

東海道新幹線は、世界唯一の大都市間超高速鉄道であり、新しい日本の創造の第一弾をなすものであった。

昭和 39 年 10 月開業以来 4 年有余にして約 2 億人の輸送を無事故で達成し、今年の正月は一日 35 万人以上の旅客を輸送している。これは、東京、名古屋、大阪の三大地域を含む太平洋ベルト地域の相互の所要時間を飛躍的に短縮した結果、いわゆる「一日行動圏」が拡大され、沿線経済圏の結びつきをいっそう緊密化することによって、経済社会活動の広域化が進みつつあることを示している。わが国の経済が激化する国際競争下で、今後とも発展を続けるためには社会開発を強力に推進する必要がある。一方将来の産業構造の変化に伴う都市化の進展に対処して、地域格差の是正などによる全国的に均衡のとれた社会の発展を実現するためには、その基盤となる高速度、高能率の交通網を早急に整備する必要がある。鉄道の特性は、高速、大量、低廉、安全性にあるが、特に新幹線方式の鉄道はその特性を最大限に発揮するものであり、さらに南北に細長く 2000 km にわたって、わずかな平野に人口が集中している国土の特質を考慮すれば、新幹線鉄道網こそは、わが国に最適の輸送機関といえる。

経済企画庁においては、今後長期にわたる国民の活動の基礎をなす国土の総合的な開発の基本的方向を示し、巨大化する社会資本を先行的、先導的、効果的に投下するための基礎計画として、「国土総合開発法」にもとづく「新全国総合開発計画」を作成中であるが、従来からとってきた拠点開発方式の最大の欠点である拠点間の相互の緊密な連絡の欠陥を打破するため、新開発方式では基礎条件として、中枢管理機能の集積と物的流通の機構を体系化するためのネットワークを整備し、このネットワークに関連せしめながら、各地域のプロジェクトを推進し、全国土の利用が均衡のとれた姿となるよう期待している。わが国経済社会の基本的発展方向にかんがみ、新たな観点から、国土利用の抜本的な再編成を図り、37 万 km² の国土を有効に利用するための広域的に体系化された新しいネットワークは、通信、航空、高速道路、高速海運、新幹線鉄道等の高速流通技術を駆使して、既存の中枢管理機能の集積を結びながら、開発可能性を全国土に拡大するが、このネットワークの中心となる高速交通施設は、日本列島の主軸を形成する札幌～福岡間の新幹

線鉄道、および日本海沿岸新幹線、東北横断新幹線、上越新幹線、北回り新幹線、第二東海道新幹線、山陽新幹線、山陰新幹線、四国新幹線、九州新幹線、東九州新幹線等約 4500 km、ならびに成田新幹線等、首都圏超高速鉄道網約 600 km であると考えられる。

これらが完成すると、東京、大阪等の大都市と地方主要都市間の時間距離は現在の 1/3 程度に短縮され、また首都圏主要都市や成田空港と東京都心間は約 30 分で直結されるなど、各地域の社会的、経済的水準は一様に著しく向上する。

一次ネットワークの全国新幹線網が整備された後、二次ネットワークとして在来線は新幹線と連携して鉄道の機能を最大限に発揮することができる。すなわち、新幹線に対する旅客、貨物の補完輸送のため、その線区の複線化、電化、ターミナル設備改良等、輸送力の強化を講じ、また特に貨物輸送の近代化については流通過程における物資輸送の流れにマッチしたサービスとして、戸口から戸口までの機動性をもつ自働車の特性を活かすコンテナおよびカンガルー方式とよばれる結合輸送方式、重化学工業原料や製品ならびに：ールドチェーン等の物資別適合輸送（パイプラインを含む）、近代的機械荷役設備やストックポイントを有する約 200 の貨物拠点の整備、および軌道の強化や情報処理システムの強化等、高速貨物輸送体系を全国的に実施することにより、物的流通の機構を広域的に体系化し、開発可能性を日本列島全域に拡大することができる。

21 世紀の交通体系における鉄道は、高速道路、航空、高速海運等と有機的に連携を保ちつつ、都市間高速旅客輸送、中長距離大量貨物輸送、ならびに大都市通勤通学輸送の三分野において、近代的交通機関として重要な使命を果たさねばならない。全国新幹線鉄道網および首都圏超高速鉄道網の建設は国土総合開発の基盤となり、また先導的役割を果たすものであるから、これの一日も早い完成に努めなければならない。そして、より超高速のより安全な新幹線鉄道の建設には、ひとり土木技術のみならず、電気、車両、信号、運転等、鉄道のあらゆる分野の技術の総合的な研究と開発を必要とすることは言をまたない。鉄道技術者のいっそうの精進と、関係各位の幅広いご支援をお願いする次第である。

* 正会員 国鉄常務理事