あすの白根を決める新十七号線

上越線と並ぶ　東京―白根―新潟　一級国道

白根中屋上より、点線は第三案予定コース。○は理研×は古川神社△大山祇神社

◁『白根に上越線が新設される』といえば、だれもが本気▷
◁にしまい。しかし『新しい道路が町を縦断するのだ』▷
◁といえば少しは耳を傾けてくれるだろう。そしてこの▷
◁道路こそ、鉄道と道路の差はあれ上越線新設と同じ▷
◁重要性を有する一級国道新十七号線なのだ。この道路▷
◁は東京―新潟を直結させるとともに、あすの白根を決▷
◁めるといっても過言ではないくらい、町の発展にとっ▷
◁て重大な意味をもっている。……▷

十年後には実現か！
飛躍する白根の経済圏
夢でない　白根―東京　六時間

十年後――。広い蒲原平野の中を、白く舗装された広い道路が、どこまでも一直線に延びている。大型一〇トン、トラック、最新型のハイヤーが時速七〇キロのフル・スピードで走って行く。すこ遮ってもスピードを緩めない。交歓のクラクションを鳴らすだけだ。むかしは東京へ行くのに新潟、新津、三条等から汽車に乗ったというが、いまではみんなが東京行きの急行バスを利用するのが常識。朝六時に白根を出れば、正午にはもう銀座四丁目へ着ける。この白根発の東京行き急行バスは小須戸、新津、巻、弁根などの人たちも利用している。商用で上京はスクーターだむかし、青果物は白根町や新津へ出かけて、値切られて売ったとか。いまでは出荷のほとんどが東京神田市場へオート三輪で直送だ。京浜という大消費地が相手だけに、青果物はどんなに作っても生産過剰ということはなく値切られもしないし、現金化も早いため、田よりも収益の多い畑、果樹園が急増し、牛乳もフル生産しても需要に追いつけずここ十年間に急変した営農の多角化をみて、村の老人は驚いている。白根近辺も京浜の大企業の下請工場がどんどん出来はじめた。輸送のロスがないから……。

× × ×

もし、新十七号線が白根に開通、完成されていれば夢物語りではない。二十年後の現実の話である。では、白根四万町民の夢と発展が託されている新十七号線の全容にメスを入れてみよう

表、裏日本の経済を交流
新潟―東京　最短コース325KM

新十七号線のコースは東京日本橋を起点とし、高崎、沼田、三国山をトンネルで貫き、湯沢、長岡、三条と結び新潟に至る道路で、日本地図を広げ、これらの都市をつなぐ線を引くと、大体「く」の字型の直線となるはずだ。

さらに本県の地図を広げ、三国峠、長岡、新潟を直線で結べば、白根町はその直線上の一点に位置する。つまりこのコースは、東京―新潟の最短コースであり、このコースの中に白根町が位置しているというわけだ

この最短コースを建設省では昭和二九年から五カ年計画で、さらに引き続き昭和三三年から始まる道路整備十カ年計画により完全舗装の道路で、これらの都市を結ぼうとする計画で総延長三二五キロメートルである。

新十七号線は新潟―東京を結ぶだけでなく、県下の他の主要道路はいづれかの地点で、この道路に結ばれ、分れてゆくというように、鉄道の本線と支線といった関係になり、さらに日本横断道路という意義だけでなく、関東と東北、北陸の経済圏を交流させるという大きな意図をもっている。

国道八号線とは――一般に八号線といわれている国道（白根地区の本町通り）は、京都起点、北陸経由、直江津―長岡―三条―白根―新潟に至るもので、長岡―新潟間は十七号線が重なっている同一道路である。

次の着手目標「白根町」
順調に進んでいる舗装工事

新十七号線は現在、関東側で五〇％以上、舗装を完了、最大難関とみられた上越国境の三国トンネルも貫通に成功、トンネル前後の道路を一二億四〇〇〇万円の予算で整理している。本県側も湯沢―長岡―三条間は舗装工事を除くと来年中に完工予定で、三条―新飯田は現在の道路を整備すれば支障なく、次の着手段階はいよいよ白根町に焦点が移されたわけである。そこで問題の白根町に新設を予定されている計画を建設省にくわしく聞いてみた。

