

計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

会報 2005-09

発行日：平成17年9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
土地開発に思うこと～土地は後世への社会的遺産である～	
News Letters	2-6
事業報告・活動報告	
Announcement	7
研究会・催事の御案内	
Backyard	7-8
事務局通信	

土地開発に思うこと

Opinion

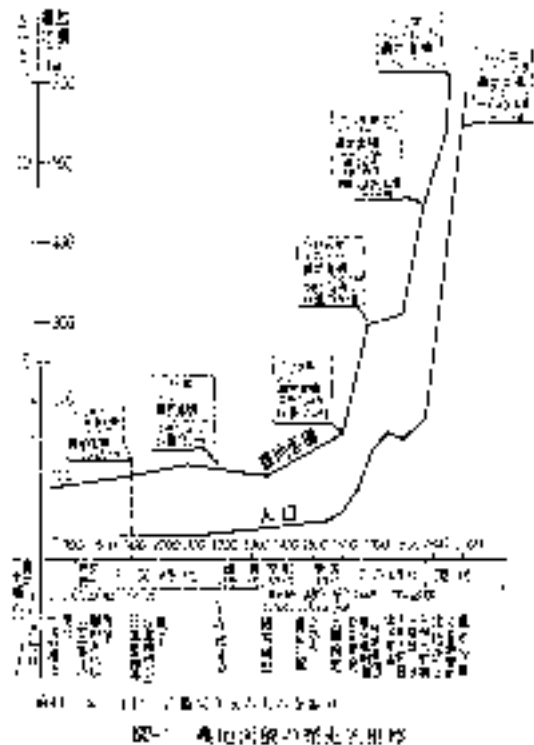
～土地は後世への社会的遺産である～

滝沢克己

里山の風景は自然の美しさに加え、人の生活の匂いのする温かい雰囲気を持っていて我々の心を和ませてくれる。この感覚はその人の生まれや育ちが田舎や都会などの違いに因るものではなく、農耕民族の日本人特有のものであって、里山は日本人の心の故郷と言える。日本人の祖先は太古の昔から稲作を営んできた。複雑繊細な地形の国土の上に、気象などの悪条件と戦い、試行錯誤を重ねて、原始的ではあるが極めて合理的な土地開発をして、農耕をしてきた。その農耕の姿は開発した農地と周辺を自然とを一体化するもので、残した自然は大切な水源や薪炭、堆肥の収集の場として常に保全されてきた。筆者はこの姿が里山の風景をなすもので、日本人は数千年の間に遺伝子のレベルで里山への思いが血の中に流れてしまったと思っている。

わが国の稲作は縄文後期に伝えられ、弥生時代前期には三角州、河川周辺、湧き水の多い台地など自然水を利用したいわゆる天水田が行われていた。弥生後期にはいると鉄器の使用が始まり、水利施設が建設されて農業用水の開発が可能となった。用水開発は積極的な農地開発を促し稲作の安定的な増産が出来るようになった。農地の拡大は即人口の増大

につながり図に示すように武士、豪族が夫々の領土を拡め力をつけるため政策的に農地開発をして人口増を計ったことがうかがえる。意欲的に進められた新田開発は明治の初期には、当時の農業土木技術をもってして利用可能な河川水は殆ど利用されつくされていた。その建設された水利施設資産は膨大なもので、この農業用水施設は農村の水利秩序を形



成するだけでなく、自然の一部として風土にとけ込み、その地域々々に見事な景観を造ってきた。かつて日本近代化のため招かれた欧米の技術指導者がこの風景を見て賞賛したという記録が方々に残されている。

敗戦した日本は外的な要因がきっかけとなり、世界的にもまれな早さで工業大国となった。しかしその反面、急速な発展の歪みが社会、経済、政治、更には人間そのものに顕在化ようになってきた。筆者はその一つ土地開発に興味をもった。建設業の第一線で橋梁、高速道、地下鉄、地下街、モノレールなど構造物の建設のみに従事して30年余り、現役の終盤になり初めて土地開発にかかわった。大都市周辺は申すまでもなく、全国的に土地の開発は進み、投機的なものも行われていった。当時日本にはスーパーコンピュータが導入されていたが、土建部門のソフトは計算の大量高速処理が主なもので、複雑な傾斜地を如何に美しく開発するかなどというのはなかった。そこで筆者は里山の風景を精神にして、土地開発計画設計システムを作る

