

## 地域活力増進を通じた 都市・地域社会改善に関する社会的都市交通施策に関する研究

藤井聡 京都大学大学院工学研究科教授

2009年11月27日（於：平安会館）

---

ただいまご紹介に与りました京都大学の藤井でございます。ちょうど1年前、このお部屋だったかと思いますが、米谷・佐佐木賞の研究部門の賞をちょうだいしました。誠にありがとうございます。ここに記載しております——漢字ばかりで何を言っているかよくわからないタイトルで恐縮ですが、「地域活力増進を通じた都市・地域社会改善に関する社会的都市交通施策に関する研究」で受賞させていただくことができました。

米谷・佐佐木賞を受賞するときの趣旨としまして、ちょうど1年前、ごあいさつのなかで少し申し上げましたが、通常の賞は一つの、“ワン・ピース・オブ・リサーチ”に関してご選定いただきます。1編がいい研究だといって賞をいただく。これが普通の研究賞でございます。しかし、米谷・佐佐木賞におきましては、いままで何をやってきたのか、どうしているのか、何を考えてやってきたのか、いまは何をやっているのか、そしてこれから何をしようとしているのかという、過去から現在、現在から未来に向けて、その全体を記載させていただいて、それについて米谷先生、佐佐木先生という、私たち研究者としてはもっとも重い、重要なお二人の名前を冠する賞ということでご選定いただく。こういうかたちで受賞させていただいたと認識しております。

そういう意味で、ワン・ピース・オブ・リサーチではなくて、研究者としてどういう研究をやろうという気持ちがあるのか、それを対象にご検討いただく、それが審査対象に入るという、人生そのものを審査いただくという心持ちで、非常に昨年感激するとともに、これはたいへんな賞をいただいたということで、未来のことに向けて、こういうことをやろうと思います——当然ながらほとんど何もやっておらず、これからの話でしたから、それについてこれからはがんばって進めさせていただきたいと申し上げたことを記憶しております。

先ほど司会の東さんからもご紹介いただきましたが、昨年は東京工業大学に勤務しておりました。それからご縁がございまして、京都大学の土木工学科——いま名前は地球工学科という名前ですが、いわゆる土木系教室に赴任しまして、交通の研究をさせていただくというご縁をちょうだいしました。

その間、私の学位論文を直接ご指導いただいた北村隆一先生と、いろいろといっしょにお仕事を、まだまだこれからご指導・ご鞭撻いただくという気持ちでいたところ、誠に残念でございますが、2月にご逝去されました。これまでご指導・ご鞭撻いただいた内容に加えて、より近いところでさらにご指導・ご鞭撻いただくことも叶わなくなりました。心よりご冥福をお祈り申し上げるとともに、この4月から京都大学の交通の研究室で研究を続けていくなかで、先輩方、同僚のみなさん、それから後輩のみなさんに支えられながら、これからはがんばってやっていこうという気持ちをあらためて感じているところでございます。

今日は、1年たったなかで、たかだかまだ1年でございますので、昨年度、「これからがんばってやっていきます」と申し上げたんですが、ほとんど何もできておりません。入口のちょっと手前の、靴が半分入ったぐらいの状況でございますが、とは言いながら、サボらずにこの1年間考えてきた内容をご報告させていただく機会を頂戴しましたので、お話しさせていただきたいと思えます。

あらためまして、タイトルをもう一度申し上げます。地域活力増進を通した都市・地域社会改善に関する社会的都市交通施策に関する研究」。地域活力増進——いきいきとしたまちの力、地域の活力、バイタリティ、これをどう増進させるのか。これを増進することを通じて都市とか社会とか地域をよくしていきたいということが、この研究のねらいであります。そういうことに関する政策論、社会的都市交通施策に関する研究ということになります。

社会的な都市交通施策について考えたいということですが、今回この研究でトライしたいと考えているのが、「力」という部分です。交通工学では、たとえば交通流を対象とした研究をしたいとか、あるいは交通の行動を対象とした研究をしたいとか、あるいは場合によっては、人々の心、心理、人の意識とか認知とかいうものを対象にした研究とかいうかたちで、いろいろと交通工学が発展してきたのではないかと思います。この研究で着目したい、トライしたいのは「力」、この一言です。

