

国際社会と日本の土木技術者

三 野 定*

高坂正堯氏はその論説（文芸春秋 12 月号）の中で、つぎのような趣旨のことを述べている。

「日本の国力は今や非常に巨大なものとなったと外国では評価されているにもかかわらず、日本人自身は自己の業績を過小評価している。これまで、日本は遅れているのだから、なんとかして追い付かなくてはならないという悲壮感は、日本人を駆り立て、勤勉にしてきたが、同時に、積極的にイニシアチブをとることや能力を自制して発揮することを困難にする。また、外国に追い付くという考え方は、外国に解答を求めさせることになり知的に怠情にさせたり、日本に適していないことをやらせたりする」

そして、さらに自覚がなくて強大な力を持っていると、他の国々を脅かすこともあって、国際関係においては危険だと指摘している。

このような観察は、日本の土木技術の分野についてもいえるのではないかと反省してみる必要がある。たとえば、日本国内の建設事業計画の技術的評価でも、日本人のは信用しないが、外国人がいえば同じことでも信用するというようなことはないか？ 商業上の競争も原因してはいるが、新工法で、相互に少しは異なっているが大同小異のものを各会社が競って取り入れ、多くのむだを生んでいることはないだろうか？ こう自問してみると、われわれの周辺にも反省すべき事例が少なくないことに気付く。

この際、われわれも日本の土木技術の業績を再評価し、技術水準を認識した上で、国際社会においていかに振舞うべきか、あるいは、何をなすべきかを考えてみる必要があると思う。

「もう日本の技術者に教えることはありません。しかし、異なる立場にある技術者が違った角度から見ることが必要です。私たちは、そういう意味で公団にサービスできると思います」

ワシントンのホテルで会ったドルシュ・ジュニアは、日本道路公団とのコンサルタント業務契約について、私にこう語った。1965 年 5 月、東名高速道路に対する第 6 次世銀借款の最終的な交渉に行った際のことである。そして、このときの借款契約においては、それまでの借款契約の中にあつたところの、世銀の承認するコンサルタントの雇用を強制する条項も改められたのであつた。日本の道路技術が、世界銀行という国際機関によって、その実力を認められたものである。

ドルシュ・ジュニアは、その後当時の公団の副総裁 佐藤寛政氏宛の書簡の中で、「日本のドルシュ学級は、みんな卒業しました」と書いてきている。また、公団の雇用するもう一人の外人コンサルタント、ゾンデレガー氏も、コンサルティングのテーマについて相談した際「公団の技術者は十分な能力を持ったので、もう格別の問題は無い。ただ、工費はもっと安くできるのではないかと思うので、その方面でお役に立ちたい」と私に語った。いずれも 1965 年のことであつて、日本の道路技術の水準が国際的なレベルに達していることを外国人が認めたものである。

わが国の陸上交通の歴史が、欧米諸国とはかなり異なつたものであつたため、日本の自動車交通が本格化し始めたのは、ここ 10 年間くらいのことには過ぎないし、したがって道路技術のレベルもそれまでは低かつたことを認めざるを得ない。道路整備事業の増大にとともに、必要にせまられて調査・研究、あるいは試験もさかんに行なわれるようになり、ようやく今日の技術水準に達するに至つたものである。

1966 年 9 月に、ロンドンで開催された国際道路連盟 (IRF) の世界会議には、わが国の道路関係者が多数参加したが、業界から参加した二、三の方の帰朝談を聞いて非常にたのしく思つたものである。「あんまり感心するようなものはありませんな」という欧州の道路技術評であつたからである。自他ともに実力を認めているようであつた。

* 正会員 建設省近畿地方建設局長

昭和 42 年を迎えて、日本の道路関係者は少しばかり緊張感に包まれている。きたる 11 月に国際道路会議協会 (PIARC) の第 13 回国際道路会議の東京開催を引受けているからである。道路関係の国際会議としては、昭和 39 年に IRF のアジア太平洋地域会議を東京で開催しているから全然関係がないというわけではないが、緊張するには理由がある。IRF の地域会議には地域外からの参加者もかなりあったが、何とんでも地域会議に過ぎなかった。今度は本当の世界会議、しかもアジアでは初めての開催となる。PIARC は日本政府が戦前からメンバーとなっていた組織であって、もうかなり前から一度は日本に招請しなければならないと関係者の間でいわれ、そしてその趣旨の発言も行なわれておりながら、いろいろな理由で今までは具体的な招請措置がとられなかった経緯があり、歴代の関係者にとって精神的負債となっていたものを、今度やっと思返せる、そういう会議だからである。わが国は、道路技術についてかなり多くのことをこの会議から学んできたし、また日本の道路技術界向上の目標ともしてきたものであった。ここ 10 年間における道路事業の飛躍的発展と、それにとまらぬ技術のめざましい進歩とによって、ようやく日本の道路界は、この会議招請に自信を持ち、また世界各国も日本開催の価値を認めたものであって、いうなれば日本の道路技術の国際的な成人式を迎えるようなものである。

