

## 全国ビリでもよいのか

花岡金光\*

Is It All Right to Be the Last in Japan?

Kanemitsu HANAOKA\*

日本道路公団から送られてきた『高速道路の現況』という冊子の付函を見て、まず気づくのは、四国のどの県にも高速道路がないことである。そのことを恥ずべきだとして、徳島商工会議所は、さる3月「四国縦貫自動車道建設促進協議会」なる組織を発足させた。その席で道路公団側は高速道の建設現状を説明し「昭和38年7月に名神高速道路が開通して以来58年3月末までに3,232kmが供用された。現在全国で高速道路がない県は、四国の4県を含め7県である。そのうち、徳島を除く他の県は、すでに着工あるいは本格調査に入っているが、ひとり徳島だけは調査予定41.5kmがほとんど手つかずで、その進捗状況は全国最下位(47位)。しかも46位との差がまことに大きい」と、悲観的な状況を述べた。

徳島県では、最近ようやく徳島空港(板野郡松茂町)の改修工事に着手し、年内にはこれまでのプロペラ機YS11型(64座席)にかわって、DC-9型(128座席)ジェット旅客機の就航のメドがついた。となれば次には59年秋に完成予定の大鳴門橋(鳴門市一淡路間)や、将来陸続きとなるはずの淡路一明石間連絡橋あるいは淡路一和歌山間海底トンネル構想と相まって、本土と四国を結び、四国島内を縦貫または横断する高速道路が必要になるのは当然のことと思われる。徳島県当局が、ここにきて「空港の次は高速道を」と力を入れ始めたのは、遅きに失するくらいはあるも、至極当然であると考えられる。そればかりではない。最近、県内有識者の間で、このまま推移すれば、徳島県への道路予算はすべて他府県にさらわれて、縦貫道そのものが立ち消えになるかも知れぬという危機感が強まってきたのである。

道路公団によると、第9次道路整備5か年計画が終わる昭和62年度末になっても、まだ高速道路がゼロという県は、徳島県だけになってしまうのではないかと見ているらしい。ちなみに四国の他の3県の場合、愛媛県の川之江西一土居間(縦貫道)、香川県普通寺一川之江西(横断道)、高知県大豊一南国(横断道)の合計73kmは第9次5か年計画に組み込まれているのである。かくて全国的に4,300km余、計画の56%までが仕上がるという62年度になって、ひとり徳島県のみが1kmの高速道路も持たないことになるとは、由々しい事態ではなからうか。

なぜ、かくも徳島県だけが取り残されようとしているのか、を深く考えてみなければならぬ。それは一口にいえば、路線決定に至る間、あまりにもトラブルが多過ぎたからである。48年に発表された整備計画は、多くの美田をつぶされるという理由で改変され、56年になって阿讃山脈ぞいのルートが示された。その間実に6年の歳月を要した。新ルートもまた周辺の町住民が猛反対運動を起し、現在に至るも測量はおろか説明会も満足に開けないままなのである。

全国ビリであっても、将来に必ず高速道ができるというならまだいい。が、このままいけば、国家財政窮迫の折でもあり、計画自体がご破算になる可能性も十分考えられるのである。交通網の整備は21世紀に向けての重要課題である。その実現は四国と本州を結ぶアクセスとして不可欠のものだ。鉄道よりも高速道路が地方都市の命運を左右する時代がきつと訪れる。狭い料簡の県民性を改めて、大量交通時代に目を開くよう県民自身に求めずにはいられない。

\* 徳島新聞社理事・論説委員長  
Chief Editorial Writer, Tokushima Shimbun Press  
原稿受理 昭和58年3月11日