄たのために橋のたのどころう般の人によれば、不安な他、このない、かきつとない、この内情を知ったついでにうい無難出来たはずである、船は四国結ぶ公共の輸送機、ルートの開通の前日、いながら当然行ない。現在、児

架橋断面図



船の使用数が国別



解決されぬ補償問題

旅客船協会

本四架橋は、『本四架け橋』といわれ、人々は皆うかれているが、その中でも、どれの補償の約束もなく、不安な日々を過ごしているのがフェリー・旅客船会社であり、その従業員である。

このように無補償の状態がふたつなどがある原因で、現在では、昭和二十七年以前に本州と四国を結ぶ架橋が三十一、従業員約三千三百人、従業員として働く者三十三人と客船に上り下りして生計を立てて

携へている従業員（乗船客）も合わせ、一〇七名。売金（売上金）も合わせ、三〇八名、現狀打開

瀬戸内海の旅客船は補償要求をして、結果は利用客を割れただけの問題の進展はない。利用客は瀬戸内海という状態にあるので行動している

については、本州と陸続きになることは、便利である。なぜなら新鮮な魚が、トラック輸送より安いことになった——これは、品物や現金めず、手間・時間・金銭面が省けることにつなが

約五千六百隻分の千二百六十八隻・漁民数は、一万一千名の千五百五十八名。

これらの補償は、組合としては満足していないところであった。その理由は、実際に橋がで

市民の認識を
—鳴門市—

鳴門市の人々や、その家族もともに、市でい見拾げてはできませんを挙げて

そこで、市としてはこう

（一部の船
いう人々の問題、補償等）

いかにして解決していくか

つもりなのかと尋ねたところ

、「今のところ、橋を建

四国の人々の六十余年に及ぶ

この悲願である。に本市と

四国を結ぶ「あかつき橋」

が、鳴門に「あかつき橋」

とは、果たして鳴門市市民

にとってそれはにも喜ば

しいことなのか。あまりに

も大きい願望ゆえにかくれ

ている問題を忘れてゐるの

ではないだろうか。我々は

最後までこんな感想を捨

けななかつた。

工事が始つた三月、今

もうかれこは、ほろ衷に大

ままでは、はばき裏に大

門橋はかかるかと

、橋がかかるまでは諸

を挙げて賛成し、完成後

光公書などが出てき

青筋たてて怒るようなこ

にあれば、困のは市は

では済まなくなると思

れる。

市役所の屋上からおろ

た「祝・大門橋着工

のたれは、我がのこん

心配も知らず、のりめいて

ののだろうか。

IAKO訪問

[illegible]

校内に漂う清潔感
—府立白菊高校—

