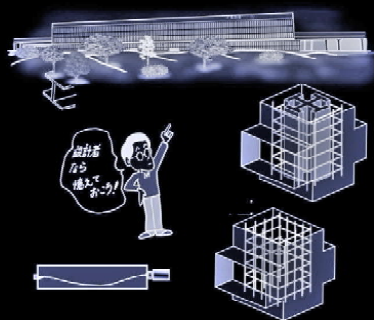
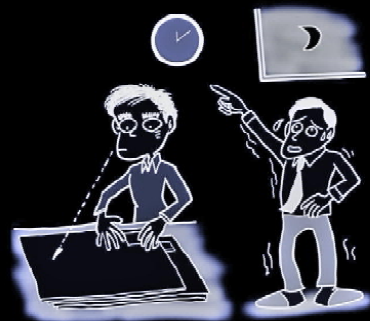




アナザーヒストリー「日本交通技術」

私の50年史

文：田中志津夫・絵：益田 勲



はじめに

写真フィルムにはネガフィルムとポジフィルムがある。

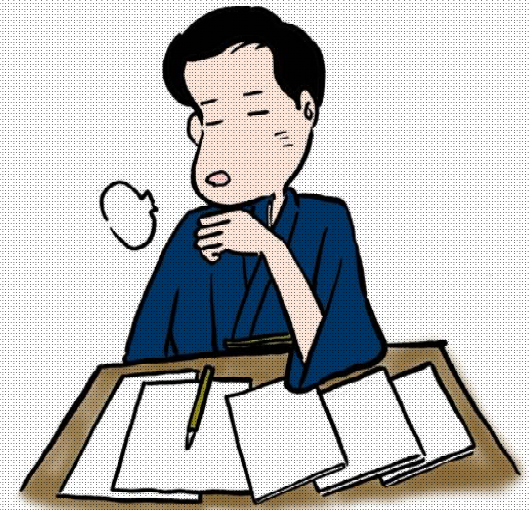
前者は撮影した被写体の明暗や色を反転して記録するものであり、後者は肉眼で見たままの自然な状態で記録するものである。多少の違いはあるものの現像すれば同じ写真となる。なぜか、ポジフィルムのことをリバーサルフィルムと呼ぶ。

これは、先に刊行した「私の50年史」のリバーサル・バージョンである。

2026年10月



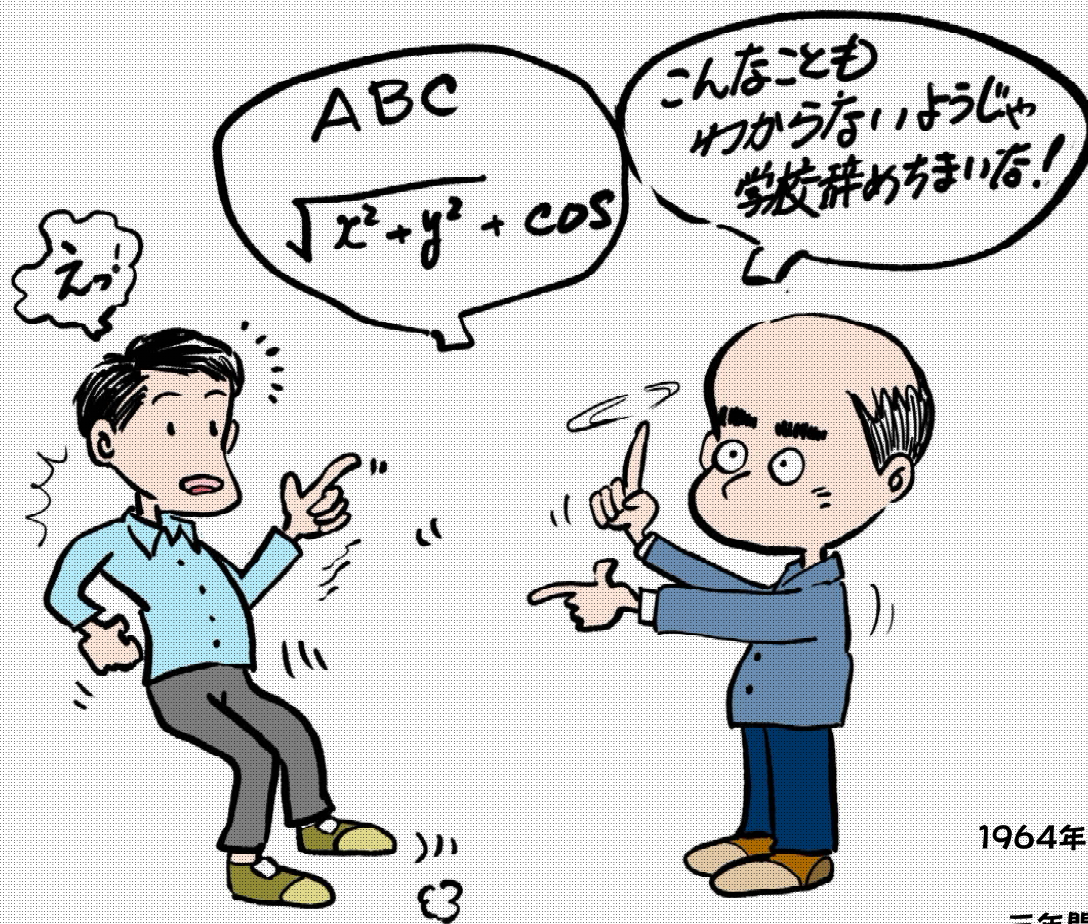
絵：益田 勲



添え文：田中志津夫

もくじ

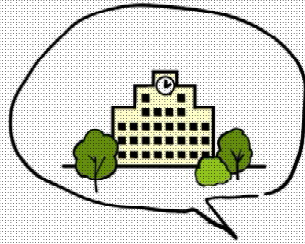
1960年代	-----	01
1970年代	-----	04
1980年代	-----	11
1990年代	-----	14
2000年代	-----	19
2010年代	-----	23
2020年代	-----	24



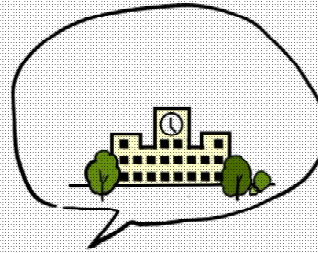
1964年 長野県上田高校入学

三年間、名物と言われた数学教師に世話になった。世が世ならば、パワハラで懲戒免職ものであった。しかし、数学や物理が嫌いにはならなかったし、精神的にもタフに鍛えられた。

