

## はじめに

標記のシリーズ「明治 150 年企画特集」であるが、まずは関心のある有志が、何らかのメッセージをリレー方式で発信することになった。そこで、今回私は、次の 2 点について書こうと思う。前半は、「①CNCN としてどのようなスタンスで取組みたいのか」を述べ、後半では、前口上ばかりを並べ立てても面白くないので、まずは広島近傍の「②身近な事例を一つ紹介してみよう」と試みた次第である。

## ①明治 150 年企画への取り組み

この企画は、政府が各府省庁連絡会議において、「明治 150 年関連施策の推進を取りまとめ活動を開始する」ということで、各省庁の主導のもと全国各地で組織的に行われ、私はその中で「土木はどのような位置付けになるのか？」また、「土木の中で CNCN はどのような役割を發揮するべきか？」その辺について考えてみた。

## ○「土木史」と「建築史」

土木技術者であれば、「土木史」といった学問体系があることは、それなりに承知しているけど、ごく一部のマニアックな方を除いて、「土木史」に関心を抱く人は少数派であろう。「建築史」よりもやや地味と言わざるを得ない。世間一般の受け止め方においても、しばしば「建築史」に包含されているような印象さえ受ける。「建築史」の場合はアートとして目を引きやすい面を持つ一方で、「土木史」の場合は、どうしても「技術偏重な説明になりやすい」という傾向を感じている。そこをどう表現するかが、我々には問われているように思う。

## ○土木と歴史や文化の関わり

いささか耳タコの課題であるが、土木つまり「社会基盤に対する国民理解が十分でない」これは土木技術者としては看過できない問題であり、その理由は幾つもある中で、かつて我々は「国民に土木をどのように説明してきたのか？」という疑問と反省に突き当たる。

明治以降に西洋型の土木技術が導入され、近代国家を築いたことは確かな事実であるが、「技術的な部分」に関心が注がれ、それによって国民の生活や経済、文化がどのように変化を遂げたという「対効果への言及」が不十分だったように思う。今ではそれは改善されたのか？ いやいや今日でも、国民への社会基盤の整備に関する説明や PR は大変に稚拙であり、未だにテレビや一般新聞などのマスコミの関心も低いと言わざるを得ない。

## ○CNCN の取り組み

これまで社会基盤整備は、官庁と企業（コンサルタント、ゼネコンなど）という、「土木の専門家による二極構造」で担ってきた中で、国民や市民の関心が低いままで事業が行われてきたという反省がある。我々は「それではいけない」と考え、そこで CNCN は「従来の二極構造に加えて、地域や市民をつなぐ第三極の役割」をもっと強力に推進しようと頑張っているところである。

したがって今回の「明治 150 年企画」への CNCN の取り組みは、「土木の専門家向けではなく、一般の方々に向けて」というスタンスを重視したい。つまり、土木の技術的な側面よりも、国あるいは地域への関わりを通じて「歴史的・文化的な部分」に関心のフォーカスを当てたいと思う。

## ②身近な事例紹介～「芸防国境地帯の今昔」

さて、前半で偉そうなことを述べたので、何だかハードルが高くなってしまったが、「身近な小さな発見でもよい」と言われているので、軽いノリで「近場の事例紹介」を次ページにて試みたい。



## ○新岩国駅にはお店がない？

まずは広島県と山口県境付近の交通網を示した右の地図を見てほしい。

新幹線の新岩国駅は山陽本線の岩国駅から10kmも内陸部にあって、付近にはお店がなく超不便な駅で有名だ。「誰が利用するのかこの駅を？」もう一つある。すぐそばの山陽自動車道の岩国IC。これまた市内から車で20分はかかる。これらは人口14万人の地方都市では考えられない不便なアクセスと言うべきだろう。



## ○芸防要害の地形

岩国市の今の交通網、山陽本線や国道2号線は海岸部の平地を走っている。これは明治以降の沿岸開発によるものであって、明治以前の海岸部は崖をなし、平地は小瀬川と錦川の氾濫原であったのだ。したがって、安芸国と周防国の国境地帯は、飛鳥時代の西国街道以来、やや内陸部の「極めて限られた地点しか通過できない」という「芸防要害の地形的な事情」という制約があったのである。

## ○国境の道路事情

芸防国境は小瀬川という一級河川によって隔てられ、旧山陽道は国防上ここに橋を設けず、今も渡し船のスロープや水制護岸などの遺跡が残る。兩岸に関所が設けられ木野・関戸の集落が栄えた。明治に入って渡しの100m上流に「両国橋」というその名前通りの橋が架橋された。この道路が今では「県道1号線」と命名され、何だか山口県の熱い思いが伝わってくる。付近には国交省の河川出張所もある。



小瀬川の渡し、三角形の水制護岸、上流に両国橋が架かる

## ○明治の始まり

ここは、倒幕から明治の始まりを語り伝える道でもある。長州の吉田松陰は幕府を批判し、江戸への護送が命じられた。路傍の歌碑によれば、この地に立って長州への決別の想いを、「夢路にもかへらぬ関を打ち越えて今をかざりと渡る小瀬川」と歌に読み、「安政の大獄」によって29歳の若さで処刑された。その8年後、長州藩を取り巻く四境戦争の一つ「芸州口の戦」がこの芸防国境において展開されている。江戸幕府の言う「長州征伐」のことを、山口県人は今でも「四境戦争」または「幕長戦争」と呼んでいる。



現在の木野集落

## ○西国への動脈の変遷

要するに、芸防要害の地の交通網は、飛鳥時代以来の西国街道を、後の旧山陽道が通り、明治以降は沿岸部の開発に伴って、山陽本線や国道2号線が海岸部に開通した。そうして現代、国の骨格を担う新幹線や山陽自動車道が、再び直線的なルートで内陸部を通過するに至った。これは何を意味するのだろうか。



吉田松陰の歌碑

## ○歴史のレイヤーを読み解く

何と、新幹線も山陽自動車道も、ここでは「旧山陽道」と重なり合うように走っている。実に不思議な光景であり、何ともスゴイ景観である。

深読みすれば、そこに「歴史・文化・技術のレイヤーの不思議」が読み解けるように思う。



山腹に沿って小瀬川を渡る山陽自動車道の景観、手前は旧山陽道、小瀬川



芸州口の戦・苦の坂