

虹橋

(社) 日本橋梁建設協会
図 書 資 料

NO.2 虹橋一 38

38 号

昭和63年
1 月

社団法人 日本橋梁建設協会

目 次

最近完成した橋

東京国際空港進入灯橋梁	(1)
入鹿大橋・桂沢大橋	(2)
ウルベシ橋・松峯大橋	(3)
藍本高架橋・常磐自動車道 新川橋	(4)
鎌倉橋・引原 2 号橋	(5)
流線橋・南蛮橋	(6)

年頭ご挨拶	会長 岸 本 實	(7)
新年を迎えて	建設省道路局長 鈴木 道 雄	(8)
新年のごあいさつ	専務理事 西 山 徹	(10)

橋めぐりにしひがし

佐賀県の巻	(11)
山梨県の巻	(24)

技術のページ

◎「景観設計マニュアル」について	設計部会 村 本 康 昭	(33)
------------------	--------------	--------

くず・い・ひ・つ

MOTOとTOM	松 崎 彬 磨	(40)
のぞみ なきにあらず	伊 藤 健 二	(43)

職場の華	東綱橋梁・佐世保重工の巻	(47)
協会にゆーす		(48)
事務局だより		(51)

協会の組織・名簿

組織図・役員	(58)
委員会	(59)
関西支部役員	(64)
会 員	(65)
当協会の関連機関	(66)
協会出版物ご案内	(67)

虹橋ギャラリー

	(69)
--	--------

◎表紙「かつしかハーブ橋」

山本 孝治氏（東京鐵骨橋梁）作

最近完成した橋



東京国際空港進入灯橋梁

発注者 運輸省第2港湾建設局

型式 3径間連続パイプトラス

4径間連続鈑桁、単純鈑桁、HBB

橋長 825.4m

幅員 3.5m

鋼重 859 t

所在地 東京都大田区羽田空港東京空港地先



▲ 入 鹿 大 橋

発注者 愛知県
型 式 ニールセンローゼ桁
橋 長 114m
幅 員 7.5m + 2 @ 2m
鋼 重 594 t
所在地 愛知県犬山市池野

桂 沢 大 橋

発注者 札幌開発建設部
型 式 ローゼ橋、2 及び 3 径間
連続鈑桁
橋 長 323m
幅 員 9.75m
鋼 重 901 t
所在地 北海道三笠市





▲ ウルベシ橋

発注者 旭川開発建設部
型 式 逆ローゼ、単純合成桁
橋 長 255 m
幅 員 8 m
鋼 重 1,074 t
所在地 北海道中川郡美深町

松 峯 大 橋

発注者 鹿児島県
型 式 上路式2ヒンジリブアーチ
橋 長 145 m
幅 員 5 m
鋼 重 355 t
所在地 鹿児島県熊毛郡屋久町安房





藍本高架橋

発注者 日本道路公団大陽建設局

型式 (4+5)径間連続
非合成钣桁

橋長 上り線 300m
下り線 335m

幅員 9.0m

鋼重 1,158 t

所在地 兵庫県三田市

常磐自動車道 新川橋

発注者 日本道路公団仙台建設局

型式 4径間、3径間連続钣桁
(耐候性裸仕様)

橋長 308.9m

幅員 2@9.25m

鋼重 1,617 t

所在地 福島県いわき市





鎌 倉 橋
 発注者 栃木県
 型 式 連続鈑桁
 橋 長 148m
 幅 員 13m + 2 @ 2.5m
 鋼 重 733 t
 所在地 栃木県宇都宮市岩曾町

引 原 2 号 橋

発注者 建設省近畿地方
 建設局
 型 式 トラスドラング
 ー桁
 橋 長 136.5m
 幅 員 10.7m
 鋼 重 782 t
 所在地 兵庫県宍粟郡波
 賀町引原地先





流 線 橋
 発注者 北九州市
 型 式 横断歩道橋
 橋 長 28m
 幅 員 3 m
 鋼 重 153 t
 所在地 北九州市小倉南
 区頂吉

南 蛮 橋

発注者 堺市
 型 式 鋼床版钣桁
 橋 長 33m
 幅 員 4 m
 鋼 重 37 t
 所在地 堺市式島町3丁～栄橋町1丁
 地内





年 頭 ご 挨拶

社団法人 日本橋梁建設協会

会 長 岸 本 實

会員の皆様、新年おめでとうございます。

平素、当協会に寄せられました会員各位の、ご協力ご支援に厚くお礼申し上げますとともに、憂慮されました62年を送り、ここに昭和63年の新春を迎え得ましたことを、皆様とともに慶びたいと存じます。

昨年は、急激な円高傾向、貿易摩擦解消のため、内需拡大に向けての政策転換が行われ、久しぶりに公共事業費予算の増額が実現したほか、緊急経済対策としての補正予算等により、建設業界は漸く冬の時代を脱し、かすかに陽光を望み得た年でもありましたが、反面、早くも地価の暴騰、一部資材や賃金の高騰が惹き起された時期でもありました。

永年にわたる社会資本整備のおくれは、単年度予算の増額や、短期的な緊急施策によって解消されるものとは到底考えられませんが、幸いにして、国土の均衡ある発展と多極分散型国土の形成を目指す第四次全国総合開発計画の策定があり、ついでこれとの整合を図りつつ、高規格幹線道路網 14,000 軒の整備を中心とする、総投資規模53兆円からなる第十次道路整備五箇年計画の決定を見ましたことは、われわれの大いに意を強くするところであります。また、これらの計画の着実かつ計画的な推進のため、63年度以降の予算編成において、所要の予算額とそれに必要な財源のぜひとも確保されますことを、切に希望するものであります。

本年4月には、会員各社がその総力を挙げて取り組んでまいりました本州四国連絡橋の、児島・坂出ルート全通が予定されております。この世紀の大事業に参画できましたことは、われわれの最大の喜びであり、誇りであります。他面、この工事参画によって得た貴重な経験と高度の技術を、今後のプロジェクトに一層効果的に活かし、社会資本整備の要請にこたえてゆくべき責務を痛感いたします。

一昨年来、建設業界を揺がせてきました海外企業参入の問題は、ただに関西新空港建設にとどまらず、他のプロジェクト、公共事業にも拡大するやの様相を呈しつつありますが、つねに会員の総意を尊重しつつ、冷静賢明に対処してゆきたいと考えます。この問題に限らず、さし当り当業界最大の課題であります設計・製作合理化推進等、会員各位の力を結集することの要、今日より切なる時はないと信じます。

会員各位の一層のご健勝を祈り、協会への倍旧のご協力ご支援を願って、年頭のご挨拶といたします。



新年を迎えて

建設省道路局長

鈴木道雄

昭和63年の新春を迎え、心からお慶び申し上げます。

さて、最近のわが国は国際貿易における大幅な経済収支の黒字拡大による貿易摩擦が激化する一方で、急激な円高が進行し、対ドルレートは120円台へ上昇している。この結果円高不況が深刻化し失業率もかつてない高い水準に達した。したがって経済収支の黒字を縮小し、貿易収支不均衡是正のために経済構造を外需依存型から内需主導へと転換を図っていくことが必要不可欠となってきた。しかしこの転換の調整過程においては、とくに石炭、鉄鋼、造船など特定産業に依存した地域は既に深刻な打撃をうけており、こういった観点からも、内需拡大は雇用機会の確保と経済の活性化のために是非実施しなければならない施策である。

昨年6月に閣議決定された第四次全国総合開発計画においても、昭和50年代の後半から、東京圏への高次都市機能の一極集中と人口再集中が生じており、他方地方圏では急速な産業構造の転換による雇用問題が深刻化している地域が多いことを指摘し、これに対して強力な施策を講じる必要があるとしている。一方国土の主軸は形成されつつあるが、地方圏の発展を促進するためには、いまだ完成していない地方主要都市を連絡する全国的ネットワークを早期に完成する必要性を打ち出し、その中で高規格幹線道路網14,000 kmの計画を決定している。

このように道路は国土の均衡ある発展を図るうえで重要な役割を担っているが、また同時に内需拡大の決め手としては、最も有効な手段であることについて以下に述べることにしたい。

まず第一に、道路整備は、地域の発展基盤を強化し、産業構造の変革を支援し、国土の均衡ある発展を促進する。すなわち高規格な幹線道路のネットワークは、全国的な交流圏を形成して拠点都市の発展を促し、これを通じて地域の振興・活性化と国土の均衡ある発展を促進する。現に高速自動車国道沿線市町村では、他の地域に比べ人口の定着が着実に進行しており、東北道、中央道などの沿線においては、人口の社会増、青年層の定着や出稼ぎ農家の割合が減少するなどの現象がみられる。また近年全国における先端産業の立地はインターチェンジの20km圏に約50～80%が集中している。

第二として、道路はあらゆる施設や経済社会活動の存立の基盤であり、十分な道路なくしては、

いかなる民活プロジェクト、住宅・宅地供給等の内需拡大策も足元がおぼつかなく、大規模なプロジェクトや各種の地域開発計画には道路整備が不可欠である。例えば、関西国際空港関連事業費は、2兆4,800億円であるが、そのうち道路は76%の1兆8,900億円である。また全国の区画整理や住都公団による計画的住宅団地における総事業費の内訳をみると約30%が道路整備費として必要となっている。第10次道路整備五箇年計画要求案においても、こういった点を配慮して、地域の振興や活性化を支援するため必要な道路8,140kmの整備を見込んでおり、事業費は全体53兆円の17%におよぶ8兆9,000億円を計上している。

第三として、道路整備は全国であまねく行われ、完成した道路は生産力の拡大等のストック効果を通じて地域の振興に重要な役割を果たすとともに、建設に伴う需要創出効果（フロー効果）も大きく他の社会資本整備に比して内需拡大の効果は非常に大きい。例えば、今後5年間で用地費を除き1兆円の道路整備を行った場合10年間で2.8兆円の需要創出効果と多大な生産力拡大効果をもたらす。この生産力拡大効果は、輸送費の低減、時間短縮等から発生する計測可能な効果のみをとりあげても10年間で1.2兆円にのぼるとされ、これはさらに将来とも続くものである。加えて計測困難な、地域の活性化、地域開発の誘導、産業構造の転換、土地利用の促進、生活機会の拡大等の効果を考えれば、道路整備の内需拡大効果はきわめて大きい。第10次の五箇年計画の53兆円が完成達成された場合、63年から72年までの生産力拡大効果は49兆円、需要創出効果は113兆円で合計GNPの増加は162兆円で、これによる税収の増は31兆円になると試算されている。

いずれにしても、21世紀にむけてわが国が産業構造の転換を図りつつ、内需依存型の社会へ移行していくためには、道路整備の進展が不可欠な条件であると信じて止まない。



新年のごあいさつ

社団法人 日本橋梁建設協会

専務理事 西 山 徹

新年おめでとうございます。

とくに本年は世紀の大事業である瀬戸大橋ルートがはいよいよ開通する年であり、橋梁業界にとって記念すべき年であり、新春の感慨も一入のことと存じます。

また昨年は内需拡大の線に沿って大巾な前倒し発注、補正予算による追加などの施策により、建設業界はもとよりその波及効果は他の産業界にも滲透しつつあります。建設業界の一翼になう私ども業界も確実に受注量は増加しつつあり、皆様方多忙のなかにもよい正月を迎えられたことと思います。

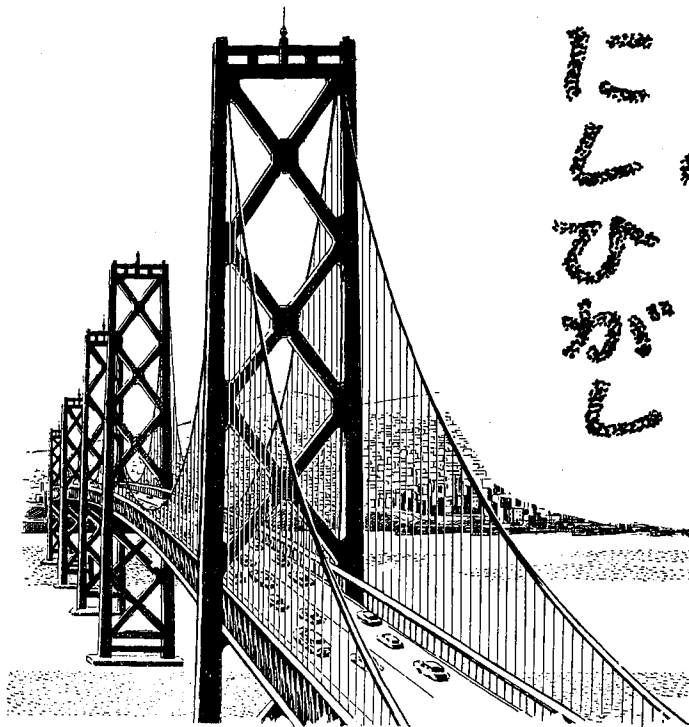
願わくば来年も再来年もよい正月を迎えたいものですが、今回の受注量の増加は翌年度の先食いであることを思えば、相当の努力なしでは先細りは免かれなと考えられます。努力すべき点は、絶えず需要の喚起に努めることだと思います。

鋼橋の場合、ほとんどが公共事業ですから当然、パイを増やすためには公共事業の拡大を計らねばなりません。従来から協会としましては他の関連団体とともに側面的に協力して居りますが、会員の皆様方も、例えば、他のことで取材に来た経済記者に第10次道路整備5ヶ年計画のPRをしたり、公共事業の波及効果が如何に大きいかなど話題にしたり日常的な活動をして頂きたいと存じます。

建設白書にも書かれているように、我が国の社会資本蓄積は先進諸国の間では、いまだに見劣りして居ます。したがって、公共投資はもともと、より多く必要だったわけですが、ややもすると景気調整の道具に使われ必ずしも安定とは言い難い状況でした。貿易摩擦から我が国の経済構造を内需主導型への転換を強く求められている今、これを契機に公共投資が将来にわたって積極的、かつ持続的に行われることを願うのは、あながち業界の我田引水ではないと思います。

需要の喚起の第2点は、ユーザーにより使い易いものを提供することだと思います。すなわち、より良質なものをより経済的に提供する姿勢が常に必要だと思います。一昨年設置されました設計施工に関する合理化検討特別委員会ではこの線にそって活動して参りましたが、その成果の具体化を計るべき時期になったと考えられます。これからは、今までよりも一層、耐久性に富み、維持しやすく、環境に調和する経済的な鋼橋を目指して業界あげて頑張りたいとお願いいたします。

昨年は協会活動に対しまして全面的にご協力頂きまことに有難うございました。本年も何とぞご配慮頂きますようお願いすると同時に皆様方の益々の御隆盛のほど、お祈りしてごあいさついたします。



橋めぐりに
ひがし

＝佐賀県の巻＝

1. 佐賀県の概要

佐賀県は、九州の北西部に位置しており、北東から東側は福岡県、西は長崎県、北が玄界灘、南は有明海と接し、総面積 2433 km²で、7 市42 町村から成っている。

本県の地形を大きく三つに分けると、第一は、県の東北部を占め筑紫山脈の西半分を構成する天山、背振山地域である。

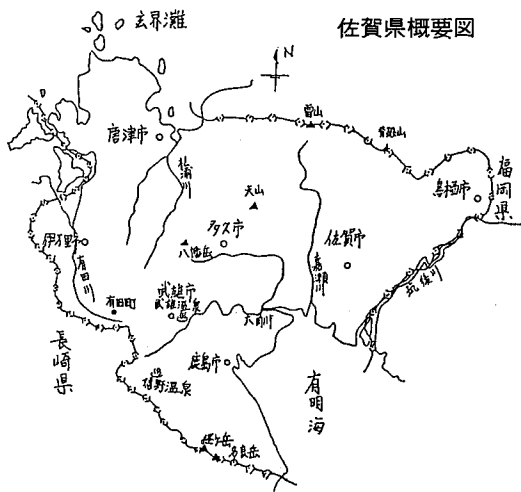
第二は、その西側乃至西南部にある丘陵地帯で、第一の地域に比べて、山岳ははるかに低く、丘陵が遠く長崎県に連なっている。

この地域の北部は東松浦半島で、玄界灘に突き出ている。玄界灘沿岸は、唐津湾、伊万里湾をはじめとする大小の湾があり、多数の小島が点在し、七つ釜などの海食洞や、白砂青松の虹の松原などがあり、玄界国定公園の一部となっている。

第三は、県南部を占める佐賀平野で、いわゆる筑紫平野の西半分をなす…穀倉地帯であ

る。佐賀、福岡両県の県境を流れる紫後川や西部山地から東部の平野に流れる六角川などは、典型的な蛇行をなして有明海に流入している。

有明海は潮の干満差が6 mにも及び、沿岸は古来から広く干拓事業が行われてきた。



本県の観光は、唐津市を中心とした風光明媚な玄界灘沿岸一帯、焼物の里…有田町、伊万里市、温泉の町…嬉野町、武雄市、「葉隠」の発祥の地とも言うべき佐賀市郊外の金立山一帯などがあり、九州の玄関口と言える福岡市からの交通の便も良いが、その反面、長崎県への通過県としての感も否めない。

今後、観光ニーズに対応した観光資源の開発、観光イメージの確立、地域特産物との結びつけ等、新たな観光対策が必要となる。

「葉隠」という言葉は、ご存知の方も多いと思われるが、その内容についてはあまり知られていないようである。そこで、その内容について、一部紹介させていただきたい。

「葉隠」

「武士道といふは死ぬことと見つけたり」の一節で知られる「葉隠」は、江戸時代中期に加賀藩の田代又佐衛門陣基が、現在の金立山の麓に閑居していた元藩士である老僧山本神右衛門常朝を訪ねて、その談話を筆記してまとめたものであり、「葉隠聞書」とも言い、全11巻1300余章から成っている。

葉隠の意味は諸説あるようだが、常朝が人目にたたぬ忠義、いわゆる陰の奉公、陰の徳を重んじたことからくるようである。

「葉隠」の根本精神は、その序文ともいうべき「夜陰の閑談」にあげられている四誓願である。これは

- ① 武士道において、おくれとり申すまじきこと。
- ② 主君の御用に立つべきこと。
- ③ 親に孝行仕るべきこと。
- ④ 大慈悲を起し、人のためになるべきこと。

であり、これらを換言すれば、武勇、忠義、孝行、慈悲である。特に大慈悲の一項は、単に並列的に最後の四番目に並べたものではなく、前の三項を締めくくり、その支えとして、「大勇気を表にし、内心には大慈悲をもつべきなり」、「智も勇も慈悲より出で申

し候が大智にて御座あるべく候」

「大慈悲を以って、上下万民のためになるべし」などと強調し、武士道の根底に大慈悲を打ち据えており、他の武士道と一味も二味も違っている。

「武士道といふは死ぬことと見つけたり…毎朝毎夕、改めては死に、改めては死に、常住死身になりてをる時は、武道に自由を得一生落ち度なく家職を仕果すべきなり」

常朝は死を恐れる腰抜け侍を最も嫌っているが、いたずらに肉体的な死を奨めてはいない。毎朝、毎夕死にきっておけと説いている心は、人間は精神的に自我を忘れ、おのれを無にして、誠心誠意つくしていくことの大切さを説いている。

「只今がその時、その時が只今なり。二つに合点している故、その時間に合わず」「端的只今の一念より外はこれなく候。一念一念と重ねて一生なり。此所に覚えつき候へば外に忙しきこともなく、求むることもなし。此所の一念を守りて暮すまでなり」

一番大事なその時とは、現在の只今の他にはないと心掛け、現在の只今を真剣に純粋な気持ちで思い定め、その一念を、一念一念と重ねて一生となるのだということに心の眼を開けよ、と教えている。

今、佐賀で「葉隠」が静かなブームを呼んでいるが、その教えが現在のわれわれの人間形成の指導書として通じるものがあるからであろうか。

2. 道路の現況

県内の道路網は、高速道路として九州横断道が、九州縦貫自動車道の鳥栖ジャンクションから分岐し、東脊振、佐賀大和、多久ICを経由して武雄北方ICまでが昭和61年度までに供用しており、武雄北方ICから嬉野ICを経て長崎市までの間は、昭和64年度までに開通する予定である。

これによって佐賀県の東西を結ぶ大幹線が

完成する。また、横断道と長崎県佐世保市とのアクセス道路として、道路公団により一般有料道路の武雄佐世保道路が建設中であり、これも昭和64年度完成を目指している。

これらを補足する道路は、国道3号から鳥栖市で分岐し、県の東西を結ぶ国道34号を基軸とし、国道15路線515Km、主要県道40路線485Km、一般県道128路線664Kmが県内の主要地を結ぶとともに県外の主要都市に通じている。

有料道路は、三瀬トンネル、二丈浜玉、鳥栖筑紫野、国見の各道路が供用されている。

本県の道路整備状況は、国道道の改良率は全国平均を上回っているが、一車線道路が多く、整備率となると、国道47%、県道39.4%と全国平均のそれぞれ56.1%、44.2%を大きく下回っている。

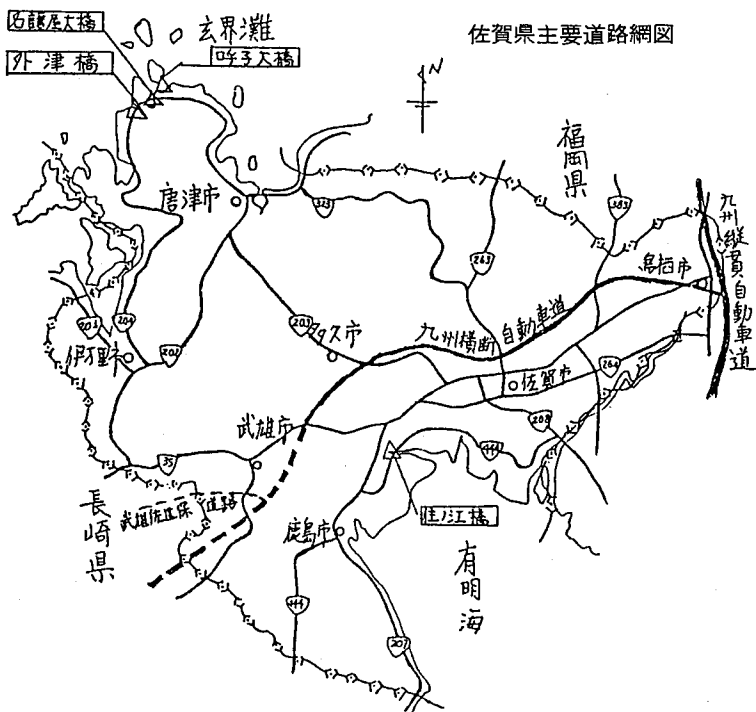
今後、高速道路からのアクセス道路、佐賀空港建設による空港道路などを含め

整備の現況

て質の高い道路整備が急がれている。

3. 橋梁の現況

佐賀県管理の橋は1824橋で、木橋が2橋あるが、河川改修事業と同時に近年中に架替えの予定である。鋼橋は58橋と少ないが、その



(昭和61年4月1日現在)