一期校



二期校



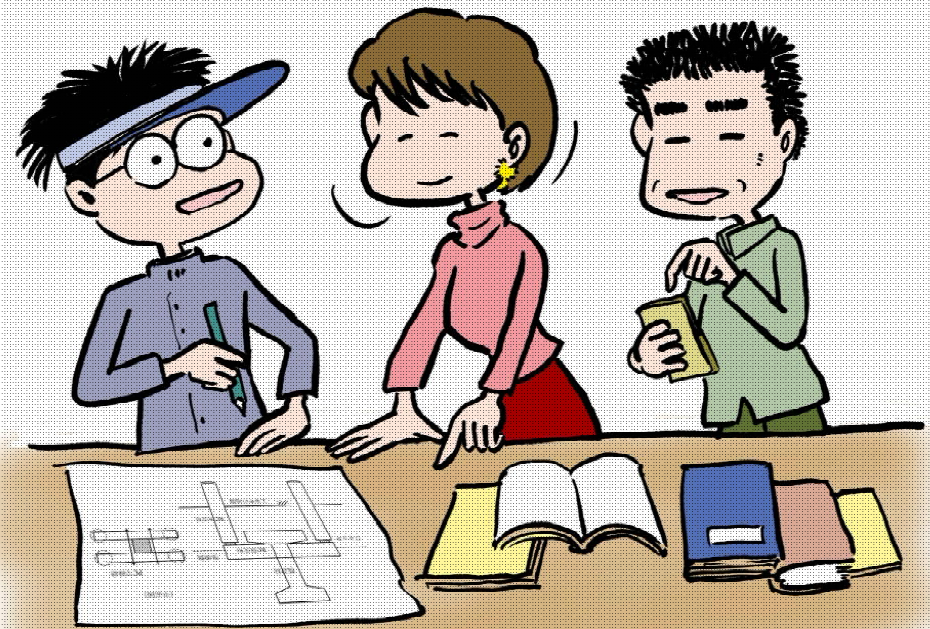
1967年 国立信州大学入学

親とはいえ、金銭的なことで精神的に束縛を受けることはイヤだったので、どこでもいいから学費の安い国立へ行きたかった。当時は私立の1/10。なんとか、気ままな学生生活を送れることとなった。留年もしてしまった。

設計

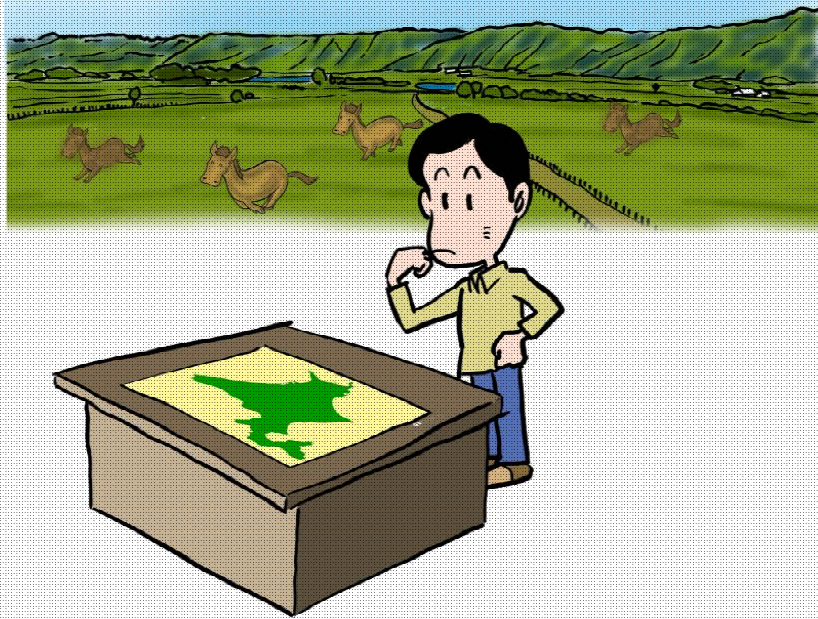
意匠

解析



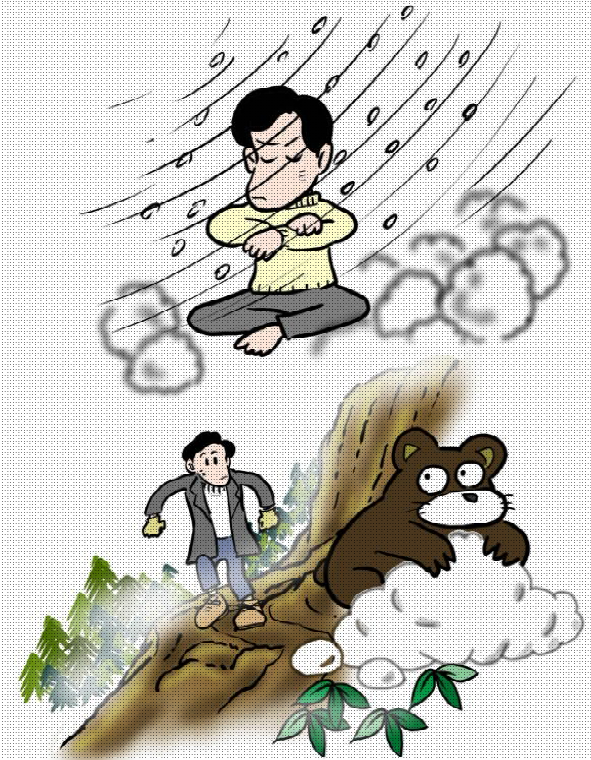
1968年 工学部土木工学科へ

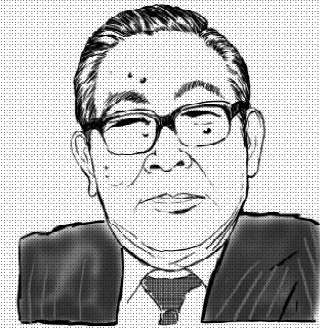
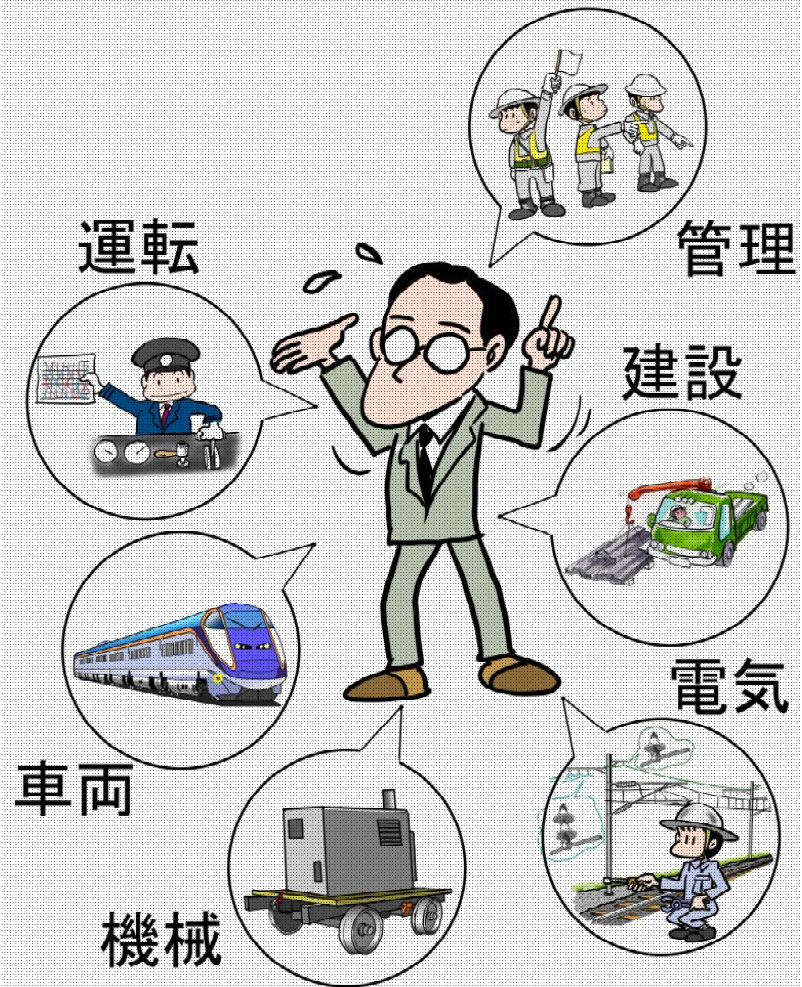
一年間の教養課程を終え、専門部科へ進級。
将来的には社会のために公共事業に携わりたい
と考えていたが、まだ建設コンサルタントに具体
的なイメージまでは描けていなかった。



