

1 上武国道の建設推進について

上武国道は、埼玉県熊谷から前橋市田口までの延長約41kmの国道17号の大規模バイパスで、県内は約35.1kmであつて、建設省が事業主体となつている。

50年度中に尾島から前橋古河線(10.7km)までの用地を県が先行取得し、このうち、建設省が一部工事を施工中である。

前橋古河線以北については、国の予算不足や、先行取得制度の改正のため用地取得が困難となり、沿線土地改良事業計画等との調整が問題である。

今後、国の予算獲得と地元対策を含め、早期完成が重要な課題である。

2 関越自動車道の建設推進について

(1) 新潟線について

東京-新潟間、延長約300kmの路線で、日本道路公団が事業主体として建設を進め、既に、埼玉県内約40kmが供用中で、その他の区間は全線ルートが決定し、目下建設作業が進められている。

本県内の通過延長は約77kmで、渋川以南については、県が道路公団から委託を受け用地事務を進めており、既に

前橋10までは、55年春開業目途に用地買収が概ね終了し、工事が着々進められている。

渋川以北の用地事務について、道路公団は県に引き続き用地事務の委託をしたい意向である。

また、関連公共事業との調整並びに地元住民に対する諸対策も重要な課題である。

(2) 直江津線について

藤岡-富岡-松井田-長野-上越間延長約202kmの路線で、既に基本計画が決定している。このうち本県内の通過延長は約63kmで、整備計画の早期決定が西毛地域開発上重要な課題である。

3 新幹線の建設推進について

(1) 上越新幹線について

上越新幹線は、46年に日本鉄道建設公団が着工し、現在建設中である。区間は大宮-新潟間270km(東京-大宮間は東北新幹線と併用)で、完成予定は55年春である。

県内通過延長は71kmでトンネル部分が65%であり、駅は高崎駅と上毛高原駅(仮称)の2カ所である。

工事に伴う温水、冷水、汚水等の問題及び沿線の騒音、振動等の環境問題等、地元住民に対する適切な諸対策が重要な課題である。

(2) 北陸新幹線について

北陸新幹線は、東京から高崎、長野、富山經由で大阪に至る総延長約690kmの新幹線で、東京-高崎間は上越新幹線を共用する予定であるが、総需要抑制等により路線発表が遅れている。

現在、工事実施認可のための諸調査を日本鉄道建設公団で実施中である。

この路線の早期発表と高崎駅ほか西毛地域に1駅誘致が今後の課題である。

44 整備進む上武国道・関越道・新幹線

昭和51(1976)年

群馬県庁の幹線交通課が県内の交通インフラ整備の進捗をまとめた文書です。上武国道、関越自動車道、上越新幹線など、大型プロジェクトについて当時どのように進められていたか、その状況や課題が示されています。開通や整備が本格化する直前期の県内の姿がうかがえる資料であり、昭和50年代後半に群馬の交通網が大きく変わっていく過程を読み取ることができる行政資料です。

群馬県行政文書
『昭和51年8月3日 知事事務引継書 神田前知事より清水知事へ』(A0121C00 1)

高速交通時代へ踏み出す群馬

昭和50年代、群馬の交通インフラは大きな転換期を迎えました。上武国道・関越自動車道・上越新幹線といった国家的プロジェクトが相次いで進み、県内の道路網・鉄道網は新時代へと移行していきます。ここでは、昭和51年の行政文書に記録された整備進捗状況、上越新幹線(昭和57年)と関越自動車道(昭和60年)の開通を伝える『グラフィック』の特集記事を通して、地域の期待と交通インフラが進化していく過程をたどります。これらの史料は、群馬が高速交通時代へと踏み出したダイナミックな歩みを示すものです。