

計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

会報 2006-9

発行日：平成18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

Homepage=http://www.keikaku-kotsu.org/

目次

Opinion	1-2
占と予測	
News Letters	2-8
事業報告・活動報告	
Announcement	9
研究会・催事の御案内	
Publication/Documents	9
刊行物・文献資料	

Opinion

占と予測

小泉 啓

予測と占を同列に扱うのは、けしからんとお叱りを受けるかも知れないが、私の意識の中でこの2つの単語はかなり近い位置関係にある。

予測は科学的手法であるが、占いは非科学的と言う見方もあると思うが、そうとばかりは言い切れないのではないかと。大言海によれば「占」は「ウラナウコト」、「予測」は「カネテ、推測スルコト」などとある。広辞苑（第五版）では「占」は「物に現れた兆しによって将来の成り行きや吉凶などを判断する」、「予測」は「将来の出来事や有様をあらかじめ予測すること」などとある。「将来」という共通項はあるものの、語感としてはやや異なっている。そこでやや気負いたって、研究社の和英中辞典を引いてみたら、両語とも「forecast」という単語があたる場合があるようである。蛇足ながら英和中辞典で「forecast」の語訳をみると「予測・予報・予想」とあり、「占」という日本語はない。ただし、「前兆」という訳語もあり、これは比較的近い語感かと思う。

何故、私の中で「予測」のすぐ近くに「占」が居るのか。子供の頃、歴史物語を読んでいると、「戦争の前に占をした。」といった描写によく出会った。そして漠然とではあったが、毎度のように疑問を感じた。「占」といっても、彼

私の戦力、戦場の地形等々を分析すれば、ほぼ明らかに勝敗の帰趨を予想し得たはずではないか。その結果、敗色濃厚で全滅の危機もあるのに、仕掛けられた戦いであるがために、避けることもならずといった場面でも、「占う意味があったのか」、「冷静に占うことが出来たのか」、「凶という結果が出たとしたらどのようにそれを伝えることが出来たのか」、などといった疑問である。いずれにせよ、卜者は斎戒沐浴し、神に敬虔な祈りを奉げて「占」を行なうわけであるから、結果に対して生死を賭けたのだらうと、子供心に考えた。

私は社会人となり、「交通計画のコンサルタント」と称し、鉄道・航空・バスなどの輸送需要予測の業務に多く携わってきた。幸い、私が携わったプロジェクトは、意義・必要性の極めて高いものが多く、自信と誇りを持って参加することが出来た。また、それらの施設が供用された時には、深い喜びと満足を味わい、そのプロジェクトに参加することのできた幸運に対して、感謝の念が生じた。

しかし一方で私は殆ど常に悩み、不安を抱いてきた。需要予測をするために許される時間や費用に対する制約は厳しい。作業能力やコンピ

ユーザ性能等の制約に対する配慮も欠かせない。交通量に関するものも含めて、データは常に不足し、存在しても実態を十分に反映していないものも多い。例えば2地点間の運賃や所要時間のように公表値があっても簡単ではない。航空のチケットを正規運賃で購入する人は少数派であろうし、自動車の運転速度は交通量や運転手の個性で大きく変動する。情報を可能な限り収集し、分析しても、予測者が判断しなければならない事項も多い。夜中に一人でコンピュータを使っているとき、夢に仕事が入り込んで目覚めた時、「自分はいにしへのト者のように、自分の人生を賭けると言えるほど真摯に敬虔に

「予測」と向き合うことが出来ているか」、何度も自問し畏れを味わった。

現在、需要予測の現場で仕事をしている若者には、私の抱いたような恐れは余りないようである。テレビゲームを楽しむのと同じ感覚で予測値を出しているのではないかと危惧を感じたこともままある。変な予断が入るよりは、その方がいい面もあると言えないこともないが。

私としては、若い人達に対して技術面に加えて、「喜び」、「誇り」そして何にも増して「畏れ」をどのように伝えていこうかと考えている。

(計画・交通研究会法人賛助会員 / ㈱企画開発 代表取締役)

News Letters

事業報告・活動報告

■2006年7月見学会

(土木学会CPDプログラム認定)

当会恒例行事で、毎回皆様からご好評を得ている見学会を今回は、東北新幹線延伸工事と青森地区プロジェクトを中心に実施。

日時：平成18年7月3日(月)～7月4日(火)

