

# ウィズコロナ時代の地域と交通の構想

竹内 伝史<sup>1</sup>

<sup>1</sup>正会員 (一社)地域問題研究所・理事 岐阜大学名誉教授  
E-mail : dentak@gifu-u.ac.jp

今世紀に入ってわが国では、地域社会づくりでも地域の交通計画でも根本的なパラダイムシフトの必要性が指摘されてきた。その主題は高度経済成長指向からの脱却であり、新自由主義のグローバルな経済体制に対する地方地域の側からの対応策の構築であったと考える。筆者もこの主題を「都市のルネッサンス」と呼び、地域づくりにおけるヒューマンイズムの復権を主張してきた。しかし、今、世界は COVID19 のパンデミックによる大恐慌を経験し、人々の接触の機会を制限、削減することに汲々としている。今次のパンデミックはいつか終息するとしても、ポスト・コロナの時代はウィズコロナの生活ぶりを考えざるを得ない。そのような時代においても、この「人々の接触・交流の機会削減の原則」は踏襲されるのであろうか。それは、地域社会における「ヒューマンイズムの復権」の目標と根本的に矛盾するように思われる。しかも、IT 革新と新自由主義（経済収益至上主義）の嵐が吹き荒れ、その矛盾が顕在化しつつある現代、この「ヒューマンイズムの復権」の目標が間違っているようには思えない。地域における人々の交流を促進しつつ、感染症の拡大を阻止できる方策、すなわち、ICT を中心に革新的技術を動員した、ヒューマニティを失わない交流のあり方、そして地域社会の空間構築のあり様を、今、私たちは探求しなければならない。

**Key Words** : paradigm shift on infrastructure planning, regional planning, transportation planning

## 0. まえがき

今世紀に入ってわが国では、人口の減少と高齢化が頻りに議論され、地域社会づくりでも地域の交通計画でも根本的なパラダイムシフトの必要性が指摘されてきた。その主題は自動車化に象徴される高度経済成長指向からの脱却であり、新自由主義のグローバルな経済体制に対する地方地域の側からの抵抗ないしは対応策の構築であったと考える。私も、この主題を「都市のルネッサンス」と呼び、地域づくりにおけるヒューマンイズムの復権を主張してきた。

その実体は、地域の人々の交流促進による地域社会の活性化であり、地域間の物的・文化的交流の活性化による地域経済の発展である。また、「歩いて暮らせる地域社会」の構築を目指した、「コンパクトな地域づくり」と自動車（マイカー）に頼らない地域社会の相互連携構造の構築である。これらを総じて「都市のルネッサンス」と言い、地域社会での「ヒューマンイズムの復権」という理由は、そこに「至上の善」として、人々の「ふれあい（フェイス・トゥ・フェイス）」による交流の促進を意識していたからである。

しかし、今、世界は COVID19（新型コロナウイルス

感染症）のパンデミックによる大恐慌を経験し、ワクチンや特効薬の開発の展望が効かない現時点では、各国政府、あるいはその地方政府は、人々の接触の機会を制限、削減することに汲々としている。いつの日か今次のパンデミックは終息するとしても、ポスト・コロナの時代はウィズコロナの生活ぶりを考えざるを得ないであろう。そのような時代においても、この「人々の接触・交流の機会削減の原則」は踏襲されるのであろうか。それは、地域社会における「ヒューマンイズムの復権」の目標と根本的に矛盾するように、私には思われる。しかも、IT 革新と新自由主義（経済収益至上主義）の嵐が吹き荒れ、その矛盾が顕在化しつつある現代、この「ヒューマンイズムの復権」の目標が間違っているようには思えない。

地域における人々の交流を促進しつつ、感染症の拡大を阻止できる方策、すなわち、ICT を中心に革新的技術を動員した、ヒューマニティを失わない交流のあり方、そして地域社会の空間構築のあり様を、今、私たちは探求しなければならない。あるいは、それは「適度にふれあいのある交流」、「適度にコンパクトな地域社会」の形成といった概念に落ち着くのかも知れない。この中間、「中庸」の途は、人類の歴史の古から追求さ

れてきたところではある。あるいは、「過密」による不快と混雑費用の発生と、「過疎」による非効率と社会的紐帯の脆弱化の、二極化した弊害の対立を止揚する時空間的調整の方策を探し出すことができるのか。いずれも課題は難しく、暗中模索の現況と言わねばならない。

## 1. ポスト・コロナ時代の社会生活はウィズコロナの発想で

コロナウィルスは厄介なもので、それ自体は生き物ではないのだそうだ。人の細胞に入り込んで初めて生命力を持つ。すなわち、感染者から振りまかれ、短時間とはいえ人間の生活環境に存在する（浮遊または付着）ウィルスを完全に除去することは難しい。結局、感染者を無くすことしか決定打はない。ウィルス自体が変異を重ねており、完全に病原体を除去する特效薬の開発はかなりの時日を要することになりそうだ。また、無症状の感染者が多いことを考えると、感染者の完全な隔離も難しくそうである。

