

# 東海北陸自動車道の全線開通によせて

岐阜県 県土整備部 道路建設課  
高速道路担当 加藤 忠士



## 1 はじめに

今回、「東海北陸自動車道の全線開通によせて」ということでなにか寄稿を」との依頼をいただきました。岐阜県の立場から東海北陸自動車道の生い立ちを振り返ってみたいと思います。

## 2 計画段階

まず最初に、整備計画が決定されるまでの取り組みを振り返ってみたいと思います。

日本における高速道路建設の法制化については、昭和30年6月、第22回国会に超党派で提案された「国土開発縦貫自動車道建設法案」により始まります。なお、当時の道路事情は、昭和31年に名神高速道路建設の調査を行ったワトキンス調査団をして「日本の道路は信じがたい程に悪い。工業国にして、これ程完全にその道路網を無視してきた国は、日本の他にない。」と言わしめたほど劣悪なものであったようです。

その後、日本の背骨となる名神高速や東名高速など縦貫5道の整備が進められてきましたが、東海北陸自動車道の建設計画については、当時の建設省が地域的な均衡を図るため、昭和35年度から始まった自動車道路網設定のための調査の一環として、昭和36年度に中部地方建設局において図上選定調査が行われたことに始まります。

この調査では、「中部横断高速自動車道」として、愛知県稲沢市と富山県高岡市を結ぶ路線で、5万分の1の地形図でルートの図上選定と概算事業費の算定が行われました。

一方、地元では昭和38年7月に「中部横断高速自動車道建設促進同盟会」を中部の6県1市（岐阜、愛知、三重、富山、石川、福井、名古屋市）を結成し、建設予定路線の現地調査を実施するとともに、同盟会独自で経済調査を実施するなど積極的に建設促進の働きかけを行ってきました。

そして、昭和38年12月には自民党総務会及び政調会に対し、本路線の重要性、経済効果等を説明し、立法化の了解を求める説明会を開催しています。

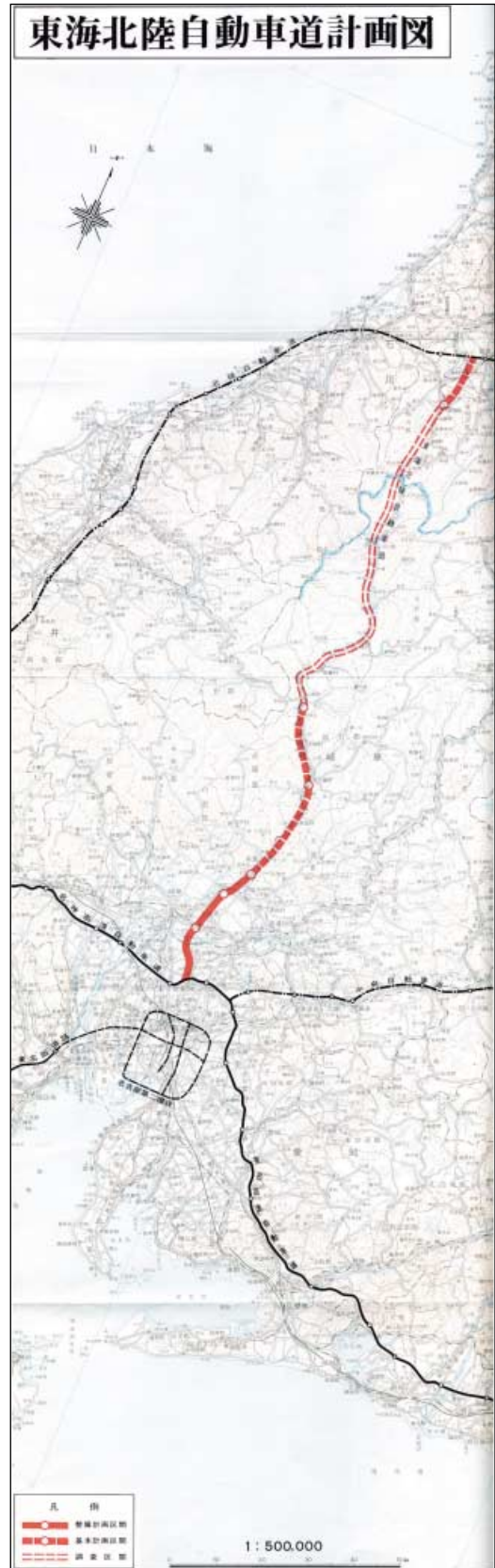


図-1 昭和47年当時の計画図

その結果、昭和39年7月に「東海北陸自動車道建設法」が施行され、一宮を起点とし、関市、荘川村付近を經由し、砺波を終点とするルートが予定路線として法制化されました。全体計画の概要としては延長約170km、事業費約2,000億円とされていました。なお、法制化に伴い、同盟会の名称を「東海北陸自動車道建設促進同盟会」（以降同盟会）に変更しております。

