

## 五、本四連絡橋問題の回顧と展望

### 1 序 説

海は元來、文化の交流を阻むものであるというよりは、むしろこれを促進するものである。いつの世でも海を支配した臨海都市や国家は多彩な文化の刺激を受け、その恵沢に浴し、経済的にも豊かで文化的には進歩の担い手であった。確かに海は、嶮阻な山々や果てしない砂漠に較べて、より速くより容易に文化や物資の交流を促す機能をもつてゐる。

しかし海、はいつも油を流したように平和で柔順であるわけではない。風浪が荒れ狂う日もあれば、濃霧に閉ざされ寸尺をも弁じ得ぬ夜もある。単に海上の輸送が阻まれるばかりでなく、目を蔽う海難に見舞われることも稀ではない。本土と四国は文字通り指呼の間にあり、船便とりわ

けフェリーの発達により、相互の交流は深まり、両経済の同質化は加速してきた。とはいえ両者は依然内海を隔てておる事実には変化がないのである。内海で最も短く且つ交通量が最も多い宇野、高松を結ぶ連絡船が、濃霧のために坐礁し、一瞬にして一六八人も生霊が奪われたのは、昭和三十年五月のことであつた。この惨禍は今尚われわれの記憶に新たなものがある。

されば本四の架橋は多くの人のかねてからの願望であり憧れであつた。讃岐の生んだ明治の先覚者大久保基之丞先生は、八十年も前に、夙にこの綿々たる願望をその手記に綴つておられる程である。しかしそれら多くの人々の願望は、永きにわたつて見果てぬ「夢」であつた。それを実現するに足る技術力と工事力、更にはそれを支える経済力と財政力に恵まれていなかつたからである。

ところが一九三七年、一、二八 米のスペインをもつサンフランシスコの金門橋の竣工に次いで、一九五七年には米国のマッキナック・ストレイト橋（スパン一、一五八米）、一九六四年には英國のフォース・ロード橋（スパン一、〇六米）とニューヨークのヴェラザノ・ナロース橋（スパン一、二九八米）が、一九六六年にはポルトガルのサラザール橋（スパン一、〇一三米）と英國のセバーン橋（スパン九八八米）がそれぞれ竣工した。

かくて長大橋の架設技術は、この種の経験を通して長足の進歩をとげ、土木技術界に大きい自

信をもたらしした。かくて夢のかけ橋といわれた本四連絡橋の問題も、漸く現実性をもつたものになつてきたのである。日本の土木技術界が、この種の先行的な経験に無関心であり得る筈はなかつた。日本の技術頭脳が遠からず問題の本四連絡橋の架設に挑戦するであろうことが、広く期待されるに至つた。既に日本の土木技術は、国際入札で破れたとはいえ、黒海の入口をまたぐボラス長大橋に挑む程の実力を蓄えておるのである。

このような背景の下に、本四連絡橋の本格的調査が、政府によつて手が染められたのは、昭和三十四年であつた。それより先、日本国有鉄道は既に昭和三十年から鉄道併用橋につき調査を始め、昭和三十三年からはこれを日本鉄道建設公団に移管して引続き調査を進めた。これに要した政府の調査費は昭和四十四年度までに六十億二千八百万円に上がつておる。

## 2 技術上の問題点

昭和三十六年秋、建設省と日本鉄道建設公団は共同して土木学会に、本四連絡橋の技術的検討を委託した。翌三十七年一月、同学会は「本州四国連絡橋技術調査委員会」(委員長、青木楠男 早大名誉教授)を設置し、次の専門部会と小委員会を設けて本格的な検討を始めた。

基礎に関する専門部会 (部会長 沼田国土館大教授)

上部構造に関する専門部会 ( " 青木早大名誉教授)

耐風設計小委員会 (委員長 平井東大教授)

耐震設計小委員会 ( " 岡本東大教授)

この調査委員会は、五年有余にわたり、延三三五回に達する検討を重ね、昭和四十一年三月、中間報告を行なった。これによると、五〇〇米級吊橋の上部構造の建設は技術的に可能であるが、大型海中基礎の建設については、今後の調査検討により、技術的に可能な方法を見出し得るものと考えるところ、どちらかといえばあいまいな報告であった。その後、同調査会においては、耐震構造を巡る意見の調整等に随分手間どったようであったが、同年五月十九日に最終報告を脱稿し、その要旨を公表した。これによると次の通りである。

Aルート(神戸 鳴門ルート)

このルートの架橋計画は、設計施行の諸条件が、世界にも実施例のない極めて厳しいもので、中央支間長が一、五〇〇米の吊橋、水深四〇〜五〇米、潮流毎秒四米における根入れ三五米の多柱基礎、根入れ四〇〜五五米の脚付ケーソン基礎等に、多くの技術的問題が残されている。従って次の事項につき、十分な調査検討を必要とする。

- (1) 詳細な地質調査、特に巨大な基礎に対する基礎地盤の工学的諸性質の把握
  - (2) 耐震設計法の合理化及び施工時を含めた耐風安定性の確認
  - (3) 水深四〇〜五〇米及び潮流毎秒四米における根入れ三五米の多柱基礎、或いは根入れ四〇〜五五米の脚付ケーソン基礎を含め基礎施工の裏付けのための大規模実験
  - (4) 中央支間長一、五〇〇米級の吊橋に対する耐風性の優れたケーブル及び補剛トラスの架設工法の裏付け実験
  - (5) 海上作業についての実験的裏付け調査
  - (6) (3)及び(4)に関連する施行機械の開発と実験
  - (7) 工事中及び完成後の船舶航行対策及び安全施設の研究と実験
- B ルート (宇野〜高松ルート) (略)
- C ルート (日比〜高松ルート) (略)
- D ルート (児島〜坂出ルート)
- このルートの吊橋の最大支間長は、一、一一〇米で水深三五米、根入れ一〇〜一五米の基礎が条件的に厳しい場合であつて、技術的問題は少ない。しかしその実施に当たっては、次の事項に留意して十分な調査と慎重な準備とを忘れてはならない。

本四連絡橋問題の回顧と展望

- (1) 耐震設計法の合理化及び施工時を含めた耐風安定性の確認
- (2) 中央支間長一、〇〇〇米級の吊橋に対する耐風性の優れたケーブル及び補剛トラスの架設工法の裏付け実験
- (3) 海上作業についての実験的裏付け調査
- (4) 工事中の船舶航行対策及び安全施設の調査研究
- Eルート(尾道 今治ルート)(略)
- この技術調査の結果は、若干の注文がついてはいるが、疑もなく本架橋の技術的可能性に対し肯定的な自信を示すものであった。その発表は、従って、本四連

