

計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

会報 2005-05

発行日：平成17年5月 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
医療の専門家システムから学ぶこと	
News Letters	2-11
事業報告・活動報告	
Announcement	11-11
研究会・催事の御案内	
Publication/Documents	11-15
刊行物・文献資料	
Backyard.....	15-16
事務局通信	

Opinion 医療の専門家システムから学ぶこと 上田孝行

やや古い話題であるかも知れないが、一昨年度にテレビドラマ「白い巨塔」が放映された。数十年前にも製作されたドラマのリメイクであるが、現在に合わせてさまざまなアレンジも施されていた。医療という誰もが避けて通れない社会的に最も重要な問題を、大学病院という特別な世界を舞台に描いている。昨今の医療事故の多発などが理由であると思われるが、様々な所で話題になった。医療に関わる者の個人レベルでの倫理観から組織や制度といったシステムレベルの問題点まで、テレビドラマ特有の誇張や創作が入りこんでいるにせよ、興味深い点が多数盛り込まれていた。

医療分野に限らず、事故が起こると必ず専門家の責任が追及され、専門家の資質や倫理観が問われ、そしてシステムの見直しが要求される。工学の全ての分野、もちろん、交通や建設の分野でも同様であり、安全や環境への関心が高まるにつれて、専門家とそれにより構成されるシステムはこれまで以上に厳しい目にさらされる。具体例は一つ一つ挙げるまでもなからう。

専門家が倫理や資質を個人レベルで要求される場合、それらが高度な知識や技能と一体的なものであることは当然として、強調され

るべきは、未だ経験していない問題や原因がよくわからない問題に直面したときの行動であると筆者は思う。最先端の知識と技能を総動員して問題の解決を図り、しかも、わずかでも解決の可能性がある限りは、逃げることなく問題に立ち向かうある種のタフネスを伴った行動である。しかも、時間の余裕がないような場合にその心理的圧力にも抗しながら、知力の全てを振り絞る精神的な強さに裏打ちされた行動であると言える。救急医療の現場などではまさに刻一刻と進行していく状況を的確に把握しながら打つべき手を渋滞無く施していく。専門家が置かれる極限的な状況の一つであると言えよう。この状況で個人を支えるのは、目先の利害得失に左右される合理性ではなく、また、一時の衝動に終わるヒロイズムでもない。それを敢えて呼ぶとするなら、社会から信じるに足ると認められた者だけが持つプロフェッショナリズム(小林(2004))であろう。

個人を超えてシステムに求められるのは、専門家それぞれがある一定の信頼性を発揮できるような制度やルールが整備されていなければならないことに加えて、情報の流動である。昨今どこでも強調されているような組織の外部に対する情報の開示や説明責任の遂行

という意味での流動だけではなく、重要なのはシステム内部の流動である。最前線で問題に取り組んだ専門家の経験を体系的な知識に取り込み、そして、他の専門家あるいは次世代の専門家に伝達していくという意味での情報の流動である。

白い巨塔の舞台である大学病院は一つの機関としてこの意味での情報の流動を担っているように見えた。最上位の診療機関として、他の医療機関では手に負えないような患者を受け入れてその治療に当たり、まさに日常的に未知の問題に取り組んでいる。そして、最上位の研究機関として、その経験を学術としての医学の体系に取り込んでいる。さらに、

最上位の教育機関として、最新の医学知識と技能を身につけた医師を養成している。

現代の医療に対しては様々な批判が向けられており、素人目に見ても解決すべき課題が多々あると思われる。しかし、医療の世界が専門家とそれが構成する社会的システムとして一つの典型であることも事実であり、他の分野の専門家もそこからいろいろと学び取るべきものが多数あるように思われる。

参考文献

小林潔司(2004)、今後のアセットマネジメントのあり方、土木学会誌2004年8月号、土木学会、2004

(計画・交通研究会幹事/東京大学教授)

News Letters

事業報告・活動報告 □

■ 2005年4月理事会・総会・懇親会

【理事会】

日時：平成17年4月25日 16時00分～17時15分

場所：プラザエフ 8F パンジー

出席数：21名、委任状6通 計27（理事総数31）にて成立

議事

(1) 第27回通常総会付議事項の審議

詳細は同封の第27回総会資料参照

- ・平成16年度 事業報告および収支決算について
- ・平成17年度 事業計画案および収支予算案について
- ・中間法人計画・交通研究会設立の当面見送りについて

(2) 会員移動の承認

以上原案通り可決

(3) 事務局次長交代の報告

日本大学助教授 福田敦氏に代わり新事務局次長 日本大学助教授 轟朝幸氏が就任

【総会】

日時：平成17年4月25日 17時30分～18時20分

場所：プラザエス 主婦会館)8F スイセン

出席数：41名、委任状62通 計103（正会員総数112）にて成立

議事 詳細は同封の第27回総会資料参照

- (1) 平成16年度 事業報告および収支決算について
 - (2) 平成17年度 事業計画案および収支予算案について
 - (3) 有限責任中間法人計画・交通研究会設立の当面の見送りについて
- 以上いずれも原案通り可決。



総会議長の黒川会長(左)と司会の清水事務局長

(4) 事務局次長交代の報告

日本大学助教授 福田敦氏に代わり新事務局次長 日本大学助教授 轟朝幸氏が就任。

【懇親パーティー】

日時：平成17年4月25日 18時30分～20時00分

場所：プラザエフ7F カトレア

黒川会長挨拶、鈴木忠義先生の乾杯挨拶と音頭で始まり、会員相互の交流・親睦がはかられた。森地副会長の中締め後流れ解散。



総会会場風景

■ 2005年4月 視察会

当会恒例行事で、毎回皆様からご好評を得ている視察会を今回は、北九州のプロジェクトと九州新幹線関係視察会として実施。

日時:平成17年4月14日(木)～4月15日(金)