1970年 就職試験

学科の追試勉強の甲斐あって専門科目はますますの成績だった。英訳は、出鱈目だが話しの筋は通っているとほめられた？。面接では札幌の支店に行きたいと言って変わり者だと笑われた。北海道はまだ、夜行列車と連絡船を乗り継いで行く遠く離れた希望の大地だと思っていた。





藤井松太郎初代社長（後に国鉄総裁）

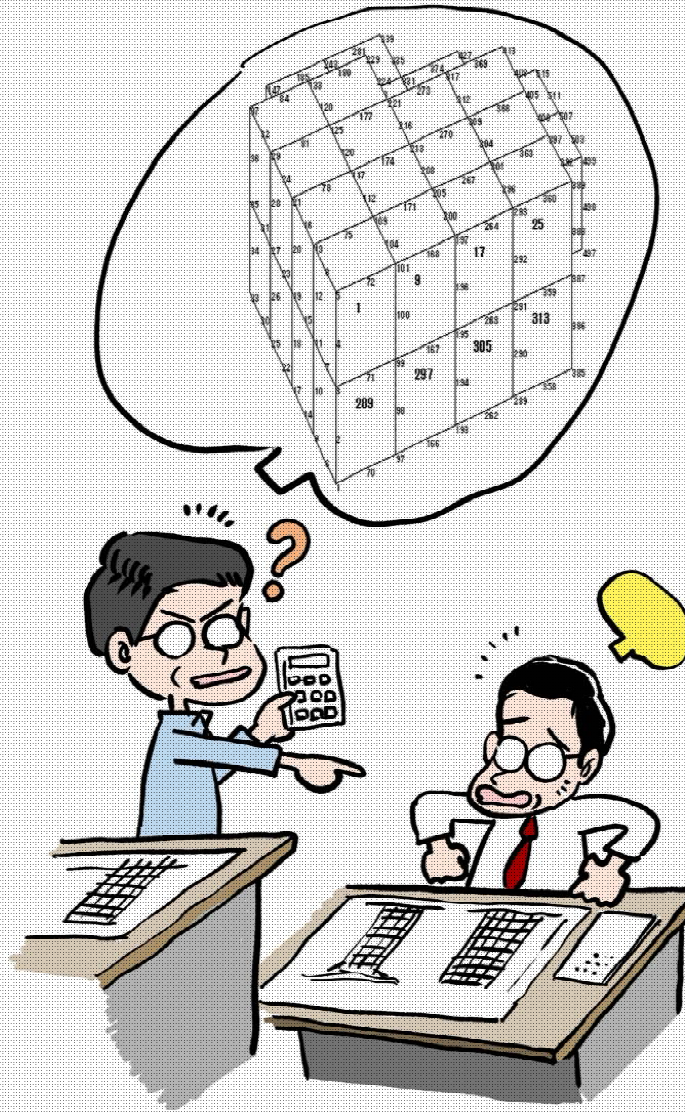
1972年 日本交通技術(株)に入社

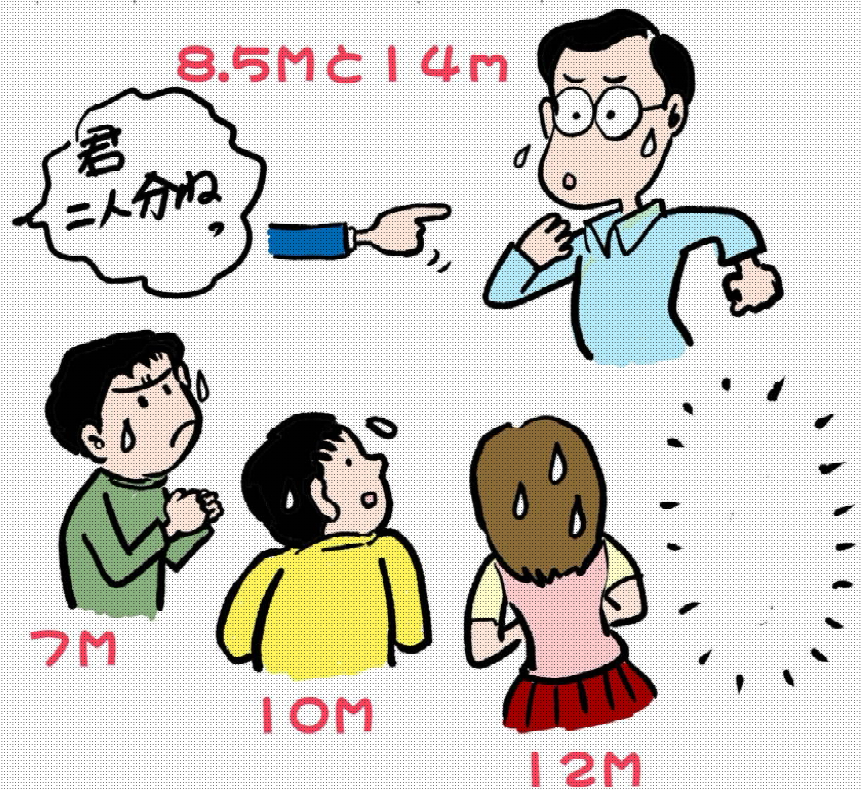
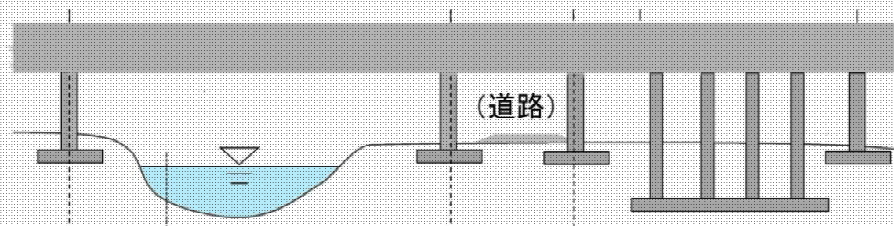
会社の設立趣意書には、「鉄道技術は社会を支える総合技術であり、その技術をもって国民の生活に直接結ばれる鉄道事業に貢献する」と謳われていた。

