

下水道技術者として

株式会社ドーコン／都市環境部／技師長 木根靖彰



1. はじめに

私は平成7年（1995年）4月に株式会社ドーコン下水道部（部名は当時）に入社しました。入社時より下水道事業を主とする部に所属し、以来現在まで28年間、下水道事業を主としながら、上水道などの事業にもかかわってきました。

平成7年当時、私が暮らす北海道の下水道普及率は74％であり全国の都府県に比べても割と高い普及率でした。まだ未整備の地区も多く、未普及解消にむけた施設整備が増大する時代に入社時に過ごすこととなります。

令和5年（2023年）度末の北海道の下水道普及率は92％におよび施設整備の波は穏やかになった一方で、古くに急速に整備された施設の改築需用の波がおとずれることとなります。

この30年間で下水道事業は様々に移り替わり、私もいろいろな経験をさせていただきました。

寄稿にあたり、私が経験してきた過去の仕事内容や会社の取り組みなど紹介させていただきます。

2. 仕事の変遷

（1）入社当時～10年目

私は入社当時、主に下水道終末処理場やポンプ場の建設に関する土木技術者として、仕事に従事していました。入社した4月は、当該年度の工事発注のための発注図や参考設計書の整理時期であり、最初の仕事も参考設計書の作成だったことを覚えています。パソコンは使っていたものの、当時の設計書はまだ手書きで、工事単価もサイクルタイムから積みあげる必用があったものなどがあり、作業に手間と時間を要していました。現在は様々な積算ソフトが誕生しており、入力が簡素化され時間の効率化を図ることができています。

施設の構造計算書についても、入社当時は大部分が手書きの計算書でした。構造フレームの一貫計算は電算機器で計算していましたが、各部の断面計算はそれぞれ、手作業での計算でした。当時先輩からは、仮設などの構図計算ソフトの入力方法を覚えるだけではダメで、しっかりその計算方法や計算のロジックについても、学ぶよ

う教えられておりましたので、最初に使用する計算ソフトについては、必ず手計算で追えるように理解をしていました。その考え方はいまでも継続しています。

今はCADソフトが全盛の時代ですが、平成7年当時は、ちょうど手書きとCADの図面が混在していた時代であり、入社当時にCADはまったくの未経験だったので、仕事の合間をみて使い方を覚えていました。また、手書きの図面も作成していましたので、テンプレートで文字をきれいに書く方法など教えてもらった記憶があります。また当時は大判のインクジェットプリンターなどなく（すくなくとも当社にはありませんでした）、CADからの印刷もペンプロッターが主流でした。管きよの縦断図を、原図のメッシュに合わせる位置の補正方法など、記憶にある方もいらっしゃるのではないのでしょうか。

報告書も当時は、パソコンではなくワープロで作成しており、原稿を手書きの下書きや過去報告書からの切り貼りで作成し、派遣職員にお願いして打ち込んでもらい作成していました。図表番号やページも別に作成し原稿に貼っていました。

20年前は、手作業が主流で手間も時間も現在にくらべ大幅に費やしていましたが、その分、理解する力が養われ、現在の技術の礎となっていることと思います。また、達成感はいまよりも大きかったような気がします。

（2）10～20年目

入社してから10年目に、新技術を研究するため技術情報部という部門へ配置換えとなりました。当時、下水道では施設の延命化に寄与するための長寿命化計画策定に向けた検討がはじまっていました。既往インフラの長寿命化技術を学びながら、下水道施設への適用について研究が必用となり、私とその役割に選ばれました。当社ではすでに、橋や舗装に関して、業務化に向けた長寿命化技術の研究が先行して進んでおりました。まずは、その内容を理解し、重要度を考えた優先順位の設定、ライフサイクルコストシミュレーション、リスクマネジメントなどを、下水道施設に適用させる方法など、全国の事例収集や講習会・勉強会などに参加し、学ぶことができました。当時、北海道で樋門や堰などの河川施設の長寿命化計画策定が始まり、私もそのプロジェクトに参加させていた

できました。施設の優先度を、施設配置の環境条件と劣化度のマトリクスで設定するなど、現在の下水道施設の考え方に類するものとなっており、のちの下水道施設での検討で役立ちました。

下水道の長寿命化は現在ストックマネジメントとなり、重要な事業のひとつです。このころ、施設整備から再構築の時代になってきたのかなと思います。

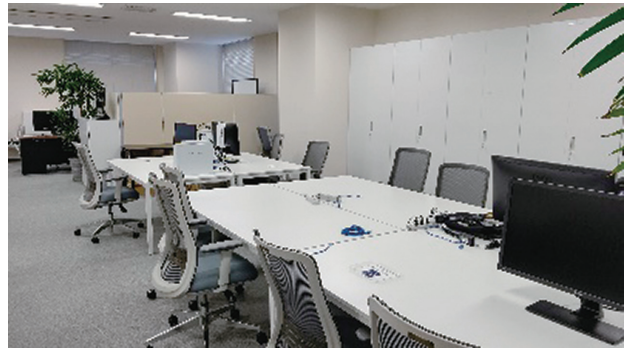
(3) 20年目～現在

令和元年（2019年）10月末日、当社は諸事情により、いままで一つのビルで働いていた各部が、札幌市内に分散して働くこととなりました。

私がいる部門も別のビルに居を構えることとなり、その際に、職場環境の改善を目的としたフリーアドレスを実施することとしました。コロナ禍も重なり出社制限がかかる中、在宅勤務も併用することが必須となり、限られた空間を有効に使えるよう取り組みを実施しました。

職員ひとりひとりに個人用のロッカーを準備し、毎日、仕事の資料などは帰宅時に片づけてもらうようお願いしました。標準的な3列横並びの机の他、集中スペースとした個人ブースや、プロジェクト単位で顔を合わせて仕事ができるような、大机のスペースを準備し、日々の仕事の特性に合わせ、雰囲気を変えられるような取組を行いました。

各スペースを有効に活用いただいたとともに、今までのように紙に埋もれている職場ではなく綺麗な職場環境を創出することができました。昨年の11月から再度本社ビルへ引っ越し、スペースの都合上フリーアドレスは継



