

# 道 路 雑 感

緑進建設株式会社

取締役会長 萩原英三

## はじめに

21世紀2年目の新春を迎え、北海道交通研究会も創立47年、平成17年には50周年を迎えることとなります。紆余曲折しながらも、会員の皆様の御協力によりまして、今日まで来ましたことに対して厚く御礼申し上げます。

昭和53年北海道庁旧開発調整部交通対策課に小樽土木現業所から赴任して間もなく上司から交通研究会を当課の高速道路係で色々やっているようだが、課としてやるべきものか、個人としてやっているのか明確にするように命ぜられまして、初めて交通研究会の存在を知りました。色々調査を行った結果創立当初の方々よりは是非継続してほしいとの切なる願いによって、私が判断せざるを得ない立場に追い込まれましたが、継続を決断しました。もしこの時私が断念しておりましたら今日の交通研究会は消滅していたものと、自負しております。

しかし、会は会員あっての会が存在するわけですから、今後も是非会員皆様の御支援と御協力によりまして本会が益々に発展されん事を念願致しまして本題に入ります。

「みち」を漢字で書くと、道、路、途、径と広辞林に記されております。その意味については、

陸や海で人が通る所。人としてふみ行わねばならぬ道理、道徳。手段、方法。教えの教義。

手続、順序、手順。専門、方面。すじ、条理。原理。歩くこと。みちのり、行程。等その意味の広い事を初めて知りました。

道と路を合わせて道路と読み道路とは人、車、牛馬などがある地点から地点まで行けるように人間が作った地上の通路と記されております。

通路と云えば、海を船が移動する路を海路、空は空路と呼ばれておりまして、地上を移動する路を陸路と呼んでいます。一般的には道路と呼ば

れています。何故道路と名付けたか私には分かりません。

そこで私なりに解釈してみますと、道+路=道路と名付けられていると云うことは前述の「みち」の意味の中にある人としてふみ行わねばならぬ道理、道徳が含まれているのではないかと、それでは道路に道理、道徳があるのか、交通道徳と云う言葉がありますように、それはあくまで建設してそれを使用する人間にあるのだと思います。道理、道徳と云う言葉の前に人間に人格があるように、道路にも品格というものがなければならぬと思います。現在まで私共道路技術者が造った道路のパターンは山を切り(或いは割貫き)谷を埋め平坦を確保し、曲線を除去し、切盛土法面には一番簡単で安価な芝草一辺倒の植生で保護し、路面をアスファルトで覆って車優先の道路を建設してきましたが、果たしてこの様な道路が品格ある道路と云えるのだろうか、勿論この道路が第2次大戦後の日本がいち早く復興し世界でアメリカに次ぐ経済大国に躍進する過程で物流を支える道路が果たして来た役割は誠に大きなものがあつた事実については認めます。

私は道庁を退職して17年、この間1年の大半を車で全道隈無く移動して走っておりますが、道路の両側に森や林があり、春は新緑、秋は紅葉に囲まれた中の道路を走りますと心が和みます。又、上京の折には時間があれば明治神宮の森の中を参拝がてら散策しますが、鬱蒼とした森は静寂な中にも荘厳さを感じ取れます。この心理は木が人間の心に何かを与えてくれているのではないかと初めて木に感心を抱くようになり、半世紀を越えて道路技術者として生きて来ましたが、道路建設は自然破壊の代表的なものであつたことへの反省から、道路法面に植樹することによって自然の快復を計ると同時に品格ある道路造りの一端を担う事

が出来るのではないだろうかと考えるようになりまして、北海道庁建設部並びに土木現業所の御理解と御支援、御協力によりまして、平成8年を初年度としまして毎年一箇所は、道路法面に植樹する工事をさせていただいております。関係する皆様に対しては心から感謝の念で一杯であります。しかし、ここまで来るには種々問題がありまして、その解決には心労致しました。雪国は斜面の雪が融雪期には雪崩を起こして折角植えた苗木が折られてしまう事があります。

たまたま旧道林務部の課長補佐の方が、北海道に産するカラ松の間伐材の有効利用を目的に、ウッド・ウォール・ステップと云う工法を考案されまして、法面にステップ巾50cmを造りそこに苗木を植えましたところ雪崩による被害を防ぐことが出来たので、この理論解明の為平成11年、12年の2年間をかけて現地に雪圧計を設置し実験を行い「多雪地道路法面等に於ける植栽樹への雪圧回避工法の開発」と題して当社と共同研究の形で報告書を発表する事が出来ました。改めまして北海道林業試験場の関係各位の方に対しまして深謝申し上げます。これに関連して苗木について少し書き記しておきたいと思っております。