道 路 種 別		路線数	実延長 (Km)	規格改良済 (2車線以上)		舗 装 済		種 類 別 内 訳					歩道設置 道路延長 (Km)
				延 長 (Km)	率 (%)	延 長 (Km)	率 (%)	道路延長 (Km)	橋 梁		トンネル		
									偶数	延長 (Km)	偶数	延長 (Km)	
一般 国 道	指 定 区 間 (建設大臣管理)	6	204.6	204.6	100	204.6	100	194.5	424	9.5	4	0.6	141.7
	指 定 区 間 外 (知 事 管 理)	10	310.5	250.7	80.7	308.1	99.2	301.2	504	8.9	2	0.4	137.9
	計	(1) 15	515.1	455.3	88.4	512.7	99.6	495.7	928	18.4	6	1.0	279.6
県 道	主 要 地 方 道	40	485.2	279.7	57.6	484.5	99.8	475.7	624	8.0	8	1.5	126.7
	一 般 県 道	128	663.8	275.0	41.4	651.0	98.0	654.5	696	9.2	1	0.1	114.6
	計	168	1,149.0	554.7	48.3	1,135.5	98.8	1,130.2	1,320	17.2	9	1.6	241.3
市 町 村 道		13,650	7,361.0	713.9	9.7	5,553.1	75.4	7,309.4	7,168	51.4	3	0.2	251.7
合 計		13,833	9,025.1	1,723.9	19.1	7,201.3	79.8	8,935.3	9,416	87.0	18	2.8	772.6

備考：自転車道（独立専用歩道）を除く。一般国道208号は指定区間と指定区間外がある。

うち長大橋が14橋あり、長大橋に占める鋼橋

の比率は、中小橋に比べて高い。

佐賀県の長大橋ベスト10

	橋 名	路 線 名	橋 長	幅 員	型 式
1	川 副 大 橋	⊖ 大 陀 間 光 法 (T) 線	695.0	9.25	鋼 橋
2	嘉瀬川大橋	一 般 国 道 34 号	530.0	18.0	鋼 橋
3	松 浦 橋	一 般 国 道 202 号	495.5	8.0	コンクリート橋
4	六 五 郎 橋	⊕ 佐 賀 八 女 線	450.0	5.5	鋼 橋
5	天 建 寺 橋	⊖ 西 島 筑 邦 線	425.0	4.5	鋼 橋
6	波瀬ノ浦橋	一 般 国 道 207 号	380.0	9.0	鋼 橋
7	久 保 田 橋	一 般 国 道 444 号	358.5	6.0	鋼 橋
8	豆 津 橋	一 般 国 道 264 号	350.0	9.5	コンクリート橋
9	住ノ江橋	一 般 国 道 444 号	350.0	5.5	鋼 橋
10	唐 津 大 橋	一 般 国 道 202 号	325.0	10.5	コンクリート橋

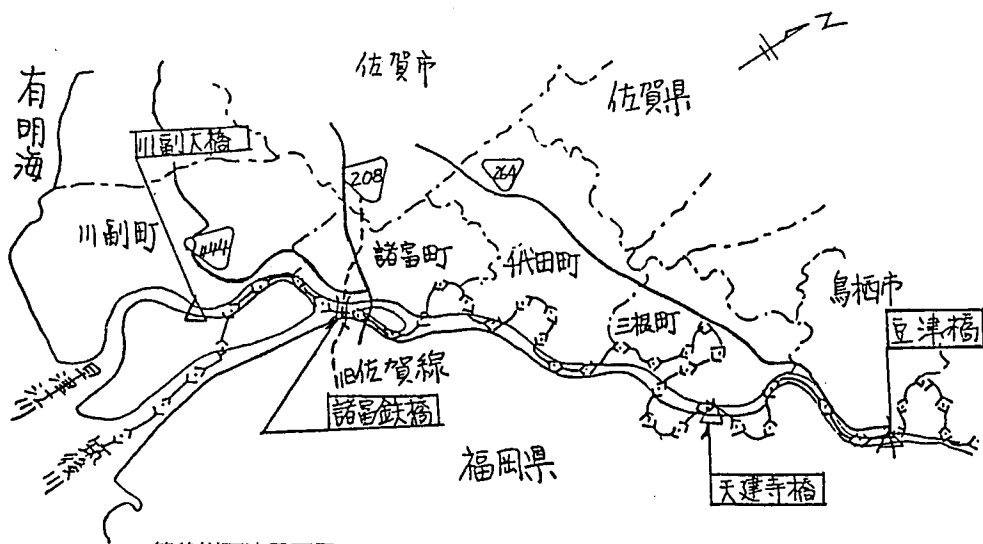
(単位：m)

4. 佐賀県の主な橋梁

(1) 筑後川に架かる橋

筑後川は、大分県九重連山と熊本県阿蘇地方にその源を発し、大分、熊本、福岡、佐賀の四県を潤し、有明海に注ぐ延長143kmの九

州最大の河川である。坂東太郎(利根川)四国三郎(吉野川)と並び筑紫次郎と称され親しまれてきた。この筑後川下流は佐賀県と福岡県との県境をなし、橋は県界橋が多い。この中の幾つかの橋を紹介したい。



筑後川下流平面図

旧河川に添って県境があり、現在の筑後川を挟んで県境が複雑に入り組んでいる。

(i) 現豆津橋は三代目

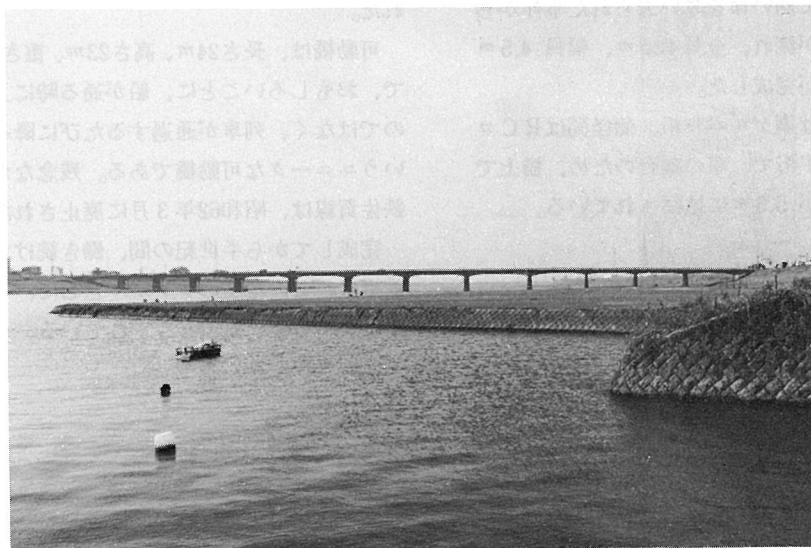
国道264号の豆津橋は、佐賀県北茂安町と久留米市を結ぶ橋長350m、幅員6mの鉄筋コ

ンクリートゲルバー橋である。昭和7年、4年の工期と189万円の巨額の工費（同年度の県予算は710万円）をかけて完成した。この橋

は、最大スパン30mで、当時の技術の粋を集めた鉄筋コンクリート橋の登場に、地域住民は目を眩^めり、「これで安心して久留米に行ける」と北茂安住民は大いに喜んだという。

渡し舟に別れを告げたのは、明治32年で、最初は舟橋であった。これはその名のとおり舟を浮かべ、その上に橋脚を立てた構造であり、工費も安く、洪水時には撤去したという。

その後二代目の木製豆津橋が登場した。橋長355m、幅4.5mと当時としては驚くほどの長さであったが、大正10年大洪水で流失した。現在の橋は三代目であるが、近年の交通量の増大にともない老朽化が著しく、昭和57年度から佐賀、福岡両県において橋梁整備事業として着手し、昭和63年度から下部工に着工する予定である。



豆
津
橋

(ロ) 幼い命によってあがなわれた天建寺橋
昭和25年2月13日の朝、小中学校に通う児

童、生徒を乗せた天建寺の渡し船が対岸まであと約10mと迫ったところへ突風が船を襲っ



天
建
寺
橋

た。一瞬高まった川波が船首から浸水し、乗客45名が川に投げ出された。

早鐘が打ち鳴らされ町民総出の捜索が始まった。船着場には行方不明の児童の濡れた学用品が冷たく置かれ、捜索に当たる町民の涙を誘った。

53日間の捜索により川底に沈んだ6人の小学生の遺体が両親のもとに戻った。

一瞬にして幼い命を奪い去られた事件から4年の歳月が流れ、全長425m、幅員4.5mの天建寺橋が完成した。

中央径間は鋼ゲルバー桁、側径間はRCコンクリートT桁で、車の離合のため、橋上で2カ所幅員が5.5mに拡幅されている。

(イ) 町のシンボル諸富鉄橋

国鉄佐賀線に筑後川をまたぐ鉄橋があり、

「諸富鉄橋」と呼ばれ、東洋一のスケールを誇っていた。

この鉄橋は、昭和4年に着工したが、有明沿岸特有の軟弱地盤と、筑紫次郎の異名を持つ暴れ川のため、工事は難航を極めたが、6年の工期をかけて昭和10年に開通した。

橋長506mで、プレートガーダーとトラスから成り、中央部分に昇降式可動橋が据えられた。

可動橋は、長さ24m、高さ23m、重さ48tで、おもしろいことに、船が通る時に上げるのではなく、列車が通過するたびに降ろすというユニークな可動橋である。残念ながら国鉄佐賀線は、昭和62年3月に廃止された。

完成してから半世紀の間、働き続けてきた鉄橋は、この地域のシンボルとして、その保存について強い要望がなされている。



諸富鉄橋

(ロ) 県内最長の橋、川副大橋

筑後川には、かつて数多くの渡船場があったが、時代の流れとともに次々と消えていった。

筑後川の支流、早津江川に、県内で最後の渡船であった大詫間の渡しがあったが、昭和58年12月に川副大橋として生まれ変わった。

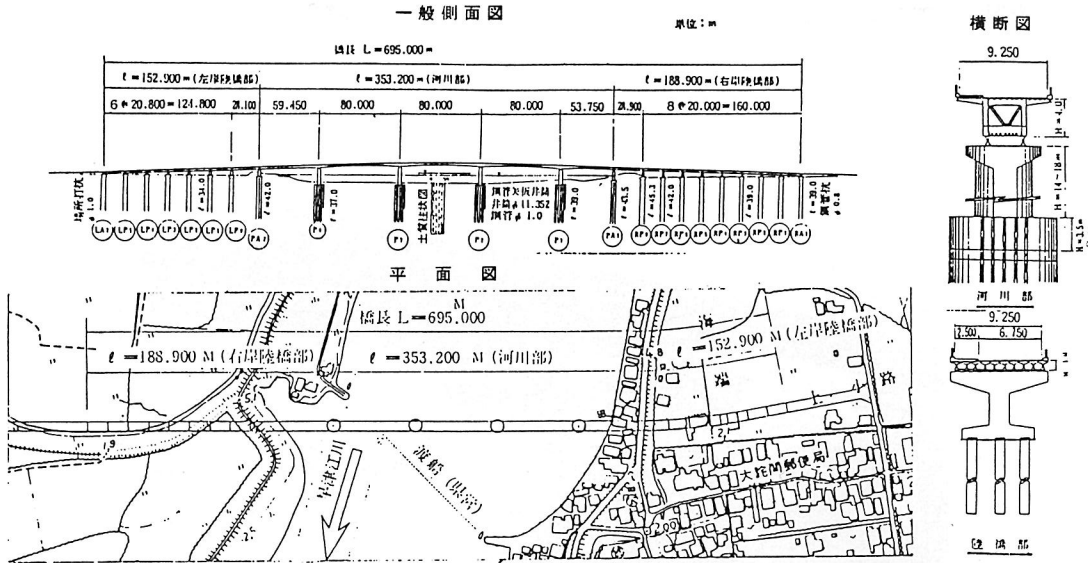
川副大橋は、一般県道大詫間光法停車場線

の佐賀県川副町大詫間地区と早津江地区を結ぶものであり、橋長695m、幅員9.25mで、河川部は5径間連続鋼床版箱桁、アプローチ部はPCプレテンT桁である。下部工基礎は早津江川が海苔船や砂採取船などの航行が多く、仮締切に制約を受けること、水深が深く軟弱地盤であることなどにより脚付鋼管矢板とした。

上部工については、航路幅の確保、軟弱地盤などを考慮して鋼床版箱桁とした。

下部工施工は早津江川下流域が海苔漁場であり、その漁期を避ける4月～8月とした

川 副 大 橋



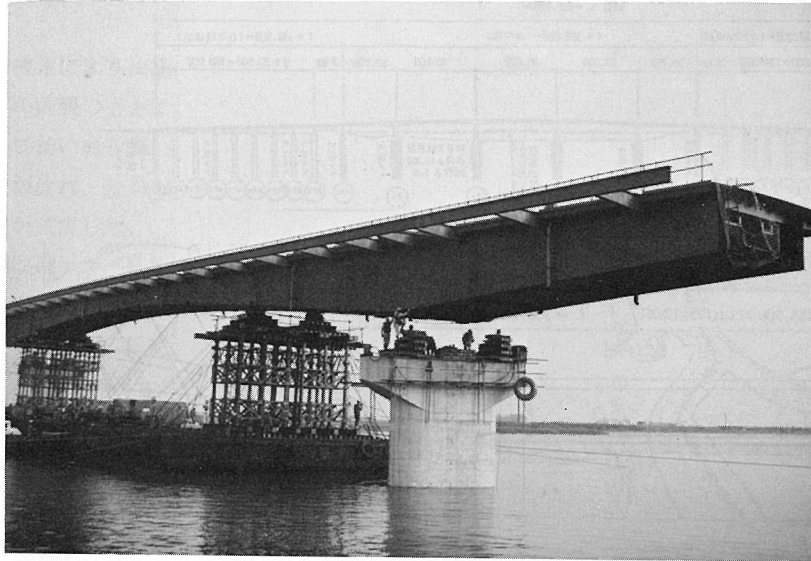
川副大橋

め、雨期と重なり工期も短かく難工事であった。上部施工は、日本最大といわれる有明海の干満差を利用した台船による大ブロック架設工法を採用した。

有明海沿岸には必要なヤードと水深を有す

る港がなく、やむなく佐世保市の浦頭埠頭で地組を行った。

1ブロック400tの桁を台船に載せ、外洋を運搬する必要があり、気象条件に細心の注意を払いながら運搬、架設を行った。



川副大橋（台船による架設）

(2) 泥と潮にまみれた試練の橋、住ノ江橋
六角川は、県西部山岳から武雄市、北方町、白石町などを蛇行しながら、福富町で有明海に注いでいる。この六角川流域は県内でも極めて軟弱な地盤である。

自然盛土による限界高さは2.5m程度であり、それ以上になるとすべり破壊を起こす。また、圧密による沈下は2.5mの盛土で、1年後は40cm、最終沈下量は1.6mにも及ぶ。

一般国道444号の住ノ江橋は、この六角川の河口港である住ノ江港に架かる橋で、有料道路事業として昭和26年に着工し、昭和30年3月に完成した。

国道444号は主要県道大川鹿島線と大村鹿島線が昇格した路線であるが、その番号故に昇格時は一部週刊誌の誌上を賑わしたものである。

私の手元に一冊の古びた本がある。「住ノ江橋架橋工事報告」である。

六角川は架橋位置の干満差が5.7mにも及

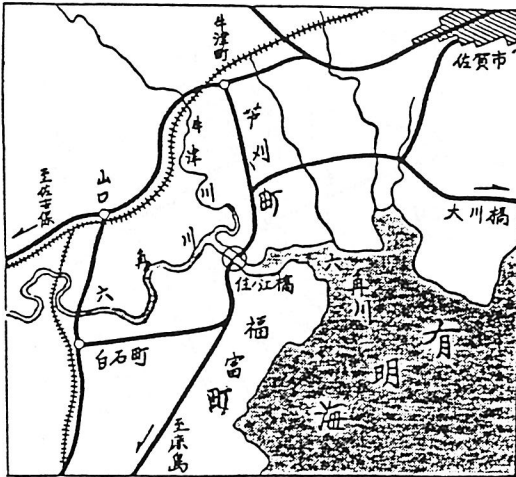
ぶ感潮河川である。住ノ江橋は、河川部は1スパン65mのワーレントラスが3連のプレートガーダーから成っており、橋長350m、幅員5.5mである。河川部の橋脚4基の基礎は木造潜函で圧気工法を採用している。ケーソンの工程は以下のとおりである。

1. 木造潜函は隣接する造船所の船台上で製作し現場まで曳航する。進水時の潜函高は浮力計算により8mにとどめ、曳航後に継足す。
2. 小潮を待って浮上している潜函にコンクリートを打設し、河床に据え付けて、掘削し根入の増大を計っていく。

この工事は、潮位の変化による浮力の変化と、コンクリート量による地盤の破壊との調和を計りながら、常に潜函内に注水や排水を繰り返すことや、潮位差による水圧の変化に対して、送気圧を1日中調整する必要があった。

P₂ 潜函据付は最初であり、細心の注意が

住の江橋位置図



払われたにもかかわらず、作業は意のままに
ならず時期を失し、昭和28年3月17日年間の
最干潮と重なり、根入1.5 m、コンクリート
打設高5.7 m、重量497 tの潜函が数秒間に
大音響と共に40度傾斜転倒してしまった。

事故の原因は、大潮前に掘削ができずに時
期を失した。折悪く年内の最大干潮と重なっ
た。工費の関係でコンクリート打設高を急ぎ
すぎた。朝流によって河床面が不均一に洗掘
されたことなどである。

復旧は浮力を主力として利用し、補助
的に左岸橋台から引張ることとした。

損傷した木潜の補修、引きこしの際生
じる偏水圧に対する補強、ウォータージ
ェットによる地盤の粘着力の減・引きこ
し後に生じる河床凹部の砂利投入などに
より、5日間の工程で復旧は完了した。

この事故の経験を生かし、その後は慎
重に工事が進められ、沈下時に生じる大
きな変位に悩まされながらも、昭和29年
3月下旬工は完成した。

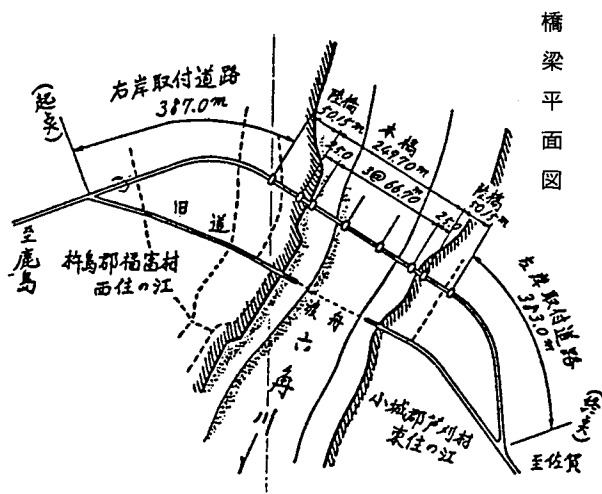
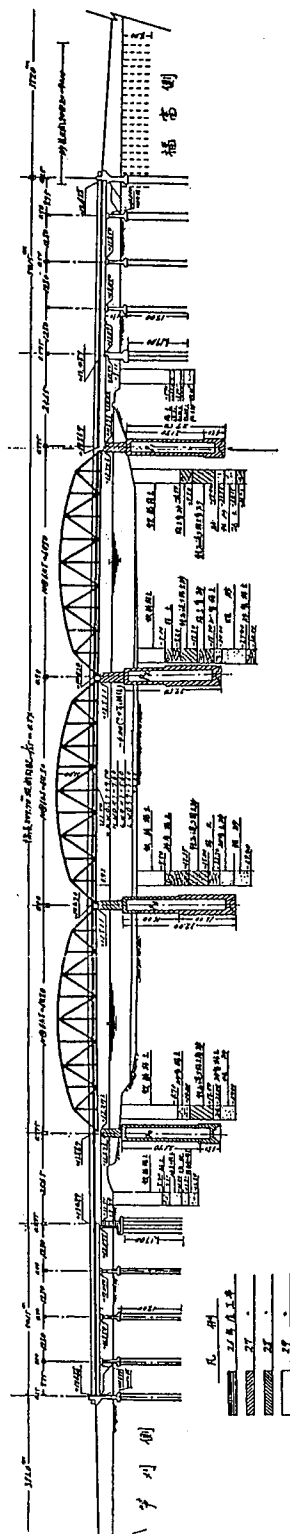
その後、上部工、アプローチ部の上、
下部工、取付道路などの工事は順調に進
み、昭和30年3月25日開通式が行われ、
橋の上下は完成を喜ぶ地元の人々で溢れ

た。

工事中の振動による家屋の狂い、エアーブ
ローによる井戸水の水質異常や枯渇、騒音や
その他諸々の障害に耐えてくれた人々の姿が
そこにあった。この工事報告書の内容をすべ
て紹介することはできないが、これは有明沿
岸特有の超軟弱地盤と、6 mにも及ぶ干満差
を生じる潮に対する果敢なる挑戦と苦闘の記
録である。この工事に当たられた先輩諸兄に
敬意を表したい。



住の江橋



(3) 玄界灘を望む橋

県南部の有明海の特異な風貌に対して、県北部の玄界灘沿岸は風光明媚なリアス式海岸である。

この海岸線沿いに唐津市を起点とし、佐世保市へ至る国道204号がある。

この路線上に名護屋大橋、外津橋がある。いずれもコンクリート橋であり、建設当時支間の長さは日本一であった。

(1) 名護屋大橋

コンクリート橋は、プレストレストコンクリートの技術が導入されて、昭和27年に最初のPC橋が建設されて以来、その支間は急速に長くなっていった。

デビダーク方式PCラーメン橋では、宮崎県の一ツ瀬ダム上流に九州電力が支間100mの越野尾橋を昭和39年に完成させた。

昭和41年には熊本県で天草5橋の一つ、中の橋が架けられ、その支間は160mと一挙に拡大した。

これらの橋と前後して昭和39年10月に着工した名護屋大橋が昭和42年3月に完成した。

この橋は太閤秀吉が朝鮮出兵の本拠とした名護屋城の近くの名護屋湾に架かっている。

橋長258m、幅員6m、最大支間176mの3径間連続有鉸ラーメン橋である。

その後、昭和47年に浦戸大橋（高知県、支間210 m）、昭和50年彦島大橋（山口県、支

間236 m）、昭和51年浜名大橋（静岡県、支間240 m）が完成している。



名護屋大橋

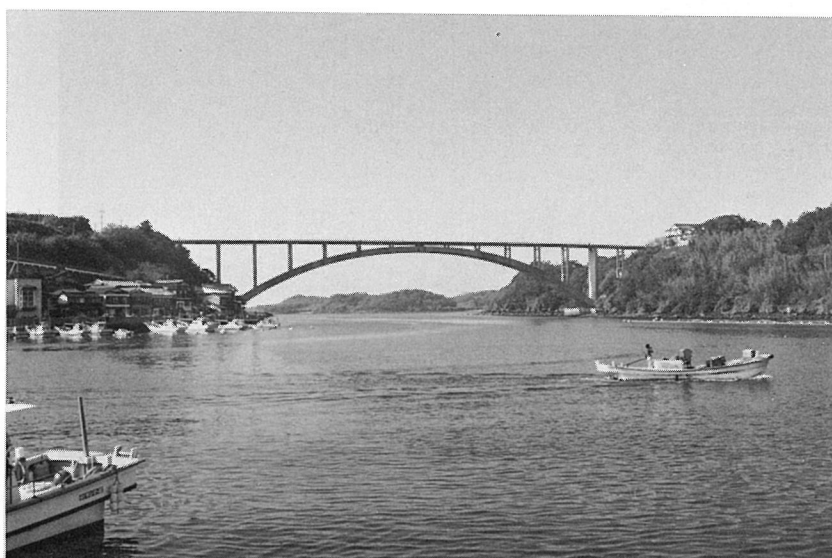
ほかわづ
(ロ) 外津橋

名護屋大橋から僅か5 Kmしか離れていない外津浦に外津橋が架かっている。

PC橋では日本一の大きさを誇る名護屋大橋が大成功のうちに完成を迎えようとしていた頃、地形、橋長が類似する外津橋の橋梁型式について、県土木部内で熱い議論が交されていた。