写真－3 大机スペース



写真－4 出社～退社

続できませんでしたが、職場を綺麗に保つということが職員それぞれクセとなり、1年が経過しましたが、綺麗な職場を継続することができています。

3. プライベート

年齢とともに体を動かす機会も減り、趣味はもっぱらスポーツ観戦が多くなりました。そんな中でも、学生時代から観戦しているのがF1（フォーミュラ1）です。F1は国際自動車連盟が主催する最高峰の自動車レースであり、その時々最高の技術が投入されたマシンで行われます。日本からもフル参戦しているドライバーは、1987年に中嶋悟氏が初参戦以降10人おり現在でも、一人の日本人ドライバーが参戦中です。今年は3月末の第1戦から12月初めの第24戦の日程で開催されており、日本でも4月に日本グランプリが鈴鹿サーキットで行われました。今までの日本人ドライバーの決勝での最高位は3位で3人が表彰台に上がりました。この寄稿を考えているこの週末、現在参戦中の角田裕毅氏がブラジルグランプリで予選3位となりました（決勝は7位残念!!）。30年以上観戦していますが、実は実際のサーキットで観戦したことはなく、いまはサーキットに行ってお観戦することが目標です。

4. おわりに

簡単ではありましたが、入社から現在までの私の仕事の経験をお話させていただきました。いままでに様々な工種の人たちからいろいろなことを学ばせていただきました。多くの経験から学んだことをこれからも発揮して、今後も継続していく水インフラの事業に貢献していきたいと考えています。



写真－1 執務スペース



写真－2 集中スペース

がんばれ「只見線」

株式会社日本水道設計社／仙台事務所長 三浦 淳



まずは、令和6年1月に発生した能登半島地震で被災された方々、また9月に発生した能登半島豪雨に被災された方々に対し、謹んでお見舞い申し上げます。

1. はじめに

寄稿を依頼されたとき、何を書いたらいいのか悩みました。悩んだ結果、とても指向的な文章となってしまいましたがご容赦ください。

私は、昔から鉄道でのんびり旅するのが好きでした。

今は、家庭の用事などで一人旅をする事は少なくなりましたが、以前はよくフラットローカル線の一人旅に出かけていたものです。「一人旅」といっても私の場合は、今で言うところの『鉄オタ』と言われるような写真を撮ったり、列車音を録音したりとかいうことではなく、ただ列車に乗って車窓を眺めるだけで、ろくに途中観光もせず、すぐ折り返し帰るような旅行ですので、家族からすれば「何がおもしろいのか…」という疑問があると思いますが、それでも乗っていると「何故こんな場所に鉄道を通したのか?」「どんな人が乗ってくるのか?」とか様々な事に興味を持ってしまうます。

前置きが長くなりましたが、そんな私が東北地方で一番印象深かったローカル線『只見線』を紹介したいと思います。

2. 只見線について

(1) 只見線について

只見線は、福島県会津若松市にある会津若松駅と新潟県魚沼市にある小出駅を結ぶ全長135.2kmのJR東日本に所属する単線非電化の路線です。

全線を乗り通せる列車は、一日3往復しかなく、途中下車したら次の列車がない!と、いう程の超ローカル線になります。もっとも沿線に全く町がないわけではなく、只見線の沿線市町村と人口は、福島県側から、会津若松市(112,000人)、会津美里町(18,500人)、会津坂下町(14,500人)、柳津町(2,900人)、三島町(1,400人)、金山町(1,700人)、只見町(3,800人)、新潟県側は魚沼市(32,600人)となっています。



写真-1 只見川第一橋梁

皆様は、雑誌・ポスターなどで写真(写真-1)のような景色を見たことがあると思います。

水墨画のような只見川の景色と四季折々の変化のある車窓が、まさに風光明媚な路線です。

(2) 只見線の歴史

只見線は、大正15年から建設が始まり、暫定的に開業をしながら、昭和29年に新潟県側が「大白川駅」(現:魚沼市)まで、昭和31年に福島県側が「会津川口駅」(現:金山町)まで開業しました。

当時は、新潟県側が小出駅起点とした「只見線」、福島県側が会津若松駅を起点とした「会津線」という名称でした。

昭和32年から『国土開発法』に基づき只見川電源開発事業が加速して、本格的なダムが建設されることになりました。只見川沿いの町は、『奥只見』と言われ、現在でも全国有数の豪雪地帯となっており、冬期は豪雪により主要道路も度々通行止めになるため陸の孤島となってしまうためダム建設の物資運送手段として鉄道が不可欠でした。そういった背景から、当時只見川電源開発を担っていた『電源開発(株) (現:J-power)』が福島県金山町まで敷設された「会津線」を、さらに只見町までの27.6kmを延伸させ、その後国鉄に事業移管し『会津線』の営業路線となりました。

そして、昭和46年に福島県と新潟県境に鎮座する浅草岳(標高1,583.5m)を貫く『六十里越トンネル(延長6,359m)』

が完成し、新潟県側『只見線』と福島県側『会津線』が一つの線路で繋がり、同年全線を『只見線』と改名し全線開通に至っています。

(3) 只見線の苦難

只見川沿いの山深い峡谷をたどる姿から全国屈指の秘境路線と言われる只見線は、度々斜面崩壊や落石または増水の被害にあってきました。さらに東日本大震災が発生した年の2011年7月27日から30日にかけて新潟県や会津地方西部を中心に猛烈な豪雨（3日間の雨量710mm）が襲い、震災に追い打ちをかけるような大きな被害が発生しました。『平成23年新潟・福島豪雨災害』です。

只見線はこの豪雨災害で、『只見川第5橋梁』～『只見川第8橋梁』のすべてにおいて橋脚や桁が流出し、またトンネルやスノーシェッドへの土砂流入、盛土崩壊で、小出駅から会津坂下駅間の113.6kmが運行休止となりました。これは全区間の84%が不通となったという事になります。

懸命の復旧作業により会津坂下駅から会津川口駅は営業再開にこぎつけたものの、甚大な被害となった会津川口駅から只見駅間の27.6kmは長期運行停止を余儀なくされました。その後2022年の復旧まで11年の歳月を要しました。

