

礎

道路ひとすじ50年 清水忠雄を偲ぶ

礎

道路ひとすじ50年 清水忠雄を偲ぶ





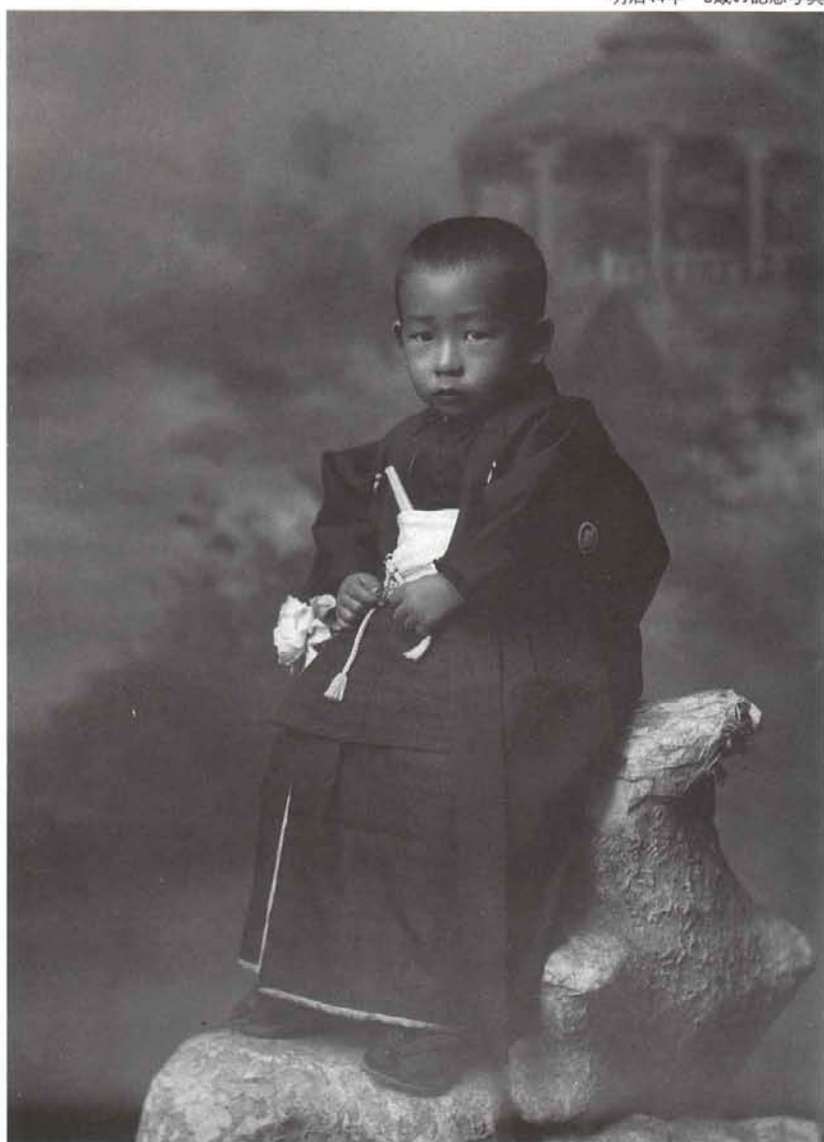
大正2年 七五三の記念写真(5歳)



明治41年 生後まもなく家族と一緒に



大正4年 九段精華小学校入学(7歳)



明治44年 3歳の記念写真



昭和4年 立教大学テニス部時代

礎

道路ひとすじ50年
清水忠雄を偲ぶ



大正14年 錦城中等学校卒業(後列右から3人目)

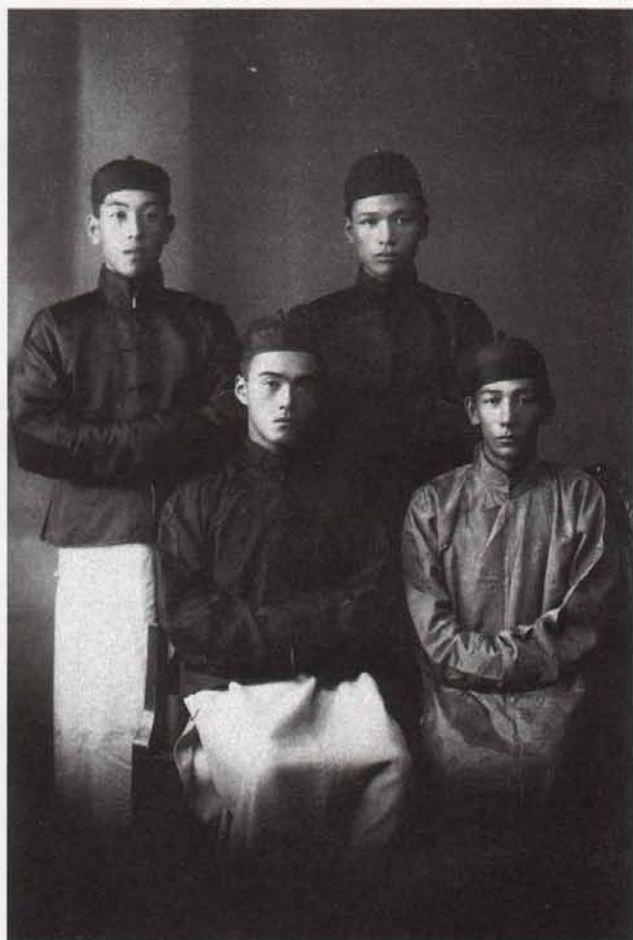


大正15年 自宅のテニスコートで家族、友人とともに(前列左から2人目)

昭和2年 立教大学テニス部時代の満州遠征。大連にて(前列右)



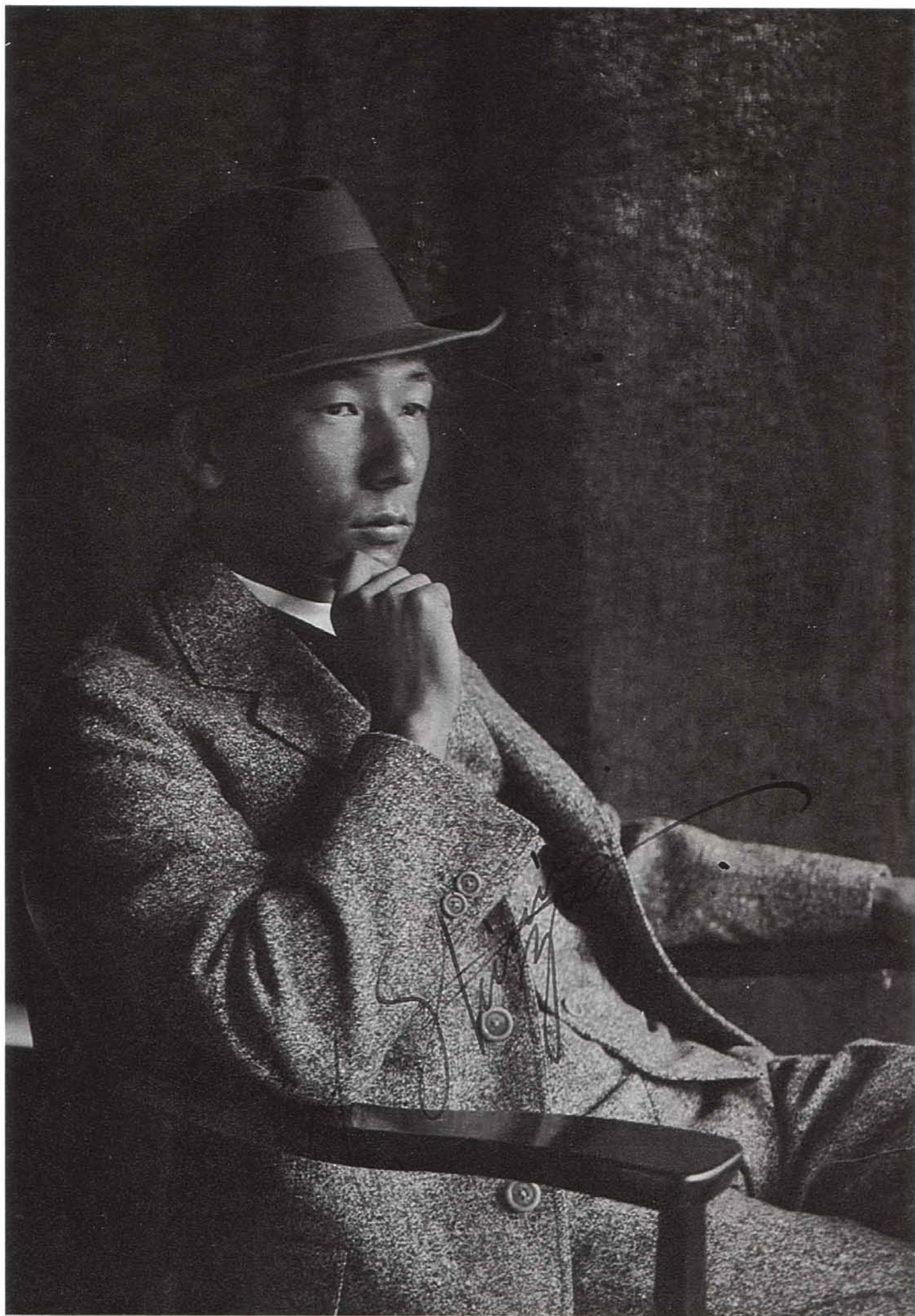
昭和6年 所沢飛行場での初飛行(23歳)



昭和16年 市川国府台90野砲連隊に入隊(33歳)

礎

道路ひとすじ50年
清水忠雄を偲ぶ



昭和3年 背広姿でちょっと気どったポーズ(20歳)



昭和46年 プラハで開催の第14回国際道路会議に出席。高橋国一郎(当時・建設省道路局長)ご夫妻、河北正治(当時・大成道路副社長)ご夫妻とともに



昭和32年 米国テキサス州クリア道路局長夫妻歓迎会で

礎

道路ひとすじ50年
清水忠雄を偲ぶ



昭和30年ごろ 登別温泉地獄谷にて



昭和41年 北海道にて開催された支店長会議で



昭和48年 東京12チャンネル「株式会社サロン」経営者対談に出演



昭和35年ごろ 社団法人日本道路建設業協会の座談会で



昭和57年 額顯現会長と会長室にて(74歳)

清水前会長を偲ぶ

振り返れば、私と清水前会長とのお付き合いには、50余年の長い道程がありました。仕事・遊びを問わず公私両面にわたり、時には励まし励まされ、教え教えられるながら生きてきました。親族でもない人間同士が、こんな長い人生のふれ合いとなったことに何か運命的なものを感じざるをえません。

初めての出会いは、清水家の玉川別邸にあったテニスコートでした。昭和6年清水組（現清水建設）に入社した私は、テニス部に入部し、日曜日には昼食にいただくお握りを半ば楽しみに清水湯之助さん（副社長、当時）の玉川別邸へ出かけたものでした。

そこでコーチ的存在であった清水前会長からテニスのコーチを受けたのが始まりでした。そして昭和13年には、「これからの時代はゴルフができなくては」ということで、清水前会長が既に入会していた鷹の台のメンバーとなり、後に相模のメンバーとしても共にプレーし、競い合い、時に憎まれ口も言い合う仲間となったのです。

その頃から、「おれの会社に来て手伝ってくれ」と請われ続けていました。戦時中、私が京城支店に勤務中の時も清水前会長は北京出張の往き帰り等に京城に立ち寄られ、勧誘されたものでした。昭和45年、清水建

設の専務を退任し、日本道路へ入社する迄、凡そ30年の歳月がありました。そんなこともあって日本道路へ入社してからは、道路業界の実情に疎かった私も、前会長のコーチを受けながら副社長・社長を務めさせていただき、現在の清水弘社長にバトンを渡し、今日にいたりました。

数々の思い出つきない50有余年でありました。

清水前会長は、人とのふれあいの中で非常に「思いやりとあたたかみ」を感じさせる方でした。官界の皆様との交わりの中でも、業界の人達との付き合いについても、この人柄から「清水さんのおっしゃることだから」と受け入れて下さっていたように思われます。

会社の社風として家族的雰囲気があり、社員が協力し合うというチームワークが定着していったのも前会長の残された大きな遺産のように思われます。

清水前会長と、永久の別れとなったのが、ついこの間のように思われますが、今年七回忌を迎え、更に日本道路株式会社の創立60周年に当たることから、道ひとすじの生涯を送られた清水さんを追想するこの記録集『礎』を刊行することとなりました。

清水さんとご縁のあった方々への思い出の一篇となればと念じております。

日本道路株式会社
代表取締役会長

緒 忠行

目次

CONTENTS

清水前会長を偲ぶ 額額 忠行	1
第1編 ● 道路ひとすじ50年 道路建設にかけた熱き想い	
社団法人日本道路建設業協会会長としての挨拶	4
東海道をドライブして	10
ひそかに思うこと	12
道路屋半世紀の感懐	14
輝ける勲三等	15
短いようで長いおつき合い 名須川秀二	16
第2編 ● 人間、清水忠雄——その素顔	
プロフィール	18
インタビュー／道路に生きた人々	20
私の青年時代	29
ターちゃんの思い出 目崎 鑑太	30
テニス部のよき兄貴 北原 静彦	31
オーストラリアの旅	32
第3編 ● 清水前会長を偲んで	
弔辞 額額 忠行	38
弔辞 尾之内由紀夫	40
弔辞 野地 紀一	40
一杯の珈琲から…… 宇都宮寿夫	41
清水忠雄さんを偲ぶ 高橋国一郎	42
道建協と清水さん 大島 秀信	43
清水前会長との邂逅 巻下乙四郎	44
あとがきにかえて 清水 弘	45
清水忠雄 年表	46

第1編

道路ひとすじ50年 道路建設にかけた熱き想い

清水前会長は昭和九年当社に入社以来、終始道路建設事業に従事し、五十八年三月の逝去まで実に五十年の永きにわたり、道路業界の発展に情熱を傾けつづけました。この間、社団法人日本道路建設業協会会長、社団法人日本道路協会副会長など各種団体の要職を歴任。その重責を果たすとともに、これら団体の発行する機関誌を通して道路全般に対する問題提起も積極的に行いました。本編では、そうした寄稿文の中から数篇を紹介し、故人の道路建設にかけた熱意、業績を偲びます。

清水前会長は、昭和四十七年五月社団法人日本道路建設業協会の会長に就任以来五十二年五月まで六年間にわたってその任を全うしました。この間、同協会発行の機関誌『道路建設』に会長として多くの挨拶文を執筆しましたが、ここでは、その中から五篇を紹介します。

会長就任のご挨拶

私は、去る五月二十二日開催の本協会第二十四回通常総会におきまして、図らずも会長に選任せられました。私は、その責務の極めて重きを痛感いたしております。

本協会は、終戦直後の廃墟の中より、同志七名の結束によって創立されて以来、ここに二十七年の星霜をけみし、現在では、会員二百八十数社を擁するに至りました。この間、協会は終始国の要請に応え、道路の復旧から積極的整備へ、さらに高速自動車道など近代的道路網の展開へと、前進する道路事業の施工面を担当、その実績を積み重ねてまいりました。

近年におけるわが国道路事業の拡大とその成果は、まことに瞠目すべきものがあり、投資年額も現在、アメリカに次いで世界第二位を占めておることは事実であります。しかもなお、年々激増する道路交通需要を満たすには至りません。よって、現行の第六次道路整備五カ年計画を、その第四年目たる明年度において、投資規模二十兆円前後の第七次計画に拡大移行する案が検討されつつある模様であります。

同時にこれは、昨年のドル・ショックとその後の円切り上げ等による深刻な不況に対応し、日本経済運用の方向を公共投資主導型に転換せられた事実とも関連するものでありまして、公共事業の大宗たる道路整備事業は、当然の結果として大きな比重を占めることになるわけであります。

一方、最近の顕著な傾向として看過し得ぬのは、道路公害の排除、環境保全に対する地域住民の欲求が甚だ急であることとあります。従来は至るところにおいて歓迎された道路の新設・整備が、今や公害の故をもつて、いわゆる住民パワーにより、次々と反対され阻止されております。もとより私どもは、公害のない好ましき環境の保全を希求することにおいて人後に落ちるものではありません。従いまして今後の道づくりには、特にこの点を慎重に考慮し、あらゆる工夫をこらし、新技術を開発して、無公害のため万全を期する所存であります。

以上、向後における道路事業の拡大と、道路公害の排除などを勘考いたしますと、私どもの前途は極めて多事多端なものであることが明らかでありまして、協会の使命と責任もいよいよ重きを加えるものと申さねばなりません。

この重要な時期に本協会会長に選任されました私は、冒頭にも申し上げましたごとく、ひたすらその責任の重かつ大なることを覚えるのであります。私は、建設省をはじめ、関係ご当局のご指導を仰ぎ、会員各位のご協力を得て、はじめて私の責務の遂行が可能となることを自覚しておりますので、なにとぞよろしくお願いを申し上げる次第でございます。

『道路建設』昭和47年6月

すでに高承のごとく、近年わが国の道路整備がとみに進捗いたしましたことは、まことに同慶に存する次第でございます。現行の道路整備五カ年計画も、四十七年度末の予想において、地方単独を含む全事業費の五四・七％を消化するという、かなりの進展をみせておるようでございます。これはひとえに関係ご当局のご努力によるところでありますと同時に、私ども、直接に工事消化の使命を担う業者が、その責任の一半を果しつつあるものと申すべく、欣快に存じております。

