

 日本道路株式会社

道

とと
も
に

道



月日は百代の過客にして、行きかふ年もまた旅人なり。

芭蕉はその冒頭にこう書いて、『奥の細道』に出立した。それは求道の旅である。歌と旅を友にした西行の精神を受け継ぎ、さらにその道を深めようとする願いをこめた旅であった。

道は、出発点と終着点を結ぶ空間的な通路、といわれている。しかし、日本人の道に託する思いはそれだけではない。歌道、俳諧道、武士道、芸道など「道」という言葉で象徴されるように、そこには文化的、時間的な思想が一貫して流れている。

道——それは空間的にも時間的にも、文化を運び、歴史を築いてきた。わが社のポリシーも、道づくりを通じて社会に貢献し、より新しく、より広範な生活空間の創造に寄与すべく努力してきた。そしてこれからも、道が大きな明日を開くように、21世紀に向かい、熱い使命感を抱き、営々とした努力をつづけていく。

『熊野』より
いかんせん
都の春も惜しけれど
馴れし東の花や散るらん

この歌を京に残し、平宗盛の愛妾・熊野は宗盛の許しを得て病に苦しむ母を見舞うためふるさと遠江へと、海道下りの道をたどる。『平家物語』中の名場面の舞台化である。

創立60周年に際して



日本道路株式会社代表取締役会長
瀬瀬忠行

平成元年という歴史的な節目である今年、日本道路株式会社は、つがつがなく創立60周年を迎えることができました。

当社の60年の歩みはほぼ昭和史と重なっておりますが、この間、わが国はまさに激動という形容がふさわしい歴史を積み重ねてまいりました。ウォール街に端を発します1929年の金融恐慌に揺さぶられ、戦火の拡大におびやかされ、そして終戦。その後も戦災からの復興を目標に営々とした努力を積み上げ、今日の繁栄を招致することができました。

当社もこの激動の歴史に翻弄され、いく度かの浮沈を繰り返してまいりましたが、それにもかかわらず社業隆盛のうちに、今日の喜びを迎えることができましたのは、社内外の多くの諸先達のご努力に負うところ大であります。そこで、創立60周年の記念事業を起案するにあたり、まず、そうした諸先達への感謝の念を表明することこそが筋道と考え、この記念誌を発行することになりました。

当社では、10年前の昭和54年、創立50周年を記念し『日本道路株式会社——50年の歩み』を編纂いたしました。これは当社の歩みに沿って、忠実にその歴史を再現した社史でございます。しかし本誌の場合は、当社の歴史そのものの再現を主眼としたものではなく、道と、そして道づくりとにかかわった幾多の諸先達の業績、軌跡を誌面に刻み込まんとするものであります。願わくばこの記念誌から、当社の、そうした諸先達に対する心からの感謝の念、さらにはその業績を受け継ごうという意志をお汲み取りいただければと願っております。

最後になりましたが、今後とも一層のご指導、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。次第でございます。

新たなる歴史の創造を



日本道路株式会社代表取締役社長
清水 弘

創立60周年の佳き日を迎えるにあたり、これまで日本道路株式会社の発展にご指導、ご協力いただいた皆様に衷心より感謝申し上げます。私どもは、これまで培った知識と経験を社会に還元していくため、役職員一同一体となって、さらに新しい歴史の創造をめざして邁進すべく決意を新たにしているところでございます。

わが国は、今、歴史の転換期を迎えております。情報化、国際化、ハイテク化を基盤に、社会も、産業も、私たちの日々の生活も、構造的な変化を遂げつつあります。人と人の心が、そして人と技術が、緊密に結びついた高感度社会がこの日本列島に誕生する日も近いといわれています。こうした状況は、企業に対してもそれにふさわしい対応を要請します。当社でもその要請に応じて、高感度社会の構築に貢献しうる社業の展開を企図しております。具体的には街づくりの総合プランナーとして人びとに生活提案のできる企業に脱皮することが目標であります。

そうした新しい歩みの支えとなってくれるのが、当社が道づくり一筋に60年の歴史を刻んできたという事実にはかきません。道は大なる知恵をそのうちに秘めています。人や物を運び、産業の発展に寄与するだけではなく、人間生活や文化にかかわる総合的なシステムを運搬し、文化や文明の創造と再生産にも貢献してきました。その道と深くかかわることで、当社はハードウェア、ソフトウェア両面にわたる得難い知恵を獲得することができたのであります。この知恵を社会に広く還元していくこと、つまり社業をより多角的に展開していくことこそ、当社が高感度社会の構築に貢献できる最も確実な方法であると信じます。

創立60周年記念事業の一環として発行いたしました本誌においても、過去の記録や現状の分析にとどまらず、当社の今後の歩みについてのコメントも試みたつもりでございます。

第1章

故きを温ね、新しきを知る

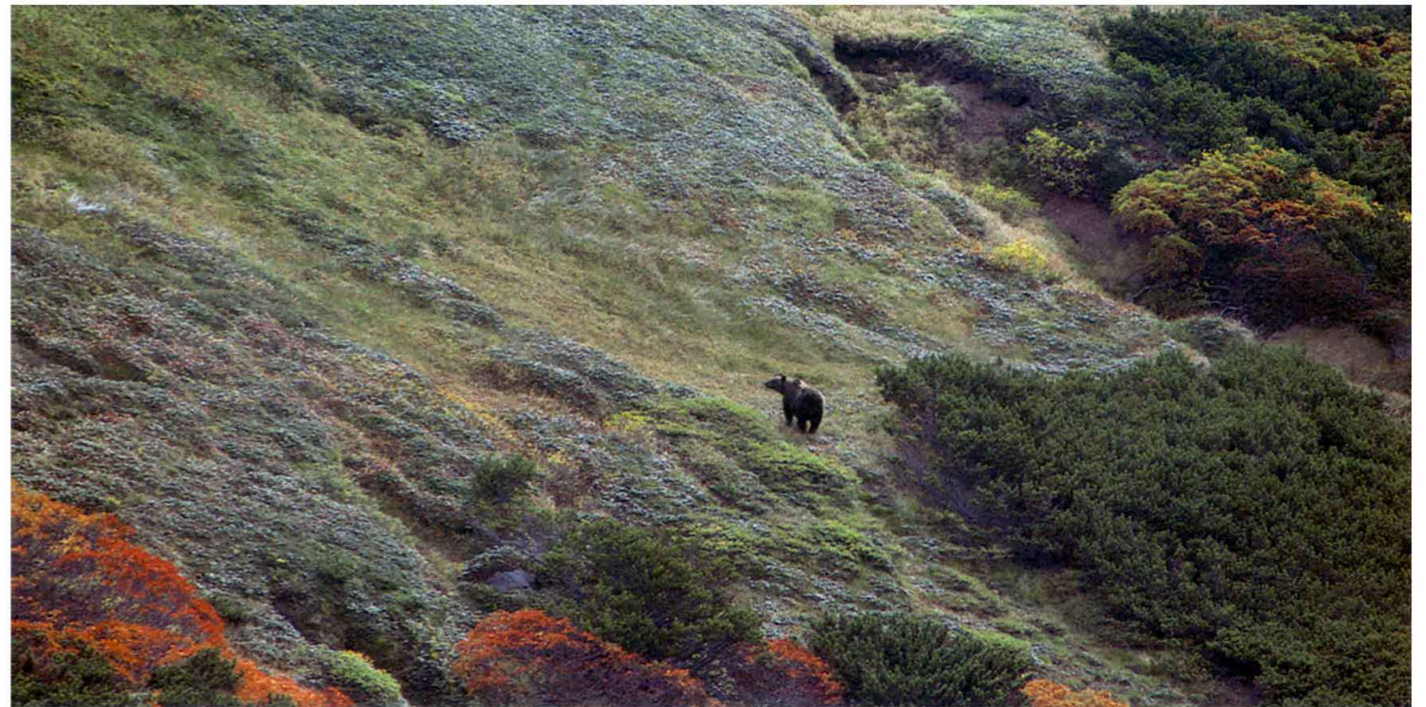
はじめに〈けもの道〉があった。自然に生きるけものたちが決まって回帰ルートを歩くことによって生まれた径である。

その〈けもの道〉と〈けもの道〉をつなぐかたちで、次第に人間の〈踏みわけ道〉が形成された。昔の人びとは自分たちの村落の周辺に何条もの〈踏みわけ道〉をつくった。やがてそれは、他の村落、他の地域と結ぶ交通路に発達し、生活道路、交易路、街道などとなって、つぎつぎにその距離を延ばしていったのである。

道——その一つひとつには、人類の歩み、文化の歩み、社会の歩みが明確に刻まれている。

当社の歴史も、そうした先人たちの功績を引き継ぎ、発展させようとするものであった。本誌においても、道をつくり、道の意義を広め、深めた数多くの人びとの業績を振り返る章からスタートしたい。

故きを温ね、新しきを知る——その喜びのうえに、私たちの発展もある。



第1章 PART1 黒曜石の道

生活に欠かすことのできない物資を運ぶため、山から海へ、海から山へ、道は広げられた



縄文時代の交易商人

日本最古の鉱山——それは、長野県の和田峠・星が塔^{ほしがた}一帯に残されている縄文時代の黒曜石採掘坑といわれている。

古いものは1万年前、新しいものでも2,100年ほど前まで採掘が行なわれてきたと推定されている。

黒曜石は、火山の噴出マグマが急激に冷却されたときにできるガラス質の岩石である。組織が緻密で、石斧による打撃加工がしやすいうえ、貝殻状に割れた切り口がきわめて鋭い。石器時代には、ナイフ、鎌、槍の穂^{やじり}などに使用された。採取狩猟を生産手段にしていた当時の人びとにとって、黒曜石は最大級の生活必需品だったのである。

日本各地の縄文遺跡からは、黒曜石で作られた利器が数多く発見されている。しかし、その原産地は数えるほどしか知られていない。つまり、黒曜石は何らかの方法によって、原産地から消費地まで

運ばれたのである。考古学界の調査によれば、縄文中期から晩期までの間、和田峠産の黒曜石は、広範な地域に流通していたことが証明されている。

しかし、石器時代に物資を運搬するには、さまざまな困難がともなう。一人の人間が自分の集落からはるばる原産地まで旅をし、黒曜石を掘り、また持ち帰ってくることはほとんど不可能であったであろう。

そこで、交易を可能ならしめるため、ひとつには〈縄文交易商人〉の〈隊商〉が組まれた。もうひとつ、リレー式で伝達する間接的な交易も行なわれた。今日における流通機構である。

たとえば、多摩川下流部に点在していた集落への運搬は、まず、生産者が原石を粗削りの半製品に加工し、中継基地に貯蔵した。現在、判明している中継基地としては、諏訪市岡村にある採石場脇の大洞窟が最も著名である。ここから黒曜石を背負った〈縄文交易商人〉の〈隊商〉

は、八ヶ岳南麓を回り、小淵沢、韭崎、穂坂から甲府盆地に出た。途中の大集落で石と食品とを交換しながら、さらに多摩丘陵を経て、多摩川沿いに南下したのである。

彼らは、多摩川下流の集落群で、黒曜石を塩や干魚、干貝などと交易し、ふたたび大荷物を背負って〈黒曜石の道〉を帰っていった。〈隊商〉に踏みならされた道がハッキリとつづいていた。

石の道から歴史を運ぶ道へ

現在までに確認された縄文遺跡は、1万箇所以上。そのうち、千数百箇所が、和田峠を中心とした長野県の山岳・高原地帯に集中している。つまり、和田峠一帯は縄文文化のメッカのひとつだった。

