

# 幹線交通網整備の社会的なメリットとデメリット

藤井 聡

## 1. はじめに

日本各地の鉄道や道路、航空等の幹線交通網をいかに整備していくべきかという議論は、運輸政策のみならず、国土計画、ひいては、我が国のあり方そのものに重大な影響を及ぼす極めて重要な問題である。本稿は、そうした重大な意義を持つ幹線交通網整備の方向性を考えるにあたり、誰しもが最低限踏まえるべきであろう以下の論点を整理することを目的とした小論である。

「幹線交通網整備には、どのような社会的メリットがあり、どのような社会的デメリットがあるのか」

言うまでもなく、幹線交通は何らかの社会的なメリットが生ずると期待されるからこそ整備されるものである。それ故、幹線交通網整備を巡る議論の中で社会的なメリットが議論の中心となることは至って自然なことである。

しかし、いかなる社会的行為であってもメリットとデメリットの両面の帰結をもたらすことは避けられない<sup>[1]</sup>。しかも、社会的なデメリットはメリットに比べて事前に予測され難い、という可能性が危惧される。なぜなら、心理学のいくつかの古典的理論が示唆するように、我々には、ついついメリットに目を奪われて物事を判断してしまう避けがたい心的傾向<sup>[2]</sup>を持つからである。そうであればこそ、あるべき幹線交通網整備を考えるためには、社会的なメリットのみならず、社会的なデメリットとして何が生じ得るのかを注意深く検討することが、強く求められていると言えよう<sup>[3]</sup>。

## 2. 社会的メリット

ここでは社会的なデメリットを論ずるに先立ち、幹線交通網整備の社会的メリットを改めて確認するところから論考をはじめることとしたい。

まず、幹線交通網整備の最も直接的な社会的メリットとして挙げられるのは、当該地域の住民に及ぼされる「都市間交通の利便性の向上」であり、それに付随して生ずる「生活圏の拡大」であろう。また、当該地域への物流コストが低下することによる「物価低下」も期待できる。さらにそうした日常的な利便性の向上だけでなく、ネットワークの「リダンダンシー」（冗長性）の向上をもたらす、地震災害時等における復旧や避難に伴う移動・

輸送の円滑性の向上をもたらすことも考えられる。

一方、当該地域外の居住者にも、当該地域への「アクセシビリティの向上」というメリットをもたらす。そしてそれを通じて、その地域を観光や買い物等の活動場所の選択肢の一つとして加えることができるというメリットも生ずる。さらに、当該地域で算出される産物の物流コストが低下することによる「物価低下」も期待できる。

次に、農林水産業者、商業者、工業者には、いずれにも「物流コストの低減」というメリットがもたらされ、それに付随した、次のような様々な効果が期待される。

まず、地元の農林水産業者や工業者にとっては、物流コスト低減によって有利な価格戦略をとることが容易となり、それを通じて消費地や取引先の拡大が期待できる。その結果、経済的競争力の向上が期待されることとなる。

また、地元の商業者に関しても、物流コストの低減によって販売価格を下げる事が可能となり、それを通じてより有利な販売戦略を進めることが可能となる。さらに、商圏の拡大が期待されることから、顧客の増進とそれに伴う収入の増加を期待できることとなる。

一方、当該地域に立地する大資本の工業者や商業者にも、上述のような物流コストの低減とそれに伴う商圏の拡大や経済的競争力の向上が見込める事となる。ただし、当該地域に立地していない工業者や商業者であっても、それが“大資本”の商工業者であるならば、次のような社会的なメリットがさらにもたらされることとなる<sup>[4]</sup>。

大資本の商工業者は全国展開が可能であり、全国様々な土地の中から、より効率的に収益をあげることが可能な土地を選択し、そこに立地することができる。すなわち、いずれの地域における幹線交通網整備であっても、それは、収益を増進させる機会を大資本に提供することとなる。その一方で、こうしたメリットは特定の地域への固着性が高く、その地で商工業を営み続ける「地元の商工業者」には存在し得ない。すなわち、こうした立地選択肢の増加という、ある種の「ビジネスチャンス」は、大資本の商工業者に対してのみもたらされるものである。

なお、大資本の商工業の活力の増進は、国内の雇用の安定化をもたらすと共に、日本のマクロな経済力の向上をもたらす、それらを通じて日本の「国力」そのものを向上させる主要因の一つであることを付記しておきたい。

