

第2章 ネットワーク化について

1.はじめに

第1章の高速化に続いてここではネットワーク化の意義について考えてみよう。日本は世界有数の人口の多い国である。そして38万km²のわりあい広い国土面積を有し、世界で1、2位を争う経済活動が営まれているわけである。多い人口に広い国土、莫大な経済力は日本国内における人的・物的交流を促し、それは交通路のネットワーク化という社会的要請を生み出した。古くは江戸時代の五街道、東廻り・西廻り航路、明治以後の鉄道網の整備、昭和の弾丸列車計画、戦後の4次にわたる全国総合開発計画はその要請にこたえて行われたものである。日本の交通ネットワーク化の歴史は古いのである。

2.ネットワーク化の影響

ネットワーク化とは何であろうか。それは人々の移動の円滑・組織化、及び手段・目的地ルート選択の多様化といえよう。前者の点においては明治以降急速な鉄道網の整備により、鉄道の面に関して昭和30年代までに達成された。少なくとも日本国内において行けない所はなくなったし、明治以前、20日以上かかった東京 - 大阪間はこの時期までに6時間にまで短縮されたのだ。後者の点においてはどうかであろうか。戦後のモータリゼーションは国道の整備と共に全国高速道路網の建設を促進させた。そして、1970(昭和45)年のジャンボ就航は航空機による大都市間の大量輸送を可能にし、空港整備は全国の航空路線網の発達を促進した。日本国内の都市間輸送においては鉄道、自動車、航空の3つの手段の選択(または組み合わせ)が可能となったのである。全体的に見れば前者の点では人々の移動、交流を活発にし(大都市の過密化、地方の過疎化という問題もあるが)高度経済成長の一因となったといえる。また大都市と地方との地域的落差の解消、国土の均一化を促したとも言える。後者の点では交通市場という新たな競争を生み出し、交通サービス、技術の発達を促進したのである。以上がネットワーク化完成後のメリットといえるが逆に東京への一極集中を促進したのも否めない事実である。

3.ネットワーク化の原因

それではこのようなネットワーク化は過去、そして現在においていかなる

要請から発生したものなのであろうか。歴史的に見れば政治的、軍事的な必要性からネットワーク化は構想された。列強に対抗するための富国強兵、殖産興業政策の一環として鉄道網が整備されたのであるし、中央本線が建設されたのも同じ東京と名古屋を結ぶ東海道本線が海に面しており軍艦の砲撃をうける危険性があるという軍の要請によるところが大きかった。(現実には戦争末期に海沿いの釜石線、山田線などで米戦艦の砲撃を受け被害を出している)だが、今日ではこのような需要で鉄道が建設されることはほとんど無いだろう。戦後、国鉄が独立採算制を採って1960年代に入ると、池田内閣によって経済成長主義が国是となるにつれ、ネットワーク整備は物流の増加による経済的要請と地方の鉄道網整備という地域的要請から進められることになった。戦後に建設されたローカル線、そして東海道新幹線はその代表といえよう。全国国鉄路線網は1983(昭和58)年にピークを迎え、東海道新幹線は太平洋ベルト、いわゆる日本列島の主軸を通る大動脈としてその経済的需要、効果を発揮し、1970(昭和45)年に全国新幹線鉄道整備法を、1972(昭和47)年に全国新幹線構想を生み出すことになった。これ以降鉄道におけるネットワーク化はこの全国新幹線網を元にした整備新幹線網に焦点が当てられることになった。1987(昭和62)年に第4次全国総合開発計画(四全総)が策定された時最も課題とされたのは東京一極集中と地域間格差の是正であった。今日の細川内閣も地方分権をスローガンの一つとしている。また地方の主要都市、自治体においても活性化の意味から新幹線の建設を要請しており、毎年のように陳情団を東京に送り出している。以上から交通ネットワークの整備は戦前の政治的・軍事的要請、高度成長期の経済的要請を経て、低成長時代の地域問題の解決手段として位置付けられているといえよう。勿論、前述の高速化とセットされた上でのことであるのは言うまでもない。それではこのネットワーク化は地域問題にどのような影響を与えているのであろうか。

4. 地域問題と高速交通ネットワークの日本における特徴

前にも述べたとおり四全総で課題とされたのは東京一極集中と地域間格差の是正であったが、高速交通ネットワークはこの日本の都市体系にどのような影響をもたらしたであろうか。

まず、長所としては時間短縮効果が挙げられる。高速鉄道はただ開通するだけではその効果は半減してしまう。高速交通と目的地までのアクセス、ネットワーク化が完備してこそその効果が発揮されるというわけである。そし

