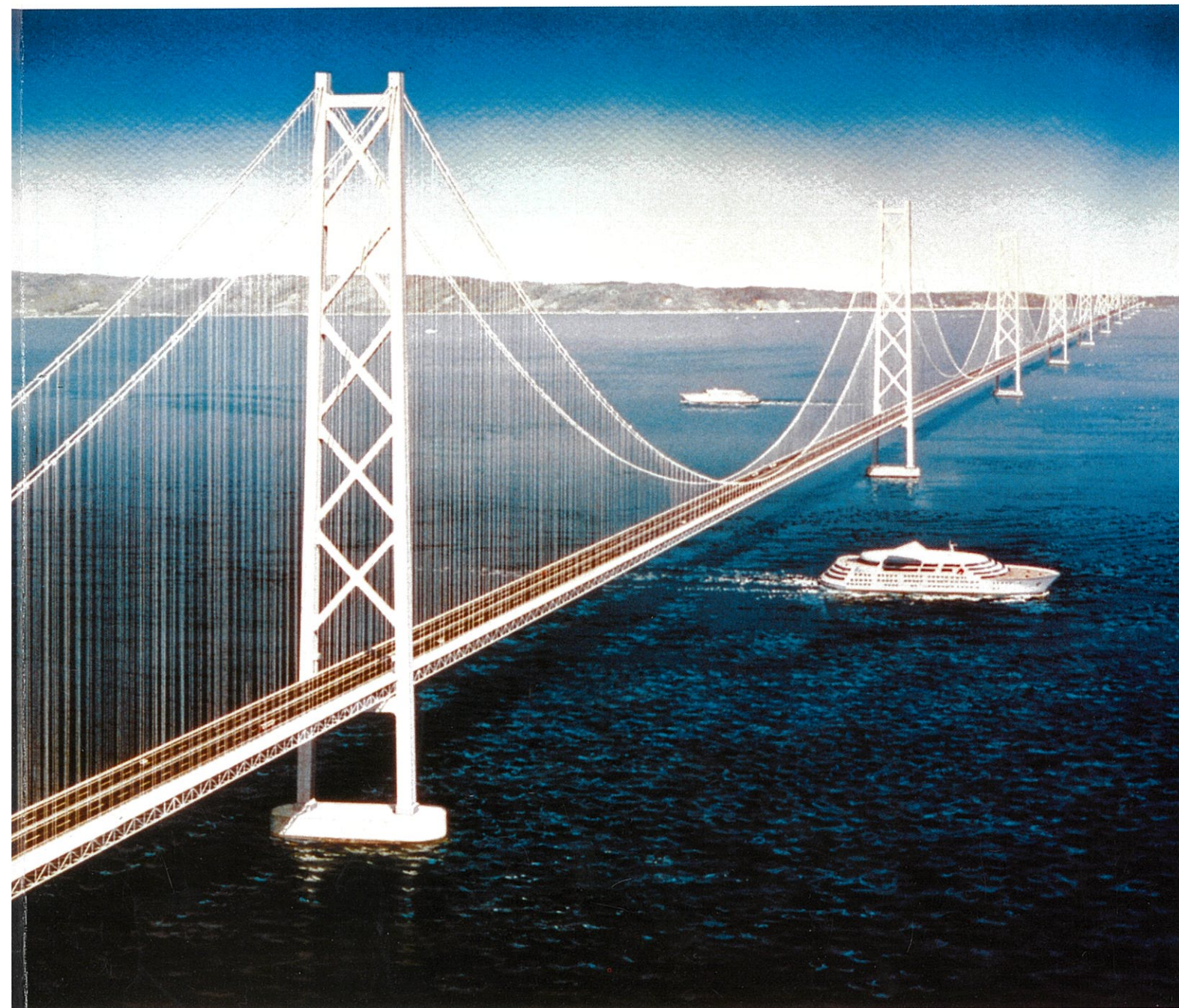


橋かける



20周年記念号
本州・北海道架橋を考える会

VOL.11

『本州・北海道架橋を考える会』

本州・北海道架橋を考える会は、津軽海峡に人や自動車が自由に通れる橋を架けることを目指した仲間の会です。一方、この会の活動を通じて、青函地域の将来を考え、地域交流を盛んにすることにより、青函地域の活性化を図り、この地域を日本及び世界に誇れる地域にすることを旨とした仲間の会であります。

三原則

- 一. 本会においては本州・北海道架橋の実現にむ向けて、そび運動を永続的に推進するため、会員は原則的に個人のみとする。
- 一. 本会は原則として陳情、政治活用等、期成会的な活動をおこなわず、また他の地域発展の為の運動推進の妨げにならないようにする。
- 一. 本会の代表については会長を置かず、代表幹事制とする。

目次

Contents

本州・北海道架橋を考える会」20周年を迎えて	本州・北海道架橋を考える会代表幹事 福西 秀和	1
北海道架橋を考える会発足20周年を祝して	（株）吉田デザインコーナール会長本州・北海道架橋を考える会特別顧問 工博 吉田 巖	2
本州・北海道架橋を考える会二十周年によせて	函館開発建設 部長 渋谷 元	3
本州・北海道架橋を考える会 20年の歩み		4
発刊・関連リスト		10
架橋は再生可能エネルギーで	東北大学名誉教授 本州・北海道架橋を考える会 顧問 倉西 茂	11
“架橋を考える会”20周年を迎え	（一社）日本支承協会会長 本州・北海道架橋を考える会 顧問 住吉 幸彦	12
本州・北海道架橋もうひとつの夢	本州・北海道架橋を考える会 顧問 高橋 陽一	13
北海道開拓の精神 熱きころの入口は津軽の海に在り	本州・北海道架橋を考える会 顧問 新山 惇	14
継続は力なり	東京大学名誉教授（一財）橋梁調査会 理事長 伊藤 學	15
本州・北海道架橋を考える会20周年に寄せて	都市地域プランナー 川端 直志	16
海峡架橋は現代の国引き	川田工業株式会社 相談役 川田 忠樹	17
津軽海峡に橋を架けるといふ夢	八戸工業大学 名誉教授 本州・北海道架橋を考える会 幹事 塩井 幸武	18
安定性を持った強靱な経済社会の形成と本州・北海道架橋	北海道大学大学院 教授 田村 亨	19
「本州・北海道架橋を考える会」創立20周年に寄せて	函館工業高等専門学校 准教授 奥平 理	20
20周年によせて	本州・北海道架橋を考える会 会員 能登 繁幸	21
青函連絡に関する私の思い	北見工業大学名誉教授（現特任教授） 大島 俊之	22
津軽架橋大橋待望を願ったこの20年とこれからの20年	本州・北海道架橋を考える会 副代表幹事 安江 哲	23
架橋の会の20周年に思うこと	本州・北海道架橋を考える会 幹事 西村 泰弘	24
津軽海峡に橋を架けるといふ夢	本州・北海道架橋を考える会 会員 大橋美保子	25
「橋」…私の所感	日本データサービス株式会社 特別顧問 白尾 宣彦	26
（家畜のエサに巨万の富を浪費する罰当たりな国と罵られる日本の安全保障） 穀物自給率27%世界で125/175位の国内供給基盤と本州・北海道	本州・北海道架橋を考える会会員 新庄 建	27

目次

Contents

本州・北海道架橋を考える会」20周年を迎えて	本州・北海道架橋を考える会代表幹事 福西 秀和	1
北海道架橋を考える会発足20周年を祝して	(株)吉田デザインコーナール会長本州・北海道架橋を考える会特別顧問 工博 吉田 巖	2
本州・北海道架橋を考える会二十周年によせて	函館開発建設 部長 渋谷 元	3
本州・北海道架橋を考える会 20年の歩み		4
発刊・関連リスト		10
架橋は再生可能エネルギーで	東北大学名誉教授 本州・北海道架橋を考える会 顧問 倉西 茂	11
“架橋を考える会”20周年を迎え	(一社)日本支承協会会長 本州・北海道架橋を考える会 顧問 住吉 幸彦	12
本州・北海道架橋もうひとつの夢	本州・北海道架橋を考える会 顧問 高橋 陽一	13
北海道開拓の精神 熱きころの入口は津軽の海に在り	本州・北海道架橋を考える会 顧問 新山 惇	14
継続は力なり	東京大学名誉教授(一財)橋梁調査会 理事長 伊藤 學	15
本州・北海道架橋を考える会20周年に寄せて	都市地域プランナー 川端 直志	16
海峽架橋は現代の国引き	川田工業株式会社 相談役 川田 忠樹	17
津軽海峡に橋を架けるといふ夢	八戸工業大学 名誉教授 本州・北海道架橋を考える会 幹事 塩井 幸武	18
安定性を持った強靱な経済社会の形成と本州・北海道架橋	北海道大学大学院 教授 田村 亨	19
「本州・北海道架橋を考える会」創立20周年に寄せて	函館工業高等専門学校 准教授 奥平 理	20
20周年によせて	本州・北海道架橋を考える会 会員 能登 繁幸	21
青函連絡に関する私の思い	北見工業大学名誉教授(現特任教授) 大島 俊之	22
津軽架橋大橋待望を願ったこの20年とこれからの20年	本州・北海道架橋を考える会 副代表幹事 安江 哲	23
架橋の会の20周年に思うこと	本州・北海道架橋を考える会 幹事 西村 泰弘	24
津軽海峡に橋を架けるといふ夢	本州・北海道架橋を考える会 会員 大橋美保子	25
「橋」…私の所感	日本データサービス株式会社 特別顧問 白尾 宣彦	26
(家畜のエサに巨万の富を浪費する罰当たりな国と罵られる日本の安全保障) 穀物自給率27%世界で125/175位の国内供給基盤と本州・北海道	本州・北海道架橋を考える会会員 新庄 建	27

本州・北海道架橋を考える会」 20周年を迎えて

本州・北海道架橋を考える会
代表幹事 福西 秀和

本州・北海道架橋を考える会(以後当会)は本年、創立20周年を迎えることになりました。速い遅いはそれぞれ個人の感じ方で違うでしょうが私にとってはあっというまの20年です。また、顧問の先生方はじめ、多くの会員の皆様のご支援、ご協力があったからこそ20年も続けることができたところであり、心から感謝を申し上げるところです。

現在、当会の特別顧問をされております吉田巖氏が平成2年、「津軽海峡とジブラルタル海峡」を雑誌「道路」に、そのあと北海道開発局道路計画課企画官であった故大橋氏が道新に寄稿された「夢検証21津軽海峡大橋」に触発され関心を持ち、地元に住む者にとって何ができるのか、何をすべきなのか?と考え、平成5年に吉田特別顧問をお招きし地域振興シンポジウム「津軽海峡に夢架ける」を開催しました。函館市民をはじめ多数の方々にこの構想を知らしめることができ、そして余韻が残る、翌年平成6年に当会が設立されたのであります。

