
1. 寄稿(1)「環境的に持続可能な交通を目指して」(第 170 回)

●「持続可能な社会とモビリティの高度化」

【筑波大学 名誉教授 石田 東生】

1. COVID-19 と人類

コロナウイルスは世界中の社会、経済、そして暮らしに大きな影響を今も与え続けている。コロナウイルスへの感染防止のために他人との濃密接触をなくすことの重要性が声高に主張され、在宅(Stay home)と移動自粛が強く要請された。欧米では都市の封鎖と移動の禁止、すなわちロックダウンが実施された。現在、欧州では感染拡大の兆候もあることから第 2 次のロックダウンが検討されているとのことである。移動自粛は交通への直接的影響であり、これが交通事業者の経営に大打撃を与えている。そしてそれ以上に、人や物あるいはサービスの動きが止まることによって、社会・経済・くらし・生産に甚大な影響を与えていることは、各国そろっての史上最大の GDP の落ち込みが如実に示すとおりである。

少し大げさに言えば、このような状況は人類がゴリラ・チンパンジーと別れて独自の進化を遂げてきた 700 万年の進化史の中で初めての出来事であったかもしれない。ペスト、コレラ、新しくはスペイン風邪などの感染症はこれまでも大きな被害を人類に与えてきたが、人類のこれまでの繁栄を支え続けてきた移動と交流が人為的意図的に同時に広範囲にかつ徹底的に遮断されたことは初めてのことである。ニューノーマルの中で、これまで培われ文化や慣習として DNA に取り込まれてきた我々の行動の意味、人間の身体性をどう考えるかが基本的に重要になる。人と会うことの意味、移動することの意味、食事を共にすることの意味、住居と職場の意味、大きく言うとコミュニティや社会の意味をどう継承するのか、再構築するかが問われている。今や一般的になった、ウェブ会議、在宅勤務という眼前のものに限定されるものではない。大きな枠組みの中で、感染症や、そして機を一にして我々に迫り来ている激甚化凶暴化する自然災害への対応も考え合わせたうえでの、持続可能な地域、新たな国の形を考えなければならぬ。それほど大きな問題だと考える。

2. COVID-19 と地域社会・モビリティ

COVID-19 の影響は人の属性や地域の特徴によって異なるように見える。疾病という本来的にはすべての人や地域に差別なしに襲い掛かってくるものではあるが、対処能力や基本的な体力によって、人でいうと高齢者や所得や社会的安定性の低い層、地域でいうとすでに超高齢化し人口も大きく減少していた中山間地域により大きな影響を与えているよう見える。すでにある格差を拡大しつつあることは確実である。血液の流れがなくなることが心臓死であり、情報の流れがなくなることが脳死であるように、地域から人・モノ・情報の流れが、すなわちモビリティがなくなるとはその地域やコミュニティの死に他ならない。そしてより脆弱な中山間地域、小都市の地域モビリティがより苦しい状態にある。分散型の新しい国の形を考えるとときにこれを

看過することはできない。より手厚い政策が、分散型の強靱な地域ネットワークを形成するためにも必要であろう。

3. モビリティのあり方

以上述べたように、分散型の新しい国の形は、特に今後も頻発することが懸念されるパンデミックも含んだ広い意味での自然災害を想定すると、モビリティあるいはモビリティサービスの革新なしではありえないと言い切れるのではないか。そのためにも、モビリティは高度化されなければならない。その方向性について私見を述べたい。

① 地域に存在する豊かなモビリティ資源の最大活用：

地域には公共交通に加えて、病院・学校・企業の送迎サービス、観光地においてはホテル等への送迎サービスが存在する。また、配送サービスは津々浦々の一軒一軒をカバーする。自家用乗用車はどの地域にも多数存在する。しかし、これらは営業免許制度、運転免許制度やビジネス慣行などの種々の制約により、柔軟に相互に利活用できない。車両と乗務員の不足が顕在化する中で、朝夕しか活動していない車両が存在することはもったいないことこの上ない。自家用有償輸送制度の拡充、客貨混載、貸し切り制度の柔軟化などが実現されてきてはいるが、モビリティ資源の最大活用という視点からの再整理も考えるべきであろう。

