

## ●論壇

## 地域発展と交通体系

岩波 嶺雄\*

## Regional Development and Traffic System

Mineo IWANAMI\*

利根川が現在の流れになったのは、17世紀初頭であるという。それまでは東京湾に注いでいた。“坂東太郎”の異名を持つあばれん坊。東京を洪水被害から守るため、70年に及ぶ河道変更工事が行われ、現在の形になった。今、茨城県と千葉県の県境を成す流れとなり、直接太平洋に流れ出ている。この利根川の存在が、膨張する首都圏の茨城県への伸びを阻む自然障壁の役目を果たすことにもなった、とよくいわれる。そうなのかもしれない、と思う。

茨城県の南西部は首都40～60km圏に位置する。南関東で40km圏といえば、相模原、八王子、川越、木更津といったところで有力都市が並んでいるが、茨城県南西部では人口規模3～5万人（最大でも土浦の11万）の小都市が散在している。利根川がカベとなって、鉄道や道路など交通網の整備を遅らせることになってきたからだ。東京から伸びる放射状の流れは、国道6号線と国鉄常磐線の2本が茨城県の背骨を形づくってきた。道路のほうは、4月下旬、常磐自動車道の柏一谷田部間が部分開通して、2本目の骨格が姿を現した。鉄道はなお“過疎状態”が続き、本県の南西部がポッカリ空白になっている。首都30km圏上では、常磐線の我孫子と伊勢崎線の春日部間が24kmの空白、50km圏上では常磐線・牛久—東北線・栗橋間が45kmの空白。南関東など他の圏域では2～12km、8～15kmが路線距離であるのと比べ、低密度の状況を物語っている。

茨城県南西地域は、首都圏で最大の可住地面積を有する。膨れ上がる首都圏の受け皿と目されている。その一画に30年代後半から建設されていた筑波研究学園都市を舞台に、昭和60年には国際科学技術博覧会（科学万博つくば'85）が開かれることになった。半年間の会期、約2,000万人の観客が予想されるが、その輸送が最大のネックになっているという。53年夏に博覧会構想が浮上してから、第二常磐線整備への期待が高まったが、国家財政の再建が最大の政治課題になるに及んで、関連公共投資は極力圧縮されることになって、タイムリミットもあり、風向きはどうも怪しいようだ。輸送対策として国鉄当局は、常磐線の現行12両編成を科学博の直前、59年秋には15両化するを明らかにした。果たして万全の観客輸送策たり得るのか、疑問が残るところだ。

茨城県内には、3、40年代に筑波研究学園都市プロジェクトが進展したほか、鹿島臨海部に石油化学工業地帯が出現した。50年代に入っても、千葉県に新東京国際空港（成田）が開港、この6月末には難航していた水戸射爆場跡地の流通港湾化を核とする利用計画が決着、大規模な拠点開発が出そろった形だ。利根川の存在などで首都圏の肥大化の波に乗り切らなかったことが、かえって、拠点開発の余地を生み出したという逆説も成り立つ。今後の課題として、これらのビッグプロジェクトをいかに地域経済・社会の活性化に結び付けていくか、が浮上している。ここでも交通体系整備の受け持つべき役割が大きい。現在は、各プロジェクトが相互に孤立している。

この正月、研究学園都市に進出した研究所などのトップの方々に新春随想をお願いしたところ、筑波を取り巻くように存在する常磐線、筑波線（私鉄）、水戸線、常総線（私鉄）に囲まれた地域を「仮想広域コミュニティ」とみる視点にぶつかった。研究学園都市を核に周辺部の中心都市を結び付けて、新しい知識集約型産業の地域の形成を、という提案であった。この点にとどまらず、地域発展と交通体系の連動は、茨城県にとって21世紀にかけての夢の一つである。

\*常陽新聞社専務取締役

Managing Director, Joyo Shimbun Press

原稿受理 昭和56年7月2日