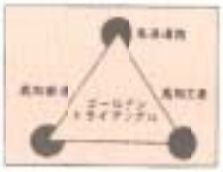
アクションプログラム⑨

"自立への挑戦" はいま！

定住人口と共に「交流人口」が"まちの元気度"を計るバロメーターである――といわれます。そのためには、道路網の整備が大きな要素になってきます。

今回は、高速道路や拠点都市事業のアクセス道路計画について、ご紹介します。

なんごく・こうち地方拠点都市



高速道・拠点とのアクセス道路

▲――わが国で高速道路が開通したのが昭和三十八年。わずか三十年の間に全国のネットワークは大きく広がってきましたね。

一日、二百五十万台以上の自動車が高速道路を利用しているそうです。国土全体の骨格となる国土軸については第二国土軸（太平洋国土軸＝九州・四国・淡路・紀伊半島・名古屋）中四国地域連絡軸（東側ルート＝高知・香川・岡山・鳥取、西側ルート＝高知・愛媛・広島・島根）などが調査研究されています。

▲――四国での高速道路は大変遅れています。特に高知県の場合はやっと南国市領石（南国IC＝インターチェンジ）まで開通したところです。

"交流人口"は元気度
まず、道路網の整備

このあと、高知市、伊野町、土佐市を通って須崎市まで延伸されます。

南国から高松まで一時間あまり、岡山へは二時間ですから随分、時間距離は短くなり、四国の異境もなくなったという感じですね。

国土づくりの新たな指標として「交流人口」がいわれています。「その地域を訪れる人が、どれだけいるか」ということで、"まちの元気度"を計ろうというわけです。

南国ICまでの開通で歴史民俗資料館・西島園芸団地・はらたいらと世界のオルゴールの館などを訪れる県外の人もふえています。川之江JCT（ジャンクション）から阿南・徳島方面へ開通すれば本州四国連絡橋とともに四国四県の結びつきはより大きくなります。

トライアングルを――"網の目"に整備

▲――四国横断自動車道（高知自動車道）や拠点都市事業の大型プロジェクトとのアクセス道路のうち、南国市に関係のある計画は、どうなっていますか。

高速道路の高知自動車道高知JCT（一宮）から安芸までの三十キロのうち、高知空港までの十五キロが平成十二年完成の目標です。高知東部自動車道（高知南国道路）で高知市一宮・五台山から稲生・大埇を通って日村・物部まで。物部からは高知空港新線でつながります。また、高速道の南国IC（領石）から県道前浜植野線のバイパス新設でふれあい広場、南国オフィスパーク、高知工科大・工業団地（土佐山田町）が結ばれます。

同じく南国ICから高知東道路を南進し、南国バイパス、高知東部自動車道（高知東IC）を結び稲生に抜ける県道介良稲生線。この県道は農免道路で十市に続きます。

▲――高速道と高知新港、高知空港を結ぶ道路計画ですね。そのほか、拠点都市の「拠点地区」を結ぶ道路網は――。

先に述べた道路網のほか、あけぼの街道（国道一九五号線の高知南国バイパス）が高知市から岡豊町・長岡を経て土佐山田町。県道南国インター線（県道浜改田～後免線・後免～領石線）が南国ICと南国オフィスパーク、後免町再開発、浜改田物流基地、十市のFAZ基地を結びます。浜改田物流基地から高知市へは県道土居五台山線。後免町再開発（ザ・ごめんパワーアップシティ地区）では都市計画道路として高知南国線（幅員二七㍍）が大津バイパスを東に延伸して能間附近まで。南国駅前線がJR後免駅から南国バイパスまで計画されています。

それぞれの要衝を結ぶ道路網の新設・改良が"網の目"のようにネットワークされていくと、南国市は名実ともに"ゴールデン・トライアングル"（黄金の三角地）になってきます。

（次回は、居住環境の整備です）