

Contents

02-05 インタビュー

これからの空港のあり方を考える——1

成田空港の滑走路増設で 世界最高水準の首都圏空港 を目指す

司会 作家/エッセイスト 企画 関西エアポート
文責 茶木 環 奥田 豊



06 寄稿 成田空港の未来のカたち ——機能強化について

日本大学理工学部交通システム工学科 教授 成田空港地域共生・共栄会議 副会長 轟 朝幸



07-10 インタビュー

これからの空港のあり方を考える——2

躍進する関西圏と2030年を 見据えた関西3空港の成長 戦略

司会 みずほ総合研究所 企画 関西エアポート
文責 小林香咲 奥田 豊



11 News Letters
産学共働若手勉強会

金子雄一郎

12-13 Projects
120余年の軌跡を振り返って

川崎紘誉

16 Opinion
住み継がれるまちの実現

志村 健

お知らせ

第11回通常総会のご報告

総会

新型コロナウイルス感染者増加に対する緊急事態宣言発令に伴い、会員の感染リスクの減少を図るため参集しての総会を中止して、書面にてご審議いただく書面総会として第11回通常総会を開催しました。4月16日に資料を発送し、4月25日を回答期限としてご審議いただきました。

例年通りの議案である(1)2019年度事業報告、収支決算について、(2)2020年度事業計画、収支予算案について、に加え、今年度は理事の改選期ではありませんが、運営体制の強

化を図ることを目的に(3)理事増員の議案が審議され、いずれも原案通り承認されました。

なお、新型コロナウイルス禍が落ち着きましたら時期をみて年度内に「参集型確認ミーティング」を実施する予定です。

当会事務局長 高橋祐治

[→内容についてはP.14でお伝えします]

今後、開催を予定しているイブニングセミナーや見学会については詳細が決まり次第、お知らせします。

これからの空港のあり方を考える——1

Interview:

Akihiko TAMURA × Hitoshi IEDA

成田空港の滑走路増設で 世界最高水準の首都圏空港を目指す

成田国際空港株式会社
代表取締役社長

田村明比古

政策研究大学院大学教授
東京大学名誉教授

家田仁(当会会長)

司会 作家/エッセイスト

文責 茶木環(広報委員長)

企画 関西エアポート

奥田豊(広報委員)

この記事についての取材・資料については東京オリンピック・パラリンピック開催延期発表前、新型コロナウイルス感染急拡大前に準備・実施しています。

1 1978年に開港した成田空港では、さらなる機能強化を目指して滑走路の増設を予定しています。この事業が完成(2029年3月予定)すると、首都圏の空港は成田空港(約50万回)と羽田空港(約50万回)を合わせて約100万回の発着が実現されます。成田国際空港株式会社の田村明比古代表取締役社長と政策研究大学院大学教授・東京大学名誉教授の家田仁当会 会長(前国土交通省交通政策審議会航空分科会長)が首都圏空港のあり方について対談されました。(2020年2月28日に実施)

共存共栄に至るまでの辛い経験がその後の公共事業に活かしている

茶木 成田空港(以降、成田と表記)は1966年に空港建設が決定して以降、対立の時代を経て、和解し、現在は「空港づくりは地域づくり」の考え方で地域の合意形成を丁寧に行い、地域との共存共栄で空港の運営が進められています。田村社長には国土交通省航空局長、観光庁長官などを歴任されたご経験なども踏まえ

てお話いただければと思いますが、まずは成田のこれまでの歩みについて伺えますか。

田村 1960年代の初めに羽田空港(以降、羽田と表記)の将来的な過密状態が予想されたものの、拡張余地が限られたため、首都圏で適地を検討して千葉県内に候補地を設定し、1966年に新空港の建設予定地が三里塚に閣議決定されました。この地域にはもとか



家田仁 当会会長
政策研究大学院大学教授・東京大学名誉教授
(前国土交通省交通政策審議会航空分科会長)

らの居住者のほかに戦後に入植した人たちもいて、非常に苦勞されて開墾した経験からも土地に対する愛着を強く持っておられる。当然、大きな反対の声が挙がりました。今から思うと、こうした大プロジェクトの際には住民合意形成のプロセスを踏むはずですし、滑走路5本で、敷地面積2300haという当初のプランが実現できていれば、その後の日本の航空は大きく違っていたと思います。けれども、当時は極めて政策決定がクローズで住民との意見交換もなく、強制力で進めようとしたものですから、いわゆる成田闘争にまで発展し、その結果、当初の予定より7年ほど遅れての開港となりました。家田 2300haというと、現在の羽田(1516ha)の1.5倍の規模ですね。

田村 現在の成田空港は約1100haで、滑走路増設事業が完成すると当初の計画とほぼ同じ規模となります。

茶木 国・成田空港と反対同盟はそうした対立期を経て、対話の機会を持つようになり、成田空港問題シンポジウムや成田空港問題円卓会議によって共存・共栄の時代に入りました。2001年からは国・千葉県・成田

空港・地元の四者協議会が開催されるようになり、今回の滑走路整備事業に関しては2015年から説明・検討を進め、2018年に合意されています。

田村 壊れてしまった地元地域の方々との信頼関係の再構築を、先輩方も相当に努力されてきました。一方で、地域のご理解も進んでいます。1960~70年代の空港コンセプトは「羽田は国内空港、成田は国際空港」で、内際分離は世界の航空業界の常識でしたが、現在は大きく変化しています。LCCの普及もあり、成田は年間約760万人が国内線を利用する日本で6番目の国内空港でもあります。地元の方も移動に気軽に利用され、また空港関連の雇用も生まれて経済効果を実感するなど、成田の重要性についてご理解いただけるようになってきたと思います。

茶木 地域とどのように合意形成していくのかという課題は、空港だけではなく公共事業全体につながると思います。家田先生は交通政策審議会航空分科会事業評価小委員会の委員長として、成田の経緯をどのようにお考えですか。

家田 成田の建設のスタートは1960年代ですね。それ以前に東名・名神高速道路や新幹線をつくる時にも用地買収での困難はありましたが、鉄道や道路が必要とする用地が線であるのに比べて成田空港は面であり、しかも地方の空港に比べれば格段に広い。それを早期につくりたいという社会の意向もあって、当時はあのような経緯になってしまった。

公共事業は進め方次第では、後の時代に、あるいはトータルで見た時

“成田空港の経緯を踏まえ、PIなど空港関係の合意形成手法も少しずつ進歩してきたと思います”——田村

には非常に大変なことになります。地元にご了解していただける仕組みや日頃からの協力関係も構築し、その上で事業を提案し、民主的な手続きを経て、地元にご貢献できるようなプロジェクトにモディファイしていかなければならない。成田の辛い経験はほかの分野でも、例えば鉄道や港湾、道路、大規模な工業団地など公共的なサイドがものをつくるときの大きな他山の石になったと思います。後に環境アセスメント制度などを含め、市民への説明や意見聴取が充実するようになりました。

