

F 1－3 もう我々はやり尽くしたのであろうか

－本四3橋、エクスハイウエイ時代を迎えた四国の明日－

愛媛県土木部 瀬川 功

四国の高速道路は、昭和38年の名神高速道路の最初の開通から、約20年遅れの昭和60年に愛媛県の三島川之江インターチェンジから土居インターチェンジの間が、四国で初めて開通いたしました。それから15年を経て、本年3月11日に四国縦貫自動車道の井川池田インターチェンジと川之江東ジャンクションの間の21.5kmが開通し、四国4県の県庁所在地がX型のハイウエイで直接結ばれ、文字通り、四国を一つにすることが可能となる、高速交通体系の基礎の部分が出来たといえます。しかしながら、このことを捉えて本当に公共施設整備が著しく遅れていた四国地方に、基本的、基幹的サービスが提供されることになったといえるのかは、疑問に感じるところであります。

愛媛県においては、平成12年度中に四国縦貫自動車道の最後に残る伊予インターチェンジから大洲インターチェンジまでの31.8kmが開通の運びになっており、これにより、暫定2車線での開通とは言え、四国縦貫自動車道は全線開通となります。その他、12年度は四国横断自動車道の板野インターチェンジから津田東インターチェンジまでの開通や、高規格幹線道路の今治・小松自動車道の開通などを含め、四国の高速道路の開通率は全国平均にほぼ近づくことになります。

また、本州と四国のあいだに目を転じて見ると、昭和40年代末のオイルショックを受けて、昭和48年に着工凍結された本州四国連絡橋3ルートは、昭和50年の1ルート3橋の着工凍結解除によりそのスタートを切りました。以来、25年を経て、昭和63年の児島・坂出ルートの完成、平成10年の神戸・鳴門ルートの開通、それから昨年5月の今治・尾道ルートの開通と続き、本四3ルート時代が到来いたしました。

これらのことから、四国の高速道路は、それぞれの特徴や役割をもった3本の本州四国連絡道路との相乗効果により架橋関連地域と考えられる大阪府、兵庫県、岡山県、広島県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県の8県の人口約2千3百万人のエリアをもった広域的な高速道路ネットワークが形成されることとなります。

しかし、四国にとって本当の意味での高速道路ネットワークの形成のためには、四国高速道路8の字ルートの開通が重要であると考えておりますが、特に高知県と愛媛県のあいだには基本計画区間や予定路線の区間が残されており、この区間は四国の南西部で交通量の確保や整備の必要性等をどのように説明するかが大きな課題であります。

また、今治・尾道ルートにおいても、他の2ルートより交通量が少ないと予想していることから、このルートにおける特徴等を捉えた利用効果等について十分把握し、これをアピールすることによる利用促進が課題となるのではないかと考えます。

このため、最近の公共事業を取り巻く厳しい状況を踏まえた上で、今後の高速道路（8の字ルート）の必要性を説明することが重要であります。

このことは、一般的にいわれている高速道路の必要性の説明としての

- 旅客、貨物輸送における自動車輸送の分担率は大きなものがあり、とりわけ高速道路は我が国経済・社会の発展を支える基幹的な高速交通として重要な役割
- IC周辺を初めとして地方圏における企業立地の促進、雇用機会・定住基盤の確保や大都市圏の住宅・土地、環境、交通渋滞問題の緩和
- 交流圏域拡大による安定した価格での鮮度の高い農水産物の供給やレジャーの多様化等余暇時間の充実
- 広域医療体制の確立や災害時における安定したネットワークの確保等、我が国の国土構造・産

業構造等に大きな影響を与え、国土の均衡ある発展、豊かな国民生活の実現に大きく寄与するものであり、個別路線の採算性の観点のみならず、国家的視点からネットワークとして整備推進

○ 21世紀初頭に見込まれている投資余力の大幅な減少の時までに、我が国の発展を支える基幹的な社会資本として整備推進

のみではなく、その効果及び事業の効率性等についての説明が重要であると考えております。

従って、これらの説明責任を果し、高速道路等を含む基盤的な社会資本整備を進めるためには、公共投資の評価や事業評価に取り組むことが重要な課題であるといえます。

そこで、本県の高速道路に関する評価に当っては、一つは交通条件の改善度合い、地域生活基盤の向上、地域の産業の発展及び定住人口・交流人口の増加等の効果について、四国内の状況の変化を捉えるとともに、高速道路先進地の状況を把握し、これを四国の高速道路の8の字ルート整備の必要性に結び付け、情報として発信する必要があると考えております。

もう一つは、公共投資としての高速道路整備の必要性について、これから高速道路を必要とする地域のニーズや将来展望等を含め説明出来るような手法を検討し事業評価するとともに、事業の効率性に関しても、地域にあった効率的な整備手法を検討することに加え、設計・積算の透明化は勿論のこと、コスト縮減にも取り組むことが必要であります。

これらの取組みにより、四国の高速道路8の字ルートが整備されることで、四国がもっている個性や、資産を活かした交流・連携が高速道路と本州・四国連絡道路3ルートのより一層の活用方策となるとともに、四国が本当にひとつになる時代が来ると考えております。