

主な内容

- ・退職した方々による
県庁の思い出
- ・温故知新 ~前川直彦さん~
- ・知って得する現場用語
- ・最近の話題

新装開店



職域支部からのお知らせ

技術研修会の報告

去る平成12年5月30日に神奈川県住宅供給公社の御協力により、ケア付き高齢者住宅「ヴィンテージ・ヴィラ横須賀」の現地視察会が開催されましたので、その概要について報告致します。

「ヴィンテージ・ヴィラ横須賀」は建設省シニア住宅第2号認定事業として始まり、豊かで健康なシニアライフの実現、終身利用権方式に基づく終身介護の保証、24時間体制の介護、緊急時対応といった事業コンセプトのもとに設計されており、全体としての住宅戸数は156戸ですが、そのうち1Kが61戸、2Kが95戸となっており、全体平均として約45㎡/戸が確保されています。

主な共用施設としては、ダイニングルーム、ケアセンター、大浴室、多目的ホール、図書コーナー、フロント、応接室、ファミリールーム、ゲストルーム等が用意されており入居者はもちろんその家族にも対応可能な施設となっています。建物内部においては心理的に配慮された色彩計画や豊かな採光方式の採用などきめ細やかな配慮が随所に見受けられました。

その他、建物基礎には「ハイブリッドTASS構法」という複合免震構法を採用し、構造的にも将来を見据えた配慮がなされております。

当日は、皆様の多数の参加をいただき有り難うございました。今後とも新たな企画を展開していきますのでよろしく願ひ致します。また、最後となりましたが、御苦勞をおかけした神奈川県住宅供給公社の方々に御礼を申し上げます。

なお、興味のある方は当日の資料がありますので、希望があれば事務局に申し出て下さい。



1階 エントランスホール

グレーの作業衣にヘルメット、安全靴という出で立ちで県の監督員詰所をとびだした。
今日も快晴、まず朝のうちに現場を一回りして、くるため野帳と携帯用巻尺をポケットに入れて現場に向かう。

ここは藤沢市亀井野団地、小田急線善行駅から狭い畑中の道を東に10分程上ったところで、県営住宅(中層、低層)537戸、分譲住宅(木造及びプレハブの一戸建、店舗付き長屋)99戸、宅地分譲25区画とさまざまな様式のある住宅団地である。付近一帯畑が広がり農家が散在している。もちろん藤沢町田線(現国道467号線)も善行駅周辺の道路も今とはかなり様相が異なる。

私は、この年建築部住宅建設課分譲建設係に配属となった。同じ係には川田主任技師・室屋技師が先輩としていらっしやいまして何かと指導をいただいた。当係の監督員詰所は団地の公園予定地に4.5帖と6帖の板の間がついた20㎡程度の木造平屋建て、一週間のうち3~4日は現場に通うのである。現場は根伐りが終わったものがあるので、尺杖(ばか棒ともいい、根伐りの深さ、幅等を簡単に計るようにつくった物差し)をもって要所を水系を見て又青図を見ながらチェックしている。建物の多くは平屋建てで3LDKの60~80㎡程度であったと記憶している。しかし宅地は230㎡はあったと思う。他の工区は布基礎の仮枠が組上がっている。ベースの厚み、立ち上がりの幅、アンカーボルトの位置、床下換気口の位置等のチェックがある。以前には南北を間違えて反対に建方をしたことがあるから注意するようにと脅かされた。(これは、ほんとうにあったらしい)

今日は午後から木材の番付け検査を行うという。先輩の川田主任技師が私を検査に連れていって下さった。大和市郊外にある建設会社の作業小屋である。そこには亀井野団地で使用する木材が整然と積み上げられており各々の柱材には、「一、二、三、四」と番付けが墨で書かれてある。横には線、星(黒い点)で板に表示さ

