

特集にあたって

腰塚 武志 (筑波大学)

地域のORとか都市のORという言葉はいつごろから定着したのかははっきりしているわけではない。しかし最近では現にこの言葉でこの号の特集が組まれたり、学会のシンポジウムや研究発表会の表題にもなっている。筆者がOR学会で研究発表し始めた30年以上も前では、都市や地域に関した1つのセッションを作るのも大変だったと思うが、近年多いときには2日間にわたってセッションが構成されることも稀ではなくなってきた。

初期のころ、筆者がORに惹かれた理由を考えると幾つかあるが、代表的なものは「黎明期の科学的思考、精神のようなものが息づいている」といったことではなかったかと思う。他の工学の分野では良くも悪くも黎明期のような興奮はなく、基礎的分野はとうに確立していて、諸活動はその上に成り立っているようであった。しかしORは若い学問であり、新しい分野を生む可能性を大いに秘めているように見えたものである。対象が自然のように普遍的なものばかりではなく、人間の作った組織や、行動のやり方等も含まれているから厳密な意味では科学とは言えないかもしれないが、科学的精神は満ち満ちていたように思う。

さて私は30年以上OR学会と都市計画学会に同程度に関わってきた。両方に付き合っていてどちらか片方の学会所属だけでは書けなかったであろう傑出した論文の中から、OR誌の読者にも分かりやすいものを上げると文献[1]がある。これは20年ほど前の首都圏の通勤問題を取り上げ、この時代の線形計画法の性能をぎりぎり使ってやった計算結果であった。内容は当時の通勤者の職場と住居のマッチングを、首都圏全体での通勤時間の総量を最小にする、として解くとどうなるかというものである。個々の人から見れば、通勤時間の総和の最小化という観点から、職場は変えずに住宅を今の自分の家と違うところに変えるか、あるいは住宅はそのままにして職場を変えるということで、現実には絶対できないことである。この結果は平均として1人50分ほどの通勤時間が7分ほど縮まるとい

うものであった。分野の違う人から見れば絶対できないことを何で解として求めるのかという疑問が投げかけられるのではないかと思う。

極論としてすべての職場が一点に集中していれば、既存の住宅をどう組み替えても今より総量としての通勤時間に変化はない。したがってこの大変な計算結果は当時の首都圏の職場と住宅の分布が「15%しか短くできない程度」で一極集中に近いことを表していることに他ならない。そんなことは職場と住宅の分布を素朴に見れば分かるはずだという意見があるかもしれないが、これは通勤時間に特化した計算をしてみても初めて分かることである。ところがこの有用な結果は東京都民はおろか都市計画を専門とする人達にも共有されることなく今日に至っている。

われわれがしなければならなかったことは、この大量の専門的な計算結果から一極集中に近い現実をもう少し誰にも分かるように呈示する努力をし続けることではなかったかと思う。これを仮に「専門的作業を通じた現実理解の一般化」と呼ぶとすれば、この一般化こそが地域や都市のORには重要ではないかと考えている。これなくして政策や計画決定のコンセンサスは得られないと思われるからである。

さてこのような観点から特集論文を読むと、例えば最初の論文は膨大な電話帳データから明治以来の日本の人口ダイナミクスを把握しようとする試みである。明治から今日までとこれからの国土計画を考える上で貴重な知見が随所に見られ、是非この結果を「一般化」するような、より一層の工夫や努力を続けていてもらいたい。これ以外でも秋田、沖縄、石川のそれぞれの地域の課題や住民意識調査における「現実理解」がどのように読み取れるか興味深いと思われる。

参考文献

- [1] 鈴木勉：東京大都市圏における職住割り当ての最適化に関する実証的研究，1992年度日本都市計画学会学術研究論文集，337-342。