

# 計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

## 会報 2008-7

発行日：平成20年7月15日

発行元：計画・交通研究会

〒102-0083

東京都千代田区麹町5-2-1 K-WING 6F

TEL=03-3265-1774 FAX=03-3221-5489

E-Mail= jimukyoku@keikaku-kotsu.org

Homepage=http://www.keikaku-kotsu.org/

### 目次

Opinion .....	1-2
客観的で中立的であるということ	
News Letters .....	2-5
事業報告・活動報告	
Backyard .....	5-6
事務局通信	

## □ Opinion

## 客観的で中立的であるということ

屋井鉄雄

「心得る」という言葉が以前から気になるので、この話から始めたい。この「心」が自分の心か、あるいは他人なのか、その点がどうにも腑に落ちなかった。「こころ指す」のは自分の心であるし、「こころ見る」のは他人の心。結局のところ、「こころ得る」の心は、他人の心を自分の心に受け入れることと理解している。「理解」は、どちらかといえばロジックを解する西洋流で、ハートが分かる大和流の「心得る」とは趣きが違う。「心得る」は相手のハートが分かるとき、その人の価値観を分かり共有できるときにこそ使いたい。

たとえば、大学人等も政策や計画の立案等に関わりを持ち、個人の価値観を社会に提示する一有識者の顔を持つことがある。この一有識者の顔は、肩書きを伴うとしても比較的自由的な立場の顔であると思う。特に、人間・社会をフィールドとする専門分野では、大学人といえども社会における価値にコミットせざるを得ない。しかし、最近、価値との向き合い方が、科学技術への信頼問題や、住民参加の進展などもあって多少複雑になっている。この点では、「心得る」だけでは少々心もとなく、しっかり「理解」する必要があるようだ。というのも、大学人が学外で持つ顔には、「客観的」な見地から分析を加える専門家の

顔や、物事の進め方や決め方を「中立的」立場で見守る第三者の顔などもあるからである。

「事実認識は客観的であるが、価値判断は主観的である」という伝統的な思考がある。しかし、事実認識は我々のこれまでの経験や知識に基づく価値から独立でないことは明白であるし、誰かが言うように、真に客観的であるのは、その真理がその社会や時代から独立な場合であって、これも誰かが言うように、客観性とは多くの場合、社会や集団における相互主観性と同じことである。要するに、「客観的(性)」とは多くの場合、個々人の価値から独立ではなく、また互いに主観的に認識することと変わらないというのである。我々が時に主張する事実認識の客観性は、我々の価値と無関係とは言えない。このことを認識しておくことが必要である。

「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」が今年、国交省から公表されたが、未だご存知の方は少ないだろう。そのなかに、行政とは別主体である外部委員会の役割を明記した箇所がある。そこには以下の記述がある。「委員会等の役割を明確にし、適切な役割分担を行うことを基本とする。それぞれの役割ごとに別々の委員会を設置することや、中立性の確保に留意して複数の役割を一つの委員会等が担当

することが考えられる。」原則的には、複数の役割を1つに担わせないことが示されているのである。

ここに記された「中立性」とは、果たして何であろうか？それは決して価値に対して中立ということでない。どちらかといえば、利害関係のない観察者という意味である。事実認識すら価値から離れられないなら、価値に対する中立はより困難であるが、特定の利害関係に組みしない立場なら時には維持可能と考えたのである。

では何故、中立性に留意しなければならないのか。これは手続きの正当性を第三者に判断させるための前提条件だからである。たとえば、価値に深く踏み込む計画策定や優劣評価の立場と、計画手続きを中立的に観察する立場とを1つの委員会が担ったとしたらどうだろう。委員会による判断が一部団体の価値観と合致し、結果として一部の利害関係に属することも有り得るだろう。そのことで後者の中立性が損なわれる懸念がないとはいえない。

結局、客観的も中立的も、そう述べる人の価値観から完全には切り離せないだろう。また、人々の価値観は多様で様々である。住民説明会

等でも実に色々な価値が披露される。我々は、世の中に多くの価値があり、鋭い対立も日常的に生じていることを認めざるを得ない。ある個人・社会にとっての正ないし善が、他の個人・社会に当てはまらないこともある。そのような相対主義の立場も認めざるを得ない。無論、ここに書いたことにも反論があると思う。

