

計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

会報

2003-01

発行日：平成15年1月17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 =www008.upp.so-net.ne.jp/keikaku-kotsu/

目次

Opinion	1-2
子供の成長環境としての都市	
News Letters	2-11
事業報告・活動報告	
Announcement	11-13
研究会・催事の御案内	
Backyard	13
事務局通信	

Opinion

子供の成長環境としての都市

山形耕一

若者の意欲の不足とか学力の低下といった社会的風潮を見ると、都市計画が子供の健全な成長、特に人間性の形成や知能発達といった面で、必要な環境の形成にどれだけ役割を果たし得てきたか気になる。

生物の世界には“ 個体発生は系統発生を繰り返す ” という言葉がある（ヘッケルの反復説）。これは動物の受精卵が赤ちゃんとして生まれるまでに、種として自らの進化してきた過程を辿るという説である。人間の胎児にしても、発生途上では、魚類や爬虫類に似た形態をする時期がある。そして、その時々に進化を促した環境があったであろう。人間がどの時点で成熟したと言えるかは難しいが、子供は少なくとも、人間として個体発生の過程にある。

子供は、今、自らを進化させていく環境に生きているのだろうか。人間を英知ある生物として進化させてきた豊かな自然は、子供達の個体発生の環境として、残されているのだろうか。

中央教育審議会による教育基本法改正に関する中間報告（平成14年11月14日）では、7項目にわたる教育の目標を挙げている。（i）個人の自己実現と個性・能力の伸長、創造性の涵養（ii）感性、自然や環境とのかかわり

（iii）社会の形成に主体的に参画する「公共」の精神、道徳心、自律心（iv）～（v）略。いずれも、重要な目標であるが、子供達は、これらを学ぶにあたって、身のまわりにどのようなモデルを見出し、実感するのであろうかとの疑問が湧いてくる。教科書や映像を駆使することは可能であろう。しかし、そのことを実感し、身についたものとするのは、日々の生活のなかに、現実に目にし、体験することであろう。現実としての自然の枯渇や混乱した街並みは、教育内容をかえって絵空事としてしまうのではなからうか。

第（i）の項目では、「未知なることに果敢に取り組み、新しいものを生み出していく創造性の涵養（中間報告）」としている。創造性を育むには、自ら発見した小さな不思議、なぜだろうと追求する心といった内発的な好奇心が不可欠であろう。小さな不思議のひそむ場所や様々な体感をできる場所を現在の都市はどれ程持っているだろうか。公園にしても、「大人の考える」子供の遊びを指定した設計となっており、子供の自発性が入る余地は少ない。公園の樹木や街路樹は、樹種が限定されていて、樹形にせよ、葉や幹にせよ、そこに集まる虫達にせよ、単純化されてしまっている。子供の好奇心や体験を通じて自己を発

見していく多様性に富んだ空間が無いといってよいだろう。遊びを通じて、自立心、探求心、社会性といったものを修得する機会も減ってきている。かつて、自転車の乗りまわしという遊びがあった。子供達が連れ立って、気の向くままに結構遠くまで出かけた。今まで行ったことのない場所に乗り入れるときの心のときめき、自然にせよ、街の風景にせよ、新しい発見、季節や時刻によって変わる風景といった様々な体験のなかに、冒険心や未知へのあこがれ、感性が養われたように思う。この遊びは、幹線道路の整備のなかで行動領域が限定され、さらに自動車交通の増加により学校や親が禁止するなどして激減してしまった。都市整備が子供の成長する環境を奪った例と言ってよいだろう。

第(ii)の項目では、「美しいものを美しいと感じ取り、それを表現することができる力は、人の有する普遍的な価値であって、文化創造の基礎にある心であり、……(中間報告)」と述べ、それを養う自然の喪失と、自然と共に人は生きていることを理解し感じる力の重要性を指摘している。ここにおいても美しいものを感じ、自然と共に人は生きていることを、理解する場が都市に極めて乏しくなりつつある。環境は、多様な種や物質の相互作用系であって、例えば、蝶を愛することは毛虫

を愛することなのだ。利便性の見地から、良いとこどりの、言わば、蝶を愛する部分だけを取り出した単純な系である都市の中に、環境の発想は芽生えるのであろうか。更に(iii)を考えれば、土地利用や建築形態の混乱の中に、美しさや公共の精神を見出し得るのであろうか。

いろいろと考え合わせてみても、都市が、子供の発達をインキュベートする機能を失いつつあることは否めない。もちろん、子供の発達には、教育技術のソフト・ハードにわたる発達や体験学習等様々な支援方法が期待される。しかし、三つ子の魂百までと言われるように、子供の発達を動機づけ、子供の認識の対象となり、更には子供の理解のモデルを供する等の点で日常的な環境としての都市は極めて重要なファクターと言ってよいであろう。

経済原理といった単純化された、短期的な最適性のもとで都市整備を進めることは、結局は、後世代の健全な発達を育むことにはならないのではないかと懸念する。都市計画の原点に立ち戻って、都市を、基本的に、人間が生活し、発達する場と理解し、時間軸に沿った人間の発達を目指した普遍的な視点から都市整備を進める必要がある。