表1 幹線交通整備の社会的メリットとデメリット

		社会的メリット	社会的デメリット
当該地域内	住民 (当該地域)	-都市間交通利便性向上/生活圏拡大 -物流コストの低減による物価低下 -災害時 リダンダンシー向上	-来訪増加による環境悪化 -短距離交通網低下による生活交通利便性低下 -地産地消の喪失による財・サービスの劣化
	農林水産業 (地元)	-経済的な競争力の向上	-ストロー効果による後継者不足 -地産地消衰微による減収
	工業 (地元)	-経済的な競争力の向上	-大資本進出による減収
	商業 (地元)	-来訪者増加による増収	-ストロー効果による減収 -大資本進出による減収
当該地域外	住民 (当該地域外)	-アクセシビリティ向上 -物流コストの低減による物価低下 -来訪選択肢の増加	-地域風土衰微による魅力度低下
	工業 (大資本)	-経済的競争力の向上 -立地選択肢の増加	特になし
	商業 (大資本)	-来訪者増加による増収 -立地選択肢の増加	特になし

網掛け項目 = 長期的に生ずる項目

以上をまとめると、幹線交通網整備を進めることで、

- ・当該地域の人々の「利便性」が向上し、
- ・地元産業の「経済的活力」が向上すると共に、
- ・日本の国力を支える「大資本」の活力も向上する、

と考えられる。すなわち、幹線交通は社会をより経済的に豊かで便利なものへと発展させる力を持つのである。

### 3. 社会的デメリット

#### 3.1 地域居住者の環境問題

次に、社会的なデメリットを述べることにしよう。

まず、当該地域の通常の住民にとっては、来訪客の増加は必ずしも望ましいことではない。来訪客が増えることで、例えば自動車交通量が増加すれば環境問題が生ずることも考えられるし、ゴミ処理などの問題が新たに生ずることも考えられる。また、幹線交通網が整備されることで、場合によっては、地域内の鉄道路線の運行頻度の低下や撤廃がもたらされるケースも考えられる。

#### 3.2 地元の商工業の衰退

次に、地元の商業者、工業者について考えてみよう。幹線交通網整備は、地元の商工業者にも大資本の商工業者にも、物流コストの低減とそれに伴う種々のメリットを同じくもたらす。しかし、先にも指摘したように、地元の商工業者は「当該の地域への固着性」は高い一方、

大資本の商工業者はそうした固着性を持たない。それ故、幹線交通網整備が進むことで、地元の商工業者の立地傾向は大きな変化は生じないが、大資本の商工業者が当該の地域に立地する可能性が増大する。その結果、幹線交通網整備を進めることで、当該地域に大資本の商工業者が流入する可能性が増進する。一般に、こうした傾向は、“逆ストロー効果”とも言われている。

さて、流入してきた大資本の商工業者と地元の商工業者とが共存共栄を図ることができる可能性がある一方で、両者が競争関係となる可能性も当然ながら存在する。特に商業においては、地元の商業者と大資本の商業者との間の「調整」を図ることを前提としていた「大店法」から、そうした調整を前提としない「大店立地法」へと法的な枠組みが変更されて以来、両者が競争関係となる可能性が大幅に高まっている。そして、地元の商業者にしてみれば大資本の商業者は「価格」「品揃え」等の点において圧倒的に強力な競争相手であることは間違いない。それ故、逆ストロー効果によって大資本が流入し、その結果地元の商工業者が衰退していく可能性が十分に考えられる。例えば、全国の多くの都市において中心市街地が衰退している現象は、こうした背景を持つものと考えられる。

一方、これとは逆に、幹線交通網整備によっていわゆる“ストロー効果”が生ずることも考えられる。ここに、ストロー効果とは地方から人や物資が都会に「吸い取られる」という現象を意味するものである。例えば、大都市近郊の幹線交通網整備は、当該の大都市の通勤圏や商圏の拡大をもたらす、その結果大都市が顧客を“吸引”することとなる。こうした効果が生じた場合、地元商業は顧客を失い、減収がもたらされることとなる。