まず、新飯田―小林地区戸頭は現在の道路は屈曲も少く、整備すればよい。将来激化する交通量を調整できないとか、高速運転に危険が続出することになれば、現在の道路を廃止、新飯田―戸頭は田地に新設することも考えられるが、現状では緊急を要する事態でないと推測される。

戸頭から先は白根地区を通り味方―木場―大野―新潟に至っているが、この道路を利用、整備することをやめ、戸頭から根岸地区下塩俵まで田地に新しい道路を新設する計画で、この建設コースは現在三つのプランが企画されているが、このプランを説明する前に新国道とは一体どんな道路なのか、説明しよう。

一メートルの費用六万円

全線の道路底面十三～十～五メートル。田面よりの高さ一メートル。道路巾十一メートル。舗装巾九メートル。現在の十七号線は五～六メートルで約二倍の広さとなり、カーブの最小半径二〇〇メートル。（この屈曲度の点から戸頭―味方橋―新潟の現在の道路は、整備しても使用できないのである。）

大型車輛が五〇キロ以上のスピードですれ違っても、速力を緩める必要はないように設計されている。

白根地内に新設する場合、一メートルあたりの費用は改良費三万五千円、舗装費二万五千円、計六万円、戸頭―下塩俵は十一・六キロメートルで約七億円の巨額資金が投入されることとなるが、地元負担などの心配は無用である。

なお、下塩俵から中ノ口川に永久橋を架設。大野町の西側田地を通り新潟に至る。白根地区中心部より新潟市まで十八・八キロとなる。

このように新設される国道は現在の道路の概念では考えられぬくらい、ケタはずれの大きなスケールのもので、根本的な差異を理解してもらえたこととおもう。

町、縦断三つのプラン
＜第三案に落付く公算大＞

さて、三つのプランとは、第一案――戸頭―北田中―下塩俵の直線コース。これは白根地区の横町女郎橋西方を横断、白根小中学校、山崎ヒューム工場をスレスレに通り、直線に下塩俵までのびる。

このコースは白根地区の町に近接、また、町の一部中心地を横断しなければならないとともに、町の発展を阻害し、苗代田を潰すなどの理由で保留。

第二案――戸頭―田中―みのロ―夏保新田の東側で大通川に出、大通川に沿って下塩俵に至るコース。これは大通川左岸堤の利用を主体として考えられた案である。

大通川の堤防巾は二〇～五メートルで地点により異るが、路形の屈曲と、堤防の高さ二メートル、で高過ぎるため、土盛りをすれば道路底面は相当の面積が必要であり、大通川の水位が高く、絶えず堤防が水に侵されるので固い土盤ができず、優秀な道路に仕上げることが、技術的に困難とおもわれる。

第三案――白根地区小坂までは第二案と同じく、ここ通川に沿って下塩俵に至るコース。これは大通川左岸堤の利用を主体として考えられた案である。

大通川の堤防巾は二〇～五メートルで地点により異るが、路形の屈曲と、堤防の高さ二メートル、で高過ぎるため、土盛りをすれば道路底面は相当の面積が必要であり、大通川の水位が高く、絶えず堤防が水に侵されるので固い土盤ができず、優秀な道路に仕上げることが、技術的に困難とおもわれる。

この三つの案の中、いづれが取り上げられるにしろ、建設の第一歩は用地の買収から出発する。

難航するか用地買収
最悪の場合、立消え？
明年、着手の予定

にわたり改良整備された最高田が多く、土地を離す、離せぬ。あるいは買収価格の評価などで用地の買収が円滑に解決するまでには、かなりの曲折が予想される。先に引用した福島村の場合、買収価格は反二四万円であったという。建設省側としては、着手することになれば土地収用法の発動などは全然考えず、土地を手離す農家側に立脚して誠意をもって交渉に臨み、最大限の補償、といってもメチャクチャに高い価格というのではなく、第三者も認める良識ある一定線で買収が円満すみやかに妥結されることを願い、また用地の買収がきわめて困難で、長期間を要する事態となったならば三条―小須戸―酒屋―新潟か、三条―加茂―矢代田―新津―新潟の各県道が急速に整備されつつあるので、白根地内通過を予定している新十七号線は取残され、陽の目をみないことも考えられる。といっていた。

建設省の予定では明三十三年内に測量、農地買収を終り、三十四年より近代的な工事技術で二年間で道路を完工し、以後五カ年以内に舗装完成の計画で、白根地内を含め、東京―新潟全路線を十カ年以内昭和四十五年までに完全舗装、終る計画だ。

