

計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

会報 2004-01

発行日：平成16年1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 =

(新) <http://www.keikaku-kotsu.org/>

(旧) <http://www008.upp.so-net.ne.jp/keikaku-kotsu/>

目次

Opinion	1-2
政策の運営と評価へのQOLの適用にむけて	
News Letters	2-8
事業報告・活動報告	
Announcement	8-9
研究会・催事の御案内	
Backyard	9-10
事務局通信	

Opinion 政策の運営と評価へのQOLの適用にむけて 土井健司

成果主義の名のもとに、社会資本整備や都市整備においてもアウトカム指標に基づく評価システムが広がりつつある。アカウントビリティの向上や行政の効率化という観点から、こうした評価システムが一定の有効性をもつことは認められよう。しかし、public servantとしての行政に成果主義的評価を適用することの危うさについてはあまり知られていない。この危うさは成果概念の不明確さに起因する。

すなわち「成果とは何か」についての市民と行政とが共通認識を持たないまま、「どう測るのか」が問われている。共通認識がなければ、成果を捉える行政の眼はおのずと独善的となる。こうした状況では、トレンド予測に基づく目標設定がなされるに過ぎない。

社会資本整備や都市整備を含む行政行為の最終成果は、市民の生活の質、すなわちQOLの向上でなければならない。わが国においては、ようやくQOLという言葉が社会的な認知を得始めた段階である。一方、諸外国ではオランダや米国、英国を嚆矢として、QOLの向上を国家や自治体の目標に掲げている例が多く見られる。

米国においては、Johnson大統領の政権下でQOLの改善が国家目標に掲げられ、続く

Nixon大統領は実際の政策運営にQOL概念を導入している。Nixon政権内にはQuality of Life Review Committeeが設立され、1970年は米国のQOLの年とも呼ばれた。

1980年代半ばより、米国の行政機関は経営効率やアカウントビリティの向上のため、行政サービスの成果計測に力を注いだ。初期の取り組みはフロリダ州のジャクソンビルに見られる。そこでは、NPO組織Jacksonville Community Councilを中心に既存の経済インディケータの問題点を挙げ、金銭的価値では計れない価値をどう計算するのかが議論された。その結果、従来 of 経済インディケータからGPI (Genuine Progress Index) へ、さらにQOLインディケータへと改良がなされた。現在では、アメリカの多くの州や都市でこうしたインディケータづくりとそれによる政策評価を取り入れている。

英国やオランダにおいても1980年代よりQOLの向上が国土・地域・都市計画の全体目標として掲げられている。英国では1992年の地球サミットで作成されたアジェンダ21に基づき、国、地域、地区ごとにそれぞれSustainable developmentに向けた取り組みを進めており、QOLの向上がSustainable development達成のための重要課題と認識さ

れている。1999年には A better quality of life : a strategy for sustainable development in the U.K. に基づくインディケータ・システム Quality of life counts がスタートした。

以上では、政策運営と評価へのQOL概念の適用例を示したが、その他にも独自のQOL概念を確立している分野が見られる。

医療分野においては、以下のような時代背景からQOL (Health-related QOL : HRQOL) が重要視された。

- 1) 医療者と患者との関係のパターナリズムの終焉とInformed ConsentやEvidence-Based Medicine の普及
- 2) 急性疾患の減少と慢性疾患の増加という疾病構造の変化
- 3) 成熟社会における健康概念の変化、すなわち消極的健康から積極的健康への変化
- 4) 医療政策者からの、適切な利用資源配分

の指標の一つとしての需要

5) 医療者の認識に基づく反省

1)~5)において医療者や医療政策者を行政や政策立案者、患者を市民と置き換えても全ての項目が違和感なく受け止められる。

以上、外観したように、幾つかの国や分野では「評価」という行為において、人々の幸福感や充足感を計り取るプロセスの重要性が強調され、市民に分かりやすい指標を用いて目標の達成度を示す努力がなされている。

わが国においても、真に豊かな暮らしとは何かを主体的に考える動きが広まり、市民が政策目標の設定に関与する仕組みが指向されつつある。分権化が進む中、計画や事業の必要性がQOLという市民の視座から判断され、市民が公共サービスとそれに見合った負担のレベルを選択すべき時期に来ている。

(計画・交通研究会正会員 / 香川大学教授)

