

北海道の道守さんへ

…若い悩みに対する返信

荏澤 憲吉（にらさわ のりよし）

函館工業高等専門学校 環境都市工学科 教授



お手紙拝受。

元気でやっていますね。

でも、仕事に取り組みながらちょっと迷っていることがあるのですね。

手紙に書いてくれたあなたの北海道の道への思いを受けて、

私の考えていることをお返事することにしましょう。

アイルランドの自転車レースで感じたこと

アイルランドの自転車レースに日本チームの監督として参加したとき、驚いたことが二つありました。

一つは、少人数のスタッフが10日間におよぶステージレース全体の運営をテキパキ行っていること。一人ひとりが自分の役割を自覚して、きちんと動いているからうまくやれるようなのです。レースといっしょに移動するオートバイなどによって交通規制が上手に行われて、100キロ以上を走り抜いた選手は町の真ん中のゴール地点で大観衆に迎えられます。そして翌日はそこから次のステージがスタートするという、文字どおり町から町への国内一周のステージレースでした。

ところが、驚いたことのもう一つは、道路面がかなり悪いこと。毎日走行するルートはほとんどが4 mから6 m幅の狭くて古い街道ふうの道で、舗装が荒れている上に、剥離した部分が凸凹して穴がたくさんあいているのです。選手たちはそれを避けて走りますが、それでもパンクが実に多い。

うちの日本チームの選手が1日に4回もパンクしたときには「日本では考えられない！」とチーム・メカニシャンがサポートカーの中で頭を抱えたことでありました（写真1、2）。



（写真1）
アイルランドの自転車レース。
峠の狭い登り道。



（写真2）
アイルランドの自転車レース。
集団で荒れた路面を走る。

日本と違うことはまだまだありました。選手の集団が道路を高速で走り抜けるときには、反対車線の対向車はいつも道路脇に列に止まってくれるのです。そしてひとしきり選手たちを声援したあと、また順番に発進していくのです。これは日本とはかなり違うレース風景でした。急いでいないとか、譲り合っているとかということではなく、たまたま自転車レースと遭遇した車の人たちでも選手たちに声を掛けて応援するのを楽しんでいるのですね。

アイルランドの道では、自転車と車が分離されることもなく一緒に走っていました。さらに専用牽引車に馬を載せて走っている車がけっこう目に付きましたね。アイルランドという国は北海道と同じ面積で、人口は350万人。なだらかな丘陵がどこまでも続き、自転車や馬が、車と一緒に共存している国でした。

司馬遼太郎のこと

アイルランドで、私は司馬遼太郎のことを思い起こしていました。

司馬遼太郎の作品に『街道をゆく』というとても長い紀行記のシリーズがあります。そのシリーズの中に『愛蘭土紀行』という表題の紀行文があるのです。司馬遼太郎の外国に対する興味は二つの場所に集中していたと言われています。一つはスペインのバスク地方で、もう一つがアイルランドだったのだそうです。

そのアイルランドに、作家の司馬遼太郎がどんなことを感じていたのか、実際に訪れたときにどんなことを感じたのか…、そんなことを知りたいと前々から思っていました。

その一方で私は、この国について感じたことを、もっと具体的に自分に問いかけたいと思いました。自転車レースの集団をチームカーで追いながら、〈観光気分の中では何も見えないが、アイルランドはほんとうは何もかもがある、ある意味でとても豊かな国だ。私たちは、北海道は、この国から学ぶことがたくさんあるような気がする〉と野帳に書き付けたメモは、まだ抽象的な表現でした。それが具体的にどういうことなのか、自分で見つけることが必要でした。

それを見つけることが、あなたからのお手紙の中で「公務員がいろいろと言われている。時には国民、市民から信頼されていないことがある…」と書かれていた悩みについての、私からの答えに

なるかも知れませんね。

あなたが書いていた、公務員へのいわれない不信感の原因のひとつは、公共事業を行う側が「これからの社会」を理解していないことによるものでしょう。事業の継続ばかり考えている…などと悪口を言われなくて公共事業を行うには、これから必要とされるものが、いままでの事業と違うのだということを理解しなくてはなりません。

それを、もっと分かりやすく話しましょうね。

司馬文学と藤沢文学の世界 これからの社会

これからの社会とはどんな社会でしょう？

初めて司馬遼太郎の小説を読んだとき、話を分かりやすくうまく書く人だなあ、とすっかり感心したものでした。もう亡くなって何年かになりますね。

その司馬遼太郎と、同じ時代小説作家でその少し後に亡くなった藤沢周平とは、対照的な小説の世界を築いた人だったように感じます。

司馬遼太郎は、小説の中で、明治維新前後の若き英雄たちが鮮やかに歴史の中を駆け抜けた姿を描き出しました。特に作家としての初期から中期に。ひと言でいえば「ファイトをかき立てる司馬文学」。