結局、できるだけ早くワクチンを開発し、高齢者や基礎疾患のある人など、重症化しやすい人に優先して投与して、免疫の獲得の促進に期待しつつも、しばらくは、この新型コロナウイルスと付き合いつつ、人々の交流を復元・振興し、地域社会と経済の復興を図っていくことを考えざるを得ないであろう。考えてみれば、人類と感染症の付き合いは、人類が集落社会を形成したと共に始まったとされており、多くの感染症が、人類の歴史と共に克服・撲滅されてきてはいるものの、インフルエンザのように、今日でも、ワクチン接種によって感染を予防（不完全ではあるが）しつつ、いわば人類との共生を図っているものも多い。治療薬の開発によって死亡率の低減化が十分達成されていれば（太田勝敏氏は「わが国での死者数は現在〈2020.初夏…竹内注記〉…交通事故死者数と比べると少ない」と指摘している<sup>1)</sup>）、この「病原体」ないしは「感染症」との「共生」は可能だということである。

ここで問題なのは、今回のコロナウィルスが、ペストの鼠のように病原体媒介生物（ノミ）を運ぶ宿主を伴わず、直接、人と人との接触・至接近（濃厚接触）によって感染することである。もちろん、ウィルスが付着した物体への接触で感染することもあるが、この場合には、媒介物を消毒することもできるし、このウィルスの生命力（生命体ではないのに、この表現は矛盾するが）の持続時間はさほど長くないと言われている。しかし、人と人との濃厚接触により直接感染する場合、その接触の機会を排除することが感染防止の決

め手になる。ところが、濃厚接触を最も効果的な形態とする「人と人との交流」こそは、人間社会を存立させ、地域社会を健全に育成していくための、基礎的な要素でもある。「人間は社会的な動物である」と言われる。大小の違いはあっても地域社会の形成を欠いて、我々は生きていくことができない。

果たして、「濃厚接触」を制限し、「交流」の密度を薄めて、我々は健全な地域社会を維持し、経済を促進して行けるものであろうか。数か月とか半年とか、一定の間ならば、それも可能かもしれない。しかし、今、我々が議論すべきは、何時まで続くか見当のつかない、「ポスト・コロナの時代」の我々の社会のあり様なのである。

当今、急速に進展・普及した ICT の技術が、あるいはその成果を駆使した現代の社会システムが、「濃厚接触」を抑制した人々の交流システムを開発してくれるであろうか。そして、そのことは地域社会に大きな歪をもたらすことになりはしないか。人類の将来を見据えて、「ヒューマニズム」の観点から、いわゆる「負の改革」とはならないようにする必要がある。

人類の歴史をひもとけば、感染症のパンデミックは地域社会の、とくに「都市」のあり様に大変革をもたらしてきた事が分かる。例えばヨーロッパの中世都市の典型は城壁に囲まれて市民が集住し、消費生活を営み、宗教を柱に文化の華を咲かせてきた。街の中心の市役所と教会が面した広場には市場が立つのが常であったが、そこに市を出す農民は城壁の外の農耕地帯の中に散開して居住・農作し、毎朝、城門が開くとともに町に作物を運び込むのであった。この町にペストが流行し、その病原体を鼠が媒介することが察知されるや、人々は鼠の行動半径の外に在る周辺農村地帯に逃げ出し、市街地の空洞化、城壁の崩壊、郊外居住の一般化が起こり、中世典型都市の崩壊が起こったと言われている<sup>2)</sup>より要約)。また、感染症の世界的流行（いわゆるパンデミック）は、大航海時代と共に始まっていると言われる。マラリアなどのアフリカ由来の感染症は、植民地の拡大と共に欧米に感染が広がった<sup>2)</sup>。

今日のグローバルな交流の広がりとその濃密さは、とくに経済において、大航海から植民地の時代の比ではない。これに伴い、感染症のパンデミックも極めて急速に、かつほぼ全地球的に伝播する。今回の COVID19 は、そのことを実証した。一方、経済に比して社会のグローバル化は遅々として進まず、世界には国境をはじめ人種問題、貧富格差、南北問題など、多くの障壁が残されている。また、次に述べるように成熟化に伴う、社会の脆弱化も危惧されている。感染予防策や防疫体制は、国連・WHO の活躍にも拘わらず、とても一朝一夕に全世界規模で一律果敢に、とは行き

そうにない。逆に、この経済と社会のグローバル化のギャップを利用して、ICT をはじめとする現時の科学技術を駆使しつつ、孤立しつつも自立できる地域社会を丸ごと防衛(防疫)することはできないであろうか。そして、それは都市の、地域社会のあり様に、どのような変化を要求するのであろうか。

## 2. 自動車化がもたらした散開・脆弱化した地域社会

ウィズコロナ時代に向けての地域社会の変革を論ずるには、まず現今の地域社会の特性とその問題点を明らかにしておく必要がある。

21 世紀の我が国社会の基本的な規定要因は人口減少と高齢化の進展、それ故の生産年齢層の相対的・絶対的減少である。総人口が減少するのであるから、食料をはじめとした消費物資や耐久消費財の生産をそれほど拡大する必要はないが、人々の暮らしを支え、豊かにする医療・衛生・福祉産業や文化産業などのサービス産業は拡大・充実が求められており、そのための食糧等の輸入を支える国内総生産の維持は依然として重要である。こういった観点からの産業構造の変革が求められており、それらの産業を担う労働力の不足を補う意味からも、人々の地域間流動と、外国人就業者の増加は避けられないものと思われる。

これは、地域社会に、従来の在留外国人のみならず、新たな外国人居住者の受容・共生という社会的課題を投げかけている。新たな消費者をもたらす外国人インバウンド観光客と共に、在留外国人との共生が、男女平等的女性参画社会の促進、各層経済格差の緩和と共に、21 世紀における日本の地域社会に突き付けられた課題である。

