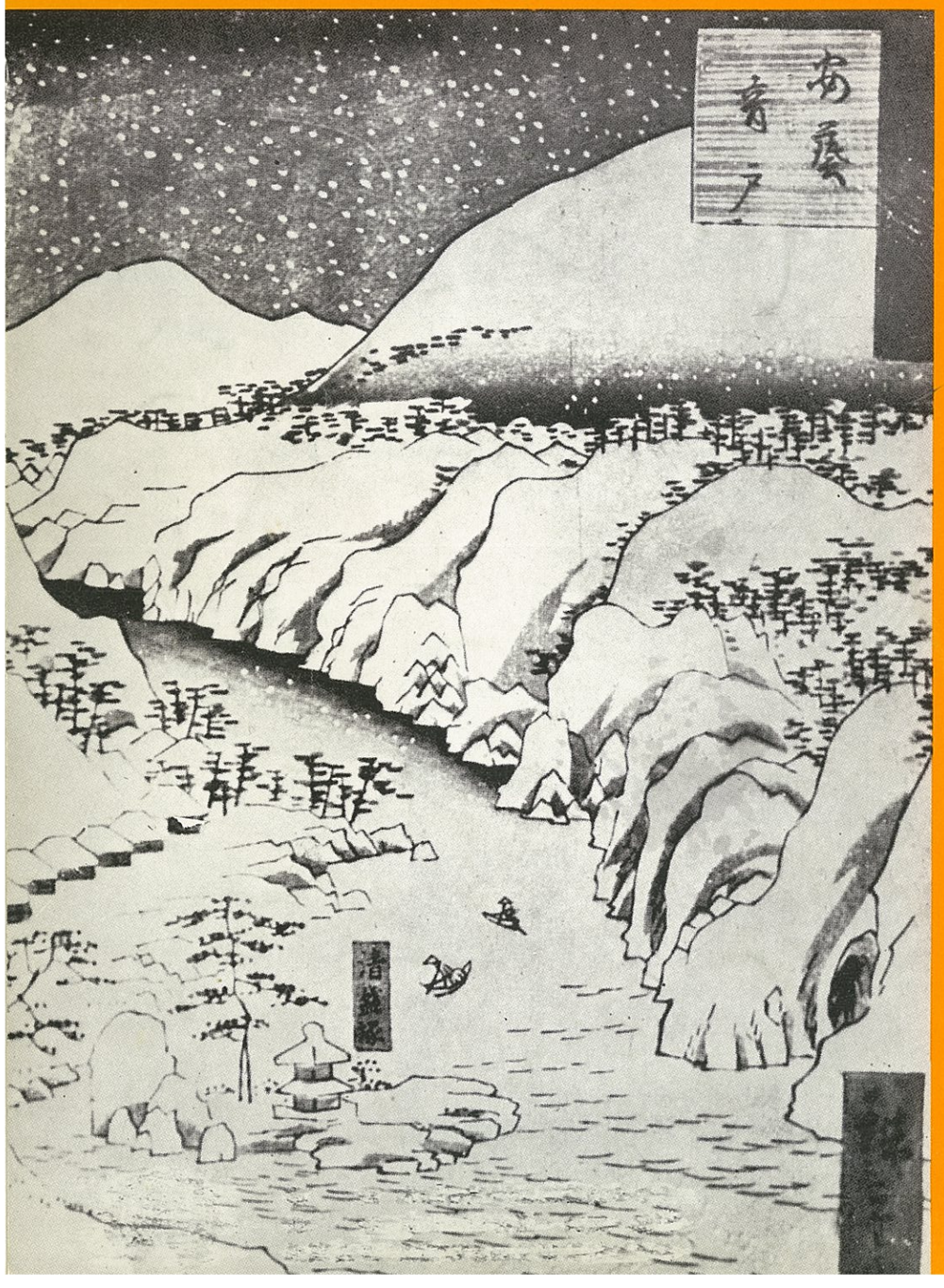
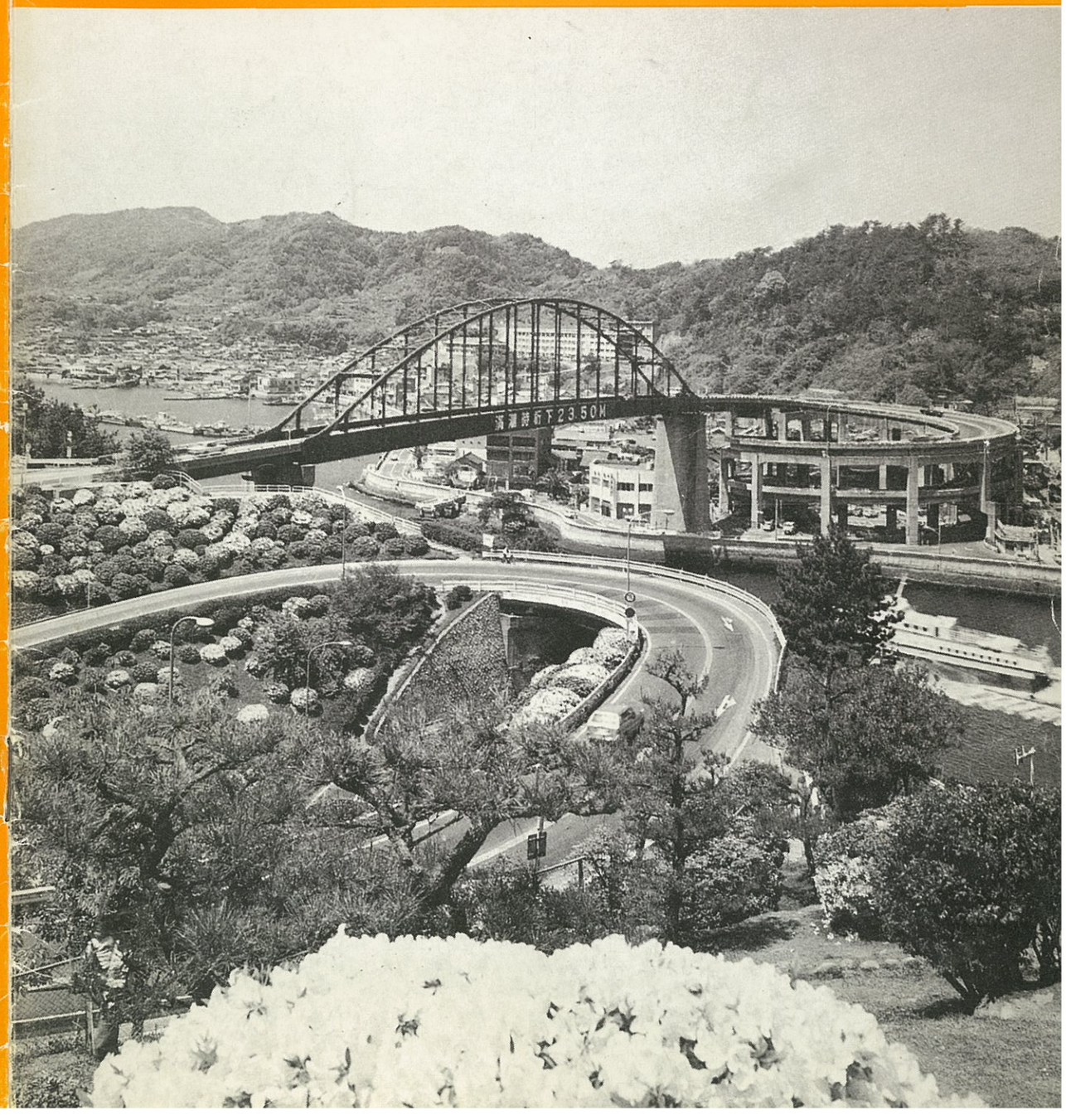



