

国づくりと研修

第11号
1979・11



座談会 省エネルギー時代と道路

村上圭三／武田文夫／藤原 武

街づくりを考える 第7回

動きだした定住圏構想—40モデル定住圏の概要

村上研二

街路事業とコミュニティ

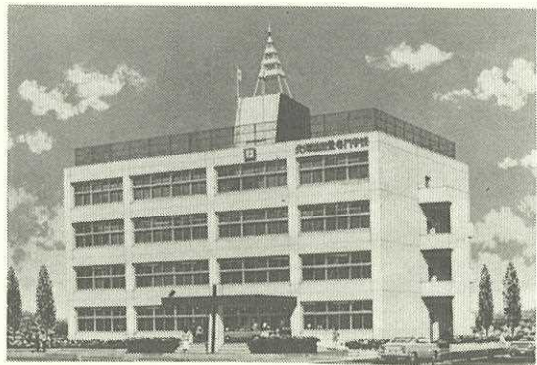
並木昭夫

建設大臣
労働大臣 指定校

北海道測量専門学校

本校は、測量並びに土木に関する基礎理論と実際に役立つ専門技術を系統的に教授し、あわせて心身ともに健全にして旺盛な実践力をもった測量、土木技術者の養成を目的とする専門学校です。

昭和47年道内関係各機関の要望によって開校して以来、その独自の教育方針をもって北海道開発第一線の担手となる測量技術者の養成と人間性の育成につとめ、関係方面の期待に応じて今日にいたっており、将来一層の発展が期待されています。



◎設置学科 工業専門課程

測量科 (1カ年)

土木工学科 (2カ年)

製図科 (1カ年)

◇募集人員 測量科 300名 土木工学科 80名 製図科 40名

◇応募資格 高等学校卒業 (卒業見込) 以上。

◇試験科目 数学(I)・作文

◇推せん入学 高等学校長、地方公共団体の長、および測量・土木・建設会社社長の推せん制度あり。
製図科は書類審査のみ。

◎特典

測量科 測量士補 (国家試験免除)
実務経験 2年 で測量士

土木工学科 測量科と同資格取得予定

製図科 2級地図製図士 (日本測量協会認定)

(〒069-01) 北海道江別市西野幌552-7 TEL 01138-6-4151(代)



生垣の茶の花早も咲きそめて
冬に近づく時おもはしむ

岡
麓

昭和四十八年の秋からはじまったオイルショックにつづく総需要抑制で、日本の景気はひじょうに落ちこみました。そこで、国は景気回復のために、五十二、三年度にかけて公共投資によって内需の拡大をはかった結果、ようやく最近、その波及効果があらわれ、民間設備投資もふえてきました。これは公共投資主導型の経済運用が一応、成功したということとで、いわば「殊勲賞もの」といえるでしょう。

ある意味では、これから輸出を伸ばすことは国際的にも問題があるでしょうから、国内の公共投資をふやすことが経済運営の中心になり、建設事業のウエイトはますます高まっつていくと思えます。

*
二年ほど前に、円高問題で「日本は輸出超過でドルがだぶついている」という批判をECから受けました。その一つに、日本人は「ウサギ小屋に住む働き中毒」



というのがあって、住宅をはじめ社会資本の整備がひじょうに低い水準にあるにもかかわらず、高い生産力で輸出攻勢をかけ、外国のそれぞれの産業を脅やかしていると指摘されました。なるほど日本は、下水道、道路の整備率にしても、居住水準にしても、欧米に比べてはるかに低い状況にあります。この事実を謙虚に認め、国内の社会資本整備においっつう力を注ぐべきだと思えます。

それだからこそ先に成立した「新経済社会七カ年計画」でも、昭和六十年までに公的資本形成が二四〇兆円という計画になっています。

また現在、建設投資は公共、民間あわせて国民総生産の二〇％、建設事業の就業者数も全就業者数の一〇％と日本経済に大きなウエイトを占めています。たとえていえば、公共事業は景気の「食欲増進剤」から「主食」にまた「調整役」から「主役」になりつつあります。短期的な動向

で、これを大幅に変動させることは、いまや許されなくなっています。一部では石油の値上り、卸売物価の上昇という傾向に対して、五十四年度の公共事業を繰り延べるとか、来年度の公共投資をおさえるとかいわれていますが、長期的には公共投資主導型の経済運用をすべきだと考えます。

公共投資というと、大蔵省は国の財源がないということで増税に結びつけますが、実際は五十一年後半からの公共投資によって、最近税の自然増収が大きくなっています。したがって、むしろ積極的に投資をふやすことで税の増収をはかるという方法もあるわけです。

来年度の財政面では、予算要求がひじょうにきびしいという。そういうなかでも経常経費などを切りつめることによって、「新経済社会七カ年計画」にのっとり、相当規模の公共投資を確保しないと、せっかく明るさをみせてきた日本経済も翳りがでてきます。来年度の予算が注目されるゆえんです。

*
では、実際に建設事業にたずさわる人に目を向けてみますと、国、地方公共団体の職員は、もちろん社会資本の整備という認識に立つたうえで、公共事業の役

公共事業の役割と方向性

井上 孝

(前建設事務次官)

割を自覚することがたいせつです。

建設業の方がたについていえば、いままで建設業は前近代的な「土建屋」といわれた時代から、いまや日本経済を左右する地位に立つたわけですから、事業の合理化、近代化をすすめて、社会的に評価を受けるよう努力すべきです。これまで公共事業は調整役ということで好、不況によって変動が激しいため、建設業は不安定な産業と考えられてきました。これからの低成長期には安定していくものと思われませんが、年々の伸び率は低くなることを覚悟しなければなりません。

また建設業は、若年労働力が不足、高齢化しています。そこで経営体質の改善、魅力ある企業づくり、労働環境をよくする、など経営者の自主的な努力が期待されます。さらに最近、建設現場は機械化、システム化され、高度の技術が駆使されているため技術力が要求されています。従ってそれに合わせ、技能者は自主的に

再教育、研修をうけて自己啓発に努めることがたいせつです。

*

私は事務次官在職中に、大都市圏では都心部の再開発をやってきました。地方部では道路、治山治水、下水道、都市計画の事業をふやすことよって、住みよくて働きやすい、しかも安全な地域づくりに力を注ぎました。これわの事業を通じて、三全総のいう定住圏の実現をはかってきたわけです。

具体的に述べるなら、大都市のこれからの再開発は、新宿副都心のようなオフィス主体でなくて、住宅を含む再開発を推進すべき時期にきていると思います。

いまや住宅問題は「遠い、高い、狭い」とくに「遠い」という問題をいかに解決していくかということが課題になっています。若い人が都心に住みたがっているのでマンションブームが起っているのも、職住近接型の住宅を国民が求めている

一つのあらわれだ、という気がします。したがって、もっと公的資金を投入して都市の再開発をやっていく、住宅をふやしていく必要があります。さらに、大都市の防災という見地からしても、思いきって不燃化、高層化した建物をつくってオープン・スペースを確保していくことがこれからの都市づくりに欠かせません。そのことよって災害に強くなり、環境がよくなるわけですから、十分に公的資金を投入する理由があると思います。

いっぽう、地方では定住圏構想にもとづいて積極的にあらゆる社会資本を整備していく必要があります。地方にいくと、住みやすさは膚で感じるのですが、昔から問題ですけれども、砂防、治水、地汙りという問題がまだまだ山積しているのが現状です。さらには、働く場を確保することも定住を考える場合なくてはなりません。

*

これらの問題を解決していくには、建設事業にたずさわる人々にしても、豊かで住みよい国土をつくるべく、という自覚と努力が何よりも必要とされているといえます。



座談会

省エネルギー時代と道路

石油資源が乏しくなっていくといわれる。中東の石油産出国の要請もあって、石油の節約がさかんにさげられる。とくに「東京サミット」にもあらわれたように、石油への依存度の大きいわが国にとっては、エネルギー問題は深刻だといえよう。

そこで、石油に替わるエネルギー開発が検討されている。いっぽうで、輸送に関しては、大量輸送によるエネルギー節約ということから、「道路投資の配分を考え直す必要があるのではないか」という意見もある。

そこで今号は、「省エネルギー時代と道路」と題し、三人の方々に話し合っていたいだいた。

サンケイ新聞論説委員

村上 圭三

敬称略

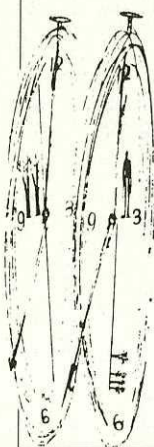
(財)高速道路調査会常務理事

武田 文夫

(社)日本道路建設業協会副会長

藤原 武

(九月十三日実施)



「新エネルギー開発と税」の考え方の問題

心配な道路交通に対する認識の浅さ

藤原 昭和五十五年年度予算編成期に入って、通産省が「エネルギー転換促進対策特別会計」というものを提案している。これは、世界的な石油不足や石油の値上げに対応して、日本のエネルギー対策をどう推し進めていくのか、というものの一つの具体策だろうと思います。

この計画の中味は昭和五十五年度から始めて、十一年間に五兆円、平年度二千五百億円のエネルギー開発投資によって、石油への依存度を七五%から五〇%に下げていくという方策であります。そして通産省は、この特別会計の財源としてエネルギー新税を設けたいと言っている。エネルギー新税とは、石油製品や電気製品など広範囲にわたって税金をかけるものようですが、それをそのまま特別会計に回していこうということですが、これには反対もかなりあって、「新税を設けるよりも、現在の石油関係税制を見直すことによって、その財源を生み出す」という声が強いです。

最近では、経済界がこの問題をとりあげている。石油関係諸税のなかで、ガソリン税が一兆

七千三百七十億円、全体の七六%を占めている。しかもそれを全部、道路財源として使っているのはおかしいから、一部をエネルギー対策の費用に回せ、という考えがかなり広範囲からだされている。そして「道路はもう十分である」とか「道路をつくるから自動車が増える、自動車をつくるから道路が必要になる。これではイタチゴッコではないか」とか、「石油がなくてはガソリンもないだし、ガソリンがなくては道路そのものも有用性を失なうのではないか」という議論まででてきているようです。

こういう、実に浅はかな道路交通に対する認識が幅をきかせているところ、そして「ガソリン税をエネルギー開発に回せ」という声になっているところは、日本の交通問題の本質を見誤ったもので、それが今回迎えた新しい石油危機に便乗しての「魔女狩り」的なものであるとすれば、わが国の将来を誤るものではないか、と私はたいへん心配をしています。

ガソリン消費節約効果はわずか

武田 今、藤原さんのおっしゃった中に、いろんな問題が含まれていると思いますので、その

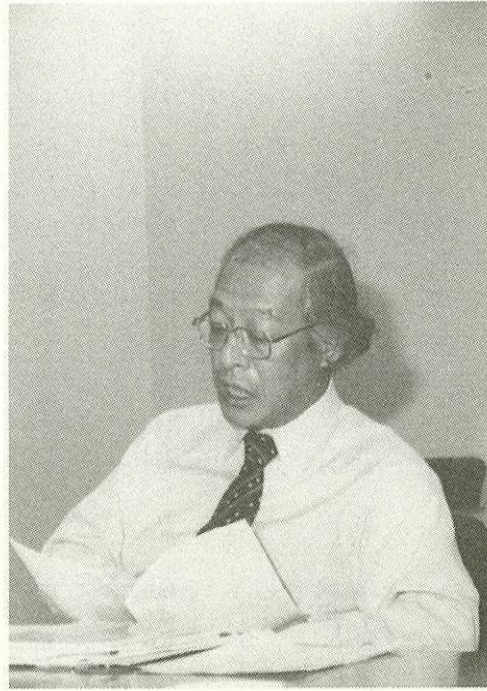
うちの二、三だけコメントさせていただきます。

「ガソリン税をエネルギーの転換促進のために回せ」という意見に、私自身は反対なんです。

その理由は、ガソリンのための石油使用は石油全体の消費のなかの一三%。そういう石油製品のごく一部の消費に対して税をかけて、全体のエネルギーの転換をはかろうというのは、きわめて不合理な考え方で、結局のところ取りやすから取るという論理でしかないと思います。

また、そういうことをやると、いろんなまがい点がでてくる。とくに石油に税をかけるということがには両面の意味があつて、一つは、こういった開発費のための財源を生み出すという意味と、もう一つは、税を課することによってエネルギーの消費を節約させるということがある。節約の効果のほうに着目しますと、全体の一割ちょっとのガソリンだけを節約させるのは、ひじょうにムダな努力である。とくに、今の石油生産のなかでガソリンの得率がある程度決まっていることを考えると、ほんとうの節約にはならない。節約を考えるなら、石油全体に税をかけていくべきだ。

しかも、はっきり立証されているんですけども、石油節約でいちばん効果があるのは産業界だったわけで、今後もしばらくそうだと思うんですけど。というのは、第一次の石油ショックの時に、ほんとうに石油節約をしたのは産業界だった。石油の値段が高くなると自分の利益に



藤原 武氏

合致するように節約していく。石油をあまり使われないような産業は、それほど一生懸命にならないけれど、石油をたくさん使うところは価格が高くなり必死に努力するから効率的に節約が行なわれた。

ところが、交通用、民生用のガソリンなどのほうは現実的に高くなっても、あまり節約されなかった。そんなところに税金をかけてみても、節約効果はごくわずかしかない。だから本気に石油消費の節約を考えるなら、石油全体に税をかけたほうがいんじゃないか、といっているんです。

それから、第二点は、藤原さんのおっしゃったとおり、道路が十分かどうかの認識いかにかかっている。これについては、簡単にひとりでいいつくせませんが、外国の道路、あるいは交通事情と比較したうえで、日本の道路はこれでいいという人は、ちょっと現実を知らなすぎ

るといふ感じがするんです。たとえばアメリカでも、確かに都市交通はひじょうに混雑していますが、日本の幹線のほうがかなり車線あたりの交通量は多いんです。日本の道路は、なるほど舗装もきれ、改良もすすんでいます。長さだけでなく車線数まで含めるとまことに不十分です。したがって混雑が起これば事故が起き、また渋滞すればエネルギー消費も余計になるなど、いろんな不利な点がある。そのほかに、都市間の交通と都市内の交通という違った性質の交通が混在しているという状態が依然としてある。道路交通の進歩という面からいくと相当、不満足な状態であって、それをもう十分だといふのはおかしい。

もう一つは、今の道路整備というのは、利用者自身が道路を走ることとガソリン税という対価を払っているのであって、道路に対する需要がそこにあることを証明しているわけですね。

ですから、みんなが現にそうやって道路を改善するための財源を払っていて、道路改善に対する有効需要がそこにあるのに、「もうこれ以上の道路は望ましくない」という以上は、何かそこに特定の価値判断が働いているのじゃないか。石油製品でもなんでも、値段が高くなっても買う人がいれば売られているわけなんです。ところが道路交通だけは、「これ以上、道路をよくすると車が増えていかん」という議論があるのは、特定の価値判断をあらかじめもっているからではないか。ではいったい、だれが自動車交通が有用だとか、無用だとか、判断する権威をもっているのかというと、どうもそういう人はあり得ない。

だから、ひとびとが道路交通のために世の中にかけている迷惑、いわゆる社会的費用を全部自分達で負担したうえで、なおかつ、もつと道路を使いたい、もつとよくしてくれということ、ただ口で示している限り、道路はつくつてもいいんじゃないか。

エネルギー不足にからんだ「魔女狩り」

村上 今の特定財源を新エネルギー開発に使うという問題ですけれども、議論のすり替えがあると思うんですね。大蔵省なんかは「エネルギーにかかっている税金のうち七六%を道路だけ

に使うのはおかしい」という。そうじゃなくて、道路をつくるだけに余分に取っているのがエネルギー関係税の七六%あるということなんです。一〇何%しかない部分から、全体のエネルギー財源にかかっている七六%を取っていること自体がちよっと大き過ぎるんだけど、それはまさしく道路をつくるためにやっているわけです。それをごっちゃにして、ガソリンも重油も軽油も灯油も含めたものにかかっている税の七六%を道路に使っているかのようにいう。きわめて大きなすり替えですね。

まさしく「魔女狩り」だと思っんですよ。今は公害が大きな問題になっているときであり、それが消費エネルギー不足とからんで、どこかにツケをもっていかなければならないということで、全部ツケを道路にもってきたという感じがするんです。

だから、もしほんとうに道路がいらないとす

るならば、ガソリン税を他のエネルギー対策に回すのでなくて、ガソリン税そのものをやめてしまつて、開発税は他にかけるのが筋ですね。ガソリン税の収入が高いからそれをもつていいことというのは、明らかにすり替えなんです。それが一つ。それから道路の問題ですけど、建設省の方といろいろお話ししていると、外国との比較がでてくる。外国との比較は重要なんですけれども、それだけじゃ説得力に欠ける。どうして外国の半分では悪いのか、という議論が出てくる。

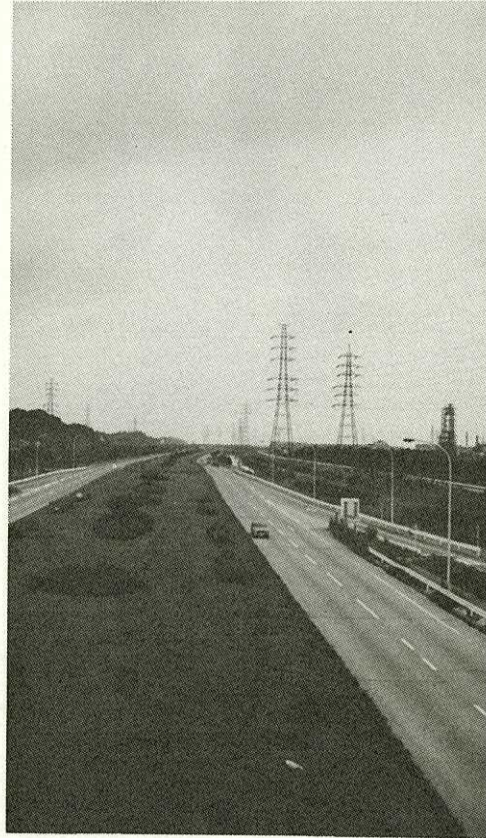
道路というものを歴史的にとらえると、交通機関の最終段階のものとして自動車交通にたどりついた。日本では百年前まではウマとカゴ。ところが外国では馬車交通時代があつて、それに合わせて道路ができてきた。ポンペイの遺跡には車道と歩道を分離した道路がある。あの時分から、「人とクルマの道路」というのが蓄積さ

れてきている。それが一時、汽車の時代に変わり、それから自動車の時代にはいる。ポンペイは二千年も前から道路をつくり直しているわけです。ところが日本は、馬車交通時代はなかった。国として使える道路が全然なかった。だからこそ、ひじょうに道路整備が遅れて、みなさんが不便な思いをしているわけです。外国は汽車の時代が過ぎ去つて、道路に変わっている。大ざっぱな数字ですが、イギリスは鉄道が一時の半分に、フランスは六〇%になっている。ところが日本は、なぜか「列車の走っていないところは文化果つるところ」という感じを受けまして、みなさんが、いまだに汽車だ、汽車だとおっしゃる。

ガソリンだけにエネルギー開発を負わせるのは不合理

藤原 田中角栄さんの『日本列島改造論』に道路交通と鉄道交通とをとりあげているのですが、そこには「鉄道は乗客からカネを取って動かし、そこに比べて、自動車はタダの道路を走っているのに比べて、自動車はタダの道路を走っている」という思想が根底にあります。いわゆるイコール・フィッティング論というものが、そういう条件の違いは道路を走る自動車に重い税金をかけて修正すべきである。ということを書いてある。しかしこれはとんだ大違いで道路は決してタダじゃない。通るときに料金は取らないけれども、その代りにガソリン税とい

武田 文夫 氏



う税金を取っている。ですから、その建設の費用なりメンテナンスの費用を、そこを通る人が負担していることには少しも変わりがない。その費用のとり方が違うだけです。

道路は四千年という長い歴史をもっていて、人間が歩き馬車を通っていたとき、人間や馬車だけが費用を負担すればよかったです。今のよう自動車が多用するようになったら、自動車が費用を負担するのは当たり前です。それも自動車の走った距離に比例して、道路費用を負担するための税金を徴収するのにはちばん具合がいいのがガソリン税だったということです。ここではじめてガソリン税は、道路の特定財源としての大きな役割をもつようになったと思うんです。そういうことからすれば、ガソリン税はガソリン消費に対する税金ではなくして、道路使用者に対する課税である。要するに鉄道料金と同じようなものです。そうした理屈をしつかり

とらえておかないと、すり替え議論になってし

大量輸送交通の神話

エネルギー効率について

村上 先ほどのすり替えの理論でもう一つ。野党なんか、石油の少ない時代だから大量輸送に切り替えなければならぬという。これは、まったく見当違いだね。とにかく大量交通というのは、大量に乗ったとき初めてエネルギーの節約になるのであって、田舎の線のように五人や六人乗せてガラガラのまままで走ったってエネルギーのロスなんです。都会においては、まさしく大量交通に切り替えてもいいし、日本はだいたいそういう形になっていると思うんです。

まう。

それから、ガソリンは全石油製品のなかでわずかに一三%とひじょうに少ないわけですが、日本の石油消費をみますと、その四〇%ぐらいが産業用、そして三〇%近くが二次エネルギー、つまり電力用です。両方合わせると七〇%近い。こういうものを放っておいて、ガソリンだけにエネルギー開発を背負わせるのは不合理な話ですが、なぜそんなナンセンスな話もちあがつたか、そこには財界のエゴがあるんじゃないかと思う。

そういう意見をごっちゃにして、道路はいらないという理論になってきているような気がするんです。

武田 村上さんのおっしゃったように、大量交通機関イコール、エネルギー効率のよい機関というのは、確かに一種の神話です。どうしてそうなったのか分からない。私は、鉄道については、ズバリ採算のいい線はエネルギー効率もいい、採算のひどく悪い線は効率も悪い、と割りきってもいいくらいだと思っ。

村上 ある調査によると、国鉄は四〇%ぐらいを道路と争えるそうですが、六〇%ぐらいは争えない。

武田 確か現在の鉄道の路線の六割近くが、バスよりもエネルギー効率が悪いですね。世の中で大量交通機関がエネルギー効率が高いから云々というのは、おかしな計算をしていると思うんですね。あるスタディを自分でやってみて、そう思ったんです。

たとえば首都圏の交通をみますと、鉄道を使っている旅客トリップのうちの四割は、バスか乗用車かで鉄道の駅まで行っているんですね。そうすると、アクセス（連絡）のバスとか乗用車のエネルギーは、本来は鉄道交通のエネルギーも全部、自動車交通のエネルギーとして、鉄道と対立させる意味で比較されている。そういうことを考えて計算し直すと、結論がずいぶん変わってくるんですね。

同じことを別の形でいいますと、首都圏内で働いているバスのトリップの半分は、実は鉄道

駅へのアクセスなんです。そうすると、バスと鉄道を比較して、どちらがいいという議論は半分は無意味になってしまふ。つまり鉄道プラス、バスというのが一つの形態なんですから、そういう意味での間違いを直す必要がある。

それから、スタディをして感じたことは、今の市民の交通機関の選択は、エネルギー効率からいっても、あまりメチャクチャじゃないということなんです。それを無理矢理に変えるとかえって遠回りになるとか、余計にアクセスのために乗用車で遠くの駅まで行かなければいかんとか、結局、時間やおカネの損のほかにエネルギーの損にもなる。今の市民の選択を無理に変えることによって、エネルギーが節約できる分野はひじょうに小さい。

たとえば、郊外駅で夜、みなタクシーを待ちますね。あれなんか相乗りさせるとか、会社もっと通勤バスを出して、従業員住宅を一回り

してピックアップしてマイクロバスで通勤させるとか、キメ細かい話はあるとは思いますが。「自家用車はけしからん、バスもダメだよ、鉄道だ」といっても実際はだれも移ってくれない。また、移ったからといって節約にもならない場合が多い。

まして、いちばん議論のなかで問題なのは「鉄道を新設しろ」という話です。スタディで分かったのは、鉄道でも道路でも建設エネルギーがいろいろあります。それから、鉄道車両や自動車を新たに作るのにもエネルギーがいる。そのときに、お客がたくさん乗ってくれば建設エネルギーはたいしたことはない。同時に運行エネルギーも、列車をたくさん編成してそれが満員ならそれはいい。しかしもしお客が少なければ、少ないお客に鉄道の建設エネルギーを割りあてますと、運行エネルギーと同じくらい、またはそれ以上になってしまふ。そうすると、新設というのは、単に運行エネルギーだけでなしに建設エネルギーもすごいぞ、ということまで認識しなければいけないですね。

それからもう一つ、鉄道でひじょうに問題になるのは「あまりみんなが指摘しないんですが」たとえば複雑線化のような新線建設というのは、エネルギーを増やすと建設エネルギーがかかるとか、それは混雑緩和のためにやるのだから、もとの列車もそう間引きはできない。新



村上圭三氏

しい線にも列車をだすことになる、今までとあまり変わらない量のお客を運ぶのに、新しい路線、車両の建設とその運行をするのだから二倍以上のエネルギーがかかる、ですから、たとえば新幹線をつくるにしても、在来線からお客を奪うような形では、エネルギー効率は今までの半分、消費エネルギーでいえば二倍になってしまうという頭でないといけないですね。

だから僕は、やはり大量交通機関がエネルギー効率がよいというのは、わりと限られたところだと思う。同時に、新線ではなくて既設のものに自家用車あたりからお客を移していく、移る気になるように仕向けていくということが、ほとんど唯一のテーマだと思う。現在の交通機関の選択を変えることは、少なくとも短期的には有効なエネルギー節約手段ではないという感じがしますけれどもね。ただ、いくつかの地方都市には軌道交通のための有望な機会があるでしょう。

村上 とにかく大量交通機関にというのもすり替えが多いようです。たとえば、これに便乗して国鉄の財政破綻をどうにかしようとか、国會議員なんかは、これを機会に誘致運動をやっ自分の郷土に線を引きこうとか。

外国は鉄道が減っているといったけれども、同じ期間に日本は千キロぐらい増えている。これから千キロぐらいつくる計画があつて、まだ他につくってほしい鉄道はもう千キロぐらいあ

るらしい。ほんとうに効率があるところは、わずかしかないんですね。都市周辺はどうしても鉄道でなければならぬだろうが、地方で、ただ広いところは大量輸送の役はなさないわけですね。

武田 地方で、鉄道によって、十分な交通サービスを提供しようと思つたら、人の密度の低い所で密度の高いネットワークを組まなければならぬから、すごいコストとエネルギーの消費だと思ひますね。

藤原 鉄道と道路の違いがいちばんハッキリしているのは、鉄道は二本のレールから一步もでられないが、自動車は道路がある限り自分の家の前まで行けるということです。これが交通機関選択の重要な要素になつてゐる。

そこで、まず日本の鉄道と道路を比較しますと、道路は百万キロの延長をもっているのに対して、鉄道はわずかに二万六千キロしかない。これを日本の国土三十七万平方キロで割つてみますと、一平方キロ当たりして道路は三キロあるのに対して、鉄道はたったの七十メートルです。ちよつとそうした実情を思い浮かべただけでも、道路と鉄道とでは便利さがまるつきり違う。こういう交通の便利さの面を忘れて、エネルギー消費の面だけですべてを解決できるかのように錯覚しているところに、問題の出発点の誤りがあるような気がするんです。

交通の歴史と市民の意識

武田 とくに、この七十メートルだつて、しょつちゅう動いてくれるならいいが、一日に一、二本しか通らないものならば、ますます効用が少ないわけだからね。日本でなぜ大量交通信仰がでてきたのか、よく分からないけれども、やはり自動車の前史である馬車の歴史がないということが大きいですね。

先日、ロンドン経済大学の歴史学の先生がこられて話された。その話はひじょうに示唆があつたんです。「われわれ歴史家も、イギリスにおいて馬車時代があつて、その次に鉄道時代になり、その次に自動車時代になつた、という錯覚を持ち過ぎた。よく考えてみると、実は馬車の歴史というのは、鉄道が出てからもそのまま残つていた。そしてそれは後になって自動車時代に受けつがれた。個別交通機関の歴史が底に流れて、中間で鉄道が一度ボンと出てきて、ある範囲でひじょうに程度の有用な役割を果たした。しかし、そのうちに自動車にその役割の相当部分もつていかれて、小さな姿になつてゐるんだ」という。確かにその話を聞くと、たとえば鉄道が出てきて馬車もつとも打撃を蒙つたと思われるロンドンですら、大部分の交通は郊外馬車なんかでやられてきた。それがそのまま馬車のバス化が進んで、大衆化している。そ

