

●通産省「工業配置構想」を修正 通産省は昭和 36 年 3 月に「工業適正配置構想」を発表、新しい工業地帯の開発を決定したが、産業立地政策の指針となる同構想がはかばかしくないため再検討をしてきたが、このほど同構想を修正した。わが国が開放経済態勢をとることになってから、各地に小規模工場を分散させるより、既存の工場に追加投資をしたほうが、国際競争力をつける上からも有利であるとの判断に立つもので、これには新産業都市を中心とする地方工業開発にあって大分、岡山県南地区などすでに工場建設がすすめられている地方以外の資本投下がかなり先に延ばされる見通しとなったことなどが理由として上げられている。通産省が昭和 36 年につくった「工業適正配置構想」は工場を地方に分散させることをねらったものであり、“拠点開発主義”とその主旨をくむ新産業都市計画もこれによるところが大きい。ところが石油精製、石油化学、鉄鋼などの臨海性装置工業の大型化などにより、そのかげがうすくなり、今回の修正となったものである。このたびの修正により 13 の新産業都市のうち昭和 45 年度の工業出荷額に顔を出すのは前記岡山南、大分の 2 地域のみとなり、残る 11 都市については道路、埋立てなどはすすめても、工場の本格的建設は昭和 45 年以降とかなりかなりきびしい状態となる。通産省のこのような見とおしは新産業都市建設基本計画作成中の関係県、市にかなりの影響を与えるものと心配される。

●ドーバー海峡トンネル 6 年後に完成 数々の話題を呼んだドーバー海峡横断計画は最終的にトンネル方式をとることによって 1970 年までに完成させることでその結着をみた。昨年 9 月来、イギリス、フランス両国によって委員会を組織、各種の検討をしてきたもので、2 月 6 日付で鉄道トンネルを建設する両国の公式協定が発表された。同協定によれば、イギリス側のドーバーとフランスのサンガットを結んで建設される 69.45 km のうち、問題のトンネル区間は 52.45 km（実際に海底に建設される区間は 36.4 km）であり、これに要する工費は 1620 億円と試算されている。この費用はイギリス、フランスがおのおの 25% を負担、残る 50% をアメリカの民間会社が出資してこれにあてる。ちなみに日本において計画されている青函トンネルは全長 36.5 km（うち海底の部分は 22.5 km）、工費は 1200 億円といわれる。ドーバーの 60% ぐらいの長さであるが、工事は青函トンネルのほうがむづかしいといわれている。両トンネルは海底をはしることなど共通する点が多いので、資料、技術の交換が望まれる。

●国産原子力船基本設計案まとまる かねて日本原子力船開発事業団（理事長 石川一郎氏）の手ですすめられていた国産の原子力船の基本設計がこの程まとまり、2 月 12 日付で原子力委員会に提出された。提出された基本設計によると、総トン数 6000 t の海洋観測船で、乗組員は 110 人である。速力は約 18 ノット、主機は最大 10000 軸馬力の蒸気タービン 1 基で 1 軸推進方式をとる。注目の登載原子炉は燃料に低濃縮ウランを使用、減速、冷却材として軽水を使用する熱出力 35000 kW の加圧水型をを湯騰水型に近づけた改良原子炉となる模様である。燃料交換は約 2 ヶ年ごととし、炉体は格納容器に納め、蒸気は間接サイクルとなる。本船は海洋観測と船なるので、各種の観測機器の他に、中型ヘリコプター 2 機、深海潜水球、大型観測艇各一隻を装備する。本年秋までに詳細設計を終了し発注、安全審査のうえ来春起工式を行なう予定で、昭和 43 年に進水が予定されている。世界最高の造船実績をここ数年来保持しているわが国が、本船完成とともに一段と向上することを願うものである。なお、本船が予定通り完成すれば西ドイツに続き世界で第 4 番目の原子力船保有国となる。第三の火といわれる“原子の火”の開発、研究、そして実用化が着実にすすむ世代にあってわれわれも常に向上に意をそそぐとともに、日常の生活に生かしたいものである。

●国鉄、事故防止方策として貨車のボギー化を検討 貨車脱線による大事故続発の国鉄は、その根本的対策の一つとして、貨車のボギー化をはかる方針を決定 2 月 20 日付けにて国鉄内に「貨車近代化委員会」を設け具体的な検討に入る。現有国鉄貨車 116000 両のうちボギー型（車軸を直接車体に取付けず、前後 2 つの台車の上に車体が乗っている型式の貨車で走行性能が従来の 2 軸型と比較した場合、非常によい）は 9200 両しかなく、“一荷主一貨車”を好む顧客や、車面の大型化などにより一時は「ボギー化尚早」という声が聞かれたが、審議室などの研究の結果「将来の貨物列車の高度化などを考えると、貨車のボギー化は絶対の条件だ。問題は貨車の過大化だが、これも貨物の積み方を“一荷主一車両”という方式にとらわれず“一荷主一コンテナ”とし、コンテナ専用貨車にいくつかのコンテナを乗せて運ぶように」との結論を得たので本委員会が検討、ボギー化を推進することとなった。今後、車の種類、型式、大きさなどを慎重に検討、国鉄第 3 次 5 カ年計画に組み込みたい模様である。事故防止のためにはたとえそれが大きな労苦をとるものでもあっても、ぜひ実現してもらいたいものである。