

ウィズコロナ・アフターコロナ社会の道しるべ②

公共空間である道路は ゆとりのある整備を



東京都千代田区・丸の内仲通りを
ストリートパークとして利活用

道路空間の再配分について

——道路空間の再配分は、今般の道路法改正にもありましたが、そこにも新たな観点が必要になるなど軌道修正が求められるのでしょうか。

「道路法改正の後、松山で店舗活動を道路上で展開できないかと思ひ、いろいろ調べました。歩道幅員が2.5m以上という基準は厳しく、実際にそういった箇所はあまりなく、実は道路空間そのものに余剰がないことが分かりました。自動走行は2040年までは専用レーンが無いと運用できません。暫定2車線ではなく4車線で整備しなければならぬのと同じように、防疫型都市計画を目指そうとすると、公共空間である道路はもう少しゆとりのある整備をしないと対応できません。道路法改正を受け、いざコロナ禍で運用しようとしたとき、当てはまる道路が実は少ないという課題が見えてきました」

「経済活動と感染拡大防止の両立という社会課題に対して、町内掲示板や高年齢者が書かれた『国家レベルで自粛が要請されたのは今回で3度目の経験。3回目は今で、2回目は昭和天皇崩御の時。1回目が昭和10年代に舶来品の使用が自粛になった時で、いま非常に複雑な心境である』といった内容を目撃しました。歴史を振り返っても、今が非常に特異な状況であるのは間違いないと思います。移動の自由と、公共の福祉（憲法によってやや抽象度の高い書き方であるため拡大解釈されがちなど）が問題であるということが度々指摘されている）の解釈の中で、今回の自粛のようなのものが、情緒的な形で進んでしまっているのではないかと危惧しています」

「東京五輪の際も、運動論として混雑緩和を働き掛ける『移動の自粛』という考え方や、ロードプライシングという考え方の二つが議論されました。我慢しない人が得になる、つまりフリーライダーを出さないためにも外部不経済を内部化させることにしました。道路の施策は運動論だけで展開するのではなく、合理的な方法でなければ社会が納得し難いし、効果も十分に発現しません。公共交通のプライシングの話が出ていますが、合理的な方法を考えず自粛論だけでは、社会全体が危ういのではないのでしょうか」

「ディスタンス（距離）がしっかり取れる都市空間の根本はやはり道路の整備。公共空間として一番面積を占めるのは道路であり、都市部で道路空間をしっかりと確保することが重要です。リモートの視点でいうと、モノをちゃんと届けるという物流の点で道路は基本になります。ドライバー不足などの問題があるので、自動走行に向けて運転手不足

聞き手
栗山 麻衣氏

日本みち研究所研究員、兵庫県出身。趣味：晩酌、好物：寿司



羽藤 英二氏

東京大学大学院工学系研究科教授。出身地：愛媛県、趣味：銭湯、好きな食べ物：サクレ。



でも対応できる国土構造にしていけることは必須となるでしょう」

建設業の役割

——ウィズコロナ、アフターコロナにおける建設業について、アドバイスなどがあればお願いします。

「新型コロナウイルスがあつて社会はすぐ変わったと思います。しかし、そこに建設業の話はあまり出てこない印象もあります。ただ、実際の空間を介してでない人と人とが現実的に会えず、災害が起こっても避難できません。そういうことを考えると、フィジカルな空間をしっかりとした社会基盤として支えていくという仕事は、やはりとても大事だと思います。グループやアマゾンのような企業が公共の役割を全て担えるのかと考えた時、建設業の現場でどう技術革新を起こしていくのかというのが今、求められています」

「ローカルなことをどう良くしていけるのか、i-Construction、災害に強い地域づくり、ゆとりある公共空間、それは建設業の働き無くして成り立ちません。自分たちが社会を良くすることができるといふ信念の中で、重要度が増しているのが建設業界だと強く思っています。経済活動や文化活動、暮らしに関わるさまざまな施策は全て、実際の空間を通してでないと十分な効力が発揮できません。そこは建設業が担っていて、どれだけ質の高い仕事ができるかによって、社会のあり方も定まってくるでしょう。困った方々の手助けにもなります。こんな素晴らしい仕事はありません。新型コロナの流行で現場が止まったり、いろいろな社会情勢が変わったりしています。けれども人間は実際の空間の中で生きています。プライドを持って一緒に頑張っていきたいと思います」

～ 道路・交通イノベーションをめざして～

一般財団法人 日本みち研究所

理事長 石田東生筑波大学名誉教授

(<http://www.rirs.or.jp/>) 「みち研」で検索

