

計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

会報

2002-05

発行日：平成14年5月 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 |
| 「景観とデザインと」 | |
| News Letters | 2-8 |
| 事業報告・活動報告 | |
| Announcement | 8-9 |
| 研究会・催事の御案内 | |
| Publication / Documents | 9-11 |
| 刊行物・文献資料 | |
| Backyard | 12 |
| 事務局通信 | |

Opinion

「景観とデザインと」

天野光一

景観がここ数年土木の分野の中で評価を得つつある。昨年大学ランキングの専門の中でも景観工学が一分野として掲載されていたことも驚きの一つであった。PRとなってしまうが、日本大学理工学部交通土木工学科（現社会交通工学科）も第6位に入っている。ついでもう一つPRまがいのことをいうと最近河合塾監修で出された分野別大学トップ30の土木工学の分野においても日本大学は第9位に入っている。特に注目しているのは備考欄で社会交通工学科の評価として交通と景観が挙げられていることである。土木工学の分野で景観をあげて評価の一つとなっていることは教育や研究の分野でも土木における景観が定着してきたといつてよかろう。さて、本稿では大学の評価にも結びついている景観・デザインの分野の実社会とのかかわりとその評価について私見を述べてみたい。

最もわかり易く評価に結びついているのは、特定の固有名詞を持つ一つの構造物や空間のデザインであろう。確かに良い構造物（例えば橋など）や空間（例えば広場など）が増えることは美しい国土造りにとって重要である。しかし極論すれば、たとえその構造物に付随する視点場などのデザインを含めてとしても、またたとえ様々な方向からの見え

を配慮し、それが意匠のみならず、構造などを絡めて議論したとしても、単体の構造物の形の議論をする、景観・デザインの一側面ではないだろうか。

その対極が都市景観や田園景観のような「場の景観」の計画・設計である。特定の地域を対象としたとしても、計画・設計対象が何かが明確ではないばかりか、本質的にはその都市の、地域の人々の生業（なりわい）、暮らし方まで言及しなければ、都市や田園などの景観を計画・設計することはできない。ただ一本の街路の舗装や付属物などをデザインしたとしてもその都市の景観を設計もしくは計画したとは言えない。この種の景観・デザインの計画・設計行為は、労は多く、時間がかかることは確かで、評価されにくく、敬遠されがちである。しかし、国土の、都市の景観を考える際には重要なことであることは間違いがない。

この両極の景観・デザインの間には様々なレベルの景観計画・設計がある。

街路空間のデザインでも、活気のある商店街の形成などという、沿道の商店の経営や来訪客の嗜好、マーケットまで配慮する必要があり、単なるものや空間のデザインから一歩も二歩も踏み出すことになる。より街づく

りといった計画に近い行為となり、不確定要因が増えるとともに実現に至る時間がかかり、評価にも結びつきにくい。

道路の計画・設計についても、その必要性まで議論せずとも、フォーメーション、ロケーション、線形、等から考え出せば設計の配慮対象は非常に多く、また完成まで時間も長い。しかしこの場合は、計画に近い段階で関わる専門家と、構造物の設計を含む設計に近い段階で関わる専門家が異なる可能性があることなどを除けば、成果が目に見えるようになるまでの時間の長さの違いだけで、単体の構造物のデザインとの差はそれほどないのかもしれない。

また、普通の構造物を普通に美しく作りあげること間違いなく景観・デザイン行為であるし、質の高い標準品の開発も同様であろう。更には、良いものをつくりあげるための仕組みづくりや基準づくりなども広義には景観・デザイン行為に含めて良いのではと考えている。

ここまで述べてきたように、ものの形に直結する設計レベルの景観・デザインへのかかわり方の評価が高く、計画レベルの評価はなかなか明確ではないと感じていたが、昨年度土木学会で景観・デザイン委員会主催による賞で、門司の街づくりが入賞した。個々のものや空間だけでなく前述の対極としてあげた計画行為に近い部分が成果が目に見えたからこそではあるが評価されたわけであり、非常に好ましいことだと思っている。さらに成果が目に見える前の段階でも賞は無理であっても何らかの形で評価される方向に進むことと信じている。

しかしいまだものや空間のデザインの評価が高いのが現状であろう。しかしそれだけが景観・デザインでないことはここまで述べてきた。最後に、景観イコールデザイン（ものや空間の形づくり）とならないよう努力することを約束してこの項を終わりたい。

