

東海北陸自動車道の建設ルートと都市の関係に関する一考察

A Consideration on the Relationship between the Route of Tokai-Hokuriku Highway and Urban Location

林 上 (中部大学)

はじめに

日本における高速道路の建設は、1957年に成立した国土開発縦貫自動車道建設法にもとづいて行われてきた。1963年7月に一部区間(栗東～尼崎間)が完成した名神高速道路を皮切りに、その後、半世紀近くにわたって建設が続けられた。1987年に閣議決定された第四次全国総合開発計画では、全長11,520kmの高速道路網と2,480kmの自動車専用的一般国道を合わせた1.4万kmの高規格道路を21世紀初頭までに完成させることが盛り込まれた。南北に細長い国土を縦断する方向の高速道路は、すでにかなりの程度で整備が済んでおり、今後は横断方向の建設が進んでやがて高速道路体系は完成に向かうと思われる。

本研究で取り上げる東海北陸自動車道は、名神高速道路と北陸自動車道を互いに結ぶ列島横断型の高速自動車道路である。1963年の建設計画発表から40年以上の歳月を費やし、2008年7月に全長184.9kmが完成した(図1)。これによって東海地方と北陸地方の時間距離は大幅に短縮されるため、観光や物流などでさまざまな変化が生まれるものと思われる。とくに大きいのは観光流動の変化であり、世界遺産指定地を含む全国的な観光資源に恵まれた岐阜県飛騨地方では、すでに観光客の流入増加傾向がみとめられる。その一方で、これまで東海、北陸の都市地域に対するアクセスに恵まれなかった山間地域にとっても、高速道路開通がもたらす恩恵にはきわめて大きいものがある(森嶋・道下, 2002)。

高速道路の開通ともなう都市や地域の変化に関する調査・研究は、その予測も含めてこれまでもいくつか行われてきた(日本道路公団調査情報室, 1992: 大分県地域経済情報センター, 1998: 北陸経済連合会, 2003)。しかし本研究は、そのような交通インパクトスタディではない。そうではなく、インパクトが起こる以前の、すなわち高速道路が構想され建設されていく過程でなされた種々の意志決定に焦点を当てる。交通地理学では交通需要、交通結節点(都市)、交通ネットワークが交通現象の主な構成要素とされるが(Rodrigue et al., 2006)、とくに

都市とネットワーク、ルートの相互関係に注目する。東海北陸自動車道がいかなる時代背景のもとで構想され建設ルートがどのように決定されたか、また建設途中でなぜ一部のルートが変更されたかに関心を向ける。

国家的規模で行われる交通整備事業が都市や地域に与える影響は大きいため、建設にさいしては総合的な判断が求められる。東海北陸自動車道の場合、その建設の途中でルートの見直しが行われた。こうした事例は非常にめずらしいことであるが、その背景とその後の結果には見過ごせない点があると思われる。



図1 東海北陸自動車道のルート

以下、略。

全文は、日本都市学会年報(2011) Vol.44, pp.25~31に掲載。