この道路事業進捗の本年度に引きつづきまして、明四十八年度よりは、現行の道路整備五カ年計画を飛躍的に拡大改定いたし、総投資規模二十一兆五千億円の第七次五カ年計画が発足する予定とうかがっております。これは現行計画が進捗した結果、四十八年度以降の残事業を等比で達成するとして、この計画が極めて過少になったこと、その他、諸般の情勢に対応するためということでありますが、いずれにいたしても私どもは、まことに膨大な計画を前途にもつというこ

とに相成ります。

そこで当協会におきましては、従来より活動を継続しております道路整備計画対策委員会をさらに活発化し、あらゆる面より調査研究を進め、もって膨大な工事量の完全消化に万全を期する所存でございます。

しかし一面、交通公害の排除、自然と生活環境の保全に関する一般の要求が先年来きわめて急と相成り、ために地域によりましては、道路建設そのものを拒否する声すらきかれるに至ったことも事実であります。

私どもは、これら地域住民の立場をも理解するものでありますので、今後は、いわゆる道路公害のない道路整備をすすめるために、一層研鑽を深め、もって道路事業の推進に支障なきを期さねばならぬものと存じます。

この点につきましては、関係官民の皆様より、貴重なるご意見、ご教示をたまわりたく存する次第でございます。

『道路建設』昭和48年1月

年頭のご挨拶

昭和四十八年

本年一年を特徴づける重大な事項は、何と申しましても、公共事業の繰り延べと、建設諸資材、労務費等の異常な高騰、この二つではなからうかと思われまします。政府・日銀はさる四月二日、インフレ抑制は景気過熱防止のため、一般の予想をはるかに上回る〇・七五%という大幅な公定歩合の引き上げを実施したものでありますが、これに伴い、財政面からの総需要抑制の措置が政府部内において検討され、四月十二日の閣議において、公共事業の繰り延べが決定されたのであります。

この繰り延べにつきましては、社会資本の充実という点から慎重を期すべきだとの声も強かったのですが、結局、政府は八月三十一日の閣議において繰り延べの規模を決定、その結果、建設省分のうち、道路整備特別会計が六百八十七億円、日本道路公団が三百一億円、計九百八十八億円が抑えられたのであります。

公共事業の繰り延べは、私どもの企業に様々の波紋を投げかけずにはおかないのでありますが、本年はさらにそのうえ、建設資材等の近年まれにみる高騰があり、企業経営を著しく圧迫しております。資材、労賃等の騰勢は、昨年後半より表われておったのでありますが、今夏に至り、これらがさらに大幅な急騰を示し、値下り資材など、完全にその姿を消したのであります。このため、工事の採算は極度に悪化し、入札の不調に終わるものも続出する状態に陥ったのであります。

私どもは、このような事態をもとより放置することはできませんので、協会におきましては、全国九支部幹事長会議を招集して、工事単価適正化運動の態勢を整え、さらに各友誼団体と緊密な連繫をとりつつ、政府、自民党、国会、および地方公共団体に対して、単価是正その他の緊急救済対策を要望し、種々お願いをいたしましたのであります。

これに対し、関係各方面とも、非常にご理解ある態度をもつて臨まれ、具体的に匡救策をお示しいただいたことは、私ども感謝に堪えぬところと存じております。特に国会においては、自民党が元建設大臣村上勇氏を委員長とする「公共事業の執行に関する特別委員会」を設け、適切にして積極的な対策を打ち出すべく、鋭意検討を重ねておられるのであります。私どもは、このような篤いご厚意に対し深く感謝申し上げます。この成果に大きな期待をつなぐ次第であります。

私どもはしかし、いかなる場合におきましても、不転の決意をもって道路事業に臨み、与えられた工事量を完全に消化して、国家的負託に応える所存であります。このうえは、十九兆五千億円の第七次道路整備五年計画が今年度より発足したことでもあります。今後一日も早く事情が好転して、繰り延べ等のことなく、また資材面からも安定した道路事業が推進できまことを庶幾いたし、またそのために、折角努力をしてまいりたいと存する次第であります。

『道路建設』昭和48年12月

昭和四十八年

歳末のご挨拶

五十年下期を迎えて

経済紙のあれこれを見ると、今ほど将来を展望することがむずかしい時はない」という意見が非常に多い。昨年の今頃は、石油ショックにからんだスライド問題で、協会の幹部諸氏と一緒に、私も連日のように飛び歩いた。幸いに政界の要人や、建設省、道路公団はじめ関係官公庁の理解ある措置によって、まずまずの落着を得たわけであるが、そこに到達するまでの一年あまりの永い苦しみと不安が、並み大抵でなかったことは、会員諸氏の一人一人が身にしみて、いまだに記憶に新しいことに違いない。

いま振り返ってみて、この苦しみは、努力目標が明確だったことが、せめて一つの救いではあった。協会の総力を挙げて力を合わせる方向がはつきりしていた。幹部の皆さんとともに個々の問題を説明してゆく努力の中にも、一種の達成感があった。

しかし、昨年から引き続いての、物価抑制策に伴う道路事業の圧縮は、われわれにとって致命的な問題であり、協会として、如何にすれば有効な解決策が得られるのか、正直いって私自身日夜悩み苦しんでいるところである。受注産業のかかえる宿命的性格ともいふべきであろうか。

われわれの協会も、創立以来三十年になる。

何の組織でもそうであるように、組織が成長するにつれて徐々に体質も変わるし、環境条件が移行するに伴ってむずかしい問題も生じてくる。協会の構成や歩み方などについての意見もいろいろ出てくる時期である。国の予算の影響による各会員会社の事業の低迷が、焦りを招いて、知らずしらずの間に、協会の永い伝統と会員相互の連帯を傷つけるようなことになってはならないと思う。

現下の悪条件に惑わされることなしに、永い目と広い視野に立って、今後の協会をどう考えていくべきか、多くの会員のご意見を聞いて処理していきたいと、私は望んでいる。

わが国の経済環境も、今やようやく一つの転機を迎えようとしている。

建設国債一兆円、赤字国債二兆円という膨大な額が

下半期に考えられるというし、第四次景気対策も打ち出される由である。われわれの協会も、国家予算の回復と不況脱出政策の実現に向かって、他の団体ともども、関係要路に対しての懸命の努力を続けている。明るい曙光が見えてくる時期も、そう遠いことではあるまい。

この際、私の所懐の中から、一つだけ絞って訴えたのは、国の道路事業を景気調整の小手先きの道具としてあまりに利用し過ぎないでほしい、ということである。

道路が一国の社会資本の柱であり、産業基盤の大宗であることは、古く言い尽くされているけれど、果たして本当にその意味のように扱われてきたかどうか、疑いたくなる節が少なくない。

四十八年度から第七次道路整備五カ年計画は、総額十九兆五千億円という素晴らしい構想で始まったのだけれど、三年目の今年度を終わっても、その達成率は僅か四十三%そこそこということである。天空に輝やいた虹は美しく巨大だったが、所詮は束の間の虹に過ぎなかった。

この第七次計画が閣議決定された四十八年六月に、大蔵大臣から早速予算の繰り延べが発言される始末であった。一体、国家計画とは何なのか、閣議決定とはどういうものなのか、わからないことばかりである。計画は計画、実施は別のもの、というのであれば、また何をかいわんやである。

道路事業とは「長い線」として働いてこそ、効果の表われるものであって「短い線や部分的な点線」では、ほとんどその経済的効果を發揮し得ない性格のものである。例としては、ちょっとした外れかもしれないけれど、多大な投資が何の便益ももたらさずに、眠っている実例として成田新空港がある。

折角多くの資料を積み上げて生み出された「道路整備計画」は、その計画の順序に従って、適正に実施されていくことが、もっとも国家的利益につながるものであらうと信ずる。

昨年十月、アジア地域では初めてのIRF（世界道路連盟）第八回世界道路会議が東京において開催され、海外七十六カ国からの参加者も千四百四十五名、国内参加者をあわせて二千八百名という、世界各国から多数の道路関係者が一堂に会し、道路の整備改善と発展のため実り多い討議が行なわれましたことは、これからの日本の道路整備の進展に寄与するところ極めて大きいものがありまして、深く敬意を表わしますとともに、本会議の開催に寄せられました当協会会員の賛助とご支援に対し、あらためて厚くお礼を申し上げる次第であります。

さて、本年は向後の日本経済社会発展のための根幹の施設であります道路の整備を推進するため、第八次道路整備五カ年計画が発足いたす記念すべき年であります。昨年、建設省が策定されました第八次道路整備五カ年計画案二十八兆五千億円の完全確保につきまして、当協会は、日本道路協会をはじめ各関係団体と緊密な連繋のもとに、国会ならびに政府関係機関等に対し強力なる運動を展開し、その実現に努力いたしてまいったところであります。

ご承知のとおり、現行の第七次五カ年計画は、石油危機の突発により大きく影響を受け、その計画達成率は、実質工事量において六〇％余という、過去においてその例を見ない極めて残念な事態になったことであります。

ひるがえって、今日のわが国の道路の現状を見ますとき、戦後、道路の特定財源制度が確立されて以来、今日まで約二十年間、強力な整備が進められてまいりましたのでありますが、現状では、欧米の先進諸国に比較してみましても、今なお、その整備状況は二分の一以下であつて、三十―四十年は遅れているという状況であります。例えば、わが国の幹線道路であります国道および都道府県道十六万キロのうち、自動車のすれちがいが困難というところがその半分もあつて、これらの幹線道路は、全国至るところで交通渋滞を引き起こしているといわれております。試算によります

と、この交通渋滞による国民一人一人の時間と燃料の損失は、年間五十万人が一年分働く時間が失われ、ドラムカン千五百万本分のガソリンが浪費されている」ということであります。道路整備の遅れが国民経済上からも莫大な損失であるといわなければなりません。

本年度から始まります第八次五カ年計画は、これまでの自動車のための道路づくりのあり方について根本的な見直しを行ない、当面の緊急対策として危険箇所、歩道の設置、都市における震災時の避難路の整備等、道路交通の安全確保対策や幹線市町村道およびバス路線の整備、道路の環境を保全するための緑化対策等、生活基盤の整備と生活環境の改善に大きく重点が置かれております。

また、第八次計画二十八兆五千億円の事業規模は、第七次計画に比し、実質的には事業規模が下回るのであります。第七次五カ年計画の事業費十九兆五千億円を現行価格に換算すると約三十五兆円となります。このように第八次計画は、当面緊急に整備を必要とする必要最小限度に押さえられた計画であるといわなければなりません。

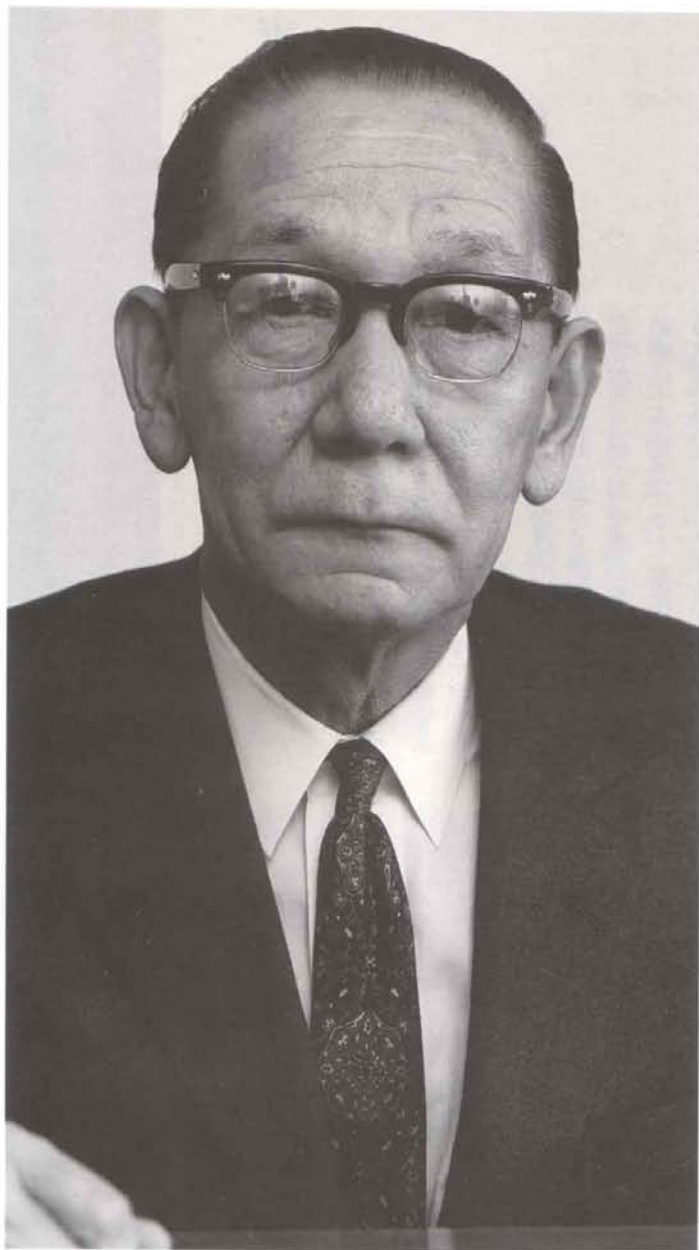
昨年来、エネルギー資源にからめ、道路の特定財源である揮発油税の一部を石油備蓄や鉄道関係の財源に充当しようとする不当な動きが表面化してきたこととあります。私どもは、特定財源の納税者の立場を無視した「理由なき不当要求」を阻止するため、昨年十一月、急遽道路に関連する十五の諸団体連記をもって意見書を作成し、国会各党幹部および政府の関係首脳に対し、反対の要請を行なったところであります。

第八次道路整備五カ年計画に対する政府決定は、本誌が発刊される前後になるものと思われませんが、それまでの間、それらの不当な動向について、なお十分注意を続けることが必要であります。

次に、最近における私どもの業界の事情について若干申し述べたいと思います。

ご承知のとおり、道路建設業界は公共事業に対する依存度が極めて高いことであります。このため、石油

昭和五十三年 年頭のご挨拶



危機以降における道路事業に対する抑制と圧縮は、受注量の激減と同時に欠損工事が続出するという事態となり、企業経営上重大な危機に直面したたのであります。このことは、当協会の経営研究委員会による「道路建設業（舗装）の経営分析」によっても明らかとなっております。すなわち、石油危機が発生した昭和四十八年度以降の完成工事高純利益率は四十七年度の三・三％から、以降二・九、二・〇、一・九、一・五と急激な落ちこみを示しているであります。このような長期不況下に低迷を続ける業界は、苦境打開のため体質の改善と経営の減量化、合理化に懸命の努力を続けているところであります。

昭和五十年以来、数次にわたって不況対策が講じられてきてはおりますが、一向に景気回復のきざしが見えないため、五十二年度におきましては、前半の公共事業費七十三％の前倒し発注と、年度後半には公共事業を中心に事業費総額二兆円の補正予算が成立し、続いて、第二次補正予算が新年度予算と合わせた十五

カ月予算の編成によって、年度の切れ目のない景気浮揚対策がとられようとしておりますので、当業界にとりまして、これらの積極的景気対策の推進により、長い不況のトンネルの中から抜け出ることができ、すことを心から、願うものであります。

私どもは同時に、新年度から始まります第八次道路整備五カ年計画の総事業費二十八兆五千億円が完全に実現を見るよう政府決定されることを希うとともに、向後の経営基盤の安定化と健全な発展を図るためにも、従来から発注ご当局へお願いしてまいりました工事発注規模の適正化および積算の適正化の諸問題につきまして、一層の改善が図られますことを強くお願いいたします。

終わりにあたりまして、建設省はじめ官民各位の一层のご鞭撻を賜わりますようお願い申し上げますとともに、各会員諸賢のご協力とご発展を切に祈念いたしまして年頭のご挨拶といたします。

『道路建設』昭和53年1月

道路事業の発展を願うことにおいては人後に落ちなかつた清水前会長は、ペンを取り、社内報や諸団体機関誌の誌面で、道路行政に提言したり、道路全般に対する問題提起を行ってききました。そうした多くの随想・随筆の中から数篇を選び、再録させていただきます。

東海道をドライブして

人間生まれ落ちてより死ぬまでの間、周囲のあらゆるものに随分種々と御世話になつてゐるものであるが、日々の生活に直接結び付いてゐるものの中で大切なものの一つである道路の効用ということを実際に考えてみた人が果たして何人いるであろうか、一寸考えて頂いただけで結構にて今更云々する必要はないと信じる次第です。

さてそこで、私も道路界に足を踏み入れてから最早二十数年になるが、未だ我が国の主幹線ともいふべき国道一号線委しく申し上げると日本橋・伊勢神宮間を一度もドライブしたことがなかつたので、十月末幸い仕事の閑散期を利用して一号線を四日市にて右折しルート1に沿つて東京・大阪間の走破を試みました。行程七百軒、途中得意先廻りや用務を達しながらのため技術的な資料を充分得られなかつた事は残念であります、何かの御参考になることと思ひペンをとつてみました。

道路の整備に関しては建設省でも建設白書を出している、茲では数字的資料については差し控えますが、今回のドライブで途中通過した都市はほとんど舗装されておりますが、未だ舗装されてお

らぬ箇所も大分ありましたので、其の比率を取つてみました処表①の如き数字が得られました。

戦後は、自動車の増加に伴ひ交通量の増大、また車両の大型化、高速化等により自動車輸送は逐年著しき発展の一途をたどりつつあるため、産業経済の開発に伴ひこれが交通政策の合理化を叫び、もつて高度の国力再興に道路の整備・利用度の増大を図られてゐることは私共十二分に承知いたしておりますが、未だ完全なるものとはいひ切れないのであります。

