

土木史研究入門

—1994.10.7 土木史研究委員会幹事会での勉強会より—

長岡造形大学助教授 越 沢 明

1.はじめに

土木史研究入門というテーマで次の3つの事項についてお話をしたいと思います。

1つ目は土木史研究の魅力ということです。土木史研究の中でも河川、鉄道とか、それぞれ研究のスタイルとか違いますから、ここでは都市計画からの立場から話をします。

もう1つは、それと関連して強調したいのは、土木を歴史的文化遺産として捉らえるということ。遺産を英語でいいますとヘリテージといいいます。いま盛んに世界遺産ということで姫路城を指定するとか、原爆ドームとか、白神山地のブナ林が話題になっています。そういう考え方が日本の中ではまだ定着していませんでしたが、ようやくそういう芽生えがあると思いますが、それと現在の土木建設事業、硬い言い方ですと社会資本整備ということになります。北九州で社会資本整備の博物館の構想があるようですが、とにかく今問われていますのは、そもそも一体何のために社会資本整備があるのか、存在意義（レーゾンデートル）とかそこらへんを含めて、やってる当事者にとっても世間からの評価も揺らいでいたというのが最近の状況です。

ゼネコン汚職とか、土木学会は官民癒着の元になっているという報道をあるテレビがしましたが、そのような偏見があるという、誤解されるということは非常に大変なことです。やはり土木の意味とかですね、社会資本整備のなぜやっているのかという、硬くいえば思想といいますかそれについてやはり世に知られていない。とくにそこには歴史的ものの見方が確立されていない。

3つ目は土木史研究の方法、作法です。やはり方法というか作法が一番課題だと思います。まだ若い研究分野ですから、そこがまだ確立していない。

ここにいらっしゃる方は土木史研究の分野で論文を発表したり、また、学生さんで関心をもたれている方ばかりだとおもいます。土木史研究はまず第一に研究をやって面白いくことが根本にあるわけです。ですからなぜ面白いかということについては、それぞれもともと歴史の本が好きだったという人もあれば、たとえばたえず故郷で川を眺めていたといういろんな動機があると思うんですが、それぞれ個人個人の動機は別としまして、歴史的に広い意味での土木建設の遺産に注目して、その技術的側面から研究される方もあるでしょうし、その社会的背景いろいろな文化的側面とかさまざまな部分にともかく興味をもっているということがあるとおもいます。

私なりにたしかに面白からやるというのがあるんですけど、ただ面白いというだけではやはり学問として訴えていくには弱いと、面白さがあるのが一番重要なんですけれども、そこで一体なぜ研究をするのかというですね。そこについて1つの回答はないと思います。ここでは私自身のことで申します。

2.土木史研究の魅力

お配りした資料は私の岩波新書「東京の都市計画」の後書きの部分ですが、一応私なりに都市計画に関する歴史的研究の意義を正当化しています。これは建て前なんです。今、まさに何が正しい都市計画なのか回答がなくて、まさに混沌としているのですけれども、とにかく1つ言えるのは、コンクリート実験のようなことが都市はできないということです。東京では人口1千万ですし、小さな都市でも数万ありましてそこに生身の人間が生活していて、土地利用がすでにある。ですからいずれにせよその都市計画の法制度とか技術とか政策が一体果たしてどんな役割をはたしており、今後どうするべきかを議論する場合に、やはり実際にそれらが適応されていた過去をきちんと検証する必要がある。

いわゆる近代都市は100年来の歴史があります。日本がもともと影響を受けている欧米の制度があるわけです。それから近代の都市計画とは別個にもともと古代からの城下町なり宿場町が、それからもちろん平安京、そういうのもあるわけですから、人間が集中して暮らしてきたといういろいろの歴史があるわけで、その国の長い目で見て社会的条件なりたとえば土地利用の考え方なり、建築の住まい方なり、気候風土の中でどうやっているのかを考察する。ヨーロッパの都市は、近代であきらかに軍事的要素が変わった場合に城壁が撤去されているわけです。しかもその跡地を公園、道路化するというところでいろんな都市計画、都市土木の芽ができてくるわけですがそういう目で見てくことによって、その都市計画での分野でいわれている技術なり考え方なりが一体どれほど意味をもったか、あるいは無計画の中で何ができているか。要するにそういうことをきちんと歴史的に検証し、考察していくことが現在の都市計画自身をまさに勉強して、しかも実践的に究めることになる。そして将来展望を考えるものになる。つまり、レトロスペクティブがパースペクティブにつながるということです。

基本的には広い意味での土木とは世の中の実学として役立てるという使命があります。そこでどうなるのかということを考えるために歴史研究は必要な手段と方法論だろうと。コンクリートであれば、実験して壊して分析する訳ですが、都市計画ではそれができないゆえに、むしろ歴史的検証、ものの見方が重要である、このように後書きで書きました。

