

## 無 題



佐 伯 彰 一\*

本州と四国を結ぶ本州四国連絡橋では、夢の架け橋といわれた中央支間1990mの明石海峡大橋も、すでに構造物の主要部分の工事が終わり、平成10年の春には、神戸・鳴門ルートが神戸淡路鳴門自動車道として全線開通の予定である。また、世界的にも珍しい3連吊橋の来島大橋や中央支間890mの複合斜張橋多々羅大橋を有する西瀬戸自動車道も、平成11年の春には、一部既存道路を利用して、尾道から今治まで開通する予定である。

このように、長らく話題を呼んできた本州四国連絡橋の建設もいよいよ終盤にさしかかっている。そして、そのアフタープロジェクトとして、東京湾口・伊勢湾口・紀淡海峡等の海峡連絡道路が注目を集めている。これらについては、建設省や地方自治体で各種の調査が実施されているが、本州四国連絡橋公団でも長大橋技術本部という組織を新しく設け、技術面での調査のお手伝いをさせていただいている。

上記の3つのプロジェクトの中には、支間長で明石海峡大橋を凌ぐ規模の吊橋が計画され、その架設地点の水深・潮流・波浪・風といった自然条件も、より過酷なものが想定されている。

今まで本州四国連絡橋の建設を共にした設計あるいは施工関係者の実力からして、個々には問題が残されているにしても、大局的にみて技術面からは実現可能とってよいと思う。しかしながら、これらのプロジェクトで求められているものは、建設費の大幅な低減と工期の大幅な短縮であり、これらをなくしてはプロジェクトの実現はあり得ないと言われている。このためには、プロジェクトの進め方について多角的な検討が必要と思われるが、技術面でも、本四架橋で培われたものを土台にするにしても、いま一度これらを見直す必要があると思われる。

その1つとして、現在の橋梁は、過品質・過安全な面が多々あるのではないと思われる。安全の面で言えば、それが不足する場合は、歴史的にみて、先般の兵庫県南部地震の例のように損傷や事故といった形で表面化し、それに基づいて改善が図られてきている。しかし、安全過ぎるものについては、それがなかなか表面にあらわれないため、妥当なものとして見過ごされてきたような気がしてならない。また、品質について言えば、例えば、橋梁を精度よくつくれば、自慢にもなり、ほめられることが多く、気持ちがいいものである。つまり、相当なコスト意識がない限り、つつい高品質なものを追求してしまうのである。この安全性や品質の問題は、単に橋梁本体構造物に対してだけではなく、施工に関しても同じことが言えそうである。安全性や能率を追求するあまり、一見して贅沢と思われる工法や仮設備、機械も見かけないわけではない。

\* Syoichi SAEKI：本州四国連絡橋公団 理事，本協会理事

以上の安全性や品質の問題は1つの例である。いずれにしても、新しいプロジェクトを推進するためには、本州四国連絡橋の貴重な経験を基に、これに甘んずることなく、橋梁はどうあるべきかについて見直しが必要と思う。

先に述べたように、本四架橋は終盤を迎えている。このようなプロジェクトに参画できた幸せを感じつつ、その完成のため全力を傾けたいと思っている。