

# 阪神高速工事現場視察ツアー 学生レポート

訪問日時:2017年5月1日 午後3時から7時

参加者:大阪大学学生 20名 + 兵庫県立大学生 6名 + 同志社大学生 3名 + 引率教員 5名



赤井ゼミ・橋本ゼミ・田中ゼミの授業の現場編として、阪神高速の工事現場の視察ツアーを企画した。

## スケジュール

集合場所： 阪神高速道路本社

行 程：	15：00	阪神高速道路本社 お着替え
	15：15	移動 ジャンボタクシーまたはバス
	16：00	松原市天美西付近 大和川線建設工事状況視察 シールドマシン（トンネル掘削機）解体状況 大規模開削構造物建設状況
	18：00	移動 ジャンボタクシーまたはバス
	18：45	阪神高速道路本社 お着替え
	19：00	解散

本年は、ゼミツアーとして、阪神高速の工事現場を見学した。阪神高速は、日ごろは名前を聞いたり使ったりした際に、渋滞しているというイメージはあるものの、巨大なインフラの舞台裏、抱える悩みなどについて、実際に、眼で見て、考えるという機会はなかった。

シールドの巨大さとトンネルを掘ることの苦難、トンネルに設置された非難経路に関しては、テザインにおいて安全性や人の心理まで考えて設計されていること、地下水凍結工法の実用化の現場、水平の40m・50mというのはさほどの距離に感じない一方で垂直方向のそれはとてつもない深さであること、全ての工事において、安全を確保するための何十もの工夫がなされていることなど、日本でこれまでに蓄積された技術について数多くの学びが得られた。

また、インフラは黙々と社会を支える存在である一方で、現在は、その財源面についても市民にしっかりと理解してもらわないといけない存在でもある。広報業務にも力を入れられている姿を見て、その重要性を再認識した。

成熟化している日本において、今後、都市部では、インフラ整備を通じて、経済成長を促進する街づくりが求められる。必要なインフラはしっかりと造り維持し、経済に寄与していかなければならない。新たなイノベーションを通じて、より効率的効果的な方策を生み出し、関西地域のインフラとしての役割を担い続けることに期待したい。

