



特集Ⅱ 中央構造線今昔

未来につながる 現代の街道

越境視点から 信州をみる

地球的規模で創造された中央構造線を、日本人は古来より様々な目的で利用してきました。南北を直線的に結ぶ地形に、文化や信仰が行き来しました。塩などの物資も運ばれました。その険しさから、都より逃れ再起の時をうかがった者もいました。戦国時代には軍を進める道にも使われました。文明が発達すると、合理性や利便性を追求する近代化の波に取り残されそうになりました。ですが価値観の多様性を重んじる今日において、有する歴史や果たしてきた役割が見直されつつあります。日本の中でも希少な地形である中央構造線を改めて問い直します。

Toda Toshiyuki
戸田敏行



Uchinomi Iwao
内海 巖

壮大なスケール

内海 中央構造線という日本列島に刻まれた地形的、地質学的な特徴をどのように考えたいのでしょうか。当然ながら様々な捉え方があると思いますが、今日は越境する信州をテーマにして我々なりにいくつかの視点で考えてみたいと思います。まず、私の知っている中央構造線のイメージは、国内の代表的な断層で、まだ日本列島がユーラシア大陸の一部であった時代にできた古傷だということですが、かなりの長さがありますね。

戸田 改めて地図で確認するとよく分かりませんが、西は九州、四国、紀伊半島から渥美半島へ入ると、東西方向に延びていますが、浜松市の北部でぐっと北に向きを変えます。そこからずっと北上して、諏訪湖付近へ。その先は東に向かって関東のほうに行くことされています。非常に壮大な視点を持っているんです。その中で三遠南信地域は、東西に走っていた中央構造線が北上していくようなエリアになっています。今日的な視点でこの中央構造線を捉えると、行政区域を越えていく越境的な視野を、私たちにもたらししてくれます。

内海 スケールが壮大過ぎてどこに焦点をあてていいか迷いますが、身近なところからお話を進めていきましょう。先生は中央構造線をご覧になられたことはありますか。

戸田 もう三十年ほど前ですが、三遠南信自動車道を計画しているときに、ヘリコプターで渥美半島から諏訪湖まで飛行したことがあります。谷筋・尾根筋を上空から追っていきながら飛んだのですが、長野・静岡県境の青崩峠の上では、ここをどうやって道が通るんだろうと感じたことを思い出します。そのときの気象状況もあつたと思うんですが、北から来る風と南から来る風がぶつかったような感じで、ヘリがぐらりと揺れたんですよ。何か神秘的な感じだと壮大で、通常の日本の考え方は違う感覚を覚えました。

内海 そんな場所に道路を通そうというので、土木技術もかなり高度なものが求めら

れると思いますが、それが国土形成にも関わることになってくるというんですね。

戸田 この現代の国土形成の物語は、豊橋が分岐点になるんですが、太平洋ベルト地帯に対する新たな国土軸という捉え方をします。この渥美半島から西に延びる中央構造線地域を第二国土軸と呼びます。一九六四(昭和三九)年にワイズマン国連調査団という、国連技術援助計画に基づいて編成された調査団が日本にやって来て、従来の国土軸が非常に集密になっていることから、第二国土軸の案を出してきたのです。ワイズマンのレポートには「Possibility for the second route East / West from Shizuoka to Nagasaki would be created」と書かれています。そのときは、まだ北上する三遠南信自動車道の議論はないので、渥美半島から中央構造線沿いに四国、九州を繋ぐルートで第二国土軸と考えたわけですね。

これを元に地域づくりの運動に発展し、第二国土軸構想推進協議会が一九九〇(平成二年)に組織されました。その後日本をいろいろな国土軸で考えようということになり、太平洋新国土軸と言われています。今はやや下火ですけどね。

もう一つの日本を考える

内海 なるほど、第二国土軸の経緯は初めて知りました。私は、大学で環境工学を学んだ影響もありまして、何か右肩上がりの時代の発想なのかなと、橋を次々に架けていくとか、ハ