

## 道路行政の末端から

### 道路問題研究会

#### はじめに

道路行政の現状および問題点について書けということだったが、我々はまだ市役所に入って日も浅く、道路行政について熟知しているとはいえない。そこで我々としては道路行政全般の現況報告をするよりも、むしろその道路行政の内部で個々人が何を感じ、何を考えているかを卒直に述べることにしよう。

これに対して調査季報は行政研究や客観的なデータを発表するところであって、意見を発表する場ではないという批判があるかも知れない。しかしながら道路行政について豊富な経験を持たぬ我々としては、こうした方法を取らざるを得なかった。また道路行政機構の末端にいる我々が日々頭を悩ます以下の諸問題こそ道路行政の根本問題ではなからうかとも思い筆を執った次第である。

#### 1 職場での体験から

ある日の午後、南横浜バイパスに係る港南区の地元住民のAさんが高速道路課を訪れました。Aさん宅は山の斜面を宅地開発したところにあるのですが、今度、山側に高速道路<南横浜バイパス>が通ることになったのです。この道路は現在山である部分を切り開いて建設する計画なので、斜面部分にあるAさん宅との間に細い崖が残ってしまうのです。この日のAさんの用件は、実際の道路の設計つまり、Aさん宅から道路までの距離、道路の高さとAさん宅の高さの関係などを知り、道路建設後の騒音、排気ガスなどの状態を予測し、この崖を残した方がよいかどうか、また、建設する側ではどのように考えているかを知りたいということでした。

早速、Aさん宅を図面で確認し、Aさん宅から道路まで

の距離が約35メートルあること、崖は道路から8メートル程の高さになること、道路の方がAさんの家のある宅地より2メートルぐらい高くなることがわかりました。こう書くと簡単ですが、私は4月に入ったばかりの事務職員なので、持ちつけない三角スケールを振り回し、大汗をかいてしまいました。それでも何とか図面を写し、Aさんにお渡しすることができました。ここまでの過程で、図面から実際の様子を想像することはたいへんな作業であることを知りました。そこに住んでいるAさんと、そこに行ったこともない私では全く感じ方が違います。これは現場を見なくては行けないなあと痛感しました。私は地元に住んでいるわけではないので、地元の人々の立場になり切ることはできません。しかし、現場をできる限り見ることによって、地元の人々に近づくことができるでしょう。特に道路の計画に携わる人は少しでも多く現場を見るべきだと思います。

南横浜バイパスは日本道路公団が施行主体なので、崖を残すか、削るかといった細かい点までは高速道路課ではわかりません。南横浜バイパス工事事務所に問い合わせたところ、この崖部分を所有している地主さんはここを売りがっているが、まだはっきりしたことは決定していないとのことでした。Aさんとしては、排気ガスを直接かぶらずにすむし、遮音壁の役もするので、崖を残してもらおう周囲の人々と共に運動したい意向です。しかし、技術的に崖を残すことはむずかしく、全体をコンクリートで固めないと崖崩れの危険もあります。もし、公団がこの崖を買収すれば、これを削ると考えられます。その際に遮音壁を設けるとか、道路と宅地の間に緑地を設けることは可能です。そのためにはAさん達が運動することが必要です。具体的には、市会議員を通して陳情するとか、周囲の人々が集って高速道路課や公害対策局に働きかけるなどです。Aさんによると、この道路が建設されるにあたって、地元の革新系議員が公団と地元の間にいったいさきつがあり、議員は通せないというのです。私の考えでも陳情が果して効果があるか疑問です。陳情は市民の意思を行政に反映させるためのひとつのパイプです。しかし、小さな自治体ならともかく横浜市のように大きな自治体では陳情の件数も多く、なかなか陳情が取り上げられにくいのではないかと考えるからです。従って、Aさん達地元の人々が集って、公害対策局

に対し、将来発生する騒音や排気ガスについて調査するよう要求したり、高速道路課に公団との仲介役をするよう要望するという運動を展開すべきでしょう。Aさんも近所の人々と相談して、今後の方針を決めたいと言って帰られました。

