

「一つ上」の地域づくりと 道路の役割

奥村 誠

尾道と今治を結ぶ「瀬戸内しまなみ海道」(西瀬戸自動車道)は、平成10年度末の全線供用に向けて工事が進められている。広島県の南端の生口島は、すでに尾道から橋つたいで結ばれているが、対岸の愛媛県大三島との間で多々羅橋の工事が行われている。昨年度、この生口島の北西部にある瀬戸田町の地区道路計画調査に関わったが、その時に地域づくりと道路との関係について考えたことを述べたいと思う。

「一つ上」のものづくり

瀬戸田町では、さまざまな^{かんきつ}柑橘類の栽培が盛んである。なかでもレモンは国内産の7割を占めている。私は瀬戸田町を訪れた折り、このレモンを買おうと果物店に立ち寄った。店の人は、「悪いね、昨日天気が悪かったんで、小さいのしかなくて。紅茶ぐらいにしか使えないね。今日の夕方には、またもいで来てくれるんだけど」と言いながら、傷のないレモンを選んで10個ばかり袋に入れてくれた。私は、この100円の買い物で大きな感動を得ることができた。

私は、粒は崩れているものの、防かび剤とワックスにまみれた輸入レモンを食べたくはない。今後、事情が許すならば、色や形が不揃いだが、手をかけて栽培され、このようにして人の手をわたって売られている瀬戸田レモンを口に入れたいと思う。

バブルの崩壊後、浪費的な消費は影を潜めたが、「安心できるものを口に入れたい」という

ニーズはますます強くなっている。安心できる食べ物には高い価格を支払ってもよいと考える消費者は少なくない。激化する国際競争の中で、わが国の農林水産業が生き残るためには、食品の見栄えや低価格で競争するのではなく、食品の品質に対する信頼を築くことが不可欠である。

つまり、消費者が食品を買う時に、地域の環境や地域の人への信頼関係に対しての値段を上乗せしてくれるようにすることが重要である。

O-157問題における「カイワレ大根」の一件からも分かるように、食品への信頼に対して、政府による規格の制定や品質保証は、かつてほどの影響力を持っていない。組織や権威の持つ力が弱くなった現在の日本社会では消費者の信頼は食品をつくり、流通している人々への信頼感によるところが大きいと考えられる。地域の人々が環境を守り、細心の注意のもとで作物を育てていること。日常的にその作物を自家消費している人が健康で、誇りを持って生活し、栽培や漁業に取り組んでいることが重要である。また、流通業者が産地に出向き、自分の目と舌で確かめていることも大きな意味を持っている。

信頼感を高めるには、規格にあったものを安価につくるだけではいけない。地域の人々が環境を守り、健康で豊かな生活をしていること。ものづくりの考え方や姿勢を来訪者や消費者に発信することが不可欠である。また消費者側からの疑問に対し、実際に生産者が出向いて納得のいく説明をすることも必要となろう。このよ

うに考えると、信頼を売る「一つ上」の農業や漁業を行うためには、単に商品が安価に輸送できるだけではなく、生産者が消費者のもとへ、あるいは逆に消費者が産地へと、迅速に移動できることが重要な条件となる。

より長期的な視点からの評価を

これまで、地方部においてもさまざまな道路の整備が進められ、それが農林水産物の価格競争力を高め、販路の拡大に貢献してきた。その効果のゆえに、農林漁道の整備が正当化されてきた。つまり道路が整備され、道路輸送の費用や時間の短縮によって、供給曲線が下方ヘシフトし、輸送費用の節約がなされるとともに、商品価格の低下が需要の拡大をもたらすと想定されてきた。

この新しい均衡点への変化は、輸送条件の改善に合わせて比較的短期的に表われ、他の地域の交通改善がなされるまでは、ほぼ一定の効果がもたらされる。その意味で、この効果はフロー的な効果であると考えることができる。

一方、上述したような「一つ上」の農林水産業の実現は、同じ商品への支払い意思額が高まり、需要曲線が上方ヘシフトすることによってもたらされる効果である。この需要曲線のシフトは、道路がより多くの人々に利用され、地域の産業に関する認識が消費者に浸透するにつれて徐々に表われてくるものであり、長期的な積み重ねが重要となる。この効果は、道路がストックとして存在することによる効果と考えることができる。

これまでの道路計画では、上記の2つの効果のうち、短期的に確実に期待でき、計測のしやすい「フロー効果」のみを取り上げてきたように思われる。しかし、もともと需要の少ない地方部の道路整備では、より長期的な視点から、

「ストック効果」を含めた評価が必要ではないだろうか。

地域づくりのための強い意思

評価のスパンや計画期間を長期に取れば、対象とする事象に影響を及ぼす要因の数は多くなり、予測の確実性は低くなる。しかし、逆に言えば、地域で意思で変化させることのできる要因もそれだけ多く、可能性が大きく広がっていると理解できる。

「一つ上」の地域産業を育てるためには、交通施設よりも、地域の環境や生活のあり方といった要因が大きな影響力を与える。明確なビジョンがなければ、関連する施策がちぐはぐなものとなり、ほとんど効果を上げることができない。どのような環境や生活を実現するのかのビジョンに関する住民の意思統一、およびビジョンに基づいて各種の政策を総合的に組み合わせていくことのできるリーダーが重要な鍵を持つ。

総合的なビジョンの達成のために、道路の計画・建設の過程における評価の仕方も変わらざるを得ない。「もの」を安く運ぶことは可能になったが、その「もの」をつくるための環境や人々の生活が犠牲になってしまったのでは元も子もない。直接的な整備費用（工事費）が少しばかり高くついても、地域の環境や生活への悪影響が小さいような代替案を選んでゆく必要がある。

短期的な費用便益に注目して手堅い道をゆくか、あるいは困難とリスクを覚悟で長期的な地域づくりを展開するかという選択も、最終的には地元の住民の意思に任せるべき問題であろう。現今の地方分権を求める声の高まりは、多くの地域が後者の道を選ぶ能力をつけてきたことを反映しているのではないだろうか。

〔広島大学工学部助教授〕