

【13】

橋でつながる人・もの・地域

1 生徒用資料解説

【冒頭の5枚の橋の写真資料について】

上段の5枚の写真は完成年の順に関係なく掲載してあります。したがって、古い順に並び替える作業をさせると、橋の工法についても触れることができます。また『吉野川に架かる橋梁の位置図』と結びつけて使用すると効果的と考えます。三好橋は昭和2(1927)年、吉野川橋は昭和3(1928)年、阿波中央橋は昭和28(1953)年、人道橋の旧岩津橋は昭和33(1958)年、阿波しらすぎ大橋は平成22(2012)年にそれぞれ完成しています。阿波しらすぎ大橋は、吉野川下流の干潟の存在を配慮し、工法にかなりの工夫がなされ、周辺の景観も考慮して架けられました。

なお、大鳴門橋は昭和60(1985)年に完成し、上路は高速道路として、下路は新幹線用として計画されましたが、現在うず潮見物の観光施設(渦の道)として利用されています。明石海峡大橋は平成10(1998)年に完成しました。世界最長の吊り橋です。主塔間が1990mとなっていますが、平成7(1995)年の阪神・淡路大震災で野島断層のずれで1m伸びて、1991mとなりました。

「明治7年(1874年)における県下の有料渡船場数」

(徳島県史第五巻 p 476~478)

徳島県の三大河川(吉野川、那賀川、海部川)のうち、やはり吉野川にもっとも多く渡船場があったことがわかります。特に当時の板野郡(現在の鳴門市も含む)には50もの有料渡船場がありました。これには吉野川の支流も含まれています。上流の三好郡にも8ヶ所の有料渡船場がありました。また、那賀川には21ヶ所の有料渡船場がありました。この渡船場の位置を参考に橋を架ける場所を選定したのと考えられます。ちなみに現在吉野川に架かる橋で有料のものはひとつもありません。

郡名	有料渡船場の数	郡名	有料渡船場の数
※名東郡	13	三好郡	8
名西郡	2	那賀郡	21
※板野郡	49	海部郡	5
阿波郡	3	勝浦郡	9
麻植郡	5		
美馬郡	12	合計	127

※当時の名東郡には現在の徳島市が、板野郡には現在の鳴門市が含まれている。

(『名東県下阿波国川々舟渡賃銭表』:小松島市本田純一所蔵より)

フェリーボートの開業年（徳島県史第6巻 p 468～469参照）

鳴門・明石間のフェリーボートは昭和21(1946)年4月に開設され、鳴門と明石に2隻ずつ配置され、鳴門フェリーは1日に9便、明石フェリーは16便が就航しています。物の輸送が貨物自動車になるにつれ、徳島・阪神間、徳島・和歌山間にフェリーボートが次々と就航していきました。初期は貨物自動車の割合が、やはり高く、乗用車はその次でした。しかし、大鳴門橋、明石海峡大橋が開通するまでは、自動車交通が主流になった昭和40年代以降はフェリーボートが、海上における物流の主役だったのです。

表「徳島県内発着の高速バス運行状況」（p 73）

：平成26(2014)年11月T新聞掲載の高速バス運行表より作成

大鳴門橋・明石海峡大橋が開通するまでは、高速バスの運行は県内の一社による東京までの便が1日に数回運行されていた程度でした。しかし、平成10(1998)年に明石海峡大橋が完成したことで、フェリーボートはほとんど姿を消し、ヒトの移動、物の輸送は車になりました。フェリーボート会社によっては、バス会社を共同で設立したりし、輸送手段の大変化に対応していきました。この高速バスの運行状況を、その回数、行き先等の視点から分析、検討すると、徳島県内の地域の変化、産業、観光などの変化を推察することができます。これだけ多くの高速バスの運行は、大鳴門橋に続く明石海峡大橋の完成により、主として関西方面とのつながりが一段と濃くなったことを象徴しています。

なお、毎週地方新聞の1面をさいてバスの運行表を掲載していることに注目させることも効果的と考えます。

2 本教材・題材に対する視点及び位置づけ

- ◎この教材は橋の影響についていわゆる3ルートのうち、大鳴門橋、明石海峡大橋に焦点をあて、主として徳島県内を発着場とする高速バスがどのように運行されているかを生徒たちに考えさせる。そのことを通して橋が結ぶ地域間のつながり方を考え、橋の役割、影響について理解させる。吉野川に架かる橋については導入的な教材として取り扱う。
- ◎したがって、本教材を取り扱う授業は地理学習の中国・四国地方全体の導入教材として位置づけるか、発展的な教材として位置づけ授業展開していただくと、他の2ルートの影響についても、深く考える教材にもなると考えます。
- ◎大鳴門橋・明石海峡大橋の建設技術、構造などについては、軽く触れる程度にとどめ、どちらかといえば、その影響について考察させることに重点を置きます。
- ◎現在の中学生が生まれた時には、すでに大鳴門橋、明石海峡大橋は完成し開通しています。このため、高速バスには日常生活の中で、すでに乗車経験がある生徒がいることを授業展開の上で視野に入れておく必要があります。

