

計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

会報 2001-07

発行日：平成 13 年 7 月 12 日
発行元：計画・交通研究会
〒 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 = easts@sa2.so-net.ne.jp
Homepage = <http://www06.u-page.so-net.ne.jp/sa2/easts/>

目次

Opinion	1-2
都市観光とアーバンツーリズム	
News Letters	2-4
事業報告・活動報告	
Announcement	5-6
研究会・催事の御案内	
Backyard	7
事務局通信	

Opinion

都市観光とアーバンツーリズム

原 重一

大都市に対して中小都市の中心市街地の空洞化が地域振興の大きな課題となり、その解決策のひとつとして、交流人口に着目した活性化が検討され、改めて都市を観光の対象とする旅行が注目されている。我々は具体的に群馬県の前橋市（'96年）と桐生市（97年）をケーススタディーにしてこの問題に取り組んだ。そのスタディーの中で、中心市街地における交流・観光活動は、例えば“銀ブラ”や“よさこいソーラン”にみられるように、都市にある様々な観光対象を見て廻る従来型の都市観光と分けて考えたほうが良さそうだということになり、「アーバンツーリズム」を運動論として提唱した。ここでは、生活者や観光客を含めた来訪者にとって、都市とか都会（アーバン）、交流や観光（ツーリズム）がどうゆうことなのかを含めて「都市観光」と「アーバンツーリズム」の“違い”と“共通点”について多様な分野の専門家が突っ込んだ議論をした。筆者は、中心市街地活性化の“カギ”は「アーバン」の空間的、機能的意味を理解したうえで、車に煩わされずに安心して歩いて楽しめる空間を整備できるかどうか、そしてそこに市民、住民が育てる多様な製造小売り業を育てられるかどうかだと主張している。

都市観光について言えば、従来から東京は日

本の観光地であり、はじめて海外旅行に出掛ける人たちの対象地は多くの場合、ローマやパリ、ロンドンやニューヨークなどの都市であるということ。問題は、これら海外の都市に比べて東京の場合、都市東京の広がりはどこまでを指すのか、観光客を迎え入れる側の都民にホスピタリティーの意識や具体的な行動があるのかどうか、あるいは都の観光政策や施策がどうなっているかということになる。

われわれは「都市の魅力の源泉を探る」という副題をつけた「東京都新観光資源評価調査」を東京都観光連盟に企画提案し、'93年から3年間この調査に取り組んだ。ポイントのひとつは観光地東京の東京たる由縁は都市観光、都心の観光魅力にあるということ。例えば地下鉄銀座線沿線には東京の歴史的ストックから超現代まで都市観光の魅力が多種多様にぎっしり詰まっている。都心はまさに東京の中心市街地である。

東京には秋葉原やディズニーランドばかりではなく、例えば神田にもお茶の水界限にも都会らしい観光魅力がある時期まではあった。この街から学生が居なくなり、都会生活が見えなくなりビジネス街になって、魅力がなくなってしまった。ところが今、谷中・日暮里あたりが観光スポットとして注目されている。ここに

はまだ都民の生活が息づいている。都会の日常生活空間と生活そのものが観光の対象になっている。あるいは丸の内はビジネス街だが、ブランド通りにすると休祭日にはドットと人々が訪れる。建物の高さ、ファサード、車道と歩道などが空間的にブラブラ歩きにマッチしている。少し足を延ばせば銀座も近いし皇居の静かな環境もある。

改めて都市の魅力の源泉は何かと問われれば、ひとつは若者、よそ者、女性が生き生きと活躍していること。もうひとつは学者・研究者から芸術、芸能、スポーツなどまで含めて多様なプロ、職人が重層的に存在していること。逆説的にいえば農業が製造業と無用な“生産性”競争の結果、農村に農業のプロが決定的に少なくなり、第二種兼業農家というサラリーマン社

