

技術者には、夢がある。

東日本大震災から約8年7カ月を過ぎようとしている。その復興での三陸沿岸道路の整備について、浜街道の時代から高規格道路整備までには、自然と時間との闘い。そのための予算確保。様々な苦難を知恵と技術の進歩がその課題を乗り越えて、三陸沿岸道の開通とリアス線の開通へと導いてきた。

先日講演会があり、東海道新幹線の整備についてであった。延長515kmの区間を5年で完成させたということ。5年という短期間で整備されたとは、自分にとっては驚きであった。ちなみに、東北新幹線大宮・盛岡間は、距離約465kmを完成まで11年を要している。

東海道新幹線は、1958年（昭和34年）に建設を閣議決定し翌1959年4月20日に着工、1964年5月に完成した。そして同年10月東京オリンピックが開催されている。

整備については、東海道本線と山陽本線の輸送力がひっ迫したことから、1939年弾丸列車計画を策定し、広軌新線建設と高速列車運行が計画され、用地買収や一部トンネル建設（日本坂トンネル、新丹那トンネル等）が進められたが、太平洋戦争の戦況悪化のため断念した経緯がある。1959年に弾丸列車計画のルートで工事に着手したもので、買収済みの用地や建設着手済みの区間を活用したとしても整備期間は驚異的に短いと感じるものである。

このことから見ても、インフラ整備の優先度については、東海道ベルトラインと東北や九州などの地方とでは大きな違いがあると感じた。

ただ、今回の東日本大震災のような災害時には、「命を守る」という点では、どのような地域であっても変わりはないことが証明されたような気が

する。東日本大震災の被災地の復興のスピードは、これまでの社会資本整備の比ではなかった。

先月関東地方を襲った台風15号は、猛烈な風が千葉県内の家屋を崩壊し、電力施設に甚大な被害となり長期間の停電を引き起し日常生活に大きなダメージを与えた。道路や鉄道など同じライフラインであっても電気・ガス・水道は生活必需品である。同様に地方にあっては、道路も生活必需品である。

将来的に、社会資本整備等あらゆる分野でAIが活用される時代がやってくる。

AIは、設計者が想定した処理を繰り返すだけのコンピュータプログラムとは異なり、専門的知識を短時間で学習し熟練の専門家の推測や判断を成長させることができるようになる。様々な知識や経験などを学習することで人間の脳に近づけていく行為を繰り返して行くことで、与えられた課題に対し何らかの対応をしていくことが可能になる。

つまりAIに、短時間でゆがんだ知識や経験を学習させたとした場合、結果としてはゆがんだ結果しか出てこないとも限らない。

AIは、これからの少子高齢社会において、分野によっては使い勝手が良いものではある。すべての事にAIに頼るのはどうであろうか。土木の分野においても、多くのデータや経験値もあることから、人出不足解消や生産性向上へのAI活用は大いに期待できる。

しかしながら、社会資本整備の必要性（優先度）などの判断や芸術・文化等一律のデータなどによって判断できない「夢」など、「人の手」が入る隙間、余裕が大事だという気持ちを大切にしていきたいものだ。