

第 49 卷 12 号 (昨年 12 月号) 本欄につきのような誤りがありましたので、ここにお詫びして訂正させていただきます。

[編集部]

正しい執筆者 J・樋口芳朗 S・高橋 裕
C・八十島義之助 E・河村忠男

1. 世界最大の吊橋ついに完成
2. 冬の苦しみ
3. 震度ゼロをめぐる
4. ある労組幹部の話から



1. 長らく世界最大の吊橋として君臨していたサンフランシスコの金門橋 (中央径間 1280 m) を抜いて、さる 11 月 14 日にベラザノ ナローズ橋が完成した。この吊橋はニューヨーク港にかかり、中央径間 1298 m で金門橋よりも 18 m 長く、5 年の歳月と 3 億 2500 万ドル (1170 億円) の建設費を要したものである。このほか世界各国の長大橋にたいする要求は大きく、9 月にはイギリスで中央径間 1006 m のフォース橋が開通しており、現在建設中のものにもイギリスのセバーン橋 (中央径間 980 m)、ポルトガルのリスボンににかかるタガス橋 (中央径間 1013 m) などがあり、ともに 2 年後に完成の予定である。さらにイギリスには中央径間 1374 m のハンバー橋の建設計画がある。

これら諸橋をみて感じられることは、鋼材を豊富に用いてどっしりとした感じのアメリカ流吊橋 (ベラザノ ナローズ橋、金門橋、タガス橋) と非常にスレンダーな感じのイギリス流 (フォース橋、セバーン橋) とあり、ともに両国技術陣の研究成果の結晶である。さて、わが国でも本州と四国を結ぶ大吊橋計画が着々と具体化されつつあり、明石~鳴門ルートによれば中央スパン 1500 m の世界最大の吊橋となる。関門トンネル、若戸大橋、黒四ダムから名神高速道路、首都高速道路、国鉄新幹線と、このところ着実に技術をつみあげてきたわが国土木技術陣ではあるが、この世界最大の吊橋にたいし、地震、台風などのわが国特有の悪条件をいかに克服するか、大きく期待されるところである。 [J]

2. 冬になって、またぞろ満員電車で悩まされることになった。毎朝 1 時間近く常盤線の電車にもまれて、わが国の輸送政策の無計画さが文字どおり体得されるという次第である。第二次大戦が輸送の戦いであったなど、古いことをいうまでもなく、最近の道路と鉄道の混雑ぶりを見れば、輸送問題の改善なくしては、この国のこれ以上の経済的発展が可能だとはどうしても考えられない。数年前、日本の満員電車の詰め込み風景が、アメリカの TV で放送され、片田舎の農夫にまで「東京の電車」について質問された経験があるが、現在では満員電車は文明国の人々の物笑いの種になっていることを政治家の諸氏は理解しているだろうか。

自由経済の世の中で、すべての物が年々非常な勢いで増産され、改善されている 20 世紀の世の中で、通勤輸送 (戦争との関連以上に住宅問題と大きな関連があり、現在の住宅問題は実に通勤輸送の問題に等しい) のみ、万年過少生産であるのはどういうことであろうか。現在、細々と行われている線増工事などまったく焼石に水で、とうていわれわれの生きているうちに昭和 12~13 年ごろのいわゆる山手線のラッシュ程度にまで緩和されるとは考えられない。当事者の猛省をこう次第である。 [S]

3. とかく「当たらない天気予報」でさわがれている気象庁が、木造のおんぼろ建物から、耐震的につくられたといわれている鉄筋コンクリートの新築ビルに移ったとたんに、こんどは地震で大きな黒星を取った。11 月 15 日午前 9 時 55 分ごろ、関東、東北、中部地方一帯でかなり強い地震があった (震源地は筑波山の西部)。このため小田原にいた超特急「ひかり 2 号」は徐行し、都内でも外に飛び出した人々が多かったのに、気象庁は「震度ゼロ」と発表した。震度というのは、地震による揺れの程度を表すもので直接災害に結びついた量であるので、各新聞はさっそく「気象庁の怪、揺れても震度ゼロ」、「新築気象庁は不感症」などと非難した。この話は筆者の興味をひいた。つまり「経験やカンにたよる職人的な仕事」のある状態における姿を象徴すると思ったからである。このような現象は日ごろわれわれの周囲で生じていることであり、もう一度われわれの周囲をみわたす必要があることを感じる。 [C]

4. 年末のボーナス獲得合戦も終りをつけ、建設業はトップクラスと一部の新聞に報ぜられている。「賃上げももちろんだが、われわれの目標は労務者にせめて週休を与えよ、という最底の要求なのに……」とはある建設業の労組幹部の嘆きである。人手不足と工事のスピードアップは今後ますます建設産業をしめ上げるに違いない。先を見こした根本的な検討が望まれよう。 [E]