



地域と一体となったこれからの社会資本整備

出席者

| | | | |
|---------|----------|---------|--------------|
| さわ 澤 | のぼり 登 | のぶ 信 | こ 子 |
| く 工 | どう 藤 | | けい 啓 |
| ささ 笹 | もり 森 | ひで 秀 | き 樹 |
| あし 芦 | だ 田 | よし 義 | のり 則 (司会) |

(順不同・敬称略)



はじめに——仕事の内容から

芦田 きょうの座談会は、2000年を迎え、新しい国土マネジメント——地域と一体となったこれからの社会資本整備——というテーマで幅広くお話しさせていただきたいと思っております。

初めに、おのおのお仕事の概要などからお話しただけですでしょうか。

笹森 川崎国道では、首都圏の南西部の幹線道路ネットワーク整備を担当しています。その中で、川崎縦貫道路が、アクアラインから東名までつながる計画になっておりますが、そのうちの1期工事としてアクアラインから、国道15号まで、約8kmの区間の工事をしております。東名から先の部分については、東京外郭環状道路という昭和41年に都市計画決定された道路がそのままになっていて、今、また道路をつくるために、計画を具体化していこうとしているところです。

工藤 荒川の河口から笹目橋まで約34kmありますけれども、その間を管理しています。事務所の仕事の中心は、スーパー堤防（洪水による壊滅的な被害を防ぐための、越水しても破堤しない幅の広い堤防）の整備です。もう一つは、埼玉の南部を流れております綾瀬川、芝川等、特に綾瀬川は過去水質がたびたびワースト・ワンになっておりますが、水質の浄化という事業もやっております。

ハード的にはそういうところがメインですが、歴史的に見ますと、荒川の下流部は75年前に人工

の放水路ができたことによって江東デルタ地帯の工業化が進みました。その結果、地下水の汲み上げが増えて、地盤沈下を起こしました。いわゆる江東ゼロメートル地帯があります。下流部では堤防の高さは8m程度で、地盤の高さも0mから2mと、東京湾の干潮時、満潮時よりも低いようなところが多くあり、災害に対して非常に脆弱な地区になっております。そのようなところにおいて洪水災害を中心にした危機管理対策をどうしていくかということが一番の課題です。

澤登 私はソーシャルマーケティングプロデューサーという仕事をしております。生活者側、個人あるいは家庭、地域に根ざし、企業や行政の人たちがどう関係していただいたら住みやすくなるのか、あるいはその地域をどう経営していったらいいのかということ、マーケティング的な技法を入れながら組み立て直して提案する仕事をしております。

私は、4～5年前から地域住民と企業とのコミュニケーションづくりを現場でお手伝いしております。住民に情報が開示され、学び直していかないとコミュニケーションギャップが大きくなり、何をやっても難しいなと思うところがあります。行政がいいというわけではないのですが、生活者の価値観あるいはライフスタイルを直していくきっかけ作りがそのコミュニティの中でできればいいと考えています。



今後の社会資本——生活と ITS

芦田 いよいよ本題の方に入らせていただきたいと思います。

これからの社会資本という場合には視点が二つあって、一つは、どういうものを作るのかという、対象物の話です。もう一つは、どんな方法で作っていくかという視点。

社会資本は長い目で見て、どのようなものを作



澤登 信子
ソーシャルマーケティングプロデューサー

っていったらいいのかを考えなければいけないと思うのですけれども、そういう観点で、澤登さんから、今後はどのような価値をもつものが求められているか、お話しいただけますか。

澤登 少子高齢化社会になっていきますと、高齢期の人たちが増えていくわけですよ。その方々が自立して暮らしていく。今、介護保険などができて、高齢者が総体的に弱い者、介護されるべき立場とされていますが、実は今の生活の中にきちんと組み込まれ、社会、地域と関係しながら暮らしていきたいという気持ちの方が多いのです。インフラがそれに対応しきれていないと思います。

また、環境条例もでき、循環型社会をどう作っていくか問われています。今まで効率性が優先される文化の中で欠けてしまった価値感と行動力をつけていかなければいけないだろうと思います。

