

# 高速交通体系の変容がもたらした 九州の交通事情 ～「選択と集中」による九州の交通の持続可能性とは

大井 尚司

## はじめに

九州の高速交通体系は、高速道路ネットワークによる整備が優先された。全国でも随一の高速・長距離バスによる都市間ネットワークが構築されているのは、その「成果」ともいえる。東九州自動車道の北九州～大分～宮崎間が2015年3月にほぼ開通したことで高速バスの体系はさらに強化され、今後もさらに加速する可能性が期待される。また、航空ネットワークについても、九州外との移動体系として早くから重視され、佐賀空港以外の九州各県の主要空港は国管轄の空港として整備された。そして、1998年7月における佐賀空港の供用開始で、九州各県と首都圏を直結する移動体系が完成した。

一方、鉄道網の高速交通体系は、長く在来線特急列車に委ねざるを得ない時代が続いた。国鉄分割民営化後、九州旅客鉄道(株) (福岡市：以下、「JR九州」と表記) が新型車両の投入などを行ってサービス面での強化もはかってきたものの、鉄道インフラは基本的には旧国鉄から引き継いだ路線であり、とくに地方部で高速化に支障のある区間を多々抱えていた。その高速化は、JR九州の財政的制約もあって、同社の資金ではなく地元資金による整備によらざるを得ない状況であった<sup>1)</sup>。この状態が大きく変わったのが、2004年の部分開業を経て2011年に全線開業 (以下、断り書きがない限り、全線開業を開業と表記) した九州新幹線鹿児島ルートであり、間もなく開業5周年を迎える。

あえて誤解を恐れず述べると、九州新幹線開業で、移動の体系は大きく変わらなかったといえる。単純に見れば、博多～熊本～鹿児島の特急が別線の新幹線に置き換わったことと、それが中国・関西へ延びたということだけである。ただ、その導

線が太く<sup>2)</sup>・速くなったことで、移動に関する社会事情を根本的に変えたことは事実である。そして、移動体系と社会事情の変化が、九州内の各地で利用駅の「選択と集中」をもたらすことになった。端的に言えば、九州新幹線開業効果の波及は、西高東低が顕著である。九州新幹線を九州内の「中央構造線」に見立てれば、その構造線上の一部の集合点が効果を寡占して、地域経済や他の交通などに波及しきれていない現状が今も続いているのではないかと考える。

西高東低の話では、東九州では東九州自動車道の開通に期待が高まっており、実際、効果も徐々にみられている。しかし、そもそもインフラの規模 (交通容量) で見れば九州自動車道の半分にも満たない。加えて、高速バスの利用が予想ほど進んでいない状況や、片側1車線というインフラの弱点により移動速度が上がらないなど、「東九州自動車道を使いきれていない」現状がみられる。

これらの事象を、経済学での需給関係 (市場原理) のまま放置しておけば、九州全体の発展や経済などの構造がいびつになる恐れがあり、今後こういった問題にどのように向き合っていくかが、九州全体の課題であるとの問題意識を持った。

本稿では、九州全体の高速交通体系整備による「選択と集中」がもたらした現状と、今後の課題を論じたい。

## 1. 高速交通体系整備による「選択と集中」

九州での高速交通体系の整備の効果を分析する前に、一般論としての高速交通体系のもたらす「選択と集中」について、整理しておきたい。

鉄道は一定程度の距離をおいて駅が設定され、在来線の場合は地理的条件などでの差はあるが概

1) 延岡～宮崎間、大分県内の日豊線で、県による高速化 (インフラを整備してJR九州へ貸与する方式) がとられた

2) 関西と南九州間の移動は、国鉄分割民営化後しばらくは夜行列車が存在していたため、鉄道での直通輸送がなかったわけではない