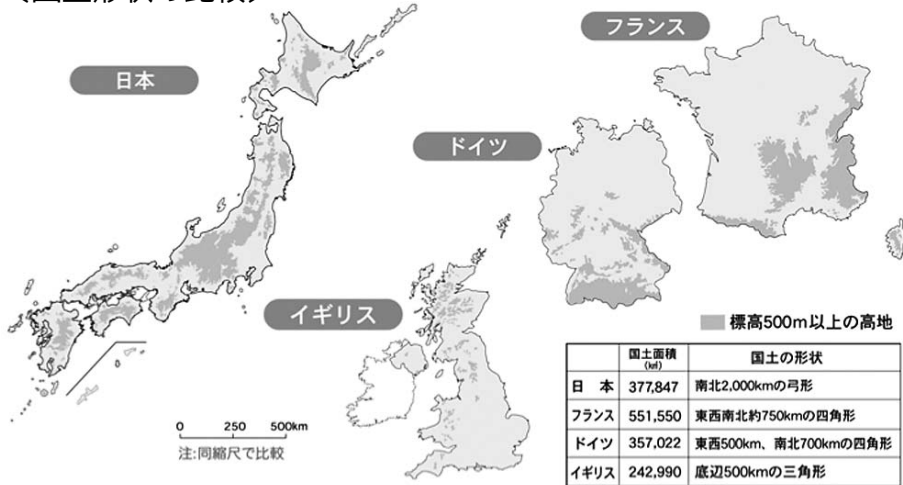
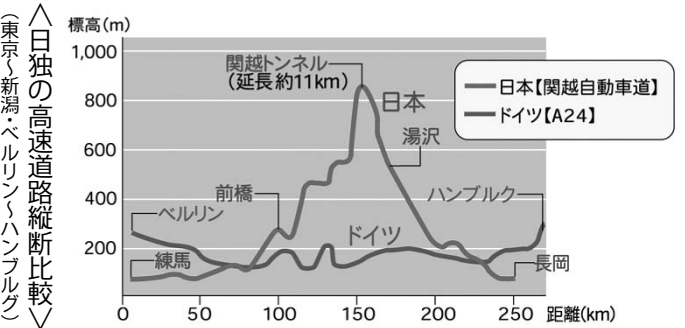


＜国土形状の比較＞



△わが国の国土の特徴▽

① 国土形状	南北2,000km、東西2,000kmに及ぶ細長い国土（幅は最大で250km程度）
② 四島	海峡により陸地が分断。多数の島嶼部で構成
③ 脊梁山脈	細長い国土を2000m級の山脈が縦貫し、日本海側と太平洋側に二分 河川は急勾配で短く、流域面積も小さい （国土は109の一級水系と2722の二級水系が作る分水嶺で細かく分割）
④ 平野	河口部か山間盆地にしか平野が無く、狭い平野が分散している上に、 国土面積に対する比率が小さい（低地：13%、台地：12%） 全ての大都市は河川の氾濫区域に存在
⑤ 軟弱地盤	大都市区域のほとんどが軟弱地盤の上にある
⑥ 地震	国土面積が世界の地表面積の0.25%しかないのに、マグニチュード4以上の地震 の約10%が日本で発生（マグニチュード6以上では全世界の20%）
⑦ 豪雨	多雨：地球総平均(800 [㎜] /年)の2倍以上の年間降雨(1,400～1,600 [㎜] /年)があるが、 梅雨末期と台風期に集中（⇒脆弱な水資源、大きな災害リスク）
⑧ 強風	台風の通り道に沿うかたちで列島が展開
⑨ 豪雪	国土面積の60%が積雪寒冷地域 （年間累計降雪深4m超の豪雪地帯に大都市が存在）



△日独の高速道路縦断比較▽
（東京→新潟・ベルリン→ハンブルク）

細長い国土に道路を造れば、どうしても総延長は長くなる。しかも、短くて幅は狭いが、急な流れの河川が無数に流れている。これらにぶつかるたびに橋を架けなければならぬ。山間地では、くねくねと迂回しながら先へ進むより方法は無い。従って、道路延長はどうしても長くなる。

列島中央部には高い脊梁山脈が連なる。太平洋側と日本海側を結ぶ道路を造るとなれば、長いトンネルがいくつも必要になる。高速道路延長に占める橋梁やトンネルなどの道路構造物延長の比率（構造物比率）でみる

この悠久の歴史、悠久の大自然を持つわが「国土」について、われわれ日本人はどのような認識を持ちているか、持とうと努力してきたか。先人達によって絶え間なく続けられてきた国土への働きかけ、その結晶としての豊かな国土を、われわれは歴史の最先端に立つ責任ある者として、次の世代のために改善し、遺していく責務を果たしているだろうか。

今号から数回、わが国の国土の特徴を紹介する。

①細長い国土と脊梁山脈

日本列島は南北2,000km、東西2,000kmに及ぶ細長い形状（幅は最大で250km程度）で、フランスやドイツがまん丸に近いのと比べ、いかにも特異な形である。これは例えば、地域と地域を結び互いに連携しようとする、長い道路や鉄道が必要になることを意味する。

