



1. ある資料センター
2. もらい災害のこと
3. 都市交通一元化への事業団構想

1. 最近の技術進歩の速度はきわめて速く、そのニュースは乱れ飛んでいる感じである。研究成果に関する情報も数多くの学会・雑誌・刊行物に公表され、膨大な情報量になる。こんなとき自分の興味をもっている狭い専門分野の情報ならともかく、他の専門分野の情報(その分野の現在達している技術レベル——state of the art——はどうか、そこで解明されていることと未解明のことの判別などに関する情報)はどこで調べればよいのかわからないことがしばしばである。こんなとき、一つ一つの問題について、関連資料の収集されたセンターがあると全くよいのだがなあ、と思うのである。虫がよすぎるかも知れないが……。

現場の資料などは全国的にみると、あちこちで得られているに違いないのだが、さてどこにゆけば得られるかを知るためには、かなりの労力を要するようである。周囲の知人に尋ね、心あたりの文献資料を調べ、そこから得られるヒントを手がかりにして調査したりする。もし、前述したセンターに全国からの情報が収集されていたら、わたくしはセンターにゆくだけで用を足せる。学会にこんなセンターをつくってはどうか。

[S]

2. 世の流れは、かつて陸上交通機関の王者であった鉄道を次第に古いものにしていく。鉄道自体は近代化につとめているが、その体質からすみやかな転進がむつかしく、国鉄・私鉄をとわず暗中模索しながら活路を求めて努力しているのが実情である。一方、その鉄道を苦しめているものに、線路周辺の環境変化に基づく災害がある。いわく、宅地造成による異状出水、砂利採取による橋脚洗掘、考えられなかった場所での自動車転落、その他である。

これに対して、鉄道側では広範囲な巡回を行ったり、地元の人の話を聞いたり、とあの手この手で事前に環境変化をキャッチ、未然に防止しようとしていく。しかしこの場合、相手方の事業者が公的な機関の場合は、まだお互いの立場を理解しつつの協議となるが、個人相手の場合は、現場の第一線の苦勞は、なみたいていではない。

このような人災的要素の災害を「もらい」災害といっているが、立場を変えて考えれば、また加害者ともなるわけである。

国土の調和ある再開発のため、「明日はわが身」と思い相互の協議が、すみやかに行なわれることが望まれる。とくに、交通機関など多数の人命と貴重な財産をあずかっているものにとって、これらを危険にさらすことは、たとえ瞬時たりとも許されないことを銘記すべきであろう。

[J]

3. 東京で地下鉄を1m建設するのに現今では700万円かかる。1km当り70億円である。都心における地下鉄建設もさることながら最近では郊外私鉄の輸送力増強工事についても少なくとも、高架化、さらには地下化が強要される時代になってきた。高架にしても1km当り20億円は覚悟せねばならぬ。地下鉄建設には相当大きな地方公共団体さえ資金面で躊躇せざるを得ない実情である。まして大手とはいえ、一私企業が負担するには過重にすぎるのは当然である。しかも、運賃収入は公共料金でおさえられる。しかし、一方では高速大量輸送機関の必要性は路面交通のいきづまりに比例して高まってくる。首都圏・近畿圏・中京圏で目下地下鉄を主とする高速鉄道路線網の検討が都市交通審議会のそれぞれの部会においてなされているが既存路線の延伸、新路線あるいはいままでも地下鉄計画のなかった都市に地下鉄路線を考えるなど相当地下鉄路線の計画は拡大される見込みである。都市交通問題の発生はすでに古い。いままでもその解決のためのいろいろな提案がなされてきた。しかし、これといったきめてはない。運輸省は目下“事業団構想”なるものを推進している。すなわち、新しい特殊法人を設置して、鉄道新幹線建設、既存鉄道路線の輸送力増強工事あるいは自動車ターミナルを整備しようという。資金は国・地方公共団体の出資をはじめ民間資本の活用をはかり、建設後は私鉄等へ譲渡・賃貸して運営させる考えだ。この構想の成否はまだわからない。しかし、都市交通の問題解決の一手段としてその出現を期待したい。

[C]