

# 計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

## 会報 2004-07

発行日：平成16年7月20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
計画交通研究会の展望	
退任にあたって.....	2-3
News Letters .....	3-9
事業報告・活動報告	
Announcement .....	9
研究会・催事の御案内	
Backyard .....	9-10
事務局通信	

## □ Opinion

## 計画交通研究会の展望

黒川 洸

本年5月に中村英夫先生の後を任され会長に就任致しました。皆様ご存知のように、八十島義之助先生が急逝されたあと、中村先生は計画・交通研究会を現在のようなスタイルにつくりあげてまいりました。この結果、本年5月の総会に計りましたように、定例研究会・講演会、視察旅行会、共催セミナー、個別研究会、会報の発行など、研究会の活性化をはかり、その大枠をつくりあげてまいりました。また、同総会で審議されました研究会の中間法人化の方針は、今後の歩むべき方向を決定付ける指針と考えております。また、総会の最後に中村会長より、本研究会をイギリスのクラブのような組織とし、さらにイギリスのクラブより女性会員の多いものとするようにとの将来のイメージについても希望を述べられました。このような時期の新会長としては身の引締まる思いがしますが、同時にチャレンジブルな仕事が出来るとの思いもあります。

昨今の社会情勢を見ますと交通施設を中心とした社会基盤の計画、事業、経営にも大きな変化が見られております。公共事業への事前、事中、事後の評価が義務付けられ、その中では費用便益分析が大きな役割を果たすようになり、各事業へのマニュアルも整備され

たこと。道路四公団をはじめとし、特殊公団、事業団の民営化の方向が示されていること、PFIのように公共、公益的事務へ民活の導入、あるいはパブリック、プライベート、パートナーシップ（PPP）が多くの社会資本整備の中に取り入れられたこと、ある程度の規模以上の都市では、鉄道駅等の交通結接点<sup>3</sup>が、交通結接点機能だけでなく、都市活性化の拠点とし、整備を求められるようになってきたこと、国立大学の独立法人化も今までの学識経験者の役割、機能に大きな変化をもたらすかもしれないこと、つい最近では景観緑三法が制立し、もうすぐ施行されることにより、社会資本整備の中に「美しい」国づくりの概念が明確になってきたこと等があげられます。

これらの多くの事項に計画・交通研究会のメンバーは、学識経験者として、あるいは民間企業として、多くの関わりを持ってきております。また同時にその端緒についたばかりのものが多く、理論的に整理がついているものもありますが、実務的には試行錯誤によって、もっともらしさを高めていかなければならないものが多いと思います。本研究会としてはこれに対処するような勉強会の場もつくることが必要であると考え、これを実行するには、本なり提言なりの形で世に問うのも、実行性

を高めるには必要なのではないかと考えます。

一方、研究会をより活発化するには、より若手の人々が、研究会活動のメリットを享受できるものにする必要もありますし、一方、熟年系の人には、サロンの雰囲気の中で、高邁な議論が出来るような場としての整備も必要なのではないかと考えております。いずれにしても、現在まで積上げてきた本研究会のフレームワークをより骨太に、また質的な充実をはかり本研究会を、魅力あるものとしてゆきたいと思っております。

(計画・交通研究会会長/早稲田大学客員教授・

計量計画研究所理事長)



▲総会にてご挨拶される黒川新会長

## □ Opinion

## 「退任にあたって」

中村 英夫

平成10年に八十島先生がお亡くなりになり、そのあと会長を引き継いだわけですが、八十島先生の事務所としての機能も大きかった当会を、従来通りのものではないということでもそれまでにない諸活動を試みてきました。そのために会員の皆様に従来以上の参加意識を持ってもらうために正会員（個人）にも会費も払ってもらうようにしましたし、そうした方々により有効に使ってもらおうということで、この事務所もかつての八十島先生のオフィスから、全員が使える共用の会議室に改装しました。あるいは会員の方々に対してこの会でしかできないような機会を提供したいということもあって、各地に出かけて行って、そこでのインフラ整備にかかわるプロジェクトを見学したり、その経緯や事情について実地で学ぶ機会を持つようにもしました。幸いにしてこれらの会には大変多くの人のご賛同が得られて、たくさん方の参加もいただきました。また昨今の厳しい情勢下にも係わらず、会員数はほとんど減ることなく推移してきました。この間の皆様のご支援・ご協力に厚く感謝いたします。ただ、こうした会の形をいつまでも続けていることが本当に良いのかと