羽田では国際線枠を1日50便増加するために飛行経路の変更を計画し、国土交通省の航空局の方々が直轄でしかも地区別に数百回説明会を行いました。国の行政がここまで地元にご丁寧に対応したのは、かつての成田の紛争を考えると隔世の感がしますね。

田村 羽田も拡張して4本の滑走路がありますが、さらに容量を増やすには様々な制約があります。国際線の航空需要が一番大きい夕方の時間帯は、地域の住民の方々にとっては一家団欒が始まる前の時間で、騒音に対する抵抗感が一番少ない時間帯なので、そこは飛ばさせていただきますとPI(パブリック・インボルブメント)手法をとりながら合意形成して、プラス約4万回の発着が可能になりました。PIの手法を使って合意形成をしていく時に私は航空局長を務めていましたが、成田での反省は確かにありました。また2000年代初めに新福岡空港をつくる計画にも携わったのですが、これも幾つかの案でPIを行い、現空港拡張案が採用されまし



田村明比古 成田国際空港株式会社代表取締役社長
た。空港関係の合意形成手法も少しずつ進歩してきたと思います。

首都圏空港(成田空港・羽田空港)として発着容量100万回を実現

茶木 そうした中で2029年3月完成予定の滑走路増設事業についても合意形成がなされています。事業の概要を改めてご説明いただけますか。

田村 現在、成田空港は2本の平行滑走路(A滑走路:4000m、B滑走路:2500m)があります。このB滑走路を1000m延伸し、さらにC滑走路(3500m)を新設する。3500m超級の滑走路3本で、年間の発着容量を現在の30万回から50万回に増やす計画です。これにより羽田と併せて首都圏空港としての発着容量が100万回となり、ようやく世界水準となるのです。

家田 実は成田空港は様々な努力をされていて、この計画の前にも離着陸制限(カーフェー)について地元と相談しながら緩和したり、地道な機能向上をこれまでも重ねてきていますね。

田村 成田は内陸空港ですので、住民の方々にとっての深夜、静穏な時



成田空港の滑走路拡張計画 (出典：成田国際空港株式会社HP)

首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中取りまとめ(平成26年7月)をふまえた
今後の首都圏空港の機能強化に関する取組方針について

	2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに実現し得る主な技術的な方策	2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会以降の技術的な方策
羽田空港	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路処理能力の再検証 滑走路運用・飛行経路の見直し 【現状：約45万回】 → 計+約4万回	(・滑走路の増設)
成田空港	<ul style="list-style-type: none"> 管制機能の高度化 高速離脱誘導路の整備 夜間飛行制限の緩和(当面) → A滑走路で先行実施 (6:00~23:00 → 6:00~0:00) 【現状：約30万回】 → 計+約4万回	<ul style="list-style-type: none"> 既存滑走路の延長 (B滑走路の延伸) 滑走路の増設 (C滑走路の増設) 夜間飛行制限の緩和 → 5:00~0:30 (スライド運用により飛行経路下の静穏時間は7時間確保) → 計+約16万回
合計	約83万回 (年間約75万回+約8万回)【1日+約100便】	約100万回 (年間約83万回+約16万回)【1日+約200便】

今後の首都圏空港の機能強化(国土交通省資料より作成)

間を確保するために開港以来、23時から翌朝6時まででは離着陸を禁止していましたが、地元のご理解を得て、その制限を緩和します。第一段階として、昨年10月よりA滑走路の運用時間を0時までと1時間延長しました。滑走路増設事業が完成すると、スライド式で滑走路別に異なる運用時間を採用し、各滑走路の運用制限7時間を保ったまま、全体では5時~0時30分の運用が可能になります。

LCCは、機材の稼働率を上げて単位当たりのコストを下げることで航空運賃に反映させるというビジネスモデルです。運用時間の延長は機材の稼働率向上に寄与します。また成田では、国際線の着陸料の割引制度

として、新規就航では長距離便や朝出発便に対する条件付きの着陸料無料化や、既存路線でも増量割引を実施し、航空ネットワークの拡充をはかっています。目的地や時間、価格で選択肢が増えれば、結果的に旅客サービスにつながります。

茶木 機能拡張すると滑走路以外では、空港旅客ターミナルの利用が年間7500万人、貨物の施設が年間300万トンの利用が実現されますね。

田村 開港してから40年以上経ち、旅客ターミナルや貨物施設も途中でリノベーションはされていますが、基礎の部分で根本的に手を入れなくてはいけないところもあります。開港以来、少しずつ継ぎ足してきましたの

で、これを機に若干でも理想のかたちに近づけるようにしたいですね。

家田 つくづく思うのは「成田は一日にしてならず」ということですね。第三滑走路をつくった後も改善や改良は続けていくでしょうけれど、これまでの40年間、真面目に積み重ねてきたから、今がある。

他の事業ではまず事業を決めて、環境アセスをやり、用地交渉して、頓挫すると見直しをはかれますが、今回の事業評価では、用地の手配など地元の合意形成が要求事項とされていて、空港等変更許可申請時点での用地取得見通しは96%でした。強権的な方法で用地取得はせず、合意がある程度取れてないと着手できないということです。つまり、地元との共存共栄の意識を非常に高く持っているということなんですよ。

成田空港の近隣にある「空と大地の歴史館」は共存共栄のシンボリックな存在です。両サイドの歴史が公平に語られ、歩み寄りの証となっている資料館は世界的にもここだけではないでしょうか。学生にも見学を勧めています。航空以外にも分野を超えて多くの人が見るべきだと思います。

田村 当社の社員以外にも、国家公務員の研修だとか県の新人研修だとか、いろいろ利用していただいていますよ。



空と大地の歴史館 (写真提供：成田国際空港株式会社)

空港の機能強化には時間距離を短縮するアクセス向上が不可欠

茶木 今後、成田空港、羽田空港併せて首都圏空港としてのあり方についてはどのようなかたちで考えていらっしゃいますか。

田村 家田先生にも首都圏空港機能強化技術検討小委員会や首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会で議論していただきましたが、世界の主要

な都市は複数の空港を持ち、合わせて年間発着回数100万回を超えるキャパシティを持っています。

近年、最も航空需要が伸びているのはアジア・太平洋地域で、世界最大の市場になっています。近隣のアジア諸国も大規模な空港の拡張・整備を行っています。アジア・太平洋地域に位置し、北米との結節点としても非常にいい位置にある日本の首都圏の空港容量が現在のままでいいのか。近隣のアジアの主要空港とは結ばれているのに、日本からは飛んでいないアジアの都市は多いし、中国には関西空港とか中部空港とは結ばれているのに、首都圏の羽田・成田とは結ばれていない都市がたくさんある。