そのような視点からすると、市民、企業、行政が一体となってコトやモノを生み出していく。相手を知ったり、その状況を知りながら、参加型で作っていく。道路にしても駅にしても、利用者の側に立って互換性を重んじた思考が大切です。暮らし全体を考え、一度ビジョンから作り直していく必要があって、公共事業が担うところが大きく非常に重要と考えております。

道路にしても ITS（高度道路交通システム）が導入されようとしていますが、実は生活者にとって多様な価値を生み出すと思います。ITS が導入されてどう生活が変わるか、わかりやすい情報を発信してもらいたいものです。暮らしの発想が

ら、今欠けている部分、不安をもっている部分を埋めるには、どんな道路、川、あるいは公共施設が必要なのか、思考回廊を変える必要があります。

笹森 2000年を迎えるということで、われわれはもう少し歴史観をもって、未来はどうなっていくのかということを考えるべきではないかと思うのです。

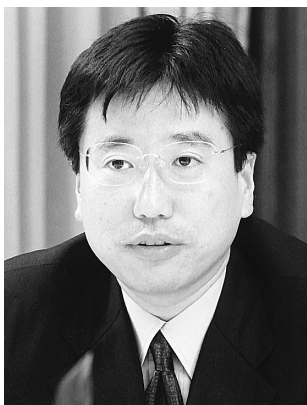
世の中は不況であるとか、高齢化、少子化の話があって、きわめてネガティブにとらえられているのですが、実は人が暮らしていてインフラ整備をしなかった時期というのは歴史上多分ないのだろうと思うわけです。それは、人々のニーズが時とともに変わって、それに合わせてインフラを整備してきた、ということだと思うのです。したがってこれからも増大するニーズに合わせた形で道路でも川でも整備をしていく必要があるのだろう、というのが基本的な部分であります。

ITSも、どういうふうに生活が変わるかは、たしかに、語りきれていない部分があります。

たとえばETC（自動料金収受システム）は、来年度から関東の有料道路の中で一部利用が始まります。今は、端的に「料金所の渋滞が減ります」と説明していますが、普及していくと、先で渋滞しているとき手前のインターで降りて、渋滞を越えたところでまた乗ればいい。今までですと2回分の料金を取られたのですが、ETCを使っていれば1回分で済むとか、使った分だけ払うことになれば利用者にとってわかりやすくなるだろうと思うのです。

高速道路のインターチェンジ（IC）はクルクルと巻いていますよね。乗る人も降りる人も1カ所で、料金を処理できるようにしている。ところが、料金所を無人化すると、ICをどんどん増やせる。フルアクセス・コントロールの道路、出入りが不自由な道路という意味なのですけれども、これが交差点ごとに乗り降りができる道路に近づいていくということが次の夢だと思うのです。

ICとICの間でも交差する道路があれば、もっと安く出入口ができて、今まで開発から取り残さ



笹森 秀樹
建設省関東地方建設局
川崎国道工事事務所長

れていた土地がもっと使えるようになる。きちんと土地が利用できるようになるという意味では、可能性を秘めたシステムだと思うのです。

あとは、AHS（自動運転システム）があります。去年、おとしに実験をして、高速道路で手放し運転で本を読みながら行けるという写真が出ていますが、そういう時速100km用の装置だけではなくて、たとえばバスがバス停にぴたっとつくための装置としても考えられます。バス停は約300mおきにありますが、今は歩道にきちんと寄れない。段差があってお年寄りや苦勞するし、車いすも乗り降りできない。スロープを降ろすようなバスも開発されていますが、乗降にすごく時間がかかってしまう。そうではなくて、そこにぴたっと1cmのところまで寄れるシステムという意味で、それをドライバーに求めるのは無理ですから、それが自動になれば、バスが段差なしのエレベーターに変わる。そうすると、ベビーバギーのお母さんとか、荷物をもっている人にとって、すごく便利なシステムになるのだろうと思うのです。

もう一つは情報の話なのですが、VICs（渋滞情報）といって、渋滞の情報が車の中のナビゲーションでとれるシステムが実用化されています。今日もそれを使って、途中から電車に乗り換えて来たのです。用賀から霞ヶ関まで110分かかると出ているわけです。それだったら近くの地下鉄の駅に行った方が速いということがわかるわけです。それが今は車の中では見れないのです。たとえば天気予報でも、女性の方は、朝、着がえをするときに、今日は雨だからどういう洋服を着ようかとか気にされると思うのです。それと同じように、電車か、バスか、自分の車で行くかを選ぶことが家の中でできればライフスタイルも変わってくると思うのです。交通機関を朝起きた段階で選択でき

