



第 264 号 2026/ 4

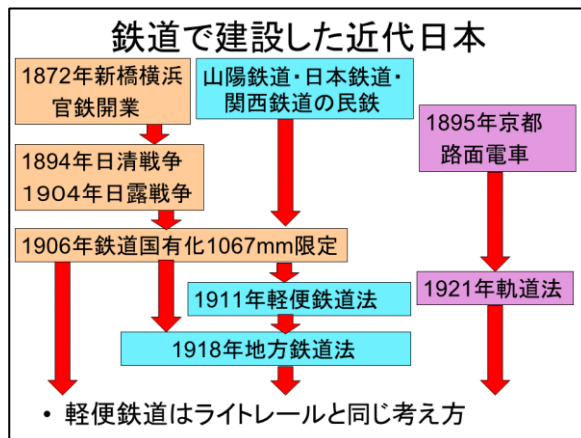
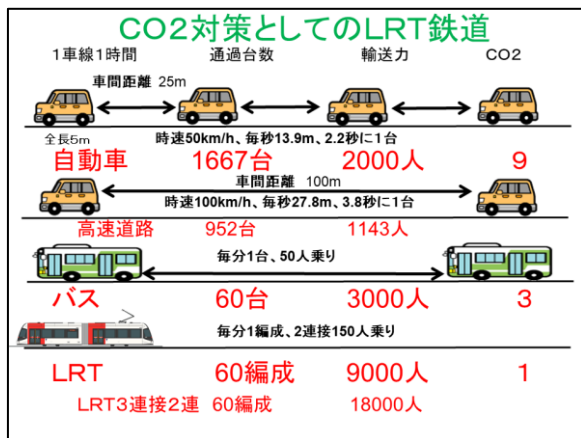
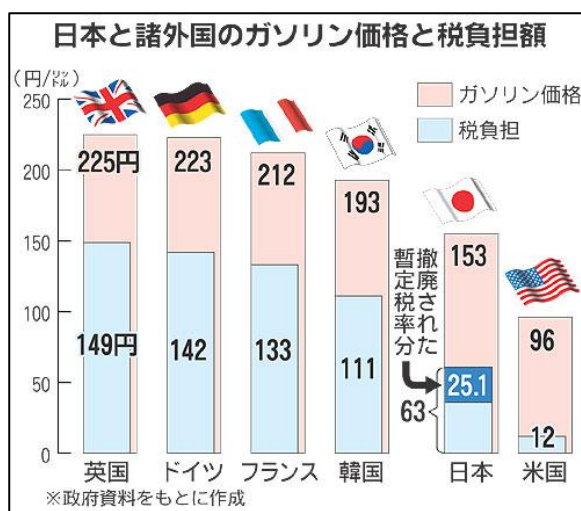
石油危機に強い国づくり 電車バス利用は究極の国防

■イラン戦争の勃発から 1 か月あまり、石油のほとんどをホルムズ海峡経由に頼る日本は、254 日分あるとの触れ込みの備蓄を日々使い込んでいる。しかもあろうことか、去年は石油価格をコントロールするためにも設けられていた暫定税率を廃止するだけでなく、新たにガソリン補助金を 3000 億円も投入するという。石油危機解消の見込みもない中で、ガソリン価格を抑え、石油消費を促進する政策をとるとは、正気の沙汰ではない。

■だが東南アジア諸国ではすでに、石油の節約策を大々的に行い、比較的備蓄を持つお隣の韓国でも、節約キャンペーンを始めている。こうした危機の時、石油がいくらでも取れるアメリカと同じような、車社会を維持するのは、日本では不可能であることを、国民も政治家も考えない。石油ショックの経験を全く活かしていないことになる。二度の石油ショックで備蓄をすることにしたのはではないのか。備蓄がある間に、必要最小限の石油を重要な産業部門に供給して、「食い延ばす戦略」を取るのではなかったのか。なおガソリン代は、アメリカが圧倒的に安いものの、ヨーロッパ諸国と韓国では 220 円程度でコントロールしていて、いまはフランスなど 350 円を超えている。日本も 300 円程度でコントロールすべきであり、その増収分で電車バスの増便などを行い、自動車交通を一定減少させるべきだ。もし全国の路線バスを全部無料にしても年間 7000 億円(ガソリン補助金 8 兆円)にすぎない。

■おもえば、第二次世界大戦は日本もドイツも、遅れて成長した両国が石油を取りに行った侵略戦争であった。ドイツは中東を目指した。日本は中国に侵略して ABCD ライン(アメリカ・イギリス・中華民国・オランダ)という 4 国の経済制裁を受け、特にアメリカから石油の禁輸をされた。窮鼠猫を咬むで、真珠湾とオランダ領のインドネシアを目指した。だが石油のあるインドネシアを占領したものの、圧倒的なアメリカの造船量に負け、軍艦も輸送船もほとんど沈められて、本土に石油を送れなくなった。1945 年戦艦大和は片道分だけの重油を積んで出港し、沈没した。

