

# 計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

## 会報 2006-7

発行日：平成18年7月7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=http://www.keikaku-kotsu.org/

### 目次

Opinion .....	1-2
交通信号制御にもっと人手と金をかけるべし	
News Letters .....	2-8
事業報告・活動報告	
Announcement .....	8
研究会・催事の御案内	
Backyard .....	8-9
事務局通信	

## Opinion 交通信号制御にもっと人手と金をかけるべし 越 正毅

交通信号機というものは一見実に簡単な電気器具で、青黄赤の3箇の灯器が順に点灯をくり返すだけのものであるが、それが交通流に及ぼす影響は大きく、信号表示タイミングの最適化は奥深い技術課題である。

交通信号は長い歴史を持っているが今でもまだ多くの研究者の興味の対象で、主要な国際的な研究集会におけるひとつのジャンルとなっている。にもかかわらず、現在でもまだ信号表示タイミングが完全に自動で最適に内生されるというような制御方式は実用化されておらず、最新鋭の信号機といえども何らかの形で入手による初期設定、介入、再調整などが必要である。ところが実態としては、この人手が十分にはかけられていないための不要な渋滞や停止が少なからず見受けられる。

筆者は最近、この交通信号の人手による設定値調整の必要性と効果とを世の中に訴えようという研究プロジェクトを主宰する機会を得た。(財)道路経済研究所の自主研究として、平成16、17年度の2年度にわたって実施された「交通流管理の高度化・拡充強化によるCO<sub>2</sub>削減効果に関する研究」であり、東京都内および千葉県内の5交差点において効果の実証を行った。以下にその概要を示す。

### ●九段坂上交差点

九段坂上交差点は靖国通りと内堀通りという中位の交通量の幹線街路の3枝交差であり、ストリームと呼ばれる最新鋭の制御下にあるが、内堀通りの飽和交通流率が実際値より高く設定されていたことが主な原因となって内堀通りに渋滞が発生していたものである。この飽和流率を改訂し内堀通り最大青制限値を増加させたのが主な改善点である。これにより年間72トンのCO<sub>2</sub>削減と約1億円の経済便益が得られた。

### ●新宿4丁目交差点

新宿4丁目交差点は甲州街道と明治通りという2つの幹線道路の交差点で、甲州街道側に大きな渋滞が生じていたものである。ここでは明治通りの青表示の始めの部分が先詰まりによって無駄青となっていたので、明治通り上の隣接交差点とのオフセットを変更して無駄青を除き、その分を甲州街道側の青表示の増大にまわしたのが主要な改善点である。これによって年間1,400トンのCO<sub>2</sub>削減と約20億円の経済便益とが得られた。この交差点もストリーム制御下にあるが、先詰まりによる無駄青を検出し、その解消のためにオフセ

ットを変更する、といったことはストリームのパラメータ自動生成の論理には組み込まれておらず、したがって人手による観察と改良とが必要かつ有効であった。

#### ●北参道交叉点

明治通りと首都高速道路4号線に平行する東西方向街路との交差点である。

ここでの現象は、西行交通が西隣りの北参道入口交差点との間で先詰まり状態となり青時間のかなりの部分が無駄青となるために渋滞するというものである。したがってこれら2交差点間のオフセットを変更して先詰まりによる無駄青を除去するという改善がなされた。

その結果年間46トンのCO<sub>2</sub>削減と0.7億円の経済便益とが得られた。

#### ●溜池交差点

外堀通りから六本木に向かう右折交通がスプリット不足のために渋滞しており、かつ他の方向には渋滞はないので、六本木通り直進左折現示からこの着目右折現示に青時間を3秒移して事前16秒から事後の19秒（いずれも固定秒数）としたものである。これにより年間10トンのCO<sub>2</sub>削減と0.2億円の経済便益とが得られた。

#### ●臼井台交差点（千葉県佐倉市）

隣接の稲荷3丁目交差点との間のリンク（170m）が別個のサブエリアの境界となって

いて系統制御されていなかったものを、ひとつの系統に組み入れて系統制御としたものである。これによって停止発進する車両が減少し、年間30トンのCO<sub>2</sub>削減と900万円の経済便益とが得られた。

