

関東から見た北海道

国土交通省 関東地方整備局 常陸河川国道事務所長

本名 一夫



異動してせわしく動いているうちに早一年です。北海道と茨城県の関係は意外なところにありました。今年百回忌となる間宮林蔵が筑波郡伊奈町出身なのです。また、私は札幌に来る前、会津若松市に小学3年までおりました。水戸家からでた最後の将軍徳川慶喜と会津藩の関係を考えると、ここの勤務も何かの縁かなと思います。

茨城は「いばらき」と読んでください。昔、いばらキーのこしひかり、というCMがありましたね。茨城県は人口約300万人、面積約6,100km²の豊かな地域です。最標高地が県境の山で1,022mと、県全体がフラットな地形ですから、「どこにでも人が住む」状態であり、北海道とは違いますが広域分散です。道路延長59,280kmは都府県で最長。主要都市は水戸市が25万人、日立市19万人、つくば市17万人、

ひたちなか市15万人、土浦市14万人。県庁所在都市の人口が県人口の1割以下なのは全国でも希です。

茨城には全ての産業があります。土地利用上からは農業王国。米を中心に果樹、野菜あらゆる作物がとれます。鹿島灘は豊かな漁場。最も茨城らしい魚は冬のあるこうです。製造業は双璧である日立、鹿島の他にも県内各地に工場群があり、県内総生産の1/3以上を占める。他に東海村の原研・動燃あり、つくば研究学園都市ありと多彩です。

しかし前述しましたように広域分散地域であり、交通網整備、とくに幹線道路網の整備がまだまだ必要な状況です。現在、関東地整の直轄事業である圏央道と道路公団による北関東自動車道を中心に幹線道路網の整備を急いでいるほか、当事務所でも一般国道のBP整備を鋭意進めております。延長147kmの北関東道は、群馬、栃木、茨城の3県をつなぐもので、現在55kmが部分開通。この全通に向けて県・市町村と地元NPOがいろいろな形で運動を展開しています。これが完成すれば、現在、混雑している都心部を通して京浜港を利用している北関東の物流ルートが、スムーズに茨城の常陸那珂港に転換できます(図)。また、「海無し県」の群馬・栃木の人々が大洗などの海水浴場に来るにも大変便利です。うらやましいと思うのは、こうした県と県の連携と競争です。札幌一極集中の是非はいろいろありますが、今後、道内での地域間連携と競争がもっと必要と感じます。なお、道州制はこちらでは話題にもなっていません。

さて、北海道のイメージについては「食べ物おいしいですよね」とか「自然が豊か」と言われ、清潔な良いイメー



ジが持たれています。当然、北海道は本州人の観光の主要な選択肢であり、例えばグアムに行こうか、韓国か、でもやっぱり北海道かという具合に選んで来てくれるわけです。そのことの重みを感じ、質の高いサービスを割安感をもって提供することは本当に大事だなと思います。一回だけ来る観光客だからそのとき取るだけ取るといった姿勢ではなく、また来てくれるようにとのもてなしの心が大事。那珂川上流部の調査で那須高原のリゾート地に行ったところ、看板類はコンビニまでも含めてみな、焦げ茶色の「環境色」に統一されていました。しかし、「だから何枚つけてもいいんでしょ」と言わんばかりに、沿道が商魂ギラギラの看板の洪水になっていたのです。リゾート地としての全体風景はニセコ山麓とよく似ていますので、観光地の街並み景観を考える上での参考に一度訪れては？

関東の気候は、冬でも洗濯物を外に干せるのはありがたいのですが、他の季節は意外と暗い日が多いんですね。しとしと雨の日も多い上、曇りの日も多い。*故大橋さんが「北海道は『爽夏明冬』」と言ってました。北海道の気候は誇るべきです。また、関東は水不足でもあります。水不足は下流域の塩水遡上、湖沼の水質悪化、河川の干上がりという深刻な問題を生じさせています。水戸は清流・那珂川の水を飲めるのでいいのですが、他県では県民になんとかおいしい水を、というのが切実な願いです。北海道の「雪のダム」の恩恵をつくづく感じます。

組織機構の話をしします。関東地方整備局は、平成15年度直轄事業費6,780億円、職員4,667人（本局1,001人）。所管エリアは関東地域1都8県（長野道路事務所を含む）。事務所数55。事務所毎に仕事の特徴や規模に大きな幅があります。職員数から見ると、最大クラスは170人弱（当事務所は157人）、最小クラスは10数人。港湾空港関係は横浜に局庁舎をおいています。

規模も特徴も異なる55もの事務所（旧建設系48事務所）ですが、整備局と直結する構造は情報連絡が密接になる利点があります。しかし同時にエネルギーを要することにもなり、また、様々のテーマに対して一律に議論できないこともあります。その点、開発建設部を構えることは悪くない組織構造だと思います。北海道開発局は最初から道路・河川・港湾・農業と主要な4部門を持っていたこと、また、本州の場合、ほとんどの直轄河川は複数県をまたぐので、

県単位の開発建設部的な組織では不都合など、それぞれに所掌部門・地理的事情・歴史の違いが背景にあるので、どっちがどうと一概には言えません。少なくとも開発局の「三層構造」がネガティブに捉えられる必要はないと思います。また、設計積算と監督の業務が一貫体制か分業かという議論についても上記と連動することであり、一概にどっちがとは言えません。

このまえ札幌に帰宅して再び水戸に戻る飛行機の窓際から東北地方を眺めることができました。高度1万mは国土を見るにいい高さ。八戸から仙台にかけて一本の直線が走っています。東北新幹線。その少し山側に新幹線よりはややうねってもう一本の線が見えます。東北自動車道。か細く見えるこれらたった二本の「線」が東北地方を支えているのだと思うと（国道4号もありますが）、また、ヨーロッパ、特にドイツの高速道路網を考えると、日本のこうした社会資本整備のどこが無駄だろうか？と直感的に思います。次に機内誌の地図を見ます。関東住民の目で北海道と本州を同じ縮尺の図面で見ると、どうしてと思うほど北海道は大きい。その北海道には新幹線がない。高速道路も整備が遅れている。そうした社会資本の整備が贅沢なことだろうか？と国土論的感覚をもちます。感覚から出発して分析に入ると、物流とか地域の暮らしとか、救急医療搬送などのキーワードに行き着くわけですね。地方に高速道路はいらないう人はおそらく首都圏中心部の地図のみの感覚なのでしょう。

北海道と茨城は土地利用の点では似たところもありますが、やはり首都圏との距離が決定的な違いです。しかしといって農水業と観光だけでは、北海道の未来は見えない。それらも大事にしながら（「北海道産」ブランドは売れます）、もう一つ、先端産業を興さなくてはならない。1.5次産業、すなわち一次産品に付加価値をつけてという議論もあります。それも大事ですが、先進国の一地域として発展するにはまだ足りません。住みやすさと清潔な環境とインフラ整備を組み合わせ、あらたな産業おこしをしなければなりません。世界地図を見れば北海道よりもっと地理的ハンディのありそうなのに十分に先端技術産業を発展させている国や地域があるではありませんか。北海道人の意気軒昂たるところが求められるのは今からです。

*大橋 猛……元北海道開発局開発土木研究所（現 独立法人北海道開発土木研究所）構造部長（平成10年6月21日逝去）