News Letters

事業報告・活動報告

2003年11月 定例研究会

日時：平成15年11月11日(火)18:00~20:00

場所：計画・交通研究会 会議室

演題：「ロード・プライシング ロンドンの状況と東京での導入課題」

講師：(株)アルメック

第1計画部 矢島 充朗様

(株)アルメック

第1計画部 渡辺 明子様

司会：日本大学理工学部

助教授 福田 敦先生

【講演概要】

ロンドン、ローマで実施されているロード・プライシングを現地視察されたときの内容と、それを東京への導入する際の課題について、(株)アルメックの矢島様、渡辺様からお話し頂いた。

1. ロンドンの混雑課金制度

まずロード・プライシング導入の経緯とし

て、ロンドンでは1999年に大ロンドン庁 (GLA : Greater London Authority) 法が施行され、市長に混雑課金権限の付与や、首都の交通体系を管理するための統合組織であるロンドン庁 (TfL : Transport for London) の設置などが規定された。そして、2001年には混雑課金積極派である独立派の市長が選出



矢島、渡辺両講師

され、ロード・プライシング導入に向け本格的に動きだした。2001年に「セントラルロンドンにおける交通システムの容量拡大」、「セントラルロンドンでの混雑課金制度の導入」の2つの交通戦略が市長から発表された。そして2003年の混雑課金制度導入直後、ロンドンの混雑課金区域では平日の7:00~18:30までの間、日単位での課金を行うロード・プライシングが実施された。この導入に対する施設効果として、区域境界出入交通量は導入前後で約15万台の減少、時間別の流入交通量についても、混雑課金時間帯では減少となった。一方内環状道路（迂回路）の交通量については、混雑課金時間帯で最大約5%の増加となった。

2. カメラ方式による規制・課金技術

ローマでのシステムとして、車載器とスマートカード（OBU）による入出許可チェックや、カメラによるナンバープレート撮影による監視、人員によるチェックが挙げられる。このスマートカードは、高速道路料金、路上駐車への支払パスとしての対応が可能となっており、カメラ方式によるチェックでは、電子ゲートを利用している。

一方ロンドンのシステムは、車載装置を使うものではなく、カメラによるナンバープレート撮影方式を採用している。課金の支払状況として、店舗やコールセンター、ウェブが8割を占めている。

3. ロード・プライシング関連交通対策

まず、ロンドンでの道路・交通管理として、規制導入後に迂回ルートの混雑が予測されることから、信号の調整や一方通行規制、歩行者用信号の設置などを施した。具体的には、歩道の確保やバスやタクシーがスムーズに流すために交差点をスムーズ化し、自動車の出入り口を自転車専用道路にする施策が行われた。次に代替手段の整備として、公共交通（主にバス）のサービス改善策として輸送力の増強（ピーク時には11000席を追加）を行った。そして新車を約300台導入し、その内の約3/2をバリアフリー対応とした。運賃の支

払方式も非接触型とし、多くの利用者を捌けるようにした。バスレーンを走行している違反車両をバス前方のカメラで録画し、違反者へ通知するシステムも活用されている。次に、駐車マネジメントとして、レッドルート方式を導入している。これは道路に赤いラインが引き、その場所について駐車規制を行うもので、赤い二重線が引かれたダブルレッドでは終日駐車禁止、一本線のシングルレッドでは、曜日、時刻指定の駐停車禁止となっている。

4. 東京での導入課題

ロード・プライシング導入後の公共交通の整備として、ロンドンではバスへの転換が主であったが、東京では鉄道が転換交通の大部分を占めることになる。複数の交差点において予測される交通量の増加については、信号現示の調整を行うことで対応でき、駐車対策については、駐車場の供給、既存ストックの有効活用を行い、路上駐車規制も同時に行っていく必要がある。

実際に東京で適用する際の制度化について、渋滞対策としての道路管理に向けた新たな国法の確立が必要であり、その中で違反者に対しての厳しい罰則規制を明確化させなければならない。課金徴収技術に関しては、プライバシーの問題や車載器の普及についての課題が残り、合意形成の面については、未だ具体的には検討が行われていないのが実状である。

2003年11月 計交研・

当て塾共催セミナー(第 講・第12回)

日時：平成15年11月12日(水)17:00~19:00

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：第7章 観光の産業構造

第 講・第12回の共催セミナーは、計画・交通研究会関係5名、「当て塾」関係13名（塾長を含む）計18名であった。

今回は、「第7章 観光の政治・経済・社会」で、汎観光が政治・経済・社会の幅広い分野と関係が深いことについて、観光白書や関連統計などの収録事項を例にとり解説された。