交通信号の設定値調整はこれまでも交通警察によって定常的に実施されて来たところであるが、予算制約上十分な事業規模でなされて来たとは必ずしもいえず、調整の余地、必要のある交差点が依然として残されている。また、交通信号制御の改善については、設定値の調整のみでなく、右、左折矢印燈器や車両感知器の増設、信号機自体の高度化など、大きな効果が期待できるのに予算制約上未実施となっている場合も多い。

地球温暖化ガス削減に関する京都議定書の目標（2010年までに1990年比6%減）は、各界の厳しい努力にもかかわらず達成には大きな困難が予想されている。CO<sub>2</sub>排出については、運輸部門が全体の2割を占め、さらにその大部分が自動車によるものであるので、自動車からのCO<sub>2</sub>排出削減は極めて重要な課題である。

交通信号制御の改善による効果はそのための費用に比較してきわめて大きく、在来より飛躍的に投入資金を増す意義は大きい。

（計画・交通研究会 フェロー・正会員/  
（財）高速道路技術センター 特別顧問）

## □ News Letters

## 事業報告・活動報告 □

### ■2006年5月定例研究会

（土木学会CPDプログラム認定）

●日時：平成18年5月31日（水）

16：00～18：00

●場所：計画・交通研究会 会議室

●講師：東京大学大学院助教授 加藤浩徳先生

●司会：東京海洋大学助教授 兵藤哲朗先生

●演題：スイス・チューリッヒの交通政策

### ○講演内容

チューリッヒは、スイスの北東部に位置する、スイス最大の国際金融都市である。チューリッヒは、公共交通を優先させる交通政策を1970年代からとり続けてきており、市内には、トラム、バス（トロリーバスを含む）、鉄道のネットワークが高密度で張り巡らされ、高頻度かつ高品質のサービスが提供されている。乗降客数



▲加藤浩徳先生

も年々増加する傾向にあり、公共交通を中心とした都市交通政策の成功事例（チューリッヒモデル）として世界的に知られている。

#### 【チューリッヒの公共交通政策の過去の経緯】

こうした公共交通を中心とした政策が実現されるまでには、数回の大きな転機がこれまでにあった。第一は、1950年代に提示されたTiefbahnプランを巡る政策論争、第二は、1970年代前半に提示されたU-bahn/S-bahnプランを巡る政策論争である。これらは、いずれも経済成長を目指した大規模インフラ投資計画であった。だが、産業界や保守党の強い指示があったにもかかわらず、住民投票の結果、いずれも否決されることとなった。これらを受けて、新規の交通インフラ整備ではなく、既存のトラムネットワーク改良を中心とした交通政策として、「公共交通促進のための市民戦略」が提案された。この提案に対しては賛否両論があったが、1977年3月に、住民投票によって採択されることとなった。また、1990年5月には、広域運輸連合としてZVVが設置され、広域的な観点からも公共交通の推進が図られた。これらを通じて、公共交通を中心とした交通政策が積極的に進められ、現在に至っている。

#### 【チューリッヒの公共交通中心型交通政策】

チューリッヒの公共交通優先政策は、多様な施策の組み合わせによって実施されている。具体的には、道路インフラの改良と交通規制、信号制御、公共交通のシステム運行、総合交通政策が挙げられる。道路インフラ改良の例

としては、トラム運行のために道路容量を犠牲にした島式電停の多用、トラムと平行する車線に対する左折禁止規制の導入、公共交通優先を目的とした一般車両道路のレーン削減等が挙げられる。信号制御についても、感知器等のデータを用いた面的なリアルタイム制御が行われ、トラムをはじめとする公共交通を最優先するコントロールが行われている。また、トラムやバスを運行する企業は、車両運行情報を各種機器を通じて収集し、きめ細やかな運行管理を行うと共に、顧客満足度を高めるために、リアルタイムの運行情報の提供や自動販売機の設置、非常時の柔軟な運行等を含めた様々な努力を行ってきた。さらに、公共交通の利便性を向上させるために、ZVVが中心となって、ゾーン制による統一的な運賃システム、異モード間の時刻表調整等も積極的に行われている。

#### 【チューリッヒから学べること】

総合的な交通政策実行の結果、チューリッヒの公共交通は極めて魅力的なものとなっている。チューリッヒから我が国が学べることとしては、以下のような点が指摘できる。

- ・公共交通促進に向けては、公共交通計画者・事業者と、道路管理者ならびに交通管理者との密接な連携と協力が不可欠であること
- ・公共交通優先政策は、単一の施策では実行不可能であり、多数の小規模な施策の有機的な混合と積み重ねによってのみ実現可能であること



