

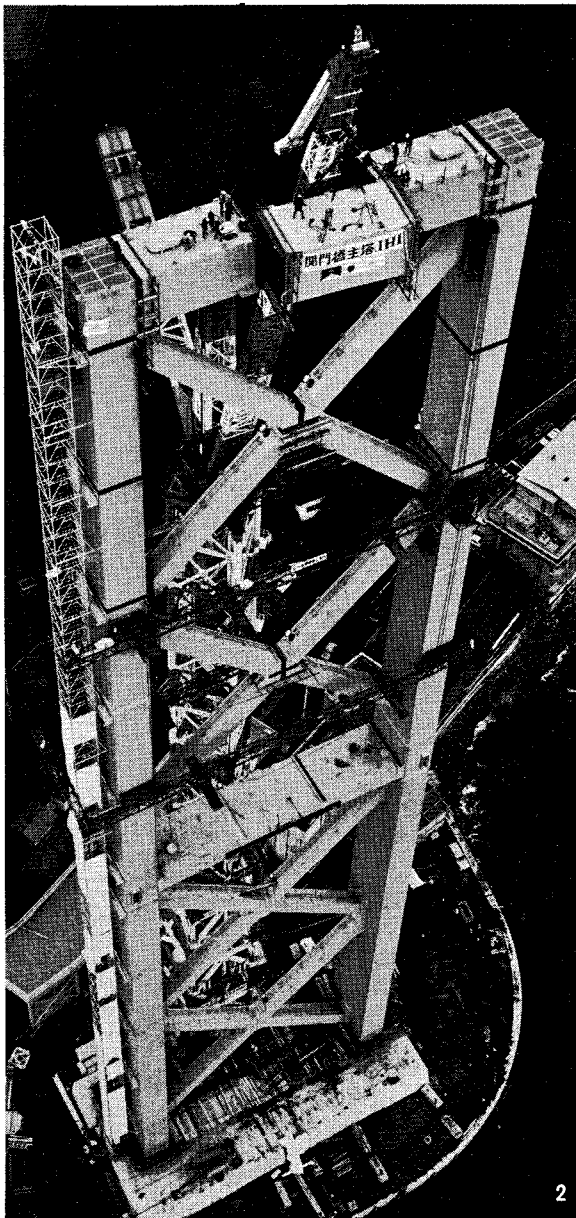


関門七〇〇メートルの空にパイロットロープを張り渡す——大橋昭光さん——

ひと・シリーズ／その8

本州西端の下関市と九州北東端の北九州市門司区をへだてる関門海峡、その東端の幅約 700 m の狭い水路は、最高 8 ノットの速い潮流と、大潮時 2.5 m という大き

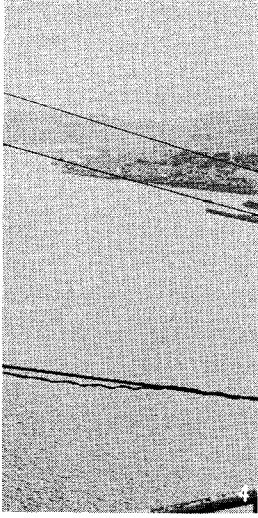
な潮位差で知られ、早瀬^{はやとも}の瀬戸と呼ばれている。この海峡には明治 11 年に初めて渡船場が設けられ、明治 29 年になって連絡船が海



