

第一部 講演会 衣食住に“動”足りて礼節を知る 大野秀敏さん

私は現在、建築の設計事務所を主催していますが、数年前まで、大学で建築と都市の設計を教えていましたが、そのときから交通には大きな関心を抱いてきました。

ところで、ふつうは「衣食住足りて礼節を知る」というんじゃないんですかとお叱りをうけそうなタイトルです。なぜこうしたかという、衣食住は刑務所にいても足りるからです。懲役刑が何を奪っているのかという、移動の自由です。自分で好きなときに好きなところへ行けないのが刑罰の本質です。高齢になってきてだんだん体が不自由になります。自分で移動できなければ自立もできない。となると齢をとることは刑務所に入れらることと同じだということになります。それではいけません。

ということで、**いかに移動の自由を得るか、それが今日のテーマです。**

1. 最近起きていること

a. 自転車は被害者になります。

日本の道路の歩道があるところは15%しかありません。たいていは自転車レーンもなく混在して走っている、自転車は車がぶつかれば大けがをします。自転車先進国である北欧、オランダやスカンジナビアの国々では自転車レーンがいきわたっていて、狭い道でも必ずあり、自転車レーンをたどれば国中どこへでも行けます。日本でよく言われるように道が狭いということが必ずしも理由ではなく中世に遡る古い町の狭い道にも自転車レーンがあります。日本では自転車の利用率は結構高く、通勤通学になると北欧と引けを取らないぐらい高い率で利用されています。日本でも最近になってようやく新しいシンボルマークが出来てきて少し市民権を得てきていますが、未だ未だです。

b. 自転車は加害者になります。

弱い自転車も時には加害者になります。高校生とか中学生が乱暴な運転をするということで新聞にも載ります。最近女子学生が電動アシスト自転車でお年寄りを死なせてしまったという悲しい事件もありました。電動アシスト自転車は時速24kmでモーターは働かなくなりますが、24kmというのはそれほど遅くはありません。若いお母さんが前後に子どもを乗せて坂道の細い歩道でも上がっていきます。脇を追い抜かれると結構怖く感じる場合があります。

c. 通勤電車のベビーカーに怒る人がいます

背景のひとつに共稼ぎが増えていることがあるでしょう。日本はジェンダーギャップが非常に大きい。144か国の中で114位。女性の参加が非常に遅れている。これは社会的な権利の問題ですし、また女性の地位の問題でもあります。経済的にも人口減少ですから女性の労働力も必要になってきます。通勤電車でベビーバギーを持ち込むことは、けしからんという人がいます。持ち込む母親からすれば限られた時間に子どもを保育所に預け、保育所が自宅近くになれば勤務先まで連れて行かなくてはなりません。また子どもが二人いれば必ずしもおなじ保育所に行けるとは限りません。やむを得ないのです。それに、今のところは女性が押していますが、男性もこれからは押します。そうすると、シルバーシートや女性専用車に加えて、通勤電車でバギースペースを設けることも考えなければならぬかもしれません。

いろいろな交通手段が増えてきています。限られた道路空間、公共空間をいろいろな交通手段で分け合わなくてはならないという、ますます厳しいことになってきています。先日、古いベビーカーを見たのですが、たたむと傘ぐらいの大きさになります。それがこの20年ぐらいの間に大きくなりました。乗り心地が良くなり安全になっているのですが、それを持ち込むと数人分のスペースを取ってしまいます。ベビーカーもそうですが、**単独でデザインするのではなく都市の中を動き、混雑をしたなかにも持ち込まれることを想定してデザインしてほしいものです。**

d. 高齢者の目標は健康長寿

青葉区は日本一の住みたい街だそうですね。健康寿命についていえば男性は、平均で最後の10年ほどの間生活に支障があるような不具合があります。女性は13年間です。ここをなんとか縮めたいというのが私も含め、ここにいらっしゃるみなさんの悲願です。そんなことで、健康志向が高まっています。フィットネスクラブに通ったり、散歩をしています。ところが、クラブに行くのに車を使ったりとおかしなこともあります。片方で手を抜いて移動し、片方で時間とお金を使って体を鍛えている。

e. 歩ける街が苦痛

歩行者天国というのは、私が学生時代のころから始まりました。1970年代ぐらいから車が増えてきて、人間のための場所が奪かされている。ということで都市に人間のための場所を復権しましょうということ