Aさんの話はだいたい以上のようなことでしたが、Aさんは「今の家はちょっと遠くて不便だが、静かなだけ取りえで建てたのです」とももらしていました。まだ30代に見受けられ、小さな坊ちゃんを連れて来られたAさんは、今の家に移って何年もたっていないのではないのでしょうか。もし、Aさん達の運動がうまくいったとしても、周辺一体に道路ができるわけですから、騒音は避けられないし、風向きによっては排気ガスも入り込むでしょう。当初はこの計画そのものに反対する住民運動の動きもあったそうですが、路線に直接かかる人々の補償問題が解決するとその動きも立ち消えになってしまったそうです。南横浜バイパスは旧都市計画法によって計画決定されているので説明会も開かれませんか。この場合に限らず、どのようにして計画が決めるのか、よそでなく、どうして自分の家のところに道路が建設されるようになったのかという疑問が市民から出されます。それは新米職員である私自身の疑問でもあります。現在の制度では、役所で計画してそれを市民の方へ下ろすというやり方です。制度的にはそれに対して市民が意見を述べる場はありますが、計画そのものが一方的である以上、積極的な意味での市民参加とはいえないでしょう。また、補償の問題にしても、経済的な面のみ終始して、補償さえすればよいという感じが免れません。金銭では解決しえないものがあることを考慮すべきです。このように考えると、計画そのものに市民が介入してゆける途を開くことが是非とも必要になります。市民の暮らしにかかわることは市民自身が決めるべきだからです。今こそ「240万市民のために best ではないが better である」といった安易な発想は乗り越える時ではないでしょうか。

## 2——— 現場を見て

磯子区にある堀割川およびその横を走る国道16号線の上を高架で走る計画があるので、現状<土地利用、騒音な

ど>を見にいった。歩いた区間は、堀割川にかかる中村橋から八幡橋までである。現在、国道16号線に面している所は、商店、工場が大半を占めているが、路地を少し入ると民家が密集している実情である。交通量は、渋滞しているほどではなかった。これは調べにいった時間帯が、PM 2:00 ~ PM 4:00 であるためではないかと思われる。磯子方面にある工場などのためか、交通量の中でも大型車が多く、道路の真中を市電が走っている状況である。

騒音測定器で道路に面した所<特に民家の前>を測定すると平均75~78ホン位となり、大型車、市電が通った瞬間には、80ホン以上にはあがり、交差点<八幡橋付近>では、90ホン近く、かなり高い値を示す。これは、車が走行時に発する音よりもスタート時に起こす音の方が高いためと思われる。一歩足を踏み入れて路地の中をいくと、道路に面した所よりは、だいぶ低い値の60~65ホン位となる。これは距離的なこともあるが、それだけでなく前の家が遮音塀の役目をするためと思われる。窓を閉めきった家の中で測ると、外で測定したよりも10ホン位さがるといわれている。しかし、生活環境をホンの数字だけで決めることはできないと思われる。それは、60ホンの場所と70ホンの場所とでは、数字の値からゆくと70ホンの方が良くないと思うが、そこには、音の性質またはまわりの環境などの人間が持つ感覚的なものが入ると思うからである。ゆえに、数字のみだけでなく、そこに住む人々の意見を聞き、現状をよく見る必要があると思うのである。

現在の状況に加えて新たな道路<磯子線>ができるとなると、騒音はひどくなり、広範囲にわたるであろう。それは、高速が住宅の上を走るため、音を遮断するものがなくなるためである。そして杉田、根岸方面の埋立にもなって、工場も増えるため騒音、振動の値を大にする大型車もふえると思われるからである。高架で高速が走るため、新たに日照の問題もでてくるであろう。

住居地域としては、家の横と上を自動車が行くというのは、非常に悪い環境である。

路線を選定する場合、自動車のためのよりよい方法だけを考えず、現在の土地利用状態をも考えておこなわれなくてはならず、まして大型車が住宅地域を走るというのは、極力避けるべきであろう。またこれまでの道路事

業においては、道路にかかる住居には補償を行なうがそばを通る住居には、さほど対策がおこなわれていないように思われる。道路のそばにある住居ほど考えてやらなくてはならない。たとえば、高速道路から20~50m離れた所まで買収し、そこにグリーンを植える、または高速に沿ってビルを建て、遮音塀の役目をさせるなどの土地利用である。このために多くの費用がかかろうが、人間の生活の場を守るには必要であろう。

磯子線において、ほとんど線形が変えられないのであるならば、我々に残されているのは現状の騒音などを知り、また将来の騒音などを推定して、騒音を遮断するような塀を設けたり、路線を住宅より少し離すという、少しでもよりよい環境にもってゆくことしかできないのだろうか。

