

計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

会報 2004-03

発行日：平成16年3月5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

Opinion1-2
「室蘭から官の仕事を考える」

News Letters2-8
事業報告・活動報告

Announcement8
研究会・催事の御案内

Backyard9
事務局通信

Opinion

「室蘭から官の仕事を考える」

田村 亨

大学法人化にともない官製大学に身を置けなくなると、既成の権力構造にすり寄って思考を停止できた時代がよかったと思えるのは、私だけであろうか。このような公務員の士気低下は、官を排して民につく、官なんか余計なものだといった市民ム - ドを生み、このム - ドがさらなる士気低下をもたらす。官依存体質が強い北海道では市民の官不信がとりわけ顕著に現れる。では、市民はいったい何を引き受けようとしているのであろうか。みんなでワイワイガヤガヤ集まってビジョンが描けるのであろうか。こんなことを考えながら、室蘭から官の仕事を考えてみたい。

私が住んでいる室蘭市（人口10万人）もご多分にもれず財政難である。職員数削減や給与カット、学校給食の外部委託、関連団体見直しなどを行っても市財政の赤字は解消されず、来年度からは市民協働プログラムがはじまる。具体的には、行政事務の一部をNPOや市民団体へ委託するとともに、推奨補助金を設定して公益性の高い団体活動を活発化させる内容である。こんな中、私は室蘭市の補助金交付基準の見直し作業を市民サイドから手伝えることとなった。補助金の額は、特別会計を含めた400億円の歳出のうちわずか1億円（150件）である。しかし、その見直し作業は

予想以上に大変である。大義は活動の公益性であり、当初、活動成果を計れば見直しは簡単と私は考えていた。ところが、地方史研究会や文芸協会の活動費補助（ともに10万円）の成果など計れるはずがない。しまいには、20年以上続けて補助している団体は全て白紙に戻す、10万円未満の補助をやめるなど、交付基準の一律化でゆこうとサジを投げ出したくなる。

ところで、犯罪などが起きない社会を低コストでつくる方法として町内会が形成されたように、あるレベルの信頼関係が築かれた地域コミュニティを「ソ - シャル・キャピタル」と仰々しく名付けて、行政改革の切り札と考えている地方自治体が多くなってきた。コミュニティにおける信頼関係は全般的なコストを安くしてくれるばかりではない。企業にとっても家庭にとっても、コミュニティが安定していれば、数十年後の安定した展望を持つことができ、そこで安定したかたちで投資計画なり消費計画なり貯蓄計画なりを立てられる。そういう長期的な活動を支えるためには、広い意味でのコミュニティの安定性がなくてはならない。

問題はコミュニティのあり方を市民が議論して決められると考えるか、そうではなくて、

ある種の歴史的な連続性のなかにあると考えるかである。議論の風向きによっては昨日までと百八十度ちがうようなコミュニティの在り方が打ち出されるようでは、きわめて不安定な状況になる。そこでは信頼関係もできないし、長期的なビジョンも描けない。やはり、北海道なら北海道、東北なら東北という地域の歴史的な性格や人間関係のあり方といったものを、再発見して再構築してゆくのがコミュニティ形成の原点と考えるべきであろう。このコミュニティ形成において官は決定的な

役割を果たす。個別主体のあいだを関係づけ、それらの協議の媒介者をやる、みんなにたいして将来へ向けたさまざまなプランのいろいろなオルタナティブを提示し、それを推し進めるときの媒介者となることは官以外にはできないのだ、と初めて官のなすべきことは何であるかが分かる。公共性と収益性ととの整合を図る金融論の奥義は「信用創造」である。今、官はこれまでと異なる「信頼創造」に仕事の原点を見出すときではなからうか。

(計画・交通研究会正会員 / 室蘭工業大学教授)

News Letters

事業報告・活動報告 □

■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

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～那覇国際通りトランジットマイル社会実験の経験から～」

講師：那覇市国際通り商店街振興組合連合会常務理事 比嘉 司様
日本大学理工学部

助教授 福田 敦先生

司会：日本大学理工学部

助教授 福田 敦先生

【講演概要】

中心市街地活性化に向けた那覇市国際通りのトランジットモール社会実験の経緯と、トランジットモール社会実験の実施と本格導入に向けた検討について、那覇市国際通り商店街振興組合連合会常務理事の比嘉司氏と日本大学理工学部の福田敦先生にお話頂いた。