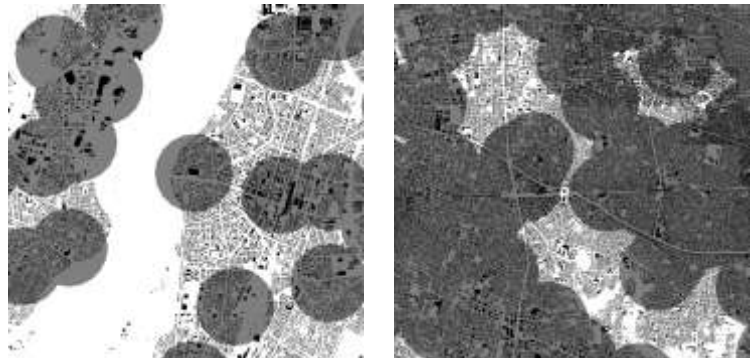
ことで始まりました。北海道の旭川からです。銀座でも始まりました。歩行者空間を広げるということは、いまでも都市計画の中では大きな目標なのです。写真は、立川の近くの団地です。中心地区が完全に歩行者空間になっている。2 kmほど歩行者空間が続いて、歩かなくては買い物もできない。体の弱い人には大変です。歩行者空間が苦痛になることもあります。ここではボランティアの人たちが、この足漕ぎ自転車¹でおばあちゃんを送り迎えをしています。いわばコミュニティの中の老々介護ですね。都市計画の目標を少し修正しなければならない時期

ではないでしょうか。

f. 買い物難民 長岡市と杉並区

自動車社会は買い物難民を生み出しています。左が新潟県の長岡市で右が杉並区²です。飲食店や小売店から500メートルの円が描いてあります。円の外の地区は500メートル以上移動しないと食べものにありつけません。自動車で移動をする人が増えると、郊外地区では自動車を使いやすい店が繁盛します。そうすると自動車がないと生活ができないので、自動車が増えます。そういう町は間違っているというので昔ながらの商店街を復興しましょうと、いろいろな人が言っていますが、そんな店を作ってもだれも行きません。初期の団地には、必ず団地の中に花屋と八百屋と医院がひとつずつ計画されました。

ところが、競争がなく安くもなくおいしくもないので、自動車が普及すると団地の中の小さな店はさびれてしまいます。心情的に、家の近くに店があったら老後にきつといいと皆さんいいますが、実際には、車に乗らなくなるまではそこで買い物をしませんから店はやっていけません。



首都圏と地方都市では、自動車の利用率が

大きく違います。23区だと通勤通学の四分の三ぐらい公共交通。首都圏全体だと半分ぐらい、地方都市に行くとき公共交通は4%ぐらい。国の中でも移動の習慣が違い、商店立地も違ってきます。

g. シェアの普及

もう一つ最近の大きな動きでは、「シェア」といわれていますが、要は共有ですが、これが広がってきていますね。みんなでいっしょに使うということです。車を持つことは私たちが若いころは憧れでした。これからは、もう自分で車を持たない。日産のチョイモビが一階に展示してありましたが、トヨタでいえばHa:moなどの小さい車。これをレンタルで利用する。タイムズのカープラスといった仕組みも出ています。私には30歳代の息子がいますが、昔はよく車を借りに来ていたのですが、最近は来ない。

¹ 大野他「ファイバーシティ 縮小時代の都市像」2016

² 大野他「ファイバーシティ 縮小時代の都市像」2016

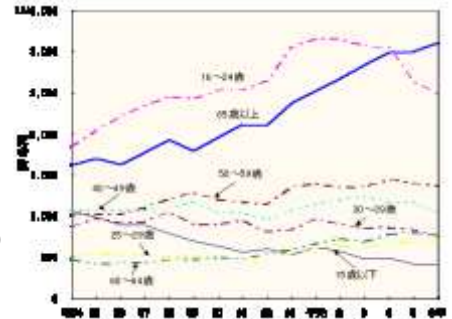
このカーブラスを利用しているようです。車を持つ計画もないようです。

h. 自動車業界がEV化と自動運転で沸き立っている

自動車業界はEV化や自動運転で沸き立っていますが、車の使い方は、国によって違っていて、アメリカでは100キロぐらいの長い距離を毎日運転するような人が結構います。だっ広くて交通密度も低いので、そうするとスマホでもいじっていたいというような需要が出てきます。日本では地方都市でも数十分程度しか乗らない。ただ同時に進んでいる**安全技術は確実に我々の自動車の使い方に影響を与える**のではないかと思います。

i. 高齢者による交通事故

高齢になると、どうしても運動神経や認知機能が悪くなる。その結果アクセルの踏み間違い、逆走、などそういったことが嫌だから免許返納しようとか。買い換えたらとか。さらに返納しないと家庭内の紛争原因の一つになっているようです。



