

1. コラム「論点提起」：地方における「公共」や如何

今日から新たな年度が始まる。コロナ禍も収束の流れにある。コロナ禍前からの総人口減少・少子・高齢化は加速し、世界的にはデジタル社会（技術、企業）の変容も加速している。日本は稼ぐ力が衰退し、所得水準は上がらず、イノベーション（破壊的創造）もなかなか励起しない。当然ながら、大都市圏を除けば、過疎化する。空き家は増え、朽ち、非居住エリアが拡大し、「森」に還る。こうした時代の流れの中、改めて、「地方」とは何か、地方の「公共サービス」、「社会インフラ」とは何か、どうあるべきか。「公共」の問い直しが迫られている。

国土が「森化」し、自然災害が頻発化・甚大化・広域化するときには、人工的な地方自治体の境界よりも、「流域圏」としての対応が重要になる。そうした観点に立つとき、「グレーインフラ」（コンクリート構造物等）だけに頼るのではなく、「グリーンインフラ」との併用が望まれる。そうすることにより、空間・生態・環境の「レジリエンス（適応力）」が高まる。

参考：日本のインフラの今 2023.3.24 国土交通省 <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/infra/>

消費地・生産地としての都市以外の「日本の田舎」は本来、人はまばらに住み暮らすところであり、「過密」な住まい方・暮らし方が異常であったと云える。過密に集中した人を効率的に輸送する手段として、大量輸送手段としての鉄道、中量輸送手段としてのバスが生まれたが、いまやそうした需要は縮小し、地方の多くの従来型の「公共交通」の維持は経済・財政的に難しくなっている。いつまでも鉄道・バスを前提にした「地域公共交通」云々の時代ではない。

参考：34年前に廃止された最北部の鉄路 もう代替バスすら維持できない 南 尚敏氏 [北海道・浜頓別町長] 2023.3.16 日経ビジネス <https://tinyurl.com/2o9adwvb>

高齢者がまばらに住まう地方において、緊急時を含めて「個の移動」の確保をどうするかが問題であり、もはや群を処理する「交通」ではない。輸送者側に立った「ラスト・ワン・マイル」ではなく、個人の「ファースト・ワン・マイル」（自宅から出る最初の一步）が問題である。

この対応には、新たな事業者による「地域MaaS (Mobility as a Service)」しかない。馬車・舟運時代から鉄道時代に、そして自動車時代に転換した時と同様に、さらには来る電動・自動運転（含むドローン）時代へとイノベーションが起こる時にはプレーヤーも変わる。地域MaaSも同様に、デジタル技術を駆使したビジネスモデルによるサービスを提供する新たな業容の事業主体が起きるのではなかろうか。そうした時に、既往の事業主体対応の法制度にこだわるべきではない。「公共」だからといって、行政の枠・公平とかに縛られるべきではない。

衛星通信（スターリンク等）により、人は山でも海でもどこにいても通信（コミュニケーション）が可能になる。ドローンにより、地形の制約を超えてモノも運べる。残るは、人そのもののリアルな移動の自由さである。移動の自由を支えることが住宅、事務所・工場等の立地や暮らし方の自由さをもたらす。社会インフラ、公共サービスの基本はここにあるのかもしれない。

コロナ禍後の新たな時代の「公共」とは何か、特に人のいない地方における「公共」や如何。