



1. 国土開発と環境保全
2. 本四架橋と青函トンネル
3. 自然をはぐむ土木技術者に

1. 去る5月28日、政府招集の全国知事会議で佐藤首相は「国民の健康と快適な生活環境の確保は重大な課題で、総合的かつ強力な公害対策の実現に一層努力する」と述べた。

わが国が戦後の荒廃から立ち直り、今日世界有数の経済大国に成長したのは、鉄道、道路、港湾、空港建設など、産業基盤の整備を中心的になってきた土木技術者の果たした役割が非常に大きかったとって過言ではない。しかし、高度成長が進むにしたがい、その「ひずみ」として、大気汚染、水の汚濁、騒音といった公害が急速にエスカレートして、大きな政治、社会問題となってきた。この原因は、戦後の国土開発の進め方が余りにも経済効率を重視しすぎ公共投資を最優先とした結果、太平洋岸ベルト地帯に見るごとき大工場地帯がどんどん生まれた点にある。

一方、最近特に問題になっているのが、東北、裏日本、九州といったいわゆる過疎地帯といわれる地域のカドミウム禍に代表される産業公害である。この地方では、輸送網を中心とする産業基盤の整備が遅れているため、工場を誘致しようとしても来てが少なく、自治体の企業に対する発言力がきわめて弱いという。

政府も、最近公害問題の解決を70年代最大の課題の一つとして取り組む姿勢を示しているが、国土開発、地域計画、都市計画などに携さわるわれわれ土木技術者も、今後「公害を伴わない開発、計画」を基本路線として、地域住民の健康をむしばむ公害の追放に一役買わねばならないであろう。 [J]

2. 建設、運輸両省は、5月13日、本州四国架橋の経済効果の調査結果を発表した。これによると瀬戸大橋（児島～坂出）を在来線の鉄道併用橋として建設、明石鳴門架橋は新幹線併用も可能な方向で、瀬戸内海大橋（尾道～今治）は4車線の道路橋として段階的に建設するのがよいとしている。

本四の架橋は土木学会としてもその技術検討に参画し、現在までいろいろな検討がなされていたが、本年7月にはいよいよ「本州四国連絡橋公団」の発足が決定し、それに先がけて5月5日、総裁・副総裁が発令された。初代総裁には土木界の大先輩である富樫凱一氏（前日本道路公団総裁・第55代土木学会会長）が推された。技術優先の人事として非常に喜ばしいことであり、土木学会員として心からお祝い申し上げたい。

一方、5月29日には鉄道建設審議会が青函トンネルの本工事着工について、これを認める方向の答申をしたことが報じられた。延長54.2km、2014億円の巨費を要する世界最大の海底トンネル工事である。

待望久しい両工事とも、これで本格的工事に着手する体制がほぼ整ったと考えられるが、財源問題など政治的解決を必要とすることのほか、技術的にも今後の研究に負うところが多いとされ完成への前途は厳しい。財源はさておき、技術では日本独自の技術で解決し、一日でも早く完工して、日本経済発展の一翼となることをねがうものである。 [S]

3. 先頃閣議決定された新経済社会発展計画には、主要な課題の1つとして社会開発の推進が取り上げられている。一方、ニクソンアメリカ合衆国大統領は公害追放に関する特別教書を議会に送るなど、70年代は内外を問わず生活を優先させる施策をとろうとしている。

このことは、60年代に産業の発展を優先した結果、社会資本の立遅れ、自然の無秩序な破壊等多くのひずみをもたらした、交通災害や種々の公害等の社会的緊張をもたらしたことに對する反省によるものであるが、この経済発展優先主義を道路、港湾、工業用地等の産業基盤の整備という形で支えてきたわれわれ土木技術者にとっても大きな意味を持つものである。

シビルエンジニアとしての立場に立って、われわれの行なっている仕事は市民生活とどのような利害関係にあるのかを考えてみる必要があるのではないだろうか。 [C]