

第1章 「高速化」の意義

まずここでは整備新幹線そのものについて考察する前に、広く高速交通体系が完成することでどのような結果・影響がもたらされるかを中心に検証してみたい。あくまで鉄道・新幹線が議論の中心にあるが、高速交通の社会的影響・経済的効果といったものを検証するにあたって、それだけを厳密な意味で取り出してみることは事実上不可能に近い。なぜなら日常起きている社会的変動が必ずしも交通システムという断片的な要因によってのみ引き起こされるとは言えず、景気の動向・気象条件・労働力事情など様々な要因によっても大きく変動するであろうからである。しかも新幹線と共に高速道路・航空機などの高速ネットワークが完成している地域の、それぞれによる単独の効果と複合的效果もまた特定・区別することは不可能である。そこでここでは高速化の意義を探るにあたり、「高速交通体系」を鉄道に限らず公共交通システム一般として広く捉えることとし、それによる影響を見てゆくことにしたい。

第1節 「高速化」の必要性

1. 空間の障壁の克服

元々交通の役割とは何であろうか。それは地点間の空間的な隔たりを克服し、場所間の結び付きを実現することにある。隔たりを「克服する」というのは、隔たりを取り除くという意味ではなく、目的に応じて適切な媒体を用いて人や物の場所的転置を行うことで隔たりを相対的に減少させ、「場所の効用」を生み出すということである。

地理的空間が交通の障壁として作用するのは、「距離の摩擦」すなわち距離が人・物・情報などの移動に際してインピーダンス（距離に対する抵抗）効果を持つからである。交通の目的は終局的にはこのインピーダンスを出来るだけ弱めることにあると言って良い。しかし移動に際して実際の抵抗となる距離とは、最短距離ではなく交通距離の方になる。前者は文字通り二点間を最短で結んだ距離のことであり、後者は現実の交通路に沿う距離のことである。当然ながら利用者にとっては後者の方が実質的な抵抗であるわけだが、

現実にはさらに所要時間・運賃・疲労度・安全性 etc.といった要因が加わることになる。これらの障壁を克服できる交通機関が登場すれば、空間の障壁の度合いは相対的に減少し、そこに新たな移動ニーズが形成される基盤が整備されることになる。

2. 時間価値の高まりと高速化の必要性

交通は一般にそれ自体が目的とされるものではなく、むしろ目的地に着くまでの手段にすぎない。交通を利用している時間（交通時間）においては、人々は活動の自由度を必然的に減少させられてしまう。よって交通時間は出来るだけ短い方が良いというのが基本である。

今二点間を結ぶ交通手段が二つあると仮定する。一方は低速であるが低料金、もう一方は高速であるが高料金であるとする。この場合利用者はもちろん無条件に高速交通を選択するわけではない。例えば学生などの低所得者にとっては一番の抵抗は運賃であって時間ではないというケースが存在する。この場合学生の時間価値は低いと言うことが出来る。一般に時間価値は利用者の所得水準によって左右し、時間価値が高まれば高まるほど、たとえ金銭的負担がかかったとしても高速交通への選好が高まっていく傾向にある。戦後の高度経済成長は所得水準の大幅な向上をもたらしたが、同時に時間価値の急激な上昇をももたらした。これが今日の日本における高速交通に対するニーズが高まる基盤となっている。これは人的移動だけでなく物的移動すなわち貨物についても当てはまる。しかし貨物は魚・果実などの様に新鮮さが要求されるものを除いて時間価値のほかに輸送在庫に応じて発生する金利費用との関係が重大な要素であって、単に速ければ良いというものでもない。そのような側面はあるものの、交通機関にとって高速化を達成することは、時間価値の高い現代において他の交通機関との競争を勝ち抜くためにも必要となってきており、同時にそれが社会的な要請にもなっているのである。

それでは高速交通体系が完成することにより、実際にどのような変化が起こっているのだろうか。次節以下では高速交通を捉えていくための視点として、「地方」と「大都市」という観点に分けそれぞれの立揚から見えていくことにしたい。（主として東京対地方の関係を念頭に置きつつ考察を行う。）