るようなシステムまで拡張してあげれば、効率的な生活が送れるようになるし、多分、女性のお化粧まで変わってくるのではないのでしょうか。そういうことができるシステムがITSではないのかなと私は思っています。

芦田 ITSという情報化の時代を担う新しいシステムと高齢化社会あるいは生活者の視点というのはどう結びつくのかなと思っていたら、うまくまとめていただきました。

澤登 たしかにそうですね。流されている情報は、スピードとかサイズの話なのですね。質の話になかなか入らないのです。お話しいただいたように、生活の質が高まるという、その辺なのだろうと思うのです。

高齢者になったときに、車を運転できなくなったらどうしようと不安に思っている人が多いはずですから。それが生活者側には課題なわけですよ。それに対してこういう新しい技術が導入されることで、かなり解決できます。マーケティング的に考えると、困ったこととか、不安とか不満の「不」を除くことなのですね。ですから、「不」に応えていけば、結果的に質が感じられると思うのです。そんなに急いで行かなくてもいいよとか、山の中までは道路はいらないよという論議にすぐならないような論議、情報の受け渡しが必要だと思えますね。

芦田 だいたい意見が一致したようですけれども、新技術が生活者の不便さを解消するのだということをもっと世の中にいわなければだめ、ということでしょうか。世の中から見たら、そのことが全然伝わってこない。

澤登 産業界の中だけで語られているにすぎないのですね。だから、生活者の舞台上で語り合えばわかりあえることも多いと思えます。



まちづくりとスーパー堤防

芦田 同じように、今後の時代を見た事例を工藤さんからもお話しいただけますか。

工藤 荒川の下流部というのは、流域との関係で姿がどんどん変わってきております。今の北区

や荒川区は以前、隅田川の遊水池だったものが、明治期に工場立地が進んで来て、荒川放水路が作られました。その後も、地下水をくみ上げたことにより、地盤沈下をして危険性が増したので堤防をさらにかさ上げするということがありました。そして、いわゆる江東デルタ地帯が日本の工業化の中心になり、今でも荒川の沿川には、物凄い人口も資産もあります。1 km²あたり12,000人弱くらいの方が居住しています。そうなる今までより、もっと高い安全性が求められてくるということで、スーパー堤防を整備しているところです。暮らし方ですとか社会状況を反映して、治水という観点でも、その内容は当然変わってきていますし、対応も変わってきております。

荒川下流で問題になっていますのは、河川利用の点です。古い話ですけども、昭和39年に東京オリンピックがあって、河川敷をどんどん国民の体力向上の場に使いましょうとグラウンドを一斉に作った時代がありました。ここに来て、そればかりではないと思われるようになってきました。

自然環境の保全が必要とか、高齢者の方々が散

歩されるのに、川に近づけるような施設が必要とか、ニーズが多様化してきて、どれか一つという対応では済まされない時代になってきています。そのところは、沿川住民の方々同士での議論になるところです。

芦田 現代の価値観に合ったものを提供する点で環境保全や高齢者のニーズに応える施設整備をされているということですが、一方、安全度を上げていく、スーパー堤防の整備については、生活者の観点からのマーケティングの仕方なり地域のニーズの汲み上げ方で工夫されていることはありますか。

工藤 スーパー堤防は、地域の合意がないとできない事業です。区画整理事業、再開発事業などを各地域でやる気になるかならないか、大きい工場がどこかに移転したときに、その跡にまちづくりをしていこうというような気運が高まってくるかこないかというようなところによる事業です。まちづくりの合意が図られたところで事業を進めてきているところです。

リバーステーション

澤登 21世紀は森林化社会にしていかなければいけないと私は思っているのです。私たちが生命体であり自然との一体が前提でなければ速やかに暮らせないはず。生態学的な視点で物を見ていく時代になるだろうと思うのです。自分の気持ちが癒されたり、リラックスできたり、ごく普通