なぜこのようなことを考えるに至ったかと言いますと、1980年代、一時は「ジャパン・アズ・ナンバー1」ということで、国力がものすごくあったわけです。ところが、「失われた10年」以降、日本の国の力も徐々に衰えて参りました。たとえば、この日本の経済状況がだめだとしたら、経済の活力の低下が交通計画の力をも削ぐ。交通計画の力を削ぐということは、交通問題が改善されないままほったらかしにされる。交通問題がほったらかしにされるということは、都市がだめになっていく。都市がだめになっていくと、人々が寂しい人生を送るようになっていく。風土もなくなり、経済の活力もなくなって、全部だめになっていく。その根源にあるのは、じつは、たとえばいま言ったストーリーで申し上げると、国力であります。逆に言うなら、「国の力」というものがあれば、人々は幸せになる、ということがあるわけでありませう。

非常にマクロな点から申し上げるとそういうことですが、ミクロな点で言いますと、たとえば小さな村があって、その村がたとえば限界集落と呼ばれるような状況になっていく。これにはいろいろな社会状況、経済状況があるのかもしれないんですが、何が問題だったのかというと、たとえば若者が離れて行ったりとか、あるいはみんながいっしょに寄り集まらなくなったりすることを通じて、その村の力が減退して、それで村がだめになっていくということではないかと思われませう。

たとえばシャッター街という問題が、よく都市交通計画のなかで議論されませう。もちろん、このシャッター街が生じている問題にはいろいろな背景がありますが、究極的に言うのなら、そのまちの力が減退したがゆえに、そのまちがだめになってきているんだということが言えるのではないかと思えます。

そうだとするならば、そのまちを豊かにして、いいまちにして、そして豊かな暮らしを享受できるような状況を作って人々を幸せにすることを目指しているのが交通計画、交通工学の真の願いであるとするならば、この「力」という問題を問わずして、これから将来はないんじゃないかという気持ちを私自身感じております。

なぜ従来こういう議論がなかったかという、日本に“力”があったからだと思います。村に“力”があったからだと思います。まさに“力”があったからだと思います。たとえば高度成長期には、どんどんと豊かになっていったわけです。「ほしがりません、勝つまでは」の時代も“力”があったわけです。戦争に負けましたが、そのなかで、ボコボコにされながらもまた起きあがってくるような、どういうわけか“力”があったわけです。“力”さえあれば、お金がなかろうが、インフラがなかろうが、どうにでもなるんですね。“力”さえあれば、お金が付いてくる。“力”さえあれば、まちの景観もきれいになってくる。“力”さえあれば、人々の笑顔が取り戻せる。

ところが、“力”がなければどうしようもないんです。これは人間の生命に喩えるならば、健康で生命力さえありさえすれば、人々に笑顔が出てくる。若い子というのは、もう笑っているんです。健康であれば、それだけで幸せなんです。健康であれば、なんのスキルもなくとも、荷物を運ぶだけでお金が儲かるんです。それで飽き足らなければ、健康でさえあれば、心が健全であれば、いくらでも勉強していくらでも出世できるんです。いくらでも友だちが増えて、いくらでも幸せになれるんです。学歴がないとか、親がどうやとか、どこで生まれたからとか、上司がこうやったからとか、ぼくの環境がこうやとか関係ないんです。“力”さえあれば、人間は幸せに絶対になれるんです。

昔の日本は“力”があったんですね。江戸時代、明治時代、大正時代、昭和、そして戦後、“力”があったんですが、残念ながら、私は昭和 43 年生まれ、二十歳前後までは世の中に“力”があったんですが、それもどうやら“力”がなくなった。

私の三つぐらい下の 38 歳の男と、さっきまでずっといろいろと話をしていたんですが、彼が言っていてなるほどと思ったんですが、いまの 30 歳後半以下の人間というのは、ロス・ジェネレーションというやつですね。なぜかという、豊かな時代を経験したことがない世代だそうです。我々はバブル時代、就職活動とかでも楽をしていたんですね。ですから、ほったらかしていても、生きていけたんです。ですから、世の中ほったらかしていても“力”があるもんやと思っているんですが、彼らはそうじゃないんですね。38 歳以下の人間というのは、どうやら、「ちゃんとしていかへんかったら、死んでしまう」という感覚があるらしいんです。

