



なった。年頭恒例の市長のあいさつで「今年はハードから、ソフトの充実の年とする」と言ったものであるから、市役所内の土木屋は少なからぬショックを受けた。市長は別に、もうハードは不要だなどと言ったのではないのだが、物を建設することに使命を見出ししているわれわれ土木屋としては、ソフトの充実ということに今一つピンと来るものがないのである。このハード信仰と言った現象は土木屋の宿命であろうか。

この頃では、役所もカレンダーを作るようになっていたが、年末に港湾局が作ったカレンダーの出来栄について評価が真二つに分れた。

それは六甲アイランドと既成市街地を結ぶ六甲大橋が、六甲山を背景に配して撮られた写真で始まっており、私自身は大変すばらしいと感じたカレンダーである。ところが、これは評判が悪いという人がいる。「評判が悪い」というのは自分が良く思っていない時によく使う言い方であるが、その人が言うには、この写真には人間が写っていないと言うのである。なる程私には見事に六甲大橋が写されていると思った写真もそう見れば淋しいようにも思える。カレンダーの出来に良い評価をしない人は皆事務屋であるが、一つの写真に対しても土木屋と事務屋の感覚はこんなにも違うものかとその時痛感した。世間では土木屋以外の人の方が多数派であるから、われわれ土木屋は世の中の多数派とは異なった感覚の持ち主という事かも知れない。

神戸市では、近年ポートセールスという事が強調されており、去年からは土木屋もこのポートセールスの仕事に参加するようになった。土木屋が土木屋の世界だけで安住できるような時代ではなくなっている。もちろん物を建設する技術者の自負は必要であるが、そういう技術者の感覚を持つとともに、さらにより一般の人に近い感覚というものを付け加える努力が、今のわれわれに要求されているのであろう。

タイガースファンの私にとっては、2年連続のトラ年となった今年は、「ハードからソフトへ」の土木屋的解釈を求める1年となりそうである。

(筆者・Toshikazu OTA, 神戸市港湾局
六甲アイランド工事事務所長)

土木と政治

寺西弘文



今日、国際関係の中で、貿易摩擦の解決のために、内需の拡大が重要な政策課題となっている。その中でも、特に、公共事業ならびに都市開発部門への依存度が高い。ここで言う内需の拡大政策は、短期的政策効果が期待される経済的色彩の強い事業である。すなわち、工学の分野はもとより、大きく政治的(場合によっては国際政治)色彩の強いものである。しかるに、一般的に言えることであるが、公共事業の分野においても、プロジェクト規模が大きくなればなる程、各担当セクションには、政治的手腕が問われてくると思われる。

わが国においては、今日まで、都市開発をはじめとした公共事業では、技術屋集団が指導力を発揮して来たが、その政治的手腕には、若干の疑問の余地が有るやに思われる。

技術屋、特に、土木工学を学んだ者は、その性格上、単なる技術屋で終始したのでは、その社会的使命は全うしかねると思うのである。すなわち、技術的に解決しても、政治的に解決していなければ、そのプロジェクトは机上プランで終り、その政策効果は、何ら見出すことができないのである。

筆者は、先年、アメリカ合衆国のハーバード大学で地域計画研修を受ける機会を持ったが、そこでの中心課題は、“Politics”と“Economics”であった。

わが国の如き社会資本形成上、発展途上国では、今後、技術屋集団が指導力を保持し続けるであろうが、単なる技術的見解のみでは通用しない時代に突入したと思われる。

筆者は、社会に出て、時として政治家、時として学者、時として行政官として、その三つのバランスの上に立って生きようと志して来たが、その生き方としては、誤りはなかった様に思うのである。

土木工学の分野が、Soft Academics として成長することを期待したいものである。

そして Civil Engineering とは、ギリシア、ローマの時代より、その様なものであったはずである。また、

その様な人材育成も急務ではなからうか。

普遍的な、都市形成を旨として、全力を尽したいものである。

(筆者・Hirofumi TERANISHI, 東京都都市計画局 防災計画課)

What is Civil Engineering ?

井戸 澄夫



京都市交通局に入局して早や12年、地下鉄建設一筋にやっけて、これからもおそらく地下鉄建設を業として行くであろうと思う。京都市の地下鉄は、昭和56年6月に烏丸線・北大路～京都間(6.6km)を開業したのに続き、62

年秋には京都～竹田間(3.6km)が開業予定である。また、烏丸線・北山～北大路間は昭和61年度着工の予定であり、東西線についても路線計画がほぼまとまり、近々事業免許申請を行う予定になっている。

しかし、公共交通の経営は火の車であり、われわれの将来も予断を許されない状況であるのは確かである。

私の経歴は、現場監督業務7年、設計・積算業務5年である。担当した現場で印象の深かったのは、四条烏丸交差点の路下で、阪急電鉄・京都線の地下線路をアンダーピニングして立体交差する工事であった。湧水に悩まされながらも、工事が成功裡に無事完成したときの喜びは格別のものがあつた。土木技術者としての喜びはやはり、自分の携った現場の仕事が無事完了し、実用に役立っているのを見ることである。鉄道・道路・ダム・その他の土木構造物をみると、建設に従事した人々の苦労と喜びが伝わってくるのである。

さて自由な意見を述べよということなので、どうしても関心のある問題に行きついてしまう。

それは交通体系の整備、とりわけ都市内交通網の充実のことである。自動車の氾濫で、バスの速度は遅くなるばかりである。かつて市電が廃止されたように、市バスもまた衰亡の道をたどるしかないのか。現にバスを見捨ててバイクや自転車に乗り換える人が増大している。早く快適で安心して利用できる乗物として、現状で考え

得る唯一の交通機関は地下鉄しかないであろう。地下鉄の唯一の欠点は、建設費が高つくことである。しかし、最近、大阪で建設することの決定したミニ地下鉄とか、工法的にはNATMの採用で安上がりにする方法も検討されている。建設費の償却で経営が成立しないという意見もあるが、地下鉄は市民の共有の財産として、建設費と経営は別に考えていく必要があるのではないか。

21世紀の京都には、地下鉄のネットワークが完成していたということになりたいものである。

(筆者・Sumio IDO, 京都市交通局 高速鉄道本部設計課土木係)

温故知新

三宅 幹雄



昨今、過密都市の改善策としてニュータウン建設が盛んである。わが広島市においても、都市の持つ機能性を追求する延長線上に“西部開発事業”がある。

この事業は臨海部の埋立(328ha)と山地部の造成(54ha)という二つの事業から成り立っており、昭和57年度までの20年余の長期にわたり実施された広島市屈指の開発事業である。

私は、土取場跡地に居住環境の良好な住宅市街地を造成するための鈴が峰団地造成事業と、瀬戸内圏の経済流通の拠点造りのための臨海部埋立事業の両方に携わることのできた、土木行政マンとしては幸せな男の一人である。

こうした大事業に携わる者は、事業に対して自分なりのストーリーを作り、フロー化することが有益と思う。そのことにより問題に遭遇したとき、総合的判断と自分自身の位置付けが明確になり得る。

次に、公共土木事業に携わっている者なら一度は経験すると思われる、住民運動という名の住民からの苦情について、事例をあげて私見を述べてみたい。

河川堤防を利用した埋立地への、アクセスとしての道路事業に携わった時のことである。道路に隣接した住民は、それが生活道路でないため、ムシロバタを掲げ、公共性を説く行政側と真向から対立し、県公害審査会の調