特別講演

主催 北陸信越工業教育協会
新潟支部

とき 昭和62年6月6日

ところ 新潟大学工学部

土木技術者の夢、闘い、そしてロマン

Romanticism of Civil Engineers

田村 喜子*

Yoshiko TAMURA

きょうは、新潟大学工学部土木工学科の特別講演に、御招き頂きましてありがとうございます。きょう、お集まりの皆様方はだいたいこの学科の卒業生で、現在は専門の仕事についておられる方であったり、あるいは、学生さんでいずれは土木屋さんにおなりになる方達だと伺っておりますが、そういうご専門の方の前で私がお話し申し上げますのは、誠におこがましい事だと思いますが、とにかく土木屋さんの熱烈なファンを自認しております、きょう、私がお話し申し上げますことで皆様方のガールフレンドや恋人達が、もっと自分のボーイフレンドである、あるいは、恋人である土木屋さんを理解し、もっともっと好きになる、そのお手伝いができればいいとお話しをさせていただきます。

＜土木技術者の心＞

最初に白状いたしますけれども、私はほんの3，4年前までは土木と建築の区別もついておりませんでした。たまたま、せがれのお友達が大学の工学部にいらっしゃいましたので、電話で三角測量とは何かと聞きましたら、「僕は建築なのでそのような事は知りません」と言われまして、工学部なのにどうして知らないのかと思ったほどでした。ことほど、左様ですから土木屋さんという言葉があることさえも存じませんでした。それが今こんなに土木屋さんの熱烈なファンになりましたのはどうしてなのかということをお話ししたいと思います。

※ 作家、「京都インクライン物語」で昭和58年度土木学会著作賞を受賞、他の主な作品「京都フランス物語」、「北海道浪漫鉄道」など。
Novelist

このあいだ、飯吉精一さんとおっしゃって、戦前は間組に、戦後は鉄建建設にいらっしゃいました、83歳になる土木屋さんの書かれた『近代土木者像巡礼』という本を読みました。その中に「土木者は土木の工学・技術者である前に土木の心をもった土木者でなければならないと信じる。現在では、土木の工学・技術の高度化、細分化に伴い、土木者は専門土木者としての道をひた走りに走りつづけている。然るに、土木の心はそれと裏はらに土木者からしだいに消えていくように思える。土木の心を知るためには土木の工学・技術をいくら勉強し精進しても不可能であって、それには土木の歴史に目を通して、自分の敬愛する先輩土木技術者を発掘することが早道だと考える」というような事が書いてございました。

大熊先生の恩師でございます東大の高橋裕先生の最終講義を聴かせていただきましたときに、先生はその講義の最後にスクリーンいっぱいに広井勇教授の写真をお出しになりました。広井勇は明治30年代に小樽の築港をしてその後、東京大学の教授になった方なんです、高橋先生は広井先生の業績とか、御人柄などをいろいろお話しになられた後で「私は広井教授の足元にも及びませんでした、せめてそれに近づこうと努力いたしました」とおっしゃいました。高橋先生が広井勇の足元におよんだかおよばないか、あるいはそれを陵駕したお仕事をなさったかという事は、周囲が評価することでございますけれども、先生がそう結ばれた講義の中には高橋先生の土木者としての心がいっぱいに込められているようで、本当に胸を打たれました。その他にも私のち

っぽけな作品にサインをしてさしあげますようなときに、第二の田辺朔郎たれと書いてくれとか、第二の青山士たれと書いてくれとおっしゃる方があります。皆様方、それぞれ御自分の心の中に尊敬する土木者を抱いていらして、土木者の心を自らの物にするための手がかりとなさっていると思います。

私は先程も大熊先生からご紹介くださいました『京都インクライン物語』それから『北海道浪漫鉄道』という二つの作品の中で、田辺朔郎という土木技術者を書きました。実は『京都インクライン物語』だけで終わるつもりでいたんですけれども、たまたま北海道の鉄道も書いてくださいという仕掛人がございまして、琵琶湖疏水という大土木工事に携わりました一人の男にぞっこん惚れ込んでいましたので京都でわかれたはずの恋人のあとをはるばる北海道まで追いかけて行って、未練たらしくまた付き合ったというわけであります。今日はこの田辺朔郎の話をさせていただきます。

