

交通計画における「物語」の本質的意義*

Substantial significance of “narratives” in transportation planning*

藤井聡**・羽鳥剛***・長谷川大貴****・澤崎貴則*****

By Satoshi FUJII**, Tsuyoshi HATORI***, Taiki HASEGAWA****, Takanori SAWASAKI*****

1. 合理的計画論の限界

交通計画を含む公共計画一般において，“合理性”（rationality）は極めて重要視されてきた。

ここに“合理性”とは，“^{ことわり}理”に“合”っている様を言う言葉であり，“論理の法則にかなっていること”（広辞苑）と定義されている。

例えば四段階推計法を代表的なものとするような方法論を用いて“交通量”をより正確に予測し、それを踏まえて合理的に交通網計画をたてるというアプローチが、近現代の交通計画の根幹に位置する考え方であった。これは、交通網の処理能力が、想定される“交通量”に見合ったものでなければならない、という（普遍性を持つ客観的な）“理屈”があり、これに、交通網を“合わせよう”とする、という意味における合理性があったが故であった。

あるいは、公共プロジェクトにおいて費用便益分析が開発され、精緻化され、実務に適用されてきたのも、公共プロジェクトの実施にあたっては、その費用に見合うだけの社会的便益がなければならない、という（普遍性を持つ客観的な）“理屈”があり、この理屈に“合う”ように具体の公共プロジェクトを実施しようとする意味における合理性があったが故なのである。

そして、こうした合理性を金科玉条とする傾きが土木計画学においてあったが故に、“需要予測”と“費用便益分析”が土木計画学において大いに発展せられてきたのだと言うことができよう。

こうした“合理性”を中心概念とする計画論を“**合理的計画論**”（rational planning theory）と呼ぶとするなら、近年、この合理的計画論の枠内では直接的に捉えきれない様々な計画的実践と研究が発展しつつある。

その一例が、交通計画において「まちづくり」を考慮した「交通まちづくり」である。「まちづくり」とい

う行為そのものは、費用便益分析や需要予測なども援用されることもあろうが、それはあくまでも、まちづくり活動の一要素にしか過ぎない。例えば、羽鳥ら（2010）¹⁾において描写したように、「まちづくり」が成功する背景には、様々な人間の知力のみならず情熱や決意、すなわち、“知情意”が決定的に重要な役割を担っていることは間違いない。あるいは、藤井（2008）²⁾において論じたように、様々な“計画技術”を活用するか否かの判断は、そうした計画技術とは独立の、人間同士の思いの共有や通じ合いといった、すこぶる“人間的”な要素に決定的に重要な影響を受ける。

つまり、「まちづくり」の展開そのものは、必ずしも普遍性のある客観的な“理屈”を基準とするものではなく、そうした理屈ではとらえきれない、「人間のある種のダイナミズムや活力」によって突き動かされるものと考えざるを得ないのである。

あるいは、人々の意識や行動の変容を通して諸種の公的問題の緩和、解消を図る「モビリティ・マネジメント（MM）」（藤井・谷口，2008）³⁾の施策展開においても、こうした「人間のある種のダイナミズムや活力」という要素が不可欠なものとして位置づけられる。

ともすると、態度変容、行動変容というキーワードは一見、「態度や行動という客観的・物理的システムが、特定の働きかけで変容する」という、すこぶるシステムティックな現象を意味するものであるかに見える。

しかし、態度や行動というものがあくまでも「人間」に関わる事態を意味するものである以上、それらは「客観的・物理的」なシステムでは決してない。それらはあくまでもその対象概念である「主観的・精神的」なものである。それ故、態度や行動を、さながら「機械をいじくる」かのようにして変容させることは不可能である。態度と行動の変容のためには、最終的には「**納得**」という、客観的、物理的には表現することが不可能な「人間のある種のダイナミズムや活力」に直接関わる主観的、精神的な事態が求められるのである。

ここで、態度や行動を、さながら「機械をいじくるかのように変容させる」ことができるのなら、MMにおいても“合理的計画論”は大いに役立つことができるだろう。なぜなら、単純な物質のシステムの挙動には、我々人間でも予見できるような普遍的、客観的な法則性