ことを試みた。幸い優秀なスタッフに恵まれ良いものが出来た。先人が懸命に行った試行錯誤はシステムの中で充分に行い、その過程を開発にかかわるすべての人が、視覚的にも納得して決定するようなシステムが出来上がった。このシステムは数百件のプロジェクトに使われ、第十一回（一九八〇年）石川賞を受賞する事が出来た。

住みたくなるような美しい住宅地、生き生きと働ける工業用地、又更には学び、遊ぶにふさわしい良い土地を造ってゆきたいと思っている。

～～土地なくして経済発展も文化の蓄積もあり得ない～～

（計画・交通研究会賛助会員/ランドスケープ・デザイナー 工博・技術士）

参考文献

農業土木学会誌 第五〇号・第一号

農業土木の国土開発効果
北村潤一

□ News Letters

事業報告・活動報告 □

■2005年8月共催セミナー

（計画・交通研究会・アジア交通学会）

- 日時：平成17年8月2日(火)10:30～12:00
- 場所：計画・交通研究会会議室
- 講師：フィリピン大学助教授
Dr. Ricardo G Sigua
- コメンテーター：韓国交通研究院
Dr. Jaehak OH
- 司会：東京工業大学助教授 室町泰徳
- 演題：「開発途上国における道路交通安全の課題と展望」

〔講演概要〕

1. 開発途上国における道路交通事故と 事故統計の問題

道路交通事故は世界的な問題であり、世界

で120万人の道路交通事故死者がこれまでに発生しているといわれている（約2人/分）。そのうち70%が開発途上国における事故死者であるとの報告もあり、特に開発途上国においてその問題が深刻である。

交通事故対策を検討する際に重要となる交通事故統計に関してもフィリピンやインドネシアなどの開発途上国では問題を抱えている。通常交通事故データは警察によって収集されるが、警察の発表している交通事故統計では、1998～2003年の6年間で道路交通事故死傷者数が減少傾向にあり、さらに負傷者数が死亡者数の1.7倍程度と報告されている。この間、開発途上国においては、人口、GDP、自動車登録台数は急激な増加傾向にある一方で、交通事故死傷者数は減少していることは

信じ難い。ここで医療機関による交通事故死傷者数の統計をみると、その数は、警察による統計の実に10倍となっており（フィリピン）、深刻な過少報告となっている（図1）。従って、実際の交通事故死傷者数は増加傾向にあることは間違いなく、またその改善に対して十分に努力がなされていないのが現状である。

Country	Reported by Police		Estimated	
	Fatalities	Injuries	Fatalities	Injuries
Brunei	28	645	28	1,273
Cambodia	824	6,329	1,017	20,340
Indonesia	8,761	13,941	30,464	2,550,000
Laos	415	6,231	581	18,690
Malaysia	6,282	46,420	6,282	46,420
Myanmar	1,308	9,299	1,308	45,780
Philippines	995	6,790	9,500	774,000
Singapore	211	7,975	211	9,072
Thailand	13,116	69,313	13,186	1,529,034
Viet Nam	11,319	20,400	13,186	31,000
Total	43,259	187,343	75,763	5,025,609

図1. ASEAN諸国における交通事故死傷者数

(Source of Data : ASEAN Region Road Safety Strategy and Action Plan, 2004)

