

## 変化に対応する研究を

松澤 勝



令和4年4月から、土木研究所の新しい中長期計画（第5期中長期計画）が始まる予定です。寒地土木研究所の研究は、社会的要請に基づいて行われるため、様々な上位計画や各種委員会の提言などを参考にし、次期中長期計画の検討を行っておりますが、その過程で近年の急激な変化を改めて強く認識しました。

令和3年6月に国土交通省より示された『「国土の長期展望」最終とりまとめ』では、現行の国土形成計画（平成27年8月閣議決定）策定後における我が国の持続可能性を脅かしかねない急激な状況の変化として、

- ・ 中位推計を大幅に下回る出生数
- ・ 新型コロナウイルス感染症の拡大
- ・ 風水害を中心とした自然災害の激甚化・頻発化
- ・ デジタル革命の急速な進展
- ・ 2050年カーボンニュートラルの宣言

を挙げています。

そして「『真の豊かさ』を実感できる国土」を目標とし、目標の実現に向けては“ローカルの視点”、“グローバルの視点”、“ネットワークの視点”の3つの視点が重要と述べています。

このうち、“ローカルの観点”における具体的な取組の方向性として「地域で安心して暮らし続けることを可能とし、地方への人の流れも生み出す多彩な地域生活圏の形成」を挙げています。特に、デジタル化により、地方の地理的条件の不利が軽減され、人口規模が少なくても都市的機能を維持できる可能性が高まっていることなどから、自動車による時間距離で1~1.5時間以内で、人口10万人前後の圏域を一つの目安として、デジタルとリアルが融合した地域生活圏を維持・強化していくことが適当と述べています。

令和3年2月に公表された『「第8期北海道総合開発計画」中間点検報告書』においても、テレワークの普及等を背景に、集中・過密の少ない地域構造を生かし、生産空間を広域的に支える基礎圏域を發展させ、分散型の国土づくりを先導するための取組を加速するとしています。

ところで、北海道のような積雪寒冷地においては、

冬期において降積雪や凍結路面のため、『「国土の長期展望」最終とりまとめ』に示された、時間距離で1~1.5時間という前提が崩れます。従って、この提言の実現や、今後の『北海道総合開発計画』の推進には、持続可能な形で適切な冬期道路管理を行うことが必須と言えます。

冬期道路管理の話が出たところで、これに関連する変化として、冬期気象の極端化が挙げられます。

令和2年12月や令和3年1月に関東や北陸で短期間の集中降雪が発生し、多くの立ち往生車両が発生しました。この雪害を受けて、令和3年3月に『冬期道路交通対策中間とりまとめ』が改定されました。このとりまとめは、平成30年5月に初めて策定されたものですが、前述のような雪害が再発したことを受けて、更に踏み込んだ改定が行われたものです。

具体には、並行する高速道路と一般道を交互に通行止めにしてネットワークへの影響を最小化する対応方針を見直し、「人命を最優先に、幹線道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避すること」を基本方針とし、躊躇ない通行止めや、計画的な通行規制の検討、ドライバーの行動変容を促すことなどが盛り込まれました。また、躊躇ない通行止めの実効性を高めるため、通行止めや体制準備の判断のトリガーをタイムラインに位置づけるべきと述べています。さらに、道路が常に通行できることを前提とする「ジャスト・イン・タイム」は大雪時には限界があることを認め、それに対する国民の理解を高めることが必要とされています。かつての「極力通行止めを回避する」という管理方針に比べると、大きな変化を感じます。

もちろん、急激な変化にも、本物の変化と、見せかけの変化がある様に思います。従って、それを見分ける慧眼が必要になるのは言うまでもありません。その上で、ここで述べたような、急激な変化に乗り遅れないよう、また、次々と変化する社会的な要請に応えられるよう研究開発を進めるとともに、研究成果の最大化にも努めたいと考えています。