しかし、多くの異なった道徳体系が存在するとしても、社会はその間での選択をしなければならず、価値の相対主義は、各個人に自ら何が正義であるかを決する困難な任務を課すという。このような考え方があるが、これには個人として、心得たり、と共感したい。我々は問題解決が容易でない社会にいるのかもしれないが、常に何らかの選択に直面はしている。その際、客観性（的）や中立性（的）が個々の価値と無縁でないとする謙虚な自覚をし、複数の顔を持つことをも常に意識した上で、社会の目標とする価値選択のため、それらを駆使して最善を尽すしかないのだろう。このことに当たり前、と心を得る人がいれはうれしい。

(計画・交通研究会 副会長/東京工業大学 教授)

## □ News Letters

## 事業報告・活動報告 □

### ■2008年定例研究会

●日時：平成20年5月21日（水）17:00-18:30

●場所：東京工業大学大岡山キャンパス  
創造プロジェクト館

●講師と講演題目

○Dr. Hiralio Sean Palmiano

(フィリピン大学ディリマン校講師、  
東京工業大学客員研究員)

"Analysis of measures to reduce delay and particulate matter emission at jeepney stops"

○Mr. Marloe B. Sundo

(フィリピン大学ロスバニョス校講師、  
東京工業大学客員研究員)

"The Impact of Truck Overloading on Pavement Life as Influenced by the Enforcement of Republic Act 8794"

●司会：東京工業大学 准教授 福田 大輔 先生

●講演概要

ジープニー・ストップ付近における交通渋滞や浮遊粒子状物質発生の抑止方法の効果分析 (パルミアーノ氏)

フィリピン共和国法 (Republic Act) 8794号の施行に伴う過積載車両の規制とそれが舗装寿命に及ぼす影響 (スンド氏)

本研究会では、拠点大学交流プロジェクトの一貫として東京工業大学に客員研究員として滞在中のフィリピン大学の二名の先生による講演が行われた。いずれの発表も、フィリピンにおける道路交通問題の現状とその改善施策に関するものであった。普段の定例研究会とは違って会場が東京工業大学であったにもかかわらず、大学関係者(教員、学生、留学生)や実務者を

含めて40名弱の参加者があり、質疑も盛況であったと思われる。

まず、パルミアーノ氏からは、フィリピンにおけるモータリゼーション進展の現状、並びに、都市部における交通環境問題とその緩和施策に関する最新の状況をご紹介頂いた。その上で、同氏が開発を行ってきた“マニラ都市圏における道路沿いジープニー駐車場の影響分析のためのシミュレーションシステム”の概要と、それを用いた分析結果についてご発表頂いた。構築したシステムは、公共交通車両の駐車場周辺における交通流特性を考慮し、(1) 一般車両の走行挙動、(2) ジープニーやバス等、公共交通車両の走行および停車発進挙動、(3) 乗車待ち客の挙動、という三種類の行動を同時に再現するマイクロシミュレーションである。シミュレーション分析の結果より、公共交通車両と乗客の多寡によって通過車両の遅れ時間に違いが発生し、ジープニー等の公共交通車両や乗車待ち客が相対的に多い場合には、本線通過車両の遅れ時間や浮遊粒子状物質の発生が急速に増加することが示された。また、レーンの拡幅、バス・ジープニーベイの設置、乗降場の分散などの対策を施すことにより、通過交通流の円滑化や排出ガスの低下をもたらす可能性があること等が示唆された。

次に、スンド氏からは、フィリピンにおける大型貨物車両の過積載走行の現状の紹介と、それを抑止するために策定されたRA8794についての解説がなされた。2007年時点において、フィリピンにおける大型トラック並びにトレー

ラーの登録台数は28万台以上に達しており、その多くが過積載の車両となっている。RA8794は、一車軸あたりの車両重量上限を13.5トンとし、それを超過している車両に対しては道路利用料金(Motor Vehicle User's Charge) もしくは車両登録費用の25%に相当する罰金を課す、という法律である。スンド氏らの研究グループは、メトロマニラ近郊の三つの有料道路(North/South Luzon Expressways, Silang By-pass Road)において現地調査を行い、いずれの道路においても約半数の大型車両が過積載車両であることを見出した。そして、同法律が過積載車両の削減に対して必ずしも有効に機能しておらず、早急に別の措置を講じる必要があると結論づけている。

#### 【研究会の趣旨】

本研究会は、土木学会土木計画学研究委員会平成20年度第1回国際セミナー、及び、アジア交通学会(EASTS-Japan)2008年度第1回セミナーとしても開催された。



