

## インタビュー・制新政意

国土交通省東北地方整備局  
酒田工事事務所長 神田昌幸氏に聞く

# 国土交通行政の使命と今後の展開 ～酒田工事事務所の役割と新たな取り組み～



二〇〇一年一月、中央省庁の再編により誕生した国土交通省。初代の同省東北地方整備局酒田工事事務所長となった神田昌幸氏に、これからの国土交通行政の展開と酒田工事事務所の様々な取り組みを聞いた。

本年一月の中央省庁の再編によって建設省・運輸省・国土庁・北海道開発庁の四省庁がひとつになって誕生した国土交通省ですが、従来と何が変わるのでしょうか。

神田 国土交通省になって、どういふところにメリットがあるのかというと、従来の省庁の「縦割り」を廃止して、一体的な取り組みを積極的に展開することによって、無駄なくスピーディーに、より質の高い行政サービスを提供できるということです。

具体的には、庄内地方には、従来から酒田工事事務所、月山ダム工事事務所があるわけですが、これに、運輸省の組織であった酒田港湾工事事務所が加わりました。酒田は、港とともに発展してきたところですし、環日本海経済圏の中で、中国あるいは韓国・ロシアといった国々との貿易、物流を視野に入れて

います。そのような物流を考えた場合、港と道路との結節は非常に重要なことですが、そうした事柄を同じ省庁、同じ組織の中で様々な連絡・調整ができるというのは非常に大きな意味があります。

国土交通省の使命「ミッション」は、「人々の多様な選択とその能力の発揮による、生き生きとした暮らしとこれを支える活力ある経済社会を実現するための基盤を形成する」ということです。我々の目指すことは、単に道路を造ったり、ダムを造ったり、河川を整備したりすることが目的ではなく、人が良い暮らしをするとか、あるいは活力ある経済社会を実現していくとか、そのためのツールとして、道路とか河川とかダムを造るということです。言い換えれば、人々の効用「ユーティリティ」の増進が重要であるということです。

国土交通省の誕生によって、我々がそうした問題意識を再認識したということが言えると思います。

それは庄内地方にとって、どのような意味があるのでしょうか。

神田 庄内地方における道路・港湾・空港の連携事業ということでは、「酒田みなとインターチェンジ」が今年の夏ごろ開通する予定で、これによって酒田港と高速道路が直結するわけです。まさに道路・港湾・空港が連携

庄内地方における道路・港湾・空港の連携事業



資料：国土交通省東北地方整備局

港湾を利用した防災拠点のイメージ図



資料：国土交通省東北地方整備局

することにります。人口十万人規模の都市でこうした例は極めて少ない。「港」という名前のついたインターチェンジさえ殆どないはずです。まして、近くに「空港」までついているところは有りません。そういった意味で、酒田は最も注目される箇所の一つです。

昨年の七月十四日に「酒田港国際ターミナル」がオープンしています。それに併せて、様々な関連する事業も展開されていますので、酒田港が、ますます重要になってきています。

さらに、災害時の物流活動のために、現在「耐震バース」といって、震災に強い岸壁を造っていますから、それと地震時に耐えられ

るような道路ネットワークがあれば、非常時に最低限の物流は確保できます。庄内地方が震災によって大きなダメージを受けたとしても、物資を海から運んできて主要幹線道路・新しい耐震技術で造った道路を通して輸送できるわけです。また、物流コストも酒田港を使うことによって大きく削減でき、商品にも競争力が出てきます。連携することによって、こういったメリットが出てくるのです。

率直に言って、庄内地方の国土交通インフラの整備状況をどのように評価していますか。

神田 高速道路（東北横断自動車道酒田線）は、「庄内あさひ」から「湯殿山」まで九・九キロメートルが出来上がり、庄内空港が整備され利用者数も伸び、月山ダムも完成が間近です。そういった意味では、どんどんと整備はされてきています。

しかし、例えば高速道路は、月山道路を介してつながってはいますが、完全な高速道路にはなっていない。日本海沿岸東北自動車道を考えた場合には、まだ北も南もつながっていないという状況です。つまり、ネットワーク化されていないのです。

道路整備については、私は非常に強いインパクトがあると考えています。例えば、庄内地方では某コンビニエンス・ストアの店舗が去年の十一月から一気に進んでいます。その理由をコンビニエンス・ストアチェーンに聞いたところ、「庄内あさひ」から「湯殿山」まで高速道路ができあがって、必要な物流インフラが整備されたからということでした。コンビニエンス・ストアの商品は小口輸送で、各店舗で余分な在庫を持たないように、非常