この期間は、東日本大震災に併せ福島第一原発事故により不通となっていたJR常磐線の「いわき駅」～「原ノ町駅」間の復旧に要した期間9年よりも長いのです。

もちろん復旧への環境が様々なので、一概に比較にはなりません、これには只見線特有の理由もあります。

災害前の只見線は全国でもトップクラスの赤字路線でした。国鉄からJR東日本に移譲された1987年時点での平均通過人員は、全区間（会津若松～小出）で644人/日、災害があった2011年は316人/日、特に災害による不通となったバス代行区間（会津川口～只見）では21人/日です。

また、地方交通線（ローカル線）の収支には『営業係数』という数値が使われます。営業係数とは「100円の

営業収入を得るために要した営業費用の指数」であり、数値が100を超えれば赤字路線という事になります。

只見線の2022年営業数値は下記の通りです。

- ① 会津若松～会津坂下 …688
- ② 会津坂下～会津川口 …4,199
- ③ 会津川口～只見（バス代行路線）…6,700
- ④ 只見～小出 …7,845

※営業係数は2022年より採用

上記①に示す「会津若松～会津坂下」は、高校生の通学に利用されている事から全体の中でも比較的営業係数の数値は低いですがそれでも6倍以上の費用がかかっています。また、他の線区は軒並み4,000を越えている非常に高い数値です。つまり営業収入を100円得るのに4,000円以上の費用を要するという事ですので大きな赤字を計上し運行している状態です。先述の平均通過人員の数値からも分かる通り、只見線は開業時より赤字運行が続いておりました。

ちなみに「営業係数」は、地方交通線（ローカル線）のみ公表されているため、「営業収支」という数値で比較すると、JR東日本管轄で営業収支が一番高い線区は「東海道本線」となり1,906億円です。そして只見線は、5億9千万の赤字です。

この豪雨災害のあと当初JR東日本側は、復旧に難色を示し、只見線の廃止（バス転換）を提案しました。

地方交通線（ローカル線）のほとんどが営業収支で赤字を計上しているJR東日本としては、只見線の収支改善は困難と判断した事になります。

さらに、流出した『只見川第5～8橋梁』は、橋脚そのものが倒壊流出している箇所があり、今後同じような災害への対策を検討した設計建設をする必要があり、それに要する時間と費用を考えた場合、只見線の運航継続を断念したという事でしょう。

3. 只見線の復旧に向けて

(1) 只見線が鉄路復旧となった理由

過去に只見線と同じようなケースがありました。

岩手県宮古市にあるJR山田線茂市駅から岩手県下閉伊郡岩泉町を結ぶ『JR岩泉線』38.4kmの路線です。

岩泉線は、2010年7月に土砂崩れによる脱線事故のため全線運休となりました。2012年にJRは復旧を断念してバス輸送に転換する方針を出しましたが、当時並行していた国道340号線は、途中標高645mの押角峠があり、峠道路は狭隘道路で悪路であったため、バスが通れる道路ではなかったのです。

JRと沿線自治体との協議は難航しましたが、国道340号線の道路改良事業にJR東日本が協力する形で合意に



写真－2 流出した只見川第5橋梁（画像：JR東日本）

至り、岩泉線の廃止が決定しました。

この岩泉線と同じように、JR東日本は只見線の災害不通区間を鉄道復旧するのではなく、バス転換を提案したわけですが、只見線の場合は状況が違いました。

只見線沿線にもほぼ並行して国道252号線がありますが、この地域は日本でも有数の豪雪地帯です。第二章で紹介した通り、新潟と福島の間には浅草岳を中心に2,000m級の山が連なる越後山脈があり、山脈を越える国道252号線は冬期閉鎖となります。

また国道252号線のそれ以外の区間でも豪雪により障害が多く発生し、もし通行止めとなった場合は、只見町は陸の孤島となってしまいます。

高齢化が進み、人口減少に歯止めがかからない地域では、病院や福祉などの施設に通うのも、越境しなければなりません。今までの移動手段である自動車もいずれ運転できなくなるでしょう。

つまり只見線は、地域の安全と非常時の避難路としての役割を担っているということになります。

事業が、国有の国鉄から民営化されたJR東日本に移行しているとはいえ、今でも鉄道は公共交通事業としての社会的責任があるという事を考えると鉄道を存続する意義があると考えます。

(2) 鉄道復旧への道のり

しかし、当初試算では「復旧させても赤字」という状態でした。只見線の運転再開までのドキュメンタリー映画『霧幻鉄道 只見線を300日撮る男』の主人公である星 賢孝氏は、「1日3往復の列車をすべて満員にしても赤字」と言っています。そのような状態からどのような復旧となったのでしょうか。

元々、2000年代後半に「只見線活性化対策協議会」が只見線沿線の10市町村（福島県、会津若松市、会津美里町、会津坂下町、柳津町、三島町、金山町、只見町、昭和村、魚沼市（新潟県））で構成されていました。災害前の主な活動は、只見線の利用促進、列車の増便、冬期間の運行確保などをJR東日本に要望することでした。

2011年豪雨災害による只見線の不通に対し、「協議会」は復旧と存続を要請しますが、復旧に係る費用は約85億円、期間は4年以上という試算に対し、JR東日本は「単独での復旧は困難」という見解でした。そこで沿線自治体は、「只見線復旧復興基金」を設立、復旧費用の1/4にあたる約21億円を負担する計画を立て、さらに沿線自治体住民を巻き込んだ利用促進活動に力をいれます。

私は、この時期に郡山営業所の配属でしたので、只見線沿線自治体には定期的に訪問しておりました。自治体には、只見線利用促進キャンペーンなどのポスターが貼られ、様々なグッズや地元紹介冊子などがあり、訪問するのがとても楽しかったことを覚えています。

また趣味の旅行でも只見線を利用しましたが、地元住

民による対応がとても快く感じました。

自治体と住民が一体となって只見線復旧へ取り組んでいる姿勢に感動すら覚えました。

しかし、それでも会津川口駅と只見駅の区間はバス代行が続き、JR東日本はバス代行の状況を開示しました。列車では3往復だったものをバス6往復に増便させていましたが、1便当たり平均乗客数4人程度と、将来的にバス転換でも収支では厳しい現実がありました。

そこで「協議会」は大きな決断をします。それは「復旧後の赤字でも支援を継続する」というものでした。

そこから、「協議会」にJR東日本を加えた「JR只見線復興推進会議検討会」を発足し、様々な検討をした結果『上下分離方式』にして鉄道として復旧させることになったのです。