それに対して藤沢周平は、英雄嫌いで、小説の中に無名の庶民や下級武士の生きる姿を描きました。組織や社会の中で傷ついた心を癒す文学とも言われますが、私は「生きることの実感を心に染み込ませる藤沢文学」だと感じています。短編集『橋ものがたり』には、橋を目当てに集まり、散らばり、去る人々の生きる姿が描かれています。市井に生きる男女の様々な思いを扱い、市井人情ものといわれたジャンルを作り上げました。

実は、この亡くなった二人の対照的な作家の文学世界を借りて、「これからの土木」のことを考えてみたかったです。

若い司馬文学の世界は、高度成長期における社会基盤整備に通じるものがあります。人間の可能性を信じさせてくれた巨大プロジェクトの完成、たとえば、佐久間ダム・新幹線・東名高速道路から青函トンネル・本四架橋までが続いていた時代。元気があって、輝かしい未来社会の建設へみんなが同じ夢を追っていた時代。司馬文学は、そんな時代を象徴しているように感じます。ある意味で同じ体質が良しとされた時代です。

一方の枯れた藤沢文学の世界は、これからの安定した時代における社会を支える技術に通じます。自分がそこで生きていることを実感できる社会づくり。環境を保全したり、見えないところで黙々と社会を支える土木技術の時代。個人個人の幸せ追求が社会のあるべき姿と認識されている社会。藤沢文学は、そういうこれからの時代を説明しているように感じます。そこは個性が尊重される社会で、多様性が良しとされる時代です（表1）。

表1 司馬文学世界と藤沢文学世界の対照表

『竜馬が行く』 『坂の上の雲』 明治維新前後の若き英雄たちを描いた ファイトをかき立てる司馬文学	『橋ものがたり』 市井人情もの 英雄嫌いで無名の主人公を描いた 心をいやす藤沢文学
高度成長期における 社会基盤整備 人間の可能性を信じさせてくれた	安定した時代における 社会を支える技術 自分がそこで生きていることを 実感できる社会づくり 環境保全の技術 見えないところで支える土木技術
巨大プロジェクトの完成 佐久間ダム・東名高速道路 青函トンネル・本四架橋	
輝かしい未来社会の建設へ 同じ夢を追っていた時代	社会における幸せ追求が 個人個人に保証される時代
同じ体質が良いとされた社会 司馬 遼太郎	個性が尊重される社会 藤沢 周平

時代の風潮が変わったのです。とすると、あなた方はこれから価値観が変わった新しい時代を生きることになります。

「これからは前の時代とは違う公務員が必要となる」と卒業の時に私が言ったのは、そういう意味だったのです。いまの状態に矛盾を感じ、公の意味が分かる人にこそ公務員になって欲しかったのです。そのためには自分の考えを持つことがなによりも大切です。「昔は先輩から教えられたことをしっかりとやりこなすことが若い公務員の仕事だったが、これからの若い人は上司とケンカしながら仕事をする『闘う公務員』になるのだ」と笑いながら話したのを覚えていますか。そのとき話した、もう一つの大事なことも忘れないでください。「上司とケンカするときには必ず『お言葉を返すようですが…』と最初に断ってから反論する」ということも。

人工物と自然物

お手紙にも書いてありましたように、土木の世界で息をするのを苦しく思ったり、市民感覚とのズレのようなものを感じたりするのは、仕事をす

る上で辛いことですね。その原因はどこにあるのでしょうか？

私たちが仕事として作る物、そして管理している物、土木構造物とか土木施設とかいう物は、ほとんどが自然環境の中に作る物です。自然とは、この場合、人間をはじめとして生きとし生けるものの母胎であり、人間自身も、日光、大気、水、大地、動植物などの環境とともに自然を構成している物です。そういう中に「土木構造物や土木施設」を作るのです。さらに、その構造物や施設に身近に触れたり利用したりするのも人間です。

その様子は、土木構造物や土木施設のまわりを、「ひと」や動植物などの「いきもの」さらに大地、水、大気などの「しぜん」が囲んでいる形になります。この中で、土木構造物や土木施設だけが人工物で硬い物、まわりの物はみんな軟らかいと考えられる物です。ハードとソフトと区別して言ったら分かりやすいかも知れません（図1）。

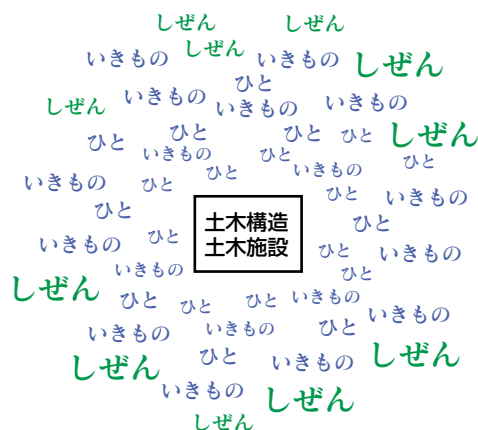


図1 自然の中における土木構造物・土木施設の様子

この人工物と自然物とは、考えてみると対照的な違いがありますね。人工物は、硬い、角張っている、乾いている。それに対して自然物は、軟らかい、丸っぽい、湿っている。また、人工物は、壊れにくい、長持ちする。自然物は、腐る、分解。そして、安定に対しては活発（図2）。