を渡り、明治 35 年 5 月、山陽鉄道の全通を機会に鉄道連絡船が就航した。以来、関門海峡 700 m への挑戦は、多くの諸先輩により計画されながら次代へ受けつがれてきた悲願であった。大正 5 年、広井勇博士提案による主径間 567 m のカンチレバー橋案(併用橋)をきっかけとして、昭和 6 年の関門連絡鉄道会社出願による主径間 580 m の鉄道吊橋案も、会社とともについで、昭和 12 年に内務省土木局が発表した 720 m の道路吊橋案は実現しかけたかに見えたが、爆撃による海峡封鎖をおそれた軍部の強い反対で廃案となり、順次トンネル案に移行した。昭和 17 年と 19 年に鉄道トンネル上下線が開通、昭和 33 年、国道トンネル 2 車線が完成し、海峡連絡問題には一応のピリオドが打たれた。しかし、いまや激増する交通量に両トンネルともパンク寸前、その荒廃ぶりはいたましい。ここに中央径間 712 m (計画 6 車線・暫定 4 車線)、世界第 9 位という関門橋と、18560 m・世界第 2 位の新関門トンネルの二大工事ははなばなしく登場、狭い海峡付近は、あわただしい雰囲気にも包まれている。着工してまだ日の浅いトンネル工事に対し、一足早く 43 年 12 月に下部工工事が開始された架橋工事は、昭和 48 年秋の供用開始をめざして、すでに全工程の 50% をこなし、順調な工事ぶりである。今回は調査から設計・工事まで一貫して取り組んできた「橋かけ屋」大橋^{まさみつ}昭光さんを訪ねてみた。



総事業費約 306 億円、関門橋 1068 m を含めて総延長約 12 km の「海を渡るハイウェイ」関門高速道路を建設するために、若戸橋以来のベテラン乙藤憲一所長を迎えて、44 年 7 月に発足した日本道路公団高速道路関門建設所の中で、関門橋と下関側道路部を受けもつ“関門架橋工事事務所長”が大橋さんの職名で



ある。下関駅から車で約10分、源平合戦最後の決戦場として名高い壇ノ浦の海岸から急傾斜でそそり立つ丘陵地にある工事事務所には大橋さん以下職員29名、これだけの大架橋工事をやるにはいささか小じんまりした規模に、ちょっと驚かされる。「橋をつくるのは頭数でなくチームワークだから、このくらいで十分なんです。私はここにきて大変よい部下に恵まれて幸せです。わが国最長の吊橋ということで建設業者もエースを送り込んでくるし、活気があふれています。何よりうれしいのは、この段階まできて人身事故を全く起こしていないことです……」と語る言葉のすみずみに、大橋さんの暖い人柄と心づかいがしのばれる。

関門橋との直接のかかわりは10年間在職した建設省土木研究所から昭和41年4月、九州地建北九州国道工事事務所に移転し、架橋の実施調査を始めたときにさかのぼる。この実施調査はその後建設省から日本道路公団福岡支社に移行し、42年6月新設の関門架橋調査事務所長、43年4月建設大臣の施行命令と同時に新設された関門架橋工事事務所副所長、44年7月同所長となり現在に至っている。関門橋以前にも、すでに土木研究所橋梁研究室時代の31年頃から若戸橋の調査にたずさわるとともに、さらに34年以後は本州四国連絡橋の調査に参画、昭和37年に土木学会本州四国連絡橋技術調査委員会が発足するや、基礎・上部構造・耐風・耐震などの分科会で多方面にわたり活躍した。

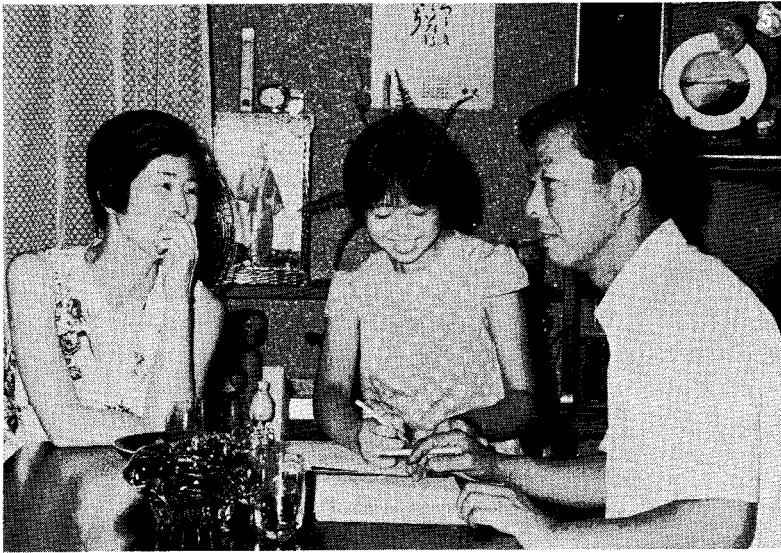
そもそも大橋さんの橋との結びつきは、昭和28年旧制最後の京大土木工学科を卒業し、小西一郎教授に「助手として学校へ残れ」といわれたときにはじまる。それ以後の人生はそのものズバリの「大橋」姓とともに、まさに橋を架けるために生まれてきた男という感がある。しかし、本人はもともと鉄道車両関係を志して京大の機械科を受けたが、はずれて第二志望の土木にまわされ、今日のような経歴をたどることになったというから運命は面白い。