いうことに私はいつも疑問をもっておりました。この会を永続的に存続させてゆくためには、もう少し新しいやり方が必要なのではないかと考えておりました。例えば、私どもの会員の持っているさまざまな能力を使って社会の役に立てるような研究を、公共の資金も得ながら実施してゆくこともその一つです。その様な場合、私たちの会が任意団体であるというのは一つの大きな弱点であります。任意団体であれば、その会の永続性の保障もなければ、社会的な信用も非常に得にくい訳です。そのようなこともあって会の法人化を検討することに踏みきったわけでありました。法人をどのようなものにするのかということでは、NPO法人とか財団法人とかいろいろなものが考えられますが、詳細な検討の結果当会の特徴からして最もふさわしい形態は、最近新しく生まれてきた有限責任中間法人であるとの結論に達しました。その間、何人かの方に法人化の方法について熱心に勉強してもらいました。そしてこのたび成案が得られたので、中間法人化に踏み切ったわけです。私としてはこの会は、例えばかつて招かれ訪れたことのあるロンドンのクラブのような形に将

来はなっっていっしてほしいと思っっているのです。このわれわれの会も50年、100年と続けてゆけば必ずやそのような形になって、極めて安定したそして社会的な信用も高い集まりになってゆくと思っっています。今回こうした改組の形とそれへの手続きの見通しもたったわけですので、ここで私は退任させていただくことに致しました。私の後は黒川洸先生が引き継がれ、また、黒川先生の下に新しい役員がきまりこの会の運営をしていっただくことになりました。必ずやこの会がこの方々のご尽力により、そしてまた会員の多大な協力によって今後一層発展してゆくものと信じております。どうもありがとうございます。

(計画・交通研究会フェロー会員/武蔵工業大学教授)



▲総会にて議長を務める中村会長

## □ News Letters

## 事業報告・活動報告 □

### ■ 理事会・総会・懇親会

#### 【理事会】

●日時:平成16年5月26日 16時00分～17時15分

●場所:都市センターホテル6F

●出席数:11名、委任状14通 計25 (理事総数28) にて成立

#### ●議事

(1) 第26回通常総会付議事項の審議

☆詳細は同封の第26回総会資料参照

・平成15年度 事業報告および収支決算について

・平成16年度 事業計画案および収支予算案について

・任期満了に伴う役員の変更

(2) 会員移動の承認

以上原案通り可決

(3) 有限責任中間法人計画・交通研究会 (以下新法人という) 設立について

現計画・交通研究会解散から新法人設立までのくらしい時間がかかるか (空白期間が長いと問題あり) 新法人設立まで、現計画・交通

研究会を存続させる方法が取れないか定款の中に、理事・監事の職務を明確にすべし。決算期間を「4月1日から翌年3月31日」から「10月1日から翌年9月30日」にした方が受託研究受注に便利。等の質問・ご意見が出された。これらについては事務局で検討する。以上を踏まえ、中間法人化の基本的方向性については原案通り可決

(3) その他 八十島先生資料の保管場所として、日本大学理工学部科学技術史料センターが候補としてあがり、福田事務局次長 (日大助教授) から具体的な説明あり。具体的手続き、作業等は別途詰める。

