

## 再開発に想う ①

江東デルタ地帯に住んで1年になる。ここでは、道を歩いていて急坂があればその頂上は必ず橋であり、天井川となっている。朝ともなれば各工場の始業のサイレンが5分刻みに鳴り響く。银杏のマークをつけた清掃車が列をなして夢の島へと向かい、また、東京都内へと散っていく。東京の工場地帯であるこの地域はいま、工場移転による再開発によって、ベッドタウンに生まれ変わろうとしている。公営団地やマンションの建設が盛んに行われ、加えて足確保のために地下鉄の建設工事が急ピッチで進められている。しかし、ねぐらが保証され、都心への足が便利になるという外的条件だけでわれわれの暮らしは良くなったと言えるだろうか。見渡せば工場の屋根がうっとうしく連なり、埋立地を渡ってくる風が下水処理場のニオイを運んでくる。大気汚染や水質汚濁は ppm によって測定されるが、空気や水がおいしい、すがすがしい、といった量では表わしにくい要素については、どう考えていけばよいのであろうか。

土木屋は、いままでずっと目に見える形でものをつくることによって飯を食ってきた。最近のように、巨大な超高層ビルや長大トンネルが施工されるようになると、土木屋としては多少とも大地を彫刻するというような気持ちになるかもしれないが、今後とも環境と調和した工事を行うという謙虚な気持をもちたいものである。

## いま大学で ③

いわゆる学園紛争の時代から5~6年が経過し、昨今の大学は一応平静の姿に戻っている。

良きにつけ悪しきにつけ万事に非常に慣性の大きいのが大学の一つの特色であるが、紛争を契機に教育課程の改革を行ったところが少なくない。その後の時間的な経過と、経済の低成長期を迎えた現在、生の改革の見直しが行われているようである。

大学土木教育のあり方は、「基礎さえしっかりしていれば応用は実社会で」、いや「少しでも聞いたような気がするということで勇気づけられる」などなどで、結局は本誌 48 年 6 月号のアンケート結果のように「必要最少限の専門応用科目と、できる限り十分な基礎科目を」と大変に難しい注文になる。

現在のように入学易卒?の制度下では、大学受験の際に土木工学科の教科内容に目を通すなどということは皆無であろう。「人生で好きなことをできるのは大学時代だけ」、はたまた「過保護」など、という声を聞いては、とてもギョウギョウ詰めをやる気にはなれない。

「灰色の時代」を高校に置か大学に置かば、例えば医学的にどうなのか。大学入試を含め、小学校からの教育の見直しが遅ればせながら行われている現在、土木技術者としても大いに意見を述べ、協力していきたいものである。

## 10億人の足は語る ③

新幹線の利用客が、昭和 51 年 5 月 25 日ですぐに 10 億人に達した。昭和 39 年 10 月、新幹線が東京-新大阪間に開業以来 11 年 8 か月、この間昭和 47 年には岡山まで、昭和 50 年には博多まで開通している。博多までの日帰りも可能という超高速の便利さもさることながら、本年ははじめに行われたような運転休止による点検整備等、何よりも安全性への信頼が 10 億人の人びとに利用されたものと思われる。開業当初 1 日 30 往復でスタートした新幹線は現在 134 往復となっている。これは、雨雪に弱いなどと言われながらこの 10 年改良に改良を重ねてきた結果にほかならない。今後ますますその利用客の増大が見込まれる現状である。しかしながら一方、新幹線の環境問題、主として新幹線列車走行に伴う騒音・振動問題で沿線住民から強い抗議運動を受けていることも周知の事実である。これらはある程度の生活水準に達した現在、より豊かな人間生活という人間性本来の願望が顕在化し環境保全に対する社会的要請が増大してきたからにほかならない。このように、新幹線建設によってもたらされる多大の便益と、それによって失われる環境的損失とをいかに調整していくか、ひとり国鉄のみでは解決の図れない問題であり国・地方自治体、沿線住民らがお互いの理解を深め、立場をかえた見方をして解決すべき課題であらう。