【講義概要】

はじめに

汎観光が政治・経済・社会の分野にいかに関係が深いかということは、誰しもが認めるところである。しかし、その分野を総合的に汎観光として整理した専門家は未だ存在しない。

本講義では、手持ち資料を例示して、関係が深いこのことを確認するにとどめるが、近い将来に、汎観光の多様な関わりを整理する専門家が輩出することを期待するものである。

以下に参考図書を例示し、幾つかの図書について若干の特徴を示した。(注：下記の参考図書の編者・発行者・ページ数等は当該発行年のものであり、発行年により編者・発行者等が異なるものも含まれる。)

【参考図書】

1. 観光小六法 (S47,51年度版、運輸省大臣官房観光部、ぎょうせい発行、1972、1976)
2. 観光のはなし-わが国観光の現状12 / 1962-〔観光白書創刊号〕(運輸省観光局編、大蔵省印刷局発行、B5判、149pp.、1962.12.11)
3. 観光便覧 (S38~40年版、内閣総理大臣官房審議室編、国民生活研究所発行、1962-1964)
4. 観光要覧 (総理府審議室監修・(社)日本観光協会編・発行、B5判、466pp.、1969.9.10)
5. 都道府県観光白書 昭和45・50年度 ((社)日本観光協会編・発行、A5判、909pp.、1969.9.10)
6. 余暇・レジャー総合統計年報1991 ((株)生活科学情報センター編、(株)食品流通情報センター発行、B5判)
7. 平成4年度版 観光白書 (総理府編、大蔵省印刷局発行、A5判、404pp.、1992.6.25)
8. 100の指標から見た沖縄県のすがた (沖縄県企画開発部企画調整室編・発行、B6変形判、179pp.、1997.11)
9. レジャー白書2000 ((財)余暇開発センター発行、A4判、145pp.、2000.4.27)

観光のはなし

- わが国観光の現状12 / 1962 -

東京オリンピックを2年後に控えた1962年の12月に出版されたもので、観光白書の創刊号として位置づけられる。第1章総論は「第1節 わが国の国際観光の現状」から始まり、第2章各論も「第1節 海外観光宣伝」から始まるなど、この当時の“観光”は外国人観光客を迎え入れることが中心となっている。

このような資料の記載内容と時代背景を重ね合わせながら、汎観光と社会・経済等との関係を整理していくことが重要である。

都道府県観光白書 昭和45・50年度

都道府県ごとの観光関係事業主管課、その変遷、観光関係審議会・協議会、観光施設整備補助・融資状況など、観光に関係した行政の組織や事業などを整理した資料である。都道府県の観光との関わりが理解され、どこか一つの県を例に過去20・30年間の経緯を整理すると、更に多くのことが分かってくるだろう。

余暇・レジャー総合統計年報1991

余暇関連の産業、施設、消費、観光客数、労働・休暇、旅行、リゾート、スポーツなどと、幅広い関連分野のデータを取りまとめた資料である。産業関連のデータが多いことと、公的機関によるデータばかりではなく民間により調査されたデータも扱っていることに特徴がある。最新版でなくとも、これを手がかりとして、必要なデータを探し出すことができる。

100の指標から見た沖縄県のすがた

県版の総合的な統計書で、自然、人口、産業、生活、福祉な各分野を網羅している。観光立県の特徴として、リゾート関連の指標が含まれている。他の県でも同様の統計書が作成されており、観光との関わりを探る手がかりとなる。

(文責：「当て塾」東京事務局 野倉 淳)

2003年11月 計交研

当て塾共催セミナー(第 講・第13回)

日時：平成15年11月26日(水)17:00～19:00

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：第8章 観光と地域づくり・まち(観光地)づくり

第 講・第13回の共催セミナーは、計画・交通研究会関係4名、「当て塾」関係9名(塾長を含む)計13名であった。

今回は、「第8章観光と地域づくり・まち(観光地)づくり」で、原論における観光地域づくり・観光地づくりの基本事項が解説された。

【講義概要】

はじめに

観光原論で扱う「観光地域づくり・観光地づくり」は企画計画段階の重要性を示すことを基本に考え、具体的なづくりの行動計画等は「 ．事業の方法論」及び「 ．理論と手法」にゆずることとする(講義資料の図 - 1 参照)。

ここで、観光地域とは広域の範囲であり、観光地とは徒歩圏+ を原則に考える。

また、基本認識として『観光地域・観光地づくりは地域づくりの総仕上げだ』と考えており、施設整備では「用・強・美」の三位一体と聖なる場所の扱いが重要である(図 - 2 参照)。

