dec monthly vol.418
2020年7月1日発行
発行人 編集人 山口 登美男
発行所 一般社団法人 北海道開発技術センター TEL(011)738-3363 FAX(011)738-1889 〒001-0011 札幌市北区北11条西2丁目2番17 URL http://www.decnet.or.jp/ E-mail dec_info01@decnet.or.jp

notice

第36回寒地技術シンポジウムのお知らせ

第36回寒地技術シンポジウムを
札幌市(会場:札幌コンベンションセンター)で開催いたします。
寒地技術に関心を持つ多くの皆さまのお申込み、
参加をお待ちしております。
詳しくはホームページ
http://www.decnet.or.jp/project/ctc/をご覧ください

「寒地技術シンポジウム」ウェブサイト

■開催日:2020年11月25日(水)~27日(金)
■会　場:札幌コンベンションセンター(札幌市白石区東札幌6条1丁目1-1)
■内　容:

★聴講(無料)……【受付締切】11月4日(水)
★論文(査読・報告論文共通で口頭発表を行います)
(1)査読論文→登録・査読用概要提出……【受付締切】8月14日(金)
(2)報告論文→登録・概要提出……【受付締切】9月4日(金)
★技術展示(本年はオンライン展示会となります)→お申込み…【受付締切】9月4日(金)
★講演論文集(CD-ROM)・概要集(冊子)→お申込み(有料)……【受付締切】11月4日(水)
★懇親会【開催日:11月25日(水)<3,000円(予定)>】

開催にあたっては新型コロナウイルス感染拡大対策を講じます。
状況によりオンライン開催等に変更する場合があります。予めご了承下さい。

notice

「シーニックドライブマップ 2020年度版」好評販売中! 定価200円(税込)

今年のテーマは、北海道ならではの絶景が待っている、"秀逸な道"。ご当地ソフトクリームを集めた「ソフトクリームde道の駅」ほか、寄り道スポット、ビューポイントと一緒に、シーニックバイウェイ北海道のスタッフがおすすめするドライブコースを紹介します!

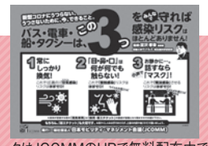
「道の駅」マップ付き! 全道の道の駅で購入できます!

notice

北海道のよりみちドライブ情報「Scenic Byway vol.25 夏秋号」7月28日(火)配布予定

本号の特集テーマは、「ドライブ&Health」。夏のはじまりから秋の訪れまでの季節を楽しむ北海道の旅を、"Health"をテーマにご紹介します。北海道内の道の駅などで7月28日より順次配布予定です。

編集後記 夏本番、お出かけシーズン到来ですね!ドライブはもちろんですが公共交通を利用した旅はどうでしょうか?(一社)日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)発行のポスター(右記)では、公共交通利用時に「換気・顔をさわらない・話す時はマスクをして小声」の3つを守れば、感染リスクをほぼ0にすることができるそうです(decがポスター制作をお手伝いさせていただきました)。多くの方が感じている公共交通利用への不安が解消され、非常に厳しい状況に置かれている地域の足(公共交通)が守られればと願うばかりです。(M.K)



データはJCOMMのHPで無料配布中です
(https://www.jcomm.or.jp/)

News letter since 1985 01 JUL
Hokkaido Development Engineering Center
dec monthly
2020.7.1 vol.418 デックマンスリー

● Monthly Topic (マンスリートピック)
「道の駅」第3ステージの概要と防災機能の強化に向けた動き
● dec Report (デックリポート)
JCOMM 緊急会議
交通崩壊を防げ! ~新型コロナから暮らしと街を守るには?~

dec Interview >>> 東北大学 災害科学国際研究所 助教　定池　祐季 氏

被災地を余力ある地域が支え、北海道全体として頑張っていこう、という「北海道ならではの包摂(ほうせつ)の形」を育てていくことが大事。それが巨大災害への備えになります。

中学生のときに奥尻島で北海道南西沖地震(1993年7月12日)を経験したことが、災害復興や地域防災の研究者を志すきっかけになったという定池祐季さん。常に被災地や支援現場からの視点で研究、発信してこられた定池さんに北海道における防災の課題などをうかがいました。

北海道胆振東部地震(2018年9月6日)では、ご自宅の仙台市からいち早く北海道に飛び、最も被害の大きかった厚真町に支援に入られました。

地震発生翌日に旭川空港経由で札幌に行き、厚真町に入ったのは、その翌日の9月8日です。かつての職場である「人と防災未来センター」(神戸)のリサーチフェローとして、現職の研究員と共に、災害対応の現地支援のため派遣されました。まず北海道庁を起点に情報収集をし、その後、被害の深刻な胆振地方に向かいました。

