

個性

東北大学 災害科学国際研究所
准教授 平野勝也

もう四半世紀も前のことだが、筆者は大学院を修了し北海道開発局の道路事務所に赴任した。新規採用研修を終え新千歳空港に降り立った時、事務所の課長とともに、なんと雪までもが筆者を出迎えてくれたことを懐かしく思い出す。「4月末なのに雪か」。そんな驚きから筆者の社会人生活は始まった。新人の社会勉強ということで、担当していた案件とは直接関係のない協議や住民説明会にもよく連れ出してもらっていた。ありがたい話である。道路の改築を担当している部署だったので協議で主となるのは交差点協議（警察協議）である。道路計画に橋梁が含まれていれば河川協議も必要だ。協議では交通管理権限や河川管理権限から様々な指導という名の注文がつく。

公共事業は「公共の福祉の増進」のためである。例えば交差点の交差角が90度ではなく80度になり（※道路構造令上は70度まで認められている）、微妙に交通安全性が下がったとしても、それに伴い工費が格段に安くなったり地域住民の暮らしへの影響が小さくなったりするなら、公共の福祉はより増進するはずだ。警察も河川管理者も究極の目的は公共の福祉の増進であるのだから適切な解決が図られるはずだ。そんな青臭い理想像は簡単に消し飛んだ。その指導通りにやったら、新人から見ても、用地の問題、工費の問題が随分大きくなりそうな指摘が普通に行われる

のだ。流石に協議の場では末席にポツンと座っているだけであるのが基本だったが、つい口を出してしまうこともあった。「それは工事費への影響が大きすぎます…」。とはいえ幸いにも、交渉上手な課長の手腕と先方の見識により、筆者が関わった協議では適切な解決が図られたことは付言しておく。

* * *

警察は道路の交通安全に責任を持っているため、交通安全性が高まれば高まる程よいという物差しで道路の設計を見る。河川管理者は、治水上の責任を負っているため、河川に架かる橋梁などによって治水安全性の低下がゼロに近づけば近づくほど良いという物差しで橋梁などの設計を見る。例えば、警察協議における指導で交通安全性が少しでも高まると、たとえそれで工事費が跳ね上がっても警察の担当官にとっては手柄となる。逆に全体を見て妥協して事故でも起これば、この設計を認めたのは誰だと、後ろ指を刺されたりもする。河川管理者も同様だ。

つまりは、いわゆるセクショナリズムの問題がそこには存在しているのだ。こうしたセクショナリズムの象徴とも言えるのが跨線橋だろうか。新しい道路が鉄道を横断する際、跨線橋による立体交差となるのが当たり前となってしまっている。都会ならそれで良いが、それが交通量の少ない地方部であっても、不思議なことに立体交差が当たり前なのである。道路を新設する道路管理者は、当然地方部であり、踏切による平面交差であれば安上がりだとももちろん考えるのだが、鉄道事業者がそれを認めない。たとえその鉄道が1日に10本も走っていないローカル線であったとしても、踏切の新設は頑なに拒否する。なぜなら、鉄道事業者から見れば、踏切の新設は鉄道事故リスクを高めるだけであり、それを認めて道路事業費が劇的に節減されても鉄道事業者には何のメリットもないからである。その結果、道路は跨線橋を造る立体交差とすることを余儀なくされ、工事費は数十億円の単位で上がってしまう。本当にこれで投資に見合うだけ、公共の福祉が増進されているのだろうか。踏切新設によって事故リスクがほんのわずか

だけ高まることを鉄道事業者が引き受けてくれるだけで、数十億円が必要なくなるのである。もちろん、そういうセクショナリズムの雰囲気の中であっても、踏切の拡幅や新設を全体のために認めてくれる担当者もおられるのだが、残念ながら少数派だろう。先の警察協議や河川協議も構造は同様である。セクショナリズムの世界では、全体的な公共の福祉の増進ではなく、そのセクションでの物差しが全てとなってしまう。組織の論理とはそういうものなのかもしれない。

* * *

建築家の内藤廣は復興の只中にある津波被災地に広がる風景を、記憶が定かでないが「小さな正義が集まっても、大きな正義にはならない」といった言葉で看破している。いろんな人間が一所懸命に復興に携わる。それぞれが小さな正義を掲げてきちんと作り上げていく。しかし、それによって出来上がりつつある風景に大きな正義が見て取れない。

例えば、津波被災地で問題にもなった防潮堤。海岸管理者は防潮堤による津波・高潮防御能力が高まれば高まるほど手柄になる。なぜなら、海岸を保全し、国土を守るのが海岸管理者の使命だからだ。だから、防潮堤が作られることにより、津波防御能力が高まる一方で、景観や環境が大きな負の影響を受けるとしても海岸管理者にとってそれは一番重要な物差しではない。そんなことがいろんなセクションで起こっている。様々な事業が同時に動く復興の地だからこそ、セクショナリズムも現実の風景として析出されていくのだ。

そして、内藤が看破しているのは、セクショナリズムの問題だけではないだろう。そもそも三陸の集落は多様であった。小さな平地しかない漁村では、家屋が所狭しと並ぶ。消防上の問題もあれば、交差点形状も、道路形状も問題だらけである。しかし、そこはそれを上回るコミュニティの強さを醸成する空間でもあるのだ。だからこそ皆が寄り添いながら生きていられる。交通安全上も消防上もハイリスクかもしれないが、道が狭ければ、車はそろそろとしか走らないし、延焼が怖い分、火の元には気を使って暮らしていたはず

だ。一方、少し広めの平地を抱える漁村集落では農業も営まれ、津波や水害から避けるよう山裾の大きな敷地に、漁家が棟の高さを競って宅を構える。そんなおおらかな佇まいの漁村集落もあった。しかしその全てが、様々な小さな正義によって、個性を失い改変されている。短所を無くそうとする小さな正義が、同時にその集落の長所をも無くしてしまい、大きな正義が路頭に迷っている。そんな風景なのかもしれない。

* * *

街には歴史と個性がある。その生い立ちや地理的環境から、自然と醸成されたその歴史や佇まい自身が街の一番の個性であり財産なのである。石巻市街地は江戸廻船の拠点として繁栄した。その歴史から北上川という東北を代表する大河川の河口部にも関わらず、家屋が川縁に建て詰まっている石巻市街地に堤防は作れなかった。明治以降舟運の衰退とともに、北上川でも治水事業が進められたが、その全てが堤防を作れない石巻市街地を守るためであったとって過言ではない。東日本大震災の津波を受けてもなお（市街地では概ね2m程度の浸水深であった）、街中の多くの人が、「堤防は要らない。これが石巻の個性だし魅力だ」、「危険といっても、たまに高潮でちょっと浸かるぐらいだった。そんなのはみんな慣れっこだ。次の大津波は500年来ないのでしょ?」。と支援に入った筆者に、熱く語っていたことを思い出す。震災直後の2011年6月のことである。

堤防が街と川を最大限分断しないように作る。河川管理者も日本初の試みまで行って、精力的に街と川をつなぐ丁寧な堤防整備を進めている。筆者もそれを最大限支援している。しかし、それは結局小さな正義の片棒を担いでいることを意味している。

大きな正義から考えるまちづくりは、どうすれば実現できるのか。小さな正義が寄って集って国中を均質化してしまう前に、真剣に考える時が来ているのではないだろうか。堤防ができ始めた石巻の川縁で、改めて強く思う秋の夜長である。