

資料 関門橋建設と地元の交通・経済*

山 本 興 治

目 次

- はじめに
 第1節 戦前の幻の架橋計画案
 第2節 架橋計画決定までの経緯と地元の架橋要望
 (1963～65年)
 第3節 関門橋建設への地元民の期待と予測
 第4節 架橋起工式から開通式までの工事模様
 (1968～73年)
 第5節 架橋事業余話
 第6節 開通後の交通量と地元経済、そして「第2関
 門橋」問題
 資料1～資料39

はじめに

本州と九州を隔てる関門海峡をわたる交通手段はいくつあるか？ 下関市民でもとっさには答えられない。指折りながら、ひとつかふたつ外すのが常だ。正解は7つ！

資料1でみるように、渡船とフェリーで船が2つ、在来線と新幹線で鉄道（＝海底トンネル）が2つ、海底トンネルと橋の自動車道が2つ、それに人道（＝トンネル自動車道の真下）が1つである。それぞれの開通時期は、渡船しかなかった戦前から、戦時中、そして戦後も高度経済成長初期からその後のまでの幅で大きくばらついている。

高度経済成長の末期、関門海峡周辺では陸側高速自動車道と連絡橋、そして鉄道新幹線と、交通網整備の国家的大事業が並行して進行した。資料2は、この様子を「世紀の工事、三重奏」と報じている。本章では、このうち「橋」に焦点を当てて、その意義を論じたい。

1973年11月9日、5日後の開通開業を前にし

て、下関市民と北九州市民の「関門橋歩行見学会」が催され、双方から9千人ずつの計1万8千人が歩行者天国を満喫した。資料3は、住民自治会で架橋誘致運動を行ってきた一市民のその時の感慨の弁である。

第1節 戦前の幻の架橋計画案

関門海峡への架橋計画案は、戦後が初めてではない。大正から昭和にかけて、鉄道あるいは道路の架橋案は3つあった（日本道路公団『関門橋』1974年、12～3頁）。資料4は、その3番目の架橋案に関係した設計技師の回顧談だが、戦争を想定した「軍部の一声でトンネルに」なったとある。実際、トンネル（＝鉄道）の方が戦時中の1942年に下り線、44年に上り線の順で開通し、また戦後の混乱期には工事が中断していた道路トンネルも、高度成長初期の1958年に開通をみた。

戦前の架橋案から戦争をはさんで36年、開通まじかの関門橋を見上げてのこの元技師のひと言「橋こそ平和の象徴ですよ。」は味わい深い。後の直木賞作家で下関在住の古川薫もまた「橋をかけたことは、日本人の平和に対する確信のあらわれ」（毎日新聞1973年11月10日号）と、関門橋の完成を祝っている。

第2節 架橋計画決定までの経緯と地元の架橋要望（1963～65年）

そもそも戦後の架橋計画は、上述の1958年に開通した関門国道トンネルの交通量が顕著な増加傾向を示したため、何らかのバイパス建設に迫られたこ

* 本稿は、筆者の「資料で読み解く 山口県産業の経営と経済の戦後史」シリーズの第3弾。シリーズの趣旨として「戦後史」と一括したのだが、本稿の場合、資料収集の対象とした時期は、1960年代から2004年までに限られている。

各資料のタイトルは、採用原資料の趣旨に沿って筆者が付けたもの。原資料については、煩雑さを避け断りのないまま、最小限必要な範囲で仮名遣いや誤字の訂正等を行った。また、掲載誌の紙幅制限上、原資料から図や表は全面的にカットし、省略した部分は適宜、[○略] や……で示した。そして、叙述では前に解説文を書き、資料集は後に一括掲載した。

とを端緒とした。建設省では、「第2関門道路調査」の名称で1964年度から本格的調査を進めるが、**資料5**は、このうち「交通量調査」に関するものである。**資料6**の道路公団文書は、数年間の検討を経て、建設省が1965年12月に吊橋式の架橋案を決定する経緯を簡略にまとめている。

他方、本州山口県側の街となる下関市では、すでに1963年11月の市議会本会議で「関門架橋実施促進に関する決議」（**資料7**）を採択している。その後、翌年6月には関門架橋建設促進協議会が発足し、パンフレット「関門を橋で結ぼう」を作って情宣にこれ努めた。**資料8**では、当時の山口県知事が福岡県側等との協議において強く架橋案を主張し、イニシアティブを取って成功に導いた様子を、当時の部下役人が「秘話」として語っている。これを裏づけるような県議会での知事答弁が、**資料9**で窺える。

第3節 関門橋建設への地元民の期待と予測

関門橋建設に、地元民は何を期待し、どう予測したのか？ 計画段階から、工事を経て完成までの諸階梯におけるいくつかの声を拾ってみる。

資料10は、その年末に建設省で架橋案が採択される1965年元旦の新聞（下関版）だが、北九州市と連携した「大関門市」の夢が語られている。**資料11**は、1968年架橋の起工式が行われた当日の地元夕刊紙記事で、市長をはじめ経済人が、期待とともに橋活用への抱負を語っている。

架橋建設が本格化した1970年から71年にかけては、**資料12**でみるように開通後を当て込んでの民間の観光開発が進む一方、**資料13**のように、本当に「橋は観光資源か？」と疑念をはさんだ覚めた眼がある。そして1973年秋、橋が開通まじかに迫った各紙の特集記事には、**資料14**のように「地域間格差解消に有効」とする楽観論がある一方、**資料15**のように「通過都市」化の懸念に傾く悲観論もあった。

第4節 架橋起工式から開通式までの工事模様 (1968~73年)

1965年末の架橋案決定後、建設省はいくつかの調査事業を推進するが、67年6月には日本道路公団がこれを引き継いで、福岡支社に関門架橋調査実

施事務所を開設した。翌年3月には、路線名が「高速自動車国道関門自動車道」と決定され、翌月には建設大臣より施行命令が発令された。同時に、同調査事務所は同工事事務所に改組され、架橋は計画から実行の段階に移行した。

架橋工事の起工式は、**資料16**のように、建設大臣出席のもと1968年6月8日の午前、下関側と門司側でそれぞれ挙行された。**資料17**の図は、翌年3月に始まり4年半後の1973年10月に完了する工事を、9段階に区切って「架橋順序図」として示したものである（実際の工事の写真と解説文は、日本道路公団関門建設所『関門橋』1974年に詳しい）。

このうち、特にエポック的な工事進捗を新聞ニュースから拾い出してみる。

橋台と橋脚工事を経て、**資料18**でみるように、海峡の両端でノッポの橋塔工事が頂点に達したのは、予定より1ヶ月早く1971年2月24日だった。この2つの橋塔は、同年6月16日、2本のパイロットロープで結ばれた。これは、**資料19**でみるように国際海峡を一時封鎖してのロープ渡海劇で、1万人の見物人が出た架橋工事のハイライトシーンであった。その直後から、空中をまたぐキャットウォーク（＝空中作業足場）架設工事が行われ、それが完成した同年9月26日には、北九州市と下関市の両市長が双方の塔頂から渡り初めし、海峡の中央で握手した（村上己里『関門橋』山海堂、1973年、158～9頁）。

その後、**資料20**のように2カ月でメインロープを渡し終え、さらに約100日後の1972年3月7日には、**資料21**でみるように、これと橋桁をつなぐハンガーロープ工事を完了した。直径66.4cm（＝ピアノ線材の素線91本を束ねた正六角形・直径5cmのストランドを154本渡して束ねた）長さ890mの2本のメインロープと、388本（直径5.3cmで最長132.9m、最短5.6m）のハンガーロープで、重量1万2千トン、6車線の橋桁を吊り上げるわけである。そして、双方向からシャクトリ虫の歩みのように進められた橋桁取り付け工事は、**資料22**のように同年11月20日に終了した。

ところで、関門架橋は世紀の国家的事業のゆえ、この一大ジョイントベンチャーに参加することは誉れである。**資料23**と**資料24**は、ケーブル部分を担当した鉄鋼メーカーの社内報から拾ったものだが、

当事業参加への誇りが感じ取れる。

1973年には、架橋道路部分のコンクリート打ちから舗装工事が進められ、9月下旬には資料25のように、ダンパー60台を用いての応力、振動実験も実施された。関門橋が開通したのは1973年11月14日、起工式から5年6ヶ月、架橋建設決定から丸8年であった。開通式の様子は、各紙が夕刊のトップ記事として全国に伝えたが、ここでは翌日づけ業界紙の記事を資料26として掲げた。

第5節 架橋事業余話

このような大事業には余話がつきもの。そのうち、特に興味深い幾つかを紹介する。

架橋工事は、海の上での「空中戦」だから目立つ。特にキャッチウオークが張り渡され、吊り橋の形がひと目で分かるようになってから団体の見物希望が急増した。資料27は、嬉しい悲鳴ながらも、案内を断らざるをえない工事事務所の立場を訴えている。

橋の名前が「関門橋」と正式に命名されたのは、すでに工事の終盤1972年の4月だった。それゆえ、それ以前のマスコミ報道等では、勝手な仮の名「関門大橋」が多用されている。「名前は地元からの公募で」という声もあったが、資料28でみるように、そこは道路公団が押し切って決裁した。

省庁の異なる立場もあって、揉めたのは橋の色だった。すでに1970年春の時点で、色に悩む現場責任者の声（毎日新聞1970年3月15日号）があるが、資料29でみるように、灰緑色と決着がついたのはその3年後、開通を9ヶ月後に控えての塗装工事発注の直前だった。橋をまたぐ下関～門司港巻の通行料は、開通1ヶ月前に決まった。資料30のように、同時に国道トンネルの料金が引き下げられた。特筆すべきは、資料31でみるように、工事期間中「死亡事故ゼロ」の記録（関門国道トンネル工事では53人が殉死）である。

第6節 開通後の交通量と地元経済、そして「第2関門橋」問題

関門橋の開通は、まったく予期せぬ第一次石油危機の勃発とびったり重なって「嵐の船出」となった。資料32は、予測以下の車両通行量を報じる満1歳時の地元紙である。とはいえ、当時日本最長を

誇った吊り橋の建設技術は、その後順次完成した3ルートの本四架橋に生かされ、20世紀末には長大橋時代が開いた。

跳んで2003年11月14日、道路公団は下関市で関門橋30周年を祝った。資料33と34は、その時発刊された記念誌からの暦年交通量の抜粋である。みられるように、関門橋の通行量はバブル経済がはじけた後でも何とか増勢を保っていたが、その後平成も二桁の時代に入ってから、日平均3万台強で停滞の様相を呈している。片側3車線の関門橋は、日平均8万台まで渋滞なく通行可能（西日本新聞2003年11月15日号）というから、十分ゆとりある道路状況といえる。

翻って、再び資料34でみるように、関門トンネルの交通量はこの間も一貫して増勢にある。こっちは片側1車線だが、開通時に想定された渋滞を招かない日交通量2万5千台を1万台も超えていて、慢性的な渋滞状況といえる。

ちなみに、同じ記念誌でトンネルと橋の通行車種構成の相違（2002年度）をみると、首位は双方とも過半が普通車で変わらないものの、第2位は、トンネルでは軽自動車が30.9%、橋では大型車が22.2%と大きく異なっている。また通行車の移動距離につき、トンネルでは100km未満が77%、橋では100km以上が66%というトリップ長調査（＝平成6年道路交通センサス路側OD調査）と合わせて、一応「トンネルは生活道路、橋は長距離物流道路」という棲み分けが定着したといえる。要するに関門橋は、開通後に進んだ両側における高速自動車道の整備とともに、九州・本州大都市間物流の迅速化には貢献したといえよう。