（計画・交通研究会 幹事/日本大学 教授）

News Letters

事業報告・活動報告

2002年3月 名古屋・静岡視察会
（土木学会CPDプログラム）

日時：平成14年3月3日（日）～3月4日（月）

参加者：中村英夫会長、黒川 洸副会長、
森地 茂副会長以下32名

主な視察先：

JRセントラルタワーズ、トヨタ博物館、
中部国際空港建設現場、ダイムラークライスラ社、河港神野埠頭、浜松浜北SA
（緑のリサイクル）

主な面会者：（敬称略）

国土交通省中部地方整備局長 清治真人、
同港湾空港部長 片平和夫、同 三河港湾
工事事務所長 西村大司、日本道路公団
静岡建設局長 川人達男、同 浜松工事事
務所長 大西宣二、JR東海会長 須田 寛、
同 取締役 建設工事部長 野田豊範、JR

セントラルビル常務取締役 酒井吉彦、
中部国際空港(株)取締役 横田和男、同
建設工事事務所長 佐藤恒夫、トヨタ博
物館長 山本厚夫、交通基盤施設など社
会基盤整備が地域に与えた効果・影響等
について施設や工事現場の見学を行いな
がら、会員相互及び地域の代表者との意
見交換を行い、これからの地域計画・交
通計画や基盤整備事業のあり方等につ
いて考える目的で視察会を実施した。

以下に参加者の中から投稿いただいた紀行文を掲載します。

【第1日目】 運輸政策研究所研究員 有村幹治

3月3日朝8時37分発ひかりで我々計画・交通研究一行は一路名古屋へ向かった。

近年、日本の重要な経済拠点の一つである名古屋では、数々の大型プロジェクトが推進

されつつある。現在着工中である「中部国際空港」や「第二東名・名神高速道路」といった社会資本整備と、「ITS世界会議」や「愛知万博」といった大規模イベントによる、ハードとソフトの両輪により、名古屋は世界に開かれた日本の都市として重要な役割を担うことになる。初日の目的は、名古屋近隣地域における社会資本整備のあり方について、その理解を深めることにある。

名古屋駅に到着すると巨大なツインタワー、JRセントラルビルが視界に飛び込んできた。酒井吉彦常務取締役、JR東海事業部江尻良氏からビルの概要についてご説明頂く。ビルは駅施設としての機能はもちろん、百貨店、ホテル、オフィスが入居した複合施設であり、オフィスタワーは地上51階（245m）、ホテルタワーは地上53階（226m）と、名古屋の表玄関としての風格を兼ね備えている。また、開業初年度であったH12年度はホテル、百貨店、オフィスビルの三事業全てが黒字経営とのことであったが、最近のオフィス需要の動向を考えると、安心はできないとのことであった。

昼食を兼ねて中部地方整備局清治真人局長、片平和夫港湾空港部長から中部の社会基盤整備の概要についてご説明を頂き、その後、中村会長が合流、一路トヨタ博物館へと向かう。車中では、JR東海会長須田寛氏から「産業観光」についてご説明頂いた。

「産業観光」とは、産業遺産を観光資源としてモノ作りの心を通じて人的交流を促進する観光活動を指す。中京圏には多くの産業遺

産が点在するが、それらを集約し、ルート化することで観光資源として活用することが求められる。博物館として分散する資産を集約させることも限られた時間での「見せ方」の一方法であろう。全国には産業遺産を持つものの、衰退しつつある地方都市も多い。今後発展していくであろう産業観光の手法論は、これらの地域活性化にヒントを与えるであろう。

須田会長の熱弁も冷め遣らぬうちにバスはトヨタ博物館に到着した。トヨタ博物館には、モータリゼーションの先駆者トヨタが所有する自動車と一緒に会している。国産車はもとより、世界的にも希少な各国の名車が多数展示されている。1886年ドイツのベンツ・パテント・モートルヴァーゲンにはじまり、ガソリン自動車が生じた19世紀末から、約100年間の自動車発達史が実用車を中心に体系的に紹介されている。1910～1920年代の「量産・大衆化の実現からモータリゼーションの進展へ」のコーナーでは、初めて大量生産化されたT型フォードが鎮座していた。人が本来持つ移動欲求とモータリゼーションの進展、その後の都市の無制限な拡張に思いを馳せる。名古屋大加藤助教授と歴代の自動車を写真に収めつつ、公共交通のサービスレベル向上を御題にバス談義に花を咲かせる。

トヨタ博物館見学後、知多半島道路、知田横断道路を經由して、次の訪問地である中部国際空港へと海路で向かう。名古屋市以南35kmの常滑沖海上に建設されている中部国際空港は、国際拠点空港として2005年の開港を目指している。空港面積は約470ha、ここに3,500mの滑走路を1本整備する計画であり、将来的には面積を約700haに拡張し、4,000m滑走路を2本整備する構想を打ち出している。また、空港開港に向けて、アクセス交通整備が進められており、アクセス鉄道については、1999年6月に中部国際空港連絡鉄道株式会社が発足している。またアクセス道路については、知多半島道路と接続する知多横断道路の事業が推進されてる。これらの整備により名古屋都心から空港まで30分程度で



