

計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

会報 2006-1

発行日：平成18年1月12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

Homepage =www008.upp.so-net.ne.jp/keikaku-kotsu/

目次

Opinion	1-2
トラック起源大気汚染は、富者と貧者の国際問題	
News Letters	2-8
特別講演会・懇親会	
2005年12月 定例研究会	
計交研・当て塾共催セミナー	
Announcement	8-8
計交研・当て塾共催セミナー	
2006年2月 定例研究会	
Backyard	8-9
事務局通信	

Opinion

トラック起源大気汚染は、 富者と貧者の国際問題

林 良嗣

アルプス地方とロサンゼルス等の2つの大気汚染問題に触れてみよう。

スイスやオーストリアでは、国境で一年間の道路損傷者負担金を支払って車にステッカーを表示するVignette制度が1985年ころから導入されていた。ローヌ低地からシンプロントンネルなどアルプスを抜けるトンネルの標高が高い位置にあり、トラックが1,000m近くも登って行かねばならず、排気ガスが谷の村々に滞留し、住民の健康被害をもたらしてきた。こうしたことから、Vignette制度は環境汚染者負担の色彩ももっていた。しかし、最大の汚染源は、ポーランドやハンガリーなど旧社会主義圏の排出基準の低い国々から出稼ぎにくる質の悪いエンジンを積んだトラックであり、これらの業者は、重なる課金を回避するために、スイスやオーストリアで使うトラックを限定し、その国内に留めて無制限に走らせる結果となり、大気汚染は改善されなかった。

スイスでは、90年ころには、重量トラックの通行への大きな反対運動が起こり、アルプス山間の村では高速道路上に多くの人々がピケを張る「人間の鎖」まで現れた。そして、ついに1994年に、Alp Transitプロジェクト

の推進を国民投票により採択した。これは、レッチェベルク（31km）、ザンクト・ゴタールト（57km）の2本の長大トンネルを建設してピギーバック（カートレイン）を走らせ、外国の重量トラックは国境でこれに載せることを義務付けて、国内通行を禁止するというものであった。同様の被害を蒙ってきたオーストリアは、この措置によって南北通過交通が迂回して同国の汚染をいっそう悪化させるとして、強く反発した。また、この措置は一方的であるとして、ドイツなど他の周辺国も態度を硬化させた。そして、当時、スイスに対してEU諸国が航空以遠権を加盟国同様に認めようとする動きがあったが、一転して否決されるに至るなど、政治的な制裁措置で対抗した。

今回のEUにおける重量トラックの高速道路通行料金制度は、ドイツが強く主張して導入された。これには、（1年間有効など）時間課金制であるVignetteでは環境対策にならないために、これを距離制に切り替える意味がある。しかし、新たな料金制度には、EU加盟国の同意が必要である。ポーランド等は、距離あたり料金を、自国では高くしても良いから、ドイツなどでは下げるべきだと主張し

た。EUには加盟国間の経済発展の公平という、EU憲法の根幹にかかわる理念があり、東欧のトラック業者がドイツ等でのビジネス機会を失うことに対しては、ドイツはまともには反対できないのである。重量トラックの高速道路通行料金制度は、EUの辺境にある低所得諸国の経済的繁栄と、中心部の高所得諸国の環境・健康保護とが、相反するという困難な問題を孕んでのスタートであった。

ロサンゼルスは、1,700万人を擁するが、上昇気流が起こりにくい地形と気候条件にあり、汚染物質が滞留し易いために、他の同クラスのアメリカの都市圏に比べて一層汚染が深刻である。カリフォルニア州が常にアメリカで最も厳しい排出基準を採用してきたのは、このためであると言われている。中心部を除いては戸建住宅がどこまでもスプロール的に広がり、それらをフリーウェー網により結ぶ自動車王国であり、自動車交通からの汚染排出が大きい。また、ロサンゼルス港とロングビーチ港を擁する。船舶からの排気ガスは、国ごとの規制の対象となっていないため、その汚染レベルはきわめて高い。加えて、港湾運送のためのトラックからの排気ガスも大きな汚染源となっている。現在、トラックの