て地域開発効果（鶴光・ビジネス客の増加、大企業・大型店舗の進出、都市の拠点性の拡大など）が期待されており、これが地方自治体がたびたび陳情に訪れる主因となっている。他にも工場誘致効果、土木建設業界による雇用創出効果、内需拡大という国際的要請、不景気対策への対応策として期待されている。

このような利点が謳われる中現実に起こった問題としてはその交通ネットワークの全国化に伴う大都市圏、取り分け東京圏の中核管理能力の肥大化であろう。高速交通ネットワークはいわゆる「ストロー効果¹」を生み出し、地域社会をその都市圏に組み込み、経済的・社会的に東京への依存度を拡大させてしまった。つまり、地方都市はその空間的・機能的な自立性・管理能力を東京に吸収されてしまうというわけである。細長い国土と東京の地理的位置にもよるが日本の都市体系が東京を頂点とし、大阪、名古屋などの政令指定都市、そして中小地方都市、町村部を底辺とするものになりつつあるのである。

5. さまざまなネットワーク

日本にはどのような全国的な交通ネットワークが存在するであろうか。現在、日本の鉄道ネットワークの課題は新幹線の建設にあるとあってよい。1972（昭和47）年に策定された全国新幹線網構想は整備計画線5線、基本計画線12線からなる壮大な構想であった。

しかし、この時点で、鉄道の輸送シェアは年々低下し、国鉄の赤字も問題化しており、このような計画が当時の日本の財政状況からしても過大であったのは言うまでもなかった。整備計画線は凍結状態になった。

やがて、整備計画線の凍結状態は解除され、基本計画線の一部はミニ新幹線として実現することになった。が、新幹線網の実現にはなお、多くの困難を持ち合わせている。

新幹線網は日本列島の主軸である札幌・東京・福岡を結ぶという構想からなり、国鉄の分割・民営化という構想時には予想していなかった事態も起こったため、東北・上越新幹線と東海道新幹線は線路が結ばれず、東京を中心とした扇形となっているのが特徴である。これは東京の通勤路線と同様にバイパス路線が存在せず、東京を経由しないで地方から地方への移動が不可能

¹ 交通網の整備により地方と大都市圏が結ばれることで地方の資本・人・モノ・その他の機能が大都市圏に吸収されること。

であることを示しており、今後の課題となろう。

総じて日本の高速交通体系は東京を中心とした扇形になりやすく、これは前述のとおり細長い国土と日本列島の主軸を結ぶという基本思想によるものである。高速道路においては東京周辺のバイパス路線が計画・建設されているが、やはり東京を中心とした放射状体系であるのは否めない。航空路線も羽田、伊丹を中心とした放射状であるのは、本数からも、そして航空が点と点を結ぶ交通であることから更に顕著に浮き彫りにされる。日本人の一極集中思考は都市圏内部でも現れており地下鉄路線、首都高速道路などが例として上げられる。大阪市営地下鉄のように網の目状態に形成される路線もあるがこの場合においても大抵は特定の1路線に輸送量が集中するのが現状である。

大阪の地下鉄は現在7路線でなるが市中心部では東西を結ぶ路線(中央線、千日前線、鶴見緑地線)と南北を結ぶ路線(御堂筋線、谷町線、四つ橋線、堺筋線)が明確に別れている。御堂筋線以外の南北3路線は御堂筋線の混雑緩和用に作られたとあってよい。が、乗降客は番最初にできた御堂筋線に集中している。このような格子型路線網としてはメキシコシティ、札幌の地下鉄が上げられる。(他にもパリ・モスクワなどの放射型、東京・ニューヨークなどの不規則型などさまざまな種類の路線網があり、調べてみるとおもしろい)

いずれにしても「フル規格」による新幹線網の形成はさまざまな困難を伴うものである。今までのような在来線とは隔離された高速鉄道システムに代わり、これからの新幹線網の建設はミニ新幹線による直通運転の促進という形で行われると思われる。「フル規格」は交通量の多い幹線に限られてくるし、必要な、または比較的建設しやすい箇所から逐次建設されていくであろう。いわば新幹線の「高速道路化」である。それはさらに運行面では「フル規格」という高速道路を時速300km近くで幹線上を走り、さまざまな「拠点都市」というインターチェンジで地上に乗り降りし、「在来線」という一般道路を並みの速度で走るといふ。すでにTGVやICEなどヨーロッパの鉄道ネットワークでかなり一般化されている。