現在はインターネットが発達した時代で、情報は一瞬にして広い範囲に伝わっていく。もう物理的な距離など大した問題ではないと考える向きもあるだろうが、それは

やはり間違っている。実り医師と患者が直接向き合い、患者が病に悩む必要にならなければならぬ。円形に近づくフランスやドイツは、首都のパリから全方向に道が伸び、国境を越えていく。道路網は出来上がっている。日本ではそうはいかない。東京と青森や新潟時代から、人やモノを運ぶ手段が手薄になっ

橋・トンネルを多用
地域間補完継続に必須

情報は飛び交うスピードと量に合わせて、交通も充実させてい

山間地は迂回、道路総延長長く

細長い国土に道路を造れば、どうしても総延長は長くなる。しかも、短くて幅は狭いが、急な流れの河川が無数に流れている。これらにぶつかるたびに橋を架けなければならぬ。山間地では、くねくねと迂回しながら先へ進むより方法は無い。従って、道路延長はどうしても長くなる。

わが国、
国土のすがた

「国土」とは……「国土」は国家にとって国民という人的資産の存在とともに欠くことのできない概念であり、鉱物資源や農作物、水資源、居住、経済活動など、ありとあらゆる人間活動に必要な不可欠な資源や恵みを与えてくれる空間である。

「国土」とは国家にとって国民という人的資産の存在とともに欠くことのできない概念であり、鉱物資源や農作物、水資源、居住、経済活動など、ありとあらゆる人間活動に必要な不可欠な資源や恵みを与えてくれる空間である。

道路網建設の障壁に

日本列島は南北2,000km、東西2,000kmに及ぶ細長い形状（幅は最大で250km程度）で、フランスやドイツがまん丸に近いのと比べ、いかにも特異な形である。これは例えば、地域と地域を結び互いに連携しようとする、長い道路や鉄道が必要になることを意味する。

と、米国のインターステイトハイウェイ（7%）、フランスの都市間高速道路（4%）、ドイツのアウトバーン（10%）に比べ、日本の高速道路は33%と圧倒的に大きな数値となっている。人口が減少してしまっ。当然、建設費は余計にかかる。平地ばかりで直線的に道を敷設できる国とは、事情が違うのは明らかである。日本で道路網を建設し

福島県・白河から西に伸びる国道289号に甲子道路と呼ばれる道がある。約200年前の1787年のことだ。政策として、甲子道路は、専ら先代・田沼意次の積算通行量は太極の100万台を超え、当初予想より大幅に上回る好調ぶりを見せている。休息地点となる道の駅「しもごう」も、休日となれば賑わいをみせる。不要な道路の代名詞であった道も「ミッシング・リンク」の解消によって、特に会津の観光に大きく寄与しているという。

開通前は行く手を険路が阻んでいた。暫定措置として登山道が国道区間に指定されていたため、国道なのに酷い道（酷道）として知られていた。青森・龍飛崎にある階段国道と同じく、どこか憎めなユニークな道でもあった。

その酷道時代は、秘湯の湯で知られる甲子温泉「大黒屋」の敷地を通っていた。古くからある湯の借金棒引き（債権放棄）のための棄捐令。農道、産業の道、生活の道で若き日の松平定信が愛した温泉郷でもある。離れの「勝花亭」は、定信が投宿した別邸だ。定信は後の「寛政の改

キリン
ハンドルキーパー運動に一役

キリンビール株式会社は、ノンアルコールビール「キリンフリー」の発売などで飲酒運転根絶に力を入れている。09年9月には「ハンドルキーパー運動」への支援を宣言。春の全国交通安全運動（4月6日～15日）に合わせ、「キリンフリー」ハンドルキーパーびん（小びん、中びんの2種）を3月下旬までの期間限定で発売した。今後も、商品を通じ社会貢献の一翼を担う。

飲酒運転根絶！

ハンドルキーパー運動とは、仲間（グループ）と飲食店などに自動車で行く際に、ハンドルキーパー（酒を飲まない運転者）を決め、その人の運転で仲間を自宅に送り飲酒運転事故を防止する運動で、全日本交通安全協会が実施。同協会と日本フードサービス協会、日本自動車連盟（JAF）は、飲酒運転根絶に向けて運動を推進している。

甲子道路

かつての“酷道”解消

自然との共存がカギ



励手当。現代の日本が直面する課題と酷似していることから、よく引き合いに出される。社会資本についても、今でいう管理・維持費用まで緊縮したため、インフラの崩壊と荒廃が進んだ。物流も次第に停滞し、資本の循環を悪くした。結果として財政収支をより悪化させ、60年後の開国政策、徳川幕府の終焉にはボディプロのように効いたとされる。日本の自然は、人が思う以上に獷猛で再生力がある。メンテナンスを怠れば、今の国道が再び酷道に戻ることもあつという間のことだ。費用対効果。この道路も、もちろん建設費はかかっている。まだ費用対効果が確定できるほど時間は経っていないが、まずはポジティブでスター



①松平定信の別邸「勝花亭」
②2003年当時の R289

かつて観楓のために甲子温泉を訪れた松平定信の通い路は、甲子道路の沿道で、かつて白河藩主村部では馬の子は喜ばない状況で、墮胎、間引きが慣習化していたが、それが打開策としての出産奨行