ところで、このような課題解決に当たっては、今日の地域社会のあり様、とくに空間的展開を、各種政策とくに市民福祉政策が効率的に展開できるように改変していくことを考えねばならない。社会福祉政策と都市計画政策の連携が求められているのである。かつて政権交代が行われた時、新政権は社会福祉政策への重点移行を指して、「コンクリートから人へ」のスローガンを掲げた。そして、政権再交代が生じた時、新々政権は「人からコンクリートへ」と斬り返して、「レジリエント(強靱)な国土」を訴えた。私に言わせれば「人のためにこそコンクリートを」と言うべきであった。社会福祉政策が浸透して、人々の暮らしが豊かになり易い地域づくりを行う必要があるからである。それは、誤解を恐れず短く言えば「楽しく歩いて暮らせる地域

社会」とその「連なり」を形成することだ。

しかるに、この半世紀余り、我が国は自動車の普及で経済成長を牽引し、ひたすら自動車に依存して地域社会を形成し、都市圏を発展させてきた。逆に言えば、自動車の使い易い地域社会を作り上げてきたのである。元はと言えば衛生的な居住環境整備の都市計画である「職住分離」も、自動車を駆使することに拠って達成でき、高密度で活動付加価値の高い都心市街地と自然環境豊かな郊外住宅地の遠隔分離した整備を可能にしてきた。しかしこれは、急激な人口増加の、そして高度経済成長の時代にあって初めて成り立つ「成長物語」である。「都市膨張」圧力を前提としての都市計画であった。

「都市収縮」の時代が始まっている。総人口の増加が止まり減少に転じた今、都市圏の人口社会増も地方の都市から順に止まって、郊外住宅地や中小の既成市街地の空洞化(空家化)が始まった。このような事態に際して、自動車は救世主となりうるのか。ましてや、郊外人口の高齢化が先行して進んでおり、その高齢者は自動車の運転が覚束ないか、運転の重荷から解放されたがっている。彼らは肉体的活動力の低下を託しながら、社会の自動車化によって拡散してしまった地域社会の中で、日々の暮らしにも困難を生じ、自治体行政の援助を仰ぎながら、難民の如き老後生活を嘆いている。

折から ICT 改革競争と AI 開発競争で自動運転自動車の開発・実装化が進められている。この開発・実用化に期待する向きの中には、都市の地域社会の全ての道路網の中を、無人運転自動車が走り回るようになれば、上述のような地域社会に逼塞する高齢者達の難民問題は根本的に解決するとする楽観論がある。果たしてそうであろうか。人々が地域社会、とくにコミュニティに求める人と人との「交流」とは、単にある地点から他の地点へ移動するだけのことではない。目的の場所で、特定の、あるいは不特定の他人と会って、喋り、情報や物を交換したり、遊んだりすることの総体である。いわゆる「ふれあい」が肝要なのだ。それが、無人運転とはいえ、互いにクルマの鋼鉄の箱の内に在って、可能であろうか。今回の COVID19 感染対策で、「ドライブスルー」の物販方式がさらに普及する気配である。近郊農村で開催される「ファーマーズマーケット」や「芋煮会(収穫祭)までドライブスルーでやるという。これでは、季節の楽しみである人々の交流の場は台無しである。やはり、人々の「交流の場所」には、「楽しく歩いてまわれる空間」が不可欠なのである。そして、この空間の内に、たとえ軽量の小型車であろうと、無人運転自動車が乗り入れてくることなど許されるものではない。

改めて「人間」という言葉を噛みしめたい。人は一人だけでは生きられない。言い換えれば「人は社会的動物」である。人と人との「交流」は、人が「人間」たることの基本である。「間」の文字の意義はそこにある（ウィズコロナ時代の「交流」として、さらに突っ込んで考察したい）。だから、人間社会の基本として「楽しく歩いて暮らせる空間」が必須なのである。もちろん、自動運転車の開発・実装が進む今日だから、「歩く」手段には種々の支援装置の開発が期待できる。「電動車いす」がまず念頭に浮かぶが、これにナビゲータ、あるいは操縦支援装置を付加することが出来る。しかし、それほど大袈裟な装具でなくとも、手押し車（ショッピングカート）にブレーキとアシストモータを付装したものはどうであろうか。老人には杖でも、その代わりになるものでも、随分役に立つものである。上り坂では息が上がるが、下り坂での歩行制御にも意外に苦勞するもののような。そして、軽い認知症対策には、これらの装具に AI 機能を装備して、目的施設や自宅への帰路を誘導できれば最高ではないか。「楽しく歩いて暮らせる空間」の「歩く」にはこれらを全て含む、として考えることこそ 21 世紀的ヒューマニズムと言えるのではないか。

いかに自動運転で自由気儘に広域に走り回り、大いに生産性を挙げ、あるいは自然豊かなレジャーを楽しんでも、地域のくらしの場において、この「楽しく歩いて暮らせる」要素を欠いた地域社会は、高齢化の進展した時代において、甚だ脆弱な地域社会と言わなくてはならない。高齢化で愈々相互扶助が必要となった状況下、地域の紐帯の強化は愈々必要である。そして、出来るだけ自立した意志によって、自立した日常生活を送るには、どの地域社会にも、この「楽しく歩いて暮らせる空間」が用意され、そこにショッピング・マーケットやコミュニティ施設、そして最低限の医療サービスが整備されることが望ましい。21 世紀は、自分とその家族だけではなく、地域の人々との紐帯で暮らしを維持する、こうした成熟した地域社会を希求していききたいものである。

