

ASCEとU.C.Berkleyの主催したGolden Gate橋の50周年行事に誘われて参加し、橋梁工学記念講演会で祝辞を述べる機会を得たが、その会の講演者の一人 Blair Birdsall 氏（1907年生まれRoebing社の技術者としてGolden Gate橋のケーブルの施工に参加し、式典で建設功労者としてSan Francisco市長から表彰された）はケーブルの建設の歴史に関する講演の中で、自分の見学した本四架橋のエアスピニング工事について驚く程よい品質のものをうまく作りあげていると言いき、ケーブル施工技術的進展に対する貢献は大変大きいと口を極めてほめちぎっていた。また日本の橋梁技術者は今や米国のAmmann, Steinman英国のSir Gilbert Robertsなどの吊橋建設史上の功労者にとって変わりつつあると言って講演を結んだ。

ほんの一人の技術者の意見から、世界が本四架橋にその工学的貢献は如何と注目していたかがわかる。

『橋渡し』

（御宮地鐵工所 技術開発部課長 安本 孝）

私は昔から間という字に興味を持っている。人間・時間・空間などに用いられるもので、いずれも物と物の繋がりを意味している。橋の仕事に従事するようになって、増々その想いを強くしている。

まず、人間とは人と人の繋がりを言うのであって、お互いの協力なくして橋は架からないのである。瀬戸大橋では、下部工から塔、ケーブル、桁という具合に、公団指導のもと多くの会社が、人が、共同作業し、業務を引継ぎ、互いの意志の疎通と誤りのない情報の継承があって、この大事業

を無事完工に至らしめたのである。また、地元の方々の協力もなくしては、作業は出来ない。架橋によって損する人、益する人、悲喜こもごもであろう。生活圈を奪われた人など、金銭的補償だけでは割切れないものがあるに違いない。このプロジェクトのもつ意味合いを十分理解して頂き、多

世界の吊橋

単位：m

順位	名 称	主径間	備 考
1	明石海峡大橋	1,990	日本 工事中
2	ハンバー橋	1,410	イギリス 1981年
3	ベラザノ・ナロウズ橋	1,298	アメリカ 1964年
4	ゴールデン・ゲート橋	1,280	アメリカ 1937年
5	マキノ橋	1,158	アメリカ 1957年
6	南備讃瀬戸大橋	1,100	日本 1988年
7	第2ボスポラス橋	1,090	トルコ 1988年
8	ボスポラス橋	1,074	トルコ 1973年
9	ジョージ・ワシントン橋	1,067	アメリカ 1931年
10	4月25日橋	1,013	ポルトガル 1966年
11	フォース道路橋	1,006	イギリス 1964年
12	北備讃瀬戸大橋	990	日本 1988年
13	セバーン橋	988	イギリス 1966年
14	下津井瀬戸大橋	940	日本 1988年
15	大鳴門橋	876	日本 1985年
16	ニュー・タコマ橋	853	アメリカ 1950年
17	因島大橋	770	日本 1983年
18	関門橋	712	日本 1973年
19	アンゴスツーラ橋	712	ベネズエラ 1967年
20	オークランドベイ橋	704	アメリカ 1936年

世界の斜張橋

単位：m

順位	名 称	主径間	備 考
1	鶴見航路橋	510	日本 工事中
2	生口橋	490	日本 工事中
3	東神戸大橋	485	日本 工事中
4	アナシス橋	465	アメリカ 1987年
5	横浜港横断橋	460	日本 工事中
6	セカンド・フリー橋	457	インド 工事中
7	チャオ・プラヤ橋	450	タイ 1987年
8	パリオスデルテ橋	440	スペイン 1983年
9	岩黒島橋	420	日本 1988年
10	檻石島橋	420	日本 1988年
11	名港西大橋	405	日本 1985年
12	サンナザール橋	404	フランス 1975年
13	ランデ橋	400	スペイン 1977年
14	ルーリング橋	373	アメリカ 1982年
15	フレーヘ橋	368	西ドイツ 1979年
16	チョーン橋	366	スウェーデン 1981年
17	大和川橋梁	355	日本 1981年
18	ジンド橋	344	韓国 1984年
19	ウェスト・ゲート橋	336	オーストラリア 1979年
20	ザラーテ橋	330	アルゼンチン 1978年

少の不便を抑えて協力願ったと聞いている。

次に、時間はどうかであろうか。多額の借入金を以って成るプロジェクトである。一時も早く、建設費の償還を始めねばならない。ことの成否は、時間との勝負と言えるのであろう。想えばこの4年間、常に時間との戦いであった。工期短縮を合言葉に事前検討を積み重ね、可能との結論を持って臨んだ工事ではあるが、実際の現場では思わぬ不具合、予期せぬ業務等が発生し、そのための遅れを取戻すべく四苦八苦の連続であった。

更に、空間であるが、島と島を結ぶものが橋であって、機能的であることはもちろん、風光明媚な空間の一部を埋めるにふさわしい美しさを持っていなければならない。今、全橋完成したその雄姿を見ていると、まさに美しく機能美にときすまされたその形は、既に自然と調和し、長年そこに座っていたかの如き錯覚におそわれる。このように橋の仕事は間という字と関連が深いような気がしてならない。

瀬戸内を船でゆくと、島々の間に世界有数の橋が次々と現われてくる。しかしながら、日本に於

ける橋の歴史は、先進諸外国に比べて非常に浅いと言わざるを得ない。表に示すように、アメリカでは戦前に1,000mを越す吊橋が架けられていたのに対し、我が国では1962年に完成した若戸大橋(支間367m)が長大橋の走りであった。その後、関門橋、因島大橋、大鳴門橋で実績を積み、遂に世界一(道路・鉄道併用橋として)の瀬戸大橋を完成するに至ったのである。更に、道路単独橋として、世界の最長記録を大幅に塗り替えることになる明石海峡大橋の工事に着手していることは、万人の知るところである。日本が急激なテンポで記録を塗り替え、世界の長大橋王国に踊出たのは喜ばしい限りであるが、今後は、これらの橋を20世紀、21世紀の子孫にまで残せるよう、大事に維持管理してゆかなければならない。同時に、この経験を世界経済発展のため、世界平和のため、決して押付けでなく、他国の事情に気を配りつつ、橋屋として、国と国との橋渡しにも貢献してゆきたいと願うしだいである。

