会員紹介：玉置 佳一さん

私の略歴

日本を離れるまで（1981 年～1990 年 大阪市役所）
大阪生まれで、大阪府立天王寺高等学校から東京大学へと進みました。元々は卒業後物理の道に進みたいとボーっと思っていましたが、大学に入って「これは僕の頭では無理」と早々に悟り、いろいろ考えた末に都市計画屋さんの道に進路を変更しました。ちなみに、まだ物理の事が頭にあった頃にも、原子力発電については、（例えば、「豊臣秀吉が使った原発の放射性廃棄物がここに埋められているので立入禁止」といった Sci-Fi 的な話になりかねない）数世紀に渡るという廃棄物管理の時間軸がとても感覚的に理解出来なかったので、近寄る事は避けてきました。

大学では、教室よりも農学部キャンパス内にあるテニス・コートで過ごした時間の方が長く、1 年余分の大学生活となりました。卒業後、公営住宅と住宅政策で日本では抜きん出ていた大阪市役所に就職し、当時真っ最中だった、まだたくさん残っていた木造平屋建ての公営住宅の中高層への建替え・大規模工場や当時の国鉄貨物駅移転後用地の市街化（英語では infilling と呼ばれています）・オーディトリアムやトイレといった公共施設の設計等を担当していました。

日本を離れる機会とそれ以後（1991 年～2000 年 世界銀行; 2000 年～2001 年 国際協力銀行; 2001 年～2017 年 アジア開発銀行）

大阪市役所在職中に運良く海外研修の機会を与えられ、MIT の計画学科で 2 年間勉強させてもらいました。日本では都市計画は今でも「工学」と思われていますが、アメリカの都市計画は第二次世界大戦の後、工学だけではなく、社会学・文化人類学・社会的な弱者のための代弁（advocacy）・（特に途上国の）開発経済学などに間口を拡げて(同時に、さすがにアメリカですから、しっかりと都市計画屋さん達の雇用機会も拡げて)非常に学際的なものになっており、私も大きく視野を拡げる事が出来ました。

一旦大阪市役所に戻って働きましたが、思うところあって退職し、もう一度ボストンに戻ってハーバードのケネディ・スクールで修士を取り、それ以後 2017 年に定年退職するまで世界銀行（インドネシア担当）・（数ヶ月間ですが、現在は国際協力機構（JICA）に統合されている円借款部門を当時は包括していた）、国際協力銀行（プロジェクト評価担当）、アジア開発銀行（ADB: 南アジア担当）と渡り歩いて途上国開発支援、中でも都市開発の仕事を続けてきました。

最初に日本国外の職場となった世銀では、私はずっと「修行」モードでした。今どうなっているのかはよく知りませんが、当時はプロジェクト融資を使っていかに物事が望ましい方向に上手く進むようにインセンティブを設計するか、といった制度設計を多くの人達が真剣に考えていました。水道の民営化への方向転換も当時の一大事でしたが、関係者が真剣に議論を尽くし、万策尽きた上での苦渋の選択だったと私は理解しています(詳しくは後述します)。

従事した仕事の内容

都市開発の三つの必要条件

我々のような、既に出来上がってちゃんと機能している都市が存在する先進国で生まれ育った人間は、それほどはっきりと意識しない事ですが、途上国の都市開発の専門家さん達（例えば、役所の都市開発担当者や民間のデベロッパー）と話をしていると、access (道/道路、あるいはそれに代わる移動手段)・water (水/水道)・power (電気）の三つが、農地や何も無い土地を都市として開発するための必要条件だという事がはっきりと分かってきます。道/道路は人々の経済活動があれば、(必ずしも合理的で効率的な形になるとは限りませんが）自然発生的に出来ていきます。水/水道と電気という残りの二つは、我々は通常公共サービス（utilities）とひとくくりに認識しますが、途上国の文脈では両者には大きな違いがあります。簡単に言ってしまうと、水は必ずしも水道から供給を受けなくても、雨が降ればそれを使えますし、近所に川や池があれば（水質に問題があるかどうかは別にして、またよく知られているように、この水汲みの役目にしばしば使われる子供達が教育を受ける機会を阻害するといった事も別にして）汲みに行く事も出来ます。また、地下水がある場所なら（これも、水質に問題があるかどうかは別にして）井戸を掘れば手に入るでしょうし、今ではおカネさえ払えば（単価は通常の水道料金の千倍といった事になるのですが）ペット・ボトルに入った水を買う事も出来ます。そして、水の「貯めておける」という性質は、「貯めておけない」電気との最たる違いでしょう。(自家発電機や蓄電池は「貯める」に当たるのでしょうが、それを行なうためにクリアしなければいけないおカネや手間のハードルは水の場合と比べてはるかに高いです。） その結果として、水は様々なコストを伴うものの、「なんとかなってしまう」ため、簡単には「なんとかならない」電気と比べてそれがなおざりにされた形での乱開発（スプロール）やスラムの形成が途上国のそこら中で起こってきました。

