



1. 総合的な都市構造政策の確立を
2. どこまで広がるのか、わが国の都市
3. 公共事業の増大と民間技術の協力

1. 一般、都市交通審議会において昭和 60 年を目標とする東京圏の高速鉄道網計画が発表された。通勤対策を主目的とし、総延長 360 km におよぶ新線建設と 60 km の複線化を内容とするこの計画は、日々の通勤難に悩む市民にとって大きな朗報といえよう。早急な実現が期待されるところである。

しかし、一步ふりかえて考えてみると、このように東京集中型の都市圏構造をそのまま維持してゆくなれば、われわれは一生、遠隔地通勤による時間とエネルギーのロスから、のがれ得ないのではないかという疑問も感じる。

都市生活の改善をはかるためには、大都市集中の抑制と、地方分散のための諸政策を強力に推進する一方、大都市圏内部においても都市構造を多核分散型に改善することが必要であり、このためには都市高速鉄道の整備方針においても、従来のような需要追従型・採算性重視型から環状線の整備等の先行投資型・開発効果重視型に転換してゆく必要があろう。

さらにその前提として、道路網、鉄道網の計画、住宅、産業の立地誘導および規制等を含めた総合的な都市構造政策の確立が望まれるところである。 [C]

2. ① 警視庁は東京都心の交通混雑を緩和するため銀座通りなどの車両の一方通行を実施することとした。
② ある高速道路は開通直後に、交通量が容量いっぱいとなった。
③ 地盤沈下は埼玉・千葉県など東京周辺部に急速に広がり、年間 10 cm 以上の沈下が各所に見受けられる。
④ 国立予防衛生研究所など 筑波学園都市への移転が内定している厚生省の付属四研究所が、移転に反対の態度を表明した。

これらの首都圏の最近のニュースから少々考えさせられた。経済規模の拡大の中で日本全体の都市化は避けられないと思われるが、従来の東海道メガロポリスと同様に、これからも大都市の求心的な発展を許すことは、環境や交通問題をはじめさまざまな問題を新たに生むことが予想される。先に筑波学園都市も遅々として進まないが、このように都市のある機能をもたせて分散配置を行なうことを、さらに真剣に考えてみる必要があり、単なるベッドタウンとしての開発は再考を要すると思われる。道路や鉄道の計画も着々と実施に移されているが、これら交通網についても、広域計画がいま一つ不明確なままで漫然と投資を行なうならば、完成と同時にこれらが都心部の混乱に拍車をかけることも十分に予想される。 [S]

3. 47 年度の予算案はまだ不成立であるが、公共事業費が大幅に増大することは明らかである。

最近、西村建設大臣が建設業界の指導者と会談して、公共事業の推進について民間技術力による協力を要請したと伝えられる。その内容は、① 公共事業における責任施工の推進、② 公共事業の計画・設計にコンサルタント・建設業の技術者の参加、③ 下水道技術者らの不足する技術者・技能者の養成、などである。

以上は、いずれも早急に実施すべき課題であるが、反面むずかしい問題を含んでいる。

たとえば、責任施工といっても、造船ドック工事のように競争設計による責任・設計施工にまでもってゆくのかどうか。この場合には、現在の公の積算システムそのものを変えねばなるまい。いずれにせよ、積算において技術力と企業努力を正しく評価することが、施工業者に責任を持たせるうらづけになり、また、工事施工の能率化をうながすものとなる。

また、下水道技術者の不足については、その養成機関をつくと聞いていたが、土木学会も下水道協会とタイアップして研修会を開くなど、側面から協力すべきではなかろうかと考える。 [J]