排出ガス規制を強化しようとしている。港湾トラックの80%は、メキシコなどからの移民の個人営業である。彼らは、既にアメリカ国民であっても、ここで稼いで本国に居る家族に仕送りを続けている低所得層である。規制強化が実施されればトラックを買い換える必要が生じるが、彼らの多くはそのような資金を持ち合わせない層である。トラックへの排ガス規制強化は、アメリカ国内のminorityへの圧迫となり、equityの視点から容易には認められないで居る。

このように、交通による大気汚染問題への対策は、環境面からはすべての人々に良いはずである。しかし、富める国の環境・健康改善希求と貧しい国の豊かになるための営みとの間の根本的対立を含んでいることから、それに折り合いを付けていかねばならない問題である。このために、交通起源の大気汚染の問題が認識し始められた30年前と比べてはるかに社会の理解が進んだはずの世界のどの地域でも、相互理解に基づく合意を形成することが必要である。

(計画・交通研究会理事/
名古屋大学環境学研究科教授)

News Letters

事業報告・活動報告

特別講演会・懇親会(立食パーティー)

日時：平成17年12月8日(木)

特別講演会17時～18時00分

懇親会18時00分～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：計画・交通研究会 会長、(財)計量計画研究所 理事長 黒川 洸

演題：「わが国の今後の都市形成の課題」

本講演は黒川会長が長年に渡り携わって来

られている国土・都市・住宅分野における戦後からの政策変遷を、簡潔に、かつ、わかりやすく紹介され、その背景のもとでの、最近の都市づくりにおける重要トピックスである「住宅基本法」および「まちづくり3法見直し」の審議内容等についてのホットな情報をお話いただいた。

〔報告概要〕

戦後からのわが国の国土・都市・住宅分野の取組みは、荒廃した国土の復興と極度の住宅不足といった喫緊の課題への対応に端を発する。当時の日本は極度な資金不足であった

ため、道路特別措置法、道路公団・住宅公団などの設置により整備の促進を図るとともに、世界銀行からの借款により名神高速や東海道新幹線が整備された。また、太平洋ベルト地帯への傾斜投資により所得倍増計画が実行され、国民所得が著しい伸びを示すとともに、「三種の神器」に代表される国民生活の変化に至った。

これに伴い、都市部での土地利用に新しい秩序が必要となり、昭和43年（1968年）には線引き制度が盛り込まれた都市計画法の大改定がなされた。また、住宅政策としては、市中金融が住宅ローンに手を出す余裕がなかったため住宅金融公庫が設置され、公団・公営による公的賃貸住宅の整備が進められた。なお、わが国の住宅は戸当たり床面積で比較すると持家については欧米水準並みとなっているが借家は低水準であり、これが「ウサギ小屋」と称される原因となっている、とのことである。

近年、公的賃貸住宅は人口減少や世帯の小規模化に伴い不要論も言われているが、低所得者、高齢者などのセーフティネット対策を考えると引き続き、その役割は重要であると考えられるべきではないか。また、住宅問題は市街地における居住環境整備といった課題とも関連しており、今後は、都心・まちなか居住、密集市街地の解消、ニュータウンの再生といった課題への対応が求められている。

そのため、現在、社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会（旧都市計画中央審議会）や建築審議会では、こうした戦後の急激な住宅供給等に伴う市街地整備、とりわけ

近年の市街地の拡大と大規模店舗等の郊外立地に対応すべく「まちづくり3法見直し」に取り組んできている。すなわち、これまで認められてきた都市機能の拡散に対し、人口減少・超高齢社会の到来、モータリゼーションの進展、産業構造の転換、地球温暖化対策などを考えると、今後の都市構造は集約型とし、多くの来訪者を招く「広域的都市機能」の適正な立地を考えるべき、との方向で整理がなされ、これに伴う都市計画制度の改善、公共公益施設の立地のあり方などにつき、取組方針が公表されたところである。

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。黒川会長のご挨拶、石田副会長の乾杯の音頭で始まり、約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の後、流れ解散となった。



満員の講演会場

（文責：（財）計量計画研究所

都市・地域研究室 渡邊一成）

2005年12月 定例研究会（土木学会 CPDプログラム認定）

日時：平成17年12月5日（月）15:00～17:00

場所：計画・交通研究会 会議室

講師：藤崎 清 元運輸省交通安全部長

司会・コメンテーター：渡部與四郎

日本都市計画学会名誉会員・工学博士・技術士

演題：社会資本整備事業の評価法と資金調達方策



講演する黒川会長

〔報告概要〕

費用便益分析での現行算定方法では、将来時点の便益額を現時点で評価するには年4%の社会的割引率で割り引く必要があるとされ、割引後の値は割引現在価値と呼ばれる。そして、ある施設が提供する便益額から施設維持管理費を控除した額である純便益額について割引現在価値を求め、この値と施設整備用の当初投資額とを対比させることにより、事業採択等の評価を行う。これは、当初投資資金を年利率4%の借入金とみなした場合の必要返済額と純便益額とを対比させて評価することに等しく、徴税による資金を投入することもある公共的事業にはなじまない。