参加学生は、この視察を通じて、社会を知る良い機会になったと思われる。実施後のアンケートでは、参加学生全員が大満足との回答をした。以下に、学生の感想をまとめる。

	満足度 5段階	参加する前に持っていた、阪神高速へのイメージについて。
1	4	九州出身の人間なため、阪神高速に乗る機会はほとんどなかった。そのためイメージがあまり湧かなかったが、関西では有名なんだなー、とうっすら感じていた。バイト先の大阪空港の近くに走っていることは知っていた。
2	4	一般道路、高速道路を建設・管理・運営を行う企業というイメージ。関西の道路業界において重要地位を占めており、安定している企業というイメージ。
3	5	参加する前は、阪神高速に対して特別なイメージを抱いていなかった。また、高速道路と言われると、東名高速や名神高速を一番に思い浮かべることが多く、阪神高速はそこまでぱっと思い浮かぶことはなかった。
4	5	教習所に通っていたころに阪神高速を走るのは初心者では早く運転に熟達してからのほうが良い、という話を聞いていたのでよっぽど危ない高速道なのかなというイメージだった。そもそも高速道路全般についてトンネルをじっくり見る機会がなく、今回はとても貴重だと思っていた。
5	5	高速道路の運営会社というイメージ。特に特別なイメージはなかった。大和川線の建設は、いつも南海電車から「建設中」の看板を見ていたので興味はあったが、阪神高速がそれを行なっているとは知らなかった。
6	5	今回の話が出るまで社名も知らなかったので特にイメージはなかった。高速道路やトンネルという非常に身近なものであるがためにそこに当たり前に存在しているものとして何も疑問を持たずにとらえていたのだと思う。
7	5	実家の近くに北神戸線が通っているのですが、かなりトンネルが多いうえ、かなり高いところを通っているので、すごくお金がかかっているなと感じていた。まだ免許を持っていないので、自分で運転をしたことがないが、阪神高速は運転が難しいという噂を聞いたことがある。
8	5	・大阪の中心部を間隙を縫うように走っているため、車窓から眺める景色に飽きることなくドライブを楽しめる。・朝のラッシュ時は割りと渋滞している。(毎朝の道路交通情報でしばしば登場する。)・阪神淡路大震災で甚大な被害を受けた。(高速道路が根こそぎなぎ倒されている光景は印象深い。)
9	5	遠出をする際によく利用するというイメージ。特に、関西国際空港に行くときは、必ず利用していたので、海外旅行の始まりは阪神高速というイメージだった。あと、料金が少し高いというイメージもあった。
10	5	阪神高速について、参加前に日常で考えることは正直全くなかった。家族で車に乗って走る道、くらの印象しかなく、誰が、どのように、どれくらいの時間と労力をかけてつくっているかなどといったことは考えていなかった。
11	4	もともと大阪出身ではないので、阪神高速という名前も知らなかったし、高速道路を運営している会社といえばネクスコ西日本、中日本くらいしか名前がでてこなかった。なので具体的な阪神高速へのイメージはなく、大阪都市圏、とりわけ南のほうの高速道路を運営しているのかなという程度。
12	4	ぶっちゃけこれまで阪神高速のことなど考えたこともなかったのでなんとも言い難いが、実家から下宿先に向かう時に池田線を使うくらいである。高速道路のこともよく知らないのが阪神高速であるのかもわからないが、電車では二時間近くかかるところを一時間で行けるのはかなり便利だ。だから地方から都市に出て来やすくなったのかなと思う。
13	5	そこまで、ハッキリとしたイメージは正直無かったです。高速道路を作ったり、高速バスを走らせたりして、日本人の交通を支えているという漠然としたイメージがありました。

14	4	新しい高速道路を設置することによって、既存の道路と似たようなルートを辿りつつも目的地に早くつきたい人のニーズに応えているイメージ。そこに、従来の道路の渋滞を緩和する効果を持っているイメージはなかった。
15	4	高速道路は物心がついてころから遠出する際に使用していたのですが、どこからどこまでがどの会社の高速道路で、どのように作られているかなどは知りませんでした。とても大きな便利なものを作ることができるのがすごいなと思っていました。
16	5	兵庫県に住む私たちにとって、移動する際になくてはならない主要な高速道路。そのため交通量も多く、また合流地点なども多いため、初心者が運転するには難易度の高い高速道路のイメージがある。
17	5	私は自動車の運転免許も持っていませんし、電車と自転車の移動が好きなので誰かの車に乗るという機会もほとんどありません。グーグルマップなどで見てジャンクションなどはすごくややこしそうだなと漠然と考えていました。
18	5	阪神高速に関しては、名前を聞いたことはあるけれど全く意識したことが無かったので、イメージというのはむずかしいです。高速道路を建設している会社というふうに思っていました。
19	4	高速道路の会社
20	4	運転手として利用したことがないので、特にイメージは無かった。
21	4	阪神高速はほとんど使ったことがなく、どこにあるのかやどこに行くときに使うのかも正直知りませんでした。祖母の家が静岡にあるので東名高速道路や新名神高速道路はよく使いますが阪神高速は名前を知っている、くらいでした。
22	4	運転免許は所持していたが、阪神高速を実際に走ったことはなかったため縁のない高速道路であった。

