

(著者名)	(書名)	(出版社)	(出版年月)
日本人間工学会	日本人間工学会誌 26 特別号 —日本人間工学会第31回大会講演集—	日本人間工学会	1990年 6月
建設工業経営研究会	建築数量積算基準・解説	大成出版社	1990年 4月
日本科学技術情報 センター	SIST科学技術情報流通技術基準ハンドブック	日本科学技術情報 センター	1989年 9月
岩崎正昭	北海道と道民を知る基礎知識	北海道問題研究所	1989年 1月
岩崎正昭	道政90年代の視点	北海道問題研究所	1990年 1月
岩崎正昭	21世紀の北海道	北海道問題研究所	1990年 6月
三木五三郎, 齊藤孝夫 下田一雄, 木村昌義	裏込め注入工法の設計と施工	山海堂	1990年 6月
土木学会 海洋開発委員会	海洋開発論文集 6	土木学会 海洋開発委員会	1990年
建設省 立体道路制度研究会	立体道路制度の解説と運用	ぎょうせい	平成2年 5月

当研究所図書室利用者のため、入手図書の紹介については、本紙1982年8月No. 351に定期技術と雑誌として紹介したのを初めに、その後隔月ごとに紹介を重ね、前回（1991年6月 No. 457）までで54回を数えております。

(扱 企画調整課情報管理係)

サ □ ン

吊橋で遊ぶ

横浜ベイブリッジは、橋の真ん中で駐停車する車が多いという。吊橋から眺める横浜の景色が素晴らしいためだ。ところが駐停車が交通渋滞を招くというので、一時期警察官が出勤して取り締まりをやったとか。今はどうなっているんだろう。いっそ、市民のニーズに応じて橋の真ん中に展望駐車場を作れば良いと思うのだが、土木屋にとって橋は渡るもので止まるという発想はない。

白鳥大橋。橋長1,380 m, スパン720 m。完成すれば東日本最大の吊橋となる。有料化や将来交通量に問題は残されているが、新しい観光名所になることは確かだ。恐らく横浜ベイブリッジと同様に橋の真ん中で止まる車が出てくるだろう。そもそもあれだけの構造物を造って置いて通過するだけとは何とも勿体ない。そこで、あれこれ吊橋で遊ぶことを考えたらどうだろう。

二本の主塔のてっぺんは約140 mの高さで、3.2×18 mの広さがある。主塔には点検用のエレベータが付いているから、上り下りすることが可能だ。そこで主塔のてっぺんに喫茶店を作ろう。主塔からの眺めは正しく絶景であろうし、多分ゆったりとした揺れも体験できる。コーヒー一杯千円であっても物珍しがり屋が列を作るだろう。

スパンの中央部は海面から約60 mの高さである。ここでは、足にゴムを結んで橋げたから飛び込むバンジージャンプをやろう。世の中、怖いものに挑戦したい奴がワンサというはずだから、ここでも列ができるだろう。ケーブルを架設するためのキャットウォークをそのまま残して歩道にしよう。一度でいいから、主ケーブルに沿って歩いてみたいとは思わないか。箱桁の下にはレールを付けて、足漕ぎタイプのゴンドラを吊り下げよう。向こう岸までペダルを漕いで自力で渡るのだ。恐怖のあまりオンシッコをチビル人がいるかもしれない。

主塔のてっぺんの喫茶店は消防法に引っ掛かる。避難用の階段がないから。バンジージャンプもキャットウォークもゴンドラも絶望的だろう。あまりにも無謀だから。だけど、世の中安全だけでは面白くない。「当方は一切の責任を負いません」という看板を立てればどうだろう。まあ、それでもダメだろうな。せめて主塔基礎のために設けた直径67 mの築島だけは、上部工架設時点で撤去するなんて無粋なことを言わず、釣りキチのために残してほしいと思うのだが…。それもダメ？

(記 能登繁幸)