

道路交通とゆとり

高羽 禎雄

東京大学生産技術研究所教授
本学会員

Margin in Road Traffic

Sadao TAKABA

Professor, Institute of Industrial Science, University of Tokyo
Member, IATSS

『これからの交通行政は、従来の安全のみが強調された対策的行政から脱脚して、安全・円滑・快適な交通環境の確立をめざす計画的行政へと転換してほしい。円滑さと快適さが伴ってはじめて、今後の交通安全に一層の進展がみられることになろう』——昨年度の第4次交通安全施設等整備事業五箇年計画策定に関して、私を含めた本学会員有志が行った提案の趣旨である。

世界有数の過密都市東京の交通状況は、外国から訪れた人々からみると、我々が思っている程ひどいものではないらしい。タイから来日したボラサク氏、本誌のインタビューで、日本の交通渋滞はそれ程深刻には見えず、ドライバーのマナーも悪くない、と述べ、また昨年 IATSS を訪れた中国の交通管理の専門家の方々は、日本の道路も交通施設も人々のマナーもよい、しかしとにかく車が多い、との感想をもらしている。

たしかに、この十年間での東京圏の自動車保有台数と自動車交通量の伸びは3割以上に及んでいるのに対し、交通渋滞の発生件数の増加は1割以下に抑えられている。これは道路そのものの整備よりは、道路交通施設や交通管理の運用の改善、さらには人々の交通渋滞に対する対応の仕方などに依存する所が大きいと思われる。しかし、このような傾向は、同時に社会の基盤となる道路交通システムが本来持たねばならない“システムの余裕”を減らし、またこの中で行動する人々から“ゆとり”と“やすらぎ”を奪いつつあることにも注目する必要があるのではないだろうか。路上の違法駐車の状態の変化もそのひとつである。そこには駐車者の必要性和他の迷惑への配慮のかね合いといった視点よりも、他人もやっているからとか取締りを受けさえしなければといった算段が浮び上るようになった。

かつての江戸は下町を中心に高密度社会を形成し、独特の生活形態と規範とによってそれを存続させた。これからの東京も、高密度化の傾向がますます深まる中で、人々に快適な生活を与え、その活力を維持してゆかなければならないが、それを単に人々の心がけやくふうにのみ頼ることはできない。社会の基盤をなす道路交通、さらにはそれを包含する交通体系が人々に“ゆとり”と“やすらぎ”を与え得るように、システムとしての整備がはかられてゆかねばならない。

基本的に必要とされるものは、道路交通に余裕を取戻し、それを確保することであろう。事故や工事によって著しい交通渋滞が発生すること自体、既にシステムとしての余裕を失っていることの証拠であり、災害時の対策も併せて、余裕のある道路交通システムとはいかなるものかを常に考えて手を打っておく必要がある。このような余裕は、努力して、時に少なからぬ代償を払って作り出さなければならない。端的に言えば交通需要の抑制である。硬、軟、多様的手段が考えられるが、誘導・勧告を伴う動的な交通需要の分散・抑制の方策の実現手段とその効果を今一度考えてみてはどうか。道路の交通処理能力の向上についても、さらにくふうの余地がある。利用できる空間は限られていても、“流れる”ための空間と“とまる”ための空間を適切に配置することを、一層進める方策を探ってみてはどうか。

人々の立場からみれば、道路交通は、移動の、さらには生活の一部である。これらを含めたうえでの行動の多様性、代替可能性を保証することが、時には道路交通の快適性を享受し、また場合によっては他の行動を選択するための支えとなるに違いない。

原稿受理 昭和62年6月15日