

交通の未来

—コロナによる転換を見据えて—

The future of transportation

—Prospects based on changes caused by COVID-19—

特集担当主査：杉木直

特集担当副主査：梶谷俊夫

特集企画担当：加藤秀樹、高松俊介、長谷川信幸、田代裕一、植野弘子

ABSTRACT

COVID-19 pandemic has changed our lifestyles significantly affecting traffic conditions and the value of transportation. Now is the time for us to reconsider the future of transportation and how we should be involved in it from a civil engineering perspective by grasping the essence of transportation with calm judgment. This special feature focuses on various themes related to transportation, such as changes in society and movement caused by COVID-19, the role of transportation in national land planning, overseas and rural people flow, and international logistics. This special feature also covers the roles of transportation in town development and what kind of research is required in the future. More articles on round-table talks and dialogues are included in this issue to draw a more reliable future of transportation through discussions among experts with various backgrounds. The editors hope that readers will be able to imagine the future of transportation and start thinking about how we can contribute to the realization of a better society from our respective standpoints.

新型コロナウイルス感染症を契機としたライフスタイルの変化

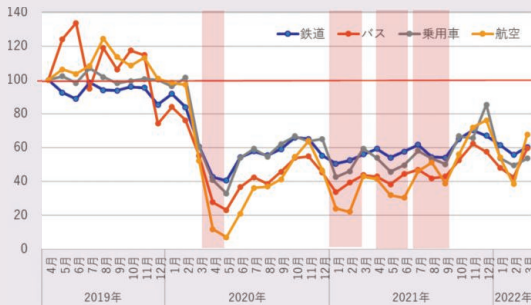
新型コロナウイルス感染症のまん延により、人々のライフスタイルは大きく変化した。

仕事においては、WEB会議が世の中に急速に浸透し、通勤や出張をしながらも業務や打ち合わせができるようになった。企業側は、オフィスコストや、通勤費・出張費の削減が図れ、働く側はワーク・ライフ・バランスを実現しやすくなった。生活においては、感染症予防から、ECモールや、フードデリバリーサービスなどが進展し、外出をしなくても欲しいものが入手できるようになった。また観光にお

いても、現地とライブ中継でつないで開催するオンラインツアーが登場し、疑似旅行ができるようになった。身体が不自由な人や時間やお金があまりない人にとっても便利なサービスとなっている。

次頁の折れ線グラフは、近年の人流・物流の推移を表している。人流は、最初の緊急事態宣言後、各交通機関で大きく減り、徐々に回復しているものの、2022年3月時点においてコロナ前の50〜70%の水準である。人流に比べ影響が小さいものの、物流も、店舗や施設等の利用減少等により企業間配送が減ったことで、コロナ前より減少している。また棒グラフは、国内4都市の発生集中量の変化を示している。渋谷区や札幌市などの大都

旅客輸送の推移 (人キロ)

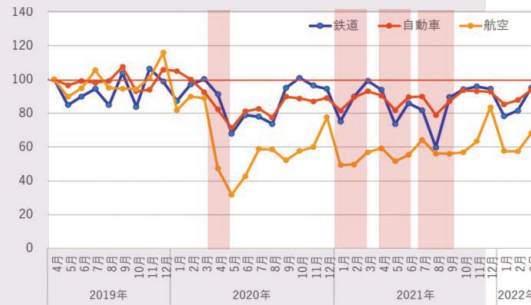


2019年4月を基準 (100) とした。

緊急事態宣言期間

「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「航空輸送統計調査」を用い、各月の日当たりの人キロ・トンキロを基に作成した。

貨物輸送の推移 (トンキロ)



2019年4月を基準 (100) とした。

緊急事態宣言期間

各都市中心部における発生集中量の推移

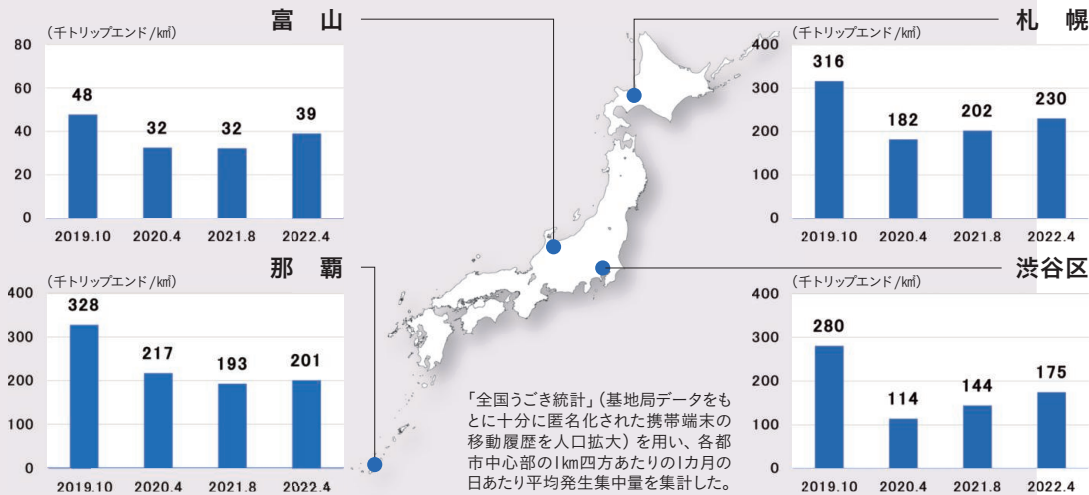


図1 新型コロナウイルス感染症発生後の人流・物流の推移

を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり

を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり

を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり

を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり

を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり

を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり

を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり

を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり
を踏まえたまちづくり

市は、最初の緊急事態宣言後に大きな影響を受け、その後徐々に回復している。富山市が2022年4月時点で8割超まで回復しているのに対し、那覇市は、コロナ直後に発生集中量が

減ってからはほぼ横ばいの状態が続いている。このように都市によって影響の違いがみられる。人々のライフスタイルは大きく変化し、それに伴って交通にも量・質とも

に大きな影響が生じている。今後、交通はどのように変わっていくのか、私たちは土木の立場から交通の未来に対してどのように関わっていくべきなのか、生活・行動の変化が起こっている

やサービスの展望についての座談会である。続いて、コロナ後の国土計画における交通の役割などについて、土木と経済の有識者に対談にて深掘りいただいた。

本特集について

再考すべき時なのではないかと考える。今こそ冷静な判断の下で交通の本質を捉え、

次に、人流の国際比較、地方圏の交通、国際物流といった個別の話題に焦点を当て、有識者におのの専門的見地から、今後の展望について論じていただいた。また、テレワークなどの働き方の多様化も踏まえて普及しているワーケーションの取り組みや、本学会誌に過去に掲載された興味深い記事も紹介する。

本特集は、通常の特集と比べて、座談会や対談を多く取り入れている。なぜなら、さまざまなバックグラウンドをもった有識者同士の話し合いにより、交通の未来の姿がより正しく描かれるのではと

特集の結びも対談と座談会である。対談では、欧州と日本の都市におけるコロナ禍で直面した課題とその対応の違いや、交通やまちづくりの今後の方向性などを議論いただいた。座談会では、活躍が期待される若手研究者を中心に、今後の研究の展望について語っていただいた。

考えたからである。特集の始まりは、新型コロナウイルス感染症が社会や人々の移動にどのような影響を与えたか、またその影響を踏まえたまちづくり

本特集によって、読者の皆さまが交通の未来像をイメージし、おのの立場からより良い社会の実現にどのような貢献ができるかについて考え始めるきっかけとなれば幸いである。