# 音戸大橋



# 完成した音戸大橋の素描

その昔、厳島通いのために、平清盛が延べ6万人の人夫と金銀20貫500匁を使つて、切り開いたといわれる音戸の瀬戸は、潮流が極めて複雑であるのにもかかわらず、今日では1日平均700隻の船舶が往来し、別名「瀬戸内銀座」ともいわれる重要な航路となつています。

ところが、この「瀬戸内銀座」をはさむ呉市と倉橋島を結ぶ唯一の交通機関は、小型の渡船のみに依存していたのであります。しかも、この渡船は流速10kmにも達する潮流を横切り、1日平均250往復6,000人の人と2,000台の軽車両を運搬していたもので、かなりの危険をともなつていたのであります。

このため、交通の安全と島内の開発を望む地元では、地下道の建設、フエリー・ボートの運航等を計画したこともありました。しかし、これらの計画は実現されず、むなしい夢物語に終わつていました。

従つて、当時の栄華を誇つた平清盛が、切り開いたと語り伝えられるこの音戸の瀬戸が近代的な音戸大橋の架設によつて、800年振りに再び陸つづきになつたことは、地元の人びとの長年にわたる願望をかなえた「夢のかけ橋」ともいえましょう。

## 有料道路として着工

昭和27～28年頃、音戸町が公営渡船を計画した頃から、架橋に対する要望が高まり、昭和31年には地元関係者の間に「架橋促進期成同盟」が結成され、本格的な架橋の促進運動が続けられてきました。

この要望に応え、日本道路公団は架橋に関する諸調査を行ない、昭和35年1月に有料道路「音戸橋」として、呉市側の取付道路からこれに着工し、翌36年11月に近代橋梁技術の粋を結集して、工事を完成したものであります。

## 工事のあらまし

音戸大橋の架設に当つて、考慮されなければならなかつたことは、倉橋島側の用地が狭少である一方、音戸の瀬戸は1,000トン級の船舶が航行することでありました。

取付道路は呉市側を「ループ式道路」とし、倉橋島を「ら旋型高架橋」（道路中心線半径24m）として、用地の節約に非常な工夫が加えられたと同時に、船舶の航行に支障のないように架橋したものであります。

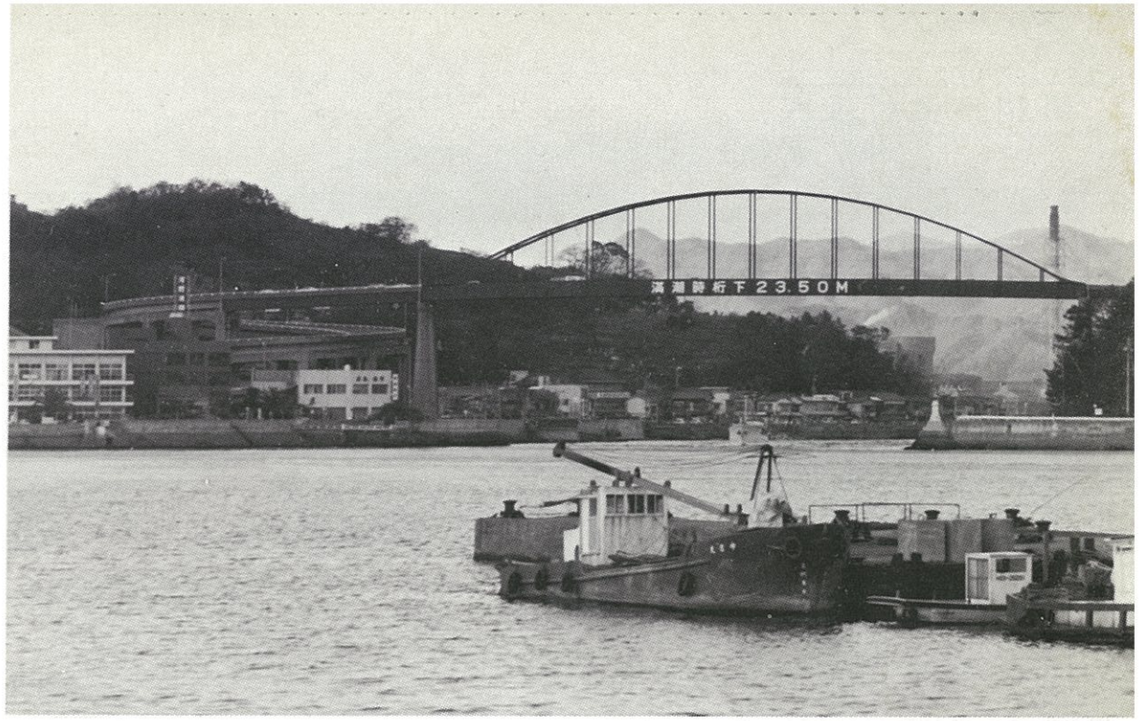
しかも、「ら旋型高架橋」については自動車の安全運転を期し、1か月間にわたり自動車の走行試験を綿密に行なつて、そのスタイルを決定したものです。世界にも珍しいこの取付道路は、わが国における今後の道路建設に多くの話題を呼ぶことでしょう。

また狭い本架橋地点の航路幅（90m）をさらに狭くしないよう、海中に橋脚を立てることなく音戸の瀬戸を一またぎするように苦心が払われています。そして、この橋梁のランガー桁（全長116m）は、道路橋としては日本で最も長く、取付道路とともに話題の一つになつています。

