

昭和50年卒（院卒52年）の村山と申します。私が入学した昭和46年は高度成長時代の最盛期で土木工学科が建築工学科に次ぐ人気の高い学科で、意気揚々として入学したことが思い出されず。

入学時1回生の授業は教養課程がメインでしたが、専門科目として土木工学科の先生方から受ける土木総論という講義があつたように記憶しています。その講義の中で、私の恩師でもありませんが中井博先生から「土木工学とは英語でCivil Engineering といい、市民のために役立てる工学で力学、材料学、土質学、水理学、衛生工学、計画工学等いろいろなことを幅広く勉強しなければない学問です。しかし、個人の名前が表にできることはなく、裏方で縁の下の力持ちになり、皆で協力し合っているのが土木の仕事です。」といった内容のお話があつたことが今でも印象に残っています。

土木工学を花形にしてくれた高度成長期も第4次中東戦争によるオイルショックにより終焉を迎え、卒業するときは、オイルショックの影響により就職難の時代になりました。私は辛うじて、先生の推薦により希望通りに橋梁のメーカーに就職することができました。

土木工学雑感

村山 泰男（土木会副会長 昭和50年卒）

㈱IHIインフラ建設



橋梁業界では、当時（昭和50年頃）

本州四国連絡橋の架橋がこれからのようになるかが大きな課題になっていました。しかし、オイルショックの影響によりスタートは遅れたものの、不況対策も兼ねて本四架橋は1ルート（瀬戸大橋）を皮切りに本格着工することになりました。最終的には明石海峡大橋、しまなみ海道と3ルート全てが完成し、橋梁の全盛期を経験することができました。ただし、不況対策として推進したこの工事に対して経済効果に疑問があるとし、税金の無駄使いであるとマスコミは批判的でした。

日本国内で今後、本四架橋のような大規模な公共工事が行われることは稀なことになるかと思っています。

これからの公共事業は、高度成長時代に大量に建設した老朽化した構造物の長寿命化対策等のメンテナンス工事や再構築する更新工事、そして地震等の自然災害から守る防災事業や環境保全が重要な位置づけになってきます。長寿命化対策のメンテナンス工事や更新工事、そして国を守る防災工事は、既存の構造をよく理解した上での工事になるため、場合によっては新設工事をする以上に知恵や工夫・技術が必要になってきます。これからの土木工学は、社会資本の維持修繕、機能改善、防災、減災という観点からも、市民を守る学問として益々重要になってくると思います。

2012年の12月に自民党政権が復活し、アベノミクスの経済政策により「国土強靱化」が謳われ、公共工事にとってフォロワーの風が吹いてきています。ただし、この公共工事はあくまでも、業界だけが潤うような施策になつてしまえば、元の木阿弥になり、再びマスコミに叩かれることとなります。

あくまでも公共工事は市民のため、地域住民にとって必要な施策でなければなりません。

今後、土木工学の地位が確保されるためには、公共事業そのものが市民やマスコミに受け入れられるもので、工事の目的、メリットをきつちりと説明して、発注者も市民から評価され、施業者も適正な利潤を得て市民から喜んでもらえる公共事業に変わっていく必要があります。最近の現場工事では、地域の住民を対象に現場見学会を開催したり、清掃活動をしたり地域住民の理解を深める活動を積極的に行っています。

土木工学は、都市工学、環境都市工学、建設工学、社会工学、社会基盤工学等々、多岐にわたる名前では呼ばれるようになりましたが、市民のための土木工学（Civil Engineering）は不滅です。裏方の仕事になり華やかさはありませんが、誇り高い仕事です。縁の下の力持ちになってやろうという土木工学を学ぶ若い人が増えることを願っています。

学科の近況

主任報告

大島昭彦
(昭和55年卒)



東日本大震災から早くも2年以上が過ぎましたが、今年に入ってから、4月13日の淡路島地震を含め、各地で地震が多発しており、

いよいよ東海・東南海・南海地震が近づいて来た印象を持ちます。土木会通信でも前号に引き続き、本号でも東日本大震災の復興・復興に携わられている卒業生の方の記事が掲載されています。それらからも特に災害時には我々土木分野の社会的使命の重要性を痛感しています。大学教員としては、この教訓を後世にいかすように研究・教育を行いたいと考えています。

さて、学科教員の近況報告です。昨年2012年10月に松村政秀講師(応用構造工学分野)と鍋島美奈子講師(地域環境計画分野)が准教授に、佐久間康富助教(環境都市計画分野)と遠藤徹助教(環境水文学分野)が講師に昇任されました。さらに、2013年4月に吉田長裕講師(都市基盤計画分野)が准教授に昇任され、都市学料のスタッフがより充実しました。一方

で、中尾正喜教授(地域環境計画分野)が2013年3月をもって定年退職されました。しかし、中尾先生はNEDOや環境省の外部資金を取得されており、4月以降も特任教授としてさらに本学にて研究を続けられています。

続いて学生の進路報告です。2013年3月に都市学科1期生38名及び旧学科の都市基盤工学科3名、環境都市工学科2名(合計43名)が卒業しました。その進路は、大学院進学22名、公務員5名、民間会社13名(建設3名、コンサル1名、不動産1名、空調2名、金融2名、他4名)、その他3名です。一方、前期博士課程修了生34名(都市基盤工学、環境都市工学講座)の進路は、公務員3名、民間会社31名(鉄道1名、電力2名、建設6名、コンサル8名、鉄鋼6名、建築系4名、他3名)です。就

職に関しては例年土木会卒業生の皆様にお世話になり、感謝申し上げます。

都市学科として初めての卒業生が出たことにより、2013年3月に都市学科同窓会である都市会(仮称)を立ち上げました(初代会長・矢持進教授)。といつてもごく近い将来、土木会、環境都市同窓会と統合することを念頭に置いています。今後、統合に向けて準備が進められる予定です。

さて、ご存じのように市大・府大統合の方向に舵が切られ、重複分野の解消を図るなど、学部・学科編成も大きく変わる可能性があります。まだ見えないうところもありますが、土木を含む都市学科の分野が新大学の中枢に残るよう努力したいと考えていますので、今後も引き続き、卒業生の皆様のご支援・ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

東日本大地震・大津波災害からの復興



土木学会特別上級技術者(防災)
工学博士 稲垣紘史
(昭和40年卒)

序

岩手県、宮城県の三陸地方は想定外の大津波災害により壊滅的な被害を被った。

住宅、工場、水産加工所等陸上にあるものまた貴重な財産である漁船、養殖施設等すべて流されてしまった。人間の英知、歴史で積上げた全財産さらに父母、子供、友人をも自然の脅威は情け容赦なく持つていってしまった。

しかし、災害後も自然の貴重な財産はそのまま残してくれている様にも思える。美しい山河、波静かな海面、磯浜は何事もなかったように昔のまま其処にある。

自然の脅威を真摯に受け止め、一方この豊かな自然の恩恵を享受し復興への足がかりとしたいと思う。

その上で、その地で育まれ継承されてきた文化を後世に伝えていきたいと思う。

自然の脅威を真摯に受け止めかつ果敢に挑戦していくのも人間である。

1. 震災直後の復興支援に参画

震災直後、現地の復興支援をおこなっているNPO団体から元橋本・小泉内閣総理特別補佐官で外交評論家の岡本行夫さんに「東北の被害は想像を絶するものでありイラク等海外の戦争復興を多く手がけられた岡本さんの支援も受けたい」との依頼が来た。これを受け、岡本さんより私に「阪神大震災の復興経験のある稲垣さんにも協力頂きたい」との電話を頂いた。「私でお役に立つなら」と協力を申し出た。

事前に国会議員を始めとして多くの関係者と勉強会を何回も開き、我々の出来ること出来ないこと意見交換を行い、私たちに出来かつ今緊急に必要な支援は「働く場の早

期復旧と明日への生活に対する安心感の確保」のお手伝いと考えられた。そこで支援調査部員は港湾局、水産庁、大蔵省、産業界の元局長、社長クラスの人たちで構成することとし、被災地の市長村長、漁業組合、商工会議所等関係団体の意見も聞く為第一次11、4月、30日～5月2日、2第二次11、5月、10～12日現地へ赴いた。

被災地の漁業関係者、水産関係者は日頃から海の怖さを知っており幸い人的被害は比較的少なかった（これに比べ海と関係のない職場、海の見えない所の住居住民の人的被害が非常に大きかった）。被災地の漁業関係者の復興意欲は大きくこの年の秋のサンマ、鮭、鰹の漁期に少しでも水揚げしたいとの意向であった。1年休んだら流通販売網は帰ってこないかもしれないとの心配からであった。



