



ドイツで働いて

成瀬輝男

群盲が集って象とはどんなものかについて論じ合ったという話がある。一人は大蛇のようなものだといい、一人は柱のようなものだといい、一人は壁のようなものだといい。一人は象の鼻にさわわり、一人は脚をなでまわし、もう一人は腹をさすってきたのだそうである。ヨーロッパに長く生活してきてもその全容をつかむことはなかなかむずかしい。ヨーロッパと一口にいっても国によって十者十様であり、ある一カ国についてもその人の生活した場によって接触する面もいろいろである。私の見てきたのも群盲の類に似て、あるいはドイツの一面かもしれないが、滞在の間に聞いたこと、また感じたことどもをここに書きつつってみよう。私は1959年5月から西独ドルトムント市在のDörnen鋼橋製作所に2カ年半、ついでオーストリアのウィーン市在Waagner-Biró社に4カ月間、それぞれ橋梁設計部員として勤務した。以下ドイツだけに話をしぼり、まず職場のことから書くとしよう。

職場

御多聞にもれず、私も渡欧にあたって最大の心配は言葉の問題であった。まして私の場合は留学ではなく給料をもらって働くことになっている。なかば趣味にドイツ語をやっていたとはいっても果たしてももの用にたつてであろうか。私の心配はこの一点に集中していた。しかし計算尺と算盤を下げて初出勤したその日から、言葉に対する私の心配は霧消した。別に急にペラペラになったわけではない。日本で会話の先生と話していたときよりもっと程度が悪かったに違いないが、新しい職場にすわって一種の覚悟ができてしまったのである。周囲は青い眼ばかり、日本語の助けを求めることはできない。小児のようなドイツ語でもともかく用を足さねばならない、

カッター写真はクリスマスの夜、前列左筆者

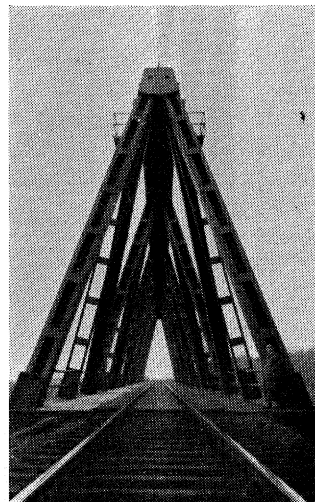
と悟った途端に気がおちついてきた。しゃべる方は相当なブローケンでも結構通じるものである。問題は聞く方である。どうしてもわからないときは紙に書いてもらった。まずそれで用は足りたわけだが、年輩の人は今でも古い亀の子文字を書くので判読できず、これには弱った。窮すれば通ずというが、働き始めた頃は気も張っており、窮したかどうか意識しないままに半年がすぎると、霧が晴れるように周囲が見えてきた。職場での純技術的な会話を適確に解するにはまず半年程度が必要だろう。ドイツ人同志交わす世間話を解するのはいつになってもむずかしい。

Dörnen社の工場は小さい。橋梁を主として製作し、月産トン数250t程度である。小さいにもかかわらずドイツでDörnen社の名が著名なのはその実験工場的な性格による。昨年惜しいことに他界された前工場主Dörnen教授の指揮のもと、この小工場からさまざまな新形式橋梁が生れた。戦前ではじめての全溶接橋や三弦トラス、戦後では最初の純箱桁橋であるPorta橋また半円型のリブをもったDörnen型鋼床版、近くはリベットの代りにポリエステル樹脂で格点を接合したトラス橋やプレキャスト床版を使った合成桁を生み出して、その名を知られている。Dörnen教授は文字通りアイデアの泉のような人であった。

私が入った当時の設計部員は部課長を除き16人で、そのうちわけは設計計算係が私を入れて3人で製図係が10人、残りは製図見習であった。橋梁のスパン割とか断面構成といった企画的な面は、仕事がわれわれのところにくる前に大体きままっているのが常であったが、上役のきめたアウトラインに対して設計係が意見を出し、改良することももちろん可能である。私もいつも自分のアイデアをうちだすことに努力し、上役もしばしばそれを採用してくれた。

ドイツの技術者について寸評すれば、一口にいって粒がそろっているといえよう。大学出の新卒は兵役の関係もあって、平均26~27才で職につくが、彼らにはいわゆるクズがなくおしなべて優秀である。このことは官・民を問わずいえる。メー