の歴史があるから、バスが出てきてもその運営にはすでに経験の蓄積がある。市民のほうも、それを育てるといふようなことがあったんですね。

日本の場合には、馬車の前史がなくて、個別交通機関というカゴ程度しかなく、ある日突然、外国から鉄道という便利なものをもってきて鉄道万能になってしまった。市民が自分の足を育ててきた歴史がないから、そのあと自動車が出てきたときにその使い方もヘタだった面もあるし、害を出すと、すぐこいつは悪ものだと

道路と経済

道路は人間の血管のようなもの

村上 最近高度成長時代の行き過ぎの反省があるのでしようけれども、「人間は動かなければ生活できない」ということを忘れたような議論があるんですね。

『建設白書』などにも、社会資本について、経済重視から生活環境施設への切り替えということが書かれている。確かに生活環境は重要ですよ。ところが往々にして「学校をつくれ、上下水道をつくれ」というから、「道路は経済成長万能の遺物だから悪い」という議論に発展する。とにかく動かなければ経済活動はできない

いう形になってしまふ。やはり個別交通機関の積み上げの歴史が大きく違う。

だから日本でも時間がたつてくると、個別交通機関の代表である自動車に対する評価も大人の評価になるし、鉄道に対する評価も大人になつて、然るべき場所に納まるだろうと思う。今は、まだまだそうじゃない。大量交通機関への信仰が残っているときに、個別交通機関が無理矢理に進出したんで、悪感情とひいき感情の両方一緒になつているという状態だと思いますね。

し、生活もできないわけですよ。わたしは、道路というのは人間の血管みたいなものだと思うんです。動かなければ生成発展しないわけですよ。それを忘れてしまった道路排撃論が増えていくわけですね。その辺についても、もう少し整理した考え方をやっていかなければ、ものごとの判断を間違ふわけですね。

藤原 今おっしゃった「人間が動かなければ生活はできない」という、ごくプリミティブな感覚が日本人の身についていないというのは、日本の交通の歴史的なものも背景にあるんですね。

それにしても一人当たり、あるいは一台当たりの舗装延長などが、外国に比べて半分とか三

分の一とかきわめて低い水準になつている。明らかに日本の道路は遅れているんだけど、それを日本人の実感としてつかませる、いい説明がなかなかできないのが問題ではないかと思う。道路と国民の生活をもう少しくつつけて、説得力のあるものをつくりだしていかなければいけないと思います。

ただ、短兵急にさまざまな数字を並べて、それをマスコミを通じて流せば、それで日本人の気持がそういう方向にむかうかという、私はそんなものではないと思う。先ほどの話のように、欧米は馬車の長い歴史が土台になつて、道路交通に対してまったく日本人と違って、感覚を持っているのに対して、日本の場合、自動車交通の時代の歴史が始まってから、まだ二十五年ぐらいです。歩く交通から、いきなり汽車交通に入つて、それから自動車交通に入つた。ひじょうに短かい間に、歩く交通から自動車交通に入つたという急な動きであつたために、人々の間に、「人間が動かなければ生活できない」という、ごく基本的な認識が生まれてこない素地がつくられたと思うんです。

道路整備の必要性

武田 今の「動くということが生活の基本だ」ということは、まったくそのとおりですね。たとえば地方の生活でいえば、人口が稀薄なところ

ろで高い都市的サービスをどうやったら享受できるかというところ、そこに公会堂や音楽堂をついたり、特別な専門病院や美容院ができて経済的に成り立たない。ということは、ある程度人間の方が動いてそういう施設のあるところへ行かなければならない。

逆に、遠くから人が容易にこられる交通条件が整えば、そこに相当なおカネをかけて立派な施設をつくるとか、タレントをそこに集めるとかが可能になってくる。やはり質の高い生活を享受するためにも、モビリティが必要だというのが近代の姿だと思っんです。モビリティ、イコール経済あるいは産業主義だという誤解がどこから出てきたのか分らないが、われわれは家において、いいものを享受しているわけではなくて、歩き回って享受しているわけですからね。歩き回りやすいようになれば、その分だけいいものを享受できる。

そういう意味の道路整備がひじょうに必要である。それに関連した道路整備というと、おのずからどうい道路が必要かもハッキリしてくる。そういう目でみると現在はまだ、地方に住んで、みんながいろんな施設を利用し、質の高い生活を享受できるよう、ハンディキャップを少なくする形で地方圏の道路網の整備が進んでいるとはいえないと思っんですね。

第二点は、時間の経済ということ。われわれ道路に関係している者は、時間の節約便益を一

生懸命に計測したりしましたが、このごろはそれも流行らない。

昔あるときに、人間の交通機関の中で過ごす時間はどのくらいかを計算してみた。

だいたい人間の生涯を七十か七十五歳とした場合、寝ている時間を除いて一人平均、四、五年分の時間を交通機関の中で暮らすという計算がでてきたんです。そうすると、四年間が仮に三年間になれば一年分得する。時間の短縮は、もちろん生産性の向上にもあるが、同時に、やはり自分の人生を少しでも有効に過ごすためにもたいせつになる。時間の有効性だけでなく、渋滞でイライラするのは精神にも悪い。そういうことを、もっと改善するように主張するのは、だれにもはばかることはない。

第三点は、道路の機能の分化が進んでないと

これからの道路整備の考え方

生活に直結した発言が必要

村上 みんな自分は動いている。他人には動かなくてもいいということなんです。この間の「新経済社会七か年計画」ですか、あれをきめる経済審議会の席でも土屋清さん（評論家）が、もう道路はいいんだ、四十六兆円のうち六兆円

結局、生活に支障がある。地方の中都市で、まだバイパスができなくて、国道が街のまん中に入っているのが多いですね。あるいは都心でも環状道路がでてこない。これは藤原さんのお得意のところですけども、そういうところがあると、その分だけムダな交通が、人間の生活の中を通っていく。ある意味で、動く人間と止まって生活している人間とを、うまく分離していくところに、道路整備の一つの目的もある。そういう機能の分化は、日本では進んでいないのではないか。それが進めば進むほど、生活は静かになり交通自体は便利になる。そういう点での道路整備はひじょうに遅れていると思ってる。

村上 そうですね。

を減らして新エネルギー財源に、というようなことをおっしゃった。かなり議論があつて、土屋さんの考えは通らなかつたが「そんなことをいつているからダメなんだ」と毒づいておられたらしい（笑い）。これも都会の目でみているわけですね。

それから、一般論として道路を批判する人たちも、道路とのいろいろな接触のなかでは、そ

それぞれ要求や希望があると思うんです。私は仕事の関係でも都市問題をいろいろ考えているんですが、私自身の生活に関していえば、いちばん行政に要求したいのは街道、とくに歩道をよくしてほしいということです。私は久我山街道のそばに住んでおりますが、久我山街道というのは狭くて車道がない。ガードレールで仕切つて、人の歩く道をつくつてあるが狭くて通れやしない。まるで自動車が行くために人を脇に寄せつけているようです。最近はこちらと改良されたところもあるが、以前は百メートルほどを通る間に、きょうもよく無事にこれたなと感じたこともあったんです（笑い）。おそらく皆さんもいろいろ不満をお持ちだろうと思います。ゴルフから帰るとき渋滞したら、どうにかならないかとおっしゃる。都心の混雑にまき込まれたら何とかならないかと思う。それぞれ問題をもっているけれども、そういうことを忘れてしまつて、話をするときには、道路とは必要のない自動車だけが走っているところのように考えて、自分の受け手の便益は全部はずして議論するようなどころがあるんですね。

藤原 そうですね。

土屋さんが、さかんにマイカーをやつつけていますね。あの人が道路投資減額論をいった根源にあるものはマイカーじゃないかと思う。

村上 でしょうね。

藤原 おそらく、あの人はマイカーをもつてお

られない。黒塗りの運転手付きに乗っていると思う。そうするとヒョコヒョコ前に入ってくるマイカーがやたらと目について、何でこんなにマイカーが多いんだろうと思つてしまふ。評論家にしても政治家にしても、社会のリーダーシップをとっている人達は、たいてい東京に住んでいて狭い範囲だけ動いており、そこでの経験ですべてを律しようとするきらいがある。自動車交通と一律にいつても、都会と地方、人間と貨物とはまったくその状態は異なるのだから、それを判然と分けて議論しないといけないのだが、どうもそれを一緒にしてしまふ。土屋さんの場合は、マイカー撲滅論がエスカレートして道路投資減額論になつていただけです。

武田 反自動車、反道路網というのは、マイカーに対する反感が、いつの間にか一般化されている場合がひじょうに多い。しかもおかしいのは、そういう人ですらマイカーとか車の恩恵は十分によく知っているけれども、議論するときにはそうじゃない。たとえば、人口の地方分散を説く人が自分は東京を離れないとかね。それと同じでね、評論家は、もつと自分の生活と直結した発言をすべきだと思います。

もう一つ、やはり交通機関はある程度、余裕が必要だという気もするんですね。日本坂トンネルの例をとると、ちよつと具合が悪い面もあるけれど、たとえばドイツなんか、交通事故のときに迂回路の情報を流す研究がひじょうに進



んでいるんですね。ところが日本の場合、日本坂のときに迂回路は実にプアなものしかないわけですね。あれだけ止まると、トラックは渋滞のため、なけなしのディーゼルオイルを使ってアゴをだした。そう考えると、道路のネットワークはある程度の余裕があつて、どこかがダメになつても、これを回ればいいという迂回路を確保しなければいかんと痛切に感じますね。もちろん、事故をなくす努力はしなければならぬが、同時にそういう余裕もたいせつな気がします。

交通のソフトウェアについての積極的な発言を期待

村上 藤原さんが先ほどおっしゃつた、都会と地方、人と貨物によつて使い分けしなければならぬという意味からいえば、都会の中で人の輸送についても、僕は大いに考え直す必要があると思うんです。大阪で、ライド・アンド・ライドシステム（地下鉄とバスの接続）というのをずいぶん熱心にやつてゐるそうですが、やはり都会の中での通勤に、でかい車を使うのは、ちよつとせいたくです。都会ではバスが中心で、他の交通機関とバスをうまく乗りついで目的地に行くようなシステムを考えなければならぬ。

都市以外では、まだまだ道路に対する希望も多い。総理府がやつた世論調査でも、公共事業に対する希望のうち、道路に対する要望がいち

ばん多いですね。

藤原 日本の交通を考える場合、都市と地方とはまったく違うし、人間も貨物も同じ自動車を使つてゐるけれども、その中味はまったく違うのだからハッキリ仕訳して考えないと、混乱のもとになるし間違いも生ずる。

エネルギー問題に端を発して、道路財源を減らせというような話がでてゐるのだから、道路屋自身がのうのうとしてはいけない。道路の役割を仕訳して考えていく習慣をもつことと、世間の人たちに道路整備の遅れをよく認識してもらふことがたいせつで、そもそも人間の生活と結びつけて説明していかなくてはいけない。これはいい反省材料じゃないでしょうかね。

武田 そのほかに、道路関係者としても、ハードなものをつくれればいいということが過去には多かつた。これからは、道路の上を走る交通のソフトウェアについて、もう少し関心をもつて「エネルギーをもつと節約できる途が、ここにもあるじゃないか」、たとえば「流通について、こうやつたらいい、ああやつたらいい」ということも、道路側からどんな発言していくべきだと思ひますね。たまたまお役所が分かれてますから問題はあるにせよ、道路側自身もただ道路をつくるだけでなしに、できた道路をどう有効に使つてもらえればいいかというノウハウをもつと進めたほうがいいような気がしますね。

流通なんかでも、エネルギー節約の途はずい

ぶんあるでしょう。エネルギー効率といつても積載効率がなによりですね。ムダな交錯交通をやめるとか、大型化とか、本気になるとまだまだある。旅客交通より流通のほうがエネルギー効率を上げる余地があると思うんです。そういう努力を、道路屋も利用者も一緒になつて考えていけば、道路に対する人の目も変わつてくる面もあると思うんです。そこまで努力しているのか、ということですね。

村上 省エネルギーになりますと、エネルギー事情からみて、そんなに急に減らすべきところまできてゐると思わないし、やはり道路サイドもそういうことを含んで七か年計画をつくられたんだろうと思ひます。けれども、やはり全部が五％節約しているときには、道路もその五％には協力しなければならぬ。そのため道路の構造自体、エネルギーを減らす方法もあるし、永い目でみれば、清水峠を越えていくよりも、関越一本通せば、将来はたいへんなエネルギーの節約になります。道路をつくること自体がエネルギー節約政策でもあるわけですよ。まあ全部が全部とは申しませんが、その意味が大いにあるわけです。短絡するとか、あるいは混雑がなくなるのが、ひじょうに節約にプラスになりますね。

編集部 ご三方のアドバイスができましたので、この辺で終わらせていただきます。お忙しいなかきょうは、どうもありがとうございました。

和歌山県の土木行政における

今後の課題

和歌山県土木部長

伊藤 宏



県の財政運営は引続き厳しい経済情勢の中にある。そうした中で県民生活の安定と県勢の着実な発展を図るため、県民生活の基盤となる社会資本の整備に努め、県長期総合福祉構想に基づく県政の基本方針に沿って、公共事業単独事業を積極的に推進することとした。

総合交通体系の整備

本県は本州最大の半島上に位置し、豊かな自然に恵まれているものの、反面、中央幹線軸から離れており、こうした立地上の辺地性から脱却するためには、まず、交通体系の整備に努めなければならぬ。京阪神との基幹交通施設としての近畿自動車道と和歌山線はその一つであり、現在、大阪府泉南郡阪南町と和歌山県海南市間が使用を開始し、残る区画の大阪府松原市と同阪南町間も、早期着工に一層の努力を続けている。また、昭和四七年度に新規着工を認められた一般有料海南湯浅道路（海南市藤白と有田郡吉備町）は、国道四二号の交通混雑を緩和し、高速

自動車紀南延長のはしりとなるものである。このため、沿線地域との調和を配慮しつつ、その早期完成を図る必要がある。

さらに、紀伊半島臨海部を一周する近畿自動車道紀勢線は、紀伊半島の利用を飛躍的に増進し、本県の産業経済の発展と県民福祉の向上を阻害している立地上の辺地性を克服するため、早期に実現する必要がある。

また県内道路体系を「8の字」で結ぶ高野竜神スカイライン建設も、明年夏の供用開始をめざして努力している。これと同時に高速自動車道を補完する一般国道並びに県道の整備を促進するとともに、地域住民の生活基盤を確立しなければならぬ。

港湾の整備

特定重要港湾和歌山下津港は、阪神経済圏の玄関口である大阪湾の南口という重要な位置を占めており、その整備は重要な課題となっている。地形上、海岸線が長く、開発拠点としての港湾の意義も大

きいが、なかでも紀南の拠点として建設を進めている新宮港は今回、接岸施設が完了、さる五月開港式を行い、引き続き外郭施設を建設中である。

県土の保全

本県は県土面積の七七%が山地であり、加えて多雨地帯であるために、台風や豪雨による災害を受けやすい。このため日高川の中流、日高郡美山村椿山に重力式ダムを建設し、下流の洪水被害を軽減するとともに、発電を行う計画であり、これが早期完成を図る必要がある。

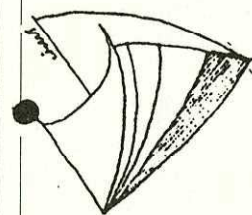
生活環境施設の整備

都市計画、住宅については、大阪都市圏の波が紀北に押し寄せ、開発がさかんに行われており、これへの対応や新旧の町の調和など重要な時期にきている。県では紀の川流域下水道事業等の計画策定を進め、関係市町村とも連携を密にしなが、遅れている下水道の整備促進に取り組んでいる。

街路事業とコミュニティ

建設省都市局街路課長

並木 昭夫



日本の開発史

わが国の人口は平安時代には約一千万人といわれている。これが徳川時代になると約三千万人に増えるが、徳川時代はこの三千万人が変らずに推移している。さらに時代が下り明治維新を経て明治の末期になると、日本の人口は五千万人に増加し、昭和五十四年の現代では一億一千万人余となっている。

まず平安時代の一千万人の人口が、江戸時代には三千万人になりえたのは何故であろうか。

これは一口でいえば、農業技術、土木技術の進歩にあるといえる。

当時は、糸をつむぎ、陶器を焼くといった手工業は若干あったであろうが、経済の基本はあくまで農業であり、地域ごとの自給自足体制に支えられた農本主義経済であった。それが次第

に開墾、開田、あるいは治水、干拓といった農業技術、土木技術の進歩によって耕地面積が増大し、三千万人の人口がこの国土で養えるようになったからである。

ついで明治の時代に入ると、産業革命を経た欧米の文物が輸入され、日本は近代化の一步を踏み出すこととなった。その結果、紡績に代表される軽工業が発達し、経済の基本は次第に工業のウエイトを高めてくる。そして農業によって養われていた三千万人の人口が、工業の発達によって五千万人まで生活できるようになったものである。

それが現在では、一億一千万人余の人々が、この狭い日本の国土で生活をしている。しかも戦前からみれば考えられなかったような豊かな生活をして——。これはまさに戦後目覚しい発展を遂げた重化学工業によるものである。

確かにわれわれの生活は豊かになっている。

しかし、日本には資源は全くない。この資源の乏しい日本で一億一千万人余の人口が、現在のような豊かな生活をしているのは、戦後の重化学工業の発展によるものであるが、さらにその工業の内容を考えると、それは加工工業であるといえる。

四方を海に囲まれた地理的特性を生かし、世界中から資源を集め、これを加工して海外へ輸出する。その加工料によって生活しているのが日本人であるといってもよいのではなからうか。したがって、ある意味ではきわめて不安定な生活をしているものであり、資源を断たれると大変なことになるということは、すでにオイルショックで体験済みである。

このように日本の人口の増加と、日本人の生活の向上は、時代を追って、農業、軽工業、重化学工業の発達と相まって推移してきたものであり、あらゆる時代を通じ、新しい技術開発、

開発行為によってもたらされてきたものである。

ところで人間の欲求は果てしないものがあるが、現在のこの生活を維持し、持続するだけでも、今後、重化学工業の後にくる新しい何かを求めて、経済の成長を図っていかなければならない。自転車も動いているうちは倒れないが、一たん止まると倒れてしまうように、経済も成長が止まると破たんをきたす。したがって新しい何かを求めて、ある程度の経済の成長を果たしていかなければ、今の生活すら維持できなくなってしまう。

「高度成長」から「安定成長」へと時代も大きく変わり、エネルギーの制約下に再び「高度成長」に戻ることは不可能とさえいわれている。しかし日本人が現在の生活水準を維持し、持続していくためには、高度でなく、安定したものであっても何らかの経済成長は不可欠である。そして経済の成長のあるところ必ず開発という行為が行われるものである。

現在、日本には百万人余の失業者がいる。家族も含めれば四、五百万人の人々が不安な生活を送っていることになる。日本の場合、もし失業者が二百万人を超すと、いろいろな社会不安が起ってくるといわれている。最近の労使関係の交渉をみても、賃金問題もさることながら、雇傭の問題が非常に大きな課題となっているように、完全雇傭を果たすためにはどうしても経済の成長が必要であり、そのためには必

ず開発という行為が伴ってくる。

開発と保全

開発は必ず現状の改変を伴う。したがって、開発をめぐる現状改変が環境破壊につながるという反対がでてくる。

ところで、この開発と保全は、常に相対立し、相矛盾するものであろうか。

そこには必ずしも、そう断言できないものがある。

われわれは、自然の美と人工の美を見事に調和させた数多くの建造物を知っている。借景という名で呼ばれる自然をとり込んだ庭園や建築物、都市の象徴としての広場や修景道路、あるいは山峡にかかるアーチや吊橋の美しさなど数えあげていけばきりが無い。

このように開発に伴う人工的な建造物も、周到な計画と細心な技術とによって、少しも環境を損うことなく、むしろ優れた景観と新しい環境を創造することすら可能である。ところが最近の世相は、どちらかといえば、開発は即環境破壊につながるといった考えの方が強い。

日本人は、とかく狐つきになりやすい国民性を持つているといわれる。しかもその狐も男狐がついたり、女狐がついたりする。

戦争中はともかく、戦後でも所得倍増、より大きく、より豊かにという時代は、どちらかと

いえば日本人に男狐がついた時代、つまり“How to do”という言葉で代表される男狐的マインドの時代といえる。

逆に現代のように“Be beautiful”あるいは“Be clean”というような時代はどちらかといえば女狐がついた女狐的マインドの時代ともいえる。

しかし、いづれにせよ、こうした極端な時代はそう長くは続かないもので、いずれ中庸に戻ってくることは歴史の示すところであり、開発と保全に関しても同様と考えられる。

つまり開発をしゃにむに進めるといふ男狐的マインドでもなく、また保全、現状維持だけを図るといふ女狐的マインドでもなく、これから両者を調和させた新しい開発、保全の方法を考えていく必要がある。

また、この開発と保全を考えるに当たって、とくに注意すべきことは、あまりに短いスパンで考えないことである。

宅地開発を例にとってみよう。最近、各地の宅地開発で環境保全の問題がでてくる。いわく、自然の緑がなくなる。水質が汚濁する。車公害が増大する等々。しかし振り返ってみると、東京でも高級住宅地といわれる成城学園や田園調布も、その昔は武蔵野の雑木林を切り開いたところであり、開発当時は周辺の自然環境、生態系とはかなり異質な住宅地であったのが、時の経過、歴史の積み重ねによって、落着いた気品の

ある街並みとなったものである。

このようにみてくると、街づくりでは長いスパンで環境問題を考える必要性が示されている。

「住」と街路

古くから人間生活の基本は、衣、食、住にあるといわれている。ところで、現在の日本人の生活は、衣、食に關してはすでに欧米の水準に達し、ある面ではこれを追い越している。しかし残念ながら、こと住に關する限り、平均的にはまだ極めて低い水準にある。

これはわが国の住居の主体である木造建築が、欧米の住居の主体であるレンガ、石造建築に劣るということではない。「兎小屋」といわれる建物であったとしても、四季に恵まれ、しかも多雨多湿のわが国の風土、あるいは地震国という特性からして、木造家屋は日本の気候、風土に最も適した構造といえる。

欧米の住宅に比べ、劣っているのは家屋の構造ではなく、むしろ宅地面積の狭隘さや、住宅地域をめぐる道路、公園、下水道といった社会資本の貧しさにあるといえる。

わが国の社会資本の整備は、最近においてこそ国の重要施策として認識されているが、その蓄積はきわめて僅かなものであった。そのため、フローとしての投資こそ最近は非常に大きくなったが、何分ストックが小さかったため、後追

投資に追われ、先行的投資がきわめて少いのが現状である。

したがって、今後、より社会資本を充実させていくことこそ、望ましい住を確保するための緊急な課題である。しかも重要なことは、これら社会資本の整備は先行的に実施してこそ、大きな効果を發揮するものであり、隘路打開的なあるいは後追的な投資は、きわめて効率の悪いことを知るべきである。

ここで翻って「街路」を考えてみよう。

街路は都市整備のための基本的な施設である。都市構成の骨格を形成するものであり、都市の多様な交通を処理するだけでなく、貴重な都市の空間として、通風、日照の確保はもちろん、上下水道、ガス等都市生活に欠くことのできない都市施設を収用する場であり、さらには避難、防災の空間であり、市民の日常生活におけるコミュニケーションの場でもある。しかも「住」という観点からすれば、街路のないところに建物は建てられないという基本的な施設でもある。したがって「街路」の整備のないところ、望ましき住の確保はありえないといえる。

このような観点からすれば、いま住問題解決のために、最も望まれているのは街路の整備であるといっても過言ではあるまい。

街路事業とコミュニティ

公共事業の実施にあたって、欠くことのできない要素として、地域住民の理解と協力がある。もちろん街路事業もその例外ではなく、むしろ事業の性格上、市街地の中で行われる事業であるので、一般の公共事業以上にこのことが要請される。

ところで現在、事業が円滑に進んでいる路線を探ってみると、一般的には非常に困難が予想される中心市街地の街路事業、それも特に人口十萬前後の地方都市の中心市街地における街路の拡幅、改良といった事業が順調に推移していることに気付く。

その理由は何であろうか。現実に事業が順調に推移しているいくつかの路線をみると、そこにはある共通した要因があげられる。

これらの地方都市の中心市街地は、おおむねその都市の商業の中心地であり、古くから街道に沿ってでき上った带状の商店街を形成している。そして、そのような地域で街路事業が案内順調に行われている理由は、その第一が最近町外れにバイパスができたため、大型店舗がバイパス沿いに進出し、旧商店街は車もすれ違えないような現状から、お客を大型店にとられ、その結果旧商店街の経済的地盤が相対的に沈下してきたこと。

ついで第二の要因としては、古い商店街であるため、建築物がそろそろ建替えの時期にきていること、そして第三には、第一の経済的要因、

第二の物理的要因以上に重要なこととして、地域社会の連帯感がきわめて強いことがあげられる。

つまり、そのような地域では、中心商店街が形成されたところから長年月を経、地域住民の間に、混然とした一つのコミュニティが形成され、わが街をいかに良くするかという共通の意識、連帯感を持っていることに起因していると考えられる。

よくコミュニティを説明するのに、村の十分のつき合いの話が引き合いにだされる。

それは、冠、婚、葬、祭、病氣、旅立ち、出産、普請、火事、水害の十が村のつき合いであり、このうち二つだけのつき合いを残して、残りの八つのつき合いをやめることを村八分と説

明している。

しかし、現代の都市社会の中で、村の十分のつき合いを求めるのは少々無理であり、またこのようなつき合いに根ざしたコミュニティの復活を目指すことは不可能であろうが、反面、最近では、余りにも潤いのない都会の生活に対し、心のゆとりとやすらぎを求める傾向が顕著となっている。たしかに物理的にはきわめて豊かになったが、人々は素漠とした都会の生活の中で、心のやすらぎをうることの重要さに気付き始めたといえる。高校野球で、郷土のチームを応援するあの素朴な郷土愛、その郷土意識が大都会の一隅で生まれつつある事実、祭への参加、地域での交流など、その芽は順調に伸びているように思える。

新しい住民たちのコミュニティも、歴史の積重ねによって次第に形成されていくものであり、都市の長い歴史の中で育まれていくものであろう。

街路事業の執行にあたっては、地域での連帯感、つまりいかにわが町を住み良くするかという共通の認識のあるところでは、非常に事業が順調に進んでいる。こうした事実を考えてみると、新しく芽ばえているコミュニティ意識が大きく育つころ、街路事業を始めとする各種の公共事業に対する市民の感覚も、お上の事業といった感じから、きわめて身近なものへと大きく変化するのではなからうか。

● えつらん室

赤字再建団体

歳出が歳入を上回り、赤字財政に転落した場合、「地方財政再建促進特別措置法」の適用を受けて再建を図る地方公共団体をいう。地方公共団体が財源を確保するために一般的な地方債を発行することは制限されている。

都道府県では一般財源の5%以上の赤字、市町村では赤字が20%以上になった自治体は「財政再建計画」を作成し、自治大臣から再建団体の指定を受け「財政再建準用団体」となる。指定を受けた自治体は、地方債の利子補給などの財政援助を受けることができるが、人件費抑制など自治省の細かい指導のもとで

再建に取り組み、国主導型の運営となるため、自治体としては再建団体の指定を避けようとする。昨年、東京都は大幅な赤字で再建団体になるところを特別な起債で転落をまぬがれたが、財政正常化は、鈴木新都知事に課せられた大きな課題である。現在、六市五町が再建団体に指定されている。

用語●新語

街づくりを考える

第7回

動きだした定住圏構想

— 40モデル定住圏の概要 —

村上 研二

(財)地域開発研究所調査研究部長

去る八月、国土庁は二八のモデル定住圏を、引続き九月には一二圏域の確定を発表した。人と国土のバランスを前提とした良好な居住環境の創造を主題とする第三次全国総合開発計画が閣議決定された五十二年十一月より約二年を経て、計画の柱である定住圏構想はその具体化の道を歩み始めることとなった。

はじめに

定住圏は、「三全総」の基本的計画単位というべきものであり、今回確定した四〇のモデル定住圏は、いわば計画の推進役としての役割を期待されるものであり、その地域整備には国も重点的に力を入れることとなる。この定住圏は、人間居住の総合的環境の形成及び過疎過密への対処という二つの視点から構想される新しい生活圏であり、同時に地域開発の基礎的圏域であると規定されている。その具体的イメージについては、「都市、農山漁村を一体として、山地、平野部、海の広がりを持つ圏域であり、全国は、およそ二〇〇〜三〇〇の定住圏で構成される」とのべられている。

今回確定した四〇のモデル定住圏は、各県一地域の指定を原則として選定されたものであり、大都市地域である東京、千葉、神奈川、埼玉及び大阪、そして、特別地域として別途検討が進められている北海道、沖縄を除く全県に及ぶも

のである。これら定住圏の整備計画は、県及び各圏域内市町村の協議のもとに、来年六月を目標に策定される予定となっており、早いものは五十六年度には事業の予算化が可能とみられている。

