

Contents

02-05 インタビュー

ランドスケープと 復興まちづくり

聞き手・企画・文責
作家/エッセイスト
茶木 環

企画・文責
関西国際空港熱供給
奥田 豊

企画・文責
東武鉄道
渡邊将紀

Noriko AKITA
千葉大学大学院教授
秋田典子



06-09 座談会(要旨)、対談

地方研究会[沖縄] 連動企画

聞き手・企画・文責
作家/エッセイスト
茶木 環

企画補佐・文責
東日本旅客鉄道
貴志法晃

企画補佐・文責
東電タウンプランニング
赤井真由子

Part 1 沖縄の国土・交通計画を考える

座談会
(要旨)

芝浦工業大学教授
岩倉成志

琉球大学准教授
神谷大介

東北大学准教授
原 祐輔

Part 2 沖縄本土復帰50年 文化芸術を介した交流

対談

那覇文化芸術劇場なはーと 東京理科大学教授
林 立騎

伊藤香織

10-11 対孤独とまちづくり： 分身ロボットカフェ DAWN ver. β

聞き手・企画・文責
岡山大学大学院教授

大串葉子

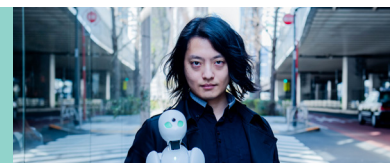
企画協力
三井不動産

小野寺 博

Interview

オリイ研究所代表

吉藤オリイ



12-13 Projects

レジリエントなインフラ
整備への貢献

齋藤 格

14 Reports

特別見学会

渡邊将紀

14 Reports

2022年度第2回見学会

森部伸一

15 Reports

第2回イブニングセミナー

新田直司

16 Opinion

鉄道開業150周年に
あたって

林 康雄

お知らせ

2022年度秋の見学会

見学会

2022年度より新たに「地域問題小研究会」を立ち上げました。第一弾として沖縄で見学会とセミナーを開催します。JAPIC(日本プロジェクト産業協議会)が提言するプロジェクト予定地も視察します。詳細な募集案内は後日当会HP、メールでお知らせします。

●見学先 那覇市内、伊江島など

●日 程 2022年11月9日(水)～10日(木) 1泊2日

●行 程 集合・解散：那覇空港 宿泊：那覇市内ホテル

●募集人数 20～30名程度

※新型コロナウイルス感染拡大防止のため、ワクチン接種等の参加要件を設けます。

※今後の社会情勢により時期・内容に変更の可能性があります。

第4回 次世代につなぐ国土造りプロジェクト を議論する(仮)

イブニングセミナー

人口減少や高齢化の急速な進展、災害の激甚化・頻発化、経済の停滞など、国土を巡る状況は厳しさを増す中、将来の社会経済の発展基盤を形成し、豊かな国民生活を実現するインフラ整備が求められています。

今回のイブニングセミナーでは、JAPIC(日本プロジェクト産業協議会)が本年3月に公表した「国土造りプロジェクト構想」の重点12プロジェクトの提言を題材として、次世代につなぐインフラプロジェクトを具体化していくための課題と方策について議論します。

●日 時 2022年12月上旬の夕方 ●形 式 検討中

詳細が決まりましたら、当会HPやメールでお知らせします。

Information

Interview

ランドスケープと復興まちづくり

Landscape

Noriko AKITA

聞き手・企画・文責
作家／エッセイスト

茶木 環

(広報委員長)

企画・文責
関西国際空港熱供給

奥田 豊

(広報委員会幹事長)

企画・文責
東武鉄道

渡邊将紀

(広報委員)

千葉大学大学院 園芸学研究院 教授

秋田典子

今年5月に当会では東日本大震災の復興道路である三陸沿岸自動車道をたどって被災地を視察しましたが、東北の新たな息吹となる大動脈の存在や効果を実感したほか、各地の復興まちづくりのかたちやその進捗状況が実に様々であることも認識しました。被災地の未利用地を活用して、地域の住民とともにコミュニティガーデンをつくり、地域の再生活動が続ける千葉大学大学院園芸学研究院 秋田典子教授に、ランドスケープの観点から、復興に向かう人々とまちづくりについて伺いました。

住民と協働で低平地につくった ローズファクトリーガーデン

——被災地の復興に関わられた経緯をお聞かせください。

秋田 東日本大震災発災後に、私たち千葉大学園芸学部も国立大学唯一の園芸学部として、「ランドスケープの観点から花と緑で地域を応援する」かたちで復興に貢献できることはないかと考えていました。学生からの強い要望があったことを契機に、直接、被災地に入り、地域の方々と関わっていくことになりました。私たちがやりたいことを知人を通じて石巻市役所に説明したところ、半島部に位置する雄勝町を紹介していただきました。

震災前の雄勝町は人口約4300人という小さなまちでしたが、津波の被害で建物の約80%が全壊し、特に中心部は壊滅的な被害を受け、ほぼ全域が将来的にも災害の危険性が残る災害危険区域に指定されました。私たちは2011年7月から雄勝町の森林公園に設置された仮設住宅でコミ

ュニティガーデン活動を開始しましたが、その住民でかつては中心部で暮らしていた方々から、「自分たちのまちが荒廃したまま放置されているのがとても悲しい。そこにガーデンをつくってほしい」との要望を受け、地元の方との出会いもあり、低平地で地元の方をサポートする形でガーデンづくりがはじまりました。場所は石巻市中心部とつながる国道と雄勝町の半島部につながる県道が交差する周辺、まさにまちの入り口とも言える敷地です。地元の住民の方、地元の造園会社の方などと協働し、国内外のボランティアの方々と一緒に花を植えながら、手づくりでガーデンを整備していきました。2013年10月に「雄勝ローズファクトリーガーデン」として開園すると、多くの方が訪れてくださるようになり、地域の交流人口を増やすことにも貢献できる場所になりました。

——自らの手を動かし、ガーデンをつくりあげていくことで、住民の方々が復興に向かっていったのですね。

秋田 自ら汗をかいて自分の手で植物を植え、時間をかけてそれを育て、そこに花が咲き、ガーデンが大きくなる。地元の方々がこうした一連の流れに直接関わることに非常に大きな意味があると感じています。津波で傷ついた自分達の場所を自らの手で癒していくことで、個人の再生の力に気づくということかもしれません。ガーデンはそういった土地に対して想いを持つ方々が土地と向き合い、また土地を通じてコミュニティを再生する場であり、そこから復興に向けた力が生まれると考えています。

復興事業では、極めて大規模かつ迅速にインフラ整備が進められる一方で、こうしたガーデンは自分たちの手で少しずつ作るため、一見、目に見える変化はゆっくりとしています。けれども、植物と向き合うことで、昨日の続きに今日があり、今日の続きとして明日があることを実感することができるようになります。人の力を超越した巨大な復興事業が行われている中で、このように、花が咲いたり、



石巻市雄勝町での活動

木が育ったりする自然と人間のリズムが一体となって変化していく場があることは、人間に安心感を与えます。そうした意味でも、復興のプロセスに住民の方々も参加できるような空間を位置付けることはとても大事だと思っています。

——ローズガーデンとされたのは、観光をはじめとした将来的な地域の産業となることを意図されていたのでしょうか。

秋田 ガーデンは災害危険区域に指定された低未利用地のケア、管理が最初の目的です。もともと自分たちの町があった場所を見捨てないということがきっかけでした。現在は地元住民の方の一般社団法人が石巻市の土地も含めて管理運営している状態です。ただし、当初から産業は意識していました。特にガーデンに協力して下さっている地元造園会社の方が、より多くの人に訪れてもらうためには、周辺にないものをつくったほうがいいと提案されたことが大きいです。また、東北の地に慰霊で訪問される方や傷付いた地元の方など多様な方を受けとめる空間として、癒しも大きな目的となります。バラは香りも良く、涼しいところで育ちやすいですし、趣味としている方も沢

