

パネルディスカッション

どう、道を使うかを考える



1. パネルディスカッションの概要

石田氏による基調講演（前頁）を受けて、経済・社会システムのイノベーションをつくり出す道路の役割や、道路のストック効果の発現に求められる「賢い使い方」をテーマに、パネルディスカッションが行われた。「新結合」や「繋ぐ」をキーワードとして、5人のパネリストは、道路が持っている可能性と、それを引き出すためのヒントや工夫を披露する等、議論を深めた。

司会

石田 東生氏（筑波大学大学院システム情報工学研究科教授）

パネリスト

大串 葉子氏（新潟大学経済学部准教授）
 佐藤 則明氏（トヨタ自動車(株) ITS 企画部担当部長）
 橋本 正恵氏（一般社団法人佐伯市観光協会副会長）
 堀井 宏悦氏（読売新聞東京本社調査研究本部主任研究員）
 村上 隆志氏（プロロジス開発部ディレクター）

2. 各パネリストの発言要旨

大串：道路に変革もたらす“女性の力”

道路は、生産性だけでなく、回遊性を確保したり生活基盤を支えたりする“顔”を持つ。前者を優先すれば、広くて快適に走行できる大規模な道路を通せば済むが、それでは地域の産業は育ちにくい。そのため、欧米に倣い、回遊性を担保するために行き止まりをつくったり、経済的に非合理的な開発をしたりすることも必要だ。

その中で、前例のない高齢化が進行する日本が世界にリードできるのは、高齢者でも安全かつ快適に移動し、自分らしい生活を送れることを、道路をもってPRすることではないか。いわばシニア社会を見越したイノベーションで、分野を越えて取り組みが求められる。

私が特に期待しているのは、女性の力だ。いままでは疎遠だった「女性」と「道路」が結び付くことによって新しいアイデアや道路の使い方が誕生し、変革をもたらすことは十分あり得るのではないだろうか。

ただし、そのためには、道路の問題を我が事と捉えてもらえるよう、従来無関心だった人々を巻き込む仕掛け

が必要だ。暮らしと産業の両方を最適な形で結び付けるような空間とネットワーク機能の再配分を目指し、道路行政に携わるみなさんの知恵の出どころである。

佐藤：高齢社会のモビリティのあり方を提案

長年、自動車メーカーでは道路や車の利用を阻害する議論はタブーとされてきたが、近年は環境・エネルギー問題を背景に、将来、車が単独で生き残ることは難しいという危機感が高まっており、いかに車を減らして公共交通と連携を図るか、「スマートモビリティ社会」の実現が、各社共通のテーマとなっている。

当社においても、「人」、「道路・車」、「社会」、「街」と車が繋がることにより、移動から生活シーンに至るまで「安心で心ときめく社会」の実現を目指している。そのため、高齢者の潜在的な移動欲求にこたえると同時に、まちの活性化を図る目的で、公共交通と連携した超小型電動モビリティによるシェアリングサービスを提案し、愛知県豊田市等で実証実験を展開中だ。

その中で、前方障害物情報等、高度なサービスを提供する次世代ETC2.0や、交差点右折時の車や歩行者との衝突防止支援等のための情報を提供してくれる路車間・車車間通信は、核となるインフラと考えている。

また、道路・車との連携をもとに、高速道路における自動運転の実用化のめども見えてきた。地方部や中山間部の安全運転支援の可能性も同時並行で進めたい。

橋本：地域活性化へ、日本風景街道を推進

私が生まれ育った大分県佐伯市蒲江^{かまえ}地区は、正面に太平洋、右手に日向灘が広がる日豊海岸国定公園のリアス式海岸の入り江にある小さな漁村。景色は最高で、豊かな魚介類はどこにも負けない自信があるが、交通の便が悪く、昔から、「陸の孤島」と揶揄されてきた。

1996年、合併前の蒲江町観光協会長に推された私は、最大のセールスポイントである地域の食文化を前面に出すと、「伊勢えび祭り」、関アジ・関サバ等、自慢の食材を使用した海鮮どんぶりを振る舞う「井街道」等、ユニークな企画を、地域の知恵と気合で展開してきた。

私たちの取り組みを強く後押ししたのは、東九州自動車道の延伸。「自分たちのまちを輝かせるには、高速道



路が絶対必要」,「高速道路が開通しても通り過ぎられるのでは、だめ」。そんな思いから、南隣の旧宮崎県北浦町と共同して日本風景街道に名乗りを上げ、2007年、「日豊海岸シーニック・バイウエイ」が誕生した。