いずれにしても、モデル定住圏とはいえず、二〇〇〜三〇〇と想定されている定住圏のうち、その八分の一ないし四分の一が確定したことは、今後の圏域設定及びその整備計画の策定に大きな影響を与えることとなる。このような視点から、確定した四〇のモデル定住圏をとりあげ、圏域設定等から、その特色をさぐることにした。以下はその結果である。

圏域の設定

定住圏の整備方式に関して、「三全総」は「地方公共団体が住民の意向をしんしゃくして」その方向を定めるものとしており、圏域の設定に当たっても、県及び市町村が協議して決定したものを、国が了承するという形となっている。ただ、「既存の広域生活圏の施策等を基礎と」することから、四〇のモデル定住圏は、そのほとんどが、既存の広域生活圏である地方生活圏及び広域市町村圏との重なりを示している。表1は、その重なり具合を示したものであるが、地方生活圏（ないし二次地方生活圏）と重なるもの三三定住圏で八二・五%、広域市町村圏（一

九定住圏にすぎない。中心都市の人口順位だけで、定住圏の位置づけを行うことは問題ではあるが、この順位の状況をみる限り、それぞれの県における三番手以下の、ひと押しもふた押しも必要な地域が選ばれているケースが多いように感じられる。

図-2は、全国的な位置づけをみるために、モデル定住圏をそれぞれの中心都市により、わが国の「都市座」上におとしたものである。これは、三〇kmを限度とするネットワークで結ばれる都市群で、わが国の都市を分けたものであるが、モデル定住圏のほとんどが、孤立都市もしくはペア都市に位置していること、また都市座にあっても、その端末部分に位置していることが明らかである。都市座からみて、めぐまれた位置にあるものは以下の四定住圏に過ぎない。

栃木・小山(栃木)——「東京座」
香川西部(香川)——「大阪座」
久留米(福岡)——「北九州座」

以上のことから、モデル定住圏の圏域設定には、単にモデル的な意味よりも、地域整備の必要度が重要な規準となっていたことが、全国的な共通点としてうかがわれる。

圏域構成

各モデル定住圏の市町村数は平均一四・六、最大は土浦(茨城県)の五市一三町一三村、最

小は都城(宮崎)の一市五町である。これをランク別に示したのが図-3であり、東日本に市町村数二〇を越える定住圏が多いことが示されている。

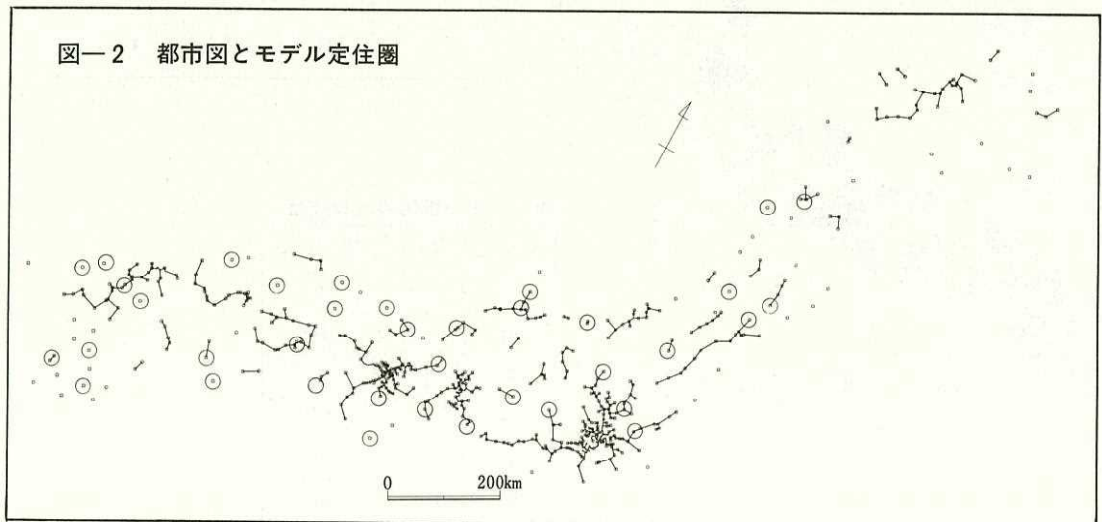
このうち、特に都市数についてみると、一市のみの定住圏が二二、全体の五五%を占めているが、一方、土浦、久留米のように五市を数える定住圏、高岡・射水、東三河、北部(京都)、香川西部、川北薩・串木野(鹿児島)のように四市を数える定住圏がみられる。(図-4)

人口規模

このような圏域構成を反映して、定住圏の人口規模にはかなりの格差がみられる。もともと大きな人口を示すのは土浦で六七〇、二三三人(昭和五十年国勢調査結果、以下同じ)、これを追って東三河が六五一、七三六人となっている。

これに対して、最小は峡北(山梨)の七八、四四六人で、土浦の約八分の一にすぎない。表-3は、この人口規模をランク別に示したものであるが、一〇万人〜二〇万人のところへ全体のちようど半分が集中している。図-5は、この人口規模の状況を定住圏毎に示したものであるが、中部圏内において、やや大規模なものの分布が多いことがうかがわれる。

図-2 都市圏とモデル定住圏



図一3 構成市町村数

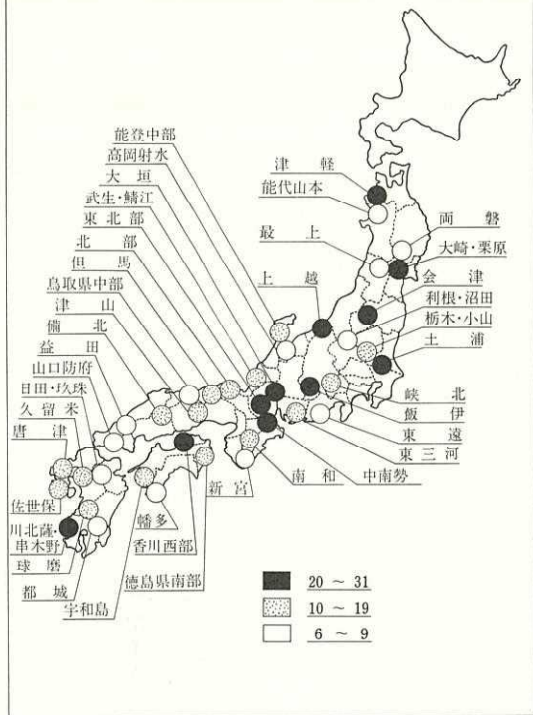
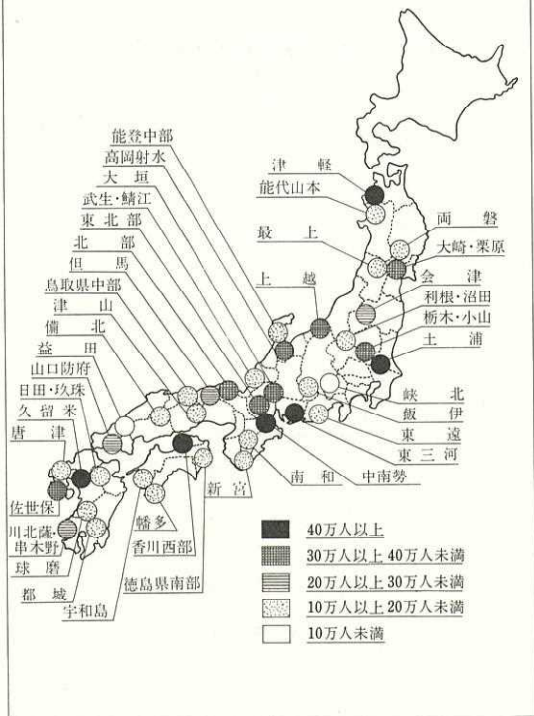


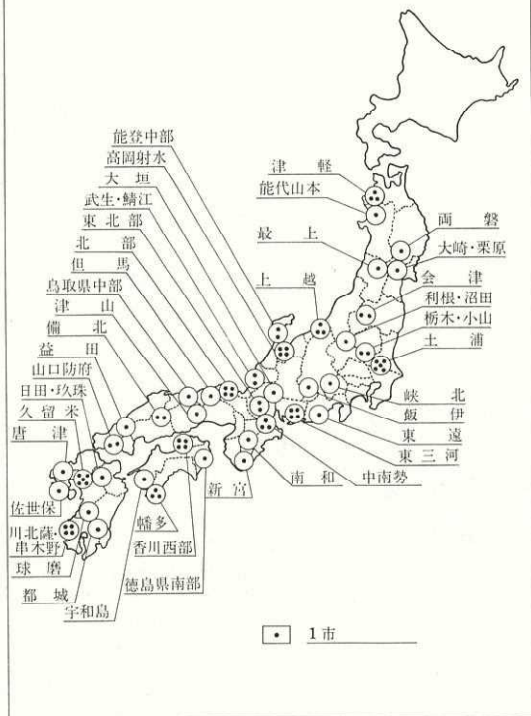
表-3 モデル定住圏の人口規模

人口規模	定住圏数
5万人~10万人	2
10万人~20万人	20
20万人~30万人	4
30万人~40万人	8
40万人~	6
計	40

図一5 人口規模 (昭和50年)



図一4 定住圏域内都市数



人口変化

人口増加率については、関東から中東にかけて、高い値を示す定住圏が多くみられる。昭和四十五年から五十年にかけての伸び率では、土浦が一三・九%と著しく高く、次いで栃木・小山が九・七%となっている。これに対し最近は球磨(熊本)のマイナス五・五%である。全体の約七〇%が人口減りを示しており、先にのべた圏域設定のねらいがここでもうかがわれる。表-4は人口増加率の状況をランク別に、また図-6は、これを定住圏別に示したものである。

人口密度

複数市町村で構成される定住圏は、当然のことながら、その面積は大きく、最小の東遠(静岡)で四八二km²、最大の津軽(青森)では三、四八三km²に達する。表-5にみるように一〇〇km²〜一五〇〇km²の面積をもつものが多いが、全体としてかなりの範囲に広がっている。

このような大規模な面積をもつことから、各定住圏の人口密度は、都市部を含むものの、かなり低くなっている。第一位は栃木・小山の五四二人/km²であり、以下、高岡・射水——五三八人/km²、久留米——五三八人/km²の順となっており、最下位は、南和(奈良)の四九人/km²

表-4 人口増減率別定住圏数

人口増減率	定住圏数
5%以上	6
2.5%以上 5%未満	5
0%以上2.5%未満	7
-2.5%以上 0%未満	11
-0.25%未満	11
計	40

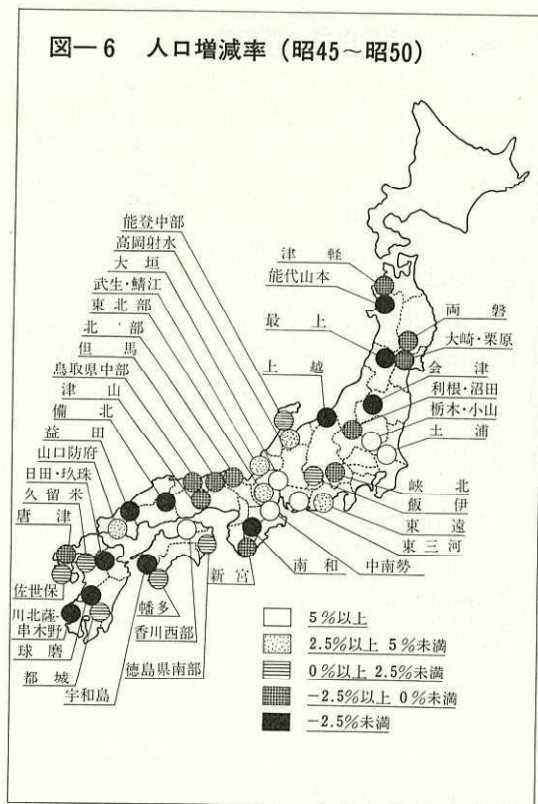
表-5 定住圏の面積規模

面積規模	定住圏数
1,000km ² 未満	9
1,000km ² 以上1,500km ² 未満	13
1,500km ² 以上2,000km ² 未満	9
2,000km ² 以上	9
計	40

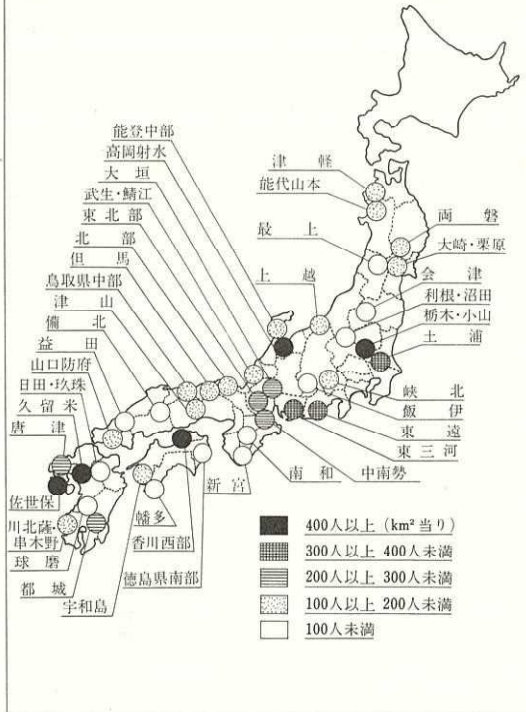
表-6 定住圏の人口密度

人口密度 (km ²)	定住圏数
100人未満	12
100人以上200人未満	15
200人以上300人未満	5
300人以上400人未満	3
400人以上	5
計	40

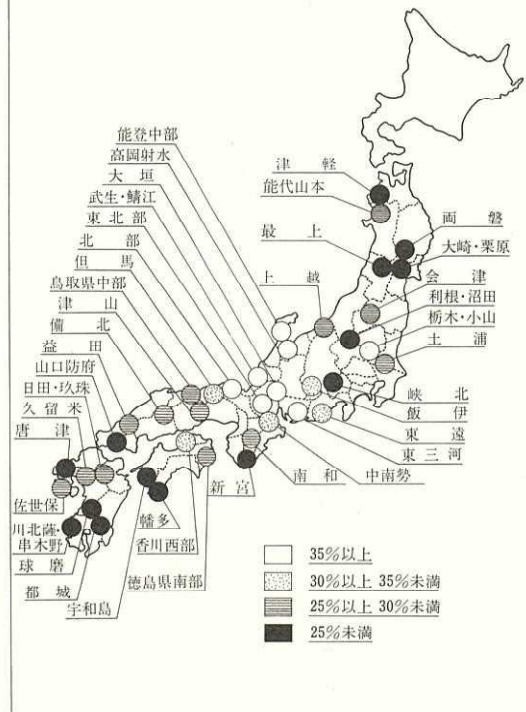
図-6 人口増減率(昭45~昭50)



図一7 人口密度 (昭和50年)



図一8 第2次産業就業人口比率(昭和50年)



産業構造

就業人口からみた各定住圏の産業構造は、全体として、第一次、第二次、第三次産業の比率が、三：三：四の割合となっていることがうかがわれる。

である。これら人口密度のランク別状況は表1-6の通りであり、二〇〇人/km²未満に約七〇%が集中している。また、各定住圏の人口密度は、図1-7に示す通りである。高岡・射水(富山)を除いては、やはり大都市圏周辺部で人口密度が高い。

まず、第一次産業就業人口の比率についてみると、表1-7に示すように、三〇%〜四〇%のところが多くなっている。最小は大垣の一三・一%で、この他一〇%台を示しているのは、高岡・射水——一三・八%、武生・鯖江(福井)——一四・五%、佐世保——一五・一%、新宮(和歌山)——一七・二%、東三河一七・五%、中南勢(三重)——一八・五%の六定住圏である。一方、高い比率を示しているのは、津軽——四五・七%で、この他、両盤(岩手)、最上(山形)、川北薩・串木野(鹿児島)の三定住圏が四〇%台となっている。

表-7 第一次産業就業人口の比率(昭50)

第一次人口比率	定住圏数
20%未満	8
20%以上30%未満	11
30%以上40%未満	16
40%以上	5
計	40

次に、第二次産業就業人口比率についてみると、高い比率を示すのは、武生・鯖江（福井）の四七・七％をトップに、大垣四五・八％、高岡・射水——四〇・六％の三定住圏である。これに対し、第二次人口の低いのは、津軽、幡多（高知）、宇和島（愛媛）の三高住圏であり、比率はそれぞれ一五・一％、一八・一％、一九・一％である。表―8に示すように、第二次人口の比率は、ランク別では二五％未満のもっとも低いところが多くなっている。また図―8にみるように東北及び西南日本において、第二次人口の比率が低いことが明瞭に表われている。

最後に、第三次産業就業人口比率についてみると、最高は新宮（和歌山）の六一・六％、以下、佐世保五六・八％、山口・防府五四・九％の順となっている。一方、低い方では、峡北（山梨）が最小で二三・一％、次いで両盤（岩手）三四・三％、最上（山形）三四・四％となっている。表―9は、第三次産業人口比率の状況であるが、四〇％〜四五％のところ半数近くが集中している。

計画策定への期待

以上、四〇に及ぶモデル定住圏の概要にふれてみたが、今回の圏域確定で重要なことは、どのように圏域が設定されたかということではなく、どのような圏域がモデルとして各県から出

表-8 第二次産業就業人口の比率(昭50)

第二次人口比率	定住圏数
25%未満	14
25%以上30%未満	13
30%以上35%未満	5
35%以上	8
計	40

表-9 第三次産業就業人口の比率(昭50)

第三次人口比率	定住圏数
40%未満	13
40%以上45%未満	18
45%以上50%未満	6
50%以上	3
計	40

されてきたかということではないかと考えられる。その意味で、中心都市の人口順位が県内三位以下であり、第二次産業未発達の人口停滞型モデル定住圏が多いことは、きわめて象徴的であるといえよう。ただこのことについては単に、モデル定住圏整備計画における特定事業への国の配慮という面から考えるのではなく、むしろこうした圏域で考えられる新しい事業開発の意味をこそ評価すべきであろう。

「三全総」で明らかのように、定住圏整備の方式に関して、流域圏という新しい圏域構成の考え方が提示された。こうした自然条件の見直

しや、さらには、定住圏整備計画の基本項目の一つとなっている住民の自主的参加による地域行動計画の中から、新しい計画が生まれてくることが期待される。モデル定住圏が、単なる「事例」に終るか、先駆的なモデルとなりうるか、来年六月の計画策定がまたれるところである。

また、この定住圏整備計画は、当然のことながら都市とその関連地域との間に新しい関係を規定することを意味する。その意味で都市づくり、特に、地方都市のまちづくりにより新しい風を吹き込むこととなる。

モデル定住圏の主要指標

府 県 名	モデル定住圏名	中心都市名	面 積 (km ²)	人 口 昭和50年国調	人口増加率 昭50/昭45(%)	人口密度 昭50(人/km ²)	産業別就業人口比率(昭50)			
							第一次	第二次	第三次	
青 森	森手宮秋山福	軽磐栗原山本上津	弘前市	3,483	535,576	-0.1	153.8	45.7	15.0	39.1
			一関市	1,319	157,307	-1.6	119.3	42.6	22.9	34.3
			古川市	2,330	311,179	-2.5	133.6	39.8	22.9	37.1
			能代市	1,184	119,913	-4.1	133.6	34.3	26.9	38.8
			新庄市	1,805	105,253	-3.2	58.3	45.0	20.5	34.4
会津若松市	2,996	297,293	-3.2	99.2	31.0	27.8	40.9			
茨 城	城木馬	浦木・小山利根・沼田	土浦市	1,719	670,233	13.9	389.9	30.5	27.8	41.5
			小山市	587	318,424	9.7	542.4	22.1	39.4	38.2
			沼田市	1,776	102,172	-0.8	57.5	33.8	22.9	43.0
新 富	湯山	上越高岡・射水	上越市	2,342	334,132	-3.7	142.7	31.0	28.2	40.7
			高岡市	682	367,103	4.7	538.3	13.8	40.6	45.5
石 川	川能	能登中部	七尾市	849	168,944	0.3	199.0	23.0	35.0	41.8
			咋市							
福 井	井	武生・鯖江	武生市	1,009	181,539	3.8	179.9	14.5	47.7	37.7
			鯖江市							
山 長 岐 静 愛	梨野阜岡知	峡飯大東三	北伊垣遠河	765	78,466	-2.1	102.6	42.4	24.3	33.1
			葦崎市	1,929	177,179	0.1	91.9	30.6	32.1	37.2
			飯田市	1,430	357,095	6.5	249.7	13.1	45.8	40.9
			大垣市	482	181,120	4.0	355.0	30.8	33.9	35.1
			掛川市	1,800	651,736	7.0	362.1	17.5	38.4	43.8
三 重	重	中南勢	津市	2,072	466,560	5.3	225.2	18.5	32.3	49.0
			彦根市	1,125	300,348	3.6	267.0	21.8	39.5	38.6
京 都 兵 奈 和	都庫良山	北但南新	舞鶴市	2,082	357,317	-0.2	171.6	19.3	38.7	41.9
			豊岡市	2,135	217,816	-2.0	102.0	27.6	31.2	41.0
			五條市	2,346	114,683	-4.2	48.9	22.4	29.2	48.2
			新宮市	1,128	108,318	-2.4	96.0	17.2	20.9	61.6
鳥 島 岡	取根山	鳥取県中部	倉吉市	775	118,386	-0.1	152.8	32.5	26.1	41.3
			益田市	1,378	80,806	-3.1	58.6	30.5	27.4	42.0
			津山市	1,360	167,332	-0.5	123.0	28.8	27.7	43.4
広 山	島 山	備北	三次市	2,025	120,526	-4.1	59.5	37.8	25.2	36.9
			原市							
山 口	山口・防府	山口市	1,426	276,991	4.4	194.2	21.0	23.8	54.9	
徳 香	島 川	徳島県南部	阿南市	1,503	131,447	0.7	87.5	30.4	29.4	40.0
			坂出市	1,016	407,502	5.2	401.1	25.8	34.4	44.8
愛 高	媛 知	宇和島	観音寺市	1,049	164,813	-2.7	157.1	35.8	19.1	44.9
			宇和島市	1,564	116,727	0.5	74.6	35.8	18.1	45.8
福 佐 長 熊 大 宮	岡 賀 崎 本 分 崎	久留米唐佐球日田・玖珠都	久留米市	1,032	554,985	2.2	537.8	22.8	28.2	48.7
			唐津市	523	145,999	-1.8	279.2	29.7	22.4	47.7
			佐世保市	756	363,040	+0.0	480.2	15.1	28.0	56.8
			人吉市	1,536	116,862	-5.5	76.1	39.0	20.5	40.4
			日田市	1,224	120,857	-5.0	98.7	29.4	26.9	43.7
都城	762	175,410	1.8	230.2	32.5	22.5	44.8			
鹿 児 島	川北薩・串木野	川内市	1,675	269,132	-4.8	160.7	41.0	21.1	37.6	

広岡治哉・柴田徳衛編

東京・ロンドンの研究

本書は、昭和五十二年十一月に開催された第一回都市問題シンポジウムにおける諸報告を集成したものである。

このシンポジウムは、法政大学の主催、東京都の後援で開かれ、報告者は日本から柴田徳衛、松下圭一、高橋誠、佐々波秀彦、広岡治哉の各氏が、イギリスからD・

R・ダイヤモンド(ロンドン大学)、G・M・トーマス(ロンドン・カウンスル・オブ・ソーシャル・サービス)、J・M・トムソン(前O E C D 都市間交通主査)の各氏。主題は、東京とロンドンの都市問題、とくに住宅・交通問題の比較・検討で、本書の構成は、討論の順に従い、「総論 都市の社会経済的諸問題」、「各論Ⅰ 住宅問題」、「各論Ⅱ 交通問題」となっている。

日本とイギリスとは、ともに島国で中央集権的な国家であるため、よく比較される。また大陸国家に比し精神風土が相互に似ているともいわれる。国土利用の面におい

しかし、例えばこれまでの都市計画において、土地がどのように取り扱われるべきかの政策論についてはいろいろの見解が示されているが、もっとも要求されるべきは、土地の取得が困難であるとか、地価が高いといった現象的な問題ではなく、もっと本質的な「土地についての考え方」を検討することではなからうか。

でも、政治経済の諸機能が一点に集積、中央集中となっている点で共通している。このような背景のもとで、東京の大都市問題を検討するうえで、東京とロンドンの比較を行なうことはひじょうに有意義で重要といえる。わが国の首都圏整備計画が大ロンドン計画に範をとったことは周知の事実であるが、その後、東京とロンドンの相互比較が十分になされてこなかった(少なくとも、そのように見える)のは不思議である。このような状況下、東京とロンドンの大都市問題の比較・検討を正面から取りあげ、日英両国の学者、専門家を交えて議論を行なったという点

これが本書の著者、大澤正男氏の基本的視点であり、土地所有権の制限に関する今日の問題を「土地についての考え方」の基本にたちかえりつつ分析をすすめている。本書は、民法学者である著者が標題に関連するテーマで、ここ十余年間に発表した論文を集成したものであるが、単

でも、このシンポジウムのもつ意義はひじょうに大きい。

しかしながら、本書を見る限り、このシンポジウムの目的がどの程度達成されているかについては疑問が残らざるを得ない。本書の構成は先にも述べた通り、両都市の都市計画全般に関する問題、東京の政治・財政・地域社会に対する問題、両都市の住宅問題、交通問題から成っているが、そのほとんどが、両都市における都市問題と、それに対するこれまでの諸施策に関する概説にとどまっており、施策の効果が十分に検討されていない。また、東京とロンドンの比較という形には必ずしもなっておらず、両都市の記述が横並びになされているにすぎない。

東京とロンドンの比較に関しては、都心の衰退現象に関して、最近採られてきている両都市それぞれの都市再開発の可能性、両都市のニュータウン政策の比較、ロンドンにおける事務所立地規制の東京への導入の可能性、両都市のグリーンベルト政策の比較、両都市の居住形能の比較、土地所有権の

に民法的考察にとどまらず、「土地所有権の制限を考えるにあたっては、公法的規律と私法的規律の総体がわが国の土地法制を形成している」との観点に立ち、そこから生じてくる問題を土地所有権の本質、内容と絡み合わせて議論している。以下、本書の概要を見てみよう。

まず、著者の土地所有権に対する基本的思想は何か。結論的にいえば、土地を他の財貨と同じく「所有権」の概念で包括することはやめるべきだ、ということである。土地は人間の生存に必要なもつとも具体的な共同財産であるから、他の財貨と同じように個人所有を認めるのは不合理であり、国民の生存権保障のためには思い切った制限が可能であるとする。また土地は不労所得的性格が強く、資本、所有権の対立物ともいえるから、資本主義社会における所有権体系の本質的要素とはならない、さらに、土地国有論も合憲であり、それを実行した方

がよいかどうかは政策の問題であると言いきる。

ところで、土地所有権の制限との関連で特に今日の問題となっているのが開発利益の処理をどうするか、ということである。開発利益とは、公共事業・公益事業などの開発行為によって生じた土地の

土地所有権制限の理論と展開

大澤正男著

値上り利益をいうが、従来このよ
うな利益は公共に還元することは
できないと一般に解されており、
社会的妥当性を欠くケースが日本
中いたるところで見られた。その
最大の原因は、民法七〇三条の不
当利得の成立要件の一つである「受
益により他人に損失を及ぼしたこ
と」という点が欠けることにあつ
た。

著者はこれに対して大胆にも、
例えば、都市開発のコストの大部
分は公的資金であり、その財源は
一般市民の税金であるから、地主

の地価増価という不当利得に
対する国または一般市民の損
失とみてよいとする。しかし、
各国の制度を検討した後、当
面は土地増価税の賦課による
方式がもっとも適切としてい
る。

また、日照権の保護の問題
は、従来、日照利益の法的構
成の観点から議論されてきた
が、視点を変えて日照権を侵
害する土地所有権の制限とい
う観点から差止請求、損害賠
償を肯定すべきことを主張す
る。

そして、結局、土地所有権
を制限する場合の「公共の福
祉」の認定にあたっては、現
代の土地所有権の本質を見極
め、内容的には、だれの土地
所有権が、どのような目的で
だれによって、どのような内容
で制限されるかということが
具体的に提示され（公共性の
体系的具象化）、かつ手続面に
おいても客観的合理性のある
公共性の価値判断が確認され
る方法が考慮される必要がある
とする。（成文堂・三〇〇〇円）

問題など、ひじょうに重要でかつ
興味深いテーマが数多く存在する。
にもかかわらず、本書ではこれら
の点にほとんど触れられていない
のが残念である。

もつとも、わが国ではこれまで
都市問題の国際比較が十分に行な
われてこなかったこと、国際比較
に関しては国ごとの政治・経済・
社会的な要因が地域政策に微妙に
からみ合っており、分析が容易で
ないことなどを考えると、このシ
ンポジウムにそこまで深い比較・
検討を要求するのは酷であるかも
しれない。むしろ、本書の総論で
取りあげられている「東京都制の
矛盾」の問題や「大都市のコミュ
ニティーにおける町内会」の位置
づけの問題などの個別の検討を、
東京・ロンドンの比較ということ
を離れて評価すべきであるかもし
れない。いずれにしろ、都市問題
シンポジウムが第二回以降どのよ
うな展開をするかによって、この
第一回に対する評価も決まってく
るのであろう。