次に、関門橋開通後に地元経済はどう変化したか？ 資料35をみると、関門2市（北九州市+下関市）の両県（福岡県+山口県）におけるシェアは、工業でも商業でも下落傾向が止まらない。資料36は、このうち卸売販売額だけを取り出して交通網整備後の影響を図示したものだが、関門2市とも、それぞれの県内におけるシェアの低下、および両県の対全国シェアの低下が確認できる。そして、関門地域は福岡市に吸収される形での「通過都市」化が進行した。また、国勢調査において、2市ではいち早く1985年から人口減少に転じた。

さて、国土交通省は1994年度に全国6ルートを

「新交通軸」と位置づけたが、そこから「第2 関門橋」構想が浮上してくる。同構想は、1998年3月「21世紀の国土のランドデザイン」（五全総）に盛り込まれ、2000年11月には、当時の建設省から、関門橋の南西8～10kmで北九州市小倉北区と下関市彦島迫町を結ぶルートで、全長2千～2千5百mの橋梁形式が有力とする調査結果が公表された。

その根拠として挙げられたのは、資料37のように、関門橋開通の前と後で通勤・通学をはじめとした日常交通の中心は、下関～門司間から下関～小倉間にシフトしたこと、また資料38でみるように、関門橋開通後の自動車発着調査によっても下関と小倉および小倉以西の繋がりがますます強くなっていることである。そこで、東側に片寄り過ぎている関門橋の西側に新たに架橋することによって、市民の生活道路としての利便性が増し、両市役所間を例にとればトンネル利用では57分、関門橋利用では39分の現所用時間が、24分まで短縮するというメリットが強調されている。

今ひとつ、関門橋建設時の根拠とは異なって、これらの資料のいくつかには、1995年の阪神淡路大震災に象徴される災害時のリスクマネジメントを教訓しつつ、キーワードとして「リダンダンシー」（redundancy）という新概念が登場している。この「余分」、あるいは「重複」と訳される概念では、関門トンネルはその老朽化や構造上、資料39でみるように頻繁に通行規制をせざるをえない実態から、加えて関門橋、自動車トンネル、新幹線の3つが、6百mの幅に集中していることへの危機対応の必要からも、ぜひもうひとつ橋を確保したい、という理由づけになっているのである。

資料1 関門海峡を結ぶ「7つの路」

日本道路公団九州支社下関管理事務所『関門橋30周年記念誌』2004年3月、3頁
地質学的に関門の地は太古陸続きであったと言われていています。戦時中に開通した関門鉄道トンネル、昭和30年代の関門トンネル（車道部）、関門トンネル（人道部）、40年代の関門橋、そして50年代に入ってから新幹線新関門トンネルと、下関市と北九州市、本州と九州を結ぶ関門海峡の連絡路は一躍充実しました。これに海の道である関門連絡船（唐戸渡船）と下関彦島からの関門海峡フェリーを加えた

「7つの路」で両市ならびに本州と九州は強く結び付けられています。[図は省略]

資料2 1972年下関の「世紀の工事、三重奏」

毎日新聞1972年6月1日号
下関特集／“世紀の工事”三重奏—関門橋、中国縦貫自動車道、山陽新幹線—
いずれも「超大型」急ピッチ近代都市への脱皮

「世紀の工事がこんなに集中している都市は、日本中さがしてもないのじゃないか」—下関を訪れる人たちが最初に口にする言葉だ。関門橋、それにつながる中国縦貫自動車道、山陽新幹線。どれ一つをとってあげてもスケールが大きい。「5年もたてば、下関はガラッと変わるだろう」と、十人が十人、同じような思いをもっている。林立するコンクリート柱、赤はだを見せる山々。いずれも、急ピッチで進む開発を無言のうちに物語り、下関の近代都市脱皮を約束している。

山陽新幹線岡山—博多間（398km）は“トンネル新幹線”というニックネームがついている。50%近くがトンネルだからだ。その典型が下関市内、木屋川付近の市境から関門海峡の海底下に設けられている福岡県との県境まで20,600m。……

橋脚ニヨキニヨキ

だれが見てもわかるのが長門一の宮に建設されている新下関駅の工事。石原トンネルから新関門トンネル下関口までの約1.4kmは全部高架。線路の高さは地上8.2m。いま、その高架をささえる橋脚がニユキニヨキと立並び、まわりの田園風景とはまったく異質な光景となっている。……

歩調ぴったりの縦貫道

一方、中国路に本格的なハイウェイ時代の幕を開く中国縦貫自動車道はいま下関—美祢間で急テンポに作業が進んでいる。工事区のなかには、すでに土木工事を終え近く仕上げの舗装にかかる区間もあり、関門橋の48年秋の開通に合わせて歩調もぴったり。……

小月工区は近く塗装

下関—美祢間にはインターチェンジが下関、小月、美祢の三カ所。バスストップは下関、形山、小月、吉田、美祢西、美祢の六カ所。パーキングエリアが王司、根越。王司はサービスエリアにする計画も進められている。……
椋野工区では遅れを取りも

どそうとする作業員の真剣なまなざしがあり、連日ブルドーザー、クレーンの音が付近にこだましている。

資料3 歩行見学会で語る「10年の夢いま実現」

朝日新聞（夕刊）1973年11月9日号
感激ひとしお、誘致運動の下関・尾崎さん／10年の夢いま実現／住民と協力「さびれる街に活」

「よかった。見てください。市民待望の橋ができた喜びをみんなで味わえるんです」。下関自治会連合会長の尾崎九郎さん（62）は、壇の浦パーキングエリアにある下関側関門橋歩行見学会実施本部の天幕の中で橋を渡る市民を見上げながら、橋建設に決まるまでの長く苦しい誘致運動を振り返った。

三ルートいっぺんに着工する本四連絡橋は政治橋ともいわれるが、関門橋は、住民の猛烈な架橋誘致運動が結実したものだという自負が尾崎さんにはある。

橋か、トンネルか、防潮堤か。十年前、関門国道トンネルのバイパスをなんにするか各省庁のプランが激しく競合していた。「橋にしなきゃ、下関はだめになる」と尾崎さんは思った。当時、戦争で大陸を失い、鉄道、国道トンネルの開通で、交通の要所という地の利を失った下関は、衰退の一途。ここにまたトンネルを掘られたら、町はますますさびれる。だが橋は観光にもってこい。下関がよみがえるには、橋以外に考えられない。当時から自治会長。有志を募って38年12月、「下関自治会関門架橋促進連盟」を結成、理事長になって市民運動を盛り上げた。

本業は市内の漁網会社社長。「網屋がなんて誘致運動をせにゃならんのか。県会議員でもねらってるんじゃないか、なんて悪口もずいぶんいわれたもんです」

中傷など気にもとめなかった。まず、署名集めにかけ回った。下関市内約7万世帯のうち6万世帯の「架橋誘致」賛同の署名を集めた。署名簿を抱え、ポケットマネーをはたいて、建設省や地元代議士に陳情を繰り返した。「よくもこんなに集まりましたね」と当時の建設大臣はいつてくれた。39年1月、40年度予算に5百万円の調査費がついた時が「一番目の喜びでした」。二番目の喜びは40年12月、建設省が「第2関門連絡道は橋」と発表した時。

「そして今日は生涯最良の日」とにっこり。

「十年間も待っていた橋です。ぜひ歩いて喜びを全国の人に知ってほしかった」という。初めは、ただ歩くだけでなく「ちょうちん行列を盛大にやりたかった」という。「だけど、自動車だけの橋ということで、道路公団が実施を渋った。工事中の橋だから、橋を見せてやるということでやっと許してもらいましたけどね。役所には役所の筋があるのだから仕方ありませんけど……」。不満げな表情をちょっぴり示した。

尾崎さんが橋を歩いたのは下関側第一陣の先頭。橋の真ん中で北九州側の隊列とすれ違ったとき「バンザイ」と、はちきれんばかりの笑顔を見せた。

資料4 戦前に画かれた幻の設計図「橋こそ平和の象徴」

朝日新聞 1973年10月21日号
関門橋 その光と影 1

[前略]

幻の設計図／四度目に実った夢、二度は戦争でダメ

夢が実る。川崎重工鉄構事業本部顧問・鈴木清一さん（74）にとって、関門橋開通は青春を無為に過ごさなかった証（あかし）である。つり橋設計に、ひたむきな情熱を傾けた若者と橋の出合いは41年前。その時、鈴木さんは33歳。

当時、世界第3位の長さ

本州と九州をへだてる関門海峡をどうつなぐか。橋か、トンネルか。昭和7年、建設省の前身、内務省土木局は比較調査を開始、3年後、具体的調査にかかった。橋を担当したのが鈴木さんを中心に若い7人の技師たちだった。

全長1314.8㍍、中央径間720㍍、橋塔の高さ151㍍、海面から橋げたまで65㍍。4車線、両側に歩道がつく。当時としては世界第3位の大つり橋を描いた「関門国道連絡設計調査書」を書きあげたのは昭和12年3月。ところは関門橋と全く同じだった。

変わらぬ基本的な考え方

材質や工法の時代的な相違はあるが、設計の仕方、スタイルなど基本的な考えは関門橋とほとんど変わらない。いま36年前の設計調査書のコピー全文は、大橋昭光道路公団関門架橋工事事務所長の資料だに大切にしまい込んである。「ち密な設計は素晴らしい出来ばえ。大変参考になりました」と大

橋所長は感嘆する。

それにしても苦しい作業だった。当時、下関、門司両岸は陸軍の要さい。測量さえ満足に出来ない。地形図や海峡の深浅図は軍から極秘で借りねばならなかった。それに日本で初めての本格的なつり橋。設計や施工の参考資料はすべて外国の文献だけが頼りだった。

軍部のひと声でトンネルに

内務省5階にあった設計室は、困難に立ち向かう若い技術者の熱気であふれた。鈴木さんの下で構造や材料の計算をしたのが、前道路公団総裁で現本四連絡橋公団総裁の富樫凱一さん(67)。「朝から晩まで計算。夜遅くひとりで残業するのもおもしろくないので、手回し計算機を家に持って帰ってやった」。当時富樫さんは28歳。「結婚したばかりで女房がむくれないかと気を使ってねえ」と笑う。

しかし、結果はトンネルに決まった。今の関門国道トンネルである。「爆撃で橋が落ちたら重要航路の海峡が使えなくなる」という軍部のひと声が命とりとなった。

関門架橋の夢はこのときが初めてではない。大正5年、鉄道院から関門海峡横断鉄橋の調査委託を受けた故広井勇東大教授は全長909m、中央径間567mの鉄橋(つり橋でなく、海中に立てた橋脚から橋げたを支える突げた橋)を設計した。広井教授はこの設計図を、大学の講義用プリントに使っている。関門橋技術委員会委員の青木楠男早大名誉教授(80)はこのとき東大土木学科2年生。「当時としちゃあ世界で1、2を争う橋。日本にもこんなでっかい橋ができるのかと胸をとどろかせたものです。でも、やっぱり軍事的見地からおじゃん。残念だった」

そして昭和6年には、北九州市小倉区にあった民間の関門連絡鉄道会社が全長910m、中央径間580mのつり橋計画をたて、工事願を政府に出したが、会社の解散で立ち消えになっている。

「平和なればこそですよ」

図面だけが残る“マボロシの関門橋は3つ”。こんどが4度目の挑戦だった。

43年6月8日の関門橋起工式では、鈴木さん、富樫さん、青木さんは式場の下関市みもすそ川公園で喜びをわかちあった。3人の橋屋には、戦争をはさんだ半世紀が一瞬のように感じられたという。立

派にできあがった関門橋をみて鈴木さんはいった。「橋こそ平和の象徴ですよ」

資料5 建設省の関門海峡渡行 自動車交通量調査と予測

日本道路公団福岡管理局

『関門橋工事報告書』1977年3月、33～5頁

第2章 交通量および採算検討 [前略]

