

躍進期

1970年代



三角ビル



三角ビルで働く様子

三角ビルを根城に

—— 日本復帰にゆれる時代

自社ビルの建設

自社ビルの建設地は那覇市久茂地1丁目7番地3である。この一帯はもともと個人の所有地だったが、区画整理を行った際に三角形の土地が潰れ地として残ってしまった。当社がそれを買取った。

ビルを設計したのは仲宗根宗誠である。原資は新報ビルの自社床売却益の1万ドル。資金的な制約から、事務所空間の確保を第一に間取りを広く取り、デザインは質素なものとした。神村盛秀らの沖縄工業高校の同級生が経営していた古謝工務店に工事は任された。施工監理は何人かで分担した。入社したばかりの松山喜治は構造設計部に配置されたことから、現場での配筋検査を担当した。工事は半年ほどで完了した。

1970（昭和45）年4月、晴れて新ビルは竣工する。国道58号からみると、階段部分が大きく目立ち、扇の形は末広がりであり発展性を連想させた。その形状から社員は親しみを込めて“三角ビル”と呼ぶようになる。

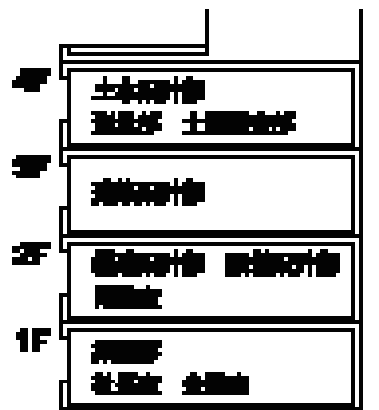
部署の配置

1階には業務部、2階には構造設計部と設備設計部、3階には建築設計部、4階には土木設計部、測量部、土質調査部が入居した。ただ、建築設計部以外は新ビルに落ち着いて以降に、組織としての体裁を整えていったというのが実情である。建築設計部が30名前後と一番の大所帯で、全社合わせると60名あまりの規模であった。この頃は他の設計事務所などの経験者も多く、技術力も個性もある面々が自由な雰囲気の中で仕事をしていた。会社組織の懐の深さがそうさせていたのだろう。

社長室は1階に、2階の設備・構造の部屋の間で非常室がおかれていた。実は1階の会議・応接室は社員食堂にしようかという話もあったのだが、採算性の観点からそれは断念した。代わりにというわけではないが、残業時の食事代はすべて会社が負担していた。得意先のひとつはいまのパレットくもじ前交通広場あたりにあった松屋レストランで、毎日18時を過ぎると残業する人数を確認し、電話で出前を頼んだ。もうひとつは泉崎のあらかきビルにあった中華料理店で、こちらは店内に国建の名簿がおいてあり、残業のために夕食を食べる人は記帳する仕組みだった。当社では残業時間が2時間を超えると社員に食事代が支給されるが、その制度はこの時代からの名残だともいえる。

2階にはシャワー室まであった。ビル全体が不夜城と化したムーンビーチ設計のときには、何日も家に帰れない社員が汗を（涙も？）洗い流した場所だった。設計者の配慮には感服するしかない。

なお、現在のパレットくもじの一角、80坪ほどの土地には土質調査部の試験室が建てられ



三角ビル・部署の配置



三角ビル周辺の空撮写真

ており、久茂地再開発のあとも土地権利はそのまま保有している。

日本復帰までの道のり

1972（昭和47）年5月15日、27年間のアメリカ世を経て、沖縄が日本に返還された。長かった道のりだった。

沖縄返還の立役者は佐藤栄作首相である。1965年1月にリンドン・ジョンソン大統領との会談で返還を打診し、1967年11月の2度目の会談で合意をとりつけた。さらに1969年11月の3回にわたる日米首脳会議で、リチャード・ニクソン大統領が日米安保条約の延長と引き換えに沖縄返還を約束し、これにもとづき1971年6月17日に沖縄返還協定が締結された。

一方、沖縄には「復帰の父」とも称された屋良朝苗がいた。屋良は本土への早期復帰を訴え、1968年11月に行われた琉球政府の行政主席選挙（90%近い投票率）で当選し、復帰後は県知事を4年間務めた。屋良が望んだのは「即時無条件全面返還」であり、これは1971年11月に返還協定と復帰関連国内法案を審議するために開かれた、いわゆる沖縄国会に提出された建議書にも明示されている。しかし、建議書を懐に抱えた屋良首席が羽田に着いたときには、自民党の強行採決で米軍基地を維持したままの「核抜き・本土並み」の復帰が決定していた。

県民の一部は、全国的な反戦運動、学生運動など時代の波にも後押しされ、日米共同声明の内容、その後の日米の返還協議の経緯に対して統一ストなどで抵抗した。1971年の5・19ストには約10万人が参加し、11・10県民総決起大会には約5万人が集まって反基地・反安保の姿勢を示した。米兵が連続して起こした交通事故を契機にした1970年12月のコザ暴動も、このような文脈でとらえられる。

ともあれ県民の感情を二分した日本復帰という歴史的な出来事は断行された。

沖縄振興開発特別措置法

復帰に伴って行政機関が変更された。琉球政府は沖縄県庁となり、琉球政府建設局は沖縄県土木部として8課1室に衣替えした。また、沖縄北方対策庁は沖縄開発庁、その出先機関として沖縄総合事務局が新設された。そして「沖縄振興開発特別措置法」にもとづく「沖縄振興開発計画」（以下では沖振計）が策定された。

沖振計は1972年度から10ヵ年を実現の目途として、広範囲にわたる分野での振興開発の



沖縄県庁表札



渡久地新港（現本部港本部地区）整備
1973（昭和48）年～

沖縄国際海洋博覧会の大型客船などのために整備された港湾。近年、北部の拠点港湾として位置づけられ、大型フェリー・クルーズ客船の寄港のための拡張整備が進められている。

方向性を示したマスタープランである。国や県などはこれにもとづいて毎年度の公共事業を遂行していく。実施にあたっては上記法にもとづいて、①国からの高率補助、②国による直轄代行、③国有財産の譲渡、④地方債についての配慮という特例措置があった。

①の高率補助に関して例をあげると、一般国道10分の10（本土は2分の1）、土地区画整理事業10分の9（本土3分の2）、流域下水道3分の2（本土2分の1）などであり、本土を大きく上回る補助率が適用された。また、沖縄県が市町村に対して負担・補助する場合も同様に優遇されている。②の直轄代行は、県道・市町村道、二級河川（ダム含む）、港湾工事について、本来行うべき県や市町村に代わって国が直轄で事業を行えるというものである。③の国有財産の譲渡は、学校施設など公共の用に供する場合に国有財産を無償で譲渡または貸付できるとした。④の地方債配慮は、県や市町村の地方債の起債を可能な限り許可し、長期・低利の政府資金で引き受けたとした。

つまり、沖縄で公共事業を行いやすい環境ができあがったということだ。先の沖縄戦で社会基盤が壊滅的な打撃を受け、戦後は復興のための公共投資を行ってきたものの、日米の狭間で思うような財源が得られずに、徐々に本土との格差が広がってきた（表4を参照）。その遅れを取り戻すべく法が発令され、格差是正と自立的経済発展を旗印とする沖振計が策定されたのである。そしてこの沖振計はその後2次、3次と継続され、沖縄の産業や生活の基盤づくりに欠かせない役割を果たしていく。