### 3———道路局のなかで思うこと

局内研修で聞いたことを思い出してみますと、今、どのような道路を作ろうとしているか、作りつつあるか、作ったかということで、単に現況説明に過ぎなかったように思います。はたして研修は何んのためにあるのでしょうか。我々は横浜市に社会見学をしに来たのではありません。いわんや単に道路地図を書きに来たのでも昼寝をしに来たのでもありません。いわば我々はそれを計画し施工し管理する立場になる人間です。いかにして計画され完成したのかを知らされず「さあ、これが先輩の作った道路ですよ」といわれ、はてそれがどうだというのでしょうか。なぜその道路を作ったか、いかなる要求により計画され完成したか、そしてそこに抱える問題は何かどのような手続を踏み制約を受け、関係住民の要望にいかに対処したかなど>それこそ我々の知りたいことで、仕事をするといきなりぶつかる問題ではないでしょうか。それを知らずに一本でも線が引けるのでしょうか。私は今線を引いています。しかし、それは一つの計画の全く部分的作業にすぎず、元となる図面が既にできており、その計画自身にはかかわりのない色塗り、元図の修正、複写などです。そこには自分の考え、意思などは必要なく、要求もされません。私にとって計画は雲の上の上で生まれた物であって、私の所まで降りて来るときには

すっかり固定化されなんら手を掛ける必要のない状態なのです。私は雲の上くあるいはその回りの人>の考え、思ったことを絵にする図化機であり、複写機であり、それはこぶコンベヤーなのです。

私の携わった仕事の一つ紹介します。

神奈川区子安通りに古川病院という外科内科の病院があります。ここは三階病室付近を産業道路の市道新子安寛政線が高架で通り、同じく高架で来た高速道路横浜羽田空港線がそれをくぐって一階診療室わきを交差する。さらにその上を高速道路のランプが被さっています。ちょうど、病院と寛政線とでトンネルを形成し、その中を高速道路が通るので90ホン以上の大反響を起こすのでしよう。また病院近くを通る国道15号線も90ホン近い騒音を発生しています。

どうして病院のすぐわきをこのような騒音を発する高速道路が通るようになったか私は知りません。高速道路が完成されすでに3年たちますが、ともかくここに騒音を防ぐフェンスを設置することになりました。フェンスは厚さ1.2mm~2.0mmのガラス繊維入りのプラスチック波板で、高速道路わきを地表面からランプ床版下までふさいでいます。長さは45m、病院との間隔4m、これにより病院と高速道路との間はふさがれました。

こうしてフェンスはできましたが、遮音フェンス設置後の騒音測定結果報告書によりますと<~4階と5階では効果が認められない。遮音フェンスの設置により、3階以下では若干騒音レベルが下がったものの、旧館1階の外科および内科診療室では窓を閉じた状態でそれぞれ61ホン、58ホン、各病室では50~59ホンを記録しており、病院の環境としてはまだ不十分である。>以上横浜道路局、横浜市公害対策局、首都高速道路公団。このような結果に終わりました。

ここで思うことは、何故病院の回りがこのような環境に置かれたかということです。高速道路、寛政線、ランプ、15号、はたしてこれらによる環境破壊は予測し得なかったのでしょうか。またここに作られたような遮音フェンスをどこにでも作るという訳ではありません。これはあくまでその効果を測定するテストケースということです。しかし私には高速道路の横羽線自体が<環境を破壊する物になりうるのにその対策は考えられなかった>テストケースのように感じます。

高速道路には交通の安全を図るため定期的に道路パトロール車が走っています。それなのに何故その付近の環境異変破壊を調査防止するためのパトロールは行なわれないのでしょうか。高速道路ができたための諸々の影響を積極的に知ろうとせずにまたいくつかの道路が計画されて行きます。そしてそこには遮音フェンスのような物すら作られぬままに市街地に入り込み住宅地を通り抜けて行き、建設の勢いはますますたかまりつつあります。

こうした中からその建設に反対する住民運動などが生まれて来たのですが、それとは全く裏腹に、私は一つの計画が生まれそれを完成させる喜び、絵に描かれた物が実物の形となって残る満足感というようなものを感じます。それは征服欲にも似た本能的欲求から来るようにも思われます。だが単なるその追求にのみ労力を注ぎ、やがてそれに溺れ浸ってしまうことは、何も知らず何も聞かずにただ与えられたデータを図化する機械となんら変わるところはないでしょう。いやもっと罪深いかも知れません。何故なら、市民のためと大義をかざし、できた物は結局市民の生活環境を破壊し諸々の苦痛を与えてしまう物であるからです。