ルート	道路橋・併用橋の別	橋梁規模	最大支間長	最も深い基礎工			
				潮流	水深	根入れ	+
A	道路橋	km	m	m/sec	m	m	m
	併用橋	6.6	1,514	4	50	35	85
D	道路橋	"	1,515	4	50	43	93
	併用橋	6.1	1,111	2	35	10	45
E	道路橋	"	1,113	2	35	15	50
	併用橋	9.0	1,010	3	15	5	20
附	ヴェラザノ・ナロス	4.2	1,298		6	46	52
"	金門橋	2.7	1,280	3	20	11	31
"	サラザール	3.2	1,013	3	27	52	79

1. 橋梁規模は、本州四国汀線間距離のうち島しょ部を除いた海上部延長により示す。
2. 最も深い基礎工は、同程度の深さの場合、水深の大きい方の基礎工をとった。
3. Dルートにおいて、航路幅員との調整が可能であれば、最大支間長は870mの計画となる。

絡橋の実現に決定的なエポックを画し、本問題に現実性と具体性を加え、その推進に一層の熱氣を喚起するに至つたのである。因に本四連絡橋の主要諸元を表示すれば前頁の表の通りである。

### 3 工費と工期の概算

次いで政府は昭和四十三年二月二十七日、本四連絡橋の工費と工期を発表した。勿論これは概算の域を出るものではないが、次のような配慮の下に積算したものである。

1. 四車線とする。但し現在一般道路橋のない海峡部は六車線とする。
2. 本州側の起点は国鉄二号バイパス、四国側のそれは四国縦貫または横断自動車道の取付までとする。
3. 施行計画は、各施行箇所ごとの諸条件を考慮して、最も安全性と確実性ありと判断される施工法による。即ち、
  - イ. 最少限度の作業基地、補助港、荷揚場等は、予め準備して施行業者に貸与する。
  - ロ. 特殊な作業用船舶や機械類は施行者に貸与するが、できるだけ転流用をはかる。
4. 作業種別ごとの稼働率は、昭和三十九年以来の気象海象の観測結果を基とし、国内外の海

5. 上工事や大規模工事を参考として計算する。
  5. 基礎工事は航行水路をはさんで交互に施行すると共に、工事中及び竣工後の航行安全を保証する措置を講ずる。
  6. 基礎工事の支持枠その他特殊な工事は、台風期をさけると共に、熟練作業員の集団的施行による。
  7. 土木学会の報告で指摘された大規模実験、その他問題点の解明及び実施に要する期間と費用を合算する。
  8. 人件費や諸物価は昭和四十二年十二月現在のものとする。
- 以上は道路橋の部分の積算についてである。その積算結果は、次頁の事業総括表に集約されておる。鉄道併用橋の積算の基礎は道路橋の場合と概ね同様であるが、取付箇所はそれぞれ既存の山陽本線、鳴門線、予讃本線とし、明石・鳴門及び下津井・坂出間の海峡部において橋梁が併用されるものとしたものである。その積算結果は、二四九頁の併用橋ルート別事業総括表に示されておる。



巨 暮 芥 考 / 説 苑 ( 本 四 架 橋 )

事 業 総 括 表 ( 金 額 の 単 位 は 百 万 円 )

項目	A ル ー ト		D ル ー ト		E ル ー ト	
	数 量	金 額	数 量	金 額	数 量	金 額
(1) 海 峡 部 工 事 費		151,326		121,278		139,138
イ) 上 部 工 費	7,105m	52,558	8,708m	47,441	11,421m	63,305
吊 索 の 他	7,005 "	52,404	4,918 "	34,693	8,235 "	53,122
下 部 工 費	100 "	154	3,790 "	12,748	3,186 "	10,183
吊 索 の 他	17 基	97,668	61 基	72,847	68 基	74,393
維 持 施 設 費	15 "	97,548	11 "	52,558	23 "	59,103
付 帯 地 補 償 費	2 "	120	50 "	20,289	45 "	15,290
口) 間 接 費		1,100		990		1,440
二) 実 施 調 査 費		1,460		950		1,400
		2,300		850		930
		7,754		6,154		7,073
		8,400		4,900		4,500
へ) 予 備 費		171,240		134,132		153,041
		17,124		13,413		15,304
事 業 費		188,364		147,545		168,345
(2) 陸 上 部 工 事 費	80.2km	43,504	31.9km	25,786	69.5km	36,178
イ) 本 島 上 部 側	2.9 "	3,160	21.1 "	7,599	3.3 "	5,224
四 国 側	65.1 "	30,621	1.1 "	1,326	37.6 "	20,988
口) 付 帯 工 事 費	12.2 "	9,723	9.7 "	16,861	28.6 "	9,966
二) 間 接 費		427		68		102
		9,483		4,145		9,742
		4,540		2,550		3,912
水) 予 備 費		57,954		32,549		49,934
		5,795		3,255		4,993
事 業 費		63,749		35,804		54,927
(3) 合 計 建 設 費		229,194		166,681		202,975
事 業 費		252,113		183,349		223,272
調 査 ~ 準 備 ~ 現 場 = 工 期	3 ~ 2 ~ 9 = 14 年		2.5 ~ 2 ~ 6.5 = 11 年		2 ~ 1.5 ~ 6.5 = 10 年	
鋼 材 量	381,600 t		310,600 t		358,500 t	
海 峡 部 { 上 部	183,400 "		169,600 "		225,900 "	
下 部	131,800 "		91,000 "		84,900 "	
陸 上 部	66,400 "		50,000 "		47,700 "	
コンクリート量	1,571,200m <sup>3</sup>		1,181,300m <sup>3</sup>		1,372,300m <sup>3</sup>	
海 峡 部	895,400 "		807,600 "		844,600 "	
陸 上 部	675,800 "		373,700 "		527,700 "	