参加者:黒川会長、森地副会長、清水事務局長以下29名

視察箇所等および現地側説明・案内者(敬称略)下表の通り。

第1日目

新北九州空港(新空港)	北九州市港湾空港局新空港開港準備室 足立 二雄 参与 国土交通省北九州整備局北九州港湾・空港整備事務所 吉本 靖俊 所長
北九州市のプロジェクト説明(小倉ステーションH)	北九州市企画政策室企画調整課 矢頭 基秀 主幹
モノレール小倉駅説明(小倉駅デッキ)	北九州高速鉄道株式会社 小野寺 治 課長補佐
ひびきコンテナターミナル	北九州市港湾空港局響灘整備推進室 木村 正典 参与
エコタウン説明(北九州エコタウンセンター)	響灘開発株式会社 横田 亜紀奈
自動車リサイクル工場	西日本オートリサイクル(株)社長 和田 英二
討論・懇親会(門司港ホテル)	北九州市建築都市局 西尾 信次 局長 北九州市港湾空港局 山縣 宣彦 局長 北九州市建築都市局 大原 邦夫 参事 北九州高速鉄道(株) 五郎丸 辰彦 代表取締役社長 同 小野寺 治 総務課長補佐 北九州市建築都市局経営管理室 近藤 光博 事務吏員

第2日目

基山PA(バス)-鳥栖IC(バス)-筑紫T現場 バス車内説明	九州新幹線建設局長 北川 隆 同 計画課長補佐 水出 英洋
筑紫トンネル(山浦)	鳥栖鉄道建設所長 中村 和仁
筑紫トンネル(バス車中食事)-久留米	久留米鉄道建設所長 奥村 誠治
九州新幹線開業の実施・施策等(駅2階会議室)	新幹線計画室 橋本室長
久留米-新八代(リレ-つばめ13号 2号車)	
新八代-鹿児島中央(新幹線つばめ13号 2号車) (車中資料配布)	JR九州都市開発(株) 立石智昭 九州旅客鉄道(株)新幹線鉄道事業部長 古宮洋二
鹿児島中央駅の状況説明(コンコース)	鹿児島中央駅長
駅ビル、周辺整備(駅前広場)	鹿児島ターミナルビル(株) 笠井取締役

以下に参加者の方々からの紀行文を掲載する。

【第1日目】< (株)建設技術研究所 道路交通部 森藤敏一、江守昌弘 >

(1) 北九州の空の窓口

機中で目を覚ますと飛行機は密集する住宅地すれすれを降下中。一瞬ヒヤリとするものの、空港への着陸と気がつき一安心。欠航が比較的多いといわれる北九州空港であるが、晴天に恵まれ、我々は無事北九州のまちに降り立った。

住宅地の真上を降下する様は、まるで旧香港空港（啓徳空港）のようであり、新北九州空港の視察に先立ち、新空港の必要性を実感した。

(2) 新空港へ

北九州空港から周防灘沖合に浮かぶ(?)新北九州空港へバスにより移動。途中バス内では、北九州市港湾空港局足立参与より、新空港建設の背景や概要、地元の期待等について説明を受ける。

産業や観光等の面での期待は大きいところではあるが、福岡空港の存在を考えると、その効果を最大限に発揮するためには、いかに福岡空港との差別化を図ることができるかが、大きなポイントと感じた。特に24時間発着可能という海上空港の特性を生かした近隣の自動車関係の工場等と連携するという戦略は、他空港との差別化の面で有効であろう。

市街から新空港に至る間では、空港までのアプローチ道路（新北九州空港連絡道路）の整備が進んでいた。将来は高架・橋梁構造にて九州自動車道と直結されるが、当面陸上部は、コスト縮減のため一般部を利用すること。さらに海上部の連絡橋を渡り埋立地へ。

(3) 日本で二番目の海上空港

新北九州空港は、北九州市街から15km、陸域から3kmの海上に長さ4.1km、幅0.9kmの人工島の用地を基礎として建設される日本で二箇所目の海上空港である。また、人工島は、関門航路浚渫土砂の処分場である埋め立

て地を活用している。

バスを降り立ち、展望施設にて新北九州空港を一望する。そこで国土交通省北九州港湾・空港整備事務所吉本所長より、「浚渫処分場の土地を活用することにより、建設費を大きく抑えることが出来そうなこと」、「地盤は、地盤改良により盛土は概ね1/2に圧縮されたこと」など、主に空港建設に関する技術面の説明を受けた。

また、空港の駐車場は、PFIにより整備・運営される予定であり、現時点では事業者選定中とのこと。空港の旅客需要予測は、年間約330万人（H24）とのことなので、予測どおりの利用がなされれば、民間事業者にとっては魅力的なものなのであろう。

将来緑地として利用されるエリアは、現状では埋め立てた当時の姿のまま残っていたが、植物が自生してきており、そのまま緑地として活用できるような状況であった。今後、緑地として整備するのであれば、現状の自然環境を活用するのも一つの手法ではないかと感じた。

新空港の建設は、平成18年3月18日の開港を目指し、着々と進んでいた。が、見渡すと一面の平原、果たして間あうのか？工事の工程を管理する担当者の苦労を職業柄感じてしまうのであった。

(4) 北九州国際物流特区に関する取り組み

新空港から市内へ移動。小倉ステーションホテルにて昼食もそこそこに、北九州市企画政策室矢頭主幹より、北九州国際物流特区に対する北九州市の取り組みについて説明を受ける。

経済特区計画で認められた「産学連携に関する規制緩和」、「通関体制の24時間化」、「大学設置に関する規制緩和」、「電力関係の規制緩和」、「埋立地の土地利用の柔軟化」等の規制緩和を最大限に活用して企業誘致を進めている現状が説明された。

北九州市は、現在3千人/年の割合で、人口が減少し、今年初めて人口100万人を割ったとのことであり、企業誘致等による産業・経済活性化は強く望まれるところである。

そのためには、物流基盤の整備は必須であり、今回の視察対象である新北九州空港やひびきコンテナターミナル等の重要性を再認識した。

(5) JRに直結したモノレール

昭和60年1月に開業した北九州モノレールは、開業後長らくJR小倉駅との乗り換えに徒歩300mが必要であったところ、平成10年4月にJR小倉駅と直結し、利便性が飛躍的に向上した。これらの経緯等について、北九州高速鉄道(株)小野寺課長補佐より説明を受けた。

