

東海道線30年周期説

須田 寛

東海旅客鉄道株式会社社長

Theory of the 30-year Cycle of
Tokaido Line

Hiroshi SUDA

President, Central Japan Railway Company

いろいろな社会現象、経済現象などに一定の周期による循環がみられるということがよくいわれる。今問題になっている東海大地震も〇年周期ということから説明される場合があるし、経済現象である景気の変動にも周期説が主張される。地価の高騰にも一定の周期があるとの説もある。私は学が浅いのでこれらのことを論評する資格がないが、統計的にみても確率論からみても充分根拠のあることなのであろう。

ところで、東海道ベルト地帯はわが国経済の中核をなす地域であり、かつ古くから発展してきた地域であることもあって、そこを走る交通機関は、古来わが国でも時代の先端をいくものが供用され、それなりに大きい役割を果たしてきた。東海道新幹線はその代表例といえよう。この東海道を結ぶ旧国鉄（現JR）の鉄道の発達を調べてみると、そこに30年周期で大きい発展の節目を迎えていることを知るのである。

鉄道開通は明治5年（1872年）であるが、京都・大阪間が開通し、東海道の西端に鉄道が供用されたのは明治9年（1876年）である。それから30年、明治39年（1906年）には新橋・神戸間に初めての本格的な特急列車（当時は最急行列車といった）が運転をはじめ、優等列車の嚆矢となった。さらに約30年後の昭和9年（1934年）には丹那トンネルが開通、東海道線の現ルートがすべて完成し、近代化とスピードアップ（東京—大阪間8時間）がはかられ、東海道線は戦前の最高水準に達する。その30年後、昭和39年（1964年）東海道新幹線が開通し、当時世界最速の画期的な高速輸送システムが完成したことは御高承のとおりである。このように、奇しくも約30年を周期に東海道線の鉄道輸送は大きいエポックを迎え、そのつどお客様の増加をみて成長を続けてきたのであった。昭和39年の新幹線開通から30年後は昭和69年（1994年）に当たる。東海道線30年周期説（?）からいえば、何らかの新しい発展を期待したいところである。

現東海道新幹線は開通後すでに24年を経過し、現在1日約30万人近いご利用をいただく大幹線に成長している。しかし、お客様の順調な増加によって、今後輸送力の限界をどう打開するかという課題に直面しようとしている。又、経年とともに、設備の補修強化の必要性も今後益々増大するであろう。こう考えるとき、東海道新幹線にも何等かのバイパス路線等による、抜本的強化が将来必要となってきたのである。一方、首都への一点集中を緩和するための首都機能の分散が叫ばれているが、そのためには東海道の高速輸送機関の拡充が不可欠であろう。このような要請に対する最適解のひとつが、今開発が進んでいるリニアモーターカーの東海道への導入ではないかと思うのである。東海道線の過去の発展の歴史に鑑み、現在東海道新幹線に関係するものとして、是非とも次なる30年周期を目標として、このリニアモーターカーを導入し、東海道にかかわる多くの交通問題を解決し、21世紀のわが国の発展に資したいものとの思い切なるものがある。

原稿受理 昭和63年6月23日