実は、「人と防災未来センター」の紹介で、役場の図上訓練に協力したことをきっかけに、以前から厚真町に通っていました。2014年からは3年間、町の防災アドバイザーを務め、防災リーダー育成や学校の防災教育などで月1回程度、町に通いました。そうした関わりのなかで厚真町版HUG(避難所運営ゲーム)の開発に取り組み、16年には寒地技術シンポジウムで論文発表させていただきました(「北海道厚真町における町民向け防災教育教材の開発」第32回寒地技術シンポジウム)。

9月9日以降、派遣チーム内で調整して、私は厚真町支援に専念することになりました。「人と防災未来センター」の派遣終了後も、千歳のホテルに滞在して厚真町に通いました。この間、役場を拠点に情報収集・提供をしたり、役場と支援団体をつないだり、町内避難所の運営に関する定例会議に参加するなど、その時その場でできることをしていました。

厚真町は最大震度7が記録され、大規模な土砂崩れによって36名の人命が失われました。現場で感じられたことは。

被害の大きい厚真町には、北海道はもちろん、自衛隊、開発局、気象台、他県の応援職員、日赤など、多くの支援機関が集まり、拠点が置かれ、多くの民間支援組織、そして多数の報道関係者も集まりました。厚真町に入ったときには、組織の数や人数を見て、事態の深刻さと、支援の心強さを感じ、また役場庁舎のコンパクトな建物には、支援組織の方々がすし詰め状態になっていました。その後、駐車場にプレハブが置かれ、各機関の執務スペースが移動していきましたが、災害対策本部機能を確保するためのスペースのあり方について考えさせられました。

民間支援組織については、道外からも多くの団体が来ており、役場やボランティアセンターなどと連携しながら活動を続け、その後、中長期の支

dec Interview

さだいけ　ゆき
上川郡剣淵町生まれ。2011年北海道大学大学院文学研究科人間システム科学専攻博士後期課程修了、博士(文学)。専門は災害社会学、地域社会学、防災教育。(公財)ひょうご震災記念21世紀研究機構・人と防災未来センター研究員、北海道大学大学院理学研究院附属地震火山研究観測センター助教、東京大学大学院情報学環総合防災情報研究センター特任助教などを経て17年4月から現職。福島大学客員研究員。2017年度寒地技術賞(地域貢献部門)受賞。趣味は音楽。在札時にはゴスペルクワイア(聖歌隊)の指揮者として活動。

援に移行するまで関わってくれた団体もありました。

報道については、被災地の現状を発信する大切な役割がある一方で、役場職員やボランティアセンタースタッフを恫喝したり、被災者の人権を無視するような取材を目の当たりにし、影の部分を多く見てしまったように思います。

北海道胆振東部地震では、全道的なブラックアウトで道民はライフラインを脅かされる危機感を共有しました。こうした被災体験を北海道の今後に生かすためには何が重要でしょうか。

胆振東部地震は、「ブラックアウト」によって多くの方が停電を経験し、直接的間接的影響が全道に広がりました。とはいえ、「被災」の程度は様々です。停電を脱して日常に戻った人々と、長期間にわたる避難所生活を送り、多くの人命、住まい、生業などが失われたという喪失感を抱え、生活再建の道半ばにある人達とは大きな違いがあります。そういう中で、「オール北海道」のような連帯を生み出すのは難しいことだと思います。災害発生から約一週間で、「元気です北海道」というキャンペーンが始まりました。被災地では「私たちは『北海道』じゃないのかな」という声も聞こえましたが、生業に影響を受けた方達も含む有志の活動だったこともあり、それだけ懸命だったのだろうとも受け取れました。ところが、このキャッチコピーが官公庁が後押しするキャンペーンに展開しました。そうすると、「北海道＝元気」が公式見解と捉えられ、「北海道」から被害の大きい地域を分断、排除する意味合いを帯びてきます。厚真町が、以前から使っていた「ATSUMA LOVERS」のコンセプトを、災害後にすべての人をつなぐキャッチコピーに発展させたのと対照的です。

