

「Withコロナ Afterコロナ社会の 道しるべ」

— 緊急報告書 —



一般財団法人 日本みち研究所

2020年(令和2年)12月

表紙写真 <2020.11>

(左上) 東京都品川駅の通勤時の様子

(左下) 東京都豊島区池袋グリーン大通り

(右上) 東京都池袋駅周辺の通勤時の様子

(右中) 東京都千代田区皇居外苑

(右下) 東京都台東区浅草

今年の新語・流行語大賞 2020 が「3密（三つの密）」に決まりました。

「新しい生活様式/ニューノーマル」、「エッセンシャルワーカー」、「おうち時間/ステイホーム」、「ソーシャルディスタンス」、「テレワーク/ワーケーション」、「濃厚接触者」、そして「PCR検査」。これらは、「新語・流行語大賞」のノミネート語 30 の一部です。とらえようによっては 30 すべてがコロナがらみとも言えますが、特に関連のあるワードをピックアップしました（参考資料 6）。

ちょうど 1 年前の 12 月上旬、中国武漢の海鮮市場で発生したと言われる（諸説あり）新型コロナウイルス・COVID-19。当時は、わが国においては、TV を通じてということもあり、遠い世界の出来事であるとの感想を皆さんお持ちだったことと思います。横浜港のクルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス号」の船内におけるクラスター発生後も、まだ、どこか他人ごとであったことと思いますが、いまや、わが国だけで累計 15 万人を超える感染者を数え、その収束も見渡せない状況が続いています。世界では、感染者が累計 6,000 万人を超え、さらなる急速な拡大が続いています（参考資料 1、3）。

社会、経済、文化、そして私たちの暮らし、考え方もこの一年で大きく変わりました。冒頭ご紹介した「新語・流行語」にもそのことがあらわれています。

そのようななか、このコロナ禍についてのとらえ方、また、With コロナの世の中について、さらには、With あるいは After コロナ社会における「みち」や「まち」などのインフラについて、インフラにも造詣が深い識者の皆様にインタビュー形式で自由に語っていただき、皆様にお伝えする企画「With コロナ After コロナ社会の道しるべ」を、日刊建設工業新聞社と日本みち研究所のコラボで、2020 年夏から秋に実施いたしました。

6 人の識者へのインタビューにおいて、様々なお立場から、我々のこれからの道しるべにもなる、貴重なキーワードや考え方をお話しいただけたことと思います。インタビュアーは、若手のみち研究所の研究員の皆さんなどをお願いし、計 10 回、日刊建設工業新聞に連載され、少なからずの反響もいただきました。

本冊子は、そのインタビュー記事と、2020 年 12 月頭までのクロノロジーと関係資料をこの時の断面の記録とすべく収録したものです。

この先まだまだコロナの動きは全く予断を許しませんが、各識者のお考えが、これからのインフラの在り方検討の一助と、皆様のお仕事や暮らし方の何かのヒントとならんことと、コロナ禍が一刻も早く収束し、新しい、明るい社会が到来することを祈念して、巻頭のことばといたします。

2020 年（令和 2 年）12 月

一般財団法人 日本みち研究所 専務理事 川瀧弘之

Withコロナ・Afterコロナ社会の道しるべ

- 02 第1回 羽藤英二氏（東京大学大学院教授）
- 04 第2回 安宅和人氏（慶応大学教授、ヤフーCSO）
- 06 第3回 為末大氏（アスリート、アスリートソサエティ代表理事）
- 08 第4回 ヴァンソン藤井由実氏（著述家）
- 10 第5回 岸井隆幸氏（一般財団法人計量計画研究所代表理事）
石田東生氏（一般財団法人日本みち研究所理事長）

参考資料

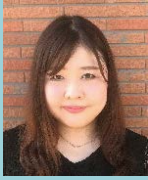
- 12 参考資料1：クロノロジー
- 13 参考資料2：交通状況の変化
- 14 参考資料3：国内・海外感染者数
- 16 参考資料4：関連する提言等
- 17 参考資料5：道路占用に関するコロナ特例の事例
- 18 参考資料6：『新語・流行語大賞』2020年ノミネート語30

インタビュー相手	取材日	主なコメント
第1回 羽藤英二氏 : 東京大学大学院教授 (栗山麻衣研究員)	8月4日 掲載日 8月25日 9月1日	<ul style="list-style-type: none"> 日本社会が、感染症により未来社会を先取り体験。 高流動・高集積型の都市が感染症の中では否定。都市部ではよりWalkableな空間が求められる中、道路空間を再配分して歩行空間を増やす動きが都市部では進む。 防疫型都市計画を目指すには、公共空間である道路はゆとりある整備を。道路法改正を受け、コロナ禍で運用しようとしたとき課題も。 建設業の現場でどう技術革新を起こしていくのかが今、求められている。
第2回 安宅和人氏 : 慶応大学教授 ヤブーCSO (松田和香研究理事)	8月27日 掲載日 9月8日 9月16日	<ul style="list-style-type: none"> 単純な表面上のシステム停止策をとったため二次災害、三次災害の事態。Pandemic-readyな社会を。 空間は『都市』と『疎空間』に割る必要。道には『つなぐ道』と『つながる道』があり、疎空間のつながる道はロースペックでメンテナンスブルに。 風速70m/s級の台風が恒常化する予測。今後30~50年の間に道と街は全部造り直さなければならず、その対策を。 日本の道路は狭く人と車が入り交じっているのがデメリット。AI-readyに。 今後土木業界には想像を絶する需要が。イノベーションを起こす重要な局面。
第3回 為末大氏 : アスリート アスリートソサエティ代表理事 (中川拓朗研究員)	9月1日 掲載日 9月24日 9月29日	<ul style="list-style-type: none"> 人間は移動したがる生き物。歩けない人生は、Quality Of Lifeの低下につながり、そのためにも歩行寿命を伸ばす必要。歩行寿命と密接なのがウォーキングで、その際重要なのは、いかにみちをアフォーダンスするか。 人間は、二足歩行に適した体の構造をしている。自動運転も重要だが、歩くこと自体にもっと目を向ける必要。 宅配便、通販を頻繁利用。物流の基盤である高速ネットワークは充実、拡充すべき。 個人はより自由な方向、より多様性のある方向に志向されていく。道路等のインフラはもっと余剰、余白があつていい。縛りからの脱却。
第4回 ヴァンソン藤井由実氏 : 著述家 (田端俊彦研究員)	9月11日 掲載日 10月6日 10月13日	<ul style="list-style-type: none"> 欧州で最も早く都市封鎖したミラノは静止画のシュールな風景。バカンス時はさらに人がいない状況。 欧州各国はイタリアのコロナ対策を学びアレンジを加えながら対応。 パリやミラノでは15分以内に歩いて暮らせるコンパクトな1/4時間都市を推進。 「道路は公共空間で車だけのものではない」という発想の転換が必要。 欧州グリーンディールに基づき建設業界は好景気。道や街の空間を改変していく潮流は日本でも重要。
第5回(対談) 岸井隆幸氏 : 計量計画研究所代表理事 石田東生氏 : 日本みち研究所理事長 (日刊建設工業新聞社 吉岡記者)	9月29日 掲載日 10月20日 10月27日	<ul style="list-style-type: none"> ウェブの良さとリスクを再認識。スタンドアローンなバックアップの仕組みが必要。 「職住分離」一辺倒の都市構造から「職住融合」が進み、自ら生活を定める社会へ。 人々は“公共空間の充実”を求めている。都市面積の多くを占める道路をどう生かし、使い切るか。道路空間と都市空間の融合を。 DX等の推進は効率化が進む一方で社会の脆弱性に繋がる。「ゆとり」や「無駄」を積極的に評価することがまちづくり・みちづくりにも必要。 リアルの魅力を再認識。リアルだからこそ築くことができる信頼こそ合意形成の重要な要素。



羽藤 英二 氏

東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻社会
基盤プランニング講座所属・教授
専門分野：交通工学、都市計画、土木計画学
出身地：愛媛県
趣味：銭湯
好物：サクレ



栗山 麻衣 氏

日本みち研究所 調査部 みち空間グループ
出身地：兵庫県
趣味：晩酌
好物：寿司

新型コロナウイルスの出現は、社会を一変させた。われわれはこの脅威を正しく恐れ賢く回避しなくてはならない。その知見をさまざまな識者に聞こうと、日本みち研究所と本紙は共同企画を立てた。