当時は、吉田特別顧問が建設省の海峡横断プロジェクト技術調査委員会の委員長をされ、また大橋さんが函館開発建設部の次長に赴任されていたこともあって大きく夢を膨らませたもので、明石海峡大橋の完成も間近に迫り、海峡横断道路の計画も早く進むことが期待されたものでありました。しかし残念ながら、この20年間で時代が大きく変わり政治も経済も大きな転換期を迎え、国の財政基盤の悪化等から大きなプロジェクトのほとんどが消滅してしまいました。特に民主党への政権交代によって「コンクリートから人へ」等という聞こえの良いスローガンをマスコミがもてはやし3年有余無駄な時間を費やしたことは痛恨の極みでありました。現政権下ではデフレ脱却を掲げるとともに国土強靱化法等、時代が要求する懸案を解決する幾多の政策を進め、すくなく国内景気も回復基調になりつつあります。

私は、我が国が国際社会に貢献する為めには世界一の技術力を常に確保することだと確信しています。当会の10周年の時に申し上げましたが、私たちがすすめる架橋構想は相当長い物語であり、10年経ってようやく序章を読み上げたところであり、これからの第1章からの本論が楽しみです、と挨拶をいたしました。当地函館は、新幹線開通まで1年数か月になり開通のカウントダウンが始まったところであり開通効果への期待と不安で何かと気ぜわしいところではありますが、継続は力であり大きな夢を恥じらうことなく、そして費用対効果とか景気など短視的なもの惑わされることなく、日本の国土こうあるべしといった長期的な視野と構想のもとでこの会の運営をしていきたいと考えています。会員各位におかれましてはこれからもご支援・ご協力を賜りますようよろしくお願いいたします。

「夢なきものに理想なし、理想なきものに計画なし、計画なきものに実行なし、
実行なきものに成功なし。故に、夢なきものに成功なし。」

吉田松陰

北海道架橋を考える会 発足20周年を祝して

株吉田デザインコーナー会長
本州・北海道架橋を考える会
特別顧問 工博 吉田 巖

本州・北海道架橋を考える会の発足20周年を目出度く迎えたことを会員の皆様と共に心からお祝いをしたいと存じます。心からおめでとうと申し上げます。

この喜びを、さらなる発展に繋げるために、改めて過去を振り返り、その中から将来への道を皆様とともに探ることも意義あることと考えております。

1994年2月26日設立総会が開かれ、代表幹事 福西秀和が選出されて考える会は発足しました。会は運営の3原則を持ち、個人会員を原則とし、政治的な活動を行わず、代表幹事制としています。発足の状況は会報No.1に詳しいですが、その年、会員有志によるヨーロッパの長大橋視察が行われ、9月に札幌でその成果が発表されました。また、11月には青森で津軽海峡に夢かける会が開かれています。北海道から東北まで、幅広い活動を目指した意気込みがうかがえますが、以後毎年講演会を持つ活動が展開されました。そのなかで3年目の1996年6月の架橋シンポジウムは特筆される出来事と言えます。伊藤学東京大学名誉教授のレクチャーと北海油田の足場を建設したノールウェーの建設会社社長の発表をメインテーマとして、29の斬新な論文が発表されました。その成果は論文集としてまとめられています。この勢いでさらなる発展を期待しましたが、情勢は決して甘いものではありませんでした。この年は、明石海峡大橋の完成2年前で、次の新しいプロジェクト候補になるのではと希望を持ちましたが、当時の社会情勢は厳しくその夢を叶えてくれませんでした。

それ以後、青函交流の旗印のもと、地道な活動が今日まで続いています。

毎年の講演会ではパネルディスカッション形式も導入されて、年々活発なものになりましたが、このような活動を支えるものとして、次のような動きがありました。1つは社団法人東北建設協会による東日本交流基盤調査であり、もう1つは北海道の未来を展望するエンジニアの会の活動です。いずれもその成果は、立派な図書として出版されており、手に取ることができますが、前者は東北の視点から、後者は北海道の視点からまとめられています。両者とも青函交流にとって、極めて参考になる成果といえます。

これからの活動は、青函交流に限らず、北海道・本州に交流の輪を広げて、北海道の地位を高め、地続きになる必要性を国民的な視野でとらえて行くことが大切と認識しています。最後に、考える会の一層の発展を祈念し、お祝いの言葉と致します。



本州・北海道架橋を考える会 二十周年によせて

函館開発建設部長
渋谷 元

橋は「端^{はし}」と同じ仲間の言葉であり、「端部」を繋ぐことから来ているという。箸は食べ物と口を繋ぎ、舢^{はしけ}は船と陸を繋ぎ、梯子は天と地を繋ぐ。橋は陸と陸を繋ぐことにより人と人を繋ぐ。

これまで経験した吊橋と大橋さんの思い出について書かせて頂く。

最初は昭和58年からの4年間、室蘭開建での白鳥大橋の設計と着工である。当時の工事課長が大橋猛氏であった。大橋課長は本四公団にも勤務経験があり、開発局で唯一吊橋を知る人であった。本四公団の設計基準や論文、施工報告を読み、現場を見学しコンサルタントと議論した。吉田巖先生は神様のような存在だった。

室蘭開建から異動した会計検査院では道路関係4公団の担当課に配属された。偶然にも瀬戸大橋供用直後で吊橋本体の検査を担当した。この出張で、瀬戸内海のある小島で「ここに橋をかけることは先祖代々からの長年の夢だった。」という話を聞いた。改めて島々を見ると、吊橋や斜張橋を知らない人々がどんな橋を夢見たのか分からないけれど、橋を架けて欲しい気持ちは良く分かった。

平成5年に小樽開建に異動したときの上司が大橋氏だった。大橋次長は函館開建次長に異動が決まった時、「函館に行ったらやりたいことがある。」とおっしゃっていた。それがこの架橋の会である。「役人が一生の間にできることはせいぜいひとつかふたつ。本州と北海道の間に橋を架けたい。」

長大橋を架けるには技術と地元の熱意と時代のタイミングが必要である。本州・北海道架橋を考える会は「必要な技術」と「地元の熱意」の両方を発信できている会である。最初の講演会で当時の第一人者の吉田巖先生が講演されたので、「どうやって吉田先生を呼べたのですか。」と大橋氏に聞いたところ、「俺の仲人なんだ。」と聞いて驚いた事を覚えている。

平成10年6月室蘭道路事務所副所長として白鳥大橋が供用に立ち会うことができた。明石海峡大橋に先行した地中連続壁併用剛体逆巻基礎、箱桁吊橋の全教振動試験、S字ワイヤラッピング工法はじめとしたいくつかの特許など白鳥大橋の技術は、大橋氏に続く北海道の技術者が吊橋建設に貢献できた成果と考えている。しかし、白鳥大橋開通の直後、大橋氏は帰らぬ人となった。氏に完成後、渡って頂けなかったことが今も残念でならない。

白鳥大橋は1958年(昭和33年)猪瀬室蘭開建部長の「私の初夢」で提唱以来1998年(平成10年)の完成まで40年、瀬戸大橋は1889年(明治22年)大久保香川県議の架橋提唱から1988年(昭和63年)の開通まで99年かかっている。

本州・北海道架橋は構想以来もう20年ですが、まだ20年でもあります。この考える会が北海道と本州を繋ぎ、人と人を繋ぐ礎になることを祈念します。

本州・北海道架橋を考える会 20周年のあゆみ

Activity history

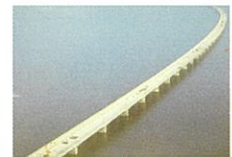
会の設立以前(設立の契機となった)

- 1993年9月22日 地域振興講演会:津軽海峡に夢架ける ホテル函館ロイヤル
(社)函館青年会議所・函館地方法人会青年部 主催
「海峡連絡橋プロジェクトと津軽海峡」
講師:吉田 巖(本州四国連絡橋エンジニアリング社長)
「本州―北海道間の交流ネットワークの現状と課題」
小長井宣生(室蘭開発建設部 室蘭道路事務所長)
- 11月 冊子 津軽海峡に夢かける No.1 発行



会の設立以降

- 1994年2月26日 「設立総会」 函館ハーバービューホテル
現状報告会
講師:吉田 巖(当会 特別顧問)
岩船 彰(青森地域社会研究所研究員)
番匠 勲(函館工業高等専門学校教授)
- 6月11日~24日 海峡横断橋・トンネルに関する国際会議及び現地調査団への参加
ノルウェー及びデンマークほかヨーロッパ各地
参加者:代表幹事、事務局長、安江幹事
- 9月 会報 橋かける 第1号 発行
- 9月16日 本州北海道架橋の集い 札幌KKRホテル
講師:吉田 巖 駒田 敬一(財 海洋架橋調査会 専務理事)
視察報告:安江 哲(ドココン橋梁部次長)
- 11月19日 地域振興講演会:津軽海峡に夢架ける ホテル青森
「橋と人 よもやま話」
講師:吉田 巖(当会 特別顧問)
「橋とその形式」
講師:倉西 茂(東北大学名誉教授・当会 顧問)
「北海道・東北地域における一体的な地域開発に向けて」
講師:名取 雅彦(野村総研)



1995年

- 1995年2月 会報 橋かける 第2号 発行
- 2月 冊子 津軽海峡に夢かける No.2 発行
- 2月28日 1995年総会 函館ハーバービューホテル
講演会 「近代日本の経済社会の発展と社会資本整備技術」
講師:住吉 幸彦(新日本製鐵 参与・当会 顧問)
- 6月28日 地域振興講演会:津軽海峡に夢架ける―夢ロード津軽海峡― むつ観光ホテル
「北海道・東北地域の一体的な開発に向けて」
講師:名取 雅彦(野村総研)
「大規模横断道路はどうすれば実現するか」
講師:駒田 敬一(財 海洋架橋調査会 専務理事)
- 10月 会報 橋かける 第3号 発行
- 10月27日 地域振興講演会:津軽海峡に夢架ける 札幌後楽園ホテル
-本州・北海道架橋と21世紀の北東日本-
「世界の長大橋建設技術と津軽海峡」
講師:吉田 巖(当会 特別顧問)
「首都移転論と将来の国土像」
講師:戸沼 幸市(早稲田大学工学部教授)
- パネルディスカッション
パネリスト:五十嵐日出夫(北海道大学名誉教授・当会 顧問)
石黒 直文(たくぎん総研会長)
住吉 幸彦(新日本製鐵 参与・当会 顧問)
中川 啓一(兵庫県洲本市長)
コーディネーター:高橋 陽一(北海道道路管理技術センター専務理事・当会 顧問)



