

# 計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

## 会報 2005-01

発行日：平成17年1月1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  
都市鉄道事業の脱成熟化への期待

News Letters .....3-11  
事業報告・活動報告

Announcement .....11  
研究会・催事の御案内

Backyard .....12  
事務局通信

## □ Opinion

## 都市鉄道事業の脱成熟化への期待

岩倉成志

20世紀のわが国は世界に例を見ない経済成長を遂げてきた。特に東京圏は都市的な土地利用が急速に拡大し、雇用の増加とともに急激な人口増加が進んだ。民鉄各社は、郊外から都心部へ向かう通勤需要に対応した放射状鉄道を整備し、東京外縁の自社線沿線にベッドタウンを同時に開発することによって、収益の増大を図った。鉄道整備にともなう開発利益を事業者がほぼ完全に吸収できる経営システムが構築され、右肩上がりの経済成長の中で安定的な収益をもたらす産業となった。

民鉄がネットワークの拡張をほぼ終えた80年代に入っても東京圏の人口は慣性的な増加を続け、公共サービスの観点から、劣悪な車内混雑の改善を進める必要があった。国土交通省は政策目標を混雑緩和に重点化し、多くの民鉄事業者は、混雑緩和のための輸送力増強に多くの経営資源を投入してきた。さらに、整備コストが高く、大きな需要増加が見込めない収益性の低い地域では、経営ノウハウの蓄積が少ない公営事業者や第三セクターによる整備が進められていった。サービス改善＝混雑緩和という図式が形成されたのだった。

わが国の鉄道事業は大きな岐路に立っている。一つめは、人口減少、特に生産年齢人口の減少によって、通勤者をターゲットにした

従来の経営戦略が成り立たなくなっていること、二つめは、経済成長に伴う時間制約の強い利用者の増加と雇用環境の変革などに伴う利用者属性の多様化とにより、高速移動ニーズと移動中の多種の付加価値という、ともすれば相反するサービスが求められるようになってきたこと、三つめは、環境資源制約の観点からエネルギー消費がより少なく、環境負荷の小さい公共交通機関への需要のシフトが時代的要請となっていることである。

都市鉄道ネットワークは概成したと言われているが、今なおピーク時の劣悪な混雑状況は続いているし、空港等の幹線交通へのアクセスサービスや環状方向の鉄道サービスも不十分といわざるを得ない。しかし、今後到来する社会環境、経済環境では新たな輸送力増強投資に対して鉄道事業者や地方自治体のネガティブな判断が働くことは否めない状況で、すでに負のスパイラルに入っている。筆者は、鉄道事業者の健全な経営基盤が確立されることで、利用者ニーズに対応した継続的な公共サービスが提供されうるものと考え、既に成熟化して久しい都市鉄道事業を新しいビジネスシステムとして再構築するために、今こそ、鉄道事業者が何をなすべきか、公的主体がどのような支援をなすべきかが問

われている。

企業の脱成熟化には2つの基本的方向性があると言われている。一つは、事業の多角化による事業構造の転換である。もう一つは、新しいサービスや顧客のニーズに対応したサービスを供給できるビジネスシステムによって主力事業を再活性化することである。前者は、JR東日本の先行例など、わが国の多角化戦略は世界的にも注目されており、他事業者での展開も大いに期待される場所である。しかし、後者に関しては未だに脆弱であると言わざるを得ない。

社会環境に適応するためのマネジメントには、革新、競争、代謝、多様性の4つのキーワードがある。ここで、筆者が取り組むべきと考えるパラダイム転換の方向性を2つあげたい。

ひとつは鉄道事業者間の競争的環境の構築である。鉄道は地域独占の事業の代表例であり、一度確立されたマーケットが他に脅かされることは稀である。このようなシステムは、一度作ってしまえば、経営的な安定性をもたらす一方、マーケット変化への機動的な対応力が低下するという負の側面をもっている。投資を抑制し、経営を安定化させるというパラダイムで事業運営を進めるという利益感覚ではギリ貧に陥らないか。例えば、事業者間の戦略的提携によるネットワークの拡大とコスト縮減を公的主体が支援するためには、利便増進法の積極的な活用やフリーゲージトレインの研究開発の促進などが望まれる。また、多様なサービス展開の一例として、地域医療と連携し、高齢者や障害者、病人や妊婦などを認証するICカードにより、優先的にサービスを楽しむシステムを構築し、ロイヤル

ティを高めるような工夫を提案したい。自社線のロイヤルティを高めるための参考事例は、運輸業界内にも他産業にも数多く存在するので、積極的に真似る姿勢が大事だと思う。鉄道事業者の慣性的経営のロックを解除し、経営を革新するためには、企業や利用者からの積極的な声も大切で、第三者機関が行う評価的インセンティブを設計することが必要と考える。