	<p>視察時の感想。場所別(①遠野小野立抗(シールド実物見学・滑り台体験)(鹿島JV)、②常盤東工区(開削トンネル地下体験)(清水JV))別に。</p>
1	<p>①使い終えた大きなシールドの表面を見ることができたのは感動した。新品の画像は見ることでできても、使用済みのものは滅多にお目にかかれないものだ。たった数キロ掘り進めただけで錆だらけになるのには、トンネル掘削がいかに大変な事業なのか知ることができた。滑り台は意外と勢いがついてびっくりした。重いと早いので痩せようと思った。 ②ここでは40メートル下まで歩いて上り下りしたのが印象的だった。周りを凍らせる手法(詳しくは忘れてしまった…)にも驚いた。</p>
2	<p>シールド工法によるトンネル建設の現場、特に、シールドそれ自体を直接見ることができ、その規模感や実際の仕組みを学ぶことができたのは本当に良かった。また、普段見ることができない、避難用経路を直接体験・見学できた点も良かった。また、30メートル級の深度の大和側線の実際の現場を視察し、阪神高速様の説明の下、その内部構造をじっくりと観察できたのが、非常に貴重な機会のように思え、大変有意義だった。開削トンネルについては、作成工程や、開削とシールド工法の使い分けも同時に学べた点良かった。今後トンネルを見る目が変わらと思う。</p>
3	<p>①シールドに関しては、とにかく大きい！ごつい！と感じた。滑り台は高速道路完成後は、実際に緊急事態の避難する際にしか利用できないことから、とても貴重な体験をさせてもらった。滑り台が思っていたよりスピードが出るので、緊急事態で混乱しているときだと衝突事故おきそうとおもった。(私の運動神経に問題があるのかもしれないですが…) ②両側の壁が崩れ落ちないように支える何百もの鉄骨が何キロと組まれているのを見て、インフラ整備のスケールの大きさに感動した。 高速道路完成後には、ぜひ自分の車を運転して大和川線を利用したい。</p>
4	<p>①満足度5:シールドがもともときれいな青をしているのにも関わらず最終的にはあちこちがさびて茶色に変色してしまうのを見て掘削工事がいかに大変か、またそれをマシンで行うことによりいかに作業員の負担が軽くなっているのかが想像できたため。日本は誇るべき技術を持っているなという印象を受けた。滑り台と避難口についてもこれ以降体験することはないであろうし(それは事故時なので無いことを祈りたい)、終始砂煙で煙たかったのも印象深い。 ②鹿島の現場でシールドによる開通作業と開削の被害を聞いており、現場で組まれていた鉄骨が土地の崩壊防止になっているということを聞いていたため、鉄筋がどんな構造になっているか？などより細かい点に注目しながら見て回ることができた。地下はとても空気がひんやりしていて不思議な感じがした。</p>
5	<p>シールドの実物をあの近さでみることができたのはとても感動した。自分の父親がトンネルを掘ったりするような土木関係なので、シールドのことや掘削については聞いたことがあったが、実物を見ることができたのは初めてで、その大きさに驚いた。また、今後使いたくはないが滑り台の体験ができて非常に貴重な機会だった。滑り台は思ったより滑りがよく、最後降りるのが難しかったように思う。また、地下30mを超えるところまで降りて実際の現場を見学できたのも大変興味深かった。正直かなりの階段を降りたがとても辛くて、毎日晴れでも雨でも下まで降って作業をされている作業人の方が本当にすごいなと感じた。</p>