今後の航空需要はやはり成田空港を拡張して受け入れていくことが現実的ではないかという議論を経て、羽田と成田で合わせて約100万回の発着回数を実現していくことになったわけですね。

茶木 その段階では二つの空港をどのように運用されていくのでしょうか。

田村 羽田は都心から近く、ビジネス需要が高い。多少、航空運賃が高くてもアクセスの時間を短縮したい。他方で、多少時間はかかってももう

少しリーズナブルに旅行したい方々にとってのエアラインの選択肢は、羽田ではなかなか用意しにくいので、成田で用意していくことになります。

家田 その空港が機能するか否

かはやはりアクセス性に大きく影響されます。「羽田は比較的近い、成田はわりと遠い」という先入観を持たれがちですが、実は成田も時間距離は近い。かつての成田新幹線構想のルートを使って、鉄道の在来線で日本最速(160km/h)の列車は成田に向かって走っていて、日暮里から成田空港まで36分で着くわけでしょう。東京の北半分の地域からすれば、実は時間距離は成田の方が羽田よりも近いんですよ。

茶木 その京成電鉄の成田スカイアクセス線を走るスカイライナーは、終日20分ヘッドで運行して利便性が高いですね。

家田 そういうことが大事なんですね。と同時に、圏央道(首都圏中央連絡自動車道)が成田の新しい滑走路の横を通るルートになっています。現在は東関東自動車道・新空港自動車道がメインルートですが、圏央道・北千葉道路の整備が完成すると、ダブルルートが実現します。一方が重大事故などで通行が不可能となってももう一方を利用できるようになるんですね。

田村 昨年の台風で東関東自動車道も復旧に時間がかかったんですが、その時に、整備中の圏央道ルートが



左から 茶木広報委員長、田村社長、家田会長

(撮影 小野田麻里)

バイパスとして使えて、リダンダンシー確保の重要性を感じましたね。JR東日本と京成電鉄が担う鉄道の空港アクセスも、コストの問題がありますが、さらなる機能強化が必要とも考えています。また、運賃が1000円程度の都心と成田を結ぶ空港直通バスは利用が増えており、ネットワークの拡充が必要です。

家田 残念ながら、現状では高速道路の車線数が少ない。韓国では片側3車線以上ある高速道路では、ラッシュ時には1レーンはバス専用にあてられている。高速バスや観光バスは渋滞しても定時で着くようにするべきで、日本の高速道路は1万2000kmの約3割は2車線道路ですけど、せめて空港アクセス道路ぐらいは車線数を増やすべきで、世界標準からみると脆弱ですね。空港アクセスの重要性、さらにそのダブルルートの重要性を訴求する必要があるし、貨物輸送あるいはビジネス需要のうち社用車などを使うエグゼクティブにとっても、車線数やダブルルートによって高速道路が分解機能を持つことをもっと強調した方がいい。おそらく時間の問題で強化されるでしょうが、それが実現すると、成田・羽田・都心部の時間距離が短縮され、近い存在になるでしょうね。

茶木 どうもありがとうございました。

寄稿

成田空港の未来のカタチ—機能強化について

轟 朝幸

日本大学理工学部交通システム工学科 教授
成田空港地域共生・共栄会議 副会長



旺盛な航空需要

航空需要は右肩上がりに成長してきた。東日本大震災やリーマンショックなどの影響による一時的な落ち込みはあったものの、その後は回復し、順調に成長傾向を続けてきた。新型コロナウイルス感染症拡大による影響は、過去に類を見ない世界的な落ち込みではあるが、収束後は人や物の動きは確実に回復すると信じている。特にアジア太平洋地域の国際航空においてはさらなる需要増があると見込まれている。

この航空輸送を支えるインフラが空港である。将来においても需要に見合う発着容量(処理能力)を確保しなければならない。首都圏には成田空港と羽田空港の2つがある。この2空港の容量は、羽田の都心上空飛行ルートなどの運用方式の見直しによっても年間発着回数約83万回である。コロナの影響がなければ、2022年にはその容量では不足する需要があるとの予測であった。特に、午前(9~11時頃)と夕方(16~18時頃)の需要ニーズは高く、現在でもそのピーク時では需要を満たすだけの処理容量をもっていないのが実態である。

成田空港の機能強化

長期的な首都圏需要に対応するためには、空港インフラの大きな増強が不可欠である。そこで成田空港において大規模な整備計画が進行中である(p.04「成田空港の滑走路拡張

計画」参照)。現在ある2本の滑走路(4,000m、2,500m)に加え、新たに1本の滑走路をB滑走路の南側延長軸に増設する。周辺の地物に配慮しながら発着容量を可能な限り増大させられる配置案を採用している。また、2,500mのB滑走路を3,500mへ延伸する。これにより発着容量は現在の約30万回から約50万回に増える。この事業の費用便益比は3.4と試算されているが、周辺地域の地域振興にとどまらず、我が国全体の発展に寄与するものであり、この費用便益比はかなり控えめな数値であると個人的には思っている。

未来のカタチ

成田空港が建設され、そして発展してきたが、一方で、ご存じのとおり周辺地域に大きな苦難を強いてきた歴史がある。今回の機能拡張が地

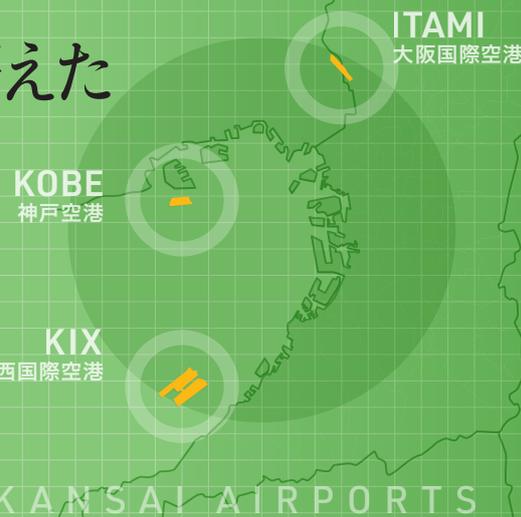
域からも概ね受け入れられたことは感慨深い。地域共生・共栄を唱えて地域と手を携える地道な活動があったからであろう。地元では、空港圏のさらなる持続的発展を目指す声も増している。若手経営者らでつくるNARITA空港圏青年交流会は、50年後の成田空港構想を発表している。そこには、世界一の大空港を目指して、超高層ビルの屋上滑走路(図1参照)であったり、九十九里沖海上のスペースポート(宇宙港)であったり、そして大型リゾートなどを誘致して空港圏100万人都市をつくりあげようという構想である。今回の成田空港の機能拡張は需要逼迫を解消するためのものであるが、その先の未来において、地域とともに需要創出型の世界一どころか宇宙一を目指す夢のある発想が地元から出てきていることは頼もしい。