JR駅への直結によりモノレール乗客数が増加し、その年度に黒字転換するとともに周辺の店舗等の集客数が増加したとのことである。当初、直結できなかった理由が地元の反対等であることを考えれば皮肉なことであると感じた。

(6) ひびきコンテナターミナル

再びバスに乗車し、北九州市の概要説明を聞きながら若戸大橋を経由してひびきコンテナターミナルへ。

ターミナル管理等屋上から大規模バース等を一覧し、北九州市港湾空港局木村参与より説明を受ける。ターミナル面積約43ha、バース延長700mの施設は、堂々たるもので、PFIにより建設された日本初の港建設であり、建設に参画した複数企業により設立された企業により一元運営管理されている。

4月1日に開港したばかりのためか、視察時点では実際に利用されていない状況であったのが残念なところであり、屋上に吹き荒ぶ海風とあいまって、寂しい印象を受けたのは私だけではないであろう。

(7) 北九州エコタウン

北九州エコタウンセンターに移動し、地区の概要説明を受ける。エコタウンとは、「地方自治体が地域の循環型経済社会形成に主導的な役割を果たす」という意義のもとに行われる事業であり、本地区は総合的なリサイクル施設の立地が特徴となっている。

北九州市は、昭和30年代からの公害問題に

対する官民上げての克服から現在に至る取り組みの歴史があり、それらを広く内外に向けてアピールすることにも一役買っている施設となっている。

予定ではこの後、門司港視察へ向かう予定であったが、参加メンバーの環境問題に対する興味は尽きず、急遽、自動車リサイクル工場を視察することとなった。

視察した工場(西日本オートリサイクル株式会社)は、リサイクル率95%を実現している企業である。急な依頼にもかかわらず、和田社長より説明を伺う事ができた。

概要説明の後、工場内では、少人数の作業員での効率的な解体作業現場を驚嘆しながら見学した。

循環型社会形成のために不可欠な施設であるが、解体作業は、いわゆる3Kと言われる職場に属するであろう。高リサイクル率実現のためには、やはり人力による作業が必要ということなので、今後、これらの作業員の安定した確保が課題である。

このような複雑な背景や、計画・交通関係者が日頃あまり目にするもののない工場であったためか、参加メンバーの興味も尽きぬようで、私も含め第1日目で最も印象に残った視察となった人も多いのでは。

(7) 門司港ホテルにて意見交換会

門司港レトロ見学は割愛して、門司港ホテルに到着。その後、懇親会が行われた。

「北九州市の多彩な取り組みに感心している」という感想を含めた黒川会長の挨拶を皮切りに、北九州市西尾建築都市局長、山縣港湾空港局長に挨拶をいただき、中村前会長のカンパいの音頭で食事をしながらの意見・感想の交換が開始された。代表メンバー数人の感想に引き続き、鈴木先生のご意見・感想をいただいた後、森地副会長が「北九州市は、時代に翻弄されながら今に生き残っている都市であり、これからどのようにしてゆくかが課題」と締めくくられ、第一日目は終了した。

【第2日目】<東京急行電鉄(株)鉄道事業部
事業統括部企画課課長補佐 杉山 実>

(1) 門司港から筑紫トンネルへ

2日目となった4月15日は、朝から気持ちの良い天気および気温に恵まれ、1日目に続いて絶好の視察日和となった。この陽気に誘われてか、ホテル出発前にカメラを片手に周辺を散策される方の姿も見られたが、集合時間には全員集合し、バスは九州自動車道を経由して筑紫トンネルへと向かった。

途中基山PAで九州新幹線建設局の北川局長と合流し、バス車内にて九州新幹線博多～新八代間工事の概要についての説明を受けた。当該箇所において、現在用地および土木工事において認可を取得し、工事を開始しており、その他工事は今年度中の認可申請を目途として準備中とのことである。工事延長は121km、区間におけるトンネルの割合は3割、途中に6駅を設置する計画である。また、博多駅については現在山陽新幹線ホームが2面4線の構成であるが、九州新幹線開通後は更に1面2線追加となり、一部は山陽新幹線との乗り入れも想定して計画されているとのことである。

最初の視察地である筑紫トンネル山浦工区に到着後、全員ヘルメット、長靴、安全チョッキを着用し、ワゴン車に分乗して視察現場へと向かった。工区内において鳥栖鉄道建設所の中村所長より概要の説明を受けた。筑紫トンネルは九州新幹線鹿児島ルート博多～鹿児島中央間において最長のトンネルであり、延長は12km弱、山浦工区は最も鹿児島寄りの工区である。トンネル出口を含む工区であ



▲九州新幹線筑紫T工事現場での説明会

るが、出口付近は土被りが少ないため、斜坑を設けて出口より遠い側から掘削を始め、既に1.1km掘削が終了しているとのことである。一行はトンネル内における工区境、防水シート施工箇所等を視察した。博多～新八代間の営業開始は平成22年度予定とのことであるが、すでに着々とプロジェクトが進捗しているのを見て、開通への期待は高まるばかりである。

(2) 九州新幹線開通における効果

一行は再びバスに乗り込み、車内で昼食を取りながら久留米駅へと向かった。久留米駅にてJR九州新幹線計画室橋本室長に九州新幹線新八代～鹿児島中央間開通における効果を含めた会社概要の説明を聞いた。現在博多鹿児島間における公共交通は鉄道、航空、バスがあげられるが、新幹線を含む鉄道料金は割り引ききっぷを使えば8000円弱であり、空港アクセスバスを含めた同区間の航空に比べ若干安い料金を設定することにより利用促進を図っている。また、経済効果としては特に鹿児島県において顕著であり、県内全域への宿泊者数が1割程度増加し、特に中心部の増加が著しいとのことである。また、鹿児島県内への流入対流出の割合は圧倒的に流入の方が多く、効果がきめんに感じられる。また、鹿児島のみならず、南九州全体にも効果が現れているとのことである。