東日本大震災後、被災地支援や防災に「社会的包摂」（ひとりひとりを社会の一員として支えること）の考え方を取り入れる動きが進んでいます。この考え方を広く捉え、「道内で災害が発生したとき、被災者・被災地を排除せず、北海道全体で支え合う」という、「北海道ならではの包摂の形」が作られていくことが、今の被災地を支え、これからの災害を乗り越えていくために大切だと思います。

観光立国を標ぼうする北海道には、被災イメージを早く払拭したいというジレンマがありますね。また、北海道は広大で、被災地からも遠く、影響の小さい地域も多いです。

「風評被害」は、本来安全なものが危険視された結果、消費や観光が滞って経済的な損失が発生した場合を指します。胆振東部地震は、全道的なブラックアウトが発生し、道内各地でさまざまな被害がありました。余震が続き、停電の原因が判明しておらず、対策状況が不明な地域への観光を避けるのは、リスク回避の結果です。

地震が起こるのは防げませんが、被害を軽減し、スムーズに回復するための備えは可能です。揺れに対する備えや備蓄、多言語対応案内などに取り組んだ上で、「今後、もし同様の災害が起こっても、みなさんの安全を守るために、これだけの対策を行っています」という発信をすることで、安心して来てもらえるようになると思います。これは、現在の感染症対策にも通じることではないでしょうか。

北海道は広大だからこそ、どこかが被災したときに、被害の軽微な地域が支援することができます。例えば道東の太平洋沿岸部に津波が襲来したときには、帯広などを拠点に人や物資を送る、というような支え合いの仕組みを道内各地で、官民共に育てていくことが、今後予想される巨大災害で北海道全体が生き残っていくために必要だと思います。

では、具体的に、道内で支え合いのメンタリティを育てていくためには、どうしたらいいでしょうか。

一つには、北海道ならではの支え合い、包摂のキャッチフレーズなどをつくり、具体的な取り組みと共に発信するという方法があります。「被災地を支える『包摂』の北海道」というイメージと実践が道内外に伝われば、被災地にとって励ましとなり、観光客には「被災地を支えることにつながるなら、北海道旅行をして応援しよう」という動機付けにもなるのではないでしょうか。

また、非常時の助け合いのためには平時の地域間交流が大切です。函館では、沿岸部と内陸部の住民が一緒に防災訓練する地域があります。仙台の福住町町内会は、市内や他県の町内会と協定を結び、互いのお祭りや防災訓練に参加したり、豪雪地帯の雪かきに行ったりしています。東日本大震災の時に、他県の協定先が支援物資を持って駆けつけてくれました。災害時に道外の姉妹都市に助けてもらったり、道外の姉妹都市を支援した自治体も多いでしょう。道内の自治体間、町内会や民間組織どうしでも同様のことができるよう、道内の沿岸部と内陸部、太平洋側と日本海側などの地域間で同じような取り組みを始めたり、すでにある取り組みを、防災の視点で見直せたらいいですね。離れた観光地間で、例えば、十勝岳の麓で温泉に入ったら、「有珠山の温泉もおすすめですよ。実は火山つながりで観光も防災も協力しているんです」と紹介し合う関係になれば、道内周遊も促進されて一石二鳥なのではないでしょうか。

仙台市福住町町内会防災訓練での協定団体による物産市の様子（2017年11月12日撮影）

ただし、当面、コロナ禍の影響は続くでしょうから、災害時に遠方からの人的支援は期待しすぎない方がいいでしょう。今は、「じまかない」でどれだけのことができるのかが試されていると思います。行政、住民、地元企業でできること、外の力を借りる必要があることを前もって見極め、自前の対応力を高め、近隣で支え合うしくみをつくると同時に、外の力をスムーズに借りられる用意が防災においても急務です。

北海道で、地域防災を牽引するリーダー的な人材は育ってきているでしょうか。また、どんな人材が防災リーダーとして求められるのでしょう。

災害の時間軸を考えると、平時から復興期に至るまで、地域には様々なニーズが発生します。ですから、様々な強みを持った人がいると、あらゆる局面に対応できる可能性が高くなります。私が地域防災のリーダーに望むのは、平時には自分の持ち味や専門性を生かして地域社会に関わり、災害のときに、その経験や能力を生かして支え合える人です。知識があるに越したことはありませんが、相手を尊重しながら人の話を聞き、調整力や協調性が備わっていることの方が大切だと思います。