気仙沼港：緊急復旧カツオ水揚げ第一船

2. 希望の烽火プロジェクト

巨大津波は、東北沿岸の漁港および市場の漁船、漁具、養殖施設、市場、流通加工施設、運搬施設など漁業に関するすべてを破壊流失させた。

このまま、見通しのない状況が続けば、30代、40代の漁業者を廃業に追い込む恐れがある。漁業再開の意欲の高い漁港は、最低限の資材が供与されれば市場機能は早期回復出来る。決定的に重要なのは支援スピードと考えられた。

三陸を回って希望を聞くと、市長さん、町長さん、漁港

の組合長さん、仲買加工組合長さんも異口同音に欲しいと言うものは、漁船から水揚げ運搬する機械、施設、および冷凍施設でした。今からベルトコンベアー、冷蔵庫等制作依頼すると1年以上かかる。秋の漁期には間に合わない。何とか出来ないものかとのお願いであった。

横持ち機械は出来合いフォークリフトの供与、そして冷凍施設は冷凍コンテナの活用が持ち上がった。岡本さんは現地その場から日本郵船に電話されコンテナを下さいとお願ひしたら供用中の125本の40フィートコンテナを提供するとの了解を得た。

さらにこのコンテナを急速冷凍させるための改造、運搬費、の資金供与を新幹線の中から商事会社等に精力的に電話され資金提供の協力の了解を得た。東京に帰ってからは自動車メーカ等よりフォークリフト約1000台の提供の申し入れを受けた。これを受け岡本さんは7月6日社団法人「東北漁業再開支援・希望の烽火」を設立された。

被災地漁港に於いて、この支援も含めて秋の漁期の水揚げに間に合い震災前の水揚げ高の40%程度回復させることがた。



宮古港：提供されたフォークリフト



石巻港：被災した既設冷蔵庫前に設置された40フィート冷凍庫（岡本氏）

3. 東北沿岸域の復興の遅れ

今東北は、残念ながら復興のペースは遅い。菅政権の時の震災への取り組み方、とにかく俺たちが決めるんだと言ふことばかりが先に立ち、政治が決めるから役人は動く

など言うことで役所が萎縮してしまい前に進めずろくなことにならなかった。マスコミ受けの復興理想論の都市計画や被災者仮設住宅等の数字あわせのみ、もつと現場力を信じ、壊滅的に破壊された復興の最前線となる市町村行政組織への国、県や他の行政組織からの人的支援が遅れた。また現場の創意工夫を支援する自由度のある資金支援も公平性、横並びの観点から無し、この初動の遅れは未だに尾を引いていると思われる。

4. 津波堤防論

平成23年東北地方太平洋沖地震及び津波により被災した海岸堤防等の復旧に関する基本的な考え方「津波対策検討委員会」…平成23年11月16日

今後の海岸堤防等の整備について「南海トラフ巨大地震対策WG2回」平成24年5月28日

これによると津波堤防整備の基本的な考え方は

① 比較的頻度の高い一定程度の津波に対して海岸保全施設等の整備を進めていくこと。

② 設計対象の津波高を超えた場合でも施設の効果粘り強く発揮できるような構造物の技術開発を進め、整備していくことが示された。

しかし以下の課題が考えられる。

① 地震津波被害の発生間隔は長くその発生確率は未知なる部分が多い。また東日本大津波災害の被災地では比較的頻度の高い一定程度の津波と最大クラス津波高比は倍程度異なりそれを越えるもの即大災害（2階の屋根を越える浸水高）になりL1津波高決定に苦慮するところである。また東日本では「比較的頻度の高い津波」として明治三陸、昭和三陸、想定宮城県沖、チリ地震を取り上げているが。しかし各地の襲来津波波高は震源地位置と湾の向きによつては大きく異なり確立論的位置づけが適切かどうか未知なる部分を大とする。すなわちL2津波が来るのは1000年後ということではない。さらに昭和三陸津波が明治三陸の余震との考えから見れば近い将来、場所によつては東日本大津波に近い津波の発生も否定できない。

② 海岸堤防を粘り強くする効果として「①浸水までの時間を遅らせることにより避難のためのリードタイムを長くする」が上げられているが東日本大震災で見られるごとく津波堤防を大きく越えた津波は陸上を段波状で走り（釜石の陸域浸水状況、巨理町での陸域段波の進行はTVで何回も放映）、また0.5m程度の浸水高でも、人の移動を妨げ、海岸堤防を粘り強さがいかほど避難のリードタイムを長くするか疑問である。また「②浸水面積や浸水深を低減」を述べているが特に背後浸水域が小さい場所では越流と同時に浸水高は津波最高水位となり堤防の粘り強さの効果は期待できないかもしれない。

よって海岸堤防や擁壁整備に当たっては上記事実をもっと住民に広報、周知徹底する必要がある。それを欠かしたら、津波海岸堤防を整備したことによりかえって多くの人命を失う恐れがある。

一方、河川災害洪水防止技術については、毎年のように起こった洪水災害経験により、先人の知恵と努力によりに堤防嵩上げばかりでなく以下のようないろんな対策が講じられてきた。

河川整備基本方針では河道計画における河道拡大の難易と環境保全、周辺景観、経済性、維持管理の容易さ、施工性等を総合的に考慮計画することとしている。

「保水により瞬間流量低減のための保安林、洪水調整施設としてのダム、保水施設としての遊水池、調整池、流量低減のための分水嶺、放水路等」が整備されてきた」

この観点から津波堤防を考えると港口入り口に整備する津波防波堤は、たとえ津波堤防を越えた越流水は先ず内水面の水位上昇をもたらすのみであり例え時間の経過に伴い内水面水位高さが陸域堤防を越えるにしても避難のリードタイムを長くする効果がある。

今回の津波災害により大きな代償を払いの貴重な経験をした今、この災害を糧とし従来の思考の延長ばかりでなくソフト、ハードの新技术を見極め、地勢的特性をも加味し技術の開発と施行に向け果敢にチャレンジしていく義務があるのではないだろうか。

5、大規模災害に対する備え

東北で起こった災害は想定外の大規模災害であった。しかし、目を広げると我が国沿岸域はどの地においてもこの様な災害の発生は考えられる。完全に防止できる対策は経済性の観点から困難と思う。いかに減災の計り復興手段を考えていくにかかっている。

被災3ヶ月後被災地を訪れたとき、仮設住宅の方々との懇談会で「稲垣さんの早期復興への熱情には感謝します。でも親兄弟、知人の多くを無くした私にはまだ心の整理が出来ないんです」この言葉には返す言葉がなかった。6ヶ月後訪れたとき「やっと心の整理が出来ました。復興に向かって進めます」の言葉を頂いたが、この様に復興への力は、人命の損失をいかに小さくするかである。阪神大震災で人は0.5%以下であったものが東北では10%にも及ぶところがある。これが災害復旧を遅らせている原因の一つでもある。

このように減災の第一義は避難対策であると思う。その上で産業基盤の維持、交通インフラの保持と思う。この観点から海都市では「直立浮上式防波堤」の整備が進められている。地域の存亡をかけての事業に少しでもお役に立てればと思っているところである。



気仙沼港：水揚げ場背後の復旧状況

東日本大震災の“復旧・復興”に従事して



東亜建設工業(株)東北支店
龍田正芳
(昭和55年卒)

■ 始めに

東北・関東の太平洋沿岸に未曾有の被害をもたらした東日本大震災から2年が過ぎた。津波被害を受けた地域のがれき処理は急速に進んでおり、総量の9割以上が仮置き場に搬入済みである。しかし、がれき撤去によって出現した広大な更地はほとんど手付かずといえる状態である。いまだに、仮設住宅などでの避難生活を強いられるいる方々は30万人を超えている。復興計画の策定に当たり、多くの関係者の合意形成が必要であることは十分理解できるが、少し遅いように思える。優先されるべき「住」である復興住宅などはまだまだこれからである。仕事柄、被災者の生の声を聞く機会も多いが、彼らは口をそろえて「いつまでも待てない」と言う。

行政・地域住民側の課題はさておき、建設会社としても復興に貢献することは社会的使命であることに疑う余地はない。ここでは、総合建設会社として、東日本大震災の復旧・復興への取組について述べることにする。

(なお、当社は総合建設会社ではあるが、海洋・港湾を得意分野とする会社であることを最初に断わっておく。また、発災時、私自身は大阪支店勤務であり、急きよ、震災復興担当として8日後の3月19日に東北支店に赴任した。)

■緊急対応

2011年3月11日夕刻、発災を受けて本社に設置された復興対策本部の指揮の下、本社・全国各支店を結ぶテレビ会議が開催された。この時点では、東北支店とは連絡不通であったが、当社BCP（事業継続計画）に基づき、社員の安否確認や対応組織と各人の役割・責任を明確にした後、緊急支援助物資の選定と搬入ルートの設定を行った。同時に、津波により被災した港湾施設の早期復旧が、海路による支援助物資供給には不可欠と判断し、復旧作業に必要な海上クレーン船などの各種作業船を手配した。