途上国の水道

そんな訳で、途上国の都市開発の主な分野はまず水道です。しかし、途上国での現状は、多くの場所では「水道」とは名ばかりで、むしろ「灌漑」に近いような情けない運営（つまり、水道管の中に水が常時「満たされて」汚物が入らないように加圧された状態とはなっておらず、ある時間だけ給水地域の地区毎に順番に水を「流す」間欠給水

(intermittent water supply）というやり方です）を行なっている既存市街地の不良施設を、後追い（retrofitting）で整備して行くイタチごっこのような仕事が今でもほとんどです。ちなみに、このような間欠給水を続けている限り、量水器による水道使用量のまともな計測も困難となり、顧客の支払い意欲（willingness to pay）を更に阻害して(サービスが悪いから料金を払いたくない→料金収入がちゃんと得られないからサービスの改善ができない→…という）負のスパイラルを引き起こす事となります。COVID-19 の感染拡大防止の基本的対策の一つとして最近再び注目されている手洗いの励行ですが、そもそも 24 時間いつでも蛇口を捻ればちゃんと水が出てくる水道が家の中や近所にない途上国で一体どうすればいいのでしょうか？ COVID-19 に限らず、衛生的な水が出てくる水道の有無はその他多くの疾病、特に飲料水媒介の感染症（water-borne diseases)、の罹患率と密接に関連している事が長年に渡って証明されています。この根本的な水道未整備という問題は、残念ながら私のように何十年にも渡ってその解決に取り組んできた人間が徒労感を感じざるを得ないほど滞ったままです。

水道の民営化(Public-Private Partnership, or PPP)

水道と電気の二つは、途上国ではいずれも「盗水」「盗電」の被害を被るのですが、電線の多くは地上に露出していて「見える」のに対して、給水管は地下に埋まっていて「見えない」ため、「盗水」対策はより厄介で、おまけに「漏水」を見つけるのも簡単ではありません。上に少し述べたように、世銀は 1990 年代の初めに水道の民営化への方向転換を行ないましたが、なぜこの方向転換がなされたのかには簡単な理由がありました。途上国の都市開発には、交通（主に都市内道路）と電気（主に配電事業）と水道という三つの大きな柱があります。（もちろん、都市排水・し尿処理・ゴミ処理・住宅/スラム対策といった分野も重要なのですが、必要となるおカネに換算するとこの三つの柱が圧倒的に大きくなります。）そこで、それまでの数十年に渡る数々の事業/プロジェクトの「成果」をこの三つの分野で比較すると、水道が交通や電気に比べて格段に低かったのです。もちろんこのような比較を、上に述べたように本質的に比較的成果を達成し易い電気や、更に成果を達成し易い交通と対比して行うのは不公平な話なのですが、「水道は、公営企業に対する技術的・金銭的な支援や、先進国の水道事業者とのパートナー契約といったこれまでのやり方を続けていたのでは、これまでと同じようながっかりさせられる成果しか上げられない」という（ある意味で、正しい）論理で、(フランス等での伝統的なやり方であった）水道の民営化に舵が切られた訳です。

その後長年に渡って、私自身この水道の民営化について多くの人とお話しする機会がありましたが、かなりの方々がこの経緯を誤解されているようでした。実際には「この方策でも上手く行かなかった」「あの方策でも上手く行かなかった」挙げ句に、「民営化を行なって頂かない限りもう融資はできません」という、上に述べたような「万策尽きた上での苦渋の選択」だったのですが、何やら「あなたの組織も十分に成長したので民営化してみましょう」というような前向きのトーンにすり替わって理解されているような場面に出くわす事が結構ありました。時と場合によっては、また相手によっては、そのような前向きのレトリックを使う事も必要でしょうが、支援をする側・される側の実務