注) Aルートの撫養の瀬戸, Dルート of 番の洲, Eルート of 尾道瀬戸は陸上部に含めた。

本四連絡橋問題の回顧と展望

併用橋ルート別事業総括表（金額の単位は百万円）

項目	A ルート		D ルート	
	鉄道及び道路		鉄道及び道路	
	数量	金額	数量	金額
(1) 海峽部				
イ) 工事費	6,901m	199,700	9,525m	144,100
上 吊工費		74,000		62,500
その他	6,901 "	74,000	4,621m	44,000
下 吊工費		-	4,904m	18,500
その他	14基	124,600		80,600
維持施設費		1,100	11基	58,000
付帯工事費		1,500	55基	22,600
八) 用地補償費		2,300		1,000
二) 管理費(間接費)		10,200		1,000
水) 実施調査費		9,200		900
建設費		222,900		7,300
予備費		22,290		5,500
事業費		245,190		174,680
(2) 陸上部				
イ) 工事費	77.0km	47,000	77.6km	41,300
本州側	8.9 "	8,300	2.9 "	4,100
島しょ側	56.5 "	26,900	62.5 "	27,500
四国側	11.6 "	11,800	12.2 "	9,700
付帯工事費		1,700		400
八) 用地補償費		7,200		9,300
二) 管理費(間接費)		4,800		4,300
建設費		60,700		55,300
予備費		6,070		5,530
事業費		66,770		60,830
ハ) 計		116,000		73,100
建設費		127,600		80,410
(3) 合計		338,900		231,900
(1)+(2) 事業費		372,790		255,090
調査～準備～現場～工期		3～2～10＝15年		2.5～2～7.5＝12年
鋼材使用量		520,900 t		435,000 t
海峽部 { 上 部		228,000 "		201,100 "
{ 下 部		193,400 "		134,000 "
陸上部		99,500 "		99,900 "
コンクリート使用量		2,668,000m <sup>3</sup>		2,086,000m <sup>3</sup>
海峽部		1,766,000 "		1,432,000 "
陸上部		902,000 "		654,000 "

#### 4 船舶航行上の問題点

次に船舶航行の安全上の問題については、海上保安庁が建設省からの委託要請に基づき、本四連絡架橋航行安全技术検討会議(議長、谷東京商船大学教授)を設け、昭和四十三年五月九日から検討を始めた。その調査は次の各項目にわたって行なわれた。

1. 両架橋海域における船舶交通量の調査及び将来の予測
2. 限定水域における特定船舶の航行実態調査
3. 船舶航行の安全確保に必要な事項、例えばレーダ映像に及ぼす影響、架橋に因る船舶交通の輻輳度を与える影響等

この検討会議はそれから前後六回、実船による調査は巨大船、小型船を含めて前後四回、それぞれ行なわれ、作業部会は頻繁に開かれたようである。その結果を要約すると次の通り。

1. 架橋が船舶の輻輳度を与える変化の測定には種々の前提条件があり、その精度の向上は今後の統計的解析に俟たねばならないが、架橋に伴う輻輳度の変化は、さして高いとはいえない。

2. 橋脚周辺の潮流変化の操船に与える影響については、角形で断面の大きい橋脚の場合には、橋脚に接近する小型船舶の操船につき注意する必要がある。
  3. レーダ映像に与える影響については、橋脚判読の困難性のほか、スパンの強い反射エコー、橋梁に近い架空電線等が、映像の判断に注意すべき影響を与える。
  4. 停止情力の大きい巨大船舶は、架橋線の前後相当の直進距離が必要である。小型船の場合は、時刻によって輻輳し、架橋海域における航行船舶間の見合い関係が複雑になる。
  5. 橋脚をよりよく識別させるため、レフレクタ等の設置、橋梁の反射エコー弱化措置、航行船舶の灯火や陸上灯火の誤認防止措置等が必要である。
  6. 橋脚周辺の攪乱流域の規模をできるだけ小さくすること。
  7. 架橋による環境変化に対応した航行規則が必要である。
  8. 水路環境の整備と事故対策が必要である。
- 一方、海難防止研究会は、特別委員会をつくって各ルートの実施調査を行ない、昭和三十四年から四十二年にかけて、数回その結果を発表すると共に、政府はじめ関係機関に要望するところがあった。その意見を要約すると、次の通りである。

「四国の後進性を打開するための本四連絡架橋の建設準備は、誠に当を得た計画であるが、今

後益々輻輳が予想される瀬戸内海の船舶通航上の障害となる明石海峡への架橋は、その効果を半減し、悔を後世に残すものである。この架橋案は英国西南海岸で発生したトリーキャニオン号のような大海難も、その絶無は期し得られないであろう。

そこで現在までに発表されている架橋案では、海難防止の見地より見れば、岡山・香川連絡橋案が最もよいと認めざるを得ない。」

## 5 架橋の経済効果

### (1) 両県による調査

岡山・香川両県では、昭和三十五年から昭和四十一年にかけて、磯村英一都立大学名誉教授（都市社会学）、植村福七香川大学教授（交通経済学）を瀬戸大橋経済顧問に委嘱し、瀬戸大橋の経済調査を進めてきた。尚、植村教授は、私のクラス・メイトで親交を重ねていたが、昭和四十年十二月、米国において不幸客死された。

本経済調査によって明らかになった主要点は次の通りである。

#### 1. 鉄道併設の必要性和投資限界（植村教授）

A. 鉄道併設の必要性

道路及び鉄道はそれぞれの輸送機能に応じたそれぞれの経済的輸送分野をもち、道路は短距離小量輸送、鉄道は長中距離大量輸送に適している。もし道路単独橋にするならば、鉄道体系は依然として内海により遮断され、本州四国連絡橋としての価値は半減するであろう。道路の単位面積当たりの輸送力は、次表で明らかな通り鉄道の十分の一以下であるので、道路橋だけでは四国本土間輸送需要量の増加に対応できない。また幅一米一時間当たり輸送力においても鉄道の方が著しく大きい。

輸送力比較

項 目	鉄 道	バ ス	乗 用 車
一時間当たり輸送力	四二、〇〇〇人	四、二〇〇人	二、八八〇人
幅一米一時間当たり輸送力	八、四〇〇	一、〇五〇	七二〇

(註)「鉄道の複線と同じ輸送力をもつ道路」の建設に要する土地は、鉄道の十倍を必要とするので、わが国のように、人口稠密で平地に恵まれない国では、大量交通機関としての幹線交通網としての鉄道を無視することはできない。如何にモータリゼーションの時代になっても、道路だけで幹線輸送が賄えるものではない。

B. 瀬戸大橋の投資限界

昭和四五年度、昭和五〇年度及び昭和五五年度における瀬戸大橋の総料金収入を推計すると次の通りになる。

年 度	道路橋	鉄道橋	計
昭和四五年度	五七億円	一八億円	七五億円
昭和五〇年度	九二	二三	一一五
昭和五五年度	一二五	二八	一五三

昭和四五年及び昭和五〇年を基準年とした場合の投資限界を推計すると次の通りになる。

前提条件 建設費は全額借入金

利率は年七%

維持管理費は年五億円(当初年度収入の約六・五%)