図1 ハッピータウン構想2070(イラスト提供: NARITA空港圏青年交流会)

Interview:

躍進する関西圏と2030年を見据えた 関西3空港の成長戦略



関西エアポート株式会社
代表取締役社長・CEO
やまや
山谷佳之



同志社大学
教授
青木真美

司会・文責
みずほ総合研究所
小林香咲 (広報委員)

企画
関西エアポート
奥田 豊 (広報委員)

[本文中の図提供：関西エアポート株式会社]

この記事についての取材・資料については東京オリンピック・パラリンピック開催延期発表前、新型コロナウイルス感染急拡大前に準備・実施しています。

2016年4月、大規模空港では初となるコンセッション事業(公共施設等運営権制度を活用したPFI事業)として、オリックス株式会社及びヴァンシ・エアポートS.A.Sを主要株主とした関西エアポート株式会社による関西国際空港及び大阪国際空港の運営事業が開始されました。それから早4年。観光立国を掲げる政府の施策や関西の豊富な観光資源を活かした訪日需要の高まりもあり、関西国際空港の旅客数は、2019年には初めて3000万人を上回りました。さらに2025年大阪・関西万博などのビックイベントが控えるなか、関西国際空港では開港以来初となるターミナルの大規模改修が始まります。10年後を見据え、関西3空港が目指す姿とは。関西エアポート株式会社 山谷佳之代表取締役社長・CEOと同志社大学・青木真美教授(当会評議員)に語っていただきました。(2020年3月23日に実施)



関西国際空港(写真提供：関西エアポート株式会社)

大規模な公共施設に導入された初めてのコンセッション

小林 関西エアポートによる関西国際空港(以下、関空と表記)及び大阪国際空港(以下、伊丹と表記)の運営事業が開始されて、約4年が経ちます。それまで国や自治体が運営していた空港というマーケットが初めて民間に開かれていったタイミングであり、前例のない中での挑戦だったかと思いますが、振り返ってみていかがでしたか。

山谷 私自身は、事業の検討段階か

らかれこれ5年以上、本事業に従事しています。5名くらいから始まったチームが50名ほどになり、オリックスとヴァンシ・エアポート(以下、ヴァンシと表記)のメンバーで検討を重ね、2015年11月に優先交渉権者として選定されました。関西エアポートを設立したのはその翌月のことです。事業検討時から旗振り役を担い、さらに社長も務めることとなったわけですが、このチャンスを活かそうと、この職も喜んで引き受けましたね。

前例のないことに挑戦するというのはオリックスの社風ですし、私自身もそうした仕事をしてきましたので、違和感はありませんでした。ただ、大規模な公共施設に導入される初めてのコンセッションでしたから、しっかりと取り組まなければいけないという思いは非常に強かったです。

小林 日本の空港にコンセッションを導入していくことの意義についてはどのようにお考えですか。

“大規模な公共施設に導入される初めてのコンセッションでしたから、しっかりと取り組まなければいけないという思いは非常に強かったです——山谷,,

青木 交通インフラのアセットという観点では空港に限らず、既存のものをより有効に活用していく方向に進んでいくと思うんです。コンセッションという手法は、運営を民間の自由な発想に任せつつも、国や自治体が所有権をもち、その分の保証をするかたちであり、うまくいけば非常にいい仕組みといえます。ただ、例えば国鉄が民営化された際は、鉄道施設が大規模災害で被災したときの措置が想定されておらず、実際にそうした事態が起こって初めて方策を考えなければいけなかった。リスク分担などは詳細に詰めておかなければ、難しい状況に陥る恐れもあります。

山谷 大規模な公共施設のコンセッションが増えていく中では、今後さらに「いかに公共と民間が連携していいものをつくり上げていくか」という視点が大事だと思いますね。

開港以来初となる大規模改修はアセットの活性化と効率化がキー



青木真美(当会評議員) 同志社大学教授

小林 既存アセットの有効活用という話がありましたが、インバウンド需要などを取り込んで設備投資に繋げていくという側面は、まさにコンセッションのメリットといえます。関空では1994年に開港してから初めてとなる大規模な改修が第1ターミナルビルで予定されていますね。

山谷 大規模改修にあたっては、アセットの活性化が一つのキーとなっています。

開港時からある第1ターミナルビルでは、国内線が中央に位置し、国際線が二手に分かれています。これは当初、第1ターミナルビルの国内線利用者が年間で1300万人に伸びると考えられていたためですが、現状は約400万人のご利用しかありません。一方の国際線は、当初の想定1200万人に対し、いまや約2100万人となっています。つまり、国際線が窮屈になり、国内線がゆったりしているので、配置を変えてこの状況を改善することが一つの狙いです。

加えて、開港当時の国際線はアウトバウンド、つまり海外旅行をする日本人が70%超だったのに対し、いまはインバウンドが70%を占めています。インバウンドのお客さまは、日本を旅行して、最後に空港で買い物をして帰る。そこが空港の大きな収益源になっています。現在の免税店エリアは広さが十分でないため、相応規模の商業施設に拡張しよう。これが二つ目の狙いとなりますね。

小林 「ファストトラベル」の一環として保安検査においてはスマートレーンの導入が進められています。



商業エリア拡充イメージ

山谷 空港運用においては、新技術を活用して効率化を追求することがイノベーションの根本の発想となっています。スマートレーンはセキュリティレベルを維持しながら、検査に必要な人数を増やすことなく、処理能力を3割程度上げるものです。最新のテクノロジーを導入することで、保安精度は上げつつ、お待たせしない検査を実現することが、おもてなしにも繋がると考えています。



改修後のスマートレーン導入イメージ

小林 空港にとどまらず、2031年にはなにわ筋線の開業が予定されていますね。どのような効果が期待されますか。

青木 もともと関空の二次交通は鉄道がメインであり、利用者にも関空へは鉄道でアクセスする習慣が根付いている。世界の空港においても、初めから鉄道が備わっているところでは、輸送力も高い鉄道が二次交通として強くなる傾向があります。

なにわ筋線の開業によって、梅田という関西の新しいビジネスセンタ

“なにわ筋線によって、梅田という関西の新しいビジネスセンターから関空まで直接アクセスすることが可能になれば、鉄道が二次交通としてさらに強化されますね——青木,,

一から関空まで直接アクセスすることが可能になれば、それがさらに強化されることになるのではないのでしょうか。それは関空の利用者が増えるということではなく、利用者にとっての利便性が高まる、という側面が強いと思います。行き先に合わせて選べる交通モードがさらに増えるという点が素晴らしいですね。