的な担当者同士がこの本質を理解していないようでは水道事業の成功は期待できません。途上国の都市開発に関心のある方々にはこういう話も役に立つかなと思って取り上げた次第です。

一方で、水道の民営化には、開発の段階を終えて保守・管理の段階に入って余剰になってしまった先進諸国の水道技術者の雇用を自国外、特に途上国、に求めようという思惑を反映するものでもありました。世銀の民営化への方向転換から既に 20 年以上が経ちますが、そのような思惑に反して、世銀の側の不手際（mismanagement）・被援助国側の統治（governances）能力不足・被援助国側の人達の外国人恐怖症（xenophobia）とそれを煽るようないくつかの nongovernment organizations（NGOs）の活動といった様々な影響を受けた結果、いくつかの成功例はあるものの、多くの事業は残念な結果となっています。これが、私のような途上国の水道事業に長年取り組んできた人間に徒労感を感じさせる大きな要因の一つとなっています。

私自身もいくつもの水道事業に携わりましたが、一つ紹介させて頂くなら、ADB 勤務時代に担当したネパールの首都カトマンズの水道民営化と、山を越えたメラムチ川から 26km のトンネルを掘っての原水供給とがセットになったプロジェクトを挙げたいと思います。私が担当していたのはもうかれこれ 10 年以上前の事なのですが、民営化は当初意図していた形では成就せず、残念ながら未だに快適な水道が利用できる状態にはなっていません。当時から、「これは日本の琵琶湖疎水に相当するプロジェクトだなぁ」と思っていましたが、日本ではそれを明治 23（1890）年に完成させたという事には今更ながら感服します。例に漏れず、カトマンズでも外国人恐怖症とそれを煽った NGOs の活動がプロジェクトに大きな影響を与えたのですが、そういう側面から見ると、明治維新の際に「お雇い外国人」からものすごいスピードで謙虚に多くを学び、(クラーク博士の美談のように、おそらく多くの場合、お互いに気持ち良く）その「学び」のプロセスを終えて丁重に帰って頂いた日本は、途上国開発の優等生だったと言えるのでしょう。

途上国の都市交通

そのように水道事業にドップリと漬かっていながらも、頭の隅っこには、日本で小林一三が始めた私鉄の延伸による郊外開発（最近は Transit-Oriented Development, or TOD という洒落た名前で呼ばれています）や、後藤新平が始めた都市改造（特に震災復興）のような秩序のある市街地開発・更新が出来ないものか、という問題意識が常にあり、ADB を定年退職する前の数年間は、TOD を途上国でも考えてもらうような取り組みをささやかながら続けていました。

日本で鉄道による公共交通機関の整備が、(途上国では既に飽和状態になっている）自家用車によるモータリゼーションに先行したのは、当時のクルマが高価で危険で信頼性がなかったために鉄道が当然の選択肢だったという歴史的な幸運がありましたが、これら日本の歴史的な都市開発の経験は、現在の途上国の関係者に是非とも見直してもらいたところです。例えば、私の出身地であり、また最初の職場でもあった大阪市では、第二次世界大戦終戦までの近代の市街地開発は、ほぼ水道と市電（そして後には地下鉄）

のネットワークの拡張と重なります。つまり、郊外開発だけではなく市街地の拡張でもTOD という手法が適切に使われていたという事です。実は私の大学時代の恩師は、日本の都市計画史にも造詣が深かった故川上秀光先生で、「あちこち畑違いの変なところを歩いてきたけれど、また元のところに戻って来たなぁ」という感慨があります。

ブータンの Taktsang (or “Tiger’s Nest”)にて。仏教をテーマにした観光プロジェクトを担当していた頃

ADB での最後の数年間には、電気・交通・観光という三つの分野を繋ぎ、太陽光発電と電気自動車を組み合わせて、途上国の観光地（仏教の聖地の一つで、故丹下健三先生がずいぶん以前にマスター・プランを作ったネパールのルンビニという UNESCO の世界遺産の街)で都市交通サービスを提供するというミニ・プロジェクトも手掛けていました。

