

計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

会報 2002-07

発行日：平成14年7月8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
「途上国における物流の将来を考える」	
News Letters	2-6
事業報告・活動報告	
Announcement	6
研究会・催事の御案内	
Publication / Documents	6
刊行物・文献資料	
Backyard	7
事務局通信	

Opinion 「途上国における物流の将来を考える」 福田 敦

開発途上国における物流の在り方は、地球環境に対する関心の高まりの中で、重要な課題となっているが、陸上貨物輸送に対する関心は、実務レベルでも、研究レベルでも、あまり高くないようである。海上貨物や航空貨物の場合は、国の経済発展に直結するということもあり、ハブ空港やハブ港の立地問題などが新聞などでも大きく取り上げられることが多いが、陸上貨物輸送については殆ど見かけない。

私が、タイで物流の実態を調査し始めてから8年程になるが、この間の取扱量の増加と物流体系の変化には目を見張るものがある。ご存知のように東南アジアの場合、プミトラ政策を取っているマレーシアは別にして、土地を所有できない中国系の移民の人達が物流事業を担っている場合が多く、そのため多くが小規模なファミリー企業であり、零細であるというのが、つい最近までの姿であった。特に、小口輸送に関しては配送所を持つような事業者は殆ど無く、歩道上で荷捌きをするような零細な事業者をよく目にしていた。しかし、この10年の間に、地方部への相次ぐ工場の進出、大規模小売店の出店などに連動して、全国的に規模を拡大する事業者も多数現

れてきている。

このような物流量の増大に伴って、当然貨物車交通に起因する大気汚染や地球温暖化ガスの増加が進んでおり、深刻な社会問題となりつつある。さらに東京都市圏における一人当たりの貨物量とバンコク都市圏におけるそれとを試算した結果では、バンコク都市圏における貨物量は未だに東京都市圏の1/3であり、今後物流量が数倍になる可能性が高い。近い将来、1000万を越えるメガシティーの内17がアジアの都市であると言われており、これらの都市で遅かれ早かれ同じ状況になることを考えると、地球環境へ与える影響は計り知れないものがある。

これに対して対策がまったく行われていない訳ではない。例えば、バンコクでは広範囲に貨物車の流入規制する一方で、複数の大規模トラックターミナルやインランド・コンテナ・デポを都心郊外に計画的に整備しており、これらによって都心に立地していた物流事業者が郊外に転出するなど、まだ一部ではあるが物流体系の近代化が進んでいる。東京でも大型車の走行規制が十分には行えない現状と対比すると、かなり健闘していると評価できる。しかし、流入規制の対象とならない

ディーゼルエンジンを搭載する小型貨物車が増加するなど、貨物車の数や利用は結局増加しているという点で必ずしも問題解決に繋がっていない。

そこで、貨物車を増加させない方策として、鉄道による貨物輸送を検討できないであろうか。そう思って、マニラを含むエリアを対象に学生と試算したことがある。ご存知のようにマニラは西と東を湾と湖に挟まれて細長い土地にあり、ここから延びる北線は現在鉄道の運行が止まっており、南線も単線でディーゼルによる客車が1日に3～4往復しているだけである。開発援助で両線を含めて既存の鉄道を都心近郊線として生まれ変わらせようという案が幾つか検討されているので、これに便乗して貨物輸送を行えないかと考えてみた。貨物の需要は分からないが、北には米軍から返却を受けたスービックとクラークの海と空の貨物拠点があるので、この間なら利用がありそうなので、取り敢えず旅客運行の空いた時間にどの程度貨物車両を運行させられるか計算した。車両、信号施設を購入し、一部待避線などを作っても、240億円ぐらいの投資をすると、旅客輸送を都心部で、20分間

隔で運行する合間に、15両編成の貨物列車を10往復程度なら運行することが可能であることが分かった。5tの貨物を運ぶ貨物車なら600台に相当する。タイやその他の国でも、鉄道による貨物輸送は衰退傾向にあり、これに変わってトラック輸送が急速に増加している。フィリピン以外の国で試算したことは無いが、どこの国も保守の状態は別にして一応鉄道ネットワークは存続しているので、少し整備を行うことで都市圏を含む近郊地域で効率的な貨物輸送を行うことが可能となることも多いと思われる。

わが国では、結局鉄道による貨物輸送は花が咲かなかったが、これから物流体系が発展するような国であれば、フレイトライナーやピギーバックなど十分適用可能性はあるであろう。昨今、クリーン・デベロップメント・メカニズム(CDM)が取りざたされているが、日本で出来なかったことに再度トライして、環境改善に繋げるような技術協力を模索する必要があるだろう。

