

## —武部健一さんの追悼にあたり—

土木史広報小委員会 幹事長 鈴木 圭

平成 27 年度の土木史研究発表会が 6 月 20 日（土）、21 日（日）の 2 日間に亘り熊本大学で開催された時、会場で土木史研究委員会の大先輩である武部健一さんが 5 月 29 日にご逝去されたとの悲報を伺いました。ここに謹んでご冥福をお祈りするとともに、武部健一さんのこれまでの足跡に光を当てて、道路技術者として日本への高速道路の導入に献身され、古代道路の歴史研究に多大な貢献をされたことを、多くの方々に知って頂くことを願って、土木史広報小委員会で追悼記事の編集を行うことに致しました。

武部健一さんは、初代土木史フォーラム小委員会委員長であり、土木史フォーラムの発刊によせて述べられた「土木史には、歴史学、考古学、地理学、民俗学、文学その他の人文科学分野や、さらに建築学、機械工学その他の近隣諸工学分野との研究交流が不可欠であり、土木史研究をより広く発展させる交流の場として、このたびニューズレター「土木史フォーラム」を発刊する」との考えは今もって土木史研究の発展に欠かせない思想であると感じています。こうした思想に共鳴する者として、是非、武部健一さんに係わられた方々に武部健一という人間を語って頂きたいと思いました。

執筆頂く方々の人選にあたっては、武部健一さんのオーラルヒストリーの編集に関わって頂いた伊東孝先生、さらには公益財団法人高速道路調査会研究部/道路文化研究所研究員である橋本政

子様から故人に関係の深い官、学、民の方々を紹介して頂いたことにより、13 名の方々から追悼文を寄稿して頂きました。伊東孝先生、橋本政子様、さらにご執筆頂いた皆様に心から御礼申し上げます。追悼記事を寄稿された方々を以下にご紹介致します。

中村 良夫 先生、伊東 孝 先生、篠原 修 先生、昌子 住江 先生、堀川 洋子 先生、竹本 恒行 様、平永 博 様、大泉 紀男 様、松本 洋 様、阿部 公一 様、田村 幸久 様、浅見 邦和 様、橋本 政子 様

武部健一さんは、戦後の日本が発展を遂げるもとなつた名神高速道路計画を実施するにあたり、ドイツのアウトバーンを手掛け、日本にその計画手法を伝えたクサヘル・ドルシュ（1899-1986）氏に直接学んだ方であり、特に、インターチェンジの設計法を研究されたエンジニアです。また、高速道路の路線計画をすると、その路線と古代の道路遺跡が一致することが多く、それが切っ掛けとなって、日本の古代道路史を研究された研究者でもあります。私たちは、武部健一さんのこれまでの業績を、ここに寄稿された方々の手記によって、より深く知ることができます。そこで、武部健一さんの経歴を以下示します。

1925（大正 14）年 10 月 16 日 誕生

1948（昭和 23）年 京都大学工学部土木工学科卒業/特別調達庁採用

1952（昭和 27）年 建設省関東地方整備局企画部

計画検査課技官

1954 (昭和 29) 年 同建設局熊谷国道工事事務所  
熊谷出張所庁

1956 (昭和 31) 年 日本道路公団総裁企画課

1960 (昭和 35) 年 同公団名神高速道路第一課

1962 (昭和 37) 年 同公団高速道路静岡建設  
調査役

1963 (昭和 38) 年 同公団高速道路静岡建設所  
静岡東第二工事事務所長兼務

1965 (昭和 40) 年 同公団東名高速道路計画課長

1967 (昭和 42) 年 京都大学博士号取得

1974 (昭和 49) 年 日本道路公団 東京建設局長

1979 (昭和 54) 年 日本道路公団常任参与

1981 (昭和 56) 年 日本道路公団を退職  
株式会社片平エンジニアリング  
代表取締役副社長

1983 (昭和 58) 年 株式会社片平エンジニアリング  
代表取締役社長

1986 (昭和 61) 年 上海—北京間高速道路計画  
調査団長

1992 (平成 4) 年 道路文化研究所理事長

1999 (平成 11) 年 (財) 高速道路技術センター参  
与  
(社) 交通工学研究会顧問

2015 (平成 27) 年 死去

また、武部健一さんが執筆された図書は多数ありますが、武部健一さんの業績を理解する上で、是非、読んで頂きたい代表的な著書を以下に紹介します。

・道路の日本史、古代駅路から高速道路へ  
中公新書、2015年5月

日本の道路史を通史をとって扱ったもので、古代から現代の高速道路に至る歴史を理解するにふさわしい書。

・道のはなし I、II、  
技報堂出版、1992年4月

道路を生きた文化史として捕えようと試みたもので、道の歴史、文化、技術について述べた書。

・中国名橋物語、  
技報堂出版、1987年10月

中国の橋梁史の研究者である潘 洪萱さんが著した「中国的古典名橋」を翻訳し、編集したもので、中国の古典的名橋について場所、特徴、橋にまつわるエピソードを解説した貴重な書。同時に、武部健一さんの漢詩に関する造詣の深さを感じることのできる一冊。

・完全踏査 古代の道、  
吉川弘文館、2004年10月

・完全踏査 続古代の道、  
吉川弘文館、2005年10月11日

これらの2冊は、武部健一さんが古代交通研究会の会長であった故木下 良氏と踏査されてまとめた古代道路の専門書であり、具体的にその道筋を辿って、それぞれの道路跡に残された遺構をまじえて解説されたもので、武部健一さんのライフワークといえる書。

最後に、武部健一さんに感謝を申し上げるとともに、私達がアウトバーンの歴史を見ると、エンジニアの生き方について考えるべきことは何かについて述べます。「風景に融合した道路」とはアウトバーンのコンセプトであり、エンジニア、建築家、造園家の協力によって造られた自然と共生した土木構造物です。一方で、ヒトラーの政権を担いながら作られたという運命を背負っています。これからの土木技術者は、自然や文化に配慮したものを造るだけではなく、歴史を読み解き、人の命を守ることを第一に考えて、活動しなければならないということではないかと考えます。

## 目 次

1. 武部健一氏を悼んで	中村 良夫	1
2. 研究者としての武部健一さん	伊東 孝	3
3. 武部さんが土木界に遺したもの	篠原 修	6
4. 東海道を科学しました	昌子 住江	8
5. 武部健一先生から学んだ土木史	堀川 洋子	10
6. 武部健一先輩の思いで	竹本 恒行	12
7. 道を愛し、道ひとすじに生きられた武部さん	平永 博	16
8. 武部さんとの出会い	大泉 紀男	18
9. 武部健一さんとの仕事の思い出	松本 洋	20
10. 武部さんからの贈りもの	阿部 公	23
11. 武部さんの背中	田村 幸久	25
12. 建設コンサルタント技術者武部健一	浅見 邦和	28
13. 武部さんへのラブレター	橋本 政子	31

## — 1. 武部健一氏を悼んで —

東工大名譽教授

中村 良夫

土木技術に景観デザインの概念をとりこみたいという向こう見ずな気持ちで卒業論文に着手しはじめた1962（昭和37）年の春、大学の就職説明会に颯爽とあらわれた片平信貴氏のひたむきな姿にひかれて、私の気持ちはすぐにきまった。

1963（昭和38）年の春、道路公団入社。右も左もわからぬまま、本社に配属された私は、現場から届けられる図面に毎日、目を落としていた。その東名計画課に、ときどき、見慣れぬ小柄な紳士があらわれ、若者相手に議論する姿があった。

図面ばかり見ないで、現場を自分の足で歩け、と大きな声で喝をいれるその紳士の頬は少年のように輝いていた。この人が、最前線に立つ将軍の眼光をもって、静岡建設局の現場で陣頭指揮にあたっておられた武部健一氏であった。

当時は、米国道路技術協会 AASHO の赤本、青本といわれる幾何構造基準の解説書を勉強し、仮とじの暫定基準を少しずつ改定しながら匍匐前進した時代であった。わからないことがたくさんあった。加減速車線の中心線はどのようにきめるのか。上下線分離のばあい、中央帯の横断勾配はどうきめるか。昼間は現場から持ち込まれた図面に目をとらし、夜は高速道路調査会で勉強会に臨む生活であった。

ときには現場で実験したりした。路肩の幅員をきめるために、すでに開通していた名神高速で、路型におかれた障害物をすこしずつ走行車線の

方へせりだして、車の軌跡の偏移を測定したりした。

後年、武部さんはインターチェンジの研究で母校の京都大学から学位を授与され、その成果を出版なさった。その目をみはるような大著は、九州道・鳥栖ジャンクションのみごとなクローバーリーフにかけた情熱と表裏一体をなすものであろう。

高速道路の中心線設計にかんし、さまざまな経験則のなかで、縦断線形と平面線形の半径の比率が問題であり、前者は後者の10倍は必要とされていた。しかし、これが何を意味し、なぜ10倍なのかははっきりしなかった。この問題に関心があった私は、それまで、座標計算等の便宜上、別々に扱っていた縦断、平面曲線を一つの立体曲線として微分幾何学的に解析することで、説明することができた。委員会に同席していた武部さんはこの説明をきいて大きくうなずきたいそう褒めてくださった。あの、こわい前戦指揮官のお目にとまっただけでとても光栄であった。

ちょうどそのころであったか、土木学会のなかに土木史研究の常設委員会が発足した。最初は建築史の先生にいろいろご指導をうけたが、やがて、土木史独自の視点を模索するなかで、武部さんが道路史の研究をはじめられた。そのなかで現代の高速道路の路線選定が、近世の幹線道路よりも律令国家時代の官道の位置に近いという説を唱えられたのは、まことに目をひられるおもいであ

った。そこには、建築史学の流れをくむ意匠型中心史観を超えた地政学的戦略史とでもいうべきあたらしい土木史の可能性の一面が光っていたからである。

ともかく、多くの優れた先輩にめぐまれた道路公団で、1000分の一地形図のなかに線形を挿入する道路設計の基本をたたきこまれながら、これが自分の天職という覚悟をきめたという意味で、技術者の原点をそこで授かったのだと私はおもっている。

ともかくこの道に入って、間違いがなかった、とおもわせてくれた多くの諸先輩のひとりが武部さんであった。武部さんの訃報とともに、多くの先輩諸氏のお顔をおもいうかべながら、あらためて感謝と敬意をささげたいおもいである。

昨年暮れ、ある財団から突然、講演の依頼があった。武部さんをお願いしていたが、体調不良で・・・、ということだった。武部先輩の代役ならこれほどの光栄はない。ふたつ返事で引き受けたが、これが武部さんとの最後のエピソードになってしまった。

おもいかえせば、武部さんと私は、そんなに親密におつきあいする間柄とはいえない。具体的なやりとりもそれほど多いとは言えないのだが、それにもかかわらず、あのやや甲高い声で、あの引き締まった風貌で私にむけられた眼光を感じるだけで、背筋がピンと張るほどの大先輩であった。

