



引きこもり社会を解決 電車バスの出来ること

■川崎市の事件報道を見て感じるの
は、今の日本社会の閉塞性だ。丁度NHKでは「不登校 44 万人の衝撃」が
放送され、隠れ不登校の存在と広島県
における学校内フリースクールの取
り組みが紹介された。昨年から内閣府
の調査で若年層の 54 万人だけでなく、
中年層 61.3 万人の不就労者の存在が
明らかにされており、性格は違うもの
の社会になじめない人々の総数が 1
59 万人にも及ぶことがわかった。

■一方全国の高齢者の要介護・要支援
者の合計は 600 万人ほどだが、今後
さらに急増することから、医療介護費
を減らすためにいま全国的に健康寿
命を延ばす運動が始まっている。岡山
市でも「おかやまケンコー大作戦」が
始まった。一人が一日 2000 歩余分に
歩けば、1 万人で年間 4 億円の医療費
が削減できるという。だが「引きこも
る人々」がこれだけ顕著に増加すれば、
健康保険も年金も負担できないわけ
だから、将来の日本の社会保障はさら
に困難さを深めることになる。

■さてこうした現象に対して、公共交
通の存在は関係があるのだろうか。ま
た関係があるなら、何ができるのであ
ろうか。実は 10 年程前から岡山理科
大学で「ユニバーサルデザイン(UD)」
について毎年集中講義を行ってきた
が、そのパワポを使って考えてみたい。

ユニバーサルデザインとはバリアフリーを包括した概念で、「障がい者、高齢者、幼少年など社会

引きこもる人々を社会へ

中年層(40-64)引きこもり	61.3万人	内閣府
若年層(15-39)引きこもり	54.0万人	内閣府
中学生不登校(年30日以上)	10.9万人	文科省
中学生隠れ不登校	33.0万人	日本財団
合計	159.2万人	

引きこもる世代を、コミュニケーションツールの力で
社会に関わってもらふ必要あり。

電車バスなど公共交通も貢献できるのでは
(要介護・要支援 606.8万人2015年)

シルクロード=電車バス自動車=スマホ
=コミュニケーションツール

人は珍しいものがほしい
人は繋がりたい

欲しいもの = 付加価値
文化・遊び = 付加価値
UDユニバーサルデザイン = 共通の付加価値

NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail:info@racda-okayama.org

URL:http://www.racda-okayama.org

RACDA

検索



的な弱者だけでなくすべての人々に使いやすいと優しい」という概念である。公共交通部分でいえば、単に低床路面電車を入れて車いすを使いやすいだけでなく、すべての人が快適に待てるような電停改良、待たなくても15分ごとに電車が来るとか、バスマップやスマホ検索のしやすさなども含めての概念といえる。

■さて人類は、ほ乳類の中で相対的に小さい体を持ちながらも、コミュニケーション能力が優れていて、集団で狩りをやって生き残り、言葉を発明し、文字を作ってこの文明を建設してきた。やがて家畜も飼い慣らし、ラクダや馬

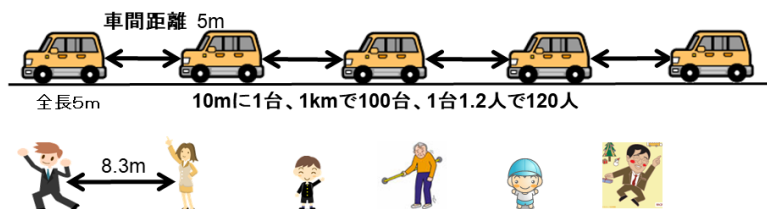
などに乗って長旅や運搬も行う。あの過酷な環境のタクラマカン砂漠を越えて、西欧の珍しいものや文明、仏教までも伝えてきたのも、人間のコミュニケーションの欲求ゆえだ。近代産業革命以降は、鉄道や船、自動車、バス、飛行機、インターネット、スマホと次々とコミュニケーションツールを発明してきた。だがツールの進歩が生む新たな文化に対応し切れていないのではないか。

■実は私は毎日のようにネットゲームをするのだが、夕方には小中学生と、10時頃からは社会人と、夜中の1時過ぎにはニートや引き籠もりの人々と繋がってゲームする。ここにも一定の社会があり、エチケットも存在する。チャットでは人生相談もする。ゲームの戦いの技能の高い人や優しい人は尊敬もされる。ゲーム社会は多くの若者に受け入れられているが、現在の日本ではゲーム依存症だけが語られ、学校にゲーム機を持ち込むことは許されない。だが競技ゲームのEスポーツがオリンピックに採用される時代なんだし、優れたゲームは楽しく美しい総合芸術であり、その影響力は芥川賞の比ではなく、400万人とかがプレイするって、多くの大人は知らない。

■自動車はとても便利な道具であり、自分の好きな所にいつでも行けるといって、いわば人の究極の自由を実現したかのような錯覚がある。だがみんなが自動車を使うと渋滞や交通事故が象徴するように、副作用も大きい。そしてその最大の副作用は「人の心を変えた」ということではないか。鉄の箱に入った人は、いわば戦車のように傲慢になり、歩行者を「危ない物」と敵視し、他の車を「渋滞の原因」とみる。渋滞の原因は自分が車で出ているからなのに、人のせいにしていて。交通事故でもすべてお金で解決するものになった。自動車運転者だけの部分的最適化は必ずしも社会全体の最適化には繋がらなかった。自動車に押されてバスは疲弊し、子供たちの通学に困るからスクールバスが増える。企業も学校もスイミングスクールも旅館も、自己の最適化だけめざすと、バスは益々疲弊してついには路線がなくなる。高校生は通学に困り、親が送迎すれば時間を奪われる。最後には大学に進学後、子供たちはバスもない所には絶対に帰らない。

■電車バスを究極のカーシェアだと考え、小さいときから使えば、自然にいろんな年代の人々に接し、社会のルールを知ることが出来てお行儀良くなったりする。社会教育の原点は電車バスを使うことではないのか。学校の先生もできる限り自動車通勤をやめて、一緒に電車バスで通うようになれば、子供たちと時間を共有でき、長時間労働からも解放されるだろう。過度な自動車利用は、我々の社会から時間も空間も、自由も安全も奪ってしまっているのではないか。(岡将男)

自動車社会は人の心を変えた



- 1kmの大渋滞も、8.3m毎に人が立っているだけ
- 「なんでこんなに渋滞しているの」と、人のせいにする風潮
- 鉄の箱に入った人間、治外法権みたい
- 車に乗ると人が変わる、独善的、便利さが生む心
- 映画「千と千尋の神隠し」の少女と妖怪
- 保険で解決は、お金で解決の典型
- LRT導入は、人中心社会への第一歩

「軌道に乗る」⇔「無軌道」

- 「軌道に乗る」は鉄道、覚悟が必要
 - 初期投資大→計画的まちづくり
 - 定時制あり
 - 地図に載る、観光客でも使える
 - 完全なバリアフリー、安全
 - エネルギー効率がいい
- 「無軌道」の典型が自動車とバス
 - 自由とは全体では不自由、渋滞
 - いつでも廃止できる
 - BRTはLRTの一形態、専用軌道が原則