私が人材養成の優れたモデルとして着目しているのは「洞爺湖有珠火山マイスター」です。胆振総合振興局が2008年度に認定を始めた制度で、平時は専門性のある火山ガイドとして地域の魅力発信に携わり、非常時には地域防災のリーダーとして活躍する人材を育成しています。認定試験では、書類審査、岡田弘先生などの専門家を前にガイドをする実技試験、面接という盛りだくさんの内容で、多面的な審査がなされています。マイスターの方達は地域のなかで自分の持ち味を生かしてどう貢献するかを考え、実行してきたり、これからしていく人たちです。その姿を見て新たにマイスターに挑戦する人が現れるという、好循環が生まれています。

ほかにも道内各地には素晴らしい防災リーダーがいますし、北海道は地域の中で様々な役割を担っている、多様な人材がいます。ですから、普段から地域のなかで災害時にも活躍してくれそうな人を探しておく、言わば人材の宝探しをしておくことが大切です。厚真町でHUGを作るときに、地域内で災害時の支援者になりそうな人や団体を洗い出す作業をしました。その時に出てきた商工会の人たちは、胆振東部地震発生当日から炊き出しをしてくれ、今も、地域の復興のために尽力しています。

人材だけでなく提供可能な物資など、地域のさまざまな資源を防災の視点で見つめ直し、あらかじめ協定を結んでおくというような取り組みが有効だと思います。

NPO法人ほっかいどう学推進フォーラムが昨年、設立され、decは、その活動を支援しています。北海道について学ぶとき、防災も大きな要素ですね。

ほっかいどう学は北海道における包摂の視点を育てる機会になりうるものだと思います。北海道各地の魅力や強み、また備えや支援が必要な点を知っておくことで、平時には交流を深め、非常時にはその交流をもとに支え合うことができます。

防災について学校教育に取り入れている例では、白糠町は「ちびっ子防災ワンデー」という日を設けて、外部の講師を迎えた防災授業を行っています。教員向けには、札幌管区気象台が小学5年生社会科の『くらしを支える情報』に対応する学習素材を提供し、研修会を開催するなどの取り組みを継続して行っています。

授業に組み込む以外にもいろいろな学びの方法があると思います。例えば「朝の会」などで「今日は何の日」というように、北海道の災害史を教員が豆知識的に紹介するのもいいですね。災害以外のほっかいどう学の知識の結晶として、「365日分の北海道出来事カレンダー」があれば、教室で気軽に活用してもらえますし、大人も喜ぶと思います。私もほしいです。

有珠火山マイスター認定試験の様子（2018年10月13日撮影）

今も厚真町に復興支援で通い続けておられます。コロナ禍の影響で災害支援のあり方も変わっていきそうですね。

厚真町では現在、復旧・復興計画の第3期を策定しているところで、そのお手伝いをしています。また、役場と社会福祉協議会が連携して、被災世帯の生活再建を支えようとしており、そちらにも関わらせていただいています。今年の秋に仮設住宅の入居期限を迎え、災害公営住宅等への引っ越しが行われます。新しい住まい、新しいコミュニティにスムーズに移行していけるように、一緒に考えています。

これまでの経験から、支援者側の心得として学んできたのは、自分が「する」ことにこだわるのではなく、「共にある」という姿勢を忘れないようにすることの大切さです。そうすると、押しつけたり誘導するのではなく、主体的な決断のプロセスに寄り添うための「何か」ができるようになるのだと思います。これは、今も模索中です。

新型コロナウイルスの流行期に入ってから、地域外の支援団体は被災地に入れない状態が続いています。被災者支援に関する情報共有会議もオンライン開催となりました。そのため、地域の中で困りごとを抱えて孤立する人が出ないように、地元発の様々な取り組みが始まっています。厚真町では、いち早く災害FMの番組を工夫したり、生活支援相談員はこまめに電話をしたりしていました。行動規制の緩和に伴い、感染症対策をしながらつながりを築いたり保ったりする準備も進められています。

コロナ禍によって北海道のポテンシャルが見直されると思います。人口密度の高い都会に住むリスクを実感し、働き方、住まい方、人付き合いなどを見つめ直し、一次産業の大切さに改めて気づいた人は多いのではないでしょうか。そういう動きの中で、北海道への移住者増加やふるさと回帰の動きが進んでいってほしいと期待を持っています。何よりも、私自身が「やっぱり、北海道はいいな」と考えることが増えました。