（叢書・現代の社会科学、法政大
学出版局 一、〇〇〇円）

今回は、建設大専校と全国建設研修センターとが共同で実施している研修の一例である国際協力研修を通じて、両機関が、研修を展開するにあたっての協力態勢と、研修効果を高めるために創意工夫している実態とを紹介したい。

◆建設大専校と全国建設研修センターが協議のうえ実施

国際協力的重要性は言をまたないが、各省庁におけるこの種の研修を、語学研修という側面からみると、ある資料によれば調査対象51省庁のうち語学研修実施機関は16省庁に過ぎず、かつ、そのほとんどが実施機関は官房すなわち本省ないし本庁となっており、研修機関で実施しているものは数機関を数えるに過ぎない。

建設大専校においても、国際協力の重要さは早くから認識されてきたところであり、昭和48年度を初年度とする第一次建設大専校整備五カ年計画以来、その実現がはかられてきたが、従来、上述のような研修機関の実態や予算その他

の制約条件のため、実現をみるに至らなかつた。

一方、全国建設研修センターでは、定款に、「海外の建設研修生の受入れ及び建設研修生または修了生の海外派遣または移住の斡旋に関すること」として国際協力がうたわれており、両機関協議の結果、そのいづれにも活用できる形で、昭和53年度から国際協力研修を試行することとなった。

実施にあたっては、建設大専校は企画指導を、全国建設研修センターはその実施をそれぞれあずかるものとして、担当区分を定めながら、内容については、十分、両機関の意見交換を行い、次のように進めることとしている。すなわち試行の段階であるため、研修期間は一カ月、研修人員は20人という小規模であるが、国際感覚の養成のため専門家による講義と英会話とで構成され、修了式にあたっては主催者・受講者ともに英語で挨拶を行うなどのタッチアップも加えられている。

前者は、例えば、NHK上級講師松本道弘氏などにより、国際協

調上必然的に必要となる内外の思考の相違についてディベートを通して認識を深めようとするものであり、後者については、外人講師2名による日本語抜き英会話を集中的に行うこととしている。

◆効果を高めるために英語検定受験を導入

もちろん、英会話の修得は短期に達成されるものでなく、一般の研修と同様あるいはそれ以上に事前学習ならびに事後学習を必要とするので、これをサポートするものとして研修期間の後期に日本語検定協会による文部省認定の英語検定を受けることとしている。

本研修の内容は、この英語検定には直接的に結びついてはいないが、英語検定受験は、上述のように事前事後学習により本研修の効果を高めるための手段として導入しているものである。

ただし、本研修が受験のためのブラッシュアップとしてかなり効果を出していることは、昭和53年度に一級合格者1名、二級9名、

三級6名を出していることからうかがえるところである。ちなみに、この他にも、一次試験に合格しながら仕事の関係等で二次試験を受験しなかつた者もいるが、いづれにしても、研修受講者が、その後さらに上級を目ざして自主学習を持続することが期待されることである。

なお、本研修実施にあたっては、両機関よりそれぞれ職員が研修に参加し、本研修の効果的推進をはかっている。参加職員にとっては、これが自己の英語研修にもつながっており、建設大専校では、さらに、ブラッシュアップするため同好の職員おおよそ6名による自主的なグループ英語学習を行い、英字新聞を題材とする自主学習・自主研さんの場としてそれなりの効果をあげている。

このように両機関の共同により研修に必要な事前事後学習・自主学習・グループ学習等を総合的に組入れる工夫が施されている。

建設大専校教務部長 山内恒雄

近代設備工学の粋を集めた注目の学科です。

建設学部♣設備工学科

設備工学の分野は、昭和三十年代中ごろから急速な発達を遂げ、先進諸国の技術水準に達した。現在、建築の計画、設計、施工のすべての段階で設備技術者は重要な役割を果たしている。にもかかわらず彼らの多くは建築学や機械工学、電気工学の課程を修得したものであり、設備工学として独立した講座をもつ大学は極めて少なく、設備工学の講義は建築学の課程の中で行なわれているにすぎない。

しかしながら、設備工学は多種多様化するとともに技術も高度化し、ますますこの重要性が認識されてきているのである。

本院の設備工学科は、このよ様な状勢に即応して関係諸団体の要望に応え、昭和四十五年に教育期間一カ年制の建設設備科として開講。その後、教育内容をいっそう充実する必要から昭和五十二年に二カ年制の設備工学科に改編し

た。この設備工学科では関連基礎科目のほか、給排水衛生設備、空気調和設備、消防設備、ガス設備等に関する学科を教授し、実務を重視するとともに創造と応用の能力のある真に実力ある専門技術者の養成を目標としている。

建設業法の分類によると、管工事業に従事する技術者、つまり管工事施工管理技士、消防設備士、給水装置技術者、排水装置技術者、空気調和に関する設備士として十分活躍できる技術者の養成である。卒業生は、現在までに四五七名を数え、設備設計、施工および水道業界、設備機器関連企業で活躍しており、設備工事業の自営を志し、または企業経営を行なう者も多数

でている。今年度の建設白書によれば、今後、西暦二〇〇〇年までに三千四百万人の都市人口が増大し、国民の七割以上が都市に生まれ育ち、生活

するといふ本格的な都市時代の到来を迎え、都市を人々の定住の場として整備していくことが重要な課題だとしている。また昭和五十二年十二月に実施された建設省の住宅需要実態調査によると、住宅

については絶対的な窮乏感が減り、かわつて、より質のよい住宅を求めている。また、住宅地価に関する世論調査では、職場に近い戸建てより、職場に近い高層住宅がよいとするものが三五%で、そう

思わないもの二八%を上回っている。こうした職住近接の傾向から、通勤等の利便性の高い市街地における良質な住宅建設の促進が重要になってきている。

したがって、やがて新宿副都心にみるような高層建築あるいは東京駅周辺の深層建築が大勢となっていくであろう。建築物が空高く伸びるほど、建築空間は日照や風雨の影響を強く

受けて、快適な生活空間とはいえず、地下深く潜るほど、光と空気の乏しい空間となる。そこで空気調和設備などを完備させることにより、高層建築や深層建築ははじめてその機能を発揮でき

るのである。建築総工費の中に占める設備工事の比重が年々高まってきて、今日では建築総工費の五〇%を設備工事が占めるといふ建築も現れてきた。

このように設備に対する投資を惜しまないことは、建築物の価値観が変わってきたことを示す。今日では建築物の機能性を左右するのは内蔵している設備の働きである。とさえ言われ、設備の良否が直ちに建物の価値を左右することになる。

したがって、設備工学の技術の向上と、設備技術者の養成こそが今後ますます必要となるであろう。

●設備工学科

基礎科目	規学学学学学学学 工学 法数応流熱図化保
------	----------------------------

専門科目	論画造(1)(2)備備備(1)(1)(2)(2)備備御法土工法管理図積習計義 概計構道道設理習備備(1)(2)(2)備備御法土工法管理図積習計義 境建築上下生火処演和演電エ測材備工施 環建建上下生火処演和演電エ測材備工施 設空設建ガ計建設建設建設建設積設卒特
------	---



《私の人づきあい論》

傷つくということ

後藤 明生

わたしは小説家になる前、満十年

間、会社勤めをしたが、勝負事、ギャンブルの類はまったくやらなかった。囲碁、将棋、マージャン、トランプ、花札、いずれも駄目である。競馬、競輪、パチンコ、も駄目である。したがって、そういった種類のつきあいは、一切なかった。

また、釣り、ゴルフ、ボウリングといった趣味の類も駄目で、その種のつき合いもない。つまり、世間というところの、何々仲間というものが、まるでないのである。強いて挙げれば、飲み仲間ということになるだろうか。

ただ、酒の場合は、他の趣味や遊

びと違って、集まりの媒介をする物がない。確かに、媒介は酒であるが、これが他の趣味や遊びと違って、仲間がただ集まって一緒に飲みさえすればよい、というものではない点である。車座になるとか、あるいは向き合わせになるとかして、黙々と酒を飲めばよいというのではない。そこには、何か話題が必要である。

会社勤めをしている人間の場合は、それは仕事のことであつたり、上役や同僚の棚下しであつたりと思う。これは、確かにサラリーマンの大きな愉しみの一つである。まあ、いつてみれば男の井戸端会議のようなものではあるが、だからといってサラリーマンである以上、この愉しみを全面的に否定できるものはいないと思う。

しかし、この場合には、当然のことながら、それぞれの意見のくい違いが出て来る。そしてそのくい違いは、他の趣味や遊びの場合とはまるで違っている。たとえば、釣りなら釣りに関する意見のくい違いという

ものとは違って、お互いのものの考え方の違いというところまで発展する可能性が高い。お互いの生き方の違いというところまで行き着いてしまうことさえある。

これが、釣りなら釣り、マージャンならマージャンといったものに関してであれば、どのように意見がくい違って、それはあくまで釣りとかマージャンの世界内のことであろう。お互いに、釣りなりマージャンなりを認めたくえでの対立、くい違いに過ぎないわけで、それを否定してしまえば、そもそも対立もくい違いも意味をなさなくなってしまうのである。

つまり、いい換えれば、釣りとかマージャンとか、その他いわゆる趣味の仲間というものは、意見とかものの考え方がお互いに違っているも成り立つということだろう。少しばかり大袈裟な言い方をすれば、その人間の人生観とか処世術などといったものとは無関係であつて、極端にいえば顔も見たくないような相手とだつて、一緒にマージャンをす

ることはできるのである。少なくとも、マージャンのルールさえお互いに守れば、それで成り立つつきあいといえるわけだ。

この場合、まず優先するのは、人間よりもマージャンということであろう。とにかく、マージャンをやりたいという欲求が先にあつて、相手あるいは仲間は二の次ということである。もちろん、気のあつた仲間に越したことはないとしても、理屈をいえばそうなると思う。そして、これはマージャンに限らず、趣味というものを中心に集まっている仲間には、多かれ少なかれ共通していることだと思ふ。少なくともわたしには、そう見えるのである。

これは、わたしがそういった趣味および趣味の仲間をまったく持たないせいかわからないが、それは結果としてそうであると同時に、わたしがそういった趣味の仲間を持たなかつた理由もまた、他ならぬその点にあつたのである。つまり、わたしの場合は、まず第一に人間そのものがあつて、これが嫌いということに



話の広場

なると、どうしても一緒に愉しむことができない。愉しむどころか、同席するのも苦痛である。実際、嫌いだと思っている人間と一緒にマージャンをやるということ自体が、不思議でしかたがない。その人間がいなければマージャンが成り立たないのならば、マージャンそのものを否定してしまつた方がましだ、という考え方なのである。

もちろん、だからといって、わたしはマージャンその他、趣味の仲間やつき合いというものを否定しようなどとは考えていない。むしろ、反対に、そういう仲間やつきあいを羨ましいと思つている。どうせ人間は孤独なものだ。と同時に、他人なしでは生きてゆけない。であれば、いちいち相手の本性などにこだわるよりも、マージャンならマージャン、ゴルフならゴルフのルールの中だけで、フィクションとしてつきあつてゆけばよい。しかもそれが自分の選んだ趣味であれば、何もうことはあるまい。そして、そうしたつきあ

いの中から、もし、趣味を越えた信

頼、友情というものが生まれて来れば、それこそ有難いことではないか。

というのが、まあふつう世間の常識というものだと思うし、わたしもそれに反対ではない。それに、第一、その式でつきあつてゆけば、傷つくということがないと思う。しかし、わたし自身は、いまだにそういうふうに割り切ることがどうしてもできない。つきあいというのはこういうものだ、という常識的な結論を出したうえでつきあうことができないので、その都度、腹を立てたり、傷ついたりするのである。

もちろん、これはどちらがよいという問題ではない。ただ、人間関係というものの中で、果たして自分とどちらのタイプであるかをよく考えてみることは必要だろう。それがわかれば、傷つくことも決して無駄とは限らないと思うのである。

(作家)

文章でひとを

動かす法

「象徴法」と「人間的関心」を盛り込め

安本美典

象徴法によりひとを動かす

こんな話をきいたことがある。

南極観測隊の隊員の中に、新婚でもない人がいた。その隊員のところに、日本の若妻からの手紙がとどいた。

その手紙には、たった三つの文字が、書かれているだけであつた。便箋のほどに、やや大きめの字で書かれていた。

「あなた」

この三つの文字は、数十枚の手紙よりも雄弁に、妻の心を語っている。あなたの声を聞きたい、あなたのそばにいたい、あなたの食事をつく

りたい、あなたの顔をみたい、あなたが欲しい、……。便箋の上に、妻の無量の思いが、おどつている。

また、私は、小学校三年生の子供の書いたつぎのような文章を読んで、心を打たれたことがある。

「ぼくが、一年生のときに、お兄ちゃんが、病気で死にました。お母さんが、お兄ちゃんの服を整理しているとき、お兄ちゃんの服のポケットから、ビー玉が二つでてきました。お母さんは、それを見て泣きました」

二つのビー玉。それは、お兄ちゃんが元気で遊んでいたときのようです。お母さんは、お兄ちゃんが、元気で遊んでいたときのことを、思いだして泣いたのである。

これらの表現のしかたは、文章技法の上からいえば、「象徴法」といわれるものに近い。

「象徴法」というのは、ある具体的な事象や人物などによって、ある状況や生活の全体を象徴させる方法である。

昨年、私は、ある若い人の結婚式



話の広場

に出席した。披露宴のテーブル・ス
ピーチで、新郎の友人が、つぎのよ
うなスピーチをした。

「これで、新郎は、もう、洗面器
で、飯をたかなくてもすむでしょう」

洗面器で飯をたくと、案外うまく
たけるそうである。「洗面器で、飯
をたく」この一句は、バンカラな新
郎が、それまでにいかなる生活をし
てきていたか、その全生活を適切に
象徴している。

ちょうど、二つのピー玉が、子供
が元気で遊んでいたときの、全生活
を象徴しているのと同じように。

フレッシュの「読みやすさ」の研究

アメリカの心理学者、ルドルフ・
フレッシュは、文章の読みやすさに
ついて、多くの研究を行なっている。
フレッシュは、多くの被験者に、多
くの文章を読んでもらい、その結果
を整理して、文章の「読みやすさ」
をもたらす要因をあきらかにしてい
る。

フレッシュによれば、文章の「読
みやすさ」というものは、文章が、

「平易である(easy)」ことと、文章
が、「興味のある(interesting)」
ものであることとの、二つの面にわ
けられるという。

文章が、「平易である」かどうか
は、センテンス(ピリオドからピリ
オドまで)の、平均的な長さど、用
いられている語の平均シラブル(音
節)数によるという。センテンス
の長さが、平均して長ければ長いほ
ど、文章は、読みにくくなる。また、

reconsiderationなどのように、接
頭辞や接尾辞がついて、シラブル数
の多い語は、英語のばあい、たいて
い抽象的でむずかしい語なので、こ
のような語が多いと、文章が平易で
なくなる。

つぎに、文章が、「興味のある」
ものであるかどうかは、その文章が、
「人間的関心」に富んでいるかどう
かによるという。たとえば、小学校
一年生の読みものを、おとなが読ん
でも、それほどおもしろくない。同
じでいどに平易であっても、一方の
文章は、おもしろく読め、一方の文
章は、まったくおもしろくない。

フレッシュによれば、文章の「人
間的関心」の度合は、その文章がふ
くむ「人格語」と「人格文」との数
に関係するという。

「人格語(personal words)」
とは、つぎのようなものをさす。

- (1) 人称代名詞。
 - (2) 人名や、父、姉などのことば。
 - (3) 人びと、人たち、などのことば。
- また、「人格文(personal sentence
ness)」とは、つぎのようなものである。

- (1) 会話文。
- (2) 疑問文、命令文、依頼文。ま
た、読者に直接問いかける文。
- (3) 感嘆文。

フレッシュは、さらに、文章が、
「読みにくい」と判断されたときに、
それを読みやすくするための、こま
かい注意を与えている。たとえば、

「読者に焦点をあわせよ」というと
ころでは、「あなたの文章を読む人
の、教育程度は？ 性別は？ 職業
は？ これらのことをできるだけく
わしく知り、それにあわせて文章を
書け」などのことがのべられている。
フレッシュが、「人間的関心」を

論じ、あきらかにしていることは、
結局、人間は、人間に対して、関心
をもつということである。

週刊誌や、カッパ・ブックスの文
章などでは、「あなたは、こんな場
合、どうしますか」などの、人格語、
人格文の多用が眼につく。

フレッシュの研究は知られていな
くても、どのような文章が読みやす
いかは、経験的に知られているよう
である。

さて、冒頭の若妻の手紙にもどろ
う。

「あなた」。この言葉は、「人格
語」である。そして、センテンスと
してみたとき、読む人にたずねかけ
ているという意味で、「人格文」で

もある。きわめて短い文でもある。
若妻の強い思いは、期せずして、フ
レッシュの求めた基準を、最高度に
満足させるものとなっている。しか
も、この若妻は、「あなた」という
人格語によって、あらゆる思いの帰
するところを、「象徴」させている
のである。(産業能率短期大学
教授・文章心理学者)

四国地方における 建設行政の課題

建設省四国地方建設局長

木谷 正



島国からの脱却

四国に所用があつて旅行計画をつくるとしよう。まず頭に浮ぶのは本州から離れた島国であり、幹線交通網からも離れたローカル地域であるから、「行くには不便な所だ」、「遠いなあ!」ということであろう。このことが四国の位置をよく示していると思う。四国の島国性からくるハンディキャップが発展をおくらせた原因の一つである。これを解消するには本州と四国を一体化した高速交通網体系を確立することである。

高速交通網体系の整備

四国は高速自動車国道が一メートルも供用されていない唯一の地方であり、もちろん本州との高速自動車国道による連結もない。また島内における新幹線鉄道の着工もない。空港についてもジェット機の就航しているのはわずかに松山空港のみである。しかしながら、幸い昨年十月十日に本州四国連絡架橋の児島・坂出ルートが着工され、また神戸・鳴戸ルートも今年に入って、鉄道併用橋にすること

が決定、大鳴門橋の併用目標年次がほぼはつきりした。さらに尾道・今治ルートの大三島橋が開通し、因島大橋も着々と工事が進んでおり、いよいよ本州と四国が架橋で一体化する案が実現に向つて進んでいる。

これを受けて四国縦貫および横断自動車道の整備と、これと一体となつて機能すべき国道・市町村道および街路等の整備が急務となつている。さらに言えば、四国の道路整備率は全国平均よりもかなり低く、交通事故率は全国でもひじょうに高い方になつている現状からも道路の整備は急務である。

災害に強い国土の造成

四国は有名な三本の大きな断層が東西に走つており、このために地入りと崩壊個所が多い。そのうえ瀬戸内地区を除いて、全国でも有数の台風豪雨地区が多い。これによつて発生する災害を防ぐため、水源地区の砂防の必要度はきわめて高く、このため重野川と東信川の上流に重点をおいて直轄砂防事業を進めている。今後はさらに他

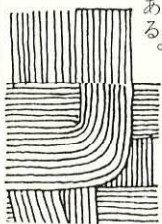
河川流域にも事業の拡大が必要と思われる。

治水事業としては多目的ダム事業と河川改修事業が併行して進められているが、吉野川をはじめ主要河川の築堤の進捗に伴い、内水対策に多くの課題を残している。また沿川の資産の増大に伴い、河川の安全率をさらに高める必要が生じており、そのためダムの新設と堤防の増強を図らなければならぬ。

道路については、降雨時の交通規制区間が多いので、この解消のための防災対策事業も重要であり、力を入れている。

その他の課題

将来を見通した水資源の開発、四国西南開発、本四架橋に対応した「香川中央地域整備」、定住圏の施設整備、四国の八十八カ所の霊場を結ぶ「四国のみち保全整備事業」など住みよい国土づくりに多くの課題がある。





西葛西スポーツ公園から新設駅周辺を望む

江戸川区企画部の調べによると、西葛西駅周辺では、47年以来、約6千戸の公団住宅、マンションが建築され、この1、2年以内に、約900戸の高層住宅建築が予定されている。とくに、42年に始まった駅周辺の「小島土地区画整理事業」(約4,900平方メートル)の仮換地処分が終了、高層住宅建築が一斉に始められている。

江戸川区企画部の調べによると、西葛西駅周辺では、四十七年以来、約六千戸の公団住宅、マンションが建築され、この一、二年以内に、約九百戸の高層住宅建築が予定されている。とくに、四十二年に始まった駅周辺の「小島土地区画整理事業」（約四千九百平方メートル）の仮換地処分が終り、高層住宅建築が一斉に始められている。

駅が新設されると、またたく間に、パチンコ店や飲食店が立並ぶ例が多い。江戸川区では、「ニュータウンの賑わい秩序づくり」を目指し、土地区画整理組合の協力を求めてきた。このため、土地所有者は去年五月、「お互いに、一日最低三時間の日照を確保できるビルを建てよう」との建築協定を結んでいる。付近の農家が多い土地所有者は、店舗と住宅の併用ビルを建てているが、この協定で住環境は守られている。また、駅周辺の買物公園（モール）や、駅前広場も建設され、しやれた新駅となった。駅周辺の地価上昇も激しい。十年前、三・三平方メートル十数万円だったのが、現在は七十万円。ただ、大手の不動産会社は、すでにマンション用地を取得済、といわれる。

葛西沖には住宅団地、下水処理場、トラクタ ーミナル、中央卸売市場、臨海公園ができる

「西葛西駅」を降りて、駅前広場を抜け、南側に五、六百メートル行くと、葛西堤防の護岸につき

当たる。護岸の内側は、広大な葛西沖埋立事業が進んでいる。四十七年度に着工され、五十八年度に完工する予定で、総面積は三百四十八haという規模。すでに、大部分の土盛りが終り、一面に自生したアシが繁る。

都がまとめた基本計画によると、この埋立地には、住宅団地、下水処理場、トラクターミナル、中央卸売市場、葛西臨海公園などが建設される。すでに、都内東部地区の下水道普及の要（かなめ）となる下水処理場は、着工されており、埋立地の一角で、大型トラクタやクレーンが、あわただしく動いている。

住宅用地は七十二ha。「西葛西駅」に近い埋立地の北端があてられている。池袋副都心の核として、サンシャインビルなどが建つ旧東京拘置所跡地の面積が、約五・四haだから、この住宅用地は、十数倍の規模を持つ。この用地内に、住宅公団、都住宅供給公社が十三階建の高層住宅群を建設する。全体規模は六千八百六十五戸、約二万人で、五十七年春に入居が予定されている。

このため、同区では、小学校四校、中学校二校、保育園六園、幼稚園三園、児童館二館の建築を予定しており、郵便局、医療機関について、関係方面と折衝している。

建築予定地では、新しい埋立のため、地盤沈下が当分続く。都建設局は、この地盤沈下を早期に収めるため、地盤から水分を抜き取る地質

改良工事を始めている。

五年先には海浜ニュータウン が生まれる

この埋立地の南側を、東京湾岸道路が横断して走る。東京湾を一望できるため、退避線では、いまだに、「景色ながめ」のため、停車中の車が目立つ。この湾岸道路に並行して、五十九年度開業予定で、国鉄京葉線の建設が決まっている。すでに、江戸川河口で鉄橋の建設工事が着工されている。

現在、この東西線の南側に広がる江戸川区の南部地域は、主要な道路ができていない。環状七号線が部分開通しているが、ところどころで分断され、湾岸道路とも接続されていない。区画整理事業によって、いたるところに幅広い道路が建設中だが、完成前のため、たいていは行き止まりになってしまう。

このため、東京方面から客を送ってくるタクシーにとつて、この一帯は泣かせ所だ。「いつの間にか、こんなところにマンション群が建ったのか。帰りは、行き詰りの道で迷ってしまう」とこぼしている。

しかし、この埋立地一帯の川、運河は、つりの名所だ。目下、ハゼの最盛期とあって、休日には、堤防に、つり人が並び、河口周辺には、つり船が群れる。建設中の人工なぎさにも、モーターボートが集ってくる。東京湾の水質が改

善されたため、「海の魅力」を求める都民の格好のレジャー場になりつつある。

このため、地元の江戸川区では、この地域の「魅力アップ」に様々な計画を進めている。同区は、この地域で、堀江公園（全体面積二十三・六ha）を造成中だが、このうち江戸川に面したところに、子どもたちがさわって遊べるヤギリス、シカなどの小動物公園を建設する。また、ホタル、ギンヤンマ、カブトムシなどの養殖施設をつくって、放す計画だ。

さらに、西葛西駅東南側には、約二万七千方メートルの区営の公認陸上競技場を建設する。積極的な区政運営で知られる中里喜一区長は「五年



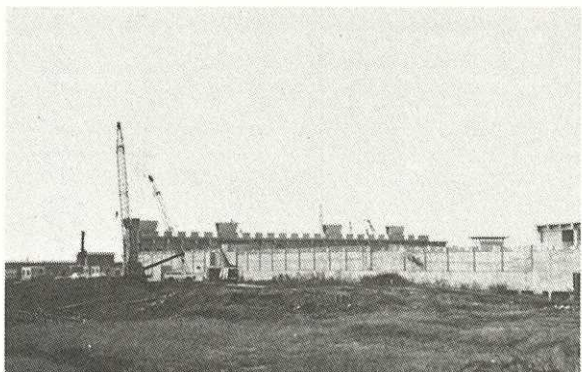
埋立地から西葛西駅方面を望む

先には、すべての事業が一斉に実を結ぶ。西葛西駅を中心にした区南部は、整備された海浜ニュータウンとして、すっかり良くなる」と太鼓判を押している。

ミニ開発で環境悪化につながる場合は区が用地を買いとる方針

ただ、この地域でも、六十平方メートル程度の敷地の木造住宅を軒を並べて建てる「ミニ開発」が盛んだ。すでに、マンション群の間に、こうした密集住宅が建ち並び、販売価格が手頃なため、好調な売れ行きだ。

こうしたことから、同区は今夏、「既成市街



建設中の下水処理場

地整備要綱」の作成を始めた。市街地で三百平方メートル以上の土地を利用する「ミニ開発者」について、区と事前協議することを義務づけ、環境悪化につながる場合は、区が用地を買い取ることも盛り込む方針だ。

さらに、環状七号線と湾岸道路が一、二年のうち接続するため、この地域が、交通拠点になる。主要な交差点周辺には、すでにガソリンスタンドが、相次いで建設されており、「近い将来は、大変な売り上げが期待できる」と、各スタンドの開店祝賀会のあいさつで、繰り返されている。

この地域の団地、マンションの住民にとって、交通網の整備は、便利になる反面、大型トラックなどによって、交通量の激増を招くわけで、「いまのうちから交通公害対策を」と、要求する団地自治会も出てきた。



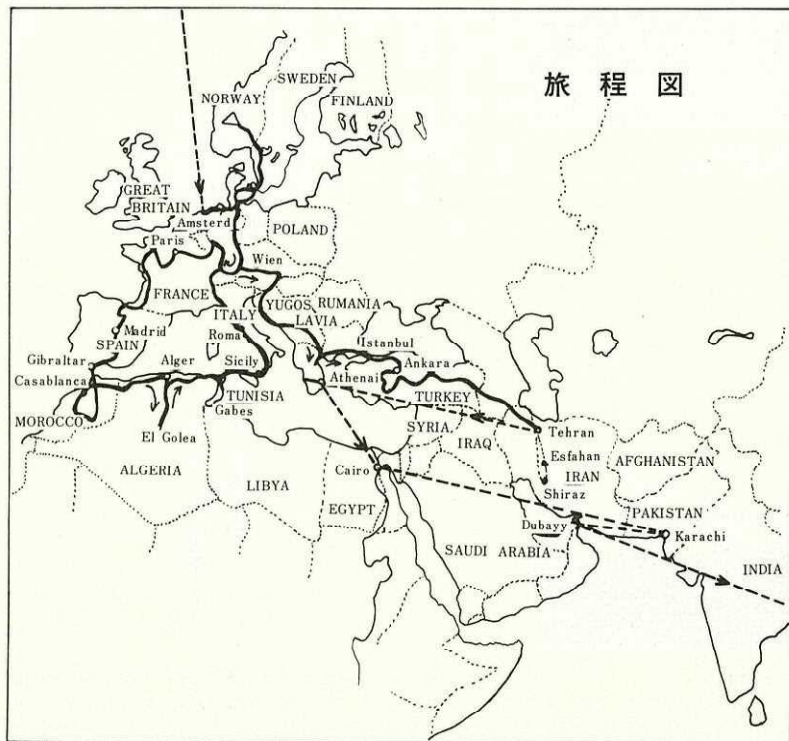
新田住宅（住宅供給公社）

北アフリカ、ユーラシアの水を訪ねて

第一回 「噴水」

田場 穰

(日本大学助教授・応用地学)