2点、心残りがある。X. ドルシュを師と仰ぎみながら、1970年代に産まれた多くのコンサルタントは、創業者の期待通り、正当な技術評価の競争条件下で、その後すくすくと育ったのであろうか。東名高速道路で鍛えた設計技術は、その

後の縦貫道はもちろん、一般国道、県道クラスの道路計画にうまく反映されているのであろうか。草分けの先輩諸氏が退場してゆくいま、どうも寂然としないのだが。

## — 2. 研究者としての武部健一さん —

産業考古学会会長／日本大学上席研究員 伊東 孝

今年（2015年）の5月、中央公論新社から書籍封筒が届いた。どなたが出版されたのだろう、と思いながら、封を開いた。武部健一さんの『道路の日本史』であった。（ふだん「武部さん」と呼んでいたの、ここでもそう呼ばせていただく。）吉川弘文館から出版された正統2冊の『完全踏破 古代の道』（2004、04年）が、武部さんの集大成と思っていたのに、ふたたび新刊を上梓された研究者魂に感銘を受けた。あらためて年齢を数えてみると、なんと89歳を迎えられている。健筆振りに驚き、わたしもそうありたいと願った。

すぐにお礼状を認めようと思ったが、6月中旬にわたしが企画協力・監修をした『鉄道遺構・再発見』が出版されるので、それと一緒に送りたいと考えた。

武部健一さんのお名前を知ったのは、学生の頃である。東名高速が開通して高速自動車時代の到来が謳われていた頃、『インターチェンジ』（1965年）という本を大学図書館で拝見した。写真が豊富で、クロソイド曲線や道路の景観設計にふれられていたことが印象に残っている。

武部さんにはじめてお会いしたのは、道路景観の委員会だと思う。WG（ワーキンググループ）の一員(?)として委員会の末席に座っていたので近寄りがたく、遠くから眺めていた印象がある。しかしこの方が、あの『インターチェンジ』という先駆的な本を書かれた方なのだと感じ入っていた。意見を少しずつ交わすようになったのは、

土木学会で土木史研究発表会が開始され、懇親会で多少お酒の勢いをかりてからであった。

晩年、土木史研究に力をいれていた武部さんとは、いくつか思い出がある。まずは「土木史学会の創設構想」である。土木史研究発表会が開催されて数年(?)経った頃、武部さんは若手を集めて、土木学会とは別に「土木史学会の創設」を提唱されたことがある。武部さんは土木史を「学」として大いに発展させたいと考えていた。しかしわたしは、その頃創設された建築史学会の状況を鑑みて、今までと同様、土木学会内の一委員会として活動する方が、資金的・事務的に無理がないのではないかと消極的な意見を述べたことがある。若輩のわたしが、現実も知らずにまた言葉足らずで生意気なことをいったかも知れないが、その頃わたしはフリーターで、「東京の橋研究会」を主宰し、ある人のご厚意で渋谷に机と椅子をお借りしていた経験からの発言であった。

武部さんと一緒に研究させていただいたのは、「東海道を科学する」である。国土交通省横浜国道事務所の委託調査を武部さんが企画され、委員会方式（委員長：昌子住江関東学院大学教授）で神奈川県内の東海道を科学的に調査研究した。「東海道絵図」や「東海道分間延絵図」「東海道宿村大概帳」を基本文献として、近代の地図などと照らし合わせながら、東海道を現地調査し、東海道のルートや富士山の見え方、町方・村方の負担割合、維持管理のあり方などを調査分析した研

究はひじょうに興味深いものであった。結果とともに、ひとつの研究方法论を具体的に学ぶことができた。その主な成果は、平成 16,17 年 (2004、05) の土木史研究講演集や論文集に収められている。また一般の人にも理解してもらおう狙いで、まんが入り要約版冊子『江戸時代の道づくり 神奈川県東海道』を印刷し、無料で配布した。わたしは授業の教材としても利用した。(市販できないことが残念であった。)

土木史研究発表会での質問や委員会などでの発言は、厳密で、学ぶべき点が多かった。懇親会で不明な点や疑問点などをお聞きすると丁寧に意図するところを教えてくれた。

武部さんと親しく話し合えるようになったのは、オーラル・ヒストリーのおかげである。土木学会の土木史研究委員会で、「オーラル・ヒストリー研究小委員会」を立上げ、高速道路関係の人物オーラル・ヒストリー研究をしたとき、武部さんに相談させていただいた。ヒアリング対象者の人選をしていただき、その交渉も引き受けていただいた。さらに実施準備の一環として、言葉は悪いが練習台もこころよく引き受けてくれた。

人物オーラル・ヒストリーは、インタビューアとヒアリング対象者との関係をよくする意味と人物像を明らかにする目的で、生い立ちから始め、その人の人生を聞き出してゆく。単なるインタビューとちがい、少しでもより正確な内容や事実関係・社会的政治的背景を知るため、メインのテーマについてはインタビューアも事前に下調べをして、事実関係をより深く掘り下げてゆく。

武部さんに道路公団時代の烏山の道路建設反対の住民運動問題についてお聞きしたことがあ

る。これは中央自動車道が、東京都住宅供給公社が計画していた団地予定地内の真ん中を突っ切る計画で、騒音対策などをめぐって大きな社会問題として注目されたものであった。武部さんはこのとき、東京建設局の建設第一課長をされていた。この問題は、「烏山シェルター」(トンネル)を築くことで解決された。実はわたし自身も当時、この問題に住民側から関わっていた。インタビュー記録をひもといてみた。

「実は僕、このシェルター案が提示されたとき、あの辺でずっと住民運動を支援していたのです(笑い)」

「敵だったのか(笑い)」…

「そういうスパイとは知らなかったな(笑い)」

詳細は、『土木史研究におけるオーラル・ヒストリー手法の活用とその意義—高速道路に焦点をあてて— 姉妹版武部健一氏』(平成 18 年)にまとめてあるが、武部さんの学生時代までの分は割愛している。武部さんは練習台なので本編と同じように扱われることを、固辞されたためである。本来の趣旨と準備段階とをはっきり区別し、ご自分の役割を明確にされていた。これに限らず武部さんは、常にものごとのけじめや位置づけをはっきりさせながら発言・行動された方であった。

武部さんとの最後の大きな思い出は、武部さんの道路関係蔵書を日本大学理工学部科学技術史料センター(通称 CST MUSEUM)で「武部健一文庫」として、寄贈受入をしたときのことである。まず感心したのは、寄贈図書のリストがきちんと作られていたことである。武部さんが考えられた道路史分類にもとづいて整理され、各書籍名は論文の参考文献リストのようにしっかりと

つくられていた。書籍を引き取りにご自宅にうかがったとき、紙袋には分類別にナンバリングと枝番がふられていた。それが本棚にならべるときの順序であることも希望されていた。またできるならご自分で本棚に並べてもよいといわれた。CST MUSEUM では他の文庫との関係もあるので、分類番号は CST MUSEUM 方式で整理するが、武部さんの分類との関係性はわかるように整理し、また収蔵庫には史料をリスト化してからでないと収められないことを説明して、納得していただいた。この件でも、ものごとをキチツとなされる性格をあらためて印象づけられた。

武部さんのご逝去を知ったのは、6月の熊本大学での土木史研究発表会でのことである。著作をいただいたばかりで、余りにも突然のことなので、何か事故にでも遭われたのかと思った。（この辺は、どなたかが触れられると思う。）その後、武部さんは亡くなる3日前に病床の身でありながら、朝日新聞の取材にも応じていたことを知った。新聞記事（2015.6.13）を入手したが、内容は「烏山シェルター」に関するものであった。土木史研究者としての発言が、そこには見られる。

武部さんは73歳で榊片平エンジニアリングを退職されると、「道路文化研究所」を設立、道路の歴史・文化の研究活動を本格的に開始された。

『道Ⅰ・Ⅱ』（2003年）、前述した『完全踏査 古代の道』は、その成果である。武部さんは漢文にも造詣が深く、『中国名橋物語』（1987年）や『漢詩 小倉百人一首』（2014年）なども出版されている。武部さんの土木史にかけた思いを想像するとき、武部さんは大学での研究者生活を希望されていたのかな、とフツと思うことがある。しかし

その研究にかける情熱と姿勢は、研究者以上に真摯でぶれないものがあつた。人生の師であるとともに、人生のあり方としてもご立派であり、お見事というしか言葉が見つからない。合掌。

### — 3. 武部さんが土木界に遺したもの—

東京大学名誉教授 篠原 修

武部さんに最初にお会いしたのは昭和49年の夏だったから、武部さんが東京第二建設局長だった時期である（この当時小生は浪人生活で東工大の鈴木先生の研究生）。ある日、2年先輩で道路公団にいた田村幸久さんの紹介で新宿に向いた。多島海である瀬戸内海に橋を架ける際にサービスエリアを何処に設けるかが調査の対象になっており、修論で俯瞰景観の研究をしていた篠原が役に立つかもしれないという事になったのだ。

スライドを持参して局長室の部屋の扉を叩いた。篠原の研究が本当に役に立つのかどうかを武部さん自身が首実検しようというのである

（武部さんは道路公団で道路線形設計をやってきたから景観には興味があったのだろう。通常は局長はこんな事はやらない筈である）。高みに登って下を眺めると対象になる多島海の島々がどう見えるかを論理的に説明した。無事に合格してめでたく高速道路調査会の委員会のメンバーに加えてもらった。委員会のメンバーをテストの上で決めるという経験をさせられたのは後にも先にもこの時だけだったからよく憶えている（いつも武部さんはこんな風に厳格にやっていたんでしょか）。

夏休みになって何人かの東工大の学生と共に本四公団の船に乗せてもらい、瀬戸内海を巡った。天気は連日晴天で気分は上々、港に着く度にサービスエリア候補地に登って将来出来るであろう吊り橋と海の島々、背後の地形がどう見

えるかをチェックした。これはもう時効だから言ってもいいと思うので書くが、船の操縦もさせてもらった。海の上は陸上のようにアップダウンがないのでそんなに難しくはないのである、ただし離岸、接岸を除いて。この時の調査の成果は「土木における総合化」技報堂出版、1984の『橋梁景観』に掲載されている。吊り橋は横長の構造物だから、視線入射角（どの程度橋を斜めから見るか）や路面と視点の高さ関係に応じて橋の見え方が変化するのである。橋がきれいに格好よく見える丁度よい高さ、視点位置があるのだ。この結果が現実の明石海峡大橋のサービスエリアの選定にどの程度反映されているのかは残念ながら知らない。