2. 交通事故に伴う社会的損失

交通事故の社会的損失の経済評価に関しては、人命の価値の貨幣換算に対する抵抗感などから否定的な意見があるものの、交通事故がどれほど国の経済力に損失を与えているか、また交通事故対策がどれほどの便益があるかを理解するためには必要である。交通事故に伴う損失には、人命の損失、道路インフラ・車両のダメージ、事故渋滞による時間損失、医療費、関係者の心的苦痛などが含まれる。これら損失を適切に評価する必要がある。年間の交通事故に伴う社会的損失を推計した例をみると、ASEAN諸国ではGDP比にして約1~3%の経済損失であり、交通事故に伴う損失が非常に大きいことが推察される。

3. 開発途上国における交通事故の特徴と要因

途上国においてもヒューマンエラーが交通事故の主たる原因となっており、統計上は約60%を占めている。交通事故による死者の半数以上が歩行者で（図2）、年齢別にみると15歳未満の若年層が最も多い。途上国では、信号・ガードレールなどの安全設備の整備といったハード

の問題もあるが、交通ルールを理解・遵守といったソフト的な問題も大きく、学校や免許取得時の教育制度の整備も非常に重要である。

途上国の特徴としてオートバイ利用者の数が非常に多く、未だ急速な増加傾向にある。オートバイは比較的走行が不安定であり、また事故時の身体的リスクも大きい。今後オートバイの関係する事故も大きな問題になると予測される。

時間帯別事故数では、夜間の事故が昼間に比べて非常に多く、70%強を占める。これは、道路照明及び車両のヘッドライトの整備不良が主たる原因と考えられる。

交通管理の面では、不適切な交通ルールの導入・予告なしのルール変更・安全性を無視した道路閉鎖（工事等）などの問題点が挙げられる。

また、バス・ジプニーなどの公共交通機関に乗車するために、数多くの人が道路上で待っていることが歩行者事故の増加に繋がっており、乗降スペースの整備や、非道路系公共交通の整備が求められる。

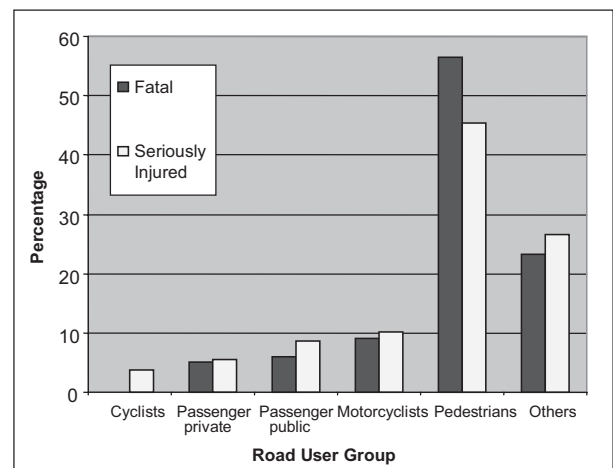


図2. モード別事故死傷者数 (Vibal; 2001)

4. 現在取り組まれている交通安全対策と今後の展望

フィリピンにおいて、現在取り組まれている代表的な道路交通安全対策を、以下に列挙する。

- ・車検制度の整備
- ・シートベルト着用の義務化
- ・運転中の携帯電話の使用禁止
- ・交通安全対策資金のための自動車税の導入

- ・ドライバーに対する薬物・医療検査
- ・交通事故データの電子化
- ・歩道橋・ガードレールの整備
- ・安全性に関する道路設計指針の整備

最後に、今後、道路交通の安全性を向上させるために重要となるポイントを以下に述べる。

1) 交通事故データの収集・管理システム

先にも述べたが、途上国では交通事故データの収集・管理に大きな問題を抱えている。今後、効果的な道路交通安全対策を立案・実施するためには、交通事故データの効率的かつ正確な収集・管理は必要不可欠である。そのためには、現在複数の機関で収集・管理されているデータを統合し、さらに医療機関のデータも活用することで、効率的なデータ収集及び信頼性の高いデータ整備が可能となる。図3に我々の提案する交通事故データ収集管理システムの概要を示す。

2) 道路交通安全対策プログラム

フィリピンでは既に、政府により道路交通安全対策プログラムが作成されている。内容は高速道路の改修、車両対策、教育制度の刷新、法整備・取締り強化など多岐に渡る。しかしながら、どの組織がそのプログラムの実施・調整・評価を行うのか決定しておらず、また関係組織間の責任関係も不明確である。これら問題を解決し、早期に安全対策を実施したい。

