

次世代を担うハイウェイ。21世紀の道路網づくりに情熱をかたむける

時代を支え、社会の動脈として不可欠な存在。モータリゼーションの普及・充実と共に、ハイウェイをはじめとする道路網の発展は重要な課題のひとつといえます。より良い明日を目指して建設される道路のこれからのビジョンについて、**鮫島利隆**日本道路公団大阪建設局長におうかがいしました。

車社会といわれる現代、高速道路による輸送の割合に、変化はありますか。

局長 高速道路は戦後、国土の復興に物資の輸送がどうしても必要だということから、建設が始まったわけですが、昭和40年代の高度成長で車がどんどん普及するにしたがって、むしろ国民がドライブを楽しもうという方向に変わってきました。現在ではどこの家庭にも車が一台ぐらいはありますから、今後もそういう時代が続くだろうと思います。

欧米諸国の水準と比べて、日本の現状には、違いやギャップがありますか。

局長 高速道路の延長でいうと、一番水準が高いのはアメリカで、フリーウェイというのをたくさん持っています。次にドイツのアウトバーン。ヒットラーが軍事用にスタートさせたもので、戦後ドイツの復興にたいへん役立ちました。それからフランス、イタリア、イギリスと続き、日本はようやくその次ぐらいです。現在約4,300km、阪神高速のような準高速道路まで含めると、5,000kmしかありません。

将来的にはどこまで延ばされる予定ですか。

局長 今の3倍にあたる約12,000kmの高速道路をめざし、全国のほとんどの地域で約1時間以内にこの高速道路を利用できる道路網をつくる計画を持っています。すでに、日本を北から南へ走る背骨にあたる縦貫道は、九州の一部を残して97%まで出来上がっていますから、今度

は肋骨にあたる横断道路をつくり、さらにそれをサーキットのようなネットワークでつないでいこうと考えています。

将来は高速道路だけで全国各地が回れるというわけですね。大阪建設局は、どのあたりの路線を担当されているのですか。

局長 現在出来上がっている主な道路では名神高速と中国自動車道、建設中のものでは関西新空港方面と、舞鶴方面へ延びる近畿自動車道があります。その他にも8月29日に開通した京滋バイパスや建設中の京奈道路など、大阪を中心とした関西一円の一般有料道路を担当しています。

今、関西復権が叫ばれていますが、道路の果たす役割も大きいのでは？

局長 現在、関西には大きな国家的プロジェクトが3つあります。その1つが関西新空港で、昭和67年度の供用に間に合わせるべく近畿自動車道の建設に最も力を注いでいます。次に淡路島と神戸を結ぶ明石海峡大橋が本州四国連絡橋公団で進められていますが、周辺の関連道路を我々が担当して、鋭意建設中です。3つめは京都と奈良の間に建設中の学術研究都市。ここに取りつための京滋バイパスを開通しました。現在は、京奈道路の建設を進めています。また、その他にも、築後25年になる名神高速のトンネル付近の渋滞を解消するために、道路を拡幅してトンネルの数を増やす計画とか、雪の被害をあまり受けたくない第二名神をつくらうという計画などが考えられています。

道路を建設する際に問題になるのが自然や周辺環境に対する配慮・対策ですね。現状と今後の改善計画をお聞かせください。

局長 一番の問題は騒音です。これは交通量を減らせば最もとっと早いんだけど(笑)。道路の両側に遮音壁を立てて沿道の住民の方に音が聞こえないよう配慮しています。またそれだけでは殺風景なので、住宅との間にバッファー・ゾーンを設けてそこに木を植え、ミニ緑地公園みたいな

たちで沿線の住民の方に利用していただく計画も進めています。それから排ガスの問題ですね。これは道路側だけでは解決できませんので、総合的施策による改善を関係機関に要望するとともに、できるだけ協力を行いたいと思います。

高速道路の料金について、高いという声もあるようですが、料金の決め方と、その用途について教えてください。

局長 全国の高速道路建設に投資した費用をプールし、約30年で償還する計算をして、料金を決定しています。道路ごとに計算すると田舎の道路ほど不利になり、ますます建設の遅れにつながりますから、たくさん稼ぐ道路の収入を少ない所に回すという方法ですね。

ハイウェイカードというのはどういうものですか。

局長 基本的にはテレホンカードやJRのオレンジカードと同じですが、さらにこのカードは、支



払った料金の残りが表示される仕組みになっていて、これがテレホンカードやオレンジカードにはない利点です。現在、関東の常磐自動車道で試行中ですが、非常に好評で、将来は全国的に利用できるように、今、切り換えています。関西にも'89年ぐらいからお目見えする予定です。

車を運転していて困ることに、標識がわかりにくいということはあるんですが。

局長 特に高速道路のインターチェンジに入るまでの案内標識が不十分だという声をよく聞きま

すね。ただ高速道路があるというだけじゃなくて、高速道路の〇〇インターに入りますとか、この先どこへ連結しますとかいった親切な標識に改良しつつありますが、電光掲示板なども、もっとタイムリーな情報を伝えるようにしなければなりません。今度開通した京滋バイパスはいろいろな工夫をしていますが、今後もドライバーのご意見をお聞きしながらサービス向上に努めたいですね。

今度は局長ご自身のことについて、ご趣味などをお聞かせください。

局長 商売柄、あちこちへ旅行しているんな土地をみて回るのが好きです。ほとんど仕事が趣味みたいなものですね(笑)。

道路が完成するまでの苦労話や、特に印象に残っている道路はありますか。

局長 名神高速道路時代は、初めての高速道路だったので、お手本になる教科書が何もなく、外国語の原書を輸入してみんなで必死に勉強したのが思い出深いですね。それから、東名の日本坂トンネルの火災の時。事故原因の究明と復旧に一月ぐらい不眠不休で働きました。ほかにも、大きな地震があった時に高速道路の被害がなく、非常に自信を持ったとかですね、思い出はたくさんあります。

地震で自信を持たれたんですね(笑)。

最近、若い女性が職場に増えてきましたが、彼女たちに望むことはありますか。

局長 非常に優秀な人が多いですから技術的な仕事にもどんどん進出して、責任ある態度でプロジェクトをこなして欲しいですね。

大阪についてはどう思われますか。

局長 大阪の文化は素どんの味かな。コクがあってまろやかで、とても味があります。ただ、その



日本道路公団大阪建設局長 鮫島 利隆氏
昭和8年9月13日鹿児島県生まれ。昭和33年東北大学工学部卒。同年4月名神高速道路滋賀建設所入り。以後、本社建設第二部長等を歴任。近畿には三度目の赴任。63年7月1日付で大阪建設局長に就任。

文化を守るために公共事業に対する反対が非常に強い。それがいつのまにか関東文化圏に遅れをとる原因になっていたんですが、関西の人は、まさにそれをわかってこられて、そして今、新空港や学研都市のようなプロジェクトを積極的に進められる。これは非常に嬉しいことだと思いますね。我々も高速道路を通じて、関西復権のために大いに協力したいと考えている次第です。**よろしく願います。今日はどうもありがとうございました。**

●インタビューを終えて

インタビュー初体験は、もう夢中で戸惑うことしきり。でも不慣れた私の質問にも熱心に耳を傾け、わかりやすく説明していただきました。また、インタビューだということを忘れてしまいそうなほどお話し上手。とても助かりました。建設現場へ向かう車に乗る時、さりげなくドアを開けてくださる紳士的な優しさと対照的に、仕事のお話をされている時の厳しく、そして生き生きとしたお顔がすごく印象的でした。
インタビュー / 高木裕子

