



1. 世に受け入れられる工学を……
2. もうひとつの国際空港
3. 環境庁の設置と建設省

1. 新しく開通する地下鉄千代田線に運行する電車には「サイリスタチョッパー」なるものを用いるということである。これを用いると発熱量が減って少しでもしのぎやすい地下鉄になるとのことである。夏の地獄のような暑さを考えると、いくらかでも良くなることについて科学の進歩の有難さを感じる。

さて一方、超音速の旅客機がその開発途上でそのソニックブームにより予想される被害が問題となっている。また、道路が整備され、高速となれば音や排気ガス等、道路公害が問題となる。

「サイリスタチョッパー」の場合は取り組んだものが純粋に観迎されるものであったが、超音速や道路の場合は純工学以外の多くの問題がからんでいる。

ここにわれわれ Civil Engineer のかかえる問題の多様さと、複雑さがある。民主主義はルールの社会であるはずである。このように多岐にわたる問題を解決するのに、いわゆるORやシステム工学が生かされる必要がある。せまい国土に1億の人が仲良く暮らすにはこんな手法もあると世間一般の人がわかるようにすることも必要である。大事なことは、工学にしる研究にしる、それが世にうまく受け入れられることが生命であり、手段であるからである。

[J]

2. 代執行の嵐が吹き荒れている東の新東京国際空港に対して、西の方では新関西国際空港の計画が着々と進められており、すでに新聞の一面に大きく取り上げられている。羽田と同じように大阪国際空港も近年ますますラッシュがひどくなっており、もう限度近くまできているのではないかといわれている。伊丹の騒音公害緩和の問題ともあわせて、新空港の早期実現を望む声は大きい。候補地としては大阪湾沿岸の8ヵ所があげられ、種々の観点から検討が進められていると聞くが、人口密集地に影響がなく、かつ待機中の騒音問題もほとんどないという理由で、ポートアイランド沖、六甲ふ頭沖などの海上構想が有力なようである。しかし、この海上案に対しても、すでに地元の自治体・港湾・航空関係者の間から、騒音問題に対する不安のほかに、船舶の航行制限による港湾機能の低下のおそれ、現大阪空港との管制の調整の問題など批判の声が出ており、前途は必ずしも楽観を許さない。今秋には候補地を一本にしぼるということだが成田の轍を踏まぬためにも、十分な資料をそろえて地元を良く納得させてもらいたいものである。

[S]

3. 昨年暮れの46年度政府予算案作成作業の最中、かねてよりの懸案であった公害行政の一元化を実現するため、政府機関（その後に「環境庁」と名づけられた）を新設することが佐藤首相の裁断で決定した。かくて、現在総理府に置かれている「公害対策本部」を中心にしてその組織・機構等が検討され、2月末に環境庁設置法案として国会に上提された。同法案は、環境庁の主たる任務を「公害の防止、自然環境の保護および整備その他環境の保全を図り、国民の健康で文化的な生活の確保に寄与するため、環境の保全に関する行政を総合的に推進すること」とし、内部組織として、官房のほか企画調整局・自然保護局・大気保全局・水質保全局の4局、また付属機関として、国立公害研究所と公害研修所の設置を規定している。

環境庁の設置に伴って、厚生省の公害部や国立公園部・通産省の公害部等の移動が予定されているが、問題は建設省である。もちろん建設省は“環境保全に関する行政”を従来も行ってきたはずであるが、都市計画・下水道等の主力部隊はほとんど移動しない。バスに乗り遅れるな式の盲動や建設省の予算防護は筆者の関心事ではなく、今後、建設省が環境保全行政をどのようにすすめていくのかを見まもりたい。

[C]