●継続して開催の第2回理事会で

会長1、副会長2、事務局長1が互選され、幹事、事務局次長1が承認された。

☆詳細は同封の役員名簿参照

#### 【総会】

●日時:平成16年5月26日 17時30分～19時00分

●場所:都市センターホテル5F



●出席数:39名、委任状51通 計90 (正会員総数98)にて成立

●議事 ☆詳細は同封の第26回総会資料参照

(1) 第26回通常総会付議事項の審議

☆詳細は同封の第26回総会資料参照

・平成15年度 事業報告および収支決算について

・平成16年度 事業計画案および収支予算案について

・任期満了に伴う役員の変更

以上原案通り可決

(2) 有限責任中間法人計画・交通研究会 (以下新法人という) 設立について

会長、副会長、会員の名称は、新法人になると理事長、副理事長、社員となるのかとの質問あり (出来れば今のままが良い。別途検討の必要あり)。以上、新法人設立に向けて進めることを原案通り可決。

(3) 中村前会長の退任の挨拶、黒川新会長の新任の挨拶をもって総会を閉会

#### 【懇親パーティー】

●日時:平成16年5月26日 19時00分～20時00分

●場所:都市センターホテル6F

中村前会長、黒川新会長、森地・石田両副会長の挨拶をいただき、会員相互の交流・親睦がはかられた。



▲総会会場風景

#### ■2004年5月 定例研究会

●日時:平成16年5月24日(月)18:00～20:00

●場所:計画・交通研究会 会議室

●演題:「排出量取引の現状」

●講師:ナットソース・ジャパン株式会社 執行役員 鈴木紀夫 様

●司会:日本大学理工学部 助教授 福田 敦 先生

#### 【講演概要】

排出量取引の現状と題して、まずは国際協議の流れと京都メカニズムの位置づけについて、次に国際的な協議の中での日本の制度、そして排出権の獲得と取引の現状について、ナットソース・ジャパン株式会社 執行役員 鈴木紀夫 様にお話をいただいた。

##### 1. 国際協議の流れと京都メカニズム

1992年にブラジルで環境サミットが開かれ、そこでは砂漠の拡大と同様に温暖化問題が重要な問題として取り上げられ、温室効果ガスを減らすための合意が交わされた。しかしここでは、具体的な数値目標が掲げられていなかったため、1997年の京都会議 (COP3) において具体的な数値目標が定められた。2008年から2012年までの5年間の平均値が、1990年比で日本は6%、アメリカは7%、EUは8%等といった削減目標が決められた。

この目標達成が厳しい国のために、国外で削減した分も国内で減らしたかのごとくカウントして目標達成に使ってよいという考え方が導入された。これが京都メカニズムである。京都メカニズムの中で一番の焦点になっているのがCDM (Clean Development Mechanism) である。その他にも先進国の企業が他の先進国に出かけて削減事業を行う共同実施 (JI: Joint Implementation) と、排出権を持っている国同士あるいは企業同士でやり取りを行う国際排出量取引 (ET: International Emission Trading) がある。

まず「CDM」とは、附属書Iにリストアップされていない途上国 (削減義務を負っていない国) に投資活動や技術協力を行って、その削減分を排出権としてもらうものである。「共同実施」は、例えば日本が東欧やロシアに出かけて何らかの削減活動を行い、その見返りに排出権をもらってくるものである。次

に「排出量取引」は、初期割当量を枠としてその量を超えるだけの排出量があるときは、割当量に対して排出量が少ない国の余剰分を買うものである。

## 2. 日本の国内制度

京都議定書はあくまで国と国、政府と政府の間の約束ごとなので、どの国においても責任は政府にある。そして、日本政府では5官庁（経済産業省・環境省・外務省・農林水産省・国土交通省）が担当している。そして、「温暖化対策推進大綱」を設け、政府としての統一見解を出している。そこでの策として、政府はステップ・バイ・ステップ（第一ステップ、第二ステップ、第三ステップに分かれて）で対策を取ることを決めている。この京都議定書での削減目標である6%を排出源ごとに6つの施策に分け、各々で具体的な数値目標がある。例えばエネルギー起源CO<sub>2</sub>（産業・民生・運輸部門）では、二酸化炭素排出量を1990年比で±0%にすることが目標とされている。