日本の街路、つまり都市の道路を例としましょう。関東大震災の復興事業では昭和通りをつくりました。現状でいいますとただ道路の交通のための道となってしまう、高速道路も上を通っていますし、並木も欧米のメインストリートに比べて非常に貧弱である、非常に醜い。たとえば外国からお客様がきて、どうでしょうと案内できるような場所ではないわけです。それが東京の南北方向のメインストリートの実状ですが、じつは昭和5年の完成の姿というのは非常にきれいな道路なんですね。非常に植樹帯も多いし、歩道もゆったりしている。それが現在までの間に大きく変わってきたわけですから、たとえば都市の道路の設計とか、断面を考えるにあたって、当初の考え方がどう変化したのか。それがどういうことでグリーンベルトや並木が消え去ったのか。そういうことを検証した上で今後どうするべきかと言わなければならない。

土木は基本的には行政と民間のコンサルタントの双方がいろいろな立場でかわるわけで、設計するほうとして、ただ受注を受けて工事しているだけではしょうがないわけです。それこそまさに土木技術の思想が必要になるわけなんです。どの立場であろうとこれはやはりきちんとした考え方をもっていまこういう条件だからこういうことをすべきであるというような姿勢で取り組んでいかないと、おそらく、やはり、なんとなくお金があまって景観形成事業にお金がいくことでは、おそらく将来、不況になると仕事はなくなると言えます。広い意味での我々自身の分野、土木の職域を確立して、なおかつ大変いい仕事をして、後世にやっぱりいいことをやってくれたというものをできるだけつくるためには社会資本整備の思想、土木の哲学をしっかりとやらないと、ということです。

例えば日本の場合、都市計画でいいますと街路のつくり方が土木哲学の変化という点で非常に典型的なんです。戦前の場合、当初の大正8年に道路法と都市計画法が姉妹法でできているんですけども、道路構造令と街路構造令と2つに別れていた。道路構造令の中には街路は別個定めると、理由は別のつくり方をしなければならないという考え方が当時は確立されていたんです。だからこそ都市の公共空間といった機能がありますから、街路（ストリート）は空間をきちんと確保して、歩道もとらなければならない。ところが都市間の道路（ハイウェイ）ですとまわりは山林と農地などの緑がありますから、別にあえて街路樹など必要ないですね。たまにみんな通るだけです。歩道なんかもないと、そういうふうに街路と道路が明確に別れていたのが、戦後2つの構造令が合体化したときに逆に街路の水準が下がっているということがあります。ですからそういう意味では技術思想としてどうも戦後はおかしいというのがあります。昔は荷馬車があったり、自転車がありましたから、緩速車線と高速車線とにわけていたんです。それで四列並木でいれていたんですが、戦後は道路幅が広がらないということでこれを撤去しております。いまさら荷車や荷馬車の時代ではないということで、それはたしかにそうなんですけれども、四列並木にはそれだけじゃなくてむしろ別の機能、つまり緑と都市の美観の機能があったわけで、それらを忘れてしまった。

ですから今でも行政主導の都市計画は土木的であり、たんに道路をつくっているだけでしからんと言われていたんです。そうではなくて回顧趣味で御堂筋がこうだったといってもしょうがないわけですから今をどうするか。でないとおそらく、例えば、東京の道路でいいますと外郭環状線とかです。未完成道路がいたるところにあるわけですね。さらに外周に行きますと首都圏中央連絡道路、高尾山の自然環境破壊でけしからんと言われている自動車道があるのですが、一方そういう世間の声の中でなぜこういう道路がいるのかとかです。それを主張するためにも、実はここはどうしてもいるんですよという論理を東京の街路網の形成と整備の歴史を踏まえて立てないとたぶん新規の道路建設の正当性が出てこないと考えられます。ですからそういう点については、やはり戦後の建設行政は歴史観にねざした、必要性和存在意義の主張をするという点では、自己主張が弱い、骨が座っていない場面があるという感じがしまして、それこそまさに日本の土木界に必要なのではないのかな、という気がしております。そういう発想、意識を持ちながら岩波を執筆しております。

