総会講演

「道を趣味とするということ」

京都大学工学研究科教授　高橋良和氏

1994 年京都大学土木工学科卒業、現在、京都大学教授。

専門は、土木構造物の耐震工学、構造ダイナミクスで、特に橋梁耐震を専門としている。日本道路協会では、道路橋示方書耐震設計小委員会委員、道路橋支承便覧改定 WG 主査。関西道路研究会では、道路橋調査研究委員会の「近年の大地震の被災事例に基づく橋梁耐震性能評価に関する調査研究小委員会」委員長。

一方、土木のスポークスマンを自認し、様々な土木マニアが集まり熱いトークを繰り広げる「どぼくカフェ」を開催したり、街中の土木を巡るツアーのガイドをするなど、市民とともに土木を楽しんでいる。

皆さま、こんにちは。今ご紹介にあずかりました、京都大学の高橋でございます。本日は講演の機会をいただきまして、どうもありがとうございます。長い歴史を持つ関西道路研究会で講演をさせていただくので、アカデミックな話を期待されているのかなと思っていたのですが、少し違う趣向での話をしていただきたいというご依頼をいただきましたので、おそらく今までの講演会の中ではちょっと毛色が違うと思いますが、「道を趣味とするということ」について、話題提供をさせていただきたいと思います。気楽に聞いていただければ結構かと思いますので、よろしくお願いします。

その前に、先ほどご紹介いただきましたけれども、柔らかい話ばかりすると、おまえは大学で何をやっているんだと言われても困るなと思いましたので、まず私の専門をご承知おきいただいて、それから本題をお聞きいただきたいと思います。

私の専門は、耐震工学です。特に橋梁の耐震を専門にしておりまして、コンクリート構造や橋梁支承構造を専門にしております。

この関西道路研究会では、先日声をお掛けいただいて、道路橋の調査研究小委員会を担当させていただけることになりまして、特に耐震というものを対象に活動しております。

また、道路の基準につきまして、日本道路協会のほうで耐震、また最近といいますか、3 月ぐらいに出て、何という時期に出すんだと怒られましたが、『道路橋支承便覧』を担当しておる者でございます。

こう言うと、専門が耐震、あるいは橋梁という中で、なぜ道をテーマにするかですが、先ほどの表彰の最後に黒山さんから少しご紹介がありましたが、土木学会の関西支部にはいろいろ、柔らかいグループがたくさんございます。

先ほど少し言葉に出てきたのですが、FCC（Forum Civil Cosmos）は、幹事会というか、有志の会というか、そういうグループでありまして、比較的、関西支部というか土木学会の中では自由にいろんなことをやる、そういうことができるメンバーの代表幹事を務めておりました。

そのときに、われわれは自分たちの仕事の意義を当然知っていて、その重要性をよく知っているんだけれども、なかなか一般の方に共有できない

な、というようなぼやきがいつも出ていたという状況でした。

ただ、そのぼやきに対して、じゃあわれわれは何をしているかというと、講演会等いろんな形の企画を開くのですが、そもそも興味のない人がそういう会に出てきてもらえるわけはなく、われわれがもっと街中に出っ張って、どうしても人目に触れるようなところで、そういう企画をしようと。それで「どぼくカフェ」という企画を始めることになりました。

「どぼくカフェ」といいますのは、街中で土木に関する話題をいろいろ、ああでもない、こうでもないと議論をする会でして、街中のオープンな場所で、土木に関連づけたようなテーマを、それぞれの造詣の深い、もちろん専門家もしゃべりますが、土木をそもそも面白がっている一般の市民にその面白さを話してもらうとともに、土木の人が土木の知らない魅力を新たに知ろうと、そういう活動をこの7～8年ぐらいやってまいりました。

そういう中で「どぼくカフェ」を通じて、実は、われわれは本当に楽しんでいるか。専門的には楽しんでいるんだけれども、一般の方と同じような形で土木を楽しめるか、というようなことをいろいろ学んでまいりました。

本日、その中で私がこの 6～7 年で学んできたことを少し紹介させていただきながら、ここで皆さん、特に関西の道路の管理をされている方、また、道路に関わっている方、皆さまはまさに当事者ですので、その方にぜひ共有いただいて、ここからどんどん広めていただきたいなと考えています。

本日は主に道路、エンターテインメントですね、そのあたりが今回のテーマになります。そして「どぼくカフェ」を通じて知った、道路エンターテインメントの世界ということについて少し紹介させていただきたいと思います。

われわれ、土木の教員といたしましては、例えば土木工学科に入ってきた学生に対して、いかに土木に対する誇りと魅力を伝えるかということを特に大学の 1 回生を対象にやるわけですが、よく使う言葉として「土木は文明をつくり、建築は文化をつくる」があります。

ただ、並列に並べていますが、基本は、「それから」というのがこの間に入るわけですが、建築が文化をつくるまでに、そもそも土木というものが文明的な生活を支えるのだと。土木が根源にあるのだということで、土木と文明、この 2 つは非常によく関連されるキーワードになります。

土木学会 100 周年のときでも「土木と文明」というテーマで、いろんな展示なり、さまざまな企画がされました。ここにおられる方は、そういったことは当然ご承知おきだと思いますが、土木と文明というものが結びついている、一つの大きな証拠について申し上げます。

私が所属しております京都大学は、明治 30（1897）年に設立されました。これは、そのときの京都大学の全教員と学生の集合写真でありますが、その当時は土木工学科と機械工学科しかありませんでした。

当時、2 つ目の帝国大学として京都の地に新しい大学を設立するにあたって、東京のほうは官を養成する意味も当然あったと思いますが、明治 30 年、まだまだ発展途上の国でしたし、これからもっと文明的な生活を送れるように、国を、技術者を育てないといけないと、そういうことで土木工学科ができ、また、外国に輸出する商品、あるいは輸入しなくても文明的な生活ができるように機械工学という、この 2 つから京都大学が始まったというのも、文明と土木が密接に関わっている 1 つの証拠であろうと思います。

私自身、耐震というものにも興味はありますけれども、技術とか歴史にも興味がありまして、その意味で京都大学というのは、古い資料もたくさんあるので、私にとっては宝の山のようなものであります。

大学の中にある資料、あるいは各所で歴史を調べる中で幾つか見つけています。例えばこれは古い新聞ですが、「山陽道の道路が悪い」とでかでか

と書いてありますが、これは田辺朔郎が山陽道の道路の調査をして、その結果を報告している、昭和 10 年の新聞です。これは田辺朔郎の直筆で、田辺家が持っているスクラップブックの中にこういうものが綴じられています。

これはどういうことかというと、関西道路研究会主催で東海道走破をして道路の調査をされました。また、山陽道を走破して、その結果を報告としてまとめられております。関西道路研究会は、まさにこの地にあるわけですが、その後いろいろ改組されて、日本道路協会の関西支部という位置づけになったり、また新たな体制で現在の関西道路研究会があるわけですが、道路というものと、大学、あるいは、その当時は内務省であるとか、各県、市の技師とともに車に乗っていろいろ調査をされており、関西道路研究会が昔からさまざまなレポートを出されています。