12日午前、仙台市中心部では電気が復旧し、同市にある東北支店と電話・テレビ会議の回線が繋がった。通常、建設会社は所属団体を通じて、国土交通省や自治体と災害協定を結んでおり、緊急時の対応についての指揮命令系統は明文化されている。これ以降は会社として、災害協定に基づき東北支店からの要請に応えることを最優先とした。

国土交通省は、緊急支援ルートの確保として陸路である道路と海路である航路の啓開作業に緊急着手した。当社は航路啓開を担当することになった。発災当日に手配した作業船は、翌日には、関西や四国・九州から東北を目指して回航を始めており、津波注意報解除とともに主要港湾に配備して啓開作業に突入した。航路啓開とは海面や海中にある障害物（浮遊したり沈んだりしがれきなど）を取り除き、船舶が航行可能な水深と幅を確保することであり、最新鋭の測深器で海底の状況を確認しながら除去作業を進めた。まさに寝食を忘れて取組んだ結果、10日後には塩釜港にオイルタンカー船が入港し、当時著しかった化石燃料不足の解消につながった。その後、この啓開作業は漁港にまで及び、1年近く続くことになった。（写真1、2）

他に、主な緊急対応工事として気仙大橋仮橋設置工事を施工した。陸前高田市の高田松原（奇跡の一本松が残ったところ）付近を河口とする気仙川を跨ぐ気仙大橋（国道45号線）の上部橋桁が津波で流されたため、緊急の仮橋を設置するという工事である。

気仙大橋は、30年ほど前に当社が施工した橋梁であり、現地の特性をよく知っているから早期復旧が期待できるといのが「緊急随意契約」の理由ではあるが、残念ながら

工のピークを越えているかもしれない。

東北・関東の太平洋沿岸にある港湾施設の被害総額は4,000億円にも達する。航路啓開を終えると、すぐに基幹的輸送を担う施設や火力発電用石炭の取扱施設などの応急復興や、防災機能を果たす防波堤の本格復興が始まった。当社としても啓開作業から息つく暇もなく港湾分野の復興に取り組んでいる。



写真-2 志津川漁港啓開作業 (宮城県)



写真-1 仙台塩釜港 (塩釜工区) 啓開作業 (宮城県)



写真-4 完成した気仙大橋仮橋 (2011年7月10日開通)



写真-3 施工中の気仙大橋仮橋設置工事 (岩手県陸前高田市)

その時の工事記録は、当社の工事事務所とともに今回の津波で流されてしまい、そういった面では期待を裏切ったのかもしれない。

請負者の設計施工であり、河積阻害や経済性、施工性、工期のほかに、将来の本復旧のルート確保ということも加味し、隣接する下流部に仮橋を設置することを提案した。施工はすべて水面上から起重機船で行うことにした。橋脚はH形鋼を基礎杭とした結構構造とし、上部は既製品であるプレガーター橋とした。混乱の中での材料調達スピードと施工性を考慮した選択である。（写真3、4）

着工してからは1日たりとも休まず、2011年7月初めに開通となった、当初予定9月末を大幅に前倒しして、最大40kmに及ぶ迂回は解消されて復旧に弾みをつけた。

■本格復興

大手建設会社が担う大型工事は昨秋頃から発注件数が増えてきた。中でも、港湾・漁港や海岸堤防は比較的早い時期から本格復興が始まっており、港湾はすでに施

東北には、主要港湾として、八戸、久慈、宮古、釜石、大船渡、石巻、仙台塩釜、相馬、小名浜と九つの港がある。そのすべてで一斉に工事が始まった。海上工事というのは比較的狭い分野であり、特殊作業船を使う工事が多いが、隻数は限られている。建設市場の縮小により、廃船にしたりの外国に売却したりで減少の一途をたどっていた時に当然の需要である。対応に苦慮しているのが実情である。

資材の逼迫も深刻である。防波堤で使う基礎石は東北地方だけでは全く不足しており、北は室蘭、西は瀬戸内海小豆島から運んでいる。レディーミックスコンクリート（生コン）の不足も際立っている。需要量に見合った生コンプラントに集約されていくというのが市場原理であり、震災前に淘汰されて残ったプラントだけでは到底まかないきれない。

他にも技能工や土木技術者の不足など、復興を妨げる要因は多々ある。しかし、これら乗り越えなければ復興を成し遂げることはできず、施工者として持てる技術を駆使して対応している。たとえば、構造物のプレキャスト化がある。被災地以外の地域で部材を造り、現地で組み立てる工法である。また、測量管理分野での省力化技術も盛んに取り入れている。さらに、RC構造から鋼構造へといった大胆な構造変更もありである。当然ながら、そういった場合は詳細な設計検討が必要であり、地方の建設会社では対応しきれない。

本来は設計と施工は分離発注が原則であるが、発注する官側も人手不足は顕著であり、十分な対応はできていない。こういった危機的状況は、設計から施工まで一連のノウハウを持つ建設会社が力を発揮する場面である。早期復興を願う、官側とは日々協議の上、工事を進めている。

■土木技術者の果たす役割

当社東北支店に配属の土木技術者の数は震災前の3倍以上になった。全国各地から急ぎよ駆けつけてくれたのである。食・住が整わない生活環境に置かれながらも、不平不満をこぼさず、「復興工事に従事できることは技術者冥利に尽きる」とまで言い切って、仕事に打ち込む社員の

姿には頭が下がる思いである。また、国や自治体にも大勢の技術者が全国から派遣されており、厳しい環境に立ち向かっている。官民間問わず、多くの土木技術者が同じ方向を向いて頑張っているのである。「コンクリートから人へ」などと揶揄され、世間の見る目は厳しいかもしれないが、各人が潜在的にもつ、技術者としての誇りが復興を支えているといっても過言ではない。

■最後に

災害廃棄物（がれき）処理や放射能の除染など、本来の業とはいえない分野でも、建設会社はその役割を担っている。また、「三陸沿岸道路（復興道路）」で「PPP」、「復興まちづくり」で「CMを活用した設計・施工一括発注方式」などの新しい手法が次々と導入され、従来よりも民の力が重用されるようになり、建設会社が活躍する場も増している。

最近の学生には、土木業界、とりわけ建設会社は不人気だが、思い切った中に飛び込んでしまえば、案外「技術者」としてやりがいのある職場であることに気づくはずである。

後輩諸君の勇気ある決断に期待する。

※PPP：Public Private Partnershipの略。行政と民間がパートナーを組んで事業を行うという、新しい「官民連携」の形のこと。

※CM：Construction Managementの略。コンストラクション・マネージャー（CMr）が、設計・施工に加え、各工事のスケジュール調整や事業費の検討、リスク管理、専門業者への発注など、通常は発注者が行う業務も一部代行する。

仙台市地下鉄東西線建設のお手伝いを通じて



仙台市交通局東西線建設本部建設部
鍋島寛之（H7卒：大阪市交通局）

現在、仙台市では2路線目の地下鉄となる東西線を建設しており、その工事の軌道工事の担当として、昨年4月から仙台市交通局にて勤務しています。

ご存知の通り、仙台市は平成23年3月11日に発生した東日本大震災により、市東部の沿岸部において津波による壊滅的被害を受け、現在は復興に向けてさまざまな事業を進めているところです。仙台市役所、宮城県庁をはじめ、近隣の自治体には、現在も大阪、関西をはじめ全国各地からたくさんの方の応援職員が派遣されており、役所内にはさまざまな地方の言葉が飛び交い、地元の方と共により一致団結して各業務を推進しています。かくいう私は、厳密な区分としてはいわゆる復興支援でなく、大阪市交通局での地下鉄建設経験を請われての通常の技術支援での派遣にあたるのですが、実際は、仙台市採用の技術職の多くは復興業務にあたり、慢性的な人手不足の為、地下鉄建設での応援もこちらでは広い意味での復興支援であると認識されています。また、大震災発生直後の3月12日に救援物資を運ぶ大阪市バスで16時間かけて仙台入りし、仙台市交通局に被災状況調査に赴いたこともあり、個人的には仙台市には



震災による被災状況
～セグメントヤードのセグメントの一部が倒れ損傷～



震災による被災状況
～掘削箇所が津波により水没（人的被害は無し）～



仙台市東西線の車両デザイン案
～伊達政宗公の兜の「前立て」をイメージしたデザイン～

浅からぬご縁があるのだと感じているところです。
さて、地下鉄東西線は平成18年秋から工事に着手しており、震災発生時には、駅部においては掘削の最盛期を向かえ、一部のトンネル区間ではシールドが発進した段階でありました。地震の被害ですが、掘削坑内で吊り防護していた大型理設物の振れ止めが大きく変形したり、工事ヤードに仮置きしていたシールド工事用のセグメントブロックが倒れて損傷したりといったことはありませんでしたが、幸いにして工事計画を大きく変更しなればならないような大きな被害は発生しませんでした。ただ、地震の影響で、仙台市全体の地盤が3m程度海側にずれ、地盤沈下も発生したことから、当初と比して各駅とトンネルの位置関係が変化した恐れがあることから、再度全線に渡り詳細測量を実施したりする必要があります。