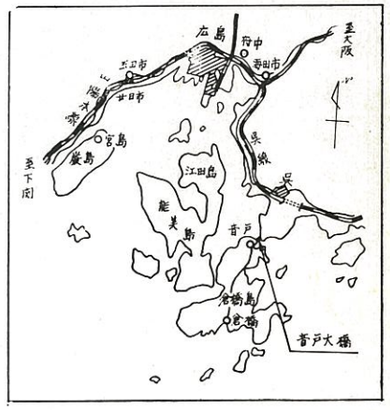
## 完成後の効果

この橋梁の完成により、呉市と倉橋島は陸続きも同様となり、渡船による危険と時間的不経済を解消することになつたばかりか、大型自動車による旅客・物資の輸送によつて島内の産業開発を促進させることに役立ち、一方、広島・呉工業地域への産業人口の供給を容易にすることでしょう。

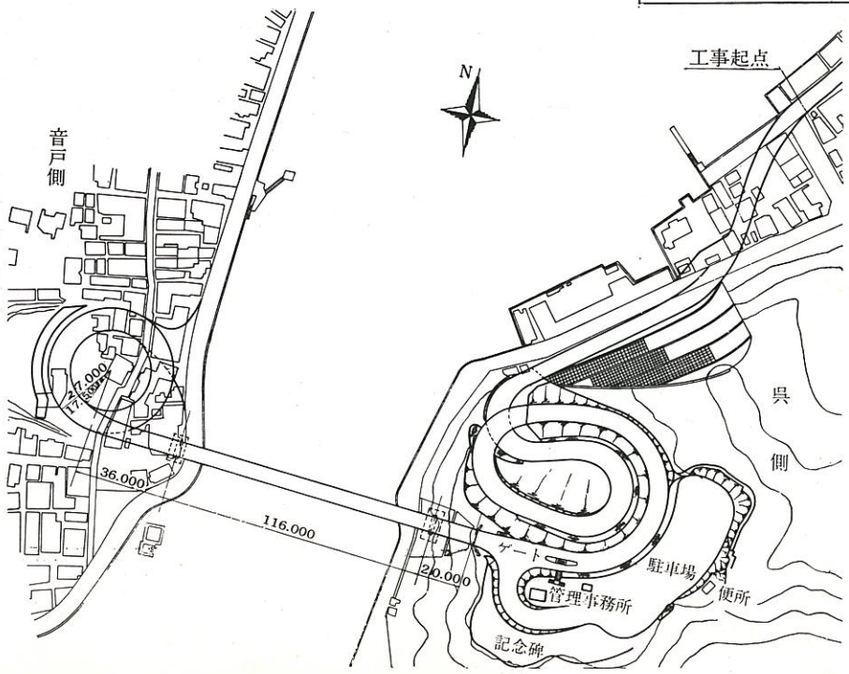
また、遠くに明美な江田島を眺め、近くに急流に洗われる清盛塚を見下すことができる音戸大橋は、「海の公園」瀬戸内海にふさわしい姿をはやる潮にうつし、この地方における新しい観光地として、多くの人びとの旅情を誘うことでしょう。