この算定方法によれば、50年後に提供される便益の価値は現時点では本来の価値の14%程度、100年後のそれは同じく2%程度と評価され、ある程度遠い将来の便益はほとんど無視されることになる。これでは施設の寿命が長いものほど不利な評価を受け、真に社会の基盤をなす施設の整備等の事業は実施困難となろう。

この問題を解消するため、次のような算定方法を提案する。

社会的割引率による割引はしない。国外からの有利子借入金を投資する場合は社会的割引率を借入金年利率に置き換えて割引する。

施設が自然災害等により破壊され、便益提供が不可能となる確率があるので、その分を将来の純便益額等から除いて得られる純便益期待額を当初投資額と対比して評価する。

例えば耐用年数100年の施設であれば、100年に1回以上の確率で襲う天災によって全壊（復旧が不可能な破壊）することはないよう設計されるのが普通であろう。この場合、年間の天災による全壊確率は0.01以下であるとしてよい。いま、この確率が0.01であるとし、更に、半壊（復旧可能な破壊）被害を20年に1回の確率で受けて、純便益額2年分の復旧費を要する等の想定をした場合、新規提案の算定方法によれば、将来の純便益期待額は、

50年後では純便益額の53%程度、100年後で同じく32%程度となり、ある程度遠い将来の便益も相当程度評価されることになる。施設の耐用年数の長短に基づく評価の不公平も解消されよう。

公共的事業等の当初投資資金に有利子借入金を当てた場合、現行評価法では、提供した純便益額に相当する資金を便益受益者等から施設使用料等として徴収すれば年利率4%の借入金の元利合計に当たる分を返済できるが、新規提案の評価法では、純便益額相当の資金では元金分しか返済できず、利子分の返済のためには、提供純便益額を超える額の資金を便益受益者等から徴収する必要が生じる。しかし、債権者が国内在住者である限り、利子分は国内に還元されるから、国内経済に損失をもたらすことはない。ただ、国内在住者の間で費用負担に不公平が生じる恐れはある。この不公平を最小限に抑える方法は、無利子資金を投資し、各期の提供純便益額に比例する額を、その期間内に、できるだけ便益受益者から徴収して償還に当てることである。これは、財政のプライマリーバランスを悪化させる恐れのない方法でもある。

無利子資金の調達方策としては、通常郵便貯金の無利子化又は通貨保管料徴収を、また、無利子国債、寄付金付国債等の発行を提案する。さらに、無利子国債の強制割当も、必要に応じ、検討されてよいと思われる。

（文責：藤崎 清）



講師：藤崎 清

2005年11月 計交研・当て塾共催セミナー
(第 講・第12回)

日時：平成17年11月9日(水)17:00～19:00

場所：計画・交通研究会会議室

講師・演題

「当て塾」塾長 鈴木忠義

観光学入門の細目次への試み：第2章

旅と観光研究室 溝口周道

報告 - 観光のはじまり

参加者：13名(うち計交研関係6名)

〔講義概要〕

観光学入門 (鈴木忠義)

【目次案】(第2章)

第2章 日本の旅人・世界の旅人

1. 旅人に学ぶ

(1) 旅人に学ぶこと

汎観光の概念との関係

現代旅行の主要項目との関係

動機付けにおける旅人相互の関係

(2) 旅人の整理 - 「旅人の台帳」

氏名ほかの整理

旅の状況の整理

「旅人の台帳」の記入項目

〔氏名ほか〕通称名、自国名、出生地・国籍、
生没年、性別、住居、家族、その他

〔旅の状況〕その旅の時の年齢、職業・役
職・身分、旅行期間、旅行地域(移動範囲)、
旅行の動機・目的、出会い、移手段、宿
泊・逗留地、仲間・連れ、路銀・パトロン、
スポンサー、成果・見聞、著作・参考文献