1. 観光地域・観光地づくりの手順と企画計画

観光計画は、企画計画が全てであると言える(図 - 3参照)。土地・自然などに対する思想、人間からの発想、イメージとして展開する構想 企画が重要なのである。すぐに計画を作って実施してはいけない。物事の本質を見極めることが大切である。

2. 観光地域・観光地づくりの大きな評価項目

観光地づくり(ハード・ソフト)を評価する主な項目(目的でもある)は以下ようである。

来訪者のニーズに十分応えているか(時間の消費・金銭の消費)/ 各施設の運営(サービス・維持管理など)がよいか(公・

共・私の視点から)/ 全体の経営に無理がないか(公・共・私の視点から)/ 個性の豊かさ、オンリーワン/ 社会的責任を果たしているか。ソフト・ハードでどこかに迷惑をかけていないか。/ 一過性に流されず、将来性のあるビジョンが期待されるか。

3. 観光地域・観光地づくりの構造

汎観光には三つの主体があり、第一主体と第二・第三主体の需要は異なる(後者は利益)。そこを計画において調整することが重要である。

観光地づくりの中心は、対象地域の魅力づくりと、地域内での“もの・かね・ひと・しくみ(情報)・ところ”の循環(地域活性化)を生み出すことである。また、汎観光は、周遊・スポーツ・レクリエーション・リゾート(文化小都市)に大別でき、それらの構造を的確に捉えて観光地づくりを進めていく必要がある。

三つの主体(第4章の講義資料参照)/ 計画の五要素(講義資料の図 - 4参照)/ ツーリズムモデル(図 - 5参照)/ ツーリズム 汎観光/ 周遊の構造(図 - 6参照)/ リゾートの構造(図 - 7参照)/ 手段(宿泊施設、交通施設、接遇等)の目的化

4. 観光地域・観光地づくりのねらい

観光地づくりのねらいは、以下のようである。

人間の好奇心を満たす/ 海外ツーリズムとの競合/ 人口構成と高齢者パワー/ 売り上げより利益率(リストラだけでなくセーフティネットとして新規産業を興す)/ 新周遊旅行の開発/ レクリエーション・スポーツ：見る・見られる/ リゾート：文化小都市/ 地域の輝き(環境と風景)こそ観光の原点/ 企画力・行動力の学習と鍛錬/ 小さくても連携で力が出る/ 地場資源と産品と地力(じりき) これこそが救世主/ ソフト・ハードの知恵と力(金はついてくる)/ 経済効果：効果は人が来る・滞在する そこから生まれる

5. 望ましい施策

観光地づくりを推進するための望ましい施策として、以下のものが期待される。

新周遊の創生 / 大目玉への戒め、地力(じりき)を練磨 / 忘帰の宿泊地：自然 - 人間、人間 - 人間の共生 そこには我慢 / 歩く楽しさ / 健康と生きがい / 同好の士を募れ

(文責：「当て塾」東京事務局 野倉 淳)

2003年12月 計交研

当て塾共催セミナー(第 講・第14回)

日時：平成15年12月10日(水)17:00~19:00

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：第9章 観光の未来

第10章 観光の学習・研究

第 講・第14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15名(塾長を含む)計22名であった。

今回で共催セミナー第 講は最終回となり、「第9章 観光の未来」と「第10章 観光の学習・研究」が続けて解説された。

【講義概要】

第9章 観光の未来

はじめに

汎観光は人間が本質的に希求するものであるから、第一級の資源(世界遺産など)には無限の人々が訪れる。それゆえ、その資源と開発については、超長期的に考える必要があ



共催セミナー風景

る。また、地球レベルの成熟社会を考えておく必要もある。

1. 人間にとって観光とは

第1章で述べたように、人間には好奇心があり、その結果として現在の文明社会が築かれてきた。その好奇心を持つ人間の究極の興味対象が観光なのである。

2. 条件となる文明の未来

観光が普及する条件である余暇、所得、情報(Stock + Flow)、手段(移動・宿泊・その他)について、未来を予測する必要がある。観光関連施設は、未来を見越して整備する必要がある。

3. 戦後日本の観光の経緯から学ぶ

観光の未来を考えると、理論的な裏付けは十分ではないが、戦後日本の観光の経緯を辿ることで基本的な流れを理解することができる。

終戦後、ゼロから出発した日本は、昭和30年代半ばに観光の大衆化を迎えた。その後、海外旅行が一般化し、さらにTDL(興業とみる)などが現れて、観光は汎観光へと広がった。このような経緯を参考にすれば、途上国などで増大する観光人口の予測が可能であろうと考える。