もうひとつは、事業者や関係省庁のトップダウン型のヒエラルキー組織によって強化されたセクショナリズムを排し、目的指向型の柔軟で横断的な組織と制度に再編することである。従来の組織形態が、鉄道システムを相当に高度化させてきたことは言をまたない。しかし、特定分野に専従するモノカルチャーを形成してきたことで、境界領域への関心を薄くさせてしまったことは否定できない。組織や制度を代謝することで、公共交通としての鉄道システムのポテンシャルはもっと高められるのではないか。例えば、駅へアクセスするバスサービスは改善する余地はまだ多いと思われる。モード独立ではなく、公共交通をトータルシステムで捉えた計画コンセプトが必要である。駅端末バス路線の道路容量の増加、駅前広場の整備、拡大など道路管理者の役割が大きく、鉄道・バス・道路・都市側の組織横断による協働プランニングと重点投資が期待される。

本稿では、公共交通サービスに携わる方々へダイナミックな変革を期待する思いを述べさせていただいた。年頭のエールと受け取っていただければ幸甚である。

(計画・交通研究会幹事/芝浦工業大学教授)

## ■2004年11月 定例研究会（土木学会CPDプログラム認定）

●日時：平成16年11月30日（火）14：00～16：00

●場所：計画・交通研究会 会議室

●講師：国土交通省道路環境調査室  
沿道環境専門官 横田敏幸 様

●司会：東京海洋大学 助教授  
兵藤哲朗 先生

●演題：「世界銀行における交通政策－Michinoekiへの取り組みを中心に－」

○概要：

本報告は世界銀行発“Michinoeki”の取り組みについて紹介するものである。Michinoekiの取り組みは道路の機能をより充実させるだけでなく、道路インフラ自身が直接的に貧困の撲滅、女性の社会参画といった社会問題に対して対応できるという点に注目され開始された。世界銀行では2年間にわたり、日本における導入事例の調査、発展途上国における活用方法、発展途上国における導入計画の策定方法、michinoekiの運営方法などについて調査・研究し、その結果をMichinoekiのガイドラインを6つのテクニカルノートにまとめた。

Michinoekiは、交通安全や違法駐車等といった沿道の問題に対処するだけでなく、地域



▲講師：横田敏幸氏

の特産品の販売といった地域住民が提供する商業的サービス機能、衛生、エイズ予防を含む健康管理、教育、文化活動といった公共サービスを提供する機能を有した施設である。そのため、このような機能を通じ、Michinoekiには道路インフラによる大きな便益を直接的に地域コミュニティに結びつける役割が期待できる。

ご存じのように第一次世代の道路インフラの目的はインフラの量的な拡大、自動車のアクセス性、移動のサポートであり、地域住民の視点はそれほど重視されておらず、第二世代のインフラの焦点は経済成長だけでなく、社会問題を解決すべく様々な社会活動、教育や医療機関、その他社会的機能と道路との連結の強化を目指したといわれている。しかし、第三世代のインフラになると道路インフラが直接的に地域開発の促進や社会的課題の解消を目指すようになってきているのではないだろうか。Michinoekiは道路インフラの便益を少しでも直接的に地域住民に伝達しようとする意味では第三世代のインフラを代表するものといえるのではないかと思う。

Michinoekiのガイドラインは次のような6つのTechnical Notesで構成されている。

- ・ Technical Note 1 Concept
- ・ Technical Note 2 Identification
- ・ Technical Note 3 Preparation  
－ Stakeholders－
- ・ Technical Note 4 Preparation  
－ Scale and Design－
- ・ Technical Note 5 Appraisal
- ・ Technical Note 6 Operation

これらのTechnical Notesを適用し、実際にKenya及び中国でパイロットスタディを実施した。

Kenya国土の骨格を成す幹線道路は、インド洋沿岸の大都市Mombasaから首都Nairobiを経てUganda方面に向かう通称Northern

Corridorである。Northern Corridorは東アフリカの物流・人流の大動脈ではあるにもかかわらず、ターミナル機能の不足、低い走行速度、事故の多発、さらにはトラックドライバーのHIV/AIDSなど感染症の問題など多くの課題を抱えている。これらの問題を解決するために、Northern CorridorにおけるMichinoekiのマスタープランを作成し11のMichinoekiの提案を行っている。そのうち2つ (Mau Summit、Kericho) についてはフィジビリティスタディを実施した。Nairobiから西に約220kmの地点にあるMau SummitではMichinoekiが具備すべき施設を次のように設定している。