昨年の四月から約半年、旅程図のコースを旅した。旅の目的は、水文学を講じている関係で、水と人間とのかかわりあい、乾燥・半乾燥地域を中心に歩いて歩くというものであった。

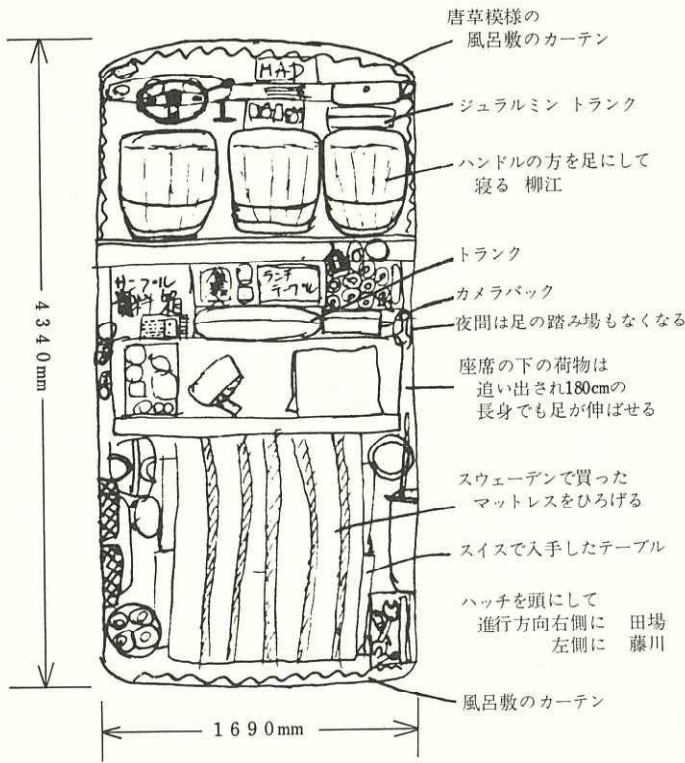
この文は、旅行中に見た水と人間が織り成す模様を、感じるままにつづったものである。

今回は、水を自分のものにした、という乾燥地域の人々の欲望が作り出した「噴水」という芸術を、今回は命の水をあたえてくれる「井戸」について、第三回はつらぬくような太陽の光から身体を守ってくれる「街路樹」について、最終回は「塩の湖」について、お話しをしていきたい。

● われらが「足」 11・B・N・96

出発地をヨーロッパのどこにしようかと考えていたら、オランダのスキポール空港前にタクシーフリーの車を売る店があり、どんな車でも手に入るといふ。よってアムステルダムに決めた。足には、約六ヶ月間で四万kmは走る予定だったので、日本車かドイツ車を考えていた。第一希望のワーゲンのキャンピングカーは、三人がゆうゆう寝られるベッドと台所、冷房装置も付いて快適そうだったが、とても手が出る値段ではなかった。そこで、空間のいちばん広いと思われる一六〇〇ccのトヨタのハイエースを買ったのだが、盗難に備えて、ガラス窓は運転席だけ、荷物室の方は両側が鉄板のパネルバン・

11-BN-96の車内と屋根の上
車中泊のとき



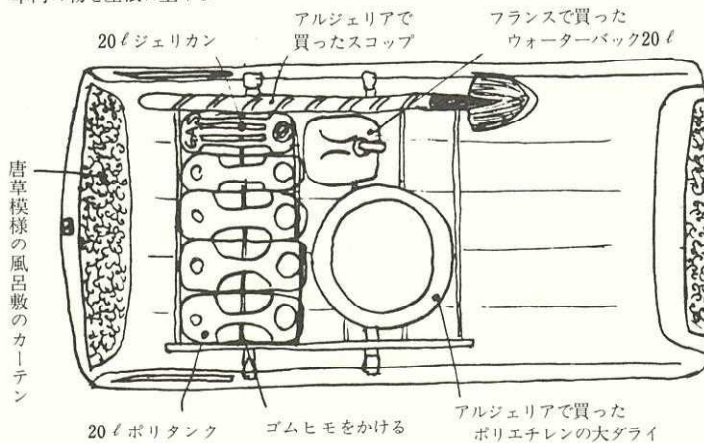
タイプのものにした。また、ドアは荷物室の両側がスライドして開くタイプの五ドア。パキスタン、インドという左側通行の国も旅程の中に入る予定だったので、便利だろうと考えたからだ。

当然、荷物室にも折りたたみ式のシートが付いているものと思っていたら、アテ外れ。注文だと言う。仲間は三人だから、どうしても後ろにシートが欲しい。それじゃあ、買いに行こう

ということになり、連れていかれた所が何とイ
ス屋だったのには驚いた。ここにしかないとい
うので、しぶしぶパイプにビニールレザー張り
の長イスを買い、車の床に穴をあけて取付けた。
背もたれが低く、背中が半分出ている感じだ。
追突に遭いでもしたら、ひとたまりもない。恐
いなと思った。

シートベルトもそうだった。三点式がないとい
言うので、別の所を捜すハメになった。ようや

車中泊の時は
車内の物を屋根に上げる



く見つけた店で昼になってしまい、今日は取付
けるための穴があげられないと言う。どこへ行
っても休みが多過ぎるのだ。こんな時、三人で
アーアー言ったものだが。そのうち、その休み
時間を見越して、いろんなことをやれるようにな
った。この車に自動車屋がつけてくれたナン
バープレートは、黄色地に黒文字で

さらに右端に赤地に白抜きで78と小さく書いて
あり、我々はオランダ籍の車を持つこととなっ

た。

故障らしいものは一度だけ、ノルウェーのベルゲンに向かう雪原で起こった。メーターが三〇〇km付近を指した時、前輪右側でガラガラという音が次第に大きくなったので、車を止めてジャッキアップ。タイヤをはずし、さらにブレーキドラムをはずしたら、何と一本のスプリングがドラムにかんでいないではないか。このま走っていたら、ブレーキはどうなっていたらろう。よく調べてみた。両端の二本のコンプレッションスプリングは定位置にあり、三本目のスプリングが、ブレーキドラムの間にがっちり食込んでいた。何とか引きはがして、このスプリングの入る場所をさがしてみたが、どこにもそれらしいところがない。やはり、この一本はよけいということになった。組立ての過程で入ったものだろう。場所がノルウェーの雪原だけに、地図を見ても近くに町などまったく見当らない。雪の上を渡って来る風の冷たさが不安をつのらせる。そんなことが、トヨタの組立工程はどうなっているのだ、これじゃあトヨタ車すべてがこんな調子なのではないかと、オクターブを上げさせる原因になった。

しかし、その後モロッコ、アルジェリア、チュニジアのサハラ砂漠にも入ったのだが、気温が四十五度を越え、パチパチと砂粒が飛ぶダストの多い道でさえ、エンジンに砂が入って動かないということもなく、よく走ってくれた。

事故にもあわなかった。スペインでは我々を抜いて行った車が、対向車と衝突事故を起こしているのを見つけ、車を動かすのを手伝ったり、トルコでは、子供たちが挨拶代りに投げる石が車に当たり大きな音がしたが、ガラスが割れるようなこともなかった。イランでは、我々の車の何台か前を走っていた大型トレーラーが、対向のトレーラーと接触して両方とも道路から落ち、積荷の大巻きにした針金の束が道路に散らばっている現場にぶつかった。事故車のドライバーが、うわごとのようにポリス、ポリスと呼んで、私たちの車に乗り込んで来た。三十km先の警察まで彼を乗せて、あわてるなよ、あわてるなよと声をかけながら車を走らせたこともある。

とにかく、致命的な故障もなく、事故にもあわなかったのは、旅のお守りとして、あの時のスプリングをネックレスにして持つて歩いたからだろうと、今になってトヨタに感謝している。

● 車中の生活

走行中や車中泊の絵を見ると、ごちゃごちゃといろんな物が車中に詰め込まれているように見える。しかし、スキーポール空港前を出発した時には仲間三人のザックと工具箱が一つ、車の床に転がっていたにすぎなかった。

ところが、オランダ、ドイツを経てデンマーク、スウェーデン、ノルウェーと北に行くに従

って寒くなり、ベルゲン近くのフィヨルドの道は車より高い雪の壁が連なり、とても冷えたので、マットレスや湯沸し器を手に入れた。また、北アフリカでは井戸を捜して水を分けてもらうと、次の井戸までどれだけ時間がかかるかわからないので、たくさんのお水タンクが必要になった。その時々々の生活に合わせていろいろな物が増えていった。

全コースが初めての道だから、夜道での事故の恐ろしさを考え、陽が落ちたら絶対に走らないと決めていた。

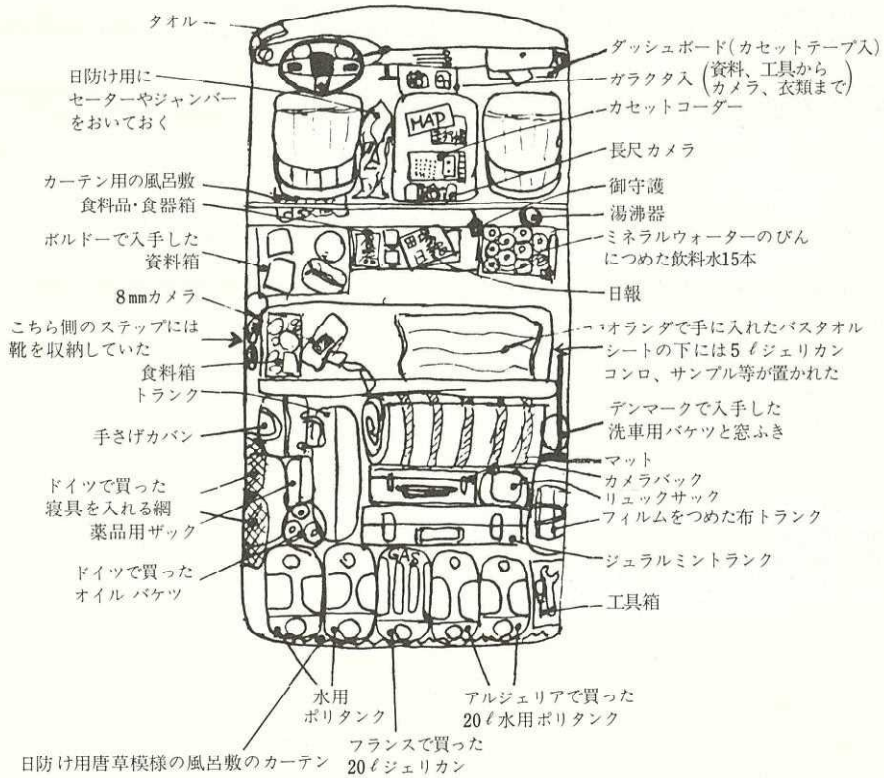
だから、どこでも食事ができ、泊れる用意が必要であった。食事は自炊が原則で、通過する町や村で、食料を買ひ、見晴らしのいい所で車を止めて、バーナーに火をつけスープをつくりパンやヌン、チャパティを主食、景色を副食に食事を楽しんだ。地べたに座り、テーブルを囲む食事のやり方は、フランスのサン・マローの住民にはたいへん不思議な民族だと思われられしく、写真をさかんに撮られた。

車のなかに寝泊まりするのが原則であったから、寺院の前、城の入口附近、ダムサイドなど見物するのに都合のいい所に車を止め、車内にある物を屋根に上げたり、シートの下に押し込んだりして空間をつくった。図でもわかるように、少々小がらな一人が前のシートで、後ろの荷物台にスウェーデンで買ったマットレスを広げ大きめの二人がシュラフにくるまって、のべ三

ヶ月は眠っただろう。その他はユースホステルが主で、たまにシャワーのあるホテルに泊るの

が私たちの夢になっていた。ホテルのレセプションに行き開き一番シャワーが付いているか

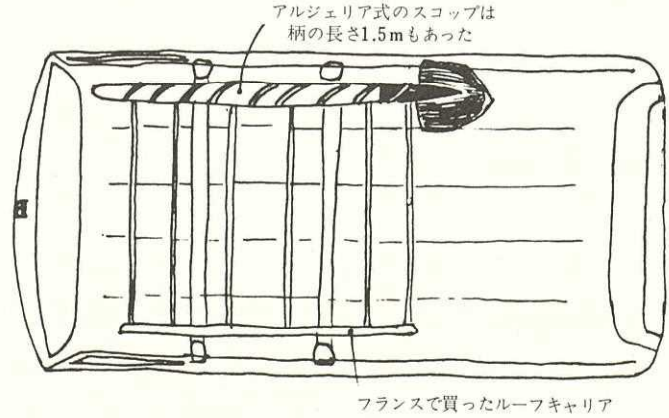
11-BN-96の車内と屋根の上 走行中



このような旅の過程で、強く印象に残ったものの一つに噴水がある。大きな目をむきだし、角を振りかざして全身に力をみなぎらせた四頭の牛に車を引かせ、水しぶきを上げて走っているようなコペンハーゲンの女神ゲフィオンの噴

● 噴水の話

と聞いたことがあるが、あたりまえだと言わんばかりの顔で答えが返って来ると、小踊りして喜こんだものだ。





①百個の噴水がならんだ散歩道

水。千三百六十馬力のポンプで百五十mも空中に水を噴き上げ、飛行機からでも見えるほど大きなレマン湖の大噴水。壮大なベルサイユ宮の噴水は、ルイ十四世がスイスの傭兵を使って二年がかりでつくらせたが、今のような噴水はできなかつたらしい。やはり、ポンプを使わないで空中に水を噴き上げるのは難しかったのだろう。アルハンブラ宮にあるライオン噴水は黒大理石でつくられた十二頭のライオンが、雪をいただいたシエラネバダの山々をバックに口から水を噴き水盤を支えている。そして、これを中

心にパテエオ（スペイン式庭園）が形づくられている。ローマの街角にはギリシャ神話に基づいた噴水があちこちにあるが、有名なトレビの泉は浄化作業中で、水のない池に観光客がコインを投げていた。

ローマから四十kmぐらいの所にあるチボリのエステ荘の噴水は全部でいくつあるのだろう。噴き上げる形だけでも二十種類以上はある。その連係タイプのもを入れると、どう数えたらいいのかわからないぐらいだ。百個の噴水が並んだ散歩道（写真①）、白鳥噴水、オルガン噴

水、人が中に入れる水劇場（写真②）。修道院の跡を別荘にして、これらの噴水を十六世紀から十七世紀にかけて造らせたイッポリート、デステは、噴水を富の示威としてとらえていたのだろうか。彼は枢機卿だったから、噴水に宗教的な考えを持っていったのかもしれない。設計者のピロ・リゴリオは、水に対してどんな思想を持っていたのだろうか。チボリの町の下にトンネルを掘り、アニエネ川の水をエステ荘まで引いて来て、見晴しのいい山の斜面にサイホンを使った噴水を配置し、みごとに噴水芸術を見せる腕は、水理学的な知識も十分持合わせていたに違いない。

●乾燥地域における水の演出

乾燥地域の燃える太陽に押しつぶされそうになって町にたどり着き、モスクの入口で手、足、口を水で清めて厚い壁の入口から薄暗い通路を通ると、ヒンヤリした空気に触れホッとします。さらにその先の中庭には、緑と一体化した噴水のついた長方形の池があり、これを見たら生き返ったここちになる。こんな心憎いまでのイスラムの演出は、周辺の乾燥した環境がひどければひどいほど、ありがたい。ここなら神様もおいでになるだろうと、天国の近いのを感じるのではないだろうか。

噴水のエネルギーをゆきぶるものがある。しかし音には我々の心をゆきぶるものがある。しか

し、水を噴き上げる、という自然の法則とは逆の動きを水にさせる発想は、いったいどこから生れたものだろうか。

噴水の最古のものはイランにあるという。お

よそ紀元前四千年頃のもので、レンガでつくられており、中心の噴水から九十度の角度で四本の真つすぐな水路が放射状に伸びているのが特徴。全体の設計が宇宙論的な意味を持っており、中心である噴水は世界のヘソを表わしているという説がある。また、古代ギリシャ、ローマ時代の遺跡や、そこで見つかった花瓶にも噴水が描かれているようだ。それらは、自然の湧水を少々装飾化した程度のものであったらしい。ところが、紀元前七世紀にコリントでつくられた噴水は、前面に柱廊をもった室に設置されていたそうで、水は彫刻をほどこした動物の口から吐き出され、長方形のため池に流れ出たらしい。

また、コインを一つ投げ込むと再びローマにやってくることができ、二つ投げると愛が実るというトレビの泉。最近、日本では地下街などに噴水がつけられ、コインが投げ込まれているが、噴水にコインを投げる習慣は、ギリシャ神話に出てくるデルフィの神殿近くのカスターリアンの泉に宿る霊をなぐさめる古代の儀式のなごりだという。やはり噴水は、乾燥、半乾燥地域の乾きの文化の中に住む人々の、水に対して抱いていた命の水、水を自分のものにした、支配したいという心が、権力や富の示威として、

あのような雄大な景観をつくり出させたのではないだろうか。

●日本の噴水

それにしても乾燥地域のすばらしい噴水とは対照的に、モンソーンアジアという世界有数の雨量にめぐまれた地域に住む我々日本人に、水を噴き上げて楽しむという考えのなかつたことに思い当つたのである。

と言うのも、三百五十年ほど前、加賀百万石の城主、前田利長が、犀川から、兼六公園に水を引きサイホンを使って噴水をつくらせたのが、我が国における、最初の噴水らしいからである。しかし、利長は兼六公園を噴水を中心とした洋風の公園にはしなかつた。

流れおちる滝、たまる池、という水の形態を中心とした、純日本式の庭園にして、せつかくつくつた噴水は、庭のかたすみに追いやられた姿で建っている。

利長はポルトガル、オランダあたりの文献を見て噴水をつくらせたのであろうか。もしそうだとすれば彼も、梅雨、台風、集中豪雨など、水は流れるという形でしかない環境の中で生活していたはずであるから、噴き上げる水の絵を見話を聞いたら、不思議に思ったことであろう。

職人に工夫させたのであろうが、その職人は重力にさからう流体をつくり出すために、たいへんな苦勞を強いられたであろう。

②人が中に入れる水劇場



さらに時代は下って、思いは現代にまで及ぶ。所用があつて、八月の蒸し暑いさなかに、上野の森に出かけたことがある。

ここには、一九六二年につくられた大噴水と、西郷さんの銅像近くの公園入口に小さな噴水がある。どちらも、時節がら、中止していると、ピラが張られていた。

たぶん、給水制限が話題になつていた時期だったからだろう。

暑いさなかに、水を噴き上げない噴水なんて、気の抜けたビールのようなものだ。

水は循環させているのだろうか、問題はポンプを動かす電力なのだろう。

不忍の池にも行つてみた。蓮が、びっしり水面をおおい、ところどころに見える水面は緑色でどろどろしていた。

五年ほど前だったか、都内の公園にある池の水の供給状況や蒸発量から水質などについて調査した報告書を見たことがあつた。

それによれば不忍の池をおおっている蓮の堆積物が、二メートルも池の底にあるという。そのまま放置すれば、池としての形態もあまり長くはたもてないのではないか、という内容であつたと思う。

蓮の堆積はもちろんだが、あの水質の悪化はなんとかならないものかと考えながら水面を見ているうちに、ふと噴水を使えば、いいのではと、思ったことがある。

さらに、文献のみの記憶で定かではないが、石神井川の浄化計画の中に、酸化池応用浄化方式というのがあつた。

これは河川の水を大きな池に導いて滞留時間を長くすることによって、浮遊物質を沈殿させたり、汚濁物質を、日光や風や水生植物で酸化する。滝や噴水をつくつて、散気方式、バツ気方式により、空気を注入し、水質を浄化するというものであつた。

不忍の池の場合、酸化池は、あの池がある。だから、噴水をつくり、バツ気して空気をいれれば、水質の浄化が可能ではないだろうか、もし、噴水が、あの景観に、あわないという

のであれば、池と、上野の森との比高は十二・三メートルあるはず。ここ上で使つた水を処理するか、池の水を循環させるかして、滝をつくり、水を落してやれば、バツ気することもでき、さらに、池に流れをつくることもできるのではないだろうか。

池に流れができれば、池の周辺にたまる汚濁物質も動かすことができ、これを酸化させることによつて、水質の悪化を防ぐことも、できるのではないかと、キラキラ光る太陽に蒸され、不忍の池のドロドロした緑の水面をぼんやりながめていたのを、この遠いイスラムの地で思いだしたのだった。

●けんせつ余話

鹿島建設は、通産省工業技術院のプロジェクト「サンシャイン計画」の一環として大型建物用ソーラーシステムの開発を川崎重工業・東洋熱工業と共同で進めてきたが、この成果を全面的に採り入れた実用化第一号ビルとして、中国電力ソーラービル（可部営業所ビル）の設計・施工を受注、着工すると去る十月十一日に発表した。

同ビルは地上三階建て延べ一三二〇平方メートル

で、サンシャイン計画で開発された太陽熱冷暖房給油システム、天井放射冷暖房システム、堅型蓄熱槽などを採り入れるとともに、同社が蓄積してきた省エネルギー建築手法を採用した本格的な省エネルギービル。

同社では、これらソーラーシステムや省エネルギー建築手法を採用することによつて、冷暖房エネルギーの年間使用量を、従来の設計ビルの三分の一から四分の一に低減することができるとしている。

ソーラーシステム

建設業界の山積する問題解決

のための要望

三井建設(株)会長

安藤道夫



現在、我国の建設産業は、国民総生産の二〇%近いウェイトを占め、しかも最近では、建設業の大きな目玉である公共事業費を景気浮揚の手段とするほどに、産業界における建設産業の位置が向上しつつあるが、いまだに建設業界には、社会的に見劣りする点が多く、改善を図らなければならない面も多々あることを、認めざるを得ず、最も遅れている産業ともいえるであろう。

- 具体的に考察してみると、建設業独特の依存せざるを得ない重層式下請問題
- 依然として受入れが必要とされている出稼者問題
- なかなか歯止めがきかず、依然として増加傾向にある業者許可登録の問題
- 慣行的に行なわれている現在の入札制度の問題
- 広い意味で公平といえない請負契約の片務性は正の問題
- 職場、環境整備による魅力ある職場づくりの問題
- 建設労働者の終身的総合賃銀対

策の問題

○ 訓練教育の実施等による技能向上対策の問題

○ 特に最近一般の関心の深まった現場安全管理に万全を期するための対策の問題

等々、建設業界にとって、その解決に、今こそ真剣に取組まねばならない、大切な時期に遭遇しているといえよう。

さて、これらの問題解決には、我々業界として自らの努力が必要なのは当然であるが、一つとして業者の力だけで解決できるものはない。建設産業の性質上、関係官庁の行政面からの理解、援助、推進が伴わなければ絶対に解決し得ないことばかりである。最もネックとして考えられるのは、計画生産が不可能な受注産業であるため、どの対策にも継続性がないがゆえの一次的対策に追われて、根本的対策が樹立できないことである。これはやむを得ないとしても、できる限り継続性、計画性のある発注形態に近づけてもらえないのか。線香花火的公共事業費の大

型化は必ずしも望ましくはない、

といってもよいのではなからうか。ここにおいて考えられる重要なことは、建設産業の主務官庁である建設省の行政力のあり方である。すなわち、建設省は、公共事業工事の発注執行機関でもあるという交錯する二重性の矛盾が、解決されてほしいと思う。現在の建設省は以前と異なり、その意味では深い理解をされて親身になっていただいていることは、十分承知しているが、山積みする建設業界の難問解決のため、機構の設置はもちろん、根本的に行政面の転換というか、改革をお願いしたいのである。

なお、解決すべき項目の中で、労働関係と安全関係の問題点解決のためには、建設省だけでなく労働省の理解、協力、指導が一層必要なことは論をまたないが、業界としては、その二元性にひじょうにネットワークを感じるものである。その一元化は無理としても、両省の緊密な連繫動作を衷心より期待してやまない。

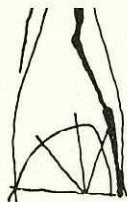
研修生からのたより

研修テキストが今後の仕事に役立つ

―都市計画街路（初級）研修に参加して―

金子孝治

（北九州市建設局土木部街路課）



街路事業に携わって三年目の私は、現在、高速道路関連と駅前広場関連の街路を担当している。今までは日常の業務に追われて、長期の研修に参加する機会がなかった。私にとってこんどの研修は業務に直接関連があり、また全国の街路事業を総括されている建設省街路課の方々が講師なので、またとない機会に恵まれたと思っている。

研修は二週間にわたって行なわれ、第一週目は、街路事業の背景となる法令や計画などを中心とした講義、第二週目は多岐にわたる街路事業の講義が行なわれた。現在の問題点と将来の方向をうまく盛りこんだ講義だったので、どの科目も興味深くきくことができた。とくに都市計画法や道路占用の問題、また後半の街路事業の講義では、毎日の業務と密着した内容を、建設省の方から直接受講できたのは有意義であった。日頃は担当の業務のみに追われて、街路

事業全体をみることの少なかった私にとって、この研修は大きな刺激となった。

さらに、よかったことはテキストの充実である。街路事業に関する図書は、ほとんど市販されていないため、このテキストが、今後の仕事の上で大切な参考文献として役立つだろう。

十二日間の研修生活を楽しく過ごすことができたのは、講義で得たものが大きかったためばかりではなく、全国から集まった同室の人達のおかげであった。ときにはグラウンドで身体を動かす、また一緒に酒を飲み、仕事でかかえている問題などを話し合ったり、初日から異和感もなく打ちとけ、苦もなく二週間が過ぎていった。全国に友人ができたことも、この研修の成果であったと思う。

研修生からのたより

忘れかけていた大局観

―都市計画街路（初級）研修に参加して―

田中宏尚

（松本市都市計画課）



四月に都市計画課に配属され、都市計画街路事業を担当するようになって間もなく、今回の

研修を受けられたことに感謝しております。

我々地方公共団体に勤務する者は、事務の細分化により、とかく大局観を忘れ一点だけを見つめがちですが、今回の研修で忘れかけていたものを思い起こしたような気持であります。都市計画街路の研修とあって、はじめは街路関係の実務研修という気持で参加しましたところ、実際はもっと幅の広い高度な内容のものでした。

「都市計画」というのは、現在の生活水準以上のものを求めるためのものであり、それには、自然との調和を図りながら、頭脳集約的な産業を発展させるために開発を行なってゆく必要がある。すなわち「整備」「開発」「保全」が都市計画の三つの柱であるという、並木街路課長さんの、基本的な概念の講義に始まり、各分野の講義においても、歴史的な経過、現在の状態、そして将来に向けての考え方をふまえながら、法的な角度から、また技術的な角度から、さらに事業を行なうための事務的な角度からの講義を受けることができ、とても心強いものを感じました。私としては今回の研修を糧として、基本線から外れることのないよう、都市計画の業務にたずさわっていく考えであります。

ところで、研修に関する希望ですが、我々一つの事業を推進するに当り、当方の業務のみに専念して、他部所との連絡調整が不十分になりがちです。この点を研修内容に盛り込んでいただき、あらゆる関連業務がスムーズに執行され

ることを望むものです。

おわりに、今回の研修で、全国各地の同じような仕事にたずさわっている良い仲間と知りあえたことに、深い意義を感じております。これからも、このような研修を数多く企画していただくことを期待します。

研修生からのたより

映画、スライドを研修に

採り入れたらどうか

—道路舗装研修に参加して—

古川和義

(長崎県五島支庁道路課)



私は舗装業務に就いて約三年になるが、今回のような研修参加は初めての経験であった。一週間の研修生活は、私にとって新しい知識の吸収で、毎日が新鮮な刺激の連続であった。講師は、それぞれ舗装の分野の第一線で活躍中の方で、経験浅い私にも十分とはいかないまでも、ある程度までは理解できるような講義内容であった。

とくに印象に残ったのは、数名の講師によるアスファルト舗装要綱改訂の推移と経過の説明であり、舗装が今日の形態を整えるまでの歴史

を实によく知ることができ、未熟な私にとって十年の経験にも等しいものがあった。また、ある講師は「舗装は下が弱い所は厚く、下が強い所は薄くする」といわれた。舗装と言えは表層・上層・下層の品質管理・材料試験とそれぞれに視点がいきがちなのを、その言葉は舗装が全体構造として働くという考えを指摘されたように思われた。限られた時間の割には、内容的に多くのことを聴講できたが、ややもすれば講師の一方通行に終わりがちだった。そこで提案であるが、時間に余裕があれば、映画・スライド等を数多く採り入れ、目で見る講義をされたらどうだろう。

