

橋を知り、橋とともに生きる

やまなか たかし
山中 鷹志

NPO 法人 社会基盤ライフサイクルマネジメント研究会

1944 年 大阪府出身。名古屋工業大学卒業後、日本道路公団へ入社、1970 年本州四国連絡橋公団設立に伴い同公団へ。瀬戸大橋などの計画、建設、管理を行い、(財)海洋架橋調査会にて超長大橋の検討、国、県の橋梁技術支援業務を行う。橋の科学館館長を最後に勤務を終える。

インタビュー日：2016 年 2 月 2 日

聞き手：渡辺泰孝, 駒田智久, 加藤隆



橋の仕事・現場の仕事

これまでの経歴を聞かせてください

大学卒業後、日本道路公団に入社し、中央道三鷹～調布間の建設工事現場を経験しました。ここでは、現場での工事監督を行うとともに、道路設計、測量や地質調査、構造実験など様々なことを経験させてもらいました。現場で色々なことを経験したことが、土木技術者としての基礎となりました。

20 代中頃に、本州四国連絡橋公団が設立されました。長大橋に魅力を感じたこと、父が香川県出身で幼少の頃から四国に愛着があったこと、誰もやったことのないことをやりたいという思いから、同公団へ籍を移しました。最初は、児島調査事務所に配属され、海中基礎の施工実験と施工方法の検討を行いました。プロジェクトを進めて感じたことは、海の凄さや怖さでした。これは実際に海中に

構造物を造らないと分からないものです。潮流や風の影響を十分に考慮し、施工方法を検討する必要があります。通常の流れでは太刀打できないことを肌で感じました。

30 代になり本社へ異動し、積算や契約の業務を担当しました。本体工事の発注を控え、独自の積算基準が必要となりました。海の真中で、潮流が 5、6 ノットあり、水深 50m の箇所での工事は前例がありませんでした。そのため、本工事の一部を試験施工とし、その実績から積算基準を作成しました。

40 代では、第二建設局で、児島・坂出ルート(瀬戸大橋)の供用準備や瀬戸大橋の途中にある島の島民との橋の利用方法についての協議を担当しました。当時、橋脚の土台にされた島だとか悪い言い方をされていました。粘り強く協議を行いなんとか納得いただきました。今では、そういった方から

も便利になりいい橋だと言ってもらうことが、自分にとっては一番うれしいことです。

50 代になって本社に戻り、中曽根内閣で問題となった外国企業参入に伴う新しい契約方式の検討を担当しました。施工実績と技術提案を加味した指名競争入札の検討を行いました。採点方法や入札条件等を決めていくことがすごく難しかったです。

その後、海洋架橋調査会に向向し、国交省や県の技術的に難しい橋や問題の生じた橋に対して、技術支援業務を行いました。様々なタイプの橋や自然条件が異なる橋に接することができ、非常に勉強になりました。

橋と関わりつづけること

現在の取組みについて

定年後の現在は、岡山県を中心にした橋梁の概況調査を行っています。橋梁の概況調査では、

委員会からのメッセージ

山中鷹志さんは、日本道路公団に入社後、発足当初の本州四国連絡橋公団に従事され、瀬戸大橋等の本四架橋の計画、建設、管理等の業務をされていました。定年退職後は、地元・岡山県を中心に歩いて橋を訪れ、橋梁の管理の概況を調べる活動を続けられています。現役時代ならびに定年退職後のご活躍の状況をお聞きすべく、インタビューさせていただきました。

基本的に双眼鏡で橋の状況を見ます。また、大きな橋の場合は、下をくぐって調査します。普通の点検のように詳細を調べるのではなく、概況としてどんな状況かを調べています。2年間で岡山県内の5km以上の支流も含めた全河川の橋を見ました。岡山県が終わり、なかなか面白いと思ったので、広島県・兵庫県・四国4県の調査を行いました。現在は、高知県の東の一部だけが残っている状況です。また、最近岡山県の2回目の調査も始めました。

現在の取組みを始めたきっかけ

65歳で定年退職し、何をするか考えたとき、元気な内は健康のためにも歩こうと思いました。普通に歩いても面白くないので、岡山の事をもっと知りたいという思いと、今まで橋の事をやってきたのだから、橋の現況がどうなっているか調べようと思い、橋の概況調査を行うことにしました。

調査を通して感じること

横並びで橋を見れば、橋のタイプや年代、設置状況等による違いが結果として見えてきます。最近では、県の橋梁担当技術者数名と一緒に概況調査を行っています。実際に現場を見て、周辺環境、橋の状況、施工方法等をきちんと確認することにより、問題があるか健全であるかが判断できると思います。コンサルタントに外注したデータばかり見ているのではなく、現場に出て確認し、データの意味や中身を納得することが大切だと思います。

これからは物をつくる時代では

ないと思います。作ったものをいかに後世に伝えていくか、より良いものにしていくかが大切だと思います。かつその仕事がいかにある魅力のあるものにしていかないと若い人がついていかないと

今後も橋の調査は続けますか？

現場が好きだから、今後も橋の調査を続けます。土木屋はもともと部屋の中で仕事をしているよりも、現場に出て仕事をしていたいという思いがあると思います。

現地の条件や橋のタイプ別に重点的に調査が必要なものと概況の確認だけでいいものを区分し、効率的に点検できる方法の提案や若手技術者等の経験の少ない担当者でも橋の保守・点検ができる方法を提案できたらと思っています。

現場での仕事が原点

若い時経験して役立ったこと

20代の時に道路の設計・測量・ボーリング調査・構造実験等色々な業務について、実際に現場に出て確認をしながら進めることができたことが非常に大きな経験でした。対外協議をしても、実際に現場を確認しないと説得力がありません。実際に現場を確認し、協議すると相手にも伝わります。

すべての基礎は現場にあると思います。若い内に、なるべく多く現場を見て、経験を積むことが大切だと思います。仕事が忙しい場合でも、数時間でも現場を見た方がいいと思います。現場を見ることは、気分転換にもなると思います。

若手技術者へ伝えたいこと

若いときにやっておけば良かったことは？

私自身は、資格を取りませんでした。海洋架橋調査会での技術支援業務までは、それまでの経歴で仕事をすることができました。しかし、今は資格がないと受け入れられない場合があります。過去の業績を知っている人だったらなんとかなるかもしれませんが、知っている人ばかりではありません。資格を取得しないとあったような仕事に就けないことがあります。

土木技術者として大切なこと

土木技術者は、市民にとって一番身近なインフラを造り、維持していく仕事を担っています。その使命をよく噛みしめて仕事をしてほしいと思います。単なる土木技術者ではなくシビルエンジニアのシビルという言葉の意味をよく考えてほしいと思います。シビルエンジニアは色々な部門を統括する立場にあります。統括する以上は色々なことを知っておく必要があります。そのためには、色々なことを経験する必要があります。土木の限られた範囲だけではなく、色々なことを吸収する必要があります。それが必ず役に立ちます。若手技術者の皆さまにも色々なことを経験してほしいと思います。

(文責:渡辺 泰孝)

インタビューを終えて(聞き手から)

山中さんは、瀬戸大橋のような長大橋から市町村で管理する小さい橋まで、橋にすごく愛着を持っていると感じました。また、土木技術者は現場に基づいた仕事をする必要があると、自分自身の技術力の向上にも繋がることであると思いました。