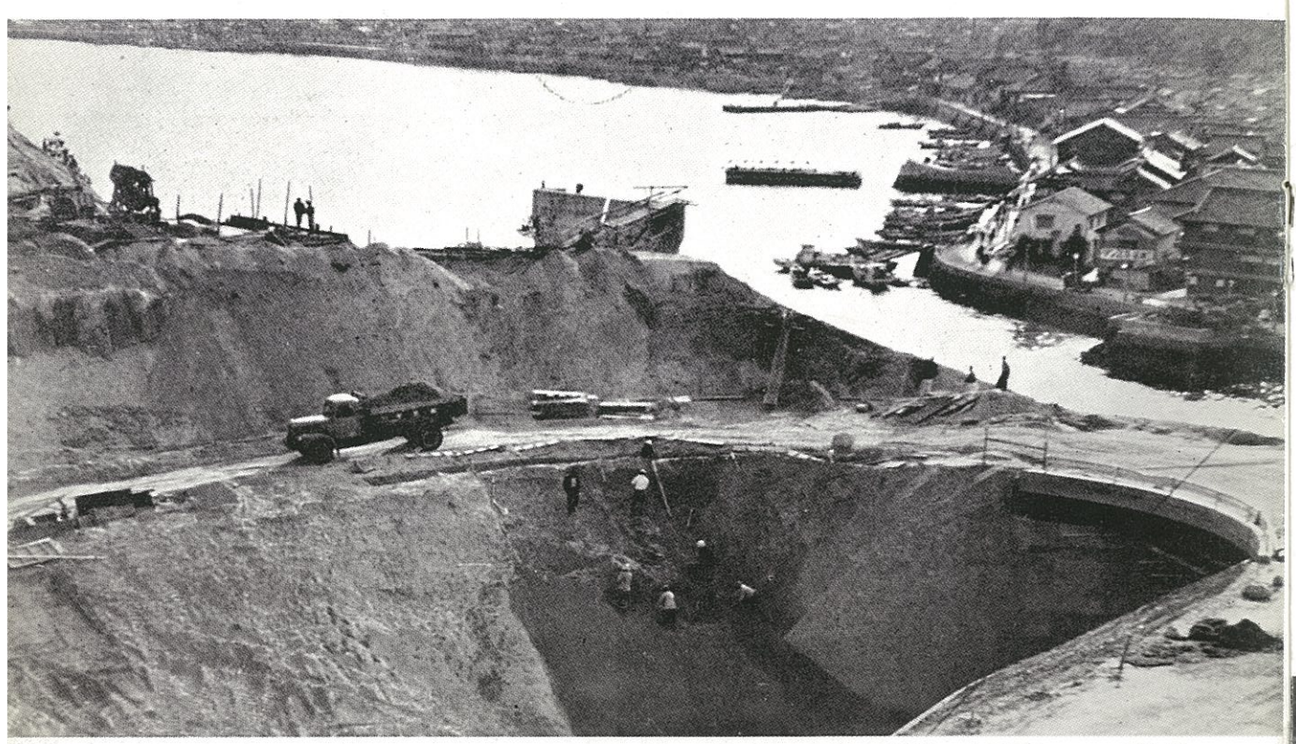

近代美を誇る音戸大橋　（36.10）



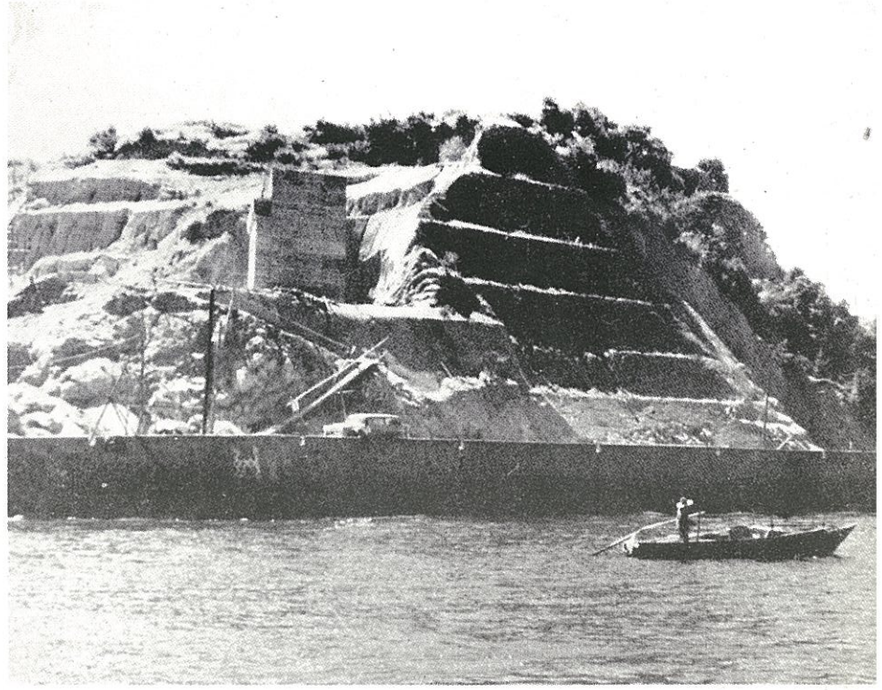

## 音戸大橋位置図



## 呉側の取付道路

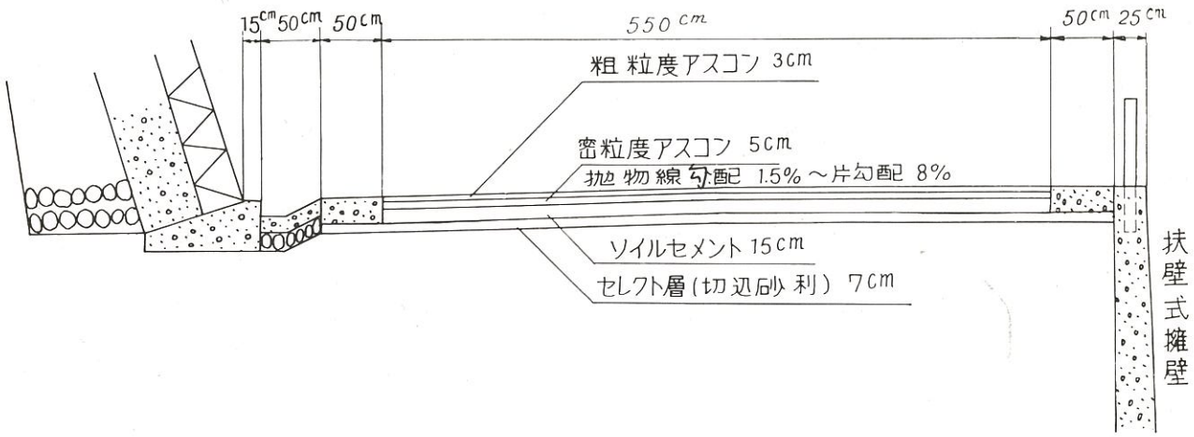


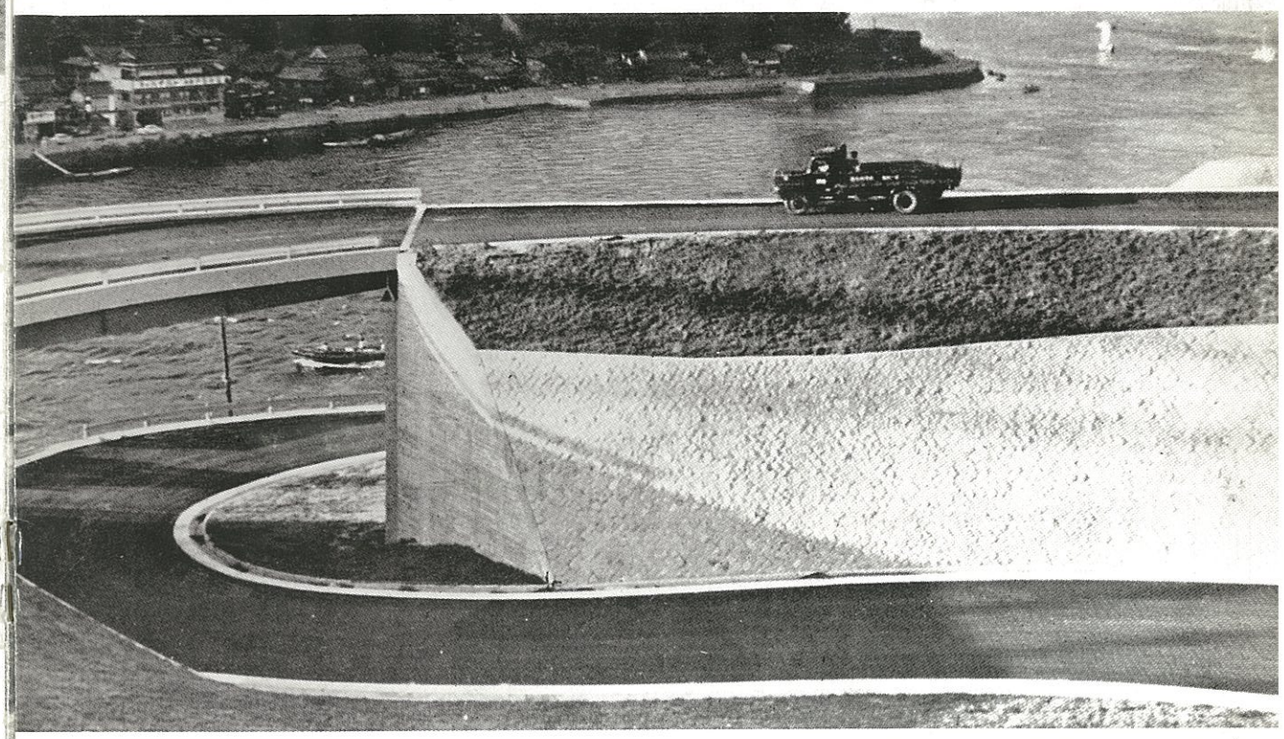
ループ式道路の土工工事　(36.2)



主橋梁の架橋地点
(35.8)

