

開拓者としての北村隆一先生
-土木計画学を地球から観た男-

岡田憲夫

土木計画学を地球から観る

- 日本に生まれ、育ち、学び、米国に、そして世界に羽ばたいた北村隆一先生
- 地球的視野と欧米的リベラリズムと合理主義を身に付けた壮年の学徒
- 日本に軸足を戻し、地球を馳せて考究して歳を熟した泰斗
- 京都の町屋文化を愛し、ローカルなライフスタイルに交通の根底を認めた交通・交流科学の開拓者

北村隆一は逝かず

- homo comunicas (交易するヒト), 文化地誌・時代的文脈の根底から考究しようとした人
- 交通から観て土木計画学を敷衍する視点と意思を常に持ち続けていた学徒
- 北村考学遺伝子を次世代の学徒に残した人

北村-岡田 オフィス放(密)談

- 土木計画学は、地球的にみて極めて特殊であるが、反面日本発・アジア発の極めて「限定的普遍的たりうる知識・技術」(方法論)や「相対化の準拠枠」の提供という意義がある
- 米国には土木計画学に相当するものはない
- 米国には計画学はある。計画者(planner)という職種(profession)がある。エンジニアとは職種が異なる。米国流も要は特殊ではないか。グローバルスタンダード化が特殊を国際的に受容させている。もう一つのローカリゼーションとバランスが取れていない

Central question of planning theory (Campbell and Fainstein, 1996)

What role can planning play in developing the **city and region** within the constraints of a **capitalist political economy and a democratic political system?**

The emphasis is not on developing a model planning process but rather **on finding an explanation for planning practice** based on **analyses of the respective political economies of the United States and Great Britain.**

- Our effort is to determine **the historical and contextual influences and strategic opportunities** that **shape the capacity of planners to affect the urban and regional environment.**

Challenges

- The role of the state in social and spatial transformation
- The boundary between planners and related professionals (such as real estate developers, architects, city council members)
- Division between those who define it according to its objects (land-use patterns of the built and natural environments) and those who do so by its method (the process of decision making)
- Its theoretical base cannot easily be drawn from its tools of analysis.

北村語録をテキストとして読み解く

Kitamura, Ryuichi (1988) **Life-Style** and Travel Demand. In A Look Ahead: Year 2020, Proceedings of the Conference on Long-Range Trends and Requirements for the Nation's Highway and Public Transit Systems, Transportation Research Board Special Report 220, pp. 149-189.

- To deal with the challenge to urban transportation, one must first recognize **that congestion is not the problem but merely a symptom. The true problem is the life-style** to which Americans aspire; the American dream is to live in a suburban single-family house on a half-acre lot with a three-car garage. If this is **the root of the urban transportation problem**, then obviously **a fundamental solution** to the issue of congestion cannot be reached without addressing the **question of life-style**. The concept of life-style is important to travel behavior because the automobile, the dominant mode of urban travel today, is basic to the American life-style. A recent analysis of trip generation behavior using longitudinal observations finds that there is **an unexplained individual-specific effect, or idiosyncrasy**. This idiosyncrasy, which is not explainable by sociodemographic variables, can be viewed as arising from the life-style of the individual.

Kitamura, Ryuichi and Chandra R. Bhat (1999) Guest Editorial of Special Issue on Time Use Analysis in Transportation Planning Dedicated to the Memory of Eric I. Pas. Transportation 26(2), pp. 113-115.

- The problem stems from the fact that transportation planning methods have been concerned with trips, but not with **why people make trips and how trips contribute to the quality of life**. To be able to capture the full impacts of alternative planning options and assess how they contribute to **urban residents' well-being, methodologies must be developed** whose scopes are not limited to trips but **encompass the whole daily itineraries of activities and travel**.

豊かな公共領域づくりとしての まちづくり

- **まちづくりの意義**は、新たな都市施設が建設される、町並みが整備される、といった物理的創出のみに求められるのではない。その過程において**社会的目的と価値体系が共有され、形而上的公共領域が形成される**ということが、まちづくりの大きな成果である。
- **物理的にも形而上的にも豊かな公共領域が豊かな生活を支える基盤であり、この基盤創出に向けての永続的努力としてまちづくりが位置づけられる。**

From preface, written in a “cheap hotel room in Paris”, to Post Motorizations (ed R. Kitamura, Gakugei-Shuppan-Sha, Kyoto, Japan, 2001)

- Construction of the urban physical environment comprises just a part of the significance of community development, or **Machizukuri**. Its true significance can be seen only in the **strengthening of the metaphysical public realm through communization of people’s social objectives and values in its processes.**
- Machizukuri should be understood exclusively as a series **of lasting efforts to establish a public realm that is the physical and metaphysical infrastructure for the enrichment of regular peoples’ lives.**

City/regions viewed as spatial-temporal multi-layer system



Five-storied Pagoda Model

北村隆一委員長所信 2006年12月2日

(第34回計画学研究発表会(高松))

- 私はあまり物事を計画的に行う性格ではなく、委員長の大役を仰せつかり、戸惑う面も多々あるのですが、最善を尽くす所存です。所信表明というほどのものではないのですが、私の考えていることを記させていただきたいと存じます。
- 世紀も変わり、グローバル化の正体もだんだん見えてきて、多くのものが転機を迎えているようです。特に、土木建設業界はその規模、体質を大きく変換することを余儀なくされているように見えます。おそらく、土木計画学も転機にあるのでしょうか。

- ここでまず計画について考えてみます。私が持っている疑問は、**人々は計画ができるほど進化したのか**、というものです。言い換えると、**学問としての計画学の知識を援用したあとで、世の中はどれほど、そしてどのようによくなりうるのか**——もちろん、世の中はよくなっているのだからけれども、**どのような局面でよくなっているのか**、という問いです。