まず目撃の例をとると、箱根の山越えであるが、この富士箱根国立公園の美化と共に交通量の飽和状態の緩和を図る意味において、当然、松田・御殿場・三島の廻路を産業道路として整備し利用度を高めるべきではないでしょうか。さすれば直ちに箱根輸送問題は解決もし且つ、自然公園として立派な場所となり得る事は万人等しくこれを認めるものと信ずる次第です。

次に、工事の面であります、戦前に施工されたと思はれる舗装のうち、特にコンクリート舗装は破損甚だしく車両の交通も危険な箇所もあり、これらは早晩

補修されるものと思はれますが、日常の交通安全を期するには常時の維持管理に意を注ぎ、須らく其の破損の原因を究明し技術の向上を図ることが肝要と思はれます。例えば、折角舗装して一般の交通に供せられる寒暖の四季を経過しないうちに伸縮目地に充填した充填物の変形欠損等より破損する場合の多き事等、これらは維持管理の良否により道路の持久性を左右する最も大きな原因の一つであります。

道路を一つの生物と考えました時、他の一般構造物に比し舗装道ほど負荷重に耐えて酷使に甘んじてゐる構造物は他には一寸類がないように思はれます。輻輳する車両により反覆する荷重を受けてよくも耐えていくものと感心します。我々は、他の生物を愛すると同様に道路に対する愛護を忘れてはならないものであり、常に健全で公共の務めを果たし得るよう留意したいものです。

また、戦後の傾向として重荷重に対する施工設計において、ただ表面に出ている舗装体のみを頼り過ぎてゐるよう見受けられます。例えば、厚さ二十三厘の「コンクリート」道にしてもその基礎に対する考察が不足してゐるのではないのでしょうか。道路の舗装といへば舗装体のみを考え、その基礎となる路床や路盤に対しては案外無関心であり軽視されてゐるよう見受けられ「仏作つても魂入れず」

といった面が表われているように感じられます。

舗装工種の決定はそれぞれ適応した工種を選ばなければならないと思われますが、現在は主要道路の舗装は「コンクリート」舗装一辺倒のきらいがありますが、試みに工費の点より見て現在の設計価格で表層厚二十三種「コンクリート」舗装価格を以て基礎構造に重点を置き換え表層に「アスファルトコンクリート」舗装をすれば経済にして利点の多い理想に近いものが出来上がると思いますが、いかがなものでしょうか。

また、舗装促進についても我が国における一般の方々は、単に乗客としてハイヤーなり運転者を利用されているため悪路によるエネルギーの消耗の点は乗客としてはほとんど想像も付かぬ事と存じます。従いまして国民一人一人がオーナードライブされる時において、これが国民全体の声となり初めて舗装道の問題も解決されるものであると考えますので、一日も早く一般大衆の下駄を車に乗り替える時代となつて欲しいものと思います。

なお、道路標識について感じましたことは、地図がなくとも、または、人に聞かなくとも、完全な標識さえあれば何処の目的地へでも行けるようになっていくことが理想ですが、実際に通つてみると、各県によって相違があり比較的良い所もあるが、まだまだ、不十分な所の方が多いように見受けられました。例えば、標識はあつても標識令によらないで非常に見難い場所にあつたり、当然標識のあるべき場所になかつたり、壊れたまま放置され修理をしてないもの等が相当ありま

したが、少なくとも、主要路線だけでも完備したものが欲しいと痛感させられましたので、この点も、関係当局に特に要望する次第です。

最後に申し述べたことは、近時高度道路の建設が提唱され、国会においても、これが議案の選択決議をみる段階に至りましたがこうした国家的な大事業は、単に御役人や技術者のみに任せることなく、実業界の権威者にも多数参画して頂き、絶対に政治的圧力等に左右されるこ

となく、産業経済開発の中軸となる高度道路の実現を期し国家百年の大計を樹立するため一貫した道路行政を確立して貰いたいことを切望して本稿を終わりたいと思います。

註 走行七百軒とあるは東京―厚木―松田―御殿場―三島と京都―奈良―大阪を通過のため

『道路建設』昭和29年2月

●表A

走行行程	未舗装 (砂利道) 32.5%	コンクリート舗装 38.0%	アスファルト系舗装 29.5%	備考
700軒	227軒	266軒	207軒	アスファルト系舗装には簡易舗装を含む



昭和34年 全国各地の現場を車で視察

ひそかに思ふこと

ある年長の先輩がこんなことを言って笑った。「昨日まで一文なしのカラカラでも、今日は何百万何千万の仕事を動かせるなんて、こんな男らしい商売はないヨ、我ながら愉快でたまらんネ」

また、別のある人は「道路屋なんて、商売としてあまり分のいい種類じゃないネ。指名をいただくのにお百度を踏まなければならん、さて仕事で頂戴出来たとなると、機械だ材料だ人間だと眼の色を変えて飛び廻らんけりやならん、失対労働者からインネンをつけられたり、通行の車にどやされたり、沿道の人達の御意見を伺ったり、全く四方八方に気を配って骨身を削った揚句に、儲けが出るか赤字になるか、仕事が終わってみなけりやハッキリしないなんて、どうも割のいい仕事じゃないよ」云々。

これらの述懐には、もちろん笑い話的气氛を多分に含んでいるわけで、御当人方にしても聞き手の側にしても、喋りっぱなし聞き流しの、何でもなし座談の一つに過ぎないのだけれども、話の芯には何となく心に引っかかるものを感じられる一面、また話の雰囲気、一言一句のトーンブリ勘定、式の臭いが漂うようにも思われるのである。

あらゆる商売がそうであるように、我々の仕事の業態も、ますます複雑化され細分化されていくことを免れないわけで、施工面においてはもちろん、金融にも、経理事務にも、その他すべてに亘って、煩瑣となり神経を働かせなければならなくなってきたし、今後ともその方向を辿

らざるを得ないことは明らかである。一昔も二昔も前の、ドンブリ勘定式の考え方を持っている人は、今時あるはずはない。

零細な原価計算の方式に順って、業態を分明にしつつ過去を振り返り、前進を図らねばならないのであって、誰かの述べたではなくとも、全く、この商売も楽ではない。

しかし、我々はそれを切り拓いていかなければならない。

いま、私達は、道路ブームの大きな波に乗っている。

人様からは「笑いが止まらないだろう」と羨まれたり、ひやかされたりする。

不足がましいことを言つては、罰が当たるとお叱りを招くに違いないけれど、他人様から御覧になるほど甘いことが転がり込んでいるわけではないし、有頂天になつてゐるわけでは決してない。

大いに努力も重ね、苦勞も続けていることは、誰方も御同様であらうと思われる。

けれども、道路の仕事を唯一の天職と心得て、永年それ一筋に力を注いで来た人達が、この輝かしき大波を感謝と熱情をもって迎えないはずはない。如何にしてこれに応え、何を以て酬ゆべきかと、何人も想を練り胸に貯えておられるに相違ない。

立案企画を担われる官庁においては、全国民の熾烈な要望に対して、より多くの成果を挙げ、信じて難いほどの悪路の汚名を急速に消し去るべく、全能を傾けておられるのであるし、受託者であり施工の面を受け持つ我々業界の人達は、よ

りスムーズに、より良い仕事を仕上げることに、心を砕いておられるのである。

スムーズに仕事を進めて、よい結果を残すことは、何も今更のように言い立てることではなくて、もちろん従来も、その目的のためにお役所も業界も一体になつて、励んできたわけではあるけれど、

現在のこの道路ブームに対処し、これに酬ゆる最終の帰結としては、やはりこのこと以外にはないのであって、施工の実施にたずさわる業界の誰人も、おそらく同じ思いをいたされることであらう。

この目的を遂げるためには、作業の末端から資金運営に至るまで、いろいろ関連する問題が少なくないけれども、最終の目的が現場の仕事にあるとすれば、その成果を高めるための主体となるものは、結局当事者の能力であり、技術であるわけである。

もちろん、技術だけが総てを解決するものではないし、技術に偏ることが良いというのでは決してないのだけれど、とにかく、一つ一つ「もの」を造り上げ、進歩させていくために、もつとより多く技術と研究が尊重されるようにしたい、と考えるのである。

こんな判りきつた当り前のことを、今更らしく言い出して、少し気がひけるようである。こんなことは、既に沢山の人達に語りつくされているし、誰もが賛成していることである。

けれども、賛成されることと、それが具体的に取ら選ばれることとの間には、随分広い距たりがあるわけで、その辺のところ、どうもなかなか難しいのである。

最近、建設省直轄の各現場における研究御精進は、本当に目覚ましいばかりであるし、地方庁の担当の方達の御努力にも、敬意を表する外はない。業界の側としても随分勉強に励んでいるわけで、これら現場における技術研究の意欲は、まさに素晴らしいものと言わなければならない。

このような傾向は、むしろ大変結構なことであり、誰も異論をたてる人はないだろう。そして、これが一般の技術尊重の観念を強める原動力ともなっていくことには違いないけれど、私達周囲の全体がそういう風になるのには、随分時間のかかることではないかと思われるのである。

観念的な賛成と、それが實際面に顕われることとの間に、遠い距たりがあると、いうことを、もう一度考えてみたい。

終戦直後の頃には、敗けの原因を反省することに伴って、技術研究を尊重する声が大いに高められた時期もあったけれど、何時の間にか次第に薄れていつているのではないだろうか。

幸いに、道路事業の伸展に対処するため、建設省土研の道路部では、画期的な規模をもって研究機構が整備されると聞く。全く慶ばしいことである。

これを契機として、土研をはじめ各処の施設も一層整備され、重用される傾向にしたいものである。

公共心の低いことと並んで、調査研究の部面を軽視するのは、日本人の通弊だと言われているけれども、あるいは本当かもしれない。

調査や研究ということは、時間と手間

ばかりかかって、気の短い我々日本人に向かない。そして、その結果から受ける恩恵は、早速には眼の前にあらわれてこない、その上費用も随分かかる。つい何となく疎んじられていくようになるのではなからうか。

日本の土木技術研究の総本山である土木研究所について、私も口出しをしては罰が当たるかもしれないけれど、沢山のエキスパートを生み出し、無数の成果を発表されてきた土研の、あの建物施設を眺めて、感慨に堪えない心地のする人は、少なくないだろう。

永年の風雪に耐えて戦火をくぐってきた建物の外観が、お粗末になってしまったのはとにかくとしても、肝心の試験設備や費用の点などは、どういふものであろうかと、大変失礼な余計なことを考えなくなるのである。建物や施設など多少どうあろうとも、仕事に携わる人の精神と能力さえしっかりしていればよい、という考えが大和魂として尊重された時代もあったけれど、結局、竹槍では成功できなかった。

十二分とは言わなくとも、必要限度の設備と費用が与えられて、研究者の人達がその本来の仕事に打ち込めるようにありたいものである。

調査や研究に関心が持たれないのは、日本が、貧乏で経済的余裕がないことが、大きな原因の一つだという人もある。一人一人の生活にゆとりがなく、その日の日の仕事に追われていては、腰を据えて将来に備えるような仕事に身を入れてはいられないのもっともではあるけれど、やはり根本は、そういう部面に関心

が薄い、ということに帰するのではなからうか。

ある人が話していたが、地方のお役人方も、予算ブンの取りのためにはあらゆる努力を傾倒されるけれど、土研あたりから依頼される調査ものや研究の手伝いなどには、それほど十分な骨折りを払わない、ということだけれど、どういふものであろうか。

どうも、悪口めいたことになって申し訳ないと思縮しているのだけれど、そういうつもりでは無論なので、要するに、研究という部門が一般からもっと実的な関心をもつて迎えられるようになるべきではないかと思うまでであって、つい言葉が堅苦しくなったり、袴を着たようになってしまったのは、私の筆が拙いせいにはかならない。

先だって京都近郊に新設された道路公団の試験所を見学させていただく機会を得たけれど、これはまた素晴らしいもので、これが十分に活用し運営されるようになったら、その成果は莫大なものであろうし、ひいて研究部門がより尊重されるようになる一因ともなれば、まことに慶ばしいわけである。

何事でも、言うは易く実行は難しい。ことにこういう問題はデリケートであるけれど、折角のこの機会が幸いして、研究とか調査とか、ややもすれば縁の下の力持ちとなって埋もれがちになる部面に、より一層明るい光が投げかけられるようになることを期待してやまない。筆先の拙いための妄言は、重ねてお赦しを乞う次第である。

『道路建設』昭和33年12月

私は、生えぬきの業界人で、毎号の執筆者の方々のような改まった抱負や見識をご披露できないけれど、ただ、二十代の若年から七十代の現在まで道路一筋に励んできて、道路という公共の施設をナリワイとする者として、社会資本の基礎づくりをお手伝いするという誇りと自負を持って仕事に取り組むことを第一義とし、いやしくも利益追求のみに走ることはないよう、常々、自らも戒め、部下達をも指導してきたつもりである。

そして、半世紀にわたる道路屋としての生涯を振り返ってみると、数えきれないほど沢山の先輩にお世話になり啓蒙されてきた。特に「日本道路協会」とご縁の深かった故人の方々だけを拾ってみても、藤井真透さん、岩沢忠恭さん、菊池明さんをはじめ、近くは高野勉さん。いずれも、今にもオイと声をかけてくださるような気がする方達ばかりである。海外旅行にも何回となく一緒にいる機会があったし、会議や会合でお話を交したことは数限りない。

こういう先輩方が、今の道路にまつわるもろもろの環境を眺めて、どのように思われているであろうか。はほえんでご覧になるよりも、眉をしかめられることの方がずっと多いような気がするけれど、どうであろうか。

私は、商売がら随分永い昔から、車を走らせて、北海道の涯てから九州、沖縄まで、年に何回となく駆け回った。その頃は、第一級の国道さえ砂塵濛々。車の冷暖房など思いも及ばなかった時代だから、夏の盛りなどは汗と埃りて顔からシャツまで半日で真っ黒の有様。ある時は片田舎の宿に同行者達とザコ寝、ある時

は道ばたの草むらで、持参の駅弁で昼食をとるなど、肉体的には苦しい旅の連続だったけれど、このような悪路はやがて改良され舗装化されるであろう期待と楽しみに満ちていて、心豊かな思いの方が多かったものである。

今や、国道県道の多くが舗装されて、埃りと汗にまみれる旅行が少なくなってしまうと、「もはや道路に投資する必要はない」という極論を吐く「有識者」まで現われるのだけれど、現実の道路の交通は、土埃りがかぶった昔の時代よりはるかに劣悪になっている。

たしかに埃りだけは立たなくなったものの、肝心の走行時間の方が逆になってしまつて、道路本来の使命に逆行している例が少なくない。車の数が増えすぎたと言ってしまうとそれだけのことだけれど、誰も伊達や酔狂で車を走らせているわけではあるまいし、社会活動の必要性が車を増やしているわけである。それらの交通輸送に対して、よりスムーズな便益を提供するのが道路の使命と言うべきであろう。むかし二時間で行けた所へ、今では三時間もかかるなんてのは、笑い話では済まされない。「道路投資無用論」の先生方は、この現実をどうお考えなのであろう。

甲論乙駁の道路政策は、いずこの方角へ進むことになるのであろうか。後世に悔いを残さぬよう、地に足がついた方策を願うばかりである。

ノーベル賞の湯川秀樹博士にまつわるエピソードではないけれど、考えに考えあぐねて行き詰まった放心状態の時に、ふとヒラメキものが大切な本物だという。道路政策に、正しいヒラメキを与えてくれるような天の声は出ないものか。

『道路』昭和57年11月

道路屋半世紀の感懐



清水前会長は、永年にわたる道路建設業の向上発展に貢献した功績を讃えられ、昭和五十三年四月に勲三等旭日中綬章を授与されました。その榮譽に浴した喜びを社内報(昭和五十三年六月号)に次のように記しています。

輝ける勲三等

社員の皆様、今回春の叙勲に際し、去る四月二十九日天皇誕生日付をもって、勲三等旭日中綬章を拝受いたしました。唯々感激にたえません。

思い起こせば、昭和九年当社に関係してより、早四十五年を経過、今日に至った次第です。当時の不況時代、支那事変、大東亜戦争、敗戦、内務省から建設省の発足、終戦処理時代、ワトキンス氏による高速道路着手、列島改造論、石油ショック。時代の波とは言いながら、一つ一つが思い出される次第です。これらを乗り越え過ぎてきた今日、つくづく果報者と自負しております。と申しますのも、道路建設業とは、その国々の資産を残し、国の繁栄に寄与でき得る直接の業種であったからであります。もちろん、他業種でもお国に寄与することによりありますが、それは金銭的な物であって、すなわち対外的、国内的な金銭商取引利益による納税等でありますが、当社の場合は、その納められた税金等による国家予算を通じ、これを無駄なく国の資産とする建設の役割を果たす業種であったことでもあります。

当社に奉職する者は、これほど意義深い職柄であることを今一度考えてみて下さい。その意味で、私は終始一貫過ごしてきたと思っています。鉄道ストの場合の陸送、産地より消費地への輸送、時間の短縮等々、一つ一つを考えた時、我々の見えざる努力による国益に対する貢献度を見直して下さい。我が社の発展は、我が国の発展の基礎であります。社員の皆様、個人の利益は国の利益に直接関係のあるものです。どうぞその点ご理解の上、ご自愛、ご奮闘いただくことをお

