

赤羽弘和
呉景龍
大口敬
太田和博
斎藤誠
中村英樹
藤井聡
二村真理子
山内弘隆
横山利夫

代表パネリスト

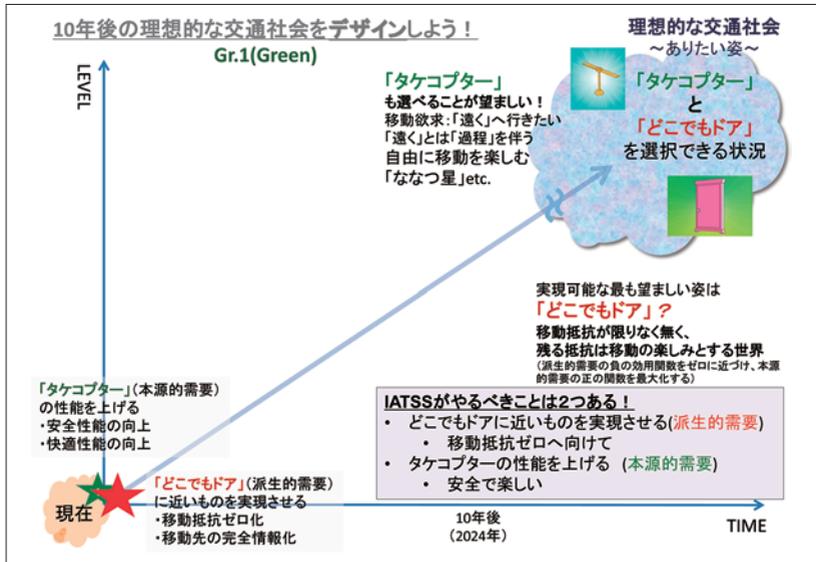
赤羽弘和

千葉工業大学工学部
建築都市環境学科教授



グループ1では、まずは「10年後」という枠を外して理想的な交通の概念についての議論を始めました。

移動には「派生的需要」と「本源的需要」があります。派生的需要というのは、目的地での主たる活動のために仕方なく移動するという交通需要ですから、移動自体が目的ではありません。この場合、負の効用（広義の移動抵抗）は所要時間、排出量、かかるお金、また交通事故のリスクもあると思いますが、それらなるべく小さくすることが評価基準になります。それに対して本源的需要というのは、移動自体が目的です。端的な例はサイクリングやドライブですが、この場合は正の効用（安全、安心、快適、楽しさ……）をなるべく最大化するべきで、この2つに分けて考えようという議論になりました。



それでは、理想的な交通とは、具体的にはどんな姿なのでしょう。

究極的な性能を持った交通の道具やシステムであっても、目的に合わせていろいろな選択肢がある状況が理想でしょう。派生的需要に対しては「どこでもドア」です。これは移動抵抗がゼロで、移動のための時間もゼロです。環境に対する負荷もゼロにしたいところです。

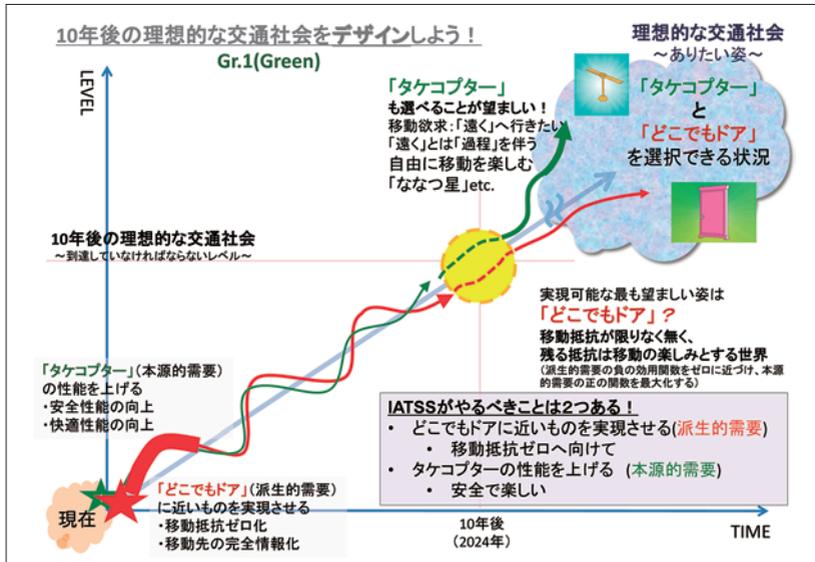
私がこの会場に来るための移動は、明らかに派生的な需要です。ですから、「どこでもドア」でも良いかな、とも思います。しかし「どこでもドア」を使って私の家からいきなりこの壇上に現れてしまったら、「今日はどうやってこの説明をしようか？」と電車の中で考えをめぐらせる時間が無くなり、かえって不便でしょう。また、最寄り駅まで歩くのが私の健康法のひとつですが、それが無くなってしまうと私の運動能力の衰退につながる

のではないかと考えると、なかなか難しいところがあります。さらに、いきなり別の場所に移動してしまうと、移動先が安全な場所かどうか事前に確認できないというリスクもあります。

本源的需要に対しては「タケコプター」です。「タケコプター」は、飛翔感も眼下の眺めも楽しめますし、「遠くへ来たもんだ」としみじみ思える機能もあります。

ドラえもんの世界には、「どこでもドア」も「タケコプター」もあります。この2つはまったく違う範疇の理想像です。それぞれのカテゴリの移動手段、移動システムが本当に唯一のものなのか、それともその中にバリエーションがあるのかというのが見通せないところですが、少なくとも2つのカテゴリに対していろいろな選択肢がある状況が理想的だろうという議論になりました。そして、理想像とそれにつながる現実の交通のあり方、そのつなぎ方としてIATSSがやるべきことは2つあるという議論に移りました。