1972年 本四架橋基礎のFEM解析

入社後の初仕事だった。

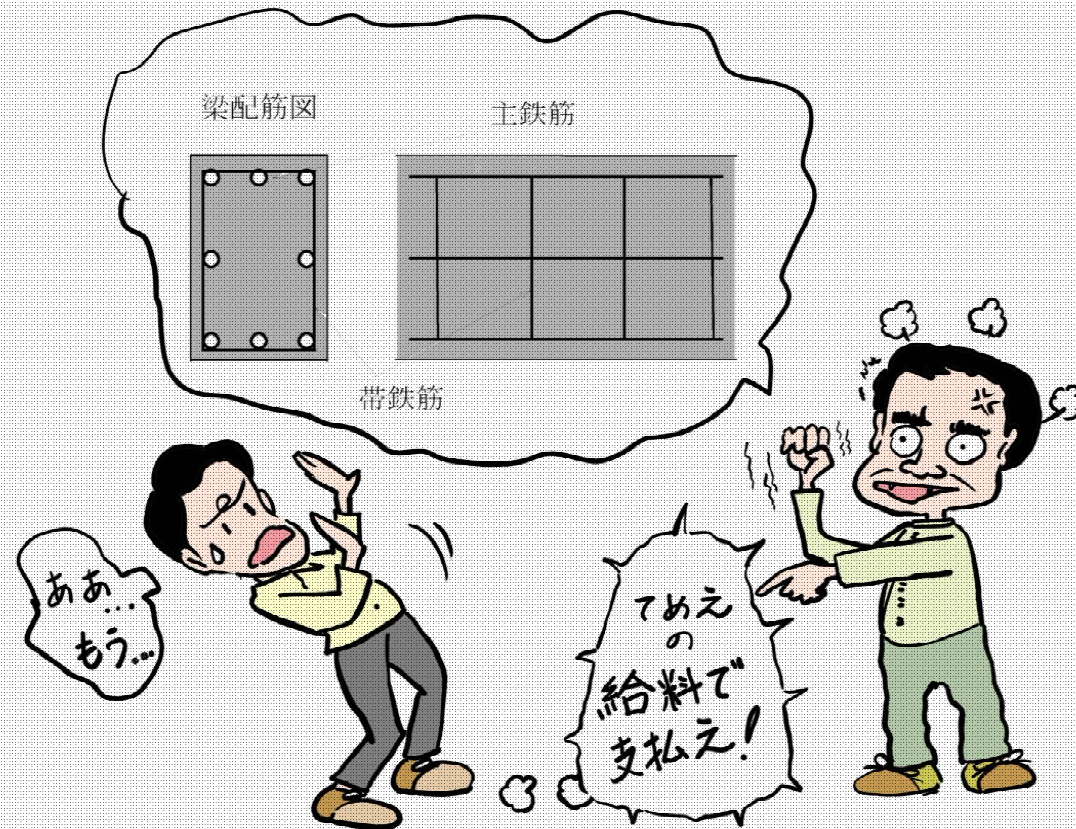
FEM解析のデータ作りであったが、解析結果を見た上司からミス指摘された。結果からそれが分かるなんて凄いなと思った。無駄になった？解析費用は初任給の25倍だと言われた。





1973年 東北新幹線標準高架橋設計

高さの異なる数種類の高架橋をひとりで基つつ受け持つことになったが、右も左も分からない新人は先行者の後を追うだけで精一杯。何をやっているのかもわからなかった。



1974年 東北新幹線高架橋設計

少し仕事に慣れてくると油断から設計ミスも多くなり、廻りの人たちにも迷惑をかけた。

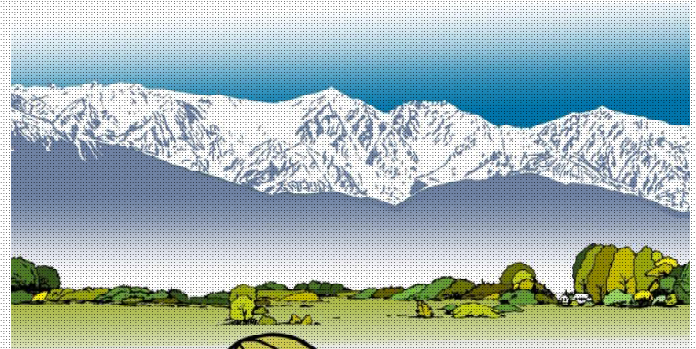
図面の描き直しなどは、作業を委託していた下請け会社のおじさん達が職人気質でコワかったので言い出せなかった。



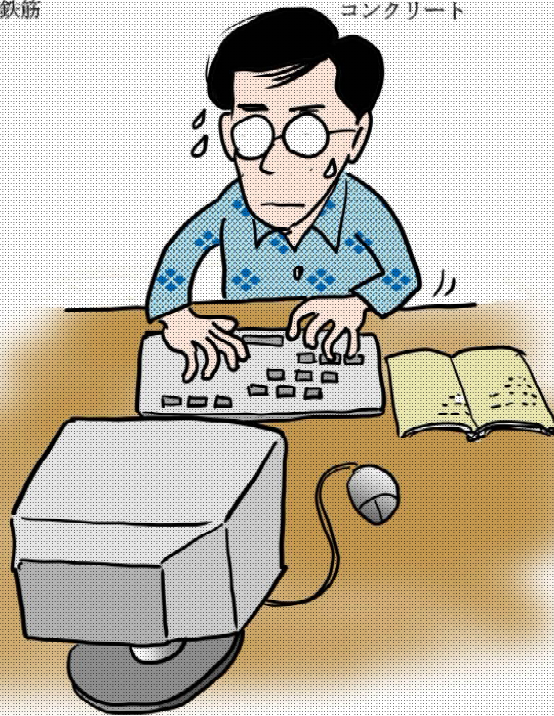
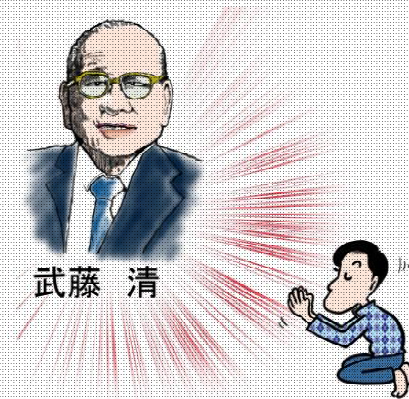
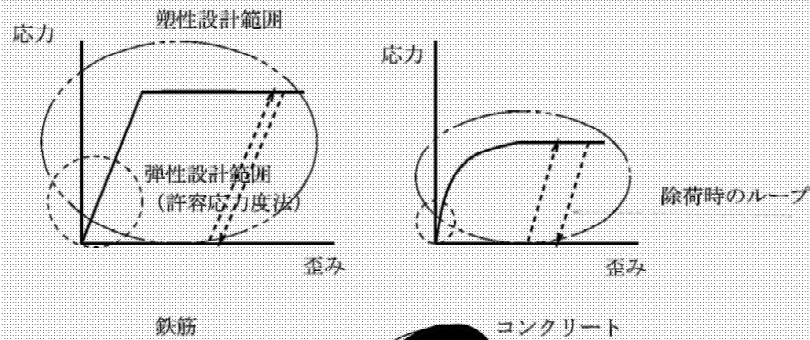
1976年 こっそり転職を考える