(計画・交通研究会正会員/茨城大学教授)

News Letters

事業報告・活動報告

2002年11月 北陸視察会
(土木学会CPDプログラム)

日時：平成14年11月17日(日)～11月18日(月)

参加者：森地副会長以下27名

主な視察先：

富山・北陸新幹線整備に合わせた連立事業および駅北区整備事業、金沢・北陸新幹線工事現場および金沢駅東口整備状況、城端サービスエリア(ハイウェイオアシス)、白川郷、安房トンネル、沢渡駐車場

主な面会者(敬称略 視察箇所順) 田代美樹男 日本鉄道建設公団北陸第二建設局局长、斉藤浩司 日本鉄道建設公団北陸第二建設局次長、平澤泰作 日本鉄道建設公団北陸第二建設局計画課長、玉木史郎 日本鉄道建設公団北陸第二建設局計画課課長補佐、埴生雅章 富山県土木部参事、神埜進 同 都市計画課副主幹、橋本暁 同 都市計画課計画係、市田恵夫 富山市新幹線・富山駅周辺等整備担当理事、根塚俊彦 同 新幹線等交通政策課長、

源田忠男 金沢市定住促進局局长、荒木信博 同 同 駅周辺整備課補佐、片山 修 日本道路公団北陸支社長、小澤徹三 日本道路公団富山管理事務所所長、谷口尚 白川村村長、麻生博憲 国土交通省中部地方整備局高山工事事務所副所長、藤井昭彦 日本道路公団東京管理局松本管理事務所所長、馬淵 亮 環境省中部自然保護事務所自然保護官、吉木務 国土交通省中部地方整備局高山工事事務所所長、山田隆昭 日本道路公団清見工事事務所所長

視察内容：以下に参加者からの紀行文を掲載。

【第1日目】<日本建設情報総合センター 研究第二部 鈴木弘之>

(1) 空路にて富山へ

11月17日(日)羽田7時55分発の飛行機で、雲間にそびえる北アルプスを眼下に見ながら、8時55分富山空港に到着し、バスで富山駅に向かった。この日は地元でも珍しい程の快晴で、我々一行を天気までも歓迎してくれているようであった。

(2) 熱き心の富山駅周辺整備

富山駅では、鉄道公団、富山県、富山市の方々の出迎えを受け、北陸新幹線の整備に合わせた連立事業及び駅北区画整理(とやま都市MIRAI計画)状況についてご説明を頂いた。本計画は、昭和初期に神通川の改修によって整備された富岩運河を活用した区画整理として、平成10年度の日本都市計画学会・計画設計賞を受賞している。「本計画の成功は、企



金沢駅東口整備状況の説明を受ける

業移転のタイミングと一致したことにあった。」とのことであった。また、今後も連立に合わせて路面電車を直結させることにより、南北都市軸を形成させていく構想を担当者が熱く語られていたのが印象的であった。街づくりには関係者の熱き心が欠かせない。

(3) 外堀から埋める？金沢駅北陸新幹線整備

北陸新幹線は、長野～富山までの約160km区間は工事中であるが、富山から金沢の手前までの約30km区間は未着工で、そこから金沢駅までの約25km区間がまた工事中であり、まさに外堀から埋める戦略である。

我々一行は、北陸新幹線の整備が進む金沢駅で森地副会長他と合流し、ヘルメットをかぶって駅新幹線高架に上り、鉄道公団及び金沢市の方々から新幹線及び金沢駅東口駅広整備状況についてご説明を頂いた。現場担当者の方が「緊急整備事業によって金沢駅周辺区間の新幹線整備は進めたものの、富山から金沢の手前までが未着工であることが課題である。」と仰っているのを聞き、ネットワーク整備及び事業効果の観点から見て、この戦略(本当に外堀から埋める戦略かどうかは確認していない。)に疑問を持った人は私だけではなかったと思う。

(4) 地元運営による城端サービスエリア

今回の北陸視察の初日は、行程がタイトなため、金沢駅から東海北陸自動車道の城端(じょうはな)サービスエリアに移動するバスの中で、昼食として金沢の加賀料理をあしらったお弁当に舌鼓を打ちながら、途中乗車された道路公団の方から東海北陸自動車道の概要についてご説明を頂いた。

到着した城端サービスエリアは、レストラン温浴宿泊施設を備えた桜ヶ池クアガーデンやロックライミング施設等を併設するハイウェイオアシスである。このクアガーデンは自治体が建設し、一口50万円で290人の町民が出資・運営する施設であり、年間3億円の売上げがあるとのことであった。クアガーデンにあるレストランは、「畑に最も近い食卓」をテーマにサラダを主とし、順番待ちのお客

さんが盛況さを物語っていた。「高速道路頼みの経営ではなく、一般道からの客も呼び込める施設の魅力が必要。」という従業員の言葉は力強さを感じると共に、街づくりを進めていく上で地元の力が不可欠であることを改めて認識した。