道路局は道路を作ります。それがただ車を利用する立場にのみ立って計画され、その完成を喜ぶ、それでは種々の条件を“道路を作るぞ”という回路を通して動くちよっと高級な図化機でしょう。横浜市の道路という物は手前勝手な格好ばかりの物<騒音・排気ガス・日照・振動などの諸問題を解決せぬままに計画されて行く道路>であって、もしそれが予算がつかぬためにできた中途半端な物というのならそれは始めから計画できず作ることのできない物なのではないでしょうか。作る能力も持たずただ我武者羅に進んで行くのは、まるできき訳のないガキ大将みたいです。道路を利用する立場の人、それにより何らかの害を受ける人、この両者に納得してもらえぬ道路それが横浜市の作る道路ではないでしょうか。

#### 4———道路ができると

横浜市高速道路計画図を見ると、これらがすべて完成し全面開通が成された時には、現在の道時における交通混雑や交通事故が緩和され歩行者の安全や輸送力の増大と

相伴って、市はもちろん道路によって結ばれる都市間の経済力の発展に大いに役立ち、早く全面開通が待たれるであろう。しかしこれはあくまで表面的に見た上でのことであって、内部事情を考えずに見てしまうと、そのように思えるのであります。横浜市の道路率が他都市に比べて低いといわれていますが、それだから道路建設を進めるといっては問題があるように思います。そこで内に潜んでいるのは何か、また何をやるのかを考えたいと思います。まず工事が盛んに行なわれその外貌が表われてきた三ツ沢線、またこれから工事が行なわれる予定の横羽Ⅱ期や中央線などを図面で見ている限りでは、構造の問題や地形的な問題はある程度知りうるのですが、それ以上の問題となると見落してしまうのではないかと思えるのです。ということは、図面上に道路を計画し、線を落すだけではその裏に潜んでいるさまざまな問題がわからないということもありますが、むしろそれは計画者の一方的行為のように思われ、住民を無視した行為に思えてなりません。しかしこれは現在の機構の問題で実際にはいたし方ないことなのであります。ですから計画される路線について、まず現場に行き、自分の目で確かめることが必要です。そうすることにより、その路線が閑静な住宅地区を通るのか病院や学校に近寄るのかなどさまざまな問題がもろにぶつかってくるものでありましよう。現在の環境に道路ができることにより、どれ程環境が変わってしまうかは想像できません。それでは実際に中央線沿線を歩き、自分の目で見、そして感じたことを話したいと思います。元町から阪東橋に至る間は川の上を高架で走り、その川の両端に6m程の道路があり、その沿道には住宅、病院、学校などがあるにもかかわらず、かなり近くまで高架の梁が伸びてきているため交通量の増加と相重なって、騒音、日当たりの点で問題が生じてくるのではないかと思います。騒音防止、日照権の確保のため住居から6m以上離すことが困難ではないように思えるのですが。また、阪東橋では3号線と分合流するインターそしてON、OFFランプが計画されているため、もの凄い騒音と排気ガスが生じることでしょう。現在でさえも騒音は80ホンを越え、そこを歩いていると排気ガスをもろに吸い込み目や咽が痛くなり、たまったものではありません。しかし沿道から10m~20m位奥に入ったら騒音もかなり薄らぎ救われた気持ちになりました。

南太田から高台に入り国大の横を通る、山の上だけにかなり静かな環境です。ここに道路が走り、一度に今の環境が破壊されてしまうととても信じられません。国大を過ぎると問題の場所、永田町そして瀬戸ヶ谷に出ます。この辺は住宅が軒を並べていますが、緑も多く非常に静かな住宅地でもあるため住民の反対運動の盛んな所でもあります。市役所に陳情に来るのも、この辺の人達が多いようです。