2. 旅人の系譜

日本の旅人の系譜

世界の旅人の系譜

日本の旅人の例(20名くらいを選択する)

徐福(紀元前3世紀)、空海(774-835)

能因(988～?)、西行(1118-1190)

雪舟(1420-1506)、芭蕉(1644-1694)

大町桂月(1869-1925)、小島烏水(1873-1948)

大谷光瑞(1876-1948)、河口慧海(1866-1945)

永井荷風(1879-1959)、今西錦司(1902-1992)

林芙美子(1903-1951)、開高 健(1930-1989)

世界の旅人の例(20名くらいを選択する)

チンギス・ハーン(1162-1227)、マルコ・

ポロ(1254-1324)、クリストファー・コロ

ンブズ(1451-1500)、ミシェル・ユケム・

ド・モンテーニュ(1533-1592)、ヨハン・ヴ

ォルフガング・フォン・ゲーテ(1749-

1832)、ナポレオン・ボナパルト(1769-

1821)、ジョン・ラスキン(1819-1900)、イ

サベラ・バード(1831-1904)、エドワード・

ウィンパー(1840-1911)、ウェストン・ウォ

ルター(1861-1940)、ロアルド・アムンゼン

(1872-1928)

〔参考文献〕文献ページ24～25参照

他に温泉地関連文献

事例報告 (溝口周道)

人と観光について学ぶための一つの重要な
方法として「歴史と古典から学ぶ」方法があ
る。この報告では、観光の歴史を捉えるため
の歴史観と、「観光のはじまり」から「第2の
はじまり」である観光の大衆化までの過程を
概観している。ここでは、多数の人が観光を
することの意味が認識されること、すなわち
旅行の効果が認識されるようになることを観
光の大衆化の指標と考え、それを観光の「第
2のはじまり」としている。

1. 観光の歴史観

2. 観光のはじまり

3. それぞれの旅の中の観光

4. 第2のはじまり - 旅行の効果の認識

(文責：「当て塾」事務局 野倉 淳)

2005年11月 計交研・当て塾共催セミナー
(第 講・第13回)

日時：平成17年11月30日(水)17:00～19:00

場所：計画・交通研究会会議室

講師・演題

「当て塾」塾長 鈴木忠義

観光学入門の細目次への試み：第4章

(財)日本交通公社・常務理事 林 清

報告1 - 観光の関連産業

(株)野倉計画事務所・代表 野倉 淳

報告2 - 経済産業省の観光への取り組み

参加者：15名(うち計交研関係4名)

3. 関連学問分野の開発に期待

・観光産業連関、観光経営学

・もの・かね・ひと・しくみ・ところ

(文明・文化など)の流れ 等

4. 観光の仕事

下図の の部分の「職業分類表」を完成したい。

〔参考文献〕文献ページ26参照

〔講義概要〕

観光学入門 (鈴木忠義)

事例報告1 (林 清)

観光の関連産業分野に関する事例として、WTO(世界観光機関)を中心に研究が進められている経済波及効果に関する統計手法であるTSA(ツーリズム・サテライト・アカウント)における整理表が紹介された。

事例報告2 (野倉 淳)

近年、国の各省庁で観光への取り組みが行われており、その一例として、経済産業省における取り組みを紹介した。

(文責：「当て塾」事務局 野倉 淳)

【目次案】(第6章)

第6章 観光の産業構造

1. 観光の成立と産業・企業のかかわり

(1) 観光の成立

観光の事業(公的)と企業(私的)

