

討 義

第十八卷第十號 昭和七年十月

我國に於ける航路を横斷する交通路の將來に就て

(第十八卷第五號所載)

會員 工學士 山 田 正 隆

ワラビとゼンマイとの重荷に肩を凝らして居る 無學低級の中老技術家に取り 木講演の如きは誠に天来の福音である。學會誌といへども時折りは斯る名著を採録せらるべく會員も一から十まで偽フェツシ化しないて時には融通を利かして欲しいものである。瀬戸内海上の架空計畫など近來の草創で清快正に 100 パーセントであり思はず快哉を叫んだものは少なくはなからうと察せられる。御蔭で命が延びた様にも感ぜられる、鳴物入りの国立公園附屬施設として眺向きの妙案であり資金の唸つて居る國際觀光局など喜劇役者以上の大歓迎であらう、一日も早く實現して遊覧試乗をして見たいものである。併し費用向としては飛行場設備も漸々と進化しつつあるから航空連絡による方寧ろ輕便であらう本案は幾分土木技術のみに捉はれた傾かないでもない。

若松市、戸畑市連絡としては軌道と車道とを併用した高架橋が理想的であると斷せられて居るけれども私は著者が序説で述べられて居る通り 地勢並に環境から觀て却て水底隧道を以て實狀に即した 適當なる案なりと思ふ。縣方面でも此方針の下に調査を進めて居るらしいから必ずしも夫を撥ぐわけではなく私の常論である。要は主として地勢の關係より推して相當能力の設計としては隧道の方が安上りなりと認むるからである。

關門連絡に對する御殿殊に官私協力日本の交通と云ふ見地に立脚をせねばならぬとの論旨には全然同感である。關門連絡は到底中斷の儘に放置することを許さぬものであり、鐵道でも道路でも將來必ず接続せねばならぬものであるから隧道とか橋梁とかの末節に拘泥することなく斷じて 共立共營であらねばならぬ。此見地から關係有志が集つて昨年一月に關門海峡鐵道株式會社の名の下に鐵道、軌道、道路交通を併設する吊橋計畫を案じ其向へ企業許可を申請したのである。架橋としたのは早瀬瀬戸ノ浦、和布刈間が狭く且つ地勢から見ても架橋に適するのみならず橋梁は運輸能力大きく結局總工事費に於て隧道よりも安上りなりと認めたからである。吊橋としたのは經濟的であるのと現場の航路は往復頻繁であつて足場の假設さへも許さぬものがあり、突風の劇しい難所であるからである。出願せるものは中央 1900 呎、兩側各 550 呎計 3000 呎總工事費 3000 萬圓とせる至つて素人向のものである。目下研究を進めて居るものは中央 580 米兩側 145 米計 870 米で前者よりも約 150 呎短縮したものでスタッフニング・トラス式サイド・スパン・フリーの形式を撰んで居るが強度が大きくて其處理に困つて居る控架式、拱橋、吊橋等の是非其他に就ては論議の餘地多く、若きワラビ屋さんの高級理論に待つべきものも多々ある。軍部關係を冒爲するものもあるけれども防備設計工夫も不可能であるまいし、要索地帯内であるから防備上却て好都合であるとも考へられる。而かも斯る地點まで敵機の襲來することのありては隧道、橋梁などの比較を超越した絶命的な不祥期ではあるまいか以上は孰れも大きいながら枝葉の問題であつて、要するに各關係者は單獨の立場のみに捉はれず日本の交通と言ふ大局から見て共立共營を取行することが骨幹である。斯して理論能力、總工事費等からして結局架橋案を以て適當なりと歸結するに到るのではなからうか、内務省では本年度より架橋調査を實施するとのことであるから多大なる期待を掛け實現を切望して居る次第である。尙著者は「今日の物價と土木技術の上から考へ鐵道複線丈の水底隧道と鐵道軌道の各複線並に幅 40 尺の自動車道路を併用した橋梁とは略々等しい工費で築造することが出来ます」と餘程架橋に偏して居るらしいが、私は此點のみは無條件に即諾出来ぬものであります。