特にコンクリート舗装のテーマがかなり多いです。今、宮川先生もおられますが、当時の近藤先生が京大でコンクリートの教授であり、関西道路研究会でもかなり中心的に活躍されていた先生ですが、その先生が、関西道路研究会の研究の一環として道路舗装をやったり、今、京大があります百万遍の東一条にテスト的にコンクリート舗装をして、その結果を報告書にまとめられたりしているという、非常にアクティブな分野の活動がこの関西道路研究会です。そういう会に本日呼ばれているわけです。

近藤先生が中心的にやられていますので、日本ポルドランド同業会がサポーターとして、いろんな道路の資料を出されていて､昭和10年ぐらい、大阪市における道路の現状とか将来について語っていたりというようなことを、今の目で改めて見直しますと非常に面白いですね。

当時の未来をまさに今われわれが生きている中で、昔の技術者がどういうふうに考え、それが今どういうふうに変わっているかを改めて知ることは、実は今のインフラを改めて知るということでも非常に有効かなと思っています。関西道路研究会でもこういった資料がいろいろ残っているとお聞きしていますので、そういうことを通じて、われわれの温故知新というものを知ってみたいなと思っています。

先人のおかげで、今、日本のインフラは非常に高度で、高品質な日本のインフラを輸出する時代になっています。このページは、日本政府のインフラの輸出に関するホームページで、そのページの中でも、日本の社会基盤構造すなわち、インフラ構造は、私たちの成長の基盤となり、過酷な環境変化を受け入れるレジリエンス、あるいは、限られた資源を有効に活用するアイデア、これらは日本人の感性に根差した独自の創造性と、そのアイデアを、アイデア倒れせずに具体的な形にする技術力によって構成されている。これが日本のインフラなのだ、と日本政府のホームページに出ています。私はこの文章が非常に好きで、いろんなところで紹介しています。

日本という国はいろいろ災害もありますし、資源も非常に限られているといった中で、独自の日本人の感性を用いて高品質なものをつくり上げ、そして維持し続けている、われわれが誇るべきインフラは、まさに先ほど紹介したような先人によって成し遂げられてきたわけです。

われわれは災害の心配をしなくてもいいとか、あるいは衛生的な生活ができる、水道からいつもきれいな水が出る、これらはまさに文明的な社会そのものですが、こういうものをことさらにありがたいでしょうと言わずにアピールできる、そういう生活ができる社会を目指してきたのが土木技術者であります。

ここにはあまり建築の方はおられないと思いますが、建築の方は、これを俺がやったんだと言いますが、土木の人は、あえてそう言わない。非常に日本人らしい技術者だなと思いますが、これは、土木のおかげをいちいち実感するような社会は、われわれが目指している社会としてはまだまだだということなのです。こういったことが当たり前にできるような生活を目指していくのだと

いうのが、土木技術者が目指してきた社会であります。

そういう意味で、「目立たなければ目立たないほどいい土木」と、私自身は思っています。なぜかというと、例えば橋梁なり、あるいはいろんなものは、目立たそうとしなくても目立つので、ことさらに、これは俺がつくったまでは言わなくても私自身はいいかなと思っています。ただ、一方、目立たなかったら人は無関心になって、無知になってしまう。それが実際、今の状況に陥っているかなと思います。

無意識に人間らしい生活を送ってほしいなと思うのですが、無関心であると、ちょっと寂しい。なので、私は「どぼくカフェ」を、非常時になって土木に初めて気づくのでなくて、日常で土木という言葉を耳にしてもらいたいなと思って始めました。無関心では駄目だということです。

あと、無関心では無知につながって、まったく知らないとなる。よくある笑い話、でも笑いごとではありませんが、私が１回生に、例えば土木の学生ではない学生に対する授業で、橋は誰がつくっていると思いますかと聞きます。彼らの答えの多くは、「さあ？」ですね。昔の笑い話は「建築家でしょ」というものでしたが、今はそれすら言わない。考えたことすらないと。当たり前にあるので、それが誰かがつくったなんて考えたこともないわけです。

こういうことは無知につながるので、無関心ではやっぱり駄目だろうと。いかに関心を持ちながら、でも、無意識に楽しんでもらえるかということが、土木にとってたぶん大事だろうと思っています。

私自身いろいろ、「どぼくカフェ」をやったり、あるいは、土木を巡るまち歩きツアーとか、そういうものをするのですが、そのときに「目立たない土木に気づく、目立たない土木を楽しめる人は知的な人ですよ」と言うと、皆さん喜ばれるんですね。あとでも紹介しますが、お子さまでは土木の面白さは分からないんですね。電車とか、ぱっと見ですごいなと見た目ですぐ分かるものは誰でも興味をもつのですが、見た目で分からないものの良さが分かるのは賢くなければできませんよと。土木のツアーに集まった人は皆さん賢いですねと言うと、皆さんに喜んでもらえます。でも、本当にそうだと思います。今日まさにお話しているのは、そういうことです。

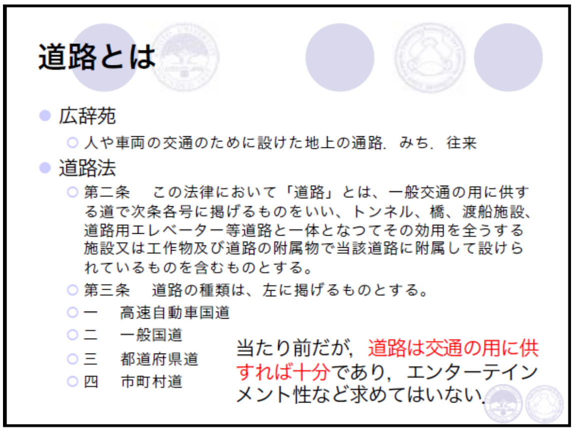
どうやって土木に気づくか、あるいは道路を楽しむというのはどうするかということをここで共有したいなと思っています。

先ほど言いましたように、当たり前にあることを当たり前のように、変化しないように見えるものに興味を持つのは難しいのですが、その入門編としては、私は道草かなと思っています。「道草」という言葉が１つのキーワードです。

「どぼくカフェ」を通じ、実はサブカルチャーとして土木というものに対して興味を持つ人が今非常にたくさんおられること分かります。土木技術者が、ちょっとこの形は不細工だなと思っても、その不細工なところが、「なんか頑張ってるね」と感じる人がいたり。また機能性を重視した土木施設を楽しむ対象として、カルチャーの１つとして楽しんでいる一般の人たちがいます。その方がカタカナドボクという形で、土木をカタカナで呼び、楽しんでいます。

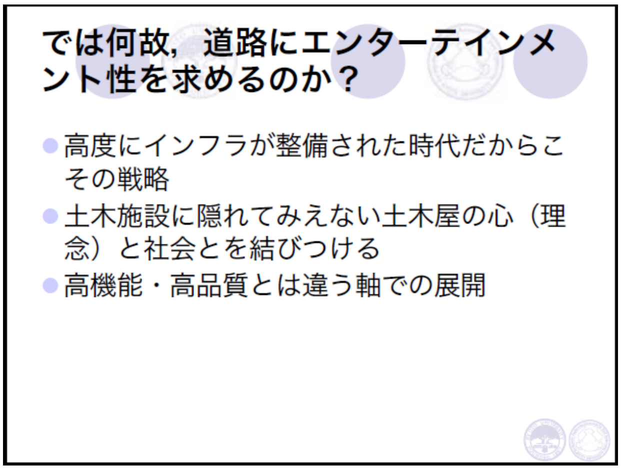
彼らは、例えばこれぐらい、土木に関する本を一般書籍として売っているわけですね。実は、私は、土木の本当の面白さを土木の専門家ほど知らないんじゃないかと最近思っています。一般の人たちが土木に対して楽しんでいるようなことを、いかにわれわれ自身が専門家としても知っておくかということは非常に大事なことではないかなと思っています。

