はじめに……■

二十三万天草島民多年の夢であつた「天草架橋」は、いよいよ今年から有料道路として着工されることになり、宇土半島と天草島を五つの橋で結んで、四年後の昭和四十一年には、自動車に乗つたまま、天草に渡れるようになる。

この「天草架橋」の着工を目前にして、今までのいきさつや計画の内容、架橋の効果などを述べてみよう。

有料道路というもの……■

天草架橋は、有料道路として着工されるわけであるが、まず、この有料道路とはどんなものであろうか。

日本には、道路が九十六万キロメートル（県道以上十五万キロメートル）あるが、そのうち舗装されているのは二万四千キロメートル（二・五％）に過ぎない。

ところが、自動車の方は急激にふえて、昭和三十四年には二百四十四万台を越え、戦前一番多かつた昭和十三年の十一倍になり、自動車交通はこれ以上伸びきれないようになり、わが国経済の発展に大きな支障となつてきた。

国は、毎年多額の予算をつけて道路を整備してきたが、自動車交通の激増には追いつくことができないので、昭和二十七年から有料道路の制度をつくり、郵便貯金などの金を借りて道路をつくりはじめた。ところが、それだけでは年に二十億円しか投入できないので、昭和三十年に「日本道路公団」をつくり、民間からも資金を借りて、大急ぎで近代的な道路を建設することになつた。

この借りた金は、通行料金で返済し、返してしまつたら無料で一般に使わせることになつている。

こうして、「明日」でなければできない道路を「今日」つくるのが有料道路の制度である。

全国で、現在利用中の有料道路は四十七ヵ所もあり、工事中のものを加えると六十ヵ所もあるが、九州では、このうち利用中のもの十一ヵ所（関門トンネル、阿蘇登山道路、雲仙道路、西海橋など）工事中のもの五ヵ所（若戸橋、九州横断道路など）、近く着工予定の調査中のもの三ヵ所（天草架橋など）もあつて、これらの有料道路は、観光的にも、地方の産業振興上からも、極めて重要なものばかりである。

天草島の概況……■

日本最大の島

〝波にゆられて不知火消える〟天草島は、大矢野島、天草上島、下島をはじめ大小百二十ほどの島からできている群島であるが、その総面積は八百八十六平方キロメートル、総人口は二十三万人で、日本の島の中では佐渡島（八百五十七平方キロメートル、十二万人）や淡路島（五百九十二平方キロメートル、二十一万人）よりも大きく、日本最大の離島である。

キリシタンの島

この天草島は今から三百二十六年前の寛永十四年に起つたあの有名なキリシタン殉教戦「島原の乱」以来〝キリシタンの島〟〝詩と夢の島〟として海外にまで知られており、欧米において出身地を聞かれ、「九州の天草」と答えれば、「ああ、あのキリシタン殉教の島か」といわれるほどである。

産業

島の産業の特徴は、相当恵まれた各種の条件を備えていながら、非常に立ちおくれているということで、その主な原因は、輸送条件が悪いということである。

農業にしても、温暖な気候に恵まれて、さつまいも、みかん、牛、豚などが主な産物であるが、消費市場まで、金と時間がかかるので、高級な早出しそ菜など作りたくても作れない。

水産業は、島の重要な産業であり、漁獲高も県の六五％を占めていて、真珠と車えびは日本的に有名であるが、沿岸漁業については、たまに大漁があつても、うまく売りさばけないために、肥料にしかならなかつたり、また今後有望視されている養殖漁業にしても、消費市場とのつながりが問題である。

林業は、木炭、薪、坑木、パルプ用材を多く積み出しているが、近ごろは経済的な用材林や、早く太る早成樹（タンニンのとれるモリシマアカシヤなど）の造林をすすめて、林業の振興をはかろうとしている。

鉱業としては、最近の石炭不況にもびくともしない優秀な無煙炭や、日本一良質の陶石や、天草砥石を産し、さらに化学工業の原料となる石灰石や、建設用の石材もたくさん積み出しているが、道路の整備などによる今後の開発が期待されている。

観光

すでに昭和三十一年に「雲仙天草国立公園」として指定を受け、海洋景観やキリシタン史蹟などで脚光を浴びてきたが、観光施設や島内道路の不備のため、観光客も年間三十万人から伸び悩みの状態である。

運輸

天草島と本土間の航路は、三角港をはじめ、八代、水俣、口の津、茂木などの港から定期船によつて、年間百二十万の人が往復しているが、そのうちの七〇％は三角港からのものである。

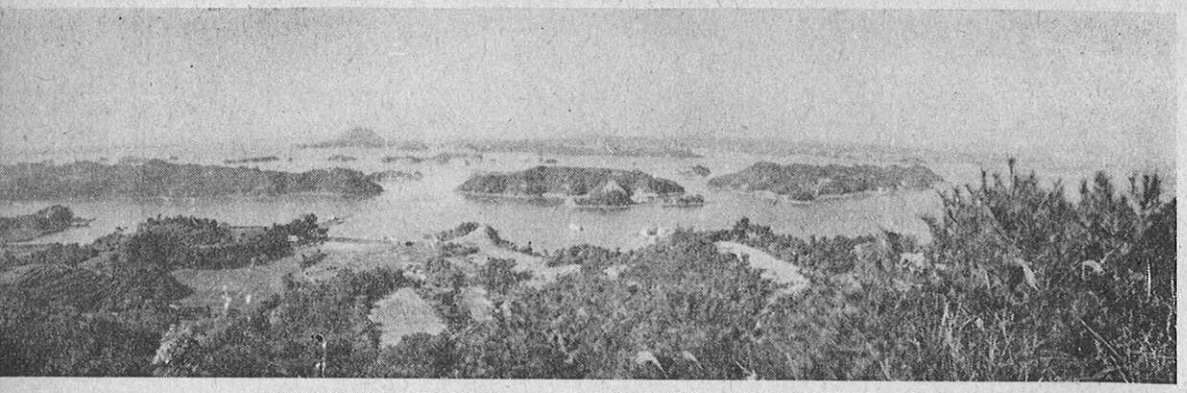
また、貨物は農林水産物、鉱産物をはじめとして、年間百六十万トンも輸送されているが、その三九％は三角、八代、水俣、百貫の四港で取り扱つている。