しかし、縄文時代の晩期に入ると、和田峠の黒曜石産業は衰退に向かった。その原因は、

1. 人口の膨張とともに狩猟獣が少なくなり、和田峠の人びとが山を降りはじめたこと。

2. 主力産業が新たに導入された焼き畑農耕^{やきはた}に変わって、黒曜石の需要が減少したこと。

3. そして、西日本から伝播してきた弥生文化が、稲作農耕とともに金属器をもたらしたこと。などがその理由である。

しかし、〈黒曜石の道〉の主要な部分は、形を変えて次の時代に受け継がれた。最初は塩や穀類の交易ルートとしてである。狩猟や漁労が主な生産手段だったころ、人びとは塩を動物の体に蓄えられている有機塩で補った。無機塩はぜいたくな嗜好品であった。だが、米が主食になると事情は変わってくる。この新しい穀物には塩分が含まれていない。内陸部で稲作に従事する人びとは、塩と穀物との交易をしなければならなかった。それらの生活必需品は、リレー式の間接交易によって運ばれたため、中継地点の集落にはやがて市^{いち}が立ち、後世の宿場制

の基礎となった。そしてその道は、中央の文化や政策を伝播する通路として利用され、同時に地方から中央に貢納する租庸調を送るルートとして、次第に整備されていった。

和田峠、諏訪市岡村を出発点とした〈黒曜石の道〉は、そのほとんどが甲州道の基礎を形づくったといってもいい。

石器時代の交易路は、こうして、文化を運び、文明を運び、時代を運んでいったのである。



南アルプス

和田峠

第1章 PART2 稲作文化の道

文化を運び、文明を形成する。道の発達には私たちが人類に大いなる福音をもたらしてくれた



仁徳天皇陵



古墳時代と稲作農業の生産力

大阪湾を望む堺市の高台にある仁徳天皇陵は、古墳時代を代表する前方後円墳として知られている。

敷地が48万7,000平方メートル、墳丘面積が10万3,400平方メートル、高さ30メートルに盛り上げられた土量は約140万立方メートル。濠の外側を歩いて1周すると、ほぼ1時間はかかる。

平面の大きさでは、古代エジプトのクフ王ピラミッドや秦の始皇帝陵を超えた世界最大の規模を持つ陵墓だ。

日本史のなかに、突然、巨大古墳時代が出現した。その最大の理由として、水田稲作農業の発展があげられるであろう。

米の人口支持力はきわめて高い。大和朝廷の根拠地であった近畿地方の場合、縄文時代の人口は約4万人と推定されるが、弥生時代には11万人。そして古墳時代の末では、実に100万人に達している。こうした急激な人口増をカバーする農業生産技術が開発されたのである。

それらの農業技術の改良・進歩は、生産物が自然になしとげたものではない。国の重要政策として、大和朝廷が積極的に推し進めたものである。つぎつぎに大がかりな水利灌漑事業が行なわれ、水田

の面積が当時の水田開発能力の限界をすれすれまで拡張されていった。

そして巨大古墳は、稲作農業のめざましい伸張と土木工事を実現できる国家権力のメルクマールとして造営されたのである。

フロンティアの道は陸奥へ

西日本で普及した水田稲作文化は、その後もかなりのスピードで東進していった。

日本では、米が通貨としての性格を持っていた。貢納される税も米が中心である。米をどれほど徴収できるかが、即、国策の根幹になっていた。

神話の神武天皇東征は、武力での制覇というより、稲作圏の東方拡大といったほうがいだろう。

また、倭建命（日本武尊）は、大

和朝廷の発展期に行なわれた東伐西征事業をシンボル化した説話上の英雄像である。『古事記』によれば、景行天皇の40年、東夷討伐の命をうけて出征したことになるが、その倭建命物語のなかに、「荒ぶる蝦夷を言向け……」

というくだりがある。「言向け」とは、言葉で説得し、服従させるという意味にほかならない。つまり、採取狩猟の生活をつづけていた関東、東北地方の原日本人に、「あなたたちも稲作文化を取り入れなさい。王化の民になりなさい」と、大和朝廷の権力下に入ることをすすめていったのである。『古事記』『日本書紀』に残された蝦夷武力征伐の記述は、軍事に

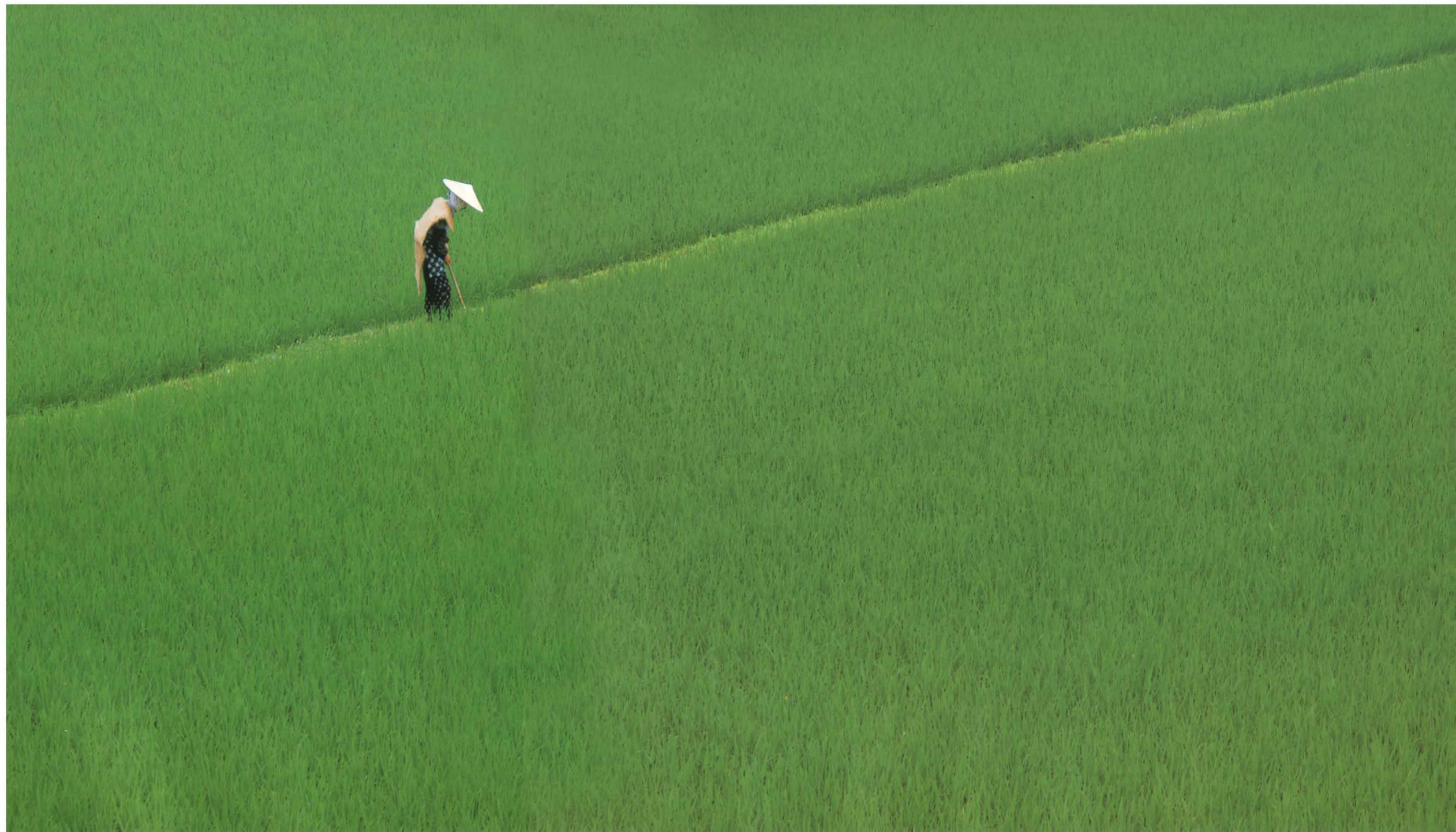
関係する氏族が自分たちの先祖の功績を誇るためにつくったフィクションといわれている。その後も何度となく、いわゆる「東

征」は行なわれた。

しかし、近畿地方から東北地方に通じる道は、ローマのアップピア街道のような軍事道路ではなかった。下りは、稲作技術と稲作にかかわる文化システムを運ぶ通路であり、上りは、各地の租庸調を中央に送る道であった。

幹線道路の終点につくられた「関」「柵」などは、軍事前進基地と思われがちだが、実際は稲作文化のフロンティア基地としての性格が強かった。1,000人近い人びとがその周辺に移住し、水田を開いて稲作農業のサンプルを提供していたのである。

稲作文化を携えて、西日本から東日本に入植した人びとは、10万人に及ぶという。こうして、東西を貫く幹線路を中心に広まった稲作は、8世紀までには、北海道を除くすべての地方にほぼ定着した。



第1章 PART3 客人たちの道

道を友とし、栖とし……こよなく旅を愛する人々が道の付加価値をさらに高めてくれた



遊行者と文化

秋田県雄勝郡雄勝町(旧・小野村)は、小野小町のふるさとだといわれている。

小野小町は、出羽国郡司・小野良真の娘で宮廷女官の采女になったというが、真偽のほどはよくわからない。現に日本のあちこちに、小町の出生地、小町終焉の地と称するところが残っている。そのため、「小野小町は一人ではなかった」という説があるほどだ。

もともと、小野一族は日本固有の宗教と深いかかわりを持ち、歩き巫女として各地に移住して歩く家柄だった。中世以降、その信仰と小町物語を携えて遊行する女性の一群が生まれた。たまたま小野という地名の村を訪ねて古い塚があれば「小町の墓」、清らかな井戸があれば「小町化粧の井戸」という説話を残したのではない。それが後世、土地に根づいてしまったようなのである。

伝説、民話の類には、遊行者、旅人とともに道を歩いてきて伝承されたものが少なくない。

遊行といえば、遊行上人と呼ばれた時宗の開祖・一遍が思い浮かぶ。

一遍は他力本願の念仏流布を願い、勧進帳と念仏札を持ち、踊り念仏を行なつて、道から道への遊行三昧に明け暮れた。底辺の民衆を教化するその旅は、陸奥から大隅(鹿児島県)に及んでいる。

時宗の遊行者たちは、名前に阿弥(阿彌陀号)をつける。豊臣秀吉の父は筑阿弥であり、徳川家康の祖は三河の松平家に入り婿した徳阿弥だった。秀吉、家康の系譜については若干の疑問もないではないが、しかし、時宗の信徒のなかからは、日本の文化史にひとつのエポックをつくった大才能が輩出している。

猿楽を基礎に能を完成させた観阿弥、世阿弥父子をはじめ、造園家の善阿弥、



大分・庄屋敷敷と菅笠

相阿弥さらには踊り念仏を芸能化した念仏踊りによって歌舞伎の祖となった出雲の阿国などがその例だ。彼らは中央の出身者ではない。旅から旅、道から道を歩く間に、その芸を深く、高く昇華させていったのである。

文化の運び手・漂泊芸術家

西行は「旅を友」とした。

芭蕉は「旅を栖」にした。

連歌の宗祇も、旅に没している。

西行の場合は、鎮守府將軍藤原秀郷の直系という名門——。旅の糧に困ることはなかったといわれているが、資力を持たない漂泊芸術家たちはどのような収入によって旅をつづけていたのだろうか。

ひとつは、支配者のために情報収集する忍者のような役を請け負っていたらしい。それによって、なにかしらの報酬を

得ていたようである。室町時代、戦国時代の連歌師は、十中の八、九まで、そうしたスポンサーがついていたという。

もうひとつは、地方の有力者に文化、知識を提供して、臨時のパトロンにする方法である。たとえば俳諧師はあらかじめ行く先に連絡を取って、俳句のファンを集めておいてもらう。そこで句会を開き、謝礼をもらい、有力者の家に賓客として宿泊したのである。

揮毫によって旅をつづける学者、書家、絵師も少なくなかった。というより、学者、芸術家の旅は大部分がそうだったのである。

まず、知人の紹介状を持って有力者を訪ねる。滞在している間に、書なり絵なりを揮毫して揮毫料を受ける。その有力者からつぎの有力者への紹介状をもらい、謝礼金を旅費にして旅を重ねたのである。

