

第3章 交通の未来像

この章では、整備新幹線構想の理想とするものは間違っていないかという前提のもとに、仮に交通システムの改良でその理想を達成するためには、このようになっていけば良いということについて述べていく。

これまでも、利用者にとって利用しやすい交通機関とはなにかという疑問については多方面から言及した。基本的には、このような疑問をできるだけ解決できるようなかたちで改良ができれば良いのであろう。もっと早く、もっと便利で、どこへでもなんらかの手段によって行くことが可能であれば、それにこしたことはないからである。

それにしても、現代は夢も未来も失っているように思われる。将来の展望と言っても、昭和20年代や30年代ではないのだから、「未来都市」だの「夢の超特急」などといった空想科学的な記述にはついに目にかかることはない。「21世紀のトウキョウ」等については、十分に予想というよりは予測可能なまでに近づいているために、かえって思いをめぐらすこともない。また、現代の高度な技術的裏付けを持った計画にしても、それはよほど現実味がないか、すぐにでも実現可能で、一般の市民に夢をもたせられないかのどちらかになる可能性が高い。

このような時代にあって「交通の未来像」とは、一体どのようなものであろうか。このための取り組みとして、次のようなことがあげられる。

まず、現在の鉄道における最高の技術体系である「新幹線」を利用した改良である。いまでも、新幹線を営業している鉄道会社の内JR東日本、JR西日本では、時速350kmをめどに営業運転できる新型の車両開発をすすめているし、JR東海でも計画が予定されている。

ただし、新たに新幹線網を建設していこうとすることについては、その一部について建設できるかどうかを検討している段階にあることは第3部で述べたとおりである。このような状況であるから、ここで目標とされている全国的なネットワークを構築するまでにはとても至っていない。しかし取りあえず「高速化」だけでも、その効果は必ずしも当初の理想を十分に達成できるものではないにしても、かなりのものが期待できよう。

しかしながら日本の鉄道技術の一番の欠陥は「新幹線」にこだわりすぎたために、在来線の技術開発が大幅にその技術水準と比べて遅れていることに

ある。ただ新幹線の技術力をそのまま応用しても、日本の国土の状況では特急列車が 200 km/h で在来線を走ることは、現在のところ無理であるように思われる。しかし鉄道がその理想を達成する一翼を担うために、また高速交通ネットワークの主役になる能力を持つためにも、高い日本の技術水準の応用によって改良を進める必要がある。この取り組みについては、第 1 部の第 3 章に詳しいが、JR 各社でとりあえず最高 160 km/h を目標に開発を進めている。ただし、分割・民営化の影響からか、自社内でのネットワーク完結を目指しているという問題点がある。「多極分散型の国土」には、JR の営業境界が必ずしも一致しないのだから、新幹線で結ばれない地域については特に相互に開発・改良を進める必要がある。

以上のことは、狭義の鉄道による改良である。それでは、鉄道にこだわらずに、交通機関の改良をすすめる道はないものであろうか。現在、鉄道企業側からは、リニアモーターカーを中心にして高速運転への可能性を探っている。営業運転での最高 500 km/h を目標とするこの計画は、将来の展開によっては、交通システムのみならず社会全体に革命的な変化をもたらすことが明白であろう。すでに、国土を結ぶ交通ネットワークのなかで、もっとも重要でかつ利用者の多い東海道新幹線が、近い将来その輸送能力が逼迫することが決定的であるために、これを補完するものとして、例えば中央リニア計画として、導入されることになるであろう。これを試金石として、例えば現在の特急網がこのような超ハイテクの交通機関で結ばれるまでになれば、その理想は達成されるかもしれない。

どのみち言えることは、現在計画されている「整備新幹線」だけでは、「均衡ある国土の発展」という理想は、その沿線地域にとっては 応「達成」されたと言えるのかもしれないが、全国的視野で見た場合、到底できないのではないだろうかと言うことである。まずこの「新幹線」のような、何十年も前の技術に頼らなければ不可能であると考えていることが思い違いである。そのような状況に地方の鉄道が、いってみれば追い込まれたことによるというのも理解できることではあるのだが、この計画にかかる費用も莫大となることが予想されることから、過剰な投資を防ぐためにもここは思いとどまる余地があるのではないだろうか。

もちろん、鉄道だけにネットワークを担わせる必要はないのである。他の交通機関と相互に補完できれば、それだけそのシステム単体での長所も引き出しやすくなるものである。その長所を満足させる形で生かしていければ、

現在の技術だけでも、その可能性はそれなりのものが期待できるはずである。なぜなら他の交通機関にあっても技術革新は進められているからである。現状ではそれらの計画を待って、それによって交通ネットワーク総体としての「未来」を描けるようにならなければならないのであろう。

しかしながら、交通システムの改良だけで果たして理想の達成に貢献できるであろうか。そもそも交通は需要をつくり出すものというよりは、需要があってはじめて成立するものである。現状で言えば、対東京ないしは地域ブロックの核となる都市に需要が集中しているのであるから、そのままの形で改善を加えても、この流れが加速するに過ぎないという指摘は当然なされるものである。抜本的にこの構造を変えるためには、このような需要を社会全体のなかで分散していくことがすなわち「理想」の達成につながるのであろう。

それでは、どのようにすれば「均衡ある国土の発展」への道程につながるのでしょうか。ここでは現状、つまり理想達成のための障害となるものについての指摘に留めておくことにする。ただし、それらを解決することはすなわち「整備新幹線構想」に書かれてある理念が達成されることにもつながる。

社会状況については、社会そのものが経済や政治といった他の要因の総体であり、それらによって変化するものであるから、社会独自の問題点や改良などはそうない。国民の考え方なども、そういった要因によって変化するものだからである。

そこで、まず分類してみると、経済構造の問題がある。企業は、個々に独自の判断で経済活動を進めるため、どうしても自らに有利なように本社などに集中させる傾向がある。しかも本社は、経済活動を進めるうえで有利となる場所、つまり東京の都心に構えることになるのである。しかし現在、一時期よりは緩和されたが、過度の一極集中の弊害でもある地価高騰によって、都心から脱出する企業も出始めている。それとともに、リスクを分散させる意味からも、分社機能を強化する企業もでてきている。この流れを加速することで、地方への経済効果をもたらすことを期待できるであろうし、またそうするしかないのであろう。

行政の現状としては、中央官庁の圧倒的な権限がその元凶であるといえるであろう。その状況を打開するものとして考えられている「整備新幹線」が、地方自治体の財政能力を大幅に超えるものとはいえ、中央官庁に陳情しなければならぬというのは、種の皮肉であるが、このようなことは日本ではよ

く行なわれていることである。この過度な集中をできるだけ排除する方策を発見できれば、かなりの部分が社会全体にとって改善できるであろう。

要するに極端に言えば、この問題は社会全体が変化するような方策を検討しなければ、日本の将来の姿にもかかわる重要なことなのである。交通システムの改良でそのきっかけをつくることは可能であろうが、それだけで済ませようとするのは不可能であるし、かえって危険なものとなる。ある部分だけを極端に変化させることは、単体では改良であっても、かえってバランスを欠くようなことにもつながりかねないからである。