「道の駅」第3ステージの概要と防災機能の強化に向けた動き

寄稿 佐藤　文俊 氏（国土交通省 北海道開発局 建設部 道路計画課 道路調査専門官）

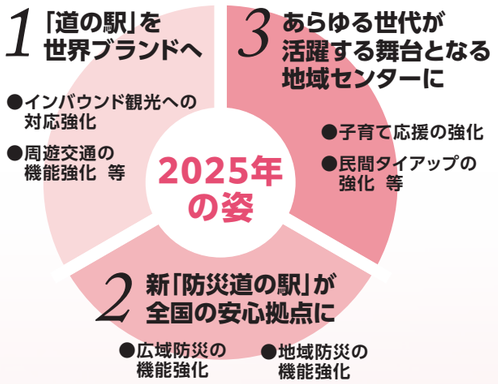
「道の駅」は、1993年（平成５年）に制度が創設されて以来、四半世紀の経過とともに、2020年（令和２年）3月13日現在、全国では1,173箇所、北海道内では127箇所まで登録数が増加しています。また、年間の利用客は２億人を超え、訪日外国人観光客への対応や進行する少子高齢化社会に適応した施設の整備を進めるなど、様々な特色や機能を備えた各地域における拠点的な役割を果たしています。国土交通省では、道の駅に対する地方創生の拠点としてのさらなる期待の高まりや防災・観光・福祉などの多様な社会ニーズへの対応等が求められている背景を踏まえ、2019年（令和元年）11月に「新『道の駅』のあり方検討会」において取りまとめられた提言の新たなコンセプトを実現するべく、今年２月には「道の駅」第３ステージ推進委員会を設置し必要な施策の具体化等について検討を進めているところです。

「道の駅」第3ステージの概要

「道の駅」第3ステージでは、各駅における自由な発想と地域の熱意の下で観光や防災などさらなる地方創生に向けた取り組みを一層の官民連携により実施することで「地方創生・観光を加速する拠点」とすることを新たなコンセプトの１つとして掲げています。また、「道の駅」同士や民間企業、道路関係団体等との繋がりを面的に広げることにより、元気に稼ぐ地域経営の拠点として力を高めるとともに、新たな魅力を持つ地域を創造するべく「ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献」することもコンセプトとしています。

そのうえで、2025年に目指す3つの姿を以下の通り掲げています。

第3ステージの概要



1 「道の駅」を世界ブランドへ

○海外へのプロモーションやプロジェクト展開を国が推進し、「道の駅」を世界ブランドに。多くの外国人が新たなインバウンド観光拠点となった「道の駅」を目指し日本へ。

○「道の駅」では、国や連絡会の支援も受けて、多言語対応やキャッシュレスなど基本サービスを用意。地域の文化体験など地域ぐるみでの受入環境も充実。周辺の「道の駅」や観光施設、風景街道などが連携して周遊観光ルートを創出。

○バス、自転車、レンタカーなど周遊の交通拠点としての役割も発揮し、日本の隅々まで旅行を喚起。多様な交通手段と地域、観光施設情報等がまとめて提供されるサービス（観光MaaS）の導入も始まり移動が活発化。

2 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に

○広域的な防災機能を担うため、国等の支援を受けてハード・ソフト対策を強化した「防災道の駅」を新たに導入。地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供。

○各「道の駅」でも、地域の防災計画に基づいて、BCPの策定、防災訓練など災害時の機能確保に向けた準備を着実に実施。

○これら「道の駅」の活動情報は、災害時に国、自治体、連絡会等でいち早く共有。関係機関の支援も受けながら、道の駅が地域の復旧・復興の拠点として貢献。

3 あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに

○「道の駅」を舞台に、地域の課題解決や民間とタイアップした「地域活性化プロジェクト」が、ボランティアを含めた様々な団体との協働や、全国連絡会等が橋渡しを行いながら、全国各地で盛んに実施。

○地域の子育てを応援する施設の併設や、高齢者の生活の足を確保するための自動運転サービスのターミナルとなるなど、あらゆる世代が「道の駅」で活躍するための環境を提供。

○多くの学生達が、「道の駅」でインターンとして業務を経験したり、地域の特産品をいかした商品開発に取り組み、全国コンテスト優勝を目指して奮闘。

「道の駅」の防災機能強化

「道の駅」における防災機能の強化は、2004年（平成16年）の新潟県中越地震の際に被災地の道の駅が被災者の避難所として、また復旧支援車両の集合やボランティアの宿泊等の支援拠点として活用されたことが契機となり、国土交通省では2007年（平成19年）度から具体な取組を始めています。