1. トランジットモールの導入経緯

1) 中心市街地の活性化に向けた街路事業

那覇市では、現在中心市街地の衰退が深刻化している。那覇市全体では、商店全体の販売額は増加しているが、商店数や従業員数の減少が目立っている。そして、国際通りの来

街者の年齢層を見てみると、自動車の使えない若者(10代、20代)や高齢者(60代)が非常に多く、偏りを見せている。

このような背景の中、中心市街地の活性化に向けて、1994年に「那覇市国際通りショッピングモール事業計画」として、国際通りショッピングモールを将来フルモール化することが検討された。しかし、フルモール化が困難であるという理由から、セミモール化が妥当であるという結果になった。

その後これを受け、1997年に「グレードアップ委員会」が発足し、電線の地中化による歩道拡幅や段差の排除、さらには街路樹の整備などの事業が行われた。この事業は、1999



(左)比嘉常務理事 (右)福田先生

年の「那覇市都市計画マスタープラン」の中で、ショッピングプロムナードとして位置づけられている。さらに、同年の「那覇市中心市街地活性化基本計画」の中では、歩く道路空間の活用として、歩行者天国の導入検討が行われた。

2) 歩行者天国導入による国際通りの活性化

その一方で、国際通りの歩行者天国の導入検討が、地元住民の要望により始まった。そして1994年からは「NAHAマラソン」の実施、1995年からは「1万人のエーサー踊り隊」として、国際通りの活性化に向けたイベントが行われてきた。1999年には「国際通り歩行者天国導入検討委員会」が発足し、2000年の4月から第2、第4日曜日の歩行者天国導入へ向けた具体的な検討が始められた。しかし、国際通り内の自動車を排除し、歩行者天国を導入することにより、地域交通への影響が懸念されることから、歩行者天国の導入を見合わせる事となった。

中心市街地の活性化に向け、セミモールと歩行者天国の両方の流れを受け、形で、「トランジットモール」導入への検討が始まった。

2. トランジットモール社会実験の実施と本格導入に向けた検討

那覇市国際通りのトランジットモール社会実験は2002年から実施されており、2003年11月21日(金)~23日(月)の実験で3回目を迎えた。今回の実験の来街者数を見てみると、21日(金)は、18,573人、22日(日)は22,392人、そして最終日の23日(月)は34,354人となり、過去の実験の中でも最高の来街者数を記録した。この3日間の来街者数は約76,000人であった。

2002年の2回目の社会実験は、8月、9月の土日を対象に2回ずつ計4回、12:00~18:00の間で実施された。2回目のこの調査を受け、2003年の3回目の実験では、2005年のトランジットモール本格導入に向け、主に

- 1) 地域交通への影響
- 2) 駐車場、レンタカーへの影響
- 3) 荷捌きへの影響

4) 地域連携への貢献

5) 実施時間、実施日、バス走行の安全性への影響

の5点を検討課題として掲げた。上記に示す中で、3回目の社会実験では、以下の4点について、導入可能か否かの検討を行った。

平日(金曜日)の可能性について

時間帯を14:00~20:00までとしたことによる夜間実施の可能性について

荷捌き状況について

トランジットモール内を走るバスの有料化について

具体的には、 に関しては、21日(金)には、国道58号および国道330号に渋滞の発生が見られ、トランジットバスの運行に影響を及ぼした。しかしこの渋滞は、社会実験によるものではないことから、地域交通への影響は少ないことが分かった。22日(土)、23日(日)に関しては、大きな渋滞は見られなかった。 に関して、今までの実験では対象にしていなかった18:00~20:00の夜間の時間帯での実験でも、多くの人で賑わっていた。 に関して、駐車場によって利用頻度が大きく異なっていたが、実験期間中合計66台の利用にとどまり、全体的に利用頻度が低い結果となった。その原因の1つとして、調査前のPR不足が挙げられる。 に関して、利用者の約7割からは100円という金額設定に対して、同意を得ることができた。今後さらに、小型低床式で環境に配慮した車両の導入が必要であると考えられる。

■2004年2月 視察会

当会恒例の行事で、毎回皆様からご好評を得ている視察旅行を実施。今年度は震災復興状況を中心に神戸市近郊のプロジェクト等を視察した。

日時：平成16年2月22日(日)~23日(月)

参加者：中村会長、黒川・森地両副会長

以下34名

視察行程および現地側説明者・案内者

(敬称略)

1日目

12:24 新神戸駅着(のぞみ47号)