山います。ガーデンの自律的な運営のためには商品化も考える必要がありますから、そうした意味でも場所に適した植物ですので、ローズガーデンとなりました。

——復興の難しさを特に実感されたのはどのような点ですか。

秋田 復興計画においては、防潮堤や河川堤防にかかる道路形状の見直しも抜本的に行われました。この結果、多くの人の手によってやっと作られ上がったガーデンが新たな道路線形がかかるとして、2017年に移設することになりました。2013年のガーデン完成後すぐにこの話は持ち上がり、長い時間をかけてどうするか検討し、最終的に移転を決意しています。移転が決まった後は、また同じように手作りで新たなガーデンをゼロから作り、半年かけて約1万株の植物も約50m背後に移植しました。また、これを機により多様な方々にガーデンを楽しんでいただこうとバリアフリー化も進め、2018年3月に新ガーデンの開園にこぎつけました。

ガーデンは、民間の活動として始まったものですが、2016年頃から低平地全体の将来的な土地利用を「雄勝ガーデンパーク構想(次ページの図参照)」として提案する活動に取り組んでいます。ほかのいくつかの土地も同じように地元に残りの民間の個人や団体とかが借りて、ガーデンや農園としての利用を少しずつ始めていて、住民たちが管理していま

す。復興庁からは「被災地としてこのようなボトムアップ型の住民提案の土地利用活動は先駆的である」としてモデル事業に採択いただき、継続的に復興庁のサポートを得ながら活動してきました。難しいのはこうしたボトムアップの活動を行政計画と結びつけることです。様々な境遇の方々がガーデンに集い、自分が出来ることに取り組むことは、まさに「脱成長」の熟成社会の1つのあり方だと考えていますが、このような取り組みは行政にとってはイレギュラーなものにとらえられてしまいます。またどうしても観光客が何人増えたとか、売り上げがどれくらいあったかという経済効果としての数字で評価されてしまいがちです。私がこのガーデンで重要だと考えているのは、学生はもちろん、高齢者や障害がある方でも誰もがガーデンの中で自分のできること、役割があるということです。けれども、こうした価値は現在の行政計画では数字として表現できないため、行政には評価されにくい。オフィシャルな行政計画に位置付けられないと、何か別の建設計画が持ち上げられれば、せっかく皆で努力して作り上げたガーデンがまた取り壊しになる可能性も残ります。ローズファクトリーガーデンのような活動に対する行政の理解と評価軸の形成が必要だと考えています。



石巻市雄勝町での打合せの様子

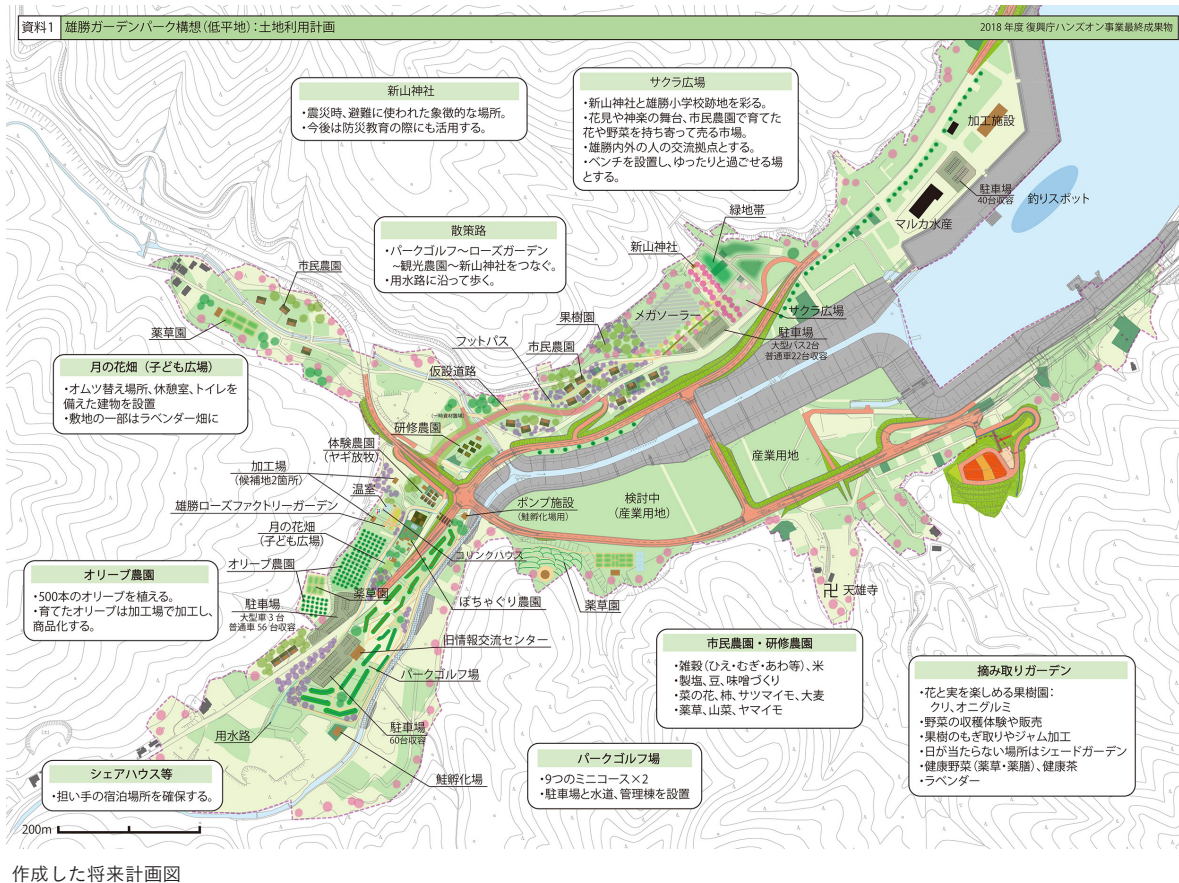
住民が心に抱える 原風景の重要性

——同じ宮城県の大谷海岸(気仙沼市)は津波と地盤沈下で砂浜のほとんどが消失してしまい、住民提案で砂浜を再生する復興計画を作成し、防潮堤を兼ねて海岸背後を走る国道を嵩上げたほか、背後地や被災した道の駅も復旧し、一体整備を行った事業はグリーンインフラの観点でも注目されています。

秋田 大谷海岸の砂浜整備は、住民提案で計画を作成し、また合意形成も行い、非常に理想的なカタチで復興事業が進んだ場所、復興の模範事例の1つだと考えています。

震災前は日常的に海とつながった暮らしをしていた東北の人たちとお話すると、高い防潮堤が出来た地域では「自分たちの原風景はどこにあるのだろう」という喪失の思いを口にされることが多々あります。震災の2カ月後に釜石市で復興に関するワークショップのお手伝いをし、「釜石の将来どうしたらいいか」というテーマで話し合いをしました。当時はまだ多くの方々が避難所で暮らしていましたが、特に若い人たちの多くが「震災前と同じでいい」という意見だったことが今も強く印象に残っています。

大谷海岸では震災前の原風景をグリーンインフラと捉えることで、それを再生できた成功事例と言えるでしょう。人々の中にある原風景を認識した上で、まちをどう再生するかという考え方を公共事業の中で最大



作成した将来計画図

限に取り入れたこと自体が価値のあることだと考えています。

——この地域でも活動を開始されたそうですが、どのような形で関わられているのでしょうか。

秋田 震災から10年が経過した2021年は様々なメディアで東日本大震災の企画が生まれ、私もいくつか取材を受けました。その中で地元の新聞に掲載された私たちの取組みを読んだという大谷海岸の方から「自分たちも雄勝町のように地域の人やボランティアの方と一緒にガーデンをつくって復興に取り組みたい」というご相談をいただいたことがきっかけです。再生された砂浜につながっている土地です。私としても是非協力したいと思い、現在はガーデンの構想や雄勝町のローズファクトリーガーデンとの連携、住民の方やボランティアの方々との協力体制など、一緒に相談しながら計画を進めているところです。このことは、被災した地域の復興において、どれだけ優れた復興事業であっても、復興事業だけではカバーできない何かがあ