▲チューリッヒ市内を走行するトラム



- ・ いずれも全く最新のものではないが、現実の運用を念頭に置いたプラグマティックなシステムを採用していること
- ・ 公共交通優先に関する意識を関係者が共有していること。また、その意識が醸成されるまでには世代交代が必要であったこと

なお、チューリッヒの政策意思決定に関して、政策を先導するリーダーが不在であったことは注目に値する。また、住民投票による意思決定システムも、公共交通中心型政策に大きく影響していることが考えられる。

## ■2006年6月定例研究会

### 計画・交通研究会・アジア交通学会共催 セミナー(土木学会CPDプログラム認定)

- 日時：平成18年6月20日(火)17:30～19:30
- 場所：計画・交通研究会 会議室
- 演題：Recent Issues in Air Transport Policy Research  
(航空政策研究における最近の話題)
- 報告者：University of British Columbia  
(プリテッシュコロンビア大学) 教授、Anming Zhang (アーミン・チャン) 先生
- 司会：東京大学教授 上田孝行先生

#### 【報告概要】

本講演では、航空政策研究における最近の話題を紹介し、今後の政策動向や研究課題について議論する。

航空政策研究において、最も関心と呼んで



▲アーミン・チャン先生

いる話題の第一は、航空会社のアライアンス(提携)である。世界的には、Star, One World, Wings, SkyTeamが形成されて、これらのアライアンスのシェアが市場全体の七割程度を占めるまでの勢いとなっている。今後もアライアンスの形成は変化していく可能性があり、その形成が成立するメカニズムと規制等の政策が必要な場面について理論的な研究を進めて行かなければならない。

最近行った研究では、ネットワークの中でいくつかの航空輸送サービスについて、需要の補完性がある場合を想定して、航空会社間でアライアンスが成立する誘因について分析した。アライアンスを形成して、例えば、相互に株式の持分を保有するなどして、自社のみならず他社の利益もある程度考慮して自社の戦略を決定するような構造を考えてみる。その場合には提携がない場合に比べて多くのサービスを供給するという結果が得られる。また、同時に利用者の便益を含めた社会的な厚生が増大することも示される。異なる航空会社のサービスが相互に代替的であるような場合にも、アライアンスが形成される場合があり、Horizontal Alliance(水平的提携)と呼ばれる。この場合は、アライアンスがカバーしていない補完的な市場での競争も低下させる可能性がある。

アライアンスの形成は需要側の構造だけでなく、費用側での各社間の影響も重要であり、このちらの方からの分析も非常に重要である。また、アライアンスは航空会社間でだけでなく、Air Cargo(航空貨物)の場合には荷物の集配を行う会社との提携も重要な問題である。この問題についても研究を展開していく必要がある。

最近の政策研究での重要な話題の第二は、空港の混雑であり、混雑が運行の遅れを発生させている。そこで、道路と同様に航空輸送についても、空港部分で混雑時に料金を追加的に課金するPeak-Load-Pricing(PLP)のアイデアを適用することが検討に値する。徴収された料金を空港容量拡張の財源として用

いることができるものとして、空港運営主体が容量とPLPを選択して、そのもとで航空会社がフライト数で表されるようなサービスの供給量を決定するという構造を考えてみる。そして、利用者はPLP込みの料金を負担してサービスを利用するものとする。このような構造のモデルで分析すると、空港に予算制約がある場合や空港が民間会社であるような場合には、容量について社会的に最適な水準よりも過大な投資になる傾向があることが示される。

第三の話題は、空港と航空会社の提携あるいは協調的な戦略であり、このような戦略も大いに関心を集めている。我々の最新の研究ではこのような協調的な戦略が空港会社と航空会社の双方を利するだけでなく、消費者の利益にもなる可能性が示されている。

航空政策研究にはまだまだ多くの課題があり、特に、複雑ではあるがネットワークの構造を実際と同様に設定した分析が必要である。

## ■2006年5月 計交研・当て塾共催セミナー (第Ⅵ講・第2回)

●日時：平成18年5月17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 鈴木忠義先生

“フォーラム 当て”について

科学から実学・応用まで (前回の補説)

