

進歩と発展



取締役社長 佐藤 秀一

今回、技報第2巻が発刊されるにあたって心から敬意を表するものです。これからこの技報が更に発展し、我社の技術レベルの向上に更に役立つことを祈ります。

私が昭和28年に大学を出て建設省の道路局に入った頃、直轄事業でも補助事業でも橋梁なるものは全国でほんのわずかで、鉄の橋は特に永久橋といわれておりました。今では嘘みたいな話ですが、もっぱら木橋の新設、補修を行っていました。ようやくその頃、道路橋の設計示方書を改訂するための委員会がつくられ、私も幹事として参画したのが橋梁に関しての初仕事でした。その当時、ドイツでは戦後の復旧でいち早くライン川にボックスの長大橋をかけ始めたので驚異と羨望をもってながめ、図面とか設計理論の資料を集めた思い出をもっています。各大学の先生も次々と論文を発表されました。昭和29年頃には全溶接で設計された橋が次々と出現してきました。やがて建設省で検討され始め、次第に実現されるようになりました。その頃、既に当社は高度の技術をもっていたとの話を伺っております。

道路事業が本格的に動き始めたのが昭和29年の第1次道路整備5ヶ年計画からですが、舗装工事などは直轄で研究、実験的に次々と施工し、やがて請負化され道路会社生まれ今日のような形態をとるようになりました。

道路橋などの大きなものは昔は内務省で、その後建設省で設計し、直轄を経て橋梁会社で製作する形でした。

橋梁会社の中でも、特に我社は鉄道技術を継承してきた存在として戦後の道路事業の発展とともに今日に至っていると思っています。官需が中心であるとともにかなりの部門が官との協力、指導のもとに技術的に完成されていきました。設計、計画の要求に応えた製作技術の向上と、それによる精度の高い完成品の提供という点について信頼度の高い実績をもっているものと確信しています。

話はかわりますが、我々の大学時代から講座の中でも橋梁工学は王者の位置を占めていました。土木工学の中でも理論工学的であったと思います。橋梁研究室では長大橋の吊橋の理論研究が盛んにされていきました。明石大橋等にかかる夢は既にあの当時からあったと思うのです。さらに構造的に、そして各種溶接等に関する研究、実験が今日まで及ぶのです。今日の完成度の高い技術は、当時の永年に亘る努力の結果といえましょう。我社としても当然製作メーカーとして永年研究をつづけてきたものと思います。

そこにおいて、我社は70年の企業としての歴史と伝統をもち、技術的なレベルは定評のあるところですが、技術の進歩、発展は止まるところを知りません。従って我々の努力は常に研鑽をつんでいかねばならないのです。

創刊号に次いで第2号は内容的に素晴らしいものと思います。編集にあたった皆様の労に感謝すると共に、今後更にこの技報を発展継続させることを祈ってやみません。