

「国の方針」 の喪失

国土学アナリスト
大石久和
Hisakazu Ohishi

クトについては、「その社会資本が」EU全体の、経済成長に資するものなのか、環境改善に役立つものなのか、医療や教育などのアクセスなどの観点からEU市民の公平性の拡大に寄与するものなのか、という異なる価値である三軸からの検討を行うことにしたのである。

EUの交通プロジェクトは、その後拡大される現在ではこれらの観点から選ばれた三〇の具体の路線がEUネットワークとして整備されている。国すら超えるレベルで社会資本の整備方針が議論され実施されているのに、わが国の社会資本関係予算はほとんど地方の裁量に任せた交付金になってしまったために、中央政府は何の関与もできないのである。

先に悲惨な交通事故の対策を検討する国会議員の勉強会があったことは紹介したが、その成果は、特別立法でもつくりたくない限りの具体的整備には直接的に生かすことはできないのである。昔なら、通学路の総点検を指示し、全国的な集計による問題点の抽出ができたのが、今はできないというのは、まったくおかしなことだといっている。

国と地方公共団体は主従関係にはないというのは、直接国民に選挙で選ばれたトップや議会を持つことから理念としては理解できる。し

集

団通学途中の小学生の列に、周辺を徹夜で走り回って寝不足になった無免許の若者の運転する車が突っ込んで、複数の子供が死亡したり大けがをしたりする痛ましい事故が発生した。また、この事故をまらできっかけにするかのように、通学中の子供が多数、交通事故に巻き込まれる事件が連続して発生した。

通学路の交通安全は、道路管理者や公安委員会・警察の最大ターゲットの一つであり続けてきた。そのため、通学路の安全点検は繰り返し行われ、子供の目の高さからは標識や道路のコーナーがどのように見えるか調べたり、植栽が車から子供を隠す障害となり飛び出し現象が生まれなかなど、長年にわたって市町村や地元自治会との共同の点検や改善作業が具体的に即して実施されてきた。

そこに、これまでの努力をあざ笑うかのような無謀運転による悲惨な事故が発生してしまったのである。車をどのように乱暴運転しても安全が確保される施策などおよそ不可能だ。たとえばすべての通学路を頑丈なコンクリート管で覆えばいいと考えても、交差点部は処理できないし、狭い管路の存在そのものが新しい犯罪を誘発する危険もある。

その場その場に応じた工夫をしていくしかないことなのだ。通貨、経済政策、教育、通学ルール、安全基準など地方ごとにはばらばらでは困ることもあるし、一つにまとまって初めて意味を持つ政策も多い。

こうして、通学路の緊急点検は、対等理念が優先して「依頼」して行うことになったのである。しかしその結果、たとえば通学路の防護柵不足が著しいことがわかったとしても、緊急的な補助金をつけてそれを誘導することはやはりできないのである。身近なものは身近なところで判断する方がよりよい判断になるという理念優先の考え方によって、国からのお金は交付金となり使い道は自由となったからである。

こうしてある県や市では柵が設けられていても、同じ危険度なのに他の県や市では柵がないことが起こる。一般的に柵の存在は運転者には運転注意のマークとして機能する。例示的に説明すると、転落危険箇所には「これを突き破ると転落する危険がある」と認識させる「印」として機能する。ということは、逆にガードレールの設置が遅れたところは、「転落の危険がない場所」と認識させる危険が生まれるということなのである。

いのだが、これだけの惨事が各地で続くとなると、政府の施策として何か用意すべきだとの要求は当然なされてしかるべきとなる。そのため、一連の事故以降、各党派の国会議員が「通学の安全確保」のための政策を議論してきた。通学路の拡幅、路線の変更、時間帯による車の乗り入れ禁止、防護策の設置など、現地の実情に応じた施策の調査・点検・検討を緊急に行って、通学者を持つ保護者に安心を与えることが、政府や政治の責任なのは当然のことである。

ところが、今これができないのである。「政府が緊急点検を『指示』することは、政府と地方公共団体の対等性を損なう」から不可だということである。しかし、これはまったくおかしな話ではないか。対等性とは中央が地方を犯してはいけないとの理念なのであって、国がまとまって統一の方針を持たなければならぬ事態が生じるのは、外交や防衛に限ったことではない。エネルギーや農業はもちろんのこと、国土保全・都市政策などの社会資本についても同様であり、要は閉じている単位は国だということなのだ。

EU発足に際して社会資本の整備政策についての議論があったことは、本コラムでも何度か紹介した。今後、EUが関与するEUプロジェクト。さらに奇妙なことが起こっている。今示してきたような事情であるから、たとえば「わが国は本年度、高齢者の交通安全対策についてどのような項目にどの程度の費用をかけて実施しようとしているのか。それは、事故の発生形態に照らして正しいのか」といったことが、全く検証できなくなっているのである。

後年度に、地方公共団体に「依頼して」どのような交通安全施策を実施したかを、お伺いしなければ集計できないのだ。これだけB/C至上主義となった国で、効果検証が全国レベルで行えないという奇妙さなのである。

地方分権が「青い鳥」となってもう二〇年になろうとしている。公共が提供すべきサービスは、国民の安全、快適、効率的な活動などがいかに向上したかで計量されなければならない。国民の暮らしの向上、高度化が目的なのであって、地方分権はその手段の一つでしかない。手段が目的を引きずり回すことなどあってはならないことなのだ。