第1回は東京大学大学院工学系研究科の羽藤英二教授を訪ねる。聞き手は日本みち研究所の栗山麻衣研究員。

都市にはWalkableな空間が求められる

コロナ禍全般について

—— 今回の世界的なコロナ禍全般について、ご感想をお聞かせいただけますか。

中々、できないような経験を身近なものとして体験していると感じています。デモや貧富の差の問題にも飛び火していて、事態の本質は深い所にあるのではないのでしょうか。

『ソーシャルバブル』という考え方は、限られた10人の人と接触のみによって日常生活を構成することで感染症の蔓延を抑制する方法ですが、私自身は普段から徒歩通勤でソーシャルバブルのような状況が続いていることになりま。出張も全部なくなって、人と会う回数は激減しているのが一番大きな変化でしょうね。

大学の講義も全部リモートになりました。すごく大きな変化です。教材のデジタル化作業が必要だったので、4月は大変でした。普通なら10年かかる講義の改革を3カ月でやった感じです。個別対応が増えるので、教える側の工数は増えていますが、学生さんにとっては、先生が個別に話してくれているという感覚を持つみたいで、満足度は高く、プログラミングの演習等はTAを付けて相当充実させたので、習熟満足度も高いように感じています。一方で、道路を計画するには現場でなければわからないところがある。現地に行かずにどこまでできるか。現場から学ぶこととどう組み合わせるのか、というのが課題として残っていると感じています。

人々の動き、交通への影響

—— 感染者数、経済活動の再開状況等、日々変化する状況の中で、人々の動きや交通はどう変わっていくのでしょうか。

首都圏では若者の外出率が下がっているという行動の変化がもともとあった状況で、コロナによるLINE、リモートでの買い物・交流の置き換えは中高齢者層にまで及び、社会の中で大きな変革をもたらしています。なかなか変わりにくい日本社会が、感染症によって未来社会を先取りするかたちで体験している。今から取捨選択が始まり、『元に戻

ろうとする力』と『戻すまいとする力』とがどこかで均衡し、交通や都市の在り方も変わってくるでしょう。高流動・高集積型の都市が感染症の中では否定される。特に若い人の中では、郊外に住んでリモートで週1回出勤なら、家賃が安く広いところで子育てしたいという動きもみられるようです。国土全体で流動パターンが変わってくる可能性があると思います。

一方で、都市部ではよりwalkableな空間が求められると考えます。電車から降りた後、道路を歩いて回遊するのが通常ですが、その空間の密度が高い状態だとコロナ禍では問題があるということで、道路空間を再配分して歩行空間を増やす動きが、ミラノやNY等いろいろなところで進んでいます。こうした動きが、都市部において進むのではと思っています。



新型コロナウイルスと向き合う社会に

公共空間である道路はゆとりある整備を 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、松山市で店舗活動を道路上で展開できないかと思い、いろいろ調べました。歩道幅員が2メートル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ないのと同じように、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、町内掲示板会報で高齢者が書かれた『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』といった内容を目にしました。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ありません。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ところ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』という考え方と、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やることが重要です。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でも対応できる国土構造にしていくことは必須となるでしょう。



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

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って社会はすごく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が現実には会えず、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。グーグル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、それら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う信念の中で、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なかなか十分な効果が発揮できません。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、社会のありようも定まっていくでしょう。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ましょう。



安宅 和人 氏

慶応大学環境情報学部教授、ヤフーチーフストラテジーオフィサー。イェール大学脳神経科学 Ph. D. 出身地：富山県
趣味：風の谷を創る
好物：コークゼロを年間1000本愛飲



松田 和香 氏

日本みち研究所 研究理事
出身地：秋田県
趣味：那須遊び
好物：和牛、ワイン、チーズ

安宅和人慶応大学環境情報学部教授は、ヤフーのCSO（最高戦略責任者）としても活躍し、幅広い知見に裏打ちされた活動を展開する。アフターコロナを見据えた社会、自然災害に耐え得る街や道の在り方などを積極的に唱える。聞き手は日本みち研究所の松田和香研究理事。

Pandemic-readyな社会への再構築を

——著書『シン・ニホン AI×データ時代における日本の再生と人材育成』では、さまざまな観点の分析結果から日本の現状への危機感が述べられています。この本は新型コロナウイルスの流行前に執筆されたものですが、コロナ禍を踏まえた現状に対してどのような感想をお持ちですか。

コロナ禍という言葉自体があまり好きではありません。『下』なら分かりますが、『禍』は言い過ぎです。人類史を振り返ればペストや結核、天然痘、エイズは桁違いに危険な病気です。天然痘にかかると3~4割、結核は発症すると1割以上が死亡するといわれています。人口8・5億人以上が生きるアフリカのサブサハラ（サハラ以南）は、いまだに死因の1位がエイズ。既に3300万人も亡くなっています。14世紀にペストがまん延したフィレンツェやロンドンは数年の間に人口の7~8割、ヨーロッパ全体でも人口の6割が亡くなりました。COVID-19がこれらのレベルの感染症災害になる可能性は低いでしょう。危険なことは確かですが、歴史的に見ればフェアに評価されていないのではと思います。

——感染症はなぜ発生するのでしょうか。

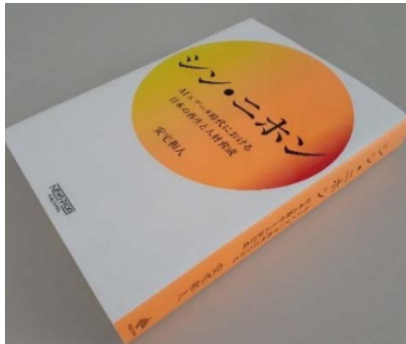
現在、感染症が発生しやすい背景は大きく分けて二つあります。一つは地球上の大型生物の9割が人間と家畜になってしまい、人類と野生動物の生活空間の重なりが大きくなってきたことです。人類が野生動物に接しすぎているため、自然宿主からうつってしまいます。COVID-19はコウモリ由来と見られています。エイズウイルス（HIV）はSIV（サル免疫不全ウイルス）由来で、やはり野生動物からの広がりです。もう一つは温暖化が極めて進んでいること。氷土やツンドラが解けこれまで眠っていたウイルスや細菌が噴き出してくる可能性が高いと考えられます。感染症は今後もっと増えてくるでしょう。現にこの40~50年で感染症の発生は加速化していて、デング熱やエボラ熱、SARS（重症急性呼吸器症候群）、MARS（中東呼吸器症候群）など、今まで誰も聞いたことが無かった病気が大量に出てきています。背景には全てわれわれ人類の活動があります。

——今回の社会的な対応についてはどうお考えですか。

今回のCOVID-19はまさに二次災害、三次災害という事態になっています。感染拡大を抑制するだけでなく、このような状況下でも社会システムやお金の流れだけではなく、行政や電気通信などのインフラ、土木工事などもそうですし、食糧供給なども回し続けられるかが問われています。そちらの議論がないまま、単純な表面上のシステム停止策をとったため、世界はおかしくなりました。行政システムあるいは社会システムは先に起こる課題を見込んで法律やルールをつくっているのです。今回のような不連続事象が起きた時に対応できないのです。もっともここまで不連続なことが連続的に起きることも想定されていなかったのですが、不連続事象への対応策が社会的に強く求められているのに、古いシステムで無理やり回そうとしているので、めちゃくちゃになっていますね。

——本質的にどのような対応をしていかなければならないのでしょうか。

Pandemic-readyな社会にしておかなければいけません。冷静に考えればSARSやMARSのころからやっておかなければいけなかったでしょう。いずれにせよこのような感染症はまた来ます。今回のCOVID-19さえしのげばいいと思っている発想や議論があまりにも多く、なぜこれが起きているのか直視していません。こういう状況が多発してもおかしくない社会で、どのような未来を残すのが今問われているのです。本質的な改変を行う良いチャンスだと思うけれど、今は思考の浅さと近視眼性が異常に広まっている気がします。ウィズコロナの状況においては、COVID-19対応や基本コアシステム、OS的なインフラ機能、お金、ルール作りという五つの課題レイヤーと、それぞれに止血、治療、再構築というフェーズがあるはずですが、目先の止血的な話は長くやるべきではありません。止血し過ぎると指だって死んでしまいます。再構築のフェーズ、つまり今起きている変化の本質的に即した系につくり直すことが重要です。



「シン・ニホン AI×データ時代における日本の再生と人材育成」。安宅氏が「日本の未来を変える意味のある一撃となることを願って」本年2月に出版した

ロースペックでメンテナブルな道を作るべき

——著書『シン・ニホン AI×データ時代における日本の再生と人材育成』では、「風の谷を創る」プロジェクトの話の中で道の話が出てきます。道についてはどのような思いがあたりですか。

