



「都市高速道路と私」

南 荘 淳（元 阪神高速道路(株)）

1. はじめに

阪神高速に関わってから約 45 年、私の人生の大半が都市高速道路の建設と管理に関することと言ってもよい人生を送ってきました。改めて、どのようにこの道を歩んできたのか、自分史の一つとして振り返ってみたいと思います。

2. 変わった事に興味を持つ子供時代

私は小学校の低学年の頃から乗り物が好きで、特に家の前の細い道路を走っていたバスがお目当てでした。はじめの頃はボンネットタイプのバスが、何時の頃からか前面がフラットな箱型のバスに変わっていましたが、そのスマートな車体に特別な興味を持ち、車両タイプの違いを覚えるのが楽しみでした。

ここまでは普通の男の子でもよくあることですが、私の場合はその興味がさらに広がり、広い道路にあこがれを覚えるようになっていました。

当時は高度経済成長期に入ってきた時期で、次々と古い建物が壊されて道路が広がり、真新しい大型の乗り合いバスが走り出しました。また新幹線が走り出したのも私が小学校 6 年の時です。初めて試乗した体験が鉄道への興味につながりました。

こんな現実を目の当たりにしながら、小学校高学年になると、私の頭の中では、シミュレーションゲームのシムシティのように、勝手に線路を敷き、広い道路を思い描くのが楽しみとなっていました。

おそらく当時夢中になっていた少年アトムや鉄人 28 号などのテレビアニメが影響したかもしれませんが、その空想の街にも高架の道路やモノレールを走らせるのが夢で、いつしか、いわば都市計画ごっこを楽しむ少年になっていました（図 1）。



図 1

3. 理系を目指した高校時代と京大交通土木工学科への進学

実家は浄土真宗本願寺派の寺院で、特に祖父は厳格な念仏者として生活する家庭でしたが、なぜか父は寡黙で、長男の私に厳しい宗教教育を強いる人ではありませんでした（図2）。それが幸いしたのか災いしたのか、私は将来僧侶になることを拒否して、高校では理系進学のクラスを選択し、交通工学を勉強したいというその一念で京大交通土木工学科に入学することができました。

入学後3回生になり研究室を選ぶ時が来ましたが、私は当然計画系の講座を希望しました。しかし希望者が多く、時の主任教授から呼び出され、君は実験や実習に熱心だから材料工学が向いていると言われ、コンクリート工学を研究することになりました。しかしこれが阪神高速道路公団に就職する布石になるとは、当時は知る由もありませんでした（図3）。



図2



図3

4. オイルショックと阪神高速道路公団への就職

卒業は1976年でしたが、当時第一次オイルショックで就職を断念して大学院に進学し、2年間の修士課程を修了して1978年に就職することにしました。

ところが、2年後もまだ尾を引いていて、第二次オイルショックも始まり、結局その年も多くの民間企業は採用を縮小してしまいました。私は関西の私鉄を目指していましたが断念せざるを得ない状況の中、幸い1年前に国家公務員試験に合格していたため、たまたま恩師の岡田先生が技術審議会コンクリート分科会の会長をしていた関係で阪神高速道路公団を紹介していただき、無事面接試験にも合格することができました。

5. 設計基準の改定や道路橋示方書改定に関わる

阪神高速道路公団に就職後は様々な仕事を経験することとなりましたが、中でも、設計基準の策定やそれに関わる調査研究業務を担当した7年間の本社設計課勤務は、阪神高速道路公団技術審議会や日本道路協会など、内外の委員会を通じて知り合った多くの大学の先生方や同世代の他の公団、公社の職員と、その後今日に至るまでお付き合いが続いていて、私の人生において大変重要な期間となりました。

また、その間担当していた鋼橋の設計や耐震設計に関する技術開発は、それまでコンクリート工学しか知らなかった私にとっては新しい分野でしたが、最先端の勉強をさせてもらい、その後の仕事にも大きな力となりました。

