

100年先を見通したインフラの構築を

山根一眞 (ノンフィクション作家)

聞き手／高橋孝輝 (サイエンス・ライター)



連載「メタルカラーの時代」の始まり

— 山根さんが『週刊ポスト』で連載している「メタルカラーの時代」は大ヒットして、もう何冊もの単行本や文庫になっています。それは山根さんが、ホワイトカラーでもブルーカラーでもなく技術者に着目し、丁寧にその言葉をまとめてきたからだと思えるのですが、そもそも「メタルカラー」発想の経緯は……？

山根 僕が『週刊ポスト』で「メタルカラーの時代」という連載を始めたのは、1991年の4月。ちょうどNHKで、『ミッドナイトジャーナル』という番組の、キャ

スターを務めるようになったのと同じ時期でした。

— というと、あの、毎日夜の11時過ぎから放送された……？

山根 『ミッドナイトジャーナル』はいわゆるニュース番組ではなく、生活情報番組というか、引き受けた時は、もっとのんびりやれる番組かなあと思っていたんですが、8月に湾岸戦争が起り、その後、ソ連の崩壊や東西ドイツの統一など大事件が相次いだ3年間でした。番組の開始時間がバグダッドやモスクワの夕方5時で、ちょうどニュースが一番“動く”時間だったため、放送時間は延長に次ぐ延長ということになりました。キャ

スターを務めた3年間で、放送時間を延長しなかった日は、半分もなかったんじゃないかな。最長で2時間40分ということもありました。僕はニュースの専門家でも、司会の専門家でもありませんからね、構成台本もコメント原稿も全くない状態で、番組を進めねばならないこともしばしばで、しんどかったという記憶があります。

— そんなしんどさの中で、どうして別に「メタルカラー」の連載を始めようと……？

山根 『ミッドナイトジャーナル』の中に、国際会議から戻ってきたばかりの大臣とか、その日の一番の話題の人物をイ

インタビューするコーナーがあったんです。そのインタビューが普通は5分、短ければ3分。毛利さんが宇宙飛行を終えて帰ってきた時は、特集で長く話を聞けたのですが、それでも12分から13分だったのです。テレビ番組では、話を聞ける時間が極端に短いんです。もう少し聞きたいと思っても、まず無理。当時、僕の毎日の睡眠時間は、2時間から3時間ぐらいでした。そういう生活が3年続いたわけですけれども、それでも「メタルカラーの時代」という対談ものの連載を始めたいと思ったのは、「聞きたいことをしっかりと聞かなければ世の中のことをわからない」、という思いが強かったからだと思います。

— 連載では何時間ぐらい対談されているんですか？

山根 本当に話を聞こうと思ったら、30分あってもとても足りない。「メタルカラー」では、一人の人に2時間半は聞いています。狙い通り、たっぷり話を聞ける連載になりましたが、どうにも時間が取れなくなって、1日何人もの方と対談することになってしまうと、朝9時から始めて夜の10時過ぎまで、5人の人に話を聞くとか、8時間とか12時間連続ということもありましたよ。今でも、1日



高橋孝輝氏

3人の人に話を聞くということはいくつある。1人2時間半を終えると、くたくたになるんですが、不思議なことに、相手が代わりテーマが変わると、また元気になれる(笑)。

見慣れているものの「背景」が面白い

— 連載の最初から、「技術者」とか「技術の現場」に、着目していたんでしょうか？

山根 いや、最初はいろいろ迷いもありまして、連載タイトルも最初は「ビジネス生モノ市場」というものでした(笑)。要するにビジネスもので、新製品とか新しいトレンドを取り上げるものにしたという趣旨だったんです。ところがその「新製品」の話というのが、思ったほどおもしろくない。開発者というより広報担当者が出てくるとかですね。それより僕が思っていたのは、僕の昔からのスタンスなんですけど、世の中のいつも目にしていてのものの中に、背景がわからないもの、これまで全く世に出ていない世界、おもしろいものが、あるんじゃないかということでした。

— そういえば山根さんのお仕事には、『変体少女文字の研究』(講談社)とか『ドキュメント 東京のそうじ』(PHP)といった、いわゆる技術とか情報といった分野と、直接は関わりなさそうなものも多々ありますね。

山根 『ドキュメント 東京のそうじ』は、「東京はきれいな街だけれど、どうやって掃除しているんだろう」という疑問から始まって、新幹線、国際線の旅客機、糞尿、競馬場……、そういうものがどう処理されて、都市がきれいにされているかを調べ、まとめた本です。そのきっかけは、ある時新幹線のホームを見ていたら、ホームの下をたくさんのおばさんたちが歩いている。何をしているんだろう