ることを象徴しているのではないかと感じています。

ガーデンの役割は、切れ切れになってしまった時間をつなぐこと、人と場所をつなぐこと、人と人をつなぐことだと考えています。この3つをつなぐ場として、ガーデンのような「手づくりでゆっくり進む場所」が復興において必要だと考えていますし、これらをつなぐことで、ようやくその場所が未来に向けて新たに時間を刻んでゆく基盤ができるのではないかと考えています。

「解のない、問いのある場所」福島で 福島県復興祈念公園を設計する

——福島県復興祈念公園の空間デザインワーキング委員を務めていらっしゃいますが、復興祈念公園とランドスケープについてもうかがえますか。

秋田 石巻南浜津波復興祈念公園(2021年開園)と高田松原津波復興祈念公園(2019年に一部施設が完成し、2021年全面供用開始)は既に開園しており、福島県復興祈念公園は2025年



大谷海岸と再生に取り組む予定のガーデン



砂浜が再生された大谷海岸

度末に完成が予定されていますが、どの復興祈念公園もそれぞれに固有の難しさがあります。石巻南浜津波復興祈念公園は、場所そのものが多くの犠牲者のため追悼と鎮魂という思いが強いですし、高田松原津波復興祈念公園は、追悼と鎮魂とともに、過去に何度も津波被害を受けながら、そのたびに再生され育まれてきた三陸沿岸地域を代表する景勝地であり、そこに美を求めることが1つの解だと思います。一方、福島県復興祈念公園は双葉、浪江の両町に整備されますが、福島は津波災害と原発事故による複合災害が発生しており、ほかの復興祈念公園とは異なる性格となります。長らく帰宅困難な地域

もあり、住民が日常を取り戻すことが一番に望まれていると感じています。日常への渴望や自然への畏敬の念といったものを復興祈念公園でどう表現し、伝えていくか。これはとても難しい課題です。福島は「解のない、問いのある場所」で、何度も議論を重ねている状況ですが、「解のないのが解」というのが福島県復興祈念公園の姿なのかもしれません。

現時点では、「生命(いのち)をいたみ、事実をつたえ、緑(よすが)をつなぎ、息吹よみがえる」という理念のもと、時間とともに変化し、そしてともとある福島のやわらかな自然とつながり、それを慈しみ大切に育ててゆくことだと理解しています。人道

橋を渡りながら公園を眺められるように設計されていますが、教訓やメッセージを発信するよりも、「来訪者自身がそれぞれ何かを感じてもらう場所」とすることを大切にしたいと考えています。

たくさんの方々の様々な想いがある中で、具体的な空間イメージに転換するのはとても難しく、私自身悩みながらも、福島県の研究を通じて、そこにどのような歴史があり、住民や行政の方々がどんなことを考え、どんな行動をしたのか、少しずつ理解する努力を続けることで自分に与えられた責務を果たしてゆきたいと考えています。

——どうもありがとうございました。



福島県復興祈念公園鳥瞰図

出典：東北地方整備局東北国営公園事務所ホームページ (<http://www.thr.mlit.go.jp/m-park/>)

地方研究会

[沖縄]連動企画

OKINAWA

Land+Transportation Planning / Art

当会で本年度立ち上げた地方研究会では、北海道や沖縄についての議論を重ねていくことを予定しています。そこで、本土復帰50年を迎えた沖縄に関して、2つのテーマ「沖縄の国土・交通計画」「アートを介した交流」で座談会と対談を行いました。HPにて動画の公開を予定(9月下旬)していますが、会報本号でも、登壇者のコメントや対談の内容をまとめてお伝えします。

聞き手・企画・文責
作家／エッセイスト

茶木 環

(広報委員長)

企画補佐・文責
東日本旅客鉄道

貴志法晃

(広報委員会副幹事長)

企画補佐・文責

東電タウンプランニング

赤井真由子

(広報委員)

Part

1

座談会
(要旨)

沖縄の国土・交通計画を考える

芝浦工業大学教授

岩倉成志

(当会経営委員長)

琉球大学准教授

神谷大介

東北大学准教授

原 祐輔

(司会 広報委員)

沖縄ではバス路線の新設・再編や道路整備などが進められており、さらなる公共交通の整備計画として、ツインゲートウェイ構想や鉄軌道計画などがあります。現在、観光拠点となっている那覇市以外の都市の発展や産業構造のあり方なども含め、沖縄が抱える課題や議論の方向性についてお話しいただきました。ここでは発言の要旨をお伝えします。

琉球大学
神谷大介
准教授



● 沖縄の交通における一番の問題として、中南部、特に港や空港、県庁など経済の中心が全て集中する那覇都市圏での道路渋滞が挙げられる。主力産業である観光面から見ても、来県者の入り口が那覇に集中し、那覇を起点に観光しており渋滞が起きている。北部ではヤンバルクイナやケナガネズミなどのロードキルが増加しており、世界自然遺産登録されている希少野生生物保護の観点からも検討すべきである。

● 観光客の主な移動手段はレンタカーであるが、コロナ禍で事業者が廃業あるいは車を大幅に減らし、台数

不足や料金高騰など、観光客の移動に影響が出ている。また、自動車免許を取得する若い世代が減少しており、車以外での移動を考えていくべきではないか。

● 道路・交通行政で小学生の徒歩通学を促す施策を展開する一方で、自動車の乗降場を設ける学校もある。また、渋滞がひどく、地価も高い那覇中心部に低料金の県営駐車場があり、自動車利用を後押ししている。行政も分野を超えてもっと上の段階で議論が必要だと強く感じている。

● 南部から沖縄県に入り、観光しながら北上し、北部から出ることができれば、道路渋滞の解消や北部振興という観点からツインゲートウェイ構想は非常に意味がある。名護漁港にも那覇—北谷—名護を結ぶ船が就航している。さらに名護漁港にバスターミナルを整備することで、名護を「山原の玄関口」として整備していく名護市の計画もある。

● 北部振興や観光を考えた際、北部で雇用が少ないことがネック。観光業従事者の所得アップや県内で食品や土産品を製造・供給する仕組みなど産業構造のあり方を変えていくことが必要である。

● 2022年5月に策定された沖縄振興計画には「テストベッド・アイランド」というキーワードが多く使われている。税金をどうやって効果的に使うか、本土よりも境界領域がはっきりしている島の方が政策・施策の効果を計りやすい。また、同じ課題を抱えている他地域への技術や政策の移転といった価値もある。

● 「この島をどう発展させていきたいか」ということを議論できる場が必要であるが、そういったメッセージを内部から出すのは難しく、外部から刺激を与えてもらうことも重要だと感じている。鉄道・空港ができることによって、沖縄が、地域が、どういう経済や社会になっていくのか、複数の絵姿を描いていくことが重要。



岩倉成志
芝浦工業大学
教授

● 沖縄の観光では那覇を拠点として、美ら海水族館などの名所や他の地域を周遊する人が圧倒的に多い。那覇はリゾートの魅力が堪能できるほか、ショッピングや映画鑑賞など天候に左右されない都市的な観光も可能で、宿泊施設や飲食店も多いので観光客が拠点を置くことになる。今後は、那覇以外の名護や本部など中部の都市をどう発展させ、価値を向上させていくかが重要な課題になる。

● ホノルルやプーケット、リオデジャネイロのコパカバーナなど、海外のリゾート都市ではホテルと都市が一体となっている。ビーチだけじゃない、マルチな遊び方ができる。昔ながらのホテルの中ですべてを完結させるビジネスモデル、観光地開発からの転換が必要。

