

秋建時報

<http://www.a-kenkyo.or.jp>

秋建時報

平成24年11月1日(第1222号)



発行／(社)秋田県建設業協会

秋田市山王四丁目3番10号

TEL 018(823)5495

FAX 018(865)2306



絵 白澤 恵舟

「仲良し落葉」

常置委員会を開催

発注機関に対する意見・要望等をとりとまとめ

秋田県建設業協会は10月1日から5日にかけて常置委員会(労務・建築・土木・経営)を開催した。

今回の各委員会では、発注機関への意見・要望事項を中心に協議が行われ、労務、土木、経営の三委員会においては、各委員から集約した意見・諸問題の

提起・要望事項を整理し、今後合同で秋田県当局との意見交換会実施を予定。また、建築委員会においては、県の建築格付A級の企業を集め、昨年度も実施した秋田県当局との意見交換会を予定する。



[協議・提出テーマ等]

10月1日 労務委員会

- ・積算について
- ・労務費について
- ・労働災害防止への要望提案

10月4日 建築委員会

- ・秋田県建設部との意見交換について

10月4日 土木委員会

- ・工事監督、設計変更、協議等について
- ・総合評価落札方式について

10月5日 経営委員会

- ・適正な公共事業予算の確保と地域バランスについて
- ・地域振興局の発注について
- ・低入札調査基準価格、最低制限価格について

秋田県議会建設振興議員連盟

視察調査協議会を開催

地域の抱える問題を調査

秋田県議会建設振興議員連盟(北林康司会長)は、10月15日、湯沢グランドホテルにおいて、県南3地区(仙北、平鹿、雄勝)を対象とした視察調査を行った。

調査は県内建設業の実情を把握する

とともに、健全発展に寄与することを目的に開催したもので、県議会議員16名、業界関係者ら33名が出席。

各地区協会から提出された、地域の抱える諸問題や、秋田県入札契約制度について懇談を行なった。

最後に北林議員連盟会長が「提出いただいた要望、意見につきましては、県議会で再度検討するとともに、議員連盟としても県当局と話し合いをしていきたい」と締めくくった。



協会

建設廃棄物の適正処理に関する講習会



秋田県建設業協会は建設六団体副産物対策協議会、建設マニフェスト販売センターとの共催で10月16日に「建設廃棄物の適正処理に関する講習会」を秋田県JAビルで開催した。

この講習会は建設業と環境との関わり、廃棄物の処理手続きや法令について工事施工者に理解を深めてもらうことを目的に開催。当日は建設企業、中間処理関係者85名が参加した。

講義の第1部では、株式会社イオリナの村上泰司代表取締役、清水建設株式会社・安全環境本部の名知洋子氏を講師に、建設廃棄物の適正処理をテーマに、産業廃棄物の排出状況、不法投棄の現状などを例示し、建設業と環境問題とのつながり、また、廃棄物に関する諸法令や処理手続きなどを説明。第2部では、平成22年4月1日施行の改正土壌汚染対策法について、株式会社フジタ・建設本部エグゼクティブコンサルタントの阪本廣行氏が建設工事において留意すべき事項を説明した。

(財)建設業福祉共済団から

建退共秋田県支部から

※上記の記事はホームページに掲載されています。

<http://www.a-kenkyo.or.jp>

秋田・鉄路の情景

Vol.
2

「三線軌条」

秋田新幹線(奥羽本線)
峰吉川駅～神宮寺駅

文と写真/加藤隆悦

フリーカメラマン兼フリーライター
取材・執筆歴/旅の手帖、WoodyLife、
ペンチャー・リンク、郷、ある他
海外取材歴/ドイツ、アメリカ、ブラジル
写真塾・写楽 主宰/写真教室、撮影ツアー
企画等



秋田新幹線は1997年3月の開通だから今年で丸15年になる。来春には現在より高速で走れる新型車両も登場し、秋田～東京間で10分ほどの所要時間短縮が見込まれている。秋田新幹線の「第二世紀」のスタートと言えようか。

新幹線と言えば、本来はカーブとこう配を緩くし、道路とは立体交差にして踏切をなくした新線を建設してひたすら高速化を目指すものである。そんな中で秋田新幹線と山形新幹線だけは、既存の在来線を改良することで新幹線列車が在来線区間に乗り入れられるようにするという手法がとられた。速達性よりも乗り換え不要の利便性を第一義とした形だ。建設コストの抑制と早期完成の狙いもあったことだろう。

在来線の改良だから、基本的にはレール幅を広げただけ。在来線は左右のレールの幅が1,067mmだが新幹線は1,435mmになる。レール幅さえ広げればとりあえず新幹線車両を通すことは出来る。ただし、その他の諸々の条件があるので秋田山形両新幹線には他の新幹線列車を入線させることは出来ない。