② 公共交通への補助のあり方の再検討：

欧米諸国では公共交通は公共(public)が責務を有する交通サービスと定義づけられている。アメリカ合衆国では都市の公共交通のほとんどは公営であるし、EU 諸国では公共サービスをPublic Service Obligation(PSO)として政策的に決定している。これに対して、わが国では公共とはみんな(公衆、Public)が使える交通機関であり、民間事業として運営されている。公的セクターのさらなる関与と貢献が要請される所以である。しかし、民間の知恵と柔軟性、スピード感を活用するPPPは今後とも広く展開されると考えると、これは世界に誇るわが国の特色ではないか。ただこの特色を十分には活用できていないことに問題があるかと思う。例えば、バスの生活路線維持補助は極端に言うと赤字補填を行うだけで、運営の効率化の果実は事業者には戻ってこない。インセンティブの働かない仕組みにこそ問題があると考えたい。少し議論が飛ぶが、地域公共交通にはこの他にも国や自治体から多様な補助が注ぎ込まれている。老人バス補助金やコミュニティバスの運営委託も広い意味ではバス事業者への支援であるともいえる。しかしながら、通学バスは文教部局、病院バスは厚生部局、路線バスは運輸部局と所管が異なっており、さらに国・都道府県・市町村と財布も異なっていることもあり、全体像が極めて把握しにくい。民間ビジネスとして成立性を高めるためのエコシステムのあり方を、補助・支援、人材育成、効果計測、ならびに適正なサービスレベルと利用者負担など多様な面から検討すべきではないか。

③ 新しいモビリティの積極的導入：

地域にはモビリティ資源が豊富に存在すると述べたところであるが、実は日常生活の自立的な成立に大きく貢献すると期待されている低速型のモビリティの普及と取り巻く環境整備は非常に貧弱であるといわざるを得ない。EU では再び Micro Mobility が注目されている。Micro Mobility は最高速度 45kph 未満、車両総重量 500 kg 未満の移動器具の総称であり、これがさらに最高速度と車両総重量でカテゴリー分けされている。最近注目が集まっているものは、この中でも低速型のカテゴリー A と B である。A は最高速度 25kph 未満、車両総重量 35kg 以下である。これには電動アシスト自転車、電動キックボードが分類される。B は最高速度 25kph 未満、車両総重量 500 kg 未満であり、わが国の電動車いすよりも速度が速い。移動の自由、自立的な生活支援、低炭素化が期待されている。COVID-19 への対策として、EU 各国では通行空間の整備が自転車レーンの急速な拡大とともに実施されている。高齢車の免許返納の交通事故減少への効果は大きいですが、反面、高齢者の社会参画と生きがい・幸福感への影響も懸念される。Micro Mobility の普及を促進するような制度改革と道路・街路空間の整備、質的改良が要請される。

④ DX と地域交通：

デジタル化・スマート化は我々の暮らしに大きな恩恵をもたらしているし、この流れはさらに加速することは間違いない。交通分野でもデータ連携を基盤とした MaaS (Mobility as a Service) に注目が集まって久しい。しかし、データ連携やアプリ開発だけで良いモビリティサービスが地域に提供できるとは思えない。リアルとサイバー(データ空間)が両輪となって進むべきものであろう。二宮尊徳は道徳と経済に関して「経済なき道徳は寝言であるが、道徳なき経済は犯罪である」という金言を残しているが、それにちなむと、サイバーなきリアルは寝言であるが、リアルなきサイバーは犯罪であるとまでは言えないにしても、不安・不愉快・不健康くらいは言えるのではないだろうか。デジタル化、スマート化、データ連携、アプリ開発と実装が目的化することなく、あくまで幸福な暮らしと地域、活力ある産業と経済を実現するための手段としての、モビリティサービスを支えるものとしての認識を共有したい。

編集部から頂いたテーマは「環境的に持続可能な交通」であったが、CO₂ 削減に過度に囚われることも手段の目的化であろうと思ひ、地域交通が何に貢献すべきか、その時の地域や国、くらしのあり方はいかなるものになるかについて私見を述べさせていただいた。テーマが広がりすぎ、まとまりがない論説になってしまったが、読者諸賢のご批判をいただければ幸いである。

参考文献

山極寿一 「ゴリラからの警告～人間社会、ここがおかしい～」 毎日新聞出版

マット・リドリー 「繁栄～明日を切り拓くための人類 10 万年史～」 早川ノンフィクション文庫