道架橋と21世紀



1996年

- 1996年2月7日 1996年総会 ホテル函館ロイヤル
講演会 「新しい全総と首都機能移転」
講師 荒田 健(住宅・都市整備公団 理事)
- 4月 会報 橋かける 第4号 発行
- 4月 冊子 津軽架橋に夢かける No.3 発行
- 6月3日～4日 本州・北海道架橋シンポジウム ホテル函館ロイヤル
基調講演 「吊形式橋梁の現状と今後」
講師:伊藤 学(東京大学教授)
「大型海中コンクリートの固定足場について」
講師:キェール・ラスタッド(アーカーノルウェイ建設社長)
- 6月9月3日 その他 募集論文発表:29論文
本州・北海道架橋絵画・作文コンクール展示・表彰
本州・北海道架橋シンポジウム論文集発行
本州・北海道架橋の集い KKRホテル札幌
ビデオ上映「新交通軸への挑戦」(建設省監修)
講師:大橋 猛(北海道開発局情報管理室長)
- 10月 会報 橋かける 第5号 発行
本州・北海道架橋パンフレット作成
- 11月15日 本州・北海道架橋 東京講演会 東京霞ヶ関ビル
「津軽海峡と青函地域の活性化」
講師:川端 直志(ケイ・プランナーズ代表)



1997年

- 1997年1月14日 時局懇談会 アドバイザー 川端 直志 田村 亨
- 2月26日 1997年総会 青森グランドホテル
海峡横断プロジェクト講演会・座談会(青森県主催)
講師:吉田 巖 田村 喜子(作家・当会 顧問)
- 6月 会報 橋かける 第6号 発行
- 9月22日 地域振興講演会:津軽海峡に夢架ける きざん八戸ホテル
「東日本交流基盤調査の概要について」
講師:福田 正(東北大学大学院教授)
「津軽海峡大橋の技術的な可能性について」
講師:長谷川 明(八戸工業大学教授)
「どうしてだめなのか、どうして必要か日本の経済拠点の一環として」
講師:塩井 幸武(八戸工業大学教授)



1998年

- 1998年2月 冊子 津軽海峡に夢かける No.4 発行
ホームページ開設
- 2月20日 1998年総会 札幌KITAホテル
記念講演「サステナブルコミュニティー開発」
講師:川端直志(ケイ・プランナーズ代表)
- 7月3日 シンポジウム 津軽海峡からのメッセージ ホテルセピアス(室蘭)
「海洋開発技術の動向と将来」
講師:近藤 俊郎(室蘭工業大学教授)
パネルディスカッション「白鳥大橋から津軽海峡へ」
コーディネーター:吉田 巖(当会 特別顧問)
アドバイザー:田村 亨(室蘭工業大学工学部建設システム工学科助教授)
パネリスト:浦田 康滋(北海道開発コンサルタント交通計画部副技師長)
後藤 英夫(大林組土木本部プロジェクト部部長)
坂本 良文(新日本製鐵白鳥大橋ケーブル工事事務所長)
深谷 茂広(長大技術開発事業本部構造防災部主任技師)



1999年

1999年2月 会報 橋かける 第7号 発行
2月24日 1999年総会 青森グランドホテル
海峡横断プロジェクト講演会(青森県主催)

講師:吉田 巖(当会 特別顧問)
駒田 敬一(当会 顧問)
田村 亨(室蘭工業大学工学部建設システム工学科助教授)



8月28日-9月5日 海峡横断橋欧州視察

主な視察先 グレートベルト橋 オーレスンド橋 メシナ公団 メシナ海峡
団長 塩井幸武・代表幹事 福西秀和・事務局長 月館正男・伊藤昌勝
大見光夫・大見澄子・河野満春・波田隆子・松本秀雄・三浦光子・向中野貴夫



11月26日 津軽海峡フォーラム ホテル函館ロイヤル

「津軽海峡からのメッセージ先人に学ぶ青函交流の姿」

講師:千代 肇(北海道教育大函館校非常勤講師)

話題提供「交通から見た青函交流の実態」

西村 泰弘(函館開発建設部次長)

話題提供「海峡横断橋欧州視察報告」

塩井 幸武(八戸工業大学教授)

パネルディスカッション

コーディネーター:佐藤 馨一(北海道大学大学院教授)

パネリスト:小笠原康正(元日本青年会議所常任理事)

鎌田 慶弘(青森商工会議所青年部理事)

北村真夕美(青森経営研究所社長)

谷口 康之(知内町議会議員カートレイン調査特別委員会委員)

内藤 博儀(青森銀行函館支店副支店長)



2000年

2000年2月 サポーター会員の募集(サポーターカード発行)

2月26日 2000年総会 ホテル函館ロイヤル

講演会「津軽海峡・人と交流のものがたり」

講師:須藤 隆仙(南北海道史研究会会長)

海峡トーク「津軽海峡への思い～これからの青函交流の姿」

話題提供 須藤 隆仙 吉田 巖(当会 特別顧問)



2001年

2001年2月24日 2001年総会 ホテル函館ロイヤル

講演会 「次世代型青函まちづくり」

講師:川端 直志(ケイ・プランナーズ代表)

意見交換会 「明日の青函地域づくりのために」

参加者全員

11月 会報 橋かける 第8号 発行

11月23日 津軽海峡フォーラム ホテル函館ロイヤル

特別講演 海峡からのメッセージ「次世代型のまちづくり」

講師:川端 直志(ケイ・プランナーズ代表)

パネルディスカッションー未来に羽ばたけ青函地域ー

コーディネーター:高橋 陽一(当会顧問)

アドバイザー:吉田 巖(当会特別顧問)

川端 直志(ケイ・プランナーズ代表)

パネリスト:島 康子(大間まちおこし集団 あおぞら組代表)

高橋 裕也(青森公立大学生)

原田 論(函館未来大学生)

羽佐田 恵(函館未来大学生)



2002年

2002年2月15日 2002年総会 札幌グランドホテル
北の時代における国土づくりフォーラム(青森県・北海道他主催)後援
6月19日 津軽海峡ロマンロード実証事業(実行委員会委員)
12月 会報 橋かける 第9号 発行



2003年

2003年2月22日 2003年総会 ホテル函館ロイヤル
フォーラム 津軽海峡からのメッセージ
-新交通時代・あすの青函地域を考える-
基調講演 「青函今昔ものがたり」
講師:小林祐幸(函館大学講師 元STVアナウンサー)
パネルディスカッション 新交通時代・あすの青函交流を考える-
コーディネーター:高野伸栄(北海道大学大学院工学研究科助教授)
パネリスト:稲田 稔(新幹線八戸駅開業事業実行委員会副委員長 元八戸JC理事長)
竹内慎司(青森地域社会研究所情報部長青森商工会議所青年部副会長)
高瀬勝彦(函館青年会議所 理事長)
松木志津香(JCI国際青年会議所 CLT)
6月~2004年6月 シンポジウム準備(論文募集等)



2004年

2004年6月4日 2004年設立10周年総会 ホテル函館ロイヤル
青函交流シンポジウム『津軽海峡からのメッセージ』
I 論文発表会
本州・北海道架橋の技術に関する分科会 19論文
青函地域の環境や交流・文化に関する分科会 15論文
II 特別講演会
講演1 テーマ『「海を渡る」ということ』
講師:川端 直志(ケイ・プランナーズ代表)
講演2 テーマ『望みて近き青森へ・・・交通の発達とこれからの青函交流』
講師:奥平 理(函館工業高等専門学校教授)
III 未来の青函を考える集い
・未来へのメッセージ1 パネルディスカッション
「津軽海峡からのメッセージ・トーク~青函地域へのあなたの思い」
コーディネーター:西村 泰弘(独立行政法人北海道開発土木研究所道路部長)
パネリスト:島 康子(大間まちおこし集団 あおぞら組代表)
星井 英人(社団法人函館青年会議所理事長)
斉藤 崇(公立はこだて未来大学生)
アドバイザー:川端 直志(ケイ・プランナーズ代表)
奥平 理(函館工業高等専門学校講師)
・未来へのメッセージ2
「津軽海峡からのメッセージ~小中学生の絵画・作文の発表と表彰」
6月 本州・北海道架橋論文集「津軽海峡からのメッセージ」発行



2005年

2005年5月 会報 橋架ける 第10号 -10周年記念号- 発行
6月18日 2005年総会 ホテル函館ロイヤル
本州北海道架橋講演会『津軽海峡からのメッセージ』開催
「青函地域の活性化に向けて住民の主体的なまちづくり活動」
講師:小林 英嗣(北海道大学院教授)



2006年

2006年6月24日 2006年総会 青森県大間町北通り総合文化センターウイング
特別講演「津軽海峡からのメッセージ」開催
テーマ「観光立国の時代における海峡と観光」
講師:石森秀三(北海道大学観光学高等研究センター長)



2007年

2007年6月16日 2007年総会 ホテル函館ロイヤル
フォーラム『津軽海峡からのメッセージ～みんなで語ろう青函交流～』開催
□話題提供 「これからの青函交流に求められること」
講師:高野伸栄(北海道大学院工学研究科准教授)
藤井 勝(本州・北海道架橋を考える会 会員)
□パネルディスカッション「みんなで語ろう青函交流」
コーディネーター:高野 伸栄
パネラー:日光 貴行(函館青年会議所理事長)
鎌田 慶弘(青森商工会議所青年部 前副会長)
工藤 恵美(函館市議会議員)



2008年

2008年6月14日 2008年総会 ホテル函館ロイヤル
フォーラム『津軽海峡からのメッセージ』
～これからの海峡交流に求められること～開催
□話題提供 「地方に本当に必要な連携の発想とは」
講師:北原啓司(弘前大学大学院地域社会研究科教授)
□パネルディスカッション「これからの海峡交流に求められること」
コーディネーター:田村 亨(室蘭大学建設システム工学科教授)
パネラー:北原 啓司(弘前大学大学院地域社会研究科教授)
折谷 泉(道南高速交通ネットワーク推進連絡協議会会長)
島 康子(おおま・あおぞら組代表)
竹内 慎司(財団法人青森地域社会研究所地域振興部長)
藤井 勝(本州・北海道架橋を考える会 会員)



2009年

2009年7月25日 2009年総会 ホテル函館ロイヤル
フォーラム『津軽海峡からのメッセージ』
～青函地域の魅力と未来への想い～開催
□基調講演 「都市余剰の地域づくり」
講師:川端直志(ケイ・プランナーズ代表)
□パネルディスカッション 「青函地域の魅力と未来への想い」
アドバイザー:川端 直志(ケイ・プランナーズ代表)
パネリスト:島 康子(まちおこしゲリラ あおぞら組)
工藤 恵美(函館市議会議員)
坂本 香(SOUGO塾代表幹事)
コーディネーター:西村 泰弘(独立行政法人 土木研究所寒地土木研究所)



