

『東海北陸道』に想う

元国土庁長官官房審議官
神谷拓雄(岐阜市出身)



東海北陸道全線開通



東海北陸道がようやく完成した。本当に「ようやく」である。

地元の方々にとっては、待ちに待った全線開通で心よりお喜び申し上げます。

慶事に水を差すつもりはないが、そもそも、この道路は、今から40数年前の昭和39年「東海北陸自動車道建設法」により建設が法定された高速道路で、そこから数えると完成までに45年、何と半世紀を要している。「ようやく」どころではないかもしれない。

ちなみに、その一年前に法定された「関越自動車道(新潟線)」は、22年後には、早々と全線共用されている。

今から40数年前に計画され、15年から20年も経てば、完成するものと期待されていた道路がなぜこんなに経たなければ実現しなかったのだろうか？

現在、日本の高速道路は、昭和62年に閣議決定された「四全総」の「高規格幹線道路」(14,000km)計画に従って整備されており、その建設の順番というか、路線(区間)ごとの整備計画は、原則「国幹審」という審議会で議論される。

「国幹審」では、「国土の均衡ある発展」を図る見地から開発の遅れた地域への優先投資も多少考慮されるが、どうしても緊急性、採算性等が重要なメルクマールになり、それらに劣る路線は、例え前からの計画に入っていた路線(区間)でも後回しにされてしまう。基本計画さえない区間は、新規路線(区間)より更に後回しにされてしまうものも多々あり、東海北陸道も一部の区間がそうだった。

個別建設法で法定された他の道路はもちろん、「高規格幹線道路」の前の計画「新全総7,600km高速道路計画」の中で未完で残っているのは、東京外環と北海道の一部の区間だけで、四国や九州まで含めて東海北陸道が真正正銘の最後の開通となった。

東海北陸道が、このようなある意味不幸な結果をしょってしまった原因は、

因は、わが国有数の山岳部を通過し技術的に難しい工事を強いられた等いろいろ理由もあるだろうが、どういうわけかルートが再々に亘り途中変更されたことに尽きるのではないだろうか？

名神からの取り付きの一宮市内のルートが途中変更されたほか、今回開通区間も途中変更されている。

当初の計画では、庄川ICから白川郷ICまでは、庄川左岸に沿ってまっすぐ通すルート設定だった。しかし、これだとより急峻な白山山系の真下を通すことになり、更に難しい工事が予想された他、①白川郷と飛騨の中心高山をつなぐルートが大回りになる、②中部縦貫道路との共用部分が少ない「スト」が嵩む等のデメリットがあり、白川郷ICから飛騨トンネルを通って飛騨清美ICにつなぐルートに変更された。

この結果、東海と北陸を直接走行しようとするときは若干大回りになるが、飛騨の二大観光地が直接30分余りの走行で結ばれたことは、飛騨地方の振興にもすごいインパクトを与えるものと期待されており、ある意味望ましい変更だったといえよう。しかし、結果がどうであれ、途中変更は遅れをもたらす最大の原因であり、当初からしっかりした計画を立てるのが肝要であるという格好のサンプルになったともいえよう。

この上は、この遅れを取り戻すべくこの道を活用した地域振興を図

ると共に①この道とクロスする中部縦貫道を早期に完成させ、東京や大阪から直接飛騨にアクセスできるようにする、②名神で止まっている東海側を第二名神まで(一説には海を渡ってセントレアまで)延伸し、名古屋近郊の渋滞を避けて紀伊半島から能登半島まで日本のど真ん中を二気に南北に横断できるルートを開拓する等次なる課題に地元が真剣に取り組む必要がある。

この道路は、縦に長細い日本列島の真ん中を横断する地勢的に極めて重要な位置を占め、東海と北陸の地域間交流、山岳地帯の開発等その整備の意義も高いものを持っている。また、関越道の新清水トンネルに次いで日本で2番目に長い「飛騨トンネル」、白鳥付近の100mを越えんとする橋脚の林立風景、日本一高い海拔地点の通過等、技術陣を奮い立たせたエピソードも余りあるほど有するわが国有数のハイテク道路でもある。

「道路」に対してものすごい逆風が吹き荒れる中、若干「KY」な、かつ、今時はやらなくなった大風呂敷な提案ではあるが、「東海北陸道」では、ちよとローカルっぽい。いつそのこと「列島横断道路」、「日本横断道路」などもっとデッカイ名前に改名したらどうだろうか？

「道」自体がいろいろ話題の多い東海北陸道!! 早く機会を作って訪れて欲しい。