

## 日本の農と社会基盤整備

藤井 聡

筆者は今 盛岡から東京に戻る列車の車中にいる 今日で五月の大型連休は終了するのだが、この連休中 筆者は家族と共に東北の旅行に出かけていた。そして今日がその最終日なのであった。

筆者が今乗車している列車は東北新幹線である。その開通は1982年であるが、その時点までは 上野発の東北本線が東京と東北地方とを結び、唯一の幹線鉄道であった。

東北本線の開通は、東北新幹線開通のおおよそ百年前の1981年(明治24年)にまでさかのぼる。それは、山陽本線の完成の10年前であり、我が国において最も早く完成した幹線交通である東海道本線の開通の2年後という時期であった。すなわち、日本の重要な幹線交通整備計画の一つとして、東北本線は早期に着工、完成したのであった。

明治時代に幹線鉄道整備が急がれたのには、当然ながら当時の時代的な背景があった。それは、当時の日本は欧米列強との競争に否応なく引き込まれ、自らの自尊自立のためにも、様々な社会基盤を形成していくことが強く求められ

ていたのであった。そうした背景の下、幕末の時点で、長州藩は来るべき近代政府の樹立を見据え、現在の貨幣価値にして約5億円の渡航費を費やし、伊藤博文をはじめとする長州五傑とも呼ばれた五人の長州藩士の内の四名と共に、当時萩藩を脱藩していた井上勝(いのうえまさる)を英国留学に送り出したのであった。英国に留学した長州藩の四人は政治を学んだ一方で、井上勝は一人、鉄道をはじめとする土木技術は近代日本にとって不可欠となることの認識の下、近代土木技術の基礎を学んだのであった。そして、5年の英国留学の後、明治元年に日本に帰国した井上勝は、政府に出仕し、英国で学んだ近代土木技術をもとに、新橋・横浜間の鉄道開通をはじめ、上述の東海道線や東北本線など、数々の鉄道工事で陣頭指揮にあたったのであった。そしてそれらを通じて、海外の力に頼らない日本の鉄道事業の基礎を作り、その事業を、後の原敬や後藤新平らに引き継いだのであった。こうした功績から、井上勝は日本の鉄道の父とも呼ばれているところである。

さて、こうした鉄道整備を巡る日本の近代史は、土木の仕事に携わる者にはよく知られた事実であり、井上勝は、古市公威や広井勇らと共に、日本の近代土木の礎を築いた重要な人物として、今もなお語り継がれているところである。土木に関わることを生業としている筆者もま

た、そうした「井上勝」の名をよく知る一人であったのだが、今回の旅行中、思いもよらぬ場所でのその名を目にした時には、驚きと共に、何とも言えぬ感慨を覚えた。

その場所とは、盛岡から田沢湖線というローカル線で二駅ほど西にいった小岩井駅の近くにある農場、小岩井農場であった。

小岩井農場といえば、現代では、様々な乳製品の生産元として日本全国に知られているところではあるが、その歴史は百年以上にも及び、また、その規模も本州最大の規模を誇る、日本の農政において重要な役割を果たしてきた大農場である。その小岩井農場に今回の旅行中訪れた際に資料館に立ち寄り、その歴史を目にしたのであるが、そこに小岩井農場の誕生にかの井上勝が深く関わっていたことが記載されていたのであった。

——明治21年 当時 内閣鉄道局長官・鉄道頭であった井上勝が、東北本線工事視察のために盛岡入りした折り、当時の知事の内務省、岩手山南山ろくの網張温泉に赴いた。その時、井上勝は、数千町歩にわたる荒地を打ち眺めて、驚くともある感慨にとらわれ、次のように述べたと伝えられている。

「これまで十数年、鉄道敷設の事業に宮々と携わってきた。そして、その間、わが国の文明開化のためとは言いながら、美田良圃(びでんり

よ(づ)ばをつぶしたことも数知れない。しかし、このような荒蕪地が、しかも官有で手をつかれることなく放置されてあるならば、せめてこ(づ)ういう土地を開墾し、農牧の利用に供し、その埋め合わせをするのが国家公共のためではあるまいか——」