入社後三年が過ぎ、東京での仕事にも行き詰まりを感じ始めた。
田舎に帰って地方公務員にでもなろうかと考えた。

試験の成績はよかったが、幸か不幸かその年はオイルショックで採用がゼロになった。

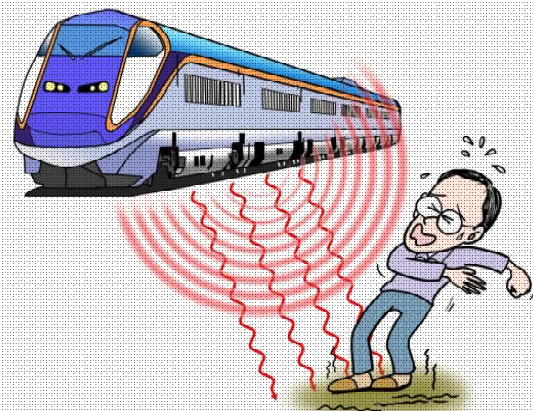
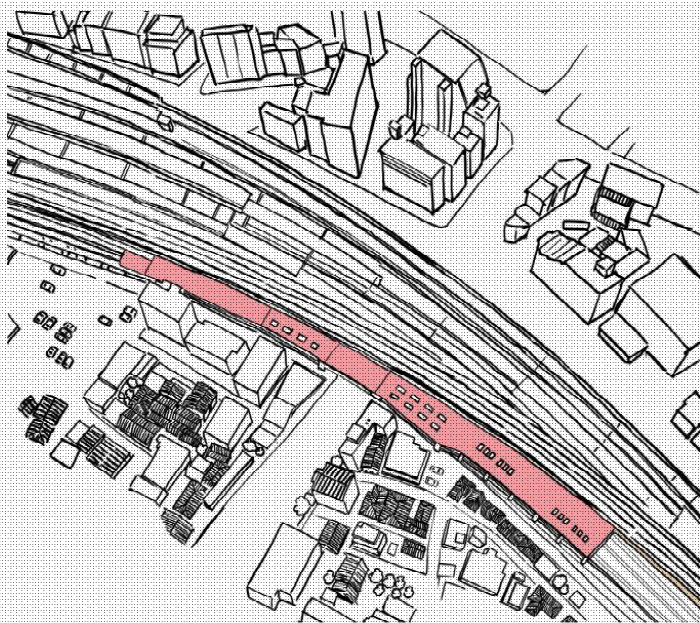


RC材料の弾塑性



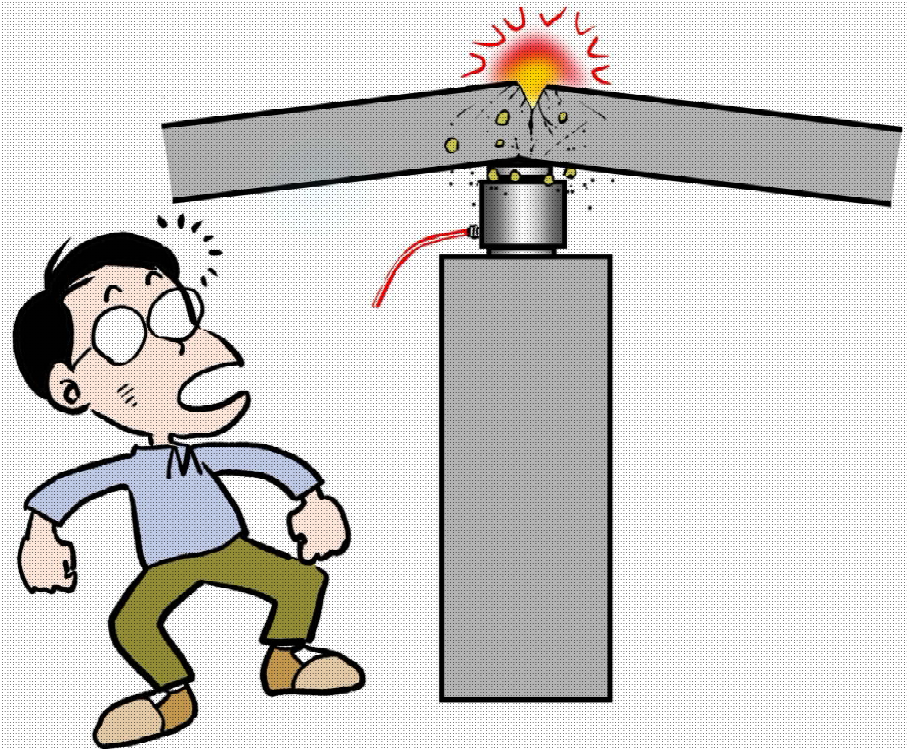
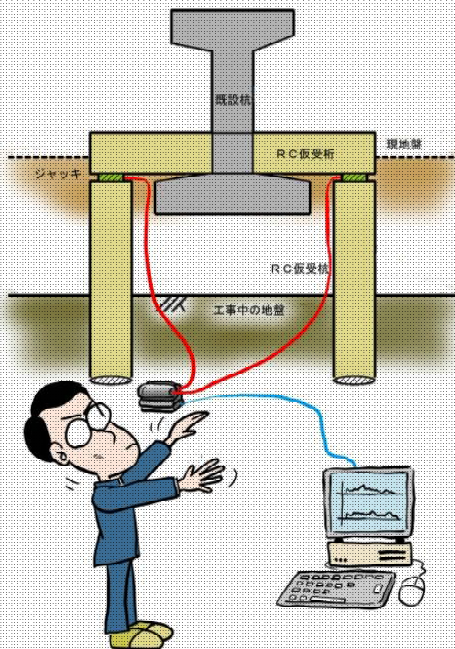
1979年 高架橋の非線形解析

