巻頭言

論衡で道路整備は語れるか

「飛鳥尽良弓蔵狡兎死良犬烹」

論衡の言葉である。捕えるべき鳥がいなくなると、どんな良い弓でも仕舞われてしまう。賢い兔がいなくなればそれを狩る犬が煮られてしまう。敵国が滅びれば、それまで手柄があった謀臣は邪魔にされて殺されるという意味だ。土木技術は確かに進歩した。戦後、道路特定財源に裏打ちされて交通ネットワークの整備が進められ、国土は橋とトンネルで陸続きとなった。

昭和34年の伊勢湾台風では4697人が命を落とした。未曾有の大災害において大人たちは泥の町に浮かんだ死体を片付け、届かぬ救援物資に小学生の頬はこけ落ちた。半世紀後の平成16年、ほぼ同規模の台風TOKAGEで亡くなった人は95人である。土木技術者の研鑽の積み重ねによって、少なくとも数字のうえでは１/100以下にその被害を抑えることができたとはいえよう。こうしたなか、土木技術者の出番は論衡の言葉のように限られたものになり、疎まれる存在となってしまうのだろうか。

私の専門は交通計画だが、最近、欧州の都市の雰囲気が大きく変わってきた。特に地方都市の風景の変化は著しい。フランスの地方都市における先進的なデザインのLRTの導入や自転車システムの導入は都市イメージに大きな変化をもたらしている。道路空間の再配分やLRTや自転車などを意識した道路整備が、都市や地域のあり方を根本から大きく変えつつあり、環境と経済を両立させるための社会基盤として機能し始めているのだ。

欧州の都市構造の大転換の背景には、モビリティに対する意識の強さがある。交通権を制定しているフランスを筆頭に欧州各国では、エネルギー需要の逼迫がもたらすモビリティの危機に対する対応が歴史的に手厚い。さらに基礎自治体のサイズを縮小する集落単位の住民自治や、都市画制度改革が継続的に進められてきた効果が、都市の造形となって今立ち現れつつあるようにみえる。

ひるがえってわが国はどうだろう。全国各地で一旦街にでてみれば、交通機能のみに特化した面白みのない駅前広場や、使う人の少ない公園、魅力のない街路や、重厚で趣きのある町並みの解体、車優先の全国一律の道路、担い手を失った地方の美しい風景の衰退、問題が山積している。

欧州と日本では、いったい何が違うのだろうか。ひとつに計画手法の違いをあげることができる。欧州ではバックキャスト型の計画手法が用いられることが多いが、バックキャスト型の計画手法では、交通パッケージプランと目標値をシナリオとして設定したうえで、政策のアウトカムとなるさまざまな指標の将来予測値をシナリオごとに計算し、その結果をもとに街の目立つところにプランを説明する模型やパネルを展示するなど（フラン

東京大学大学院 都市工学専攻
都市生活学研究室 准教授　羽藤 英二（はとう えいじ）

スの場合であれば）コンセルタシオンと呼ばれるコミュニケーション活動が徹底的に行われている。

日本のように人口フレームに基づいた需要予測結果をそのまま用いるフォーキャスト型の手法論では、人口減少時代の道路整備計画の立案が難しくなるのは明らかだ。政策シナリオを能動的に選択し、リスクをとるバックキャスト型の計画では計画の実行を監視するためのアウトカム評価が重要となるだろう。フランスの交通センサスでは、アクセシビリティ評価のために（一見するとまったく関係のないように思える）各家庭の冷蔵庫の容量を尋ねている。アクセシビリティの低い地域では外出頻度が下がり、買いだめが日常的となる。食品鮮度が落ちた結果として異常分娩が危惧されていることに対応した設問である。モビリティをよりよく理解するための徹底的な計測がなされているのだ。

高度経済成長時代に十人一色といわれた個人のライフスタイルは、バブル期十人十色となり、21世紀には一人十色になったといわれる。こうしたなかで数年に１回だけ大雑把なスケールで交通調査を行い、渋滞改善のような簡単な指標だけで整備効果を考える伝統的な計画手法の問題が浮かびあがってくる。公共インフラ整備を公平かつ均質に進めることは困難になってきている。複数の政策パッケージを立案し、選択的投資を行うためのデータが不足しているといえよう。

しかし、問題は合意形式やマネジメントよりももっと根深いところにある。交通計画や土木工学は「問題の概念化」が決定的に欠けているのだ。均衡配分を用いれば整合性の高い費用便益分析が可能になり、道路建設の順位づけが可能となる。しかし一方で、「道路整備や土木技術の有用性を考えるための概念」は、技術者や一般の人々が通常しゃべっている言葉で、何をどの程度まで精密に考えられるか、という問題につながっている。

こうした概念の玉成を経ない限り、欧州が実現しているような都市構造の大転換をわが国で果たすことは難しいだろう。目の前の問題の背後にある「現実」を見ようとしない限り、論衡の言葉は現実となるのかもしれぬ。しかしそれでは、環境と経済の双方においてさまざまな問題が生じるだろう。

一般の人が理解できる概念と道路整備や交通計画における高度な思考や実務言語が極端に切り離されてしまうことが道路整備の危機を招いている。直接利益としての役に立つ学問としての役割を果たすことは重要だが、道路整備を通じて得られる間接利益、すなわち皆がわかるレベルの概念を鍛え上げ、道路整備の意味を精密/高度/広範に考えられるようにしてあげる必要がある。