- ・大型車に十分配慮したパーキングスペース
- ・トイレ施設
- ・休憩機能
- ・飲食施設
- ・マーケット (含むフリーマーケット)
- ・HIV/AIDSの対策に必要な施設 (予防・治療施設)
- ・衛生サービス、医療支援もしくは医療関係の巡回車両
- ・集会場 (教育・研修施設)
- ・情報提供施設 (道路交通情報等)
- ・水くみ場
- ・車のメンテナンスサービス

なお、将来の交通量に基づき主要施設の規模について積算した結果を表1に示す。

表1 Mau SummitのMichinoeki施設面積表

Item	m <sup>2</sup>	Breakdown	
Area of site	Parking area	12,060	Small Vehicles: 40 veh.
			Large Vehicles: 40 veh.
			Staff Parking: 3 veh.
	Pedestrian area	2,920	
	green area	2,650	
Area of buildings	1,520	Market 430 m <sup>2</sup>	
		Information 140 m <sup>2</sup>	
		Restaurant 290 m <sup>2</sup>	
		Other facilities 290 m <sup>2</sup>	
		Corridor 370 m <sup>2</sup>	
Other area	650		
Total	19,800		

中国の経済成長は著しいが、産業集積は沿岸部の都市地域に偏っており、内陸部との経済格差は拡大する傾向にある。また沿海部を中心に整備が進められている高速鉄道ネットワークや全国的に急速に進展する高速道路網の整備は、適切な施策を講じない限り、都市部と地方部の経済格差を助長する可能性が高いと考えられる。こうした問題を解決する上でmichinoekiのように地域住民のエンパワーメント、そしてひいては地域経済の活性化に資する施設の整備は有力な施策になりうると考える。このような考え方に基づき、上海から内陸に500km入った安徽省黄山市におけるmichinoekiの導入について検討を行った。

その結果次のような機能の導入が考えられた。

●直販施設の整備

- ・筍や緑茶を中心とした農産品およびそれらの加工品の販売
- ・竹細工や石細工等、宏村地域の工芸品
- ・その他のお土産品

●加工場の整備

- ・緑茶の製造設備 (洗浄、製造、封入・包装)
- ・筍や干し筍 (洗浄、封入・包装)
- ・山菜の加工施設 (洗浄、加工、封入・包装)

●観光産業の支援→情報提供施設の整備

- ・古民居群を中心として点在する宿泊施設に関する情報
- ・古民居以外の観光施設に関する情報
- ・周辺道路に関する情報
- ・黄山風景区や黄山市中心部 (屯溪区、万安) へのアクセス情報
- ・天気予報 (黄山山頂、周辺)
- ・駐車場、黄山ケーブルカー乗車混雑状況

ケニアではここで紹介したパイロットスタディの結果に基づき実際にmichinoekiの建設に着手された。Mau Summitを含めて5つのmichinoekiが建設される予定である。中国では現在、資金運営やmichinoekiの運営体制など引き続き検討が必要である。また、JBICでは中国やインド、タイでのmichinoekiの導入を進めており、ADBでも中国やモンゴルでの導入を進めている。

なお、MichinoekiのガイドラインとパイロットスタディのTechnical Notes、及び11月の定例研究会で回覧したITSのツールキットについては[http://www.worldbank.org/transport/r&h\\_over.htm](http://www.worldbank.org/transport/r&h_over.htm)からダウンロード可能なのでより詳細な情報が必要な方はご覧いただきたい。

## ■2004年11月 丸の内地区再開発状況視察会 (土木学会CPDプログラム認定)

●日時：平成16年11月15日(月)

視察会13:30~17:00 懇親会17:00~19:00

●視察行程：13:30~14:30 丸ビル内プレゼンテーションルーム 説明、質疑応答  
14:30~17:00 丸ビル、丸の内オアゾ(旧国鉄跡地)、丸の内MYプラザ(明治安田生命ビル) 視察  
17:00~19:00 懇親会

●参加者：黒川会長、森地副会長、石田副会長ほか30名

●説明・案内および面会者(敬称略)

