

# 計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

## 会報 2010-3

発行日：平成22年3月31日

発行元：（社）計画・交通研究会

### 目次

Opinion .....	1
アジアの成熟国としての日本	
News Letters .....	2-6
事業報告・活動報告	
Backyard .....	6
事務局通信	

## □ Opinion

## アジアの成熟国としての日本

花岡 伸也

アジア諸国を訪れる機会が頻繁にある。そこに足を踏み入れ現地の人々と接するとき、米国や欧州では感じる事のない、言葉ではうまく表せない「親近感」を感じる事が度々ある。同じことを感じる人は多いのだろうか。アジア人初のノーベル経済学賞受賞者であるアマルティア・センは、これを「アジア人としてのアイデンティティ感覚」と呼んでいる。日本を離れアジア人に囲まれた環境にしばらくいると、日本人を超えたアジア人としての感覚が沸いてくる。アジアの特徴の1つは多様性であり、日本および日本人は他のアジア諸国とは異なる多くの特性を持っているにも関わらず、アジア人としての帰属意識は強い。これは私が多くのアジア人と接してきた経験によるところも大きいだろう。ここで思うのは、アジアの開発途上国に対する日本人の意識である。

過去数十年、日本は先進国として、アジアの開発途上国にODA等によって様々な側面から「援助」をしてきた。経済的・技術的な援助が相手国の成長につながっている事例は数多くあり、その有効性や必要性はここで改めて論じるまでもない。しかし近頃、「援助」という表現に少しばかり違和感を感じるようになった。援助する側・される側という構図は本当に相手の理解につながっているのだろうか。先進国と途上国という関係から無意識に相手を見下していないだろうか。

しかしこうも考える。もしかしたら「先進国」という表現に問題があるかもしれない。Developing Countryは直訳でも開発途上国となるが、先

進国の英語表記であるDeveloped Countryは、「成熟国」と訳した方が本来意味していることに感覚的に近いのではないだろうか。欧米諸国を含め、現在の先進国は歴史上の様々な巡り合わせから先進しているに過ぎないかもしれない。仮に50年後、現在の多くの開発途上国が経済的に「先進国」に至ったとき（アジアの途上国はその可能性が大きい!）、それらの国々を含めて先進国と呼ぶのはもはや適さないのではないか。再びセンの言葉を借りると「誤った他者理解は誤った自己理解に結びついて」いる。先進国／途上国という言葉の枠にとらわれずにアジア諸国に接する心構えが今こそ求められていると強く感じる。

アジアの開発途上国に対し、交通社会資本が絶対的に不足している国・地域への援助は今後とも間違いなく必要である。しかし、アジアでは交通の様式も多様だ。道路混雑、交通事故、環境問題など交通起因の課題への対応は一律では済ませられず、社会資本整備というハード部門への「援助」だけでは解決できない。また、交通計画・交通政策は他国の成功事例を輸入しただけでうまくいくとは限らない。その国・地域・都市、気候、生活、国民性などに合わせ、現地の智慧を生かした計画・政策が不可欠だ。早急に得られるものでは決してなく、長く根気のいるプロセスである。さらに現地の「常識の感覚」が異なることにも気づかなくてはならない。交通事故や時間遅延に対する感度も国によって大きく異なる。日本の常識を持ち込んでも良い案は浮かばない。適切な批評は当然必要だ

が、批判に終始せず、状況を大局的に捉え、どこまで相手の立場に立って考えられるかが求められる。交通計画に唯一の正解はないがより良い解は存在する。それを同じ目線で共に作り上げていく、そんな意識が必要だ。

アジアの良さは、相手を尊重し、多様な価値観を互いに受け入れているところにあると思

う。日本は叡智と経験を有した「成熟国」として、アジアの国々と「共に」という感覚を共有できるはずだ。先進国の一員としてではなく、アジア人のアイデンティティ感覚を有する日本こそが、アジアの一員として途上国に協力していくことができると信じている。

(東京工業大学 国際開発工学専攻 准教授)

## □ News Letters

## 事業報告・活動報告 □

### ■第8回 麴町塾（国土について語る会）

(平成22年3月24日)

家田仁東大教授より、『中国の国土と交通』と題して、精華大学での約半年の教鞭、研究活動をとおして得た知見をもとに、ごく最近の鉄道と道路の急速かつ大規模なネットワーク化の実状の説明のほか、独自の新たな整備水準の評価方法について紹介された。