私は江別市大麻に住んでおりまして、少ない面積ですが庭の一部を菜園にして野菜を作っておりますが、野菜の苗は一般的にビニールポットに入っております。植える時にポットから苗を取り出しますが、時には取り出す時にポットの中の土が、バラバラになって根が現れる事があります(この苗は枯死する場合もある)。ポットがビニールでなく、土の中で腐植するような材料であれば良いとの考えから木の苗木を腐食するポットで育てる事を考えて、旧林務部技監に遠軽にある苗木屋(佐々木産業)さんを紹介していただき、初めてジフィーポットを使用して苗木を作ってもらい、以来私は苗木はすべてポット苗木を使用させていただいております。ポットもジフィーポット・ペーパーポットを経て現在はコイヤーポットと云ってココヤシ繊維50%、天然ゴム50%、原産地スリランカのポットを使用しております。木の生育は根の強弱による影響が大きいと私は考えており、苗畑から掘り起こしてきた苗木とポット苗木では生長の度合いが異なり、理論的に解明したわ

けではありませんが、私が今迄施工した経験から、ポット苗木の優位性に確信を持っております。

余談になりますが、私が木に関心を持ち木や森に関する書籍を読んだ中で心に残っている一冊があります。日本の哲学の第一人者であります梅原猛先生の著書で「森の思想が人類を救う」でありまして、この書の一文に「最澄は最後に山川草木悉皆成仏サンセンソウモクシツカイジョウフツということをした。つまり人間ばかりではなく、動物や植物更に山や川にまで仏性があるからすべて成仏出来るのだと言い切ったわけです。この思想は後で述べる「天台本覚論」によって発展されますが、その萌芽は最澄にあります。」という文であります。先程私が明治神宮の森について書きましたが、やはり森には仏性があるのだと私なりに今は納得しております。

次に道路法面緑化の実施例を記してみたいと思います。土壌微生物を利用したモルタル吹付法面の緑化についてであります。岩盤法面の崩壊を防ぐ目的でモルタルを吹付した法面は現在もそのままに放置されているものがあります。これを緑化する為には、モルタルを一旦剥がしてコンクリート法枠等を施工してその空間を緑化しておりますが、施工費が高くなると同時に産業廃棄物としてのモルタルの処理がありますので、モルタルの上から緑化することを考えて、その施工方法を東北秋田より導入して平成8年度を初年度として、道々函館南芽部線で昨年まで6年間継続施工させていただいておりますが、結果は誠に良好で自然を復元しております。

次の例は、道々砂川歌志内線で平成8年12月に施工しました、ウッド・ウォール・ステップ工法の植栽について昨年10月に調査しましたところ、ケヤマハンノキは樹高4.6m~5.8m、シラカバ1.5m~2.1m、ハギ2.0m~2.4mに生長しており、小鳥の巣跡がありまして自然の復元に兆しが見えてきて感動いたしました。

昨年機会ありまして、北の道普請寄合みちぶしんフォーラムに参加しましたが、そこでテーマが「みんなで育てようふれあいの道」「道の文化を取り戻そう」「愛で育む北の道」でありまして、私が道路技術者として半世紀を越えますが、道路に対してこのような言葉が出現したことに対して、品格ある道路を夢見ている私にとって誠に有意義なフォーラムでありまし

た。

道普請と云えば、今から約430年前に織田信長は「川には橋を架けさせ嶮路を平らげて石を退けた。本道を3間2尺(約6.0m)、脇道は2間2尺(約4.2m)、在所道は1間(約1.8m)と決め、道の両脇には松と柳を植えさせ、付近の住民に水を打ち掃除をするように命じた」と或る歴史書に書いてありました。日本の道普請の一番古い歴史かどうか分かりませんが、参考までに記しておきます。

道普請と云う言葉が出ましたので私の幼年期を過ごした田舎を思い出しました。当時道路はすべて砂利道で春の融雪期にはうんで(泥土化)馬車の車輪が半分も埋まってしまう状態で、河原から玉石を運んで来て泥土の中に投入するのですが、部落総出で行ったことが今でも鮮明に記憶に残っておりまして、その日を「道路愛護デー」と呼んでおりました。今日のようにすべてお役所の仕事と考えている大半の方に反省してほしいと思っています。