会に変質し、自家用車の氾濫とあいまって農村が都市になりきれない中途半端な“ところ”になってしまった。そんな農村にグリーンツーリズムが育つとは思えない。

現在、新しい内閣の政策課題の一つは「都市再生」。しかしここでの都市が東京や大阪あるいは100万都市だけだとすれば問題だ。大事なことは地方の30万都市、50万都市を徹底的に都市らしく、都会らしくすることではないか。そのために、都市に係わる専門家を中心に、中心市街地の空間的規模を含めた魅力づくり、質の高い住宅や住宅環境の整備あるいは郊外の有り様などを多面的に公開討論し、まずもって目標を共有することではないか。

(計画・交通研究会 理事 /

(財)日本交通公社 常務理事)

News Letters

事業報告・活動報告

2001年5月 定例研究会

日時：平成13年5月18日(金)15時～17時

場所：計画・交通研究会会議室

演題：『沖縄の高速道路整備状況-----沖縄サミットに向けた整備-----』

講師：(株)アスウェイ 顧問・システム開発
部長 増田 典行 様

コメンテーター：日本道路公団 保全交通
部長 藤下 久 様

司会：東京工業大学名誉教授・当て塾塾長
鈴木忠義 先生

はじめに、藤下部長が、沖縄サミットにむけた日本道路公団の対応計画と実施状況について述べられた。財源は100億円、沖縄らしさを強調した景観の検討、排水性舗装の実施、情報提供設備の設置、ETCシステムの導入、アクセス道路の整備などが特徴であり、特に景観対策については、鈴木先生からもお褒めをいただき、公団としても他の道路にも活かして行きたいとのこと。

次に、当時道路公団で当該道路建設の陣頭指

揮にあたられた増田顧問からサミット時のエピソードも交えて、道路建設の詳細が述べられた。講演はパワーポイントのスライドとビデオを併用して行われた。

【講演概要】は以下の通り。

平成11年4月29日、1日遅れのサミット会場沖縄決定の発表で警備当局に衝撃が走った。「何故、警備の困難な沖縄に！」。別の意味での衝撃は手をあげただけで、ほとんど期待していなかった沖縄県にもあった。今回の沖縄決定については、学生時代に沖縄に滞在した小淵首相、戦後、園部町長時代から京都府出身の沖縄戦没者慰霊に尽力してきた野中官房長官の二人の沖縄理解者の存在を抜きには考えられない。

沖縄は第2次世界大戦で我が国唯一の地上戦闘を経験した所であり、日米合わせて約23万人の命が失われた。また、戦後は長く米軍の施政権下にあり、日本への復帰後の現在でも県土面積の約10%、米軍専用施設だけをとると全国比約75%が沖縄に集中している。基地経済は公共事業、観光収入と共に県経済に大きな役割

を果たしており、「基地のない島」という願いと共に複雑な県民感情を醸し出している。沖縄にだけ負担を強いている現状を開解する方策は八方塞ぎとなっており、その状況が国民に十分に理解されていない中での沖縄開催は沖縄を世界に発信する意味で、沖縄県にとって価値あるものであった。

沖縄開催に伴うJHの課題は、想定される会場が北部の名護市であり、空港からのアクセスは沖縄自動車道以外には考えられず、いかに対応すればよいかという点にあった。

警備を含む現地関係機関等との調整の結果、JHとしては次の5点を中心に対応を行うこととなった。即ち、「1. アクセス道路としての機能をフルに満足させる」、「2. 緊急事態に備えて各種施設の整備を行う」、「3. 日本の道路技術のショーウィンドウとする」、「4. 完成後25年を経過する北部区間の本格的リハビリテーションと観光沖縄に寄与する全面的に沖縄らしさを強調した修景の実施」、「5. 交通ネットの整備として南風原道路の開通促進」。また、現地対応能力を強化するために、10月1日付けで副支社長クラスを現地に駐在させ、事務所スタッフも強化し、準支社的機能を現地に設置した。