道は、前提として空間を二つに割る必要があると思います。一つは都市。人口密度が1平方キロ当たり数千人以上の規模で、インフラ投資してもペイできる空間を『都市』とすると、残りの大多数の土地である『疎空間』にある道はペイしません。この疎空間の道をどう考えるかが大事です。われわれの見解では『道』には集落と集落、あるいは街と街を『つなぐ道』、空間の中で家や建物に『つながる道』という2種類があります。これらは根本的に役割の違うもので、つながる道はわだちが沈まない程度の『柔らかい道』が望ましいと思います。硬い道は谷の豊かさを生み出す動植物にとっては迷惑な上、メンテコストが極めて高いからです。

今は谷的な疎空間も硬い道だらけなので一度ほぐす必要があります。まさに『ほぐす土木』の開発が必要です。今後建設業の労働人口が減少し現在の340万人から半減、4割ぐらいになったら、道をメンテナンスしきれずに非常に巨大な空間を捨てることになるでしょう。捨てるのが嫌なら、もっとロースペックでメンテナブルな道をつくるべきです。『谷』内の『つながる道』は、メンテキットのようなものを配って住民が手入れできるようにするなど、これまでとは根本的に思想を変える必要があるでしょう。

——日本は地震や台風等の災害が多く、最近では多頻度、激甚な傾向にあり、国土強靱化に向けた道づくりも進められています。

環境省では2100年には風速90メートルの台風がくると予測しています。しかもその数値はアグレッシブシナリオではなく、温暖化が抑えられたとしても風速70メートル級の台風が恒常化するという予測です。風速70メートルは満載のトラックが倒れるレベルです。風速90メートルとなると多くの家が倒れます。今後30～50年の間に道と街は全部作り直さなければならないというのが、わ

れわれが向かっている未来で、その対策を考えるのが国や自治体の仕事です。200兆円規模の被害が、事前メンテナンスによって20兆～30兆円に抑えられるなら、やった方がいいでしょう。都市部、特に東京は『つぶれたら日本が崩壊する』という理由で直すでしょう。けれどもそれ以外のところは放置される可能性が大きいです。そこに少なくとも風速70メートル級に耐えうる空間や建物を造ることが重要だと考えます。

——この6月、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会が「2040年、道路の景色が変わる—幸せにつながる道路—」という提言を行いました。道路政策を通じて実現を目指す社会像を書いたものですが、将来の道の姿について何かお考えがあれば。

既に年間3200人とかつての5分の1以下まで減った交通事故死者数をゼロにするには、人間の知覚能力を超える能力が求められます。それならば人と車は分離するのが一番です。人と車が混ざる道にはあらゆる場所にセンサーを埋め込んでおく。そうすればセンシング情報を車や道そのものに送り込んで共有し、例えば事前にアラートして車を制御できるのでトラブルは減ります。ただそれをやるくらいなら、車が多少迂回（うかい）してでも人と徹底分離の方が、低コストなのではとも思います。いずれにせよ日本の道路は狭く、人と車が入り交じっているのがデメリットです。AI-readyになっていない。ちなみにセンシングは人が多くて飛び出してくる可能性が高い空間で有効ですが、疎空間でもメンテで活用すべきです。

——最後に建設業界にエールをお願いします。

これまで述べてきたように向こう30～50年、土木業界には想像を絶する需要があると想像しています。大変なことだと思うけれど、皆さんの向こうに未来があるので頑張ってください。イノベーションを起こす重要な局面だと思います。ただ今のままでは、国も自治体もこんなに巨額な金は払えない。だから知恵を出す必要があります。皆さまへの期待と依存度は高まる一方です。それから『ほぐす土木』、僕らは『逆土木』とも言っていますが、そういう話に興味がある人がいたら紹介してください。



「疎空間」にある道をどう生かすか



為末 大 氏

プラットフォーム為末大学 (Tamesue Academy) の学長、一般社団法人アスリートソサエティの代表理事、新豊洲Brilliaランニングスタジアム館長。
出身地：広島県
趣味：料理
好物：餃子



中川 拓朗 氏

日本みち研究所 調査部 みち空間グループ
出身地：千葉県
趣味：日本酒飲み比べ
好物：スイーツ全般

陸上競技スプリント種目の世界大会で初めて日本人としてメダリストとなった為末大氏は「走るスポーツは『移動』という行為で、マラソンや駅伝、ブームが定着した自転車も『道』の上を『移動』するもの」と語る。道路空間への考えも地に足が付いている。聞き手は日本みち研究所の中川拓朗研究員。

アフオーダンスな道づくりを

——— 今回のコロナ禍をどう捉えていますか。

オリンピック・パラリンピックは、平和の祭典といわれていますが、そもそもオリ・パラの開催は、地球規模の『安定』を4年に1回確認するリトマス紙のような役割を果たしてきました。今回は、戦争や内戦とは異なる想定外のパンデミック（世界的大流行）に直面することとなりました。最近、スポーツ界はグローバル化が進む中、スタジアムに人を大勢集めることがKPI（重要業績評価指標）となっていました。現在、ご存じのように1カ所に世界中の人が集まること自体が否定されるようになってしまい、これもスポーツをとりまく環境の変化として、われわれスポーツ界に関わる人間が乗り越えなければならないことだと実感しています。

私自身の生活の変化では、これまで都心で買い物をすることが多かったんですが、コロナ禍と言われるようになってからは、地元でのローカルな買い物が増えました。家から約2キロの範囲の中で、八百屋さんのような個人商店を利用するようになりましたね。地元を散歩することも増えました。あまり利用していなかった出前や持ち帰り、通信販売も頻繁に利用しています。

——— 「新しい生活様式」を過ごされての感想を聞かせてください。

今回の移動など活動自粛期間の中で感じたことは、やはり人間は移動したがる生き物だということですね。実際に私も歩くことはもちろん、自転車に乗る機会も増えました。移動できない、歩けなくなってしまう人生というのは、Quality Of Lifeの低下につながると思います。その中で、少子高齢社会を迎えた現在、歩行寿命をどこまで伸ばせるかが、重要なテーマであると考えようになりました。歩行寿命がある限り、自由な日常生活や経済活動が可能となります。歩行寿命と密接なのがウォーキングですが、『みち』や『まち』を歩きたくなるもしくは動きたくなるようにアフオーダンス（※）していくことが今後求められるようになると思います。

現役時代、オランダに住んでいたことがありますが、非常

に平坦な地形なので、自転車利用が盛んな地域でした。自転車で走りやすい専用空間がきちんと整備されており、走行ルールも体系化され、より自転車に乗りたくなる気分にあフオーダンスされていました。日本国内でも、もっと『みち』を、歩きたくなる、移動したくなるようにアフオーダンスすることが重要ではないでしょうか。

——— 日本の道路について、どんなイメージをお持ちですか。

道路を示す『みち』という言葉は、道路の機能を越えたさまざまな意味を想起させる特別な深い言葉、概念だと思えます。われわれスポーツ選手の『みち』は、先が見えずずっと続くような、ゴールがあるようでない、『終わらない道』『追及する道』のようなイメージです。リアルな『みち』であれば、例えば、車が行き来する広い道路を封鎖すると人が集まるイベントスペースに早変わりし、封鎖を取り払うとふたたび車が走る空間になる。みち空間は『大きな空間』なのかな。そういう意味では道路の使い方はもっと多様になっていいと思います。

日本の道路ネットワークは、充実していると実感しています。だから物流も非常にレベルが高い。以前住んでいたアメリカは、それに比べるとひどかったんです（笑）。わが国ですすがおいしいのは職人さんの腕だけではなく、いかに魚介類を新鮮に運ぶかにかかっていると聞きました。国内各地の漁港で揚がった魚介類は、すしねたにいいタイミングで、日本全国のどの町にも届く。今後もおいしい生活を確保するために、道路ネットワークはしっかりと整備されるべきだと思います。要望したいこととしては、ランニングと自転車は、世界的に競技人口が特段に多い2大スポーツで両方とも公道で行われますが、そのことにももっと目を向けてほしい。『ついでに使わせる』というより、ランナーや自転車のための道路整備がなされれば本当に素晴らしい。時代が変わればニーズも変わります。ランニングって、昔は罰ゲームでしたからね。

※アフオーダンス=外部環境が人間に与える知覚。例えばドアノブがあるとそれを押すか引くなど。認知心理学の概念。



新豊洲 Brillia ランニングスタジアム
でアスリートの指導に取り組む為末氏
(右から3人目) = 撮影：関健作

自由、多様性を加速させる「みち」や「まち」

——今後定着していくアフターコロナ社会についてのお考えは。

ウィズコロナの生活を送っていく中で、リモートワークが増えましたが、このこと自体はよかったと考えています。リモートワークに取り組むことは、以前から課題として挙げられましたが、なかなか浸透しなかったですから。このような本質的な課題については、これを機に思い切り取り組むことがよいと思います。ただ、この際ということでは1～2年であまりやりすぎない方がいいとも感じています。本質的な課題をこのタイミングで解決していくべきだと思います。