年齢層別死者数³

2. 背景にあるのは

まとめると、**交通に求めるもの（使い方、所有のしかた、乗りものそのもの）が大きく変わってきている、ということです。こうした変化の背景を今一度整理してみましょう。**

a. 人口減少

2007年ぐらいの12700万人ぐらいをがピークに当分減り続けます。2060年ごろには1970年ぐらいの水準になります。日本の人口減少は長期にわたり、少子と高齢化の同時進行で、日本は世界の先頭を走っています。**課題先進国**と言われるゆえんです。

b. 高齢化

グラフの紫のところが老人ですが、この部分がどんどん増えていきます。実数はあるところで頭打ちになりますが老人比率は高くなっていきます。

2060-70年には高齢者は人口の四割ぐらいになりそうです。家にいる子どもなどを除くと街なかを歩いている人の半分ぐらいは65歳以上の人という社会です。老人と若者を比べると何が違うかといいますと、**老人には多様性があります**。若者はみな似たり寄ったり。老人は元気な人もいればそうでない人もいます。具合が悪くなり方も手が悪い人、足が悪い人、胃の調子が悪い人、眠れない人など人さまざまなので。要求がさまざまなので応えることもバラバラになります。

寿命が延びると、国民の罹る病気も変わってきます。70年代のはじめ頃、日本には肺がんはないと教えられたとお医者さんが言っていました。当時は、喫煙率ははるかに高かったのに、肺がんて亡くなる前に他の病気で死んでいたからだそうです。

c. 「大きい流れ」が強くなり「小さい流れ」が弱くなった

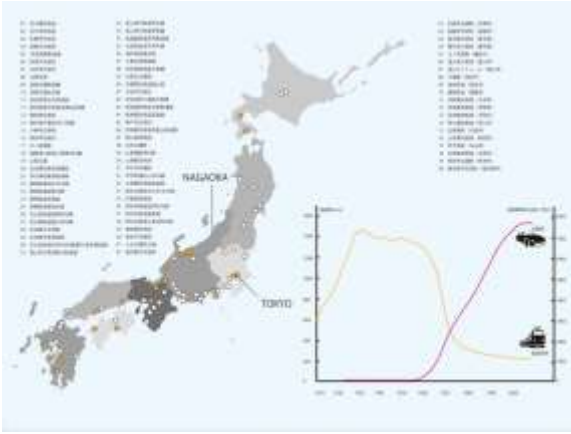
交通では、例えば新幹線。これは先のオリンピックの時から走り始め、世界でも最初だったものです。そのあと世界中が弾丸列車を作るようになりました。日本が世界のトレンドを大きくリードしたものの代表的な一つだと思います。飛行機もそこら中に飛ぶようになりました。

私は交通を二つに分けて考えます。**大きい交通と小さい交通**。大きい交通とは**もっと早く、もっと遠くへ、もっとたくさん**を目指します。飛行機も新幹線もこのカテゴリーに入ります。自動車が高速道路を走るとこのカテゴリーです。小さい交通というのは、**近くに、ゆっくり、少し**ということです。

スローライフとかスローフードといった言葉をきかれたことがあるかと思います。これと同じようなことです。

大きい交通が発達して、便利になり、何も悪いことはなさそうに思いますが、大きい交通がどんどん広

³ http://www.itarda.or.jp/itardainfomation/info06/info06_1.html 交通事故総合分析センター



がると何が起こるか。新幹線と言えば、昔特急が停まったのに、最近特急が停まらない駅が増えます。小さい都市が中抜きされているのです。東海道線でいえば、静岡は県庁がありますし静岡県には5駅もありますが、のぞみはどこにも停まりません。新幹線が停まらなくなると街は衰退します。大きい交通に関われる街とそれから外され、中抜きされた街とで、ものすごい差がでます。こういう郊外でも、快速が停まる駅のマンションの値段と各停しか停まらないマンションの値段には差があります。交通は都市の成長に大きな影響を与えます。この図