ちょっと前置きが長くなりましたが、道路の話に戻ります。ここにおられる方を前に道路とは、と語るのはさすがにどうかなと思いますが、広辞苑で調べますと、「人や車両の交通のために設けた地上の道路、道、往来」と書いてあります。



あと、道路法では、それに付随するトンネル、橋、道路用エレベーター等、その道路と一体となってその効用を全うする施設。これを道路と呼ぶといっていますので、この定義を見る限り、道路にエンターテインメント性なんて、もちろん求めないと書いてあります。だから、おそらく皆さんはそういうことを求めないのだろうと思います。

道路はあくまで「交通の用に供する」、それで十分だということですが、じゃあなぜ道路にエンターテインメント性を求めるかというと、先ほど言



いました、道路というのは、家を出るとすぐ目の前にあります。当たり前のようにある、最も身近な社会インフラが道路だからです。さらに、われわれは今もうすでに先人のおかげで、高度にインフラが整備された社会に住んでいます。成熟した社会に住んでいます。そういった時代にこそ、道路というものを面白がれれば、土木全体に対する関心が戻るんじゃないかなと思っていますし、いろんな戦略、エンターテインメントをきっかけにするのも１つのいいやり方じゃないかなと個人的に考えています。

ここで幾つか、印象派の絵を紹介します。3 回生の授業で、このあたりも見せます。この絵を見て、非常に土木的だなと思います。ここでいろんな学生に、「これを見て、どこが土木的ですか」と聞きます。当然、「道ですね」と。もちろん道は土木ですね。「家が建っています」と。細かく言えば建築ですけど、そんな細かいことは言わなくても、ああこれも土木だと。その中で、時々、気づく学生がいます。「木が真っ直ぐ並んでいますね」と言う学生がいます。自然の中では木は真っ直ぐ並ぶことはありません。真っ直ぐ並んでいるということは、ここには描いていませんが、真っ直ぐ並べた人がいるから真っ直ぐ並んでいるわけです。要するに、道をきれいにして、この周りの環境を整えるために、技術者、あるいは工事の人が活躍していた様子が、ここに描いてはいないですけれども、この絵から鑑賞できるわけです。しかも、この絵はパリ郊外の絵だといわれていて、向こうに見えるのはパリだと。その当時、容易に移動できなかった時代に、郊外の都市でも道が整備されたおかげで移動ができる。こういった喜びを画家が題材に挙げたのだといわれています。

そのほか、例えばピサロという方が、鉄道沿いの道の絵を描いています。これを見てどこが土木的ですかと聞く、道とか鉄道とか描いてありますから、そのあたりを言う学生もいますし、ここの崖みたいになっているところも土木ですかねと。要するに土工ですね。そういったものも、もちろん土木です。この絵の鑑賞ポイントは、これですね。何か分かりますか。電柱ですね。今は電柱というと悪者扱いですし、おそらく各自治体さんも積極的に地面の中、道路の下に埋めようとされているのだろうと思います。例えばこれは東京で、電柱採集フォトコンテストと書いていますが、この中で「景色だいなし（景色だいなし属）賞」とか、「道路じゃま（路上おじゃま属）賞」ということで、募集を一時期されました。そうすると何が起きたか。電柱なくそう団体の写真コンテストに、

美しい電柱風景の作品が殺到したんですね。要するに、勝手に決めつけるなと。自分たちはそれできれいだと思っている。そういう人もいるのだと。話を戻しますがこの絵は、インフラが整備されていない時代に電気が通ったという喜びを表しています。ある意味、土木の主要なインフラがそろっていることが地方都市でも実現できているのだという喜びを描いた絵だといわれています。

現在でも、勝手にお上が決めつけるのではなくて、好きな人もいれば嫌いな人もいる。嫌いでしょうと言われると、いやいやそうじゃないよと言う人もいる。これはまさに土木事業でよく目にするようなやり取りですが、不特定多数の人を対象にするので、結果は１つではありません。多様な意見をどう吸収するかということの１つの見本かなと思います。

日本でも人気のあるマネという画家がいます。マネの「道路舗装工事人たちのいるモニエ通り」は、マネのアトリエの前の風景を描いたのだといわれています。この絵も学生に見せて、これを見てどう思っているのだと言います。道路をきれいにしているんですかねと言いますが、これとよく似た題材を今インターネットで探すと、こんな感じです。家にいられない、うるさいと。窓から道路工事の騒音が入ってきて、家にいられないと。要するに、「うるさい」という題があります。では、マネは、「うるさい」という怒りのためにこの絵を描いたのでしょうか？油絵なので非常に時間がかかるわけで、それだけ怒りがこもっているのかというと、実際にはそうではなくて、実はマネは出来上がった道路についても同じ視点から絵を描いています。どういうことを意味するかというと、19 世紀後半、フランスであってもまだまだ発展途上、どんどん町が改良されていく時代。そして新しい技術として鉄道が生まれています。そういう時代に、今でこそ巨匠といわれるマネですが、当時はまだまだ若手の画家だったわけです。その若手の画家たちが、快適に整備されつつあるパリの姿や新しい技術に魅力を感じて、ダイナミックに変わる象徴として土木を取り上げて、それを絵にしたのだといわれています。これは私が勝手に言っているわけではありません。平成 22 年、「現代土木は芸術の対象になりうるか？」というテーマで、京都造形芸大で「どぼくカフェ」を開催しました。そのときに、美学の先生に来てもらい、こういう見立てを紹介してもらいました。

いわゆる発展途上の国、その時代、土木はダイナミックに変わりゆく社会の象徴として捉えてもらうことができたわけですが、現在ではどうでしょう。先ほど言いましたように、もうすでにインフラが十分できているように一般の人からは見えるので、工事をすると、ちょっとじゃまだと思う人が多い。つまり、高度にインフラが整備された現在では、ことさらに土木を意識しないのが普通です。これはわれわれの目指してきた社会であり、無意識に土木の成果を楽しんでもらうのはいいですが、無知になりすぎて、土木を意識するのはマイナスのタイミングが多いのが現状です。事故が起きたり、災害が起きたり、あるいは老朽化が目に映ったりしたとき、また当たり前にあったインフラがなくなったときに初めて、そのインフラに対して気が付きます。気が付いてくれるだけだったらいいのですが、文句を言う人のほうが多いですね。このときにありがたいと思ってほしいわけですが、何で快適な暮らしを乱すのだというふうに見る人も多いわけです。

こういう時代に、どういう形で接点を結ぶかというと、やはり日常です。平常時にいかに、土木と一般市民を結びつけるかを考えるのが大事だろうと。先ほど申しましたが、一般のビルの中で講演会をやったところで道路に興味のない人が来てくれるわけがないので、われわれから出っ張ろうと。これは初期の「どぼくカフェ」ですが、大阪の商店街の中で、道に出っ張って。警察に手続きして道に出っ張るのは土木の人は得意なので、あっという間にこのあたりの手続きをして、道にどーんと出っ張って、ここで土木の話をしました。あるいは、アメリカ村の中で、外から見え