リモートワークというのは閉鎖的なデジタル空間です。本来、人間の感性からすると、外の空間とつながっていることが当たり前でなければなりません。今後リモートワークやウェブ会議の利用がさらに進むと、人間同士の直接の対面は、ぜいたくなことになるかもしれませんね。

そうした日常の変化を経ながらも、個人はより自由な方向、より多様性のある方向に志向されていくと感じていますが、アフターコロナではこれが加速するのではないかと思います。『みち』や『まち』はそのための基盤でもあるので、今後、志向を先取りしたさまざまなリニューアル、リデザインが必要になってくると思います。

——いま政府では自動運転システムの実用化について検討が進んでいます。こうした「移動のための技術革新」やインフラ整備についてはどう感じますか。

少子高齢化を迎えたわが国において、諸外国と比べると自動運転を適用するのに優位性があると考えていますが、すべてが自動運転になることはあるのでしょうか。一昔前の中国では、自動車が豊かさの象徴と言われ、自転車が一掃されました。しかし最近では、スポーツ自転車が売れていると聞きます。わが国において、今後、自動運転と手動運転がうまく両立すればいいなと思います。

人間は、これまでの長い進化の歴史を経て、二足歩行に適した体の構造を持っているわけです。四足歩行では、速く歩くことができますが、二足歩行は、振り子のようにして歩くので、長い時間のエネルギー効率が四足歩行に比べ優れています。歩くことは人にとっての基本であり、これからも変わることはありません。自動運転も重要ですが、スタートとゴールでは歩くわけだし。高齢化、健康志向もあるので、歩くこと自体にもっと目を向けてもらいたいと思います。

——最後に建設業界の方にメッセージをお願いします。

少し話がそれますが、オリンピック選手には3月生まれが少ないのです。これは同じ学年でも4月生まれの方は体つきが一時的に大きく、運動もできるという『思い込み』『レッテル』が本人や周囲に生じ、実際はそのようなことはなくても、本人の『縛り』になってしまうようです。私は人間の能力の可能性を開くことに興味を持っており、著書やSNS（インターネット交流サイト）を通じて発信していますが、このような『縛り』をリセットし、チャレンジすべきことが重要です。このことはインフラ整備についてもいえると思います。

建設業の世界でいえば、アメリカでは体育館などを建設する時、あまり完璧に作りこまないようにしています。例えば、床がコンクリートのままになっており、用途に応じてバスケットボールやコンサート、冬にはアイススケート場にも活用できるような工夫が施されています。ショッピングモールがスポーツ会場として使われることもあり、施設が高い汎用性を持っています。一方われわれ日本人は『みち』や『まち』に、限られた性能のみについて高い水準を要求してしまうところがあります。しぼり（ルール）も大事ですが、これからは、いろいろな環境に応じることも可能になるよう、性能に余白、余剰を併せ持ち、柔らかさや懐の深さを引き出すことが必要になるのではないのでしょうか。



かすみがうら市民交流センター。サイクリングプログラム拠点として公共施設が活用される事例もある



ヴァンソン藤井由実氏

著述家・日仏異文化ビジネスコンサルタント
出身地：大阪府
趣味：サイクリング
好物：ミラノのジェラート（アイスクリーム）



田端 俊彦氏

日本みち研究所 調査部 みち空間グループ
出身地：長崎県
趣味：ゴルフ
好物：揚げ物

イタリアにおける新型コロナウイルスの流行とロックダウンはセンセーショナルなニュースだった。だが雇用調整など政府の緊急施策によって「市民は静かに過ごすことができた」とミラノ市在住のヴァンソン藤井由実さんは語る。ミラノはこの窮地をプラスに転換すべく街やトラフィックの進化を模索しているという。聞き手は日本みち研究所の田端俊彦研究員。

ロックダウンがもたらす大きな心理的变化

——ロックダウン時のミラノ市の様子をお聞かせ下さい。

人口130万人のイタリア・ミラノが都市封鎖（ロックダウン）に入ったのは欧州で一番早く、2月の後半から学校等を閉鎖し、3月からは国全体の企業数の約半分が操業停止、イタリアの労働人口の3分の1が休業になり、この状態が69日間続きました。ヨーロッパのどの国もイタリアの新型コロナウイルス対策・措置を学び、アレンジを加えながらコロナ禍に対応してきました。ミラノ中心部は、街の動きが静止画のように止まり、ある意味シュールな風景が広がりました。日本と違って休業要請ではなく休業義務を法律で定めていたので当然罰則があり、例えばマスク未着用は135ユーロの罰金です。ロックダウンがあまり大きな社会不安とならなかったのは、イタリアやフランスの政府が早くから休業手当・給与補填を行ったからです。

ミラノ交通局によると、公共交通も1・5メートルのソーシャルディスタンスを守った場合、通常の25%しか利用できません。ミラノの場合、自転車通勤を推奨し、都心で延長35キロの新しい自転車専用道路を整備しました。地方都市のバスや路面電車などの都市交通は日本と異なり、基本的な社会サービスの一環として位置付けられていて、最終的には税金でまかなっています。ですから、ワクチンができるまで、いかに乗客の安全と公共交通勤務の職員の雇用と安全を守るかに、地方政府の重点が置かれています。このためフランスとイタリアでは公共交通が撤退するなどの議論はありません。一方、国有企業のSNCF（鉄道）やエールフランスの大幅な利用者減少に対する危機感があり、多額の補填が発表されています。

——そのような中、4月末に都市再生プラン「MILANO 2020」が発表されました。内容と特徴を教えてください。

『MILANO 2020』は道路空間の再配分と、都市空間を再編成するためのプランです。新型コロナウイルスの感染対策として、テーブルの間を1・5メートル空ける決まりを守ると、通常の飲食店で収容できる座席数が半分になり、売り上げが激変します。ミラノでは日本のようにビルの中ではなく、ほとんどの飲食店は路面店です。そこで歩行者空間や、

パークレットと呼ばれる路上駐車スペースに、テーブルやイスを出して営業スペースを拡張させ飲食店を支援しています。この公共空間の使用料は無料で、ミラノ市全体で4万5000平方メートルのテラス申請が市役所にありました。新しい自転車専用道路整備や、歩行者専用空間の拡大、自動車の速度制限区域の拡大などと合わせて、オープンストリート戦術と名付けています。

もう一つは、オープンスペース戦術で人々が徒歩圏で快適な日常生活ができるような生活環境をつくることを試みています。今、パリやミラノ、メルボルンの市長は4分の1時間都市（歩いて15分以内で暮らせる生活）をアピールしています。住まいの周辺にスーパーとか薬局とか理髪店など日常生活に必要な用が足せるお店があって、地域のコミュニティがある歩行者中心のコンパクトな住環境を目指しています。

オープンストリートやオープンスペース対策は、少ない予算で住居環境の改善を目指す戦術的都市計画と呼ばれ、ミラノ市長自らが、積極的に直接市民に語り掛けています。ミラノ市は新型コロナの前からこの構想を発表していました。やっぱり歩いて買い物ができて、近くに緑、公園があつてきれいな空気が吸えて、そういう生活がすごく人間らしいんだなというところに都会の人が気付き始めました。ロックダウンがもたらした大きな心理的な変化ですね。その動きにこの4分の1時間都市というビジョンを付け加えて、都市空間の再編成をどんどん進めていこうということです。



歩道から飲食店テラスへの転用

道路は公共空間で車だけのものではない

——最近の状況はいかがでしょうか。

欧州ではロックダウンについて、環境を破壊しながら経済を優先した消費社会を見直す良い機会だと捉えています。生活をロックダウン前にただ戻すだけでなく、これからどういふ社会や都市をつくり、どんな生活を求めるのか、という問い掛けです。労働人口の約3分の1が今も在宅勤務を続ける中、就業地と住まいの関係、地方移住を含めた居住地選択の見直しも、若い年代では始まっています。

ロックダウンが解除された6月以降は、車の数も目に見えて少なくなり、本当に街中がテラスになったような印象を受けました。もともとミラノは大気汚染度が特に冬が高く、市内の中心に入る車には渋滞税を課税していました。できるだけ都心への車侵入を制限するため、自転車はもちろん、スクーターやキックボードなどのマイクロモビリティや、カーシェアなど多様な形のモビリティをさらに推進しています。とにかくコロナ禍を『うまく利用して』車を都心から少なくし、都市を再生するのがミラノの戦略でしょうか。

