

愚痴

東北大学 災害科学国際研究所
准教授 平野勝也

三陸自動車道の4車線拡幅や、延伸工事が急ピッチで進んでいる。仙台から石巻、女川、南三陸方面に足繁く通う筆者にとっては、大変ありがたい話である。

考えてみると、暫定二車線という高速道路はそれなりにストレスの溜まる道路である。前方が詰まっていない状態の自動車の流れを交通工学では自由流と呼ぶが、自由流の時どういう速度を出すかは人それぞれである。暫定二車線の道路では追い越しが出来ないために、ほぼ同時に走っている車の中で、一番遅く走る車に他の車は合わせて走るしかない。車群の先頭の車だけが、自分の走りたい速度で走り、後続車は全て、もう少し速く走りたいのを我慢するという車群が形成される。余談であるが、足繁く被災地に通うなかで30km/hで走る車に出逢ったことがある。さすがに、その速度はどうかと思ったがなすべがない。

暫定二車線の高速道路で、あまりストレスを感じなく走ることが出来るのは、交通量が少ない場合であるが、直感的には、そう言う

少ない交通量なのであれば、その道路はそもそも無駄のような気がする。造るのだったら質を落とさず造る。その質を実現するコストに需要が見合わないのであれば、造らない。ものづくりの基本であるように思う。

* * *

こうした交通施設整備は、地域経済にとって、諸刃の剣でもある。便利になると、地域の価値はもちろん高まる。一次産業の販路は劇的に拡大するだろう。鮮度勝負の漁業が中心である三陸にとって、これは非常に大きい。もしかしたら新規産業立地もあるかも知れない。その一方で、たとえば、その地域に営業所を置いていた会社は撤退するかも知れない。交通が便利になれば、営業所を置かずに、支店から直接営業に行った方が効率的だからである。都市と地方を結ぶ交通施設の改善は、人口や企業集積の分散を促すケースと、集中を促すケースと両方があるのである。集中を促す場合は、企業や人口をストローの様に都会が吸い上げてしまうので、ストロー効果と呼ばれている。

津波被災で傷ついた地域では、職場を失った若年層の流出が止まらない。そんな三陸沿岸の現状を考えると、三陸自動車道の整備により便利になることの裏腹に、ストロー効果が起きてしまわないか心配になる。「高齢で弱ってきた両親を置いて仙台には出られない。仕事もなかなか見つからなくてしんどいけれど、なんとかこの地で暮らそう。」そう思っていた優しい息子さんが、「そうか高速が出来たら、何かあったらすぐに帰ることが出来る。仕事のありそうな仙台に出よう。」そう意を決してしまわないか。そんな津波被災地の人々の人間模様に思いを馳せるばかりである。

ある。それほどまでに、日本の地方は疲弊しているのである。津波被災地は他地域よりもずっと早く、その危機にさらされている。

* * *

「復興庁ではなく復旧庁だ」というのは、某県知事の弁であるが、現場の実感もそれに近い。たとえ無駄と思われても、復旧事業は簡単に認められ、傷ついた地域を再生していくための新規事業は、防災に強く関連づけなければ認められない。疲弊し再生に苦しむ全国の地方都市とのバランスを考えれば、国がそのような判断を行うのも解らなくもない。とはいえ、先述した「より一層の愛着と誇り」のためにも、「地域構造の再編・再生」のためにも、被災地に必要な新規事業は少なくはないのである。相当の交渉をしなければ復興庁は首を縦に振らないのが現実である。そこまで上段に構えなくとも、たとえば、およそ400世帯が入る新規の防災集団移転地に大きめの公園を作ろうとしても、特別に申請しないと公園整備が出来ないというのが今の制度設計である。防災集団移転促進事業としては想定外の規模であり、制度設計も間に合っていない。では市町村単独で出来るかと言えば、そのような財政的余裕はないといってよいだろう。この国の統治機構そのものに大きな課題があるのだ。

地域に必要なことを精査し、今、手を打つ。国の財政支援があろうがなかろうが、地域に責任を持っている市町村が、住民や立地企業とともに着実に歩いていくしかない。当たり前のことであるが、国が悪い、制度が悪いと愚痴をどれだけ言っても、まちは少しも良くならないのである。

人口流出が止まらない。官民間問わず、懸命な復興への努力の背後で、確実に地域の弱体化が静かに、しかし確実に進んでいる。「復旧ではなく復興」。災害から地域が立ち上がるために、極めて重要な観点である。ちなみに、英語でも「building back better」という同様の表現がある。災害後の地域づくり、まちづくりは、元に戻す以上のことが必要であるというのが、世界的な共通認識である。では、安定経済成長・人口減少・超高齢社会という現代日本における「復旧ではなく復興」は何を意味するのか。発災直後から筆者が思い悩んできた課題である。

一つの端的な答えは、「都市開発からまちづくりへ」の転換と同様、「経済成長から住民の愛着や誇り」への転換。すなわち、発災前よりも、より愛着や誇りの持てる地域づくり・まちづくりを目標とすべきということである。筆者自身そのことを常に意識して、被災地とともに歩んできた。そうした現代的まちづくり哲学を共有出来ず、高度成長やバブル期の幻影から脱却出来ない技術者・専門家が存外に多いことにも驚いてはいるのだが。

ともあれ、復興とは、「より一層の愛着と誇り」それだけでよいのだろうか。もちろん否である。被災により人口も産業も減ってしまった。その規模を見定めて地域構造の再編を行わなければ、官民ともに地域の安定した経営にはつながらない。縮小前提の安定した再生。つまり「踏みとどまるための戦略」が不可欠である。復興事業で増える社会基盤施設の分以上に、どれだけ廃止を出来るか。民間の企業立地を、集積の経済を享受すべくどれだけ集約出来るか。中心市街地をどう活性化するのか、増大する高齢者のケアをどうするのか。たとえ今すぐそれらが出来なくても、その道筋を造っておけるか。課題は無尽蔵に