



1. 壊すことを考えて建設せよ
2. 新幹線鉄道網構想
3. 古くて新しい“土地問題”

1. 明治、大正に建設された構造物を見ると、十分に安全率を取り、多少の地震などの災害がきても壊れないようになっている。旧聞に属するが、新潟地震で信濃川にかかる古い橋は壊れなかったが、隣の、戦後建設された橋が落ちたことがある。人々はこれを見て、昔の人は偉かったといったが、他方から見れば、予想以上の地震がくれば構造物には被害の出るものであり、昨今の設計学が経済性をもあわせ考えて、合理的になったことを示すものともいえよう。このことは、土木構造物といえども消費材の一面を帯びてきたことを示す。人件費の高騰により、近頃は消費材が再生されず、大量の廃棄物として放出されるようになり、都市公害の一部を担っている。建築廃材などはその著しい例である。土木構造物も、耐用年限が経過すれば、あとは野となれ式でなく、最終処分も考えて建造すべき時代になりつつあるのではなからうか。

[J]

2. 先に国鉄が全国新幹線網の構想を打ち出して以来、新全国総合開発計画における新幹線鉄道約 7200 km 整備の構想の閣議決定、最近では自民党国鉄基本問題調査会における全国新幹線網整備に関する基本方針の決定と、新幹線網についての議論が次々と提起されてきている。

現在の東海道新幹線は、予想をはるかに上回る輸送要請に答えて、開業以来の旅客の傷害事故皆無という高安全性、東京～大阪 3 時間という高速性、1 個列車 1000 人以上を運ぶ大量性を十分に示しているが、将来路線が山陽路を越えて九州へ、さらに東北へと延びるにつれて、ますますその特徴を発揮するであろうし、これはまた、将来の都市の発展の傾向を考慮した場合必ず全国的なネットの形成へと進むことになるであろう。

この大プロジェクトの達成には、自然科学的、社会科学的問題がいろいろと考えられるところであるが、そのひとつ、資金の問題について自民党の基本方針によれば、建設費の 1/2 以上を政府出資などの措置を講ずることが提案されている点が注目される。

いずれにしても、今後ますます発達して行くであろう高密度社会にあって、諸々の交通機関がその特徴を十分に発揮して、より緻密な輸送体系を、世界の諸国に先駆けて完成して行くためのひとつの軸として、新幹線鉄道網構想は大事に育てて行きたいと考える次第である。

[C]

3. 昨今、農地法全廃論が話題になっているが、そのよるところは、米の作付け面積をへらすことにあるらしい。農業近代化への一つの提案なのかもしれない。また一方関心の深い地価の引き下げ効果もいわれているが、それは単に希望的観測に過ぎず、農地法全廃によって地価が下るという確たる保証はなからう。

現在でも、農地の宅地への転用は知事の許可という繁雑さはあるにしても、必要に応じて認められているだろう。そのわくをはずしたならば、不動産会社・観光会社その他もろもろの大資本・小資本が土地の買占めをしなないだろうか、という危惧がある。それはふと、事情は違うにしろ中世の荘園を想起させる。そしてまたスプロール化現象も問題だ。

もっとも、無条件全廃による混乱の調整のためには、いろいろの観点より検討されていると思う。たとえば、市街地区域・調整区域・農業振興区域などに区分して実施する方法等々。

だが戦後連合軍の圧力があつたとはいえ、施行され現在に至つたこの農地法の骨子が、自作農創設とその耕作権の安定であつたからには、ここで農地が農地として耕作されねば、また改めて旧地主の賠償が問題が複雑に浮び上ってくるのではなからうか。

とに角、用地買収が終つたら、やれやれの技術以前の問題や、宅地問題の名答案はないものか。古くて新しい難問を改めて大いに議論したい。

日本人にとって、土地は「土に帰る」という言葉に端的に表わされているように、心のふるさとなのであろうから。

[S]

第 54 巻第 7～9 号の本欄の執筆委員は下記の通りです。

J. 片山 恒雄, S. 五十嵐日出夫, C. 藤重 邦夫