8月のバカンスではお店が全部閉まってしまい、ロックダウン時以上に人がいなくなりました。日本では見られないイタリアらしさです。在宅勤務するホワイトカラーや年金生活者に減収はなく、例年通り長期休暇に出るという、ある意味で欧州の余裕を感じました。政府も観光産業支援のためにイタリア国内での休暇を奨励し、低所得世帯にはバカンス補助金を付与しました。9月からは学校も再開され、今また人がまちに戻っています。

——物流の視点ではいかがでしょうか。

イタリアではロックダウンの間も物流産業はフル回転で操業していて、物流や宅配が滞った話はなく、物流業界の雇用は一挙に増えました。都市封鎖の間、自宅付近を離れることは禁止されていたので、市民はこれまでのような車を使った郊外の大型スーパーマーケットでの大量買いではなく、近場で消費する機会が増えました。遠方から輸送した商品を大量消費するグローバリズムから、地産地消のローカリズムや環境保全に、人々の関心が向かいつつあると感じます。また、若い年代のデジタルショッピングだけでなく、人と会うのが怖くなった高齢者層が近接商店にも行かず、インターネットを介した宅配利用が増えました。消費の形がデジタルと近接商店に収縮され、郊外の大型スーパーマーケットの経営不振や閉店のニュースを聞きます。

——今後、道路空間活用はどんな方向に進んでいくと思われますか。

街のにぎわいを戻す政策が、今後より重要になると考えています。大都会も地方も移動手段を選ぶことができ、歩行者も安全に歩ける空間を整備していく必要があります。

人は500メートル歩くと疲れ、座りたくなりますから、500メートル間隔にベンチを配置し、日影となる樹木を植え、夜間でも安全のように外灯を設置する。きめ細かな工夫で、歩きたいと思える空間を創出していくことに魅力を感じます。歩行者と自転車利用者の対自動車事故が多い日本では、街歩きが安全になる道づくりも進めるべきでしょう。街のにぎわいを戻すには、社会全体のコンセンサスが必要です。『道路は公共空間で、車だけのものではない』という発想の転換を皆で共有していきたいですね。



新しい自転車レーンと拡張された歩道

——建設業界の皆さんにメッセージを。

最近、新型コロナウイルスによる経済的なダメージが大きかったイタリア、フランスなどに欧州連合（EU）が資金を供与する『リカバリーファンド』が設立されました。

イタリアに付与される2090億ユーロ（約26兆円、融資と借款含む）は、EUが掲げる『グリーンディール』の基本哲学に従い、環境重視の国づくりに向けられ、4本の政策『研究・教育、特にデジタル化の推進』『インフラの安全性・交通のグリーン化』『持続可能な環境にやさしい国づくり・公共建物や住まいのエネルギー効率の向上』『経済活性化・産業転換を図る』に活用されることになっています。この流れで現在建設業界は、建築物の省エネ対策で好景気です。今後、新型コロナ前からの流れが加速し、社会基盤や住宅政策も大きく変化していくと考えています。道や街の空間を改変しようという潮流は、遅かれ早かれ日本の建設業界、インフラを担当する皆さんの重要なお仕事になっていくのではないのでしょうか。未来がある業界なので健闘を期待します。



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会長。
出身地：兵庫県
特 技：昔はサッカー
好 物：明石焼き



石田 東生 氏

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



吉岡 結希 氏

日刊建設工業新聞社企画・制作局員
出身地：千葉県
趣 味：早食い（カレー1kg8分）
好 物：焼き鳥のハツモトと白レバー

コロナ禍を交通機関の在り方見直す契機に

——新型コロナ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、あらゆるものを精微に制御することは社会の脆弱（ぜいじゃく）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きと思いますか。

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。

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・制作局の吉岡結希記者が担当。

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始まっています。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いましたが、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で、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も生まれるかもしれません。



新しいライフスタイルを指向する東京の街（渋谷駅周辺）

「ゆとり」「無駄」の積極的評価で「みち」を生かす

——今後のまちづくりについてはいかがでしょう。

岸井 ウェブウイルスのリスクを考えると、スタンドアロン（情報機器がネットワークなどの接続なしに単独で動作する環境）のバックアップを用意する仕組みが必要だと思います。伊勢神宮の「式年遷宮方式」はまさに日本古来のサステナブルなシステムです。東京では戦後に丸の内、そして新宿・渋谷、2000年代に虎ノ門・六本木と、おおむね30年おきに中枢業務を担う拠点が動いていて、3分の2の機能を生かしながら3分の1は更新しているといった仕組みができています。これからも計画的に「複軸複核」システムの構築を進めるべきだと思います。

石田 東京都心部や近郊部で増加する超高層ビルの災害時や停電時の脆弱（ぜいじゃく）さが気になります。拠点開発の際は、大都市のリスクを総合的に管理するためにも「ゆとり」を再評価してほしいと思います。東京23区の約17%を占める道路面積を都市の貴重な共通空間として生かす多様な機能を引き出すため、質的な整備の推進が重要だと思います。

——みちづくりについて必要な視点を教えてください。

岸井 みち・道路だけでなく「まち」全体を包括して考えてほしいですね。人々が望むのは公共空間の充実であって、道路か公園か民有地かは誰も気にしていません。ただ、最も大きな都市内のネットワーク環境が道路ということは事実ですから、それをどう活用するかは極めて重要な課題です。道路と公園、公開空地、民地との連携の仕方をみんなで考えていく。次の時代には「公」の発想より「共」の発想が大事になると考えています。

石田 先日、社会資本整備審議会の道路分科会で発表した道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」で、都市の道路の在り方を多数提案しました。道路空間と都市空間の融合に積極的に挑戦していけたら良いですね。

日本の物流は入り口から出口まで一つのサービスになっていますが、ドライバー不足などでそのシステムが崩壊しつつあります。また、太平洋メガリージョンでは自動運転可能な3車線化と強靱なダブルネットワークの構築が進みましたが、地方はいまだに片側1車線の高速道路さえつながらず道路整備が十分ではありません。安定的な物流の維持には物流システムの保持と地方部の広域的道路ネットワーク整備は大きな課題だと思います。

——読者の皆さんにメッセージを。

岸井 コロナ禍でICT（情報通信技術）の良さと危険性に気付かされるとともに、リアルな魅力を再認識しました。オフィスは単に机が並んでいる場所ではなく、同じ目的を持った人たちが互いの考えを理解し合い、同じ方向に向かって進む場所です。仲間への信頼こそ合意形成・意思決定の重要な要素で、そういった人間関係はリアルだからこそ築くことができます。今後社会が備えるべきは「魅力的な共有できるリアルな場」で、それを創造することこそインフラ・建設産業の役割ではないでしょうか。

石田 岸井先生と同様、リアルが肝要と考えています。データ連携やICTはあくまでも手段の一つです。「ゆとり」や「無駄」を積極的に評価しながら、人の幸せや明るい国・地域づくりのため使いこなすという姿勢が大切ですね。リアルな世界を支える社会資本「みち」をマネジメントする役割の担い手が読者の皆さんです。今回の連載を通じ、明るく楽しく、前向きに未来について考えていただきたいと思います。



