

## 岡山県の土木行政

岡山県土木部長

高橋 光

本県は、北には中国山脈が連つて朔風を防ぎ、南には瀬戸内海を距てて四国山脈がそびえぬしい台風から護つてくれる位置にあるなど気候溫和で、地味豊かである。

また、本県は、瀬戸内海に面して古くより海上交通に恵まれ、陸上交通の発達とともに、山陰、山陽および四国と結ぶ交通の一大要衝となつており、従来から交通量の多いところであり、

わが国経済の高度成長にともなつて、自動車交通もまためざましく発展し、自動車輸送は長距離化しはがらみスピード化の要請がますます高まり、自動車保有台数は急激に増加の一途をたどつて、各所で交通混雑を生じるようになり、

円滑な輸送交通と可能とし、後進地域の開発を促すような近代的な道路網が、国民生活の安定に向上の基盤と考えられます。

今までの道路の概念とはまた異なり、むしろ「オラの道」ともいふべき高速道路を骨組とする幹線自動車道路網の建設が社会の要請となり、昭和41年6月に、国土開発幹線自動車道建設法が制定され、全国的視野にわたる高速道路網が策定されましたことは、すでに皆様御承知のとおりであります。

このうち、本県に關係ある路線は、吹田市を起点として、終点を下関市とし中国縦貫自動車道、吹田市、山口市と結ぶ山陽自動車道および中国横断自動車道のうち、岡山市と境港市を連絡する岡山米子線があります。

中国縦貫自動車道は、延長約520kmで先に開通しております名神高速道路に接続して、中国地方を縦貫する路線で、本県の北部と東部に約100kmで發通し、産業基盤の強化、およびわが地方の総合開発の根幹となるものであります。

当縦貫道は、昭和40年11月に吹田、手代田間115kmと鹿野、下関間105km、計220kmの基本計画が策定され、翌41年7月吹田、落合間180kmと美濃、下関間60km、計240kmの整備計画が決定し、直ちに日本道路公団に対し施行命令が下され、日本道路公団の手により本県内約507kmの実施計画調査が行われております。

整備計画では、本県内の車線数を4車線とし、設計速度60km/hインターチェンジを3ヶ所と決めており、本県にわたつて昭和41年12月より3回にわたり、日本道路公団から整備計画策定区間全線の約52kmの路線発表があり本県は用地取得と道路公団より全面委託を受けております。

山陽自動車道は、中国縦貫自動車道、あるいは国道2号線およびそのバイパスのみでは、今後積極的に発展する当地方の交通需要だけでなく、近畿圏、九州地区と結ぶ通過交通には不十分であり、瀬戸内の円滑な発展に役立てる高速道路として建設されるもので、現在建設省において諸調査が実施されておるもので、

次に、中国横断自動車道であります、中国縦貫自動車道など高速道路の機能とじゅうぶん発揮させるには、山陰地方の中海工業地帯と水島工業地帯、さうには瀬戸大橋を通じて四国の釜の川工業地

希および太平洋沿岸と結ぶ、いわゆる国土横断的の道路というべきものが必要であり、早期完成が望まれておりこれを、現在建設省において調査が行われており、近く基本計画が策定されるものとであります。

一方四国地方については、四国縦貫、四国横断自動車道の計画がありますが、中国と四国の幹線道路と一体化してその機能を発揮させ、瀬戸経済圏の確立をはかるために、瀬戸内海に架設する橋梁が必要となります。

いま日本経済の発展は西に向つてのびています。このため中国四国地域、すなわち瀬戸圏はこの発展と十分な余裕をもつてうけいれる位置にあり、岡山県南新産業都市をはじめ5つの新産業都市と、3つの工業整備特別地域がありますが、この開発地域は互いに近接しており、既存の瀬戸市、近畿圏と有機的に結合しやすい好条件をそなえております。

この中心的位置である児島、坂出間の瀬戸大橋が架設されることは、重要な意義をもつもので、道路と鉄道との併用橋によるその開発効果は、香川、岡山両県で調査いたしました重岡婦分所を応用した交通量の推計を参考にいたしまして、通過交通量は本州、四国の輸送量の6%以上を占め、他のルートに比べて多いことを示しております。

また、昭和62年5月の土木学会の調査委員会の発表によりますように、このルートは海上部約6km、島内は部約5kmのルートで、地形、地質および道路あるいは鉄道の線形に若易に適合させられカンチレバートラスや、連続トラス等の形式を採用し、一部では瀬戸内海航路幅員を確保するため、3径間吊橋とした計画であります。