(5) 世界遺産「白川郷」とICの開通

城端サービスエリアを後にし、前日開通したばかりの東海北陸自動車道（五箇山IC～白川郷ICまでの約15km区間）を通り、初日最後の視察地である白川郷に向かった。

白川郷では、合掌造りの集落が一望できる城山展望台にて、白川村の谷口村長から「合掌造りを保存・継承するためには、在住する若者の力が重要である。」と力説され、集落内を案内して頂いた。白川郷は、平成7年に世界遺産に登録され、平成11年に100万人だった観光客が、以降毎年20万人ずつ増加し、今年は160万人を越える勢いとのことであった。また、東海北陸自動車道の白川郷ICが開通し、北陸からの交通利便性が更によりよくなり、町中は観光客で溢れんばかりであった。白川郷では、集落内への観光車両乗り入れ規制により、川向こうの大型駐車場から「であい橋」という吊り橋を渡って集落にアプローチするようになっていた。写真は「であい橋」を渡る観光客である。

実は、本視察の4日前、11月13日付けの朝日新聞にて、「危機迫る世界遺産」と題し、ユネスコの内部文書で世界遺産730件中、2



「であい橋」を渡ると白川郷

割近い126件が内戦、開発、観光客増の影響により危機的な状況にあることが明らかとなった。この内、アンコールワットやガラパゴス諸島では、押し寄せる観光客の行為等が無視できないと報じている。白川郷はその対象から外れているとは思いますが、交通利便性の向上による観光客増がこのような事態を招かないことを切に願う。

(6) 更けゆく高山の夜

ハードな行程をこなし、アソシア高山リゾートホテルに到着したのは夕方5時前であったが、6時には森地副会長他2名の方が帰られるということで、直ちに討論会が開始された。森地副会長の挨拶の後、国交省高山国道工事事務所及び道路公団中部支社の方の挨拶があり、疲れを癒す美味しい料理と地酒を頂いた。副会長が帰られた後、今回参加者の親睦を深める趣向として、自己紹介を兼ねたスピーチをした後、その人が次の人を指名するやり方で、参加者全員がスピーチを行い、アツという間に高山の夜が更けていった。

道路関係公団民営化委員会の激務により欠席された中村会長を思いながら、公共事業のあり方について考えさせられる1日であった。

【第2日目】<東京急行電鉄 鉄道事業部

依田育也>

(1) 平湯から安房トンネルへ

ホテルを9時に出発し、高山市内を抜けて国道158号線の山道を平湯へ向かう。前日とは変わって、天候はどんよりとした曇り空。平湯に向け標高が高くなるにつれて、道路沿いに残雪がちらほらと見えるようになり、860台収容可能な平湯あかんだな駐車場は、一面の雪に覆われていた。上高地はマイカー進入規制が通年実施されており、岐阜県側からマイカーで上高地を訪れる人はここにクルマを駐めて、バスに乗り換え上高地に入ることになる。

高山国道工事事務所の平湯出張所で、麻生副所長と道路公団松本管理事務所の藤井所長に中部縦貫道と安房トンネルの説明を聞いた

後、バスに乗りトンネルをくぐる。延長4.4キロの安房トンネルは、工事中は高温熱水に悩まされたことで知られており、一部ルート変更などもあり、調査抗着手から18年がかりの難工事のすえ平成9年12月に開通した。現在でも火山性ガスが噴出しており、ボーリングで抜いたガス成分を常時モニタリングしていて、異常時には即座に道路閉鎖が行える体制をとっている。

(2) 上高地と交通規制

安房トンネル出口の先で、上高地へ向かう釜トンネルの入口にある中ノ湯交通規制ゲートを車上から見学。上高地は前々日の16日から冬季閉鎖となっており、残念ながらゲートの先へ入ることはできない。

158号を松本側へ降りた沢渡（さわんど）の村営第2駐車場で、環境庁の馬淵自然保護官から上高地の交通規制の説明を聞く。沢渡には、この第2駐車場を始め計1500台が収容できる駐車場があり、上高地マイカー規制の長野県側のバス乗換地となっている。観光バスであれば規制を受けずそのまま上高地まで入れるものの、近年はバスの増加も激しく、上高地河童橋駐車場で駐車待ちバス渋滞も時に起きているという。

また来年からは上高地のほかに乗鞍でも同様のマイカー進入規制が引かれるため、最後の年となる今夏は乗鞍に多くのクルマが押し寄せ、頂上まで14キロに7～8時間もかかったとのこと。1日目の白川郷ともあわせ、魅力的な観光地の環境と、そこに押し寄せる観光客との関係をどう保っていくのがよいか、考えさせられる話であった。

(3) 松本から帰路へ

その後、奈川渡（ながわど）、水殿（みどの）、稲核（いねこき）の安曇3ダムを通り松本へ向かう。途中ちらちらと雪が舞って前途が案じられたが、松本盆地まで降りると天候は回復し、晴れ間がのぞくようになった。松本駅から中央線の特急あずさで、東京へ向かい帰路についた。

