

淡路島そして垂水へ

(株)丹野測量設計 土木学会フェロー 鈴木茂

昭和 45 年 3 月

建設コンサルタントとして 33 年。武蔵工業大学を 3 月で卒業した後、4 月、日本工営(株) 本社に入社、直ぐに中央高速道路 八王子地区の暫定二車線拡幅工事設計を担当する。その際、切土法面が崩壊した。碎石を詰め、平板ブロックを張って崩壊を止めた。それは、NHK ニュースで流された。その後、首都高速道路を担当したが、線形プログラムもなく、線形プログラムを作成した。プログラム作成の際、初めて倍精度なるものを知った。完成し、見事、首都高速道路の設計を無事、終えた。

その後、淡路島一般国道 28 号淡路島北淡ルート、北半分の設計を無事終えた。それが、運命のプロジェクトになるとは、夢だに思えなかった。阪神高速氏道路公団の泉北線の設計を行った。大阪難波から日本道路公団近畿自動車道路までの区間でした。難波線近接部は高架、大和川の渡川には、コンクリート橋、仁徳陵付近は掘割構造で計画した。毎日、二時間の睡眠が続いた。寝る場所は会社の床、青焼図を下にして報告書を枕代わりにして寝た。寝る前には必ず、トイレで水を使い、体を洗った。朝八時に起床し、窓を開け、室内の空気を入れ替えきれいにした。

その後、日本航空(株)のHSST計画に参画し、成田～羽田間のルート選定、工事費を算出した。架線の開発を研究開発しようとして、社長に断られ、やむなく断念した。

待望のインドネシア、南スマトラ、ルブックリンゴウ～トルクブトン間(約 190Km)の応援要員として、参画、其の内、約 80Km を担当した。しかし、食事を中心とした仲間たちの醜い有様を見、日本工営(株)の海外業務の断念を決意した。

直ぐに、日本道路公団 東北自動車道路 水沢～金ヶ崎の約 24Km 施工管理を仲間たちの、主任として参画した。トールゲートのコンクリート打ちは失敗したが、成功裏に終えた。

その後、すぐに、大阪店勤務を命ぜられ、赴任。大阪での生活が始まった。

阪神高速道路公団、泉北線の設計は続いた。極めて優秀な係長にめぐり合い、橋梁の設計が好きだった自分のよりどこかを道路設計、計画、そして日本にとどまり業務を遂行する事を決意した。建設省近畿建設局浪速国道事務所より受注した、大阪府城の第二京阪道路の設計を委託された。主に、掘割、平面、高架案の検討を実施した。自分の結果は高架案が最適と判断された。日本道路公団近畿自動車道路の接続にはトランペット型形式ときめた。

建設省からの承認を受け、無事、業務は完成した。

日本道路公団発注の舞鶴線 市島地区、協議図作成を依頼された。しかし、協力会社に頼んだ、測量作業が大幅に遅れ、公団から多くの苦情が寄せられた。

何とか、協力会社と共に作業をし、工期内に無事納品する事が出来た。本州四国連絡橋

公団より、淡路島島内東浦地区の修正設計を受託した。運輸省松山工事事務所より、松山空港エプロンを設計した。

その時初めて、ミドルマカー、ローディングブリッジなるものを知り、感動しました。地元の協力会社に製図を頼んだ。しかし、どうしてか、側溝より 5mm 舗装高を下げるように指示したが逆に、5mm あげてしまった。側溝に水が流れない、運輸省の担当者は何も言わず、計画しなおいし、施工してくれた。

その時初めて他人にものを頼む時の難しさを知り、以後改めた。

日本道路公団 四国横断自動車道路アキノ谷、曾我部トンネル 基本設計を担当した。在来工法で基本設計をし、大阪建設局で打ち合わせをしたが、NATOMせよ！と大目玉を食らったが、事務所側ではそのまま受け取ってくれた。

近畿自動車道路京滋バイパス、全線の工事設計、工事検討、施工検討業務を請け負いました。全線の線形計画を修正した後、インターチェンジの概略形式を決めた。この仕事を通じ、初めて、工区割りの仕方を学びました。

高知県南国土木事務所より佐岡トンネル詳細設計を受託、実施しました。ナトム工法、地盤がそれほど硬くないと判断したので、ホーリングマシンでの施工を提案しました。しかし、掘削はうまくいかず、上部にある民家、七戸の土間に変状が起きました。しかし、地すべりではないと判断いたしました自分は、トンネル上部周辺地盤に、縦にボーリングで穴を開け、中に鉄筋棒、コンクリートを提案しました。見事、動きは止まりました。

建設省中部建設局より、高見地区道路詳細設計を担当し、地すべり対策工の設計を行いました。切土法面に從事枠を施工し、アンカーを差込、霧度の裏面の崩壊は抑止できました。

阪神高速道路公団より正蓮寺川整備計画を受託し、正蓮寺川を埋め立て、公園等に利用する事を提案しました。

いよいよ、本州四国連絡橋公団から垂水 JCT 関連設計業務を請負、青焼図の右下に書かれていた、タービン形式 JCT を具現化する事に成功しました。

又、淡路島東浦地区の道路概略設計を請負、PA、IC を計画しました。ここに本州四国連絡橋公団 明石海峡ルートが決定しました。関西国際空港 護岸埋め立て工事の施工管理を日本工営（株）の課長として責任を持ち、実施いたしました。

和歌山県串本地区、串本に大橋を架ける事を仲間と共に提案し、受注しました。

建設省発注の八鹿、朝倉トンネル詳細設計を実施し、坑口に工夫を加え、壁面、逆ベルマウスとしました。

その後、日韓トンネルを具現化しようと、大阪在の建設コンサルタント、大林組、三菱重工に声をかけました。それらを見ていた部長、他の課長に勧められ、精神病院に行きました。そこで心因反応と判断され、入院しました。

平成十六年春彼岸、自らの墓を妻と共に建立し、新たな人生を誓いました。

詳細は書籍、淡路島そして垂水へに詳しく掲載されています。

連絡先 携帯 090-4683-7422offi