山谷 おっしゃるとおり、直通ということにすごく意味があります。関西経済界はアジアの成長を取り込もうという戦略をとっているのです。大阪が、ひいては関西が経済復興していく上で、梅田がアジアにマッチするように成長する必要がある。それを実現させるのが、2023年に新設される北梅田駅(大阪駅)であり、なにわ筋線であると思っているので、とても期待しています。

台風21号から得られた教訓と新BCP —情報連携と現場の判断力強化

小林 ここまで空港運営事業の「攻め」の部分をお聞きしましたが、続いて「守り」についてお伺いします。2018年の台風21号上陸時には、関空でも浸水や連絡橋の損傷といった甚大な被害が発生しました。

山谷 開港以来、大地震やそれによる津波、台風などの災害リスクは想定されてきましたが、台風21号の最大の誤算は、タンカー船がぶつかって連絡橋が通れなくなったことでした。連絡橋の下にはユーティリティが通っており、光ファイバーが切断されたうえ、ガス管が損傷してガス漏れが発生しました。これにより、通信手段が非常に限定されただけでなく、安全確認ができるまで連絡橋の道路を使用できなくなったんです。

“**当社はこの10年間で、関西、さらには西日本が魅力ある地域だということを、3空港の成長とともに示していく必要があります**”
——山谷——

さらには、島外でも停電による大規模な交通渋滞が発生するなどし、結果的に約8000名の方の輸送が終わったのは翌日の23時頃となりました。全員に安全に避難いただくこと、この点が一番心配したところでしたね。

小林 そうした経験から得られた教訓をもとに、新たなBCP(事業継続計画)が策定されています。

山谷 その点では家田先生に素晴らしい示唆をいただきました。こうした被害は、できれば100%防ぎたい。けれど、経済的にも、また、自然の破壊力を目の前にしたとき、100%防ぐことは困難を極める。インフラは「すべては防げない」という思想で設計しないといけない。そう助言いただいたお陰で、予防・減災・早期復旧という3つのフェーズに分けて物事を整理することができ、新しいBCPが非常に考えやすくなりました。

青木 100%防ごうとすると、多大なコストがかかってしまう。どの程度で妥協するかがポイントになってきますね。例えばパリの地下駐車場では、セーヌ川が氾濫すると地下6階くらいまで水浸しになるのですが、浸水の恐れがあるとき以外はそれらの階も利用していて、市民の理解も得ています。ある程度の利便性を優先しながらも、いざというときの安全性は確保するという考え方が、これから災害が増えてくるにつれて益々

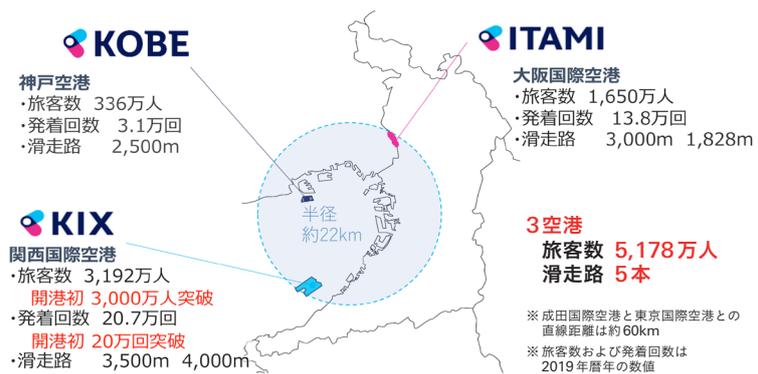


山谷佳之
関西エアポート株式会社代表取締役社長・CEO

必要になると思います。

小林 新しいBCPにはどのような特徴があるのでしょうか。

山谷 情報連携と現場の判断力強化が特徴です。まず関空では、空港内外の関係者32機関で構成するJCMG (Joint Crisis Management Group) と呼ぶ体制を構築し、有事の際に速やかに情報共有できるようにしました。また、空港全体の運用を一元的に管理している拠点にスーパーバイザーを設置し、あらゆる事態についてすぐに判断可能な体制を整えるとともに、現場対応のチームとして特別災害隊を組成。24時間いつでも、



関西3空港の位置と規模

すぐに動ける体制としています。

青木 昨今、運営母体の人たちが現場を知らないのではないかという点も問題視されています。かつてはベテランの職員が分かったようなことも、外注される業務が増えたことで、自分たちで判断できなくなっている。コンセッションについても、発注者である国や地方自治体の実務経験やそれに基づく判断力がなくなっていくことが懸念されます。欧米では官民間でも人材の流動性が高いですが、日本ではなかなかそうなりにくいですね。

3空港が一つの空港システムとして機能することで関西全体の成長につなげていく

小林 関西エアポートグループでは、関空のみならず、伊丹・神戸空港(以下、神戸と表記)を含む関西圏3空港を運営されています。この3空港の運営バランスについてはどのようにお考えですか。

山谷 国際線が中心の関西空港と国内線だけの伊丹、神戸の両空港では役割が違います。関空においては2025年に万博があり、今後も中国・アジア地域がまだまだ成長を続けるとすれば、インバウンドの数は増えていくと見込まれるので、2020年から2030年までの10年を非常に重要な成長期間と捉えています。

国内線はどうかと言うと、私は関西出身で就職も大阪でしたが、バブル崩壊後に社内の仕事がなくなって「関西ビジネスマン東京への民族大移動」により東京へ異動したんです。観

光産業が関西の有力産業のように言われていますが、私はそれだけではなく、東京に行ってしまったビジネスマンを幅広く関西に呼び戻すチャンスが巡ってきていると見えています。

青木 人の流れでいうと、以前は関西の大学に来ていた北陸の高校生がどんどん東京の大学に進学しています。そういうことを考えると、北陸新幹線は、一刻も早くつくらないとダメだと思います。

山谷 関西の大学を卒業しても、最近では多分6割方、東京の会社に就職していると思うんですね。その昔はそんなことなかったんですよ。ですからビジネスという視点では、関空だけじゃなくて同時に大阪や関西が力を失ったことは事実なんです。

青木 大阪と東京がほぼ同等の人口や経済力を有していた江戸時代から戦前を考えれば、長期的に見ると関西圏はビジネス面で衰退しているといえます。観光産業には水物の一面もあるので、实体经济を活性化していくことがすごく重要ですよ。

山谷 もう一度関西がビジネスセンターになれば、空港の機能もまた変わってきます。当社はこの10年間で、関西、さらには西日本が魅力ある地域だということを、3空港の成長とともに示していく必要があります。



左から 奥田広報委員、青木教授、山谷社長、小林広報委員 (撮影 加藤有紀)