6	<p>これほど身近なものであるのにその建設現場や建設方法に関して何も知らなかったこと、知ろうとしていなかったことに改めて気づかされた。見るものすべてが非常に興味深く充実した時間を過ごすことができた。</p> <p>①:トンネルごとに形が異なる等普段気にしていなかったことにもきちんと根拠があることを改めて知ることができたのは良かった。また滑り台もなかなか経験することができないものだったので楽しかった。</p> <p>②:こんなにも深く土地を掘っていることを初めて実感した。一つのトンネルに非常に多大な時間と労力がかかっていることを改めて感じた。</p>
7	<p>①について、シールド実物を見ることができたのだが、少しでも操作にミスが生じると多くな事故になりかねないような大きさで、トンネルを一つ掘るという作業の大きさが実感できた。普段、トンネルがどうなっているのかなど気にすることなく生活しているが、帰りみちからトンネルを見つけるといろいろと考えさせられるようになった。(どれくらいの費用がかかっているのだろうか。)滑り台は、実際に緊急時に人々が上手に脱出できるのだろうかという疑問は思った。②について、開削トンネルの方が費用が小さく済むと聞いていたが、工事の規模が大きく、本当にシールドよりも安く済むのだろうかと思った。たしか、イギリスの地下鉄は、初期にできた路線は開削トンネルだどこかで聞いたことがあったが、100年も前にどんな工事を行っていたのだろうかという工事の規模を見て感じた。</p>
8	<p>①はじめて実際のトンネル工事の現場を見学させていただいたが、まず第一に工事現場付近に工事の概要を説明するパネルや横断幕のようなものが設置されていて、市民の方々が何が行われているか理解できるよう配慮されているなど感じた。また普段は見ることでできない工事現場やシールドの実物をめにするのができて大変満足した。</p> <p>②開削トンネルの工事現場までは骨組みの通路を通ったが、想像していたよりも歩きやすく、また通路や現場に物が散乱していることがなくしっかりと整理整頓されており、作業員の安全への配慮や働きやすい環境づくりが行われていると感じた。</p>
9	<p>①シールドマシンの大きさに非常に驚いた。あれだけ大きい機材が動くとなると、騒音や振動の問題が気になったが、周辺の住民にはほぼ影響がないと知り、さらに驚いた。また、滑り台は、トンネル事故が起こらない限り使用できないということもあり、非常に貴重な体験ができてよかった。私は、この体験をするまで、トンネル内に滑り台があるということを知らなかった。阪神高速の利用者にもこの滑り台の存在を知らない人がいると思うので、いつトンネル内で火災事故等が起きて、速やかに避難できるように、滑り台による避難方法の認識を利用者に促す取り組みも必要であると感じた。</p> <p>②コンクリートを流し込む工法を見ることができ、最初に見たシールド工法とは大きく異なる雰囲気工事現場だった。同じ阪神高速の工事でも、複数の工事方法があるとは知らなかったので、今回二つの異なる工事現場を見ることができてよかった。特に、開削トンネル地下では、地下までの階段が非常に長く、夏場などは厳しい環境になることが想像された。工事現場周辺の環境や地域の方への影響だけでなく、労働環境にも配慮が必要であると感じた。</p>
10	<p>①シールドは思っていたよりずっと大きくて迫力があつた。滑り台は思ったより短かったが、緊急時しか使わないものを体験できて、とても楽しかった。実際にトンネルの中を通ることで、どれだけの労力を費やしてつくったのかを体感できた。</p> <p>②階段が多くて上るのは大変だった。中は暑くて、夏場は作業員の方たちは大変だろうと感じた。シールドとはまた違った様子を見ることができて、どちらもとてもいい経験ができたと思う。</p>

