

# 計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

## 会報 2001-11

発行日：平成 13 年 11 月 9 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  
一刻も早く導入を“毎月精算支払い方式”

News Letters . . . . . 2-4  
事業報告・活動報告

Announcement . . . . . 4-5  
研究会・催事の御案内

Backyard . . . . . 5-6  
事務局通信

## Opinion

### 一刻も早く導入を!! “毎月精算支払い方式”

國島正彦

毎月毎月給与を貰っていないという、この会報の読者は稀なはずである。大学教官の場合は秘書や研究補助者に、社長や重役の場合は社員や部下に、前月の残業代を精算しつつ、毎月毎月給与を支払うのは当然のことである。

我が国の公共工事の契約マネジメントシステムは、請負契約の工事も委託契約の設計業務も、毎月毎月精算支払いを「一切しない」システムである。それを平然と座視し放置することは、「土木界は人倫にもとる異常な社会」となるので、公共工事に「毎月精算支払い方式」を一刻も早く導入すべし、というのが著者の主張である。

イギリス、アメリカ、ドイツ、フランス、オランダ、スイス、オーストリア、デンマーク、ベルギー、スウェーデン、ノルウェー等の欧米諸国、シンガポール、オーストラリア、香港、台湾、フィリピン、タイ、インド、カンボジア、ベトナム、ミャンマー、インドネシア、スリランカ等のアジア諸国、イラン、エジプト、アルジェリア等のアラブ諸国、ケニア、ジンバブエ、エチオピア等のアフリカ諸国、コスタリカ、ボリビア等の南米諸国、世界各国の公共工事は、公共発注者から元請受注者へ「毎月精算支払い」をしている。現時点における調査の範囲内で「毎月精算支払いしていない国」は、日本と、中

華人民共和国（台湾／中華民国は、2週間から1カ月毎の精算支払い）およびラオスである。

我が国の公共工事において、建設工事請負契約を締結した直後に、請負契約金額の40%（中央政府）あるいは30%（地方自治体）という沢山の前払金を一律に支払う制度も、日本独特のやり方である。

現在の公共工事の日本流支払いシステム、すなわち、契約マネジメントシステムの特徴は、公共発注者から元請受注者へ、前払金を一律に沢山（世界各国は通常10%最大20%程度までであり、工事の特性によって比率を変化させている）支払うこと、および、所要の技術および技術者が必要な検査、検収、査定および設計変更を伴う場合もある工事進捗に伴う支払いを、工事竣工時に膨大な数量と多様な品質が集積された状況で1回だけ、それも公共発注者の予算にピッタリ合うように精算支払いする、というシステムなのである。予算が足りなくなっても元請受注者は我慢せざるを得ないシステムであり、予算が余りそうになれば、最後にピッタリと帳尻を合わせて精算することを元請受注者が喜んで協力してくれるシステムである。

公共発注者にとって、とても楽な、本当に楽でよいシステムなのである。

元請受注者にとっても、公共発注者が潤沢で

沢山の予算を毎年確保してくれれば、従順におとなしく公共発注者の御意のままに仕事をすれば、ノ・リスク・ハイリターンで実入りが期待できる安心システムなのである。そして、専門工事業者や資材・機械業者へ、小切手でなくサイトの長い手形を振りだして悠然としている。

しかし、世間常識の眼からみれば、現在の我が国の公共工事システムは、目一杯品のよい表現方法でも「器用などんぶり勘定」といえるシステムであり、下品な言い方をすれば「一種の詐欺」が蔓延しているシステムと言われても仕方がないといえる。

費用便益分析による事業評価、ライフサイクルコストの最適化、時間管理概念の導入、PFI、住民参加と合意形成、外部コストを組み入れた

建設事業コストの低減等々、欧米諸国で発祥した考え方に基づく様々な調査研究活動が土木界で真摯に実践されている

著者の知るかぎり、大部分の場合の拠ってたつ論拠は、経済学理論と市場原理であるようにみえる。それが本当なのであれば、経済学理論や市場原理の基本要素である貨幣（お金）の流通状態が、現在の我が国の公共工事においては、「器用などんぶり勘定」あるいは「一種の詐欺」が蔓延し円滑なキャッシュフローが望めない歪んだ状態なのである。その契約マネジメントシステムを能天気になんと放置したままで土木界から何を言ってもやろうとしても、世間常識の眼からみれば、屁の河童なのである。

(計画・交通研究会 理事/東京大学 教授)

## News Letters

## 事業報告・活動報告

### 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

講師：(有)中津原都市研究室

代表 中津原 努 様

司会：埼玉大学工学部

教授 窪田 陽一 先生

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】

今日、浦和は県都として、大宮も広域拠点都市として発展しているが、拠点としての歴史は高崎線開通以来のものである。それ以前は、都市集積としてはとても小さなものであった。今回、合併が行われた地域には、昭和初期から『大埼玉市構想』という計画が存在した。だが、この計画が本格的に動き出したのは、昭和57年に県が中枢都市圏構想を打ち出してからである。この計画はさいたま新都心建設計画と並行して進められ、平成13年5月1日の合併に至っ

