

第5節 結論

需要試算からしても北海道新幹線の輸送客の中心は、東京と札幌を往復する人達であることは間違いない。けれども、対東京輸送のためだけに建設するならば、それは不要だろう。東京 - 札幌間の航空便の高い搭乗率と東京(羽田)の発着能力の限界による航空機利用の制約が業務交流の妨げになるとしても、それは一次的には羽田空港の沖合展開や、最大定員機の使用等による暫定措置で解決すべき問題だからである。そもそも、そのような弊害が実際にどこまで生活・業務に影響を与え、どれだけ社会問題となっているかも疑問である。また、同区間の航空便の利用者の7割近くが道外客で、そのうちの9割が関東地方であるから、道民の利便だけで新幹線を建設するのではないという意見も地元にはあるようだ。だがそれも、補足的な理由説明になっても、それ以上ではない。そもそも、関東で北海道新幹線を求める動きがないからである。(今夏に東京で建設促進の総決起集会が行われてはいるが)

政府が国土政策で一度やり始めたことだから最後まで面倒を見てほしいというのは国土政策上の理由とはならない。政府の責任において見直しは当然許されるからである。新幹線が開業した時に、新国土軸の形成・充実にどのように働きかけていくのかという国土政策上の意義にかかわる重要な問題について、地元はある程度明確なビジョンを持たなければならない。東京に行くのに便利になった、安心して行けるということも大事だが、そのような逼迫性・普遍性を欠く理由しかないのに、もともと新幹線経営を支える需要に欠くから国庫助成を大幅に行い、半ば公共事業的にやって欲しいというのは都合がよすぎると思われる。むしろ、飛行機で十分じゃないかということに落ち着いてしまうだろう。

また、北海道としては並行する在来線は経営分離して第三セクター方式で運営したり、一部区間は廃止したりするつもりのようなのだが、その経営は本当に成り立つのだろうか。第三セクター鉄道で黒字を計上する会社は全国で数社である。どこまで覚悟できているのだろうか。日常の足は、新幹線に劣らず大事なはずだ。

さらに、フル規格新幹線は青森 - 函館間のみとし、函館 - 札幌間はとりあえずスーパー特急で我慢して、後で全線フル規格化しようという案もあるようだ。しかし、そこにも理念とか信念というものが感じられない。ただ新幹

線を通せばいいわけではなく、それをどのように生かすのかを常に考えて運営しないと、たちまち収支は赤字へ推移してしまうに違いない。それくらい需要試算は厳しい状態にあるのだ。

もっと視点を変えて見てはどうだろうか。北海道と東北の往来が簡便化されて、両地域の交流がより活発になることは十分に予想される。それならば北海道と東北でインターブロック経済圏を形成して、潜在需要を喚起するとともに、新国土軸の充実を図ろうではないかといったことである。

個人的には前節で述べたように、北海道新幹線建設は国土政策上必要だと考えている。逆に一極集中を加速させると考える向きもあるが、例えば東北新幹線の開通により東京への転出は増えていないが、転入が減少していることが多い。(『高速文明の地域問題』有斐閣選書)問題はまだ別にありそうだ。建設費の面で多少財政を無理をすれば、収支も五分五分が可能であろうから、のちに禍根を残さないようにできるだけ早く建設すれば、国土の均衡ある発展に資すると考えられる。それでも、財源のメドがついたからといってなし崩し的に建設することはやめるべきである。理念と信念をもった経営主体でなくては、すぐに破綻してしまうだろう。そして、その尻拭いをさせられるのは国民である。