2010年

- 2010年7月17日 2010年総会 ホテル函館ロイヤル
フォーラム『津軽海峡からのメッセージ』
～青函地域の魅力と未来への想い～開催
- 基調講演1 「新幹線の時代に考えるべき本当の地域連携とは」
講師:北原啓司(弘前大学大学院 教授)
 - 基調講演2 「交流と世間師」
講師:篠原 修(政策研究大学院大学 教授)
 - パネルディスカッション 「青函地域の魅力と未来への想い」
アドバイザー:篠原 修(政策研究大学院大学 教授)
パネリスト:北原 啓司(弘前大学大学院 教授)
杉本 夏子(温泉旅館矢野 若女将)
鎌田 慶弘(あおり正直村 村長)
コーディネーター:林 美香子(慶應義塾大学大学院 (SDM研究科)教授)



2011年

- 2011年10月29日 2011年総会 ホテル函館ロイヤル
フォーラム『津軽海峡からのメッセージ』
～青函交流 before～after～開催
参加者全員によるテーブルディスカッション及びテーブル発表



- テーマ1 観光・文化 座長:番匠 勲 函館高専名誉教授
- テーマ2 架橋技術 座長:塩井幸武 八戸工業大学名誉教授
- テーマ3 交通 座長:原文宏 (社)北海道技術センター理事地域政策研究所長

2012年

- 2012年10月13日 2012年総会 北通り総合文化センター「ウイング」
津軽海峡・大交流フォーラム (大間町主催)
「函館・下北の観光連携を実現するために！」
- 第1部:講演 「何のための観光なのか! -函館・下北連携のインパクトと可能性」
講師:清水慎一(立教大学観光学部 特任教授)
 - 第2部:大討論カフェ 「函館・下北が、本気でつながっていくためには」
 - テーマ1 食・地域資源
 - テーマ2 交通・旅スタイル
 - テーマ3 人・持続可能な組織
 - 全体会 大討論会カフェでのトピックスを共有
大間町・観光まちづくり会議でのアクションプラン発表



2013年

- 2013年11月9日 2013年総会 ホテル函館ロイヤル
講演会 津軽海峡からのメッセージ～世界の海峡横断橋の現状と今後～
講師:加島 聡(一般財団法人橋梁調査会 常務理事)



2014年

- 2014年10月25日 2014年設立20周年記念総会 ホテル函館ロイヤル
記念講演会
- 基調講演 テーマ「津軽海峡からのメッセージ」 講師:川端直志(都市地域プランナー)
 - 話題提供
 - 「海峡架橋は現代の国引き」 講師:川田忠樹(川田工業株式会社相談役)
 - 「新幹線時代のまちづくり」 講師:永澤大樹(函館商工会議所新幹線開業対策室長)

10月 20周年記念号「橋かける」発行(NO.11)

*敬称略・肩書き等は全て当時のもので同一の方の重複については省略

発刊・関連リスト

1. 冊子『津軽海峡に夢かける』No.1 1993.9.22函館市

講師: 吉田 巖(当会特別顧問、本州四国連絡橋エンジニアリング社長)
小長井宣生(北海道開発局)

2. 冊子『津軽海峡に夢かける』No.2 1994.11.19青森市

講師: 吉田 巖(当会特別顧問、本州四国連絡橋エンジニアリング社長)
倉西 茂(当会顧問、東北大学名誉教授)

3. 冊子『津軽海峡に夢かける』No.3

1995.6.28青森市むつ市

講師: 駒田敬一(海洋架橋調査会 専務理事)
名取雅彦(野村総合研究所)

1995.10.27札幌市

講師: 吉田 巖(当会特別顧問、本州四国連絡橋エンジニアリング社長)
戸沼幸市(早稲田大学教授)
パネリスト: 五十嵐日出夫(当会顧問、北海道大学名誉教授、北海学園大学教授)
石黒直文(たくぎん総合研究所会長)
住吉幸彦(当会顧問、元建設省土木研究所長、新日本製鐵参与)
中川啓一(州本市長)
コーディネーター: 高橋陽一(当会顧問、元札幌開発建設部長、三井道路札幌支社長)

4. 冊子『津軽海峡に夢かける』No.4 1998.9.22青森県八戸市

講師: 福田 正(東北大学大学院教授)
長谷川 明(八戸工業大学教授)
塩井幸武(八戸工業大学構造研究所教授)

5. 論文集『津軽海峡からのメッセージ』 1996.6.8 A4(393P) 堅表紙

掲載内容: 本州・北海道架橋での技術的問題と評価(吉田巖)ほか28論文

6. 論文集『津軽海峡からのメッセージ』 2004-6-4 A4(232P)

掲載内容: 海峡横断橋の事故とその教訓(川田忠樹)ほか33論文

7. パンフレット 新世紀の幕開け『本州北海道架橋』 1995年製作

8. 会報「橋かける」No.1～No.10

題字: 吉田 巖

9. 20周年記念誌「橋かける」ー津軽海峡からのメッセージー (No.11) 2014年10月発行

10. 視察報告書

国際海峡横断シンポジウム現地実情調査報告

(1994年:国際海峡横断シンポジウム・現地実情調査団)

海峡横断橋ヨーロッパ視察報告

(1999年:デンマーク・グレートベルトプロジェクトとイタリア・メナプロジェクトを勉強する集団)

11. 『北海道飛躍のシナリオ』(北海道の未来を展望するエンジニアリングの会) B5(174P)

12. 『新・北海道飛躍のシナリオ』(北海道の未来を展望するエンジニアリングの会) B5(174P)

※敬称略、講師等の肩書きは、全て発行当時のものです。

架橋は再生可能エネルギーで

東北大学名誉教授
本州・北海道架橋を考える会
顧問 倉西 茂

函館駅頭で本州・北海道架橋を考える会の方々とお会いしてから20年と言うことですが、その間の世相の移り変わりの早さには驚かされます。当時は世界各地で、海峡を渡ることが数多く計画され、関連して国際会議なども開かれていたものです。

所がその後の世界の経済状態が悪化してそれらの計画が頓挫してしまったのは橋梁屋としては残念なことです。しかし、地形上の障害を越えて彼の地に渡りたいという願いは人類が本来持っている欲望で有り、それが消えてしまった訳ではないのです。現在ではその障害は地形ではなく経済にあると思えます。それでは経済として架橋が成り立つためには架橋が、それだけの経済効果を生み出さなければならない事になります。本州と北海道が道路で結ばれることは流通による効果、あるいは千歳空港のハブ化などを助けるなどが勿論期待は出来ませんが、それだけでは不十分と考えられます。その他の方法として、いま経済効果を期待できるものとしては発電能力を備えさせることのように思われます。電力の供給源として活用する以外に道は無いように思えます。

即ち津軽海峡に潮流と風力の発電設備を作りそれを繋ぎ合わせて橋を架設すればよいことになります。海峡を渡るに一番手っ取り早い方法はギリシャ時代から行なわれてきている船を並べて渡ることです。そのイメージとしては、浮体を設置し、その下部に設けた円チューブ内に潮流発電機を設け、上部には塔を立て風力発電機を設備し、その浮体を何らかの方法で固定することになります。この浮体をつなげて行けば橋の一部が出来ることにもなります。この浮体を固定する技術は既知の知識を活用すれば難しいことではないと考えられます。問題は津軽海峡が国際海峡で、航路空間を確保しなければならないことです。まあ500mぐらいの開けた幅は少なくとも必要となりますが、それを渡る技術と潮流発電技術の開発がキーになるのではないのでしょうか？ 津軽海峡を渡るにはこの部分の開発に焦点を絞れることができるようになります。

海峡に障害物を作ることには反対意見も人も多いと思いますが、考えようによっては潜水艦の通過に対する探知能力が上がり、一種の抑止力にもなると思いますが、そうなれば国防上の理由からも投資の対象になるかも知れません。

人々が海を渡ることに夢を持ち続ける限り、本州・北海道架橋は何時の日にか実現することを信じて止みません。

“架橋を考える会” 20周年を迎えて

(一社)日本支承協会 会長
本州・北海道架橋を考える会
顧問 住吉 幸彦

“北海道の南部から東北地方の北部は縄文時代、津軽海峡を挟んで一大文化圏を形成した。人口は多く、交易が盛んで、文化的にも先進地域だった。その繁栄が生んだのが函館の「中空土偶」や青森県八戸市の「合掌土偶」、土偶の歴史の最後を飾る「遮光器土偶」だ。”

これは日本経済新聞に連載された「土偶の1万年 下」にある文章である(平成26年8月17日)。中空土偶は言わずと知れた函館の著保内野遺跡で1975年に出土、国宝である。合掌土偶は八戸市風張1遺跡出土の名称通り胸の前で合掌する、土偶としては珍しく肢体が写実的であり、国宝である。南茅部地方の多くの遺跡や三内丸山遺跡にみられるように、縄文時代中、後期の津軽海峡両岸地域の繁栄ぶり、交流の盛んさが彷彿させる。

津軽海峡に橋を架けることによってこの地域に反映と交流を蘇らせようとして発足した“本州・北海道架橋を考える会”も20周年を迎えることになりました。

毎年開催される総会や講演会、パネルディスカッション、地域との交流会のほか技術研究発表や特別講演等も行われ、津軽海峡架橋に関する知識、成果の蓄積も豊富になっています。過去ほぼ20年、わが国経済はデフレが続き、先進国の中でも最も低成長に沈んだ状態でした。またこの間、阪神大震災や東日本大震災という超弩級の災害に見舞われ、特に後者では福島第一原子力発電所が津波の被害を受け現在でも廃炉に向けての厳しい作業が続いています。このような社会経済状況の下で、“架橋を考える会”の活動が続いてきたことは福西代表幹事や月館事務局長ら幹事の方々、会員の皆様の御努力の賜と熱くお礼を申し上げます。技術や架橋・経済効果などの諸研究の成果もすべて会員や関係者のボランティアな努力によるものであり、深甚の謝意を表するものであります。

ほぼ2年前の阿部政権の発足により、日本経済のデフレからの脱却を最大の目的として政策が運営され、まだ道半ばとはいえ明るい展望が見えてきています。しかし進行する少子高齢化、財政赤字の蓄積中、韓国、北朝鮮等近隣諸国との摩擦など課題もあり、今後のわが国の進路は厳しいものがあります。一方この地域では来年度中には新幹線(青森-函館間)が開通し、交通体系上大きな変化が予見されます。このような国際、経済社会や地域の変化等の下で、“架橋を考える会”の今後の活動は、発足時の基本的スタンスを忘れず息長く地道に続けていくことが重要と考えます。

本州・北海道架橋もうひとつの夢

本州・北海道架橋を考える会
顧問 高橋陽一

我が「本州・北海道架橋を考える会」が発足20年、成人式の節目を迎えるに当り感慨深さを感じている。平成5年のある日、当時函館開建におられた故大橋猛氏から道路の財団にいた私に電話があり、「道南地域の若い建設企業者や一般の市民に国土（特に津軽圏の）インフラ（社会基盤）整備の緊要さについて意見交換出来る会を結成したいと思っている。ついには分かりやすいテーマとして青森側とも連携し津軽海峡架橋をテーマにしたいので是非参加されたい。これは技術的には可能だと思うし吉田巖先生にも賛同して頂いている」とのこと、否とは言わせぬ気迫(!)の籠ったお誘いを受けた。大橋氏が決めた会員の資格条件は3点のみ。1、会員は趣旨に賛同する個人会員のみ2、会長は置かない3、年会費は千円、と云う。これら条件は現在も不変である。