このミニ・プロジェクトを始めるきっかけとなったのは、盆地の底にあるカトマンズでは深刻な大気汚染対策として、現地で組み立てられた三輪の Safa Tempo と呼ばれる旧式の電動のミニバスが、1990 年代の終わり頃からずっと今まで、公共交通サービスを提供していたという（ネパールの外では）ほとんど知られていない事実です。Safa Tempo の注目すべきところは、開発当初は米国の国際開発庁(USAID）の支援が少しだけあったそうですが、その後は特に開発援助機関の支援も受けず、現地の努力で継続的に運営が続けられてきた「自力更生」とでも言えるような取り組みにあります。私がこのミニ・プロジェクトを準備していた当時でも 600 台ほどが元気に走っていました。もちろん台数としてはガソリン/ディーゼル・エンジンのバスには及びませんし、乗り心地も決して良いものではないのですが、ネパール人にとって電気自動車は長年に渡って馴染みのあるものだったのです。ルンビニだけではなくカトマンズも含めて上手く継続・発展して行ってくれないかなと願うばかりです。

そういった仕事を通じた ADB の同僚との付き合いの延長で、ADB 退職後の今も、日本の環境省が行なっている二酸化炭素排出削減を目指した事業にも少しばかり参加させて頂いています。その事業の中では、行動科学（behavioral science）やナッジ理論（nudge theory）といったこれまで知らなかった事も勉強させてもらったり、ルンビニの都市交通プロジェクトと同様のコンセプトを使ったフィリピンでのプロジェクトのお手伝いもさせて頂いています。(https://www.zenmov.com)

カトマンズの Safa Tempo

仕事上の苦労と喜び

私が途上国の開発支援、特に都市開発の分野に、携わってきた 30 年ほどの間に、多くの途上国では驚くようなスピードで都市化が進み、ある意味で開発は進み、その結果貧困も改善しました。しかしながら、開発援助機関の担当者の目には、上手く行った事もあるものの、多くの問題が残ったまま、あるいは悪化してしまっており、正直上に述べたように、いささか徒労感を感じざるを得ません。ただ、ひとりの都市計画屋さんとしては、日本にずっと居たなら経験できなかったような得難い都市開発のダイナミズムの中で、同僚や被援助国の相手方と一緒に真剣に（徒労感も含めて）「修行」させてもらったと感謝しています。COVID-19 の世界的流行が引き起こしている大きな社会の変化の結果、なんとか上手く行った事までが、時計の針を数十年分逆に回すように消し去られてしまう事が危惧されますが、私のような人間でもまだお役に立てる事があるのなら元気は残っています。

私の生き方

歳をとったせいか、歴史への興味が増しました。「何が真実だったのか」はなかなか分かりませんが、いろいろと見たり聞いたり読んだりしてみたいものです。また、人とのつながりを大事にして行きたいと思います。

近頃の雑感

この文章を書いている時点で、COVID-19 の感染拡大はまだ終息には程遠いようですが、その対応策として行なわれている経済活動の抑制は期せずして環境問題に関する巨大な社会実験となってしまったみたいです。人工衛星はその結果としての二酸化炭素濃度の明らかな低下を捉えており、ADB 時代に出張で何度か訪問したインドのパンジャブ州の街からは、ヒマラヤの山々が何十年ぶりかで見えるようになったとの事。「温暖化や二酸化炭素排出削減の理論は間違っていない」「やれば出来るじゃないか」という事を如実に示す事となり、件の環境省事業にとっても予期せぬ援護射撃となったみたいです。

アメリカに住んでいた期間が長過ぎたため、子供達が向こうに根を張ってしまい、ADB を退職した今もアメリカと日本を行ったり来たりする渡り鳥生活を続けています。日本では、大阪市役所が 20 年ほど前に作った「大阪くらしの今昔館」という施設で昔の同僚などの手伝いもしています。施設の目玉は江戸時代の船場の実物大再現街並みなのですが、先に述べたような、水道と市電のネットワークの拡張が市街地開発をリードした近代大阪のダイナミックな変容をジオラマや図版で解説したコーナーも、もし機会があれば是非ご覧頂きたいです。ちなみに、この施設の音声ガイドは日本語バージョンは人間国宝の故桂米朝師匠によるものを大事に使っていますが、英語バージョンは（どこにもクレジットは出ていませんが）私が訳してうちの娘に喋らせたものです。この施設は COVID-19 禍が始まるまでは、大阪を訪問するインバウンドの外国人観光客で溢れか

えっていたのですが、今は日本人の来館者もパラパラという状態です。観光産業は全世界で COVID-19 の大打撃を受けていますが、さてこれから中・長期的にどうなって行くのか、この施設でのボランティアという形で個人的にもいささか関わりがあるので、注意深く見守って行きたいと思います。

COVID-19 下の Thanksgiving