

仙台西道路

—仙台都市圏「陸のゲートウェイ」新たな都市交通体系の始まり—



川内受電所から仙台市街を望む (H28.1.7撮影)

【座談会メンバー】

会員の方々が携わったプロジェクトの地を再訪し、当時の思い出や今だから話せるエピソード、ストック効果への期待などについての座談会シリーズ。

第1回目は仙台西道路（以下：西道路という）について、吉越治雄さん、野村和正さん、柏原荘助さんに参加していただきました。西道路の現況を視察後、約2時間にわたって貴重なお話を聞かせていただきました。



吉越治雄さん

昭和10年生まれ、昭和32年入省、西道路への主な関わりは、道路計画課長、仙台事務所長、企画部長、局長として。現在は当協会の顧問。



野村和正さん

昭和13年生まれ、昭和37年入省、西道路への主な関わりは、仙台調査課長、道路計画第一課補佐、仙台事務所長、道路部長として。



柏原荘助さん

昭和8年生まれ、昭和27年入省、西道路への主な関わりは、道路計画第一課補佐、仙台建設専門官、道路工事課長として。

渋滞解消と 新たな交通体系整備

事の発端は当時の神谷洋局長 (S45.1.10～S47.12.16)。仙台宮城ICから市内へのルートを考えていた。現道、直線的なルート、広瀬川右岸沿いの3ルートについて比較するよう指示を受けたのが当時道路計画課長だった吉越さん。厳格とされていた河川管理者(宮城県)に当時としては画期的で斬新な発想だった広瀬川右岸沿いルートを相談したところ、あっさり了解してくれたことにびっくりし、大変うれしかったと振り返る。

その後のルート検討は仙台工事事務所が行うことになりました。S45に調査課長として赴任して



〈座談会の様子〉
地図を見ながら、西道路誕生の経緯を語っていただきました。



〈現況視察〉
座談会に先立ち、後村仙台西国道維持出張所長から説明を受ける3名。
左から柏原さん、野村さん、吉越さん、後村出張所長。
(青葉山トンネル愛子側坑口付近)

来た野村さんは、1/3,000のおぼろげな都市計画図をベースに現地調査し、関係部局との調整を経ながら、部下2人と昼夜ぶつとうしの手作業で、可能性のある11ルートの比較検討を行い、5ルートまで絞り込んだといいます。

検討結果は部長・局長等の了解を得た後、三度にわたる本省ヒアリングを経て、最終的にはS46.12.21にほぼ現在のルートが承認されました。

局長からの指示で、長大トンネル案とし上下線を横につなぐ避難路と、斜坑による地上脱出路を整備することなどが、計画設計のベースとなりました。しかし、後に地上脱出路はその効用性と安全性の問題から取りやめたと聞いていますと柏原さん。

◎仙台西道路位置図



当時の国道48号は、2車線に約23,000台／日の交通量があり、混雑度も1.3と非常に高い状況にありました。開発著しい仙台西部地域からの交通需要の増大とそれに伴う国道48号の渋滞解消、また仙台宮城ICから仙台市中心部を直結する自動車専用道路、高速交通時代にふさわしい新たな都市交通体系の整備として、西道路が本格的に動き出しました。

積極的な説明責任と住民対応 【PIモデルの走り】

最初の反対運動は仙台市の都市計画に対するもので、東北大学生グループが主導でした。反対の動機は、幅40mの道路が学生寮や大学構内にも近く、静閑な川内地区がほぼ全滅になるというものです。そこに地元も加わって反対運動が拡大したところに、新たに西道路の整備計画が動き出したことから反対運動の矛先が建設省（現国交省）に向けられました。しかし、地元の反対が条件闘争に発展したことから、学生グループは次第に孤立し自然消滅しました。

S48.9立町地区など連合町内会反対住民3,829名の署名による西道路反対の請願書が県・市議



〈川内トンネル青葉山側ブロック完成後、中間ブロック付近の開削状況〉
立町側から青葉山方面を望む。左のビルが川内公務員宿舎。
(昭和50～52年 川内トンネル第1工事／鹿島建設)



〈何回も行われた住民説明会の様子〉
昭和60年9月発行「仙台西道路写真集」より。
(昭和55年3月18日実施)

会に提出されましたが、県と市は国の事業だとして冷ややかで、特に市の公害部は冷たかったなーと柏原さん。

何回も行った住民説明会や事務所長自ら参加した同盟会とのテレビ討論会等、積極的に説明責任を果たしたことで一定の効果が上がったことは、当時の都市内トンネル事業としてあまり例のない住民対応モデルであり、現在のPI (Public Involvement) モデルの走りだと野村さん。