三弦トラス鉄道橋



カーで作製した設計計算書は役所に提出され、一行一行にわたって専門審査官の入念な審査をうける。疑義のある場合に設計者は呼び出されるが、いつも急所急所をついてこられた。これは私にとってまたとない勉強の機会であった。

雇傭制度についていうならば、終身雇傭制を建前とする日本に対しドイツは若干事情を異にする。技術者は平均 3~4 社を経験していよう。私の同僚の語ったところによると、若いうちに何社かで経験をつみ 30 代で一生安住する職場をみつけるのがベストだそうである。最近までドイツには Wanderschaft (遍歴) という習慣があった。職人が一人前になるために、各地の親方を訪ね、指導をうけて腕を磨くことが義務づけられていた。遍歴は乗物の類を使ってはいけぬ。脚で歩くのである。遍歴にきた者をこぼむことはできない。各地の親方の間には不文律のようなものがあって、訪ねてきた者を無条件に受け入れてやるのが仁義なのである。遍歴者は見習いとして、2 日でも 3 日でも、気が向けば 3 月、4 月でもとう留してかまわない。各地の親方のところで、自分の労働に対する勤務評定書を集めながら、町から村へ、村から都へ、遍歴は 2 年、3 年と続く。現在はこの習慣は消え失せたが、ただ大工にだけ残っている。リュックサックを肩に独特の黒服に身を固め、田舎道に行く遍歴者を私は 2 度ほど見た。現代の技術者が何回か転職して経験を集めるといっても、この Wanderschaft 的な考え方と同じである。

定年は 65 才、定年後の生活資金になる厚生年金は国で管理するものであって通算勤務年数できめられるから、何度か転職してもあとで損をすることはない。同僚たちの意見を総合すると、Dörnen 社は若いうちに経験をつむのに恰好の場所ということになっている。小企業ほど広範囲に仕事が覚えられるというのである。そのためか人の移動がはなはだしく 2 年半のうち設計部員の約半分が新顔と入れ代っていた。日本的な感覚でみると退職はきわめてドライに行なわれる。組合の規定する退職期日が年 4 回あり、その日から 6 週間前に辞表を出しさえすればよい。仕事がやりかけであろうが、そんなことは一向お構いなしである。その人間がかげがえのない場合は会社側で給与増額を呈示して引きとめ策を講じるが、なぜやめるとか、どこへいくとかというような面倒なことはいわない。従業員の去就は彼自身のプライベートな問題として理解される。それはそれでよいのであるが私はこれで一度ひどい目にあつた。やめた同僚のやりかけた仕事を完成させられたのである。建物の設計でも新築より改造の方がはるかにむずかしい。判じもののような悪筆の計算書をくりくり全計算をまとめるのは大変

なアルバイトであった。しかし、大きな視野でみると転職が自由にできるのは結局健康なあり方だと感じた。流れる水は清く、よどむ水は発酵する。また自由な流れによって技術者に対する需要と供給の関係は正当なものになってくる。技術者を過少に評価する会社がかりにあつたとすれば、そこには人間が集まらない。

同僚が退社する場合とか新顔が入ってきたときには、日本と同様一夕の宴がもよおされる。私が入社したときも例外ではなかった。ピヤホールでソーセージをつまみながら午前一時の閉店時間まで盛會に宴はつづいたのであるが、翌日になって驚いた。勘定書が私のところにまわってきたのである。あとになってきいてみると、ドイツの習慣は日本とちょうど逆になっているのである。私と他の新人との 2 人が先輩諸兄から招待されていたと思っていたら、われわれの方が先輩諸兄を招待していたのであった。新しくくる者を皆で迎え、去る者を皆で送る日本の習慣を話したところ、なかには羨しい習慣だとする人もいたが、多くは合点のいかぬ顔をしていた。個人主義の伝統のなかに育った彼らには、そういった家族的な雰囲気は理解できない。招待主の席にすわられるのは一人ということは絶対になく必ず複数である。入社・退社する者、最近結婚した者、金婚式をもった者などが 3~4 人で招待主になる。ドイツのビールは安い。収入から換算すると日本の 1/3 くらいのものであろう。だから招待主には大した負担にならない。