12:45 ~ 14:20

HAT神戸・人と防災未来センター

復旧・復興への取組状況説明

<都市計画総局長 伊賀俊昭>

施設見学

<阪神・淡路大震災記念協会主幹 藤森 龍>

14:40 ~ 15:10

新長田駅北地区区画整理事業

<都市計画総局区画整理部参事 笠井弘之>

15:15 ~ 16:00

新長田駅南地区再開発事業

<都市計画総局再開発部長 森 政勝>

16:10 ~ 16:25 松本地区(せせらぎ)

<都市計画総局中部都市整備課主幹 中野正弘>

16:45 新神戸オリエンタルホテル着

18:00 ~ 20:00

夕食、討論会・懇親会(新神戸オリエンタルホテル35F)

<国土交通省都市・地域整備局街路課長 斉藤 親、同 係長 加古裕二郎>

<神戸市助役 松下緯宏、
都市計画総局長 伊賀俊昭、
同 庶務課 小沢彰史>

2日目

9:00 ホテル発

9:15 ~ 9:45

ポートアイランドビル(新交通建設室)
(新交通延伸事業説明、質疑)

<企画調整局新交通建設室計画課長 西尾辰博>

10:00 ~ 10:15

ポートアイランド「市民広場駅」
~ムービングウォーク

(新交通延伸事業現地視察)

<企画調整局新交通建設室計画課長 西尾辰博>

10:15 ~ 11:10

キメックセンタービル 10階展望ロビー
挨拶

<前市長 笠山幸俊、前助役 鶴来統一>

(概要説明及び視察)

神戸空港整備事業

<みなと総局空港整備室参事 松浦 厚>
新交通延伸事業

<企画調整局新交通建設室計画課長 西尾辰博>
(大阪湾岸道路)

<都市計画総局計画部長 石井陽一>
医療産業都市構想

<企画調整局調査室主幹 山上智子>

11:15 ~ 11:25 TRI施設見学

<企画調整局調査室主幹 山上智子>

11:30 ~ 11:40 IBRI先端医療センター

<企画調整局調査室主幹 山上智子>

13:30 ~ 14:30 阪急電鉄伊丹駅見学

<常務取締役 山内芳樹、
都市交通事業本部長 原田兼樹、
鉄道技術部調査役 神谷昌平、
同調査役 奥山陽一>

15:53 新大阪駅発(のぞみ20号)

以下に参加者の方々からの紀行文を掲載する。

【第1日目】

<大成建設株式会社土木営業本部

プロジェクト推進営業部課長 村野正明>

2月22日快晴の下、朝9:33発のぞみ47号で我々計画交通研究会一行は一路新神戸に向かった。初日の視察の目的は、1995年1月17日午前5時46分に阪神淡路地域を襲った「兵庫県南部地震」(市の方は「阪神淡路大震災」ではなくこう呼んでいた)からの復旧・復興の取り組みかたについて理解を深めることであった。初日のスケジュールとしては、HAT神戸・人と防災未来センター、新長田駅北地区区画整理事業、新長田駅南地区再開発事業、松本地区(せせらぎ)を視察し、夜ホテルで討論を行うことであった。

(1) HAT神戸・人と防災未来センター

我々は新神戸に到着するとバスに乗り、海岸通りにある「HAT神戸(Happy Active Town)・人と防災未来センター」へと向かった。人と防災未来センターは、阪神・淡路大震災の経験と教訓を後世に継承し、国内外の災害による被害の軽減に貢献する施設として、「防災未来館」がH14.4.27、「ひと未来

館」がH15.4.26にオープンされた。はじめに、伊賀都市計画総局長から復旧・復興への取り組み状況の説明をうけた。

「震災は育てていた美しい街を一瞬にして崩壊させてしまった。震災発生後、すぐさま現地踏査を行い、夜には全市の被害状況を把握できた。2,200戸に渡る戦災復興整備事業が未完の所、区域外、区域隣接地が甚大な被害をうけた。直ちに建築基準法84条の建築制限をかけ、3/17までの2ヶ月間で都市計画を定め、復興へのスタートを切った。復興の状況としては80数%で、一時10万人減った人口はほぼ回復、ケミカルシューズは70%の回復、コンテナ取り扱い貨物量は66%、百貨店販売金額は97%の回復である。」と説明を受けた。その後、1.17シアターで震災発生による都市基盤が崩壊していく地域の様子を大型スクリーンで再現した映像を見た。非常に迫力があり、地震の恐ろしさを再認識させられた。次に、震災直後の倒壊された町並みを実物大ジオラマ模型で再現された所を見学した。日常の生活空間が一瞬にして変わってしまう震災の恐怖と脅威を実感した。その次に、大震災ホールにて、震災から復旧・復興していくまちの姿、人の姿をドキュメンタリーで伝える映像を見た。助け合い、協力して逆境から立ち直っていく姿に感動を覚えた。