＜田辺朔郎の生い立ち＞

私が生まれ育ちました京都では、生活水は琵琶湖の水でございます。その琵琶湖の水を京都に引いているのが琵琶湖疏水でございます。琵琶湖疏水はあと2, 3年たちますと完成100年を迎えます。これを造りました田辺朔郎が生まれましてのは、文久元年といえますから1861年の11月1日のことでございます。お父さんは幕臣で武術というよりもむしろ学問で仕えた家柄で、叔父さんというのが田辺太一という明治4年から5年にかけて岩倉具視がヨーロッパとかアメリカへ条約改正が目的で参りましたときの書記官をしていた男なんです。お父さんは朔郎さんの生まれましてわずか8か月目に、その頃日本で初めてはやりました麻疹にかかり亡くなりました。朔郎さんはおそらくお父さんの顔を覚えてないと思います。それで、お母さんとお姉さんとおばあさんと朔郎さんの女、子供だけの家族になったんです。ちょうど、朔郎さんが6歳になった時に明治維新が起きました。江戸は官軍が攻めてきて焼くうちになるというわさが飛びまして、この家も埼玉県の幸手に疎開することになったんですが、やっぱり去りたくないという気持ちがあったせいかたいした距離でもないのに、10日もかかって行ったと言います。もうすぐ疎開先へつくという前の日になりましたときに、そのあたりをかけて行く夜盗の一軍がござい

まして、朔郎さんはとにかく店先の衝立の陰にかくれたんですけども、官軍だという叫びが聞こえるんです。自分は幕臣の子だから捕まれば殺される。さむらいの子は殺されるよりは自分で死ななければならぬと小さいときから教えられていますから、自分で死のうと刃のつかに手をかけるんです。そのとき「お危のうございます」と旅館の女将が6歳の子供を抱いて部屋の中へ逃げたんです。その時のことについて、朔郎さんは幼児の頃の強烈な記憶として書き残しているんですけども、いったん死んだ気になればもう怖いことはないんだという皆伝をうけたような気になったという風におっしゃっています。維新が終わり江戸に帰りましたが、家は焼かれ、とりあえず元の使用人の家に寄寓しますが、徳川の天下でなくなれば、元の主人など最早主人筋ではないんだという不人情みたいなものがむきだしになるようで、口悔しい思いも体験いたしました。

朔郎さんは数え年15歳になりましたときに工部大学校に入学いたしました。最初は小学寮といえますから、たぶん予科のようなところだと思います。明治4年に、岩倉具視が条約改正に行ったんですけれども、条約の改正をするよりも日本が列国並の力を持つためには何が大切かといったら工業を起こすことである。そこに気がついたわけなんです。それまでは、古市公威とか沖野忠雄とか明治初期の土木技術者は外国へ留学したんです。優秀な学生を留学させて技術を持って帰るだけでは追いつかない。それより、日本の中にそういう大学を建てて、そこで教育をした方がいいと創った大学が工部大学校といえます。先生は英国から雇い入れられたお雇い外国人でした。だから講義はみんな英語でされたわけなんです。6年制ということで最初の2年は英語の勉強に力を入れて、3, 4年は教養、5, 6年は専門分野になるんです。工部大学校の教育方針としましては、実地に重きを置いたものですから、5年生になるとそれぞれ辞令をもらって全国各地にちらばりました。田辺朔郎がもらいました辞令は、東海道及び京都、大阪方面の研究のための出張とありまして朔郎さんは十日間をかけて歩いて京都へ参りました。明治14年の秋のことです。

