

業社会の欲求、また学生の迎合によるものである。これに対して他のグループは、むしろ十数年前の学生の大学に対する考え方を踏襲しているグループである。彼らは、それぞれ希望する専門の学科のプロフェッショナルとなることにより、進歩した社会に対応できるように心掛けている。そこで、多くの専門科目をより密度の高い内容で理解しようとしているグループでもある。前者のグループは、より社会の流行に敏感に対応し、専攻した学問に素直で自己の持場に対し忠実であり、同一グループ内において共同意識を持っており、現代の管理社会においては、一般に望まれるタイプである。後者のグループは、彼らの理念上ある程度の頑固さを持つようであるが、これも学究の徒として当然の一つの形態であると思われる。いずれのグループにせよ、かつて学生が持っていた大学教育に関する考え方よりは、むしろ教育・学問に対して広い許容範囲を持つ学生になってきている。

4. 現代学生気質雑感

今の学生は研究室に入ってくる時、多くの場合2人以上の複数でくる。これらも、ママサン教育のせいかもしれない。

就職についてみると、10年前の学生は、企業規模にとらわれず、学校や先輩の意見を重要視していたし、勤務地についても、どこでも行くという心構えが強かったが、今の学生は企業規模に敏感で、自分の考え方よりも、親の考え方に支配される場合が多くなっている。仕事の内容もさることながら、待遇についての関心が強くなりつつある。

勤務地についても都市部とか自分の出身地域などというように限定して選択しようという傾向がある。不況下においても、それほど焦燥感を抱いていないことも特色である。

アルバイトは昔は主として経済的理由によるものが多く、ある種の羞恥心を持っていたが、今の学生は働こうと思えばいくらでも稼げるものだという安易な気持があって、余暇というより堂々とアルバイトをする。それも知的なアルバイトばかりでなく、激しい肉体的労働もする。そうして捻出したものは、旅行から始まってほとんど遊ぶために使われているようであり、貧困のためのものであるのかどうかよくわからない。今日の学生は学生服を着ていない。これは一定の体制への反逆を意味しているのだろう。また、現代の長髪族は明治の断髪脱刀令の時代の逆の現象であり、新しい世代の学生たちは長髪は大学生のシンボルと心得ているようである。長髪は、現代青年の流行であり、おしゃれであり、それが同時に大

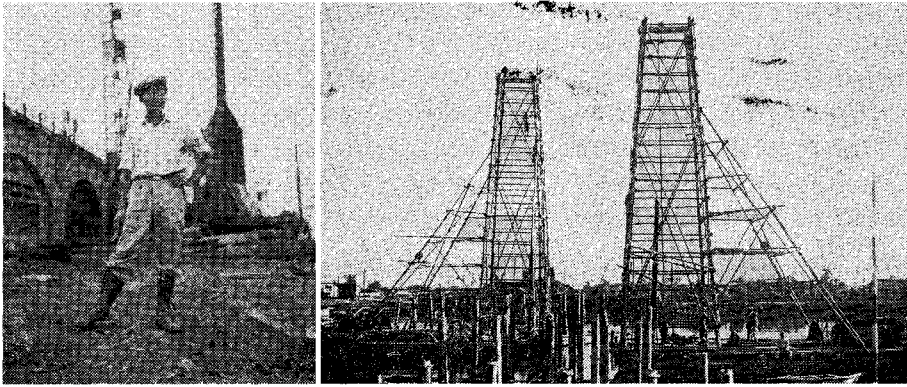
人たちとの違いの表現であると考えているように思われる。ここで、われわれは教育が万能薬でないということを改めて認識する必要がある。教育にすべてを期待する社会はきわめて安易で危険である。大学が本来の教授・研究の目的を離れた小さなことにサービスしすぎる傾向は、十分に反省する必要があると考える。

<h2>⑥ 建設業</h2>
<p>佐藤信三*</p>

1. 吉田先生のこと

「君は僕の講義を聞いていなかったね」と吉田先生の大きな地声が地下コンクリート実験室いっぱいになり響いた。それは昭和22年の春浅き3月初旬であった。当時私は京浜国道の舗装工事に従事し、主として品質ならびに工程管理を委ねられていた。業界に足を踏み入れた最初の現場であった。進駐軍工事と呼ばれ米軍の監督の下に厳しい示方書にしばられたその工程と品質管理は、なみたいていのもではなかった。着工後6か月の大突貫工事が終わりかけていたある日、新設舗装部分をボーリングされることになった。舗装厚のチェックと強度テストのためである。そして数日後、突然米軍からその結果報告を求められた。私はとまどった。何はともあれ大学へ走った。そこで先生の一喝にあったのだ。すぐに闇市に走り一袋の硫黄粉を求めてきたところ、先生自ら白煙立ちこめる中でキャッピングをし、そのテスト表を作成してサインまでして下さったのである。しかも強度不足のピースに対しては、ボーリングの不手際と運搬中云々という註釈をも付けて下さったのである。私はお陰でその職責を全うすることができた。在学中は、大学とはこれほど有難いまた権威のある所とは想像もしていなかったが、私が業界に入るについては、吉田先生のご訓育が大きく影響していたと思う。それは戦火たけなわのある夏の蒸し暑い昼下がりの講義のときであった。そのころ私たちはどんなに暑くても教授の許しを得なければ制服のボタンを外すわけにはゆかなかった。やがて、先生自