は昔路面電車が走っていた街の図⁴です。今残っている町が黄色い丸でしめしてあります。路面電車が走るキロ数と自動車の保有台数が反比例しています。自動車が増えた分、路面電車が減ります。一旦自動車を持ちますと、ちょっとしたお出かけも自動車になりますから、家計も公共投資も自動車へ回り、路面電車は廃れました。最近この路面電車を復活させようという動きがありますが、うまくいかないでしょう。すでに都市は自動車向きに作り変えられてしまっていますので、そこに路面電車を走らせても、路面電車沿線に人が集まって住んではいません。路面電車の駅へいくもう一つの交通手段が必要になってくるのです。仮に路面電車ができたとしてもですね。

大きい交通という概念を拡張して大きい流れを考えて見ましょう。たとえばアマゾンで本を買われる人いらっしゃいますか（手をあげてください）？半分ぐらいですか。私もほとんどアマゾンで買うようになってしまいましたが、そうすると地元の本屋さんつぶれてしまいます。そのうえ、アマゾンの税金はアメリカで払われています。日本で落ちるお金は宅配便の運転手の労賃だけです。日本で出版された本はもちろん日本の出版元へ入りますが、地域経済に影響を与えます。あらゆる場面で、大きな流れがどんどん力を持っていき、ローカルな小さな流れが弱くなってきています。

d. 情報化技術

こういうことが可能になった背景には情報化技術があるわけです。今電車に乗りますと、みなスマホを見ています。この小さな電子機械が信じられないほどのいろんなことをしてくれます。昔は、電車のなかで隣に気を使いながら新聞を折りたたんで読みましたが、今は手のなかですみます。ドローンの飛行技術はラジコンヘリと大して変わりませんが、ラジコンヘリにGPSがついて大变身しましたのがドローンです。あらかじめ飛行経路を指定することも、写真撮影を指示もできますし、定点での滞空もできます。

ウィル(WHILL)は電動車いすですが、スマホで操作ができます。車輪にも工夫があり自由に移動ができます。

e. グローバル経済

ベルリンの壁の崩壊、グローバル経済、情報化というものによって大きな流れが隅々まで我々の生活を支配しています。本当の中心は恵まれますが、そうでないところ、例えば新幹線が停まらない町だとか、停まる駅でも駅の近くは良いですが少し離れた所、大都市でいえばこういう郊外都市ですね、それもだんだん取り残されていきます。今求められているのは、**小さい流れの後押しです**。

3. 「小さい交通」の後押しをしよう

●小さい交通はいろいろ

小さい交通に絞って、お話を続けたいと思います。車いすもありますし、ハンド



⁴ 路面電車が走っていた街の地図 大野他「ファイバーシティ 縮小時代の都市像」2016 より

バイクもあります。移動スーパーや、これは長崎ですが斜面地を上り下りするちいさいロープウェイです。タイムズプラスのようなレンタカー、自転車タクシーや小さな自動車など、いろいろな乗り物が出てきています。筋肉が弱ったひとや障がいがある人を補助するものも開発されています。コギー（COGY）は東北大学の研究室で開発された車椅子です。片麻痺の人がこの車いすを使って健常なほうの足を使って動かすことでマヒしている方の足に刺激を与え、有働能力を取り戻せるというリハビリを兼ねた車いすです。発展途上国では、小さな交通を運転するというのはいさな仕事を作り出しています。今なんでもオートメ化することで産業が効率化を目指していますが、一番の問題は働き口が無くなることです。働き口はもちろんお金のことでありますが、生きがいが見いだせなくなるという大問題になります。



いろいろな小さい交通をいろいろな人たちが開発しています。昨年、一昨年と小さい交通のフェアを開催しました。これは一昨年轻井沢で行ったときですが、その会場に飛び入りでアメリカ人がこんな自転車を紹介してくれました。幌をつけて太陽電池で電動アシストを動かします。（エルフ⁵といいます）。

写真の男性は元々飛行機の技術者だった。交通事故で脊椎損傷され両足が動かなくなった。そこで、自分でこれを作ってしまった。今コンピューターで制御できる加工機械があります。台湾や中国にはいろいろな部品のマーケットがあります。電動自動車もそうですが、電気自転車も、電気スクーターも中国はすごい。たいていの部品の入手もできるそうです。この方はネットで台湾から部品を調達して作りました。写真の女性は、60 何歳かの時に膝の具合が悪くなって電気スクーターを買おうと思われたのですが、大きすぎて使いにくい。そこで、経営されていた中国の水引工場を改造して電動スクーターの工場に変えて作ってしまった。国産品は介護用品になるので、介護保険の支給対象になっている。なので、価格が高止まりしていたそうです。30万から40万円。彼女がいうのは、要介護になってからこういうのも使ってもあまり役に立たない。そういう時はすでに外へ出たいという気もなくなっているからだとおっしゃる。本当は、**要介護になる前に老齢年金で買えるような値段**でこういうものはなければいけないと。素晴らしいですね。そこで、価格は当初14万円弱で売り出された。ただ、販路が弱いので経営は厳しいそうです。



