

論 説

ポストコロナ時代における高速道路と自動車

PwC アドバイザリー合同会社 パートナー

片 山 竜

今回寄稿するにあたり、公共系クライアントへのアドバイザリー業務を行ってきたものの、高速道路と自動車の専門でない私が執筆することについて大変恐縮していることに加え、私自身、自動車を運転する機会が極めて減少しており（そのおかげでようやく今回の免許更新で優良ドライバーになったのだが）、やや当事者意識が希薄な内容となってしまうのではないかと危惧するところではあるものの、反対に客観的な視点で論ずることもできるのでと開き直り、筆を進めることとした。

昨年の今頃、今の状況を想像したものがいただろうか。中国に端を発する新型コロナウイルスの世界的な流行は、わが国のみならず世界の経済や生活様式だけでなく、価値観を変えるまでの大きな衝撃となり、いまだに確たる先が見えない状況が続いている。

実際に私自身も在宅勤務となり、内部会議はもとより、クライアントとの会議についてもオンラインで行うことが当たり前の日常となった。1年前、毎日のように出張に飛び回っていたのが嘘のようである。

ただ、実際にこの生活に慣れてしまうと、不自由なことはそれほどないと気づかされた。会議の

ほとんどはオンラインで行っても全く問題ない。当初はオンライン環境の整備に手間取ったものの、今では快適な会議を行うにはどうすればよいのかの術も習得し、ある意味、本来習得すべきスキルを身に付けることができたという認識さえある。

それ以上にインパクトが大きいのは、クライアントの意識変化である。公共系のクライアントとは、コロナ前はオンラインで会議を行うことなど到底想定できなかったが、今ではクライアントの方からむしろ率先してオンラインでの会議を提案していただけことがある。プロジェクトによっては初回から終わりまで対面での会議がないまま完結できているものもあるくらいだ。プロポーザルでもオンラインでの会議を前提とした提案が当たり前になり、単に会議の方法だけでなく、その進め方や密度の在り方も大きく変わろうとしている。

移動や出張といったイベントが減少することで、会議の頻度が上がり、むしろ手戻り等が生じないように頻繁かつ緊密にコミュニケーションを行うことが多くなった。結果として、われわれもおのずと作業の仕方も変わってくる。かっちりした資料を作成するよりも、議論のたたき台となるアイデアをまず出して、クライアントと議論しながら

内容を詰めていくことが容易になってきている。

そう考えると、コロナがもたらしたものは何も不安や恐怖だけではなく、社会にとって本来あるべき姿や未来に実現すべき社会を少しばかり早く到来させたに過ぎないのかもしれない。いや、海外では当たり前になつていて日本では遅れていたことがようやく同じ環境になつただけなのかもしれない。当然、疫病による被害という面の物理的、社会経済的インパクトも大きいが、今後の社会を考えるとそれ以上の示唆をもたらしたといえる。

かくして、私をはじめ多くのビジネスマンはその行動形態が大きく変わることになったはずだ。オフィスに出勤しないことはもとより、クライアントのオフィスへの移動や出張が格段に減少している。もちろんまれに、あるいは大切なタイミングではクライアント先に出向くことはあるが、これまでのように定期的に会議を行うための移動や出張というのはほぼなくなっている。

実はこれは社会経済的に大きなインパクトをもたらすこととなっている。これまで国内外の移動需要の一定割合はこうしたビジネス需要が占めていた。航空においてはビジネス需要があるからこそ個人旅行の経済性が成立していた面があるし、新幹線の旅客についても、例えば東海道新幹線などは、特にインバウンド需要が高揚するまではサラリーマンがその席の大半を占める状況であった。それが今となってはインバウント需要の回復にも時間を要することが想定される中、ビジネス需要に至ってはその規模そのものが縮小しているわけで、こうした長距離移動交通系のビジネスについては、大きな転換が迫られるほどのインパクトであることは間違いない。

では、自動車による移動についてはどうであろうか。公共交通に比較して感染のリスクが低い自動車での移動はビジネス面で有用であると思われる反面、企業としては移動の手段によらず対面での面談が本当に必要であるのか、その判断基準自体は以前に比べて厳しくなっている。移動に伴う

