

私のプロジェクトX

浅野基樹

ワーストワン返上！

1. はじめに

本稿の趣旨について編集幹事さんである佐藤厚子さんにお伺いしたところ、経歴を自慢話で面白おかしく綴るものだとお聞きしましたので、その趣旨で書いてみました。



高校時代の私

2. 中学・高校時代

私は1958年4月生まれ、札幌市出身です。中学は江別市の大森中学、高校は札幌北高です。この頃は、勉強よりも運動、とにかく学校とはクラブ活動をするところと勘違いしていました。陸上部に所属し、中体連の江別市大会の200メートルで優勝、高校では1600メートルリレーで奇跡的に全道大会3位に入りインターハイ全国大会に出場することができました。



中学3年の体育大会100m決勝

この年のインターハイは50周年記念大会とこのことで東京代々木の国立競技場で開催され、開会式には当時の皇太子夫妻(現在の上皇夫妻)が来られていて、挨拶する姿を入場行進後の暑さでボーっとするなか遠くから眺めていた記憶です。出場前から予選突破することは不可能と分かっていたので、翌々日に準決勝が組まれていたのですが、初めから予選直

後の飛行機を予約してありました。最下位ではなかったもののトボトボと札幌に帰って来た思い出があります。

また、札幌北高では毎年行燈行列という催し物があり、2年生の各クラスで行燈を競い合います。私が平面図・立面図を描き、そして皆で作った行燈が大賞に輝いた記憶があります。

ちなみに高校時代で一番成績の良かった科目は美術でした。



高校陸上部夏合宿で



大賞に輝いた行燈とクラスメート(白円内が筆者)

3. 大学時代

大学は北大工学部の土木工学科を卒業しました。大学でもスポーツが好きでスケート部というクラブに入りましたが、学期期間中に苫小牧で合宿するなど学業を疎かにするようなクラブで、4年目2年生とか8年目4年生とかという先輩がゴロゴロいました。また、一気飲みで新入生を殺してしまうなど野蛮なクラブでもあったため、半年で辞めました。おかげさまで4年で卒業できました。学科選びで

は、高校時代から航空関係に行きたかったのですが、交通計画学講座の故五十嵐日出夫先生に感化されたことや親取りでもあったことなどから地元で居られる土木工学科を選びました。



大学での測量実習後の集合写真(白円内が筆者)



就職後間もなく、大酒飲みのポン友と
(左が私、中央が現在札幌市内某コンサルタント会社の社長、右が同じく某コンサルタント会社の顧問)

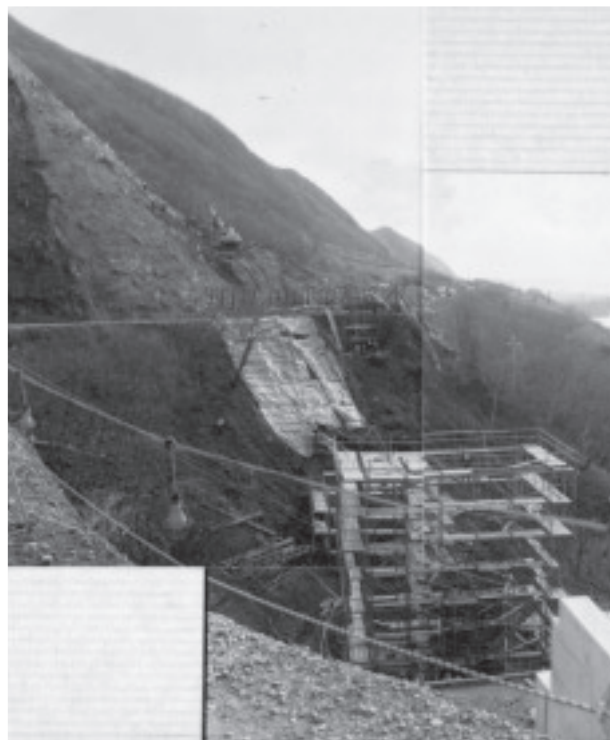
4. 就職後

就職ですが、なんとか国家公務員試験に合格し1981年春に旧北海道開発庁(現国土交通省)に奉職することができ、主に旧北海道開発庁の外局である北海道開発局に長く務めました。

最初の現場は、一般国道228号の2次改築工事で、私の担当は松前町と上ノ国町を跨ぐ願掛1号橋と願掛2号橋でした。上部は3径間連続鋼鈑桁で下部は深礎杭でした。実はここの深礎杭の一つが許容範囲ですが少し傾いています。

以後、2019年春の満60歳の定年退職まで主に北海道開発局に務めましたが、その間、本局では平

成4年度の国道昇格に係わる資料作成、函館開発建設部で一般国道5号の八雲バイパス、釧路開発建設部では釧路外環状道路、苫小牧道路事務所では高規格道路の日高自動車道沼ノ端インターチェンジ～厚真インターチェンジの開通などに係りました。



願掛1号橋の下部工

また、1987年から2年間旧経済企画庁(現内閣府)に、1995年から2年間外務省(本省旧経済協力局、現開発協力局)に出向し、どちらも開発途上国への経済協力に関する仕事に携わりました。