償還期間は三〇年

工期は五カ年、年額三〇〇億円ずつ工事することとして、工事費総額は

一、五〇〇億円

料金収入の伸びは道路橋一二%、鉄道橋五%

2. 昭和四五年基準 投資限界 二、〇五〇億円  
昭和五〇年基準 投資限界 二、六三一億円  
瀬戸広域圏の発展と架橋（磯村教授）

A. 瀬戸内海ベルト地帯の開発には、中国四国の両沿岸地域を中心に第一次圏、岡山・広島・香川・愛媛・徳島、第二次圏、高知・島根・鳥取の総合圏を設定して強力な中核地帯を設定することが必要であること。

B. それによって、従来、阪神過密地域に隷属する傾向が強かった中国・四国経済圏の確立を計ることができるばかりでなく、山陰や四国中南部地域の積極的な開発をなしうること。  
C. 新産業都市建設促進法による指定地が、圏内に散在しており、それらを更に拡大した地域計画に総合することによって日本の新しい開発圏を設ける可能性をもっていること。

D. 瀬戸広域圏の設定は、阪神過密地域の緩和に役立つばかりではなく、関西経済圏の強化に大きな基盤を与えることになること。

E. 中国縦貫道路の建設による関連地域の経済成長を見ると、その波及効果は、瀬戸圏内よりもむしろ阪神や北九州に多く集中する傾向があり、南日本国道の建設もその影響は瀬戸圏内には殆どなく、阪神への集中度、集積度を著しくすることを考慮すること。



- F. 東西の交通各線のみ開発は、瀬戸圏の形成にマイナスの影響が考えられる。どうしても中国・四国を通じての南北の交通路線が必要であること。
- G. そのためには、中国・四国の伝統的連絡ルートである岡山・香川をつなぐ瀬戸大橋の計画が絶対必要であること。
- H. 太平洋ベルト地帯のうち、特に東海道メガロポリスへの人口等の集中、集積が強くなってきたので、瀬戸広域圏を何等かの方法において統一性のある開発地域とする必要があること。
- I. 中国・四国横断道路（日本海 瀬戸内海 太平洋）の開発は、日本の開発にとって絶対に必要であること。その実現が最も可能な路線は、瀬戸大橋架橋が予定される地域が望ましいこと。
- J. 架橋による交通はフェリーによる交通と質的に大きな違いがあるばかりではなく、新しい広域圏（岡山 香川）の形成の上で重要であること。明石鳴門の架橋ではこのような広域都市圏は形成されないこと。
- K. 山陽新幹線の決定は、中国、特に瀬戸内海沿岸の中国地方をして東西交通の通過地域にする恐れがあるので、南北連絡によっては是非中核的結節地域をつくる必要がある。その結節を強くするためには瀬戸架橋以外にはないということ。

3. 中四国地域体制研究調査（財団法人国土計画協会）

(1) 中四国地域開発の方向

最近の都市化、工業化の波は、京浜、中京、阪神を結ぶ東海道メガロポリスからはみだし、周辺の地域に拡がりつつある。中四国地域はこのような日本経済の動きを受け止め、ここに新しい広域経済圏を形成して、既成大工業地域の一層の過密化を防止し、国土の均衡ある発展に役立つものとして期待されている。

この地域には、岡山・高松・広島などの中核都市、五つの新産業都市、三つの工業整備特別地域があり、これらを有機的に結合し、瀬戸圏として一体的な開発を計る必要がある。

瀬戸圏が、首都圏・中部圏・近畿圏と並び、第四の広域経済圏として、わが国経済発展の一翼を担う地域となるためには、地域相互間の機能分担が促進され、開発効果が周辺部の背後地域にまで及ぶよう輸送交通網を、岡山・広島・高松・松山をターミナルとするように格子状に整備することが望まれる。

瀬戸圏交通網の整備にとつて、本州四国連絡橋の架橋は最も重要な課題であるが、瀬戸圏の南北を結ぶ大動脈としては、技術的にも経済的にも、優位性が明らかでない瀬戸大橋の果たす役割は極めて大きい。

昭和 50年、55年の主要経済指標

項 目		昭和40年	昭和50年	昭 和 5 5 年		
				架設さ れない 場合	瀬戸大 橋架設 の場合	明石鳴 門大橋 架設の 場合
人 口 (千人)	全 国	98,275	109,866	116,760	116,760	116,760
	中 国	6,871	6,674	6,553	6,551	6,552
	四 国	3,975	3,553	3,355	3,351	3,356
所 得 (35年価格億円)	全 国	202,239	418,966	544,212	545,067	544,484
	中 国	11,589	21,328	27,016	27,290	27,169
	四 国	6,680	12,698	16,918	17,956	17,605
工 業 生 産 高 (35年価格億円)	全 国	284,957	617,591	826,263	831,824	831,453
	中 国	17,898	34,912	47,761	48,347	48,117
	四 国	6,964	13,975	20,702	22,034	21,718
本州・四国間旅客輸送量 (千人)		16,618	38,285	51,703	56,928	54,492
本州・四国間貨物輸送量 (千トン)		40,075	79,609	114,362	125,567	121,277

(2) 本州四国連絡橋の経済効果の計量分析

本州四国連絡橋ルート決定の参考になるよう、

1. 架橋されない場合

2. 昭和五〇年に瀬戸大橋が架橋される場合

3. 同じく明石鳴門大橋が架橋される場合

の三つのケースに分けて学術的に公平に調査した結果、前頁の表の通り瀬戸大橋の優位性が明らかとなった。

即ち、明石鳴門大橋に比べて、次のことがいえる。

1. 国民経済をより大型のものにする。

2. 地域開発を西に伸延させ、東海道メカロポリスを拡大する。

3. 人口の分散および開発拠点の適正配置など国の施策に適合する。

(3) 本州四国連絡橋の交通量

架橋五年後の昭和五五年における連絡橋経由の旅客数を比較すると「表1」の通りで、瀬戸大橋が三、四三六万人となり、明石鳴門大橋の場合の旅客数一、九八二万人の約一・七倍に相当する。また、貨物量は「表2」の通りで瀬戸大橋が六二、八八五千トンとなり、

明石鳴門大橋の場合の四四、二〇七千トンの約一・四倍に相当する。

(2) 政府による調査

本州四国連絡橋に関する経済調査は、予想より随分おかれて昭和四十五年五月十三日に発表された。発表がおくれたのは、この調査結果が多くの論議を呼び、ルート別の着工順位をめぐる政治的混乱を避けるためであった。ところが本四連絡橋公団の発足が決まったので、到々発表することになったものである。この調査は建設省と日本鉄道建設公団が協力して、昭和四十二年より進めら

[ 表 1 ] 昭和50年、55年の旅客の機関別交通量 ( 単位千人 )

区 分	年別	連絡橋鉄道			フェリー	船舶	航空機	合 計
		鉄道	自動車	連絡船				
瀬戸大橋架設の場合	50年	14,090	7,093	1,160	6,019	4,723	5,200	38,285
	55年	21,542	12,817	1,947	8,353	5,014	7,255	56,928
明石鳴門大橋架設の場合	50年	7,880	5,447	8,005	7,263	4,674	5,016	38,285
	55年	10,356	9,463	11,877	10,032	6,604	6,160	54,492

