

総合事務局在勤当時一度、自ら管理の任にありながら国道58号（名護東道路全通前の現道）の渋滞を読み切れずに巻き込まれ、市内でのイベントの開会式典に遅刻するという失態を演じてしまったことがある。

さらに、今回の供用は4車線計画のうちの暫定2車線かつ名護市内にとどまるものだが、その先の北方に広がる^{くに}国頭村・大宜味村・東村方面や、美ら海水族館で有名な海洋博公園等がある本部半島方面も見据え、北部地域全体の活力を遺憾なく発現させていく基盤たるネットワークの構築の足掛かりになる、という役割も名護東道路にはある（後段の5章でも、改めて述べたい）。

2. 待った無しの事業

沖縄本島外から北部地域を訪れる手段としては、客船等で直接上陸というケースが一部あるものの、ほとんどの場合は、まず那覇空港に降り立ち、次いで高速バスやマイカー・レンタカー等で目的地に至るということになる。北部地域の拠点となる空港や南北を縦貫する幹線鉄道などの可能性については、かねてより議論・提言がなされているところであるが、整備が具体化する段階には至っていない。

折しもコロナ禍以前にあって、国の観光ビジョンに「訪日外国人旅行者数2020年4,000万人、2030年6,000万人」等の目標が掲げられ、沖縄においても「観光」が熱を帯び

ていた。将来にわたって観光以外の産業や地域住民の生活などに伴う交通需要も十全に賅っていく必要がある中で、目に見えて入込みが増えている国内外からの訪問者の移動需要に 대응していくため、北部地域においては1章で述べた役割を担う名護東道路の整備促進が俄かに「待った無し」のテーマとなってきた。もともと重点的に進捗を図るべき事業として工程を描いていたものの、それをさらに極力前倒しすることが社会的な要請となったのである。

とは言え、橋梁とトンネルとが交互に連続する構造物主体の道路であるため、それはなかなか容易なことではなく、現場ではチャレンジ的な工夫が重ねられることとなった。たとえば、南側端末ICとなる^{すくた}数久田ICの名護東道路へのオンランプ橋では、多径間の鋼橋を国道58号現道上下線の上空に架ける必要があるのだが、現道の通行をなるべく妨げることなく、かつ冗長に工期を費やさずに済む夜間一括架設工法が採られた。後工程でオフランプを造成するための用地など、現道脇の限られたスペースを地組ヤードとして有効活用。そこで組まれた3径間分の橋桁を、道路の幅員内での走行が可能な「多軸式特殊台車」2台を用いて、それぞれ一晩の通行止めで一気に運搬・架設した。

また、このオンランプから乗り入れるとすぐに延長1km超の数久田トンネルが控える。北側坑口近辺に広がる集落に対して居住環境上の配慮を要する中、大型の掘削機を導



図-3 数久田IC オンランプ橋 工事概要

入して効率的に掘り進めたが、途中で機械掘削の限界を超えそうな硬質地山の存在が判明。芯抜き補助発破を併用することに地域住民の了解を得て、騒音・振動の随時測定を伴いながら掘進し、さらに終盤工程では舗装工事・設備工事の同時施工を絡めて難局を凌いだ。

ところで近年、我が国の建設現場を最前線で支えるシビルエンジニア・シビルワーカーの担い手問題が深刻化してきていた。4月に時間外労働の罰則付き上限規制が建設業にも本格適用される「2024年問題」の到来で社会問題としても一気に表面化したようだが、建設界官民挙げて「新3K（給料・休暇・希望）」の合言葉の下、様々な施策・工夫が行われているところである。「新3K」にカッコいいの「K」を一つ加えて「新4K」とも言われるが、この4つ目の「カッコよさ」や、「希望」の重要な要素である「やりがい」といった切り口から建設現場を眺めると、複雑な条件が絡み合ったパズルを解くような「スマートさ」や、限られたツールで困難なゲームをクリアするのに似た「わくわく感」に通じるのではないかと。今回の名護東道路の現場は、西側に海、東側に山際が迫るかなり狭い導入空間の中での設計・施工となった数久田IC付近をはじめ、多くの難関を厳しい制限時間内に突破したわけで、私も時折この現場に触れてみての私見であるが、大変な緊張感の中にも「スマートさ」や「わくわく感」を濃密に体験できるフィールドだったように思う。

3. 道の駅「許田」の活況

沖縄県内第1号の「道の駅」が許田ICから国道58号を数分走った沿道にあり、従前は国道の右側（山側）だけに立地していた。北部地域を訪れるゲートウェイとしていつも活況を呈しており、特にメインの物販等施設「やんばる物産センター」は繁華街並みの混雑である。地場色に満ち

た土産品、すぐに頬張れる揚げ物系などが次々と売れているし、宝くじ売り場も高額当選が出やすいという評判で人気テナントの一つ。

一方、「道の駅」の人気の高さは、国道側から見れば出入り交通量の多さと表裏一体の関係にあり、その出入り交差点では信号機による交通処理を行っていた。当然ながら、当該交差点では現示待ち・右折待ちが生じるが、特に利用客で賑わう時にはそこに滞留が生じ、「道の駅」に立ち寄るクルマにとっても、立ち寄らずに国道を通過するクルマにとっても煩わしい存在となっていた。