#### 1) イントロ

- ・四川省の地震、オリンピックなど激動の時期にあった中国の精華大学に客員教授として在籍した。同大学は東大とほぼ同じ時期に開設したが、芸術など分野の広がり、教授数、用地など規模では大きい。
- ・四川省の地震後の対応は、人民動員などすばやく、また大規模で市場活動の復活も早かった。
- ・中国では日本と同様の自然災害に加えて、黄砂、寒波、凍結もあり、また南北・東西での偏りがある。日本の気象は、冬季は北部の気象と似ており、夏季は南部と似ている。
- ・地域発展でみると、1950年代に東西問題が出てきて、中央部、内陸部の開発を進めたが、1978頃から沿岸開発に傾斜し、東西地域格差が拡大した。その後、『和諧』(harmony)のスローガンのもと均衡ある発展をふたたび目指してきた。

#### 2) 高速鉄道

- ・高速旅客鉄道の整備が驚異的に進んでいるのは確かだが、鉄道収入ベースでは、貨物6割、旅客4割といまだ貨物の方が大きく、貨物でもうけて旅客鉄道の高速化を図っている。
- ・複線化率、電化率で日本より少し低い程度だ

が、標準軌がほとんどとなっている。北京—天津(130km)は日54往復で、日本の東北新幹線(38往復)より多く、武漢—広州(1000km)は時速333km/hで運行し、リニアも時速130km/hを実現している。

高速鉄道は2020年には18,200kmに達する見こみで、現在の日本2300km、欧州6800kmをはるかにしのぐ。車両数も2012年には9000両で、日本、欧州それぞれの2倍くらいとなる。車両の種類も日独仏などの車両が運行されており、異なる国からの技術を組み合わせて使う、まさにハイブリッド化の技術は日本が忘れていている点で、中国がトップランナーになる可能性もあり、資本力も活かして早晚世界の高速鉄道市場に参入するとみられる。

- ・資本の集中投下と事業のスピード感覚の背景には、政治の意思決定力、国民へのアピール力、政治的決定の安定性があげられる。しかし、旅客サービスや駅および周辺計画設計では、急態然としている。

#### 3) 高速道路

- ・個々の事業の費用効果分析による絶対的な評価だけでなく、マクロな整備水準を相対的評価する方法が必要になっており、これにより国内の地方間バランスや国際相対比較も可能になり、納得・合意を得やすくなる。
- ・地震を考慮した建設単価、一人当たりGDP、可住地人口密度などの要素を織り込んで、高速道路の整備水準を国際比較すると、日本は米、仏と同じ水準に達しており、中国の3倍ある。
- ・日本国内では、次第に地方格差は北海道を除いて減少してきており、特に2000-2005で

格差はなくなってきた。

- ・中国では、沿岸部・中央部・内陸部間での格差は徐々に縮まりつつあるものの依然として大きい一方で、江蘇省（上海）、河北省（北京、天津）は日本全体よりも整備が進んでいる。
- 以上の話題提供をいただいたのち、参加者と次のような意見交換がなされた。
- ・最近の日本の輸出は、これまでの自動車や電機製品とは違って、パーツ輸出になってきており、これではそのつどの一回かぎりのビジネスとなってしまふ。その点で、欧米勢との違いは大きい。私は、水道や都市運営の分野で、徹底してマニュアル化を進め、操業や運営まで含めたシステムをビジネス化して海外進出している。日本の鉄道事業者は、そこまで踏み込んだ海外進出をしてほしい。首都高が水道局と組んで東南アジアの水道事業に出て行くような取り組みがもっとあってほしい。
  - ・中国と米国の交通幹線網の姿で大きくことなるのは、米国は太平洋、大西洋の大海が東西にあるが、中国では、西は内陸部になっていることによる。
  - ・中国の鉄道の電化がさらに進めば、CO<sub>2</sub>排出取引市場での優位性も高くなってくる。
  - ・高速道路の整備基準の構成要素として、道路延長だけでなく、道路の『質』たとえば車線数や面積なども導入する必要がある。
  - ・日本はもとより資源大国ではないし、ものづくり大国、金融大国でもなくなっている。モノを作って、売って逃げる時代は過ぎた。残るは、それぞれの分野で、サービス事業に活路を見出すべきで、たとえば鉄道でもチケットサービス、駅周辺開発などに可能性がある。