続いて、便利さ・快適性の追求としてフリークエンシーアップに関する話があった。開通前は博多 - 鹿児島間の運行本数が1日30本



▲九州新幹線筑紫T現場

程度であったものを、開通を期に本数を倍増したとのことである。乗車率を見てみると決して高い数字ではないことから、効率よりも利便性を重視し、お客さま目線でのサービスが提供されていると感じられる。また、リレーつばめ号と新幹線の接続については、新八代駅での対面乗換を実現したことが最大のトピックであり、同時に最も工夫、苦勞した点だそうである。また、乗換だけでなくきっぷも1枚で通して買えるようにしたり、リレー号と新幹線の乗車位置を原則同じにするといった創意工夫が図られている。一方、観光促進の取り組みについては各種輸送事業者および行政で形成される委員会にて「情報発信」「感動提供」「安心設備」というキーワードを元に、南九州観光促進に向け一丸となって取り組んでいるとのことであり、新幹線を軸とした連携体制が形成されている。

(3)「つばめ」から「つばめ」へ

その後一行は久留米駅よりリレーつばめ号に乗り、新八代駅で新幹線つばめ号に乗り換えて移動した。車中で適宜九州旅客鉄道(株)新幹線鉄道事業部古宮部長より説明があった。途中リレーつばめ号の車窓から九州新幹線の工事箇所をとこところで見ることができ、ここでも着々とプロジェクトが進捗していることが伺えた。やがてリレーつばめ号は新八代駅手前で在来線と別れ、新幹線と対面乗換を行うために専用的高架橋を進み新八代駅に向かった。リレーつばめ号が到着したときにはすでに新幹線が向かいのホームで待ってい



▲新八代駅同一ホーム乗換え

て、3分後には出発する。乗り換え時間が3分と言うと普通追い立てられるような印象を受けるが、同一ホーム上での3分はむしろゆったりした時間に感じた。

新八代から乗車した新幹線は、少し前まで乗車していたリレー号とは明らかに違うスピードでどんどん加速して行き、在来線との格の違いを見せ付けられた。また、車内の随所に九州産の材料を用い、地元志向を強く意識していることが感じられた。ただし、区間の7割がトンネルということもあり、車窓からの景色があまり拝めなかったのは残念である。

(4) 鹿児島中央へ

新八代から、あっという間に終点の鹿児島中央駅に到着した。鹿児島中央駅のホームを降りて最初に目に付いたのは、終着方向に正面に見える桜島であった。駅の設計時に、新幹線を降りたらまず最初に見えるように配慮したとのことである。

さて、ここから鹿児島中央駅および周辺の視察をじっくりとしたいところであったが、出発の時間までわずか30分とのことであり、その間に駆け足で西口 - 東口の周辺整備も含めた開発状況および駅ビルの説明を鹿児島中央駅長および鹿児島ターミナルビル笠井取締役より受けた。駅の表玄関は大きな駅ビルも建設された東口であり、南九州の中心地という印象を受けた。ただし、西口においてもロータリー整備がきちんとなされている上、両方の口に大規模な駐車場が整備されており、更に東西駐車場間で車の行き来ができるよう配慮され、鉄道による街の分断を小さく抑えた整備となっており、計画に一体感が感じられた。

以上、九州の東北端である門司港から一日掛けて九州を西ルートで南下し、鹿児島へと至る内容の非常に濃い視察2日目を終了した。鹿児島中央駅から鹿児島空港へ向かうバスに飛び乗り、一路帰途へと向かった。今後九州新幹線が出来れば北九州 - 南九州間は半日どころか2時間未満で移動できることとなり、大変便利になると感じる一方、鹿児島中央駅

から鹿児島空港へのアクセスが良くないため、九州新幹線博多 - 鹿児島中央間全通後は九州内の交通事情に劇的な変化が起こることは明白であると感じた。

■2005年4月 定例研究会 (土木学会CPDプログラム)

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

演題：「航空輸送の構造変化と大規模国際空港の展開」

報告者：一橋大学教授 山内弘隆先生

司会：東京海洋大学助教授 兵藤哲朗先生

【講演概要】

国際航空需要は、経済のグローバル化、アジア(中国)の経済発展、知識集約型産業の重要性、そして観光産業振興などを背景として、今後も順調な増加傾向が継続すると見られている。これに対し、供給側(エアライン、空港)からは、二国間協定から多国間主義への移行、ネットワーク競争の激化、グローバルアライアンスの進展、ハブ空港競争・ハブ都市競争の激化といった現象が見られる。

またハブ空港競争についてはヨーロッパの高密度空港ネットワークとアジアの疎な図との比較がなされるが、ヨーロッパに比べアジアの国際空港配置は広域であり、同等に比較できないことには留意すべきであり、アジアの流動特性をふまえた評価が必要である。



▲報告者：山内弘隆先生

わが国の大きな空港問題の一つが、空港の容量制約であり、それに付随して発着枠の配分問題が取りざたされている。とりわけ国内線の羽田空港、国際線の成田空港の制約が厳しい。航空政策としては自由化が推進されており、新規航空会社の参入と、それによる航空運賃弾力化が実現されているが、発着枠が自由にならないが故に規制緩和効果が十分発揮されない可能性も指摘されている。中長期的には羽田空港の再拡張、成田空港の滑走路延長を見据えた空港戦略が重要となるが、短期的にも発着枠配分ルールの見直し・再配分が十分議論されなくてはならない。アメリカの混雑4空港が、発着枠を市場化した経験があるが、結果として撤退したエアラインの枠権利を金融機関が購入・所有するケースが目立つことになった。議論の余地はあるが、発着枠の完全市場化にも問題は少なくないと思われる。現段階ではわが国は、発着枠は原則「回収再配分」を行うこととなっている。このルールに従い、今夏にも現枠が「回収」され、各航空会社に一定の「評価方式」で発着枠が「再配分」されることになる。

