

基本を忘れず躍進を

常任参与 松橋数保

当公団の技報も今回で第十一号になり、さらに本年は公団創立30周年という節目の年を祝し一言ご挨拶を申し上げます。

振り返って今日まで当公団の技術的發展を大きく三段階に分けて考えて見ると

第一段階 基礎的技術の確立の時期、即ち公団創立から大阪地区で開催された万国博覧会まで。この期間は橋梁の設計技術および過密化した大都市圏における高架道路の計画と工事施工技術の確立された時期であったと考えることが出来ると思う。

二、三の例を挙げれば船場地区における道路とビルを一体化し、地下鉄事業も併せた当時としては世界に例を見ない都市再開発的な発想や西横堀、東横堀を利用した四車線一方通行の環状線の計画。大都市圏における大型土木工事の施工。さらには大阪中ノ島地区におけるS字橋、堺線の大和川橋梁や神戸灘地区におけるピルツ高架橋など、その他多くの橋梁群など列挙すればキリが無くなる。

第二段階 世界的な技術へのチャレンジと周辺地区への調和を目指した昭和50年代後半迄の時期。即ち昭和45年から大阪湾岸道路の建設が始まり、港大橋（中央径間510mのゲルバートラス橋）や斜長橋の大和川橋梁に代表される数々の大規模橋梁群に対して、これ迄に土木学会賞はじめ各方面から高く評価された。一方、この時期は社会的に公害運動が激化し道路構造が見直されハード面では環境施設帯や防音壁の設置、ソフト面では防音助成など、さらに管理面においても騒音・振動に対して良好な路面を維持する為の補修工事など路下整備や公共施設助成などと併せ計画・建設・管理面で技術的にも社会的ニーズの多様化に対処して来た時期である。

第三段階 二十一世紀を目指して関西新空港の開港に併せ本格的に大阪湾岸道路の建設が始まった昭和50年代後半から現在に至る時期。即ちいままでの技術的ノウハウを応用し、東神戸大橋をはじめとする各種大規模橋梁の建設。道路管理者として公害問題に加えて料金問題が社会的にクローズアップし渋滞対策はじめ利用者に対するサービス向上に知恵を要求され、例えばミニウェイの開発や所要時間表示板の設置等々。

大阪湾岸道路も泉佐野市～六甲アイランド間55.9kmが平成6年春には完成し、当公団も新しい躍進に向かって次の段階に入るべく、大和川線・京都線・第二環状線・湾岸線西伸部などなどの準備が現在は重要な課題となっている時期であると考えられる。尚、あえて附言すれば産廃問題が難しい今日に正蓮寺川工区で現位置でヘドロを凝固させる工法を採用したことは評価される場所である。

やがて公団も次のステップに向って進もうとしている今日、現在迄の技術的蓄積を十二分に活用し、新たに立地条件を考慮したソフト面から技術的問題にチャレンジしなければならないと思うが、技術者が忘れてならない事は何が基本のテーマであるかであろう。

—以 上—