

建設時評

傍若無人

東北大学大学院 情報科学研究科
准教授 平野勝也

筆者も教員の端くれであるので、当たり前であるが、学生に研究の指導をしている。あるとき学生に、「こういう論文があったはずだから、読んでみなさい。」と、指示を出した。ところが、「先生。探したのですが、その論文は、ありませんでした」と言う。ちょっと待て、その論文は、そこの本棚にもあるのだが、無いとはどういうことか。ちょっと驚いたので、学生にどのように探したのかを聞いてみた。学生は、「検索サイトで、いろいろ検索しても、それらしき論文がヒットしなかった」と言うのだ。昨今の学生諸君にとっては、物理的に、すぐそこの本棚にも存在している論文であっても、ネットで検索して見つからないと、「この世に存在していない」ことになるらしい。

インターネットが無い時代には、多くの学生が、関連する論文集の殆ど全ての目次に、繰り返し目を通すことで、どんな論文なら、何処に載っているか、おおよそ目星をつけられる「技術」を身につけていた。これは、その分野の研究全体を俯瞰する目を養うという、大事な技術でもあった。

この古い技術を用いれば、いとも簡単にできた目の前にある論文を見つけることさえ、インターネットという新しい技術では出来な

いのだ。にもかかわらず、昨今の学生には、古い技術は忘れ去られ、新しい技術だけが生き残っていつているということだろう。その結果、ネットに無ければ存在しないという時代が訪れているようだ。慌てて検索禁止令を出したのは言うまでもない。まずは目次を総覧せよと。しかし、これは、本当に文明の進化と言えるのだろうか。実は、退化でもありそうな気がしてならない。

* * *

随分前に、あるトンネルの現場を見学させて頂いたことがある。それは、分水嶺を越え、谷筋と反対側の谷筋を結ぶ、トンネルであった。出水によるトンネル崩壊の危険と背中合わせの現場で、それを最先端の技術で克服し、工事が進められているという、大変、興味深い現場であった。しかし、現場の所長さんのお話は、さらに興味いものだった。そのお話の概略は以下の通りだ。

「トンネルの施工に入る前、地図を見て大変、不思議に思った。この峠にはJRも通っているが、JRのトンネルは、わざわざ、一旦、隣の谷筋に、トンネルで移ってから、分水嶺を越える遠回りのルートで通されている。なぜこんな回り道をしたのか不思議でならなかったが、回り道をしない、この道路トンネルを掘ってみて解った。当時の国鉄技術者は、ここにトンネルを掘ると、こうして出水に悩まされ、当時の技術では、トンネルを完成できなかったことを、現地踏査だけで見抜いて、わざわざ遠回りしたのだと、思い当たった。」とのことだった。

現地踏査で山を読み切り、わざわざ迂回してトンネルを掘った技術と、山を読み切ることは出来ずに、迂回せずに最先端の技術で出水を抑え込んだ技術。どちらが優れた技術かを論じる気は無い。どちらも素晴らしい技術だからだ。しかし、古い技術が生き残っていれば、このトンネルはもっと簡単に、そして、安価に作れたのではないかと、当の所長さんも嘆いておられた。

* * *

話は変わるが、ありとあらゆるデザインの中で、道路のデザインというのは、相当な異

端倪である。なぜなら、「美しい」という考え方が、他のデザインとは根源から異なるのだ。たとえば、美しい万年筆があったとしよう。それが美しいのは、その万年筆が美しいからであって、万年筆が置かれている机が美しいからではない。そんなの、当たり前だと思われるかも知れない。しかし、道路にはこんな当たり前のことが、必ずしも当てはまらないのだ。

美しい道路には3つのパターンしかない。ひとつは、桜並木の道や、伝統的建造物群の中の道。つまりは、道から、すぐ脇にある美しいものが見える道である。もう一つが、美しい山を望める道。つまりは、道から、遠くにある美しい自然が見える道。最後が、美しい風景を、自然の中の地模様として創り出す道。つまりは、道路以外のところから見た風景の中で名脇役として道が機能しているもの。どのパターンも、美しさは道路そのものにある訳ではない。道路のデザインは、周辺の風景との関わりを決めていくことが、第一義として存在するデザインなのである。先の万年筆の例で言えば、万年筆が美しいのは、美しい机の上に絶妙の向きで置いてあるから、万年筆は美しいと言うことになる。そして、机から万年筆を持ち上げた途端に、美しさは微塵もなくなってしまう。なんとも不思議なデザイン対象である。

* * *

近年、法面の安定化工法も、格段に進化したようである。道路を走っていると、新しい道路ほど、巨大な切土法面に出くわす事が多いように思う。切土法面は、道路のすぐ傍にそびえ立つため、「美しい道路」をつくる上では、大変、重要なポイントになる。道路のすぐ傍に、自然を切り取った生々しく巨大な傷跡が眼前に拡がるようでは、美しい道路には絶対になり得ないからだ。「人類の慢心さえ感じる道路」とまで言うのは言い過ぎだろうか。だからこそ、日本の最初の高速道路である、東名高速道路や名神高速道路は、切土法面をラウンディングとかグレーディング（※どちらも切りとられた山が、元々そうであったかのように法面をデザインする技法）

をして、美しい道路に仕上げたというのは、筆者が専門としている景観工学の分野では有名な話となっている。

筆者の地元の話で恐縮だが、東北自動車道には、難所がある。白石ICから泉ICにかけての80km/h制限の区間だ。設計速度は、100km/hとも、実は80km/hとも聞いたことがあるので、本当のところは、定かではないが、その設計速度の条件ギリギリに、線形が等高線を縫うように引かれている。走っている雰囲気は、さしずめ、ジェットコースターのものであるが……。しかし、この区間は、中山間地であるにもかかわらず、トンネルがないばかりでなく、大規模な切土や盛土さえも存在していないのだ。ラウンディングとかグレーディングも出番さえない、自然に馴染んだ美しい線形である。この地形に、そんな線形を引けるのは、余程のプロだろうと、真摯に思う。

この区間に限らず、一昔前の道路では、自然環境や景観などと言う前に、法面を安定化する技術の問題、そして、山を切り刻む土工のコストの問題から、本当に丁寧に、なるべく切土や盛り土を必要としないように、地形を縫い取る線形設計が行われてきた。それが結果として、自然と調和し、美しい道路へと、導いてくれたのである。前回（5月号）と同じオチで恐縮だが、土工のコストが今の100倍くらいすれば、日本の道路景観は、再び、自動的に、そして劇的に美しくなるのではないかと、無邪気に考えたりもするのである。そうでないと、今の時代のユーザに受け入れられる道路にはならないと。

* * *

件のジェットコースター区間の素晴らしさを、随分前、まだ建設省だった時代に、当時の建設省仙台工事事務所の所長さんに申し上げたことがある。所長さんは「いやあ、あの区間を誉めてくれたのは、平野さんが、初めてですよ。走りにくいと、ユーザの評判が悪くて、困っている。」とのお返事だった。さて、困った。土工のコストを夢想する前に、どうやら、他にも、やるべき事がありそうである。