

# ウィズコロナ・アフターコロナ社会の道しるべ⑨

新型コロナウイルスの流行は企業活動や日常生活に大きな変化をもたらした。都市計画が専門の岸井隆幸計量計画研究所代表理事を招き、日本みち研究所理事長の石田東生筑波大学名誉教授と、ウィズコロナ・アフターコロナ社会の都市・みちの在り方で意見を交わしていただいた。進行は日刊建設工業新聞社企画・制作局の吉岡結希が担当。

新型コロナウイルスの感染拡大をどうお考えですか。

岸井 工業化社会以降の「職住分離」の都市構造は産業の形の変化に合わせて緩やかに「融合」に向かいました。今回はインターネットの活用でその変化が加速化され、21世紀のライフスタイルの予兆が見えてきたと感じています。けれどもウェブのフェイクやウイルスといったリスクは、新型コロナウイルスと違ってロックダウン（都市封鎖）でも抑制できません。ウェブの恩恵と同時にリスクを改めて強く感じました。

石田 新型コロナウイルスの死者数は過去のパンデミック（世界的大流行）と比較すると桁違いに少なく見えます。しかし、現代はさまざまな活動がグローバルネットワークに組み込まれた状態であったため、経済・産業活動とわれわれの暮らしに想定以上の影響を与える結果となりました。世界中にこれほど長く移動と交流の遮断がなされたことは人類史上初めてのことだと思っています。移動や地域社会、インフラなど街の在り方を基本に戻って考える大きな転換点になりそうな気がしています。時を同じくしてDX（デジタルトランスフォーメーション）やデータ連携が国の重要政策として推進されています。効率化で無駄が排除できる一方で、あらゆるものを精緻に制御することは社会の脆弱（ぜいじやく）性につながります。コロナ禍ではこの負の側面が現れたように感じます。

コロナ禍で人々の移動手段や交通はどう変わっていくと思いますか。  
石田 リモートワークは今後も進んでいくと思いますが、対応できない人も多くいます。リモートワークの可能な方が積極的に通勤形態を変えれば、（社会を支える）エッセンシャルワーカーの方々の安全性を高めることにつながると思います。

岸井 「職住分離」一辺倒の都市構造から「職住融合」が進み、通勤手段の選択性も高まるのではないのでしょうか。都心部と地方部の二地域居住や郊外に働くためだけの場所を確保するといった、いろいろな住み方や働き方が出始めています。今後はライフスタイルを自ら決められる社会に進み、移動交通手段も多様性が求められるのではないかと考えます。

石田 最近、東京都内の鉄道で遅延が少なくなり、車内やエスカレーターも混雑が減って快適性や定時性が高まりました。混雑時に対応できる余裕を持ったダイヤが組まれているので、乗車人数が減ったことで以前に比べ時間調整の停車時間が増えました。コロナ禍はサービス品質の低い混雑状態を前提とした交通機関の経営や運賃を見直す契機になるかもしれません。先日、大学のある茨城県つくば市から霞が関まで車で向かったのですが渋滞もなく快適でした。道路も今後のサービス

## 吉岡 結希

日刊建設工業新聞社企画・制作局員。千葉県出身。特技：早食い(カレー1kg8分)、好物：焼き鳥のハツモトと白レバー。



## 石田 東生氏

日本みち研究所理事、筑波大学名誉教授、社会資本整備審議会道路分科会長。大阪府出身。特技：歩くことが好き、好物：和食。



## 岸井 隆幸氏

計量計画研究所代表理事、日本みち研究所理事、日本大学特任教授、元日本都市計画学会長。兵庫県出身。特技：昔はサッカー、好物：明石焼き。



新しいライフスタイルを指向する東京の街(渋谷駅周辺)

提供の仕方を考えなければいけないと思います。

岸井 モビリティマネジメントの可能性はこれまでも議論されてきましたが、コロナ禍で一気に実現しました。ピーク時とオフピーク時の激しい差が無くなり、ピーク時に焦点を当てて車両や運転士を抱えておく必要がなくなるということ、これはある意味でチャンスです。平準化された状況が続くのであれば、需要と供給のバランスの中で新しいビジネスのかたちが生まれるかもしれません。

## コロナ禍をモビリティの

## 在り方見直す契機に



～ 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

これまでの記事はみち研 HP (<http://www.rirs.or.jp/>) に掲載