中部国際空港現場視察

到着できるようになるとのことである。現場は日曜日であったためか閑散とし、また埋め立て作業もまだ途中であったが、この先4年間で開港まで漕ぎ着けるとのことであり、その建設スピードに驚嘆する次第であった。

国際空港というグローバル化を加速させる機能をもつ社会基盤を見学後、次の視察先である常滑市焼き物街道に向かった。常滑は、約900年前の中世から焼かれ続けている日本六古窯の一つである。焼き物街道では少ない滞在時間の中、迷路のような街路構成とレンガ作りの煙突群といった独特の雰囲気を楽しむことができた。ローカルな文化を持続させつつ観光資源としてパッケージングすることができるであろうか、沖合いに展開する中部国際空港との対比の中で常滑の未来を考える。

知田半島の南端にあるホテル師崎荘に到着したのは19時頃であったらうか、早速、本日の討論会が開催された。伊勢湾の海の幸を満喫しつつ、黒川副会長のテーマ設定は、半島の中央を縦貫する千田半島道路について考え、そこから中部縦貫自動車道について考察を加えようというものであった。鱸が一匹入った大杯を一口含んでから意見を述べる形式であったため、議論は殊更白熱し、初日の夜は更けていった。

【第2日目】 三菱地所株式会社都市計画事業室

森 英信

3月4日は当初予定を変更し、知多半島師崎港から渥美半島伊良湖岬へとフェリーで移動した。甲板から伊勢湾と三河湾の海岸線の長さが一望でき、中部圏の海洋資源の豊富さがよくわかった。進行方向の右手には渥美半島と紀伊半島の間位置する神島が見え、この神島が三島由紀夫の小説にも登場することや、この神島を経由して橋を架ける計画があることなどが話題にのぼった。渥美半島伊良湖岬から約30分程度バスに揺られながら豊橋へと向かった。窓からは白浜の海岸線や農作物の栽培される風景が見られ、半島の温暖な気候とともに肥沃な土地であることが感じ取れた。

豊橋の港湾付近には、ナンバープレートの付いていない乗用車や小型トラックが無造作に並べてあるが、これらはこれから海外に輸出されるまたは海外から到着したばかりの車である。ダイムラー・クライスラー日本株式会社の新車整備センターに到着した。そこで会議室をお借りして、国土交通省三河港湾工事事務所西村所長、村松課長及び原田課長、続いてダイムラー・クライスラー株式会社の国原様より、三河湾の特徴と豊橋の街づくりの課題についてご説明頂いた。三河港は自動車の輸出台数が100万台で名古屋港やドイツのブレーマーハーフェン港とともに世界三大港湾の一つである。車の輸出入額では名古屋港を抜いて1位であり、自動車の輸出台数は135千台と全国の輸入車の約50%を占めている。三河港は平成10年にコンテナターミナルをオープンし多目的国際ターミナルの整備が進められた。現在は三河湾諸港に出入港する際の要衝となる中山水道航路について、大型貨物船がスムーズに入出港できるように整備が進められている。

ダイムラー・クライスラー株式会社のインフラストラクチャーとしては日立の新車整備センターや横浜のトレーニングセンターもあるが、豊橋事務所は乗用車及び商用車の新車整備センター、部品センター、トレーニングセンターを備える国内最大級の施設である。ここでは、輸送上の損傷点検や機能点検及び整備（点検作業）と道路、運送車両法に基づく最終検査（適法作業）が実施されている。新車整備センターの建設場所を選定した際には横浜なども候補にあがったが、（1）ロジスティックコスト、つまり自動車専用船が入る港が近いことや幹線道路へのアクセスが近いなど荷役作業コストが安いこと、（2）良質な労働力が確保できること、（3）地域の協力が得られることや港湾設備、電気、水道、ガス、産業廃棄物などのインフラが整っていること、（4）気候、風土、食べ物、教育、医療、住宅環境などが喜んで赴任できる環境であることなどを根拠に、最終的に豊橋を選択した。

とくに住宅環境が欧米と比較して遜色ないレベルで提供可能であることが選択の大きな理由の一つとなった。最近では外国語による教育や英語の話せる医者がほしいといった要請もある。このあと新車整備センターを一巡し乗用車の検査、整備の様子を見学し、引き続き港湾を車で通り抜けコンテナやオレンジジュースの原液の貯蔵タンクなどを確認した。