このような経緯を経ながらも、S50.2.6に着工を迎えることが出来ました。

ところが、工事開始後も一部住民等の反対運動は続きました。県は熱心に国を応援してくれましたが市の職員は協力的ではありませんでした。

しかし、最後は藤井黎企画局次長（後の仙台市長）が取りまとめてくれました。最後の最後まで反対していたのが市中心部商店街の皆さんでした。これに対し、「これまでの話はよくわかりましたけれども、ところで皆様方のご商売をなさっているんですね」と、当時の富士野昭典局長（S53.10.1～S54.10.11）の起死回生の一言が極めて効いたと吉越さん。みんな商店主だから、大量に流れ込んでく

るお客さんを逃すのはもったいないと、内面的に理解いただくことが出来たためという。

工事は反対運動と平行しながら、可能なところから進められました。

長大トンネルと環境対策

柏原さんが仙台工事事務所建設専門官当時、トンネルの設備計画を任せられ、中でも換気計画で大変ご苦勞をされたそうです。

環境対策上、トンネル坑口からは排ガスを外に出さないことが住民との約束で、横流式では不経済、半横流式では構造上不可能であることから、縦流式になりました。立坑は中間に近い位置ほど排気効率が良いわけですが、地形上立坑が長くなると不経済であることから、位置と排風機の容量等を加味して三分の一程度の位置に立てることにしました。しかし、短い側に吸引が片寄ることからバランスを図るために、一般的にはジェットファンの逆噴射となりますが、当時土木研究所のトンネル研究室長の指導を受け、ジェットファンに変わる空気抵抗板（俗称「邪魔板」）を設置しました。たぶん全国初の試みだったと思いますし、経済的で画期的な工夫の一つでした。

ちなみに当時は下り線も立坑で排気する計画でしたが、土研の研究が進んで来たことと、下り線



〈空気抵抗板（通称「邪魔板」）〉
現在は自動車改良され、環境が改善されてきたことにより撤去済み。

は交通風により西側に排気されることから、ジェットファンによる縦流式に変更されました。

そのため、当初の計画で用地を先行取得した関係上、換気所の面積の一部が不要となり、その用地を「福利厚生施設としてテニスコートでも作りませんか」と冗談を言ったら、こっぴどく怒られたと柏原さんが当時を振り返ります。

青葉山トンネル川内側の約450mは、被りが4～13mと薄いうえ家屋密集地域であり、また不安定な段丘堆積物層を貫通することから、道路トンネルでは当時全国でも施工事例が少なかったパイプルーフ工法が採用されたため、大変注目を浴び多くの見学者が来たそうです。

このような経緯を経ながら、西道路はS58.5.14上り線側の供用が開始されました。また、この事業が全建賞に選定され、受賞の当日、登壇一番目で山内一郎全建会長（S38建設事務次官、S40参議院全国区、受賞当時は福井選挙区）から野村所長が受賞されました。

その後、S59.12.20立町トンネルの供用が開始され、S62.11.30に待望の4車線の完成供用となりました。

維持管理上の問題・課題

現状に関しては、仙台河川国道事務所〈事務所長：宮田忠明氏（H27.4.1～）〉の関係各課、及び仙台西国道維持出張所からの情報を基に取りまとめました。

それによりますと、現在の交通量は約579百台／日と非常に多いことから、道路巡回を一日6回行っているものの苦情件数も大変多いそうです。また西道路の約65%が橋梁とトンネルで構成されており、H25.12.12青葉山トンネル下り線コンクリート片落下事故の発生は、経年変化と予想以上

に増加した交通量とが相まった老朽化進行の顕著な現れでした。

最近の定期点検結果によると、青葉山トンネル上下線とも緊急措置段階に当たるA区分であり、また仲ノ瀬橋・郷六橋上下線とも速やかに補修等を行う必要があるC区分となっております。西道路の年平均修繕費（H17～H26）は約3億円（5,500万円/km）であり、事務所管内平均（500万円/km）の約10倍にあたります。今後これら点検ランクの高い構造物の修繕が加わると、修繕費用は大幅に増加することが明白です。また維持費は1億9,000万円（3,400万円/km）であり、事務所管内平均（300万円/km）と比較しても約10