対談する石田氏（右）と岸井氏（中）、司会進行の吉岡結希記者

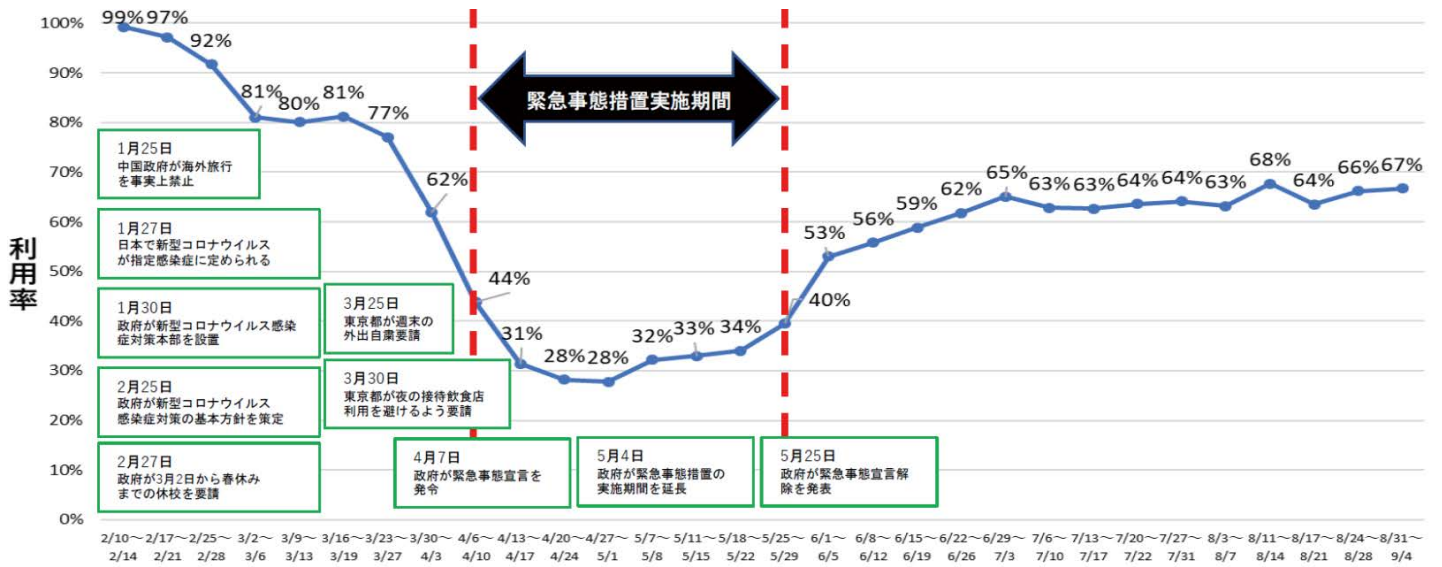
<クロノロジー>

日付	新型コロナウイルス感染症に関する動向と行政の対応
2019.12(上旬)	中国 武漢で原因不明の肺炎が確認
2020.01.14	WHO 新型コロナウイルスを確認
01.16	日本国内で初の感染者確認（武漢に渡航歴のある男性）
01.30	WHO「国際的な緊急事態」を宣言
02.03	乗客の感染が確認されたクルーズ船 横浜港に入港
02.11	WHO 新型コロナウイルスを「COVID-19」と名付ける
02.13	新型コロナウイルスによる国内初の死者が発生
02.16	厚生労働省が「テレワーク促進」「時差出勤」「不要不急な集まりをなるべく減らす」の呼びかけ
02.27	安倍首相（当時）が全国の小中学校に臨時休業要請
03.05	安倍首相（当時）が中国・韓国からの入国制限を発表
03.11	WHO「パンデミック」と表明
03.13	新型コロナウイルス特別措置法成立
03.24	東京 2020 組織委員会と IOC が東京 2020 オリンピック・パラリンピック協議大会の延期を発表
03.25	小池都知事が感染爆発重大局面宣言
04.07	7 都府県（東京、神奈川、埼玉、千葉、大阪、兵庫、福岡）に緊急事態宣言
04.08	国内の死者 100 人超（クルーズ船除く）
04.11	世界全体の死者 10 万人を超える
04.16	「緊急事態宣言」全国に拡大 13 都道府県は「特定警戒都道府県」に
04.18	国内の感染者 1 万人超える（クルーズ船除く）
05.04	政府「緊急事態宣言」5 月 31 日まで延長
05.21	緊急事態宣言 関西は解除 首都圏と北海道は継続
05.25	緊急事態の解除宣言 約 1 か月半ぶりに全国で解除
06.02	東京都が「東京アラート」を発令
06.11	東京都が「東京アラート」を解除
06.19	政府が首都圏・北海道の都道府県をまたぐ移動の自粛要請を解除
06.28	世界の感染者 1000 万人超える
07.22	政府が Go To トラベルキャンペーンを開始（東京都は除外）
07.28	国内の死者 1,000 人超える（クルーズ船除く）
08.20	対策分科会 尾身会長「流行はピークに達したとみられる」
08.28	政府が新型コロナ対策の新たな方針発表
09.05	WHO「新型コロナのワクチン 分配開始は来年中頃の見通し」
09.09	世界の製薬会社など 9 社が新型コロナワクチン開発で“安全最優先”を宣言
09.29	全世界の死者数 100 万人超
10.01	政府が Go To トラベルキャンペーン 除外されていた東京都を追加
10.12	ヨーロッパで感染急拡大
10.14	フランスが 3 か月ぶりに非常事態を宣言 ヨーロッパで感染再拡大
11.07	北海道 警戒ステージ「3」 ススキノで営業時間短縮など要請
11.08	世界の感染者 5000 万人超える
11.10	政府分科会が緊急提言「急速な感染拡大に至る可能性が高い」
11.21	国内の新規感染者 2,596 人/日、4 日連続で最多を更新
12.02	国内の感染者数 153,456 人、世界の感染者数 63,839,023 人
12.02	改正予防接種法成立(ワクチン接種費用は国負担)、英政府が米国ファイザー社等開発のワクチン承認