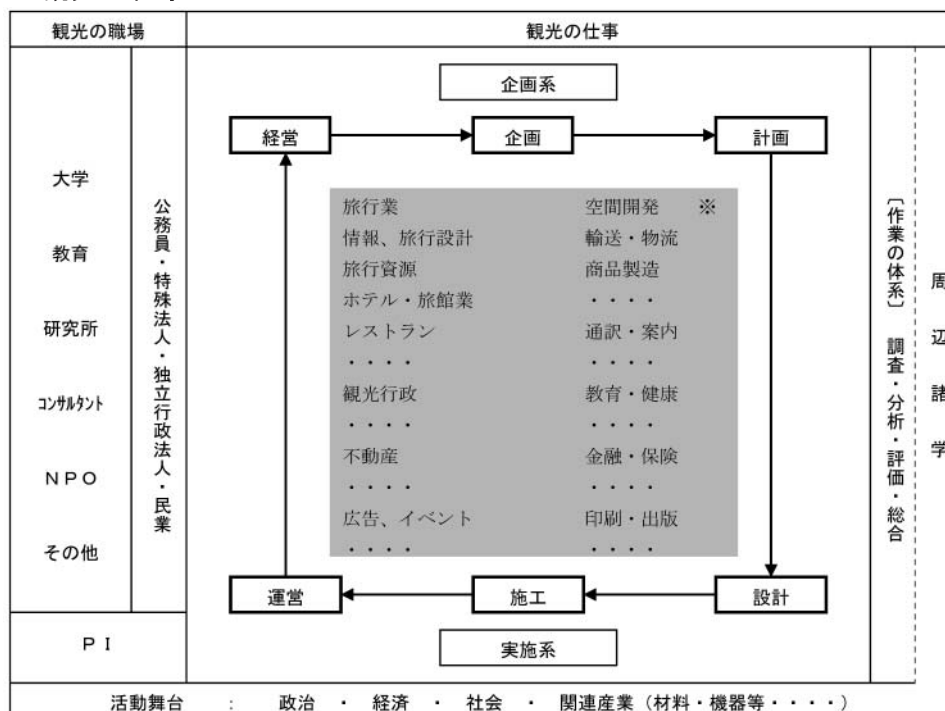
(2) 財とサービスが必要とされる空間

(3) 事業・企業の観光専用度

2. 観光のための産業の種類

(1) 観光の関連産業

■ 観光の仕事



2005年12月 計交研・当て塾共催セミナー
(第 講・第14回)

日時：平成17年12月15日(木)17:00～19:00

場所：計画・交通研究会会議室

講師・演題

「当て塾」塾長 鈴木忠義

観光学入門の細目次への試み：第6章

(財)日本交通公社 渡邊智彦

報告1 - 観光関連の国際協力業務

(株)アイ・エヌ・エー 山本嘉昭

報告2 - 住民参加の景観設計業務

参加者：15名(うち計交研関係4名)

〔講義概要〕

観光学入門 (鈴木忠義)

(第6章・観光産業の分類)

日本標準産業分類を基本にして、観光の産業分類表を作成したい。日本標準産業分類は、大・中・小・細の4段階で分類されているが、大分類(A～S)と中分類(01～99)はこの分類に準じて、小分類と細分類について、観光独自の産業分類を整理する。

■日本標準産業分類表(大・中項目)

大分類	中分類	大分類	中分類
A 農業	01 農業	K 金融・保険業	61 銀行業
B 林業	02 林業		62 協同組織金融業
C 漁業	03 漁業		.....
	04 水産養殖業	L 不動産業	68 不動産取引業
D 鉱業	05 鉱業		69 不動産賃貸業・管理業
E 建設業	06 総合工事業	M 飲食店、 宿泊業	70 一般飲食店
	.....		71 遊興飲食店
F 製造業	09 食料品製造業		72 宿泊業
	.....	N 医療、福祉	73 医療業
G 電気・ガス・ 熱供給・水道業	33 電気業		74 保健衛生
	34 ガス業		75 社会保険・社会福祉・介護事業
	.....	O 教育、 学習支援業	76 学校教育
H 情報通信業	37 通信業		77 その他の教育、学習支援業
	38 放送業	P 複合サービス事業	78 郵便局
	.....		79 協同組合
I 運輸業	42 鉄道業	Q サービス業	80 専門サービス業
	43 道路旅客運送業		81 学術・開発研究機関

J 卸売・小売業	49 各種商品卸売業	R 公務	95 国家公務
	50 繊維・衣服等卸売業	(他に分類されないもの)	96 地方公務
	.....	S 分類不能の産業	99 分類不能の産業

*第11回改訂・2002年

中分類は一部を掲載

ここで、個々の観光関連産業は、観光的な利用の程度が異なるため、以下のような3段階の区分によって観光との関わりを整理することが考えられる。

100～60% : 観光利用

59～20% : 中間利用

19～0% : 一般利用

■観光産業の分類表(完成イメージ)

大分類	中分類	小分類	細分類
A 農業	01 農業	011 観光農業	0111 農業体験
		012 観光牧場	0121 酪農体験
	
I 運輸業	42 鉄道業	421 鉄道業	4211 普通鉄道業 4213 地下鉄道業
	
Q サービス業	80 専門サービス業	801 観光コンサルタント	8011 観光地計画
	
	83 その他の生活 関連サービス業	831 旅行業	8311 旅行業 8312 旅行業者代理業
84 娯楽業	841 映画館	8411 映画館	
.....	

