

概述日本高鐵

新幹線之社會效益

羅世澤

日本新幹線的建設，
對鐵道設計及建築觀念的提昇、
運輸資源效益的提高、國民經濟
的增長等均有正面意義，故解析
新幹線興建始末及其所衍生之
社會效益，或可為我國評估
興建高鐵與否之參據。

前言

1964年日本東海道新幹線的完成，曾經以時速210公里的佳績締造了世界鐵道運輸速度的巔峯。隨著東海道新幹線的通車，接續下來1975年的山陽、1982年的上越、及1985年的東北等新幹線的設計更以最小曲線半徑4,000m，時速260公里為目標。1979年的實驗更創下了時速319公里的記錄。由於受到日本東海道新幹線的刺激，世界先進國家爭相投入高速鐵路的競爭，而不

斷創新鐵道運輸的極速。

國內高速鐵路的建造曾經被列入六年國建的計畫當中，然而最近卻由於各方意見之分歧，所有預算已為相關單位所刪除。究竟高速鐵路的建造對於國民的生活有何實質上的效益？本文便試圖以鄰國日本新幹線建設之始末作一說明，同時利用日本官方的統計資料以佐證新幹線之社會效益以為國人借鏡。

日本新幹線之意義

新幹線的建造對於日本而言，除

了增加另一條運輸系統外，尚有其潛在的意義。

(一)運輸資源及能力的強化

日本自戰後到1950年代末期的復興期中，由於科技發展的因素，鐵道運輸仍是當時陸上道路及汽車尚未發達的唯一陸上大量運輸工具。然而隨著經濟發展的日益活絡，當時鐵道的運輸能力對於逐日增長的運送量便開始顯露出疲態。尤其是東京至大阪之間的所謂東海道本線，因此如何強化東海道本線輸送能力便成為當務之急。