

## 東北自動車道(仙台都市圏)のルート選定経緯とその結果の一断面

(株)ネクスコ・エンジニアリング東北 正会員 阿部公一

### 1. はじめに

常磐自動車道が全線開通するなどし、仙台都市圏は本格的な高速道路ネットワークを迎えた。このネットワークの基軸である東北自動車道(以下「東北道」という)のルート選定にあたっては、仙台市街地西側の山地・丘陵部を通るルート(山側ルート)と東側の平野部を通るルート(海側ルート)の二案が検討され、選定にあたっては紆余曲折があった。入手しえた資料を基に、ルート選定の経緯を振り返り、仙台都市圏の高速道路ネットワークを考える。

### 2. 東北自動車道調査会に示された予備調査結果

五万分の一地形図と現地調査によって進めてきた路線の予備調査がまとまり、建設省は1961(S36)年3月7日に開催された東北自動車道調査会で、調査の基本方針とルート案を示した。基本方針の一つとして、高額な建設/管理費・速度低下など不利な点が多いトンネルを「絶対避ける」と強調した。比較線について、具体的な地名をあげて、次のように紹介している。(1)

#### a. 福島・仙台間

白石通過ルート、阿武隈川沿い丸森ルート、保原・阿武隈山地越えルートの3案を比較。白石ルート(藤田-国見-貝田-越河)を採用。

#### b. 白石から仙台を経て築館に至る区間

仙台市街地の山側ルートと海側ルートを比較。前者は白石から村田を通り、茂庭に出て、西落合付近を通過。1キロ以下のトンネルを想定。一方後者は、白石-大河原-岩沼-名取-仙台市苦竹-利府-王城寺のルート。2ルートを比較し、海側ルートが有利であるとした。

山側ルートなら、茂庭から太白山の西側を通り、番山(356m)をトンネルで抜ければ西落合に達する。そこからは、現在の国道457号沿いに根白石を通るのが自然だ。

しかしそれでは最寄りのICが宮城町落合で、あまりに仙台市街地から迂遠なルートになってしまう。結局、仙台宮城ICは仙台市内に寄せて郷六とし、仙台南ICからは、茂庭/太白山の西側を通らず、太白山の北東側の沢沿いの鞍部を通る現在のルートに決着した。

海側ルートは、通過地の地名からすると、ほぼ現在の仙台東部道路のルート近くを想定していた。最後に「王城

寺」の地名があり、中新井田町の西側を通過する計画だ。



写真-1 権現森から見える番山(356m) 左端に太白山

### 3. 「法律(案)関係答弁資料」に見る比較線

第46回通常国会(昭和39年)にて、「国土開発幹線自動車道建設法の一部を改正する法律」が可決成立した。この法案審議にあたり、建設省は海側・山側ルート比較線について、延長、構造物延長率、建設費等の比較一覧を準備していた。そして、「仙台西廻りが東廻りに比べ、延長で7.5km短く、建設費で115億円安くなるが、区間走行時間に大差はない。」と注記し、昭和39年時点では、西/東廻り比較ルートに優劣を明確にしていない。(2)

### 4. 建設省元幹部の証言

国直轄笹谷トンネル工事の背景を知る建設省東北地方建設局長経験者は次のような証言をしている。

唯一東北自動車道のルートから外れていた山形県は板垣副知事を中心に、将来山形道と東北道(白石・仙台南間)を共有すべく、強く建設省に働きかけ、有力だった海側ルートは現在の山側ルートに変更されたと。(3)

こうした山形県の要望活動は決定要因の大きな一つになっただろうが、当時、国幹道全般に「山地寄りルートを望む」雰囲気とそれに反対する意見があり、そうした論議の中で決まったのだろう。

### 5. 実現した中山台ルートと根白石ルート(仮想)との比較

仙台宮城ICから泉IC・大和ICにかけて、根白石ルートを国道457号沿い想定すると、笹倉山(506.5m)と堂庭山(252.3m)との間の鞍部に約1,400mのトンネルを配置しても、標高208mを通過せざるをえず、仙台宮城ICとの比高差は125mにもなる。

キーワード：東北自動車道、ルート選定、比較線、土地利用、ネットワーク、自然環境 k.abe.td@e-nexco.co.jp

結局実現した中山台ルートは、郷六に仙台宮城 IC を配置し、そこから権現森の東側山裾と葛岡・吉成との間の鞍部を通り、大きな土工工事を免れた。しかし仙台宮城 IC(EL82.3m)から鞍部の最高標高(183.5m)まで、3.3Km という短区間のうちに、比交差 101.2m を克服しなければならず、5.00%の急勾配が約 2,000m 連続することになった。