(計画・交通研究会事務局次長/
日本大学 助教授)

News Letters

事業報告・活動報告

2002年5月 定例研究会
土木学会CPDプログラム

日時：平成14年5月8日(水) 17時～19時

場所：計画・交通研究会 会議室

演題：「NEWダウンタウン：街の賑わいづくり」

講師：(株)北山創造研究所

取締役・設計推進担当 松岡一久 様

【講演概要】

1. 今までの街づくりと最近の動き

現在、「都市再生」の掛け声に乗って、至る所で再開発が行われている。今までは時代の変化が少なかったということもあって、なんとなく出来上がっていた。しかし、最近では

今までの乱暴な作り方ではどうにもならなくなり、新しいスタンスでの街づくりが必要になってきた。私たちが関わってきた商業施設を中心とした賑わいづくりの中から、幾つかの事例を基に、心地よさ・楽しさ・愛着づくりの手法について考察する。

2. 事例紹介

(1) サンストリート(東京・亀戸)

サンストリートでは15年間という期限があり、この間継続的に集客力を維持することは困難であり、かつ、シネコンなどの施設による付加価値付けも困難であると考え、環境によるソフトなインフラ整備を行った。その中

心になるのが広場である。広場が中心であり、やさしく包まれた安心感、賑わいをつくる店のスプレッド（にじみだし）環境を創造した。広場に向けてテーブルとか椅子とかワゴンショップを出したりして、各店舗の前はそれぞれの店で、路面店感覚で自由に使えるようにして売り手のやる気を引き出させている。その売り手のやる気が店の活気ひいては全体の賑わいに繋がるようしている。

集客を図るイベントも広場で行う。ただ、イベント自体のお金をかけるのではなく、ライブや地方の物販を行ったりし、人を育てながら、やる気を引き出していくことが、街を長続きさせる秘訣である。

（2）ピナウォーク（神奈川県海老名市）

ピナウォークの特徴は、官民連携で事業を行うことで、商業施設の真ん中に都市公園を取り込んだような形を実現している。公園と商業施設の間には境界は無く、一体的な空間を創出した。

ぶらぶら歩きという意味で、ランプリングテラスと言う名の回遊性の高い公開街路や一目で他と違った別世界と思わせるような大屋根などの施設を設けた。観覧車などは確かに広い範囲から、お客を集めることが出来るが、直ぐに飽きられてしまう。そのため、広い範囲からの集客を考えるより、普段使うものを集めたショップなどで、一週間で何度も足を運んでいただけるような通客を狙ったショップを設けている。また、愛着の持てる手作り間隔



松岡 一久 様

を意識させるアートベンチやサンストリートと同様の路面店感覚の店づくりを行っている。

造っても儲からないといわれてきた広場をピナウォークでは新しいビジネスチャンスと考え、新車の発表会を行ったりして、広場自身をメディアとしての価値を高めていこうとしている。

3. これからのまちづくりに必要なこと

街づくりを行う上で重要なのはお金をかける場所である。お金をかけて価値のある場所と、あまり効果のない場所もある。だから、お金をかけて価値のある場所を見つけ出すというのが非常に大切なのである。また、名所を作るといっても街づくりをする上では重要だと考えている。名所とは私たちの定義では「一般的でない魅力を持った場所」である。時代とか歴史といった素材、あるいは川沿いだとか海沿いといった地形的要素など、他にはないものを使って優位性を持たせることで、まちの魅力を引き出されると考えている。サンストリートの「車のない街」という特徴もこの考え方から生まれたものである。最後にもう一つ、ベンチの配置などの非常にきめ細かなレベルにも丁寧に対応するというのも、常に賑わい続ける街をつくる上で必要なことである。

2002年6月 定例研究会

土木学会CPDプログラム

日時：6月21日（金）17時～19時

場所：計画・交通研究会会議室

演題：『沿岸域における環境事業のPFI導入の可能性について 「環境PFI」の提案』

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

【講演概要】

1. PFI（Private Finance Initiative）とは

PFIの先駆的な国であるイギリスでは1992年に英国メジャー政権でPFIが誕生し、現在のブレア政権ではPPP（Public Private

Partnership)へと概念が変化してきている。近年では、単なる公共事業の民設民営化から発展して、官民が同じ立場で協力していくというPPPへ進んでいる。わが国でも平成11年7月にPFI法が施行され、今後かなりPFIが活用されると考える。そのうえで、PFIを行うには官民のキャッチボールが重要である。