「交流」の阻害要因は、この度指摘されるようになった「感染のリスク」以前に、①差別感情と相互不信感、②不衛生、不潔感、そして過密が生み出す不快感、③逆に、過疎によるふれあいの欠如、そして自動車化時代においては、④交通事故の危険、⑤自動車に閉じこもること（車体の壁）、などが挙げられる。健全な地域社会の交流を促進するためには、「感染のリスク」の外に、これらの要因の除去についても同様に、かつ総合的に考えることが肝要である。

### 3. 成熟時代の「強靱なコミュニティ」という地域社会像

さて、社会の自動車化の進展によって居住が散開し、市民互いの交流も希薄になって、脆弱化した地域社会（コミュニティ）を、成熟社会にふさわしく建て直すには、どうすればよいか。COVID19 の感染拡大防止が緊急の課題となっている今日、ただ単純に「人々の交流の促進」「市民の『ふれあい』の機会増進」とお題目を唱えているばかりでは許されないであろう。確かに、COVID19 に限らずウィルス性感染症の感染拡大は「人々の触れ合い」の機会の量と密度の関数であるといわれる。人々のいわゆる「濃厚接触」の機会を絶てば感染拡大は避けられる。しかし、それを長く続ければ人間社会の紐帯を阻害し、コミュニティを脆弱化させてしまう。それにしても今日の「外出自粛」の奨励のように、単純に「交流＝接触機会」とする安易な前提に基づく政策判断はいかがなものであろうか。人々の外出行動の削減は、その「量」と「密度」との何乗倍となって人々の接触機会の削減に響くはずである。決して「接触機会の 80%削減」が「外出の 80%削減」を要求するものではない。また、外出（交流）の目的によって「接触」の濃度もことなる。すべてが「濃厚接触」を伴うわけではない。「濃厚接触」ということの疫学的意義と社会学的意義も同じではないであろう。その定義の違いを突くことで、感染の危険を回避しつつ、交流を促進できる方策を追究せねばならない。

「ソーシャルディスタンス」ということが言われる。非常に意味の理解しにくい用語である。“社会的紐帯を維持していく為に必要となる「交流」に際して、互いに近付かねばならない距離”とでも定義できようか。

「社会的距離」と訳されているが、かえって解りにくい。これより近付けば「家族距離」の領域であり、この距離では感染は免れないということである（家族内感染も重要な問題であり、その対策も追究されねばならないが、それは本論の主題ではない）。とすれば、地域社会の健全なる形成を議論するには、交流する人々の「人」をはっきり定義する必要がある。ここで「人々の交流」とは家族（家族に準ずるカップルなどの関係者を含む）以外の他人との交流であり、ふれあいである。そしてその「ふれあい（接触）」は、「社会的距離」を保ち「濃厚接触」を排除して行われる必要がある。大声で話合う癖や、握手や「ハグ」の習慣は何とかなければならないが、適切な互いの離隔距離を確保し、あるいはマスク等の防護具や透明隔壁等（簡易拡声器を用意すると好いと思う）の装備をした空間でならば、感染を回避しつつ、親しみを失わずに、人々の交流を促進することは可能ではないか。

「3密排除」も提唱されている。3つの「密」とは、「密集」「密閉」「密接」である。いずれも上の「社会的距離」を保つために回避すべき要因であるが、人々の「交流」の機会確保や交流の場の整備に当たっての空間的配慮に繋がるので、地域社会の空間計画や設計に携わる立場からは重要な事項である。3密のどれをとっても重要であるが、できれば3密が全て排除されることが望ましい。「密接」は、すなわち「濃厚接触」を意味していると考えてよいが、コロナウィルスの場合、接触感染の可能性が指摘されており、感染者が触れた、あるいは息がかかった物に触れるのも避けることになる。物に付着したウィルスの感染力持続時間はそれほど長くないが、ここに消毒の効果が生じる。

「密閉」対策は飛沫感染に対する対策で、新型コロナウィルスは空気感染はしないとされているが、咳やくしゃみ、そして高歌放吟、大声・大騒ぎの宴会等の後、しばらくは空間大気中に飛沫が浮遊すると言われており(エアロゾル感染)、これを換気で吹き払うため、部屋や車内の窓を大きく開けることで対策となる。しかし、猛暑や寒冷の時は冷暖房効果を阻害するので、その運用が難しい。また、換気に当たって排気の流路に人が立たないような配慮が必要である。

#### 4. 「混雑文化」からの脱却と「花を贈る社会」

「密集」対策が最も難しい課題である。これは、6章に述べる公共交通空間の場合でも同様であるが、わが国では多くの社会サービス（とくに民間経営の場合）は効率性を求めて大量同時供給を原則としており、いわゆる「混雑」は経営上望ましいものと捉えられているからである。欧米に比較して、我が国（アジアに共通の事かも知れないが）の諸々の生活局面における「混雑」現象は大変顕著なものがあり、「混雑文化」は経済と生活文化の隅々まで浸透していると言える。今回のCOVID19禍の襲来とウィズコロナ社会への洞察は、私にはこの「混雑文化」からの脱却の必要を示唆しているように思われる。そしてそれは、経済と社会に多くの制度改革を求め、人々の生活感覚と価値観にも多大の変革を求めている。