宮城県沖地震で被災した高架橋の被害解析業務に巡り合わせた。入社後初めて耐震工学を自分で勉強したし、仕事も自分で考えるようになり、大きな転機になった。



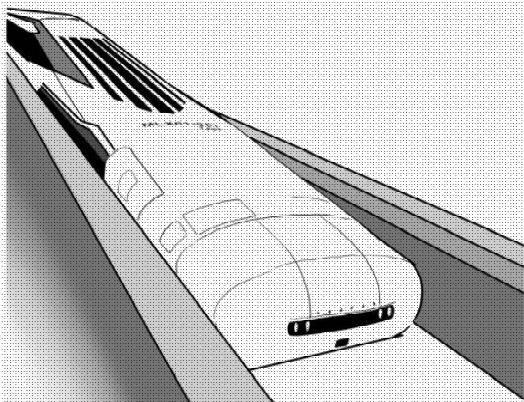
1981年 東北新幹線赤羽高架橋設計

大宮以南は騒音・振動問題で沿線自治体、住民との合意が得られず、新宿乗り入れを断念。それを保証するため、設計時には軌道敷設が計画されていたスラブに施工段階で穴を開けた。



1986年 京葉線東京地下駅設計

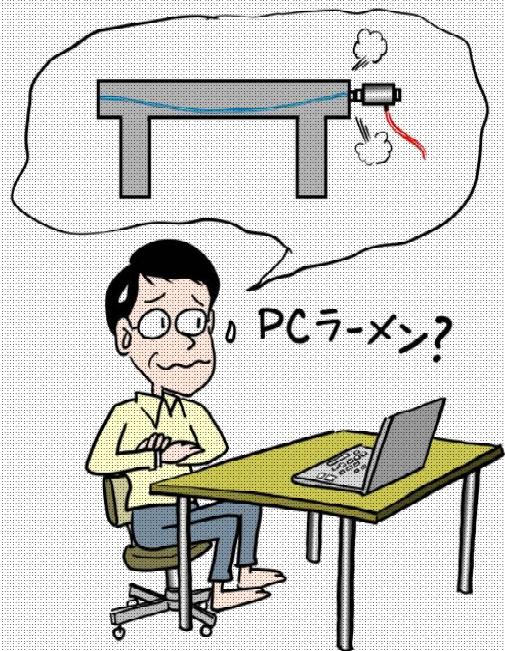
施工中に大きな音を立ててコンクリートにひび割れが入り、現場は大騒ぎになった。
設計ミスかと慌てふためいたが、冷静さを取り戻したらひび割れは鉄筋コンクリートの設計法だと気付いた。

