



1. 石油危機に直面して
2. 計画のアフター ケア
3. 太陽に祈ろう

1. 中東紛争に端を発して先進国の多くが石油危機に陥っている。わが国は石油消費量の 99.7% を海外に依存しており、その約 80% を中東地域から輸入しているため、石油輸入量の削減措置はわが国経済に敏感な影響を及ぼしている。すなわち、産業界における最近の動向——重化学工業偏重、輸出第一主義を改め、資源多消費型・公害型の産業構造を資源節約型・無公害型に改めようとする動向——がさらに促進されるものと予想される。

このような産業界の動向は建設関係分野にも各種の影響を与え、本州・四国連絡橋も 3 地点の同時着工予定が白紙に戻され、一地点先行ということになる模様であり、全国新幹線網、高速道路網計画もスケジュールの大幅な変更が予想される。また、水需要の動向は用水節約型産業の増加により、大都市圏における今日の水需給のアンバランスが今後は多少とも緩和される方向に向かい、水資源開発のスケジュールには好ましい影響を与えるものと期待される。

このように、今日では世界の政治経済の動きが敏感にわが国の建設分野にも影響することとなり、建設に携わるわれわれは、日ごろから幅広い知識の集積と、高度な判断力を培わねばならないと痛感する昨今である。 [J]

2. 最近、高速道路や幹線道路などの建設に際して、その沿道環境に与える影響のため、当初の計画を変更せざるを得ない場合が数多く見受けられる。

一般に、道路建設事業においては、計画時点と建設時点の間に数年から十数年のタイムラグがある。その間に計画の前提条件や計画対象そのものに種々の変化が生じ、計画が時間の経過とともに問題点を含むようになるのは当然のことといえよう。例えば、道路計画立案後に沿線の状況が住宅開発などのために変わってしまうということは計画の前提条件の変化であり、自動車交通の急激な増加で、従来それほど問題とならなかった自動車による騒音、排気ガス公害などが表面化してきて、社会の道路に対する評価が変化したような例は、計画対象そのものの変化であるといえよう。

これらの問題をなくするためには、沿道の土地利用規制などによって、計画の前提条件を変えないようにすることも必要であろうが、道路計画を策定する者は、立案後、前提条件や道路交通そのものの意義の変化に対応できるような計画変更システムをもっておく必要があると考える。すなわち、計画のアフターケアが必要であると思う。このことは、道路計画に限らず、すべての計画についていえることと思う。

一度決定したことを変更するという事は、その与える影響が大きく、慎重を要することはわかるが、常に計画の目標を最大限に実現する方向で、必要ならば計画変更を行うべきであろう。 [S]

3. 日本はいったいどこへいくのだろう。石油をちょっと削減されただけで、日本は全く見通しがきかない霧の中にとじこめられてしまった。たしかに日本の中だけをみれば、まだまだ利益の上昇する産業は多々ある。土木でも、今のところ建設速度は遅くなるにしろ、全国高速道路網、新幹線網、下水道などの工事量はたくさんあるようだ。また、それなりに経済効果はあがるかもしれない。しかし、日本全体の経済効果はどうなのだろう。石油は今までのように安く、多量に使えないだろう。つまり、エネルギーの単価が次第に上昇していった場合、それらの施設が経済効果の上昇に役立つのであろうか。石油はいずれなくなる。なくならぬにしろ世界的に無駄な使い方ができなくなる時代がくる。いや、もうきているのかもしれない。日本が今まで無批判に追求してきたスピードに対して、エネルギー価格を根本的に考慮して考え直さなければならないのではないだろうか。

日本が生きていくには、最終的にエネルギー問題を解決するか、あるいは日本人がすべての欲望を捨て去るしかないような気がして仕方がない。太陽に祈ろうではないか。 [C]

Vol. 58-10 月号から 12 月号までの本欄の執筆は、下記編集委員が担当しました。

J. 村岡浩爾, S. 秦 嘉雄, C. 荒木英昭.