第1節 第2 関門連絡道路の必要時期の検討

本検討は、建設省九州地方建設局が昭和39年度から40年度にかけて調査費500万円をもって行ったものの一部である。

1. 交通量の推移

関門トンネルが昭和33年に供用して以来、本調査を行った昭和39年までの年平均日交通量および年最大日交通量の推移は表2.1.1のとおりで、年平均日交通量は年々約30%増加している。また、時間交通量および交通量ピーク時における方向別比率は、表2.1.2および2.1.3に示すとおりである。

[表2.1.1～3を省略]

これらを見ると30番目時間交通量は、年平均日交通量に対して10～12%であり、わが国の地方部と都市部の平均値に近く、方向別比率は都市部の平均値に近いものである。

2. 将来交通量の予測

2.1 過去のトレンドによる推計

図2.1.1に示すとおり過去の交通量の実績にもとづくトレンドにより昭和45年度の交通量を推計すると、19,500台/日が得られた。

2.2 保有台数との相関による推計

関門トンネルの交通量と福岡、山口両県の車の保有台数との間には図2.1.2に示すように強い相関がある。そこで比較的近い将来まではこの関係が持続するものと考え、道路局推計による全国および地区ブロックの保有台数の将来フレームにもとづいて別途推計した昭和45年度の福岡、山口両県の保有台数605,000台から算出すると、昭和45年度交通量は20,300台/日となった。[図2.1.1～2を省略]

2.3 OD交通量による推計

昭和39年度OD調査にもとづいて、各ゾーンの車種別保有台数をポテンシャルとするグラビティ・モデルを組立て、これに別途推計した将来値を導入して昭和45年度および昭和55年度の将来OD交通量を求めた。この結果、本州～九州間の交通量は、

表2.1.4に示すように昭和45年度19,135台/日、昭和55年度39,600台/日と推計した。この昭和45年度の推計値は前記2.1および2.2の結果とおおむね合致しており、本計画においては表2.1.4の値を計画交通量として採用することとした。なお、昭和55年度以降の交通量は、昭和45年度から昭和55年度までの交通量増加率に等しいとして、昭和65年度60,000台/日、昭和75年度80,000台/日と推計した。〔表2.1.4を省略〕

3. 交通容量

3.1 時間交通容量

関門トンネルの時間可能交通容量は、日本道路公団福岡支社における実測調査結果（昭和39年5月）によれば2,560台/時（標準車）であり、九州地方建設局における調査結果（昭和40年8月）によれば2,400～2,600台/時であったため、2,500台/時と設定した。また、分離多車線の道路および橋梁については、時間可能交通容量は1車線あたり2,500台/時とし、実用交通容量は可能交通容量の70%とした。

3.2 本計画の基準とする日交通容量

前項で設定した時間交通容量を基準として、次に示す仮定により日交通容量（年平均）を算定した。

- (1) 年30番目時間交通量を計画の対象とすることとし、表2.1.2にもとづき、時間交通容量は日交通容量（年平均）の11%とする。
- (2) 車種構成および当量は、表2.1.5のとおりとする。〔表2.1.5を省略〕
- (3) 表2.1.3にもとづき、重方向交通量の全交通量に対する割合を55%とする。

以上により計算した日可能交通容量は、関門トンネルについては21,300台/日であり、分離4車線の道路、および橋梁については、69,400台/日と推定された。

4. 第二関門道路が必要となる時期、およびその事業概要

前述の検討結果から、図2.1.3に示すように、関門トンネルの交通容量は昭和46～47年には可能交通容量に達するため、昭和47年度には新たな施設として第二関門道路を供用開始する必要があると判断された。〔図2.1.3を省略〕〔後略〕

資料6 関門自動車道「橋梁案」決定までの経緯

日本道路公団福岡管理局

『関門橋工事報告書』1977年3月、11～2頁

第3章 着工までの経緯

第1節 関門自動車道計画決定までの経緯

昭和33年3月に開通した関門国道トンネルの交通量が、図3.1.1に示すようにいちじるしい増加の傾向を示してきたため、昭和37年ころよりトンネルの新しいバイパスの必要性が、建設省および日本道路公団内部で唱えられ始め、さらに昭和38年ころには地元の要望も強まり、バイパス建設促進の気運が次第に高まってきた。〔図3.1.1は省略〕

このため、第二関門道路と仮称されるバイパスの調査の進め方について地元の調査体制を固めるうえから、昭和38年11月に第二関門国道連絡協議会が結成されるに至った。この協議会は会長を建設省九州地方建設局長とし、第二関門道路建設に直接関係のある建設省九州地方建設局および中国地方建設局、運輸省第四港湾建設局、日本道路公団福岡支社、山口県および福岡県、下関市および北九州市の8機関で組織し、協議会の発足以来昭和40年までに第二関門道路の新設に関する技術的ならびに経済的検討、および各種調査計画の調整を行ってきた。

関門国道トンネルのバイパスとして第二関門道路が検討され始めたころ、このバイパスの特殊条件として次のような諸条件がとりあげられた。

(1) 関門国道トンネルとの関連

現トンネルのパイロットトンネルを新トンネルの排水および運搬路に利用できるため、新トンネルを現トンネルに併設するトンネルとしての段階施行が考えられる。

(2) 国土開発幹線自動車道との関連

中国縦貫自動車道および九州縦貫自動車道の計画と関連させる必要があり、海峡部の連絡施設には、これら縦貫道を含めた全体の道路網計画のあり方を考えておかなければならない。

(3) 関門締切堤との関連

運輸省が関門海峡の急潮流を緩和するため、関門締切堤を計画しており、締切堤の上を自動車道に利用できる場合も考慮する必要がある。

(4) その他

地方の根強い架橋の要望、国家的な長径間橋梁技術の開発など。

このような諸条件を考慮しながら、昭和 39 年度から主として海峡部の連絡施設を中心に建設省による直轄調査が進められ、4 車線の橋梁、4 車線の一般国道トンネルおよび 4 車線の高速国道トンネル構造および建設費の比較検討がなされた。…… 関門締切堤を利用した道路計画は、関門国道トンネルで行われた OD 調査の結果から、第二関門道路を現トンネル付近に計画すべきことが明白になったため、バイパスとして不適当になり将来の道路網拡張の一案として見送られた。

海峡部の連絡施設の比較検討に重点を置いたこれらの調査は、昭和 39 年度と昭和 40 年度の 2 か年にわたって行われたが、昭和 40 年 12 月に建設省で吊橋形式の橋梁案が採択され、第二関門道路の調査はようやく海峡連絡施設の比較の段階から、橋梁案の実施調査の段階に入ることになった。〔後略〕

資料 7 関門架橋実施促進に関する決議

下関市議会事務局

『下関市議会意見書・決議集（昭和 22 年～平成 2 年）』1999 年 3 月、163 頁

提出年月日 昭和 38 年 11 月 12 日

決議年月日 昭和 38 年 11 月 12 日

提出議員名 錦織久芳

送付先 内閣総理大臣、建設大臣、通商産業大臣、運輸大臣、衆参両院議長
日本道路公団総裁

本 文

本土と九州を結ぶ国鉄関門トンネル並びに国道関門トンネルの交通量は、産業経済の急激な発展に伴い昭和 42 年には両トンネルとも交通麻痺をきたし、産業発展の大きな障害となることが自明の理であり、これが対策の樹立こそ焦眉の急務であります。

この切迫した事態の解消は、本土と九州を結ぶ地点に架橋を早急に実現することにあります。この架橋は、地理的に又経済的にも最適事であると思料されます。

以上の事由により、架橋の早期架設を本市議会の決議をもって要望いたします。

資料 8 橋本知事「ガンとして架橋を主張」

防長新聞 1973 年 11 月 14 日号
関門橋建設秘話／ガンとして架橋を主張／橋本知事

の執念実る／地元県市足並みそろわず／技術陣も未知へ挑戦

“三度目の正直”というが、関門橋の実現は四度目か、五度目にして実った夢といわれ、その夢の実現も「もし山口県の橋本知事の異様な熱意がなかったら、日の目を見なかっただろう」と語るのが県下関水産事務局長の本間正利氏（51）だ。いまから 10 年前の昭和 38 年、第二関門国道建設問題が持ち上がった当時、本間さんは県の道路課長補佐。橋本知事の意を受け、架橋実現に奔走した一人である。

[中略]

当時、関門海峡をはさんだ山口、福岡両県の自治体首長の顔ぶれは山口県が橋本知事、下関市長が木下友敬氏、福岡は鶴崎多一知事、北九州市長が吉田法晴氏。4 人のうち橋本知事を除く 3 人は革新系である。それだけに「第二関門国道連絡協議会」を発足させた（38 年 11 月）ものの、どうもしっくりいかない。この協議会には中国、九州の両地方建設局、第四港湾建設局（下関市）、道路公団福岡支社も加わったが、何といても中核母体はやはり地元の県や市。

革新系の県や市が関門連絡道の建設に熱意がなかったというのではない。だが、膨大な国家予算を必要とする大事業だけに、革新系だとしても中央とのつながりが弱く、パイプも細い。特に自動車時代に入り、日本全土で道路整備の必要が叫ばれていた当時のこと、本州と九州を結ぶ唯一の連絡道という大義名分はあるにしても、国として果たして関門地区だけに多額の道路予算をつぎ込んでくれるかどうか一疑問もあった。

連絡道にしても、トンネル、橋梁、防波堤の三案があり、必ずしも橋が最有力というわけでもなかった。むしろ、すでに開通し実際に本州・九州を結ぶ大動脈として大きな役割を果たしているトンネルの方が、技術的な不安がなく、建設費の算出も容易。ところが長大橋となると、国内技術陣の経験は若戸大橋ぐらいなもの。それよりも規模がひと回りもふた回りも大きい関門架橋となると、技術的にも全く“未知への挑戦”となる。橋一本にしばった連絡道の早期建設に革新系の首長が二の足を踏み、逡巡したものの無理はない。

そのとき、ガンとして最初から「関門は絶対に架橋にすべきだ」とがんばったのは橋本山口県知事で

ある。本間さんが「橋本知事なかりせば関門橋の早期実現はおろか、今日の開通もなかった」と断言するのも、橋本知事の関門架橋にかけた執念を、身をもって知っていたからにはほかならない。

39年12月、下関市に山口・福岡両県と下関・北九州両市の代表が集まって開かれた第2回「関門国道連絡協議会」結成準備会は最初から大もめにもめた。

この会議は規約の制定と今後の運動スケジュールが議題の中心で、意見が対立したのは規約に入れる目的の項である。山口県が強く主張する「架橋一本にしぼった運動で、果たして連絡道の早期実現が図れるか」との不安が強く、もっと柔軟な運動を展開すべきだ、との意見が大半を占めた。橋でなく、むしろトンネルなら中央の了解も得られ、早期実現の可能性もある、との意見も強かった。道路公団の意向も、当時は大勢としてトンネル案に傾いていた、といわれる。

このため、この日の会場ではついに最後まで意見がまとまらず、橋一本やりの山口県と、早期実現を図るにはあえて橋に固執しないとする福岡県、地元下関、北九州両市の意見が対立したまま散会した。このときから橋本知事の大活躍が始まる。何よりも地元のコンセンサス（合意）が先決だと、福岡県を口説き、地元両市を説得、「橋梁一本化」に協力を要請するため精力的に動き回った。〔中略〕