願います。

最後に、皆様より頂戴したお祝辞に対し、心から御礼申し上げます。



桜内義雄建設大臣(当時)より勲三等旭日中綬章の勲記を手渡される

道路業界の最長老であり、故人と格別ご交誼の深かった名須川さんに追悼文をご寄稿いただきました。

短いようで長いおつき合い



清水さんとは共に長い間道路業界に関係した仕事に従事してまいりました。期間的には短いようであるが同じような道を歩みその交友面から見れば長いおつき合いであります。その間の主なること二、三について想い出を綴り度いと思います。

清水さんは五十年に亘る歳月を通じ道路一筋に心血を賭して日本の道路整備の為尽瘁されて来られました。特に、終戦直後の二十年十一月には荒廃した国土の復興には「道路整備」よりの信念のもとに同志と相諮り社団法人日本道路建設業協会を創立され、また、同協会を代表して多くの他団体の運営に協力し今日の隆盛の基礎を築かれたことは、日本の道路史上に特筆さるべきものと思われま

す。清水さんは国内では社団法人日本道路協会はじめ各種の道路関係の会議には必ず出席されましたが、国外での国際会議にも十数回出席され、私も二、三回一緒しました。はじめて一緒したのは三十四年九月の第十三回国際道路会議の時です。開催地はブラジルの首都リオデジャネイロで日本からの代表は七名でしたが、清水さんは得意の英語で各国代表と応対され大いに交友を深められたようでした。会議が閉じられてからあとは自由行動となり、金子源一郎さん（元東京都土木部長）

と清水さんと私の三人は「グループ」となりその後の視察目的により別れたり一緒になったりしてアメリカ経由で帰国した次第です。

会議終了後にこの種の会議の恒例の見学旅行会が持たれ我々三人もこれに参加しサンパウロ、サントス方面へ出掛けましたが清水さんはバスの中で多勢の外国人代表の前で英語の歌をうたわれ拍手喝采を浴び実に堂々たるものでした。

さて次から次と想い出は尽きませんが紙数に限りもありますので、最後にゴルフの話まで致しまして終りといたしましょう。

清水さんは学生時代から色々のスポーツに堪能であられたとのことですが、私の知っているゴルフはシングルにいま一步の腕前でした。私は下手の横好きでよく一緒しましたが、ある協会のコンペで相模に行った時のことです。清水さんは深いガードバンカーに打ち込んでしまいました。私はどうなるかとグリーンに立って見ていたところ、カチンと音がしてボールがグリーンに当り、それを伝わってスルスルとホールインしてしまったのです。私どもなら飛び上って喜ぶところでしょうが、さすがは清水さん、片手で顔をおおい発した言葉が

「おぉー恥ずかしい」

現日本舗道株式会社顧問
元日本舗道株式会社社長
元日本道路建設業協会会長

名須川秀二

第2編 ● “人間” 清水忠雄 ———— その素顔

ゴルフ・テニス・水泳などスポーツ万能で、旅を楽しみ、酒を愛し、家族に惜しめない愛情を注ぎ込んだ清水前会長……その人柄がにじみ出た紀行文やインタビュー、そして小学校・大学時代の友人の言葉で偲びます。

スポーツ万能で旅行好き。若い社員にも気軽に声をかける「よいおやじ」……
いくつかのエピソードを盛り込みながら社長時代の素顔を紹介します。

プロフィール

(社内報) 昭和36年1月号

「歌舞伎俳優のようだ」とほめる人も
いるが、なるほど立派な顔立ちである。
金歯をのぞかせて「ハッハッハッ」と短
く、時計のように笑う時はとても親しみ
のもてる「良いおやじ」だが、その口元
をきりっと引き締めてなかなか「ウン」
と言わない時などは一寸こわい感じがす
る。

少しも「社長だ」というようなそぶり
を見せず、新入社員にも気楽に話しかけ
てくれる。会社の慰安旅行の時には、バ
スに乗って歌をうたったり、おしゃべり
したり、気さくこの上ない社長である。

この間も若い社員に「ゴルフを覚えろ
よ」とクラブを買ってくれた。銀座の室
内練習場で若い連中がクラブを振ってい
ると、時々姿を見せ、「グリップはこうだ」
とか、「スタンスが広い」とか、かがみ込
んで文字通り手とり、足をとってのコ
ーチに、教えられる方はまったく恐縮し
てしまう。「フォームが堅いと言われる
が、堅くならざるを得ない」とは賢沢な
話である。

社長のゴルフ歴は相当長い。まだ根岸
とか霞ヶ関とか駒沢にしかゴルフ場がな
かった大正十二年に、ゴルフ好きのおじ
の手ほどきを受けて長いクラブを振るこ
とを覚えた。しかし、本格的に始めたの
は、それからずつと遅れて、昭和七年と
いうことであるから、正式のゴルフ歴は
三十年に満たない。



昭和8年 若き日の見事なゴルフスイング



昭和2年 立教大学テニス部時代の満州
遠征。ハルビンにて(前列左端)



昭和3年 同志社大学との対抗戦で
(後列右から3人目)

最近、もっぱら相模と小金井のキャンピングクラブでレジャーを楽しむハンディ（インターナショナル）15の社長である。

このほか、水泳は神伝流の家元。小さい時、船の上から親父に水へ突き落とされて、水を呑み呑み覚えた泳ぎはどうしてどうして神伝流の名を少しも辱めるものではない。

テニスも大学（立教）の予科二年の時レギュラーとして大連からハルビン等へ武者修行に出掛けたこともあるほどだという。もともと、その頃を知る人の話では、いつも純白なセーター姿で、「おしゃれな選手」という印象しかないというところである。どっちが本当か知らないが、両方をたてるとしたら、「おしゃれな名選手」とてもいうよりほか仕方がないようだ。

立教大学商学部を昭和五年に卒業するとすぐ銀座の「日東蓄音機」に入社した。そして、そこを一年でやめて、今度は浅草の松屋の一階に蓄音機の店を出して、「一静堂」と名付けた。父の英雄と母の静子の名を一字ずつとって付けたこの「一静堂」の店も、日本道路へ常務として招かれるに至って僅か二年で閉鎖した。

以来二十数年、戦中、戦後の荒廃期を乗り越え、日本道路を今日の代表的道路会社で育て上げるまでに、文字通り会社と共に歩み、社員と苦楽を共にされたのであった。

過去五回の外遊に、ソ連とアフリカを除いてはほとんど世界を一周してみえるが、もう一度、是非北欧へ行きたいとおっしゃる社長は五十三歳の年を少しも感じさせぬほど、若々しくお元気である。



昭和56年 相模ゴルフクラブで（右から嶺巖現会長、佐藤氏、東井氏）



昭和34年 社内野球大会
で（前列左から3人目）



昭和34年 社内旅行ではこんなユーモラスな一面も

清水前会長は生前多くのインタビューを受けました。戦後の苦境を乗り越えた時の苦労話、日本道路建設業協会創設の経緯、日本の道路事情からはたまた酒談義まで……
ときには歯に衣着せぬ辛口の言葉で、ときにはユーモアを交じえた軽妙な語り口で存分に語った、その素顔がのぞくインタビュー記事を転載いたします。

道路に生きた人々

聞き手

宇都宮寿夫
天羽孝司郎

レコード屋から道路屋に転身

／ この対談は「道路に生きた人々」というシリーズものです。清水会長は、道建協の会長さんを水い間おやりになっていたので、座談会やらあちこちのマスコミ取材等で慣れていらつしやるでしよ。うが、聞き手の我々は素人ですので何分にもよろしくお願いいたします。

清 水 内々の人が聞き手というのは、気が楽のようだが、つい本音をしゃべってしまうので、気をつけなきゃならんね。(笑)

／ そんなところが今回の狙いどころなんです。まあ、型どおりから対談を始めましょう。

清水会長が昭和五年に立教大学を卒業されてから、今日に至る約五十年間は、まさに日本道路という会社の歴史だったと思いますし、また大きくいえば日本の道路建設業界の歴史でもあったと思います。

といいますのは、終戦の年であった昭和二十年の十一月に業界の有志七人と日本道路建設業協会を発足させておられますし、当社の社長に就任された昭和二十九年には、日本の道路づくりをスタートさせた第一次道路整備五カ年計画が始まっています。

また、日本道路建設業協会の会長に就任中は世界的な経済変動といいますが、オイルショックによる狂乱物価の問題が起これ、業界全体の舵取り役に苦勞されるなど、数々の道路史にかかわりあいが深かったと思います。

清水会長は、こんなに道路にかかわりあいが深いのですが、学校を出てからはレコード会社に入られたんですね。それがどうした動機で道路会社に入るようになったのですか。

清 水 私は立教大学の経済学部を卒業したわけですから、道路のことは何も知らなかったわけで、ですから学校を出てすぐ道路会社に入ったんじゃないです。



最初はレコード会社に入社しました。

私の父は、当時、清水建設の副社長をやっていたわけですが、当然清水建設というのは、同族会社でしたし、その頃の家計では、長男は殿様でも、三男は家老みたいなものでしたから、私は、独立して生活しなければならなかったのです。

清水建設に入れない立場ですから、レコード会社でレコードを売るといふ商売に何の抵抗もなく入りました。

ところが、その頃、日本道路舗装という会社がありまして、その重役の一人が父の知人だったんですが、その会社が、名古屋の駅前の桜通りという工事で大きな赤字を出して困ってしまい、父のところに相談してきたんです。父も最初は金

を出していたようですが、何とか立ち直らせようという考えから、私を呼びましてね、会社の運営も商売の内だし、ひとつ道路会社を手伝ってみないかという話になってしまったわけです。

／ その会社は経営危機に落ち入ってたんでしょ。

清水 そうですね。工事の失敗というよりは、ルーズな経営だったんです。私も、商売をするなら何をやっても同じじゃないか、しかも赤字会社ならこれ以上悪くなることもなからうなんて考えまして、そんなわけですから、もともと道路の仕事をやりたくてこの道に入ったんじゃないかなんです。たまたま、赤字の道路会社と出逢って、こうなってしまった。

／ 赤字会社からやりだしたところが
おもしろいですね。

清 水 こうした赤字会社の立て直し
から始めたことは私にとって、とてもプ
ラスだったです。

いい会社に入って、のんびんだらりと
やっていたら、今日まではこれになかつ
たかもしれないと思いますよ。まあ、今
の時代と違いますから、立て直しをする
にも思い切って人員整理もできまし、そ
の点は楽だったです。

／ その当時の道路会社というところ
ぐらいあったんでしょうか。

清 水 ほとんどが下請をやっている
親方ばかりですから、会社としてはそん
なになくなかったと思うけど。戦後す
ぐだけど、道路建設業協会をつくる時に
七人の有志が集ったけど、そんなことを
考えると八、九社がいいところかな。

／ たえば、どんな会社がありました
か。

清 水 大倉土木さん、今の日本舗道
になった日石の道路部、都市土木なん
かが頑張っていましたね。

だけど、今日まで、ずっと順調にやっ
てきたのは、日本舗道さんと当社かな。

／ 日本道路の前身はビチュマルス舗
装といっていましたね。

清 水 日本ビチュマルス舗装工業と
いう会社は、アスファルト乳剤を製造販
売していた会社なんだけど、その会社が
乳剤製造部門と工事部門の二つに分かれ
て、今の東亜道路さんと当社になったん
ですね。

／ 当時はどんな仕事をしてたんで
すか。

清 水 当初は、舗装工事というとは
とんだが、県とか市の仕事で、小さな工
事はかりでした。国道の仕事は国が直接
やっていた時代ですから、細々としたも
んです。技術者といってたって、ほんの
二、三人しかいなく、経験だけで仕事を
やっていた状態でしたね。

／ 昭和十年頃はアスコン舗装をやっ
ていましたか。

清 水 ほとんどアスファルト乳剤舗
装だったと思いますよ。アスコン舗装は
日舗さんが多少手掛けていたと思います
が、一般的に採用されだしたのはずっと
たってからでしょうね。

／ 技術レベルはどうだったですか。

清 水 今じゃ、各社ともすばらしい
技術研究所や試験所を持っているけど、
その当時は技術は、親方から教えてもら
うもの、つまり手作りの仕事という感覚
でした。今みたいな立派な機械がある
わけじゃなくて、煙をはきながらの汽車み
たいなローラーでしたからね。

加熱合材舗装といってたって、鍋で人が
練るといった感じでしょ、アスファルト
乳剤舗装にしても、じょうろを使つての
手まきでしたから……。今から思えばよ
くあんなことで舗装工事でございなんて
いってましたね。(笑)

／ レコード屋から道路屋に転身し、
苦労されたことがよくわかりました。話
は、すこぶる現実的なんです。当時、
常務取締役だったと思いますが、どのく
らいの給料だったんですか。

清 水 八十円ぐらいかな。当時、大
学出の初任給が四十五円から六十円ぐら
いだったと思うが。

汽車のように煙を吐き出す昭和10年ごろのローラー



／ よく百円の給料取りだと女中さんが雇えるといわれていましたね。

清水 八十円でも女中さんを雇えたよ。(笑)

死ぬ思いもいく度かあつて

／ 日本道路という会社は、ここまで成長してきたわけですが、すべて順調だったわけではなく、経営的に苦しい時期がありましたね。

清水 それは何といっても戦後の二十四、二十五年頃ですかね。国には道路予算がなく進駐軍の仕事もなく、しばらく苦しい時がありましたね。外地からは引き揚げ社員が帰ってくるし、仕事はないし、給料を払える経営状態じゃなかったですね。

／ 引き揚げ社員の話が出ましたけど、北支の方に進出したいきさつはどうなん

ですか。

清水 戦争が拡大され始めた頃ですが、国内での舗装工事の予算は少なくなってくるし、満州や北支で軍用工事をやるしか仕事がないんです。

ちやうど、清水建設が昭和十二年だったと思うんだけど北支に進出してしまってたね。舗装の仕事もあるし、飛行場建設の仕事もあるから北支で仕事をしてはどうかという誘いもあったので、それで北支に進出したんですよ。

／ その人達が、終戦で帰ってきてても仕事がない。

清水 給料は払えなくても、現場の人夫賃を払わないわけにはいかんでしょ。中には、人夫賃だけじゃなくて、弁当代も入ってたかもしれないが、現場の費用だけは払えといってたからね。たまたに給料を払っても十日分ぐらいてしたね。

／ そういう苦労した時代に、私は一工事係として現場にいたわけですけど、月給の他に野菜が貰えましたね。確か、今の技術研究所のところが、野菜畑になっていました。野菜の収穫があると、社員に配給してましたけど、あれは助かりましたね。

清水 給料が払えないなら現物支給だって、社員が畑で野菜作って、みんなに配ったなんていったって、今の人にはわかんないだろうね。

／ 資金繰りは苦しかったでしょう。

清水 困ったとか、苦しいとかいう問題じゃなくて死のうと思ったほどでしたね、本当に。

一つの工事を取れば、返せると思うから借りるでしょ、それが、なかなか仕

小樽市内の道路工事現場(昭和30年)



事が取れない。本当に死ぬ気になったね、あの当時は。

／ どうやって、その苦境を乗り切ったんですか。

清 水 仕事がないというのが一番苦しかったわけです。さつきもいったけど、進駐軍の工事が一段落して、それから行政協定の仕事が始める二十八、二十九年頃までの間が特に苦しかった。

／ その頃は、どんな仕事をしてたんですか。

清 水 官庁工事は少ないから、民間工事ですね。鉄道会社のプラットホームの舗装とか、学校の運動場を整備するとか、まとまった仕事は少なかったね。

／ 戦後といっても、大分後ですが、大きな仕事といえば、千歳飛行場の工事でした。

清 水 あの工事は、いつだったのかな、あの仕事はありがたかったね。それと朝鮮動乱が起きて、米軍関係の仕事が増えたこと、行政協定の仕事が出てきたので、あれで、やっと息をつけるようになった。

道路業界を育てた人々

／ 日本道路建設業協会を発足させたことについてお聞きしたいのですが、終戦直後の食うや食わずの時によくもあのような高邁な三原則を掲げたもんだと感心しているんですが。

清 水 確か道路建設業協会を設立した時の三原則は

(1) 道路をよくしない限り、日本の再建はありえない。

(2) 道路業者の社会的地位を向上せしめなければ、正しい建設は達成せられない。

(3) 協会は、道路のための奉仕の団体であって、利益擁護のための団体であってはならない。

だったと思うけど、当時としてはできすぎだね。(笑)

／ 設立当時のメンバーはどんな方達ですか。

清 水 設立発起人というか、七人の

侍というか、意気盛んな人達が集ったんですが、森豊吉、大島司朗、松本謙治、小林商治、佐藤学一、高野政造の皆さん、それに私ですね。

／ その時の人達が今日の道路業界を築いたといってもよいですか。

清 水 三原則も立派だったと思いますが、やはり、豊吉さんが偉かったことが第一でしょうね。道路業界がここまで成長できたのは、いろいろな人達の支援があったからだと思いますよ。

／ 業者以外の人では。

清 水 まず岩沢忠恭さんでしょうね。むずかしい人で、気骨のある怖い存在だったね。進駐軍から、こんな道路では駄目だ、まず道路をつくれ、と岩沢さんに強く申し入れがあったので、当時の舗装業者が呼ばれまして、それが元で協会をつくるようになり、大いに協力することになったものですから、道路業界の育成については、よく理解を示してくれました。道路会社が大きくなったのは、岩沢さんの力が大きかったです。当時、局長だったと思うけど、道路業者の意見もよく聞いてくれたし、良い仕事をすればほめてくれるし、こちらが信じれば、それに応えてくれる人で、裏切ることの出来ない立派な人でした。