基本計画は昭和45年から53年にかけて決定され、整備計画についても昭和47年から平成元年にかけて決定されており、順次、建設大臣から日本道路公団に対し施工命令が出されております。

### 3 建設のはじまり

#### ① 施工命令

昭和47年6月20日に、一宮～美濃間の約33kmが、高速自動車国道法第5条に基づき国土開発幹線自動車道建設審議会の議を経て整備計画が決定され、同日、建設大臣から日本道路公団に施工命令が発せられました。

なお、この施工命令を受け、昭和48年6月1日には、日本道路公団名古屋建設局の「岐阜工事事務所」が岐阜市金園町に設置されています。

#### ② ルートの変更

整備計画のルートについては、たびたび沿線住民から強い反対運動が展開され、時にはルート変更も行われています。

岐阜県内では、特に岐阜市芥見地区で強硬な反対運動が展開され、また、当時の建設政務次官が「ルートを変える努力をします」と表明されたこともあり、道路公団としても対応に苦慮されていました。そこで行き詰まった事態の解決を図るため、「岐阜県東海北陸自動車道建設連絡協議会」（以降協議会）（会長：岐阜県知事）が、岐阜大学の教授や商工団体、県議会議員等17名で構成される「美濃以南路線問題専門委員会」を昭和48年11月に設置し、最良な路線について検討を行いました。

委員会では、国道156号沿いを通過するA路線と、主要地方道江南関線沿いを通過するB路線について比較検討され、その中で、沿線住民の意見聴取、土地利用、環境影響など総合的な審議を行い、整備計画より約2.5km

東に寄ったルートが最良であるという結論に達し岐阜県知事に答申しております。道路公団においてはこの答申を尊重され、国幹会議の議を経てルート変更することとなりました。

なお、一宮市等を通過する愛知県ルートについても強い反対運動があり、ルートが変更されています。



図-2 比較ルートの図面

### ③ 用地買収

用地買収については、昭和51年7月1日に日本道路公団名古屋建設局長と岐阜県知事の間で用地事務の委託に関する協定が結ばれ、同日付で、「岐阜県高速道路事務所」が美濃市の中濃総合庁舎に設置されました。なお、設立当初は9人体制で始まりましたが、その後取得体制を整え、最盛期には21人まで増強されています。このような体制で、昭和54年3月、関市倉知地区を皮切りに用地取得が開始されました。なお、用地取得をスムーズに進めるためには、県のみでは不十分であったことから通過市町村にも委託されました。

用地交渉は難航し、公団、市、県一丸となって、朝駆け、夜駆け、昼夜を分かたずの交渉が続けられました。ある地権者との交渉は140回にも及んだと聞いております。当時の高速道路事務所長は、「この東海北陸道は中部経済圏の動脈となる主要道路であり、将来我々の子孫のためにも残してやらねばならない大きな社会資本である。その社会資本を自分たちが建設する大きな義務と責任があるのだ」という自覚を持ち、かつ心中には「物を買うのではなく、人の心を買わせていただくのだ」という信念を持ち、日夜地権者説得の努力を続けてきたと回想されています。

### ④ 着工、起工式

このような「用地マン」の努力のもと、岐阜県関市倉知地内において、倉知高架橋319m及び津保川橋154mの工事が本自動車道最初の工事として、昭和54年10月16日に発注されました。これに伴い、12月11日に日本道路公団主催により、県、地元関係者、施工業者参加により安全祈願祭が催されています。

翌年、昭和55年10月29日には、本道の工事がいよいよ本格化したことにより、日本道路公団と同盟会の主催により、各務原トンネル坑口付近で起工式が挙行され、建設大臣（代理）、中部地方建設局長、道路公団名古屋建設局長、岐阜県知事、沿線各県知事、名古屋市長らによる鍬入れが行われました。