……9カ月ぶりに地元でも第3回協議会準備会を再開しようやく2県2市が、山口県の主張した「橋梁案一本」にしぼって早期実現を図ることで足並みがそろった。あとは一気呵成、規約、運動方針、陳情書、決議など型通りのものをそろえ、40年11月24日、新装なった下関市の山口銀行本店で期成会の創立総会を開き“関門橋”実現に向かって大きく一步を踏み出した。〔中略〕

……期成会発足と同時に東京都内で関門橋建設促進大会を開くことを決め、同年12月9日第1回促進大会を開催、建設省も同年12月22日に「関門連絡道は橋梁とし、47年度を完成目標とする」ことを公式に発表、ここに「関門橋」建設の軌道は完全に敷かれたのである。

ところが期成会の運営がまた大変。何しろ会員は中国、九州全域にわたって交通、経済、観光、農林水産の各分野を網らし、約50団体に及ぶ。しかし、

中核はあくまで山口・福岡の両県だ。したがって両県のバランスがくずれ、協力体制が失われることは何としても防がねばならなかった。〔中略〕

期成会が発足してから8年、設立以来、会長を続けている橋本山口県知事を除くと、副会長の福岡県知事、下関、北九州両市長とも顔ぶれが変わった。

〔中略〕

……だが着工にこぎつけるまで、陰の立役者として大活躍し、トンネル、防波堤と二転三転する連絡道構想を橋に一本化し、まとめあげた橋本山口県知事の努力を決して忘れてはならない、と力説する本間さんの言葉には力がこもっていた。

資料9 橋本知事の県議会答弁

『昭和40年12月山口県議会定例会会議録』48～9頁
知事（橋本正之君）川本議員の御質問にお答えいたします。〔中略〕

次に関門トンネルの問題に移りますが、関門架橋の促進につきましては、福岡県と山口県と共同いたしまして、これの早期実現、つまり45年までに完工をしてもらいたいという骨組みで運動を続けております。もちろん世紀の大事業でございますから、この運動の成果については、容易にただいまから推測することはできませんが、ただトンネル案、架橋案、防波堤案という、大体大まかに分けて3つの考え方がございますが、私どもはせっかくあすこに関門トンネルに次ぐ第2の運輸交通連絡施設ができるならば、ぜひ架橋を進めてもらいたいということで、ただいま運動を続けておるわけであります。

〔後略〕

資料10 新年にあたり“海峡架橋”にひろがる夢

毎日新聞1965年1月1日号
“海橋”にひろがる夢／“大関門市”実現へ／百万ドル観光都市に飛躍も／
〈現代の国引きへ〉

新しい海峡“関門大橋”は世界で8番目の大橋。本土と九州の交通幹線に新時代を開くことになるだろう。交通が便利になればなるほど、一面では、かつて西日本全域の卸市場だった下関市が、関門国道、鉄道トンネルの開通で斜陽化したように“通過都市”に没落する恐れもある。だから、都市の体質

改善はぜひ必要。夢のかけ橋を“現代の国引き”とする新しい力として利用せねばならない。

ずばりいえば、隣の北九州百万都市を新しい橋で“国引き”することだ。出雲の神話で大国主命が国づくりをしたように九州と本土に引き寄せる。このためには、下関市のマスター・プランは北九州市を離れて考えられない。

〈大関門市の構想〉

新しい郷土づくり“国引き”を実現するための都市の体質改善として一つの試案

- ① 北九州のベッドタウンとしての発展
- ② 長府臨海工業地帯の再検討。北九州の日本有数の鉄鋼業生産地帯と直接結びつく機械工業地帯、あるいは世界の海と結びつく国際漁港を背景とする一大食品コンビナートの建設。
- ③ 百万ドル観光都市の開発。海峡にかかる夢の大橋、火の山百万ドルの夜景、東洋一の水族館など現在の瀬戸内国定公園の総合的整備と同時に、北浦に一大海浜レクリエーションセンターを建設。北浦の観光開発は、毎年夏北九州から百万人の海の客を迎える各海水浴場に加えて室津湾のハイクラス・レクリエーション地区、ヨットハーバー、八ヶ浜ゴルフ場と川棚温泉、豊田湖周辺の水と森の自然公園。これらを近代的な交通網、宿泊施設で結ぶのがその構想。
- ④ 関釜航路の再開、日中国交の新しい玄関へ。かつて下関発展の原動力だった大陸への交流復活。
- ⑤ 新都心の形成。山陽新幹線のコースが将来を大きく決するが、やはり新都心はいまの下関駅一帯。駅から唐戸への倉庫通りは公園道路とするのも一案。豊前田、唐戸は歓楽街の中心に、巖流島には各空港と結ぶヘリポートを建設。

〈周南新コンビナートと下関〉

北九州百万都市との大関門市構想と同時に、発展する瀬戸内経済圏とのつながりも忘れてはならない。老朽化した北九州工業地帯にくらべて、周南は新しい化学コンビナート、将来性ははかり知れない。その場合、将来の下関市の都心は長府から小月へかけて建設される公算も大きい。

〈いびつな現実の克服へ〉

かつての西日本の卸市場、大陸侵略の門戸として下関市は、戦後20年のいま、もはや消滅した。戦後、人口40万人都市を目ざして再出発した下関市は、いまや戦後ではなくなった1965年、新しいカベに直面している。“火の車”の財政、高い税金、回収されないゴミのヤマ…26万市民の暮らしはなかなかよくなる。しかし“新しい交通時代”の開幕に対処する行政、経済のあらゆる力の再検討は1965年の課題であろう。

(これらの意見は下関青年会議所直前理事長・林孝介、下関市立大学講師・川崎茂、下関市企画室次長・三由正作、商業デザイナー・山本展也、4氏からまとめた)

資料11 起工式を迎えて各界代表の「意見と抱負」

夕刊みなと1968年6月8日号
架橋うまく生かそう／各界代表の意見と抱負

下関市民待望の関門架橋の起工式が行われた。……下関市内の各界代表者に架橋の起工を機に、架橋に応じた下関市の都市造り、架橋に期待するものをまとめてみよう。

井川克己・下関市長 架橋は中国縦貫道とともに、下関市の経済面にもたらす影響は、はかり知れないものがある。下関市はこれら交通網の整備によって西の玄関としての地位を高めるとともに、将来を展望した長期的視野から都市計画を策定し、火の山などの観光開発、基幹道路網の整備をはじめとする産業経済の基盤を強め、時代の進歩に応じた都市づくりを意欲的に推し進めたい。

野村茂・商工会議所専務 すでに飽和状態にある関門国道トンネルということからみて、これにかわる第二の関門連絡施設である架橋の起工式が行われたことに大きな期待をかけている。架橋とこれに関連して中国・九州両縦貫道が完成すれば、対岸の北九州はむろんのこと南九州や大阪などをふくめた広域経済圏での経済交流が可能となる。下関の経済界もうまくこれを活用すれば、経済発展が大きく望まれる。

さらに観光面からみても、これら高速道を結ぶ国際観光ルートが立案されるだろうが、下関をこのルートに乗せることにより、明るい未来が開けると考えている。不幸にして地元が要望している45年度完成は、現在のところ望めそうもないが、できる

だけ早く完成するよう今後とも業界は要望する必要がある。

中村隆夫・水産振興協会常務（事務局長） この起工式は、架橋—縦貫道という高速道時代を迎えることを意味する。こう考えると、水産業界にとって非常に意義があるといえる。それは、鮮魚輸送も貨車主体というものから、量や時間に制限されないで自由に発送できるトラック輸送という便利な時代を迎えることになるからだ。こう考えると、下関の産業・経済界にとっても関門架橋の起工式は大きな意味をもつといえる。

松田朝一・観光審議会委員 下関市が待望していた架橋の起工式であり、これが完成すれば国の財源で下関市に大きな観光資源ができることになる。しかしよろこんでばかりはいられない。この観光資源つまり架橋をもって、下関を訪れる観光客をどう下関にとどめるか、ということにつとめなければならない。このためには、火の山開発をはじめ、架橋のふもとから、長府や火の山、旧市へ至る道路の整備など、市独自の交通網整備や観光開発をしないことには、架橋は下関を素通りの町にしてしまう。市のみの財源でそれが望めなければ、民間資本の導入もよい。とにかく架橋の完成までには、これを真に下関市のものでとり込むようにしておかないと、通過都市になってしまう。

資料12 架橋めあての観光開発「50億円で娯楽施設」

朝日新聞 1970年10月2日号
観光開発の思惑さまざま／50億円で娯楽施設／
“素通り”と危ぶむ声も

関門大橋の下関側橋塔組立てが1日から始まり、工事は48年度秋開通を目ざしてピッチがかかってきた。これといった観光資源がなかった下関市にとって、大橋が観光の“目玉”になるのは確実。それを見こしてか、さまざまな思惑を含んだ先行投資も盛んになってきた。ホテル、カーテル、レジャーセンターの建設など……以下はその動きと関係者の声。

レジャーセンター

下関市長府外浦の市立水族館横の埋立地に吉敷郡小郡町の田中金属がいま「下関マリンランド」を建設中。関門大橋の完成をきっかけに、西日本全域を対象にする「総合娯楽センター」にするのがねら

い。アイススケート場、ボーリング場、プール、ゲーム場や食堂、演芸場などを備えた中央館、2千人収容できる15階建のホテルなどで投資額はざっと50億円、一部は今年末に開業する。

ホテル、旅館

市内にはざっと230軒あるが、架橋現場のすぐそばの山陽ホテルが、この春「山陽パレス」を増築し、屋上プールもつくった。またボーリング場などを増設中。この費用はざっと3億余円。このほか、ただいま増改築中の旅館も少なくない。

カーテル

市建築課によると、今年にはいって市内長府から王司にかけて3店が店開きした。大橋の取付口になる椋野インターチェンジのそばに、近く一店がオープン。またインターチェンジに近い稗田でも目下工事中。こうした建設ブームを反映してか同課が今年初めから1日現在受付けた建築許可申請は2083件。このペースでいけば年内には2700件近くに達し、昨年より一割方ふえる計算。増加分には観光関係の施設がかなりの比重を占め、これから数年、この傾向が続くとみられている。

このほか、市には「ヨットセンターをつくりたい」「大橋を中心にして北九州市小倉区と長府の水族館・マリンランドを結ぶ遊覧船を走らせたい」などの話が持ち込まれている。

この建築ブームについて、田中金属の田中康人専務は「橋自体の魅力に中国縦貫道が加われば、下関の観光圏は関西と九州一円に広がる。下関はその中間点。たとえ宿泊の客は少なくとも、一時休憩所やレジャーを楽しむ客が増えることは確実」とみる。

また、下関市の清水昇一観光事業部長は「具体的な市の観光局誘致策はこれからつくるが、橋が観光客を誘う大道具になるのは確実」といい、あるカーテル経営者も「車がふえればおこぼれだけでも相当な数になるのでは…」と踏んでいる。〔後略〕

資料13 関門大橋はほんとうに観光資源か？

山口新聞 1971年3月3日号
週間戯評 古川 薫／関門大橋は観光資源か

橋によせる期待

関門架橋の工事は着々と進んでいるようだ。100桁を超える橋脚が天にそびえ立つ模様は、まったく壮観そのもの……

気の早い下関側は、完成予想図を写真に書きこんでポスターや絵はがきをつくり、さかんに宣伝しているから橋が出来あがったらあの付近はああいふ風景になるのだろうと、ほとんどの人が心得ている。下関ではそんな予想図までつくって、心待ちにしている橋なのだが、門司側の人々は、どのように反応しているのか……北九州側では、大して取りザタしていない様子に感じられる。[中略]

ところで、下関側がこの関門大橋に寄せる期待とは何だろうか。絵はがきまでつくって、宣伝するのは、どういうことかという、それは観光宣伝であるらしい。……しかし、どっと押しかけてきた観光客は、この橋を渡ってみんな九州に去ってしまうにちがいない。九州からやってきた人々は、逆に山口県内の例えば秋吉台などに足をのばすに違いない。つまり下関は宿命的に通過都市なのである。