名護屋大橋と同様のデイビダーク工法が無難であるが、何か物足りない。日本の橋梁工学の発展のために何か新しい型式に挑戦したい。いろいろ議論の末にコンクリートアーチ橋案が浮かんできた。

水深20 m、漁船が頻繁に往来する海上に、170 m支間のコンクリートアーチ橋を架けるのである。アーチリブはPC鋼棒で斜めに吊



外津橋

りながら両側から張出していくという、世界でも初めての試みである。

この工法については建設省内でも激論が交された。外津橋技術検討委員会が設置され、「このような長大アーチコンクリート橋をあやつり人形みたいにPC鋼棒で斜吊りして架設するなど、危険極まりない。佐賀県は気違いじみている」などと、手厳しい意見もあった。しかし、「ユニークな発想で、すばらしい」「応力計算上、特に問題はない。施工中、十分気をつければ問題はない」という大方の委員の賛同を得て、昭和45年度から橋梁整備事業として採択され、昭和47年4月、工事に着工した。

だんだんとアーチリブが延びていくにつれて地元住民の関心も強く、「今にあの橋は崩れ落ちるのではないか」などと、物騒なこともささやかれていた。

しかし、現場事務所、施工業者による官民一体となった日夜を分かたぬ努力によって、アーチリブがつながり、上床版が完成し、昭和49年5月1日、橋長252m、中央支間170m、幅員9.5mのコンクリートアーチ橋が完成した。

その後、コンクリートアーチ橋として、支

間204mの宇佐川橋（山口県）が昭和55年に道路公団によって架けられている。

(4) PC斜張橋 呼子大橋

佐賀県呼子町の加部島は島の面積2.7km²、人口777人の玄界灘に浮かぶ小さな島である。この島に現在、本土と結ぶ呼子大橋が建設されている。

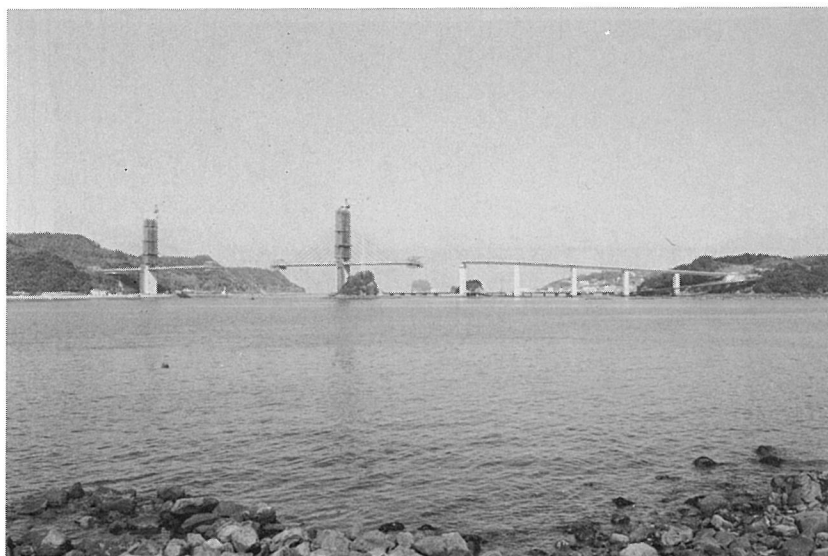
呼子大橋は橋長727.8m、幅員7.5mで農道整備事業として佐賀県農林部において計画された。この橋は233.6mのPC連続箱桁と494.2mのPC斜張橋からなっている。斜張橋の中央支間は250mで日本最大である。

斜材の形状は準ハーブ型で、桁は塔から斜材で吊る無支承の連続桁（サスペンデッドタイプ）としている。現在斜材を張りながら、順次桁が架設されており、玄界灘にマッチした新たな橋が生まれようとしている。

5. おわりに

ここ数年、公共投資においては厳しい状況が続いていたが、今年度から幾らか明るい日差しが見えてきた。

しかしながら、わが国の社会資本の整備は欧米諸国に比べて、立ち遅れており、さらに今後急速におとずれるであろう高齢化社会に



呼子大橋

向けて社会資本の整備は急務である。

佐賀県においても、21世紀に向けて県勢発展の道を開いていくうえで、道路整備に求められる期待は大きく、この中に占める橋梁の比重もますます大きなものとなるろう。

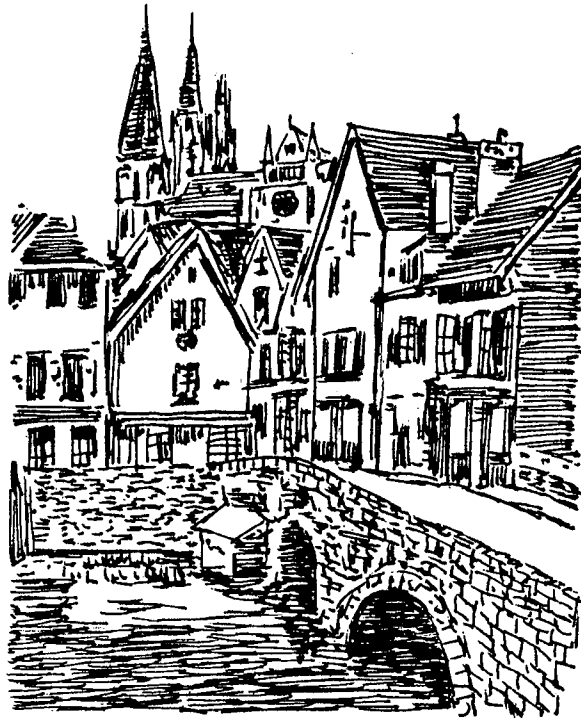
本県は、南と北では地形、地質が全く異なり、橋梁型式選定の上で、大きなポイントと

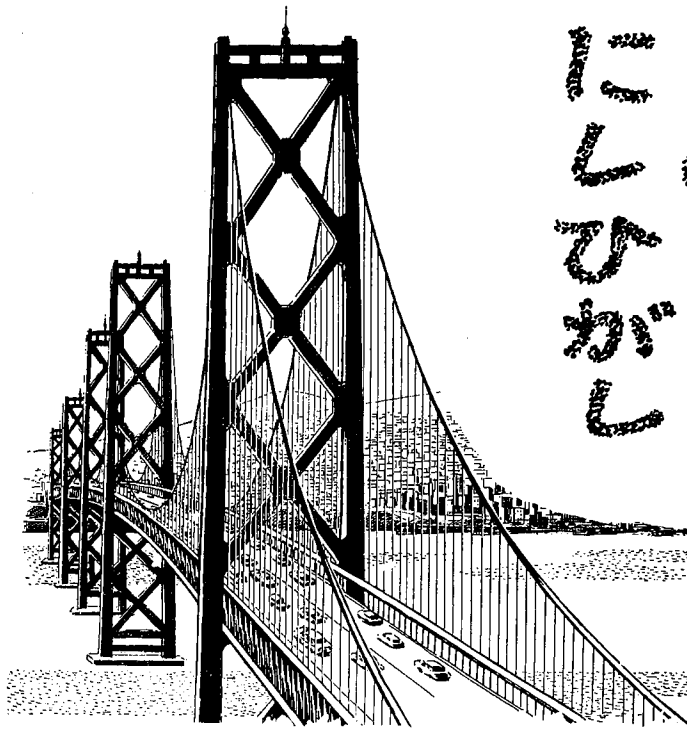
なっている。

今後とも、鋼、コンクリート、それぞれの特性、長所、短所を踏まえて慎重に対応することになるが、耐候性鋼材の裸使用の実績が県内では数多くあり、もはや、鋼橋は再塗装の必要があるという認識は、架橋場所によっては改めねばなるまい。

（佐賀県土木部道路課

橋梁係長 井上哲也）





橋めぐりに
しひがし

＝山梨県の巻＝

1. 山梨県の概要

本県は、日本列島のほぼ中心に位置しており、東京都・神奈川県・静岡県・長野県及び埼玉県の1都4県に接し、周囲を日本一の霊峰富士山をはじめ、南アルプス山脈、八ヶ岳連山・奥秩父山系など3,000m級の山々に囲まれた典型的の山国内陸県である。

東西の距離は80.6Km、南北の距離は92.7 Kmで、その面積は4,463.48km²、これは全国総面積の1.2%に当たり、47都道府県中、32番目の大きさである。

しかも、そのうち森林の面積が県土全体の78%を占めている。これらの山地を源とする河川は、急流として有名な富士川、及び相模川、多摩川の3水系から成っている。

これらの山地や河川、湖沼の織りなす美しい景観は、富士箱根伊豆、秩父多摩、南アルプスの三つの国立公園、そして八ヶ岳中信高原国立公園、さらに四尾連湖・南アルプス

巨摩の2つの県立自然公園と合わせて6つの自然公園を有し、自然の宝庫ともいふべき県土を形成している。

また、行政区画は7市8郡64市町村で、その人口は昭和62年4月現在、約84万人を有しここ20数年増加の一途をたどっている。

地域的には、昔から御坂山脈から大菩薩嶺を結ぶ山地を境に、甲府盆地を中心にした国中地方と、富士山北麓周辺の郡内地方とに大別される。

2. 山梨県の道路の歴史

古代甲斐の道路は「甲斐^{すじ}9条」といわれる古道で構成され、これらによって隣国との往来が行われていた。

まず、海のある駿州方面に通じる「若彦路^{わかひとじ}」・「右左口路(中道)」・「河内路^{かわち}(駿州往還)」の3筋と、関東地方方面に通じる「御坂路^{みさか}(鎌倉街道)」・「萩原口^{はぎはら}」・「雁坂口^{かりさか}(秩父往還)」

の3筋と、信州方面に通じる「穂坂路」・「大
もんれい ぼり へみ
門嶺口(棒道)」・「逸見路」の3筋の合計9筋
である。

これらのうち、「若彦路」と「御坂路」は
官道として最も古
く、その他の筋は
武田氏時代に整備
されたと言われて
いる。

江戸時代に入
ると、江戸幕府の直
轄領として、江戸
と甲府を結ぶ甲州
街道が積極的に整
備された。

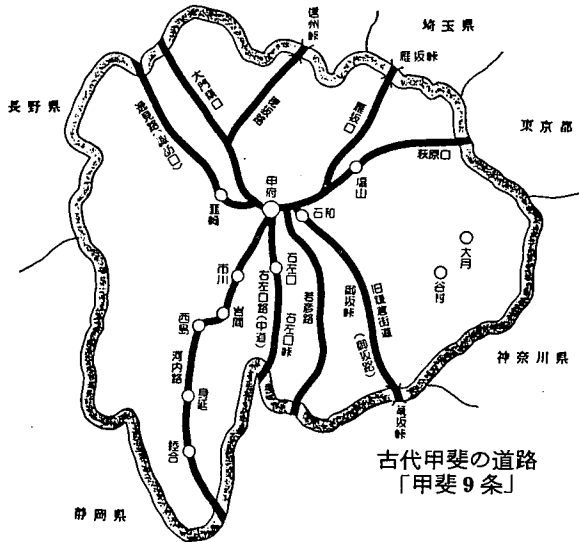
明治以降、国鉄
中央線・身延線な
どの鉄道網の整備

や国道20号や52号などの道路網の整備が着々
と進められ、県外との経済・産業・文化等の
交流がさらに活発になっていった。

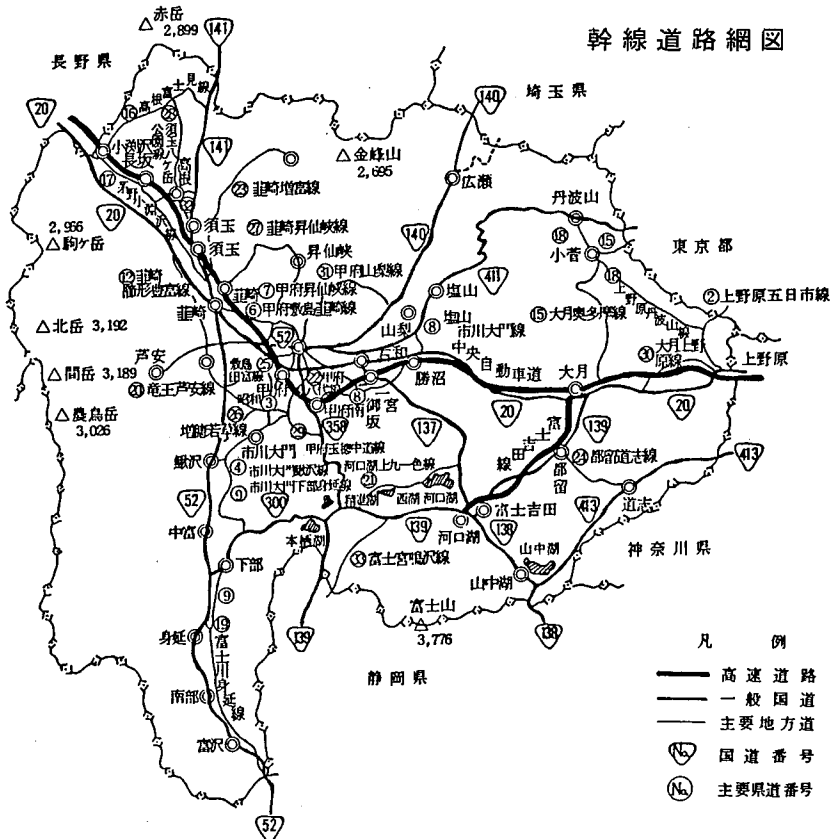
戦後、国道20号の笹子トンネルの開通、御

坂トンネルの開通
及び国鉄中央線の
複線化、さらに昭
和57年の中央自動
車道の全線開通に
より、本県の立地
条件は飛躍的に向
上した。

今後、本格的な
高速交通時代を迎
え、21世紀に向け
て交通通信体系の
整備が、極めて重
要となる。



幹線道路網図



3. 道路の概況

山梨県の道路は広域幹線道路網として、中央自動車道西宮線及び富士吉田線の高速自動車国道2路線と、一般国道20号・52号を骨格に、一般国道137号・138号・139号・140号141号等の一般国道12路線、地域幹線道路網として、主要地方道28路線と一般県道139路線、及び生活道路網としての市町村道20,749路線の総実延長約10,230Kmで形成されている。

特に、昭和57年に東京大都市圏と名古屋圏・阪神圏とを結ぶ中央自動車道西宮線が全線開通したことにより、本県の産業・経済・文化・観光等の各分野に大きな効果をもたらした。

しかし、これらの高速道路の開通は、反対に市街地の交通渋滞を助長し、観光地等の山間部道路の整備の貧弱さを、さらに印象づけ

る結果ともなった。

今後、豊かで利便性に富んだ県民生活を実現するとともに、本県が新しい時代の21世紀を迎えるためには、東西軸の中央自動車道西宮線と相対する南北軸の中部横断自動車道の実現と、その他の道路の整備が不可分と思われる。

本県としては、昭和63年度からスタートする「第10次道路整備5カ年計画」の中で、下記の基本方針により、道路整備を進める予定である。

- 1) 県外とのつながりを強化する道づくり
- 2) クリスタルバレー構想、全県公園化構想実現のための道づくり
- 3) 定住化を促進するための道づくり
- 4) うるおいのある道づくり
- 5) 道路施設の保全・整備

道 路 現 況

昭和62年4月1日現在 単位：Km, %

道 路 種 別		路線数	実 延 長	改 良 済		舗 装 済		橋 梁・数		トンネル数	
				延 長	率	延 長	率	橋 数	延長	個数	延長
一 般 国 道	指 定 区 間	4	232.9	232.9	100	232.9	100	173	8.6	8	4.7
	指定区間外	8	284.7	250.9	88	266.8	94	263	7.4	13	2.9
	計	12	517.6	483.8	94	499.7	97	436	16.0	21	7.6
県 道	主要地方道	28	531.0	399.3	75	509.2	96	435	11.6	28	3.8
	一 般 県 道	139	899.4	545.2	61	780.0	87	674	15.8	52	12.7
	計	167	1,430.4	944.5	66	1,289.2	90	1,109	27.4	80	16.5
合 計		(175) 179	(1,715.5) 1,948.0	(1,195.4) 1,428.3	(70) 73	(1,156.0) 1,788.9	(91) 92	(1,372) 1,545	(34.8) 43.4	(93) 101	(19.4) 24.1
市 町 村 道		20,749	8,166.7	3,421.7	42	5,699.7	70	5,417	55.0	26	2.0
総 計		20,928	10,114.7	4,850.0	48	7,488.6	74	6,962	98.4	127	26.1
国速自動車国道		1	121.9	121.9	100	121.9	100				
有料道路、自転車道を含む。 ()は、県管理区間分を内書きとする。											

4. 橋梁の現況

山梨県が管理している道路総延長 1,715.5

Kmのうち、橋梁は556橋の延長31.0Kmで、約1.8%を占めており、このうち長大橋は59橋である。

過去ずっと、木橋・土橋等の永久橋化に努力し、現在やっと永久橋率が100%となったが、最近架け替えられた橋梁は別として、耐荷力不足・幅員狭小・老朽化及び前後取付道路との線形不良など、補修や架替え整備の必

要な橋梁が、まだまだ数多くある。

今後、時代と道路利用者のニーズに応えるため、一般道路部の整備はもちろん、それ以上に橋梁の整備に傾注しなければならないと思う。

橋 梁 現 況

単位：箇所、m

道路種別	区 分	15m以上～30m未満		30m以上～100m未満		100m以上		合 計	
		箇所数	延長	箇所数	延長	箇所数	延長	箇所数	延長
一般国道	指定区間	33	705	57	3,055	23	4,306	113	8,066
	指定区間外	39	825	79	4,167	8	1,683	126	6,675
	計	72	1,530	136	7,222	31	5,989	239	14,741
県 道	主要地方道	56	1,211	90	4,348	20	4,586	166	10,145
	一般県道	132	2,673	101	4,933	31	6,558	264	14,164
	計	188	3,884	191	9,281	51	11,144	430	24,309
合 計		(227) 260	(4,709) 5,414	(270) 327	(13,448) 16,503	(59) 82	(12,827) 17,133	(556) 669	(30,984) 39,050
市 町 村 道		464	9,414	274	13,365	34	5,450	772	28,229

「橋梁」は、橋長15メートル以上の道路橋を調査の対象としている。なお、高架の道路橋および栈道橋を含む。

県管理道路の長い橋梁ベスト10

順位	路 線 名	橋 梁 名	場 所	橋長 (m)	架 設 年 次	備 考
1	河 口 湖 富 士 線	河口湖大橋	南都留郡河口湖町	500	昭和 46年	
2	甲 府 櫛 形 線	開 国 橋	中巨摩郡竜王町～ 同郡白根町	492	" 61年	昭和61年5月24日 使用開始
3	3 0 0 号	富 山 橋	西八代郡下部町～ 南巨摩郡身延町	457	" 42年	
4	竜 王 芦 安 線	信 玄 橋	中巨摩郡竜王町～ 同郡八田村	456	" 7年	
5	韮崎櫛形豊富線	浅 原 橋	中巨摩郡若草町～ 同郡田富町	400	" 38年	
6	東南湖市川大門線	三 郡 西 橋	中巨摩郡甲西町～ 西八代郡市川大門町	374	" 48年	
7	若 草 双 葉 線	双 田 橋	中巨摩郡八田村～ 北巨摩郡双葉町	362	" 40年	
8	武田八幡神社線	武 田 橋	韮崎市	337	" 35年	
9	井出停車場線	富 栄 橋	南巨摩郡南部町～ 同郡富沢町	300	" 43年	
10	白井河原八田線	白井河原橋	東八代郡中道町～ 同郡境川村	280	" 61年	昭和61年8月22日 使用開始

5. 県下の主な橋梁

(1) 猿橋さる（大月市道）

日本三奇橋の一つとされ、文化財保護法による名勝に指定されている。

由来としては、推古朝、百済から渡来した志羅呼しらこという人が、都からこの地に架橋のため派遣され、苦心して架橋したが、何回も流されてしまった。

ある時、多数の猿が群れて、蔦カズラを1匹が前足でつかみ、次の猿がその後足をつかみ…と次々と同じ方法でつながり、ついに対岸までたどり着いた。

その上を白い大猿が渡った。これを見た志羅呼は、次の架設法を考えついた。

桔木はねぎと呼ばれる大木を両川岸の土中に埋め込み、持ち送りにして前方4段2列を桔ね出し、その先端に橋桁を架け渡した。

桔橋形式としては、特異な架設法で、三奇橋の一つと言われる所以である。本橋は桁下約25m、橋長約30mで、下を流れる相模川とともに溪谷美をかもし出している。

しかし、その後の維持修理は容易ならぬものであったと想像される。

記録に残されている範囲内でも、約20年に1回の割合いで架替修理を行ってきている。

現橋は永久保存をするため、昭和59年に多大な努力と費用を費やし嘉永4年の出来高帳による原始に復元した。この猿橋は古来から天下の公道甲州街道の要衝の地に当たるので数多くの文人墨客や一般旅人達に、新緑に・紅葉に・雪景色にと、その景観を楽しませてきた。（大月市猿橋修理委員会、佐藤威夫氏の資料から参照）



(2) 河口湖大橋（一般県道河口湖富士線有料区間）

本橋は富士箱根伊豆国立公園内の富士五湖の一つ、河口湖の湖上に架かり、現在山梨県の管理する橋梁の中で、橋長が最大のものである。

本橋が架設される前の河口湖周辺は、富士山北麓地域の交通幹線、即ち中央自動車道富士吉田線・一般国道137号・138号・139号・数本の県道などが集中しており、特に観光シーズンの交通は麻痺状態になっていた。