す。関空が西日本を中心とする国際拠点空港になり、国内線の基幹空港としての伊丹、2空港を補完する神戸、これら3空港で増加が見込まれる航空需要を賄っていく。成長戦略を実現していく上でこれら3空港の役割については、きちんと地域合意して強固なものとするのが大事です。そのための合意形成をする場として、関西3空港懇談会があります。

関西には非常にコンパクトなエリアの中に、すでに3空港合わせて滑走路が5本ある。これらを有効に使うことが重要になります。3空港がそれぞれの特性を活かしつつ役割を果たし、一つの空港システムとして機能することで、関西全体の成長につなげていくことが大切だと考えています。

青木 やはり既存のインフラをいかに効率よく、経済的に使えるかということが、この3空港一体管理のなかでまさに求められていることだと思います。これからもっとインバウンドが増えるとしたら、大規模改修により実現されるゆとりある空港運営は、関西の人にとってもプラスになるはずですよ。その分期待は大きく、今後のターミナル・イノベーションも非常に興味深く見守っていきたいですね。

小林 お二人とも、本日はありがとうございました。

“既存のインフラをいかに効率よく、経済的に使えるかということが、この3空港一体管理のなかでまさに求められていることだと思います——青木”

News Letters:

活動報告

産学共働若手勉強会

2019年度の活動

2017年度に本格的に活動を開始した産学共働若手勉強会は、現在25名のメンバーで構成されています。“勉強会を通じて知識と交流の幅を広げる”をモットーに、自主勉強会や現地見学会、合宿など様々な活動を行っています。ここでは2019年度の活動を紹介します。

自主勉強会：活動当初からAIやICT等の新技術に対するメンバーの関心は高く、AIについては最新の動向を基に何度も議論し、その成果をイブニングセミナーで報告しました。パネルディスカッションでは、AIの可能性と限界、技術者の役割を論点に、勉強会代表の若手4名と会場の方々との間で活発な議論が行われました。

ICT関連では、ICTやロボティクス等の最新技術を活用して高速道路のアセットマネジメントの生産性を向上させる「スマートメンテナンスハイウェイ(SMH)」に注目し、開発担当者から取り組み状況を伺いました。維持管理業務プロセスの改善につながるプロジェクトであり、他分野の参考にもなることから、引き続き注視していきたいです。

また、メンバー自身が取り組んでいる研究を発表する機会も設けてお

り、「複数のビッグデータを用いた立ち寄り行動分析」、「近接する港湾間の統合・民営化の効果分析」という時宜を得たテーマについてディスカッションを行いました。

現地見学会：首都圏で進行中の「品川開発プロジェクトと高輪ゲートウェイ駅」、「日本橋再生計画とCOREDO室町テラス」、「下北線路街」といったエリアの核となる施設や取り組みを見学しました。このうち「下北線路街」は、小田急線の地下化に伴う線路跡地に新しい街を創出するプロジェクトであり、開発を通じて街を支援するという方針の下、個人の商いを応援する“長屋”をはじめ多種多様な施設が計画されています(一部は開業済み)。

また、東京都心部の電力需要を賄う新豊洲変電所(地下式としては世界最大級)を見学し、安定供給の重要性を再認識しました。

合宿：主に地方都市における交通やまちづくりの取り組みを学ぶ機会であり、今回は新潟・鶴岡・酒田の日本海側3都市を訪問しました。新潟市では施工中の新潟駅付近連続立体交差事業を見学しましたが、第一期の高架化により新幹線と在来線の同一ホーム乗り換えが実現、駅前広場

整備とあわせて近い将来、新潟の陸の玄関口に相応しい空間が創出される予定です。

鶴岡市は人口減少や高齢化が進展する中での地域再生の取り組みが全国的にも注目を集めており、2018年に地域再生コンパクトシティのモデル都市の一つに選定されました。市の担当者へのインタビューでは、都市再興基本計画の方針や立地適正化の考え方、中心市街地の活性化、慶應義塾大学先端生命科学研究所の誘致を契機としたバイオ産業の発展、空き家対策としてのランド・バンク事業など多岐にわたる取り組みを詳しく説明いただきました。参加者一同、担当者の熱意を感じるとともに、まちづくりの実際を知る貴重な機会になりました。

最後になりましたが、勉強会の活動には本研究会から多大なご支援をいただいております。また、会員企業の各位にも、若手実務者の推薦やプロジェクト現場の見学など様々な場面でご協力をいただいております。この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

日本大学 金子雄一郎
(産学共働若手勉強会主査)



建設中(当時)の高輪ゲートウェイ駅のコンコース



新幹線(左)と在来線(右)の同一ホーム乗り換え(新潟駅)



鶴岡市中心部に整備された妹島和世設計の「荘銀タクト鶴岡」(鶴岡市文化会館)

Projects:

会員企業・団体百景

120余年の軌跡を振り返って

株式会社大林組

土木本部本部長室(執筆当時)

川崎紘誉

当社は1892年の創業以来、「誠実なものづくりの姿勢」や「技術力」という先人達から継承してきたDNAを根幹に、東京中央停車場(現東京駅)、関西国際空港、東京湾アクアライン、東京スカイツリー®などの、時代を象徴する数々のプロジェクトに携わってきました。2021年に創業130年の節目を迎えるにあたって、日本の近代化と戦後復興を支え、経済大国への発展の礎となるインフラ整備に貢献してきた当社が刻んだこれまでの軌跡と当時の情勢を振り返ります。

■日本の近代化を支え建設業の礎を築く(1892年~1945年)

1892年(明治25年)、当社は大阪で土木建築請負業「大林店」として創業しました。創業の祖大林芳五郎により初めて阿部製紙所の工場建設を請け負った明治25年1月25日が創業の日として定められています。当時大阪は商業都市から工業都市への転換が指向されており、活発な工場建設需要が草創期の当社事業を支えました。その後、大阪で大型工場や事務所の建設、港湾・鉄道などのインフラ建設事業へ進出し、大阪を代表する建設会社へと成長を遂げました。(写真1)



写真1 阿部製紙所(1892年)

1903年(明治36年)に大阪で行われた第5回内国勸業博覧会での主要施設の建設実績を足掛かりに1911年(明治44年)東京中央停車場(現:東京駅)を受注し、同工事の成功を皮切りに、東京での地歩を固めました。(写真2)

1923年(大正12年)に発生した関東大震災による復興工事においては、地元業者の多くが被災したため、大阪を本店とし、かつ東京における工事実績に基づく信用をもつ当社は多くを受託し、震災からの復興に貢献することができました。