た。今回のさいたま市の合併は、中核都市同士の対等合併におけるテストケースとして、重要なものになっていくと思われる。なぜなら、地方分権の流れが高まる中で、今後、類似したケースの合併が増加すると思われるからである。

こうした合併を行う場合、市民の理解を得なくてはならないが、これは大変難しいことである。なぜなら、『合併によって良い都市づくりができるようになる』という保障がどこにもないためである。確かに権限や財政力の強化という利点はあるが、それらは微々たるもので、地域に対する感情的なこだわりの方が、より大きな障害になってくる。さいたま市ではこのような障害を乗り越えて合併にたどり着いたが、これからは他の市町村の良い先例になるような都市づくりが課題となるだろう。

ここで、さいたま市の都市整備状況の問題点について以下に挙げる。

#### (1) 土地区画整理事業整備

- ・区画整理の遅れによる、市街地のスプロール化
- ・調整区域（発展余地）の不足

## (2) 交通インフラ

- ・鉄道網の密度の低さ
- ・東西横断交通、環状交通整備の遅れ

## (3) 生活環境

- ・旧市域境界部での土地利用の混乱
- ・質の低い住宅ストックの増加

さいたま市は、戦前の5大都市のように投資が行われることが無い上に、市としての成長期に低成長時代を迎えてしまった。これらの問題をどう解決していくかが、これから都市づくりを行う上で重要になってくる。

次に、これらの課題に対し、我々『新世紀都市計画研究会』が提案してきた解決策を紹介する。

## (1) 土地区画整理事業

- ・市民参加型の都市づくり(行政区割りの決定等)

## (2) 交通インフラ

- ・LRTによる環状線の建設
- ・一部地下構造を取り入れた東西方向の4車線道路の整備

## (3) 生活環境

- ・見沼田圃の公園としての整備(環境の再生を含め)
- ・質の高いモデル住宅の建設

さいたま市の目指すべき都市像は、広域拠点都市や、首都圏の業務核都市といった都市機能を担うと同時に、市民生活を豊かにし、かつ多様な選択を保証する政令指定都市である。これを、我々は『第三世代の都市づくり』と名付け

ることにした。

最後に、我々の今後の活動としては、早い段階で地域に関わる多様な専門家の力を結集しながら規模を拡大し、最終的には『都市づくりにおけるNPO』のような組織にしていこうと考えている。

## 2001年10月 定例研究会

日時：平成13年10月10日(水)15時～17時

場所：計画・交通研究会 会議室

講師：英国国立ウェールズ大学通信制大学院

学科長 田中 章 先生

司会：日本大学理工学部

助教授 福田 敦 先生

演題：「米国における代償ミティゲーションとしての生態系復元」

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. 代償ミティゲーション

わが国ではミティゲーションを生態系復元と理解するケースが多いが、本来は開発行為による環境への影響が認められる場合、開発が本当に必要か検討し必要ない開発を取り止めることで影響を『回避』し、必要な場合は、開発の規模の縮小や開発場所の変更等を行い、影響を『最小化』し、それでも残る影響に対し環境の『代償』を行う行為のことである。今回紹介する『代償ミティゲーション』は、この手順の中で特にこの段階のことであり、この代償ミティゲ-



中津原 努 先生



田中 章 先生

ションをスムーズに実施する為に考え出された社会システムが『ミティゲーションバンキング』である。

## 2. 欧米諸国と日本の環境アセスメントの違い

従来の日本環境アセスメントを米国のNEPA (National Environmental Policy Act)やEU Directive (EU諸国のアセス法)と比較した場合、欧米のアセスで『環境のベースライン』、『環境影響把握』の部分が、日本のアセスでは、『環境の現況』、『環境影響予測』となっている点で大きく異なっていた。さらに環境アセスメントの中で解決策であり、結論部分であるミティゲーションに相当する部分がなかった。加えて、情報公開や住民参加というメカニズムも確立されていなかった。しかし、1999年に施行された環境影響評価法では、不十分であるが、欧米先進国レベルのアセスメントに近くなってきた。

日本の従来のアセスで最も欠けていたのは、生態系を理解する時に重要な「広がり・機能・要素」の3つの視点の中で、「広がり」に関する視点である。

代償ミティゲーションは、代償される場所(オンサイトとオフサイト)、種類(インカンドとアウトオブカインド)、時間(オンタイムとオフタイム)によって区別される。

## 3. 代償ミティゲーション事例

米国のサクラメント郡で行われた代償ミティゲーションの事例が説明された。ウォーターフロント開発に対するアセスを行った結果、サクラメント川周辺の生態系が貴重である事が分かり、代償ミティゲーションを実施することが必要となった。Fish and Wildlife Serviceと事

