

一般財団法人日本みち研究所 日刊建設工業新聞社共同企画

ウィズコロナ・アフターコロナ社会の道しるべ 2021

新型コロナウイルス感染症拡大で新しい生活様式や働き方、社会活動が浸透しつつある。日本みち研究所と日刊建設工業新聞社は2020年、共同で「ウィズコロナ・アフターコロナ社会の道しるべ」を企画・連載し、多分野の専門家のみち・まちの在り方に関する意見を発信した。今年も引き続き同企画で専門家の提言を総括し、連載で紹介する。今回は第1回。小西美術工芸社社長で政府の成長戦略会議の有識者メンバーを務めるデービッド・アトキンソン氏、日本みち研究所理事長・石田東生氏の対談を行った。国内の交通インフラの課題などについて語っていただいた。司会進行は日本みち研究所の多門みさき氏。

日本みち研究所 理事長

石田 東生氏

対談

小西美術工芸社 社長

デービッド・アトキンソン氏



交通の質の変化に応じたインフラ投資の切り替えが必要



インフラの使われ方を分析しさらに改善していくべき

(いしだ・はるお) 日本みち研究所理事長、筑波大学名誉教授、国土交通省社会資本整備審議会道路分科会長ほか。大阪府出身。最近の推しは「美空ひばりのジャズ」。

(David Atkinson) 小西美術工芸社社長、元ゴールドマン・サックス金融調査室長、政府成長戦略会議委員ほか。英国出身。5月に『新・日本構造改革論デービッド・アトキンソン自伝』刊行。

今こそ賢く生産的なインフラ投資を

コロナ禍による社会経済の影響をどうお考えですか

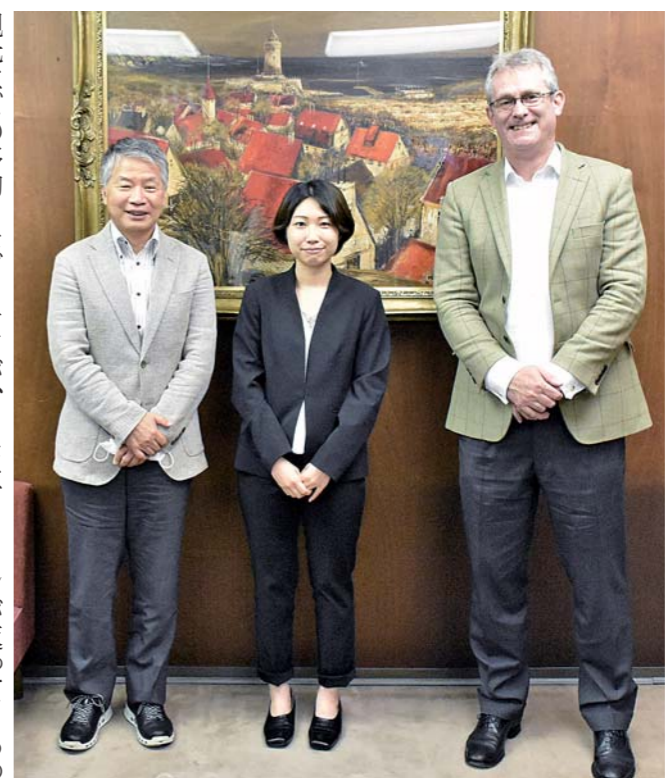
■アトキンソン 世の中は大変だ、大変だと言っていますが、国税収入は過去最高、賃金もアップしています。飲食、宿泊、鉄道、航空以外の業種は好調です。飲食・宿泊業従事者は日本の労働人口の11%ですが、GDP(国内総生産)は4%もなく、経済全般に対する影響は大きくないと認識しています。

■石田 飲食・宿泊は、生産性が低い業種です。そこが今回狙い撃ちになった。もともと、給与水準が低く、人手不足という悪循環に陥っていました。物流やトラック業界も同じ傾向と言えます。おっしゃるような、マクロ経済的には影響は大きくないかもしれませんが、さまざまな面で大きな影響、変化が生じていると考えられています。

■アトキンソン 現在、アメリカでは、観光の需要が急速に戻ってきています。かなりの人手不足が発生しているため、賃金が最も伸びている業界になっており、入社する時点でボーナスを支払うなどの取り組みがなされています。日本の観光は、インバウンド(訪日外国人旅行者)景気で立て直しを図ってきましたが、新型コロナウイルスで道半ばでやられてしまった。ここで賃金のアップばかりで直しを本気でやらないと、働かざる者から離れて戻ってこない可能性が高いと思います。