最後に、現在、五島での仕事は主に特四事業であり、研修内容とは直接の結びつきはないが、研修時の刺激を忘れず、今後とも努力したいと思う。

研修生からのたより

これからは法になじめそう

—都市計画研修初級に参加して—



亀沢正人

(都城建設部都市緑地公園課)

都市計画関係の業務について一年余り、私は主に国土利用法関係と、開発行為のオブザーバー的な業務を担当している。元来が技術屋であるうえに浅学なため、法というものになじみが少なく、六法に追いまわされる毎日である。

技術的な面で開発行為などの指導はできるものの、法の規制について相談があっても、申請人個々の事情が異なるためなかなか難しい。片手間に読む専門書や「門前の小僧」的な知識で問題を処理することに少なからず不安を抱いていた。

そういう時に、都市計画の基礎を十二日間にわたり、合宿形式で講義されるという当研修は、本当にありがたいものであった。

研修は、国土利用計画法、都市計画法など広範囲に及ぶものであったが、建設省の講師の方が要点をとらえて理路整然とテンポよく進められる講義は、理解しやすく、多少なりとも、基礎的なことが自分の身についたように感じられた。

それにもまして、場所柄は異なっても、同じ内容の仕事に従事している者と酒をくみかわしながら体験談や考え方を討論できたのは、自分の視野を広げる意味でなによりも得がたい収穫であった。

これからは、法というものに少しはなじめるのではないかと思っている。

研修生からのたより



実務例を質疑応答形式で

—都市計画初級研修に参加して—

中村敏明

(盛岡市都市開発部都市計画課)

「都市計画」—なんと快い響きを持った言葉であらうか。学生時代農業工学専攻であった自分には、全く馴染みのないものであった。しかし、曲りなりにも都市計画業務を二年半ほど経験した今日、表面の響きの良さとは逆に、その内容の複雑さ、緻密さ、人間性との関連など一言では言いつくせない諸々の問題の一部を垣間見てそのイメージは水泡のごとく消え去ろうとしているのであった。

そのような折、今回の都市計画の研修を受講する機会が得られた。その内容は都市計画をほとんど網羅した基礎的で重要な講義（基礎的内容にとどまり、その域を逸脱せずやや残念であった感じもするが）であり、日頃、行政的、現実的かつ細分化された業務を遂行している中でつい忘れがちな根本的な事柄をとらえ直すことができた。その意味において初心に帰り、都市計画という言葉のもつ快い響きを再来させる起

爆剤となったのである。

さて、研修の中で印象に残っていることをあげると、ある教科は一方的講義で、内容もテキストの棒読みに終止し、法体系の意義、その成立経緯、行政上での問題点などの説明もなかった。しかも時々黒板にメモを記するのみで、研修生に顔を向けることもなくひじょうに退屈なものであった。

一方、ある教科は基礎的内容を十分に理解把握させることはもちろんのこと、実務例を提起した質疑応答形式の講義で、睡魔に苛まれることもなく、ひじょうに勉強になった。むしろ講義時間が短いのではないかと思っただけである。

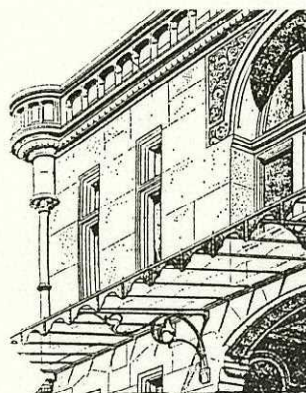
「都市は生き物である」とよく言われるが、その根底には、人間が有機的組織の集合体の中を、ある目的を抱いて血液のように動いているのである。そこで都市を計画することは、表面的な都市改造を意味するのではなく、人が安全、快適、便利で人間性豊かな生き方が容易にできる場を提供することであると考える。その意味で、最近全国各地で「街づくり」の中にコミュニティ計画の気運が高まっていることは、都市計画に携わる者として喜ばしいと思う。

最後に「都市計画は幅広い問題を抱えており、総合行政の最たるものであることを認識すべきである」と言う本省の都市計画課長の言葉が、脳裏の片隅に焼きついて離れないのである。

モスクワ雑感

海老沢陽成

(財)全国建設研修センター総務部長



自由なき天国

「モスクワの住宅は、すべて国有です、モスクワの住民は、家族の数に応じて、一人当たり平均九平方メートルの住宅が与えられます。家賃は、一平方メートル当たり月一三カペイカ(日本円にして約四〇円)で、一九二八年から変わっていません。私たち海外研修員のガイドをつとめてくれたユーラ・カルナエバさんは、モスクワの住宅事情についてこのように説明した。

また、カルナエバさんは、「ソ連では、医療はすべて無料、もちろん入院も無料です。病気で働けないときは、三年から四年勤労したもので収入の六〇パーセントから八〇パーセント、五年以上勤労したものは一〇〇パーセントの休業補償をもらえます。老後についても年金制度があつて全く心配はありません」と、社会保障制度について説明してくれた。ここまでの話では、なんともうらやましい限りである。でも、

自分で家を持つことや、自分の住む家を自分だけがするというようなことはひじょうにむずかしいとのことであり、やはり自由のない天国であるという感じをぬぐいきれなかった。

見習いたい風習

モスクワの街角に立つての第一印象は、道路がひじょうに奇麗なことであつた。紙屑はもちろん、タバコの吸殻さえ落ちていない。ましてくわえタバコで街を歩いている人の姿など全く目に映らなかつた。紙屑入れや吸殻入れが完備しているのかと思つて見渡したがそれらしいものも目につかなかつた。おそらく紙屑などは持ち帰つて処分しているのではないだろうか。

モスクワの地下鉄の改札はすべて自動で、駅の事務室以外には駅員の姿はまったくみられない。改札口には自由に出入りできる通路もあるが、カルナエバさんの話では、無賃乗車をするものなど考えられないとのことであつた。無賃



地下鉄ホーム

駅員の姿は全くみられないが無賃乗車をするものはいない。

乗車を発見された場合には、いやおうなしに高額な制裁があるためだろうとのことだが、その正直さには感心の他はない。また、降車の際は、集札箱に乗車券を投げ込めばよいのだが、それが、実にキチンと集札されているのであろう。ホームなどに使い捨てられている乗車券など全くみられなかった。

計り知れない国力

カルナエバさんの説明によると、ソ連におけるテレビの保有数は約一〇〇万台で、品質が悪く、カルナエバさんの家でも購入したが、一年のうちに三回も修理したとのこと。そんなことから、あまり普及しないのではなからうか、という。ソ連といえば宇宙開発などで世界に冠たる技術を有する国という印象が強かっただけに私としては意外の感を免れなかった。

モスクワオリンピックのバレー、バスケット等の競技場として建設されたルジнкаフ体育館を見学したが、建築について全く無知な私には三年の歳月をついやし、技術の粋を集めて完成した建物とは思われなかった。設計はひじょうに優秀であるときいてきたが、設計どおりに施工できる技術者がいないのではないだろうか。クレムリン宮殿をはじめ、市内の各所に百年、二百年という永い間、風雪に耐えてなお老朽化を感じさせない建築物が無数に存在している一方、建築後数十年ぐらいかとみられるような建築物で大修理を要するものがかんりの数に上っ

ていた。施工技術に原因があるのか、またあるいはほかになにか理由があるのだろうか。

来年開催されるオリンピックに向け、総合スタジアムの建設をはじめ道路の整備、建築物の改装等の建設工事が急ピッチで進められているが、筋骨たくましい男性にまじって妙齡の美女の立ち働いている姿が目にとまった。カルナエバさんの説明では「ソ連の労働者（肉体労働者）のみを指すものと思われる」の平均収入は月三五〇ルーブル（日本円にして約十一万円）ですが、勤労者（肉体労働者以外のものと思われる）の収入は、その半分ぐらいです。収入が多いので労働者になるのでしょう」とのことであった。果してそれだけの理由なのだろうか。私にとっては納得しがたいものがあつた。空港における税関吏がすべてお嬢さんであつたし、市内を走る大型バスの運転手も三分の一ぐらいは女性のように見受けられた。あるいは、ソ連ではこれが当然の姿であるのかもしれない。

これらもろもろのことから痛感させられたことは、ソ連では国力の増強、国威の発揚に関連のあるもの以外ではできる限り節減を図り、全知全能を国力の充実に傾注しているのではないだろうかということである。あらゆることがべールに包まれているこの国の内情は測り知ることができず恐怖に似た感情が残るのを如何ともすることができなかった。



ルジнкаフ体育館

モスクワオリンピックの競技場として建設された。

白馬が駆ける

社外船員の落書

波多野 薫

(1) 船に乗るまで

白馬が駆けるとは、時化^{しけ}が出る前の沖合を白馬が跳びはねるように湧き起こる波頭である。波と風とのバランスがこわれて、波の上を走る風の速度が波の動きを上回るために起きる。はじけるようにかぶさる白波がみるみるその数を増してゆくのが特徴で、間もなく非常時態が起る前兆なのである。思えば、常に危機をはらんで、何かを追うか追われるかの人生を渡ってきた私は、白馬が駆けるといふ言葉どおりに生きてきたような気がする。

社外船員とは大手の船会社から外れた零細な、あるいはインチキな船会社に、半年とか一航海で契約乗船する海のおぶれ者たち。正規な経歴を持たない、エリート船員のコースからはみ出したアウトローたちである。これら殺伐な男ばかりの世界で、特別な争いもなく数か月から数十か月の航海を終えることは、いま考えても不思議としか言いようがない。航海を終えて上陸したその日に、傷害事件を起こしたりする彼らではあっても、航海の間だけは、ギアが噛み合うようにお互いの欠点をカバーし、いたわり合って、平和を保ちながら、ひとつの仕事をなし終える。それも、ひとつには変化に富んだ海の魔性ともいふべき魅力なのであろうか。

とまれ私が四十歳過ぎてから船に乗ることを決心したのは、その当時の暮らしのせいもあつたけれども、また一方で海上生活への憧れもなかつたわけではない。その時期に聞くともなく聞いた海上生活のロマンが、私の気持をゆり動かす要因になったのかもしれない。少なくとも、私は海を愛した人と接していた月日があつた。その人は山陽線のある田舎街で「NEW・HUBER」という小さな酒場を営んでいた自称元船員のマスターであつた。

このニューハーバーのメニューには、補助タイトルがついていた。海のない港——いまから考えるとその酒場は確かに海のない港であつた。そこに集まってくる若者たちのほとんどが、人生のスタートで失敗した、いふなれば難波船であつた。にもかかわらず、まだ若い彼らは自分の将来についての可能性を信じ、心の片隅で見果てぬ夢を追いつづけていた。しかし、それだからといって、彼らの誰もがその思惑にむかつての第一歩を踏み出してはいなかつた。

彼らは毎日、灯ともすころとなると、誘蛾灯にむらがる虫のようになその港に集まつてきた。が、この人生の難波船たちの港は、出航することのできない海のない港であつた。店のマスター自身さえ、海の美しさとたくましさを信仰のように讚美するにもかかわらず、海に乗り出していく気持などまるでなかつた。ただ念仏のように、

ひねもすボソボソと海の話語りついでいるだけだったのだ。

しかし、彼の海の話は、繰返すたびに修復洗練されて、どんな高僧の説教よりも美しく、説得力があった。

「ねえ、鏡のように凧いだ海に出ていったことがあるかい。澄みきったエメラルド色の海は、白雲が映るように和やかで、船はその美しさをこわすことを恐れるように、静かに……」

静かに出ていくんだよ!! トントントン、

トントントンとエンジンの音は語り

かけるように山の稜線に響き、そして、それが木霊となって返

ってくるころ、おれの乗った小

さな船は岬を回って湾を出て

ゆくのだ。岬を回り切って、

船が南々西に向かうころにな

ると、もう出てきた港は見え

ない。船は少しずつその振度

を増し、波がだんだんと高く

なる。君、海の男の世界だよ!!」

このような念仏を毎日のよう

に聞かされて過した一年足らず

の間には、私の心のどこかに船乗

りの生活も案外にいいものかもしれ

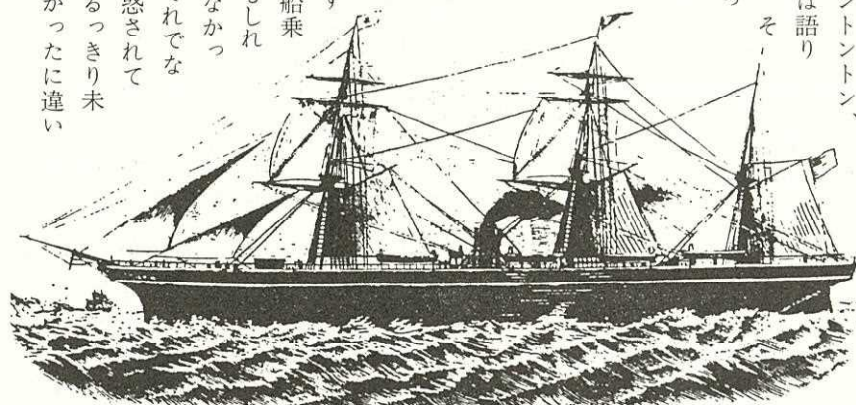
ない、という思いが住みつかなかつ

たとは言いいきれないだろう。それでな

ければ倍近い給料にいかにも誘惑されて

も、まさか四十を過ぎて、まるつきり未

知の世界に入る気にはなれなかったに違



私はその時、庶務係としての生活から一日も早く逃れたかった。

常に何かの刺激を求めて止まない私には、滞納船員保険金の言訳の外は用のない、なんとも腹立たしい退屈な日々が耐えられなかった。

船に乗ればまた違った生活が開かれるかもしれない。ただそれだけの理由で、私は船に乗る決心をしたのだった。例えそれが出航するにも出ていく海のない、けつ割船員、マスターの海への讃歌に魅せ

られ、丘で食詰めたあぐくの逃亡にも似た、船員生活のはじまりで

あったとしても、いまにして思えば、この九年間の海員生活は六十

年間の人生の中で最も充実した生き甲斐のある生活であったことに

変わりはない。

いよいよ海員生活の手記スタンバイである。

私がいくつかの職業を遍歴の末、流れ着いた海事会社は、ポロポロの浚渫船が二隻だけのオンボロ会社であった。折からの浚渫ブー

ムに乗って発展するには資格船員が足りなかった。そこで人並

になり、テッチあげの船歴を背負わされて、講習を受けるはめにな

った。それも運よく持ち前の糞度胸で試験をかくぐったのである。

出征兵士として乗った輸送船と貸ボートぐらいしか、乗船の経験の

ない急造の俄船長が、愛媛県の松山市郊外、三石港に、船員不足の

ため、停泊していた第三末広丸に乗込むことになった。昭和三十八

年十一月七日、私の初仕事は四日前に墜落した旅客機の乗客の遺体

と遺留品捜しであった。

幸なことに瀬戸内海は風つづき。仕事は朝六時に始まり、午後五

時には終わった。船員達は岸壁から十数メートル離れて停泊した船

から伝馬船で上陸して松山の街へ遊びに行ったが、急造船長の私は、

櫓が漕げない。私の船員生活は、皆が上陸し人氣のなくなった暗い

海上で、ひそかに櫓漕ぎの練習をすることから始まった。私は見習

を誰かに教わることはできないのである。

櫓は端で見ているようにはなかなかうまくはいかない。手の返し
ようでは、櫓ははじけるように飛びあがって櫓べそから外れる。よ
うやく動かせるようになる、今度は同じ所ばかりをぐるぐると回
る。真つ直ぐにしようとする、生き物のように櫓はするりとくぐ
り抜けてしまう。伝馬はだんだん岸壁からも母船からも離れていく。
なんとか船に帰ろうと懸命に焦るが、焦れば焦るほど船は遠ざかっ
ていく。泣くにも泣けない気持になる。放つて置くと何処へ流れて
いくかわからない。私は何度も何度も十一月の寒い夜の海に飛びこ
んで、ロープを持つては母船に泳ぎ着き、伝馬を引き寄せた。

この人知れない努力。正に泣き出したような努力が一月続い
た時、どうやら伝馬が思いのままに動くようになっていた。櫓漕ぎ
三年、擢八年、櫓で棹さす十三年、未だ船長の先は長い。船員の協
力なくしては、とてもこの先を乗り切ることではできないという思い
が、骨の随まで染込んだ。私は一か月の給料を持って船員全員を連
れ、松山の盛り場に出かけ、一夜のうちに使い果した。その代償に
どうにか気前の良い船長として、体面を保つことができたのだった。
九年後に退職する時には、退職金の半分が失くなっているような下
地をこの時、十二分に培かうことになった。

(2) ハッターリ船長処女航海の記

船は関門海峡を通過して針路を隠岐の島、南東にとっていた。船長
としてはじめての長航路であった。コンパスを頼りに航海すること
もはじめてなら、灯台の点滅と海図を見ながら現在地を割出すのも
はじめて、「盲蛇に怖じず」である。本人が「めくら」と気づいた
時の不安は経験した者にしか分からないだろう。まるで空洞の中で
頼りにしていた灯明が消え、手さぐりで出口を捜さなければならな
くなった時のようである。

そのうえ、関門海峡を出て船が綾羅木沖にさしかかった時、私は
早くも自分が船酔いに弱いことに気づいた。しかし私は船長、船員
たちに無態なさまを見せるわけにはいかない。モヤモヤと発酵した
汚物が見さかいてもなく胃の腑から押し上げてきた。嘔みしめるとまた
次の汚物が……。懸命に飲みこむとさらに倍になってこみあげる。

それをひたかくしにかくして、さりげなくトイレに駆け込むふり
をして船室を出ると、耐えきれなくなった汚物は噴水のように吹き
出し、廊下いっぱい広がる。拭うひまもなく次の汚物がこみあげ
てくる。もはや空っぽの胃からは後から後から茶色の苦い液
体がこみあげてくる。船室の寝台にひっくり返ればいいのに、船長
としての見栄がそれを許さない。眼のふちがみるみるうちに落窪ん
でゆくのを感じながら、よろめく足を踏みしめ操舵室のラツタルに
よりかかり、コンパスの針を進路にあわせる。「進路、北北西」

胃の壁が裏返しになるような苦痛を繰返すうちに、灯台の灯は白
明の中に薄れてゆき、山稜の線が除々に浮び上ってきた。黒い水面
が、暗緑色に変わってくる。

船は相変わらず規則正しいピッチングで波のうねりを乗り越えて
いく。ズーとせり上ってきた船音がとんぼ返りをするのではと思わ
れるほど急速に落ちこんでいく。その時であった。船首で立小便を
していたボースンが「オーイ、船長、白馬だ!! 浜田港へ入ろう」
と叫びながら沖を指さした。

指先の方角からはチラチラと白波が押しよせてくる。みるみるう
ちにその数を増してゆく。「時化だぞ!!」ボースンが怒鳴る。船員
が甲板を走り回る。私は一晩中、時化と闘ってきたつもりだったの
に、本当の時化は今から来るのだという。「これ以上波が高くなっ
たらどうなるんだ」目の前が暗くなつていくのを私は首を大きく振
りながら持ちこたえた。「俺は船長なんだ!!」「俺は船長なんだ!!」
自分で自分を叱咤しながら舵を大きく右回転する。追波を受けた全

長三〇メートル足らずの老朽ボートは悲鳴をあげながら船首を南東にむけた。白馬が沖を駆ける。波はアツという間もなく大きくなり、不規則に波しぶきをあげては押しよせる。そして時たま馬鹿でかい波が甲板に覆いかぶさる。追波を受けた船はのめるように波に乗って、船首がそのまま波の谷間に落込んだかと思うと、すぐに波の頂点へ押し上げ投げだされる。ダークボートは自分の船体だけではない。直径一六〇ミリのロープを二百メートルのぼして、作業船の箱船を曳航し、その箱船は浚渫用の機重機を甲板に乗せていて重心がかなり高い。その上に作業船から五十メートルの曳航ロープで、二隻のバージ（工運船）を引っばっている。全長三〇メートルの船団を延々と引きづつての曳航である。おまけに引っばるダークボートは漁船改造の最高時速七ノット、急転回をするとキーツと音の出る老朽船だ。船長は舵をとるだけがやつとの新米船長である。十四人の生命がかかっている。無事に浜田の港に逃げこまなくては……私は必死の思いで操舵にかじりついた。もう船酔いのことなんか言っておれない。波の飛沫（しぶき）がガラス窓をたたく。雨を交えた風。波の高さが次第に増してくる。重なりあつて押しよせる波はマストよりも高い。やつとの思いで灯台が見えるところまで漕ぎつけた。木の葉のように揺れる作業船の上では、浚渫船員が必死で曳航索の距離を縮める作業を続けている。避難の漁船が追い越しては入港する。おくれたら避難する場所がなくなるのでは、という不安がチラッと頭の中をかすめる。馬鹿なことを考えてはいけない。今はただ必死で続けられる船員たちの作業が無事に終ることを祈るだけである。「浚渫船員が船員ならば蝶々トンボも鳥の中」と言われるけれど、一生懸命に働いている彼らを見ていると、いい加減な気持ちで船長という役を引き受けた自分の軽率さが悔まれるが、いまそんなことは言っていられない。悪夢のような長い時間が過ぎた。OKの合図である。汽笛場へ信号、微速進行、二十メートルくらいに縮められたロープ

が張られて船団は一直線に港にむかつて並んだ。エンジン全開、大きく上下する赤と白の灯台の灯中に、必死で船を割り込ませた。いま振り返ってみると、まさに神の加護としか言いようのない好運に恵まれた私の処女航海であった。防波堤をそのままはじき飛ばす勢いで波は荒れ狂い、ドドンと大砲のような音をたてて波の飛沫は十数メートルの水柱となって銀色の空に突きささっていく。やつとのことで港内に逃げこみ、防波堤にくだける波の囲いの中で和やかな海面を、すべるように走る船に気がついた私は、いつ微速に切り替えたのかまるで記憶にないほど緊張し、ピクピクと頬がひきつるのが自分でも分かった。

ガラガラと金属音を響かせてアンカが海の中に引き込まれ、海底で誰かがたぐり込んでいような速さで鎖が吸い込まれていく。四方に打込んだアンカが徐々に絞られて、たるんだ鎖がピンと張り、船の位置が定着する。私は夢中で微速の船を作業船に接近させ、着いた！ 船にブレイキがない。一息の全速後退をしてエンジン停止の信号を送ると「やった！！」という安堵の気持が全身の力を抜きとり、私はへたり込みそうにラットに頭をこすりつけた。我が乗船のいきさつを知っているボースンが肩を叩きながら「船長！！ 上出来だよ！！」と笑いかけてくれた。私はぐっと込み上げる熱いもので笑い返すこともできない。感動の涙をかくすように操舵室を出ると、思いかけない拍手が私を取り巻いていた。「なんだ知っていたのか！！」彼らは、私が素人船長であることを初めから知っていたのである。私は本当に有難かった。水夫長の顔、コロッパスの顔、作業船の乗組員の顔、皆んな笑っている。好意の笑顔が、二重・三重となって涙の向うでかすられてゆく。

——有難う——有難う——

私は流れる涙を拭いてもせず、声にならない言葉を繰返し、感動のうなずきを繰返すだけであった。

（おわり）

戦後建設相小伝

2

河野一郎



山下靖典
(朝日新聞政治部)

文中敬称略

*

昭和二十三年七月に、建設省が発足して以来、現在(同五十四年九月)までに、三十五人が建設大臣としてここに君臨した。中には西村英一、根本龍太郎、橋本登美三郎のように「二度のお勤め」を果した人や、また飯谷忠男のように政務次官、大臣を歴任したものもいる。しかし、河野一郎ほど、建設省——建設大臣のイメージを国民に強く印象付けた政治家はいないだろう。

初登庁の河野建設大臣を乗せた公用車が、当時、建設省のあった人事院ビルの正面玄関に乗りつけようとした時、車はすこしモタモタした。車寄せのまん中に「島」があったため、前を行くタクシーがつかえたのだった。「月曜日までに直せ」やや不愉快そうに言い捨てながら、河野は車を下りた。昭和三十七年七月二十一日の朝のことだ。

車寄せの改修は突貫工事で行われ、月曜日の朝には完了した。登庁し

た河野は、指示通りになっているのを見て、満更でもない表情だった。これが河野の「初仕事」だったが、河野流の指示、命令は「四、六時中(当時の山岡一男秘書官Ⅱ現国土庁局長)弾のように飛んできた、その都度、役人はキリキリ舞いさせられたのだった。

道路の堀り返しをやめて、共同溝にせよ——、道路にそって、花を植えるフラワー・ポットを置け——。渋滞地区での道路工事は夜間に行え——。さらには「千日で道路を作れ」——。

河野の指示は建設省の行政だけにとどまっていなかった。職員の間紀正や陳情のあり方についても指示が飛んだ。

その年の八月七日の閣議では、「職員の役所での居残りマージャンを禁止する」と発言した。また朝から、役所内を地方からの陳情団が往來しているのを見て「陳情は午後からに限る」ことにもさせた。

一見、思いつきにも似たこれらの「大臣指示」だが、心ずしも口から出まかせや短気からではない。はた目にはそう見えても、河野一流の「調査」と読みがあつてのことだった、当時の大臣秘書官の丸山良仁(現建設省官房長)によると「関西の千日道路にしても、事前に役所の説明をきき、役人が安全率を見込んで『三年半はかかる』というところを、ギリギリ詰めておいて、最後に、外部に対し、『千日でやらせる』と打ち上げた。やみくもに役人の尻をたたいていたわけではない」という。だが、建設官僚を本当にふるえ上らせたのはこれら、建設行政に対する河野の取り組み方ではなかった。それは、官僚が政治家をもっとも恐れるもの、すなわち人事権に対してであった。

*

大臣就任約一カ月後の八月十日付で、局長クラスの高級幹部の大異動が行われた。建設省はじまって以来の大規模なものであると同時に、こ

れまでの同省内の人事のルールを破った点でも異例だった。建設省はもとより、霞ヶ関が眼をむいた。

この人事の特色は、①警察から三人の幹部職員が移籍したこと②従来
の事務、技術のポストの割り振りを無視したことにあった。

警察から移籍されたのは平井学道路局長（警視庁総務部長）、町田充
計画局長（警察庁刑事局参事官）と、すこし遅れて山本幸雄官房長（大阪
府警本部長）の三人。

このあおりで、前田光嘉都市局長（事務）が営繕局長へ、河北正治道
路局長（技術）が土木研究所長へとばされた。逆に、谷藤正三土木研究
所長（技術）が都市局長に就任。高野務建設技監、斉藤常勝住宅局長、
川合貞夫営繕局長、鬼丸勝之官房長の四人が退官した。事務屋と技術屋
が「棲み分け」ている建設省では、事務次官には両者の「代表」が交互
に就任する不文律だし、主要なポストは、いずれかの色分けがされてい
る。道路局長に営繕局長などは技術屋のポストなのに対し、都市局長は
事務屋のポストとなっている。これらは、両勢力が平和共存を図るうえ
で、絶対的なルールとされていたものだったが、河野はこれをこともな
げに破って、思い通りの人事を行ったのだった。

たえず官僚に活を入れ、災害など一たん事あれば自ら長ぐつに作業着
姿で乗込んでいく河野の行動主義は、国民とお役所の距離を意識のうえ
でぐつと近いものにした。そのことは、ギョロリとした眼と独特のグミ
声とあいまって、党人政治家河野一郎を国民に印象づけた。それは河野
の大きなねらいでもあった。

*

河野の仕事は、これらの派手なものばかりではない。河川法の改正や
「国土建設の基本構想」の策定など地味だが、建設行政のうえに確かな

足どりを残しているものもある。

大正時代にできた旧河川法は、知事に大幅な河川管理の権限を与えて
いた。このため水系の一貫した管理が困難で、河川行政は利水、治水
の両面でききづまっていた。河川管理に国の権限を強めようという河川
法の改正は戦後河川行政の大きな課題であったが、建設、農林、経企の各
省庁と自治体との関係がなかなか調整できないままになっていた。

大臣就任後まもなくこのことをきいた河野はさっそく動き出した。閣
議でも、積極的に発言した。大詰めの政令改正の折衝がいき詰まると知
ると、農林、自治両省の大臣、政務次官、事務次官と建設省の事務、政
務両次官を召集。みずから建設省案を示し、この線で反対あるものは
「言え」と迫り、その日のうちにまとめてしまった。

三十八年十一月にできた、国土建設の基本構想は、建設省初の国土建
設の長期ビジョンだ。昭和五十五年を目標に、拠点都市別の将来人口や
工業品出荷額を予測。道路、住宅、都市施設など整備の将来像を即地的
に示した。それまでも、道路、河川など個別の整備計画はあったが、
社会資本整備の総合的な目標を示したことは画期的だった。

河野は第三次池田内閣（三十八年十二月十日成立）でも留任。三十九
年七月オリンピック担当の国務大臣に転出するまで、丸二カ年間建設相
をつとめた。これは今のところ最長不倒記録だ。

