

戦略的インフラ更新論・中央高速日本国土軸構想

国土学アナリスト

大石久和

Hisakazu Ohishi

安倍総理はじめ関係者の大変な努力により、二〇一九年度のインフラ整備については、国土の強靱化を目指す三カ年計画がまとめられた。

しかし、風水害や地震といった自然災害が相次いだ昨年の状況を見ても、三カ年で国土の強靱化を成し遂げることは困難で、この計画を「具体のプロジェクト」から構成された五カ年計画に昇華させ、継続していかなければならぬ。

そして、この五カ年計画は数次にわたって策定される必要がある。それほどに、わが国の防災・交通などのインフラは先進諸国のレベルに比して劣後しているからであり、わが国土は災害に對してきわめて脆弱性が高いという特徴を持つからである。

世界の空港・港湾・道路の整備の状況と比較すると、わが国の後れは目を覆うばかりの惨状を呈しているうえに、岡山県倉敷市真備町の小田川一つを見ても、防災のための身近な河川改修がまるで進んでいないからでもある。

最大の国難級災害

小田川などの防災改修を進めなければならぬのだが、日本国の存続にかかわるような大災害への備えは喫緊の課題である。最大級の国難災害は、南海トラフ地震であるが、これが予想

の大きさを発生すると、二〇一八年六月の土木学会の「レジリエンス確保に関する技術検討委員会」報告によれば、経済被害が二〇年間の累計で一二四〇兆円、資産被害一七〇兆円、これらによる財政的被害一三一兆円にもなると試算されている。

なお、この資産被害は「道路・河川・港湾」に限定して計上しており、鉄道・電力・通信・コンピュータなど管理主体が民間であるものは含まれていない。

それでも、これほどの規模の被害額になるのは、東京・首都圏への一極集中が進んでいるために、ここでの被害額がきわめて大きいことと、かつて東海道メガロポリスといわれた太平洋側中心部地域が壊滅的打撃を受けることに起因している。

この地震は、日本を世界の最貧国にする可能性を持っているが、少しでもその程度をやわらげるためには、以下に示す種々の方法で対策しておかなければならない。

1. インフラの防災機能の向上と、リダンダンシー豊かな交通ネットワークの整備
2. 防災教育・避難シミュレーションなど防災意識の日常化
3. 防災のための制度・組織の整備と人材育成

4. 東京・首都圏一極集中是正
5. 中央日本・日本海日本の交通軸を国土軸とした東海道軸レベルへの整備

戦略的インフラ更新の中央日本での展開

東海道エリアという日本の中枢が壊滅的被害を受けた時、日本国の一体化を確かなものにした時、中部以西からの首都圏などへの食料などの物流や人流を担い、国土軸となるのは「中央日本」と「日本海日本」である。

ところが、中央日本には新幹線がなく、太い人流を確保することができない。物流に關しても中央道は後に示す状況で、東名・新東名に比して分担できる能力が著しく小さい。

日本海日本には、北陸道、北陸新幹線があるが、新幹線は金沢止まりで大阪・東京間の代替路線になり得ない。つまり、南海トラフ地震が起これば東京・首都圏は、西側の名古屋・大阪・広島・福岡などからは完全に分断されてしまうのである。

そこで、ここでの提案は、国土の中央を縦貫する中央道と中国道の「高耐震化・高速化・多車線化」という戦略的更新によって「新中央道」と「新中国道」を整備して、東海道機能・山陽機能の代替軸を新たな国土軸とするものである。まず高耐震基準の導入である。現在は、すべ

ての道路が一律の耐震基準で造られているが、この中央国土軸となる道路については、一段と高い耐震性を具備した構造設計により、「大地震によって他の道路が損傷を受けても、この路線は健全性を維持」させて、発災直後から救急・救援・復旧などが円滑に行えるようにしておくのである。

次に高速化とは、新東名並みの時速一四〇キロメートルの設計速度により、規制速度時速一二〇キロメートル以上を目指すものである。わが国の高速道路の法定の最高速度は時速一〇〇キロメートルである。これは世界で最も低い最高速度なのだが、国民にはほとんど知られてはいない。

時速一〇〇キロメートル規制の国は、日本・インドネシアなど数カ国に過ぎず、実質無制限のドイツ（推奨速度は時速一二〇キロメートル）を最高に、イタリア、フランス、アメリカ（マイルからの換算）などの国が時速一二〇キロメートル規制であり、インド、スペイン、中国、韓国などは時速一二〇キロメートル規制である。世界の主要国は、ほとんどが時速一二〇キロメートル一三〇キロメートルが最高速度規制となっている。

この設計速度の採用は、単に高速性の確保だけが目的ではない。新東名を利用するトラックの運転手が「この道路は疲れない」と喜んでいられるように、線形も勾配も運転手に優しい道路で

あり、実際、事故率も旧東名より低いのである。現中央道の制限速度は、延長の九五・三％が時速八〇キロメートル以下で高速道路の法定速度ですら走れないし、中国道では九九・一％が時速八〇キロメートル以下であるうえに、時速六〇キロメートル以下であるうに、速度制限が九・四％もある。制限速度の低い道路延長が長いことは、カーブが急で勾配もきつい区間が多いことを意味している。これが国土の中央を縦貫している高速道路の実態なのだ。

さらに車線数の問題がある。ドイツでは六車線以上の高速道路が全体の三四％（フランスも三一％）もあるが、わが国には六％しかない（なお日本には、危険な走行を強いる世界に例を見ない二車線区間が三八％もある）。人口も面積もドイツよりかなり大きいわが国ではあるが、その物流環境はきわめて貧弱と言って過言ではない。

また六車線であれば、第三レーンは自動運転技術の進化により、近い将来、大型貨物車の自動コンボイ走行レーンとすることが可能となるだろう。

中央国土軸は、「高耐震設計・設計速度時速一四〇キロメートル・全線六車線」の道路とし、南海トラフ地震で東海道エリアが大損壊しても、日本国が存続できる備えとしなければならない。