● B/Cの議論でいえば、沖縄でBが小さい理由として、全体的に所得が低いという課題がある。公共交通の整備とセットで、都市間移動の所要時間が短縮でき、時間信頼性が高い交通で結ばれるメリットが活かせる産業をうまく入れていく方策が大事。名護や恩納村、うるまや宜野湾といった都市に、どう新しい産業を取り入れ、地域経済を発展させていけるかがポイント。必ずしもB/Cだけで考えることはできない。現在はB/Cが小さいから公共事業ができないという鶏と卵の話になっており、これを転換していきたいと強く思っている。

● 「ゆいレール」ができて、それまで自動車中心だった沿線が、公共交通にシフトしている実績もあり、さらなる公共交通を導入・展開できる可能性がある。一方で、公共交通が脆弱なまま道路交通量抑制のために駐車料金を上げると抵抗を受けることもある。ロンドンでロードプライシングを始めた際も、ロードプライシングの域内はバスの運行本数を増やし、フリッジ部に駐車場を整備した。選択肢を用意することが大事で、様々な取り組みの積み重ねが鉄軌道の整備に繋がると感じた。

● 沖縄県が様々な複雑な問題を一生懸命解こうとして進めている印象を非常に強く持っている。いろんな可能性が散らばっていて、どういう産業が地域に入り、様々な複雑な問題を解決し、経済的にうまくいく状態をどうつくり上げるか。難しい課題であるが、大胆に切り込んでいくことが沖縄にとっても、また日本全体にとっても重要である。



原祐輔
東北大学
准教授

● 沖縄は観光都市であり、日常的に道路を使う県民と、観光客として数日の間だけ使う人たちと、交通行動の全く異なる2つの集団をマネジメントしなければならない難しさがある。

● 公共交通だけで沖縄の観光名所を巡るのがすごく大変な時代があった。今も那覇空港までの飛行機の手配とレンタカーの手配はセット。そこを

もう少し、レンタカーを借りなくても観光が楽しめ、さらに観光客が公共交通を使うことによって、また地元の人も乗るようになる、そういうモデルシフトの好循環をつくるために考えることはたくさんある。例えば運賃の方策として、観光客には安くして誘導する、県民に使う場合は逆の価格にするなど、ICカードやQRコード決済を活用して、きめ細かな設定ができる時代になった。

● 海に囲まれた島であるがゆえに、インフラのメンテナンスも重要な論点。例えば空港や港につながる橋のメンテナンス費用は「使用料」の中に入れるなど、新しい負担スキームがなければ、単純に沖縄県や国が補填するというやり方では今後維持が難しくなる。

● 鉄軌道に関しては、なかなかB/Cが1を超えない。単純にBを積み上げるのではなく、ヤンバルクイナのロードキルの話など、重要な観光資源の一つである野生動物の保護といった側面など、これまでのB/Cにとらわれない新しい価値も踏まえたうえで、鉄軌道・公共交通を位置づけていくことも重要。

● シンガポールを事例にとると、島である自分たちの国土を世界のテストベッドだと位置づけ、ロードプライシングや新しい特区の設定など、積極的な戦略を進めている。沖縄も、島を効果が把握しやすい一つの実験フィールドとしてとらえ、様々な課題解決のための社会実験の場とする神谷先生のアイデアはとてもいいと思う。新しい技術を社会実装する際にまず沖縄でやってみるのもいいだろう。労働生産性の話とも繋がっていて、スタートアップ企業を集めたり、大学や企業の研究所を誘致するなど、産業構造を変えていける可能性を感じる。

Exchange through the Arts

地方研究会
[沖縄]連動企画

OKINAWA

Part
2

対談

沖縄本土復帰50年 文化芸術を介した交流

那覇文化芸術劇場なは一と 企画制作グループ長

林 立騎

東京理科大学教授

伊藤香織

(聞き手 広報委員)

2021年10月末に沖縄県那覇市の公立劇場として那覇文化芸術劇場なは一とが開館しました。地域文化の創造と発信を目的として誕生した劇場は、市民をはじめ多くの人々との対話を通してさまざまな課題を解決する、文化芸術の新しい役割が期待されています。沖縄の現状や独自性、今後の可能性について文化芸術の視点からお話をいただきました。

伊藤 まず「なは一と」のミッションとそこでの林さんの役割を教えてください。

林 「なは一と」は、那覇市市民文化部文化振興課の直営としてスタートし、貸館事業を運営しながら、「文化芸術の創造と発信」「多種多様な作品の鑑賞」「文化芸術の担い手の育成」「地域や市民との交流」を軸に自主事業を展開しています。

私自身は劇場の専門家かつ文化振興課の職員として、劇場にある企画制作と管理・技術のうち企画制作のグループ長という立場で、アーティストやお客さま、地域のみなさま、地域の企業や飲食店の方など、多様な方と対話を続けながら、この土地が必要としているもの、この劇場が目指すべきものを翻訳しながら事業にそのような仕事をしています。

行政の一部であることから、那覇市の抱える教育・福祉・観光・産業・国際交流など様々な課題の中に文化芸術を置くことができ、逆を言えば、こ

れらの課題が劇場に集まって、文化芸術を通してそれらに応答できる場所になることが期待されています。

伊藤 現代社会では、諸要素が複雑に絡み合っていて必ずしも正解がないような「厄介な問題」が増えていると言われています。「こういう問題があり、それに対してこう解決する」と明確に言えるような単純な問題ではないということです。「厄介な問題」に対しては、様々な主体がかかわりながら、あるいは横断しながら解決策を探していくことが重要になり、この横断する接点に文化芸術を置くことで問題に対する新たなアプローチが得られるのではと思います。

林 一方で文化芸術は社会の役に立つという方向ばかりに行き過ぎると、社会課題と結びついた文化芸術だけが評価され、本来のポテンシャルが失われる可能性があります。文化芸術とは、伝統芸能から現代アートまで様々な作品の上演や作品づくりを通して、日常とは異なる価値観や新

しい現実の見方をもたらしものです。何百年も前から受け継がれていることをいまの時代に続けたり、新しい演劇や美術という形で「いまの世の中に対してこういう見方もあるのではないか」という批評性をもたらしものです。社会課題の解決の必要性や行政の一部であるということと、現実に対する異なる見方を提供し、それをともに楽しむということ、この両方のバランスをとりながら、連動させることが重要です。

伊藤 まちづくりの視点でみると、各地で地域芸術祭が開催されたり、アーティストが地域でワークショップをしたり、様々な「アートのまちづくり」と言えるような取り組みが増えています。こうした取り組みは広がってほしいと思う反面、ミスマッチも起こっているように思います。地域が文化芸術に課題解決を期待するケースが少なからずあるように思えるからです。まちづくりの視点からはどうしても「役に立つ」ことを期待

してしまうのですが、文化芸術を道具のように捉えるのではなく文化芸術自体のクオリティに目を向けるべきですね。また、特に新しい文化芸術は課題解決というより、課題発見のほうが向いているように思います。ですので、林さんのおっしゃるとおり違う見方をするとか、批評性という観点はとても重要だと思います。

林 沖縄の特徴としては、地理的な位置や気候、いま沖縄県とされている地域の中でも、もともとは多くの異なる言葉が話されてきたということ、琉球王国時代や米軍統治時代といった歴史、それらの影響を受けて独自の文化を発展させてきたことが挙げられます。

50年前のいわゆる本土「復帰」時に望まれていたのは、基地が本土並みに減っていくことでしたが、現実には日本全国における沖縄の米軍基地の割合は当時より増えている状況にあります。それらも含めて全てが地域的な特性であり、劇場という場に流入します。

また、沖縄の独自性を語るときに考えるのは、「誰にとっての独自性なのか」ということです。沖縄生まれでも育ちでもない私は、どのような話題に関しても、「今の問題に自分は含まれるだろうか」「内地で育った自分はこの問題に関してどのような責任があるだろうか」と考える日々です。自分が誰で、どのような歴史を背負い、どんな立場でいまを生活しているのか、常にそのことが問われる場所だと思います。