吉野川に架かる橋梁（位置図） ～橋の博物館《とくしま》～平成25年3月 p 5～6より
徳島は水の都と呼ばれ、吉野川をはじめ大小約500の河川が流れており、その河川には

全国でも有数の橋が数多く架けられています。特に吉野川には昭和初期に架設された三好橋，吉野川橋に始まり，平成24年現在で県内で46もの橋が架けられており，多種多様な橋梁・形式が存在し，まさに「橋の博物館」となっています。



3 引用文献並びに参考文献

(引用文献)

(1) 『吉野川に架かる橋梁～橋の博物館《とくしま》』2013・3月ホームページ p.5

(2) 徳島県史編さん委員会編：『徳島県史第5巻』昭和41年9月 p.476～478

徳島県史編さん委員会編：『徳島県史第6巻』昭和42年3月 p.462, p.468～469

(参考文献)

(1) 『橋梁シンポジウム』 - 橋の博物館！よしのがわ - 2013・3月ホームページ

(2) 本州四国高速道路株式会社：『本四架橋と私達の暮らし』平成21年9月

(3) 徳島県：『本州四国連絡橋 神戸・鳴門ルート全線開通に伴う影響調査』平成11年3月

(4) 徳島県観光国際総局：『平成23年度版 徳島県観光調査報告書』

(5) 財団法人徳島経済研究所：『徳島経済VOL. 55』1998年 冬

(6) 塩井幸武：『長大橋の科学』2014年8月 SBクリエイティブ株式会社

(7) JTB時刻表1997・5月 & 1990年5月

(8) 文部科学省：『中学校学習指導要領解説社会編～一部改訂～』2014年1月

【徳島県内発着の高速バス運行状況】

(2014/11/13発行の県内T新聞の掲載による「高速バス・フェリー時刻表」より作成)

行き先 方面	発着地	1日の 発着本数	所要時間	大鳴門橋・明石 海峡大橋経由
京阪神 ・ 名古屋 ・ 東京方面	徳島 ↔ 神戸	36	約2時間30分	
	徳島 ↔ 大阪	45	約3時間	
	徳島 ↔ 関西空港	10	約2時間45分	
	徳島 ↔ 京都	7	約3時間	
	徳島 ↔ 名古屋	2	約5時間	
	井川・池田 ↔ 神戸	3	約3時間	
	井川・池田 ↔ 大阪	6	約4時間	
	三好～土成 ↔ 東京	1	約10時間	
	三好・脇町 ↔ 神戸		約2時間40分	
	三好・脇町 ↔ 大阪	4	約3時間50分	
	三好・脇町 ↔ 京都		約3時間40分	
	阿南(橋) ↔ 東京	2	約11時間	
	川島 ↔ 東京	1	約11時間	
	阿南 ↔ 大阪	7	約3時間40分	
	松山・徳島 ↔ 名古屋	1	約9時間30分	
	徳島 ↔ 寝屋川・枚方	2	約3時間20分	
	中国 ・ 四国方面	徳島 ↔ 高松	12	約1時間35分
徳島 ↔ 高知		4	約2時間50分	
徳島 ↔ 松山		7	約2時間30分	
徳島 ↔ 岡山		3	約2時間30分	(瀬戸大橋)
徳島 ↔ 広島		2	約3時間45分	(瀬戸大橋)
	合 計	155		

(注1) 県内K観光の高速バス運行が集計に入れば、阿南・徳島～神戸・大阪間で往復で11本、阿南・徳島～新宿・東京間で往復で4本、増加します。

(注2) 1990年当時徳島～東神戸間がフェリーでの所要時間が約3時間10分でした。

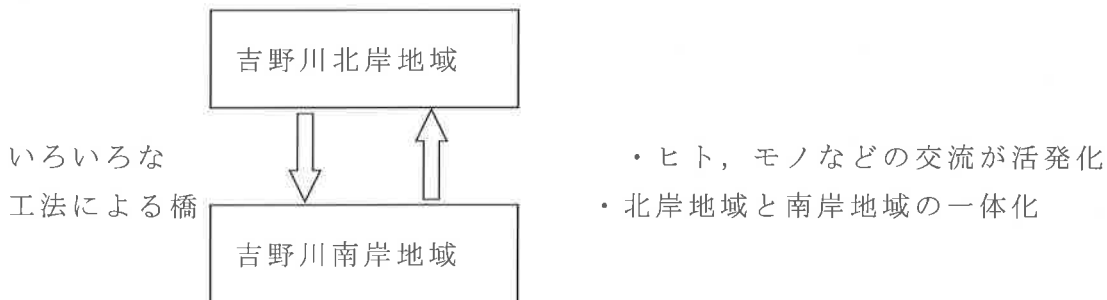
4 学習課題

- ①昭和に入り吉野川には、鉄あるいはコンクリートでつくられた多種多様な橋が架けられたことを知り、その影響について理解しよう。
- ②本四架橋（3ルート）がすべて完成し、本県の人々の生活や産業にどのような影響を与えたのかを考え、自分なりの考え・判断を表現してみよう。
- ③地域と地域の結びつき方に橋はどのような影響を与えたのか、客観的な資料をもとに自分の考えを述べてみよう。