経費や時間コストに加え、感染のリスクまでを考慮すれば、出張の判断基準が緩まることはないし、その商慣行に慣れてしまえば、今後コロナの環境が緩和されたとしても判断基準自体が変わることはないだろう。

そう考えるとビジネス面においても、自動車による移動需要は減少することとなるし、おそらく回復することも難しいであろう。となれば、自動車による移動需要は物流か観光需要によるものにどんどん限定されていく。特に高速道路となればその傾向は顕著であろう。

元々自動車による移動需要の場合、他の交通機関と比較してビジネスへの依存度は低いものと想定されるが、それでもポストコロナの時代においては、高速道路の移動にかかる潜在需要に一定のインパクトを与えることになるだろう。

他方、観光需要については今後回復していくと見込まれるが、感染リスクを抑制するためには自家用車が使用される傾向が強まる可能性が高い。現状ではキャンペーンの効果などもあるため公共交通機関を活用する傾向が多いと思われるが、おそらくこうしたキャンペーンが終息した後は、自家用車など車利用での観光行動がより強まると想定される。

海外における高速道路に関するコロナの影響についても調べてみた。感染拡大当初は経済活動全体が停滞し、全体の交通量が低下していたため、足元の影響としてはやはり大きく、特に通行料や関連の公租公課が財源となっている国では、新規の建設はもとより、維持管理への影響も懸念されていた。そうでない国においても、足元でのロックダウンなど都市封鎖や経済活動停止に伴う建設工事の中止、遅延がさらなる経済活動の停滞を誘発することについての懸念や、今後も財源が感染対策に優先的に投入されることで道路行政への財源配賦が減少してしまうことの懸念に対して、業界が中心となり早期の正常化を求めている様子が

うかがえた。

米国では、一般の自動車利用が4月には前年比で70%減少していたものが、7月には10%減少程度にまで回復の傾向がみられたらしく、CNNで高速道路がコロナ感染経路になっているとの研究結果が明らかになったとの報道がなされていた。真偽のほどはわからないが、公共交通利用の回避、安全な移動としての自動車利用という観点を考慮すれば容易に想像がつく話であり、それがむしろ反対に感染拡大に一役買ってしまっているということについては、わが国においても今後こうした疫病や感染症への対策面での留意が必要であろう。

通行料無料であるドイツはもとより、いくつかの国では距離制でなく年単位での利用料金制となっていることなどもあり、通行料等の利用料金収入の影響が全般的に限定的な欧州では、全体的にそのインパクトは緩やかであるようだ。むしろCO₂削減の観点から公共交通利用が促進されていた欧州では、安全な移動手段としての自動車利用需要が回復する可能性もある。景気刺激策として道路行政への積極的な予算配賦がなされているのもこれを証左するものといえるかもしれない。

今後も徐々に経済活動が再開され、通常の生活に近づくに従い、自動車利用需要が回復していくことが見込まれると予想されるが、コロナの影響を受け、生活の価値観自体が変化したポストコロナ時代における高速道路はどうあるべきなのであろうか。

国内外を問わずオンライン環境が浸透し、移動にかかるコストと時間というものがシビアにみられる社会となる中、物理的移動にはそれだけの価値を伴うことが求められるようになる。もちろん観光のように訪れた観光地でしか味わえない景色や食事などといった価値があるものもあるが、オンライン会議に加え、ワーケーションや多拠点生活の浸透により、極力移動をせずに済ませるという概念が定着してくると、退屈で窮屈な移動時間

をどのように克服するのかが大きな課題となる。

例えば、運転による自らの時間の拘束をどう解放できるのか、移動によって奪われてしまう貴重な時間をどのように有効に生かすことができるのか、もちろん道路、自動車、個人それぞれが単体でできることは限られているが、それぞれ連携することでこの移動による障害をどう取り除いていくのかが求められる。

自動運転技術の進化以外にも、国内外で検討が進むITSの高度化や都市データ基盤の活用などによる情報通信環境の整備、豊富な情報コンテンツの提供などを連携させることで、移動の不自由さを感じさせないビジネス環境や、渋滞の退屈さを感じさせないエンターテイメント環境など、道路上でも普段の生活と変わらない環境づくり、あるいは道路上だからこそ楽しめる環境づくりなどをしていく工夫が求められることになるだろう。