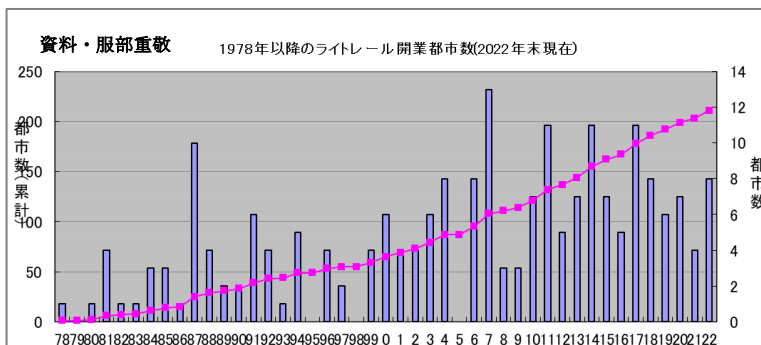
■戦後の日本の復興は、実は鉄道と石炭と米によって達成されたとも言ってよい。細長い国土で鉄道の利便性が高かったことから、日本では国



鉄路線が 2 万キロ以上あり、津々浦々まで人が交流できた。また国内各地に石炭があり、蒸気機関車も走らせることができ、産業振興にも有効であった。戦後しばらくはダムを造り、水力発電を強化し、さらに増大する人口を支えるために米を大增産し、最高 1400 万トンまで作ることができた。米は今の 2 倍近く作っていたのだ。

■高度成長期には太平洋ベルト地帯に工場を集中させ、人は鉄道とバスで運び、物資は海運を有効に使えた。大都市圏では私鉄電車路線を拡大し、特に東京圏では地下鉄や私鉄との相互乗り入れを実現して、世界に冠たる大都市圏を作ることができた。16 両編成の電車が 2 分ごとに来る山手線の存在は、他国には例がなく、これだけの都市圏は鉄道の存在なしでは不可能だ。しかし一方でクルマなしでは生活できない地方都市ばかりにしてしまった。東京圏域・大阪圏域と地方では、公共交通についてはダブルスタンダードとなっている。そしておそらくこれが東京一極集中と少子化の原因であるだろう。

■1997 年に RACDA ではヨーロッパ LRT 視察団を出したが、その段階で世界の新設 LRT は 40 都市くらい。それが現在では 220 都市ほどになっている。第二次大戦で日本同様に壊滅的都市破壊を受けたドイツでは、石油を求めて大戦を起こした経験を踏まえ、いざというときに石油にできる限り頼らない社会を目指して、人々の移動だけでも鉄道バスでできるよう、ガソリン税を投入して鉄道バスを維持してきた。ドイツ諸国では都市の路面電車を改良して存続させ、その流れがアメリカ大陸にも広がり、1978 年カナダのエドモントンで LRT が誕生。路面電車をほとんど廃止していたフランスでも、グルノーブルやストラスブールで LRT による都市再生に成功し、それが EU 諸国だけでなく、中国や世界に広がった。そして日本以外の国々では、こうした LRT を含む都市の電車バスは、税金で建設され、運航費の半分を運賃で賄えばいい方である。

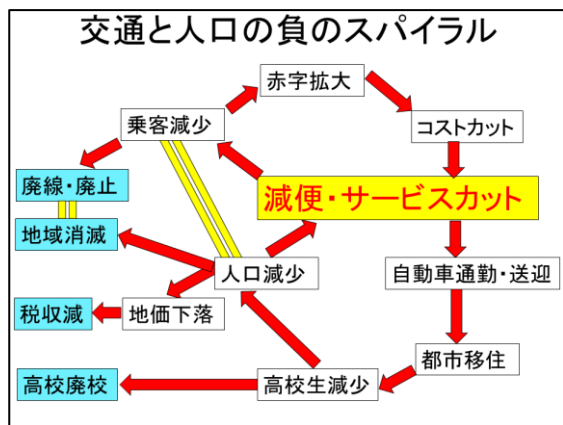


■つまり電車バスを便利しておくことは、いざという時のための国家存亡策なのであるが、日本では国防という、戦艦や戦闘機、ミサイルのことだという前時代的な考えが蔓延している。ウクライナ戦争では、戦車を大量に鉄道で運ぶ映像がでていたが、実は兵員輸送も鉄道車両利用が、トラック輸送に比べてはるかに快適

で、疲労がたまらず、燃費もいい。明治時代に全国の鉄道を国有化したのも、軍隊の動員体制のためだった。軍事は補給、輸送がカギだし、特に兵士にとっては暖かい食事と睡眠がとれる環境が必須だ。なのにいまの日本は、エネルギーも食料もほとんど輸入に頼っていて、それだけでも国防の面では失格だ。

■いま我々がやれる節約は、まず自家用車の利用を抑え、電車バス、自転車、徒歩優先に切り替えることだ。ガソリン代補助は中止するべきだ。市場に任せることが適正な消費を促す。石油精製の過程では、ガソリン・軽油・重油・ナフサのバランスもあるので、ある種の統制経済が必要だ。ナフサを使うプラスチック製造では、不要不急のペットボトル飲料よりも医療品生産を優先しなければならない。戦後に実施した「傾斜生産方式」を生活必需品に適用していくほかはない。

■影響を受けて生産停止に陥る産業には、支援金を出すなど、制度設計も重要になるし、これらの政策実現には時間もかかる。ともかく資源を節約するだけでなく、時間も稼がなければならない。



NPO 法人公共の交通ラダ(RACDA)
 事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502
 E-mail: info@racda-okayama.org
 URL: http://www.racda-okayama.org

RACDA 検索