／ どんな意見をいったんですか。

清 水 内務省から建設省になった頃ですけど、私が道路省をつくってはどうか、アメリカでは道路省ですし、と岩沢さんに提案したことがありました。これは実現しなかったですけど、他にもいろいろと自由に物がいえましたね。

／ 他にどんな方が思い出されますか。

清 水 北海道に高橋敏五郎さんという人がいましたね。この人は道路の技術に対して詳しい人でした。私は日本の舗装技術というのは北海道で育ったと思っています。それに、高橋さんは、業者に対していつも、適正な利益は考えているから、手を抜いた仕事はすると厳しかったですよ。ですから舗装の施工技術というものは、北海道で勉強させてもらったと思います。

／ 北海道は寒い所ですし、技術的にも苦勞の多いところですね。

日本の道路と外国の道路

／ 全国各地で仕事をやるようになった頃ですが、毎年何回も、車で全国の現を巡回し、社員を激励されていましたね。

清 水 あの頃は、車で全国を回ると



いつでも大変でしたよ。なにしろ、東京・大阪間の国道ですら全部は舗装されていなかったから、大阪に行く場合でも、蒲郡あたりで一泊して、二日がかかりでしたね。途中では、あちこちの役所や事務所に挨拶したり、現場に立ち寄りたりしていくでしょ、時間がかかりますね。

／ クーラーなんてなかった頃ですから、暑さと土埃りで大変だったでしょうね。

清 水 夏なんかは、埃りと汗で、顔が真っ黒けですよ。でもね、車で走っていくと、この道はいつ頃舗装されるかな、とか、いろいろ仕事をやる所がわかって楽しみがあったけど、今じゃもう、ほとんど舗装されてしまったから、楽しみがなくなっちゃったよ。

それと、道路を見るのも楽しみだったけど、現場に立ち寄って、激励の酒肴料を渡しながら社員と一杯飲むのも楽しみだったね。

／ 我々は現場にいた方ですけど、社長が来るというのは楽しみでしたね。「元氣か」といわれるだけで嬉しいもんでしたし、焼き食べて、酒飲んで、わいわい騒いでもんでしたね。

清 水 全国巡回は楽しいことも多かったけど、苦勞もあったね。確か三十四、三十五年だったと思うけど、北陸から東海方面を回って中仙道で帰ってくる時、運転手が疲れてるから私が交替で車を運転してたんだけど、その頃の中仙道だから、ひどい凸凹だらけの砂利道でね、とうとう車の底を擦ってしまっ、ラジエターを壊してしまっ。夜通しかかって修理したんだけど……。

／ 会長自身が運転してたんじや、誰も文句がいないですな。(笑)

清 水 車で全国を回っているといういろんなことにはぶつかるけど、食べる楽しみもあったね。今でこそ国道沿いには、しゃれたドライブインがあちこちにあるが、当時は、せいぜい一膳飯屋ですよ。掘っ建て小屋みたいな居酒屋調なんだけど、鯖の煮付けとか、誠にお粗末な食事なんだけど、それがたまらなくおいしくて、地酒のトックリで、ホッペタの赤い給仕のネエチャンをからかいながら、また寄ろうやなんて。(笑)

／ 昔のドライブイン物語というか、食べ物で思い出すのは、どんなところでしょうか。

清 水 全国各地に立ち寄る所がでるようになったけど、静岡県と愛知県の果境のところに潮見坂というところがありましてね。あそこの一膳飯屋とか、広島島の西条だったかなア、うまい地酒を飲ませる店があったね。特級酒よりよっぽどおいしかった。(笑)

／ 国内は隅々まで車で行かれましたが、海外の方も随分何回も行かれていますね。

清 水 海外の道路事情の視察とか、PIARCの国際会議とか、IRF、国連エカフエ等に出席するなどで、十五回ほど海外に行きましたけど、国際会議の討議なんていうのは半分もわからなかったよ。技術的な論文発表なんかになると二割ぐらいしかわからない。(笑)

／ それでも海外から帰ってくると、どこそこの国の舗装はすばらしいとか、結構お土産話を聞きましたね。

第5回IRF国際道路会議に出席の折、ベルリン空港にて撮影(昭和41年)



清水 海外でもたくさん車で走ったけど、実にすばらしいですね。でも面白いことに、工事をしている技術者とか、作業員に聞いても、舗装技術のことは、さっぱりわからないんですよ。

ドイツだったかな、「この舗装設計はどうか」と聞いたら、ローラーで何回転圧せよ、としか指示されてないって、事務所に行って、ヘッドチーフに聞かないかぎり、現場の連中からは技術的なことは聞き出せなかった。地盤の地耐力について質問した時も、現場では別にそんなことは測っていないとあっさりした返事しか返ってこなかった。日本と違って、地盤がすばらしく良いんだな、土質が良いというのは、土礫まじりの、いい色した地盤でね、手を加える必要がないんだね。

／ 向こうのアスファルト合材工場はどうでしたか。

清水 フランスのパリ郊外だったと思うけど印象的な工場がありましたね。碎石プラントと併設で、しかも合材を三百キロ四方に出荷しているってたね、驚いたよ。

／ そんな工場なら十カ所もあれば、日本中をカバーできますね。(笑)

まだまだ道路をつくらねば

／ 外国と日本とは事情も違いまして、技術的には、どちらが優れているとお考えですか。

清水 一概に比較はできないけど、一般的には、日本の方が技術面では進んでいると、私は信ずるね。日本は、土質が悪いし、雨量が多いし、土地が狭くて高いから、いかに安く、良い道路をつくるかの研究が進んだのじゃないかな。そんな意味からしても、日本の道路技術は世界一ですよ。それだけの勉強をしていますね。

／ 外国にわざわざ出かけて勉強することはありますか。

清水 技術的には少ないと思うけど、別に学ぶべき点は沢山ありますよ。日本の技術屋は、本当に勉強していますけど、少し理屈っぽいね。(笑) それと施工面でも細かすぎないかなあ、重箱のスキをつつくように仕上げるような気がする。自動車が安全に走ればよいというのが外国の考え方だから、そういう意味からメンテナンスは徹底していますね。

／ 道路整備五カ年計画がスタート

した頃から、社長は、道路予算という
か、計画実施は、景気の変動にとらわ
れないで、社会資本の充実のために、
計画的に行なうべきだと主張されてま
したね。

清水 道路予算というのは、景気の
調整弁に使うべきでなく、社会资本的
考えて使うべきなんです。せつかく五カ
年計画を立て、道路を整備していこうと
しているのだから多少景気がどうであれ
つくる必要があるものはつくるといふ姿
勢がなければね。

／ 計画どおりに土地問題が解決しな
いというのが遅れる原因でしょうね。

清水 確かに、土地問題とか、環境
問題等、ますます計画どおりに進まなく
なってきた事情はわかりますけど、内需

を振興させ、社会資本を充実させていく
ことが政策としてもっとも必要ですね。

我々は、主に国の税金で仕事をしてい
るわけですから、国の資産をつくってい
るという使命感がありますし、それなり
のプライドを持って仕事をやっています
よ。ただ、儲けるだけじゃ長続きしま
せん。

／ 道路建設業協会を設立した時の三
原則の精神ですね。

清水 そんなところを忘れてしまっ
てはね。最近少し忘れかけているね。

／ あまりお叱りを受けないうちに、
この辺で。どうも長い時間、ありがとう
ございました。

『道路建設』昭和54年8月



意外と知られていないのが、若き日の逸話。
そこで、青年時代の苦勞話を披露された一文を紹介するとともに、
精華小学校時代や立教大学のテニス部時代を知るご友人に、
往時の思い出を書きとめていただきました。

私の青年時代

私の二十代の前半の頃は「大学は出たけれど」と風刺されたほどの不景気で、就職難の時代でした。その頃は商人になりたいと思っていましたから、銀座にあった老舗の食料品店へ、自分で就職を頼みにいったこともあります。今の会社へ入ったのは、日東蓄音機から、日本道路㈱の前身である日本道路舗装㈱の立て直しのために会社を移ったので、主に庶務関係の仕事をやっていましたが、その頃は旅費の精算などは非常に厳しく、事務用品の使用なども私用、社用など細かくやっていました。

経費節減をして、いかに利益を上げるかという頃でしたから、厳しく出来たのだと思いますが、こういうことは現在も皆で気をつけていきたいことだと思います。会社が悪い状態にある時はいろいろな思い切った改革が出来ますから、現在の好況の時に比べて楽だったと思います。

今の好況を維持しながらさらに発展させていくことの方がむずかしく、そういう意味でわが社にとって一番大切な時代といえます。

青年時代は理想だけに走りやすいが、まず与えられた仕事に対して忠実に、一つ一つを完全にマスターしていく、会社という独特な機構の中で働いていくのだという自覚の上に、具体的な目標を立てて積極的に努力していくこと、これは新入社員だけでなく社員全般に言えることです。そのためには、ある部署において自分なりの納得が得られたなら、より多くの仕事を自分のものとするためには、転務を自分で言い出すくらいの自信と積極性が必要ですし、自分の将来は自分で築いていくのだという気持ちとか、根性を持ち続けたいと思います。しかし、だからといって同僚を退

け自分だけ、というのではありません。

私の考える会社というものについては、常々申し上げていますが、現代社会は個人と全体との調和にある、ということであり、会社を単に労働力を提供して賃金を得るだけのものと考えず、「社内を家庭の延長」と考え家族的な温かい会社に作り上げ、社員一人一人が手を握り合って会社を盛り立てていく、こういう考えから社是に言う「協調親和」ということが、会社の本質だと考えています。会社に対する不満もあると思いますが、道路会社という特殊な状態も考え合わせ、日本道路という機構の中で、一人一人が目標に近づくための努力が自分自身を伸ばすと同時に会社の底力となり、ひいては会社自体を動かす力にもなりうるのです。

最後はこの紙面を借りて特に強調したいのは、「無事故に対して最大の努力を」ということ。

一度の事故が周囲に及ぼす影響は莫大なもので同僚家族はもちろん、会社の信用にも作用して業績にまで影響します。自分は自分一人のものではなく、家族、友人、会社の中の一人だということを忘れないでいただきたいのです。ですからそれらの人のことを考え、互いに助け合うことによって事故も少なく、脱落者も少なくなるのではないかと思います。

一人一人の心掛けが無事故につながり、会社発展の基となっていることを再確認して下さい。それによって業績も上がり、自然に安定した生活が出来ていくと思います。

多少題名とかけ離れてしまいましたが、以上述べてきたようなことは私が常々皆さんに言っていることで、すし、時代が移り変わっても変わらぬ真理だと言えましょう。

社内報昭和43年10月

ターちゃんへの思い出 目崎 鑑太



「ターちゃん」「ターちゃん」幼な馴染みの二人は永別するまでずっと子供の頃の愛称で呼び合っていた。
「ターちゃん」こと清水忠雄君は、九段精華幼稚園・小学校の七年間、同じ学舎で学び共に遊んだ私の大切な「竹馬の友」であった。

母校の精華小学校は、皇居のお濠に隣接する、今は九段会館や千代田区役所のある辺りに建っていた。当時（大正時代初期）には珍しく、男子の学童全員が詰め襟の制服、赤い線の入ったおむすび型の三角帽を着用、女子は振り袖に袴といういでたちで、良家の子女が通う私立校として有名だった。一学年にわずかクラス、生徒数も男女合わせて五十名程度だったように記憶している。

小学校時代の清水君は、幼いながらも名門小石川清水家のご子息としての品格が滲み出ていたものだったが、さてその当時の思い出を辿ろうとすると、何分にも半世紀以上も前のこととて追憶の彼方にかすんでしまつて鮮明には憶い出せない。ただ、小柄な体躯で非常に俊敏だったことだけは強烈に印象に残っている。もちろん足が速く徒競走ではいつも一等賞。また、厳寒の季節に校庭の隣りにあるお濠に張った氷の上でスケートをして先生におキユウをすえられたこともあったが、私たち同級生は幼な心にもその度胸の良さに感服し、ひそかに喝采をおくったものだった。梅檀は二葉より芳し——立教大学時代、テニスの代表選手として満州に遠征されたそうだが、どうやら小学校の頃から

優れた運動神経の片鱗をのぞかせていたようである。

幼い頃からピアノを習っていたこともあって、清水君は音楽の成績も抜群であった。当時、精華小学校の通信簿は「美・良・可」というようにランクづけがなされていたが、音楽に関しては小学校六年間を通してすべて「美」だった。先生の目をぬすんで音楽教室のピアノを弾いていたぐらいだから、よほど音楽が好きだったにちがいない。大学卒業後、蓄音機の会社に入社したり、一時期、蓄音機の店を出したのも、音楽に対する情熱が彼を駆り立てたためであろう。

中学から大学にかけて二人は全く別の学校に進んだため、しばらく音信が途絶えたのだが、大学卒業後に開かれたクラス会が旧交を暖めるよいきっかけとなった。すっかり意気投合し、それ以降の親交は深まる一方であった。

二人の友情を深めるのに一役買ったのが酒である。知る人ぞ知る清水君は愛酒家だった。私も酒はけつして不調法のほうではないので二人でよく飲んだ。洋酒党の彼はウイスキー持参でフラーと私の家にやってきては酒盃を重ねるのである。それも酒の肴をつまむということをせず、ひたすらグラスに注がれた琥珀色の液体を飲みつづける——その姿は心底酒を愛する愛酒家のそれであった。気がつくともボトルが空になっていたこともしばしばだったが、飲む銘柄はナポレオンでもレミーマルタンでもない。頑ななまでに「トリス」と決めていた。清水君一流の「美学」であったのだろう。

適量の酒が入り微醺を帯びてくると、きまつて話は愛娘の寿美枝さんのことに及んだ。相好を崩したその表情は、何千人の社員を擁する企業のトップの顔ではなく、田舎な慈顔を湛えたよき父親のそれだった。実を申せば、お嬢さんを取り上げたのは当時開業医をしていた私だったのだが、その時の清水君の喜びようときたら大変なもので、産まれて数日間、毎朝欠かさず出社前に私の医院に立ち寄り自らの手でおむつを取り替えるほどであった。それだけに、子煩悩ぶりも並大抵のものではなく、限らない愛情を寿美枝さんに降り注ぎ掌中の玉として大切に育てた。その愛娘も結婚し今は海外で生活を送っているが、清水君は夢にまで見て楽しみにしていた花嫁姿を見ることができなかった。病患に倒れベッドに臥していたからである。清水君の心情を知る者は誰もお嬢さんの晴れ姿を見せてやりたい、そう思った。この時ほど運命の皮肉を呪ったことはない。

仕事を愛し、酒を愛し、惜しみない愛情を愛娘に注ぎ込んだターちゃん。永眠されて七年の歳月を聞かしてしまつたが、瞑目すると、ターちゃんとの思い出が走馬燈のように私の脳裡をめぐり、笑顔が鮮やかに蘇ってくるのである。

〔現在、宮内庁病院産科医長。皇后陛下のご出産を担当〕

テニス部のよき兄貴 北原 静彦



大正十五年、私は立教大学予科入学と同時に硬式テニス部に入学した。清水忠雄さんはこのテニス部の一年先輩であった。のんびり屋の私が世間知らずのお坊ちゃんに映ったらしく、清水さんは親愛の情をもって、何かにつけて面倒を見てくださった。私の名前が「静彦」ということで、当時大ヒットした映画『アイナ・アンド・シーコウ』の主人公の名をもじって「シーコウ」と呼ばれていたが、私にとって、清水さんはよき先輩というより兄貴のような存在であった。

当時、硬式テニスといえば、大正初めに日本で本格的に始まったばかりでラケットもボールもすべて高価な輸入品。当然、今のよう到大衆的なスポーツではなくて、テニスをを楽しむ人はほんの一握りに過ぎなかった。しかし、こうした時代でも、早稲田、慶応に次いでレベルの高かった立教大学のテニス部には四十名近い部員がいて、そのうえ粒揃いだからレギュラーの座を勝ち取るのは容易なことではない。それでも、清水さんは生来探求心が旺盛な方だから一所懸命フォームや打ち方の研究を積み重ね、本科二、三年頃には遂にレギュラーの仲間入りを果たしたのである。有名なトーナメントで屈指の強豪を破り、「番狂わせ」の見出して新聞紙上を賑わせたことさえあった。

大学時代、小石川辻町の清水家の邸宅にもよく呼ばれた。テニスの練習が終わると、清

水さんが「遅くなったからウチで夕食を食べていけよ」と誘ってくださった。練習で疲れた体がクタクタだし腹もペコペコだ。もっけの幸いとはばかりにご好意に甘えたものである。ほとんど毎日のように伺った時期もあったように記憶している。驚かされたのは大庭園の一角にテニスコートがあることだった。テニスクラブさえ東京で二つしかなかった時代である。にもかかわらず、個人の家にテニスコートがあるとは……ただただ感嘆するばかりだったのを覚えている。さらに、玉突き台、当時としては珍しい麻雀卓もあった。

私たちは「玉突き」と言っていたが、ビリヤードも清水さんに伝授していただいたものの一つである。練習が終わったあと、清水さんが「兄貴」と呼んで慕っていたテニス部の先輩、香月さんと三人でキャンパスの裏門のそばにある『楽園』という玉突き場に足繁く通った。家に帰ると「こんなに夜遅くまでテニスの練習があるのか」と両親にこっぴどく叱られたこともある。清水さんの腕前はトップクラスで特に難度の高い球を取る技術については秀逸であった。