と聞いてみるとですね、新幹線の掃除は、1編成に70人の掃除部隊が超特急でやっていると知ったからなんです。これはすごいと思った。それで、博多から東京駅まで新幹線に乗って取材するなどいろいろなことをやって、そのゴミが最終的にどこに行くかなどまで多角的に調べました。だから、新幹線といういつも乗っている、見慣れたものでも、少し調べてみると驚くようなすごい背景がある。実は、この「メタルカラー」も、基本的にはそういうモチーフで始めたものなんです。

— 「技術」というより、世の中にあるものの「背景」を探ることをやりたかった……。

山根 そうです。新製品とかビジネストレンドというものから、そういうモチーフに修正していったら、ある時から、より技術的な路線に入っていくというか、開発技術者に話を聞くということになったというのが、本当のところと言っているでしょう。そのあたりから連載タイトルも、「ビジネス生モノ市場」から「新マエストロ名匠列伝」という、何となく技術よりのものになったんだと思いますね。「メタルカラーの時代」というのは、その前後からサブタイトルとして小さくつけるようになって、連載を単行本にまとめた93年から、メインタイトルにしたものなんです。

すごかった「メタルカラー」たち

— 開発技術者、すなわち「メタルカラー」に目が向いたのはなぜなのでしょう。

山根 そう、あれは連載の10回目か20回目ぐらいだったか、「海底ケーブル」敷設のお話を、当時のKDD(国際電信電話株式会社・現KDDI)の細谷辰雄さんにうかがったのが、きっかけだったと思います。



山根一眞氏

— 「太平洋横断、光ケーブルを引く船旅」(単行本『メタルカラーの時代』収録)としてまとめられた回ですね。

山根 海底ケーブルも、テーマとして取り上げるきっかけになったのは、「どうして国際電話はこんなにきれいに聞こえるんだろう」という素朴な疑問でした。アメリカでもどこでも、まるで隣の家と話しているようによく聞こえる。それはどういう技術によるものだろうか……。これは海底ケーブルのおかげだが、では海底ケーブルをどうやって敷設したのかも、知りたくなったんです。

— で、対談してみたら、手応えを感じたということでしょうか。

山根 技術者の方って、会ってみるとほとんどの人が「私の話でいいんですか?」という反応をされる。当時は、技術者が週刊誌の対談に登場する企画なんて、ほとんどありませんでしたからね。しかし、その話はものすごくおもしろかった。最初にうかがった細谷さんにしても、その後にお会いした方々にしても、

これはすごいと思ったのは、いかなる質問に対しても、具体的な答えが返ってくることでした。技術に関わることなら、何を聞いても、どこまで聞いても必ず答えが返ってくる。聞けば聞くだけ、答えが返ってくることなんです。

— 相手が広報担当の方だと、そうはいきませんよね。

山根 どうしても大づかみな話になったり、そこから先は話を聞けないというところが出てくる。「後はこの資料を見てください」となったりするわけですね。ところが技術者だと、歴史上初めて海底ケーブルを敷設したのは「いつ、誰か」ということはもちろん、ライバル企業の話まで、そこまで話しているのかというところまで答えてくれる。それはそうですよ、開発の現場で闘って、努力を続けて新しい技術を実現してきた人たちですから、皆熱い人たちなんです。だから本音を語ってくれる。得難い話が飛び出してくる。対談にはよく、「ぜひその人の話を聞きたい」というギャラリーが

くのですが、そのギャラリーから思わず拍手が来るような対談というのは、あまりないんじゃないでしょうか。活字化した対談でもたまたま「(拍手)」と書いていますが、あれは本当に拍手が出ているんですよ(笑)。

キーワードは日本初、世界初、挑戦……

山根 技術者の方々に話を聞き始めて、この人たちはすごいということのほかにも、もう一つ思ったことがありました。いわばそのすごさの裏返しなのですが、僕らは「インフラ(社会基盤)」という言葉を使っているな、ということでした。

— どういうことでしょうか?

