

## 巻頭言

# 生きる高速道路

理事 寺田久彌

阪神高速道路公団が関西各方面の大きな期待を担って生まれて本年度丁度20年です。

この間、環状線、空港線、堺線、神戸西宮線、西大阪線、東大阪線、守口線、港大橋、松原線、大阪西宮線等順次供用されその要望に応じて来ました。供用延長約124km、1日通行台数約62万台、その担々たる大動脈がこの大都市圏の産業経済のみならず、社会、文化面にも大なる影響を及ぼしていることは申すまでもありません。

創立当初からフロンティア・スピリッツ、企業的経営方針を堅持し、着実に事業を進めて来ましたが、一時期は総需要抑制政策、環境対策問題等で幾多の苦難を経て来たのも事実であります。絶えず現実を直視しながら努力を積み重ねてこられた経験が、今日の大きな成果に成り立ったことと思います。

就中、建設分野におきましては、計画・用地・設計・建設・維持保全部門が一体となって、細心かつ大胆に現地で対応され、解決された力が基盤にあったことと思うわけであります。

1つは技術者が日夜研鑽に努め、ノウハウの蓄積に加え、新しい技術の開発を志し斯界をリードしていること。

2つは設計、施工、管理において難事業であっても柔軟な応用力で解決される事。

3つは技術力の裏付けをもって、地域要望を理解し、それに対応する行政力が備わっていること等、これまでの伝統と開発能力を駆使された結果によるものであります。

現下、社会経済状況は所謂「不透明の時代」と言われています。国における

財政再建、行政改革、とりわけ道路財政問題が大きな課題となっています。

当公団は、現5ヶ年計画で約93kmの継続路線を鋭意促進中であり、続く第9次5ヶ年計画では約50km（大規模プロジェクトを含めると80km）、21世紀初頭までに約200kmの路線を整備する構想があります。今後、安定成長期を迎え新しい発想で地域開発を考えるべきと言われていています。情報とコミュニケーションの社会ともなれば、開発が成熟するにつれ地域の社会経済活動、土地利用計画等が各々独立し、分化され、例えば京阪神三大都市のように互に機能を補完し、分担して発展すべしと言われていています。まして京阪神都市圏がD.I.Dとして一体となった今日、これを結ぶ都市高速道路網の建設は遅きに失すると云っても過言ではありません。

勿論、都市高速道路は地域開発も含めた大きな都市計画の中で体系づけられるものである事から、従前のような手法だけでは難しい事は云うまでもありません。要はその機能だけでなく、街づくりと共に市街地再開発、新交通システム、治水震災対策、緑地レクリエーション、空港、港湾、流動基地計画とも結びついて、ある時は先行し、ある時は共同して事業化すべきものであろうと思います。古から、<sup>incl</sup>「道」はシルクロードのように、あるいはすべての道はローマに通ずるとか云われ、大きな経済文化の交流の担い手であったわけでありませう。道がなければ未開のままであったことであろうと思います。

現在、国際化がすすみ、経済文化が輻輳し、一点集中型の文化地域はないにしても、日本の如き一小国が今、その経済文化の特異性をもって世界から注目されています。

関西の各経済文化も同じようにこれらを結ぶ道をつくるのが高速道路の役目かと思えます。

技術者諸子の御健闘を祈ります。