4. 世界の国々と観光

先進国では成熟化が進み、汎観光がより多様化するであろう。途上国では、日本が辿ったように海外観光が一般化していくであろう。これらにより、世界規模の大観光時代となる。

5. 観光資源の保護と開発

大観光時代となったとき、世界遺産などの有名な観光資源へ多くの観光者が押し寄せ、日本でも同様の危険性があり、適切な保護と開発が必要になる。中でも、尾瀬、上高地、奥入瀬など超一級の自然資源は、壊れやすいものであり、観光者の侵入を制限して、遠くから眺めるような開発が必要である。

6. 予言的結論(未稿)

人間の様々な文明が進歩しそれらの集大成として観光があると考えており、そうした観

点から予言的結論を提示したい。

第10章 観光の学習・研究

はじめに

観光の学習は人間の学習そのものである。

公的な場では、文明の進歩を生(なま)で使うことは許されない。知恵を出さなければだめ。

1. 観光者の学習

観光者が充実した観光を体験するために、観光者自身が次のことを学習する必要がある。

余暇と人生 / $y = ax$ 人間係数 教養係数 a の錬磨 / 余暇能力と余暇活動の変容 / 旅行術の学習

2. 観光行政

行政に関しては、以下の点が重要である。

観光の意味と認識 / 公的な立場の徹底 (主治医の心得) / 観光行政の実際

3. 観光企業

企業に関しては、以下の点が重要である。

企業コンセプトの確立 / 企業倫理 / 試行錯誤の連続、挑戦への意欲 / 経営手法の研究と実践

4. 文献とその整理

観光原論の参考文献を提示する予定である。

今回をもって共催セミナーの第 講を終了するが、第1章から10章までの目次をさらに細かく整理して報告する予定である。

(文責:「当て塾」東京事務局 野倉 淳)

特別講演会・懇親会(立食パーティー)

日時:平成14年12月5日(金)

特別講演会17:00~18:00

懇親会18:00~20:00

場所:プラザエフ(主婦会館)

特別講演会:9階スズラン

懇親会:7階カトレア

特別講演会:

講師:国土交通省総合政策局

技術調査官 藤本貴也様

演題:『美しい国づくり政策大綱』

本年7月に国土交通省が策定された「美しい国土づくり政策大綱」における取り組みの

基本的考え方、大綱における具体施策とともに、その後の取組状況等についてご講演いただいた。講演は藤本講師の熱気が感じられ、100枚有余のスライドを使っての分かりやすい内容であった。会場いっぱいの参加者からも活発な質疑、意見があっという間に無く盛会であった。

【講演要点】

旧建設省と旧運輸省等の四省庁が一つになった国土交通省は、総力を上げて美しい国づくりに向けた施策を展開する。民間(住民、企業を含む)と公共の役割分担を明確にした上で協働で推進する。国は15項目の具体的施策を掲げて、短期的、重点的かつ集中的に取り組む。

まず、「現状に対する認識と課題」では、「日本の四季の移り変わりや水の緑の豊かさ」から海外からも高い評価を受けている美しい自然景観、「歴史と文化と伝統の建造物や街並み」の復元に取り組む地域の活発な活動がある一方で、「公共空間での国民のモラルや公共の営みにおける美しさへの配慮不足」が問われる景観もまだ多い点を指摘。国や地方公共団体も一定の努力はしてきたが、今後はモラル向上を含めて、自治体、住民団体や企業、専門家と協働することが不可欠となってきた。

「美しい国づくりの取り組みの基本的な考え方」では、基本姿勢として、地域の個性(画一的でない)の重視 美しさの内部目



藤本貴也技術調査官

的化（余裕があるときにグレードアップすることではない） 持続的な取り組み マーケットメカニズムの積極的活用（難しいが重要） 良質なものへの評価と永続的に使う姿勢、の5項目を提示。

「地域の実態に応じた取り組み方」では、以下の点を提示。 住民との美的コンセンサスの形成づくりという地道な活動が重要で、その上で、その状況に応じた施策の展開がなされるべき 一番難しいのは美しさのコンセンサスのない普通の地域での住民団体の地道な取り組みが重要 地域住民、NPO、地方自治体（とくに住民に身近な市町村）、国等の各事業主体、および企業や専門家集団を含めたそれぞれの明確な役割分担と連携やそのための条件整備が欠かせない