話を聞いた思うのですが、こちらの一方的計画により決められ、そして完成してしまった時の状態を考えれば反対するのも当然でありましょう、また、何とかしてやらなければならないと思うのですが、ただ思うだけで何の対処もできずに終わってしまうのが実情であります。にもかかわらず事業は着々と進行していきます。多少の差はあれ利己的な問題がからんできて訴えにきているのではないかと思える場合もなきにしもあらずですが。もちろん市は引っかかった家に対してはそれに見合う十分な補償をするとともに、沿道にある家に対しても、防音や安全などの対策を十分に果すべきだと思いますし、できることなら代替地を与えるなどのことも積極的に進めて行くべきだと思います。要するに巨額の費用を費やして建設を進めて行くのであるからして、住民に対しても十分納得のゆく対策を考えてやらなければ何か片手落ちのような気もするし、大きな目で見れば自然と人間を切り離す行為をしていることとなり、人間の命と健康を犠牲にしてまでも道路建設を行なおうとしているのではないかと思うのですが。

## 5——— “専門家” の道路行政

現今、科学者・技術者などと呼ばれている人達の批評を耳にする時「専門バカ」という言葉の使われることがあります。およそ今日まで専門的分野の仕事に携わってきた人達はその仕事にできるだけ広い分野からの意義づけをと努力するよりも、とかく自己の専門分野からだけの狭い範囲の意義づけで終わりがちであったように思われます。それは考えるに、専門的知識を有し仕事に自己の特異性が見い出せると、“専門家”としてそれだけで十分に充足感が得られたからではないでしょうか。また社

会もそのような専門家の存在を黙認してきたのではないのでしょうか。社会的意義を種々の分野から十分問われてしかるべき仕事を“専門家”の狭い分野からの意義づけだけで終わっても、“社会”からはさしたる批判も受けず、また受けなくても済むような“特権階級”として暗に認められ、逆に多々そのような意義づけ自体に称賛が贈られるということさえあったように思われます。

社会的意義を広く問うということは誰もが望むところでしょうが、“専門家”にとっては自己の専門分野以外にも仕事の内容が広く深く関わることになり、それだけに仕事の成果を自己の判断のみでは下せなくなる。そして好むと好まざるとにかかわらず自己の介入できる余地が少なくなり、自己の特異性も意識できなくなる。このような事態は仕事に情熱を燃やす“専門家”ほど一層の抵抗を感じるようです。その結果これまで単純な充足感の浸り方に慣れてきた専門家としては、自己変革の方向に奮励努力してこれまで得られてきた充足感を全く失うことになりかねない事態を招くよりも、あえていわゆる“専門バカ”に甘んじ、そして自己の内部に抵抗を生ぜしめるような批判はできるだけ他の手段<例えば権力機構を利用して>により逃げの手をうち、これまでの姿勢を守ろうとします。今日まで道路行政に関わってきた“専門家”にもこのようなたぐいの人達が多いのではなからうかと思われます。そして国の機関、地方の機関を問わずその多くを土木関係に専門分野を置く“専門家”が占めているようです。

一般にこれまで土木関係の分野で働く“専門家”を批評する際、よく一種の軽侮の感をもたせて“土方、土建屋、土木屋”などと言っていたように思われます。これには社会的偏見の歴史的遺産が多分にその因をなしているようですが、一方では、それだけの理由も今日の問題として存在すると思われます。それはこの専門分野が矮小化されて単に“建設の学問”と抱えられ、それ故に建設の推進力を握る権力には弱く即座に迎合し、学問としての体質を変えて権力の権化になっていく、そして逆に権力に対する批判の生まれることを避けるために“専門バカ”を造り出す、このようなことがいまだにこの専門分野を構築している基礎をなしていると思われるからです。この専門分野で今日いわゆる実務に携わっている“専門家”の表徴を若干把えてみると“図太い、男らし

い、…、単純”等の言葉が思い起こされます。そして我々自身もこのような言葉の洗礼を少なからず受けてきました。

最近ではこのような内実が少しづつ批判され出しており反省の機運が起ころうとしているようですが、しかしまだ根強く存在していると思われまふ。それは例えば彼らの揺籃時代を辿ると頷けると思ひます。土木関係の“専門家”はその揺籃時代、この分野を選ぶ際にはその多くが大規模な施設の建設自体に魅せられており、専門に入ってからはこの学問が如何なる社会的意義を有するものであるかなどを問う教育はあまり受けず、もっぱら建設技術の習得に終始していたようです。このことはカリキュラムの内容からもうかがえると思われまふ。また就職の際には彼らの主要な先行先のある建設会社がその誘い込む手段として、建設ということをや矮小化し“力強さ、豪快さ、男性的、…”などの言葉で表わされるニュアンスを必要と考へ、例えば建設現場の男性的な力強いきびきびした技術者の動き、建設されようとする大規模な施設、…などの情景を必ずといっていいほど宣伝の中に用いているではありませんか。さらには建設会社と肩を並べるほど主要な位置を占める官公庁においても、その仕事の内容や仕事の有する社会的意義を矮小化し、事業を押し進めること自体に意義を感じるよう求める風潮があると思われまふ。