2002.12月 特別講演会・懇親会

日時：平成14年12月18日 17時～20時

場所：プラザエフ（主婦会館）

特別講演会 - 1 17時～17時45分

講師：国土交通省北海道局 地政課長

奥平 聖 様

演題：『関東地方整備局における社会資本整備の進め方の改革への取り組み』

特別講演会 - 2 17時45分～18時30分

講師：運輸政策研究所所長武蔵工業大学教授

中村英夫先生

演題：『道路関係四公団民営化の議論』

参加者は100名を超え会場一杯に埋め尽くし、熱心に聴講された。講演概要は以下の通り。

【講演概要】

特別講演会 - 1

1. 関東地方長期ビジョン

平成14年1月に関東地方長期ビジョンを取りまとめた。平成8年にも長期ビジョンをまとめたことがあったが、関東地建が独自でまとめたものであり、各都県の意見が反映されていないことからビジョンとしての価値が大きくなかったという反省があった。今回はその反省を踏まえ、関東地方整備局、12都県政令市、その他関係機関から構成される「関東地方長期ビジョン策定委員会」を組織し、都県政令市との協力により作成した。また、各都県に「都県協議会」を組織することにより、都県が地域の課題を論議し、その課題を積み上げて関東地方長期ビジョン策定委員会で取



奥平 聖 課長

りまとめるという積み上げ方式をとった。このような協議会を組織することにより、定期的に都県政令市の人たちが一同に会して情報交換をするという機会が出来たことが成果として挙げられ、関係者の方々から評価を受けている。

2. コスト構造改革

平成8年以降、コスト削減が話題として挙がるようになった。全国的に平成9年から平成11年の3カ年で10%のコスト縮減を目標に取り組み、達成した。現在では、単にコストを安くすることを目的とするのではなく、事業執行の計画設計から管理までのあらゆる段階を対象として改革に取り組んでいる。改革の主要項目としては「事業のスピードアップ」「設計の最適化」「調達の最適化」が挙げられている。

入札・契約方式についてはデザインビルド方式、バリューエンジニアリング方式など様々なものがあるが、その中でも重点を置いているのは「総合評価方式」である。これは価格+技術提案を評価事項に取り入れることにより、価格だけではない競争を行う方式である。現段階では技術提案・技術力の評価方法、また、評価における技術と価格のバランスの決定が課題となっている。

3. 入札契約適正化法・地域住民との連携

公共工事の入札および契約の適正化の促進に関する法律が平成13年4月1日に施行された。これにより情報公開や施工体制の現場の点検がすべての公共工事発注者に義務付けら

れることになった。現場の点検に関しては本省から通達があったが、それだけでは不十分と認識し、関東地方整備局でそれを補完するマニュアルを作成し、今年度の発注工事から試験的に実施している。

市民参加については、道路の管理・美化という部門にボランティア、NPO、町内会の方々に協定を結んで参加していただくというボランティアサポートプログラムが実施されている。また、多摩川には多くのNPOが存在し、河川管理者と協力して様々な活動を行っているが、NPOの人たちは基本的には平日には会社があることから、対応が土日に集中するという問題点も出てきている。市民参加は非常に大切なことであり重要なことであるが、課題も多く残している。

特別講演会 - 2

特別プログラムとして、道路関係四公団民営化推進委員会で12月初めに出示された意見書の策定過程における議論の経緯などについて、委員を務められていた中村英夫先生にご講演いただいた。

すなわち民営化の目標として、次の4つの項目を考えて、委員会で意見を出してきた。

道路四公団は40兆円に上る債務を抱えており、主な借入先の財投の健全性を維持のためにはこの巨額な債務の確実な返済が必要である。日本の高速道路はドイツなどと比較しても未だ十分でなく、必要な道路は料金収入



100名を超える出席者が熱心に聴講



中村 英夫 先生

を使い、今後早期に整備して行くことが必要である。道路料金の値下げは、一律でなく、利用の少ないところは大幅な値下げを行い、利用されていない高速道路の有効利用を促すことが必要である。民営化により競争を促進し建設・管理・運営等諸業務の効率化が必要である。

これらについて客観的な分析結果に基づいて議論し、実現可能な改革案が作られることが現在と未来の国民にとって肝心である。可能な限りそのような方向への意見の集約を図ったが、残念ながら原則的立場にこだわる意見も多く、ひとつの有効な改革案としてまとめることが出来なかった。

懇親会18時30分～20時

特別講演会に引き続き、懇親会（立食パーティー）が行われた。はじめに鈴木忠義先生のご挨拶・乾杯の音頭で始まり、1時間半にわたり和やかに会員相互の交流と親睦が図られ、森地副会長の中締め後、流れ解散となった。

2002年11月定例研究会

（土木学会CPDプログラム）

日時：11月26日（火）16:00～18:00

場所：計画・交通研究会会議室

テーマ：「途上国の都市交通環境改善への貢献～JICAチェンマイ事業の報告～」

講師：（株）パデコ 取締役 倉並千秋様、同 プロジェクト コンサルタント 中川義也様、同 コンサルタント/アナリスト 荻田 聡様

司会：日本大学 助教授 福田 敦先生

【講演概要】

1. 調査の概要

今回行われた交通調査は発展途上国の都市交通環境改善を目的にJICAの開発調査として行われたものである。背景としては、観光都市チェンマイで交通安全、交通渋滞の問題を改善しようというものであった。業務内容としては、交通実態調査、現況分析を行い、改善策の提言、一部改善策については経済効果の算定を行った。