今まで車いすというとなんとなく病人とか老人が乗るものだと思われていますが、パラリンピックに関心があつまり、車椅子アイスホッケーや車椅子バスケットなど恰好いいということでだいぶ意識改革が起こっていると思います。車椅子が恰好良くなってくると話が変わってくるのではないかと思います。

写真は、まだ試作品のようなものようですが、カバンに入れられるくらい小さい電動下駄のような乗り物です。セグウェイがありますが、あれをすごく小さくしたものです。これに乗るにはある程度のバランス感覚が必要かと思しますので高齢者向きではないでしょう。これの高齢者向きというのができれば、ちょっとしたお出かけにカバンに入れて歩いて、歩くのが面倒になったらこれに乗る。こうなればお出かけも頑張れますよね。新しい市場の可能性も秘めていると思いますし、生活そのものが変わっていくきっかけになると思います。



この写真は、去年やった黒部市でのフェアの様子です。**福祉車両を街乗りに使おう**と、もっと街へ出ようということを訴えました。市長さんも一緒に乗りました。

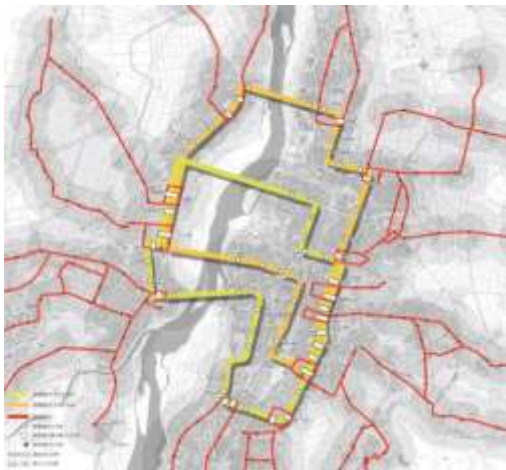
⁵ <https://organictransit.com/product/elf-solo/>

●便利な公共交通のためには何一つ欠けても駄目

日本のいろいろな都市を考えると、バスはやはり公共交通の中心だと思います。よいバスができるためには単にバス車両が良いだけではなくて、運行ルートだとか料金のシステムだとか、路線案内図だとかいろいろなことが全部絡み合っただけで初めてバスは使いやすい公共交通になる、ということが大事です。日本のバスで乗りやすくしているのは、ワンマンバスで、運転手が料金徴収も兼ねているので乗り口を一人しか通れないように狭くしてあります。あれでラッシュ時にもものすごく遅れます。今やカードのできるのですからあれはやめればよい。日本では料金を全員から 100%徴収しようと考えているところも問題かもしれません。ヨーロッパの公共交通はただ乗りできてしまうようないい加減なところがあります。100%とるために高級な機械をいっぱい投入するのがよいのか、少々取り損ねても簡単なラフな仕組みで安上がりの仕組みでいいじゃないか、その方がみな乗りやすいんじゃないか。という考え方もあるのではないのでしょうか。またバスは路線ごとにお金を払いますが、これも使い勝手を悪くしている。地下鉄は距離でとります。ネットワークで使えます。なぜバスでそれができないのでしょうか？

●小さい交通は乗り継いで使うのが正解。

渋谷まで市が尾から小さい電動車椅子で移動するとなるとへとへとになります。いろんな移動手段の組み合わせができないと駄目です。そのためには、乗り換えポイントが大事になります。この図は長岡市