職場での規律は相当に厳格である。私の働いていたところでは、執務中の喫煙も禁じられていた。私語は別に御法度というわけでもないのだろうが、長談議できる雰囲気ではない。自分の設計した橋が工場を流れているのを参考までに見に行くときも、いちいち上役の諒承をえねばならなかった。自由に行けるのはトイレくらいのものである。残業は組合がたえず目を光らしてブレーキをかけている関係もあり皆無に近い。私はヨーロッパで働いた 3 年間一時間の残業もしなかった。

ドイツの組合はいわゆるオープン ショップ制であり、傘下の各企業を横方向に強いきずなで結びつけている。鋼構造メーカーはドイツ全国金属組合の傘下にあり、同じ労働条件で操業している。一つの企業で単独に労働運動を展開することはできず、ストライキは皆無に近い。労働時間は現在週 42 時間で土・日の 2 日が休日である。始業は各企業でまちまちであるが、一般に日本にくらべると早い。私のいたところは事務所 7 時半、工場 6 時の始業であった。ドイツの冬の夜は長い。工場労働者は文字通り星をいただいて出勤し、夜明けまでの 2 時間を電灯の下で働くわけである。有給休暇は 30 才未満は年 15 日、定年間近で 25 日程度を与えられ、病欠の場合は有

給休暇を使う必要はない。休暇は夏にとられることが多いが、シーズン前にみんなの希望を集めて上役が調整する。最長4週間までぶつづけに休むことがゆるさされている。私も休暇をフルに使って毎年国外へ漫遊旅行にでかけたが、社会人になっても夏休みのあるのは楽しいものである。日本の労働組合も賃上げも結構であるが、この辺でひとつ長期休暇獲得のネジを巻いてはどんなものだろうか。

給与は組合でかなりくわしい給与段階の規定をつくっているけれども、これは現状として最低標準を示しているにすぎない。昨今の求人難でどこもプレミアつきで人を集めている関係から、各社によって給与は相当にまちまちである。都会地ほどまた大企業ほど払いはよく、ルールの大企業では9万円程度の初任給で学卒技術者を集めている。ちなみにドイツの勤労所得者の平均賃金は税込み6万5000円である。

ドイツで勤務していたとき私が相当した仕事のうちわけは、見積り用概算設計20橋、詳細設計8橋であった。ドイツでは契約がきまったものに対してだけ詳細設計が行なわれる。この辺の事情については、私のいく数年前Dörnen社で同じく実務につかれていた国鉄の小寺技師の報告¹⁾を参照されたい。私はドイツで道路橋をおもに扱いたかったのであるが、実際には担当した仕事の7割までが鉄道橋であった。元来Dörnen社は工場の規模から中小スパン橋梁をおもに製作してきたのであるが、最近のPC攻勢で40m以下の道路橋はなかなかとれないのである。大ざっぱにいうとドイツの道路橋は40~50mまではまずPCの分野、その上100m近くまでが合成桁構造、100mを越してはじめて鋼床板をもった純鋼桁の分野ということになる。

私がドイツで働いて得た最大の収穫は何だったろうかと考えてみると、結局、構造物に対する考え方的一端を学び得たということになる。計算はつまるところ手段であり、ひとりで本でも広げれば覚えられるものである。固定した構造物観から脱却する方法はただひとつ、他者に接するしかない。Dörnen教授は学生のころ造船学科に籍をおいた人であり、また私を終始指導した課長Kuse氏は終戦まで軍用飛行機的设计技師であった。その経歴から合せ考えても、この人たちの構造物に対する考え方は巾広く柔軟性があり、小事にこだわらず構造物の本質を洞察する畑眼をもっていた。私はこの人たちから多くの哲示をうけた。

庶民生治

「3万円世界旅行」という本があった。私はべつに読

んだわけではない。電車の中で宣伝ビラを見ただけである。読みもせずにとやかくいうのもおかしいものであるが、3万円で世界を旅するというのは話としては面白くても、まず実際には無理であろう。人のために喜んで金を使う者はどこへいってもいない。ヨーロッパではそれがまた徹底している。喜捨などという言葉は字引きを探してもでていない。そんな国での無銭旅行はとりもなおさず乞食旅行である。どうもこの本はひとの国でベストセラーを書くほどの才があれば、3万円で世界をまわることも可能であるということをお教える本のようなのである。スーパーマンはどこへ行っても食いはぐれることはないが凡人はそうはいかない。