れた平面図(板図)が置いてあり、柱を建設会社の係員が一本ずつ検査のため前にだした。全で一方向に番付けが付されているため、柱材のどの面が室内のどこに表れるかすぐにわかるのである。節の状況、色合い(赤身、白木)、あて、等一本毎に柱の四面を返して検査する。「この部分は6帖間の四分一であるからこれで良い。」といった具合で検査が進む。時々、前出の尺杖を使って検査する。今度の尺杖は置面下にくる部分と天井より上に入る部分がかかるように印が付けられた定規である。先輩の手際のように検査を見て多に勉強になるとともに、なるほどと感心した場面でもあった。

現場に戻ると沢渡(横浜西口)の住宅建設課資材倉庫から大型トラックがやってきた。荷台の横には神奈川県建築部と大書してある。支給資材であるDKの床板と流し台の搬入についての予定を調整してきたもので、他の現場の帰途に立ち寄ったとのこと。早速、請負業者と日程調整を行った。このあと再度、現場を一回りする。資材が散らばっていないか、危険な道具が置かれていないかも見る。同じような建物が並んでいるためか時々自分の居場所がわからなくなつて、あわてて配置図を開くこともあった。「これから建方が行われるが、内法は屋根瓦を置いてから入れること、段取りを間違えないように。」先輩からはいつも懇切丁寧なご指導をいただいた。

陽も西山にかたむくころ監督員詰所に戻り、野帳を見ながら監督日誌を書いた。今日もいろいろな経験をして無事終了詰所の戸締まりをして帰路につく。少し離れた公営住宅の係も一日の仕事が終了詰所を出てきた。又、明日もここにきて現場監督をして、午後は戸塚区川上町の川上団地(県営住宅、分譲住宅、宅地分譲の団地)に行き今後の工事について打ち合わせを行うことになっている。

県に採用されたころの様子を思い出すまま綴つてみましたが、記憶も薄れてしまい、参考になる

には程遠いものと思います。現在とは時代背景が異なることも確かです。このころから生コンが出来たり、コンクリート打設のポンプ車が開発されてきました。まだまだ一般的でなくよく故障しておりました。当時県が支給品として扱っていたものはDKの床化粧板、流し台、費、更に公営住宅ではサッシ、ペランダの手すり等であったかと思えます。支給品は内訳書には赤色で書くことになっていますが、これは複写紙で3部作りです。最後にきて黒と赤の複写紙を入れ間違えてガツクリしたことも度々ありました。内訳書は3部手書き複写、計算は算盤(手回し計算機はあった)、内訳書の表紙は下手でも一応毛筆で書くことが一般的でした。30数年の間にコンピュータが身近なものとなり、たちどころに書類の複写が出来、あらゆる情報が電子処理される時代になりました。来るべき21世紀には何がどう変わっていくでしょう。21世紀を夢見つつペンを置きます。



感動と新たな決意の退職式

榎原 光生

退職式の様子など全く未知の世界でしたが、こんなにも感動的だとは想像もつきませんでした。春暖の朝から快晴に恵まれた3月、木々の緑も色めく紅葉坂の青少年センターで、質素な中にも思いやりと暖さに包まれそれは素晴らしい退職式でした。特にこの紅葉坂の文化センター一帯は私にとつて仕事の上でも思い出の深い所でしたので、一人一人が壇上で退職辞令を頂きましたが一層感激が強かったような気がしました。

式の間36年間の県庁生活を思い浮かべましたが、最大の思い出は二十歳代の頃当時の営繕課で直営設計に参画し、皆で幅広い建築計画論を語り明かしたことでないかと思えます。当時事務職の方から技術職は自分で設計・監督したものが退職後何時までも形として残ると羨ましがられていました。しかし、その後の時間の経過と社会の著しい変革、施設の多様化などで、退職後どころか数少ない直営設計のほとんどが現職の内に建て替えられたりしました。唯一この文化センターの一角に図書館の新館(建設時は文化資料館)だけが辛うじて残っていましたので、この日時間的に余裕を持って退職式に望み、式典の前に隣接する懐かしい施設を内部まで見ました。