役所関係		
福田 至	東京都開発プロジェクト室	室長
山口正紀	千代田区まちづくり推進部開発調整担当課	課長
小俣富士雄	千代田区まちづくり推進部開発調整担当課	主査
大田 渉	千代田区まちづくり推進部開発調整担当課	
三菱地所関係		
長島俊夫	【理事】三菱地所(株)	常務執行役員
大園道夫	三菱地所(株)都市計画事業室	室長
中嶋利隆	三菱地所(株)都市計画事業室	副室長
三武庸男	三菱地所(株)都市計画事業室	副室長
白根哲也	三菱地所(株)都市計画事業室	副室長
井上 成	三菱地所(株)都市計画事業室	参事
金城敦彦	(NPO)大丸有エリアマネジメント協会	事務局長
田中ひかり	(NPO)大丸有エリアマネジメント協会	主務
岡 佐代子	(NPO)大丸有エリアマネジメント協会	
遊佐謙太郎	大丸有地区再開発計画推進協議会	委員長
(以下案内ご担当)		
竹田 徹	三菱地所(株)ビル開発企画部主事	主事
大草哲也	三菱地所設計機丸の内設計部	主幹
鯉坂 徹	三菱地所設計機建築設計部副部長	副部長
阪谷武彰	三菱地所ビルマネジメント機管理部	サイビスマネージャー

以下に視察会参加者を代表して2名の方からの紀行文・感想文を掲載させていただきます。

○(株)東急設計コンサルタント企画開発統括部部长 林 陽一

(1)講演 東京都都市整備局福田室長・千代田区まちづくり推進部山口課長・大丸有協議会遊佐委員長からこれまでの大手町・丸の内・有楽町地区での都市計画としての整備手法・地区計画・協議会の取り組み等について

各種資料・ビデオ・パワーポイントにより詳細な説明を受けた。長期間にわたり多くの関係者の熱意によって開発が実現に至った事が理解できた。

(2)視察

①丸ビル

地下2階にある大型最新の共同物流センターのシステムについて説明を受け、地上1階道路に面した巨大吹き抜け空間を見学した。年間20日程度の気候の良い時には外壁部分のガラスサッシュが移動して外部空間と一体になる開放性の高さが印象的であった。

②丸の内オアゾ

旧国鉄本社跡地の開発ビルであり、旧来は一般歩行者にとって建物内通過ができなかったのに対し、本ビルでは地上のガレリア・地下の屋内貫通通路により東京駅⇄大手町駅の歩行者導線を2層で確保している。

ガレリアの床面にはトンボの模様をあしらった円形プレートが組み込まれる等のディテールに神経の細やかさが感じられた。

大型ビルではあるが、街との調和を意識した内部空間が快適であった。

③丸の内MYプラザ

重要文化財指定を受けた明治生命館を保存・活用を図りながら隣接地にオフィス・商業の複合機能を持つ最新鋭ビルを併設している。

建物内貫通通路に面して汚れを落とされた歴史的建造物の重厚なファサードが配置され、鉄とガラスの現代的アトリウムとの対比



▲プレゼンテーションルームにて

が画期的であった。

丸の内の歴史的な文脈の継承と21世紀の新しい発展を感じさせる最新ビルが一体となっている形態にスクラップアンドビルドだけではない社会資本ストックの整備のあり方を考えさせられた。

○ (株) 竹中土木 東京本店第一営業部 課長 西條俊一

#### (1) 講演

視察に先立ち、大丸有地区（大手町・丸ノ内・有楽町地区）のまちづくりの概要と取り組みについて、東京都都市整備局福田室長・千代田区まちづくり推進部山口課長・大丸有協議会遊佐委員長から説明していただいた。そのなかで特に、現在の計画が長期に渡る法令の改正を伴う都市計画を経てできたことが印象に残った。歴史的建造物の保存、皇居との位置関係、日本の中心ともいえる東京駅周辺の都市基盤施設整備の推進等の多くの命題を与えられたなかで、特例容積率を適用するなど、官民が協力し、種々の規制の下でもフレキシブルな考え方も導入し、より良い計画とする努力が感じられた。

#### (2) 視察

視察は、三菱地所㈱の方々を中心に、丸ビル、行幸通り、オアゾ、丸の内地下広場、丸の内MYプラザを案内していただいた。全体を通して、機能、景観を重視した印象のなかで、旧明治生命館等の歴史的建造物を違和感なく



▲丸ビル前で

保存しており、美しい調和がとれていた。また、地下広場等も歩行部をゆるやかなスロープにするといったバリアフリーとしての配慮もなされていた。防災面については、あまり話題にのぼらなかったが、この辺りの工夫についても勉強しておきたいと現在考えている。

最後に講演及び案内をしていただいた方々、計画・交通研究会事務局に対し、この場をお借りして感謝の意を表したい。

### ■2004年11月 計交研・当て塾共催セミナー (第Ⅳ講・第4回)

- 日時：平成16年11月17日（水）17時～19時
- 場所：計画・交通研究会会議室
- 講師：宇都宮大学・教授 永井 護
- 演題：観光と政策評価（その1）

第Ⅳ講・第4回共催セミナーの参加者は、計画・交通研究会関係3名、「当て塾」関係6名（塾長を含む）、計9名であった。

今回は、宇都宮大学の永井護教授を迎え、「観光と政策評価」と題して、行政における政策評価の動向、観光関連事業の評価の考え方及びケーススタディ1（祭りに関する調査）についての講演が行われ、討論を行った。

