

⑦ イギリス
馬場 洋二*

外国の土木技術者のある一面を主観的にとらえるのは容易だが、客観的な事実のご報告となると骨がおれる。英国社会での経験もきわめて浅い筆者は、イギリスの田舎町にある土木系の一研究機関に働く土木技術者群の行動をとおしてみた彼らの姿を描写できるのが、せいぜいである。短文でもあり、感触を正当にお伝えできれば幸いである。

1. 悠揚せまらぬこの地の毎日

1日の労働時間および1週間の生活のサイクルは規則的に際立ち、1か月のそれはまずない。朝は flexible working hours の制度がとられているが、夕刻5時には帰宅したい職員の出勤時刻（研究所内でも職種により異なる）は従前と変わらない。時差出勤とは無縁の田舎で、しかも皆近くに住居を持ち、自転車、徒歩あるいは合乗りの自動車通勤できる。午前午後それぞれ1回の30分間のお茶は、“その間仕事を続けるより重要な日常行事”で、全員があらゆる種類の会話に費す。茶の時間に遅れた人は、正味30分間の休息を当然のように取る。昼食は1時間、約半数は自宅へ戻り半数は所内食堂で済ます。済ますというのは語感からすると正確ではなく、sweet を食べ tea を飲んで議論していれば、1時間は短いくらいだ。夕方5時には正門に帰宅を急ぐ車の列ができる。7時まで残業する人はいない。1日の労働はこのように、途中3回の中断に区切られた4回の時間帯に行われる。金曜日の夕方4時半から始まる週末は大きな楽しみだ。家庭で費す時間は、わが国に比べはるかに多い。

2. A氏の生活

1週間の仕事の内容は、週はじめに各 section ごとに確認される。リーダー（マネジャー）の仕事は、ここでもやはり、明日の各労働者の業務を確保することである。したがって、リーダーは、予算の組立てに相当時間をか

わるし、研究の独立性、他との協調、仕事の進め方、予算実行などがっちり握っている。雑用が多くなるようであるが、わが国の積み上げ方式とは、だいぶ事情が異なる。

A氏はこうした section 内の筆頭の土木技術者、大学を出て10年、妻子と古いが自宅を持つ中産階級（同僚の定義による）に属する。週に一度は昼休みに室員を Pub に連れてゆくなど大変に面倒みがい。A氏は筆者の質問に答えて「リーダーから課せられた業務を遂行するのが自分のここでの仕事、来年この section にいるかどうかは、リーダーが自分に課す仕事があるかどうかによる」。これが彼の交わした雇用契約なのであろう。業務遂行上不要となれば、この section はリーダーの発議で解体し、必要な他の section が組織される。リーダーとなる資格を持つ人が多数おり、その業務上必要な人だけがグループをつくる。所長、副所長、およびいくつかの固定組織を除いて、看板の研究部内に、何々部、何々課、何々室といった固定名称はいっさい付けていない。非常に流動的で機能的、かつ硬直化防止によい組織ではある。もちろんA氏は、研究所の支援で将来<資格>をとる機会が与えられるであろう。

3. あいまいさを残せる社会

土木技術者はもとより社会の構成員であるから、その考えや生活態度は、社会通念に左右され、また、その作品をとおして社会の役割を担う。道路の信号の話であるが、車がいなくなったら（いても！）、赤信号でも堂々と人びとは渡ってしまう。お年寄りでも赤の中を転げそうになって渡る人がある。筆者は人口11万人のある市の中心部に下宿を求め車で通勤した。通勤先まで市の中心部を通り抜ける2つの経路を見つけたが、ともに距離16マイル（26km）で所要時間30分、その間信号はいずれも2か所しかない。2マイル遠回りの道を選べば1つも無い。交差点はほとんど round about 方式で処理されている。赤信号でも渡ってしまう国民性を見抜いて技術者はこうした道路網を計画したのだろうか？一方、しんぼう強く青信号を待つのは一部外国人である。日本人もこの中に入る。せつかちと言われるのが嫌いなのか歩行者の義務遵守違反と問われたくないのか、単純にはねられたくないのか？信号機能を分析し、好都合ならば新たに機能を付与し、さらに確固とした法律的裏付けを与える、どうもわが国は徹底ということが好きらしい。一方、イギリスではあいまいさを残すのが得意らしい。11万人の人口のこの市に、立派な外環状道路（構造や交通容量はわが国の郊外高速道路並み）が存在できるのもまた新鮮な驚きである。