建物はほとんど竣工当時の状態が維持されていましたが周辺の環境は見る影も無く変わり、特に海側の方向を見るとランドマークタワーが見上げるように聳え、閑静な高台で超高層ビルを背景に建物を眺めるとは設計時は想像もつかず、時の移り変わりが目立ちました。さすがに外観は汚れが目立ちましたが、約30年経過しても適正な管理をしていけば、十分使用に耐えられ設計に対する手応えを感じました。

私は4月から(財)県建築安全協会にお世話になっておりますが、これからも経験を生かして施設を大切に活用する気持ちで仕事を続けたいと考えていますので、今後共宜しくお願ひします。

長い間お世話になりました。

神奈川臨海鉄道株式会社

前川 直彦

はじめに

貨物輸送を専門とする鉄道会社に再就職して一年が経つ。物流業界には、鉄道のほかにトラック、船舶といった競合する輸送機関が存在することから、熾烈な価格競争もあって、貨物鉄道会社の経営収支は大変厳しく、その存在すら問われかねない状況にある。紙上を借りて、県庁支部の諸兄に貨物鉄道の現状について紹介させて頂き、交通計画を担当の折りには、参考にもしてもらえばと、筆を取った次第である。

貨物鉄道とは（根岸線を例として）

JR根岸線を利用すると、時々ま貨物列車が通過するのに出くわすことがある。少ないように見えるが、1日25往復50本の列車が、ラッシュ時間を避け旅客電車の合間を縫って運行されている。勿論、貨物列車にも時刻表があって毎日、定時に走行している。運行しているのは、日本貨物鉄道(株)通称「JR貨物」であるが、線路を所有・管理するのは旅客を運行する「JR東日本」であることから、JR貨物は、線路使用料を支払って運行をさせてもらっている、という関係になっている。根岸線で運ばれている荷物の中身は、7割方が、根岸の埋立地に立地する石油精製工場から出荷される石油製品で、残りは、横浜港に持ち込まれた輸入品のコンテナ貨物等である。

埋立地の工場や港に着く貨物の全てを、鉄道で運ぶことが出来るかと鉄道経営も安泰なのだが、鉄道にまかされるのは、石油類では、工場出荷量全体の1割以下、港のコンテナに至っては1%以下である。他はどうなるかと言えば、県庁前の通称「コンテナ街道」を疾駆するトラックと国内航路を持つ船舶が分担している。この三者の分担割合は、それぞれの輸送機関が持つ輸送特性、例えば、少量を近回りに運ぶにはトラックが安上がり等、結局のところ、運賃の多寡によって決まる。

貨物鉄道の輸送特性は

それでは、貨物鉄道は、他の輸送機関と比べてどのような特性を持つのであろうか。

最大の特徴は、北海道でも九州にでも長距離を一人の機関士（車掌は乗務していない）で、一度に大量（20輦編成で500〜600トン、トラック30〜40台分）の輸送が出来ることである。従って、長距離になる程コストが割安で価格的に鉄道が有利である。2点目は、専用の軌道上を走行することから、安全性に優れ、天候や道路事情に左右されることなく、計画的な輸送が可能なことである。石油等の危険物の輸送や時間的に正確性を要する荷物の輸送に適していると言える。3点目は、地球環境に優しい、ということである。これからは、この点を鉄道の最大の売りに行きたいのだが、このような経済情勢下での荷主の最大感心事は、物流コストの削減で、環境への配慮に気を配る余裕が無いのが実状である。