自動車の無人運転の社会実装化を追求しつつある向きには、このコロナ禍を奇貨として一気に全市民の自動車利用による「3密対策」社会を実現しようとの議論もある。彼らは「人々は自然豊かな環境の中に散開して居住し、『交流』はICTを駆使したりモートで全てを遂行する」ことを指向する。『コンパクトシティー』などと言って、またしてもあの『過密居住』の世の中に戻ることはない」と主張してやまない。これも「混

雑文化」から脱却を指向しているのであろう。しかし、そのような地域社会が、今日、その脆弱性が指摘されていることは上述の通りである。

人と人との交流の場における「3密対策」を推進し、「フェイス・トゥ・フェイス」の「ふれあい」豊かな、健全な交流のできる地域社会を指向せねばならない。そのためには、ウィズコロナの時代にあっても、大都市の都心市街地への1極集中を排除しつつ、コンパクトなコミュニティを形成し、それらをネットワークして地域社会を編成する「コンパクト&ネットワーク」が追究される必要がある。以下に章を改めて、ウィズコロナ時代の「コンパクトなコミュニティ」におけるコミュニティ拠点のあり様(5章)と、ICTと並んで地域社会のネットワークを分担する地域公共交通システムの、ウィズコロナ時代における課題について(6章)述べることにする。

しかしその前に、「地域社会の脆弱性」回避について、今一つ重要な点を延べておきたい。それは、地域社会の住民の連帯感(紐帯)の重要性についてである。何度も言うように、人間は社会的動物である。少なくとも地域共同体の連帯・共助(紐帯、最近では「絆」とも)があって、社会生活を維持することが出来る。この紐帯が切れた時、「孤独死」や「自死」の悲劇が生じる。その紐帯の基礎的要素、「受容(包容)力」の重要性についても再認識すべきであろう。様々な考え方や生活様式を持つ多様な住民相互間に在っても、小池百合子氏(当時、「太陽の党」党首)のように簡単に「排除」を言うことは禁物である。おしどりマコ氏は「新型コロナ時代を生きる<sup>3)</sup>」の中で、“石を投げるのではなく花を贈る社会へ”と題して、次のように述べている。

“日本では他県ナンバーの車が傷つけられたり、帰省して感染者を出した家が「村八分」にされたり…けれども欧米では、家のドアに「新型ウィルスの可能性があるので2週間の自主隔離中」と張り紙を貼っていると、通りがかった人が気づいて「頑張ってるね!」「パンと水をおいておきます」「お花をどうぞ」「チョコレートを食べる」などなど、贈り物とエールが増えていく(BBC等)…”<sup>3), p.21</sup>

地域社会の強靱性とは、人々が日々の生活の場で生み出す「人々の繋がり」、共生の実態が創り出すものであろう。ハードなコミュニティの基盤整備、「楽しく歩いて暮らせる空間」の創造は、所詮その拠って立つ物理的受け皿づくりに過ぎない。

## 5. コロナ感染拡大対策と「コンパクトな地域づくり」、そして「歩いて暮らせる地域社会」

ウィズコロナ時代の地域づくりは、COVID19 の感染拡大を防止しやすい地域社会でなくてはならない。この 10 カ月の世界各国各都市の感染拡大の足跡を見ると、最も回避すべきは大人口の集中した人口が稠密かつ連坦した大都市である。逆に、地方の中小都市のように、小さくまとまって市街地が形成され、それが連携して形成されている地域社会は、感染が少ないか、少なくとも感染拡大対策が採りやすい。つまり、一律にベタッと拡大した都市域よりも、その都市域全体が幾つかの集落に区分してまとまっていること、あるいは、市民を幾つかの部分に層化して把握できることが望ましい。そしてもちろん、それらの集落あるいは層は、互いに暫く隔離しても、独立して日常生活が維持できることが必要である。

ここでいう「社会の層化」に関しては、「階層化した社会」と各層混住の進む社会（「単層社会」）と、どちらが感染の拡大に強いかの研究が従来から社会学（疫学）の分野で行われている。「階層化社会」は、感染拡大は速いが「層間隔離」が生じて全体的には感染拡大が限定される傾向がある。これに対して、「単層社会」では伝染は鈍く、病状が比較的軽度の内に感染が広く拡大し、それ故に「社会免疫」の形成が速い、と言われている<sup>2)</sup>。しかし、地域社会の多様性（ダイバーシティ）尊重が論じられる今日、今改めて、近代都市計画初期のような感染対策のための階層化分離居住を論ずる余地はないであろう。それに、最近の世界の感染拡大状況を見ると、インドでは、最下層民の多く居住する地域で感染が少ない、という傾向が報告されている<sup>4)</sup>。いわゆる貧困層社会が感染症に弱い（ブラジルの様に）とは限らないようである。

地域づくりの観点から大切なのは、地域（空間）的に社会を集落化して編成することである。形成された集落社会が、暫く隔離、孤絶して日常生活が営める規模と生活サービスの供給能力を具備しているのであれば、個々の集落の感染に備えたいわゆる「水際作戦」を展開し易い。そこでは、改めてこの集落社会の規模と機能を論じる必要が生じる。太田勝敏氏は、やはりそれは我々都市計画に関心を持つ者が、この 1 世紀に亘って論じてきた「近隣住区論」の再評価だと言っている<sup>5)</sup>。そこでは“当時は、小学校、教会などコミュニティを支える施設を、アクセスしやすい近隣の徒歩圏内に配置しようという計画論”を、自動車の自動運転などの議論される今日では、地域社会の中のどの程度の拡がりとして捉えるかを論じ、パリ市長の「15 分圏都市」の発想を紹介している。私が先に論じたよう