＜京都の復興＞

その頃京都は遷都で都の地位を剥脱されまして、非常に疲弊しておりました。京都市民は寝とぼけた

状態になっておりました。35万ぐらいあった人口が25・6万に減りまして、ほんとうに家々は狐狸のすみかになってさびれていたんです。その頃、3代目の知事として来た北垣国道という人がいます。この人はこういう寝とぼけた京都市民の目をさますにはどうすれば良いか、それには大事業を起こすことだ。大事業とは何が良いか。京都を近代産業都市に変身させるには、まずエネルギー源の確保だ。内陸都市京都に石炭を搬入すれば、運賃に伴い原価が高くなる。さいわい隣接滋賀県には近畿の水がめ琵琶湖がある。水車動力源として水を疏く。水路は同時に運輸路となる。さらには灌漑や災害予防や生活水の補給にもなります。この疏水建設工事を最初はその頃日本人のなかではトップクラスの土木技術者であった南一郎平という人に主任監督を頼もうと思ったんですけれども、この人が内務省の役人になりまして頼みますと国の仕事になってしまいます。北垣国道はこの仕事を起こすことによって、何を目的にしたかと言うと「京都の京都による京都のための事業」にしたい。そこでこそ京都のための事業であると考えましたから、国の役人をこの主任監督にすることは避けたわけなんです。外国人ももちろん避けました。これはものすごく給料が高いですから。

＜田辺朔郎と琵琶湖疏水＞

田辺朔郎がたまたま京都に来ましたときは、琵琶湖疏水の建設が計画されている時だったんです。朔郎さんは京都のためじゃなくて卒業論文のために自分で琵琶湖から京都までの間を踏査にかかったんですが、たまたまその時に指を怪我いたしました。右手の中指をいためて、これがこの時はたいしたことがないと思っていたんですけれども、後になって骨膜炎のようなものを起こして結果的には第1と第2関節の間を切り取って上と下をつないだ、小指より短い中指になっちゃったんです。それで卒業論文を書くのに右手が使えなくなりました。ずきずきと痛む右手をつりまして、左手だけで英語の論文を書いたんです。私はこの本を書きますとき、左手で英語のスベルを書いてみたんです。英語のスベルというのはたぶん右手の指先が覚えているんじゃないかなと思うんですけれども、左手で書きますと勘がくるって、それから字がビビってなかなか書けません。しかも設計図を書くためには平行線をひかなくちゃいけません、定規を置いてそこに何か重石を置

き、さあ線をひこうとすると、カラス口の先が乾いてしまい、また1からやり直さなければいけない。そういう苦勞をしながら卒業論文を書くんですけれども、今と違って4年制の大学さえ出れば工学士としての資格がもらえるようなことはありませんで、成績のいいものだけしかもらえません。工学士の資格をとったら、初任給が30円なんです。取れなかったりすると、あと5年実地でがんばったらその資格をあげますというくらいの成績の人には、初任給が25円。それ以下の人には20円という風な差がついていましたから、工学士の資格を取る。つまり、良い成績で卒業するということは非常に大事な問題でありました。ですから、朔郎は左手で卒業論文を書いたわけですが、それは彼なりに大変な努力をしたらしく、今なお田辺家に残っております工部大学校と書かれた大学ノートの下書きには、“Written by left hand”としっかりと書いてありました。そういう苦勞をしながら大学を卒業したんですけれどもとにかくその間に不撓不屈の精神力を養ったということは事実だろうと思います。

北垣国道が求めていた人材は政府の技官ではなくって、京都のために力をかしてくれる政府以外の技術者であり、それは技術だとか知識に卓越していることはもちろん、不撓不屈の精神力でなければならなかったんだと思います。その意味で北垣国道が工部大学校長大島圭介の紹介で田辺朔郎を京都府の御用係に採用しようと決断したとき、田辺朔郎は満21歳でございました。皆様方の中にだいたいそのくらいの方がいらっしゃいますが、ちょっと考えてみて下さい。それを田辺朔郎がやったということに、まず惹かれたのでございます。本当に若々しい学生服を着た朔郎さんの姿に魅了されて、琵琶湖疏水のことを調べにかかったのです。