さて、吉田先生には私も橋梁基礎技術者として未熟な時代に直接ご指導を頂いたこともあり、北海道開発局入局以来、橋梁建設と地域開発計画に関わって来ていたので、早速賛同して会員となった。その後何度か大きな講演会等の行事にも参加し可能な範囲で活動してきた。あれから早くも20年。現在会員登録者数は1260人であるが継続会費納入者数は数%程度であり全ての運営は幹事諸氏のボランティアに負う所が大きい。大橋猛氏の意志を引き継いで、ここまで繋いでくれている海峡兩岸の多くの賛同者に深く感謝を申し上げる。その活動の舞台は函館はじめ、札幌、室蘭、大間、八戸、青森、東京、北欧バルト海視察など道内外及び国外まで実に広範囲である。行事の都度、活発な提案や発言は「津軽海峡に夢かける」に記録し保存して来た。しかし近年、数兆円を要するこの架橋案は高い壁に直面していることも事実である。国内外の背景はこの20年間で大きく変わってきた。国内では人口減少が現実になり、国、地方の財政事情も下り坂を迎えているなか「コンクリートから人へ」「ダムは無駄」などと社会基盤を軽視する風潮がウケたりした。近年国内では自然災害毎に多くの犠牲者が出ることを見るにつけ、この施策は間違っていたと断言する。

人口減少が進行する一方で、脆弱な国土環境のなか人々の行動は自動車中心で活動範囲が拡大している。これらの傾向は逆戻りできないであろう。このような背景があるので、今こそ我が国は国も地域も確たる国土管理の哲学を持たなければならぬと考える。この国土をより効率的に活用する為に最小限の社会基盤の必要性は少しも減退していない。「人口が減るからこそ地方はより高度なインフラが必要」なのである。9.11で我々は余裕のある交通網など強力な社会基盤の必要性を良く知った筈である。

全ての大事業は当初は不可能と思われていることでも、それが実現する為には誰かが” 不断” に構想し続けて行くことが大切なのである。その構想は数十年から一世紀以上に及ぶこともある。白鳥大橋にしても、本四架橋にしてもそのことを如実に示している。その誰かにこの「考える会」がなっていることに誇りと勇気を持って良いと思う。

東北(岩手)出身で札幌農学校卒の新渡戸稲造(国連事務次長)は「われ太平洋の架け橋たらん」と言った。「橋」は日米交流の象徴であったことに鑑み、我が「本州・北海道架橋」の夢は当面、国土の可能性を創造する「東北・北海道広域交流圏」構想の実現に向けたもうひとつの「架け橋」のための次の20年への第一歩としたい。

北海道開拓の精神

熱きころの入口は津軽の海に在り

本州・北海道架橋を考える会
顧問 新山 惇

失われた二十年と言われ、“コンクリートから人へ”などとスカッとしないうちを過ごしましたが、東日本大震災の警鐘も在り、やっとアベノミクスの矢も射たれ、“ナショナル・レジリエンス・ジャパン”に向けて動き始めています。

今も、真に時代の大転換期の真只中にある。

ふり返って、明治維新の中央集権・西欧近代化の北海道開拓期、戦後の民主化、経済大国づくりの北海道開発期を超えて、新代の「明日の日本を創る北海道」はグローバル下・持続可能な地域社会を切り拓かねばなりません。

「水平線の上にぼんやり浮かんで見えていた島影が、くっきりと陸地の様相をあらわすのを、デッキから瞳にとらえたとき…前方に見えるあの北海道に、鉄道を敷くためにやってきたのだという実感が、胸の深いところでごめいた。」

「これから我々が手がけるからには、いまの時代に合った構想をたて、近代的器材を注ぎ込んで…それにはまず鉄道を縦横に走らせる。次に都市整備をする。アメリカはあの広大な原野に、秩序整然とした拓殖的都市整備をやっているが、僕はあれをモデルにして、北海道の国土づくりをするべきと考えています。」

田辺 朔郎(臨時)北海道鉄道敷設部長
明治29年7月21日 34才
北海道浪漫鉄道 田村喜子著

さて、津軽海峡での北海道開拓への熱き想いは、北海道開拓使顧問ホーレンス・ケブロン日誌「蝦夷と江戸」でも伝わってきますが、田村喜子さんは琵琶湖疏水の田辺朔郎をして、「われわれの仕事はまさにダイナミックな夢を創り、それを安全に“造り”そして永く“遺す”ことであり、そのために座標軸を広く遠く、前向きな楽観主義で行動することが肝要」と言わしめています。

北大寮歌「津軽の滄海(うみ)の渦潮わけて、雄大き想いを北斗に馳する、若き情懷(こころ)北溟(きた)の自然に抱擁(いだ)かれて今野心培う」は内地から北海道への学生にとって青函連絡船が故郷の両親・友人と離れての不安と未来への希望と期待の複雑な心境・決意の場であることを内地出身の仲間から聞かされております。

樺太は日本海の鵜城(北緯48度)出身の私にとっても、昭和22年 5才での引揚の地であり、役所仕事で連絡船十和田・摩周丸などで上野駅の往來の時代には特別の郷愁を感じたものです。

従って、平成10年7月、3度目の東京勤務の時には「心と目はいつも北へ向いているよ、出稼ぎの精神で大いに汗をかき、稼いで帰ります」と発信させていただいたつもりです。

継続は力なり

東京大学名誉教授
(一財)橋梁調査会
理事長 伊藤 學

「継続は力なり」と申しますが、本州・北海道架橋を考える会が20年にわたって活動を続けて来られたことに心から敬意を表します。発足間もない頃、当事者の方々の間でも、この架橋は容易ではない、たとえ一世紀かかろうとも活動の継続に意義がある、と言っておられたのが記憶にあります。また、この活動には、橋梁専門家でない地元の方々も核となっておられたのは、私ども遠方にいる橋梁技術者にとって注目に値することでありました。

私事になりますが、わが国の海峡連絡架橋が九州でスタートし、本州四国連絡架橋の計画が具体化し始めたのが私が大学院を終える頃でした。日本が戦争の泥沼に踏み込み始めた1940年、ニュース映画で見たタコマ橋の風による落橋に触発されてその原因探求に着手されたという先見の明ある故平井 敦先生の指導の下で、吊形式橋梁が私の生涯の研究テーマとなりました。その後半世紀、私は日本の長大橋建設時代に身を置く幸運に恵まれました。古今未曾有の大プロジェクトであった本四架橋が完成した後も、21世紀の海峡横断架橋プロジェクトとされた伊勢湾口、豊予海峡の技術委員会では委員長を、紀淡海峡架橋では委員を務めました。その後のわが国の政治・経済情勢の変化によって、これらはいずれも、いまや口にするも憚られる有様となってしまいました。

顧みれば、吊橋に代表される長大橋建設は、20世紀半ば過ぎまでは米国で、その後流線型箱桁という新機軸を産み出した西ヨーロッパ、次いで本四架橋を起爆剤とした日本、そして今世紀は中国、韓国へとブームが移ってきた感があります。私は一昨年、韓国で国際構造工学会 (IABSE) の年次会議に出席した際、彼の国では国家の十大科学技術研究プロジェクトの一つに超長大スパン橋梁が取り上げられ、多額の技術開発研究費のもとで官学民一体となつての活動が行われていることを知りました。韓国でも既に長大橋の建設はかなり実現されており、この研究プロジェクトは今後の海外進出を睨んでのものと考えられます。翻つてわが国では、国内で仕事がなければ海外でと旗を振る政府の下で、一時あつた調査費も今は望めない状況です。

わが国では、国は多額の債務増、人口は減少へとといった逆風の下ではありますが、若い技術者たちには夢を与えなくてはなりません。この本州・北海道架橋を考える会におかれても、代替わりは続こうとも、活力を失うことなく、夢の実現に向けて活動を続けていただきたいと願っております。

本州・北海道架橋を考える会 20周年によせて

都市地域プランナー
川端 直志

「架橋の会」20周年おめでとうございます。本会とは、北海道開発局や地域開発関係者の若手技術者集団が発表した北極海航路についての研究読み、志の高い人たちだと感銘を受け、そのお誘いを受けたことが始まりでした。当時、日本の政治は流動化を始め、また隣国ロシアもソ連崩壊から新しい国の形を作ろうともがいている時代でした。北海道からアリューシャン列島をたどりかってアリュート人達がバイダルカ(アリュート人のシーカヤック)で自由に行き来したルートをバイダルカをこいで再現しようと米国のバイダルカ研究者でカヌーイストのダイソン氏と話し合っているうちに、北西太平洋地域の平和と環境を日露米3カ国で共同行動をおこそうと、ロシア科学アカデミーと協議を重ねていた時期でもありました。18世紀末から20世紀にかけての北西太平洋はボーダレスな混乱の中にあっただけでも知りました。日本でははるか南の薩摩藩が北海道と沖縄を結ぶ海獣の毛皮と中国銀の交易をし、同時期に東シナ海では漁業をめぐる济州島や朝鮮半島南部で九州地方の漁民達の進出と軋轢が生じていました。

北方四島を含めた北海道と日本のこれからの考えるには明治維新以降の「国内的」な事情と政策のみでなく、国境を越えた北太平洋地域の歴史と地政学的な視点を持たねば不可能です。そう考えていた時期に本会と遭遇したのは必然であったかもしれません。国際海峡である青函海峡は北西太平洋地域の平和、環境、繁栄を実現する上で重要な舞台になりうる場であると考えました。そういえば国際海峡だからカジノ船が可能ではないかという島さん(おおま・あおぞら組)のユニークな意見もありました。

悲願の北海道新幹線の開通も間近に控え、本州と橋(道路)で結ばれていないのは北海道と沖縄だけです。これで思い出すのは30年ほど前にJARTS(社団法人海外鉄道技術協力協会)の調査委員としてスマトラ島縦断鉄道の可能性について調査しインドネシア陸運総局長は、ジャワ島との海底トンネルには経済的合理性がないという日本側の意見に「では日本の青函トンネルはどうなのだ、建設時に経済的フィージビリティはあったのか」と切り返してきました。スマトラを縦断し各州の方々と話した感触からインドネシア政府の本音はスマトラの資源開発という表の理由の他に反政府的なバンダアッチェの対処にあるのだろうと感じました。またジャワ島からスマトラ島への補助金付きの移民が半数以上1年たたずに戻ってくるのに困り果てた故かと。

