

・ ・ お も い で ・ ・

平成 29 年 5 月吉日

高橋 年秋(昭和 48 年土木学科卒業)



日本の人口統計が初めて 8 千万人台を超えた 1950 年に東京の世田谷で生まれた。現在の駒沢オリンピック公園は当時東映フライヤーズ（日本ハムファイターズ前身）の野球場がポツンと有り、それ以外は凸凹の広大な空き地になっていた。一角に通称デコチン山と呼ばれる場所があり、小学生の頃は三角ベースの野球を楽しんだ。

1955 年から日本の経済も高度成長期を迎え、以後東京でオリンピックが開催される運びとなる。国家的事業により我々の駒沢の遊び場も工事が始まり、作業関係者から怒られながらも遊び続けてきた。

怖かったが毎日顔を合わせるうちに工事の説明してくれ、日々変わり行く姿に圧倒された。競技場が無事完成され、中学時代に昔遊んだ場所で東京オリンピックを見学することが出来たことは良い思い出だ。

夏の高校野球都大会も力尽き敗退し、進学そして将来について考え始めた。数年前の 1964 年オリンピック開催の年に始まり 2 年続いた NHK テレビドラマを思い出した。

佐田啓二（中井貴一の父親）主演「虹の設計」という番組だ。あらずじは黒部ダム建設に必要な隧道工事の施工を描いた建設業の物語だ。諸官庁との打ち合わせ、地元との交渉、人員・資材調達、工期、複雑な地質地形そして作業を進めるに当たり予想もしなかったトラブルなど時間の掛かる難題を一つひとつ解決し見事に完成させるストーリーだ。このドラマが終了した 4 年後に石原裕次郎主演の「黒部の太陽」が映画化された。今になると小学生時代に目の前で見た現場風景そしてドラマで影響された職業観が土木屋への始まりだったと感じる。

1969 年、安保闘争に伴い学生運動が活発化し東大入試試験が中止となった年に武蔵工業大学土木工学科へ入学した。一クラス 130 人程が在籍した。さすがに大学だと感じたことは同級生でも年齢の開きが有り、話す内容から自分の考えを持った大人の中に迷い込んだ気がした。また授業については教わるではなく自分から学んでいかなければ置いていかれることだ。当時は地方からの入学者も多く下宿先に乱入し社会勉強もよく参加させてもらった。

同窓生は人柄が良い人間が多く卒業後も仕事を含め話しやすく、現在でも多くの仲間が集まる。大学 4 年次に席を置いた土質研究室を始め他研究室の先生方とも自由闊達にお付き合い出来、河川敷の部活ともども青春を謳歌した。

一献を交える席では、故人となってしまった神山先生から格言を戴いた。「交渉事に於いては、初

めは知っている事の50%を話し、相手が興味を持ったら更に20%、核心に入ったらもう20%話せ。全ては出し切らず出来れば10%は残しておいて知識を上積みしてから結論に運べ、最初から100%話してしまうと余裕がなくなり不利な展開になる。」この言葉が後の社会人になってから役に立った。卒業を迎える1973年頃から当大学も学生運動が始まり大学もロックアウトされ行事にも影響した。そのようなこともあり土木の卒業生は入学当時の60%前後の70~80人程になっていた。

卒業後小田急建設（現フジタ）に入社した。当初は現場での不慣れもあり緊張していたが、社内の遙かな先輩から声がかかり5月に武蔵工大OBの方達による歓迎会を催してもらい同窓生の多さに驚いた。その後年齢の近い者同士、工事現場で集い公私に渡り本音でよく語り合い論争になることもしばしばあったがお蔭様で社会人として良いスタートが切れた。ここでも人柄の良い先輩たちに恵まれた。

現在ほど交通網が整備されておらず、また増え続ける人口の住居環境が不足する中、入社してから十年程は主に新幹線新設工事（東北・上越）多摩ニュータウン構想に伴う大規模開発工事に携わった。

土工事に関しては土質研究室での1年が役立ったのか発注者と技術的な活発な意見交換を行い建設業者として事業に参画している意識を持った。比較的地方での仕事が多かったが新潟にいたとき都内の小田急線での受注工事に欠員が出、急遽呼び戻された。

関東では各鉄道会社とも沿線開発は基より乗客増対応・鉄道施設リニューアルによる改修・道路渋滞に伴う踏み切り改修等設備投資が行われ始めていた。以来営業線近接工事とは長い付き合いとなる。