▲講演後、歓談される両講演者

### ■2008年5月 計交研・当て塾共催セミナー (第Ⅷ講・第2回)

- 日時：平成20年5月28日(水)17:00~20:00
- 場所：計画・交通研究会会議室
- 講師・演題
- ①「当て塾」塾長 鈴木忠義 先生  
観光原論研究(2) 観光原論の項目の整理
- ②(株)ラック計画研究所 研究員 小山 環 氏  
観光地づくり事例(1) 三重県鳥羽市
- 参加者：16名(うち計交研関係6名)

#### 〔講義概要〕

##### ◆観光原論研究2◆(鈴木忠義)

##### ○観光原論の項目の整理

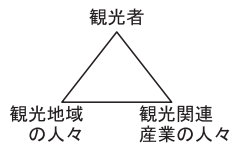
原論の内容を進めるために、中・小項目を整理した。関連資料との整合を図りながら、加筆修正を加えていく。

##### 1. 観光の概念

原論で最も重要なことは概念の規定である。“観光とは何か”を適切に示さないと混乱が生じる。以下の観点から概念を整理して、誰でも説得できる二行程度の言葉にしたい。

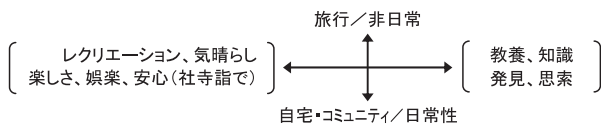
### (1) 三主体のバランス

三角形の頂点にある観光者、受地である観光地の人々、プロである観光関連産業の人々。この概念整理が重要である。



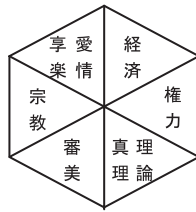
### (2) 二軸分析

縦軸は空間、横軸は目的を表し、様々な形態の旅・旅行が4つの象限に分類される。



### (3) 多軸分析

人間の欲望の分類に対応して、様々な旅・旅行がある。



### (4) 観光地の魅力

—観光資源の保護と開発

人間の1日の行動時間（正味8時間）からみて、密度や変化、適正な配置等によって観光地の魅力が決まる。それを評価できる観光者を育てることが重要である。

◇密度価値、変化価値、間合い(つなぎ) リズム

## 2. 基礎理論

### (1) 自然の法則

人知が及ばない、手を付けてはいけないものとの接し方・扱い方等を整理する。

◇希少性、季節性、海象、気象、耐久性・・・

### (2) 科学・技術の原理

文明の進歩により、市場は拡大し対象が創造される。それによる観光の変化を整理する。

◇文明の進歩、市場の拡大、対象の創造

### (3) 社会・経済の秩序

国や地域、時代を考慮して整理する。

◇法律、規則、風習(風俗)/歴史、現象、法規  
〔観光に求められるもの〕

◇秩序、序列、順序/種類、空間規模/平準化

## 3. 観光意味論—人間にとって

心の問題、生存、生存実感等を整理する。

(1) 人間性：好奇心、リズム、ドラマ(感動)