#### [講義概要]

##### 1. 政策評価の動向

###### (1) 政策評価の流れ

昭和から近年までの政策評価の流れをみると、理論とその適用性は昭和の時代に概ね確立された。平成に入って、財政危機や環境問題等から行政のアカウンタビリティが重視され、平成8年以降、政策（行政事業）評価は行政運営の道具として位置づけられ、実施されてきている。

###### (2) 費用便益分析とアウトカム指標による評価

政策評価の方法として、費用便益分析とアウトカム指標による評価が広く用いられている。前者は貨幣タームによる経済効率性指標で、異なる事業間で比較が可能であるが、市民には分かりにくい。後者は、個々の政策（事業）に即した指標を用いる効率性指標で、市民にも分かりやすいが、コストとの関係が

不明確であり、また、異なる事業間の比較も難しい。

### (3) 政策評価における取り組み

現在、国及び地方自治体の様々な施策に関して政策（事業）評価が実施されるようになり、以下のような取り組みが行われている。

- ・事業の優先順位付け（事前評価、再評価）
- ・費用便益とアウトカム指標の一体的運用
- ・非市場財（環境の質等）の経済評価
- ・国主導でのマニュアルの整備 等

## 2. 観光に関する政策（事業）評価の考え方

観光地における公共政策（事業）は、直接的に観光サービスの向上になる部分（例：道路整備による快適な通行）と、地域住民や企業を介して観光サービスにつながる部分（例：道路整備による沿道店舗のサービス向上）とがある。政策評価の直接の対象は事業や行政サービス（例：道路整備）であるが、広義には、直接・間接に向上した観光サービス（例：快適な通行＋店舗のサービス向上）が評価の対象となる。

観光における行政の役割を議論する場合、このような直接の評価対象と広義の評価対象をどのように整理するかが課題となる。

### 3. ケーススタディ1：（広義の評価対象の例）

#### 来訪者に関する祭りのインパクト調査

“ふるさと宮まつり”（宇都宮市）と“とちぎ秋まつり”（栃木市）の比較分析（2003年）

#### (1) 祭りのインパクト調査の目的

多くの市町村で、中心市街地の活性化対策として公共空間を利用したイベントが実施されているが、イベントに関する基礎的なデータが不足しており、改善策が打ち難い状況にある。このため、祭りのインパクト調査では、二つの祭りに関して、来訪者数、その特性、消費額、便益を推計し、今後の改善点を検討した。

#### (2) 分析結果の例

来訪者数（市民を含む）は、“ふるさと宮まつり”が167,620人（主催者発表：55万人）、“とちぎ秋まつり”が67,650人（同：49.8万人）で、ともに主催者発表の値を大き

く下回った。

誘致圏は“とちぎ秋まつり”が広く（市外からの来訪が相対的に多い）、平均消費額も高い（栃木925円、宇都宮837円）。

### (3) 祭りからみた街づくりに関する考察

街づくり（市街地）における祭りの役割は、以下の三つの観点から整理される。

- ・経済活動を活性化する方法（経済的效果）
- ・コミュニティ育成の機会（社会的効果）
- ・中心市街地整備のあり方を具体的に提示する機会（市民参加の街づくり）

このような役割を持つ祭りを実施できる通り（街路）や駐車場の整備、交通の管理などが行政の重要な役割である。

（文責：「当て塾」事務局 野倉 淳）

## ■2004年12月 計交研・当て塾共催セミナー（第Ⅳ講・第5回）

- 日時：平成16年12月1日（水）17時～19時
- 場所：計画・交通研究会会議室
- 講師：宇都宮大学・教授 永井 護
- 演題：観光と政策評価（その2）

第Ⅳ講・第5回共催セミナーの参加者は、計画・交通研究会関係3名、「当て塾」関係7名（塾長を含む）、計10名であった。

前回に引き続き、宇都宮大学の永井護教授を迎え、「観光と政策評価（その2）」として、ケーススタディ2（日光のまちづくりにおける事後評価）と観光における行政の役割についての講演が行われ、討論を行った。

### 〔講義概要〕

#### 1. ケーススタディ2

##### 日光のまちづくりにおける事後評価

#### (1) 中宮祠地区の活性化事業と事後評価

栃木県日光市中宮祠地区（奥日光の中禅寺湖畔）において昭和63年度から平成14年度までに実施された活性化事業に関して、事前・事後の意識調査等により事業評価を行った。