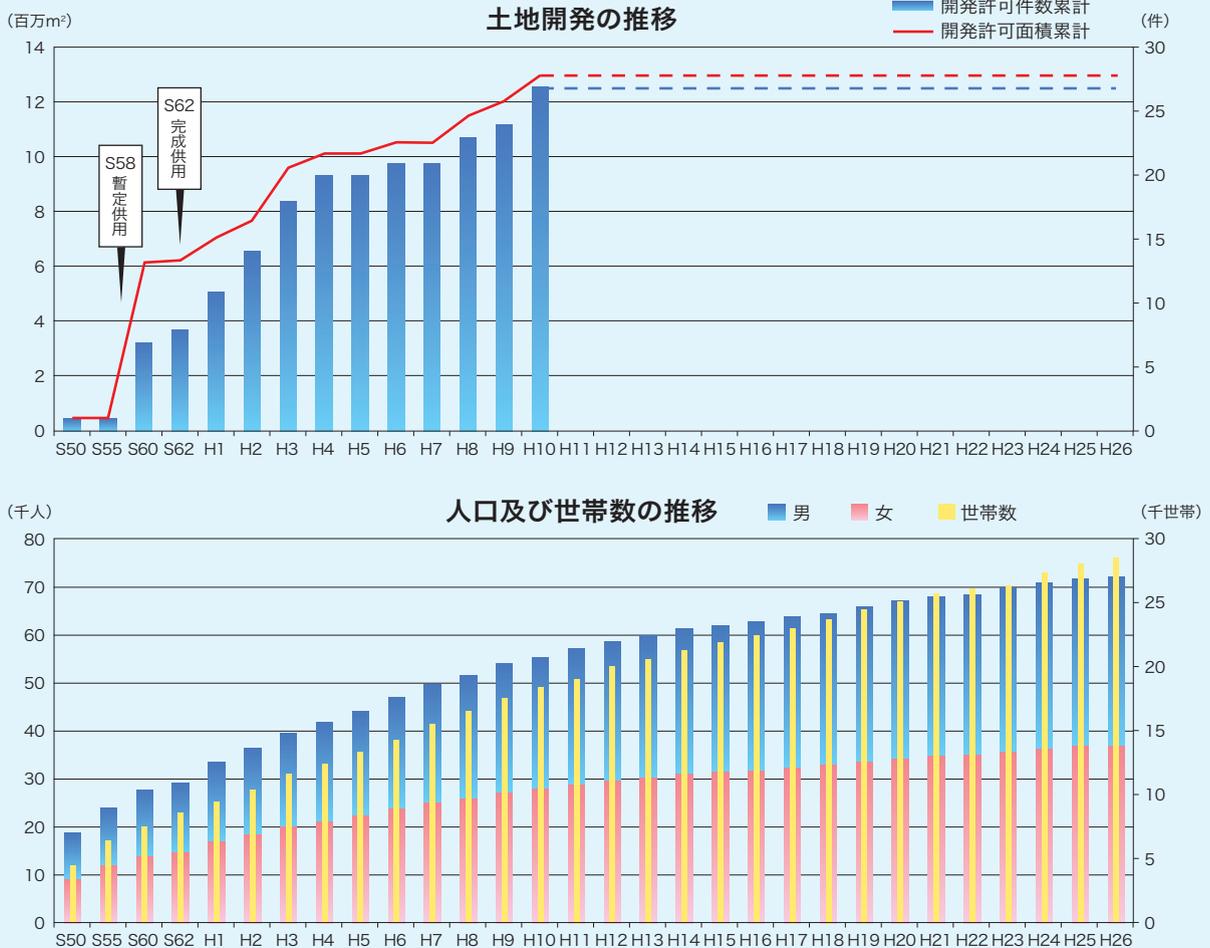
倍にあたります。

安全で安心して通行できる高いサービス水準の維持・提供が、予算の確保と共に、今後の大きな課題となります。

仙台西道路がもたらした効果と今後への期待

西道路が供用されてから約30年経過しましたが、この道路に最も関わりが強いと思われる愛子地区の土地開発事業等開発許可と人口の推移（図①）を見ると、S50年代は許可件数が2件しかなかったものが、西道路暫定供用後のS60頃からH10にかけて急激に増えています。その後は

図①／土地開発と人口(旧宮城町)



