

第2節 展望

1. 見直しの必要性

それにしても何と雄大な構想だろうか。この新幹線網が完成すれば、ほぼ日本全国どこにいくにも不便はない。だが、当時の政府がこの計画にどこまで本気であったかは疑わしい。整備計画線と基本計画線のランク付けによる差異を深くみ取って、政府の委員会などで計画の再検討をするべきだろう。（整備5線についても必要だと思われる）通常の判断能力を有する人ならば、地元民・非地元民であるとを問わず、本当にフル規格新幹線である必要があるのか、赤字を出さないで運営できるのかと疑問を抱く計画ばかりである。

再検討のポイント

- ・ 需要試算、採算性（収支は整備5線より厳しいだろう）
- ・ 国土政策上の位置付け（理念、目的を明確に）
- ・ 建設方式（上記2点との兼ね合い、or 在来線強化）
- ・ 経営主体（責任をもってやれるのか）
- ・ 並行在来線についての諸問題（存続？廃止？経営主体は？etc.）

以上の点について、再検討を行ったうえで、財政問題を考えても遅くはないだろう。むしろ、なし崩し的にというのが一番危険なやり方だ。責任の所在をはっきりさせておくべきだろう。

2. 再検討にあたってもう一点

複数の交通機関を選択できるというのは、近所へ行くにしても遠くに出かけるにしても大変便利である。しかし、それは見方を変えれば複数の交通機関が共存できるだけの需要があるということだろう。本来的に需要の少ない所に、鉄道に、バスに、飛行機にと全部もって来て共倒れになるのは明らかだ。

また、各交通手段にはそれぞれ適性があるはずだ。短距離、中距離、長距離、あるいは短・中距離、中・長距離と得意の分野をもっているだろう。そして、その得意分野で活躍させるのは当然のことではないだろうか。例えば、旧国鉄でさえ、東京 - 北海道の輸送が飛行機にかなわないとみて、せめて道内だけでも鉄道を利用してもらおうという方向へ意識を変えた。長距離列車は少数に絞り、千歳空港に降り立った客を道内各地へ運ぶ役割を重要視し強

化していくという方針は、現在のＪＲ北海道も変わりはない。

一方、ＪＲ四国も対東京の輸送は飛行機にまかせて、四国内あるいは対大阪の輸送に重点を置いている。在来線の電化、線形改良、新車両投入などにより、大阪と四国各都市は３時間前後で結ばれ、十分鉄道の守備範囲内に入るし、もちろん四国内の都市間輸送でも優位に立とうという考えだ。

ＪＲ北海道もＪＲ四国も経営安定基金の運用で黒字を保っているような状態で鉄道経営の厳しさが身にしみてわかっている会社だろう。両社はもちろん、他のＪＲ会社にしても鉄道が力を発揮できるフィールドで勝負するのは当然である。それが子供のようにあれも欲しい、これも欲しいでフィールドの外に無理やり引っ張ってきてはいないだろうか。大赤字になっても誰も責任は取れないだろうし、その気もないだろう。ＪＲ各社にしても土俵外の相撲はごめん被るのは当たり前だろう。冷静になってどうして新幹線が必要なのかと、もう一度地元民も非地元民も国会議員も官僚も考えねばならない。月並みだが、基本計画線についてはそれが一番大事だと思われる。