＜長等山のトンネル＞

琵琶湖疏水といいますのは琵琶湖から京都に水をひくんですけど、その間には山がありますからトンネルを掘らなければいけないんです。本格的なトンネルとしては、逢坂山鉄道トンネルというのができたばかりで655 mありました。この長等山のトンネルの長さは2436 mです。このトンネルを掘るのに朔郎さんの採用いたしました日本で初めての工法は、山頂から一番浅いところまで50m、一番深いところで150 mほどなんですが、一番浅い50mという地点

に堅坑を掘るという、その頃はシャフトと言っていた工法でありました。その当時は堅坑を掘るという事が日本ではなかったんです。それをあえてやりました。堅坑を掘ることに時間はかかるけれども、トンネルの完成する工期は早くできるということを計算したのです。2436 mのトンネルの約 $\frac{2}{3}$ のところに堅坑を掘りまして、何百mも離れたところから同時に掘っていったトンネルが、ある日、山の中でスパッと一つになった。それで琵琶湖疏水は成功するというのをその時になって京都市民は初めて納得いたしました。それから、この堅坑を掘りました時には、大変な湧水が出ました。あまりの湧水にもうこの場所をトンネルのルートにするのはやめようかと思ったほどなんですけれども、たまたまその頃三井三池炭鉱で團琢磨が勝立炭鉱という炭鉱を掘っていました。ここの湧水は琵琶湖の湧水どころではなかったそうで、どうやれば湧水との戦いを克服することができるということを團琢磨と田辺朔郎とは手紙で相談し合ったそうであります。結局、團琢磨が疏水を見にまいりましたときには、疏水工事現場では英国からドンキーポンプとかスペシャルポンプとかを輸入いたしまして使っていたそうであります。今そういうポンプの名前を言いましても、専門の方々でもどういうポンプが良くわからないとおっしゃるくらいです。勝立炭鉱の方がさすがにもう少し進んだポンプを使っていた形跡があるんですけども、この当時湧水吸上げポンプを使用すること自体画期的なことだったそうであります。ポンプを使うことや、ズリ搬出のトロッコを敷設するのは、ものすごく高いものだったと思いますし、外国へ注文してもそれが届くまでにずいぶん時間がかかったと思います。ダイナマイトももちろん輸入物でした。それからセメントも、この頃日本で作っています生産量が需要を満たすほどの量がなかったので英国から輸入しました。煉瓦もその頃は堺で作っていたということですが、それではとてもたりないということで自分達で煉瓦工場を作りました。石材工場だとか木材工場というのも全部現場に造って生産しました。しかも田辺朔郎は、この工事の間にスタッフに土木というものを教え、設計図の書き方を教えたりしました。しかも、その間に公式工師必携という度量衡などを掲載したハンドブックを自分で編纂いたしました。そのときにポンプやトロッコを新らしく日本の工法に入れたり、シャフトを掘ったりしたことが、

その後の信濃川の大河津分水なんかにつながる日本の土木技術の先駆けとなったということは事実だったと思います。

京都へ旅行なさった方は御存じだと思いますが、哲学の小径という割合に有名な観光の名所があります。当初はその手前の鹿ヶ谷(しかがたに)というところにたくさん水車をつけまして、動力を起こし、そのあたりを工業用地にしようとしていたんです。彼がそういう工事に携わっていました間に、アメリカのコロラド州のアспенという所で世界で初めて水力発電が行われたという情報をキャッチいたしました。それで彼はすぐアメリカへまいりまして、その現場を視察いたしまして工事の途中で水力発電に計画を変更いたしました。