#### ①活性化事業の概要

“美しい湖畔、歩いて楽しむ地区の再生”をコンセプトに、総事業費約100億円で下記の整備が実施された。この事業の本質は、公共

事業を契機に、土地利用の適正化と商店等の営業形態の改善を誘導した地区再生である。

- ・駐車場の整備（公共駐車場の拡張と有料化）
- ・湖畔仮駐車場の撤去と園地化
- ・道路（国道120号）の改良と歩道の整備
- ・遊覧ボート用栈橋の統合 等

## ②評価結果－1) 来訪者へのインパクト

平成8年、9年、11年、14年に来訪者へのアンケート調査（同様の調査項目）を実施し、以下のような効果が示された。

- ・地区のイメージアップ（湖畔、道路等）
- ・平均行動範囲、平均滞留時間の増加（整備前50～60分→整備後90～110分）
- ・来訪者数の維持（減少への歯止め）等

## ③評価結果－2) 住民へのインパクト

平成2年、11年、14年に住民へのアンケート調査を実施した。その結果、道路、歩行空間、湖畔等の地区環境が改善されたという認識の変化が示されたが、事業全体の満足度に関して、満足約40%、不満約40%という結果であった。

不満には事業に反対してきた住民が含まれるほか、反対者により栈橋の統合等が完全に行われなかったことを不満とする住民が含まれる。

### (2) 日光市街地の交通実験

JR・東武日光駅から二社一寺周辺（東照宮、二荒山神社、輪王寺が位置する世界遺産の区域）までの市街地は、観光シーズンの慢性的な交通渋滞が問題になっている。そこで、以下のような交通実験を行った（2004.10.29～11.7）。具体的な成果については、現在、分析作業中である。

- ・情報案内システムの設置（路上に案内板を設置し、駐車場空き情報と渋滞情報を表示）
- ・駐車場利用台数調査、交通量調査
- ・観光客の意識調査 等

## 2. 観光と行政について思うこと（話題提供）

### (1) 交流と地域の活性化

従来、人々の日常は「労働VS余暇」で捉えられてきたが、「仕事・用事・遊び」の三つ

の局面で捉える必要がある。用事は共生であり、経済的メリットを伴わない社会参加である。地域の交流は、用事という要素によって来訪目的が多様化し、それに対応したサービス形態も多様化する。その結果、活性化がもたらされる。

### (2) 行政の役割

社会資本は、公共財、外部性、非分割性の条件を有するか、特定の政策意図によるものとして公共事業によって整備されている。

観光における行政の関わりは、“特定の政策意図”と考えられ、公共性についてのコンセンサスを得ることが重要な課題となる。ある観光地の合意は、全国レベルで見れば“特定地域のエゴ”と判断される場合があり、「大義」がなければ多くの賛同・協力は得られない。

その一方で、「利（得）」がなければ人は動かない。まちづくりでは、この二つを調和させるシナリオが重要であり、そのための公共投資を検討する必要がある。

（文責：「当て塾」事務局 野倉 淳）

## ■2004年12月 計交研・当て塾共催セミナー（第Ⅳ講・第6回）

- 日時：平成16年12月14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 忠義ほか
- 演題：観光対象の評価プロセスとプランナー

第Ⅳ講・第6回共催セミナーの参加者は、計画・交通研究会関係5名、「当て塾」関係12名（塾長を含む）、計17名であった。

今回は、鈴木先生の提出資料とともに、中谷、野倉、林の三氏から関連資料の提出があり、各氏による解説と討議を行った。

### 〔講義概要〕

はじめに

本セミナーでの議論の一環として、参加者が様々な考えをまとめた資料を提示して協議する方式を取り入れる。その共通書式として、次図の体系の大分類（編）とテーマを明記する。



## 研究の一般体系

第I編 原論	第II編 方法論	第III編 理論と手法	第IV編 周辺諸学
大義	戦略	戦術	政治、経済、社会…
第V編 各種事業論と手法(各論)			