②(財)日本交通公社・研究主幹 岩佐吉郎氏

沖縄観光進化論 (沖縄観光の近況報告)

●参加者：18名 (うち計交研関係6名)

### 〔講義概要〕

今年度のセミナーでは、観光学入門の内容を深めていくが、これに併設して、“フォーラム 当て”を開催していく (前回の「研究メモ」の改称)。「当て」とは、「目当て・目的・期待・・・」と国語辞典にあり、ものごとを進めていく上で最も重要なことで、「企画」に相当することである。“フォーラム 当て”は企画に関する諸々の議論を行うもので、参加

者からの問題提起を期待するものである。

◆フォーラム 当て No.1◆ (鈴木忠義)

○科学から実学・応用まで (前回の補説)

#### 1. 科学から実学・応用まで

文学部・理学部は学問のための学問であり、あとの学問は実用的な目的を持った実学である。地球物理～地盤工学～耐震工学～設計～維持／基礎医学～臨床医学とつながるように、基礎的な学問の上に実学が成り立っている。我が国では、基礎学問をあまり評価しない傾向にある。実学である観光にとって、その基礎となる部分の整理も重要である。

#### 2. 人間の記憶システム

長く記憶に残る「長期記憶」のうち個人の経験的記憶は「エピソード記憶」と呼ばれ、忘れにくい。一方、風景の場所、歴史の時代、登場人物などの情報は「意味記憶」と呼ばれ、忘れやすい。観光地の魅力は、エピソード的に仕組まれていることで記憶に残る。

◆フォーラム 当て No.2◆ (岩佐吉郎)

○沖縄観光進化論 (沖縄観光の近況報告)

2002年より3年間、(財)日本交通公社から名桜大学観光産業学科教授として出向して教鞭をとりつつ、国、沖縄県に対する観光政策への提言、OCVB (沖縄観光コンベンションビューロー) のチーフコーディネーター、民間業界のアドバイザーと、産官学各界の観光支援を行ってきた。こうした経験の中から、沖縄観光の現況と今後の振興の視点について報告を行った。

#### 1. 順調に伸びる沖縄観光

国内観光が全国的に低迷する中で、沖縄は右上がりの増加を辿ってきた。(平成17年で入込客560万人、平均2.7泊)

#### 2. 変化する沖縄観光マーケット

沖縄観光のリピーターは、復帰数年後に15%であったものが、平成15年には60%と増加している。団体客のバスによる周遊から、個人がレンタカーを利用する形態へと変化してきている。団体対応が中心の宿泊施設・飲食施設等が立地する地域が、どのように個人に対応していくかが課題となっている。しか

し、地元では、まだまだ量を求めており、内容に関する議論が少ない状況である。

### 3. 沖縄型観光を中心とした経済発展モデル

観光客の増加、リピーターの増加は、観光客の求めるサービスニーズの拡大と多様化をもたらした。この拡大と多様化は、さらなるサービスビジネスの広がりを意味し、ここに、沖縄型経済発展モデルがあると考えられる。まだまだ観光客の求めるニーズに対応できていない分野も多く、そこを埋めていく“ニッチビジネス”の開拓が重要である。

### 4. 重要な地域らしさの保全

沖縄は、「沖縄らしさ」という魅力により注目を集めている。元々の素材や資源を守り育て、高質な「沖縄らしさ」を追求していくことが沖縄発展のシナリオと考える。島嶼県であり大量生産の商品化には限界があることから、市場出荷は調整し、「沖縄らしさ」を保全・継承していくことが課題である。

(文責：「当て塾」事務局 野倉 淳)

## ■2006年6月 計交研・当て塾共催セミナー (第Ⅵ講・第3回)

●日時：平成18年6月14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 鈴木忠義先生

「観光は民間外交」その基本は？

②宇都宮大学工学部教授 永井 護先生

観光資源の持続的活用と合意形成

●参加者：14名（うち計交研関係5名）

〔講義概要〕

◆フォーラム 当て No.3◆（鈴木忠義）

○「観光は民間外交」その基本は？

GNPの1人当たり平均が3,000ドルになると、その国の人たちの近隣への外国旅行が頻繁になると言われている。我が国も、受け地として、その現象は顕著である。また、政府も、観光立国、外国人観光客の増加を企図している。しかし、大切なことは、表題に掲げたことで、相互の国民感情の融和こそが大切

