

第4章 「高速交通ネットワーク」 における整備新幹線の位置付け

交通機関の高速化の意義については前の部分で述べたとおりである。では実際の歴史上でどのようにネットワークとして高速交通が機能するにいたったのであろうか。その点から、この章では他の交通機関から遅れて登場することになるであろう整備新幹線について考えていくことにする。まずは、いち早くネットワーク化に近付いた高速道路網と航空輸送の整備について触れておく。

第1節 「高速交通ネットワーク」の 発展

1. 「高速交通ネットワーク」とは何か

「交通」とは、ある一点から別の一点へ移動することであり、またその手段をもさすのであろうが、それだけでは完結するものではない。というのも、一点を「都市」と置き換えればわかりやすいことであろうが、都市内での移動は今日では特に複雑なネットを組むような線となっており、(特に東京などの大都市圏では慣れて使いこなすのが不可能なぐらいの鉄道・バス路線網の発達が見られる) また都市間移動・広域的移動も、ある一方向のみであることは非常にまれであるために、現状はきわめて方向も多様であり、また距離も無限とも言える組み合わせがある。

ここで言う「高速交通ネットワーク」とは、主として広域移動を目的として建設されて経営される交通機関のうちで、可能な範囲で利用者の多種多様な要求に答えられるように路線(予定線も含む)が設定されているものとする。この中には、日本のような細長い国土をもつ場合には、縦長に直線的に結ぶもの(縦貫線)と、そこから直角的に分岐して結ぶもの(横断線)があり、またあまり例はないが、各方面に枝分かれする線を有機的に結ぶためのもの(環状線)が含まれることがある。

2. 高速自動車国道のネットワーク化

はじめに断っておくが、いわゆる「高速道路」には、普段私たちが高速道路と呼んでいる「高速自動車国道」と、首都高速道路や各地にある有料のバイパスを含む「自動車専用道路」がある。(道路法・道路交通法などの規定による)しかしここでは、混同を防ぐためにあえて「高速自動車国道」を「高速道路」という表記にしておくことにする。

高度経済成長時代を迎えて、日本にもようやく自動車時代が訪れたのは1950年代後半のことである。しかし道路の方はまだまだ貧弱なものであり、速度を出せてかつ安全な道路の建設が急がれていた。海外ではすでにいち早く自動車時代を迎えたアメリカや、アウトバーンで有名なドイツなどの例があったが、それらにならって1963(昭和38)年に名神高速道路、また1968(昭和43)年には東名高速道路が開通して、ようやく日本も本格的なハイウェイ時代の幕を開けるに至った。現在では東京から北は青森まで、南は熊本県の人吉まで直接つながっている。また東京からは現在東名道、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関道の各方面にのびていて、相互に首都高速・外環道で結ばれ、また外環道のさらに外周を通る圏央道(首都圏中央連絡自動車道)も建設がすすめられている。一方横断道路の方も北は八戸道から、上信越道・長野道、また米子道・浜田道などの中国道から各方面を結ぶもの、大分道(現在は大分県の日田まで)・長崎道・宮崎道の九州縦貫道から結ぶものなどが開業している。

さて、現在このように発達している高速道路網であるが、問題点は果たしてないのだろうか。まず考えられるのが、建設年度の古さや山間部を縫って走るために起こる規格の低さであろう。建設年度の古さについては、中央道・東名道などで、毎年のように補修のための集中工事が行なわれてはいるが、それは結果的に交通渋滞を引き起こし、利便性の低下につながっている。これには、鉄道などの他の交通機関と違って、利用者の増加が即所要時間の増加につながるという道路特有の性質があるからである。

そのように利用しづらい道路に対しては、なんらかの補完をするバイパスが必要となる。現在、東京から西へ向かう路線には東名道と中央道の2本が設定されてはいるが、その両方とも一部区間ではすでに交通渋滞が慢性化しているために、互いのバイパスとしての機能を果たせていない場合がある。しかしそうであるからと言って、たとえば、関越道から北陸道と利用すれば良いということにはならない。何よりも所要時間がかかりすぎるからである。

これは高速道路の最高速度が大部分で 100 km/h と定められており、距離が長くなるという事がそのまま所要時間の増大につながるからである。

それならば、速度制限を撤廃するか、そうまでしなくとも最高速度を引き上げれば済むことなのだろうか。しかしいくら数字を変えたところで、道路を走る車両に変化がない以上、鉄道のようにある程度画一的な性能を期待できないため、「完全な高速化」が達成できるわけではなく、車両による速度の差が拡大するという現状を追認するだけに終わってしまう。また速度水準をあげることに伴う道路の補修費用にもかなりの金額が必要である。さらに、「より便利な道路」はさらなる潜在需要を呼び起こし、結局所要時間などの面において、現状とあまり変わらない結果になってしまうというように指摘もできるであろう。

