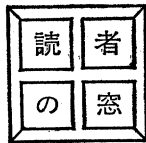


## 思いつくままに／真田喜充\*



われわれが卒業する頃、建設界はどん底で発注者側も業界もほとんど人を採用しなかった。仕方がなしに研究室に残る者や、土木に見切りをつけて他の産業に転向した者もいた。その後、三転四転して8年目をなかば過ぎた現在、一応それぞれの職場に落ち着いてはいるが、当初の痛手は一応消えがたいであろう。筆者は卒業の年(31年)、民間会社に入り道路現場を数多く担当し、33年都営地下鉄工事開始とともに入局、現在、第一線で発注者としての仕事をしているが、この間に感じたことを述べてみたい。

われわれの在学中や卒業した当時、土木といえ一般の人は乳剤舗装の補修ぐらいに思い、区役所の荷車を連想する人が多かった。そんな人にはよくつぎのように話してあげた。「大きな橋や港、鉄道、トンネル、道路、ダムなどいったいだれが作るのですか」、すると彼らは労務者をさし、「彼らが造るのだという」、さらに事こまかに説明すると、なるほど世の中にはそんな分野もなければ理屈が成り立たない、といったような納得の仕方をしていたが、10年近くたった現在、佐久間ダムをはじめ黒四に終る多くのダム工事、名神高速道路を生むに至った道路技術、世界一といわれる国鉄新幹線、若戸大橋、青函トンネルの計画、団地や農地の開発、湖沼海浜の埋立、築港、都内における地下鉄、高速道路、下水道などあらゆる土木工事が国民の直接見聞できる生活の場において行なわれ、小説や映画にもなり、建設機械の多くは国産化され子供のオモチャの中にまで進出した。もはや区役所の荷車も姿を消し、ロードスウィーパーと散水車がそれに代わり、道路応急車は悪路の修理にあたっている。

確かに、この10年間の技術の進歩と工事量の増大はたいしたものであるが、社会の要求と必要性はそれをはるかに上回っている。郊外の駅から2km以上もある団地へのドロコ道はバスもタクシーも行ってくれない。こんな道は真夏であれば朝雨が止んでも夕方には砂漠並の大砂塵がタンスの中にまで入り込む。臨海工業地帯や大都会の大気汚染や水質汚濁、大都市の交通まひ、最近増えた地方道の交通まひ、住宅難、地盤沈下、東京を始めとする各地の水不足など、焦巴の急としてここ数年来呼び続けられているが、一部を除いては解決の方向すら定まっていないのが実状である。オリンピックを目前に道路や地下鉄は若干整備されても、隅田川の悪臭はどうにもならないのが現実である。

道路の正しい使い方、美化をモットーに都内の主要国道にフラワーポットなるものが設置された。池袋の街角には多くの吸いガラ入れが作られたが、その中に入れる者はほとんどいない。汚濁の横網格、隅田川の支流大横川にウドンの食べかすを捨てたラーメン屋が警察につかまった。これは首都美化運動の啓蒙の一環として取締まったのであろうが、大工場の出す大規模な工場排水や有毒ガスを取り締らずさ細な現象だけを取り締るのは現代世相の特色なのだろうか。警察で思いだしたが道路法は建設省、道路交通法は警察庁の主管であるが、これでゆけば建設省は道路構造について、警察庁は路上の交通について担当すれば良いのであるが、実際の運用となるとむずかしい面がでてくる。それは交通は生き物だからである。例えば、名神高速道路の設計速度は120km/hであっても警察では100km/hに押えたり、設計者の予想もなかった二輪車の走行も認めた。これなどは当然、事前に関係者(建設、警察、利用者)相互に協議のうえ決定さるべき問題であろう。また、警視庁はさる7月各道路管理者に対して、都内約400km弱の路面状態の悪い箇所を指摘

\* 正員 都交通局高速電車建設本部第一建設事務所

し、早急に何らかの手を打つよう要請している。これなどは道路の維持管理上の大欠陥である。というのは、破損の程度がいちじるしく、かつ広範囲におよぶ場合は請負に発注しているから問題でないが、破損が軽微であったり、局部的なものは元来直営施工の方式をとっており、最近では道路応急車により材料、労力とも

積み込んで相当の機動力を持つに至ったが、乳剤であるため幹線道路に対しては交通量、施工時間、構造上の制約を受け、補修したくてもできないのである。したがって、初期の補修ができないために、舗装の寿命はその後急速に短縮され、1、2年のうちに全面的に補修工事を行なわざるを得ないようになる。まったく不経済な話であるが夜間の機動的補修態勢ができていないばかりに5年、10年と伸びる舗装の寿命を縮めているのである。ある人は「この作業をいっさい自衛隊に依頼したらどうか」とさえいっている。道路は平地であることが最も大切で、その他のアクセサリはその後で考えるべきだろう。全般的に良好な路面でも急に縦断の不連続があったり、穴だらけの道路では、それらをよけたり、衝撃を緩和するために直線部の急ブレーキ急旋回が多いため思わぬ事故が続発する。高速道路や、高原の有料道路の建設のほうは、やりがいいある仕事であるが、既存のオンボロ道路の補修も車の通れる程度にはしておくべきである。利用者を無視した設計施工、維持補修があってはならない。

38年の東京の貯水量は37年同期の半分だといわれ、この状態は春から続いている。39年春には相当深刻な水不足が予想されるが、その解決策として利根川、富士川などからの誘水計画が華々しく論ぜられている。人は、いや動物は、水と食糧のあるところに住むのが自然の姿である。土木技術の進歩により不毛の砂漠も一夜にして、農耕、居住の地に変わり得るが、こうまでしてこの東京に水を集めなければならない状態をどう処理したらいいのか、土木が世の中の後手に回るのは逆ではないだろうか。昔から「水を治むる者天下を治む」といわれているが、財界や民間が独走するあとから政治政策がのろのろついて行くのはなさけない。ある人は戦中戦後の15年間の都市計画のプランがなければ東京の混乱はなかったであろう。といっているが、これは現状を正当化するために、比較不可能な事象に対する逃避でないかと思う。もし可能なりとすれば、四日市の大気汚染や多摩川中流の汚濁は何と説明がつくであろうか。多くの陳情を重ね、産業都市の指定を受けても大工場の排水は川魚を浮き上げ、排気ガスや、ばい煙は呼吸器を犯かしている。犯かされてからでは間に合わない。吸塵装置にしても、浄化施設にしてもつける気があればできるのである。本来、土木屋は命ぜられて構造物を造ることには熱心であったが、他への影響について配慮が非常に欠けていたのではなからうか。人はいう、それは土木の問題ではなく、もはや社会学、政治学の問題であると。しかしそうであるなら彼らに縦属する職人以外の何物でもない。交通政策、土地住宅政策、災害対策、都市公害などに対する国民各層からの意見は出つくした感がある。土木の一分野である都市計画にしても最近では経済学者、自然地理学、社会学、建築学、造園学者などからの意見が多く、土木屋の声はほとんど聞かれない。こんなところにわが国の国土計画、都市計画が整然としない原因があるのではなからうか。構造に対する設計施工をやる方は多いが、国土計画なり地方計画、都市計画をやられる方は非常に少ない。これは現場があまりにも忙しすぎる点にあるのかもしれないが、国土計画は土木屋が中心になって行なうべきであるし、20代、30代からこの分野に対する積極的参加と新鮮な意見を寄せられることを期待してやまない。

(1983.10.14・受付)