

## 高速道路と地域の一体化を！

高速道路は、当然、通過地の状況が考慮されて、ルート、インターチェンジ、サービスエリアなどが計画されている。けれどもこまごまとした地域開発は、むしろ高速道路の計画線に沿って、後から計画される場合が多い。(だから一度計画が走り出したら、途中で、やあめた！ というわけにはいかない。なぜなら、多くの地域開発者が、土地を取得し様々なプロジェクトを進行させており、中止はそれらに対する背信行為になるからだ。)

ところで、高速道路は地域開発や交通需要の開拓に、可能な限り積極的にまい進すべきだと考える。たとえば、需要の開拓は採算性の向上に結びつくので高速道路経営を助ける。インターチェンジができて寂れる、というストロー効果は、創出は困難なことだが、魅力に富む磁場に欠けるからだ。動脈も周辺の栄養を運ぶことによって共栄する。

次は、一般論だが、高速道路から開発を仕掛ける手立についての考案である。

### 1. 周辺地域交通施設との結節点づくり

高速道路のバスストップを、周囲の交通環境にマッチさせ、交通需要の拡大を図る。

例：鉄道と高速道路の連結

- ・ 西鉄大牟田線二日市駅と二日市バスストップの一致 etc.
- ・ 結節点からみた計画、すなわち、結節点と町づくりとの整合性を検討する。

### 2. 周辺地域とのさらなる一体的開発

サービスエリアの背後地を一体開発して観光地ふうにする【ハイウェイオアシス制度】を拡充する。交通量が少ない路線は、周辺からの出入りを許し、ミニインターを設置する。一定区間を利用する地域住民への会員券制度もありえる。

### 3. 道の駅の設置

- ・ 既存のサービスエリアにしても、新規のそれにしても、地場の物産販売をさらに増加させるよう、一定地域での市場（拡大サービスエリア内）には徒歩で行けるようにする（キセル対策も万全に！）
- ・ 一定区間内にサービスエリアがない場合には、民間資金活用型の「道の駅」の設置を許す。

### 4. 武雄佐世保道路に道の駅を！

この区間にはサービスエリアがない。途中でおしっこをしたくなったら困るので、ハウステンボスでは、飲みたいビールを我慢するといわれる。PFI等の手法を用いて設置することはどうだろうか。