

本州四国連絡橋公団発足

かねて、準備がすすめられていた本州四国連絡橋公団が、昭和45年7月1日発足した。初代総裁には日本道路公団総裁であった富樫凱一氏（本学会第55代会長）が就任し、理事6名、職員73名でスタートした。なお本社は東京都港区芝西久保桜川町2、第17森ビル12階におき、神戸（神戸市葺合区生田）、児島（倉敷市児島下元町）、尾道（広島県御調郡向東町三ツ石）の3調査事務所もあわせて開設した。

首都高速道路3号（Ⅱ期）線工事進む

日本道路公団の施工でこのほど完成した東名高速道路と、首都高速道路網とを結ぶ路線として計画された首都高速道路3号（Ⅱ期）線は、渋谷区桜丘町の高速3号線の現在の終点から、国道246号線上を高架で一路南下し世田谷区用賀1丁目で右に折れ、東京都市計画街路環状8号線と交差する付近で、東名高速道路と接続する延長8.0kmの路線である（図-1）。

この路線は、昭和42年7月12日に都市計画事業の決定を受け、昭和43年1月着工以来2年6ヵ月を経た現在、工事は昭和46年12月完成を目前に急ピッチで進められている。

この工事の特色は、場所的には交通の輻輳する国道上での工事であること、また、構造的には地下鉄玉川線と一体構造となる部分が2.7kmあることがあげられる。図-2は、その断面の一部を示すものである。

この工事の進捗状況を工事費のうえからみると、総工事費約200億円のうち、昭和45年3月末現在約65億円を消化し、全体の33%に達した。

また、この工事を部分的に分けて進捗状況を見ると、まず東名高速道路の接続部から国道246号に入る部分は主に上部がPC桁の高架形式の道路であるが、すでに下部工は完了して、現在上部工および床版工を施工している。

次に国道上の三軒茶屋～大橋間は、先に述べた地下鉄新玉川線が地下を通り、高速道路は地下鉄を基礎にもつ鋼橋脚の下部工と、上部工鋼桁の高架形式であるが、現在地下鉄の構築を行なっている段階で、路上にまだ構造物は姿を現わしていない。しかし、鋼構造物は各メーカーですでに設計完了し製作に入っており、下部のでき上がりを待っている。

次に、この路線を通じて、一番工事発注の遅れた渋谷区上通り部分は、建設省からの受託工事であるところの上通り立体交差道路（アンダーパス）と、高速道路工事の同時施工になっている（写真-1参照）。この部分の掘削土量は150,000m³という膨大な量で、現在、掘削工事が急ピッチで進んでいる。また、高速フーチングの杭に深礎杭（径2m）を採用したが、この杭の施工も予定どおり特に施工上の問題もなく進行している。しかし、この区間が3号（Ⅱ期）線開通の一番のネックとなる部分であるので、公団としても今後特に力を注ぐ工区の一つである。なお、この部分も高速道路は上下部工ともに鋼構造であり、詳細設計は大半完了し、一部製作に入

図-1 首都高速道路3号線位置図

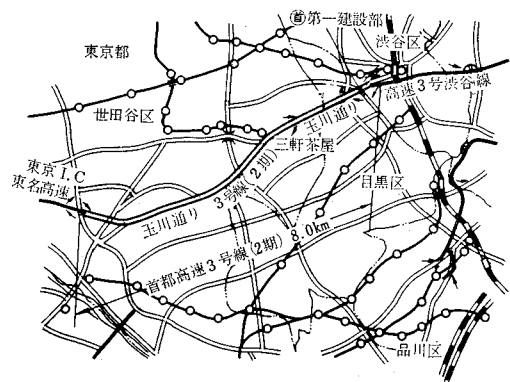
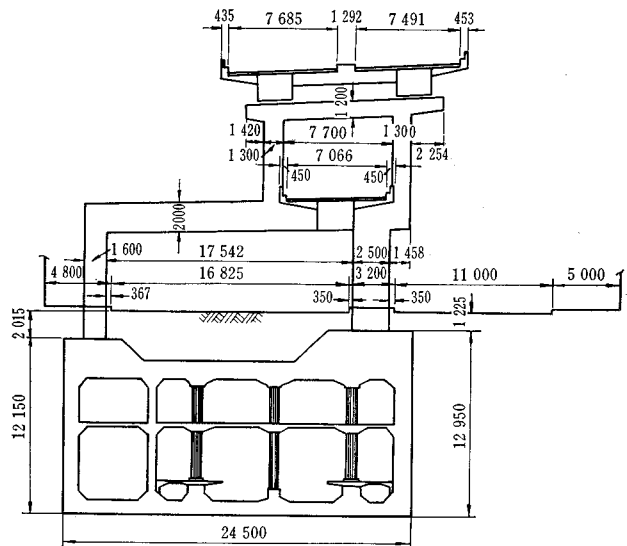