供給施設については、空港民営化の議論が進展しており、首都圏でいえば最新の話題として、羽田空港再拡張事業に伴う、国際線地区のPFI事業が注目されるべきであろう。再拡張後は、滑走路年間離発着回数(容量)が現在の28.5万回から40万回に増加可能と見積もられるため、一定距離以内の国際線の羽田乗り入れを許可する予定である。そのため新たな国際線ターミナル、エプロンそして貨物施設が必要となるため、それをPFI事業とすることが決定された。今年度から来年度にかけて、事業者の入札や選定が行われることになるが、事業費規模からはわが国で最大規模の土木施設PFIである。ターミナル事業は公募型プロポーザル方式、エプロン事業は一般競争入札方式が予定されているが、適切なPFIプロセスの設定方法など、今後の事業のあり方を考察する上で興味深い事例となることと思われる。

■2005年3月 計交研・当て塾共催セミナー (第Ⅲ講・第9回)

日時：平成17年3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

(社)道路緑化保全協会・企画課長
首藤繁雄

演題：「人間に学ぶみちづくり」解説(その2)

第 講・第9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10
名(塾長を含む)計15名であった。

今回は、前回に引き続き、「人間に学ぶみち
づくり」((社)道路緑化保全協会、編・著代
表 鈴木忠義、A5版、136pp.、2005.1)の
後半部分(章以降)の解説であった。

【講義概要】

Ⅲ章 自然と人間

(1) 人はなぜ自然を希求するのか

人類100万年の歴史のうち、99万年は自然
社会であった。自然の中で安らぎを感じ、心
も体も癒されるのは、まさに生得である。昨
今では文明の発達によって失われた、里山環
境を希求する意識も高まっている。

(2) 人間にとっての自然・緑の意味

人間と自然との関わりを交換的意味、利用
的意味、存在的意味の観点から捉えた。文明
の発達とともにそれらの意味も変化する。現
代における存在的意味のひとつとして、地球
温暖化対策としてのCO2固定がある。

(3) 自然・緑と人間のかかわり

古来より日本人は、自然と共生しながら生
活してきた。日本庭園には、日本人の自然観
や美意識が凝縮されている。また、自然災害
に対しては、治山・治水によって対応してき
た。そして、花鳥風月を題材とした文化や芸
術が育まれてきたのである。

Ⅳ章 道路と自然

(1) 道路緑化の歴史

わが国の道路緑化の歴史と背景や目的を整理
した。江戸時代に街道並木が整備されると「東
海道五十三次」などの芸術も生まれ、震災や戦
災の復興のために整備された広幅員道路と緑地

帯は、都市における重要な存在になっている。

(2) 道路緑化の用・強・美

ものづくりの観点から、道路緑化の用・
強・美を整理した。「用」は安全向上・環境向
上などの各種機能、「強」は樹木の生育とともに
に発揮される生態的な安定、「美」は四季の彩
りなどの美しい景観である。

(3) 道路緑化の実践

具体的な道路緑化の事例を紹介した。道路
特性に応じて、道路緑化の用・強・美を使い
分ければ、快適な道路空間が創造される。

(4) 道路緑化の大義

章のまとめとして、道路緑化の大義を述
べた。路面が自動車走行のための文明空間で
あるのに対し、道路緑地は生活空間の一部と
なるなど、文化空間と位置づけられる。道路
緑化の役割は文明の文化化であり、パークウ
ェイは文化化された代表的な道路である。

Ⅴ章 人間に学ぶみちづくり—終章—

(1) なぜ人間に学ぶのか

道は人間が目的的に創造してきたものである。
だからこそ、その目的を探る必要がある。

道の存在、道の建設・管理に問題意識を持ち、
人間との関わりに命題を求めた。

(2) この本で人間に学んだこと

人間は文明を持った生き物であり、欲求
(十分条件を満足するために、文明空間(都市)
と自然空間が必要であること、など。

(3) 人間と道路

道は人間の移動手段である。人間が高い文
明を得て、より高度な機能を道に求めてきた。

(4) 道づくりの総合性

道は「公」と「私」、「物」と「事」が一体
化したもので、極めて多岐にわたるインフラ
ストラクチャーである。モノ・カネ・人・時
間・情報・心が、地球規模で往来現象を呈し
ているなか、国民の知恵と心が具現化する道
路は、その国のショールームと言える。

あとがき

本書が、物・事の始めに当たり、それが
「人間にとってなんなのさ」ということを考え
る端緒となれば幸いである。

(文責：首藤繁雄 / 「当て塾」事務局・野倉淳)

■2005年4月 計交研・当て塾共催セミナー
(第V講・第1回)

日時：平成17年4月18日(月)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：セミナー第 講の進め方について

第 講・第1回共催セミナーの参加者は、計画・交通研究会関係7名、「当て塾」関係9名(塾長を含む)計16名であった。

今回は第 講の初回で、今後のセミナーの進め方についての説明であった。

【講義概要】

はじめに

本共催セミナーの第 講「人間に学ぶまちづくり」(2002.4～12)と第 講「人間に学ぶみちづくり」(2004.4～9)は、同名の小冊子として発行された。本年度の共催セミナーでは、観光原論(下表第 編)の目次の完成と観光の手法論(下表第 編)の具体化に取り組み、その成果を小冊子として発行することを目指す

表1 研究の一般体系

第I編 原論	第II編 事業の方法論	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 文学・歴史・哲学 教育・数学...
第V編 各種事業論と手法(各論)			

1. 観光原論の完成に向けて一第I編 原論一
セミナー第 講(2003.4～12)でまとめた「観光原論」の目次案(下記参照)をもとに、章・節・項までの細目次の完成と項目の解説を作成する。スケジュールとしては、本年度セミナーの前半(7月まで)で基本的な内容の確定を目指し、毎回二つの章を扱っていく予定である。

「観光原論」目次案(未定稿)(大項目のみ)

序 章	まえがき
第1章	人はなぜ旅をするのか
第2章	日本の旅人・世界の旅人
第3章	旅と観光
第4章	汎観光の意義と役割
第5章	観光行動論
第6章	観光の産業構造
第7章	観光の政治・経済・社会
第8章	観光と地域づくり・まち(観光地)づくり
第9章	観光の未来
第10章	観光の学習・研究