欧米に対して法整備や基準の統一化の動きなどが遅れていたものの、現在、わが国では自動運転についてレベル3がようやく解禁になり、高速道路でも一定の条件下で自動運転が認められている状況になった。将来、完全自動運転化が可能になると、夜行バスや夜行列車よろしく夜間の睡眠をとりながらの移動も夢ではない。そうすると有意義な観光、ビジネスを実現でき、移動の障害が大きく下がることが期待される。

今、交通という移動手段に関してはMaasという概念が浸透してきているが、おそらく高速道路においても同様のことが当てはまる。さしつけHaas(Highway as a service)とでも言うべきであろうか、高速道路を移動のためのインフラとして考えるのではなく、サービスとして考えていくという発想の転換が必要かもしれない。

以前、高速道路が現在のように民営化される前、高速道路関係のプロジェクトに携わったことがあった。民営化に向け、どのように収益力を高めるのかを検討するものであった。当時は関係者と色々

なアイデアを出し合ったが、まさしく Haas を目指すものであったように記憶している。当時は何かと SA・PA の売上増が注目されがちであったが、私としてはもっと多様なポテンシャルがあるのではないかと感じていた。

例えば、オンライン化が進展しても物流はなくならない。さらに近時のオンラインショッピングの浸透は物流の構造変化にも大きく影響している。P2P 輸送の大幅な増加は、輸送ルートや積替えの手間の増加を誘引し、宅配などを含め物流業界がコストや人材面でひっ迫していることは周知のとおりである。この構造が改変されなければ、早晚、わが国の物流はパンクするであろうが、その際に高速道路は十分に役立てるものと信じている。

高速道路が基幹の物流路線となり、各 SA・PA などを活用して地域物流との積替え・集配拠点となることができれば、物流業界全体での効率化を進めることができる。P2P 輸送はまさにこの仕組みに適しており、運転路線・区間を限定することでの地域人材の有効活用、安全性の向上、労働環境の改善、集配・輸送の効率化が同時に実現でき、社会課題にも貢献できる。高速道路を高速基幹物流サービス網と捉えることで社会や経済に貢献することができるのだ。

さらにモノだけでなく人でも同じである。現在も乗合型の高速路線バスは存在するが、もっと気軽に便利に活用できるような工夫が必要である。今後、ますます超高齢社会が進展する中で、高速道路での交通事故が発生するリスクを減らし安全性を高めていくかは、大きな社会課題となっていく可能性が高い。

そのためには、現在の高速路線バスよりも快適で便利なサービスが提供され、気軽に乗れる必要がある。車体規模や運航頻度の最適化はもとより、各停留所での駐車場整備による発地側での利用環境整備、着地側での2次交通としてのカーシェアリングサービスの充実など、帰省や通勤などのリピーターでなくても便利に使えるサービスの充実

が必要不可欠である。

高齢化、人口減少に加え、低炭素社会への取組み、そして今回のコロナ禍と、社会全般同様、自動車業界、道路業界にとっても必ずしもポジティブな状況とは言えないのは確かであるが、今回のコロナの体験を通して、誰しもがこうした機会を契機に自らの心がけや社会の在り方を考え直すべききっかけになったことは、われわれにとって大きな意味を持つものといえる。

われわれは現在整備されている高速道路網の恩恵を受け、全国各地において一定の生活サービスを受けることが可能になっている。今後、経済が仮に縮小均衡に向かっても、このサービス水準を落とすことはできないであろうし、また維持していくかなければならないのだとも思う。

そのためには、今ある高速道路網が今後も同様に維持され、ヒトやモノが不自由なく移動・流通できることが不可欠であり、そのためには人も社会も時代のニーズに応え、課題に対応し、時に自らの立ち居振る舞いも変えながら順応していくことが求められる。今回、コロナを経験したことでのわれわれはこうした社会状況の変化に対する順応性が高いということもわかった。

今こそわれわれは改めて、社会の変容について議論し、予想し、その姿を見据え、未来の環境下に適合した自動車や道路の使い方、そこでのサービスの在り方を一体となって検討し、その実現に向けて変わっていくことが必要である。残念ながら、高度成長期のように放っておいても経済がうまく回っていく時代が来ることはもはや見えてこない。とりわけ実体経済・実物経済との関連が深い産業については、増大する維持コストに見合うだけの生産性をどう維持するのかを真剣に考える必要がある。