※上下分離方式とは…

上部…運行、運営を行う

下部…施設の維持管理を行う

上部と下部を独立した会計にて運営する方式

※以前は、第三セクターという方式が主であったが、運賃の上昇や人員の育成コストなどで経営状態が悪くなり廃線になる事業者も多い

つまり、只見線の『上下分離方式』は、鉄道インフラ（駅、橋、トンネルなどの鉄道施設）は自治体に所属し、列車の運行・車両の管理はJR東日本が行い、運行に際し自治体へ施設使用料を支払うことになります。

上下分離方式は、施設維持を担う地元への負担が多くなります。しかし鉄道がなくなれば、地域に人は来なくなり、地元の人口流出も加速する。人口減少を食い止め、周りから多くの人に来てもらいたい。そうした思いが「只見線を鉄道として継続したい！」という一つの思いとなり出した結果です。

これから只見線は、地域輸送であった役割に加え、観光路線へと変わっていく事になると思います。

実際に「協議会」は『只見線活用計画アクションプラン』を発表し、様々な只見線の活用を提案しています。

沿線自治体は、只見線を観光資源の一つと捉え、地域活性化につなげるべく活動を開始しております。

そのための費用として年間2億円以上を投じるという決断をしています。

実際、只見線からの車窓は、鉄道ファンではない方も楽しめる路線です。

秘境路線ではありますが、関東からでも日帰りで楽しめる路線ですので、是非興味をお持ちになった方は只見線を楽しんでみて下さい。

私も、これから只見線ファンとして、只見線を見守っていきたいと思います。



《参考》東京発日帰り「乗るだけ」プラン

東京発 9:40 やまびこ55号
 郡山着 10:58 (磐越西線に乗換え)
 発 11:15
 会津若松着 12:31 (只見線に乗換え)
 発 13:05
 (只見線)
 小出着 17:47 (上越線に乗換え)

発 18:31
 越後湯沢着 19:13 (上越新幹線に乗換え)
 発 19:40 とき340号
 東京着 21:10
 ※沿線は、宿泊可能な温泉施設も多数あります。
 ※但し、途中駅(秘境駅)で降りる際は注が必要
 次の列車が次の日になる事もあります。

気が付けばもう20年以上

新日本設計株式会社／長野本社／第3技術部／課長 室賀一哲



1. はじめに

私は長野オリンピックが開催された1998年4月に地元の長野で社会人生活をスタートさせ、東日本大震災直後の2011年4月に新日本設計株式会社に入社しました。社会人になり早いものでもう25年以上が経過し、その間、転職等がありましたが、生活の拠点はずっと長野のままです。

長野県は自然豊かな地域であり、夏は登山、冬はスキーを目当てに県外からも多くの方が訪れます。そんな地域で育ちましたので、幼い頃より自然に触れ合う機会が多く、特にスキーは私が幼い頃は冬のレジャー＝スキーという時代でしたので、当たり前のように冬は家族、友人とスキーに出掛けていました。今でもスキーは続けていますが、それに加え、夏は登山、登山ついでに写真撮影も楽しんでいます。この寄稿では、私の趣味について触れていきたいと思います。

2. 登山との出会い

(1) 実は元々はあまり興味がなく

今でこそ、夏は登山に行くのが、当たり前のような休日を過ごしていますが、登山に興味を持ったのは社会人になってからで、学生時代には周りに登山をしている人がいなかったこともあります。興味はありませんでした。では、なぜ登山に行くようになったのか。そこには、社会人になって所属したスキーサークルの仲間の影響がありました。

(2) スキー仲間に誘われて

私が社会人になった頃はまだ、スキーブームが続いており、その流れに乗って知人に誘われてスキーサークルに所属することに。当然、スキー好きの集まりですので、冬は毎週スキーに行く生活が始まります。当時は同年代の仲間も多く、誘われるがままに長野県内各地のスキー場へ、時には泊りで行ったり、そんな生活を繰り返していると、給料の大半がスキーに消えていくわけで、スキーシーズンが終わるころには、金欠なんてことも。

ただ、毎週のように滑りに行ったおかげで、スキーの



写真-1 千畳敷カール

方はメキメキと上達し、SAJ1級が取得できるまでになりました。サークルメンバーは長野県出身者が多く、なかには指導員取得者や元ワールドカップ選手等、強者もいて、熱心に教えてもらえたことも大きいです。

話が横道にそれましたが、スキーサークルの仲間に登山好きな方がいて、ふとしたきっかけで登山に行くことに。社会人になるまでの登山経験は、小学校、中学校の学校行事で登った、飯綱山（長野市）、乗鞍岳（松本市）位で、約10年振りの登山でした。

久しぶりの登山は、日本百名山の一つ木曽駒ヶ岳（駒ヶ根市）。早朝に長野市を出発し、一路、登山口がある駒ヶ根市へ、当時は今ほど登山ブームではありませんでしたが、登山口の千畳敷カールはバス、ロープウェイで簡単に行けるうえ、眺望が素晴らしい場所なので、そこだけを目指していく一般観光客も多く、バスもロープウェイも激混み。

混雑具合はどこかのレジャー施設と変わらない位でしたが、ロープウェイを降りて登山口に到着すると千畳敷カールの絶景が待っていました。当日は曇一つない快晴でしたので、中央アルプス、南アルプスの山々を見ながら登ることができ、また、山頂からは御嶽山（王滝村）が望めるなど、それまで体験したことのない非日常を味わうことが出来ました。

(3) その後も誘われるたびに

木曽駒ヶ岳の登山をきっかけに登山を始めることになり、それ以降も、北アルプスの唐松岳（白馬村）、八ヶ

岳、紅葉の名所で日本百名山の雨飾山（小谷村）や近場の黒姫山、戸隠山、妙高山等、都合が合えば誘われるたびに登山を楽しむようになりました。

3. 今ではすっかり山の魅力にとりつかれ

（１）はじめての小屋泊登山、そこでは山の洗礼を浴びることに

登山を始めた頃は知識、経験がありませんから、登山経験のある方に連れて行ってもらっていましたが、登山の魅力にはまっていくと、今後はあの山に登りたいとか段々に欲が出てきました。

