

私の職歴と技術士への誘い

山田秋夫（昭和 35 年卒業）

（私が関わった業務その 1：多摩田園都市開発）

私は、昭和 35 年（1960 年）3 月土木工学科卒業で、同年 4 月から念願の東京急行電 鉄株式会社に入社した。最初の職場は、現在の田園都市線沿線の都市開発事業を担当する部署であった。

東急電鉄（以下、東急）による田園都市線沿線の開発は、私が入社した昭和 35 年より、さかのぼること 7 年の昭和 28 年（1953 年）1 月 19 日、五島慶太会長が大山街道（現国道 246 号線）沿いの代表格的土地所有者（58 名）に対して「城西南地区開発趣意書」を発表したことが端緒であった。

五島会長は「東京駅を中心とする 40km 圏のうち、最も開発が遅れているのは二子玉川から厚木大山街道沿いの鶴間、座間及び海老名地方に至る地域である」と指摘したうえで、「私はこの厚木大山街道沿いに約 4～5 百万坪（1,320～1,650ha）の土地を買収して第二の東京をつくりたい。これをやるのは田園調布などの街づくりに実績のある当社が一番適当である。」と力説した。

東急は当該地域の土地買収チームを組織し、誠心誠意手を尽くして折衝を重ねたが、買収できた土地は傾斜地などの点在地が多く、土地区画整理手法により開発することが不可欠となった。

土地区画整理組合事業により、東急による先買地の換地を鉄道用地に充てるとか、事業費に換えるための保留地を東急が優先的に買い取り、駅周辺の都市施設用地等に充てる形で計画的に都市開発を進めることとなった。

土地区画整理組合設立の同意書取得は、鉄道駅の予定地を発表する前に行うことが求められ、事業計画策定作業は厳しいスピードが求められ、業務は超多忙であった。

沿線地域の地主・住民等待望の田園都市線は、土地区画整理事業による都市開発と並行して建設が進められ、昭和 40 年（1965 年）4 月 1 日に溝の口～長津田間（14.2km）が開通した。ちなみに、当時は 2 両編成、現在は 10 両編成・ラッシュ時 2 分 30 秒ヘッドでも乗車率緩和対策に苦慮している。

長津田以遠の鉄道建設は、昭和 43 年（1968 年）4 月のつくし野駅までの延長を実現したのち、3 回の延長工事が行われ、59 年田園都市線全線（中央林間まで）が開通した。この時点で、解散（完成）または施行中の土地区画整理事業地区は 50 組合で、その合計面積は 3,091.7ha であった。一私企業が主導した開発事業としては、全国一の規模となった。（参照資料：多摩田園都市開発 35 年の記録）

（私が関わった業務その 2：西豪州ヤンチェップ・サン・シティー開発）

忘れもしない第一次オイルショックのあった年の暮れ 1973 年 12 月、担当外の東急海外事業部から「都市開発事業担当常務が、西豪州所在開発検討中の土地を視察するので同道せよ」と突然の沙汰があった。そして翌年 1 月早々の重役会議でその報告をさせられた。

私は、係長になって数年しか経っていなかったが、不遜にも本プロジェクトを進める場合の課題を並びたてた。五島昇社長はひとこと「君は評論家だな！！」とひややかに発言された。その際、私は近い将来の現地赴任を予感した。こうして 1974 年 6 月 YSC（ヤンチェップ・サン・シティー）社に赴任し、課題の多い国際 JV プロジェクトに関わることとなった。

この開発予定地は、西豪州 州都パース市（人口当時約 100 万人）の中心部から北方に約 50km の位置にあり、西側はインド洋に面し、南北約 15km に亘りきれいな砂浜が形成されていた。東西約 5km 幅で、総面積約 7,500ha の広大な地域であった。当該地はパース首都圏の NORTH CORRIDOR 内にあり、都市計画上将来の市街化区域 (URBAN) とされていたが、大半は当面節税対策上、羊や牛・馬の放牧地 (RURAL) として利用されていた。

この事業は現地デベロッパー 51% 東急 49% の出資比率で、当初 4 年間は豪州社主導で運営し、東急はマネジメントフィーを豪州社に支払う形でスタートした。

ところがなんと 2 年も経たないうちに、豪州社は、鉄鉱石採掘のプロジェクトに資金が必要なので、YSC 社の持ち分 51% を全部買い取るよう要求してきた。

この件は、豪州政府にとっても、東急にとっても苦渋の選択であったが、結果として東急の 100% 所有となった。このことが新聞に掲載されてからの約 1 週間は、その成り行きを非難する多くの投書や落書きなどが続いた。

