

ずいそう

今は昔、直営コンクリート舗装工事

高野 浩二



これは、今から60年ほど昔の話、直営舗装工事の情景の一コマである。全て筆者の記憶による。間違いの多々あることはお許しの上、私と共に、往時を偲んでいただければ幸いである。

昭和30年代当初、大津工事事務所、水口出張所は、国道1号のコンクリート舗装工事を担当する大出張所である。石部^{いしべ}、水口^{みなくち}、土山^{つちやま}、の工区に大別し、それぞれコンクリートプラントと舗設用機械群を備えていた。セメントは、伊吹山に近い工場から、バラセメントのまま専用のトラックでサイロに送り込まれ、野洲川産の極良質の砂利・砂は骨剤置き場に大量に蓄えられる。コンクリートミキサは、日中、休みなく運転され、横転ダンプで舗設現場へと運ばれる。

コンクリートについての合言葉は「ノースランプ」。事実、4～5km離れた舗設現場に到着したダンプトラックの上のコンクリートは、積まれた時点に近い円錐形を保っていた。当然、材料の品質管理は、常に厳格に行われ、圧縮、曲げのテストピースは、試験室の回りに山積していた。

舗設の現場は、グレーダ・ローラで整形された路盤の上に、8寸角2間長の舗装型枠を据え、タイバー、スリップバー、目地材を整えて、コンクリートの到着を待つ。横転ダンプは、当出張所の発想によって開発されたと聞く。路盤との絶縁の為に敷かれたターポリン紙の上に降ろされたコンクリートの山は、まず、平面バイブレータと人力とで均し、隅々を大切に18cm厚に整形し6mm筋の鉄網を敷き、次のコンクリートの到着を待って、設計厚さの24cmに仕上げる。この頃、コンクリートフィニッシャが開発され、油谷式は、歯のあるバイブレータ、渡辺式は平面バイブレータで、多少使い勝手は違ったが、施工時間が飛躍的に改善されたことは申すまでもない。

表面仕上げはまずフロートで、その後、竹箒で摩擦の大きい面に仕上げ、養生枠で覆う。2、3日後には筵に替えて、散水を続ける。完成面の凹凸を厳格に

チェックするため、計測機と共に往復40kmもを這いまわったことも懐かしい記憶である。

かくて、舗装コンクール3年連続1位受賞の榮譽に輝く国道1号舗装工事は完成した。当時、出張所職員の子が作ってくれた標語「舗装道路は日本一、無事故で走れ東海道!」。事実、このコンクリートは硬過ぎるほど硬く、何十年か後にも、タイバー、スリップバーが切断してもコンクリート版が割れず、路面がのこぎり状の段となり、路面の補修に特別の工法を要した、との逸話を残している。

現場入門は用語から…。面木^{めんぎ}、という材料が判らなくて、尋ね回った恥ずかしい記憶も残る。丁張り^{ちやうはり}掛けは勿論、太い番線の取り扱い、重い生コンの撥ね^は方にも、それ相応の技能の工夫がある。昼休みや定時以降、出張所の作業広場でのテニスは、ステテコ、長靴のスタイル。およそ体裁を気にしないことも現場の明るさの一つである。

その後、私は土木の技術者として、調査・計画・設計・施工の諸段階を経験することができた。それぞれの業務には、それぞれの知識の習得が必要であり、工夫が必要である。そして、必ず楽しさがあり、歓びを伴っていた。

とりわけ、施工は、人・機械・材料・安全・時間・気象・環境・経費・その他もろもろの条件から最善の組み合わせを選び出す技術であって、ある意味では、最も高度な技術であるともいえる。もとより当初から最善があるのではなく、日々刻々の改善の努力の中にこそ、技術の真髓が存在し、大きな歓びもある。だから私は、“施工こそ土木技術の華”と讃えたいのである。

直営コンクリート舗装工事に、青春の血を沸かせたあの頃、もう60年も昔。仲間たちと交わしたあの杯。蛮声を張り上げてのあの歌。生き活きとしたあの笑顔、笑顔。明日も元気に現場で会おうね!

—たかの こうじ 関西支部 名誉支部長—