

らしめ、戦後日本の国土開発という実際問題と取り組みながら土木技術者の大同団結をはかろうという趣旨で出発したが、時あたかもインフレ途上で経済的困難にぶつかり、中堅・若手技術者の共鳴と参加の得られないうちに自滅した。つぎにコンサルタントの育成とその地位向上をめざして生れた技術士会の運営に苦勞をともにした。私は劇職についていたので遠ざかったが平山君は終始熱情を捧げて指導運営に当り、技術士法の制定に献身的な努力をはらった。もっとも平山君は現行の技術法では満足し得ず、更に前進することに心胆をくだしていたが、この方面でもまことに惜しいリーダーを失った。

本誌の編集子は平山君が科学技術の振興に寄与したことを中心にした思い出を書けという注文であったが、平山君の生涯をかけた技術活動のすべてが科学技術の振興に大きく寄与しているのであって、与えられたこれだけの紙面では到底書き誌し得ないと申すはかない。ただその円満高潔な人格、厚い友情、深く広い学識、高邁な識見、技術に傾けたその情熱、その思想において、その世界観において世の指導者として最高級存在であった。これがわれわれに残した彼の印象である。

(筆者：名誉員 工博 攻玉社短期大学長，科学技術会議議員)

追 憶

大石重成

平山さんは学校を出られ直ちに国鉄に入られ、最近迄鉄道の仕事に関係されておられた事は、皆様の御存知の通りであります。御在職中の事は私達には、色々お話に承わっている程度で、ただ偉い方だと思っていた程度しかありませんでした。国鉄から満鉄に行かれ、益々御活躍との事、後輩として遥に尊敬しておりました。私がほんとうに御指導をいただく様になったのは、終戦と共に御帰朝になってからで、最近は何やかやと平山さんに御相談を申し上げておりました。平山さんに公式にお願い致しておりました委員会だけでも、十指に余りある程でした。その中主なものを拾って見ますと都市交通審議委員会、鉄道建設審議会委員、修史委員会、海峡連絡鉄道技術調査委員会、等々でその殆んどが平山さんが委員長として運営されておったのであります。特に私等新幹線工事に、関係している者の忘れる事の出来ない事は、昭和32年新幹線調査委員会が発足すると、直ちに委員の一人となられ、技術関係小委員会委員長として殆んど毎日色々と御指導をいただき、特に新東海道線工事の最難関と目されている新丹那トンネル工事に就いては、現丹那トンネルを直接熱海工事事務所長として掘られた時の

御体験、又外地に於ける広軌鉄道の御経験等、新幹線工事に必要な資料を殆んど御一人でまとめられ、国鉄としては初めての広軌新幹線着工に踏み切った事は、平山さんのお力であり、国鉄史上永久に忘れる事の出来ない事です。1月19日朝平山さんが亡くなられたとお知らせを受けた時は、ああ残念な事をした、今後国鉄はどうしたらよいだろう、平山さんに次ぐ先輩がおられるだろうか、沢山の難問題をかかえてどうしたらよいだろうかと全身の力が抜けてしまいそうでした。考えて見ると国鉄は余りにも沢山の仕事をお願いしすぎておりました。後輩の私達も頼りすぎておりました。平山さんの何事にもこだわりのない、毎日毎日進歩しておられる考え方、私達よりも10年も20年も先輩でありながら、むしろ私共より新しい進歩した適切な新技術に、ただただ甘えおすがりしすぎた私達でした。平山さんの頭は少しも年をとらないので、知らず知らずの中に体の方のお年の事を忘れて無理をお願いしていたのです。今にして思えばまことに申し訳けない事をしてしまいました。随分体に無理をさせてしまった事と思います。私が最後に仕事の事でお目にかかりました時、ブラジルに調査団が派遣されるので、自分も輸送関係の調査で出掛けるが、若し国鉄の方に調査団から相談があったら、年の事は考えない様に又心配しなくてもよい、自分は元気だから行って来るよと、ほんとうにお元気に希望に満ちておられました。その後調査団の方から御相談もあり、平山さんのお話もありまして平山さんは、御老体だけれども決して私共より弱っている様な事はない、むしろ若い者よりお元気だし、第一線の者に勝るとも劣る事はない最適任の方だとおすすめてしまったのです。その後まもなく御病気になるれ手術をなされ、再びもとの様に元気になれないで悲しい事になってしまいました。平山さんは技術家として理想的な一生を終えられ、数多くの後輩に永遠の理想と、目標を与えて下さいました。国鉄土木技術者は一致協力して平山さんが吾々に与えられた、大仕事新幹線工事を一日も早く完成して、御恩の万分の一に報い同時に御冥福をお祈り致す次第です。

(筆者：正員 工博 国鉄新幹線総局長，常務理事)