で、正しい相互認識が基礎である。その一端として、以下の資料を紹介した。

○NHK教育テレビ：アジアと明治日本

○明治期の人物と出来事（簡単な年表）

教育テレビの番組は、2006年5月6日（土）と13日（土）の2回シリーズで放送されたもので（ともに90分）、第1回は「岡倉天心・アジアへの夢」、第2回は「アジア留学生がみた日本」であった。（セミナーでは第2回を紹介した。）

これらは、歴史を正確に把握するための情報が数多く存在することの例である。

我が国では、近現代史をあまり教えないできていることに問題がある。歴史の見方は歴史観により異なる、人の話も当てにならない。本当の事を教えて欲しい。

日本の“近代化博物館”（どうやって日本が近代化したかを紹介する施設）が出来れば、世界の国々の近代化の参考になる。

◆フォーラム 当て No.4◆（永井護）

○観光資源の持続的活用と合意形成

観光地において、観光資源を持続的に活用していくためには合意に基づく地元の人々の幅広い参加が不可欠である。このような体制を継続的に維持するには自立的な観光地経営のシステムが必要である。

### 1. 観光資源の持続的活用と観光政策

観光政策の目標は、観光資源の持続的活用にある。観光資源の活用には、公共財的活用と市場財的活用がある。観光政策は、資源の本質を見極め、どちらの方向かを見極めることが求められる。公共財的活用による魅力向上では、使い方のルールに関する地域の合意形成が不可欠である。一方で有効に活用されていない資源を市場財に解放して魅力を高めていく。これらが一つのシナリオとなり、観光地全体の活性化に結びつくことが望まれる。

### 2. 新日光市における事例

①鬼怒川温泉「ふれあい橋」の整備、②奥日光の交通規制と低公害バスの導入、③奥日光中宮祠地区活性化事業（湖畔・道路等整備）、④足尾の産業遺産の評価、⑤日光市街地の交



通社会実験 について紹介した。

### 3. 合意形成のための仕組みづくり

Plan-Do-Check-Actionのサイクルによる方法論の確立が必要である。地元の発意・参加・相互学習が重要で、サイクルの各段階に地元（事業者、一般住民）が参加し、出来ることから少しずつ進める必要がある。

### 4. 観光地経営

地元の人々が努力した結果としてのGain（金だけではない）がなければ、継続的な参加が得られない。その意味からも、自立した観光地の経営には、観光者へのアプローチ（観光地の見せ方の提案；ツアー）も重要である。こうした観光地の取り組みを進めるためには、Plan-Do-Check-Actionのサイクルを統括する組織が最大のポイントである。この組織は、情報をコントロールして内部・外部のやり取りを統括することが重要な役割となる。

（文責：「当て塾」事務局 野倉 淳）

## ■2006年6月 計交研・当て塾共催セミナー （第Ⅵ講・第4回）

●日時：平成18年6月28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 鈴木忠義先生

観光学入門の内容を深める 第2章、第8章

②(株)野倉計画事務所・代表 野倉 淳氏

「美しい風景」をどのように学ぶか

●参加者：13名（うち計交研関係6名）

〔講義概要〕

◆観光学入門の内容を深める2◆（鈴木忠義）

#### 1. 日本の旅人の年表と動機づけを整理

（第2章）（資料：日本人の旅人年表）

日本人の古くからの旅の目的・テーマ、動機づけを考究し、魅力ある旅のあり方、受け地としての観光地のあり方に結びつけたい。

◇なぜ旅に出るのか

◇何を求めていたのか

◇何に誘われたか

例えば、文芸の創作、紀行文、詩作、歌枕

を訪ねて。能因-西行-芭蕉が時代を隔てて結びついているのは、和歌・俳句という文学を情報源としていると考えられる。

芭蕉は「旅」であるが、十返舎一九の弥次喜多は「観光」と考えられる。江戸幕府による五街道の整備、治安の確保等が観光（苦勞を伴わない旅）を可能にしたと思われる。

大正から昭和の初めに旅行のブームが起きている。都市と行楽地を結ぶ民鉄が整備された時代であり、娯楽・レクリエーションの要素が強くなってくる。

このような考察を行うための資料整理の一例として、旅人年表を提示した。

### 2. 「近江商人の三方よし」に学ぶ

（第8章）（資料：NHK教育テレビテキスト）

NHK教育テレビ「知るを楽しむ 歴史に好奇心」6月放送分「お金で買えない商人道」（作家・藤本義一氏）の第4回を紹介した。

近江商人は、他国に出向いて商いを行ったため、その土地に配慮した商いが求められた。その結果、「売り手よし」「買い手よし」に「世間よし」が加えられた。この「三方よし」の発想は、企画計画の三つの主体についての基本的な考え方である。

