

日本縦断マイカー行脚

—道路の差を思う旅—

浅野基樹

1. はじめに

昨年の令和元年、第1の人生退職後、再就職までの間を利用し、マイカーで日本縦断の旅に行ってみました。その際に感じた北海道とその他の地域の道路の差について、ざくばらんに述べたいと思います。

2. 行程

日程は、ゴールデンウィーク明けの5月9日から5月末までの約3週間。札幌を出発し函館からフェリーで青森へ。往路の行程は、青森ICから鹿児島県知覧の特攻平和祈念館まで、一度も高速を降りずに。いったい何時間で行けるかもお試し。復路は気ままに北上し、九州、四国、紀伊半島、三陸を巡って帰札。

3. 東北自動車道

夜9時に青森ICに入る。東北道、思いのほか線形が厳しく感じられる。おそらく高速道路山地部規格(I種3級)設計速度80キロ。北海道で言えば、札幌自動車道、北海道縦貫自動車道の深川～旭川鷹栖。夜に走ったせいか余計に感じたのかも。

そのような東北道でも、平地部設計速度120キロ区間の花巻南IC～盛岡南IC間で規制速度120キロの社会実験。後ほど述べる新東名と比較すると、車線幅員が狭いせいか少し切迫感。

4. 新東名高速道路

新東名高速道路。設計速度140キロ、一部片側3車線、車道幅員3.75メートル。聞くとところによ

れば視距400メートル、最小曲線半径3000メートル、最小曲線半径は新幹線規格よりも大きいらしい。率直な感想は、ユーミンの歌「中央フリーウェイ」の「まるで～♪滑走路～♪」。

ここも、新静岡IC～森掛川IC間で120キロ規制の社会実験。ここは東北道と異なり、切迫感全く感じず。社会実験区間として差がありすぎかも。

この社会実験を経て、今後全国4区間で正式に規制速度を120キロに引き上げると聞く。北海道は遅れを取らぬよう祈るばかり。



図-1 新東名(片側3車線、120キロ規制区間)

5. SA、PAの状況

SA、PAのサービス水準。駐車台数は北海道と各段の違い。設置間隔は確実にほぼ20キロ毎。全ての箇所ではないが24時間営業のレストラン。24時間絶え間なく大型車が何十台、あるいは百台、二百台が駐車、休憩。時には満車で入りきれずにオンライン、オフランプにも駐車。本線上でSA、PAの満空情報を表示し案内。北海道と本州の経済活動の格差を実感。



図-2 鈴鹿 PA(午前 5 時頃)

6. 九州・四国の自動車道

九州の都市間時間感覚は一体どんなだろう。門司から鹿児島までどのくらいで、九州一周はどのくらいだろう。

頻繁に休憩を入れながらも、北の端から南の端まで約 5 時間。北海道で言えば、札幌から東は釧路か北見、北は名寄、南は函館までの時間感覚か。ちょうど釧路～根室、名寄～稚内を除いた時間感覚か。

道路整備の水準では、高速道路、自動車専用道路の整備が相当進んでいる。おそらく地域高規格道路の無料自動車専用道路が暫定 2 車線ではあるがどんどん進んでいる。暫定 2 車線区間でのワイヤーロープ式防護柵の設置も進んでいる。北海道は自動車専用道路の整備において遅れを取っているのか。



図-3 東九州自動車道暫定 2 車線区間

四国において、もっとも特徴的なのは、「酷道」。四万十川に沿った一般国道 485 号を走る。ここは

1 車線道路。ただ単に舗装された林道の態。山側も川側も切り立つ崖、崖下には四万十川。所々退避所があるものの、何時来るとも知れぬ対向車。路側の電光掲示板は見逃すなかれ。「対向車あり」と出されれば、すぐにそこには必ず対向車。二度と走りたくない 485 号。内地の 400 番台国道は要注意。



図-4 四万十川

7. おわりに

今回の旅では、九州では本土最南端佐多岬、開聞岳、知覧特攻平和祈念館、鹿屋の航空資料館、島原五橋、田原坂、阿蘇山、湯布院、高千穂、日南海岸、国東半島、福沢諭吉旧居記念館などに。

四国では瀬戸大橋 3 ルート、宇和島城、足摺岬、ジョン万次郎生家、室戸岬、クジラ博物館などに。

紀伊半島巡りでは、潮岬、伊勢志摩国立公園、伊勢神宮、松浦武四郎記念館及び生家などに。

東北では常磐自動車道帰宅困難地区、三陸自動車道、陸前高田市、朝の連続テレビ小説「あまちゃん」の道の駅「くじ」、甲子園で延長 18 回を投げ抜いた太田投手の三沢高校、貧困を極めた旧斗南藩の下北半島、陸奥湾、マグロで有名な大間などに。

訪ねた先々でそれぞれ多くの印象、思い出が。この紙面ではとても書ききれず。それらは、また別の機会に。

浅 野 基 樹 (あさの もとき)

技術士(建設/総合技術監理部門)

日本技術士会北海道本部防災委員会参与
株式会社 シビテック

