

# 「笑顔」で世界に広めよう

## 交通計画の視点から

久保田 尚 Hisashi KUBOTA



埼玉大学大学院理工学研究科教授

チャールズ・ダーウィンは、『種の起源』(1859)で進化論の金字塔を打ち立てた後に、『人及び動物の表情について』(1872)を著している。「表情は、学習や文化によらず遺伝する」という主張を展開したものである。確かに、人は、誰に教わらなくても、うれしいときには「笑顔」という表情を作るようにできているし、その笑顔を見た人は、たとえ相手が初対面の外国人であっても、その人がうれしい感情を持っていることをほぼ正確に理解することができる(この際、名優やスパイ(?)の存在は忘れよう)。われわれ人類は、うれしい感情を笑顔という万国共通の指標で測ることができるという、僥倖としか言いようのない能力を先天的に有しているのである。

突然だが、ここで、10年あるいはそれ以降の理想的な交通社会を実現するための拠り所として、この能力を活用することを提案したい。何しろ古今東西人類共通であるから、一気に国際統一指標を目指すことができるのだ。

幸い、近年の画像処理技術を使えば、人の表情を読み取り、笑顔の程度を定量化することが可能だ。例えば、歩行者天国と通常時で、歩行者の「平均笑顔度」を比較してみると、明らかに歩行者天国のほうが高い値を示す。

戦後数十年にわたって多大の努力が傾注されてきた交通ネットワークの整備推進に当たり、渋滞の程度や費用便益、あるいは交通事故件数といった定量的指標が大きな役割を果たしてきた。一方、20世紀後半になって成熟社会を迎える中で、「交通の質」「歩行者・自転車」といったキーワードが登場し、さらに、道路の空間機能の重要性が指摘されるようになってきた。ゾーンシステムやトランジットモールといった

施策が紹介されて久しい。しかしながら、残念なことに、わが国の現在までの達成度を見ると、欧州の諸都市に大きく水をあけられていると言わざるを得ない。

その理由の一つとして、空間や歩行者等に着目した、「質の向上」を目指す交通政策の目標と評価基準が明確でないことが無視できないのではないか? 「のんびり歩ける楽しさ」「青空の下、オープンカフェでおしゃべりする幸せ」は何となく理解できても、政策課題としてはなかなか具体化されないという現状をどこかで打破しなければならない。

そこで、思い切って単純に、「笑顔」を交通施策の目標としてはどうかと思うのである。その枠組みでは、ネットワークの効率性より、移動の楽しさや交通空間の質の向上に力点が置かれることになるだろう。急いで通り過ぎることより、その場を楽しんでいることが評価されるからである。

笑顔を手掛かりにすると、「待つ」ことの意味にも再検討の余地が出てくる。同じ待ち時間でも、イライラして待つことと「楽しく待つ」ことに評価の差が生まれるから、「待ち時間のデザイン」が重要になるのである。

笑顔が生まれやすい空間デザインを見出すことができれば、直ちに世界各国にも通用することが十分期待されるわけだから、「笑顔の国際化」にも寄与できると思うのである。

「笑顔」を手掛かりに、世界中の交通社会を豊かにすることを目指しませんか?

長距離・高速の移動に関する日本の技術は世界に冠たるものがありますが、身近な交通やそのための空間デザインについては、まだまだ改良の余地が多々あります。生活道路の安全や都心部の交通空間づくりなどにおいて、人と車の共存を目指しています。(会員/1996年会員就任)