その後、井上勝は、ある宴席にて日本鉄道会社の副社長であった小野義真と、当時の三菱社の社長であった岩崎弥之助に向かつてその思いを伝えたところ、岩崎弥之助がその場で出資を応諾し、その宴席にて、その地に広大な農場を作ることに即決されたと伝えられている。

こうして、小野、岩崎、井上の頭文字を冠した「小岩井農場」なる広大な農場がかの地に作られることとなったのであった。

その後、小岩井農場は、日本の「農」を支える重要な役割を担い、平成の現代においてもなお、本州で最大の農場としてとりわけ、我が国の乳業事業の発展に貢献し続けている。この数百年以上にも及ぶ小岩井農場の営みを経て、不毛の原野は生産性の高い緑の大地に変遷していったのである。

しかも、小岩井農場は、農業に貢献したばかりではなかった。

岩手の詩人、宮沢賢治は、小岩井農場の四季折々に表情をかえる自然をこよなく愛したという。そして、例えば次のような詩をのこしてい

る。

—— すみやかなすみやかな方法流転まんぼつるて(ん)のなかに、小岩井のきれいな野はらや牧場の標本が、いかにも確かに継起(けいき)するといふことが、どんなに新鮮な奇跡だらう

この詩に象徴されているように、小岩井農場は、日本の農の発展に寄与しただけではなかったのである。それは確かに、岩手の一詩人の心に、そしておそらくは、その地に関わる全ての人々の心に、「産業」以上のなにかがしかの意味を投げかける存在でもあったのである。

こうした歴史的事実を小岩井農場の資料館にて目にしながら、筆者は、現代日本の社会基盤整備のあり方に思いを馳せざるを得なかった。

社会基盤整備は、確かに、様々な地域と日本の経済を支えるために求められている。それは、例えば現代の高速道路行政に対する猪瀬直樹氏をはじめとする様々な批判の中にわずかにでも含まれるかも知れぬ一理を全てつなぎ合わせ、かつそれを全て受け止めたとしてもなお、厳然と存在する必要性である。しかしそれでもなお、社会基盤整備を推進するにあたって、守るべきであるにもかかわらず犠牲にせざるを得ぬものがある。という事態が生じうることもまた間違いない事実なのである。

そうした現実を踏まえた時、我々現代人はい

かなる精神の構えのもと、社会基盤整備をなししていくべきなのであるうか。それを考える重要な示唆が、かの井上勝における小岩井農場への取り組みの中に見いだせるのではないかと思えたのである。

もちろん、井上勝がなそうとしたことを単に彼自身の罪の意識を払拭し、彼の矮小なる自己満足を得んがためになしたものだと言明することはできよう。しかしながら、筆者には、どうしてもそのように思えないのである。仮にそうした思いが井上勝の内に微塵も存在しなかったのだとは言えぬのだとしても、それを踏まえてもなお、井上勝が志したのは、鉄道整備に象徴される「近代」と、宮沢賢治が愛すべきものと捉えた「前近代的」なるものとの間の均衡ではなかったかと思えてならないのである。

そしてまた、井上勝がなしたことが「最善」であったのか否かを断定的に論ずることもまた、筆者にはできない。もしも「神」がいるとするのなら、その視座から眺めれば小岩井農場を作るといふこと以上に為すべきことが井上勝にあったのだという可能性は決して皆無ではない。しかしながらそれでもなお、井上勝は確かに、「あるべき社会とは何か」、そして、「真の公共とは何か」を問い続ける精神を携えていた人物であったのではないかと思えるのである。現代の社会基盤整備において求められているのは、

まさに こうした精神を携えることそのものに  
あるのではないかと、筆者には思えてならない  
のである。