その他、地震の爪痕として、東西線の最東端の駅と車庫は路線の最東部である海側の高速道路である仙台東部道路沿いに位置しているのですが、津波はこの仙台東部道路の盛土構造により市内中心部への侵入が阻止されたものの、横断道路の開口部から津波の一部が駅の開削工事に流れ

込み浸水する事象も発生しました。地震後、開削部に浸水した海水を排水するのに際し、排水経路先の沿岸部では排水路が損傷しているのに加え、いたるところで行方不明者の捜索が続いていたこともあり排水を延期したという痛ましい話も聞きました。

実際、私が赴任した24年4月の時点では、車庫に隣接する沿岸部では広大な更地が続いており、一見ただけでもともと田畑だったのかと思える風景が続いていましたが、よく見ると住宅のものであったと思われる基礎が残っており、同僚から震災前の航空写真や風景写真を見せてもらうと、数百戸の住宅が密集している集落や、数kmにわたって続いていた防砂林が津波により完全に消失しているなどを知り、津波の威力を思い知らされたのと同時に、信じられないという気持ちを持ったのが正直な感想でした。

現在は、再開した土木構造物の構築工事も終盤を向かえ、私が担当する軌道工事や建築・設備工事が始まったところでありますが、こちらも新聞やテレビで報道されているように、資材と人が絶対的に不足しているのが現状です。生コンクリートがまったく入らず打設計画が立てられなかつ

たり、ダンプトラック、クレーンなどの重機の確保や、鉄筋、型枠工といった専門職の人手の確保にも苦労するなど、日々施工計画の変更を強いられているのが現状です。

しかし、先にも書いたように、現在の状況は、ようやくがれき処理が終わわり更地になったところであり、新しく防波堤や盛土道路のほか、集団移転先の住宅地の造成など、新たなモノを作る工事はこれから本格化してくることから、これら資材や人の不足はさらに拍車がかかってくるのかもしれない。国のほうでもいろいろな対策を講じているようですが、被災地で働くわれわれとしても、自分達の担当工事だけに目を向けるのではなく、さまざまな復興事業と連携をとりながら出来る限り効率的かつ復興事業全体がスムーズに進むように事業を行っていきたいと心がけているところです。

仙台市地下鉄東西線は平成27年度の開業を目指していますが、震災復興後の新しい仙台のまちづくりに必要な中核施設として皆さんに利用していただけるよう期待されています。開業後は、縦に伸びる南北線と合わせて2本の地下鉄を使えば、仙台駅から仙台城址やクリネックススタジアム、ユアテックススタジアムなどにも容易にアクセスが可能になりますので、開業後には皆さんも是非仙台にお越しただき東西線を利用して仙台観光をしていただければ幸いです。

JRをリタイアしてから (その1)



元土木会会長
宮本 潔
(昭和37年卒)

私は1962年に卒業し、国鉄に入社

し、1987年の分割民営化によりJR西日本に採用となった宮本 潔と言うものでございます。このJRも1992年に卒業し、JR西日本のグループ会社である大鉄工業(株)、西日本機械保線(株)(2004年には会社名をレールテックに変更)を経て、2005年に卒業し全くのフリーになりました。年齢は丁度65歳になっておりました。今まで、定時出勤・定時退社・アフターファイブで仕事仲間と呑みに行くか麻雀をするか、ときにはゴルフをしたりと言う生活の繰り返しでしたが、リタイアしてきて一日中時間があり過ぎて何をやっていいのか本当にとまどった毎日を過ごしておりました。

誰からも電話はかかってこず、結局、今までの仕事は施設部長なり、常務取締役なり、社長と言うポストに社員がついてきてくれたのであり、宮本 潔という個人についてきてくれる人は誰もいなかったと言いうことに気が付きました。

そして、こんな毎日を繰り返すのではな

く何か世の中にお役にたつことをしなければならぬと強く思っておりましたが、いざとなってもなかなか思いつくものではないですね。年金はいくらもらえるのかの計算やその手続きなどで時の過ぎるままに過ぎておりました。

そしたら、私と国鉄を同じ年に入社した事務屋から、(昔の国鉄では、事務系統で入社してきた者には事務屋、技術系統で入社してきた者には技術屋、技術屋でも電気系統は電気屋、土木系統は土木屋、土木屋の中でも線路建設関係の者は建設屋、線路の改良・維持補修関係の者は保線屋、機械関係は機械屋と言う俗称で呼んでおりました)電話がかかってまいりました。

「宮本君、今何をしているのですか？」

「リタイアしてから何も別にしていないですよ！毎日ブラブラしてますよ！」

「そんなら、是非手伝ってもらえませんか？ 今私はInternational Engineering & Management (俗称IEM)と言う会社の副社長をしているのですが、鉄道技術者が居なくて困っているんです。会社の名前は大変大きな会社と思うかもしれませんが、実は私の他に社長と、社員としては私の女房と女房の姉の4人の小さな会社なんです。社長は長期間ベトナムの土木技術者の教育に従事していて当分帰国しません。その間会社の運営は私に任せられています。是非助けてもらいたいです」

「それなら解りました。私も何とか社会に役立つような仕事をしたいと思っております。ボランティアの積りでお手伝いさせていただきます」

と返事をして、海外の鉄道案件の仕事に協力することになりました。

その後、名の通った大きなコンサルタン

ト会社から鉄道技術者派遣の要請がIEMに来るようになりました。出来るだけ打合せはメールで済むようにしていましたが、それでも東京・大阪間を月に1〜2回行き来しなければならぬくらいになってきました。

交通費もばかになりませんので、運賃料金が新幹線の半分以下ですむ夜行バスを何回も利用しました。このバスは青春夜行バスと言う名前が付いていて若者がとても多く、70歳を超えた老人が乗っているのは私だけでした。女房も「夜行バスなんかでもし事故に遭ったらどうするんですか。バスをやめて体が楽だし到着時間もはつきりしている新幹線にしないか」と勧められてきましたが、そんなことは言ってもらえませんが、そんなことは言ってもらえませんが、年10回位はバスで往復したでしょうか。色々打合せをしている間に次のようなことが分かってきました。

「最近になって、東南アジアやエジプトなどの大都市(例えばベトナムのハノイ・ホーチミン、タイのバンコック、インドネシアのジャカルタ、エジプトのカイロなど)ではマイカーが増えだしていくら道路を建設しても都市内の交通渋滞は解消しない、しかも排ガスなどの環境悪化が進行して、同じ投資するなら大量交通輸送機関である地下鉄に投資したいと言う機運が盛り上がりつつきて、地下鉄の新設や増強が叫ばれるようになってきている」と言うことです。

さらに、「ベトナム、タイ、インド、マレーシアなどでは、世界の先進国の殆どには新幹線が建設されていて新幹線の高速・大量の安全・安定輸送のメリットが充分に生かされている現状に鑑み、できるだけこれらの国々にも早く新幹線を建設して先進

国の仲間入りをしたいと言う強い願望がある」と言うことです。

これらの動きに触発されて、2011年から次のようなプロジェクトに協力することになりました。

2011年・・・

1. ベトナム・ハノイ地下鉄関係で中国が実施した2A号線の詳細設計の評価

2. ベトナム新幹線の建設可能性調査 (ハノイ〜ビン間30km)

3. インドネシア・ジャカルタ地下鉄詳細設計の評価

2012年・・・

1. 西アフリカ・ガーナ鉄道の安全運行調査

2. ベトナム新幹線の建設可能性調査 (ハノイ〜ビン間30km)

(2013年)

1. ミャンマー高速試験線費用見積調査

次回から各国でのエピソードなどを含めてお知らせしたいと思います。



ミャンマーのヤンゴン駅舎全景
かなり立派な造りです。



ガーナ国の野口英世記念館の前で
ガーナの首都アクラに野口英世記念館があり
ます。遠い昔に、日本からはるかに離れたア
フリカの地で黄熱病の研究に尽くした野口博
士の意志の強さに感銘を受けました。



ベトナムの首都ハノイのラッシュタイムの
交通状況
自動車も多いがバイク通勤がものすごく多
く、ある本によれば、ハノイ市内の交通輸
送手段は97%がバイクと言われている。