そこで、この交通混雑緩和のために昭和42年から種々の基礎調査を始め、橋梁架橋案に計画決定すると同時に、事業費の巨大化により、有料道路として計画され、着工から2年数カ月の年月を費やして昭和46年4月に完成し、供用を開始した。

なお、橋梁の計画に当たっては、橋梁の国立公園特別地域内の自然との調和、河口湖の航路、経済性などに十分配慮し、特に景観面には各関係機関と慎重な協

議検討を重ねた。最終的には橋長500m、5径間連続鋼床版変断面箱桁の上部形式、下部構造は橋台が半重力式及び杭基礎式、橋脚がラーメン構造角断面で、その基礎は築島式2基、フローティング式（鋼製）2基のニューマチックケーソンで施工された。

河口湖大橋の計画・施工には、その当時としては本県土木技術の最高級のものを駆使して実施された。

また、昭和62年8月には全国のすぐれた景

観のものばかり集めた「日本の道百選」に選出され、富士山を背景にした河口湖大橋の景観はすばらしいものである。

(3) 開 国 橋

一級河川富士川（釜無川）に架かる橋である。旧橋は昭和8年に架設され、県庁所在地甲府市と甲府盆地の西部地方の峡西地方とを結ぶ重要な路線、主要地方道「甲府櫛形線」にある橋梁である。

旧橋架設当時、富士川右岸一帯地域は、富士川の急流によってさえぎられ、政治・経済・文化等すべての中心であった甲府市とは、橋なくしては、それらの交流がかなりむづか



河口湖大橋と富士山

しかったと思われる。

開国という橋の名が物語るように、この橋の開通により、峡西地方にとって地域的なすべてのものが飛躍的に発展してほしい…と念じながら命名されたのであろう。

しかしながら、架設後約50年を経過した旧橋は、老朽化がはなはだしく、また時代の要求する幅員もなく、旧橋はその責務を十分果たし終った。

そして、以前から架替え、増設などの要望

も多くなり、数年間の計画検討後、昭和55年度から新橋の架設工事に着手した。

計画的には昭和61年の“^{かいじ}甲斐路国体”の開催に間に合うように整備を急いでいたが、たまたま昭和60年の台風災害により新橋の完成を待てず旧橋が落橋したため、さらに工事進捗を急ぎ昭和61年5月第1期工事（下流側）の2車線分を完成し、供用を開始した。

現在、第2期工事の上流側2車線分の増設を進めており、全線4車線化の整備を促進している。

昭和70年以前の完成を目標にしているが、完成後は橋長492m（11径間）全幅員23mで、本県管理橋梁としては、めずらしい4車線の橋梁として供用する。

桁で架け替えたが、幅員も狭く、床版の陥没・亀裂及び高欄の落下等の老朽化が激しく、近年の増加する交通量や増大する交通荷重に



開国橋の旧橋◀と新橋▶



(4) 信 玄 橋

本橋は前述の「開国橋」の上流1.5 Kmの位置に架設されている。

現橋は、昭和7年橋長 455.7 m、幅員5.5 mの上部構造コンクリートT型桁橋として架設されたが、今では県内でも有数の老朽橋である。

一部災害復旧工事で流失した部分を単純鉸

は、とてもその重責を負いかねる状態である。

県としては、かねてから開国橋と信玄橋の両橋の架け替えを計画していたが、長大橋のため、他の未整備橋梁（木橋等）の整備計画との整合性がままならず、とりあえず老朽度の高い開国橋から国補橋梁整備事業として採択していただき、昭和55年度に事業着手した。

その後、信玄橋も昭和58年度より同様に国補事業として採択され事業に着手した。

新橋は橋長516m、全幅員12.5m(両側2.5m歩道)で、上部は2径間(2連)と3径間(3連)の連続鋼鈑桁で計画され、現在鋭意施行中であり、昭和67年度の完成、供用開始を目途としている。完成後は山梨県で管理する橋梁の中で、最大の橋長のものとなる。

しかし、残念ながら信玄橋は、橋としてより、むしろ、その橋名が示すとおり富士川(釜無川)左岸の信玄堤としての方が著名である。

今から約450年ほど前、甲斐の国主となった武田信玄は、富士川とその支流の御勅使川(みだいにし)の合流点が洪水時にいつも氾濫し大災害となるので、その治水の目的をもって、多くの犠牲をはらい現存する堤防を構築した。これがいわゆる信玄堤であるが、その延長は1,150間にわたりさらに堅牢なその堤防に根固めとしてケヤキやヒノキ等の樹木を植林した。

このように、武將武田信玄は武人として有名であるが、県内に数多く遺された偉業を見るにつけ、優れた政治家でもあったことがわかる。

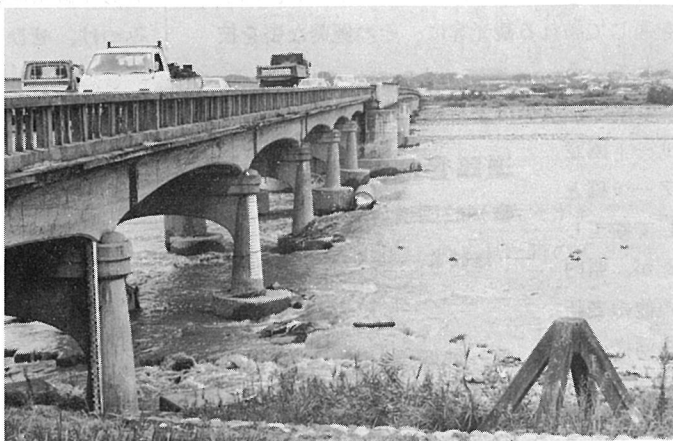
しかし、幸か不幸か新橋の架け替えに当たり、有名すぎる…その信玄堤と樹齢300年から400年と推測されるケヤキの保護をいかにするか、関係者と協議を重ねているが、現在に至っても、その結論が見出せないでいる。

なお、公の誌面を借用して

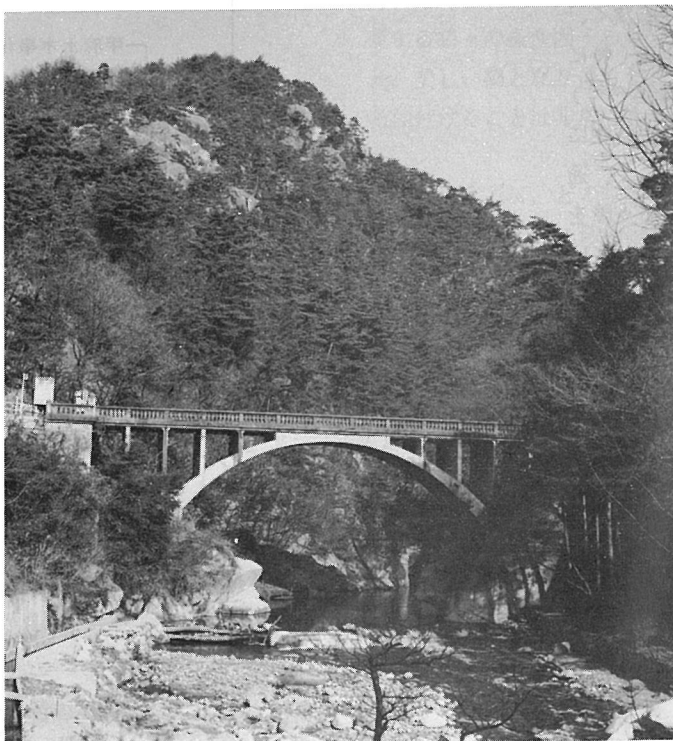
まことに恐縮であるが、山梨県の誇りとする武田信玄が昭和63年のNHK大河ドラマで放映される予定となっておりますので、よろしくご視聴をお願いします。

(5) 長 潭 橋

長潭橋は甲府駅から車で30分くらいで行け



信玄橋の現況



長 潭 橋

る昇仙峡の入口に架設されている。（前ページの写真参照）

昇仙峡は秩父多摩国立公園内の西南端に位置し、金峰山を源にする荒川が羅漢寺山、帯那山麓の花崗岩を浸食して形成した溪谷美で有名であり、「新日本観光地百選」の中にも選ばれている。本橋はこの溪谷の入口にあって昇仙峡のシンボリックな役割を果たし、四季を通じて訪れる観光客に、その優美な姿を披露している。

しかし、現橋は大正14年10月に鉄筋コンクリート固定アーチ橋として竣工したが、県内の他の老朽橋同様、既に60年以上の年月を経ており、幅員も狭く、車両（特に観光バス）の大型化に伴って、通行に支障をきたしている。ここ数年その整備方法を検討しているが、自然美と人工の造形美の調和をいかに整合させるかに苦慮しているところである。

6. 山梨県の道路管理体制

県下の一般国道、主要地方道及び一般県道

は下図のような体制で管理されている。

7. あとがき

山梨県の現況と橋を紹介させていただきましたが、乱文で、うまく表現できず申しわけありません。

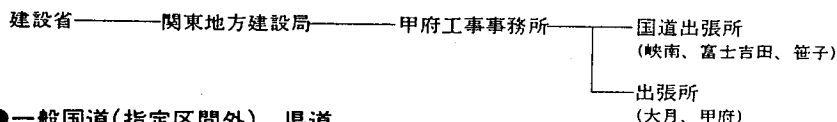
しかし、歴史的な史跡と、富士山をはじめ有名な観光地が数多くありますので、機会をみつけ、ぜひご来県ください。

（山梨県土木部道路建設課

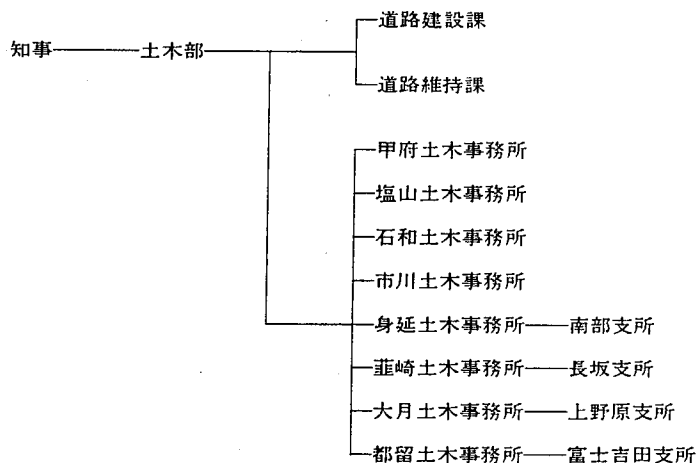
橋梁担当 主査 倉沢伝夫）

道路管理体制図

●一般国道(指定区間)



●一般国道(指定区間外)、県道





「景観設計マニュアル」について

元 設計部会 村 本 康 昭

§ 1. ま え が き

橋の計画にあたり、従来は量に重点をおき、機能主体の設計を行っていた。

しかし、土木構造物が自然環境に与える影響は大きく、橋も環境を構成する重要な因子として捉える必要がある。

最近では周辺環境に調和することを考え、景観上の配慮が強く求められるようになってきた。従って、橋の設計にあたり、計画段階で機能と景観の両方を満足するよう検討することが、必要になってきた。

景観設計は、調和の問題を定性的に評価することによって、なされる。

「優れた景観設計」は特に最近クローズアップされてきており、デザイン上の課題でもある。

このような背景から、計画、設計にたずさわる方々にも理解していただき、また、学校においても利用していただくことを念頭に、この度実務的マニュアルとして「景観設計マニュアル」を作成した。

また、一般の人々が橋のイメージをどのように感じているかを定性的につかむため、SD法を使い、大学生約250名、当協会会員80数名の方々に協力していただき「橋と景観のイメージ調査」を行った。

§ 2. 橋 と 景 観

橋は、生活に密着した構造物であり、生活上の役割、文化、経済に大きな役割を果たしている。

最近の土木分野においても、景観上の配慮をされたものが多くなった。

「景観」という言葉は、「風景、外観、景色のありさま、また、その美しさ。自然と人間界のことが入り混じっている現実のさま」とある。すなわち、「景」は状況概念であり、「観」は認識概念であるといえる。

「景観」を論じるとき、単に人々が見渡す景色のみでなく、その景色を見た時の人々の感情がもっとも重要である。

同じ橋の風景を見ても、人によってとらえ方が違うというのは当然のことである。

また、その時の状況により、橋本体及びそれを含めた景色は、美しく見えたり醜く見えたりもする。

その景観を決定する諸々の条件因子の中で美しい環境を作り、美しい橋となり得るものは何かを求め、条件付けることは非常に難しいことである。

その橋の用途、目的に応じて、どの程度の景観的配慮が必要なのかを、十分に見極める必要がある。

最近では、国や自治体においても景観的配慮が加えられるケースも、徐々にうかがわれるようになってきたが、より一層のご理解をお願いしたい。

橋上に樹木を植栽して公園のようにしたり、歩道面、高欄等にタイルやパネルを貼ることが、景観を美しくする方法とは限らない。飾りたてさえすれば満足されるというものでもない。

要は環境と調和がとれ、心に残る橋を創ってゆくことが大事なのである。

土木工学の分野における教育においても、若い技術者を育てるため、景観教育やデザイン教育をぜひ採り入れ、その造形の三次元性を認識させる演習が、ぜひ必要である。

日本における大学教育の内容には、デザイン、環境に関連するカリキュラムが欠けていることは否めない。

§ 3. 景観設計に考慮する要因

橋は環境を構成する重要な要素であり、心理的に好ましい環境を醸成するような造形としてデザインする必要がある。

景観設計を行う場合、以下に述べる事柄を十分に考慮し計画を進めなければならない。

- (1) 周辺環境
- (2) 形態と形状
- (3) 色彩とテクスチャ（質感）

(1) 周辺環境

橋の形式美や機能美が環境の内容と調和がとれていることが望ましい。このためには計画する地域の景観構造の分析を行い、その場所の雰囲気把握しなければならない。

景観構造の分析とは、環境の分類、自然と人工物との色彩、地形等、橋の造形を考える上で必要な要因を整理分析することである。

次に環境別、景観設計上のポイントを示す。

環境の分類と景観設計上のポイント

分 類	景 観 構 造	景 観 設 計 の ポ イ ン ト
山 間 部	◇地形が曲線によって構成されている ◇谷の解放性 ◇樹木が多く季節による色彩変化がある	一般的にはアーチ橋などの曲線が地形に対して異和感が少ないが、立上がりが大きくなると目立ち過ぎることもある。
海 浜 部	◇海と空によるダイナミックな構成 ◇見通しが良い ◇季節による色彩変化が少ない	スケールの大きな地形の中で、橋が景観の中心となることが多いため、地形とのバランス、形態、色彩の検討が特に重要である。
田 園 部	◇平地、水面と空による平坦な構成 ◇見通しがよい ◇季節による色彩変化がある	単調な環境の中では、アーチ橋、斜張橋のような立上りの大きな橋は適度なアクセントやランドマーク（注※）となり、環境に良い効果を与える
都 市 部	◇人工物による複雑な構成 ◇季節による色彩変化が少ない	建築物・道路等で景観が複雑なため、単純な形態で街路及び周囲の建築物にふさわしい大きさの橋が圧迫感が少なく、おさまりがよい。
歴史的な地域	上記の各地域	歴史的な背景と共に名勝旧蹟となっている所や、伝統的民間行事、宗教的意味の深い場所もあるため、それらを考慮し、地域の印象を阻害することのないように配慮する必要がある。

注※ ランドマーク……その土地を代表する陸上の目印

(2) 形態と形状

橋は多くの部材により構成されるので、部材のもつ直線、曲線、面の組み合わせによる形状が、全体として相互にバランスがとれ、安定した形態と形状でなければならない。

また、その選定にあたっては、架橋地域の環境や景観上の基本イメージを設定し、計画

しようとする橋のイメージと調和させ、一体化させることが重要である。

基本イメージの考えを次に示す。

- ① 人々をひきつけ、架橋地域のランドマーク及びシンボルとするか否か。
- ② 安全性、快適性をいかにして高めるか。
- ③ 周辺環境への調和をいかにしてとるか。
- ④ 地域住民の生活環境の一つと考え「景観

的に憩いの場」となるものとする。

- ⑤ 居住地域であれば、その場にふさわしく
落着いた雰囲気をもつものとする。

以上述べた基本事項を念頭に、計画する橋
の基本イメージを決定する。

(3) 色彩とテクスチャ

色彩とテクスチャは、形態と共に橋の視
覚的印象を決定する基本要素の一つである。

テクスチャ（質感）とは材料の持つ肌あ
いである。橋の材料としては主に鋼とコンク
リートが用いられ、鋼には特有のテクスチャ

アがあるが、塗装色により色彩の選択ができ、
視覚的印象を変化させることができる。

色彩とテクスチャは、橋を見る人の視点
の位置と密接な関連がある。

視点の位置として、中景では素材のテクス
チャの識別はよくできないため、あまり問
題とはならないが、色彩は周辺環境との調
和の面で重要な要素となる。

また、近景では、色彩、テクスチャによ
って人々に圧迫感、軽快感、親近感などの心
理的印象を与える。次に色による心理作用の
分類を示す。

表一 色の心理作用

寒 暖 感	暖色一赤、橙、黄 寒色一青、青緑、青紫
距 離 感	進出色一暖色、明色 後退色一寒色、暗色
大 小 感	膨張色一暖色 収縮色一寒色
重 量 感	軽一明色 重一暗色
硬 軟 感	硬一高彩度、低明度の色 軟一高明度、低彩度の色
強 弱 感	強一低明度の色 弱一高明度の色
色彩連想	色相による連想一（表2） トーンによる〃一（表3）

表一 2 色相による連想

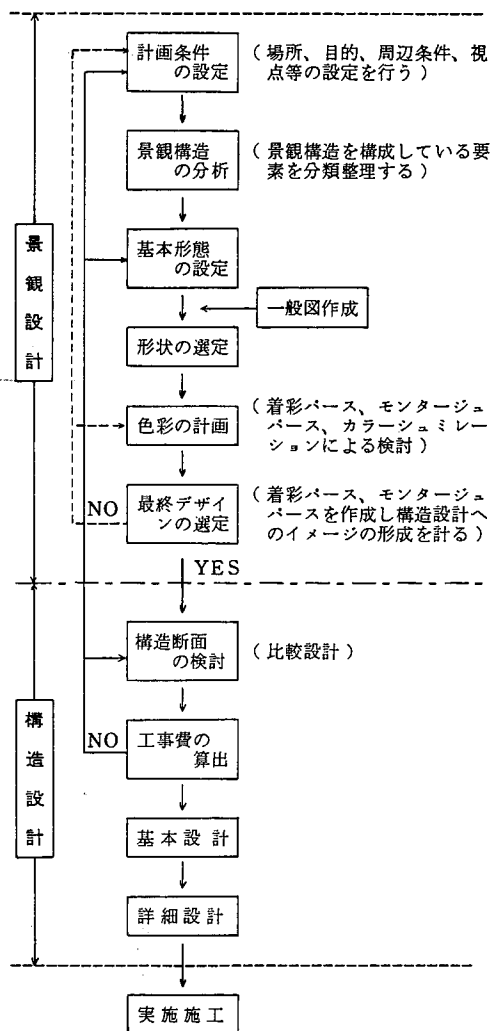
赤	活力、革命、熱情、危険
橙	温情、歓喜、疑惑、嫉妬
黄	希望、明朗、幸福、自信
緑	平和、安息、安全、新鮮
青	沈静、理知、清涼、保守
紫	優雅、高貴、神秘、不安
白	清純、清潔、神聖、潔白
灰	平凡、中性、失意、陰鬱
黒	神秘、蔽爾、恐怖、暗黒

表一 3 トーンによる連想

p	pale	清らかな、淡い、明るい、軽やかな
lt	light	あっさりした、さわやかな、楽しい、明るい
b	bright	陽気な、新鮮な、若い、健康な
v	vivid	派手な、生き生きとした、強い、活動的な
dp	deep	円熟した、深みのある、高尚な、粹な
dk	dark	地味な、重厚な、安全な、丈夫な
d	dull	わびしい、しぶい、おだやかな
ltg	light graish	平凡な、あっさりした、おとなしい
g	grayish	地味な、質素な、堅実な
dkg	dark grayish	重厚な、固い、重い

§ 4. デザインフロー

景観設計と構造設計の位置づけ及びデザインフローを次に示す。



§ 5. 構造各部のデザイン

橋の景観を構成する要素には周辺の背景と橋本体との調和はもとより、局部的に見た場合の美しさがある。

構造各部を近景の中で、景観上配慮すべき点について整理すると次のようになる。

(1) 上部構造

- 1) 上部工本体
- 2) 床版部の側面形状

(2) 下部構造

- 1) 上部工との調和
- 2) 上下部工との接点（支承）
- 3) 橋脚の形状

(3) 付属装置

- 1) 排水管の処理方法
- 2) 防音壁
- 3) 高欄
- 4) 化粧板

§ 6. 色彩計画

橋と周辺環境との調和には、橋の形態とともに塗装の色彩が重要な要因となる。

橋の色彩は通常次の諸点を考慮して、総合的に検討、選定されなければならない。

- (1) 環境との調和
- (2) 橋の規模、形態との調和
- (3) 橋の目的、周辺の土地利用との調和
- (4) 橋を見る視点の考慮
- (5) 色の面積効果、演色性の検討
- (6) 塗料の耐候性、陰ぺい力等の塗料性能についての検討
- (7) 付属物の色彩検討

次ページに、環境別による色彩計画のポイントを示す。

§ 7. 景観の視覚的表現

橋の形態および色彩と周辺環境を検討するには、視点がどこにあるのかが重要な問題となる。多くの人々がどこから眺めるのか、によって橋のもつ感じがいろいろに変化するからである。

構造物が視野全体を覆うような場合は、橋自体が主体となり、橋の形や色が主要な課題となる。また、遠景が主景となる場合には、橋の形や色が周辺の自然環境にどう調和するか、否かが重要な課題となってくる。これらは、いわゆる視点の問題としてとらえ、視覚的表現によってシュミレーションすることが

環境の分類と色彩計画上のポイント

周辺環境	環境色彩	色彩計画のポイント
山間部	<ul style="list-style-type: none"> 起伏の激しい地形と多くの樹木等の自然環境色より構成される。 季節の変化により周辺の色彩も変化する。 	<ul style="list-style-type: none"> 樹木の葉、幹、花、土等の類似色を用い自然環境との調和を図る。 背景色の季節変化に考慮する。
田園部	<ul style="list-style-type: none"> 平坦な地形(草木、田園)と河川、空で構成されている。 季節の変化により周辺の色彩も変化する。 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺環境にある自然の物の類似色を用い環境にとけ込ませる。 背景色より強い色調をもつ色彩を用い景観の中のアクセントとする。
海浜部	<ul style="list-style-type: none"> 空と海で構成される。 季節の変化に伴う周辺の色彩の変化はあまり見られない。 	<ul style="list-style-type: none"> 彩度の高い色彩を用い強い存在観を表現する。 空、海の同系の色彩を用い環境にとけ込ませる。
都市部	<ul style="list-style-type: none"> 建築物、アスファルト路面等の人工物で構成される。 季節の変化に伴う周辺の色彩の変化はあまり見られない。 	<ul style="list-style-type: none"> 周囲の景観からあまり浮上ったものとならないようにする。 常に近視点で見られることを考慮して圧迫感を与える重苦しい色を避ける。

