

巻頭言

新しい時代に向けて

審議役

飯田 邦夫

平成10年4月2日に北神戸線(箕谷～有馬口)と北神戸線北延伸線(有馬口～柳谷)の12km、及び大阪池田線延伸部(空港分岐～木部)7.4kmが、4月5日に明石海峡大橋開通に合わせて湾岸線7期(垂水～名谷)1.2kmが開通致しました。これにより阪神高速道路の供用延長は221.2kmに達し、文字通り関西都市圏の大動脈として一層充実したネットワーク形成が図られました。

しかし供用に伴う料金改定については、バブル経済の崩壊以降長引く経済不況と、阪神・淡路大震災からの復興途上という状況下であったため、阪神高速の料金値上げが地域経済の回復に影響を与えるとの見方から、改定額と改定期及び管理費節減等の経営努力について多くの厳しい意見が出され、供用から9ヶ月遅れの平成11年1月1日から阪神東線および西線において、普通車100円、大型車200円の値上げが認可されたわけです。このことは裏返せば、阪神高速道路が関西都市圏の基幹施設として、経済活動に寄与しているばかりでなく市民生活に溶け込んでいる証とも云えます。

京阪神都市圏における経済・社会の潜在的活力を引き出すためには、大阪地区の第二環状線、兵庫地区の湾岸線、京都地区の都市高速道路など良質な社会資本の一つである阪神高速道路網の整備促進が必要不可欠であり、公団の果たす役割は、非常に大きいものがあります。

一方、公団を取り巻く情勢はより厳しさを増し、都市高速道路整備に当たっての受益者負担と公的負担の関係、開かれた事業運営(情報開示)、建設コスト及び管理コストの縮減、公団の経営改善等への取り組みの重要性がクローズアップされ、我々が建設を進めようとしている大和川線、淀川左岸線、湾岸線8・9期、油小路線等の新規路線を事業化するための大きな課題となってきています。

今後これらの路線を事業化して、完成させ、社会の要請に応じて行くためには、有料道路制度のあり方など根幹となる部分の改革はもちろん必要ですが、最も大事なことは我々公団人がこれまで培ってきた技術力をさらに磨き、新たな時代に向けての創意工夫と、コスト意識に徹することです。阪神高速道路公団が高速道路の建設・管理の公団であることを考えるとき、その根底は技術力にあります。公団技術の記録が散逸することのないように、これまで技報の形でまとめる努力がなされてきましたが、今後はこれらの技術を将来に向けて発展、飛躍させる努力を続けていきたいものです。