るような形で「どぼくカフェ」をする。今現在、日本中いろんなところで「どぼくカフェ」をさせてもらいました。先日も鳥取県でやってきました。

幾つかテーマがある中で、実は人気のテーマの１つが「道」です。道路です。道路というものと、鉄道というものを事例に挙げて、エンターテインメントとして分類をします。鉄道趣味というのは、趣味の王道です。鉄道趣味は広く認知されるに至っております。では皆さんの中で、自分は道路が趣味だという人がどれぐらいおられるか。仕事では当然やっていると思いますが、これが趣味だという視点では、鉄道趣味に比べると圧倒的にマイナーです。両方とも同じく公共交通の用に供するものなのに、この差はいったいどこから生まれてくるのかを考えると、私自身は、ロマンを感じるかとか、あるいは非日常を感じるかというところが１つポイントだと思っています。

鉄道趣味と道路趣味を比較すると、鉄道というのは、そもそもハードが魅力あふれるものが多いわけです。ノスタルジックな機関車が走っていたり、あるいは最先端のテクノロジーの新幹線が走っていたり、バラエティーあふれる車両があります。それだけで趣味の対象になります。駅は多くの人間ドラマが生まれる場所です。出会いや別れ、あるいは鉄路の先の新しい生活への希望とか不安とか、いろんな人間ドラマがある。ハード、ソフトともに非日常を演出する多くのコンテンツにあふれているのが鉄道だと思います。また、その鉄道趣味をうまく伝える作家の方もおられる。そういう状況にあります。

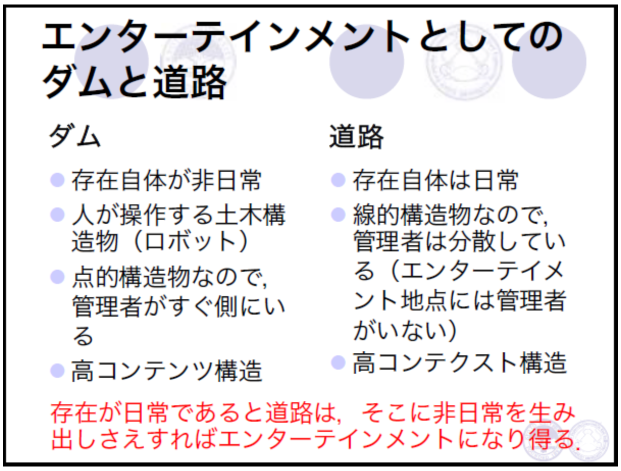
一方、道路はどうなのか。先ほど言いました、家を出れば、そこには道路があります。非常に日常的です。車好きはたくさんいます。でも、それは道路好きではないんですね。あくまで自動車趣味であって、道路趣味ではない。道路そのもので、勝負したいのですが、趣味として考えると分かりやすいコンテンツがないのです。あまりに日常的すぎて、ロマンも感じにくいし、そこの１つ１つのコンテンツには弱い。だから、どうするかというと、日常的な道路にひそむ非日常性を少し紹介する、関連づけるということで、実は趣味の対象になる。要するに文脈で勝負するのが、たぶん道路を趣味とするときに特に大事ではないかなというところです。

同じインフラとしてダムがあります。ダムも「どぼくカフェ」では何回か取り上げていますが、前の民主党政権のときにさんざん叩かれたインフラの１つで、「ダム、ムダ」、「コンクリートから人へ」とか、やたらうまいキャッチフレーズを使っていろいろやられましたが、その中で、土木マニア、ダムマニアといわれる人と、ダム管理者の交流が一気に進んだのが、実はこの時代です。私が「どぼくカフェ」を企画し、ダムマニアの方と一緒に日吉ダムに行きました。もちろん土木学会関西支部の事業でやるわけですが、駅で降りると、水資源機構の方が迎えに来られていて、日吉ダムに着くと、ダムの所長さん、副所長さん以下が道に出迎えておられました。学会が頼んだのにこんなにやってもらうのは非常に悪いなと思ったら、彼らの目的はこの方が来るからです。萩原さんというダムマニアの方が日吉ダムに来るというので、執行部が全員お出迎えという状況でした。ダムを訪れ、何を話しているかというと、ダムのオペレーションがすごくいいですねとか、土木の専門である私が置いてけぼりになるような専門的な話をしながら、ダムについて語り合っていました。こういうことが、その時代にありました。ダムの事例を見ますと、2006 年ぐらいにダムの DVD やダムの写真集が出るようになります。2007 年にダムカード。今、何々カードはたくさんありますが、ダムカードというものが発行されます。ダムカレーができたり、あるいは、ダムマニアが集まるダムナイトができたり、ダムアワードという、一般市民がダムを表彰するという時代に今なっています。

こういう時代に何が起きているかを考えます。ダムの放流はずっと昔からやっていたわけですが、ダムの放流をやるとして、管理者の立場としてどう思われるか。放流を宣伝して、そこに人が集まる、人が集まると交通事故が起きる、交通事故があると何でそんなところに宣伝をして人を集めたんだと言われる、怒られる、だからやめておこう、宣伝しないというモチベーションになるわけです。でも変わってきた。今、かなりダム側の人は自信があるんですね。かつ、ダムマニアの人は、もし何か粗相が起きると、次にこういう機会を持ってもらえないと思って、実はダムマニアが勝手に交通整理をしています。ここに止めるなとか、勝手に道の整理をやっている。それでダムの人は堂々と水しぶきをかけるんですね。そういった状況が非常に面白いなと思って見ていました。

ダムカードは、国交省の中の人とダムマニアの人の共同の作品として、ダムのパンフレットがたまたま全国共通であるという形で、カード型のダムカードがつくられました。国交省の河川環境課のほうに、どういう戦略でダムカードをつくっているんですかという話を聞きに行ったりしました。

ダムと道路を比べると、エンターテインメントとすると、ダムはやはり非常に大きいので、それ自身が非日常です。かつ、ダムの人がよく言いますが、ダムは操作をします。洪水調節のために、予測して、ゲートの開け閉めを判断する。ダムマニアは地球上で一番大きなロボットだと言います。動くというのは、コンテンツとして非常に魅力です。しかも、地図的に言うと点なので、管理者がすぐ横にいますから、そういう意味でいろいろなイベントがやりやすい。



それに対して道路は、非常に難しい。線状構造物ですし、道のここはいいポイントだねという場所。すぐそばに管理者はおられませんから、交流もしにくい。そういう意味で、趣味としてはなかなか難しい。なかなか難しいので、逆に道路を趣味にしてもらうように頑張って、道路が興味を持ってもらえる対象になれば、土木全体に興味を持ってもらえるようになることも簡単なので、まず道路に取り組むのがいいのではないかと思っているわけです。

道路を交通以外に使う取り組みはいろいろあります。日本道路協会の会報でも「道路の楽しい使われ方」というテーマがありました。このときにも幾つか、道路でのイベント等をいろいろ紹介しているわけですが、道を閉鎖したりすると、さすがに日常の影響が大きすぎますので、僕はあまりよくないなと思っています。やはり日常は日常のまま楽しんでもらうのがいいのではないかなと思っています。