2. 信号制御・WAT CHET YOT交差点について

調査した既存の信号システムの主な課題点として「長い渋滞に対応できていない」「無駄な信号右折時間がある」ということを挙げられる。理由として、双方とも感知器の位置が良くないことが挙げられる。右折車への対応としては、右折レーンに感知器を設置することを提案し、渋滞への対応としては渋滞長に対応して感知器を設置するということを提案した。

更に、事故が多発している交差点に優先的に信号機を設置することを提案した。そのひとつにWAT CHET YOT交差点が挙げられる。この交差点では右折車が強引に高規格道路であるSUPER HIGH WAYの直進車を止めているので、社会実験としては、ただ信号を設置するのではなく、交通島の増設、中央分離帯の延長、信号機の設置、画像感知器システムの設置を行った。

実験の評価項目としては 交通量 走行時間 待ち時間 錯綜現象 ドライバーの意識、の5種類を設けた。それぞれの結果を以下に示す。交通量は事前事後で大きな変化が見られなかった。走行時間は平均では増えたが、最大遅れ時間では143秒となった。信号サイクルが140～160秒ということを見ると、これは渋滞しているとは言えない。待ち行列からも同じことが言え、一サイクルで待ち行列の車両が捌けているので渋滞は発生していないと言える。錯綜現象については信号設置前では1175回あったのが設置後では88回まで減少した。これは信号が守られていることを示している。ドライバーの意識については、全部で3回アンケートを行った。3回目のアンケートでは99%のドライバーが以前より安全になったと回答している。このことから、ドライバーが信号機の設置を評価していることが分かる。結論として、信号を設置することで待ち時間を最小に抑えながら著しく安全性を確保することが出来たということを実証した。

3. その他交通環境の改善についての提案・提言
本調査は交通環境の改善調査ということ

で、信号制御の他に歩行者や自転車、学校周辺の交通状態、公共交通についても調査した。

歩行者・自転車環境については、歩道の幅員調査、自転車道路網の調査、更に日本の市役所の取り組みを調査した。チェンマイは観光都市なので、外国人観光客が使いやすい歩行者ネットワークを充実させることと、歩道のデザインをもっと歩きやすくするということを提案した。

学校周辺の交通にも問題がある。チェンマイはタイ北部の中心都市であるので、学校が多く集まっている。更に自家用車で送迎されている学生が多いことから、朝夕の登下校時に学校周辺で交通混雑が発生している。そこで、学校ぐるみでTDM的な対策を実施するよう提言をした。

公共交通については、タイでは公共交通は民間が提供するものという考えがあるので、行政側が公共交通を提供するということが根付いていない状況にあると考えられる。また、公共交通を「持続可能なもの」「貧困層でも利用できるもの」として定義した場合にはチェンマイには公共交通と言えるものがない。公共交通を機能させるには組織の強化を行うこと、また問題点を明確にすることから始めなければいけないことを提言した。

2002年11月 第8回計交研・当て塾共催セミナー

日時：平成14年11月13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

演題：企画計画の事例：

世田谷区民健康村(その1：企画計画)

第8回の共催セミナーは、計画・交通研究会関係7名、「当て塾」関係9名(塾長を含む)、計16名の参加があった。

今回は、世田谷区が群馬県川場村に整備した「世田谷区民健康村」(1986年4月開村)の紹介であった。この健康村は、開設のための調査・計画から現在の運営まで鈴木塾長が深く関わっておられるものである。事例紹介

は、どのような考え方のもとに健康村と(株)ふるさと公社の構想に至ったかという企画の部分が中心であった。

〔講演概要〕

なぜ「健康村」なのか、なぜ管理運営として

「(株)ふるさと公社」なのか

「世田谷区民健康村」とその運営組織である「(株)世田谷・川場ふるさと公社」の基本的な考え方について、思考の枠組み(講義資料の図-1参照)との対応で解説した。この枠組みは、企画のプロセスを 思想、発想、構想の段階に分け、1)統計・推計、2)自然・歴史・文化、3)経済・技術、4)資源・環境、5)本質及び総合を思考の分野とするものである。

1. 企画について

(1) 統計・推計の分野

学童のゆとり教育で体験学習が二泊三日となり、また、勤労者の週休二日が普及していたことなどを背景に、学童の体験学習の場の充実と区民の余暇活動の場の充実が求められていた。

この“学童の合宿(平日)”と“市民の保養(週末)”を一体化した。「重ねの理論」である。

(2) 自然・歴史・文化の分野

生き物の原理と自然の中での人間の生きざまを学ぶことが大切である。この人間の営みに触れることができる場所(観光地でない所)を選び、民家・庭・水田・畑を一体として失われてゆく田園風景を再現することとした。