3. 土木の思想と哲学

次にお配りした拙稿（『人と国土』1992年11月号）は、国土庁から依頼がありまして、なんでもいいから書けという依頼があって書いたわけです。タイトルは21世紀への国土について都市側の代表者が私でして、もう1つ林学の先生が1本書いております。そこで述べたことは、日本の場合ゆとりとか何とか言われておりますが、社会資本整備についてそういう数値の比較ばかりではなくて、とにかく私なりに4つの課題があると、これは本来の土木プロパーの方から見ると若干抵抗感がある言い方なんですが、例えば国土整備と都市整備は違うと。これはけっして国土整備を軽視しているとかですね、それはよくないという意味ではないんですが、もともと都市の作り方というのは、土木の個別の技術で考えてはうまく行かないということをいいたかった。つまり、たとえば、ウォーターフロントといいますか川を治水だけではなくて、都市の河川の場合に周辺のそこにプロムナードを合わせてつくるかとか、河川沿いの建物の作り方でセットで議論しないと良い公共空間、リバーフロントが生まれえないということをいいたかったのです。ところが純農村地帯をゆったりと信濃川が流れている場合には、あまりその周辺のマンションの規制をどうしようかと言う必要性がないわけで、そのように本来の骨太の土木の発想をしてよい場所と、都市の公共空間として複合的に考えるべき場所と、そういうのがどうも技術思想としてごっちゃになっているのではないかというのが私の言い方でありまして、もちろんこれについては異論があると思います。

もうひとつは非常に全体のトータルのビジョンが不明確、これは思想と言い換えてよいとおもいますが。もうひとつは日本の伝統的にいわゆる狭い意味での建設行政と運輸行政が別個の省になっている関係で、この関係が非常にうまくいっていない。たとえば、典型的な例は空港のアクセスとかですね。実は戦前は都市計画の教科書では空港を取り上げる、空港というのは都市計画に入っていたんです。実際に羽田空港というのはどのようにつくったのかといいますと、東京都市計画羽田飛行場という名前でした。つまり都市計画事業として決定して羽田をつくったのです。戦後、内務省が分解したものですから、港湾行政と空港がですね運輸省にいて、旧内務省の土木局と都市計画課が建設省になったものですから非常におかしくなった。大都市の空港は都市の施設として考えて設計しないとだめですね。やっとな最近千歳空港で鉄道アクセスを入れたりやっていますが、本来やるべきことだったんですね。どうも日本の場合、広島空港のようにど田舎に空港を造る、鹿児島空港もとんでもないところにありますし、大分空港もあんなところに。どうも県の未開発地域の真ん中にポコンと空港をおいて関連道路を造ると周りが喜ぶという。どうもそういう発想でやっているとしか思えないんですね。それは地域に迷惑施設をはりつけて、廃棄物処分場をつくってそこにアクセス道路という形で地域振興の道路を造っているようなどうもそういう発想の気がするんです。

そうではなくて空港は非常に必要な都市施設なんです。おもえばですね空港のターミナルビルの設計もまったく違うんですよ。例えば、羽田のビッグバードが大きすぎる、ぜいたくだと批判されるのはまったくおかしくて、私から見るとビッグバードは明らかに小さすぎますね。あれは首都大東京の空港としては小さすぎると思うんですよ。です

からあそこでああいう施設こそアーバンリゾート機能もあるしですね。もっと徹底的にやるべきですね、鉄道の乗換とか、モノレールがですね浜松町に止まるとか、あれはとんでもない話ですね、あれは本来は東京駅とか都心に入れなければならないのをやっていない。ですからあれは鉄道行政を運輸省がやっていて、もし空港アクセス都市施設ということであれば絶対、ともかく最低新橋までモノレールを伸ばすとかですね、やるべきなんですがやっていない。いま汐留の跡地がありますから伸ばせたはずですね。また東京都の臨海部13号地の新交通が汐留に止まっていて乗換ができないですね。あれこそ非常に馬鹿げているという感じがいたします。大分脱線ですが、ようするにそういうことをいいたいわけです。大変不便である。不便さということについて、どうも日本の場合我慢するという風になってなっているようで、それはおかしいんだという風に発想転換しなければいけない。ですから、のどかな地方、例えば北見では自分で自家用車を運転して、そこでポンと自家用車を置いてすぐに飛行機にのってキュッと飛んで行くらしいんですが、あれはまさにですね、単独で飛行場があっても問題がない地域はよいんですが、大都市ですと駐車場から鉄道乗換から、食事の場所から必要性が違う、今度の新羽田でもやっと食事するところがましになったんですけども、今まではひどかったですね。餌を食べさせるというぐらいひどかったですね。それから成田の第1ターミナルもひどかったですね。空港とは都市施設であり、アーバンリゾートであるという、そういう発想がこれまでの空港行政にない。そういう根本の発想の部分といいますか。ようやく福岡の新しいターミナルも若干変わってきたんです。まだまだそういった点では日本の社会資本整備の思想に課題が多い。

