

誰がこれを造ったのか

— 社会への責任、そして次世代へのメッセージ —

平成20年度 土木学会会長提言 より

第3回

「土木技術者の無名性」に関する特集も3回目になりました。今号では、「無名性」に関して、「土木技術者の口マンとして維持すべき」という論点と「有名化が処方箋」という論点をご提示頂きました。

無名性は土木技術者の口マンである

横浜国立大学 国際社会科学部研究科

教授 池田 龍彦

はじめに

土木学会における「誰がこれを造ったのか」の議論は、土木が持つ無名性を脱却し「関わった技術者の明示」により、①責任の所在の明確化、②土木技術者の社会へのアピールと信頼感の獲得、③次世代を担う若者へのメッセージの発信を通して、土木技術者の存在感の発現と市民の理解を狙ったチャレンジではある。しかし、大切なことは技術者名の明示ではなく、むしろ土木技術者の質を高め社会に発信することこそが、市民の信頼と理解を得て、結果的に技術者の名前が知られるようになるのではないかな。

技術者明示の必要性和可能性

戦後の土木施設の建設は直営施工から請負施工へ変化し、標準化された技術の下で技術者の個人差が見られない公共調達方式となった。更に、土木施設の整備には長い

歳月を要し、構想・計画・調査・施工の過程を発注者・建設業者・コンサルタントが協働し、完成までに時間軸と工事区間軸の中で多くの組織と関係者が参画する。

このような状況の下で、土木施設の責任を明確にする目的で技術者を特定して、銘板にその名前を刻むことが必要であろうか。また可能であろうか。名前を書いた瞬間に、そこに表記されなかった技術者の存在が捨象されてしまう危険性がある。むしろ技術者の名前は記さずに、責任を有する組織体の明示のみに限定する方が適切ではないのか。その上で、万一の災害や不都合に備えて、携わった技術者を記録・保持し、いつでも取り出せる状態にしておけばよいのではないかな。

土木施設は社会に大きな利便と豊かさをもたらしているが、普段はそれを人々が感じないで過ごしている。その市民に対するアピールについては、プロジェクトサイクルの中で市民参加の機会を増やし、土木技術者が交流し、顔が見える広報を充実することが重要である。また、誤解と曲解によ

る「ムダな公共事業」の概念の払拭に真剣に取り組む必要がある。更に、若者に対するメッセージとしても、生き生きとした土木技術者と接する現場見学の機会を増やすなどの努力が有効であろう。土木学会報告書にあるように、土木技術者や土木技術に関する出版、映像及びWEBの充実等も有効と考えられる。

土木技術者のロマンの維持

土木施設の整備には、プロジェクトの総合指揮者から現場の作業員まで一体となったチームワークが重要で、全員が主役であるという意識が強い。更に、土木構造物の巨大さや相手にしている自然への畏敬から、それに比べれば小さな技術者の名前は出さないことを当然とし、美德としてきた伝統があり、土木技術者個人の名前は積極的に発信してこなかった歴史がある。この土木技術者のロマンを支えてきたのは、個々の土木技術者の持つ技術力や使命感であり、現場の作業員を含むプロジェクト完遂を目指す一体感であったのではないだろうか。土木学会の議論の底流に、近年の官民技術者や技能者の技術力の低下への懸念はなかったであろうか。質の高い土木施設の整備には、長期的視点で全体を総括する総合指揮者の下で、力ある技術者と技能者・労働者がそれぞれの責任を果たし、精力的

かつ継続的に努力する必要がある。土木が持つ無名性の根幹には、実力を持ったチーム全員がベストを尽くすことが前提としてある。市民に愛される高質な土木施設を整備するために、弛まぬ切磋琢磨と目的達成の強い意志が必要であろう。これらを忘れずに実行し社会に発信していれば、いつの日か自然に土木技術者の名前は浮かび上がってくるものではないだろうか。本誌で紹介された八田與一技師や山下博通氏の場合がその好例である。