そういった中で、「どぼくカフェ」を通じて道をテーマにどんな話をしてきたかを紹介します。

大山さんという方は、フォトグラファーであり、ライターでもあります。アメリカ村で、高架下建築というタイプでやりました。この方はジャンクションの写真集等を出されていて、特に大阪、京都にあるようなジャンクションを取り上げています。

こういうことで企画をすると、若い人が、がっと集まるんです。土木の話をする企画に集まらない人が、たくさん集まってくれる。最近だったら、例えばユーチューバーとかいろいろありますが、要するに土木の人がつながらないところにリーチできるという意味で、こういう人たちを呼ぶ企画をし、その時に土木の話をしようと思いました。大山さんがジャンクションの眺め方はやっぱり下からですねと言いました。タモリはかつて、ジャンクションを上から見た視点で分類をしましたけれど、上から見られるのは金持ちだけだと。普通の人は下からしか見られないんだから、ジャンクションの楽しみ方は下から見せるべきだといいました。

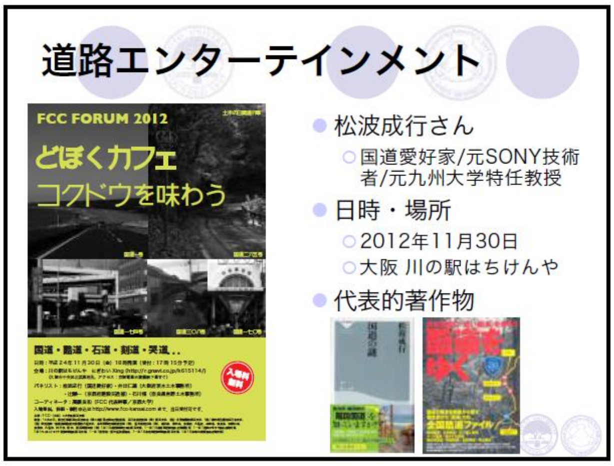
しかも、これは意外な視点ですけど、彼が言うには、いかにままならなさをアピールするかと。いろんなところでいろいろ不自然だと感じさせる。そもそも地上に道路がなくて、空中に道路があるというのは、地上に障害物があるから空中にあるのだ。地上にはさまざまな制約条件があって、その制約条件、ままならない、何とかしたいんだけど何ともできない、そういう制約条件を何とかうまくかわすために土木の人が頑張っていろいろやっているんですよ。こういう視点を大山さんが説明をします。

2012 年には、高架橋脚ファンクラブの会長をお呼びして、高架橋脚の面白さを伝えていただきました。私は高架橋脚が研究の対象であるのですが、趣味の対象、ましてやファンクラブがあるなんて考えたこともありませんでした。この方は女性ですが、ジャンクションを見るためのツアーを組んで、いろんなところを見て回るということをされていました。そうすると、やっぱり若い人とか女の人とか、たくさん来てくれるわけです。

彼女は一般の女性ですから、専門的なことは言わないです。かっこいいねとか、素晴らしいね、かわいらしいねというようなことを語り合う会です。

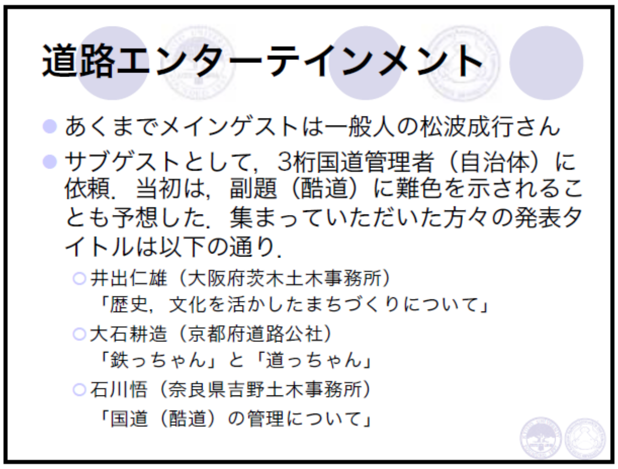
土木の人は、あまりこういうことは考えたことはないです。どうつくるかということは当然考えているわけですけど、純粋に、かわいらしい、面白い、素晴らしいという視点で見ていることを意識してはなかなかやらないなと思います。

また、国道愛好家がおられます。その中で何人か代表的な方がおられますが、松波さんという方が、その世界では有名な方です。「どぼくカフェ」、また FCC のフォーラムという年に 1 回の少し大きめの会があり、そのときに、国道をテーマで企画をやろうと思いました。メインのゲストとして松波さんをお呼びして、川の駅はちけんやの施設で開催すると、会場がいっぱいになりました。



この方は、1996 年から国道のホームページをつくって、道の面白さ、特に国道というのは日本の近代史を映し出す遺産だと主張してきました。道がどうやってできたか、なぜここここを結んでいるかを知ることが日本の近代化を知ることだ、謎多き道ですよという視点でいろいろ紹介されるわけです。せっかく土木学会で企画をするのだから、マニアだけではなくて、道路管理者も一緒に来てもらいたいなと思いました。そのときのメインテーマの 1 つは過酷の酷の「酷道」です。一見国道らしくない国道というものが興味の対象になっているので、その興味の対象をメインに押し出す、そういう会をしようと思ったのですが、そのときに道路管理者、特に 3 桁国道管理者に来てもらいたいなと思ったのです。それで、大阪府、京都府、奈良県の方に声を掛けたのですが、やはり初めは難色を示されるわけです。過酷の酷というテーマの会に呼ばれると、非難されるんじゃないか、管理が甘いと言われるんじゃないかと思われる。いやいや、土木学会がやりますから、私たちが間に入りますから大丈夫ですよと。そうすると、さすが関西の道路管理者ですね、めちゃくちゃノリのいいテーマでプレゼン資料をつくっていただきました。大阪府は、ちょっと硬めでしたね、「歴史、文化を活かしたまちづくり」というタイトル。京都府は「鉄ちゃん」と「道ちゃん」というテーマでプレゼン。奈良県は「国道（酷道）の管理について」という大胆なテーマでプレゼンしていただきました。このときの資料を少しご紹

介します。「鉄ちゃん」と「道ちゃん」、京都府からですが、鉄道の世界のように道路と地域の魅力を知ってもらいたい。だから、道ちゃんというものをつくりたいと。鉄ちゃんにはたくさん種類があります。それに対して、道ちゃんというと、確かに色んな種類がないことはない。道路巡り、国道のツーリングをする人がいますと。あるいは、歴史と街道は非常に大きなテーマです。趣味の領域となるにはなかなか難しい。道路管理者としては、道の魅力は道路の線形とか橋の形状とかいろいろあるわけですが、なかなか趣味の対象にならないと悩んでいますと言われていました。



このときに、先ほど紹介したように、鉄ちゃんは鉄道にロマンと非日常を感じると気づきました。道ちゃんを広めるためには何が阻害しているか。先ほど言いました。親が「道草するな」と言うんですよね。道で遊ぶことを推奨しない、そんな世の中で、道が面白いなと思うわけないでしょうということが一番の大きな理由だとおっしゃりました。道路は遊び場ではありません、道路で遊ぶな、と一方で言いながら、道のことを知ってもらいたい。これは相反することです。実はわれわれは、こういうことをやっているのだとまず認識することが非常に大事なのだろうなと思います。

