

シェアサイクルと日本のこれから No.9

人口減少時代と「シェアリング」

文

日本大学 客員教授 松谷 春敏

一般社団法人 日本シェアサイクル協会
 事務局：TEL 03-3663-6281
 URL <http://www.gia-jsca.net>



コミュニティサイクルとの出会いは、平成9年(1997年)に遡る。都市計画中央審議会で、我が国の都市交通施策を総点検しこれからの方向性を議論していただいていたが、答申の新規施策の中に「都市型レンタサイクル→コミュニティサイクル」を盛り込んだ。まだ、海外での先進事例の情報も少なく(ウィーン2003年、パリ2007年)、正直言って私も「絶対一押し」までの自信はなかったが、時代に合った都市交通システムの一類型として大ブレークする予感もあり、書き込むことにした。この時に、一気に政策展開のアクセルを踏んでいけば、世界に先駆けて本格的コミュニティサイクルを実現し、世界に発信できたと悔やまれる。

その後、LRTなどの調査にフランスに出かけた際に、コミュニティサイクルの状況も調査した。LRTの模範都市であるナントですらレンタサイクルシステムは失敗していたが、リヨンでベロブ(2005年)が活躍しており嬉しかった。決定的な差は導入規模である。成功の要因を、ベロブを指導したリヨン大学ダルシエ教授と意見交換して確認した。小規模では失敗する。思い切って大規模にし、ポートでは常に空き自転車と空きラックが存在すること、公共交通機関に近接したポートの配置や公共交通定期利用者は安価で利用できるなど、公共交通と連携すること。これらが肝だとのことだった。パリの成功も、リヨンを参考にして2万台を一気に導入したことが決め手である。我が国でも、小規模で公共交通との連携も少ない実証実験から一

歩進んで、思い切った政策的決断に基づく数千台規模での本格導入の時期に来ている。

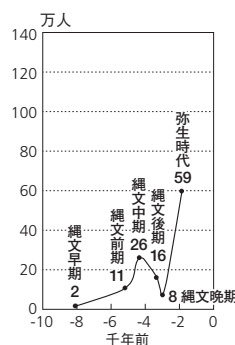
大規模性と公共交通との連携を両立させる重要なポイントは、駅近傍に必要規模のポートを配置できるかである。まとまった空間があることは稀であり、知恵と工夫が求められる。例えば、①見える範囲での分散配置、②折りたたみ自転車を導入して、駅構内にロッカーを配置する、③ICタグを使って識別し、既設の駐輪場を共用する、といったことも考えていきたい。

「今」という時代と「シェア」

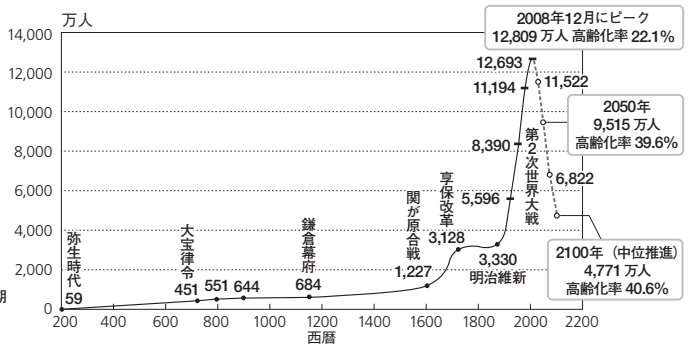
我が国の人口を縄文時代から分析した資料がある。

これによると、縄文人は2万人だったといった宴席で使えそうなトリビアがあるが、それはさておき、「今」は、我が国がかつて経験したことのない時代にあることがわかる。緩やかな増加をたどっていた人口が、明治になって急激に増加し、2008年にピークとなって以降、同じ

■人口の長期推移



日本の総人口は、今後100年間で100年前の水準に戻っていく可能性。この変化は千年単位でみても類を見ない、極めて急激な減少。



(資料) 明治維新までは鬼頭宏「人口から読む日本の歴史」(2000) (●) / 1920年、50年、75年、2000年は総務省「国勢調査」、2006年は総務省「推計人口」、(■) / 2030年、2050年、2075年、2100年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(2006年12月推計)」の出生中位(死亡中位)推計(—○—)