今日、道路行政に関わる“専門家”の多くもこのような内実をもち、彼ら自身拭おうとしても拭い切れぬ時に居直りながら歩んでいるように思われまふ。ところで道路行政は社会に多大な影響を及ぼす“公共事業”を扱うことから、結果的には権力側が一方的に押し進めることになるが、その内容は社会から監視されている形をとっています。それ故社会に対して“専門家”としては大義名分のつく意義を十分に、しかもできるだけ広い分野から検討する必要があります。しかし何分“不慣れ”で、結果的に事業の遅延を招くと権力側の指向するところではなくなる。そこでこれまで、権力を有する人達が社会的に権威づけられたとする“権威ある専門家”を利用し、彼らを一方では社会を代表する監視役に置き、他方彼らが考究した内容を使って社会的意義の大義名分をたてるという方法を用いてきたように思われまふ。そしてこのような方法の虚偽が指摘され、この方法では数

多くの社会問題が考慮されず根本的な解決には近づかないと解っていても、事業に大義名分がたてば現段階ではやむを得ない、歴史的な積み上げが解決には必要であるうとの“専門家”の判断が下されるようです。

行政に関わる“専門家”のこのような歩み方は自己の望むところではないかも知れませんが、よしんば転換をはかろうと思つても周りの環境が歩まざるを得ないように慣らしてしまふようです。そしてその結果、社会から向けられる“眼”を恐れ、できるだけうまく逸らそうと技巧を凝らすことになってしまふように思われまふ。そして今日の都市問題はこのような内実にもその原因の一つを有しているのではないのでしょうか。

## 6——— 国庫補助事業から

主要な幹線道路を建設するには、多大な建設費が必要で自治体の財政だけではとても困難であります。そのため国からの補助金を充当して建設が行なわれまふ。

この建設の過程を追つてみますと、まず市の発案から始まりますが、国からの要望による場合もある。この発案は個人的発想や、偶発的発想としか思われぬほど私達道路建設の担当者に案が下りてくる段階では、ほとんど理詰めされていない単なる線が引かれている程度のもので与えられまふ。これをあとからその路線の重要性、建設性などの検討が行なわれほとんどこじつけの理詰めがなされるように感じまふ。これは発案のときの状況や、状態や意見などほとんど解からないためです。案が固められると、国の補助金獲得のために国への根回しが始まり、補助金の申請業務が行なわれまふ。補助金を得ることは実に大へんな作業で、これが道路建設の一番の難所であろうかと思われまふ。これは国の体質が、各自治体に金を与えるという思想から出発しているとしか考えられない方法で補助金の交付をしているからです。したがってその自治体の内容などはあまり考へていないようであるし、国の中央のなかには各自治体の実情など知ることでもできないはずで、この補助金制度のために不必要な力関係が生じたりして、ますます中央集権化を強めており、それにも増して各自治体の多大な労力が、このために浪費されているのが現状です。

こうして貴重な補助金がつきますと、その事業は強引に進み、多少の困難はなんとしても突破していかねばならないのです。これは市の財政でもそうでありますように予算の消化が、次年度の補助金獲得には最大の決め手になるからです。

こうして事業の建設の過程を追ってきますと道路の重要性というものの検討が非常に稀薄であり、いわんや住民の参加という問題は、まったく顔の出す余地さえないのに気が付きます。道路の重要性という問題一つを取り上げて非常にむずかしいはずであり、時間のかかるものだと思います。いままでの過程からみる限り、建設する側とか自動車交通だけからみた面からの理詰めはあとからでもかなり高度な手法で積み上げられますが、土地利用的な面からの、あるいは建設される側つまり道路を建設される地域の人にとっての重要性など多面的見地からの検討というものは欠けております。そしてこの重要性が計画の段階より実施の段階に重点がおかれているために、道路は建設されなければならないという前提条件を設定しがちなので、当然建設し易い条件だけが採択してしまうのではないかと。この原因として、まず道路建設に携わる者が、必ず道路は造らねばならないという使命感をいだって動いているのではないだろうか、つまり道路とは誰のためのものであるのかという原点からの発想や、発案があってもいいように思います。また建設された道路は半永久的に存続されるのですから、おのずと立案の段階は慎重にしかも時間をかけるのが当然のように思います。これを単に経済発展とか、自動車の混雑緩和のためとかの理由だけで建設に踏切することは、危険だと思えます。