また、県内第1号の栄に浴していることとの表裏一体関係になるが、1994年（平成6年）の「道の駅」登録以降四半世紀近くが経過し、駐車スペースの手狭感や一部施設の老朽化・陳腐化といった課題も顕在化しつつあった。

4. ノンストップ走行の実現

さて、名護東道路が全通しても、同道路と許田ICとの間はこれまで同様の現道区間でつないでいる。当該区間は線形等の構造が良好でストレス無く走行できる4車線道路だが、信号交差点が唯一残る事態となった。そこで、交差点の存置理由である「道の駅」だが、せっかく地域を活気づけるスポットとして成長してきたものの、それが先細りにならないためにも更新が望まれる時期を迎えている。

これはまさに相乗効果も期待できる好機であるということで、「道の駅」を国道の海側にも追加展開して機能向上を図る内容のリニューアル計画が立案され、これにより交差点の廃止も可能となった。ただし、たとえば人気の「やんばる物産センター」にアクセスできるのは片方向のクルマだけになるデメリットなど様々な得失・利害が絡む中で、地元市長、施設運営団体はじめ多くの関係者の努力や調整により実現に至ったものである。



図-4 道の駅「許田」リニューアル計画 イメージ図

このように、名護東道路の全通と道の駅「許田」の改築（交差点の廃止）との連携により、一連区間のノンストップ走行が実現した。走行時間の短縮は10分程度で、この数値自体も「大幅な短縮」と表現してよいと思うが、それにも増して、途中の停止・発進に煩わされることなく快適な運転環境を享受できるようになったことで体感する満足感には、数値以上のものがある。

併せて、周辺地域の通過交通を逃がす効果も見られた。全通前後の交通量比較では国道58号現道から名護東道路へ交通が転換しており、新規開通区間である数久田IC～世富慶IC間では10,000台/日程度が転換、既往開通区間で名護市街地に近い世富慶IC～伊差川IC間でも名護東道路が2,000台/日程度増加して現道が4,000台/日程度減少した。また、従前の南側端末ICだった世富慶ICに出入りする現道上の交差点（世富慶交差点）では、渋滞の改善も見られた。

5. 名護東道路の発展形

4章の後半では今回の供用が奏功したポイントのみ述べたが、北側端末ICである伊差川ICにおいては、名護東道路が国道58号現道に取り付く交差点で本線から現道に流出しようとするクルマの渋滞が確認された。これは、通過交通にとって名護東道路を利用する動機が高まったことの現れとも言える。その後、当該交差点には右折車線を追加する等の改良が施されることとなり2024年（令和6年）3月に完了しているが、渋滞していたクルマが捌けた「行き先」の一つである国頭村方面に向かっては、国道58号がまだ50km以上続いている。自動車専用道路を延伸していく、あるいは現道の改良を重ねていくなど方策は様々あり得るが、長期的な対応も視野に置いた検討が望まれる。

もう一つの「行き先」である本部半島方面においては、既に著名な観光スポットがいくつも存在することに加え、2025年（令和7年）夏には国内最大規模の新たなテーマパーク「ジャングリア」が開業予定。半島内の道路網は総じて走行性に難があり災害に対しても脆弱なのが実情で、沖縄総合事務局では「名護東道路延伸（本部方面）」の計画段階評価を進めるための調査に着手した。2024年（令和6年）4月から7月には、概略ルート・構造の検討に至る第一段階として関係者からの意見聴取を実施している。

さらに、今回の供用の奏功が道半ばである点が、もう一点。名護市街地周辺の道路網において交通量の減少が確認されたものの、依然として混雑状態の区間が残存している。また、名護東道路自体でも暫定2車線で円滑に捌ける交通量を上回る利用が観測されるようになってきてい



図-5 名護東道路延伸（本部方面） 検討位置図

る。将来交通量推計では、全線4車線供用により市街地エリアの混雑が緩和すると見込まれるシミュレーションもなされており、その完成に向けた事業展開を的確に図っていくことが望まれる。

これらの「延伸」「4車線化」のような、今回の供用を足掛かりとした「発展形」によるネットワーク構築の今後の進展に、大いに期待したい。

おわりに

沖縄本島においては、中南部地域が人口の9割以上を擁しており、経済活動も北部地域に比べて格段に活発である。ひるがえって、その北部地域は6割以上の面積を抱え県土の成り立ちには欠かせない存在で、とりわけ象徴的には、本島で使われている水の約8割が北部地域で取水されており、「北水南送」と呼ばれる構図になっている。水資源にとどまらず、豊かな自然・文化や他にもまだ賦存しているはずの地域の資源あるいは産業の種、それらは沖縄全体にとっての魅力的な宝だと言える。

それら魅力的な宝が真価を発揮していく過程を後々に顧みたま時、那覇空港ほか中南部方面とのアクセスの速達性・定時性、市街地エリアや拠点施設付近での移動の円滑性等の増進といった成果を挙げることにより、「名護東道路」とその「発展形」が強力なサポート役として活躍したものと評価されるに違いないと考える。

なお、拙稿の執筆に当たっては、内閣府沖縄総合事務局開発建設部の皆様に多大なご協力をいただいた。末筆で恐縮ながら、記して感謝申し上げます。

その他の記事は「日本みち研究所HP」で公開しています

国道をゆく エリア別一覧

検索

rirs.or.jp/kokudo/