

●各省の土木関係予算要求出揃う 例年のように各省は8月末に昭和39年度予算の概算要求を発表した。建設省の公共事業費は道路整備費3400億円をふくめて5600億円、運輸省の港湾整備と防災事業は約930億円、国鉄は主に財政投融資に依存するわけであるが、車両関係もふくめて3900億円としている。その他いろいろあり地方負担分も合せるとその総額は今ただちに把握しにくい、これらが大蔵省の査定、国会承認を経るまでにまだかなりの迂余曲折があるはずである。しかし国の発展の基盤整備に欠かすことのできないこれらの事業予算はまだまだこれで十分ということはないであろう。

なお5兆円の新道路整備5ヵ年計画、1兆4000億円の新治水5ヵ年計画、住宅建設7ヵ年計画、7000億円の新港湾整備5ヵ年計画など長期計画が多数たてられているのも注目されている。

●新官庁、学園都市の選定 東京の住民をいくらかでも疎開させ、しかも環境の良い都市を建設するためにかねてから首都圏内で候補地が探されていたが、8月27日の閣議でその場所は筑波山麓と決まった。東京の北東方、直線距離にして約60kmに当るこの地域は立地的に条件を十分備えている。すなわち民有の山林、農地などが比較的たやすく取得でき、良質な地下水が豊富であり、また東京ともさ程はなれていないというのである。これに対して首都圏基本問題懇談会はさらに、交通の便をいっそうにはかる、大規模な国際的な宿泊施設、会議場を設ける、土地得取について特別立法を行なう、公務

員住宅も現在より数等優れたものとし、しかも希望者全員に配給できるようにするなど環境を十分良くしなくてはならぬことについても意見を付している。

●文部省の学生増募計画 昭和39年度予算要求に際し、文部省は大学関係で4500人の定員増をはかっているが、その中には東京工業大学の土木工学科新設問題が含まれている。東京工業大学は、蔵前高工以来の古い伝統をもっているが、今まで土木工学科がなかったのはむしろ奇とするに足るもので、今回文部省が新設を企てたのは遅きに失するくらいではある。しかし、東工大が総合的工科大学として発展する上でも、また、土木界に有力な人材がますます多く配出される点においても、この計画が確実に実現されることを大いに期待する。

●東京都水道の富士川からの取水 河口で富士川の水を取水し、東名高速道路の橋下に水路を埋設し東京まで運ぶ計画について9月4日より建設省と首都圏整備委員会が検討をはじめた。東京都の水不足についてその対策はいろいろとられていながら難航していた。富士川取水についても、上流で取水して富士五湖を通じて送水する計画があった。しかし今回のように道路建設と水路建設を大規模に組み合わせた計画案はこれがはじめてであろう。この計画が他に比較し優れているかどうか、実現性があるかないかは今後の検討にまつべきであるが、一方このような構想が十分にしやすい状態は常に保持すべきではなからうか。

海外ニュース

スマトラ縦断道路計画

南スマトラ代表人民会議議員 A.K. ガニ氏はこのほどスカルノ インドネシア代表およびインドネシア人民会議に対してスマトラ縦断道路計画(修正案)を提出した。同案はこれまでの道路建設計画とは構想を異にしておりスマトラの南端から北端に達する大道路で、スマトラの低地を通るよりも有利であるといわれる。バリサン山脈地方のほうが低地地方よりも産物が多く、道路建設資材も豊富である。さらに戦略的にも価値があるといわれておる。これに対して東西海岸地方は人口が少なく、沼、沢が多く、道路建設用の砂利その他の入手が困難である。そのうえ大河が多く建設費が高くなるといわれる。ガニ代表の構想によると、スマトラ縦断道路は全長3000km幅30mで、クタパン、パトラジャ、ルブシガウ、スングベヌ、サワルト、バダンシデンピアン、プマタン

シアンタル、クダラジャ、アチェなどの諸都市を連絡する。なおこの縦断道路は完成するまで5ヵ年を要するものとみられている。

カリマンタンに道路建設

インドネシアとソ連両国政府代表はこのほどソ連の借款でカリマンタンに道路を建設する議決書に調印した。この道路建設はインドネシアとソ連間の経済協力協定のわく内で行なわれるもので、バリックパパン～サマリダ(116km)、タンジュン～クアロ(116km)、タンキラ～バランカラヤ～パラビンガン(52km)、キンタ～パトリチン(114km)、プライハリ～キントル(65km)およびタンジュン～バラバイ(60km)の総延長500kmの道路建設を対象とするものである。この計画全体の所要経費は32億ルピア(約256億円)と見積られており工事完成は1966年の予定である。