山根 ダム、発電所、道路、通信ネットワークなどのインフラ構築の重要さは、だれもが十分に承知していると思っていました。しかしまず通信という分野で技術者たちの話を聞いてわかったのは、そのインフラが、技術者たちのさまざまな努力と熱意によって作られ、整備されているということでした。たとえば僕らは、道路にしても、今それが必要だからとか、せいぜい20年先、30年先に必要になるから整備するものと思っているのでしょうか? しかしインフラに関わるモノを作り、技術を開発している技術者たちはそうじゃない。100年から200年のレンジで使われることを考えて、モノを作っている。それがまたすごいことだと思ったんですよ。それで、通信という分野を手始めに、インフラに関わるものだけに限っても鉄道や道路、橋、トンネルなど、聞くべき技術分野の技術を、徹底的に聞き続けようと思ったんです。それが僕の中で、「メタルカラーの時代」という連載のコンセプトが確立した瞬間でした。

— それから満13年。連載はもう650回を越えましたね。

山根 一応1,000回、1,000人の技術者に話を聞いて、20世紀の産業文明というものの、僕なりの集大成にしたいと思っているんですけどね。

— 毎回のテーマの選択は、どうされてきたのですか。

山根 取り上げるのはただの技術ということではなくて、日本一とか世界一、あるいは日本初、世界初の新しい技術、これまでなかった技術というものを基準にしています。挑戦的な技術とか、人類がまだ経験したことのない技術という言い方をしてもいい。そういう新しいことに挑戦している技術者たちを応援するという意味を込めて、取り上げるようにしているんですよ。NHKの『プロジェクトX』は、「メタルカラーの時代」で発掘した人が10数人登場しています。しかも、すでに評価が定まった技術、プロジェクトだけを取り上げているのは問題だと思うんです。それでは、今を生きる技術者たちの応援にはならないですから……。もちろん、まだ評価の定まっていない仕事を取り上げることにはリスクがありますよ。後でウソがあったとわかり、評価が逆転する可能性は常にある。幸い、これまで取り上げた技術で、そういう僕の失敗は2件だけでした。僕はいつも、これは大丈夫かどうか、緊張感をもってテーマを選択しています。ただそれでも僕は、新しい、挑戦的な技術を開発している人々を応援したい。そういうスタンスでテーマを選んできたからこそ、すごい、誰も取り上げていない、すばらしい話を聞くことができてきたし、連載も続いてきたんだと思うんです。

モノを作るということ

— これまでで、特に印象的だったテーマは？

山根 いや、あまりにたくさんあって選びにくいのですが、お話しした連載コン



セプトやキーワードにドンピシャだったという意味では、「明石海峡大橋」かな。橋長3,911メートル、中央支間長1,991メートルという世界最長の吊り橋ですよ。あの橋には、建設途上の段階から完成後まで、いったい何度通いましたかねえ。テレビやほかの仕事まで含めると、それはもう数え切れないぐらい通って、「メタルカラー」では、海面上297メートルの高さの巨大鉄塔を実現した技術や、その鉄塔の土台を作った技術、吊り橋を支えるピアノ線を開発し製造した技術など、何十という技術分野から何度も何度も取り上げました。あの橋は、日本のというより人類の20世紀技術の金字塔ですし、技術者たちの大変な努力の集合体なんですね。

— 人ということでしょうか？

山根 やはり忘れがたい人がたくさんいますね。たとえば、亡くなられてしまったんですが、連載の初めの頃、石油タンクの内にたまる、ヘドロを掃除する自動ロボット開発の話聞かせてもらった森光猛夫さん（「石油タンク1000トンのゴミ掃除」単行本『メタルカラーの時代』収録）。この方は元自衛隊のテストパイロットだったのですが、病気で辞めざるを得なくなって、石油タンクの掃除ロ

ボットを開発する仕事を始めた。今でも忘れられない言葉なんですが、「石油タンクの掃除というのは1日で人間の尊厳を失う仕事」だったんですね。タンクの底に堆積している石油のかすを、可燃性のガスが充満しているので電気もつけられない暗い中で、シャベルを使って何日もかけて、人力で掻き出すわけです。森光さんの病気ががんだったんですが、がんと闘いながら掃除ロボットを開発したんですね。亡くなった時は、対談の時に撮影した写真を、遺影として使っていただきました。

— 登場する技術者はいわゆる大学出の、大企業所属の人には限らないのですかね。

山根 それはそうです。“不死身のサブ”黒崎三郎さん（「東京タワーから明石大橋へ 不死身の橋梁鳶」）ね。この方は、工事現場で40メートルの高さから落ちて助かったというので、そう呼ばれるようになった、日本一の鳶です。日本の高層建築は全て手がけたと言われるくらいの人なんですが、今年、「鳶職技能の実績と伝承」ということで、日本建築学会文化賞を受賞された。鳶職が建築学会の賞をもらうのは異例のことですが、これで鳶という仕事が、モノを作る上でい

かに大事か、わかってもらえるようになると思います。大学出の、大企業の人たちもそれぞれにおもしろいんですが、いやあ黒崎さんはすごい。女性にはもてるし、まだまだとんでもなく元気で……(笑)。