道路技術の分野を例にあげたが、土木技術の他の分野においても、このような成人式はすでに続々と行なわれてきており、道路の分野はむしろ成人がかなり遅れた方なのである。たとえば、エカフェの水資源開発・洪水調節技術会議は早くから行なわれているし、大ダム、かんがい排水、水質汚濁あるいは土質工学、さらにごく最近では住宅・都市および地域計画等、私が覚えているだけでもかなりの数にのぼっている。日本の土木技術が、十分に成人していることを、われわれは自覚すべきである。

成人の自覚は、排他的にならせるものではない。日本の技術は、もうなんでもやれるのだから、外人技術者は不用だ、という態度は成人の態度ではない。このような排他的な態度は、むしろ劣等感の所産である場合が多い。ナショナリズムの強い新興諸国に例を求めるまでもなく、われわれの中にその例を見出すことができる。たとえば、上椎葉や佐久間ダム建設の際に、われわれは排他的ではなかったか。そして結果的には外人技術者からかなりのものを獲得しなかったか。名神高速道路建設において、アメリカ、西ドイツのコンサルタントの雇用問題について、全然抵抗をしなかったか。そして結局は雇用によって彼らから非常に多くのものを学んだのではな

かったろうか。ひるがえって、今日では、ドルシュ氏の雇用は第三者的立場からの技術的意見を聞く意味で、積極的に続けた方がよいと考えているし、また長大吊橋の技術的な問題について、イギリスやアメリカの技術者の意見を聞いてみようともする。日本の土木事業の問題は、われわれが最終的には責任を負わねばならないという自覚と自信があるから、それぞれの分野の専門家や権威者の意見を仰ぐことをちゅうちょしないし、むしろ歓迎する態度になるのである。その意味で、本当に技術には国境がない、という立場に立てる。これが技術的な成人の自覚である。

すでに、東南アジアを主として、日本の建設業あるいはコンサルタントの進出の実績がかなりの数に上っている。開発途上の新興国への日本の土木技術の援助要請は、これからも多いと思わねばならない。この場合、相手を尊重し、協調してゆくことが特に肝要である。

建設産業というものは、他の産業と違って、非常に現地の条件に左右されやすい。気象条件はもちろんのこと、材料しかり、労働力しかり……。そして、労働力依存の度合いが強いこの産業は、そのために、風俗、習慣、あるいは宗教等に影響される度合いが大きい。また、土木事業は主として公共事業を扱かうので、政治的な背景と無縁ではあり得ないし、ときとして政策という大なたを受けることもある。公共事業について外国業者や技術者の参加を制限している国もある。したがって最終的には現地の業者が成長するようになるべきものとする。

「建設産業は現地条件に左右される度合いが大きいのですから、お国の建設業者が一番うまくやれるはずですよ。そういう日がくるまで、そして、お国の建設業者が早く成長するように、お手伝いできれば幸いです」と、私はフィリピンの公共事業局長に話したことを覚えている。マニラに赴任して 3 日目のことであった。今でも、この考えは変わらない。建設業の海外進出にも限界がある。

この限界を越えて、なお進出を可能にするためには、新しい技術や通常これと密接な関係を持っていることの多い新しい建設機械を持っていることが必要であり、したがって、たゆまざる研究を要する。資金供与が海外進出の有力な条件となることは事実であるが、その場合でも技術的な条件が第一義であることに変わりはない。しかし、いずれの場合においても、現地の人々との協調は、この産業が特に現地条件に左右されやすいことからして、絶対に必要なのである。特に、新興国においては、一般にナショナリズムの意識が強い。また、技術者にはそれぞれプライドがある。相手国の技術者の立場を尊重する態度は、海外活動には欠くことができない。

