

わが国の経済は昭和 35 年の所得倍增政策以来、その成長率が対前年 10% 台という世界にその例をみないほどの飛躍的成長を継続してきた。これら高設備、高生産、高輸出による高度経済成長パターンは臨海部を中心とした大規模な重化学コンビナートの形成を促進し、国民総生産においては 90 兆円を超える自由世界第 2 位の経済規模を築くに至ったのであるが、その 70% 近くが 1 億の人口を擁する全国土 37 万 km<sup>2</sup> のなかでも東京、名古屋、大阪の三大都市圏を中心とする太平洋沿岸の限られた地域で生産されている。

これら必然的な宿命として過密現象を生み、各種の産業公害、都市公害等をひき起し、われわれの美しい自然を破壊したり環境汚染をはびこらせるに至った。いまや公害は最大の社会問題として、とくに石油化学コンビナートをはじめ、電力、鉄鋼等わが国経済の基盤を支えている基幹産業は、例外なく工場用地の取得や発電所の増設等の計画に際し、地区住民の反対にあい頓挫をきたしている現状である。

このような社会経済構造の変革期とも見るべき深刻な現状を打開するため、現内閣は日本列島改造を政策の第一に打ち出し、誕生するに至ったのであるが、その意図するところは周知のとおり、国民福祉の向上をはかるため、社会資本の先行的充実と過密過疎による弊害を解消することであり、そのために全国新幹線網、高速道路網の建設をはじめ、情報通信網の整備拡充を骨子として工業の再配置をはかり、各地方に新 25 万都市を建設するとともに、既成大都市については住宅の高層化により空地を生みだす都市再開発をはかり、生活環境の整備を進めると述べられており、昭和 48 年度においてはとくに公共事業関係ならびに社会保障関係費として、それぞれ 2 兆円を超える前年比増 30% 前後の膨大な予算が計上されている。

全国幹線交通網の整備をはじめ、社会資本の充実といい、福祉社会の建設といい、いずれもわれわれ土木技術者の関与する分野がきわめて大きく、これの実現には土地対策をはじめ、開発に伴う公害の防除等いろいろの問題点が予想されるが、本来、豊かな国土を建設することを使命とする土木技術において、最近、公害の発生もしくは生活環境の破壊を招来し、社会問題を提起している

ことはまことに遺憾である。たとえば、国鉄東海道・山陽新幹線において、その騒音・振動が沿線住民の生活環境をおかすとして、最近種々の問題を提起していることは今後の全国新幹線網の計画遂行上からも重要である。

従来、交通機関の騒音・振動についてはその法的規制から除外されておったが、最近の公害に対する世論は工場騒音からはじまり、建設工事中の騒音に及んできたものが、世界に誇る国鉄新幹線において、その大量高速輸送機関として他の追随を許さないスピード、頻度の所産として、新たな解決を迫られるに至ったことは注目される。また、最近とくに都市高速道路における騒音・振動のほか、自動車の排気ガスによる公害も黙視できない。

これらの解決にあたっては土木技術のみならず、鉄道車両、自動車に関する技術をはじめ、物理学、衛生学、心理学など幅広い科学技術の総合力によらなければならないが、基本的には国土利用計画的配慮をはじめ、構造設計の面において、われわれ土木技術者が果すべき問題がきわめて多い。

最近の社会経済の変遷は、われわれ土木技術者に対して、過去の生産第一の経済社会建設から福祉社会建設への転換を要請しており、この際われわれは、従来、鉄道路路のごとき公益性の強い施設の計画設計にあたって、往々にして経済性を強調するあまり、建設に伴う騒音等に対する配慮については、いわゆる必要悪として比較的軽視していたことも反省しなければならない。

また、騒音振動対策は他の水質汚染公害等と異なり、多分に情緒的影響が強く、受忍の限度との関連等から規制の基準を一率に決定することが困難なことや、国鉄新幹線に見られるように、一度供用を開始したのちに、抜本的消音対策を行なう、いわゆる対症療法的措置がきわめて困難な場合が多い等、解決すべき点が多い。

しかしながら、わが国は今日、日本列島改造の名題のもとに、国民が戦後 27 年間にその勤勉と叡智によって蓄積した貴重な国の財政支出を主軸として、全国民が、より豊かで住みよい国土建設を企図しているわけで、この大事業の一環にならわれわれ土木技術者は、事業の本質を誤ることなく時代の要請をよく認識して、現今の卓越した設計施工技術に加えて、自然環境との調和と騒音公害等の予防について、関係各界の衆智を結集し、長期的展望のもとに悔いを残さない国土建設に取り組む心がまえこそ、当面の急務と考えるものである。

\* 正会員 土木学会中部支部長、近畿日本鉄道(株)常務取締役名古屋支社長