

# ウィズコロナ・アフターコロナ社会の道しるべ⑩ 最終回



石田 東生氏

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（ぜいじやく）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する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共に考えていく。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ってお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）の良さや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



岸井 隆幸氏

## 「ゆとり」「無駄」の積極的評価で「みち」を生かす

～ 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

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



対談する石田氏（右）と岸井氏（中央）、司会進行の吉岡結希記者

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。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。