もう1つは緑と景観の問題です。これは先ほどお話ししたことでもあります、街路の思想ですね。わたしは景観とか美観が大変重要だと思いますが、いわゆる単なる景観で議論しますと化粧として捉えられる。そうではなくてもともと都市の街路とはこういった作り方をするという本来の創造論で言わなければならない。その結果としてただ色を付けただけのタイル張りや人工の水流やわけのわからないモニュメントを造ったり、すぐ剥がれてしまうような舗装をしたりとか、施工して半年ですぐ壊れてしまうようなものが多いですね。あんなことばかりやって景観形成事業といっている、今非常にそういうのが非常に多いということで、なぜそういうことが横行するかという道路の作り方というのは本来こういうものであるとかですね、その土木哲学、街路の思想が確立していないということで、そうしませんと私、景観というものは仇花になってしまうと思うんです。

と言うことでそこらへんのことをずっと書いてありますのがこの『人と国土』の論文でありまして、今まで政府の予算で社会資本制度の配分比率が変更できないと言うことは、つまり抛りどころとする社会資本整備の思想が確立していないから、ですから単なるパーセントを減らすと、それを許した担当セクションというのは無能である証明になるので、組織としては絶対ひけないと。ですから、政府に社会資本整備の将来ビジョンや思想があれば配分比を変えられるはずですから、それが欠如していると。日本国全体で欠如しているという意味です。決して個々のセクションを悪く言っている訳ではありません。

例えば、大都市圏で都市化が進みきった県でも農政担当部局は、毎年ノルマで林道や漁港をつくっている。まあ一種の自然破壊です。作る必要性のある場所はないんですけど予算がある。これが実態です。

これは建設省の外郭団体の雑誌です。そこに私の本から完成当時の昭和通りの写真を転載したいというので、私の名前、著書名など出典をきちんと明記していただくことを条件に掲載許可をしました。その雑誌の内容が、環七についてです。本来4車の断面で設計している。戦後の高度成長期にオリンピックで完成したのは6車で造ったものですから、大変な道路公害という事で、いま縮小されて4車に戻ったんです。これは本来もともとは4車の設計で街路はこのように歩道、並木を取るのが本来の姿であるとは東京都はこれまではいっていないわけで、なんとなく住民からの批判で環七の騒音対策とかで断面を変更したと一般には受け取られております。しかし、この雑誌では、都庁の元最高幹部の方は、土木史を踏まえて、昭和通りの変遷を踏まえて議論をされているわけで、やっぱりこういう見方が重要だとおもいます。

と申しますと、歴史研究の感覚と文化という事で入れたんですけれども。その関係でいいますと、配付資料に、これは「月刊うえの」という雑誌なんですが、東京の都心部では上野と銀座だけがこういう商店街で雑誌を出してしまして、老舗の店にいくと置いてあるのをご存じかもしれません。その上野から、ちょうど9月が関東大震災なのでそれについて書いてくれというので書きました。この文章にもそういった話を書いてしまして、あと岩波のときにはいかなかったことを気楽に書いています。書いてあることは同じなんですけど、もともと昭和通りとかここにありますが上野の松坂屋百貨店のそばは広場になったんです。ところがいまはないんですよ。戦後つぶしちゃたんですね。もともとのこういった設計を大事にしなかった、実はそういう広場が大事であるという皮膚感覚が育たなかった、と私の考えを述べておきました。

学術的レベルでいいかえますと学問、思想、技術体系ということになってくるとおもいますけど。ですからこういう広場、美しい街路が存続していますと、東京も女性が着飾って表を歩いている人にカフェができた。それから、バリの場合、オスマンの都市改造の後で実際これで印象派の芸術、オペラ座ができると。日本の場合どうもそうならないうちに、都市文化が育たないうちに戦時体制で爆撃があつて、また、食うや食わずですから。美味しいものを食ったことがないから美味しいものが何だか分からないんだ。というこういう状況で日本人がきているということを書きました。結局こういったことは深層心理ですね、新書のような少しかしこまった本で書きずらく、あんまり根拠がないんですが、感覚で書いている文です。ただ半分以上は当たっていると私は思っているんです。

なぜ、日本人の若い女性とか、私も実際いったわけですがけれども、なけなしの金を払って、なぜ観光旅行でヨーロッパに行きたいか。誰もアジア、アフリカに行こうと言わないわけでありまして、よくいろんな財団法人の視察団がありますね。ほとんどアメリカ、ヨーロッパであります。それは、なにがしからの言ってみたいという魅力があるわけですから、やはりそれだけの人を引きつけるものがあるんだろうということでもあります。日本もそういうものを造りだすという事は重要であります。それは将来的、長期的に、

観光で、文化的産業で生きて行くという事はこういうことだろうと思います。ですから、本来の東京の魅力を増すためにやるべき社会資本整備はいくらでもあるんじゃないか、内需拡大をしようと思えばいくらでもありますよ、ということです。これは冗談じゃなくて私が本当に思っていることです。こういう方面にお金がいけないという事は本当におかしいことですね。

