

川瀧 自動車（クルマ）の利用以外の「みち」の活用について伺います。国土交通省が昨年公表した2040年目標のビジョンでは「公園道路」のイメージも提案されています。

立谷 街中の道路空間をクルマ以外の歩行者などにシェアして、憩いやにぎわいを演出していくことは、市民の皆さんや街の活性化につながると思います。福島県相馬市が整備した尾浜こども公園や水産物市場である浜の駅松川浦は、道路の延長ですから、公園道路ともいえるのかもしれませんが、道の駅は街のにぎわい創出に絶大な効果を発揮しています。運転者の休憩施設、物品販売以外にも、防災、生活、情報などの拠点的役割を果たすタイプが増えてきました。相馬市内の道の駅は、東日本大震災の際に、防災拠点として大きな役割を果たし、特に支援物資の受け取り拠点として活躍しました。今後は、多機能を併せ持つとともに、商業施設としての活用も視野に入れていきたいと考えています。

建設業界は行政の共同事業者

川瀧 「相馬野馬追」（相馬地方で毎年7月に行われる国の重要無形民俗文化財指定の祭礼）では数百年の馬が公道を行進します。クルマ以外のみち活用といえるのではないのでしょうか。

立谷 公道で行われる相馬野馬追の行列は、馬ふんの片づけが大変です（笑）

川瀧 地震、台風や大雨の災害が全国で毎年発生しています。政府は20年、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を策定しました。

立谷 財源が厳しい中ですが、国土の強靱化は、ソフト対策だけでなく、ハード対策を引き続き、着実に進めていく必要があります。そのためには、基幹となる道路ネットワークの構築は必要不可欠です。高速道路のミッシングリンクの解消や、暫定2車線区間の4車線化、さらには基幹道路のダブルネットワーク化について積極的に取り組むべきです。これらを進めることで、人流の活性化にも大きな効果があります。ウィズコロナ・アフターコロナ社会を見据えて経済を回す上でも、人流の活性化ニーズの対応が非常に重要になるでしょうから、そのための社会資本投資をしっかりと進めていくべきです。日本経済の成長に向けては、社会資本への投資と労働分配率を高め最低賃金を上げることが鍵でしょう。全国市長会は、日本最大の「政策集団」です。市区が直接住民と触れ合い、住民生活に対して責任を負う地方政



伝統的祭礼の相馬野馬追

府の立場でもあるからです。国にお願いするだけの団体ではなく、自治体にとって何が、なぜ必要なのか議論や説得を行い、協議する立場であるべきだと考えています。新型コロナウイルス感染症対応はもちろん、国土強靱化、少子高齢化、行政のデジタル化、経済対策など、日本の持つ課題に対して新しい政権に対してしっかりとものを申し上げたいと考えています。

川瀧 よろしく、お願いいたします。今回、連載5回の締めくくりとして震災からコロナまで幅広くお話をいただきました。最後に、建設業界の方へのエールをお願いします。

立谷 建設業界は、行政の共同事業者だと考えています。相馬市の場合、皆さんに仕事をしていただけないと、大震災からの復興も実現不可能でしたし、地域づくり、街づくり、インフラのメンテナンスもできません。医療で例えると、緊急時に手術をする外科医と同じ緊急対応機能もあります。自治体と建設業が共に歩んでいくためには、地域経済や技術継承にも配慮しながら、建設業界がより発展できる仕組みづくりや制度の改善も必要でしょう。業界のみなさんは新しい時代に対応できるように、さらなる努力も必要になるでしょう。一緒に頑張りたいと思います。

過去の連載はみち研のウェブページ (<http://www.michis.or.jp/>) からご覧いただけます。



対談する立谷市長と川瀧専務理事