* 正会員 工修 建設省土木研究所赤羽支所河川研究室 主任研究員

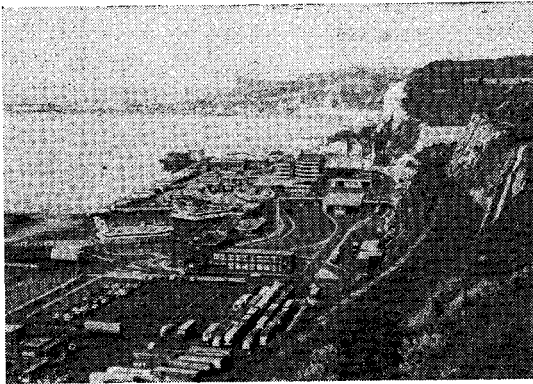
4. 風土が技術を支える

河川は、春、夏、秋に訪れると、周辺の住居、自然と調和してこよなく美しい。人工の堤防、護岸などはきわめてまれである。しかし、冬にはわずか 10 mm の日雨量で、河川はたちまち堤外・堤内をあふれる。上流部では水門操作などにもよって可能なだけあふれさせ、決して河道に押し込もうとしない。これが彼らの考え方である。わが国の高水堤防による河川改修方式に対して、上の考えに立つ一部批判があるが、気候や土地条件の大幅な違いを考慮しても耳を傾ける余地がありそうである。

緑の芝生と道路の高い舗装率もまたイギリス人の誇りだ。芝生とも見まごう遠い野山の緑はやせた土地の牧草だとしても、都市内の緑地はお金をかけて維持している見事な芝生である。人、車の往来する場所は必ず舗装されている。芝生、舗装は生活に必要なのである。なぜなら人口密度の高いイングランド地方は一面粘土質の表土でおおわれ、雨後放置すれば、ちょっと形容に苦しむすごい泥沼となる。車の通行は物理的に不可能だ。したがって、芝や道路の舗装は自国の気候風土、国民の難渋を知悉した技術者の当然の知恵であったろうと考えることができる。

5. 狭いヨーロッパの利点

ここでは、飛行機で1時間も飛ばば、ヨーロッパ内の



(大陸への連絡船待ちのプレートトレーラー、乗用車、ホバークラフト、税関などが見える。ドーバーの象徴で高さ 100 m の white cliff の上から撮影した。)

ドーバーの港

先進諸国に到達し、海路でも2時間ほどで大陸へ渡ることができる。外国文化・技術などの容易な交流は、周辺を閉ざされたわが国の場合に比べて著しい利点であり、見逃すわけにはゆかない。それぞれの国の伝統は重んじながらも、今日の技術は明日には外国へ伝達され、試されさらに工夫改良が加えられる。研究会も常に国際シンポジウム的となり、互いの情報はわが国の国内なみに知れ渡る。不幸にして中断となったが、ドーバー海底トンネル掘削にみる英仏の共同事業などはうらやましい。しかし一般庶民については「道路に適当な曲線を入れたのはイギリスが初めてで、ドイツやフランスの直線道路よりずっと走りやすいだろう」とか「イギリスでは路盤処理に力を入れるから道路が長持ちするが、ドイツ、フランスではそうでないだろう」とか、国際間の競争心に根ざすお国自慢に相づちを迫ることになる。

6. 収入は少ないが豊かな生活は保証されている社会

さてここでサラリーに触れてみることにする。イギリスでは収入の公表は当然のことで、要職にある人の年俸(その仕事に対する)は年鑑などに出ている。研究所内でも、職場別(職種別)組合が政府当局と交渉した翌日には、個人別ではないが職階別の給料が掲示される。給料は決して高くない。概略の数字でいうと、トップで年7000ポンド、新卒1500、夜学生の職員で1200、中堅で4000ポンド(いずれも昭和50年、税込み)だろうか。ちなみに、一流大臣は1万3000ポンド、5500ポンドの次官もいるそうである。ポンドの価値は周知のように、昭和42年まで約1008円であったものが、最近では530円程度に半減しているから、国際的にはあまり良い収入とはいえない。保険医(筆者の記憶によれば7000ポンド弱)は収入のよい外国へ移住したがっているという社会問題は、イギリスの土木技術者にとっても身近なものであろう。しかし、そうした収入にもかかわらずイギリス人は貧乏な気がしないという。事実いわゆる pensioner でも派手さはないが日本人より良い生活をしている。国家的観点から見れば、これは海外進出・産業革命以来のストック(社会福祉制度の充実など)が巨額であることを意味する。持家を求める傾向は日本人ほどではなく、老後のための貯蓄もとくに必要としなければ、まだ良い生活ができるのも当然のことではある。

61 巻 6 号 (51 年 5 月号) 正誤表

修正箇所	誤	正
前付(9)右下より2 p. 96 左上・ニュース題目	喪主: 高西敬義 新神戸トンネル開通	喪主: 高西正義 新神戸トンネル開通