以上は政府としての取り組みであるが、先程のステップ・バイ・ステップに戻ると、第一ステップでは民間に任せると決められており、その民間できちんとしたプランを立てているのが「日本経済団体連合会」である。排出量では34部門の産業界の内、過半数を占めており、ここでの目標達成は日本全体で見ても大きいと言える。基本的には1990年比で±0%を環境自主計画では示している。

## 3. 排出権の獲得と取引の現状

排出権の獲得の方法は様々であり、まずは「排出量取引」が挙げられる。比較的柔軟性があり、短時間に取引を行うことができるのが特徴である。次に、「CDMプロジェクトの実施」が考えられる。この実施によりまず投資額が決まり、そこから得られる排出権の量も効果として予測がつくため、単価が自分でコントロールできるのが特徴であるが、手間がかかってしまう。第3として「ファンドへの投資」が挙げられる。世界銀行の新ファンドとして、地域開発炭素基金、バイオカーボ

ン・ファンドが立ち上がっている。

ここで改めてCDMの概要について説明する。附属書I国が非附属書I国に対し、投資や技術協力を行うことで、京都議定書で定められた対象ガスの削減を行う。その削減量を排出権としてもらうことで、附属書I国の排出削減目標達成に活用される。ここでの投資や技術協力について、実際の削減量と通常での排出量（ベースライン）との比較を行い、削減効果が見られたと推測された場合、このプロジェクトは「追加性がある」と言う。



▲講師：鈴木紀夫様

## ■2004年5月 計交研・

### 当て塾共催セミナー（第Ⅲ講・第2回）

●日時：平成16年5月11日(火)17時～19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：第1章 交通と道路の意味論

第Ⅲ講・第2回共催セミナーの参加者は、計画・交通研究会関係4名、「当て塾」関係10名（塾長を含む）、計14名であった。

今回は、「人間に学ぶ道づくり（人間尊重・自然共生の思想）」の「第1章 道路の意味論」についてで、文明と意味、都市、インフラストラクチャー、移動のモチベーションなど、道路の意味論を語る視点について解説された。

#### 【講義概要】

#### 1. 意味は文明により変化する

文明（手段）が発達することで余剰が生まれ、学問・芸術・技術・教育が進歩し、文化（生きざま・目的）が向上する。その結果、

価値観が変化し、人間にとっての創造空間の意味も変化する。変わるものと変わらないものがある。

道路も同じで、もの・かねを中心とした時代と文化を重視する時代とでは、人間にとっての意味は異なっているのである。

## 2. 20世紀文明の構造

20世紀の文明は、技術面では、超マイクロ（ナノテク、医療機器等）から超巨大（巨大ダム、長大橋、超高層ビル、巨大タンカー、豪華客船等）まで、やろうと思うことは出来るようになった。その変化は著しく、21世紀はどのようになるのであろうか。

このとき、人間と文明（創造空間）の適応（意味）を考える必要がある。手段としての文明をどう文化化するかが課題である。

## 3. 生き物にとってインフラストラクチャー（ライフライン、生命線）とは何か

生きものの体内には「内－内循環系」があり、環境には「外－外循環系」（水、空気、海流・・）がある。この二つの循環系を結ぶ「内－外循環系」によって人間は生き、生かされている。これがインフラストラクチャーである。

## 4. 人間に学ぶ・・・人間移動のモチベーション

農耕文明以前は、採取・狩猟・漁労などの“回遊行動”が行われていたが、人間の移動には好奇心が深く関わっている。好奇心にもとづく探索行動によって、発見、創造、達成のよこびや満足感をあじわうことができる。