自動車輸送の時代へ！

＝台数終戦時の一三倍

近年、自動車輸送の発達は驚異的といえるほど目ざましく、鉄道に代って自動車輸送の時代が来たといっても過言ではない。将来ますます自動車による旅客、貨物の輸送が増加するものとおもわれる。これを数字で説明すれば、昭和三十年現在――

△台数の増加▽

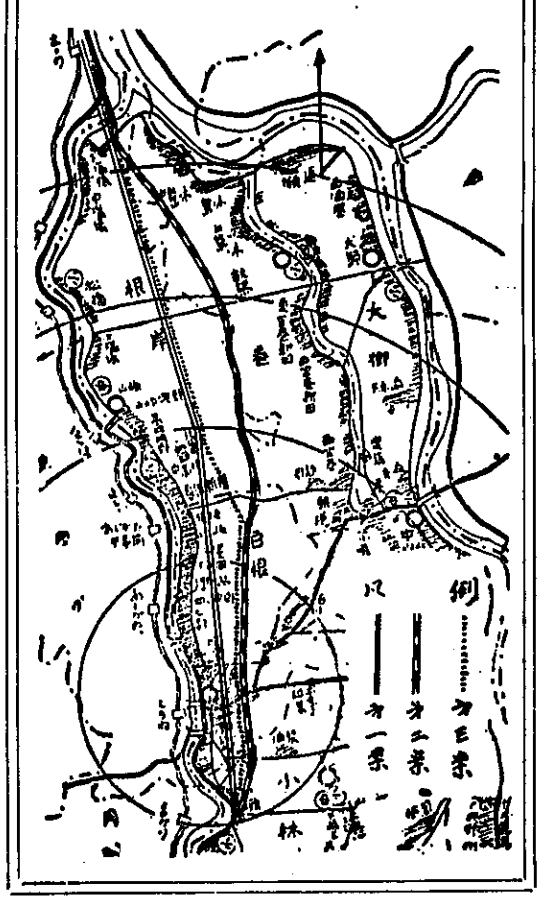
自動車の台数は一七五万台でこれは終戦時の十三万台に比し十三倍、戦前最高の昭和一四年の二二万台に比し七・九倍となっている。しかもこのほかに駐留軍関係の車が相当数あるうえ車輛の大型化、高速度化等の性能の進歩は著しい。

△交通需要の激増▽

貨物の輸送量は五億三、三〇〇万トンで鉄道の二・八倍となり、この傾向はさらに増大の一途をたどっている。またバスによる旅客の輸送人員は昭和二十一年度の四・七倍の三三億人で、その増加率は鉄道の一・七倍をはるかに上回り、国鉄の三八億人に迫りつゝある。

以上のように道路を利用する交通がさらに伸びる傾向にあり、道路の重要性は鉄道のそれに匹敵し、新十七号線の開通は、上越線以上の価値と重要性を占めるものと予測される。

白根町略図（関係部分）



むすび
望まれる活発な討論

新国道の完成を契機に十年二十年後の白根町は根本的に様相が変り、大きく飛躍することが予想され、明るい期待を抱かせるけれども、しかし、この期待が現実のものとなるには、あくまでも一七町四反の用地の解決が前提となる。敷地が円満に解決しない限り、新十七号線の白根縦貫は絵に書いた餅であり、白根町民にとっては死活の問題となりかねない。とくに白根町の場合、長年月にわたり改良整備される農民にとっては死活の問題となりかねない。とくに白根町の場合、長年月にわたり改良整備された最高田が多く、土地を離す、離せぬ。あるいは買収価格の評価などで用地の買収が円滑に解決するまでには、かなりの曲折が予想される。先に引用した福島村の場合、買収価格は反二四万円であったという。建設省側としては、着手することになれば土地収用法の発動などは全然考えず、土地を手離す農家側に立脚して誠意をもって交渉に臨み、最大限の補償、といってもメチャクチャに高い価格というのではなく、第三者も認める良識ある一定線で買収も、単なる夢物語でしかなくなる。あすの白根を決める新十七号線、そしてそのキイ・ポイントともいうべき用地問題。土地所有者の冷静な良識と判断だけでなく、四万町民の活発な論議が展開されることが望まれる。だからあすの白根町の姿を決めるものは、いまにはじまった町民であるともいえる。（文責　長井一郎）