京都府の方も道ちゃんを増やすためにはどうしたらいいのだと考えておられます。行政のほうもやり方があるなと。審査機関だけではなくて、積極的にそれを企画したり、実践部隊として、いかに活性化の司令塔となれるかという話だとか、いろいろな視点を紹介しておられました。

奈良県は、「国道（酷道）の管理について」というテーマで紹介をいただきました。吉野土木の方です。奈良市よりはるかに南で、山しかない。国道 168、169 号が走っているが、ここの国道の管理は非常に大変なんですと。そういう大変さを切実に話していただきました。この国道は緊急避難道路に指定されているのだけれども、そんなことを言っても壊れることはある。じゃあ、どうするのだということで、あらかじめ迂回路を考えていますと。しかも、町道、村道あわせて、国道だけではない道の往来を事前にルートを決めて、何分かかるかという表をつくって提供するのだと。国的には緊急避難道路は非常時でも絶対走れなければならないというのだけれども、3 桁国道の管理者としては、そんなことを言ってもできないことはあるのだということを前提に、村道も含めて、どれだけの車幅のものがどれだけ通るかということをやっているのだという話をされました。

こういう話を「どぼくカフェ」ですると、最後はこんなふうに、みんなで和気あいあい、国道の逆三角形のマークですが、こんな形で最後は盛り上がりました。

ほかにも、例えば高速道路ですが、趣味の対象としてフォントというものがあります。高速道路のフォント、皆さんはあまりイメージがないかもしれませんが、ちょっと変わっているフォントですね。この上にあるのが、かつて名神高速道路等ができた時代のフォントです。下が今現在のフォントです。例えば環という漢字などは明らかに正しい漢字の形ではないわけです。でもこういう文字が当時は使われていました。

名神高速道路 50 周年のタイミングで、吹田サービスエリアでフォントをテーマに「どぼくカフェ」をやりました。われわれは盛り上がっているわけですが、この周りにいる人は、ただご飯を食べに来た人です。でも、向こうで何かやっているから、ちょっと興味を持って遠回りをする。これが「どぼくカフェ」の 1 つの狙いではあるわけで

す。座らなくてもいいから、何か面白そうなことをやっていて、そこに「どぼく」という文字があると。これを目指そうとしているわけです。講師の方は、公団ゴシックといわれる、かつて高速道路で使われていた、ちょっと変わった字ですが、これが今はもうなくなっているので、デジタル文字としてつくろうと、それをフリーで公開しようとされている方です。このときに、私も知りませんでしたが、このフォントは誰がつくったかということです。名神高速道路の建設史等を見ると書いてあるわけですが、当時の高速道路調査会の部会の中で標識分科会というのがあって、グラフィックデザイナー、特に泉さんという方を中心に、その当時の 30 代の若手デザイナーに道路標識のデザインを依頼したわけです。その当時のいろんな話があります。浅田孝という人がこの若手を紹介したわけですが、このデザイナーに、1 ミリ 2 ミリサイズの仕事ではなく、時速 100 キロ、200 キロの仕事をしてみたらどうだ、日本列島をデザインしてみろ、と若手のデザイナーに火をつけて、この標識をつくろうとしたということです。その当時、高速道路はまだない時代なので、100 キロで走る体感はほとんどの人がないんですね。そういった中でどうやって見えるフォントをつくるかと、いろいろテストをされたわけです。その当時、100 キロで走る車を持っているのは芸能人です。芸能人をたくさん集めて、いろんなデザイン案を並べて、100 キロで走ってもらう。こういうことをされて、そして投票をされたということです。芸能人とかその当時のスポーツ選手、プロ野球選手が走って、見やすさをチェックしたのです。このとき、複雑な字はつくれない。つぶれてしまう。豊中の豊がちょっと違うような漢字になる。それで、略文字をつくらざるを得ない状況になりました。そうすると、官の人はこういうことを言う人がいるんですね。「国がつくる文字なのに、こんな間違った漢字を使うのはいかがなものか」と。いつでもこういうことを言う人がいる。このときにデザイナーが言い返したんですね。「ちゃんとした文字で書いたら人が死にますよ。それでもいいんですか」と。これはまさに 30 代のデザイナーだから言えることでしょうね。結局それが採用されて、高速道路の標識は、法律の中に初めて登録された文字になります。法律で制定された文字の形として、日本の高速道路の標識が決定されたという歴史があります。そんな歴史をもって知ると、すごく愛おしいわけです。このちょっと簡略化した形がひどく愛おしくなる。例えば NEXCO 西日本の茨木研修所の中にも、その当時につくったものが保管してあります。京都の都がちょっと違うのが分かりますか。斜めにはねるのがもっと上から出ないといけないわけですが、ここが入るとつぶれちゃうので簡略化するわけです。名神開通 50 周年時に、これで T シャツ等をつくっているので、私や娘が今でもパジャマにして着ています。要するに、楽しむことはいくらでもできるんです。

そのほか、道路のエンターテインメントとして、道好き、あるいはサービスエリア好きの方がいて、この方は日本サぱ協会をつくって、サービスエリア・パーキングエリアを楽しむ会で、「サ・ぱの日」というのをつくったんですね。

ちなみに、道の日はここにおられる方は全員ご存じだと思います。私は関道研総会は 8 月 10 日「道の日」に開催されるのかなと思ったのですが、「橋の日」の次の日だったんですね。

道路管理者としてはちょっと「うん？」と思う

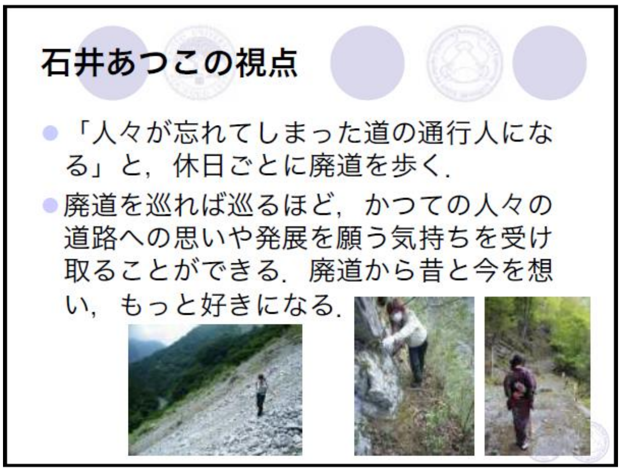
ような趣味もあります。廃道趣味です。これは松山の商店街の中で「どぼくカフェ」をやったわけですが、道は全国共通のようで実にたくさんの地域色がありますねというのが、この方の面白がり方です。

道路の楽しみ方、楽しさの視点には地域色があり、黄色いガードレールは山口県、ミカンですかね。こんな特産品があるとか。あるいは奈良県の案内標識には、どっちが北かを示している。もともとの標識令にはそんなことは書いていないのですが、官だから、たぶんこんなことができるんでしょうね。国道のマークは逆型のおにぎりですけど、ヘキサというのは、県道、府道。これは、決まっているようで、いろんなバリエーションがあります。特に福島県はバラエティーあふれており、マニアにも非常に有名な県で、県道の名前表示にもこの標識に使ったりしています。また大阪は英語バージョンもあります。法律で決まっているのは府道、県道標識のみですが、市道の標識となると、決まっていないのでバリエーションだらけです。国道的なものでつくってみたり、決まっていないからいろんな形の標識をつくっています。