建設技術は、人間生活の向上に直結する永久的な公共施設を作るものであるから、国際的な協力を最もふさわしい手段であると考えられる。それは、有償であると無償であるを問わない。広く人間生活の向上という眼からすれば、相手国を選ばぬのであるが、現実には国際政治上の制約もある。日本の技術協力は、やはり極東、東南アジア地域に集中すべきものとする。地理的親近性は理屈ぬきにそれを肯定するし、また、一朝有事の際はそれがどんな事件であろうとも、頼りになるもの、それは近くの国であるからである。商業的にいかに利益があろうとも、遠くの国は頼りにはならないと思う。少なくとも、日本政府の公的な技術協力は、すべからず、極東、東南アジア諸国に集中されるべきである。

科学の発展が加速度的になるにつれて、技術の分野も影響を受けてめまぐるしく変化しつつある。このような情勢からして、不要な研究の重複、あるいは高価な失敗のくり返しを避けるため、試験・研究の国際的共同や成果の国際的交換の迅速化が次第にその必要性を増しつつある。今日では、わが国から国際会議に参加する人も大変多くなった。大部分の人がそういう機会に外国をみようという意図の人のようだ。それも大変よいことだとは思いますが、技術の国際的交流に最も有効な技術者や研究者には、もっと継続的に参加の機会を与えることが望まれる外から学ぶだけでなく、進んで貢献する義務もあるからだ。

この時代に、道路技術界に国際的対立があると不思議だろう。国際道路会議 (PIARC) に、アメリカ政府は参加していない。かつてはメンバーであったが、PIARC 執行部がフランスの独占であることを不満として脱退したという経緯があるようであり、今日アメリカは IRF と緊密にタイアップして独自の歩みをとっている。PIARC 加盟国は欧州が主体で、アジア地域にはインド・日本以外にはほとんどない。東京会議でのわれわれの一番の心配は遠い欧州から、果たして多勢の人がきてくれるかどうかという点である。その意味では、近いアメリカの参加が切に望まれるのである。世界第一の道路事業国アメリカを除外して、道路技術を論ずることに若干の疑問がある。そこで、アメリカの参加をしきりに勧誘しているのである。科学技術に国境があってはならないと思うし、道路技術を通じて人類の進歩向上に貢献しようとする道路技術者の念願は一つだと思ふ。道路技術界におけるジョンソンとドゴールの和解に努力することは、世界第三の道路事業国となった日本にふさわしい仕事であり、また義務でもあろうと思う。

コミュニケーションの発達には、技術者の世界をも小さくしてしまった。今日では、欧米その他の国々において活躍している日本人技術者が少なくない。これらの人々の活躍や業績は、実は日本の技術界とは関係がなく、その人々自身を飾るものでしかない。

1964年、ワシントンでお世話になった Y 氏は、アメリカ合衆国の官庁で水理関係の研究に従事して、その方面で活躍されている方であるが、「私どもは、考えようによっては、非常に selfish なのかも知れません。特に地位や名声を欲しがりさえしなければ、アメリカ人の同僚も大変仲よくしてくれて、気持よく仕事ができますし、給料も十分に暮せるだけのものをくれます。学会などでも、きわめて自由に討論できて、いやなことはありません。自分個人のことで考えているようです」という意味のことを私に語っておられた。

たしかに、日本の技術界とは関係がないかも知れない。しかし、技術は広く人類の向上に貢献すべきものであって、究極的には国境を持たない。Y 氏がアメリカで活躍されることは、われわれとしても大いによろこぶべきだと思ふ。野口英世博士の業績は、日本の医学界とはならぬ直接の関係がなかったかも知れないが、人類への貢献は医学界どころでなく、日本の国民の誇りではないか。野口博士に比するのには、あるいは当を失するかも知れないが、気持は同じこと。これが、成人となった日本の技術者の態度ではないかと思う。

日本の土木界、そういう意識がなくなったときこそ、本当に日本の土木界が国際社会で一人前になったときであるかも知れない。

最後に、言葉の問題にふれなければならない。外国語に堪能であるというようなことは、たしかに技術者にとっては第一義的な要件ではないかも知れないが、国際社会において何かをなそうとするならば、外国語の能力は必須の要件となる。日本語熱がいろんな国でおこっているというニュースもたまには聞かすが、残念ながら、日本語の国際的地位をそれほど高いと考えることは適当ではないようだ。日本の土木技術の水準が高くなったとはいっても、日本語が東南アジアから日本への留学や研修を阻害する一因にさえなっていることも聞いている。もし積極的に国際社会において貢献しようとするならば、ただ自分の考えを相手に伝えるだけでなく、さらに相手をして傾聴させるだけの国際語の能力が必要だ。われわれは技術という国際共通語をたしかに持っている。しかし、技術者であるより前に、みんな人間であり、人間の交歓には何と云っても言葉の障壁を取り払うことが必要なのである。