



ある土木屋の変転（鉄道屋→不動産屋→ゴルフ屋）

CVV / 森 俊彦

[プロローグ]

物心が付いた頃から、鉄道好きであった(らしい)。祖母から聞かされた話である。

神戸の国鉄(現 JR)・六甲道駅の近くで生をうけ、歩き始めた頃から、汽車や電車を見に連れて行けとせがみ、線路脇の枕木柵の間から、行き来する列車を飽きもせず眺めていたらしい。或る時、姿が見えなくなって、大騒ぎして探していたら、三宮に居たことがあったこともあったとのことである。幼稚園にあがる前のことである。

このようなことが、地にあつて、大学に進んだ時から、鉄道会社に勤めたいという心が決まっていた。事務系は、生来苦手であったので、勿論、技術系である。土木を専攻したが、広い鉄道分野の中で、何故土木かと言われると、「そこに線路があるからだ」というのが、私の答えである。

こうして、土木全般を学びながら、橋梁、橋台、橋脚等の設計を含む鉄道工学には、特に身が入った。

3年の夏休みには、国鉄のある保線区でアルバイトをさせて貰い、おまけに、最終日には、保線区長さんの計らいで、機関区の許可を取ってもらい、制服貸与で、蒸気機関車にも乗務させてもらった。これは、自分の将来忘れえぬ嬉しい思い出である。

4年の夏休みには、就職希望含みで、関西私鉄の"K"社でアルバイト実習をさせてもらった。

土木工学専攻の5名が参加し、何箇所かの曲線を測量し、適切な緩和曲線を入れて、カント、スラックを計算する仕事であったが、真夏の炎天下で測量し、一生懸命、タイガーの手回し計算機を駆使しながら、実習したことが、鮮明に思い出される。

結果的には、この5名が採用され、自分自身、念願の鉄道屋としてのスタートを切ったのである。

昭和36年(1961年)4月であった。

[鉄道屋時代]

[失敗談]

昭和30年代後半は、まだ車も少なく、道路と鉄道の立体交差も少なく、鉄道横断は踏切であり、少し大きな踏切には、踏切警手が常駐していた。構造も、板石か枕木であった。

警手のいる踏み切りはよかったが、警手の居ない踏切で、板石や枕木が車の通行で浮き上がり、電車が引っ掛けるという事故が、しばしばあった。悪くすると、脱線事故に繋がる恐れがあり、それを防ぐため、コンクリートで作った剛接ブロックが考案され、全社的に、踏み切りの剛接化が始まった。

昭和41年、踏切剛接化工事で、失敗をやらかした。

工事は、最終電車が通過した後、レールを取り外し、旧の板石を取り除いて、前もって製作したある踏切ブロックに据えかえる作業である。

その踏切は、大阪の都心に近い踏切であった。都心に近いということは、終電が遅く、初発が早い、作業時間としては条件の悪いところである。実働4時間弱の工程である。

予定通り、レールをはずし、板石をめくって、路盤の整齊に入ったところで、猛烈な驟雨に見舞われ

た。とても作業を続けられる状態でなく、小止みになるのを待ったが、30分もロスをしてしまった。必死で復旧作業を行ったが、レールを元に戻した段階で、上りの初発電車が来てしまった。手前で止めて、事情を話し、作業を急いだが、レールの締結を終わった時には、10分過ぎていた。

初発を、10分遅らせたということは、雨の事情があったとはいえ、乗客に大変迷惑をかけてしまった。幸い、今日のような新聞沙汰にはならなかったが、痛恨の一事であった。

[出来事]

昭和44年、営業局勤務時代の頃のことである。

或る日、保線区から連絡が入った。どうも、線路の状態がおかしいという。通り(線路が真っ直ぐな状態)が歪み、何回か修正したけれども、同じように歪んでしまうという。

真夏には、レールの伸びで、はみ出しが起こることがあるが、時期的にも合わない。

早速、現場に出向き、現場の担当者から詳しい様子を聞き、状態を見てみると、どうも地盤が動いているらしい。地形的に、線路は谷底を走り、近くに、国鉄・関西線の、有名な「亀の瀬」の地すべり地域があるので、地すべりらしいとピンときた。

直ぐに、対策チームが結成され、観測点を設けて、昼夜観測するとともに、地形、地質の調査を行いながら、最悪の事態を考えて、線路の付け替えの検討も始めた。

観測を続けていると、わずかずつではあるが、地盤の移動は進んでいる。線路の南側には、川幅10m程の2級河川が西に向かって流れている。そのまま押されてゆくと、川までは僅かしかなく、危険なことは明白であった。

今の場合、線路を、川の更に南側に移設するしか方法が無く、それが最も安全であるとの結論に達し、直ぐ諸準備に取り掛かった。線路を移設するに当たっては、1ヶ所川を横断しなければならぬが、設計を外注している時間が無く、その設計を命ぜられた。