現在は、2018年（平成30年）12月に閣議決定された「防災、減災、国土強靭化のための3か年緊急対策」に基づく耐震化や無停電化、2019年（令和元年）度補正予算による防災トイレや災害用資材庫等の整備を地域防災計画に位置付けられた道の駅を対象に進めているところです。

2018年（平成30年）に発災した北海道胆振東部地震の際には、道の駅「むかわ四季の館」が避難所として機能し被災地域の住民、最大270名に利用されるなど、災害時の「道の駅」利用が定着しつつあります。

一方で、地域防災計画への位置付けがありながらもBCP（業務継続計画）策定が進んでいないという実態もあり、地域の防災拠点としての機能強化や災害時の広域的な対応強化が重要となっています。

また、新型コロナウイルス感染症の蔓延による未曽有の危機に直面する状況下、道の駅においては、時間短縮や一部施設の閉館、感染対策（「3つの密」回避、消毒等）を徹底しながら、物流事業者等の休憩拠点として、また、オンラインやデリバリー方式を活用した食料供給拠点として営業を行うとともに、地域経済、雇用の維持に貢献してきたところであり、頻発する自然災害への備えに限ることなく、感染症対策を含む拠点機能も重要となっています。

このため、2020年（令和2年）2月に設置された「『道の駅』第3ステージ推進委員会」において、大規模災害時等の広域的な復旧・復興活動拠点としての役割を担う道の駅を「防災道の駅」として認定する制度が検討されています。都道府県が策定する広域的な防災計画や今年度策定予定の新広域道路交通計画への防災拠点としての位置づけに加え、災害時に求められる機能に応じて必要な施設規模や体制が整っていることなどが主な認定要件となる見込みです。

オンライン方式を活用した販売の様子（鹿部町提供）

既存の「道の駅」における防災拠点としての活用事例

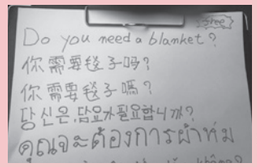
① 道の駅「三笠」

2006年（平成18年）11月に防災拠点化され、受水槽や防災資機材、備蓄倉庫等が整備されています。近隣河川の氾濫に備え水中ポンプを配備するとともに三笠市と民間企業との協定により隣接するスーパーマーケットから緊急時の生活支援物資が確保できる体制を構築しています。

水中ポンプ（北海道開発局）

② 道の駅「むかわ四季の館」

2007年（平成19年）3月に防災拠点化され、非常用発電機や防災資機材、備蓄倉庫等が整備されています。2018年（平成30年）に発災した北海道胆振東部地震により発生した大規模停電の際もトイレや携帯電話の充電が可能だったことから、避難者の受入とともに毛布の提供や多言語での情報提供も行われたところです。



多言語による情報提供（北海道開発局）

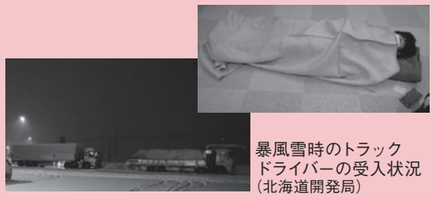
③ 道の駅「厚岸グルメパーク」

2013年（平成25年）9月に防災拠点化され、非常用発電機や防災資機材、備蓄倉庫等が整備されています。高台に位置する立地条件から東日本大震災を契機として2013年（平成25年）2月に避難階段を設置しており、毎年津波避難訓練を実施するなど災害への意識を高める取組を継続しています。

避難訓練時（北海道開発局）

④ 道の駅「ピア21しほろ」

2017年（平成29年）3月に防災拠点化され、非常用発電機や防災資機材、備蓄倉庫等が整備されています。2018年（平成30年）3月に発生した大雪による大規模な通行止め発生時には避難所として開放し、トラックドライバーの受入も行われました。


暴風雪時のトラックドライバーの受入状況（北海道開発局）

JCOMM 緊急会議

交通崩壊を防げ！ ～新型コロナから暮らしと街を守るには？～

公共交通活用など地域における望ましい移動のあり方を提起する（一社）日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM）は、6月7日、コロナ禍で懸念される交通崩壊を防ごうとオンライン緊急会議を開催しました。海外を含む各地の研究者らによる調査報告やパネル討論が行われ、終盤には緊急メッセージが発表されました。会議の概要をご紹介します。