ひるがえって日本とその周辺をみると環日本海という捉え方だけでは現在の流動化しつつある極東地域に対処できない。単に本州と北海道が物理的につながるだけでは自立的、持続可能な地域の発展はない。「架橋の会」がユニークなのは「際(きわ)」を崩すこと、際崩しによって、地域の独自性を活かした発展を実現すること、そのための手段と象徴としての「橋」を捉えているところにある。青函海峡をはさんで際崩しの先にある新しい地域構造を育て、それを激動する国際環境の中でよりとんがったものにする事で地域の余剰価値を活かし、「橋」の意味を確かなものにする事ができると考えています。

海峡架橋は現代の国引き

川田工業株式会社
相談役 川田 忠樹

「出雲国風土記」の「おう意宇郡の条」には、かつて八束水臣津野命が、「出雲は幼く若い国で小さい、大きくしよう」と仰せられて、海の彼方に見える幾つかの土地（島）に綱をかけ、
「しもつづら繰るや繰るやに（霜枯れの黒蔓草をたぐるように）
河船のもそもそろに（河船を運びあげるようにしずしずと）」
という掛け声とともに引き寄せて、それらを縫い合わせて今の島根半島を造成したという、有名な国土創成神話「国引き」の話が伝えられている。

本州・北海道架橋のような海峡横断橋は、まさに現代の国引きだと私は常々考えてきた。地勢学的に島嶼国家である日本は、それだけに世界的にみても、屈指の海峡架橋国であることは間違いない。

だがそのような我が国にも、残念ながらいまだ足らざるものが一つだけ、いわばミッシング・リンクのように残されており、それが本州と北海道を結ぶ橋、津軽海峡横断橋である。

我が国は、ご存知のように四つの大きな島を中心に形作られている。北から北海道、本州、四国、九州であるが、そのうち北海道以外の三島では、既に幾つかの海峡横断橋が完成をみて地続きとなり、いわば国引きが完成している。それなのに本州以外では最大の島である北海道だけが、いまだに架橋されずに残されてきた。

面積的に言えば、北海道の四分の一も無く、人口も少ない四国には、既に3ルートもの海峡横断橋が完成を見ているのに、北海道には1つも無いということは、考えてみれば非常に不思議な話である。国引きの精神からすれば、先ず北海道連絡橋をこそ架けてもおかしくは無かった。

津軽海峡に橋を架けるという夢

八戸工業大学 名誉教授
本州・北海道架橋を考える会
幹事 塩井 幸武

早いもので「本州・北海道架橋を考える会」が設立されて20年と云うことですが、この間、社会はいろいろと変わりました。その中で20年継続したということは関係者の並々なぬ忍耐と努力、そして熱意のお陰と感謝しております。

しかし、この間に架橋の展望が一向に開けないことや日本の長大橋技術の衰退に危機感が生じております。日本経済全体の停滞と革新意欲の不足が大型公共投資の必要性を阻害しています。少子高齢化で労働力不足が現実のものとなっている日本の企業は、機械化、IT化、自動化等による省力化と機能的な国土有効利用による労働生産性の向上が求められています。

その点で青函地域には企業立地に有利な地の利があります。すなわち、中国や韓国とアメリカを直線で結ぶと津軽海峡を通ることから、この地域は加工貿易、中継貿易に適しています。この地域の近傍には原子力、火力の発電所が多く、本州側には岩木川、小川原湖等の水源もあります。陸奥湾、内浦湾、函館湾には良港が、函館、青森、三沢には国際的に使える空港があります。

日本の中でこのように大きな可能性を秘めた地域は少なく、青函地域は強力な国際競争力を持つ経済拠点となり得ます。そうなる長い間、裏日本といわれた日本海沿岸には国際的な産業のシンジケートが立地し、交流を通じて表日本として機能することになります。今は、そのグランドデザインが求められます。その際には南北を有機的に結びつける幹線交通軸として青函トンネル(鉄道)と共に下北半島と函館の間の架橋計画も必要になります。

下北半島、函館間の19kmの津軽海峡の真ん中に中央径間5kmの連続吊り橋(延長約12km)と流速ノット、水深約200mでの主塔基礎が必要になります。世界にない規模の橋梁で、建設費は3~6兆円となるでしょう。この約半分のコスト(東京湾横断道路15kmは1.4兆円)にしなければ実現は難しいでしょう。そのために新たな技術、材料、工法開発が求められますが、今の日本で可能でしょうか?本州四国連絡橋の後には殆ど技術の開発が見られませんが、世界の吊り橋は先に進んでおり、このまま行くと必要時点では外国企業に架けてもらうことになりかねません。

イタリアのメッシーナ橋では数千年の夢を実現しようとしています。架橋の会は20年で、私達には実現のための技術の蓄積を図っていく時間は十分にあります。夢を持つ人々を糾合して努力していく場として「本州・北海道架橋の会」は最適と考えていますが如何でしょうか?

安定性を持った強靱な経済社会の 形成と本州・北海道架橋

北海道大学大学院
教授 田村 亨

わが国が直面する人口減少、安全・安心への対応は、100年先、200年先の安定性を持った強靱な経済社会の形成のための、先行投資として行われるべきものである。

2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催、2027年とも言われているリニア中央新幹線の開業を核として、現在は新しい国土のグランドデザインを立案中である。そこでは、多様性の中の集積と連携がテーマとされている。これを交通の用語で言えば「強靱性・代替性・多重性・回復性」のある交通の「拠点化」と「ネットワーク化」となる。今何故、首都直下地震や南海トラフ連動地震が生起する地域に、経済発展の戦略性は高いがリスクも高い地域に、投資が行われるのか。本来であれば、首都圏などへの投資の重点化ではなく、北海道・東北・九州など地域ブロックの交通ネットワーク拡充であろう。

この議論は、「ネットワーク型社会」として四全総の多極分散型国土構築における交流ネットワーク構想で数多くなされた。議論のひとつに、ネットワーク型社会は、予想できない環境の変化に対する脆弱性が小さく、地域の多様性を育てる反面、非効率で、社会の統合を阻止するシステムではないか、というものがあつた。投資を分散することによる非効率性とは、地方部の需要の少ないところに投資を行うことによる投資効果の低さである。この議論に対する答えは、分散投資には、国民が地域ブロックや全国、世界のレベルの動きを生活実感として認識できる効果があり、さらにこの効果により住民の地域づくりへの参加が促進されることを考えれば、この議論は徒労に終わる(=分散投資のネットワーク社会を目指すべき)、というものである。

では、安定性を持った強靱な経済社会の形成のための先行投資はどこになされるべきであろうか。リスクを避けるための分散社会は、市場によって形成される場合もあるが、大規模災害への対応には政府の介入も必要となる。個人や企業の財産を強制的に移転させることはできないからである。そして、分散社会へと誘導させる方策のひとつが交通社会基盤整備であり、整備順位などその造り方によっても将来の国土や地域の姿は変わる。4つの島からなるわが国において、鉄道と道路で結ばれていないのは北海道だけである。2015年の新幹線鉄道の函館延伸に浮かれること無く、今改めて、本州と北海道間の架橋を提案するときである。

「本州・北海道架橋を考える会」 創立20周年に寄せて

函館工業高等専門学校
准教授 奥平 理

貴会の創立20周年を心よりお祝い申し上げます。私と貴会の出会いは、私が本校に異動後に函館青年会議所に入会した1998(平成10)年頃のことだったと思います。本校名誉教授の番匠先生や函館青年会議所の大先輩である福西代表幹事から貴会のことについていろいろと伺いました。その時には貴会の活動は土木系であって、私のような地理屋には直接関係するのかがよくわからなかったと記憶しております。その後、2004(平成16)年に月館事務局長からシンポジウムでの講演の依頼をいただき、はじめて貴会が青函圏の交流促進にも尽力されていることを知るようになりました。シンポジウムでは「望みて近き青森へ…交通の発達とこれからの青函交流」と題して講演をさせていただきました。

はじめに、函館からは天気さえよければいつでも見える青森が、実際はかなり遠くに感じる理由を提示しました。約4時間かかった連絡船の時代から約2時間の特急列車の時代となったにもかかわらず、なぜ遠く感じてしまうのか?そこには函館と青森の文化をめぐる衝突関係や実際に見えるのは青森市ではなく、下北半島や津軽半島であるという地理的な問題が関わっていることを説明しました。次に函館高専の120名の学生に青森について尋ねたアンケートの結果を提示しました。本校には青森出身の学生が各学年に10名程度いることから、両者の回答を比較する好機でもありました。その結果、函館出身・青森出身両方の学生がお互いを「田舎」だと思っていて、両地域の文化の衝突が学生間にも及んでいました。積算往来回数は0～2回が50%弱で、学生たちについていえば、函館→青森の往来は活発ではありませんでした。そして、これからの青函交流について①函館・青森はお互いをより深く知る努力が必要。②草の根レベルでの人的交流が必要。③まちづくりに「お互いを引きつける魅力づくり」が必要。との提言をさせていただきました。

私の講演からちょうど10年になります。青函圏の交流では貴会をはじめとする各団体の地道な活動が大きな成果をあげつつあります。また、約1年半後には北海道新幹線が新函館北斗駅まで開業することが決まり、交流人口が劇的に増加することが想定されています。その際には道路交通の充実も必要であるという声が高まるかもしれません。貴会の益々のご発展と会員の皆様のご健勝ならびにご多幸を心より祈念申し上げます。

20周年によせて

本州・北海道架橋を考える会
会員 能登 繁幸

20周年、誠にありがとうございます。長きにわたり、会の活動を支えてきた代表幹事はじめ幹事の皆様に心から敬意を表します。私自身、当会に対して「甚大なるご協力」をしたこともなく、記念誌に投稿する資格はないとは思っていますが、せっかく頂いた機会なので、当会生みの親とも言うべき大橋君とのつきあいを述べたいと存じます。

私が勤務していた土木試験所にコンクリート研究室長として大橋君が転勤してきたのは1985年だと思います。部屋が離れていてほとんど接点がありませんでしたが、ある時、所内の飲み会でご一緒し、彼と意気投合。純情で情熱家、どもり気味に話す内容は北海道の未来。その後何度かすすきのへ。カラオケはかなり音痴気味。それを「上手い」と褒めたがため、本人はすっかり勘違いしてマイクを離さないことたびたびでした。

やがて小樽に転勤、この頃から青函連絡橋の夢を語り始め、私の忠告も聞かずにその夢を技術士筆記試験に記述。当然不合格(翌年合格)。さらに函館に転勤、1994年1月に大腸ガンの手術を受けたと聞きました。この年2月、福西さんを代表幹事とする「本州・北海道架橋を考える会」が発足。大橋君の強烈なお誘いで私も入会。その後も何度かすすきのにご一緒しましたが、彼は行った先々のママさんや従業員に熱心に「考える会」の説明をする。そして彼女らは彼の夢と情熱に共鳴し、誰もが当会に入会したのです。