標識だけで、地域色があることが分かります。地域色というのは、道なんてどこでも当たり前だと思っているけれども、よく見るとその場所によって違うと。その場所ごとで違うとなると、ちょっと集めてみようか、調べてみようかという興味の対象になるんですね。これが楽しみ方の１つです。

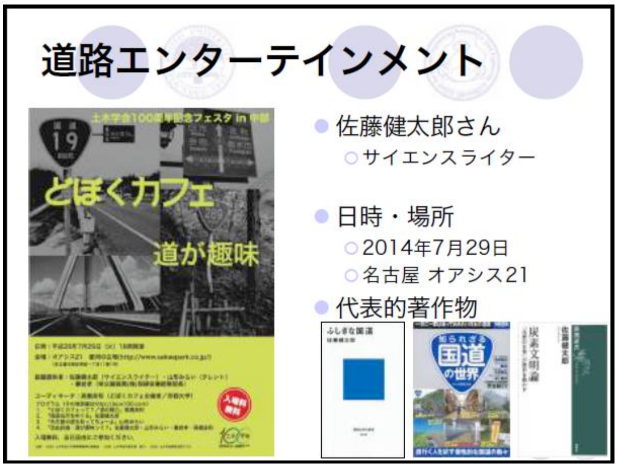
廃道という対象も、道が趣味というテーマの中で、道が生まれて供用される、でも、いつかは廃道になることもありますよということを、伝えてくれました。実はわれわれ土木の人はこうゆうことをあまり言わないんです。維持管理し続けることはけっこう言いますが、いずれ廃道になることは当然あるということを改めて私に気づかせてくれたのは、この「どぼくカフェ」でした。

廃道をテーマとして、仙台でもやったのですが、人々が忘れてしまった道、こんなところを通るわけですから道路管理者としてはあまり行ってほしくないとは思いますが、そこを通りながら、廃道をめぐればめぐるほど、かつてここを人が歩いていたのだ、あるいは、かつてここに道をつくらざるを得なかったのだ、なぜつくらざるを得なかったのかということを気づかせてくれるの。要するに、廃道から昔と今を考えることで、もっと道を好きになりますよと、教えてくれました。こういう道路の紹介もあったんですね。



いろんな見立て、みんなの遊び方があるんです。

佐藤さんという方はサイエンスライターで、化学が専門の方ですが、道が趣味で、国道の本もたくさん書かれています。この方は、道の持つ物語に着目をして、なぜこんなところに道があるんだろうというところには必ずそれぞれの物語があります。歴史街道だけではなくて、新しい国道であっても、なぜそこに道があるかというのは必ず理由があるのだと。でも、多くの場合、地元民でさえ知らないのです。



道は全て起点、終点があるわけですが、線路のように１本の線でつながっていません。道路ではつながっていますが、ネットワーク状になっているので、どこが起点で、どこが終点か分かりません。そういう意味で、そういう存在を知らないのだけれども、ちょっと知ることで、新しい見方ができるのだという紹介をしていただきました。

道路を対象に、どことどこをつなぐ、そういう観点からしますと、道路元標というものがあります。道路を管理する方は皆さん、地元の道路元標がどこにあるかは当然ご存じだと思います。これは皆さんもご存じ、日本橋の真ん中、上下線の間にある道路元標になります。

明治期に日本の道路の元標を日本橋と三条大橋の真ん中に置くと決められて、そのときから日本国の道路元標が東の起点として日本橋の中にあります。今現在、この上に首都高速道路が走っているわけですが、首都高速道路ができたおかげで、日本国道路元標はアジアンハイウェイの１号の起点にもなっています。

これをどう楽しむかというと、日本橋に立って西を向くと、大阪までつながっているんだなと妄想できるわけです。それと同時に、アジア各国にもつながっているんだなと感じることができます。

また、道路元標がある日本橋は、上に高速道路ができて暗いとよくいいますが、実は非常に明るいところです。暗いと言っている人は行ったことがない人です。道路元標の真上にわざわざ桁を２本に分けて首都高がつくられています。１本につくればいいのに、なぜ２本に分けたかは、首都高の建設史を見れば書いてあります。そのまま真っ直ぐつくると道路元標に当たるので２本に分けたと、さらっと書いてあるんですね。粋だな、と思いました。道路元標というものを道屋さん、橋屋さんはすごく大切に思っていて、そのための配慮として、この上を踏まないようにしたというのが首都高速道路のエンジニアですけど、それをもっとアピールすればいいのになと私は思うのですが、あまり言わないんですね。でも、この真上の位置の首都高にも道路元標の碑があって、首都高を走っていても、その状況が見えます。

道路元標は誰もが興味のあるところで、首都高速道路が建設された昭和 46 年ぐらい、道路元標についての記事はたびたび出ています。撤去されるとき、あるいは、佐藤栄作の揮毫による今の道路元標の碑が埋め込まれたときなどに記事になっています。道路元標は、ちょっと興味の対象になりやすいんですね。

もちろん道路元標は、各地点にあります。大正の旧道路法ができたときに、各都市に道路元標を置かなければならないと決められたので、日本全国、たくさんのところに道路元標が置かれました。ということで、道路元標を見て歩くのが１つの目的として、道を歩く、道草をするのは非常にいいんですね。

大阪市は、国道１号の終点であり、国道２号の起点、計７国道の起終点という、日本の中でもまれに見る国道メッカですが、ほとんどここに行く人はいないんですね。道ちゃんは行くんですけど。こういうところを見に行って、ああちゃんと道路元標がつくってあるなと、大阪市よくやっているなと、ちょっと褒められたりもします。

一方、京都市はどこにあるかというと、烏丸三条にひっそり立っています。これは実はまだ解決していませんが、明治期には三条大橋の真ん中に道路元標がありました。それがいつの間にか、ここに立っているわけです。道路元標を移すのはか

なり大きな論争があってもおかしくないと思うのですが、大阪市ももともと高麗橋のあたりに道路元標があって、そこから移ってきたので、どんな経緯で移ってきたか、またちょっと教えてもらいたいなと思いますが、京都市の道路元標がなぜここに移ってきたかというのは、まだ記録でも見つかっていないです。私も、京都府や京都市の、明治あるいは大正の議会の議事録を見に行きましたけど、なかなか見つからない。見つからないうちが趣味としては楽しいのです。

広島市の道路元標はどこにあるのかというと、原爆ドームの真横にあります。この道路元標が建ったのは、もちろん戦争の前です。ということは、これも被爆しているわけです。そういうものがひっそりと建っている。もちろん、碑が建っているのは素晴らしいことですが、こういうところに今も残っているのはいいなと思います。

いろんなところに行っても道路元標はあります。だから、いろんなところに出張に行くのが今は楽しいです。道草というのが非常にいいわけです。

先ほどのアジアンハイウェイの話ですが、日本国道路元標のアジアンハイウェイは、日本から始まってブルガリアまでずっと続く、アジアンハイウェイナンバー1、AH1 という看板が時々、名神高速、東名高速にも立っていますが、日本の中では日本橋から始まって、ずっと九州まで行って、フェリーで韓国に渡って、北朝鮮へ行って、中国へ行って、ずっと走りながら最終的にブルガリアまで続く道があります。そのアジアンハイウェイの起点が日本にあるのだと思うと、何となく誇らしいわけですね。