な様々な歩行支援装具をも用いて、市民皆が 15 分移動すれば、日常生活を完結できる地域社会（コミュニティ）の拡がりに、「楽しく歩いて暮らせる空間」を形成させることだ。

さて問題は、このような「楽しく歩いて暮らせる」コミュニティにおいて、ウィズコロナの時代にふさわしく、いかに混雑を克服し、無用な接触と過剰な接触濃度を削減するかである。空間として考えるべきは、ショッピングセンター、診療所、コミュニティ・サロン（談話・情報交換コーナー）、喫茶室等の施設を集めたコミュニティ拠点地区（センター）と各住戸からこれらの施設空間（コミュニティ・センター）に至る歩行者中心の道路（公園を通っても可）網である。

対策自体は、これら施設のサービス容量を拡大して混雑と接触機会を緩和することと、サービス需要のピークをカットし需要発生を平準化することが考えられる。後者は「需要管理」と言われる手法であり、人々の生活パターンの改革を強いることにもなるが、この政策は従来から、交通サービス計画で論じられており、本論でも章を変えて論じることにする。また、歩行者中心の道路網については、既に歩行者空間論として論じてきたところであるし、通行者の接触対策は、互いの社会的距離を保つことに尽きると思われる。

前者については、まず、コミュニティの「交流空間」について考えてみたい。コミュニティを同じくする人同士の交流と、もう少し広域の市民の交流の場における感染対策は、マスク、フェイスガードの使用と並んで、上述の「3 密対策」の徹底に尽きる。通風換気も大切だが、上記のサービス施設におけるサービス容量の拡大が、弥縫的にも長期的な観点からの施設の改修整備の面からも重要である。コミュニティ拠点地区に期待される販売店舗は、比較的小規模のスーパーマーケットかコンビニエンスストアであって、買い回り空間の拡張とレジ前の行列間隔の拡大が図られよう。しかし、より望ましいのは、大量販売方式から脱却して、往時の小売り個店の並ぶ商店街や公設市場のような対面販売の機会の多い形式であろう。公的にコミュニティ拠点整備の体制が整うならば、いわゆる「道の駅」のような「公設民営」方式によるマーケット（市場）広場 - オープンカフェ付き（「まちの駅」とも）の整備が望まれる。

いわゆる交流施設においては、小規模な集会室を多数配置することが望ましく、室外空間でパフォーマンスが出来るゆとりも欲しい。室内は座席の分散化と配置の柔軟化、座席間の離隔と透明隔壁の設置が課題である。民間経営（あるいはボランティア）の喫茶コーナーもできると好い（過密とならないゆとりある小規模設計で）。いずれも、公共屋外空間と開放的に連携さ

せて、「密閉」を排除することで、「交流」の規模と雰囲気確保する。大規模ないわゆる多目的ホールは、ウィズコロナの時代にはいかにも馴染まないのではないか。

原理的に、サービス容量の拡大は、施設床面積の拡大とサービス要員の増員を意味し、膨大なコスト増を招き、サービス料金・商品価格の値上げに繋がる。しかし私は、それでもよいと思う。それを乗り越えて行かねば、と思う。感染リスクを回避しつつ、コミュニティの紐帯を維持した高品質の「交流」が確保されるのであれば、商品価格が多少高くなったり、コミュニティ・サロンの使用料が掛かっても（あるいは市民税が高くなる）、それでよいではないか。それは「高サービス高負担」の原理である。

成熟社会では、そしてこれからの地域サービスには「質」を希求したいものだ。また、その動きもみられる。今般の超強大台風 10 号の襲来に際して九州の各地で、コロナ感染への懸念もあって、避難所の定員管理が励行された反面、ホテルに避難する事例が多く生じたことなどは、この好例と言えるのではないか。

私たちは、この高度成長以来の半世紀、「廉ければ善い」「消費は美德」と大量生産・大量消費の文化に踊らされ過ぎてきたのではないか。「安かろう悪かろう」に甘んじて来過ぎたのではないか。私達は、もう少し「社会の質」（それは「交流環境の質」だと私は言いたいのだが）の向上に金を掛けることを考えるべきではないか。もちろん低所得層などの要措置者に対しては、それなりの福祉的措置が採られねばならない。

しかし、広域に市民が交流する都心部などの繁華街・歓楽街の場合、このような考え方に対して、街づくりの観点から大きな疑念が寄せられる。上述のような感染リスク回避を求めて「高質化」されたサービス施設の整備は、「街」を衛生的で高級感のある「綺麗な」まちに画一化してしまう、というのである。例えば「飲み屋街」、彼らはまちの「界隈性」「猥雑さ」を求めている。確かに「まちを歩く」とは、何時の時代も何某かの「危なさ」を伴ってきたのかもしれない。それが都市の魅力とも言える。COVID19 の死亡率がさほど高くない以上、感染のリスクを意識しながらも雑踏の酒場で安い酒を飲みつつ談論風発の文化も捨てがたい、と私も思う。結局、それは選択の問題であろう。街には多様性が必要である。一律の街づくりが都市の魅力を喪失させる例を、これまでも多く見てきた。感染症防疫対策が、その様な動きを助長するようなことが在っては寂しい。