1998年、大橋君は私が研究調整官をしていた開発土木研究所の構造部長としての辞令を受けましたが、一度も出勤能わず、6月に深い眠りにつきました。美保子夫人から多数の遺稿があることを知らされ、有志が集いてこれらを整理し、「新・北海道飛躍のシナリオ」として出版いたしました。

当会主催の講演会やシンポジウム等にはそうそうたる方々が名を連ねています。大橋君のロマンに共感した方々が喜んで参加したのです。彼はAnything's Possibleという言葉を残しました。本州と北海道に橋を架けるなんて、まず無理だろう、あり得ない、と誰しも思います。それなのに彼は「何でも可能だ」というのです。あのウォルト・ディズニーはIf you can dream it, you can do it.と言いました。そうなんです皆さん。これからもずっと夢を追い続けましょう。いつかきっと実現します。本州と北海道に必ず橋が架かります。

青函連絡に関する私の思い

北見工業大学名誉教授(現特任教授)
大島 俊之

私の先祖は江戸時代から仙台藩の支藩である亶理藩(阿武隈川河口)に仕えていたが、明治2年(1868)以降に主君伊達邦成公にしたがって北海道有珠(現在の伊達市)に移住した。以来もうすぐ移住150年記念を迎える。また私の出身地、現在の伊達市有珠町には有珠善光寺が建立されているが、創立200年を経過している。

手元に主君伊達邦成公が、移住前に現地を自ら踏査し、家臣一族の将来の繁栄を夢見て、開拓の決心をする経緯に関する資料がある。亶理から当時の有珠までの1ヶ月に渡る徒歩による紀行の日記風の文章であり、多くの和歌が感慨を表していて、読むたびに感動を覚える。

この中に、津軽海峡を渡る経緯に関する部分があり、当時の青函経由の難しさも感じられて感慨深い。

明治2年9月24日に亶理を出発しているが、当時は朝早く出発して、次の宿まで日没前に到着するという行脚であった。仙台藩出発にあたって

「いつになく旅立そら(空)の雲はれて
海はら(原)遠く出づる日のかげ」

以後、七北田、吉岡、古川などを経由して仙台藩支配地を越え、南部藩支配地域に入っている。途中、紅葉が綺麗なため

「山姫のさらすにしき(錦)と見るまでに
いろこく(色濃く)染まる峯の紅葉は」

その後、さらに北上して野辺地につき、大間の方に進むか、青森に向かうか悩んだ末、青森に到着する。当時の利用可能な船は小舟だったようで、風を待つため1週間青森の宿に逗留した。この時すでに10月12日になっており、かなり寒さが強かったのだ

「いつになく旅の衣を重ねても
なほ(なお)袖(そで)ぬらし今朝の志ら(しら)雪」

やっと函館についた感慨は

「きのふ(昨日)より荒き浪路(波路)を漕ぎよせて
見る目うれしき箱館の浦」

このようにして、津軽海峡を越え、当時のアイヌの人々と良い関係を作りつつ、支配地として明治政府から指定された有珠地域に到着し、開拓使の官吏から支配地範囲の引き継ぎをしている。

以後、北海道の北の守りを固めるとともに、食料など、日本に貢献する地域として発展し、今日に至っている。今後100年、200年、青函連絡環境が一層発展して広域的な役割に発展することを願っている。

津軽架橋大橋待望を願った この20年とこれからの20年

本州・北海道架橋を考える会
副代表幹事 安江 哲

22年前の秋、世界一を誇る海峡横断橋「明石海峡大橋」の建設に携わり、神戸勤務から札幌へと戻った時の「初夢」が札幌駅発ロンドン行のシベリア鉄道に乗って旅をしているところで朝を迎えた。夢からさめて地図を広げると稚内からサハリンまでわずか42kmである。北海道とサハリンを隔てる宗谷海峡と大陸を隔てる7kmの間宮海峡に橋で渡り、シベリア鉄道を經由し、フランスのカレーからイギリスのフォークストンに完成するユーロトンネル(ドーバー海峡)を通過するとロンドン駅に到着する事を思い立った記憶がある。

また、北海道と本州を隔てる津軽海峡の最短距離は18.5km(函館戸井~下北大間ルート)に「津軽海峡大橋」が完成すると東京駅からロンドン駅までレールで結ばれる。

ひるがえって、この実現に向けての第一歩は、1998年6月21日に49歳の若さで亡くなられた大橋猛氏からの提案による「本州・北海道架橋を考える会」の設立であった。

その活動は、今年で20年が経過し青函交流・地域の活性化・縄文と弥生文化の北東銀河プラン・持続可能な地域社会の再生・防災と救急搬送・経済への波及効果・広域観光産業・海洋架橋技術調査と海外視察等々さまざまな分野に関して取り組んでまいりました。

また、この20年を振り返っての社会情勢は、バブル崩壊・リーマンショック・南西沖地震・阪神淡路大震災・中越地震・東日本大震災・政権交代等の大激変の時代であり、架橋を推進する活動の難しさを痛感した時代でもあった。

しかし、日本の海洋架橋の歴史は、本州と九州を繋ぐ「関門橋」は完成から41年、淡路島と四国を繋ぐ「大鳴門橋」は29年、本州と四国を繋ぐ「瀬戸大橋」は26年、神戸と淡路島を繋ぐ「明石海峡大橋」は16年が経過している。加えて、これらの架橋で最大中央支間長(1,991m)を有する明石海峡大橋は、日本の橋梁技術の結集でもあり、現在においても世界一を誇っている事実は、だれも消す事は出来ない。

さて、これからの20年に望む事は、地域の主体的活動から豊かな地域資源を発信し、地域参加による「地域力」を身につける事が必要である。それらは、市民が誇りを持って青函圏を成長させて行く事につながり、その効果は、我々エンジニアが地域をより積極的に支援する力ともなる。今こそ、津軽海峡に橋を架ける待望論から脱皮し、北海道民が勇気と独自性を打ち立て、子供達に「夢」を抱かせながら、より具体的な取り組みを实践する時ではないだろうか。また、これらのプロセスは、我が国の橋梁界を元気にし、エンジニアとしての職能をより魅力あるものとする。更には、将来を託す未来の子供達が「人財」として育成され、多くの若手が地域を守る担い手として活躍する事を望むものである。

最後に、この架橋の会を設立する際の発起人でもあり、痛と闘いながら書いた「北海道飛躍のシナリオ」の著者である大橋猛氏、また、本会の活動を多方面から包括的に導いていただいた駒田敬一氏に対して哀悼の意を捧げるものである。

架橋の会の20周年に思うこと

本州・北海道架橋を考える会
幹事 西村 泰弘

架橋の会の20周年を機会に、改めて故大橋猛さんの著作「北海道飛躍のシナリオ」と「新・北海道飛躍のシナリオ」の2冊を読み返して、北海道の厳しい現状の中、今でも通じる提言と熱意に驚かされます。特に、後者は、大橋さんが闘病生活の中、執筆した労作で、我々後輩が大橋さんの思いをどこまで引き継ぐことができたのかと考えさせられます。私の架橋の会の関わりは、会の設立年の1994年に当時の東北地方建設局に赴任したので当初は薄かったのですが、翌年に元上司の大橋さんが「北海道飛躍のシナリオ」を紹介するため、当時東北におられた大橋さんの北大同期である新藤範義東北地建道路部長と渡邊茂樹山形県土木部長に会いに来られ、これに同行したのが始まりです。その後、青森工事事務所に赴任したときにも、1997年に青森に来られ、事務所職員と懇親をしながら、暖かい人柄と熱い語りで、会員を増やした覚えがあります。そして、大橋さんは、翌年6月21日に帰らぬ人となりましたが、架橋の会の設立に深く関わり、会を育てた方といえます。その年7月、私は函館開建次長になり、架橋の会の活動に関わり始めました。

さて、青森と函館の両地域に勤務した者として、青函地域への思いは強い方と思っています。青函連絡船は1908年の運行開始から青函トンネルが完成するまでの1988年までの80年間運行し続け、1973年のピーク時には年間498万人を運び、週末には青森から函館へ競馬や競輪に通う人も多く、両地域の交流は相当盛んだったようです。それが、内陸の交通網の整備も進み、飛行機やフェリーの利用も伸びて、利用客は末期には約200万人にまで落ち込み、それぞれの地域が仙台、札幌に向かい、現在のようにお互いに背中を向けて生活をしているような状況になっています。特に、道内銀行は青森にはなく、東北全体でも仙台に1店舗あるのみです。ちなみに、函館には青森の2銀行の支店があります。函館までの新幹線開業を2016年度末に控え、交通の結節点となる青函地域が、北海道と本州の本当の要衝になれるのか。青函地域には同じような遺跡が見つかり、縄文時代から深いつながりがあったと考えられています。新幹線延伸の機会を活かして、両地域がお互いを理解し尊重し合い、これまで以上に連携・協働をすることにより、札幌と仙台の間に位置する魅力的で活力のある一大拠点になることを願ってやみません。大橋さんは、先の遺稿となった冊子の巻頭で「夢のない人生はつまらない。それと同じように、まさに夢のない地域はつまらない」と地域に檄を飛ばし、「技術者が夢を捨てたら、もはや技術者ではない」、そして「ANYTHING'S POSSIBLE(不可能はない)」と、技術者に向けて熱いメッセージを残しています。日本の技術は、青函トンネルや本四架橋、新幹線など大プロジェクトに挑みながら、世界の先端に行く技術を造りだしてきました。資源の少ない日本が、技術立国として生き抜くためにも、津軽海峡大橋に限らず、大きな夢を描き、その実現のために技術開発に取り組むことが我が国の発展につながるのではと思います。久しく日本に、若者や子供達をワクワクさせる魅力的なプロジェクトがない時代が続いています。世界に先駆けた技術発展につながる「夢」を持ちたいものです。

津軽海峡に橋を架けるとい夢

本州・北海道架橋を考える会
会員 大橋 美保子

1994年設立の「本州・北海道架橋を考える会」は、失われた10年（あるいは20年）と言われる経済の停滞時期とはほぼ重複して歩んできました。代表幹事の福西さん、事務局長の月館さん始め幹事の方々の、育ての苦しさあってこそその20年、心から敬意を表します。

夫大橋猛は、1993年南西沖地震の復興に携わり、翌年早々に癌の手術を受け、退院直後に架橋の会の設立総会に出席しています。

北海道と本州を道（橋）で繋ぐという夢を温めていた彼にとって函館赴任はまさに運命を感じたことでしょう。函館と青森に橋を掛けようと、仲間たちと喧々諤々議論した時期が一番楽しい時だったと思います。

