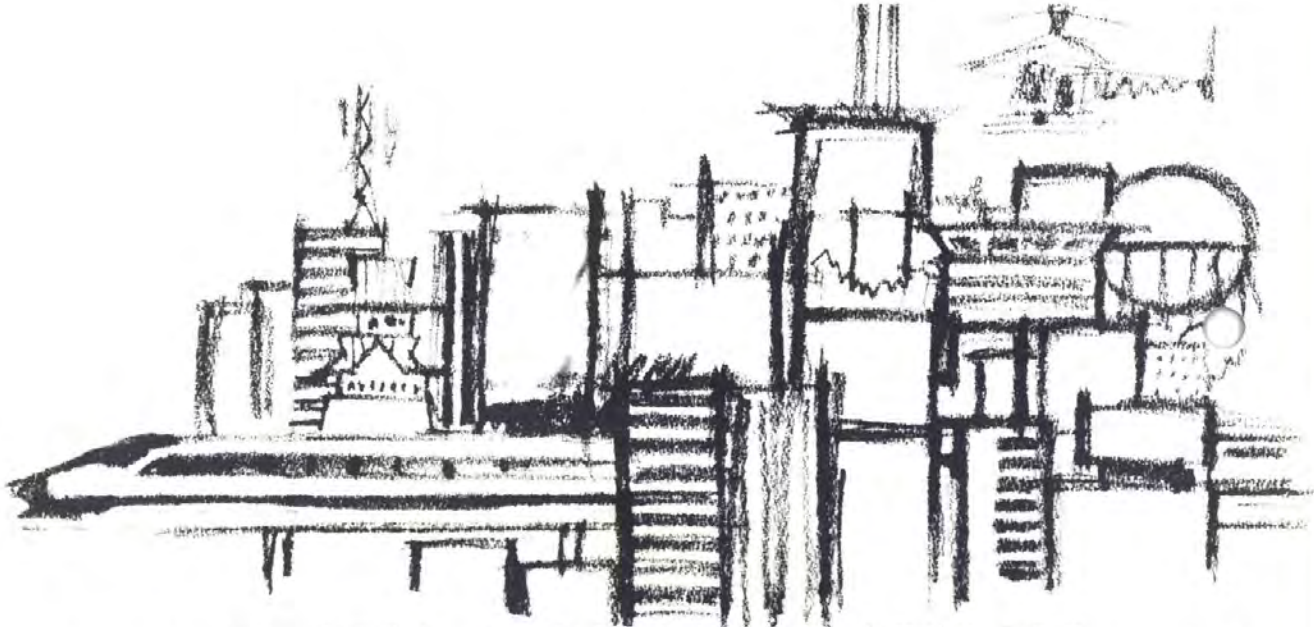


拡大する日帰り圏



「北回り新幹線開通」

「この日、北陸地方は、快晴。」

祝賀列車の発車式は、新装なった、地上二階、地下一階の新富山駅、上り三番ホームで午前九時盛大に行なわれた。ホームでは銀色と白のツートンカラーに装った、超音速機を思わせる「ひかりS号」は、スマートさを誇りながら発車を待ちわびている。晴れの運転士と車掌に、この日のために県内から厳選された「ミス北回り新幹線」嬢から、花束の贈呈があり、続いて、富山県知事・鉄道建設公団総裁・北回り新幹線管理局長が紅白のテープにハサミを入れ、出発を祝った。

軽快な警笛と、祝い客の歡呼に送られながら、列車は新富山駅を後にした。超特急「ひかりS号」の門出を祝い、小旗を打ちふる住民の姿が後方に飛び去る車窓の光景は、夢のようだ。左に雄姿立山連峰を、右にはるか日本海を写しながら、一気に世界最長といわれる四〇数キロメートルのアルプストンネルにすいこまれる。およそ一〇分、立山の真下を走った列車は、すでに信州高原の山波に敷設された鉄道を滑走している。富山を出て約三〇分、長野駅に到着した。急行「白山」で四時間近くを要した、志賀高原の玄関口、善光寺参りの長野までが、わずか三〇分行動圏となつたのだ。列車はさらに東へ、関東平野を時速二五〇キロで走りぬけ、群馬・埼玉を経て地下の新上野駅、一〇番ホームにすべりこんでいく。この間、わずか一時間三〇分で首都東京に到着。信じられないようだが、時計はただちに一〇時三〇分をさしているのだ。