11月から6月末までの8ヶ月間に約100億円の事業量をこなすため、事務所は活気に満ちたが、最大の心配事は天候であった。前年は雨天が多く、その再現になると関連機関の公共工事もあり、供給量の限られた資材の取り合いや、土木工事の遅れが懸念された。幸い、サミット最終日まで、予想外の好転に恵まれ、作業は極めて順調に進捗し、当初計画になかった南風原道路の全線同時開通まで行うことができた。また、「VIPの島内移動はほとんどヘリで対応し、道路には多くを期待しない」という警備当局の当初の想定は、主要VIPのヘリ忌避により、沖縄自動車道の利用が34トリップとなる結果となった。日本の道路技術を紹介するため、ETC、VICS等を整備し、英語のできるスタッフも現地に常駐させ海外マスコミに備えたが、彼らの関心は沖縄の置かれた社会情勢に向けられ、残念ながらめぼしい接触はなかった。

1年強の短期決戦で取り組んだが、無事大任を果たすことができたことが関係者一同の喜びである。

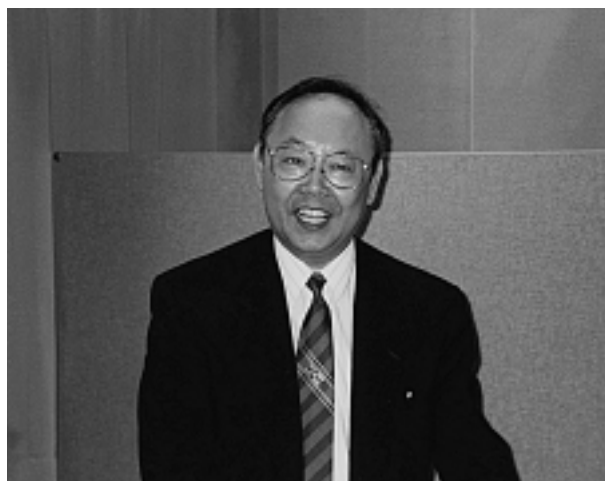
サミット関連工事により、舗装は全線の7割強が高機能舗装となり、遮音壁のほとんどない沖縄では周辺人家の騒音低減の効果大であった。また、サミット前から計画されていた沖縄らしさを強調した修景を前倒しで実施し、それらが時を経て成長した樹木等の内部景観や琉球くろまつ群落や山原(やんばる)の亜熱帯原生林の樹冠等の外部景観と融合し、素晴らしい道路に再生させることができた。沖縄自動車道の建設に携わった一人として、沖縄自動車道に新しい命を与えることができたことに喜びを感じている。

「世界の目を沖縄に、沖縄の心を世界に」という沖縄県の願いは十分に達成された。

鈴木先生から沖縄自動車道についての短評をいただいたので以下に掲載する。

『沖縄自動車道への思い』 鈴木忠義(当会正会員・フェロー)

昨年10月、たまたま沖縄自動車道を、全線往復走行した。日本では希に見る楽しく美しい道路である。57kmという規模、沖縄本島におけるロケーション、路傍や沿道、道路付帯設備、道路植栽など、サミット効果ともいえる、すべてに同時にリニューアルが実施された。維持管理事業では規模といい総合といい、極めて希な機会であった。この状態を眺めて見ると当然劣



増田 典行 様

化する部位と、隆盛してゆく部位が存在する。しかし、その相互を好ましく推移させてゆくには、どうしたらよいか、技術的に大きな問題となると思われた。

沖縄という自然・歴史・文化の条件のなかで、観光立県を標榜していることは、平和文化行動として、好ましい。その意味において、沖縄自動車道を、すぐれた社会資本として、成長させてゆくことが強く期待される。

2001年6月 定例研究会

日時：平成13年6月20日(水)16:00～18:00

場所：計画・交通研究会 会議室

演題：「EV導入社会実験の取り組みと展望
- 屋久島、横浜、2つの事例から - 」

講師：中央大学理工学部

教授 鹿島 茂先生

司会：日本大学理工学部

助教授 福田 敦先生

【講演概要】

これまで鹿島教授が実際に関わられてきた、EVカーシェアリング(電気自動車共同利用)導入社会実験での経験に基づいてわが国における取り組みの現状と今後の展望をお話し頂いた。

