

計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

会報 2005-3

発行日：平成17年3月8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
変化と多様化の時代に対応した 計画・交通研究へ	
News Letters	2-6
事業報告・活動報告	
Announcement	6-7
研究会・催事の御案内	
Backyard	7
事務局通信	

Opinion 変化と多様化の時代に対応した計画・交通研究へ 西井和夫

最近、我々の周囲では「変革」とか、「改革」という言葉がキーワードとしてよく耳にする。小泉内閣発足時から構造改革論が打ち出され、行政改革、年金改革、公的事業の民営化など様々に論じられている。これらは、民間企業においても従業員のリストラや組織改革あるいは合併・買収による業界の統合・再編がそうであるし、国立大学の法人化やそれに伴う予算・人事・管理運営に関わる組織改革、さらに大学間の連携・統合問題にもあてはまるところがある。また、我々の日々の生活活動、経済活動の場としての都市においても、都市再生やコンパクトシティといった変革・改革論が盛んに議論されるようになった。これら政治、経済、生活の幅広い範囲にわたる組織改革や制度改革の展開の背景には、我々の現代社会そのものの『変容・変化』とともに、そうした変化の激しい社会を構成する個々人の『多様化』があることは言うまでもない。したがって、社会のニーズと欲求構造の変化（例えば財源難を背景にした経済効率性探究、環境共生意識高揚、スローライフや癒しニーズ）に対応して、行政レベル、企業経営戦略レベル、そして個人レベルの各レベルでの改革を行うことは、ごく自然な「生き残り」のための対応といえる。

以上のことは、敢えて取り立てる程のものではないかもしれないが、では計画・交通研究という学術的活動分野・領域において、はたしてこのような社会の変化の加速化あるいはその構成員の多様化に対応した研究体制、課題設定、計画手法の開発・実用化・検証といった局面での変革・改革が十分なされているといえるだろうか？

おそらく、教育研究に携わる個人としてのレベルでは、研究課題が社会的要請の強いものであればあるほど、社会のニーズの変化に敏感に反応して取組むことになるため、研究成果やアウトカムがどれだけ役に立つか、実用的かといった評価によって、対応の十分さも確認できるだろう。この種の問題は、社会の変化や多様化が大きくても比較的明確な課題設定（何をどこまで求められているか）ができる場合には、その対応に関する必要条件はクリアされていると考えられるから、その十分性を如何に担保していくかが問われるといえる。その意味で、研究課題への取組み方やその成果に関する評価のあり方が重要であり、自己点検・自己評価だけでなく、検証材料としての客観的評価ができる体制の確立が必要である。（まったくの余談だが、土木計画学研究委員会でのコミッティ制のもつ機能

もこのような形で発揮できればもうちょっと支持が得られるのでしょうか。)

本題に戻って、この変化と多様化の時代的文脈に合致した計画・交通研究のあり方を考えてみると、世の中で起こっていることに鋭敏なセンサーで反応していくことだけでは十分ではなくて、『理論と現象(実際)との関係を詰めていく基本的な姿勢』が求められるのではないだろうか。とくに、計画・交通研究が扱う課題については、例えば伝統的な交通工学分野においても交通流解析の数学モデルもあれば、運転者挙動解析や事故要因分析での行動心理学的アプローチも援用されており、また交通行動分析における消費者行動論あるいは統計解析モデル、意識評価や態度変容に関する社会心理学的アプローチなど、さまざまな方法論や理論の展開がなされてきている。したがって、これからの計画・交通研究は、これら既存の多様な理論を今日的な課

題設定のもとで着目している現象(実際)との関係で再整理と改良(おそらく、これが「改革」にあたる)を行う必要がある。例えば、最近の道路構造令の改正に伴う弾力的運用に関連して、暫定2車線整備や1.5車線整備における交通流解析・評価手法開発などは、従来の交通工学的な理論展開だけでなく、需要管理やネットワーク運用を含む交通計画課題とリンクさせていくことにより、今日的対応が可能となると考えられる。

最後に、『変化と多様化は互いに交錯している』のが現象(実際)であるから、我々計画・交通研究者が提案する計画手法(調査-分析-予測-評価)やそれに基づく計画プロセス(動機付け-施策立案-評価-合意形成-実施)自体に、構造的にそのような性質/仕組みを持てるよう「変革」していくことこそ重要であることを指摘しておきたい。

(計画・交通研究会理事/山梨大学大学院教授)

News Letters

事業報告・活動報告

2005年1月 定例研究会
(土木学会CPDプログラム)

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」

報告者:岐阜大学助教授 高木朗義先生

司会:東京工業大学助教授 上田孝行先生

【講演概要】

2004年は国内で水害や地震の被害が多発し、また、スマトラ沖地震による津波がアジアの国々大きな被害をもたらした。2005年1月は阪神大震災から10年目で国際的な会議も丁度開催されており、国内外で災害に対する関心が非常に高くなっている。本報告は最近の災害リスクに関する研究や対策、特に保険システムに焦点を当てながら話題を提供する。