(2) 新長田駅北地区区画整理事業

次に、我々は新長田駅北地区区画整理事業を施行している区域に向かった。新長田駅北

地区は新長田北エリア(42.6%)と鷹取北エリア(17.0%)の計59.6%からなる。当地区は地震により約8割の建物が大きな被害を受けた。この事業は総事業費964億円、減歩率9%で、1%の公園、1,500~3,000㎡の公園を3つ、南北道路を20mに拡幅し道路率を15%から40%にあげるものである。街づくり協議会をつくり地元の意見をとりいれている。例えば、14mのコミュニティ道路はスピードを出せないように、停車すると通れないように車道を3.5mと狭くし、歩道を9m取りせせらぎを流している。この地区は小宅地(65㎡)が多く、多少減歩したとしてもほとんど従前と同じ宅地利用しかできないので、小さな権利者に集まってもらって共同住宅にしてもらっている(短冊換地)。その保留床に外から若い人が入居している。

(3) 新長田駅南地区再開発事業

次に、新長田駅南地区震災復興市街地再開発事業の行われている地区を訪れた。模型のおいてあるマンションギャラリーで説明を受け、その後現地を踏査した。施行面積は3地区あわせて20.1%で、10年を目途として住民と行政が力をあわせて取り組んでいる。テーマとしては、元々下町人情のあふれた地区であったので、その復興と併せて先進性(副都心)を付加することである。公共施設整備としては、1.6%の防災公園(若松公園)、五井池線の拡幅、さらに、施設建築物として38棟のビルの計画などが挙げられる。従来商店



参加者全員で記念写真
HAT神戸・人と防災未来センター前にて



熱心に説明を聴く参加者

街を中心に発展してきた街で、アーケードが完成した大正筋商店街や3層プロムナードが人々で賑わっていた。

(4) 松本地区(せせらぎ)区画整理事業

次に、神戸市役所の西方約3kmにある区域面積8.9%の松本地区を訪れた。95年5月に「街づくり協議会」が結成され、95年12月に「街づくり提案(その1)」がまとめられ、神戸市に提出された。その中で特徴的なことは、歩道に「せせらぎ」をつくりまちづくりのシンボルにするということである。水源をどうするかという議論があり、北方4kmにある鈴蘭台下水処理場の高度処理水を利用することになった。水量は4,000m³/日(2.8m³/分)で、2,000kw/日の小規模水力発電も行っている。せせらぎの日常管理は地元の方70人が行っている。下水の処理水なので栄養化が高く水温も高いので、菖蒲の花が通常よりも1ヶ月早く咲くそうである。このせせらぎは、都心の中のゆったりした心が洗われる空間で、流れの音も心地よいものである。ちょうど視察が終わったときに大粒の雨が降り出し、本日の宿泊地である新神戸オリエンタルホテルに向かった。

(5) 討論会

懇親会を兼ねた討論会は新神戸オリエンタルホテル35階にあるオリオンルームで、神戸市の職員の方々も参加し総勢約40名で行われた。中村先生から

「阪神淡路大震災が起こった時、諸先輩の築きあげてこられた数々の社会基盤施設が一瞬にして破壊されてしまい、悲しくもなり涙がこぼれた。直後には土木学会の調査等で来たが、それ以来見に来る機会がなくどうなっているか心配していた。不幸な出来事であったが、関係者の努力・骨折りがあってここまで見事に立ち直ってきてうれしく思っている。他の都市でもこういう不幸が起こりうる。T社の人に渋谷がああいう風になることもありうるので、その時どうするか考えておいてくれと話をした。今回視察に参加された人にも意義深い見学となったことと思う。今後仕

事をされる上で心に刻んでいてもらいたい。」

と開会の挨拶があった。次に、神戸市の松下助役から、

「神戸の復興事業はこれから最後の仕上げという状況に入っている。心の問題は残るかもしれないが、街づくりをいったん仕上げ、その後新しい考えを加えていき、夢のある神戸を目指してがんばっていきたい。」

