



1. 40 年前のレール
2. スピードにかける夢
3. 公害対策をいそげ

1. “H WENDEL ASCE 1 1925” 実はレールのマーク。通勤電車を待つ郊外の駅で、初冬の朝の日ざしに、側線のレールの腹文字がふと眼にとまったのである。

1925 年といえば大正 14 年、実に 40 年前のレールである。筆者はレールについては門外漢に近いが、いかに私鉄の側線だとはいえ、40 年間効用を保っているレールには感心させられたのである。

一方、同じく 40 年前につくられた国土保全施設では、現在なお効用を発揮しているものがどのくらいあるであろうか。戦中、戦後の荒廃と相つぐ災害、さらには近年いちじるしくなった地盤沈下等によって、普通 50 年といわれる耐用年限を待たずしてつぎつぎに被災し、そのたびに復旧を余儀なくされてきた防災施設はかなりの率に達するものと思われる。もちろん、当時の材質の問題や計画の規模、あるいはその後における天然現象の超異常性も当然考えられるところであろう。しかしながら、毎回のように「未曾有」の大災害によって、耐用年数をこえる前に破壊されてゆく防災施設があるとすれば、公共投資の経済的規模や計画対象確率年等の問題のほかに、計画を上まわる条件のもとでも施設そのものは何とかこわれないようなものをつくるという考えかたがあってもよいのではなかろうか。40 年前のレールを見て考えさせられたことである。

[J]

2. 11 月 1 日から東海道新幹線は待望の東京～新大阪間 3 時間 10 分運転を開始した。同時に列車回数も開業当初の 30 往復にくらべて 55 往復と飛躍的に増加し、東京～大阪間の距離感はますます縮められた。

国鉄の代表線区である東海道本線のスピードアップには、昔からその時代の技術の総力が結集され、各種鉄道技術の進展とともにその向上が行われてきた。昭和 5 年 10 月、超特急「つばめ」が御殿場線まわりで 8 時間 20 分というスピードで運転され、当時の記録 11 時間を大幅に短縮し、さらに昭和 9 年 12 月、丹那トンネルの開通によってこれを 8 時間ちょうどに縮めた。終戦直後の荒廃はひどいもので、昭和 22, 23 年まで東京～大阪間の昼間急行はわずか 1 本で、12 時間近くかかった。昭和 24 年 9 月特急「平和」が復活したが、それでも 9 時間運転だった。昭和 25 年 5 月「つばめ」、「はと」が走り出し、10 月には戦前の 8 時間運転に到達した。その後 31 年 11 月の全線電化により特急は 7 時間 30 分運転を始め、33 年 11 月には、電車特急「こだま」が 6 時間 50 分、34 年 9 月には 6 時間 40 分運転となった。

39 年 10 月、東海道本線の行詰りを打開するため技術の粋を集めて建設された新幹線が開業し、ついに東京～大阪間 4 時間という画期的なスピードが実現し、今回のスピードアップとなったものである。この技術者の労苦の結晶を足場とし、また自信となし、今後の土木構造物の建設に大きく寄与してゆきたいと思う者である。

[C]

3. 過日某新聞の都市問題特集欄の京浜、中京、京阪神、北九州の各圏における公害調査によれば、住民の約 4 割が公害についての不満をもっており、騒音、ばい煙、自動車による公害（騒音、排気ガス、ほこり、振動）がトップ クラスを占め、悪臭、汚水などがこれに続いている。政府の公害審議会や公害防止事業団の発足、東京、大阪をはじめとする 12 都府県の公害防止条例の制定とその体制はようやくととのってきており、これらの自治体には知事の諮問機関として「公害対策審議会」がおかれ、公害対策の指南役につとめている。

公害のいずれをとってみても、その対策の実施にあたっては多くの障害のあることが予想されるが、科学的調査にもとづく実情の適確な把握、基本方針の樹立を急ぐとともに、われわれもよく現状を認識し、まず身近な問題からその対策を実施して一日でも早くよりよい環境にしたいものである。

[S]