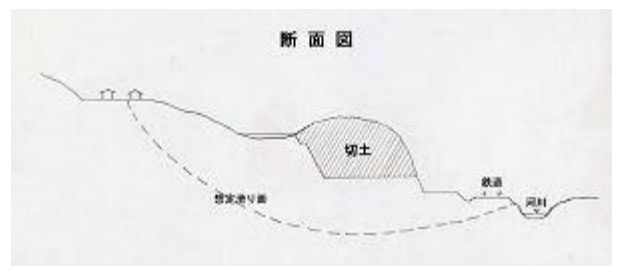
幸い、川幅が10m程なので、適当なプレートガーダーが無いかと探してみると、資材部から、過去の河川改修であがった、ほどよいのがあるという。それをチェックして、再使用することにして、直ぐ、橋台の設計を行った。

こうして、緊急事態ということもあり、1ヶ月あまりで、約300mの線路の付け替えが終わって、昼夜の警戒から、一応開放され、関係者一同ほっとした。

その後、この地すべりの解明を、調査会社に委託し、調査した結果、北側の山の中腹で道路の工事を行った際、斜面で相当量の土のカットを行っており、そのカットのために、安定していた斜面のバランスが崩れて、滑りを起こしたらしいことが判明した。地質によるところもあったと思われるが、滑り面を想定して、斜面の力学的安定計算を行うと歴然と結果が出た。

斜面を工事する場合の、よい教訓であった。

私の設計した橋梁は、1991年、新しいトンネルを通るショートカット線に切り替わるまで、21年間使用され、廃線後の今も、橋台だけ残っている。



[不動産屋時代]

K社は、沿線が長いこともあり、旅客誘致のため、住宅開発を目的とした用地買収を、戦後の早い時期から行ってきた。昭和30年代に入って、開発を具体化し始めていたが、経済情勢などから、ピッチは緩やかであった。

昭和 40 年代半ばになり、田中角栄内閣が、列島改造をぶちあげ、開発ブームが到来した。

昭和 46 年、系列の不動産会社に出向を命じられた。晴天の霹靂であったが、不動産部門の住宅開発は、魅力的であった。

最初に赴任したのが、沿線の M 県の「住宅地」開発事務所であった。

ここは、総面積 380ha の土地を、8 工区に分け、個人施行の区画整理事業として推進中で、丁度 5 工区の造成中であつた。着任間もなく、ここでも失敗をやらかした。

[失敗談]

朝、出勤すると、地元の人達数人が、血相を変えて待ち構えている。事情を聞いてみると、水路を壊しているという。直ぐ、現地に行くと、やはり、20m 程壊してある。現場の監督に聞くと、水が流れていないので、復旧前提で取り壊したという。地元への、説明・了解が抜けていた訳で、こちらの失態である。農家にとって水路が如何に重要であるかは、鉄道時代から重々承知していたので、まさに、平謝りである。その場では、許してもらえず、集会に呼び出され、こっぴどくつるし上げられた。平身低頭謝罪の結果、水路を延長して改修することで、ようやく宥まった。

苦い経験であつたが、この事件後、急速に地元とのコミュニケーションが良くなり、いろいろな協力が得られ、結果的には、災い転じて福となつた。

[出来事]

M 県の住宅地開発は、先にも述べたように、当時としてはまだ珍しい民間の個人施行区画整理事業であつたので、国にも注目されていたのか、ある時、建設省の計画局長を団長とする視察団が視察に来られた。メンバーは、建設省主体であつたが、中に農林省の保安林の担当官もみえた。説明、案内は、勿論、会社の幹部が行つたが、現場の担当者として、自分も名刺交換をさせてもらった。

開発としては、前の工区の工事が進みだすと、次の工区の申請を行う。市→県→国と書類が上がって、認可が降りるまで、1年以上かかるのはざらであつた。特に、区域に保安林があり、その解除申請を伴う時は、許可が長引く。

この時も、先の水路事件の工区の工事が進んでいる段階で、次の工区の申請書も提出してあつた。工事の、合間を縫って、市や県に申請書の上申催促に出向くのも、我々の重要な仕事である。書類が、何処にまわつた、何処で止まっているで、一喜一憂しながら認可を待つのである。書類が、県から国に上がると、民間から出向くわけにゆかず、県の担当部署を通じて、催促してもらうのが、通常である。次の工区の申請も、やっと県から国に上がっていたが、随分日が経つたある時、農林省の保安林担当の所に書類が行っていると県の担当官から情報を貰つた。

