

秋建時報

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

秋建時報

平成26年3月1日(第1238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



協会

東北地方整備局と意見を交わす

地域建設業に関する意見交換会

秋田県建設業協会は1月31日、地域建設業に関する意見交換会を開催し、東北地方整備局からは國松廣志企画部技術開発調整官をはじめ、河川国道事務所など県内出先事務所の所長が出席。秋田県建設業協会からは村岡淑郎会長と各地区会長・協議員が出席した。

会議では始め、東北地方整備局から情報提供が行われ、平成26年度予算の概要から国土強靱化の推進ほか諸制度について説明があった。

意見交換においては、協会側から入札契約、施工管理、資機材、安全管理の4項目について意見が提出され、▽設

計変更ガイドライン等に基づいた受発注者の対等なコミュニケーションや変更にかかる経費の適切な計上▽ワンデーレスポンスの更なる浸透▽建設資材・労働力確保のため県内工事に対する余裕期間の設定・活用▽積極的なリスク回避のための仮設費計上など、工事を円滑に推進するための協力を要望した。

また、そのほか基礎資料として、昨年に協会の経営委員会において実施した資材等購入・積算単価の調査結果、会員企業における雇用に関するデータを紹介した。

人材確保・育成推進協議会を開催

地域建設業に関する意見交換会

県協会では、平成26年2月12日(水)秋田ビューホテルにおいて、平成25年度秋田県建設産業人材確保・育成推進協議会(会長・川上洵 秋田大学名誉教授)を開催した。

協議会には、業界や行政機関、教育機関の代表者などを含めた委員12名が出席。

初めに、人材確保・育成推進協議会川上会長が、「本年度は秋田県だけでなく全国的に大きな災害に見舞われた。既存の物が脆弱になった為と思われる。その為、国では「国土強靱化基本法」を成立、「国土強靱化推進室」が設置され、予算も拡大された。大震災による東北復興、東京オリンピックに向けた都市中心の交通網の充実等、公共事業が大幅に拡大すると思われるが、人手不足、資材の高騰により予算はついたが、きちんとした構造物が作れるのか深刻な問題が懸念される。このような背景を踏まえ、本日は協議会の中での現状と平成25年度の活動、平成26年度の事業計画を事務局より報告していただき、長期的な展望についてご意見を伺いたい」とあいさつ。

引き続き協議事項に入り、26年4月新卒者採用予定と26年3月高校卒業予定者の建設業への就職状況の調査結果が報告された。また、25年度の活動状況が事務局より説明され、秋田労働局からは最近の雇用失業情勢などが示された。

その中で、新規採用内定者数は96名から83名、採用企業数も56社から53社と昨年を下回った。また、支部別採

用数は、由利が8名から10名、仙北が8名から16名の増、他支部はすべて減となっていることを報告。この結果を受け、業界側から「景気はよくなっているが、全国的、東北の格差、秋田県内での格差が採用者数にも表れている」「問題なのは「専門技能者」の不足。技能者なくしては現場はなりたない。世間からもっと評価・補償されるべきだ」と指摘。また、技能組合側から「新卒の就職希望者は「社会保障完備」を重要視する。職人の世界も安全・安心に働けるよう労働条件等会社組織にシフトしていく必要がある」と述べた。

教育機関側からは、「最近の生徒達は3Kという意識がなく、専門を生かしたい、震災復興の現場へも喜んで行くという使命感も持っている」「小中学生の段階で、人材育成し興味を持たせる為には、企業側から講師を招き、親も含めた体験型の出前講座等の実施が効果的。」との声があった。これを受けて行政側からは「労務単価は上がってきているが、社会保障の問題や待遇の体制整備が急務である」とし、さらに協会から「事業主団体として、平成25年2月に5年の中長期を見据えた指針を作成し高校生を対象とした「就活ゼミ」の実施、「建設経理士」の資格取得、「三次元CAD」の実施等、人材確保・育成、技術の継承をサポートし、技術力向上として「長期的研修」「土木施工管理士受験準備」について支援して行く」とし、協議会としても今後、情報収集に努め研究していくこととした。