ここで私は、ウィズコロナ時代の地域のコミュニティのあり様として、人々が「ふれあい」を欠いて、互いに孤立・逼塞して生き延びるようなことにならない

ような方策は「混雑文化」からの脱却を図ることで可能である、と言いたいのである。そして、人々は己が責任でこれら多様性に充ちた街角を選びつつ、「スリルと猥雑」と「安心・安らぎ」とを選択できるようになればよいのではないか。少なくとも、「繁華で猥雑な街」の規制は時間的に極力限定されるべきであるし、その様な街の持続対策も公的施策として実施したいものである。「多様性ある社会」とは、このような市民の自由意思による選択によって生じる、差別を生まない「層化した交流」の社会と地域づくりに繋がるのかもしれない。

## 6. この機会に、地域公共交通サービス体制の一大革新を

今回の COVID19 のパンデミックは、とくに我が国の社会において、公共交通サービスのあり様に本質的な課題を投げかけている。公共交通の「乗り合い」という基本的特性が多くの人（その中にはコロナウィルスの感染者がいるかも知れない）との不本意な近接・接触を起し、感染拡大を招く恐れがあることと、それ故に乗客が逃走・減少し、主として民間経営である公共交通事業の運営を窮地に陥れているのである。

前者の公共交通車内での感染クラスターあるいは感染爆発発生への恐れについては、上述のようにわが国の「混雑文化」が問題をより深刻にしている。国土幹線的公共交通と地域公共交通とは若干の、あるいは程度の相違はあるが、いずれにしても客室内における混雑を緩和し、乗客相互間の接触密度を下げることを臨機応変に調整できることが肝要である。地域公共交通であっても、いわゆる立ち席定員（吊り革）は、この際、抜本的に廃止することを考えてはいかがだろうか。着席を原則にして座席を用意し、感染症の流行状況に応じて使用座席をコントロールする。また、往年の欧州鉄道のコンパートメント形式（わが国のボックス席の背板を高くして隔壁化してもよい）を鉄道のみならず、LRT、バス等にも援用し、座席予約制を拡充して、柔軟な乗客間隔離が行えるようにするのである。

岐阜市では 10 年ほど前から岐阜式 BRT「清流ライナー」というのを導入した（岐阜バス）。何のことはない低床式の大型連接バスを優先レーンで走らせたもので、岐阜駅と岐阜大学・大学病院を結んでいる。これが市民の評判も大変よく、多くの他都市から視察も訪れる。有名な多客路線で、通学学生と通院患者が混雑し大いに込み合い、学生にどうやって高齢者・患者さんに席を譲らせるか、通学対策の頭痛の種であった。

それが、超大型（接続）車両を投入することによって、混雑緩和になっただけでなく、自ずから後部車両と前部車両（こちらが低床、フラット乗降口付き）の分乗体制が出来上がった。兼ねてから、地域公共サービスの品質向上を唱えていた私は、「これぞ、21 世紀型公共交通サービス」と喜んだものだが、COVID19 の流行を体験した今、それが感染対策にもなっていることに意を強くするのである。欧州から輸入されたこの高級バス車両は、確かに通常バス 2 台分より高くつくが、その費用の 3/4 は国と市から補助を受けることができた（地域公共交通活性化・再生事業）。

感染の不安に慄く乗客を、大多数の見知らぬ乗客に囲まれている混雑した大客室から、多少は面識のある、あるいは知り合っていた行きずりの客同士が相手を確認し談笑できる区切られた客室に移すのである。最新の ICT を活用すれば、相当なことが出来るのではないか。もちろん、いわゆる「交通需要マネジメント（TDM）」によって需要のピークカットを図る市民の生活活動のマネジメント（MM）政策と併せ用いることが大切であるし、駅やターミナルでの人の流れを、社会的距離を保てるように流動管理できるようなハード・ソフト合わせた対策も考えられなくてはならない。

これらの対策には、公共交通（とくに地域公共交通）経営における「混雑」への考え方の抜本的変革が必要であって、サービス供給者側に莫大なコストを生じさせる。また、社会サービスの質を担う基本的要素は「人」である。例えば市内バスのサービスにおいても、今や運転だけではなく客扱いも担うこととなった運転手の気持ちにゆとりがなくては、安全も乗客の快適性も確保は難しい。質の向上には運輸労働の環境と処遇の改善が必要で、ここにも、感染症対策を含む交流環境の質の改善を図れば、運輸コストの増高を招いてしまう例がある。しかしそれは、COVID19 のパンデミックを待たずとも、人口の減少・高齢化の時代を迎えた（それゆえ交通需要も落ち込んだ）我が国社会が、いずれ克服しなければならない変革であったのではないか。そしてそれは、わが国においては、公共交通とくに地域公共交通の経営体制と、公共の関与の在り方についての議論に繋がる。

この度のコロナ禍は世界のどの国にも広がっており、欧州ではわが国に先立って、苦渋を味わったところであるが、それが交通需要の激減を通じて地域公共交通の経営体に経営上の深刻な事態を招いたのは日本特有の現象である。欧米先進国では、都市の公共交通サービスの市民への提供は社会基盤の一環と看做されており、走行路や車輛の整備のみならず、サービス供給体制の下支えは自治体行政の公共的任務とされている。車輛の運行は民間経営で為されることも有り、料金・

