

編集後記

有馬口から西宮山口JCT間の5.3kmが、平成15年4月28日に完成し、7号北神戸線の全線が開通しました。建設開始から26年後のことです。7号北神戸線は、阪神高速道路公団が初めて手がけた山岳道路の建設でした。土工やトンネル工事では、高架道路中心の都市内高速道路の建設とは違う貴重な経験が数多く得られました。これは、近年の地下構造物が大半を占める建設工事にとっての糧になっていることは言うまでもありません。

一方、阪神高速道路は、維持管理の時代に入っています。加えて、公団の民営化、コスト縮減など、公団を取り巻く環境は、ますます厳しくなっています。しかし、厳しい時代であるからこそ、それを乗り越えてきたものは、本当に価値のあるものと思われます。

今回の論文では、地下構造物の建設、維持管理、コスト縮減など今の時代を反映したものが多く見られます。また、特別論文にもあるように、今後の技術者は、性能規定を考慮していかねばなりません。これら公団の技術の研鑽が、ユーザーに魅力のある高速道路を提供して行きつづけるための底力になっていると思われます。

最後になりましたが、技報第21号の発刊にあたりまして、特別論文を執筆していただきました大阪大学名誉教授 堀川浩甫先生、編集委員長で巻頭言を執筆いただきました大志万審議役をはじめ、論文執筆者ならびに編集委員・幹事の皆様には多大なご苦勞をおかけいたしました。心から厚くお礼申し上げます。

(管理技術センター 開発研究部)