年次を重ね、プログラムの一環で炭焼き体験を組み込んでいるが、二泊三日の合宿で窯出しまで体験できるように二つの窯を置いている。

(3) 経済・技術の分野

技術を応用する考え方やエコノミックアニマルにならないことなどを自然の中で学ぶ「子供の放牧場」とすることを考えた。

複数の候補地から、農業+観光でいきたいとした川場村が選定された。

適切な管理運営が図られるよう“株式会社”のふるさと公社とすることになった。

(4) 資源・環境の分野

川場村は利根川水系で世田谷区の水源の一つであることが重要な関係となっている。

開発の影響をみるため、施設開設の前後3年間に継続して定点を定め水質調査を行った。また、全村の平場について定点撮影等を行った。

(5) 本質の分野

自然と人間、人間哲学、生活と人生などの考え方をもとに、体験により理解を深め、区民の第二のふるさととなる健康村を検討した。

(6) 総合

以上の(1)から(5)の各分野の思考を、人間からの発想を基本に総合化して健康村を建設し、(株)ふるさと公社で運営した。

なお、ふるさと村は1970年の観光政策審議会報告書で鈴木塾長が提案したものの実現である。

2. 計画(手段・手順)

1979年(昭和54年)に区民健康村づくり計画が区の基本計画の七つの重点プロジェクトの一つに位置づけられ、1981年(昭和56年)に川場村との縁組が成立し、さらに、3ヵ年をかけて具体的計画・設計が行われた。(その他詳細な事項は配布資料「区民健康村のあゆみ(年表)」を参照)

以上の企画計画に関する解説のほか、スライドにより健康村の施設などが紹介された。

【文献拾い読み(文献紹介)】

今回は、ひろ・さちや著「仏教とキリスト教 どう違うか50のQ&A」(新潮社、A5判、191pp、1986年)が紹介された。イスラムにもふれた。

(文責:「当て塾」東京事務局 野倉 淳)

2002年11月 第9回計交研・当て塾共催セミナー

日時:平成14年11月27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

演題:企画計画の事例:

世田谷区民健康村(その2:ソフト)

第9回の共催セミナーは、計画・交通研究会関係9名、「当て塾」関係10名(塾長を含む)、計19名の参加があった。

前回に続き群馬県川場村の「世田谷区民健康村」の事例紹介で、移動教室のプログラムや施設利用などのソフトに関する説明であった。今回の事例紹介をもって、第 講「地域づくりとまちづくりの思想・発想・構想」を終了した。

〔講演概要〕

1. 川場移動教室:開村前の予備活動

「世田谷区民健康村」では、区立小学校の5年生が参加する二泊三日の「川場移動教室」が実施されているが、開村(1986年、S.61)に先だって、1982年から85年(S.57~60)に移動教室予備活動が実施された。1982年は1校、83年以降は3校を選定して実施したもので、体験活動の内容や実施方法など様々なデータを得て、実施計画に備えるためのものであった。

健康村の施設整備に関する計画・設計が進められていた時期と重なり、ハード・ソフトの両面とも検討に十分な時間をかけている。

2. 地元の人材の活用

移動教室の体験プログラムには「勤労体験学習(農作業)」と「村めぐり(りんご狩り等)」がある。これらの体験では、村民10名が指導員として参加してる。

3. 実際のオペレーションでの問題発生と解決

開村後の移動教室で発生した問題の一例として、2日目の朝食と弁当の準備がある。初めての営業で馴れていないしパートの都合もあり、前日から準備しておくか朝食をパンにしてはと提案したが、学校の栄養士は深夜0時以降に加熱したもので米飯でないといけなとし、結局、深夜2時にパートを集めて朝食と弁当の準備をした。ところが、朝食後(塾長が)見回してみると、子供たちは朝食を沢山残していた。机の上で考えることと実際の違いが生じた。学校の担当者も計算した栄養の意味は何かを理解したようだ。

4. 施設管理面での調整

健康村の施設は、移動教室を実施する施設として整備されているが、一般区民の保養施設を兼ねており、大人用のサイズで出来ている。この「重ね」のために管理運営で教育委員会との闘いがあった。

その一つが、アルコールの販売である。教育施設では好ましくないと主張されたが、一般区民には必要であることから、注意することで決着した。小学5年生だから。

5. 村への施設開放

健康村は、移動教室が実施されていない時には村民も利用できる。宿泊施設も温泉施設も利用できる。8月のお盆の期間は、移動教室がないため、村の帰省者が利用することができる。村民の奥座敷としての活用である。

このように、様々なソフト対策をこまめに実践していくことで施設の利用率が向上する。

6. 地元への貢献

健康村では公社のパート社員を地元（周辺市町村を含めて）から採用している。施設で利用する食材・燃料等を地元から調達している。クリーニングも外注しているが、近隣の沼田市には業者がなく高崎市へ出している。残念だ。

このような消費関連のほか、各種の交流事業を展開するなかで、世田谷区は川場村の行政に様々なアドバイスを行ってきている。村の努力もあるが、かつては“県のお荷物”と言われた村が、現在では“県内市町村のお手本”と言われ、大きな貢献を果たしたと言える。行政視察も全国的である。

“箱もの”を作るだけではうまくいかない。様々な人が関わるなかでソフトを充実していくことが不可欠である。

【文献拾い読み（文献紹介）】

今回は、早乙女貢著「NHK人間講座 敗者から見た明治維新」（日本放送出版協会、A5判、168pp、2002年）が紹介された。時代小説、歴史小説、歴史叙述の違いなど。