この時は面接、テストされただけだったから武部さんと話をしたわけでもなく、議論したわけでもなかった。親しく話すようになったのは土木学会の土木史研究発表会の会場だった。毎年6月に東京や地方の大学で開催される発表会には必ず武部さんがいた。居るだけではなく、いつも論文を発表しているのだった。口の悪い若手に言わせると、土木史研究発表会はリタイアした老人が集まる一種の趣味クラブであり、研究発表の場ではなく、まあ、土木の同窓会みたいなものですよと言われていた。しかし彼らはそんな風評は何処吹く風といった様子で、和やかに楽しそうに、やあ、またお会い出来ましたねと挨拶を交わすのだった。こんなに親密な集

まりは土木学会では他にはなかったのではない  
か。

こんな雰囲気の中で、しかし武部さんは、小生の恩師鈴木忠義が言う「戸籍調べ」ばかりをやっていたわけではなかった。恩師がいう「戸籍調べ」の研究とは昔のどうでもいい様な細かい詮索である。歴史研究が陥りがちな傾向でもある。それは分かるには越した事はないが分かった処で、「それでどうした」という類の研究である。しかし、それで大学人は研究のポイントが稼げるのだ。現在のものの見方に影響をあたえるもの、将来を考える際の指針となるもの、それが本当の歴史研究だと恩師は言うのである。

武部さんは道路や橋梁について様々な発表を行っていたが、転機になったのは「古代道路の研究」を始めた事だと思う。発想は道路公団時代の現場での体験だったろう。江戸時代の街道、その位置をベースに発展してきた国道は河川沿い、あるいは河川の河口や海沿いの都市を繋ぐ、曲がりくねった幅員の狭い道路である。これらを避けて山に寄った位置に曲線半径大、高幅員で計画されたのが名神、東名以来の高速道路である。市街地や集落を避け、農地を避けた止むを得ない位置に作られた道、それが高速道路だと皆が思い込んでいた。しかし、その位置と高規格性は律令時代に作られたわが国の街道以前の、道路の原形だったのである。武部の研究はその事実を古代史な観点からのみならず、道路工学の観点から明らかにしたのだ。

武部さんは遺作となった「道路の日本史—古代駅路から高速道路へ」中公新書で、わが国の道路の通説をひっくり返し、道路史を刷新したのである。

この本を手にとって土木史の発表会場にいた武部さんの小柄で飄々とした風貌、論理的で鋭い指摘をする質問を思い返すと、武部健一は本当は大学の教授の方が向いていたのではないかと  
思わざるを得ない。でも、最初から大学にいたのでは「武部・道路史」の研究は生まれなかったら  
らうとも思う。分野は様々だが、我々に近い分野では概念や通説を変える研究は大学に閉じ籠った研究者からは生まれていない事に気づく。東大に戻って「街並みの美学」を書いた芦原義信、同じく東大に戻って「見えがくれする都市」を書いた槇文彦などの建築家を思い出せば、実学と現場を経験することが工学やデザインの研究では必須なのではないかと考える。そういえば景観の中村良夫もそうである。もって、武部健一の遺した土木界への無言のメッセージとは、その職歴と「日本の道路史」だったと悟る。

## — 4. 東海道を科学しました —

元関東学院大学教授 昌子 住江

私が最初に武部健一先生とお会いしたのは、1985年第5回日本土木史研究発表会（この時まだ「日本」がついていた）の会場で、日本大学の伊東孝先生が紹介して下さいました。それから、お目にかかる気さくに声をかけてくださり、当時関東学院大学には女子クラスがあって女性の土木界進出の先駆けとなっていたことから、女子学生の就職にもお力添えをいただいた。実際に（株）片平エンジニアリングに就職した学生もいる。私もこの間本当に多くのことを教えていただいた。その中でもっとも印象に残っているのは、道路としての東海道を技術的な面から調査しまとめた『東海道道路構造解析調査報告書』の作成に関わらせていただいたことである。

2002年頃だったと思う。日付は定かでない。武部先生から「歴史学などでは研究されているけれど、道路としての東海道がちゃんと調査されていない」から、まずは神奈川県内について調査する委員会をつくることにした、とのお話があり、ついては私（武部）は自由に発言したいからあなたがまとめ役をなささい、ということで、委員長役を仰せつかってしまった。当時、武部先生はすでに道路文化研究所を主宰されており、古代幹線道路網を全国にわたって紹介するため実際に踏査するなど、新たな研究の地平を切り拓かれていたのである。

これが、2002年度～2003年度にわたって国土

交通省横浜国道事務所からの委託で（財）国土技術研究センター（当時）により実施された『東海道道路構造解析調査』であり、2004年3月に報告書がまとめられた。委員としては、歴史地理学者で武部先生と一緒に古代道路を踏査した木下良先生、土木史から伊東孝先生、神奈川県立金沢文庫を始め、箱根町、藤沢市、平塚市など東海道を沿った地域の博物館、資料館の学芸員がそろった。調査研究は（財）国土技術研究センターが中心的に取組み、（株）片平エンジニアリングのスタッフも加わっていた。

資料として、「東海道絵図」や「東海道分間延絵図」「東海道宿村大概帳」などが駆使され、近世東海道の道づくりを技術的な側面から明らかにした。その一部を紹介すると、「東海道は、道路としてどのくらい残っているか」（コントロールポイントを合わせて現代の地図と照合すると約99%が現在も道路として使われている）、「道路計画の考え方は？」（基本的には湿地帯や相模川の河口部を避けながら、平野の微高地内を通っている、つまり歩きやすいルート）、「幅員、勾配など道路の構造は？」（一定の基準はあったが、地形条件や宿場など沿道条件に即して造られていた）、その他「並木の役割、樹種、維持管理」「東海道の橋」「交通サービス、駄賃の比較」「道路の維持管理、掃除丁場について」など、次々に興味深い結果が明らかにされた。

2004年の土木史研究発表会では、上記の研究をもとに「東海道の土木史研究」で一つのセッションが構成された。先生の構想では、まさに東海道五十三次、京都までの近世東海道の道づくりを解明されたかったのであろうが、なかなかそれは難しかったようだ。もう一つ、先生の斬新な試みが意図したように活かされなかったものがある。

『東海道道路構造解析調査報告書』は本編、資料編とも相当なページ数なのだが、一般にも分かりやすいように「漫画編」を作られたのだ。

先生は、『江戸時代の道づくり -神奈川県東海道-』と名付けられた「漫画編」を、一般への普及を願って出版しようと考えられた。しかし、税金を投入して作成した報告書類を、商業出版へつなげるのは難しかった。無償配布が原則であり、初版1万部(2006年)が、神奈川県下の公共図書館、学校図書館等に寄贈され、関係者に配布された。翌年再版1万部が刊行された。好評だったのである。しかしここまでであった。もちろん建設省にいらした先生は、そうした行政の論理を重々ご承知の上である。それでもあきらめず、しばらくは出版について説いて回られたらしい。「やっぱりダメだったよ」とおっしゃった先生は、本当に残念そうだった。

本稿のタイトル「東海道を科学しました」は、『江戸時代の道づくり -神奈川県東海道-』の冒頭に掲げられたタイトルを借用したものである。ここでは、武部先生を彷彿とさせる登場人物、東西 学(古代から近代に至る東海道の歴史研究に日夜没頭している郷土史家)が、海堂 恵(将来は日本の歴史研究者になりたいと思っている女子高校生)、道本 智(アウトドアの遊びが大

好きな男子高校生、友人の恵の影響から最近歴史にも興味を持っている)という2人の高校生の質問に答えるかたちで、報告書の要点を分かりやすく紹介している。歴史的事実を科学的に検証することを重視された先生は、その成果を多くの人に分かりやすく伝えることに心を砕かれていた。

畏友木下 良先生が逝かれたのは2015年1月、今頃両先生は肩を並べて何処かの道を歩かれているのだろうか。

## — 5. 武部健一先生から学んだ土木史 —

筑波大学生命環境系研究員 堀川 洋子

武部健一先生との出会いは、2001(平成13)年、土木学会土木史研究委員会のオーラル・ヒストリー研究小委員会準備委員会の立ち上げのときであった。小委員会は、翌年度から約4年間活動した。武部先生は、小委員会顧問としてだけでなく、オーラル・ヒストリー・インタビューの最初の対象者として、委員会活動に貢献いただいた。私は、委員会の委員と事務局を兼ねており、結果的には、活動メンバーの中で、最も武部先生のご指導をいただける幸運に恵まれた。

次に武部先生と仕事をご一緒したのは、2007(平成19)年、財団法人高速道路交流推進財団が設置した「日本の道の歴史」体系化委員会の現代分科会の席上だった。武部先生は、委員会全体の座長をつとめられていた。このとき私は、日本大学で博士論文を提出したばかりであったが、休む間もなく、武部先生から、委員として働かないかと御声をかけていただいた。

現代分科会は、ほぼ2ヶ月に1回のペースで行われた。このときも幸運で、毎回、私の席は、武部先生の隣であったので、分科会の開始前や終了後のちょっとした時間に、研究話をさせていただくことができた。会が終わって、最寄り駅までの道をご一緒したこともあった。浜町公園沿いの道を歩いていたとき、「この公園は、関東大震災の震災復興三大公園の一つなのだ」と教えていただいた。現地をみることを大切にしていた先生であった。

仕事以外では、観劇に2度、ご招待いただいた。一つは、「黒部の太陽」を原作とした、富山県黒部川の電源開発を題材にした劇であった。石原裕次郎主演で知られる映画「黒部の太陽」は建設資材運搬トンネルを施工した建設会社の技術者が主役であるが、本劇では、施主の電力会社の技術者を中心に物語が展開された。このとき、武部先生から、土木史は出来事の実を丹念に追うだけでなく、土木事業にかかわる人々の視点も大切であること、施工業者・施主の両者の視点を理解しようとするのが大切であると教えていただいた。

二回目の観劇は、文明開化のシンボルであった鹿鳴館での舞踏会を題材にした劇であった。江戸から明治へと時代が移りかわる中で、一般市民が生活や価値観の急激な変化を受け入れていく様相や葛藤が、コミカルに描かれていた。「近代化」は土木史研究の主要なテーマの一つであるが、土木技術の変遷だけでなく、その時代に生きた人々の息遣いや、社会全体の流れをおさえておくことも重要であるとの教えであった。

これらの劇は、勿論、劇自体も大変素晴らしく、心を揺さぶられた。今回、本原稿を執筆するにあたり、武部先生は、土木事業は、かかわる主体、たとえば黒四工事であれば、施工業者と施主の双方の立場から多角的にみることや、土木史は社会全体の動きのなかで捉えるべきことなどを、押し付けではなく、楽しい気持ちのなかで教授して下さっていたことを改めて思った。