日本は昔は「森と岩清水の国」と言われました。豊かだったんですね。ほったらかしていても、田んぼもありますし、いろいろと食べ物とかも食べられたんです。お魚を釣りに行ったら釣れますし、イノシシもバーンと撃ったらいけたんです。ところが、もうそういう記憶を持っていない世代が、ぼくのすぐ 2、3 歳下にできているんですね。ぼくは、自分の想像力のなかで、この“力”という問題が、いま日本においてもっとも解決すべき重要な問題であると感じていたんですが、どうやらぼくの下世代以下は、みんなそういう感覚を共有しているらしいです。ちょうどそういう話を昨日、「なるほどな」と思って聞いていたんですが、そんな感覚をぼくも持っておまして、“力”の問題、これを中心に据えた交通計画論というものを、これから作っていかないとイケないのではないかと考えているわけでありませう。

これは米谷栄二先生、佐佐木綱先生、飯田恭敬先生、北村隆一先生等々の大先輩方、先生方の研究の系譜で考えますと、次のように言えるのではないかと思います。まず、昔は国が豊かでした。経済力は豊かでなかったかもしれませんが、心は豊かです。力はありませんでした。従って、目の前に交通流の渋滞の問題があったら、「これはちゃんとせないかん」と

ということで、交通流の問題をいろいろと、ネットワークの問題を解いていく。そういうなかで、これは先ほどの講演での北村先生のお話でありましたが、ベルトコンベアのイモと車の違いは、そこに人がいるかどうか。これは人間をやらないといけない。ということで人間に着目した、たとえばトリップ・チェーンの研究が出てきたり、たとえばアクティビティの研究が出てきたり、少しずつ人間というものがクローズアップされてきた。これが交通工学の一つの流れではないかと思えます。

そして、私がさせていただいた学位論文では、アクティビティと言いまして、人間の生活行動を朝から夕方までモデル化しようということをやりました。それが終わってから何をやったかという、心理学を勉強しました。今度は人間の活動ではなくて、人間の心の問題を交通工学のなかに取り入れようという話をやって参りました。しかしながら、私はその研究をやりながら、まだまだ何か足りない、何が足りないのか。それが“力”でありました。生命であります。

ニーチェは「力への意志」と呼びました。あるいはたとえばオルテガという哲学者は「生の哲学」と言いました。たとえば、ソクラテス以前のギリシア哲学は、人間が生きることについての哲学を論じていたそうです。この人間の命そのものに関する問題、これはおそらく、佐佐木綱先生はそれを肌で感じておられたのではないかと思えます。そして「風土」という、我々学生には何をおっしゃっているのかさっぱりわからなかったのですが、最近ようやく、「ああ、そういうことをおっしゃっていたのか」と、いろいろ事あるごとに思い出しながら考えているところであります。

さて、こういうごあいさつをしているうちに、ほとんど時間を使い切ってしまうような状況になって参りましたが——とって話を引っ張っていて誠に恐縮なんです、ほとんど何もできていないので、こんな話でごまかしているという恥ずかしい状況ですが、もう少しおつきあいただければありがたいと思えます。

## 一般的な「都市交通計画」

①「計画者」がいて、「都市」がある。

②「計画者」が「都市」を「モデル化」し、そのモデルを用いて最適な「交通政策」を探る。

↑

Q. そんなモデルが、できるのか？

A. **できない**。仮に、できるとしても**部分的**！

....ということは...

我々の交通計画は(無意味とまではいわずとも)、**不完全**だったのではないか？

### ●資料 一般的な「都市交通計画」

一般的な都市交通計画、この大前提の一つ目は、計画者という人がいて、それとぜんぜん関係ないかたちで都市というものがある。これは、プラモデルを作る子どもがいて、プラモデルのキットがあるような状況です。こちらに人がいて、その対象として主客分離の状況であります。これは西洋哲学そのものですね。だいたい都市交通計画というものが舶来のものですから、日本人はそんなことを考えていなかったんですね。東海道五十三次と