また、番山・青葉山の豊かな自然環境地域を通過することに、県の自然環境保全委員だった東北大学吉岡邦二教授(植物生態学)が道路構造の変更を求めるなどし、その対応が検討された。(4)

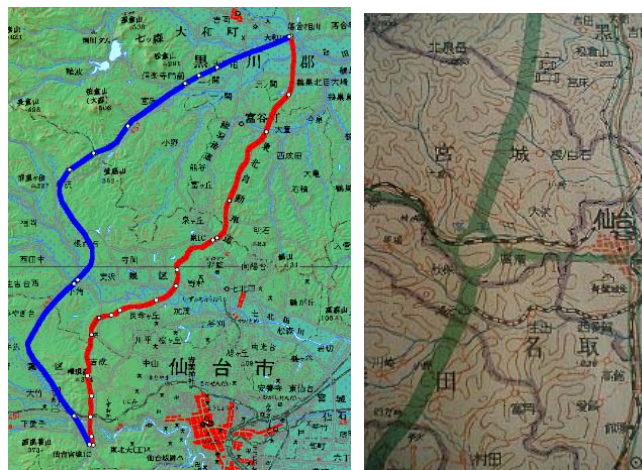


図-1 実現した中山台ルートと根白石ルート(仮想)の比較

図-2 「東北自動車道建設予定路線計画図」東北自動車道建設促進委員会(昭和33年頃作成、仙台宮城 IC の位置は、現在の広瀬文化センター)付近 )

## 5. 今野源八郎による「山側ルート」への批判

高速道路計画初期より続く田中清一を中心とする「山寄り配置論」(5)に対し、建設省高速道路調査室高橋室長は否定的な見解を述べている(6)。さらに「東北自動車道調査会」委員だった今野源八郎(交通経済学)は、仙台の山側ルートを次の5点をあげて痛烈に批判した(7)。a.農牧地域開発重点主義、b.表日本・裏日本の各県の面子と利害、c.平地部と山地部の地域的公平の是正、d.党利党略の選挙戦略、e 住民の「弾丸道路反対」運動

さらに今野は、素人論が立地論の与論を形成し、合理的な選定が軽視されたと指摘し、次の課題を指摘している。  
a.国道6号との連絡、b.塩釜・石巻の海港、仙台新港都市、仙台空港、大流通センター等との連絡体系、c.これらをつなぐ「培養線補完線」の建設

## 6. 路線選定結果の一断面

### (1)土地利用

実現した仙台南 IC、仙台宮城 IC、泉 IC は、狭隘な山地・丘陵地である茂庭や郷六等に配置された。その結果、IC 周辺は開通から30年以上経過した今も、建設当時と土地利用はほとんど変化がなく、東北道のインターチェンジを活かした都市計画はなされていない。



写真-2(左) 昭和51年当時の仙台宮城 IC 付近(4)

写真-3(右) 昭和47年(1972)当時の仙台南 IC 周辺(8)

## (2)仙台都市圏ネットワークの形成

比較ルートだった海側に仙台東部道路が整備され、常磐道と三陸道と一体となり太平洋岸軸が形成された。当初から海側に東北道が配置されていたら、山側に高速道路を別途配置することは困難だったろう。結果、仙台市街の東西に高速道路が実現し、仙台北部道路・南部道路と一体となった環状ネットワークが形成された。

## (3)東北自動車道と周辺自然環境との共存

東北道は番山・太白山と青葉山・金剛沢治緑地の間を、一部を7段切土として計画高さを抑えつつも、厳しい線形で通過した。

高速道路建設は少なからぬ自然改変を伴ったものの、東北道の周辺には、クマやカモシカをはじめ多くの動物が生息し、その一部は東北道の横断施設を通して横断しているなど(9)、東北道は豊かな自然と共存している。

## <参考資料>

- (1)朝日新聞 1961(S36)年3月23日 東京版・夕刊 (2)「国土開発幹線自動車道建設法の一部を改正する法律(案)関係答弁資料」国会公文書館所蔵 (3)「笹谷トンネル完成記念誌」平成14年11月、日本道路公団仙台工事事務所 (4)「日本道路公団仙台工事事務所25周年記念誌」H3.10 (5)「国土開発縦貫自動車道建設計画概要」昭和33年、日本縦貫高速自動車道協会編集・発行 (6)新聞「旬刊高速」昭和41年2月5日、全国高速自動車道国道建設協議会 (7)「東北開発と交通政策」今野源八郎、昭和47年 (8)「東北道白石～仙台南開通30周年資料」日本道路公団 (9)「平成26年度震災等緊急雇用対策事業野生鳥獣対策事業業務完了報告書」H27.3 仙台市