

提言 2024

今から37年前の1987年に策定された第四次全国総合開発計画（四全総）に、全国1万4千キロの高速道路が位置付けられた。それに基づき鋭意整備が進められてきたが、全国的な進捗率はいまだに8割を超えた程度である。

一方で岡山県内の高速道路は、翌88年に本四架橋の中でも最も早く瀬戸大橋が完成、97年には岡山自動車道の北房ジャンクション（JCT）―岡山総社インターチェンジ（IC）間が開通し、2車線区間はあるものの、全国でも早い段階で骨格が完成したことになり、交通や物流の要衝としての岡山の立ち位置を確かなものになっている。

高速道路を活用した交通体系

一般財団法人日本みち研究所専務理事 森山 誠二氏

しかしながら、生活者目線で考えた場合にはどうであろうか。井原市出身の筆者の場合、帰省のたびに高速道路のおかげで、松江、米子、高知など遠方の地域は格段に近くなったことを実感するが、岡山市内や倉敷市内に行くのに要する時間は、幼少のころとさして変わらない。県内の他の地域からでも同じような状況ではなからうか。観光のエリアは広がったものの、通勤、買い物、文化活動など日常生活面にはまだ高速道路の恩恵が及んでいない。

高速道路を容易に利用できることで通勤圏が広がり、自宅からの通勤や自ら望む職場を選ぶことも可能となるし、生活圏が広がることで欲しかったものを購入し、また憧れの芸術文化やスポーツに日常的に触れることも可能となる。高速道路の利便性を高めるのは、ICにつながるアクセス道路である。例えば岡山市内とのつながりを見た場合には、市街地の周囲を巡り吉備スマートICにつながる岡山環状道路の役割が大きい。岡山環状道路の計画は、筆者が国土交通

省の広島ブロック機関に勤務していた平成初期に策定されているが、その進捗率はまだ3、4割程度とはかばかしくない。ちなみに隣の広島都市圏では、当時計画された高速道路網の計画はほぼ完成している。岡山県は財政的に厳しい時代があり、道路投資が十分には行えなかったようであるが、整備は県民の豊かさ向上のためには欠かせない手段である。国、県、市が一体となった取り組みが求められる。

いか。中山間地域では、バス路線の廃止やタクシードライバー不足などにより交通手段の確保が喫緊の課題となっているが、地域内において一般ドライバーが有料で客を運ぶ「ライドシェア」の導入とともに、高速道路を活用して中山間地域と主要都市とを結び、広域的なライドシェアなども今後期待できないであろうか。こうした取り組みを支援するために高速道路料金のあり方がポイントの一つとなるが、全国レベルでは地域に応じた柔軟な運用も一部で始まっている。

アクセス整備で利便向上



もりやま・せいじ 1962年井原市生まれ。井原高、東京大卒。86年に建設省（現国土交通省）に入省し、主に道路、都市計画などに従事した。中国地方建設局道路計画課長、静岡県副知事、国土交通省道路局環境安全課長、環境省環境再生・資源循環局長などを経て2021年より現職。元国土交通省岡山県人会長。

アクセス道路の整備により高速道路と主要鉄道駅との接続性が向上するたため、バス路線の新設も期待できるであろうし、ITを活用して公共交通機関を有効に利用しようとする次世代交通サービス施策「Maas（マース）」も、より効果的なものとなるのではな

県内で進められているもう一つの骨格となる地域高規格道路「空港津山道路」や「美作岡山道路」の整備とともに、高速道路につながるアクセス道路の整備と柔軟な料金制度が高速道路を日常生活に取り込み、生活に新たな付加価値を高めることにはなるのではないかと。高速道路先進県である岡山ならではの交通体系が実現することを期待している。

(C) 山陽新聞社 無断複製・転載を禁じます。