



交通 評論

地点の絶壁の上に職員が安全に居住する2階建ての建物をつくるのである。設計からすべてを任せられた氏の苦勞は想像に余る。

平成16年の夏に筆者は学生たちと拙書「変わる富士山測候所」の取材のために、伊藤氏にインタビュ

したことがあつた。既に現役を退いておられた氏は建設当時を思い出して熱弁をふるって下さつた。「風速1

00級の風にも大丈夫なものである」という注文だつた。最初

は、潜水艦や航空機の胴体のような建物を考えたが、重すぎたり、特許が絡んで

断られたりで、悩んでいたがアイデアがない。苦し

んでいる時に、名古屋に行き用事があり、たまたま乗り合わせた新幹線が静岡あ

たりですれ違つて、その時に風圧でフワーと振動した。それでひらめいたんだ。新幹線を山頂に上げようつてね」

車両メーカーに掛け合ったところ、新幹線の特許は「台座」の方にあつて、外側の「ガラ」である車体の設計に関しては気前よく使

は言われた。

この建物は富士山レーダーとともに、長年にわたつて富士山頂の景観を形成し、日本の科学技術者の誇りでもあつた。台風や富士山特有の過酷な雷、吹雪などから職員を守り通し、36年経つた今もお健在である。

夏は、高所医学やトレーニング、環境教育などに使つてきた。気象庁との新たな3カ年の借用契約も締結した今夏は、合計21チーム延べ約400人が山頂で研究を行う予定である。

土器屋 由紀子

富士山頂の新幹線

「ヘルメットをかぶつていても髪の毛が逆立つような雷」は現在も山頂滞在者にとつて切実な問題で、一度経験したらその怖さは忘れられない。雷は上からだけではない。雷は下からも来る。こんな時、絶縁された庁舎に逃げ込めばほつとする。

富士山測候所が無人工化されたとき、観測地点としての有効性に加えて、この貴重な庁舎を有効利用しないのはもつたないかと考え、研究者主体のNPO法人「富士山測候所を活用する会」を立ち上げ、平成19年から3年間、庁舎の一部を気象庁から借用して、越境汚染大気の観測、宇宙線の観測、永久凍土や苔の生態学、高所医学やトレーニング、環境教育などに使つてきた。気象庁との新たな3カ年の借用契約も締結した今夏は、合計21チーム延べ約400人が山頂で研究を行う予定である。

長年、山頂に勤務する気象庁職員に「安全と安心」を提供し気象観測を支えてきた新幹線型庁舎は、これから山頂で研究活動を行うNPOの研究者にとつて「安全と安心」のよりどころになることを願っている。(江戸川大学名誉教授・元気象大学教授)

このユニークな形をした庁舎は昭和45年から4年の歳月をかけて建設された。ちょうど、山陽新幹線の岡山開業の頃である。大手建設会社の若手現場監督として富士山レーダー建屋の建設にかかわった伊藤庄助氏が、次に指揮を執つたのがこの庁舎の建設であつた。何しろ最高風速90以上の極地である。並大抵の建物では持たないことは分かっていた。しかも日本最高

わせてもらえたという。結局、新幹線の車体のスケールを2倍にして、落雷をよけるために角を無くし、窓の数を減らして建造されたのが現在の庁舎のうち2棟である。日本初のアルミ合金製の建物は、気密性に優れ、「大事に使えば100年は持つよ」と氏