東九州道は2015年春に大分・宮崎両市が繋がり、秋に開催された伊勢えび祭りの実食数は、例年の1.5倍に増加した。ハイウエイ（高速道路）とバイウエイ（脇道）の連携で、地域はますます元気付いている。

堀井：「道の駅」は地方のビジネスモデル

日本創生会議が2014年に「約1,800自治体の半数は2040年に消滅の可能性がある」と公表し、「地方創生」が日本の重要テーマとなる中で、地方にお金を回すビジネスモデルとして、「道の駅」が話題を集めている。

駅の登録数は、この12年間で103から1,059へ10倍増、全体の販売額も約2,100億円とコンビニチェーンの10傑に十分入る、大きな存在となっている。

“快走”の秘密は、地元の農産物を使い商品開発から、加工、販売まで一貫して手掛ける6次産業化だ。栃木県茂木町の「もてぎ」では、特産のユズやエゴマの売上が右肩上がり、地域の拠点として定着している。

歴史学者の磯田道史氏によると、江戸時代、街道沿いの宿場等の維持管理は各地域任せで、その資金は旅籠や茶店の営業等で賄っていた。言い換えると、「インフラで稼ぐ」道の駅のスタイルは、当時から連続と続く道路や地域の維持の仕方をうまく体現している、という。

その意味で、道路を自分たちのものと考えて上手に使い倒していくことが大切だ。現在、道の駅では、「若者の発想を運営に利用しよう」と、大学生を受け入れる取り組みが始まっており、大いに注目している。

村上：道路整備が物流施設開発を後押し

当社は物流施設を物流会社や各種メーカーに賃貸する外資系の不動産開発会社だ。施設の立地戦略上、道路のネットワークは大変重要で、道路整備に伴って物流適地が生まれ、不動産開発の投資エリアが広がっている。

例えば、首都圏における延べ床面積が1.65 ha以上の

大型施設の立地状況を見ると、21世紀初め頃は東京湾岸と成田空港周辺に限られていたが、圏央道をはじめ環状道路の整備に合わせて一気に増加し、現在では、首都圏をぐるりと取り囲むように施設が展開している。

既存の道路がどんな形で拡充されていくかに、企業は強い関心がある。近年、道路の開通目標年次を積極的に開示されるようになったことは、事業計画等を具体化し進出を後押しする効果があり、歓迎している。

ただし、ネット通販が普及し、少量多頻度配送がトレンドとなる中で、物流業界では、「ラストワンマイル」と呼ばれる玄関口まで、いかに効率よく届けるかが課題になっている。そのため、幹線道路ネットワークの未開通区間の早期解消、車両規格の大型化や物流の国際化に向けた道路の品質の向上にも取り組んで頂きたい。

3. まとめ

石田：知恵と人の繋がりが確保が課題

「どう、道を使うか」というメインテーマに対し、各パネリストから、物流施設の立地戦略、シーニックバイウエイや道の駅による地域活性化の取り組み等、道路のネットワーク効果を最大限活用する「工夫ある使い方」が数多く紹介された。その際、知恵と人の繋がりを確保することが共通の課題であることも明らかになった。

また、自動運転や、超小型電動モビリティを活用したまちづくりは、我が国が直面する高齢社会の新たなシステムを構築する魅力的な提案であった。道路としても、実現に向け、関係者とともに頑張っていきたい。

一方、ミッシングリンクの早期解消等、道路整備の必要性を求める声も出た。加えて、少子高齢化を考えたネットワークのあり方や、物流の高度化・国際化に対応して道路の品質を見直すべきだとの指摘もあった。

基調講演で申し上げたように、イノベーションの先頭を切るのは道路であると考えており、ディスカッションを通じてその思いを新たにしたい。これまで以上に、道路のイノベーションを強力に推進しなければいけない。

おわりに

今回は、この社会変革の中で道を使って何ができるのか、何をしていくべきなのかという、多少、原点に立ち返るテーマを設定した。よく道路のストック効果と一括りに言われるが、企業立地のみならず多様な効果がある。それを皆で確認し、各地域における取り組みに可能性を例示できたのではないかと考えている。

〔 文責：国土交通省道路局企画課道路経済調査室課長補佐
篠田 宗純 〕