関門トンネルが開通しないころは、本州西端の終着駅として、ほとんどの人がここに足をとどめた。終着駅だけでなく、関釜航路の基地としての地理的条件が、下関という都市の発展を必然的にうながしたのである。[中略]

「集金旅行」から

……下関市議会が、関門トンネルに反対したという事実は、私の調べた限りではない。本議会の席上、だれかがそうした発言をしたことはあるのだろうが、それが決議されるまでには至らなかった。トンネルが開通するのは、時代のなり行きというもので、それに敢えてさからわないのもまた議会の良識ということであっただろう。[中略]

だが、30年前、トンネル敷設に異議をとなえた議員が、良識をわきまえない人物であったといえるかというところではない。彼は地方政治家として、トンネルの影響による自分たちの地域社会の先行きを見通していたという意味で、すぐれた感覚の持ち主であったとしなければならぬ。そうした問題意識をもって議場にのぞんでいる市会議員が、こんにち一人もいないことを、むしろ私たちは嘆かなくてはならない。

関門架橋に反対せよというのではない。この架橋完成後、下関市がどのように動いて行くかを見つめようとする姿勢を、市長も市会議員もまるで見せてはいないのだ。……

トンネルが下関市に与えたマイナスの経済効果

は、鉄道トンネル及び国道トンネル開通によって、すくなくともこの10数年間の間に、深刻に到来していることを知る必要がある。じわり、じわりと首を絞められて行くので、鈍感にしか伝わらないだろうが、実際、下関というところがトンネルの死角に追いやられ、いわゆる通過都市のウキメを見ることは次第に顕著になりつつあり、この傾向は架橋によってますます強まっていくことが予想される。

[中略]

おめでたい話

……日本経済の発展のためには大変おめでたい話だが、下関にとって本当におめでたいかどうかかわからないのである。[中略]

観光客などというのは、前に関門トンネル人道口に見られるように、一時的に大き過ぎるだろうが、5年も長続きするものではない。この橋や新しいトンネルを経済的にどうひきつけるか、あるいはどうすれば死角からのがれられるかの議論がぼつぼつ出はじめてとよいのではあるまいか。地方選挙近し。少しは架橋、トンネル論も出るものと楽しみにしている。
(作家・下関在住)

資料14 開通式を直前にして「交通新時代と山口県」

防長新聞 1973年10月29日号

関門橋〈21〉答える人 北村元一氏／開通まであと16日／交通新時代と山口県⑤／地域格差解消に有効／所得に限らず文化にも

組織化で大資本に対抗

一関門橋開通、それに続く中国自動車道、山陽新幹線と、山口県も高速道路網に組み入れられる。これらの山口県地域に及ぼす影響は。

北村 交通通信網の完備は、地域間格差を縮めるのに最大の効果がある。その効果は、普通の産業基盤投資とは比べようもない。たとえば44年の通産省統計による一人当たり県民個人所得地域指標をみると全国平均を100として山口県は90.4、福岡96.0、広島102.9、東京は146.4となっているが、情報の広域化、スピード化はこの格差をかなり縮めるだろう。……文化的な面でも中央部との格差はなくなるはずだ。もっとも、これらの効果は、高速道、新幹線網という流通機構をうまく利用するという前提はつくが…

デメリットとしては、卸売業が広島、福岡の大資

本から圧迫されるのではなからうか。しかしそれも、地域中小資本の集中、つまり団地づくりなどで太刀打ちできる。団地を形成することで、組織化・集積化し、個人内でも合理化努力を行い、外部資本と対抗すればよい。大資本が入ってくるなら、こっちは積極的に外に出て市場を広げればよい。

“先取り”する姿勢を

一交通新時代に、山口県が対応し、進む道は。
北村 まず、県内基盤を充実させなければいけない。それも、出来あいのものを追いかけるのではなく“先取り”しなくては。具体的には、商業団地育成、地域内の道路網の整備など。また流通センターの確立を急がなければ……地域には地域の特性がある。このオリジナリティーを育てなければいけない。その場合、行政指導型ではオリジナリティーはなくなる。……民間企業が積極的役割を果たす努力をしなければいけない。

都市機能の充実が先決

一中核都市づくりがよく言われます。本県の場合の具体的構想などは。

北村 山口県は、徳山（周南）は工業、山口・小郡は行政管理、下関は流通都市と大別して特色を持っている。逆にいえば、機能が県下に広く分散しているといえる。……中核都市をつくるため、無理に一つにするよりも、それぞれの特色を生かせばよい。……下関市に関していえば、流通都市としての機関、機能を整備し受け入れ体制を整えることが必要。古い習慣や伝統にとらわれず、住民、行政が一体となって推進していくべきである。……

一観光体系も変化すると思いますが、その対策は。
北村 ルートの広域化がさらに進む。これまでは、一市、一地区単位でも客を呼べたが、高速道の整備によって点の観光から、面や線の観光になる。……観光開発、ルート設定など複数の市町村が一緒に考えなくてはいけない。例えば、県西部の下関、長門市、秋吉方面、あるいは小郡、山口まで含めて一つのコースを設定するくらいしなければいけない。

プロジェクトチーム作りを急げ

一県、あるいは県経済界などに望むことは。

北村 企業も人も、地域格差をなくす意欲を持ち努力をしなければ。何度もいうように、官民一体となり、しかも民間優位で進めなければいけない。手始めにプロジェクトチームをつくらなければならない

が、まず、そのための人材の蓄積をしてほしい。

（日本海委員会委員・下関市立大学教授＝経済学＝）

資料15 悲観論もある「高速時代の明暗」

朝日新聞 1973年11月7日号
高速時代の明暗2／通過都市／“橋の利”バネに／下関よ今度は生かせ

「こんどは住友が逃げる」一関門橋開通を前にこんなうわさが、下関市内でささやかれている。「とんでもないこと。来年2月は支局開設60周年です。むしろ地元を積極的に開拓しますよ」と、住友銀行の村瀬支店長はいう。

銀行の支店が多いか、少ないかは、その町の繁栄の指標でもある。22年日本銀行が下関に支店を開設したとき、下関には三井、三菱、勸銀、協和、住友、三和があり、翌年には第一も進出、当時としては、大和を除くすべての都市銀行が軒を並べていた。それがいまは住友、第一勸銀、東京の3つが残るだけ。

25万の人口があるのに、銀行に見捨てられた町。下関市立大学経済学部の北村元一教授の指摘だと「戦後で大陸を失ったうえ、鉄道トンネル、国道トンネルの開通で、下関経済繁栄の基盤だった交通の要所としての“地の利”まで失ったから」ということになる。

不振は、とくに卸売業の伸び悩み傾向にあらわれている。47年の県商業統計によると、下関の43年の卸売業取扱金額（年間）は1258億円、47年は1760億円で39.9%しか伸びず、県内14市で最低、県平均伸び率67.7%を大きく下回っている。商店街から客足が逃げる、とおののくのはこんなデータがあるからだ。いまでさえ、下関市の消費者は小倉区の商店街に吸い取られており、対岸に流失する購買力は、100億円とも150億円ともいわれる。「これ以上福岡が近くなったらどうなる」一商店主は寄るとさわるとこの話ばかり。

それに、かつて全国一だった水産基地の座からも滑り落ちたという、手痛い背景がある。下関水産振興協会の調べでは、41年には2億5千万トンを全国一だった下関漁港の水揚げ高も、46年は1億4千700万トンと大きく減り、なんと全国で11位。

恐ろしいことに、関門橋は高速道路だ。大阪と福岡の時間距離は縮まる一方。こんな通過都市へのば

く然とした不安が、都銀が逃げるといううわさに結びついたのだろうか。

「いや、関門橋はプラス。いやそうしなきゃあ」というのは山口銀行の烏賀陽（うがや）重徳調査部長だ。「逆に大阪、福岡と山口が、数時間でつながる長所を考えよう。県産業が加工型にかわる絶好のチャンス。東洋工業の防府進出はその第一歩。下関だって例外じゃない。北九州の人間をひっぱってくるベッドタウンづくりや、それにあわせたショッピングセンターづくりが急務だ。要は、高速時代に対応する街づくりが出来るかどうかということだ」

10月初め、下関商工会議所は下関駅南側埋め立て地に西日本最大をうたう用地2万9千平方メートルのショッピングセンター構想を発表、商店街の核づくりに乗り出した。「便利になるから通りすぎるんじゃない、縮まった距離の利点を活用して、人をひきつける魅力ある街づくりに商店同士がまとまらなくては」と力説するのは、豊前田商店街の園山順亮会長だ。

[中略] もっとも、それが簡単なら、下関はこうも衰微しなかった、という意地悪論も一方にはある。

資料16 1968年6月関門大橋の「起工式」

毎日新聞（夕刊）1968年6月8日号
関門大橋の起工式／下関・門司で／48年完成めざす

[下関] 九州・山口各県の発展に“カツ”を入れる関門大橋の起工式は、8日午前9時半から下関市みもすそ川公園、同10時半から北九州市門司区和布刈（めかり）神社でそれぞれ行われた。関門海峡の急潮をはさんで向かい合う2つの式場は、高さ140メートルという巨大な橋の塔がすえつけられる地点のすぐそば。

下関側では午前9時威勢よく花火が打ち上げられ、下関市役所ブラスバンドが勇壮なマーチを演奏して関係者約200人の到着を迎えた。神事のあと富樫道路公団総裁が草刈り、保利建設大臣、橋本山口県知事、井川下関市長がクワ入れの儀式それぞれを行い、出席者は次々に玉ぐしをささげた。このあと約200個の風船を晴れ上がった関門の大空に飛ばした。海峡を行く船もアドバルーンを見て起工式を知り、汽笛を鳴らして祝っていた。

門司側でも約300人が出席して同じ儀式があり、亀井福岡県知事、谷北九州市長らがクワ入れを行ない、正午から同市門司体育館に約千人を招いて祝賀会が催された。

関門大橋は下関市の甲山（かぶとやま）と北九州市門司区の古城山を結ぶもので全長1068メートル、つり橋部の長さ712メートルで若戸大橋の約2倍、世界で9番目、4車線、幅17.5メートルで着工するが、将来は6車線24.5メートルとなる。工期は約5年で48年夏までに完工する。工費は285億円。九州、中国両縦貫道とがっちり結び、西日本の経済発展をになう大動脈となる。

起工式後、すぐ着工はせず、同公団架橋工事事務所（下関）で秋ごろまでに設計を終える。このあと12月に建設に時間のかかる門司側の橋脚と橋台（アンカー・橋をつるケーブルの固定台）、来年1月に下関側部分を発注したのち着工する。

着工は来年1月ごろに／建設相ら語る

[下関] 保利建設大臣と富樫道路公団総裁は関門大橋の起工式に先立ち、8日午前9時10分から下関市みもすそ川町、道路公団下関営業所で記者会見、次のように語った。

1. 関門大橋は日本人が取組む最大の架橋工事だが、国民的な事業として成功させたい。

関門大橋の技術は、さらに将来の四国架橋に生かすことになる。

2. 実際の着工は来年1月ごろになり完工は47年度中が目標だが、これより早める意気込みで公団に工事をしてもらおう。地元から要望のあった大橋の歩道は高速自動車道なのでつけない。