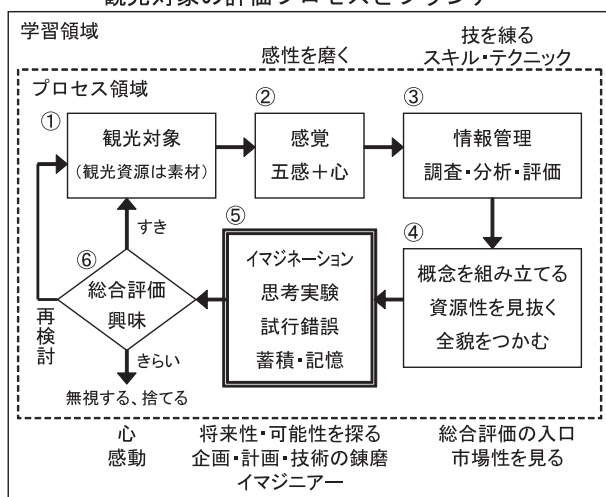
### 1. 観光資源の評価プロセスとプランナー

提出者：鈴木 忠義（「当て塾」塾長）

（分類：第II編 方法論・戦略 テーマ：汎観光の計画）

観光対象の評価プロセス領域と、プランナーの学習すべき事項は次図のように示される。

観光対象の評価プロセスとプランナー



観光対象 (①) として何をピックアップするかは感覚 (五感+心) の問題であり、人を遇する心が大切である。このための感性を磨くことが重要である。その上で、情報管理 (調査・分析・評価) の技 (スキル・テクニック) を練る必要がある (③)。この分析をもとに、資源性を見抜き、全貌を掴んで概念を組み立てる (④)。ここでは、市場性を見る目が求められる。この先が重要で、イマジネーションにより将来性や可能性を探り、総合評価につなげる。このイマジニアとしての錬磨が重要である。

観光対象を評価するプランナーは“目利き”でなければならない。そのための学習には、試行錯誤と経験の積み重ねが重要である。

### 2. 開発事業の評価プロセスと事業者の責任

提出者：中谷昌実・大成建設 (株)

前掲の評価プロセスは、開発事業の企画から決断までのプロセスに置き換えることができる。時間の経過や環境の変化に応じて中間

段階での評価、再検討が必要であり、事業責任者による決断が重要である。しかし、公共事業だけでなく民間事業であっても、事業責任者の所在が不明確な場合があり、的確な決断がなされないままに開発事業が進められることが少なくない。

### 3. 観光地づくりにおける資源評価の問題点

提出者：野倉 淳・(株)野倉計画事務所

観光地づくりでは、観光対象に対する関係者の共通認識が不可欠であるが、観光関連業者、一般住民、首長、行政担当者等の認識のズレが問題となる場合が多い。プランナー個人の学習と同時に、観光地の住民が共通認識を得るための学習が必要で、そのためのテキスト (原論等) や調査・協議の手法の確立等が求められる。

### 4. 観光対象の評価・分析の失敗例

提出者：林 清・(財)日本交通公社

我が国の観光地には、観光対象の評価・分析の失敗事例が多くみられる。富士山・尾瀬などは資源評価の根本が誤っている。時代遅れの物真似や付け焼き刃の整備など、イマジネーションがプアな観光地も多い。トマムなどはイマジネーションが先行しすぎたとも言える。さらに、スキー場、テーマパーク、公営宿泊施設などでは、持続性、バランス、運営等を十分に調査分析せず失敗している事例が多い。

(文責：「当て塾」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16年12月13日 (月)

特別講演会17時～18時 懇親会18時～20時

●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：東急バス (株) 代表取締役社長 上條克之様、同社運輸部長 高橋和夫様

●演題：『大都市におけるバスサービスと経営改善』

## 【講演要点】

乗合バスにおける輸送人員が、昭和45年前後をピークに右肩下がり傾向を続け、平成14年にはピーク時の半分以下になっている中で、大都市部、具体的には東京西南部、川崎、横浜市北部を主な事業エリアとしている東急バスは、親会社である東京急行電鉄（株）から分社をすることにより、管理部門をスリム化し、フレキシブルに対応できる組織とした。

東急バスでは、様々な諸施策の実施により、低コスト構造を実現すると同時に、規制緩和実施に備えて、新たな事業展開によりバスサービスを提供することで、経営改善を図ってきた。その具体的な事業展開として、子会社設立による新サービスの提供、既存路線の見直しによる需要確保、深夜時間帯や空港へのアクセスといった新規需要の掘り起こし等を行った。

まず、子会社による展開として、今後の規制緩和時代を迎えるにあたり、これまでの一般的な乗合バスという概念にとらわれず、将来的なバス事業の在り方の実践的検証を行うことを目的として、渋谷駅を中心とした路線の新設を行った。この路線が運行するエリアは、道路も狭隘路が多く、かつては大型バスでの運行は不可能で、「公共交通機関の空白地帯」であると考えていた。しかし、小型バスによる運行ということで検証してみると、山坂が多く徒歩では負荷が大きいこと、また大使館や事業所、飲食店や商業施設などが点

在していることから需要が見込まれると考え、運行に踏み切った。1周20～25分、全長3.4kmの短い路線であるため、よりきめ細かいサービス提供を心がけ、停留所の間隔も通常より短く100～200mとするほか、ドライバーを全員女性とすることで、ソフトなイメージを強調した。新たなサービスの一環としては、ICカードを実用化や、運賃も150円と通常210円のところを低運賃で設定した。こうした様々なサービスを提要することで、お客様から大変ご好評いただき、現在でも、年間約57万人のお客様にご利用頂いている。