一方、大資本の商工業者にとって、幹線交通網整備はどのようなデメリットをもたらすのであろうか。まず、特定の地域の幹線交通網整備によってその地域が「豊か」になるのなら、言うまでもないことではあるが、その大資本はより大きな収益を得ることができるのであるから取り立ててデメリットは生じない。一方、仮にその地域が、例えばストロー効果等によって「貧しく」なってしまったとしても、大資本には取り立てて大きなデメリットは生じない。なぜなら、その大資本はその地域への固着性を持たない存在なのであり、したがって、その地域よりもより「うま味」のある地域へと移転することでそのデメリットを最小化することができるからである。無論、商工業の立地移転にはコストがかかるのであるから、それはそれでデメリットではある。しかし、そのデメリットは、地元の商工業が受けるデメリットに比べれば格

段に小さなものと言えるだろう。なぜなら、多くの地元の商工業は、その地域で商工業を営み続けることを、暗黙の前提としているからである。つまり、地元の商工業には、逃げ場は用意されていないのである。いずれにしても、幹線交通網整備は地元の商工業者にはデメリットをもたらす一方で、大資本の商工業者には、さして大きなデメリットをもたらさない可能性が高いのである。

### 3.3 地産地消の減衰

この様に、幹線交通網整備は、地域の商工業の衰退を促進するという効果を持つものと考えられる。それ故、その地元に残された人々が消費できる財やサービスは、地元の商業者がもたらす当該地域で産出されたものから、大資本の商工業者がもたらす大量生産品へと少しずつ転換していく可能性が考えられる。すなわち、幹線交通網整備は、当該地域における「地産地消」の傾向（その地で産出されたものをその地で消費するという傾向）の低下を導くことが予想される。

ここで、地産地消の生活と大量生産・大量消費の生活のいずれが人々にとって望ましい生活なのであるかを考えてみよう。もちろん、いかなる消費が人々を幸せにするのか、ということ論ずることは容易ではなく、むしろ理論的には回答不可能とさえ言えよう<sup>5)</sup>。しかし、それを踏まえた上でもあえて次のように想像することはできるのではなかろうか。その地域の古くからの名産品である生鮮食料品をその季節の旬に応じて食べる生活と、世界中のはるか遠方の地から何万キロも保存されたまま運ばれてきた魚や野菜のパック詰めや缶詰を買って食べる生活と、どちらが豊かであるだろう。古い伝統を持つ老舗の職人の手作りの菓子や豆腐を食べる生活と、大量生産の工場生産された袋詰めやパック詰めの豆腐を食べる生活とどちらが豊かなのだろう——。

ここで問うているのはどちらが「美味しいのか」という問いではない。大量生産品を大量に消費する生活にすっかり浸りきった人々であるのなら、自然の素材には耐えられないということもあるだろう。そういう人にとっては、大量生産品の方が「美味しい」と感じることもさもあるかも知れない。しかしながら、ここで問うているのは、どちらが「豊かなのか」という問いなのである。

ここで興味深いデータの一つを紹介したい。「国民に関する世論調査」（内閣府）によれば、約30年前の1972年では「物質的豊かさ」を求める国民の方が「心の豊かさ」を求める国民よりも多かったものの、2002年では「物質的豊かさ」を求める国民の2倍以上の国民が「心の豊

かさ」を求めるに至っている。また「社会意識に関する世論調査」によれば、2000年時点においては日本の「長い歴史と伝統」や「優れた文化や芸術」を誇りに思うと回答する国民がそれぞれ4割近くにも上る一方で、「日本の経済的繁栄を誇りに思う」と答えた国民は1割にも満たない低い水準となっている。これらの結果を踏まえるのなら、多くの国民は、ある程度の品質の財やサービスを大量に安く消費する「大量生産・大量消費」の生活よりは、選択の幅は限られているとしても確かな品質が保証されている「地産地消」の生活を、潜在的に望んでいると考えていいのではなかろうか。

もしもそうであるのなら、地産地消経済の衰弱は「消費財・サービスの劣化」というデメリットに他ならないと言えるであろう。すなわち、地産地消経済の衰弱をもたらす幹線交通網整備は、当該地域の人々の「心の豊かさ」を減退させる潜在的影響力を持ち得るのである。

### 3.4 農林水産業の衰退

以上のような経緯を経て地産地消経済が衰退すれば、その地の人々は、その地の農林水産物を消費する傾向が低下していくこととなる。その結果、当該地域の農林水産業者の収入は減少することとなる。それに加えて、先に述べたストロー効果の発生によって次世代の農林水産業の担い手たる若年齢人口が都市に吸い上げられることも、社会的デメリットの一つと見なすこともできよう。