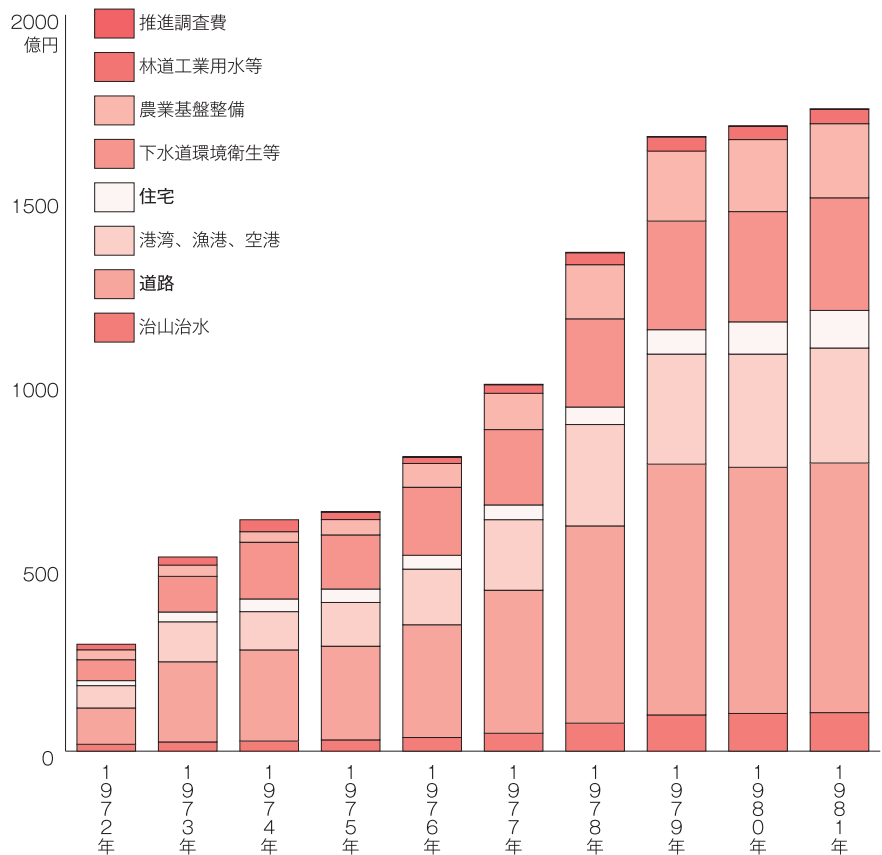


表4 沖縄振興開発公共事業費
出典：『戦後沖縄経済史』（1984年）より作成

復帰後の当社の変化

公共事業が増えるということは、設計を生業とする当社の仕事の受け皿が増えるということである。創業12年の年月を経ていた当社も、復帰後の社会基盤や県民生活の向上に一役買うべく、新たな業務展開をめざすようになる。

復帰前はどちらかというと民間の仕事が多かったが、復帰後は公共事業の比率を高めている。それを可能にしたのは、足しげく官公庁を回っていわば御用聞きをする営業スタイルである。いまでは当たり前のことだが、その当時までは役場を営業する設計事務所は沖縄にはほとんど



鈴木諄

なかった。これを当社で最初に始めたのは鈴木諄である。以前は新聞記者をしていた鈴木は、役所を回って情報を拾うという取材方法が営業にも応用可能だと気づいた。そして、その情報を育てていって受注へ結びつけるという形をつくり、(特)日本道路公団や(特)日本住宅公団の仕事を得ていた。この方法を会社で共有することによって、沖縄開発庁(沖縄総合事務局)、沖縄県、各市町村などから発注される業務が次第に増え始める。また、米軍関連の工事の窓口となる防衛施設庁にも出入りするようになる。

公共事業の性格として土木工事が多かったため、土木設計や測量、土質調査、土壌分析、環境調査などの重要性が高まった。そこで当社では、1970年に設置した土木設計部を増員・強化し、のちの1980年には新たに測量部を立ち上げた。これらの部署は三角ビルの4階を占有して、相互連携しながら作業した。

復帰以降の仕事は、日本政府(沖縄総合事務局)、沖縄県などとダイレクトに営業できたのでやりやすかった。復帰前はどうかだったかという、米国民政府から琉球政府へ予算が流れるのだが、琉球政府に営業しても米国民政府にはねられることがたびたびあった。そのため琉球政府発注の業務であっても、米国民政府と事前の調整を図るなどなるべく手直しが生じないように仕事のやり方を工夫した。

また、國場ビルを設計した実績は復帰後にますます高まった。國場ビルができる前は沖縄経済がどうなるのか先行きがみえずに誰もが不安を抱えていた。そんなときに國場ビルが屹然と那覇の空にそびえたち、復興のランドマークとなった。経済界も自信を回復し、その後の資本投資、産業振興が進んだのだと評価されたことがある。沖縄の先陣を切るんだと気負って取り組んだことがほめられ、素直にうれしかった。

建築士法の施行

本土の建築士法施行の最初の年は、「ふさわしい知識及び技能を有すると認められた者は試験を受けずに一級建築士または二級建築士の免許を受けることができる」という経過措置が認められていた。そこでできたばかりの県土木部の建築指導係でその選考を行った。

沖縄県建築士会の初代会長は仲座久雄氏、副会長は山里銀造氏(当時は沖縄県建築課長)、屋田直勝氏だった。建築士会とは「会員の協力によって、建築士の業務の進歩改善と建築士の品位の保持、向上を図り、建築文化の進展に資する」ことを目的に、下記の建築士法第22条の2にもとづいて都道府県ごとに設立された社団法人である。構成員は建築士の免許を持つ者が基本で、個人事業者にとって建築士会は、情報交換や交流、専門技術の修得、福利厚生などが得られる場であり、地域・社会的活動にともに取り組む仲間をみつけることもできる。

国建は建築士の数は多いが、士会に加入する者は昔も今も多いとはいえない。組織事務所であるだけに、上記のような個人事務所が得られるメリットは社内でも享受できるという点が作用しているのかもしれない。

建築士会と当社との関係は、金城曾四郎が理事を務めるようになって強まった。金城は1970(昭和45)年から1984年まで14期理事をまっとうし、その後副会長を8期務めた。この間に比嘉盛朋、平良啓など士会の委員会活動に率先して取り組む後進が育っている。

5階部分の増築

当時は何といっても、日本復帰と海洋博覧会というムーブメントに沖縄全体の景気が引|っ張られていた。当社でいえばホテルムーンビーチの設計がそれにあたる。

ムーンビーチの設計が佳境に入ると、国建東京や国建デザインなど東京の系列会社をはじめ他社のスタッフとも共同作業する機会が増え、3階のスペースでは手狭になってきた。そこで5階を新たに増床し、ムーンビーチの設計室とすることにした。

増築は想定にないまま当初は設計しており、また基礎工法にも予算をかけられなかったこと



都市計画基礎調査(那覇広域都市計画区域)

1978(昭和53)~2006年

各種都市計画事業をはじめ、まちづくりを進めるうえで基礎資料となる人口、産業、土地利用、建物、都市施設などに関する図面及び調書の作成作業。都市計画法第6条にもとづく調査で、当社では1978年より5年おきに更新調査を受注している。



