

リニアを好機にまちづくりを考え 観光に繋がる一〇〇〇年の計を

二〇二七年のリニア開通に向け、交通インフラが劇的な変貌を遂げつつある名古屋駅。その利便性向上と周辺環境の整備を訴えるのが、「昇龍道プロジェクト」によるインバウンド獲得を推進する中部運輸局だ。野俣光孝局長に、中部が抱える課題を聞いた。

（聞き手／中部財界フォーラム社代表取締役塚本隆）

——昨年度の運輸産業の動向について。

野俣 管内の旅客輸送は景気の上昇に伴い通勤客が増えたことにより好調でした。他方、フェリーは式年遷宮などの反動減がありました。貨物輸送は消費税率引き上げの反動でやや減ったものの、おむね例年並みとなっています。国際航空旅客数を見てみると全国八・五%増に対して中部国際空港は〇・五%増にとどまっています。

す。外国人旅客数は増えていますが、一方で日本人の旅客数が減っているためです。

——原油価格の下落の影響は。

野俣 輸送業界にとって良い面ばかりではありません。燃料費の下落は運賃引き下げの要望へと繋がりますが、トラック業界などはむしろ人材確保のため運賃引き上げを必要としています。トラック運転手は平均四十六・二歳で、他の産業と比べて四歳ほど高齢化し

ています。四十歳以下の運転手は

四分の一で、深刻なドライバー不足が差し迫っています。国も対応策を打ち出しており、当局も今年二月にトラック事業の労働力確保対策検討会を立ち上げました。

——国土交通省で国土のグランドデザイン二〇五〇をまとめられました。中部運輸局の対策は。

野俣 郊外に分散した都市機能をコンパクトにまとめ、それをネットワークによって繋ぐ「コンパクト＋ネットワーク」をキーワードに取り組んでいます。中心部でまちづくりを行います。公共交通によって郊外の足を稼ぎます。現在増えているコミュニティバスなど、地元主導のアイデアを

応援していきたいと思っています。

——リニア開通に向けた動きが本格化しています。

野俣 ストロウ現象の懸念に対して言えば、中部はものづくりの力強さや魅力があるため、人を引き寄せる方向に働くのではないのでしょうか。他方、人の交流や商業、観光面は課題があるため、地域内での人の動きやすさを整えていかなければなりません。

——動きやすさという点。

野俣 典型的なのは名駅ならぬ「迷駅」で、見通しが悪く、本当にわかりにくい。第一の課題は、名鉄のセントレア専用ホームの整備です。第二の課題は、東西通路の整備です。名駅南側一階に新た