伊藤 日本のなかでの沖縄の位置づけは簡単には言えるものではないですね。沖縄は歴史的にも様々な文化交流により栄えてきた一方で、東京に代表されるような中央や本土に対して単純な相対化がされてしまう課題



林 立騎
那覇文化芸術劇場なはーと 企画制作グループ長

を抱えています。沖縄の地理的な位置関係からは、東京以上にアジア太平洋圏の中での交流が期待されているとも言えます。林さんが表現として取り組んで来られたこともある世界の移民の問題とも近接性を感じました。

林 文化芸術に関しては、いま新しい世代が生まれ、育ちつつあることを感じます。社会的・政治的な意識が非常に高く、沖縄の抱える政治的な問題や歴史的な問題について、自覚的でアクティビズムにかかわりながら、同時に、「社会活動は社会活動として重要、ただ自分の作品を同じ基準では評価させない。文化産業やステレオタイプなルーティーンに回収されない」という意識を持っていて、もう一步踏み込んだ冷静さのある優れたアーティストが出ています。彼／女たちの作品の批評性から日々多くのことを学んでいます。

伊藤 若い世代が育ちつつあることは、林さんがおっしゃっていた「なはーと」自体の役割にも重なる部分だと思います。文化芸術を通して様々な社会課題に向き合い、あるときは解決を探る一方で、社会課題に囚われず、文化性・芸術性の追求も行っていく必要がありますね。

林 今後の展望としては、これはいまの立場を離れた個人的な考えですが、米軍基地の跡地利用について、文化

芸術とその独自性を活かしたかわりが必要になると考えます。これまで米軍施設が返還されると、沖縄県はその土地を再造成し、ショッピングモールなどの商業施設にしてきましたが、それは負の記憶を含め土地の歴史を風化させることにつながりかねません。ヨーロッパや台湾で見られるように、そうした場所の一部でも、たとえば建物はそのままに中身をアートセンターとして改修し、展覧会や舞台芸術をしたり、人が集まって対話し、学び合う場所、何かを想起する空間をつくることができると、これからの沖縄にとっても文化芸術独自の貢献ができ、次世代の育成にもつながるのではないかと思います。

伊藤 林さんのおっしゃるように、世界各地では、アートのような創造性を重視する活動の場は近現代の遺構を使うなど、その土地の歴史を残し手掛かりにしていけることが多いですね。

日本のなかの沖縄、行政のなかの劇場という考えに振り回されることなく、何を創造していきたいのかを足元から考えるのは簡単なことではないと思います。「なはーと」という、多様な方と対話し、新しい作品を生み出していく施設ができたことで、「地域に何が必要なのか」絶えず議論がなされ、より一層沖縄の文化芸術が強化されていくことを期待しています。



伊藤香織 東京理科大学教授

東 京・日本橋の「分身ロボットカフェ DAWN ver. β 」は、重度の障害などで外出困難な方の社会参加・孤独の解消を目的とした常設実験店です。今回は、分身ロボットの製作者のオリィ研究所代表の吉藤オリィ氏に「対孤独とまちづくり」についてお話を伺いました。

——分身ロボットカフェ DAWN ver. β の構想と実現のきっかけを教えてください。

吉藤 現在はまだ、学校もまちも職場も含めて全て「体が動くこと」が前提でデザインされた都市であり、国のインフラ整備であると感じています。しかしながら、若い時は活動的に移動が可能であった人も、歳を重ねて体が動かなくなっていくと外出の頻度は下がります。すでに超高齢社会になった日本では、多くの人にとって外出が難しくなる時代を迎えているのです。それはすなわち、人生での出会いや自分の人生を変質させる何かと出会うこと、自分を肯定してくれる居場所もなくなってしまうということにほかならないのです。孤独が募るばかりです。外出が困難な人の居場所をどうやったらくれる



[Interview]

対孤独とまちづくり： 分身ロボットカフェ DAWN ver. β

オリィ研究所
代表

吉藤オリィ

企画・文責・聞き手
福山女学園大学教授

大串葉子
(企画委員)

企画協力
三井不動産

小野寺 博
(企画委員)

のか、さらには友だちも全然いない、居場所がどこにもない人はどこへ行けばいいのか。いろいろな構想があった中で、頸髄損傷を負い20年以上寝たきりだった親友で秘書の番田雄太氏と会話を重ね、「分身ロボットカフェ」をやろうということになりました。このカフェは番田氏のために実現したかったので、彼が亡くなってしまったときに大きな挫折を経験しました。しかし「体が動かなくてもいろいろな人と出会えて、仕事をして稼いだお金を自分や大切な人のために使える、仲間と一緒に働ける場所を作る」という趣旨に多くの人が賛同してくれて実現に至りました。

——番田さんの存在が大きな契機だったのですね。

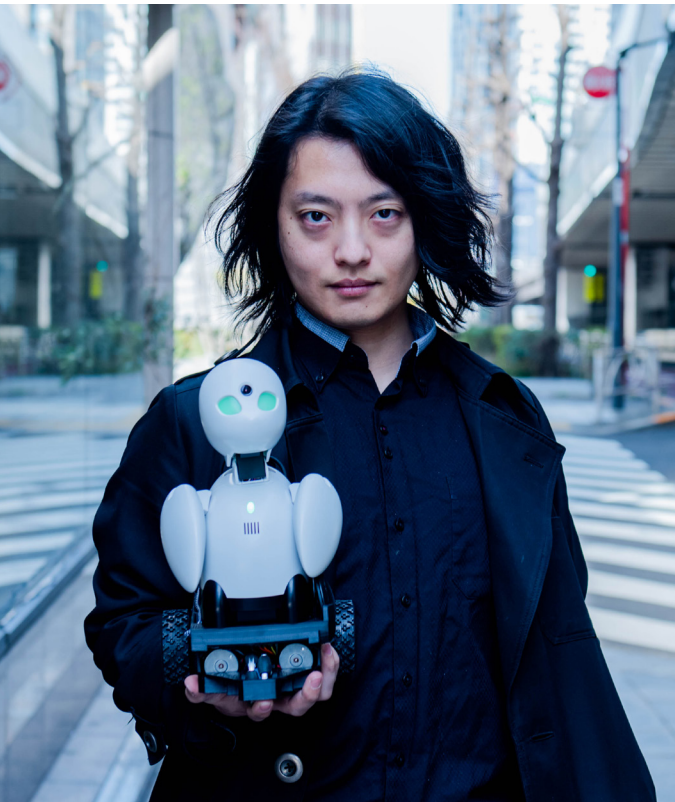
吉藤 そうですね。彼はOriHimeを操作することで急速に自立していききました。OriHimeを通じて人と出会い交流することで、自分の目の前の人笑顔になってくれる、涙流して感動してくれるという経験を重ねていくことで目に見えて変わっていったのです。「誰かを必要とし、自分も誰かから必要とされる状態」、その二つがあると人は生きていけると思うに至りました。体が動かなくなっ

いく先をテクノロジーでどのように補完していけばいいのだろうか、ということに対する仮説のひとつが分身ロボットカフェだったのです。

——カフェの現在の状況と展望はいかがですか？

吉藤 現在は70名を超える方がパイロットとして働いています。誰もが働けるような環境を整えていくのが、あるべき会社や世の中だと思っています。我々のカフェは、現在はまだ始めたばかりのベンチャーなのですが、外出困難で同じように困っている次世代の人たちのために何か道をつくりたいと考えています。パイロット志望の方は急増していて、10倍以上





吉藤オリィ オリィ研究所代表

の倍率です。次の世代が同じことで苦しまないようにしたい、その意気込みを感じられた人たちにパイロットになってもらっています。このカフェで「パイロットと顧客の関係性」ができた結果、接客がうまい方が評価されるようになりました。カフェのお客として来た企業の方が「なんだ、寝たきりでも働けるじゃないか。外出できないと働けないと思っていたし、社会参加できないと思っていたけど、我が社で雇いたい」ということで、このカフェで「接客のプロフェッショナル」のマッチングを行ったりしています。これは意図したことではなく、カフェでの出会いによって気づかされたことです。AIに取られない仕事、それは関係性がもたらす価値であり、こうした事例を積み上げて加速することで、テクノロジーによる適材適所社会を実現したいと考えています。