この発表にありますように、瀬戸大橋は、吊橋の最大支間長が1,130mであり、水深が7mで根入れ10～15mの基礎が条件のさびしい場合であっても、他のルートに比べて技術的問題はすくないとされております。しかしながら、世界的にも未経験のさびしい自然条件における長大橋であるので、十分な調査と慎重な準備をしなければならぬと指摘しております。

最近の臨海工業地帯の発展、内陸部の開発等による物資の輸送量の増大、マイカーによる旅客の急増は、本県ならずとも、我國の交通施設について一層の改良整備が要求されておる現状であります。

岡山県の道路は、一般国道の路線を中心として、主要県道、路線、一般県道、市道路線で道路網が形成されており、その延長は約5,900kmで、道路密度では550m<sup>2</sup>あたり1kmとなり、これは全国平均の200m<sup>2</sup>あたり1kmに比べ約3倍とかなり高い数字となっております。

従つて本県は、他県より、より以上の努力を傾注して道路整備を実施しておるところであります。特に本県は、阪神、北九州の二大工業地帯の中間にあり、そのすぐれた自然条件地理的条件を生かし将来の日本経済の中心となる瀬戸圏確立のため、昭和64年度より昭和66年と目標に、県勢振興計画を策定し現在実施中であります。

隣海県と提携して工業地帯の発展と地域格差の是正をはかり、その経済効果を広域に波及せしめるには、交通網の整備が緊急の要務であり、基本的な施策として道路整備計画が県勢振興計画に大きく織りこまれておるものであります。

国においては、大都市への人口集中化と産業の過密化を防止するとともに、地域格差の是正と、雇用の安定をはかるために、産業の立地条件と都市施設の整備を行い、大規模な工業開発の拠点として

新産業都市の建設を計画し昭和57年5月に新産業都市建設促進法が制定されました。

こうして国の動きに先行して本県では、工業開発の拠点としての水島地区の発展に備え事前に「太陽と緑と空間」の新しい都市づくりを広域的に構想してまいつたものであります。

岡山県南新産業都市は、昭和59年に指定され、産業基盤の整備のみに偏することなく、総合的な都市機能と充実させ、社会開発も十分行い、人間尊重の都市づくりを行い、中国地方における一開発拠点として、県内はもとより、山陰、山陽地方にもその開発効果を及ぼし、わが国の開発発展に寄与しようとするものであります。

県南新産業都市の工業開発の目標は、昭和59年の工業出荷額、88億円の実績と、昭和60年には、その約1倍の1兆6000億円とし、人口につきましては、昭和59年の総人口90万人と昭和60年には、約14倍の1300万人と推定しており、労働力の供給計画ならびに土地利用計画に基づいて、施設の整備をはかることにしております。

工業用地としましては、臨海部に292ha、内陸部に522ha、計814haを確保し、政府施策住宅9200戸、住宅団地2070haを供給するよう計画しております。

輸送施設のうち、道路につきましては、瀬戸内の大動脈で本県の南部と東西に走つてゐる国道2号線があり、この県内の整備は戦後は昭和59年に着手され、昭和59年の三石バイパスの開通と最後に、県内全線の改良舗装が完成しております。

県南工業地区の建設と従来の発展による陸上輸送の需要は急速に高まり、単なる通過交通路線ではなく、新産業都市の中核となる交通動脈として産業開発道路としての2号線バイパス構想が昭和59年ごろより打ち出されたのであります。

この構想は、国道2号線県内延長約9kmのうち、2にわたる約4kmの延長で、かなり大規模な2次改良を行うものであり、一時は高速性の自動車交通を対象とした道路にしようとの論もありました。

しかし、沿道は、特に急速な発展が約束されておりますので、自動車専用道路的な考えを受け、一般混合交通の道路として建設を急ぐこととなりました。

この計画線、沿道地域の状況から、市街地化が進行すると予想されるところが、相当部分が含まれており、このため建設省では、バイパスを含む路線化上地区画整理事業方式を採用することにより、沿道の合理的開発とバイパス用地の円滑な取得をはかる方針でありました。