ホテルムーンビーチ

から、躯体に過重な負担をかけることは避けたかった。そこで軽量コンクリートを用いるなど、構造的な強度を損なわないように工夫しながら設計～工事を進めた。1973（昭和 48）年 10 月に工事は完成した。

5 階に移ったのは國場幸房をリーダーとするムーンビーチの担当者であり、加えて増築に合わせて新たに数名を採用した。これに系列会社などの関係者が日常的に出入りしていたので、活気に満ちた刺激的な職場だった。また、父に連れられてまだ小学生だった國場幸泉がよく遊びに来ていた。「三つ子の魂百まで」というが、さすがにこの頃はまだ自分が将来この会社に入社することになるとは予想していなかっただろう。また、増築された 5 階部分には開発部も入居した。



ベレット 1500 デラックス
栃木いすゞ自動車株式会社 HP より

三角ビルの思い出

復帰により米国民政府がなくなり、関連する各機関も組織転換を余儀なくされた。DE もそのひとつで、DE に勤めていた優秀な人材は地方自治体や民間企業へと吸収されていった。当社でもこの三角ビル時代に、DE から技術者を採用している。森田勲、川上重之らである。DE の人材は高給取りだったので、上司よりも給料が高くなるケースもあり、役職や給与の調整が大変だったと、実質的に会社を切り盛りしていた神村は振り返っている。

土質調査用のジープ（米軍払い下げ品）など会社所有の車は以前にもあったが、ようやくこの時期に社用車を新車購入する。第一号はいすゞのベレットだ。「和製アルファ Romeo」と呼ばれた小型乗用車で、色はブラウンだった。

三角ビルの頃から経理担当の女性事務職員を雇い始め、その後総務や各部署の事務に拡大していく。のちには和文タイプを打つ女子社員を雇用し、報告書や設計仕様の作成などをお願いした。修正が続いて夜中まで残業することもあり、これをみかねて効率の悪い和文タイプを廃棄し、新型のワープロを購入した。東芝製で、1 台 300 万円強もした。ワープロを導入したことで当社は活字の報告書が出すことができ、これは営業担当者のセールストークにもプラスに働いた。



名護浦歌碑

名護浦公園の計画

「浦々の深さ 名護浦の深さ 名護のみやらびの 思いふかさ」の琉歌に詠まれるとおり、美しい海岸線を持つ名護湾は「名護浦」とも呼ばれている。名護浦公園は、この名護湾を望む海岸沿いの埋立地に位置する。名護市の市街地と隣接し、26 ㌥の面積を有する総合公園である。市民からは「21 世紀の森公園」と呼ばれて親しまれている。都市計画決定されたのは 1963（昭和 38）年で、開園は 1977 年である。野球場や多目的広場、ラグビー場、体育館、屋内運動場、人工ビーチなど多様な施設があり、市民のスポーツ・レクリエーションの場となっている。

当社がこれに関わったのは、1976～77 年に名護市から発注された「名護浦公園（21 世紀の森公園）計画・設計調査」からである。その少し前に、國場幸一郎の呼びかけで建設関連企業が集まり、海洋博覧会を契機に沖縄側から国に何か提案しようと「沖縄開発研究会」を発足して開発推進の議論を続けていた。その事務局を開発部の吉川清と、のちに名護市長となる岸本建男が担当した。

沖縄開発研究会は象設計集団とも交流があった。象設計集団は、早稲田大学出身者を中心とする設計グループで、のちに名護市庁舎設計で日本建築学会賞を受賞することで一躍名を馳せる。

岸本はその後名護市役所の企画部に採用され、「逆格差論」で有名な名護市総合計画で実績をあげていた。思い出深い名護湾の美しい海岸線を埋め立てたことに静かな憤りを感じていた岸本は、市民全体で土地を再生していくべきだと市民参加型の公園づくりを提唱し、総合計画に引き続き象設計集団にその計画検討を委ねた。当社は岸本、それに象設計集団とのつな



名護浦公園
写真：(株)沖縄広報センター

がりから調査を手伝うことになった。

象設計集団はニライカナイ思想や聖域の空間構成などにも関心を持っており、公園計画のコンセプトにもそれらを取り入れている。公園施設にグスクを模した屋外劇場を考案したのも彼らのアイデアで、アーチ門の向こうに海が眺望できるのはニライカナイの考え方を反映したものである。また、公園区域が計画中の国道58号バイパスをまたぐ形となっていたため、国道を一部トンネル化して上部を緑化してつなぐボックスカルバート工法を提案したが、このとき実現しなかった。

国建は(株)愛植物設計事務所の山本紀久氏とともに公園の植栽を担当した。山本氏の見立てでは、名護湾の埋立地に使われた屋部川の浚渫土では植物は生育しにくく、そのため大規模に客土することにした。特に海岸側は防風林を育成するためにかなり盛土し、公園全体がアンジュレーション(起伏)を帯びるよう工夫した。この措置により市民の手で種子から植えていく公園づくりが実現した。現在は美しいリュウキュウマツの林になっている。

海洋博覧会をめぐる熱狂

メモリアルイベント 海洋博覧会

沖縄国際海洋博覧会(以下では海洋博覧会)は、本部町備瀬崎で1975(昭和50)年7月20日から翌年1月18日まで183日間開催された国際博覧会(特別博覧会)である。「海——その望ましい未来」をテーマとし、日本を含む36カ国と3つの国際機関が参加した。

当初、旧通産省で海洋問題研究会として海洋開発を検討していたところ、沖縄返還に具体的な見通しがついたので、日本復帰記念事業として海洋博覧会を行うことが企画された。仕掛け人は堺屋太一氏である。沖縄側も琉球政府や沖縄経済振興懇談会などが積極的な誘致に努めた。一部では特別国体(若夏国体)の開催が決まっていたことから難色を示す向きもあったが、関係者の努力により開催が決定した。

この海洋博覧会に向けて開発が急ピッチで進められたのが復帰直後の時期である。国家予算およそ2,600億円をつぎ込んで、現在の沖縄自動車道の一部や国道拡幅など道路はもちろん、空港、港湾、上下水道、ダム、通信施設など社会基盤が一挙に整備された。民間でも、ホテル日航那覇グランドキャッスルや沖縄ハーバービューホテルをはじめ大小のホテル、那覇タワーなどの観光施設などが建設され、投資額は約800億円にのぼった(表5を参照)。海洋博覧会が沖縄経済にもたらした遺産は次のように整理できるだろう。

表5 海洋博覧会投資額 単位:億円

分類	種別	金額
会場内	会場整理	320
	政府出展館	280
	外国・民間出展館	150
	小計	750
関連公共事業	道路整備事業	839
	空港整備事業	75
	港湾整備事業	85
	治水事業	48
	環境整備事業	476
	通信施設整備事業	285
小計	1,808	
民間施設	ホテル・宿泊施設	550
	輸送機関	180
	観光施設	70
	小計	800
合計		3,358

出典：『沖縄国際海洋博覧会公式記録』
(1976年)より作成

- ①県内に関連公共事業費約1,800億円分の社会基盤がストックされた
- ②県内の土木建築の技術が飛躍的に向上した
- ③旅行業、宿泊業、運輸業、飲食業、印刷業など観光関連産業が育った
- ④飛行機の定期便が増えた
- ⑤観光地としての沖縄の知名度が格段に上がった