*キーワード：物語的計画論

**正員，工博，京都大学大学院工学研究科

（京都府京都市西京区京都大学桂4 京都大学桂キャンパス C1-2-437，
TEL075-383-3238，E-mail:fujii@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp）

***正員，工博，東京工業大学大学院理工学研究科

（東京都目黒区大岡山2-12-1 MI-11，
TEL03-5734-2577，E-mail:hatori@plan.cv.titech.ac.jp）

****学生員，京都大学大学院工学研究科（連絡先は**と同様）

*****学生員，京都大学大学院工学研究科（連絡先は**と同様）

(物理)があり、その法則性を知ってさえすれば、特定の変容を導く働きかけは容易に、かつ“合理的”に定位できるからである。ところが、如何に心理学が発展したとしても、物理学の発展に伴って客観的物理的なシステムの挙動を予見可能になった程度には、主観的、精神的な態度や行動を予見できることはあり得ない。

かくして、MMIにおいても、交通まちづくりにおいてと同様に、“合理的計画論”の有効性が大いに失効してしまわざるを得ないのである⁴⁾。

2. 全てのプランニングにおいて見られる“非合理性”

以上、交通まちづくりやモビリティ・マネジメントにおいては合理的計画論の有効性が低く、“非合理的”な側面が“積極的”に求められているという点を指摘した。しかし、“非合理性”を積極的に求めているのは、これらの取り組みだけでは、よくよく考えてみれば、“合理的計画行為”を含む全ての“計画行為”(プランニング)が、“非合理性”を積極的に必要としているのである。

例えば、「交通需要予測をして、交通計画を立案する」という行為そのものは、合理的計画行為である。

しかし、「交通需要予測をして、交通計画を立案しよう」と考えることそれ事態を、合理的に説明することは難しい。交通計画のために交通需要予測をするかしないかは別の次元の判断であるし、実施したとしても、計画策定においてそれをどの程度考慮するかの“さじ加減”も合理的に説明することは難しいからだ。

さらには、交通計画時に通常策定される「上位構想」でうたわれる“豊かな地域の実現”や“安心・安全な暮らしの実現”と言うようなヴィジョンにいたっては、なぜそうなったのかを合理的に説明することはさらに難しい。

そしてそもそも「交通計画を立案しよう」と思い立つこと自体を、合理的に説明することもできない。交通計画を立てていない自治体は世の中にいくらでもあるし、策定した自治体においても、それをどのタイミングで、どのくらいの頻度で見直すのかも、合理的に説明す

ることは難しいのである。

要するに、この例からも明らかな様に、計画の具体的な中身の詳細な検討においては“合理性”は重視されることがしばしばあったとしても、計画行為、あるいは、プランニングという行為全般においては、“合理性”は、“一要素”にしか過ぎないのである。そして、“合理性”とは全く異なる“原理”で、プランニングが進められているのである。

3. プランニングの実相

ここまでの議論は、単に「合理性以外の計画原理が存在しており、それが、現実のプランニングを推進する重要な原動力となっているのだ」ということを主張したに過ぎずそれが何であるのかを明確には論じてはいない。

では、“合理性とは異なる計画原理”とは何なのか？

この問題を考えるにあたり、その計画原理によって推進される“プランニング”とは一体どのような行為であるのかについて図1を用いて簡単に振り返っておこう。

この図は、藤井(2008)⁴⁾で動的な計画であるプランニングと、そのアウトプットとして策定される静的な計画であるプランとをそれぞれ概説するために用いられたものである。まず、図上部の太い実践が、自然・社会状況であり、これは交通計画で言うなら交通量であったり混雑の状況であったりする。その一方で、その下に書かれた点線は、「思考・議論過程」あるいは「意志・精神活動」を意味しており、これが、「プランニング」と呼ばれる行為そのものを意味している。

ここに、「プランニング」は、どのようにすればよりより社会に資するような状態へと改変できるかを持続的に考える、という「思考過程」を意味するものである。もちろん、複数人がこのプランニングに関与している場合には、その過程は思考過程というよりは「議論過程」と呼称した方が適切であるとも言える。また別の言葉で言うならば、プランニングとは、より良い社会の実現を志す「意志の流れ」あるいは「精神の流れ」そのものと言うことができる。そして、上記のように、複数人を想定するなら、良い社会の実現を目指した「集合意志の流