戦国時代には、食に窮した多くの公家が各地を転々とし、家伝の学問の奥義を地方豪族に伝えることで糧を得たという例もある。

一方、地方の有力者も旅の芸術家を歓迎した。いながらにして中央の文化に触れ、さまざまな面の新しい知識を得られたからである。地方の旧家を訪れると、



白河の関

そのような襖絵、掛け軸、色紙などが今も多く残され、訪れる人の目を楽しませてくれる。

地方に住む人びとにとって、道は最新文化の情報ラインだった。その道から客人たちが現れ、また去っていく。人びとは未知の世界に延びている道を、ときめくような憧れと期待で見つめた。



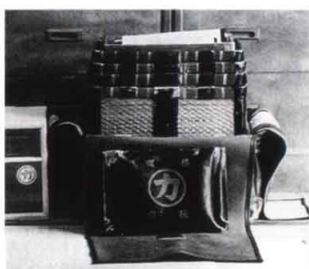
小町塚

道祖神



第1章 PART 4 旅商人の道

人と人との喜びと驚きに満ちた出会いの場
人びとは道に限りない愛着を抱いた



隠密が迷った道

江戸日本橋を起点とする東海道、中仙道、甲州街道、日光街道、奥州街道は、「江戸五街道」。そのほとんどの部分が東西に走っている。

南北に走る道は、たとえば、海岸と内陸部を結ぶ〈塩の道〉のような生活道路だけであった。それは道幅が狭く、うねうねしている。そして、その南北の道からさらに細い枝道の日常生活道路が分岐していく。地形によってまことに複雑な道路網を形成してしまった。

ひところまで、東京のタクシー業界では、世田谷の裏道が地図なしにわかれば運転手として一人前といわれていたそうである。ある個人タクシーのベテラン運転手さんは、

「昔の世田谷郷は、幕府の隠密が道に迷いました。今でも、その迷路みたいな道の名残が相当残っています」と笑っていた。

世田谷界限には、「谷」「沢」「瀬」「池」など水辺に関係のある地名が多い。かつては、そうした水辺を、あるいはめぐり、あるいは縫って道が走っていたのだろう。そのうねうね道から分かれた畦道を含め、生活道路網が形づくられていったと思われる。

隠密でも迷子になる道――

しかし、それらの道を日が暮れてからも間違いなく歩く旅の人びとがいた。伊勢神宮の大^{たい}麻（お札）を配布して歩く御師や、配置薬を行商する富山商人たちであった。

御師のアルバイト

御師や先達たちは、宗教者であると同時に商人としての性格も持っていた。彼らは、毎年、〈縄張り〉と呼ばれる担当地域を回り、大麻を届けて初穂料をもらう。初穂料を生計の資としたわけだが、定期的に遠隔の地を結んで歩くことから、い

塩の道（松本）



つか便利的な存在になっていった。旦那や肝煎りが求めている物資を運んで利潤を得る仲介業が成立したのである。

たとえば、信州人は茶好きで知られている。茶の栽培に適さない信州では、御師の手によって茶を大量に移入した。江戸時代には、移入物資のなかの主要品目になっていたほどである。

地方と地方との商業的な結びつきは、当初、宗教者が橋渡しをするケースが多い。やがて、宗教者が商人になるか、あるいは大型商業資本が介入するかによって、遠隔地商業が成長していく。伊勢商人の発展も、御師の活躍が重要な基盤だったのである。

富山の薬売りのシステム

富山商人の進出も、宗教と道に関連が

ある。

室町末期に越中^{ちゅうちゅう}立山の山岳信仰が民衆レベルでも盛んになり、越中と信濃からの登山道が開かれた。これは、天正12年、佐々成政が徳川家康を支援して浜松へおもむく折に、大軍を率いて通過した道としても知られている。富山の商人たちは、この道を利用して、信州、甲州、東海、江戸方面に出た。

富山の売薬は、17世紀末に始まったが、その発展の理由のひとつとして、仲間制度をあげることができた。行商先を21組に分け、それぞれの組に複数の管理職を置いて連絡、統制に当たった。また、組ごとに協同して各地の商権を確保した。

得意先の掛け売り名簿を懸場帳といったが、仲間同士ではその懸場帳が譲渡の対象にもなった。1年間の利益の1.3倍か

ら1.9倍の値がついたという。つまり、彼らの間では、すでに情報というものが商品化しており、情報化時代といわれる今日と比較しても興味深い。

富山の売薬行商人にとって、担当地域そのものが価値であった。だから彼らは、「こんにちは」「さようなら」で帰っていくのではなく、さまざまな生活情報を土産にした。得意先の家に若者がいれば、「どこそこの村に似合いの娘さんがいますよ」と結婚話の口ききもする。また、売れゆき作物の情報も提供した。

こうしてエリアの信頼を得ながら、彼らはいくつうねした生活情報網を丹念に歩き回ったのである。

富山の薬売りデモンストレーション風景
（昭和25年当時）



箱根の杉並木

旅好きの民

第1章 PARTS

知的好奇心——それを最も容易に満たしてくれる手だてとして人びとは盛んに道を往来した



お陰参り



日本人はホモ・モーペンス?

古書店を訪ね歩くと、今でもその片隅に、薄よごれた小冊子を見いだすことがある。江戸時代に発行された道中記とか、独案内、細見記など、今という旅行ガイドブックである。細長いものや半紙の半分をさらに二つに折ったものなど、いず

れもハンディーな体裁を特色としている。旅の間は懐に入れておけるように配慮されたものであろう。江戸時代における隠れたロングセラーである。

いや、旅のガイドブックだけではない。今というパック旅行に相当するものもあった。講である。江戸周辺なら大山や江ノ島、全国規模ならお伊勢などの社寺に、町内や村の人びとが集団で詣る。名目は信心だが、実態は、日常生活の憂さを離れ、パッと気を散じるレジャー旅行であることが多かったようだ。近代以前の日本では人びとが気ままに居住地を離れて旅することは、法的に許されていなかったが、唯一、信心のための旅のみは公許あるいは黙許されていたからである。その代表的な例が、伊勢神宮へのお陰参りであった。

伊勢神宮は皇室の宗廟である。古来より皇女がその斎宮をつとめたように皇室との結びつきが強く、有形無形にその庇護を受けてきた。しかし、平安中期から天皇家が力を失い、さらに戦国時代にその神領を武士に横領され経済的にも苦しくなると、神宮を守る人びとは各地の民衆と結びつくことを考えるようになった。御師を各地に派遣して人びとを組織し、毎年参詣に上らせるようにしたのである。江戸時代、このお伊勢参りが民衆の日常生活に定着した。たとえば、四国の讃岐を管轄する御師米田氏担当の旦那(信者)の参宮は、例年平均150から160名を数えたことが記録に残されている。

しかも、ときとして爆発的にお陰参りに加わる人間が増加した。宝永2(1705)年、明和8(1771)年、文政13(1830)年が

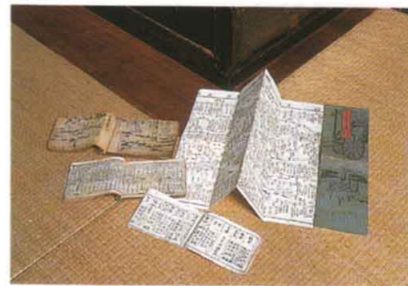
3大巡礼運動期であるが、明和の場合には九州などの遠隔地を含む東西南北各地から、4月11日から5月9日までの約1カ月に計150万人が参宮したという記録が残されている。前記の御師米田氏管轄の讃岐からも、例年の3倍強の514名がお伊勢さまをめざして旅立った。

江戸時代の総人口は2,000万から3,000万の間と推定されているから、1カ月間に日本人の20人に1人が伊勢神宮をめざして旅をしたことになる。まことに日本人は旅好きである。世界にも希なホモ・モーペンス(移動を好む人びと)といえよう。

道は知的好奇心を満たしてくれる

どうして日本人がこのように旅好きだったのか。その理由はさまざまな角度か

道中記



ら説明されているが、代表的な説はふたつある。

ひとつは、騎馬民族特有の好奇心の強さが旅好きの基礎を成したという説である。古代王朝騎馬民族起源説をとる歴史学者の江上波夫氏は、

「もともと騎馬民族は貧しい環境に生活しているため、蓄積が少なく、つねに外へ目を向けて、外との関連において自分たちを豊かにしていこうとする。その結果、きわめて好奇心が強く、模倣のたぐみな民族性ができあがった」と

と説いているが、その騎馬民族的な性格が色濃く日本人の血のなかに拡散し、それに誘われて旅への限らないロマンがかきたてられるというのである。

もうひとつは、近世日本は世界にも類のないほどの人口・情報過密圏だったからという説である。江戸の最盛期の人口は100万を超えていた。同時期のロンドンやパリのそれをしのぐ過密都市であった。いや、都市だけではない。米の人口支持力が高いせいもあって、農村地域における人口過密度もヨーロッパのそれをしのいでいた。しかも、江戸時代の識字率は50%を超えていた。きわめて知的レベルの高い社会である。近代以前にしては高度な人口・情報過密社会である。

ときとして人間はこの過密ぶりに耐えられなくなる。脱出したくなる。そこでかりそめのエスケープとして好んで旅立った――。

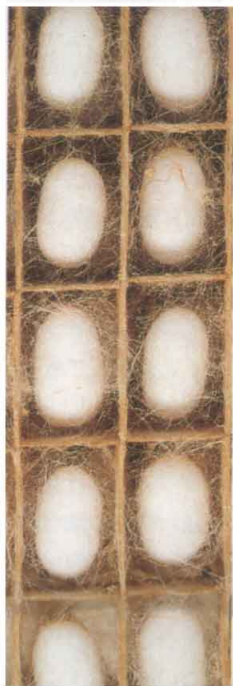
いずれにしても江戸時代の日本人が旅好きの本性をいかんなく発揮するためには、道路網が整備されていなければならない。参勤交代があったため、あるいは通貨が東日本の金本位制と西日本の銀本位制とに分かれ、東西ふたつの経済圏が成立して、ひんばんに「国内交易」が行なわれたせいもあって、この時期、わが国の交通網もかなりの程度まで整備されていたのである。その整備された道路網を活用して、江戸時代の日本人は盛んに旅をし、知的好奇心を満たし、あるいは旅で得た知恵や情報を日常の生活に移し取っていった。



旅籠(妻籠宿)

第1章 PART 1 明治維新の道

時代を変えた情報が駆け抜ける。道は歴史形成に欠かすことのできない重要な装置だった



情報が駆け抜けた幕末の道

幕末、大きな衝撃が日本列島を揺さぶった。黒船の来航である。動乱の時代がその幕を切って落とした。

動乱——今日か昨日と、明日が今日と同じ表情をしているとは限らない時代である。一寸先が読めない。こうした時代、人びとは競って明日を照らす羅針盤としての情報を求める。この時代、各地の街道を、脇街道を、そして名もない枝道を、盛んに情報が駆け抜けた。

たとえば、幕末の志士と呼ばれる人びとは盛んに旅をした。吉田松陰などはその長からぬ人生の多くを旅に費やしているし、黒船の来航より前になるが、高山彦九郎はまだ「眠りつづけている」各藩の武士の目をさますために全国を遊説して歩いた。

新しい情報を伝え、勤皇精神を鼓舞するためだけの旅ではない。同時に、各地に住む学者や知識人から何かを学ぶために旅をしたのである。今、盛んに「地方の時代」ということがいわれているが、江戸時代までの日本はまぎれもなく「地方が輝いていた」時代である。たしかに政治の中心は江戸で、商業の中心は大坂だったが、学問や文化はむしろ大藩の城下町を中心に、地方の方が栄えていた。長崎の町人が洋式砲術の権威だったり、とんでもない田舎町にアヘン戦争に関する知識を持つ人が存在したりした。そうした最新の情報を求めて、志ある人びとが街道を駆け抜けた。

