

羅 針 盤

北海道東北の生活交通を 創生することの意味

大阪大学コミュニケーションデザイン・センター
教授 森 栗 茂 一



生活交通を確保し、学校を守り、地域を維持することは、ひとり、僻地の高齢者移動確保のみならず、少子高齢化のなかでも豊かな国土を守りきるといふ、崇高な使命をおびた挑戦である。各地で、数多の努力がなされている。

戦前、東北から徴兵された兵士に乙種が多かった。陸軍省軍医総監小泉親彦は、東北の貧しい生活に気づき、1935年「東北地方衣食住改善調査」を、同潤会（こん）の今和次郎に依頼した。今は農村生活改善運動を始めた。西山卯三も同潤会に入り、『住宅問題』（1942年）を出した（『學士會會報』第893号、2012年）。戦後、GHQが農村民主化を指示し、農林省に農村生活改善の助言をしたのも今和次郎であった。一方、西山卯三は、戦後の公団住宅（寝食分離の2DK）を提案し、高度経済成長を支えた。

地域の暮らしを守り、考えるということは、今や西山のように、国土計画の未来形成を描くことである。単にコミバス、コミュニティタクシーの整備、地方鉄道の収支向上、LRT（低床高規格トラム）・BRT（高規格バス）の計画といった交通モードに矮小化してはいけない。少子高齢化でも、いくつもの誇りある暮らしを創る、地方創生の課題なのだ。

なかでも、地域の希望の核である学校を守りぬく島根県隠岐島海士町のとりくみは感動的である。超高齢化した地域に地域支援員を送り込み、村ごと安心して暮らしつつける、まるごとターミナルケアという大胆なむらづくりが、九州にある。多様な挑戦が各地ですすめられている。クルマがなくとも安心して暮らせる地域づくり、緊急車両の短時間到達による総合的な交通計画は、このような挑戦するむらづくりの基盤である。

自治体は、安心して暮らせる誇りあるまちづくりのビジョンを掲げ、道路・自転車も含めた交通条例をさだめ、社会資本整備費を活用し、事業者協力、市民協力を求め、総合交通政策運営体（上下分離の上：経営体）に公共交通の経営をさせることである。茨城県では、ひたちなか海浜鉄道に公募社長を求め、鉄道によるまちづくりがすすんでいる。

道路特定財源は社会資本整備費としてその運用裁量が自治体に任されており、公共交通と道路を有機連関させた計画は自治体、首長の責務である。紀伊半島の過疎地を抱える奈良県は、県が公共交通条例を作って取り組んでいる。ところが、（公共）交通条例を定めている自治体は未だ8にすぎず、北海道東北には新潟市を除けば、一つもない。

フランスは交通税による赤字補填があるから、LRTが整備され、BRTは太平洋のニューカレドニアにまで計画されているといわれるが、違う。フランスは、条例にもとづく交通協力金であって税ではない。あるのは、交通投資によってグリーンニューディールをすすめるというサルコジ政権のビジョンであり、それを実行する自治体の条例である。

福島交通、茨城交通、北近畿タンゴ鉄道など投資会社との連携、鉄道の上下分離も重要であるが、バスや道路も含めた上下分離の経営が求められ、法的環境も整いつつある。交通事業者との連携で、道の駅をハブとしたまちづくりを進める自治体もある。ないのは、道路を含めた総合交通ビジョンと、条例による制度的担保、事業運営体の整備といった自治体の覚悟である。ビジョンが明確で制度的担保があれば、内外のファンド公募が可能となる。

大阪大学では、道路・交通を活かした総合的交通まちづくりのPPPなど地域投資の実践を研究している。ファイナンスも含めて、新時代に挑戦する自治体と、ぜひ議論したい。