
野生と生きた 88年

高橋 清 (29C 応化)



Mt. Baker スキーエリア

その6：カナダの生活－技術者として歩み出す

海外で始まった新しい仕事は、何と今まで12年間熱中してきた日本での仕事と大方変わらなかった。僕にとっては、本当に幸せであることすら当時は思う暇も無く、仕事が始まった。例えば、実験の原材料は何処にあるか、器具はどれを使えばいいのか、などといった細かい手順、日常の習慣は、たまたま傍にいた誰にでも聞けば教えて貰えた。研究室内は上手にまとまり、全員が同じ穴の貉だった。新しい職場には仕事別の区分が無かったが、これはこの会社だけの物なのか、時折ちょっと気になった。年が改まった春のある日に、傍系のアメリカワシントン州のタコマ市にある工場に定例の技術交換の会議に出席する機会があり、2日間を過ごした。この時に、この疑問も北米の社会の平常の形であることが理解できた。さらにこのことが確信に変わったのは、2年後に Technical Service の業務として、営業部員と同行して得意先の訪問をするようになったときである。現地の大型の製紙工場、木材加工企業、紙製品加工企業などを訪問して、技術問題を話し合ったり、当社製品の使用方法の説明や、研究室に入っただけの新製品紹介などを行ったときであった。交渉の場には、技術科だけでなく、製造、原料管理、営業までの担当者が必要に応じて積極的に参加して、白熱した討議を行う。ここで、全ての企業が「技術や知識を共有する」という一家同棲の雰囲気を持っていることを学んだ。

後に帰国して、日本の技術者と打ち合わせをする機会が何度かあったが、製品開発に携わる僕が、製造や営業の話まで広範囲に及ぶこと

(北米の企業風土の姿勢)に違和感を覚えられた記憶がある。やがて、なぜこの違いが生じているのかを知る機会はある日本の会社から工場見学の依頼が入り、その通訳をした折であった。新製品開発のプロセスを説明後、これをどうやって現場に移すか、製造施設の説明を始めたところ、突然「その話題は我々の訪問の目的ではない」と停止させられて驚いたことである。同席した当時の技術部長から、「前に聞いていたとおり、日本の企業は縦割りだな」というコメントがあって初めて気付いた。縦割りとはい、英語で Vertical Division と言われ、企業の質によっては意識してこの構造を選ぶこともあると聞いたが、企業の効率からいって、欧米では一般的に意識的に排除されるプロセスである。

話をカナダの生活に戻すと、日本を1966年9月20日に出発、仕事を始めたのは10月半ばであった。欧米では間もなく最も喜ばれるクリスマスで、日本のお祭り騒ぎではなく、家族中心の社会の祭日、社会全体として各企業もこの時期は十分な家族の団欒を得られるような十分な休暇を提供する。そして学校でも色々な行事が行われるのだが、長女が小学校1年生を代表して、Merry Christmasの音頭を取った、という話は我々の家族にとっては大きな出来事で、カナダの社会に同化できたことへの喜びの一つであった。会社のパーティーには家族全員招待され、近くの施設でパーティーが開かれて楽しい経験となった。

アパートには、会社の製造部に勤める、前年ドイツから移住して来た家族が住んでいた。このため、会社への通勤は、雨などの日には彼の車に乗せてもらっていたが、製造部の仕事は出勤時間が一定ではなく、多くの場合には徒歩でかなり急な坂道を約2キロ下って通ったが、僕には全く苦労にならなかった。ただ、バンクーバーの緯度は、樺太の中央部より10キロほど南にあり、冬には夕方4時になるとかなり暗くなる。当時は、特に残業が多く冬の帰路はかなり暗く、歩道の無かった坂道を上るのはちょっと危険を伴った。2月頃、上司から勧められて運転を習うことになった。その当時はまだハンドルに触れたことも無い全く未知の世界であった。それでも老いも若きも皆が車の運転をしている国なので、生来「興味の塊り」の僕は、早速近くの運転教習者を会社から聞いて電話した。翌土曜の朝にアパートまで初老のおじさんがやってきた。全く運転の経験が無いと告げると「僕のところに依頼する人は皆運転経験が無い人たちだから大丈夫だよ」と気にしない。アパートの大きなパーキングに停めた車の前で、どこか近くに運転教習所が有るのかな、と考えながら助手席に乗ろうとすると、「君、運転したいのじゃないのか」と笑われた。