テニス部時代の思い出を辿るととても多いが、何といってもハイライトは昭和十二年の満州遠征だ。満鉄の招聘に応じて立教大学テニス部から選抜された部長以下十二名のメンバーは、大連、奉天、長春、哈爾濱、天津、北京の六都市を四十日間歴訪し、現地の在留

邦人、外交官、中国人とテニスの交歓試合を行った。清水さんが本科一年、私が予科二年の時である（当時、立教大学は予科二年、本科三年の五年制であった）。

その当時は大陸に渡るにはすべて船旅であり、神戸港から玄海灘の荒波を越えていかなければならなかった。皆な船酔いでグロッキーになりベッドの中で唸っていたが、清水さんはケロリとして平気な顔で食事をとっていた。小柄で痩身なわりに頑健なのに敬服したものである。

現地についてからも清水さんは私を幾度となく感心させた。総領事の招待で大連のあるホテルで開催された晩餐会などまさしく清水さんの独壇場。さすがに名家育ちだけあって洋食のマナーや社交ダンスは見事なもので、私たちはただ見とれるばかりだった。私など外交官に突然話しかけられ、パンを手にしながら対応したものだから「シーコウ、ああいう時はフォークやパンは置いて話すのがマナーなんだよ」と散会のと注意されたものだ。清水さん、香月さん、私の三人で中古品ばかりが並ぶ、通称「泥棒市」にも足を伸ばした。日本に帰ってきてから、その時買求めた支那服と帽子を着用して得意気にポーズをとって写真に収まっていた清水さん―その姿が今さらながら懐かしく思い出される。

大学卒業後も家族ぐるみで親しくお付き合いさせていただいたが、その清水さんもすでに天界に入られてしまった。だが、こうして清水さんの思い出を綴っていると、今にも「おいっ、シーコウ」と呼びかけられてくるような気がして、何とも言えぬ感懐にとらわれるのである。

清水前会長は旅好きでした。
日本代表団の一員として多くの国際会議に参加し世界各国を歴訪する公的な旅、
そして多忙な時間を割いての国内・海外を巡る私的な旅……
社内報や諸団体の機関誌に寄稿された紀行文も数知れず遺しています。
その中から、昭和三十六年にオーストラリアに旅した時の一篇を紹介します。

オーストラリアの旅

岩沢会長と帽子

二月二十一日の午前十時かきりに羽田を飛びたつ便に乗るためその朝は床を離れた時から実にあわただしい時間の連続でした。

出発の一時間前には税関へ入らなければなりません、その前にお見送りの方々と挨拶などする時間も計算に入れますと、どうしても六時半には上原の家を出なければならなかったのです。

幸いに朝が早かったせいかわペンツは思ったより早く私を羽田空港へ送り届けてくれました。それでも岩沢会長の方が早くお着きになっておられ、清水君は旅慣れしているから遅いと言われたとか。

税関を出てタラップへ向かう頃になってようやく私はあわただしさから解放されました。それと同時に快い緊張が身内にうずまくの覚えたのでした。

ノースウエストのジェット機はその銀色の機体を冬の陽に輝かせていました。

オーストラリアのシドニーで開かれる国際道路会議に出席する日本代表団の先発隊として、道路協会の岩沢会長と建設省の三野氏と道路公団の藤森氏と私の四人は公団の岸総裁一行より一足先に出発

することになったのです。三十年ぶりの外国旅行だという岩沢先生はお年に似合わずお元氣な足取りでタラップをのぼり切ったところで、お見送りの方々に帽子を振って挨拶をされました。日頃は帽子を振って有名な先生も久々の海外旅行に帽子を新調されたのでした。ですから私達は先生が帰国されるまでに帽子をどこかへお忘れになるのではないかと絶えず気を使って、旅行中どこへ行っても次の行動を起こす時に誰かが必ず「先生、帽子を」と注意しておりました。

ある時こんなことがありました。その時も私が「先生！ 帽子」と言ったところ、岩沢会長は急に驚いた顔をなさって「ハットするじゃないか」と、先生お得意の洒落で私達を大笑いさせるという一幕もありました。

とにかく帽子は最後まで無事で私達をほっとさせたことでした。

羽田を飛びたつた私達が最初に降りたのはマニラでした。シドニー行きの便を待つ間大使館の小栗氏の案内でマニラの街を見物して歩きました。三野氏はおつてマニラ大使館に勤めていたことがあって、いわばマニラは第二の故郷なのです。そのために大使館でも私達を大変歓迎し

てくれました。

マニラをその夜遅く発った私達は翌日の昼過ぎにシドニーへ着き、ここで岸総裁一行を迎える藤森氏と別れて再び飛行機でキャンベラへ向かったのです。

ブラジルの首都ブラジリアと同じように新しい首都づくりが始まっているこのキャンベラはあらゆる点で私達の興味を惹くに充分でした。

キャンベラの都市計画については次回に譲ることといたしますが、首都発展委員会の委員であるルダック及びアンドリニウスの両氏が私達に計画の内容を詳しく説明してくれたのでした。

キャンベラで私達が泊まった夜はちょうど土曜日だったせいか、ホテルの食堂でショーが行なわれておりました。歓楽設備の少ないオーストラリアではホテルの食堂でよくショーが行なわれ、その晩の食事は一カ月位前から予約しておかなければならないのです。

予約のもちろんしていなかった私達は他の小さな食堂へ案内され、そこで食事をするようになりました。そこは落ち着いた静かな部屋で私達の他には物静かな老夫婦が隅の方で食事をしているだけでした。穏やかな語らいを続け時々思い出するように笑いをもらすその二人の姿を私達は見るとはなしに見ていたのです。

そのテーブルだけには色のついたローソクが立てられていました。

真似好きな日本人の特性が出たのか私達もローソクを立てて食事をした。ボーイ長に申し出たのはそれからややたってのことでした。するとボーイ長は「あのお二人は何か楽しんでいらっしやるのでしょう」との返事でした。

後で聞いたことですが、この国では夫婦にとって記念になる日には夜食の時にローソクを立てて思い出を語りながら食事をする習慣があるのです。

その夫婦にとっておそらくその日は結婚記念日か何かだったでしょう。心温まるものを感じたのは私ばかりではなかったようです。その証拠に岩沢先生は東京へ帰ったら私もやるのだと殊の外のお気に入りようで、それでは私達が先生にローソク立てをプレゼントしようと三野氏と私との間に内密の(?) 話合いができたのでした。

後日東京で解散式が行なわれた時、形ばかりのキャンドル・スタンドをお贈りすることができました。

とにかくどこへ行っても一日一回は奥様のおのろけをおしやる愛妻家の先生に、私達はあてられどおしの旅を続け、三野氏などは遂に鼻血まで出す始末でした。しかし若い者ののろけと違ってお年寄りのそれは実にほのぼのとした快印象を与えるものようでした。

南極ぼけ

キャンベラで二夜過ごして二十四日の朝十時に私達はメルボルンへ着きました。キャンベラからは僅か一時間の空の旅でした。

ところがホテルに着いた時、三野氏は

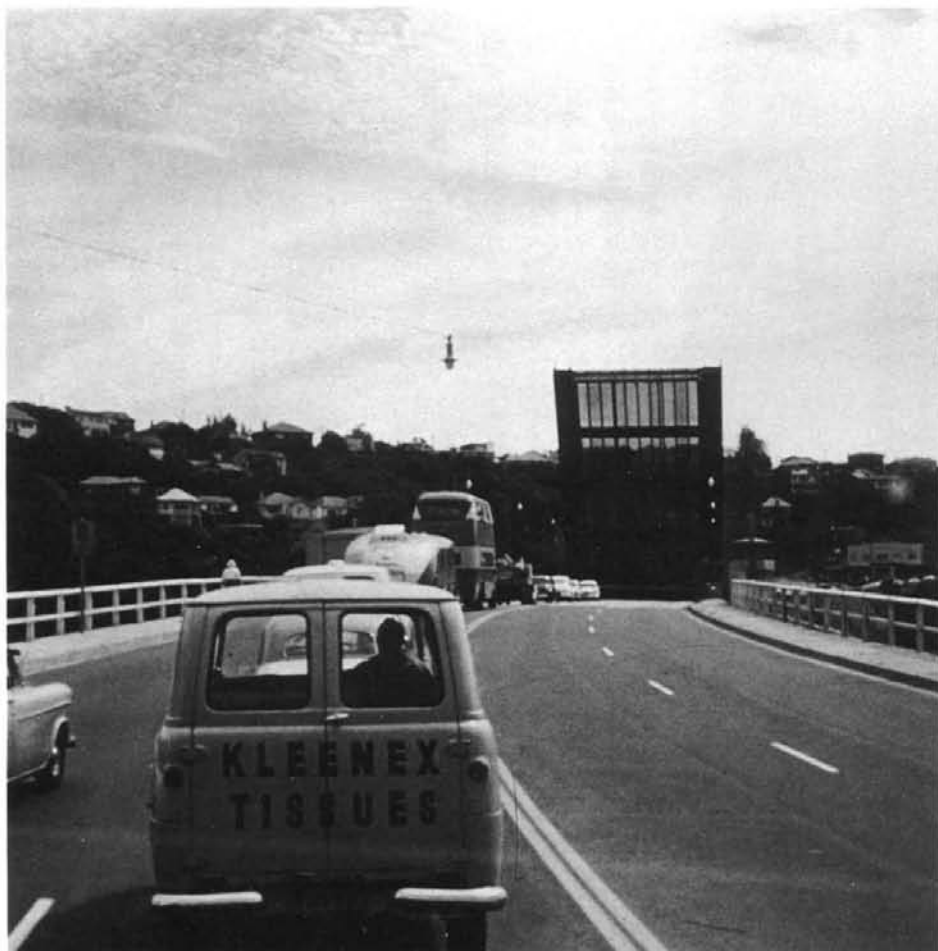
ジャラジャラとポケットから何やら取り出したのです。それが前の晩まで泊まっていたホテルの部屋の鍵だと判った時、御主人よりもむしろ私達の方が驚いたのでした。

ホテルの鍵をフロントに返し忘れて持ってくることはあってもせいぜい一つで、三野氏は御丁寧にスプーンの鍵まで持ってきてしまったのです。これには腹をかかえて笑ってばかりもおれません。早速小包にして航空便でも送り返さねばと考えていた時、ふと目にとまったのが

ホテルのロビーに置いてあった小さな箱でした。そこにはこう書いてあったのです。「前日お泊まりのホテルの鍵を持ってこられた方はこの箱にお入れ下さい。早速そのホテルに返送いたします」と。

どうやらあわて者は三野氏だけではないようです。

この時は岩沢先生と私に「南極近くへ来てとうとう君は南極ぼけか!」と散々冷やかされた三野氏は私のしくじりを腕をこまねいて待ちわびていたようでした。そして遂に私も同様な失敗をして



シドニー市内の開橋

しまったのです。

それは会議が終わった後ニュージール
ンドをやはり三人で旅した時のことでし
た。前夜泊まったタラボ湖のホテルの鍵
を私は返し忘れて持ってきたしまったの
でした。ただ私の場合スペアーまで持ち
出しはしなかったのですが、三野氏にし
て見れば鬼の首でもとったようなはしや
ぎようです。

「君も遂に南極ばけか」と踊り上がら
んばかりに喜ぶ三野氏につられて、岩沢
先生と私は年も忘れて笑いこけたのでし
た。

その晩泊まったオークランドのホテル
にはメルボルンにあったような返送用の
ボックスが見当たらず、やむなく案内し
て下さったシエル石油のシャートクリフ
氏に帰路お届け願うことにして、三野氏
に冷やかされながら小包をつくる難だけ
はまぬがれたのでした。

しかし、すべてがこの調子で私達は楽
しい旅を続けることができました。

酒のこと

今度の旅行でも酒はいつも私について
廻りました。というよりも私が酒を追っ
かけて廻ったという方が正しいのかも知
れません。

出発前友人達は口を揃えて酒だけは慎
しみ給えと忠告してくれましたが、羽田
を飛びたった瞬間から私はこの有難い御
忠告を忘れることにしたのです。と申し
ますのもファーストクラスの乗客は飲物
一切がたなのですから。オーストラリ
アではジョニー・ウォーカーが日本円に
して僅かの千二百円という安さです。ホ

テルのじゆうたんの上にあぐらをかいて
この安い美酒を大いに味わったものでし
た。東京から持参した日本酒の缶詰は日
本酒のお好きな先生に差し上げて、私な
どはもっぱらスコッチばかりをあおって
いました。もともとジョニー・ウォーカ
ーの壘を二晩で空けていた頃は日本酒を
飲みつくした老先生もお仲間入りしてい
たことを書かねばうそを書くことになり
ます。

メルボルン

話が少し横道へそれましたが、キャン
ベラからメルボルンへ着いた私達はそこ
で丸二日滞在しました。幸い天候にも恵
まれ領事館の方の御厚意で大いに見聞を
広めることが出来たのでした。

かつてオリンピックが開かれたメルボ
ルンは道幅が広く古い感じの落ち着いた
良い街でした。オリンピック競技場へは



メルボルンで。岩沢会長(右)と三野さん

その管理長が直々に私達を案内してく
れました。外国ではどこでもそうですが、
上に立つ人が車の手配からホテルの予約
まで何でも自分でやってくれるのです。
しかも説明も親切丁寧で相手が納得する
までやめようとはしません。ですからこ
っちに都合がある時などそれを断わるの
に一苦労しなければならぬ羽目になる
のです。

ただ前もってスケジュールを相手に伝
えて何時からは次の予定があると知らせ
ておけば、ピタリと時間を守ってくれる
あたり、時間の觀念が発達しているお国
柄がしのばれて見事というよりほかあり
ません。

オーストラリアの生活様式と風習

「ところ変われば品変わる」のたとえ
通り、オーストラリアにも随分変わった
風習があることを今度の旅行で知りまし
た。

男子が満二十歳になると親元を離れて
独立生活に入るのもその一つです。とい
っても二十歳になったら直ちに結婚しな
ければならないという意味ではありません
が、独身者は独身者なりに下宿などし
てそれぞれ独立した生活をするというこ
となのです。

また、男女関係についても厳しい掟が
あって、女性が満十八歳に満たないうち
はたとえ恋愛関係が発展して合意の上で
あっても性的関係を結ぶことは許されな
いのです。そればかりか、もしこれが発
覚した場合には女性は罪を受けませんが、
男性は死刑を言い渡されるという厳しい
掟があるのです。男性が死刑に処せられ

るのに女性は無罪ですむという明らかに不合理と思えるこの法律も極端な女尊の国であることを知って初めて納得がいくのです。

その徹底した「女性尊重」の実践には驚き以上のものを感じることが少なくなかったのです。

帰宅が五分遅れるような時にでも前もって妻の了解を得るために電話をしなければならぬこの国では、真夜中泥酔して帰り、門を叩いて「あけろ」と怒鳴るような亭主関白などこれっぽっちも通用しないということになるわけです。またこんなエピソードもあります。ある日本大使館員が街で知人の日本婦人にばったり出会ったのです。その婦人は買物の帰りで荷物を一杯腕にかかえていましたが、二人はそのまま世間話などしながら歩いていたのです。その大使館員がふと気がついた時交差点に立っていたお巡りさんが自分を呼んでいるのです。呼ばれるままに行くと見ると、そのお巡りさんは「何故あなたは御婦人に荷物を持たせるのです？ 持ってあげなさい」と注意したというのです。オーストラリアに来ていても日本の習慣が身についている二人にはおそろしく「持って下さい」「持ちましょう」という簡単な言葉がすぐには出なかったのかも知れません。