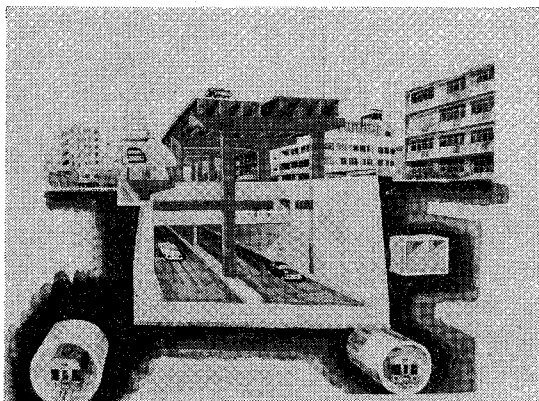
図-2 地下鉄との一体構造略図



り、数基のアンカーフレームはセットを終っている。

なお、現在使用している3号線終点ランプとこの路線の接続については、現在のところ開通間際に一時交通止めを行ない、急速施工で新旧路線の接続を行なう予定

写真-1 渋谷区上通り付近の完成予想図



で、種々検討を行なっている段階である。

故鈴木公雄会員の御遺族より 学会に50万円寄贈さる

さる昭和45年5月2日、不慮の事故で逝去された大林組綿町工事事務所勤務の故鈴木公雄会員の父親である鈴木盛氏（大東塗料商事株式会社社長）が公雄氏の同僚である喜多平明氏とともに、このほど学会を訪れ、故人の遺志として金50万円もを学術研究のため学会で役立たせてほしい旨のお申出があった。学会では6月19日の理事会においてこれを受領することとし、土木図書館の整備に使用させて頂くこととした。

鈴木公雄氏は、昭和39年大阪大学工学部土木工学科を卒業後、大林組に入社、主として技術畑を歩き、43年10月から東京都交通局の地下鉄6号線錦町工区のシールド工事に従事、5月2日に28才の若さで殉職されたものであります。



鈴木公雄さんのこと

株式会社大林組錦町土木工事事務所土木係 喜多平明

昭和45年5月2日（土曜日）5時30分、久々の現場全休日を明日に控えて、事務所には、なごやかな、ゆったりした空気が流れていた。そこへ突然「事故だ!!」という知らせが入り、とるものを取りあえず全員現場へ急行した。事故現場で鈴木さんが測量中に誤って地下23mの下床コンクリート上に墜落したことを知った。すぐさま、ホイールクレーンで吊上げ、車で日大病院に運んだが、5時45分に亡くなられてしまった。

あふれる涙と、こみあげてくる悲しみとともに、鈴木さんのことがいろいろと思い出されます。

鈴木さんは、昭和16年7月4日神戸市に生まれ、日本キリスト教団同胞幼稚園、本山第一小学校から灘中を経て灘高を卒業されました。大学の学部を選ぶに際して、周囲の方々には「医学の道に進んでは？」と勧められと聞きますが、「土木の方が好きだから」と自ら“土木技術者”になることを決め、大阪大学工学部土木工学科に入学、卒業後株式会社大林組に入社され、主として技術研究畑を歩いてこられました。その中でも、シールド工法の技術的知識は、多くの方々に高く評価されていました。

そして、昭和43年10月から東京都交通局発注の、東京は神田の近くの地下鉄6号線錦町工区の複線断面シールド工事（内径10.72m）、延長345mの大工事に従事され、施工計画および種々の仮設設計計算を担当され、シールド班の中心的存在としてその力量を、いかんなく発揮されておられたのです。特に、当シールド工事区間は日本橋川に接近し、また土被り15mのきわめて軟弱なシルト層を推進する難工事であるため、どうしてもシールドの若きベテランである鈴木さんの技術を必要としていたのです。

ところが、このたびの不測の事故により、鈴木さんはその任半ばにしてこの世を去られました。鈴木氏の心残りはいかばかりかと思えますと、良き先輩を失なった私達後輩としましては、今日までいつくしみお育てにられましたご親族の方々にとらましても、悲しみの一語につきるかと思えます。「近々お嫁さんをもってやりたい」と願われておられたお父さまの、あの淋しい横顔が忘れられない日々でもあります。

ここに、シールド工法にその技術的情熱を傾け、28年の生涯をひたすらに国土開発のパイオニアたらんと奮闘された若き土木技術者鈴木公雄さんのご冥福を祈ります。