

第 38 回

四全総で位置づけられた能越自動車道

能登・石川・富山の発展を期して



三浦 真紀

MIURA Masanori

 株式会社 NIPPO 顧問
 (元)建設省北陸地方建設局
 富山工事事務所
 調査第二課長

はじめに

かつて、わが国には全国総合開発計画なるものがあった。最初に作られたのは1962年（昭和37年）、時の内閣は所得倍増計画を掲げた池田勇人内閣、第一回目の東京オリンピックの2年前で、まさに日本が戦後復興から高度経済成長期へ向かおうとしていた時代であった。同計画は五次にわたって作られたが、1987年（昭和62年）に策定された第四次全国総合開発計画、いわゆる四全総に高規格幹線道路網14,000kmが盛り込まれた。四全総の基本目標は多極分散型国土形成、そのための手段として全国主要都市間を日帰り可能な全国1日交通圏とする交流ネットワーク構想が謳われ、日本の高速道路網がそれまでの国土開発幹線自動車道7,600kmから14,000kmへと一気に拡充されたのである。能越自動車道（以下、能越道）も、この時に高規格幹線道路網の位置づけを得た。富山県小矢部市から輪島市に向かって伸びる延長約100kmの高速道路で、小矢部砺波ジャンクション（JCT）で北陸自動車道、東海北陸自動車道と連結し、富山県西部、能登半島と中京地域等をダイレクトにつなぎ、これらの地域の発展に大きく貢献する道路として、高速道路インターチェンジ（IC）がなかった高岡市をはじめ沿線自治体の大きな期待を背負って計画された。本稿では、その能越道について、整備初期の様子、その後の変遷、今後への期待を記す。

1. 異例の早さだった初期の整備

能越道の初期の整備は、異例の早さだった。最初に整備に着手したのは小矢部砺波JCT～高岡北IC間18.2kmであったが、その区間が都市計画決定されたのが1989年（平成元年）3月1日、能越道が高規格幹線道路網に位置づけられてから1年8カ月後のことである。そして、1989年度（平成元年度）の予算は40億円であった。40



図-1 能越道路線概要（提供：国土交通省北陸地方整備局）

億円ほとんどが用地費であり用地取得までの手順を考えると、年度内の執行はほぼ不可能に思えた。

都市計画決定から用地取得まで進むには、まずは路線測量を行って縮尺1,000の1の実測図を作り、その図面に基づき地元に入ってどこに道路ができるのかを示しつつ、設計協議、水路の付け替えや側道の位置など細部にわたって設計に関する地元合意を取り付け、次にその結果をもとに現地に用地幅杭を打って、実際にどの範囲の土地をお譲りいただくのか提示し、そして、用地調査を行い、用地交渉を行って取得価格を決め用地取得という手順を踏む必

要があるが、通常これには2～3年はかかる。それをたった1年で行わなければならないということなのである。

筆者が、まだ建設省だった富山工事事務所の調査第二課長に赴任したのは1989年（平成元年）4月16日だったが、既に調査第二課をはじめ事務所内は年度内予算の執行に向けて臨戦態勢となっていた。当時、筆者の右腕となって活躍してくれた道路計画係長に「ところで40億円もの用地を買おうとしたら、用地幅杭はどれくらいの範囲に打たないといけないですかね」と尋ねると、「そうですね、最低でも延長4kmは打たないとはいけませんね。ですが、建物は移転補償を伴いますので今年度は無理。土地だけで、しかも全員が売ってくれるとも限りませんので、歩留まりを考えると倍の8kmくらいは打たないとだめです」という答えが返ってきた。8kmといえば、小矢部砺波JCTから福岡ICを超えて高岡市域にも幅杭を打たなければならないことになる。果たして本当にそんなことができるのだろうか、途方に暮れる思いだったことを覚えている。しかし、繰り返すばかり言っても始まらない、ともかくもできる限りのことはやってみようと思いを取り直し、まずは、路線測量について地元の了解を得るための説明会を高岡市、小矢部市、福岡町でそれぞれ開始した。

