



1. 「パンダ・日本列島」論
2. 地下構造物と安全
3. 建設工事の請負契約

1. 年の瀬を前にして、今年よく聞かれたことばのうち最も頻度の高かったものを探すと、それは「パンダ」と「日本列島」ではないか。「パンダ」はさておくとして、「日本列島」はいうまでもなく田中総理の「日本列島改造論」によっている。この書物により、より多くの人々が住みよい国土の姿を求める意識を持ったことは、素晴らしいことだと感じる。と同時に、少年の時代の社会科や地理の時間以来ほとんど口にする事のなかった「日本列島」ということばを、人々の意識に呼び戻したことも意味あることだと考える。

今年5月に沖縄も返還されて、日本列島も北海道から沖縄まで南北3000kmの海域にひろがり、列島の文字にふさわしいものになった。この国土を新しい時代を創造しつつ、かつそれに対応しようのものに変革していくことが地域開発の使命であるが、ともすればそれが地域エゴの所産かあるいは逆にかたくなな地域エゴによってはばまれるかの両極端に走りやすくなっているのが今日多くみられる実態である。

そこで、日本列島という言葉が単にポピュラーになるだけでなく、そのことが人々の意識に変革を及ぼし、一人一人が自らの立場だけでなく、日本列島3000km全体の中での視点を持つようになれば、素晴らしいことだと思う。 [J]

2. 最近おきた北陸本線・北陸トンネル内の列車火災事故は、トンネル内での事故の恐ろしさをまざまざと示した。最近の土木構造物でとくに著しいのは、地下構造物の建設である。新幹線、とくに山陽新幹線では、新大阪—岡山間の1/3以上がトンネルであり、現在建設中の岡山—博多間では1/2がトンネルである。また、都市交通のエースである地下鉄も、各都市で一段と建設が進んでいる。そのほか、高速道路のトンネル、都市の地下街など、ますます増加する傾向にある。地下原子力発電所の研究も現在行なわれている。土地の有効利用、公害防止の点から、今後、地下土木構造物は急速に増加するだろう。トンネル等の地下構造物は、シールド工法、全断面掘削工法等により施工技術は急速に進歩し、施工期間も10年前と比較して、急速に短くなった。しかし、地下構造物が地震・火災等の災害を受けたときの影響は十分解明されたとはいいがたい。地下構造物の安全性の問題は、今後の重要な研究課題であり、そのためには、土木技術者ばかりでなく、他の分野の技術者と協力して解決していかなければならないが、あくまでも土木技術者が主体となるべきであろう。 [C]

3. 中央建設業審議会は、本年4月1日から施行の改正建設業法の趣旨に沿うべく、発注者と受注者間の建設工事請負契約適正化をはかるため、昨年春から「建設工事標準請負契約約款」の改正作業を続けていたが、このほど改正原案をまとめた。

同案によれば、改正の方向としては、現行約款に比べ全般的にその内容がより明確化され、請負契約関係の双務性の確立がはかられているのが特徴で、とくに改正の焦点とされた天災その他不可抗力による損害の負担、および賃金物価の上昇に伴う工事費変更に関する規定については、変動数値のとり方を除いて発注者側・受注者側双方の意見がほぼまとまり、大きな前進をみた。

今後は残されている対立点の調整がなされ、来年度から実施に移される予定とのことであるが、賃金物価の変動による費用の増減、天災等による損害等を予定価格に見込まないことを建て前とする現行体制のもとでは、契約約款で定めたスライド条項、あるいは天災等不可抗力条項によって請負金額を補正し、最終請負金額が当該工事の対価として適正妥当なものとなるよう配慮されることが重要であり、今後の適正な運用が強く望まれている。 [S]