必要である。

シュミレーションの手段として、透視図、フォトモンタージュパース、模型及びコンピューターグラフィック等があり、これらを有効に使う必要がある。

§ 8. 評価について

景観の問題に関しては、自然背景の中における形態や色彩について、考えなければならず、その評価は、嗜好を含めた個人差の問題及び景観に対する意識の差の問題が入り、たいへん難しい。

評価をする場合、次の事項について考える必要がある。

- (1) 評価は誰がするのか？
- (2) 評価はどのような観点からすればよいのか？
- (3) 評価はどのような資料に基づいてやればよいのか

(1)については、基本的には地域住民と専門家と一緒にあった組織体の中で決められるべきである。

(2)については、周囲の自然環境に調和しているか否かについて評価する。

(3)については、各種視覚的表現の方法を利用する。

§ 9. 調和と心理的感覚

人は形や空間から、何らかの心理的感覚を与えられる。近年では、このような心理を探ることを目的に、多変量解析の手法を用い、形や空間に対し多くの人に共通のイメージを捉える手がかりが得られるようになってきた。

本景観マニュアルでも、橋の形態と色彩が景観の中におかれたとき、心理的にどのように感じられるか、定性的な傾向を把握するため、SD法により調査した。

このような心理的感覚は特別なものではなく、日常生活の中で感じられるものであり、設計者はこの感覚を磨き、生かす必要がある。

人と橋との間に、前述したような調和のとれた関係を確立することが、景観設計の目的であり、人との係わり合いの中から橋をデザインすることによって、初めて調和のとれた橋梁景観を創造することができる。

§ 10. 橋と景観のイメージ調査について

本調査は、「美しく感じられる橋とはいかなるものか」また、人々の感覚により「今まで造られた公共物としての橋は、どのように感じられているのか」を知り、今後の景観設計の一資料とするため、アンケート形式の調

査を行った。

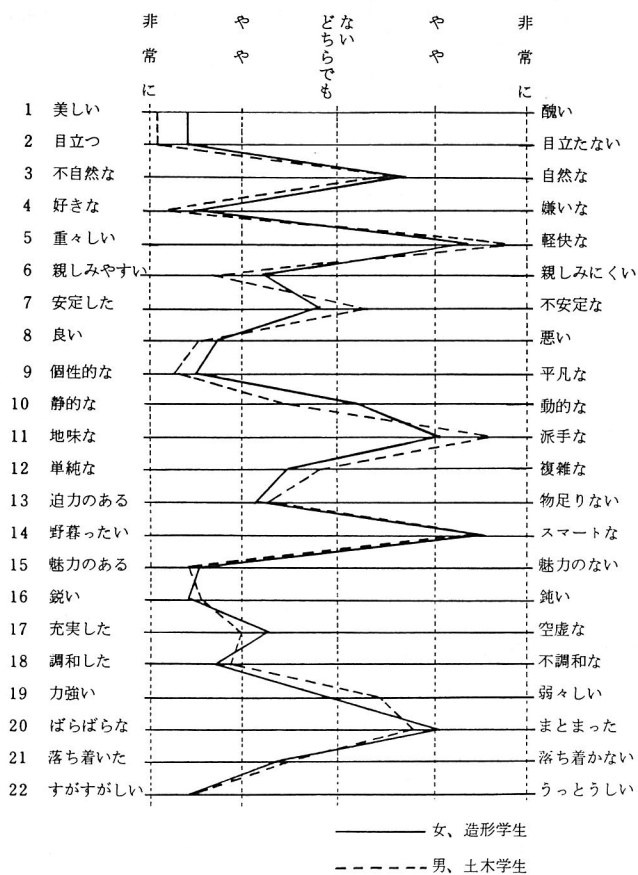
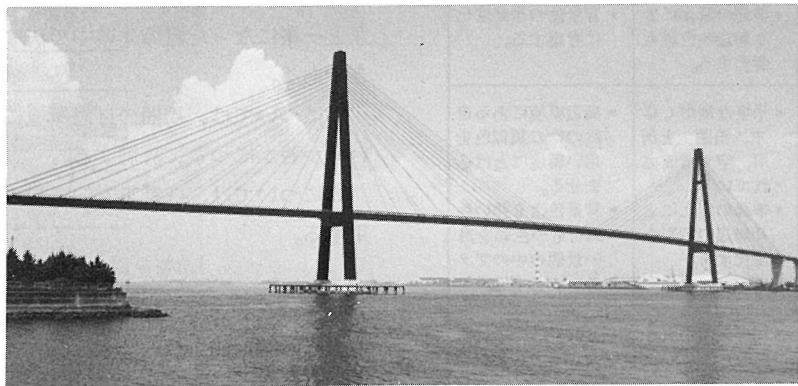
調査方法は、計量心理学的測定方法の一つであるSD法（Semantic Differential Method）によって行った。

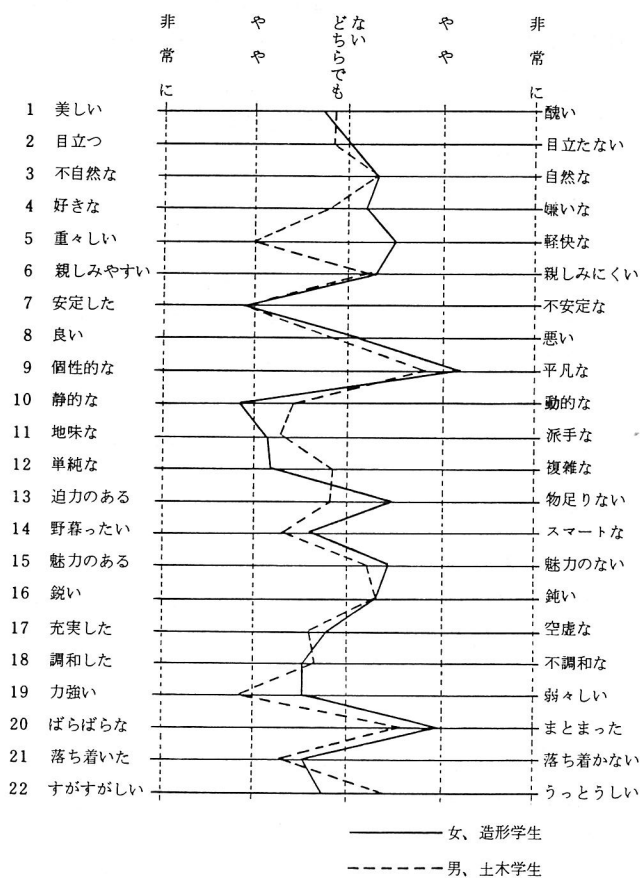
調査項目は、通常、色彩調査で使われてい

るものを参考に構造物の形、色を表現できる形容詞対を新たに作り、スケール写真22枚、スライド24枚により行った。

調査対象者は、大学生250名、協会員80名である。調査結果の一部を次に示す。

（元 トピー工業㈱ 設計部長）







MOTOとTOM

松崎 彬 磨

3年前だったと思う。家内にせがまれて渋谷で映画を見た。

若い頃はかなり映画にこったこともあったが、007のボンドものを子供連れでみて以来のことだから、久方ぶりの見物である。

日曜日のせいか、子供達や若い両親でかなり混んでいた^{ひと}ので、一回りあとの席を予約して、西武の本店あたりをぶらついてみることにした。

若い頃、溝の口・中目黒と10数年住んでいた^{ひと}ので、渋谷はなじみの街である。

それにしても、飲み歩いた頃とは別の街かと思えるほど、変っているのには驚いた。映画同様飲み歩くのも長らく御無沙汰しているせいであろう。

映画のストーリーは大したものとも思わなかったが、テレビで見るのと比べ画面の美しさには感動した。主役が動物だから人間臭さがないので気楽にみられる。

ただ、画面の裏の人間臭さがいささか気になったが、主役が動物なのだから、注文をつける方が無理なのかも知れない。

帰路、家内が「よかったわ」を繰り返すのには生返事で済ませた。映画が良かったのか久方ぶりのレストランの食事のことなのか、女性の反応は永くつきあっていても、分かりにくいものである。

ところで映画は「子猫物語」。

今の家を永住の地と定め新築した頃だから7年前のある日のことである。

職場が東京なのに別居しており、めったに顔を見せたことのない長男が大きな藤製のバ

スケットをぶら下げて突然やって来た。

バスケットが何千円したとか、なんとか言いながら、小猫を預かってくれと言う。体よくわが家に捨てにきたようなものだ。

あまり動物好きでない家内は、とたんに顔をしかめ、早速親子のやりとりが始まった。

悪いやつではないから、まず見てくれ…と長男は言う。「そんなこと言たって困るわよ」と家内。そろそろ仲裁役の出頃かなと思ったので、「籠の中も大変だろうから、出してやれよ」との私の一言で、わが家の一員になることになった。

顔が小さく尾が長く、胴が少々長めなので7等身程度のスタイル。薄茶にこげ茶の虎縞があるが、白い部分は全くない。かなりの毛並の雄である。

「名前があるのかい?」「トム」。やけにハイカラな名前をつけたものだ。名は体をあらわす…とか言うが、パンとミルク以外は何をやっても見向きもしない。食べ物まで飼主に似るものかと少々驚いたが、考えてみるとあたりまえのことなのだ。

彼はわが家の飼い猫としては、二代目である。溝の口に住んでいた昭和33年頃、魚屋の御用聞きで好青年がいた。家内の話では「身よりがなくて可哀そうな人なの」とのことであつたが、彼が近所の八百屋の娘と結婚して店を出すことになり、わが家もお得意さんということで、自転車に荷を載せて毎日のように来ていたらしい。

暮も押しつまった或る日、三陸のさる村長さんから寒鰯^{ぼり}の大物が一本届いた。家内が、

「どうしよう、困ったわ」としきりに言うので、「魚屋が来たとき、さばいてもらったらどうだい。良いところを $\frac{1}{4}$ ほど適当に料理してもらって、あとは彼に売らせる」ことで、決着した。

その翌日、帰宅したら「魚屋がお礼にと、こんなものを置いていった」と言うので、見ると、密柑箱の底に敷いた古タオルの上に小さな真黒な子猫がうずくまっていた。雄で、「クロ」と呼ぶことにした。

それから約2年間、魚屋は毎日のようにやって来て、必ず何がしかの魚の切れはしをクロのために置いていった。

おかげでクロは並の猫の2倍くらいの大きさに育ち、まさに近所の猫族のボスの存在となった。ところが、いつの頃からか魚屋が顔をみせなくなり、代りに若い女房がご用聞きに来るようになった。聞くところによると、彼は結核性のカリエスらしい。

丁度その頃のある日、午前様になった小生に「夜遊びしても必ず帰ってくるクロが帰ってこないの」と家内が心配そうに言うのを、「明日になれば帰ってくるさ」と、適当にあしらって寝込んでしまった。

その日以来、クロは二度とわれわれの前に姿を見せなかった。ご近所の誰も見かけた人はいないとのことであった。

それから間もなく、わが家は引越すことになり、魚屋一家がどうなったかは知らない。

ところで、話を二代目にもどそう。クロの時代に比べて、世間は様変わりした…と言えよう。縫いぐるみも含めて、今やペットの時代であり、わが家の近くにもペットのための病院が少なくとも二軒はある。それだけに近所づきあいもあって、猫一匹といえども、飼うには、それなりの覚悟がいるようだ。飼い猫のあかしとして首輪と鈴を付けてやると、裏の家から鳴き声と鈴の音がうるさいと苦情が舞い込んできた。

それでは…と、とりあえず鈴だけははずしてやったら、また「うるさい」と言われたそう。だ。「うちのは鈴をはずしましたよ」と家内が言うと、その奥さんは妙な顔をしたそうである。

ところが、動機は分からないが、「この頃あの奥さん、野良猫を二匹も面倒をみているのよ」と家内が言うのを耳にすると、つくづく世間は分からないものだと思う。

彼がわが家に居着いてから二カ月もたたない頃、びっこを引きながら帰ってきた。放っておいても治るだろう…と、たかをくくっていたが、一向に治る気配がないので、病院に連れてゆくことにした。

わが家にお目見えした時の例の籠に入れてぶら下げてみると、小さいくせにやたらと動き回るので、バランスがとりにくく案外厄介なものである。

よく鳴くので、バスにも乗れない。

診断の結果は、右前肢の指の骨折だから、手術が必要だ…と医者が言う。しかも「今日は忙しいから改めて連れていらっしゃい」と言葉は丁寧だが、こちらはいい迷惑である。

まさに人間様並みの扱いである。手術料は12,000円也。その時「猫にもディステンパー病がありますから、予防注射をしておいた方が良いですよ…」との意見に従うことにしたら、しめて20,000円支払わされた。

もちろん、健康保険はきかないから、けちな家内は「こんな厄介なものを持ち込んで…」と、改めて恨むことしきりである。

最近ラジオを聞いていたら、ペットにも保険がかけられるようになったそうである。

始めたのは生命保険会社ではなく、ただの株式会社で、死ぬと保険金が支払われるのではなく、全く同じような犬なり猫なりを無償で届けてくれる仕組みだそう。

余談はさておき、他にも去勢料8,000円(雌の場合はもっと高額)等々、意外とお金もかかる。

彼が家風にもなじみ、家内にとって“かけがえのない存在になった”頃のある日、相変らず、めったに顔を見せない長男がぶらりとやって来た。「酒を飲ませろ」と言う。来るたびにろくなことを言い出さない男だから、今日は何の用件かなと思いながら一緒に飲んでいたら、「今度の日曜日には家にいるか」と聞く。「いるよ」と答えると、友達を連れてくるから会ってくれと言う。

「女か?」「うん」

当日になった。

一通りの挨拶が終わったとたん、彼女の口から出た言葉は「あら、トム、大きくなったわね」であった。トムがニャンと答えたかは記憶にない。

彼等が帰ったあとの夕食時、私は家内なりの推理を長々と聞かされるハメになった。

まんざらでもない顔付きでしゃべっているので、多分気に入ったのであろう。

女性は感情の何とやらと言うけれど、この

種のことになると、割合に冷静というか、慎重というか、決して自らは結論を出さないもののである。

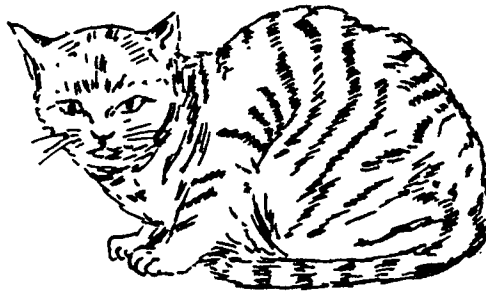
三年後の暮近くに孫が生まれた。名前は元彦とつけられ、名付け親は長男自身である。別居しているが、月に一度くらいはそろって顔を見せる。この頃は少し物心もついてきたようだから、直接彼に話しかけられるようになった。

その時の私の呼称は必ず「おい、モト」「こら、モト」である。

最初の時、側にいた嫁は一瞬振り向いて複雑な表情をみせた。このごろは慣れたのか、気にしていないようだ。家族の間で彼を話題にする時はフルネームを用いる。

初めの頃は彼が来ると、すぐいなくなったトムも、この頃は彼に触れられても逃げなくなった。彼への呼称も、そのうちに変えようと思っているが、今のところ、その気はない。

(トピー工業(株) 取締役副社長)



のぞみ なきにあらず

伊 藤 健 二

（その１）人 生

虹橋の38号が発行されるのは、昭和63年になっているであろう。会員の諸賢は、さぞかし良い新年を迎えられたことと拝察する。

竹下内閣が昨年11月誕生した。

「どんなに苦しいことや、難しい事態に直面しても耐え忍ぶ」のが、竹下流の人生哲学とされているが、我慢哲学の実践を国民に求めることのないことを望む。

大胆な発想と実行の政治を、ぜひ行ってもらいたいと思っている。われわれは竹下内閣を信じて、また、本年が良い年になるように諸賢と共に祈りたい気持ちでいっぱいである。

私は昨62年に、第二の人生航路をスタートした。サラリーマンにとって、例外なく、誰もが定年を迎える。そして、第二の人生に進むか、あるいは重役として他のサラリーマンよりも一日でも長く企業に残り、経営に参加し、企業のために尽くすかの、二通りである。

しかし、重役になった人にも何時の日か定年が来るであろう。いずれにしても、選ばれた者は、何よりもまず謙虚でなければならぬ。いやしくも自らの力で、その座を勝ち得たという^{おご}嬌りを持つことなど、もっての^{ほか}外と言わざるを得ない。そして、自らの利己心をおさえて、与えられた職務に邁進しなければならぬ。

孔子は次のように言っている。

「天命を悟らぬ者は、君子の資格はない。礼儀を知らぬ者、人の言葉に耳を傾けない独りよがりの者には、友達ができない。」

更に孔子は「三つのことをおそれる。一つは天命をおそれ素直に従う。二つは年長者をおそれ大切にすること。三つは聖賢の教えをおそれて忠実に守る。」と。

けれど孔子は「納得できない時は、誰でも安易な妥協をしてはいけぬ。」と締めくくっている。人生の大道ではあるまいか。

天命とは、一体何であろうか。「天は自ら助くる者を助く。」また、「人事を尽して天命を待つ。」というのは、よく使われる言葉であるが、結果が良ければいいけれど、悪いと天を恨みもすることもある。

たとえ期待に反する結果であったにしても自らは最善を尽くし得たかを反省して、常に全力を挙げて生き抜くことなのであろう。

「生あるものは、必ず滅す」ように限られた時間を、なるべくにしかないと無為に過ごすことなく、一日一日最善を尽くすか否かで、人生の価値は全く違うということを、肝に銘じて仕事をすることが、私に与えられた第二の人生の道であると思っている。

（その２）シルバー・シート

シルバー・シートは一体いつ頃できたのだろうか。高齢化社会を迎えて、老人に対する思いやりからであることには違いない。

「ここは優先席です。お年寄りや体の不自由な方に席をおゆずりください」

私は葛飾区白鳥という所に住んでいる。ここは40年前くらいは沼で、白鷺が^す棲んでいたそうである。

水戸街道が近いので、大型トラックが通る

と、概ね震度2くらいの揺れを感じる。

お客さんが来ていると「アッ、地震だ」と飛び上がる。

そんな所からの通勤は京成電車によるしかない。京成電車にも、JRにも、地下鉄にも「優先席」が設けられている。そして、前述の文字が書かれているが、私は一度も座れたことがない。

結構なことである。何故なら、私はまだまだ若いものだから？ しかし、腰痛になってからは立っていると足がジーンと痛んでくる。

ほんとうは「なんとか座りたい」と思う。諸賢もご覧になっていると思うが、優先席に老人や体の不自由な人が座っていることは、まずないと言っても過言ではあるまい。

私も毎日京成電車に乗るわけだが、シルバー・シートに坐っているのは15～16歳の女子学生である。

そして、5人掛けにもかかわらず、4人掛けで雑談または居眠りをしている。腹の立つこと、おびただしい。大声で怒鳴りつけたいが、私は若いのだ…と我慢せざるを得ない。

運賃は同じなのだから……。

日本の公衆道徳は、全く低下してしまったものである。学校教育が悪いのであろうか。

それとも「腰掛けたい」と心の中で思う方が悪いのであろうか。老人の甘えは良くないとは思いますが、足の痛みは全くやりきれない。「学生諸君よ。そして若者よ。君達にも必ず老人となる日がくることを忘れないことだ。」

ただ、シルバー・シートは作ってあれば良いというものではなく、できる限り、そのような人々に席を譲るように、車内検札の時などに注意すべきではないだろうか。

過日、私は男子学生から、シルバー・シートでない席で「どうぞ」と席を譲られた。「結構です」と私は言ったが、「私はもうすぐ降りますから、どうぞ」と言う。「ありがとう」と言ったら、頭を下げて降りていった。朝のすがすがしさをしみじみと感じた日であった。

まだまだ、日本の国にも良い若者がいるのだ。いつの日にか彼のような若者が、この日本を良くしてゆくことを祈っている。

（その3）床屋

「大分薄くなりましたねー。」「だから腰痛の薬と禿の治る薬を造れば儲かるぞ。」「そんな薬ができますかねー。」

私が床屋に行くと、必ずこんな会話が交わされる。毛が薄くなるのは齢のせいで、いたしかたないが、やっぱり薄いと言われるのは好ましいことではない。アデランスにすれば……とは、もっとひどすぎる。

私にしてからがこうなのだから、若い人になった時は大変だろうと思う。いろいろと宣伝文句を並べて売っている育毛剤は、ほんとうに効くのだろうか。

効けば、少しくらい高くても、仕方がないが、これを売っている若い女性の勧め方に問題がある。

「このヘヤー・トニックをおつけになって、更にこれをおつけになれば、とても効きますよ。」

さも、一本つけ終った頃はフサフサとなるような自信たっぷりの口ぶりである。

そばの妻が「買いたいんでしょ。効くと言うんだから、買えば。」

半分馬鹿だなーという顔をしながら金を払っている。「ちゃんとつけなさいよ。途中で効かないからといってやめるから悪いのよ。」

つけていれば、そのうちに産毛^{うぶ}くらいは生えてくるかもよ。」

何という言い方であろう。

10月18日、浅草の観音様で「菊供養」が行われた。境内には菊が飾られて、見事であった。菊供養では、300円で小菊を買い、観音様に納め、代りにいただいてきた菊を乾燥して枕に入れて寝ると、頭痛に利くのだそうだ。

頭痛が治るくらいだから、毛も生えてくるに違いない？ 一縷^うの望みかもしれないが、

ためされてはいかが。

先日床屋へ行ったら「あれ、いくらか産毛が生えてきましたね。」「えっ！ほんとうか。」「うちにいい栄養クリームが入りましたよ。」「買う。買う。」家に帰って妻に話をしたら頭をじっと見ながら「へえー、またですか。まあ、つけていれば、つけないよりはましなのかもね。」

（その４） タバコ

最近、どうもタバコを吸う人の旗色が悪くなってきた。何処へ行っても禁煙席があり、車に乗っても「タバコを吸っても、いいですか。」と聞かなくてはならない。

列車に乗っても隣の人に聞いてから、遠慮しいしい吸う。

タバコは吸う人が吸って吐き出す煙より、その吸わない時に出ている煙——副流煙の方が悪いのだそうである。

そばにいる人が、その副流煙を吸うため、吸っている人よりも害が多い——とテレビで説明していた。どとらにしても「健康のために、吸い過ぎに注意しましょう。」と商品のタバコの箱に刷りこんで売っているくらいだから、決して良いとは言えないのであろう。