資料17 架橋工事順序図

橋梁編纂会『橋梁』1970年2月号、36頁

3. 関門橋の架設計画ならびに年度計画

関門橋の架橋計画は図-4に示すとおりである。図-4の(1)基礎工事の段階が現在の工事の状況に相当し、昭和44年度に橋台の掘削と一部コンクリート打設開始および橋脚工事をほぼ完了する。図-4の(2)塔の架設およびアンカー工事は、昭和45年度の工事に相当し、橋台および塔がほぼ完成する。図-4の(3)~(7)までは、昭和46年度の工事に相当し、ケーブルの架設用足場、ストームケーブル等の準備工事を経て、主ケーブルの架設、バンドの取付

けおよびハンガーの架設等一連のケーブル工事を完成する。図-4の(8)~(9)は、昭和47年度の工事に相当し、補剛桁の架設および床板工事を完成する。これらの工事を完成した後、雑工事を経て昭和48年度中に供用開始される。[図-4 架設計画図を省略]

資料18 順調に伸びた橋塔

朝日新聞 1971年2月25日号
順調に伸びた140.8m 関門大橋下関側橋塔／予定より1カ月早く／工事関係者「ほっと一息」

本州と九州を結ぶ3番目の大動脈関門大橋の下関側橋塔建設工事は24日、塔のてっぺんに水平台を取付ける最後の工事が終わった。予定より約1カ月早く約半年でできた。この橋塔は本州と九州をまたぐ橋ゲタを支えるもので、海面から高さ140.8m、全重量2千9百tもある2本足の鉄柱。一度にたてられないので、13のブロックにわけて積木式に組立てられた。工事責任者の日立造船関門大橋下関側橋塔架設工事事務所の栢分友一所長は「大きな事故もなく順調にいったよかった」とほっと一息。

同橋塔の建設工事がスタートしたのは、昨年9月24日。この日は橋塔の下に敷く縦3.9m、横7.9m、厚さ13.5mmの鋼鉄製の鉄板を添えつけた。さらに10月1日には第一段目の据付けが始まり、空に向かってワンステップを踏出した。

橋塔がすっかり橋らしくなったのは、4段目の据付けが終った10月末。高さ36mとなり、全体のほぼ4分の1が完成。このあとクレーンクレーンのせり上げが始まったが、天候にも恵まれて工事はまったく順調。関門海峡を吹き抜ける風が身を切るようにつめたくなった12月初めには7段目(73.9m)の据付けがすみ、半分が建った。

ウグイス色の2本の強大な鉄柱が大空に向けてぐんぐん伸びるにつれて“東洋一のつり橋”への下関市民の関心も高まる一方。雄大な姿をカメラにおさめる人、画板を持出し、スケッチをする人もふえた。中には橋塔に見とれて事故を起こしたドライバーもいるほど。

門司側の橋塔もすでに今月初めに完成しているので、橋塔工事のハイライトは6月ごろから始められるケーブル張りに移る。[後略]

資料19 1万人見物下のパイロットロープ渡海劇

朝日新聞(夕刊)1971年6月16日号
新時代へはばたく関門／九州 ロープでがっちり本州

[前略]

海峡をまたいで空にそそり立つ2つの橋塔が2本のロープでつながれた。本州と九州の握手だ。巻揚げ機のモーターがうなる。海面すれすれにたるんだロープが次第に張っていく。この日、関門の空は時おり薄日がさす曇り空。風もほとんどなく、作業にとっては絶好の日和。世紀のドラマを見ようと門司、下関両側橋塔近くの海岸には1万人を超える観客。「やったぞ」。ジョイント(結合)の瞬間、ロープが海面を離れた瞬間ごとに観客から歓声があがる。眼下には急潮の早鞆瀬戸。17年の鉄道トンネル開通、33年の国道トンネル、そしていま。関門は昭和に3つも歴史を塗りかえた。

緊張また緊張／ロープ渡海劇 <作業本部>

「準備完了!」。ロープをひく作業船から異常なしの連絡がはいる。この日の総指揮役、関門架橋工事事務所の大橋工事事務所長の顔が緊張、作業本部長も全員立ち上がった。

午前10時、六連信号所沖など4カ所ですべてに花火の打上げ。両側の橋頭には各2本の「航泊禁止」と1字ずつ染めぬいたたれ幕が下がった。「作業始め」。大橋所長の指令が飛んだ。約3時間近くの「ロープ渡海劇」の幕あけだ。

午前10時10分、タグボートが波をけって進む。航路が少し真中すぎる。「もっと西によれ」。現場の指揮者からタグボートへ。「了解」。「よし、うまくいった」。大橋所長の表情が一瞬ゆるんだ。作業は計画より1時間以上も早く進んだ。

午前10時40分、「西側の船、離岸せよ」。下関側でロープのジョイントを終えた2隻のタグボートが東西にすれすれにわかれた。午前10時50分、いよいよ1回目の巻取りだ。クライマックスの場面を迎え、作業本部がまた緊張。両側の橋頭に結ばれた2本のロープは、海峡をまたいできれいな放物線を描いた。

予定より15分早く「結合完了!」声はずむ係員
ロープ結合完了は10時半。予定より15分早かった。2隻のタグボートが海峡に白い航跡を残して下関側橋塔下の栈橋についたのは、門司側を離れてか

ら10分後。ここで5分間、予定を縮めた。

待ちうけた作業員が乗りこんだ。門司側から引張ってきたパイロットロープに下関側橋塔にすえられたウインチのロープをつなぐ作業だ。パイロットロープはいったん栈橋の上にウインチで引揚げられ下関側の32ミリのホーリングロープをつなごうという段取り。

「巻取り開始」。監督者の声が飛ぶ。ウインチがうる。1本のロープに5人の作業員がかかる。カチンと金属音が響き、パイロットロープとホーリングロープのつなぎ目にガッチリとボルトが食込む。

この間10分。予定より10分早い。快調だ。「ジョイント終了」。監督者が門司側へ電話連絡。声ははずんでいる。午前10時30分、九州と本土が1本のロープで結ばれた瞬間だ。

かたずをのむ1万人 〈見物人〉

1万人の目が2本のロープにそそがれた。下関側は御裳（みもすそ）川公園。道路公団関門架橋工事事務所前広場、門司側は橋塔がある和布刈（めかり）神社境内が見物特等席。それぞれ午前7時ごろから人が集り出し、作業が始まるころにはカメラや双眼鏡を手にした人たちが埋まった。「潮の流れがまだ早いばい」など、時計とにらめっこしていた観客の顔が一斉に下関側の橋塔へ。「動き出したぞ」

緊張からか、人ごみのためか、76歳のおばあさんが貧血を起こして倒れた。「人ごみにまじって上ばかり見過ぎたらしい」と警備陣。まるで和布刈神社の夏まつり騒ぎだ。

下関側の唐戸栈橋からは見物船も出た。客は1カ月前から予約した約2百人。アマチュアカメラマンがほとんど。望遠レンズ、8ミリ、1人で3台のカメラをぶらさげた人も。下関市彦島、会社員渡部百合夫さん（40）は「後世に残る歴史的シーンを記録しようと思い、仕事は休んだ」。〔後略〕

資料20 がっちりメインケーブル張り渡し

毎日新聞（夕刊）1971年11月26日号
がっちりメインケーブル／張り渡し終わる

〔下関〕関門大橋の“命綱”になるメインケーブルの張渡し作業は26日、最後のストランドが引出され、予定より早いペースで終わった。海峡には2かかえもある丸太のように太くなったケーブルが、放物線を描いてかかり、作業はこのあとケーブルの

締め付け、橋げたをささえるハンガーロープの取付けへと進む。

メインケーブルは長さ890㍎。ピアノ線91本を束ねたストランドを154本集めたもので、6車線の橋げたをつり下げる。6月に海峡を閉鎖した中でパイロットロープが渡海、そしてキャットウオークが設けられ、9月26日から本番のストランドの引出し作業が始まった。昼間、門司側から下関側橋台へ1本ずつ張渡し、夜間は徹夜で調整作業。同日は左右1本ずつのストランドを残すだけになっていた。

午前11時から、日の丸の小旗を付けられた最後のストランドが左右同時に門司側橋台を出発、約1時間で下関側橋台にガッチリと取付けられた。その瞬間、橋台で作業員や道路公団架橋事務所職員がばんざいを三唱、祝杯をあげた。このあと、六角形をしたメインケーブルを周囲からしめあげ、丸くしてバンドを付けるなどの作業が続いた。ハンガーロープの取付けは年末になる予定。

資料21 ハンガーロープ工事終わる

毎日新聞（夕刊）1972年3月7日号
春 くっきり シマ模様／関門大橋 ハンガーロープ工事終わる

〔下関〕関門大橋の橋げたの命綱になるハンガーロープの取付け作業が7日終わり、関門両側に張渡された左右2本のメインケーブルには見事な造形美のすだれ模様が出来上がった。来年秋の開通を目指す関門大橋は、このあと24日ごろから道路部になる橋げたの工程にはいる。

ハンガーロープ（直径5.3㍎）の取付けは2月3日に始められ、途中、暖冬異変とはうって変わった冬將軍の訪れで作業が手間どったが、それでも予定より10日も早く388本のロープをセットし終えた。このハンガーロープは1万2千㍎もある6車線の橋げたをつり下げる力持ち。7日は中央径間（関門双方の橋塔と橋塔間）の門司寄りに残されていた最後の1本を慎重に取付けた。このあと20日すぎには工事最後のヤマ場になる橋げたの部分が船便で到着、架設を始める。

1068㍎の道路部が百のパネルに分断されて現場入り。1パネルずつ関門双方の橋塔から各橋台と海峡上の中央に向けて組立てられていく。関門双方からのびてくるパネルが海峡中央でドッキングするのは

ことし末の予定で、そのあと開通まで路面のアスファルト工事や塗装などを行ない、開通をめざす。

資料22 関門橋、橋げたでドッキング

全国高速自動車国道建設協議会
『旬刊 高速道路』235号、1972年11月25日
関門橋ドッキング／本州と九州が“陸続き”に

本州と九州が“陸続き”になった。山口県下関市と北九州市門司区の両側から、組立て作業が進められていた関門橋の橋ゲタが19日午前、関門橋の中央でがっちりとドッキングした。関門橋は、中国、九州の両自動車道を結ぶ有料自動車道専用橋として日本道路公団が建設を進めてきたもので長さ1068延、6車線で総事業費は取付道路分も含めて306億円。

これで、難工事はすべて終り、このあと来年10月の開通を目指して、最後の仕上げ作業が行われる予定。道路公団では「この工事は、わが国ではじめての経験だったが、今後の本州、四国架橋などのさいに、大いに参考になるものだろう」といっている。

資料23 神鋼製品、関門架橋に貢献

(株)神戸製鋼所広報課
『神鋼タイムス』253号、1971年7月
神鋼製品 関門架橋に貢献

[前略] さる6月16日のパイロットロープ張り作業では、国際航路である関門海峡の船舶の航行を全部ストップさせて、当社のロープが初めて海を渡った。このロープによってホーリングロープを架設し、これを使って足場用のキャットウオークロープを張り、さらにつり橋の生命と言えるメインケーブルが本年9月に架設が開始される。

この長大橋を支えるメインケーブルは、平行・ワイヤ・ストランド法が採用され、その約40%を当社が納入することになっている。また、これら線材だけでなく、塔頂サドル、スプレーサドル、ケーブルバンド等の鋳鋼品のほか、床版ではI Bグレードが用いられる。さらに、完成後の橋梁維持のためのアルミ検査車を含めると総額約15億円の神鋼製品が、この大事業に貢献していることになる。

[後略]

資料24 各社の名人級のトビ職競う

(株)神戸製鋼所広報課
『神鋼タイムス』272号、1973年11月
地元労働力を地元へ活用／大きい関門橋の意義
[前略]