★会議の動画、講演資料は右記JCOMM特設サイトに掲載されています。https://www.jcomm.or.jp/covid19/forum/

第1部 コロナと闘う現状

総合司会を務める**松村暢彦氏**〈JCOMM専務理事・愛媛大大学院〉の開催挨拶の後、**藤井聡氏**〈JCOMM代表理事・京都大大学院〉が緊急会議の企画趣旨を説明。コロナ禍により4月時点で公共交通の利用者が6～9割減、この状態が7月中旬まで続くと事業者の4分の1が倒産、8月中旬までなら半数が倒産、というJCOMMによる全国交通事業者緊急アンケート（ウェブ調査／5月実施）の結果を踏まえ、交通崩壊の回避策として以下3点を提案しました。①政府、自治体による3.5兆円規模の迅速支援が必要。特に地方創生臨時交付金（3兆円）を公共交通に活用、②人々の公共交通利用による感染リスクの評価は客観的な推計確率の約3千倍以上と過大であり（土木学会の意識調査：全国1,000人対象ウェブ調査／5月実施）、このリスク認識の適正化が必須。ウイルス学者監修によるJCOMM作成のポスター（「しっかり換気」、「目鼻口は触らない」、「話すならマスク」）を活用してほしい、③公共交通の復活はコロナからの社会・経済の復活のシンボルになる。そうした問題意識で交通崩壊をくい止めたい。

引き続いて、事業者の生の声として京成バス（株）の幹部社員よりJCOMMのポスターの車内掲出の経緯や手応えが紹介された後、3名の報告者が藤井氏の提起に関連した話題提供を行いました。**神田佑亮氏**〈JCOMM幹事長・呉工業高等専門学校〉は、4月にJCOMMが公表した「公共交通への影響試算レポート」の試算経過を説明し、「公共交通全体の推定損失は年間最大8.3兆円、最小3.5兆円」という結果から改めて政府支援の重要性を強調。また、交通は社会・経済の「血液」であり、それへの公的支援は高い乗数効果で地域経済活性化に作用するとし、他分野との連携による「交通ニューディール」こそ、街や地域のピンチを救うと主張しました。

東徹氏〈（一社）システム科学研究所〉と**鈴木春菜氏**〈山口大学大学院〉は、前掲の全国交通事業者緊急アンケート（5月14～22日回答分436件分析）の結果を解説。約8割の事業者が賃金や損失などの補償を強く求めており、現状のような外出自粛が継続すれば全国で3カ月以内にバスは1,000事業者4万2千人、タクシーは3,400事業者17万2千人が倒産・失業と推計しました。また、感染防止策は従業員への対応に比較して、乗客への呼びかけは不十分な実態を指摘。自由記述回答からは「利用大幅減でも休業できない葛藤」、「経営への大きなダメージ」、「感染の不安」、「危険を覚悟で運行していることへの理解不足」など多くの事業者が危機感や不安をあらわにしていることが報告されました。

太田恒平氏〈（株）トラフィックブレイン〉は、政府・自治体の公共交通支援の現状について紹介。支援メニューは各種あるが、内閣府の地方創生臨時交付金（3兆円）については助成が自治体頼みであるなど、事業者にとっては制約が多く、金額も不十分であると受け止められていることが伝えられました。一方、一部自治体は申請の仕方を工夫して助成を得ており、事業者と行政の協力やJCOMMを含む関連団体の支援が重要であると呼びかけました。

第2部 コロナを乗り越える展望

第２部は「コロナで人々の行動・意識がどう変わったか」をテーマに、**谷口守氏**〈JCOMM理事・筑波大大学院〉の進行で、**柴山多佳児氏**〈ウイーン工科大学〉と**谷口綾子氏**〈筑波大大学院〉が報告。その後、3氏で国際比較に基づいた日本の特性と今後のMMのあり方について議論が行われました。

ウイーン在住の柴山氏の報告は、国際オンライン調査（ウェブ調査102カ国11,500件回答、分析対象は主要14カ国10,500件／4～5月実施）の結果について。通勤から在宅勤務への移行は各国40～60%程度で日本は41%と大差はなく、通勤の交通行動全般は日本と他国との間に大きな傾向差は見られないと分析。しかしながら、ヨーロッパ諸都市が交通崩壊に直面していないのは、地域の公共交通を公共サービスとして運営する長期的スキームを持っており、乗客急減に対して堅牢であるためと述べました。

谷口綾子氏は日独英3カ国調査（ウェブ調査各国500人、性別・年代均等割り付け／5月実施）の結果を報告。不安尺度やリスク認知の比較では、日本は独英より不安が強く、コロナを含むさまざまなハザード（がん、テロ、エイズなど）に対する怖れも強い傾向にあると指摘しました。また、日本の特性としてマスク着用やうがい励行の衛生行動の定着率の高さ、感染リスクによるレジャー行動の減少率の高さを挙げました。