標準産業分類に準ずる

観光独自の分類に書き換える

[参考文献]43 温泉地関連1ページ追加(P.10)

事例報告1 (渡邊智彦)

JICA(国際協力機構)の観光関連事業として、開発途上国における観光教育のテキスト(15テーマ)を作成した業務(2004年度)及び、イラン政府観光省から関係者を日本に招き、1ヶ月間の観光人材育成研修を行った業務(2004～05年度/事業全体は08年度までの5年間の予定)が紹介された。

事例報告2 (山本嘉昭)

福島県浪江町における住民参画による道路景観設計業務(2004～06年度)について報告された。「浪江らしさとはなにか」を地域住民とともに探りながら、道路景観設計に反映させるため、以下の3つの活動を行っている。

- ・地域住民が講師となり「浪江を語る」
- ・地域の食材を味わう「浪江を味わう」
- ・浪江らしさを発見する「まちめぐり」

それぞれの活動の成果として、人材、知識、歴史や技術などが掘り起こされている。

(文責:「当て塾」事務局 野倉 淳)

2006年1-2月計交研・当て塾共催セミナー 第15回

○日時：平成18年1月18日(水)17:00~19:00

○場所：計画・交通研究会会議室

第16回(今年度最終回)

○日時：平成18年2月15日(水)17:00~19:00

○場所：計画・交通研究会会議室

*内容等は追ってご連絡。

2006年2月定例研究会

(土木学会CPDプログラム認定)

日時：平成18年2月1日(水)16:00~18:00

場所：計画・交通研究会会議室

演題：オランダの新しい交通運輸政策について

〔報告概要〕

欧州一の取扱量を誇るユーロポートと欧州4位の輸送実績を誇るスキポール空港を有するオランダでは、国民全員が交通運輸の専門家とまで言われている。そのオランダの最新の交通運輸事情とそれを取り巻く諸問題、そして交通・公共事業・水資源管理省が中心になって現在策定を進めている、オランダの長期的な交通運輸政策「Nota Mobiliteit」について紹介をする。

講師：東京電機大学 理工学部 助教授
高田和幸

○プロフィール：

'96.4-'00.3東京工業大学 教務職員、助手

'00.3博士(工学)東京工業大学

'00.4東京電機大学 理工学部

建設環境工学科 助教授 現在に至る。

司会：東京海洋大学 助教授 兵藤哲朗

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/>

銀行名の変更連絡

当会の取引銀行である東京三菱銀行がUFJ銀行との合併に伴い2006.1.1から下記のように変更されました。会費等のお振込の際はご留意をお願い致します。なお、口座番号・口座名義等は変更ありません。

【変更後】三菱東京UFJ銀行 麹町中央支店

【変更前】東京三菱銀行 麹町支店

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

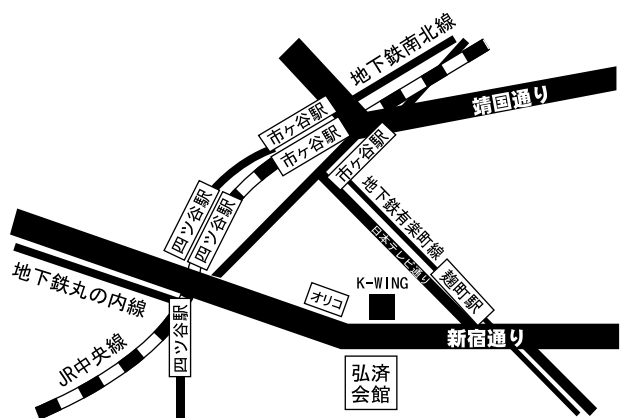
TEL=03-3265-1774

FAX=03-3221-5489

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中央線四谷駅麹町口から徒歩6分/地下鉄丸の内線四谷駅徒歩6分/南北線四谷駅徒歩7分/有楽町線麹町駅4番出口より4分

弘済会館前の大きなビル（オリコ）の右隣、1階にドラッグストア（クスリ）の入った小さなビル。