“人が言うより計画が機能している”

シドニーのオペラハウス

=Great Planning Disasters

イギリスの都市計画学のPeter Hall

- 非常に奇抜なデザインであったこともあり、工事の遅延、そしてコストのオーバーランには、目に余るものだったようです。設計したデンマークの建築家、Jorn Utzonにとっても幸運なケースではなかったようなのですが、出来上がってみると、おそらくは世界で最も頻繁に目にする——“most photogenic”な——コンサートホールになったのではないのでしょうか。シドニーのアイコンとして、すっかり定着しているように思われます。シドニー、さらにはオーストラリアにとっての価値、貢献には計り知れないものがあると思われれます。もっとも、これを計量化することは難しいでしょうが、これは一見disasterと思われる計画プロジェクトも、膨大な価値を持った資産となりうるという例です。

ありとあらゆる悪口を言われたプロジェクト サンフランシスコ・サンホセ都市圏の鉄道, BART

- 無人運転のシステムなのですが、これが初期事故の連続です。技術的にぼろ糞に言われたわけです。(同じようなことが新幹線についても起こったことをご記憶の方も多いと思いますが)。政策的には、消費税を用いて住民一般から費用をあつめ、それを郊外に住む高収入のホワイトカラー層の通勤を便利にするために使っていると批判されました。また、ほとんどの利用者が以前のバス利用者で、自動車利用の削減に役立っていない、あるいは、Transbay Tube——サンフランシスコ湾を横切る海底トンネルですが——の建設に膨大なエネルギーをつかったため、それを公共交通への転換によるエネルギー節約により償却するには数百年かかる、などなど、1970年代後半はBARTの批判で持ちきりだったといえます。

良い計画とは何か？ 計画とは何のためにするのか？

失敗であると識者から批判された計画プロジェクトが立派に機能している例

対

明らかに予測可能な問題に対し、ただ指を加えてみているという、「計画の無作為」とも言えるケース



いったいどちらが良いのか？

計画の不在

我が国の計画の惨状:

IT革命と都市景観

- 都市住民に日々の不快感を与えている通信線とそれを支えている電柱の問題です。そもそも、日本ではいまだに新規に建設される道路に電柱を立てているというのが私には全く理解できません。発展途上国からの来訪者に、なぜ日本は電線、通信線を地下に埋めないのかとよく聞かれますし、街中に電線がぶら下がっているのは日本とインドぐらいと言うアメリカ人もいました。

- 今日障りなのは電線や電柱よりも、手首ぐらいの太さのある通信線や、それからぶら下がっている通信機器です。これらが増え続け、文字通り日本の空を覆ってしまうであろうことは「IT革命」の初期に十分予測可能だったと考えます。現に、当初光ファイバーを空中に張ることは禁止しようという案があったと記憶しています。しかしこの規制は、通例の業界の圧力でぼしかったのでしょう。結果は、予測通り、どうしようもなくなった日本の都市景観です

計画で前もって認知されなかった問題

- ニュータウン住民の高齢化の問題
- 公共分野での計画が、どうも苦手な対象があります。たとえば歓楽街の計画が挙げられます。非常に重要だと思うのですが、なされたこともない→**袴を着た公共計画の限界、普段着の公共計画が欠落している**
- 計画都市やニュータウンが**面白くない**理由

- 人々がどのように意思決定するのもかも、いまだよくわかっていない。人々が、意思決定にあたり、自らが置かれた諸条件をどのように認知、認識しているかについては、ほとんど分かっていない。
- 人々の意思決定で重要になるのが、利得・損失の参照点をどう設定するかというeditingの問題。日本の社会では、自分が持つ既得権が絶対視され、何もかもが損失とみなされる。

土木計画が未だ十分に踏み込んでいない分野

- **制度やルールを作り出す**という側面は、土木計画が未だ十分に踏み込んでいない分野
- 英国で公共交通運営を外注した場合の管理評価の仕組みを紹介してもらったのですが、非常に理にかなった仕組みになっている
- (日本人は)性悪論が優勢で人を信用しない世の中の割には、**不正を防ぐ仕組みができていないのが不思議**

土木計画学は転機にある

- われわれが直面している問題は、土木計画学が得意とする分野に起因するものはあまりない
- 実社会には**社会的ジレンマに起因する問題**が多々ありますが、**計画学の得意とするアプローチが、これら問題の理解をさほど育んだとも、その解決に導いたとも思われません。**
- その意味でも、**土木計画学は転機にある**といえる

前委員長(岡田)の指針に加えて

- 土木計画学が転換期にあるという認識に立ち、そのあり方についての議論を再燃させたいと考える
- 計画学の活動規模はもっと小さくてもいいのではないか→
 - 研究というのは孤独な営み
 - 研究に振り向ける時間とエネルギーを学会活動が奪い取っている
- 多様性, 多次的価値尺度を包括することのできる, 忍耐力 (tolerantな), 包容力のある学会を目指す→より自律分散型の学会を目指す

委員長の矛盾、“計画的でない” 委員長

- 自律分散を，委員長である私がこれを皆さんに一方的に表明するというのは矛盾をはらんでいる
- 学会の組織はなるだけ単純に，ルールや基準も最小限にし，構成員の自律的な活動を尊重支援する
- 計画的な人間ではなく，委員長の大役をうまく果たせる自信もないが，皆様のご支援を賜りたい

日本(アジア固有の)土木計画学
(公共基盤システム計画学)を地球
から観た北村先生は、
天・地・人の宇宙から、その行く末
を永久に見つめている