河野は、昭和二十三年に発足した建設省が、迎えた初の「大物大臣」
だった。かつて、佐藤栄作が就任（昭和二十七年十月—同二十八年二
月）したことはあったが、そのころはまだ派閥の領袖ではなかった。池
田勇人のあとの政権をうかがう河野が建設省のトップにたち、次々と世
間の耳目をひきつけるアクションを起したことは、それなりに霞ヶ関に
おける建設省のステータスを高めた、といつてよい。政府部内では、河
野の要求によって、建設大臣は経済閣僚懇談会（現経済閣僚協議会）の
メンバーに加わり、発言権を得た。また、国民の見る眼も違が出てき

た。丸山良仁によれば「河野さんのお陰で、国家公務員上級職試験合格者の中で、成績のよいものが、建設省を志望するようになった」という。

さらに「国土建設の基本構想」の策定は「行政レベルの引き上げに大きく貢献した」（河野正三国土庁事務次官）との評価がある。

が、反面、派閥維持のための河野の建設業界からの政治資金集めは、相当に強引なものであったため、業界内部や省内にさまざまな摩擦や波紋を引き起こした。さらにいえば、河野の行った官僚の首のすげかえも、当時政界における最大のライバルと目されていた佐藤栄作と業界の切り離しのためだった。との見方もあるのだ。

あれほどまでに、官僚には強烈なショックを、国民には「頼もしい」印象を与えながらも、その後、河野および河野派とそれにつらなる中曽根康弘および中曽根派の影響力は省内にはほとんど残っていない。それは河野の行った人事が、やがて元のルールに戻ったことや、自民党との関係にしても、結局、佐藤派の大部分を引き継いだ田中派が絶大な影響力をもっていることから明らかだ。

その理由として、第一に考えられるのは、河野が結局、政権の座につくことなくこの世を去ったことだ。そのためかどうか、河野以後、河野——中曽根派から建設大臣に就任したのは十三年後によくやく、福田内閣の桜内義雄の登場があるのみだ。

さらに、河野の力をもつてしても、（あるいはもつてしてもというべきか）官僚群を掌握できていなかったことがあげられよう。官僚内部のルールをぶちこわしてまでも、自分の意志に従わせようとする河野のやり方に官僚たちは面従腹背で臨みこそすれ、心底からの信奉者とはならなかった。それよりも、たくみに官僚の心理を衝き、適確に人脈を押える田中角栄に、彼らは親近感を覚えることになったのである。

《くるま百科》

高速道路の炎土地獄防止を

日本坂トンネル事故は、クローズされた道路の、そのまた水道パイプの中のトラブルの恐ろしさを十二分に教えてくれた。にもかかわらず、ノドもと過ぎれば、の例えのように相も変わらず不注意による大事故が続出している。その原因たるや、タバコを探していた、カセットテープをさしこんでいた、といったアホらしいものばかりである。クルマに乗るということは、数百キログラム、あるいは数トンの重量に加速を加え、秒速二〇メートル余の速度で宙を飛んでいることだという現実を忘れたか、といたい。まして逃げ場のないトンネルなどで、イザというときのことを考えないドライバーの不感症には、ただ恐れいるばかりである。高速道路で渋滞していたら、それは数百メートル前からでもワカルこと。自らも減速しながら後続車に赤灯を点滅させて停止まで警告しつづける。さらに停止にあたっては少なくとも前車との間に一台分以上の間隔を保つ。こんな常識以前のことを身につけた、ドライバーになる頭脳とハラと教育がほしいものである。

「あの記事で、社内のあちこちからひやかされますヨ。ちよつと鼻が高いですネ。」建設会社のある広報マンが、珍しくうれしそうに話しかけてきた。

あの記事とは、サンデー毎日八月二十六日号の「広報課こそ出世コースだ」の特集記事。大学生の希望職種として広報担当の人氣が高く、一流企業ほど広報を重視している実態を四ページにわたって紹介、建設業界でも広報室を社長直属とした鹿島建設が進んだケースとしてとりあげられた。ただ業界全般ではちよつと——というのが担当記者の卒直な印象だが、あまりにうれしそうな広報マンの顔をみて、批判は苦笑にまぎらわした。

最近こんなことがあった。ある大手建設会社と建設省担当記者との懇親会の席で、幹部の一人が「ちよつとした事を新聞でとりあげられると、影響は大きいんだナ。直接関係ないところで（指名から）締め出されてしまう」ともらした。こと建設業界に関しては、汚職や手抜きなど不祥事ばかり大きく報

道するマスコミに対して日ごろ抱いている不満を素直にもらしたようだ。私は同席してなかったが、こと報道の根幹にかかわる問題だけに、この種の席では珍しく激しい議論になり、挙げては「建設業界は広報を知らない」「広報体制がなっていない」との結論になったらしい。

建設省と関連の公庫・公団、業界を担当して一年半になる。自社で広報部門をもちながら、記者ク

広報体制に改善の余地はないか

建設業界へ一言

武藤 完

(毎日新聞社会部)

など記者に飛びつかせる工夫が足りない。せいせいお気に入り記者をつくることを主眼とした前時代的な広報を決めつけたくなる。

企業にしろ、役所にしろ最近はいは広報体制が整備され、広報サービスマも充実してきている。なかには行き過ぎて鼻持ちならないこともあるが、取材で感心したのは東京ガスと東京江戸川区役所の広報だ。通産省担当になってすぐのこと、

ラブとの懇談会開催について、広告代理店を通じて話を持ち込み、あきれたこともあった。担当者とお会いして門前払いをくわされ、急ぎの電話取材に「担当がいなくて、必要なら来週に」などとされるケースも多い。記者クラブに持つてくる「記事資料」と題するものも、人事や新商品の紹介など、どうみても大きな記事になるものは少なく、工事の意義やら社会性

ガス代値上げにあたり、東京ガス広報室は、記者クラブの求めに応じて膨大な資料を出した。「値上げ、家計を直撃」の記事の資料なのに、イヤな顔は少しもみせなかった。ガス事故があれば広報マンが現場に行き、担当記者に概要を報告、深夜なら記者宅に電話をかけてくる。いざというとき、記者がペンを折ることは絶対がないが、こんな関係からつい人情が出るの

も当然だろう。

江戸川区広報室のモットーは「新聞に毎日、江戸川区の活字をみつけれられるようにすること」。新聞記者と親しい区長の方針で、二十三区でただ一区、職員の独自採用にふみきるなど抱負な話題を提供し続けている。汚職事件でも取材に協力、必ず改善策をつける。積極広報の一つのタイプだ。

お堅いことでは定評がある大手銀行も、かなりの部分は電話取材ですませられるほど広報体制が整ってきている。ところが建設業界は……。

企業の広報は、マスコミだけでなく一般の人が最初に接する部門だ。第一印象を決定づけると同時に、工夫次第では企業イメージをアップできる。外部の批判を聞き、社内全般の動きをつかめる立場にもある。だから、エリートを配置するのは当然だろう。だが広報マンが力を発揮するためには、トップの理解と社内の支援体制が不可欠だ。建設業界の広報体制は、改善する余地があまりにも多いよう

ユーモアのすすめ



依岡顯知

日本人は、暮しの中に笑いが少
いとか、ユーモアを解しない国民
であるなどと言われる。たしかに、
職場や家庭でも、会話の中で、シ
ヤレや冗談をかわす習慣が乏しい
とりわけ、言葉の不自由さも手伝
つてか、外国人との交歓の場での
それが著しい。

国民性としては、さほど陰気で
もなく、未知の他人を毛嫌にする
性格とも思われず、むしろ反対に、
親切で人なつこいはずである。
もしかすると、真面目人間である
だけに、謙虚で慎しみ深く、誤解
や非礼を恐れての結果かもしれない。

諸外国の元首や要人が来日する
と、首相官邸での主客対面がテレ
ビに出る。いつの場合でも、客側
の、自然で親しげな表情にくらべ
て、主人側はギコチなく、よそよ
そしい。初対面でも旧知の仲でも、

握手をかわしながらの第一印象は、
そのあとの会談を決定づけるぐら
い重要ではないだろうか。

首相時代の吉田茂先生と、外国
高官とのこうした場面を、しばし
ば垣間見たが、小柄の先生が、背
の高い外人の谷間に没しながらも、
反対に偉風堂々、あたりを圧して
いるように見えた。

吉田先生の演説は、おせじにも
雄弁とは言えなかつたが、小人数
での座談では、水際立った話術の
妙を發揮された。連発される揶揄、
軽妙なウィット、ときに辛らつな
毒舌であつてさえも、相手は好意
とうけとる。洗練されたジョーク
が、その支えであつた。

あるとき、地方遊説のための借
切り列車の中で、同行の近藤鶴代
女史に、「近藤さん、次の選挙ま
でに姓名を変えなさい。そうしな

いと落選確実ですよ。キョトンと
した女史、「総理、私の名前と選
挙とどんな関係がございますの」。
「名前の三番目に点を打ちなさい。
コンド、オツルヨ」。その後この予
言？は当つて、女史は、衆議院選
に落ち、参議院へ鞍替えした。

元代議士の小金義照先生は、吉
田学校の愛弟子であつたが、廉潔
な人柄の故に、金銭とは縁遠かつ
たようだ。あるパーティーで、親
友の赤間文三大阪府知事が、「小
金なんて、苗字からしてケチくさ
い。すべからく、大金とでも改姓
すべきだ」と放言されると、傍の
吉田先生が、「大金などんでも
ない。この人は、小金すら「ヨシ
テル」。無金さんですよ」。とから
かわれた。

選挙中、土佐路を走る自動車の
中で、愛嬢の麻生和子さんが、「パ
バ。坪川さんが、武見（太郎）さ
んに診てもらいたいと言うんで、
紹介状を渡しておきましたよ」。
「心臓が悪いんだろう」。「あら、
パパご存じでしたの」。「だって、
名前からして、シンゾウ（信三）

じゃないか」。

この種の冗談は、数限りなくあ
るが、先生の場合、その反応の素
早やさが見事であつた。いくら巧
みなジョークであつても、会話の
ヤリトリに間がのびては台なしで、
当意即妙こそが、最高の「コツ」
である。

ご自分の選挙のための土佐滞在
中でも、前夜の呑みすぎや仮病の
神経痛で、演説会にアナをあけた。
あるとき、吉田候補代理を命じら
れた山口喜久一郎先生が、「それ
では、吉田院長急病のため、山口
インタンが代診をつとめてまい
ります」と、おどけた挨拶をされ
ると、「山口君、代診は代診でも、
あなたは国務ダイシンですよ」。

先生の場合、相手の言葉を聞き
おわつてから、やおら、その意表
をつく言葉を考えるのではなく、
先方の発言と並行して、幾通りか
の同音異義語や逆説が反射的に用
意され、間髪を入れず言葉になる。
そのような頭脳の構造であつたよ
うに思う。

*

講和条約のあと、三頭の小犬を、それぞれ、サン、フラン、シスコと名づけて可愛がっておられた。

あるときお訪ねすると、左手の小指に包帯をしておられる。「どうなさいましたか」。「飼犬に噛まれました」。「大丈夫でしょうか」。

「獣医をよんで、狂人病」の予防注射をしました。なにさま毒気の多い飼主ですからね。しかし、当節の政治家より、わが家の犬の方が、よっぽど気概がありますよ」。

常陸宮殿下がご夫妻で、吉田邸を訪問され、妃殿下が先生の愛犬を抱きあげようとされると、「妃殿下、およし下さい。犬が汚れますから」。犬は皮膚病で、赤チンだらけだった。

*

昭和四十年九月、イギリスのアレクサンドラ王女の訪問をうけられた。王女が、楽しみにしていた富士山が、雲のため見えなかつたことを残念がられると、「あの山は大変なハニカミ屋で、自分より美しい方の前では、すぐ雲のペールをかぶるのです」と、なぐさめられた。

*

皇太子殿下の英語教師の任を終えて帰国するヴァイニング夫人に勲章を贈ることにになり、若い内閣事務官が、決裁書類を持って大磯を訪れた。書類に花押を書きながら、先生が聞かれた。「ヴァイニング夫人はシヨジョですか」。謹厳な老宰相の真顔の質問に、相手はハアと言ったきり真赤になった。役所へ帰って賞勲局の担当者に話すと、「初めて位階勲等に叙せられることを、初叙という」との説明に、事務官は再び赤くなった。

*

その日の在京高知県人会は、例年のない盛会であった。吉田先生の出席が、案内状で予告されていたためである。

山地主佐太郎会長の先導で、壇上にのぼられた先生は、例のベレー帽、ステッキ、手袋の三点セットをテーブルの上におかれた。首相の座は退いておられたが、郷党の大政治家を目の前にして、参会者は万雷の拍手で先生を迎えた。会長の、「久しぶりで吉田先生が見えられたので、一言ご挨拶を」

との発言をうけて、先生は、「県人会長から一言挨拶せよと言うことですから、一言挨拶をいたしません」と、ただそれだけ述べるとサッサと壇を降り、そのまま場外へ立ち去られたが、あとには割れるような拍手と大哄笑が残った。

*

これに輪をかけて、人を食った場面がもう一つあった。自著「大磯随想」の出版記念会の席上である。千人を越す出席者を前にして、「私の思い出を本にするから、原稿を書け」といつて来た馬鹿がある。そんな本を買う馬鹿があるかと言ったら、何万人かの馬鹿が買ってしまったら、何んども出版記念会をやると言う馬鹿が来た。そんな会に会費まで出して来る馬鹿があるかと言ったら、きょうはこんなに大勢の馬鹿が集った。これが謝辞である。

*

大磯のお邸で、お茶をいただきながら雑談をしている席へ、お手伝さんが、「佐藤先生がお見えになりました」と告げに来た。私は、佐藤栄作先生の来訪と思い、あわ

てて椅子を立った。先生は「いいですよ。主治医ですよ」と手をあげて私を制された。やがて佐藤陽一郎先生が部屋へ入り、「昨日は大変失礼いたしました。食あたりで一日寝込みまして、申し訳ございません」。

毎週の健康診断が、一日遅れたことのお詫びである。「何があたりましたか」と先生。「お邸に出た筈をいただき、余りのおいしさに、つい食べすぎまして」との言葉が終らないうちに、「へえ。共食いですか」。先生は、してやったりと言う顔をされたが、佐藤博士と私が「共食い」の意味に気付くまでには、やや時間がかかった。

ご自分の信頼する主治医を、藪医者と極めつけて、それでいて、言われた本人は、全く憤慨もせず、侮辱にも感じないばかりか、周囲にまで、ほのぼのとした温か味をただよわせる特技は、おそらく、長い外交官生活で磨き上げた最高の「上旬」と言うものであろう。

(東京ホテル浦島社長)

ランニングという全身運動を通して健康増進を考えた場合、今までで
 の概念では、苦しくつらいものという見方がされた。それでいて、
 単に自分のペースを守って、無理をしないでといったところで、そ
 の基準や目安はあまりはつきりしていない。

ランニング

入門 最終会

宇佐美彰朗
 (東海大学体育学部助教)

健康ランニングのすすめ

最終回として「ジョギング」
 を紹介してみよう。

先般の東京サミットの際、米
 国のカーター大統領一家が早朝
 ジョギングで汗を流したと報道
 された。報道陣はランニング、
 ましてやマラソンをしたとは報
 じなかったはずだ。このジョギ
 ングこそ競うための走り方では
 なく、自分自身の健康維持、体
 力づくりを目的としたもので、
 「健康ランニング」と同じよう
 なものと考えてよい。スピード
 は自由、距離や時間も好きなよ
 うに、場所も公園、道路、空地
 広場、運動施設などが即、ジョ
 ギング場に早がわりする。

走り方は何も変わったもので
 はなく、歩くように走る。ゆっ
 くり、身体をゆすりながら進む
 ことになる。言うならば、上半
 身はランニング動作で、下半身
 は歩行動作に近いものでよい。
 この動きにひたっていると、別
 の世界が見えてくる。ぜひ、た

めされるようおすすめる。

大会(レース)ランニングのすすめ
 ジョギングでも、慣れてくる
 と身体の諸機能が活発になり、
 いろいろな変化がおこる。こ
 うなると、人間本来の向上心、競
 争(走)心かられ、もう少し
 速く、長距離を走ってみたいと
 いう欲求がでてくるものだ。こ
 の時、「健康のためにやっている
 のだからやめておこう」と思
 わず、いつそのこと大会をめざ
 してみよう。

★

では、健康維持から一歩すす
 んでそれ以上の目的のためにラ
 ンニングをやるうとする時の心
 がまえを次にあげる。

練習回数……レース出場を考え
 たら、距離や時間、スピードを
 それに合わせて週三〜四回にふ
 やす。一日おき、また二〜三日
 続け、二〜三日休む。
 栄養補給……負荷がふえるので、
 疲労回復や体力増強に備え、今



まで以上に気を配る。少々ご飯
 の量がふえるぐらいでもよい。
 食事がおいしくないのであれば頑
 張り。練習方法……一カ月後の大会を
 想定。二〜三週間前までに、大
 会と同じ距離を時間は気にせず
 完全に走ってみる。急な負荷で
 疲労蓄積にならない配慮として
 休みが重要だ。一週間前にも
 う一度、同じ距離を走ってみて、
 あとは二分の一か三分の一の距
 離にとどめる。とくに、二〜三
 日前からあまり頑張らないこと。
 いよいよ当日、前夜の十分な睡
 眠の後、一時間前に現地到着、
 受付完了、ゼッケンやシャツ、
 パンツの確認。二〜三〇分前に
 軽く身体を動かし、ジョギング
 や準備運動で汗を流すぐらいに
 しておく。着替えて準備完了!!
 スタート!!、焦つてとび出さず、
 仲間の顔や周囲のようすが認め
 られるぐらいの余裕をもって中

間点、折返し点まで。それ以後
 は徐々に追抜いて先へ進み、ラ
 ストスパートは余力があれば頑
 張りてみたい。

睡眠……もし徹夜作業や仲間と
 のつき合いで深酒やマージャン
 で疲れ、睡眠不足の時には、勇
 気をもって大会出場を辞退する
 ことをすすめる。

身体の手入れ……これも、日常
 以上の負荷を与えるので、必ず
 自己マッサージや専門家による
 手入れを心がけ実行する。

こうした点で、満足できない
 体調と思われる場合には大会出
 場を考え直した方がよい。

さて、いったい、めざす大会は
 どんなふうなのだろうか。
 a、最も身近な社内大会、ある
 いはクラブ内での知り合い同士
 の気転なもの。
 b、少々、他人も参加する市町
 村教育委員会や協会などが開催

するもの。

c、広い地域から参加するもの
 で、県単位とか新聞社などのス
 ポンサーがつくもの。

d、全国大会、国際大会

一応の区別はしたものの、準
 備や挑むという基本姿勢は同じ
 だ、ということを念頭におく。

これら四つの大会の場合でも、
 準備や試走(大会と同じ距離
 を走る)などしない時には決
 して参加しないこと。とくに、
 これまで運動経験のある方には
 再考していただきたい。そうい
 う人が準備なしに走って故障や
 事故でもあった場合、その影響
 は大きい。「学生当時にあんな
 に鍛えたのに……運動するのは
 やめよう!」といったことにな
 りかねない。注意が必要。経験
 者はイメージで走り、意外と身
 体がついていかず、つい無理な
 状態に追いこんでしまうケース
 が多い。

以上、四回にわたり、ランニ
 ングを通しての健康づくりのた
 めの注意すべきポイントを述べ
 てきた。いずれも直接、生理的
 な即効がなくとも、仕事や生活
 を忘れ身体を動かす時間をもつ
 ことがたいせつになる。

最後に強調したいのは、あら
 ゆる面で、「充電」、「補給」す
 る余暇を持たなければ、継続で
 きないということ。皆さんのご
 健康をお祈りします。

税金の知識

生命保険と税金

「いつまでも健康で精一杯働きたい」というのは、人間として誰しももっている願望ですが、しかし万一という心配が決してないわけではありません。むしろ万一という場合があるからこそ、その願望が強くなるものではないでしょう。そんな万一のために生命保険があります。

ところで生命保険と税金——全く関係がないようですがさながら、深い関係があるので。そして契約の種類や掛け方、保険金の受取り方などによって保険金に関する税金の負担はかなり違ってくるものです。

◎保険料を支払ったとき

支払った保険料は、その年の所得税や住民税の計算をするとき、支払った額に応じて次のように「生命保険料控除」を受けることができるので、税金が安くなります。

サラリーマンの方なら十二月の給料が支払われる前に「保険

料控除申告書」を勤め先に提出すれば、年末調整によって控除されます。

支払った保険料の金額	生命保険料控除額
2万5,000円までの場合	支払った保険料の全額
2万5,000円を超え5万円までの場合	支払った保険料の金額の合計額 $\times \frac{1}{2} + 1万2,500円$
5万円を超え10万円までの場合	支払った保険料の金額の合計額 $\times \frac{1}{4} + 2万5,000円$
10万円を超える場合	一律に5万円

支払保険料が1年間九千円を超える場合には、申告書に「保険料払込証明書」を付ける必要があります。この証明書は毎年十一月ごろ保険会社から送られ

てきます。
また、支払った保険料の金額とは、配当金等を受取った場合には、支払った金額から受取った配当金の金額を差引いた現実負担した金額になります。

◎保険金を受取ったら

生命保険には亡くなった時に一度に受取る保険金や、一時金でなく年金方式で受取るものもあります。保険金を受取ったとき、誰が保険料を支払っていたかによって、かかる税金の種類が違ってきます。入院した時に給付金が貰える契約の保険もありますが、この場合の給付金には税金はかかりません。

◎あなたが支払い、あなたが受取ったとき

あなたが保険料を支払い、あなたが満期保険金を受取ったときは、あなたには所得税がかかります。一時金として一度に貰ったときは、一時所得となり、貰った保険金から払込んだ保険料の総額を差引き、さらに一時所得の特別控除五〇万円を差引き、その残額の二分の一に所得税がかかります。

また、年金式で受取るときはその年ごとの雑所得として所得税がかかります。どちらの場合

も、他の所得と合算して確定申告をしなければなりません。

◎亡くなった方が支払い、あなたが受取ったとき

一時金として一度に貰っても、年金方式にして毎年受取っても、保険金は相続財産となり相続税がかかります。保険金については法定相続人一人について二五〇万円が非課税です。つまり、奥さまと三人のお子さんが相続人であるときは、一〇〇〇万円までは課税されません。

なお、年金方式で受取るときは相続財産となるのは「年金の権利の価額」ですが、その評価については、もよりの税務署にたずねるのがよいでしょう。

◎あなた以外の人が支払い、あなたが受取ったとき

受取人であるあなた以外の人が保険料を払い込んでいたときは、あなたがその人から贈与を受けたとみなされ、贈与税がかかります。

一時金の場合でも、年金方式の場合でも同じですが、年金方式の場合には「年金の権利の価額」が贈与を受けた金額として扱われます。

以上のことをまとめてみますと、次の表のようになります。

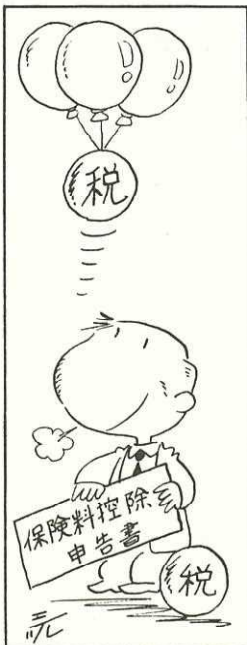
満期で保険金を受取ったとき

保険料負担者	被保険者	保険金受取人	課税関係
夫	夫	妻	妻に贈与税
夫	夫	夫	夫に所得税

被保険者が死亡したとき

保険料負担者	被(死)保(險)者	保険金受取人	課税関係
夫	夫	妻	妻に相続税
夫	子	妻	妻に贈与税
夫	子	夫	夫に所得税

(国税庁「くらしと税金」)



国土庁 監修
消防庁

風水害に備えて

—防災と救済のあらまし—

A5判 36頁 4色刷

頒価 100円 送料実費

住民をとりまく災害には、地震、風水害など自然現象によるもののほか、火災、交通災害など数限りなくありますが、この冊子では、特に風水害についてとり上げ、住民が知っておきたい事柄にしぼって問答形式の編集を行っています。この冊子のはじめには、災害を未然に防止するための「日頃の心構え」について、次には、被害を受けた場合の、主として個人被害に対する「救済制度」のあらましを、できるだけわかり易く解説してあります。

◎主な内容目次

I 風水害に備えて——日頃の心構え——

1. 防災診断をしよう

- (1) 過去に学ぼう
- (2) 地域の特性を知ろう
- (3) 環境の変化に注意しよう

2. 大雨が予想されたら

——いざという時の準備——

- (1) 気象情報について
- (2) 避難の準備について
- (3) 非常用品の準備について
- (4) 危険がせまった時の避難について

II 被害にあったとき——救済制度——

1. 災害救助法によるもの

2. 被災者の申請によるもの

- (1) 生活資金の貸付
- (2) 住宅の確保
- (3) 事業資金の融通
- (4) 税金等の免除など
- (5) 農畜舎などの復旧資金補助
- (6) 災害弔慰金
- (7) 住宅の移転

救済制度の早見表

申込先

(財)全国建設研修センター 建設研修調査会

東京都千代田区永田町1-11-35全国町村会館 Tel.03-581-1281

後記

総選挙の結果が大方の子想を裏切り、自民党の敗北に終わったことから、政局の混迷が続いています。

自民党本部の前には終日、宣伝カーが陣取り、マイクのポリウムを高くあげて、がなりたてます。それが左翼の仕業と、初めは思っていたところ、むしろ反対の極にいる勢力の動きでした。

混迷はなにも、政局ばかりではなさそうです。自民党本部に近い、わが編集部も、宣伝カーの騒音には、このところ悩まされ通しですが、それでも十一号の編集は最後の仕上げに入りました。

台風一過のあと、秋天高く爽涼の毎日が続きます。

日本の中枢・東京永田町が騒音に包まれているだけに、韓退之の詩の一節が、ことさら懐しまれるのです。「時ニ積雨晴レ、新涼郊墟ニ入ル、灯下ヤヤ親シムベシ……」 (A)

▼随筆、詩歌、各地のホット・ニュース、建設関係小説、未発表の報文、その他の投稿を歓迎いたします。掲載分については、薄謝進呈。

〔連絡先〕〒100 千代田区永田町1-11-35
全国町村会館

財団法人全国建設研修センター

『国づくりと研修』編集部

(〇三)五八一—三六九七

建設省大臣官房官庁営繕部設備課監修

建築設備工事設計要領

昭和53年版

B5判 上製 550頁

頒価 6,800円 (送料300円)

この「設計要領」は、実学の手引きとして、現在わが国が置かれている民度を踏まえたこの数値や方式で設計を進めると、建築及び諸設備間の調和もとれるであろうことを狙って作業を進めたものです。しかし、このように或る水準で設備のグレードを設定すると、この中の数値や方式が唯一無二のものとして理解されるおそれがありますので、この「設計要領」を利用されるに当りましては、是非平衡感覚の上に立ち更に検討を加え、種々の施設の設計にも応用して利用いただきたい。(「監修のことば」より)

〈主な内容〉

- 第1編 電力設備
 - 第1章 電灯設備
 - 第2章 動力設備
 - 第3章 屋内幹線
 - 第4章 電路の保護
 - 第5章 受変電設備
 - 第6章 自家発電設備
 - 第7章 構内線路及び外灯
 - 第8章 避雷設備
 - 第9章 接地
- 第2編 通信設備
 - 第1章 電話設備
 - 第2章 時計・拡声その他設備
- 第3編 空気調和設備
 - 第1章 熱負荷計算
 - 第2章 空調機器
 - 第3章 換気設備
 - 第4章 配管
 - 第5章 風道
 - 第6章 防音防振

- 第4編 衛生設備
 - 第1章 衛生器具
 - 第2章 給水設備
 - 第3章 給湯設備
 - 第4章 排水設備
 - 第5章 ガス設備
- 第5編 防災設備
 - 第1章 警報設備
 - 第2章 避難・誘導設備
 - 第3章 消火設備
 - 第4章 防災措置
- 第6編 制御装置
 - 第1章 各設備系の監視制御
 - 第2章 調節器類
 - 第3章 制御弁類
 - 第4章 基本参考図
 - I 電源設備系
 - II 空気調和機、換気送風機系
 - III 衛生設備系
 - IV 防災設備系

申込先

(財)全国建設研修センター 建設研修調査会

東京都千代田区永田町1-11-35全国町村会館 Tel.03-581-1281

監修——建設省河川局

多目的ダムの建設 全4巻 別巻補遺

B5判上製 総頁2,160ページ

頒価 13,750円(送料実費)