＜疏水完成＞

琵琶湖疏水のルートといいますのは、大津の美保ヶ崎というところから三井寺のあります長等山の下、2,436 mのトンネルを抜け、山科をオープンチャンネルで通過し、それから東山の下をくぐって、京都の蹴上(けあげ)に出ます。蹴上から36m下の南禅寺の船止まりまで15分の1の勾配に敷いた軌道の上を舟は積荷のまま上下するようになっていました。これが完成しましたとき、明治23年のことですが、京都市民は「舟が山にのぼる。」とって狂喜しました。このときの計画変更によって、結果的に東山山ろくの歴史的景観が工場公害によって荒廃するのを阻止することができました。疏水は蹴上で幹流と支流に分かれまして、支流は南禅寺境内につくられた赤レンガと花崗岩の洋風建造物の水路閣を通りまして、それから哲学の小径を経て、当時はこの辺り田畑でしたから、灌漑用水になったり、御所の防火用水に使われたりしました。当時建てられた水力発電所の赤レンガ造りの建物は、いまでも残っています。

琵琶湖疏水の建設費は総額125万6,735円でございます。この当時の土木工事の費用といたしましては、未曾有の工費でございました。これを京都大学の天野先生が土木史研究会で発表なさいましたけれども、現在その当時の条件で輸入しなければいけない物はみんな輸入して造ったら1兆円はかかるということになります。機材とかそういうものが近代的になっている今のような状態で工事をしますと3千億円かかります。一昨年、完成いたしました青函トンネルが6千億円です。それだけの費用のかかる工

事を弱冠21歳の青年に任せたのです。私が資料をあたっていて、一番感銘を受けたのはこの点なのです。国家予算7千万円、内務省土木費総額100万円の時代に琵琶湖疏水の125万円は前例のない巨費でした。しかもほとんどの土木工事はお雇い外国人にたっていたのが実情でした。それを京都の指導者、北垣知事は21歳の若者に託したのです。田辺朔郎はこの京都百年の計である琵琶湖疏水計画の主任監督として、4年8カ月の工期中、準備も入れれば、もう2年ほど長くなりますが、真摯な努力を傾けました。つまり指導者は若者を信頼し、若者もまた、地域総合開発計画の先駆けともいべき大事業を、世界でも二番目、日本ではもちろん最初の水力発電工事の中に取り入れることまでやってのけて、見事に應えました。水力発電は日本で最初の市街電車を京都に走らせることに成功いたしました。初めての電車を走らせ、あるいは、先ほど申しました蹴上から南禅寺までの580mの傾斜鉄道をインクラインと呼んでいますけれど、その山に船をのぼらせ驚異的なことを成し遂げることによって、京都を遷都による疲弊から立ち直らせ、近代都市として再建することができたのです。

琵琶湖疏水は田辺朔郎にとりましては青春だったわけですが、その朔郎の青春の中に、自分自身を放り込むような形で書いて参りまして、それが書きあがった後、おかげさまで土木学会から著作賞を頂きました。その時私は、あの朔郎の魅力にとりつかれて離れられないと思いましたと同時に、大変大勢の土木屋さんとお知り合いになることができました。どなたもそんなにスマートな方じゃなくて、お話をなされば割合ボソボソとした感じで、自分を表現することに大変シャイな方だと思います。表面はシャイけれども何か話した時に、国土といいますか、それに密着して「自分がこの国を創るんだ」という、もう言い知れない魅力がでてきます。その魅力にとらわれまして、私は次に北海道の鉄道建設に取りくむはめになりました。

＜北海道1千マイル鉄道＞

田辺朔郎は疏水の工事が終わりました後、27歳の時に東京大学の工学部の教授になります。と、言いますのは工部大学校が吸収されまして、東京大学、あの頃は帝国大学って言ったんですけど、その工学部の教授になったわけですから。それで日本で30人目

の一番若い工学博士になりまして、琵琶湖疏水を完成させた御褒美といたしましては、知事でありました北垣国道のお嬢さんを奥さんにもらいます。それから6年間ほど、東京大学の教授をいたしております。北垣国道は京都府知事を明治25年までやっておりますが、その後北海道庁長官になります。北海道という所は御承知の通り、明治2年に初めて開拓使が置かれました。北垣国道が明治25年頃に北海道へ行った時は北海道の人口はまだわずかなものでした。そこで北垣は北海道庁長官として何をなさねばならないか、という事を考えたわけですから。北垣国道という人は任地に一番あった政治をしていこうという人でしたから、京都のため一番必要な物は琵琶湖疏水開削であるということと考えたと同じように、北海道の拓殖のため一番大切なのは鉄道の建設であると考えたんです。

