

▶ 第一章・夢と成長 1984~1994

経済発展と相まって、人々の夢を乗せた ビッグプロジェクトが次々と誕生



明石海峡大橋

明石海峡大橋や関西国際空港など大型インフラが着工 社会資本整備は一気に加速

当時は関西における社会資本整備がまさに繁栄の絶頂を経験した時代であった。1986年に始まったバブル景気による、日本全体の経済発展と相まって、大規模なプロジェクトが次々と始動した。大鳴門橋開通に続き明石海峡大橋が着工、関西国際空港が着工・開港し、神戸ポートアイランド第2期計画、テクノポート大阪計画が発表され、道路や鉄道もしかり。陸海空合わせ、関西の人々の夢を乗せたインフラの数々であった。

バブル経済の崩壊により、一転して未曾有のデフレ時代に “失われた20年”の始まり

しかし1991年、一気にバブルが崩壊したことにより、経済は繁栄絶頂から未曾有の低迷へ転落してしまう。バブル期にじわじわと進んでいた東京一極集中のあおりを受けて、最高潮に盛り上がっていたかのように見えた関西の活力もまた低迷をみることになったのであった。経済の陰の部分——いわゆる、“失われた20年”の幕開けだった。

■ 関連TOPICS

社会TOPICS

ワープロ、ファミコンが世の中を席卷、男女雇用機会均等法も施行される。また時代は平成に。大阪では花博が開催され、海外では湾岸戦争が勃発した。そして1991年には、とうとうバブル経済が崩壊、デフレ時代が始まる。



関西国際空港

大型インフラ(プロジェクト)TOPICS

【近畿】

- **大鳴門橋が開通** [1985年]
1976年に着工された、鳴門海峡を結び吊り橋。本州と四国を結ぶ3つの本四架橋ルートの一つ、神戸淡路鳴門自動車道として供用され、四国地方と近畿地方の交通の要となった。
- **明石海峡大橋が着工** [1986年]
全長3,911m、中央支間1,991m、完成すると世界最長の吊り橋になるとのうたい文句で着工。
- **関西国際空港着工～開港** [1987～1994年]
世界初の人工島による、完全24時間運用可能な国際空港として着工。人口島は、騒音問題を考慮して大阪湾内泉州沖5kmにつくられた。連絡橋の全長は3,750m。
- **阪神高速4号湾岸線が開通** [1994年]
大阪市の天保山出入口から泉佐野市のりんくうJCTへ至る路線が開通。大阪府道29号大阪臨海線のバイパスの役割を果たし、泉佐野以南から大阪市内への時間短縮に貢献。

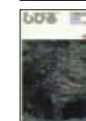
【国内】

- **国際科学技術博覧会(科学万博—つくば85)開催** [1985年]
- **レインボーブリッジが着工** [1987年] ● **瀬戸大橋が開通** [1988年]
- **青函トンネルが開通** [1988年] ● **横浜ベイブリッジが開通** [1989年]

しびる掲載TOPICS(創刊号～11号)

「しびる」は、人々の夢と希望が原動力となって成長を続けた1980年代に創刊。この時代を象徴する、近畿の様々なプロジェクトを誌面でも取り上げました。

- **6号** [1989年] **花博、明石海峡大橋**
小松左京氏(故人)が登場、「これからの土木には美意識が必要」と力説。明石海峡大橋のエンジニアたちの熱い思いもインタビュー。
- **8号** [1991年] **神戸ハーバーランド、テクノポート大阪**
本四連絡架橋構想の生みの親、第12代神戸市長・原口忠次郎にフォーカス。神戸と大阪のウォーターフロント最前線を紹介。
- **11号** [1994年] **関西国際空港、アジア太平洋トレードセンター(ATC)**
関西国際空港開港で、「関空をギネスする」としてその規模や機能を数字で紹介。また国際情報発信基地「ATC」の現在をレポート。



大鳴門橋



大阪花の万博会場



神戸ポートアイランド



テクノポート大阪



アジア太平洋トレードセンター(ATC)

▶ 第二章・関西復権と再生 1995~2010

未曾有の大災害を経験した関西 新たな社会基盤づくりの模索へ



阪神・淡路大震災(1995年)