その時、ふと閃いたのが、過日視察してもらつた農林省の担当官である。

直接、催促する訳には行かないが、視察のお礼という形で、訪問してみようと思ひ立ち、申請要務ということで、東京に出張した。

担当官本人に、アポをとるわけに行かず、飛び込みであつたが、運良く在庁で、名刺をみて、機嫌よく面会して下さつた。過日の視察のお礼をのべ、その後の進捗状況などの説明をしたあと、実は、次の工区も申請させて貰っていると話をすると、書類を探してみましようかと、山ほど積んであつた申請書類の下の方から、M 県からのこれですね、と探し出してくださつた。まさに、自分達の書類で、嬉しかったが、早くとは言えずに、よろしくお願ひします、と言つてお別れした。

それから、何と 10 日ほどで、県から認可がおりたと、連絡が入り、飛び上がって喜んだ。つくづく、人と人のコミュニケーションの大切さを実感した出来事であつた。

[ゴルフ屋時代]

会社は、住宅開発に適した沿線用地は、それぞれ開発計画の図面を作り、長期計画を立てて、進めていたが、住宅に適さない土地利用を、いろいろ考えていた。

M 県の A 町で、別荘とゴルフ場(K カンツリークラブ)を開発した時に、隣町 H 町でも土地を買収して保有していた。

住宅開発の現場から、不動産会社の本社に帰っていた自分が、その土地のゴルフ場開発計画を担当することになった。基本的な平面図が出来、概略の事業費が出た段階で、役員会で GO が出て、具体的な作業は、造成部門にまわった。造成部門担当で、用地の追加買収、地元交渉、申請許可をクリアして、造成の最盛期と思われる、昭和 59 年 12 月に、K 社が M 県で開業していた 3 ヶ所のゴルフ場を営業管理している系列のゴルフ場会社に出向の辞令が出た。造成中のゴルフ場を、西の「川奈」のようなゴルフ場にせよ、との命令である。

事実、期待がこもり、7 割方工事が進んでいた段階で、本社の会長直々の要請で、当時の広野ゴルフ倶楽部理事長で、日本ゴルフ連盟会長乾豊彦氏の視察を仰ぎ、全ホール丹念に見てまわって頂き、バンカーの配置、コースの仕上げなど貴重なご意見、ご指導を賜った。

何よりも、敬服したのが、造成中のコース視察とあって、帽子、ズボン、長靴までご持参であったことである。要請を受けた視察といえ、まさにゴルファーの心得の原点を教わった気がした。

厳しい方というイメージを持っていたが、視察後のホテルでの夕食後のバーで、いろいろゴルフ談義を聞かせて頂いたあと、広野はビジターだけのプレーを認めていないが、私が支配人に言っておくので、是非一度プレーにいらっしゃいと気安く言って頂いたことが、大変嬉しかった。

それから、日を置かずして、広野でプレーをさせてもらったが、非常に丁寧な歓待を受け、恐縮した。

このような経緯を経て、従業員を採用し、教育を終わって、昭和 62 年秋、「H カンツリークラブ」が、K カンツリークラブの姉妹コースとして無事オープンした。

この時から、土木屋を卒業し、ゴルフ屋に転向した。

[出来事]

H ゴルフ場は、折からの、バブル時代の到来で、オープン以来、来場者、収入とも順調な滑り出しであったが、平成元年夏、思わぬ出来事が出来た。

U 市にあるゴルフ場の会社の本社で会議中に、H ゴルフ場から電話が入った。

ゴルフ場の水を排水している先の入江で、赤潮が発生したという。赤潮は、プランクトンの異常発生で、過剰になると、真珠貝やその他魚介類が死んでしまう。ゴルフ場では、コース管理に、薬剤や肥料をどうしても散布する。そのため、排水には細心の留意をし、末端には、貯水池、排水処理場、ろ過施設などを設けるが、H ゴルフ場では、その上に、入江に、オイルフェンスも設置している。しかし、緊急事態なので、即、現場に急行した。そして、事情、原因調査は後回しで、直ちに、現在のオイルフェンスの外に、2 重のフェンスを手配して、翌日実施した。

地元の漁業組合は、当然、ゴルフ場に原因があると、苦情が殺到したが、この時期は、特別な肥料を散布した時期でなく、原因を誠意を持って調査するということで、了解してもらい、直ちに、検査用の水を採取し、地元の水産研究所で、水質検査をしてもらった結果、過度の富栄養素は検出されず、ということで、ゴルフ場側としては、一先ず胸をなでおろした。

その後の情報で、この時は、湾の広範囲で、赤潮が発生したことから、海域全般の問題であったということで、地元漁業組合にも納得してもらった。2 重に張ったオイルフェンスは、結果的には、不要であったが、緊急措置とその行動を評価してもらった出来事であった。フェンスは、その後数年、そのまま設置した状態で残しておいた。

[ゴルフ屋の独り言]