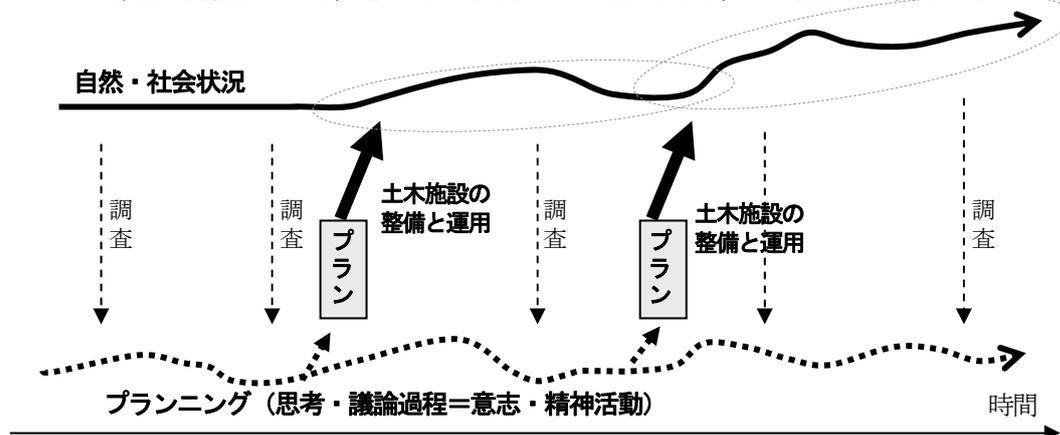


図1 プランニング行為の概念図

れ」，あるいは，「集合的精神の流れ」，と呼称することができる。交通計画で言うなら，交通計画を担う行政セクションや，それを事務局とする持続的な委員会，さらに言うなら，それらに関わり続ける，行政官，学識経験者やコンサルタントから構成される，“プランナー”としての“専門家集団”が，持続的に共有し続ける“思い”や“持続的な議論”と言うこともできる。

ただし，この“思い”や“持続的議論”が明確に存在している場合もあれば，ほとんど希薄な場合もある。この図のイメージを援用するなら，前者の場合はその点線を太く，かつ，濃厚な色で記述することができるだろうし，後者の場合は，細く，消えて無くなりそうな程に薄い色で記述することもできるだろう。

あるいは，異なる人々や集団が，思いや議論を一にせず，あちこちを向きながらバラバラに計画行為に関わっている場合には，その点線を平行して，それぞれの思いの強さや議論の熟度に応じて別々の太さと濃さで記述することもできるだろう。

さて，こうした思考や意志の流れである「プランニング」が，現実の世界に働きかけるには，一度具体の「プラン」を策定することが必要となる。そのために，図1に示したように，プランニングから意志の流れが枝分かれして「プラン」が策定されるのである。そして，その「プラン」に基づいて様々な形で，現実の世界である自然・社会状況に具体的な働きかけが為されるのである。例えば，具体的交通流円滑化計画が策定され，その計画に基づいて，様々な交差点改良やTDM施策，MM施策が展開されていくのである。

なお，こうした一連のプランニングを織りなすプランナーが誠実にそのプランニングに携わっているのなら，こうした具体のプランを策定し，実行するだけではなく，それが功を奏したのか，それとも失敗に終わったのか，気がかりで仕方なくなるだろう。かくして，彼らは，「調査」を行うのである。

そして，その調査の結果を踏まえて，彼らは再び様々な議論を展開し，思いを重ね合わせながら，様々な戦略を練っていく。そして一定期間を経た後に，そうした諸戦略を，再び具体的な“プラン”にまとめあげる。

こうして，彼らは，プランを策定し（Plan），それを実施し（Do），調査し（See，あるいは，Check & Action），再びその結果を踏まえてプランを策定し——，ということを，半永久的に繰り返していく。つまり，プランニングという行為は，原理的に，こうしたPDCAのマネジメントサイクルのかたちを採らざるを得ないのである。