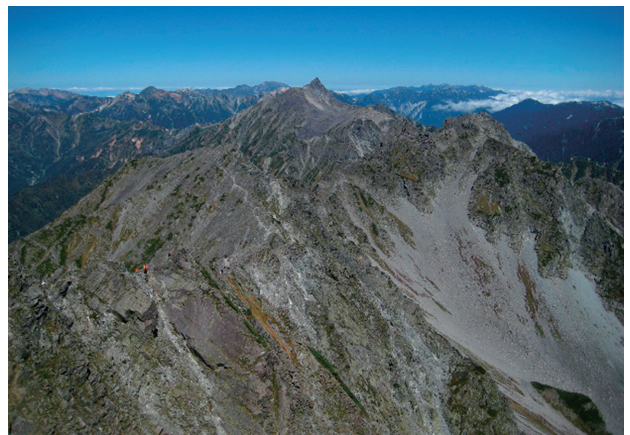
登山を始めて3年位経つと、今度は自分が企画して登山をするように。近場の里山からはじまり、徐々にアルプスやハケ岳といった名のある山にも挑戦するようになりました。最初の頃は日帰り登山ばかりでしたが、欲望は止まらず小屋泊りの登山にも行くようになり、初めて行った泊りの登山は北アルプスの白馬岳。この時も天気が非常に良く、つついテンションが上がりハイペースに、しかし、ここで山の洗礼を浴びることに。日帰り登山の時よりも装備が重く、また行程も長いため、ハイペースがたたたり、ガス欠状態になりヘロヘロになりながら小屋に着いたのをよく覚えています（それ以降、ペース配分には気を付けています）。とはいえ、それで登山が嫌になったわけではなく、それ以降も年1～2回位は小屋泊の登山も楽しんでいます。

（２）富士山、奥穂高岳、槍ヶ岳にも

登山の魅力は何といっても、簡単には味わうことのできない大自然のパノラマと山頂に立った時の達成感にあると思います。その味を一度覚えてしまうと、絶景と非日常を求めて幾度となく山へ。富士山、奥穂高岳、槍ヶ岳、御嶽山、立山、北岳、仙丈ヶ岳等、3,000m超の山々にも登頂し、日本百名山も約40座登頂を果たしました。槍ヶ岳では絶景だけでなく、当時85歳で単独登山をしていたご老人が、朝から生ビールを美味しそうに飲んでい



写真－２ 槍ヶ岳



写真－３ 奥穂高岳からの眺望



写真－４ 立山と剣岳

た光景は、とても印象に残っています。

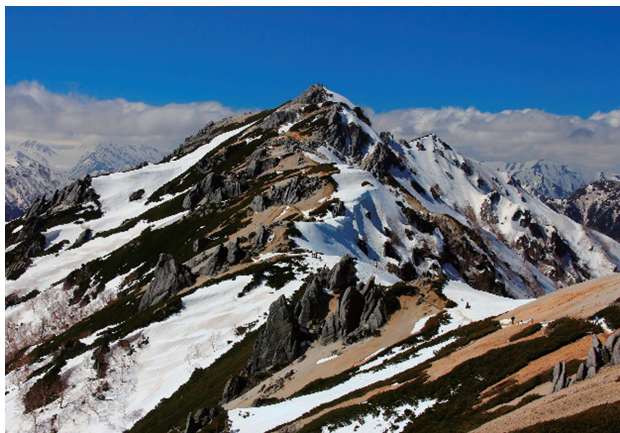
また、好山病の症状は深刻で（笑）、実は新婚旅行も登山ができるという理由でカナダへ（妻も登山好きです）。往復10km超のカナディアンロッキー登山を満喫してきました。

（３）日帰り登山の限界に挑戦

長年登山をしていると、気が付けば長野市から日帰り登山できる県内の山は、ほとんど行き尽くしてしまいました。そうすると、谷川岳、日光白根山、至仏山（以上、群馬県）、恵那山（岐阜県）、両神山（埼玉県）、大菩薩嶺（山梨県）、弥彦山（新潟県）等、県外の山にも登るようになり、場所によっては歩いている時間より、車の運転をしている時間の方が長いなんてことも。夜明け前から就寝直前までの行動だったので、結構大変でしたが、今となってはいい思い出です。

（４）たまには冬や残雪期にも

周りに冬山経験者がほとんどいないので、本格的な登山は夏山だけですが、雪化粧した山はとても魅力的です。それに惹かれて、たまには雪山にも行くようになり、特に冬の上高地は夏の賑わいがうそのような非常に静かな



写真－５ 残雪期の燕岳



写真－６ 厳冬期の上高地（大正池と焼岳）

空間で、絶景を独り占めできるので、気が付けば冬だけで7回位足を運んでいます。残雪期には涸沢カール、唐松岳、燕岳、立山、西穂丸山等にも行きましたが、夏とは違う魅力がいっぱいで、なにより夏よりも人が少なく、景色も相まって別世界感が格別です。

4. カメラ片手に

木曽駒ヶ岳に登山に行った際、普段行けない所に行くので風景写真でも撮影して記録に残しておこうと思い、その時から今現在でもカメラ片手に登山を楽しんでいます。木曽駒ヶ岳に行った当時は、自分のカメラを持っていなかったのが、父親の一眼レフを勝手に拝借して使用していました。結局そのカメラはそれから10年近く私が使用することになるのですが、古いフィルム一眼レフだったので、近年の社会インフラ同様、老朽化が進み、毎年のように点検、オーバーホール、修理が必要な状態になり、最後には次回故障したら修理不可と言われてしまい、泣く泣く買い替えることに。

それ以降は、デジタル一眼レフが私の相棒になり、登山のたびに数々の絶景をカメラに収めてきました。撮影



写真－７ 入選作品の前で記念撮影

した写真はコンテストに応募し、何度か入選を果たすことができ、原田の森美術館（兵庫県）や京セラ美術館（京都府）等に展示されたことは感慨深いです。展示後の作品は自宅に送られてくるのですが、サイズが大きいので自宅に飾りきれず、何枚かは会社の好意により会社内に展示させて頂いております。

