山梨新報「直言」原稿

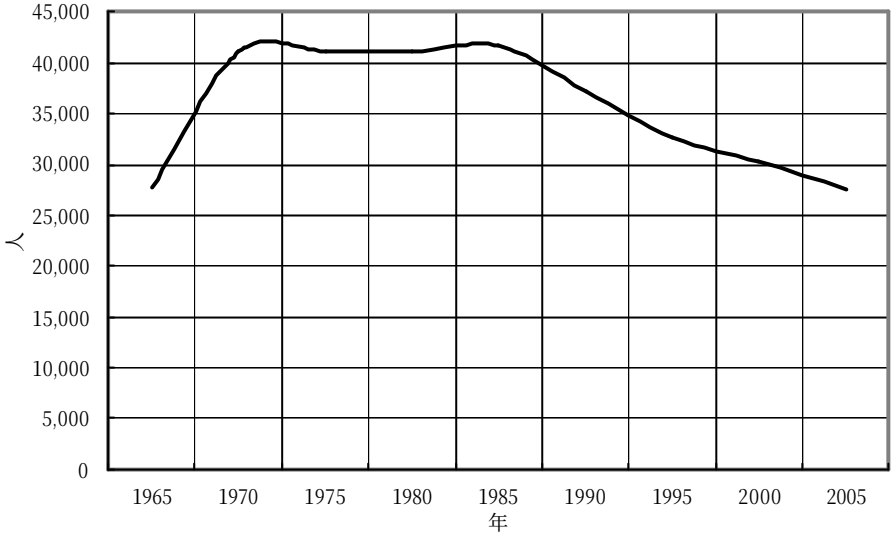
2006年7月28日

「他山の石」に学ぼう

山梨大学名誉教授・前山梨大学副学長・　伊藤　洋

左のグラフは、瀬戸内海に浮かぶ真珠とも評された白砂青松の島、広島県旧因島市の人口の推移を表したものである。

昭和の大合併といわれた1953年島内にあった町村が大同合併することで因島市は誕生した。その後、造船業の勃興によって島は発展し、70年代には4万人余の人口を擁し、島嶼部の都市としては屈指の大都市にまで成長した。しかし、ここは瀬戸内海のど真ん中、離島というハンディは如何ともし難い。これを何とかしたい。本土と直接結ぶ長大橋は市民の見果てぬ夢となっていた。そして、その夢は意外に早く実現した。本土側に宮沢喜一、四国側に大平正芳と大物政治家を擁することが与って大きかったのである。1983年12月彼岸の長大橋因島大橋が向島との間に架橋され、かつ、これはしまなみ海道という本四架橋三本のうちの一本として位置づけられたのである。



ここで、上のグラフをよーく見ていただきたい。1983年末、因島大橋の完成を心待ちしていたかのように人口が激減を開始しているのである。そして、しまなみ街道の完成した1999年5月1日までのわずか21年間に、なんと1万23千人の人口を失い、かつ街道全通後もしっかりと減衰しているのである。

まことにこの世は「諸行迅々」。今年06年1月

10日をもって、隣接する広島県豊田郡瀬戸田町とともに尾道市に編入されて、村上水軍以来の輝かしい因島の歴史はひとまず終わりを告げたのである。その時の人口は最盛期の3分の2にまで減少していたのでもあった。

筆者の友人Kさんは、このしまなみ街道で村おこしに熱心に取り組み、島々に点在して交流の歴史を持たない人々の心を結合させるべくさまざまな活動を精力的に行ってきた。Kさんは、誰よりもしまなみ街道の着工を喜び、その完成に夢を紡いでいた人の一人でもあった。しかし、現実はかくのごとき凄まじいばかりのカタストロフを示したのである。

これを「ストロー現象」という。立派な道路ができたら、大勢の人々が移り住んでくるであろうと夢は野放図に膨らむのだが、現実は肝心の現地住民が待ってましたとばかりに家財道具をトラックに積んで、新装なった道路を快調にとばして出て行ってしまうのである。

長々と、読者にとって縁もゆかりも無い因島の現代史を紹介したのは他でもない、この歴史を我が事にしようという計画が山梨県知事によってなされようとしているからである。中部横断自動車道の建設に新直轄方式を導入するというのである。おそらく、結果は因島と同様の歴史を山梨県の峡南地方において、自腹を切って再現することとなるであろう。

県知事は、自らの決断の正当性を、豪雨などの災害時にしばしば交通途絶する峡南地方の問題解決に有効だからと説明している。もし、新聞は報じていないが本当の提案理由なら、それあまりにも経済性を度外視したり暴挙としか言いようが無い。災害時の交通確保対策なら、既存の社会資本の加除修正で十分にできるはずだ。そうではなくて、正直に、超大型公共事業をやりたいと言った方が人々には分かり易いのではないか。そして、そういう公共事業体質こそが非難され、反省されてきたというのにである。県債残高1兆円に及ぶ財政赤字を歯牙にもかけずにこういう決断をするのは、どういうことだろう。

そもそも、公共事業とは、社会資本を投下することによって経済活動が活性化され、それによって資本税収の増加によって回収される、というプロセスが前提とされる。ここでは、どういう機序がこの働いて回収されるというのだろう。滋賀県では、「もったいない」が合言葉で知事選挙が行われたと聞いているのだが・・。