山梨新報「直言」原稿

必要なのは「脚」だ

山梨大学名誉教授・前山梨大学副学長　伊藤　洋

二〇〇八年六月六日

いわゆる「ガソリン税」の暫定税率問題に端を発して、国の道路行政全般が厳しく問われている。政治的には、政策（と、たぶん利権構造も）を維持したい政権与党とそれに異議を唱える野党の対立だが、後ろに衆院解散含みの「政局」を控えている以上、冷静で論理的な結論に至るようには思えない。

ところで、時の国土交通大臣が、道路行政の継続（と、たぶん省益も）を死守したい立場から、全国２７００の市町村長「全員」が道路特定財源制度の維持を希望していると語って大いに顰蹙を買ったが、地方首長の全員でなくとも、多くがこれを維持したいと思っているというのはまんざら嘘でもなかろう。その理由として、選挙時の集票マシーンでもあった土建業者への義理立ても大いにあるのだろうが、彼らが自らの地域にとって道路が必要だと心から思っているのも事実であろう。

ただし、その必要な理由として、開かずの踏切だの、橋の無い川だのを挙げているが、必要な立体交差化や架橋なら確実に実施すべきであって、それが道路が足りないという根拠にならない。まして、そこに道路特定財源の維持の根拠なども存在しない。それによって地方にとって「本当に道路は足りないのか」ということが厳格に問われるべきだ。

実は、地方にとって足りないのは「道路」ではなくて「脚」なのではないか。「脚」が無いことに気付かずに、足を運ぶ道路が無いと、多くの首長たちが勘違いしているのではないか。全国はともかく、山梨県で足りないのは道路ではなく、移動のための「脚」たるべき公共交通機関が決定的に不足している。なぜか？逆説的に聞こえるだろうが、道路を作り過ぎたからである。

２００６年現在、山梨県内の保有自動車数は、人口千人当り８３２．３台と全国第３位（『やまなし統計』）。ちなみに、山梨と同じように高い数値を記録しているのは、福井、群馬、岐阜、山形、

長野など公共交通機関の未発達地域ばかり。逆に低いのは、地下鉄を含む鉄道網など公共交通機関の完備している東京、大阪、神奈川、京都、兵庫などである。これを要するに、完備した道路と衰退した公共交通網の下で異常に発達したモータリゼーションが、道路需要を高め、それに応えた道路建設がさらにモータリゼーションを促進するという悪循環に閉じ込められた結果である。

ところで、地域はいま超の付くほどの高齢化社会であり、今後共この傾向は止まらない。高齢化社会にとって必要なのは、安全でかつマイカーでは無く、マイカー並みに詳細な行き先を設定できる公共交通機関である。

また、環境問題とエネルギー問題は、湯水のように石燃料の浪費を支持しない。そこで要求される仕様は、一人当たりの輸送にかかるエネルギー効率の向上であり、排出ガスの極小化にほかならない。つまり、必要なのは道路（＝ハードウエア）ではなくその「使い方（＝ソフトウエア）」だったのである。

しからば、道路の「異常に」発達した山梨県で、細かな公共交通網をすべき完備するにはどうすれば良いのであろうか。エネルギー効率と環境問題からすれば鉄道であるが、地方財政の逼迫状況を見れば建設コストの高い鉄道は歯牙にもかかるまい。コストが掛からず、きめ細かな公共交通網を、時間をかけずに早期に完備させるには、既存の道路の公共交通システムへの専用化にしくはない。すなわち、既存の道路を一旦廃止して、専用路線とする公共交通専用バスシステムとすることだ。交通面はバス運行とするまでは、燃料電池の普及までは、トロリーバスとすべきであろう。

駅は、県内隈なく５０メートル間隔とし、運行時間間隔は５分以内とする。これは、マイカーと利用で衰弱した乗客の「脚」と時間感覚に太刀打ちするための必須の条件である。

これによって、限界集落化の危機にある中山間地域にも人口が戻ってくるはずだ。津々浦々に豊かな水と空気が満たされるはずでもある。

以上は良い事づくめの案であり技術的にも経済的にも容易だが、実は二つの困難が待ち受けている。第一に、建設に要した国費の使用目的の変更を行政的に認められないこと、第二に利用者がマイカーに賛意を表さないこと、毒ガスを出さないこと。これらをどうしたものか？