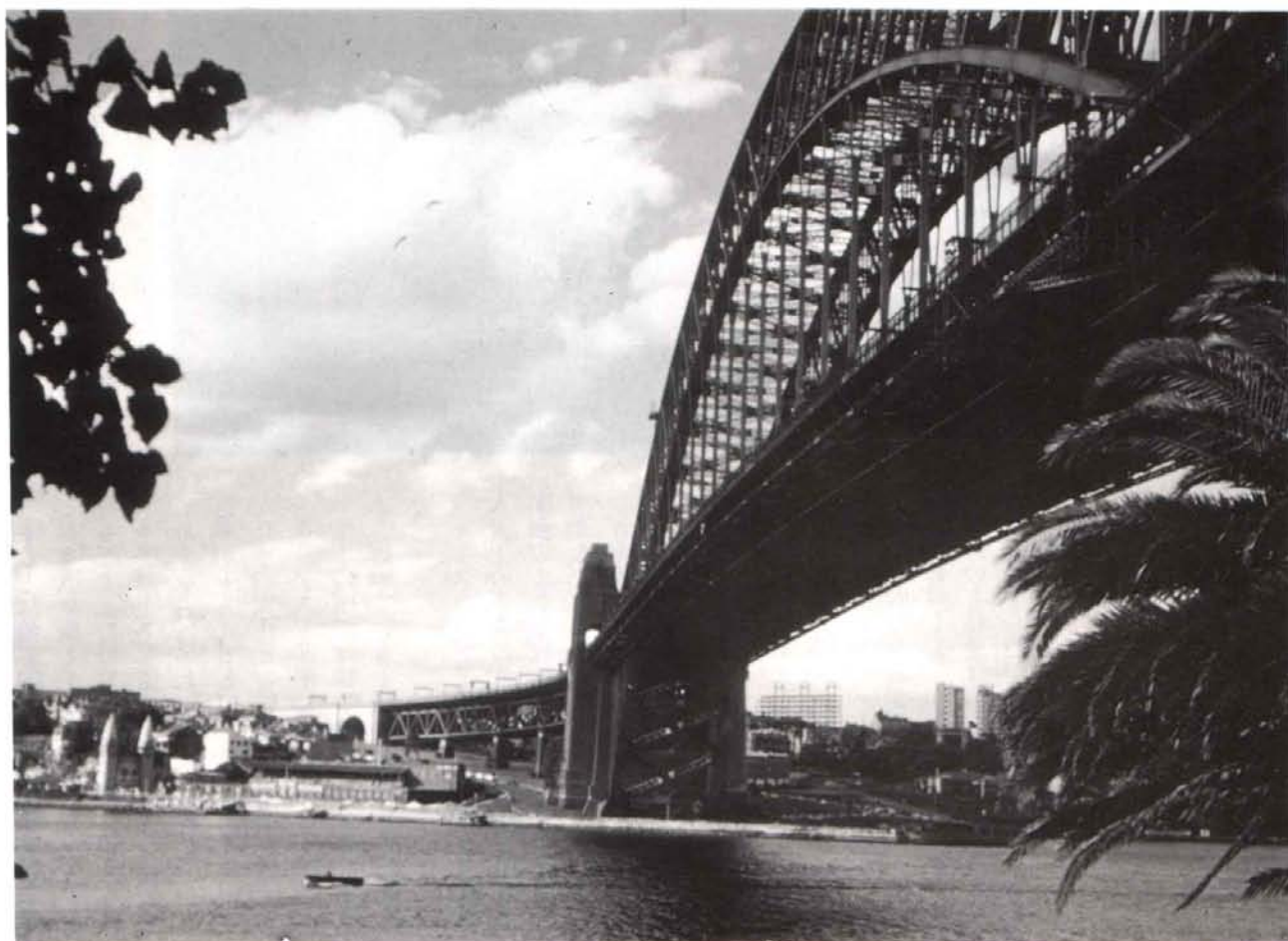
オーストラリアはまた非常に良識の発達した国でもあります。

メルボルンなどではよく玄関先に牛乳代が置いてあるのを見かけました。朝配達に來た牛乳屋が現金と引き換えにミルクを置いていくのです。夜中のうちにお金が盗られることなどないと聞いて私は

心から羨ましく思ったのでした。

日本の約二十倍もの面積に僅か東京くらいの人口しか持たないオーストラリア

は社会保障制度も完備されていて、寝ていても食べていけるほど国民は恵まれた生活をしています。



シドニーベイブリッジ

メルボルン市内の風景



信用取引はすべて口頭で解決するとい
う点でも私達の生活とはかなり違ったも
のの印象を受けたのでした。一度口頭で
契約したら他のいかなる商社からより安

い売り込みがあっても先約があることを
理由に断わるほど仁義をひどく重んずる
国民でもあるのです。ですから一度信用
を失ったら最後誰からも相手にされなく

なることは他の国の比ではありません。

日本人は概してオーストラリア人に信
用も厚くまた好意を持たれているようで
家やアパートを借りる場合にでも日本人
であることだけのためにOK! の
返事がもらえるというほどなのです。

日本の女性との結婚を希望するオース
トラリア人も非常に多く、アメリカと違
ってこの国では戦争花嫁はほとんどがう
まくいっていると聞いて安心したのでし
た。

オーストラリアでは家の建築は大抵素
人大工の主人の仕事で、模型組立玩具の
図面のような設計図を買ってきて特別む
ずかしいところを除いては自分で石やレ
ンガを積み立てて造るのです。極度の人
手不足が生んだ面白い習慣の一つだと言
えましょう。

もう一つ興味を惹かれたことは私達が
シドニーへ着いた二月二十六日はちよう
どシドニー市街を走る路面電車がその姿
を消す最後の日だったのです。日本でし
たら当然お祭り騒ぎがあるこの日も実に
静かで普段と少しも変わったところがな
かったのも私達日本人には何かものたり
ない感じすら抱かせるほどでした。

あわただしい旅を終え、二十六日にシ
ドニーへ戻った私達はそこで岸総裁一行
とおち合い、翌日からの会議に臨んだの
でした。

この稿を終えるに当たって今回の旅行
中種々御配慮下さった大使館や領事館の
方々および大倉商事の安原氏にこの紙上
を借りて心から感謝申し上げます。

『道路建設』昭和36年7月

※写真は故人が撮影したものです

第3編●清水前会長を偲んで

昭和五十八年三月十八日、ご家族をはじめ社員一同の回復への祈りもむなしく帰らざる人となりました。本編では、その遺徳と功績を偲ぶため、社葬において仏前に捧げられた弔辞と、新たに故人をよく知る方々からいただいたご寄稿を掲載しました。

昭和五十八年三月三十日、青山葬儀所において、清水前会長の社葬はしめやかに執り行われ、白菊に飾られた遺骨と遺影の前で故人を悼む弔辞が切々と読み上げられ、参会者の涙を誘いました。その弔辞の全文をご紹介します。

弔辞

葬儀委員長
日本道路株式会社取締役社長 瀨瀬 忠行

会長さん、本当に悲しいお別れの時が来てしまいました。生きとし生ける者は必ず別れねばならぬ日が来ることは、だれ一人免れることのできない定めではありますが、現実はその巡り合わせに直面して、本当に悲しい思いでいっぱいであります。

そして会長さんの呼び名も、懐かしい清水忠雄さんから、清心院殿忠雄日行居士といういかめしい名に変わってしまったりました。

思えば会長さんは、明治41年1月、清水四家の一つ、小石川清水家の三男として呱呱の声を上げられ、昭和5年、立教大学を卒業され、数年後の昭和9年に、当時創立して日も浅い日本道路株式会社、に重役として入社され、爾来、常務、専務として16年、それから社長として24年、さらに会長として5年、通算50年の永きにわたって、わが社の最高責任者として活躍し続けられ、名実ともにわが社の親柱であり、シンボルであられました。

創立当時は資本金30万円、社員わずか

20名余りの会社から、今や資本金は40億円を超え、社員2千名、年商1千億に及ぶ一部上場の会社に育て上げてこられたのであります。

業界においては、終戦当時の荒廃から立ち直るべく、数名の業界有志の方達と手を結んで、日本道路建設業協会を創設され、建設省はじめ関係諸官庁にも熱心に働きかけ、官民一体となって国土の復興に力を尽くされ、以来協会ならびに協会員皆様の発展のために全力を傾倒し、昭和45年から副会長、47年から53年までの6年間は会長として、さらに日本道路協会ならびに日本建設業団体連合会の副会長も兼ねられ、よくその職務を果たされました。

この間、建設省の委嘱をお受けになったり、また常設国際会議の委員として、欧米をはじめ豪州、南米など多くの国々へ出向かれて、海外渡航の数も十数回に及びました。

これらの数々の功績によって昭和53年に勲三等旭日中綬章の栄誉を授けられ、私ども後輩にもその喜びを分かれたのであります。

会社経営における会長さんの基本理念は、苦しみも喜びも社員全体が一つになつて担い合い、家族的な温かい心の結びつきで行こうということ、わが社の基盤である道路の仕事は、国づくりに直接

ご奉仕できる大変重要な業種である。ただ利益のみを追求することなく、後々まで残る立派な仕事をするように心がけようということでありました。

私どもも会長さんの志を遵奉し、心に深く刻みつけてまいりましたし、今後ともわが社の永遠の発展とともに永く引き継いでゆく所存であります。

このように、若きより経営者として指導的立場でご活躍された貴方でありましたが、そのお人柄は、清廉謹直、温厚誠実である一方、スポーツにも堪能であり、学生時代にはテニスのチャンピオンになられ、また晩年にはだいぶ腕が落ちて牛肉の嘆をかこっておられました。ゴルフはシングルに今一步のお腕前でした。

壮年のころにはお酒の方もなかなかで、交わり深い酒友もたくさんおられましたし、若い人たちもずいぶんごちそうになりましたが、晩年は健康のため自ら厳しい制限を加えられ、その自制力の強さに私ども、まことに感服していた次第であります。

しかしながら、悲しいことに永いお別れを迎えてしまいました。

ご家族の皆様のお悲しみはいかばかりかとお察し申し上げ、哀悼の意を表する



昭和58年3月30日、青山葬儀所における社葬

ものであります。私ども一同、力を合わせてご遺族のお幸せを心がけるとともに、会長さんの育て上げられた会社の永久の繁栄のため、ご遺志を守って最大の努力を尽くしてまいりる覚悟であります。どうか心安らかに、永遠の眠りにおつき下さい。

ここに重ねて心からの哀悼の詞を捧げ、ご冥福をお祈り申し上げます。

弔辞

● 友人代表

日本道路協会名誉会員、従四位勲三等、故清水忠雄さんの葬儀が執り行われるにあたり、謹んで哀悼の意を表します。

清水さんは昭和9年8月14日、日本道路株式会社取締役就任以来、常務取締役、専務取締役を歴任され、昭和29年5月18日同社代表取締役社長に就任。そして昭和53年6月29日同社代表取締役会長に就任、現在に至るまで50年間の永きにわたり終始道路建設事業に従事され、道路業界の草分け時代から戦後の道路整備に力を尽くされとともに、道路技術の向上・開発、機械化施工の推進に努力を傾けられ、常に道路建設業界の指導者として活躍されたのであります。

昭和20年11月、清水さんは同志6名と語り、「道路報国」を基本理念とする日本道路建設業協会を創立して理事に就任され、昭和29年11月社団法人に改組されるや、常任理事として協会運営の中枢に参画、道路友誼団体としての協会の育成強化に努められ、昭和45年5月には同協会副会長に就任、昭和47年5月会長に就任されましたが、時あたかも第一次石油ショックの未曾有の危機に直面し、清水さんは東奔西走、危機打開に精力を傾けられたのであります。

一方、清水さんは昭和31年5月日本道路協会理事に選任され、昭和33年6月常務理事に指名されて経理部長を委嘱され、昭和47年5月まで14年間にわたり、経理部門の責任者としてその任を全うされとともに、常務理事の職務の遂行にあたられたのであります。また、昭和47年5月には日本道路協会副会長に推され昭和53年5月任期満了により副会長を辞されましたが、以後名誉会員として今日に至るまで27年間の永きにわたり、日本道路協

● 友人代表

会館の活動を通じて、道路政策の樹立、道路整備事業の促進、道路技術の向上発展に幾多の功績を上げられ、日本道路協会の生成発展の歴史に大きな足跡を残されたのであります。

さらにまた、清水さんは、対外留学生として道路の諸問題を勉強する若い技術者の援助について心を砕かれ、昭和36年私財を日本道路協会に寄付されました。協会においてはこれを契機に昭和37年海外道路研究基金特別会計を設置、海外留学生研究援助金支給制度により運営し、清水さんからはさらに昭和53年に再び寄付が寄せられ、その他の篤志家による基金の増額を得て昭和37年以降今日までこの援助を受けた留学生は162名に達しており、この援助金は留學生の研究費、文献購入、資料の収集など広く活用され、帰国後提出される研究報告書はわが国道路行政推進の糧として大いに役立っているものであります。

以上申し述べましたように、清水さんの功績の一端は多年にわたるあなたの誠意と熱意をもって育成された道路建設業界における数々の優れたものでありまして、とこしえに光り輝くものであることを深く信じて疑いませぬ。願わくば、私どもの深い感謝と尽きぬ惜別の情を受けられ、安らかに永遠の眠りにつかれんことを、ここに蕪辞を奏して弔辞いたします。

弔辞

● 友人代表

謹んで故清水忠雄さんの御霊に申し上げます。3月18日早朝、思いもかけず額縁さんからあなたの逝去の報を受けました。かねてから、ご不快にて入院療養に専念されておられるとは伺っておりましたが、薬石の効もなく、幽明境を異にされました。誠に痛惜の念を禁じ得ません。

あなたは明治41年、小石川清水家の三男としてお生まれになり、昭和5年立教大学を卒業後、昭和9年、創立日も浅い日本道路株式会社の取締役に就任、爾来、常務、専務とすすまれ、昭和29年若くして社長に就任、昭和53年会長になられるまで、24年の永きにわたり経営の第一線で社業に精励されました。この間、日本道路株式会社は業界の頂点に立つ企業として、確固たる地位を確保し、高い評価を受けました。これもあなたの力に負うところ多大なものがありました。

私はあなたと同じく奇しくも明治41年生まれて、同世代の方の訃報に接する度に、生者必滅、会者定離の常とは申せ、寂しさはひとしおの感がございます。昭和の初期の困難な時代に学校を出、戦前・戦後の困難な時代を身をもって体験してまいりました同世代の者として、今日の日本道路株式会社の隆昌を見ますにつけて、あなたの進取の精神、卓抜した手腕に対し、常々敬服しておりました。

業界においては、敗戦直後の荒廃の中から業界の方と手を携えて日本道路建設業協会を創設され、官民一体となって日本の復興に尽力されました。あなたの高邁な理想と相俟って、業界の地位を今日あるものにした功績は、大なるものがあり、その功績に対し勲三等旭日中綬章を叙せられ、あなたはもとより、ご家族の皆様、社員の皆様、業界の皆様のご喜ぶ

清水建設株式会社代表取締役会長 野地 紀一

さまが昨日のように思い出せます。

若くして経営の任に当たられ、指導的な立場で活躍されたあなたではありますけれども、その人柄は誠に清廉謹直、温厚誠実、常に和を以て人に接し、その人徳は接するすべての者の敬愛おく能わざるところでありました。

あなたのお兄さまに当たられる故清水正雄さんは、私の勤務しております清水建設株式会社の副社長、相談役として、永きにわたり経営の任に当たられました。その間、私も多くの薫陶を受けました一人ですが、そのお人柄等は、まさしくあなたを彷彿させるものがありました。

一方、仕事を離れては酒を友とし、その幅広い付き合いの中でとりわけ社員の皆様には心の支えとして慕われたことから、その人徳が偲ばれます。

この度も療養のため入院されておりましたが、必ずや本復され、お元気な姿でまた長く指導を頂戴できると思っておりましたが、それも叶わず痛恨惜別の情、これにすぎるのはありません。ましてや、ご家族の皆様方の悲しみやいかばかりかとお察しいたし、深く哀悼の意を表するものであります。あなたのあとを受けて社長になられた額縁さんをはじめ、あなたが育てた立派な経営陣の方々には社員の皆様と一致団結し、今後必ずやあなたのご遺志を受け継ぎ、あなたのつくりあげた道を真一文字に歩み続け、立派にやり抜かれると思っております。私も力の及ぶ限りお役に立つ所存でございます。どうか心安らかに永遠の眠りにおつき下さい。ここに謹んで哀悼の意を表し、心からご冥福をお祈りいたしまして弔辞といたします。

(野地紀一氏は昭和63年12月7日に逝去されました)

「清水忠雄あるところ宇都宮寿夫あり」といわれたほど
海外旅行のお供など前会長と行を共にすることが多かった故宇都宮前常任顧問
社内きつての美文家として知られていた同氏が、
社内報（昭和五十八年五月号）に思いのたけを込めて綴った追想文です。

一杯の珈琲から……

常任顧問 宇都宮 寿夫

「お前は十円のコーヒー一杯でオレの会社引つ張られてきたんだからナ」と、お元気なころの会長さんはいつも私をからかっておられた。

昭和三十一年、そのころ私は県庁勤めのお役所側にいたのだったが、どういうご縁かで会長さんのお目に留まり、本当に、県庁そばの喫茶店に呼び出され、一杯の珈琲をごちそうになって、日本道路のメシを頂戴することとなったのである。

採用辞令をいただいた折、生意気にも、「一生懸命頑張ってみますが、二、三年たつてモノになりそうでなかったら遠慮なく放り出してください結構であります。どうぞご存分に扱っていただきますように」と、本心から申し上げたことをいまだに忘れないのだけれど、二、三年どころか、やがて三十年に近い歳月となつてしまった。

元気なころの会長（当時社長）さんは、しょっちゅう現場回りや得意先挨拶に飛び回られ、ほとんどいつもお供をして歩いたけれど、気さくな会長さんは、安宿

の大部屋で皆と一緒にのザコ寝も嫌がられないし、道端の縄のれん食堂で、サバの味噌煮なんかの昼食もウマイウマイと召し上がった。

夕刻遅く現場事務所へ着いて、現場の社員と車座になつての一杯は、会長さんを最もご満悦にさせた情景であつたけれど、好きなお酒が時に度を越えることもあつて、私たち子分どもがてこずらされるようなこともあつた。そんなこともかえつて今となつては、懐かしい思い出として忘れることができない。

会長さんは、公私合わせて十数回の海外旅行を重ねておられるけれど、私個人にとつて最も思い出深いのは、入社後三カ月そこそこのうちに、社長（当時）のお供をしてヨーロッパの旅をした一カ月半の苦労話である。私にとつてはもちろんのこと、社長さんも初めての海外。現在のそのような結構なご時世とは大違いで、昭和三十一年ごろの海外旅行は実に大変であつた。お金の国外持ち出しはきつい制限があつて、社長さんが一日十二ドル、

子分の私などはハドルぐらいだったと記憶している。今考えても、よくまア旅ができたものだと思心するくらいに貧乏旅行だから、ホテルは二流三流を選んで二人同室。目が覚めてから眠るまで、顔を

つき合わせづめの一カ月半。カバン持ちの私も相当な精神力を維持したと思うけれど、社長さんもよくまあ辛抱して連れ歩いてくださったものと、本心に心から思い出される。懐かしい思い出話は尽きないけれど、私一人が紙幅を費やすことは許されない。おしまいにしよう。