（文責：「当て塾」東京事務局 野倉 淳）

2002年12月 第10回計交研・当て塾共催セミナー

日時：平成14年12月17日（火）16時～18時

場所：計画・交通研究会会議室

講師：東京工業大学名誉教授 中村 良夫

演題：文化戦略としてのインフラストラクチャ

第10回の共催セミナーは、計画・交通研究会関係10名、「当て塾」関係11名、計21名（講師を含む）の参加があった。

今回は、特別講義として中村良夫先生に講演をお願いした。インフラを文化の切り口からみるという問題提起であった。

〔講演概要〕

1. 国力としての文化

国際社会ではソフトパワーが重要視されており、日本も今後は「文化」をもっと戦略的に使うべきであるという認識のもとに、外国人観光客の受け入れが非常に少ない（平成11年で444万人、世界で36位）などの現状を踏まえ、観光（受け入れ）による文化交流を積極的に推進することが重要である。

中村先生の主な提案は以下のようなものである。

（1）前提と理念

文化の再定義 生活文化の比重の拡大
発信する個人の独創性、受信する個人の選択の自由 文化の発信と受信の不可分
文化の多様性、歴史的遺伝子、交流による独創力

（2）基本戦略（一部：最も重要なもの）

国内の文化交流拠点において外国の文化発信を誘導する。外国に場を提供することが日本文化の発信拠点となる。そのため、開かれた文化交流のホスト国となることが重要である。

（3）具体案（一部）

国際文化交流特別区を設け都市再生政策に結びつける。1）芸術文化を都市生活文化の文脈にはめ込む。2）19世紀的都市制度を組み換えた融合文化交流フォーラムをつくる。3）都市と国土の景観を向上させる など

2. 高速道路は文化を生成するか？

「高速道路と自動車」の第45巻第8号

(2002年8月、pp7-10)に掲載された中村先生の論説にそって、代表的なインフラである高速道路と生活文化の関わりについて問題提起がなされた。

(1) 景観文化をひらいた高速道路

ランドスケープという大地の表象は17世紀に西欧絵画史に現れ、庭園の構想から現実の都市デザインへと広がっていく。さらに、都市から外部へ延びる高速道路によって国土レベルでの景観デザインが考えられるようになった。

(2) 回遊庭園としての国土

日本には古くから回遊庭園があり、国土全体を回遊庭園と見ていた。安土桃山や江戸といった時代ごとにオリジナリティのある庭園があり、交通体系から見た景観が新たなオリジナリティとなるであろう。(参考文献：中村良夫「国土認識システムとしての交通路」国際交通安全学会誌Vol.16, No.2, pp66-76, 2000.6)

(3) 公共事業の社会文化効果

高速道路による効果は交通量や出荷額など統計指標で評価されることが多いが、人々のライフスタイルや生活文化のレベルで起きている社会文化効果については詳しく調べられ

ていない。インフラの影響を知るために、人間の生活世界の細部へと降りていくことが必要である。

3. 都市文化を編集するインフラ

人口10万人の都市といえば世界的にみれば大都市で都市施設も豊富であるが、日本の都市は土地の都合だけで施設の立地を決めており景観演出効果が薄い。このため、道路、河川などのインフラを利用して都市の文化を再編すべきである。このとき、人々の生活のディテールを大切にし、技術と経営と文化の側面からインフラを見ることが重要である。この点で、梅田駅をデパートと一体化した阪急電鉄の事例は重要なモデルでありスピリットを学ぶべきであろう。

アイデアはいろいろと提示できるが、政治的意思決定のシステムを変えることが最も重要である。具体的には地方分権である。そうならば地方が独自に地域づくり、町づくりを展開し、様々な都市文化が開くと期待される。また、プロジェクト選択についての議論が明解になるだろう。

講演後、恒例により討論が行われた。

(文責：「当て塾」東京事務局 野倉 淳)

Announcement

研究会・催事の御案内

2003年1月定例研究会

(土木学会CPDプログラム)

日時：1月27日(月) 18:00～20:00

場所：計画・交通研究会会議室

テーマ：「自然再生のための都市緑化の実際」

講師：ナチュラリスト 藤本和典 先生

司会：埼玉大学 教授 窪田陽一 先生

講演概要：緑化とはなんなのでしょうか、わたしたちの住んでいる市街地や住宅地を見るとたしかに樹木が植栽され、季節ごとに草花が咲いています。すこし前にはといてもたった百年程のことですが、実はその当時にあっ

た緑とはまったく違う種類の植物を使って緑化しているのです。地方の気候風土に合った植物は、昆虫や鳥たちが季節ごとに利用できるように、花を咲かせ実を付けているのです。外国の植物や園芸品種の緑化では彼らは利用できません。これからの都市緑化は見せかけだけの景観とミドリの色での植栽でなく、“自然生態系”を考えた都市緑化が必要となるでしょう。

講師プロフィール

東京都板橋区出身、1951年生まれ、1982-91年(財)日本野鳥の会普及部、広報等担当、

1991年同会退職、現在NHKラジオ夏休み子供科学電話相談の鳥を担当して14年、五感を生かしての自然好きを増やす目的で“シェアリングアース協会”を10年前に設立(会員数全国で1000名)を主宰し、身近から海外までエコツアーを実施している。