5. 今でも冬はスキーへ

登山は主にグリーンシーズンだけで、冬は今でもスキーに行く生活が続いています。長野という土地柄、気軽にスキーに行ける環境なので、朝起きて天気がいいのでそのままスキーへ何てことも。昔のように朝一からリフトが止まるまで滑るのは体力的にキツイので、出来ませんが、毎年15～20回程度はゲレンデに足を運んでいて、12月上旬からGWまでスキーを楽しんでいます。GW辺りは昼間は雪質が落ちて来るので、早起きして早朝スキーに行くのが恒例になっています。早朝スキーは昼間より人も少なく、ゲレンデも整地され締まっているので、とてもおすすめです。

6. おわりに

この寄稿を執筆するにあたり、自分はこれまで何座登頂を果たしたのだろうと振り返ってみると、きっかけとなった木曽駒ヶ岳以降、約250座、多い年で約20座登頂しており、ほぼ毎年10座以上は登頂していました。気が付けばもう20年以上、夏は登山（時々冬も）、冬はスキーと、どっぷり自然に浸かる生活をしてきました。

密かに目標としている日本百名山の制覇はまだまだ遠いですが、これからも「里山からアルプスまで、安全登山」をモットーに体力、気力が続く限り登り続けたいと思います。拙い文章でしたが、最期まで読んでいただきありがとうございます。

私とバスケットボール

株式会社異設計コンサルタント／営業部 榎山 賢



1. はじめに

私は、生命保険会社の営業、印刷会社の営業、保険調査員の仕事を経て、2019年に株式会社異設計コンサルタントに営業職として入社し、現在に至っています。これまでの職務経験を通じて、様々なスキルを身につけ、現在の職務においてもその経験を活かしています。特に、営業職としての経験は、顧客とのコミュニケーション能力や問題解決能力を高める上で非常に役立ちました。保険調査員としての経験は、細部に注意を払い、正確な情報を収集する能力を養うことができました。これらのスキルは、現在の職務においても大いに活かされています。

2. バスケットボールの魅力を感じて

私は小学校5年生から現在（45歳）に至るまで、バスケットボールを続けています（ここ数年は年2回の市民大会に参加）。バスケットボールを始めたきっかけは、当時5年生にしては身長が高かったこともあり、同級生の友人から誘われたことでした。当時は漫画『スラムダンク』の連載が始まる少し前で、バスケットボール人口はまだ少ない時期でした。同級生の部員は2名で、下級生の部員が多かったため、入部間もない時からキャプテンに任命されました。しかし、当初はバスケットボールに対する情熱はそれほど強くありませんでした。

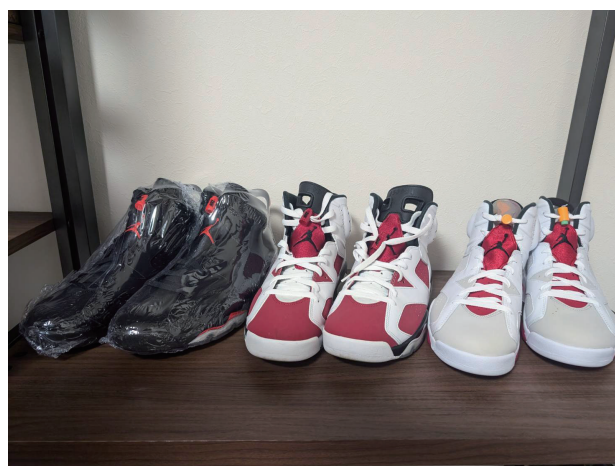
6年生の時、バスケットボールに対する気持ちが一気に加速する経験がありました。私の父がアメリカのノースカロライナ州ウィルミントンに単身赴任しており、夏休みを利用して父のもとへ渡航した際の出来事です。この地は、あのマイケル・ジョーダンの故郷でした。父の会社の同僚から「バスケットボールをやっているなら、マイケル・ジョーダンのビデオを観ると良い。マイケル・ジョーダンは空中で2回跳ぶ凄い選手」と勧められ、すぐに現地で購入して視聴しました。そこから、マイケル・ジョーダンのプレイに魅了され、憧れ、バスケットボールに対する思いが一段と増し、ほとんどの時間をバスケットボールに注ぐ生活となりました。当時ウィルミントンの商業施設で購入したバスケットボールシューズエアジョーダン6はその後も何足も購入して、今も大切に保

有しています。

その後、進学した中学校は市内でバスケットボールが強く、1年生から試合に出場する機会をいただき、2、3年生の時には県大会にも出場しました。中学校時代は、バスケットボールを通じて多くの友人を作り、チームメイトとの絆を深めることができました。特に、試合での勝利や敗北を共に経験することで、チーム全体の結束力が強まりました。

高校進学時には県外の強豪校への進学が内定していましたが、県内の高校の先生から情熱的な誘いを受けたことと、当時の顧問の先生から「山口県に残れば、間違いなく県代表の選手には選ばれる」との言葉をいただき、当時、まだ県内の中学校から県外の強豪校に進む事例もなかったため、最終的には県内の高校に進学する道を選びました。1年生からインターハイのベンチメンバーに加わり、2年、3年時にはインターハイ予選決勝戦で敗れ、悔しい思いをしましたが、国民体育大会のメンバーに選出され、県外遠征など貴重な経験をさせていただきました。国民体育大会では能代工業（現宇都宮ブレックス）の田臥勇太選手（当時高校1年生）と会話する機会もありました。

私のポジションは、中学生時はセンター、高校生からはフォワードで、得意なプレイはスリーポイントシュートや、ドライブからのジャンプ力を活かしたシュートなどでした（現在は全く跳べません）。スタミナにも自信が



写真－1 AIR JORDAN 6のコレクションの一部

あり、ほぼフル出場していました。ただ、才能があったかというとうろなのかはわかりません。時間があれば自宅の庭でもずっとシュート練習もしていましたし、負けず嫌いで、バスケットボールに対する努力は惜しまなかった結果だと思っています。

高校卒業後は、地元のクラブチームで活動을續けて、2015年に長年続けたクラブチームでの活動は引退し、現在はそこまで勝ちにこだわらず、エンジョイしてプレイすることを心掛けた形で市民大会に参加しています。クラブチームでの活動を通じて、地域のバスケットボールコミュニティとのつながりも深まりました。市民大会では、勝利を目指すだけでなく、バスケットボールを楽しむことを重視しています。