1930年代は都市計画に伴う道路の拡幅、舗装、橋梁架替えなどが相

次ぎ、地下鉄建設も進められ、機械による施工も多くなりました。当社も公共工事などで実績を重ね、全国規模の建設会社へと発展していきました。大阪のシンボルとして市民に親しまれる大阪城天守閣の復元は1931年(昭和6年)に竣工しましたが、当社施工による記念的建造物の一つです。(写真3)

■戦後の経済発展の基礎となるインフラ建設で事業を拡大(1945~1990年)

1945年(昭和20年)の終戦後、荒廃した国土の復旧、産業の復興は国家的要請であり、建設業の活躍の場は無限のようにも思いましたが、それがただちに建設業の有効需要に結びついただけではありません。国力、民力ともに疲弊し、その日暮らしのなかでは本格的な工事は望めませんでした。しかし、混乱のなかで他産業に先がけて生産活動を開始したの



写真2 東京中央停車場(1914年)



写真3 大阪城天守閣(1931年)

はやはり建設業でした。当社も戦後の復興期に官公庁庁舎や学校、病院の再建に注力しました。

1955年(昭和30年)からの日本経済は長期の高度成長を続け経済大国への道をひた走ることになります。神武、岩戸の両景気をはじめ、東京オリンピックを控えてのオリンピック景気などは建設需要を大きく盛り上げさせました。民間企業の旺盛な設備投資に加え、公共投資も活発化し、新幹線や高速道路をはじめ鉄道、道路、ダム、港湾などの産業基盤や住宅、下水道、学校などの生活基盤の充実のため、積極的な投資が続きました。当社も国立代々木競技場第二体育館など多数の建設事業に携わり社会の要請に応じてまいりました。(写真4)



写真4 国立代々木競技場第二体育館(1964年)

1970年代には建築技術の進歩に伴うビル建設の高層化時代に入り、当社も西日本で最初の超高層ビルとなる大阪大林ビル(1973年竣工)の建設など、東京と大阪で数々の超高層ビルを建設しました。また、1970年(昭和45年)には日本万国博覧会が大阪で開催され、高度成長時代の最後を飾りましたが、明治時代の第5回国内勧業博覧会が社運隆盛の基礎となった事実もあり、当社は主要施設を多数受注、施工しています。

海外工事については、技術革新がもたらした施工能力の著しい増大を背景に1960年代には東南アジアを中心とした積極的な海外進出を行いました。1979年(昭和54年)にはわが国の建設業者初となる米国本土の公共土木工事としてサンフランシスコ市下水道工事を受注しました。米国ではそれまで施工例のなかった土圧バランス式シールド工法での施工であり、技術力が高く評価されました。

■国内外の大規模プロジェクトを手掛け世界へ飛躍(1991~2016年)

創業100年の節目を迎えた1991年以降、バブル経済崩壊後の民間需要低迷に苦しみつつも、関西国際空港や六本木ヒルズ森タワー、東京スカイツリー®をはじめとした国内のランドマークプロジェクトを次々と手掛けました。海外でも、台湾新幹線やフーバーダムコロラドリバー橋、ドバイメトロといった大規模プロジェクトに関与するなど、世界へ飛躍する舞台を広げ

ました。一方、環境保護に対する社会的要請が強まり、当社は1992年には「環境保全行動計画」を策定し、事業活動と環境保全の両立をテーマにした取り組みを始めました。(写真5)



写真5 フーバーダムバイパスプロジェクトーコロラドリバー橋(2010年)

■持続可能な社会の実現とさらなる企業価値向上を目指して(2017年~)

赤坂インターシティAirやニュージージーランドのウォータービューコネクショントンネルをはじめ、国内外の大規模プロジェクト建設を手掛け、引き続き当社の強みを発揮しています。また、IoT・AI・ロボティクスを活用した技術革新に注力するほか、スマート社会の実現を視野に再生可能エネルギー事業を本格化し、太陽光、風力、バイオマスの発電所を稼働させています。

その時代を象徴するものを「いま」に刻みつけ、「空間」と共に、過去から未来に至る夢のある新しい「時」を提供していくことが建設会社のものづくりです。ものづくりのあらゆるプロセス、一人ひとりが取り組む活動や行動において、誠実に、丁寧に、心を込めて、熱意を持って、そして自らの手で責任をもって創ることが、私たちの変わらぬ姿勢です。

今後も、建築・土木・開発・新領域の4事業の強化、事業領域の深化・拡大、グローバル展開を加速しつつ、環境負荷の低減や防災・減災など、多様化する社会のニーズに応じてまいります。

News Letters:

活動報告

第11回通常総会

第11回通常総会のご報告

<役員等の変更>

運営体制の強化を図ることを目的に理事の増員を定款第22条により、理事の選出が審議され、承認されました。ほかの現職理事の変更はありません。

現役職	氏名	所属 役職	異動の内容
新任	岩倉 成志	芝浦工業大学 教授	理事に就任、経営委員長
新任	金子雄一郎	日本大学 教授	理事に就任、幹事長
新任	茶木 環	作家/エッセイスト	理事に就任、広報委員長
新任	羽藤 英二	東京大学 教授	理事に就任、企画委員長
理事・幹事長	寺部慎太郎	東京理科大学 教授	理事・会長代理に就任

また、定款第39条により、下記の方々の評議員の選任および退任が理事会で決議されました。ほかの評議員は変更ありません。

前評議員		新評議員	
氏名	所属 役職	氏名	所属役職
大嶋 匡博	大成建設(株) 顧問	安田 利文	大成建設(株) 土木営業本部統括営業部長
藤井 寛行	首都高速道路(株) 代表取締役専務執行役員	—	—

さらに、定款第30条により、会長が下記の方を事務局次長に任命しています。

現役職	氏名	所属 役職	異動の内容
新任	白木原隆雄	(株)東京建設コンサルタント 事業推進部 技師長	事務局次長

Message:

計画・交通研究会会員の皆様

新型コロナウイルス感染拡大抑制のため、当会総会も2020年度はイレギュラーな方式をとらざるを得ない状況となりました。イブニングセミナーなど当面の活動は延期し、長期化する場合にはweb配信での実施などを図る可能性もあります。皆様のご健勝をお祈りするとともに、一刻も早い鎮静化と社会活動の正常化を期待したいと思います。

社会環境の不透明と裏腹に、2019年度は当会の活動はお陰様で順調に推移して参りました。定例のイブニングセ

ミナーや見学会、あるいはユニークラボ探訪などはもちろんのこと、新たに開始した3つの「小研究会」活動も活発に実施されました。会報やホームページを中心とする広報活動もこの数年間に画期的に充実され、当会の45周年(法人化10周年)特別号も広報部会の皆様のご尽力で素晴らしいものが作成されました。こうした実績を受け2020年度の活動もさらに充実したものとしていきたいと考えています。