### 3.5 風土の消失

以上に述べたように、幹線交通網整備は地元商工業の活力の減退と地産地消経済の衰退をもたらす可能性を持つ。このような事態が生ずれば、その地に固有の「風土」<sup>2)</sup>とでも呼ぶべき独特の雰囲気が消失していくこととなる。

こうした風土の消失は、当該地域以外の居住者にとっては、当該地域の観光目的地としての魅力度の低下という帰結をもたらす、ひいては「行きたくなるような観光目的地」の一つが消失してしまうという帰結をもたらすこととなる。なぜなら、観光交通における最も根源的な魅力は各地固有の風土にあるからである。例えば、日本の全ての地域から風土が消失し、風景や特産品、あるいは、その地の人々の方言やたずまいの一切が均質化されたとしてみよう。その時我々は「観光旅行」をしようとする動機を著しく喪失してしまうであろう。

しかし、風土の消失の問題はそれだけに止まらない。先にも引用した世論調査によれば、現在の日本国民が、日本の誇りと最も強く考えている項目は「長い歴史と伝

統」であった。ここに、風土とは歴史や伝統の別称であるに過ぎない点に着目するなら<sup>2)</sup>、一見無縁に思える様々な土地の風土を一つずつ失うという過程は、我々の誇りを一つずつ喪失していく過程に他ならないのである。

### 3.6 まとめ

以上を簡単にまとめるなら、次のようになる。

すなわち、幹線交通網整備を進めることで、

- ・「逆ストロー効果」による大資本流入と「ストロー効果」による居住者と顧客の流出によって地元商工業が衰退し、
- ・地元商工業の衰退によって「地産地消」の経済が消滅していき、
- ・その結果、人々の「心の豊かさ」も「風土」も減退していく、

という可能性が生ずるのである。

ここで改めて指摘しなければならないのは、地元農商工業の衰退や心の豊かさの衰退や風土の希釈化の原因の「全て」を幹線交通網整備に求めることはできない、という点である。それらの傾向は、近代日本を貫く「近代化の潮流」<sup>2)</sup>とでも言うべき大きな流れがもたらしたものである。例えば、情報通信に関わる社会基盤整備に伴う高度情報化社会の進展が、及ぼしたであろう影響は決して小さなものではないであろう。

しかしそれでもなお、幹線交通網整備がそれらの傾向を促進する重大なる影響力を持つのであろうこともまた、否定しがたい事実であろう。例えば、いわば陸の孤島とも言うべき標高 4000m を超えるチベット高原一帯の風土と文化を考えてみよう。その独特の風土と文化が醸成されたのは、他地域との間の幹線交通がこれまで整備されなかったからであると考えざるを得ないだろう。もしもチベットに大量輸送の幹線交通が整備されることとなれば、その風土の固有性を保存し続けることは、容易ならざるものとなるに違いない。

同様の議論が、我が国の文化にもあてはまるだろう。よく言われるように日本は島国である。それ故、隣国との幹線交通が、ごく近代になるまで存在していなかった。日本の歴史や伝統や文化の固有性は、隣国との幹線交通が整備されていなかったという事実、その本質的原因を求める事ができるであろう。

こうした幹線交通の影響は、日本国内の山奥の街道沿いの宿場町の中でも、大量輸送を可能とする幹線交通が整備された宿場町とそうでなかった宿場町とを比較するだけでも浮き彫りとなるだろうし、限られた船便しか設定されていない離島において、その地の風土が色濃く残

されているという事実からも指し示されるであろう。

こうした視座から見れば、幹線交通網整備が種々の社会的デメリットを持つと考える本稿の議論は、必ずしも荒唐無稽なものとは言い難いではなかろうか。

### 4. 幹線交通網整備と地域保護政策

以上、本稿では様々な社会的なデメリットとメリットを整理した。それらの議論をとりまとめると表1のようになる。ここに、表1には、それぞれのメリット/デメリットの中でも、とりわけ長期的に発現するであろうものについては、「網掛け」を施している。これらのメリットとデメリットのいずれが優越するののかについては、「当該地域」としてどういった地域を想定するかによって、また、整備される幹線交通網がどういった属性を持つのかによって様々であろう。しかしながら、もしも、以上の定性的な議論に一定の妥当性があるとするとするのなら、大まかな傾向として、以下の二つの重要な特徴が浮かび上がるように思われる。