昼食は豊橋のホテル・シーパレスリゾートでとり、本日二つ目の視察地である第二東名高速道路の建設現場である浜北サービスエリア予定地へ向かった。途中、日本道路公団静岡建設局川人局長及び、同浜松工事事務所大西所長よりご説明を伺った。(1) 静岡県内の現在の東名高速道路では渋滞回数が年間1,500回、県内を目的地としない通過交通が約半数、この交通のバイパス機能として第二東名高速道路の早期開通を期待している。(2) 地図上でわかるように東名高速道路が下に垂れ下がったルートであるのに対し、第二東名高速道路は直線的であり距離も1割程度距離が削減される。(3) 東名高速道路は海岸線から約5kmの距離であり平地を走ることを基本としているが、一方、第二東名高速道路は海岸線から約10kmの距離であり約4割が橋脚、約3割がトンネルなど大部分が土木構造物で構成される。(4) 工事の際には、切り出された土砂はすべて県内で埋めることとし、トラックが一般道路を通り周辺環境に影響を与えないように土砂を運ぶ道路を先に建設するなどの配慮をしている。

目的地に近づくと、まず始めに山間に昨年3月に竣工した都田川橋が目に入ってきた。真っ白なきれいな橋梁である。続いて開けた場所に出るとそこは大平高架橋の建設現場であり、巨大な橋脚が立ち並ぶ横を通り過ぎた。浜北サービスエリア予定地は上り線及び下り線とも既に盛土が終わりおり将来のサービスエリアの形状を確認することができた。伐採した木材も乾燥させて堆肥とするチップとされている。ここで第二東名高速道路の工事で活躍している押出し架設工法の説明をお聞

きした。眼下には、先程の大平高架橋が分散方式により両側からの押出し架設工法で施工されている現場が一望できる。従来工法では約10mの工事を行うのに二週間はかかることを、この工法により一日1mずつ工事が着実に進んでいる。

この二日目間を通して、駅、空港、港湾、高速道路など人・物流、土木現場の最先端を訪問でき、また何よりもバスで移動中に名古屋大学の林先生のご指導により中部圏の魅力を肌身で感じる事ができたことなど、日本のものづくり産業の原点を再認識する意味で大変貴重な経験であった。充実した気持ちで浜松駅より帰路についた。

2002年3月 定例研究会 土木学会 CPDプログラム

日時：平成14年3月20日

場所：計画・交通研究会会議室

演題：「大和市都市計画マスタープラン」

講師：大和市都市部都市総務課都市政策担当 川口 敏治 様

【講演概要】

1. 市民参加の流れ

大和市の都市計画マスタープランの策定は平成6年から開始された。最初にワークショップを開催し課題等の抽出をして、それに基づいて1回目の全体構想のたたき台を作成した。このたたき台ができた段階で市民参加を計ろうと、インターネットの活用、ポスターセッション、市民懇話会という3つの



川口 敏治 先生

方法を採用した。2回目のたたき台についても素案を作成し、これをホームページ上で公開し、出された意見を集約して最終的な都市計画マスタープランの案として決定した。そしてこの案が都市計画審議会を経て最終的に都市計画マスタープランとして決定した。こうして大和市のマスタープランは市民参加を経て作られていった。

2. 参加状況について

インターネットを使って大体5,000人の市民がホームページにアクセスし、その情報に触れた。説明集会方式の場合、参加者は大体260人であったから、インターネット活用の場合には10倍とか20倍の参加が得られる計算になる。また英語版やスペイン語版のホームページも作成し公開したので、海外からも反響があった。ただし集まった意見が、どれくらい計画に反映されたかを比較すると、ポスターセッションの意見から約50%、市民懇話会から約40%、資料配付からの意見約35%であったのに対して、電子メールからの意見は20%であった。

3. インターネット参加の問題点

上記の理由として、インターネットから意見を寄せた人の4人に1人はマスタープランの内容がよく分からないが取り敢えず意見は出したという人であったことが挙げられる。これはインターネットだと計画の内容を自分で取りに行き内容を読み込まなければならず、質問があった場合に補足説明を受けられるポスターセッション方式などに比較すると難しいということが原因であったと思われる。

2002年4月 定例研究会 土木学会
CPDプログラム

日時：平成14年4月10日(水)15時～17時

場所：計画・交通研究会会議室

講師：足利工業大学 教授 為国孝敏 先生

演題：「市民参加型まちづくりへの挑戦!!

- 足利のまちづくりNPOと桐生のまちづくりの会での実践経験から -」

司会：日本大学 助教授 福田 敦 先生

【講演概要】

1. はじめに

最近、まちづくりや中心市街地活性化に関する問題が盛んに議論されているが、実際に市民活動に入っている研究は少ない。わたしが実際に関わっているのは足利市と桐生市である。現在、盛んに行われている市町村合併が進めば人口10～20万人の都市が多く生まれると考えられるが、両市の人口は、それぞれ16万人と人口12万人で同規模である。また、歴史があり、地場産業をもっているが、中心市街地が衰退している点でも典型的である。したがって、ここでの経験は全国の自治体に役立つのではないかと考えている。