もっとも簡単にこの区画整理事業の当初の計画としましては、岡山市内の旭川以西より、倉敷市内高梁川間約26km全線を実施する方針でありましたが、岡山市と倉敷市の間にある3ヶ町村は、それぞれ人口1万人にみけぬ小規模の自治体で事業施行能力に欠けており、事業遂行するには、着しい町村財政の圧迫が伴うことなどにより、区画整理方式を断念しなければならぬ状況となり現在直接収収方式によって、施行中であり、また、倉敷市内の東部地区においても区画整理に要する事業費と管理者負担金のアンバランス、および、市街地化の進展が比較的緩慢と見こまれることから直接収収に切りかえております。

以上の経過から現在上地区画整理事業の施行が計画、また、予定される地区は、岡山市内でバイパス延長約13kmと、倉敷市内において約28kmとなつており、幹線道路と、地域開発との調和に新しいモデルケースを打ち立てたいと意欲し努力を続けていると聞いています。

一方、国道2号線の交通量の増大は急激に上昇しており、最近の観測では、岡山、倉敷両市間の1日交通量は2万7千余台と過飽和状態に達しており、この交通混雑解消のためにも、岡山、倉敷市間の早期開通の必要があり、現在は、約22.9kmと暫定2車線の断面で昭和65年の春までに概成し、一部の供用開始をはかるべく懸命の努力を傾注しておられるのであります。

また、内海フェリーの発展もあり、四国地方と連絡する国道60号線の玉野市において延長3.7kmの玉野バイパスの建設を鋭意進めております。

このバイパス線中の主要構造物に、半径50m、橋長50mのループ橋が架設され縦断勾配の是正をはかっており、昭和65年度には全線開通する運びとなっております。

新産業都市内の各地点間を結ぶ幹線道路としては、倉敷市と、水島関連企業の立地する笠岡市とを結ぶ南北の県道や、倉敷市水島地区と岡山市南部の岡南地区とを連絡する東西に走る路線、また倉敷市、児島地区と、国道2号線に連絡する南北の道路等を基幹道路網とし、これに交わる一般道路と沿道路線として整備を行い、これらの1体化による新産業都市の円滑な発展に資するべく諸施策を鋭意実施しております。

この外に、当地域と県北部一帯、山陰側との連絡強化、隣接県との交流強化をはかるため、一般国道60号線、一般国道180号線、その他主要県道の整備事業を推進しております。

つぎに、工業の立地条件がすぐれ、投資効果の高い地域について、大規模な工業開発を促進し、国土の均衡ある開発と、国民経済の成長と助長するため、工業整備特別地域整備促進法が制定されましたが、本県では、すでに国に承認されていまして広島県の備後地区に、昭和62年に追加として2市1町が輸入され、施設の整備をはかることにしております。

当地域の目標は、昭和65年の114億円の工業出荷額の実績を、昭和65年には150億円とし、昭和65年の総人口25万人を、昭和65年には35万人と推定しております。

当地域は、広島県福山地区の鉄鋼を中心とした関連企業の進出と、井原地区の繊維を中心とした工業があり、幹線道路として地域内を南北に走る県道の整備を急いでおり、諸施策の推進にも十分配慮しむかう実施に努力しております。

本県の中北部の中心地である津山地区、新見、高梁地区など比較的开发のおくれ区域についても産業開発の促進が必要であり、また、県民がひとしく経済発展の利益を享受できるものでなくてはならないのであります。

とりもなおさず均衡ある県勢の発展であり、人間尊重の精神と基本とする社会開発の推進であり、このためには、道路整備が必然的であります。

本県としても国の施策、計画に相应して、県政の最重点施策として、県民一体となり、事業の推進をはかっておりますが、ちなみに、本年度的な本県の道路整備予算は約77億円であり、これによつて実施する道路事業投資は、約100億円であります。

この予算の方針としては、とくに国庫補助の多い公営事業に最重点をおき、県の財源と効率的に運用しむかう、道路投資効果を高めることにしております。

一方臨海部について申し上げますと、岡山県を含めて瀬戸内海には、一地区数千万円級の規模をもつ工業地帯が多数形成されておりますが、最近における臨海工業の大規模化傾向のため、ひき続き工業用

