

セーフティプロモーションは難しい

市川 政雄

筑波大学医学医療系

Safety promotion – it's not an easy job.

Masao Ichikawa

Faculty of Medicine, University of Tsukuba

日本には上総掘り（かずさぼり）という人力の深井戸掘削技術がある。その発祥地はその名にあるとおり、上総国、現在の千葉県である。この技術で、もちろん人力で、なんと500メートル以上も掘ることができる。明治時代には大分県の別府温泉、新潟県や秋田県の油田の開発に上総掘りが活躍していた。

井戸掘りにはいろいろある。もっとも簡易なのは手掘りの開口井戸。直径1メートルくらいで、場所によっては2～3メートルも掘れば水がわき出てくる。このような浅井戸は雨量や環境に影響を受けやすく、水量が安定しなかったり、水質が変化しやすかったりする。一方、深井戸はそのような影響を受けにくい。ただし、手掘りで数百メートルの深井戸を掘るのはほぼ不可能である。そこで考案されたのが上総掘りである。

上総掘りでは、手掘りのように人が地下を掘り進めていく代わりに、鉄管で地面を突き、直径15センチ程度の穴を掘っていく（というようなイメージである）。鉄管は1本6メートルほどの長さがある。これを数百メートルもつなげて地面を突くわけにはいかない。そこで、鉄管を細工して竹ヒゴを接続できるようにする。竹ヒゴといっても、工作用の竹串のような竹ヒゴではない。6メートルほどの竹を縦に6等分や8等分に割ったものである。これを鉄管に連結させ、地下を掘り進めていく。鉄管は1本でも結構な重量で、竹ヒゴは掘り進めば掘り進むほど長くなる。そこで、人力でも鉄管を上下させることができる仕組み（ハネギ）と、竹ヒゴを巻き取ることができる仕組み（ヒゴ車）を備えたやぐらを建てる。大がかりな装置に見えるが、構造はそれほど複雑ではない。

このような日本の伝統技術を海外へ伝えようという活動が1980年代から1990年代にかけてフィリピンなどで行われていた。私はこうした国際協力活動へ大学に入学した1991年から1996年まで参加していた。国際協力というと聞こえはいいが、大学生が現地ですることは未知を体験し、とくにかく学ぶことだけであった。もっとも当時は学びの意識はあまりなく、楽しみ半分（いや、半分以上）、生き方探しが半分だったかもしれない。幸い、日本では上総掘りのいろはを伝授して下さる先輩諸氏がいらして、なかにはかつて上総掘りを生業としていた

先達もいらしたので、手厚いご指導を賜り、鍛冶や溶接を用いた上総掘りの道具づくりから井戸掘りの一連の作業まで習得することができた。

私はこの活動のため、フィリピンの農村で生活する機会を得た。大学を1年休学したこともあり、通常の旅行者よりも長い間、旅行者が立ち入らないようなのどかな田園地帯やボートでしかたどり着けないような山岳地帯、ときには政治的に迫害された国内避難民が住む再定住地でその家族と一緒に生活させていただくことができた。四半世紀も前のことである。そして今、事故予防の観点からその当時を振り返ると、とんでもない生活をしていたとつくづく思う。

私は大学の2年目を終えた20歳の年に大学を休学した。「国際協力活動」に片手間では関われないと考え、フィリピン・ミンダナオ島のNGOで勉強させてもらうことにしたからである。その当時の身分証によると、身長180センチ、体重75キロ。現在の体格と比べると、ずいぶんスリムだった。

現地滞在中、井戸掘りプロジェクトがない期間は町中のNGOの事務所に顔を出していた。やることがあるわけではないので、現地のNGOの歴史を探るべく、ひたすら文献をあさった。時間が過ぎるのは早く、薄いインスタントコーヒーを一杯飲み終えるころには昼ごはんの時間がやってきた。昼ごはんは無一文の私を知ってかスタッフが自宅で賄ってくださった。そのスタッフのご両親は中学校の先生で、私がそこで学んだ英単語はbookishであった。会話の内容は想像してもらいたい。昼食後、オフィスに帰ると、午後3時にはミリエンダ（おやつタイム）。食欲旺盛の当時の私にはありがたい習慣である。そして、そうこうしているうちに町中から数キロ離れたNGOの工房兼宿舎へ帰る時間となった。

私は行きも帰りも公共交通機関であるジプニーを利用していた。無一文のボランティアというか居候である。送迎などはありえない。ジプニーは乗合タクシーと言われているが、タクシーよりバスに近い。貨物自動車の荷台に向かい合わせの席があり、座りきれない乗客は席の間で中腰になる。荷台に屋根はあるが窓はなく、雨が降るとビニールの雨除けが降ろされる。荷台後ろの乗降口にドアはなく、あふれ出た乗客は外で立ち乗りする。

私は立ち乗りを常習としていた。その理由は、町中の始発から乗車し比較的早く降車するため、座席に座ってしまうと降りるのに一苦労するからである。ただ、今思うと、立ち乗りは危険極まりない。ジブニーは目的地を急ぎ、高速で走行する。メーターを見たわけではないが、80キロくらい出ているのではないかと思うこともあった。ジブニーのボディにはしっかりつかまっているが、ときおり未整備なのでこぼこの道路では大きくジャンプすることもある。その際に足を踏み外していたらと思うと、ぞっとする。

それだけではない。プロジェクト候補地の調査や井戸掘り現場へ赴く際にはNGOのトラックに乗っていく。定員は運転席と助手席2席の3名。そこへ4～5人が乗り込むこともある。長距離の移動の場合、それでは窮屈なので、荷台に乗る。荷台にはイスがない。そこで、宿舎で使っているラタンでできたイスを置き、それに座る。トラックはハイウェイ（といっても、コンクリートで舗装された上下1車線ずつの道路）をとにかく飛ば

す。しばらく走行して、サングラスを外すと、サングラスにびっしり細かい虫が付着している。それくらいのスピードである。イスから落ちたらまさに命取り。私も同乗者も車の進行方向に座り、荷台の鳥居にしっかりつかまる。しかし、何かの拍子に手が離れていたら、あるいは車が横転していたら、衝突していたらと思うと、ぞっとする。

今なら立ち乗りや荷台に乗ることは絶対にしない。当時は私の安全意識が低かったこともあるが、「郷に入るとは郷に従え」を真に受けていた。その精神は大切であるが、命には代えられないと今さらながら思う。一方、このような光景は今でもさまざまな国や地域で見られる。そのようなライフスタイルが定着しているのである。

こうした状況を変えるのがセーフティプロモーションの使命である。危険な行為はやめましょう、といくら声高に訴えても石に灸、暖簾に腕押しといったところだろう。さて、皆さんは何から手をつけるだろうか。