妙なところから話が始まったけれど、まずドイツ人の質実剛健な生活ぶりから書くことにしよう。日本人のなかにはドイツ人の質素ぶりをケチという人もいるが、彼らの集団はそれなりに調和しているのであって、これをケチときめつけるのはいささかのはずれである。生活を衣食住とわけてまず衣生活、これは明らかに日本人より粗末なものを着ている。日曜日には多少よいものを着るがこれもぜいたくというにはほど遠い。食生活については好みの違いもあり何ともいえないが、ともかく経済的に栄養のつくものを食べている。ハンバーグステーキとかソーセージとかいうものは大体屑肉をフルに活用するために考えられたようなものである。フランス人は食うために生き、ドイツ人は生きるために食う、という諺は、おおむね当たっている。ドイツ人は食道楽ということをしらない。自動車は走るためにガソリンを必要とする。彼らは働くために食事を必要とする。毎日食事の世話をしてくれた下宿の小母さんにはまことに申しわけないけれども、ドイツの食事のまずさには最後の一日まで悩まされた。行って間もないころ、私は毎日のじゃがいも攻めにあきて、米の飯を食べたいと注文を出した。米の飯とお天道様はついてまわるというが、ドイツでもイタリア米が入るのである。小母さんが早速つくってくれた米の飯はいささか変わっていた。米をミルクでおかゆのように柔らかく炊き、これに砂糖を入れてかきまわし、さらにココアのような粉をパラパラとふりかけたものである。外国の生活に馴れるにはまず食生活から克服しなくてはならない。最後に住生活については堅実ということはいえても質素ということはいえない。特に戦後に建設された庶民用住宅群の設備は非常に良好である。私もこんな住宅群の中の一家庭に部屋を借りていたのであるが、その家は2階建て5間のほかに風呂場・台所・熱水暖房つきで家賃は約1万円であった。前記の平均収入からいってまた質から見て、住の費用は大変安いといえよう。安いだけでなくまた量的にもうるおっている。

テレビの報ずるところによると、あと2年で住に関する限り需要と供給はバランスするそうである。戦争による徹底的な破壊にもかかわらず、また東独からのばく大な流入人口にもかかわらず、住の問題をここまで改善できたのは、むだのない合理的な国民性のおかげであり尊敬に値するといわねばなるまい。

ドイツではレジャーブームというものは考えられない。細かいむだ使いに対して財布のヒモをぐっとしめている。街の享楽機関も極端に少ない。レジャーといえゆるのは休暇旅行と最近の自家用車ブームであろう。自分の車を持っているのは1960年現在100人中8人である。この数はますますふえており、大都会には最近交通難のきざしがみえる。ある週刊誌のグラビアページに、東京のすさまじい交通地獄の空中写真がでていた。大きな文字で見出しがあり *Heute in Tokio, morgen bei uns!* (今日は東京、明日はわれわれの問題!)。まずいところで筆を示したものである。西ドイツの自家用車数が多いからといって、その数から直接ドイツ人の豊かさをおしはかることはできない。最近猫も杓子も車もちたがるのは一つの流行であり、特に庶民階級は相当無理して車を買っている。フォルクスワーゲンの値段は勤労者の平均賃金の7カ月分であり、これを維持するために最低月1万円を要する。車を買うために衣食を切りつめたり、主婦が子供を託児所にあずけて働きにでたりするケースが非常に多くなってきており、テレビでもこれを問題視してとりあげている。

ドイツ人は家柄を重んじ、また肩書を非常に重要視する。手紙を書くときの宛名には、先方のあるだけの肩書を並べなければならない。例えば Dörnen 氏に手紙を出すときは名前より肩書の方がはるかに長く、Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h.A. Dörnen となる。肩書の重要さと関連して、ドイツ人はまたものを階級づけるのが好きな国民である。はじめてドイツで映画をみようとする人はとまどうであろう。およそ十種類の席がある。ウィークデーは値段の高い中央部の席はガラガラであり、客は前方と後方の安いところに集まっている。きたない話であるが Dörnen 社のトイレはあまり上等ではない。はっきりいって不潔である。水洗便所であるが戦争以来配管がこわれていて水がでない。たまったものは夕方小使がきてホースでぎゅっと流すのである。日本人の見学者が来るたびにこのトイレで私は恥ずかしい思いをした。ところがこのトイレにも階級がある。棟割り式になった右から数えて4番目までが職員用、あとは工場労務者用である。職員用の方が心持ちましであるが、工場労務者はそこを使ってはならない。大体入ろうと思っても入れな