ミャンマーの環状線の列車
客車と貨車が一緒に連結された混合列車。



ガーナの気動車列車の運転台に乗って
中国から輸入した6両編成の気動車列車の運
転台に乗せてもらって前頭巡回をしました。



ベトナム・ハノイ～ホーチミン間を運行し
ている特急列車
ハノイ～ホーチミン間1600kmを約30時間で
運転している

ええ、大間のマグロ釣りのように大物1匹
ええ、海賊(他人のものを盗る?)、良く言
ええ、名前から分かるように、昔の村上水
軍から来ているのかもしれない。悪く言
ええ、笑ってやり過ぎています。このよう
な性格は名前から分かるように、昔の村上
水軍から来ているのかもしれない。悪く言
ええ、笑ってやり過ぎています。このよう
な性格は名前から分かるように、昔の村上
水軍から来ているのかもしれない。悪く言

ええ、笑ってやり過ぎています。このよう
な性格は名前から分かるように、昔の村上
水軍から来ているのかもしれない。悪く言
ええ、笑ってやり過ぎています。このよう
な性格は名前から分かるように、昔の村上
水軍から来ているのかもしれない。悪く言
ええ、笑ってやり過ぎています。このよう
な性格は名前から分かるように、昔の村上
水軍から来ているのかもしれない。悪く言
ええ、笑ってやり過ぎています。このよう
な性格は名前から分かるように、昔の村上
水軍から来ているのかもしれない。悪く言

ええ、笑ってやり過ぎています。このよう
な性格は名前から分かるように、昔の村上
水軍から来ているのかもしれない。悪く言
ええ、笑ってやり過ぎています。このよう
な性格は名前から分かるように、昔の村上
水軍から来ているのかもしれない。悪く言
ええ、笑ってやり過ぎています。このよう
な性格は名前から分かるように、昔の村上
水軍から来ているのかもしれない。悪く言
ええ、笑ってやり過ぎています。このよう
な性格は名前から分かるように、昔の村上
水軍から来ているのかもしれない。悪く言

1. はじめに

異国の地：
コロンビア ボゴタへ
(JICAシニアボランティア活動)



都市プラン研究所
村上睦夫
(修S46年、博H18年)



筆者：ボゴタ市環境局のオフィスで

3. JICAの概要

- ・ ボランティアの種別は青年(20歳以上39歳以下)とシニア(40歳以上69歳まで)
- ・ ボランティアの約7割が青年(JV)で、その約6割が女性です。
- ・ 職種は、青年の場合は開発、看護・介護、SE、教師、工芸等に限定されます。

2. JICAを受けた動機

仕事の関係で計画研究室の日野教授の日程を見ることが多く、そこにJICA・と書いてあり(日野教授は外国から日本に来た研修生に対し講義をしておられました)、資料をもらい、面白そうだから受けてみました。それとなく他のボランティアの人に聞くと必死に近い人が多いようです。

約って1年分稼ごうが好きということ。日本では細々とコンサル業をしています。現在休業中です。



駒ヶ根市の訓練所から見た駒ヶ岳

- ・シニアは多種多様です。特殊な専門性（任国の要望）が要求されます。2つまで受験可能。
- ・私のときは、土木工学の教師（カンボジア）と低公害交通に関する指針作成（コロンビア）の2つが候補らしきもので、到底指導不可能な前者を除いた1つでした。

4. 試験（シニアの場合）

- ・年に4回試験があります。
- ・一次試験は、①経歴・経歴の書類、②健康診断の結果の2つを送るだけです。
- ・一次を通ると語学試験と面接（東京）、健康診断です。二次でも結構多くの人が落ちます。
- ・最も大きな難関は健康診断です！ 聞く所によると、これで落ちる人が結構いるようです。
- ・もちろん薬を常用するような人は基本的にはだめです。胃カメラもあります。



訓練所の教師と仲間と

- ・希望する職種の競争率は、一概には言えませんが2倍から12倍です。全体では3〜4倍でした。今後はもっと厳しくなると思います。

5. 合格したら

- ・長野県の駒ヶ根訓練所か福島県の二本松訓練所で65日間（現在は35日に短縮）の語学訓練等があります。
- ・これは一言で言うと、軍隊の語学訓練版です。
- ・駒ヶ根訓練所はアルプスの山すそにあり、施設は最高です。駅前の商店街から3.4km離れているので訓練にも最高です。（∴遊べない）
- ・語学（任国の言語）の訓練は1教室4〜6人で、教え方は教師によって異なるようですが、どんどん進みます。ものすごく単語を覚えなければなりません。
- ・食事は3食、食堂で、朝はレギュラーコーヒーがあります。食事内容は一言で

- 言うとは病院食と同じです（栄養・量に問題はないが、何か物足りない？）。
- ・朝6時半のラジオ体操に始まり、授業は食事時間を除いて夕方5時まで びっちりです。
- ・1日の約6割が語学訓練で、残りが各種講座（例えば安全講習）です。宿題も結構多くあります。宿題が終わると夜の10時を過ぎていきます。
- ・各種の役割（国旗掲揚や図書係り、炊事当番等）があります。
- ・訓練所内への酒類の持ち込み、飲酒は禁止です。飲酒が見つかるとう退所といわれています。

- ・私は週に1, 2度、授業が終わると歩いて20分ぐらいの所にあるコンビニでチューハイ、ビールを買い、途中の畑のあぜ道に座って飲んでいました。アルプスの山々を見ながら1人で飲む酒は最高でした。他の皆さんで私のように外で飲んでる人はほとんどいませんでした。
- ・部屋は個室で、ベッドと机、小さなタンスがあり、約10㎡です。
- ・一番最初に語学の試験があります。他の人は事前によく勉強してきていましたが（と言うよりそれが当たり前！）、私はさっぱりでした。これでクラス分けをします。
- ・最後に試験があります。3つある試験の全てに60点以上でないと再度訓練所という事です。これは結構難しいと思います。2人落ちました。（96人中）
- ・関係ないのですが、駒ヶ根市にとって訓練所は最大の産業のような気がします。TOEICが700点、800点の人はごろごろいます。と言うよりそれが常識？

6. 現地での生活費等



訓練所の自室

- ・ボゴタ市の場合（と言うのは国や地域によって異なる）、生活費は月約1000ドル（水光熱、通勤交通費を含む）、家賃は上限月1100ドルまでJICA実費支給です。
- ・生活費はよほど贅沢しない限り十分と思えます。
- ・シニアの場合、奥さんも同伴可能で（と言うよりそうしている人が多い）、生活費は6割ほど増えます。このことも知りませんでした。

- ・青年の生活費はシニアの半分です。下宿（食事つき）が基本と聞きました。
- 私が長々とJICAのことを書いたのは、皆さんにも是非とも挑戦（そんな大げさなものではない）してほしいからです。特に一線を退いた人にはある意味、夢を与えてくれると思うからです。次回はボゴタ市での生活を書いてみたいと考えています。

平成24年度土木会総会報告

平成24年度土木会評議員会、総会、懇親会を平成24年7月20日(金)大阪市北区の大阪弥生会館において開催致しました。出席者は55名でした。

評議員会・総会では、平成23年度の事業報告、会計報告及び会計監査報告がされ、また平成24年度の事業計画及び予算案、役員選出を提案し、それぞれ承認・可決いたしました。

平成24年度議案の主な内容は、①学生支援活動(新入生歓迎会、就職ガイダンスなど)②会員交流活動(東京支部総会、ゴルフコンペなど)③広報活動(土木会通信第6号発行)④予算として、年間2,500,000円を計上しました。

役員改選として、会長、副会長、役員は全員留任し、新たに倉本 巨氏(H21卒)が選任されました。

また、評議員としては、S24卒では山本 宏氏が、S36卒では井上順三氏が、S61卒では金山哲也氏、H24卒では黒野佳秀氏選ばれました。

懇親会は神田会長の挨拶から始まり、最年長の吉井 正氏(S23卒、会計監事)の乾杯の発声で宴に入りました。日野泰雄教授(工学研究科長兼工学部長)からは、現在の大学を取り巻く情勢についてご報告がありました。今回も大学から日野教授を始め多くの先生方のご出席をいただき、先生方や先輩・後輩など会員相互の交流やクジ引きによる景品抽選会など、原田裕司氏(S55卒)の名司会で大いに盛り上がりました。

しかしながら、ここ数年総会・懇親会の

参加者が減少しており、とりわけ平成10年代の参加者が昨年度は一人もいませんでした。今回は多くの皆様のご参加をお願いします。

イベント開催報告

第27回 東京支部総会

恒例の大阪市立大学土木会東京支部総会が平成24年11月16日(金)に東京日本橋の「サリュコパン」で開催されました。東京支部総会は、平成3年以来、毎年、原則として、土木の日(11月18日)に開催しておりますが、今回は18日が日曜日のため、繰り上げて16日の開催となりました。

大学から松村准教授に御臨席いただき、31名の出席がありました。今回は、参加者増を図るため、新卒者は無料招待、卒業10年未満の方および満60歳以上の方は3000円、その他の方は5000円としました。