(出所) 社会実状データ図録

ようなカーブで急減していく。2050年には、昭和40年代と同様に1億人を切るのである。しかも、都市は郊外化したまま希薄化し、都市経営が困難になるおそれがある。高齢化も進み、生産人口が非生産人口を支える率が1:3から1:1になる「騎馬戦から肩車」状態になっていく。

それでは我が国は今後、廃れていく一方かという、あきらめるには早い。ルネッサンスが人口減少局面で花開いたのは、人口増大期に拡大した農地を効率が悪いところから捨てていった結果、生産性が以前よりも上昇した成果と言われるが、日本でも何らかの手を打てば、明るい未来はあるのだ。

日本創世会議では、特殊出生率を引き上げて、1億人で水平に持っていこうとしているが、並大抵のことではない。少なくとも、しばらくの間、社会や国土を「効率的」に運営していく必要がある。効率的という、無駄を捨てた無機質で冷たい語感があるが、人にやさしい効率化もある。

筆者は、「シェア」がキーワードではないかと思っている。モノのシェア、空間のシェア、時間のシェアである。

モノのシェアは、家庭や一人一人が全て所有するのではなく、皆で使い分ける、使いまわすということ。カーシェアリングが普及し、民宅も志向されるのが好例である。当協会の目的でもある自転車のシェアリングは、効率的な社会を作ると同時に、自動車交通との対比において広い意味での公共交通の一翼を担うこと、一漕ぎ0.25円の医療費削減効果があると言われていることなど、人口減少期に入ったこの時代が求める必須のアイテムであろう。

空間と時間のシェアは、昼間が好例だ。夜は寝室に、朝、布団をしまっっちゃぶ台を出せばダイニングルームに、お客が来ると応接間になる。日本人の知恵である。道路でも空間の再配分が今後進む時に、シェアの概念を取り入れたい。自転車走行空間の専用化は必然だが、狭い道路空間では限界がある。車道を削って自転車レーンを設置することは交通政策としてあり得るが、歩道や植樹帯を犠牲にする場合は合意形成も難しい。この点、金沢市の取り組みがヒントになる。非常に狭い道路でも、車道に自転車レーンを明記し自転車の走行場所を示すとともに、車が自転車レーンをまたいで走行せざるを得ない状態を作り出して減速を促している。

右上の写真は、今後の走行空間の与え方の重要な示唆ではないかと思う。自転車レーンを導入できるだけの幅員が



ない幹線道路や歩車分離されていない生活道路(これが一番延長が長い)では、自転車の走行部分を明示すると共に、自動車や自転車の減速を促す手立てを取れば、自動車と自転車、自転車と歩行者の共存は可能なのではないか? パリは、幹線道路のバス専用レーンを自転車兼用として、3年間で500kmの自転車レーンを整備した。歩行者との軋轢のある自歩道でも、自転車を減速させて歩行者と共存させる走行空間の与え方や舗装の工夫を研究する必要がある。いろいろな意見があると思うが、私は日本人の「シェア」の知恵と協同意識にまだ希望を見出したいと思う。

2050年ビジョン

筆者が主宰した「2050年都市ビジョン研究会: <http://www.jtpa.or.jp/2050/index.html>」で、「バックキャストिंगの手法」(現状のトレンドや予測に囚われずに理想や望ましい目標像を設定し実現への道筋を検討する方法)によって、我が国の人口が1億人を切り、地球規模でCO₂排出量を半減させる2050年において、どのような都市、都市生活、都市活動が求められるかを都市ビジョンとして描いた。一旦、現在の制度や技術水準を離れ、あるべき姿を描くことは難しいが、夢と現実を行き来しながら、理想の将来図を考えることは意味がある。制度や技術のイノベーションにつながる可能性もある。コミュニティサイクルに関わる多くの関係者が集う当協会において、明日の一手を考えると同時に、未来のコミュニティサイクルの将来像を描き、夢を現実にするための技術革新や制度提案をしていくことも一つの使命ではないかと思う。楽しいことを考える仕事は、楽しい。 PP