

第4節 意義と必要性

1. 意義と必要性

国土の均衡ある発展と地域の活性化を図るうえで、新幹線をはじめとする高速交通体系の整備は重要な役割を担っている。特に、新たな国土軸上に新幹線を整備することは、我が国の分散的国土運営にとって大きな役割を担うものである。今日、経済活動の成長拡大を図るうえで人・物・情報は必要不可欠なものであり、その流通量の大きさが経済活動の発展に大きく寄与する事となっている。我が国における高速交通機関の代表的なものとしては航空機、新幹線、高速道路が挙げられるが、単一の交通機関のみでは必ずしも地域経済の発展に貢献するわけではなく、複数の交通機関での選択性や役割分担が経済活動の進展を促すうえで必要であると考えられる。

北海道における高速交通機関は現在、航空機と高速道路であるが、首都圏、あるいは他県と直接連絡しているものは、航空機のみである。人的移動に關してみると近年、航空旅客に見られるように対道外との交流量は急速な増加を見せているが、とりわけ新千歳空港 - 東京間では、平均搭乗率が75%に達し、日常の業務移動に支障をもたらしている場面も少なくない。

こうした現状を背景に青函トンネルを活用した高速交通機関である新幹線の必要性が高まってきている。航空機に加え、新幹線が建設されることによる複数の高速交通機関の相乗効果として対道外との人的交流の拡大が期待される。また、これまで我が国で行われて来た高速交通網整備に見られるように、人的交流の拡大は道内の産業経済の発展に多大な影響をもたらすものと考えられる。既存新幹線の開業においても、地域の産業経済への波及が大きいことは、周知の事実であり、観光客の増加、商業等第三次産業の成長、さらに企業の設備投資の増加などの効果が期待されている。

2. 必要性の証明について

交通評論家の角本良平氏は次のように述べている。「輸送能力が不足しているから、あるいは需要が現在の輸送能力を超えているからという種類の議論は、たとえば東京の通勤混雑とか、東名高速道路の混雑とか、こういうところでは一応必要だという説明はできます。そして新幹線のうちで、その証明が過去においてあったのは、東海道新幹線だけなんです」(三菱総合研究所事

業戦略室編『整備新幹線をどうつくるか』)

確かに、整備新幹線はどれも需要による裏付けを欠いている。大量の需要というのはそれ自体が必要だから、それを欠く整備新幹線はどうしても「国家の発展のために」とか「社会全体のために」という点を強調せざるを得ない。それでなくても、単なる地域のエゴとみなされてしまいがちである。けれども、具体的に「ここに新幹線を建設したから将来日本がこうなる、こうならない」と、一体誰が説明できるだろうか。事後的で手続的具体性を必要とされる社会福祉等の一般行政とは違い、国土政策は、本来的に事前的で抽象的で見えにくいものだろう。

東京一極集中の弊害が目立ってきて、やはりある程度多極分散型の国家を作ろうという方向性（四全総）のなかで、北海道新幹線を見直したとき、新国土軸の形成（国土軸の延伸）にとって将来的にも必要で、通用しうる優れた交通機関であれば、採算面で少し厳しくても前向きに検討することは、大切なことだと思われる。