い。常時鍵がしまっており、鍵は事務所の壁にぶらさがっているのである。むかし日本にも高等官用便所、判任官用便所というものがあったそうだが、それに似ている。

ドイツの学士は一種の貴族である。明治時代の日本の学士様のように、学校をでたときから社会のリーダーとしての意識が徹底している。うけいれる社会側もそれを容認しており、前記のように学士の初任給は一般ベースよりずっと高い。大学へ進むには小学校なかばからそこへつながるコースに入らなくてはならない。義務教育で終るグループと幹部教育をうけるグループとは10才すぎに大別されるわけである。貧しいが才能のある子弟にどの程度道が開かれているか知らないが、労働者の子弟で大学をおえる者が全学士の5%にすぎないという事実は、教育の機会均等が必ずしも行なわれていないことを証明していよう。

ドイツ人は一般に外来者に対して親切である。われわれ外国人に対しても、身構えたり一歩間をおいたりということをしなない。人間の理解とか共感とかいったものはたしかに国境を超越している。言葉をも超越しているかもしれない。私が長い異国生活の間、神経衰弱にもならず精神的に健康な生活ができたのは、私の周囲に見出すことができた良き人々との交歓に負うところが大きい。しかし反面皮肉な見方をするならば、私が日常経験した親切がすべてほんものの親切であったかどうかははなはだ疑問である。彼らのヨーロッパ中華思想は根強い。大体優越感とか劣等感とかいうものは単独には存在しえない。いつも組合わせとしてのみ存在しうる。日本人の対外劣等感が消えるまで、また日本から舶来という言葉がなくなるまで、かれらの中華思想や日本品に対する不信感は続くであろう。優越感に裏づけされた親切は一種の娯楽のようなものである。優越が破れるとき、この親切もまた掌を返すようにして終りとなる。外国人として長期滞在する場合この両面をつかんでおく必要がある。この辺を知った上で大きな気持ちで暮せば異国での生活もそう苦にならない。

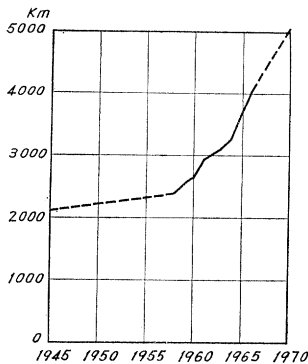
ドイツ人とビールとの関係、これはぜひふれねばならない。ビールのないドイツは車輪のない自動車のようなのである。私はあるとき友達とかけをした。ドルトムントのある街角に立ってピヤホールが何軒見えるかである。私は六軒とかけ彼は八軒とかけた。実際には何と十二軒あった。ピヤホールの角を曲ってというのは、ドイツでは道案内にならない。よくあることだが、ピヤホールで飲んでいるとどこからともなく一杯のビールが寄進されてくる。みまわすとカウンターの間で一人の男がグラスをもち上げてウインクしている。私もぐっと干しそ

こで一杯返したいところだが、これはやめた方がよい。好意をつっ返されたと解して彼らは気にするからである。やがて話が始まり日本人ということがわかると周囲の人間も集まってくる。私の前にまた新しいグラスがすっと出てくる。こうなると私の方からもジンの小盃をひとまわり返礼しなくてはならなくなってくる。ドイツ人はまた飲むことの好きな国民である。

アウトバーン

虎は死んで皮を残すというが、ヒトラーは死んでアウトバーンをのこした。かって独車の戦車が轟々とひびきをあげて通ったアウトバーンは、いま新生ドイツ発展の大動脈になっている。終戦後の西独アウトバーンの伸びぐあいは図のごとくである²⁾。一見して 1960 年前後から建設のピッチが急速に上っている。戦争で被害をうけた道路や住宅の復興・整備が一段落し、新設道路に主力が切りかえられたことが推定できる。