3) 交通安全対策のための財源

開発途上国においては、未だに安全性の優先順位が低く、現状では交通安全対策を実施する

ための財源確保が非常に困難である。さらに官民のパートナーシップ不足も財源確保を困難にしていると考えられる。当然、交通安全対策以外にも、限りある財源を必要としている数多くの問題があるが、その中でも対策案や政策を検討する努力は怠ってはならないであろう。また、問題解決の初期段階では、小さな投資で大きな成果が挙げられるものである。

<コメント, 質疑>

Jaehak OH先生 (コメンテーター) からのコメント

- ・統計上の定義の問題等による異なる国間で交通事故死傷者数を比較する困難さ
- ・韓国における交通事故の社会的費用の考え方 他

聴講者からの質疑

- ・交通安全対策資金のための自動車利用者への課税について
- ・フィリピンにおける免許取得時の試験内容について 他



▲コメントされるDr. Jaehak OHと聴講者(会場は超満員)

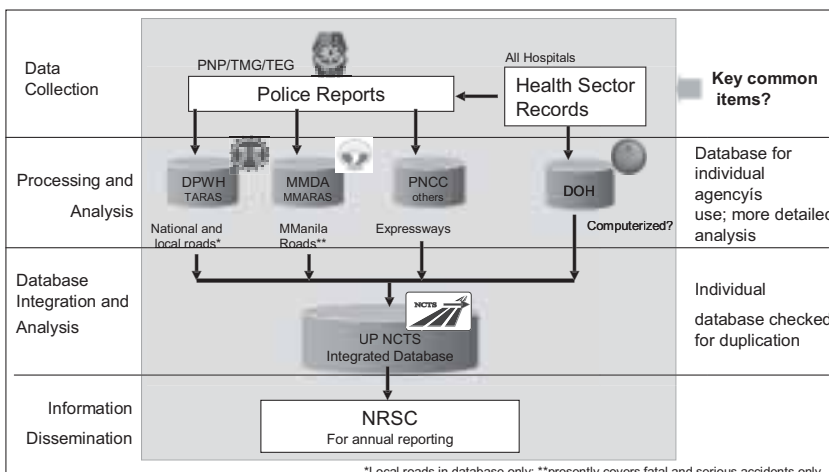


図3. 新たな交通事故データ管理システムの例



▲講演されるDr. Ricardo G. Sigua

■ 2005年7月 計交研・当て塾共催セミナー (第V講・第6回)

●日時：平成17年7月6日(水) 17:00～19:00

●場所：計画・交通研究会会議室

●講師・演題

①「当て塾」塾長 鈴木 忠義

特別講義－公共企画と調整

②(財)日本交通公社 常務理事 林 清

阿寒湖温泉まちづくり5年間の軌跡

●参加者：17名(うち計交研関係8名)

[講義概要]

◆特別講義◆(鈴木忠義)

国土交通大学校(国土交通省)の平成17年度総合過程技術マネジメント研修テキスト「公共企画と調整」(担当：鈴木忠義)の改訂版が作成されたためその解説が行われた。

はじめに(テキストより)

わが国は明治維新(1868)この方、欧米先進国に追い付け追い越せを合い言葉に、猛進してきた。太平洋戦争の敗戦で完膚なきまでに打ちのめされたけれども、国民の一致団結と努力で、奇跡的な復興とその後の発展をうることができた。

しかし、1980年頃より、失われた20年、その墮落と衰退の兆しが見られ、今日では目立って、人間・社会・経済・政治に、さまざまな問題を抱えている。すべてに制度疲労が顕著になってきている。

それには、惰性にとらわれることなく、基本に、本質に迫るべく、企画力を発揮しなければならない。その端緒をまず開きたい。このことが、本講の目的である。ソフト・ハードの区別なく、技術は現場で育つものである。国土交通省の諸事業で、その発展を期待したい。2005.6.9(初版1998.11.10)