市民参加型のまちづくりの特徴は非常にわかりやすい点にある。なぜなら、わかりやすくなければ市民は参加できないからである。我々、研究者は市民と一緒に考えてという姿勢がなければ市民参加の議論はできない。つまり、市民と同じ土俵に立つためには同じ目線に立たなければならない。

2. これまでのまちづくりと最近の傾向

従来のまちづくりは行政が行い、住民はその環境に適応するものという認識が強かった。このような官主導型の整備は経済発展という目標の下で支持され、経済成長期には利便性の高い生活空間づくりが行われてきた。

ここで、住民という言葉があるが、住民と市民の言葉の違いについて定義すると、住民とは対象となる地域のみに住む人を指し、市民とは対象となる地域外も含む。



為国 孝敏 先生

だが、近年では個人、地域の個性が志向されている。つまり、従来の利便性の高い空間づくりから快適空間づくりへの期待が高まっているのである。これに必要なものは地域の歴史・文化・コミュニティの再発見、つまり人間主体のまちづくりである。この市民参加のまちづくりの実現に向けて様々な試みが行われているが、市民の言葉と行政の言葉が異なっているため、一般の人が理解できないという問題がある。市民参加のまちづくりはこのような観点からも時間がかかる。

3. 足利・桐生での経験

今から3年前に、足利青年会議所OBが中心となってNPO法人VAN - NOOGAが立ち上がった。VAN - NOOGAは、都市デザイングループ、まちづくり交流推進グループ、まちづくり人材開発グループ、コミュニティビジネス推進グループの4つのグループから成り立っている。これまでの実績として、中心市街地の百貨店跡地で期間限定のイベントを行ったが、それ以外は都市デザイングループを除けば、ほとんど活動できてない。NPO法人はテーマが大きすぎるとまとまりにくいという難しさがある。今年は独立性を出すために中心市街地の全体のランドデザインをつくり、それについて市民とともに考える予定である。

桐生ではのこぎり屋根や古民家などが残っている本町地域で本一・本二まちづくりの会が2年程前に設立された。この会は大変熱心に活動しているが、住民の意識調査を行ったところ、まちづくりに対して意識していない住民がほとんどだった。これは、まちづくりの会や市役所の人にとってかなりショックな出来事だった。また、昨年から群馬県の補助事業でまちうちウォッチングを開始した。市民や学生が参加し活発な意見交換が行われた。

4. 今後の課題

これらの経験から得られた課題として次の三つが挙げられる。一つ目は市民に対して積極的に情報を提供しその情報を共有することである。二つ目は共通する課題を市民と共有することである。そして、三つ目は、

住民の相互理解を促進し合意形成を育むことである。

市民参加型まちづくりへの挑戦に向けて結論をいうと、挑戦はできるが実証はできていないのが現状である。これは、市民の意識の醸成、役所の意識改革に時間がかかるためである。この解決に向けて、市民と行政との言葉の通訳ができるような人間、研究、方法論の確立が必要である。

理事会・総会・懇親会

【理事会】

日時：平成14年4月23日(火)17時00分～18時00分

場所：プラザエフ8階パンジー

出席者数20名、委任状8通 計28(理事総数28)にて成立

議長：中村会長 司会：窪田事務局長

議事

(1) 第24回通常総会付議事項の審議

1) 第1号議案 平成13年度事業報告及び収支決算に関する件 原案通り可決

2) 第2号議案 平成14年度事業計画及び収支予算に関する件 原案通り可決

3) 第3号議案 任期満了に伴う役員の改選について

「資料の訂正：(黒川 洸先生の現職 東京工業大学教授を計量計画研究所理事長・早田大学客員教授に)(横島庄治先生の現職からNHK解説委員を削除)」以上を訂正して、可決。

(2) 会員移動の承認

資料訂正：渡邊貴介先生のご逝去月を9月から8月に訂正して可決。

(3) 本来は、24回総会にて3号議案「任期満了に伴う役員の選任」を可決してから第2回理事会を開催して審議すべきであるが、総会可決を前提に以下を審議し可決。

・会長1名、副会長2名、事務局長1名の互選

・幹事および事務局次長の承認

原案通り互選、承認。

【第24会通常総会】

日時：平成14年4月23日(火)18時00分～
18時50分

場所：プラザエフ 8階 すいせん

法人会員 17社中11社 フェロー・個人会員
87人中27人 出席者数38 委任状
48通 合計86(正会員数104)にて成立
議長：中村会長 司会：窪田事務局長

議事

- 1) 第1号議案 平成13年度事業報告及び
収支決算に関する件 原案
通り可決
- 2) 第2号議案 平成14年度事業計画及び
収支予算に関する件 原案
通り可決
- 3) 第3号議案 任期満了に伴う役員の改選
について

「資料の訂正：(黒川 洸先生の現職 東京
工業大学教授を計量計画研究所理事長・早田
大学客員教授に)(横島庄治先生の現職から
NHK解説委員を削除)」以上を訂正して、可決。