武部先生は、多くの著作を執筆され、私は、そのうちの4冊を寄贈いただいた。初めての寄贈は、『道Ⅰ』『道Ⅱ』2003(平成15)年であった。私は、その5年後から今に至るまで、法政大学デザイン工学部都市環境デザイン工学科で兼任講師として「国土形成史」の講義を担当することになるのだが、道路史に関しては、この本を主要な参考文献としている。章立てが、「黎明期の道」「古代の道路」「中世の道路」「近世の道路」「近代・現代の道路」と道路の時代区分に基づいており、各章でそれぞれの特徴が丹念に述べられている。さらに、自動車交通が発達した現代道路史(戦後道路史)については、道路建設の目標に着目すると、「貧しさからの脱却を目標とした第1期」「安全を目標とした第2期」「環境を目標とした第3期」に時期区分でき、道路史を学ぶと同時に、自動車交通にとっての重要事項について具体例をもって学ぶことができる。『道路の日本史』2015(平成27)年と併せて、ここまで凝縮されて日本道路史の俯瞰に役立つ名著はそうないのではないかと思う。

『康堂詩集 一道と橋一』2013(平成25)年を含めた4冊は、今、筑波大学の私のデスク脇の書棚に常置して、いつでも手が届くようにしている。

活字となった武部先生のインタビュー発言を、『土木学会誌』連載で参考にしたこともあった。「土木学会誌99巻をふりかえる[第11回(最終回)] 連載をふりかえって」(『土木学会誌』2014(平成26)年10月号)である。連載の執筆者8名による座談会で、土木学会誌99年分をふりかえっているのだが、私は、第62巻第7号1977(昭和52)年の特集「土木事業と住民参加」をとりあげて、特集最後の座談会「住民参加の意義とあるべき姿」に、会誌編集委員長の高橋裕先生を含めた5名が参加し、総括として「土木技術者に

経済・社会的側面を」という意見が提示されたことを述べた。この元となっていた発言は、特集座談会参加者の一人であった武部先生(当時、日本道路公団東京第二建設局長)から発せられている。

今後、私は、土木史研究を行っていくなかで、折にふれて、武部先生から教えていただいた土木史を思い返すことになるだろう。新しい局面にぶつかる度に、あの日、武部先生はこういう意味のことを伝えたかったのだろうと反芻する。その度に、私は、今までそうであったように、武部先生と心暖まる新たな会話をを行うであろう。

武部健一先生のご冥福を、心よりお祈り申し上げます。

## — 6. 武部健一先輩の思い出 —

道路文化研究所理事 岡山大学環境理工学部非常勤講師 竹本 恒行

### はじめに

若き頃の気鋭の武部健一先輩（以下、武部氏）に初めてお会いしたのは、小生が学生時代の1969（昭和44）年2月に開催された京都大学工学部での“高速道路のインターチェンジ計画論”をテーマとする氏の博士論文の公聴会であった。翌年、小生は日本道路公団（以下、道路公団）に入社したが、大阪勤務となったこともあり、ほとんど親しくお話する機会がないままご退職になり、片平エンジニアリング社長に転身された。その後の武部氏には、小生が川越で圏央道を建設していた頃から、本社に勤務した1989～1994（平成1～6）年にかけて、幾度かお目にかかり、1992（平成4）年に発刊された「道のはなし」や東西の道と文化について、興味深い話をうかがう機会があった。

私見と関係者の記憶を踏まえ、武部氏の功績を、若輩を顧みず独断で大別すると、下記のような。以降に、その各々につき、個人的な見解を交え所感と思い出を述べてみたい。

- (1) 高速道路の計画・幾何構造技術の体系化への多大な貢献
- (2) 高速道路の公害（環境）対策において、その先駆者としての使命を担われたこと
- (3) わが国の道路の歴史を実証的に調査し解明されたこと



写真-1 武部健一氏(左)と共に

### それぞれへの所感と思い出

#### (1) に関する事について

武部氏は、上司であるとともに、終生の道路工学の師であった片平信貴氏の意志を引き継ぎ、欧米の設計思想と名神・東名での経験・知見を踏まえ、高速道路の計画・幾何構造に関する技術基準を集大成することに大きく貢献された。当時、高速道路の計画技術のマニュアルはまだ整備途上で、武部氏は道路公団におけるこれらの課題については、その第一人者として奮迅の活躍をされていた。このように武部氏が、率先垂範して高速道路事業にまい進されたことから、“武部将軍”と綽名されたことがあったが、これは後述するご尊父の経歴にも因んでいたといえるものであった。

戦後、1958（昭和33）年の改正のあと、全面的な大改正となった1970（昭和45）年の道路構

造令と、その際に纏められた技術基準は、それまで対象とされていなかった高速道路を含む、初めて道路全体を包括するものであった。この段階において武部氏は、高速道路の計画・幾何構造基準を取り纏め集大成する際の、実質的リーダーとしての重責を担われた。なお、この時点で集大成された基本思想は、小生が道路公団において幾何構造を所掌する部署に携わった知見からしても、その後の改正において常に比考の出発点となるとともに、基本的なプラットフォームであることを実感させられるものである。

## (2) に関することへの感想など

昭和 45 年（1970）から深刻な社会問題となった光化学スモッグや自動車公害に端を発し、同年 7 月から大きな社会問題となった中央自動車道・烏山地区の公害問題において、武部氏は率先して指揮を執り、時代の先駆者として遭遇を余儀なくされる幾多の困難と試練を乗り越えて、わが国の高速道路の公害対策への先鞭をつけられた。

烏山地区で公害紛争の起きた 1 年後の 1971（昭和 46）年 7 月には、中国自動車道・青葉台地区でも同様な道路公害問題が生起し、両者は東の烏山、西の青葉台と並び称され、センセーショナルな社会問題として広く世間に喧伝されることになった。

小生は道路公団に入社して暫く後に、青葉台の公害問題に関与することになった。当時、道路の公害対策は世界的にも、まだ緒についたばかりで、当然ながらわが国の公害対策も、法的・制度的にほとんど未整備の状態であった。そして、道路・自動車・住宅の分野での公害対策のための調査・

実験・技術的な試行も、ようやく本格着手されたばかりという状況にあった。

結果的には、住民側との度重なる会合と折衝を経て、1975（昭和 50）年までに、最初に烏山地区、次いで青葉台地区においては、高架部のシェルター、土工・高架部のトンネル・シェルター化を主体とする環境対策を基本に住民側との合意を得るに至った。なおその頃は、現在、一般に汎用される吸音タイプの遮音壁についても、その設置に際しては厳しい制約と付帯条件のあった時代である。

その後、欧州先進国の大都市圏においても、各地で同様な道路環境（公害）問題が提起され、新しく大きな政治的・社会的な課題となって来つつあった。こうした事態を受けて各国では、代替路線や各種の道路構造についての周到な比較設計をもとに、総合的な観点から路線と道路構造の評価がなされた。そしてこのような各種の検討結果を踏まえ、土地利用計画と整合させ居住環境、景観・自然環境の保全を図る上で、適用箇所については極力限定しながらも、トンネル構造は、全体的に環境を保全する上で、良好な効果を期待できる有力な工法の一つとして再認識されることになった。

すなわち英国ロンドン環状高速道路 M25 のエッピング地区環境保全のための地下トンネル化、ドイツ・デュッセルドルフ；ライン河畔の道路トンネル、フランス・パリ環状高速道路 A86 西側ヴェルサイユ近郊の地下トンネル化などは、そうした対策事例といえるものである。近年はわが国でも、環境保全を含めた沿線の土地利用計画との全体的調整のもとに、大規模な半地下・トンネル構

造が、名古屋環状道路、東京外郭環状道路、首都高速中央環状線などで適用されている。

このような高速道路をめぐる公害（環境）対策の歴史的な推移からすると、40年以上前に、武部氏が指揮した烏山地区の道路公害への対応、さらには高速道路を覆うシェルター構造（トンネル化）を採用するに至ったことは、結果的には、環境対策の世界的な潮流の一環を先取りしたものであったともいえる。当時の困難を極めた住民側との折衝と決着への道程は、環境保全への対応がより重視される将来社会に向けての、いわば必然的なプロセスであったことを、現時点からすると改めて良く俯瞰できるように思われる。

なお1975（昭和50）年、道路公団が最初に住宅防音対策の現場実験を行ったのが、直前まで武部家が居住されていた第三京浜道路の起点部に面する社宅であり、小生もその調査に携わったのは、別途の小さなご縁といえるものであった。

### (3) に関連したいくつかの印象

武部氏の著作を小生の論文作成に参照させて戴いた関係で、2010（平成22）年頃から氏と個人的にお話をする機会が多くなった。2014（平成26）年3月、あるNPOの研究会に武部氏の講話をお願いする打合せの際、氏から「これを何とか本にしたい」として持ち込まれた分厚い原稿を見て心底驚くとともに、「米寿を迎えられたというのに、この意欲とエネルギーは一体どこから来るのだろうか」との衝撃に近い感慨を覚えた。

その後、この原稿をもとに本が出版されるまでの間、微力ながらお手伝いできたのは光栄なことであったが、武部氏の文章は、格調高く思考幅が

大きいとともに、実務者らしく、事実即して簡潔で分かり易いとの印象を、僭越ながら強く受けるものである。ほぼ1年後、先原稿が「道路の日本史」として完成し、逝去直前の武部氏にお届けし、最初に手に取って戴くことができたのは、まさしく天の配剤とも言えるタイミングであった。

武部氏は、机上の長論議より、行動と実証を重んずる方であり、対象を記述するには、現地へ赴いて事実を確認する現場主義を貫かれた。75歳にして「七道駅路」すべての現地踏査を開始され、わが国の古代道路の実像を明らかにされたが、これは余人のめったに成し得ない驚くべき精励と探究心の賜であり、まさしく偉業と呼んで差し支えない事績といえる。氏の人生観の根底には、未踏の地に自ら赴き、道を切り開いて行くことに、創造的な喜びと使命感を感じるものがあつたように思う。

昨年秋には、加賀前田藩譜代15代目である武部氏は、自らの年齢と病のことは忘れたかのように、次のテーマとして、本年3月の北陸新幹線の開通に合わせ、前田藩の参勤交代の道中を歴史的に検証したものを、本にしたいとの構想を熱っぽく語っておられた。

武部氏は、1999（平成11）年74歳まで、国内のみならず、特に中国や台湾で高速道路の計画と技術指導に、現役のコンサルタントとして献身された。本来、事業のコンサルタントは個人の全人的な力量に信託されるべき性格を有するものであり、卓越した実績と識見を備え、実務家としての生涯を貫いた武部氏にとって、それは最も相応しい天職であったと思う。そしてその人生の歩み