参加者：黒川会長、森地副会長、石田副会長、清水事務局長以下30名

見学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

時間	行程(場所)	ご対応いただいた方等(お名前敬称略)
8:56～12:03	東京駅(はやて9号) ⇒ 八戸駅	全般 三輪 誠 局長、中本 忠道 計画課長
12:03～12:50	昼食 (八戸駅 ⇒ 吉田家 徒歩5分)	三輪局長、中本課長、阿部所長
12:50～13:10	東北新幹線概況説明 (吉田屋(徒歩) ⇒ 八戸鉄道建設所を含ま)	
13:10～13:30	八戸鉄道建設所(バス) ⇒ 南部山展望台	
13:30～13:45	尻内高架橋全景見学	八戸鉄道建設所長 阿部 信介
13:45～14:05	南部山展望台(バス) ⇒ 柴山T	
14:05～14:40	柴山トンネル見学	十和田鉄道建設所長 石岡 英敏
14:40～14:55	柴山T(バス) ⇒ 三本木原T入口	
14:55～15:40	三本木原トンネル見学	十和田鉄道建設所長 石岡 英敏
15:40～17:00	三本木原T入口(バス) ⇒ 七戸駅予定地	
17:00～17:15	七戸駅予定地見学	七戸鉄道建設事務所 佐々木副所長
17:15～17:45	七戸駅前予定地(バス) ⇒ 青森市内(宿泊)	
18:30～	懇親会(青森グランドホテル宿泊先) TEL 017-723-1011	青森市 佐々木 誠造 市長、脇坂 隆一 都市整備部長 小山内 勉 都市整備部参事(新幹線対策課長事務取扱)

第2日目

時間	行程(場所)	ご対応いただいた方等(お名前敬称略)
9:00～9:10	10分 ホテル(徒歩) ⇒ アウガ	都市整備部 参事(新幹線対策課長事務取扱) 小山内 勉
9:15～10:15	60分 青森市のプロジェクト説明	あいさつ 青森市助役 佐藤 健一 事業説明 都市整備部長 脇坂隆一
10:15～10:45	30分 アウガ(青森駅前第二地区市街地開発事業)見学	都市整備部長 脇坂 隆一ほか
10:45～10:50	05分 アウガ(徒歩) ⇒ ミッドライフタワー	

10:50～11:00	10分	ミッドライフタワー (青森駅前第一地区市街地開発事業)見学	都市整備部長 脇坂 隆一ほか
11:00～11:15	15分	ミッドライフタワー(バス) ⇒ 中心市街地、 ウォーターフロント	
11:15～12:05	50分	中心市街地、ウォーターフロント (新中央埠頭、観光物産館ほか)見学	都市整備部長 脇坂 隆一ほか
12:05～12:15	10分	ウォーターフロント(バス)⇒ 八甲田丸	
12:15～13:15	60分	青函連絡船メモリアルシップ八甲田丸見学(昼食)	青森市/佐藤健一助役、脇坂部長 山田次長、小山内参事、
13:15～13:45	30分	八甲田丸(バス) ⇒ 石江区画整理事務所	
13:45～14:45	60分	新青森駅周辺整備(区画整理事業含む)見学	都市整備部次長 山田 進ほか 事業説明 青森市 小山内 勉 参事 今 勉 区画整理事務所長
14:45～15:00	15分	石江区画整理事務所(バス) ⇒ 三内丸山遺跡	
15:00～16:00	60分	三内丸山遺跡(縄文時遊館ほか)見学	縄文時遊館ボランティアガイド
16:00～16:30	30分	三内丸山遺跡(バス) ⇒ 青森空港	
17:05～18:20	75分	青森空港(JAL1208) ⇒ 羽田空港	
		解散	

【第1日目】

東京急行電鉄(株)鉄道事業本部
住田裕紀、内田智也

(1) 八戸到着

7月3日、東京からは新幹線「はやて」にて八戸へ移動。盛岡を過ぎた辺りから長大トンネルが多く、建設時の苦勞が伺えた。景色が楽しめないのはちょっと残念である。

新幹線からホームへ降り立つとかなり涼しく、半袖シャツで来たことを後悔したほどである。天候もあいにくの雨模様、傘を差しながら見学会はスタートした。

(2) 新幹線延伸計画

明治創業の老舗食堂「吉田屋」で昼食を取った後、駅から程近い鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道建設本部東北新幹線建設局八戸鉄道建設所にて、三輪東北新幹線建設局長、中本計画課長より東北新幹線(八戸～新青森間)並びに北海道新幹線(新青森～青函トンネル入口間)の概要説明を受けた。