生者必滅、会者定離、人の世の定めは如何ともし難い。ただ合掌してご冥福を祈るばかりであるが、私ども社員一同は、会長さんの永年の信念であり、経営理念の柱だった「みんな一つの家族である。我意を張ることなく、良い時も苦しい時も、ともに手を取り合つていこう」とおっしゃられてきたお言葉だけは、一人一人心に刻みつけて忘れないでいきたいと念ずるものである。

（宇都宮寿夫氏は昭和59年4月10日に逝去されました）

初めての海外渡航、羽田空港で（右から宇都宮前常任顧問、前会長、巻下現副社長）



道路建設事業の発展に寄与し、業界はもとより建設省など関係官公庁からの信頼も厚く、交友関係の幅広かった生前の前会長。その多くの方々の中から、故人と格別ご交誼の深かったお二人の方に故人を偲ぶ一文を寄稿いただきました。



清水忠雄さんを偲ぶ

清水忠雄さんが亡くなられて今年が七回忌になると聞き、今更のように月日の経つのが早いのには驚いています。

私が清水さんに初めてお目にかかったのは日本道路協会の常務理事会の席でした。それは今から30年も昔のことです。

当時、私は日本道路協会の機関誌「道路」の編集委員として清水さんの所になにかの「原稿」のお願いに伺ったのですが、うなずきながら「お引き受けしましょう」とにっこりされた人なつこい笑顔は今でも忘れることが出来ません。

清水さんは日本道路協会の事業をよく理解され、本当によく協力された方でした。

昭和33年から47年までの14年間協会の常務理事として、又昭和37年から47年までの11年間は経理部長も兼任され、年々増大していた財政をあずかり協会の発展に尽力されました。

また昭和47年より53年まで6年間協会の副会長の要職につかれ当時の富樫、高野両会長を補佐し、日本道路協会の今日の発展に大きく寄与されました。

更に昭和42年11月、東京で開催されたPIARC第13回国際道路会議では実行委員として活躍され、又昭和52年10月のIRF第8回世界道路会議では実行委員会の副会長として見事に会議を成功させるなど幾多の輝かしい業績を残されました。

このように清水さんは日本道路協会の発展期において経理部長、常務理事、副会長など

の要職を歴任され、わが協会の発展に多大の功績を残されました。

清水さんについて語るとき私どもがどうしても忘れることの出来ないのは「海外道路研究基金」のことです。日本道路協会は毎年、海外に留学する若い技術者の勉学のたしに援助金を支給しておりますが、実はこれは清水さんの御発意により、清水さんから5百万円の御寄附をいただいて37年に設立されたものであります。その後53年には叙勲を受けられた記念に2百万円、更に58年には御遺言により3百万円、合せて1千万円の御寄附をうけております。(この基金はその後他の篤志家の方々の御協力により現在3400万円に達し昭和37年より今年迄実に202名の海外留学生に支給されています)。

又清水さんというと私ども夫婦には懐かしい思い出があります。昭和46年秋PIARC第14回国際道路会議がチエコスロバキアのプラハで開かれた時、清水さんと御一緒に私ども夫婦も参加しました。清水さんと河北夫妻と私どもの五人でそぞろ歩きした中世の町プラハ、当時まだ日本ではほとんど見かけなかったタルタルステーキの店で皆でこわく食べた時の思い出など清水さんの穏やかな笑顔とともに終生忘れることがないでしょう。

清水忠雄さんの七回忌を迎えるに当たり、永年日本道路協会に寄せられた御厚情に深く感謝するとともに、心から御冥福を祈ってやみません。

社団法人日本道路協会会長 高橋国一郎



道建協と清水さん

道建協といえば清水さん、清水さんといえば道建協を連想する。創設時から昭和五十三年に引退されるまで三十三年間、道建協の第一線の要職にあり道建協の顔であったからであります。

最近私は、このような清水さんが「生きておられたらなあ」と思う事が屢々あります。私も元、会長を務めていた関係で時折業界問題につき意見を求められる事がありますが、そのような時、会長経験者による顧問会が協会に結成されていれば好都合との思いにかられます。既に他界された方の多い現在せめて清水さんが健在であればと思うからであります。私が清水さんと親しくさせて戴いたのは、関東支部幹事長に就任し協会の仕事を通じ接するようになってからであり、あまり長い期間ではありませんでした。従って清水さんの思い出もそんなに多くはありませんが、強く印象に残っている二、三を申し上げ活動ぶりを偲ぶ事と致します。

清水さんは道建協の事業を熱心に推進される一方、日本道路協会の役員としてその発展にも積極的に盡力されていたことはよく知られております。これは道建協の理念である道路事業の推進、道路技術の向上、道路業界の健全な発展を期するには道路協会との一体的活動が必要であるとの清水さんの高邁な考えによるものであったと存じます。今日の道路建設の発展は行政ベースとしての道路協会、民間ベースとしての道建協の活動が両々相俟って齎されたと云えますが、この間にあっての清水さんの働きは高く評価されて然るべきと存じます。

また四十七年道建協の会長に就任されてからの活躍は特筆すべきものがあります。第七次道路整備五ヶ年計画が第六次の約倍の規模で策定されるに当たり、膨大な工事量の完全消化に対し建設省当局において危ぶまれるという事がありました。これに対し清水さんは自ら陣頭指揮を取って具体的対応策を明にし行政当局に具申するとともに業界に対しては円滑推進の指針を示されました。誠に時宜に即した措置であり道路業界は大いに期待したものであります。

ところが、四十八年石油危機が勃発して一転して低成長、総需要抑制という激動時代に突入、急速なインフレの進行で工事の採算は悪化、業界経営は極度に圧迫される事になり、スライド条項の適用、積算価格の適正化が大きな問題となってきました。清水さんはそれらの実現の為、政官界に働きかけ大活躍をされました。私も関東支部幹事長として清水さんのお供をし、屢々要路に陳情に行きましたが清水さんの真剣さには頭の下がる思いでありました。お蔭で業界の重大危局を乗り切る事ができましたが、これなど道路建設業界の健全な発展の為に盡された清水さんの功績の一端を示すよい例と云えましょう。

第十次五ヶ年計画が発足し再び道路建設時代に入った感のある今日、終始一貫道路建設業界の発展の為に盡力された清水さんが居られない事は誠に残念であり淋しさを感じざるを得ません。七回忌に当りその功績を偲ぶとともに心からご冥福をお祈りする次第であります。

世紀東急工業株式会社
代表取締役副会長

大島 秀信

昭和十八年入社以来、前会長を助け当社の発展に尽力した巻下副社長が、故人との四十年間のふれ合いの中で印象に残ったエピソードを綴った追想文です。

清水前会長との邂逅



日本道路株式会社代表取締役副社長 巻下乙四郎

私が清水前会長と初めてお会いしたのは昭和十八年のことでした。当時、わが社（当時の社名は日本道路舗装株式会社）は北京に進出して出張所を置き、陣容の強化を図るため人材を募っていました。そして、東京市に勤務していた私は、以前の上司ですべてに日本道路に勤められていた川上小五郎さんにスカウトされ籍を置くことになったのです。北京に

出立する前に本社にご挨拶に伺い、この時常務だった清水前会長に面談したのですが、飾り気のない人柄というのが私の第一印象でした。また、赤字だった会社の再建にご苦労を重ねられてきただけに人の気持ちを汲み取るのに人一倍長けており、この人なら信頼して付いていける、私はそう確信しました。

前会長は日頃より忘恩を戒められ、自ら率先垂範されました。日本勧業銀行（現・第一勧業銀行）に受けた恩義を忘れず何十年も一行主義で通されたのは、今でもわが社の語り草となっております。戦後の荒廃の中で業績不振にあえいでいたわが社のため、清水前会長は血眼になって資金繰りに奔走しました。ところが、なかなか銀行から快諾が得られず、探し抜いた拳句やつとのことで勧業銀行が融資してくれたのです。その後、経営も軌道に乗り、役員から「取引銀行を増やされ

ては」と幾度となく進言しましたが、「わが社が現在あるのは、戦後の苦境の時に勧業さんが融資してくれたお蔭だ」と言われ頑として首をタテに振りませんでした。

確かに、戦後間もない頃のわが社の経営状態は最悪とも言えるもので、給料は払えても一週間分ぐらい、あとは野菜など現物支給といった実情でした。その後、千歳空港の工事や札幌―千歳間、弾丸道路、工事の受注などで月給に加え賞与も支給されるようになりましたが、それでも生活はギリギリの状態。若さの故か、私は生活費の明細をつけて前会長に直訴したこともありましたが、前会長は一瞥しただけで「よしっ、わかった」と言われただけでしたが、翌月の給料は大幅にアップしていたのです。自分を高く評価してくださった前会長に深く感謝するとともに、さらに仕事への意欲が高まったものでした。

前会長は人の「和」もことのほか大切にされ、役職の上下を問わず、社員には常に平等に同じような姿勢で接しておられました。私が北海道の営業所長時代、毎年のように「一所懸命やってくれてご苦労さま」と車にお土産を山と積んで各現場を回り自らの手で配布されたこともありましたが、このように全国各地の現場を車で回り一人一人の作業員に慰労

の声を掛けられることを前会長はご自分の責務とされていたようです。

私のことも「巻下君」ではなく「巻さん」と愛称で呼んで可愛がってくださいました。

前会長は何度となく「東京の本社に戻って来いよ」と私に言われましたが、北海道に出張で来られ私の家に泊まれた時など、少々酒量が入っていたせいもあるが、妻に「この家があるから巻さんは東京に来ない。いつそのこと売り払ってしまいなさい」と冗談交じりにおっしゃったこともありましたが、それも今は懐かしい思い出です。後年、病に臥された前会長をお見舞いした時も「十日でも半月でもいいから東京に顔を出してくれないか」と言われ、さらに「これから後輩を指導して会社を盛り立てていくてくれよ」と付け加えられました。今でもその言葉は耳に鮮明に残り、忘れようと決して忘れることはできません。

十歳年下の私のわがままを大海の如き寛大な心で受け止めてくださった前会長は、私にとって生涯二度と巡り会うことのできない最も尊敬できる方でありました。

ここに改めて哀悼の意を捧げるとともに、ご遺徳を偲びたいと存じます。

あとがきにかえて

当社前会長清水忠雄が、永遠の眠りについて、はや七回忌を迎えることになりました。顧みますれば故人は、当社の揺籃期より五十年の永きにわたり社業の発展に尽力し、今日のわが社の礎を築いた「偉大な支柱」ともいふべき存在でございました。

また一方では、業界有志の方々とともに社団法人日本道路建設業協会の創設に参画するなど、単に一企業の立場からだけではなく道路業界の草分けの一人として、官界の方々の指導並びに業界の皆様のご協力のもとに、日本の道路建設の伸長に努め道路の整備・発展に些かなりとも寄与いたしました。

さて時代は昭和から平成と移り変わり、当社も創立六十年を数えるにいたりました。

今後は、二十一世紀にむけて新たな発展を図る所存でございます。この節目の時にあたり、故人の人格を偲び、道路建設事業に記した足跡を辿るとともにその志を永く継承していきたい」との主旨で、ここにありし日の写真、諸紙誌への寄稿、随想などと、業界諸先輩・ご友人からいただいた弔辞、追想文で綴った清水忠雄追悼集『礎』を編纂いたしました。ご高覧いただければ誠に幸甚でございます。

上梓にあたり、新たに

高橋国一郎様

大島秀信様

名須川秀二様

目崎鑛太様

北原静彦様

の皆様方から心あたたまる玉稿並びにお写真をご提供いただき、厚く御礼申し上げます。

平成元年三月

日本道路株式会社代表取締役社長

清水 弘

清水忠雄 年表

西暦	年号	月日	事 項
1908	明治41	1.12	東京市小石川に生まれる。
1913	大正2	4	九段精華幼稚園入園
1915	大正4	3	九段精華幼稚園卒業
	同	4	九段精華小学校入学
1921	大正10	3	九段精華小学校卒業
	同	4	錦城中等学校入学
1925	大正14	3	錦城中等学校卒業
	同	4	立教大学入学
1930	昭和5	3.25	立教大学商学部経済科卒業
	同	4.1	日東蓄音機株式会社入社
1934	昭和9	8.10	日東蓄音機株式会社退社
	同	8.14	日本道路株式会社（前日本道路舗装株式会社）取締役に就任。
1938	昭和13	6.27	日本道路株式会社常務取締役に就任。
1945	昭和20	11.1	日本道路建設業協会理事に就任。（～22・11・26）
1949	昭和24	2.1	日本道路株式会社専務取締役に就任。
	同	6.20	丸喜産業株式会社取締役社長に就任。（～50・5・30）
1954	昭和29	5.18	日本道路株式会社代表取締役社長に就任。
1955	昭和30	3.17	建設業に精進し、技術改良向上発展に寄与したことにより、東京都知事より表彰される。
1956	昭和31	5.25	社団法人日本道路協会理事に就任。（～33・6・24）
	同	5.29	社団法人日本道路建設業協会関東支部長に就任。（～45・5・20）
	同	11	ロンドンで開催の国際公共事業会議に日本代表団の一員として参加。
1957	昭和32	11.25	社団法人日本道路建設業協会常任理事に就任。（～45・5・20）
1958	昭和33	3	マニラで開催された第1回アジアおよび西太平洋建設業協会連盟会議に日本代表団の一員として参加。
	同	5.3	建設業に精励し、功労顕著なる理由により、東京都知事から表彰される。
	同	6.24	社団法人日本道路協会常務理事に就任。（～47・5・27）
	同	7.10	建設事業功労者として建設大臣より表彰される。
	同	7.12	全国道路利用者会議常任理事に就任。（～48・5・23）
	同	11	バンコクで開催されたエカフェ第4回道路小委員会に日本代表団の一員として参加。
1959	昭和34	9	リオデジャネイロで開催された第11回国際道路会議に日本代表団の一員として参加。
1961	昭和36	2	シドニーで開催された第1回 IRF（国際道路連盟）太平洋地域会議に日本代表団の一員として参加。
	同	3.15	通産省日本工業標準調査会臨時委員（土木部会道路用砕石専門委員会使用者代表）（～43・8・21）
1962	昭和37	2	バンコクで開催されたエカフェ第10回内陸運輸通信委員会の開催に際し建設省の専門委員に任命され、日本代表顧問として同委員会に出席。
1963	昭和38	5.21	社団法人日本アスファルト乳剤協会会長に就任。（～45・5・21）

1963	昭和38	10.12	社団法人首都道路協議会理事に就任。
	同	11.11	藍綬褒章受章
	同	11	バンコクで開催されたエカフェ第12回内陸運輸通信委員会に日本代表団の一員として参加。
1966	昭和41	4.7	通産省日本工業標準調査会臨時委員（化学部会石油アスファルト乳剤専門委員会中立代表）（～52・8・31）
	同	9	ロンドンで開催された第5回 IRF 世界大会に日本代表団の副団長として参加。
1970	昭和45	5.20	社団法人日本道路建設業協会副会長に就任。（～47・5・22）
	同	5.21	社団法人日本アスファルト乳剤協会名誉会長に就任。
1971	昭和46	2.9	東京湾総合開発協議会理事に就任。（～50・8・10）
	同	9	ブラハで開催された第14回 PIARC（常設国際道路会議協議会）会議に日本代表団の一員として参加。
1972	昭和47	5.18	社団法人東京建設業協会理事に就任。（～55・5・20）
	同	5.22	社団法人日本道路建設業協会会長に就任。（～53・5・25）
	同	5.22	社団法人日本建設業団体連合会副会長に就任。（～53・5・29）
	同	5.22	財団法人日本道路交通情報センター評議員に就任。（～53・5・24）
	同	5.22	建設業労働災害防止協会東京支部監事に就任。（～53・5・25）
	同	5.22	社団法人日本道路協会副会長に就任。（～53・5・23）
	同	5.26	財団法人高速道路調査会理事に就任。（～53・5・31）
	同	8.2	建設業・清酒製造業・林業退職金共済組合評議員に就任。（～53・7・16）
	同	10.7	建設省技術検定委員（～53・5・25）
1973	昭和48	5.10	社団法人首都道路協議会副会長に就任。（～54・5・11）
	同	5.23	全国道路利用者会議顧問に就任。
	同	5.25	東日本建設業保証株式会社取締役に就任。（～50・5・25）
	同	10	ミュンヘンで開催された第7回 IRF 会議に日本代表団の一員として参加。
	同	12.7	東京商工会議所建設工業部会常任委員に就任。（～53・8・9）
1974	昭和49	6.4	社団法人道路緑化保全協会理事に就任。（～53・6・20）
	同	10.8	東京商工会議所港支部評議員に就任。（～55・3・31）
	同	10.28	通産省中小企業近代化審議会専門委員（～54・10・27）
1975	昭和50	5.25	東日本建設業保証株式会社社参与に就任。（～53・5・25）
	同	10	メキシコで開催された第15回 PIARC 会議に日本代表団の一員として参加。
1977	昭和52	10	東京で開催された第8回 IRF 会議に実行副委員長として参画。
1978	昭和53	4.29	勲三等旭日中綬章叙勲
	同	5.23	社団法人日本道路協会名誉会員
	同	5.25	社団法人日本道路建設業協会顧問に就任。
	同	6.29	日本道路株式会社代表取締役会長に就任。
1979	昭和54	4.24	社団法人首都道路協議会顧問に就任。
1983	昭和58	3.18	肺ガンのため逝去。
	同	3.18	従四位に叙される。