私は化学的内容は知らないが、吸う害よりも、吸って精神を安定させる効果の方が大きいような気がする。

会議中は禁煙にするということは、結構なことだと思うが、タバコを吸う人にとって、一服することによって名案が浮かぶということもあるし、いらいらが落着くこともある。

とするならば、吸う人の気持を考えて、空気清浄器を設置してもよい……のではあるまいか。

吸う人の意見と吸わない人の意見は当然違うのだから、多少の我慢はいたしかたないのだが、禁煙の輪はさらに広がって、終日禁煙の駅や喫茶店まで現れてきた。

一体、お仕舞にはどうなるのだろう。いっ

そタバコを売らなければ良いのではなかろうか。嗜好品を消費して、その税金を払っている人は大勢いると思う。

お酒もその一つだ。いま、もしタバコを吸うことを一斉にやめたら、1000億円の営業をしている「日本たばこ産業株式会社」は、つぶれてしまうことになる。

と、すれば、国は一千億円を毎年継続して損をするわけである。いま私が何を言おうが「健康のための日常生活」として、厚生省は昭和61年4月、厚生大臣の諮問機関である公衆衛生審議会に「喫煙と健康問題に関する専門委員会」を設け、喫煙の害を説く「タバコ白書」の作成が進められ、62年11月に「第6回喫煙と健康世界健康会議」が開かれるそうである。

国としては「どうしたら、タバコをやめられるか」という具体的な禁煙指導を、全国の保健所を拠点にして強力に行う方針を決め、専門家による研究班を発足させて、禁煙対策に積極的な姿勢を示している。また、環境庁でも「禁煙手帳」を配って「タバコをやめなさい」と積極的に禁煙をすすめる運動を始めている。

いくら民営化したといっても、国の100%出資の「日本たばこ産業株式会社」を結論的にはつぶすつもりなのであろうか。

たばこ会社も指をくわえて見ていないで、「軽いタバコ」のPRをするよりは、まだまだ愛煙家のいるうちに、「軽くて薬になるタバコ」を作ってほしいものである。

そして「タバコの害」ではなく「タバコの益」を言われるようにしてもらいたいものである。

（その５） 私とゴルフ

私にゴルフをすすめてくれた人は、もう悠悠々自適、82歳にもかかわらず週1回のゴルフを楽しんでいる。

今なお、お元気でプレーをされているのだ

から、当然「健康に良いスポーツ」なのであろう。しかし、四角いグリーンが大好きな私には、朝早く起きて重いバックをかついで行くゴルフだけは、あまりやりたくなかったことは事実であった。

それなら、なぜ始めたのか。麻雀仲間が全員ゴルフができたうえに、「ゴルフの方がお金がかからないし、おもしろいよ」と言われたからだ。そう言われて始めてみたものの、全然うまくならないし、約17年もチョコレート^{チョコレート}の取られつづけである。麻雀も「年三の健ちゃん」と言われて「年に3回しか勝たない」と他社の友人から言われている。賭け麻雀は公序良俗に違反する行為で、他人の無思慮、窮迫に乗じて不当の利益を得る契約などは法律的には無効ということになっている以上、勝っても負けても、支払い請求をしたり、受けたりすることはできない理屈で、負けても支払う必要はないのだから、イザという時には、万々才ではあるが……。

ゴルフは紳士、淑女のスポーツであるからチョコレートで決済される。

しからば、シングルの人達は皆歯が悪くなって、あたりまえであるのに、虫歯になった

という話は聞かない。

嘆いてばかりいないで、チョコレートをもろう側になればよい…と思うのだが、球が言うことをきいてくれない。うまく飛んでラフとは…。業界のブービー候補の一人である。

「ゴルフは楽しめばよいのだ」と割切ってもプレーが終り、風呂に入って宴会場で順位の発表となると、楽しかったゴルフも、鬱々^{うつうつ}と楽しさが消えてしまう。

結局、クラブが悪いという結論に達する。妻に「今日はどうでした？」と聞かれ、「まあまあだよ」と答えるしかない。

そこで、私は妻に内緒で真直^{まっすぐ}飛びそうなクラブを探しに行くわけである。

全く、お金のかかる紳士の遊びではある。テレビのゴルフ講座を見て「私もその通りにやっているつもりなのだがなー」と不思議に思う。

今度のコンペには、私よりはるかに下手な人達と一緒になので、上位入賞は確実であると内心ニコニコしている次第である。

ちなみに今度のコンペの参加人員は16名である。

(元 櫻田機械工業㈱取締役
現 櫻田エンジニアリング㈱専務取締役)



吠えろタイガース!! 今年こそは必ず、きっと、多分……

〈プロフィール〉 生まれも育ちも東京だけどいつの間にやら阪神ファン。それも内野席より外野席でフィーバーしたいと云うかなり過激な虎キチ。東京で阪神のゲームがある時は早くスタンドに飛び込んでメガホンを振りたくてもう気もそぞろ……。小林-江川のトレードがきっかけでファンになり、今は真弓、仲田(幸)がお気に入り、ややマスク優先なのはやっぱり女の子。去年は虎どころか借りて来た猫で、新聞のスポーツ欄を逆さまに読んで通した一年間だったけど、今に見ている今年こそ、私が甲子園へ乗り込んで必ず猛虎復活! ほら六甲おろしがもう聞こえて来ます…。

タイガースの話になると瞳の中にメラメラと炎が燃えて来る雅子さんですが、実は、簿記、英検、珠算、英文タイプ、ペン字、と沢山の資格を持ってテキパキ仕事をこなす秀れ者。何かと注文の多い営業マン達の面倒をイヤな顔一つ見せず一人で引受けている大変な働き者なのです。

〈理想の男性像〉 郷ひろみのデビュー以来のファンでしかも歌舞伎の片岡孝夫のファンでもあると云うからややこしい。その上、自分自身としては歌手の長洲剛タイプの優しい(やっぱり)人が理想なのだそうで、もおーわがままっ!

〈上司の評〉 出勤は常に一番。「カトちゃん」と呼ばれ皆にかわいがられている。仕事はコツコツとこなし金銭出納も任せられる堅実型。

将来の良妻賢母型女性である事は間違いなし。いつまでも初心忘れず頑張って欲しい。

〈編集室メモ〉 ご自分が郷ひろみか片岡孝夫、いやひょっとしたら長洲剛タイプであるかも知れないとお思いの方はご一報下さい。(但し阪神ファンに限る)



かとう まさこ
加藤 雅子さん

東 網 橋 梁 株 式 会 社
営 業 部

入 社……昭和60年4月

卒 業……滝野川女子学園

商業科

血液型……O型 星座……魚座



職 場 の 華



男の職場の箱入り娘



かみ さか さち こ
上 坂 幸 子 さん

佐 世 保 重 工 業 株 式 会 社
鉄 構 営 業 部

入 社……昭和62年4月

卒 業……武蔵野女子学院

血液型……A型 星座……射手座

〈プロフィール〉 さる大手の電気機器メーカーでウグイス嬢をしていた幸子さん。典型的な女性の職場から男性的な重工業の営業部内へ大転身。今までは声でお客様の耳をなごませていたのが、今度は持前の優しい笑顔で職場を明るくしています。

東網の加藤さんと同じく東京生れの東京育ち。お父上が目の中に入れても痛くない程可愛がったらしく今どき珍しいくらいの箱入り娘で大変なほにかみ屋さんののです。お小遣いの大半は仕事のかたわら毎週3回づつ通っている英語学校に使っていると云う勉強家で、余り無駄遣いはしない方。でも一方ではウン拾万円もするオーディオをボンと買い込む思い切りの良さも持ち合わせています。そう言えば、好き嫌いがなくて食べ物には殆んどこだわらないと云う幸子さん、芯は相当な太っ腹なのかも知れません。

〈理想の男性像〉 一緒に居て自分を飾らないですむ人が理想。そう言えば一緒に居ると何だか疲れる人って居ますよねえ……。

〈上司の評〉 女性の少い職場で海外との情報連絡の為のテレックスのオペレーター、鉄構及び機械営業両部門の庶務と云う1人3役の多忙さにもめげる事なく、日々その見事なプロポーションと笑顔で明るさを花開かせるいい娘さんです。

〈編集室メモ〉 インタビューの間も照れっぱなしだった幸子さん。英語を教えて貰える素敵な彼を早く見つけてね。

協会にゆーす

大型補正実現に引き続き

63年度も一層の

公共事業の拡充を

当協会役員による関係主要客先に対する陳情については、第149回理事会にて決定され、例年通り10月中旬に実施された。

陳情書に加えて、「虹橋」、無塗装橋梁パンフレット、同実績表、スライド「鋼橋の製作」等の参考資料を持参し、鋼橋業界への理解をお願いするのは例年の通りであるが、特に今年は陳情内容の明確化を図る為、陳情書を具体的で充実したものになっている。

陳情の骨子は、繰上げ発注、大型補正の実現に謝意を表すると同時に、一層の公共事業拡充を関係先に要望するものとなっている。

運営委員の交代について

去る9月11日に開催された第149回理事会に於て、運営委員会の交代が承認された。

新旧人事は次の通り。

(新) (旧) (会社名)

奈呉 彰	神保 紀	石川島播磨重工業
蓮田和巳	長尾悠紀雄	宮地鐵工所

昭和63年度

税制改正要望事項を提出

8月21日付文書にて自民党税制調査会より依頼のあった「税制改正要望事項」については、会員各社からのアンケート結果をもとに当協会の要望事項を取りまとめ、9月29日に提出した。

四国地建幹部と初の懇談会

橋建協は10月5日四国地建で岡田朋局長を始め総務・企画・河川・道路部長等地建幹部と懇談会を行った。当協会岸本会長が挨拶し、忌憚のない意見交換をお願いしたのに対し、局側各担当部長より当地建の概要説明と建設行政への一層の協力要請があった。他に、無塗装耐候性橋梁の現状、最近の鋼材市況、外国企業の参入問題等意見交換が行われた。

当協会としては、この種トップレベルの会合を二回、三回と重ね、相互の理解、連携を深めると同時に、実務担当者レベルでの会合も併せ希望したい考えである。

双方出席者は下記の通り。

四国地建側出席者 (敬称略)

局 長	岡 田 朋
総務部長	館 形 博
企画部長	林 正 夫
河川部長	植 村 忠 嗣
道路部長	小 野 和日児
企画調査官	不 破 真

協会側出席者

会 長	
岸 本	實 横河橋梁 取締役会長

専務理事

西 山	徹
-----	---

理 事

岡 田 統 夫	川崎重工 専務取締役
---------	---------------

理 事

川 田 忠 樹	川田工業 取締役社長
---------	---------------

広 川 榆 吉	三井造船 常務取締役
---------	---------------

下 川 浩 資	石川島播磨 技 監
---------	--------------

沖 中 浩一郎	駒井鐵工 専務取締役
---------	---------------

支部運営委員長	岡 本 重 和
---------	---------

架 設 委 員 長	高 岡 司 郎
市場調査委員長	平 沢 謙
市場調査副委員長	山 崎 泰
設 計 部 会 長	松 田 眞 一
製 作 部 会 長	永 松 太 郎
四国事務所幹事代表	田 中 拓 郎
四国事務所幹事	堀 江 昭
四国事務所幹事	清 家 徹

「鋼橋技術講習会」 の開催報告

当協会では、鋼橋の設計・製作・架設・維持管理等の技術向上に寄与することを目的として、関係諸機関及び当協会主催の講習会に講師を派遣して好評を得ているが、今期も引き続き各地で開催された。S 62年10月以降の開催は次の通りであった。

	開催年月	出席者数
高知県		
○橋梁架設工事の事故と安全対策	62-10	24名
コンサルタント協会		
○鋼橋全般に関する最近の動向	62-10	90名
岡山県		
○鋼橋の架設	62-10	25名
○橋梁工事の事故と安全対策		
関東地建		
○鋼橋の施工上の留意点	62-10	20名
福島県		
○橋梁上部工の設計	62-10	26名
大分県		
○鋼橋の計画	62-10	60名
○無塗装耐候性橋梁		
○鋼橋の補修		

四国地建

○鋼橋施工上の留意点 62-10 20名

熊本県

○無塗装耐候性橋梁 62-10 40名

宮城県

○最近の橋梁建設について 62-10 30名

イ) 製作

ロ) 架設

群馬県建設技術センター

○鋼橋の施工上の留意点及び架設工法 62-10 180名

63, 64年度の IAESTE研修生の 受入れ決まる

当協会では、昭和55年から会員各社の協力により国際学生技術研修協会 (IAESTE) から外国人研修生を受入れ、国際親善の実をあげているが、63年度、64年度においても第140回理事会で、3名ずつの受入れを決定した。

受入れ会社は次の通り。

63年度 三菱重工、東京鐵骨橋梁、宮地鉄工
64年度 川田工業、石川島播磨重工業、
横河橋梁

国際協力事業団外国人研修生 工場見学会

当協会では、毎年建設省国道二課の要請により、外国人研修生の工場見学会を実施しているが、本年度は9月25日 (金)、栃東京鐵骨橋梁製作所取手工場に研修生16名が参加して開催された。当日は、激しい雨の降りしきる悪天候であったが、参加者全員熱心に見学し、活発な質疑応答が行われた。

時局問題講演会開催

建設業の門戸解放については、今年2月インダストリー・フォーカス社の仲社長を講師として「建設業の門戸解放を迫る米国の狙い」と題する講演会を開催しましたが、その後の情勢の変化を踏まえ、去る11月25日、再度仲社長に講師をお願いし、「建設業の門戸開放問題について」と題する講演会を開催した。

新規会員の入会

9月11日開催の第149回理事会において新規会員の入会が承認された。

これにより、当協会々員総数は59社となった。

新会員の横顔は次のとおり

株式会社 神戸製鋼所

本 社：神戸市中央区脇浜町1-3-18

代表者：代表取締役社長 亀高素吉

創 業：明治38年9月1日

資本金：1,038億7,007万2,646円

従業員：27,934名

62年秋の叙勲 片山氏受章

昭和62年秋の叙勲で、当業界関係から、トビー工業㈱常任顧問 片山忠夫氏が、勲四等瑞宝章の栄に浴されました。

まことに、おめでとうございます。心からお祝い申し上げます。

檜崎、水田社長が逝去 後任には尾形氏が就任

㈱檜崎製作所の代表取締役社長 水田 啓氏は脳出血のため、8月28日逝去されました。享年51才。謹んで哀悼の意を表します。

なお、後任には 尾形春之氏が就任されました。

春本、春本会長急逝

㈱春本鉄工所の取締役会長春本利雄氏は肺炎のため、11月19日逝去されました。享年58才。謹んで哀悼の意を表します。

なお12月10日に社葬がとり行われました。

事務局だより

昭和62年度上期 業 務 報 告

自 昭和62年4月 1日
至 昭和62年9月30日

1. 会 議

A 総 会

◇第23回定期総会 昭和62年5月22日
(於 赤坂プリンスホテル)

- (1)昭和61年度業務報告並びに収支決算の承認を求める件
- (2)昭和62年度事業計画に関する件
- (3)昭和62年度収支予算案の承認を求める件
- (4)会費割当方法の承認を求める件
- (5)任期満了に伴う役員改選の件

B 理事会

◇第147回理事会 昭和62年5月8日

- (1)第23回定期総会議案の審議について
- (2)昭和62年度特別会計の管理費配賦率について
- (3)運営委員の交代について
- (4)設計・製作合理化検討委員会中間報告
- (5)地区事務所初年度の活動成果と今後の課題について
- (6)昭和62年度年間行動計画について
- (7)事務局職員の採用について
- (8)「風工学国際会議出席と欧州橋梁調査団」に対する協賛について

◇第148回理事会 昭和62年7月10日

- (1)役員の役職変更について
- (2)任期満了に伴う運営委員及び各委員長の選任について
- (3)第24回定期総会の期日と会場について
- (4)昭和63年度税制改正要望事項について
- (5)設計・製作合理化検討委員会中間報告
- (6)昭和62年度事務所広報活動説明会について
- (7)パソコンの導入について

(8)事務局職員採用について

◇第149回理事会 昭和62年9月11日

- (1)役員による陳情について
- (2)運営委員の交代について
- (3)自民党への「税制改正要望事項」提出について
- (4)阪神戸製鋼所の入会について

2. 各種委員会の活動状況

A 運営委員会 9回

- (1)会務の重要事項の審議並びに処理にあたった。
- (2)建設産業専門団体協議会と建設省との懇談会に専務理事、運営委員長が出席し当面する問題につき要望懇談した。

B 市場調査委員会 64回

幹 部 会
道 路 橋 部 会
鉄 道 橋 部 会
資 材 部 会
労 務 部 会

- (1)春季賃金交渉状況調査を行い建設省に提出した。
- (2)工場管理間接費及び副資材費について調査を行った。
- (3)新潟県より依頼の鋼橋製品プラスト費について調査の上回答した。
- (4)建設省蓮ダム工事事務所より照会の鋼橋資材価格について調査の上回答した。
- (5)建設省北首都国道工事事務所より照会の鋼橋脚用アンカーフレームの製作工数について検討の上回答した。
- (6)首都高速道路公団より照会の鋼製ケーソ

- ンの製作工数について検討の上回答した。
- (7)建設省北首都国道工事事務所より照会の鋼橋脚の製作工数について検討の上回答した。
- (8)大分県より依頼の鋼橋製品プラスト費について調査の上回答した。
- (9)建設省東京国道工事事務所より照会のベデストリアンデッキの製作工数並びに工事費について検討の上回答した。
- (10)建設省横浜国道工事事務所より照会の螺旋階段の製作工数について検討の上回答した。
- (11)東京都より照会の鋼床版の製作工数について検討の上回答した。
- (12)群馬県より依頼の鋼橋製品プラスト費及び化成処理費について調査の上回答した。
- (13)熊本県より照会の鋼橋製品プラスト費について調査の上回答した。
- (14)東京都より依頼のバルブプレート価格について調査の上回答した。
- (15)建設省国営常陸海岸公園工事事務所より照会のタイムトンネル（おもしろチューブ）製作工数について検討の上回答した。
- (16)建設省横浜国道工事事務所より照会の防護シュルター製作工数について検討の上回答した。
- (17)建設省首都国道工事事務所より照会のループ斜路付階段の製作工数について検討の上回答した。
- (18)建設省首都国道工事事務所より照会の横断歩道橋の製作工数について検討の上回答した。
- (19)愛知県より依頼の鋼橋資材価格について調査の上回答した。
- (20)神奈川県より依頼の鈹桁及び箱桁橋における製作工種別作業について調査の上回答した。
- (21)建設省宮ヶ瀬ダム工事事務所より照会の橋名板等製作価格について調査の上回答した。

- (22)建設省広島国道工事事務所より依頼の基礎杭頭部継材の製作工数について検討の上回答した。
- (23)山梨県より依頼の鋼橋製品プラスト費について調査の上回答した。
- (24)福岡北九州高速道路公社より依頼の連結構の工場製作工数について検討の上回答した。
- (25)愛知県より依頼の購入部品価格について調査の上回答した。
- (26)建設省北首都国道工事事務所より照会の主塔及びアンカーフレーム等の製作工数について検討の上回答した。
- (27)建設省北首都国道工事事務所より照会の基礎用継手鋼材等の製作工数について検討の上回答した。
- (28)首都高速道路公団より照会の端部鋼殻の製作工数について検討の上回答した。
- (29)建設省相武国道工事事務所より照会の螺旋階段の製作工数について検討の上回答した。
- (30)建設省近畿地方建設局の近畿地方土木工事積算研究会にメンバーを派遣した。

C 技術委員会 110回

幹 部 会
設 計 部 会
製 作 部 会
塗 装 部 会
関西技術部会

- (1)建設省東北地方建設局より依頼の橋梁用防護柵標準図案について検討の上提出した。
- (2)埼玉県より依頼の橋梁用防護柵標準図案について検討の上提出した。
- (3)建設省東北技術事務所より依頼の応急橋の構造について検討の上報告した。
- (4)会員各社発行の技報を収集し情報の整理、検討を行った。
- (5)関連学会、協会の委員会活動に関する調査、情報の収集を行い概要の整理をした。

- (6)研修会用テキスト発行のための原稿の検討作業を行った。
- (7)景観設計マニュアル及びスライド作成のための資料の討議を行った。
- (8)講習会用テキスト「合成桁の設計例と解説」を発行した。
- (9)鋼橋の維持管理を考えた設計の手引きを作成した。
- (10)溶融亜鉛めっき桁製作の手引き作成のため資料の討議を行った。
- (11)日本道路公団施工めっき橋梁見学会を実施した。
- (12)めっき桁製作に関し(社)溶融亜鉛鍍金協会との懇談会及びめっき工場見学会を実施した。
- (13)新塗料の暴露試験について追跡調査を行った。
- (14)工場製作合理化に伴う自主管理要領書作成の為の作業を行った。
- (15)複合構造研究のための資料収集を行った。
- (16)(財)高速道路調査会へ委託研究「鋼橋の計画ならびに構造の合理化に関する研究」の業務検討を行った。
- (17)(財)高速道路技術センターの橋梁の健全度評価手法に関する検討会にメンバーを派遣し調査検討業務を行った。
- (18)技術資料デザインデータブックの改訂版を発行した。

D 架設委員会 150回

幹 部 会
第 一 部 会
第 二 部 会
安全衛生部会
現場継手部会
床 版 部 会
補 修 部 会

- (1)地域振興整備公団より照会の斜張歩道橋の架設費について検討の上回答した。
- (2)建設省名古屋国道工事事務所より依頼の鋼床版現場溶接施工費について調査の上回答した。

- (3)首都高速道路公団より依頼の鋼橋架設について検討の上回答した。
- (4)福岡北九州高速道路公社より依頼の鋼床版及び鋼脚現場溶接施工費について調査の上回答した。
- (5)京都府より依頼の単純トラス橋の補強工事について検討の上回答した。
- (6)建設省運ダム工事事務所より依頼のアーチ及びトラスの日当り施工量について調査検討の上回答した。
- (7)建設省長野国道工事事務所より依頼の連続トラス橋撤去工事費について検討の上回答した。
- (8)橋梁工事安全協議会の合同委員会で情報交換を行うと共に現場工事の安全パトロールを行いレポートを関係先に提出した。
- (9)講習会用テキスト作成のため資料の収集検討を行った。
- (10)高力ボルト施工マニュアルについて原稿の討議推考をした。
- (11)高力ボルトの耐力点制御法に関し検討委員会にて討議した。
- (12)床版型枠吊金具等本体溶接の疲労に関する実験を行った。
- (13)十勝中央大橋架設見学会を行った。
- (14)複合構造研究のためプレキャスト床版をはじめ資料収集を行った。
- (15)(社)仮設工業会の鋼製枠組防護工の安全基準作成に関する委員会にメンバーを派遣した。
- (16)(財)首都高速道路技術センターの維持修繕工事の安全管理に関する調査研究委員会にメンバーを派遣した。
- (17)建設省北陸地方建設局の北陸地方土木工事積算研究会にメンバーを派遣した。
- (18)日本道路公団の安全指導に対する五団体等連絡会にメンバーを派遣すると共に福岡建設局管内、高松建設局管内、大阪建設局管内の安全協議会で行う安全パトロールに参加した。