本書は、ダムの調査、計画および工事に携る技術者を養成し、技術の向上に寄与せんとするもので同時に、建設後十分なダム管理を行い、所期の効用を発揮させようとするものである。

今後、治水事業の拡充、水資源の需要増大に伴い、ダムの建設を飛躍的に促進する必要があるが、地形、地質等の制約から技術的な困難度も増加する傾向にあり、尚一層の技術向上が期待されている。

この期待に応えるよう昭和43年にダム技術者研修が実施されたが、このような研修を研修生だけのものとせず、数多いダム技術者を対象とした広い意味の研修の効果を考えテキストとしてまとめた。

その後テキストは広くダム関係に従事する人々にとって有効に利用され、技術の向上に寄与してきたが、技術開発、基準、制度等の整備はめざましく、今回テキストを全面的に改編したものである。

建設省河川局開発課長 佐々木 才朗

全巻の目次

第1巻

- 第1章 河川総合開発の現況と将来
- 第2章 広域利水計画
- 第3章 ダム技術の変遷と将来
- 第4章 ダムの流水管理
- 第5章 水源地域対策
- 第6章 貯水池計画と予備調査
- 第7章 多目的ダムのコストアロケーション
- 第8章 流出解析
- 第9章 ダムの地質調査
- 第10章 ダムの位置と型式
- 第11章 貯水池の堆砂と背水
- 第12章 斜面崩壊

第2巻

- 第13章 ダムの補償
- 第14章 工事仕様
- 第15章 工事費の積算
- 第16章 補助事業等に係る諸手続
- 第17章 ダム管理と設備
- 第18章 湛水に伴うダムの挙動
- 第19章 ダムの水利権
- 第20章 ダム建設事業と環境問題

第3巻

- 第21章 ダムの構造基準
- 第22章 コンクリートダムの設計
- 第23章 ダムコンクリートとその性質
- 第24章 コンクリートの温度規制
- 第25章 フィルダムの設計
- 第26章 フィルダム材料の性質と材料試験
- 第27章 基礎岩盤の設計
- 第28章 ダムの設計における電子計算機の利用

第4巻

- 第29章 地震とダム
- 第30章 ダムの放流能力
- 第31章 洪水吐の機能設計
- 第32章 ゲート・バルブおよび放流管の設計
- 第33章 ダム工事の仮設備
- 第34章 ダム工事中機械設備
- 第35章 掘削と基礎処理
- 第36章 コンクリートダムの施工
- 第37章 フィルダムの施工
- 第38章 わが国のフィルダム
- 第39章 ダム施工技術者の心構え

補遺

ダムの構造基準

申込先

(財)全国建設研修センター 建設研修調査会

東京都千代田区永田町1-11-35全国町村会館 Tel.03-581-1281

業務案内

研修部門の業務

■研修部門で行なう研修は、建設省建設大学校の行なう研修を補完するものとして位置づけられており、研修コースの編成及びカリキュラムの作成等については建設大学校の指針に基づき、各種の研修を実施しております。昭和四十八年、研修需要の拡大に対応し研修の強化充実を図るため建設された「全国建設研修会館」は建設大学校に隣接し、建設大学校との調整をはかりながら同校の昭和五十四年度 行政研修・一般研修・地方研修実施予定表

行なう研修の「補完的な役割」を果たすよう努めるとともに、国及び地方公共団体、公団、公社等の職員を対象とした行政研修ならびに建設業界等の職員を対象とした一般研修を行ない、さらに都道府県又は協会等による地方研修の拡充を行ない、官、公、民における建設技術の向上に寄与するため時代に即応した各種の研修をより強力に実施することにしております。

I 行政研修

研修名	目的	対象職員	定員	研修期間
用地(初級)	用地事務を担当する職員に対し、用地取得および損失補償等の実務について基礎的知識を修得させる。	地方公共団体等の実務経験2年未満の用地職員又は新たに用地職員となる者。	70名	昭和54年5月7日より 昭和54年5月19日まで 昭和54年11月5日より 昭和54年11月17日まで
土木工事監督者	土木工事(河川、道路等)の施工監督業務を担当する職員に対し、施工管理、監督について必要な知識を修得させる。	地方公共団体等の職員で工事監督業務を担当する土木系学科を卒業後3年程度の実務経験を有する者。	70名	昭和54年6月18日より 昭和54年6月29日まで
土木工事積算	土木工事積算業務に従事する地方公共団体等の職員に対し、土木工事費積算及び設計業務委託の積算体系の知識を修得させる。	地方公共団体等において土木工事積算業務を担当する職員のうち実務経験3年未満の者。	80名(第1回) 70名(第2回)	昭和54年9月17日より 昭和54年9月22日まで 昭和55年2月25日より 昭和55年3月1日まで
国際協力	国際技術協力活動に対応するため、これに必要な語学、国際的感覚等の教養を高めるとともに、国際協力に関する理解を深めるために実施するものである。	建設省等の職員で係長又はこれと同程度と認められる者。	20名	昭和54年9月18日より 昭和54年10月17日まで

研 修 名	目 的	対 象 職 員	定 員	研 修 期 間
紛争アセスメント	公共事業の地域社会適応のための諸施策(環境対策、住民関与システム、補償対策制度等)に関する専門的知識を習得させる。	建設省地方建設局、北海道開発庁、沖縄開発庁、関係公団、地方公共団体等の中堅幹部職員。	40名	昭和54年10月15日より 昭和54年10月26日まで
建設業指導者	建設業の指導にあたっての職員に対して建設業許可、経営事項審査等にかかわる知識を習得させる。	都道府県土木部、建築部の建設業係長又は同系の指導的職務に従事している職員。	47名	昭和54年10月30日より 昭和54年11月2日まで
建設施設視察 (都市施設)	地方公共団体等の中堅幹部職員に対し、都市の建設施設を視察し、必要な知識・技術を修得させる。	都道府県・市・町村等の中堅幹部職員。	40名	昭和54年10月29日より 昭和54年11月2日まで
建築指導科(監視員)	建築指導行政を担当する職員に対し、建築監視員としての実務知識を修得させる。	建築指導を担当する職員。	60名	昭和54年6月4日より 昭和54年6月15日まで
建築(構造)	建築業務を担当する職員に対して、建築構造に関する必要な知識を修得させる。	国・地方公共団体等の職員で、建築構造を担当する建築系学科を卒業後、建築に関して3年程度の実務経験を有する者。	60名	昭和54年7月2日より 昭和54年7月13日まで
建築積算	建築業務を担当する職員に対して、建築積算に関する専門知識を修得させる。	地方公共団体等の職員で、建築系学科を卒業後、建築積算に関して3年程度の実務経験を有する者。	60名	昭和54年8月27日より 昭和54年9月1日まで
建築(初級)	建築業務を担当する職員に対して、建築に関する必要な知識を修得させる。	地方公共団体等の職員で建築の設計・施工を担当する建築系学科を卒業後、3年程度の実務経験を有する者。	40名	昭和54年10月11日より 昭和54年10月20日まで
建築空調設備	建築設備業務を担当する職員に対し、空調設備について、必要な知識を修得させる。	地方公共団体等の建築設備の設計・施工を担当する建築系学科を卒業後、3年程度の実務経験を有する者。	40名	昭和54年11月13日より 昭和54年11月22日まで
建築設備(電気)	建築設備業務を担当する職員に対して電気設備について必要な知識を修得させる。	地方公共団体等の職員で建築設備を担当する電気系学科を卒業後、3年程度の実務経験を有する者。	40名	昭和55年2月18日より 昭和55年2月23日まで
都市計画街路(初級)	都市計画街路業務を担当する職員に対して、街路事業に関する基礎的知識を修得させる。	地方公共団体等の都市計画街路業務にたずさわる実務経験2年未満の者。	50名	昭和54年6月18日より 昭和54年6月29日まで
都市計画(初級)	都市計画業務を担当する職員に必要な基礎的知識を修得させる。	地方公共団体等の職員で、都市計画業務にたずさわる実務経験2年未満の者。	50名	昭和54年7月16日より 昭和54年7月27日まで
ダム管理(操作実技訓練)	ダムの管理を担当する職員にダム操作の技術を修得させる。	国・地方公共団体等のダム管理所においてダム操作に従事している者。	各6名5回 計30名	昭和54年4月・5月 に5回

災害復旧実務	災害復旧実務を担当する職員に対して、災害復旧の実務に必要な知識を修得させる。	地方公共団体等で災害復旧業務にたずさわ る経験年数5年未満の職員。	60名	昭和54年5月7日より 昭和54年5月12日まで
災害復旧実務中堅技術者	災害復旧業務を担当する中堅技術職員に 対して、災害復旧の実務に必要な専門知識を 修得させる。	地方公共団体等で災害復旧業務にたずさわ る経験年数5年以上の技術職員。	60名	昭和55年3月3日より 昭和55年3月8日まで
河川総合開発計画	河川総合開発計画にたずさわる幹部技術職 員に対して調査計画業務の遂行に必要な知 識を付与する。	建設省地方建設局、北海道開発庁、沖繩開発 庁、関係公団、地方公共団体等の土木系幹部 技術職員（本庁課長補佐又は現場課長クラス 以上）で河川総合開発計画に関係している者。	40名	昭和54年5月14日より 昭和54年5月23日まで
特殊無線技士 （多重無線設備）	特殊無線技士（多重無線設備）の資格を取 得させるため、郵政省令で定める基準に適 合した講習を受けさせ、無線従事者を養成 することを目的とする。	(1) 高等学校以上の電気科、通信科、電子科 の卒業者。 (2) 高等学校以上の前号以外の卒業生で1年 以上の実務経験を有する者、又は中学校 等を卒業した者で3年以上の実務経験を 有する者。	40名	昭和54年10月22日より 昭和54年11月10日まで
ダム管理	ダム管理を担当する職員に必要な知識を修 得させる。	国・地方公共団体等のダム管理所長又は係 長以上。	40名	昭和54年10月15日より 昭和54年10月26日まで
道路舗装	道路工事（舗装）業務を担当する職員に 対して、舗装に関する知識を修得させる。	地方公共団体等の職員で、舗装業務にたず さわる3年程度の実務経験を有する者。	60名	昭和54年7月9日より 昭和54年7月14日まで
土木構造物設計	各種構造物の計画、設計審査に必要な理論 及び設計手法などの専門知識を修得させる。	地方公共団体等の職員で、各種土木構造物 の設計・審査業務にたずさわる3年程度 の実務経験を有する者。	40名	昭和54年7月17日より 昭和54年7月31日まで
道路管理	道路管理業務を担当する職員に対し、道路 の管理に必要な知識を修得させる。	道路管理業務を担当する職員。	60名	昭和54年9月25日より 昭和54年10月6日まで
地価調査担当者等 （実施主体国土庁土地局）	地価調査担当者等に対し、土地評価に 関する基礎的、専門的知識を習得させる。	原則として都道府県の地価調査又は価格審 査担当職員のうち初任者。	120名	昭和54年5月28日より 昭和54年6月2日まで
土地調査員 （実施主体国土庁土地局）	国土利用計画法の施行に関し、土地調査員 に必要な基礎知識の習得を図り、もって同 法の円滑かつ的確な運用に資すること。	都道府県および指定都市の土地調査員（土 地調査員が任命されていない場合には土地 対策担当職員）のうち初任者。	100名	昭和54年9月3日より 昭和54年9月8日まで

II 一般研修コース

研修名	目的	対象職員	定員	研修期間
ダム管理主任技術者	ダムの管理を担当する職員にダムの安全管理に必要な知識・技術を修得させる。	河川法第50条に基づく管理主任技術者及びその候補者を対象とする。	学科 60名 実技訓練教科 各6名10回 計60名	学科 昭和54年10月1日より 昭和54年10月6日まで 実技訓練教科 昭和54年11月・12月 昭和55年1月・2月 3月、10回
下水道監督管理等資格者	下水道に関する知識を授け、あわせて本講習を修了した者に対し、下水道法第22条第1項（同法施行令第15条第6号、同法施行規則第17条第6号）に規定する監督管理等を行なう者として建設大臣が指定した講習会に参加したことを明確にすることを目的とする。	処理施設又はポンプ施設に係る監督管理者の場合については、5年以上、排水施設に係る監督管理等の場合については2年6ヶ月以上、下水道に関する技術上の実務に従事した経験を有すること。	30名	昭和54年11月19日より 昭和54年12月7日まで
地質調査 第一回 計測コース 第二回 土質調査コース	地質調査業務に従事する技術職員に対し、地質調査の専門的な知識を修得させ、職員の資質の向上を図る。	国・地方公共団体及び業界等において、地質調査業務に従事する技術職員で、実務経験5年以上の者。	各50名	第一回 昭和54年4月9日より 昭和54年4月14日まで 第二回 昭和54年4月16日より 昭和54年4月21日まで
工事測量	建設事業に従事する職員に対して、土木工事測量の実務を適確に処理するための技術を習得させる。	建設事業に従事する職員で経験年数2年程度の者。	50名	昭和54年7月23日より 昭和54年7月28日まで
道路工事技術	道路建設工事に従事する主任技術者の養成のための研修を行ない、施工技術の向上に寄与せんとするものである。	道路建設工事に従事する建設会社の主任級の技術職員で大学卒業後道路工事に4年以上、高校卒業後道路工事に8年以上の経験者。	80名	昭和54年4月10日より 昭和54年4月26日まで
施工管理「ネットワーク手法による工程と原価の管理」講師養成	建設現場第一線級で工事施工に当たっている職員に対し、ネットワークによる建設プロジェクト管理の方法を教えるための講師研修。	(1)建設業協会長の推薦するもので、協会事務局及び役員会社の役員で首題のネットワーク手法を理解し、将来建設業協会等の主催する講習会の講師となる者。 (2)各建設業協会当り2名以内とする。	各25名 計50名	昭和54年4月16日より 昭和54年4月18日まで 昭和54年5月22日より 昭和54年5月24日まで

<p>施工管理</p>	<p>補償コンサルタント (用地)</p>	<p>建設コンサルタント・ 環境アセスメント技術</p>	<p>道路工事技術専門講座</p>	<p>建設コンサルタント・ ダム技術</p>	<p>ダム工事技術者</p>
<p>建設工事の工事施工に当たっている職員に、主として工程と原価管理について必要な技術・知識を修得させる。</p>	<p>補償コンサルタント業務を行なう者の資質の向上をはかるため、公共用地の取得に関する専門的知識を修得させる。</p>	<p>建設コンサルタント業務を担当する社員に対して、建設工事に伴う公害即ち環境アセスメントに関する研修を実施して技術の向上を図り円滑かつ効率的な業務遂行に資する。</p>	<p>道路建設（舗装）工事に従事する技術者に専門的な知識を高めるため、アスファルトコンクリート、セメントコンクリートに関する専門講座を設け、施工技術者の資質と技術の向上に寄与せんとするものである。</p>	<p>建設コンサルタント（ダム調査・設計）業務を担当する職員に対して、ダムの調査・設計に関する実務面の知識について重点的に研修を行ない、職員の能力の向上を図り円滑かつ効率的な業務遂行に寄与せしめることを目的とする。</p>	<p>土木建設工事に従事する現場の中堅技術者に対して、ダム工事の施工に関する技術について重点的に研修を行ない建設業者の施工能力の向上に寄与せしめることを目的とする。</p>
<p>建設事業に従事する職員</p>	<p>公共用地の取得業務の受託について経験の少ない者。</p>	<p>建設コンサルタント協会会員の中堅技術社員。</p>	<p>道路建設工事（舗装）に従事する上級技術職員で大卒後道路工事に5年程度、高卒後道路工事に8・9年程度の経験者。</p>	<p>建設コンサルタント会社の中堅技術社員。</p>	<p>建設会社の土木技術職員であつて、大学土木系卒業後3年以上、高専土木系卒業後5年以上の実務経験を有する者。</p>
<p>30名</p>	<p>50名</p>	<p>50名</p>	<p>50名</p>	<p>50名</p>	<p>80名</p>
<p>昭和54年7月24日より 昭和54年7月27日まで</p>	<p>昭和54年5月21日より 昭和54年5月26日まで</p>	<p>昭和54年6月4日より 昭和54年6月9日まで</p>	<p>昭和54年6月11日より 昭和54年6月16日まで</p>	<p>昭和54年7月16日より 昭和54年7月21日まで</p>	<p>昭和55年1月21日より 昭和55年2月8日まで</p>

III 地方研修

研修名	目的	対象職員	定員	研修期間
建設技術(千葉)	土木建設工事に従事する現場の中堅技術者に対して、土木工事の施工管理、施工技術について研修を実施して、技術の向上を図り円滑かつ効率的な業務遂行に資することを目的とする。	千葉県建設業中央会会員	80名	
建設技術(新潟)	建設会社の中堅技術者の技術向上に資する。	新潟県建設業協会会員	100名	
工事測量 (宮崎・山口・ほか)	建設事業に従事する職員に対して、土木工事測量の実務を適確に処理するための技術を習得させる。	建設事業に従事する職員で2年以上の経験ある者。	各60名	

行政研修・一般研修・地方研修問合せ先

研修局

〒187 東京都小平市喜平町一〇一三

☎〇四二三(二四)五三一五

試験部門の業務《技術検定》

■試験部門で行なっております試験・研修及び講習には、建設大臣の指定をうけた試験の合格者及び研修・講習の修了試験合格者は、国の行なう検定試験の全部または一部の免除を受けられます。

■地質調査業現場管理者認定講習は、地質調査業者登録規定における登録の要件のうち、営業所ごとに置く専任の現場管理者の認定に必要な資格取得のために行なうものです。

昭和五十四年度 技術検定関連試験・研修・講習実施予定表

試験・研修・講習名	受験・受講資格	試験・研修・講習日時	試験・研修・講習場所	募集受付期間
一級土木工事技術者試験	大学、高専卒以上の学歴で、学歴により所定の実務経験年数を有するもの。 二級土木施工管理技士で所定の実務経験年数を有するもの。	昭和54年7月1日(日)	札幌、釧路、仙台、東京、新潟、名古屋、大阪、広島、高松、福岡、那覇の各都市	昭和54年3月20日より 昭和54年4月3日まで
二級土木工事技術者試験	学歴により所定の実務経験年数を有するもの。	昭和54年7月22日(日)	右記に同じ	右記に同じ
一級管工事技術者試験 第一部(学科)試験	大学、高専卒以上の学歴で、学歴により所定の実務経験年数を有するもの。 二級管工事施工管理技士で所定の実務経験年数を有するもの。 職業訓練法による管工事関係の一級技能検定合格者。	昭和54年9月2日(日)	札幌、仙台、東京、新潟、名古屋、大阪、広島、高松、福岡、那覇の各都市	昭和54年5月22日より 昭和54年6月5日まで

試験・研修・講習名	受験・受講資格	試験・研修・講習日時	試験・研修・講習場所	募集受付期間
二級管工事技術者試験	学歴により所定の実務経験年数を有する学歴により所定の実務経験年数を有するもの。職業訓練法による管工事関係の一級または二級の技能検定合格者	昭和54年9月30日(日)	右記に同じ	右記に同じ
一級管工事技術者試験 第二部(実地)試験	昭和54年度・昭和53年度二級管工事技術者試験第一部(学科)試験の合格者。技術士法による本試験のうち管工事関係の合格者で学歴により所定の実務経験年数を有するもの。	昭和54年12月9日(日)	札幌、東京、名古屋、大阪、福岡の各都市	昭和54年10月23日より 昭和54年11月6日まで
一級造園工事技術者試験 (学科)	大学、高専卒以上の学歴で、学歴により所定の実務経験年数を有するもの。二級造園施工管理技士で、所定の実務経験年数を有するもの。職業訓練法による造園の一級技能検定合格者。	昭和54年9月2日(日)	札幌、仙台、東京、名古屋、大阪、広島、福岡の各都市	昭和54年6月18日より 昭和54年7月2日まで
二級造園工事技術者試験	学歴により所定の実務経験年数を有するもの。職業訓練法による造園の一級または二級の技能検定合格者。	昭和54年9月30日(日)	右記に同じ	右記に同じ
二級土木施工管理技術 研修 ※二級土木施工管理技術 研修の日程については、 変更することがあります。	学歴により所定の実務経験年数を有するもの。	昭和54年6月12日(火)より 6月15日(金)まで 7月10日(火)より 7月13日(金)まで 9月4日(火)より 9月7日(金)まで 9月18日(火)より 9月21日(金)まで 10月16日(月)より 10月19日(金)まで 11月6日(火)より 11月9日(金)まで 12月4日(火)より 12月7日(金)まで (地区によって多少の変更があります。)	沖縄・九州地区の各都市 四国・中国地区の各都市 東北地区の各都市 関東地区の各都市 近畿地区の各都市 中部・北陸地区の各都市 北海道地区の各都市	昭和54年3月20日より 4月3日まで

<p>一級造園工事技術者特別講習</p>	<p>昭和50年度までの一級土木施工管理技術検定合格者（昭和50年度一級土木工事技術者特別研修による一級土木施工管理技術検定合格者は除く）</p>	<p>昭和54年6月12日（火）より 昭和54年6月14日（水）まで 昭和54年6月20日（水）より 昭和54年6月22日（金）まで 昭和54年9月5日（水）より 昭和54年9月7日（金）まで 昭和54年9月19日（水）より 昭和54年9月21日（金）まで 昭和54年11月11日（水）より 昭和54年11月14日（金）まで 昭和54年11月16日（水）より 昭和54年11月18日（金）まで 昭和54年11月30日（金）まで</p>	<p>東京 仙台 大阪 新潟、名古屋、広島 札幌 高松、福岡</p>	<p>昭和54年3月20日より 昭和54年4月3日まで</p>
<p>二級造園工事技術者特別講習</p>	<p>昭和50年度までの二級土木施工管理技術検定合格者</p>	<p>昭和54年6月20日（水）より 昭和54年6月22日（金）まで 昭和54年6月27日（水）より 昭和54年6月29日（金）まで 昭和54年10月3日（水）より 昭和54年10月5日（金）まで 昭和54年10月10日（水）より 昭和54年10月12日（金）まで 昭和54年11月17日（水）より 昭和54年11月19日（金）まで 昭和54年11月28日（水）より 昭和54年11月30日（金）まで</p>	<p>東京 仙台 新潟、名古屋、広島 大阪 札幌 高松、福岡、那覇</p>	<p>右記に同じ</p>
<p>地質調査業現場管理者認定講習</p>	<p>社団法人全国地質調査業協会連合会の実施した地質調査技士資格検定試験に合格し登録したもの。</p>	<p>昭和54年11月7日（水）より 昭和54年11月9日（金）まで</p>	<p>東京</p>	<p>昭和54年10月1日より 昭和54年10月8日まで</p>

技術検定関連試験・研修・講習問合せ先

- 二級土木施工管理技術研修
- 一級造園工事技術者特別講習
- 二級造園工事技術者特別講習

業務局

〒100 東京都千代田区永田町一―十一―三三五

全国町村会館五階 ☎〇三（五八一）〇二三八代

- 一級土木工事技術者試験
- 一級管工事技術者試験第一部・第二部
- 一級造園工事技術者試験

業務局分室

〒102 東京都千代田区平河町二―六―二

西武平河町ビル四階 ☎〇三（二三三〇）一六二一代

- 二級土木工事技術者試験
- 二級管工事技術者試験
- 二級造園工事技術者試験

建設プロジェクト管理研修用テキスト

工程と原価の管理

編集・全国建設研修センター

B5判 196頁，折込み3葉
頒価 1,950円(送料250円)

工事施工に当たっての、工程と原価の管理を、
ネットワーク手法との関連で解明!

建設工事では、いかに、早く、やすく、立派に仕上げるのかが技術者の重要な目的になっている。本テキストは、とくに新しい原価管理を具体的な事例にもとづく数値にそって解説し、現場技術者の方々にわかりやすく編集してあります。

本テキストは各地区の研修テキストとして、広くご活用願っております。

〈主な内容〉

序 論

1. 建設産業におけるネットワーク手法の
必要性和価値
2. ネットワーク手法の成立と経緯

第1章 ネットワーク手法

—基礎的概念—

1. ネットワーク図の作成
2. 日程の計算
結合点時刻の計算
作業時刻の計算
余裕日の計算
3. フォロー・アップ
基本的考え方
フォロー・アップの意義
活用する方法

第2章 管理の方法

1. 管理の方法的原則
2. 計画の設定
考え方の手順
方法的手順
設定の方法
管理図諸表の作成
3. フォロー・アップ
現状の把握
差異分析と評価
再計画の立案

参考文献

演習問題

申込先

(財)全国建設研修センター 建設研修調査会

東京都千代田区永田町1-11-35 全国町村会館 Tel.03-581-1281

建設大臣指定校、学校教育法による専門学校

学校法人
明倫館

国土建設学院



本学院は、国土建設事業の推進に役立つ実践的専門技術者の育成を使命として努力を重ねてまいりました。開校以来16年、9,500余名に上る卒業生はいずれも各方面第一線において活躍中であり、他にみない独自の教育の実践は高く評価されています。

設置学科

工業専門課程(昼間)

測 量 科(1年制)

測量技術者として現場第一線で独立任務を遂行できる実践的技術者を養成する。

製 図 科(1年制)

地図製図技術を軸に、土木、建築等を含む広範な製図技術をもつ専門技術者を養成する。

測 量 工 学 科(2年制)

高度の測量技術と幅広い知識を修得、新しい時代の測量技術者として活躍できる専門技術者を養成する。

環境測量工学科(2年制)

測量技術に加えて環境調査計測に関する知識と技術を教授し測量界及び環境調査の分野で活躍できる専門技術者を養成する。

都市建設工学科(2年制)

都市の建設に必要な測量技術と都市計画、土地区画整理の専門知識を修得した技術者を養成する。

土 木 工 学 科(2年制)

しっかりした幅広い測量技術の素養の上に土木工学を専攻させ、土木工事に係る測量・調査・設計を担当し、また土木工事の現場主任技術者として活躍できる専門技術者を養成する。

土木地質工学科(2年制)

土木工学、測量技術の素養の上に土木地質工学に関する幅広い知識と技術を身につけた新時代に生きる土木地質調査の専門技術者を養成する。

造園緑地工学科(2年制)

現代造園に関する理論と造園の計画・設計・施工・管理の専門技術を修得させ、新時代に即した実践的技術者を養成する。

上下水道工学科(2年制)

上下水道工学に関する専門学科ならびに施設の設計・施工・維持管理についての知識と技術を修得させ、実際に役立つ専門技術者を養成する。

設 備 工 学 科(2年制)

現代設備工事に関する専門知識と、その設計・施工・管理の技術をもつ専門技術者を養成する。

その他の課程(昼間)

測 量 専 科(6ヵ月)

官公庁、建設関係の企業等から職員のための測量技術研修の場として注目されている。

土地区画整理専科(3ヵ月)

地方公共団体や民間企業等から職員研修の場として多大の好評をうけている。

卒業生の特典

測量士補、建設業法による技術検定の施工管理技士受験資格、土地区画整理実務士、地図製図士2級等各科特典あり。

◆詳細は下記にお問合せください。

〔〒187〕東京都小平市喜平町1013 TEL0423-21-6909(代)

本学院の卒業生の皆様へお願い 最近の名簿を作成いたしますので①氏名、②学科、③卒業年次、④現住所、⑤電話番号、⑥勤務先名、住所、電話番号〔役職〕をはがきてご通知下さい。また、すでに各地域にてクラス会、同窓会などを開かれた場合、その名簿があればご送付下さい。本広告をご覧の方は、横の連絡をとり、一人でも多く、その消息をお知らせ下さい。

国土建設学院同窓会事務局

出版案内

建設省河川局監修

多目的ダムの建設(全4巻)

ダムの調査・計画・施工・管理の全般にわたって解説した技術者の必読書

●B5判上製／総2,038頁／
13,750円(千実費)

建設大臣官房官庁営繕部設備課監修

建築設備工事設計要領

建築設備設計に必要な諸元、基本指針、設計指針、設計要領を実務的体系にそってまとめた実務書

●B5判上製／536頁／
6,800円(千300円)

建設省都市局下水道部公共下水道課監修

下水道事業の手引 昭和54年版

下水道法に基づく事業認可、国庫補助金の交付申請等の諸手続や根拠法令などをまとめた実務担当者の必携書

●B5判上製／318頁／
3,900円(千300円)

建設プロジェクト管理研修用テキスト

工程と原価の管理

ネットワーク手法の解説と新しい原価管理の方法にまで言及した中堅技術者の研修用教材

●B5判並製／192頁
演習問題付
1,950円(千250円)

近刊

工事測量研修用テキスト

建設現場における各種工事の測量作業の実務を、演習を主として分かりやすく編集した初級技術者むきの研修用テキスト

研修用教材として最適

購入ご希望の方は、はがきに書名と部数をご記入の上、下記宛お申込み下さい。

(財)全国建設研修センター 建設研修調査会

〒100 東京都千代田区永田町1-11-35全国町村会館 Tel. 03-581-1281~3