設計を生業とする当社にとっても海洋博覧会の恩恵は大きく、ムーンビーチであり^{げいひん}迎賓館であり北部縦貫道路であった海洋博覧会絡みの仕事を請け負うことになるのである。

北部縦貫道路の建設

海洋博覧会の会場を本部半島に誘致する動きのなかで、当然ながらアクセスの検討も進められていた。北部に向かうルートとして当時は1号線（≒現国道58号）と13号線（≒現国道329号）があったが、これらの既存の道路では、国内外からやってくる500万人もの観光客を運ぶのは不可能であり、高速道路が必要だという議論が声高に叫ばれるようになった。高速道路とは沖縄自動車道北部縦貫道路のことである。

本部半島案が閣議決定されたのは1972（昭和47）年の2月末。博覧会の開催までは残すところ3年であり、高速道路を整備するには圧倒的に時間が足りず、旧建設省内では実現に悲観的な見方が大勢だった。ところが、沖縄の復帰を実現させた佐藤内閣に代わって、1972年7月に田中内閣が発足した。田中角栄首相は前内閣の通産大臣時代から海洋博覧会を後押ししており、内閣発足直後の関係閣僚会議で檄を飛ばした。こうして北部縦貫道路整備は閣議決定された。

石川から許田に延びる道路のルートは山里将晃琉球大学教授に検討してもらった素案から叩き上げ、各市町村長の了解もとりつけた。課題は用地買収だったが、沖縄県と（特）日本道路公団がタッグを組んで用地買収を進め、1973年9月には大半の用地を取得することができた（工事は7月に着工している）。建設工事を受注したのは本土と沖縄の共同企業体であり、沖縄側からは國場組、大城組、南洋土建が参加した。

当社は道路本体ではなく、伊芸サービスエリアの施設設計を手がけた。これは（財）道路施設協会から請け負ったものである。この組織は現在、（財）高速道路交流推進財団と改称しているが、当時は日本の高速道路及び一般国道のサービスエリア（SA）とパーキングエリア（PA）の整備・管理・運営を一手に担う公益法人だった。

設計は1973年の中頃から始められた。スタッフは意匠が遠藤守、宜保吉浩、構造が新城安雄、仲宗根昭であり、いずれも東京事務所の当時のスタッフだった。協会事務所との調整に便利なのが、東京事務所に任せられた理由だった。

金武湾に浮かぶ与勝半島の島々が見渡せるロケーションは申し分なかった。それに加え、沖縄初の高速道路（当時は自動車専用道路）であり、たくさんの県外・国外からの来場者が見込まれていたこともあって、施設デザインに沖縄らしさが求められていた。規模が小さかったのでできることは限られていたが、前面に赤瓦屋根を取り付けることで沖縄民家のファサードを再現し、^{あまはじ}雨端風の軒下空間を設けたことで、協会の要求を満たすことができた。

北部縦貫道路は、工期わずか2年あまりの魔法のような早業で1975年5月に完成した。ちなみに、当時の北部縦貫道路は金武本線（現在は廃止）、金武、許田の3ヵ所に料金所があり、もちろん自動改札ではなく、料金所で一旦停車し料金を支払うシステムだった。また、この頃の沖縄は右側通行だったので、現在の上り線が下り線、現在の下り線が上り線だった。

迎賓館と海浜公園の設計

海洋博覧会期間中は、皇太子殿下をはじめ皇族関係者、国内外の閣僚など要人・著名人が訪れた。国際博覧会のような大規模で長期にわたる行事では、迎賓館を設けてこれらの貴賓を接遇することが通常であり、今回も建設することとなった。沖縄海洋博沖縄設計共同企業体が受注し、当社もこれに参加した。



伊芸サービスエリア



ロードパークリフレッシュ
検討業務（仲泊地区）

1973（昭和48）～2002年

海中道路がある仲泊地区は、沖縄の海浜リゾート区域へのゲートであり、歴史の道との交差点でもある。本事業において、歴史民俗資料館や道の駅を配置し、歴史をイメージできる道路修景設計を行った。



伊江島を望む海浜公園入口

建設地は博覧会場敷地の南側、サンゴ礁の海と伊江島を望む丘の上で、2階建ての延床面積 811 平方メートルの施設が計画された。宿泊施設は設けずにナショナルデー、スペシャルデーの午餐会などの利用を主な目的と定めた。利用するのは各参加国や出展者、地方公共団体、主要企業などであり、設計には格調高く、海洋博覧会のモニュメント的な意味合いも要求されていた。

イメージスケッチは國場幸房、設計は塚田直樹が担当した。南国沖縄の強い日差しをさえぎる庇の深い大屋根を設け、室内の機能分割にも沖縄特有のヒンプンを配置するなど沖縄の風土技術を巧みに取り入れて設計している。会期を通じて 124 件、4,296 人と予想以上の利用があった。迎賓館のあった場所には現在、ホテルマリンピアザオキナワが立地している。



海浜公園は海洋博覧会場の海岸沿いのエリアであり、敷地の約 4 分の 1 を占める日本政府出展の施設であった。伊江島タッチューへと続く青い海の広がりをバックにした憩いと交歓のための公園として、最新の造園技術、海岸造成技術の粋を集めて計画された。

この海浜公園の北端にエキスポビーチという人工海浜がある。鮮烈なコバルトブルーの大海原を背景に人工の構造物が見事に調和した景観が展開されている。当時唯一といえる人工ビーチで、水質は“AA(もっともよい)”であり、1998(平成10)年には旧環境庁の「日本の水浴場 55 選」に、2001 年には改組・設置された環境省により新たに指定された「日本の水浴場 88 選」に、2006 年には「快水浴場百選」に選ばれている。

このビーチが実は日本で最初の人工海浜であったことはあまり知られていない。一度に 3,000 人もが泳げる「遊びの浜」、家族そろって海遊び・磯遊びができる「憩いの浜」、潮風に吹かれながら伊江島を望む「眺めの浜」からなる。当社はこの人工海浜の整備について、基礎調査から測量調査、下部工事設計、施工管理にいたる業務を受注した。人工海浜造成は当時の先端技術であり、日本テトラポッド(株)(現(株)不動テトラ)とその子会社の(株)エコーの技術協力を得て進めた。土木設計部の山入端立正が(財)沖縄国際海洋博覧会協会(以下では海洋博協会)への出向という形をとり、設計監理を担当した。

ポイントはいかに砂を逃がさない海浜の構造とするかであるが、同時に水質を保つために潮通しを確保する必要もあり、その見極めのために事前の緻密な海象調査をパシフィック航業(株)に委託した。はじめに砂を山積みし、しばらくの間様子を見て砂の保持度を調査し、工事を進めながらフィードバックして調整していくという手法をとった。

人工海浜にとって最も大切な砂の選定については特に苦心が強いられた。環境になじむ砂を選定するため、造成地点を中心とする周辺海岸及びリーフ全域の海底 45 地点から砂を採取して、粒度分布・比重・色彩などを分析して養浜砂選定の基準とした。品質のほかにコストも考