:: 阪神・淡路大震災の発生、復旧再生への長い道のり

次に関西が迎えた時代は皮肉にも、阪神・淡路大震災という未曾有の大災害から始まることとなってしまった。大震災によって関西が受けた被害は、あまりにも計り知れないものだった。まちだけでなく、沿岸部の工場や高速道路などの都市インフラがことごとく破壊された。この悲劇をきっかけに「防災」意識が急速に高まり、また「復旧・復興」が関西を元気づけるキーワードとなりつつあった。

:: 関西復権の切り札、アジアの「ハブ化」 :: をめざした空の港が次々に完成

低迷が続いていた関西の復権は、今や最重要課題となっていた。バブル崩壊が引き金となり、さらに関西経済が衰退してしまっていたのである。大阪南港トンネル、関空二期工事着工・完成、神戸空港着工・開港など、関空計画始動時に掲げられた「アジアのハブ化」を目指したビッグプロジェクトとともに、「関西に元気を!」の声が高らかに連呼された。

■ 関連TOPICS

社会TOPICS

阪神・淡路大震災、地下鉄サリン事件などの悲劇が続く。長野五輪では日本人選手が大活躍。国際関連では、米国同時多発テロ(9・11)が世界を震撼させ、北朝鮮の日本人拉致被害者帰国が話題になった。また、世界的金融危機の原因となったリーマンショックが起こった。



神戸空港

大型インフラ(プロジェクト)TOPICS

【近畿】

● 明石海峡大橋が開通[1998年]

兵庫県南部地震(阪神・淡路大震災)の揺れにも耐え、日本の橋梁技術のすべてを結集、12年の歳月を経て1998年開通。

● 第二京阪道路が開通[2010年]

これが開通したことによって、阪神高速8号京東線、京滋バイパス、近畿自動車道とのネットワークが形成され、大阪市内から京都市内へのアクセスが劇的に改善した。

● 関西国際空港二期工事着工・完成[1999~2007年]

二期工事では、二期人工島の造成と、4,000mの第二滑走路が着工。2000年には開港以来の航空旅客数が1億人を突破しており、二期工事完成でさらなる旅客の増加に期待がかけられた。

● 神戸空港着工~開港[1999~2006年]

阪神・淡路大震災での道路・鉄道の寸断を教訓に、災害時にも対応できる緊急物資の配送拠点、緊急医療活動の後方支援基地としての活用が位置づけられた。空の防災拠点である。

【その他】

● 大阪咲洲トンネル開通[1997年]

● 近鉄けいはんな線開業[2006年]

● 京阪中之島線開業[2008年]

● 第二名神高速道路開通[2008年]

(草津田上IC~亀山JCT間)

● 阪神なんば線開業[2009年]

● しびる掲載TOPICS(12号~27号)

阪神・淡路大震災からの復旧の足跡・レポート。これを機に防災への取り組みや関西復権と再生への動きが起こりました。

● 臨時増刊号[1996年] 阪神・淡路大震災(M7.2)復旧の記録

阪神・淡路大震災の被災状況を、道路・河川・鉄道・港湾別で詳細にレポート。土木関係者約10名による座談会で、復旧までを振り返った。

● 13号[1996年]・14号[1997年]

神戸港復旧工事レポート、大阪咲洲トンネル

13号では、大地震で被災し、急ピッチで進められている神戸港の復旧工事の模様を紹介。14号では咲洲トンネルの工事状況をレポート。

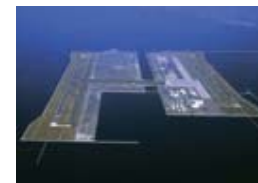
● 19号[2002年]・22号[2005年]

関西国際空港第二滑走路、神戸空港

19号では、自然環境に配慮した建設工事が進む関空二期空港島を取材。22号では開港間近の「空の防災拠点」神戸空港の進捗状況を伝えた。



第二京阪道路久御山ジャンクション



関西国際空港第二滑走路



阪神淡路大震災復旧



大阪咲洲トンネル



近鉄けいはんな線

▶ 第三章・復興と減災 2011~

東日本大震災、紀伊半島大水害を経て 見直される社会資本整備のスタンス



東日本大震災(2011年)