新しい情報を求めたのは、勤皇の志士だけではない。開国ということは国内経済が否応なく世界経済に組み込まれることを意味する。一説には、明治維新があればスムーズに進行したのは、強制された海外貿易がもたらした国内の物価騰貴が民衆の怨嗟をまねき、それが倒幕のエネルギーと結びついたからという。当



吉田松陰捕縛の地（下田）

然、当時の経済人は海外の経済情報に無関心ではられない。

海外情報を導入する文明道路

小田原の東部から丹沢山系の麓を抜け、津久井の山村を縫い、多摩を経て秩父・上州へとつづくグリーン・ベルトは、もともと水田の乏しい後進的な農村地帯だった。その後進的な農村地帯が、黒船の来航を機に、世界にも希な大養蚕地帯に変貌していった。

同地帯の生糸の生産は、安政5（1858）年の開港までがおおよそ66万キロ。それが3年間で2倍になり、5年目には30倍以上に達した。そして明治の初年には、日本の輸出の70%を占めるまでになっていた。いわゆる《東山養蚕地帯》である。新しい日本経済を支えるフロンティアの地だったといっても過言ではない。とくに、相模・多摩地方は横浜に近いという地理的な利点もあって、一面が桑畑で埋めつくされた。そこでつくられた生糸はいったん八王子に集められた。出荷期になると八王子から横浜に通じる街道を、生糸を満載した荷馬車が目押しにつづいた。明治に入ってからは、生糸貿易で産をなした鍾水商人が八王子にほど近い鍾水街道沿いに、当時、横浜や東京以外には見られなかった西洋館をつぎつぎに建設した。まさに、日本のシルクロードといえるだろう。

この、生糸を横浜に運ぶシルクロードは、同時に、海外からの情報を導入する文明道路でもあった。イタリアが天候不順であれば、横浜の生糸相場は大きく変動する。フランスに蚕の流行病が発生すれば、増産体制を敷かなければならない。海外情報に無関心ではられないのである。

事実、洋臭を嗅ぎつければ遠慮なくダンピラを振り回す物騒な攘夷の志士が横行していた時代に、すでに海外の生糸相場に精通した富農層が存在していた。いや、生糸相場だけではなく。より重要な国家レベルの情報にまで収集の手を伸ばしていた。今から20年ほど前に経済学者の色川大吉氏が都下西多摩郡の五日市町でかつての豪農の土蔵を開いたところ、油紙に包まれたおびただしい文書群を発見した。そのなかにはペリーが来航したとき描かれた黒船の詳細なスケッチをはじめ、日米和親条約・日英和親条約・日露和親条約・日蘭和親条約などの丹念な写しが含まれていた。そればかりではな



い。条約締結時の幕府御触書、ロシア艦隊と幕府が取り交わした手紙、さらにはペリーが持参したアメリカ大統領の国書など、重要機密文書までも現れたのである。いずれも所持していることがわかっただけで国禁に触れたり、攘夷の志士に命を狙われかねない機密情報である。

300年の鎖国という状態の延長線上にありながら、これほどまでに情報に敏感だった民族が、我々の近い祖先なのである。よく、明治維新、そしてそれにつづくわが国の近代化への歩みは世界史上の「奇跡」だと表現される。しかし、江戸末期、日本列島の隅々にわたり、これだけ知的な社会が成立していたこと、そして、そのなかで情報にきわめて敏感な民族体質を育てていたことを考えれば、近代日本の歩みは「奇跡」ではなく「必然」と表現できるかもしれない。

この「必然」をもたらした原因のひとつが道である。日本列島の隅々まで道が四通八達し、その道を文化情報、経済・

政治情報を含む総合的な生活関連情報がスムーズに流れていた。ある意味で道は、明治維新の遂行には欠かせない重要な歴史上の装置だったといえるだろう。



鍾水の道

近代都市の成立と道

第1章 PART7

人間の都市集約が進むにつれ、道の意味と役割はいっそう重要なものになっていった



都市住民の暮らしを支えた生活道路

今では東京を代表する住宅地になっている杉並区だが、昭和の初年までは一面に田畑のつづく純農村地帯であった。当時の井荻村周辺の主要産物は漬物用の大根である。それを京橋や淀橋、早稲田などに設けられていたヤッチャ場（野菜市場）へ曳いていく。

漬物大根を出荷する時期になると、農家は夕方から忙しかったという。取り入れた大根は小川で洗い、夕方から大八車に積み込み、真夜中に出発するのである。大根のほかに季節によっては白菜、牛蒡、人参、山椒の芽なども積んだ。もちろん、街灯などはない。家族が道明かりの提灯を手に従う。途中の急な上り坂のところでは、人足が手ぐすね引いて待っている。わずかな手間賃（第一次世界大戦の直後には2、3銭だったという）で後押しをするためである。淀橋か、新宿のあたりで夜が白々と明けてくる。

ただし、そろそろ大八車の時代は終わろうとしており、牛、続いて馬に曳かせる荷車が普及しはじめていた。森泰樹氏の『杉並区史探訪』によれば、大正14年には馬に曳かせる車が井荻村全体で46台あった。

日本に近代的な都市が成立しようとしていた。近代的とは、中世の都市のように、自らが生産者であり業者である市民のみによって構成される都市ではない。情報の収集分析や組織の管理などという、これまでの時代にはあまり見られなかった職種の人びと、つまりホワイトカラーも大量に集中する。都市人口は急激に増加した。たとえば東京の場合、大正から昭和にかけて人口が年々大きく増えつづけ、これまで純農村だった周辺地域にまで市内に通う人の住宅が設けられた。そして、広域行政が不可欠となったため、昭和7年には周辺の町や村を東京市に編入、目黒や杉並、渋谷など、新たに20の区を誕生させて現在の東京都の原形を形づくったのである。

都市住民は、自らの生活必需品を生産



小樽の運河（ガス灯）



銀座通り（昭和12年）

しない。その供給を、しかも大量に心がけなければならない。もちろん、井荻村の農民は江戸時代にも都市住民に生鮮野菜を供給していたが、その時代には背負い籠や大八車でも十分に間に合っていた。道もさほどの整備を必要としなかった。だが、より多くの作物を運搬しなければならなくなると、それだけでは不十分になる。そこで、大八車の鉄のたがの車輪がゴム輪の四輪車になり、人間ではなく牛や馬が曳く荷車に進化していった。道もそうした新しい運輸機関に耐えられるように堅固にならなければならない。また、世田谷の松原に住む古老が、「当時の甲州街道はたいへんな渋滞ぶりだね、季節になると稲城村の梨車が一列になって東上し、地回りの下肥車がこれも一列になって西に向かう。互いに道を譲らないため睨みあいになり、先頭の者の腕力が強い方が勝つという光景を日に何度となく見た」と思い出を語るように、道幅も拡張しなければどうにもならなかった。東京だけではなく、他の都市においても状況は似たり寄ったりである。

こうしてこの時期、都市の周辺を中心に、はじめて意識的に近代的な道路づくりが考えられるようになった。

ついに道路法の成立

1868年に明治維新が成立した。日本は文明開化へ向けた動きを始動させた。ベースとなるのは殖産興業である。運輸もその一翼を担っていた。明治維新政府は江戸時代の道路制度を改め、関所、番所、伝馬制度を廃止し、明治9年には道路を国道、県道、里道の3種類に分け、さらにその各々を3等級にランク分けするなどの施策を打ちだした。

しかし、馬車ですら明治初年によく輸入されたのである。道路が殖産興業にふさわしい大量輸送の任を果たすとはだれも考えなかった。明治政府は、水運や鉄道にその任を果たすことを期待したのである。道路は後回しにされた。

たしかに明治の初年には、銀座をはじめとする各地には西洋風の煉瓦づくりの道路と街並みがつくられた。銀座の場合、表通りは幅15間、人道と車道に分け、街路樹を植え、さらに点々とガス灯が立て

られ、ロンドンカッパリにしているような思いにかられる立派な道であった。風情はあった。しかし、政府の政策もあり、民間の経済的余力がないこともあり、そうした欧風の改造は他には及ばなかったのである。その証拠に、明治23年には道路法案が起草され閣議にまで提出されたが、とうとう当時の帝国議会には上程されなかった。

しかしその間にも、都市を中心に、生活道路としての道の重要性は増すばかりであった。明治10年にはわずかに500台だった荷馬車が、大正元年には17万5,000台、大正15年には30万台に増加していたという数字を見るだけでも、その事情は推察できる。

大正に入って自動車が使われはじめるようになると、道路の重要性がさらに強く認識されるようになり、ついに、法案の立案から実に30年ぶりの大正7年、第41回帝国議会において道路法が成立し、翌8年には施行された。この法律に従って道路構造令、街路構造令も制定、はじめてわが国の道路、街路の構造が一定の規格をもって建設されるようになったの

である。

こうした法律に基づいて計画され、建設され、産業道路として成長していった道路網だが、そのベースになったのは都市住民に生鮮食料品を供給する、庶民に密着した生活道路であった。この事実は銘記されるべきであろう。



京橋附近の錦絵

60年の歩みをふりかえって

第2章

近代道路は、近代社会の動脈。
道路の整備・発展なしには、社会の成長も
あり得ない。

昭和4年、日本道路株式会社が誕生したの
も、そうした時代の要請に応えるためであっ
た。しかし、草創期の歩みは、自らの前途に
〈踏みわけ道〉をつけながら進むような苦難
があった。そして戦争、終戦。日本の道路も
山河とともに荒廃した。

道路を良くすることが、日本の再建につな
がる――。

こうしてわが社も、逞しく清新な歩みを踏
み出していく。

高速道路に象徴される現代日本の道は、新
しい構築物である。人の足で踏み広げられて
できた従来道に対し、人の頭脳と意志で構
築された道である。そこには明確に、道路行
政の理念が反映する。わが社は、その理念に
沿って、社業の歴史を刻んだのである。



第2章 PART1 日本道路株式会社、60年の歩み

昭和4年にスタートした当社の歴史は、まさに道路行政と一体になったものであった



戦前の歩み

昭和4年3月10日、東京市麴町区有楽町1丁目1番地に所在した三菱5号館で創立総会が開催され、当社が誕生した。

当時の社名は日本ビチュマルス舗装工業株式会社。資本金は30万円（払込資本金7万5,000円）で、代表取締役専務は馬渡操であった。大正末期から昭和初期にかけて増加してきた自動車交通のため、軍施設、国道の主要部分や駅周辺の市街地などに舗装を施す必要が生じていたが、それに対応し、アスファルト乳剤舗装の請負施工を主な目的として営業を開始したのである。陸・海軍省や農林省、近くは東京府、遠くは北海道庁などの全国官公庁からの工事受注が主たる仕事であった。

とはいっても、当時の日本は昭和2年の金融恐慌に端を発する不況の真っ只中にあり、交通網の充実という「国策」も緊縮財政のため思うにまかせないというのが実情であった。設立当初の業績は一進一退を繰り返していた。昭和7年2月に社名を日本道路舗装株式会社と改め、業績はやや安定したかに見えたが、昭和9年の決算において、払込資本金7万5,000円に対し5万5,224円の欠損となり、経営陣の交代を実施した。それは現社長の祖父で当時清水組（現清水建設株式会社）



の副社長清水一雄に対する経営権の委譲であった。そのもとで初代取締役社長清水毅、専務取締役藤井専之助、取締役清水忠雄（現社長の父）などの新しい経営陣による再スタートが切られた。

新しい体制のもと、経営の立て直しに取り組んだ結果、5カ年にわたる再建案をもとに逐次欠損金の消却をめざし、5年後の昭和14年11月期には遂に目的を達成した。また、当時の国策に沿い、大陸への進出も実現した。昭和12年に清水組