## 標準横断面図

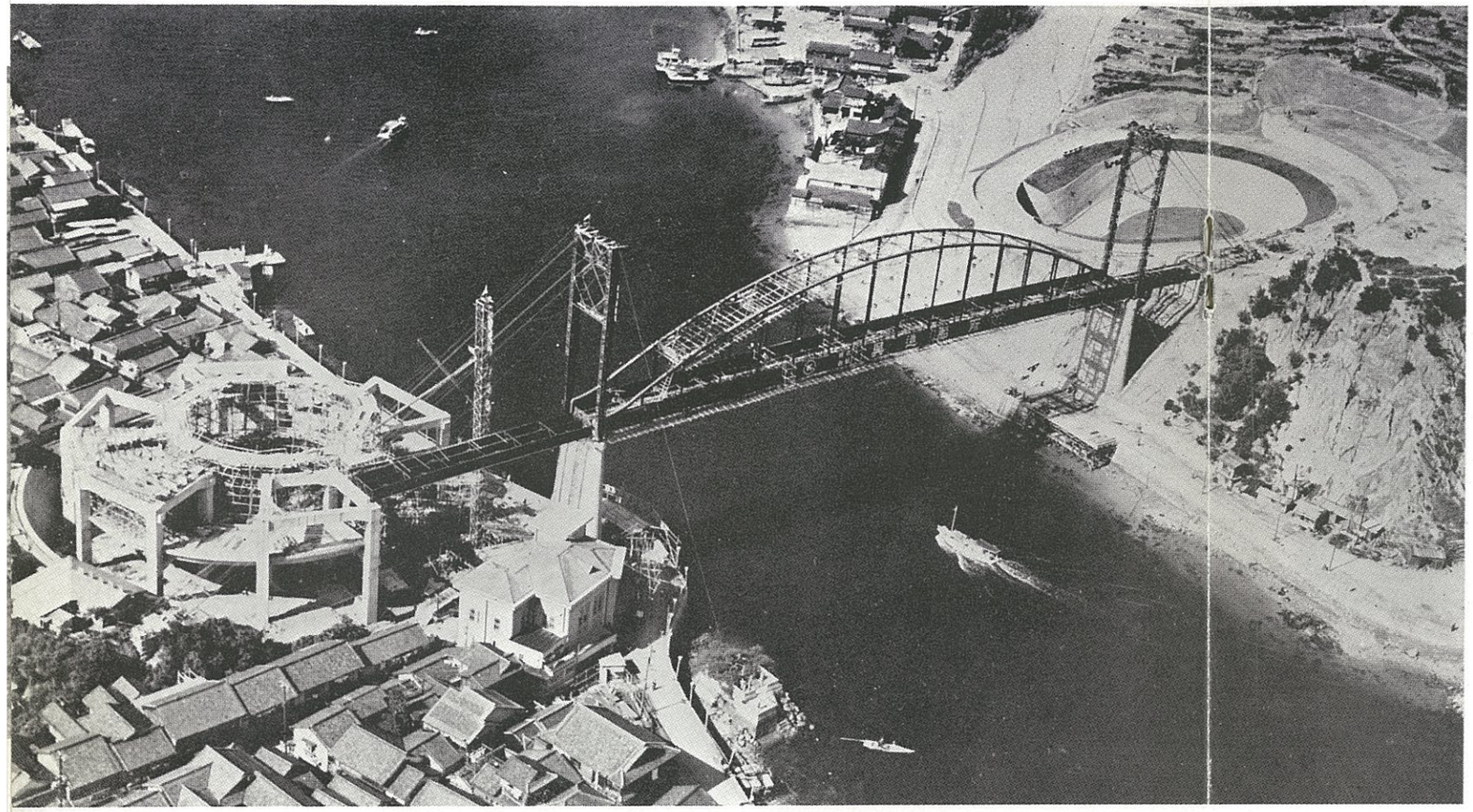


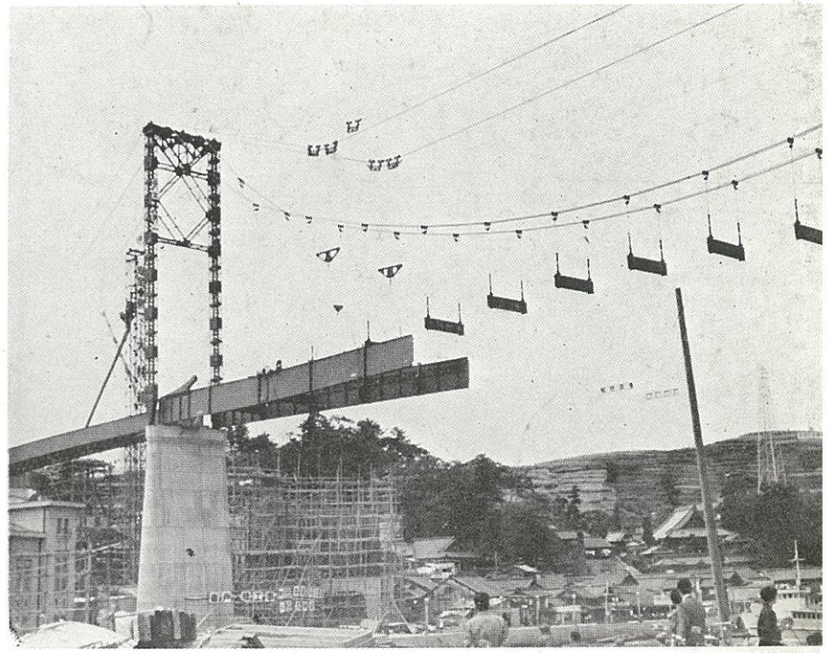



舗装工事が完了したループ式道路　(36.10)

# 主　橋　梁

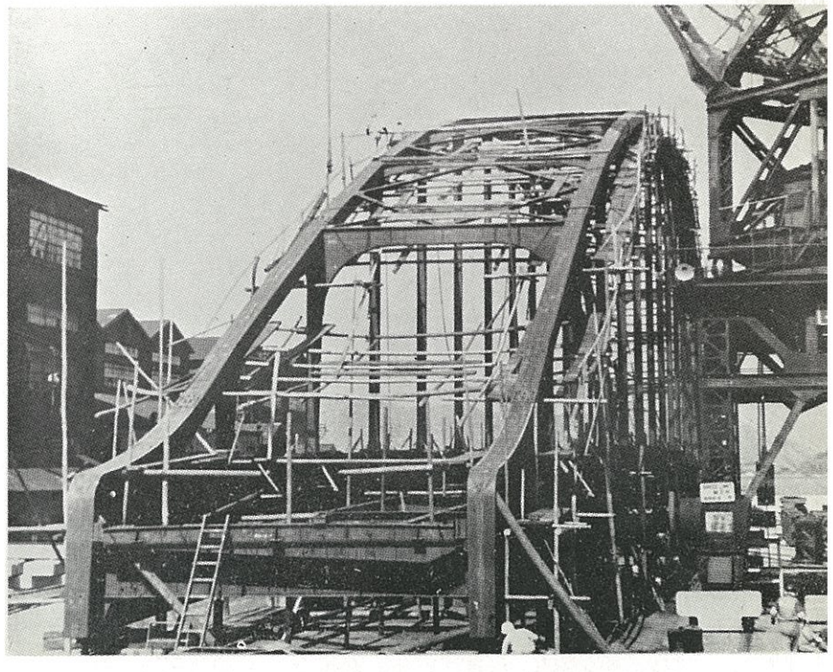
工事中の音戸大橋の全景　(36.5)



