

第2節 「整備新幹線」の 「高速交通ネットワーク」への役割

前節では「高速交通ネットワーク」について、その主要な部分である高速道路と航空運輸について述べてきた。これからは本題である「整備新幹線」についてのことであるが、個々の線区については他の部分で記載されているので、ここでは、全国に新幹線が広げられる場合、どのように「高速交通ネットワーク」が変化するかということを中心に述べてゆくことにする。

言うまでもなく「整備新幹線」の開業におけるもっとも大きな効果は、所要時間の短縮と、直通路線の拡充である。利用者は、所要時間、費用、利便性などをもとにして選択をしていくが、このうちで新幹線の利点とされるのは、所要時間利便性である。利便性については、駅が市街地の中心部にあるという鉄道本来のアクセスのよさや、車両や施設を新たに作りなおすことによる新規開業そのものの利点からくるイメージのよさや美しさ、また例えば1時間あたり2本は特急が運転されていることによる利用のしやすさが考えられる。費用についても、「山形新幹線」にみられるように、開業以前に比べて極端な値上げにならないように考慮されているので、そう変化はみられないであろう。

ここまで見ると、新幹線が全国的に建設されればいいことづくめのように見える。しかしこれはあくまで極論すれば、「全国的に」の場合である。それがどのくらいの規模においてかということはさておき、少なくとも現在着工されている区間だけでは、ネットワークとしての新幹線を見た場合、かなり不十分であることは確実である。これを補完するものとして、新幹線に接続する特急網が完備に近い状況で今でも存在する。しかし、今回の着工線は、その特急網を一部新幹線に格上げするものでしかなく、それだけまったく新規に開業するよりは効果は低下するのである。

もちろんこれは鉄道だけでネットワークを完結させようとする場合である。しかし実際には、鉄道網のみが完備される状況が起こるとすれば、利用者の食いあいにつながるものが予想されるために、ネットワークが完結されることは必要ではない。しかも新幹線の場合、「圧倒的な」輸送力を必要とするほどの利用客は予想できないし、そうであるからと言って本数の削減などによ

って輸送力をセーブすれば、それだけ利便性が低下することにつながるの
ある。

しかしそれでもなお、交通の高速化は必要なことであり、例えば新幹線
なくてもよいのであろうが、自分が住む地域の交通事情が「よく」なってほ
しいという願望は理解できる。そのための各地の取り組みについて「整備新
幹線」の建設が予定されている地域の事情を第3部で述べていくことにする。