「美しい国づくりのための施策展開」では、以上の考え方に沿って各事業主体の取り組みをさらに深化させるために、実効性の確保に主眼を置いた15の具体的施策を展開し、その中でも特に、数値目標と年限を明示して短期

間に集中的、重点的に行うアクションプログラムを挙げた。

懇親会

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。はじめに中村会長のご挨拶・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、黒川副会長の中締め後、流れ解散となった。



特別講演会風景

Announcement

研究会・催事の御案内

2004年1月 定例研究会

日時：平成16年1月19日(月)18:00～20:00

場所：計画・交通研究会会議室

講師：比嘉 司様 那覇市国際通り商店街振興組合連合会常務理事

(那覇市国際通りトランジットマイル実行委員会事務局長)

福田 敦 先生 日本大学理工学部社会交通工学科助教授

(那覇市国際通りトランジットマイル実行委員会幹事会副代表幹事)

演題：トランジットモール導入による中心市街地の活性化 ～那覇市国際通りトランジットマイル社会実験の経験から～

○講演概要：国際通りを中心とする中心市街

地活性化の取り組み/トランジットマイル導入社会実験の概要/トランジットバス路線の設定と地域連携/トランジットモールの地域交通への影響/今後の取り組み

司会者：福田 敦先生 日本大学理工学部社会交通工学科助教授

2004年2月神戸地区視察旅行

震災復興状況を中心に神戸市近郊のプロジェクト等の視察。

中村会長、黒川・森地両副会長も出席予定。

日時：平成16年2月22日(日)～2月23日(月)

費用：自己負担分 37,000円「往復・新幹線27,550及び宿泊代金9,450」

- ・当日、集金し当会の領収書を発行。
- ・その他貸切バス代、高速道路料金、討論・懇親会費用、昼食代、諸施設入場料、旅行障保険料金等約20,000円は会にて負担。

行程：

2月22日(日)

東京発9：33 新幹線のぞみ9号 - 新横浜

9：50 - 新神戸着12：24

「以降貸切バスにて」

神戸市本庁舎 会議室 市政概要と震災復興への取り組み状況説明

HAT神戸・人と防災未来センター（施設見学）

新長田地区区画整理事業・再開発事業

宿泊：新神戸オリエンタルホテル（JR新神戸駅直結、全員シングルルーム確保）

TEL078-291-1121

<http://www.orientalhotel.co.jp>

夕食時討論会を予定

2月23日(月)

ポートアイランド「市民広場駅」

ムービングウォーク～キメックセンタービル10階展望ロビー

（新交通延伸事業・医療産業都市構想・神戸空港整備事業・大阪湾岸道路）

ポートアイランドビル（新交通建設室）
質疑・応答

松本地区（せせらぎ）

新神戸発14：38 - のぞみ18号 新横浜
17：10 - 東京17：30

申し込み締め切り：1月15日 同封の申し込み用紙にてFAX願います。

お問い合わせは事務局 橋本まで

Backyard

事務局通信

訃報

当会正会員、横浜国立大学大学院教授大蔵泉様（享年60歳）におかれましては、かねて病氣療養中のところ、平成15年12月16日にご逝去されました。

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。
- ・ **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。

ホームページの刷新

ホームページを刷新しました。まだ不十分なところもありますが、逐次改善していきます。ご意見をいただければ幸いです。

新アドレスは

<http://www.keikaku-kotsu.org/>

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

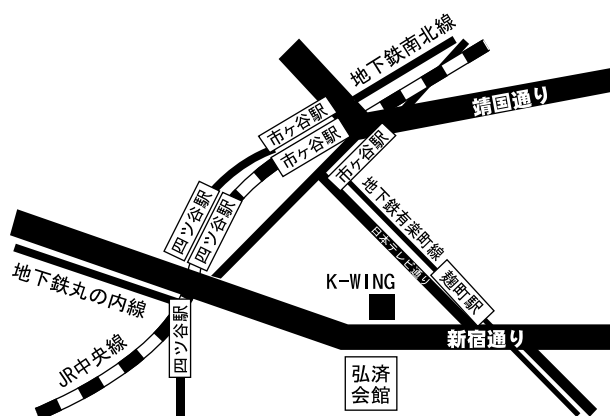
FAX=03-3221-5489

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

Homepage =

(新) <http://www.keikaku-kotsu.org/>

(旧) <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