最近、企業・学校などのビオガーデン、個人の庭のミニサンクチュアリづくりの指導監修などを主に行っている

シェアリングアース協会代表、(有)フィールドワークス代表取締役、塩壺温泉ホテル顧問、京料理花見小路顧問、日本サウンドスケープ協会理事、NPO法人生態教育センター副理事、日本鳥類研究会理事、(財)東京都公園協会「緑と水」のひろば編集委員、生態計画研究所特別研究員他

著書・制作物；フィールドガイド図鑑「都会の生物」小学館、「野鳥ポケット図鑑」主婦の友社、「庭に鳥を呼ぶ」文-総合出版、「身近な自然のつくり方」講談社ブルーバックス、「週末自然観察入門」山と溪谷社 他

朝日小学生新聞「生きものたちの世界」毎週水曜日コラム平成12年より連載中、他読売、東京新聞などのコラムを担当。

2003年2月 首都高大宮線工事現場見学会(土木学会CPDプログラム)

日時：平成15年2月5日(水) 13:20~16:00

集合場所・時間：JRさいたま新都心駅改札前 13時20分

見学箇所：首都高速大宮線 新都心地区トンネル工事現場、見沼地区建設予定地

参加費：無料

行程：13:20集合(さいたま新都心駅) 13:30~13:40バス移動(さいたま新都心駅 トンネル工事現場) 13:40~14:50トンネル工事現場見学、14:50~15:10バス移動(新都心地区 見沼地区) 15:10~15:40見沼地区建設予定地見学(ピオトープ) 15:40~16:00移動(見沼地区 さいたま新都心駅) 16:00さいたま新都心

駅着 解散

移動：大型バス1台(東武バス)

現場対応者：首都高速道路公団 東京建設局 建設第二部 埼玉工事事務所 小林工事調整課長 中崎工事一課長

計画・交通研究会責任者：事務局長 窪田陽一(埼玉大学 教授)

申し込み方法：参加される方の所属・役職・氏名・電話番号を1月23日までにメール(easts@sa2.so-net.ne.jp)またはFAX(03-3221-5489)にてご連絡下さい。

計画・交通研究会と「当て塾」の共催セミナー - 新学期の予告 -

昨年の第 講(地域づくり・まちづくりの思想・発想・構想)は9回、特別講義1回で終了いたしました。第 講は、観光を主題として4月より開講すべく準備中です。下記に今年の「観光概論」の位置づけとその目次を示しました。参集者の皆様のご協力を得て、内容の細項目を整理したいと考えております。

開講予定：平成15年4月下旬

(5月からは月2回、曜日未定)

時間：16:00~18:00

講義内容：諸項目とその概要、今後の研究課題

場所：計画・交通研究会会議室

定員：約25名(事前申し込みのこと)

担当講師：鈴木忠義 ほか

(詳細については3月の会報で報告予定)

「観光概論」の位置づけと目次

観光概論	開発・経営論	観光手法群	周辺諸学
1. 人はなぜ旅をするのか	観光行動予測法 資源調査法 景観工学	文化人類学 行動科学
.....	各 論
.....	自然系 歴史系 文化系 文・明系	観光地の設計 観光経営	法学・経済・社会 国土・地域・都市計画 まちづくり
10. 観光の学習・研究 文献・資料・年表	海温系 岸系

参考：鈴木忠義「観光の学と術の体系」日本観光研究学会発表論文集、No.1, 1987

(目次は次頁にあります)

〔目次〕

1. 人はなぜ旅をするのか
2. 日本の旅人・世界の旅人
3. 旅と観光
4. 観光の意義と役割
5. 観光行動論
6. 観光の産業構造
7. 観光の政治・経済・社会
8. 観光と地域づくり・まち(観光地)づくり
9. 観光の未来
10. 観光の学習・研究
文献・資料・年表 その他

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)

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。

URLアドレスの変更

URLアドレスが変わりました。よろしく願います。

新: <http://www008.upp.so-net.ne.jp/keikaku-kotsu/>

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

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

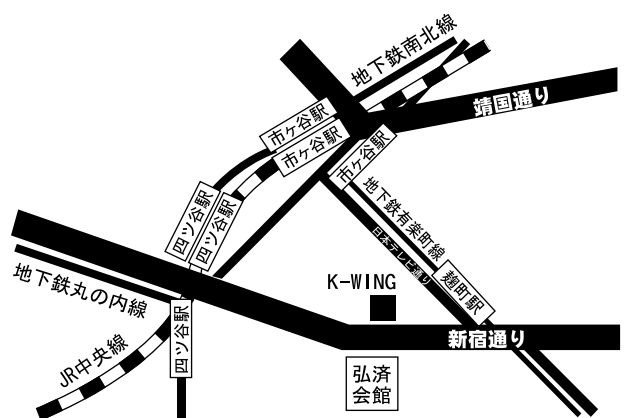
東京都千代田区麹町5-2-1 K-WING 6F

TEL=03-3265-1774

FAX=03-3221-5489

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

Homepage = <http://www008.upp.so-net.ne.jp/keikaku-kotsu/>



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