東北新幹線建設局は八戸・十和田・七戸・青森の4建設所で構成されており、八戸～新青森間約82kmを担当している。

全体の約62%がトンネル構造で、特に八甲田トンネル(延長26,455m)は複線断面トンネルとしては世界一である。

開通による時間短縮効果は30分以上で、早期完成が望まれており、現在開業の前倒しを予定している。

また、掘削残土搬出方法やトンネルに生じる「微気圧波」への対策等各種環境対策を講じている。

北海道新幹線は平成17年4月に認可されており、完成すると東京～新函館間を3時間50分で結ぶこととなる等の説明があった。

(3) 尻内高架橋

バスで南部山展望台に移動し、八戸鉄道建設所阿部所長より説明を受けながら尻内高架橋付近の全景を見学した。

道路交差部を除き鉄道構造物はほぼ完成しており、新幹線の最小曲線半径4,000mで曲がりながら伸びてゆく高架橋の曲線美は見事であった。遠方に見える八戸駅付近の車両基地は、新青森延伸時には基地も新青森に移設になるとのこと。なお、付近を走る在来線(東北本線)は、今後は第三セクターとして運営されることになっている。展望台直下には南部山トンネルの坑口が見えたが、トンネル出口に生じる「微気圧波」対策として、坑口にトンネルより径の大きいトンネルアーチが構築されていた。

(4) 柴山トンネル

つづいて十和田建設所石岡所長の先導で柴山



柴山トンネル掘削先端部見学

トンネル（NATM延長393m）を見学した。

明日にも掘削が完了する状態であり、今後二次覆工作業へと移っていく説明を受けた。掘削地山は野辺地砂層の未固結地山であり、土被りが2～11mと小さい為、補助工法として鋼管鋼矢板先受工、地山改良工（土被り5m以下の区間）、ディープウェルを用いているとのことであった。また2段掘削における下半の切羽に直接触れることが出来、貴重な体験となった。

（5）三本木原トンネル

さらにバスで北上して辿り着いた三本木原トンネルは、延長4,280mある全延長のうち、約3,000mの区間においてシールド工法とNATM工法を融合したSENS工法を適用している。

本工法は泥土圧シールドマシンにより掘進し、その後セグメントではなく場所打ちライニングにより覆工を行う工法で、通常のシールド工法より安価で、通常のNATM工法より安全でかつ工程が短くなる。地上部の地盤変状も少ないとのことであり、都市部への適用を想定しながら見学させていただいた。

現場では切羽付近まで小型バスに乗り換えて移動し、一次覆工の状況、シールド掘進状況、コンピュータによる安全管理状況を見学し、併せてライニングの打設方法の説明を頂戴した。全体約3,000mのうち現在約2,500mまで掘進されており、NATMと比べると2倍近い1ヶ月あたり170mのスピードで掘進しているとのこと。なお、掘削土砂は新幹線建設事業の中で盛土等に再利用している説明も頂いた。

（6）七戸駅予定地

時間がおしていることもあり、バス中から七戸駅予定地を視察した。鉄道構造物はまだ目に見える形まで進捗していなかったが、交差道路の構造物が先行して建ちあがっていた。

（7）青森へ

その後みちのく有料道路を経て青森市内へと移動した。

バス内では、道路緑化協会の鈴木会長やバスガイドさんから青森に関する様々なお話をいただいた。南部地方と津軽地方の気候的特色、方言の違い、農作物の特徴からりんごの豆知識などである。

特に一戸、二戸といった「戸」が放牧地の区

分に由来すること、九戸まであるうち四戸だけは現在存在しないが、それは区分地が細長く、管理上他の「戸」に吸収されたと言われていることなど興味深く聞かせて頂いた。

（8）青森グランドホテルにて懇親会

ホテル到着後、パーティールームで夕食を取りながら懇親会が行われた。見学会参加者に加え、青森市から佐々木市長、脇坂部長、小山内参事、また鉄道・運輸機構から三輪局長、中本課長にもご参加いただき盛大に行われた。

冒頭に黒川会長から青森市が実践するコンパクトシティーの紹介があり、その後佐々木市長から市の都市計画事業の内容説明や、コンパクトシティーに至る経緯並びに具体的内容の説明を頂戴した。また森地副会長、石田副会長を初め数名の方から貴重なご意見・感想をいただき、第1日目は締めくくられた。

