

縦貫道イデオロギーに基づく東北自動車の路線計画とその結果が生んだインパクト

(株)ネクスコ・エンジニアリング東北 正会員 ○阿部 公一

1. まえがき

日本の高速道路ネットワークの骨格に大きな影響を与えた「縦貫道イデオロギー」とも呼ぶべき考えが、高速道路整備と利便性に与えた影響を、東北自動車道の路線計画から振り返り、今後の高速道路整備に必要な着眼点を探る。

2. 縦貫道イデオロギーに基づく東北自動車の路線計画

日本の高速道路整備が緒についたばかりの昭和 30 年代はじめ、在野のプランナー田中清一や青木一男代議士の主張に見られるように、各ブロック地方の重要地域を最短距離で結び、未開発後進の資源地帯や山地高原地帯を貫通させ、国土開発の徹底をはかろうとする考えが横溢していた。(1)

実際に、中央自動車道優先整備論議を巻き起こすとともに、山陽自動車道よりも中国自動車道が先に整備された。

こうした「縦貫道イデオロギー」ともいうべく考えは、東北自動車道の路線計画にも大きく影響し、路線は奥羽山脈の山裾沿い南北にほぼ真直ぐに配置され、盛岡以北は八戸を経由せずに十和田湖の西側を通るルートが選ばれた。

こうした「山寄りルート」に対して交通経済学者から異論が提起されたばかりか(2)、当時建設省の高速道路調査室長だった高橋国一郎氏は、後年、「私が調査室長時代に一番大変だったのは、議員立法された高速道路のルートを決めようとした時に、即ち山岳地帯から、農耕地、市街地のある平地に戻すことでした。」「東北縦貫道は議員立法のルートは中央の山岳地帯でしたが、これもどうやら現在のルート、国道四号線に近いルートにすることができました。ただ残念なのは仙台の東側にルートを設定したのですが、実現できませんでした。しかし、大分東に寄ったのですよ。」と証言している。(3)

3. 路線計画の結果が地域に及ぼしたインパクト

3.1 福島県域における路線計画方針の変更

昭和 42 年 5 月、日本道路公団が福島県域を通過する東北自動車の路線位置を発表すると、同年 8 月に共闘会議が結成され、郡山に隣接する大玉地区の農民が中心となって、農地の減少と地域分断を理由に、路線反対運動が

盛り上がり、猛烈に反発した。農地である低平地を回避して、元計画どおり安達太良山の山麓を通過すべきとの要求だった。

昭和 35 年度計画線調査の「調査報告」(4)では、福島県安達太良山の中腹を通過する案が構想されていた。しかし、縦断勾配を 4% としてもトンネルを必要とし、あげくに設計速度 80Km/h にならざるをえず、結局、路線を東方に移して須賀川・本宮・二本松に近づいた路線とした。当初の路線案では、都市周辺の利便性に欠けると判断され、計画は大きく変更されたが、地域に大きな混乱を引き起した。

しかし、公団や県による粘り強い説得により実現した平地ルートの各インター周辺には、今や物流施設などが立地し、高速道路の高度利用が実現している。

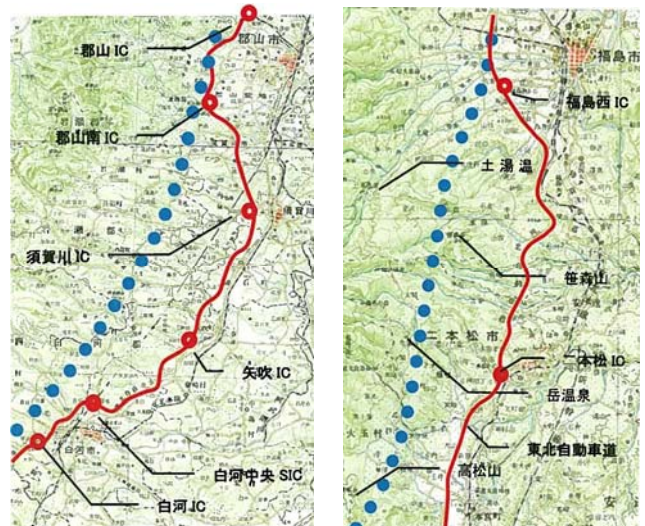


図 当初構想された奥羽山脈山麓ルートと変更ルート

3.2 宮城県域(白石市・大和町間)

