

建設コンサルタントの実務経験を通じた実践知に関する一考察

株式会社地域未来研究所 正会員 ○松本 浩和
一般財団法人計量計画研究所 正会員 岡 英紀
株式会社ライテック 非会員 近藤 和宏

1. 目的

吉田¹⁾において示された通り、ローカルな取り組みから得られた“実践知”は、よりよい社会に向けた暫時的な改善に寄与することが期待できる。建設コンサルタントにおける業務遂行においてはこれら実践知が多く蓄積されると想定されるが、一方でそれらの実践知は必ずしも効果的に社会に還元されるわけではない。本研究では、建設コンサルタントにおける“実践知”に着目し、筆者らが携わった過去の業務経験を振り返りその特性について考察するとともに、それらの課題を整理することで、今後の建設コンサルタントにとっての土木計画における実践をより良いものにする事目的とする。なお、著者らが所属する建設コンサルタントは、官公庁や民間企業から主として交通関連の委託事業を受託して業務を行っているが、地質調査や測量、設計等の業務は行っていないため、建設コンサルタント業全般を踏まえた考察とはなっていない。

2. 建設コンサルタントにおける実践知の具体例

ローカルな実践知が得られる場として、具体の事業が行われるエリアを持つ地方自治体における業務が多く想起される。そうした事例の一つとして、都市計画道路の見直しに関連する業務がある。

都市計画道路の見直しにより、都市計画の廃止手続きを進める中で、当初は反対の声が多く上がると想定していた。しかし、実際地元に入ると、計画決定から数十年経過し、計画線に関係のある住民たちの入れ替わりがあり（世代交代も含めて）、建築制限が外れることにより自由に建物を建築できることになるため、廃止に対して賛成意見が多く、都市計画道路の廃止は容易にできた。一方で、同自治体の他路線においては、都市計画道路の廃止に対して反対の声が多く、手続きを進めていくのに時間を要してしまったが、その要因の一つとして、当該路線周辺の住民は、地域に投資が行われないことに不満を持っていることが、地方公共団体の過去の担当者から確認できた。

こうしたケースごとの廃止の困難性は、業務を通じるうで得られた実践知であると考ええる。都市計画道路の廃止に関連しては、『都市計画道路の見直しの手引き』²⁾も発出されているが、上記のようなケースごとの差異などは公的文書としては記述が困難である。

二つ目の事例として、交差点の平面横断化の社会実験を通じた交差点改良に向けた調査検討業務を挙げる。この業務では実際に現場で交差点の構造を変更し、まちなか歩行者の回遊性がどの程度増えるかを検証すると共に市民参画のプロセスを経て、交差点形状の将来的な方向性を検討した。振り返ると、現在のウォークブルシティの取組にも参考になる多くの実践知があると考えられるが、これらは論文等として公知化するには至らなかった。

また、ローカルな実践知とは少し距離があると想定される国土交通省の業務においても、まさにローカルな実践知を収集・発信することが目的となっている業務もある。多くの既存施設を対象に人と自動車の出入りに関連する実態調査を行い、施設の延床面積あたりの発生集中量に関する知見を整理して『大規模開発委地区関連交通計画マニュアル』³⁾の改訂を行う業務や、全国の駐車場施策の先進事例を収集し、現地視察とヒアリングを経て『まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編）』⁴⁾を策定した業務等が該当する。これらは業務遂行自体が、実践知の発信にもつながるものであるといえよう。

キーワード 土木計画, 実践, 建設コンサルタント,

連絡先 〒530-0003 大阪市北区堂島1丁目5番17号 (株)地域未来研究所 E-Mail : matsumoto@refrec.jp

3. 実践知として蓄積するうえでの課題

こうした実践知は、これを蓄積し、社会に対して効果的に還元していくことが重要と考えられるが、実践知を蓄積するうえでは課題も多いと考えられる。

例えば、国土交通省の業務において、とある制度の立ち上げに携わった事例を挙げる。この制度は、検討期間が短かったこともあり、完璧な制度設計のもとで運用を開始することが難しいことが分かっていた。そのため、まずは制度を開始することに重点を置きつつ、有識者も交えた研究会や関連事業者からのヒアリングを通して残存する課題や解決策を議論し、制度の更新を図るという方向性を想定していた。すなわち、この事例においては、スモールスタートで制度を運用しながら実践知を集め、これを研究会に蓄積しようとしていた。しかしながら、時を同じくして、同種の新たな施策検討に向けた議論が活発化し、リソースが新たな施策の検討に割かれた結果、当初想定していた実践知の蓄積がうまく進まなくなってしまった。この事例では、実践知の蓄積に対して思想はあったものの、現実的にはうまく実践知に蓄積して制度をアップデートしていくことができていない。

現時点においても、改めて当時の課題を整理し、対応策を再考することができれば実践知の蓄積につながる事が考えられるが、建設コンサルタントの立場においては、業務発注がない状況で検討を進めることは困難と言わざるを得ない。さらに、発注者側は数年で担当が入れ替わること、受注者側は継続して長期間業務に携わることができない（随意契約はできない）ことから、“人”に対して実践知が蓄積されるような仕組みがないともいえる。現場や地域の実情を実践知として蓄積する仕組みを構築し、体系化された情報を共有できるような取組が必要と考える。

4. 実践知のオープン化と各社ノウハウの葛藤

前章まで、実践知の獲得・蓄積について述べたが、実践知は各社のノウハウでもある。そのため、建設コンサルタントとして、それらの実践知をどこまでオープンにできるかという問題は残されている。

この問題に対して著者らは、実務者にストックされた実践知は飯の種ではあるが、可能な範囲で共有すべきと考える。特に筆者らのような中小企業では、我々だけでできることにも限りがあるため、公知化して活用してもらうことが社会貢献としては適切であると考え。業務を継続的に担当するためにある程度オープン化しないことは許容されるが、ある程度区切りが出来た段階で、振り返って実践知を蓄積することは求められよう。

こうした中、土木学会論文集D4（土木計画学：政策と実践）の新設は良い契機になると考える。具体実務における実践を記録する媒体としての活用が期待されるとともに、各実務において最終的な検討結果に至ったプロセスをどこまで丁寧に残すか、誰と何を話してそうなったのかといった、残すべき内容の精査・標準化についても、土木学会論文集D4の発刊が重ねられる中で促されることも期待したい。

5. おわりに

こうして考察した結果をふまえると、実践知が行き着く先は“人”であると考え。実際にやってみた経験があり、その経験のある程度体系立てて整理したものが“実践知”といえるのではないかと。そして、これらの実践知は、事例横断的に業務に関わることが出来る、研究者や実務者にこそストックされていくように思われる。実践知を蓄積するためには、ある程度の業務従事年数が必要になるが、従事年数が少ないころからそうした意識を持つことも重要であろう。

参考文献

- 1) 吉田樹：地域公共交通分野の「実践知」と対話プラットフォームの形成，令和2年度土木学会全国大会講演概要集，IV-57，2020.
- 2) 国土交通省都市局都市計画課：都市計画道路の見直しの手引き（各論編），2018.8.
- 3) 国土交通省都市局都市計画課：大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版，2014.6.
- 4) 国土交通省 都市局 まちづくり推進課 都市計画課 街路交通施設課：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編），2018.7.