たとえば、人にやさしいといいながら、関西圏は私鉄の競争が多いものですから、待合室にクーラーを入れたり、エスカレーターを入れたりしていますが、東京はほとんどないですね。ですから、私もいま長岡を往復していきまして、東京駅って降りるときに困るんですよね。荷物が多いとガタンガタンと、下りのエスカレーターないんですね。非常に不親切ですね。新幹線のホームもだいたいエスカレーターがないという、大変いつも苦勞をしていきまして、JRは一体何をやっているのかと非常に不愉快になりまして。以前、非常勤で教えるために行く機会があったのですが、乗り換えも不便で習志野駅って汚ないんですよね。おそらく、千葉県民はあれであたりまえだと思っている。船橋駅前もそうですが、50万都市ですが非常に悲惨な状況でありまして、神奈川県下の都市はもう少しましでして、藤沢とか。こういうのは、みんなあたりまえだと思っているから文句をいわないんですね。ああいう状況が何故、生じているかということでもあります。そこには大げさにいえば社会資本整備の思想が問われてきます。

4. 土木の遺産と社会的評価

本題に戻りまして、本来、土木史とか、建築史とか、都市計画史というのは、ヨーロッパでは研究が盛んです。お配りした資料はプランニング・ヘリテイジ・イン・ブリテンという本ですが、これは大変いい本でありまして、20年くらい前にでた本ですが、編集はイギリスの有名な王立都市計画学会です。ところが共編が、ブリティッシュ・ツーリスト・オーソリティ、交通公社ですね。共同で出しているんです。日本でこんなことが考えられるかということです。日本の場合、建築史では割と本がありますね。建築のガイドブックは民間でもありますし、学会で出したものもあります。日本交通公社とか、昭文社と一緒に出すことは考えられないわけです。このイギリスの本の内容が変わっていきまして、1ページだけご紹介しますが。まず、ロイヤルパークスという宮廷、ケンジントンガーデンという有名な王室由来のきれいな庭園です。その次は、現代のデベロップメントが出ています。アルトン・エステートという。次はベッドフォード・パークという有名な19世紀の住宅地です。それからさらに、1950年代の再開発と。右側のほうに有名なキューガーデンという王立植物園です。さらに下にヒースロー空港が出ていているという。ですから非常に広い概念で、都市計画や土木や造園の遺産を取り上げているということです。このイーストプランニングというのは、都市計画そのものです。

イギリスは近代都市計画の本家本元の発祥の地ですから、非常に都市計画という職種が強いんですが、なんのことはなく、造園から土木から都市計画から全部含まれている。このような本が出る事が非常にすごいことですね。淡々と社会資本整備の遺産について記述を書いています。ですから私は日本では土木史研究委員会の名前で、将来いつこ

ういう本が出せるかというのが今後の日本の土木史研究の発展如何を占う一番のポイントであると考えます。そして、その出版のために原稿料と出版費用を含めて、科研費とか、鹿島財団の助成が出るようにならなければいけない。そうすると、土木のこれまでのイメージがずいぶん変わると思うんですが。やはりそういうことをやっていくのが今後の土木学会の役目ではないかと思うんですが。

たまたまこの間イギリスに行ったものですから、2つのパンフレットを廻します。これは皆さんが知っている著名な観光名所であるタワーブリッジです。いまも現役で跳ね上がるんですね。日本の勝鬨橋はだめなんです。タワーブリッジ、じつは100周年なんです。たまたまその時、私行っていて、びゅっと跳ね上げて放水して、チャールズ皇太子が出席した式典がありました。タワーブリッジは数年前に博物館として、再整備されました。上のブリッジまで行けるんですね。しかも面白いのは、ただ行かせるだけじゃなくて定員制で人を入れて、博物館という事で順番に物語風に説明しているんですよ。動力室まで案内するんですよ。タワーブリッジがどういうふうにしたか、いろいろと見せるんです。大変面白いです。