土木構造物や土木施設の人工物と、ヒトや生き物など自然物とは、本質的に異質で対照的なものです。これまで、そういう土木構造物や土木施設をいきなり自然の中に力づくで作ってきたわけです。ダムでも河川改修でも、そして道路でも。ここで生じている問題にいままでは振り返る余裕がなかったのです。市民感覚に対して土木の立場が辛かったのはここに原因がありました。

土木施設と生き物の間の、人工物と自然物の間

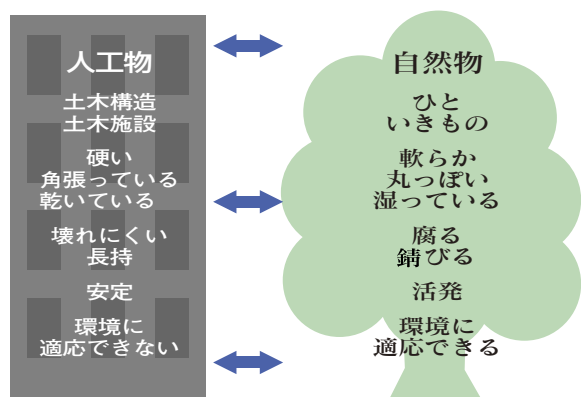


図2 人工物と自然物の対照図

の、ハードとソフトの間のつながりの悪さや居心地の悪さを治めるためには、異なるものの「はざま」をいかにつなぐかという知恵と技術が必要なのです。二つの間のインターフェイスの問題であり、今後の土木の課題として真剣に検討する必要があります。

私は、このインターフェイスの部分にこそ〈土木デザイン〉の果たすべき役割があると考えています。デザインとは、本質的にはモノとモノとの関わり合いやつながりを表現し、その間に生じている問題に対して解決策を示す技術なのです。

…これ、教えましたよね？

これからの北海道の「みち」

これまで述べてきたことを基にして、あなたの仕事で当面の最大関心事である、北海道の道路のことを考えてみましょう。

あなたからの質問にもあった、北海道に適した道路、北海道らしい道路、北海道にふさわしい道路、さらに北海道だからこそ作れる道路、北海道の特質を活かした道路などのことを考えるには、硬いハードな道路建設だけをイメージしてはいけないことはもう分かってくれましたね。これまでの道路イメージに加えて、さらに軟らかなソフトな部分を取り込んで、まわりの自然とのつながりや関わり合いを考えて、道を利用するヒトの心理感覚にも配慮した、そういう道路であって欲

しいと思います。空間的に余裕がある北海道でこそ、若いあなた方が新しく一歩踏み出して、使い勝手のいい「これからの道」を考えてみてはいかがでしょうか。

〈道の使い勝手〉という言葉が出てきましたね。ヒトと道路の間に存在するソフト面の課題は、この使い勝手にかかっているのだと思います。道路計画とか道路建設とかなにか新しいものを生み出すような響きがある言葉にあこがれを感じた「時代」がありましたよね。でももう、一気呵成に事業をやってしまう時代ではありません。細かく工夫しながら、その時々利用状況や要望に合わせて道路をソフト面から見直し、調整をしていく時代です。そういう総合的な道路管理という仕事こそがこれからの時代に重要になってくるのです。これからの時代の道守（みちもり）として…。

司馬遼太郎の話に戻ります。

これからの土木を考えるよすがとして、初期・中期の司馬文学の話をしてしましたが、氏は『街道をゆく』を書き続けるにしたがって、かつての輝きが消えかかっている文化や文明を意識的に取り上げるように変わってきました。そして、その文化や文明がその土地でいま生きている人々にどうつながっているかに思いをめぐらすようになっていきました。遠い民族の郷愁に訴えかけながら…。

私がアイルランドで考えていたのも、古代ケルトの文化と現在のアイルランド人の生き方でした。

恵まれているように見えないのに豊かなアイルランドのこと、恵まれているのに豊かに見えない日本のことでした。

そこには、社会基盤整備と豊かさとの関わり合いの問題が潜んでいるように思えました。

ハードとソフトのインターフェイスを上手にデザインすることがこれからの土木に求められている、と感じました。そうすることで、あなたや私たちが頑張っている社会基盤整備がヒトの豊かさにスムーズにつながって行くのだと思います。

いままでの土木から「これからの土木」に切り替えられるかどうか、いままきに〈試される土木〉…（あつ、どこかで聞いたようなコピーですね）。

迷いは解決しましたか？

どうか元気を出してこれからもしっかりと北海道の「みち」を考えてください。

そして、土木の人間として、

誇り高い「偉大なる常識人」を目指して頑張ってください。