輸送機関別の輸送量シェアは

このように、優れた輸送特性を持つ鉄道にもかかわらず、機関別の輸送量のシェアの推移を見ると、鉄道のシェアは惨憺たる状況にある。

東京オリンピック開催の翌年、1965年（昭和40年）当時は、シェアが約30%で、基幹輸送機関と胸を張って主張も出来たが、高度経済成長期に急速にシェアを落とし、バブル崩壊後あたりから現在まで4.5%前後に低迷し、長期低落傾向にある。その間、トラックは約26%から53%と倍増した。船舶が42%前後ではほぼ一定していることから、鉄道のシェアの減少の全ては、トラック輸送に取って変わられたことによる。

鉄道輸送量シェアの減少の原因は

トラック輸送が、ドア・ツー・ドアに代表される幾つかの有利性を持つにしろ、この30数年間の変化の原因は何によるのであろうか。

一つは、高度経済成長期のモーターゼーショー

ンの進展と、それを支えた道路網の整備、とりわけ高速道路網の建設が、この格差を増幅させたように思える。昭和38年名神高速道路が一部共用開始して以来、平成10年度末までの全国幹線高速道路の整備済延長は6、400Kmに及び今後の整備予定路線を加えると総延長11、520Kmとなり、JR貨物の営業キロ10、031Km（旅客線はともかく貨物線は縮小傾向にある）を越え、鉄道の長距離メリットが増々薄れることになる。

二つは、それぞれの輸送機関が利用する交通基盤の整備にあたって、公共の関与の度合いに格差が存在することである。道路や港湾の建設費用、施設の老朽化に伴う修繕や災害に伴う復旧やらの維持管理費用は、使用料を徴収しているとは言え、全て公共側が負担している。鉄道についても、道路や港湾並の公共支援が行われているのである。私が勤める会社の線路関連の維持修繕費用やそのための10人の人件費は全て自前で対応している。他の輸送機関と運賃面でも対等に競争するには、大変厳しい状況にある。

おわりに

近時、物流政策においては、地球環境保全の視点からエネルギー大量消費型の輸送構造のあり方が問われ、輸送効率の良い大量輸送機関へのモーターシフトや、阪神淡路大震災の教訓から多重多手段型交通基盤の整備の必要性が言われている。こうしたことから、長距離・大量・安全輸送の特性を持つ機関としての鉄道は、他の輸送機関と共存しつつも生き残っていかねなければならぬ、これからの環境を考えると残さなければならぬ。それには、対等な競争を可能にさせるような公共の関与・支援が鉄道側にももつとあっても良いのでは、と思うのだが

手前勝手な言い分を書き連ねたが、諸兄のご批判を頂ければ幸いである。



知って得する現場用語

猿子：墨壺から引き出した糸の一端を固定するため墨糸の先端に取り付ける小さな木片。刺針を付ける。

とら：ワイヤーデリック、マストなど地上高く直立する不安定な構造物に対し、傾斜や倒壊防止を目的として取り付けた補強用の綱やワイヤーロープ。

建築工事に関する話題

『PFI業者選定の事務レベルで審査に加わった 建築屋大いに愚痴る編』

本県初めての事業ということで、一言でいうなら「夜間照明なしの広～いフェアウェイを手探りでボールを追いかけているよう」、ボールを探すのに人手は要るし、見つけて打つにもどっちの方が分からない。ただ只前方と思われる方向にフルショットといった具合。具体的には、計画・技術の建築審査の部分だけ取っても、コンペと違って出来上がりまで想定した詳細な審査業務なので1日に建築工事課6～10人が朝から晩まで2週間フル回転して、延べ120人工掛かって事務レベルの審査が出来上がるといった状況。しかもこれが本来業務ではなく、俗に言う技術協力という立場。正に「縁の下の舞」というやつ。審査だけでもこの状態。世の中PFIなら安くで行政関係の人手は要らないという非常にシンプルな考えがある中、事業に携わった関係者は良いもの、一歩引いて、それなりのものを造るには必ず発注者側に頼りになる建築・設備屋が必要なのは当たり前といっている。多様化する営繕業務の一つに是非PFI事業を取り入れよう。