※出典：NHK 特設サイト『新型コロナウイルス』時系列ニュース、国内の感染者数、世界の感染状況をもとに作成

<交通状況の変化>

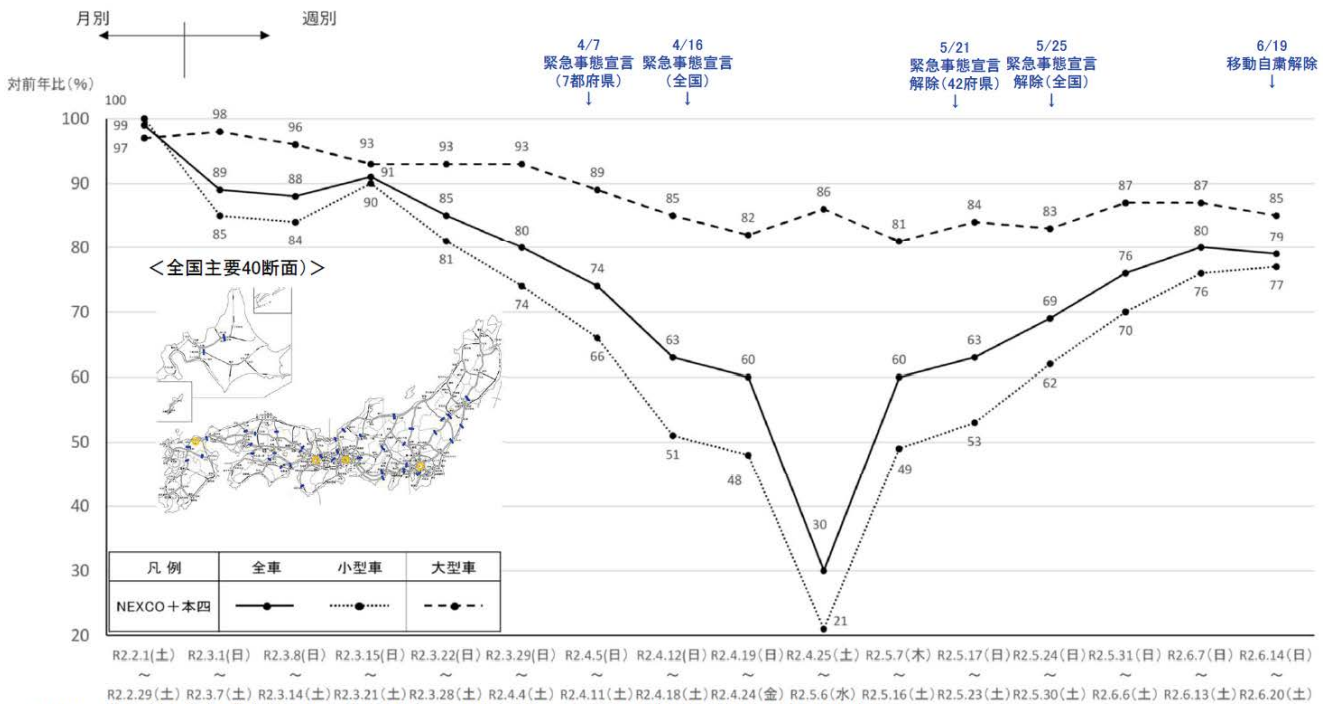
■週平均の東京メトロの利用率の推移



出典：東京地下鉄株式会社

「Tokyo Metro News Letter 2020年9月 第77号」

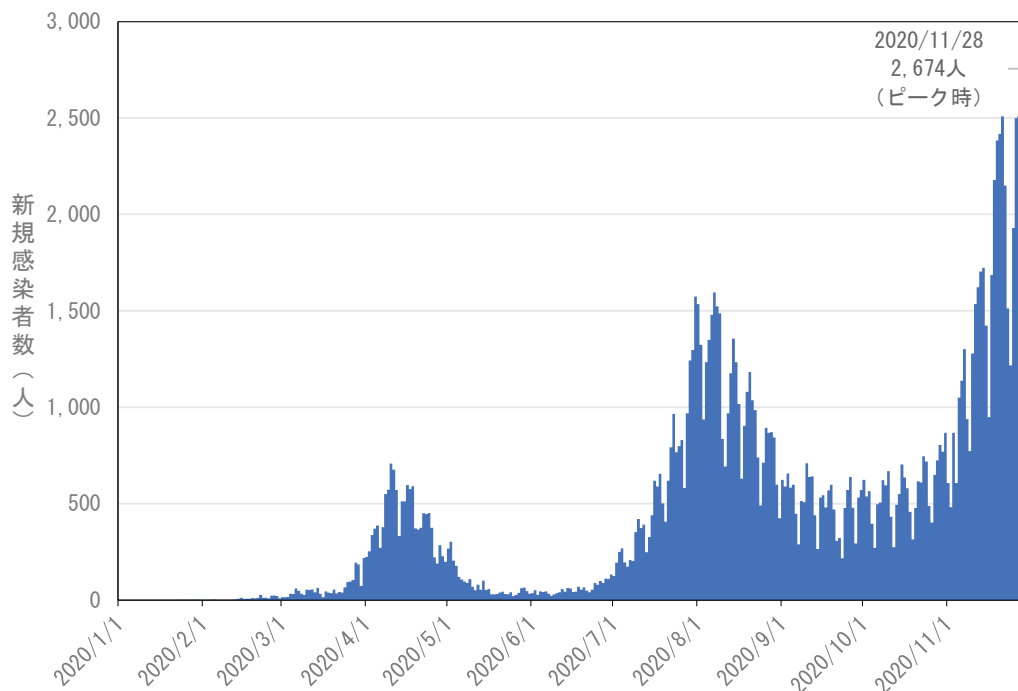
■全国主要40断面（高速道路）の週別・車種別交通量推移（対前年比）



出典：国土交通省 社会資本整備審議会 道路分科会 第38回国土幹線道路部会
「新型コロナウイルス感染症対策に対応した高速道路施策の検討について」

<新規感染者数の推移>

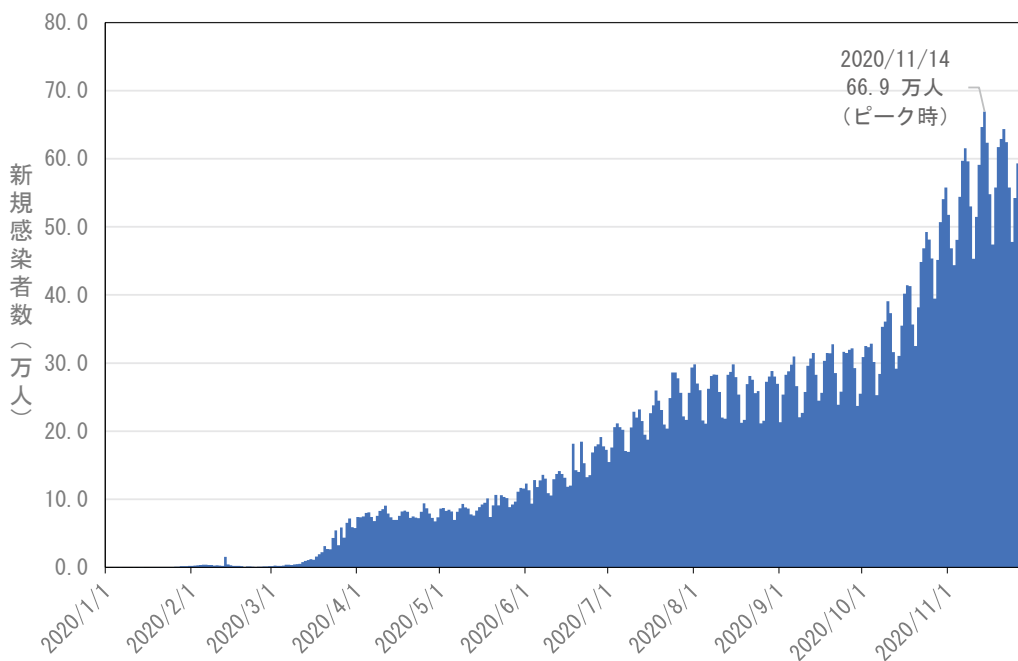
■日本国内の新規感染者数



出典：厚生労働省 HP『オープンデータ 陽性者数データ』をもとに作成

- ※1：各報告日時点の集計値を記載しているため、各自治体のホームページ等で公表されている数値と異なる場合がある。
- ※2：チャーター便を除く国内事例については、令和2年5月8日公表分から、データソースを従来の厚生労働省が把握した個票を積み上げたものから、各自治体がウェブサイトで公表している数等を積み上げたものに変更。
- ※3：国内事例には、空港検疫にて陽性が確認された事例を国内事例としても公表している自治体の当該事例数は含まれていない。
- ※4：国内の感染者数を集計しているため、クルーズ船感染者数は含まれていない。

■世界全体の新規感染者数

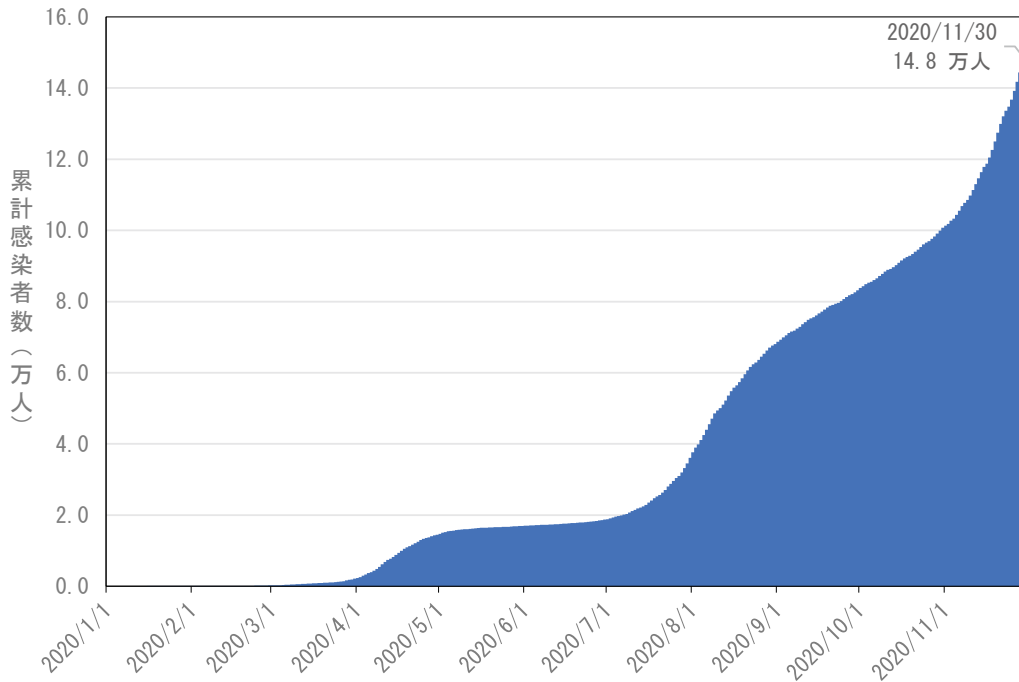


出典：WHO（世界保健機関）『Coronavirus Disease (COVID-19) Dashboard Open data』をもとに作成

※世界各国より WHO に報告された感染者数。

<累計感染者数の推移>

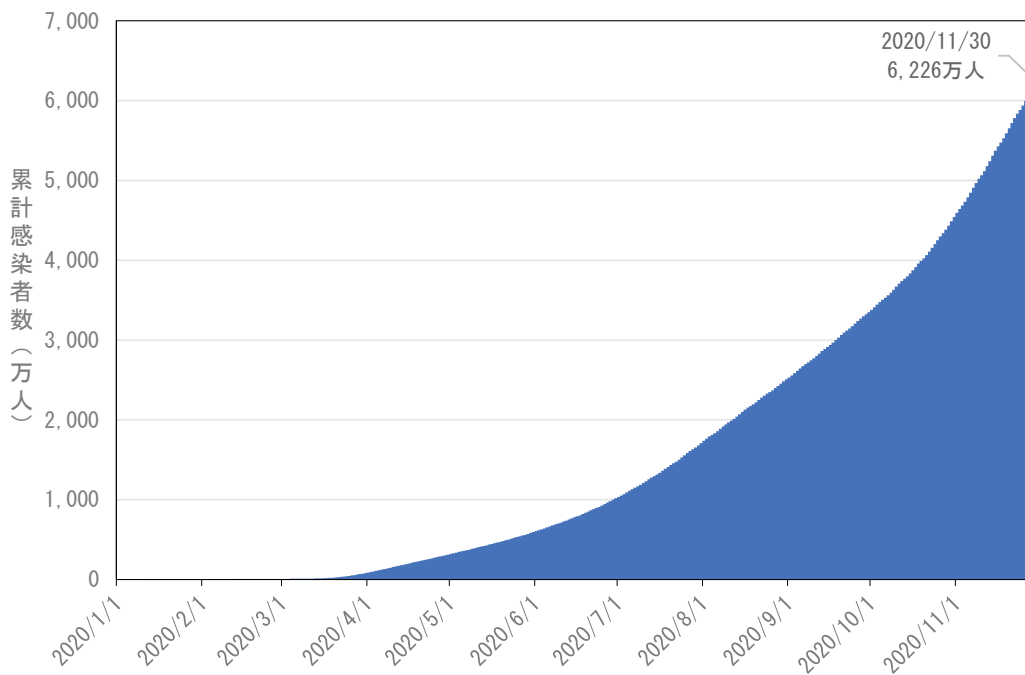
■日本国内の累計感染者数



出典：厚生労働省 HP『オープンデータ 陽性者数データ』をもとに作成

- ※1：各報告日時点の集計値を記載しているため、各自治体のホームページ等で公表されている数値と異なる場合がある。
- ※2：チャーター便を除く国内事例については、令和2年5月8日公表分から、データソースを従来の厚生労働省が把握した個票を積み上げたものから、各自治体がウェブサイトで公表している数等を積み上げたものに変更。
- ※3：国内事例には、空港検疫にて陽性が確認された事例を国内事例としても公表している自治体の当該事例数は含まれていない。
- ※4：国内の感染者数を集計しているため、クルーズ船感染者数は含まれていない。