次に国と自治体との関係の中で、あまりにも3割自治体といわれる程補助金の獲得が困難なため、自治体としてこの点に道路建設の重点を置かねばならないので、必然的に道路建設の持っている他の重要な面を見過ぎてしまう要因になっているのではないかと。

いまや現実には自動車公害が深く進行し、住民の生活が脅かされており、「本日で、交通事故死何々万人」というニュースにも驚かない程人の命を軽々考える事態にまできています。このことは道路を安易に建設してきた明確なる結果であり、このことを道路行政に携わる者全てが、もう一度再確認し、反省する必要があると思えます。

### <1> 計画プロセス

大学で都市計画や交通計画についての計量的アプローチを学んだとき、それは計画という意志決定過程を科学化するものとしての意義を持つといわれていた。

現実の諸々の圧力の中にあって不明瞭な形で決定されている計画のプロセスに、数字による評価を持ち込むことによって、さまざまな圧力から計画を解放するという〈中立性を標榜する〉計量的な計画理論は、情報が決定者の側だけに独占されていない限り、数量化できる範囲内という限定つきではあるが、たしかに効果を持ち得たはずである。また、そうした方法論を持つ大学研究室が産学共同の潮流に乗り、委託研究や研究会等の形で競って全国各地の master plan づくりなどに参加していったことは、そうした点で意味がなくはないはずだった。しかるにその結果が各地における住民運動の反乱となって顕われ、その論理が大い計画自体に対する決定的な不信感に基づいているのは全く皮肉である<そうした経緯を国土の帝国主義的再編という視点から把えれば、それは皮肉などでなく極めて当然の帰結だろうが>。反対者の論理が基本的には「自分達の生治に根本的にかかわることが自分達の全く知らないところで決定される」というところにあることは計量的な計画理論の存在意義を根底から覆すものである。

計量的な計画理論は、本来、計画の根拠あるいは影響をその計画にかかわる人達に客観的に伝えることによって、計画をめぐるさまざまな不合理性・不明瞭性を排除しようとするものであるにもかかわらず、行政機構が計画に関するすべての情報を独占しているために、住民には決定された計画を正当化するための数字の魔術としか受けとれない。そして、計量的な計画理論はくたえれば行政機構内部における各セクション間の対立を調整するなどの点においては意味を持ったであろうが>計画プロセスの非民主性の故に、結局、管理社会化へ拍車をかける道具としての役割しか果たそうとしないわけである。僕がメシのタネとして学んだ計画の方法論の持つそうした問題が革新自治体においてどのように考えられているのか、すなわち「革新自治体における計画のプロセス」というのは非常に興味ある問題だった<革新自治体

だってひとつの運動論に過ぎないのだからけど、僕は浅はかにも実体としての横浜革新自治体が存在するという幻想を持っていた。だから逆に、すぐその「革新性」の実体に幻滅するという結果になった。

ところが、実際には具体的な計画について、その意志決定がどのような条件のもとに、どのようにしてなされたのかということは皆目わからない。それは遡及できないのである。知るためには計画プロセスに参加するしかない。計画についての展望がないにもかかわらず、計画者あるいは設計者として計画プロセスに参加せねばならないとしたら、僕らは一体どのような方法論をとればよいのか？

## <2> 計画について

かってT.P.O. <交通計画についての研究会> が都市科学研究室から「革新自治体における都市づくり」をテーマとして6大事業についてのヒアリングを受けたとき、都市計画あるいは都市づくりにおいて革新ということの意味はどこにあるのかということが問題になった。それに対してT.P.O.のメンバーの1人が「もし都市づくりに革新性というものが存在するとしたら、それは出来上がった施設にあるのではなくたとえ革新的高速道路などナンセンスであるから、計画プロセスそのもののなかにしかあり得ない」という意味の発言をした。そうだとするならば、計画者としての我々に残された問題は計画プロセスの民主化、すなわち住民参加の問題のみとなる。それをいかに追求してゆくかだ。そしてそれはもはや運動論の問題であり、計画の方法論<すなわち技術>の領域にはないだろう。そこでは、計画者は決定過程に市民の参加を勝ちとるべくいかに闘うかについてのみ心を配ればよいわけだ。

