

## 学生と土木遺産を訪ねる



下村 匠  
論説委員  
長岡技術科学大学

私の勤める大学から車で 30 分ほどのところに信濃川大河津分水路がある。今から 100 年あまり前の 1922 年(大正 11 年)に通水した人工放水路で、越後平野に入る前に信濃川の水の一部を日本海に放流することにより、水はけの悪かった下流域を洪水から守り、実り豊かな穀倉地帯や多くの人口を擁する市街地に変えた素晴らしい土木構造物である。北陸自動車道と上越新幹線が信濃川下流の新潟市を目指して越後平野を直進できるのも、新潟市が日本海側唯一の政令指定都市となるまで発展したのも、新潟産コシヒカリが全国の食卓に届く生産量となったのも、信濃川大河津分水路のおかげと言っても過言ではない。

信濃川大河津分水路は全長 9.1km、河口部では山塊をぶち抜く東洋一の大型掘削工事といわれた大プロジェクトで、当時お雇い外国人の専門家からも実現の可能性を否定されるほど困難な工事であった。信濃川から大河津分水路に流れる水量を調節する堰として、国内初採用となる初代のベアトラップゲート式の自在堰の建設に携わった岡部三郎、不幸にも竣工直後に起きた自在堰の陥没を受けてその改修工事を指揮した青山士、その下で二代目となるストーニーゲート式の可動堰の建設に携わった宮本武之輔ら土木技術者の物語も有名である。

私は、土木遺産や土木史の専門家ではないが、信濃川大河津分水路は身近にある貴重でスケールの大きな土木遺産であるので、仕事で本学を訪れた来客を案内したり、一般市民対象の講座で紹介したり、授業の一環で学生を見学に連れて行くなどの機会がある。そして、造られた背景、建設時の苦勞、技術的な挑戦、携わった技術者の人物伝など信濃川大河津分水路について私が知る限りの蘊蓄と歴史的意義などを説明する。同世代の仕事仲間は、概ね私と同じ目線で共感してくれる。市民講座の聴講者の方々はわざわざその話を聞きに集まってくれているので、熱心に聞いてくれる。さて学生は

といえば、教室を飛び出しての課外授業は大歓迎なので、見学自体は楽しんでいるように見える。しかし、見学対象の土木遺産は、若い彼らの目にはどう映っているのだろうか、土木遺産にまつわる話を聞いてどう感じているのだろうかと思うことがある。

土木遺産の話ではないが、私自身、中高生の頃は日本史、世界史など歴史が好きではなかった。面白いと思えず、いやいや勉強していた。同級生には当時から歴史が得意な人はいたが、自分の場合は興味が持てなかった。しかし、年を取るにつれて少しずつ歴史が面白いと感じるようになり、今では出張や旅行の際に近くの史跡や遺跡を巡るのが楽しみのひとつになっている。そのようになった理由は次のようであると分析している。年を取って自分の経験、知識が増えると、それらと歴史上の出来事との何らかの関係性、共通点、類似性を見出すことがあり、歴史を単なる客観的な史実の集合としてでなく自分と結びつけて主観的に捉えられるようになる。あれこれ想像が膨らみ、今まで無関係と思っていたことが実は因果関係があったのかと腑に落ちることもある。結果として歴史が面白いと思うようになる。ただし、経験や知識が増えたときに歴史が面白いと思えるようになるためには、自分の中にある程度の受入れ基盤があることも必要であったと思う。つまり、将来回収されるかもしれない伏線を自分の中に仕込むという意味で、いやいやながらも若い頃に一通りの歴史を学んでいたことは無意味ではなかったのである。

さて、学生の土木遺産見学に話を戻す。もちろん若い学生でも、訪れた土木遺産を見て、説明を聞き、人によってツボは違うと思うが、その場で共感感動する人はいるだろう。一方、今は知識としてインプットされるだけで特段に心が動かされることはない人もいるかもしれない。しかし後者であっても問題ない。これから先、土木分野の仕事をするようになり、失敗や成功を含めて経験を積み重ねたとき、先人の業績や築き上げた構造物を自分と結びつけて捉えなおし、あらためて共感、感動を覚えることもあるのではないか。あるいは、自分と同じ年代の時に大先輩はこのような努力や苦勞をし、このような仕事をやり遂げていたのかと、敬服するとともに親しみを覚えるかもしれない。未来の土木技術者である学生が今土木遺産を学ぶことにより、彼らが将来どのような意義を見出してくれるか楽しみである。