また、自然界や人間社会には様々なリズム現象（呼吸、四季、歴等）があり、多くのドラマ（生と死、天変地異等）がある。その中で、人間は、生存のために文明を拓き、最高の価値として美しさを求め続けてきた。それは、用（機能美）・強（構造美）・美（芸術美）の三位一体と、心の拠り所としての超越的価値意識（聖）の存在が重要となることを意味している。

## 5. 国土・地域・都市

陸上生物にとっては、水・食糧・住処が必

要であり、国土の中で地域・都市に対応したインフラストラクチャーの整備が求められる。人間の行動圏は、ヒューマンスケールからモータースケールになった。そこで、広域的な活動基盤が必要であり、人間が住み続けていくためのインフラストラクチャーは安全と安心を担保する。

## 6. 都市文明の創生と支え

都市の街路は、物流、エネルギー、上下水道、防災、情報といった5つの交通を束ねている。

そこを人間が通り、人間が集まることで、様々な都市文明が創生されている。

都市が成長し、都市文明が発達するために、それを支えているインフラストラクチャーは需要に合わせて堅牢でなければならない。

## 7. 動機づけ

道路は人が歩き車が通るが、その速度と情報密度が重要である。高速道路でいへば、本線とサービスエリアやパーキングエリアとの関係である。

19世紀後半から20世紀は、モータリゼーションに代表される移動手段の革新がもたらされた。21世紀はどうなるのか。

文明は、破壊と創造を繰り返す諸刃の剣である。行き過ぎることのないよう、将来についてあり方を探る必要がある。

## 8. 交通の意味論から道路の意味論へ

以上の観点から、交通の意味論と道路の意味論を結論づける。

（文責：「当て塾」東京事務局 野倉 淳）

## ■2004年5月 計交研・

### 当て塾共催セミナー（第Ⅲ講・第3回）

●日時：平成16年5月25日(火)17時～19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：第2章 道路の利用と未来

第Ⅲ講・第3回共催セミナーの参加者は、計画・交通研究会関係4名、「当て塾」関係12名（塾長を含む）、計16名であった。

今回は、「人間に学ぶ道づくり（人間尊重・自



然共生の思想)」の「第2章 道路の利用と未来」についてで、人間の本質からみた道路の利用、自動車の未来、道路の進化、そして道路の意義と役割の考え方について解説された。

### 【講義概要】

#### 1. 何が通り、何を運んでいるのか・・・用

道路は、ひと、もの、かね、しくみ、こころを運んでいる。これらは、人間が生きるための必要条件、また人間としての十分条件である。

輸送の経済的側面のみが強調されるが、生活、文明、文化の様々なものが道路により成立し、支えられている。

- (1)ひと ビジネス、欲望交通（余暇・・・）
- (2)もの 食糧、水、資材、・・・、引越
- (3)かね 現金、人
- (4)しくみ 情報、新聞、雑誌、図書、郵便
- (5)こころ 文化、文化財、交流

例：地方の企画展覧会の成立、高校野球の応援

#### 2. 何が通っているか・通れるか・・・強

自動車の登場・普及に合わせて道路の構造も向上し、様々なものが通れるようになっている。高水準の道路であれば重く長い特殊車両が通行でき、自動車専用道路は災害復旧や緊急時の交通に効力を発揮する。（今年は、国産車誕生100年である。）

- (1)高水準－特車（重・長）の通行可能
- (2)災害復旧が容易（取付、規制から）
- (3)緊急交通（安全と安心）
- (4)Network、相互扶助

#### 3. 人間にとって（本質）・・・美？

瀬戸大橋によって多島海移動景観という新しい美が創造され、また、余暇交通によって生きがいが増たされるなど、道路は人間の本質に深く関わっている。

- (1)美意識の満足（人間の最高の価値）
  - (2)地域への融和、地域への貢献
- 美の創造－瀬戸大橋（多島海移動景観）
- (3)余暇交通の満足（生きがい、生存実感）
  - (4)環境問題への解答

