

地域づくりレポート < 04 - 10 & 11月度レポート >

テーマ：「道路」

報告者：黒沼貞志

山形自動車道の料金割引サービス（期間限定）がTVニュースにて報じられておりました。
TVニュースのみの情報源でありその主旨・成果は未入手ですが、今回のテーマ関連情報として戴きました「5年で見えるみちづくり」の表紙にありますPLAN・DO・SEEサイクルの<SEE>の後にくる<ACT/DN>段階における施策かと思われます。

上記サービスは当初の<PLAN>通りの成果（利用者数その他）が得られていないからではないかと推察しております（誤ってましたらご教示願います）。

同資料7ページに示される、
、
の高速道路利用促進活動の結果として「その利用者数が増加」とありますがそれは割引をしたことによる自明の結果であり、この「利用料金×利用者数」がオリジナル計画時の試算に勝るかどうか評価ポイントであり、割引料金を継続して表面上の利用者数アップを維持しても、当然の帰結として当初計画時の償却期間が延びることになるのではないのでしょうか？

オリジナルの計画自体（大分前の計画でしょうから）が時代、社会の急激な変化に対応できていない（計画から運用時までの期間が長いインフラ整備の宿命？）ためでは？と思っております。

以前に同様のテーマ設定の際に戴きました資料の中で、山形 仙台などの高速自動車道整備の目的・期待効果として「アクセス性の向上（時間・距離・利用可能者数の増加・・・）のメリット」
「圏の拡大」のメリットなどがピックアップされていたと記憶しております。

しかしながら、今回のサービス施策実施についてはその背景（理由）がこの資料にも表現されていないように見受けられます（アカウントビリティ、プロセスのオープン化の範疇？）。

貴HPなどにアクセスし探せばそれを見出せるのかも知れませんが、その際にご容赦願います。

小職の推察ですが、今回のサービス施策は「利用者数」が当初の計画を大幅？に下回っているからではないのでしょうか？

ところで、今回のレポートを書きながら昨年8月度テーマ「道路」のレポートの中で提起致しました「市中心地域への車乗り入れ規制&パーク・アンド・ライドの実施」を思い出しております。

もちろんこの提起は単なるアイデア段階ですので、貴回答を戴けないのは無理かもしれませんが（個人的コメントを戴けますとレポートを書く励みになりますが・・・）。

思い出した理由は昨年このレポートでも言及していますように、自動車高速道建設と小職のアイデアの直接的かつ間接的「費用対効果」の差異にあります。

山形市街地の交通網、中心商店街などの活性化ニーズは相も変わらず旧態依然で、解決される気配が感じられないのは小職の情報不足・勉強不足のみが原因ではないように感じております。

インフラ施策の難しさは百も承知の上でコメントさせて戴きますと、道路施策も地域の時代ニーズの変化に対応したドラスティックな発想に基づく抜本的見直しが求められているように感じるこの頃です。

以上