

# 北海道のみちを考える

平岡 祥孝

周知のように広域性と低密度構造は、北海道の特徴を形成する内的要因として従来から指摘されてきた。有効な地域政策を展開して、北海道の持続可能性を追求していく場合には、人口減少と超高齢化の進行をはじめとする北海道を取り巻く厳しい社会的・経済的環境と、その特異な地域特性に必ず直面する。

広域分散型社会の北海道を進展させていくためには、高規格幹線道路整備に基づくモビリティ（移動性）の高度化を実現することが必要不可欠である。モビリティの高度化とは、移動時間の短縮、移動コストの低下、移動リスクの低減、移動範囲の拡大である（山崎朗『日本の国土計画と地域開発』）。モビリティの高度化は高規格幹線道路のネットワークだけではなく、鉄道ネットワークや航空ネットワークと効果的に組み合わせることで、実現されるべきものであろう。

しかしながら、北海道の現状は悲観的にならざるを得ない。北海道新幹線の期待は高まっている一方で、道内鉄道網の衰退は紛れもない事実である。今後も路線廃止の可能性は否定できない。もはや高速化も断念せざる状況になった。また、札幌丘珠空港を拠点とした道内ローカル航空ネットワークの構築も、決して充実しているとはいえない。余談ながら、リージョナルハブ空港に位置付けるべく

丘珠空港の高質的活用に向けた取り組みは、北海道と道都札幌市の重要政策課題であると、筆者は考える。

あくまでも私見ながら、これまでの社会資本整備とりわけ高規格幹線道路整備の必要性を論じる場合には、生産力効果あるいは経済波及効果が叫ばれてきたように思える。それゆえ、「高速道路を作つて、北海道は豊かになったのですか」等々、費用対効果の視点からの批判を多々受けてきた。ちなみに、この「ゆたかさとは何か」をめぐる議論は百家争鳴の感も無きにしも非ずだが。ただ自分が望む地域で暮らし続けることが出来ることも、ある意味、幸せやゆたかさを享受していると言えるのではないであらうか。

北海道総合政策部『平成二二年度道民ニーズ調査結果』によれば、現在住んでいる市町村に「できれば住んでいたい」という回答は七〇・九％であり、道民の定住意識の強さが読み取れる。安心して暮らせる地域であるためには、生活基盤が整っていることが前提となる。

けれども、財政逼迫と人口減少に対応した合理的な再編の立場から、たとえば医療施設の拠点集約化や教育機関の統廃合が進んでいる。地域に住み続けたいという道民の願いを叶えるためには、拠点集約化や統廃合が進行

しようとも、従来とは変わらない医療サービスや教育サービスの水準を確保しなければならぬ。

そのためには、地域にあつてはモビリティの高度化を実現することが求められる。救命救急センターや地方センター病院へのアクセス時間を短縮するために、ましてや救急搬送では、高規格幹線道路の役割は非常に重要である。日常の通勤・通学時間も、通院時間とともに短縮されるものであろう。また、購買行動でも時間を有効に使いたいであらう。

道路関係予算が制約されていることを前提としても、従来型の評価基準である費用便益分析だけでは捉えきれない要素が多分に地域には存在していることに、目を向けなければならぬ。交通インフラが整備されている都市部に比べて、地方部は健康で文化的な最低限度の生活を営むために移動の時間がかかる。それゆえ地域特性を考慮した、たとえば「地域福祉」のような評価基準を加味する必要があるのではないか。評価基準に地域の自然環境や社会経済事情を反映させるためには、地域住民の積極的な参画が求められる。この参画を促がすうえからも、地域づくりを担う地元自治体の役割は極めて大きい。

高規格幹線道路はネットワーク化されて初めて、最大限に効果が発揮できる。まずは四圏域を結ぶ道内の骨格部分の早期整備は絶対条件である。地域特性に応じた整備手法を駆使して「時間と戦い」「費用と戦い」ながら、ネットワーク化を実現してほしい。北海道の「地域創生」は、みちから始まる。

へひらおか よしゆき・札幌大谷大学社会学部教授