

1. 人工系と自然系の調和を
2. 土地の賦還
3. 輸送と建設



### 1. いまや、一億総公害論者の感が深い。

マスコミは時を刻んで公害を報ずる。公害に抗する市民運動が各地にあがる。主婦の井戸端会議に公害が語られる。かように、だれもが、どこかで、さまざまな“公害”に悩まされているわけである。

ようやくこれら“公害”に対する措置が取上げられはじめた。産業優先の諸策によってなしとげられた世界第3位の経済大国日本にとって、これは確かに一つの進歩である。しかし、あまりにも遅く、あまりにも対症療法的ではないだろうか。課題の認識としても、公害というよりも、むしろ環境破壊の問題として広くとらえるべきであろう。

そこで、一般市民として、また土木技術者として、この問題に対して二つの面から反省し、熟考し、行動することを提言したい。その一つは、生産、生活、余暇の諸活動を通じて、全てのわれわれが環境破壊の加害者ではないかということである。二つには、公害等環境破壊を露呈している現象に対する配慮以上に、その背後に存する人工と自然との長期的な調和——いわゆる生態学的バランス——の確保にこそ意を用いる必要がある。特に後者に関しては、われわれ土木技術者はそれを左右する大きな力を持っている。その姿勢こそ肝要となろう。〔J〕

2. このところ、米と国鉄の再建が大きなニュースになっている。ここ数年来のことであるが、今年は機も熟し抜本的な対策がうたれるようである。米は来年度、50万haの作付制限が必要だという。東海道新幹線が980ha、全国土の1.3%に相当する莫大な土地である。いままで、農家は所得確保の手段として、土地を保有するしかなかったが、農産物の頭うち現象とあわせ、土地に対する観念が変りつつあるこの時期に、装置化を通じての企業農業整備へのテコ入れを合せ行うことによって、いままで遅れている公共用地の新規需要分を先取りする土地行政が行なわれるべきではなからうか。たて割りの行政センスを脱皮して、この土地の効率がどうしたら、一番高いかという発想から、現実の土地利用の進展に対し、著しく立ち遅れている土地行政を奪還する時期ではなからうか。一方、国鉄も財政たて直しの一助、国策助勢の一助として、交通と符合した宅地の供給事業をやったらどうだろう。いまの国鉄はアレも駄目、コレはしろ、で足を縛られて泳がされているようなもので、自動車や航空機の普及してきた今日、利用客の多い都心部の私鉄でさえ、鉄軌道部門の赤字を不動産部門の収益でカバーしている事実は、これだけ欠損だから、増収に努力せよ、その分を合理化で生み出せといっても限度があるのではなからうか。通勤新幹線、山土を切取る、余った土を低地に捨てる。計画的にやれば適正な通勤圏内で、良質低廉な宅地の供給が行なえるのではなからうか。〔S〕

3. またしても東武線でダンプカーによる大事故が発生した。事故に遭遇された方々、特に一命を失なわれた方々とその累系の方々には衷心よりお悔み申し上げる。

事故の直接の原因は無謀運転にあるよしだが、それを誘発した要因を謙虚に考える必要があろう。運転者のモラルが最大の要因であり、これが解決されれば問題が解消するのは自明だが、個人のモラルの向上は社会的な欠陥の改善による以外はなく、これを待つだけの時間的な余裕を現代は持ち合せていない。

建設工事に重車両の運行は不可欠であり、実際巷を走り回る重車両の大半は何らかの形で建設事業に直接関係を持つ車ということができよう。昨今の重車両の運行ことに同じ道を繰り返して走り回るダンプカーの走行には目に余るものが多い。建設事業に関係するわれわれが、このような現実を、単に「ダンプは行儀が悪いからな」と見過してよいものだろうか。公共事業といえども公害を許容することはできまい。建設工事を計画し実施するわれわれには、このような公害要因にも心をくばり、第三者に対する迷惑を最少限に押えるよう努力する義務があるかに思われる。車両の運行ルートを十分に吟味し、ネックと思われる地点には専用路を設けるぐらいの配慮が必要であろう。たとえそれが建設コストにかなりの影響があってもやむを得まい。経済性だけを追求したこれまでの産業界のひずみが、すべて公害の最大の要因となっていることに十分留意する必要がある。

生命をかるんずる事業は、すべて政治も科学も産業も、本質的にその存在理由を失なっていることに、すべての人が気付かなければならない時期に来ているのではないだろうか。〔C〕