亀山氏(H4卒)の司会のもと、木下様(S50卒)の乾杯で懇親や情報交換などが始まりました。

松村准教授から大学をとりまく近況等についてお話しいただきました。

土木会本部から大島副会長、芝野事務局長においでいただき、土木会の状況等についてご報告いただきました。

また、今回は園田名誉教授にもご臨席いただき、近況などをご紹介していただきました。

そして、中村龍由幹事(S60卒)からの会計報告などの後、中山様(S45卒)の締めとなりました。

なお、参加者の増員を図り、より有意義な東京支部総会を開催するため、次の提案をし、了承されました。

- ① 退官教授等を毎年1名招待する。
- ② 新卒者(修士、博士含む)は無料招待とする。
- ③ 卒業10年未満の方および満60歳以上の方の会費は割引する。

平成25年度は、千葉県津田沼市で開催される土木学会全国大会に合わせて、9月5日(木)に、アリスアクアガーデン品川で開催します。大阪からも土木学会の会場からもアクセスがよいので、土木学会参加の方等も、ぜひご参加ください。



また、転勤等で関東地区に異動になられた方は、東京支部幹事までご連絡ください。

大阪市立大学土木会東京支部

幹事 今井一彦(S54卒)

E-mail: k-imai@cie.co.jp

第23回市土会

ゴルフコンペ

秋に開催予定

同窓会会員様に於かれましては、益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

昨年度は、市土会コンペを開催できず、毎年楽しみにしていたいただいている会員の皆様には、幹事として深くお詫び申し上げます。

今年は、1年を通して最も雨の確率が少ない10月10日(木)の開催を予定しております。会場はまだ未定ですが、大阪府内のゴルフ場を第一候補に検討しております。場所が確定次第、7月中には案内を発送する予定で御座います。参加希望をされる方は、日程の調整よろしくお願い致します。本会は、歳の差や技量にかかわらず皆、同窓として和気藹々と楽しく過ごすことができる素晴らしい機会でもあります。初参加の方も大歓迎ですので今年も多くの方々に御参加頂けることを期待しております。

幹事・徳本行信(S46卒)

岡田剛充(S60卒)

吉田康樹(S62卒)

連載企画 『10年ひと昔で強める同期の絆』

10年ひと昔 長いようで過ぎてみると短い 外面の変化は
 隠しようがないけど、心根は卒業の時のまま その積み重ねで気がつけば〇年
 そんな区切りの年を迎えられた学年の同窓会の様子を語っていただきます
 毎年区切りの年はありません 次はあなたの学年ですよ

50年を振り返って

西垣好彦（昭和37年卒）



先日突然に土木
 会事務局から電話
 をもらい、50周年
 の原稿をお願いし
 たいとのことだ

あった。事情を聞いてみると、同期の幹事に連絡がつかないので、是非にとのことであつた。やむを得ないので引き受けはしたもの。半世紀になんなんとする日時を如何にまとめるかのアイデアが浮かんでこなかった。最近退職後ほとんど利用しなくなった学会誌の整理していた時、ふと50周年とは何か、会報ができてからか。それならば小生は会報の創刊号作成に携わつたので、それから考えてみようと思ひ、会報を探したが見つからず、事務局にコピーをメールで送信してもらつた。50年前の謄写版作成であつたので、文章をすべては読めなかつたが、内容と構成はわかつた。当時の会長は橋教授で、〃創る喜び〃の執筆があつた。橋先生の物静かな話し方が思ひ出された。橋先生はすでに亡くなられ、その後の教授陣もすでに世代が変わつてしまつた。現在は3、4世代後の教授陣となつた。というところは、教育内容もかなり変わり、従来の土木工学ではなく、都市工学的なものになつているのであるか。

小生の卒業は昭和37年であり、その頃は社会も好景気になりつつあつたので、就職も順調に進んだ。小生は、民間に行くこと

を決めていたので、建設会社を選択した。そして水野先生の推薦状をもらい、鹿島建設に提出したところ、技研の内定をもらつた。当初はコンクリート研であつたが、4年目から土質研となり、6年目になつて、三笠教授から大学に戻らないかとの話があつた。会社では順調に行つていたので非常迷つたが、種々のことから、その話をお受けした。当時関東では東大の時計台が封鎖されており、大学紛争を持ち帰つたのではと問われた。大学ではいろいろのことを経験した。その内一番印象に残つているのは、紛争時は休校となつてしまつたので、助講会と助手会でカリキュラムを組み、授業をしたことである。小生は構造設計の担当で、学生が設計するテーマを自由に考え、設計することに対し、助言することが小生の任務であつた、記憶に残るのは、トンネルの設計、長居駅の立体化など種々の課題があつたことで、詳細については各教員が担当した。この時のカリキュラムのちに認められ、学生は非常に喜んだのではないだろうか。

その後、森田先生の推薦もあり、基礎地盤に移動することになつた。勿論鹿島建設をやめる時には、大学にずっといるとは



思つていなかったが、何れは何処かに代わるだろうという気はしていた。結果的には11年間の在籍でかなりの分野での体験をしたようである。

その後は基礎地盤で25年、そのほとんどの期間を関西で研究生生活を過ごした。研究生生活とはいへ、大学での生活とはかなり異なり、実務にかかわることが多く、本四架橋の受注前からは営業の比率が増え、それに伴いそれに関する実務を行うために現場に行くことも多かつた。最後の2年間は名古屋支社の責任者を務め、営業回りがほとんどの生活であつた。

このように振り返つてみると、すべてが順調に行つたように見えるが、自分が考えていたこととかなり異なつていいるが、社会の流れから決まってしまうことが多く、人間一人の力など微妙なものであるが、絶えず努力をし、大きな変化に対しても動揺しないような準備はしておく必要があると思ふ。本文では記述できなかつたが、市大土木会の多くの方にはいろいろとご指導していただき、それらの積み重ねがあつて初めて成就されたことが多く、この短い文章内では書けなかつたので、最後にまとめて御礼を申し上げます。

卒業40年記念の同窓会

明石工業高等専門学校
 太田敏一（昭和47年卒）

平成24年5月13日。なつかしい顔が久しぶりに集まりました。43年入学、そして、大半が47年卒業の組の同窓会です。総勢39名中23名が集まりました。その前にやつた

のが30周年同窓会なので実に10年ぶり、あるいはそれ以上に久しぶりの連中もいます。当然、外見はかなり変わってしまった者もいます。また、大病をしてそれを克服し、車椅子での出席となったものもいます。年齢はおおむね62歳か、プラス1〜2歳というところ。仕事に関してはかなりゆつたりとしてきた世代です。

我々同期の卒業生の就職で非常に特徴的だと思うのは、いったん、ゼネコンに入社したが数年で退職し、地方公務員に転職したパターンが非常に多いということです。

これは、いったん、どのような理由かは定かではありません。ただ、卒業前後にはオイルショックがあり、その後、猛烈な物価上昇があり、景気が後退していく時での転職でした。そのような中で、このように転職ができたというのは、今の超就職難の時代と比べると、まだ職探しにもかなりの可能性を持っていた時代ということもできるかもしれません。

今回の場所は有馬温泉兵衛向陽閣でした。少し早目の時間に集合だったので、まずは、ゆつたりとお風呂に入りました。有馬温泉は、金泉と銀泉という2種類のお湯があり、どちらもゆつたりと楽しんでからは、宴会です。こいつ、だれやったかな、と最初は思ったやつも、よくみたら面影あるわ。結局、あつというまに40年前の昔に戻ってしまいます。おいしい料理を食べながら昔話に花を咲かせ、料理がなくなったら、当然、2次会です。といつても若いころのように、外に繰り出す元気もなく、手近なところでみ物係のお姉さんが付いてくれた部屋を貸し切りです。とにかく、みんな、なんとかカラ元気を出して、俺はまだ若いんで、



と必死のアピールを競争のように歌いまくりました。ほんまに疲れた、けど楽しかったな。そして、次回の再会を約して解散となりました。

次の日は、六甲山のハイキングを企画しましたが、結局3人だけの参加でした。しかし、新緑の六甲山を満喫することができました。

今回の同窓会に向けては、半年近く前から10名近くのメンバーで準備をし、行方はつきりしない同窓生の住所の再検索などを行いました。その結果、まったく消息不明の人が1名だけ出ましたが、それ以外は無事連絡先がわかりました。

さて、次回は、どのような再会ができるか、一同楽しみにしています。

ことばの力

大阪市
角谷広樹 (昭和57年卒)