なお、前もって開催の理事会にて、理事が
総会で原案通り可決された場合は、会長/中村
英夫先生、副会長/黒川 洸先生と森地 茂先
生、事務局長/窪田陽一先生、事務局次長に福

田 敦先生、幹事に天野光一先生・内山久雄
先生・近藤寅彦氏、清水英範先生、杉原章夫
氏、屋井鉄雄先生が再任することを確認して
いる旨報告。

議事内容の詳細は同封の議案書および会員
名簿役員欄をご参照ください。

【懇親パーティー】

日時：平成14年4月23日(火)19時00分～
20時30分

場所：プラザエフ7階カトリア

窪田事務局長の司会・進行で、中村会
長の挨拶と乾杯に始まり、会員相互の
交流と親睦がはかられた。



総会風景

Announcement / 研究会・催事の御案内

2002年6月から共催セミナー

計画・交通研究会と当て塾(塾長：鈴木忠
義先生)の共催にて、6月からセミナーを開
催する予定。年18目標。

地域づくり・まちづくり - 価値意識と考え方 -
観光と地域づくり - 手法と実践 各回90分 9回
毎回15分 ブックレビュー、論説など

日時：第1回 6月19日(水) 16時～18時

場所：計画・交通研究会会議室(定員30
名=計交研15名、当て塾15名目標)

詳細は追ってE-mail 及び 7月号会報にて
連絡する。

2002年6月 定例研究会 土木学会 / CPD申請中

日時：

場所：計画・交通研究会会議室

演題：『「環境PFI」の提案と実現化の可能
性について 沿岸域における海岸環境
事業等を対象として』

講演概要

わが国の沿岸域は、古くから工業や漁業、
交通・輸送の場として利用されるとともに、
近年ではウォーターフロント開発や海洋レク
リエーションが活発化するなど、常に開発・

利用が要請されてきた。そのためこれらの活動の受け皿となる沿岸域では、多くの環境的問題が山積しているが、中でも、特に自然の干潟や浅場の急激な減少にともなう生物環境や水質の悪化は深刻なものとなっている。

そのため、これまで開発や侵食により失われた自然の砂浜や干潟などの沿岸域の自然環境を回復・改善することを目的とした公共事業として、いわゆる海岸環境事業等が行われてきた。

しかしながら、昨今の景気低迷長期化により、地方自治体の財政は脆弱化の一途をたどっており、さらに、国の直轄による海岸保全事業の最低規模が大幅に引き上げられたことなどから、このままでは地方自治体主体の沿岸域の環境事業は促進され難い現状にあると思われる。

そこで今後、地方自治体等において、沿岸域の環境事業を促進していくための手立てとして検討すべきと考えるのが、公共事業の新たな資金調達・管理運営方法として注目されているPFI（Private Finance Initiative）の導入である。

今回の講演では、沿岸域の環境事業にPFIを導入した「環境PFI」を提案し、その実現の可能性と「環境PFI」を具体的に実施する

ための要件、課題などを示し、話題提供としたい。

（内容）

- ・海岸環境事業等における「環境PFI」の概念と導入の必要性
- ・行政と民間セクターの見解
- ・「環境PFI」の実現化の可能性
- ・実施に伴う諸課題
- ・今後の展開

講師：日本大学理工学部海洋建築工学科
教授 横内憲久 先生

《現在の主な学会・社会活動》

（社）日本都市計画学会学術委員会委員・（社）日本建築学会海洋委員会研究推進運営委員会主査・（社）土木学会地盤工学研究委員会 ランドフィル島構想小委員会委員長・日本沿岸域学会理事・（社）ウォーターフロント開発協会理事・千葉県船橋市建築審査会長

《主な著書》

・ウォーターフロント開発の手法(鹿島出版会1988)・0ウォーターフロントの計画とデザイン(新建築社1991)・港の景観設計(技報堂出版1991)・ウォーターフロントの計画ノート(共立出版1994)・ミチゲーショと第3の国土空間づくり(共立出版1997)・都市の計画と設計(共立出版2002)

