

## IBS の展望

View of IBS



黒川 洸\*

By Takeshi KUROKAWA

社会資本重点計画では、従来各事業毎にたてられていた5カ年計画を一括し、暮らし、安全、環境、活力の軸のもとにアウトカム指標で各事業の目標を設定することとなった。都市基盤整備公団も都市再生機構となり、従来の宅地供給、住宅供給より既成市街地のインフラ整備と都市再生のコーディネーター機能を重視する組織へと変化することとなった。道路四公団の民営化についても、直轄高速道路と民営化会社によって高速道路を建設運営する方向が見えてきた。

これらは、日本社会経済が19、20世紀の間人口増と高度成長あるいは右肩上がりの成長を基調に社会資本を整備（建設）してきたのが、少子高齢、人口減、地球環境問題（地球は有限の資源をもつ小惑星であり、無限の成長はない）こと等により、右肩上がりでないサステナブルな成長へ全体の方向転換をせまられていることを意味する。わが国は未整備であった社会資本を充実するために建設を促進することが唯一の命題であったのが、限られた財源のもとある程度整備された社会資本をベースに単に建設だけでなく運営運用を考えた整備へ方針を変化させなければならなくなってきたことを意味する。このような変化は単に社会資本整備の分野のみでなく、わが国の多くの側面で今後起きて、起らなければならない事象である。

このような変化は、交通計画や都市計画の中にも起こってきている。例えば、道路の場合、従来は建設が中心であったため20年後の長期需要予測が基本となっていた。しかし、既存施設の有効利用や、有料道路の収益増等の運用や経営が課題となり、ボトルネックの解消や、料金施策の検討となると、従来のような予測が必要十分条件を満たす手法とは言い難くなってきている。これらの事を踏えて現在各種の社会実験が行なわれてきているが、この実験の分析としては、実験として行なわれる施策（料金、モール化、P & R等）がどのような利用者（マーケットセグメント）にインパクトを与えたかのみを調査するのでは、不十分であり、どんな因果律によってそのセグメントにインパクトが生じたかの、因果律の妥当性まで検討することが必要となる。これらの蓄積によって新たな予測手法の手掛かりが得られることとなる。この時にプローブカー等ITによるダイナミックな情報をどのように活用するか活路も明確となる。

都市計画においても、従来の官製の原案策だけではなく、住民参加型の計画づくりとなると、各種の予測のあり方も従来と異なってくるであろうし、同時に20年後のみでなく、5年後、10年後、どのようになるかも共有情報としてゆく工夫が必要となる。

\* 理事長