[テキスト目次]

はじめに

I 命題

II 表題の3つの言葉

III 公共事業の特色－人間を主体として－

IV 企画の計画

V 企画計画の進め方－思想・発想・構想－

VI 公共企画と調整

VII 企画力への学習と訓練

参考：人間の生活と人生と地域についての先人の言葉

参考：技術者

参考：土木と技術者についての先人の言葉

[参考文献] 国土交通大学校テキスト「公共企画と調整」(2005.6.9)、「人間に学ぶみちづくり」(2005.1)に掲載

◆事例報告◆(林 清)

財団法人日本交通公社では1999年より阿寒町と共同で温泉地の活性化に取り組んできている。当初2年間で「阿寒湖温泉再生プラン2010」(2001年3月)を策定し、その後8つの基本戦略(56プロジェクト)を計画的に実現させていくための戦略づくりや体制づくりが支援されてきた。報告は、計画策定から計画監理についてであった。

1. 阿寒湖温泉の現状(観光地、居住地)

2. 阿寒湖温泉まちづくりのきっかけ 1999年

3. 2年間の取り組み

4. 阿寒湖温泉再生プラン2010 2001年

5. 再生プラン策定以降の取り組み

2002年：まりも家族手形、ぐるっと湯めぐり帳、商店街現況調査、阿寒湖温泉鼻づくりガイド、イベント現況調査、ランドデザイン懇談会、2泊3日商品企画、まちづくり交流フォーラム

2003年：まりも家族手形STEP II、阿寒湖温泉あなたが作る時間割、国立公園阿寒湖運営協議会の設置、注射場実態調査、手湯・足湯の整備、ニュースレターの継続発行No.2～

2004年：温泉まるごとマーケティングシステム、インターネットアンケート、交通マナー改善キャンペーン、再生プランの見直し

(文責：「当て塾」事務局 野倉 淳)

■2005年7月 計交研・当て塾共催セミナー (第V講・第7回)

●日時：平成17年7月20日(水)17:00～19:00

●場所：計画・交通研究会会議室

●講師・演題

①「当て塾」塾長 鈴木 忠義

観光学入門の1～4章のまとめに向かって

② (株)野倉計画事務所 野倉 淳

報告－観光関連大学の充実に関する調査

●参加者：14名（うち計交研関係4名）

[講義概要]

◆観光原論◆（鈴木忠義）

観光原論の目次については、2004年2月に素案を整理した（共催セミナー第II講（2003.4～12）講義資料集）。この素案を再整理し、「観光学入門」の目次を作成する。

第1章から第3章に関して、参考文献10～13ページの解題を中心に、汎観光の概要と諸項目を抽出する。また、参考文献1～9ページも参考になる。

第1章 人はなぜ旅をするのか

参考文献の11・13ページに示した「人はなぜ旅をするのか－全10巻」（編集委員 開高健、田村隆一、長沢和俊、日本交通公社出版事業局、1982.5～1983.2）は、紀元前から現代までの様々な旅に関する文献を編集したもので、重要な文献である。

第2章 日本の旅人・世界の旅人

参考文献の10ページに西行に関する文献を示したが、これらの文献から、旅の動機、旅の内容、行動範囲、移動手段、路銀など旅に関する諸事項を整理する必要がある。それにより、旅の意味を考え、汎観光の概念を確立するための裏付けが得られる。また、現代旅行の主要項目について、その発祥や起源などについて確認することができる。