5 板書計画

～橋の役割とその影響～

◎吉野川にかかる多くの橋の役割（「わたし」から「橋」の時代へ）

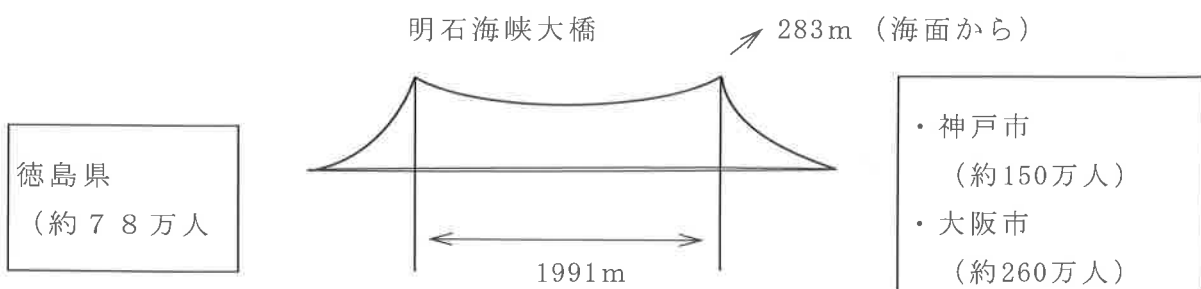


◎フェリーボートから大架橋時代へ

（強まる本州と四国との結びつき）

- ・徳島の人々は本四架橋（鳴門 - 明石）にどんなことを期待したのか。
- ※大都市への買い物が便利になる。
- ※大都市から観光客がたくさん来る。
- ※徳島県の特産品が大都市で売れる。
- ※さまざまな産業を誘致できる。
- ※大架橋そのものを観光の名所にできる。

（この部分の板書は場合によっては削除するか、あらかじめ準備しておいたものを提示する方法をとってもよい。板書量が増える可能性があるから）



高速バスの運行から
読み取れること・
考えられることは？

・京都市
(約140万人)

合計 550万人
(国政調査2010年)

徳島県の人口を
■で表すと
(約80万人として)

徳島県の人口の約7倍
■■■■■
■■■■■

※徳島県の人口の約7倍の地域とつながりました。どんな影響が考えられますか。
(自由に発表させた内容を板書する)

6 授業の目標と授業過程

(1) 授業の目標

(関心・意欲・態度)

○橋の役割とその影響について、自分なりの考えを持って、積極的に発表しようとする。

(思考・判断・表現)

○学習した具体的な内容、資料に基づいて、橋の影響についてさまざまな視点から、自分の意見、考えを説明できる。

(資料活用技能)

○日常生活の中で目に触れる資料を取り込み、自分が考える資料として活用できる。

(知識・理解)

○人と人、地域と地域を結びつける橋の役割について、多面的な視点から説明できる。

(2) 授業過程

(導入)

○「橋」という言葉からどんなイメージを持つか考え、発表させる。

(展開)

①吉野川に架かる橋の完成順と位置図を見て、そこから読み取れることを答えさせる。
また写真を見て古い順に並び替える作業を通して、橋の工法についても考えさせる
(「～吉野川に架かる橋梁 位置図～」, 「写真」)

②橋が架かったことで吉野川北岸地域と南岸地域の結びつきかたがどのように変化したのか、推察させる。

③徳島県外への人やものの移動・輸送手段がフェリーボートから大架橋を通じて行き来するようになり、徳島県という地域が全体として、あるいは地域的にどのように変化してきたのかをグループに分かれ想像、推察させ、意見をまとめ、発表し議論をさせる。

④高速バスの利用者はどんな目的で利用しているのか、県内から県外への視点と県外から県内への視点で考えさせる。(P73の表「徳島県内発着の高速バス運行状況」の大鳴門橋・明石海峡大橋経由の覧に、経由すると思われる高速バスに○印を記入させる。)

(まとめ)

○ 展開の③で出てきた主張をふまえながら、大架橋（鳴門 - 明石ルート）の架かったことで、県内外に与える影響についてさまざまな視点から整理させる。