まず、はじめに屋久島、横浜MM21地区、多摩ニュータウン稲城地区の3つの地区での経験が紹介された。それぞれの社会実験は、異なった利用目的と利用層を想定して実施したもので、屋久島の場合は環境を重視する観光地における観光客の共同利用・住民の共同保有、MM21地区の場合は業務地において会社が営業や搬送に使用している社有車の共同利用、稲城地区の場合は複数自動車保有世帯の2台目以降の共同保有を対象した実験であったことが紹介された。

このEVカーシェアリング導入においては、EV自体の技術的改善と自動車の共同保有・利用に対する社会的受容が必要であることが説明され、それぞれの現状が総括された。

まず、技術面から見た場合、EV車はモーターとバッテリーさえあれば動くので構造が単純であり、エネルギー効率も潜在的に高いなど多く

の利点がある反面、走行可能距離が短いという欠点があり、今後改善が望まれていること、ITとの連携によるサービスや管理の高度化が重要であることが説明された。

一方、社会の受容という点では、安いコストで車を所持しモビリティを確保しようというカーシェアリングの基本的な仕組みは広く理解されているが、対環境との関係では環境を改善するためにはモビリティを多少犠牲にしてもいいという認識がみられることが問題であろうとの見解が述べられた。環境の改善とモビリティの高上を同時に目指しているヨーロッパでのカーシェアリングの事例が紹介され、利用者に対して公共交通の優遇策や、公共交通の接続点にカーシェアリングの駐車場を設けるなどの工夫がなされていることが紹介された。もう一つの問題として、利用者の自動車保有・利用に対するコスト意識が低いことが指摘された。EVカーシェアリング導入社会実験に参加することで、自分で車を所有するコストが高いことを認識してもらい、所有することをやめもらうことが実験のねらいの一つでもあることが説明された。

最後に、EVカーシェアリングを成功させる上で重要な点として、サービスに関して内容を明確にすることと、関連するサービスとの複合化、ブランド化を図ること、費用負担の仕方を含めた現実的なモデル作りを行うことの2点が示された。

参加者との討議では、適用範囲の設定の問題やピークカットの効果の有無などに関して熱心な討議が行われた。



鹿島 茂 先生

2001年7月 定例研究会

日時：平成13年7月13日(金)15時～17時
(変更前：平成13年7月12日(木)15時～17時)

場所：計画・交通研究会会議室

演題：『当て塾を開いて-----地域づくりへのひとつの試み-----』

講師：当て塾塾長、東京工業大学名誉教授
鈴木 忠義 先生

講演の背景

バブル経済崩壊後、長期化する不況から抜け出られず、人口も少子化・超高齢化時代を迎え国の活力がますます衰退していくのではないかと危機感が蔓延し、21世紀を迎えても明るい展望が見えない。特に地方では高齢化・過疎化が進行しつつあり、いかにして地域を活性化させるかが大きな課題である。

これから地域づくりに求められるのは、その地に合った個性を持った計画でなければならない。地域の情報とその評価を尊重し地域づくり・まちづくりを考える必要がある。そのためにはその地域を熟知している地元の人々によって作られた計画こそが、他の地域と競争できる個性を持った計画になる。講師の鈴木忠義先生は地域に密着した「現場立地」「現場主義」を抜く姿勢をととても大切にしておられ、自ら黒磯の地においてそれを実践したいと「当て塾」を開かれた。

2001年7月 視察会

日時：平成13年7月17日(火)

10時00分～13時30分

視察場所：品川駅改築工事現場(品川駅東口
土地区画整理事業を含む)

集合場所・時間：JR品川駅中央改札口前・時
計台の下 10:00 厳守

お世話頂く会社：東海旅客鉄道株式会社
建設工事部

参加費：無料

視察行程

10:00 JR品川駅中央改札前集合

10:20-11:00 品川駅工事概要説明 品川
駅新設経緯、品川駅工事内容、線路切換工事(ビ
デオ視聴)

品川駅周辺展望(29階より)

11:15 現場へ 北工区 高架橋新設工事
等、南工区 駅部基礎工事等

12:40-13:30 質疑応答・昼食

13:30 解散

2001年9月 定例研究会

日時：平成13年9月27日(木)