に細かく分けたものをたくさん積んで運びます。仮に、庄内地方に一店舗か二店舗出店しても、物流コストが合わないのです。十店舗・二十店舗の単位で出店しないと、わざわざ月山道路を越えたり、国道四十七号で運んでくることはできないのです。そういったときに、高速道路が「湯殿山」まで開通し、必要なインフラが整ったということで、庄内地方において一気に出店が進んだのです。

日本海沿岸東北自動車道が整備できれば、こうした効果はもっと大きな動きになります。日本列島は弓なりになっていますから、東北と関西を結ぶ物流ルートは、日本海側を通ることになります。鉄道の場合でも、羽越本線は貨物の量が非常に多く、物流の大動脈になっています。日本海沿岸東北自動車道がつながれば、道路も今まで以上に物流の大動脈になるのです。

しかも、洋リダンダンシーを考えた時に、現状では国道七号が雨や交通障害で通れなくなつた場合に、代替ルート・迂回ルートがなければ、生鮮食品の輸送などにとっては、致命的です。日本海沿岸東北自動車道が完成して、同時に国道七号もあれば、万一、災害に見舞われて国道七号の通行ができなくなつた場合、高速道路を知事に要請して無料開放し、インターチェンジを介して救援物資も運び、復旧できるまで人々の生活を支えることができるのです。物流の信頼性や災害発生時の対応力が俄然高まることになります。

医療のことを考えても、交通事故や狭心症などの場合は、時間が勝負ですから、少しでも早く医療施設に到着できれば、それだけ生存率もアップするわけです。いざというとき

に両羽橋が混み合っていて日本海病院に行けないという状態では、助かるチャンスがほとんど減ってしまいます。そのような場合でも、近くに「地域高規格道路・余目酒田道路」が出来るとすると、ストレートに行けることになります。

このように、リダンダンシーとか、物流に対する信頼性とか、救急医療のケースを考えると、庄内地方は、全国レベルと比較すればまだまだ不安が残ります。いま庄内地方は良い時代を迎え始めています。日本海沿岸東北自動車道、地域高規格道路を含めて、我々はもっと頑張らなければならないと思っています。

**着任してからの約一年間で、印象に残る事業は？**

神田 比較的小さな事業ですが、最近地元に変喜んでいただいたのが「釜谷なみの花歩道トンネル」です。地元の豊浦中学校の六クラスそれぞれから一枚の子供たちの絵を描いていただいて、それを引き伸ばして貼ってあるのですが、それが非常に評判が良いのです。トンネルの名前も「名称検討委員会」で付けていただきましたし、舗装を滑りにくいものにして「とか、「色を明るくして」とか、みなさんの意見を取り入れて造ったのです。ですから、地元の方々には、「自分たちが造った」と思っていたでいています。

注<sup>2</sup>アカウンタビリティーとか、注<sup>3</sup>パブリック・インボルブメントとか、コミュニケーション行政とか言われていますが、このトンネルで実際にやったことは、まさにそういうことなのだろうと思います。

開通式の際に、地元の中学生の女の子が、「造ってくれてありがとう」ということを言っ



資料：国土交通省東北地方整備局

てくれたのです。工事中においても、朝の通学時間に合わせて、誘導員を付けていたのですが、その誘導員の方が「おはよう」と言っていて誘導していました。最初は「なぜ、このおじさんが、私たちに「おはよう」と言ってくれるの？」と不思議だったらしいのです。そのうち、自分たちが安全に通学できるようにならざるに、わざわざ朝早く来てくれてるのがわかって、それが非常に嬉しかったというのです。自分たちのために造ってくれたトンネルだということ、で、「ありがとう」、大切に使用します」と言ってくれたのです。涙腺の弱いうちのスタッフは、ウルウルきたりして……。こっ

う仕事をさせていただいて本当に良かったと思います。

**最後に、現在、取り組まれている具体的なプロジェクトをお聞かせください。**

神田 地域高規格道路の余目酒田道路のPII（パブリック・インボルブメント）は大きく取り上げられましたが、従来型の事業以外のプロジェクトを挙げますと、ユニークな取り組みとして「**標識のプロジェクト**」があります。例えば、県外車が高速道路を降りて「山居倉庫」まで行くこととした場合、標識がどうなっているか？

残念ながら現状では、なかなかわかりにくい状態です。これを解決するにはどうしたら良いかという、車は時速五十〜六十キロメートルで走っていますから、小さい標識ではわからないし、直前に車線変更の案内を表示しても無理ですから、それなりに大きな字でうまく案内する必要があります。情報を詰め込み過ぎてもだめです。市街地に入る手前でもある程度案内してあげる必要があります。市街地に入ったら車のスピードは落ちますので、もう少し細かい情報を提供してあげる必要があります。