小事にこだわらず、度量・気魄の雄大なおおらかな性格は、ある程度大陸育ちにも関連するようだ。3人兄弟

の長男として昭和3年の名古屋生まれだが、鉄道関係の土木技師である父君の仕事の関係で小さいときに満州へ渡り、幼稚園・小学校・中学校を満州や中国の北京で終えている。そのためか「故郷というものがなく、またその時代の友人もほとんどいないのはさびしい」という。土研時代の昭和38年、「長大橋梁の材料・設計荷重および材料および設計法」のテーマで科学技術庁の長期在外研究員としてアメリカに10か月間行くことになった。この種の留学では、まず大学にゆくのが普通のコースのようだが、大橋さんは留学先の決定から生活まで独特の方法で通している。あらかじめ手紙を出して受入れの許可をもらったワシントンの連邦政府道路局に籍を置き、まず最初の2か月は毎日国会図書館へ通い、吊橋に関するあらゆる文献を読みあさった。あとはアメリカ中の橋梁コンサルタント・施工業者・吊橋の管理事務所などを一定のスケジュールで渡り歩き、膨大な量の橋の写真を撮りまくった。ラッキーだったのは、当時ニューヨークに架設中の世界最大の吊橋ベラザノナロウズ橋（中央径間1298m）の主ケーブル架設を見学できたことだった。産業スパイもどきに2週間にわたり詳細な観察を続け、現場に働く人達から意見やコツを聞き、工事報告書にも出ないような細かい点まで、みずからの目で確かめられたのは、この留学での最大の収穫だった。大橋さんの写真の腕は定評のあるところ——それは単なる記念写真にとどまらず、detailを主眼に撮ってきたので、その後の仕事のうえにどんなにか役立ったことか……。きちんとアルバムに整理された写真の数々は日本の橋梁界にとっても、きわめて貴重な資料といえよう。「帰国してからもそのときのくせで、名所旧跡を訪ねても物を見るより、まずカメラを向けてしまっ……」と苦笑い。レープリング父子の悲劇がまつわるブルックリン橋の写真を示し

【写真のことは】

- 140.8mの橋塔上に立つ大橋さん。北九州は大気汚染がひどく、若戸橋の姿が見える日は稀だという。
- 工事中の門司側橋塔。重量3000tの橋塔は昭和46年5月13日、ロケット2本（1本の推力は2t）による振動実験が行なわれ、計算どおりの結果だった。
- 昭和46年6月16日、関門海峡に2本のパイロットロープを張り渡すため、指揮をとる大橋所長（写真中央）。2時間半にわたる関門海峡封鎖劇は緊張の連続だった。
- 本州と九州をしっかりと結んだ2本のロープを感慨ぶかく見つめる大橋さん。
- 一粒種の久代さんを中心に談笑する大橋さんご夫妻。話題はもっぱら夏休み。しかし、仕事の都合で果たしてうまく日程がとれるかどうか。