2. 観光地経営の手法論の整理について

一第III編 理論と手法一

(1) 考え方

観光地経営とは、企画・計画から施設整備、運営に至る全てを含む。その観光地経営の具体的なテーマに対応した実施計画レベルの手法論を議論していく。その一つの方法として、観光対象ごとの手段(行動)の整理(表2)と、観光地の空間と時間(四季・月々等=暦)の整理(表3)を行い、実施計画レベルでの観光地経営の手法(企画・計画・設計・施工・素材・運営)を取りまとめる方法が示される。

講義は、セミナー参加者が自らの経験や問題意識をもとに発表し、協議を行う形式とする。活発な議論の場としていきたい。

(2) 手法論の構成

観光地経営の手法論に関して以下の検討項目が想定され、様々な発表と議論を期待する。
観光地の現状分析(市場性、資源性、政策、目的・目標・課題)
観光地経営の目標の設定(観光地経営のテーマ、年次を考慮した目標設定)
観光地経営の課題(=商品設計の課題)を探る(5要素：主体、目的、対象、手段、構成)
(課題、対象と手段 - 表2、時間と空間 - 表3)
観光地経営の手法(企画・計画・設計～経営)
地点の例(場所、材料、シーズン、目的、特色、仕立て、地拵え、工費、担当者等)

表2 対象と手段(行動)の整理の枠組み *凡観光に軸足を据えて考える

手段(行動) \ 対象	自然系	歴史・文化系	農業系	生活系
鑑賞系				
産業系				
学習系				
創作系				
スポレク系				
癒し系				
その他				

表3 時間と空間(一暦)の整理の枠組み *凡観光に軸足を据えて考える

空間 \ 時間	春				夏			秋			冬	
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2
1 自然系	(1)天文 (2)気象 (3)大地 (4)植生 (5)動物											
2 歴史・文化	(1)有形(建物等) (2)無形(文化等) (3)祭り・イベント											
3 産業系	(1)農業・園芸 (2)林業 (3)畜産業 (4)水産業 (5)工業											
4 生活系	(1)居住 (2)医療 (3)学習 (4)食 (5)衣											
5 その他												

(文責:「当て塾」事務局 野倉 淳)

Announcement

研究会・催事の御案内

■共催セミナー第V講開催予定

2002年4月に始めました計交研・「当て塾」共催セミナーは、皆様のご協力により、3年間で40回(視察を含む)の開催となりました。

本年度前半(7月まで)の開催予定は下記のとおりです。本年度は、講師の講演に加えて、参加者が自ら発表し全員で議論する形式を取り入れます。ご参加よろしくお願い致します。

時 間: 各日とも17:00~19:00

場 所: 計画・交通研究会会議室

講 師: 「当て塾」塾長 鈴木忠義ほか

開催日: (第 講・前半)

第1回 4月18日(月)(済み)

第2回 5月11日(水)

第3回 5月25日(水)

第4回 6月 8日(水)

第5回 6月22日(水)

第6回 7月 6日(水)

第7回 7月20日(水)

演 題:

観光原論の解説(10章までの目次案にそって毎回二つの章の論旨と参考文献を解説)

参加者の発表(手法論等について、参加者が実績・問題意識等を発表、全員で協議)

*8月は休講、9月より後半が開催されます。

Publication / Documents

刊行物・文献資料

■2005(平成17)年度学位取得論文

以下に個人会員が指導教官となった博士論文、修士論文、(卒業論文)を紹介します。ご希望により閲覧・貸出および個別研究会、定例研究会の開催も致します。

大学・大学院名・学科・専攻名・研究室名(指導教官名) <大学名50音順>

論文著者名/論文表題/キーワード/学位取得年月日/学位区分/レベル(=基礎的、 =改良後実務応用可能、 =実務応用可能)

足利工業大学大学院工学研究科土木工学専攻交通計画(為国)研究室

石井雅修/産業観光から見た土木遺産の魅力度評価方法に関する研究/産業観光、土木遺産、魅力度評価/平成17年3月19日/修士/

○小林泰宜/地方都市を対象とした大規模小売店舗の立地に関する研究/大規模小売店舗立地法、用途地域、交通影響評価/平成17年3月19日/修士/

中尾太樹/桐生市の歴史的市街地の変容プロセスに関する実証的研究/歴史的市街地、桐生市、土木史/

平成17年3月19日 / 修士 /

宇都宮大学大学院工学研究科建設学専攻地域計画学研究室

今村麻希 / 宇都宮市におけるエネルギー負荷低減を目指した都市政策の評価 / 環境負荷、エネルギー消費、都市政策 / 平成17年3月24日 / 修士 /

河野友彦 / LRT導入における3次元VRシミュレーションを活用した合意形成支援ツールの開発 / 合意形成、LRT、3次元シミュレーション / 平成17年3月24日 / 修士 /

北島由実 / 大規模小売店舗立地法における地域性を考慮した必要駐車台数算出基準に関する研究 / 駐車容量、大店立地法 / 平成17年3月24日 / 修士 /

高木一成 / 開発途上国における交通と土地利用の関連性が環境負荷に及ぼす影響に関する研究 / 環境負荷、開発途上国、土地利用と交通 / 平成17年3月24日 / 修士 /

山下晴美 / 端末交通としての自転車利用促進に関する研究 / 端末交通、自転車、レンタサイクル / 平成17年3月24日 / 修士 /

九州大学工学部都市環境システム工学専攻交通システム工学研究室

麻生信太郎 / 個人差に基づいたリクリエーション施設利用者の選択行動モデルの作成 / リクリエーション、到着・退出時刻、 / 平成17年2月28日 / 修士 /

真野亮 / 商業施設集積地における施設回遊行動予測モデルに関する研究 / 買い物交通、回遊行動 / 平成17年2月28日 / 修士 /

樽本浩二 / 非日常的購買行動における時空間モデルを用いた商業集積地・交通選択に関する研究 / 買い物交通、出発時刻、目的地選択 / 平成17年2月28日 / 修士 /