だが、そう割切ってしまうことがはたしてできようか。先取的にいうなら、やはり「革新的高速道路」はあり得るのであり、そんなものをも必要とする場が現在、存在するのであると思う。それはあいまいで、あやふやな価値しか持たないものかも知れない。だが、そのなかにたとえわずかではあっても、計画<設計や施工段階まで含めて良い>の技術が思想を通じて意味を持つ場がたしかに存在するのではなからうか。

革新自治体などという中間権力機構にできることは所詮屋根つきの歩道橋に象徴されるようなものかも知れな

い。矛盾を生み出している根本的な構造をほっておいて技術のなかで表面的な解決を計るということは、その構造の補完的な役割しかく客観的には果たしていないだろう。

しかし、それでも「現実」の解決を今日、明日のうちに得なければならぬ人達がいる以上、それを対象とするものとして都市計画<あるいは革新自治そのもの>がやはり必要なのである。

しかしながら、そうした「調整」的な技術としての都市計画<あるいは調整的な組織としての革新自治体>は、厳しい現実という原点を見失うと常に安易に流れる危険がある。

警視庁でさえ歩行者天国に始まる一連の交通政策をとっているとき、「歩行者の安全を計るため」<市民生活白書「横浜と私」>あるいは「自動車所有者の負担より人道と車道の分離をはるため」<現代の理論'70.10「革新自治体と70年代の構想」>に高速道路網の建設を行なおうという論理がはたしてどれだけ革新性を持つのだろうか。

たしかに道路計画などの分野においては、調整の技術としての計画は、結果として、国家レベルあるいは首都圏レベルの上位計画を「市民的立場」で読み直した、あるいは解釈したというようなことになるであろう。しかし、それはあくまで結果であって、読み替える技術そのものが調整の技術では決してないはずだ。調整の技術はカッコイイ言葉の中から生れるのではなく、もっとドロ臭い個々の具体的な現実の中で、地道に技術的な解を探索するうち自ずと成立するものであろう。調整の技術としての計画にマクロな議論や定式的なものがあり得ようはずがない。

たとえ1軒たりとも交通公害に泣く家がある沿線に残るならば、「東京湾岸道路は公害防止・防災などの目的で臨海工業地帯を住居地域から分離するグリーンベルトとして、あるいはまた、内陸住居地域に発生する交通を吸収することにより、交通公害や交通事故の発生を防止するために建設する」という論理は成立しないのである。なぜなら調整とは個々の現実が要求する具体的な解答であり、決して理念などではあり得ないからだ。

調整的な技術としての計画は革新自治と同様、常に現実からのフィードバックに耐えねばならない。



### < 3 > 計画者の役割

もちろん技術的な解は都市の諸問題を現象的にしか解決しないものであるから、技術の段階に止まり、それらを惹起させている根本的な構造そのものに言及しないことは、逆にその構造そのものを延命させていることになるという批判も成立しよう。

そこから計画者のとるべき立場として、たとえば先の T.P.O. のあるメンバーのいう「プランの客観化」論<基本的には資本制の問題と切離したプランなど存在し得ないわけであるから、プランナーの役割はプランを通して資本制の矛盾の構造そのものを明らかにしてゆくことにある>という立場も理論的にはあり得よう。

けれども、僕らペーパーが携わるときは、常にコマギレにされたプランのほんの一部にしか過ぎないわけで、そんな大それたことは望むべくもない。そして、何しろ今の僕達には加害者と被害者という単純な論理しかない。とすると、あとは調整の技術を抱えた僕ら計画者が、被害者である個々の生活者に意識上どれだけ近づきうるかという問題である。そのためには計画者はとにかく現実を知らねばならない。「知ってそのあとどうする」という問題は依然として残る。

しかし、そうした観念的な百万回の議論よりも、まず、計画者が現地へ行き個々の生活者の論理を知る。そして、調整の技術だけでも、たとえば現在の高速度道路をめぐる諸問題のどれだけ多くが回避されていたことであろうか。

※ ※ ※

これは道路局建設部高速道路課の若手職員有志からなるチーム・W P.E が道路問題について討議したことを分担執筆したものである。

<遠藤輝雄・加藤正美・金近忠彦・鎌田親人・日野孝美  
・平野俊雄・堀込啓子>