ただびっくりしたのはいわゆるスウェニアショップで売っている本が非常に水準が高い。私が見るとちょうどいい程度のやさしい英語で書いてある。面白いのは、タワーブリッジが土木史のいかなる発想で出来たかがきちんと書かれている。いくつかの案があったことが書かれているんですよ。面白いのはロータリー状のブリッジですとか、半円形のアーチ状のですとかね。その結果、この案を選んだという事なんですよ。面白いのはブリッジを造るとき、猛反対をする実力者がいたという事なんですよ。それは波止場を持っている有力者ですね。それが猛反対をしてすごい争いがあった。そんなことはふつう行政当局は解説しないと思うんですが、ちゃんと書かれている。技術者、施工業者の名前まで全部出ている。その博物館のひと部屋では、油圧で皆さんのほうが専門ですからよく知っていると思うんですが、跳ね上がるんですね。そこに重りの巨大な石みたいなものがあるんですが、そのミニチュアがある部屋があるんですよ。説明を聞きながら、それを動かすんですよ。それは偽物ですからといいながら、天井が下がってくるんですよ。非常に演出の点でもうまい。私感心しました。ですから、向こうはやはり博物館が非常に面白いし、内容も平易であるがしっかりしている。そこに土木の蓄積があり、土木遺産が社会的な尊敬を勝ち得ている、ということを実感いたしました。それからこういうものを買うツーリストは私くらいしかいないようですが、これは、本物の材料からつくった百周年記念のグッズです。日本の場合せいぜい路面電車のプレートを売るぐらいですが、タワーブリッジでは多少学術的においがする。そういうのが文化の差なのかわかりませんが、非常にもろもろの背景が、プロフェッショナルな職人の地位がどれほど高いのかわかりませんが、たぶん日本のコンサルタントの地位よりは上だと思います。あとエンジニアという言葉の持つ意味ですね。日本の場合、一級建築士は20万人もいるということです。名の通ったアトリエ建築家だけで別の協会をつくり一流の建築家の組織であるということになっているんですが、やはりそれだけでは職能は確立しないと思います。もろもろの建築が実際に都市の文化に貢献して社会的尊敬が出てくる必要がある。

この絵はがきですが、これはいい建物なんです、じつは倉庫ではなくてダニッシュ

センター・オブ・アーキテクチュア、つまりデンマーク建築センターです。つまり、ウォーターフロントですね。大きな倉庫をまるごと建築博物館にした、非常に立派な建物です。しかも本も売っている。隣がなんと外務省なんですよ。もとの倉庫の建物は外務省の食堂になっていまして、ですから都市産業を支えた骨太のこういう施設が残って再利用されているので、たぶんデンマークというのは建築に対する評価が高いのだとおもいます。

それからロンドンで言いますとこのタワーブリッジのたもとにレストランができたり、デザイン博物館ができていたりしている。もとの倉庫を改造しまして、おもに産業デザイン中心なんですけど、この一帯はバトラーという有力なお茶輸入商の倉庫群で、お茶のミュージアムもある。日本の場合、一過性でドックランド開発とかが報道されるのですけれども、よくみるといろいろ着実に変わっている。それからいいのはタワーブリッジを対岸に見てもとの倉庫群の中にあるイタリアレストランなんかが非常に雰囲気がいいですね。

日本の場合、本来勝閑橋が今でもきちんとしていれば、その付近にいいレストランができるはずですが、どうもそんなこと聞いたことがないですね。そういうことが実現していれば着実に、土木とか、建築とかに対する社会的尊敬が高まることに寄与するはずです。そのような遺産が大事なんだという意識を自然に生み出すもとなんだろうと。たとえば隅田公園の今最大の問題点は戦後首都高を造ったときに、プロムナードをつぶして公園をダメにしたものですから、今のビルが全部川と公園に対してお尻を向けている。ですから、汚ない空間になってしまった。それを親水テラスとか首都高の化粧板とか一過性の再整備で済ませてしまうことでよいのかを考える必要がある。つまり本当のリバーフロント整備は周辺の街並まで含めて取り組んでいかなければならない。

5.土木史研究の王道と作法

最後に研究とか、方法論とか、こういうものは確立したものはありませんが、ひとつ言えることは、大事な勉強は戦前の雑誌を図書館に通って、数ヶ月かけて創刊号から全部よむことですね。これが一番いい方法だとおもいます。それによって、当時一体何を議論していたのか、もちろん関心のあるものを中心に、特に関係ないものはとばしてはしりよみでいいとおもうんですが、たとえば橋梁技術史をやろうという方は、きっちり橋梁だけをよんでですね、それ以外のものは当時土木界では一体何を議論していたのか、何が学問上、技術上、課題であったのか、雰囲気でわかってきます。また、おのずと先人の努力の重み、それに対する尊敬と歴史観、そして尊敬を込めた批判の眼が養われてくるはずです。わたしは土木史研究の基本、土木史研究の王道はやっぱりこれだとおもいますね。

残念ながら新設大学とか、私のいる大学とかは古い雑誌が揃っていないものですから、なかなか戦前の雑誌を手にとって見にくいという事情もありますが、この手間と苦労を嫌がってはいけません。それから総目次もあんまりないんですね。それから廃刊になった雑誌が結構多いんですね。ですから、土木学会誌だけ読んでいてはだめですね。戦前と言いますとたとえば「都市工学」なんて雑誌もありましてですね。非常に写真が多い雑誌がありまして、都市計画に関しましては「都市公論」、これはリプリントがでたん

