



1. 新幹線公害の特効薬
2. 住民の建設反対運動に思う
3. あたたかい海外技術交流を願う

1. 新幹線公害が叫ばれるようになってからすでに久しい。原因は、いうまでもなく時速 200 km 前後で突走する際の騒音と振動である。そして、最も被害が大きいとされていた名古屋駅周辺の新幹線沿線住民がついに公害訴訟を起すという事態になった。これに先だって 2 月下旬に国鉄動労組合員が沿線住民の訴訟を支援して名古屋市内約 9 km の区間を時速 100 km に減速する闘争を始めたところ、従来 85~90 ホンであった騒音が 75 ホン程度に減少し、沿線住民に大好評を博しているとのことである。減速によるダイヤの遅れは 3 分程度で大した混乱は生じていないという。国鉄当局は業務命令違反行為としてこれに対処するようであるが、新幹線公害に対して「減速」が副作用の少ない特効薬であることが実証されたのであるから、この際、国鉄当局としてもむしろ積極的に広範囲にこの特効薬を使用する方向で検討されることを期待したい。東京から大阪まで 550 km が「ひかり号」で現在 3 時間 10 分かかっているが、これが 10~20 分程度遅くなったとしても、それによって公害を大幅に減ずることができるのなら大方の賛同を得られると考えるがいかが？

[J]

2. 最近、土木事業実施に際して、土木施設周辺の住民による建設反対運動のニュースを聞くことが度々ある。昔も土木工事が相当行われていたにもかかわらず、それほど反対運動があったとは聞かない。これはなぜだろうか。理由の一つとして、住民の権利意識の変化があげられようが、施設そのものの性格の変化も考えられる。昔の施設は一般に規模が小さく、それによって住民が被害を受けることはあっても、その程度が小さく、同時に恩恵も受けていた。したがって、地域住民が土木施設を自分たちのためのものであるという意識をもつことができたのではないだろうか。

しかし、現在では、施設規模が大きくなり、恩恵を受ける住民が多くなった反面、それによる直接的恩恵をほとんど受けず、被害だけを受ける住民が存在するようになってきた。しかも、施設規模が大きくなるとその被害の程度も大きくなり、いわゆる受忍の限度を越える場合が生じてきた（例えば、高速道路や新幹線の沿線住民などがこの例である）。このような住民は、土木施設が自分たちの利益になるという意識をもちにくく、反対運動を行うようになり易いと思う。

この問題を解決するためには、本質的には施設を被害のないもので、かつ地域住民に直接的利益を与えるものとするのだが、同時に施設の目的、効果の PR と、それによる受益者と被害者の両者を考慮に入れた公平・適切な費用負担および補償の方法を開発する必要がある。

[S]

3. 東南アジアにおける反日意識は予想以上のものがある。コミュニケーションの不足が一因であるとか、現地語や習慣の理解不足が伝えられている。アメリカ合衆国の平和部隊のような奉仕活動すら十分な成果があがらず、現地人の意識の中に入り込む難しさを物語っている。そこで、以上の視点から海外土木工事の場合を考えてみよう。例えば、海外土木工事の場合は公共性が強く、国土の建設にあたるということから、交流に果たす役割は大きい。そこで、上記の意味あいからも工事の PR 活動が重要であり、日本の住民への PR と同様の努力が必要であろうと思える。そこで、高い視点から現地技術者への日本の技術の紹介と教育が必要であり、日本での留学生教育も充実すべきである。しかし、現状をみるに留学生にとって、日本語の問題とか孤独さから十分な日本の理解も無いままに帰国する人もある。日本の家庭に一度も招かれなかったと述べた人もいた。大学修了後、実際の知識を身につけて帰国できるよう、企業研修などのアフタープログラムの完備が望まれる。また、日本にも、タイ国のバンコックにあるアジア工科大学(AIT)のような英語で教育できる国際的な工学研究機関の設立が期待される。わが国の単なる金儲けのための海外進出という発想を転換し、日本の良い技術をもって相手国の建設に役立たせるという形の海外土木工事の働きかけを望みたい。

[C]