か作るときの計画とかは考えないで、いろいろとみんなで寄り合いをしながら作っていったんでしょ。獣道からだんだん太くなっていったんでしょ。

ですから、だいたい計画をすること自体が人間に対する冒涇であるという可能性があるわけですが、いずれにしても都市交通計画という概念は、まずは都市というものがあって、それから阻害された、まったく分離されたものとして計画者がいるということを前提とします。そのうえで、計画者が対象をモデル化するわけです。だいたいここで使われるのが数学モデルです。新古典派経済理論と近いものを使うわけです。そのモデルを使って、なんやかんやといじって、最適な交通政策を探ってみようということです。

それが一般的な、我々がオペレーションズ・リサーチというフレームのなかで習ってきた都市交通計画ではありますが、クエスチョンとして、こういうことがあります。

「そんなモデルはできるのか？」

完全なものは不可能なんですね。できるんです、できるんですが、それは常に部分です。モデルという言葉自体が、抽象という概念なんです。従って、そのもののモデルを作るというのは、ぼくの細胞とかを全部集めて、命を吹き込んで動かすような、そんなものが完璧なモデルです。それはもう無理ですね。ですからできないんです。できないとしたら、この概念だけで交通計画をやることは——無意味ではけっしてなくて、意味はあるんだけど、不完全であることは論ずるまでもなく当然なわけでありまして。

困ったなということで、一つのアプローチは、どんどんモデルを精緻化して、アクティビティを入れよう、心理学を入れよう、そうやってどんどん精緻化していく。あるいはそうではなくて、そんな考え方をやめよう、風土を論じよう。たとえば、いろいろなところでいろいろな人と話をしよう、いろいろなまちづくりに直接入っていこう、いろいろな悩みがあります。

## 土木技術者がそんな事で 悩んでいる間に...

交通工学も交通計画学も何も知らない**素人**が、  
立派な「まちづくり」をすすめてきているし、  
むしろ、より大きな成果を上げている！

例えば、「**観光カリスマ100選**」(国土交通省)  
で選ばれた人々(商店主や行政官等) は皆、都市・  
交通計画の素人達である。

### ●資料 土木技術者がそんな事で悩んでいる間に……

土木計画技術者もそんなことで悩んでいたんです。「どうしたらええんやろう」と悩んでいるあいだに、交通工学も交通計画も何も勉強したことのないまったくの素人が、きわめて立派なまちづくりを、日本国中で進めているんです。それも彼らは何も知らないのに、大きな成果を上げていらっしゃるんですね。

たとえば、国土交通省の運輸系の議論のなかで、観光カリスマ百選というものがあるんです。一人のおっちゃんがかんばって、それまで鳴かず飛ばずの観光地が、いまや何十万人、何百万人と訪れるようなまちになりましたとか、あるいは行政で、一貫してとあることにずっと取り組んで、ものすごいフェスティバルを行って、年に1回、何百万人と集ま

るようなまちを作りましたとか、そういうなんとも言えない、すごい、化け物のようなバイタリティ、活力を持った人間が、まちや村を豊かにしているということがあるんですね。なんか知らんけれどもすごいということで、それを 100 人集めて委員会を作って表彰していくということを国土交通省の観光部局がやっていたんですね。

そういう人たちはすべからず、当然ながら行政の方もおられるので、都市交通計画論を知っている方もなかにはおられるんですが、そんな理論を使うんじゃなくて、ただただ単なるやる気のある素人なんです。何も知らないけれども、ただただ誠実な、きわめてバイタリティのあるずぶの素人なわけです。

## ●資料 研究目的

彼らはいったい何を考えて、なぜカリスマになったんだろうか。こいつらはいったいどんなやつなんやろう。こいつらの活力というのはどこからきたんやと。これも謎なんですね。この謎について考えたい。これは当然ながらモデルもできないですし、心理学の測定なんかも当然できません。ですから、いわゆる自然科学的な対象にはならないんですが、だからと言って、これを無視してほったらかしておくと、ずるずると日本の国も地域も全部だめになるんですよ。

だとしたら、その謎を考えたい。

場合によっては、この謎を考えることが、都市交通計画論において、じつはこの現代の、21 世紀の、このどうしようもない活力が削がれた、これからもどんだめになるであろう——現政権下でもっとだめになりますから——、もっとだめになるであろうこの世の中で、この問題を解くことが一番大事なのではないかという、そんな直観でございます。