例えば、“我々の親や兄弟が死守した国土をなんでジャップに渡すのか！！” “RISINGSUN CITY AHEAD” “ASIANS OUT” 等々。

通常は、友好的にふるまっている彼らも、何かあると大戦時の遺恨をむき出しにする人達がいることを痛感させられた。（付録参照）

YSC 社は、戸建住宅用地の造成・販売、建売住宅販売、ヨットハーバー（ヨット・プレジャーボート・漁船係留、ガソリン販売、ボート修理等）・ゴルフ場・貸別荘村・イルカやアシカなどのショーをする水族館・パブリックバー・レストラン・宿泊施設・建物賃貸・造園業・牧畜業等々の運営を続けたが、尋常な商売には程遠い状態で長い間推移した。

しかしながら、事業スタートから 42 年が経過した今日では、都心部から約 30km 地点まで鉄道（ワンマンカー・無人駅・突然の検札実施・各駅にはパーク&ライド用駐車場完備）が開通し、YSC 社も株主配当が出来る状態に成長してきた。

私は、約 7 年間（当初 4 年 8 か月現地赴任、その後は不定期に支援）関わったが、その間、東急が中心となり在豪法人企業各社・国会議員等々と折衝・協議し、1978 年 4 月全日制的日本人学校をパース都心部に開設出来た事に大変満足している。

これにより後続社員は子弟を現地の学校に通わせるか、日本人学校に通わせるか選択可能となった。

ちなみに、私は赴任 9 か月後に妻子を呼び寄せ、子供 2 人は 3 年間月曜日～金曜日は現地小学校に、土曜日午前中は日本語補修学校に通わせた。その後待望の新設なった全日制日本人学校に 1 年間通わせ帰国した。

(私が関わった業務その3：国内開発業務に復帰)

昭和 56 年 (1981 年) 7 月、7 年ぶりに、田園都市線沿線ほか、平塚市、福岡市、厚木市等を含めた地域開発業務を担当することとなった。(昭和 62 年 12 月迄) 昭和 63 年 (1988 年) 1 月から (平成 5 年 7 月迄の 5 年 6 か月) は、田園都市線沿線並びに上記地方都市における開発地域の宅地・戸建て住宅・社宅・企業研修所等の販売業務を担当した。

この期間の前半約 3 年間は、いわゆるバブル期で土地 (宅地) のみの販売は事業機会の逸失と考え、企業向け社宅、研修所、郵便局等まで購買者の希望する設計・仕様で当社が建築迄行い販売するかたちであった。

それでも顧客を見つけるのに大した苦労もなかった。こんな時代が長く続くはずもなく、平成 3 年 (1991 年) バブルは崩壊した。

この為、東急も御多分に漏れず、海外事業でもかなりの不採算物件を抱えていた。こんな中、平成 5 年 7 月、こともあろうに自分がこれらを計画的に売却・整理する部署の責任者を命じられた。

これらの物件は、自分が蒔いた種でもないのに何故・・・の思いも強く、気乗りはしなかったが受けざるを得ない。売却差損の多寡より、とにかく限られた期限内に買い手を見つけることが求められた。有能な部員諸君の力に期待し、自分は右往左往するのみであった。

(私が関わった業務その4：学校法人五島育英会勤務)

平成 7 年 (1995 年) 3 月～平成 17 年 6 月迄、学校法人五島育英会勤務を命じられた。五島育英会では、東横学園女子短期大学の学生募集停止に伴う学生定員枠を武蔵工大の学部増設に有効活用することが焦眉の急であった。

それに加えて、校名変更という非常に重く難儀な課題に直面した。緑土会の皆様はこの時代における事柄は、記憶に新しいと思われるので詳細は割愛したい。

(定年後の事・技術士への誘い)

私は、職務を通じて身に着けた経験・知識で、一級土木施工管理技士、土地区画整理士、念願であった技術士資格 (建設部門一都市及び地方計画) を取得した。

この為、東急並びに五島育英会を定年退職したのち、五艘章 (昭和 41 土木)・松田洋紀 (昭和 43 土木)・隈元力 (昭和 37 土木)・松本和生 (昭和 34 土木)・小林健郎 (昭和 37 土木)・増田陳紀先生・皆川勝先生が中心となって、2003 年 (平成 15 年 9 月) に設立された柏門技術士会の活動に参加することが出来た。

さらに、五艘章氏が代表理事を務める非営利活動法人建設技術監査センターの活動にも参加し今日を迎えている。こうして、79 歳の今日でも、ささやかではあるが社会貢献に寄与している。