11	<p>①地中深くのトンネル高速道路をどのように開発しているのかということは長年の疑問で、今回の視察でシールドマシンという答えが得られ、満足している。ただ一つ無理とは承知してはいるが、シールドマシンが実際に稼働しているところが見たかったというのが本音である。同じく長年の疑問、興味の対象であった、トンネルの非常口の先はどうなっているのかということに対して、滑り台が存在するという考えもしなかった回答が得られ、これも非常に興味深かった。②開削トンネルは、前者のトンネルとくらべて工事現場という印象が強くて出ていたように感じた。地下40mに降りるという体験は貴重であり、普段あの場合で作業している方の苦労を(階段の昇降などから)感じた。</p>
12	<p>今回の工事現場視察では普段は見ることのできない高速道路建設の裏側が見れて非常に貴重な経験となった。遠野小野立坑では避難時に利用する滑り台を滑らせてもらったが、まず今では避難に滑り台を使うということが新鮮で興味深かった。またトンネルを掘るシールドは大和川線のためだけに作られたものであり、40億円もかかっているということを知るとこの事業は生半可なものではないのだなと感じた。また常盤東工区の開削トンネル地下体験では綿密に組まれた鉄骨の間を降りていく体験が面白かった。これほど大きな工事だからきっと1000人規模の作業員が働いているのだろうと想定していたら実際は100人ぐらいであると聞き、非常に驚いた。今回の視察は日本の建築現場の高い技術力と作業員の方のこの大和川線にける思いをひしひしと感じるものであった。</p>
13	<p>①初めてトンネルの工事現場を見学させて頂けるということで、すごくすごくワクワクしていました。ここでは、シールドの圧倒的な大きさ、重厚感に感動しました。想像よりもずっと大きかったです。トンネルの直径が違えば、同じシールドを使用することが出来ず、約50億円もするあの機会が1度きりの使用になってしまうということにも驚きました。滑り台は思ったよりも短かったです。②開削トンネルは、すごく深くてこれを人間が作り上げてきたのかと思うと感動しました。上から巨大なコンクリートの柱のようなものを、少しずつ降ろして作っていくというお話を聞いたので、ぜひその現場も見学させて頂きたいと思いました。</p>
14	<p>元々、高速道路というものは既存する道路の上を走っているイメージが強く、地下何十メートルも掘り起し、そこに道路を造っていることには驚いた。また、その方法も地上から土をすべて掘り出し四角いトンネルを作る開削トンネルと、丸いボーリングマシンでトンネル部分のみを掘り進めるシールドトンネルの2種類あることと、それぞれが適した条件も学ぶことができた。見学して一番意外だったのが開削トンネルとシールドトンネルでは工事にかかる費用が大きく違うことである。道路部分まですべての土を掘り起し、道路を作った後、再び土で埋めなおす作業は非常に労力と費用が掛かるように感じる。しかし、それ以上にボーリングマシンを一から作るのにかかる費用が大きいことに驚いた。阪神高速がシールドマシンを作る際、下請け企業を設けるにせよ、外部委託するにせよシールドマシンにかかる費用を抑えることで抑えた費用分、多方面に投資でき人口密度の高い日本をより快適にする交通網を張り巡らせるのではないかと感じた。</p>
15	<p>高速道路を通る際に、トンネルがとても長くて、こんな長いトンネルをどのようにして作っているのか疑問に思っていたので、シールドを使って穴をあける方法や、開削トンネルなどの方法を教えていただいて、実際にシールドを見ることもできたのがとてもよかったです。①トンネルで火災などが起きたときにどのように避難するのかなということも疑問に思っていたので、実際にトンネルの滑り台を滑らしていただき、避難通路も通らせていただいたことで、避難経路までしっかり考えられていることに改めて感動しました。②トンネルの壁などにコンクリートを入れる前がどんな風になっているのかをみることで、壁が思っていたよりも分厚くて驚きました。</p>