E 輸送委員会 5回

- (1)輸送マニュアル（海上編）発行のため原稿の討議推考をした。
- (2)全日本トラック協会と輸送安全対策について情報の交換を行った。
- (3)全日本トラック協会と車両積付標準並びにチェックシートの作成について合同委員会で討議した。
- (4)橋梁、鉄骨の積出し岸壁調査の見直しを行った。

F 振動研究委員会 6回

- (1)振動関連分献並びに防止対策施工例の資料収集、討議を行った。
- (2)道路交通振動対策に関する研究業務のうち上部構造対策について調査研究を行った。
- (3)(財)国土開発技術研究センターの免震装置を有する道路橋の耐震設計研究委員会にメンバーを派遣し調査研究業務を行った。
- (4)道路交通振動対策の研究として高架道路橋の交通振動対策事例とシュミレーションによる効果の検討を行った。

G 耐候性橋梁研究委員会 10回

- (1)建設省土木研究所、(社)鋼材倶楽部との耐候性鋼材暴路試験に関する共同研究を引続き行った。
- (2)無塗装耐候性橋梁のPR資料を作成した。
- (3)耐候性橋梁のデータブック作成のため資料の収集、原稿の見直しを行った。
- (4)無塗装耐候性橋梁のPRスライド作成のため資料の検討を行った。
- (5)無塗装耐候性トラス橋の実績調査を行い、日本道路公団の計画に対し技術協力をした。

H 年鑑編集委員会 19回

- (1)「橋梁年鑑」62年版を発刊し、会員並びに関係官公庁等に配布した。
- (2)「橋梁年鑑」63年版作成のため、資料の収集を行った。

I 広報委員会 39回

幹 部 会

編 集 部 会

- (1)協会報「虹橋」37号を編集刊行し、会員並びに関係官公庁等に配布した。
- (2)橋建協だより第23号、第24号を発刊し会員に配布した。
- (3)各地区事務所61年度の活動報告及び62年度の幹事並びに活動方針説明会を行った。
- (4)建設省四国地方建設局及び中部地方建設局における工事事務所幹部と鋼橋に係る諸問題について意見交換を行った。

J 設計・製作合理化検討委員会 3回

- (1)鋼橋の設計・製作の改善及び合理化に関し討議検討を行った。

K 受 託 業 務

- (1)北海道開発局室蘭開発建設部室蘭道路事務所より「一般国道37号室蘭市白鳥大橋補剛桁架設検討業務」
 - (2)(財)首都高速道路技術センターより「震災直後の高架橋補修方法の検討(その2)－M」
 - (3)国際協力事業団より「昭和62年度橋梁工学研修コース」
 - (4)北海道開発局帯広開発建設部より「一般国道236号広尾町博清橋架設計画検討外一連業務」
 - (5)(財)道路環境研究所より「道路交通振動対策に関する研究業務(その2)」
 - (6)大阪府土木技術事務所より「川尻3号橋耐候性鋼材曝露試験調査委託」
 - (7)建設省四国地方建設局中村工事事務所より昭和62年度松田川大橋上部工施工計画業務委託」
 - (8)阪神高速道路公団より「昭和62年度鋼構造物の設計に関する調査研究業務」
 - (9)運輸省大阪航空局より「新高松空港進入灯(ALS)橋梁施工計画調査業務請負」
- 以上9件の有償委託を受け、関係委員会、事務局にて調査検討、事務処理に当たった。

3. 鋼橋講習会の開催

A コンサル協会東北支部

昭和62年5月19日 45名出席

- (1)鋼橋の計画・架設について
- (2)スライド 橋のかたち
架設工法の選定
- (3)講 師 技術(委)設計部会委員
大塚 勝(横河橋梁)
架設(委)委員長
高岡司郎(横河工事)

B 四国地建(工事監督官)

昭和62年5月25日 10名出席

- (1)橋梁架設工事の事故と安全対策
- (2)スライド 事故例
- (3)講 師 架設(委)第二部会長
今井 功(日立造船)

C 四国地建(徳島工事)

昭和62年5月26日 35名出席

- (1)鋼橋の計画・設計について
鋼橋の架設について
無塗装耐候性橋梁について
- (2)スライド 橋のかたち
鋼橋の製作
架設工法の選定
- (3)講 師 技術(委)
武田克己(春本鉄工)
架設(委)第二部会長
今井 功(日立造船)
技術(委)関西技術部会委員
熊谷篤司(日立造船)

D 四国地建(松山工事)

昭和62年5月28日 40名出席

- (1)鋼橋の計画・設計について
鋼橋の架設について
無塗装耐候性橋梁について
- (2)スライド 橋のかたち
鋼橋の製作
架設工法の選定
- (3)講 師 技術(委)関西技術部会委員
播本章一(駒井鉄工)

架設(委)第二部会長

今井 功(日立造船)

技術(委)関西技術部会長

上田浩太(松尾橋梁)

E 茨城県 昭和62年6月26日 50名出席

- (1)鋼橋補修工事の問題について
補修の具体的な事例とその対策
- (2)講 師 架設(委)補修部会長
佐川潤逸(三菱工事)
架設(委)補修部会委員
貞原信義(駒井建設)

F 四国地建(中村工事)

昭和62年7月23日 45名出席

- (1)鋼橋の計画・設計について
鋼橋の架設について
無塗装耐候性橋梁について
- (2)スライド 橋のかたち
鋼橋の製作
架設工法の選定
- (3)講 師 技術(委)関西技術部会委員
荒井利男(横河橋梁)
架設(委)第二部会長
今井 功(日立造船)
技術(委)関西技術部会委員
村田広治(栗本鉄工)

G 釧路開建 昭和62年7月24日 25名出席

- (1)鋼橋スライド講習会
橋のかたち
鋼橋の製作
架設工法の選定
- (2)講 師 架設(委)第二部会委員
梅村馥次(石川島)

H 四国地建(香川工事)

昭和62年8月27日 40名出席

- (1)鋼橋の計画について
無塗装耐候性橋梁について
鋼橋の架設について
- (2)スライド 橋のかたち
鋼橋の製作
架設工法の選定

- (3) 講 師 技術(委)関西技術部会長
上田浩太(松尾橋梁)
技術(委)
松本忠国(高田機工)
架設(委)第二部会長
今井 功(日立造船)
- I 徳島県 昭和62年8月28日 45名出席
- (1) 鋼橋の計画について
鋼橋の架設について
鋼橋の補修について
- (2) スライド 橋のかたち
鋼橋の製作
架設工法の選定
- (3) 講 師 技術(委)関西技術部会長
上田浩太(松尾橋梁)
架設(委)第二部会長
今井 功(日立造船)
架設(委)第二部会委員
宇佐見雅実(日本橋梁)
- J 佐賀県 昭和62年9月2日 55名出席
- (1) 鋼橋の計画について
無塗装耐候性橋梁について
- (2) スライド 橋のかたち
- (3) 講 師 技術(委)関西技術部会委員
播本章一(駒井鉄工)
技術(委)
長谷川義起(日本橋梁)
- K 九州地区会員
昭和62年9月3日 45名出席
- (1) 鋼橋の計画について
無塗装耐候性橋梁について
鋼橋の補修について
- (2) 講 師 技術(委)
松本忠国(高田機工)
技術(委)関西技術部会委員
熊谷篤司(日立造船)
架設(委)第二部会委員
藤森真一(日本車輛)
- L 香川県 昭和62年9月8日 35名出席
- (1) 鋼橋の計画について
- 鋼橋の架設について
鋼橋の補修について
- (2) スライド 橋のかたち
- (3) 講 師 技術(委)
武田克己(春本鉄工)
架設(委)第二部会長
今井 功(日立造船)
架設(委)第二部会委員
宇佐美雅実(日本橋梁)
- M 愛媛県 昭和62年9月10日 50名出席
- (1) 鋼橋の計画・設計について
鋼橋の架設について
鋼橋の補修について
- (2) スライド 橋のかたち
鋼橋の製作
架設工法の選定
- (3) 講 師 技術(委)関西技術部会委員
荒井利男(横河橋梁)
架設(委)第二部会委員
藤森真一(日本車輛)
架設(委)第二部会委員
宇佐見雅実(日本橋梁)
- N 神奈川県 昭和62年9月10日 40名出席
- (1) 詳細設計成果品のチェックポイント
- (2) 講 師 技術(委)設計部会委員
大塚 勝(横河橋梁)
- O 福井県 昭和62年9月11日 30名出席
- (1) 無塗装耐候性橋梁について
鋼橋の補修について
- (2) 講 師 技術(委)
長谷川義起(日本橋梁)
架設(委)第二部会委員
藤森 真一(日本車輛)
- P 島根県 昭和62年9月22日 30名出席
- (1) 鋼橋の計画・設計について
鋼橋の架設について
鋼橋の塗装について
- (2) スライド 橋のかたち

架設工法の選定

鋼橋の製作

(3)講 師 技術(委)関西技術部会委員

播本章一(駒井鉄工)

架設(委)第二部会長

今井 功(日立造船)

技術(委)塗装部会長

林 尚武(横河橋梁)

4. その他一般事項

(1)建設業関係18団体主催による春の叙勲祝賀会を開催した。

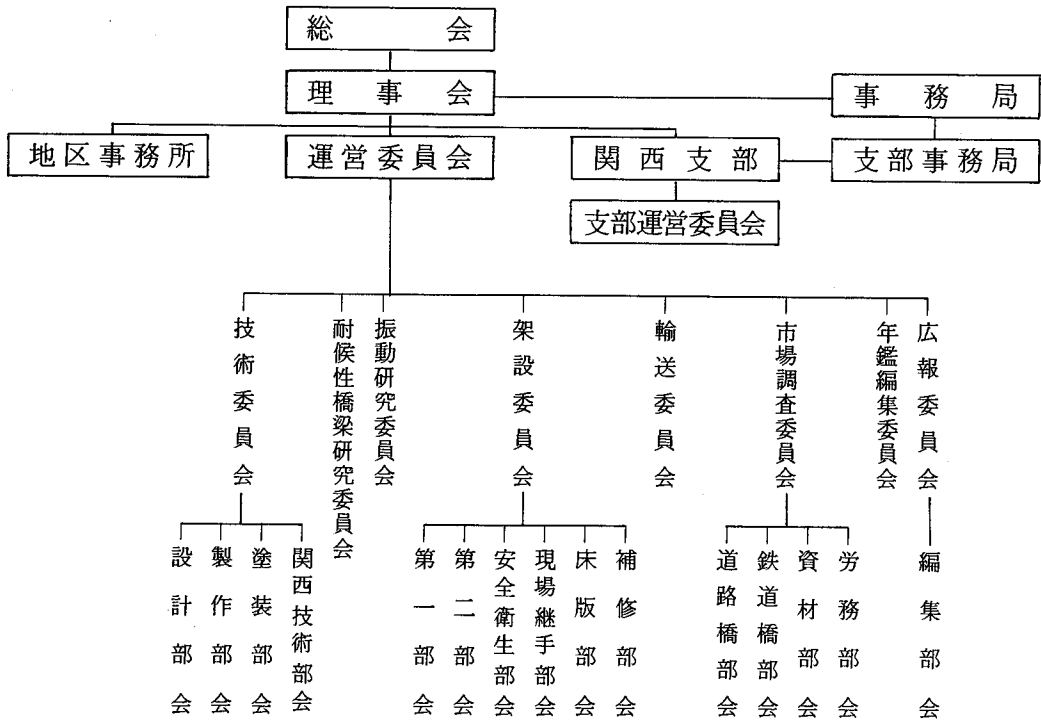
(2)建設業関係18団体主催による春の国家褒章祝賀会を開催した。

(3)国際協力事業団外国人研修生の橋梁工場見学会を開催した。

(4)建設業法改正に伴い、会員各社の立場からどう対処すべきか検討を行うため「臨時特別委員会」を設けた。

協会の組織・名簿

組織図



員 役

[illegible]

◇ 委 員 会

運 営 委 員 会

委員長	小 菅	節 (横河 橋 梁)
委 員	奈 呉	彰 (石川島播磨)
"	岩 井	清 貢 (川田 工業)
"	酒 井	克 美 (駒井鉄工所)
"	岡 本	重 和 (松尾 橋 梁)
"	石 田	泰 三 (三菱重工業)
"	蓮 田	和 已 (宮地鐵工所)

委 員	田 中	茂 行 (櫻田機械工業)
"	安 藤	浩 吉 (瀧上 工業)
"	橋 口	豊 (高田 機工)
"	木 村	千 里 (東京鐵骨橋梁)
"	尾 栢	茂 (日本 鋼管)
"	小 島	章三郎 (日立 造船)
"	小 山	曉 雄 (松尾 橋 梁)
"	松 長	堅 (三井 造船)
"	前 田	守 (三菱重工業)
"	成 宮	隆 雄 (宮地鐵工所)
"	永 田	晋 (横河 橋 梁)

技 術 委 員 会

委員長	長谷川	鎔 一 (横河 橋 梁)
-----	-----	--------------

設 計 部 会

部会長	松 田	眞 一 (三菱重工業)
委 員	下 瀬	健 雄 (石川島播磨)
"	國 廣	昌 史 (川崎重工業)
"	野 村	国 勝 (川田 工業)
"	梶 山	昭 克 (駒井鉄工所)
"	境 田	格 (櫻田機械工業)
"	山 口	條太郎 (東京鐵骨橋梁)
"	宮 川	健 策 (トピー工業)
"	倉 本	健 一 (日本 橋 梁)
"	高 久	達 将 (日本 鋼管)
"	奥 嶋	猛 (日本車輛製造)
"	榎 木	通 男 (日立 造船)
"	北 川	正 博 (松尾 橋 梁)
"	荒 田	政 次 (三井 造船)
"	勝 野	寿 男 (三菱重工業)
"	高 崎	一 郎 (宮地鐵工所)
"	大 塚	勝 (横河 橋 梁)

製 作 部 会

部会長	永 松	太 郎 (石川島播磨)
委 員	武 限	一 成 (川崎重工業)
"	鈴 木	孝 則 (川田 工業)
"	坂 井	牧 (駒井鉄工所)

塗 装 部 会

部会長	林	尚 武 (横河 橋 梁)
委 員	安 部	敏 郎 (石川島播磨)
"	渡 部	健 三 (川崎重工業)
"	合 津	尚 (川田 工業)
"	佐 藤	了 一 (栗本鉄工所)
"	成 田	幸 次 (櫻田機械工業)
"	曾 我	直 惇 (瀧上 工業)
"	小保方	勝 好 (東京鐵骨橋梁)
"	津 崎	俊 吾 (日本 橋 梁)
"	藤 森	重 幸 (日本 鋼管)
"	山 内	弘 史 (三菱重工業)
"	中 塚	勲 夫 (宮地鐵工所)
"	有 原	隆 雄 (横河 橋 梁)

関西技術部会

部会長	上 田	浩 太 (松尾 橋 梁)
副部会長	寺 田	弘 (三菱重工業)
委 員	村 田	広 治 (栗本鉄工所)
"	播 本	章 一 (駒井鉄工所)
"	堀 川	勲 (高田 機工)
"	小 野	精 一 (日本 橋 梁)
"	岸 田	博 夫 (春本鐵工所)
"	熊 谷	篤 司 (日立 造船)
"	荒 井	利 男 (横河 橋 梁)

耐候性橋梁研究委員会

委員長 下 瀬 健 雄(石川島播磨)
 委 員 安 部 敏 郎(石川島播磨)
 " 金 野 千代美(川田工業)
 " 成 田 嗣 郎(櫻田機械工業)
 " 大 岩 浩(新日本製鉄)
 " 栢 山 廣(東京鐵骨橋梁)
 " 加 納 勇(日本鋼管)
 " 仁 科 直 行(三菱重工業)
 " 長 尾 美 廣(宮地鐵工所)
 " 山 本 哲(横河橋梁)

架 設 委 員 会

委員長 高 岡 司 郎(横河工事)
 副委員長 神 沢 康 夫(宮地建設工業)

架設第1部会

部会長 大 村 文 雄(石川島鉄工建設)
 副部会長 望 月 都志夫(横河工事)
 委 員 梅 村 馥 次(石川島播磨)
 " 奥 山 守 雄(川重工事)
 " 高 桑 稔(川田建設)
 " 中 村 勝 樹(駒井鉄工所)
 " 藤 尾 武 明(櫻田機械工業)
 " 鍋 島 肇(住友重機械)
 " 高 木 録 郎(瀧上工業)
 " 穂 鹿 知 行(東京鐵骨橋梁)
 " 梅 沢 富士雄(トピー栄進建設)
 " 鳥 海 右 近(日本鋼管工事)
 " 堀 内 明 善(日立造船エンジニア)
 " 木 下 潔(松尾橋梁)
 " 桑 本 勝 彦(三井造船)
 " 中 野 雄 太(三菱重工工事)
 " 村 岡 久 男(宮地鐵工所)

架設第2部会

部会長 今 井 功(日立造船)
 副部会長 丹 土 敏 雄(横河工事)
 委 員 和 泉 俊 男(石川島鉄工建設)
 " 井 上 達 夫(片山鉄工所)
 " 加 藤 捷 昭(川崎重工業)
 " 一 前 繁(川田建設)
 " 中 原 厚(栗本鉄工所)
 " 梶 浦 康 雄(駒井建設工事)
 " 外 山 和 利(高田機工)
 " 宇佐見 雅 実(日本橋梁)
 " 米 原 隆 三(日本鋼管工事)
 " 藤 森 真 一(日本車輛製造)
 " 佐 古 喜久男(春本鉄工所)
 " 栢 分 友 一(日立造船エンジニア)
 " 平 田 良 三(松尾エンジニア)
 " 安 田 優(三菱重工工事)
 " 長谷川 宣 宏(宮地建設工業)

安全衛生部会

部会長 若 井 純 雄(日本鋼管工事)
 副部会長 杉 沢 郁 夫(横河工事)
 委 員 清 野 健 三(石川島播磨)
 " 藤 井 健 一(片山鉄工所)
 " 大 主 宗 弘(川重工事)
 " 松 沢 成 昭(住重鉄構工事)
 " 久保田 崇(瀧上建設興業)
 " 石 橋 明 男(東京鐵骨橋梁)
 " 成 山 七 郎(日本鋼管工事)
 " 広 瀬 明 次(日立造船エンジニア)
 " 中 野 一 夫(宮地建設工業)

現場継手部会

部会長 神 沢 康 夫(宮地建設工業)

高力ボルト班

班 長 菅 原 一 昌(日本鋼管)
 委 員 山 下 文 武(駒井鉄工所)
 " 穂 鹿 知 行(東京鐵骨橋梁)
 " 高 井 茂(日本鋼管)

委員 清水辰郎(松尾橋梁)
 " 阿部幸長(三菱重工工事)
 " 清水功雄(宮地鐵工所)
 " 寺坂拓亜(横河橋梁)
 " 金井啓二(横河工事)

溶接班

班長 夏目光尋(横河橋梁)
 委員 藤平正一郎(片山鉄工所)
 " 高田和守(川田工業)
 " 遠藤秀臣(櫻田機械工業)
 " 花本和文(瀧上工業)
 " 中村賢造(東京鐵骨橋梁)
 " 立石勝幸(日本鋼管)
 " 原田拓也(松尾橋梁)
 " 田中正志(三井造船)
 " 成宮隆雄(宮地鐵工所)
 " 高橋芳樹(横河工事)

補修部会

部会長 佐川潤逸(三菱重工工事)
 副部会長 鈴木慎治(横河工事)
 委員 小林久夫(石川島鉄工建設)
 " 鈴木宏治(川田建設)
 " 貞原信義(駒井建設工事)
 " 松沢成昭(住重鉄構工事)
 " 栗山剛志(瀧上建設興業)
 " 橋義則(東日工事)
 " 石田裕彦(トピー米進建設)
 " 佐竹保重(日本鋼管工事)
 " 堀内明善(日立造船エンジニア)
 " 雨宮富昭(松尾エンジニア)
 " 戸次和雄(三井造船)
 " 佐藤正勝(宮地建設工業)

床版部会

部会長 鳥海右近(日本鋼管工事)
 委員 津藤直士(石川島鉄工建設)
 " 渡辺和明(川崎重工業)
 " 島田一美(川田建設)

委員 大嶋憲一(瀧上建設興業)
 " 倉本健一(日本橋梁)
 " 郷津敏夫(日本鋼管工事)
 " 竹中裕文(春本鐵工所)
 " 菊崎良侑(松尾エンジニア)
 " 柏原弘(松尾橋梁)
 " 内藤章吾(宮地建設工業)
 " 谷川和夫(横河工事)

市場調査委員会

委員長 平沢 讓(松尾橋梁)
 副委員長 山崎 泰(宮地鐵工所)

道路橋部会

部会長 河合 勉(川田工業)
 副部会長 横山 隆(横河橋梁)
 委員 三橋義博(石川島播磨)
 " 藤枝伸明(駒井鉄工所)
 " 鵜沢 満(櫻田機械工業)
 " 幕田泰弘(住友重機械)
 " 山崎藤哉(東京鐵骨橋梁)
 " 荻原義雄(日本橋梁)
 " 高見忠彦(日本車輛製造)
 " 福住 豊(松尾橋梁)
 " 福田龍之介(三井造船)
 " 細川健二(三菱重工業)
 " 飯塚和通(宮地鐵工所)

鉄道橋部会

部会長 青池 勇(横河橋梁)
 委員 坂井輝久(石川島播磨)
 " 合原貞俊(川崎重工業)
 " 鈴木成治(川田工業)
 " 市村秀夫(駒井鉄工所)
 " 栗原 好(櫻田機械工業)
 " 金塚史彦(東京鐵骨橋梁)
 " 中村正次(松尾橋梁)
 " 土居 亀一郎(宮地鐵工所)

労務部会

部会長	天田行正	(松尾橋梁)
委員	渡部幸二	(石川島播磨)
"	五味英夫	(櫻田機械工業)
"	岡田茂	(住友重機械)
"	田中謙二	(東京鐵骨橋梁)
"	川元齊昭	(日本鉄塔工業)
"	内山修三	(三井造船)
"	石川正博	(三菱重工業)
"	蒲池拓夫	(宮地鐵工所)
"	中村健一	(横河橋梁)

資材部会

部会長	竹部宗一	(宮地鐵工所)
委員	坂本俊隆	(川崎重工業)
"	和栗義裕	(駒井鉄工所)
"	中川喜代志	(櫻田機械工業)
"	野原誠一	(新日本製鉄)
"	牛山邦雄	(東京鐵骨橋梁)
"	赤岩右三	(トピー工業)
"	西英隆	(日本鋼管)
"	岩田守雅	(日本車輛製造)
"	木野村正昭	(三菱重工業)
"	吉田明	(横河橋梁)

