

り、敗戦や政治の変革にも耐えてじっと日本を守ってきた。そして今日の社会・経済の発展に寄与したし、民主化の動向にも上手に対応もしてきたと自画自賛する仲間も多いが、建設行政においてもその自負心はあり、土木技術者の職場として悔はないといってよい。反論はあるが、悔のない職場にするのが私どもの役目であるし、先輩から特訓されたことを、また後輩に継いでゆく輪廻の中に、若い人は若い人らしく新鮮な感覚と行動力でもって楽しく仕事をしていることに対して、ひそかに敬意を表している毎日である。

<h2>② 地方公務員</h2>
<p>佐々木 誠一郎*</p>

1. 初めての勤務の想い出

昭和 23 年 4 月、学校を卒業し、当時の建設院の紹介状をもって青森県土木部に赴任することになった。郷土の大先輩池田徳治氏（故人、前秋田県知事）が、内務省東北土木出張所長（現在の建設省東北地方建設局長）を辞し秋田県土木部長の職にあったので、途中ごあいさつに立ち寄った所、訓して曰く。「青森には僕が使った大庭技師がいる。彼は立派な土木技師だからよく見習って出面取りから始めなさい」と。最初の勤務は、80% を焼失した戦災都市復興に全力をあげている計画課であった。大庭技師は、石森河港課長のもとでいっさいを取り仕切っている寡黙実行型の全くよく働く仕事一途の人であった。池田氏のすすめもあったので、歩掛りも知らない私は大庭さんにたびたび教えを乞うた。ソロバン片手に仕事中的ところ、気軽に私のためサッサと無言で書いていく。私が「それはどうして、これはどうして」と、クドクドと聞き始めたら、とたんに「役所は勉強する所ではない」と、叱るでもない低い静かな声で答えて私に設計書を差し出したのであった。課は違っても、大庭さんに随行する機会があった。当時の服装は地下足袋に巻脚絆が普通だったが、私は長靴で出かけた。大庭さんは何も言わなかった。現場で溪流をさかのぼることになったが、大庭さんはジャブジャブと川の中を歩いた。私は初

めのうち、石を飛び渡ったり、浅い所を探して水が靴にはいらぬように苦労した。大庭さんはずんずん行くので、どうしても遅れがちで、ついに意を決してジャブジャブと後について行かざるを得なかった。

こんなに仕事一途で温和な大庭さんでも、酒は大好物で、飲むほどに多弁になった。悪いことに、話をするときには必ず相手の手を握りながら、ときどきイヤというほど強く握り締めるのがクセであった。私はそのたびに強く握りかえした。どんなはずみか、大庭さんは、年をとっても若い者には負けないぞということになり、ついにお互いに畳の上に横倒しになり、二、三回ゴロゴロころげ回った。幸い周囲の人たちが引き離してくれたので、なんのこともなく飲み直して別れた。翌日出動して早速前夜の非礼をおわびにおそるおそるまかり出たところ、大庭さんは手にホウタイを巻いていたが、「どうしてこんなことになったのかわからない」とトボけてくれた。こんな大庭さんに、私は先輩として内務技師の気骨と仕事への姿勢の厳しさを痛切に感じたのであった。

今ひとつ、これも勤めたころの話である。設計書ひとつつくれぬ、測量のポール持ちがせいぜいの若僧のころ、自分ではこれでいいのか、早く華々しい建設現場で仕事を覚えたいと考え、佐藤繁治土木部長に願い出たことがあった。そのとき部長は、「府県の土木部に勤めた以上は単なる技術者であってはならない。行政官とならなければならぬ。ひまがあったら法令でも条例でも事務官に負けないよう勉強なさい。キット将来役に立つ技術者になりたいなら、国の直轄事業所にかわりなさい」と教えられた。また、その後秋田県に転じ「水利権」を担当していたとき、「水利権」に詳しい、そして非常に厳正な佐藤寛三部長は、なかなか決裁をしてくれず苦労したことがある。その理由については何も言わず、書類は何度も返ってくる。ホトホト困って、皆で十分に検討し、必ず通して見せるぞと気負い立って、課長の留守中に代決して伺い出た。ところが部長は、私の説明も聞かず、一言、「水利権に代決は認められぬ」と叱られたものである。そのころ、観光シーズン中の十和田湖の湖面低下が問題になり、水利権設定の経緯を調べて見たところ戦時中食糧増産のため、青森県で小川原沼から用水をポンプアップし、広大な三本木原に導水する開田計画をたてたが資材の不足から中止し、十和田湖から引水することとし、あわせて発電に利用したのである。その使用にあたっては、著しく湖岸の景勝をそこなわず、また、天然記念物の「コケ」を枯渇することのないように配慮していたのである。この許可にあたって内務大臣より秋田県に協議があったのだが、秋田県は、湖水使用の権利の公正な確保の面から東北電力に許可することに反対の立場から種々のやりとりがあった。そして結果的には、戦

