

パリーリヨン線建設に取り組んでいる。

3. ザイールでのヴノー氏

ルイ・ヴノー氏は、ザイール共和国（赤道アフリカ）の国鉄で、フランス政府派遣の顧問として働いている。7,8年前に、フランス国鉄から出向して、奥さんと2人でやってきた。40才に手の届くか届かないかの年令である。

1972年、私がザイールへ出張したとき会った。次の年再び会う機会があった。

小柄で、両切りのタバコを口にくわえたまましゃべるくせは、フランス人そのものを思わせた。

名刺には

Office central des chemins de fer d'outre mer
(海外鉄道事務所) ルイ・ヴノー

とあった。この事務所はパリにあって、鉄道部門で海外技術援助をするため政府機関である。彼はそこから派遣されている鉄道士木屋の一人であった。

私はヴノー氏と3週間ほどザイール共和国の新線ルートや既設線の設備を見て回った。白ジャンパーをひっかけ、いつものくわえタバコで「ボンジュール/サバ？」と毎朝の挨拶から「アドゥマン」のさよならまで、われわれの仕事をよく助けてくれた。

彼の事務所にはザイール人のスタッフがいるが、ほとんどの仕事は彼一人で切り回していた。ザイールへきてからコツコツと仕上げた仕事は、「キンシャサーマタディ鉄道軌道改良工事計画書」に集約されている。

ザイール人を育てながら自らも成果を期待される仕事は、はた目以上につらいに違いないが、持ち前の楽天主義で、毎日を愉快に過ごしている。われわれは短期間に効率よく調査活動をしなればならななかつたのでヴノー氏の存在はとても有難かつた。必要な資料やデータはほとんどすぐ揃ったし、そのためにクドクド説明することもなかつた。

調査旅行中、夕食後のだんらんでもヴノー氏は無駄口をたたくことは余りなく、私の知りたようなことを要領よく説明してくれたりした。

さて、彼自身の財布の中味であるが、アフリカ地域に派遣される場合、フランス国内の給与の260%、年1回フランスまでの往復旅費(家族含む)、住宅、車の費用などが支給される。

日本大使館のパーティーで会ったときは、自慢の美人の奥さん同伴で「女房はアキテヌです」と片目をつぶって紹介してくれた。アキテヌはフランス南西地方の名前で、美人の多いことで知られている。

③ 西 ド イ ツ

星 野 邦 男*

あなたの職業は？という質問にわれわれは日常よく接する。この間に対して西ドイツの土木技術者は、大学の助手をしていても、建設会社やコンサルタント（設計事務所）に勤めていてもDipl.-Ing.（ディプロムインジュニア）であるとか、Ing.（インジュニア）であるとか答える。それぞれ「大学出の工学士」、「専門学校出の技士」というような意味の資格を表わす言葉であるが、日本でなら「大学助手」、「会社員」というように答えるところであろう。西ドイツと同様な答え方をする国も多いであろうが、土木技術者に関しての両国の相違のある一面は、この答えに象徴的に表われているように思われる。私は1968年から7年間、シュツットガルト市で生活し、その間シュツットガルト大学のレオンハルト研究室に3年間在籍して学位論文に携わり、4年間をレオンハルト設計事務所に勤務して過ごした。ここでの記述はこの限られた経験の中からのものであり、またその間の業務がほぼ橋梁に関するもののみであった関係上、橋梁技術者を中心としたものになることをお許しいただきたい。

1. 資格と職場の選定

前述の二つの資格や製図士関係の資格などがあるが、求職にしろ求人しる資格を元に行われる。この際、新聞や専門誌の求人求職欄の利用が活発で、資格のほかどのような経験を持ち、どのような種類の仕事を望むのかなどが併記されることが多い。特に年令的に若いときには、施工会社、設計事務所、大学助手等、職場を変えることもよく行われるが、種々の経験を積み、より有利な条件を求めることが主眼であり、事実給与などは職場を移るたびによくなるのが普通である。構造設計に限れば、建物や住宅も含まれているので、こういった小規模な仕事からはじめられる手軽さも原因して、自分で、あるいは友人と事務所を開いていく例も多い。いずれにしろ、一人の技術者として資格と経験で技術を売りものしながらよい条件を求めて生活していくのであり、これ