【第2日目】

（株）建設技術研究所 道路・交通部
野村貢、吉田勲

（1）アウガにて

佐藤青森市助役より、東北新幹線の整備、石江地区の区画整理、歩いて暮らせるまちづくりとして中心市街地の再活性化など、青森市の取り組みについて、お話をいただいた。

脇坂都市整備部長より、青森市の現状や都市づくりの基本理念、都市計画マスタープラン、冬期のバリアフリー計画や街中居住の推進などの説明を受けた。

青森市は、面積が824km²、人口は32万人の港と八甲田山に囲まれた都市。

第3次産業に特化している。



青森市のプロジェクト説明を聞く



新中央埠頭にて・バックは灯台



ミッドライフタワーから青森港

豪雪都市で年間8mの積雪があり、除排雪に年間30億円から10億円を支出しており、青森市の最大の課題である。

人口のドーナツ化、公共施設の郊外移転等により、中心市街地が空洞化したため、コンパクトシティーを目指し、中心市街地を活性化させる都市計画マスタープランを推進している。

市の中心からインナー、ミッド、アウターにエリア分けし、それぞれのエリアで土地利用の方針を立てている。

アウガは、地下1階に地権者が入り、以前の市場と同じ雰囲気であった。アウガは地元で会社を設立し運営されている。1階から4階が専門店街で5階、6階が研修施設やAV施設、7階から8階が図書館となっており、図書館のフロアには生鮮食品を保管できるコインロッカーが設置されている。

街中居住の推進として、公営の借り上げ住宅、高齢者対応マンションの整備を進めている。街中であれば、雪下ろしの負担がなく、外の除雪も充実しているため、民間のマンションも増加している。

ミッドライフタワーは、シニア対応型の商業施設、医療施設、福祉施設、共同住宅の複合施設で、車を持たない生活ができる。

これらの取り組みで、歩行者通行量が増え、中心市街地の人口が回復してきている。

まちはきれいに整備され、生活に必要な施設が近くに存在し、住みやすい印象を受けた。

(2) 青森港北防波堤にて

青森港北防波堤に移動し、青森の街を海から眺めた。横浜の「みなとみらい」を小さくした

感じであった。

(3) ねぶたラッセランドにて

ねぶたの製作現場を見学した。8月1日のねぶた祭前夜祭からスタートするねぶた祭を目指してねぶた師が色付けをしていた。

(4) 八甲田丸にて

八甲田丸で昼食をとった後、船内を見学した。ブリッジから客室、エンジンルームや車両甲板を見学した。車両甲板には当時の鉄道車両が展示され、昔を思い出した。

(5) 石江区画整理事務所にて

都市整備部の山田次長、小山内参事、今区画整理事務所長より、新青森駅周辺の区画整理事業の説明を受けた。

新青森駅の平成22年開業にあわせ「青森の豊かな自然と文化とのつながりを表現する」をコンセプトとして進められている石江土地区画整理事業について、ドライバー目線や歩行者目線でのCGを駆使した説明ビデオで説明を受けた。

新幹線効果を最大限に享受できるまちづくりを目指し、新青森駅から青森の中心市街地への吸引する取り組みを計画中である。

吸引力として、既存の八甲田丸、アスパム、ラッセランドのほか、文化観光交流施設、臨港施設との調和、青森駅前広場の再開発を計画している。

新青森駅からアスパムなどが近くに見え、位置的には近いという印象を受けた。

(6) 三内丸山遺跡にて

三内丸山遺跡を見学し、縄文時代の生活を思い浮かべた。

■2006年7月特別懇談会

(土木学会CPDプログラム認定)

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

演題：都市づくりの方法 デザインの自分史の経験から

講師：篠原修先生(政策研究大学院大学教授)

コメンテータ：鈴木忠義先生，中村良夫先生

司会：上田孝行先生(東京大学教授)

共催：GSデザイン会議

【概要】

計画・交通研究会は官・民・学の垣根を越えて都市づくりなどの話題について議論する場として設立された。一方、GSデザイン会議は実際のデザインの専門家が集う場としてスタートした。両方の会員を前にして、今日は自分がこれまで経験してきたことを踏まえて、都市づくりについての自分の考えを披露し、参加された方々と懇談していきたい。

自分がデザインの仕事に本格的に関わる以前の時期、1980年代前半までの都市づくりについて、まずはニュータウンをとりあげたい。住宅公団の進めたニュータウンは、都市計画家には自由な計画が描ける理想の場であり、東大都市工学科の教官にも住宅公団出身者が少なくなかった。自分もつくば研究学園都市に住んだ経験があり、最初は魅力的に感じる部分もあったが、やはり問題点も多いことは確かだ。当時は、自分は都市計画はもともと専門外であると思っていたが、江戸の道と都市構造の研究をやったりしていくうちに都市計画に興味を持つようになった。

実際のデザインの仕事に本格的に関わるよう

になってからは、まずは第一段階として個別構造物・施設のデザインから取り組んだ。特に、水辺のデザインでは、水辺を整備するとまちが変わるという波及力の重要性を見取ることができた。