に提案したバスのシステムですが、山の手線のようにぐるぐる回る路線と、周辺に行く路線を組み合わせています。真ん中の黄色い路線はBRT といって、バスが道路の中心を走ります。路面電車と同じようにバスが中央を走ります。周辺にゆく赤い路線はオンデマンドで走ります。この提案では、二つの乗り換えのバス停には、BRT もオンデマンドも来ます。普通のバスでは、交差する路線に乗り換えるには信号 2 回渡らなくてはなりません。もう一つ、鉄道駅には駐車場や駐輪場がありますが、**バス停にはなぜ駐輪場がないのでしょうか。**バスが使いにくいのはバス停まで歩かなくてはならないからです。バスに乗る区間がせいぜい 1 キロか 2 キロなのにそこへ行くのに 1 キロ歩くのであれば車を使おうということになります。バス停に自転車をとめられたら、いいんじゃないかと思います。

貸自転車のシステムは富山やいろいろなところで始めていますが、日本では、**バス停と自転車貸し出しが合体している町はどこにもないのではないのでしょうか。**黒部市でこういうのを実際にやりました。貸自転車をフランスや富山市のようにクレジットカードで課金するシステムもあります。システムが大掛かりになり投資を回収するのが大変です、黒部市は無料で貸し出しをやりました。高崎市も無料でや

ちょいのり基地 (バス停 + 無料貸し自転車)

- 基地
- K-Town
- バッショタウン
- 黒部市民病院
- 黒部市役所



アブルデザインワークショップ

っています。高崎市では 7 割の自転車がなくなったそうですが、黒部市は無くなりません。コミュニティ感覚には適当なサイズというのがあって、黒部市は人口 3 万ちょっとで、**信頼のシステム**があるのでしょうか。問題は、朝は通勤通学に使うので自転車が偏ってしまうことです。大都市の都心のようにあっちこっちへ行くというのであれば、うまくいきますが、そうでないところではだれかが自転車を回収して戻さなくてははいけない。これをどうするかということは大きな課題です。

●人がサービスのそばに移動することを求めるコンパクトシティ

国土交通省は、コンパクトシティが良いと言っています。福祉関係者も必ずコンパクトシティと言いますが、コンパクトシティというのは、猫に鈴を誰がつけるのかと同じで、コンパクトになればよいのですが、では誰がどうやって町をコンパクトにするのですかと、なると誰にも具体策がないのです。駅の所にみな住んでくださいと言います。でもだれが引っ越しするお金をだしてくれるのでしょうか？税金からお金を出したら出したでゴネ得を期待しますから、法外なお金がかかります。どんな町でも郊外に新しい店がありますから、古い店しかない都心に人集めるのは流通ということでも非合理です。

立地適正化計画区域 図（国交省）⁶



●サービスが人のそばに移動する。

よくよく考えると、コンパクトシティという発想は、人がサービスのそばに移動すればよいでしょうという考え方です。そうではなくて、人がいるところにサービスを届けるという考え方もあるはず。この絵は、東大にいた時に提案したアイデアです。昔からあるのは移動図書館。最近あるのは調理器具を乗せた屋台です。医療だとかいろいろなものを載せて行政サービスをぐるぐる回る。医療でも内科

のような突発性のもの、急性疾患のあるようなものは無理ですが、歯医者や透析など予約診療ができる医療も結構あります。そういうものは週一回来ればよい。全部の過疎地や郊外都市に診療所をくまなく作るのができないなら、移動サービスで行う。わざわざコンパクトシティにして住まいを集めなくても、サービス水準を維持することはできる。自動運転はこっちのほうに使えるのではないかと考えます。我が家ではルンバがせっせと掃除をしてくれます。ルンバ

からんどうの建築+機能を積んだ車
→日替わり公共サービス



バのように仕事をする無人自動車ならサイズも小さくなります。宅配サービスで一番困っているのは運転手の確保です。過酷な労働がロボットに置き換えられます。みんなスマホを使えるようになっていきますから、スマホで時間を入れれば希望の時間にやってくる。こういう仕組みをコミュニティでシェアをする。



小さい公共交通もコミュニティでやるしかないと思っています。どこの自治体でもバスが必要ですかと尋ねるとみなさんそうだそうだと言います。しかし、実際走らせると誰も乗らない。歳をとったときバスがあるといいなと思うのですが、今はいいやと思うのです。でも皆が乗らないとバス会社は撤退します。自分達の老い先も考えてバスを必要とするのであれば、コミュニティでバスの経営が成り立つようにしなければなりません。私たちのコミュニティは月々3000人乗ります、だからバス料金を150円にしましょうと、それ以下の人数になったらバス料金を上げて結構です、こういった協定を結ぶ方法があります。こういうことはコミュニティで結束しないとできません。

