

ブキャナン・レポート《1963年》の 遺産を活用しよう

都市交通政策の視点から

岡田 清 Kiyoshi OKADA



成城大学名誉教授

第二次世界大戦後のモータリゼーション時代の先陣を切ったのは、いうまでもなくアメリカであった。全国的規模のインターステート・ハイウェイシステムであった。

しかし、都市交通政策のとなると話は違うような気がする。新時代の幕を開けたのは、イギリスが発表した「ブキャナン・レポート」（1963年、イギリスでは座長の名を冠して報告書名とするのが習わしである）だといってもよいのではなかろうか。その思想は、「セパレーション・プリンシプル」（分離主義）である。

マイカーの増加によって混雑や騒音が増し、交通環境が変わるだけで生活環境が脅かされる例が年々多くなったため、自家用自動車批判が高まった。自動車も道路も報道の餌食になった。こんな道路交通の実態に対して、まず歩道と車道を分離する解決策が提案された。都市環境の改善のためにラドバン方式という居住環境への居住者以外の自動車乗り入れを禁止する都市計画が提案された。これは後に「分離施設主義」として禁煙セクションの設置などに利用された。

しかし、この分離施設方式の都市交通施策は遅々として進まず、第二段の「混雑料金制」の導入（いわゆる「スミード・レポート」）が提案された。これもシンガポール、後にスウェーデン、イギリスの一部などで実現したが、期待したほどの広がりを見せず、かえって都市交通政策の難しさを印象付けた。

自動車交通時代の政策の難しさが各国の為政者・都市交通政策担当者を苦しめた。これからもさまざまな問題が直接間接襲いかかってくると見るべきであろう。大気汚染、地球温暖化、海洋汚染など自動車利用によって発生する間接効果のほうが厄介な問題になるかもしれない。

自動車交通の負の効果は発生源対策が進歩したために想像以上の成果をおさめてきた。それをさらに高める政策が待たれるところである。

交通手段の3要素といえば、交通路、交通動力、交通車両によって構成されるが、今最も注目されているのは運転自動化のためのエンジン開発、省エネ技術の開発など技術開発が困難な領域に踏み込もうとしている。それはいまや機械文明の極致に近いところに来ているのかもしれない。それが人間の知識社会の上に君臨すれば理想的な交通社会を構築することも決して不可能ではないような気がする。それが安定した社会との調和の上で実現することが望ましいことはいうまでもない。その一歩手前まで来るといってもよいのではなかろうか。

こうして生まれる移動の自由度の向上は必ず人々の生活までも根底的に変えてしまうものと思われる。都市交通のイニシアティブを目標にすべき時代が来ているといつてよかろう。

1931年生まれ。66年、成城大学教授。交通経済学教授として勤務。早稲田大学政経学部講師(28年間)、一橋大学(20年)、審議会等(運輸省、環境庁、経済企画庁など名前の消えた役所に出仕)。国際交通安全学会には設立時より参加。(顧問/1974年会員就任)