——カフェの場所に日本橋を選んだのはなぜですか？

吉藤 一番重要なのは誰とやるかでしょう。三井不動産と一緒にやろうと思ったのが一番の理由です。単純に不動産として場所だけを借りるだけではなく、プロジェクトとして私たちがやろうとしていることと親和性があるかたちで一緒に考えていただける企業と一緒にやりたいという思いはずっとありました。様々なエリアでの開業を模索するなかで、「まちの中にOriHimeがあふれていく」という状態を実現したい

という私の思いと、日本橋のエリアをこれから最先端のまちとして盛り上げていきたいという三井不動産の思いが共鳴したのです。

——スマートシティが実現すると街も暮らしもコミュニケーションレスになりそうですが？

吉藤 そこに行けない人たちのために街をデザインすると、何が必要なのか。これまでは車椅子などで物理的に体をそこに運んでいたけど、街のバリアフリーはまったく進まず、車椅子になった瞬間に「もうあなたたちは来なくていいです」とデザインされてしまっているのが、いまの街なのです。そこをどう変えられるか。アバターやアバターロボットは、今はひきこもりの人とか障害者向けに見えていますが、家から出ることができない人がOriHimeを使って日本橋を見てまわり「次はリアルで行きたいな」と思ってもらえるようにしたいと考えています。海外の人にも



(店内写真撮影：大串葉子)

同じことが言えます。次はリアルで見たいというきっかけを作るのです。これからの時代、「知らない人たちと出合いながら人生を作っていくか」ということが豊かさであると私は確信しています。

『分身ロボットカフェ DAWN ver. β』は、テクノロジーによって人々の新しい社会参加の形の実現を目指している株式会社オリィ研究所が運営するカフェです。2021年6月に東京・日本橋にオープンしました。外出困難者である従業員が分身ロボット「OriHime」と「OriHime-D」を遠隔操作しサービスを提供しています。



大串葉子 梶山女学園大学教授

Projects:

会員企業・団体百景

レジリエントなインフラ整備への貢献

——持続可能な社会の実現に向けた取り組み——

株式会社奥村組

社長室 経営企画部 企画課長

齋藤 格

■SDGsとビジョンを一体的に推進

奥村組グループは社会の持続的な発展に貢献し、当社グループに関わる全ての人とともに成長し続けたいという思いから「2030年に向けたビジョン」(企業価値の向上に努め、業界内でのポジションを高める／持続的な成長に向け事業領域を拡大し、強固な収益基盤を築く／人を活かし、人を大切にする、社員が誇れる企業へ)を策定しています。同ビジョンは当社グループが今後も長期的に事業を継続し、社会の持続的な発展に貢献するための将来のありたい姿を示したものであり、SDGsが目指す「持続的な共生社会の実現」に通じるものであることから、当社グループのSDGsに関する取り組みは、同ビジョンの実現と一体的に推進しています(図-1)。

■SDGsと事業活動の関わりを可視化

2020年3月にESG/SDGs推進委員会を新設し、ESG/SDGsに関わる取り組みを戦略的に推進しています。ESG/SDGsに関わるリスクと機会、それらが顕在化した場合のインパクトを分析することにより、ESG/SDGsに関わる当社グループの課題を抽出しています。特に重要度の高い課題である「レジリエントなイン

フラ整備への貢献」、「環境に配慮した事業の推進」、「働き方改革の推進」をマテリアリティ(重要課題)として特定しています。これらの課題解決に向けた方策を「2030年に向けたビジョン」の実現に向けて策定した中期経営計画における各部門の施策に反映することで、事業活動とESG/SDGsに関わる取り組みを一体的に推進することとしており、持続可能

な社会の実現に向け、長期的に事業を継続していきます。

また、事業活動における影響評価をSDGsマテリアリティマッピングとして取りまとめ、各フェイズごとの課題を可視化しています(図-2)。

次節に、マテリアリティの一つである「レジリエントなインフラ整備への貢献」に関する具体的な取り組み事例を紹介します。

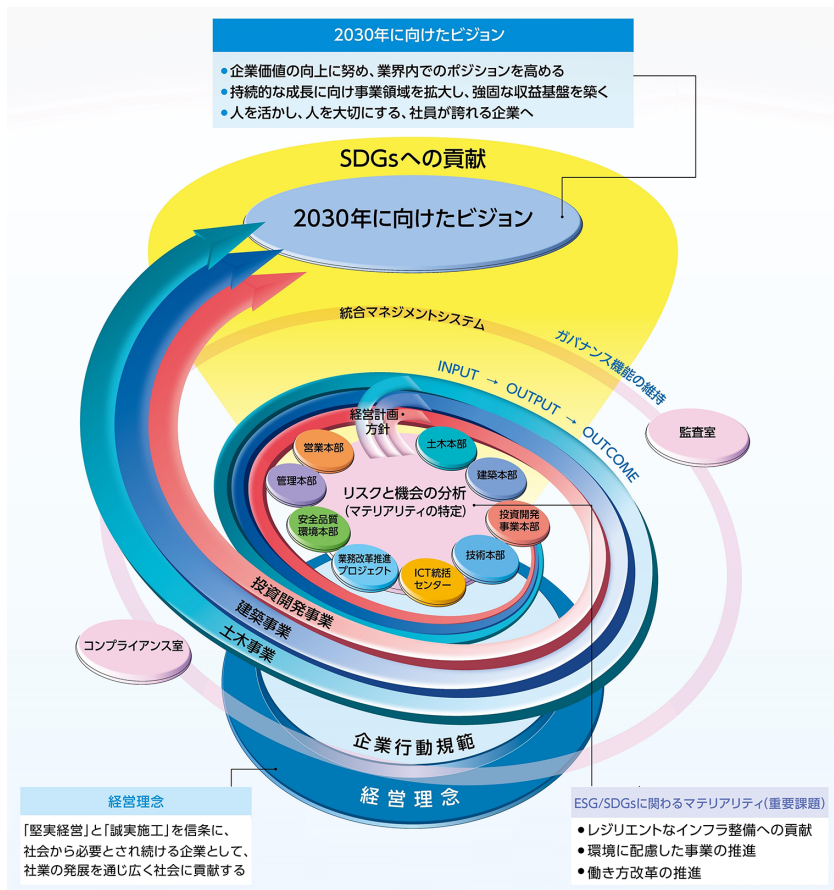


図-1 価値創造プロセス

■ 地域発展を担う社会インフラ

整備新幹線の施工事例

地域発展を担う社会インフラである整備新幹線の施工事例『細長く狭隘な施工ヤードにおける鉄道高架橋の構築』(写真-1)を紹介します。

北陸新幹線は、東京駅を起点に上信越・北陸地方を經由して新大阪駅までを結ぶ整備新幹線であり、日本海国土軸を形成し、地域発展への貢献を期待された重要なインフラです。

現在、2023年度末の金沢～敦賀間開業に向け工事が進められており、当社も各所でトンネルや高架橋の施工を手掛けました。その一つである白山宮保高架橋(延長1,731m)は、事業区間の最起点部に位置しており、JR北陸本線と新幹線白山総合車両所との狭間において、幅約13.0mの用地に幅11.7mの鉄道高架橋を構築する工事です。細長く狭隘なヤードでの施工であり、工事用道路の確保が難しいため、門型構造形式の型枠支保工を採用し、その内部に工事用道路を確保しました。また、構築した高架橋上に簡易軌条を敷くことにより、資材運搬を容易にするなどの工夫を凝らし、無事に工期内の引き渡しを完了しました。

