

学会長ご挨拶 師走号 「國づくりを楽しむ」

新規登録の分科会の学術大会・総会に現地出席をした。ここ2年、開催中止や開催様式のオンラインやハイブリッドへの変更により出張がなかったので久しぶりの旅となった。まず、2年ぶりの空の移動に勝手が違った。機内に乗り込むと上着を預かってもらい、靴をスリッパに履き代えて、いつも決まった日刊紙とブランケットと枕を受け取り、ヘッドフォンをかけて音楽や落語を聞く体制に入っていた。このルーチンがことごとく省略状況になっている。よく見ると前のボックスに入っているはずの企業雑誌もメニューもない。出した結論は感染防止の観点とコスト削減による「サービスの簡略化」で、前者が主な理由で後者が結果なのであろう。

そうなるも機中では寝ているか下界の景色を眺めるかであるが、周りの乗客の耳には小さなイヤホンが見える。なるほど、スマホで自分のお気に入りのコンテンツを楽しんでいるのだと合点がいく。あいにく私にはあまり興味がない。無線関係の次の製作物を考えようとも思ったが、ここは非日常的な場なので、復路は下界を眺めることとした。ちょうど国東半島付近の瀬戸内の海が見えてきた。幸いなことに視界がよく、島々がよく眺められる。四国出身ということもあり、瀬戸内海には何か因縁めいたものが感じられる。

かつては、東京から車で徳島の実家に帰っていた。まだ四国と本州は橋でつながれていない頃、兵庫県の須磨港からフェリーで淡路島にわたりそこを縦断し洲本から鳴門にフェリーで渡るというルートをとっていた。この行程はみなさんには大変だと思われるかもしれないが、私が大学生のころは、実家から列車で2時間かけて小松島港まで行き、この港から500トンぐらいの小さな客船で大阪の天保山港に向かう。船底の船室で5時間ぐらい過ごして、やっと本州に到着する。それから大阪駅発の特急富士に8時間乗って、上京していた。車には個室環境と運転の楽しみがあった。

1980年代から90年代にかけて待望の3本の本州四国連絡橋が架けられた。大変なプロジェクトであったがこれによって日本の架橋技術が、一気に進展したと思っている。人生で一度は3つの大橋を車で走破しようと思いつき、徳島の実家に帰る道として明石・鳴門大橋を利用した。そして、愛媛から瀬戸内しまなみ海道で広島にわたり、岡山から香川にかかる瀬戸大橋を利用し実家に戻る日帰りの旅を楽しんだ。

そのことを思い出していると窓から多くの島が見えてきた。確かこのあたりの島々を橋でつないだ瀬戸内しまなみ海道があるはずだと目を凝らしていると島から島にかかる橋を一つ発見し、その一つの島から次の橋を探しあて次々と四国から本州までの路ができ、視野の中でしまなみ海道が完成したのである。かつてこの海道が印象的であったのは他の2つとは違い、小ぶりの橋で多くの島が繋がれていることであった。周辺にはほかにも多くの島が見えるのだがなぜこの島々を選んだのだろうという興味がわいてきた。資料を調べればさまざまな面からの詳細な情報はあろうが、天上の神となり、瀬戸内海の島々

を眺めながらルートを選定をしている自分の姿を見つけた。

天の浮橋の上に立ち、天沼矛（あめのぬぼこ）で下界をかき回し、日本で最初に淡路島を創ったとされる伊弉諾尊（いざなぎのみこと）・伊弉冉尊（いざなみのみこと）の心境である。もちろん設計者たちもこの周辺の地図を広げて議論し合ったのだろう。橋を架けることは國づくりの一つである。人々の交流が盛んになり、生活環境が変わり、それまでとは違う社会が出現する。地図を俯瞰しつつ島つなぎの作業に入っていたのだろう。これに関わった人々は新しい國づくりをしているという強い意識がなかったとしても、どの島をつなぐかの楽しみはきっとあったと想像する。楽しさよりも大変さを実感されていたと思うが、機上の私にはこのワクワクする作業は羨ましい限り。

島々を見ていて眠りに入ったのだろうか、気が付けば頂に白い帽子の富士山が視野に入る。東京オリンピック・パラリンピック前に飛行ルートの変更があったとのニュースでは聞いていたが、以前とは違い、駿河湾から伊豆半島と三浦半島をかすめて東京湾に入っていく。富士山の見え方は変わるが常に自分の視野にある。そこでこのコースの変更もひとつのおもてなしなんだろうと自分で勝手に解釈する。機内のサービスはとてまもなく少なくなったが、窓から見える景色で満足してもらうのも新たな SDGs なのだろうと再度納得した。そして、機内の楽しみ方もニューノーマルの時代なのだ。

2021年12月2日