



函館市医師会  
湯の川女性クリニック

小葉松 洋子

皆さんは移動手段を選ぶ時にどのような観点で選んでいますか？例えば通勤なら、距離に応じて徒歩、自転車、バス、電車、地下鉄、鉄道等いろいろ考えられますが、もしかしてあなたはクルマですか？日本人のほとんどが田舎ではクルマなしでは生きていけないと考えているそうですが、今、地方が疲弊している最大の原因が、地方社会がクルマに依存しきっているためであることを、さまざまなデータを基に理論的に明らかにし、「脱クルマ」を通して地方を活性化する方法を紹介しているのが「クルマを捨ててこそ地方は甦る」（著者 藤井聡 京都大学大学院教授・都市社会工学専攻 PHP新書）という書籍です。

クルマ社会が進展すれば、鉄道はどんどん寂れていって、駅前商店街がダメになり、地域の地元商業や公共交通産業に大きな打撃を与えます。現在の北海道にどれだけ多くの（旧）駅前シャッター街があるのでしょうか？地理的な条件が厳しいとはいえ、JR北海道の慢性的赤字問題も、クルマ社会化が大きな影響を与えたことは間違いありません。

日本は少資源国です。社会の持続可能性を考慮すると、人と物の移動手段はなるべく少ないエネルギーで迅速に大量輸送できることが優先されるべきと考えますが、そういう観点からは多分、鉄道の右に出る交通手段はないでしょう。しかしJRをどんどん廃線にして、代替輸送手段をバスやトラックにすると、輸送に必要なエネルギー量は増加し、地域から産油国へ流出するお金が増えます。もちろん、豊かになった住民が1人1台でクルマ移動しても同じことが起こります。長い目で見ると、移動に必要な資源量は少ないに越したことはないはずですが。

先人が苦勞して敷いたレールを「赤字」という理由でどんどん廃線にするのはあまりにも考えなしで、モッタイナイ。そもそも民営化された鉄道会社は、保線のコストも全て負担させられています。バスやトラックには多少の税金の負担はあったとしても、道路整備のコストは直接負担していません。両者を単純に料金で戦わせるのは、あまりにも不公平と言わざるを得ません。わが国では、物流の中に鉄道の良さを取り入れる工夫がもっとあっても良いのと思います。

また新幹線の札幌延伸に伴い、青函トンネル内で

の貨物列車との競合をなくし新幹線の高速化のために貨物は海上輸送を検討するという話も出ていますが、それじゃあ貨物は連絡船に逆戻りですか？とツッコミを入れたくなります。

日本ではクルマ社会が街の郊外化をもたらし、中心市街地がシャッター街化してしまいました。郊外型大型ショッピングセンターは地元資本ではない場合がほとんどですので、住民が同じ金額を消費しても地元に残るお金は減少します。実際に藤井研究室の調査では、地元商店街で使ったお金の5～6割が地元に戻されるが、大型ショッピングセンターでは1～2割しか地元には還ってこず、その大半が地域外に流出するそうです。

函館も例に漏れず、街が郊外へ広く薄く溶け出しています。市街地が郊外まで拡大すると、行政が担う上下水道、道路などのインフラ整備や除雪の負担は増えても、住民の郊外型生活は、お金が外に逃げる構造になっているため、実は税金等は増加しないのです。無論、そのしわ寄せは住民一人当たり提供される行政サービスレベルの低下になります。

あなたが何で移動し、どこでお金を使うかで、当たり前ですが地域経済には影響があるのです。その行動を大勢が毎日繰り返すことで、塵も積もれば大きな影響になります。どんな乗り物で出かけて、どこでお金を使うかなんて私の自由だろう！とお思いでしょうが、地域経済とはその地域にどれだけのお金がぐるぐる循環しているか、ということです。それを理解し、地域を愛し、多少不便でも、多少高くても地域のためにお金を使う人が多い地域と、そうでない地域の間には差がついてくるのは必然です。

お金の問題のみならず、クルマは健康問題にも大きな影を落とします。同じ距離を移動するのにクルマで行く場合と公共交通機関で行く場合を特定条件の元で比較すると、消費カロリーはクルマが公共交通機関の半分以下となり、その生活が毎日何十年も続いた結果として肥満率、病気のリスクは増加し、果ては一人当たりの医療費まで増加することになります。毎日コソコソ歩くということが、健康にはいかに重要かということです。

ここまで書くと「自動車産業の敵」と言われそうですが、いえいえ、日本の高性能で故障の少ないクルマをどんどん輸出することには全く異論ありません。しかし人間は誘惑に弱い生き物です。クルマがあるとついつい近くでもぶ～んと乗ってしまうのを止めた方が、実はいいことがいっぱいあるよ、という事実を皆さんと共有したい、という趣旨でございました。