

関西圏の さらなる発展のために

大堀太千男
阪神高速道路公団
理事長

Tachio OHORI

President,
Hanshin Expressway Public Corporation

「関西はひとつ」を合言葉に、関西では東京一極集中是正と関西復権へといろいろなビッグプロジェクトが進行している。関西は京都・大阪・神戸の三都市をはじめそれぞれの歴史と文化と個性のある多様性を持った地域であるだけに、「関西はひとつ」という願望の裏には、ともすれば「ひとつひとつ」という現実がかくされている。それぞれの個性を生かしながらいまよく棲み分けができる分野もあるが、協力し合ってこそ大きな効果の生ずる分野もある。それぞれの歴史と文化を持った地域が、ひとつひとつの個性を主張し、互いの長所を尊重しながら連携して行くことが、真の「関西はひとつ」として大きく飛躍する前提と思われる。

昨年5月創立30周年を迎えた阪神高速道路公団は、現在13路線、総延長157.9kmのネットワークを形成するにいたっている。1日平均の通行量は約83万台に達しており、大阪市の区域に出入する幹線道路の交通量の三分の一を分担し、関西都市圏の大動脈として、地域の産業、経済、文化などの発展に大きく寄与している。

今、関西都市圏は、首都圏を中心とした東京一極集中のひずみを是正して国土の均衡ある発展を促し、長い歴史と伝統に育まれた関西圏を国際経済文化圏に成長させ、双眼構造の柱にしていこうと、21世紀に向けて、大阪湾ベイエリア開発、関西文化学術研究都市、明石海峡大橋などの多くのプロジェクトが進行している。これらの事業を中心にして関西圏の都市づくりを推進して行くためには、都市基盤の整備が不可欠であり、なかでも道路をはじめとする総合的な交通体系の確立が急がれている。

こうした時代のニーズに応えるべく、現在当公団では、関西国際空港のアクセス道路であると同時に大阪湾岸地域の総合開発、阪神間内陸部の交通渋滞緩和にも寄与する湾岸線の建設を進めており、明年春には、現在新空港が建設されている泉佐野市から神戸市六甲アイランドまで延長55.8kmの供用を予定している。さらに平成5年度予算では、京都市内の都市高速道路の一部について予算が認められ、阪神高速道路公団法の一部を改正する法律も通常国会で成立し、いよいよ長年の懸案であった京都地域の交通渋滞の緩和と、大阪・神戸・京都を結ぶ関西都市圏発展のための都市高速ネットワークづくりの第一歩を踏み出すこととなった。また大阪都心部の慢性的な交通渋滞を抜本的に解決するための第2環状線の建設も急がれているが、これからの道路の整備に当たっては、既成市街地を通過することによる用地取得の困難性、大気汚染、騒音、振動などの環境問題など多くの課題を抱えているが、景観や周辺環境との調和に配慮しながら、21世紀に向け発展を続ける関西都市圏のため、安全で快適な都市高速道路のネットワークづくりにさらに努力をしているところである。

これまで以上に暖かいご理解とご支援をお願いしたい。

原稿受理 1993年4月21日