ながら、「いまは一人の天才がすべてをとりしきる時代ではない。橋はチームワークでつくるもの」と再び繰り返す。

関門橋の工事はすでに基礎・アンカー工事および高さ141 mの主塔の架設を順調に終り、一年でもっとも天候の安定する今秋中に吊橋の生命である主ケーブル（平行鋼線ケーブルでPPWS工法による）の架設が行なわれる予定であるが、これまでの作業で大橋さんがもっとも緊張したのは去る6月16日に行なわれたパイロットロープの張渡しであった。この架橋工事の責任者として昭和41年に赴任以来、海事関係者の意見を固めることに絶えず気を配り、路線計画、航路の桁下高の決定、橋脚を海中に設けることによる潮流への影響などの諸問題を粘りよく解決してきたが、パイロットロープの張渡しでは、1日1000隻を下らない関門航路を4時間にわたり封鎖せねばならない。港内の零細なはしけ業者などの間には補償要求の声もあがり、のべ100を越える各種団体との折衝は難航が予想されたが、架橋の意義に対する理解と厚意、それから大橋さんを始めとする公団側の誠意が実って、説明にかかって3か月で実施にこぎつけることができた。所長みずからテレビ・ラジオなどを通じてPRにつとめ、新聞やポスターに広告する一方、作業のリハーサルを繰り返した熱意が実を結び、当日の作業は至ってスムーズにすすみ、海峡封鎖は予定よりはるかに短い2時間半で終った。「海事関係の協力のお蔭で200隻を予想していた滞留船も41隻しかなく、仕事が非常に楽になりました。ただあまりPRがききすぎたせいか、お祭りさわぎになってしまったのには困りました」と笑う。この作業終了時に「最善ヲ尽クシタ人ニ神ハ味方ス」という電報を某氏から受け取ったときは胸があつく

なった……としみじみ語る。

人の嫌がることをするな

腹を立てるな、腹を立てても後に尾を引くな

物事は一面だけを見て簡単に結論を出すな

よく食べてよく眠れ

これらの生活信条が、この難事業を成功に導く原動力となったといえよう。

ご家族は下関市の自宅に恵美子夫人と中学一年の一人娘久代さん、また茅ヶ崎市の留守宅に

はご両親がご健在で、東京出張のたびに必ず立ち寄るといふ孝行ぶりである。42才の働き盛り、関門橋はもう2年ほどで完成するが、その後ぜひ空中架線法（Air Spinning法）による平行線ケーブルの架設をやってみたいと意欲満々の大橋さんにとって、将来茅ヶ崎に両親と一緒に住むという希望がかなえられるのは、いつになるのだろうか。

趣味は海釣り——最近の仕事の関係で年に数回の沖鯛釣りで満足しているが、土木研究所に入った昭和31年頃、東京湾のはぜ釣りを皮切りに、だんだんと底物釣りに凝り、「もっぱら東京湾の水深測量に従事した」そう。釣場を渡り歩くため購入したという車の運転歴ももう10年、部下をマージャンやボーリングに誘ったり、パチンコ屋へ足を運ぶこともしばしばとか——お酒、ゴルフなど、つき合いはまことに良いほうとの評判である。

「20才台には、何にでも首をつっこんで広く知識を求め、専門的に固まらないでほしい。30才台には、将来の方向を決めるため勉強の内容に方向づけをし、また意見を発表することに憶してはいけない」。これが大橋さんの後輩への提言であった。

ここまで順調にすすんできた関門架橋工事も、残された主ケーブル・ハンガー・補剛桁の架設には風という強敵が待ちかまえている。台風などの対策を考えなければならず、また温度の影響を避けるために夜間工事の必要も生ずるであろうが、昭和48年秋の完成まで無事故で難関を乗りきられることを切に祈ろう。若戸橋から関門橋——そしてやがては本州四国連絡橋へと、着々と新しい空間を克服しつつある、わが国橋梁技術陣の逞しいエネルギーを、ひしひしとハダに感じながら、活気あふれる現場を離れた。