西行に、能因、芭蕉を加えて、旅人の系譜を探ることも重要である。

第3章 汎観光とは

素案（第II講・講義資料集）の8ページに、第3章・4項「目的別の旅と観光（汎観光）」として19項目を示したが、これに追加すべき事項を下記に示す。

①生存（採取）の旅・・・自然社会

②征服の旅、統治、行政（占領地管理）
参勤交代

③交易の旅、売薬

④興行師、旅芸人、ごぜ（御前）、サーカス

⑤文明・文化を求めて・・・お上りさん

⑥出稼ぎ、杜氏

⑦偲ぶ旅

これらの事項を分類・整理していくことで、旅・旅行・観光・・・汎観光の概念を辿ることができる。と考える。

[参考文献] 文献ページ10～13参照

◆事例報告◆（野倉 淳）

「高等教育機関における観光教育システムのあり方に関する調査」（国土交通省総合政策局観光企画課、2005.3、(財)日本交通公社実施）について概要を報告した。

2003年4月、小泉内閣総理大臣主宰による「観光立国懇談会」の報告書を受けて実施されたもので、立教大学の溝尾教授を委員長とした検討委員会が設置された。

高等教育機関のうち大学（主に学部）に絞り、今後の教育システムのあり方について産官学の連携を中心にした提言を行っている。

[調査報告書の構成]

1. 調査の概要

2. 観光関連大学調査結果

・観光関連大学アンケート調査

・海外の大学における観光教育

3. 観光関連業界・自治体等調査結果

・観光関連企業アンケート調査

・観光関連団体アンケート調査

・市町村（主要観光地）アンケート調査

4. 観光教育システムの充実に関する提言

（文責：「当て塾」事務局 野倉 淳）

■2005年9月 定例研究会

- 日時：平成17年9月26日(月) 17:30～19:30
- 場所：計画・交通研究会 会議室
- 題目：都市モデルによる交通整備と都市開発の環境と経済への影響分析

●概要：

本講演では、幹線的な交通基盤（道路、鉄道）整備、運賃・料金施策、そして容積緩和や面整備、線引き等の都市計画的施策等を統一的・横断的に予測・評価するために土地利用・交通モデルにミクロ経済的な基礎を導入した「応用都市経済モデル（Computable Urban Economic Model：CUE）を紹介する。これを東京都市圏に適用して、交通整備による誘発・開発交通を評価することが可能になるとともに、便益の帰着先、そして都市構造の変化等を考慮することが可能となったことを示す。

- 講師：（株）価値総合研究所戦略調査事業部 主任研究員 山崎 清

講師略歴

1996年：東京理科大学理工学部経営工学科 卒業
 1996年：（株）公共計画研究所 入社
 1998年：（株）インテルテック研究所 入社
 2000年：（株）価値総合研究所 入社
 現在、（株）価値総合研究所戦略調査事業部 主任研究員

- 司会：東京大学 教授 上田孝行

■共催セミナーの開催予定
 (計画・交通研究会・当て塾)

- 9月以降は、原則として、第2・第4の水曜日に開催。(変更の場合は別途通知)
 第V講・第8回 9月14日(水)
 第9回 9月28日(水)

- 開催時刻はいずれも17時～。
- 場所：計画・交通研究会会議室

■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/>

■お詫びと訂正

7月号（2005-7）会報の1ページ OPINION 執筆者のお名前が間違っておりました。

（正）野村和正

（誤）野村正和

お詫びして訂正いたします。

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

東京都千代田区麴町5-2-1 K-WING 6F

TEL=03-3265-1774

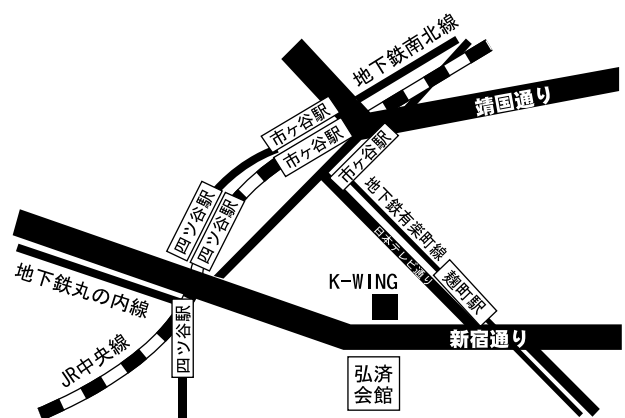
FAX=03-3221-5489

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麴町駅下車徒歩4分