



1. 声を大にしてよびかけたい
2. のびゆく新幹線建設への“初夢”
3. 総合交通政策政府案決定さる

1. 昭和 46 年 11 月 30 日の夕方、新潟港外で油送船ジュリアナ号が座礁し、原油 6000 t が流出、散布した乳化剤も含めて、海を広範囲に汚染する事件がおきた。この事件や工場廃水による水質汚濁のような公害の直接犯人には社会からきびしい非難の目が向けられているが、最近では、関西新国際空港や観光道路の建設に反対する住民運動のように、建設工事あるいは「建設」という思想そのものにも、環境破壊や安全性の面からの批判が生まれ、また「何が人間の幸福に役立つか」という原点での価値が問われている。

造船会社の技師が、100 万 t のタンカーの設計を上役から命ぜられたら、その意義と安全性に多少の疑念をいだこうとも、おそらくは喜々としてその仕事に取り組むだろうように、われわれも、官庁や企業内での技術者としては、それらの批判に対して根本的に取り組むことはできないだろう。

このときあって土木学会は、原則としてわれわれが一土木人として発言し行動できる場であり、土木学会自体も土木が社会の進歩と人間の幸福のためにどう役立てるか、ということを公正な立場で提言できる唯一の機関であるので、その生かしかたを考えるべき時期にきているのではないだろうか。 [J]

2. 東北新幹線・東京一盛岡間、上越新幹線・東京一新潟間の工事が昭和 46 年 11 月に着工された。これら新幹線が完成のあかつきには、東京一盛岡間が 2 時間 30 分、東京一新潟間が 1 時間 40 分で結ばれることとなり、これらの地域と首都との時間距離は大幅に短縮される。

従来、東北地方や日本海沿岸地方は太平洋沿岸地域に比べて社会資本の整備が立ち遅れ、そのうえ気候的なハンディキャップもあって、膨大な国土面積を有しながら、非常に低い生産性に甘んぜざるを得なかった。

このたび着工された新幹線鉄道は、これら地域に少なからざる衝撃を与え、これを契機に各地域の特性を十分に生かした土地利用計画等のマスター・プランを確立し、理想的な地域開発を推進する、またとない機会を与えたといえよう。過密化により交通・産業公害等が大きな問題となっている太平洋ベルト地帯の教訓を生かして工業開発計画を樹立することや、多くの観光資源を活用し、今後飛躍的な需要増が予想されるレクリエーション施設の整備等も重要な課題といえよう。

今回の新幹線建設が経済の高度成長によるひずみを是正しつつ国土全体の発展につながることを期待したい。 [S]

3. 昭和 45 年の国会で自動車重量税法案が成立した際、その用途が大きな問題となり、政府はこのため総合交通政策の確立を急ぐこととなったが、その政府案が 46 年秋経済企画庁によってとりまとめられ、閣僚協の決定をみた。

政府案は受益者負担の強化および需要調整の必要性を強調するとともに、大都市における公共輸送機関の整備と一部自動車交通に対する抑制措置、地方農村部における自動車利用の促進、および赤字線の廃止を中心とする国鉄経営改善策などが必要であると述べている。

また、かねてから運輸省が主張していた総合交通特別会計の創設は、現在のところ、その必要性がないとしているのが注目される。

公共料金政策についても、これまでのように単に値上げを抑制するだけでは望ましい交通体系の形成を妨げることになるので、経営を長期的に安定させる方向への転換が必要であるとしており、これは今後の公共料金政策に、かなりの影響を及ぼすものと思われる。

ともあれ、大都市の交通はすでにゆきつくところまでできてしまった感がなきにしもあらず——1 日も早い総合施策を望みたいものである。 [C]

Vol. 56—10 号から 12 号までの本欄の執筆は、下記編集委員が担当しました。

J. 草木陽一, S. 宇野尚雄, C. 本多辰巳