迎賓館



海浜公園

上：エキスポビーチ(現エメラルドビーチ)
下：エメラルドビーチ(マップ)
出典：「海洋博公園施設案内マップ」

慮され、神山島（チービシ）、伊是名島海域の海底砂が選定された。

土質調査部の比嘉政敏は、この養浜砂の選定から管理にいたる作業を担当した。比嘉は当時、入社4年目の駆け出しであり、人工海浜の設計に関する知識はほとんどなかった。比嘉も海洋博協会へ出向し、日本テトラポッドの藪下氏、岩手県庁の古川氏とともに任にあたった。主に採取船で運ばれてくる砂の粒度試験を行い、規格値と比較するという作業を行った。海洋博覧会の開催に合わせ、急ピッチで工事が進められており、現場の宿舎に1年間寝泊りしながら業務をこなした。当時は結婚2年目で生まれて5ヶ月の子供がいたが、たまに帰宅してもなつかずに困ったという。

完成した人工ビーチは、真っ白なコーラルサンドが沖縄の青い夏空に映え、観光客から人気を博した。当時は白砂を土産に持って帰る人も多く、会期中に何度か砂を補填しなければならなかった。このときの実績は、のちの宜野湾トロピカルビーチや名護21世紀の森ビーチ、あざまサンサンビーチ、西原きらきらビーチの受注に結びついている。



おきなわ郷土村・おもしろ植物園

海洋博不況と跡地の国営公園化

海洋博覧会目当ての民間工事は、オイルショックによる資材の不足や高騰、金融引き締め長期化のあおりを受けて、1974（昭和49）年には新規需要が大幅に減った。受注不足から業者間の過当競争が表面化し、その結果請け負った工事も採算が悪化するなど負の連鎖で、建設業界は未曾有の大型倒産に揺れることになる。

その傾向は海洋博覧会関連の工事が一段落した翌年にも受け継がれたばかりでなく、資材の需要不振から乱売する業者が相次ぐなど、建設資材業界やその他の関連業種にも飛び火した。復帰後に沖縄に進出した本土企業も規模縮小したり撤退したりなど、公共・民間工事の落ち込みの影響を受けている。沖縄は“海洋博不況”とも例えられる苦しい時期を過ごすことになるのである。

1976年、政府は「新経済5ヵ年計画」にもとづき、海洋博覧会後の経済不況への配慮から沖縄への公共事業費を前年比23%増で計上した。県でも公共工事の執行率を前年の64%から80%に高めるなどの不況対策を講じた。また、この年に「低入札価格調査制度」が導入されており、落札枠を設けるなどダンピング対策をもって公共工事の適正執行が図られている。

海洋博覧会の当初の入場者数は500万人という目標だったが、最終的には約350万人にとどまった。これには当時の経済不況が深く影を落としている。変動為替相場制による円高ドル安の進行、第1次オイルショック、それらによる物価の高騰などの不景気要因に引きずられた格好である。

このようななか、博覧会終了後、跡地は海洋博覧会記念公園（現在は国営沖縄記念公園海洋博覧会地区）として整備されることになる。当社は1978年に「おきなわ郷土村・おもしろ植物園」の計画を受注し、吉川清をプロジェクトリーダーとして、郷土村の民家設計は建築設計部の中本清が担当した。その経緯は第2部に収録している。



沖縄水産高校

沖縄水産高校の設計

この頃の他の業務の状況も記しておきたい。

1975（昭和50）年前後は沖縄県立の高等学校の設計を立て続けに3件行っている。南部農林高校、沖縄水産高校、北谷高校がそれにあたる。このうち沖縄水産高等学校は、戦後復興したときは沖縄海洋高等学校と名のつたが、1955年3月に琉球政府立沖縄水産高等学校と改称し、復帰を経て沖縄県立に看板を立て替えた。それまでの那覇市泊から糸満市西崎町へと移転することが決まり、校舎を建て替えることになった。

当時までの学校建築は、大概が12坪ほどの教室を単純に並べ、スラブ屋根には増築のために柱を出した外見で、おせじにもデザイン性が高いとはいえなかった。終戦後に教育基盤の

整備を急いだ米国民政府の合理的な考え方（時間とコストの節約）がまかりとおっていたのである。しかし、このような学校建築で情操豊かな子供を育てられるのかという疑問は絶えずあった。

そこで沖縄水産高校の建設にあたっては慣例を廃し、建築行政と教育行政が2ヵ年ほどかけて話し合い、現場の先生方の意見も取り入れながら、教育機能を最大限に発揮できる学校建築の姿を焙り出していった。基本設計は学校建築の専門家である東京都立大学の長倉康彦先生が行った。いわゆるオープンプラン（スクール）の走りだった。その成果を託されて当社の照屋正治、高増和明が実施設計を行い、山里修が現場を監理した。

工期の制約から、埋立工事と同時に5棟の建物工事もスタートした。建物は杭基礎としたが、埋立地の地盤が安定しないなかでの工事のため圧密沈下が生じ、土間や建物周辺の犬走り、プランターなどで沈下の被害が発生してしまった。後々の埋立地における設計業務の教訓となる出来事となった。

沖縄水産高校は、その後の学校建築の流れを築く先導的な役割を果たしたと評されている。



北谷高校

初代社長・國場幸一郎の退任

幸一郎の退任と新社長・大濱博貞

國場幸一郎は1971（昭和46）年、國場組の常務に就任する。このことがきっかけとなり、設計会社と建設施工会社の両方の経営に携わるのはどうか、特に役所に情報漏えいなど誤解を与えるおそれがないか、と自問するようになる。悩みぬいた結果、やはり自分は國場組に専念しようということに決めた。

代わって新しい代表取締役社長に就任したのは大濱博貞だ。その5年ほど前に、琉球水道公社の総裁だった大濱を幸一郎が国建にスカウトしている。行政マンだった大濱は公共事業に明るく、官公庁や地方自治体への営業手腕を期待してのことだった。大濱は国建の専務、国建土木の社長を経ての昇格ということになる。

幸一郎の退任時には慰労会を開くこともなく、書面上で手続きしたのみである。幸一郎と神村盛秀、また幸一郎と鈴木諄にはそれぞれ古い付き合いがあり、幸一郎の退任後もその個人の付き合いが切れることはもちろんなかった。神村や鈴木が会社経営や大規模プロジェクトについて相談する相手は、社外ではやはり幸一郎が筆頭だった。

ちょうどこの時期はホテルムーンビーチがオープンする頃だった。社長には國場幸太郎氏が就任したが、國場組はじめ那覇商工会議所会頭など多忙で、実務的にホテル経営をチェックする人が必要だった。「国建は設計のみではなく今後は観光産業との関わりが重要になる」と考えて、当社の専務だった神山芳和が派遣されることになる。

これにより、国建は大濱社長、神山副社長（株ムーンビーチ副社長を兼任）、神村専務の体制となった。それまで会社の経理面は主に神山がみて、技術部門を統括したのが神村だった。しかしその神山が不在になり、神村は会社経営に忙殺されることが予想された。未練は残ったが、長年の現場監理などの技術的実績に一区切りつけ、会社の実質的な経営者として新たな道を歩むことにした。

そこで、金城曾四郎と永松一甫をそれぞれ建築・土木の常務に据え、技術管理を委ねた。また、東京事務所から鈴木を呼び寄せ、営業担当の常務を任せた。公共事業への営業体制を固めるためである。鈴木は総務や経理も所管した。

