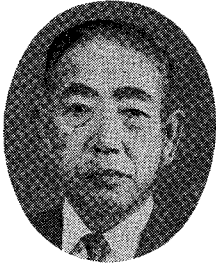


会長就任挨拶

土木学会第 55 代会長 富 樫 凱 一*



このたび会長に選ばれ就任致しました。伝統ある学会の会長という大任でありますので不安感もありますが、会員の皆様のお助けをいただいて大過なきを期し度いと存じますのでよろしくお願い申し上げます。

戦後わが国の復興発展は目覚ましく、各般の社会施設が急ピッチで充実して参りました。土木の分野でいっても、新幹線や名神高速道路が建設され活躍しています。今日では青函トンネルや山陽新幹線が着工され、東名、中央の高速道路が完成を目前にし新たな五縦貫道が着工されました。また、諸々の大土木事業が計画実施されておりますが、特に本州・四国の架橋が議題となってきたことは刮目すべきことであると思えます。

本州・四国架橋につきましては、土木学会は大きな役割を果たしましたが、先般の本学会総会において青木委員長が講演されましたとおり、土木学会の技術的調査検討の結果が出たわけであり、青木先生は各ルートの技術的難易については神代の昔から決まっていたと申されましたが、それはそのとおりであったと感じ入ったことでありました。今後さらに大規模な調査試験等が行なわれなければ実施に踏み切れないようであり、新技術の開発が下部構においても上部構においても積極的に進められることが肝心であると思えます。

第二関門国道が日本道路公団において本年度において着手されることになりましたが、会員諸氏も本州・四国架橋と関連して注目されておられることと思えます。この橋については、かねてから建設省において調査中でありましたが、建設計画を決めて公団に引継いだものであります。公団は現地に調査事務所を6月開設し、着工準備も致しております。

ご承知のとおり、本橋は関門国道トンネルの西側にトンネルと平行して架設される予定で、中央径間 712 m、側径間各 178 m、計 1068 m の吊橋が主体であります。わが国において一番長い吊橋の若戸大橋が中央径間 367 m、側径間が各 89 m、計 545 m でありますから、関門の吊橋は長さにおいて約 2 倍の規模のものであります。

*正会員 日本道路公団総裁

関門トンネルの計画が決定される前、内務省において本州と九州を結ぶ連絡施設の調査が行なわれ、橋梁とトンネルの両案について比較調査が行なわれました。交通能率の上から見ますと橋梁の方がよかったです。国防上の理由によりトンネル案が採用されたと聞いております。このトンネルは第 2 次世界大戦にひっかかったため攻撃の目標になるなど難航に難航を重ねましたが、戦後有料道路制度ができたお蔭で完成の目途が立ち、昭和 33 年 3 月開通致しました。建設に 20 年かかったことになります。それが今は日交通量 12000 台を越え 5 年後には交通容量に不足をきたすことが予想されます。この間第二関門国道が吊橋により建設されることになったわけであり、すなわち、後 5 年間で建設を終り開通せしめなければならないのであります。

わが国は優秀な橋梁技術者、材料メーカー、建設業者を擁しております。いずれも世界一流水準にありましようから、この建設には余り心配はないと思えますが、何分わが国初めての長大吊橋でありますので、いろいろのことにぶつかることが予想されます。しかもできれば設計計算、施工の上に新機軸を出したいと望んでおるわけでありまして、つぎの段階に控えている本州・四国の架橋に大いに貢献致したいと考えております。この点においても関門吊橋は大きな意義を持つものといえるでしょう。

以上最近のトピックスとして、本州・四国架橋に関連した話を申し上げたわけであり、わが国において現に実施され、また計画されている大土木事業はいくらもあります。このように戦後わが国の土木技術は画期的の躍進を遂げております。これは構造理論の進んだこと、電子計算機による計算の進んだこと、新材料新技術が開発されたこと、また建設機械がすばらしく強大になったことなどによるものと思えます。しかし、まだわれわれは気象、地象、海象、地震等の持つ外力の解明に弱いところがあるように思えます。

土木学会はこの弱い点を補強して経とし、鉄道、道路、港湾、治水、利水、電力等を緯に織りなし土木技術の進展に貢献してきた伝統ある学会であると思えますが、貴重な活動をしておられる会員諸氏のお力によっていっそう学会を発展せしめられるようお願い致しましてご挨拶と致します。