

隣から見た北海道

「海道」から「陸」へ

国土交通省 北陸地方整備局

道路計画課長 信太 啓貴

北海道を離れて何年になるだろうと思うと、最近では良く考えて見ないとわからなくなるようになりました。ましてや、北海道開発局に在席していたのは省庁再編前までの平成13年1月まで遡ることになり、北海道の皆さんも、私のことを覚えている人も少なくなっていると感じています。

そういつつも、人事上かなり優遇(?)され、北陸地整5年目も終盤に差しかかり、今回はこの5年間で感じたことを率直にお話しさせていただこうと思います。

1. 北陸の難しさ

なぜ、この辺りの地域がそんなに北では無いのに「北陸」と呼ばれているのか、あまり深く調べていませんが、京都から見て、「北の陸」であったとの通説がありそうです。そういう意味では、私が3年数ヶ月過ごした富山県でいうと、「北日本新聞社」「北日本放送」など北日本と名の付く会社が多い地域です。ちなみに、日本国内で北陸と言えば通常、石川県、富山県、福井県を指しますが、北陸地整は、新潟県、富山県、石川県を管轄しています。

北陸地整の特徴の一つとして、新潟・富山県境で文化が非常に異なっていることがあげられます。県

境には親不知という、当時、断崖絶壁で親は子を、子は親を気にかけてもらえないほどの険しい道であったという難所があり、今では高速道路が開通し4世代道路として著名なところですが、この難所が文化的な交流も阻害していたのかと思わされる一因です。

さらに、国の出先機関も、地方整備局は新潟に、農政局は金沢に、財務局にいたっては管轄が異なり、新潟は関東、富山・石川は北陸財務と行政間の連携もやり方によっては難しくなります。最近でも、風景街道の協議会のメンバー選定や経済連合会との関わりについても頭を悩ませているところです。

距離感でいいますと、新潟市と金沢市が約300km離れていて、北海道でいうと札幌～函館間くらいのイメージですが、時間距離でいうと、一般道でその300kmを走る場合、オフピークでも約6時間かかります。(私の感覚でいうと札幌～函館間は4時間程度でしょうか(飛ばしすぎ?))

という地域ですが、北海道とのゆかりは古く、北前船で文化的な交流が盛んであったことから、聞くところによると北海道の3割の人のルーツが富山県にあるとのことでした。



新潟・富山県境の親不知



全国初の道の駅「豊栄」の情報提供施設

2. 北陸地整のすごいところ

初めて、「陸」に行った頃思ったことは、やはり圧倒的に人数が少ないことです。効率的に仕事を進めているなあと思いつつ、ある特定の分野においては、北海道に比べて格段に上のことをしているなあと思いました。ある特定の分野とは調査系なのですが、事務所の現場レベルで、かなり高度な判断をしますし、本局への資料提出も淡々とこなすなど、事務所といっても北海道という本部の仕事を3～4名でこなしていますので、北海道の事務所とは少し違う雰囲気です。

そういう意味で、北陸では全国初というか北陸発の施策が結構あります。最近で言いますと「平成14年度に全国で初めて高速道路の割引実験を実施し、現在実施している通勤割引の先導的な役割を果たしたこと」、「柳都大橋の開通時に、プローブ調査で渋滞損失等の具体的な数値を示した上で、戦略的な広報を実施したこと」、「全国の道の駅に先駆けて、情報提供施設を直轄で初めて整備し、今の道の駅の礎となっていること」、「金沢では、全国で初めて路肩に自転車通行帯を設置し、社会実験を経て現在本格運用されていること」、などなど新たな視点で取り組む姿勢は感心します。古くでは、道路構造令の堆雪幅を求める実験式は長岡市内で行われており、雪に対する当時の北陸地建の強い意識の現れとなって、今でも堆雪幅を決定するスタンダードになっていることは、皆さん周知のことかも知れません。

今でもその当時のフロンティア精神が、北陸地整の中に脈々と受け継がれていることがすばらしいと思っています。

もう一つが広報です。記者発表からマスコミ対応まで、これについては非常に力を入れていて、各県毎にそれなりに大きい地方紙があることも一つの要因だとは思いますが、かなりの確立で掲載されます。そういう意味では、北海道時代、あまり記者対応などしたことが無かった私も、それなりに対応しなければならず、時にはかなり厳しい新聞記事にもなりますが、非常に勉強になっています。(北海道はあの面積で、北海道新聞のシェアがダントツに高いので掲載率など、一概に比較できるものではないのですが・・・)