私たちは1期校最後の年、昭和53年入学です。入学当初から定員40名に対して、入学者33名と少なく、その上、留年や退学するものが多数あり、結局、4年で卒業したのは18名でした。その分、研究室は、先生方4名に対して学生4名と非常に恵まれた環境でした。私は、河海研究室で小田教授のもと修士課程を経て大阪市に奉職し、港湾局勤務となり、以来港湾畑で過ごしてきました。採用年の昭和59年はまだバブル前でもあり、大阪市においてはテクノポート計画を初めとした都市開発が進められようとしていたところで、関西国際空港(株)もこの年の9月に設立され、まさに関西の躍進が始まる年でもありました。私は咲洲トンネルの設計、関西国際空港2期事業の基本計画策定、スパー中枢港湾の実現(以後「スパ中」)などの大きな事業に関わることで、貴重な経験をさせていただきましたが、友人達も様々な事業を経験し、活躍されてきたと思います。

私の経験の中から平成18年から22年の4年間に課長として担当したスパ中を紹介いたします。スパ中とは、民間事業者が設立した

メガオペレーターが港湾管理者と国から無利子資金や岸壁やヤードを借受け、ガントリークレーン等の設備を整備し、コンテナターミナルを効率的に運営することで港湾コストを削減し、アジアの主要港湾と伍するターミナルをつくることを目的とした国策事業です。大阪港では夢洲においてスパの実現を目指していましたが、大きな課題が3つありました。そのひとつは、この貸付金の大幅増額でした。私が担当した平成18年の時点で大阪市が用意できる無利子資金の貸付上限が77億円でしたが、メガオペレーターが必要としていたのは108億円で、貸付金の増額をしなければ事業が成り立たない状況でした。二つ目は、無利子資金の貸付に際して条件とされていた連帯保証を事業者にしてもらうことでしたが、事業者の大半が支店であったことから大阪市のプロジェクトに投資し、リスクを持って事業を行うことについて、本社・親会社の了解を得ることが大きなハードルとなっていました。3つ目は、岸壁やヤード等の公共施設の貸付料金が港湾コストの低減を図る根源になっていることから、その価格を適正かつ低廉に設定することでした。

メガオペレーターが整備に着手する19年度の当初、事業者は厳しい内部調整を経て、市の課題が解決されることを条件として参画して行く事業者間で血判状を作成しました。しかしながら、市の財政が一層厳しくなっていたことから、貸付金は増額せず国への概算要求をすることになり、担当として切羽詰った状況に至っていました。ところが、最終の局議の中で「事業者が血判までしてスパ中をやるうと言ってくれているのに予算の増額をしないのは港湾局の信用問題。」との事務担当の理事の一言で一

変、増額に向けて市予算の確保をすることで局内がまとまりました。その後も、無利子資金の貸付契約直前で脱会する事業者が出たり、リーマンショックの先行き不安から脱会したいと言いつつ事業者が出たり、また、直轄工事の遅れによる供用開始を半年遅らせることになったり、主要な船社が供用直前になってターミナル移転はしないと言いつつ出したりと、次から次に危機的な状況が発生しましたが、同僚や部下はもとより参画事業者の方々、国の方々から大きな協力を得て、大阪港のスパ中ターミナルを実現することができました。現在、ターミナルは順調に運営され、移転を遅らせた船社からも良いターミナルを作ってもらえた

と感謝の言葉を頂いています。理事の一言がなければ、大阪港のスパ中は頓挫したか、矮小化されたものになっていたと思います。このこともあって、近頃はことばの大切さを感じています。前述したようにスパ中では大きな障害が幾つもありましたが、概ね想定したとおり事業を遂行できましたが、これは係長に昇任した後の暁洲トンネル事業時代に木山所長に言われた言葉があったからと感謝しています。この時、担当したのは護岸から60mくらいが漸く陸化した埋立て途中の弱齢地盤を掘削し、鉄道・道路の併用トンネルを構築するという前例のない工事の設計をするものでした。大きな不安と迷いの中で、「担当部署にいるだけでは経験したとは言えない。」と「作業員が安心して施工できる土留めを作るように」の2つの助言をいただきました。自ら考え、やらなければ何も得られない、即ち経験できないということ、また、事業を円滑に進めるためには、事前の調査や課題整理など十分な準備をしなければ安心し

て事業に取り組まず、部下や事業者がついてこれない、結局、事業を遂行することができないということを学びました。また、閑空に向出した際、用地造成会社の古土井専務が言われた「歴史を知らない人は事業ができない」という一言も忘れることが出来ません。ご承知のとおり伊丹空港の騒音問題の抜本的解決で建設された閑空には、国だけでなく地方自治体、関係団体との長年の協議・調整の結果、事業が始まった経過があります。スパ中でも、暁洲の公共コンテナターミナルを利用している事業者には半強制的に投資をさせ、夢洲へ移転してもらった必要がありました。事業者は暁洲において市からコンテナ埠頭の背後地を購入し、物流倉庫を営業していましたが、移転に対して大きな負担をかけた

た。

このように行政が施策を打ち出すということは、地元住民や企業に大きな影響を及ぼしますし、昨今の民活は事業者にも多くの負担を強いることになりました。それだけに、私たち土木屋は豊かな経験を積み、事業の背景や経過・歴史を十分に理解して業務に取組むことが大切です。卒業30年が経過した今、部下や後輩に技術だけでなく、このような経験や事業の経過・歴史を伝えていくべき年回りとなり、人を動かしたり、励ましたりする力を持つことばの大切さを感じています。映画やドラマのように心に残るセリフは無理としても、ことば使いを丁寧にするので少しでも多くのことを伝えていこうと思つているところです。

大阪卒業して20年が経過し、21年目を迎えております。学生の頃は、土木の業界は人の繋がりが大切だと、先生や先輩の方々からよく言われていましたが、バブル崩壊後まもなく就職した私にとっては、就職氷河期と言われる今のような就職活動ではなく、それほど苦労することもなかったため、その時はあまり心に残る言葉ではありませんでした。それから20年間土木の業界では中心的話は言いがたい鉄道会社に就職し、働いていますが、それでも数多くの先輩の方々や同期生、後輩に出会い、助けられて、これまでのピンチを乗り越えてこられたと思います。様々なシチュエーションで指導、ご協力いただいた事象を示すことで、感謝の意を表すとともに、後輩たちと出会ったときにも、良き力になってあげられればと思います。

10年ひと昔で強める同期生の絆

阪神電気鉄道株
仲田義弘 (平成4年卒)



会社に入つて、1年目にいきなり同期生と出会います。当社が関西高速鉄道から受託していた片福連絡線(「R東西線」と阪神本線との交差点の工事関係で、「R西日本」に就職した荒木君とばつたり会いました。当時は右も左もわからない状況でしたので、

関西は狭いな、会つたりすることもあるんだと思つた程度でした。また、同じ1年目に、当社の野出先輩平成2年学部卒、平成4年修了)が尼崎駅の下に尼崎市営駐車場の出入口車路を構築する受託工事の担当をしており、請け負つた施工業者にも市大の先輩がいらつしやるということで、3名で飲みに行きました。どんな話をしたか詳しくは覚えていませんが、先輩は現場で市大の卒業生と会うのは初めてだと言つていたことやゼネコン業界の触りを聞かせていただいて華やかさを感じたのを覚えています。(バブル崩壊の結果、公共投資が多く行われていた時期であつたこともあると思います。)異業種間で利害関係がなく、率直な意見を聞けるところも同じ大学出身であることの良いところではないでしょうか。それ以降しばらくは、遊びではちよくちよく同期生と会つたりするものの、仕事上で同期生と会う機会はあまりありませんでしたが、当然、先輩や後輩は幾度となく接する機会がありました。

その後、阪神ならば線建設に関わるようになって、対外的な協議の場面が多くなつたこともあり、本当に多くの方々にお世話になりました。阪神ならば線の建設事業は平成13年度〜平成21年度で、そのうち私が関わつたのは平成14年度〜平成20年度の7年間でした。卒業後10年(修了後8年)の



節目の年からでした。同時期に同種の中之島線事業を行っていた京阪電鉄は、当社の事業進捗よりも常に6ヶ月ほど先行されており、先行事例をヒアリングさせていただくことで、当社の事業を円滑に進めることができましたが、それに一役買ったのが同期生です。同期生の谷口君は私と近い立場で京阪の中之島線事業を推進しており、公式の場、非公式の場で連携して情報交換できたことで、事業の推進に非常に貢献できたと思っています。その他に都市土木ならではの重要構造物に非常に近接した工事数限りなくありましたが、近接協議等で訪れる協議先では、キーとなるポジションに同期生や先輩の方がおり、協議が円滑に進むようにご指導、ご協力をいただきました。平成21年度からは、運輸部に在籍し、鉄道企画の業務を主として行っております。学識者や鉄道事業者が開催する研究会や地歩自治体が開催する交通関係検討会などに出席する機会も多くありますが、先般開催された検討会で、またしても京阪電鉄の谷口君と再会しました。鉄道事業者同士であつても、全社員の中から1~2名しか出席しない検討会で20年の節目の年に出会う確率を考えると、縁を感じざるを得ません。30年の節目の年には、どんな業務を担当している、どこで出会うことになるのでしょうか。もしかししたら、ASEAN諸国で都市鉄道建設をしている現場かもしれませぬ。その時までには、今よりも多くの先輩方や同期生、後輩達と出会う、ご指導をいただき、ピンチを乗り切っていることでしょう。

このようならばらしい卒業生を送り出している大阪市立大学の先生方にも感謝したいと思います。

土木屋とは?!