## 研究目的

彼らはいったい何を考え、なぜ、カリスマになったのか？  
その「活力」はどのようなものであり、その源は何なのか？  
... そうした謎を考えることこそが、  
「都市交通計画論」において  
何よりも大切な事柄なのではないか...？

例えば、「観光カリスマ100選」(国土交通省)  
で選ばれた人々(商店主や行政官等) は皆、都市・  
交通計画の素人達である。

## ●資料 研究アプローチ

ここまでは、ほとんど素人の考えであります。活力が大事やな、何とかせなあかんなど。ここからどう研究していくのか、それを考えさせていただく1年間ございました。たくさんのお金をいただいて、これでももちろん飲み食いしたり、家族で旅行したりしてもよかったです。そんなことをしていたらあかん、何とかせなあかん——でも、どうしたらいいのかようわからん——。

そこで、なんやかんやと考えているうちに、二つの学問的アプローチに巡りあいます。

これは、これまで私自身は交通工学、自然科学をやっておりましたが、少し前まで社会心理学という社会科学をやっておりました。さらに社会科学ではなく、人文科学をやろうと思ひ至ります。

## 研究アプローチ

- ヒント: **民俗学** (柳田國男)  
→ 普通の人々の物語を伺い、それを描写。  
それを通じて、民を救う手だてを考える。
- 解釈学** (ディルタイ、シュライエルマッハーなど)  
→ 「物語」を紡ぎ、その意味を**解釈**し、  
普遍的知見を得ようと努力する。

..... ということで、  
**カリスマの皆さんのお話を伺いに行くこととした!**  
(川崎の齋藤氏、富浦の加藤氏、清里の松木氏、川越の可児氏)

その一つが柳田國男の民俗学であります。

これはただただ普通の人々の話を徹底的に伺うんですね。普通の村に行って、おじいちゃん、おばあちゃん、若い人を含めていろいろと話を聞くんです。そうしたら、いろいろな事がわかるんですね。民俗学というのは、それをただただ物語として描写していくんです。ただただそれを繰り返すんです。

じつはこの「ただただ聞いていく」というアプローチが、ものすごく役に立っていたんですね。

これは柳田國男の系列の民俗学者からお聞きしたんですが、じつは柳田國男というのは農政官僚で、日本の貧困な農民を救いたいという思いで、朝日新聞に行ったり、やめていろいろ研究したり、(現在の)筑波大学に研究室を持っていたりもしていたそうです。彼は(農民を)救いたいという思いで、あの手この手でいろいろとやっているうちに、とにかくその村の人の話を聞くのが一番大事だということに至ったんだそうです。そして、話を聞けば聞くほど、彼らが元気になっていったそうです。やはり人間というのは、思っていたことをしゃべっていくと、何か元気になっていくんですね。

なぜかという、「ああ、そう言えば、ぼくらは子どものころ、ここにこういう川があって、いま草がぼうぼうやけど、みんなで毎年刈っていたよな」と思い出すらしいんです。そういうみんなの話を聞いていると、次に行ったら、そこでみんなで草を刈っていたりする。他にも、「そういえばこういう祭りをしていたよな」ということを思い出す。民族の記憶というものが、どんどん表に出てくるそうです。その民族の記憶をどんどん表に出しているうちに、またこうしようと人が動き出すそうです。

そして、事もあろうに、限界集落的な村が、人口が増えたりするそうです。「これやったら若い人を呼んでこよう」と。若い人といろいろと話をしていたら、「おもろい、それやったらぼくもここで働いて住みますわ」ということで、人口が増えたりする。そんなこともあるそうです。

従って、これは従来の計画論とはぜんぜん違う考え方ですが、人間を徹底的に人間扱いして、心と心のふれあいを通じて、その村を救うということがあり得るそうでもあります。

しかも当然ながら、それは執筆をするものですから、それを読んだ読者とのコミュニケーションも図れるわけです。そして、読者に伝えるのは、通常我々が学術論文を書くときには、我々の知性から、インテリジェンスからインテリジェンスに伝えます。だからこそ数式を使うわけですが、柳田國男の書いている民俗学は、心から心へと伝えるような、そういう気持ちと気持ちの伝染をするような、全体の社会運動そのものを民俗学と柳田國男