ですけれども、これは絶対読まなければならない雑誌です。関西で言いますと、「大大阪」なんかあります。道路については、「道路の改良」は必ず目を通す必要がある。他に、「水利と土木」もあります。また、旧植民地の雑誌や、戦前の欧米の雑誌もあります。このように土木史研究のために重要な雑誌というのが多いんですが、なかなかフルセットに近いものが所蔵されていません。わたしはこれが研究の方法論の王道だともいますね。まさにこれしかないと。

それから、もうひとつは先輩とのつきあいかたです。わたしのばあい都市計画の大先輩に随分とお会いし、教えていただきました。相手から信用された場合、資料をいただけることもあります。わたしはこれを託すから君がまとめなさいと言われる場面もありました。そこに行くまでは、非常に時間がかかります。

ところが、一方では、とかく断片的な資料をくれという人が多いんです。私に対してこういう依頼がしょっちゅうあるんです。あったことがない人からいきなり電話がかかってきて、あなたのこの論文にある図面をくれ、どこにあるんだ、そういうことを平気で言って来る人がおりまして、それは研究者としての基礎的マナーとして非常になっていないことですし、図面をくれというのは研究を志す者としては、やってはいけないことで、間違いです。なぜかという、図版がいったいなんの意味をもつかということはあるけど勉強しないとわからないことです。そこまでたどり着くことが非常に重要なことである。しかもその場合にどうするかということで、出所明示の仕方、あるいは他の人から教えてもらったばあいどうするかということも含めて、きちんとしなければならない。日本の現状では、まだ残念ながら歴史的考察を含む分野の研究は、集団で研究蓄積が高まるという事はできにくいとおもいます。先ほどある雑誌に対する私の本からの図版転載のことをお話しましたが、出所明示ということをあらかじめ約束して転載を依頼してくる人は私の経験ではほとんどいまして、20人に一人ぐらいですか。

そういうことをきちんとしないと、たとえば知的所有権ですとか、知的財産、そういうのをまたいかに共有するのかというのが学問の発展の基礎ですから、共有化するためにはそこらへんのマナーがしっかりしていないと。イギリスのプランニング・ヘリテイジの本のようなものが共同でできるためには、多数の人々が、今回の土木学会の80年記念出版物はある意味これに近いような部分があるんですが、自分の研究のエッセンスを出すわけですから、そういうような共通のものがないと、こういう本は絶対一人の力ではできませんので、おそらく50人、100人が協力していいものをつくるには、そこらへんの共通の土台とおたがいの共通認識と競争と尊敬のマナーを確立しないとおそらくそれは無理であろう。まだ、日本では全体としてはそこまでいっていないだろうというのが率直な私の感想です。

（意見）先生の本を拝見すると昔の写真がよく掲載されていて読んでいるとイメージし易くわかりやすいのですが、こうものもやはり過去の雑誌を見て行く中で発見してきたものですか。

（解答）そうですね。雑誌はですね。学会誌はほとんど網羅して調べましたけれど、いい写真はあまりでていないんです。一部はつかいましたけれど。私の場合は、写真集

はほとんどだいたい10年～20年ぐらい前に収集してそのままにしているんですよ。というのは、特に建設行政というのは行政資料が多い。土木学会も若干集めていますが、役所は毎年資料を捨てますから、かならず、残さないんですよ。関係者の中でたまたまものもちのよい方がいて、その方が亡くなった後に奥さんか、子供が捨てるんです。二足三文でながれてくるんですよ。それはだいたい学術資料・専門古書についても東京の一極集中で東京のそういう専門資料を扱っている古本屋とか毎週のカatalogueにかなりでてきます。それを買うという人はやはり研究者かコレクターです。建築史の人々はだいたい古書あさりをやっていますよ。ただどうしても図書館等にしかない場合には、どうしても複写、貸出等の使用に制限が生じます。ですから、できる限り重要な第1次資料は自分で買わなければならない。一部は、戦前の絵葉書をつかっていますね。

(意見) そういうのも古本屋で

(解答) ええ、そのようなものを専門に扱っている古書店や古書市がありますので。それはやはり絵葉書を集めている収集家がいるんですね。私は他人のを使うのはいやだから、自分のものとしていない。わたしの本の図版の出典はほとんど自分のですね。他の人のを使用する場合には、著作権法上のルールに則って申し出て使えばいいわけですから。先日、土木学会誌の論文の中で私の図面を使わせて欲しいという依頼が、学会事務局経由でありました。学会ですから図版使用料は取っていませんが、商業刊行物の場合は取るべきです。

(意見) ついで、昔活躍され、引退された方のインタビューなんかにもとづいた引用部分がありますけれども、ああいうのはつてをたどって面接するようなかたちなんです、それとも、とびこみで。