その頃北海道は本州からまず津軽海峡を渡って函館へ行行って、それから船で小樽へ行行って、小樽からクロフォードというアメリカの技師が明治13年に築いた炭鉱鉄道で、朝の「チョッちゃん」というテレビドラマにでてます滝川の、あの辺りまでは鉄道があったんですが、それから先はもうないわけです。駅通ってのがあったんですけど、旭川へ行こうにもその先へ行こうにも、とにかく歩いて行くしかなかったんです。ですから北海道の拓殖に必要なのは鉄道であるということを政府に働きかけまして、ようやく明治29年北海道鉄道敷設法というのを公布させることに成功いたしました。その時に東京大学の教授をしていました娘婿の田辺さんに、北垣国道が何を言ったかと言いますと、「北海道に来て鉄道を敷け」と言ったんです。それで朔郎さんは東京大学教授の椅子を捨てまして、まだ日本の僻地と言いますか、蛮地であった北海道へ渡ります。そして北海道1千マイル鉄道建設のためのルートを自分の足で歩いて選定をしたわけなんです。去年たまたま11月1日に私は北海道へ参りまして朔郎さんが歩いたところを、タイヤが改正になりその日はじめて走ったホワイト・アロー号に乗りまして、旭川から北見へ向かったんです。その途中、ふと窓の下を見ましたら1メートルか2メートルあるかというような、本当にひなびた道が見えまして、「あれは北見道路だ」と私は直感したんです。北見道路といいますのは網走から旭川まで通っていた道路でありまして、原生林の中を囚人に切り開かせた道路であります。あの

辺りには鎖塚なんてのが残っていますが、鎖や分銅を足に付けたままの状態では食べる物もろくに与えないで、あるいは雪の中薄い囚人服1枚着せただけの状態で明るい内は働き通させた、という過酷な労働の下で出来上がった道路であります。その道を田辺朔郎は技手を一人連れまして、馬で、あるいは歩いて線路選定のための実地踏査を行ったわけでございます。もちろん原生林の中は蚊とか、虻とか、ぶよとかがまさにウンカの如くいました。たまたま、私この6月2日に京都で放送局の仕事がありまして朔郎さんが造りました琵琶湖疏水を船で下ってまいりました。去年の春にも一度土木学会の土木史研究委員会の幹事会の方達と一緒に下ることが出来ましたが、その時はこの作品を書きまして、とにかくこの琵琶湖疏水下りというのをやりたいと思ってやっと念願が叶った時でしたから、もう感動いたしまして物も言いたくないという思いで、ただじっと心の中でイメージといいますか、何か心の中で対話をしていたような状態だったんです。しかし今回下りましたのはラジオの仕事で、喋らないわけにいかないのです。それで喋るにつきましては、虫が大変いるからというので放送局の方が気をきかせて持ってきた黒子とヘルメットを被り、ライフジャケットを付けマイクを付けて、そういう格好で船に乗ったんです。それで真っ暗な中で懐中電灯を2本つけ、秒速1メートルの自然の流れのままに船で下るんですけども、そのライトの中にそれこそ一面のトビゲラがとびかっているのです。ということは、トンネルの内部はすき間もないほど虫が発生しているのです。テープレコーダにとまったトビゲラがテープと一緒に巻かれて、テープが「ブーン」なんて音を立てたり、それから放送局の人が白いジャンパーを着ていたんですが、その色が茶色になるほど変わっていました。また、私は黒子を被っていましたが、浜村純というタレントが司会をされていて、むかし船頭をしたというおじいちゃんが一緒に乗ったんですけど、おじいちゃんの方までなかったものですから、何か喋った時に「あっ虫を飲んでしまった」てな事を言ってるわけなんですね。そんな状態のところを下ってきました時に、田辺朔郎が夏の盛りに原生林の中を歩いた時に、白の寒冷紗で作ったベールを被って体のどこも出ない状態で歩いたという苦労が現実になって分かりました。口を開ければ虫が飛び込んでくるような中を踏査したんです。