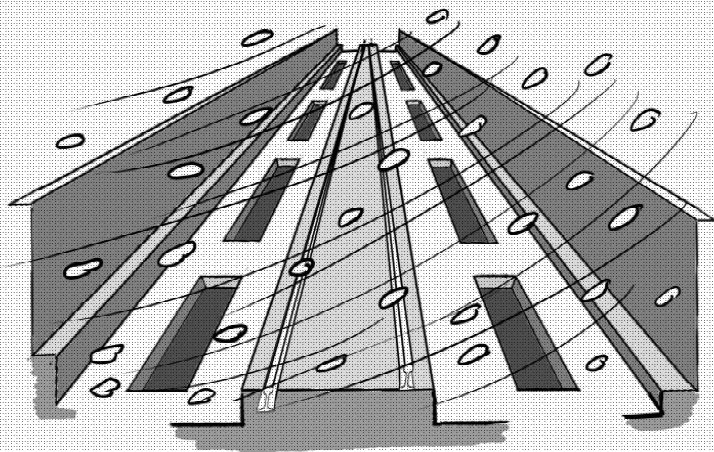


1988年 山梨リニア実験高架橋設計

宮崎実験線での成果を踏まえ、実車での走行試験をおこなうため新たな実験線が建設されることになったが、まだリニア方式が最終決定されているわけではなかった。

500km/hの試験走行に試乗させてもらった。

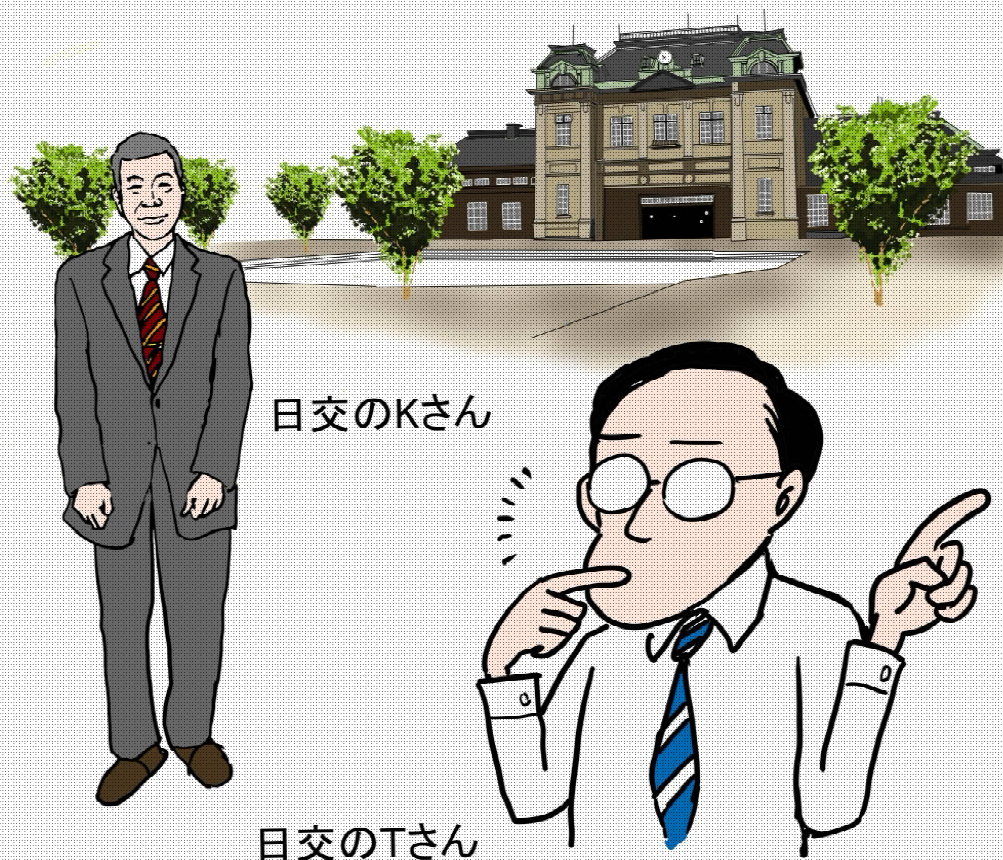




1990年 鷹角線枠型軌道スラブ設計

初めての軌道構造物の設計だった。

当初は僻地在来線の雪対策であったが、その後材料の経済化が図れるため、雪の無いトンネル内や新幹線にも利用されるようになった。



日交のKさん

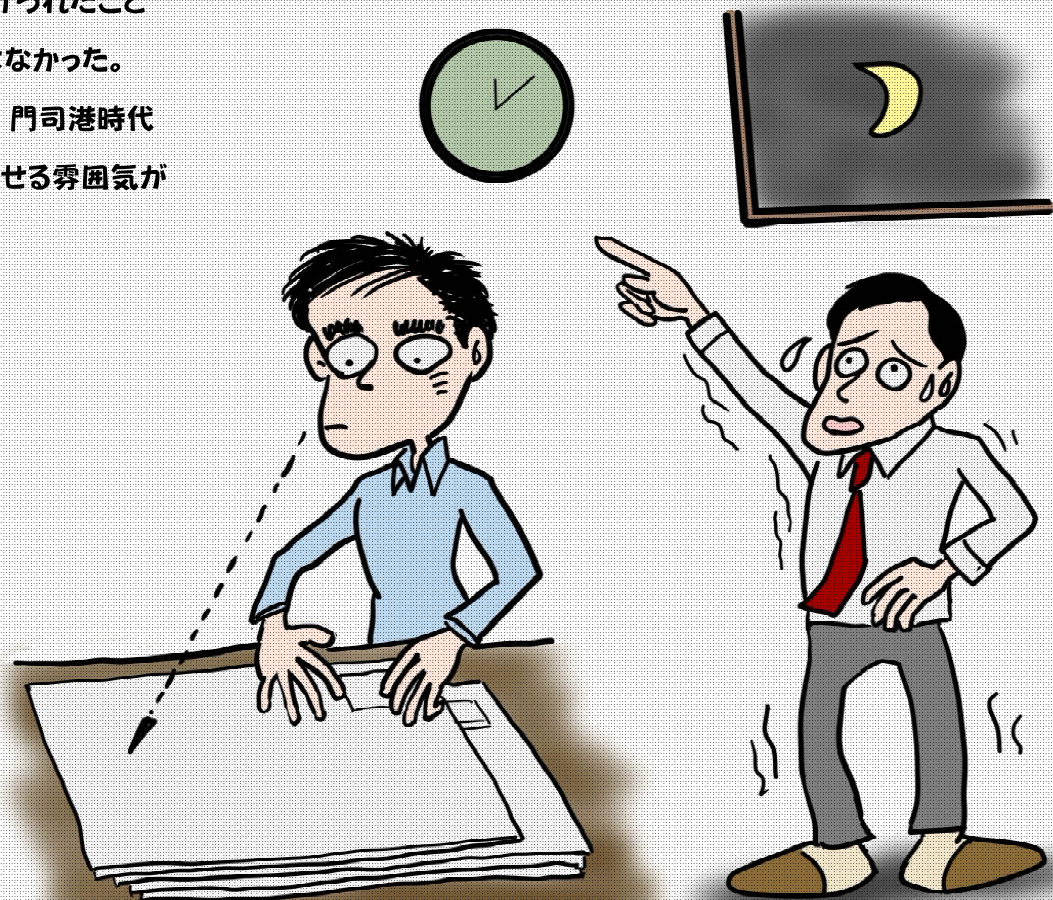
日交のTさん

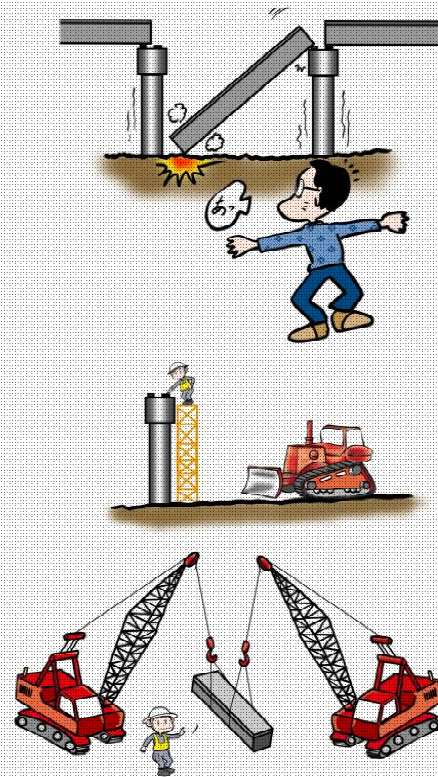
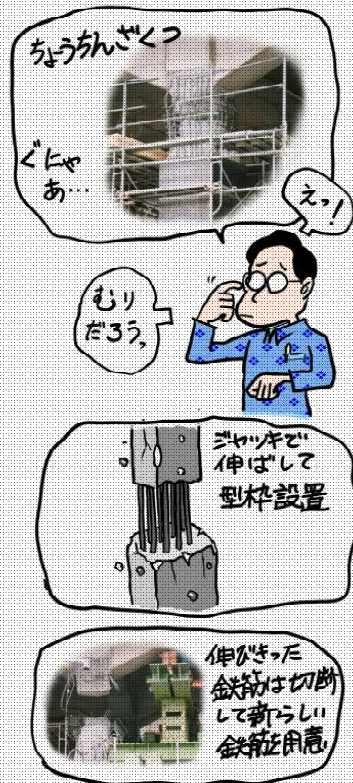
1991年 JR九州連立化高架橋設計

当初JR九州の工事関係部署は門司港駅近くの旧国鉄の古い施設を使っていた。日本交通技術の支店も小倉にあったが、その後各地の連立化を20件以上担当することになったKさんは、当局からも「日交のKさん」と呼ばれ信頼が厚かった。

1992年 JR九州連立化高架橋設計

時には竣功検査が終電間際まで続けられたこともあった。それでも苦痛を感じることはなかった。
その後、博多に移転することになるが、門司港時代は、建物もひとともまだ国鉄時代を思わせる雰囲気が残っていた。



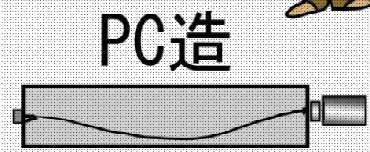
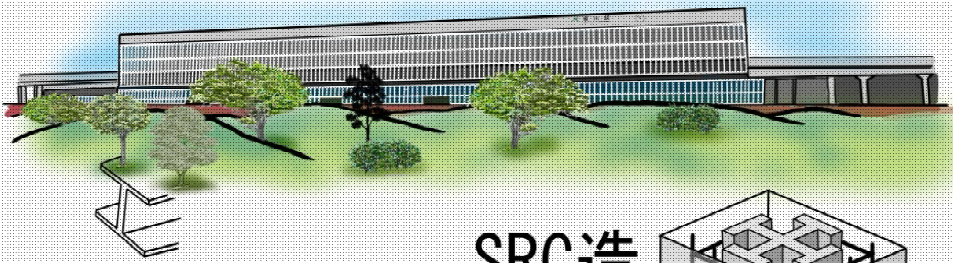