地の造成が進められており、これにともない産業運河としての瀬戸内海航路の整備が急がれております。

一つの水路で結ばれた比較的に限られた地域に、これだけのまとまった工業集積の可能性をもつた処は、世界的に見ても余り類が無いものでございませう。

僅かに、日本では東京湾、外国では、セントローレンス、シューエイをもつアメリカの五大湖間近およびヨーロッパのライン河水系等をもつユーロポートが比較されますが、瀬戸内は外洋に直結しておりまして、代表的な地区では10万トン級船舶の入港と可能としておりまして、関東地区臨海部および東海地区と並んで、日本の重化学工業生産の大半を受けもつブロッツクに成長しつつあるものである。

この瀬戸内海工業地帯には多くの特性がありますが、その一つとして、中心となるべき近代の大都市がなく、中規模都市がいくつか存在しておることで、その都市は、各地の新しい工業化の影響を受け、それぞれの地方の内陸部の傾向と反対に、人口増加が続いているという現象を呈しております。

倉敷市は、特に水島臨海工業地帯の变化の影響を直接的に受けて膨張を続けております。この地区の特色は、鉄鋼および石油コンビナートに傾斜する度合が圧倒的に強いことであります。その点において内海各地に比べ一段と抜き出しております。また現在までの水島地区の工業投資額は、約200億円、工業労働者は、約2000人に達しております。

処で、一方各種の立地条件も変化しつつあるので、内海における海上交通体系の整備と共に、港の計画においても、情勢にマッチして新しい方針を確立すべき時期にきています。水島港においては、コンビナート、一連倒を脱して、付加価値の高い、公害発生のおそれの少ない業種と、バラエティーよく配置させることが大切であります。その際、主要航路が今活用されるような配置が採られねばなりません。そして、神戸港を中心として外貨コンテナ埠頭に直結可能な内貿コンテナ埠頭と、関連品港交通施設と併せて、水島港および岡山港に計画する必要があります。また、内海各地と結ぶ内航海運（特にフェリー、バージライン）の増大に対処できる港湾施設の整備が、水島港をはじめ岡山、守野、笠岡新港、宇上港等において、急がねばなりません。

一方においては、次第に大型化して、現在5万トン級になりつつある、外貿不足船種物船に対応して、大型外貨埠頭の建設が水島港および守野港において、進められつつありますが、民間による埠頭運営方式の導入も将来考慮する必要があるかもしれません。

また臨海工業地帯の背後地の整備はこれからの問題として残され、これに対する都市計画の分野は非常に大きなものとして認識されるところであります。この一つとして人口増加に伴う人口収容の場であり、他の一つは工場部と幹線道路、および通勤道路の整備であります。

このような問題と解決するに当り水島地区について申し上げますと、根本的には都市計画の確立と必要もあり、昭和67年土地利用計画に基づく用途制と従来よりあつた幹線街路網の、計画変更と実施したのであります。

この地区の都市計画事業に着手しましてからは昭和67年で、臨海工業地帯の造成にともなう必要の道路として施行されてきました。更に、更に本格的に背後地の整備として企図したのは昭和68年で

り、南部工業地帯と北部一帯の住居地域と、各種公衆施設の増設と収束をほかり、良好な宅地の供給を目的とし、地帯と、東面線の幅員100mの街路で分断する土地区画整理事業の計画を行つたときからであります。

このように計画調査のための準備をすすり、基本的な設計を行うまでに進みましたが、地元の良い反対と、新産業都市計画に対する関係公衆団体の意見の喰違ひが生ずるなど、諸般の情勢が一時中断するの止むべきに到りました。

しかし、臨海工業地帯の発展と歩調を合せ、背後地の整備整備は、いずれの手法をとるにしても必須のものであり、果としてこれをいつまで看過することはできず、昭和45年再び事業計画と地区住民に説明し、大方の賛意を得ていよいよ軌道に乗ることになり、昭和45年に完成を目指す。面積約200ha、総事業費約7億円の事業実施を行つておるものであります。

ところで、これだけ、増加する臨海部の人口は、生活水準の向上を求めて、リクリエーション、エリヤの増大を要求し、その需要人口は、20年後には、今の約4倍以上に達するものと推定されております。

本県の恵まれ、自然景観と、多くの文化遺産を生かして、自然海岸の保全を含め、グリーン、エリヤの充実をはかることは、我々の義務として永続的に努力せねばならぬものと信じております。そのためにも、各企業から排出される公害等は、極力最少限に押えて、住民の福祉向上、近代的都市化の発展をはかることは、瀬戸国確立において重要であるのみならず、国民全体にとつても、強く希望されるところで、最善の努力を傾注してまいらるものであります。

以上、本県の土木行政の一端と申しあげました。