

新幹線の間駅の可能性

寺部慎太郎
TERABE, Shintaro

東京理科大学理工学部土木工学科准教授

1—高速鉄道の間駅

高速鉄道は、主に300kmから400kmを超える長距離の都市間交通を担ってきた。交通機関としては単に航空の代替になるとみられがちだが、空港という点を結ぶ航空路に比べて、高速鉄道は都市間を線で結ぶことからその途中に設置される中間駅の存在が様々な可能性を持っている。

中間駅を擁する広域的な視点から見た地域開発、また、駅周辺という狭い地域での開発、高速鉄道で結ばれる大都市との関係性、その地方の公共交通網の再編など、高速鉄道網が発達するにつれて経済効果も期待されるようになってきた。

高速鉄道の中間駅はほとんどの路線で設置されてきた一方で、その地元への経済効果や開発効果について、いくつかの中間駅を横断的にとらえる研究はあまりされてこなかった。いくつかの事例では、最寄りの都市から離れたところに駅が設置され、周辺の既存交通網との接続も貧弱なものになっている。高速鉄道を運行する事業者は中間停車駅設置が速達性の妨げになるとみなしており、都市間を移動する利用者にとっても、それは同じことである。一方で、一度中間駅ができてしまえば、200kmまでの短距離でも高速鉄道で結ばれるので、通勤行動に大きな影響を与え、結果的に地域開発にも影響を与える。

本稿では、高速鉄道の中間駅に着目し、その可能性を論じた2本の論文を紹介する。一つ目は、ヨーロッパ北部の国際高速鉄道路線を対象として総括的に論じたもの、二つ目はマドリッドとロンドンの近郊中間駅を比較したものである。

2—論文1:ヨーロッパ北部の国際高速鉄道の間駅

この論文は、互いに関連する三つの主題を扱っている。一つ目は、ロンドン-パリ-ブリュッセル-アムステルダムを結ぶ、北西ヨーロッパ高速鉄道において、様々な中間地域でいろいろな効果があるということである。それらの中間地域は、その国の中では必ずしも経済が発展しているところではないが、国境地帯であることと、他地域との連携がどんどん進んでいるこ

と、高規格の交通基盤ができていることから影響を受けている。一般的な結論は、高速鉄道と明確に連携した土地利用政策がないことと、地域のアクセシビリティが良くならないことから、地域開発という観点から長期的な効果は小さそうである。しかしながら、高速鉄道路線上で在来線の機能を持たせることで、通勤行動に影響を与えていることはわかる。

続いて、国際交通という視点で高速鉄道を見てみる。隣り合う地域をどう融合するかという点で、国境をまたぐ高速鉄道はどんな交通サービスを提供しうるのか、ということである。ここでの仮説は、隣り合う都市域が融合するというよりは両者の不均衡を減らすのに効果的に寄与するであろうということである。

第三の主題として、そのような目的を達成するためにはどのような規制の枠組みが適しているのか、また、地域開発を支える運行を可能にする鉄道事業者間をどのように連携させたらよいのか、というような新たな課題が提示される。

さて、この論文の結論はどのようなものであろうか。実は、全体として中間駅に悲観的である。以下にその結論部を紹介しよう。

高速鉄道利用者の大多数は大都市間移動であること、高速鉄道運営も経済活動によること、地方自治体が高速鉄道という新たな交通基盤に十分準備できていないことなどの理由から、中間駅では高速鉄道の恩恵が自動的に得られるわけではない。本研究の結論は、高速鉄道は、水準の高い大都市間を、航空の代わりとして結ぶことにのみ適しており、200km以下の短い距離にある地域間を結ぶのには適していない、ということである。そして、高速鉄道の整備が、アクセシビリティの不平等を減らすことにつながっておらず、EUの政策でうたわれているような経済的な成果を得ていないということである。

では、政策には何が残されているのであろうか？ 明らかなのは、地元の地方自治体や地域が、高速鉄道整備に付随するような開発に取り組むことである。この付随する開発とは、高速鉄道網にアクセスできるようにするものや、高速鉄道駅を含む地区を業務地区として目的地にするものである。EU全体とし