に体で感じるものを大切にしなければいけないのではないかと思います。コンクリートジャングルの中ではさまざまな課題が根本的な解決はされていきません。都市は緑化しなければいけないし、自然の豊かなところに、ほどほどの都市の文化で暮らしていく。このような視点でみると河川は重要な空間であり、要素なのです。残念なことに、今は河川流域に住んでいる人も、川を背に暮らしています。川を知って、川をみんなで作り見守っていく。川から学ぶことは多いのです。川との距離を縮め、暮らしの中に取り入れていく。

河川の水路を活用できないでしょうか。水は気持ちを鎮めてくれます。水の駅をお作りになるというお話も聞いているのですけれども、それはどういう機能をもつステーションなのか。道の駅は、成功しているところもありますが、いま



工藤 啓
建設省関東地方建設局
荒川下流工事事務所長

つ産業経済から物を見るような感じで、人々が集まってきたり、そこから自然に何か起きる期待感がないわけです。これから水の駅をお作りになるのなら、住民が参加できる新しい基地、市がたつような楽しさが欲しいものです。都市の起こりの原点に戻した発想で見ると、これから水路はすごくおもしろいですね。

芦田 水の駅というのはアイデアとしてはおもしろいと思うのですが、荒川だったらいっぱい船が出ていますよね。あの船が泊まる場所というのは、何かそういう仕掛けはあるのですか。

工藤 今、リバーステーションを整備しています。河川舟運だと、観光的なもの、それから防災的なもの、物流的なものといろいろあると思いま



道の駅

芦田 水の駅や道の駅など、そういう人の集まる場所も私たちが文化などを考えながら作っていくということが大事なのだと思うのですが、せっかくですから道の駅について、お話しいただけますか。

笹森 470駅を超したでしょうか。最近では結構ヒットした政策で、一般の道路にパーキングエリア、サービスエリアがなかった。そこで道路の情報を出し、地域の情報も出せるようにしようというのが基本であったわけです。

地域の情報とは、今まで通過していた道路に道の駅ができて止まってみる。その地域が一体どういう地域であるのかがわかるようにしようということです。数が増えているのは、立寄り率が非常にいいのです。その道路を通行している7%から11%の車がそこに立ち寄るわけです。コミュニケーションのきっかけにはなっている。そこで単にお土産物屋という形でやっているところは、淘汰されていくでしょうし、そこでフェイス・トゥ・フェイスのコミュニケーションを始めましょう、こんなことをやっているから、楽しんでいきませんかとか、実際にあるのですが、そういうと

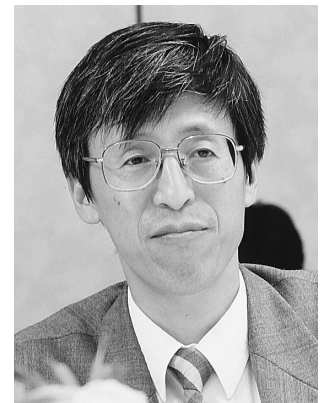
す。観光的なものだけを取り上げて申し上げますと、船着き場と何がしかの施設を組み合わせると、周回ルートといいますか、そういうものができればと考えています。

澤登 人々は、川があって、そこに道を作りながら交流していたわけです。そこには情報が集まり、発展していったわけです。川を水の道としてとらえ、人々が滞留しながら人々を繋げていく機能を期待します。この、20~30年の中での試行ではなくて、何か21世紀はバス感覚で船を利用できるもいいんじゃないとか。難しいことは知らないからいえるのですが……。もうスピードだけではなくて、ゆっくりとした文化も求められています。

ころは、生き残っていくのだろうと思っています。

澤登 それが民間のレベルですと10年とか待たないわけです。たとえばそこにスーパーを作るといったときには、必死で経営マネジメントから考え出します。その辺が行政の方には、なかなかわかりにくいと思うのです。そういう意味で一般の人たちは鋭い目で見ていると思います。やはりごく当たり前の物産館だという感じで受けとっている場合が多いです。それがお手洗いのために寄るとかね。

芦田 私の知っている道の駅では、地元でとれ



芦田 義則
建設大臣官房建設コスト管理企画室長