秋田・鉄路の情景

Vol.
16

「まだ夜行列車に乗れる！」

寝台電車583系



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、
ベンチャー・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

今年3月のJRのダイヤ改正で、長年秋田県民に親しまれてきた寝台特急「あけぼの」がついに廃止になる。

その後も秋田県内を走る寝台列車としては大阪と札幌を結ぶ「トワイライトエクスプレス」が残るが、秋田県内では停車駅が設定されていないので、実質的に「あけぼの」の廃止をもって秋田を発着する夜行列車は消滅してしまうのだ。

しかし、秋田から寝台列車で出かける旅がまったく不可能になったわけでもない。秋田には583系寝台電車があるからだ。定期列車として常時運行しているわけではないが、秋田や青森からディズニーランドに向かう団体ツアー列車や、同じく立山黒部アルペンルートなどを目指すパッケージツアーの足として、年間かなりの回数で運転されている。

運行が決まると新聞広告などが出るから、行先はともかくとしてもう一度夜行列車の旅を楽しみたいと思った時はチェックするといいたいだろう。

583系電車は秋田市橋山の秋田車両センター（通称・秋田車両基地）に在籍しており、運用のない日は基地内の四ツ小屋駅寄りのはずれに留置されている。

この電車が誕生したのは、東北新幹線が開通するはるか昔、大阪万博の2年前の1968年である。夜は寝台列車として、日中は通常の座席の特急列車として運行され、よく“稼ぐ”電車であったけれども、やがて訪れる新幹線時代の到来のため、活躍する期間はそれほど長くはなかった。

電車で車齢45年と言えはかなりの古参になる。実際、同系列車両は老朽化のためにほとんどが廃車になっていて、仮に秋田の583系に不具合が生じたら、もう代わりになる車両はないはずである。たとえば県内高校野球部の甲子園出場が決まって応援列車を運行するとか、夜行列車が走る機会があっても、「寝台列車」での旅というのはもはや風前の灯。

寝台特急「あけぼの」も、ゴールデンウィークなどの多客期には臨時列車として走るようだが、あの車両もかなり老朽化が進んでいるので、今後何年も継続されることはないだろう。

乗れるうちに乗っておきたい…、というのが秋田発着の寝台列車なのだ。

男鹿半島、冬の磯遊び

永井登志樹

気温に季節の変化があるのと同様に潮位（海水位）にも季節変化があつて、日本の多くの沿岸では夏から秋にかけて潮位が平均より高くなり、反対に冬から春にかけては潮位が低くなる。

太平洋と違って日本海は海峡によって隔てられた内海なので、干満の差は太平洋側よりずっと小さいが、冬から春にかけてほかの季節と比べて干潮時の海水位がとても低く、特に大潮の時は顕著で、潮枯れともいわれるほど潮が引く。その理由は1年を通じて異なる地球の地軸の傾きと関係があるらしい。また、北日本海側では、海水位の変化は潮の干満より気圧の変化によるものが大きいという研究発表もあるから、冬季～春季の気象とも関連があるのかもしれない。

朔（旧暦1日）や満月（旧暦15日）のころには、月・太陽・地球が一直線に並び、月の潮汐力（太陰潮）と太陽の潮汐力（太陽潮）とが重り合うため、潮位の高低差が大きい大潮となる。冬から春にかけての大潮の時期には、潮が引いて普段は見ることのできない岩礁がいたるところで姿を現し、冬の男鹿の海ならではの景観が広がる。

冬の日本海は低気圧が襲来する荒海のイメージだが、いつも時化しているわけではない。大潮とその前後に、冬空に時折晴れ間がのぞく穏やかな日もある。そんな時、男鹿半島の磯辺に暮らす人たちは、潮が引いた岩場に出て、岩海苔の採取、タコ（ミスダコ）捕り、ナマコ（海鼠）拾いなどに精を出す。