◆フォーラム 当て No.5◆（野倉淳）

○「美しい風景」をどのように学ぶべきか

5月28日の朝日新聞に、『「悪い景観」あなたの街も？ 100景選定 波紋』という記事があった。「美しい風景を創る会」（代表 伊藤滋氏）による「悪い景観100景」に関して、選ばれた景観の地域の当惑の状況と、反論する若手建築家の意見を取り上げて、「悪い景観100景」に疑問を投げかける記事であった。

記事としての問題は別として、人々が「悪い景観」に慣れ親しんでしまっている、さらに、景観や風景についてあまり学習していない人が多いことを痛感させられた。

日本の国土、中でも、風景を見せる地域である観光地は美しくあって欲しい。そのため、観光に携わる者は、「美しい風景」を学び、美しい観光地づくりに貢献する必要がある。こ

のとき、次代を担う若手の学習が重要であるが、大学等での学習機会が不十分であるように思われる。「美しい風景」について、どのように学ぶべきかについて問題提起を行った。

[報告目次]

1. 「悪い景観100景」に関する新聞記事  
(朝日新聞朝刊、2006.5.28、Sun)
2. 「美しい風景」をどのように学ぶべきかについての問題提起

風景の学習に関して、鈴木先生より以下のようなご示唆をいただいた。

- 「景域」という概念が重要である。
- 見るための「引き空間」が重要である。
- 「見る・見られる」の関係を理解して構造物を造らなければいけない。
- 美しいものを数多く見るのが大切である。  
(文責：「当て塾」事務局 野倉 淳)

## □ Announcement

## 研究会・催事の御案内 □

### ■2006年7月 特別懇談会

(土木学会CPDプログラム認定)

- 共催：計画・交通研究会/GSデザイン会議
- 日時：平成18年7月19日(水)18:00~20:00
- 場所：東京大学工学部1号館14号講義室
- 講師：篠原 修 (政策研究大学院大学教授、東京大学名誉教授) 先生
- コメンテータ：鈴木忠義先生、中村良夫先生
- 講演題目：「都市づくりの方法—デザインの自分史の経験から—」

### ○講演概要

橋、街路、広場、川、駅等のデザイン実践の中から、今後の都市づくりの方法について話題を提供したい。特に都市計画法、地区計画、マスタープラン、マスターアーキテクト、P.I.等に加え、コラボレーション、連句をキーワードとして。

◎参加を申し込まれる方は、準備の都合がありますので、7月10日までに事務局まで。なお、定員になり次第、締め切らせていただきますので、ご了承ください。

## □ 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。

### ■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。よろしくお願いいたします。
- 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/>

## ■メールアドレスが変更になりました。

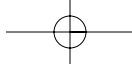
計画・交通研究会 事務局

[jimukyoku@keikaku-kotsu.org](mailto:jimukyoku@keikaku-kotsu.org)

EASTS（アジア交通学会）事務局

[office@eastst.info](mailto:office@eastst.info)

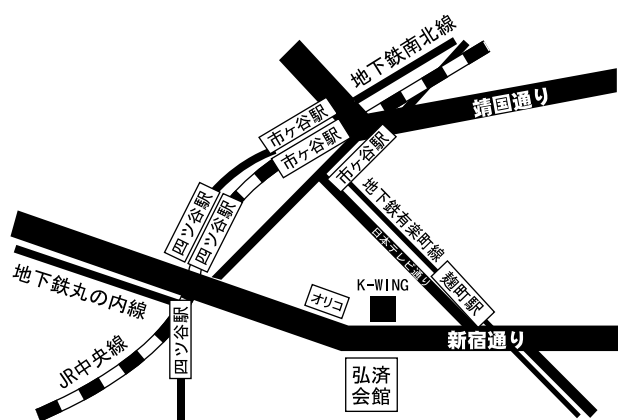
アドレス帳の変更をお願いします。



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ー（クスリ）の入った小さなビル。