環境美（共生）、オリンピック精神（美と力）

#### 4. 自動車の未来

人間の移動と物流は、人間生存の基本である。そのための搬器である自動車は、未来も有り続けるであろう。エンジンや燃料は改良され変化するが、箱型四輪の形態は残るであろう。

#### (1)人間工学と自動車の整合性

(2)人間、家族、社会への適応（4人家族等）

(3)箱型四輪

(4)貨物車のユニット条件

(5)エネルギー、エンジンの改良、環境問題への適合

#### 5. 道路の進化

自動車の出現によって道路は進化し、点－線－面と段階的にネットワーク化されてきた。

また、横断面、スピード、建設技術、デザイン、コストなども変化している。

(1)自動車の出現と道路の進化

(2)道路の序列(種類)とネットワーク 段階的変化

(3)横断面の進化 文明空間と文化空間

(4)スピードの変遷

(5)長大橋・超大トンネルの変遷と可能性

(6)デザイン

(7)建設コスト、建設速度（技術は現場で育つ）

(8)集中と分散（生活圏、労働と余暇 等）

#### 6. 道路の意義と役割

以下の観点から、道路の意義と役割を取りまとめる。人間は本能にもとづき旅をするが、文明が進歩し、より高度な交通および道路を求めるようになっている。この道路の人間にとっての意味づけを提示したい。

(1)人はなぜ旅をするのか

(2)環境問題への適応と変遷（緑化機能論）

(3)生活交通（生産、ビジネス、手段交通）と欲望交通（余暇交通、目的交通）

パーフェクトロードへの挑戦、パークウェイへの希求

(4)道路緑化への期待

（文責：「当て塾」東京事務局 野倉 淳）

## ■2004年5月 計交研・

### 当て塾共催セミナー（第Ⅲ講・第4回）

●日時：平成16年6月8日(火)17時～19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：第3章 道路緑化の理論と実践

第Ⅲ講・第4回共催セミナーの参加者は、計画・交通研究会関係2名、「当て塾」関係12名（塾長を含む）、計14名であった。

今回は、「人間に学ぶ道づくり(人間尊重・自然共生の思想)」の「第3章 道路緑化の理論と実践」についてで、人間にとっての自然、花と緑と人間との係わり、道路緑化の設計論・技術論及び実践の考え方について解説された。

#### 〔講義概要〕

#### 1. なぜ自然を希求するのか

人間が自然を求めるのは、“人の本性への回帰”であると言われ(河合雅雄、下記文献のPP.41～73)、また、“内に組み込まれた自然と認識される自然の統合”であると言われる(中村桂子、下記文献の同PP.155～183)。つまり、人間のDNAに刻まれた生得のものであり、持続的生存なのである。

〔文献〕余暇開発センター集中セミナー「ひとはなぜ自然を求めるのか」(三田出版会、四六判、224PP、1995年、司会者を含め7名)

#### 2. 人間にとっての自然

現象(現実)論としてどう係わっているのか

自然は、人間にとって、次の三つの価値を有している。第一は、生存に必要な水・食糧・住処を得るなどの交換価値である。第二は、文化、人生、観光など様々に活用する(無くなることはない)利用価値である。第三は、存在すること自体に重要な意味がある存在価値である。

これらの価値は、人工物で代替することは困難、または大きな無理が伴うものである。

①交換価値：生物共生、生活／採取・貨幣の登場／水・食糧・住処

②利用価値：文化(学問・芸術・教育)、人生、選択の自由、観光、保養・休養

③存在価値：環境、地球環境－生存環境－

快適環境

3. 花と緑は人間とどう係わってきたか、係わっているのか

人間と花・緑の関係は、プライベートな庭園やオープンガーデンなどミクロの範囲から、公共空間を持つ社会＝マクロ、これらが重なり合った超マクロという広がりの中で捉えることができる。このとき、道路緑化には、庭園のような細かな対応も生じる(サービスエリア等)。

○小宇宙 ミクロ 生花－庭園

(プライベート、オープンガーデン)

