

# 乗り物に進んで乗りたい、 乗ること自体が楽しい交通社会 従来の発想からの脱却

杉山雅洋 Masahiro SUGIYAMA

早稲田大学名誉教授  
(一財)道路新産業開発機構理事長

私には10年後の理想的な交通社会を「デザイン」することは荷が重すぎるが、10年後の交通社会を若干なりとも「想像」するくらいのは何とかやれそうにも思える。「理想的な」とは誰にとってのことなのかを確認していないが、交通参加者(Verkehrsteilnehmer)にとってのものとして勝手に解釈したい。

私がIATSSの会員に加えていただいた直後のことであると記憶しているが、2010プロジェクトなるもの(正式なタイトルは思い出せない)が開始され、2010年の交通社会をIATSSメンバー全員を数グループに分けてコンペ形式で自由に論じあった。四半世紀は夢の世界とされたが、過去のものとなってしまった。われわれの見たものが正夢だったのか、空想だったのかは問われ得るが、夢そのものの容認は将来にプラスだとするのは勝手すぎるだろうか。

かつて昭和40年代の前半において、昭和60年の交通量予測が試みられ、超長期予測であることから、当時は予測担当者が自らの推計結果を検証するようになる時が現実に来ようとは、文字通り予測していなかった。2010プロジェクトにおいてはその思いはさらに強いものであった。無責任の誹りは免れないが、2010プロジェクトで各グループの描いた姿は何であったのか-興味深い提案であったとの記憶だけはある-、コンペの結果がどうであったのかを正確に覚えていないが、議論そのものが大変楽しいものであったとの思いは強く残っている。

要は将来を論ずるとき、自分の責任が問われる場合は慎重に、ないしは生じうるリスクを最小限に扱いがちであるのに対し、夢の場合は期待をも込めて大胆に語り得るという傾向が否定できないことである。その際、技術進歩が大い

にかかわってくるが、それを見通すことは残念ながら社会科学系の人間の多くは苦手とするところである。10年後というのは、想定することが最も難しい対象ではなかろうか。

交通経済学では旅客輸送需要の大半は派生需要であるとされている。したがって、それに要する一般化費用は低ければ低いほど、輸送時間は経済性の範囲内で短ければ短いほど好ましいとされる。このことは将来も不変なのであろうか。一例として、通勤・通学輸送での快適化が工夫されるようになってきた。乗車時間での付帯サービスも用意され始めている。輸送容量次第ではその発展形も期待され得る。これまで派生需要とされてきた部分が本源的な需要に転換することがこの10年間であり得ないであろうか。私のように通勤時間の長い者にとっては、この時間が楽しいもの、進んで乗りたいものと変わるのであれば大変好ましいことである。

自動運転車の実用化が近いと報道されている。かつてVW社がギアを選択こそが運転の真髄だとのことからしばらくシフト・ギアにこだわったが、自動運転車はこのことさえも超越してしまう。運転すること自体の楽しみは失われるものの、安全性が確保された快適な車内空間での自分なりの時間の活用が考えられ得る。手段とされていた交通需要のかなりの部分が本源的な需要となり得るような交通社会を期待したい。10年後に想定され得る変化は、交通参加者にとって日常生活でモビリティを一層活用するインセンティブともなろう。

早稲田大学の学生時代から長年交通の勉強をしているものの、成果らしきものが残せていないことが大きな反省材料。交通マニアとは程遠い視点から客観的に交通を眺めてきたつもりが、意図とは逆に消極的な姿勢に繋がったのかもしれない。  
(顧問/1986年会員就任)