なお、これに引き続き、同盟会と協議会主催により各務原市民会館で起工式典が催されています。

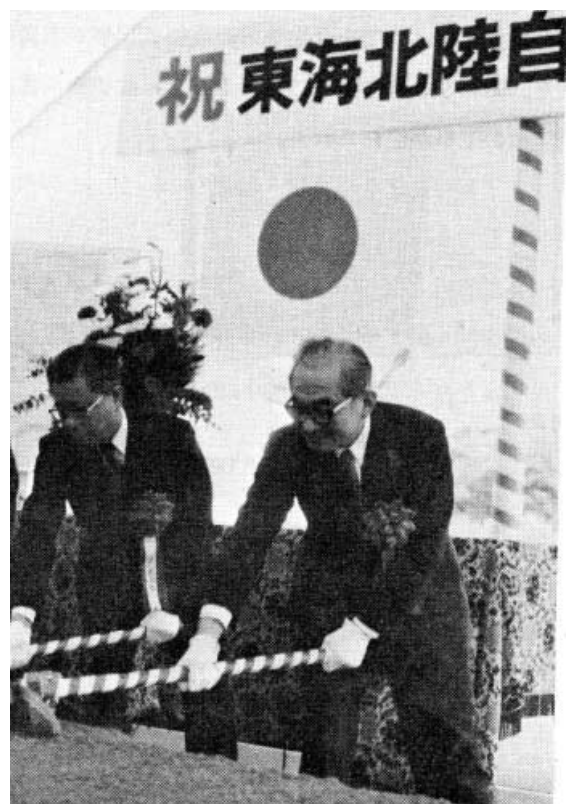


図-3 起工式写真

#### 4 はじめての開通

その後、岐阜各務原IC～美濃IC間、延長約19.1kmの工事が進められ、着工から約6年5ヶ月の期間を経て、昭和61年3月5日、本自動車道として初めての開通を迎えました。

開通式は、日本道路公団総裁、建設省事務次官、地元国会議員、岐阜県知事等関係者参加のもと開催され、テープカット、くす玉開披、色とりどりの風船が舞い上がり美濃の山々に大きな拍手が響き渡りました。

このあと、岐阜県警パトカーを先頭に、美濃インターチェンジまでの19.1kmを約500台の自動車による開通パレードが行われ、午後からは関市文化会館で祝賀式が開催され、午後3時から一般に供用されました。

なお、開通前の2月16日には、「もうこれっきり、走ろう高速道路!!」をキャッチフレーズに、全国から約7500人参加のもと日本初の高速道路マラソンが開催されました。なお、42.195kmを目指したフルマラソンのコースもあり約1,700人が参加したとのことです。



図-4 開通式の写真(昭和61年3月5日)

## 5 インターチェンジの追加

ここで説明するまでもありませんが、高速道路はインターチェンジがあつてこそ地域振興の起爆剤となる社会資本であり、その有無は地域の将来を大きく左右します。

東海北陸自動車道の岐阜県内の区間においては、美並IC、ぎふ大和IC、高鷲ICの3カ所が地域の努力によって追加されており、ひるがの高原スマートICと、飛騨河合PAスマートICが現在社会実験中であり、採算性や安全性等の検証が行われています。

美並ICの追加については詳しい資料がありませんが、昭和53年頃、同盟会や協議会から建設省など関係機関へ強力に要望が行われており、当時の福田総理へも陳情されていたようです。この結果、昭和53年11月21日に決定された整備計画には、美濃IC～白鳥IC間の整備計画の決定に加え、美並ICの設置が盛り込まれました。

ぎふ大和ICと、高鷲ICについては追加ICとして、「開発インターチェンジ制度」を活用し整備されています。これは、沿線開発事業者の負担により整備する制度で、借入金の返済にはリスクが伴いますが、ぎふ大和ICについては「道の駅 古今伝授の里やまと」を、高鷲ICについては「高鷲スノーパーク」を核とした事業の収益から返済されています。

ひるがの高原スマートICについては昨年の12月から社会実験が実施されており、ピーク時は2,600台／日以上、平均でも700台／日程度の利用があります。

飛騨河合PAスマートICについては、7月5日の全線開通と共に社会実験が開始されています。富山方面のみ乗り降り可能なハーフIC形式となっているなど、条件的に厳しい面がありますが、地域の期待は非常に大きいものがあります。