より北京市广安門から蘆溝橋に至る舗装工事の発注があり、北京出張所を開設してその工事に取り組んだのである。大陸における仕事は年を追って増加し、昭和19年には北京出張所が北支日本道路株式会社として独立した。もちろん、国内における工事は軍需関連が主体であり、一般道路の受注件数は昭和15年度には20件（2,000円以上）だったものが16年度には6件、17年度には10件、18年度には7件、そして19年度にはわずか4件と激減した。

復興期から高度成長期にかけての歩み

昭和20年8月15日、日本はポツダム宣言を受諾した。国土の主要部分は焦土と化し、工場をはじめとする生産手段は潰滅に等しい被害を受けるなど、ゼロに近い状態からの再出発であった。

当社の場合も例外ではない。資本も人員も資材も大陸と国内に二分された状態で終戦を迎え、まず、外地からの引き揚げ社員を無事収容するところからの再出発であった。

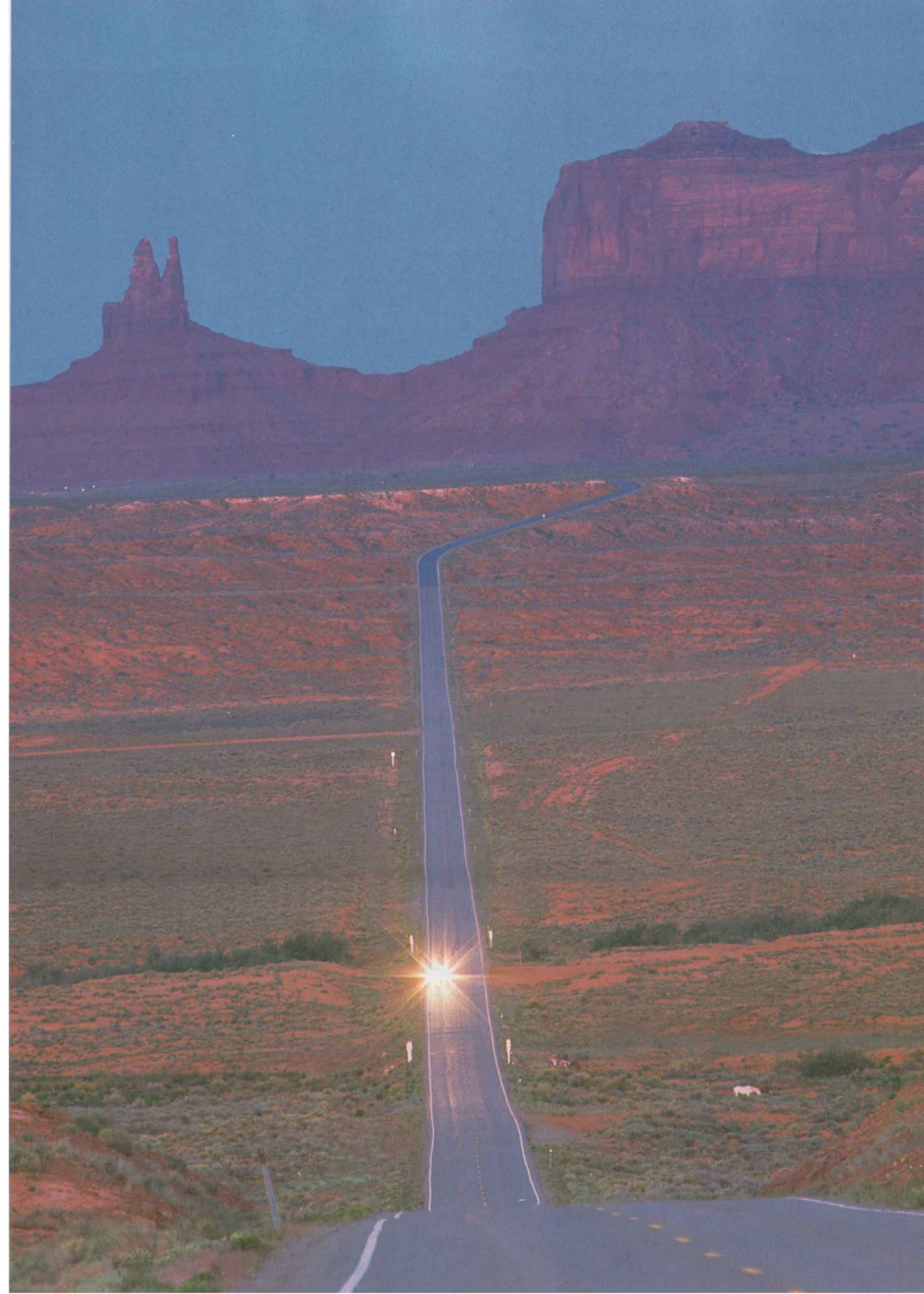
だが希望はあった。飢えた国民を食わせていくためにも、戦災からの復興と産業の振興を図らなければならず、そのためには近代産業には欠かせない道路網の整備が不可欠だったからである。

とはいっても、昭和21年から22年にかけては、公共の道路の場合は補修工事ばかりで、新設舗装工事は微々たるものであった。その反面、進駐軍関係の工事が急増し、建設業界は活況を呈した。

昭和22年6月、社名を現社名の日本道路株式会社と改称する。その年末には進駐軍関係の工事も一段落し、工事受注の対象は公共工事に向けられたが、道路関連予算の乏しい当時のことだけに受注量も激減した。こうした情勢に対処するため、当社は東武鉄道、京成電鉄、帝都高速交通営団などの民間企業からの受注発掘や、道路以外の仕事（河川工事）の開拓等に手を伸ばしたが、昭和24年のドッジ公使の来訪により実施された超均衡予算による影響は大きく、その後4年間にわたる第2の経営危機を迎えたのである。



中国の道路



アメリカ(テキサス州)

しかし一方では、昭和23年7月建設省の新設による道路行政の一本化、昭和24年5月の建設業法の公布、6月の道路審議会の発足等にはじまる道路建設に関する諸体制と各種の法律、政令が整備されていった。

昭和28年には当社経営危機の救世主ともいえる日米行政協定に基づく札幌・千歳間弾丸道路、所沢富岡線の行政協定工事、那須黒磯工事等大型工事の受注により、戦後の苦境期を乗り越えることができたのである。

昭和29年に投資額2,600億円の「第1次



道路整備5カ年計画」が発足し本格的な道路整備の時代がはじまり、続いて33年の第2次には投資額1兆円の規模となって有料道路・高速道路時代の幕開けを迎えるのである。

当社もそれに対応して昭和33年には大田区原町に技術研究所を開設し、36年には株式の上場を行ない、40年には現在の社屋である本社ビルを落成させた。もちろん、受注量の増大にともなって社内機構の改革や支店・営業所・出張所等の営業網の拡充、関連会社の設立と業務委託、大型機械化への移行なども積極的に進められ、ついに昭和42年度には工事受注額139億円となり、100億円の大台を突破したのである。終戦直後の21年が1,600万円であり、建設ブーム下の31年度においても8億3,000万円であったことを考えると隔世の感がある。業績はその後順調に伸長し、昭和47年度には385億円となり、私どもが携わる道路業界が、いかに国家社会経済と不即不離の関係にあるかを改めて考えさせられる次第である。

高度成長期から調整期へ

昭和48年10月、第4次中東戦争の勃発とともに、アラブ原油国が発動した原油価格の大幅な値上げ、供給量の削減等の石油戦略は、「第1次石油ショック」として世界経済に衝撃をあたえ、とくにエネルギーのほとんどを石油に依存してきた



わが国経済は、たちまちマイナス成長に転落し、すさまじいインフレに見舞われた。

戦後の経済復興から高度成長へとひた走ってきたわが国は厚い壁にぶつかり、政治・経済・社会のあらゆる分野で低成長時代転換への模索と混迷がつづくことになった。政府の懸命なインフレ抑制策にもかかわらず、「狂乱物価」は上昇をつづけた。

工事施工中の業者はどれも資材の調達に難渋した。建設省が初めて物価変動条項（スライド条項）を発動し業者の救済措置が講じられたものの、20年間高度成長の波に乗って順調に成長を遂げてきた当社にとっても事態はきわめて深刻であった。

当社では本社に緊急対策本部を設置し、施工管理・資材・労務・経営部会の四部会を設けて各部会ごとに対応策を立てるなど活発な活動を開始した。国全体の総需要抑制策のもとでこれまで以上の受注増を図るため、生活関連道路への営業強化と民間需要に対する対応強化を図らなければならない。そのための組織整備を進めるとともに、安定成長に向けてそれにふさわしい企業体質を形成していくことが必要となった。

このため本社に営業本部を設置し、営業第1部、営業第2部、技術営業部、スポーツ施設部、営業企画部を置いた。さらに、合材販売の促進と、資材調達の全体的調整機関として業務本部を設置した。

このように本社機構に一部本部制の採用、さらに支店機構の改正など大幅な組織改正を実施した。

石油ショックにともない経済は使い捨



てから省資源、省エネルギー時代へと変貌し、低成長時代へ移行していった。

51年に入ってから、政府の多岐にわたる刺激策にもかかわらず依然として景気は低迷した。当社は、懸命な努力を傾注したが受注高が初めて前年度より8%低下するなどきわめて厳しい事態に直面した。

そこで本社に事務本部、技術本部を設置し、完全本部制を採用するなど、体質改善、コストダウンの具体的実施に取り組んだ。

一方このような情勢のもと、当社技術陣は全社をあげて新技術、新工法の開発



昭和48年銀座(石油ショック)





に積極的に取り組んでいった。

その一環が硬グースアスファルト舗装、再生スタビ工法、加熱リサイクル合材などで、とくに硬グースアスファルトに対する研究は後の本四連絡橋の橋面舗装に成果をあげている。また、斜面舗装の開発が軌道にのったのもこの頃であり、工業技術院第2センター試走路舗装工事をはじめ、民間各社の自動車テストコースの実績となったのである。

昭和53年清水社長が会長に、額副社長が社長に就任した。

清水会長は、昭和29年の社長就任以来、24年もの長きにわたってその激務に携わり、わが社苦難の時代から今日の繁栄の基礎を築いてきた。石油ショックにともなう業績の低下を回復させるまでは、自分が責任を持って建て直す決意で臨んでいた。しかし53年度決算において業績回復の兆しも見られ、また年齢も古希を



迎えたことから第一線を退くこととなった。

額副社長は、就任に当たって次のように決意を述べている。「昨日よりは今日、今日よりは明日と一歩前進を志し、将来への展望を考えながら企業の新しい風土づくりをめざしたい。そのためには第1に人の和、第2には技術の向上発展を図らねばならない」

こうして翌54年3月創立50周年を迎え、東京プリンスホテルにおいて盛大な祝賀会が行なわれた。ちなみに同年の受注高は673億8000万円、資本金は33億円であった。この年額副社長は勲三等瑞宝章を受章し二重の喜びがつづいた。

調整期から再び安定成長へ

昭和54年、第1次石油ショックによる経済変動を乗り切ったかと思ふ矢先に、イラン・イラク戦争が発端となって第2次石油ショックが襲った。

わが国経済は再び調整路線に入り、財政再建の厳しい制約がつづき、55年度には、公共事業投資伸び率ゼロとする政府予算の執行で実質工事量は減少の一途をたどる。このいわゆるゼロシーリングは、その後3年間もつづいた。このような情勢のなかで、額副社長は受注高1,000億円早期達成を目標に掲げ、TQCを導入するとともに、全社一体となつての創造する営業、土木・下水部門への積極的進出、新分野(海外工事、スポーツ関連工事、建築工事……)への進出、合材販売の強化、徹底した経営合理化対策を強力に推進した。そして低成長期のなかにあつて着々と業績を伸長させ、57年3月期には当期利益22億2,000万円と過去最高の記録を樹立し、59年3月期には目標の受注高1,000億円を達成すると共に、当社の安定成長に向けて確かな礎を築きあげたのである。