さて，こうしたマネジメント・サイクルに基づくプランニングの推進は，哲学的には，ジョン・デューイやウィリアム・ジェームスの「プラグマティズム」（実用

主義）の理念に基づく実践論そのものである。

ここにプラグマティズムとは，「事象に即して具体的に考える立場」を意味するものであり，「観念の意味と真理性は，それを行動に移した結果の有効性いかんによって明らかにされる」という立場である。言い替えるなら，この現実世界の実践的行為の中にこそ，真理が宿ると考えるのがプラグマティズムなのである。

このことはすなわち，現実世界や実践行為の「外側」に具体的な理論や理屈を想定し，それに，現実世界や実践行為を合わせようとする「合理主義」の対極にある哲学的立場なのである。

4. プランのための合理性

プランニングのための物語性

さて，こうしたプランニングの構造を想定すると，「合理性」という計画原理がどこで必要とされているかが，明らかになる。先にも指摘したように，プラグマティズムの立場から演繹されるように，「プランニング」の本流のプロセスそのものにおいては，合理性はその有効性を持たない。しかし，実世界に働きかけるための道具である「プラン」を策定する段に，プランニングから「枝分かれ」した「支流」部分においては，合理性は極めて重要な役割を担うこととなる。

なぜなら，その「プラン」が働きかけようとする「客観的世界」（自然・社会状況）には，一定の「法則性」であるところの「理」が存在するからである。交通流には交通流についての法則性がある，交通需要にも一定の法則性がある，費用や便益においても一定の法則性がある，さらには，態度変容や行動変容においてすら，心理学を援用しさえすれば一定の法則性を見いだすことができる。

だからこそ，「客観的世界」に働きかけるためには，その「世界」の「理」である法則性を十二分に理解し，それに「合致」ための合理性が，好むと好まざるとに関わらず求められているのである。

その意味に於いて，「プラン」には，少なくとも一定水準以上の合理性が不可欠なのである。

これが，「土木計画学」を含めた公共計画論の全てが，合理性を重視してきた本質的意義なのである²⁴。

ところが，純粋に精神的，思考的な過程である「プランニング」には，普遍的，客観的な法則性は必ずしも存在していない。それは時間的には歴史や伝統，空間的にはその地の文化，社会的には周辺の人々に影響を受けるばかりか，短期的には気分や雰囲気によらず流されてしまうものでもある。さらには，思想や信条やイデオロギー，ひいては信仰や宗教にすら，多大な影響を受けるものでもある。

それが，精神現象なのであり，その動きを予見可能

表1 物語的計画論が貢献しうる諸課題

「基本構想」の策定	諸計画の上位概念として指定される「基本構想」において「物語」は重大な役割を担う。
「まちづくり」の推進	多くの公衆の参画を前提とするまちづくりにおいて、そのまちの歴史、そしてその歴史の一翼を担う「まちづくり史」は「物語」そのものである。
「地域愛着」「ナショナリズム」に関する処方箋	住民、国民の合意の下で推進する都市計画や国土計画において一人一人の地域愛着やナショナリズムは極めて重要な要素である一方、それらは地域や国家に関わる「物語」と大きく関わる。
政策の普及	LRTやMM等の新しい施策の社会的普及において、それにまつわる「物語性」は大きな役割を担う。等

にするほどの法則性は、少なくとも現実の世界に住む我々にとっては存在しないものなのである³⁾。

ところで、もしも“学”というものが、物理学をその代表とする「法則性を見いだす」という種類の知的行為にのみ、指定しうるものであるとするなら、こうした“精神”に関わる“プランニング”の“学”を指定することは不可能である、ということになる。

しかし、法則性を見いだすという物理学的方法論のみが、“学”が“学”たるために必要な要素ではない。

人間の精神において生ずる納得、感動、熱意、情熱といった、近代の心理学ですら法則化することが著しく困難、あるいは、不能な諸現象をそのまま取り扱う方法論として、例えばキリスト教神学を源流とする西洋の「解釈学」や、日本の庶民信仰に深く関わる日本の「民俗学」等の「人文科学」が存在しているのである。

