

ひと昔前の2003年に刊行されてベストセラーになり、新語・流行語大賞を受けた「バカの壁」と言う新書版の本（新潮社：ISBN 4106100037）が今も売れ続けている。解剖学者で東京大学名誉教授の養老孟司氏の著書で、2010年には100刷400万部を超えたロングセラーである。この本の帯紙には『「話せば分かる」なんて大ウソ!』とあり、書店向けPOP広告には「バカの壁は誰にでもある」と言う著者の言葉が紹介されている。「人間同士が理解し合うと云うのは根本的には不可能である。理解出来ない相手を、人は互いにバカだと思う」と云うのが要点になっている。「バカ」と言う言葉は地方によってニュアンスが違うようで、関東人は平気で聞き流しても関西人にはキツイ表現なので気を付けるよう注意された事がある。因みに養老氏は神奈川県鎌倉市の出身だが、もし関西出身ならこの本の書名は「アホの壁」になっていたかもしれない。

「バカの壁」と呼ばれた地下鉄九段下駅の都営地下鉄新宿線・新宿方面ホーム（5番線）と東京メトロ・半蔵門線押上方面ホーム（4番線）との間を隔てる壁が撤去された。昨年2月の事だが、この壁の歴史は古い。九段下駅は1964年に営団地下鉄（当時）東西線の駅として開業し、1980年に都営地下鉄の新宿線が、1989年に営団地下鉄半蔵門線が乗り入れて3路線の乗換駅になったと云う経緯がある。乗降客数が都営線8万人、東京メトロ14万人もある駅である。ところが駅の運営主体が別々であるため背中合わせの両ホーム間は壁で仕切られ、乗換えには階段を上って改札を出て反対側に回り込み、また階段を下りる必要があった。地下鉄経営者の視点では、壁の撤去には多額の工事費用を要するのに何も利益がないので、長年にわたって放置していたのであろう。しかし、乗客の時間的なロスや肉体的な疲労を累計すれば、社会的な損失は膨大なものだった筈だ。イラチな関西人なら「一分でも惜しいのに商売に差し支える。こんな駅を作った人はアホやなあ」と嘆いたかもしれない。

航空管制の世界にも似たような「壁」が残っていないかどうか、時には見直してみる必要もありそうだ。鉄道よりも変化が速く大きいので、今では無用の長物になって業務を阻害している壁が出来てしまったかもしれないからだ。その時々の問題を解決するための改良改善を進めていると、長い間には小さな矛盾が少しずつ蓄積し、解決には抜本的な大工事が必要なる状況になってしまう事がある。取り敢えず何とか工夫すれば少し時間が稼げる、と云う対応を繰り返してきた結果だろう。地下鉄駅の例のように運営主体が異なる業務の境界では、相手側に対する理解や全体的な視点が不足しがちなので、気が付かない間に「バカの壁」が出来てしまう。当初は上手く整合するよう考えた合理的なものだったとしても、双方が変化を繰り返す中で相互に矛盾や漏れ、重複等が起き、時間と共に蓄積されがちなものだ。

世の中の壁が全て無駄であったり邪魔であったりする訳ではない。昔からあるものは作られた当時の背景や目的等が忘れられがちだが、希に発生する異常事態の際には安全を守る大切な「賢い壁」かもしれない。火災の延焼を防止する防火壁は行き来に邪魔だからと安易に撤去したり穴を開けたりしてはいけないのと同様、安全管理においてもフェイルセーフや情報セキュリティの目的で意図的に壁を設けていることは少なくない。しかし、先人が苦勞して作り上げた「賢いカベ」も、時代の変遷と共にいつの間にか有害な「バカの壁」になってしまう事がある。時には総合的な見直しも必要なのかもしれない。そのためには壁を挟んだ人達相互のコミュニケーションは欠かせないだろう。