2. 「環境PFI」の背景と諸課題

環境PFIを行う背景として、日本の地方自治体のうち約3分の1が海に面しており、人口の半分が居住していることから、海岸が環境負荷の集積の場となっており問題となっている。そこで、悪化した環境の回復のための環境事業が行われているが、多額の費用がかかってしまうという問題から、環境事業へのPFI導入が出来ないかと考え、ここ数年研究を行っている。特に、海岸法の改正に伴い、国の直轄事業費の対象が引き上げられたことで、地方自治体が沿岸域を保全することになり、財政難などの問題が生じているので、この様な「環境PFI」が必要と考えている。

そこで、公共の権限の民間委譲やNPO等を含めたボランティアの参加をさせる必要がある。これが環境PFIの狙いのひとつであり、永続的かつ調和の取れた環境事業が行えると考え。ただ、これらを行うには港湾関係の法制度の規制緩和が必要である。

次に「環境PFI」に参加するのは民間企業である以上、収益をどうやって確保するのかという問題がある。つまり、民間企業が環境



横内 憲久 先生

創造を行った場所に利用者を来させる事が必要で、それにより利用者が増えるといった循環を作っていかなければ、「環境PFI」は成立しないであろう。

「環境PFI」で民間が収益を得る方法は3つある。1つは直接利用者から取る方法であり、周辺に駐車場を造り、料金徴収によって収益を得る方法などである。2つ目は民間が提供したサービスの対価として、公共側が民間に払うサービス提供型の方法もある。最後に、補助金を用いてジョイントベンチャーで行っていく方法もある。

3. 「環境PFI」実現への課題

実際には海岸、土木事業は民間が設計や施工をやっているという実績があるので、PFI導入は可能であると考えている。しかし、その為には、規制緩和が必要である。まず、公共の財産というのは、行政財産と普通財産と大きく二つに分類できるが、普通財産は行政や企業が売却することができるが、行政財産の場合は行政財産法や固有財産法、地方自治法によって貸与や販売が出来ないように規制されている。更に、用途の変更を短期的に行うことができないので、民間企業が行政財産を上手く活用して投資ができるように、規制緩和する必要がある。また、民間企業による一括的な管理が必要で、オペレーション等も行うことで企業努力ができるようにする必要がある。

次に、環境PFI導入に向けての課題であるが、行政財産に私権を設定できるのかについてはPFI法の改正により実現可能性があると言える。また、共通の財産である海を排他的な私的利用や営利目的に利用することに対して国民的なコンセンサスが得られるかということであるが、環境問題を解決するためにはお金が必要で、私的利用が結果的に環境促進に寄与するものと考えている。更に我が国固有の漁業権の問題がある。漁業権により、海での開発の場合には莫大な保障金を支払わなければならない、漁業権を

変えていく必要がある。

我が国は、海岸線が3万5千キロもあり、これを上手く使わない手はないと考えている。従って非常に多くの縛りがある我が国はそろそろ、資源の有効活用をしていかなければならない。

2002年6月 第1回計交研・当て塾 共催セミナー

日時：平成14年6月12日(水)16時～18時

場所：計画・交通研究会会議室

講師：「当て塾」塾長 鈴木 忠義 先生

演題：開催にあたり：人と物、物と人間の
関わりを考えよう

【セミナー概要】

新年度の計画・交通研究会の総会において会議室の活用が承認されたことをうけて、「当て塾」(塾長 鈴木忠義先生)との共催セミナーを開催することとなった。このセミナーは、毎月2回開催される予定で、本年度については、鈴木先生をメインの講師として、地域づくり・まちづくりおよび観光に関する基本的な考え方から実践のあり方など、鈴木先生の研究・実践の集大成とも言える内容の講演が予定されている。

今回は、その第1回目で、計画・交通研究会関係10名、「当て塾」関係10名、計20名(講師を含む)の参加を得た。「当て塾」関係の参加者は、地域づくり・まちづくりの調査・研究やコンサルティングなどに取り組んでいる若い世代の面々が中心であった。

