

1. コラム：土地利用と交通に対する改めでの気づき

埼玉県八潮市内の県道の地下埋設物（下水道管）の破損による道路陥没事故を契機に、わが国のインフラ（道路、鉄道、橋梁、上下水道等）の現状に対する認識が広く喚起された。現在のインフラは戦後の復興期における人口増加・高度経済成長に合わせ急整備されたものが多く、約50年が目安とされる更新時期を今後、本格的に迎える。特に、道路橋は15年後（2040年）には約75%が建設から50年を経過する。しかし、そうしたインフラを守る財源や人材（土木技術者）は不足（全国市町村の25%に土木技術者が存在せず、今後も拡大見通し）している。

一方で、自然災害の頻発化、激甚化、広域化、複合化が常態化しているにもかかわらず、2010年時点で、何らかの災害のリスクエリア（国土の35%）に人口の74%が居住し、直近20年間の全国の浸水想定区域内人口・世帯数〔1995年～2015年の国調〕が増加している。この傾向に変化はみられない。すべてをハードな国土強靱化に頼ることに限界があることを知り、意識を切り替え、住まい方・暮らし方を変え、深山・里山、農地を含めた土地の使い方（土地利用）すなわち国・都市・まちづくりのあり方を変え、自然と共生したレジリエンス（適応力）の追求が要請されている。信玄堤／霞堤、潜水橋、聖牛（水制の仕掛け）、遊水池、自然堤防等、現在も生きている自然との共生手法・技術（歴史的な経験知）の価値に気づかされる。

地球及び世界・日本の歴史を振り返ると、気候環境（温暖化・寒冷化、氷河期・間氷期）と地理的環境（海水面変動、陸地変動）の下、人類は移動し（人類は歴史の大半で「放浪の民」）、棲み／住みつき、往来する場所が自然発生し、拠点ができ、都市ができ、そして国ができたと云える。そして、国ができると、政治・経済・軍事・文化等が絡み合いながら、土地利用（集落、農村、都市）と交通網を整備するようになった。有史以来、歴代列強国は、交通路（陸路、海路）を整備し、拠点（都市、港）を強化したり、交通路を制圧し、国内市場、国際貿易市場を支配した。「すべての道はローマに通じる」、「海・陸のシルクロード」、「大航海時代の世界の航路」、日本では、江戸時代の「五街道」、「西廻り航路・東廻り航路・南海路」等々。

国づくり・都市づくり・まちづくりすなわち土地利用は交通と治水とが一体となった人類の活動の土地空間への投影であり、それぞれのレベルで盛衰を繰り返してきて、現在がある。当然、次代に向け、土地利用も交通も新陳代謝を繰り返す。気候変動も繰り返す。日本でみれば、今後は、東京都市圏とその他若干の地方大都市に集約され、その他の地域は都市として成立せず、可住地域が縮退すると見通され、江戸時代の幕藩体制（幕府－約300藩）的な国土形成・経営像へのシフトを想定すると、次時代に合った新たな土地利用・交通・防災が求められている。

具体的には、日本の人口急増・都市成長時代を支えた交通事業（大量・効率輸送）に代わり、低密度に分散した個のオンデマンド的モビリティのニーズに対応可能な新たな「モビリティサービス事業」（MaaS）が求められている。日本版ライドシェア云々のレベルで議論している場合ではない。全世代があらゆる場面（オールライフステージ）で、コミュニティとモビリティがつながる持続するまちづくりをベースとした地方創生ひいては日本創生が求められている。

補：本コラムの詳細&参考資料等は、<https://shikumi-gunzo.hatenablog.com/> に掲載