

北関東自動車道と地域連携

小 野 健*

By Takeshi Ono

北関東自動車道（概要）

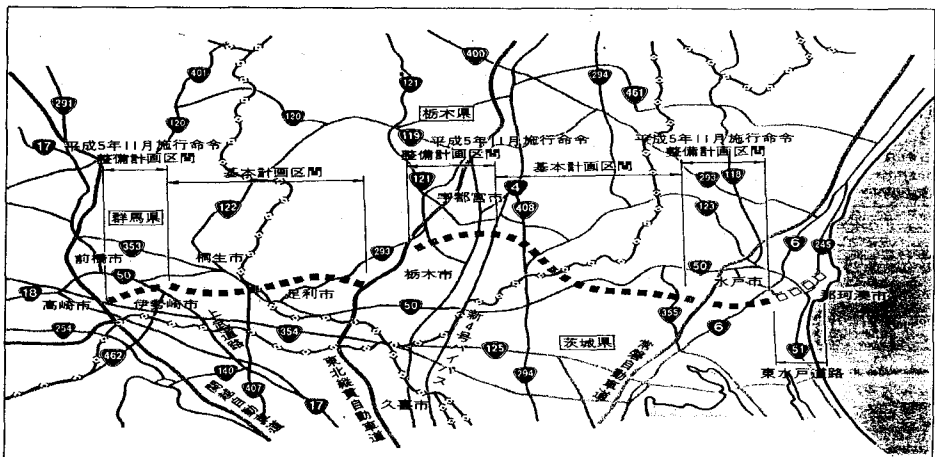
『北関東自動車道』は、群馬、栃木、茨城3県の主要都市および、常陸那珂港を結び、北関東地域における総合開発推進の基盤施設としての役割を果たす延長約150kmの幹線道路です。

この『北関東自動車道』の完成によって、これまでほぼ一般国道50号のみに頼っていた北関東～太平洋間の交通がスムーズになり、産業や文化の交流の大動脈として北関東の豊かな地域特性の向上と発展を育むことにつながります。さらに、首都圏から放射状に伸びている関越自動車道、東北縦貫自動車道、常磐自動車道を横断してそれぞれ連絡できるため、地域内の相互交通はもちろん首都圏や北陸・東北地方への交通がより便利になります。このことにより、北関東各地に点在する観光地の活性化にも効果を発揮するなど、広域的な都市圏の一本の大きな骨格としての重責を担うニューロードとして期待されています。

1. はじめに

近年、各地で繰り広げられている地域活性化施策の中に、『交流』という言葉が頻繁に登場するようになりました。都市と都市の交流、まちとむらの交流、海と山の交流といった地域とおしの交流に加え

て、異業種間交流といった元来異なる目的を持った主体を結びつけた交流やイベントに代表される不特定多数との交流等、多様な参画主体による多彩な事業が『交流』というキーワードを軸に展開されています。



キーワード：国土計画、地域計画、都市計画

* 建設省宇都宮国道工事事務所調査課調査第一係長
(〒321 栃木県宇都宮市平松町504)

これは、他の地域と交流することによって自分達の地域を見直し、その良さを再評価するとともに、外部からの刺激によって新しい可能性を拓こうとする地方自治体の発展戦略とみることができます。すなわち、地域の特色を積極的に活用した新たな自立の、主体的な地域発展戦略です。これと合わせ『新たな国土軸』の構想、『地域連携軸』構想について各地で提唱されていますが、地域相互間でそれぞれの特性に応じた適切な役割を担い、相互に補完・交流・連携しあいながら総体として地域の発展を図っていく必要があり、21世紀に向けた国土構造の形成に関する新しいビジョンを実現するための重要な手段と考えられます。そこで、北関東自動車道と地域連携と題して考察したものです。

2. 北関東地域の現状

北関東自動車道の施工命令が平成5年11月19日に建設大臣から日本道路公団に出され、今後、その整備が本格化するわけですが、高速道路の全国的役割は一般的に国土全体を有効に、うまく活用していくための、あるいは、各地域がそれぞれ独自の発展を遂げていくための社会基盤施設の一つではないかと考えます。

現在、東京圏への一極集中が問題視されて久しい中、北関東自動車道の沿線地域は、東京から約100km圏に位置し、その受け皿としてのポテンシャルを持っている地域であるだけでなく、独自に発展していく可能性を持った地域でもあり、水戸、宇都宮、前橋、高崎、そして、その中間に位置する両毛、笠間などの都市的ポテンシャルとそれぞれの伝統・文化を連ねた都市軸としてとらえることもでき、こうした地域を連絡する北関東自動車道に大きな期待が寄せられています。

現在の高速道路のネットワークを見た場合、常磐道、東北道、関越道など東京を中心とした放射状の路線から隣の路線に行く場合、東京を経由しなければならない。北関東自動車道はそれを横にネットワークしており、連携軸としての観点から見ても全国的に非常に意義のある路線であると思います。