（文責 水野）

## ■2009年12月 計交研・当て塾共催セミナー （第Ⅸ講・第14回）

- ・日時：平成21年12月16日（水）17:00～20:00
- ・場所：計画・交通研究会会議室
- ・講師・演題

「当て塾」塾長 鈴木忠義 先生

観光原論研究の深化 その7

- ・参加者：23名（うち計交研関係10名）

〔講義概要〕

### ◆観光原論研究の深化（その7）

#### II 観光の意味論

#### 2. 第二主体（受地）にとって

##### 2.1 魅力ある空間レベル（テキストP.20）

観光の場合は魅力的な場所が求められることから、表題に「魅力ある」を加えた。

##### (1) 空間レベル

公園でいう国立公園、県立公園といった分け方と同様に、観光地でも以下の区分になる。

◇国レベル（国際観光）－地方レベル－  
県レベル－生活圏レベル

##### (2) 整備思想

観光振興には以下の二つ基本的な形があることを認識することが重要である。

◇先進国型：国際・国内の区別なし

今日の日本（国民も楽しんでいる）

◇途上国型：主として国際観光（外貨獲得）

終戦後まもなくの日本

- \*日本の1930年頃（昭和初期の戦前）、鉄道網と国際級ホテルをリンクさせて観光立国の一環とした。当時の外貨獲得の上位の順番は、生糸、絹織物、人絹、観光であった。