これら旅客、貨物は、貧弱な港での乗り替え、積み替えの危険性や繁雑さ、および海上の不安定さなど、輸送の悪条件のためにあまり伸びていない。

離島振興

このように発展する要素を多分に持ちながら、本土から離れた島であるために、本土側よりも経済的にはるかにとり残されていたので、長崎県や鹿児島県と一しよになつて、昭和二十八年七月に「離島振興法」を作り、同年十月にこの法の第一次指定を受け、本土側よりも高率の補助を受けながら、各種の事業を実施し、極力島の後進性の除去につとめてきた。

また、この法律も昭和三十七度までの十年間の時限法であるため、さらに十年延長するように今国会に上提し、二月二十三日に参議院で可決され、三月二日に公布された。



千巌山から眺めた天草松島……この島々に美しい橋がかけられる日も近い

これまでのいきさつ……■

この天草島のおくれをとりもどす根本的な方法は、本土と陸つなぎにして、離島でなくすることが必要で、昭和の初期にいだかれた「天草島と本土を橋で結び、本土なみに発展させたい」という先覚者の夢は、時を追つて現実化し、昭和二十九年から「天草架橋」として具体的に調査が進められ、三十一年には日本道路公団が発足したので、公団にお願いしてさらに調査を進めた結果、ここに地元島民の熱意が実を結び、今年から着工することになつたのである。

端緒

天草上島と下島の間の本渡瀬戸に橋が架り、この二つの島が一つになつたのは大正末期であるが、そのころからいつそのこと天草島を宇土半島に結びつけたらと考えられていた。

さらに、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つたとき、「本土―天草間の架橋」が提唱されて架橋の端緒となつたのである。

その後、当時の関門鉄道トンネル工事に刺激されて、昭和十一年十一月の県会で、一議員が「三角から大矢野島に橋を架け、大矢野島と天草上島を優秀な連絡船で結び、天草を九州本土に直結し、島内幹線道路を整備して、交通の開発をはかれば、二十万郡民が他の地方と同じ文化の恵沢に浴することができる。」というような発言もされたが、その頃としては、技術的にも資金的にも問題が大きく、まだまだ〝夢のかけ橋〟の域を出なかつた。

第一期調査（県の概要調査）

戦後の日本経済の復興躍進につれて、県としても各種の開発、振興計画を総合的に企画推進することになり、その一環として昭和二十八年に当時の九州地建の伊藤局長の助言もあつて、改めて「天草架橋」の構想がとりあげられることになつた。

そこで、地元の熱意も急速に高まり、二十九年十二月に架橋促進の母体ともいうべき「天草架橋期成会」が発足し、地元、県、国会、有志家一体となつてその促進運動を展開するとともに、三十年二月から島民の一円献金もはじまつた。

県では、早速技術的各種調査（担当は土木部道路課）を行なうとともに、経済的可能性（担当は当時の振興局総合開発課）なども検討して、極めて明るい見透しを得ることができた。

第二期調査（県の本格調査）

その結果、昭和三十年に本格的な調査をすることになり、技術調査については、九州地建の指導のもとに、長崎海洋気象台や深田地質研究所などに専門事項の調査を委託して、各種の調査を実施した。

架橋ルートの案にしても、東（三角―戸馳―維和―阿村）、中央（三角―大矢野―合津）、西（三角―大矢野―大浦）の三案を概査して中央線を本命とし、これについては、さらに地形、地質、深浅、潮流、航路などを検討して一本のルートを決定し、細部の橋梁、取付道路の設計を行なつた。その結果は、「天草架橋実施計画書」（昭和三十一年二月、九州地建、熊本県）として発表したが、建設費十五億六千万円（橋梁六橋一、一〇六・三㍍、取付道路八、三一三・三㍍）の計画で、三角中央から大矢野島（登立―柳）―永浦島―大池島、池島―前島―天草上島（合津）に至るルートが定められ、その後の架橋計画ルートのもとになつた。

一方経済調査については、九州経済調査協会の協力を得て、旅客、貨物別に詳細な現地調査を実施し、時間的、運賃的にみた有利性などから、収支採算性を出した。

これは、「天草架橋経済調査報告書」（昭和三十一年二月、熊本県）として発表したが、二十年以内で十分採算のとれる計画であることを立証した。

そこで、早速この計画書と報告書を添えて、「道路整備特別措置法にもとづく有料道路貸付金申請書」（天草架橋、昭和三十一年二月）を建設大臣に提出し、〝有料道路として県が実施する〟ことを正式に意志表示し、直ちに建設省に最初の架橋説明会を開いて、この計画の優秀性を認識してもらうことができた。

第三期調査（公団の概要調査）

その後、建設省の有料道路部が独立して、「日本道路公団」として発足したので、早速公団本社および福岡支社に説明、陳情して、架橋の有望性を深く認識してもらうことができた。

建設省や道路公団に説明した際、若干問題点の指摘を受けたので、両調査とも一部再検討を加え、三十一年五月に改訂版を作成した。

その後も公団本社、支社および関係方面に再三説明、陳情を重ねた結果、道路公団としても架橋調査に着手することに