最初に2005年春に刊行が予定されている研究成果の書籍について紹介する。この書籍は土木学会の災害リスク小委員会の活動として集まった複数の研究者がそれぞれ進めながら定期的に議論してきた研究テーマを網羅して



報告者:高木朗義先生

いる。災害に関心を抱くできるだけ幅広い人たちに読んでもらうことを目的にして、基礎編、応用編、そして展望編から構成されている。基礎編では災害リスクマネジメントの基本的な理論を解説し、リスクのアセスメントからリスクファイナンスにいたるまでこの分野の基礎知識として重要な事項を解説している。応用編は災害による経済被害の推定や波及構造の把握、リスク配分の考え方、保険制度の設計という個別の話題を紹介しており、実際の政策立案にも貢献できるようにできるだけ数値例などの具体例で説明されている。展望編は今後必要な研究課題と政策展開について紹介している。

リスクの経済的側面に焦点を当てた研究が積極的に試みられている背景には、この半世紀の内に世界的にも災害が増加していると同時に、その経済被害が急激に増大しており、それに伴って保険金の支払いも大幅に増加していることがある。リスクマネジメントは、第一には、被害の発生を予防・回避あるいは軽減するリスクコントロール、第二には、被害に対する金銭的な備えを行い、かつ、リスクを分散するリスクファイナンスからなる。耐震補強などの施策はコントロールの代表であり、保険はファイナンスの典型である。

災害保険の制度を洪水保険について各国で比較してみると、スイス・英国・フランスなどでは世帯の加入率が非常に高く定着しているが、ドイツなどでは低く、各国の事情により様々である。日本では火災保険に付加する総合保険の中でカバーされているが、契約率は必ずしも高い訳ではない。地震保険は全国平均では普及率が低く、未だ定着の途上にある。

災害保険の難点は被害をフルにはカバーできないことであり、また、フルカバーを目指して保険料が高くなると本来保険を必要とする人たちが加入しなくなるということである。地震の被害が巨大であることは保険によるカバーを妨げてきたが、近年では再保険により世界的な市場の規模の大きさを活用する

ことができる。また、CATボンドと呼ばれるような、災害発生時に一部が償還されない債券を発行して金融商品として流通できる災害保険が登場している。災害保険については保険料節約のために加入者の災害予防行動を促進することや、長期的には土地利用の高度化や建物の品質向上にもつながることが指摘されている。保険市場を適切に活用するための制度の整備が必要であると同時に、リスクコントロールとの最適な組み合わせを模索していく必要がある。

欧州のIIASA（国際応用システム研究所）では、このような制度の設計や防災施策についての研究プロジェクトを推進しており、ハンガリー等の国において国民がもっとも望む制度のあり方を意見抽出して設計するという試みを既に行っている。このようなプロジェクトの成果はわが国でも大いに参考になると思われる。

2005年2月 定例研究会 (土木学会CPDプログラム認定)

日時：平成17年2月18日(金)18:00~20:00
場所：食糧会館

講師：国土交通省道路局企画課道路事業分析評価室 企画専門官 大庭孝之様
司会：日本大学助教授 福田 敦

演題：道路行政マネジメントの実践に向けて
今回の定例研究会は、日本における道路行政がどの方向へ向かっているのかを中心にお話頂いた。時宜を得たご講演のため約50名の参加者があり、開催場所も外部に変更して実施。

【講演概要】

道路行政マネジメントの「マネジメント」は運営ということの意味しており、成果を意識して、業績を挙げよう、道路行政や施策を運営していこうということの意味している。成果志向の道路行政マネジメントへの転換

日本の道路行政は、戦後、量的不足の解消を至上命題としていたが、現在では道路の量的ストックはある程度の水準にまで形成され

た。そのため、「量」を重視してきた道路整備では効果が上がらなくなっており、今後の道路行政の方向として、あらゆる公共部門で成果志向の行政運営スタイルが求められている。

それを受け、平成15年度より道路行政マネジメントを本格的に展開してきた。まず、道路行政マネジメント研究会が設置され、成果主義の道路行政マネジメントに向けた3つの柱と、実践のための5つの戦略に基づいてPlan, Do, Check, Actionというマネジメントサイクルを作っていくことが重要であると提言された。

道路行政マネジメントの枠組み

民間企業における経営理念、手法、成功事例などを公共部門に適用する「ニューパブリックマネジメント（NPM）」が1980年代からアメリカやイギリスで実施されている。

日本においては、今まで事業を実施する際に費用便益分析を中心とした道路事業の新規採択時評価が主に用いられてきた。これは事前チェック型の手法である。

個別事業の展開のみならず、施策全体としてどのような目的で運営していこうとしているのかの政策評価が求められてきている。政策全体を事前に見通すことは難しいため、事後評価によって日々の変化に対応した評価が求められている。経済財政諮問会議では2001年に「骨太方針」の中で、公共部門においても企業経営的な考えを入れることをとりまとめた。