（井上万寿蔵「観光経済の書」1947）

##### (3) 普段着と余所行き

観光が日常化し、誘致圏と誘致率という概念が出てきた。普段着か余所行きかということが、観光地計画の誘致圏と誘致率の問題につながる。普段着の誘致圏が拡大している。

##### (4) 観光行動圏

観光の行動圏は、空間レベルとして、以下のように区分される。

◇一日観光圏レベル（観光地域）－

地区レベル（観光地）－施設レベル

##### (5) 点と線と面

観光では交通や景観が重要な問題となり、それらの概念である点（結び）、線（経路）、面（ネットワーク）を捉えることが重要だ。

◇結び－経路－ネットワーク

ノード（node）とリンク（link）

### (6) 接近性と回遊性

接近性とはアクセスであるが、アクセスが良いと帰り易くなるため、引き留めるために歩いて回遊する魅力が必要になる。

### 2.2 公・共・私の合作の重要性（テキストP.20）

公（おおよげ）、共同（一緒に行く）、私（わたくし）の合作が重要である。幾つかの合作について、下記のような事例で解説する。

#### (1) 三方よし

◇近江商人の商道德（商社の起源）

買い手よし、売り手よし、世の中よし

#### (2) 重ねの理論

◇川場村 縦割り→横割り

◇健康村（世田谷川場ふるさと公社）

高利用率による黒字経営

### 2.3 人間－所属と立場

観光地の人々が所属する組織と、観光に関わる立場について、以下の点から解説する。

#### (1) 経営システム（組織論）

観光地には組織論を含めた経営システムが必要であり、観光地の保全・活用に関する空間システムとの合作であることが重要だ。

#### (2) 基本的には人間の“人を遇する心”

観光は、物づくりとは違い、人を相手にするため、“人を遇する心”が大切である。特に、観光の現場では重要である。

#### (3) 接遇術

接遇術は、基本が重要である。

◇さまざまな言葉

たしなみ（嗜み）、心得、作法（礼儀）、しきたり（知恵）、法式、方法

◇形と心：制服・制帽、身だしなみ

専任運転士の服装（品格にも関係）

◇特解でなく一般解（基本）が大切

立地条件－原理・原則－開発

（文責：「当て塾」事務局 野倉 淳）

## ■2010年1月 計交研・当て塾共催セミナー （第Ⅸ講・第15回）

・日時：平成22年1月19日（火）17:00～20:00

・場所：計画・交通研究会会議室

・講師・演題

「当て塾」塾長 鈴木忠義 先生

観光原論研究の深化 その8

・参加者：17名（うち計交研関係6名）

〔講義概要〕

### ◆観光原論研究の深化（その8）

#### Ⅱ 観光の意味論

#### 2. 第二主体（受地）にとって

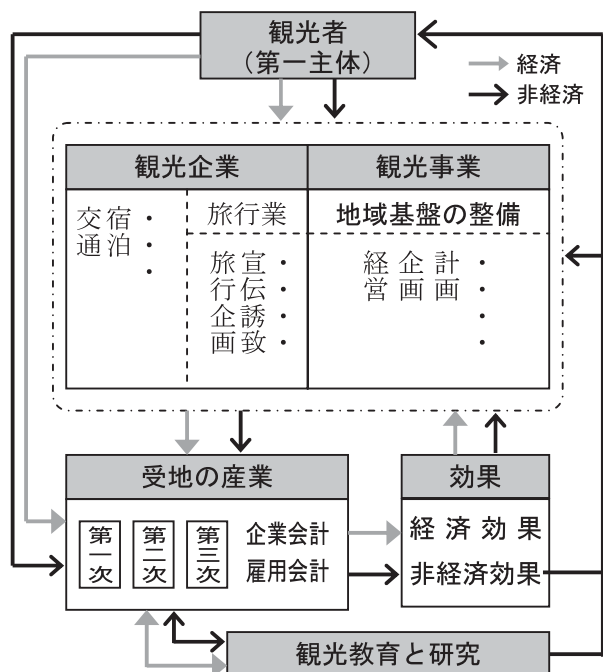
#### 2.4 経済効果と非経済効果（テキストP.21）

テキスト（P.21）では、50年近く前の「観光開発をどう考えるか」（鈴木忠義／日本観光協会）という冊子にある図を引用していたが、今回、その改訂を行った。（下図参照）

観光者（第一主体）を起点とした「経済」と「非経済」の循環として示したが、「経済」「非経済」は、もの・かね・ひと・しくみ・ところ（文明・文化など）の流れである。

人が移動し、ところの流れがあることが、観光の大きな特徴である。

観光の「もの・かね・ひと・しくみ・ところ（文明・文化など）」の流れ



## ○観光企業・観光事業

観光者からの流れは、「観光企業」と「観光事業」、あるいは「受地の産業」へ至る。ここで、民間が行う事業を「観光企業」とし、公的部門が行う基盤整備などの事業を「観光事業」としている。

近年では、観光企業は非常に多くの分野に分かれている。旅行業はその一つで、さらにその中は、旅行企画、宣伝、通訳等々と、多くの業態がある。

観光事業は、経営、企画、計画、設計、実施、維持管理に関する基盤を担うもので、設計以降の実施系に多くの費用が費やされる。

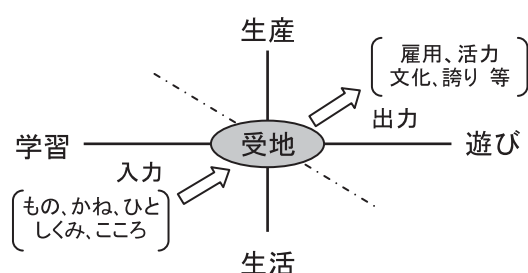
## ○受地の産業

観光は消費者が移動する、即ち、受地側に“市場が移動してくる”という特徴がある。このため、観光者の消費が直接・間接に「受地の産業」へ寄与する流れとなる。

## ○効果

「受地の産業」を経た流れは、経済効果あるいは非経済効果となって「観光企業」「観光事業」及び「観光者」に戻る。

受地における効果は、「生産－生活」軸と「学習－遊び」軸で示される地域の総合的な環境の向上をもたらすもので、下図のように、「入力」に応じた「出力」として示される。



## ○観光教育と研究

「受地の産業」を経た流れは「観光教育と研究」の分野へ流れ、専門家や一般の人々の観光教育、現場に携わる人材の育成、観光地計画の研究等につながる。その成果は、「観光企業」や「観光事業」に反映される。さらには、観光者へもフィードバックされる。

(文責：「当て塾」事務局 野倉 淳)

## ■2010年2月 計交研・当て塾共催セミナー (第Ⅸ講・第16回)

・日時：平成22年2月24日(水) 17:00～20:00

・場所：計画・交通研究会会議室

・講師・演題

「当て塾」塾長 鈴木忠義 先生

観光原論研究の深化 その9

・参加者：15名(うち計交研関係6名)

[講義概要]

### ◆観光原論研究の深化(その9)

#### Ⅰ 観光の概念

#### 1. 論理仮説として 観光

#### 1.7 職能としての観光人とその養成

(テキストP.10に追加)

#### (1') 観光の職能を探る－演劇・歌劇から－

観光の職能は、経営、企画、計画、設計、実施、維持管理と6部門に分けられるが、重要なのは企画である。他の部門は、土木・経営など他分野の技術を応用することで、多くのことが可能である。

