

### 「愛媛県総合交通計画の諸問題」

93303 鎌田 嘉一

明治期より東京への一極集中が進み、戦後は特にその傾向が強まった。一方で地方では人口流失により過疎化が進んでいる。さらに現在では高齢化も急激に進んでいる。このような状況において各方面で様々な対策が行なわれているが、地方の経済や社会を活性化させるための取り組みも進められている。この中に交通の整備も含まれるが、愛媛県では1995年8月、2010年を目標年次とする「愛媛県総合交通計画」を発表した。

計画は定住社会の構築、交流社会の構築、交流社会の形成、人・環境と交通の調和を基本理念に空陸海交通整備による利便性、高速性の一層の充実に、人や環境へのやさしさを加え、新時代に対応した交通体系の形成を目指している。整備の基本政策として国際、国内、県内、生活圏域内の各交通ネットワークの充実や、交通機関相互の連携の推進、物流体系の充実、人・環境にやさしい交通体系の確立などを提示し、各項目に細かい整備目標や交通整備の検討を掲げている。

この総合交通計画は実に様々な整備が盛り込まれているが、必要性や現実性において疑問に思える点も見られる。例えば、各種の道路建設が検討されているが他の交通機関と比較して多額の投資が行なわれており、環境への配慮や高齢化社会への対応を考えれば、投資バランスの見直しなどを考えなくてはならない。鉄道では整備計画の多くが交通事業者の単独事業としての整備は不可能であり、適切な公的資金の導入ぬきには計画の実現は考えられない。交通整備が地元の社会に与える影響についても勘案しなければならない。観光への対応についてもハード中心の整備では自然環境の破壊という問題も起こる可能性があり環境への配慮が必要である。また、これらの地方における交通イン

フラの整備について特に都市の人々から批判されることもある。しかし、これ以上首都圏などの大都市の生活環境を悪化させないためにも地方のインフラ整備が必要なのである。

これらの疑問点をふまえて、これからの交通整備のあり方について自分なりの意見を提案した。道路については高速道路を中心としたアクセス整備に重点をおきつつ、ソフト面での政策の充実が必要である。架橋整備では重複投資の可能性が大きくより冷静な議論を要する。鉄道整備では、四国新幹線はフル規格に固執するよりも狭軌の高速化により対応する案が現実的である。また、新線整備については、鉄道の「上下分離」によって、インフラ部分への公的投資の道を模索すべきである。南予地域の電化については高性能のディーゼル特急の利用を考えても電化と同等のメリットが得られる。松山空港へのアクセスでは総合交通計画で検討されている新交通システムよりも路面電車の有効活用を考える方がメリットが大きい。交通機関相互の連携についてはトリップを再検討し利便性の高い公共交通ネットワークを構築する必要がある。

これらの整備をより円滑に進めるための方策を提示して結論とした。