満鉄時代の思い出など

久保義光

平山さんが鉄道省から満鉄理事として赴任されたのは昭和13年の夏頃のことでした。当時の満鉄は、昭和6年9月勃発の満洲事変以来活潑となった新線建設が最盛期を迎え、毎年500km内外の新線が営業開始しており、

所謂建設華やかなる時期でありました。且昭和 12 年 7 月勃発の支那事変の最中で、満鉄が北支事務局の形で華北に進出し、やがて華北交通KKに発展する体制を整えつつある時期でもあり、特に華北では満鉄社員と鉄道省派遣員とが一体となって働き始めたところでした。生粋の満鉄育ちの大先輩たる佐藤次郎さんが理事から副総裁に昇任されるに当り、土木部門の理事として、満鉄社員の中から昇任する噂もあり、土木部門の社員の大部分もそのことを望んでいる状態でありました。そこに鉄道省からの天下り人事の形で平山さんが理事として来られるというので、満鉄の“青年将校”の中には面白からざる空気が流れていたことは否定できませんでした。

鉄道省で一貫して建設部門のあらゆる仕事を経験され、又大震災後の帝都復興事業では道路課長という一寸変わった仕事を引受けられた平山さんの識見、人柄の故にこそ、前記のような状況のところに土木部門の理事として赴任されて立派に仕事を成し遂げられたのであると思います。平山さんの着任後、短期間のうちに前述の面白からざる空気は解消し、土木部門の上層部においても何等のわだかまりもなく仕事が進められ、我々若輩にもそのことが鋭敏に反影して参りました。満鉄社内の特長として、学校を出て二、三年の若輩が、20年も25年も先輩の局長級のところで、堂々と一人前の発言し、遠慮なく議論のできる雰囲気満ちていたのですが、形式張ったことが嫌いで、70才を過ぎても青年のような若さを保っておられた平山さんの人柄は、当時の満鉄社員には直に共鳴を呼び起すのは当然のことでした。

平山さんが満鉄に来られた頃、私などは学校を出て3年位しか経っていない“青年将校の卵”でしたが、学生時代に、竣工間近い丹那トンネルを見学した際、熱海建設事務所長としての平山さんにお目にかかり、その後建設局長となられてから個人的に二、三度お目にかかり親しくお話を承る機会がありましたので、先輩方とは別に、平山さんの人柄と、技術者としての魅力に強く打たれていました。奉天に赴任されて理事公館に单身生活をしておられましたので、同僚と共に屢々押しかけて行きましたが、酒を飲むでもなく、麻雀をするでもなく、紅茶や番茶を飲みながら、技術者としての心構え、過去の技術上の経験談或はその頃岩波から出版された名著“トンネルの話”の裏話など、夜の遅くなるのも構わずに談論風発の機会を得ました。夏の夜、奉天市内の本屋で新刊書の立見をされているところでお会いし、近くのヤマトホテルで冷い物を飲みながら技術論に花を咲かせたことなどは、良き時代の植民地生活における一コマとして私の印象に深く残っています。

その頃、朝鮮、満洲、華北を通じて標準軌間(1435mm)の大陸鉄道一貫経営の見地から、満鉄の建設規定

を改正することとなり、満鉄部内の建設、改良、保線、運転等の分野を合せた委員会ができ、平山さんはその委員長として全く適切な指導をされました。特に鉄道省建設規程の改正の経験を十分生かして委員会を指導されましたが、その適確な実際の意見には屢々私どもは敬服させられたものであります。

満鉄理事として4年の任期を終え昭和17年満洲電業理事長に転ぜられましたが、満鉄、満洲国その他の土木技術者にとって、畏敬すべき大先輩の一人として心の支柱となって来ましたことも、平山さんならではと思えます。戦後、満鉄施設会の名の会合が時に東京で開かれています。御多忙の中を時々出席され、会員を激励されていましたが、今後は御出席を望めないことは、会員にとっても淋しい限りであります。

戦後、特に最近の10年間、建設技術の海外進出、技術士法の発展、コンサルタツの育成強化等の問題で精力的な活躍をされていたことは周知のとおりであります。微力乍らそのお手伝いをしたり、最近御自身もお辞めになった会社に、1年半ばかり在職して毎日のように御指導をうけた想い出については他の機会に譲ることとして本稿を終るに当り、改めて平山さんの御冥福をお祈り申し上げます。

1962. 1. 28・記

(筆者：正員 工博 興和コンクリートKK常務取締役)

最近 10 年間の平山さんに仕えて

河野 康 雄

30年間もの長い間、公私共に御指導と御愛顧を戴いてきた平山さん。ことに、亡くなられるその日迄の最近10年間は、影の形によりそのような毎日を、共にし

北海道の工事現場にて(1957年5月)

