

談天

DANTEN



一力 雅彦

社団法人東北経済連合会 副会長
交通運輸委員会 委員長

横軸強化 復興の力に

東日本大震災では、甚大な被害を受けた太平洋側の地域に対し、日本海側の地域社会から温かい支援が相次ぎ、大変心強く感じている。

例えば仙台市宮城野区の沿岸部の町内会には、震災からわずか4日後に、山形県尾花沢市と新潟県小千谷市の町内会から救援物資が相次いで届けられた。町内会の集会所には住民約100人が避難していたが、市の指定避難所ではないため、公的な救援物資は届かなかった。持ち寄った食料が少なくなった時の、他県からの援軍だった。独自に締結していた災害時相互協力協定に基づく支援で、自治体間ではなく「日ごろの顔の見える」町内会同士のつながりが成果を挙げた。

被災地では現在も、奥羽山脈を隔てた隣県から駆けつけた人たちの被災者に寄り添う地道な活動が続けられている。大震災を機に、特に防災上の連携を強めようとする機運が高まっており、宮城県と山形県の各地域間では、災害時の相互支援を約束しあう動きが活発化し、県境を超えた防災訓練も各地で始まっている。震災の現場から新しい連携の動きが確実に生まれているが、一方で連携に欠かせない横軸の道路網の未整備も浮き彫りになっている。

宮城、山形両県では、北部の主要都市を結ぶ「ウエストライン」など、複数の横軸道路の整備が急務である。ウエストラインは、東北の太平洋側と日本海側を最短距離で結ぶ地域高規格道路構想。ウエストは腰回りの意味で、石巻市から大崎市、新庄市などを経て酒田市に至る。全長160^{キロ}で、現在の国道47号と108号の高規格化を目指している。石巻港と酒田港という重要港湾を結ぶ幹線路線である。石巻—酒田間は現在、車で3時間半かかるが、高規格道路でつながれば2時間に短縮される。

沿線自治体は10年以上前から道路整備を国などに働きかける一方で、少年サッカー大会などスポーツや観光などでの交流を続けてきた。石巻、大崎、新庄、酒田の4市は震災後、災害援助協定を結び、高規格道路完成に向けた運動を強めている。

ウエストラインより少し南を横切る国道347号は、宮城県加美町と山形県尾花沢市の境にある鍋越峠付近を挟み約17^{キロ}の区間が、積雪が多い11月下旬から翌年4月下旬まで閉鎖される。山形側は20年以上前に道路改良が終わったが、宮城側の整備の遅れで、冬場に通行止めを余儀なくされている。

山形側では震災直後、支援物資を積んで被災地を目指した車両の多くが、冬季閉鎖中と知らずに347号を進み、途中で引き返すこともあった。震災後、宮城県は、ようやく改良工事を本格化させた。早ければ2016年度の通年通行を目指す。計画通りに進むことを期待している。

震災を経て、「命と交流の道」として道路の意義が見直されつつある。三陸自動車道や日本海沿岸東北自動車道の早期全線開通を求めるのは言うまでもないが、東西の防災ネットワークとしての横軸の整備も重要性を増している。地域でコンセンサスをまとめ、粘り強く訴えることが求められる。復興をけん引するプロジェクトとしてこの1、2年のスタートダッシュが鍵になると思う。

(河北新報社 代表取締役社長・いちりき まさひこ)