中村隼 / 高齢者の日常的購買行動における購買頻度を考慮した交通手段・商業施設選択に関する研究 / 高齢者、買い物交通、購買頻度 / 平成17年2月28日 / 修士 /

ムハマド・リド / STUDY ON THE MODELING OF WORKER'S POST-WORK TRAVEL BEHAVIOR / 通勤、付加交通、発展途上国 / 平成17年2月28日 / 修士 /

柳原守 / 自転車利用者の行動特性に基づいたC&R施策の評価・効果に関する研究 / 通勤、C&R / 平成17年2月28日 / 修士 /

宋棋昱 / 歩行者交通の経路選択行動の分析に基づいた歩行環境の整備および都心地の活性化に関する研究 / 歩行者、経路選択、市街地 / 平成16年10月 / 博士 /

出島甫信 / 買物行動の時空間構造に関するモデルの研究 / 買い物交通、出発時刻、目的地・交通手段 / 平成16年9月 / 博士 /

埼玉大学大学院理工学研究科建設工学専攻久保田研究室

崔正秀 / 交通静穏化をめぐる住民意識構造の分析 / 交通静穏化 ハンプ サイレントマジョリティ / 平成17年3月25日 / 修士 /

山本裕一郎 / 駐車場内外の交通状況を考慮した総合的な大規模駐車場管理システムの構築に関する研究 / 駐車場ネットワーク 交通シミュレーション ITS / 平成17年3月25日 / 修士 /

Kandanaarachchige Chandana Gayan Abhayantha / Effectiveness of Bus Priority Lane as a Countermeasure for Congestion and Modal Shifting / バスレーン モーダルシフト / 平成17年3月25日 / 修士 /

Farzana Rahman / Comparative study on Design and Planning Process of Traffic Calming Devices / 住民参加 交通静穏化 / 平成17年3月25日 / 修士 /

筑波大学大学院システム情報工学研究科社会システム工学専攻都市・交通研究室

鯉淵正裕 / プローブカーの走行記録と道路利用者の渋滞意識を用いた渋滞評価システム / プローブカー 道路 渋滞意識 渋滞評価 / 平成17年3月 / 修士 /

筑波大学大学院環境科学研究科環境科学専攻都市・交通研究室

周麗艷 / 中国における鉄道高速化が乗客量の増加に及ぼす影響に関する考察 / 中華人民共和国 鉄道高速化 交通需要予測 アクセシビリティ指標 / 平成17年3月 / 修士 /

兒林誠司 / 路側調査データに基づく自動車排出ガス原単位の推計に関する研究 / 自動車排出ガス 排出ガス濃度 排出ガス量 大気汚染物質 / 平成17年3月 / 修士 /

鈴木耕生 / 代替燃料スタンド配置戦略のための長期間における自動車の移動状態の把握 / 代替燃料自動車燃料補給スタンド セイフティ・レコーダ 道路交通センサス パーソン・トリップ調査 / 平成17年3月 / 修士 /

筑波大学経営・政策科学研究科都市・交通研究室

Acs Balazs / Cost Analysis of Peak and Off-peak Bus Operation in Hungary / ハンガリー バス交通 費用分析 ピーク・オフピーク / 平成17年3月 / 修士 /

清水祐介 / 観光資源を活かしたまちづくり施策の効果 / まちづくり 重要伝統的建造物群保存地区 / 平成17年3月 / 修士 /

東京大学大学院農学生命科学研究科森林科学専攻アジア地域資源計画学研究室

池田知世 / 京都先斗町における飲食店の店先の設えとその特徴 / 先斗町、飲食店、店先 / 平成17年3月24日 / 修士 /

東京大学大学院新領域創成科学研究科環境学専攻原田研究室

円山琢也 / ネットワーク均衡モデルを応用した都市圏レベルの交通政策分析 / 統合均衡モデル / 誘発交通 / 最適混雑料金 / 最適職住配置 / 平成16年9月15日 / 博士 /

東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻都市交通研究室

Pradono / Sustainable Development of Road Infrastructure: Private Sector Participation in Indonesian Toll Road Case / Risk Analysis / Indonesian Toll Road / 平成16年9月30日 / 博士 /

東京大学大学院新領域創成科学研究科環境学専攻原田研究室

板谷和也 / 実効性を考慮した都市圏総合交通政策に関する研究—フランスPDUを題材として— / 総合交通計画、フランス、PDU、オルレアン / 平成17年3月24日 / 博士 /

東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻都市交通研究室

佐久間譲治 / 鉄道通勤時の列車内におけるアクティビティの選択に関する研究—通勤列車内のアクティビティ実態および仮想的環境に対する支払意思の分析を通じて— / 通勤交通、列車内アクティビティ、支払意思額 / 平成16年9月30日 / 修士 /

留守洋平 / 自転車通勤の推進に関する基礎的研究—自動車から自転車へ的手段転換に着目して— / 自転車通勤、手段選択、SP調査、環境対策 / 平成17年3月24日 / 修士 /

東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻地域/情報研究室

井上亮 / カルトグラム作成手法に関する研究—GISを用いた統計データの新たな表現に向けて— / カルトグラム、統計地図、ビジュアライゼーション、GIS / 平成17年3月 / 博士 /

木越尚之 / 地価の時空間予測に関する研究 / 時空間Kriging、地価、GIS / 平成17年3月 / 修士 /

東京工業大学大学院理工学研究科土木工学専攻藤井研究室

萩原剛 / 自動車利用が地域愛着に与える影響に関する研究 / 地域愛着 (place attachment)、風土 / 平成17年3月28日 / 修士 /

高須豊 / 自動車免許非保有者に対する情報提供の効果に関する研究 / 自動車保有・利用 / 平成17年3月28日 / 修士 /

松山公紀 / 「まちづくり問題」と利他的行動の発生に関する理論的実証的研究 / 計画基礎論、市民参加 / 平成17年3月28日 / 修士 /

東京工業大学大学院総合理工学研究科人間環境システム専攻屋井研究室

平田輝満 / Development of Driving Simulation System: MOVIC-T4 and its Application to Traffic Safety Analysis in Underground Urban Expressways / / 平成17年3月27日 / 博士 /

