

巻頭言

常に進歩を求めて

理事 藤村 実

今冬は冷え込みもきびしく、路面の凍結による阪神高速道路の閉鎖が、既に数回にわたって実施されていますが、その都度阪神地域の自動車交通は、殆んど麻痺状態といった混乱ぶりを呈しています。一路線の数日間に及ぶ交通止補修工事の際にも、大きな渋滞が見られますが、全線閉鎖の及ぼす影響は、はるかに大きなものがあります。

阪神高速道路は地域の大動脈であると言われていますが、疑いもなくこのことを如実に示す事例と言えるでしょう。

昨年12月、東大阪ジャンクションが開通し、大阪東大阪線と近畿自動車道天理吹田線とが連結され、東大阪方面の交通に大きく寄与することになりましたが、これにより阪神高速道路の供用延長も、124.1kmとなりました。現在工事中の路線延長は、約100kmありますが、近い将来に完成を予想されるのが、湾岸線の三宝・出島間、大阪東大阪線の本田・港晴間と長田・水走間、北神戸線の別府・布施畑間です。このうち北神戸線については、昭和60年夏に開催が予定されているユニバシアード大会に間に合わせるよう、工事が急がれています。

昨年の秋から大阪21世紀計画が、世界に開かれた国際文化経済都市をめざして、大阪築城400年まつりを皮切りに華々しくスタートいたしました。またわが国初の24時間離着陸可能な第一種国際空港としての関西新空港も、いよいよその実現に向けて、具体化の道を歩み出そうとしています。阪神都市圏の基盤を形成する阪神高速道路も一層の整備充実が図られなければなりません。

都市高速道路の建設と管理も、この技術革新の時代の中にあって、常に創意と工夫を凝らして前進を続けて来たのでありますが、勿論現状に満足することなく、より良い都市高速道路を求めて、たゆまぬ前進を続けて行かなければなりません。

ところで、一口により良い都市高速道路と言っても、その意味する所は広範多岐にわたります。

先ず、都市高速道路本来の目的として、利用者が目的地に早く到着することが求められます。走行は安全で快適なものでなければならないでしょう。沿道住民に対して騒音、振動、排気ガス等の交通公害を極力少なくするようにしなければなりません。また利用者の負担を軽減するために、建設費や維持管理費は低廉でなければならず、完成した構造物は耐久性に富み、維持補修の容易なものでなければなりません。都市の中でも都市高速道路は目立つ存在であるだけに、景観面にも十分配慮し、どうしても圧迫感を与え易いので、これを柔らげる工夫をしなければなりません。これらの数多くの要請を、計画、設計、施工、維持管理の各段階においてどのように解決して行くか。これは終ることのない命題と言えるでしょう。

常に進歩を求めて、昨日を引き継ぎ、明日を拓いて行かなければならない道程の中であって、ここに収録された諸論文は、いわばその一里塚をなすものでありましょう。