

交通シンポジウムの企画について

土木学会誌編集委員長 田原保二*

土木学会誌としては全く新しい試みではあるが、今月号から数カ月にわたつて、わが国にけおる現下の交通問題、特に最近注目されつつある交通施設の建設計画の一元化を中心とした、もろもろの問題を紙上シンポジウムの形でとりあげることとなつた。

この企画を立案するに際しては、昨夏来数次の交通シンポジウム打合会を行い、わが国の鉄道、道路、港湾、都市交通施設の計画を、直接担当されておられる方々の御参集をわづらわし、シンポジウムとして取りあげる具体的な問題点の検討、討議の進め方、考察および結論の引き出し方等について、種々の角度から論議を重ねてきたのであるが、ようやくその大筋をまとめることができたので、多少の問題は残されるとしても、あえてこれを試行することとしたのである。

このようにしてまとまつたシンポジウムの筋書きについては本稿に引きついで、八十島義之助氏が序論として解説されるはずであるから、重複を避けたい。

要するにこのシンポジウムのねらいは、われわれ土木技術者が、技術を通じて、現在、鉄道、道路、港湾、航空、都市交通などの関連機関によつて分断されている交通施設の建設計画に対して、計画に必要な調査の方法、調査資料の分析とその取りまとめ方、計画立案に当つての判断の仕方などについて共通の場を持ち、その中から最も合理的と考えられる共通の技術的な方式を見出そうとするものである。

すでに周知のごとく政府は昭和30年12月に「経済自立5カ年計画」を発表し、その中で国内貨物輸送需要の伸びを3.5%と推定したが、昭和32年1月には経済企画庁の内部資料として「陸路部門を中心とする経済成長率7%モデル作業」によつて、国内貨物輸送需要の伸びは5.5%と引上げられるとともに、経済全体計画における交通部門の地位は、従来の従属的な産業構造部門から逸脱して、国の経済の長期動向を左右する基礎産業部門としての性格を強く打出し、第2次産業の部類で取扱われることとなつた。

上記の経済成長率および国内貨物輸送量の伸びは、あくまでわが国の全域をプールして考慮されたもので、これにさらに地域別ウエイトを付した地域別の経済計画はいまだ確定的なものが示されていない。またこのような経済計画はわが国経済機構の現状に即し、自由企業、自由市場を基調とする資本主義体制を前提として立案されたものであり、したがつて経済活動の起動力は企業や個人にあり、政府は財政その他の限られた手段により、補充的、誘導的な役割を果すことになるのであるが、われわれがいま対象としてとりあげている交通施設に関するかぎり、そのほとんどすべてが公共事業の施設、公益事業の施設として政府自からないしは公共事業体がこれを建設するものであるから、その計画に当つては上述の経済計画の主旨を十分尊重し、これを成功させるために、そのわく内において予算投入計画をふくめ最も効率のよい総合的な交通施設建設計画の立案を行うべきである。

なにはともあれわが国の交通計画はマクロ的な経済政

* 正員 建設省土木研究所道路部長

策的基盤を一応確保したとはいうものの、これを具体的な地域別、立地条件を加味した産業機構、開発計画と直接結びつける作業、すなわち、これを地についた地域別交通施設計画、および各地域相互の関係を考慮した総合交通施設計画にまで仕上げる技術的作業においては、今後研究すべき多くの問題点が残されている。もちろんこの場合、各種の交通機関の特色は十分効果的にこれを発揮させながら相互の調和を計り、しかも投資とそれともなう効果とのバランスを計りながら、相互の優先を決定しなければならない。このような骨組みの上に立つて、はじめて、各交通機関の施設建設計画は推進されるべきであろう。

元来土木工学、土木技術なるものはシビル一般の母体のもとに誕生したものであり、現在においてもなお総合工学的、応用技術的性格の強い部類のものであり、加えて経験と直観、自然と社会に依存することの多いものである以上、その内部において縦横に各種各様の専門分野が派生したり、また逆にこれらを取りまとめたりする仕事が不断に要請されることも当然といわねばならない。ただ注意すべきことは、各専門部門の活動のみがいちじろしく活発となつたり、特別の専門部門のみが極端に向上すると、全体としての不均衡を招き、ついに本来の共

通目的、使命を忘却し、ただいたづらに無意味な浪費に駄することである。

このような懸念と関心から当学会が、既存のいわゆる専門体系から取り残されたり、各専門体系のストレスの中心になつて動きのとれない、いわば土木全体の盲点ともなつている問題点について検討のメスを加えることも大いに意義あることと信ずる。

また実際このような声はしばしば一部会員によつても提唱されてきたのである。

しからば学会として以上の目的を達成するためにはどのような方法があるか。一つにはふさわしい委員会を設けて研究し、その解決に当ることである。しかし委員会とまで行かなくても、まずその前提として今回のシンポジウムのごときものによつて、好ましい雰囲気醸成するのの一方法と考えられる。

交通施設建設計画の問題は、このような着想と理想にもとづいて選ばれたテーマである。やつとまかれた一粒の種子ではある。会員諸兄の深い愛情と理解の下に育まれて、やがて芽を吹き、枝を揃えるよう祈念してやまないが、なによりも適当な時期に間に合つて香り高い花と実を結ばせたいものである。

交通施設建設計画の諸問題

八十島 義之助*

序 論

交通機関に無縁の日常を送る人は、ほとんどいないであろう。交通論の建前では、われわれと、われわれの物資は交通具に搭載されて交通路上を通過し、目的地へと運ばれる。その交通路を形成するものの大半が土木施設であるのであるから、土木学会会員と交通機関は二重のつながりで結ばれていることになる。それほど身近かたしかも重要な問題であればこそ、今回誌上のシンポジウム主題として交通——交通施設建設計画の諸問題——がはじめに選ばれたのである。

都会の通勤時における殺人的な混雑、煩忙期における各地の滞貨、交通事故の増勢、狭い国土でありながら各所に取り残された未開発地など、つまるところは現下の交通需要に対して輸送能力が追いつかず、一方では能力を発揮するのに交通施設があまりにも貧弱であることを物語っている。換言すれば、戦後、産業のいちじるしい成長を見ていながら、その基盤となるべき交通施設の整備が立遅れてしまつたことでもある。

そのような切迫した現状に呼応して多様の調査、研究が各所で始められたし、鉄道、道路、港湾、航空など、それぞれの主管官庁では施設整備の長期計画を立て、一方現地では、それにのつとつて計画の実施に取りかかつている。

この間、経済企画庁は今後数年間の量的交通需要の予測などに関して充実した調査を行い* 昭和 32 年に政府が決定した新長期経済計画の部門における交通肉付けはもちろんのこと、かなりの指導的な役割を果たしたのである。しかし日本の特殊な社会事情、地理的条件などを十分折り込んだ上での、将来あるべき輸送形態にまではあまりふれなかつた。政治、経済の関係もからみ合つて、恣意的に方向づけられるからには、これが簡単に解決し得ないのは当然のことながら、交通問題の研究調査の方法論が十分確立せず、その過程にあつて究明すべき問題が未解決のままに残されているのも理由の一つに数えなければならぬであろう。

要するに、当面の施策は樹立されているが将来あるべき輸送形態と、そのよりどころとなる研究調査の方法が

* 正員 工博 東京大学教授、工学部土木教室

* 経済企画庁総合計画局編：日本交通の現状と将来：昭.33.交通協力会刊