*正会員(株)大林組東京本社 土木本部東京営業部営業部長



昭和 24 年・東京駅工事を担当した筆者(左)と、昭和 23 年・中川に架かる平和橋工事の施工状況

かに方法がなかったのである。型枠はずしの前夜は眠れなかった。各柱それぞれに名前が記録されていたが、朝日に青く光った型枠の木目も鮮やかな新しいコンクリート、さらに目を閉じて肌に触れた冷

ら上衣を脱がれて黒板に向かわれたとき、私は目を見張った。ワイシャツの背中に、大きな<つぎはぎ>があったのだ。私にとって先生は、コンクリートの神様とさえ思っていただけに、この光景は驚きにまさるものがあった。やがて先生は語気を強くされて、「諸君!! 今や日本はドロ船である。諸君の水を汲み出す力の尽きた所で日本は云々……」と憂国の情をこめて切々と述べられた。かくして学徒勤労通年動員発令、そして終戦となった。戦火をかわらうじて免れた殺風景な教室で「この焼土と化した日本の復興は、まさに諸君土木屋の双肩にある。云々……」と訴えられるその情熱に、私は深い感銘を受けた。そして、私は自分の手で国土復興をとふるいたついで、勇躍として業界に身を投じたのであった。

2. 請負業一年生の日々

昭和 25 年 1 月、東京駅高架橋工事勤務となった。深刻な不況時代で、入社後 3 年数か月のころであったが、ここで私は請負業者として、身心ともに徹底的に鍛えられた。まず、工事は基礎杭打ちから始まった。バルカンのスチームハンマーは、沈下測定をする私の頭上から容赦なく油の雨を降らせた。柱筋の組立てが終わり、いよいよ基礎コンクリート打ちとなったが、容易に検査が通らなかった。ならしコンクリート上に打った墨が、水洗いの溜水で少し濁って見えにくかったためであった。寒風吹き荒ぶなか、コンクリート面の雑巾がけである。ベース筋の結束線で手の甲はミミズばれとなった。柱コンクリート打ちの際には、蒸し暑い狭い型枠の中にそれぞれ 1 人ずつ入り、猿の恰好よろしく柱筋につかまりながら、提灯桶から絶え間なく流れ出るコンクリートを激しく長靴で踏みつけた。頭上のホッパーからあふれ出たコンクリートをもちにかぶることもあり、吹き出す汗で全身ぬれ果てた。パイプレーターなどというシャレタものがない時代で、突き棒と長靴での踏み固めに頼るほ

たいすべすべした感触、その一瞬にそれまでの苦労が夢のように吹き飛んでしまった。

私は黙々と日々勉強とばかり働き、歯を喰いしばって厳しい監督者の意に従いもした。働くとは<はた>のものを<らく>にさせることだと幼いころから父によく言い聞かされたが、本当にここで私は働く喜びを味わったのである。請負業者として大切なことは、施主にいかにもうまく使われ、下請をいかにうまく使うかということである。うまくという言葉は難しいが、要するに相手の気持ちになって仕事をするということである。土木屋としてその造形の苦しみと喜びを味わいつつ、人間性についても学ぶことができた。以来、私はいかなる現場でも、施主に喜ばれ下請に愛され、竣工の暁には、ともに感激し合えるような人間味を持つとともに、日々悔いなき生活を送るように努力し、後輩の育成指導にも尽力を惜しままいと思いつけてきた。

3. 「君の若さを買う」と言われて

地下鉄現場の所長を命ぜられたのは、昭和 34 年の新年早々であった。軟弱地盤のうえ、密集した民家と隅田川の支流を縦横断する江東地区の変化に富んだ難工事である。私は図面で検討の上、さらに現地を視察して身震いした。土木部長が一言「君の若さを買う」と。事実他業者の所長たちは皆地下鉄工事のベテランぞろいの年輩者であった。私は重大な責任を感じながらも張り切って現場に乗り込んだ。現場の成否は<段取り 8 分>の定石どおり、まず綿密な工事計画の基に一部掘削を開始した。ところが予想外の土圧に直面した。木製支保工では施工不可能と断定された。当時は現在のような H 型鋼の支保工とてなく、市場にはせいぜい I 型鋼ぐらいしかなかった。そこで、I 型鋼 2 本を溶接した合成桁の支保工の採用に踏み切った。施主の了解を得るのは難しかった。しかし、民家密集地での施工である。一刻の猶予もならず、

