



平成21年度現地見学会 『彩都』と『栗東水口道路』に参加して

清水海洋企画 清水 三四郎

秋晴れの10月27日（火）、関西支部主催による現地見学会が宮井支部長以下15名の会員が参加して実施された。

大阪西梅田をバスで9時に出発、台風が本州南岸沖を通り天候が荒れ模様であった前日に比べ、まるで夏に戻ったような天候に恵まれた日となった。

最初に訪ねたのは、北摂の箕面市と茨木市にまたがって開発された「彩都」である。

参加案内を見たときは『彩都』がどんなところで、どんな施設があるのか見当もつかなかったが、『百聞は一見に如かず』興味津々で現地に到着した。

『彩都』は超近代都市のモデルをめざして、1982年に大阪府の総合計画において、西部地区、中部地区、東部地区からなる『国際文化ゾーン』として国際交流と学術文化活動の拠点として位置づけられ、その後茨木市、箕面市もそれぞれ「開発整備ゾーン」、「国際交流文化ゾーン」として位置づけし、彩都建設推進協議会が発足した。

現在西部地区はほぼ完成し、幹線交通として、2007年に「大阪モノレール彩都線」が営業を開始し、万博公園駅を始発駅に、途中の万博公園東口駅、阪大病院前駅、豊川駅そして現在の終着駅彩都駅となっている。今後は中部地区、東部地区の開発にあわせ中部駅、東部駅が計画されている。

この都市は、公園・緑地・地区センター・住宅地区・国際文化施設（シンボルゾーン）・施設導入地区からなっており、住宅地区は高層マンション、分譲低層住宅が自然の地形にマッチし、緑と眺望に恵まれた環境が生かされた街作りができています。例えば街並みは、街路に面した壁やフェンスを設けず、電柱を設置しないで電線は地下に埋設された管をとおり環境を高めている。

また、この街の特徴はなんといっても国際的な文化・学術の交流を目指した医薬基礎研究やバイオ研究の施設が数多く存在し、新しい時代の医薬の基礎技術研究が行われていることである。近く



には大阪大学を中心とした研究施設もあってバイオベンチャーの起業を支援している。平成25年から開発予定の中部地区にはすでに22社もの医薬関連企業の誘致登録がされている。さらに東部地区の北端には新名神高速道路が計画され物流効果も期待される。



彩都建設推進協議会の職員の方による概要説明を受け開発地区内の巡回案内となった。その中で、西部地区で一番眺望の効く研究所のバルコニーから周囲を見渡したとき、6階建てビルの屋上に天文観測用ドームを見つけ、「あの建物は高校ですか」と尋ねたところ、意外にも「違います。病院です。」という答えが返ってきた。そこで「なぜ病院に天体観測の望遠鏡があるのですか」と聞いてみた。すると「最近の医学研究によると、天文観測療法が癌の末期患者さんに癒し効果を与えるそうです。まだ日本の病院ではここだけだそうです。」との説明があり、この都市の特徴を表しているひとつに思えました。また、この施設は地区の住民や中学生にも開放されると聞いて『彩都』の魅力を感じました。

9月末現在で約200世帯、6500人がここに住み、学校は中学までは整備されたが、高校は茨木市内や近隣の既存学校に通学しているそうである。面積742ha。バスの中の説明では、「この研究施設は全国でも珍しいところです。先程みなさんをご案内した医薬基盤研究所では、研究室を覗いても設備や本の類は何も置いてありません。あるのは机の上にパソコン1台と電話にテレビ、これだけで世界中の一流の研究者と情報交換が出来て、世界に先んじる研究をしているそうです。この場所は研究者にとって最新のバイオ研究が出来る全ての条件が近くにある新しいものを生み出す拠

点になり得る町」だそうです。この町から世界に向けて最新研究成果が発信されることでしょう。

その後、全員で近くのレストランで昼食をとり、次の見学地『栗東水口道路』を目指し名神高速道路を北東に向かって走りました。

午後からの見学は、国土交通省滋賀国道事務所が工事をしている、国道1号栗東水口道路菩提寺高架橋工事現場です。場所を地図で見るとJR草津線石部駅と野洲川に挟まれた国道1号の改良工事のようです。

現場の仮設事務所でまず滋賀国道事務所の建設監督官から工事の概要説明を受けました。「国道1号は滋賀県の琵琶湖・湖南地域（甲賀市・湖南市・栗東市・草津市・大津市）を東西に結ぶ重要な幹線道路ですが、沿線地域では近江水口テクノパークや水口住宅工業団地等の進出と、自動車交通の増加により、2車線道路は慢性的な交通渋滞を引き起こしています。そこで国道1号の交通緩和、交通安全をはかり、名神高速道路へのアクセス改善、物流効果と地域の発展を願って栗東水口道路が平成元年度に事業化され、この菩提寺高架橋上部工事は平成21年2月に着工し、平成22年9月末の竣工を目指して鋭意施工しています。



工事の延長は827 m、有効幅員9.77 m～11.07 mですが、工事区間のほぼ全てに亘り国道1号との近接作業となるため、工事期間中に施工区間に応じた現道の通行区分切り替えを5回行う必要があります。また、工事の特徴の一つにPC 3径間連続ラーメン中空床版橋が挙げられます」。

施工会社監理技術者によりますと、「コンクリートが引っ張りに弱いという弱点を克服するために、プレストレス（鋼線）を入れ（PC）、3径間の間にはジョイントがなく（3径間連続）、下部と一体化され（ラーメン）、橋の内部に円筒型枠を入れて軽くした（中空床版橋）安全で経済的な橋です。」とのことでした。沢山の資料を頂き見学者全員が白いヘルメットと手袋を身につけ外に出て、足場パイプの階段を上り、鉄筋の組み立て作業中の現場を見せていただきました。



私は55年前に学校で橋梁設計を学んだものの、卒業後異なる職業についていたため久しく忘れていましたが、当時の先生から時代の先端と教えられた、木橋・プレートガーター・鉄橋・アーチ橋のことを思い出し、現在の橋梁現場に興味深く見学しました。また、工法・技術・材料等あまりの進歩に驚くとともに、最近の世情は政権が変わり工事のダム建設等公共工事の中止が話題になっているが、工事の施工により新しい技術や工法が見いだされ、材料も開発されて進歩につながることを思うと考えさせられるものがありました。

作業中の現場での質問も一通り終わり、本日の見学を総て終了した一行は、新名神高速道路を一旦東にむかい、亀山ICで折り返すコースを快適に走り抜け、土山SAで休憩した後、予定時刻の17:30に無事JR京都駅へ到着し解散しました。