ひとつは「どこでもドア」に肉薄すること、もうひとつは「タケコプター」をなるべく高性能化することです。さらにもうひとつは、「どこでもドア」と「タケコプター」の両立性の探求です。瞬間的に移動すれば何でも済んでしまうものなのでしょうか。それともタケコプターのような移動の仕方も生き残ることができ、それなりの価値を持ち続けられるのでしょうか。もし持ち続けられるとしたら、それらを世の中で両立させるにはどうしたら良いのでしょうか。



10年ぐらい前にある人が「I T Sがだんだん進展してくると、車の運転は、やがては現在の乗馬のように、非常に贅沢な趣味性の高い位置づけになってしまいかもしれない」との見通しを語ってくれました。私は、自動運転車が出てきたら、私の運転するクルマとはタイミングや反りが合わないかもしれないと心配していますが、自動運転車からすると、私のクルマのほうが邪魔になるかもしれません。そういう状況とに折り合いをつけていくかも、研究していく価値があると思います。

10年後に向けて現在と理想をどうつないでいくかを考えてみました。しばらくの間は、「どこでもドア」も「タケコプター」も同じように性能が上がってくるでしょう。それぞれが目指すいろいろな性能が、両方に良い方向へ作用していくと期待されるからです。10年後ぐらいに、両者の明確

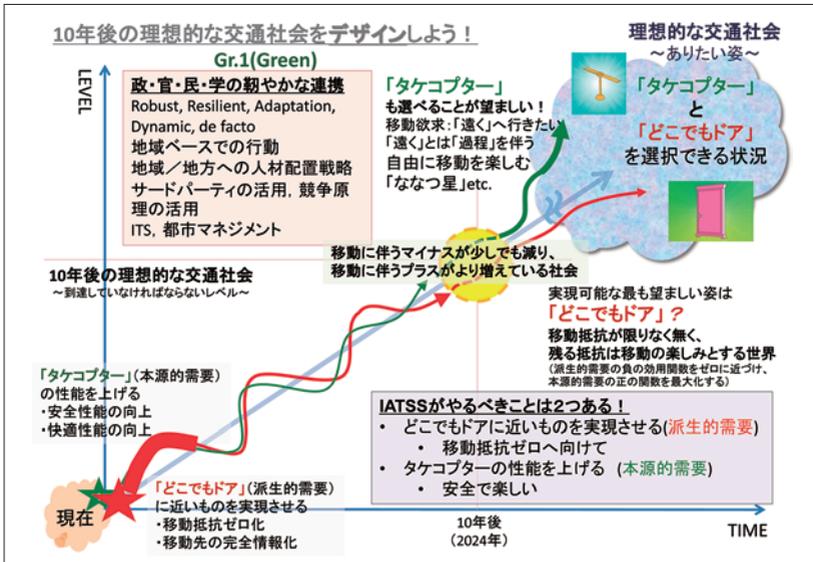
な分化が始まるのではないでしょう。自動車で言うと、ステアリングやアクセル、ブレーキペダルがまったく無い完全自動運転は、そのころまでには現れないでしょう。一方で、安全運転支援システムが相当に高度化して、安全性がかなり高まるのではないのでしょうか。

図の赤い線（「どこでもドア」的な移動）は、光の速度は超えられないので、その先は頭打ちになるのではないのでしょうか。しかし緑の線（「タケコプター」的な移動）は、物理的な性能だけではなく「楽しい」と思う心の話でもあります。ですから限界が無いのではないかと、という期待も込めて描いています。

10年後の理想的な交通社会で到達していなければならぬレベルは、移動に伴う負の効用がなるべく減少し、移動に伴う正の効用がなるべく増大する状況です。

次に、そのために10年後と現在をどうつなぐかということを考えました。キーとなるのは、多様な連携としなやかな共創です。これまで交通システムや交通政策はトップダウン的な政策主導が多かったのですが、いわゆるデファクトスタンダード（事実上の標準化）によって、皆が便利に使いこなす共通の仕組みやルールという形態での普及の仕方もあって良いですし、これから必要になってくるでしょう。

また、大都市圏とそれ以外の地域では風土や暮らしが違っているので、例えばわれわれもIATSSで行っている具体的な研究を通じて、それぞれに適合した交通社会のあり方



を考えていくべきでしょう。日本国内だけではなく、海外のいろいろな地域に合わせた交通社会な
り交通システムを考えていくべきだという認識に
も通じます。それには、カスタマイズするための
専門知識を持った人材を配置していく必要がある
でしょう。

また、例えばPCや携帯電話の乗り換え案内や
歩行者ナビゲーションといったサービスは、自動
車メーカーや交通システムの運用主体とは別の立
場で、さまざまな主体が持っている情報をつない
で、便利な案内やスケジューリングを提供して
います。このようなサービスは、いわゆるサード
パーティーにより提供されています。そういう人
たちが活躍するためには、競争原理も必要です。
さまざまな案内サービスの中でどれが良い経路を
案内しているかを、第三者の立場で評価し教えて
くれる仕組みの登場にも期待しています。

これからは、交通と情報技術が共創することがますます重要になってきます。行政には、これらがうまく回っていくように、優しく見守って応援してもらいたいのです。言い方を変えると、共創の実現に向けてこれらの活動がうまく回るように、その障害を取り除く手助けをしてもらいたいと考えています。

キーワード

「どこでもドア」「タケコプター」

「どこでもドアとタケコプター」「どこでもドアかタケコプター」