[ 表 2 ] 昭和50年、55年の貨物の機関別交通量 ( 単位千トン )

区 分	年別	連絡橋		鉄 道 連絡船	フェリー	船 舶	合 計
		鉄道	自動車				
瀬戸大橋架設の場合	50年	23,813	10,759		5,635	39,402	79,609
	55年	46,457	16,428		9,136	53,546	125,567
明石鳴門大橋架設の場合	50年	19,145	4,767	6,257	10,416	39,024	79,609
	55年	33,755	10,452	11,555	15,150	50,365	121,277

れていた。そしてその内容は新たに開発された地域経済計量モデルを用いて、各ルートの架橋が地域経済に及ぼす影響の大きさを計測し、これと建設費とを比較して、各ルート別の経済効果を求めたものである。しかしこの調査には局地的な開発による交通需要が含まれていないし、東北より九州に至る主軸ルート以外の鉄道新幹線が算入されていないので、未だ中間的なもので、本州四国連絡架橋による経済効果の概要を示す程度のものである。

本州四国連絡架橋は、わが国総人口の四〇%、国土面積の五〇%を占める四国四県を陸上交通により初めて本州と直結し、四国地方開発に決定的な立地条件を与えて、西日本発展の基盤を造るものである。その計画の適否は、この地域の経済の伸長に影響するところが極めて大きい。また架橋による経済効果は、連絡橋建設計画の指針を得るための資料になるので、適切且つ詳細なプログラムに基づいて慎重に解析する必要があるとしておる。

経済効果の計測は、昭和四十二年の時点において、わが国の将来における人口の動態、土地利用の状況、産業の伸長度、交通機関の整備状況等各種要因の長期的な仮定の上に組立てられたものである。この計測は、従って、今後これらの前提条件の変化、特に通行料金の設定方法、道路・鉄道等の輸送条件、技術開発、概算工費等の変化によって大きく影響されることが考えられるので、今後更に調査を継続すると共に、これらの条件を十分に精査した上で妥当な補正を加える必要があると指摘しておる。

1. 計測の方法

経済効果の計量は上記の前提条件に基づいて後述の地域経済計量モデルにより、左記各ルート<sup>1)</sup>の各種架橋計画について経済的評価を行なった。

- A ルート (神戸 鳴門) … 併用橋案 (A併)、道路単独橋案 (A単)
- D ルート (児島 坂出) … 併用橋案 (D併)、道路単独橋案 (D単)
- E ルート (尾道 今治) … 道路単独橋案 (E)

(註) 1. A、D ルートは高速道路規格 (六車線)、E ルートは一般道路規格 (四車線) とする。

2. 併用橋は道路と鉄道在来線との併用とし、鉄道新幹線は考慮していない。

また、A、D、E の三ルートの架橋の組合わせ等については、次の三種類の場合をそれぞれ計算している。但し、工費・工期については既に発表されたものを用いている。

- イ) 一ルートのみに着工し、他の二ルートは建設しない場合 (単一架橋)
- ロ) 三ルートを同時に着工した場合 (同時架橋)
- ハ) 一ルートのみ先に着工し、他の二ルートについては昭和六十一年に併用開始するものとした場合 (段階架橋)

また、本州四国連絡橋による経済効果の量的評価は、次の三つの方法によることとしている。

- (イ) 近畿・中国・四国・北九州四地方における生産所得の増加額については、架橋による経済効果の波及が一応安定すると考えられる時点として、三ルート架橋完成五年後に当たる昭和六十五年の生産所得増加額（連絡橋がない場合との比較）を計算した。
- (ロ) 架橋計画毎の投資効率としては、便益費用比を求めることとしている。その場合便益額としては投資後の効果が十分に把握でき、しかもモデル計算の精度から限界と考えられる昭和七十五年までの毎年の生産所得の増加額の累計値を採り、これと建設費の比を計算した。但し便益費用比の計算には便益額、建設費共に年率六％として昭和四十年価値に割引換算したものをを用いている。

- (ハ) 架橋計画を有料事業としてやる場合の採算性については、現行フェリー及び国鉄宇高航路の運賃を基準として、建設費の比率に応じたルート別料金を設定し、ルート毎の貨客輸送量と償還年数を計算している。

## 2. 地域経済計量モデル

今回の経済効果の計算に用いられた地域経済計量モデルは、交通施設整備効果分析モデルともいうべきものである。即ち交通施設の整備が地域に与える経済効果を計量的に把握する



ため、交通施設の整備されて経済距離が短縮され、地域ポテンシャルが変化し、地域経済構造が変化するという形で捉えることとしている。従つてこのモデルは長期のもので、波及効果・逆流効果が明らかで、交通施設整備のシミュレーションが可能であることを要件として、新たに開発したものであるといわれる。なお構造方程式の体系の作成に当たつては、近畿六府県、中国五県、四国四県及び福岡・大分の十七府県を内生地域、その他の地域を外生地域としている。

3. 各種架橋案の経済効果

(イ) 生産所得の増加額

各種架橋計画について連絡架橋による内生地域の生産所得の増加額(昭和六十五年時点)を求めれば「表1」の通りとなる。表によると架橋による地域別の生産所得の増加は、いずれの架橋計画についても四国地方に特に大きな利益をもたらすこと、単一架橋の場合はもとより、同時架橋及び段階架橋のいずれの場合についても、併用橋の所得効果が大い。

(ロ) 投資効率

各種架橋計画について昭和七十五年までの便益費用比を求めれば「表2」の通りとな

る。表によると、単一架橋の場合は、Dルート道路単独橋の投資効率が最も高く、以下D併、A単、A併、Eの順となるが、D併とA単の差は僅差であること。

同時架橋の場合は、Aルート、Dルート共に道路単独橋とする場合の投資効率が高く、共に併用橋とする場合の投資効率は低い。

更に段階架橋の場合は、Aルート、Dルート共に道路単独橋とする場合の投資効率が最大となるが、Aルート、Dルートに併用橋を考えることを前提とすれば、投資効率は一応D併、A単E、A単、D併E、D単、A併E、A併、D単Eの順となるが、その差は比較的僅差である。

(八) 輸送量と採算性

各種架橋計画について、有料とした場合の旅客、貨物のルート別輸送量及び自動車交通量を推計し、これに基づいて鉄道を含めた全体の有料事業としての採算性を計算した結果は「表3」の通りである。

〔表1〕 架橋条件別生産所得の増加額 (単位億円)