* 正会員 秋田県土木部長

時国家窮乏のおりから、ということで電報による通告で許可に決定したが、その指令書の第一条に、「子の口水門の管理は、内務大臣が行う」という条項が加えられているのを知り、いまさらながら水利権は行政上ゆるがせにできないという厳しさを知ったのであった。その後、昭和32年、世紀の八郎潟干拓工事が始まり昭和42年水利権の申請がなされた。農林・建設の意見調整のため「許可」は事業団が解散する現在まで持ち越しているが、この決定にあたっては先輩の毅然たる足跡を思いながら、将来に禍根を残さないように願っている。

2. 地方公務員として

地方公務員である土木技術者の特色の第一は、単に土木技術者であることにとどまらず、行政能力を具備しなければならないこと、第二は、建設省などの国の機関の第一線部隊という形で国の方針に沿って、地方の実情と要望に沿った土木行政を進めること、第三は、自分の技術を生かして郷土の発展に寄与できる喜びと誇りである。

戦後の乏しい財政のもとで、砂利道や木橋の補修から始まった土木事業も今では国道は整備され、河川改修は進められ、終戦当時に比べて全く様相が一変した。秋田県でも、萩形・素波里・旭川・岩見ダムなどの建設や、秋田港・能代港の港湾事業、また、昨年着工した2000万²の大土工工事である新空港建設など、大規模工事が次々に実施され、土木技術者としてその力を発揮するに事欠かない。

秋田県は森林県のためか木橋が非常に多く、永久橋化が遅れ、重交通の増大に伴い、橋梁の維持修繕が悩みの種であった。このため、昭和43年に「木橋征伐4年計画」(表一)をたて、46年度に計画どおり達成し、住民に大変喜ばれた。ひき続いて県民生活に直接関係のある「バス路線全線舗装5年計画」(表二)をたて、昨年完成をみた。豊かではない財政であるが、公共事業と県単独事業費を集中的に投資し住民の要望に応えることができた。このようにその地方地方の特色を十分に把握し、限られた財政の中でいかに土木行政を進めるか、どのように県民の要望にこたえるかが地方公務員としての仕事であり、また、生きがいである。

表一 橋梁架替計画(木橋征伐計画)

区分 昭和年度	全体計画		実績						県単道路 事業総額 (改築) (B) (百万)	A/B
			公 共		県 単		計			
	橋 数	C (百万)	橋 数	C (百万)	橋 数	C(A) (百万)	橋 数	C (百万)		
43	113	880	11	453	80	160	91	613	1 170	13.6
44	134	1 130	15	574	115	300	130	874	1 634	18.4
45	229	1 350	17	698	249	538	266	1 236	2 237	24.1
46	135	1 600	18	836	94	802	112	1 638	2 437	32.8
計	611	4 960	61	2 561	538	1 800	599	4 362	7 553	23.8

表二 バス路線舗装計画

区分 昭和年度	全体計画		実績						県単道路 事業総額 (改築) (B) (百万)	A/B
			公 共		県 単		計			
	L (km)	C (百万)	L (km)	C (百万)	L (km)	C(A) (百万)	L (km)	C (百万)		
46	113.3	1 868	109.9	1 300.8	49.6	806	159.5	2 106.8	2 437	33.1
47	126.8	2 090	114.2	1 534.7	51.8	886	166.0	2 420.7	2 277	38.9
48	154.6	2 557	110.9	1 525.9	71.7	1 175	182.6	2 700.9	3 072	38.2
49	181.7	3 014	49.6	855.7	83.2	1 384	132.8	2 239.7	3 887	35.6
50	211.2	3 513	44.4	942.0	102.3	1 787	146.7	2 729.0	3 051	58.6
計	787.6	13 042	429.0	6 159.1	358.6	6 038	787.6	12 197.1	14 724	41.0

3. 地方公務員の活動

府県土木技術者は、その府県の土木部に勤務し、他の部局に異動することがほとんどないので、お互いに連帯感が強く、一致団結して職務に精励している。しかし他面、他の一般行政職の人びとに比し、昇進のポストが少なく、また、他の人びとにとっては、部内の実情の正しい理解に乏しいきらいがある。私たちは自ら進んで特殊事情を説明し、正しい理解のもとに機構を整備し、給与の面でも他の行政職に劣らないようにしたいものと考えている。

このほか、全国の官公庁に勤務する土木技術者の団体である「全国建設技術者協会」があり、この協会も本年30周年を迎え、その間国会にも多くの先輩を送っている。その地方協会である秋田県建設技術者協会は、特に活動が活発であり、この協会への加入率は国家公務員の40%に比べ、地方公務員の80%であることからもうかがえる。秋田県では69市町村のうち未加入は7町村で、ほとんどの市町村の土木技術者が加入している。全国的な情報交換のもとで、一般の職員組合とはまた異なった意味で土木技術職員の待遇改善や、役職の増加に活動している。以前は県土木部の技術職員だけのものという感があったが、今日では全県下の市町村を含めた土木技術者の集いとし、測量競技会、スキー大会のほか、研究発表会、あるいは県内現場や全建賞受賞現場の見学など、特に本年は30周年記念事業として県立小泉瀉公園に「秋建の森」を設定する予定であるが、このように幅