最初に路線測量にGOサインがでたのが小矢部市だった。1989年（平成元年）6月28日に小矢部市役所で開催した、建設省、富山県、小矢部市の合同説明会で地元の了解が得られた。路線測量とともに、能越道のセンターラインには、ところどころに大きなトンボと言われる杭を打ち、地元の人にも一目でどこに道路ができるのかわかるようにした。その後、真夏の日がカンカンと照りつける日だったと思う、職員、コンサルタントと一緒に猛暑の中を倒れそうになりながら現地踏査したことをよく覚えている。

秋になり、稲刈りが終わった頃から設計協議を開始した。しかし、それは大いに難航した。今振り返ると、この頃はほとんど毎日、設計協議のために地元に通う日々だったように思う。当時の調査第二課の職員は本当によく頑張ってくれた。今でも感謝している。富山工事事務所の職員団体との交渉で、「調査第二課長はいったい何をやってるんだ」「君は知っているのか」「職員に何時間残業させるつもりなんだ」と厳しく叱責されたことも思い出す。職員は、もちろん毎日残業、土曜も日曜もなく地元協議に追われていた。土曜日の午前、午後、夜と、一日に3回連続して設計協議を行ったこともあった。何がそんなに揉めたのか。——いろいろあったが、その筆頭格は立山連峰の眺望にあった。



写真-1 富山平野から望む立山連峰

2. 立山連峰と散居村

能越道が造られる砺波平野は、^{さんきょそん}散居村と言われる独特な景観が広がっていた。広い水田に農家の家屋、カイニョといわれる屋敷林を配した立派な家が多いのだが、それらが集落をつくることなく個々に点在して配されていた。そして、東を望めば立山連峰の雄大な景色をどの家からでも眺められるようになっていた。道路ができた後もその景色を眺められるよう、道路をできるだけ高架構造にしてほしいという地元要望が強く寄せられたのである。加えて小矢部市は、1972年（昭和47年）～1986年（昭和61年）まで市長を務めた松本正雄市長がメルヘンの街づくりを進め、それを当時の小矢部市長だった大家啓一市長も引き継がれていた。松本正雄氏は、元内務官僚、旧建設省の技官で1969年（昭和44年）の富山集中豪雨の災害時には、北陸地方建設局長を務めている。その松本元市長が進めたのがメルヘン建築物である。市の公共施設を海外や国内の著名な建築物をモデルにしてデザインし建築するのである。松本元市長は、「子供たちに夢を与えたい」「地域の誇りとなる施設をつくりたい」という想いで取り組み、小矢部市を「メルヘンの街」として一躍有名にしていった。そうした地域に能越道を造るのである。できるだけ地域の意識に沿った景観と調和し、能越道も皆さんに誇りをもって眺めてもらえるようなものに仕上げたいと思っていた。



写真-2 地元説明会場となったメルヘン建築物・水島公民館（提供：館敏幸氏〈元建設省北陸地方建設局富山工事事務所調査第二課道路計画係主任〉）

3. もう一つの難題

能越道の整備には、もう一つ大きな難題があった。それは、有料主体をどうするかであった。もう、今となっては知っている人もほとんどいないだろうが、高規格幹線道路網 14,000 km が定められた時、A 路線、B 路線という用語が使われた。A 路線とは国土開発幹線自動車道等約 11,520 km、B 路線は一般国道の自動車専用道路で本州四国連絡道路を含んだ約 2,480 km であり、当初、14,000 km はすべて有料道路制度を活用して整備する方針だったと思われる。A 路線は国土幹線自動車道なので有料主体は日本道路公団だが、B 路線はどうするのか、今の視点でみると「そんなこと…」とってしまうが、本州四国連絡道路を除く B 路線の有料主体は地方道路公社が想定されていた、と思われる。ここで、思われると書いたのは、その後の紆余曲折をみると明確に何かに定められていた訳ではないと思われるからである。