講師：大庭孝之様

一巡したマネジメントサイクル

国土交通省では、平成15年度より道路行政が目指すべき17の指標を設定し、達成度を評価する「成果志向」の行政運営に関する取り組みが行われ、平成16年6月に初の達成度報告書が作成された。一巡した結果、指標の中には「ETC利用率」のように効果が表しやすいものから、「CO₂排出削減量」のように効果が捉えにくいものまで様々であることが分かった。

道路行政マネジメントの「実践」と「定着」に向けて

これまでの取り組みとして、指標の設定や報告書の公表、制度や予算への反映など、政策レベルでの取り組みであったが、実際に動き出して見ると、現場レベルでの対策をフィードバックしていくことが重要であり、現在は、成果を意識した現場での応用や実践が課題となっている。技術者は指標の精緻化などに普請する傾向が強く、もっと得られた成果に関して情報交換したり、現場へのフィードバックのあり方などについて討議することに意識的に時間を掛ける必要がある。

今後の道路行政マネジメントの実践と定着に向けて道路行政の目指す方向性として以下の3点が挙げられる。

- 1) 目標を掲げ、その取組みを事後に評価（事後の評価）
- 2) 自ら仕事をチェックし、常に考え工夫する努力（考える組織）
- 3) データに基づき、ユーザーが心から納得できる説明（生活実感にあった説明）

（詳しくは、国土交通省道路局のホームページ（道路IRの道路行政マネジメントのコーナー）を参照願います。）

最後に、会場から多数の質問、意見を頂いた。主な争点として、地域住民をマネジメントシステムに巻き込んでいく方法、中長期的なスパンでの評価の必要性、道路の分類や管理者のあり方などの見直しの必要性などがあつた。

2005年1月 計交研・当て塾共催セミナー
(第 講・第7回)

日時：平成17年1月25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

演題：「人間に学ぶみちづくり」出版記念講演(1)

第 講・第7回共催セミナーの参加者は、計画・交通研究会関係6名、「当て塾」関係10名(塾長を含む)、計16名であった。

今回は、(社)道路緑化保全協会より出版された「人間に学ぶみちづくり」(編・著代表 鈴木忠義、A5版、136pp.、2005.1)の前半部分(章までのうち 章と 章)の解説であった。

【講義概要】

この本は、“人間にとって道路とはなにか”を考え、新しい道路への見方の提案と、様々な方向、事柄についての問題提起を行っている。道路整備の理論や技術は書かれていない。

前半(章、 章)では、「人+車」の観点から交通・道路の意味論を述べている。

章 交通の意味論

“人間にとって”ということに重きを置き、人間の生存や生きがいとの関係から、今日の交通の意味を考える問題提起を行っている。

(1) 意味は文明によって変化する

文明を手段・利便 = “文明の利器”と理解し、その進歩によって価値意識が変わり、もの・カネ・時間の意味も変化する。

(2) 20世紀文明の特色

超微小から超巨大までの幅の拡大、展開速度の著しい加速、20世紀末までの成果という3つの事例で20世紀文明の特色を捉える。

(3) 生き物とインフラストラクチャー

生き物が生き、生かされている様々な循環系をインフラストラクチャーと結びつけ、生活に組み込まれ緑と一体化した「道+緑」が求められる。

(4) 人間に学ぶ

人間の本性として知恵と審美の存在があり、これこそが人間に学ぶことである。

(5) 国土・地域・都市の交通ネットワーク

政治・経済・社会の形成に不可欠な交通ネットワークの意味を考え、“交通の文化化”や“交流こそ文化”につなげることが重要である。

(6) 都市文化の創成を支える

都市文化の創成を支える循環こそ、体内の5つの循環である。都市の街路は、物流、エネルギー、上下水道、防災、情報の5つのライフラインを束ねており、また、人が通り、集うことで文化が生まれ、都市に元気が出る。

