

交通ジャーナリスト・朝日新聞編集委員・静岡県立大学教授

## 岡 並木

### 交通文化とその新たな価値観の道を拓く



<b>岡 並木</b> (おかなみき) <b>略歴</b>	
1926(大正15)年	3月19日 東京に生まれる
1952(昭和27)年	東京大学文学部社会学科卒業後、朝日新聞社入社、社会部次長、編集委員を務める
1974(昭和49)年	(財)国際交通安全学会会員代表就任
1985(昭和60)年	朝日新聞社退社。その後西武百貨店顧問、静岡県立大学国際関係学部教授、武蔵野女子大学文学部教授を歴任
2002(平成14)年	12月7日 逝去(享年76歳)
<b>受賞</b>	
1973(昭和48)年	新評賞(第1回)『自動車は永遠の乗物か』
1979(昭和54)年	交通図書賞『新しい交通』
1981(昭和56)年	国際交通安全学会賞『都市と交通』
1987(昭和62)年	運輸大臣交通文化賞
1996(平成8)年	第9回CSデザイン賞車両部門金賞 武蔵野市「ムーバス」ディレクターとして受賞

#### 著書

1973年 『自動車は永遠の乗物か、新都市交通システム論』ダイヤモンド社
1976年 『くらしと交通』朝日イブニングニュース社
1981年 『都市と交通』岩波新書
1983年 『陸の交通とくらし』(産業のころろシリーズ)PHP研究所
1985年 『これからのクルマと都市の関係スーパー・エッセイ/僕の交通シンポジウム』ダイヤモンド社出版研究所
1986年 『舗装と下水道の文化』論創社
1992年 『駅再発見の旅』NTT出版
1992年 『岡並木教授の「右脳」フォーラム』ダイヤモンド社出版研究所
1994年 『江戸・パリ・ロンドン比較都市論の旅』論創社
1997年 『本音が求める交通環境 交通担当編集委員の眼』勁草書房
1997年 『甦える「都市のスリッパ」公共レンタカーの挫折と復活』モビリティ文化出版

#### 交通問題への取り組み・1958年

岡並木氏は、生涯に亘り自動車交通問題に真摯に取り組んだジャーナリストである。

その取り組みは、警視庁クラブへ配属されたときの富永誠美部長(元警視監・警察庁交通局長)との出会いから始まった。神風タクシー、白タク、砂利トラ、ひき逃げ……などそれまで交通部が経験したことがない新しい問題に巻き込まれ始めたときであった。富永氏への膝を交えた取材により、警察の取り組みだけでは限界があると気づかされたからである。建設省や陸運局、都庁さらに労働組合、大学や学会の研究者の知恵を積極的に求める動きに出る。更に、岡氏は交通事故多発地点に目星をつけ、自動車工学や交通工学さらには大脳生理学者などを誘って張り込み、警察より早く現場にかけつけて事故者から真の事故原因を聞き取る現場主義の事故分析に取り組んでいる。

交通問題の根の深さと枝の広がり気づかれ、交通事故をいかに減らすか、そのためのモビリティ理論、交通科学、自動車工学などに注目するようになる。

#### 世界の動向を求めて・1969年

記者の先輩が「交通事故問題には夢がないからなあ」と呟いた。岡氏は交通事故対策の一面をついていると思った。そして本当に交通対策には夢がありえないか。「自動車は永遠の乗物と思いますか?」。その問いを、世界のあちこちで投げかけてみようと考え、斯くして世界への旅が始まる。

その答えは、まちまちであった。少なくとも「永遠である」という断言は、デトロイトでさえも聞かれなかった。そして「新交通システム」という概念が、自動車と公共交通機関問題の打開の道として、育まれようとしていることを初めて知った。

その概念は、技術の革新に負うところが大きいが、交通の道具についての使い方、活かし方という面での革新を重視していることを知った。自動車や道路や電車やバスにも、その使い方、活かし方の革新の余地が、まだまだあるということを教えられた。交通対策にも夢が持てそうとの思いで岡氏は帰国した。

#### ニーズからの総合交通体系論

1970年、今野源八郎東大名誉教授がアメリカ運輸省の機構を「彼らは、貨物の問題を考える場合も、まず貨物がドアを出るところから、戦略的に輸送システム

を考えようとしている」と言われた。翌1971年に運政審の会合でバス・タクシーの在り方の審議で、運輸経済研究センターの角本良平理事が、「バス・タクシーの分野というものは、役所が決めるものではなくて、市民の要求によって決まってくるものである、とクギを刺した。そして1972年には、八十島善之助東大教授が、「新しい交通システムを考えるとときに、一番大事なことは、ニーズをまず明確にすることだ」と強調された。期せずして、三氏の指摘は、これまでの日本の交通政策が、国民の真のニーズとは遊離したところで立案され、実施されてきたという共通の認識を背景に、同じ過ちを繰り返すのではないか、と懸念されていたことを知る。

#### ドア・ツー・ドア・システム

交通とは、ドアから出て余り歩かず、確実に、速くて、安全で、出来たら座れて、多少の荷物があるときは、乳母車程度の手荷物車のまま乗れて、そして適当な運賃で乗れ、降りたら余り歩かずに、ドアに入ることが出来るなら、途中の交通機関は、何であっても構わない。車のめったに通らない静かな道なら、晴れた日には600mぐらいなら歩いてもいい。冷房が効いていれば地下鉄で15分ぐらいは立っているのも仕方がない。乗り換えの距離が多少長くても、歩けるように片側が空いている動く歩道があれば、「歩速」+「歩道の速度」で「快足」を楽しむのも一興だろう。駐車場さえ確保されていれば、多少信号で腹が立っても、自家用車で行く忍耐もしてみよう。タクシーが必要な時にひろえるなら、かなりの価格も荷物運賃も賛成。こんな市民用のドア・ツー・ドアのトータルシステム。岡氏はこのような視点からの総合交通体系を提案した。

