

編集委員会委員

橋本昌史 | HASHIMOTO, Shoshi | 帝京平成大学教授

私は、通勤ルートの途上でJR京葉線新木場駅を利用する。同駅のプラットフォームは、オフィスビルでいうと5～6階に相当する高い位置にあり、風当りは強いが遠くまでよく見渡せる。

北側は、緑豊かな夢の島公園でその一角に巨大な清掃工場がある。一方、南側は低層の建築物越しに貯木場の水面が見える。

しかし、最も目を引くのは、夢の島公園と新木場駅の間にある広い道路を疾走する、大量の大型トラックである。世界各国の船社名が書かれた40Fコンテナを牽引する4軸トラックをはじめ、多軸の重量車が目立つ。空港行きのリムジンバスが可愛らしく見えるほど、大型トラックの迫力はすごい。

平成9年版交通年報(警視庁)で、隣接県との境界における自動車交通量調査をみると、他の道路を圧倒的に引き離して、新木場駅から見下ろせる湾岸道路の交通量がトップである。

2位は東名高速であるが、全車両(出入合計、以下同じ)で比較すると、東名147千台(千台未満切捨て、以下同じ)に対し、湾岸道路は189千台であり、大型貨物車については、東名26千台(片道)に対し、湾岸は39千台である。

片側5車線の道路は、正確には首都高速湾岸線と高速道を挟むかたちで両側に建設された国道357号を一体としたものであるが、JR京葉線も新木場駅から海浜幕張駅手前まで、途中で若干道路と離れる区間もあるが、ほぼ平行して建設されており、その間、道路及び鉄道の通路として100メートル以上の空間が確保されている。

この交通軸は、ご承知のとおり羽田空港を経て横浜まで南下しており、当時の東京湾最奥部に沿って確保された大交通路である。

そして、JR京葉線が当初貨物専用線として建設されたように、この交通軸は京浜葉に立地する港湾、臨海工業地帯から発生する、主として物流需要に対処するためのものだったが、広い空間が確保されていたため、整備が構想された高度成長期とは環境が激変した現在においても、所期の目的に沿った機能に加え、わが国物流ネットワーク、とくに幹線道路網の要として、極めて重要な役割を果たしている。

道路網の要とは大げさ過ぎるとの反論もあろう。しかし、東京圏の東西を横断する車両の多くは、内陸部の環状道路が混雑しているため湾岸道路を利用している。多分これからも当分の間、東京圏を横断する自動車の多くはこの道路を通過せざるを得まい。湾岸道路がない首都圏の交通混雑を想像してみれば、その重要性が理解できよう。

鉄道も当初の構想とはずいぶん違った使われ方をしている。ごく最近まで貨物輸送としては使われず、もっぱら千葉県南部と都

心間の旅客鉄道として活用されている。

新木場から分岐して東京駅地下に乗入れている京葉線は、主として房総半島を含め千葉県南部の通勤輸送に使われているが、地下鉄有楽町線、臨海高速鉄道とも新木場駅で連絡しており、また、外房、内房行きの特等列車や武蔵野線の東京乗り入れもこの交通軸が利用されている。

京葉線は朝のラッシュ時には、1時間に18本もの旅客列車が運行される。15分間隔の「通勤快速」は、外房線上総一ノ宮から乗入れ、蘇我駅を出発すると新木場にも停車せず、表定速度約80キロの高速で八丁堀を経て、東京駅に30分強で到着する。次に早い「快速」は、やはり15分間隔で新木場まで30分強。このほか各駅停車や特急(新木場には止まらない)が10本も運行されている。

まだ供用開始して15年しか経過していない京葉線は、既に混雑率が180%を超えており、臨海高速鉄道のJR山手線大崎駅までの延伸、沿線の人口増(沿線には未だ多くの空地が残されている)、さらには連絡する外房、内房線の需要動向如何によっては、近い将来、朝夕のラッシュ時の供給力不足が心配されるほどだ。

以上のように、湾岸交通軸は、東京圏鉄道ネットワークの重要な一部にもなっている。

この交通軸は、長大橋や海岸沿いの区間が多く、また、水面を埋め立てた後植樹された緑地が左右に広々とつながっている。そして、これらの間に利用目的毎に区画されたトラックターミナル、鉄鋼団地等の物流施設、清掃工場、下水処理場、さらには臨海性の工場が立地している。

しかし、これらの諸施設と比較しより目立つ地域は、舞浜の東京ディズニーランドや海浜幕張のニュータウンと並んで、新浦安駅、検見川浜駅等から展望される高層集合住宅群や舞浜駅北側に林立する戸建て住宅など住宅地としての発展である。

国勢調査によれば、交通軸に沿って住宅が数多く建設されたと考えられる浦安、習志野両市及び千葉県美浜区の昭和50年から平成7年に至る20年間の人口増加は、25万人を超えている。増加全てが交通軸に依存しているとは思われないが、この数値には沿線都市である市川、船橋両市及び千葉県中央区等の人口増加は加算していない。千葉ニュータウン等の人口定着ぶりと比較し、20年間の人口増は著しいものがあったと言える。

交通軸が整備されたことによって、20年間にみられた周辺地域の変化、さまざまな機能を包含した都市としての成長、さらには今後に残された課題、教訓等について研究が進められれば、都市と交通に関する貴重な資料になるのではと思いつながりながら通勤している。