ナマコは水温が高い夏になると岩礁の陰や石の下などの暗所で仮眠状態になり、冬眠ならぬ夏眠をするという。冷たい海が好きなので冬に活動が活発になる。だから身が引き締まって美味しい冬が旬である。

ナマコ拾いとともに、冬の磯浜ならではの風物詩といえるのが、タルイカ拾い。タルイカは食用になるイカとしては最も大きく、体長1メートル以上、大きなものは重さ10～20キロにもなる。正式な名はソデイカといい、山陰や北陸地方ではアカイカ、ベニイカなどとも呼ばれているらしい。

もともと赤道付近で生息する暖海性のイカで、秋から冬にかけて対馬暖流に乗って日本海に入ってくるが、海水温が低下してくると衰弱し、死んでしまう。それが冬の季節風に乗って海岸近くに寄ってきて、満潮時に浅いところに漂着する。潮が引くとそのまま砂浜や岩場に打ち上げられているので、それを文字通り「拾う」のである。なので、タルイカ拾いは干潮の時、それも誰もいない早朝が狙い目である。



鵜ノ崎海岸の小豆岩

特別な道具も仕掛けもいらないので誰でも手に入れることは可能なのだが、拾える確率は朝早く浜辺に行く回数に比例する。朝寝坊で「ひやみこき」の私のような者には、そのチャンスはほとんどないといつていいだろう。それに運のない人も…。

日本海の沿岸部で暮らす人以外にはあまり知られていないイカだと思っていたら、最近では短冊状にして回転寿司のネタなどによく用いられているようだ。身が厚くもちっとした歯ざわりが特徴なので、食べたことのある人も多いのではないだろうか。

タコ捕り、ナマコ拾い、タルイカ拾いは、いずれも実益を兼ねた冬の磯暮らしならではの楽しみといえるが、これにもうひとつ磯遊びも加えたい。磯遊びといえば夏の海水浴を兼ねたものと思われがちだが、実際は潮が引いた岩礁地帯を自由に歩ける冬から春にかけての季節が、もっとも適しているといえる。なかでも男鹿半島南岸（南磯）の鵜ノ崎海岸は、満潮時には海面下

になっている浅瀬が干潮時に沖合へ200～300メートルの幅で広く顔を出し、夏とは全く違った表情を見せる。

鵜ノ崎海岸のさながら洗濯板のような浅瀬は波食台といい、大地が波に削られて平らになった地形である。この波食台には、小豆岩と呼ばれる球体の岩石が点在している。丸い形が愛らしく見えるからだろうか、おぼこ岩ともいうこの岩石は、地質用語でノジュール（nodule）という。

ノジュールとは、化石や砂粒などを核としてそれに珪酸や炭酸塩などが集まり

固まってできたもので、日本語に訳すと「団塊」。「団塊の世代」の用語でお馴染みだが、「周囲より固い塊」を意味することばである。鵜ノ崎海岸で見られるのは、粘土質の成分と石灰質の成分がまじった泥灰岩で、カルシウムやマグネシウムなどの炭酸塩鉱物を含んでいる。

およそ1000万年前に堆積した女川層という地層の中にできたこの不思議な岩の塊は、長い時間をかけて大地が波などでけずられていくにしたがって、徐々に姿を現してきたのだろう。鵜ノ崎海岸で見られるさまざまな形をしたノジュールは、男鹿の大地の途方もない時間の経過を物語るタイムカプセルのようにも思える。

小豆岩は、満潮の時は頭だけ出しているのを目立たないが、潮が引くと全体の姿を現す。潮位が低くなる冬から春、特に3月の今ごろが、鵜ノ崎海岸の小豆岩観察には絶好の季節ということになる。インターネットや新聞の気象情報で潮位時刻をチェックして、日中に-20以下の干潮の日があつたら、鵜ノ崎海岸へ磯遊びに出かけることをぜひお勧めしたい。