輸送委員会

委員長	松本義弘	(宮地鐵工所)
副委員長	大西勝巳	(川崎重工業)
委員	小泉茂男	(川田工業)
"	西本欽春	(駒井鉄工所)
"	竹村稔	(櫻田機械工業)
"	古田和司	(瀧上工業)
"	平島忠亮	(東京鐵骨橋梁)
"	永松淳	(日本鋼管)
"	金井浩治	(松尾橋梁)
"	守口茂	(三菱重工業)
"	渡辺俊一郎	(横河橋梁)

振動研究委員会

委員長	辻松雄	(日本鋼管)
委員	平島寛	(石川島播磨)
"	佐野信一郎	(川崎重工業)
"	米田昌弘	(川田工業)
"	山田靖則	(高田機工)
"	入部孝夫	(東京鐵骨橋梁)
"	山村信道	(日立造船)
"	柏原弘	(松尾橋梁)
"	福沢清	(三菱重工業)
"	清田煉次	(横河橋梁)

広報委員会

委員長	小菅節	(横河橋梁)
委員	奈呉彰	(石川島播磨)
"	岩瀬隆	(川崎重工業)
"	岩井清貢	(川田工業)
"	酒井克美	(駒井鉄工所)
"	渡辺弘	(東京鐵骨橋梁)
"	石田泰三	(三菱重工業)
"	蓮田和巳	(宮地鐵工所)

編集部会

部会長	石島光男	(横河橋梁)
委員	本郷邦明	(石川島播磨)
"	鈴木成治	(川田工業)
"	関川昇八郎	(駒井鉄工所)
"	大坪謙	(櫻田機械工業)
"	山崎藤哉	(東京鐵骨橋梁)
"	鞘脇健郎	(トピー工業)
"	曾田弘道	(日本鋼管)
"	出沢滋熙	(日本車輛製造)
"	荻野隆和	(松尾橋梁)
"	木野村正昭	(三菱重工業)
"	山崎泰	(宮地鐵工所)

年鑑編集委員会

委員長 鹿野 頤 一(三井造船)

副委員長 繁竹 昭 市(日本車輛製造)

委員 笠木 治 弥(石川島播磨)

〃 合原 貞 俊(川崎重工業)

〃 島田 清 明(川田工業)

〃 佐々木 秀 弥(駒井鉄工所)

〃 菊地 隆(瀧上工業)

〃 金塚 史 彦(東京鐵骨橋梁)

〃 設楽 正 次(日本橋梁)

〃 河 崙 祐 之(日本鋼管)

〃 木村 隆 三(三菱重工業)

〃 泉 亨(宮地鐵工所)

〃 村松 知 明(横河橋梁)

関 西 支 部

◇ 役 員

支 部 長	毛 利 哲 三	松 尾 橋 梁 株 式 会 社	取 締 役 社 長
副支部長	駒 井 恒 雄	株式会社 駒 井 鉄 工 所	取 締 役 副 社 長
副支部長	中 根 秀 彦	三 菱 重 工 業 株 式 会 社	常 務 取 締 役 大 阪 支 社 長
支部監事	吉 田 義 郎	日 本 橋 梁 株 式 会 社	取 締 役 社 長
支部監事	中 西 憲 男	株式会社 栗 本 鉄 工 所	常 務 取 締 役

運 営 委 員 会

委 員 長	岡 本 重 和	(松 尾 橋 梁)
委 員	西 岡 敏 郎	(高 田 機 工)
"	東 輝 雄	(春 本 鐵 工 所)
"	三 浦 廣	(日 立 造 船)
"	荻 原 昭 雄	(三 菱 重 工 業)
"	谷 川 寛	(横 河 橋 梁)

㈱	ア	ル	ス	製	作	所
石	川	島	鉄	工	建	設
石	川	島	播	磨	重	工
㈱	片	山	鉄	工	所	
川	崎	重	工	業	所	
川	重	工	事		所	
川	田	建	設		所	
川	田	工	業		所	
川	鉄	鉄	構	工	業	所
㈱	釧	路	製	作	所	
栗	鉄	工	事		所	
㈱	栗	本	鉄	工	所	
㈱	神	戸	製	鋼	所	
駒	井	建	設	工	事	所
㈱	駒	井	鉄	工	所	
㈱	コ	ミ	ヤ	マ	工	業
㈱	酒	井	鉄	工	所	
櫻	井	鐵	工		所	
櫻	田	機	械	工	業	所
佐	世	保	重	工	業	所
佐	藤	鉄	工		所	
新	日	本	製	鐵	所	
住	重	鐵	構	工	事	所
住	友	重	機	械	工	業
高	田	機	工		所	
瀧	上	建	設	興	業	所
瀧	上	工	業		所	
東	海	鋼	材	工	業	所
㈱	東	京	鐵	骨	橋	梁
東	網	橋	梁		所	

東	日	工	事	所
ト	ビ	ー	栄	進
ト	ビ	ー	工	業
㈱	巴	組	鐵	工
㈱	檜	崎	製	作
日	本	橋	梁	所
日	本	橋	梁	エ
日	本	鋼	管	ア
日	本	鋼	管	工
日	本	車	輜	製
日	本	鉄	塔	造
函	館	ど	つ	く
㈱	春	本	鐵	工
東	日	本	鉄	工
日	立	造	船	所
日	立	造	船	エ
富	士	車	輜	ア
古	河	鉦	業	リ
松	尾	エ	ン	ジ
松	尾	橋	梁	ニ
丸	誠	重	工	ャ
三	井	造	船	リ
三	井	造	船	ン
三	菱	重	工	グ
三	菱	重	工	所
宮	地	建	設	業
㈱	宮	地	鐵	工
㈱	横	河	橋	梁
横	河	工	事	所

当協会の関連機関

1) 当協会が入会又は賛助金を拠出している団体

社団法人 日本道路協会
 社団法人 高速道路調査会
 社団法人 日本建設機械化協会
 社団法人 土木学会
 社団法人 鉄道貨物協会
 社団法人 建設広報協議会
 社団法人 奥地開発道路協会
 社団法人 日本国際学生技術研修協会
 社団法人 溶接学会
 社団法人 仮設工業会
 財団法人 道路経済研究所
 財団法人 建設業振興基金
 財団法人 海洋架橋調査会
 財団法人 高速道路技術センター
 財団法人 首都高速道路技術センター
 財団法人 本州四国連絡橋自然環境保全基金
 財団法人 道路環境研究所
 財団法人 長岡技術科学大学技術開発教育研究振興会
 財団法人 日本建設情報総合センター
 建設業労働災害防止協会

建設関係公益法人協議会

日本鋼構造協会

道路広報特別委員会

日本の道を考える会

交通安全フェア推進協議会

水の週間実行委員会

IRF奨学基金

国際構造工学会議（IABSE）

北海道土木技術会鋼道路橋研究委員会

2) 当協会が業務上連係を保持している団体

社団法人 鉄骨建設業協会

社団法人 日本ねじ工業協会

社団法人 日本鋼橋塗装専門会

社団法人 日本建設業団体連合会

日本架設協会

日本支承協会

全日本トラック協会

日本機械輸出組合

建設業退職金共済組合

国際協力事業団

道路整備促進期成同盟会全国協議会

建設業関係各団体

出 版 物 ご 案 内

《 既 刊 資 料 》

▷鋼橋塗装面積の計算要領

- ・昭和52年3月発行
- ・A4判/12頁/定価100円(送料別)

▷耐候性橋梁データブック

- ・昭和55年4月発行
- ・A4判/47頁/定価400円(送料別)

▷橋梁架設等工事における足場工および 防護工の構造基準

- ・昭和57年5月発行
- ・B5判/140頁/定価1,200円(送料別)

▷橋 梁 年 鑑 (昭 和 54 年 版)

- ・昭和47年～52年度完工・合併版
- ・B5判/190頁/定価2,000円(送料別)

▷橋 梁 年 鑑 (昭 和 55 年 版)

- ・昭和53年度内完工の鋼橋
- ・B5判/190頁/定価2,500円(送料別)

▷橋 梁 年 鑑 (昭 和 56 年 版)

- ・昭和54年度内完工の鋼橋
- ・B5判/190頁/定価3,000円(送料別)

*売り切れました。

▷橋 梁 年 鑑 (昭 和 57 年 版)

- ・昭和55年度内完工の鋼橋
- ・B5判/194頁/定価3,500円(送料別)

▷橋 梁 年 鑑 (昭 和 58 年 版)

- ・昭和56年度内完工の鋼橋
- ・B5判/202頁/定価3,500円(送料別)

▷橋 梁 年 鑑 (昭 和 59 年 版)

- ・昭和57年度内完工の鋼橋
- ・B5判/210頁/定価3,500円(送料別)

*売り切れました。

▷橋 梁 年 鑑 (昭 和 60 年 版)

- ・昭和58年度内完工の鋼橋
- ・B5判/218頁/定価3,500円(送料別)

*売り切れました。

▷橋 梁 年 鑑 (昭 和 61 年 版)

- ・昭和59年度完工の鋼橋
- ・B5判/222頁/定価4,000円(送料別)

▷鋼橋構造詳細の手引き

- ・昭和58年3月発行
- ・A4判/70頁/定価2,000円(送料別)
- ・既刊のⅠ主桁編(1978年5月発行)

Ⅱ箱主桁編(1979年3月発行)の
改定と新しく加えたトラス・アーチ編と
を一冊に合本し、まとめた資料である。
鋼橋の設計者の座右の銘としたい。

▷鋼橋伸縮装置設計の手引き

- ・昭和59年6月発行
- ・A4判/65頁/定価2,000円(送料別)
- ・鋼製フィンガージョイントを中心に設計
手順、構造詳細、標準図のほか、製作、
施工、補修の留意事項、参考例など、設
計者に役立つ手引書としてまとめたもの。

▷鋼橋支承設計の手引き

- ・昭和59年6月発行
- ・A4判/90頁/定価2,000円(送料別)
- ・鋼橋に使う支承の設計、施工について実
務的な面より、機能から選定の仕方及び
施工上の問題についてとりまとめた資料
として設計者の利用価値も大きい。

▷床版工事設計施工の手引き

- ・昭和59年5月発行
- ・B5判/240頁/定価2,000円(送料別)
- ・床版工事の設計から施工までの一貫した
手引書として、豊富な工事経験を基に作
成したもの。

▷支承部補修工事施工の手引き

- ・昭和59年6月発行
- ・A4判/280頁/定価2,500円(送料別)
- ・支承本体や支承座部の損傷事例を中心に
日常の維持管理、点検調査、補修工事施

工要領など具体的にまとめ、現場技術者に役立つ手引書です。

▷鋼橋補修工事の問題について

— 施工事例とその対策 —

- ・昭和60年6月発行
- ・B 5 判／95頁／定価 900 円（送料別）

▷鋼橋の概要（講習会テキスト No.1）

- ・昭和60年8月発行
- ・A 4 判／80頁／定価1,000円（送料別）

▷輸送マニュアル（陸上編）

- ・昭和60年11月発行
- ・A 4 判／70頁／定価 700 円（送料別）

▷デザインデータブック

- ・昭和62年7月改訂版
- ・A 4 版／200頁 定価3,000円（送料別）
- ・鋼橋の計画、設計に必要な資料並びに使用材料の諸元を集め、示方書の図表化を図ることにより技術資料として実務者必携の書である。

◎鋼橋補修工事調査報告書

— 実態調査および積算例 —

昭和61年7月発行

A 4 判／270頁／定価 2,500 円（送料別）

◎鋼橋架設等工事における安全帯の使用要領

昭和61年12月発行

B 5 判／60頁／定価 800 円（送料別）

◎床版工事設計施工の手引き（塩害対策編）

昭和61年11月発行

B 5 判／110頁／定価 1,200 円（送料別）

《新刊案内》

◎合成桁の設計例と解説（講習会テキストNo.2）

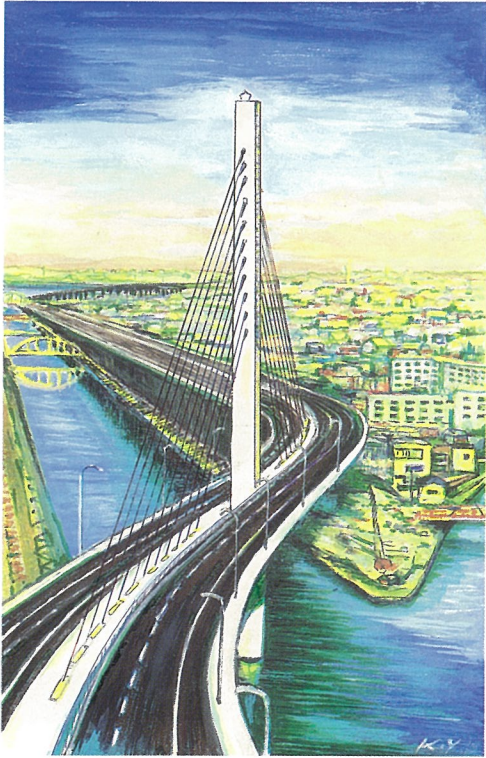
昭和62年7月発行

A 4 判／156頁／定価 2,000 円（送料別）

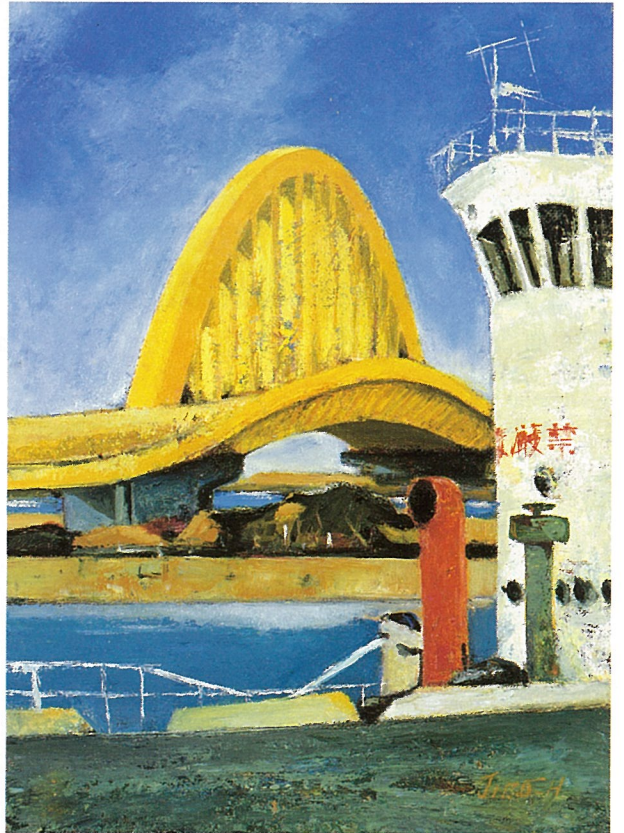
◎橋梁年鑑（昭和62年版）

- ・昭和60年度完工の鋼橋
- ・B 5 判／240頁／定価 4,000 円（送料別）

虹橋ギャラリー



◀ 「かつしかハーブ橋」 山本 孝治氏



▲ 「黄色い橋」 羽子岡爾朗氏



◀ 「大鳴門橋」 稲見 精久氏



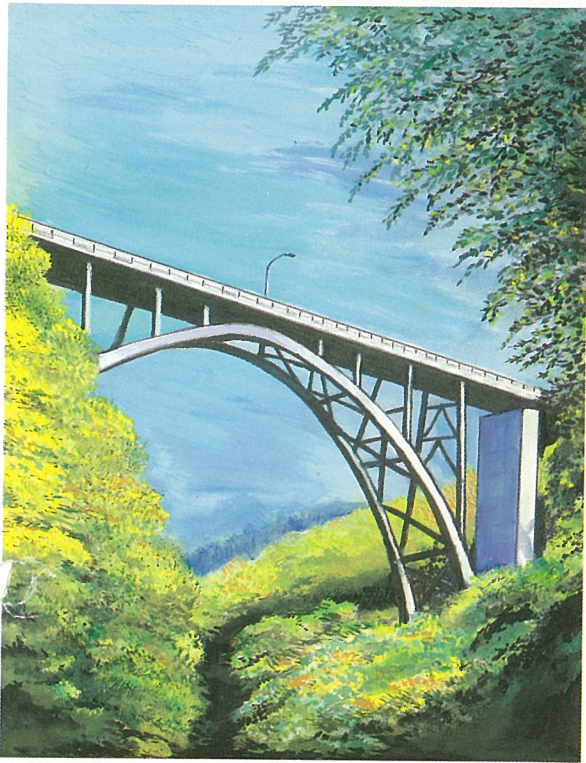
「吊 橋」山本 孝治氏



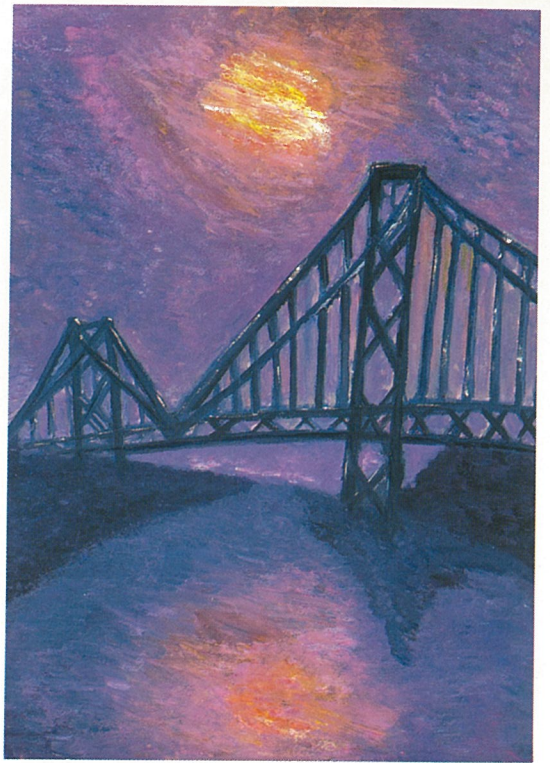
「曲線箱桁」稲見 精久氏



「隅田川に架る橋」阿部 幸長氏



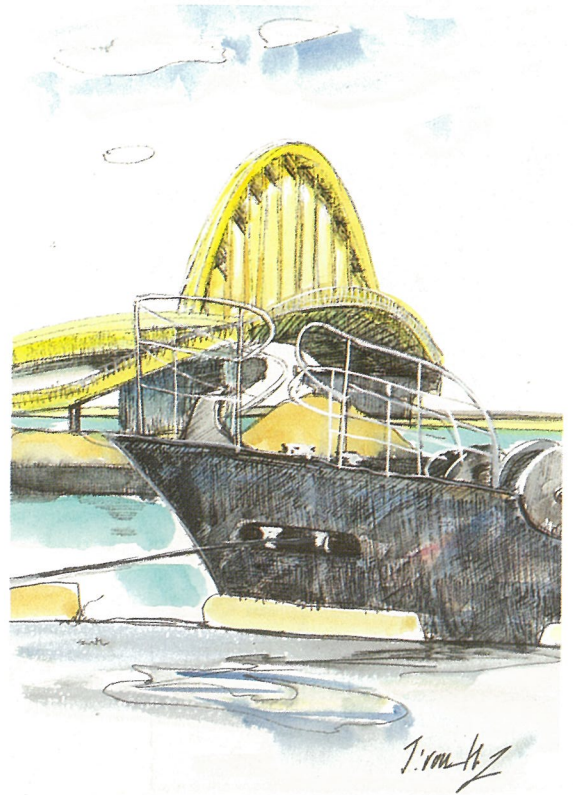
「アーチ橋」山本 孝治氏



「夕暮れ」鈴木アツ子さん



「アーチ橋」山本 孝治氏



「泉大津の黄色い橋」羽子岡爾朗氏

~~~~~編集後記~~~~~

新年明けましておめでとうございます。

虹橋第37号で「虹橋」表紙の図案募集の御案内の記事を掲載しましたところ、早速御応募いただき編集部一同大いに感激いたしております。お寄せいただきました全作品は「虹橋ギャラリー」で御紹介いたしました。尚今後この作品の中から順次表紙に採用させていただきますが今回は山本孝治さんの作品に決定いたしました。

御応募いただきました方々には紙面をお借りして厚く御礼申し上げます。

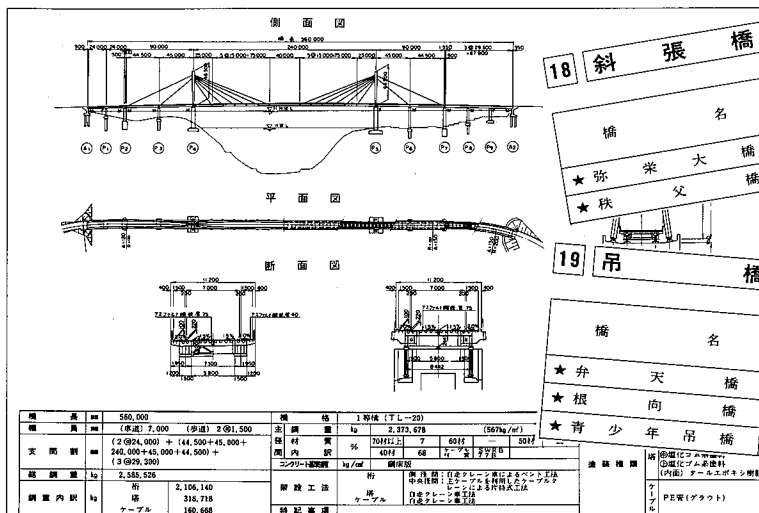
世紀の大事業といわれる本四架橋もDルート
の完成迄あとわずかとなりました。私共広報委員会もこの記念すべき年にあたり、「虹橋」をさらに充実した内容のものにすべく編集部一同大いに張り切っております。

「虹橋」に関する御意見をお待ち申し上げます。

昭和 62 年版

《新刊案内》

橋梁年鑑



18 斜張橋				
橋名	発注者	所在地	橋長 (m)	総鋼重 (t)
★ 弥栄大橋	中国地建	広島県 山口	560	2,586
★ 秩父橋	埼玉県	埼玉	153	863

19 吊橋				
橋名	発注者	所在地	橋長 (m)	総鋼重 (t)
★ 弁天橋	神奈川県	神奈川	73	72
★ 根向橋	市原市	千葉	65	37
★ 青少年吊橋	東北地建	宮城	20	6

◎写真・図集 144橋

◎資料編 563橋

◎昭和60年度完工分を
型式別に分類して掲載

□B 5 判 240頁

□定 価 4,000円(送料別)

□編集・発行 社団法人 日本橋梁建設協会

(注) 図版等は、62年版の見本です。

お申し込みは

社団法人 日本橋梁建設協会
事務局へ

申し込みはお早目にどうぞ!

虹 橋 No.38 昭和63年 1 月(非売品)

編 集・広 報 委 員 会

発 行 人・二 井 潤

発 行 所・社団法人
日本橋梁建設協会

〒104 東京都中央区銀座 2 丁目 2 番18号

鉄骨橋梁会館 1 階

TEL (03)(561) 5225

関 西 支 部・

〒550 大阪市西区西本町 1 丁目 8 番 2 号

三晃ビル 5 階

TEL (06)(533) 3238・3980
