

私には分からないが、私には制度が自由の方が好ましい。私にとっては、大学での一番大切なことは創造性であり、したがってそれには自由が必要なのだ。

いろいろの研究所や製鉄所へ出かけた時に、技術の水準やその進展速度を見てかなり感じる場所があつた。

人々が研究に、技術開発に、操業技術に、さらにその努力の集約に献身的に従事して、研究成果がとどこおりなく研究室から工場へと移つていくのを見て素晴らしいと思つた。これは、一つにはよく人々の研修が行き届き、やる気を持っていること、管理がよいことのあらわれである。北米で我々はこのことについてもつと学ばなければならない。私は、研究所の設備、きれいな工場、工場を効率よく動かす作業者の熟練・やる気・献身の姿を忘れることができない。

筆を置く前に、私は日本訪問の期間中受けたご好意、

ご配慮とご親切のお礼を申し上げなければならない。技術討論・工場見学・夕食のご招待のどれを問わず、各段階で私は招待状をいただいて行動することになつた。これは全く驚くべきことであつて、たくさんの人々が技術について討論し、大へん効率のよい工場をこの目で見ようと日本の会社に押しかけている現状の中でしていただいたからである。(私は冗談に、日本の友人達にこう話した。日本にたくさん訪問者を送つて、見学・討論・会食のあと鉄を造るひまを与えないようにして、日本人が鉄を製造できないようにする国際謀議をこらしたらどうだろうと。)大学を訪問した時も、大学の仲間達は行き届いた心くばりをしてとても親切に迎えてくれた。

かくして私は初めての日本訪問について胸の熱くなるような想い出を抱いてカナダに帰つた。そしてすぐにもまた出かけたものだと思つている。

コ ラ ム

筑波の不思議な道

国家的事業である研究学園都市の建設もほぼ完了し、科学万博がなければ近くに住む建設母体の住宅公団職員家族が去る時期になつた。周囲の民有地に次々に住宅が建てられ、街が日増しににぎやかになつていく。中心地区では6車線道路と高層、低層とりどりの宿舍群が外来者に「リトルアメリカ」の印象を与える。街路樹は県庁のある水戸より多いという緑の新都市である。しかしながら、この人工都市は外見ほど住みよい街ではない。道路交通もその一つである。都市設計者が他にあまり例のない街作りの実験を試みたためである。

「筑波」では大通りの交通の流れを考えて、交差点が350mごとにしかない。また大通りから直接沿道の商店や住宅に入ることはできず、一たん裏通りに入つて戻ることになる。大通りに沿つては広い植栽帯と自転車道がある。その結果、大通りが交差する交差点にある鮎屋へ車で入ろうと思ふ客は、しばし途方にくれた後、一つ先の裏通りとの交差点まで行き、そこにある

ライバル店の脇を通つて来なければならない。問題解決を急いで植木をなぎ倒して大通りから進入する車も現れる。そこには道路利用者の特異な街作りに対する戸惑いを感じられる。広い裏通りには信号が少ないが、そこにも対向車の動静が直前までわからない変則Y字路が多用され、右折のたびに危険な思いをさせられる。

筑波は東京に比べて車が少なく、自転車を快適に乗りまわせる環境にある。しかし自転車専用道(緑道)は上下の起伏が多いことがきらわれ、もつぱら裏通りの車道を走る人が多い。これなどは「人間は少しでも安易な近道を選ぶものだ」という習性を忘れた結果であろう。歩道の段差や四輪車進入止め柵にも自転車への配慮の無さを感じる。

最近筑波で交通事故が多発している。この中には東京では発生しえない「大通りのスムーズな流れ」の中の事故のほか、都市作りの欠陥によると思われるものが目立つのである。

(金属材料技術研究所 古林英一)