

基調講演



神戸大学大学院教授 朝倉 康夫さん

市民生活で、通勤や買い物などのかなりの部分は自動車に依存しており、道路交通問題は避けて通れない。渋滞による時間損失は一人一日平均しても日本国民全体で年間十二兆円と換算される。対策の一つとして、流入規制や時

車依存高まる市民生活 論議尽くし播磨臨海道を 渋滞損失は年間12兆円

には、自動車交通をスムーズにするだけでなく、都市の魅力アップも運動して進めるべきとの提言があり、興味深い。播磨臨海地域道路ができること、国道2号バイパスの整備が緩和し、物流がスムーズな地域競争力が向上する。災害時の代替道路としても期待される。ただ、道路をつくるためには「既存道路を誰が、いつ、何のために使っているか」という現状と課題を正確に把握することにも、道路を使って何をしたいのかを示す必要がある。建設費の議論も大切だ。例えば、一日八万台が平均時速四十キロで利用している既存道路に対して、七千五百億円を投じた、延長五十キロの道路をつくった。既存・新規道路とも利用台数は四万台になり、利用速度がそれぞれ五十キロ、八十キロになったと

する。この場合、金銭換算した時間節約額は二十年で七千三百億円となり、その後も道路は使われることから、投資効果は十分にあったといえる。建設費をどうねん出するのか、有料道路にするのか、税金を投入するのとも考えたい。オランダ・テルフト工科大学の研究者が「道路だけが道路を救える」と言っている。道路交通問題は、道路への投資、自動車利用を抑制することによってのみ解決できる、という主張だ。日本においても適切な道路投資を継続する必要がある。さらに、災害時にも機能し、事故のない安全な道路、自然環境への負荷が小さな道路、地域コミュニティ形成に役立つ道路といった、安全と共生から見た道づくりの視点も忘れられないようにしたい。

必要だ。平内、まちづくり安・安は、地域の高速道路の整備を願う「全国みちづくり女性団体交流会議」に参加しているが、高速道路整備はまだまだ不十分だ。道はいろんな機能を持っている。近年、シニミック・ハイウェイ（景観のよい協定）制度があるが、臨海道路も穏やかな瀬戸内沿いを走り、海の幸を運ぶ道になるよう期待したい。朝倉 道は3号（道員）だ。道ありきでなく、まちありきで考えたい。国道2号バイパスの渋滞緩和のため新しい道が必要なのは分かるが、大切なのは、その中で、播磨の人がどう変わっているかだ。

住民主体で播磨臨海に動脈を

くらしを支える「はりまのみち」

シンポジウム



朝倉 康夫さん 平内 節子さん



岡田 義則さん 柳谷 佐代子さん



朝倉 道は「3号」だ。道ありきでなく、まちありきで考えたい。国道2号バイパスの渋滞緩和のため新しい道が必要なのは分かるが、大切なのは、その中で、播磨の人がどう変わっているかだ。朝倉 道は3号（道員）だ。道ありきでなく、まちありきで考えたい。国道2号バイパスの渋滞緩和のため新しい道が必要なのは分かるが、大切なのは、その中で、播磨の人がどう変わっているかだ。



地域が求める道路の姿。朝倉 地域活性化のため、どんな道路が必要かを議論した。朝倉 道といえは、まず通勤のため。私は通勤時の渋滞を避け、姫路市東部の会社近くへ行った。では、道づくりは何か。播磨臨海地域道路ができれば、姫路の人が外に出ていくのはと心配にもなるが、楽しいまちをつくれれば、人は自然と寄ってくる。岡田 会社が加古川市、取引先は播磨を中心にあり、道路の混雑緩和が必要。道づくりとまちづくりは、住民の幸せのためとの視点が大切だ。柳谷 私たちフランスほけつとは、加古川市のフランス人団体で、子ども会や老人会を訪ねているが、活動を通し、高齢

地域の高速道整備は不十分
住民参加で使いやすい道を
街づくりの中で道の論議を
応分の受益者負担も考えて



地域良くなる道づくり。朝倉 まちづくりの中で道づくりを議論する必要がある。平内 JR姫路駅とお城の間で道の安全手エックを行なった。道は目的性を持った使い方をすると、それぞれの道が有効に活かされる。柳谷 東加古川に住んでいる。朝倉 道は3号（道員）だ。道ありきでなく、まちありきで考えたい。国道2号バイパスの渋滞緩和のため新しい道が必要なのは分かるが、大切なのは、その中で、播磨の人がどう変わっているかだ。

実現促進へ決起集会。シンポジウムに引き続いて、播磨臨海地域道路実現促進決起大会が開かれ、早期実現や必要な道路財源の確保を求める決議が満場一致で採択された。決議では、物流の効率化を促進し、山陽軸の防災性と代替性の機能向上に資する播磨臨海地域道路の早期実現を推進する。...