金額の変更はさておき、施工認可だけ取って強行した。施主の指図を受けるまでもなく、土圧の測定とその分析をはじめ種々のバックデータを集録し、そのつど報告書を提出した。最終的にはその書類が物をいった。私は請負業者として、正しいと信じたことは筋をおとして徹底的に話すべきであり、また事実、良心的責任施工であるならば、必ずやご当局は認めてくれるものと確信を持つと同時に、ことにあたっては、現場責任者としていち早く決断を下し、情熱を傾けて社員・下請を指導すべきであると痛感した。ここに世にいう甲乙一体となった責任施工態勢と超近代的建設産業が生まれ、どんな難工事も貫徹できるのだとの実感を持った。また、新工法の採用には、甲乙とも積極的に取り組むべきであり、これにより、わが国土木技術の発展が望まれるのである。土木建築請負業が<建設業>となったのは昭和24年に建設業法が制定されてからであると思うが、これを契機に建設投資が徐々に増加し、特に昭和34年東海道新幹線着工、引き続き東京オリンピック関連工事が発注され、その高度経済成長時代の波によって新たな近代産業として飛躍的な発展をしてきたのである。

4. 新幹線開通の日に

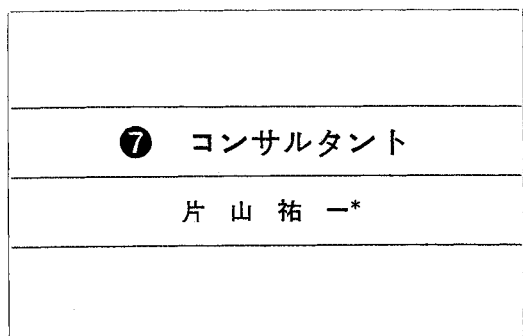
昭和36年4月、東海道新幹線東京駅現場所長として世紀の大工事に取り組んだ。技術的にも、また、工程的にも種々の難問題が山積していたが、約1年の段取り調査期間があったことは大きな幸せであった。しかし、ときあたかも岩戸景気の最中で、建設労働者の求人難が叫ばれ始めたころであった。建設資材にしてもしかり、生コンなども各社取り合いでその調整が難しい時期であった。「俺を男にしてくれぬか」と私は腹を割って下請の社長たちに労務者集めを頼んだ。お陰で、あの求人難にもかかわらず予想以上の労務者が集まり、生コンも他の現場に優先して搬入してもらえた。突貫工事は面白いように進んだ。2週間に一度、工事局長自ら出席される工程会議は厳しかった。だが、施主側もその責任施工態勢を見てあまり難しい注文も出さなかった。そして、無災害の中に竣工を迎えた。新幹線開通の日には、あふれ出る熱いものを押えることができなかった。裸になって協力してくれた下請の人たちとの熱い握手も忘れがたい。

5. 恵まれたる天職を喜ぶ

土木技術者として、大自然と闘いながら永久構造物をつくりあげることが最大の楽しみであり、また、その完成の喜びは何物にもかえがたく、男氣利に尽きるといってよい。建設業も近代産業として発展してきた現今にお

いては、設計施工の場合もあり、また、自ら施工計画を樹立して思うがままに機材・作業員らを駆使してこの大自然に挑戦できるのだから、まことにやりがいのある仕事でもある。もちろん、厳しい種々の条件の下での施工であるから、生易しいものではない。良いものを、安く、早く、安全につくり上げるという四大原則に基づいており、この中の一つでも欠ければ、その仕事は完璧とはいえない。建設業者としての土木技術者は、単純な技術だけで生きようと考えたら大間違いで、常にソロバン勘定を念頭におきながら人を動かす経営力を養っておかなければならないが、そこにまた面白味が増してくるのである。仕事を趣味でやり、現場でいろいろ勉強させていただき、それで給料をいただく、こんな有難いことはない。常に私は考えているが、事実難工事に直面するたびに技術面の勉強はもちろんのこと、人間として一步一步完成されていくような気さえする。同じ釜の飯を食い、寝食を忘れて一つの大目的、すなわち、その工事の貫徹へと全社員下請一同が突進してゆく姿は、涙ぐましくまた清々しくもある。これは、他の世界では見られないものではないかと思う。しかもすべてやり直しのきかない一発勝負でもある。それだけに男らしい仕事といえよう。

以上、私の土木屋稼業としての現場における半生の道程を羅列してきたが、最後に一言つけ加えたい。難工事のみならず人生において難問題に直面したときは、誠意を持ち情熱を傾けて裸になってぶつかれば、必ずやその道は開けるものであり、男は度胸と同時に、日ごろの修養と心掛けが肝要なのであると。



1. 戦前のコンサルタント

わが国における建設コンサルタント業は第二次世界大戦後に始まるが、戦前にもこれに類するものがあつた。水力発電所の建設のような大工事には、工事経験者が各地から集められ、調査・計画・出願・設計・工事管理な

* 正会員(株)建設技術研究所 取締役