そして、そうした解釈学や民俗学においてとりわけ重視されている中心的な概念こそ「物語性」である。

つまり、客観的な世界に深く関わろうとするプランにおいては、その客観的な世界の理＝法則性を思考する「合理性」が重視される一方、精神的な現象である「プランニング」においては、プランニングの過程で生ずる様々な人間の精神、ひいては、人間の生命（レーベン）に関わる「物語性」が重要な役割を担うのである。

4. 物語的計画論の構築に向けて

以上、合理的計画論の限界を指摘すると共に、その限界が、とりわけ、「プランニング」という精神活動に関わる部分に於いてより顕著であるという点を踏まえ、精神に関わる“学”としての解釈学や民俗学において重視される「物語性」こそが、合理性とは全く異なる新しい計画原理である可能性を指摘した。

ここに「物語」とは、例えば、アーサー・ダントが指摘するように、ある人間的現象を「行為から原因を探る因果律」で説明しようとするテキストではなく、人間的現象を、「ある人がある行為をしました。その結果帰結をもたらしました」という形で、ある行為がある帰結をもたらしたという「解釈」を提示するテキストなので

ある。つまり、物語は「解釈」の集積として提示されるものである。

だからこそ、その解釈の集積としての物語に、著者は「人間の意志」や「精神」が指し示さんとすることが可能となり、読者においてはそれらを読み取らんとすることが可能となる。

例えば、シュライエルマッハーが『解釈学の構想』で述べたように、そうした著者と読者の間の物語というテキストを介した「共同作業」が可能となり、それを通じて、様々な「思い」が、読者に伝わることとなるのである。あるいは、ディルタイが『解釈学の成立』で指摘しているように、物語文を通して読者は、著者の心理状態に自己移入し、その生き様を体験・追構成することを通じて著者の「意図と精神の有りよう」を理解することが可能となるのである。

それ故、こうした「物語」を中心とした計画論、すなわち、「物語的計画論」(narrative planning theory)は、表1のような意味を持つ可能性を秘めているのである。

今、公共計画が様々な現場で頓挫しているとするなら、その本質的原因は、この物語的計画論、あるいは“物語”に対する理解不足が公共計画論においてあったからではなかろうか。もしそうであるなら、物語的計画論の構想こそが、今日の計画学における、喫緊の課題であるに違いないのである。

脚注

- [1] この意味に於いて、MM、あるいはそれを含む「態度変容型交通計画論⁵⁾」は、本稿で論ずる合理的計画論とは異なる“物語的計画論”への展開の端緒として論じたものとして位置づけられる。
- [2] ただし、賢明な読者であるなら既にお気づきのところであろうと思われるが、その「世界」の中ですら、我々“凡人”には、その“理”が拿捕しきれない対象がある。それが、人間であり、ひいては一人一人の“心”である。無論、“心理学”を援用すれば、心の動きの方向性を一定程度は拿捕することができるが、それはあくまでも一定程度にしか過ぎない。したがって、“態度変容型計画論”においては、そのプラン策定においてすら、合理性の有効性は一定水準に留まることとなる。しかし逆に言うなら、繰り返しとなるが、そんな“心”ですら、心理学を援用すれば、一定程度、その法則性を拿捕することが可能となるのであるから、その意味に於いて、“態度変容型計画論”においてすら、合理性は重要な一要素となるのである。
- [3] あるとするなら、それは全知全能の“絶対神”くらいしか、理論上(あるいは、神学上)存在しえないだろう。

主な参考文献

- 1) 羽鳥 剛史・藤井 聡・住永 哲史：“地域カリスマ”の活力に関する解釈学的研究：インタビューを通じた「観光カリスマ」の実践描写，土木技術者実践論文集，Vol.1, 2010.
- 2) 藤井 聡：景観改善の「物語」とその「伝染」について，都市計画，57(6), pp. 21-24, 2008.
- 3) 藤井 聡・谷口綾子：モビリティ・マネジメント入門，学芸出版社，2008.
- 4) 藤井 聡：土木計画学～公共選択の社会科学～，学芸出版社，2008.

1 羽鳥カリスマ

2 藤井 聡：景観改善の「物語」とその「伝染」について，都市計画，57(6)，pp. 21-24, 2008.

3 MM 入門

4 土木計画学

5 変容型計画論