

今、あんなに多くの人達が渴望し、全国に架けられた夢の架け橋の料金が高すぎて、逆に経済が衰退し、産業が低迷しています。

この要因は、橋の通行料金が高すぎるからだ・・・との声が大きくなっております。

私達の身近にある、東京湾アクアラインもまたその一つと言われ、通行料金を800円にしようという運動が始まっております。

かつて、アクアラインが計画されたとき、アクアラインは神奈川県経済が、千葉県側へと流失する危険があるとして、神奈川県側は強く反対の意向を示したものでした。

実際の交渉は、千葉県経済同友会と神奈川県経済同友会とで横浜のシルクホテルで何回となく行なわれ、やっと合意したものでした。

千葉県側の代表幹事は、土屋秀雄千葉日報社長と山口慶次中央産業社長のお二人が担当され、私はいわゆるカバン持ち的役割で同席をしていたので、会議の内容をよく知ることができました。

当時の土屋社長の新聞人としての知識・先見性は極めてすばらしく、神奈川県代表の横浜・川崎の財界人を説得するのに、十分な迫力がありました。

アクアラインの必要性は、首都圏三千万人のキャパシティを考える時、先ず交通環境から起こる大気汚染、大渋滞から人々の生活を守ること。

東京湾の両岸を結び西と東、東北方面への大動脈づくり等によって、房総半島、三浦半島の半島性を無くすことが目的でありました。

また、関東以北との首都圏の生活圏のバランスを重要視したのであり、高速化や単なる利便性を考えたものではありませんでした。

当時の思想と、建設理由から考えても料金は0円でもいいはずで、少なくとも一般有料道路並でなければ市民に納得してもらえないでしょう。

次は神奈川県経済界が最も恐れた神奈川の“産業経済、人々、貿易、等・・・”が何故、千葉寄りへと流出して来なかったかを一緒に考えてみようと思います。