(2) 人間の生存と環境

(3) 生きがい：発見、創造、守る、向上、達成

## 4. あり方から主題（この言葉が大切）へ

この原論は理論仮説であり、最後に実証として、現実の観光のあり方等を示したい。

### ◆観光地づくり事例1◆（小山環）

三重県鳥羽市：鳥羽市観光基本計画

〔主体〕鳥羽市（農水商工観光課観光戦略室）

〔期間〕2007年度

〔課題〕国際競争力の強化/連泊滞在の魅力の強化/旅の舞台となる快適空間や円滑なルートの整備/鳥羽ブランドの確立

〔目標〕持続的に発展するための進路を示すとともに、市民が誇りや愛着を持ち続けられるような地域の進路を示す。

〔成果〕関係者や市民の参加と協議を重視した計画策定/早期に着手すべき取組の始動

〔観光客への配慮〕連泊・長時間滞在、満足感や感動・幸せを重視

〔主要事業〕プロモーション事業/エコミュージアム事業/ガイドツアー支援（海島遊民くらぶ、島の旅等）

〔特徴〕たたき台なしに市民の意見をベースに取りまとめた“手づくり”の計画/計画立案と同時に取組を実践できるよう配慮

（文責：「当て塾」事務局 野倉 淳）

## ■2008年6月 計交研・当て塾共催セミナー （第Ⅷ講・第3回）

●日時：平成20年6月11日(水)17:00～20:00

●場所：計画・交通研究会会議室

●講師・演題

①「当て塾」塾長 鈴木忠義 先生

観光原論研究(3) 原論の原論

②(株)ラック計画研究所

代表取締役・特別研究員研究員 屋代雅充 氏  
フォーラム当て(1) 景観とアフオーダンス

●参加者：12名（うち計交研関係4名）

〔講義概要〕

### ◆観光原論研究3◆（鈴木忠義）

○原論の原論

本講を、観光原論の「まえがき」または「序章」として、なぜ原論が大切かを論じたい。

## 1. なぜ原論が大切なのか

民衆工学としての国づくり、地域づくり、まちづくりは、みんなの理解と協力なくしては達成されない。地域の生きざま、即ち、文化そのものが観光の魅力（興味）になる。

そのことを説得できる人がリーダーであるが、リーダーの人徳が得ただけではだめだ（金の切れ目が縁の切れ目）。落選議員は“私の不徳の致すところ”というセリフが常だ。

## 2. 原論の効用

実例として、川場ふるさと村が30年間続いていることなどが示される。

- ①プロは原論を持つ。／②本気になれる、パワーが出る。やる気。／③道筋が通せる。自信がつく。説得ができる。／④間違いを犯さない。／⑤長続きする。“継続は力なり”／⑥皆が満足できる。／⑦自分が成長できる。／⑧原論は、本質を探る。哲学することであり、具体的には概念の明確化である。

## 3. 原論の構成

川場村やその他の事例によって、原論の意義と役割を解説する。

(1) 観光の概念

(2) 基礎理論

- ①自然の法則 ②科学・技術の原理
- ③社会・経済の秩序（法・規）

(3) 観光意味論

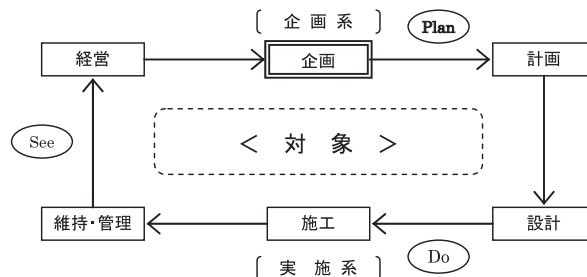
- ①人間性 ②人間の生存と環境 ③生きがい

(4) あり方から主題へ

## 4. 原論の応用（実学）

観光では企画系が重要であり、観光の魅力が持続し熟成することを考える必要がある。

(1) 主題の決定 段階の中での位置付け



(2) 対象の決定

◇空間、スケール/モータースケール↔ヒューマンスケール

◆フォーラム当て2008・1◆（屋代雅充）

○景観とアフォーダンス

景観がどのようにして評価されるべきであるのかはきわめて重要な問題である。写真提示による被験者実験や統計数理学的手法を基礎にした分析評価方法がしばしば用いられてきているが、景観を扱う上ではそうした方法論に疑問の余地も認められる。景観の評価は、景観体験が人間の心に深く関わる現象であることから、心身問題あるいは心脳問題という歴史のある重大問題に関わっている。デカルト以来の物心二元論によるアプローチが、人間の心に関わる景観評価には必ずしも適さない面があり、これに代わるアプローチとして知覚心理学者ギブソンが提起したアフォーダンス理論が有効な手法となることを示した。

[報告目次]

- 1. 景観評価への科学的アプローチとは？
- 2. 景観は文化現象か？ 発見される風景
- 3. ギブソンの生態心理学とアフォーダンス理論
- 4. アフォーダンス理論と中村良夫の仮想行動理論
- 5. アフォーダンスに基づく景観評価
- 6. 排他的形態と親和的形態、そして歓迎表現
- 7. 「花溢れ」・「くねり道」のアフォーダンス
- 8. まとめ 景観対象の見え方と景観対象に付与される意味の洗練