西独のアウトバーンの伸び状況



アウトバーンは文字通り自動車専用道路であって、エンジンつき車両以外は走れない。エンジンつきでも最大走行能力 40 km/h に達しない車はだめで、したがってトラクターの類はアウトバーンを利用できない。一般乗用車に対しては速度制限というものはない。だから走りただけのスピードで突走って一向にかまわないわけであるが、当然限度があって 150 km/h 以上のスピードで走るとはやはり危険である。私は一度上役のベンツに同乗し 160 km/h のスピードを経験したが、曲芸走行に近く危険の上ないものであった。アウトバーンの平地での設計速度は 160 km/h であり、交通量から合わせ考えても安全なスピードは 120 km/h というところだろう。西独の乗用車の 1/3 を占めるフォルクスワーゲンの最高速度も 120 km/h 程度である。

跨道橋の上からアウトバーンを見下していると面白い。車は一様に走って来そうなものだが、一般にダメになってくる。4~5台の車がざざと素飛んでいったかと思うとしばらく静かになり、ややあってまた次の群が通り過ぎていく。追い越し際の摩擦抵抗、前車に引き離されまいとする運転者の心理、車の群には流体の粘着力のようなものがあるかも知れない。

アウトバーンの事故は大事故が多い。スピードがでて

いるので事故はすぐ重傷か死亡に通じる。衝突して車をこわしたくらいですめば、むしろ幸運を感謝しなければならない。ドイツの交通事故の処理は大変手際よく行なわれる。自動車をもつ者はすべて事故賠償保険に加入しなければならない。いまかりに私が誰かの車と衝突したとしよう。交通巡査がきて現場をしらべ双方のいいぶんをきく。そしてどちらに事故の責任があったか裁定を下すわけである。私に責任ありと裁定が下れば、私の加入している保険屋が相手の車の修理代を全額支払う。私の車の損傷は自費で直さなくてはならない。巡査の裁定に不服なら裁判所に提訴することもできるが、普通の場合まずそんなことはないから、巡査の裁定と同時に私と相手との関係は切れてしまう。あとは双方の加入している保険屋同志の事務的な処理になるわけである。フォルクスワーゲン級の中型車の場合、保険料は年 2 万円余である。この保険はまた国際的に有機的に結合しており、ドイツ国外でおこした事故に対しても有効である。私はヨーロッパ各地を約 5 万キロ走り、その間に 3 回保険屋のお世話になった。

余談になるが、最近できたアウトバーンの一部に面白い線区がある。南独はフライブルクの近く、新設路線としては珍しい長い直線区間があり、この部分には中央分離帯がない。往復車線とも一面ベタにコンクリートが打たれている。一朝非常の際、NATO の車用機の離着陸に利用されるそうである。

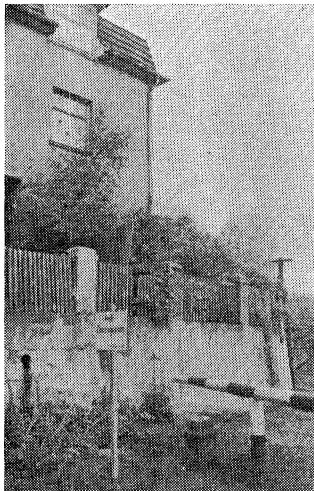
東 と 西

私はあるとき、ミュンヘンの旅宿で一人の男に話しかけられた。意外なことに彼は日本語を話した。それも大変流ちょうな日本語である。私のドイツ語よりずっとまい。きいてみると彼はアメリカ人で、東京のさる英字新聞社に 10 年近く勤務しているという。年の頃は三十くらいであろうか。目下所用あってドイツにきているそうである。アメリカ人はドイツ人以上にざっくばらんである。ドイツ娘をどう思うかというので、日本にくらべると大分中性的だと答えると、彼は笑って、アメリカ娘は中性を通り越して男性的だという。アメリカ娘が男性的だからかどうか知らないが、彼の夢は日本女性と結婚することがある。彼は日本で暮すうちに日本の魅力にとりつかれ、日本の生活にとけこむことに努めた。日本の家庭に部屋を借りて住み、日本語を習い、銭湯にも行ったという。洋式ホテルに住み、ガイドを連れて、スーベニール ニッポンを見て歩くほかの外人と違って、彼は現実の日本の内側を相当によく知っている。私は彼の日本観を興味をもってきいた。彼のいうところによると、日本の社会にとけ込むために一番必要でまた一番むずかし

