

1. 熟しつある都市改造への機運
2. 台風期に考える
3. 大きくかわる国鉄ダイヤ



1. 戦後はや 20 年、戦災のあとかたはほとんど消えさった。
終戦当時、空襲による被害は全国 115 都市におよび、その焼失面積は実に 1 億 5 000 万坪に達していた。
昭和 21 年 9 月、特別都市計画法が制定され、これらの焼失区域をふくむ 1 億 8 000 万坪について戦災復興事業が開始された。

その後、当時の民生不安と経済変動のために幾度か計画が変更されつつも、昭和 33 年には 8 600 万坪にもわたる戦災復興事業が完成し、日本の各都市は終戦時の廃きょを一新させるに至った。

事業施行面積が当初計画の半分以下であったとはいえ、当時の世相をかえり見るとき、その成果は特筆に値すると思われる。

しかしながら眼を現在の都市に転ずると、その後の国民経済の急速な成長と人口の異常な都市集中とによって、大都市の公共投資の不足が目立ち、無計画な住宅の乱立は新たなスラム街をつくりつつある。

今や都市は、単に区画整理のみではなく、地上空間をもふくめた、立体的な市街地改造が要求されつつあり、高層化、不燃化は時代の要請である。

建設省に宅地部が新設され、建設公債発行の機運が見られる今日、関東大震災や戦災復興、さらには東京オリンピックで示された強力な都市改造エネルギーが発揮されるべき時機であると考えられる。このときあたり、これら都市再開発を単なる区画整理に終らしめないために、都市計画担当者のみでなく、土木技術界あげて都市改造のマスタープランに参画すべきではなからうか。下水道とか共同溝とか部分的な改造がバラバラに行なわれる時代ではなからう。
[J]

2. 台風シーズンになると、最近では毎年のようにわが国のどこかで大被害を受けているようで、本年の台風 23, 24 号による被害も相当額にのぼるものと思われる。関西地方でも昨年の 20 号ほどではないにしても、23, 24 号によってかなりの被害をこうむっており、中には昨年とほぼ同様の被害を受けたように思われるものもある。われわれ土木技術者の営々たる努力にもかかわらず年々災害が増大しているかのような印象を与えるのは、まず第一に公共投資に関する経済性の問題があげられるであろうが、われわれとしては広く土木構造施設全般に対し、その計画、設計の基礎条件についても検討の要があるように思われるのは筆者のみであろうか。また政府としては、将来も起こるであろう各種災害の直接被害のみでなく、産業経済におよぼす間接被害にも十分見合った公共投資を行なうよう抜本的対策を早急に樹立すべきであろう。
[S]

3. 国鉄は、10月1日から列車ダイヤの大改正を行なった。今度の改正は、昭和36年10月のいわゆる白紙ダイヤ以来の大改正で、今年度から始まった第3次長期計画実現の第一歩である。開業1年目を迎える東海道新幹線を中心に、東北本線仙台～盛岡間、北陸本線富山～糸魚川間、鹿児島本線荒木～熊本間の電化工事完了、東北本線、鹿児島本線の部分的な複線化、東海道、山陽本線大阪～広島間などの軌道強化にともなって行なわれるもので、主要線区での特急、急行、準急の増発、全国各地における都市付近の通勤ラッシュ改善のため普通列車増発など、合計224本の列車が増え、スピードアップされた。

東海道新幹線では、今までの30往復が43往復（超特急20、特急23）に増えるが、さらに11月1日からは、東京～新大阪間の運転時分を超特急3時間10分、特急4時間に短縮し、列車本数も55往復（超特急26、特急29）に増発される。昨年10月オリンピックを前にはなやかに開業した新幹線も、いよいよ本格的に運転され、さらに山陽路、九州路にその姿をみるのもそう遠くはあるまい。
[C]