次に、既存路線見直しによる新たな需要拡大の取り組みとしては「東急コーチ」であるが、これは昭和50年から運行しているバスであり、当時としては画期的な制度を取り入れた路線であった。しかし、時代の流れとともに一般路線バスのサービスレベルが向上し、東急コーチとの差別化がほとんどなくなったため、平成12年に思い切って約10%の値下げをし、通常の路線と同額の210円に値下げした。これにより、輸送人員はもちろんのこと、運送収入も値下げした10%を上回って増加し、現在もこの傾向が続き輸送人員確保に貢献している。また、従来からパイロット路線としての役割も果たしており、この見直しの際には、先駆的に携帯電話によるバスナビゲーションサービスを試験的に導入した。こちらも大変評判がよく、本年12月からは都内全路線に導入し、平成17年度には神奈川地区



▲東急バス 上條社長



▲東急バス 高橋部長

への展開も予定している。

深夜急行バスや空港アクセスバスについては、深夜時間帯の需要確保や、空港へのアクセスといった今までにはない新規需要の掘り起こ



▲会場風景

しを行いながら、輸送人員確保に努めている。

バスを取り巻く環境は、厳しさを増す一方であるが、お客様のニーズを把握し、いかにバスをご利用頂き、輸送人員を確保していくかということを最大の目的として、今後も引き続き充実した路線網の確保や、多様なサービス提供を行い経営改善に努めていく必要があると考えている。

#### ●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。はじめに黒川会長のご挨拶・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、森地副会長の中締め後、流れ解散となった。

## □ Announcement

## 研究会・催事の御案内 □

### ■2005年1月 定例研究会（土木学会 CPDプログラム認定）

●日時：平成17年1月20日（木）17：30～19：30

●場所：計画・交通研究会会議室

●演題：「災害リスクマネジメントに関する最近の話題」

○概要 わが国だけでなく、世界各国で近年大規模な自然災害が多発している。特に都市部への人口・資産の集中から資産被害の規模は飛躍的に増大している。このため国内外を問わず、施設整備のみに頼った災害対応策に限界を感じ、ソフト的な災害対応策に注目が集まっている。研究会では、2005年春発行予定の書籍「防災の経済分析」で取り上げている具体的な事例やIIASA（国際応用システム分析研究所）による取り組みを紹介しながら、国内外の総合災害リスクマネジメント方策について述べる。

●講師：岐阜大学工学部 社会基盤工学科 都市デザイン講座 助教授 木朗義先生

○略歴 昭和62年3月岐阜大学工学部土木工学科卒業、昭和62年4月中日本建設コンサルタント（株）入社、平成8年3月 岐阜大学大学院工学研究科博士後期課程生産開発システム工学専攻・修了、平成11年11月 岐阜大学工学部講師、平成13年8月助教授現在に至る。

●司会：東京工業大学大学院助教授 上田孝行先生

### ■2005年1月 計交研・当て塾共催セミナー

●日時：平成17年1月25日（火曜日）17：00～19：00

●場所：計画・交通研究会会議室

●演題：「人間に学ぶ道づくり」出版記念講演（仮称）

●講師：「当て塾」塾長 鈴木 忠義 先生  
○「人間に学ぶ道づくり」（B5版、全135ページ）鈴木 忠義 編著（社）道路緑化保全協会発行を講演資料として配付。資料準備の都合から、ご参加の予約をお願いします。

\*2005年2月、3月は休講。

■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)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。

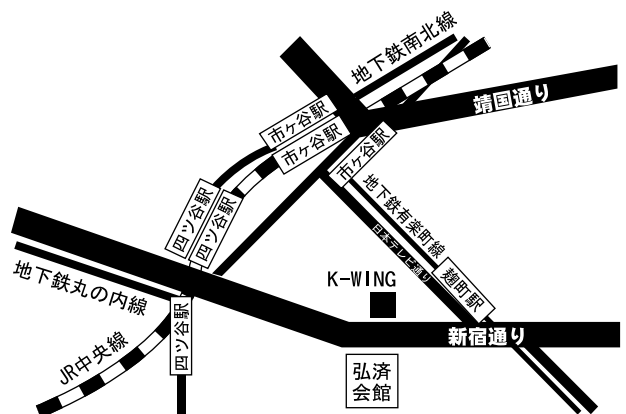
③写真を使用される場合は、プリントされたものを郵送願います。

④締め切りは偶数月の15日(必着)です。

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