新幹線と言いながら、踏切もあるし単線区間もあり、途中駅では「反対列車行き違いのため停車」という、およそ高速列車らしからぬ「のんびりさ」もある。

奥羽本線秋田～大曲間は、元々在来線の複線だったところを、片方を新幹線用にレール幅を広げ、単線の在来線と新幹線が並行して走るといった形態になっている。この中で唯一、峰吉川駅～刈和野駅～神宮寺駅の区間だけは、片方の線路を三本レール(三線軌条)にして在来線列車も新幹線列車も走れるようにしている。この区間では秋田新幹線は複線となり、駅で反対列車待ちをすることも無い。

実はこの三線軌条は全国的にも非常に珍しく、日常的に営業列車が行き来する路線としては唯一の存在だ。途中駅(大曲駅)で進行方向が変わる新幹線というものも全国唯一だし、なかなか風変わりというか、ユニークな、秋田新幹線である。

密集・拡散・羅列

菅 禮子

プラスチックの小さな筒型の容器に押し込まれたツマヨージ。先端は下に上部は丸いアタマがつまっている。

ある夜、TVで巨人対中日の野球を観戦中ぎっしりとつまった観客席が目に入った。

「あ！ツマヨージ」と思わず心中で声をあげた。

話は変わるが、昨今のTVを観ていると溜息が出てくる。

例えば対談中の出演者——あるいは舞台上、熱唱する歌手の背景にセットされた映像——は背景全体に拡散する、あるいは羅列する水玉であったり、その他なにやら得体の知れない紋様がのたうつようにめまぐるしく動く。これらの映像に眩惑されて、出演者の話が頭の中に入って来ない——これでは出演者の話の貧困な内容をカバーするために、視聴者の目を奪うこのような動く背景をわざわざセットしているとしか思えない……あまり目が廻りそうな映像は即チャンネルを変えて観ないようにしている。

恐らく少荘気鋭の制作者たちが、アタマをしぼって創出しているのであろうが——

こういう派手で大がかりな演出は、即現在の社会現象の反映にほかならない気がする。

エロ、グロ、ナンセンス——のなんでもありの一切のみこんだ世相。詐欺、暴行、殺人の横行する一方で、刹那刹那の快楽に生きようとする若者たち——物は溢れ、快適、飽食の中で——にとっては国の経済がどうなるかが、竹島や尖閣諸島が外圧によって国家の威信が傷つけられようが、少しも関心を持たない。今現在が己の好みで充実していればよいのだ。

スポーツに例をとれば応援席の彼らは、たちまちケースの中のツマヨージの頭の如く密集して怒濤の声援を送る……言うておくがわたしはそれが悪いと言っているのではない。こんな世相の中でも孜々として研究に打ちこみ、ノーベル賞を獲得しているいわゆるエリートたちの存在がある。問題はそういうエリート集団から疎外された、あるいは興味関心を持たない大多数の人々——が一

度そのエネルギーを以て暴徒と化し日本の社会の根底を揺り動かし、ひっくり返しかねないということのある危惧、杞憂を持って眺めているのだ。

ああ人栄え国亡ぶ

盲たる民世に踊る

治乱興亡夢に似て

世は一局の碁なりけり

“昭和維新—青年日本の歌”と称されるこの詩は大正デモクラシーを謳歌していた日本国中を震撼させた、一部の青年将校達によるクーデターを謳ったものだが、こういったいわゆるテロリズム(暴力)あるいは外圧によらずとも自助努力でこの日本を秩序を保ち事あれば扶け合う健全な社会にしたいものだ。

ツマヨウジの頭的現象はまだある。この国の家——玩具の箱のような外観の家々——

数十年前に秋田を訪れた司馬遼太郎さんが筆者に直接仰言られたのに「秋田にこそ、古き佳き時代の家々のたたずまいが観られるであろうと期待して来たのですが、いやア裏切られましたね。街の家々だけでなく、農家も亦、コンクリートにアルミサッシの現代風の家ばかり……」

あえて言うとそんな家ばかりではない。今尚数十年から百年以上の家は現在でも存在する。しかし、それらの家はチャチでない豪壮な外観だが、軒は低く、内部は薄暗い。昼尚屋内に電燈をつけている。

司馬さんが慨嘆されたアルミサッシの玩具のような現今の家々は外観はチャチでも、内部は滅法明るく、清潔であるのだ。

ただ、ツマヨージの頭を並べたような、どれもこれも同じ外観なのがいただけない。

中には風呂屋のようなタイルを外壁に貼ついているのがあって、ギョッとさせられる。

創り手たちのそのセンスのなさ、やはり、舞台やテレビの画面に心血を注ぐ若手の舞台装置家のように建築業界も、より個性的なツマヨージの頭でない新しい波を起こしてほしいと思うのだ。