バスケットボールの魅力は、個々のプレイヤーの成長だけでなく、チーム全体の成長にもあります。例えば、NBAにチャレンジ中の河村勇輝選手のように、若くしてプロの舞台で活躍する選手を見ると、その努力と才能に感銘を受けます。河村選手は、スピードとテクニックを兼ね備えたプレイヤーであり、そのプレイスタイルは多くの若い選手たちにとっての目標となっています。また、八村塁選手のように、NBAという世界最高峰の舞台で活躍する日本人選手の存在は、日本のバスケットボール界にとって大きな励みとなっています。八村選手のフィジカルの強さとスキルの高さは、世界中のファンを魅了しています。

3. バスケットボールを通じて学んだこと

バスケットボールを通じて、私は多くの貴重な経験を積み重ねてきました。特に、チームワークの重要性を深く学びました。バスケットボールは一人では成り立たないスポーツであり、チーム全員が一丸となって目標に向かうことが求められます。試合中の連携プレイや、練習でのコミュニケーションを通じて、チームメイトとの信頼関係を築くことができました。この経験は、現在の仕事においても非常に役立っています。営業職として、チームで協力し合いながら目標を達成することが求められるため、バスケットボールで培ったチームワークのスキルは大いに活かされています。

また、協調性もバスケットボールを通じて学んだ重要な要素です。異なる背景や考え方を持つチームメイトと協力し合うことで、相手の意見を尊重し、柔軟に対応する力が身につきました。これは、仕事や日常生活においても非常に重要なスキルです。異なる意見やアプローチを受け入れ、最善の解決策を見つけるための協調性は、どのような状況でも役立ちます。



写真-2 クラブチーム引退時の集合写真

さらに、バスケットボールを通じて得た達成感、私の人生において大きなモチベーションとなっています。厳しい練習や試合を乗り越えた先にある勝利の喜びや、目標を達成した時の満足感、何物にも代えがたいものです。この達成感を味わうために、常に努力を惜しまず、自分自身を高め続けることができました。仕事においても、目標を達成するための努力を惜しまず、常に前向きに取り組む姿勢を持ち続けています。

そして、バスケットボールを通じて得た大切な友達は、私の人生においてかけがえのない存在です。共に汗を流し、喜びや悔しさを分かち合った仲間たちは、今でも深い絆で結ばれています。彼らとの友情は、私の人生を豊かにし、困難な時にも支えとなってくれました。友達との絆を大切にし、互いに励まし合いながら成長していくことの大切さを、バスケットボールを通じて学びました。

バスケットボールを通じて得たこれらの経験は、私の人生において非常に重要な要素となっています。例えば、チームワークの重要性を学んだことで、仕事においてもチームで協力し合いながら目標を達成できるようになりました。また、協調性を身につけたことで、異なる意見やアプローチを受け入れ、最善の解決策を見つける力が養われました。さらに、達成感を味わうことで、常に努力を惜しまず、自分自身を高め続けることができるようになりました。そして、大切な友達との絆を築くことで、困難な時にも支えとなる存在を得ることができました。

これらの経験を活かし、今後も仕事や日常生活において成長し続けていきたいと考えています。バスケットボールを通じて得たチームワーク、協調性、達成感、そして大切な友達との絆は、私の人生において非常に重要な要素となっています。これからもこれらの経験を大切にしながら、さらなる成長を目指していきたいと思っています。

わたしのふるさと

富洋設計株式会社／九州支社／技術部 猿渡雄哉



1. はじめに

私は2021年8月に中途入社して、現在4年目になります。前職では電力関係ですが建設コンサルタントとして従事していましたので、社会人生活のすべて約8年半、建設コンサルタントとして過ごしています。中途入社当初は下水道業務に携わっていましたが、現在は上水道業務に従事しています。

今回は私が生まれ育った故郷、福岡県大牟田市について紹介させていただきます。



図－1 大牟田市の位置

2. 福岡県大牟田市について

(1) 人口

福岡県大牟田市は、令和2年国勢調査時点で人口111,281人であり、福岡県内では福岡市、北九州市、久留米市、飯塚市に次いで5番目となりますが、どうやら現在は春日市に抜かれて6番目の都市になっているようです。古くは炭鉱の町として発展し昭和34年には人口20万人超でしたが、平成9年に三池炭鉱が閉山したことにより石炭産業に幕を閉じたことが、人口減少の1つの要因のようです。

ちなみに、私の苗字である「猿渡」は皆さんの周りにあまりいないかと思いますが、全国に12,500人ほど「猿渡」姓があり、そのうち5分の1である2,500人が大牟田市に現在住んでいるため、私の故郷では珍しくない苗字と言えるかもしれません。

(2) 位置、交通アクセス

大牟田市は、福岡県の最南端、九州の真ん中よりやや北側に位置し、九州最大の都市である福岡市まで高速道路・電車ともに1時間ほど、隣県の熊本市には高速道路で30分ほどかかる場所です。学生時代までは、福岡市内に行くよりも近い熊本県に外出することが多く、特に大牟田市と県境である熊本県荒尾市にある遊園地「グリーンランド」に友人と自転車で行き遊びに行っていました。九州以外の方はご存知でない遊園地かと思いますが、グリーンランドは日本一のアトラクション数を誇っており、2018年には俳優の西島秀俊さんと波瑠さんが出演し

た映画「オズランド」の舞台・ロケ地にもなりました。

また、市内中心にある大牟田駅は、JR九州と西日本鉄道（私鉄）が同じ場所にある唯一の駅であり、県外の方でも知っている天神や博多へのアクセスが楽であることも特徴です。そのため、社会人の方でも通勤で利用される方も多く、特に私鉄は大牟田駅が始発点であることもあり、朝の電車は発車より前に並んでいないと座ることができないほどです。

近年は、私鉄の西鉄電車が観光列車「THE RAIL KITCHEN CHIKUGO」を運行しており、季節や地域に合わせた食事、沿線の風景を楽しむことができます。沿線では太宰府天満宮や、柳川市の川下り、そして私のふるさと大牟田市の世界文化遺産を観光することができます。