* 正会員 工博(Dr.-Ing.) (株)長大橋設計センター

が冒頭の引用のように、〈職業は?〉に対する答え方となって表われているといつてよいだろう。

2. 技術者気質

技術者個々人の性格、性向が技術の進歩や成果に、また諸制度に影響を与えていることは確かであろう。いわゆる国民性といったものと重複してくることであるが、いくつかあげるとするならば、ドイツの場合、合理的な考え方や態度を尊重すること、自尊心が高いこと、徹底的にやることなどではないだろうか。これらが相まって生ずる具体例に議論の激しさがある。内部での、また外部との打合せで、その際の対象が仕事の進め方であるにしろ、技術的解析的なことであるにしろ、ときによってはまさにケンカである。いくら激しくとも、議論の結果は感情抜きで素直に受け入れられやすく、また、このような議論ができるかできないかは、かなり重視される。私の経験でも、外国からのお客さんとしての時期が過ぎた後は責任を持って仕事をしていく上でも、時に否応なく激しい議論をしなければならなかった。しかし、それがとおるたびに立場がよくなっていくのが明瞭にわかり当初はこれが奇妙に感じられたものである。

自尊心の高さが表われている一例は、外国のものや、他の事務所、他の州で出された設計等に対抗して、できるだけそれとは別の、あるいはさらによいものをつくらうとしていることであろう。ライン河に沢山の斜張橋が架けられながら、同じような橋は少なく、おのおの特徴を持っているのも、官民両側のこの姿勢を示すものではないだろうか。

3. 競争設計制度と検査制度

技術者気質を存分に発揮する場として、競争設計制度が生きている。入札に際して官庁の設計案が提示されるが、業者はこの官庁案に対して入札すると同時に、独自の案を特別案としてその請負額とともに提出して競うことができるのである。他州などに劣らないような、また特別案に負けないような官庁案をという発注者側の熱意もさることながら、仕事を得ようと特別案や経済的な新工法の開発に対する各社の執念も強い。これが大きな刺激になっていることは明白で、新しい着想で各国に影響を与えている西ドイツ橋梁界発展に、この競争設計制度の果たす役割が大きいことは、内外で認められているところである。なお、官庁はほとんど、また業者もよい設計陣を持つ所を除いて、コンサルタント(設計事務所)に、官庁案や特別案の作成を委託するのが普通である。

施工に際しての詳細設計は、力学的構造的観点から資

格を持った技術者によって検査されなければならない。これが検査制度である。検査は官庁の委託によって行われるが、検査技師の資格は程度が高く、有資格者には教授や有名事務所の所長が多い。検査技師の名で設計計算書および構造図面が検査検討され、欠陥や不適当な点があれば、施工者に補足や変更が求められるが、この際の議論にも活発なものがある。私はライン河の一斜張橋の検査に携わっていたが、発注者、施工者、施工者に委託されて詳細設計を行った設計事務所、それに検査技師側が集まっての会合が繰り返され、このほか書面などによる計算や構造の補足変更要求を出したことも度々であった。なお、検査技師の手になる設計も、別に検査されることはもちろんである。

4. 仕事ぶり和生活

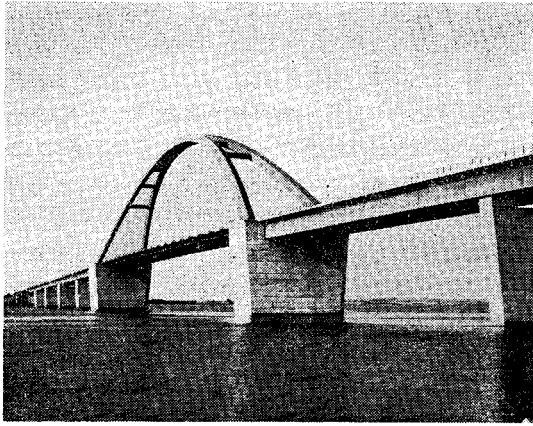
勤務は1日実働8時間週5日制である。仕事の密度は濃い。ほとんどが個室ないし2人部屋にいたので集中して仕事ができるし、考え込まなければならないときなども有利である。大学でも設計事務所でも、現場との結びつきが強いが、これは教授に実務経験者で検査技師の資格を持った人が多く、設計事務所では委託されて詳細設計や検査を行うことが多いことによる、といつてもよいだろう。

生活の中で忘れてはならないのは休暇である。休暇といえは泣く子も黙るといつてもよいほど、これは絶対至上である。年令等により異なるが、年に約4週間分りほとんどの人が年に一度3週間の長い休暇をとる。この際、仕事の上での調整は厳しく、外部との連絡や打合せや代わりの担当者との引継ぎ等、休暇直前はかなりの忙しさになるのが普通である。3週間の休暇も海岸や山の中の1か所でのんびりしている場合が多い。休暇そのものを楽しむことのほかに、時には、これが休暇後の仕事の充実や、新しい着想等にも結びついているであろうことは、個室の仕事部屋の果たす役割と同様、肯定してよさそうである。事実、休暇をとらずに働きづくめに働くことは、雇主側からも歓迎されないことである。