西宮市
小林俊行 (平成14年卒)

●今の仕事は・・・

平成16年に修士課程を卒業して早いもので10年が経過しました。学生当時私は都市リサイクル工学分野でアスファルト舗装の研究に携わり山田優先生、鎌田大先輩を困惑させたことが昨日の事のように思い出されます。卒業後、西宮市役所に就職し、当初は研究を生かす道路を補修する仕事に着手することができました。その後、橋梁長寿命化計画の策定と橋梁修繕の現場管理を任せて頂きました。その折には、阪神高速道路等の協議の場では市大OBの方々と話をするのができ、色々とご教授頂きました。3年前の平成23年4月に現職場の防災対策の部署に異動しました。異動後1年経とうとしていたところ、東日本大震災が発生し、直後に宮城県・岩手県へ派遣されました。関西では情報が入っていない中で現地の被害状況や被災地が本場に必要としている職種・物資等を調査する業務でした。被災地では懸命な活動で多忙な中、色々と質問を投げかけると一見すれば邪魔らしにいつているというものでした。しかし、阪神淡路大震災当時もあつたことで、被災地ではニーズのないものが送られたりする等、支援する側が適切な情報を入力して対応しないと、被災地側の混乱を招き第2の災害となりえるのです。この調査が本市で継続的に行っている業務支援の礎となっており、決して無駄なものでなかつ

たと思っております。我が職場の市大OBの方も長期派遣で現地にて奮闘されており

ます。派遣後は津波避難ビルの指定や大規模な避難訓練の立案等の土木屋とは全く異なる事業に携わりました。住民の方と度重なる説明会を通じての意見交換やテレビ・ラジオ等のメディアで広報を行い、一定の効果を取ることができております。様々な経験を通じ私自身、学生時代の拙い姿から少しは成長することができたと感じております。



取材のシーン

現在の防災関連の職場に配属されてからは福祉、建築、情報システム等多分野の方々と接する機会が多くなっています。そこで思うことは「土木屋とは?！」と自問自答することが多くなったことです。防災という分野はコーディネーターという要素も強く、「土木屋」というより「事務屋」という要素が強くなっています。ただ、1つの物事に対してどのようにアプローチするか、クリティカルパスはどこかという考えは常に持つておりこの部分は土木屋だからこそ感じております。物づくりだけが土木屋の仕事ではなく「関係作り・組織作り」も広義で土木屋の仕事ではないかと思っております。

で子供を保育所に送ってから出勤し、帰る頃には子供の寝顔を見る生活が多いです。

平成23年度、24年度は土日出勤も多く(遊び呆けていることも多いですが)家族と向き合う時間も少なくなっていました。我が家は共働きですので、家事も夫婦の共同作業です。これからは家族サービスとともに主夫としても機能したいと考えています。就職してからは釣り・テニス・スノーボードと金のかかる趣味を嫁様の反対を押し切り、行ってまいりました。最近はお家のまわりにもゴルフ場が大量にあるため誘惑に負けてゴルフにも手を出してしまっております。仕事、家庭、趣味の三位一体(使い方が間違っているとありますが...)をメインにこれからも頑張つて行きたいと思っております。ありがたいことにこの趣味の部分を通じて大学の同期



家族3人楽しく暮らしています!

●あつがき
西宮市といえば甲子園球場です。もし阪神戦観覧の帰りに勝利の美酒を一杯やりたいたいという場合はお店を紹介させて頂きます。また家の近所にはいつも行列ができる小山ロールがあります。並ばずに食べたいという方はご相談下さい。Facebookをやっておりますのでお気軽にお声掛け下さい。最後になりましたが山田先生古稀おめでとうございます。これからもますますの御健勝と御活躍を祈念致しております。

短 信

叙 勲

柳生 忠彦 氏 (昭和41年卒)

柳生忠彦氏が、運輸行政事務功勞により平成25年春の叙勲 瑞宝小綬章を受賞されました。

柳生忠彦氏略歴

昭和41年運輸省入省、昭和43年から運輸省第二港湾建設局、昭和51年から53年JICA専門家としてインドネシア海運総局勤務、その後、運輸省港湾技術研究所勤務を経て昭和57年から(財)国際臨海開発技術センターの主任研究員として、開発途上国の港湾等臨海部開発に係る技術協力を担当され、さらに昭和59年から三年間フィリピン(マニラ)にあるアジア開発銀行のプロジェクトエンジニアとして開発途上国の運輸プロジェクトに参加されました。帰国後、昭和62年から平成3年まで運輸省第三港湾建設局、第一港湾建設局勤務を経て、平成3年から国際協力事業団、平成6年から(社)海外運輸協力協会に勤務されました。平成8年から佐伯建設工業(株)に勤務された後、平成20年から(財)国際臨海開発技術センターに再度勤務され、現在に至っております。このように海外経験も豊富で、今なお国際分野でご活躍中です。

また、平成20年には土木学会「国際貢献賞」を受賞されました。(この詳しい内容は、土木会通信第4号に掲載しております。)

事務局よりお知らせ

事務局長 芝野 弘之

会員名簿について

宛先不明で返送されてくるものが年々増えてきております。

昨年各方面の方々から名簿の調査をお願いし、相当数の卒業生名簿を整備することができました。関係者の皆様のご協力に御礼申し上げます。

勤務先や自宅住所など変更がございましたら、土木会のホームページからの変更(個人のパスワードが必要ですが)、又はメールやファックスなどでご連絡をお願い致します。

ホームページ

土木会通信1号から7号をホームページに掲載しております。

会費納入のお願い

土木会の運営・活動を支えて頂いている会費納入についてよろしく願います。

なお、年会費は2,000円ですが、終身会費の制度もありますのでご利用ください。また、滞納されて会費が多額になった場合、分割で納入して頂く事も可能です。

終身会費は会費の滞納がない場合次のとおりです。

卒業後11年～15年以内	70,000円
16年～20年以内	60,000円
21年～25年以内	50,000円

26年～30年以内	40,000円
31年～35年以内	30,000円
36年～40年以内	20,000円
40年以上	15,000円

大阪市立大学都市会(仮称)の発足

平成25年3月21日に都市学科(旧都市基礎工学科および環境都市工学科)の第一期生が卒業されました。

これに合わせて都市学科の同窓会「大阪市立大学都市会(仮称)」が結成されました。

土木会の今後については、評議員会・総会に諮ることになりますが、同窓会統合に向けて検討を行う予定です。

会員登録内容確認票及び名簿情報の活用に関するアンケートについて

昨年度、会員登録内容確認票及び名簿情報の活用に関するアンケートを実施いたしました。回答いただいた会員は平成25年4月末現在で193名でした。ご協力ありがとうございました。

名簿の発刊では、不要と回答された方が113名ありました。しかしながら、名簿を必要とされている方が61名もあり、同窓生の消息や仕事にも活用したいという意見も多く見られました。19名の方は無回答でした。

今年度も引き続き、この調査を行います。皆様のご協力をお願いいたします。昨年度回答された方でも変更がありましたらご返信下さい。

第28回大阪市立大学土木会東京支部 総会開催のお知らせ

平成25年度第28回東京支部総会は、千葉県津田沼市で開催される土木学会全国大会に合わせて、9月5日(木)に、アリスアクアガーデン品川で開催します。大阪からも土木学会の会場からもアクセスがよいので、土木学会参加の方等も、ぜひご参加ください。

なお、転勤等で関東地区に異動になられた方は、東京支部幹事までご連絡ください。

大阪市立大学土木会東京支部
幹事：今井一彦(昭和54年卒)
(株)建設技術研究所 東京本社
E-mail: kz-imai@ctie.co.jp

平成25年度土木会総会・懇親会のお知らせ

平成25年度の土木会総会・評議員会・懇親会を次の要領にて開催致します。会員各位におかれましてはご多忙とは存じますが、土木会発展と活性化のため多数の方々のご参加をお願い致します。

- (1) 日時 平成25年7月19日(金)
評議員会 18:00～18:30
総会 18:30～19:00
懇親会 19:00～21:00

- (2) 場所 大阪弥生会館 2階
評議員会・総会は「伊吹の間」
懇親会は「摩耶の間」

TEL: 06-6373-1841 大阪市北区芝田2-4-53
JR大阪駅、阪急・地下鉄梅田駅から徒歩5分

- (3) 会費 5,000円