

難工事ほど技術者は燃えるという。夢の実現へ賭けた 男のロマンが映える。

夢ではなくなる “夢”の架け橋。 中央支間、世界最長となる 明石海峡大橋は、 まさに 21世紀へ架ける橋。

長い間、人びとに望まれ続けてきたという本四架橋のひとつ「明石海峡大橋」。わたしたちにとって橋というのはどういう意味があるのでしょうか。あるいはどのような工事になるのでしょうか。

遠藤 武夫 本州四国連絡橋公団 第一建設局長にお尋ねしました。

瀬戸内海に橋を——というのは随分昔から言われていました。

橋の構想はいつ頃からあったのでしょうか。「瀬戸内海に橋を架けて対岸に渡りたいという“夢”は随分昔から言われていました。それが公の席で初めて言われたのが明治22年。1世紀ぐらい前です。」

なぜ橋が架けられるのですか。

「社会が発展して生活圏が広がりますと、人や物の交流がますます進み、いつでもどこへでも、より早く安全、快適に行ける交通手段への要請が強くなります。この要請に応えるために、橋が架けられ、トンネルが掘られるというわけです。」

紫雲丸の悲しい事故もあって尚一層、安全な交通手段が望まれるようになったそうです。

トンネルを試算してみますと延長35kmぐらいになってしまいます。

トンネルではなく橋になったというのは？

「トンネルの場合、明石海峡の地質からいいますと、青函トンネルと同じように海底下100何mを通らないとだめだろうと。このことから想定しますと、海峡部の幅は約4kmですが、トンネルの延長が35kmぐらいに



なってしまいます。ちょっと怖いですね。」

コストは橋の方がずっと安く、走行の安全性、快適性も橋の方が優れているということです。「橋には公共添架物といって、光ファイバーや電力・電信電話ケーブル、それに、水道管も架けられています。海峡部によく送電鉄塔が立っていますが、これを橋に添架しますと、常時、安全にケーブルを点検できます。」

意外な長所もあるようです。

困難なところは潮の流れの速いところに橋脚をつくらなければならないこと。

なぜ吊り橋に決定したのですか。

「桁にかかった重さをすべてケーブルの引っ張り力で支える構造であれば支間を大きくできますから、大体、支間が500～600m以上ですと吊り橋ということになります。」

技術的に難しいところは？

「潮の速いところや水深の深いところに橋脚をつくらなければならないというところ。10ノットの流れの大鳴門橋の場合、例えば、日本の河川の洪水のときの川の流れが大体秒速4～5mですが、そのような流れが5～6時間ごとにおこるのです。」

大鳴門橋のご経験からか、大変な難工事ながら、説明は淡々となさいます。

工事の延べ人数や、ロープの長さについては、

「ちょっと推測は難しいのですが、大鳴門橋のときで約160万人、今回は約500万人ぐらいかなあと。ロープはケーブルをつくっている直径5mmの素線で35万4,000km。地球を約9周回れるぐらいの長さになりそうですね(笑)。」

想像もつかない数字が飛び出してきました。「タワーや桁に使われる鋼材もあって、約21万tの鋼重と、100万m³のコンクリートでつくろうとしているわけです。」

地域の方がたの強い熱意によるもの。基本的には反対はありません。

地域の方たちの理解がもうひとつ…と聞いていますが。

「本四連絡橋は1世紀にもわたる地域の方がたの強い熱意によるもので、基本的には橋を架けることに対する反対はありません。ただ、住民の方がたには騒音や排気ガスなどの公害対策や、一体どうということになるんだという不安感があるわけです。それらに対しては各地区に入りまして、構造、設計や対策、環境がどの

ように変わるのかを説明して、我々の考え方を十分納得、ご理解いただくような努力をしようと思っています。」

開通後はどのようによくなるのでしょうか。

「少しバラ色の数字を並べるようですが…(笑)。生産所得で年間約7,500億円上がり、就業者数も約10万人増が予想されます。」

生活の利便性は勿論、ひとつの町ではなかなか行いにくい消防や厚生事業なども、海を越えて協力し合えるそうです。

半世紀で400mの延びに対し、わずか10年ほどで580mも長い支間を——。

「中央支間が1,000mこえてからの進歩は非常にゆっくりで、アメリカのジョージ・ワシントン橋(1,067m、1931年)から、イギリスのハンバー橋(1,410m、1981年)まで、半世紀かかってやっと400mほど延びただけ。ところが、明石海峡大橋はこれより580mも長く、1,990mの支間を1990年に。これまでの記録を一気に更新してしまう大変な橋ですよ。」

まさに、20世紀のモニュメント。21世紀へ架ける橋。

あまりにも長期間で大がかりなプロジェクト。男性ならではの夢ですか。

「あまり関係ないと思うのですが(笑)。ま、たまたま男の方がこういう仕事をやってる数が多いということ…(笑)。」

いまのお気持ちは？

「日本の土木の歴史を見て、これだけの長大橋が次つぎと生まれてきたことはなかったわけです。完成した3つの橋と工事中の7つの橋の経験を踏まえて、明石という大きなものに挑戦するんだ、これが20世紀最後のプロジェクトであると、20世紀のモニュメントであり、21世紀に架ける橋だ——と、まあうたい文句のようになりますけれども(笑)、そういったことで自分の気持ちも奮い立ってきます。職員もみんな、新しい

問題に挑戦し、新しいモニュメントをつくるんだということで、まさに“21世紀へ架ける橋”ということになるんだろうと思います。」



本州四国連絡橋公団 遠藤 武夫 第一建設局長
昭和10年生まれ、茨城県出身。昭和33年早稲田大学土木工学科卒。東北地建を経て、47年、本四公団へ。大鳴門橋を担当。61年7月2日付で第一建設局長に就任。

●インタビューを終えて

大鳴門橋のときは速い潮流とのたたかい。橋脚のための準備工事がまさに橋頭堡をつくるという感じで、それが最初に座ったときは大変な喜びだったとか。開通式前の家族見学会では、「家内を連れて橋の上を歩いたんですが(笑)、あのときはこうだったと…」と、何とも言えない感激だったそうです。とにかく、橋のこととなると我が子のようなお話振りに。お話の最後、「職員もみんな、新しい課題に挑戦し…」と、ともに働く人びとを思いやったことばと意気込みを表すことばで締めくくられたのが印象的でした。

インタビュー／田中 増美

※昭和30年5月11日、濃霧の中、高松から宇野に向かった宇高連絡船「紫雲丸」が貨物船と衝突。修学旅行生をまじえた168人が死亡。