大学や専門学校出の技術者は経済的に平均より恵まれており、大学出は数が比較的少ないこともあって、社会的にも重要視されているといつてよい。工学博士(Dr.-Ing.)では特にこの傾向が強く〈ドイツ人は称号好き〉ということもあって、通常“博士様”と呼びかけられている。大学教授ともなれば大変である。

5. 職業としての魅力

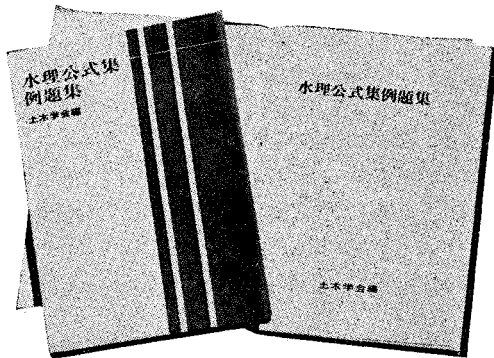
休暇で幼児がいるとのんびりできないという理由で、



フェーマルンズント橋 (1963年, 主径間 248 m)

友人等に預けて出かけてしまう夫婦も少なくない。また小学校4年生ぐらいで、大学まで行ける道と行かない道との選択をしなければならず、これはその時の親の考え方や生活の余裕でほぼ決められてしまう。例えばこれらの面は日本の感覚からいうと、ついていけそうもないのではないだろうか。先述の合理性やゆったりした生活等も、これらの面とどこかでつながっていることは否定できないが、これが気にならないのも国民性であろう。

写真はデンマークに近い海に架けられたフェーマルンズント橋である。ひとつの秀作といえそうであるが完成したときの関係技術者の喜びには大きなものがあったに相違ない。このように自然にとけ込む大きな構造物を見事につくりあげる喜びを味わえるのが、この職業の魅力の要因であろう。現実には、制度が、環境が、個々人の姿勢が、この喜びを味わえるようになっていくかどうか、この職業の魅力を左右するものといってもよいであろうか。西ドイツの橋梁技術者たちが、国民性に合った彼らの方法で、技術を売るという立場から、土木技術者の喜びを味わいやすい状況にあり、また、実際に味わっているということはいえそうである。



● 申込先
書店または土木学会

大学等の教材として好評発売中、1800円
会員特価 1600円(千200)

④ タ イ
内 藤 幸 穂*

1. 11月4日の事件

昔、ある政治家が「アジアは一つである」と述べたことがあったが、その人は今日でもあえて同じ主張をするだろうか。昭和32年以来、長短おりまぜて18回の訪タイを繰り返した私には、「アジアは一つ」とは言い切れぬものを感じる。

南北問題の渦中にあるアジア諸国が民族独立という悲願の前に、苦しみあえいでいることはいまさら論をまたぬところだが、自国の所在する位置、歴史的変遷、宗教と習慣などからみても、アジア各国の当面する問題はそれぞれ性格を異にするはずであって、それをただちにアジア民族の共通問題と割り切ってしまうことには異論がある。特に自国の根強いナショナリズムからすれば、それほど簡単に言い切れるものではあるまい。

タイの国旗は、中に青をあしらい、その両側に白と赤のしま模様を配置したものだが、それぞれに仏教、王様、人民を表わすといわれるだけあって、タイのお国柄は仏教と王朝に象徴される。バンコク王朝は、日本の開国の少し以前に近代化の道を開いたチュラロンコン王の流れを汲み、大多数の国民から深く尊敬を受けてはいるが、1932年絶対王制が倒れて、立憲君主制になって以来、国の象徴の域を出てはいない。しかし、王の誕生日は国をあげて祝うのが常で諸官庁街を中心としたイルミネーションは、南国の夜空を美しく彩っている。それは、あたかも王の誕生を自分事のように取り入れて、底抜けに祝おうとする楽道家タイ人の飾らぬ人間性を見る思いがする。

このように、タイ人の生活に欠かすことのできない国王の存在を忘れるような日がやってきた。昭和48年11月4日、それまでタイ国の政治経済を、ほとんどわが物顔に牛耳っていたタノム首相、プラパート内相らが、それを不満とする大衆の先頭に立った学生の手で追放された。数百人の尊い血が流されるという犠牲はあったが、

* 正会員 工博 元タイ国派遣水道専門家、現内藤幸穂事務所 所長