小樽築港に尽力した廣井勇博士の伝記には次のエピソードが記されている：

東京帝国大学教授に奉職していた廣井勇博士が、明治41年の小樽築港第1期工事竣工の際に小樽に赴き、竣工式の費用がないことを知り、東京から夫人が電報為替で送金した5百圓を用いて、竣工式当日に所員全員と来賓一同がシャンペン・赤飯・小料理で祝った。廣井博士の名声は不動のものがあるが、現場を重視しチーム全員と喜びを分かち合った廣井博士の土木技術者としてのロマンを示す逸話のひとつである。

参考文献

吉村恵吉『工学博士 廣井勇傳』故廣井工学博士記念事業会、1930

土木学会会長提言特別委員会『誰がこれを造ったのか—社会への責任、そして次世代へのメッセージ』土木学会、2009

「有名化」で人材を活かすべき

東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤学
教授 家田 仁

「無名性」を特徴とする土木分野において個人の「有名性」を高めようとするのをここでは「有名化」と呼んでおこう。しかし、一口に「有名化」論議といっても「可能論 vs 困難論」と「べき論 vs べからず

論」の2つがある。この両者を区別して扱わないと議論がかみ合わない。で、まず前者について。土木事業のプロジェクトライフの長さ、規模やスコープの大きさを考えると、困難論に一理も二理もある。急ぐこ

とはない、できるところから「有名化」すればよい。より本質的なのは、「べき論 vs べからず論」だ。特に「べからず論」には「無名の美学」がからむ。この美学には、「照れ」のような、あるいは「やせ我慢」のような少々屈折した心理が潜んでいるような気もするが、公の場においてすら臆面もなく自己宣伝に汲々とする、ある種の分野の人たちには、筆者自身も一度ならず辟易とさせられているので、この「無名の美学」には率直に言って少なからず心惹かれるものがある。

さはさりながら、人間というものの本質は、もっと素直なもので、こういう歪んだ美学とは異なるところにあるように思う。筆者の所属する専攻（学科）では20年位前から、優秀な修士論文10%ほどに古市公威賞、同じく卒業論文に田辺朗郎賞を授与してきた。賞に個人名をつけているのは、「有名化」の意義を学生に伝えるメッセージだ。現在のところ、ネガティブな影響は皆無である。学生たちばかりではない。土木分野の大人たちだって、叙勲や顕彰、あるいは土木学会の技術賞などにけっこう喜んでいるではないか。筆者が委員会などの「長」を引き受ける場合、資料作りなどを行うコンサルタントの担当者の方々についてもすべて個人名を報告書に記載してもらうようにしているが、たまに発注側であつたかどうか言う人は居ても、コンサルタント側の人にはすべて喜んでいただいている。個人の名誉が「有名」な形で明らかにされる際に嫌がる人はまずいない。人間というのは（いいことである限り）「自分を見て欲しい」と思うものなのではなからうか。土木分野の場合、その視点が単なる個人的名声を超え、特に「個人による世の中への貢献」に重点が置かれるだけであって、「個人」の重み

に違いがあるわけではない。そういう素直な発想に若い人は惹かれ、それによってモチベーションと能力を発揮するものなのだ。

それに、同じ土木分野といっても、他国の人たちの場合、「無名の美学」ははるかに希薄なように思われる。途上国のODAプロジェクトの調査などに行ったとき、欧米から来ているコンサルタントの人などに接することがあるが、彼らはわが国から派遣されている専門家に比べると、滞在任期もはるかに長く、そしてそれが故にまた専門分野のカバレッジも相対的に広く、プロジェクトにおける個人の裁量と寄与の度合いも大きいように思われる。同じ土木分野で、しかもわが国でも、ちょっと時代を遡ると様子が違うようだ。例えば、「富士川の治水」といえば、誰の目から見ても当時事務所長の安藝^{あき}^{こういち}であった。「無名性」は世界の土木の共通点ではないし、さらに日本の土木の特徴ですらない。