は呼んでいたそうです。これはいいことやな、この筋の人の話を聞くのはいいことやなと、非常に勉強になりました。

これは東洋人が考えつきそうなことですが、西洋人が考えつきそうなこととして、キリスト教の神学から出てくる学問、解釈学というものがあります。これはきわめてマイナーな学問です。デルタイとかシュライエルマッハーという人がいるんですが、神学の次のバージョンと言いますか、神学の一つの哲学で、神学哲学みたいなものです。ようするにこれは、そういう人間の生命そのものを理解するには、それは解釈しかないだろうと。

人間というのはこうだ、ぼくの人生はこうなんだ——、解釈というのは何かというと、そういう風に“物語る”ということです。「ぼくはこれこれこういう思いだったんや」、「おれってこういうやつなんやな」と。これも解釈なんです。解釈というものと、物語というものは一体なんです。

従って、解釈学というものを別の名前で見ると、物語の哲学であります。物語るということがどういう意味があるのか。すなわち、民俗学の柳田國男がやったことを西洋の観点から見たときに哲学で論じる、それが解釈学なんです。物語を紡いで、その意味を解釈し、普遍的知見を得ようとする努力であります。

やはり西洋、舶来から来たこの交通計画学というものをやっている人間は、民俗学一本ではなかなか厳しいですが、これをもう一度ヨーロッパの学問であるところの解釈学で通じることによって「民俗解釈学的交通計画」みたいなものができあがったときに、ともすれば行政が主導してそのまちの人々の活力を増進させるような、そんな交通計画の展開ができるんじゃないかということをおぼえておられます。

そんなことを言っているうちにほとんど時間がなくなってきました。もう少しだけお話しさせていただきます。そこでこれを勉強しまして、その次にどう思ったかと言いますと、国交省が 100 人のカリスマを集めておったなど。まずはそのみなさんのお話を伺いにいこうじゃないかということで、伺って参りました。川崎市の斎藤文夫さん、富浦の加藤文男さん、清里の船木上次さん、川越の可児一男さん。全部は私もなかなか行けないんですが、できるだけおつきあいして、あとは助手の先生に行ってもらったり、学生に行ってもらったりしながら、テープを聴いたりしてやっています。

そこはかたなく民俗学にお話を聞きまして、それを解釈学的解釈をすることを通じて何か交通計画的に意味のあることが出てこないだろうか、そしてそれが心から心へと繋がるような、交通計画者の、交通計画をやる人間の心を温めるような物語を紡ぐことができないうか、そんなことを考えたわけです。

### ●資料 その一例・川越

その一例をざっとだけ申し上げます。川越は現在、「蔵づくりのまち」、「小江戸」として、関東圏ですごくたくさんのお客を集めています。かつては城下町として栄えたんですが、昭和 30 年代には寂れつつありました。いまはもう 800 万人ぐらいお客さんが来ています。ですけれども、30 年代ごろにはほとんどお客さんが来ていなかった。ちなみに、『つばさ』という朝の連続ドラマを憶えていらっしゃいますでしょうか。あれはここでされたんですが、あれをやったのも、まちづくりの一つの成果として番組がある。連ドラまで作ってしまったというまちづくりの成功例なんです、30 年代はぜんぜんだめだったんです。

この可児さんというのは、関ヶ原の戦いで功名をあげた武将の末裔らしいです。槍の可

児才藏という有名な武将がいるらしいですが、その末裔がたまたまそこで時計屋をやっている。子どものころ川越はすごく豊かだったそうです。ところが、自分たちが30歳ぐらいになったら、ぜんぜんだめになった。川越におけるいわゆるロスト・ジェネレーションになったわけです。「これはあかん」と。ある日、ひよんなことから可児さんは、川越の蔵を守るための代表になってしまったんですね。市が川越の蔵についての映画を作って、それをある映画祭に出展したところ、受賞して賞金30万円が出た。ついてはその賞金の受け皿を作らないといけないということで作ったのが「蔵の会」だった。こういうことで作って、たまたま可児さんが一番年上だったので、「しゃあないからわしがやろうか」ということでやったそうです。

