



1. 不定期・定期バス
2. 土木の意味
3. マンモス企業誕生？

1. 毎朝地下鉄に乗るために 8 km の道をバスを利用しているが、早くて 40 分、はなはだしいときは 1 時間もかかることがある。3 年前は 30 分みれば十分であった。交通量の増加によるのが原因と思われるが、3 年前も相当量あったので最大の原因は信号機が増えたことである。

最近交通安全対策として、横断歩道橋、歩道設置、ガードレール、信号機設置を行ない、人命尊重になったことはきわめて結構なことである。

しかし、信号サイクルや、信号機間距離を無視して、ただつけければよいといった考えでつけているのも相当あるように思われる。交通工学も発達しているのであるから、これらを取り入れて、系統式なり、実情にあったサイクルなりに末端の道路にも取り入れてほしいものだ。

また、バス運行も首都高速道路利用の急行バスはかなり評判がよいが、普通のバスもラッシュ時は 200 ~ 300 m 置ききの停留所を間引きしたり、三差路等で交通渋滞の起こす地点のバス停を廃止するとか、簡単なバスストップを設置するとか、努力すれば通勤時のイライラが減るのではなかろうか。

路面電車の時代が終り、自動車時代になったが、大衆の足としてのバスが時間保証なしで運行し、これまた道路管理者の責任だとするならば、バス事業そのものも没落の運命になろう。

交通戦争時代に対応して、バス運行路線を総点検し、道路管理者、公害委員会、運輸省と、十分な打合せをして自らもよりいっそうの努力をする必要があるのではなかろうか。 [S]

2. 内では、果しなく続く大学紛争、沖縄のゼネスト宣言、近づく 70 年安保問題等々、一方外からは、自由圏諸国からの絶え間ない経済自由化強要攻勢、イタリアの中国承認に端を発した中国問題の再登場など、1960 年代に入った当時のケネディーの演説に象徴された将来に希望を託した出発とはうらはらに、1970 年代はきびしさが予想されます。首相自らが昭和元祿とのたまわった安楽の世相も、このような内外状勢のもとで少しずつ変化してゆくものと思われます。そして、私たちはこのような日常のおびただしい情報のもとで、ともすればおのれの姿勢そのものを見失ない、ただ時代のすう勢に押し流されてしまいうそうです。

さて、このような激しく変化する状況下において、私たちはあらためて Civil Engineering の何たるかをよく考える必要があります。ローマ帝国の昔から、土木 (civil) は軍事 (military) に相対するものとして、あくまでも市民社会に益するものであるという立場にたってきました。このような考え方にたてば、私たち土木屋はどのような時代にあってもおのずと自らの立場をはっきりと自覚することができ、行動しようと思えます。土木は、積極的、建設的平和を本質的に備えている言葉です。 [J]

3. 昨年 4 月、八幡・富士両製鉄社長が、突然合併の意思を明らかにしてから 10 ヶ月にわたる公正取引委員会の事前審査が終り「新日本製鉄」という大形合併の決定版がよいよ実現する運びとなった。旧王子系 3 社の合併が正式申請を取り下げ、続く三菱、第一両銀行の合併も、第一銀行側の内紛が原因とはいえないの目を見なかっただけに、政財界では「資本自由化時代において企業の大規模化は時代の要請」ともろ手をあげて歓迎しているようである。これに対し、私自身どうこう批判できる法律的知識を持ち合わせていないが、近代経済学者グループが合併による寡占の弊害（価格の硬直化・巨大資本の横暴・大資本に対する差別的優遇措置など）を心配し、反対の意向を示しているのも当然の意見のように思える。仮りにこのような事態になれば、一番困るのは力の弱い所であり、その害をこうむる国民一般であろう。大型企業はこのような社会的責任を自覚し、寡占の弊害を除去するよう絶えず反省されんことを望むものである。

また、鋼材消費の面でかなり高いウエイトを持つわれわれ土木技術者も、事後監視を厳重にし、歯止めの役割を果たす努力が必要であると考えます。 [C]