

一、瀬戸大橋の架橋

本土経済との一体化をはかりその経済の水準を上げるためには、どうしても架橋による連絡が必要である。同時にそれは時代の要請でもある。もとよりその架橋は一つでなければならぬことではない。何本あつてもよいし、むしろ多い方がよい。瀬戸内海のきたるべき交通マヒを救うためには、架橋が単一の場合よりも複数の場合の方がよい。また、それによってそれぞれの橋もつ経済効果が大きくなるし、それだけ四国の開発が促進されるからだ。われわれの任務の第一はそうした認識を官民の間に深めることである。だから、明石・鳴門ルートや尾道・今治ルートとわれわれの下津井・坂出ルートは、敵対的な立場にあるのではなく、相互補完的である。従つてその架橋問題を二者択一的にまたは排他的に争うべきものではない。

しかし、世間に類例の乏しい長大橋の架設であるし、瀬戸内海の地盤、気候等の諸条件は権威者により十分調査研究される必要がある、事実、そのために日本土木学会の答申が既になされた。私共はその答申とそれを支える技術的な真実を尊重しなければならない。それを政治的に曲げる

ようなことは考えてはならないし、これを曲げようとする動きがあればそれを排除しなければならない。同時に今後、瀬戸内海の安全且つ能率的な航行を保證する措置をはじめ、架橋に伴う経済効果の測定や工費の見積りも慎重に吟味して、架橋実現への条件を着実に作り上げて行かねばならない。かくて架橋実現の条件が整つたものから順次、着手するのが当然である。ここで注意すべきは全ルートについての検討が終わつてから、おもむろに着手するという悠長な態度である。もしそのようになると船足の遅い船に全部が調子を合わせなければならぬから、着工の時期が大幅に遅れることになるからだ。

次にこの架橋を政府がやるか民間でやるか、それとも両者の混合形態でやるかという問題である。それは政府の経済効果や工費の測定資料を受けてから、なるべく早く決めるべきである。

すべては技術的にも経済的にも真実に立脚し、必要を踏まえ自信と誇りと勇氣を以て臨むならば、この世紀の大事業も必ずやわれわれの期待する方向に実現を見ることができると確信する。

問題は既に架橋の可否を論ずる域を超えて、いつどこにかけるべきかに移ってきておる。瀬戸内交通の麻痺状況は目前に迫つておるし、四国の開発は独り四国のためだけでなく、日本の開発にとって、ゆるがせにできない課題であるからだ。何としても架橋は急がなければならない。全県民の全幅の御鞭撻と御支援を希求して已まない。