16	<p>①トンネルがあればほど大きなシールドによって掘り進められていることにとても驚いた。また、コンクリートなどが何層にもなっており、100年は持続する設計になっているそうだ。私たちの生活を支えるインフラの技術は高度で安全なものであると実感することが出来た。</p> <p>②上から削り、そして地面を作ってから横の壁や天井を作るという作り方自体に感動した。多くの鉄筋やコンクリートが使用されており、とても頑丈にできていることが良く分かった。</p>
17	<p>昔は「人柱」と言われるほど、トンネル工事は犠牲者が発生しやすい仕事でした。山陽新幹線の新大阪新神戸間の六甲トンネルの工事を行ったときには、落盤や地下水の噴き出しなどに見舞われて50人以上が殉職されたと聞きました。しかし、阪神高速の工事現場では作業員の安全が保障されているような環境だったように思います。それでも、念には念を入れて、一瞬の気のゆるみも許さないような標語が至るところに貼られていました。これまでの反省を生かして、「安全第一」を守り抜くために、工事環境を整備して、作業員も気を引き締めて工事にあたっている姿を見て、感動しました。</p>
18	<p>①思っていたよりも巨大なシールドで驚きました。最初は、シールドってなんだろうと思っていたぐらいですが、実物を目にして、人間の技術の偉大さを感じました。40億円もかかっているのにオーダーメイドだというのもすごいなあと思いました。②階段の昇り降りがとにかく大変でした。工事現場の方たちはいつもあれを重たい資材を持ちながら移動しているのだと考えると非常に危ないと思います。体力的にもかなり大変だなあと感じました。そもそもあの足場を組み立てることがかなり大変なことではないのかとも思いました。</p>
19	<p>普段多くの人々が利用している高速道路の柱やトンネルは、人の手で造られているということにより明確に感じました。とくにトンネルをシールドというとても大きく丸い形になることや、1日に約12メートルトンネルの完成が進むこと、シールドは約40億円もすること、事故による死者は今ではゼロであること、避難経路を確保していることなど、貴重な知識と体験を得ることができました。また、完成したトンネルは100年以上もつと聞き、完成させた人達は達成感とやりがいを感じやすいと思いました。</p>
20	<p>①シールド一つに40億円もの費用がかかることに驚いた。また、それだけの費用がかかるのにも関わらず、一度の工事で解体されることを知ってさらに驚いた。滑り台が思っていたより急な斜面だったので、着地の時、足が痛かった。</p> <p>②地上から地下までの上り下りが大変だった。</p>
21	<p>①シールドが一回きりで使い捨てだと聞いてとってももったいない～！と思いました。シールドを目の前にして直径12メートル余りのその大きさに驚きました。かかるコストは開削トンネルより高いとのことでしたが、そんな莫大な費用を投じてまで作る意味あるのかな？と疑っていましたがしっかり便益を見込んでの投資ということを説明され安心しました。火事が起こっても耐えることのできる素材を使ったり、トンネルの入り口付近は広く滑り台は思ったよりもスピードが出て少し怖かったですが、実際に使う事はないことを願っていますので良い経験となりました。</p> <p>②地下40メートルまで行き、地上を見上げると鉄筋だらけで恐怖でした。率直に工事をされている人たちはすごいなと思いました。</p>
22	<p>①シールドがオーダーメイドで、一つの現場での工事が終われば解体されてしまうにもかかわらず40億円もコストがかかるということに大変驚いた。</p> <p>さらに驚いたのは、40億円もの費用が発生してもそれ以上の便益を見込んでいるということである。費用便益分析が実際に役立っている非常に良い例だと思った。</p> <p>②開削トンネルは鉄筋で埋め尽くされていたので、まさに工事現場といった印象を受けた。また同じ一本のトンネルであっても、管轄が細かく分けられている事実にはびっくりした。</p>

	参加してみて感じた、阪神高速の意義・役割・将来について。
1	遠野小野立坑から常盤東立坑までの距離が遠いなー(20分強)と感じていたが、実際に高速が開通した際には5分から10分くらいでつくと言われ、改めて高速道路の存在意義を感じた。
2	人口減少による料金収入の減少や、道路の老朽化に伴う更新費用の確保の必要性などを考慮すると、創意工夫の下、効率的な経営・管理運営を期待できる民間企業、まさに阪神高速の活躍がインフラ運営において重要だと思っている。
3	現在工事中の区間が完成し、大阪をぐるっと囲う環状線ができることで、大阪市内の高速道路渋滞の緩和に大きな影響があると思われる。また、通行する車が分散されることで、路面環境の悪化を緩やかにすることができるのではないかな。
4	環状高速道を建設することがただの満足に終わることなく、いかにそこを活用して渋滞解消につなげるか、運輸を盛んに通わせて経済効果を生み出すか、などその後まで考えていくことが重要なのではないかな、と感じた。また、一定程度の需要はこの先も残り続ける高速道路であるので、是非とも老朽化した道路の修繕にも忘れずに目を向けてほしい。
5	大和川線が一角を担うことになる外側の環状線が誕生すれば、市内の交通はかなり改善されるのではないかなという話があった。実際に、実感としてトラックが多く市内を走って混雑している印象があるので、そのような日常生活における不便さが解消されることは、地域住民にとっても、高速道路の使用者にとっても大きく意義のあることだと思う。
6	阪神高速は多くの方が何も考えずに当たり前前に過ごしている生活を支えるという非常に重要な役割を担っていると思う。関西にはまだまだ改善すべき道路やトンネルが多く存在するのでさらなる活躍してほしいと思う。
7	よくインフラの老朽化が問題になっており、新たな路線を作ることよりも既存の道路の管理、維持が大きな負担になると思う。また、人や車の流れやニーズ自体も変化していくと考えられるが、それにも対応しなければならぬとおもうので、時代に合わせて道を作らなければならぬのだと感じた。
8	大阪をはじめとした関西圏の都市交通の担い手として、渋滞の解消、より効率的な交通網の整備、高速道路の老朽化対策に努めるとともに、沿線の自然環境、住環境にも十分に配慮し、市民に支持されるような組織であり続けること。
9	渋滞問題解消のための新路線開通はもちろん、近年トンネル天井板落下事故や、トンネル内の火災といった事故の原因となるインフラの老朽化対策として、補修・修繕に対する意識も不可欠であると思った。
10	阪神高速がここまで発展していたということを今回知って、今後も地域密着で、地域の発展の基盤であるインフラを率先する企業として頑張っていってほしいと思った。これから阪神高速を利用するときはそれをつくってくれた人たちのことを思い出したいと思った。

