



このたび土木学会の功績賞を頂きましたことは私の無上の光栄とするところであります。私は大正6年神戸港に従務して以来、54年の社会歴は即港湾歴で、ひとえに港の成長に没頭して参ったことに満足しています。

半世紀前の日本では、伸びる貿易で大船がくるので大蔵省が自衛上神戸横浜に埠頭をつくっていたぐらいで、人工の加わったものは10港にも足らず、すべての日本の港は天然のものに過ぎず、われわれは欧米に100年遅れていることを嘆いたものであります。

大正8年から内務省が主管してぼつぼつ修築を始めたが、学術技術は欧州の模倣から始まり、やがてケーソン巨体を駆使する特異の技術と、耐震構造では世界の先頭にたったことを記したい。しかしながら、戦前の日本港湾の改善は、なお微々たるものに過ぎなかった。

戦後米軍政から離れてから急速に復旧に立ち上がり、数次の好景気に活躍して真価が認識せられ、拡大と充実を重ね、とくに工業港の工場群は巨船を使役して安い原料を求め強い輸出を行なった。そのため、各地の新開発が次々に行なわれた。戦後の港湾問題で注目すべきもののひとつは、陸地掘込み式港湾である。この方式で荒海でも築港が可能となったので、広い未利用地を持つ臨海地帯に活用せられ、苫小牧・鹿島から日本海側諸県に大きな人工港が続々出現しつつある。

現在の日本港の世界における位置は、改良せられた港の数と、年々の工事量で超世界一であるし、また非常に独特な形状で発達している。さらに東京湾と大阪湾は地域港湾として世界第一の機能を発揮している。

かえり見て、半世紀の日本港湾の展望にまことに感慨の深いものがある。

●私の履歴 大正6年東大土木科を卒業後大蔵省の神戸港修築に従務、のち内務省に移り神戸・横浜・関門その他の諸港、支那の諸港等の改良に参与し、終末は内務省下関土木出張所長であった。戦時中は海軍司政長官として軍政に参与した。戦後は自由人として、運輸省・水産庁その他の官庁、諸府県・諸都市・諸会社の主として港湾問題に参与した。昭和35年以降、株式会社日本港湾コンサルタント社長である。勲二等旭日重光章その他の賞を受く。77才

## ●港湾とともに半世紀————— 鮫島 茂

### 土木学会功績賞を受賞して

## ●三代にわたる土木屋人生————— 岡田 信次

5月初めに昭和46年度の土木学会総会の通知があり、間もなく私に功績賞を授与するとの正式の知らせがあった。会長こそ戦後間もなくやったが、功績らしいものは何もないのにと恐縮している次第である。私が会長をやったのは昭和22年であるから、戦後の混迷時代で、学会としてもほとんど活動のできなかったのはご承知のとおりである。事務所も永代橋近くの仮住居から、呉服橋の国鉄高架下のせまい所に移ったりした時代である。会長の任期が満了したとき「水と文化」という題で恒例の講演をしたが、それなども学会誌が発行できず、そのままになった記憶がある。そんなわけでどうして功績賞を貰えるのか、内心忸怩たるものがある。

ただ、私は大正12年に学校を出ると間もなく、学会に入会したから、古いほうであるに違いない。そのうえ、私の父も明治23年の東大土木科卒であり、長い間いまの国鉄の土木の分野で働いたし、もちろん土木学会の会員でもあった。そのうえ私の次男も昭和28年東大土木科出身であり、現在国鉄の土木畑につとめている。親子三代土木出であり、国鉄の同じような分野に勤めるなど、まことに能のない話であるが、これが今回功績賞を貰うことになったのかも知れないと考えている。いずれにしても功績賞を頂戴したのであるから、今後もできるだけ、老骨に鞭打ち、少しでも学会のために、お役に立つよう活動したい念願である。



●私の履歴 明治31年12月13日、竹五郎の次男として東京に生れ、大正12年3月京都帝国大学土木工学科を卒業、翌4月に鉄道省に採用され、工務局改良課に勤務。昭和23年3月運輸省鉄道総局施設局長を最後に退職。昭和23年から31年参議院議員、その間半年たらず運輸政務次官をつとめた。

昭和23年5月には東京大学から工学博士の学位を受く。学位論文「本邦国有鉄道における災害並にその対策」、参議院議員任期満了後は、東京高速道路(株)浦田振興(株)の取締役・小田急電鉄(株)顧問・東京交通興業(株)社長などの任にある。72才