



1. タンカー沈没事故に考える
2. 何が輸出できる日本の土木界
3. 小笠原諸島返還さる

1. 先日三浦半島沖でタンカーの沈没事故が起り、流出した重油が東京湾へ浸入し関係筋を相当あわてさせた。最近陸上の交通混雑に劣らず海上の交通混雑もかなりのものであり、船舶の衝突事故があいついで起っているようである。陸上と同じように海上交通においても交通規制の必要性が高まっている。これは日本経済の急速な発展の影響が海上にもおよんできたものであろうが、日本は陸に海にダイナミックに脈打っていると同時に、何か不安定な沸騰状態にあるような感じがする。その蒸気力はものすごいエネルギーを持っていて、強力にわが国の物質生活を富ましてくれるであろうが、いつなんどき大ヤケドをしないとも限らない。流出した油が白い砂浜と青く澄んだ海をけがすのはわれわれの潜在的安らぎを奪うようなものである。土木技術も物質文明の強力な担い手として陸に海にその猛威(?)を振っているが、わが国の潜在的安らぎを奪うことのないよう留意したいものである。また私の悪い心配性の癖が出たらしい。

[J]

2. 超人口密集地域で、大都市の中で、せせこましい場所で、これだけややっこしい工事を実施しているのは、日本が世界一ではないだろうか。これらの工事段階における考え方、工事実施のための有効な工法の開発などは一体どの程度進んだのであろうか。工事経験が多くなったのにもなって技術的進歩がいちじるしいという気はするが、一方では、イコス工法とかベノト杭とかいった言葉がよく聞かれ、日本独自の方法といっても、外国生れのものに基づいてきわめて特殊な点に工夫をこらしたものが多いような感じが強い。先進諸国では、古くから大工事や特殊工事が行なわれており、それらのもとになっている理論や工法とともに、われわれは非常に多くのものを学びとってきた。これらの諸国においては、すでにしっかりした公共基盤が整備されていたため、少々の社会状況変革には動じなかったが、逐次日本のような事情になってくることも多かるう。そうすれば、いままでのお礼に今度は日本から技術輸出という段どりになるわけである。さて何で先輩顔を吹かせることができるかと考えてみると、何か淋しい感じがする。他国がわが国から学びとるものは、その日暮しをしていた報いだという教訓のみであったり、万国に共通する基本的な工法はごくわずかにすぎないということになればはなはだ申訳けない。感違いであれば幸いである。

[S]

3. 戦後 20 数年にして、ようやく懸案の一つが解決されたことは嬉しいにちがいないが、なんと長かったことか。旧島民および関係者の感激もひとしおと推察するが、小笠原をとりまく諸条件は、「南海の楽園」などと観光会社がうたいあげるキャッチフレーズとはほど遠い厳しいものようである。

一般東京都でも調査団を派遣し、おのおのその専門的見地から小笠原開発について調査検討してきた。土木関係では道路、港湾、上下水道、飛行場等の整備が急務であり、これらが実施されねば平和な島への復興もおおくを望めないとのこと。具体的には循環道路計画、新飛行場の選定、ローカル マテリアルの工学的利用等われわれ土木関係者にとって興味のあるところであるが、後日の発表を待つことにしたい。さて島々は、紺碧に澄んだ海に囲まれ、自然、産物等にも恵まれて静かに横たわっているというのが現状のようだ。それだけに国立公園に指定するよう国に働きかけることも必要だし、開発は十分時間をかけ国と都が一体となって慎重に進めていくことこそ、最大の必要事といってよいであろう。

[C]

第 53 巻第 4 号から同第 6 号までの本欄の執筆担当者は下記のとおりでした。

E 谷本喜一(神戸大学)

S 松本嘉司(東京大学)

C 菊川哲士(運輸省)

E(下) 事務局編集課