(解答) たまたまあることを調べていて、面識のある大先輩に気楽に聞けるという場合は別でしょうけれども、じっくりあるテーマでその人に聞こうとおもったら、事前にかんりの程度自分で勉強しておかないと、しっかりしたインタビューはできません。相手の言っていることに対して、その方はやっぱり昔の事ですから、記憶間違いもありますから、やっぱりこれに対してこうですかと確認し、問い返したりする力量が必要です。相手の方に記憶力を呼びさますだけの知識が聞き手になければならない。

私の場合、きちんと本や論文に謝辞を書いたりすることには注意を払っています。何年間か、都市計画学会にわたしがそういう小委員会をつくって活動した時期もありました。土木学会自身が組織的に系統的に広い意味でそのようなインタビューをすることが必要だと思います。大学の人というのは後輩がいますので、わりと大学の長老格の先生になると弟子がやってくれることが多いんですね。ところが、民間になりますとなかなか組織的なフォローがしにくくて、行政の場合も、技術系の官僚、官庁技術者は回想録も少ない。役所の場合、個人の業績をあまりいわないんですね。事務系の高級官僚の人は回想録など本を出す人が珍しくないですが。

(幹事長) 越沢さんの話の中で、私もいくつか共通する点があります。

まず、都市計画では実験ができないということなんですけれども、私のやっている河川では時々実験があるんです。水害が起こった場合、これを実物実験とみるわけです。水害が起こったときの調査は非常に重要なんですけれども、しょっちゅうあるわけではありませんし、たまにしかありませんし、その間に土地利用も変わっていくから、実際での実験という側面があるんです。そういう観点で水害調査をする必要があります。

それから、越沢さんの話をきいて一番のポイントは、今ある現状をどう反省するかということにあったと思います。私はいつも思うんですけど、歴史の勉強というのは、自分の都合のいい事実だけ集めてくれば、いかようにも、歴史を構築できる。はつきりいって今までの土木の本をみると実に都合のいいデータだけを集めてきて、われわれの土木の世界は実にすばらしいと言っている。言い換えれば、現状を肯定するために史実を適当につまみ食いするパターンが一番多いということです。これは歴史であるかも知れないけれども、歴史学ではない。”学”になるためには、何が必要かということが問題です。基本的に、過去の事実を全部引っ張りだしてくることはできないわけですね。逆に言うと、秦の始皇帝みたいに文書を全部燃やしてしまえば事実が全部なくなってしまうということがあるのかもしれない。ともかく、すべての事実を拾うこともできないわけで、結局、選択してひろってくるわけなんですけれども、そのとき、いまの我々の置かれている現状をどう反省するかというシビアな態度というものが重要なんじゃないかと思います。その厳しい態度があって初めて学問が成り立つのではないか、常に歴史学たらしめるためには、そういう姿勢が必要であるような気がします。

今日は、第一回目ということでどうもありがとうございました。今後、越沢先生からお話しのあった土木史研究の作法ですが、「これだけは守らないといけないよ」というものをいくつかリストアップしていただけたら大変役立ちそうなので、越沢先生よろしくをお願いします。

(付 記)

1995年5月

阪神大震災は、土木史研究の大切さを再認識させた。なぜならば、震災後の復旧や復興をめぐる諸問題は関東大震災など過去の大災害との対比が今後の見通し(パースペクティブ)を考えるにあたって重要となる。また、昭和13年の大水害や昭和20年の戦災という阪神の災害と都市計画の歴史とその成果、また未完の課題(例えば河川沿いの防災帯として計画された幅70mの带状緑地を完成させるべきではないか? また本来はブルヴァールとしてつくられた浜寺幹線=阪神高速を今後どう再建するのか?)をきちんと踏まえて、阪神大震災の復興計画の課題を考えていくべきであろう。つまり、過去を踏まえて、現状を知り、将来に向けて取り組んでいくことが、都市計画、道路、河川、港湾、公園など社会資本整備のいずれの分野でも必要であり、21世紀に向けて土木遺産をつくり出せるのか、ということが問われている。そのような歴史観に根ざした土木家の取り組みが、大震災で失われた人命に報いることになるのではないだろうか。

(参考文献)

- ・越沢 明:「大震災、復興への視点」、『朝日新聞』、1995年2月3日。
- ・越沢 明:「復旧ではなく、骨太で心やさしき復興を」、『エコノミスト』、1995年2月28日号。
- ・越沢 明:「関東大震災の復興計画と公園緑地」、『公園緑地』、55巻6号、1995年。
- ・越沢 明:「防災インフラとしての広幅員街路とブルヴァール」、『環境情報科学』、24巻2号、1995年。