という挨拶があった。以後、20数名が視察の感想、神戸に対する想いを順次述べていった。最後に、森地先生が、

「阪神淡路大震災が起こった時は、中村先生はじめ戦災復興を覚えられている方々がおられ、御指示・御指導していただけた。今後そういう方がたがおられなくなった時には、今回の復興の経験・ノウハウを持った方に駆けつけていただき貢献してもらいたい。」

と締めくくられた。

【第2日】

<東京急行電鉄株式会社 鉄道事業本部事業統括部
企画課長 福田誠一>

前日の夜に降った豪雨も朝にはすっかりあがり、二日目は風は強いものの好天に恵まれ視察日和となった。我々一行は9時にバスでホテルを出発し、復旧した三宮駅や神戸市役所を車窓から眺めながら、ポートアイランドに向かった。

(1) ポートアイランド線延伸事業

ポートアイランドのポートアイランドビルにある神戸市企画調整局新交通建設室を訪問し、西尾計画課長からポートアイランド線延伸事業の概要説明を受けた。この事業はポートアイランド第2期整備と神戸空港開港に伴う交通需要に対応するためポートアイランド線を約5.4kmにわたり延伸、複線化し三宮と神戸空港を結ぶもので平成17年度の開業を目指している。「地下鉄山手線や海岸線の延伸を含めた検討の結果、ポートアイランド線の延伸事業として事業化に至った」とのことで、三宮と神戸空港を約16分で結ぶ予定である。

その後、市民広場駅までバスで移動した後、「あのベンジョンソンも走った」という日本

一長い「ムービングウォーク」を歩きながら西尾課長にご案内いただき、建設中の高架橋を眺めながら、キメックセンタービルまで移動した。

(2) キメックセンタービル他

キメックセンタービルは、ポートアイランド第2期整備区間にある新駅「(仮称)PI2北駅」前にあり、10階の展望ロビーからは、工事中の神戸空港やポートアイランド線延伸部分が一望できた。「鋼桁外面に高耐候性鋼材を採用した」という神戸空港へ架かる空港連絡橋(橋長約1,200m)も既に架設されており、「4月中には工事用の暫定供用が開始される。」とのことであった。

まず、みなと総局空港整備室の松浦参事より神戸空港整備事業の概要説明があり、本事業の実現に尽力された前神戸市長の笹山様にもご挨拶をいただいた。神戸空港は、三宮から南に約8kmの位置に建設される第三種空港で、272haを埋め立て2,500mの滑走路1本を設置するものである。平成11年より埋め立て工事に着手しており、既に71%の進捗を見ており、平成16年度中には完成し、平成17年度の開業に間に合わせたいとのことであった。開業時には、11路線390万人の利用を見込んでいるとのことで、既にスカイマークエアラインズが羽田便を1日4往復することを表明しているという。滑走路は東西方向に設置される予定で、西側の明石海峡大橋上空から進入するルートがメインとなるとのことだった。関西国際空港と伊丹空港という隣接する空港との適切な役割分担が必要であろうが、神戸市の震災復興に向けての長期的な経済効果が期待される。

また同所で引き続き、神戸市都市計画総局計画部の石井部長より大阪湾岸道路の概要説明があった。同道路は、神戸市垂水区から大阪府泉佐野市を結ぶ延長約80kmの高規格道路であるが、西伸部である名谷JCTから六甲アイランド北ランプまでの約21kmが未整備である。この道路は、大阪湾環状軸として地域連携を強化し、都市活力の向上や市街地の

渋滞解消を図るとともに災害時の代替機能を併せ持つ役割が期待されている。神戸市としては、ベイエリアの震災復興や将来の発展に不可欠な道路として事業化を目指し取り組んでいるとのことであった。現在、西側の約6kmは既に都市計画決定しており、残りの約15kmの都市計画手続きを鋭意進めているところである。

最後に、部屋を移動し神戸市企画調整局調査室の山上主幹より医療産業都市構想の概要説明があった。この構想は、神戸市が神戸空港と並ぶ震災復興の目玉として進めているもので、ポートアイランド2期エリアを中心に高度医療技術の研究・開発拠点を整備し、医療関連産業の集積を図るとともに基礎研究から臨床、産業化までの一体的な仕組みを構築することにより、神戸経済の活性化、市民福祉の向上、アジア諸国への国際貢献を果たすことを目的としている。