社長の大濱は顔が広かったので、国政選挙や県知事選挙などの選対本部長を依頼されることがたびたびあり、長期間選対本部に詰めているときもあった。身体が大きく見栄えがし、声も大きく演説が得意なのでうってつけの役回りだったといえよう。父が立法院議員という血筋も影響しているのかもしれない。在任中に、(社)沖縄県経営者協会副会長、(社)沖縄県建築士事務



大濱博貞



国営公園整備事業

1973（昭和48）年～

海洋博覧会当時に整備され経年劣化の進んだ施設の改修を行うとともに、多様なレクリエーションや学習活動の場として利用されている施設のリニューアルを行った。また、園内のユニバーサルデザイン化を進め、来園者が安全で快適に利用できるように改善を図っている。



中南部都市圏緑のマスタープラン

1976（昭和51）年

中南部都市圏における緑の整備計画。沖縄本島中南部地域における豊かな緑と自然環境を回復させるため、環境の構成、人との触れあいに視点を置いた緑地整備の計画と、ケーススタディとして中城城跡や大里城跡などの大規模公園を中心とする地区の緑地計画を提案している。

所協会副会長、(社)沖縄県測量設計業協会会長、沖縄サンライズ開発(株)社長などを歴任している。また、ゴルフはシングル（ハンディキャップが9以下）で回るほどの腕前で、沖縄県ゴルフ協会の各種委員長を務めるなど県ゴルフ界の中枢にいた。

琉大建設工学科の設置

話は変わるが、琉球大学に建設工学科（現在の環境建設工学科建築系）を設置することが認可されたのが1978（昭和53）年1月だ。沖縄県建設業協会や建築士事務所協会、建築士会が復帰前から行ってきた要請活動が実った格好である。以後、多くの優秀な建築の人材を供給することになるわけで、当社にとってもそれは例外ではない。

建設工学科から当社への入社第一号は、1983年卒業の2期生、宮城榮治、仲間稔（退社後具志川市役所へ）である。入社が増えるのは1989年頃からで、8期生から6名、11期生から6名が採用されている（大学院進学者を含む）。また、1982～87年までは不定期に國場幸房が建築設計製図の非常勤講師を務めている。本人曰く、「休講が多かったから受講した学生は少ないのでは…」ということだが、3期生の大城剛は「第一線で活躍している建築家の存在感に圧倒された」と、6期生の新元弘行は「あのムーンビーチの設計者をみるためにたくさんの学生が押しかけた」と語っている。

当社に就職するきっかけというのは人によって様々だが、話を聞くとアルバイトの経験者が多いことに気づく。決して時給がよかったというわけではないが、設計の現場に生でふれられるというのは建築を志す学生にとって貴重な機会であった。特にエスキースコンペのときなどは模型を何度も何度もつくるので、学生の手がないと先に進まない。バイトした学生が就職して後輩をバイトに誘うという循環もみられる。

建設工学科卒業生の就職先は一般的には公務員やゼネコンが多い。発注者として施工業者として仕事を通じて顔を合わせる可能性もあるわけで、そうなった場合はやはり同窓生ということがコミュニケーションをとりやすくしている。国建就職組は県内志向が強い人だが、そのぶん県内に残る友人を大事にするのが常で、ときどき同級生で集まっては飲みに行くようだ。ただし、社内に建設工学科の学閥が形成されたことはいまだかつてない。

ナナサンマル（730）の喧騒

1978（昭和53）年7月30日、この日は沖縄県民にとって特別な一日だった。復帰から6年を経て、一国一交通制度というジュネーブ交通条約を遵守する立場から、自動車の対面交通が米軍占領下の右側通行から日本式の左側通行に切り替えられたのだ。生活に密着していた分、復帰の日よりも復帰したことを実感した日かもしれない。

切替作業は前日22時から当日の朝6時まで行われた。この8時間は県全域で自動車の通行が禁止され、道路標識・標示などが変更された。幹線道路ではあらかじめ左側通行用の標識や信号を設置し、当日までそれらをカバーで覆っておき、この間にカバーを右側通行用の標識にかぶせなおすという方法で行われた。

当日の交通整理は沖縄県警だけでは対応できず、警視庁をはじめ全国の都道府県警から応援を仰いだ。にもかかわらず、やはり県民の戸惑いは大きく、交通事故が多発したという。

行政はナナサンマルに向けて道路改修の作業が山積みだった。当社は北部国道事務所から北部管内の国道を改良するための測量・設計及び施工監理の業務を請け負い、約1年前から作業を始めた。特に交差点などの道路構造を右側通行から左側通行に合うように設計しなおすこと、それを現場で微調整しながら施工業者に指導することが業務内容だ。北部は広く、対象となる改修ポイントも多かった。当社は土木設計部から技術者を北部に送り、現場をまかせた。宮良一高、長雅明、平良幸信、金城薫、池田弘らである。

5人は名護市内のホテルで寝泊りし、それぞれの現場に通い、夜になると国道事務所に集まって残業した。期日が決まっているため工期は延ばせず、とにかく忙しかった。月の残業時



沖縄県観光修景緑化計画

1978（昭和53）年

“トピカル沖縄”のイメージアップを図り、沖縄全県の観光関連施設とそれらを結ぶ主要道道を対象とする修景緑化計画。「沖縄県観光開発基本計画」（1975年）と一体的な推進を図るとされた。当時の県の緑化行政における上位計画のひとつであり、関係機関の施策上の指針として位置づけられた。



間が250時間にも及んだことがあるほどだ。洗濯する暇もないため、洗濯物は1週間ためこみ、週末に那覇の実家まで出しに行くような生活だった。

人命に関わることなので検査官の要求は厳しく、施工者との間で板ばさみになって苦悩することも少なくなかった。このときまで北部の建設業者は施工記録をつけ、それを資料として整理するという作業はあまり経験していなかった。当社が検査官に勧められて、施工記録の技術移転を担ったところがある。また、道路拡幅の必要性が生じて用地買収のための現地説明会を開くと、住民の苦情が寄せられるのは当社の社員だった。同じウチナーンチュだから文句が言いやすかったのだろう。ただ、個人としての検査官は仕事に真面目ないい人ばかりで、離任後も付き合いを継続することもあった。

このように過酷な1年間の作業を終えたときには、スタッフは大きな達成感に包まれた。7月30日以降しばらくは、自分が担当した現場で事故が起きていないかと気が気ではなかったという。

那覇バスターミナルの設計

ナナサンマル絡みではもうひとつ、那覇バスターミナルの設計業務を当社は請け負っている。施主は各バス会社が出資して設立した那覇バスターミナル(株)で、敷地は会社の所有地が含まれるが、大部分は県有地だった。それというのも、ここは戦前に沖縄県営鉄道(軽便鉄道)の那覇駅があった場所だからであり、戦後も長くバスターミナルとして利用されてきた。それを通行帯切替に合わせて大幅に改修しようという計画で、バスがほとんど唯一の本島内公共交通機関であったため、必然的に沖縄の交通体系を大きく塗り替えようとする企図も込められていた。

予算は当時の運輸省から6億円規模の補助金を獲得することができた。この予算折衝の過程から当社の設計担当者である中本清は協力しており、那覇バスターミナルの職員とともに運輸省に1週間ほど缶詰になって調整を繰り返した。