は、文人としての性向と天稟を備えた武部氏の漢詩集「康堂詩集—道と橋—」に、色濃く表出しているように感じられる。

ご逝去直前に、道路文化研究所理事の名称を使って良いとのご厚意を戴いたため、追悼の意味を含め、その肩書で本文を寄稿させて戴いた。

## おわりに

1995（平成7）年、秋田自動車道と日本海東北自動車道の事業説明で秋田県知事を訪ねたとき、歴代知事の中に武部姓の方がいらしたため、ある時お尋ねしてみると「父です。私も一緒に秋田に住みました」と、さりげなく答えられた。武部氏が、困難を極めた栗子山隧道を、万難を排して完成した酒田県令・三島通庸の功績を、歴史的にひとときわ高く評価される背景に、近代化が遅れ劣悪な奥州の交通インフラの現実を、地方行政の長として痛感していたご尊父とも通底する現地の生活実感があつたような気がする。ご尊父はその直後、満州国の最高位の高官（文官）として赴任され、戦中・戦後の歴史の奔流のなかで、大変なご尽力とご苦勞をされたことを知ったのは、遙か後年のことである。

哲学者の森信三は「その人の生前における信実の深さに比例し、その人の精神は死後も残る」と述べている。武部氏もそのような人生を歩まれ、それに相応しい結果を私たちに提示されているように思う。武部氏は赫々たる壮年期のご活躍とともに、古稀の頃から本格的に専心したライフワークの古代道路史において、最晩年まで弛まぬ研鑽と精進を重ねられ、天命に沿う生涯を見事に全うされた。その最後の様相は、あたかも余命を予め自覚されていたかのように、切実で真摯なものであつた。これらのことに対して、ここに衷心から敬意を表するものである。

## — 7. 道を愛し、道ひとすじに生きられた武部さん—

元日本道路公団 札幌建設局長 平永 博

武部さんとの最初の出会いは、道路公団が発足して約1年後の1957(昭和32)年2月で、その当時の公団は岸道三初代総裁のもと将来日本の遺産として後世に誇れるような高速道路を如何にして造ろうかと、全組織を挙げて燃え盛っていた頃であった。しかし肝心の高速道路そのものへの具体的な知識は皆無であった。

まず総裁は身近に総裁室(秘書・監査・企画・広報の四課)を置き直接指導されていた。武部さんと私が在籍したのは総裁室企画課で課長は藤森謙一さんであった。

藤森課長は、1956(昭和31)年9月から11月にかけてヨーロッパにおける高速道路の先進各国とアメリカ東部に長期間出張し、道路に関する会議や研究会に出席しながら高速道路に関する資料集めに奔走し、多くの貴重な資料を持ち帰られた。それら資料の翻訳と整理は武部さんが中心になって苦勞され、1957(昭和32)年6月には119頁の立派な報告書『欧米の高速自動車道路』を出版された。これが、以後日本における高速道路に関する参考資料として大いに活用されることになったのである。

その後武部さんは高速道路の本社組織に移り、高速道路の計画・設計の担当者として活躍され、特に世界銀行からの借款関連で来日したドイツ・アメリカのコンサルタントとの接点において大変な実績を残されたのであった。

次の出会いは東名高速静岡建設所が出来た時

で、武部さんは静岡から三ヶ日までを担当する技術課長、私はそれを補佐する役目だった。名神高速道路の建設も終盤に近付き、経験者も増え現場組織も充実してきていたその頃 武部さんに課せられた大きな仕事は吉田ICから菊川IC間の牧之原台地を横断するルートを選定であった。原案のルートは台地の下をトンネルで抜ける案が中心であったが、台地を長いトンネルで抜けるのはできれば避けたかったので度々現地に乗り込み、ルート選定に歩き廻った。静岡から現地に向かうと時間的に半日は潰れるので現場近くに民宿を取り、そこを基地として毎日朝から夕方まで川や沢を越え丘に登りルートを選定に汗を流し、夜は宿で地図に落として検討を重ねたものだった。その後、武部さんのご指導と皆の努力が報いられ、尾根伝いの現ルートが見つかり、トンネルだけでなく長大橋もないルートを選定ができあがった。また時の建設大臣のお立台を造り『東名最後の難関ルートここに決定せり』と宣言式まで挙行されたのであった。

当初案のように牧之原台地をトンネルで抜けていたら、牧之原のお茶畑の中から富士山の景観を楽しめるサービスエリアは出来なかったし、後の追加インターチェンジの新設も実現しなかったのである。

その後、武部さんが最も苦勞された事例だったと思われる中央道の烏山問題が起こった。自

自動車による騒音問題を中心に大気汚染等大きな社会問題になった時代、武部さんは烏山問題の責任者だった。私は本社で環境問題を担当する部署にいたので武部さんの大変さは他人事ではなかった。当時、国が定めた自動車騒音に関する環境基準がありそれを維持することが望ましく、事業者は総合的施策を駆使してその達成に努めるというものであった。しかし沿線住民側は現環境を守れるの一本槍である。沿線の都営住宅団地と中央道の計画調整も行われていなかったのは大きな反省点であったが、中央道の利用者の声もあって社会問題・政治問題にも及んだ結果当時としては珍しいシェルター方式という工法で解決したのであった。武部さんは70点の自己評価をされていたが私は結果良かったこともあったと思う。まず現場の問題も公団本社の総裁まで取り込んで組織の総力を挙げ解決へ持っていったこと、そして環境基準に書かれた国側が行う総合的施策というものが次の問題箇所となった三鷹料金所で環境施設帯の設置という新しい制度ができる切っ掛けになったことは評価して良いと思う。

またこのような仕事をひとつひとつ経験させて頂く中で地元の方々との関わりもあり、その地域の道の歴史のことなどを教えて頂く機会が度々あった。

「古い道をみているとそれを造った人の気持ちが分かってきて嬉しくなる」、これは武部さんがいつもおっしゃっていた言葉であったが、ご存知のように武部さんは古代道路への探究心がとても深く他にも様々な“道”に関連する書物を数多く出版され、後世にとって大変貴重な資料となる財産を残された。その功績はとても素晴らしいことだと思う。

最後にもう一つの思い出話として浜名湖サーブエリアが完成した頃、エリアの西側にある浜辺で武部さんと二人で立ち話をしていた時、突然武部さんがエリアの岸辺を指差し「あそこに小さい松の木が生えているが、若しここに岸総裁がおられたら『あの松の木を大事に下さいよ』と言われると思うがどうかね？」と問われたので私も迷うことなく「そうおっしゃるでしょうね、その“岸”の松の行く末を楽しみに見届けましょう」と二人で共感したことを今も覚えている。東名が開通してから44年、あの岸の松は果たしてどのような運命を辿っているのだろうかと気になるところである。

武部さんと最初にお会いしてから58年、いつも身近でお世話になりご指導いただきました。

誰よりも、道を愛し、道づくりに人生を捧げられた偉大な先輩として尊敬の念が絶えることはありません。

## — 8. 武部さんとの出会い —

片平エンジニアリング元専務取締役 大泉 紀男

私が武部さんからのお誘いを受けて片平エンジニアリングに入社したのは、1992（平成4）年3月であった。その片平を23年勤めた退職の挨拶をしようと、狛江にお伺いしたのは今年の4月半ばのことだった。

5月に中公新書より『道路の日本史』を発刊することになり、自宅に届ける手はずになっているからと言われ、心待ちにしていた。帰り際、5月22日の駿府会が最後になると思うので参加しようと思っているが君はどうするとのこと。出席できない旨を告げたが、武部さんの残念そうな顔が気になり、誰か付き添いがいなくて大丈夫かと気に病んで帰った。その後、待望の本が届き、読み終わって四日後の29日に亡くなったとの連絡が入り、感想を述べることもできなくなってしまった。

本の発刊に際しては、調査のお供で各地を案内した。中でも山形県内の羽州街道のケヤキを見たいと言われ、てっきり東根市の日本一のケヤキだと早合点し、楯岡を車で通過しようと思ったところ、左に曲がって旧道（羽州海道）に入るようにとのこと。三島山形県令が強引に切り通し開削を行い、岩山に張り付いたケヤキのことであった。三島の強引さに反抗した木姿だろうと言われ、シャッターを下ろした。楯岡に向かう前に、金山杉で有名な金山町の真壁造りの町並みを案内し、イザベラ・バードが金山をいたく気に入って長逗留したことを知っていたので、武部さんを案内した。町の公園にバードの記念碑が残されており、紅葉

と赤く熟した柿の実そして白壁の家並を後にしてのことであった。

振り返れば、武部さんとの初めて出会いは、私が1963（昭和38）年に道路公団に入社し、愛知県の知多半島のお寺が開設していたユースホテルでの社員研修に講師としていらした時であった。静岡建設所の調査役の肩書で東名高速道路の話がされた。どんな内容だったか記憶は薄れたが、突然指され、川の右岸、左岸を聞かれ戸惑ったことを思い出す。

研修後は、名神高速道路の彦根工事に配属となった。その後、彦根・関ヶ原・大垣を経て静岡建設局に配属になり、片平局長・武部課長の下で仕事をするようになった。片平局長とは、現場にスケッチブックをもって随行し、のり面のラウンディングの絵を描き、武部さんからは休憩施設の設計の手ほどきを受けた。

蒲原工事では、富士川SAの緑陰駐車場、富士山・駿河湾のカメラスポットの設置などを思い出す。御殿場工事では、片平局長の強い指示もあり、足柄SAをアカマツ・クヌギ・スギ・ヒノキ・コブシ・フジサクなどを取り入れて計画した。SAの周辺には民間の観光施設も多く張り付くから、周辺の山林も取り込むようにとの意向で、当時のSAの敷地の約2倍・21haの規模であった。初めてのコンペによる設計で、黒川紀章案が採用になり、本社の計画課長に就いていた武部さんが、黒川さんと御殿場での打ち合わせに来られた。富士山を借景したレストラン・トイレの配置などの

説明、特にトイレの配置について、既存林の中に取り込む案を私は主張し譲らなかった。それを見守っていた武部さんはどんな気持ちだったかと思う。建築雑誌で黒川さんが「言うことをきかない公団の造園屋」と書いていたことを思い出す。

八王子で開催された公団の全国野球大会では、武部団長率いる静岡建設局チームの一員として私も一緒に参加した。元巨人の投手経験者・甲子園組など多彩な選手を揃えながら、2回戦で敗退し、慰労会での見事な戦況分析に感心した思い出もある(写真-1)。公団の剣道部顧問としての話を聞くこともあった。

公団退職後もご縁は続き、武部社長の下、片平エンジニアリングで働くことになり、数々の案件に携わった。特にカザフスタン・セミパラチンスク市での有料道路の設計・施工管理は思い出深い。橋詰のPAと記念日本庭園を提案して採用された。現地に赴き、河畔に数多く設置されているダーチャ、河畔林に放牧されているヤギ・ヒツジ・ウシ・ウマが造成した、あたかもゴルフ場のような景観が気に入り、ゴルフ場の計画を提案したことなどもあった。ダーチャでは爺ちゃん婆ちゃんが農作物を作って自給自足をしており、週末には娘息子が子供を連れて2泊3日の孝行をして帰る生活がうらやましく、私も泊まり込んで体験した。後にこれをもとに「ハイウェイ老知苑構想」という名で道路公団に新事業として売り込むことにした。武部さんからは、ネーミングが悪い、痴呆の痴を連想すると異論が出た。高齢者の知恵と知識の知ですと説得して何とかスタートした。幸い新事業として取り上げてくれることになったのだが、民営化の嵐で幻の企画になった。その他にも武部社長が1998(平成10)年に片平を退職されるまで様々な案件で薫陶を受けた。