架橋条件	番 号	架 橋 計 画	西日本の 所得増 合計	ブロック別内訳			
				近畿	中国	四国	北九州
単一架橋	S 1	A 単	774	239	29	487	19
	S 2	A 併	953	269	37	623	24
	S 3	D 単	649	144	78	388	39
	S 4	D 併	754	159	84	464	47
	S 5	E	303	33	54	184	32
同時架橋	C 1	A単、D単、E	1,010	231	106	616	57
	C 2	A単、D併、E	1,108	241	110	693	64
	C 3	A併、D単、E	1,198	268	113	755	62
	C 4	A併、D併、E	1,211	264	114	766	67
段階架橋	P 1	A単～D単、E	1,004	262	97	588	57
	P 2	A単～D併、E	1,107	277	103	662	65
	P 3	A併～D単、E	1,181	290	106	722	63
	P 4	A併～D併、E	1,198	291	109	731	67
	P 5	D単～A単、E	996	246	102	592	56
	P 6	D単～A併、E	1,184	284	109	730	61
	P 7	D併～A単、E	1,108	268	108	667	65
	P 8	D併～A併、E	1,208	288	111	741	68
	P 9	E～A単、D単	997	240	103	595	59
	P 10	E～A単、D併	1,098	255	109	668	66
	P 11	E～A併、D単	1,187	279	110	734	64
	P 12	E～A併、D併	1,203	279	112	743	69

- 注) 1. 生産所得増加額は昭和65年について計算した値である。  
 2. いずれも昭和44年着工とし、段階架橋の場合は後に着工する2ルート  
 を昭和61年までに完成するものとする。(以下各表について同じ)

本四連絡橋問題の回顧と展望

〔表2〕 架橋条件別投資効率 (単位億円)

架橋条件	番号	架橋計画	便益(B) (億円)	建設費(C) (億円)	(B)/(C)	(B)指数	(B)/(C) 指数
単一架橋	S 1	A 単	3,030.7	1,531.7	1.979	0.863	0.817
	S 2	A 併	3,513.5	2,154.2	1.631	1.000	0.673
	S 3	D 単	2,844.5	1,174.0	2.423	0.810	1.000
	S 4	D 併	3,191.5	1,589.5	2.008	0.908	0.829
	S 5	E	1,558.7	1,142.0	1.365	0.444	0.563
同時架橋	C 1	A単、D単、E	4,522.6	3,847.8	1.175	0.875	1.000
	C 2	A単、D併、E	4,894.9	4,263.3	1.148	0.947	0.977
	C 3	A併、D単、E	5,114.6	4,470.3	1.144	0.989	0.974
	C 4	A併、D併、E	5,171.4	4,885.8	1.058	1.000	0.900
段階架橋	P 1	A単～D単、E	3,792.6	2,993.7	1.267	0.811	0.988
	P 2	A単～D併、E	4,132.1	3,350.6	1.233	0.884	0.962
	P 3	A併～D単、E	4,255.5	3,616.2	1.177	0.910	0.918
	P 4	A併～D併、E	4,314.0	3,973.1	1.086	0.923	0.847
	P 5	D単～A単、E	3,968.3	3,095.4	1.282	0.849	1.000
	P 6	D単～A併、E	4,586.3	3,727.3	1.230	0.981	0.959
	P 7	D併～A単、E	4,345.4	3,510.9	1.238	0.929	0.966
	P 8	D併～A併、E	4,675.7	4,142.8	1.129	1.000	0.881
	P 9	E～A単、D単	3,830.1	3,224.8	1.188	0.819	0.927
	P 10	E～A単、D併	4,170.7	3,581.8	1.164	0.892	0.908
	P 11	E～A併、D単	4,455.1	3,856.6	1.155	0.953	0.901
	P 12	E～A併、D併	4,516.6	4,213.6	1.072	0.966	0.836

- 注) 1. 便益(B)は、架橋後昭和75年までの架橋のない場合に対する毎年の生産所得の差額を合計したものである。
2. 建設費(C)は、維持管理費を含む昭和75年までの合計値である。
3. (B)、(B)/(C)の指数は各組合せの一位を1.00とした場合の指数である。

〔表 3〕

## 架橋条件別ルート別輸送量及び採算性

(償還年数)

架橋条件 番号	架橋計画	輸送量(貨物1,000t/日, 旅客1,000人/日)										自動車交通量(台/日)				採算性
		Aルート		Dルート		Eルート		合計	Aルート	Dルート	Eルート	計				
		道路	旅客	道路	旅客	道路	旅客						貨物	旅客		
S-1	A単併	82.8	170.3	-	-	-	-	82.8	170.3	42,009	-	-	42,000	15		
S-2	A単併	78.5	83.5	118.2	152.1	-	-	196.7	235.6	28,100	-	28,100	14			
S-3	A単併	-	-	-	-	64.1	139.9	64.1	139.9	-	33,700	-	33,700	17		
S-4	D単併	-	-	-	-	62.2	80.3	158.4	209.9	-	24,400	-	24,400	17		
S-5	E単併	-	-	-	-	-	-	37.5	102.9	-	-	22,800	22,800	26		
C-1	A単併	59.3	134.2	-	-	27.4	93.0	51.9	268.1	31,200	19,800	7,400	58,400	37		
C-2	A単併	57.9	128.2	-	-	26.4	44.4	191.1	337.7	30,600	12,500	7,600	50,700	34		
C-3	A併	56.1	61.1	113.7	147.1	26.5	80.6	201.5	329.9	19,800	17,700	7,400	44,900	32		
C-4	A併	56.1	60.5	113.7	110.5	26.2	44.3	210.7	371.3	19,700	12,300	76,100	39,600	32		
P-1	A単併	59.2	134.2	-	-	27.4	93.0	51.9	268.0	31,200	19,800	7,400	58,400	26		
P-2	A併	57.8	128.2	-	-	26.4	44.4	190.7	337.5	30,600	12,400	7,600	50,600	23		
P-3	A併	56.0	61.0	113.5	147.1	26.4	80.6	201.0	329.7	19,800	17,700	7,400	44,900	26		
P-4	A併	56.0	60.4	113.5	110.5	26.1	44.2	210.2	371.0	19,700	12,300	7,600	39,600	25		
P-5	D単併	59.2	134.1	-	-	27.4	93.0	51.9	267.9	31,200	19,800	7,400	58,400	27		
P-6	D併	56.0	61.0	113.5	147.1	26.5	80.6	201.2	329.7	19,700	17,700	7,400	44,800	23		
P-7	D併	57.7	128.1	-	-	26.4	44.4	190.7	337.5	30,600	12,500	7,600	50,700	23		
P-8	D併	56.0	60.4	113.5	110.5	26.2	44.3	210.3	371.2	19,600	12,300	7,600	39,500	26		
P-9	E単併	59.2	134.2	-	-	27.3	93.0	51.9	268.1	31,200	19,800	7,400	58,400	29		
P-10	E併	57.7	128.2	-	-	26.3	44.4	190.4	337.6	30,600	12,400	7,600	50,600	24		
P-11	E併	56.0	61.1	113.4	147.0	26.4	80.6	201.0	329.8	19,700	17,700	7,400	44,800	24		
P-12	E併	55.9	60.5	113.3	110.4	26.1	44.3	209.9	371.2	19,600	12,300	7,600	39,500	27		

