

“つながる” 自動車 日本総研の眼



武藤 一浩

日本総合研究所
主任研究員

経済成長の限界を迎えつつあるわが国では、産業として市場を海外に求めるグローバル展開の推進とともに、地域単位の生活や活動の自立を実現する「ローカルのあり方」も重要な課題である。特に、2011年3月の東日本大震災以来、今後のローカルのあり方については、地域コミュニティの強化と共に注力すべきテーマとなっている。

わが国の自動車業界は、メーカーが新興国に工場を展開し、部品メーカーも追うように拠点を移している。国内雇用の問題は問われるものの、世界的な経済成長の担い手は新興国であることから、産業強化の観点からもこのグローバル展開の推進に期待したい。では、今後の国内のローカルのあり方と自動車の関係性はどうだろうか。

地域交通を考えると、公共交通、コミュニティバス、コミュニティタクシー、相乗りタクシー、カーシェアリング、などがあげられる。これらはどれも「事業者」や「自治体」が進めるイメージが強い。しかし、わが国の経済成長の限界や人口減少を意識して言えば、事業者は採算重視、自治体は採算に加え意思決定のスピードの遅さなどがあり、彼らだけに頼っているのは、今後の継続性が確保されているとはいえないであろう。

筆者は、地域交通のあり方の理想は、地域需要家がニーズを持ち寄り、それらニーズを実現するサービス形式を地域が自ら考え合意し、その合意で約束された必要最低限の設備を自ら整備（提供）し利用していく、ことと考える。そのとき鍵となるのが「主体性をもった需要家の地域コミュニティの組成」と「シェアの概念」である。

我々日本総研では、この理想の実現にむけ品川区大崎において「スマートシェア倶楽部・大崎」という地域コミュニティを組成し、試みを始めている。具体的には、同コミュニティ内において「EVを地域の通常の交通手段としてカーシェアリングで利用し、防災時には非常用電源として避難所に設置する」モデルを検討し、地域の賛同を得る活動を進めながら昨年の12月から実稼働した。カーシェアに限らず市場にでたEVの中でも稼働率が高く、ガソリン車を含めたカーシェアステーションの車両と比較しても稼働率が高い。今後の課題は、如何により多くの地域の声を吸い上げながら、改善および更なる整備を進めていくかである。

地域交通の構築、受益者主体で

いま流行りの「スマートシティ」や「スマートコミュニティ」とは、エコかつ効率化・最適化された「物」が需要家に提供される段階から、需要家自体が主体性をもって考え、整備や利用にも主体性を持つ「環境に身をかけること」に発展すると思う。その点でも、大崎のような取組みは、日本だけでなく新興国も含めた世界各国の地域交通の一つのあり方に繋がるものと考えている。

自動車は生活に身近で地域の交通インフラとして重要である。自動車関係者も、上述のような視点をもってわが国の地域交通分野の取り組みを進めておくことは、グローバル展開を進める上で将来役立つことがある。一度注目を置いていただきたい分野である。

むとう かずひろ 日本総合研究所創発戦略センター主任研究員。地域の低炭素・安全安心インフラの構築を地域コミュニティが自立的・主体的に進める「次世代型コミュニティ事業」インキュベーションに従事。

（次回は8月27日付に掲載します）