

21世紀の交通政策と交通計画を考える

Transport Policy and Plan into the 21st Century

杉山 雅洋* 石川 友保**

By Masahiro SUGIYAMA and Tomoyasu ISHIKAWA

1. はじめに

本稿は、平成11年度から開始され現在も継続しているIBS自主研究「21世紀の交通政策と交通計画を考える」の中間報告である。

2. 研究の目的と活動概要

(1) 研究の背景

20世紀後半の我が国を回顧すると経済を中心に展開されていたといっても過言ではない。平成バブル景気はその頂点にあり、バブル崩壊とともに国民としての自信も一部分失われた。マイナス成長による失業率の増加、デフレ・スパイラル等々、21世紀に入った今なお20世紀の問題・課題を抱えている。また経済以外においても、少子・高齢化社会の到来や環境問題と我が国にとって暗い話題が多い。

20世紀での課題は政策にも影響を与えており、従来のバラマキ型政策から効率性重視型政策へのシフトもそのあらわれと考えられる。

この変化以外にも、交通インフラの整備計画を除き、政策の継続期間の短縮（短命化）も近年における特徴と考えられる。元々政策立案と計画実施は併行すべきものであるが、政策の短命化は政策を反映させる計画との間にタイムラグを生じさせ、社会資本の整備を遅らせる要因の一つとなっている。

このような状況において、国際的に見ても遅れている我が国の社会資本整備、とりわけ都市社会資本の整備を進めるにあたって、従来と同じ方法で交通政策立案・計画策定を行うことは無理がある。交通政策とは何か、また交通計画とは何か、という根本的なことを再考する必要があるのではないかと考える。

(2) 研究の目的

以上のような問題意識のもとに、交通政策と交通計画の将来像を考え、政策立案・計画策定する際の指針を示すことを本研究の目的とする。指針を示すにあたり、交通政策・計画の変遷、20世紀後半に残された課題、21世紀に発生するであろう課題を整理する。

本研究の最終成果は書籍の形にまとめる予定であり、これを公表し広く一般に主張を問うこととする。

(3) メンバー

本研究は都市や交通に関連している研究者をメンバーとする。土木工学、経済学等、異なる分野の研究者の主張を検討・集約することにより、多角的視点に立った研究を行っている。

表-1 メンバー

氏名	所属
杉山雅洋（座長）	早稲田大学
国久荘太郎	(財)計量計画研究所
浅野光行	早稲田大学
中川義英	早稲田大学
苦瀬博仁	東京商船大学
森本章倫	宇都宮大学
赤松宏和	早稲田大学
石川友保	(財)計量計画研究所

(4) 活動状況

平成11年度は14回、平成12年度以降は15回の研究会を開催し、活発な議論が行われた。

平成11年度は研究初年度であることから、本研究会の研究成果として提案すべき内容の洗い出しを行うこととし、各メンバーが近年の成果や研究の必要性を感じているテーマについて発表し、それを元に議論が行われた。

*早稲田大学 **情報システム研究室

平成12年度以降は平成11年度の議論を踏まえ、21世紀における交通政策・計画の指針の検討をすすめている。また最終成果である書籍の構成を検討し、素稿を作成・発表し議論が行われ、現在も継続中である。

3. 今後の政策・計画を考えるためのキーワードと視点

議論の中から、今後の政策・計画を考える上で考慮すべきキーワードとして、以下のものが抽出された。また、それらを検討するにあたり、政策と計画の乖離、規制とルール、時間的公平性、等の視点が必要と考える。

【交通政策】

- ①単一民族国家の変容
- ②国土政策と交通社会資本整備政策
- ③選択の多様性の確保
- ④国際流動における経済性と国益
- ⑤国内流動における交通手段
- ⑥「保有」から「保有プラス共有」へ
- ⑦交通参加者の行動規範

【交通計画】

- ①ユビキタスな交通サービス
- ②地域特性に応じた交通管理
- ③ストック型への再構築を目指した輸送構造
- ④地域再生のきっかけとしての交通基盤整備
- ⑤グリーンエイジの交通体系
- ⑥シェアする視点の交通空間
- ⑦まちづくりとしての交通計画

<政策と計画の乖離>

政策と計画の乖離は、政策決定後から計画決定までの時間差、交通計画の持つ多面性からくる目的差の2つに分類される。時間差により政策の妥当性が計画策定まで維持できないという問題を生じ、目的差により政策の本論と計画が一致しないという問題を生じさせる。

近年この乖離が拡大しており社会資本の整備をより遅らせている。拡大の理由は種々あるが、政策と計画の目標の短命化、価値観の多様化、計画分野の細分化、計画立案の分業化が主要なものと考えられる。

<規制とルール>

本研究会では「規制」と「ルール」は異なるものとして捉える。英語にすると共に「rule」であるが、

「規制」は政府が強い権限を持ち民の動きを制約すること、「ルール」は民同士がお互いに制御し誘導する仕組み、と考えている。

市民社会が進展するであろう21世紀において、政策・計画は「規制」ではなく「ルール」に視点をあてたものとすべきであるとする。「ルール」を定着させるためには「足るを知る」に代表されるような市民社会のモラル育成を行う必要がある。

<時間的公平性>

20世紀の都市計画を振り返ると、一極集中の抑制や国土の均衡ある発展が常に念頭に置かれており、空間的公平性の確保が課題であったと言える。20世紀末になると高齢者や交通弱者対策といった、すべての人のための計画に変化し、その目的は人間的公平性の確保であったと言える。

それでは21世紀において顕在化する公平性とは何であろうか？我々は「時間的公平性」であるとする。これは、現存する都市は現在居住している人のみのものでなく次世代のものでもあり、次世代のことも考慮すべきである、という考え方である。



空間的公平性：地域間格差の是正
 人間的公平性：高齢者、交通弱者対策
 時間的公平性：世代間格差の是正

図-1 3つの公平性

4. 今後のスケジュール

本研究の最終成果は書籍とし、平成14年に出版する予定である。現在、素稿作成がほぼ終了した段階であり、今後は、研究の視点・キーワードの見直しと、それともなう構成の再整理、等をすすめる予定である。

5. おわりに

最終成果が、今後の交通に関する政策立案や計画策定において、参考となるべきものとした。