ところで、現在の柏門技術士会会長 (四代目) は、昭和 48 年電気工学科卒の小林洋一氏が務めており、OB・OG は言うに及ばず、在学時代に技術士第一次試験を受験するよう、あらゆる機会を通して推奨・支援している。

ちなみに、東京都市大学校友会でも学部生で一次試験に合格すれば、受験料を補助する制度を設けているが、この制度を実現出来たのは小林洋一会長の熱意の賜物といえる。

緑土会には、JABEE 認定制度適用をうけ、技術士第一次試験が免除され大変優位な立場にいる会員が多数いる。技術士資格未取得の諸君は是非挑戦していただきたい。

柏門技術士会などが加入している大学技術士連絡協議会加入大学（現在 25 大学・添付資料参照, ちなみに 26 年は 24 大学だった）は、毎年好むと好まざるとにかかわらず、技術士第一次試験・第二次試験合格者数が明らかにされる。

この数のランクを上げる為には、OB・OG 各位が一人でも多く受験して頂く以外に王道はない。博士の数は言うまでもないが、技術士の数も今や大学のグレードを推測する目安となっているといっても過言ではない。

まさに数は力！！の世界である。この種資格の取得はご自分や、勤務先の為だけではなく、母校の名を高める指標の一つでもあることを自覚してご協力いただきたい。

乞う、チャレンジ！！

以上

H. 28. 12. 1 山田秋夫

添付資料：平成 27 年度技術士第一次及び第二次試験大学別合格者数

（大学技術士連絡協議会加入大学）・・技術士追記、No.は加入の順番

付録：

- ① 1942 年 2 月 19 日朝日本軍は、242 機の艦載機により、豪州北東部の軍港）ポート・ダーウィンを空爆し、少なくとも 243 人が死亡、数百人の人々が住宅を失った。このため豪州海軍の主要基地としての機能は完全に喪失した。
- ② 1942 年 5 月日本軍の特殊潜航艇（3 隻）がシドニー湾に侵攻、停泊中の米軍艦を魚雷攻撃したが、目標がそれ宿泊艦を破壊 19 人が死亡した。潜航艇は同湾の南方 40km に停泊する母艦に回収される予定であったが、1 隻は攻撃され（乗員は死亡）キャンベラの記念館に実物が展示されている。2 隻は行方不明とされている。

添付資料

平成26年度技術士第一次及び第二次試験大学別合格者数
(大学連絡協議会加入大学)

No.	大学名	技術士第一次試験				技術士第二次試験		
		大学卒	大学院卒	在学者	計	大学卒	大学院卒	計
1	東京工業大学	17	138	8	163	16	61	77
2	日本大学	288	74	121	483	78	27	105
3	東京都市大学*	56	21	9	86	14	12	26
4	東京理科大学	82	76	4	162	42	27	69
5	中央大学	46	37	143	226	34	22	56
6	千葉工業大学	54	11	0	65	13	2	15
7	早稲田大学	69	108	65	242	44	54	98
8	工学院大学	25	3	0	28	8	1	9
9	東北大学	32	152	24	208	23	79	102
10	大阪工業大学	70	13	9	92	26	9	35
11	摂南大学	23	7	4	34	3	3	6
12	名城大学	46	6	20	72	16	7	23
13	芝浦工業大学	76	22	14	112	26	8	34
14	慶應義塾大学	20	38	1	59	12	14	26
15	室蘭工業大学	37	14	0	51	21	9	30
16	九州工業大学	40	37	31	108	17	14	31
17	東北工業大学	27	3	0	30	7	1	8
18	名古屋工業大学	29	40	12	81	26	25	51
19	大阪大学	45	120	9	174	21	66	87
20	東京電機大学	43	13	0	56	14	6	20
21	京都大学	40	185	87	312	37	119	156
22	電気通信大学	14	23	0	37	5	8	13
23	近畿大学	71	11	3	85	24	5	29
24	大阪産業大学	19	3	0	22	9	1	10

※ 東京都市大学は、武蔵工業大学を含む。

注) 第一次試験は、大学卒、大学院卒及び在学者の合計

注) 第二次試験は、大学卒及び大学院卒の合計



昭和54.1.24パースにて、右端 YSC 社スタッフ、
左3人は測量・設計コンサルメンバー、中央山田さん



S 6 2. 1 2月7日横浜市青葉区内上恩田地区役員忘年会にて、
左側・理事長、中央山田さん



左端・山田さん 中央が校友会吉田勝会長 右端・柏門技術士会小林洋一会長