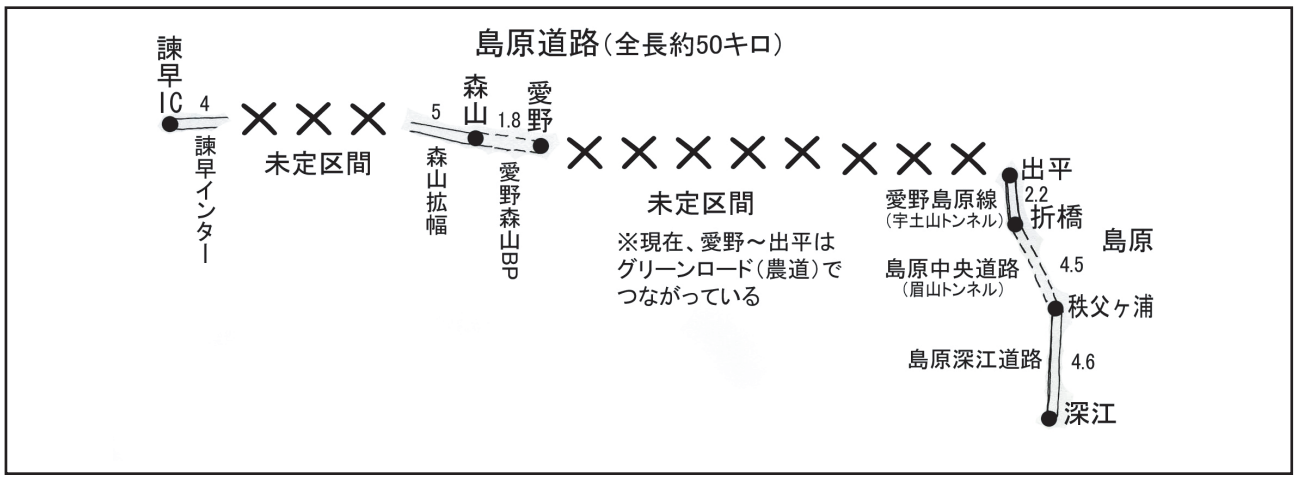
名前の付け方トリック
『島原道路』と『島原中央道路』



『島原道路』とは深江・島原から諫早インターを結ぶ予定の自動車専用道路（全長約50キロ）全体の名前。これはH6に計画された。一部供用開始され、一部工事中だが大部分はまだ路線も決まらず、測量もされていない。

災害直後の復興名目の勢いでH11に完成した『島原深江道路』4.6キロは『島原道路』南端の一部。

我々は車で南目に行く時、この道路を利用する。4.6キロの間、歩行者を気にせずしかも速く走れるので、時間も2～3分短縮できるからだ。しかし並行する国道251号を通ってもほとんど渋滞に巻き込まれることはない。

農業高校の少し上、下折橋～三会出平間（途中宇土山トンネル）2.2キロはH16年3月供用開始。パンフレットには『愛野島原線』と表記してある。現在「出平～愛野」をつないでいる農道（通称グリーンロード）を含むような錯覚を起こさせる。

現在供用されている、この二つ区間『島原深江道路』『愛野島原線』ともに計画では４車線で、片側の２車線だけの暫定供用となっている。構造設計上は時速80キロに耐えられる道路だが、対面通行で危険なので、制限速度は60キロに規制してある。計画通り工事が進めば２車線があと１レーン出来て、対面通行でない分離路線となる。

現在工事中の「眉山トンネル」を含む『島原中央道路』は『島原道路』の一部を形成する部分区間名なのだがここに**【名前の付け方トリック】**がある。

『島原中央道路』は『島原道路』整備の中で、一番最後でよい区間である。

諫早～島原の時間短縮を求め『島原道路』を容認する住民は多いが、『島原中央道路』はいかがなものか？という市民も多い。名前の混乱のせいで議論が出来にくい。

さてこの『島原中央道路』、これもまた計画は４車線だがそのうちの暫定２車線で工事を開始した。したがって（ゆくゆくは眉山にトンネル２本の計画だが）トンネルは１本である。この事業費、用地費も結構かかっていると思うが、用地だけは４車線分確保されている。

僕は、「人口減少時代になり、これ以上車は増えないのだから、４車線計画は捨て、確定２車線で、出平～愛野の整備が先だ。４車線の用地確保は無駄だ。」と訴えてきた。よく計画路線の土地を事前に入手して用地補償をもくろむ土地ころがしが言われるが、そういう疑念を持たざるを得ない。ちなみに『島原道路』の根元『愛野森山バイパス』は確定２車線で工事に入っている。

『島原深江道路』4.6キロ　261億円
『島原中央道路』4.5キロ　240億円
『愛野島原線』(折橋～出平)2.2キロ　120億円

この３路線が完成すれば一部の人に10分程度の時間短縮効果があるが、愛野～出平間は全く手付かずのままで、農道（グリーンロード）に交通渋滞が予測される。溝ブタのない路肩を高校生が自転車通学をしている。順番が違う。