そして、1千マイル、つまり旭川から網走、釧路、根室、帯広、それから襟裳岬からずっと勇払原野を越えて札幌へと鉄道ルートを踏査しました。小樽から函館のルートを踏査した時には吹雪にあって、も

う少して死ぬ思いをしたり、というような苦労をしました。稚内の方にも行っています。乗りものは馬しかない時代ですから、馬を降りた朔郎さんはがに股になっていたと思います。でも私は「北海道浪漫鉄道」の中では田辺朔郎ががに股になったであろうとは書けませんでした。朔郎さんはかっこいい土木屋さんでいて欲しかった。まあ作家というのはそういう勝手な事は致しておりますけど、そういう苦労をあの当時の土木技術者はしたのです。

＜現代土木技術者の苦労とは＞

この本を読んで下さいましたJR東日本の若手の幹部の方から頂いた手紙を読ませていただきます。『鉄道は完成し利用する時点では極めて便利なものではありませんが、それを建設する間の苦労は我々土木屋でないと分からないと思っておりましたが、本書により土木技術者に対する深いご理解と愛情を肌で感じました。読者にも、裏方である我々土木屋の姿を分かってもらえると、密かな満足感を覚えた次第です。私も岩手県で6冬ほど勤務し、東北新幹線の盛岡までの建設に携わってた時の吹雪の中の測量や、盛岡―青森間のルート選定の山歩きを懐かしく思い起こしました。朔郎の頃の自然の厳しさと現在とでは比べるべくもありませんが、最近では別の面で鉄道建設を難しくしています。上野―大宮間の建設にも3年間参画しましたが、大きな反対運動の流れの中、議会、地元説明会での四面楚歌の状況の下で、個別に住民の方々の中を歩き、5回も6回も、文字通り門前払いを受け、初めて玄関先に入れて貰えた時の嬉しさ、着工了解寸前まで行って何度も挫折した後、部下と慰めあった酒のホロ苦さ。そしてまた、「酒も飲めないやつとは話ができない。俺は晩めし後だからおまえ一人で飲め」と言われ、ブランデーボトル4分の3開けさせられ、這うようにして帰った時のことなど、思い出は残ります』。今の土木屋さんの苦労はこういう苦労だという事が私にも分かりましたけど、これから土木屋さんになる方もこういう事は覚悟して頂かなきゃいけないと思います。

田辺朔郎は北海道に1千マイルの鉄道を敷くため最初は技師として行ったんですけど、後に鉄道敷設部長になります。その間には、当時の政治的な歴史の流れの中で、井上馨が「新しい事業を一切辞める」と引締め論をだして、予算を全部打ち切るというような事を言った時もあります。そういう時に朔郎さんは4日もかかって東京にすっとなで行って、大蔵大臣と談判を致しまして「今北海道鉄道を工事の

途中でやめたら今までこのためにつぎ込んだお金も努力も全部がパーになってしまう。これを続けてくれなかったら日本のために大損害だ」と粘りまして北海道の鉄道建設の予算だけは確保したということもございました。

それから、北海道は2つの島から成っていると云われるほど中央を南北方向に日高山脈が通っていて、もう真冬には人間の入れる所じゃないんですが、-20℃の中を何日も雪の上に野営をしながら日高山脈の中に分けいり、ヒグマの恐怖と戦いながらあるいは寒さの中で凍死の寸前までいくような思いをしながら、日高山脈の中にただ一個所鉄道敷設の可能なルートを発見しました。そこが十勝と石狩の間ということで狩勝峠という名前を付けました。田辺朔郎がああ峠の名前を付けたんですけれども、私はそこを見た時に男の遥かなロマンを感じました。それが北海道の鉄道建設物語を書きたいという、一つの動機になったのも事実でございます。私は列車の中やあるいは自動車の中からその風景を眺めて、田辺朔郎がこの道を通ったんだ、この風景を眺めたのだと思うたびに、背筋に何か厳しい物が走るような緊張を感じました。その時の田辺朔郎の苦労とか状況とかを思いましたら、それを男のロマンなどと表現することさえはばかれると思いました。