それでもなお、点検・修理に怠りがあった場合には、それだけ事故にもつながり、また高速で走っている分だけ事故の規模も大きくなる。あらたにバイパスとなる道路を建設する余裕のない現状においては、ある程度の道路混雑は仕方のないこととしても、絶えざる修理は現状を維持するためにも仕方のないことのように思われる。

規格の低さについては、次のようなことが言える。日本列島には、その背骨にあたる深い山脈がある。ところが都市圏は沿岸部にあることが多く、従って列島の両岸に高速道路を建設すれば良さそうなものであるが、最初に建設する場合には最小限度の投資で済ませるためにとりあえず一本引くことになるのである。ところがここで問題となるのが、果たしてどこに引くのかということである。鉄道の場合は利用者が多いと期待されるように結ぶのが普通だろうが、道路（自動車）の場合には市街地からある程度離れていてもそれほど時間のロスがないために、あるいは両方の沿岸部の均衡した発展をめざす意図から、双方の中間部にあたる山脈沿いに、あえて路線を設定したのである。ただしこれは平野部に比べて建設費が大幅に増加することになる。ただ現状では、当初の目的とも照らし合わせて、予想以上の効果をあげていると思われるので、一応置いておく。以上のことは中国地方を念頭においているが、しかし現在、中国地方には山陽自動車道が部分開通をみている。全通時には、それまでの役割も無視はできないが、山陽本線と山陰本線の輸送量からみても、瀬戸内海沿いへの集積が進むであろう。

また、山間部を通る場合には、曲線や勾配による速度制限や、主として濃霧、雨天、降雪時などの気象状況の変化による影響の問題がある。これは、

ドライバーの大半がその道路を走る事に慣れてなく、自動車の性能を生かした運転ができない状況が生じるからである。

さてここでは、縦貫道を念頭に置いてきたが、横断道の場合にはさらに利用者が標準的な規格の道路に対して少ないのではないかという問題がある。このような地域では、山がちな地形であるために、トンネル区間が長くなるので、建設費を圧縮する意味からも、不完全ながらも片側1車線での開業を先行させることによって、高速道路網の発展を目指している。しかし、やはり対面交通の長大トンネルにおいては、トラブルが生じた場合に課題を残すことが考えられる。このように完全ではないにしても、沿道の地域にとっては待望の高速道路であり、地方にいくほど自家用車で移動する可能性が高いことからしても、その利用価値もまた高くなるであろう。

このように現在のところは完全な高速道路とは言えない状況にあるが、拡幅の用地やそのための準備工事は現在でもなされており、利用者の増大によっては完全開業への余地は残されているといっても良いだろう。そうなればさらなる効果が期待できるし、また現状の予算では不完全な形になるのであるならば、正式な規格で部分開業するよりは、不完全ながらもできるだけ長い区間の開業が望まれる。

3. 空港整備と航空輸送の発展

航空輸送は、長い間あまり重要視されてはいなかった。これには輸送量が圧倒的に少ないこととそれに伴う運賃の高さがあげられよう。これは新型の大型機の導入や便数の増加によってある程度力オーバーできる結果となった。しかしそれでもなお空港と実際に輸送すべき地域とのアクセスに手間がかかる問題もある。空港に特有の問題として航空機の騒音があるために、新規に開業する場合は特に、市街地の近くに空港が存在することは許されない状況にある。また多くの都道府県では一つの県に一つの空港ということで、都市圏が分散している場合にはその間をとった立地となることになる。さらに言うと、東京・大阪・名古屋の各都市圏では大空港に集積させるために、周辺の都市からの空港へのアクセスはさらに長時間となる。たとえば、首都圏の場合、営業路線をもっている空港は、東京国際（羽田）・新東京国際（成田）それに調布飛行場の3つしかない。このような事情によって、どこの都市圏へも交通が不便であるといった結果になるのである。

ここまでは主として私たちが利用する空港へのアクセスについて述べてき

た。もちろん問題となるのはこれだけではない。航空輸送は点と点を結ぶ輸送方式である。これは単純なことだが、その途中には何のメリットもない。だからこそ路線の設定が重要になってくるのだが、全国の空港を都市と地方に分けた場合、地方から地方への路線は現在でもかなり苦戦している。それどころか路線の撤退や本数の削減も行なわれている。ほとんどは、対東京線を中心とするいわゆる幹線であり、また輸送力の大きい大型機も就航している。現在の利用者の傾向からすれば当然のことだが、地方の発展には交通機関の整備が前提となる意味からでも、より地方路線の拡充が望まれるだろう。