ただでさえ年度内予算の執行に向け地元協議に迫られる超多忙の中を、本省の強い意向なのだろう、北陸地方建設局から、有料主体をどうするのか早く決めて有料道路事業に着手するよという指示が再三のように届いた。何故、そんなに有料道路事業の着手を急ぐのか、現場事務所の一担当課長には知る由もなかったが、しかし、まだ用地も買っていない段階で有料道路事業の話をするのはいかにも早急のように思えた。ただ、そうは言っても命は命、逆らう訳にもいかないので、地元説明会の合間を縫って富山県と相談し始めた。富山県は、やはりというか当然というか「まだ先の話ではないでしょうか…、用地買収が終わって、ある程度工事が進んでからでも…」という反応だった。もっともなことと思ひ、それをそのまま地方建設局に伝えると、説明、説得の努力が足りないといえらく怒られた。本省・局と富山県の板挟みになって、

どうしたものかと思案の日々だったが、検討を進めていくと、能越道を暫定 2 車線で整備すると規制速度が 70 km/h なので、将来交通量を推計してもこの区間の有料道路事業導入に必要な投資限度額が算出されないことに気がついた。北陸自動車道で能越道と直結し南に延びる東海北陸自動車道の小矢部砺波 JCT～福光 IC 間は既に暫定 2 車線で着工されていたので、能越道も当然暫定 2 車線なのだと思っていたのだが。さて、どうするか…。現場事務所の担当課長の行動としては出過ぎた真似とは思ったが、まずは自ら、本省に局と一緒に確認に行った。能越道に今、有料道路事業を導入しようとする、その区間は当初から 4 車線で整備しなくてはならなくなるが、それでも行うのかと。答えは Yes だった。えっ、そうなんですか、とも思ったが、明確に Yes の方針が示されたので、その答えを持ってすぐに富山県に交渉に行った。今、富山県が有料道路事業を導入すれば小矢部砺波 JCT～高岡 IC 間は最初から 4 車線で整備することができますと伝えると、それまでは全く聞く耳持たぬという感じだったのが、少し前向き感じになり、検討するという答えが返ってきた。その後、富山県は富山県道路公社が事業主体となる有料道路事業を導入することを決め、1990 年度(平成 2 年度)に建設省に有料道路事業の許可申請を行った。しかし、これも後日、驚きの事態が待っていた。

4. 事業化からわずか 1 年 4 カ月で起工式

設計協議は、難航していた。交差道路が複数連なる区間を高架にすることはできても、何もなところを眺望のためと言って高架にすることはさすがにできず、地元の要望に沿った形で高架区間を広げることは難しかった。だんだん冬が近づいてきた。雪が降ってしまえば、用地調査を行うことは難しかった。用地第二課からは、一日も早く設計協議をまとめ、雪が降る前に用地幅杭を打たない

■能越自動車道(一般国道470号)の事業計画概要

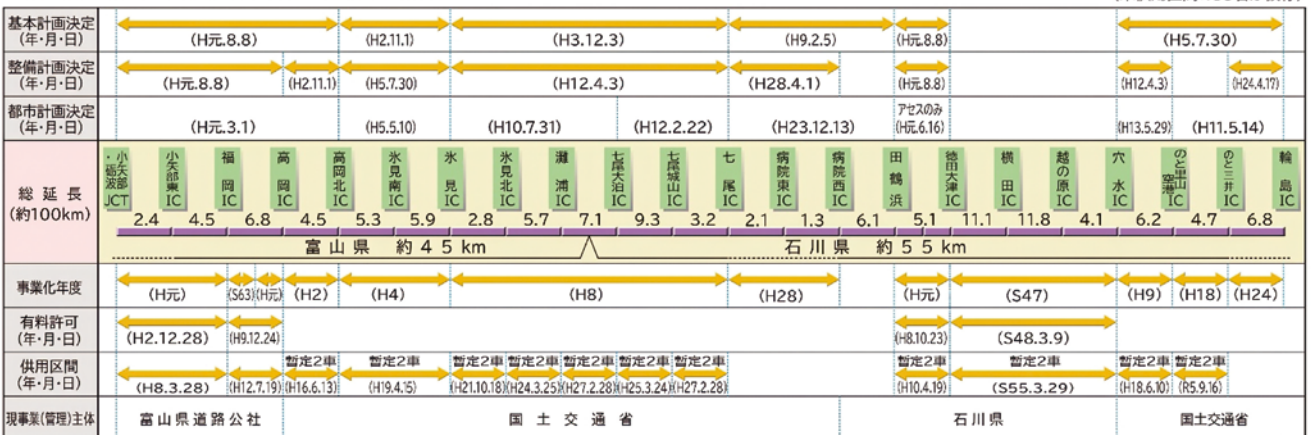


図-2 能越道の事業実施状況 (提供：国土交通省北陸地方整備局)