名人級のトビ職競う

総工事費300億円、工期4年9カ月の大事業となれば、工事も1、2社の単独受注ではとても無理。造船、鉄鋼、橋梁、建設のトップメーカーが集結しての大ジョイントベンチャーが実現した。

下部工事が鹿島建設と熊谷組(門司側)、大成建設と間組(下関側)、塔を石川島播磨重工(門司)と日立造船(下関)、アンカーフレームは日本鋼管(門司)と川崎重工(下関)が担当、ケーブル部は当社と新日鉄、けた部の工事を三菱重工、横河橋梁、宮地鉄鋼が請負った。これは当然本四架橋工事にも採用される方式で、相互調整、チームワークづくりに、発注者の日本道路公団も加わって、プロデューサー役をつとめた。

50数カ月に及ぶこの大事業に参加した作業員は延べ百万人。日本最大、東洋でも第2位(工事時点ではトップ)のこの国家的大工事とあって、名人級のトビ職たちも競って参加を申し出た。「3年前の日本万国博でお祭り広場を完成した」「若戸大橋の架橋工事では活躍した」など、実績のある職人たちが、もう一つの実績づくりに積極的な姿勢を示したわけだ。このため当初予想されていた工事での人手不足はほとんど起こらなかった。[後略]

資料25 ダンプカー60台で重量テスト

毎日新聞1973年9月23日号
大丈夫な関門橋／リハーサルにダンプカー60台／総重量840トに耐えて／きょうからテスト本番です

[下関] 関門橋が設計通りの性能を持っているかどうかを調べる応力、振動実験が23日から始まる。“出生証明書”作りともいえる重要なテストで、実験に使われる60台のダンプカーが22日午後3時から本番そのままのリハーサルを行った。23、24両日も応力試験はダンプカー60台にそれぞれ砂利を積み、1台当たりの総重量を14ト(計840ト)にして橋の中央や中央径間(塔と塔の間)の4分の1、8分の1などに整列させて補剛ケタ、塔、ケーブル

などがどのようにひずんだり、たわんだり、傾いたりするかを測定する。

この日は橋の中央の上り線、下り線に各 30 台のダンプカーを配車。午後 3 時過ぎ関門両側の橋台に待機していた各 30 台のダンプカーが一時に中央に向けて出発すると橋ケタは相当揺れた。設計では 8 40t を橋の中央に載せると橋ケタが 1.1m 下がることになっており、ダンプカーが整列を始めると肉眼でもたわみをはっきり確認出来た。観測では 48.5mm のたわみで設計値の半分以下。乙藤憲一関門建設所長は「橋を丈夫にするため実際の架設には設計より硬度を持たせており、予想通りの数値だった」と満足そう。

応力試験に次いで行われる振動実験（26—28 日）は橋の中央と 4 分の 1 地点の 2 か所に起振機を設置して橋全体を揺すり、橋がたわんだり、よじれたりするときの振動の加速度を測定する。つり橋の泣きどころは風と地震、もともと物体は固有振動周期を持っており、理論的には小指一本でも力の加え方や間合いなどで関門橋を揺することも可能。その特性を確かめるのもこのテストのねらいで、耐風、耐震設計がどの程度生かされているかを検証する。また 29 日には 20t の重さにしたダンプカー 4 台を時速 40km から 80km の速さで路上を走らせ、橋の揺れや路面に傷みがないかどうかを調べる。

関門橋ではこの実験と並行して 25 日から 30 日までケーブル、路面灯の照明、航空障害灯、航路標識などのテストを行い、11 月 14 日の開通式に備える。

資料26 関門橋ついに完成、開通式模様

(株)日本高速自動車道新聞社

『高速自動車道新聞』847 号、1973 年 11 月 15 日
関門橋、ついに完成／東洋一を誇る海上ハイウェイ／本州（下関）と九州（門司）が直結／盛大に開通式 14 日／中国道、下関～小月間も

本州（下関）と九州（門司）をつなぐ夢のかけ橋として注目されていた日本道路公団の「関門橋」がついに完成した。東洋一を誇る 1,068m（中央径間 712m）の吊橋で、着工以来 5 年間、総工事費 300 億円（道路部を含む）を投入し、現代科学の粋を集め、道路公団の技術の総てを投入した長大橋で、いわば海峡ハイウェイの幕開けともいわれ、また九

州、中国を中心にした地域社会、経済発展に大きく貢献するものとして期待されている。この日開通した関門道は、関門橋の 1,068m、九州側道路部 6.5km、本州側 1.4km の合計 9.4km 間とこれに連続する中国道の小月～下関間の 15.5km。

3 か所で開通式

開通式は、14 日午前 10 時 10 分から門司インターチェンジで行われた。上り線に紅白のテープが張られ、北九州市消防音楽隊の晴れやかなマーチのなかで、金丸建設大臣、運輸大臣（自動車局長・代理）、前田日本道路公団総裁、橋本正之山口県知事、亀井光福岡県知事、堀録郎工事従事者代表の各氏によってハサミ入れ式が行なわれ、同時に花火打ちあげ、くす玉が割られてテープカットが終了した。

その後約 800 台の車によってパレードが続き、10 時 35 分から門司側橋台上でテープカットが行なわれた。……再びパレードに移り、門司側から下関方面に車は進行していく。

同時に、北九州、下関両市の 3 代健在の夫婦 65 組が 9 台のバスで海峡を渡った。

中国道の開通式 小月インターで

関門道と下関インターチェンジで連絡する中国道も、この日午前 10 時から小月インターチェンジ上で行なわれた。〔後略〕

合同記者会見

本四架橋への試金石に

金丸建設大臣談 巨大な橋で本州と九州が結ばれたことは非常に喜ばしいことであり、この建設にたずさわられた方々に感謝の意と敬服の言葉を贈りたい。

この橋の完成で経済、文化の交流による効果は大であることはもちろんであるが、次にひかえている本州と四国との連絡橋の建設技術面で試金石になると思う。

安全確保にとくに配慮

前田道路公団総裁談 関門橋は、約 140 億円の巨費と 5 年の歳月をもって完成したわけだが、特に海上 70m 以上の上空で工事を行なうことになるので、その安全確保のため神経を使った。幸い 1 件も死亡事故を出さなかった。

関門海峡は、1 日に千隻以上の船舶が通る重要航路であるため船舶の安全対策にも万全の措置を講じ

た。昭和46年6月16日のパイロットロープを渡すため船舶の航行を禁止した以外は、船の航行をさまたげることなく工事が終わった。また、海面上から橋まで61mあるが、日本に寄港するあらゆる大型船舶のマストの高さを調べて船がすべて通れるように造った。開通の効果は、昭和33年に関門トンネルが開通した後、交通量の激増により飽和状態にあるため関門橋は当面、バイパスの役割をはたす。

交通量現在約23,000台／1日の50%を吸収し、昭和55年には全体交通量約43,000台の60%が関門橋を利用することになる。このことから本州と九州の経済交流が活発になり、さらに文化面、観光面の飛躍的発展を推進させることと思う。

資料27 架橋工事見学殺到「観光めあてはお断り」

朝日新聞 1971年11月11日号
観光めあてはお断り／関門架橋工事事務所／見学多く仕事に支障／案内、説明でお手上げ

「雄大豪快無比なる架橋工事の見学を計画いたしたく、なにとぞ格別のご配慮を」一。こんな依頼状が下関市の日本道路公団関門架橋工事事務所に全国各所から相次いでいる。本州と九州を結ぶ関門大橋は「東洋一。世紀の大事業」などのPRがききすぎてか、見学者ラッシュ。「公共事業だしみなさんの広い理解を」と最初はむしろ歓迎していた工事事務所側も「このままでは対応に人手をとられて工事に支障がでる」と悲鳴をあげるほど。これからは観光目当ての見学はできるだけ断る、など自衛手段をとることにした。

団体の見学者が急にふえだしたのは、関門大橋の架設足場になるキャット・ウオークが海峡に張渡されてつり橋の形が一目でわかるようになった9月から。関門大橋は現代日本の最高の土木技術の粋を集めた工事だけに九大、阪大、京大などの土木工学関係者、業界の専門技術者などの見学は多い。本州四国連絡橋建設で話題を集めている兵庫県の淡路、南淡両町関係者や神戸市議会の明石鳴門架橋促進委のメンバーも訪れる。ところがそれ以上に多いのが、工事には無関係で「近くに来たついでに日本一のつり橋に登ってみよう」という便乗組。

架橋工事事務所の見学者名簿を見ると、地元の福岡、山口両県を筆頭に仙台、東京、大阪、岐阜、神戸、鹿児島など全国各市、町の議員視察団や修学旅

行の高校生、それに自衛隊関係者、青年会議所、俳句同好会などがズラリ。なかにはある県の知事、副知事、部長級以上の幹部夫人らのグループなどもあってまさに千客万来。30人から50人の団体が多いときで1日6件。10月には80団体、約2千人が、下関と対岸の門司側工事現場を訪れた。11月にはいっても減る気配はない。

同工事事務所では、見学者を放っておくわけにもいかず、必ず職員が対応して橋の完成模型やパンフレットをみせて工事の説明などを行っているが、この見学ラッシュで、てんてこ舞。9月以来、事務職員は見学者の対応に追われて仕事にならない。メインケーブル張渡し作業でいまが一番忙しい時なのに、技術系の職員までが駆り出されることもしばしば。

資料28 「関門橋」と公団が命名

毎日新聞 1972年4月26日号
関門橋／公団が決定／国際的感覚の名に／“大橋”より語感を強く

道路公団は、九州と本州を結ぶ早鞆の瀬戸にかかると東洋一のつり橋の名を「関門橋（かんもんきょう）」と決定。26日、山口県下関市で正式に命名を発表する。〔中略〕

公団が地元で要望の強かった「大橋」を捨て、単に「関門橋」としたのは、関門橋よりも規模の大きいアメリカの「金門橋」はじめ、諸外国の長大橋はいずれも「大橋」とは名乗っていない。また「関門（かんもん）」と「大橋（おおはし）」をくっつけるのは、“重箱読み”になり、音読みの「関門橋」にくらべて語感もパツとしない一ことなど。

道路公団高速道路関門事務所の乙藤憲一所長も「関門橋」説を強力に唱えた人。乙藤所長は「この橋は“大橋”とわざわざ名乗らなくても、まぎれもなく東洋一の大橋。単に“橋”とした方がスッキリする」としていた。これに対し、ポピュラー派の「関門大橋」だけでなく「早鞆大橋」はては「防長大橋」「周防大橋」など、いろいろな名が出ては消えた。

北九州市の松浦正晴助役（技術担当）と芝田為茂建設局長の話では、乙藤所長が1ヵ月ほど前、両氏を訪ねて「早目に名前を決めたいので、地元の意向を聞かせてほしい」と打診した。その際、乙藤所長は「〇〇大橋（おおはし）」というのが多かったが、

アカ抜けしない」と述べたという。

これに対し市側は、国際航路の関門海峡にかかる橋であり、世界的に通りのいい地名とすれば“関門”以外にない。これなら下関側も納得するはずということで「関門橋（かんもんきょう）にしてはどうか」と提案した。乙藤所長も賛成し「下関側の意向を聞いたうえで最終的に決めるので、あとはまかせてほしい」と言って帰ったという。

公団側は最終的に「“かんもんおおはし”よりも“かんもんきょう”の方が語感として力強いし、地元の北九州、下関両市も賛成してくれた」ということで「関門橋」に決めた。

道路公団の橋の命名は、工事を担当した建設所が決め、公団本社で決裁して決めるのが建前。関門橋の場合も、関門建設所が地元から「命名についてはおまかせします」との了解をとって名前を決め、公団本社に報告した。〔後略〕

