

# 理想的な交通社会の デザインに近づくために 研究振興の立場からの期待

小松親次郎 Shinjiro KOMATSU



文部科学省初等中等教育局長(前 研究振興局長)

戦後復興を経て東京五輪を数年後に控えた昭和34年、当時広島県選挙管理委員長の職にあった秦野楠雄弁護士が編まれた一篇の訪欧記が、偶々手許にある。渡欧目的は英国総選挙の視察等であったが、交通網や町の構造と社会発展の関係等についても鋭い省察が示されており、交通社会のデザインを考える上でも俯瞰的な視点が重要なことを改めて想起させてくれる。

研究活動が、交通社会のデザインの理想に近づく重要手段の一つであることは言うまでもない。試みに科学研究費の諸課題の変遷等を遡りながら考えてみると、関連研究といっても、例えばまず人の移動、物流等の機能そのものに直結するものから数え始めたとして、ライフラインやICT等の社会インフラ整備の基盤、経済効果との関連等の諸領域に直ちに及んでいく。

交通社会のデザインとはまた、生活文化圏の保持発展や圏域間の交流の座標軸をなしつつ、自然と文化の空間の分合や往来の要となる点で、人々の生活活動そのものに重大な役割を果たす研究主題ともなる。景観面の研究なども、自然を文化に含む日本の伝統的風土と本来深くかわりながら展開されるべきものであろう。

交通安全に係るデザインは、日常極めて馴染みの分野であるが、その研究は今日、少子高齢化やバリアフリー化から世界的に関心を呼んでいる災害の大規模化に対するレジリエンスまで、社会変化への最新の洞察とも緊密に協働して行われる必要がある。さらに、陸海空の交通網を介した国際交流の円滑な発展、地球環境問題やエネルギー問題といった人類的課題解決への貢献などと交通デザイン研究との接近への要請も、これに加わるであろう。

こうした広がりとも相まって、例えば幹線・支

線網の在り方、道路材料の選択、駅・港・空港などを含めコミュニティの中核要素として交通施設が果たす機能やその演出方法、建物や広場などの「点」「面」と交通「線」との融合、乗物に関するデザイン研究等も進展している。人口構造や国土開発の姿が変貌する中で、交通線新設と既存交通線の高規格化・活性化とのバランスや、交通線の開発・保全と住民参加の関係などは、利益と負担の可視化や偏在防止の仕組ともかかわって一層学際的な主題となろう。

こうして見ると、関連の諸研究は、近年、分化が著しく、各々の専門性が深まっている。けれども同時に、交通社会という考え方の本質に照らせば、それらは絶えず総合化される努力の蓄積を通して初めて、時代に即した開拓性を獲得できる性質のものである。全体俯瞰的な視野から、基礎、応用、開発にわたる諸研究が繰り返し交換され、擦り合わされる営みがますます重要になっていると言ってよいであろう。

冒頭の冊子に戻ると、「自然が美しく育くまれていること、道路、交通、公共広場、公共施設などについて民主的公共原理がよく行きわたっていること」が、「よく対者を尊重する」という欧州社会の美点の源に挙げられている。半世紀前、日本が高度経済成長に沸く時代の記にして、今なお示唆に富むといえないだろうか。

折しも東日本大震災からの復興とともに再び東京五輪を数年後に望むとき、理想の交通社会のデザインの実現に向け四十周年を迎えた国際交通安全学会に一層の期待が集まる所以である。

1956年生。早稲田大学政経学部卒。文部科学省に入省し、大臣官房、生涯学習局、初等中等教育局、高等教育局、学術国際局、体育局等に勤務。2014年7月まで前職。この間、日本学術振興会で国際研究交流支援、石川県庁企画開発部で都市（サイエンスパーク）開発等に携わる。(前顧問/2014年顧問就任)