図-5 ひるがの高原スマートIC

## ⑥ 様々な新技術、新工法の採用

東海北陸自動車道は「飛山濃水」と呼ばれる岐阜県の美しくも険しい自然の中を通過しており、設計速度80km/hの高速自動車国道の整備には困難が伴いました。これらを克服するため様々な新技術、新工法が採用されています。

### ① 高さ日本一の高橋脚「鷺見橋」 図-6

鷺見橋はV字渓谷を横断し橋脚の高さが118mと日本一の高さを有する長大橋で、橋長は436mのPC4径間連続ラーメン箱桁橋です。高橋脚の建設にあたっては、工期短縮と建設費削減を目的に、材料に高強度コンクリート( $\sigma_{ck}=50\text{N/mm}^2$ )と、高強度鉄筋( $\sigma_y=685\text{N/mm}^2$ )を使用した新工法、高強度RC工法を適用。高強度材料の使用により躯体のスリム化、深礎の縮小化が可能となりました。なお、足場には、ラチェット型油圧昇降装置を備えた自昇式足場を採用しています。



図-6 鷺見橋

## ② 波形鋼板を用いたPC橋「本谷橋」 図-7

本谷橋は198mの橋梁で、日本で初めて片持ち張り出し工法による波形鋼板をウェブに用いたPC3径間連続ラーメン箱桁橋です。

主桁自重を軽減でき、施工の合理化や工期の短縮が可能となりました。



図-7 本谷橋

## 7 最後の難関飛騨トンネル

そして、幾多の困難を乗り越え事業が進められてきましたが、最後に突き当たったのが、皆様もよくご存じの「飛騨トンネル」です。飛騨トンネルが含まれる荘川IC～白川郷IC間のルートは、昭和48年に策定された基本計画の段階では国道156号沿いを通過する計画でした。(図-1参照)

その後、昭和62年、第四次総合開発計画の策定に伴い、多極分散型国土を実現するため全国14,000kmの高規格幹線道路網の計画が策定され、この中で長野県松本市から福井県福井市を結ぶ延長約160kmの「中部縦貫自動車道」が盛り込まれました。

このとき、中部縦貫自動車道をどこで東海北陸自動車道に接続するかが課題となりました。当初は、高山市から西へ向かう中部縦貫自動車道を御母衣ダムの南で接続する案もあったようで

すが、高山から富山に向かう場合、Uターンするような形になるため、最終的に、各方面からの意見が考慮され現在のルートに変更されたようです。しかしながら、このルート上には「靱糠山」があり、飛驒トンネルという難関を抱えることになりました。

その後、開通するまでの困難な状況については皆様ご存じのとおりですので、ここでは割愛させていただきます。

## 8 今後の目標

7月5日の全線開通は、東海北陸自動車道建設にたずさわった関係者の方々のこれまでの努力が結実する大変喜ばしいことですが、東海北陸自動車道の整備はこれで終わったわけではありません。

いまだ、郡上八幡ICから小矢部砺波JCTまでは暫定2車線の対面通行のままであり、走行性や安全性の観点からも早期に4車線化される必要があります。

白鳥ICまでは、来年度中に完成すると公表されていますが、白鳥IC以北の事業化については整備計画の中で、「さしあたり二車線の完成をもって供用を開始し、交通量の増加に応じ残りの二車線を完成するものとする。」とされていますので、全線開通後の大幅な交通量増加に期待しているところです。

## 9 最後に

高速道路は、あくまで道具であり、いかに使いこなすかがこれからの課題となります。活用策が無ければ、せっかくの交流人口も素通りするだけであり、むしろ悪影響も懸念されるどころです。(岐阜県の立場から見ると、新聞紙面などから愛知県は富山県を、富山県は愛知県の市場を目指しているように感じられます。) 今後は、中部圏全体の発展のためにいかに活用されるか期待していきたいと思います。

最後に、ワトキンス調査団報告書の冒頭に捧げされていた言葉を紹介します。「国家の繁栄と偉大さを決定するものに三つの要素がある - それは、肥沃な土地・繁忙な工場・人と物との場所から場所への容易な輸送である。」フランシス・ベイコン(1561～1626)



図-8 開通式の写真(平成20年7月5日)