運賃の徴収も一般的に行われているが、それは民間経営の効率性に期待するからであって、サービス供給経費を料金収入で 100% 賄おうとする姿勢はほとんど見られない。

一人わが国のみがバス・路面電車はもとより地下鉄・郊外電車に至るまで、完全な民間経営（公共補助が増加傾向にあるとはいえ）の原則に立脚して、自動車普及の中、苦しい経営を続けている。そして、その不安な経営状態が、今次の COVID19 の感染拡大による旅客需要激減で、大きな被害を被った。しかも、多くの公共交通事業体は、その中であっても社会基盤としての公共交通サービスを維持すべく運行を継続している。この公共的任務という観点と、政府の方針に随った側面もあることからしても、この間の経営赤字は公共補填されることは当然であるが、事はそこに留まらない。この際、このようなわが国の特殊性を克服して、地域公共交通に対する公共関与の在り方を抜本的に改革すべきではなからうか。

すなわち、上述した車両形態の改良、定員概念の画期的変更に伴う車両設計の改変、サービスシステムの変更等を含めて、地域公共交通サービス全体のシステム整備を、需要密度の多寡にかかわらず全て公共負担とすることである。また、公共交通サービスの供給が極めて労働集約型であることを考えるならば、自動運転技術の導入による運輸労働環境の向上と労働品質の向上に一定の公的支援あるいは公的介入を行うことは社会正義に反することにはならないであろう。こうした基盤整備の上で、サービス品質の向上と効率には強いとされる民間事業者の競争によって、競争的運行サービスを展開するのである。

COVID19 の 3 波にわたる流行を許してしまった我々の都市の、その行政の反省を込めて、この際、兼ねてからの課題を一気に克服・改革することはできないであろうか。この 10 年余、地域公共交通政策の改革が追究され、遅々とした歩みとはいえ試行錯誤的な施策が展開されてきている。私には、コロナ禍を転じて後世の福となす夢は、必ずしも荒唐無稽とは思えないのである。

## 7. 「適度にコンパクトな地域社会」を目指して

人間社会の将来を見据えるとき、単に人々の「交流」を制限することで感染症の拡大を阻止しようとする方向性は邪道である、と私は思う。「交流」＝「接触」ではない。ましてや「濃厚接触」ではない。「交流」の実効を阻害しない方向で「濃厚接触」を抑制すべきである。また、規制するにしても、対象地域と期間は極力

限定すべきであろう。

話は少し本題を外れるが、最近の豪雨災害の報道を見るに、このところ「村落孤立」ということが多すぎるのではないか。確かに地球温暖化の影響もあって、未曾有の異常気象が多いことは判る。また、長年の開発優先の時代を経て、自然地象が痛んで来ているのかもしれない。しかし、地域社会の「村落」、「集落」の耐力が削がれて来ていることはないか。日々の消費生活が広域化し、分業化（生活面での）が進み、共助ネットワークが拡大したことで、数日から1週間といった短期間でも、集落や村落が自立して生き延びることができなくなっている。

今回の COVID19 禍が教えてくれたことは、自然災害対策のみではなく、我々の地域社会を、それほど大きくない広がり地域毎に、少なくとも数週間は自立して耐えることができるように構成・組織されるべきではないか、ということである。おそらく、1万人程度の常住人口（数千所帯）であれば、一応の生活支援サービスのユニットを構成できるのではないか。一つの小中学校、ショッピングセンター、総合診療所、そして非常発送電システム、非常時備蓄水源、そして「ふれあいセンター（コミュニティ・サロン）」、それは、実は古くから言われた「近隣住区」を健全に維持することだったのではないか。

そして、これらの自立した（できる）集落・住区を公共交通サービスで繋いで、大・中・小の都市ができる。それは、感染症の感染拡大抑制にも強い地域社会である。今回の新型コロナウイルスの発現地とされる中国・武漢の60日間にわたる都市封鎖の日々を綴った「武漢日記」<sup>6)</sup>によれば、さしもの感染爆発を抑え込んだ対策の基本は、かつての人民公社の伝統を受け継

ぐ、市域を細分割した自治地域生活共同体の完全な封鎖と自立生活の確保を達成することにあったことが判る。

昨今、国土交通省が提唱する「コンパクト&ネットワーク」の地域づくりの精神も、実はこんなどころにあるのではないか。かつての過密居住をイメージして「コンパクトシティ」を嫌う人から見れば、十分ゆとりもあって自然環境とも親しめる地域社会である。一方、散開して砂漠のような脆弱なコミュニティを警戒する人から見れば、結構なふれあいのある互いに動きやすい街。敢えて表現すれば「適度にコンパクトな地域社会」の形成を目指したいものである。

#### 参考文献

- 1) 太田勝敏：COVID19 パンデミック後の都市交通を考える、海外運輸（国土交通省〈運輸〉）、2020.
- 2) 山本太郎：感染症と文明—共生への道、岩波新書1314（岩波書店）、2011.
- 3) おしどりマコ：石を投げるのではなく花を贈る社会へ、週刊金曜日、1289号、特集「新型コロナ時代を生きる」、2020
- 4) 中日新聞：『コロナ大国』インドの状況、科学欄“コロナ探り”、2020.09.07.
- 5) 太田勝敏：ポスト・コロナ時代の交通“新常态”に向けて—脱クルマ依存社会、EST メールマガジン第168号（EST普及推進委員会事務局）、2020.07.27.
- 6) 方方著、飯塚容+渡辺新一訳：武漢日記（河出書房新社）、2020.09.09.

(Received 2021.3.7)

## PARADIGM SIFT ON REGIONAL AND TRANSPORTATION PLANNING IN THE AGE OF LIVING WITH COVID-19

Denshi TAKEUCHI