＜土木技術者の限らないロマン＞

朔郎さんはきっと「北海道の鉄道は私が敷いたんだ」という思いを持っていたと思います。あるいは「琵琶湖疏水は私が建設したんだ」と思っていたと思います。たまたまある一人の土木屋さんが私を車に乗せて下さいまして、ある所に行こうとした時にその土木屋さんがいきなり「この道は僕が造ったんです」とおっしゃったんです。「このケーキは私が作ったのよ」とか、「このセーターは私が作ったの」と言われたら、ああそうかと分かりますが、「この道は僕が造ったんです」と言われた時には、そういう言葉を聞いた事がなかったもんですから、瞬間には分かりませんでした。そうしたら、その次に「ワン・オブ・ゼムです」とおっしゃったんです。その時胸がキュンとなりました。道路なんて一人では造れません。でも「僕が造った」とおっしゃったところが、土木屋さんの限らないロマンだと思います。土木屋でなければ言えないロマンだと思います。

それからこの北海道の鉄道建設を書く際に、私は何人かの土木屋さんに教えを請いにまいりましたが、その時その方々が皆さんおっしゃいました。「恵まれない人達に少しでも豊かな暮らしをあげたくて土木を選んだんです」。あるいは、「恵まれない人達

のために少しでも豊かな暮らしを与えたくて鉄道建設を選んだんです」。私は「この道は僕が造った」というのと「ワン・オブ・ゼム」、それから「恵まれない人達のために土木を選んだ」という3つの言葉を土木屋さんの口から直接聞くことができただけで大勢の土木屋さんとお知り合いになれたことを幸せに思いました。こんな素晴らしい言葉をもっともっと大勢の方達に知らせたくて、私は作品の中で敢えてそのせりふを使うシーンを作りました。つまり、鉄道を敷くのも、道路を敷くのも、そして例えば、下水道を引くにしても、また信濃川のルートを変えて分水を造るのも、恵まれない人達に少しでも豊かな暮らしを与えるための土木屋さんの使命であるわけです。あの田辺朔郎が東大教授の椅子を捨てて北海道の鉄道建設の一技師となっていった気持ちの中にもその気持ちがあったと思います。朔郎さんは土木屋さんを選んだ人だから、彼の心の中に私の魅せられたこの3つの言葉があったのだと思います。昨日大河津分水の所にありますあの青山士の建てました「万象二天意ヲ覚ル者ハ幸ナリ」という碑をこの目で見て参りました。裏には「人類ノ為メ國ノ為メ」と書いてございました。土木屋さんが仕事をするのは、それを自分の使命だと思ってするのであって、それには私利私欲が一切なく、少しでも多くの人のために自分の力がお役に立つのならということで、ある時には危険を犯してでもその仕事の中に入っていったのだと思います。それが土木技術者のこころと申しますか、あるいは男子の本懐というものでございましょう。

これから土木屋さんの進まれていく道の中には、そんな甘い事だけは言ってもらえないとか、自然破壊の問題だとか、いろいろあると思いますし、あるいはもうし尽すだけの土木工事は終わっちゃったんだ、今更何もする事ないじゃないかという声も若い人の中にはあるようですけれども、「鉄道こそが北海道開発の原動力である」あるいは「土木が社会発展の原動力である」という精神は時代がどのように変わり、状況がどのように変わっても、決して土木屋さんの心として変わるものではないと思います。そういう事を信じて田辺朔郎が情熱を傾けた鉄道建設のような事業を、これからは皆様方が皆様方で、見つけて、そして新しい時代にふさわしい開拓精神で築いていくよう立ち向かっていただきたいと思います。そういうような男達にこそ女は惚れるんだと思います。有難うございました。

（拍手）