自然は容赦なく人間に牙をむく 大災害から学んだ「減災と備え」の大切さ

阪神・淡路大震災復旧以降も地震が国内で繰り返し発生し、国の防災対策や人々の防災意識に、学習や教訓が積み重ねられていった。しかし、そうした人間の懸命の努力に、さらに試練を与えるかのように、2011年3月、東日本大震災が発生。未曾有の津波災害、原発事故から深刻なエネルギー問題にまで発展し、全く新たな「減災」の視点が必要となってきた。

しなやかで弾力性のある社会づくりへ向けて、 今こそ求められるレジリエンス

関西では同年の2011年9月、台風12号による紀伊半島大水害を経験。自然の脅威への備えを再認識させる大災害となった。これを受け、紀伊半島大水害緊急復旧工事が本格的に着手された。二つの大災害を経験した2011年以降、これまでの「防災」「災害復旧」とはまた違った、新たな「減災と備え」の視点で社会資本整備を考え直していく必要がある。2012年末に発足した安倍内閣では、「三本の矢」政策でデフレを脱し、日本の経済成長をめざす方針が掲げられた。

関連TOPICS

社会TOPICS

2011年は東日本大震災、近畿では紀伊半島大水害に見舞われるなど、災害の年であった。東京ではスカイツリーの開業に沸き、大阪では2014年の完成を目指し、「日本一高い」あべのハルカスの建設が進行。第二次安倍内閣では「アベノミクス」が打ち出された。

大型インフラ(プロジェクト)TOPICS

【近畿】

● 紀伊半島大水害緊急復旧工事[2011年~]

「平成23年台風12号」により、紀伊半島は甚大な被害を受けた。和歌山県・奈良県では、早期復旧・復興のため、アクションプログラムが策定された。

● 京都第二外環状道路開通[2013年](沓掛IC~大山崎JCT間)

2013年4月21日に全線開通。京都縦貫自動車道が名神高速道路に接続、広域ネットワークが形成される。京都府の南北軸が強化され、観光振興、地域経済の活性化が見込まれる。

【国内】

● 東日本大震災 緊急復旧工事[2011年~] ● 東京スカイツリー開業[2012年]

● グランフロント大阪／あべのハルカス開業[2013年]

● 大滝ダム完成[2013年] ● 直立浮上式津波防波堤工事着工[2012年]

しびる掲載TOPICS(28号~29号)

2011年3月11日に東日本大震災が発生、9月には台風12号の影響で紀伊半島に大水害が発生。そこで、臨時増刊号を発行し、復旧までの全記録を綴りました。

● 28号[2011年] 大阪ステーションシティ誕生、激甚災害レポート

大阪ステーションシティ誕生。一方で、災害対策事業に総力を挙げて取り組む建設業界を、事例紹介とともにレポート。

● 臨時増刊号[2012年] 紀伊半島大水害復旧への挑戦

緊急復旧工事に携わった建設業界各社の現場所長による座談会を開催、被害の爪あとと復旧までの苦悩、反省などを語ってもらった。

● 29号[2012年] 阪神高速大和川線、堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点、第二京阪道路3年目

大阪都市再生環状道路の一部を担う阪神高速大和川線の工事状況、堺市の基幹的広域防災拠点、全線開通3年目を迎えた第二京阪道路(枚方~門真間)の状況取材。



紀伊半島大水害復旧工事(赤谷)



阪神高速大和川線工事



大阪ステーションシティ



第二京阪道路



常磐自動車道 復旧前(東日本大震災)

復旧後

安心と活力を支えるこれからの社会資本整備

わが国のインフラは、阪神・淡路大震災以降、「災害とその復旧」に象徴づけられてきた印象がある。復旧しても復旧しても、なお私たちを襲い続ける自然の脅威。そうして私たちは、「対症療法」ではなく「減災と備え」こそが今後のインフラに求められるものだと認識する。「いつ起こっても不思議ではないもの」として大災害発生を前提し、その状況を受け入れながらフレキシブルに対応していく。これは、今まさに進められつつある新たな経済成長と共に、私たちの夢を未来へ運ぶ次世代のインフラとなろう。