このように考え、徹底的に道路利用者の立場に立って標識を見直すことにしました。標識の密度はスピードがある区間では荒い方が良く、それからだんだん細かい密度にするべきです。標識の情報量も、少ない情報量から徐々に多くの情報を提供するようになります。標識の文字の大きさも、大きいものからだんだん小さくしていきます。標識の高さも高いところから、自転車や歩行者用には低いところへ持っていくことも必要です。標識の利用



者は一カ所だけに行きたい人もいれば、あちこち回りたい人もいる。途中で宿泊したい人もいるし、目的を持って滞在する人もいます。それぞれに応じて必要な情報を入れる必要があるわけです。主要幹線道路から歩道までを考えて、このような概念を体系的に整理しています。

こうしたことを、まず酒田を例にとりやることにしました。市役所や青年会議所、タクシー会社の方等々にお入りいただいて検討を重ね、社会実験も含め「酒田方式」として庄内地域のみならず全国へ発信してしまおうということなのです。

「松林プロジェクト」というものにも取り組み始めています。日本の三大松原は、「天橋立」「美保の松原」「唐津の虹の松原」ですが、この中で最も大きいのが「虹の松原」で、非常に美しく、そこには松が百万本あるのです。

ところで、庄内にはその十倍の一千万本あるのです。しかも、本間光丘であるとか、あの時代の人々が、このままでは砂嵐で作物もできない」ということで、非常に苦勞して、「民」の力で植林を成し遂げたわけです。これは、公益そのものです。今年には本間光丘没後二百年になります。今年に、東北公益文科大学が開校するというのも、何かの縁であるし、めぐり合わせであると思います。いまパンフレットを作成中で、テレビ番組も作るのかと思っています。このような松林も上手にPRすれば観光資源になります。庄内にはこうした様々な宝がたくさんあるのですが、それを知らしめなければ、みなさん見に来てくれません。

知らしめるということではもう一つ、

「本間光丘プロジェクト」があります。上杉鷹山のことを誰が有名にしたかというと、J・F・ケネディですね。ケネディが大統領に就任したときに日本の新聞記者が「日本人として誰を尊敬しますか？」と聞いたら、ケネディは「Youzan Uesugi」と答えたのだそうですが、質問した方が上杉鷹山を知らなかったのです。それ以後、上杉鷹山がどんどん有名になったのですが、その上杉鷹山に財政再建を教えたのが、実は本間光丘なのです。先物取引を始めたのもこの人ですし、本間方式は海外では結構有名です。

酒田は町民の町として発展してきましたが、精神的な柱・理念として公益があるので、こうした歴史的に豊かなものがあるのですから、長い目・大きい目で見たら、非常に高いポテンシャルのあるところなのです。

また、「スワンパーク」は、日本一の白鳥の飛来地だと地元の人には知っていますが、県外の人には意外と知られていない。年間四十万人以上の人が来ているのですが、そのほとんどは県内の人です。県外の人が見れば、「これはすごい！」とビックリするの……。しかし、「スワンパークはどこにあるの？」と聞いても、地元の人でも正確に説明できないような状態です。それもやはり案内の問題だったり、PRの問題だったりするのです。ですから、スワンパークの将来像を描いて県内外の多くの人に白鳥と親しんでいただくことを目指し、「スワンパーク活性化プロジェクト」に取りかかりました。

一方に高いポテンシャルを有する地域（シーズ）があり、他方でこうした歴史性・風土性に興味を持ち知りたい人々（ニーズ）が

たくさんいます。両者をつなげることで、それは究極のソフトだと思えます。庄内には様々なポテンシャルがあるのですから、それらに光を当て、ニーズと結びつけていくことで、これも社会資本整備の大きなつとめだと考えています。

注1 redundancy 平時から、緊急の事態や災害に備えて代替の物資を蓄えたり、予備の施設を造っておくこと。

注2 accountability 企業や行政が、社会の了解を得るためにすべき説明責任。

注3 public involvement 公共事業などの実施に際し、行政側が一方的に事業を進めるのではなく、事業計画の策定から実施に至るまで随時ヒアリングを行い、住民の意見を反映させていく方法。

## 神田 昌幸

1959年	京都市出身
1986年3月	京都大学大学院工学研究科土木工学専攻修了
同年4月	建設省入省 新潟県出向（土木部道路建設課、都市計画課）
1988年4月	国土庁大都市圏整備局計画課主査
1990年4月	建設省都市局街路課係長
1992年4月	建設省土木研究所橋梁研究室
1993年4月	建設省土木研究所橋梁研究室主任研究員 （1993年8月～1994年8月 米国バージニア州立工科大学大学院留学）
1997年4月	建設省都市局街路課課長補佐
1999年4月	建設省道路局国道課課長補佐
2000年4月	建設省東北地方建設局酒田工事事務所長
2001年1月	国土交通省東北地方整備局酒田工事事務所長