広い活動を展開し、地方土木技術者の連帯感を強めている。

また、最近では行政が多様化し、地方公共団体において各地域の開発計画が樹立されている。土木技術者は、これに対し、この計画実施のため、土木部以外の企画部や開発局等の部門にどんどん進出する傾向にある。したがって、今後は、これらの部門に出ても十分仕事ができるよう土木技術以外に幅広く研鑽に努める必要があると思われる。

太陽のもとで、明るく建設的な職業で、かつ郷土の発展に懸命に働ける地方公務員としての土木技術者であることを、心から誇りに思い感謝している。

③ 公 社
江 島 淳*

まえがき

「汽笛一声新橋を、はや我が汽車は離れたり……」。明治5年、新橋—横浜間に日本初の「岡蒸気」が走って以来103年間、国民の足として走り続けた国鉄ですが、このところ「スト権スト」だ、やれ「春闘」だ、と矢継ぎばやにストが続き、また、土木出身の藤井総裁が、大蔵出身の高木総裁に代わるというふうになり、連日、新聞の話題になった国鉄でもありました。

さて、この100年の国鉄の流れを大別してみますと、明治、大正、そして昭和の10年ころまでが、新線建設華やかな時代、10年以降は、鉄道施設の改良工事が中心となるとともに、戦争時代に突入り、国鉄は総力をあげて国の物資輸送を遂行、そして昭和20年に終戦。すべての施設は、空襲を受けて壊滅的打撃を受け、一面の焼野ケ原と帰りました。敗戦のいたでからの復興時代が、昭和30年まで、ついで、第一次から第三次までの長期計画で輸送力の増強と体質改善を図った時代、東海道新幹線の開通により、40年から10年間は国鉄の全収入の大半をこれにて賄うに至り、50年には、さらに博多までの山陽新幹線が開通し、ただいま東北新幹線を建設中。

* 正会員 日本国有鉄道建設局計画課長…

以上が、この100年間の、おおざっぱな流れでありましょうか。また、昭和39年には、鉄道新線の建設を目的とした「日本鉄道建設公団」が設立され、地方開発線・地方幹線等の建設、ならびに上越・成田新幹線の建設を手がけております。

このように、100年間、国鉄の土木集団は、輸送動脈のネットワークを形成するための投資の主役として位置づけられてきたわけですが、私自身、国鉄に勤めてまだ25年しかありませんので、長い歴史からみれば、当を得ていない点があるかもしれませんが、現代国鉄土木屋気質の二、三をご披露したいと思います。

1. 技術屋不要論

国鉄には、工事専門に従事している職員が約1万人います。国鉄の使命は、能率の高い輸送業務を行うことにあるとすれば、直接輸送に関係ない工事技術者を多数抱えていることは無駄ではないか、技術陣として、コンサルタントをフルに活用すれば、組織も、もっとスマートなものになるではないか、との意見があります。たしかに、めったに大工事をしないような組織体では、そのつどコンサルタントに委託するほうが効率的でしょう。しかし、国鉄は毎年、8000～9000億円の投資を行っています。国鉄の活動を熟知した技術屋が組織内において、「この一銭を無駄に使えば、自分の給料にも響いてくる。貴重な資金を、どこにどのように投資すれば最も効果的か」ということまで考えて設計施行するのと、工事はすべて経営組織の外にあるコンサルタントがこれを請負って監督するのでは、資金の使い方がいかに違うことでしょう。私は、アメリカ合衆国・サンフランシスコ駐在の領事として約4年間、かの地で過ごし——そのときがたまたまBART（湾岸高速鉄道）建設時でしたが——BARTは、設計施行、監督もすべてコンサルタント任せ、内部にはほとんど技術者を持たず、一見非常にスマートな形態で発足したものの、「資金が足りない」「入札が不調になる」等々不測の事態が生じたときに、組織内に技術陣が足りない悲しさ、その無能ぶりを露呈し、2年間<さらし物>になっていました。決してコンサルタントが無能というわけではありません。ただ、コンサルタントに、経営体内部にまで入ってきて責任をとれ、とまで求めることは実際上不可能であり、組織図も、絵にかいたようにはうまくいかないものだ、ということを感じた次第です。

まあ以上のようなことで、国鉄において技術屋の必要であることがおわかりと思いますが、国鉄においては、10年先の投資の長期計画の策定から、構造物の設計・施行に至るまで、土木技術者が中心となって、本社・現場