Publication / Documents / 刊行物・文献資料

2002（平成14）年度学位取得論文

個人会員が指導教官となった博士論文、修士論文、卒業論文を紹介します。

大学 / 大学院名・学科 / 専攻名・研究室名（指導教官名） < 大学名五十音順 >

論文著書名 / 論文表題 / 取得年月日 / 区分 / レベル（I = 基礎的、II = 改良後実務応用可能、
= 実務応用可能）

足利工業大学大学院工学研究科土木工学専攻為国研究室

石丸 悟 / 近代土木遺産「富岩運河」の活用に関する基礎的研究 / 平成14年3月20日 / 修士 / I

北村 博昭 / 利用者行動を考慮した「道の駅」のサービス特性に関する実証的研究 / 平成14年3月20日 / 修士 / I

足利工業大学大学院工学研究科土木工学専攻中川研究室

高橋 卓也 / 電線類地中化事業における景観保持条件に関する研究 / 平成14年3月20日 / 修士 / I

森 美千代 / まちづくりグループの形態特性と活動実態に関する研究 / 平成14年3月20日 / 修士 / I

足利工業大学工学部土木工学科為国研究室

相澤吉浩・塚本健太郎 / 未整理状態にある土木史料の保存管理方法とその活用に関する研究 / 平成14年3月20日 / 学士 / II

九州大学大学院・工学研究科・土木工学専攻・交通システム工学研究室

虎谷 健司 / 休日レクリエーション交通における人の行動特性に関する研究 / 平成14年3月25日 / 博士 / I /

九州大学大学院・工学部・都市環境システム工学専攻・交通システム工学研究室

古賀 誠 / 個人差に基づくショッピングモール街利用者の交通行動に関する研究 / 平成14年3月25日 / 修士 / I

藤山 智浩 / 交通システムの費用構造に関する分析 / 平成14年3月25日 / 修士 / I

山口 泰 / 横曲げ振動を考慮した高周波小返り振動特性に関する研究 / 平成14年3月25日 / 修士 / I

吉永 誠 / 中心市街地における歩行者の経路選択モデルに関する研究 / 平成14年3月25日 / 修士 / I

京都大学大学院工学研究科環境地球工学専攻人間環境設計学研究室

田中 尚人 / 水系基盤による近代京都の都市形成に関する研究 / 平成14年1月23日 / 博士

京都大学大学院工学研究科土木システム工学専攻

山田 圭二郎 / 地形文脈における敷地マネジメントに関する景観論的研究 / 平成14年3月25日 / 博士 / I

筑波大学大学院環境科学研究科・都市交通研究室

佃 晋太郎 / 購入行動と利用効果の相互影響を考慮したETC搭載車増加策の検討 / 平成14年3月 / 修士 / I

小畑 晴嗣 / 代替燃料車のための燃料スタンドの配置戦略について / 平成14年3月 / 修士 / I

東京大学 大学院工学系研究科 社会基盤工学専攻 測量/地域計画研究室

高村 義晴 / 首都機能移転における総合評価手法の開発・適用とその応用に関する研究 / 平成13年7月 / 博士 / III

布施孝志 / 高度撮影時系列画像を用いた車両動態認識手法の開発 / 平成14年3月 / 博士 / III

上野博義 / 社会的相互作用を考慮した選択行動モデルの構築と実証分析 / 平成14年3月 / 修士 / I

加藤 究 / 高齢者通所サービスにおける送迎バスの運行計画決定支援システムの開発と適用 / 平成14年3月 / 修士 / III /

亀井憲樹 / 不動産の価格形成要因の時空間波及分析 - 空間的相互依存性を考慮した不動産価格モデリングと収益率およびリスクの計量分析 - / 平成14年3月 / 修士 / I

川久保素子 / 社会資本事業における財政システムに関する研究 - 水道事業における経済効率と社会的公平性に着目して - / 平成14年3月 / 修士 / II

井上 亮 / 誤差の社会的空間相関を考慮した線形回帰型地域モデリングに関する研究 / 平成14年3月 / 修士 / III

東京工業大学・工学部土木工学科・上田孝行研究室

岩田秀明 / 「不況下における公共投資評価」 / 平成14年3月 / 学士 / I

野上圭介 / 「公的会計によるプロジェクト・マネジメント」 / 平成14年3月 / 学士 / I

東京工業大学・工学部開発システム工学科・上田孝行研究室

木本由花 / 「確立課程に着目したインフラの維持・更新」 / 平成14年3月 / 学士 / I

MELATI MUDZAFFAR ALI / 「Project Evaluation for Developing Countries and Equity Issue」 / 平成14年3月 / 学士 / I

