

1. 「生きている道路」をつくるために
2. まだまだ遅れている「海洋開発」
3. 「エコノミー」から「エコロジー」へ
4. 技術と風土一考



1. 交通事故撲滅100日作戦がこの春以来各地で続けられている。交通事故に対して数年来、種々の対策が講じられてきているが一向に事故は減らず、環境問題・公害問題とならんで依然として大きな社会問題となっている。交通事故の原因は種々考えられるが、終局的には運転者自身の問題に帰着するようである。事実、どのような悪条件の道路であっても、運転者が道路交通上の約束を守り、いわゆる安全運転を励行すれば交通事故は発生しないであろう。しかし、ここで道路施設の建設・管理にたづさわっている土木技術者として、もう一度交通事故をふり返ってみる必要があるのではなからうか。たとえば、「路面が滑り易くなかったならば」、「もし歩道があったならば」、「ガードレールがもう少し丈夫であったならば」、あるいは「橋の幅員がもう50cm広かったならば事故は起きなかったであろう」というケースがかなり多く存在しているように思われる。たしかに道路施設を土木構造物としてみた場合には工学的に完璧なものである。しかし、そこに交通事故が発生しているのである。このことは、従来土木技術者はあまりにもつくることのみに専念しすぎ、道路施設を利用する側の立場を過少に考えたことに一因があるように思われるのだが……。ともあれ、もう一つ交通事故という観点から道路施設に細かな配慮の必要性が望まれるものである。 [J]

2. 先般、運輸技術審議会は「海洋技術開発および海洋調査の目標と実施方策」を丹羽運輸大臣に答申した。この答申は、今後の海洋開発の基礎資料となる海の基本図づくりや、ブイロボット、気象衛星を利用した海洋自然調査を実施し、大水深沖合港湾等の代表的な海洋性プロジェクトを実施する過程で必要な技術開発を推進することを打ち出している。

海洋開発は、各分野において急激に取り上げられているので、実際の開発も非常に進んでいるような錯覚に陥っている感がする。土木工学分野に限定しても、沿岸部開発にはすでに実績をもって、大水深部においては未知の問題が多く、開発の基盤となる技術は、新しく開発すべきものが多いのが実情である。

広大なスペースと資源・エネルギーを内蔵する海洋は、われわれ人類に残された最後の宝庫であり、この海洋を開発するに際しては、陸上の開発を推進させてきた論理を、そのままあてはめることは許されない。上記の答申にもうたわれているように「海洋環境に悪影響を及ぼさないかたちでの開発利用を実現させていくこと」が、海洋開発の一翼を担うわれわれ土木技術者にとっても重要な課題であろう。 [S]

3. 総理府の「環境問題に関する世論調査」の結果をみると、生活は便利になったが、自然環境は悪化したという人が半数を占めている。とくに都市部に生活している人は強く感じていることが明確に現われている。また、将来への展望として「経済発展を多少犠牲にしても公害をなくし自然を守るべきだ」と考える人は51%と過半数に達し、経済発展を重視する意見は11%しかない。

最近の都市部での公共施設の建設が公害問題を主体とした住民パワーで難行している現状、また、この世論調査の結果からみても現在社会は公害問題が深刻化し、いまやエコノミー時代からエコロジー時代への転換期にさしかかっているとといえるのではないだろうか。自然環境保護は人類生存のための必須条件であることはいうに及ばない。

現状のまま推移するならば、今後都市部の各種施設の建設はますます困難になると思われる。この問題解決には積極的に技術開発を行ない、公害の少ない施設・設備にすることはもちろん必要であるが、問題の根源である過密・過疎の解消に抜本的な政策が必要ではなからうか。 [C]

Vol. 57—5号から7号までの本欄の執筆は、下記の編集委員が担当しました。

J. 福田 正, S. 山本勝三, C. 杉山俊宏