#### ノンステップバスの普及促進

高齢者や障害者に配慮した、乗降口に階段のない超低床のバス。通常のバスは路面から床まで約90cmあり、ステップを2段上がって乗り込むが、ノンステップバスは、約35cmで歩道からの段差がほとんどない。車いすの乗降も容易になる。

日本の旧交通バリアフリー法(現在のバリアフリー法)に基づいて定められた「公共交通移動等円滑化基準」としての「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準」には「床面の地上面からの高さは、65cm以下でなければならな

い」とされている。現在、日本で製造されているノンステップバスは、床面高さは53cm程度である。

また、エアサスペンションが採用されて、乗降時に車高を下げて歩道との段差を少なくするニーリング機能が装備されているバスもある。

#### ムーバス誕生(武蔵野市のコミュニティバス)

ムーバス誕生は、市長への手紙がきっかけである。「吉祥寺駅へ行きたいが歳を取って足が不自由になり、バス停まで遠くて歩けなくなった。自転車は怖くて乗れない。それでも街へ出たい」と高齢者にとっての交通の不便を訴えるものであった。

武蔵野市は、吉祥寺駅・三鷹駅という交通の重要拠点や繁華街がある一方で、バス路線は、幹線道路にしか通っておらず、幹線道路から離れた地区に住む住民がバスに乗車するためには少し歩くことが必要であり、交通弱者にとってはとても不便であった。また、駅周辺は、マイカー路上駐車や自転車の違法駐輪が非常に多く、市はその対策に莫大な費用を投じていた。コミュニティバス利用で、路上駐車や違法駐輪の減少を見込めると考え、岡氏にコミュニティバス開設のための研究会(後の市民交通システム検討委員会)委員長を委嘱した。

なお、ムーバスという名称は、公募して採用されたものである。事前調査が実施され、市民への需要調査、高齢者の実態調査などの結果、既存の一般路線バスは200円均一運賃だったところ、ムーバスは、100円均一で利用できるワンコインバスとして計画された。1995年から運行開始され、この運行形態などから「コミュニティバス」という概念を全国的に広めた。

NHKはじめ民放テレビ番組やラジオ番組でも取り上げられ、さらに海外からの大きな反響があった。この影響により「コミュニティバス」の名が国内外へ広がることになる。岡委員長は、ディレクターとしての功績が認められて「CSデザイン賞」を受賞された。

#### 環境とエネルギーが課題

交通問題にとって、「環境」は安全と共に重大な関心事である。1975年から76年のマスキー法と日本政府の排出ガス基準値をいかにクリアするか。大きな関心事であった。この課題に対していち早く開発されたCVCCエンジン(ホンダ)は、従来のエンジン理論に挑戦したものであった。テスト結果では、マスキー法及

び日本の基準よりもかなりよい成績が報告され、世界初の成果を得た。しかし課題は、排気ガス対策のために燃料を10%前後多く消費するという点であった。限りある資源の消費を抑えてほしい。以後、環境問題はエネルギーというテーマの中で考えなければならないことを岡氏は広めることになる。

#### 将来の「交通」の目標

当時岡並木氏は、アメリカ運輸省の専門家や委託研究機関の話から基本的な考え方を纏めている。

- ①現在の自動車に代わる手段、または新しい推進装置の開発促進。
- ②先ずは、電気。汚染物質が都市に分散していた形から、まとまった発電所へ移す。汚染物質の成分も、一酸化炭素から亜硫酸ガスの排出に代わるだけ。しかし、この排出ガスは、都市でないところで出すこと。一か所になれば浄化も容易になる。次第に原子力発電へ。
- ③石炭、廃棄物から合成石油を作ることは、高価。
- ④アルコール、アンモニア、水素は燃料として空気を汚さないが高い。しかし、長期的には可能性は高い。
- ⑤都市で自動車に代わる交通機関としては、PRT(無人の軌道タクシー)やデュアルモード・システムへ。
- ⑥公共交通機関を魅力的にして、自動車から乗り換える気持ちを喚起する。
- ⑦交通機関への需要を減らす対策を進める。例えば、歩きたくなるような道路環境。自転車を利用したくなるような道路整備。一台の車を数人で利用させるような政策と情報システムの開発。週休4日制の実施。都市の交通問題は、事故から始まったが、渋滞、環境と目まぐるしくエスカレートして、やがてエネルギーの問題に。

(以上は氏の多くの著書の中から抜粋していることをここに記す)。

#### 終わりに

筆者は、岡並木氏とは中国はじめ東南アジア、西欧等をご一緒に数回旅をしたが、岡氏は各国には専門の通訳者を決めており、国の文化や価値観を見据えながら、利用者の生の声を聴き、モビリティシステムを評価する仕方は、実に見事でした。心からの敬意を表します。

(公益財団法人 国際交通安全学会 元常務理事・事務局長 鈴木辰雄)



朝日新聞社城北支局勤務時代。以降、岡氏は警視庁関係の取材、交通への取り組みをすることになる(最後列の人物/1958年頃)



朝日新聞社に勤務していた記者時代



欧州ツアー団長として(パリ・モンパルナス駅にて/1990年)



1994年の欧州における岡氏の取材風景



1999年の独交通安全フォーラムにて講演する岡氏



1996年、「ムーバス」ディレクターとして「CSデザイン賞」を受賞(右)