利用するバスの数に比べて、敷地の規模は決して広いとはいえなかった。担当する喜納政勇、松原栄助らは当初は立体化も視野に入れていたが、結局これは廃案となり、平地で効率的な動線をひねり出さなくてはならなかった。複数案を検討した結果、ループ状に乗降口を配置し、バスが横付けできる面積を最大化するプランに決まった。メインルートである国際通りからのバスの侵入とスムーズに連結できるようにし、切替後の左側からの乗降に合わせて反時計回りとした。利用の便を考えて、乗降口の配置もバス会社ごとではなく行き先ごとに分けた。

バス路線・本数とも多いうえ敷地が狭いという条件は、駐機場をどうするかという問題呼びこんだ。構内中心部にある程度は確保できたが、全部をさばくことはできないため、近隣にある各バス会社の車庫に回送してそこで待機させることにした。

「仲島の大石」(県指定天然記念物)の扱いもターミナル建設にとっては難題だった。この文化財は1650年の『唐栄地理記』にも記載され、「龍珠」(龍がつかんだ玉)として久米村

交通方法変更時の状況

左：切替前
右：切替後



那覇バスターミナル連絡通路



最初のコンセプトモデル(1977年)

那覇バスターミナルビル



の風水上の要地とみなされていた。国際通りからの入口近くにあり、数多くの参拝者の利用にも配慮しなければならない。そこで管理棟と乗降口との間に歩道橋を渡すことで対処したのだが、これは大石を異なる角度から観賞できるという副産物を生み、従来の参拝者にも喜ばれたらしい。

一方で企画倒れの内容もあった。交通機関をリンクする狙いで那覇空港のチェックインカウンターをおくことを検討し、中央区日本橋の東京シティエアターミナルを視察までしたのだが、時期尚早と判断された。管理棟も4階建てとして貸事務所にする計画だったが、結局は現状の2階止まりとなった。沖縄の交通体系を再編するという当初の思いは、沖縄都市モノレール整備の際に少しはリベンジできたと思う。

海外事業への進出

—— ウチナーンチュの海外雄飛の一側面

海外事業の夜明け

ゴルフ業務や沖縄CTSプロジェクトが終了すると県内での石油ビジネスは一段落し、その後の見通しも得られないような状況におちいった。当社では石油関連業務の技術蓄積を次につなげなかったため、「これからは海外だ」と鼻息荒く、海外進出の機会をうかがっていた。ネイティブの講師を呼んで、毎週インドネシア語の勉強会を開いていたほどだ。

当社が最初に海外の仕事を手がけたのは1977(昭和52)年であり、この年からクウェート、サウジアラビア、ナイジェリア、イランに社員を派遣した。サウジとナイジェリアにはそれぞれ2名が1年ほど現地に駐在した。これらは國場組に社員を外向させる形で建設現場の監理を行う仕事であり、いずれも石油精製関連の事業であった。クウェートはハウジング設計の実施可能性調査を丸紅株から下請けしたもので、大型のビデオカメラとバッテリーを担いでいたため、銃器と勘違いされて現地で大騒ぎになったことがある。

イランでの仕事は少し数奇な経緯をたどったので紹介しておこう。

この事業は、石油を採掘するときに出る膨大な量の天然ガスを有効活用して産業化を図ることが主目的で、日本とイランが1973年に合弁会社IJPC(イラン・ジャパン石油化学合弁会社)を設立し、イランとイラクの国境付近、ペルシャ湾に近いバンダル・シャプール(現在はバンダル・エマーム・ホメイニーと改称)で、石油化学コンプレックスを建設する国際的の事業だった。当初は建設費が1,500億円と見積もられ、日本側は三井物産株をはじめ、三井東圧化学株、三井石化産資株、東洋曹達工業株、日本合成ゴム株などが参加した。当時のイランは原油は豊



イランでの現場
上：杭打ちの様子
下：現場での福田俊次

富で、パーレビ国王のもとで政治的にも安定しており、誰もが成功を信じていた。

ところが、第1次オイルショックで建設費が暴騰した。1974年初めの試算で2,900億円、10月には7,400億円にも跳ね上がった。このときはイラン政府の譲歩で日本側の負担も軽減され、建設は推進されたが、さらに重大な出来事がプロジェクトを襲った。

それはイラン革命である。

1979年1月に最初の暴動が発生し、以後、国内各地で反政府デモと暴動が多発する事態となった。プロジェクトの護衛のため契約していた警備員はあまりの状況悪化に逃げ出し、また、以前に雇っていたイラン人労働者がかつての上司を袋叩きをしているのを目の当たりにすると、日本人の間にも緊張感が高まった。3月には建設工事を休止し、日本人はすべて引き上げることになる。このとき施設は9割方完成していた。

当社の担当者は福田俊次で、当時27歳であった。福田の派遣は1977年9月で、千代田化工建設(株)への出向としての参加だった。革命が起きるまでの1年あまりは、忙しく現場に従事し、他の日本企業や韓国はじめ外国からの労働者と親交を深め、充実した日々を過ごしていた。

革命後に急激に情勢が悪化すると、国境が閉鎖され、空港、港、銀行や商店までが閉鎖し、生活を継続することが困難になってきた。そこで千代田化工建設の社員と脱出ルートを協議し、5～6人の少人数ずつイラクのバスラに避難することにした。現場から国境までの数十キロは不法な検問所で幾度も自動小銃を突きつけられ、生きた心地がしなかったが、現場で一緒に働いていたイラン人の機転により、イスラム僧に書いてもらった身元保証の手紙をみせることで検問を乗り切った。「地獄に仏」、いや「地獄にアッラー」とはこのことだろう。

その後、プロジェクトは日本政府も出資し再開されたものの、イラン・イラク戦争が始まり、工事現場が爆撃され、泥沼化の様相を呈するようになる。最終的に合弁事業は解消され、イランは他国の援助により事業を継続することになる。

リビア国メスラ地区の開発

やはり中東のリビアにメスラという油田地帯がある。ここに油田開発基地をつくるというプロジェクトが立ち上がり、当社も関わることになった。1979(昭和54)年のことである。これは施主であるAGOCO(アラビアンガルフオイル・カンパニー)から丸紅と日本鋼管(株)のコンソーシアムが落札した事業で、油田採掘基地となる小さな砂漠の町とそこからベンガジまで送油するパイプラインを建設する内容だった。そのうち後者を國場組が請け負い、国建はオイル集積場、事務所、労働者が寝泊りする宿舎などの施設設計・監理・資材調達を担当した。

施主は米国標準の品質(バイアメリカン)を求めていたため、建材はフロリダで、クレーンなど採掘機材はテキサスで、厨房器具はバージニアなどで米国各地で材料を調達しなければならなかった。担当した中本清は、丸紅の事務所があるサンフランシスコを基点にこれらの州を飛び回り、品質チェックする日々を半年ほど送った。

オイル集積場は鉄骨コンクリート造の建物で、沖縄の事務所で設計し、資材をヒューストン港から搬送する手はずを整えて完了した。だが、宿舎や事務所の設計のほうは一苦労だった。

これらの建材は、日本企業を含めた見積り合わせの末に、米国のコーネルブラザーズ・カンパニーという商社に発注していた。コーネル社製のスタンダードの建材に合わせて、国建がプレハブ化した施設を設計し、現地に運んで組み立てるという流れで作業を進めるはずだった。ところが、コーネル社には建材の設計図はおろか、どれだけの荷重に耐えるのかなどのスペックもなく、結局当社がコーネル社の工場があるフロリダに行って建材の各パーツの性能をチェックし、施工図までを仕上げるようになった。