注) 1. 輸送量及び自動車交通量は昭和65年について計算した値である。

2. 償還年数は、C及びPのケースについては、3橋供用開始後、Sのケースについては、すべて昭和65年に供用開始した場合の数値である。

採算性の計算は料金の決め方によっては、その結果にかなり影響するので、今後慎重に検討する必要があるが、ここでは償還年数について大体の傾向を把握する目的で試算したものである。その結果、償還年数としては、単一架橋の場合は、一般にEルートが他の二ルートに較べてやや長く、また、同時架橋または段階架橋の場合には、料金プール制で考えると、どの組合わせをとっても殆ど差はなく、一般に同時架橋の場合は四十年以内、段階架橋の場合は三十年以内に償還が可能となる結果がでた。

(註) 通行料金

区分	貨物		旅客	
	道路	鉄道	道路	鉄道
ルート	貨物車(円/台)	円/ト	乗用車(円/台)	バス(円/台)
A	三、四〇〇	六八〇	一、九〇〇	六、九〇〇
D	二、五〇〇	五〇〇	一、三八〇	五、〇二〇
E	二、〇〇〇	四〇〇	一、一一〇	四、〇四〇
		(円/台)		円/人
				(円/人)
				二六〇
				二二〇
				一三五

通行料金の設定は、道路については三ルートの現行フェリー・ボート料金(次表)のうち最低値の料金(貨物：Dルート、旅客：Aルート)を基準にし、他のルートの通行料金を建設

費の比で求めた。鉄道については現在の宇高航路の運賃(次表2)を基準としてDルートの特  
別料金を設定し、建設費に応じてAルートの特別料金を求めた。また償還引当て料金としては  
このほかに国鉄平均資本費相当額を付加することとした。

1. フェリー・ボート料金(昭和四十一年)

ルート名	乗用車(円/台)	バス(円/台)	貨物車(円/台)	備 考
A	一、九〇〇	六、九〇〇	三、七〇〇	明石・鳴門フェリー
D	二、三〇〇	六、九〇〇	二、五〇〇	宇高国道フェリー
E	二、〇〇〇	六、九〇〇	二、六〇〇	今治〜三原フェリー

2. 鉄道(宇高航路)料金(昭和四十一年)

貨物: 貨率 × 50 km/t      旅客: 90 円/人

6 両県の架橋推進運動の経過

岡山・香川両県は、本架橋が、両県の未来を切り拓く世紀のプロジェクトであるという見地か

ら、昭和三十四年架橋推進協議会を設け、県議会は昭和三十六年架橋促進特別委員会を設けて、その推進に当たった。技術面や経済面の委託調査はもとより、両県民の支援を背景に中央に対する働きかけや一般に対するPRに終始精力的に努力してきた。因に昭和三十四年度から昭和四十三年度に至るまでの十年間、このために投入した県費は、決算額において次の通りである。

岡山県 九、四一五万円（うち調査委託費 五、一三三万円）

香川県 九、七二九万円（うち調査委託費 六、三五五万円）

一方、これに呼応して、両県選出の国会議員は、超党派的に、推進協議会を組織し、当初星島二郎先生を会長に戴き、その推進に当たっていたが、星島先生の政界引退の後には私が会長として微力を傾けておる。この協議会は一・二カ月毎に会合をもち、政府各省及び各政府機関の担当者を出席を求め、政府の本事業の調査の促進と監視の任に当たっている。各野党の両県選出国会議員から本件につき超党的な協力を得ておることは、両県民にとってまことに倅せであるといわなければならない。

本架橋の推進は両県の執行部、県議会、架橋推進協議会、両県選出国会議員団の推進協議会等の精力的な活動だけではなく、両県の市町村、商工会議所、その他の機関はもとより、更に一般県民の熱意と努力に負うところが大きいことも、ここに併せて特記しておきたい。



## 7 本州四国連絡橋公団法の成立

政府は、今次第六十三特別国会に本州四国連絡橋公団法案を提出し、本法案は昭和四十五年五月十三日成立した。本法は、第一章総則、第二章管理委員会、第三章役員及び職員、第四章業務第五章財務及び会計、第六章監督、第七章雜則、第八章罰則の五十四条から成つておる。その法案要綱を示せば次の通りである。

### 本州四国連絡橋公団法案要綱

#### (目的)

第一 本州四国連絡橋公団は、本州と四国の連絡橋に係る有料の道路及び鉄道の建設及び管理を総合的かつ効率的に行なうこと等により、本州と四国の間の交通の円滑化を図り、もつて国土の均衡ある発展と国民経済の発達に資することを目的とするものとする。

#### (法人格)

第二 本州四国連絡橋公団(以下「公団」という。)は、法人とするものとする。

#### (事務所)

第三 公団は、主たる事務所を東京都に置くものとする。

2 公団は、建設大臣の認可を受けて、必要な他に従たる事務所を置くことができるものとする。

(資本金)

第四 公団の資本金は、二億円と政令で定める地方公共団体が公団の設立に際し出資する額の合計額とするものとする。

2 政府は、公団の設立に際し、前項の二億円を出資するものとする。

3 公団は、必要があるときは、建設大臣の認可を受けて、その資本金を増加することができるものとする。

4 政府及び政令で定める地方公共団体は、前項の規定により公団がその資本金を増加するとき、公団に出資することができるものとする。

(管理委員会)

第五 公団に、委員七人及び公団の総裁をもって組織する管理委員会を置くものとする。

2 公団の事業計画、予算及び資金計画並びに決算は、委員会の議決を経なければならないものとする。

- 3 委員は、建設大臣が任命するものとする。
- 4 委員の任期は、二年とするものとする。

( 役 員 )

第六 公団に、役員として総裁一人、副総裁一人、理事六人以内及び監事二人以内を置くものとする。

- 2 総裁及び監事は、建設大臣が任命するものとする。
- 3 副総裁及び理事は、建設大臣の認可を受けて、総裁が任命するものとする。
- 4 役員の任期は、四年とするものとする。

( 業 務 の 範 囲 )