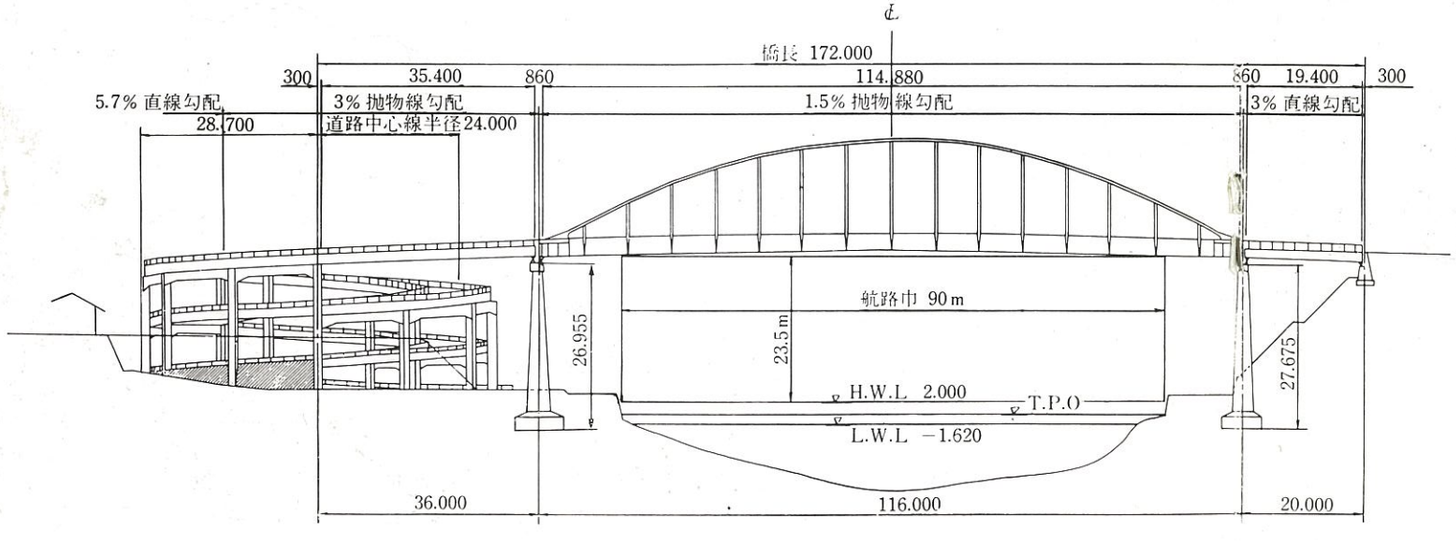


ランガー桁橋補剛桁の架設工事　(36.4)

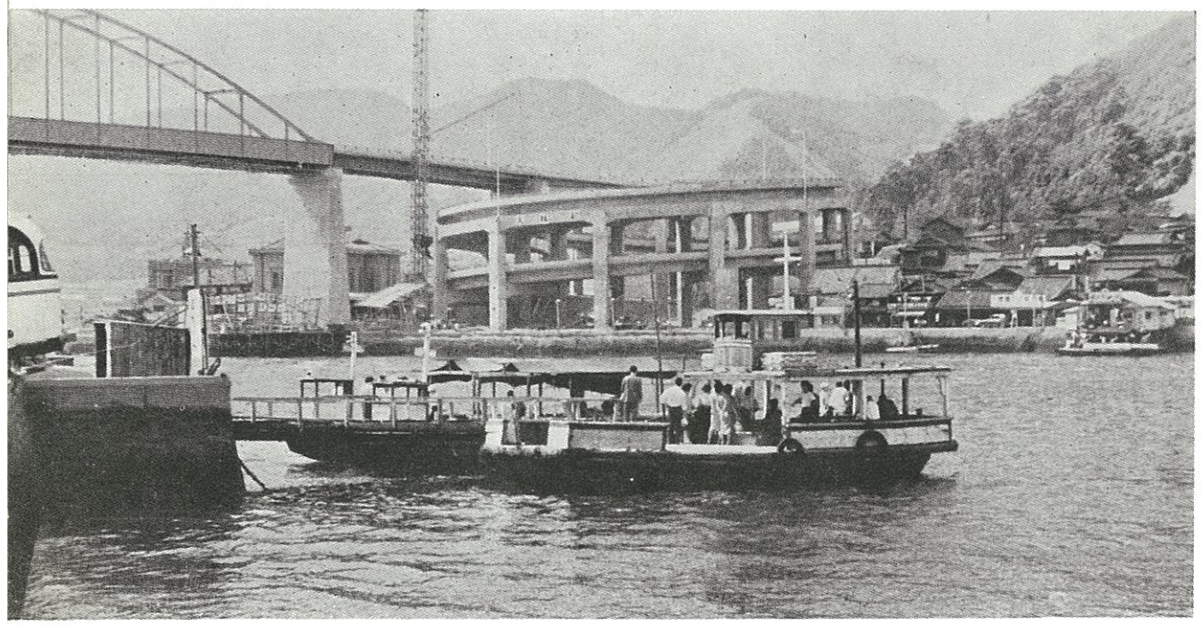
仮組検査中のランガー桁　(36.2)