マクロ 社会(人間集団として)

(パブリック→シビック／道路緑化、グローバル)

○大宇宙 超マクロ Σミクロ・パブリック

4. どんな表現ができるのか(設計論、技術論)

人間は美を求め、美意識が発生したことで芸術が誕生した。この意味から、芸術(破壊と創造)と技術(手段)の一体化が必要である。

道路は人間に動景観の刺激を与える場であり、物語にすること(ドラマ化)が重要である。自動車の散歩道としてのパークウェイが必要だ。

生きもの材料を扱う場合は、成長の概念、その変遷と未来を考えることが不可欠である。生長(成長)することで、量が増大し形態が形成される。その時間と空間との係わりが重要である。道路では、道路敷の研究が必要である。

5. 道路緑化の実践(俺たちはこんなことができるよ、可能性を探る；緑化技術論)

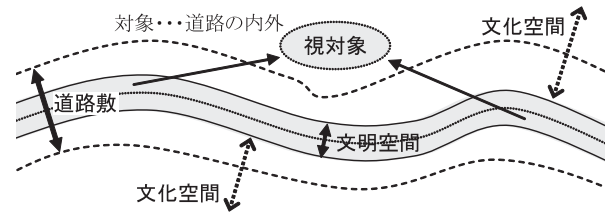
道路の横断構造は交通工学的に決められており、文明空間と言え。一方、道路の周辺は、長い歴史を経て形成された地域の文化空間と言え。道路からの眺めは、“曲がると何が見えるのかな”という人間の生得の好奇心の対象なのである。そこには、リズムや意外性がある。

こうした観点から、“道路のある風景”“橋のある風景”(道路や橋があることで風景に意味がある)という風景を生み出して



いきたい。

(文責：「当て塾」東京事務局 野倉 淳)



## □ Announcement

## 研究会・催事の御案内 □

### ■ 2004年7月 定例研究会 (土木学会CPDプログラム)

●日時：平成16年7月23日（金）18：00～20：00

●場所：計画・交通研究会 会議室

●テーマ：「駐車行動に着目した都市交通管理計画」

○講演概要

- 1) 駐車行動に着目した都市交通管理
- 2) 路上駐車車両の路外駐車場への転換可能性
- 3) 都心部における路上駐車対策  
路上荷さばき車両の路外転換可能性／東京都の路上駐車対策
- 4) 郊外部からの駐車対策

自動車利用者のP&Rへの転換可能性／月極駐車場の有効利用

5) 駐車行動に着目した都市交通管理計画方法論

●講師：日本大学理工学部 小早川 悟先生

●司会：日本大学 助教授 福田 敦先生

### ■ 2004年7月計交研・

#### 当て塾共催セミナー

●日時：平成16年7月27日（火）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

●テーマ：「人間に学ぶ道づくり」むすび

## □ 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。

・ **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

①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。

②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。

③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。

④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	黒川 洸
副会長	森地 茂
副会長	石田 東生
事務局長	清水 英範
会報編集委員長	藤井 聡
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

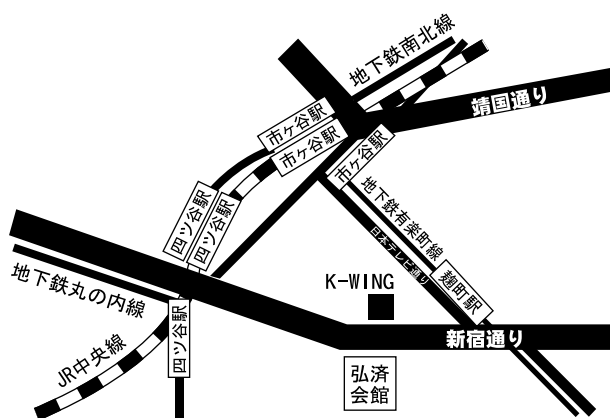
FAX=03-3221-5489

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