週休二日制となり、広域レジャー基地としてその名を高めた一大観光ルート、また、終

済の発展、地域開発の大動脈として、いま力強く誕生したのである。さらに、施設面では

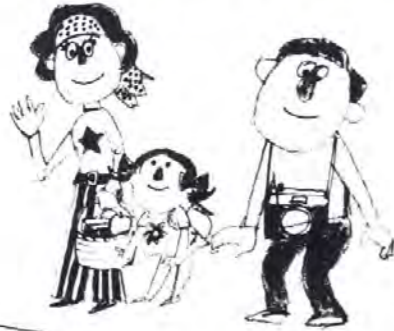
トンネル七〇数カ所（二四五キロ、うち東京と大阪の地下鉄三〇キロ）、橋りょう百カ所（約一五キロ）、高架橋三五カ所（約一八〇キロ）、スノーセツト四〇カ所（約一八五キロ）、総延長五八〇キロ全線をスラブ軌道（じやり・マクラ木を使わず、レールをコンクリート路床にじかに取り付けた軌道）としており、雪にも強く、安全性においても、先に開通した東海道はもちろん、山陽・東北・上越をはるかにしのぐ。この列車のために開発された新装置をはじめ、多くの新技術を生かしたニュータイプの新幹線として、お目見得したのである。建設計画当時に予想されたあらゆる困難な問題は、六、八〇〇億円の費用と八年の歳月は要したが、最新の技術を誇る鉄道建設公団の工事関係者の手で見事に克服されたのである。かくして東京へは一時間二〇分（特急で六時間）、大阪へは二時間（特急で四時間二〇分）、名古屋へは二時間（特急で四時間）と、日本の中枢機能を有する三大圏域が、いまや完全に日帰り圏となったのである。

さらに、日帰り圏を三時間行動圏とするならば、東北地方では仙台市まで、東海道は全都市、西の方では岡山市あたりまでが、これに入ることになったのである。そして、金沢（一〇分）・福井（三〇分）・長野（三〇分）は、気軽に往き帰りができる範囲になるわけである。

これが、昭和五五年にかける、百万富山県民の夢。すでに今から一年前に開催された鉄

北回り新幹線・北陸自動車道
東海北陸自動車道が実現すると

東京・大阪の日帰り圏が こんなに拡大します



道建設審議会において、建議という形で、北回り新幹線を基本計画へ組入れて必要な措置をとるよう、政府に対し答申があり、実現への第一歩を踏み出しています。しかし、今すぐ基本計画が決定しても、その後の整備計画や工事着工への道は、まだ遠いのです。また用地問題など、のりこえなければならぬ多くの問題をかかえており、全県民の総力を結集した関係方面への働きかけが必要です。みなさま方のご協力をお願いいたします。



北回り新幹線開通の夢から 一日行動圏への具体的方向

「高速自動車道」

行動圏を拡大するもう一つのみちは、高速自動車道の建設です。最近の自動車の普及が目を見はるものがあり、しだいに自動車交通が陸上輸送の王者となりつつあります。この自動車時代に対応して、脚光をあびて登場したのが高速自動車道の普及は地域開発の原動力となり、通過する沿線地域に大きな発展の可能性をもたらしています。

富山県内では、将来二線の高速道がはしることになっていきます。その一つは、東西を結ぶもので、昭和五〇年開通を目標とした北陸自動車道。他の一つは南北を結ぶ、昭和五五年完成予定の東海北陸自動車道です。これらの自動車道が開通すれば、目的地に早く行くことができるだけでなく、物の生産や輸送が計画的になり、農水産物は鮮度をおとさずに大消費地へ運ぶことができるようになるわけです。その他、市外地に住宅を造ったり、県外からたくさんのお客を呼ぶこともできます。その上、渋滞が続いている一般道も緩和されるといった、数多くの効果が期待できるわけです。

■北陸自動車道

さて、北陸自動車道は、新潟市を起点とし

て、富山・金沢・福井を経て、米原に至る、総延長約五〇〇キロメートル、全区間四車線で、中央分離帯を含めると巾二五メートルの高速道です。

施設としては、インターチェンジ（一般道から高速道へ出入りできる）が県内では九カ所予定されており、バスストップ（高速バスの停車場）・サービスエリア（運転者や乗客の休憩所で、ガソリンスタンドや簡易修理場など）・レストエリア（運転者などの休憩所や売店）などが、適当な場所に設けられて、快適な利用ができることになっています。

昭和四〇年に基本計画が決定されてから、着々と具体化しており、県内では小杉・砺波間の工事が順調に進んでいます。風雪にもめげず工事に励む作業員の姿を、ご覧になった方もあると思いますが、全線開通までは、なお相当の日時を必要とするでしょう。平野部で時速一〇〇キロ、山間部で時速八〇キロ、平均時速八三キロで走れば、金沢へは四〇分・大阪へは四時間三〇分・東京は五時間で行けることとなり、現在の所要時間の約半分での目的地に着くことができるわけです。

■東海北陸自動車道

太平洋ベルト地帯と日本海を、取短距離で

結びきわめて大きな意義をもっています。岐阜県一の宮で名神高速道に、富山県砺波市で北陸自動車道に連絡する、総延長一七〇キロに及ぶ高速自動車道です。

平地で幅員二五メートル、山地で二三メートルとなり、平地での時速一〇〇キロ、山地では時速八〇キロ、山岳部では六〇キロで走れるよう設計される予定です。日本の屋根といわれる中部山岳地帯を走りぬけ、名古屋まで三時間という、この道路の一日も早い完成が待たれます。

■富山新空港

最後に、高速化の花形、航空機交通が残っています。現在の富山空港は、河川敷を利用してあるので、濃霧・増水などのときに機能を十分に発揮できません。また、大型化する航空機に対処するためにも、新しい空港の建設が必要なのです。県では、昭和五〇年開港を目標に、いろいろ準備を進めているところであり、新空港からジェット機が飛び立つ日も夢ではなくなりましょう。

明るいあすを築くため、県はこれらの建設促進に努力していますが、この大事業は県民一人一人の協力が必要不可欠なことです。今年も「価値ある県民生活」をめざして努力し、自分のものとしていきましょ。