業者との協議で、以前三日月湖(オクスボウ)が存在した場所を代償ミティゲーションのサイトと決め、三日月湖を人工的に復元するとともに、その周辺を緑化し、生態系を確保した。また、以前サクラメントを中心に生息していたサクラメントビーチの復元を行った。代償ミティゲーションサイトが自然に復元するとカリフォルニア州に譲渡された。

## 4. 日本における代償ミティゲーション

日本でよく聞かれる疑問に対して見解が述べられた。まず、自然の生態系の人為的復元・創造は可能かという疑問については、香港のゲイワイでの二次的生態系のハビタットを代償ミティゲーションの対象とする例が示され、日本でも同様な考え方を取ることで可能となることが示された。明らかなのは、現在、我々には復元可能か不可能かを議論している暇はなく、人為的復元と創造が完璧でなくてもよいよりはした方がよいと述べられた。次に、生態系破壊型開発を誘導しないかという疑問については、生態系への影響をHEP(Habitat Evaluation Procedure)を用いて定量的に把握し、動植物を守ること事を法律で義務づけられた官庁との協議を繰り返し行い、回避・最小化しても残る環境影響に対して代償を行うので、破壊型開発への誘導は有り得ないことが説明された。最後に、用地確保が困難ではないかという疑問については、広域的土地利用計画との連携と二次的生態系を代償ミティゲーションの対象とすることで対応できることが述べられた。また、自然保護活動を行っている方々との連携も大切であることが指摘された。その他活発な質疑が行われた。

## Announcement

## 研究会・催事の御案内

2001年11月 定例研究会 土木学会  
CPD プログラム

日時：平成13年11月15日(木)

17時30分～19時30分

場所：計画・交通研究会会議室

講演題目：「都市再生の都市デザイン その  
の体系と技法」

## 【講演概要】

都市の魅力を高め、都市を再生していくためには、都市空間の表層を美しくする景観形成だけではなく、そこで展開される社会、経済的な活動や人々の生活や楽しみに合わせて都市空間を的確に構成していくことが重要である。この側面で都市デザインが果たす役割は大きい。この役割に応えていくためには、まちづくりにおいて都市デザインに係わる取り組みを体系的に、また適切な技法をもって進めていくことが必要とされる。本講演においては、いくつかの事例を取り上げ、都市デザイン展開の体系と技法についてお話しする。

講師：(株)日本都市総合研究所代表、  
工学博士 加藤 源 様

プロフィール：1964年東京大学工学部建築学科卒、1967年ハーバード大学大学院デザイン学科 建築・都市デザイン課程卒、1973年(株)日本都市総合研究所を設立、現在に至る。この間、東京大学都市工学科講師等。花巻駅周辺地区の都市設計で日本都市計画学会計画設計賞受賞

司会進行：計画・交通研究会事務局長

埼玉大学教授 窪田陽一 先生

## 2001年12月 特別講演会・懇親会

日時：平成13年12月14日(金)

17:00-18:00 特別講演会

18:00-20:00 懇親会(立食パーティー)

場所：プラザ・エフ(主婦会館)四谷駅前

講師、演題等詳細は別途御連絡致します。

## 2002年1月 定例研究会 土木学会 CPDプログラム申請中

日時：平成14年1月22日(火)15時～17時

場所：計画・交通研究会会議室

講演題目：「環境重視なんてもうやめた!?

成長管理からスマートグロースへの米  
国都市開発にみる新しい論理展開」

講師：岡山大学環境理工学部環境

デザイン工学科

助教授 谷口 守 先生

司会進行：日本大学理工学部交通土木工学科

助教授 福田 敦 先生

## Backyard

## 事務局通信

### 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ようお願いいたします。

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。2ページ以上に及ぶ場合は御相談下さい。

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。

### 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

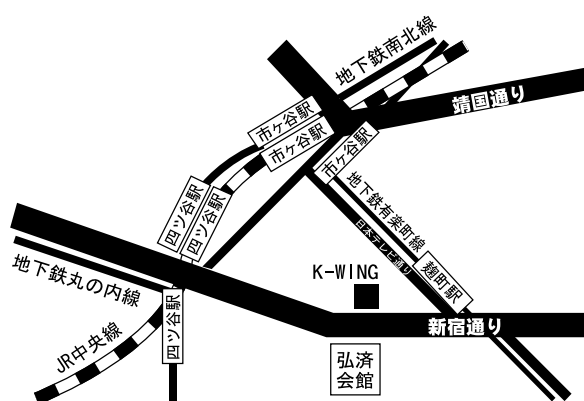
東京都千代田区麹町 5-2-1 K-WING 6F

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ツ谷駅下車徒歩5分 / 営団地下鉄南北線四ツ谷駅下車徒歩6分 / 営団地下鉄有楽町線麹町駅下車徒歩4分