●小さい乗り物をシェアする

福祉系の小さい乗り物。これも非常に多様です。それぞれの障がいによって特化した車椅子があるとよいのですが、障がいも年齢によって変わっていきますのでどうしても一つ一つの機器の価格が高くなります。5年ぐらいしか使えないのに100万円もするとなると大変です。だったらコミュニティで買ってレンタルにしたらどうですか、ということも出てきます。

⁶ http://www.mlit.go.jp/en/toshi/city_plan/compactcity_network2.html

日本には、85%の道に歩道がないのですから、道路を、自転車レーン、歩道だ、自動車レーンと仕分けをしなくてはならない。今までは自動車为中心でやってきましたが、自動車にも少し遠慮してもらおうと。というのはどういうことかという、例えば一方通行を増やす。歩道を拡幅する。自転車レーンを増設するという事で、車には不便になるのですね。誰が一番不便かという、その地区に住む人たちです。それを納得しなくては行けない。その為にもコミュニティで考えていかざるを得ないのです。全国一律の道路交通法なんかでやっていくのではなくて、地区のビジョンを反映する。青葉区だと商住地区ですが、私の住む柏市の西部は開発が最近なので赤ちゃんもたくさんいます。そうした地区の個性に従って道路の区分も変えていかなくてはなりません。これからの交通問題の解決



の仕方。礼節をわきまえた人たちが、みんな幸せに暮らせるような街を交通を通してやろうとすると、**地区の結束というのが何よりも大切**ではないだろうかと思えます。

以上です。

特に脚注のついていない挿入画像は当日大野講師が配布された資料より借用
(出典は、大野秀敏・他「ファイバーシティ 縮小時代の都市像」2016より)

■まとめ 公開講座最後に大野先生から次のようなまとめが行われました。

先程、地域の取り組みを伺い、前向きで素晴らしいなと思えました。日本が人口減少社会になるというのはどういうことかという、税収が減るということです。今までのような高度成長時代というのは、今借金をしていてもいずれ返せる時が来ると期待ができる時代で、公共サービスも膨らせてよい時代でした。

この公共サービスが減らざるを得ないことになります。今までですと、行政にあれやってくれと言えば、順番に叶えてくれていたわけですが、それを、だんだん減らさなくては行けない。**行政も市民も既得権益を放棄しなくてはならない時代**になります。

では、何が欲しく、何を諦めるのか。今までは何かしてくれと言えば、責任はすべて行政にあるから、何か起きたらすべて税金で負担してくださいと言っていたのです。それは実は住民の一人ひとりが税金を払っているわけです。ただ住民の要望も限りなく、でかくなっていき、行政もおっかなびっくりな状況。

ウーバーのようなシステムは、民民の関係でいわば自己責任の関係です。既得権益を放棄して、サービスに応じた対価を払う考え方です。そういう考え方になると、日本の行政は後ろ向きというか、慎重になります。

アンケートにもありましたが、これはエコにも貢献しますよといった、何か見返りがあるとよいと思います。市民税が少し安くなるとか、ポイント制で。そういう形で、公共の側、行政側の負担も減るけれど、住民の負担も減りました。その代わりに自分達でやりますよ。そういうことをしなければ、人口減少で、高齢化で、介護費は増える、医療費も増えるといった社会となり、公的なサービスについては取れるだけ取りましょと全員がそんな風に考えると大変なことになります。オランダに少しいたことがあります。その時に思ったことですが、日本では自転車のマナーがすごく悪いです。きちんと左側通行をしている自転車が少ないので、あれはとても危ないです。オランダではレンタルサイクルがどの駅に

もありますので、旅行ではそれを多く使いました。うっかり横断歩道へ行くのに右側通行、いやオランダだから左側通行で行ってしまいました。すると、ごく普通の市民にすぐ叱られました。一方交通は自転車にも適用されることを知らず、逆走してしまい、白バイにも追っかけられました。あなた交通違反ですと。旅行者だと言って許していただきましたが・・・市民一丸となってルールをしっかり守らないというオランダに大変感銘を受けました。

小さい交通についていえば、交通のやり方だと思います。物的なシステムの他に社会システムも同時に変えていかなければなりません。欲しいものだけを頂戴という社会ではなくなると思います。その中でウーバーのような助け合いのシステムは、一昔前はあったのです。中途半端な責任社会になってしまったので、みんな手を出すことを恐れています。

それを変えていなくては助け合いの社会もやってこないのではと私は思っています。