第一に、社会的なメリットは基本的に短期的に発現する一方で、社会的なデメリットの多くは長期の時間遅れを伴って発現する、という点である。この点は「網掛け」がなされた項目はどれも、デメリットの列にあることから見て取れるだろう。すなわち、物流コストの低減や交通利便性の向上等はいずれも短期的に発現する一方で、地元商工業の衰退やストロー効果の進行、地産地消経済の衰微等はいずれも緩慢な過程で進行するのである。

第二に、幹線交通網整備は、広域的に活躍する大資本の商工業にとってはメリットが多いものの、それぞれの地域への固着性が強い地元の商工業に関してはデメリットが多く存在する、という傾向が上げられる。すなわち、幹線交通網整備の影響は「広域的」にはメリットが優越するが、「地域的」には社会的デメリットが優越するという傾向が存在するものと考えられる。

これら二点をさらにまとめると、図1、あるいは、以下のようにまとめることができるだろう。

幹線交通網整備の社会的メリットは、整備地域内外の全ての主体に対して短期的にもたらされるが、社会的デメリットは、整備地域への固着性が高い「地元」の居住/商工業者に対して、長期的にもたらされる傾向にある。

すなわち、幹線交通網整備は、短期的な市場原理で振る

ない。必要とされているのは各産業の自発的な活力の増進なのであり、そのための農工商者の自発的な自助努力である。

しかしそれと同時に、あるいはそれ以上に重要なのが、その地域に暮らす普通の人々の暮らしぶりの問題である。地域の人々が大量生産・大量消費型のライフスタイルを営んでいる以上、いかに地元の農工商者が努力し、行政がそれをいかに支援したとしても、そこで生産される商品やサービスが消費されないことには、当該地域の農工商業の発展は望めないからである。したがって、地域の農工商業の発展のためにも、人々のライフスタイルが大量生産・大量消費型から地産地消型へと変容していくことが不可欠なのである。より正確に言うなら、地産地消型から大量生産・大量消費型へと変容しつつある社会的潮流を堰き止め、その流れを逆流させることができ初めて地域の農工商業の発展を望むことができるのである。

無論、人々の消費生活の潮流の変化を期待することは、容易ならざるものであろう。しかし、一人一人の意識や態度の変容は決して望むことのできぬものではない。例えば、「モビリティ・マネジメント」と呼ばれる交通政策の種々の実例から、「大規模」かつ「個別的」なコミュニケーションを通じて地域の多数の人々の意識と行動を社会的に望ましい方向へと導くことが可能であることが明らかにされている<sup>3)</sup>。同様の考え方が、地産地消型へのライフスタイルへの転換にも用いることができる可能性は決して皆無ではなからう。

繰り返すまでもなく、そうした努力は遠大なものに違いなく、したがって、地産地消型のライフスタイルを取り戻すことは困難を極めることであろう。しかし、明治以降、近代の日本が欧米列強の圧力に耐えながら鉄道、道路、空港による幹線交通網を整備し続け、そして今日の形にまで整えてきたこともまた極めて困難なものであった違いはない。それをこの近代の日本が成し遂げたのだと自覚するなら、人々の地産地消型へのライフスタイルの転換と、それを通じた各地域の風土の復古もまた成し遂げ得ぬものではないと言えるのではなからうか。

いずれにしても、幹線交通網整備の影響において、広域的には社会的メリットが優越し、地域的には長期的な社会的デメリットが優越する傾向があるものと考えられるのである。この構造を踏まえるのなら、我々が幹線交通網整備を進める以上、それに投入する努力と**同程度の努力**を、当該地域の風土や伝統の保全、そしてそのための人々の意識や行動の変容を目指した各種施策に投入することが必要とされていると言えるのではなからうか。