いのは、キメの細かい人間関係を理解することだという。たしかに日本人が西欧社会を理解する以上に、西欧人が日本の社会を理解することはむずかしいに違いない。西洋の生活はより理論的であり、東洋の生活はより感覚的である。理論的なものは理づめで合点がいくが、感覚的なものは考えたところでちががあかない。

私も久しぶりに帰国して感じたことだが、彼のいうように日本の人情はキメが細かく、日本の社会は人間のハダのあたたかきを感じさせる。だがその反面、密着した人間関係からくるわずらわしさといったものが、いつもついてまわっている。こういったわずらわしさはドイツの生活では感じられなかった。それは何も私が外国人であるために、傍観者としてとどまっていたからではない。一般に私的な面と社会的な面との間に、はっきりした区別があるためである。仕事がひけてから僚友と一杯やりに行くということは、特別のきっかけでもない限りまれである。たまたま夜どこかで顔が合ったとしても、そこに職場の雰囲気ももち込まれることはない。会社の取引引きのある客を夜の街で接待するというのも、とても考えられない。客は自分の車でやってきて、自分の車で勝手に帰っていく。

東西境界線で2分された住宅



一般にドイツでは、常識という概念が希薄である。人をはかるのに常識家であるとか人間ができているとかいうことは、必ずしも第一条件ではない。最も重要なのは、その人にどの程度専門的な能力があるかである。肩書偏重のきらいもあるが、ともかく技術で立命できる場が保障されている。

ひるがえって日本の場合、大分事情を異にする。技術者が自己の能力を十分に発揮したい場合、まず自分の周囲の地ならしから始めなくてはならない。それは人間関係の処理または内外の力関係のせり合いであり、日本の技術者はその間のあつれきにエネルギーの大半を消耗している。年をとるにつれてこの傾向は増大する。技術者として専門的な能力を磨くことは第二義的な問題とな

り、さまざまな社会関係の処理が本職になってくる。専門的な造詣は深いが世知にうといという人間は、社会で第二線に立たねばならない。技術者が技術だけに没頭することができないということは科学振興費の乏しいことと相まって、新しい技術の芽生えをおさえている。なかなか芽生えないのを待ってはられないということ、外国の技術が導入される。これはさし当って手取り早いし、基礎研究に金を注ぎ込むより安くつく。借りものであれ何であれ、導入した派手な技術をふりかざして勝負すれば、国内の主導権争いに絶好の武器となる。

自衛隊で使っている最新のジェット戦闘機は一台4億円するそうである。これが高いか安いかに判断するにはいろいろの尺度があろう。しかし技術者としてみる場合、こんな高いものはない。日本で組立てるにせよ、技術的な面では素通りである。生きて残るものは何一つない。でき上ったあとは型の古くなるのを待つばかりである。これが純日本産のものならば、多少性能は悪いかもされないが、一台10億円で高くはない。七転八起きしてつくり上げた技術は生きて残る。技術導入も、本質的にはジェット機の買入れと同じではなからうか。技術導入も必要にせまられてするのだろうし、善用すればあるいは日本技術振興の刺激にもなるが、結局借りものは借りものである。押し花に根のつくものではない。一つのアイデアにも一つの工法にも、それが生れるに至る歴史があり必然性がある。末端的なものは真似できても、それを生んだ全体的な構成を真似できるものではない。

先進国は暗中模索しながらみずからの進む道を求めている。ある間隔をおいてみる場合、たしかに先進国のたどった道は必然であろう。しかしながら、現に道を求めて歩んでいるものにびったり追隨していくのは、労多くしてうところが少ない。技術は元来 zweckmäßig (合目的) なものであればよいはずである。その構造物が必要な荷重に耐え、外観的に良く、目的にかなったものであれば、何もドイツ的であり、アメリカ的である必要はない。日本技術の振興を阻止するさまざまな悪条件はあるが、それを克服して日本の土地に合った自家製の技術を育てるところに、ほんとうの技術の進歩があるのではなからうか。ドイツ的な技術を身につけるべくドイツへでかけた自分が、こういったことを書くのは何か逆説的であるとはいえ、目下筆者の痛感するところである。

参考文献

- 1) 小寺重郎：委託設計のあり方について、土木学会誌 44-8 昭 34.8
- 2) 成瀬輝男：ドイツ便り、道路、昭 36.9

(原稿受付：1962. 7.17)