北関東のレベルで考えますと、これまでは北関東3県がそれぞれ東京と結びつく求心的な構造になっており、隣同士の県の間での交流がほとんどなかったといえますが、北関東自動車道は今後は隣同士の交

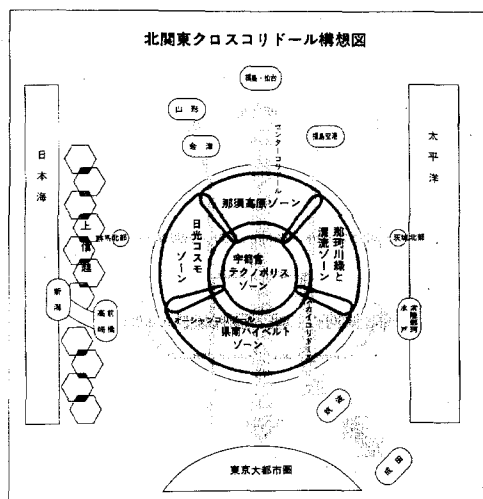
流を可能にするポテンシャルを持っています。

横への連携、あるいは交流の可能性としては、一つには、常陸那珂港へのアクセスが可能になることで、海なし県である栃木県の物流面での活動も大変範囲が広がることになります。

3. 栃木県における北関東自動車道

栃木県では、とちぎ新時代創造計画でクロスコリドール構想を考えています。3本のコリドール計画がありまして、その一つのセンターコリドールは南北の軸で、東京、宇都宮を経由して、福島、仙台に至る道路で東北自動車道がこれに当たります。

二つ目のスカイコリドールは、福島・成田空港を結ぶ構想で、三つ目のオーシャンコリドールは、名前のとおり海の道ということで、茨城県を経由して太平洋へあるいはもっと広域的に考えて、群馬県を通り関越道で新潟県を経て日本海へ結ぶ道です。このようなことを考えますと、この北関東自動車道に対する期待は大変大きいものがあります。



4. 国土軸としての北関東自動車道

北関東自動車道は東京圏のバイパスとしての機能を持っているということです。つまり東北自動車道から北関東自動車道を通して上信越自動車道、中央自動車道を経由し、中京、関西方面につながるといった重要な役割を担っています。さらには、首都機能の本格的な移転ということを考えてきた場合、この地域が第一候補ではないかと思ひますし、また、

そうになった時には、北関東自動車道は本来の意味での国土軸になるわけです。

北関東の軸としては、常陸那珂港の整備によって東京湾に展開している国際的物流港湾機能が移転し北関東地域が工業の集積圏として、より一層の高度化が進むことにもなります。

5. 地域連携

地域開発を考えるうえで地域連携という言葉が一つのキーワードになっていますが、地域連携という考え方がでてきた背景の一つは、それぞれの地域が持っている自然、施設、産業、文化というさまざまな資源を結びつけて、その組み合わせと交流の中で何か新しい産業・文化・人間活動を発展させようということなのです。

もう一つは、隣接する地域が、一つの地域では整備しきれないあるいは持ち得ないような高い機能を持った施設を分担して持つことにより、高い機能を楽しむようにしようということではないかと思っています。

後者の点では、地方に住む人もメディアの発達によって非常に高い機能のレベル、それからアメニティの高い生活レベルを目指していく。しかしそれは現在の市町村といった小さな単位では持ち得ないのであって、大きな単位の中でいかに整備していくか、質の高い生活ができるような地域を地方圏にいかにつくっていくか、といった考え方の一つのトライアルが地域連携といった考えではないかと思っています。

さらにいえば、人がそれぞれの趣味や考え方なり文化で結びついて、それが一つの地域ではわずかなパーセントであるかも知れないが、あちこちの人たちが結びつくと、あるまとまりとなって何かができるようになる。これも地域連携によってできくる一つの効果ではないかという気がします。そこで一番の障害となるのが距離と時間であって、それを克服する手段が高速道路です。

地域連携と対をなす概念として個々の地域の自立個性化が考えられますが、これがないと地域連携は成立し得ないといったことを感じます。自立、個性化について別の見方をしてみますと、競合、反発ということになるかもしれませんが、現実には地域にはそうしたことがかなり存在すると思うのです。それ

はそれで良いことであって、それによって地域の特色が育っていくのではないかと考えます。そういったことを踏まえながら、ある部分では機能分担などをし、結果として地域連携ができてくると思います。そうして北関東自動車道が建設されることによって、お互いが一層身近な存在となり、さらに格段の相乗効果が生まれてくるものと、大いに期待しております。

6. おわりに

高速道路はそれだけで機能するのではなく、関連する道路および施設をネットワークすることによって機能を発揮するわけです。各地域がそれぞれ個性を持ち高速道路がそれらを連携する、そういった都市計画を推進していただきたいと思います。

計画の段階から北関東自動車道をいかにうまく活用するか、そういったことを考えた開発計画を立案していただくことが高速道路利用者の増加にもつながっていきますのでよろしくお願いします。