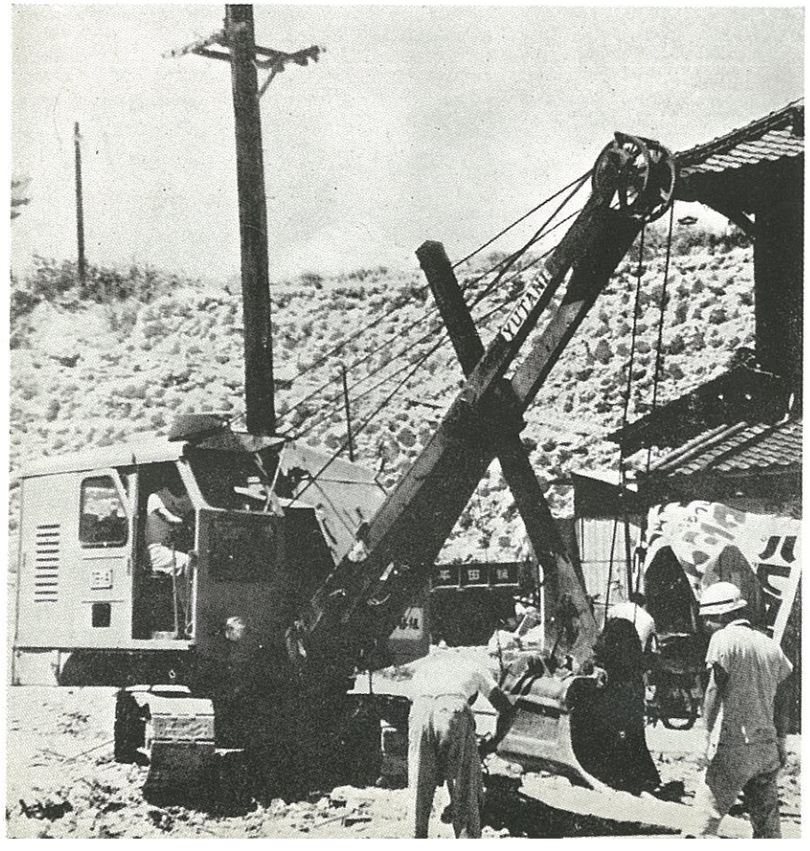
## 一　般　側　面　図



## 音戸側の取付道路

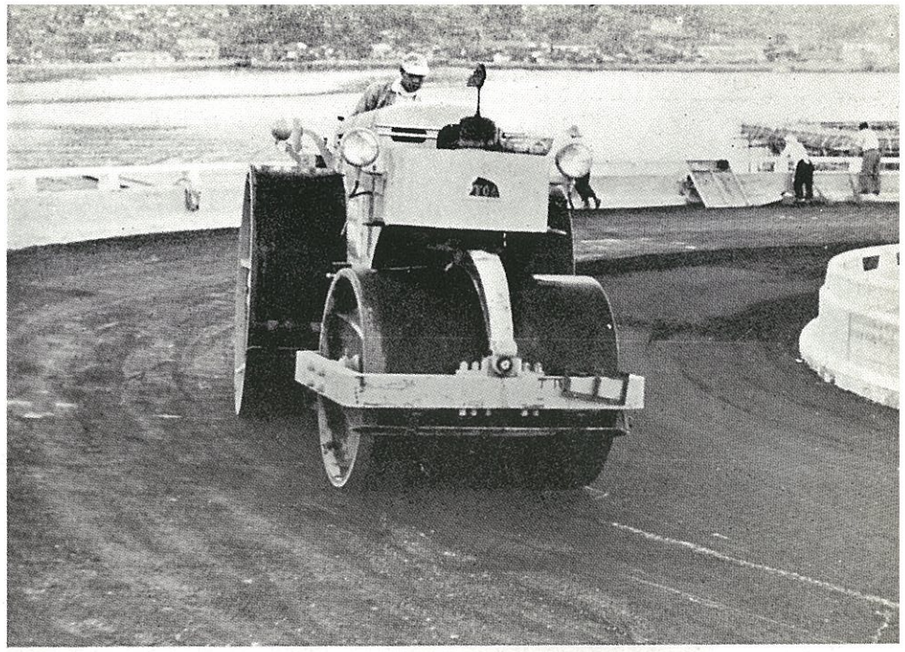


世界でも珍しい「ら旋型高架橋」と瀬戸の急流を往復する渡船　(36.9)