また、株主総会には毎回出席され、総会後の食

事会での健啖家振りにはいつも驚き、元気の秘密を知った。それも叶わぬことになった。

片平局長、武部さんとの静岡での出会いがなければ今日の自分はなかったと思う今日この頃である。



写真-1 1966(昭和41)年8月八王子球場にて  
(後列左から4人目 片平さん、右から2人目 武部さん、前列右 大泉)

## — 9. 武部健一さんとの仕事の思い出 —

松本 洋 (1959～1972年 日本道路公団在籍)

武部さんの著書『道路の日本史』の後の方、238頁の最初の行に「同僚で建築士の資格を持つ松本洋とともに（オーバーブリッジ型サービスエリア計画の実験の陳情のために：筆者記）建設省に足しげく通った。その窓口である道路局の高速道路課長栗田武英も理解を示してくれたが、結論はノーであった」の一文が記されている。武部さんのこの最後の著書に、私の名前が載っているのを見つけて驚き、喜び、そして感謝した。「同僚」という言葉が使われていたことはいささか面映ゆい気持ちであるが本当に嬉しく思っている。

武部さんは、日本道路公団の第一次世銀借款の条件で来日することになった線形のオーソリテイであるドイツのクサヘル・ドルシュ博士から直伝の線形曲線クロソイド・カーブ技術を道路公団でいち早く修得された専門家であり、後にはこの曲線を日本の高速道路に利用したインターチェンジ設計の研究で、出身の京都大学工学部から博士号を取得された技術者である。また、その数冊の著書からもわかるように、単なる道路技術者ではなく、正に日本の道路文化史の研究家でもあり、高速道路建設の専門家として関連分野の新しい考え方にも理解を示された。

当時の高速道路の附属施設の大型のサービスエリアの計画についてもう少し記述するならば、1960年代のはじめ、日本の建築家の新分野として名神高速道路、東名高速道路の附属施設計画への設計参加は大ブームになった。当時、既にアメリカ、イタリーをはじめとして英国でも実現されつ

つあった「高速道路を跨ぐオーバーブリッジ型サービスエリア」の計画実現に意欲を持った。計画参加のためには先ず、サービスエリアの計画設計者の指名を受けることが求められた。丹下健三、浦辺鎮太郎、黒川紀章、菊竹清訓ら各氏はもとより、多くの建築家があらゆる人脈を通じて公団関係者にアプローチをした。その建築的表現が揃いもそろって高速道路を建築が跨ぐデザインという結果であった。



写真-1 オーバーブリッジ・レストハウス

デザイン案 (海老名サービスエリア)

設計：菊竹清訓建築設計事務所

構造：松井源吾構造研究室

設備：建築設備研究室

積算：団建築積算事務所

監理：日本道路公団

これに対して日本道路公団の担当であった高速道路計画部や建設部の道路エンジニアの大半は“道路敷は神聖にして犯すべからず”の聖域であり、この権益の範囲は地上地下部1,000Kmに及び他分野の専門家には任せられないという考え方を持った。

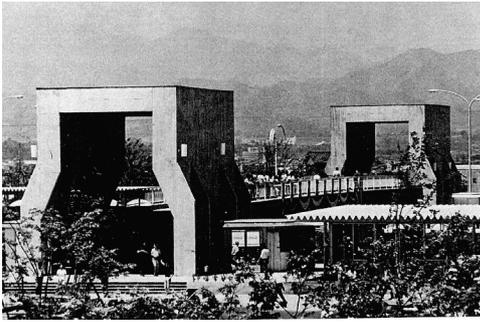


写真-2 実現したオーバークリッジ  
(海老名サービスエリア)

施工：戸田建設株式会社

安楽椅子：水之江忠臣

色彩：田中一光デザイン研究室

しかし、武部健一課長は一概に建築家の考えを否定せず、何とか一案ぐらいは実現させても良いと考えておられた様子であった。大半の道路エンジニアが猛反対される中で武部課長を支持したのは唯一、藤森謙一郎長だったと記憶している。

藤森部長のサポートを得て、橋本登美佐武郎代議士の後押しもあって、時の道路局の箕輪健二郎局長の裁定まで、オーバークリッジ案は持ち上げられたが、結局「行政は世の中の動きの先鋒を担ぐべきものではなく、大勢が70%の方向に決まってから動き出すものである。」との「ご託宣」で建築家の望みは断たれたのであった。そんなことで武部健一さんの建築家支援論は実現しなかった。

もう一つ思い出されるのは、高速道路の標識の決定であった。それまでの道路標識は、歩行者と自動車を含めた道路標識であったので「時速100Km」の世界という根本的な差は日本道路公団側と道路技術者はそれ程大きく異なったものを創出するものではなかった。

ここでも新進若手のグラフィックデザイナー群で新し物好きのグループ（栗津潔、杉浦康平、そして泉真也をコーディネーター等）によって、

「時速100Km」と言っても区間によっては「時速120Km」を最適走行として許容する区間もあり、そのためには視認距離が極端に短くなりうる場合もあるため、文字の簡略化記号化を許容した表現にすべきであるとの提案がなされた。グラフィックデザイナー群による新しい提案と従来型の案との差がある中で、一般の方を代表して評論家の松方三郎、詩人の谷川俊太郎、女優や俳優の方などに当時の通産省の管轄下にあった村山機械試験所の自動車走行テスト場を実際に走行してもらって意見をいただいたところ、デザイナー案（A案）の賛成者が多数だった。



A 案（デザイナー案）

D 案（実施案）



テスト風景（村山機械試験所、自動車走行テスト場）

出典：『デザイン3』No.44,1963

高速道路標識委員会の座長であった星埜和先生は公団案を、環境デザイナーの浅田孝はデザイナー案を支持した。武部健一氏も日本道路公団案に最大の理解を示してくれたが、結局は従来型に似たような案が採用され、残念ながら現実化はし

なかった。

これらの昔語りは、直接、武部さんの思い出話にはならなかったかもしれないが、従来の技術、公団型思考パターンではない当時の新しい案を掲載して武部さんの労をねぎらう文としたい。それから、武部さんと私の間には、常に平永博さんが居られたことも付記しておきたい。

『道路の日本史』に「「同僚」は勿体ない言葉」とお礼のカードを送ったが、お手元に届いた朝に亡くなられたと聞いて残念だった。祈 ご冥福。

## — 10. 武部さんからの贈りもの —

(株)ネクスコ・エンジニアリング東北 阿部 公一

武部さんと私とはもっぱら手紙のやりとりだった。私が日本道路公団に入社した昭和 55 年には、武部さんは公団の常任参与でいらして、新入社員だった私にすれば、役員はすべて雲の上の人で、武部さんが公団に在職していた時代に、武部さんとの接点はなかった。

そんな私が武部さんと手紙をやりとりするようになった経緯は忘れてしまったが、歴史的な幹線道路の路線選定の変遷について書いた私の拙文が、人の手を介して武部さんに届けられ、それをご覧になった武部さんが、感想を送ってくれたのが始まりだったように思う。地形と路線選定との関係やその歴史的な変転に関心を高めていた私にとって、私の書いたレポートを読んでも送ってくださった感想や励ましの手紙に合わせ、技術雑誌に掲載される武部さんの論文・報文は貴重な情報で、いつも楽しく読んだ。

特に、『物語 日本道路史』(日本道路協会「道路」に 1999 年 1 月から 2001 年 12 月まで 3 年間全 36 回連載)、『東海道絵図を歩く』(日本道路建設業協会「道路建設」に 2001 年 7 月から 2003 年 4 月まで全 22 回連載)、『北国街道-参勤交代現代道中記-』(日本道路協会「道路」に、2003 年 4 月から 2005 年 3 月まで全 24 回連載)などは、その内容もさることながら、武部さんの人となりや身近に感じることができた。

というのも、これらの連載はかつて公団技術者だった武部さんの面目躍如だったといえる。

とかく歴史研究者や郷土史家が書かれる交通史や街道史の多くは、もっぱら歴史的な文献を基にして論じることが多いが、武部さんの報文は徹底した現場主義だった。現場にこだわった高速道路技術者なるが故だったろう。『東海道絵図を歩く』は、まさに「この図がどの程度正確か、絵図に載っている状況と今日とどんなに変わっているか自分の目と足で確かめよう」と、2001 年 1 月 10 日に日本橋をスタートしてから、翌年 4 月 23 日に大津宿追分に着くまで、2 週に 1 度 1 駅間ずつ足かけ 16 ヶ月 44 日間かけて歩いて、絵図の史料価値を確かめられた。司馬遼太郎の『街道をゆく』を彷彿とさせられる。

『物語 日本道路史』は、2003 年 11 月に法政大学出版局から発行された『道 I、II』の基になった論文で、まさに日本の道路通史である。連載の第 2 章「古代の道路」には全 36 回連載のうち 19 回を充てられ、さらにそのうち 12 回は古代官道・七道駅路の態様を紹介した。ここでも、武部さんは各駅路を精力的に自分の足でたどってみせた。各駅路が選んだルートの様子をいきいきと描かれている。

最後にいただいた手紙は今年 2015 年の春だった。東日本大震災と福島第一原子力発電所の事故で、建設工事が中断していた常磐自動車道が 3 月 1 日に全線開通したのを契機に、福島県浜通り地域を対象に交通史をとりまとめて書いたレポート『歴史の中の常磐自動車道』をお送りしたことへの返信だった。

現在の福島県浜通りを北上した東海道は、弘仁二年(811)、設置後ものの百年たらずで廃道になり、東海道連絡路が常陸国府(現石岡市)付近から内陸に進路を変えて東山道に連結した。以後、浜通り地域は、高速交通路の空白域になってしまったといえる。武部さんは、そんな浜通り地域に大きな関心を寄せていた。

いただいた手紙には、不適切な語句の修正、ルビのふり方など細かく注意が書いてあり、最後に、特定した地域の交通史といえ通史を書くことの大切さと激励が記してあった。そこにあったのは、地形・地域構造・都市配置とルート選定との関係、そこから派生する道路の整備効果の問題などを、高速道路技術者として、歴史的な視点から見通すことの大切さだったと思う。