観光開発では、目標が決まっていれば、コンサルタントにより計画・設計が行われていくが、目標設定が最も難しく、その間違いにより多くの事業が失敗している。

そこで、今回の追加は、企画力を養うためにどのような観点で学習すべきかを整理したものである。

\*「第17回読売演劇大賞・受賞者の喜びの声(下)－舞台は一人で作れない」(井上ひさし/読売新聞夕刊2010.2.10)をヒントに。

#### ○演劇と観光の共通性

演劇も、観光も、人々に感動を与えることを目的とした文化活動であり、どちらも時間芸術－統合と問－である。

そこで、演劇の要素を観光に置き換えて整理したものが次表である。

◇概念：演劇は「固定席」で舞台を見るが、観光は「移動席」である。

◇主題：演劇では文学、社会派、娯楽、紀行等があり、観光ではマニアックなものから、思い出づくりや気分転換などがある。

◇動機：演劇では原作や戯曲が動機となり、観光では観光地の魅力が動機となる。

- ◇製作者：演劇は経営者やプロデューサー、観光では経営者や首長となるが、いずれも「三方よし」であることが重要である。
- ◇づくり：演劇では配役や劇場の選択、照明・音楽の効果などがあり、観光ではハード・ソフトの両面で、観光に関係がある「学と術」を実現することとなる。
- ◇もてなし：演劇ではキャスト、台詞などで、観光では人を遇すること、言い換えれば、第一・二・三主体の融和と統合と言える。
- ◇マーケティング：演劇はプレイガイドなどで売り込み、観光は旅行業の売り込み、宣伝、案内などがある。
- ◇分析：演劇では嘉納する（よるこんでうけいれる）人がいること、観光では来訪者の満足度と地域文化への影響である。
- ◇評価：それぞれに経済効果と非経済効果がある。非経済効果は、知名度や地域の品格などである。なお、演劇は一時的（消せる）だが、観光は恒常的（長く残る）である。

### 演劇の要素からみた観光の整理

過程／職能	演劇・歌劇	観光
1.概念・コンセプト	舞台芸術、総合芸術、ライブ 固定席	旅、旅行、レクリエーション、娯楽 移動席
2.種類	芝居、狂言、能、歌舞伎、進撃、歌劇・・・	旅の形態分類
3.主題(目的)	文学・・・社会派・・・娯楽・・・紀行	マニアク、目的的思い出づくり、気分転換
4.動機	原作(作家)、戯曲	観光受地(自然、歴史、文化)の対象化
5.要素	脚本、台本、すじがき、劇文学	観光企画 旅行作家
6.製作者	経営者、オーナー、プロデューサー (三方よし)	首長、経営者、オーナー (三方よし)
7.計画・設計	演出家、劇作家、監督・・・	観光企画・計画者
8.づくり	スター、劇場、裏方、装置、照明、効果(音)、・・・	ハード・ソフト学と術と実現
9.もてなし	キャスト、出演者、せりふ、・・・	第一・第二・第三主体の融和・統合
10.マーケティング	プレーガイド 他	旅行業・・・PR、案内・・・
11.分析(成功)	観客→嘉納(よるこんでうけいれる)	来訪者の満足、地域の生活文化の影響
12.評価	非経済評価(知名度、地域の品格 等) 経済評価 一時的(時がたてば消せる)	所得機会の向上、地域の行財政への影響、活性化 地域の品格の向上 恒常的(長く残る)
13.文化定着	繁栄、持続	学問・芸術・技術の向上、子孫の繁栄

(文責：「当て塾」事務局 野倉 淳)

## Backyard

## 事務局通信

### ■総会、理事会、評議員会、幹事会および懇親会

例年行われている総会等を、下記の予定で行うことになりましたので、ご案内申し上げます。議事次第等ふくめ、招集通知を別途お送りいたしますので、ご出席くださるようお願い申し上げます。

日 時 平成22年4月22日 (木)  
場 所 四ツ谷駅前 主婦会館 プラザエフ  
理事会・評議員会・幹事会の合同会議  
17:00-18:00 3Fコスモス  
総 会 18:00-18:40 4Fシャトレ  
懇親会 18:50-20:30 2Fレストランエフ

### (社) 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 鉄雄  
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  
E-Mail=  
jimukyoku@keikaku-kotsu.org  
Homepage =  
http://www.keikaku-kotsu.org/