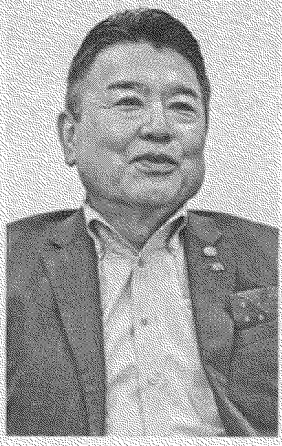
（第三種郵便物認可）

Interview

交通網整備に関西のパワーを

大阪・関西万博で大いに盛り上がった関西圏。副首都構想も浮上し、さらなる発展が期待される中、課題と指摘されるのが道路ネットワークの構築だ。関西圏の発展に欠かせない道路網の整備について、京都大学名誉教授でNPO法人道普請人の理事長も務める木村亮ボンドエンジニアリング社長に聞いた。



ボンドエンジニアリング
代表取締役社長・京都大学名誉教授
木村（きむら） 亮（まこと） 氏

―道路や構造物に関わってきた経験から関西圏の課題をどう見るか。

「土木・インフラという目線で見れば、関西は環状道路などが未完成なのが課題だ。新名神がまだ全面開通に至っておらず、名神は渋滞している。京都・奈良・和歌山をつなぐ京奈和道や大阪湾岸道路西伸部もまだだ。淀川左岸線も新御堂筋や第二京阪と接続できていない。道路網が貧弱で渋滞を起こしやすいという問題がある」

―既設の環状線が効果を発揮しきれていない。

「阪神高速1号環状線は規模が小さいのが弱点。第2環状線構想という途中で建設をやめた路線もあった。副首都構想の実現を本当に目指すのならば、第2環状線とその外に大阪都市再生環状道路があれば文句はない」

―こうした課題の原因は何か。

「さまざまな要因はあるが、単純にお金と時間がかかる。時間の問題には働き方改革も絡んでいる。週5日と週6日の作業では、コンクリートの打設などの段取りが大幅に変わる。働き方改革は良いが、早く造るためのアプローチが必要だと思う」

―作業時間短縮への方策はあるか。

「建設会社が2工、3工体制で稼働できたら良いが、人手不足の問題もある。ICT建機などが発達し、作業の効率は上がっている。完全な無人化など、もう一歩先の技術開発が理想だ」

―工期の短縮に向けてはどうか。

「近畿地整などではプロジェクトの設計段階から施工者が参画し、技術協力を行うECI方式を採用している。事前に協力することで設計と現場の事情とのすれ違いが減り、効率化が図れる。もちろん、施主、設計、施工の立場をわきまえた上で、協力が加速してくれることを期待する」

―土木の専門家としては何に期待するか。

「まずは道を通すことが大切。完全な構造物を目指すと、地盤改良などの時間がかかる。ある程度ラフに構造物を立て、不同沈下するような場合も、追随して施工できるようにするなど工夫はできる」

―建設業者に求めることはあるか。

「道路や鉄道、港、まちなどを含め、関西をどのようなまちにしたいのか、5年後、10年後の現実的なビジョンを建設業者の側から提案していってもよいのではないか。工事を取りたいだけだと言われるかもしれないけれど、構造物の劣化などに対応するためには建設業者の画期的な取り組みが求められている」

―関西の未来について期待することはあるか。

「若い人たちに関西をどういったまちにするのか託したい。産官学が協力して現実的な未来のビジョンを、夢を語り合ってほしい。関西圏の発展には環状線などの交通網の利便性向上が必要不可欠。難しく時間もかかるが、万博もできないと言われていたけれどできた。関西のパワーを見せてほしい」