資料29 関門橋の色はグリーングレー

(財) 高速道路調査会

『高速道路と自動車』1973年5月、104～5頁
関門橋の色はグリーングレー／今秋完成目指し「ゴー」

東洋一のつり橋、「関門橋」の色が灰緑色（グリーングレー）に正式決定した。

関門橋の色については、橋を支える橋塔の高さが約134mあるため、管轄の運輸省大阪航空局は「航空法上、昼間障害標識をつけなければならない」と赤白だんだら模様か赤一色に塗るよう主張していた。これに対して、道路公団側は次の理由により、この昼間障害標識を設置しないでよいよう許可申請を出していたが、このほど許可を受けた。

申請に盛りこんだ理由は、①関門橋周辺は、山が多くあり通常の航空路からはずれている。また、橋塔近くには、橋より20m高い九州電力の幹線鉄塔がある。②船舶航行の安全上、極彩色は威圧感を持ち好ましくなく、淡彩色にして欲しい旨、船舶関係者から要望がある。③交通工学上、赤色系統（危険色）は、ドライバーに危険を感じさせ、事故につながる危険性が大きい。④橋の規模や形態からみて、淡い色でも遠方からの見分けは容易である。⑤橋の美しさを保つには、極彩色よりも淡い色の方が周囲の景観にマッチすることの5点である。また、

航空路からはずれているとはいえ、航空安全対策として「航空灯台」と補助照明を設置する条件を付けた。〔中略〕

関門橋は……現在軽量コンクリートを用いた床版工事が始まっている。残る工事は、アスファルト舗装工事と塗装工事である。この“色の決着”により、塗装を発注し、でき次第塗装工事にかかるが、ちなみに関門橋が必要とする塗料の量は約60万トンである。

資料30 関門橋料金は「普通車300円」など

毎日新聞 1973年10月13日号

関門橋／普通300円（門司港一下関）／トンネルは小型150円に下げる

日本道路公団と建設省は、11月14日に開通する関門橋の料金を普通車300円と決めた。近く建設、運輸両大臣の許可を得て正式に決定する。また来春早々建設費の償還を終わる関門国道トンネルの料金も改正され、現行350円の小型乗用車が150円に値下げされることになった。建設省は大蔵、運輸両省と折衝の結果決まった関門橋（……間4.3km）の料金は普通車300円、大型車450円、特大車800円となっている。

一般の高速道路の料金は、政令によって全国一律にキロ当たり8円、最低100円と決まっている。しかし、橋、トンネルなど建設費がかさむものについては特別料金が認められており、関門橋も建設費が300億円にもものぼるため別建ての料金をとることになった。

現在の関門国道トンネルは、来年早々建設費の償還を終わる見込みで地元からも料金引下げの要望が強い。そこで同公団は年間約4億円（48年度）の維持管理費がまかなえる程度に料金を引き下げることになった。

同トンネルは現在、車種によって7種類（人道を通る原付を除くと6種類）ある料金を高速道路並みの普通、大型、特大の3種にまとめ、料金をそれぞれ150円、250円、550円に引き下げる。軽自動車は普通車の車種に入れると値上がりになるため、この車種は残して50円。自転車は20円とした。

資料31 架橋工事で死亡事故ゼロ

防長新聞 1973年5月28日号

関門橋／30万人の建設譜〈3〉／巨大な鉄にも生命が／死者なし 36000時間

ただ今死亡事故はゼロ

44年の春の着工から4年余、7企業体で進められた関門橋工事。工事作業人員は延べ30万人にもなる。最新の工法、最新の機械—現代工学の粋を集めた関門橋は、30万人の汗の結晶でもある。……

地上140mで、強風に揺れる金網の通路（キャット・ウォーク）の上で、たかが1.6mの人間が動き回って、東洋一の関門橋を組み立てて行った。工場で作られた巨大な各部を、橋塔だけでも片側8万本のボルトをつかい、地球の中心に対して垂直（鉛直という）に寸分の狂いもなく継ぎ足して行く。路面になる補剛桁には50万本（現場では36万本）のボルトを打ち込んだ。クレーンがうなり、滑車がきしむ中、1基3千トンの橋塔、1万1千トンの橋桁も、やはり仕上げはちっぽけで偉大な人間だった。

30万人の男たちの自慢は、死亡事故ゼロだ。44年の着工からことし5月まで約1500日、3万6千時間でひとりの犠牲者も出していない。若戸大橋でも7、8人の死者を出し、中国縦貫自動車道、山陽新幹線の工事でも、痛ましい犠牲者のことを聞くと「おそらく、大規模な建設工事では世界に類をみないでしょう」と公団職員が胸を張る快記録だ。

共同企業ザッと200社

約140億の巨大投資に、施工主の道路公団と“契約”したのは7共同企業体。“共同企業体”方式は若戸大橋（37年完成）の時代にはなかった、最近の工事契約方法だ。1工事につき複数の企業が1共同企業体（ジョイント・メーカー）として請け負う。〔中略〕

関門橋工事の共同企業体は……7共同企業体で13企業だが、それぞれが独自の関連企業、下請けを持つため、底辺の企業まで幅広く利益が回る。たとえばケーブルの神戸製鋼にはすぐ下に3社がつき、3社が平均2社ずつ孫請けを持ち、孫請けの各社も2社程度ずつ下請けをもつ。同時に塗装面でも数社が神戸製鋼と契約する。神鋼1社で20社近くと契約したことになる。新日鉄も同様に持つ。7企業体との契約で200社近い企業に利益が回る。大規模工事の効率のよい経済効果であった。

同時に、複数の企業が1部門を分担するため、技

術面の錬磨もみられ「ウチだけが遅れては」「ウチから死者を出しては」と目にみえない好循環もあった。地上140m、海面上の低いところでも60m、「落ちれば、骨はバラバラ。足から落ちると両足が胴に食い込み、頭からだど首が肩にめり込んでしまう。100%即死です」＝公団職員＝といわれる高所作業。しかも「新しい技術が次々に入るから、作業員も勉強に追われ慣れるまでが大変」＝横川工事補剛桁工事作業所の中野昭志所長＝の中で、重大事故ゼロにつながった。中野所長は続けた。「完成への工程は九分九厘終わった。だが、私たちはこれからが難作業。組み立てるのは足場があるが、足場をとりはずすのは本当の空中作業。現場ではやっと半分終わった気持で作業している。あと120日余。犠牲者ゼロで進んでもらいたい」と。〔後略〕

資料32 関門橋きょうで満1歳

防長新聞1974年11月14日号

関門橋きょうで満1歳／通行量は予想以下／たまった石油ショック／観光業者ホクホク決算

関門海峡にグリーングレーの勇姿を横たえる関門橋がきょう14日、満1歳の誕生日を迎える。「本州と九州を結ぶ第3の動脈」「高速時代の幕開け」と前評判は上々だった。しかし、石油ショック、インフレ…、それに橋につながるハイウェイ網が完成していないため、通行量は予想ほど伸びていない。ただ、連休やお盆、お正月などの里帰りシーズンのレジャー客がここ1年を通じて橋に殺到しており、自分の間「東洋一のつり橋」のキャッチフレーズどおり“観光橋”としての役割が続きそう。以下は“満1歳の総決算”である。

1日平均1万7百台

〔通行量〕まる1年の13日で392万4775台。1日1万752台。最高は昨年11月14日に開通してから、最初の日曜日だった同月18日の4万8468台。反対に一番少なかったのは今年2月27日の3747台だった。

ひところのブームが去ったあとは1日平均約8千～9千台に定着したが、連休やお盆、お正月などは利用者は倍増、夏休みとお盆帰省でにぎわった8月が月間最高で、連休もなく石油ショックの“風”が吹きまくった2月が最低だった。

東京や関西とつながる中国、九州縦貫道が完成し

ていないため、産業幹線道路としての価値が低く、乗用車が8割強を占め、レジャー客が目立った。昨年12月から下関インターの料金所で、徴収業務にあっている中村巖さん(50)は「トラックなど営業車が走るのは真夜中から午前5時ごろにかけて、昼間はほとんど乗用車で、日祭日は乗用車ばかり」という。

一方、国道トンネルはこの1年間に630万3282台で、1日平均1万7269台。通行料金が安いこともあって長距離トラックなどは国道トンネルを利用しており「関門橋が実力を発揮するのはハイウェイ網が完成してから」と、道路公団下関管理事務所も強調している。〔後略〕

資料33 関門橋の年度別交通量(表)

日本道路公団九州支社下関管理事務所
『関門橋30周年記念誌』2004年3月、54頁
〔表 関門橋年度別交通量 を省略〕

資料34 関門トンネル・関門橋年度別日平均交通量(図表)

日本道路公団九州支社下関管理事務所
『関門橋30周年記念誌』2004年3月、53頁
〔図表 関門トンネル・関門橋年度別日平均交通量 を省略〕

資料35 関門2市(下関市+北九州市)商工業の対(福岡県+山口県)シェア

関門海峡道路を考える懇談会(山口県、福岡県、下関市、北九州市他)
『報告書』2001年4月、25頁
〔産業の動向〕

- ・製造品出荷額及び卸・小売業販売額は、両市とも近年減少傾向を辿っており山口・福岡両県における関門両市のシェアが年々低下してきています。
〔図 工業製造品出荷額等の推移、図 卸・小売業年間販売額の推移、および図 関門2市商工業の対(福岡+山口)シェア を省略〕
- ・特に製造品出荷額は、北九州市において昭和60年以降低下していることが伺えます。
- ・下関市において、かつては基幹産業のひとつであった水産業も、水揚量が昭和40年代初頭の2割程度まで減少しています。

資料36 関門トンネル・関門橋開通前後の卸売販売額の推移

関門海峡道路調査検討委員会(国土交通省、山口県、福岡県、下関市、北九州市)
『関門海峡道路』2004年7月、19頁

- 関門国道トンネル及び関門橋は、本州と九州を結ぶ動脈としての機能を持つとともに、交通基盤整備により、卸売・金融での拠点機能の一部が福岡市に集約されていきました。

〔図 年間販売額指数(福岡県側) および、図 同(山口県側) を省略〕

資料37 国勢調査でみた関門橋開通前後の地域間交通量の推移

関門海峡道路を考える懇談会(山口県、福岡県、下関市、北九州市他)
『報告書』2001年4月、27頁
〔通勤・通学流動〕

- ・両市間の通勤・通学者数は、人口の減少にも関わらず年々増加する傾向にあり、海峡を挟んだ両市の結びつきが深くなっています。
- ・また、通勤、通学をはじめとする日常交通の中心は、下関一門司間から下関一小倉間へシフトしています。〔2つの図を省略〕

資料38 関門断面における自動車発着の変化

- 関門海峡道路調査検討委員会
『関門海峡道路』2004年7月、21頁
- 下関市～北九州市間では、北九州市の中心地である小倉及び小倉以西の地域との繋がりが強くなる傾向にあり、現在約6割の人が下関～小倉及び小倉以西方面へ移動しています。〔図3-3 下関市～北九州市間における方面別自動車交通量 を省略〕

資料39 関門トンネルの通行止め

(社)九州・山口経済連合会
『2005 関門海峡道路の実現をめざして(概要版)』1998年5月、147頁

- (1) 関門海峡道路の必要性

〔前略〕

- ① 海峡部における日常的な利便性の確保

関門海峡を横断する自動ルートは、高速道路が1本、一般道が1本ずつだけであり、いずれも両市の中心部から遠く迂回している。また、関門トンネルは、建設年次（1958年開通）や構造的な特徴から、頻繁な通行規制が行われ、海峡部における日常的な利便性が阻害されている。〔後略〕

〔表 関門トンネルの通行止め実績（大規模補修時）、および表 関門トンネルの通行止め実施状況（通常時） を省略〕