また額副社長は、業界活動にも力を注いだ。その一つとして昭和55年5月、日本アスファルト合材協会連合会の会長を、前大石会長より引き継いだ。そしてその運営はもとより、かねてからの懸案事項であつた同連合会の社団法人の許可取得に奔走した。

その結果、幾多の難関をのりこえて、



60年7月通商産業省・建設省の指導のもと両省共管の「社団法人日本アスファルト合材協会」設立の運びとなった。63年5月に辞任するまで初代会長として協会発展に貢献した。



清水会長の逝去

昭和58年3月18日。清水忠雄会長逝去の悲報が社内を駆け巡った。清水会長は、昭和9年入社以来、実に半世紀もの長きにわたり道路建設業一筋に歩んできた。当社の経営のみならず日本道路建設業協会会長、日本道路協会・日本建設業団体連合会副会長の職をはじめ、各種団体の要職にあつて、その高い識見と豊富な経験を生かして道路業界発展のため活躍した。その功績により昭和53年勲三等旭日中綬章を受章した。このことは、会長個人はもとより会社の誇りとするところであった。創立当初の個人企業から脱皮し得ない時代から、資本金64億3千2百万円余(平成元年2月22日現在)社員2,000名を超え、1,300億円の売り上げに迫ろうとする今日、清水会長の歩んだ道程はまさ

に当社の歴史でもあった。家族主義的な温かい会社づくりを掲げ、範を示しながら社員に接する姿は慈愛に満ちたものであった。「巨星、墜つ」社員の衝撃はそれほど大きかった。

新世紀をめざして

昭和60年、社長在任7年間にわたった細瀬社長は代表取締役会長に、清水専務が第5代社長に就任した。会社を取り巻く環境は、公共事業の抑制、地元優先策などで年々悪化の傾向にあり、60年3月期決算は建設業者は軒並み減益となった。企業の懸命の努力にもかかわらず良い結果が得られない状況下であった。清水社長は、社長に就任するや直ちに長期経営構想「ビジョン70」を発表し、社員全員に配布した。社長が示した経営コンセプトは次のとおりである。

「従来わが社は国土の開発・整備の一部を分担し、良い施工を行なうことによって社会に貢献してきたが、これからは、さらにより良い人間社会のありかたを考え、そのために必要なソフト・ハードを研究し、従来よりも一歩踏み込んだ形の事業展開をして、社会への貢献度をいっそう高めていかねばならない」

「ビジョン70」の発表は、低成長時代のともすれば落ちこみそうな社員の士気を大いに鼓舞するところとなった。そのなかに掲げられている「構造改革を図る基本事項」と「経営に関する基本的考え方」は、当社の経営方針と行動規範を明確に示すものであり「明るい未来を創造する」ための構想を示唆している。

もちろん今日まで、当社は経営の安定を求めてさまざまな施策を展開、経営環境の変化に応じて新たな施策を講じてきた。それを大別すると情報化への対応、国際化への対応、多角化への対応の3つにまとめられる。情報化への対応としては、昭和51年に企画調査部に電算課を設置、大型コンピューターシステムの導入によって業務処理の迅速化を進めるとともに、リアルタイムに経営戦略の展開をめざして全社的OA化の推進と情報ネットワークの構築に努めてきた。国際化への対応としては、まず昭和51年に清水建設の求めに応じてイラクのバグダッドに2名の技術者を派遣、その経験を踏まえ58年には海外本部、海外事業部を設立し海外進出に本格的な取り組みを開始した。そして60年には、マレーシアに現地法人リーダ日本道路を設立して、初の海外

拠点とした。61年にはマレーシアのセレンバン高速道路1工区舗装工事を受注し、62年にはトルコのボスポラス第2橋舗装工事を受注、現地に発生する碎石活用技術を同国に移転するなど国際的な評価を得るとともに、着実な成果をあげた。事業の多角化としては長年にわたって道路建設で培ったハード・ソフトにまたがる多様な技術を他の分野にも応用活用してきたが、さらにもう一歩踏み込んでライフスタイルの提案者であることをめざしている。その一例として、昭和59年支店単位で取り組んでいた不動産開発物件を全社的に展開させ、土地取得から造成、建築、販売までを一貫して事業化するなどの目的で開発事業部を設置した。さらに建築部門を強化するため、60年に「エヌ・ディー建設株式会社」を設立し、63年には造園緑化関係事業の「環境緑化株式会社」をスタートさせた。

また当社が培った技術の応用分野としてスポーツ関連工事を手がけてきたが、61年にスポーツレジャー施設の管理・運営とイベント企画などを目的とする「スポーツメディア株式会社」を設立、その事業として62年「東雲スイミングクラブ」63年「プチゴルフまちだ」を相次いでオープンさせた。

さらに異業種分野にも進出し、60年には、自動車や機械器具、OA機器などの



リース会社「エヌ・ディー・リースアンドサービス株式会社」を、61年には保険代理店業務の「エヌディック株式会社」を設立した。

これら一連の会社設立は、多角化によって各分野から得られるノウハウを、道路技術の向上、技術開発力強化と融合させ、互いに相乗効果を発揮させることによって多様化する社会のニーズにより広く、より深く応えることのできる体質の

強化に役立てることを企図したものである。また緒についたばかりであるがそれぞれの分野での着実な発展を期している。

会社業績も、62年3月期には受注高につづいて売上高においても1,000億円を超え、その後も順調に推移している。

昭和62年3月、転換社債総額100億円を発行した。これは今後増大する設備資金と運転資金の需要に備え、財政基盤を強化するものであった。

時代は昭和から平成と変わり、当社も幾多の難局を乗り越え、ここに創立60周年を迎えることができたのも、ひとえに関係官公庁、お得意様並びに関係各位のご指導、ご支援と諸先輩の苦心努力のたまものと深く感謝申し上げる次第である。

この記念すべき年にあたり、私どもは全社総力をあげて、来るべき21世紀をめざし社業の拡大発展に努め、広く社会に貢献したいと念じている。



カナダ（バンクーバー）

第2章 PART2 経済成長の道

経済成長の基盤となった道路行政——当社の歴史のバックグラウンドを探る



奇跡の復興

明治維新とそれにつづくわが国の近代化への歩みは、世界史上の「奇跡」と称えられていることは前の章で述べたが、その後、日本はもう一度「奇跡」をなしとげている。いうまでもなく、第二次世界大戦の荒廃から立ち上がり、世界でも1、2を争う経済大国に成長したことがある。

現在、全世界の年間生産は約10兆ドルといわれている。その半分の5兆ドルは、日・米・欧（英・仏・独・伊の4国）で生産されている。つまり、自由主義世界の経済は日本、アメリカ、ヨーロッパの3経済ブロックがリードしているのである。新橋の駅頭から富士山が望めたというほど一面の焼け野原に覆われた戦後の日本を目にして、「これから日本はどのように食っていくのか」と呆然とした思いにおそわれた世代には信じられないほどの成長ぶりである。

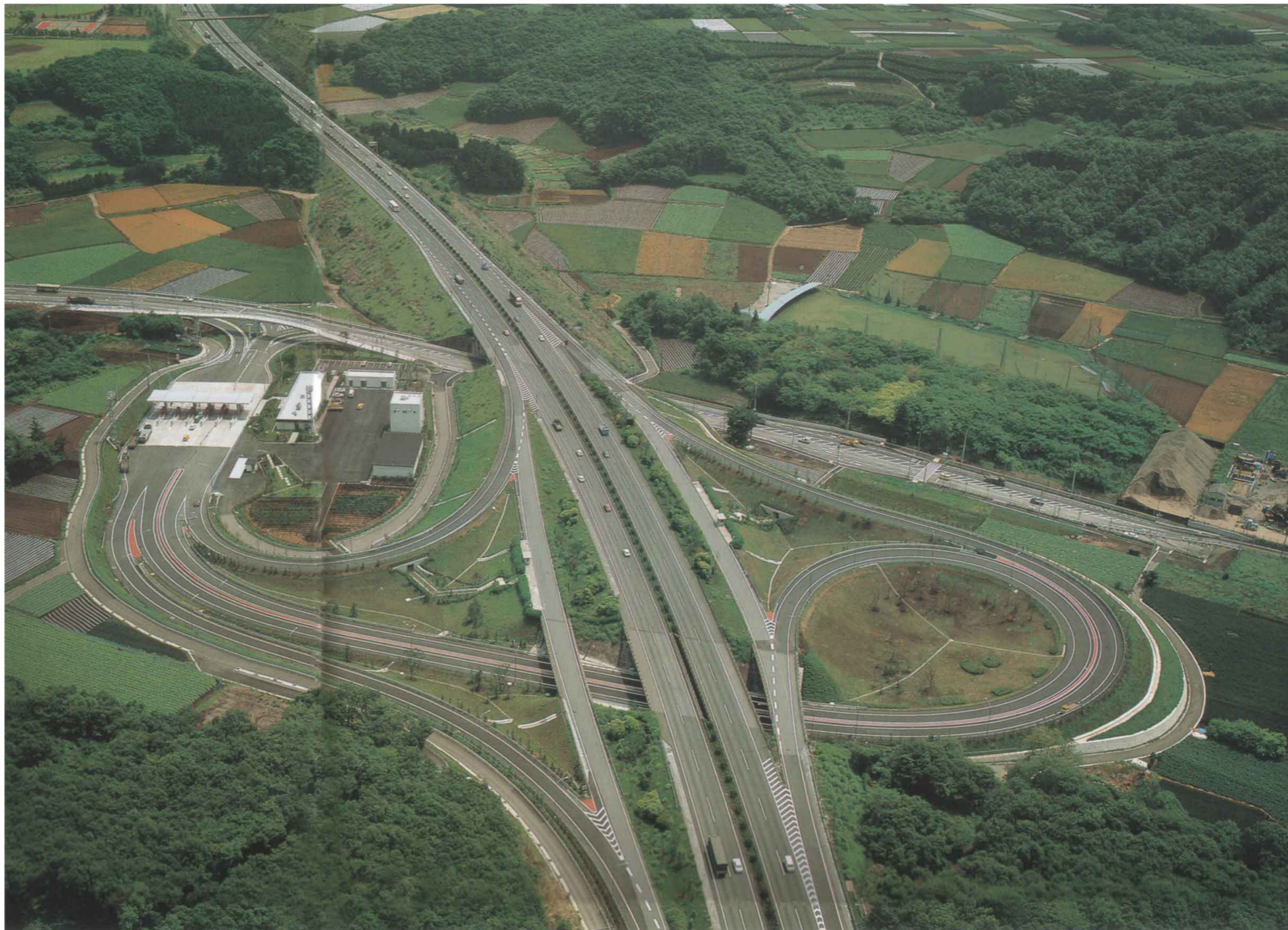
もう少し「奇跡」ぶりを実感できる数字を紹介しよう。

経済白書が「もはや戦後ではない」という名文句をうたいあげたのは昭和31年のことであった。その3年前の昭和28年、日本の国民一人当たりのGNPは170ドルであった。同じ時期、アメリカのそれは1700ドルであり、ヨーロッパは800ドル。ところが、その30年後には日・米・欧は完全に頭を並べ、等しく1万ドルとなったのである。こうした復興と成長の原動力となった要因のひとつが道路網の整備、なかんずく産業道路網の整備であった。

タイムリーな道路政策の立案

戦前、経済後進国である日本のモータリゼーションはなかなか進まず、国家予算が乏しいせいもあって、近代的舗装道路の建設は大きく遅れていた。

もちろん、道路の舗装そのものはすでに大正時代から実施されていた。その当時としては最新の、厚さ15センチメートルのセメントコンクリートベースの上に5～10センチメートルのアスファルト混合物、もしくは舗木、小舗石、煉瓦等の表層を施工する技術が導入され、改正道路などの一部の道路には応用されていたのである。だが、財政状態がその本格的な舗装の普及を許さず、アスファルト乳剤を用いた「簡易舗装」や、セメントコンクリートベースを省いて直接アスファ



