

交通政策・計画研究の新たな展開

加藤浩徳(東京大学大学院工学系研究科)

kato@civil.t.u-tokyo.ac.jp

これからの交通研究は、エクプローラティブ(Explorative)な交通政策・計画を指向する研究へ転換されるべきである。ここで、エクプローラティブとは、「将来を切り開く」とか「開拓者的な精神を持つ」といった意味を持つものである。

この転換にむけては、以下の6つの意識改革が必要であると考えられる。

第一は、客観性・科学性のみが強調される意思決定手法から、政策・計画の主観性を前提とした意思決定手法への転換である。政策・計画は、本質的に主観的なものである。そして、不確実な将来を切り開いていくためには、強い意志と信念が必要不可欠である。それゆえ、交通政策・計画の検討では、多様な価値の存在を前提とした上で、価値の選択を行う覚悟をしなければならない。ただし、主観性が重視されるからといって、分析の客観性や科学性が切り捨てられるような極論になることは避けねばならない。特定の価値のもとにおける意思決定プロセスは、出来る限り客観的かつ科学的であるべきである。したがって、価値をベースとする(value-based)の科学的意思決定プロセスがメタ手法として取り入れられるべきである。

第二は、確定的な状況を想定した議論から、様々な不確実性要因を考慮したシナリオベースの議論への転換である。従来の費用便益分析や交通需要予測においては、30年後、50年後の世の中が「予測」されてきた。だが、神でもない人間が、そんなことをできるはずもない。したがって、こうした交通政策の議論を行う際に、経済的、技術的、政治的な各種不確定要因を考慮することが極めて重要である。だが、それら不確定要因を単純な確率現象として統計的に処理して満足するという愚に陥ってはならない。個々の不確定要因を具体的に想定し、複数のシナリオを設定した上で、各シナリオの期待される帰結と意味を解釈することがより重視されるべきである。

第三は、予測を前提としたプランニングから、ストーリーテリングへの転換である。伝統的な交通計画では、特定の前条件下で交通需要予測をした後に、その結果から将来需要に対応できるよう投資インフラ量やサービス水準を決定するという、一見すると演繹的に見える過程によって計画策定が行われてきた。そのために、前提条件の妥当性や交通需要予測の精度が社会的に疑問視されるに至った。しかし、どれだけ技術が向上しても、前提条件の設定や需要予測手法が完璧になることはあり得ない。むしろこの考え方から脱皮して、どのような交通システムにしたいのか、というビジョンを明確にした上で、それを達成するためのプロセスを帰納的に導くことにより、成功への道筋を「語ってみせる」ことが必要である。そのためには、行政、専門家、市民、関係者の協働体制の下、目指すべき交通システムの像が十分に議論されなければならない。

第四は、単一のディシプリンによる議論から複数のディシプリンによる議論への転換である。現在、我が国では交通政策を議論では、交通経済、交通計画を専門とする専門家が中心となることが多い。理論を重視する経済学と実用性を重視する工学という異なるディシプリンの融合はある程度有効ではあることは認めるが、特定分野の特定専門家のみが議論を独占的に行っている現状は、仲間内の閉じられた世界となっているのも事実である。そのため、議論の視野が相当偏る弊害が発生し、また他分野の専門家や一般市民に対して自分たちの考えをうまく説明ができないことが多い。特に、決定的に欠けていると感じるのは、歴史や風土・文化の観点からみた地域交通のあり方に関する議論である。経済理論や技術知識に加えて、地元の歴史や風土に根ざした、人々の共感できる懐の深い交通政策や計画が論じられるべきである。

第五は、特定の行政担当部局の関係者や専門家だけによる閉じられた狭い視野の議論から、様々な利害関

係者の存在とそれらの関係を明示的に考慮した開かれた議論への転換である。交通政策は、各種利用者、各省各部署の担当者、地方自治体、各種交通事業者、車両等の各種メーカー、燃料会社、ディベロッパー、学校、保険会社など多種多様な関係者に影響を及ぼす。ところが、現実の交通計画では、そもそも誰が具体的な利害関係者か、あるいは各関係者が当該地域の交通政策をどう見ているのかが、広域問題になるほど丹念に調査されることはほとんどない。また、複雑な利害関係があることは分かっているが、その全体像は全く分かっていないことも多い。最近、市民を政策の意思決定に巻き込むことは盛んに議論されるが、それに加えて、もっと広く様々な関係者の考えを明示的に考慮できるステークホルダー分析が、交通政策・計画の一部として行われるべきである。

第六は、供給側の論理から需要側の論理への視点の転換である。例えば、自由競争市場における民間の交通サービス供給者は、正の利潤が得られなければ、当然ながらサービスの質を落とすか市場から撤退する。ここでは、事業採算性の低い交通サービスの質や量は、供給者の論理で決定されることになる。また、交通政策・計画は、現実には、政策を供給する側の時間や予算の制約の都合によって、その検討スペックが決められている。だが、一般の消費者からみれば、こうした意思決定システムは供給者側の傲慢に映るだろう。さらには、その結果として供給される交通サービスや政策の質に疑問が出てきてもおかしくない。交通サービスや交通政策が、供給側の制約で決められる時代を終え、これからは、一般市民のニーズを基本とする需要指向型(demand-driven)政策を目指すべきである。

繰り返しになるが、これからは、以上の6つの意識改革に根ざした新たなタイプの交通研究が必要である。そのためには、課題発見から問題構造把握、意思決定、システム運用とモニタリングまでの一連の流れを想定したメタレベルでの意思決定方法論に関する研究と、現場レベルでの政策・計画の実行・運用そのものに該当するアクションスタディの両方が、相互に刺激し合いながら行われる必要がある。こうした刺激と試行錯誤を通じて、この国の将来を「開拓する」ことこそ、先行きの不透明な現在に求められる、新しい意味での交通政策であり交通計画なのだと考える■