ては、競争を促進し、鉄道部門の透明性を増すようにしながら、各国のレベルではそれぞれに適した方法で取り組み、鉄道に関連する主体間が独自に動くことができる。

3—論文2: マドリッドとロンドンの近郊中間駅

この論文は、著者が論文1と共通していることから、問題意識は似ている。論文1の結果として、高速鉄道の通勤利用に意義を見出したため、大都市圏内(100km圏内)の郊外小都市にある高速鉄道の駅に着目したかのようにも思われる。

スペイン・マドリッドのトレド駅、セゴビア駅、グアダラハラ駅と、イギリス・ロンドンのアシュフォード駅、エプスフリート駅、ストラトフォード駅を事例として比較し、高速鉄道のどのような条件が、そのような大都市圏内郊外小都市の開発を促進させるのか議論した。条件とは、インフラの配置、駅の類型、鉄道サービス、都市の地理的位置、活動、他の交通機関との接続である。そして、各駅の特徴を整理し、主観的にプラス評価とマイナス評価で採点している。

著者らの評価は、以下のとおりである。ロンドンの二駅は、オフィス郊外化の潮流にぴったりの位置にある。郊外化の流れ全体としてはロンドンの東方向が好まれているが、二駅は西方向に位置するのが難点、ただし高速鉄道の駅周辺の再開発が進めば、好転しそう。一方、マドリッドの三駅は、都心から遠すぎてオフィスの郊外移転を引き付けるには不都合である。そして両者を比較してみると、ロンドンでは高速鉄道を大都市圏都市計画に関連付けられていたかのような一方で、マドリッドでは高速鉄道は単なる追加的な交通機関にすぎないかのようなようであるとしている。

そして、このような位置にある駅は、都市中央に位置する都市間交通の起点駅の混雑を緩和するとともに、郊外住民にとってアクセスしやすく、また自家用車を駐車しやすくすることで結節性を高める機能、都心部に位置する事業所への通勤

交通の始点としての機能、事業所を近郊駅周辺に誘導する機能があると整理している。

4—2つの論文のポイント

さて、これらの論文の意義を考えてみたい。

論文2で対象となった、大都市から100km圏内の新幹線駅ということで考えてみると、わが国の三大都市圏では、宇都宮、小山、大宮、品川、新横浜、小田原、三河安城、岐阜羽島、京都、新神戸、西明石、姫路が類似した距離にある。この中で論文2の趣旨に沿っているのは、大宮、品川、新横浜、京都、新神戸くらいであろう。ロンドンはグリーンベルトが機能していたこと、我が国では郊外化が在来線鉄道網の拡大とともに進んだことを考えると、高速鉄道の近郊中間駅として比較するには少し雰囲気が変わってきそうである。むしろ、我が国の近郊中間駅の発展過程というものがあるのではないかと考えられる。

我が国の新幹線は当然ながら一国内を運行していて、国境を超えるということがない。しかしながら、アジア諸国へ新幹線技術を輸出するときには越境もありうるため、新幹線が沿線地域に与える影響を考える際や駅立地の検討の際には、論文1でみたような国境(その国から見たら辺境)地帯の開発や活性化という観点も参考になろう。

また、我が国で今後開通する路線の中間駅では、在来線やバス、道路網との接続や、駅周辺の都市計画など、地元の自治体が積極的に取り組む課題が多いことを示している。

参考文献

- 1) Roger Vickerman [2014], "High-Speed Rail and Regional Development: The Case of Intermediate Stations", *Journal of Transport Geography*, in press.
- 2) Maddi Garmendia, Vicente Romero, José Maria de Ureña, José María Coronado, and Roger Vickerman [2012], "High-Speed Rail Opportunities around Metropolitan Regions: Madrid and London", *Journal of Infrastructure Systems*, ASCE / DECEMBER 2012, pp. 305-313.