ルト混合物を舗装する「中級舗装」が一般的であった。会社創立4年目の昭和8年に当社（当時は日本道路舗装株式会社）が施工した、当時としては超大型工事だった名古屋市中区内街路舗装工事も加熱合材による舗装であった。しかも、こうした簡易舗装、中級舗装であっても、施されているのは幹線道路や都市周辺の道路のみであり、大部分の道路は雨が降ればぬかるんで車など到底通れない道であった。

その状態を改善するため、昭和12年には「産業振興道路改良5年計画」、同じく14年には「道路舗装2年計画」などが立案され、全国の主要産業都市間を連絡する国道、および特定都道府県道の改良と

舗装の促進が図られたが、戦火の拡大のため計画と実施とのギャップはきわめて大きくなっていった。そこに戦火による被害が加わったのである。そうしたさまざまな「ツケ」が戦後に持ち越された。

それを清算しなければわが国の成長はありえない。言いかえるなら、経済復興のためには道路網の整備は不可欠である。戦後の道路行政はそうした認識のもとに出発した。具体的には、前述のように、昭和27年にわが国の道路政策史上エポックメイキングともいべき法律改正がなされたのである。つまり、道路政策の基本となる道路法が改正され、さらに「道路整備特別措置法」が制定され、その法改正を受け、昭和29年には「第1次道路



アスファルト舗装工事（昭和40年頃）

整備5ヵ年計画」が閣議決定されている。

この「第1次道路整備5ヵ年計画」により3,200キロメートルの国道をはじめとする総計1万30キロメートルに及ぶ道路が改修され、4,740キロメートルの道路が舗装された。当時、国が極端な緊縮財政をとりつづけ、その他の公共事業が等しく伸び悩んだことを思えばめざましい成果であった。

これは、道路網の整備こそが経済成長の基盤であることを、政財界をはじめとする多くの日本人が正しく認識したからでもあるが、同時に当時の道路行政担当者の懸命な努力の結果でもあった。

たとえば、緊縮財政下だけに地方財政も窮屈となり、そのままでは道路整備5ヵ年計画も画餅に終わる危険があった。そこで、地方公共団体の道路整備の財源に充当するため、昭和29年に限って揮発油収入の3分の1を「揮発油譲渡税」として都道府県に譲与する措置がとられたが、この制度は昭和30年に制定された「地方道路税法」および「地方道路譲与税法」により恒久的に制度化されて「地方道路譲与税」となり、その後のわが国の道路整備事業に多大の貢献をした。

しかし、最大の貢献はわが国の道路行政にまったく新しい概念を導入したことである。それが前述の「道路整備特別措置法」の制定であった。

本格的な高速道路網の建設

「道路整備特別措置法」の特色は、産業用道路整備の決め手ともいべき有料道路制度を採用したところにあった。産業の振興のために道路網の整備は不可欠である。しかし、国家財政からはそのための十分な資金を捻出できない。だったら、受益者負担の発想を道路行政に持ち込み、全国ネットの産業道路を整備・建設しよう——。これは切実に産業用道路網の整備を求めていた産業界の求めとも一致する施策であった。

昭和31年4月には日本道路公団が設立され、有料道路の建設がスタートした。そして、翌々年の33年10月には、わが国ではじめての本格的な高速道路である名神高速道路の最初の起工式（山科工区）が行われた。当社では、昭和32年には道路公団からの初受注工事として延長6,740メートルの伊香保有料道路を施工し、37年には名神高速道路の茨木—吹田間13キロメートルの舗装工事を受注、さらに42年には中央高速道路や東名高速道路の大

型工事を相次いで受注した。

こうして現在ではすでに4,768キロメートルの高速道路が供用され、着工中のものや計画、基本計画のものを含めると7,904.5キロメートルの高速道路網（63年4月1日現在。高速自動車国道・都市高速道路・本四連絡橋の総計）が日本列島を縦横に結ぼうとしている。さらに62年6月の道路審議会答申に基づき、高速道路並みの高規格幹線道路網（約1万4,000キロメートル）建設も策定されている。この高速道路網をはじめとする道路の整備・建設が戦後経済の「奇跡」の復興とその後の経済成長の礎となったことは論を待たない。当社はその一翼を担ってきたことに、誇りを感じている。



ゴールデンゲートブリッジ（サンフランシスコ）

新しい世紀をめざして

第3章

道が「師」であった。

誠実に、営々と道づくりに取り組むことによって、技術を蓄積し、さらに大きな知恵を得ることができた。わが社は、文字どおり道に教えられて、その心と軀を育てたのである。

そうした「師」の恩に報いるためにも、私たちはより逞しく、より信頼にたる成長を遂げなければならない。道づくりを通じて習得した技術と知識とハートを、広く社会に還元するためである。便利で、快適で、豊かな生活空間の創造に寄与するためである。

つまり、ハードウェア、ソフトウェアの両面にわたり、技術と知識とハートを多方面の分野にまで活用させていく。

道づくりから出発した当社は、今、生活空間づくりの総合プランナーとして、明日へのチャレンジを開始した。



第3章 PART1 技術の移転と創造

道路舗装から学び取った技術を、人間生活にかかわるさまざまな分野に創造的に移転したい



豊かな生活のバックアップ

当社は創立以来、それぞれの時代における道路舗装へのニーズに応え、さまざまな技術を生み出してきた。今後とも、これらの技術を人間生活にかかわる多様な分野に移転し、ニーズに応じた改良を加え、またその過程で新たな技術を創造しながら、生活空間のいっそうの快適化に役立てていきたい。

ところで、英語では土木工学をシビルエンジニアリングと称している。人びとの日常生活に深くかかわる工学部門というような意味である。

もちろん、当社が手がけてきた道づくり技術もシビルエンジニアリングの重要な一翼を担っている。言葉をかえるなら、これまでの道づくりの経験をもとに培われた当社の知識や技術は、日常生活の基盤を形成するものであり、社会生活関連のさまざまな局面に移転し、活用することができるのである。

身近な例をあげれば、宅地造成における土の安定処理技術の活用である。これは、軟弱な地盤の多いわが国で道路を築造するに当たって、その基盤となる路床にセメントや石灰などの固定剤を攪拌混合して強化し、経済的かつ強固な舗装構造とする目的で開発されたものである。

いまさら言うまでもないが、わが国は国土が狭く、しかも人口の都市集中が著しい。宅地をはじめとする各種施設用地の不足は都市周辺において甚だしく増大している。

この種の土地造成、地盤改良において大活躍するのが土の安定処理であり、軟弱の程度により、さまざまな工法を用い、すでに多くの実績をあげている。また、これらの技術は、より深層での処理技術を組みあわせれば、東京湾の埋め立て地などの大規模なウォーターフロントの開発にも応用することができ、当社技術陣はさらなる意欲を燃やして研究に打ち込んでいる。

快適な日常生活といえば、最近のスポーツ熱も見逃すことはできないが、この方面においても道づくりを基礎として培われた技術の応用が進んでいる。その最たる例がテニスコートの造成である。高度な平坦性を確保する技術がテニスコートに生かされているのである。

テニスコートにかかわる周辺技術の開発もめざましく、フォームド工法を応用した半全天候型のクレークコートや、より高級志向の全天候型の色彩豊かなコート

(ソフトステップT、P)ならびに人工芝を用いたローンコート(オムニコート)など、ニーズに応じたさまざまなコートが生み出されている。これらは各方面から好評を博し、日本庭球協会、日本軟式庭球協会の数少ない推薦コートのひとつとして認められている。またこれらの技術は、陸上競技場や運動場の築造にも生かされている。

さらに、当社の技術は自然の保護・回復の分野でも生かされている。その良い例が「フォームド工法」を用いた自然色舗装(フォームミック)であり、また、コミュニティ広場やプールサイドなどさまざまな憩いの場、遊びの場を演出するカラー舗装、ブロック舗装である。この種のより新しい展開としては各種イベント広場における光る舗装がある。これな

どは、新分野の技術と舗装の技術が結びつけた新しい発想による快適空間の創出という面で注目されている。

このように道づくりに学んだ技術は、豊かな生活をバックアップするため多方面に活用されているし、今後、さらに多くの周辺分野に応用展開されようとしている。

社会のニーズに応えた舗装技術開発

もちろん、当社では「本業」である道づくりに関する技術開発にも真剣に取り組んでいる。

最近の技術開発の特徴のひとつとして、多様化する舗装に対する社会のニーズに応えるため、官民あるいは官学民が一体となった研究開発の進め方があげられるが、当社でもこれらの総合的研究に積極的に参画している。このような開発で最

も注目されているもののひとつが「アスファルト舗装廃材の再生利用技術」の開発であろう。

オイル・ショックを契機として省資源、省エネルギーが叫ばれ、一方ではアスファルト舗装廃材が産業廃棄物に指定され、処分地の確保が困難になってきたという背景から、その再生利用技術の開発が望まれるようになった。この社会的緊急課題に対して、官学民が一体となり、それぞれの得意分野の知恵を出しあい、実に短時間の間に現在の技術を生み出したのである。開発された再生利用技術は、すでにはじまっている舗装の補修時代のなかで大いに活用されていくものと期待されている。

また、同様の開発でより最近のものひとつに「転圧コンクリート舗装」があ

げられる。これは、コンクリート舗装とアスファルト舗装のそれぞれの長所を生かし、短所を補おうとするものであり、その効果的な展開は今後に大きな期待が寄せられている。

そのほか、今後よりいっそう顕著となる補修の時代や高齢化、国際化、情報化社会に対処すべくさまざまな技術の高度化をめざした独自の研究や共同開発も数多く行なわれている。その一例が、舗装材料としての新素材の研究や舗装機械のロボット化であり、また、フェライトを用いた視覚障害者用車椅子、無人搬送車、ゴルフカートなどの磁気誘導システムの開発である。

当社は今後とも、さまざまな技術開発に取り組み、よりいっそう社会に貢献すべく努めていきたいと考えている。



マイアミ・ゴルフ場

第3章 PART2 高感度社会構築への

道づくりから学んだ知恵を基盤に、街づくりの総合プランナーをめざす

貢献



人と人との心をつなげる

当社では、多業種化の一環として、レジャー施設の造成・建設を行なっているが、前述したように、その新しい歩みをさらにもう一步前進させ、テニススクールやスイミングクラブなどの経営も手がけている。これは、道づくりを通して学び取った技術を広く社会に還元する場合、ハードウェアの整備だけでは不十分であり、その利用法、つまりソフトウェアの提供までタッチしなければ伝わって魂入れずになってしまうからである。

魂——それはヒューマニゼーションであり、ひいては人と人との心の結びあい、すなわちコミュニケーションにほかならない。そのための場と方法を提供する。これが当社のめざすもうひとつの新しい歩みの方向である。

たとえば、最近の高層団地や規模の大きな宅地には、コミュニティ広場が設けられるようになった。コミュニティ広場——要するに無目的の、あるいは多機能性の空地である。井戸端会議の会場ともいえる。よく目にするのは、未就学の子どもを抱えたお母さんが自然に寄り集まり、子どもを集団で遊ばせながら自分たちの舌も遊ばせている光景である。耳を澄ますと、子育ての知恵や経験の交換が行なわれている。はじめて子どもを持った母親などは、大先輩の話に真剣に耳を傾け、ときにはメモまで取っている。料理のメニューの交換も行なわれている。さらには夫婦喧嘩の打ち明け話までして、亭主操縦に関する技術交換までなされている気配だ。

全国的な規模で都市化が進むなか、人と人との心の結びつきが失われ、日本人の生活が無味乾燥化していくのではないかという心配が叫ばれた時期があった。しかし、危惧するほどではなかった。たしかに地縁や血縁でつながれた共同体的結びつきは薄れたかもしれないが、だつたら新しい形のコミュニティを形成して



ロンドン

いけば良い。それがコミュニティ広場であり、テニスサークルやスイミングクラブなどを通じた人間的交流である。そのための場と方法の開発——当社は、それを担当するのにふさわしい企業のひとつであると考えている。なぜなら、道には本来的にコミュニケーションの機能が備わっていたからである。