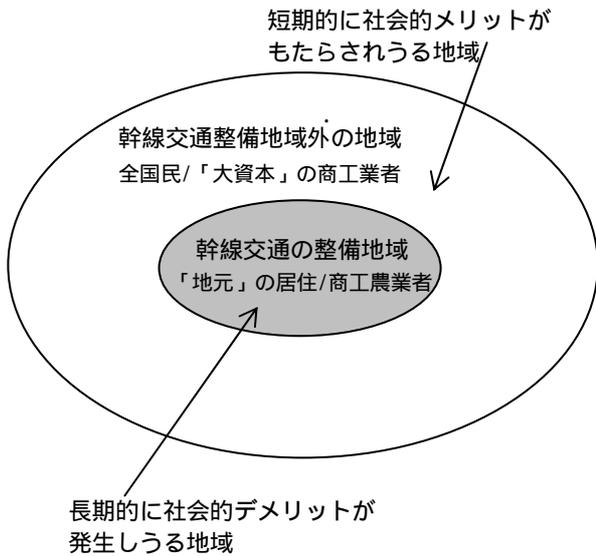


図1 幹線交通整備の社会的なメリットとデメリット

舞う「大資本」とっては益する所の大きい施策である一方、特定の地域に長らく住み続けることを暗黙の前提とする「地元」の居住者や産業にとっては、結果的には不利益の方が大きくなりかねない、という可能性が浮かび上がるのである<sup>6)</sup>。

もしも、こうした傾向が真実のものであるとするのなら、我々はどのような形で幹線交通網整備を続けていくことが必要なのだろうか。

ここでまず棄却しなければならないのは「幹線交通網整備は社会的デメリットをもたらすのだから、進めるべきではない」という短絡的な意見であろう。本稿で改めて整理したように、幹線交通網整備は日本全体のマクロな経済力、あるいは、国力そのものの増進に寄与する影響力を持つ。そうである以上、経済的な国際競争力の重要性がかつてない程に高まりを見せている今日、幹線交通網整備はやはり重要な国策と言わざるを得ないだろう。

だとするなら、幹線交通網整備を進める以上は、本稿で指摘した様々なデメリットに対処するための政策が不可欠となる。それは例えば、環境悪化やモビリティの低下に関して環境対策やモビリティの確保政策を行う、といった短期的な対策の必要性のみを指しているのではない。例えば、地元の工業に対しては過度な合理主義を排した保護政策を、地元の商業に対しては中心市街地活性化やまちづくり活動と関連した保護政策や逆ストロー効果によって流入した大資本と地元商業との共栄を図る調整策を、そして、農林水産業に対してもまたこれまで以上の保護的な農業政策が必要とされているのである。

ただし、こうした保護施策は農工商というそれぞれの産業に補助金を与えればそれで事足りるというものでは

そうでなければ、幹線交通網整備を進めれば進めるほど、社会的デメリットが当該地域に蓄積され続け、その挙げ句にその地域固有の風土や伝統の全てが洗い流されてしまいかねないのである。その一方で、そうした地域的な努力が功を奏するのなら、地域の固有性が保全されるばかりではなく、幹線交通網整備によって活性化する各種の交流がさらなる「文化的発展」をもたらすことすら期待できるのではなからうか。

もしも、そうした地域的な努力ができぬのなら——

その時はじめて、我々は幹線交通網整備を「断念」せざるを得なくなるだろう。我々に求められているのは、幹線交通網整備に代表される「物質的な豊かさ」の増進に寄与する政策と、地域の風土と伝統の保全に代表される「精神的な豊かさ」に寄与する政策との間の「平衡」なのである。我々は、そうした平衡を逸脱するような幹線交通網整備や国土計画とは、正当化しがたいものなのだと構えざるを得ないのである。

## 5. おわりに

幹線交通網整備の「究極的な目的」は、日本の経済に活力を与え、人々の生活の利便の向上をもたらすところにあるのではない。経済活力や生活利便の向上は、より高次の目的に対する手段的な目的にしか過ぎない。その高次の目的は何かと問われたなら、それは例えば“よい国を作る”ということである、とでも答えるほか無い。

無論、いかなる国がよい国であるのかを具体的に論ずることは容易なことではない。しかし、経済的に豊かで便利でさえあるのならその国はよい国なのだ、とは決して言えぬこともまた、誰しもが同意するところであろう。

だとするなら、幹線交通網整備を考えるにあたって必要とされているのは、“よい国とはいかなる国なのか”を問い続ける精神に他ならない。そうした精神を携えるのなら、幹線交通網整備、あるいは、それを含めた様々な国土計画を考える上で、その計画行為がどのようなメリットとデメリットをもたらすのかについて深く議論することが自ずと求められることとなる。無論、そうした議論において、経済学や社会学や心理学などの学問が無用であるとは考え難い。しかしながら、そうした議論において、特定の学問に拘泥し続ける偏狭な議論が百害あって一理も無いものにしか過ぎぬものであることもまた、事実であろう。そうである以上、我々は、国土に関わる計画論、政策論において、既往の学問領域の流儀の中には必ずしも収まりきらぬ、論文ならざる「言論」を忘れてはならないのではなからうか。