■ 持続可能な社会の実現に向けて

持続可能な社会の実現に向けた当社グループの取り組みとして、「レジリエントなインフラ整備への貢献」に関する事例を紹介しました。この取り組みは、SDGsの「目標11. 住み続けられるまちづくりを」、「目標9. 産業と技術革新の基盤をつくろう」などの達成への貢献につながると考えています。

今後も ESG/SDGsに関わる取り組みを強化するとともに、「2030年に向けたビジョン」の実現を通じて、持続可能な社会の実現を目指していきます。

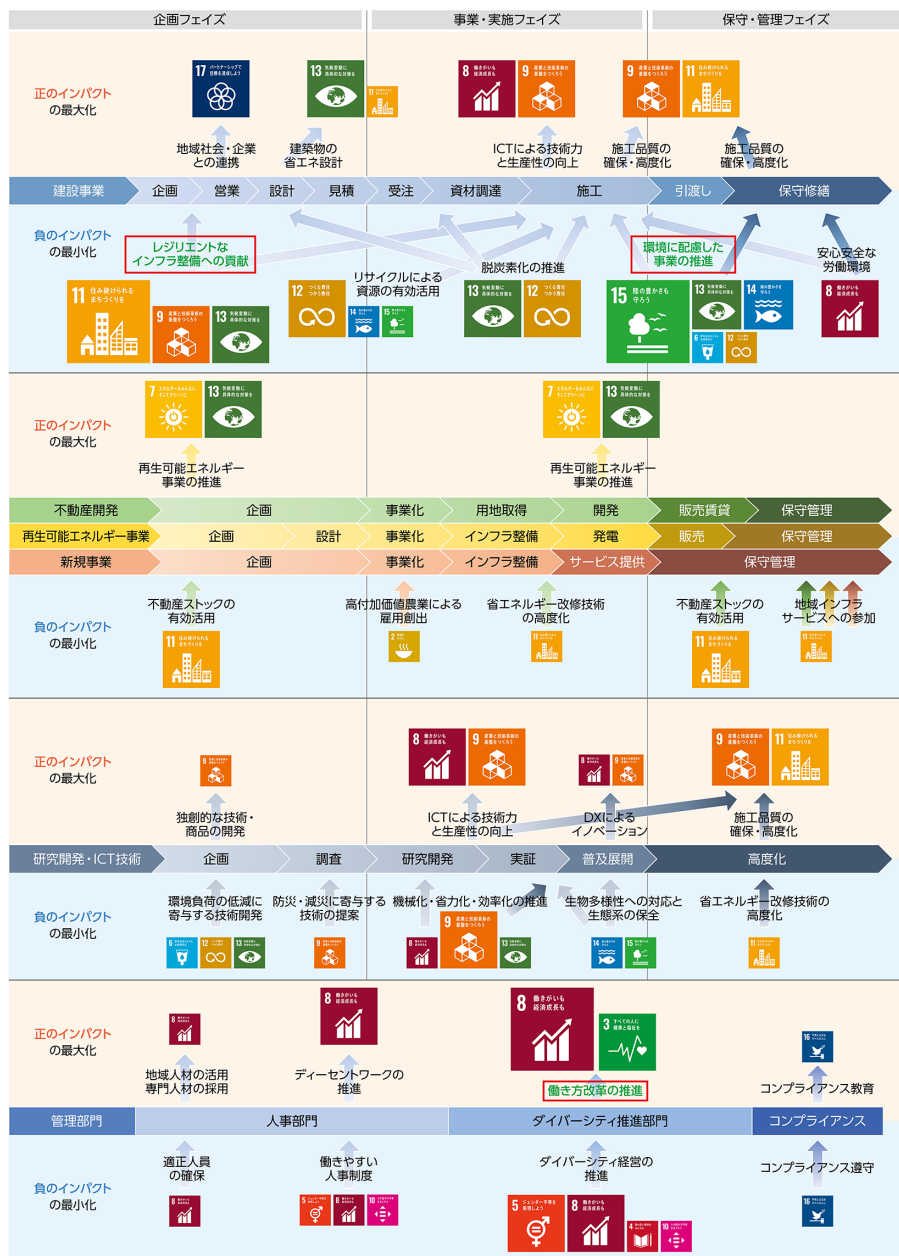
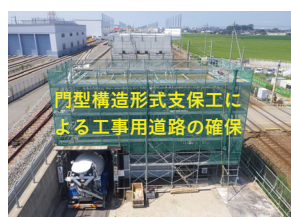


図-2 SDGs マテリアリティマッピング



施工場所全景



橋脚の施工状況



高架橋上の施工状況



高架橋上の全景

写真-1 工事名：北陸新幹線、白山宮保高架橋 施工場所：石川県白山市 (発注者：独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構)

Reports:

行事報告

特別見学会(コロナ禍の状況により2022年1月から延期して実施)

新東名高速道路現場見学

日本の大動脈として暮らしや経済を支える高速道路の機能強化として、1993年より新東名高速道路の整備が進められています。2022年4月16日に伊勢原大山IC～新秦野IC間が開通し、全事業区間約253kmのうち約9割にあたる約228kmが開通しました。

2022年6月15日、同事業を担当



山北スマートIC

している中日本高速道路株式会社のご協力をいただき、施工現場の見学会を開催しました。

東京ドーム3杯分の盛土を行い、山北スマートICを構築する川西工事は、ICTフル活用工事として注目を浴びています。受注者である清水建設のICT・BIM/CIM専門部署、技術研究所を核とし、協力業者・ベンダーと協働する川西工事Cyber Teamを現場に組織しています。測量・設計・施工計画・検査、さらには地元説明や会議などにいたるまで効率化・高度化のための様々な取り組みを紹介いただきました。

清水建設JVの藏重所長からは「現場で活かせるICT技術へ

進化させていくために各社が一丸となって取り組み、日々進化を感じる。新たにICTに精通した技術者が現場に必要なといった課題もあるが、将来的な人手不足対策として効率化・省人化を図りたいという想いは発注者・受注者・協力会社と皆同じ。」と語っていただきました。

当日は、一般公開されている松田事業PR館、国内最大規模のインクラインや工事用の仮設トンネルを設けている河内川橋も見学し、改めて新東名高速道路自体のスケールの大きさを実感することができました。今後の日本の社会経済活動を支える重要な高速道路ネットワークになると確信した現場見学会でした。

東武鉄道(株) 渡邊将紀(広報委員)

Reports:

行事報告

2022年度第2回見学会

首都圏のリニア中央新幹線ルートを通る

2022年7月21日(木)に、建設中の中央新幹線品川駅～神奈川県駅(仮称)間のルートを通り、各駅や途中に設けられる非常口(立坑)の建設工事現場見学会を企画・実施しました。

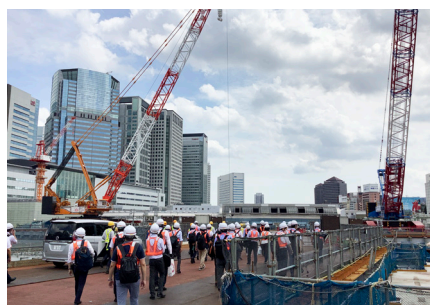
品川駅の建設現場ではJR東海・JR東日本・京急電鉄より、梶ヶ谷非常口(立坑)・神奈川県駅(仮称)建設

現場ではJR東海より、現在行われている工事の概要や工事における様々な技術的配慮についてご紹介いただきました。品川駅付近では線路の脇や直上で行われている大規模な連壁・工事桁(仮の鉄道橋梁)・人工地盤工事を、梶ヶ谷非常口(立坑)では大深度地下を通過するシールドトン

ネルのための立坑工事を、神奈川県駅(仮称)では新駅構築のための大規模掘削工事をそれぞれ見学し、リニア中央新幹線の整備に向けて、工事が進んでいることが実感できました。

今回の見学会では、品川駅～神奈川県駅(仮称)間の第一首都圏トンネル区間(約37km)をバスで約3時間かけて移動しましたが、リニア中央新幹線完成後は10分程度で到達可能となる見込みです。所要時間の変化がもたらす事業のインパクトを体感するとともに、新たな国土軸及び首都圏の形成について考える貴重な機会となりました。