第1回目の講演は、セミナー開催に当たっての目標、主題、今後の講演予定、スライドおよび文献解題で構成され、以下の内容であった。

【講演概要】

1. セミナーの目標等

本セミナーは、「地域づくり・まちづくり」の諸事項を扱うものであるが、参加者一人ひとりが自学・自習することの一助となることを重要な目的としている。このため、“整理

された情報を提供する”のではなく、下記のような観点から、ものの見方や考え方について解説していく。

(1) 当面の目標

地域づくり・まちづくりのあり方・考え方・進め方・方法などについて、その基本となる諸事項を探る。

(2) 自学・自習

聴く、読む、考える、喋る、一行見出しをつくるなど、訓練を自学・自習する。

(3) 開設に当たって

物-物、人-人ではなく、人-物、物-人の関係を解釈し、意味を認識する。

基礎から応用へ、そして設計、施工へと続く段階のなかで考えることが重要である。

本セミナーでは、一般教養である人文学、専門基礎である社会学、専門としての社会学の範囲を中心に考えていく。

2. 今後の講演予定

本セミナーの今後7～8回の講演予定は、「地域づくり・まちづくりの思想・発想・構想」に関して、具体的な事例も交えながら、諸事項を解説し、討論する。

第一講(7～8回の講演項目)

地域づくりとまちづくりの思想・発想・構想

地域づくり・まちづくりの思考の枠組み

地域づくり・まちづくりの思想

- 価値意識と考え方 -

地域づくり・まちづくりの発想

- 人間からの発想 -



鈴木 忠義 先生

地域づくり・まちづくりの構想（企画）
事例報告 区民健康村計画のプロジェクト・チーム調査報告
毎回のスライドで考えてほしい事

3. スライドによる事例紹介

講演内容のポイントを具体的に示す事例についてスライドが毎回紹介される。

今回は、“コンセプト（概念）の大切さ”をテーマに、浅草のマクドナルド、現場復元された長崎の眼鏡橋、門前町が衰退した出雲大社など、文明の地域への導入・復旧などに関する国内外の興味深い事例が約20点紹介された。

4. 文献解題

本セミナーでは、1冊15分程度で文献解題を行っていく予定である。

今回は、山内昌之著「政治家とリーダーシップ」（岩波書店、2001年）と丸谷オー著「思考のレッスン」（文藝春秋、1999年）が取り上げられた。

本セミナーへの参加は随時受け付けておりますので、ご希望の方は、計画・交通研究会事務局までご連絡ください。

（文責：「当て塾」東京事務局 野倉 淳）

Announcement

2002年7月 共催セミナー（第2回）
共催：計画・交通研究会、当て塾
日時：平成14年7月10日（水）16時～18時
場所：計画・交通研究会 会議室
テーマ：地域づくり・まちづくりの思考の
 枠組み

- 1 地域づくり・まちづくりの思考の枠組み
- 2 企画への接近
- 3 構想（企画）の5要素と構成
- 4 進展と再生
- 5 企画作業（各手法）
- 6 学習と研究

* 関連スライド

文献解題：畑村洋太郎著「失敗学のすすめ」、
講談社2000年11月

研究会・催事の御案内

講師：「当て塾」塾長 鈴木忠義 先生

2002年7月 共催セミナー（第3回）
共催：計画・交通研究会、当て塾
日時：平成14年7月24日（水）16時～18時
場所：計画・交通研究会 会議室
テーマ：地域づくり・まちづくりの思想

- 1 さまざまな価値意識と地域づくり・まちづくり
- 2 その考え方
- 3 11人の先人の言葉

* 関連スライド

講師：「当て塾」塾長 鈴木忠義 先生
人数に制限があります。必ず事前にお申し込み下さい。

Publication / Documents

寄贈文献資料
寄贈文献資料
一般図書
野村和正著 随筆シリーズ集「峠のロマン

刊行物・文献資料

と道路交通史」「宇宙と生命そして人類文明史」
<寄贈者：大日本コンサルタント（株）
専務取締役 野村和正 様>

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。

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10日（土）から8月18日（日）まで事務所
を閉鎖・休業させていただきます。

また、8月の定例研究会等もお休みといた
します。

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

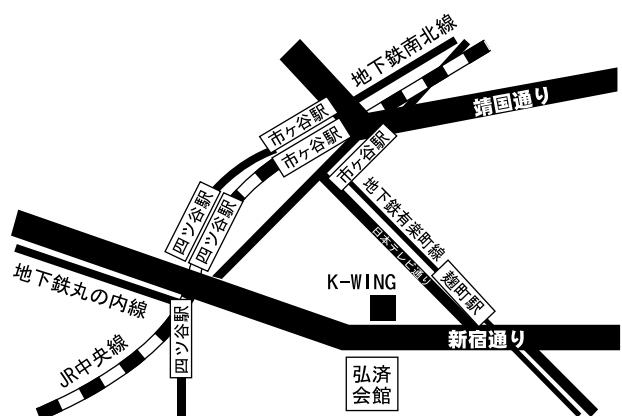
東京都千代田区麹町5-2-1 K-WING 6F

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/](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