伊藤徳子 / 広域細密交通ネットワークシミュレーションの実用化限界の検討 / / 平成17年3月27日 / 修士 /

山後宏樹 / 交通手段選択モデルにおける効用関数の非線形性の検証 / / 平成17年3月27日 / 修士 /

庭田美穂 / 自由回答の疑問型表現に着目した関心の抽出方法に関する研究 / / 平成17年3月27日 / 修士 /

平松健志 / 航空管制・騒音を考慮した空港容量算定方式に関する研究 / / 平成17年3月27日 / 修士 /

馬原崇史 / MOVIC-T4を活用した都市内地下道路の走行安全性分析 / / 平成17年3月27日 / 修士 /

名古屋大学工学部社会環境工学科

中井麻衣子 / 都心街路における路上駐停車の選択的受入れを考慮した道路構造に関する研究 / 路上駐車管理, 道路構造 / 平成17年3月25日 / 卒論 /

渡辺将光 / 都市高速合流部における車両挙動に関する研究 / 都市高速合流部, 車両挙動 / 平成17年3月25日 / 卒論 /

名古屋大学大学院工学研究科社会基盤工学専攻

鈴木弘司 / 交通コンフリクトと遅れを考慮した 信号交差点の性能評価手法 / 信号制御, 交差点構造, 交差部性能評価, リスク評価 / 平成17年2月28日 / 博士 /

名古屋大学大学院工学研究科地圏環境工学専攻

鈴木一史 / 交通流解析のための多機能ビデオ画像処理システムTrafficAnalyzerの開発 / 画像処理, 交通流解析, システム開発 / 平成17年3月25日 / 修士 /

馬淵太樹 / 車両の交錯挙動に着目したラウンドアバウトの性能評価に関する研究 / ラウンドアバウト, 交錯, 交差部性能評価 / 平成17年3月25日 / 修士 /

中西健太 / 往復分離2車線自動車専用道路のサービス水準評価に関する研究 / サービス水準, 2車線自動車専用道路, 道路構造 / 平成17年3月25日 / 修士 /

山口哲 / 信号交差点運用の代替案評価手法に関する研究 / 信号制御, 交差点構造, リスク評価 / 平成17年3月25日 / 修士 /

日本大学大学院理工学研究科社会交通工学専攻

ウティクル・ゴジャシ / 副次的便益を考慮した交通分野におけるクリーン開発メカニズム(CDM)事業の成立可能性に関する研究 / クリーン開発メカニズム, CDM, 副次的便益 / 平成17年3月25日 / 修士 /

日本大学大学院理工学研究科土木工学専攻岸井研究室

山田郁子 / 臨港地区・商港区の設定状況に関する分析 / 臨港地区 商港区 土地利用計画 / 平成17年3月25日 / 修士 /

吉澤雅之 / 港北ニュータウンにおける法面利用の実態 / 法面 港北ニュータウン 緑道 / 平成17年3月25日 / 修士 /

日本大学大学院理工学研究科社会交通工学専攻

岡田祐香 / 四輪車との代替性を考慮した二輪車保有台数推計モデルに関する研究 / オートバイ, 保有台数推計, 普及モデル / 平成17年3月25日 / 修士 /

端野良彦 / 発展途上国における混合交通下のオートバイの蛇行特性に関する研究—タイ国、バンコク・ハジャイをケーススタディーとして— / オートバイ, 蛇行運転, 交通安全 / 平成17年3月25日 / 修士 /

福留直樹 / 路上駐車観測システムの開発とその有効性の検証 / 路上駐車, 駐車調査, 計測システム / 平成17年3月25日 / 修士 /

室井寿明 / 首都高速道路での交通事故発生時における一般道路を含む総合的な交通影響緩和施策に関する研究—高島平地区をケーススタディーとして— / 路上駐車, 駐車調査, 計測システム / 平成17年3月25日 / 修士 /

日本大学大学院理工学研究科土木工学専攻岸井研究室

佐藤勇輔 / 市街化調整区域における用途混合の実態と課題に関する研究 / 調整区域 用途混合 越谷市 / 平成17年3月25日 / 修士 /

杉本篤 / 自転車歩行者道におけるデバイス導入が挙動に及ぼす影響に関する研究 / 自転車歩行者道 挙動分析 デバイス / 平成17年3月25日 / 修士 /

内藤勝 / 地下歩行空間ネットワークと民間建築物の接続に関する研究 / 地下空間 歩行避難経路 公民連携 / 平成17年3月25日 / 修士 /

本山智久 / 都市構造と交通の関係から見た最適な道路交通ネットワークに関する研究 / 都市交通 道路交通 交通負荷削減 / 平成17年3月25日 / 修士 /

■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、逐次改善してまいります。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

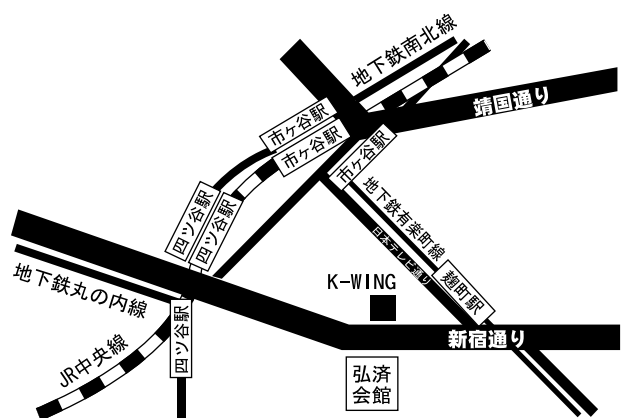
FAX=03-3221-5489

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／當団地下鉄丸の内線四ツ谷駅下車徒歩 5 分／當団地下鉄南北線四ツ谷駅下車徒歩 6 分／當団地下鉄有楽町線麹町駅下車徒歩 4 分