（文責：「当て塾」事務局 野倉 淳）

## Backyard

## 事務局通信

### ■会議室等の御利用について

当研究会の会議室、応接室をご利用下さい。

定例研究会や個別研究会の開催時以外は部屋が空いています。会員の皆様はお気軽にご利用下さい。個別研究会等で会議室を御利用になる

場合は、取りあえずお電話を下さい。

会議用にはOHP、スライド（Kodak）、液晶プロジェクター（APTi）が有ります。

個別に利用できるデスクがあります。貸し出し用ノート型パソコン（IBM Think Pad）、

FAX、電話、コピー、E-mailもご利用いただけます。

なお、会議室は現在利用率が非常に低い状況にあります。どうぞ、お気軽に御利用ください。

### ■個別懇談会のお申し込み

会員各位個別の研究やプロジェクト等につきまして、当会のフェロー会員・個人会員（地域的にも研究部門の面でも多彩な教授・助教授がおられます。既送の会員名簿を御参照下さい）が個別に御相談・懇談に応じます。ご希望により日時を調整しますので、事務局まで遠慮なくご相談下さい。出来れば具体的な研究課題・プロジェクト内容と、希望されるフェロー会員・個人会員のお名前をご連絡下さい。

### ■原稿の募集

会報に掲載する下記の原稿を募集します。

- ・ **Publication/Documents** : 刊行物・文献資料。
- ・ **Announcement** : 研究会・催事の御案内  
会員による講演会等の御案内も随時掲載します。  
日時・会場・事務局等を明記願います。
- ・ **Report** : 報告  
海外研修報告、国際会議参加報告等

### ●原稿執筆上のご注意

- ①原稿のテキストファイルを電子メール（推奨。本文挿入または添付ファイル）あるいは3.5インチのフロッピーディスクでお送り下さい。ワードプロセッサを使用される場合は、MS-Word形式もしくは一太郎形式で文書

ファイルを保存して下さいようお願いいたします。

- ②編集の都合上、400字を1単位としてその整数倍（上限4単位＝1ページ分：表題・図表を含む）になるように調整して下さい。2ページ以上に及ぶ場合は御相談下さい。
- ③写真を使用される場合は、プリントされたものを郵送願います。
- ④締め切りは偶数月の15日（必着）です。

### ■ホームページの刷新

ホームページを刷新しました。まだ不十分なところもありますが、逐次改善していきます。ご意見をいただければ幸いです。

アドレスは

<http://www.keikaku-kotsu.org/>

### ■夏休み

誠に勝手ながら、8月9日(土)から8月17日(日)まで夏休みを取らせていただき、事務所も閉鎖となります。

### ■退任のご挨拶

私、橋本昭夫は6月30日をもちまして、計画・交通研究会の事務局を退任いたしました。

新日本製鐵で25年、そして当計画・交通研究会では21年の永きに渡り大過なく勤務できましたことは、ひとえに皆様方のご指導、ご鞭撻の賜物と心より厚く御礼申し上げます。ほんとうにありがとうございました。

最後に、皆様方のますますのご活躍と、ご健勝をお祈り申し上げ、退任のご挨拶とさせていただきます。

### 計画・交通研究会

会長	森地 茂
副会長	石田 東生
副会長	家田 仁
副会長	屋井 鉄夫
事務局長	水野 高信
会報編集委員長	中井 祐

〒102-0083

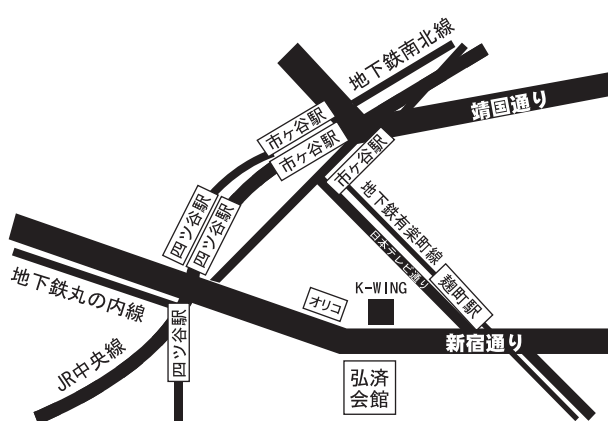
東京都千代田区麹町5-2-1 K-WING 6F

TEL=03-3265-1774

FAX=03-3221-5489

Homepage =

<http://www.keikaku-kotsu.org/>



計画・交通研究会案内図

### 交通

JR中央線四谷駅麹町口から徒歩6分/地下鉄丸の内線四谷駅徒歩6分/南北線四谷駅徒歩7分/有楽町線麹町駅4番出口より4分

弘済会館前の大きなビル（オリコ）の右隣、1階にドラッグストア（クスリ）の入った小さなビル。