さて、当会の業務遂行体制をより確固として、長期的持続性を高めることを図り、今年度は人事の変更を行いました。まずは、業務拡大の中、高橋祐治事務局長を補助するため、この度、白木原隆雄さん(東京建設コンサルタント)に事務局次長に就任いただきました。さらに、今年度より、岩倉成志さん(芝浦工業大学教授、経営委員長とし

て)、羽藤英二さん(東京大学教授、企画委員長として)、茶木環さん(作家/エッセイスト、広報委員長として)、金子雄一郎さん(日本大学教授、幹事長として)の4名に新たに理事に就任いただきました。いずれもこれまで当会に大いに貢献されてこられた方々ですが、今回より理事としてそれぞれ3つの委員会と幹事会の責任者になっていただきます。なお、広報委員会は、従来企画委員会の中に設けてきた広報部会を活動の充実に伴い独立委員会に格上げしたものです。また、これまで幹事長として尽力された寺部慎太郎理事(東京理科大学教授)は、新年度からは会長代理として私をサポートしていただきます。

会員の皆様には、今後とも引き続きご支援とご協力を賜りたく存じます。

2020年5月 会長 家田 仁

News Letters:

活動報告

広報委員会

新 広報委員会 委員紹介

今年度から、広報部が独立し、新しく広報委員会として設置されました。会報やHPの制作・運営を行う広報委員をご紹介します。取材等で会員の皆様にお目にかかる機会もありますが、どうぞよろしくお願いいたします。



委員長
茶木 環
作家/エッセイスト



幹事長
遠藤秀彰
大林組



副幹事長
小里好臣
東急電鉄



委員
伊藤香織
東京理科大学



委員
岩井俊英
大成建設



委員
上村 治
NEXCO 東日本



委員
内海克哉
管清工業



委員
梅村恭平
みずほ総合研究所



委員
奥田 豊
関西エアポート
(本号編集担当)



委員
越野晴秀
東武鉄道



委員
小林香咲
みずほ総合研究所
(本号編集担当)



委員
酒井由紀子
日本工営



委員
柴崎隆一
東京大学



委員
白根哲也
三菱地所



委員
下間 英
清水建設



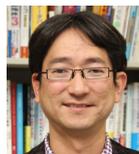
委員
濱崎裕衣
東電タウンプランニング



委員
福田大輔
東京大学



委員
渡邊大輔
JR 東日本



HP管理グループ
(グループ長)
鳩山紀一郎
長岡技術科学大学



HP管理グループ
(更新作業責任者)
柳沼秀樹
東京理科大学



デザイン/レイアウト
新目 忍
デザイナー

一般社団法人 計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

〒100-6005
東京都千代田区霞が関3-2-5
霞が関ビル5F-28
TEL 03-4334-8157
FAX 03-4334-8158

E-Mail: jimukyoku@keikaku-kotsu.org
Homepage: http://www.keikaku-kotsu.org/

理事会

代表理事・会長
理事・経営委員長
理事・幹事長
理事
理事・事務局長
理事・広報委員長
理事・会長代理
理事
理事・企画委員長
理事

監事

監 事 塙 守幸・福田 敦
[役員・委員は五十音順に記載]

事務局

事務局長 高橋 祐治
事務局次長 白木原隆雄

経営委員会・企画委員会・幹事会の
メンバーは7月号でお伝えします。

Opinion:

視点

住み継がれるまちの実現

現在の日本の人口は、総務省統計局のデータによると約126百万人(2018年)でピークの128百万人(2008年)から減少に転じており、今後についても2014年に内閣府が作成した資料によれば推計値に一定の幅はあるものの減少傾向である。因みに弊社では東京、埼玉、千葉、栃木、群馬の1都4県で営業を行っているが、自然増減、社会増減等を加味した数年先までの状況は東京や関東南部では横ばいであるが、北関東エリアでは減少傾向と推計している。

また、「人の動き」ということでは、2019年11月に国土交通省が第6回東京都市圏パースントリップ調査の集計結果の概要を公表した(2018年9月〜11月実施、調査対象…東京、埼玉、千葉、神奈川、茨城南部)。同調査は10年に1回行われており、今回の調査結果のポイントを挙げると、①過去の調査から今回の調査まで人口は増加しており、その中で総トリップ数も1968年の調査開始以来増加してきたが、今回の調査で2008年比約13%減と初めて減少に転じた。②調査日の外出率は76.6%で2008年比9.8ポイント減、一人一日当たりのトリップ数も2.61トリップで同0.23トリップ減となりいずれも調査開始以来最低の

数字となった。③男性では業務目的の移動が約7割減、女性では私事目的の移動が約3割減となり減少幅が大きかった。

このように将来に亘って「人」が少なくなり、また、ネットショッピングの普及などライフスタイルの変化からお店に行かなくとも物が買える時代です。また「人」が動かなくなることが考えられる。

鉄道は生活や産業を支え社会の発展に貢献するという公共的使命、交通系社会資本を担っているが、このように取り巻く環境は厳しい。また、地域に根付いた企業活動と社会からの信頼なくしては成り立たず、お客様のニーズに応えるとともに多様な沿線価値向上策を打っていくことが肝要であり、こうした取り組みによって定住人口や交流人口の増加を目指していくことが大事である。

私の現在の部署には自治体から様々なご要望をいただくが、広い視野に立つと人口減少や高齢化といった足元の環境を見据え、住宅地としての機能を高め、人の往来を増やし地域を活性化する施策を自治体主体であるいは私どもと協調して考えるようなことが必要になってくるのではないかと思っている。

数十年前に開発された郊外のニュータウンで入

居当時働き盛りであった世代の高齢化が進んで、車がなければ日常の外出が儘ならない住民が増えているといった話はよく見聞きする。

先日、移動サービス等の提供により地域を活性化するような取り組みを目にした。神戸市の住宅地において産官学民が連携して「まちなか自動移動サービス」の実証実験を行っているとのことであった。コミュニティにあわせ軽自動車を改造した車両を使ってファーストマイル(自宅からバス停・駅まで)の移動を軸に公共交通も活用しながら、地域の移動性を高めるサービスであり、これに加えて店舗の販促支援や地域情報の配信などの付加価値も提供するものであった。運営に必要な資金が循環する仕組みや段階的な自動運転化など施策の実施にはいろいろと課題があるかもしれないが、実現すれば住民の地域との繋がりがや共助が広がるともよいものになると感じた。また、公共交通機関の空白地域における高齢者の移動手段として自治体と民間が連携しデマンドタクシーを運営する例も各所で散見される。

持続可能な地域の移動手段が確立し、「人」と「人」、「まち」と「外」が繋がり、質の高い住み継がれるまちが実現することを期待したい。



志村 健 当会評議員

東武鉄道株式会社
鉄道事業本部計画管理部長