

編集委員会委員

藤原章正

FUJIWARA, Akimasa

広島大学大学院国際協力研究科開発科学専攻教授

わが国の高齢化が未曾有の速さで進展している。日本の高齢化率が7%から14%へと増加するのに要した倍化年数は1970年から94年のわずか24年間であり、イギリスの47年間、フランスの115年間と比べると実に2~5倍のスピードである。2010年の日本の65歳以上人口は総人口の23%を占め、20年後には3人に1人が高齢者になると予測されている。とりわけ地方の中山間地域においては高齢化率100%の集落や全人口1名といった集落が出現しており、そこでは補完性の原理でいう互助や共助の基盤となるコミュニティそのものが崩壊している。「限界集落」と呼ばれる所以である。

最近になってこうした高齢化の影響は、中山間地域にとどまらず都市郊外のニュータウンで見られるようになった。わが国のニュータウンは1970年代から、都心から離れた郊外部に開発された。鉄道網や幹線道路網の沿線に立地するため、都心方向へのアクセシビリティは悪くない。地区内には学校、診療所、店舗、オープンスペースなど生活関連施設と、庭付き一戸建て住宅や公営集合住宅が立ち並ぶ「住まいの理想郷」である。当時、モータリゼーションが進む社会背景のなか、ハウードの田園都市やペリーの近隣住区といった地区計画理論に基づいて最適な施設配置と交通静穏化施策に投資がなされ、その結果、歩行者や自転車が自動車に気兼ねなく移動できる静穏な環境が整えられた。急速に進展する自動車社会の恐怖に適應するための知恵であった。

ところが近年、こうした適応策が通用しなくなってきた。団塊世代にあたる世帯主が一斉に定年退職期を迎えたことで、都心への通勤・通学アクセシビリティ機能の魅力は低下し、住民の運動能力の衰えによる徒歩圏域の縮小や自動車運転免許の返納、通勤客の減少に伴う公共交通サービスの低下、移動支援者との補完関係の消滅などによって、高齢者の日常生活や移動の機会が保障されない「社会的排除」の問題が顕在化しつつあるのだ。若い時には苦にならなかったまちの装備、例えば歩車分離道路のためにできた小さな段差や階段、勾配を障壁とを感じるようになった。高齢者がいつでもどこにでも自由に外出する活動空間としては多少無理のあるデザインであった。

1996年、英国タイム誌はその特集記事の中で、ニュータウン法施行50年を迎えたニュータウンの問題を「オールド・ニュータウン」と形容した。新しい宅地空間と労働力確保のために鉄道や道路沿線の小さな村落周辺に開発したニュータウンが50年の時を経てまちの施設も住民も高齢化し、社会的排除をはじめとした数々の問題が顕在化しているという内容であった。オールド・ニュータウンでは、若齢の都心回帰が加速し、その結果地区全体の急速な高齢化が進み、コミュニティ崩壊の状態に陥り、そして社会的排除の問題へと影響が及ぶ。英国から遅れること15年、こうした負の因果連鎖を正

の循環に変えるための議論が日本でも本格的に始まった。

あるオールド・ニュータウンでは、高齢者世帯の社会的排除問題の解消策として「パーソナルモビリティ(PM)」に期待を寄せている。PMとは近年になって実用化が進んだ一人乗りの乗り物の総称である。2輪のセグウェイ、3輪の電動アシスト三輪車、4輪の電動車いすなど、その範囲は広く種類も多様である。電動機を動力とするPMの研究開発は、1人当たりの交通エネルギー消費を抑制する車輛システムとして、グリーン技術革新の分野で先行してきた。交通計画の分野でも、短距離移動手段としてのPMの受容性に関する研究、道路空間の再配分に関する研究などに蓄積がある。また、移動困難者の支援具としてPMを利用することで、住民の活動範囲が拡大し、社会との接触時間が増えたとする報告もある。PMの普及が契機となり、果たして都市郊外ニュータウンの再生につながるのか?極めて興味深い。

PMが日常的移動手段として市民権を得るには、複眼的な政策が問われるだろう。まず他の移動手段との共生である。オールド・ニュータウンには、コミュニティバスやデマンドタクシー、買い物循環バスなどの地域公共交通が導入されている地区が少なくない。送迎・相乗りを支えるコミュニティが健在する地区もある。自動車や自転車の運転が健康の維持・増進に重要な役割を果たすケースもある。PMはこれらの移動手段と決して排他的存在でなく、地域や気候、住民特性に応じた適正な分担関係の構築が肝要である。

発地と着地の空間連携も重要な視点だ。英国の南部都市サザンプトンの中心市街地にはPMが駐車場横やショッピングモール入口に用意されている。自動車やバスで訪れた高齢者はすぐにPMをレンタルし乗り換えられる仕組みである。歩道もモールも建物内もシームレスに移動できる。発地側のニュータウンだけでなく着地側の中心市街地にもモビリティが確保されているのである。ナンバープレート不要の電動車いすの場合、連続航続距離は20~25km程度が相場のような。ニュータウンから都心まで往復するのは無理であるが、一方で近隣住区内を移動するには申し分ない。発地・着地の地区内移動に限定して安全に使用するためには、むしろ好都合なスペックであろう。

PM普及に向けて、電気充填施設の配置計画、施設間移動経路上に存在する危険個所の改修など物理的なバリア対策とあわせて、心理的な側面も看過できない。高齢者には人目を引くPMを利用することに抵抗を示す声が少ない。地区内にPMが溢れる風景が定着するまで地道な普及策を続けることが望まれる。高度経済成長社会のさなかに生活の場として求めた郊外ニュータウンが、成熟社会を迎えてオールド・ニュータウンとなったのは偶然ではない。運輸政策研究の一端として、PMを通じて新しいソーシャルネットワークのあり様を考える時期にあらう。