早速運転席に乗せられ、そこでハンドル、ブレーキ、左右のシグナルなど、基本的な装置の説明を5分ほど聞いた後、「動かせるか」と聞くので「駄目だ」と言うと、彼が運転席に戻った。小学校の校庭くらいの大きさのパーキングで、また15分ほど、直進、左折、右折、そして急停止の仕方などをやって見せた後、運転席に座らされ、「さあ、今教えたとおりに走ってみよう」とけしかけられた。僕も興味津々、こんな大きな車と思いながらアクセルを踏むと、車は動き出した。やってみると意外に簡単で、15分ほど走った後、「よーし、じゃあ外に出よう」という。「僕はライセンスが無い」というと彼は大笑いし、「当たり前だ、馬鹿」(Off cause, you fool)と大笑い。僕は勇気を奮って車を動かし道路に出た。ちょっと曲がりくねった道で、

縁石のコンクリートに車を乗りあげてしまった。すぐに元に戻し、200メートルほどの下り坂をそろそろ下り終わる頃には後ろに数台の車が付いていた。

下り終わって、言われるとおりに、車を道の脇に寄せ、町の3キロほどの道路を彼が運転した後、また近くの商業施設に入り、パーキングで30分ほど、特に交差点の曲がり方を教えられ、郊外に出た。「君は十分運転ができるから安心しなさい。これからしばらく郊外を走って見よう」。そこから街を外れると片道2車線で安全な、直線の多い郊外に出て、時速50-60キロで1時間ほど走ってその日は終了。帰りには、先ほど縁石に乗り上げた曲がりくねった坂道を、何の恐れも無く上ってアパートに帰った。それから土、日と週2日の運転の練習は、次第に狭い道や交差点の多い住宅地で練習を4、5回し、突然、「よし、君はもう十分できた。テストを受けて見なさい。」と運転免許試験所を教えてくれた。それは隣町のNew Westminsterと呼ぶ、BC州政府が最初に作った市庁のあった、坂の多い地域である。それを知って、指導してくれた先生は意識的に坂道で練習を重ねたのか、と納得がいった。部長には運転技術が一定水準まで達成できた、と報告し、免許取得が必要になったと告げると、早速部員の一人に指示して、彼の車でそこまで連れて行ってもらい、テストは町中を言われたとおりに走って15分足らずでOKとなった。在日の頃は車の運転など夢にも見なかったのに、たった1か月で免許が貰えたのだ。

さて、そうすると車を買わなければならない。全く知識の無かった僕は、カナダにもバンクーバーの市内にトヨタのディーラーがあることを知り、早速電話をしてみると日本語が通じる。車の機能や評判など全く知らなかった当時は、ごく簡単に一番小さい4人乗り、という条件で紹介された「コロナ」を土曜日に注文した。日曜の朝、納車に来てくれたのが日本人の整備士で、この人がカナダで初めての日本人の

友人となった。早速妻と二人で、子供は同じアパートの友人に預けて街を一回りした。それから、娘二人を連れて近くの自然公園まで走った。快適そのものだった。このコロナで、その後3年ほど、近郊の山や湖へ週末ごとに訪れ、やがてテントなどを買って夏の間は毎月の様にキャンプ旅行に出かけた。冬には家族全員で幾つかある近郊のスキー場に出かけることとなった。

「無知」ということは、どんな危機を招くか、考えることも無く、ただ先へ先へと進んできたこの数年だったが、運転歴2年目にその危機を実感する出来事に遭遇することとなった。スキー場は大小幾つかが1時間のドライブの範囲にあった。この地域から東のアメリカワシントン州との国境に近く、3,286メートルのMt. Bakerという山があった。翌年の夏には会社の友

人の案内で出かけたが、その中腹に大きなスキー場があった。そこで翌冬、当時アメリカへの訪問は容易だったので、家族でスキーに出かけた。その帰路、スキー場を出て暫くすると、凍った下り道のカーブに差し掛かり、車が左にある谷の方に向いたまま斜めに走り始めた。対向車が無かったのが何よりの幸いで、ブレーキをごく軽く掛けるうちに傾斜が緩み、車は左側、つまり右側走行の対向車線のさらに左に造られて居た雪の土手に衝突して止まった。この土手が無かったらそこから20メートルほど下の谷川に墜落という状態だったのだ。後続の車が止まり、「大丈夫か？」と声を掛けられたが、直ぐに「お前、スノータイヤを付けてないではないか。」と忠告された。全く「無知」が生んだ危機だったのである。その後もベーカー山を訪れるたびに思い出す身の毛もよだつ事件であった。（この項終り）



今の自宅から見える、春の Mt. Baker



街から車で40分の、Golden Earsと呼ぶ1700メートルの山脈