

「地域と交通」の新しい視点

——同質化と地域化——

足立省三*

The New Point of View of "Regions and Traffic"

——Equalization and Regionalization——

Shozo ADACHI*

『2001年の地域と交通』をテーマにした全国縦断シンポジウムが、56年から57年にかけて行われた。主催は全国の主要な新聞8社で、それぞれの発行本社がある都市を中心に、札幌、仙台、東京、浜松、名古屋、神戸、松山、福岡、那覇の9都市でリレー式にシンポジウムを開き、政策提言のための総括シンポジウムへと続く共同キャンペーン的な催しであった。とくに、地域を基盤にした新聞社ばかりであったので、近未来の交通像をとりあげても地域問題と切れて論議することはできず、この点からも交通問題について、新しい角度からの掘り下げが試みられたように思う。

この企画に参加して関心を持ったのは、地域と交通を考える中に、近未来に向けての新しい交通問題の視点がみられ始めたことである。その背景には、この20年ほど前から進められてきた高速交通網と高密度な情報通信網の整備によって、すでに各地でその影響が強く現われていることを見逃すわけにはいかない。高速交通網はハイウェイ、新幹線、ジェット機で代表されるが、これらはまた全国を「同質化」していくという強い作用を持っている。

かつて、明治以来の全国鉄道網も近代化のシンボルとして中世、近世の各都市を同質化していく作用を果たそうとしたが、その過程での移動には「異質の交流」があって旅を感じさせ、それが日本の近代化の活力にもなっていた。しかし、こんどの同質化への強い波は「地域革命的」な激しさで、移動の姿にも旅がなくなり、出発点と到着点だけという「チャンネル化」傾向を強めてきている。このような激しい波に対して、地域の中にも新しい試みが多く目につく。

こんな話がある。長野県天竜村は、国鉄飯田線沿線にある過疎地の村だ。ところが、近くの飯田市に名古屋から中央自動車道が開通したので、飯田線の比重が低下し、やがて村役場に近い駅と2つの山間集落を結ぶ民鉄バス路線が廃止されてしまう。困った村では、村営バスを走らせることにしたが、この経営が予想外に好転し、民間企業ふうにいえば黒字に近いものとなっていった。その理由はこうだ。従来の民鉄バスは、到着列車のダイヤに合わせて発車させていたが、村営バスは「婦人会の会合が遅れているので、20分待って下さい」とか、「中学校のクラブ活動が……」というように、運行回数の少ないバスを、村民の生活リズムに合わせた「村民ダイヤ」に育てていったためである。

これは、高速交通網による同質化への傾向に対して、新しい「地域化」への動きの1例とみることができる。そして、1つの始発駅（東京）のダイヤを起点にして、本線から支線、さらに民鉄バス……というふうに仕組まれてきた公共交通のこれまでの概念を、村民ダイヤという形で切り換えていったといえる。ここで大切なのは、村の職員たちがバス経営に経験のないシロウトだったことである。それが、バス経営の模索の中で従来の考え方にとらわれない新しい運営方法を見つけ出したのである。このように、同質化の波に対する地域化への模索は、これまでの経験では対処できない近未来への新しい課題といえるようである。

* 中日新聞編集委員兼論説委員
Editorial Writer, Chunichi Shimbun Press
原稿受理 昭和58年1月18日