17時30分～19時30分

場所：計画・交通研究会会議室

演題：『さいたま市の都市形成の課題と展望
---特に大規模市町村合併に伴う都市環境整備
に注目して---』

【講演概要】

1) はじめに：さいたま市の位置づけ

都市形成の歴史/合併の経緯/首都圏、埼玉
県における位置/合併・分権のテストケース
としての意味

2) さいたま市の都市整備状況

面整備、道路網、にじみだし等/既存政令指
定都市との比較

3) 21世紀の都市づくりにおけるさいたま市の
都市形成の課題

市民生活を豊かにする政令指定都市
自然環境の保全・活用(境界域問題)/交通
環境の改善/スプロール市街地の改善/アイ
デンティティの創出(河川にも注目)/良好
な住宅ストックの形成/その他

4) さいたま市の都市づくりに対する提案

プロジェクトの提案/都市づくり、まちづく
りのシステム/専門家としての役割

講師：(有)中津原都市研究室代表

中津原 努 様

講師プロフィール

1966年東京大学工学部建築学科卒、1971年同都市工学科修士課程修了。(有)中津原都市研究室代表、技術士(建設部門)、芝浦工業大学シ

ステム工学部非常勤講師。主たる取り組みテーマは、都市の土地利用計画、地区計画、景観計画、まちづくりに関する市民参加方策、等。

司会：埼玉大学 教授 窪田陽一 先生

お知らせ

定例研究会について

毎月1回、講師をお招きして開催しております月例の研究会を、今年9月以降は下記のように衣替えをして開催することになりました。

- ・テーマの設定：今年度は下記の2つを考えています。

「自然環境と共存する計画」

「都市再生のための計画」

- ・社団法人土木学会の継続教育制度(Continuing Professional Development=CPD)への登録：今年4月から始まりましたこの制度に登録を申請し、研究会の参加者がCPD単位を取得できるようにする予定です。社団法人日本技術士会では5年間に250単位の取得を目標とすることを掲げています。土木学会CPD制度の認定を受けた定例研究会の参加者は、時間数相当分つまり2時間=2単位を取得することができ、講師の方は5単位を取得することができます。CDPの単位取得を希望する方は事前に社団法人土木学会の技術推進機構へお問い合わせの上、「継続教育記

録簿」を入手しておいてください。研究会終了時に証明印を事務局が押印いたします。

なお、社団法人土木学会以外のCPD制度による単位認定をご希望の会員がおられましたら、事務局までお知らせください。認定申請が時間的に可能であれば善処いたします。ただし、通常は開催日の2ヶ月前までに申請することが必要な場合が多いようです。

なお、定例研究会が毎回CPD制度の認定を受けられるかどうかは現時点では不確定です。9月分については現在申請中です。認定を受けましたら参加希望の方に改めてご連絡する予定です。

- ・非会員の参加者の参加費徴収：上記のCPD制度の認定を受けた定例研究会につきましては、非会員に対して有料で参加を認めることを検討しています。これはCPD単位の認定が受けられるというメリットへの対価と考えています。

(文責：窪田陽一 / 事務局長)

訃 報

当会個人会員 依田和夫 様「(社)日本交通計画協会副会長、(財)都市計画協会副会長、(財)区画整理促進協会理事長、元建設大臣官房技術審議官、元住宅都市・整備公団理事、元慶應義塾大学教授」におかれましては、6月27日(水)午前11時20分、心不全のためご逝去されました。謹んでご冥福をお祈り申し上げます。

会議室等の御利用について

当研究会の会議室、応接室をご利用下さい。定例研究会や個別研究会の開催時以外は部屋が空いています。会員の皆様はお気軽にご利用下さい。個別研究会等で会議室を御利用になる場合は、取りあえずお電話を下さい。

会議用にはOHP、スライド(Kodak)、液晶プロジェクター(APTi)が有ります。

個別に利用できるデスクがあります。貸し出し用ノート型パソコン(IBM Think Pad) FAX、電話、コピー、E-mail もご利用いただけます。

なお、会議室は現在利用率が非常に低い状況にあります。どうぞ、お気軽に御利用ください。(別途ホームページにて部屋の空き状況がわかり、申込みも容易にできるようなシステムを検討中)