(3) 世界文化遺産

大牟田市には世界文化遺産「三池炭鉱宮原坑」「三池炭鉱専用鉄道敷跡」「三池港」が登録されています。これらは隣県の熊本県荒尾市の「三池炭鉱万田坑」「三角西港」とともに、三池炭鉱関連資産ということで平成27年7月8日に「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」として登録され、先ほど述べた観光列車のモデルコースにもなっていることから観光名所で見学できるように整備されています。さらに、世界遺産ではありませんが市内中心からほど近い場所にある「石炭産業科学館」で石炭産業の歴史を学ぶことができ、平成8年に



写真－1 三池炭鉱宮原坑



写真－2 煉瓦でできたトンネル（三池炭専用鉄道敷）

は秋篠宮殿下・妃殿下が視察でご訪問されています。入館無料でかつ図書館のように学習できるスペースもあり、実家から自転車で5分ほどの場所であったことからよく試験勉強をしに行っていました。

また、余談ですが三池港には福岡のウユニ塩湖と呼ばれる「ミイケ塩湖」があり、私の学生時代（2010年代後半ごろ）にインスタ映えスポットとして一時的に有名になり、雨が降った翌日早朝に行くとなきにウユニ塩湖さながらの写真が撮影できます。しかし、その写真が撮影できる場所は塩の集積所、つまり企業の私有地であるため、基本的には立ち入り禁止なのでもし訪問される場合は事前にWEBで検索してみてください。

（4）お祭り

どの市町村区にも昔からあるお祭りがあると思いますが、大牟田市にも伝統的なお祭りがいくつかあり、今回はそのうちの1つ「おおむた大蛇山まつり」を紹介します。

「おおむた大蛇山まつり」は毎年7月下旬ごろに週末2日間かけて行われる夏祭りで、重さ最大3トンにもなる木製の山車に和紙やわらで作った頭・胴体・しっぽを大蛇のように飾り付け、山車の中で太鼓や鐘を鳴らしたり、大蛇の口から火煙を吐き出させたりしながら町中を歩き

回ります。大蛇は毎年作成・解体するため、姿かたちは似ていますが同じ大蛇は二度と見られないことも特徴です。今年の夏で62回目となり、毎年35万人以上の人出で賑わい、市民1万人による総踊りは約2キロの列がなされます。

大人ばかりで構成される地区ごとの山車もあれば、地域の公民館や小学校単位で作られた山車もあり、私も小学生までは公民館と小学校の山車で太鼓や鐘を鳴らしていました。その後、大学生になると、お祭りの本部テントの目の前にある牛丼チェーン店でアルバイトをしていたこともあり、祭りの熱気から逃げて店内に涼みにきたお客さまで混み合い賑わう店内から、祭りの様子を眺めていました。

また、子どもをもつご家庭の恒例行事である、子供の健康祈願「かませ」があります。このお祭りでは大蛇が御神体であり、その大蛇の口に子どもを「かませ」と、その子の一年間の無病息災が約束されるという言い伝えがあります。かませられるのは幼児が多いため、大泣きしながらかませられる様子は、可哀相ではありますがなんだか微笑ましく、ご家族にとっては祈願とともにいい思い出作りにもなっています。

これもまた余談ですが、中学1年生のころ祭りに遊びに行った友人がカツアゲに遭ったようなので、やはり“修羅の国”福岡、お祭り1つでも用心しておいて損はありません。（※おそらく時代によるものなので、現在は平和だと思います。）



写真－3 おおむた大蛇山まつりポスター

(5) 母校

大牟田市内には公立私立あわせて8校ありますが、今回は私の母校、大牟田高校について紹介します。

大牟田高校は正式には「学校法人大牟田学園大牟田高等学校」という私立高校で、学科は普通科・総合学科・工業科・調理科があり、さらに学科内でコースや系列が分かれています。生徒数は1,000名を越え、おそらく大牟田市内で一番生徒数が多い高校です。市外からも多くの入学者が来るため、通学用のスクールバスも完備されています。

私が在籍していたのは中高一貫の普通科誠進コースで、私は10期生だったため、当時地元では少数派の中学受験生でした。県内のトップ校には及びませんが進学実績も豊富で、毎年関東や関西の有名大学のほか九州トップの国立大学である九州大学にもほぼ毎年合格者を輩出しています。私の受験時はまだ実績が少ない状態だったので楽に合格できましたが、現在は進学実績を見てか、中学からの入学希望者が増加し入試通過が容易ではなくなり、生徒数が増えて教室が足りなくなって校舎を増築しているほどです。

また、就職実績も豊富で、学校指導や諸先輩方の功勞のおかげか、九州内外からたくさんの求人が毎年くるため、令和5年度の就職率は100%となっています。特に工業科（建築科、電気科、土木科、電子機械科）は就職に強いことが特徴で、現在はドローンを使った実習も行っているようです。

さらに、大牟田高校は部活動も盛んです。駅伝部は毎年全国大会の常連校で、昨年の全国高等学校駅伝競走大会で6位、柔道部は男子団体が今年のインターハイで全国準優勝、女子は個人で全国優勝しています。野球部も県内の強豪校で、私が中学1年生の時に春の甲子園に出場し、全校生徒で応援しに行ったことは今でも覚えています。その当時エースだった阿部投手は、その後ドラフト指名され千葉ロッテマリーンズに入団しました。文化部では吹奏楽部のマーチングが全国大会の常連で、昨年のマーチングバンド全国大会では中編成の部で銀賞を受賞しています。夕方の课外授業中に吹奏楽部の練習音が教室まで聴こえていたのも、なんだか懐かしい思い出です。



写真ー4 大牟田高校パンフレット表紙

3. おわりに

文章を見返してみるとなんだか地元愛が強い故郷自慢の文章になってしまいましたが、ご愛嬌ということでお許しください。

ですが、皆さんにも生まれ育った大切な町があり、進学や就職で地元を離れ、定期的に帰省されている方も多いかと思います。私は実家に帰るたびに、がらりと変わったもの、いつまでも変わらないでいてくれるものを見つけ、時にはショックを感じ、時にはノスタルジ的な気持ちに浸ることもあります。そうやって故郷の風を感じ、故郷でしか得られない束の間の休息を得ることで、オンオフを切り替えて日々の業務にこれからも精進してまいります。