東日本旅客鉄道(株) 森部伸一



品川駅北口広場整備工事現場



梶ヶ谷非常口(立坑)工事現場

Reports:

行事報告

第2回イブニングセミナー

モビリティ新時代 空飛ぶクルマが未来を拓く～空飛ぶクルマの現在地と将来構想～

2022年7月12日、第2回イブニングセミナーが参集型とオンライン型のハイブリッド形式で開催され、90名を超える参加者が集まりました。講演とパネルディスカッションの2部構成で、「空飛ぶクルマ」の現状、将来像とその課題について議論がなされました。

第1部では、鈴木真二氏(東京大学名誉教授・未来ビジョン研究センター特任教授)より、利便性とリスク、また型式証明の取得や騒音などの課題について講演をいただきました。中井 佑氏(テトラ・アビエーション(株))より、「個人販売向けの実験的市場」から「事業者向けの量産的販売市場」へマーケットを広げていく技術開発(実装)の取り組みなどについて講演をいただきました。佐々木康人氏(日本航空(株))より、運航管理者の強みを生かした事業化に関する可

能性と展望などについて講演をいただきました。

第2部のパネルディスカッションでは、「空飛ぶクルマ」の普及が都市のデザインに与える影響、既設公共インフラとの効果的な連携方法について議論いただきました。

「空飛ぶクルマ」の普及に対して、まだ様々な課題があるものの、実現に向けて着実に進められていると実感するとともに、新たな交通体系として可能性を感じる貴重なセミナーとなりました。

大成建設(株) 新田直司(広報委員)



パネルディスカッション(左より 佐々木康人氏、中井 佑氏、鈴木真二氏)

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/>

事務局
事務局長

白木原隆雄

理事会

代表理事・会長・企画委員長 羽藤 英二
理事・会長代理・経営委員長 岩倉 成志
理事・広報委員長 茶木 環
理事・幹事長 金子雄一郎
理事・事務局長 白木原隆雄
理事 寺部慎太郎

監事

徳山日出男
福田 敦
上西 泰輔

経営委員会

委員長 岩倉 成志
委員 雨宮 克也・関 聡史
徳山日出男・松井 保幸
利穂 吉彦

企画委員会

委員長 羽藤 英二
委員 王尾 英明・大串 葉子
小野寺 博・加藤 浩徳
真田 純子・下大蘭 浩
古賀 健一・寺部慎太郎
寺村 隆男・布施 孝志

広報委員会

委員長 茶木 環
幹事長 奥田 豊
副幹事長 貴志 法晃
副幹事長 森 麻里子
HP管理グループ長・委員 福田 大輔
本号編集委員 新田 直司

委員

赤井真由子・石井 由佳
渡邊 将紀
伊藤 香織・内海 克哉
梶谷 俊夫・加藤 隆一
木村 剛・古宇田剛史
柴崎 隆一・高瀬 太郎
知花 武佳・辻 功太
原 祐輔
HP管理 柳沼 秀樹・小野田麻里
デザイン/レイアウト 新目 忍

幹事会

幹事長 金子雄一郎
幹事 石坂 哲宏・加藤 隆一
柴崎 隆一・園部 雅史
田中 皓介

Opinion:

視点

鉄道開業150周年にあたって

——今後鉄道の果たすべき役割——

鉄道150年の振り返り

鉄道は1872年(明治5年)新橋・横浜間が開業して、今年で150周年を迎えます。明治政府は鉄道を日本近代化の基軸に据えて幹線鉄道網の建設に官民あげて取り組みました。1906年～1907年の鉄道国有化を経て、戦前頃には幹線鉄道網はほぼ概成しています。戦後復興期を経て1960年代には東海道新幹線が名神高速道路・東名高速道路などの高速輸送網と同時期に建設され高度経済成長を支えました。その後新幹線も高速道路も路線拡張し、現在では新幹線が3,000km、高速道路が12,000kmを供用しています。大都市圏交通ネットワークの充実にあたっては首都圏の通勤五方面作戦や埼京線、京葉線、つくばエクスプレス等の新線や地下鉄網の拡大が図られました。そして、1987年の国鉄分割民営化によりJRが誕生し、列車増発等鉄道事業のサービス向上施策に加えて、生活サービス事業の展開により事業の活性化が図られてきました。

これからの鉄道の役割

前述の通りこの150年間で、鉄道は国家の近代化、諸外国との戦争、敗戦後の急速な経済成長、モータリゼーションなど様々な社会情勢の変化を通じて現在の姿に進化してきました。さらに今後は、超高齢化や生産年齢人口の減少、ICTやデジタルツールの急速な社会実装、地球環境保全と持続可能社会への対応等、さらに加速する社会環境変化への対応が求められます。鉄道にとっては、これまでの時代とは一線を画す新しい時代が始まりつつあるのではないのでしょうか。そ

こで、これからの鉄道が果たすべき役割について、次の3つの観点で私見を述べたいと思います。

1. 都市間輸送としての鉄道

日本列島の都市間においては、その移動需要と輸送距離に対して高速鉄道の優位性が高いため、これからは新幹線ネットワークを国土の骨格としていくべきと考えます。全国新幹線鉄道整備法による基本計画策定から50余年が経過しており、そろそろ必要な見直しを含め議論を再開するべきだと思います。特に、四国新幹線や青函トンネルの貨客併用解消に資する第2青函トンネル構想については、限りある国土の有効利用、国防、脱炭素、食料自給率の向上など大局的な視点で時代の先を読み、推進するべきだと考えています。ただし、実現に向けては、施設のスリム化、ICTを最大限活用した運行システム効率化、工事のロボット化など、様々な角度からコストダウンを行い、損益分岐点を下げる知恵と工夫が不可欠だと考えます。

2. 大都市圏における鉄道

生産年齢人口の減少に加え、テレワーク等働き方の多様化やオンラインビジネスの発展により通勤通学をベースとした移動需要はいずれ減少していくと予想されていますが、コロナ禍の行動変容によりそれが急激に顕在化しました。

しかし一方で、リアルな交流は活力ある都市経済活動や心身の健康に必要不可欠であり、今後も一定量の移動は維持されるべきだと個人的には考えています。

既存の都心への通勤ラッシュのような時間的および空間的に一極集中する通勤形態は見直されつつも、外出による職住のメリハリ付けや運動量の確保は必要という



林 康雄

鉄建建設株式会社
取締役会長

観点で、サテライトオフィスへの出勤ニーズが高まるかもしれません。そこで、都心から一定距離の中間拠点・中核駅に着目し、大都市圏における新たな役割を与えても面白いでしょう。これからの駅は、電車に乗るためのだけの存在から、多様なライフスタイルをサポートする拠点へと進化していくのではないのでしょうか。改札レスなどの新技術を用いて駅をまちに溶け込ませ、賑やかで魅力ある空間を活かしたデジタルとリアルの融合や体験型イベント充実等により、駅に出かける仕掛けづくりやそれと連携したまちづくりが今後必要だと考えています。

3. 地方交通としての鉄道

直近でも方々で議論が進んでいますが、利用者減少が続く鉄道の優位性を発揮できない地方ローカル線については、抜本的に事業構造を見直すべきだと思います。移動権や災害時リダンダンシーの確保等、社会基盤としての役割を重視するのであれば、民間企業ではなく公共サービスとして維持運営することも必要です。地方の特性に応じた持続可能な交通体系の構築に向けて、上下分離方式やBRTへの転換など、今後すみやかに関係者間で具体的な議論を展開していくべきだと思います。

最後に、上述3点のいずれについても、公共交通全体としてのサービスレベルを向上させることが肝要です。その第一歩としてMaasやチケットレスの普及、次世代モビリティを想定した交通結節点の見直しなどが考えられますが、その実現においても鉄道が牽引役としての役割を果たしていくことを期待しています。