1995年 阪神大震災現場踏査

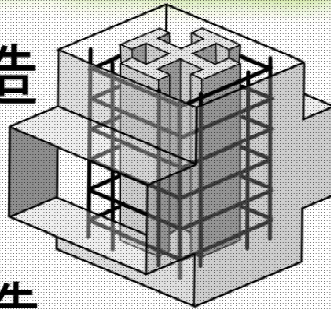
被災後の神戸の街からは色が消え、全てが灰色だった。

そして、わずかに離れた神崎川を越えて大阪市内に戻ると、そこには普段と何う変わることもない日常が広がっていた。

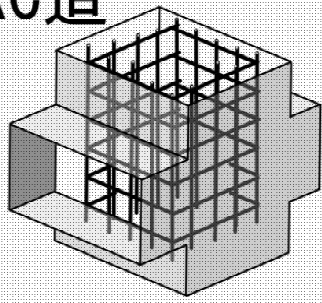
JRの鉄道は4ヶ月後には復旧し、世間を驚かせた。



SRC造



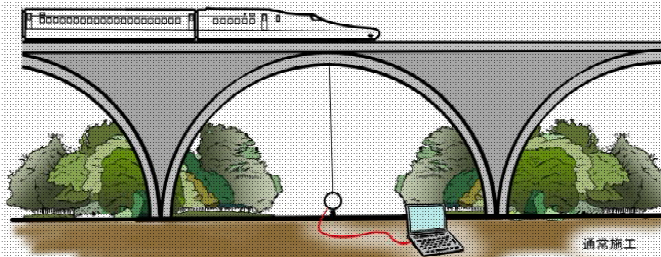
RC造



1995年 旭川駅高架橋動的解析

駅部高架橋は大規模なためRC、SRC、PC部材を組み合わせた複合構造になっている。

耐震設計には初めて時刻歴応答解析を用いている。



2000年 第三馬淵川橋梁詳細設計

計画から設計、施工まで様々な紆余曲折を経て橋梁は完成に漕ぎつけたが、試験車両の入線を経て安全が確認され、ひとまず胸を撫で下ろした。

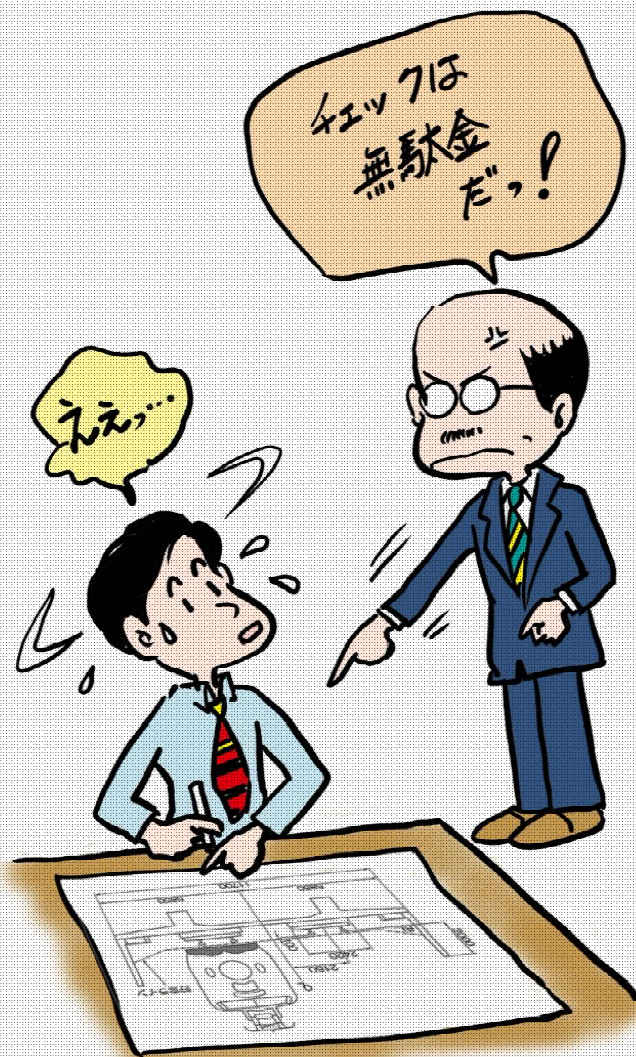
その後何事もなく20年以上を経過しているが、今でも大きな地震の度にニュース速報が気になる。



2006年 東北縦貫線耐震設計

納品の前日に設計ミスがあることがわかり慌てた。
同僚のG君とK君が徹夜で修正作業に協力してくれ、
無事納品に間に合わせることが出来た。

数年後、配属先が変わった彼らは会社を辞めていった。



2007年 業績評価制度が始まる

会社の長期低落傾向に対するカンフル剤として業績評価が導入されたが、その裏では設計業務の手抜きが密かに始まっていた。



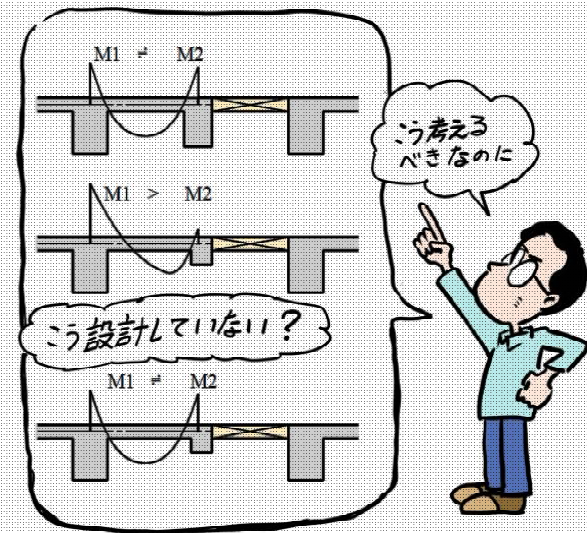
2009年 北武コンサルタント入社

日本交通技術(株)を退職し、翌日北武Cに入社。
念願かなって? 北海道の会社である。勤務地は東京事務所開設のため、神田錦町にあったグループ会社ビルの一角に間借り。

2018年 横浜市営地下鉄補修設計

夜間の現場調査に基づき、補修設計をおこなう。
それまでの新規設計と異なり、既存構造物の補修
が目的となり、それなりの難しさもあった。
鉄道は多くの夜間作業によって支えられている。





2021年 日本交通技術(株)に戻る

10年ぶりの設計現場では外部委託が進み、それと同時に社内では驚くほど技術的な劣化が進んでいた。



2022年 設計照査

明らかに隠蔽と思われる言動が、設計現場の上の方からも聞こえて来るようになった。交通技術のコンプライアンスも落ちるところまで落ちたと言われるようになった。

2024年 日本交通技術(株)を二度目の退社

本社ビルは免震構造になっている。わずか8階建ての小さなビルを取えてそうしたのは何故か、残された人たちにはそのことに思いを巡らせて欲しい。



終わり