昭和 59 年にゴルフ場に籍を置いて、平成 13 年 12 月に卒業するまで、17 年間、自分の K 社生活の中で、最も長期間ゴルフ関係の仕事に従事した。

口幅ったい言い方をさせてもらおうと、ゴルフ場の計画、造成、採用、教育、オープン、営業、管理、運営、経営に携わり、K 社の中で、最ゴルフ通と自負している。

先に、敬服した、乾日本ゴルフ連盟会長の言動に端を発し、ゴルフを通して、様々なことを学ばせてもらった。

K カンツリークラブの支配人時代は、バブル期で、来場調整に苦労した時代であったが、その後の、N 県の H カンツリー倶楽部時代には、来場者が減る一方の時代で、収入確保に苦労した。

ゴルフそのものについては、支配人時代には、M 県の支配人会で、いろいろな委員会に籍を置き、競技会の世話や、競技委員なども務めてきたので、自ずとルールやマナーが身に付いたし、また、メンバーや来場のお客さんたちとの接触の中で、人との付き合い方も身に付いた。

その後、ふとしたご縁で、ゴルフ関連の作家であり翻訳家の夏坂健先生と知己を得、先生の著書を殆ど読破した。私から言えば、ゴルフの神様である。先生の著書からゴルフの真髄、歴史を学ばせてもらった。

「たかがゴルフ、されどゴルフ」。

自分では、ゴルフは人生の縮図的スポーツだと思っている。

- ・ルールを守る。
- ・マナーを守る。
- ・努力をする。
- ・自分を律し、人に迷惑をかけない。
- ・一緒の人たちと楽しくプレーする。
- ・ボールは在りのままプレーする。(自然体)
- ・奢らず、欲張らず、謙虚に振舞っておれば、自ずといい結果が出る。

自分自身は、アベレージプレーヤーであり、年とともにスコアも落ちてくるが、今後もゴルフの精神で、人生を全うしたい。

森 俊彦さんプロフィール

「キワニス」と言う有名な国際的なクラブがあります。世界の子供たちのための国際奉仕団体で、地域への奉仕活動を行っています。1915 年にデトロイトで創設され、日本には、1964 年に東京に入り、著名人もメンバーになっています。

森さんは、平成 11 年(1999 年)に創設された泉州キワニスクラブの、チャーター(創設)会員で、現在、2006 年 10 月～2007 年 9 月の会長を務めています。

彼のキワニスでの活動も活発で、国際キワニスのメインテーマ“YCPO(Young Children Priority One)”に沿って「児童虐待防止」キャンペーンを展開し、「かに道楽」本店と交渉し平成 19 年 4 月 6 日から 2 週間ほど、かに



の横に垂れ幕を設置させてもらうと言う、大技を実行しました。この活動は、国際キワニス本部のホームページにも掲載されています。

また、ラオス留学生を招待し、キワニスクラブで、ラオスに関する講演を行なう機会も創ってくれました。キワニスクラブの会長に選任され、さらに実行力を発揮していると言う事実だけで、いつも笑顔を絶やさない彼の人間性の大きさと（体も大きいですが）行動力が良く分かります。

CVVホームページの維持管理を一手に引き受けている、余人に代えがたい 能力、努力も、CVVメンバーの皆様も良くご存知のことと思います。

大学では同期でしたが、真面目に出席しない私をよく心配してくれました。私が27年間の海外勤務から帰国した当時は、浦島太郎の状態でしたが、いろいろ面倒を見てもらいました。温厚な人柄に関しては、私の家内が彼の奥様に、「結婚してから、森さんは怒ったことがある？」と聞きますと、「1回もない。」と言うお答えでした。

昭和36年関西の私鉄に入社し、10年間鉄道屋として活躍し、その後13年間不動産開発事業に従事し、昭和59年からは17年間ゴルフ場人生を送りました。数々のゴルフ場を開発し、ゴルフ場支配人でも実績を残した後、平成7年から新設されたゴルフ場の社長を7年間勤めました。来場したゴルファーに誠意を尽くして対応するのは勿論、ゴルフ場の芝、草花、樹木にも非常な愛情をそそぎ、可愛がっていました。彼のゴルフ場は、いつ行ってもフェアウェイの芝が絨毯のようでした。しかし、彼のゴルフプレーは、自分に厳しく、ボールはあるがままの姿で打たねばならない、と言う大原則を守り、いかなる時もノー・タッチでプレーしています。

趣味は多才、鉄道写真・旅行、切手・葉書など郵便品収集、パソコン(ホームページ、収集品整理、自作など)、彼のホームページ「["mo-yan"の鉄道アルバム](http://mrtshk.sakura.ne.jp/)」([http:// mrtshk.sakura.ne.jp/](http://mrtshk.sakura.ne.jp/))を訪問するといろいろな車両も見られ、一見の価値があります。

本投稿は、旧CVVより引用しております。お楽しみください。

酒井 豊 記