



1. 幼児にかみつく自動車？
2. レーバープラン
3. 私鉄の相互乗入れ寸描
4. ノッポビル完成

1. 最近国鉄で ATS を設備したにもかかわらず、構内での列車衝突が 3~4 件起っている。また、地下鉄で燃えないはずの電車が燃えた。さらに、乗用車のなかで幼児が遊んでいるうちに窓ガラスが上昇してはさまれ死亡した。

これらをならべて見ると、何の関連もないと思われるかも知れないがそうではない。たとえば、ATS を設計するにも条件がある。完全自動列車制御を行なって人を介入させないものならいざ知らず、ATS は人が扱いかい、その補助手段としてあるものである。燃えた電車も、発火を発見してから相当な時間消火の手配をしていない。乗用車にしても幼児に与えるおもちゃとして設計したものではない。すなわち、これらに共通していえることは、その取扱者に、設計の条件が十分伝わっていないか、または、取扱者がそれを知らずに誤った使用をしているかであろう。人が機械をコントロールすべきであると思っている人間は、そのものが作られた意図に応じた使用をすべきであろう。このことは大きくは原子力開発にもつながる重要なことではなからうか。

[C]

2. 雨の日の土曜日の午後などは、車で都心から郊外に出るために何時間かかるかわからないようになってきた。最近のモータリゼーションの進展はすさまじいものがあるが、そのため逆に都市の機能は低下してきている。都市だけでなく、国の全物的流通費の 60% を占める道路貨物輸送についても自動車の増加に道路建設が追付かなければ、流通機構の能力が逆に低下することも考えられる。このために、国民経済的な観点から全体として完結した交通体系を確立することが必要になってきている。自動車によると貨物輸送にある種の制限を加えて、鉄道と道路との有機的な輸送体系を形成することを目的として提案されたドイツ交通大臣レーバー氏による計画については、その後欧州各国の交通関係者によってはげしい賛否の論争がまき起っている。これもモータリゼーションに対する欧州先進国のなやみがいかに深いかを物語っているものである。わが国においても、道路と鉄道の輸送分担を政策的に決めることはきわめて大切なことであり、これから行なう巨額の交通設備投資の効率に大きく影響してくるので、土木技術者の立場から、この問題に積極的に取り組むことが必要であると思われる。

[S]

3. 全国でも珍しい私鉄の相互乗入れが実現された。東、西、北から神戸市へばらばらに乗り入れていた阪急、阪神、山陽、神戸電鉄の四私鉄を、地下で橋渡しする神戸高速鉄道（延長 7.6 km）の開通式が、4 月 6 日、高松宮ご夫妻を招いて挙行された。これによって、国鉄一本に頼っていた京阪神と播州および裏六甲との距離が一段と短縮されただけでなく、西、北神戸地域のベッドタウン化が促進されるはずである。式の翌日に一般営業が開始され、初日はたまたま日曜、快晴、花見に加えて、もの珍しさもあって相当な混雑がみられたが、常態にかえったいま、通勤利用者、沿線住民の顔は明るい。通勤輸送、郊外開発などの問題に向って、流行の先端を走る港都の放ったヒットであり、また、すこし飛躍していえば、たんに輸送問題に限らず、土木工学、土木技術の各分野間にも相互乗入れがあってもよいのではないだろうか。

[E]

4. 昭和 39 年 2 月 13 日特定街区の設定を求め、建物を 35 階建とする計画案が完了、昭和 40 年 3 月 18 日超高層部起工式を挙行、昭和 42 年 3 月 25 日鉄骨建方完了、同年 11 月 30 日日本受電開始、昭和 43 年 4 月 12 日竣工修祓式挙行——話題を呼んだ霞が関ビルディングが完成した。昭和 38 年 7 月に建築基準法が改正されたことにより、その完成のみちは開かれたとはいえるものの、いろいろな意味でわが国で最初の超高層ビル建設に扱われた関係者一同のご努力に敬意を表したい。民主政治の殿堂たる国会議事堂の近隣に、議事堂を睥睨する建物を建てること自体民主政治を無視する行為とする説もあるが、霞が関ビルの完成により、わが国の大都市の高層化は促進されることは論を待たない。願わくば、都市の高層化がもたらす日本的なプラス・マイナスを効果的に予測して、二度と乗車率 300 パーセントなどという都市地獄をつくらぬで欲しいと願う小市民ではある。

[E]