その日以降、可児さんは蔵を活用したまちづくりに運命的に巻き込まれていきます。通産省のモデル事業に応募して採択されて、まちづくり計画を自主制定して、まちなみ委員会を作って、以後、月1回の委員会をずっと開催しています。まずまちづくり規範というものを自主制定したんですが、みんなを巻き込んでいったので、行政がそれを制度化するに至る。そのかいあって、日本一の蔵づくりの町並み保存ができていった。観光客も鰻登りになって、そのうちテレビで『春日局』というのが10年ぐらい前にあって、朝の連ドラも作られて、ますます観光が栄えていくというものすごい物語があるんです。

ずっとそういう話を聞いていると、感動するんですね。この「蔵の会」を作るときの思いとか、場合によっては自分でお金を出してやったとかいろいろな物語があって、それにはある瞬間というのがあるんです。「ああ、そこでこの男は振る舞ったのか」とジーンとくるんですね。それを交通計画の物語として紡いでいけないか。

## (その一例)川越

- 現在、「蔵づくりのまち」「小江戸」として、関東圏で多くの観光客を集める。
- かつては城下町として栄えたが、  
(他の北関東と同様の) 昭和30年代は寂れつつある町だった...
- 子どもの頃の「栄えた川越」の記憶のある、代々時計屋を営む可児氏(関ヶ原の戦いでも功名を挙げた武将の末裔)は、何とかしたいという思いにいつも駆られていた。
- そんなある日、ひよんなことから、可児氏は川越の蔵を守るための「蔵の会」の代表になることになってしまった。  
(そのひよんな事とは...市が川越の蔵についての映画をつくり(行政の榎松氏が担当した。榎松氏の物語はそれはそれで語るにたるものである...)。それをある映画祭に出展したところ、受賞し、賞金が出た。しかし、行政では、その賞金を受けられない。ついては、何か受け皿を作らねば...ということで作ったのが蔵の会。で、その関係者の中で、たまたま可児氏が最年長だった...)
- その日以降、可児さんは、「蔵を活用したまちづくりに、運命的に巻き込まれていく... (通産省のモデル事業に応募し採択される→まちづくり計画を自主制定→町並み委員会を設立し、以後月一回の委員会を開催→まちづくり規範を自主制定し、その後、行政がそれを制度化→その甲斐あって、日本位置の蔵づくりの町並みが保存・構築されていった→そして、観光客は鰻登り→その内テレビも注目し、朝の連ドラもつくられた→ますます観光は栄えていく...)

### ●資料 そんな川越の現在の壁

そんな川越の現在の壁は、自動車の規制です。車が走っているんですが、その車をどけたら、川越のまちづくりはほぼ完成するんです。きれいな町並みがあるんですが、そこに車がどんどん通っていく。危ないんですね。800万人も来られているんです。反発も多いんです。「商売に支障が出る」とか「川越は観光だけのまちじゃない」とか、自動車を規制するにあたっては、いろいろな反対も多い。それで交通工学の人間と町衆が話を始めているんですね。

ここは昔から久保田尚先生とか新谷洋二先生とかがずっと入っておられるところで、ようやくまちづくりの人間と交通工学の人間が話を始めているんですが、これが溝が深い。交通工学はバイパスとか配分のことばかり言って、あまり町衆がどう思っているとか景観

とかは、「ああ、大事なんかな」という話です。逆に町衆は商売と景観のことばかり言って、それは大事なんだけれども、そこに車を停めたらむちゃくちゃになって、バイパスでも造らないとしようがないじゃないかという技術者だったらすぐわかるようなことがぜんぜんわかってくれない。溝がものすごく深い。この両者をどう融合するのかということに、川越の未来はかかっているんですね。もっとすごいまちになる可能性があるんですね。川越最大の問題が交通計画、自動車流入規制の問題なんです。