■世界全体の累計感染者数



出典：WHO（世界保健機関）『Coronavirus Disease (COVID-19) Dashboard Open data』をもとに作成

※世界各国より WHO に報告された感染者数を累計。

<関連する提言等>

公表日	公表団体	公表資料タイトル	URL
令和2年5月12日	世界交通学会 (WCTRS)	新型コロナウイルス感染症についての政策決定に関する提言	https://www.jttri.or.jp/news/2020/20200512001756.html
令和2年5月22日	(一社)全国道の駅連絡会 全国道の駅プロジェクト推進委員会	全国道の駅の「ニューノーマル」を見据えた進化について	https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/michi-no-eki_third-stage/pdf02/03.pdf
令和2年6月7日	(一社)日本モビリティ・マネジメント会議	緊急会議「交通崩壊を防げ!~新型コロナナから暮らしと街を守るには?~」	https://www.jcomm.or.jp/covid19/forum/
令和2年6月18日	国土交通省 道路局 企画課	ビジョン「2040年、道路の景色が変わる ~人々の幸せにつながる道路~」	https://www.mlit.go.jp/road/vision/index.html
令和2年7月14日	観光庁 観光戦略課	観光ビジョン実現プログラム 2020 -世界が訪れたい日本を目指して-	https://www.mlit.go.jp/kankacho/news02_000419.html
令和2年7月14日	土木学会 パンデミック特別検討会	COVID-19 災禍を踏まえた社会とインフラの転換に関する声明 -新しい技術と価値観による垂直展開-	https://committees.jsce.or.jp/2020_Presidential_Project02/system/files/statement.pdf
令和2年7月17日	内閣府	経済財政運営と改革の基本方針 2020 ~危機の克服、そして新しい未来へ~	https://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/cabinet/2020/decision0717.html
令和2年8月21日	国土交通省 社会資本整備審議会 計画部会	・新型コロナウイルス感染症拡大に伴う社会資本整備・交通政策への影響と課題 ・新たな時代を築く持続可能で質の高い社会資本整備	https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/sogo08_sg_000265.html
令和2年8月31日	国土交通省 都市局 まちづくり推進課	新型コロナがもたらす「ニュー・ノーマル」に対応したまちづくりに向けて	https://www.mlit.go.jp/toshi/machi/covid-19.html
令和2年9月24日	国土交通省 社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会	持続可能な国土幹線道路システムの構築に向けた取組 中間とりまとめ (案)	https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000522.html
令和2年9月30日	(一社)建設コンサルタンツ協会 インフラストラクチャー研究所	コロナ後の「新しい社会」とこれを支えるべき「社会インフラ」について -「社会インフラ」に関わる技術者の視点から- 中間報告	https://www.jcca.or.jp/files/jccanews/20201022.pdf
令和2年10月23日	国土交通省 国土審議会 計画推進部会 国土の長期展望専門委員会	「国土の長期展望」 中間とりまとめ	https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/kokudo03_sg_000214.html

<道路占用に関するコロナ特例の事例>

公表日	公表団体	公表資料タイトル	URL
令和2年6月5日	国土交通省 道路局 路政課	新型コロナウイルス感染症の影響に対応するための沿道飲食店等の路上利用に伴う道路占用の取扱いについて	https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/senyo.html
令和2年7月20日	国土交通省 関東地方整備局	新型コロナウイルス感染症の影響に対応するための沿道飲食店等の路上利用 埼玉県内の国管理国道で初となる道路占用許可～道路管理者として路上利用支援～	https://www.ktr.mlit.go.jp/kisha/oomiya_00000422.html
令和2年9月16日	東京都三鷹市	【報道発表】「三鷹テラストリート」第1号 中央通りでの取り組みがスタート	https://www.city.mitaka.lg.jp/c_press/088/088120.html
令和2年11月10日	国土交通省 道路局 路政課	「新型コロナウイルス感染症の影響に対応するための沿道飲食店等の路上利用に伴う道路占用の取扱いについて」の一部改正等について ～占用期間を令和3年3月31日まで延長しました～	https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001378.html

<『新語・流行語大賞』2020年ノミネート語 30>

No	ノミネート語
○01	愛の不時着/第4次韓流ブーム
02	新しい生活様式/ニューノーマル
○03	あつ森
○04	アベノマスク
○05	アマビエ
06	ウーバーイーツ
07	AI 超え
08	エッセンシャルワーカー
09	おうち時間/ステイホーム
○10	オンライン○○
11	顔芸/恩返し
12	カゴパク
○13	鬼滅の刃
14	クラスター
15	香水
○16	GoTo キャンペーン
◎17	3密（三つの密）
18	自粛警察
19	Zoom 映え
20	総合的、俯瞰的
21	ソーシャルディスタンス
○22	ソロキャンプ
23	テレワーク/ワーケーション
24	時を戻そう（ぺこば）
25	NiziU（ニジュー）
26	濃厚接触者
27	BLM（BlackLivesMatter）運動
28	PCR 検査
○29	フワちゃん
30	まあねえ～（ぼる塾）

※◎：年間大賞 ○：トップテン

※出典：自由国民社 HP『「現代用語の基礎知識」選 ユーキャン 新語・流行語大賞 第37回2020年ノミネート語』をもとに作成

編集後記

この識者インタビューはまさにコロナ禍の下で実施したため、リアルの場合（第3回、第5回）は感染防止に留意してソーシャルディスタンスを取り、また、それ以外はリモートでインタビューをさせていただきました。パソコンの画面越しに対面することへの寂しさを感じた一方で、リモートだからこそ遠く離れた海外在住者へのインタビューも実現したという側面もあり、これも一つのWithコロナ After コロナ社会に必要な新しい生活様式でした。

また、識者の方々からは、建設業に携わる方々へのメッセージとして、力強く勇気づけられるお言葉もいただきました。これからも続くであろうWithコロナ After コロナ社会において、「みち」という空間をいかにマネジメントしていくか、リアルな世界では建設業の担う役割はより大きくなっていくのだとあらためて感じました。

末尾になりましたが、今回インタビューにご協力いただきました識者の皆様、日刊建設工業新聞社の皆様、また、本誌編集にご協力いただきました日本みち研究所研究員各位に心より感謝申し上げます。

なお、本誌掲載の識者インタビューは日刊建設工業新聞に掲載された記事をもとに編集しており、同紙の了解を得て掲載しています。

一般財団法人 日本みち研究所
調査部 みち空間グループ 研究員 栗山麻衣

編集メンバー

編集責任者

みち空間グループ 栗山 麻衣

トレンドスタッフ

コロナ対応チーム

みち空間/みち景観グループ 丸山 翔大

みち空間グループ 中川 拓朗

アフターコロナ対応チーム

みち景観グループ 青柳 祐輔

地方創生グループ 山岡 聡

地方創生グループ 野村 一貴

強靱化対応チーム

みち空間グループ 田端 俊彦

研究理事 松田 和香

調査部審議役 見明 孝徳



深川・富岡八幡宮 『酉の市(三の酉)』<2020.11>

発行日：2020年(令和2年)12月2日

一般財団法人 日本みち研究所

Japan Research Institute for Road and Street

〒135-0042 東京都江東区木場2-15-12 MAビル3階

TEL 03-5621-3111 FAX 03-5621-3177

ホームページアドレス <http://www.rirs.or.jp/>



■交通のご案内

木場駅(東京メトロ東西線)3番出口を右へ徒歩8分