土木学会への当会会議室貸出について

土木学会におきましては、図書館の改築工事(約1年間、平成14年5月頃まで)が行われており、会議室が不足しております。

つきましては、下記により当会の会費室の利用をしていただくよう申し出いたしましたので御了承ください。

1. 利用方法等

(1) 利用は、当面土木学会に限る。

(2) 利用料は、2時間まで10,000円それを超える1時間毎に5,000円。

設備(液晶プロジェクター、パソコン、

OHP etc.)等は無料とする。(市価より安い価格設定)

また、ご利用者の中に当会会員が含まれている場合は、上記価格の2割引とする。

(3) 受付開始日は原則として利用日の1ヶ月前とする。

個別懇談会のお申し込み

会員各位個別の研究やプロジェクト等につきまして、当会のフェロー会員・個人会員(地域的にも研究部門の面でも多彩な教授・助教授がおられます。既送の会員名簿を御参照下さい)が個別に御相談・懇談に応じます。ご希望により日時を調整しますので、事務局まで遠慮なくご相談下さい。出来れば具体的な研究課題・プロジェクト内容と、希望されるフェロー会員・個人会員のお名前をご連絡下さい。

原稿の募集

会報に掲載する下記の原稿を募集します。

・**Publication/Documents**: 刊行物・文献資料。体裁は本号4ページを御参照下さい。

・**Announcement**: 研究会・催事の御案内

会員による講演会等の御案内も随時掲載します。日時・会場・事務局等を明記願います。

・**Report**: 報告

海外研修報告、国際会議参加報告等

原稿執筆上のご注意

原稿のテキストファイルを電子メール(推奨。本文挿入または添付ファイルで)あるいは3.5インチのフロッピーディスクでお送り下さい。ワードプロセッサを使用される場合は、MS-Word形式もしくは一太郎形式で文書ファイルを保存して下さい。2ページ以上に及ぶ場合は御相談下さい。

編集の都合上、400字を1単位としてその整数倍(上限4単位=1ページ分:表題・図表を含む)になるように調整して下さい。

写真を使用される場合は、プリントされたものを郵送願います。

締め切りは偶数月の15日(必着)です。

事務所休業のお知らせ

誠に勝手ながら、夏休みといたしまして、
8月11日(土)から8月19日(日)まで事務所を閉鎖・休業させていただきます。

計画・交通研究会

会長	中村 英夫
副会長	黒川 洸
副会長	森地 茂
事務局長	窪田 陽一
会報編集委員長	天野光一
会報編集責任者	橋本 昭夫

〒 102-0083

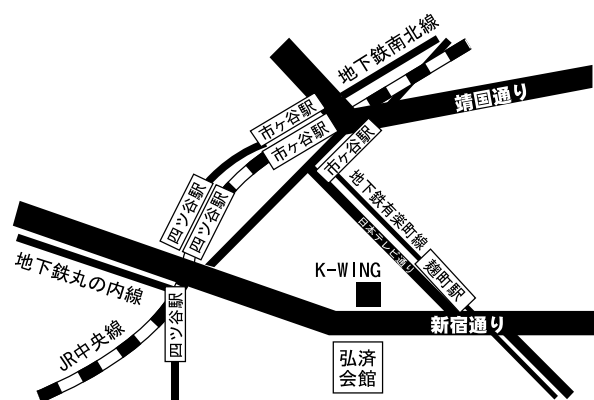
東京都千代田区麹町 5-2-1 K-WING 6F

TEL=03-3265-1774

FAX=03-3221-5489

E-mail = easts@sa2.so-net.ne.jp

Homepage = <http://www06.u-page.so-net.ne.jp/sa2/easts/>



計画・交通研究会案内図

交通

JR中央線四谷駅下車徒歩 5分 / 営団地下鉄丸の内線四ッ谷駅下車徒歩 5分 / 営団地下鉄南北線四ッ谷駅下車徒歩 6分 / 営団地下鉄有楽町線麹町駅下車徒歩 4分