山上主幹の概要説明後、本構想を具現化しつつあるTRI(臨床研究情報センター)とIBRI(先端医療センター)の2施設を見学した。TRIではエントランスホールに設置されたタッチパネルやがん情報のインターネット配信などが紹介された。また、IBRIでは、基礎から臨床への橋渡し研究の中核施設として医療機器の研究開発、医薬品等の臨床研究支援、再生医療等の臨床応用などに取り組んでいるが、その中でも同センターで市民が利用できる最先端医療機器である超高磁場MRI、CT-ライラック、オープン型MRI、PETなどの紹介があった。

これら施設見学を通じて、神戸市が震災から復興し将来に向けて発展していくために一丸となって取り組んでいるという気概が感じられた。震災から9年の月日を経て一見震災の傷跡は感じないが、神戸経済は震災前の8割の回復にとどまるなど未だ復興を果たしたとはいえない状況だという。これらの事業を早期に完成し、完全なる復興を果たしてほしいものである。

一行は「がんばろう神戸」との思いを胸に、

神戸市職員の皆様と別れを告げた。

(3) 阪急伊丹駅

途中三ノ宮駅付近の東天紅で中華料理に舌鼓を打った後、最後の視察地である阪急電鉄伊丹駅へむかった。バス内では、昼食時より参加された阪急電鉄株式会社都市交通事業本部鉄道技術部の神谷調査役より伊丹駅の概要説明をお聞きした。

伊丹駅到着後、阪急電鉄株式会社山内常務取締役よりご挨拶いただいた後に、施設見学を行った。

伊丹駅は、震災により全壊したが、約3年半後の平成10年11月に徹底的にバリアフリー化された駅として復興した。交通エコロジー・モビリティ財団の支援を受け「高齢者・障害者を含めたすべての人に優しい駅づくり」をテーマに委員会を組織し、利用者からの200項目以上にも及ぶ要望を含めて「これまでの駅施設の福祉的整備水準をはるかに越える駅」を実現している。

特徴的な施設として、15人乗り・21人乗りのエレベータ - 2基、階段部の2段手すり、障

害者に配慮したトイレなどの縦移動の徹底的なバリアフリー化ばかりでなく音声ガイドシステムなどの視覚障害者への様々な案内誘導システム、授乳室・ベビーベッド、様々な情報案内表示機能、車両連結部の転落防止装置など「すべての人に優しい」というコンセプトが各所にちりばめられていた。

伊丹駅復興に合わせて施行された駅前広場についてもバス乗降時に雨の当たらない屋根の張り出し、駅と周辺をつなぐペDESTリアンデッキや地下駐輪場へのエレベーターの設置などユニバーサルデザインを目指した施設となっていた。

震災の復興において単なる復旧ではなく「これまでにない駅」を目指し復興を果たされた関係者の取り組みに敬意を表するとともに、これからの鉄道のあり方として大いに参考にさせていただいた。

伊丹駅視察終了後、バスで新大阪駅に向かった。今回の視察会は新大阪駅で散会となり、一行はおのおの新幹線で東京へ向かい帰路に着いた。

Announcement

研究会・催事の御案内 □

■2004年4月 計交研・

当て塾共催セミナー（第Ⅲ講・第1回）

第 講、第 講に引き続き、本年度も第講を10回シリーズにて実施予定。原則として月2回とするが、4月は1回のみ。

日時：平成16年4月21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 鈴木忠義先生

演題：人間に学ぶみちづくり

■第26回通常総会、懇親会

日時：平成16年4月28日（水）

総会17:30～19:00

懇親会19:00～20:30

場所：プラザエフ（四谷駅前）

議題：

- 1) 平成15年度事業報告、同収支報告、
- 2) 16年度事業計画、収支予算、
- 3) 任期満了に伴う役員の改選
- 4) 有限責任中間法人化について
- 5) その他

詳細は追ってご連絡します。

■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。
- ・ **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。

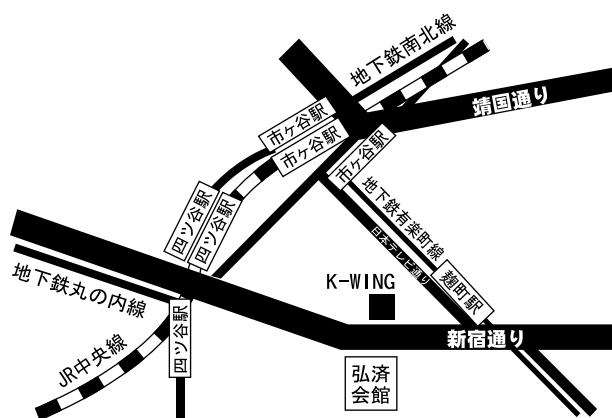
新アドレスは

<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