道から学び取ったソフトウェア

古来から道は、人、物、情報を運ぶ機能を立派に果たしてきた。しかし、同時に道は周辺の住民にとって得難いコミュニケーションの場であった。

たとえばヨーロッパに見られる広場であり、カフェ・テラスなどである。

日本の道にも類似の機能はあった。一例をあげれば、京都鴨川の「床」である。鴨川の「床」は沿岸の料理店が河川敷の上にテラスを張り出したものであり、夏になればここに納涼のための飲食の席が設けられる。河原は遊歩道でもある。昔は新内流しなどが河原を通り、「床」の客の求めに応じて語ったというが、現在でも河原は恋人や家族連れにとっては得難い散策道である。障子やガラス戸のように室内と外とを物理的に隔てているのではないから、「床」の客と散策する人との間には暗黙のコミュニケーションが成り立つ。散策する人が知人なら「床」と河原とで会話が交わされるし、ときとしては「まあ、あがって一緒にいっぱい傾けましょうや」ということにもなる。立派なコミュニケーションの場である。

当社は、道づくりを通じて道が本来的に持っていたこうしたコミュニケーション機能を自然に学び取った。道には、やはり感謝しなければならぬ。

当社は、道づくりを通じて道が本来的に持っていたこうしたコミュニケーション機能を自然に学び取った。道には、やはり感謝しなければならぬ。

街づくりの総合プランナーをめざす

生活に対するイメージが変わりはじめた。これまでは学び働くことが生活の最大の目標となっていた。しかし今や、より多様な生き方を求めるようになってきたのである。お仕着せではなく、自分の心を満足させてくれる消費生活を楽しみたい。多くの人と接して生きる喜びを噛みしめたい。趣味やレジャーも満喫したい。いつまでも健やかであるために健康づくりにも挑戦してみたい……。

生活欲求が多様化してきたのである。より快適な生活環境を求めるようになってきたのである。

快適な生活——すなわちアメニティーである。これまでは、目だけ、あるいは耳だけを喜ばせてくれる条件が整ってれば満足できた。しかし、今求められているのは、部分ではなく全体を満たしてくれる喜びといえよう。たとえば景観谷がそのひとつ。目で自然の美しさを味わい、耳で谷川のせせらぎを楽しみ、肌で日光や木々の間を渡ってきたさわやかな

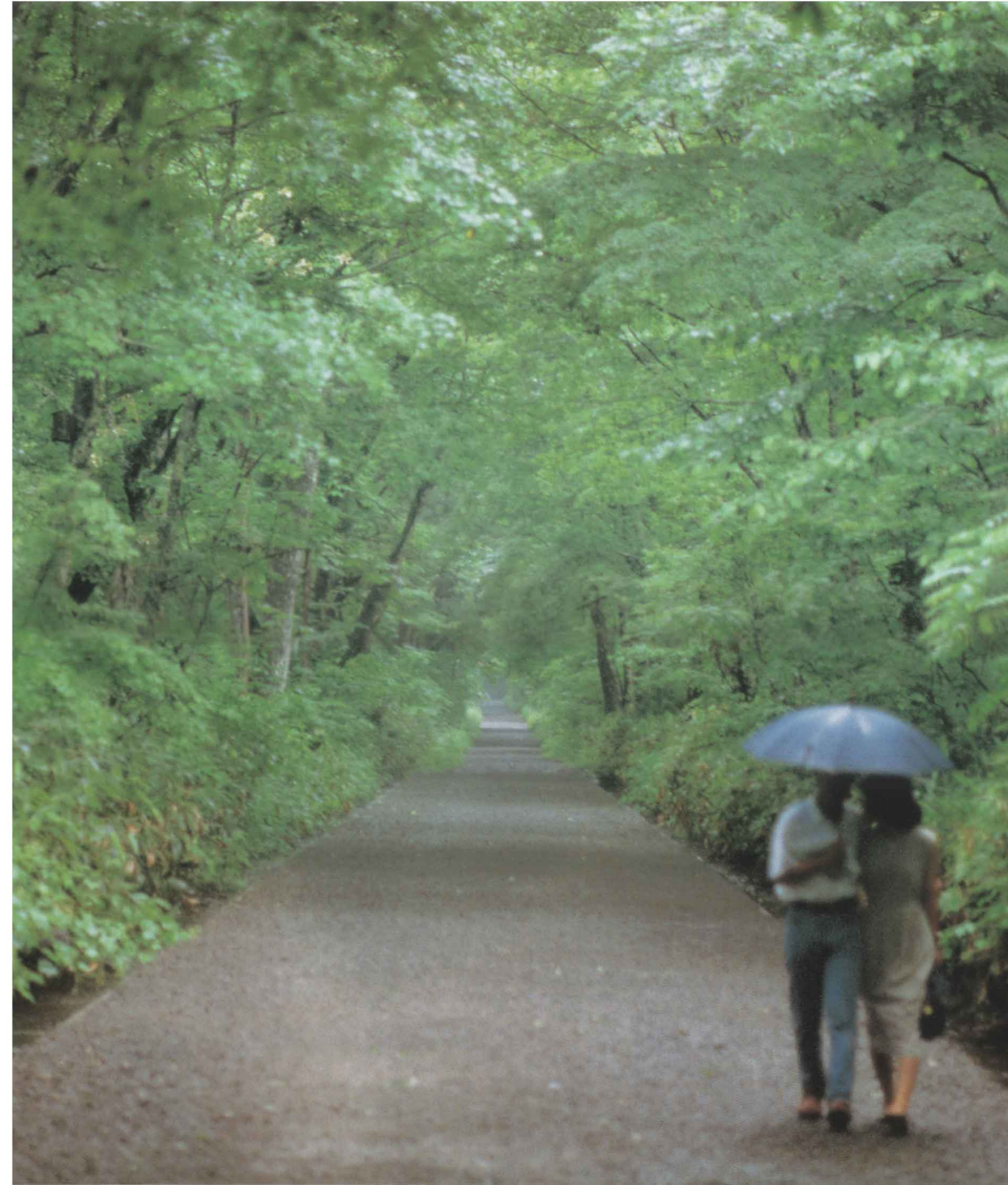
風を受けとめる。もちろん、その際に親しい友人や仲間がかたわらにいてくれればいふことがない。人と人との心をつなげることに加え、そうした心と体のすべてを満たしてくれるアメニティーな環境を整備していくこと。つまり高感度社会を構築していくことこそが、今後の課題である。

当社でも、高感度社会の構築に力を尽

くしている。これまで培ってきたハードウェア、ソフトウェアにまたがる技術と経験を駆使して、生活提案までできる街づくりの総合プランナーをめざしているのである。

昭和から平成へと移行したこの歴史的な年に創立60周年を迎え、今、当社は雄々しくも清新な新しい第一歩を踏み出した。

戸隠奥社への道



第3章 PART3 わが社の現況と未来

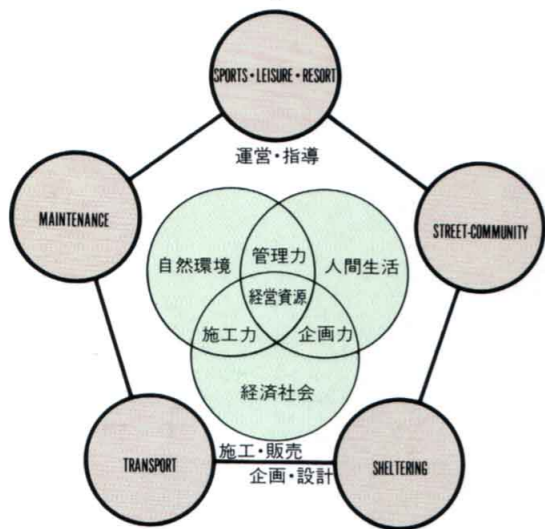
わが社は、街づくりの総合プランナーとして、アメニティーな環境づくりを通じて高感度社会構築への貢献を果たそうという決意を固めている。そのため現在、道づくりを核に、図に示したようなさまざまな生活関連業種に社業を総合展開している。もちろんこうした方向は、今後とも継続的に志向されていく。

多業種化することを目的意識的に追求した結果ではない。「総合的な生活関連情報・システムを運ぶ」という道の本来的な機能と役割を追い求めつづけるなか、自然に多業種化への道を歩んだのである。その意味からも……

道は、今もって、いや将来にわたってもわが社の〈師〉である。



わが社の現況——それはこれまでの60年の歩みの凝集であり、同時に未来に対する指針でもある



記念誌の発行にご協力いただいた方々に心より御礼申し上げます
平成元年3月10日 日本道路株式会社

写真提供者一覧

- 石井 雄司 (フォトオフィス プラスワン) 16
- 稲垣 進一 11
- 岩宮 武二 (PPS) 10
- 魚住 誠 (フォトオフィス プラスワン) 8
- 大塚 正 7 12 17
- 亀田 邦平 1
- 久保 敬親 (野生圏) 5
- 小林 伸行 (フォトニカ) 22
- 田中 幸男 (ダンディーフォト) 14 15
- 丹地 敏明 30
- 水越 武 (PPS) 6
- 師岡 宏次 18 19
- 吉岡 専造 19 38 39
- 若井 昭夫 (タンジ) 15

フォトエージェンシー一覧

- アイ・ピー・エス 26 33 36 37
- OPO 6
- 近代航空 8
- 交通公社フォトライブラリー 10 11
- サンセット 14
- ザ・イメージバンク 27 36
- 世界文化フォト 9 14 16 25 35 38 40
- タンジ 15 30
- ダンディーフォト 14 15
- 日本カラーエンジニアーズ 19
- フォトオフィス プラスワン 8 16
- フォトニカ 22
- PPS 6 7 10 25
- ボンカラーフォトエージェンシー 10 12 13
- 野生圏 5
- ユタカデザインセンター 10
- 横浜市図書館所蔵 (マルチクリエイト) 17
- リードジェット 21 23 28 29

資料提供

- キヤノンサロン
- 世田谷郷土資料館
- 富山県「こうかん堂」
- ニコンサロン
- 日本写真家協会
- 八王子市役所社会教育文化課
- 彦根市教育委員会
- フョーライト株式会社
- 横浜開港記念館
- 横浜市図書館

参考文献

- 『日本の歴史1—神話から歴史へ』井上光貞著 中央公論社
- 『古道—古代日本人がたどったかもしかみち』藤森栄一著 学生社
- 『かもしかみち』藤森栄一著 学生社
- 『日本の道—その源流と展開』林屋辰三郎・上田正昭・山田宗睦 講談社
- 『塩の道』平島裕正著 講談社現代新書
- 『「おかげまいり」と「ええじゃないか」』藤谷俊雄著 岩波新書
- 『日本人の歴史7—旅と日本人』樋口清之著 講談社
- 『日本道路史』社団法人日本道路協会
- 『日本道路公団三十年史』日本道路公団
- 『東海道五十三次』岸井良衛著 中公新書
- 『日本の道100選』建設省道路局監修 ぎょうせい
- 『東京五百年』東京都
- 『わたくしたちの町—世田谷』世田谷区企画部広報課
- 『杉並区史探訪』森泰樹著 杉並郷土史会
- 『街路のはなし』鈴木敏・澤田晴委智郎・山本耕一著 支那堂出版
- 『日本都市論』上田篤著 講談社学術文庫
- 『都市の自由空間』鳴海邦碩著 中公新書
- 『歩行文明』真鍋博著 中公文庫
- 『自動車の社会的費用』宇沢弘文著 岩波新書
- 『ホモ・モーペンス』黒川紀章著 中公新書
- 『荻窪風土記』井伏鱒二著 新潮文庫
- 『LIFE & STEEL』日本鋼管PR室
- 『バリ物語』宝木節義著 新潮選書
- 『バリ旅の雑学ノート』玉村豊男著 新潮文庫