●コーディネーター

石田 東生 氏
筑波大学名誉教授
JCOMM 前代表理事

●パネリスト

藤井 聡 氏
京都大学大学院教授
JCOMM 代表理事

谷口 守 氏
筑波大学大学院教授
JCOMM 理事

藤原 章正 氏
広島大学大学院教授
JCOMM 理事

溝上 章志 氏
熊本大学大学院教授
JCOMM 理事

パネルディスカッション

パネルでは、それまでの各種報告も踏まえ、「交通崩壊を防ぐために今、何が重要か」、「ウィズ・コロナ時代の交通サービスはどうあるべきか」について意見交換し、終了後、会議全体の結びとして藤井氏から緊急メッセージが発表されました。各氏の主な発言をご紹介します。

石田氏　コロナ禍による移動の激減は人類史上なかった衝撃を公共空間に与えています。日本では欧州と異なり、公共交通崩壊が懸念されていますが、この違いには公共政策のあり方が関係しています。コロナ問題を契機に日本の社会資本政策、交通政策は変わらなければなりません。人、企業の行動変容を組み込んだ政策立論とコミュニケーションが必要で、まさにモビリティ・マネジメント（MM）の真価が問われる正念場です。国内外の多様な取り組みをそしゃく、発信し、国民向けだけでなく行政向けのMMも重要になります。

谷口氏　公共交通はまちの形も支えています。コロナ禍が健全な都市構造を崩す要因は①コンパクトシティへの風評被害、②クルマへのシフト、③ネットへのシフト、④引きこもりへのシフト、です。交通サービスが激しい変化に対応できるよう行政支援を強化すべきですが、日本の自治体における公共交通政策への支出は高くて1%に過ぎない。一方、全国の路線バス・コミバスの維持を国民全体で均等負担すると年間6千円余りで乗り放題にできるという試算もあります。今後は実空間とサイバー空間の連動を考えたまちづくりの視点も必要でしょう。

藤井氏　土木学会の意識調査（前掲）で、公共交通に1回乗車した場合の感染確率を尋ねたところ、30.1%（全回答平均）に上り、現実の0.0097%の3,100倍でした。この国民のリスク認知のゆがみを直すことが必須です。また、感染防止策として最も有効な「目鼻口を触らない」の認知については26.5%とマスクや手洗いに比べて格段に低い。これらはMMが基本とする事実情報の提供が現状の政策では全く不十分であることを示しています。日本における交通崩壊の危機は、国民が過剰にコロナ感染リスクにおびえていることと政府、行政が公共交通を大事にしていないという、言わば人災です。MMに取り組んできた立場から民間が地域で営々と築き上げてきた公共交通を全力で守りたいと思います。

藤原氏　コロナ対策としての政策介入には製薬的介入と非製薬的介入があり、後者により社会防御に傾注し過ぎて経済被害を見失っていることが問題です。これには「生政治（バイオポリティックス）」の考え方、つまり、法制度でなく市民一人ひとりの自発的行動による倫理的選択が重要で、ここでMMの手法が有益だと思います。また、感染の収束速度を上げるためには制度的インフラが大事であり、そこに求められるのは個人の倫理的判断と社会全体のシステム倫理です。今後、オンラインへの移行などで人流と物流のバランスは変わっても公共交通維持の重要性は変わりません。

溝上氏　熊本市では、市電の過密対策として臨時急行バスによる分担輸送を行い、市民に好評を得ています。この取り組みを含め、バス事業者5社による共同経営準備室がさまざまな感染防止対策を主導し、利害を超えた連携で迅速な問題解決ができる組織になっています。同市は熊本地震による公共交通への打撃から自動車への転換が進み、回復しないままにコロナ禍に見舞われて公共交通の需要回復の展望を得にくい状況にありますが、自治体と事業者がタッグを組み、可能性を探りたいところです。崩壊しているのは交通ではなく、事業者任せの公共交通制度。新しい制度に向けた本質的議論の進展を願っています。

緊急メッセージ（骨子）

1. 政府（中央＆地方）による3.5兆円規模の迅速支援により交通崩壊はストップできます
2. 人々の「公共交通に対するリスク認識」の適正化で交通崩壊はストップできます
3. 公共交通の復活は「社会・経済の復活」のシンボルです

文責：dec