鉄道は公共交通機関で有り安全は使命であると謳われている。営業線での工事は終電後が大半で、初電が走るまでの間にレールの撤去・復旧、停電後の高圧電気ケーブルの切り替えなど短時間で行われる作業が多くリスクも高く、安全に対する対策が徹底されていてミスが許されない。私たちの仕事は工事に直接従事する作業員の力で構造物が作られていく。普段のコミュニケーションで信用信頼関係が保たれ、主旨が全員に伝わっているかそして的確に行動されているかを確認する重要性を改めて感じた。

長年の鉄道活線工事では河川橋梁の架け替え等純然な土木工事も携わったが、建築も含まれる二つの鉄道交差部大和駅の改良工事に長らく従事した。ここでは小田急1工区、相鉄3工区に分かれていた。

市街地の狭隘の中、平面・縦横断立体的に拘束される中で線路を移設仮受けし、仮駅を設け乗降客の動線も変更していかなければならなかった。官庁を含めた鉄道会社間の調整があり打ち合わせがスムーズに行われることが一つの鍵であった。

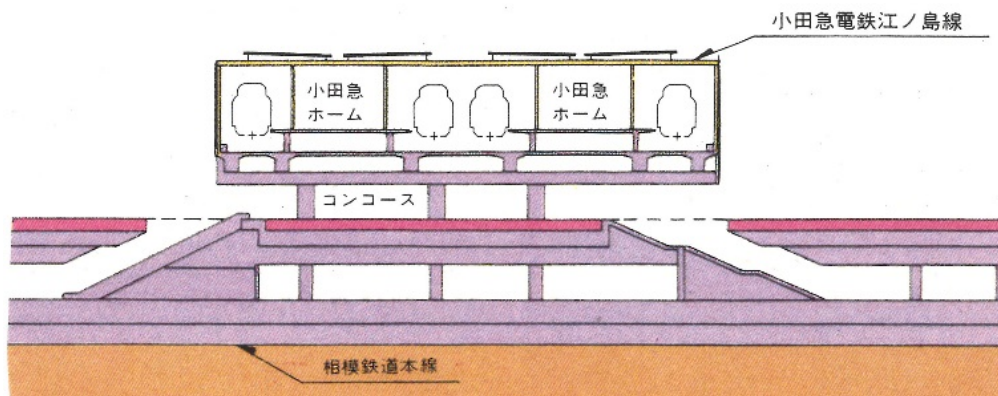
小田急1工区は共同企業体であり会社は異なるが常に仕事の目的意識を職員一同共有するよう心がけた。事業の中には官庁・発注者・各企業も含め先輩・後輩同窓が数多く、話しやすい面が多分にあったことは幸運だった。

この工事に出会い、メインイベントである駅切り替えの日が来た。当日の工事には上下線とも線路を外側に切り替える作業も含まれている。定刻となり駅前の作業ヤードに工事発注鉄道会社・駅関連運送会社・電気業者・通信業者・軌道工事を含めた当共同企業体関係者総勢600名程が集まり点呼打ち合わせ後、各所定の場所で重機段取り等準備作業に入った。確認のため各作業には職種毎色分けした腕章で明示した。終電確認線路閉鎖の報告を受けレールの撤去、電車架空線移動が

行われ並行して駅舎・階段およびホームの撤去新設、線路仮受け橋梁・仮橋脚の撤去、新設橋梁端部仕上げの作業が行われた。土木・建築工事が終了し軌道工事および架空電線の復旧を行い工事箇所での点検が進められた。

予定時間工程より前倒し出来、約3時間で作業が終了しマジックのように駅も移動し試運転列車の走行確認が行われた。各測定箇所での検査も無事終了し定刻通り初電が入線し乗客を乗せ出発して行く普段通りの流れを昂ぶる気持ちで見守った。計画を練る段階では工夫を凝らし、不安となる疑問点は作業員も交え模擬施工で心配事を払拭した。当晚参加したメンバーは自信を持って作業を遂行し大きな仕事をやり遂げた喜びが明け方の笑顔に象徴された。

完成した大和駅



大和駅の改良工事も8年間に渡り携わった。この間に仮の駅も3回移動し大きな物件ではないが建築工事も体験した。以後再び三つの鉄道が乗り入れる小田急湘南台駅の改良工事を預かった。仮設構造物も多く前回の経験が計画段階から活用でき施工の楽しさを持てたことは土木屋冥利に尽きる。

現在は柵フジタに顧問として席を置いている。ときには新線計画がある場所を視察し施工方法を考える時間を楽しんでいる。今後も人の出会いを大切に、何でも好奇心を持って行動したい。