手元にある武部さんが東京第二建設局長時代に記した『烏山問題の経緯とその後』(「道路セミナー」1975年1月掲載)と『道路環境問題と住民運動 -第二次中央道紛争を顧みて-』(「道路セミナー」1976年7月掲載)を読み返してみた。武部さんはこの報文の最後に「中央道では、問題が生じた時既に計画が固定し、変更の余地がほとんどなかった。そのために解決等が非常に限定されざるを得なかった。計画時点から配慮の余地があり、また他の行政機関との調整が可能であったとすれば、これらの困難な問題のかなりの部分が未然に防がれていたであろう。」と書いている。のちに、武部さんは古代官道の計画性の高さを強調されているが、烏山問題に直面しても、計画時点の調査・判断の大切さを改めて痛感していたのだろう。

武部さんがライフワークとされた古代官道は、10世紀はじめ頃から朝廷の勢力が衰えるにつれ十分に維持管理できず、10世紀末頃には駅制は崩壊し、官道は終焉を迎え、ついにはその多くが廃道になってしまった。道路インフラの老朽化と管理の重要性が叫ばれている今、あらためて武部さんを思い、歴史から学ぶ大切さをかみしめ、かつての古代官道と同じ道を歩むことのないよう、しっかり道路を守っていききたい。

## — 11. 武部さんの背中 —

NEXCO 東日本元北海道支社長/大日本コンサルタント(株)特別顧問/

土木学会景観デザイン委員会元委員長 田村 幸久

今、僕の手もとに「道路の日本史」(中公新書)がある。6月初め頃に出版社から、直接ゆうメールで届けられた。

本を手に取り、いつも挟まっている謹呈の葉、そこにはいつも武部さんの直筆のあの特徴のある字で、ひとこと添え書きがあるのですが、今回はその葉がないのがちょっと気になりながら、タイトルを見て、とっさに思った。

「おっ！武部さんもついに日本のシュライバーになったか」と早とちりしながらページを開いた。かつて僕が日本道路公団に入社したての1960年代、我々の間で評判になっていた、ヘルマン・シュライバーの「道の文化史」を思い出したからです。

読み進むうち、武部さんのライフワークとも言える日本の古代の7道駅路の研究を縦軸に、日本の道路の考古学から考現学までにわたる武部さんの土木史(道路史)研究の成果と、そのベースになった幅広い分野の資料、博識を動員してその蘊蓄を傾けた語り口、全編に散りばめられた興味あるエピソードに魅かれて一気に読んでしまいました。

武部さんも本書の冒頭部分でシュライバーの道の文化史にも言及しているので、意識していな

かったことはないと思いますが、これは間違いなくそれに匹敵する、日本の武部版「道の文化史」ではないかと思いました。片や文学者の、此方道路技術者の道の文化史です。このような対比は武部さんの本意ではないかもしれません。俺はシュライバーなど眼中にないよ、ただ自分なりに最高の日本の道路史を書いたつもりだよ、と言うかもしれないな、などと思いながら今度会ったら聞いてみよう、早速、お礼状を書かなければと思ってた矢先に人づてに武部さんの突然の訃報を聞いてただただびっくりして言葉もありませんでした。お礼を申しそびれてしまいましたが、ご冥福を祈るばかりです。

振り返ってみますと、僕は1966(昭和41)年に日本道路公団に入社以来、一度も武部さんと同じ職場で直属上下関係として仕えたことがないので、仕事に密着した共通のエピソードはあまり無いのですが、僕も担当分野が道路計画、線形設計、交通技術などが多かったため、社内委員会や高速道路調査会の委員会、外部委託委員会、本四公団委託委員会などの場でその警咳に接し親しくご指導を受けたことが思いおこされます。仕事では部署が違いながらも僕が環境、景観、デザインを勉強している事を評価してくれて、中央道烏山シ

エルターのデザインや音響模型実験、柳宗理さんに頼んだ関越トンネル坑口のデザインのコーディネーター等が思いだされます。さらに僕にとっての昔からの武部さんのイメージは、

### 線形の大家、ドルシュ学校卒業生

僕の入社当時武部さんは本社の東名計画課長で新入生から見てすでにインターチェンジの本（技術書院）も出している線形設計の大家でした。それにもまして憧れたのはドルシュ学校卒業生ということでした。当時ようやくその美しい姿の一端を世に表し始めた名神、東名高速道路に憧れその手本になったアウトバーンに憧れて自分も美しい道路を作りたいと入社した僕にとって、世銀から派遣されてアウトバーンの線形設計技術を指導しにきたドルシュさんに教えを乞う場をドルシュ学校と言い、そこで直接指導を受ける公団1期生の武部さんや岩間さん（その岩間さんもこの7月で亡くなられたのは残念）がうらやましくて仕方がなかった。残念ながら10年後に入社の我々にはそのチャンスは巡って来なかったのが今でも悔しくて忘れられません。この悔しさをバネに僕は耳学問と文献でアウトバーンの技術を学びました。（ハンスロレンツの「道路の線形と環境設計」の翻訳はその一環です）。武部さんも日本の道路景観工学の草分けとして後に続く僕らを暖かく応援し指導してくれました。

### 文武両道の人

土木（道路）技術者のお堅い仕事の一面を武とすれば文学（漢詩）を嗜む柔らかい一面は文であろう。文武両道の人として武部さんが漢詩を能くすることは有名です。本人は趣味と称しているが永年の研鑽の成果は今や玄人はだしです。一昨年

（2013年）には米寿の記念を期して漢詩集を刊行し僕にも贈っていただきました。

「康堂詩集一道と橋一」です。この本は武部さんの永年書き溜めた漢詩のなかから選んで編集した作品集であるが読者へのサービスでその詩にまつわる時々のコメントや挿絵、写真などを散りばめた武部さんの自分史のようなエッセイ本となっていて楽しく読めました。お礼状を書く段になって、ぼくは漢詩には不案内なので真にその良さを理解できないのでどうしても的確な感想が言えない気がして何か自分が実感できたほめ言葉を添えたいとおもい改めて全体を見渡すと、武部さん直筆のスケッチ画が挿絵として10数枚使われているではありませんか。武部さんは絵も描くことを発見！です。そのなかで巻末近くの

「泰西名画に寄す」と題する詩の挿し絵、フェルメール「真珠の首飾りの少女」（耳飾りの誤植であろう）の模写が僕の目に留まった。

本物を使うと許可手続きなどで大変なので自分で模写したと書いてある。多少絵心がわかる僕としては、こちらを見る少女の目ちからのある原画の雰囲気伸び伸びとした筆遣いで良く表現されていてなかなか良いと思ったのでその賛辞をお礼状に詩の感想とともに加えた所、翌年（2014年）には

「漢詩小倉百人一首」が贈られてきました。それに挟まっていたいつもの謹呈の葉には直筆で・・・私には画才より文才のほうが多少ましなつもりですが・・・とありました。僕が冷やかしたと思ったのか、一見苦言のようにもみえるがあの武部さんらしい独特の字体からは言外に褒められて満更でもない様な気持ちを感じ取ったの

はこちらの身勝手でしょうか。僕としてはまじめに上手いと思ったのですが。これも今となつては会って確かめて笑いあうことも出来ないのは寂しい限りです。

それにしても、このように晩年の3年、一昨年、去年、今年と毎年一冊ずつ本を出す武部さんのアクティブさバイタリティーには驚嘆します。最後まで全力を出し切って逝かれたのだと思います。

常に何かを求めて最後まで努力、前進し我々の前に行くことで武部さんは僕らに道路技術者としてだけでなく文学、歴史など幅広く学び人生の幅を広げろとその背中を示してくれていたようにおもいます。僕の前にはいつも武部先輩の背中が見えていたように思う。しかし不肖で怠惰な後輩には、それに追いつき追い越すのは並大抵ではない。努力はしますがおそらくこれからも前に見えたままでしょう。

武部さん、あなたの背中には体に似合わず(失礼、お許しを)大きかったです。

お世話になりました、ご指導ありがとうございました。

合掌

## — 12. 建設コンサルタント技術者 武部健一 —

(株) 片平エンジニアリング理事 浅見邦和

### はじめに

武部さんは1981(昭和56)年に(株)片平エンジニアリングに入社、同年副社長に就任した後、1983(昭和58)年に片平信貴さんの後を受け、第2代社長に、そして1992(平成4)年には会長に就任している。1998(平成10)年に特別顧問となり、その後は若手技術者の指導に当たられていた。翌年の1999(平成11)年には、道路文化研究所を設立し、理事長として我が国の道路史研究に力を注がれたことは周知のことである。

武部さんの日本道路公団時代や、その後の道路文化研究所理事長としての活躍は他稿に譲るとして、本稿では、建設コンサルタント武部健一の思い出を、(株)片平エンジニアリングのプロパーとしての関わりの中でまとめてみた。

### 建設コンサルタントへの思い

武部さんのコンサルタント像はどのようなものかを知る手掛かりとして、「ドルシュ氏に思う」の題で、(社)建設コンサルタンツ協会誌に掲載された論文がある。クサヘル・ドルシュ氏は、日本で初めての高速道路、名神高速道路建設時に道路計画・幾何構造設計の専門家として、技術指導に当たった西ドイツ(当時)のコンサルタントである。

武部さんは、この論文の中で、同協会の理事・海外部会長の立場から、海外で仕事をする心得と

してドルシュ氏の際立った点である「自然と調和する道路を造ると言う明確な哲学を持ち、若い技術者の指導に情熱を燃やしていたこと」を挙げ、さらに「この業界に身を投じているのもドルシュ氏との出会いによるもの」、「私は、彼を通じて、コンサルタントと言うものの一つの像を自分の中に作ることができた」と述べている。このコンサルタントへの思いは、その後の武部さんの建設コンサルタントとしての活動に影響を与えていることが窺える。



写真-1. 故片平信貴  
会長と武部健一社長  
社内新年会にて

### インターチェンジ計画と設計への思い

武部さんと言えば、まず思い出されるのが、インターチェンジ(以後ICと略す)計画である。1983(昭和58)年、武部さん指導の基で中央自動車道路(中央道)山梨県上野原市にICを計画・設計した。上野原ICは中央道建設時には設置が見送られており、業務は上野原市の発注、追加請願ICとして、当時の建設省、山梨県、日本道路公団等の関連機関に対し、IC建設に必要な申請書類及び図書を作成し提出、承認を得ることを目的としていた。

ICの設置位置・形式を提案し、周辺地域の開

発計画構想を基に、IC 利用予測交通量を算出、IC の開発効果・採算性等を検討、IC の必要性についてまとめた報告書と計画・設計図書を作成した。武部さんは、建設費が抑えられ、開発効果の得やすい「ローコスト IC・平面交差 Y 型 IC (写-2)」を提案、設計に際し、急峻な地形と住宅地に配慮した線形計画等で、悪戦苦闘したことが思い出される。検討結果は上野原市議会に報告、関連機関の承認を得た後、詳細設計を実施、開通式には武部さんと共に参加する等、思い出深い業務であった。