公僕として組織の一員としての立場と、夢追う一個の技術者としての立場の葛藤を何とか理詰めで克服し、「本州・北海道架橋を考える会」が設立に繋がった時の喜びは想像に難くありません。しかし、50年100年後の長大橋完成のために、多くの仲間が集い、様々な分野の技術者の研究、提言や議論を経て、大きなうねりとなりつつあった時に早世せざるを得なかったことの落胆もまた想像に難くありません。

北海道に懸ける思い、津軽海峡に橋を架けるとい夢を、時に熱く時に冷静に、世界における日本の立ち位置から検証し、過去を紐解き（80年以上も昔、津軽海峡を北方交通線の重要地域と位置づけた阿部覺治という方の存在を知り）、南北日本の流通の要、東アジアと北米を結ぶ重要拠点としての津軽海峡だからこそ橋を架ける意義と必要があると説き、本州と北海道を結ぶ17.5キロにも及ぶという長大橋の建設が、地質、気象、経済、諸外国との関係など様々な困難を乗り越えて技術的に可能であると信じ、そしてそのような一大プロジェクトを完成させるには何より個々の住人の熱意と行動が大切だと訴えていました。そんな個人の集まり「架橋を考える会」の活動が20年も続いているのです。

阪神淡路大震災を経て、東日本大地震依頼自主的にボランティアに参加する人々が増え、ことに10代の若者が個人で、仲間呼びかけて、復興のために汗をかいているとの記事を目にします。頼りになる若者が日本のあちこちにいるということです。

「本州・北海道架橋を考える会」設立に努力し、運営に骨身を削ってこられた方々の夢と実力を、若い世代に受け継ぎ、夢の実現に向けて手を携えていく、そんな次の10年、20年を、そして50年後には誰もが渡ってみたいくなる美しい橋が津軽海峡に架かっていることを夢見たいと思います。

「橋」・・・私の所感

日本データサービス株式会社
特別顧問 白尾 宣彦

私は札幌から40数キロ北にある漁村で育った。当時(私は昭和22年生まれ)この村は冬、陸の孤島になり、交通は遮断されていた。高校受験で札幌に出るには、馬糞で石狩まで行き、結氷した石狩川を歩いて渡り、初めてバスに乗ることができた。私の二つ上の叔父は中学校の弁論大会で「石狩川に橋を」のテーマで夢を語った。私は幸いにも北大理類に入ることができ、工学部の土木工学科に進んだ。この時も「石狩川の橋」は夢であり自らが橋梁建設を積極的に学ぼうという事はなかった。思えば、この時期、石狩河口橋は着工に向けて計画が進んでいたことになる。橋の完成時は東京で働いていた。帰郷した際車で向かった故郷は近かった。橋の完成は村の生活環境を変えた。通年、車が走れるようになり、近い高校を選ぶとバスで通えるようになった。「夢」はかなったのである。

私は大橋猛君と大学の同期である。彼の誘いで「架橋を考える会」へ入った。長大橋についての難しい勉強会だと困ると考えていた。しかし、それは杞憂で、産官学の楽しい会であった。考えてみると、私の「夢の橋」と大橋君の「夢の橋」はスケールが違った。彼は明石大橋と白鳥大橋に関わった。そして夢は本州と北海道を結ぶ橋であった。彼は橋のことだけでなく社会を広く見ている。彼は「夢想」と題して「100年後の北海道」を書いている。その中の前提条件の12項目は、いまこそ、若い人たちに伝えたい内容である。自然エネルギー、温暖化による農業生産の変化、環日本海の経済発展と、今を的確に予測している。技術者としての彼の頭の中には本州・北海道をつなぐ橋が立派に完成していたと思う。大橋君の橋に対するセンスの良さを感ずる一文。彼が白鳥大橋の写真について記述した中に「橋の写真は橋全体が写るように撮る、しかし私は家並みの間に橋が見えるアングルが橋は街とともに息づいている感じがして好きだ」と書いてある。本当に「橋」のことが分かっていた技術者であった。

(家畜のエサに巨万の富を浪費する罰当たりな国と罵られる日本の安全保障)
穀物自給率27%世界で125/175位の
国内供給基盤と本州・北海道架橋

本州・北海道架橋を考える会
会員 新庄 建

戦後の日本が餓死者予想率14%で農地110万haの開発に6割を割り当てた北海道は、農地9割増しの開拓、人口当たり本州の5倍で国内農地の25%。生産コストは1/2食糧自給率200%の生産量の5割を本州に供給。

国土面積22%当たり公共事業費10%で生産基盤整備先行の為。6~7千万t/年の北海道の道外物流は、17%が東北に83%が関東北陸以西。鉄道依存率は7~9%とトラックフェリーの1/2で、農産物輸送は道外物流の5%の内鉄道が自動車の1/7故、海峡鉄道依存率が0%。本州が道路不要政策で事業半減に対し北海道は海運率9割以上、カートレイン需要0.58%で、首都圏以西と時間距離の歪が2倍で国土端末と首都圏間物流に23時間と8時間の供給時間差が出来た。減反政策の北海道はコスト1/2の農産物に海峡国道計画無き国土面積当たり公共事業費を1/3に低減で首都圏市場の物流経済的不利はバブル景気後、国土端末に転移の野菜生産額最大伸長率地域を外れた理由が道路網発達遅延の影響と指摘の農業経済と道路関係の資料が符号する。

占領政策に冷戦とMSA条約の関係で低食糧自給率の日本は、農地面積当たりコンバイン台数が米中の80倍だが、小麦の反収が英国の8t/haに対し3.2t/haの歪で人口や経済成長の肉食増加は、穀物が卵3鶏4豚7牛11倍の食糧熱転換で、世界人口の2%の日本が小麦消費量600万t/年の9割を輸入、輸出穀物の9%だが穀物価格高騰にアラブの春等、肉食忌避圏の政権変動で世界的食糧危機に国連食料農業機関の緊急閣僚会議(2012)が安全保障上農業生産拡大や市場透明性の向上に取り組みを支持で一致の前後、技術者や記者等を拉致殺害し、サマワの部族集会で日本が英、トルコに次ぐ侵略国で記者殺害の脅し等テロ対象として拉致は続く。

一方、九州は第三の関門道路の事業化で、2013年福岡と山口県は6年ぶりに調査費を計上、調査を再開。
四国も本四架橋(債務3.8兆円/404万人=94万円/人)後の新幹線と豊予海峡道路の議連を九州に設立。

日本の安全保障は農業生産拡大とTPP対策で、10地方整備局圏内平均29%の圏外物流率に対し北海道が12%と1/2~1/4の歪を、本州と均衡ある対首都圏物流基盤の格差解消に、保険医療費のジェネリック薬品を全面切り替えて浮く1.4兆円の1/4程度で可能な、本州・北海道架橋先行が重要で、3.5兆円/557万人=63万円/人で10年間3500億円/年が必要な、海峡未架橋損失額4兆5千億円/年の国土計画が喫緊の課題と考える。

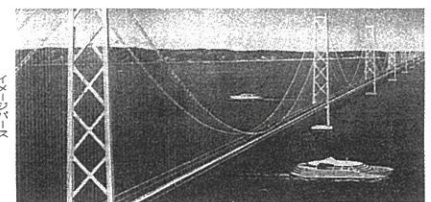
津軽海峡からのメッセージ

技術者の興味、勉強の対象に

以降の新しい技術が、津軽海峡に架かるべきである。伊藤氏は、夢を追い、いよいよこの夢を現実化しようとしている。その思いの強さを、きょうの大会でもう一つ表現したい。それが、津軽海峡に架かるべき技術者の興味、勉強の対象に。伊藤氏は、津軽海峡に架かるべき技術者の興味、勉強の対象に。伊藤氏は、津軽海峡に架かるべき技術者の興味、勉強の対象に。



本州・北海道架橋シンポジウム実行委員会委員長 吉田 巖



イメージ写真

吊形式橋梁の現状と今後

魅力ある挑戦、技術の継承を



記念講演 東京大学名誉教授 伊藤 学氏

伊藤氏は一九〇〇年代後半に、アメリカで博士号を取得し、その後、日本の海峽横断橋建設に携わった。伊藤氏は、日本の海峽横断橋建設に携わった。伊藤氏は、日本の海峽横断橋建設に携わった。

伊藤氏は一九〇〇年代後半に、アメリカで博士号を取得し、その後、日本の海峽横断橋建設に携わった。伊藤氏は、日本の海峽横断橋建設に携わった。伊藤氏は、日本の海峽横断橋建設に携わった。



津軽海峡からのメッセージ

函館で津軽海峡フォーラム

地域づくりで講演、討論

津軽海峡に架かるべき技術者の興味、勉強の対象に。伊藤氏は、津軽海峡に架かるべき技術者の興味、勉強の対象に。伊藤氏は、津軽海峡に架かるべき技術者の興味、勉強の対象に。

津軽海峡に架かるべき技術者の興味、勉強の対象に。伊藤氏は、津軽海峡に架かるべき技術者の興味、勉強の対象に。伊藤氏は、津軽海峡に架かるべき技術者の興味、勉強の対象に。

青函交流一層の強化を

函館で新幹線見据え議論

フォーラム「津軽海峡、新幹線時代を目前」の第2回は、函館市で開かれた。本州・北海道架橋シンポジウム実行委員会委員長 吉田 巖氏が、津軽海峡の活性化について講演した。

吉田氏は、津軽海峡の活性化について講演した。吉田氏は、津軽海峡の活性化について講演した。吉田氏は、津軽海峡の活性化について講演した。



青函交流の未来像を探るパネリストら

「函館らしさ」心がけ

架橋を考え、青函の未来像を探る

津軽海峡に架かるべき技術者の興味、勉強の対象に。伊藤氏は、津軽海峡に架かるべき技術者の興味、勉強の対象に。伊藤氏は、津軽海峡に架かるべき技術者の興味、勉強の対象に。

編集後記

当会設立より20年という節目の年を迎え、これまでの当会の活動をコンパクトにまとめ、会報「橋かけ」のVOL11として20周年記念号を発行させていただきました。吉田巖特別顧問はじめ顧問、講師、関係各位の皆様からご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

本州と北海道に人や車が自由に通れる橋を架けることを目指して、また同時に青函地域の活性化を目指した仲間の会として、ハード・ソフト両面での活動を行ってきたこの20年でありましたが、その間外部環境も大きく変化をしました。

当会が設立された1994年6月に、海峡横断橋・トンネルに関する国際会議及び現地調査団へ参加し、デンマークのグレートベル橋の工事事務所にてプロジェクトが1600年代からの構想であったことを知りました。当時の夢が数百年ほど経って実現したのであります。

本州・北海道架橋も息の長い活動になるかもしれませんが、今後も外部環境に関係なく、本州・北海道架橋実現に向けて活動を行っていく所存でございますので、皆様のご支援ご協力をよろしくお願い申し上げます。

発行日 平成26年10月25日
発行 本州・北海道架橋を考える会
函館市宮前町20番6号 月館測量設計(株)内
TEL 0138-41-4431