3.2.1 仙台市の西側を通る山寄りルート

建設省は、昭和 35 年度に東北自動車道の「計画線調査」を行って以来、仙台市の西側廻り(山寄りルート)と東側廻り(平地ルート)の費用便益比較等の検討を続けた。その結果、インターチェンジを仙台市街地にできるだけ寄せたものの、現在の仙台市西北部の丘陵を越える西側廻りルートを選定した。

キーワード 東北自動車道, 縦貫道, 路線計画, 国土開発, 自然環境, インパクト kabe.td@e-nexco.co.jp

その結果、白石から古川にかけて、仙台市街地を東側に迂回することなくほぼ真直ぐ北上するルートを実現したが、次のような課題を残した。

- a) 4%を超える縦断勾配の繰り返し、R400m が反転しながら連続する平面曲線など、緊張を強いる厳しい線形
- b) 仙台南 IC・仙台宮城 IC・泉 IC とともに、丘陵地の中の狭いスペースに配置され、インター周辺の高度土地利用が果たせない
- c. 周辺の自然環境との軋轢(後述)

3.2.2. 自然環境との調和

仙台市では、昭和40年代に入ると、人口増に伴う住宅難解消と将来の人口増に備えて、仙台市北部に続いて西部の太白山山麓一帯で、大規模な市営の生出ニュータウン(総面積約 200ha)が計画され、宮城住宅供給公社が太白団地用地(約 140ha)として土地を取得するなど、大規模開発計画が展開された。しかし、当該地域のヒメギフチョウなどの保護を訴える学者グループから、これら住宅団地計画は中止に追い込まれた。

宅地開発計画と自然保護運動との渦中であって、仙台市の西側山寄りルートを選んだ東北自動車は、この開発予定区域に隣接するとともに、国の天然記念物「青葉山」原生林をはじめとする緑地帯(のちに「特別緑地保全地区」に指定)をかすめ通る計画だった。そのため、大学研究者らからトンネル構造への変更が要求された。

公団は全体の高速道路計画の中で構造変更をしえなかったものの、動物の横断路を設けるなどの対応を行った。

仙台市の環境部局は、東北自動車道以東地域の市街地に出没するクマへの対策を講じるべく、平成26年5月から同年12月まで、以東地域へ移動してくるクマの実態調査を続けた。調査は、仙台南 IC から仙台宮城 IC の北 3Km に架かるOVまでの間にあるカルバートボックス・パイプ・橋梁の都合 22 箇所と OV6 箇所、計 28 箇所である。

その結果、6 箇所でクマの横断模様が計 24 回記録され、全カメラを合計するとホンダタヌキが 1299 回、カモシカも 208 回撮影されていて、多くの動物が横断施設を通して東北自動車道を横断していることがわかった。(5)

東北自動車道は西廻り山側ルートを選び、自然環境豊かな地域を縦断し、トンネルではなく縦断勾配 4.1~4.9%という大きな縦断勾配を有する土工構造で通り抜けた。

そのため、大きな自然改変を伴ったものの、建設工事から約半世紀近く経って、東北自動車道の周辺には、クマや

カモシカをはじめ多くの野生動物が生息し、その一部は東北道のカルバートや橋梁を横断していることがわかった。



図 仙台市西部住宅団地計画と東北自動車道ルート

4. あとがき・縦貫道イデオロギーによる得失

山寄りで都市域のはずれに配置されたインターチェンジは、ETC システムを利用して通勤など短トリップで頻繁に利用するには不便で、最近、各地でスマートインターが整備されている。

また、東北自動車道と連携する国道4号とは、各都市市街地を挟んでいて、両者の連絡性が悪く、両者を結ぶ規格の高い連絡路の整備が必要だ。

一方、後年、仙台東部道路と常磐自動車道が仙台市の東側に配置・整備され、自専道ネットワークが形成された。青森県の八戸・青森間も同様である。結果的とはいえ、東北自動車道が先に列島中央部を縦貫しなかったら、山側縦貫ルートは整備されることなく、現在のようなダブルネットワークの整備にはほど遠かっただろう。

実現できたネットワークを、国土発展にますます有効に活用することが求められる。

参考文献

- (1)「国土開発縦貫自動車道建設計画概要」日本縦貫高速自動車道協会、1954 (2)たとえば「東北開発と交通政策」今野源一郎、1972 (3)「平成14年度～平成17年度科学研究費補助金研究成果報告書土木史研究におけるオーラルヒストリー手法の活用とその意義」平成18年3月 (4)「東北開発要覧昭和37年版」東北研究会編、建設省東北地方建設局企画室監修、東北時事調査会発行 (5)「平成26年度震災緊急雇用対策事業野生鳥獣対策強化事業業務完了報告書」仙台市、2015