ではどうして、かつてはこんなにも「有名化」されていた土木分野が今は「無名化」してしまったのか。筆者の考えは、こうだ。高度成長期には、分業化・標準化の効率主義と赴任任期の短期化により、個人の全体への寄与が減り、個人のリプレーサビリティが高まり、そして特定地域や特定プロジェクトへの個人の入れ込みも減った。こうした傾向は事業量が躍進的に増えた高度成長期にはフィットしていたのだろう。結果として、個人の突出を嫌う集団主義がわが国の現代土木の基調になってしまったのではない。しかし、もう一度言うが、これは世界に共通する土木分野の特徴ではない。素朴な例をあげると留学生を見るだけでもすぐわかる。彼らは、同じ分野の日本人学生に比べてはるかに個人の突出をいと

わないし、個人の「有名性」に重きを置いた発想をする。

しかし、もうはるか前に高度成長期は終わった。一つひとつのプロジェクトももっとずっとじっくりと吟味し丁寧に扱うべき時代となった。管理についても地域に根ざした手作り感覚が要求されるようになった。反対に仕事を担うサイドを見ると、人

口も減って一人ひとりが総合性に富んだ質の高いパフォーマンスを発揮することが要求されている。また、国際化と人口減少の中では知的な労働市場でもっと外国人に門戸を広げる時代となろう。こうした中で、「有名化」はわが国の土木分野の体質転換のために必須の処方箋の一つと言えよう。

コラム

北九州空港(土木学会受賞記念銘板)の事例

博多港ふ頭(株) 代表取締役社長
(前(社)土木学会 理事) 江頭 和彦

北九州空港(平成18年3月開港)の到着ロビー壁面に、平成17年度土木学会技術賞の受賞(九州地方整備局、大阪航空局)を記念して掲げられた銘板がある(写真1参照)。受賞プロジェクトは、航路の浚渫に伴う超軟弱土砂の処分場を不同沈下に最も厳しい空港の用地として活用するというプロジェクトで、港湾、空港の連携事業によって事業費の節約だけではなく土木技術の発展に大きく寄与した事業である。

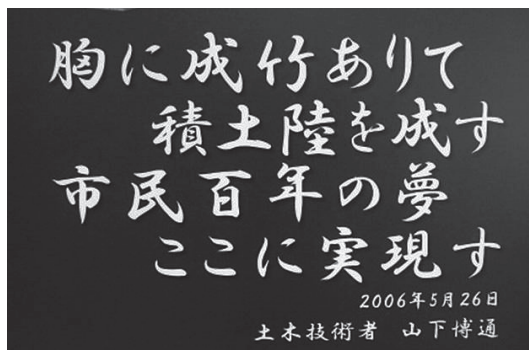
その概要の横に、「胸に成竹ありて積土陸を成す 市民百年の夢ここに実現す 土木技術者 山下博通」と、事業に関係した土木技術者の万感の思いがこもった言葉が載っている(写真2参照)。

空港のジェット化対応が急速に進む昭和40年代に、旧空港では対応が出来ない北九州市は新全国総合計画(昭和44年)の周防灘開発計画構想の中で新空港の実現を熱望していた。昭和46年、九州・山口の港湾・空港整備を所管する運輸省第四港湾建設局(現、国土交通省九州地方整備局)の山下博通局長は、船舶の大型化、航行安全に資するために行っている関門航路の浚渫事業と地元の新空港構想とを結びつけ、沖合に計画する浚渫土砂処分場を将来の空港にするという海上空港構想を提案した。将来の空港を想定したこの沖合土砂処分場計画は苅田沖土砂処分場(昭和52年着工)に始まり、組織的な取り組みによって一つひとつ課題を解決していった。構想から20数年を経て新門司沖土砂処分場が苅田沖と隣接して計画されると、2つの処分場を空港とする新北九州空港も同時に決定され、平成6年に現



写真1

写真2



地着工した。「胸に成竹ありて土砂処分による埋立を行ってきた」山下構想は最終段階に入った。その山下氏は退職した後も新北九州空港推進協議会などを指導しながら平成18年の開港を迎え、開港式典の祝辞の中で構想の本人と紹介されている。

土木の事業は構想から完成まで長い年月を要し、その間の環境変化にも柔軟に対応できるプロジェクトづくりが望まれる。山下氏の言葉は関係した多くの土木技術者を代表して、プロジェクトへの取り組みを後世に伝えるメッセージであろう。