と年度内の予算執行ができなくなる、と矢の催促だった。そんな中、地元の説得に尽力してくれたのが小矢部市のベテラン職員だった。彼は、地元選出の笹岡與次平富山県議会議員のところ足繁く通い、年度内に用地取得に漕ぎつけるためにはどうしたらよいか相談していた。初冬のある日、その職員から「三浦課長、一緒に笹岡県議のところに行ってほしい」と要請を受けた。笹岡県議には、それまでも何度かお会いしていたが、ご自宅に伺うのは初めてだった。よく晴れた寒い日だったと思う。早朝7時過ぎに小矢部市にある笹岡県議のご自宅に先のベテラン職員と二人で伺った。カインヨを廻らした立派なお屋敷だった。もうこれ以上地元要望に沿うのは難しいです、と説明すると、地ならしが十分にできていたのであろう笹岡県議はすぐに解ったと言ってくれた。それから程無くして、小矢部市の五社地区^{ごしや}というところで設計協議が整い、幅杭設置にGOサインがでた。それを皮切りに、小矢部市の他の地区でも次々に設計協議がまとまっていった。ようやく用地第二課の出番となったが、残された期間は3カ月を切っていた。用地第二課の職員の頑張りも大変なものだった。なんと、年度末ぎりぎりの3月29日に用地基本事項に関する覚書調印式を執り行い、40億円すべてではなかったが、12億円を超える用地取得まで漕ぎつけたのである。翌1990年度（平成2年度）は、倍近くついた予算で一挙に小矢部市域の用地取得を進め、同年6月23日に小矢部市域で、時の建設大臣・綿貫民輔衆議院議員臨席のもと、事業化からわずか1年4カ月弱という短期間で能越道の起工式を挙行したのである。こうしたことができたのも、当時の富山工事事務所職員の努力、そして、小矢部市をはじめとする関係自治体、富山県の職員の並々ならぬ協力があったからこそと、今も感謝をもって思い出す。

おわりに

富山県道路公社が提出した有料道路の許可申請は、本省の中で止まったままになった。まさに君子は豹変したのである。その理由は、いまだもって知る由もない。許可が下りたのは、1990年（平成2年）12月28日である。この日は、第二次海部内閣の改造が行われ綿貫衆議院議員が建設大臣を辞めた日でもある。その意味するところは、また、何かの機会にでも記したいが、もし、あの時、有料道路事業が許可されなければ、小矢部砺波JCT～高岡IC間も今頃は無料になっていたかもしれない。

景観への配慮は、法尻に1.5mの縦スリットの擁壁を設け、散居村に無粋な金網を廻らせるのは止めた。本当は、のり面に芝桜を植え、水を張った水田に能越道



写真-3 縦スリット擁壁（提供：館敏幸氏（元建設省北陸地方建設局富山工事事務所調査第二課道路計画係主任））



写真-4 能越道福岡IC付近（提供：国土交通省北陸地方整備局）

が映えるようにしたかったが、実現していない。

当時は、まさにバブル景気の真っただ中だった。その後失われた30年が訪れようとは夢にも思わなかった。何故、そんな事態になったのか、最近読んだ河野龍太郎氏著『日本経済の死角』にとっても分かりやすく解説されている。一方、四全総が掲げた多極分散型国土形成も実現していない。それは何故なのか、国土行政に携わる方々には、その要因分析と、国土強靱化のためにも分散型国土形成を実現する力強い施策展開をお願いしたい。

参考文献

- 1) 一般国道470号能越自動車道・砺波高岡道路 国土交通省北陸地方整備局富山河川国道事務所
- 2) 小矢部市ホームページ
<https://www.city.oyabe.toyama.jp/bunkasports/1003026/1003041/1003085.html>
- 3) 平成26年5月21日「能越自動車道砺波高岡道路の事業執行を振り返って」元建設省北陸地方建設局富山工事事務所調査第二課 長森孝司道路計画係長

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/