東京工業大学大学院総合理工学研究科・人間環境システム専攻・屋井研究室

平田 輝満 / 都市内高速道路の走行環境分析に対するドライビングシミュレータの適用性 / 平成14年3月26

日 / 修士 / I

東京工業大学大学院情報理工学研究科・情報環境学専攻・屋井研究室

後藤 亮 / 広域ネットワークを考慮した交通・環境マイクロシミュレーション / 平成14年3月26日 / 修士 / II

東京工業大学大学院・理工学研究科・情報環境学専攻・上田孝行研究室

岡 真紀子 / 「不完備契約から見たプロジェクトサイクルマネジメント」 / 平成14年3月 / 修士 / I

東京工業大学大学院・理工学研究科・土木工学専攻・上田孝行研究室

笥 文彦 / 「世代重複モデルを用いた社会資本整備政策に関する研究」 / 平成14年3月 / 修士 / I

東京工業大学大学院・理工学研究科・国際開発工学専攻・上田孝行研究室

鈴木宏一郎 / 「建設産業の生産性と技術進歩の経済評価」 / 平成14年3月 / 修士 / I

中澤毅基 / 「プロジェクトの不確実性と競合・補完関係を考慮した事業評価」 / 平成14年3月 / 修士 / I

東京工業大学大学院理工学研究科・土木工学専攻・屋井研究室

吉野広郷 / 休日のアクティビティに着目した時間価値推定手法に関する研究 / 平成14年3月26日 / 修士 / I

斉藤輝彦 / 国内航空市場における機材変遷に関するモデル分析 / 平成14年3月26日 / 修士 / I

東京都立大学大学院 工学研究科 土木工学専攻 社会基盤計画学講座

太田 洋 / 「交通安全施設がカーブ区間の運転挙動に及ぼす影響」 / 平成14年3月25日 / 修士 / I

野村恭嗣 / 「地区交通における速度抑制対策の効果に関する実験的研究」 / 平成14年3月25日 / 修士 / I

田中耕介 / 「交通需要管理におけるパッケージ・アプローチに関する研究」 / 平成14年3月25日 / 修士 / I

東北大学・工学部土木工学科・地域計画学研究室

五十里 洋 / 市町村合併における公共財費用負担の調整方法 / 平成14年3月26日 / 学士 / I

伊藤哲郎 / 公共事業管理のための財務及び経済指標に基づく事業状態の把握方法 / 平成14年3月26日 / 学士 / II

佐藤勝哉 / 交通需要予測における土地利用モデル導入効果の実証分析 / 平成14年3月26日 / 学士 / II

大門 晃 / 持家世帯行動を考慮した将来交通所要時間の情報価値計測 / 平成14年3月26日 / 学士 / II

東北大学・工学研究科土木工学専攻・地域計画学研究室

鈴木 温 / 土地利用・交通政策における将来交通所要時間情報提供の有効性に関する研究 / 平成14年3月25日 / 博士 / II

川合健司 / 地理的重み付き回帰分析とKriging法による都市モデルのための空間データの補間 / 平成14年3月26日 / 修士 / III

吉田明弘 / 住宅地区別年齢階層別人口予測のための世帯構成遷移と住み替え行動分析 / 平成14年3月26日 / 修士 / III

東北大学大学院・情報科学研究科人間社会情報科学専攻・地域計画学研究室

小野寛明 / 現存社会資本の価値評価方法とその適用 / 平成14年3月26日 / 修士 / I

名古屋大学大学院 環境学研究科 都市環境学専攻 空間・物質コ-ス

森杉雅史 / 地域均衡発展を目指した交通政策分析のための理論的考察及び動学的シミュレーション / 平成14年3月15日 / 博士 / II

名古屋大学大学院 工学研究科 地圏環境工学専攻 林研究室

杉原健一 / 「都市計画を支援する3次元都市モデルの自動生成システムとその活用」 / 平成13年9月28日 / 博士 / III

横浜国立大学・大学院工学研究科・計画建設学専攻・交通研究室

伊木 史紀 / 「高速道路の自動車交通量における車群特性に関する研究」 / 平成14年3月26日 / 修士 / II

池田久美子 / 「車両共同利用システムの導入による渋滞緩和効果に関する研究」 / 平成14年3月26日 / 修士 / II

今井達也 / 「買物行動モデルを用いた商業地域の魅力度向上策の評価に関する研究」 / 平成14年3月26日 / 修士 / II

武士俣明子 / 「都心地区の歩行回遊性に対する道路の影響に関する研究」 / 平成14年3月26日 / 修士 / II

横山博司 / 「地方都市における交通行動からみた都市の施設立地に関する研究」 / 平成14年3月26日 / 修士 / II

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)

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

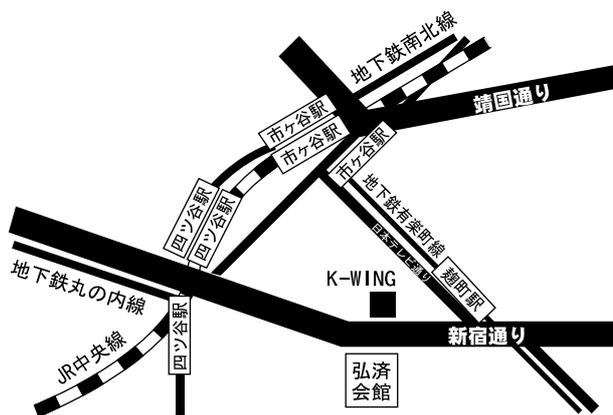
東京都千代田区麹町5-2-1 K-WING 6F

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