そうしたら、交通工学からの人間としたら、人と社会と歴史と風土に目を向けて、ある種の「手に職のある町衆」たらねばならないのではないかな。一般的な交通計画論というのは、あなたがいて、ぼくがいるみたいな感じで、まちがあって、交通計画者がいるという感じですが、そうじゃない。交通計画者も町衆になるべきなんです。ただ、普通の町衆と違うのは、バイパスを造ったら容量がどうかとか、知っているんですね。道路の規制はどうかとかいうことがわかっているんです。そうなんです、それはべつにぼくがいて、あなたがいて、あなたはこうやったらええんやという立場じゃなくて、町衆として、そのなかの人間として、そこにあるいろいろな左官屋さんとかと同じように一つの交通工学者として、そこで町衆としてやっていけばいいんじゃないかなと思いました。

## (その一例)川越

- 現在、「蔵づくりのまち」「小江戸」として、関東圏で多くの観光客を集める。
- かつては城下町として栄えたが、  
(他の北関東と同様の) 昭和30年代は寂れつつある町だった...
- 子どもの頃の「栄えた川越」の記憶のある、代々時計屋を営む可児氏(関ヶ原の戦いでも功名を挙げた武将の末裔)は、何とかしたいという思いにいつも駆られていた。
- そんなある日、ひよんな事から、可児氏は川越の蔵を守るための「蔵の会」の代表になることになってしまった。  
(そのひよんな事は、... 市が川越の蔵についての映画をつくり(行政の植松氏が担当した。植松氏の物語はそれはそれで語るにたるものである...), それをある映画祭に出展したところ、受賞し、賞金が出た。しかし、行政では、その賞金を受けられない。ついでには、何か受け皿を作らねば... というところで作ったのが蔵の会。で、その関係者の中で、たまたま可児氏が最年長だった...)
- その日以降、可児さんは、「蔵を活用したまちづくり」に、運命的に巻き込まれていく... (通産省のモデル事業に応募し採択される→まちづくり計画を自主制定→町並み委員会を設立し、以後月一回の委員会を開催→まちづくり規範を自主制定し、その後、行政がそれを制度化→その甲斐あって、日本位置の蔵づくりの町並みが保存・構築されていった→そして、観光客は鯉登り→その内テレビも注目し、朝の連ドラもつくられた→ますます観光は栄えていく...)

### ●資料 土木技術者にとって

米谷先生はちょうど51年前に土木計画学の講義を始められたそうですが、逆に言いますと、52年前まで土木計画というのはなかったんです。ですから、たぶん交通計画もなかったんでしょう。そういう議論をされていた方はおられたでしょうけれども、昔はなかったんです。土木技術者として、この問題を解消するには交通工学がいるだろうというお気持ちで、米谷先生がそれを始めていただいたわけです。その系譜で我々が、明らかにその上に乗っているわけです。もともとの思いは、土木技術者だって「世の中を豊かにしたい」、「幸せにしたい」という思いしかなかったはずなんです。

我々土木技術者が町衆たらんとする「まち」、この「まち」というのは何かというと、具体的な一つの目の前の「まち」に限る必要はないだろう。もちろんその「まち」も大事なんだけれども、それだけではなくて、一つの「まち」でも地域でも、場合によっては一つの国でも一つの都市でも、一つの行政組織でも一つの研究室でも、あるいは一つの研究所でも、いろいろなところに「まち」が——人が寄り集まったところが「まち」とするならば、そのような組織がいっぱいあるわけです。

我々は、もう可児さんと同じように、不可避免的に運命的にあるものと巡りあってしまうわけです。そうしたら、そこにどんどん入り込んで、何も偉そうに技術者として「ここはこうしたらいいんだ」と言う必要はなく、手に職のある町衆として、いろいろな人々のなかにとけ込んでいく。それがこれからの交通工学ではないかと思っているんです。

すごいおっちゃんの話の聞きに行っているだけで、まだ何もできていないというお恥ずかしいお話でございました。本当にありがとうございました。これからもがんばっていきたいと思います。よろしくご指導・ご鞭撻のほどをお願いいたします。

## 土木技術者にとって. . . .

ただし、我々が土木技術者である以上、  
我々が町衆たらんとする“まち”は、  
「具体の一つのまち」に限る必要はなかろう。

土木技術者であるなら、  
一つの町でも、一つの地域でも、一つの国でも. . .  
不可避免的に遭遇してしまった対象における  
“手に職のある町衆”たらねばならぬのでは. . . ?

- 交通工学者は、人と社会と歴史と風土に目を向け、  
「手に職のある町衆」たらねばならぬのでは! ?