(7) 移動の動機づけ

なぜ人は移動するのか。乗物に乗ることや快適に歩くことも目的となる。その道に対する人々の美意識により美しい国土が創造される。

(8) 交通の意味論から道路の意味論へ

道路に関する3つの主体(利用者、地域住民・行政、専門家集団)と道路の意味を考える。

章 道路の利用と未来

今日、道路は人やモノが通るという単なる通路ではなくなっている。その現状から未来を見つめて、問題を提起している。

(1) 何を運んでいるか 用

人の生存は交通に支えられている。モノの流れは多様化し、高水準の輸送、“文化の出前”も可能になっている。

(2) なにが通れるか 強

緊急時の自動車交通など、国土・地域・都市の安全・安心の交通ネットワークが重要である。

(3) 道路における美意識の意味 美

人のために人が築いた道路は地域との融合が不可欠である。そこには、機能美、構造美、芸術美の一体化と自然への畏敬が求められる。

(4) 自動車の未来

今後も人と車は切り離せないであろう。21世紀の自動車は環境問題も克服すると期待される。それに似合う道路と国土が必要である。

(5) 道路の進化

自動車の出現で道路は大きく変化し、長大橋や長大トンネルも生まれた。自然との共生

も進められている。

(6) 道路の未来 - 道路緑化への期待

国土の改善に寄与する道路、自由時間に活用される道路、パークウェイなどが求められる。

道路の未来を「用・強・美+聖」で示している。

(文責:「当て塾」事務局 野倉 淳)

Announcement

研究会・催事の御案内

2005年4月九州地区視察旅行

日程：平成17年4月14日(木)～4月15日(金)

費用：自己負担分 56,000円(内訳：宿泊10,000円、羽田-北九州18,500、久留米-新八代(リレーつばめ)3,440、新八代-鹿児島中央(新幹線)5,040、鹿児島中央-鹿児島空港(バス)1200、鹿児島-羽田17,000、雑費820 計56,000円)

当日、集金し計画・交通研究会の領収書を発行。

- ・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、旅行障害保険料金等約20,000円は会にて負担。

集合場所・時間：

- 集合場所：羽田空港第一旅客ターミナル2階出発ロビー 5番時計台下(同封地図参照)
- 集合時間：4/14 8時30分厳守(団体扱いチケットにつき、8:30以降はチケットの払戻不可)

行程

4月14日(木)

羽田発9:10 JAL1821-北九州着10:45

「以降貸切バスにて」

新北九州空港視察、昼食(小倉近辺ホテル)、北九州市プロジェクト視察(北九州モノレール、ひびきコンテナ、北九州エコタウンなど)、門司レトロ地区視察

ホテル(門司港ホテル TEL093-321-1111 <http://www.mojoko-hotel.com>)

4月15日(金)

ホテル発8:20 - 8:30門司IC(車中にて九

州新幹線等説明)大宰府IC10:50 - 筑紫トンネル現場視察11:50 13:00久留米駅着 駅周辺視察-久留米発13:36-リレーつばめ14:46新八代着-新八代発14:49-鹿児島中央着15:29(中央駅および周辺開発状況視察)鹿児島中央駅発16:00-連絡バス-鹿児島空港着17:00 鹿児島空港発17:30JAL1874-羽田着19:10 解散

参加申込：同封の申込用紙にて3月25日までにご連絡ください(E-mailでも可)

2004年4月 定例研究会

(土木学会CPDプログラム認定)

日時：平成17年4月7日(木)15:00～17:00

場所：計画・交通研究会 会議室

講師：一橋大学教授 山内弘隆先生

演題：「航空輸送の構造変化と大規模国際空港の展開」

○講演概要

成田空港の民営化、羽田空港のスロット再配分、同空港の再沖合展開事業の方針決定、中部空港の開港、関西国際空港2期事業推進の予算化等、わが国の大規模国際空港の構図が大きく変わろうとしている。一方、航空産業は国内・国際両面での競争政策の進展の結果、大きな構造変化を遂げ、特にアジアの国際航空については、中国の大幅な成長が航空輸送に及ぼす影響が取りざたされている。本講演では、以上のような現状を踏まえ、変化の早い航空産業の展望とそれに対応する空港整備政策のあり方について検討する。

司会：東京海洋大学助教授 兵藤哲朗先生

第27回通常総会、懇親会

日時：平成17年4月25日(月)

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16年度事業報告、同収支報告、2)17年度事業計画、収支予算、3)その他

詳細は追ってご連絡します。

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

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。

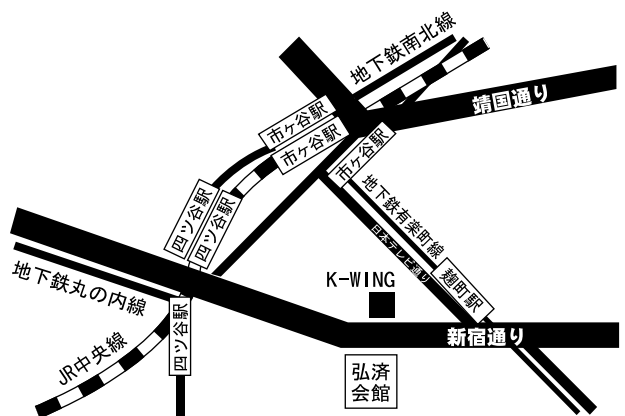
新アドレスは

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

計画・交通研究会

会長 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