

1. 土木工事と自然保護
2. 夢
3. 自由と統制
4. 交通施設整備の長期構想



1. 1972 年開催決定の札幌オリンピックの滑降コースは支笏洞爺国立公園内の恵庭岳に予定されているが、最近の新聞ニュースによると、自然保護の立場から、地元の一部に強い批判の声が出ているとのことである。先に有力な候補地の一つであったカナダのカルガリの場合は、「自然公園内に競技コースを建設すれば、野生動物が犠牲になる」との理由で国内から強い反対があったと聞いて、当時筆者は大変に羨やましく思った。札幌の場合の賛否は別として、私ども土木技術者としては、建設工事によって変ぼうする大自然に深い愛情を注ぐことがいっそう必要であろう。国鉄新幹線などのような必須の建設工事は別としても、たとえば、観光を主目的として、諸々に建設される「スカイライン」のごときは、どの条件よりも、山に生存する動植物を否めて、自然保護の見地から十分心して計画されるべきである。

狭い国土の日本であればこそ、文明の反自然性から完全に保護された自然の聖域を少しでも残しておきたいものである。 [S]

2. 最近は何も夢を見なくなった。蛇に追いかける夢、試験に悩まされる夢はごめんだが、空中をふわふわ自由に遊びまわるような夢は今でも見たいと思っている。子供心に空想していた殺人光線とか原子爆弾は、今では実在している。空中に棲閣を築くことは不可能とされていたが、今では宇宙人工衛星が飛び回っている。つい最近、砂上の樓閣が転倒した。どこかが狂っている。軟弱地盤も圧密だ沈下だと水を抜くことに懸命であるが、たとえば大海に巨船の浮ぶ理を活かせないものであろうか。

先日ある若い技術者に会ったが、彼の夢は限りなく広がっていく。海底都市、これを建設する各種施工機械の開発など……。これらの楽しい夢が一日も早く実現することを夢みることにしたい。 [S]

3. 新大阪～新神戸～西明石～姫路～相生～岡山と書けばすでに山陽新幹線を連想される方も多いが、世界の鉄道界の救世主といわれた東海道新幹線の延長工事としてのこの工事については、多くの国民はその技術力へ寄せる確信から、多くの期待を寄せているようだ。新聞等で伝えられるところによれば、この工事の最大の悩みは、世界第三位の長大トンネルとなる六甲トンネルではなく、用地買収そのものであるという。いかに今日のトンネル工学が進歩したとはいえ、そう簡単にこの長大トンネルが貫通するとも考えられないが、その最大のネックを用地買収としたことは、今までの施工に際して得た教訓からもうなづけられないことはない。この山陽新幹線が建設されることにより得られるわが国の国家的利益を考えると、大局からの判断をして、地元の方々の用地買収への協力を願いたい。多くの場合、日本人は統制の類に目くじらを立てるけれども、そのけじめを機能的、効率的、合理的に考える訓練をそろそろ始めても良いのではないかと、機をみて考えてみたがどんなものだろうか。 [E]

4. 運輸省は 5 月 18 日に昭和 55 年度を目標年次とする「交通施設整備の長期構想」を発表した。これは国民総生産の伸びに対応して 55 年度には 38 年度に比し、旅客輸送量が 3.2 倍、貨物輸送量が 2.9 倍になると推定し、その輸送に対処するには、現在でも立ち遅れている交通施設をどのようにすべきかという方向を示したものである。

その構想の中では、陸海空各輸送分野にまたがった協同輸送体制の確立を目指し、輸送の近代化、合理化を積極的に推進しなければならないとし、札幌から福岡に至る大幹線の重点的整備、東京湾・伊勢湾・大阪湾・関門地区の総合的な広域港湾の整備、関東・近畿の新国際空港と北海道・北九州の大規模空港の整備などをあげ、協同輸送体制確立のためには、各輸送機関相互間の輸送等を効果的に結びつけることが必要であると、その対策を示している。この長期構想を実現させるには、目標年次までに公共投資分だけで総額 20 兆円、民間投資を含めると 50 兆円にのぼる資金が必要と見込まれている。

国民生活、経済活動の基盤としての交通施設の整備については、総合的、長期的な見とおしのもとに、積極的に行なわれることが望ましく、交通行政の合理化を大いに推進すべきだろう。 [J]