派遣されたスタッフは、神村盛秀を団長に、糸洲博勝、中本、福田(以上、建築設計)、新城英雄、野原清春(以上、構造設計)、比屋根正(機械設備)、仲村信栄(電気設備)、池宮彪(通訳・事務)だった。

イラン革命

ルーホッラー・ホメイニーを指導者とするイスラム教シーア派の反体制勢力が、パフラヴィー朝に代わって政権を奪取するにいたる政治的変動のこと。1979年に勃発した。



熱帯・亜熱帯都市緑化植物園

1979(昭和54)年

海洋博公園の南側約9haに都市緑化を啓発する施設として整備された。パーゴラ付きの駐車場、ゲート、トイレ、休憩所、汐見台などを計画。これらの施設は植物の配置や園路と連携をとり、周辺の環境に配慮したデザインとした。植物園は1990年に開園した。



フロリダ出張メンバー

3カ月のフロリダ暮らし

サラソタという海に面した街にあるコーネル社の製造工場の事務所で、国建スタッフは設計や構造試験・計算などの作業に毎日取り組んだ。メスラ用のプレハブ宿舍は、フレームこそ鉄骨で組み立てるものの、壁や屋根は紙のハニカム構造で、内側にプリント合板が、外側にアルミパネルが貼られていた。安くて軽く、運搬や加工がしやすい点が優れていたが、水や湿気に弱いという難点があった。しかし、メスラはサハラ砂漠にあつて雨がほとんど降らないからこれでも問題なかった。

阪神大震災後の仮設住宅に紙（紙管）を用いたのは建築家の坂茂氏だが、当社も建築資材として紙を使用したことがあったということだ。残念ながら、沖縄の風土にはまったく適用できなかったため、この技術を深めることはなかったのだが…。

当初はホテル住まいだったが、工場から車で30分ほどの場所に家具付きの3LDKのコンドミニアムを3棟借り、それぞれ3～4人が残りの2カ月ほどを共同生活した。これは中本が先に現地入りして手配した物件で、月額4,000ドルと予算ギリギリだった。およそ3カ月の赴任中、連休をとったのはディズニーワールドに行った1回きりで、あとは月曜日から土曜日までずっと工場内の事務所で図面を描き、それを製品化する毎日だった。

朝は各家で当番がごはんをつくり、夜は工場からの帰り道、ショッピングモールに立ち寄って遅い晩餐をとるのが日課だった。車が2台しかなかったため、4～5人が一緒に行動しないと移動できないのだが、モールで迷子になったメンバーもいた。唯一の楽しみは、土曜日に近くのバーで酒を飲むことくらいだった。ただ、当時アラサー（30歳近く）だった福田だけはなぜか未成年者と間違えられ、パスポートの提示を求められたことが何度かある。



福田俊次

資材が届いていない！

1980（昭和55）年の12月、ようやく設計作業が終わり、マイアミから帰路についた。しかし、安堵したのもつかの間、先に船で送っていた資材がまだ届いていないという電話がかかってきた。

メスラへの資材搬入は港のあるベンガジで中継するのだが、このベンガジ港に船が接岸できないという。港の規模が小さくて、沖待ちしている船の数は60隻にもものぼっているらしい。すぐにリビア側の責任者に催促するのだが、どうやらリベットの額に不満があるらしく、まったく動く気配がなかった。このままだと工事遅延のペナルティを支払わなければならない。

すぐに中本は丸紅のサンフランシスコ事務所に詰めて対応を協議した。沖縄から福田らもかけつけた。詳しく話を聞くと、どうやらもうひとつの理由が透かしみえてきた。

米国はロナルド・レーガンが1981年1月に大統領に就任して以来、対リビア、対カタフィ大佐への強硬路線を強めていた。同年にはリビアへの渡航禁止、翌年には原油輸入と石油ガス関連の技術・設備の輸出を禁止した。こうした政情が影響して、米国からの積荷は足止めされているのだらうという話だった。

ならば積荷を移し替えようということになり、中本らは地中海のマルタ島でマルタ共和国船籍のRO-RO船を手配した。これはトレーラーなどの車両を収納する車両甲板を持つ貨物船のことで、搭載される車両はクレーンなどに頼らず自走で揚陸できる。港に横付けするスペースも小さいことから、荷揚げ作業が大幅に短縮できる。

しかし、RO-RO船を使っても全部の資材を運ぶことはできなかった。結局、ジャンボジェット7機をチャーターして資材を空輸することになるのだが、この段取りのために福田は、サンフランシスコと資材倉庫があるメンフィス、ヒューストンを何度も往復した。規格外の資材を積み込むために機内を改修させたこともある。2週間の予定で派遣された福田が家族の待つ沖縄に帰ったのは1年近くも経ってからだった。

大濱 博貞

第2代代表取締役社長



私と国建

1972（昭和47）年、日本復帰とともにこれまで勤務していた琉球水道公社の任務も終わったので、しばらくは気ままな生活をしたと思っていたのですが、縁あってその年の7月、国建に入社しました。その後、昭和52年7月より平成3年3月までは代表取締役社長、平成3年3月より平成5年3月までは取締役会長、平成5年3月より平成7年3月までは取締役相談役として勤務しました。

国建入社以前は公務員的な職に従事していましたので、社長に就任したとき、会社の経営を引き受けたからには自分が納得する経営をしなければならないと思い、『中堅企業のための経営計画法』『船井流の経営計画の立て方』『企業トップの32人のこの一冊』『企業経営Q&A』『経営の知恵・トップの戦略』『監査実務の手引』など経営に関する図書、その他中国の思想や歴史、沖縄に関する図書など多くの図書を愛読しました。この読書の蓄積が結果的には会社を経営する際の判断力・実行力に影響したものと思っています。

国建には本社の他に東京事務所、福岡事務所があり、200名余の社員が勤務していました。その頃は建築・構造・設備・開発・土木・土質・海外・営業・業務等の組織に分かれていて、優秀な頭脳・技術を持つ社員が多く、そういう社員とともに各部とも次々と仕事をこなしていました。個人住宅やマンション、公共工事、オフィスビルなど各種各様の工事に着手しました。ムーンビーチ、海洋博、コンベンション、沖縄サンライズ開発（フェスティバルビル）、久茂地開発など脳裏に残っているものが多くあります。どれもクリエイティブな考え

が基礎になっていたと思います。

私が常日頃モットーとしていることに次の3項目がありました。

- ①社員を入社せしめる魅力があるかどうか
- ②入社した社員に生き甲斐を感じさせて定着させる力があるかどうか
- ③社員の持っている能力を最大限に発揮させる力があるかどうか

また、方針として、社員個人が仕事に対してどうのことを考えてどうのことを欲しているかを見出すよう心がけていました。このモットーや方針が多少なりとも果たせていればと思います。

中国や南米など海外からの留学生を受け入れていましたが、彼らはそれぞれ帰国して国の復興に貢献していることとっております。

国建が今年で創業50周年とあって感慨深いものがあります。私は国建に23年間勤務しましたが、その間多くの知人友人、同僚（社員）に恵まれて、わが人生において有意義かつ悔いのない23年でした。

総合建設コンサルタント・国建の今後のますますの発展を心より祈念して止みません。