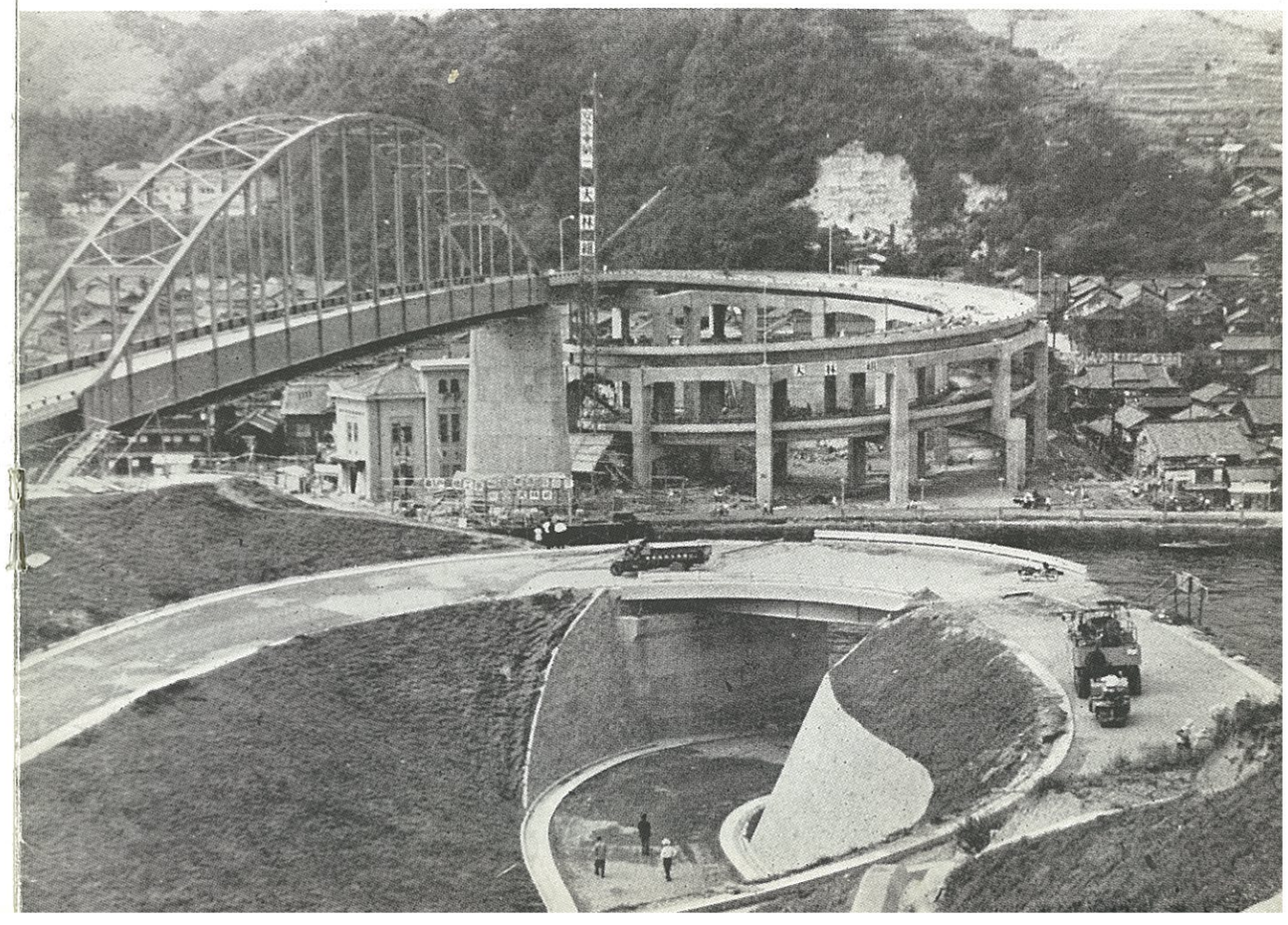


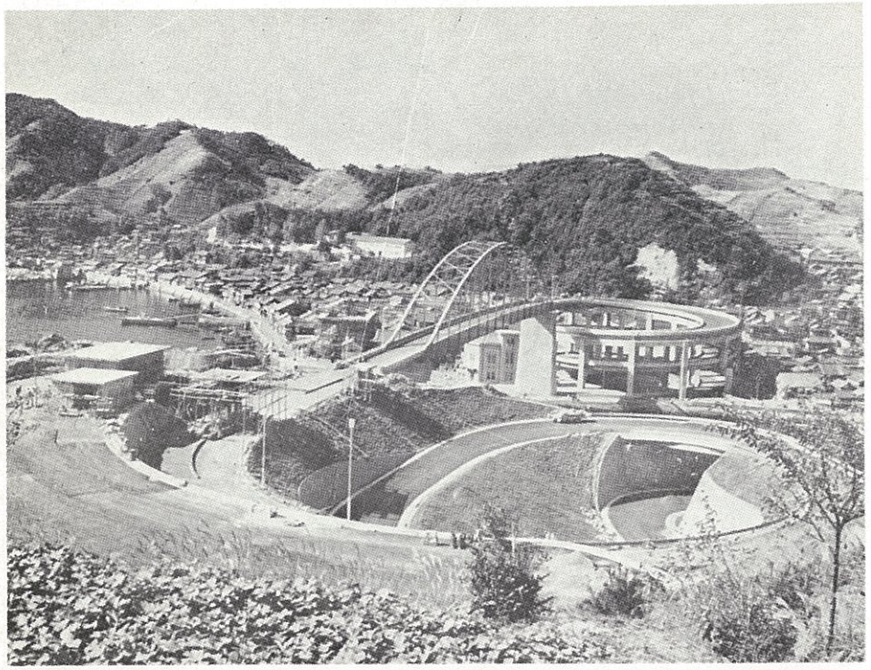
「ら旋型高架橋」の基礎工事
(35.8)

アスファルト・コンクリートによる舗装工事
(36.10)



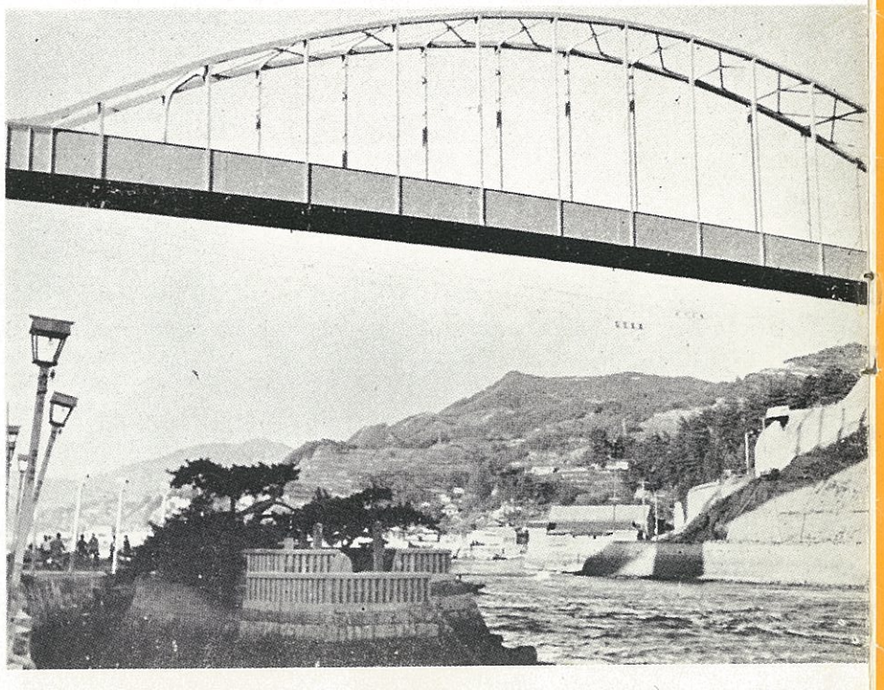
完成を急ぐ音戸大橋　(36.10)





完成間近い音戸大橋の全景
(36.11)

清盛塚を見おろす
音戸大橋



# 工　事　概　要

| | |
|---|---|
| 路線名 | 県道　呉倉橋島線 |
| 位置 | 広島県呉市警固屋通り11丁目から<br>同県安芸郡音戸町まで |
| 延長 | 総延長　1,184 m<br>うち呉側取付道路　580 m<br>主橋梁　172 m<br>音戸側取付高架橋　432 m |
| 幅員 | 総幅員　6.50 m（高架橋　9.50 m）<br>車道幅員　5.50 m<br>橋梁幅員　6.00 m |
| 路面 | 橋面　アスファルト・コンクリート舗装　厚さ　5 cm<br>路面　セメント・コンクリート舗装　厚さ　23 cm<br>アスファルト・コンクリート舗装　厚さ　8 cm |
| 勾配 | 最急縦断勾配　6 % |
| 屈曲 | 最小曲線半径　15 m |
| 工期 | 着工　昭和35年1月15日<br>竣工　昭和36年11月16日 |
| 事業費 | 362,000,000円 |
| 主要資材 | セメント　3,293 t<br>鋼材　1,045 t |
| 労務者 | 延　42,000 人 |
| 施工業者 | 株式会社　呉造船所（鋼橋上部工及び跨道橋工事）<br>株式会社　大林組（鋼橋下部工及び高架橋工事）<br>株式会社　水野組（呉側取付道路、駐車施設及び営繕工事）<br>中国電気工事株式会社（照明工事）<br>東亜道路工業株式会社（舗装工事） |