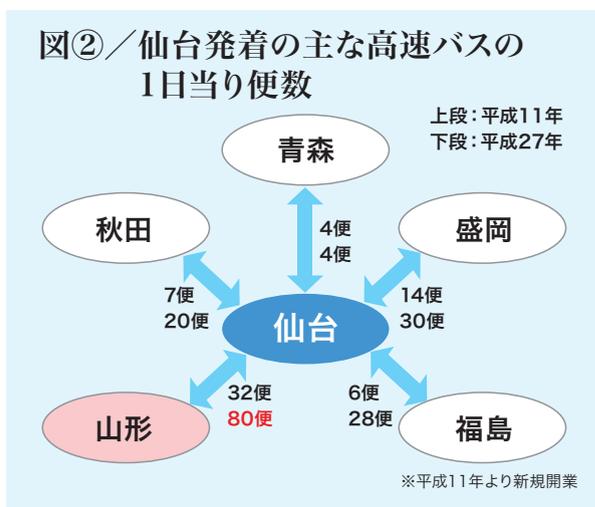
ほぼ定着し、以降ほとんど増えていないそうです（仙台市より）が、世帯数や人口は今でも増え続けていることがわかります。

また、高速バスに着目し、現在の発着地点がほぼ出そろったH11頃と現在の状況とを比較（図②）して見ると、各便とも大きく増便されて、特に仙台山形便では2.5倍になっています。

山形交通仙台営業所長の話によると、「仙台南ICで降りて長町経由、または仙台宮城ICで降りて八幡町経由では、西道路経由に比べて約30分以上は多く時間が必要と感じており、利便性が増せば利用客が増え、そのことがバスの増便につながるといったスパイラル効果が現れ、それに西道路の完成が大きく寄与している」と語っていました。

本来の事業目的であった現国道48号の渋滞緩和については、西道路が交通分担したこと、また現国道48号の4車線化等により混雑度が低下（図③）し、渋滞緩和に寄与することができました。

このようなことから、多くの交通を分担し、広域的な地域・経済までへも大きなストック効果の波及をもたらしてきた西道路は仙台都市圏「陸のゲートウェイ」として、当初計画を遙かに超えた役



割を果たしています。また、今後もそうであり続けることと確信しております。

当時の市民との約束であった、「騒音・振動・排ガス等に関する環境維持上の観点から大型貨物車を西道路に入れない」ことを守ってほしいし、今後他の道路と繋ぐことがあっても、そのことは絶対に守ってもらいたい。また、仙台と山形を結ぶ路線の強化策として、関山地区や山寺地区の整備要望等もあるようだが、整備による西道路への交通集中に対し、西道路の容量拡大はトンネルという構造上不可能であることを前提に、色々な判断をしていただきたいと吉越さん。



〈市街化が進む愛子地区〉
仙台宮城IC付近からドローンで愛子方面を望む。

交通体系調査を行い、将来に向けた全体の交通体系を着実に考えて行く必要がある。また大型貨物車のことでいうと、物流の発終点に着目していく必要がある。S49センサスペースでの西道路の将来交通量は、S60で26,000台/日、S65で38,000台/日（柏原さん持参資料より）と予測されていましたが、道路交通センサスは5年に一回行ってきており、将来計画も5年に一度は変わっていくもので、現在57,900台/日の交通量についても、計画を随時見直しをしていけば当たり前のこと。昔は大きく伸びた時もあったが最近では安定的に伸びていることから、今こそ将来に向けて計画の見直しをやってほしい。それにしても、供用後数年で4車線道路がすでにパンクすることは珍しいことであり、類例を探してみると面白いのではないかと野村さん。

西道路は、まさに昭和49年のオイルショックを

受け、事業費が大変厳しい時期の事業であったことから有料化の検討もあったようですが、利用者の受益を考慮して現在の姿になったようです。もし検討内容のまま実施されていたら、現国道48号の交通混雑解消も長引いたことであろうと柏原さん。

夜に高速バスがトンネルを抜けると、都会のど真ん中に出るわけですから、目の前にネオン街がパアッと開け、バスの中から歓声が上がります。これも西道路の大きな効果なんだろうね、と進行を務められた金内専務理事のまとめの言葉で座談会が閉められました。

何年たっても変わらない、当時関わった皆様の熱意と生き生きとした表情に、西道路の大きな役割とこれからの更なる期待、そして生みの親としての優しい思いやりを感じることが出来た一日でした。

文／高橋重道(仙台支所長)

写真提供・取材協力／仙台河川国道事務所
みちのくコンサルタント(株)

図③／仙台西道路の交通量と混雑度の推移