建築行政に関する話題

『建築基準法の改正について』

平成12年6月1日に施行された建築基準法の主な改正内容について報告致します。

大きく区分すると、防火避難関連規定として材料・構造等の技術的基準の整備や耐火性能検証、避難安全検証を行う基準適用関係が定められています。

構造関連規定としては、限界耐力計算の導入や仕様規定の追加、荷重及び外力等の見直し、計量法改正に伴うSI単位化等の整理がなされました。

一般構造・設備関連規定では居室採光の算定方法の合理化、階段における手すりの義務付け、各種建築設備の性能規定化や規制の合理化が図られています。

最後に、型式適合認定等として建築設備、遊戯施設等の認定化や指定認定機関及び指定性能評価機関等についての位置づけがなされた、という改正内容となっています。

これらの詳細についての資料は、建築指導課建築指導班及び防災指導班までお問い合わせ下さい。

最近の話題

都市行政に関する話題

『県下の中心市街地活性化への取り組み状況』

「中心市街地における市街地の整備改善と商業等の活性化の促進に関する法律」という長い名前の法律が施行され、そろそろ2年が経過しようとしている。この法律に基づく中心市街地の活性化の出発点は「市町村の基本計画」にあるが、現在既に全国で約250、県下で9市町(地区)で策定されており、順調な策定状況といえるだろう。計画内容について県下の例を見ると、策定までの時間がなかったこともあってか既に実施中や予定されていた事業などを並べたものも多く見られた。計画策定にあたり行政職員が委員に入らないケースもあったが、各界代表、住民の全てに気を配ったためか総花的な計画になってしまったのは残念であると同時に住民参画の難しさを考えさせられた。

また、計画推進の主体と期待されているTMO(タウンマネージメント機関)の設立状況は、全国で昨年末現在34、県下では4月末現在で2と立ち遅れていることは否めず、加えて既存の商工団体を母体に組織されたこともあって人的な面でも難しい問題を抱えているといえる。

今年度も県下では2、3の市町で計画策定を予定しており、県としても計画策定や策定済計画に位置づけられた事業推進にあたり市町村等への支援の一層の充実に努めていきたいと考えているところです。

住宅行政に関する話題【神奈川県住宅供給公社】

『公社の高齢者住宅事業と介護保険について』

現在、我が国では、世界で例を見ない早さで人口の高齢化が進行しており、21世紀には4人に1人が高齢者という本格的な高齢社会を迎えようとしている。

こうした時代背景の中、公社では「ケア付高齢者住宅」の供給と、専ら重度の要介護状態に陥った場合の施設として「ナーシングホーム」の事業展開を行っている。また、これらの事業メニューとは別に、「高齢者向け優良賃貸住宅」がある。

ところで、これら的高齢者住宅事業に密接に関わってくるのが、本年4月1日から施行された介護保険である。ケア付高齢者住宅では、入居時に居住者から支払われた介護費は介護サービスのための相互扶助的性格を持つ基金として、それにより居住者に介護サービスを提供している。しかし、介護保険が施行されるに伴い現在居住者からの介護費で賄われている介護サービスの一部に対し介護保険の給付が行われることになり、これをケア付高齢者住宅が受領した場合、既に支払われている介護費と一部重複して支払いを受けることになる。

こうした点について、昨年度より居住者に対して、調整の考え方・調整方法について説明をおこない意見を求めている。

今後は、この介護保険との調整を図り、一層増加する高齢者に対し、安全且つ快適な住宅の供給と、健康時はもとより要介護状態まで様々な状況に応じたサービスメニューの検討が必要である。

編集後記 新年度ということで紙面を一新してみました。如何でしょうか。
御意見・御要望をお待ちしております。

表紙絵 榎原 光生

編集責任 神奈川県県土整備部(建築指導課:高橋、住宅整備課:庄司)