謝辞 本稿は、「都市間幹線交通のサービス水準に着目した総合交通体系の評価に関する勉強会」（代表：屋井鉄雄東京工業大学教授）の第二回勉強会（日時：平成 17 年 4 月 7 日、場所：運輸政策研究機構会議室）にて、筆者が報告した内容を、論説の形に改めてとりまとめたものである。勉強会にてご議論を頂いた勉強会メンバーの皆様に、深謝の意を表したい。

脚注

[1] たとえば、“ある瞬間に、ある行為 A を行う”という決断は、“その瞬間に、行為 B を行うことを断念する”という決断と同値である。この時、考えられ得る全ての人々が行為 A を望んでいるとするなら、その行為はメリットだけをもたらすということが言えるだろうが、人々の選好がかくも一致する事など通常あり得ない。そうである以上、“ある瞬間に、ある行為 A を行う”という決断を望まなかった人がどこかにいるのであり、そうした人に対しては、“ある瞬間に、ある行為 A を行う”という行為は、社会的デメリットをもたらしているのである。

[2] 一般にこうした心的傾向性は、オプティミズム・バイアス（optimism bias）と呼ばれており、認知的不協和理論や自己正当化に関わる緒理論などの古典的社会心理学理論から演繹されるものである。また、時間的なラグが存在するような場合には、ハトやネズミの行動心理学研究からも、短期的メリットの方が長期的デメリットよりも着目されやすい心的行動的傾向が存在することが知られている。

[3] 本論考を始めるに先立ち、ここでは本論考全般に関わる基本的前提をいくつか指摘しておくたい。

第一の前提は、本稿では、社会的な「メリット・デメリット」という用語を用いるが、これはいわゆる厚生経済学における「社会的便益・費用」と言われる構成概念と同様である。しかし、本稿は、いわゆる経済学では十分に捉えることが難しい社会的、文化的な側面も含めて議論を進めようとするものである。無論、経済学のみを用いて全ての側面を考慮することは理論的に可能ではある。しかし、経済学は、社会学、政治学、社会心理学と同様に、複雑な社会現象を理解するための一つの視点を与えているにしか過ぎないのであり、したがってあえて、経済学上の概念のみを用いる必然性はとりたてて無い。については本稿で費用や便益といった構成概念を用いることを回避し、先例<sup>1)</sup>にならぬ社会的なメリット・デメリットという用語を用いる。

また、幹線交通網整備のメリットとデメリットを子細に議論するなら、道路交通、航空、鉄道の相違や、地域の固有性を考慮することも重要となる。しかし、本稿では、そうした詳細な差異を論ずることを避け、幹線交通網整備の一般的影響を論ずることを通じて、幹線交通網整備のあり方について考察を加えることとする。

最後に、本稿では幹線交通網整備の社会的なメリットとデメリットを考えるにあたり、その影響を被る主体ごとに整理するという形をとる。本稿では本分表 1 に示すように、第一次産業の農林水産業者、第二次産業の工業者、第三次産業の商業者、ならびに居住者を考える。

[4] ここでは、大資本型の農業は考慮していないが、もし考慮にいれるとすると、大資本型の工業や商業と同様に、「立地選択肢の増加」というメリットが期待されることとなる。

[5] 一般に、効用理論において異なる人々の間の効用比較は不可能であると定義されている。

[6] この議論は、国際経済におけるいわゆる「グローバリゼーション」についての議論と相似をなしている。グローバリゼーションで利益を受けるのは国籍を問わない国際企業であり、不利益を被るのは国内産業と国民の豊かな暮らしそのものだと考えられるのである。

参考文献

- 1) 藤井 聡：社会的ジレンマの処方箋：都市・交通・環境問題の心理学，ナカニシヤ出版，2003。
- 2) 藤井 聡：風土に関する土木工学的考察 - 近代保守思想に基づく和辻「風土：人間学的考察」の実践的批評 - ，土木学会論文集，（投稿中）。
- 3) 土木学会（編）：モビリティ・マネジメント-公共交通とクルマの「かしこい」使い方を考えるための交通施策，土木学会。

〒105-0001

東京都港区虎ノ門 3-18-19

虎ノ門マリビル

(財)運輸政策研究機構 企画室

桑代 奈緒 様