14万台/日の交通を分担する新潟バイパス

3. 北海道も負けていない？

そういつつ、すべてにおいて北海道に勝っているのかというと、それは違うと断言できます。私がいた頃（最近では違うのかもしれませんが）、積算、監督、用地交渉、河川協議等々については職員自らが一連の仕事をしていることは、北海道の強みだと考えています。

どの組織でも課題と感じているのですが、技術力の低下が叫ばれている昨今、北海道の技術力はまだまだ高いと感じています。最近では、施工のプロセスチェック、維持管理の時代への対応等、本来の土木技術者が必要とされる技術力が問われる時代になっています。北海道も今後どのような体制になるのかわかりませんが、この技術力を何とか維持できる体制を構築して欲しいと期待しています。

もう一点は雪です。北陸は一般的に雪が多い地域と言われております。こちらに来て、良く耳にするのが、「こちらの雪は北海道の様にほうきではける様な雪では無い。こちらの雪の方が大変」という言葉でした。

一概に比較できないのですが、生活してみると冬に困ることと言えば、家の中が寒いことと、そこら中で水をまいているので、長靴が必需品ということくらいで、北海道で運転している時の様に冬の運転には全く気を使うことが無くなりました。

このことは裏を返すと、「北海道の冬はたいしたことが無いのに、まっすぐで広い道路をつくっている」という誤解を生む原因になっていると思います。北海道の冬の大変さをどこまで伝えられるのか、これが一つのポイントなのだと思います。

4. 今後我々に求められることとは

今までは感想めいたことをずらずらと書いてきましたが、「海道」から「陸」へ行って5年。少し考え方が変わってきた点について少しお話を進めます。

まず1点目は、社会資本整備（道路整備でも良いのですが）の評価は30年後ということですが。最近ではコスト縮減や現道活用などが叫ばれ、厳しい予算の元で適切に効果を発現していくことが求められています。この意見については、全くもって反論するつもりもありません。

しかしながら、30年後（交通量推計の域を超えて）我々が整備している道路が地域にとってどのようなものになっているか、まさに担当者の感性にゆだねられるものかもしれませんが、新潟市には、平成11年センサスまで交通量日本一（交通量約14万台/日）の新潟バイパスという昭和40年代に計画された規格の高い（アクセスコントロールタイプの）道路があります。今新潟に住んでみて、新潟バイパスが平面の道路だったら、新潟はどのようになっていただろうと考えてしまいます。新潟のここまでの発展はあったのか、同じ交通量を流すために他のバイパスが必要だったのか、もし無かったら、市内の渋滞は相当なものになっていたのではないかと、計画、整備から30年後、誰もこの道路が必要で無いという人はいません。札幌新道がフルアクセスコントロールタイプだったら、創成川通りが副断面の構造だったら、と考えてしまいます。（当時の計画論について、どのような議論があったのか承知していませんので、不快に思われる方がおられれば謝ります。全くもって私見です）

もう1点が、我々道路行政にたずさわる技術者のユーザー感覚です。道路行政の強みは担当者がユーザーにもなれる非常に特殊な分野なのではないかと考えています。一方で皆さんは河川ユーザーではありますが、私自身河川ユーザーとしての自覚が全く無いのが現状です。だからこそ、気づくことを着実に適確に進めることができるのだと思います。私も土日は国道をドライブして、月曜日にはユーザー感覚を管理している各事務所の課長にぶつける毎日です。（あまり好評ではありませんが）

北海道にいた頃はユーザー感覚について、あまり



7月11日の新潟県中越地震の被災状況（R8号）

考えてなかったのが正直なところですが。ただし、地域を良くしたいと考えるのであれば、地域が何を望んでいるのか、それを身をもって体験し、課題に対して対応していくことが何より必要だと感じています。

5. 地震と対応から最後に

最後に、北陸地域では、平成16年の中越地震、平成19年の能登半島地震、中越沖地震と3度の大規模災害に見舞われました。（その間にも台風や豪雪もあったのですが）災害対応を経験してみて、我々国の職員がどのように地域に関わるべきか、日々悩みつつ考えている毎日です。

直轄の災害の応急復旧が一段落すると、補助国道、県道、市町村の被災状況の調査が必要になりますし、激甚指定などのための災害申請も必要となります。

今回の地震では、各自治体とトラブルがありながらも何とか対応してきましたが、緊急事態をどのように対処するか、経験してみないとわからないことがたくさんあります。北海道でも同様の災害は多数あるのでしょうか、直轄の組織と地域との関わり方は日々変わって来ます。道路を通じて、地域に望まれていることは何か、いつも考えていくことが、常に必要なのだと思います。いつ、「陸」から「海道」へ向かうのかわかりませんが、いつかどこかで皆さんと一緒に仕事ができればと思います。