11	阪神高速は、京阪神地域を拠点としたインフラ会社であり、その意味で京阪神地域に住む人々の交通的なニーズや要望に応えた高速道路を整備することに意義と役割があると感じた。将来的には、京阪神に根を下ろしながらも、近畿地方全体のインフラ整備にまで事業を拡大していただきたい。
12	聞くところによると今回視察に訪れた大和川線は今の環状線の外側を走る新しい環状線の一部であるという。ということはこの新環状線が完成すれば都市部の渋滞が解消されスムーズな都市交通が実現するのであろう。となれば阪神高速の果たす役割は大阪のみならず近畿全域にとって大きなものになるのだなと感じた。
13	主要な道路やトンネルの建設を行っており、運輸や人の移動などを支えておられるんだなと思いました。もし、将来南海トラフ地震が起こってしまった場合には、関西の復興のために大きな役割を果たして下さるだろうと思いました。
14	山間地域や人口密度の高い日本では例え直線距離が近くてもその目的地まで大回りする必要がある場合が非常に多い。その点で高速道路の存在は時間や費用、そして労力を減らすことができる。バスや電車、飛行機を始め交通手段は増えていく中、車は他の交通機関と違いプライベート空間である利点がある。少子高齢化で将来高速道路を利用する人口は減少していくかもしれないが、車の利点は他の交通機関にはない強みであり、高速道路はこれからも利用され続けられると考えている。
15	高速道路、トンネルのおかげで目的地まで早く着くことが可能になり、人々がより快適に便利に生活することができると感じました。パーキングエリアなどの過ごしやすさも考えられていて、若者にドライブの楽しさを広めるいいきっかけにもなると感じました。
16	高速道路も民営化しているが、交通渋滞の解消であるなど意義は人々の生活の向上のためにあるのだということが良く分かった。将来的にも、日本の流通を支え、多くの人たちがより便利に利用できるように交通整備を行っていく役割を担っていると感じた。
17	トンネルや高架が絶対に崩れないようにするといった、ハード面の安全を保障するだけでなく、渋滞でドライバーの心理的負担を軽減して事故を防止するといったソフト面の安全の保障も行うことだと感じました。
18	国民の安全と便利になるようにということを第一に考えてくださっていると感じました。地域の住民の方々からのクレームもあまりないと仰っていたので、そういった周りの環境にも配慮しているんだなあと思いました。
19	大阪のような人口密集地の交通渋滞を緩和や道路の整備、環境保全など、人々や世の中がもっと快適になるために不可欠な事業だと思います。
20	渋滞を避ける、都市部以外にも行きやすくする役割があるというのがわかった。
21	都市部の集中した交通を分散させる役割や、莫大な費用をつぎ込んでいるこの工事もあと四十年後に高速料金で債務を返済できるほどの経済効果を見込んでいることに驚きました。
22	ビデオでの説明であった通りの「都心部に集中しすぎた大阪の交通を分散させる役割」を肌で感じる事ができたのでとても良かった。