砂利道ではありましたが、春になると道ばたには野ワサビ、タンポポ、クローバーの花が、法面には福寿草の花が咲き道路の側溝の水溜まりには、オタマジャクシが生まれ、オニヤンマと呼ばれておりました長さ15cm~20cmある大型のトンボが産卵に飛来して、勿論自動車の無い時代でしたから、小学生が並んでこののどかな路を通学しておりまして、一部忘れてしまいましたが「いつも学校へミヨちゃんとランドセル背負って元気よくお歌を唄って通う径」と唄ったり、タンポポで首飾りを編んで胸に下げたり、道草をくいながら長時間かけて通学した時代が懐かしく思い出されると同時に、今日のように車が優先で人が道路の片隅に追いやられたような路を造ることはいかなものかと考えております。

交通研究会会報 2000年6月 No. 179号に「道路と河川空間の樹林化について」と題して、発表しましたが、道路の側帯並びに法面は植林の大切な空間であると同時に、地球温暖化の原因の一つである自動車から排出される二酸化炭素の吸収に効果があり若い木ほど吸収率が多いことが証明されております。

多くの道路技術者は、現在の道路を完成された

道路との認識があるようですが、私は暫定的な道路であって道路の側帯並びに法面に植樹を行い、道路建設で破壊した自然を復元することによって初めて完成された道路であると思っています。

折しも道路特定財源が社会的に問題視されだした昨今ではありますが、私は車道を狭めても歩道をゆとりある空間として、街路樹の間隔を狭め草花を植える等人間優先の道路構造に改善するとなれば多大な費用がかかると考えておりました。道路特定財源を他の目的に使用するなどの考え方に真っ向から反対するものであります。

このようなことから道路技術者は今一度初心に帰って議論してみてもはどうだろうかと思ひ道路雑感と題して本文を書きました。これを機会に本会報に多くの方々の議論が寄せられる発端となれば幸いです。また余談になりますが、日本の森林面積は国土の67%、北海道は道土面積の71%を占める森林国である為に木に対する感心はあまり無いと思います。先日読んだ星野芳郎著「自然・人間危機と共存の風景」の中に次の様な一文があります。「人は動物に対しても、殺す喜びを味わうだけの為に、片端から大型動物を殺した。アメリカ人がバッファローの狩猟に興じて絶滅寸前に追い込んだ歴史はよく知られている。第二次大戦後はそのような残忍な行為は世論の非難の的になり抑制されるようになったが、植物に対しては、依然として人の残忍性がまかり通っている。熱帯林をはじめとして、世界の森林の樹木は限度を超えてどんどん伐り倒されて、急速に縮小してしまった。世界の高木はかつてのバッファローと同じ運命に陥ろうとしている。さすが一部の人が森林の破壊は人自体の生存を危うくする事に気づき、今は国際問題になってきたがそれでも多くの人は植物に対する人の残忍性を省みようとはしない。」と警告しております。

道路の品格と云えば、雪崩防止柵も鋼製むき出しで道路の美観を損ねている為、柵の前に植樹することを昨年試験施工させていただいております。道路には多少金がかかっても、鋼製のものはなるべく使用しないよう工夫をこらす必要があります。鋼製防風柵も木を植えて、これに変わるようにしたいものです。植樹することも大切ですが、木一本切るにも良く考える必要があると云うことを、

植えて育ててみて初めて分かりました。

いずれにいたしましても品格ある自然を回復する道路造りを私達道路技術者は考えなければならないと思っております。

最後になりましたが、再生紙の段ボールで「カミネツコン」と云うポットを作り、これに苗木を育て全道的に地域ぐるみで植樹を展開しております。

北大名誉教授で森林空間研究所を開所しております東 三郎先生には、私も御指導を受けておりますが、子孫に残す最大の財産であると敬意を表しまして終と致します。

会員各位に報告致します。

今回、財団法人 北海道建設技術センター 技術部長 市川 伸さんが、正式に北海道交通研究会の事務局長を引き受けて下さりまして、以後歴代技術部長が事務局長の任に当る事になりました。市川 伸さん並びに上司の方に対して厚くお礼申し上げます。

平成14年1月吉日