第七 公団は、第一の目的を達成するため、次の業務を行なうものとする。

- 一 本州と四国を連絡する有料の一般国道の新設、改築、維持、修繕その他の管理を行なうこと。
- 二 本州と四国を連絡する鉄道施設の建設及び管理を行なうこと。
- 三 前号の規定により建設した鉄道施設を有償で日本国有鉄道に利用させること。
- 四 第一号の道路又は第二号の鉄道施設に係る災害復旧工事を行なうこと。

- 五 有料自動車駐車場の建設及び管理を行なうこと。
  - 六 第一号の道路の円滑な交通を確保するために必要な休憩所、給油所、その他の施設で政令で定めるものの建設及び管理を行なうこと。
  - 七 前各号（第三号を除く。）に掲げる業務に附帯する業務を行なうこと。
  - 八 前各号に掲げる業務の遂行に支障のない範囲内で、国、地方公共団体その他政令で定める者の委託に基づき、長大橋等の建設並びに長大橋に関する調査、設計等の業務を行なうこと。
- 2 公団は、前項の業務のほか、建設大臣の認可を受けて、次の業務を行なうことができるものとすべし。
- 一 前項第一号の道路で高架のものの新設若しくは改築又は同項第二号の鉄道施設で高架のものとの建設と一体として建設することが適当であると認められる事務所、店舗、倉庫その他の施設（以下「事務所等」という。）を建設し、及び管理すること。
  - 二 委託に基づき、前項第一号の道路で高架のものの新設若しくは改築又は同項第二号の鉄道施設で高架のものの建設と一体として建設することが適当であると認められる事務所等を建設すること。

(基本計画)

第八 建設大臣は、政令で定めるところにより、第七第一項第一号の業務につき基本計画を定め、これを公団に指示するものとする。

2 運輸大臣は、政令で定めるところにより、第七第一項第二号の業務につき基本計画を定め、これを公団に指示するものとする。

(工事实施計画)

第九 公団は、第七第一項第一号又は第二号の業務を行なおうとするときは、第八の基本計画に基づいて工事实施計画を作成し、主務大臣の認可を受けなければならないものとする。

(鉄道施設の利用料の額の基準)

第十 公団が第七第一項第三号の規定により鉄道施設を利用させる場合における利用料の額の基準に関し必要な事項は、政令で定めるものとする。

(業務方法書)

第十一 公団は、業務開始の際、業務方法書を作成し、運輸大臣及び建設大臣の認可を受けなければならないものとする。

(事業計画等の認可)

第十二 公団は、毎事業年度、事業計画、予算及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に建設大臣の認可を受けなければならないものとする。

(借入金及び本州四国連絡橋債券)

第十三 公団は、建設大臣の認可を受けて、長期借入金若しくは短期借入金をし、又は本州四国連絡橋債券(以下「債券」という。)を発行することができるものとする。

(債務保証)

第十四 政府は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第三条の規定にかかわらず、国会の議決を経た金額の範囲内において、公団の長期借入金又は債券に係る債務について保証することができるものとする。

(監督)

第十五 公団は、主務大臣が監督するものとする。

2 主務大臣は、この法律を施行するため必要があるときは、公団に対し、その業務に関し監督上必要な命令をすることができるものとする。

( 協 議 )

第十六 建設大臣は、總裁及び監事の任命、管理委員會の委員の任命、副總裁及び理事の任命の際の認可、従たる事務所の設置の認可、資本金増加の認可、毎事業年度の事業計画、予算及び資金計画の認可、長期借入金若しくは短期借入金の借入又は債券の発行の認可等をしようとする場合には、あらかじめ、運輸大臣に協議しなければならないものとする。

第十七 運輸大臣又は建設大臣は、業務方法書の認可、毎事業年度の事業計画、予算及び資金計画の認可、長期借入金若しくは短期借入金の借入又は債券の発行の認可等をしようとする場合には、あらかじめ、大蔵大臣に協議しなければならないものとする。

( 主 務 大 臣 )

第十八 この法律において主務大臣は、次のとおりとするものとする。

- 一 役員及び職員並びに財務及び会計その他管理業務に関する事項については、建設大臣。
- 二 第七第一項第一号の道路及び同項第二号の鉄道施設の共用に供する橋その他の工作物の建設及び管理並びに当該工作物に係るその他の業務に関する事項については、運輸大臣及び建設大臣。

三 道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理及び道路に係るその他の業務に関する事項

(前号に規定する事項を除く。)については、建設大臣。

四 鉄道施設の建設及び管理並びに鉄道施設に係るその他の業務に関する事項(第二号に規定する事項を除く。)については、運輸大臣。

(他の法令の準用)

第十九 不動産登記法及び政令で定めるその他の法令については、政令で定めるところにより、公団を国の行政機関とみなして、これらの法令を準用するものとする。

(関係法律の改正)

第二十 運輸省設置法及び建設省設置法の一部を改正して本州四国連絡橋公団の業務の監督等を運輸省及び建設省の所掌事務とすることを規定するとともに、道路整備特別措置法その他の関係法律の所要の改正を行なうものとする。

政府は、本法案の提出理由の説明において、次のように述べておる。即ち、(イ)近時わが国の経済の発展と国民生活の向上は目ざましいが、尚一層の発展と向上を図るため、国土の効率的な利用と均衡ある発展を目指して、交通幹線の整備を図り、開発の可能性を全国土に拡大することが急務であること、(ロ)道路及び鉄道の連絡橋を通して本州と四国を一体とする総合的な開発を熱望



する声は年を追って強まったこと (八) 政府と関係機関は、この期待に依えて、連絡橋に関する技術問題、経済効果等を調査研究した結果、本架橋は技術的には可能であるとの結論に達したこと (二) しかし今後尚多くの解決すべき問題があり、本事業を遂行するためには、新たにわが国の技術の能力を結集するとともに、その財源として国及び地方公共団体からの出資、低利融資が必要とされること (ホ) そのため連絡橋の建設と管理に専念し、総合的且つ効率的にこれを行なう事業体として本公団を設立することにしたとしておる。

本公団が昭和四十五年度に施行すべき事業に必要な資金は、十三億五千万円を予定しておるが、日本道路公団に計上されておる六億円と日本鉄道建設公団に計上されておる五億円が、新公団に移管されるから、全部で二十四億五千万円に上ることになる。

本公団は、富樫・柴田正副総裁以下の首脳人事とスタッフも決まり、予定通り、昭和四十五年七月一日正式に発足した。差し当たつての任務は各ルート別の工事の実施調査を急ぐことであるが、私は、その実施調査の終了したルートから、直ちに架橋工事に着手することを期待し且つ確信しておる。