

特集にあたって

日通総合研究所 忍田 和良

90年代をむかえ交通問題は、需要、供給のミスマッチ、この市場をとりまく環境の悪化もあって、一層深刻さを増し、またその分野を拡大してきた。OR登場の時代でもある。

消費者主導の経済・社会体制に突入し、私達1人1人の行動が国内さらには国際的に大きなインパクトを与えるようになった。好ましい交通システムは、個人の多様なニーズに応え、豊かな選択が可能でなくてはならない。スピード、コスト、アメニティなど、トレードオフ関連にあるシステムの目標を適切にとらえ、その効率的な設計とダイナミックな運営が求められる。この選択肢が多く、しかもトレードオフ関連が強いほど“勘や経験”を支援するアプローチが必須となってくる。

交通インフラストラクチャーの整備が公共投資の拡大基調を背景に一層促進されることとなり、上昇する地価、用地取得、環境保全などの諸課題が国土・都市・地域さらに産業政策に、より深くかかわってくる。政治・行政・産業の分野や地元住民サイドでシステム選択に対する価値尺度を長・短期にわたって鮮明にできるような情報をわかりやすく提供すること、さらに提案したシステムの優れた点、問題となる点を明示し、その提案に理解を求めることが必要となつてこよう。知恵に満ちた“説得の技術”が求められるところである。

交通システムの決定に役立つものさし作り、これを多様な価値感をもつ各階層に訴える技術の開発に次いで、実際に実験してみることが次の課題だ。いささか旧聞で恐縮ではあるが、かつてボストンで次のような実験を目の前にしたことがある。マイカー族を公共交通機関（地下鉄）利用に誘導するための一策として、朝10時から午後2時の間、運賃を従来の25セントから一挙に10セントに値下した。テスト期間6カ月、この間無人改札を有人改札に切り換え、乗客1人当り収入の大幅な減少に加え、人件費増となるデメリットに対して、利用客の増加、さらに市内道路交通混雑・エネルギー・駐車施設などの節減メリットを実測し、総合して評価しようというものであった。このようなタイムアワーテストをどのように仕

組むか、好ましさのものさしが多様化し、しかもインタシブルな要素が増加するほど、この種の実験を巧みに仕組むことがわが国でも無視できなくなってくるであろう。

交通とOR、古くて新しい関連をもつ。この経過を物語っているのが、今年の9月で285回をむかえるTOR（トラフィックOR）研究会であり、ざっと27年継続していることになる。国鉄（JR）を中心に、日航、道路公団、電々（NTT）、郵船、日通の6社で構成されている。その先輩方にお集りいただき、森村前会長のご司会で座談会をもつこととなった次第である。この会の育ての親であった故横山元会長の「交通はORの宝庫だ。」という言葉がこの研究会の長期存在のルーツにある。

紙面の関係で残念ではあったが、この6社のうち4社に登場していただき、今日的なテーマの提供を願い、座談会に加えて本特集を編むこととした。交通基盤施設の整備効果についてのものさし、地域における物流交通対策の展望といった交通計画のプランニングの分野、運行ダイヤスケジューリングの支援をねらいとした交通システムの運営の分野が、この4つのテーマの対象となっている。

道路公団の佐野氏からは、着々とそのネットワークを拡大している高速道路の整備に伴う輸送時間短縮などの直接効果に加えて、工場立地などの間接効果がどのような構成になっているか、その測定はどのような結果になっているかを各地の事例を通じて紹介されている。日通総合研究所の矢野氏には、首都圏における用地、労働力、NO_xなどの環境条件悪化の下で将来の物流需要予測、課題分析、方策提言のシナリオを要約してもらった。

また、東日本旅客鉄道の関氏からは、戦略的マーケティングの視点に立ち列車ダイヤの編成等を行なうさい、これを支援する列車別OD輸送量データのマネジメントシステムについて、その実践例をご披露願った。日本航空の井上氏には、国際的な厳しい競争下にある航空輸送システムの構築について、路線便数計画からダイヤの運用にいたる過程を通じ、これを効率化するデータベースシステムの現状、方途を紹介していただいている。