いろんな国の道路元標へ行きたいなと思って、海外へ出張に行くと、道路元標に道草に行くわけです。韓国には 2 つの道路元標があります。1 つは、朝鮮総督府時代、日本が統治していた時代の道路元標もきちんと保存されていますし、その近くに新しい、韓国ができてからの道路元標もあります。

台湾も道路元標があります。実は台湾の国道のマークは日本と同じです。今でもこの国道のマークが使われています。たくさんの起点終点が集まるところにゼロと書いてあると、やっぱりちょっとスペシャルな感じがします。ゼロキロ地点。タイも、ゼロマイルストーンという道路元標が建っています。イギリスに行くと、実は何も建っていないんです。残念です。

こういうふうに、道路元標というもので道草を楽しむこともできますし、道路標識でも道草をすることはたくさんできるわけです。

国道番号の道路標識が選定されるのは、1960 年の道路標識令の改正において決まるわけですけど、そのときに道路協会の会誌に、道路標識令の改正についての説明があります。ここに書いてあるのですが、この形にした理由は、「審美性を追求した」と書いてあるんですね。要するに、鑑賞に耐えるように初めからつくっているわけです。と、道ちゃんは思うわけです。審美性を追求してこの形にしたので、堂々と国道標識を見て回るということが堂々と趣味になりえるわけです。

私はいつも国道スリーナインと呼んでいますが、国道 9 号の 9 キロ地点にわざわざ、キロポストが立っているのに、ここに標識も立っています。絶対管理者がスリーナインをつくりたかったのだろうと妄想しています。いい仕事をしているなと勝手に思うわけです。

あるいは、家族旅行をするときに、道路趣味のために遠いところへ行こうとお父さんは言えないのですが、石垣島へ行くというとついてきてくれる。お父さんは、日本で一番南にある国道の起点に行きたいだけですが、子どもらは石垣島に行って、海で遊ぶ。これが目的です。子育て世代の父親はなかなか立場が弱くて権限がないですが、目的地までどこを走るかという、車を運転する権限だけはあるので、時々道をわざと間違えて、こういう道路名所にたどり着くわけですね。そこで降りて、ちょっと写真を撮る。子育て世代にとって道趣味は非常にいいなと思うのです。

実は国道で標識が団子になっているものがたくさんあります。国道団子リストとして、道マニアの人が日本全国の団子になっているものはどこにあるかをリストにしています。3 連団子は 3 重複の国道のところに立っているものです。国道に縦にずらっと並び名所になっています。

実は、2017 年、京都に新たな名所ができました。ついに、国道 1 号、8 号がお団子になりました。国道 8 号の起点は新潟ですが、終点は京都市です。京都市は烏丸五条が国道のメッカで烏丸五条には、国道 1 号が走っていますが、国道 8 号の終点、国道 9 号の起点、国道 24 号の起点、国道 367 号の起点です。これだけ起終点が集まっている京都のメッカですが、実は 8 号というのは、滋賀県で国道 1 号と引っ付くんですね。それ以来、標識上まったく 8 号の存在は消されていました。

道路管理者の方は分かると思いますが、最近は、重複していたら重複しているように表示するようになりました。既存の標識上に貼られて、どんどん更新され、非常にいい仕事をしているなと思うのですが。

2016 年、京都の国際マンガミュージアムでの企画で、こんな標識をつくったらいいじゃないですかと、アピールしていたんですね。その効果があってかどうかは分かりませんが、京都国道、いい仕事してくれたな、と思いました。

国道 1 号、8 号団子標識を立てたら、クレームの電話がかかってきたそうです。京都に 8 号なんてないだろう、9 号だろうと。でも間違っていませんから、堂々と道の説明を一般市民にできるわけです。いや、国道 8 号は京都を走っているんですよと言うと、文句を言うために電話をかけてきた人が、なるほど分かりましたと電話を置いたという報告があります。道路に関心をもってもらう機会をつくれたと思います。

国道の楽しみ方、あともう少しだけ紹介しますが、実は 7 重複というのが日本の国道の中では一番多いのです。新潟県にあります。これはある土木マニアの方の提案ですが、名所づくりにこういうのをやったらどうですかと。こんなのがあると、びっくりするわけですよね。びっくりするんだけど、間違っていないわけです。間違っていないけど、何か変わったものがあるなと思うと、一般市民の人は何でかなと思うわけです。べつに何も詳しい説明はなくてもいいわけです。今は、おかしいな、変わったなと思うと、検索して調べてくれるわけです。今の時代にあった道路に関心をもたせる仕掛けだと思います。

日本には「どうしてこんな道ができたんだろう？」と思う場所がいくつもある
ふしぎな道には、それぞれの歴史と物語があるのだが、多くの場合
地元民ですらその存在にさえ気づいていない

自分たちの町に 7 重複の道路がある。あるいは、関門トンネルの人道トンネルのところに貼っていますが、道路法ではそれに付随する施設も道路なわけで、道路法的にはエレベーターも道路だから、このエレベーターにも道路標識を付ける。そうすると、この道路標識を見るために一般市民が行くんですね。こういうことをどんどん仕掛けたらどうかと。青森には階段国道があります。車で通れない階段の国道は今、地域おこしの非常に大きな目玉になって、人がたくさん集まるようになっています。

実は道路というのは、潜在能力があるんです。エンターテインメントとして道を見直すと、いろいろな可能性があります。でも一番のポイントとしては、やはり日常空間をいかに壊さないかが大事で、道路管理者は道を封鎖することはできると思うのですが、時にはやってほしいなと思いますが、できれば、日常生活を壊さず楽しめる策を考えたい。土木技術者としては、日常生活をいかに快適に暮らしてもらうかというために土木に関わっているわけなので、日常空間は壊さず、でも、付加価値を付ける。それによって、非日常を生み出すことはできます。

道を物語とか人とか歴史と関連づけることで、趣味の対象にできます。かつ、非専門家ですね。一般市民の道好きというのは、世の中にたくさんいます。なので、その人たちがどんどん発信してくれるわけです。そういう人たちがうまく結びつくことがやはり大事です。

土木をエンターテインメントの１つと見ることをよしとする世の中になると、もっと日常で土木の話をしやすくなります。そのためにも、何といっても道路を管理している皆さんが、道路というものを楽しむことに対して後ろ向きにならず、1歩踏み出していただくことが非常に大事かなと思っています。

大阪駅の東急ハンズで以前、国道 172 号の標識をつくり、展示しました。国道 172 号は、日本でもマニアではかなり有名な国道です。それは大阪府を起点として、御堂筋までつながる国道というよりは、唯一、おにぎりの単独標識が立っていない国道としてマニアの中では非常に有名なのです。私の研究室に国道 172 号のおにぎり標識を保管してあります。設置するときに、ぜひ声を掛けていただければ、また新たな名所をつくれるかなと思います。また、今ある梅田新道の標識はこれなんですね。もっと国道名所であるぞということをアピールする標識をつくってもいいんじゃないかなと思いますし、そのときにはご相談に乗らせていただきますので、よろしくお願いします。

少し漫談ふうになりましたが、これにて「道を趣味とするということ」という話を終わらせていただきます。どうもご清聴ありがとうございました。

（終了）