

●論壇

地方における車激増の背景と新たなインパクト

小林 巖*

The Background of Rapid Increase of Vehicles in Local Districts and Its New Impacts

Iwao KOBAYASHI*

地方におけるモータリゼーションは大都市と異なる次元で進展している。大都市のような文明の“悪役”としてではなく、地方では公的交通機関の衰退、比較的余裕のある空間の中でドラスティックに車社会が進展した。米国の車社会と構造的に異なる日本のローカル・モータリゼーションである。石油危機意識をよそに、地方では急速に車が増加、道路のスペースもこれに対応、交通死者も激減、一種の秩序と調和をなしている。しかし、さらに燃料の高騰、高速道路の地方への連続性、地方都市の駐車問題などが「地方車社会」にどのようなインパクトを与えるか。

日本海側、積雪地帯の福井県という小県から報告すれば、営業車を除く同県の乗用車普及率は全国4位(53年度)だ。今年にかけさらに増え、20万世帯に対する自動車(全車種)は30万台を越え「1軒2台」時代が定着しつつある。最近のガソリン代値上がりによって減少するかと思われたが全く逆だ。県陸運事務所の調べでは、この3月の新車登録台数は6,877台で過去最高を記録した。中古車も伸びるかと思われたが前年同月比1.2%減。廃車は21.5%増だ。すさまじいばかりの新車志向は不気味だ。ガソリン販売量も年間県民1人当たり333ℓで、全国8位である。

新車激増の背景は第1に基幹産業である織物業界(合繊では世界的産地)の昨年来の好景気をはじめ、めがねフレーム(全国1の産地)など、地場産業の好況だ。これらは国際競争力も強い。第2には2種兼業農家の増加とその家計の健全化だ。農村、山間部から距離の長い移動により雇用の機会を得ている。片道30kmを越す通勤者も多い。第3には道路が大都市周辺に比べ比較にならない程余裕があることだ。同県下の国道11路線は100%舗装、主要地方道28、一般道171路線の改良が進み、舗装も急速に完成、87.6%の舗装率である。全国ベスト10に入る。道は一応モータリゼーションに対応している。もっとも一部で朝夕は極端に渋滞が続き、のんびりしたアユ釣り風景がみられる道路で車が何kmも渋滞するというチグハグ現象もある。第4には地方道の除雪が完全で、大雪でも交通途絶は全くない。積雪期の長い雪国では決定的要因の一つだ。第5には、一般的な公的交通機関の衰退とその運賃上昇である。なお車の方が安上がりで、多様化した社会生活にバスや軌道はマッチしない。ドアからドアへの車の利便性は、地方において顕著だ。ローカル国鉄線は赤字、私鉄も衰退した。

同県は全国有数の持家率によってもわかるが、「所有の意識」が強く、「Our」よりも「My」意識が強い。みんな中流意識の中で「車なし」は大きなシャイなのだ。

地方における車社会はエネルギー危機そのもので、なお高度化の道をたどる。問題は地方都市の駐車場、一部ネックの解消、それにガソリン価格の今後の推移だ。ガソリン1ℓ200円で車社会に急ブレーキがかかるという説がある。だが200円を超えてももはや公的交通機関に戻れない程に車は定着した。ともかくローカルなエリアで調和を保ってきた「地方車社会」にもう一つインパクトが加わった。高速道が名神とつながり、北陸は全国ネットワークに組み込まれた。経済、観光のほか、地方交通へのインパクトは強まった。大都市ドライバーと地方交通環境との不協和、逆に地方から全国高速道に乗ることでの移動空間の拡大による軽いカルチャーショックもある。地方車社会はそのパターンを大きく変えようとしている。

* 福井新聞社論説副委員長
Vice Chairman, Editorial Committee, Fukui Shimbun
原稿受理 昭和55年4月21日