6. 湾岸線の建設と兵庫県南部地震

阪神高速の建設では、大阪池田線（延伸部）、淀川左岸線、神戸山手線、北神戸線（東伸部）などに関わりましたが、やはり最も記憶に残るのは湾岸線の建設で、現場の設計係長や調査課長補佐として全力投球で取り組みました（写真1）。土木技術者として、単に工学的な判断をするだけでなく、地権者との交渉から予算の確保や地元調整まで、多くのことを経験することができました。

また私の阪神高速人生において、もう一つの衝撃的な出来事は、何と言っても阪神淡路大震災の発生です。この震災では、阪神高速道路に関連して16の方がなくなられ、大きなショックを受けました。改めてお悔やみ申し上げたいと思います。

ちょうど神戸第二建設部で湾岸線西伸部の調査や地元協議を担当していた時に発生したため、直ちに5号湾岸線の復旧工事に当たることになりました。地震発生当日は残念ながら職場にたどり着けませんでした。翌日大阪に集合して管理用パトカーに乗り湾岸線で西を目指しました。しかし西宮で落橋していたので路下を走ることになりましたが、そこでは埋立地のあらゆる所が液状化していて、護岸が大きく崩れて橋脚がせり出し、落橋寸前の橋梁を目の当たりにすることになりました（写真2）。

この震災復旧の中で、目に見えない地中の基礎の損傷状態を把握する調査手法の開発と、その被災メカニズムを明らかにする任務が与えられ、全国から集まった様々な分野の専門家とチームを組んでこれに取り組むことになりました。この時が私の技術者人生のピークといっても過言でなく、ここで得た知見を基に多くの論文を書いて発表し、道路橋示方書改定にも関わることができました。

そして、これらの論文を評価していただき、亡き小野紘一先生のご指導で、2000年には京都大学から博士号を頂くことができました。

現在この震災の教訓を後世に残すために、被災構造物を集めた震災資料保管庫が神戸の深江浜に建てられています。私は時々語り部としてボランティアガイドを務めています。



写真1



写真2

7. 阪神高速の民営化とグループ会社、維持管理業務の重要性

2005年10月に、道路公団民営化で阪神高速も民間会社として再スタートを切りました。私は当時保全企画課長及び工務企画課長として、管理費の3割削減や、子会社を含めたグループ経営体制の確立に関わりましたが、その経験がその後の人生を決めたとも言えます。

阪神高速では保全担当執行役員を最後に退職した後、引き続き自分も関わって設立した子会

社で、阪神高速の維持修繕や保全業務を担当する阪神高速技術株式会社の経営にタッチすることになり、代表取締役を含め7年間務めることができました（写真3～5）。ここでは、老朽化しつつある構造物や設備の点検から補修まで一連の作業に、24時間体制で取り組む最高責任者として、いつ鳴るとも知れない携帯電話を枕元に置いて寝る生活となりました。

また同時に、急速に発展する情報通信技術を活用した次世代の維持管理手法の開発を目指し、人財の育成や開発資金の確保といった事にも取り組みました。

建設は10年でも、維持管理は100年オーダーの仕事だということを経験し、7年間で完了した。

最後は財団法人阪神高速道路技術センターの理事長として、内外の要請にこたえる形で研究所に向けた組織改編に取り組み、2020年に無事「阪神高速先進技術研究所」として衣替えすることができ、それを見届けた後、42年間の阪神高速人生を終えることになりました（写真6）。



写真3



写真4



写真5



写真6

8. 技術者人生をいま一度振り返って

改めて技術者としてのこれまでの人生を顧みると、子供の時からあった何か新しいものを作りたいとか、少しでも街をよくしたいという思いからくる好奇心や探求心が、この間の私の技術者人生の柱になっていたのだということに気づきました。

またこのような人生を歩むことができたのも、私の周囲の多くの方々や組織のおかげであり、改めて感謝の気持ちがわいてきます。それと同時に、今度は私が社会への恩返しとして、この間の技術者人生で得られた経験を、次世代の技術者に少しでも還元していければと思います。

現在勤めている川田工業株式会社の技術顧問として、また CVV メンバーの一人として、何ができるか日々模索している今日この頃です。