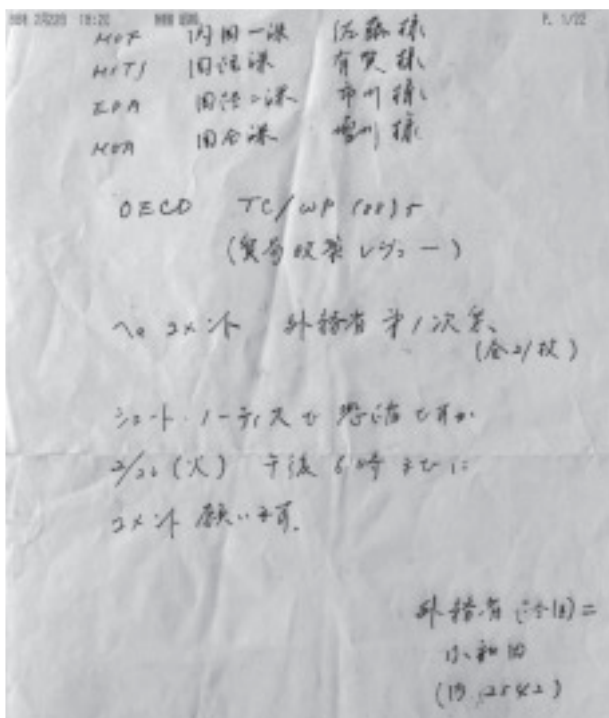
旧経済企画庁時代の大きな仕事としては、1986年～1992年の政府開発援助(ODA)総額を400億ドル以上とするODA第3次中期目標を、1988年～1992年の総額を1983年～1987年の倍以上の500億ドル以上とするという第4次中期目標に改定する作業に携わったことと、経済審議会ODA部会の資料作りをしたことが記憶にあります。この時、2日間完全徹夜を経験し、その後打ち上げに行きトイレで立てなくなり上司に寮まで送られたことが忘れられません。

旧経済企画庁時代、英語もそれほどできなかったこの頃、29歳にして初めて海外出張させられたことも新鮮でした。最初の出張は一人でパリに行くも

ので、OECD(経済協力開発機構)のDAC(政府開発援助委員会)に出席するものでした。空港出迎えの運転手さんに英語どころかフランス語で迎えられ大変緊張した思い出があります。旧経済企画庁では、国連のESCAP(アジア太平洋経済社会委員会)総会への出席やASEAN(東南アジア諸国連合)諸国政府へのヒアリングなどを含め合計5回(パリ、フィリピン、インドネシア、マレーシア、シンガポールなど)の海外出張に恵まれました。余談ですが、国内出張では与那国島まで行きました。



インドネシア出張時(旧経済企画庁出向時)



旧姓小和田雅子氏からの手書き FAX 送信用紙

旧経済企画庁時代に忘れられない思い出がありま

す。当時外務省研修生だった旧姓小和田雅子氏からの手書きのFAX送信用紙です。私の隣の課に送られて来たものの写しです。大事に取っておいた方がいいよと言われ手渡されました。当時私はどれほどの価値があるものなのか全く分かりませんでした。その後、その価値を知ることになりました。後日、今の天皇陛下とご成婚されたのは皆様ご存じの通りです。

外務省時代は旧経済企画庁出向時と類似した仕事でODAの政策についての調査計画の仕事でしたが、こちらでは主にODA白書の作成と国別援助方針・計画の策定がミッションでした。当時、総務省から国別に援助計画がないのはおかしいと指摘されておりました。実はODA事業は当時18省庁で別々に実施されて来ており、それを一体として一つにまとめることは至難の業でした。一方、主要被援助国につきましては関係省庁一体となった経済協力総合調査団を派遣して被援助国との政策対話を行っておりました。その際、対処方針を関係省庁で協議して作成しておりました。そこで、それを元に主要被援助国への国別援助方針として取りまとめ公表しました。これはそれまでにない初めてのものでした。小手先であったかもしれませんが、今思えば出向者の私としては大きな成果だと今でも思っています。

ちなみに外務省の出張は優雅だと思っていらっしゃる方が多いと思われますが、それは大きな間違いです。まず、出張に行く前に対処方針というものを関係機関と協議します。これに多大な労力を要します。時には夜を徹します。次に出張先では、その日の出来事や会議内容をレセプション終了後の夜間にまとめ、翌日団長の決裁を得てから公電として本国に送信します。派遣団員毎に分担が決まっているのですが、個別の原稿が出来上がって来るのが真夜中です。その後、取りまとめ役の宿の部屋のドア下に差し込まれます。それを元に、取りまとめ役がつなぎ合わせます。終了するのが朝方で、それを団長にお見せし決裁を終えてもらわなければなりません。これが2～3日でしたらよろしいのですが、2か国くらいにまたがる長い出張だと大変です。私の場合、中米と東欧が担当国で、エルサルバドルとニカ

ラグアという中米の2か国に2週間に亘り出張しましたが、出張の最後のころには唇が紫になって来ていたようで、他の団員から「浅野さん、倒れないでくださいね、倒れたら私らがやらなきゃならなくなるので」などとのおたまわれました。