■石田 観光業界は、インバウンド景気の時は、人手不足を嘆いていましたが、私からすると、人ではなく手がほしいだけのように感じています。持続的な観光業のためには、働く人のキャリアや魅力的な観光業の職場の在り方を考えた戦略を打つべきだと強く感じます。

■石田 新型コロナの大きな影響を受けるのがモビリティ分野です。義務的な移動(出勤や通院など)は、テレワークやテレビ会議、遠隔診療などに変わり、減少する一方、楽しい移動(観光など)は増加していくと考えられます。今まででどのくらいかというサブだった



左から石田、多門、アトキンソンの各氏

観光などの移動・モビリティが、これまで以上に大事になってくると思います。このような交通の質の変化に応じてインフラの投資を切り替えていく必要があるでしょう。

■アトキンソン 成長戦略会議でも繰り返し申し上げていますが、日本経済は、少子高齢化の進行で社会保障の負担が増える傾向があります。高年齢者の社会保障給付の負担が増える方向に進んでいくと思います。ですから、政府として、単なる量的な景気刺激策としてのGDPを打ち出すことは得策でないと思います。

道路インフラについてご意見をお聞かせください

■石田 昨年、国土交通省の社会資本整備審議会が今後の道路政策を論じ、2040年、道路の長期ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」を提言しました。その中で5つの道路の風景を提案しました。その一つが、災害モードに対応した道路ネットワーク(耐震性を確保し、被災地への人流・物流を確保する)です。ただ、これ一つをとっても、現状の道路予算では、まったく間に合っていない。また、近い将来、高速道路を自動運転車が活用する検討が進められていますが、自動運転専用レーンやコネクティブティビティなどの必要になってくることについての議論が進んでいません。アトキンソンさんが言うように、リターンが期待できる投資だと思えます。

■アトキンソン 高速道路ネットワークは将来を見据えて検討する時期なのかもしれません。自動運転車対応もそうですが、インバウンド対応の観光地直結の道路がないエリアも多いです。不思議なのは、来日してから30年、高速道路ですと渋滞が解消されない箇所があるところですね。渋滞すれば、

一般道におおむねはいかに、それができないから、みんなじっと我慢している。海外の高速道路に比べると日本は、高速道路の出入り口が少なすぎると思います。出入り口を増やそうとすると、料金所の設置が必要だと理由でそれができないそうですが、それをおかしいと思う人がいないのでしょうか。

■石田 ETC利用者限定のスマートインターチェンジ(ETC)は増えてきています。建設費や維持管理費が削減できているのですが、ETCカードを持っていない人への対応などを考慮した結果、当初私が予想していたほど、抜本的な普及には至っていません。

■アトキンソン 今おっしゃったことは大事だと思います。成長戦略会議や他の会議でも何か新しいことを進めようとするところ、このリスクリスクがある中で難しいという声が必要になります。日本ではまれにしか起きない問題・課題があっても一般的に問題・課題に変わってしまう傾向があります。ここでも分母と分子を考慮する必要があります。先ほどの高速道路のことでいえば、ETC専用にして、その浮いた費用のリターンを考えるとどうでしょうか。

建設業界へ一言

■アトキンソン 今の建設業界を再編・連携、生産性向上によって立て直すのが、正しい道は一つだけだとは思いません。持続可能な建設業を目指して、経営者に勇気を持って行動してほしいと思います。そのためには現状の分析をしっかりと行うことが不可欠です。

■石田 インフラを担う建設業を世の中から評価していただくには、仕事の意味、効果、あるいは業界が持続的に発展していくには何が必要なのかを「見える化」して国民や政府に常に説明していくことがより重要になります。奮闘を期待します。

司会進行・多門みさき氏
(たもん・みさき) 日本みち研究所調査部地方創生グループ研究員。和歌山県出身。現在の推しは「ムーミンのグッズ集め」。

次回以降は、アクセンチュア・イノベーションセンター福島センター長・中村彰二氏、元本田技術研究所Executive Chief Engineer・横山利夫氏、ローランドバルカーパートナー・小野塚征志氏、福島県相馬市長・立谷秀清氏のインタビューを最終面に掲載予定です。

今回・昨年の連載バックナンバーはみち研のウェブページ(<http://www.rirs.or.jp/>)からご覧いただけます。

