



1. またも集中豪雨に泣く日本
2. 空港による新交通体系を
3. もっと横の連絡を

1. 6月末から西南日本を襲った集中豪雨は、7月2日現在、全国で死者57人をだし、被害総額は64億円に達している。特に目立つのは、九州南部のシラス地帯での土砂くずれで、“死のシラス”などと報道されている。民家30戸以上が建っている地点を対象に鹿児島県が行なった実態調査では、同県下のシラス危険地帯は390カ所に及ぶそうである。今度の被災地区の多くは、調査時に人家がまばらだったためなどで、調査対象にさえならなかった所であった。土質上、地形上の問題で先天的に地すべり、がけ崩れなどの災害を避けたい地区は日本全国無数にある。「どうしてそんな危い所に住むのか」といってしまえばそれまでだが、住民一人一人にとっては、「それでもそこに住まなければならない」理由があるのだ。このような地点では、防災といっても、経済的・物理的に限度があろう。危険地帯であると認定しても、危険度が減ずるものではない。国民の安全福祉を考えるならば、危険な土地造成を厳しく禁止したり、危険地帯の住民に代替地を保障するといった国家的な施策が必要なのである。宇宙開発にも一役かおうとし、海洋開発に総力をあげて失地回復をはかろうとするのも結構だが、地上の生活すら保障されないのでは、大国の面目も泣こうというもの。大国であり、大国でなければならないということは、げにつらいことである。 [J]

2. 火炎吐き ジェット機夏至に突入す 日出夫

夏の遅い北の空にも入道雲が立つようになると、涼を求めてやってくる大勢の観光客に北海道は沸き返る。東京は北緯35°41′、札幌は43°03′であるから、緯度が1度上がるごとに気温が1度下がるとすれば、東京～札幌間の気温差は約7度ということである。事実、平均気温の差は5度くらいであり、そのうえ札幌の7月で不快指数が80をこえる日はほとんどない。このような高級避暑地へ航空機によれば1時間10分の空の旅で到着するのであるから全く週末のレジャーには最適である。これが鉄道になると、特急で18時間、狭い座席で窮屈な思いを忍ばねばならないことを思うと4000円程度の運賃差は軽いのであろうか。昭和43年の航空統計によれば、札幌～東京間旅客の60%強は航空機を利用している。

もともと航空機は1000km以上の長い旅行距離をもち、険しい山脈を越えたり、海峡を渡ったりするような場合にはきわめて有利な交通機関であり、将来さらに大型化されると運賃も比較的安くなる。4つの島よりなるわが地表は日一日と交通戦争が激化する。すべからく空港を増強して経済発展にみあう、空の新交通体系を確立すべきであろう。 [S]

3. 横浜市で上水道のつもりで使用していた水が、実は飲用不適の工業用水道管より分岐されていた水であったという事件が発生した。この事件の関係者は、飲ませた方も飲まれた方も、その事実を知ったときに、恐らくそんな馬鹿なといった感じであったと思われる。しかし、現代のような複雑な社会機構の中にあっては、十分考え得る事故ともいえるのではなからうか。たとえば先日の新聞紙上を賑わした、道路工事中のガス配管損壊事故等にみられるように、これらの事故はすべて横の連絡が不十分であったために引き起こされたものといっても過言ではあるまい。

一方これらの事故に共通していえることは、“この程度なら……だろう”とか、“多分……だろう”とかいった安易な推定が入っていたことであろう。しかしながら、現代のような複雑かつ規模のメリットが優先する時代においては、一つの歯車が狂った場合、その社会的影響はきわめて大きなものとなることは論をまたない。したがって、公共的な事業に関与することの多い土木技術者においては、よりいっそう横の連絡を密にするとともに、その社会的責任を自覚し、今後かかる事故を生じないよう絶えず反省されることを望むものである。 [C]

第54巻第4号から同第6号までの本欄の執筆者は下記3委員でした。

J 小田純夫 S 河村三郎 C 小川芳昭