— 様々な「技術者」に話を聞いて、モノ作りに関する山根さんご自身の考えも、変わってくるというか、磨かれてくるようなことも、あったのではないのでしょうか？

山根 たとえば東京の首都高速の建設技術(「首都高速・慢性渋滞の事情と解決」単行本『メタルカラーの時代』収載)。その時の話ですばらしかったのは、「すでにできあがっている大都市のビルの間をすり抜けて、よくぞこれだけの道路を作った、この仕事をした先輩の知恵と努力には本当に頭が下がります」という言葉なんです。首都高速は本来は「高速道路」ではなく、「立体交差」の連続で、上(自動車専用道路)と下(一般道路)との連携で、交通を円滑にするものとして設計されたものだった。それが、その後「上」だけで捉えられ、論じられるようになって、渋滞とか、料金が高いとか批判が集中するようになる。そうすると、最初的设计者の意図とか、僕が聞いたような技術者たちの言葉は、世の中には絶対に紹介されなくなってしまふ。「それはまた大きな問題なんじゃないか、徹底的に応援していかなければならないな」と思うようになりましてね。僕はH-2ロケットシリーズについては、第1号機の打ち上げ前から取材を進めていて、その後もずっと追いかけています。あのロケットは何度も打ち上げに失敗して、世の中から非難が集中しましたが、僕は、「それはそれでいいんです。宇宙ロケットの開発というのはそういうものなんです」と、逆のことを書き続けてきた。「こんなに画期的な世界一の技術を実現しているじゃないか、がんばっているんだっ

てね」。それもやはり、技術者たちの話を聞いて、そのすさまじいばかりの努力を教えられたからだと思います。

これからの技術開発、 インフラ整備

— ただ、いたずらに巨費を投じた開発は、もういらぬという批判も出てきています。

山根 僕は、技術開発全体でもそうですが、特に道路や橋などのインフラ整備について言うと、「お金がかかりすぎる」とか、「今、必要なのか」という批判は、とんでもない話だと思っています。たとえば、本四公団が債務超過に陥ったから1兆円を超える税金を投入することになった。すると「あんな橋は東京の人間には関係ないから税金を払いたくない」と主張する論者が出てくる。それじゃあ、「四国は日本ではないんですか」と僕は言いたい。あの明石海峡大橋などの橋が作られることになったのは、宇高連絡船の紫雲丸が沈没して、修学旅行の子どもたちをはじめとして、168人もの人たちが亡くなったりしているからですよ。四国と本州の経済格差だってもんすごく大きい。そういう事態を何とかして改善したい。だからできるうちに、お金のあるうちに作っておこうというのが、あの橋の建設の本当の意味だったんじゃないでしょうか。技術者たちは、そういうことを踏まえて、誇りを持って作ってきた。僕は、たとえば高速道路にしても、作ることができるうちに作っておけという立場です。

— とりわけインフラ整備は進めるべきであると……。

山根 ニューヨークのブルックリン橋が作られたのは1883年。今から120年前ですよ。完成した時に、いったい1日何台の車の交通量があったと思いますか。ところが今は、マンハッタンに至る

重要な幹線として使われている。そういうものなんですよ、インフラというのは……。ブルックリン橋も、紆余曲折の末に完成した橋なんですけど、資金を出した人も建設に携わった技術者にも、100年、200年使えるものを作っているという意識があったんです。だから、「お金がかかりすぎるからインフラ整備なんかやめちまえ」とは、僕にはどうしても言えない。金がなければ、ないなりの方法を考えるべきなんです。

— たとえばどんな方法が……？

山根 高速道路であれば、路幅を半分にする。その代わり自動車の幅も狭くする。今の車は、平均で1台あたり1.3人しか乗っていないでしょ。そこで2〜3人乗りの幅の狭い自動車を開発し、それを標準にした道路を作る。しかも、時速150キロで走っても安全な車と道路のシステムを開発すればいい。ITSなどの技術を駆使してね。道路だけで考えているからいけないんです。道路と車で一体に考えればいろんな可能性が拓ける。そうすると、自動車メーカーも新しい仕事が増えるし、何よりも「安全」という技術は世界に売れます。私は路面と路肩でソーラー発電する、つまり太陽電池で舗装してしまうというアイデアも提唱しています。かつて、日本の技術者たちは、阪神淡路大震災で倒壊した高速道路約20キロメートルを、1年8か月で再建した。その日本の技術者たちならやれることですよ。日本のメタルカラーたちは、いい国を創るための底知れぬ力を持っていることを忘れないでほしいんです。

— ありがとうございます。次回は、山根さんが提唱されている、この「メタルカラーの時代」における近未来の産業技術イメージ、「環業革命」についてお聞かせ下さい。

(やまね・かずま)

(たかはし・こうき)

撮影/円山幸志