出向の2年間、いろいろ大変な目に会いましたが、北海道開発局からの出向者として名折れにならないようにと思い努力しました。その代わりに、アメリカ、フランス、ブルガリア、ルーマニア、チェコ、スロバキア、スロベニアなど滅多に行く機会が無い国々にも行くこともでき貴重な経験をさせていただいたと思っています。なお、垂秀夫前駐中国大使が当時隣の課に首席事務官として在席していて何かとお世話になった記憶です。



チョコ・プラハのカレル橋にて(外務省出向時)



ルーマニア・チャウシェスク宮殿にて(外務省出向時)

5. ワーストワン返上！

公務員時代の後半は、独立行政法人(国立研究開発法人)土木研究所の寒地土木研究所において研究職を長く務めさせていただきました。研究の成果としては寒地土木研究所の平澤匡介主任研究員とともに

の取り組んだ正面衝突事故対策が大きな成果だと思っています。

一般国道の中央線にそろばん状に溝が彫られているところ(ランブルストリップスと言います)があると思いますが、まずこの開発に携わりました。

古くから、一般国道5号八雲町付近で非常に正面衝突事故が多いという課題がありました。追い越し禁止や光り物の標識類の整備など多くの施策が施されていましたが、死亡事故が後を絶ちません。正面衝突事故の原因は、居眠り運転は大きな交通規則違反となるため、事故原票上、わき見、無理な追い越し、速度の出し過ぎなどと申告されることが多いとのことでした。ところが、本当の原因は居眠りなのです。正面衝突事故原因の4割は居眠り運転なのです。眠っている人には光った標識などは見えないのです。

そこで、室蘭工業大学の故斉藤和夫教授から、インターステートハイウェイ(米国州際道路)の路側に施されている路外逸脱防止対策であるランブルストリップスを北海道の一般国道の中央線に導入してはどうかという提案があり、その導入のための試験研究を開始しました。これは、車線を逸脱した車両に音と振動を発生させ運転者を叩き起こすというものです。



米国州際道路でのランブルストリップス

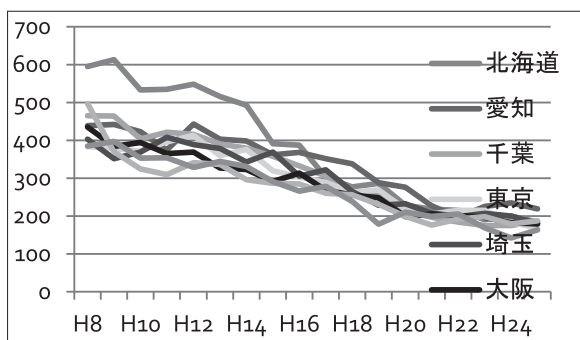
始めに取り組んだのは掘削機械の開発、それから適切な規格・仕様の決定、実道での試験・評価、歩掛の作成、現場での本格的な導入です。この過程で、道路管理者(北海道開発局)、交通管理者(北海道警察)、学識経験者(北海道大学)、試験走行などでの被

験者等、多くの関係者から協力、賛同を得られました。

おかげさまで、ランブルストリップスが普及し始めた後は、北海道は都道府県別交通事故死者数のワーストワンを返上しております。



中央線のランブルストリップス



都道府県別交通事故死者数の推移

また、現在高速道路の暫定2車線用のワイヤーロープ式防護柵も寒地土木研究所で開発されたものです。全国の多くの路線の暫定2車線区間で採用され高く評価されているのは誇らしいです。



ワイヤーロープ式防護柵

また寒地土木研究所時代にはフィンランド、ス

ウェーデン、ドイツ、イタリア、アメリカ、カナダなど欧州や北米に赴き研究発表・交流をすることができました。

旧経済企画庁出向時に始まり、外務省および寒地土木研究所時代、英語も大してできる訳でもないのに海外出張に多く行かせていただきました。いつも、「これが最後、これが最後」と自分に言い聞かせながらも結局これまで35か国に行くことになりました。これからの人生まだ時間もありますので、さらに訪問国は増えるかもしれませんね。亡くなるまでに何か国になるのか楽しみです。

6. これからのプロジェクトX、自慢話

ここまで書いて来て、若かりし頃の自分の姿と今の姿を見比べると、正直に言って随分くたびれたなあと思ってしまいます。自分なりに努力して務めてきた仕事人生でしたが、今日、自分自身にお疲れさまでしたと言いたい気分です。

自分にとって、これからのプロジェクトXを何に求めるか、正直言って思い浮かぶものはありませんが、趣味は多い方だと思っています。何かやり続けていたら何かを達成できるのではないかと思います。今後のプロジェクトXを追い続けていければ幸いです。



最近描いた油彩(白川郷)



パターを抱えるおじさん

浅野基樹 (あさの もとき)

技術士(建設/総合技術監理部門)

日本技術士会北海道本部社会活動委員会
北海道インフラ技術政策研究委員会幹事長
日本技術士会北海道本部防災委員会参与
株式会社シビテック 特別技術顧問