写真-2. 中央自動車道路上野原 IC1989 年開  
出典) 日本道路公団編集 写真集「日本のインターチェンジ」

その後追加請願 IC は、NTT 開発利益還元型、地域開発型、ハイウェイオアシス構想、スマート IC 等と時代背景に伴い事業形態が変化した。武部さんには、「東名高速道路の磐田原 IC」や「東北自動車道路小坂 IC」等の業務で同様な指導を頂いている。

1989 (昭和 64) 年には、写真集「日本のインターチェンジ」の企画・編集(日本道路公団編集 財団法人道路厚生会 1992 年 10 月発行)に武部さんと共に参加した。この写真集は、日本全国供用

中の IC の資料を収集し、形式別に整理、特徴のある 136 の IC を航空写真と線形図で紹介したもので、各 IC には、武部さんの幅広い知見を基に、形式選定の理由や建設時の課題や特徴を解説、解説文の随所に武部さんの IC への思いが感じられるものとなった。

### 道路の環境・景観設計への思い

1991 (平成 3) 年、武部さんから道路景観を検討する部門「シビックデザイン室」を立ち上げるよう辞令を受けた。先に紹介したドルシュ氏の哲学「自然と調和する道路を造る」を建設コンサルタントとして実現を目指したものと思われる。当時は、発注業務形態にプロポーザル方式が試行され始めた時代であり、武部さんを中心に、道路線形や、植栽手法、ラウンディング等、地形と調和する手法を提案することで、プロポーザルの特定率を高めることが出来た等、多くの事が思い出される。その後、当社に 3 次元 CG 部門を設置する等、武部さんは当社の道路計画・設計に新たな手法・部門を取り入れ、定着させている。

景観業務では、事例を伴う提案も必要とされ、武部さんの経験談を伺う機会も多かった。特に中央自動車道路環境対策での遮音壁が記憶に残っている。それは、烏山シェルターを初めとする三鷹地区周辺の騒音公害対策として、切土部法肩に斜めに設置した遮音壁(写真-3)であり、「この形式は、私が提案したが、景観的にはどうであったか...」と話されていた。武部さんは常にご自身の仕事へのこだわりと、結果を追及する姿勢を持ち続けられておられた。



写真-3.中央道の切土法肩部の遮音壁

### 海外業務への思い

建設コンサルタントとして海外業務にも力を注いだ。武部さんの活動拠点は中国（中華人民共和国）、カザフスタン共和国であった。1986（昭和61）年の上海～南京高速道路建設可能性調査に始まり、1993（平成5）年浙江省幹線道路網調査、そして1995（平成7）年からのカザフスタン共和国の橋梁建設調査と設計等に、団長として参加し、若手技術者の指導にあたる等、活動は精力的であった。

### おわりに

武部さんが入社した時、初めての業務出張に同行した思い出がある。出張でビジネスホテルに宿泊した翌朝の第一声は、「こう言うホテルがあるのだね、僕は初めて泊まった」であった。小柄な容姿、飄々とした立ち振る舞いと共に、この語り口が思い出される。2013（平成25）年9月2日には当社主催片平信貴生誕100年記念式典で片平さんとの思い出や、逸話等を講演（写真-4）されている。講演の最後では得意の漢詩で片平さんを偲ばれていた。

写真-4. 片平信貴生誕100年記念式典で講演する武部さん



憶片平信貴氏  
 片平信貴氏を偲ぶ  
 片々たる春花 四海の魁  
 平々王道 毅然閑  
 信條堅固情更厚 信條 堅固にして 情更に厚し  
 貴賤何知曠世才 貴賤 何ぞ知らん曠世の才  
 曠世にまたとない。  
 平成二十五年九月二日  
 武部 康堂  


## — 13. 武部さんへのラブレター —

道路文化研究所研究員/公益財団法人高速道路調査会研究部 橋本 政子

### 出会い

私が武部さんと初めてお会いしたのは、2009(平成21)年1月20日のことだった。当時の取材ノートの日付を確認し、武部さんのお話しを聞きながらノートに書き留めた言葉を目で追いながら、この出会いが私にとってどれほど貴重で幸運なことであったかと改めて振り返っている。

その頃の私は、日本の高速道路がどのように誕生したのか、そして高速道路とともに誕生したとされる「道路景観」や「景観工学」がいつ、誰によって、どんな風に形づくられるようになったのかを調べようと関連の資料を集め、関係者の方を訪ねてお話しを聞かせていただいたりしていた。そんなある日、(株)片平エンジニアリングを訪ねた折に大泉紀男さんと浅見邦和さんから「武部さんにはもうお会いしたの?」と聞かれた。お名前は存じ上げていたし、いつかお会いしたい方ではあったが、調査を始めたばかりの私が武部さんのような専門家であり大先輩からお話しを伺えるレベルまで勉強できているかしらとの不安から、紹介していただけるという話に躊躇したことを思い出す。

新春の昼下がりに、喜多見駅の傍にある小さな喫茶店でお会いしたその時から、穏やかにそして的確にお話しをしてくださる武部さんに、私は一瞬にして惹かれてしまった。その日以来、私の研究に関して質疑応答をやり取りしたり、武部さんが執筆される原稿や講演のための資料探索の返信をしたり、それは深夜に私がメールを送り、翌

朝に武部さんからメールが届くというタイミングで続くことになった。その間、時には、小さな喫茶店でテーブルに資料を広げながらお話しを伺うことも続いたのだった。

### 高速道路の論文の師

武部さんとのメールやお話しを積み重ねていく過程で、私は様々に刺激を受け、出会いから6年の間に4編の論文を書いた。

まず、2010(平成22)年に「名神・東名高速道路におけるドイツ人技師ドルシュの設計思想に関する研究」をまとめた。その論文を書いた後も武部さんと幾度となくお話しを重ねたことで、私は当初は予想していなかった論文を書くきっかけを得た。それが「満洲国 哈大道路に関する史的研究」である。名神高速道路と日本道路公団初代総裁の岸道三や審美委員会を調べている中で、各々が満洲と関わりがあることがわかり、私は少しずつ満洲に興味を持つようになっていた。そんな時期に、私が「いつか高速道路の源流を探りたい」と夢物語のように話したことが武部さんの頭の中でつながったのだろう。ある日、武部さんから「この資料を知っていますか」と書かれた手紙と2枚のコピーが届いた。戸惑いながらも私の関心は一気に戦前の中国大陸で日本人技術者たちが取り組んだ約1,000kmにおよぶ高速道路に向かっていった。私にとっては「戦前の高速道路」を調べる以前に「満洲国」を理解することも至難の業だった。「哈大道路」に関する内容を調べては、度々相談に伺う私に対して「満洲国」の政府要人

の日本人の構成や役割分担、「満州国」のしゅうはさんずいの「洲」と書くこと」といった助言とともに、幼い頃、「特急あじあ号」に乗って赴任されていたお父様を訪ねたという思い出話など、当時の活気あふれる「満洲国」の様子もご教示いただいた。

一方で、審美委員会を主題にした論文では、武部さんの厳しさを体感した。審美委員会を主題にまとめた論文は審査に通り、修正も終えて提出する段階に至っていた。修正した原稿を提出する直前、「武部さんにも見ていただこう」と思い立ち、原稿を持参した。しかし、そこで私は大目玉を食らってしまった。骨子の書き直しを言われたのである。「このまま提出しても良いが、その場合は道路文化研究所の肩書きは使わないように」と釘を刺された。他に論文を見ていただいた方々からは、論文の内容に問題はないのだからと提出することを勧められた。けれど、私には武部さんが認めないという理由も理解できた。結局、私は論文を書き直し、新たな論文として提出した。そのことを報告すると、武部さんは、本当に書き直したのと半ば呆れながら良い論文になったと笑顔だった。論文は審査に通り、掲載も決まった。けれど、1回目提出時に用いた「道路文化研究所 研究員」の肩書きは、2回目提出時に現所属先に変えて提出することになった。「道路文化研究所 研究員」の肩書きが誇らしく、それがモチベーションにもなって論文を書き直したのだが、その思いはこの論文の肩書きとして表記される機会を失った。

### 叶わなかった武部さんと四美姫の食事会

武部さんとのお話しは、研究のことに留まらなかった。私が、たまたま参加したある作家の講演が心に残ったと話すと、武部さんは「関心のある

作家の一人なんだよ。講演会に行きたかったなあ」と話されて関連の話題に花を咲かせたことがあった。またある日は、武部さんが「ジェフリー・アーチャーの新刊本が出たんだよ。彼の作品は相変わらず迫力がある」と話された本をさっそく帰り道に購入し、その上下巻を一気に読破したこともあった。

そんな日々を振り返り、勝手なことを申し上げると、私にとって武部さんは最も年上のボーイフレンドだったと言えるかもしれない。特にこの2年程は、毎月とはいかないまでも1ヶ月半に1回はお会いしていた。そんな私を含め、武部さんの周囲には土木分野の仕事に携わる4人の女性があり、年に1~2度、武部さんを囲んで食事会を催していた。武部さんは私たちを「四美姫」と称して詩を詠んで送ってくださった。「四美姫」は6月14日に武部さんの『道路の日本史』出版を祝う食事会を予定していた。武部さんがお店の予約もしてくださっていた。けれど、この食事会は5月26日に武部さん（ご子息の代筆）から届いた「無期延期にしましょう」というメールによって叶うことなく潰えた。この時は「無期延期」の意味を正確に理解出来ず戸惑うだけだった。その3日後の訃報を聞いてしばらく経ってから、それは武部さんらしい洒落な言い回しだったのだと気付き、ふいに涙がこぼれた。

出版を楽しみにされていた武部さん、初版12,000部を「すごい数だよ」とおっしゃっていましたが、4ヶ月後の9月に3,000部が増刷されましたよ！「四美姫」でお祝いして差し上げたかったです。

### 道路文化研究所 研究員

私が、「道路文化研究所 研究員」の肩書きを名乗るようになったのは、2013年7月からである。

土木学会誌の記事や土木学会に論文を提出する際に、武部さんに相談をしていた折、無所属としているのはどうかという話題になった。

武部さんは、現役を引退後も古代道路の研究などを含めて自分でやりたいことがたくさんあり、道路文化研究所 理事長を名乗る背景として「日本というところは、どうも肩書きがないと、どこのだれでは困るでしょう。それで肩書きをつくりたいと思って。友だちなんかいろいろと相談して。まず肩書きのためにつくった」と書き残されている。

当時、肩書きのなかった私が「それなら道路文化研究所の研究者として記事や論文を出してよいでしょうか」とお訪ねしたところ、武部さんから「それがいい!」と仰っていただき、以来、土木学会や武部さんに関する書き物をする時に限って名乗らせていただいている次第である。