第二段階は複合事業での取組みであり、国と地方都市の協調がうまくいっていない現実を体験するとともに、いくつかの案件で専門家相互の連携による成果を挙げることもできた。

第三段階はまちづくり総体への取組みであり、行政相互の協調、特に交通サイドとまちづくりサイドの相互の協調の重要性を経験した。担当者の権限を明確化することや横の連絡を蜜にすることの重要性を改めて経験した。

第四段階はまちづくりへの市民参加であり、これは単に一般的な市民が参加するということではなく、地元の市民の中でも特に専門的な知識を持った人たちが加わることの重要性を経験した。地元の建築士会や石工や大工などの仕事に携わる人たちが参加することが有効であり、他所から来た専門家に対するよそ者意識などもその過程で薄らいでいった。

これからの都市づくりに向けての実践的な方法としては、既にマスタープラン方式には限界が



講師：篠原修先生



コメンテーター：中村良夫先生



コメンテーター：鈴木忠義先生

あることは明らかであり、目標と手段を連鎖的に組み合わせたデザイン・マネジメント方式が必要であろう。そして、そのための担い手を育成していくことが不可欠なのは言うまでもない。

残り時間はいくつかの事例をスライドで紹介していきたい。(以下、詳細は省略)

中村良夫先生コメント：今日の講演は個別のモノをどうつくるかということではなく、都市全体をどうつくるかという話であった。篠原先生のやり方を名付けるとすれば、連句法とでも呼ぶことができる。最初から全体の図面を用意するわけではなく、物と意味のリレーで仕上げているやり方である。これからのしなやかなUrban Designのやり方である。

鈴木忠義先生コメント：今日の講演はつくば研究学園都市の話題からスタートしたが、そこは研究学園ではあるが都市ではない。都市は時間の消費が楽しい場所である。都市は市民が楽しい時を過ごすための舞台であり、特にそこに必要なのは河と水辺である。これからの都市づくりにはそのことが再び重要である。

■2006年7月計交研・当て塾共催セミナー (第Ⅵ講・第5回)

日時：平成18年7月12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 鈴木忠義先生

観光学入門の内容を深める 第6章

(財)日本交通公社 渡邊智彦氏、(株)ラック計画研究所 安在真子氏、(株)プランニングネットワーク 岡田光史氏、(株)地域開発研究所 篠崎賢一氏・城間太基氏

「東京都観光講座講義集」を読む

参加者：15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)

「第6章 観光の産業構造」に関連して

「観光学の接遇」について考える。観光者を迎える受け地にとって、観光者(第一主体)が喜び、満足してもらう最も大切な「仕事」が「接遇」で

ある。その根本は、『歩み入る者に やすらぎを、去り行く人に しあわせを』(ドイツ・ローデンプルグのシュピタル門に刻まれている言葉/東山魁夷画伯の訳)という言葉で示される。

1. 美しき日本一大正昭和の旅

日本の近代化の基礎として、交通の近代化(欧米化)が急迫された。それは、海運・陸運(主として鉄道)である。従って、国際的な往来も多く、観光事業の近代化も当然のことながら進展した。その代表的なものは、昭和の初めに整備された関東・関西の私鉄であり、その多くは近郊との砂利、下肥等の貨物輸送と観光鉄道として整備された。

当時の外客誘致のキャッチフレーズは、「フジヤマ、サクラ、ゲーシャガール」で、ポスターにも表現されている。

資料1:「美しき日本 - 大正昭和の旅」展

東京都江戸東京博物館(東京・両国)

2005.8.30～10.16

資料2:岸衛「(改訂)観光立国」(東京ニュース通信社、164PP、1957.6/1948年初版)

2. 明治美人帳

“ゲーシャガール”について、日本の接遇の原型を見る。それは、確かな技を持った時代の花形であり、低俗なものではなかった。

当時の芸者は外見が美しく芸にも堪能で、しかも、社交術にたけた接客のプロであった。その魅力と能力によって、政界トップの人々の妻になることもあった。

資料3:佐伯順子「明治美人帳」

NHK教育テレビ「知るを楽しむ - 歴史に好奇心 - 」、B5、PP.81～165、2006.4.1

◆フォーラム当てNo.6◆(渡邊他)

「東京都観光講座講義集」を読む

「東京都観光講座」は、戦終直後の昭和23年(1948年)3月より5回にわたって行われた。その講義集は今日の観光研究に大いに役立つ資料であると考えられ、共催セミナーに参加する若手グループが独自の勉強を始めた。見方、学び方等を模索している段階であるが、皆さんの

ご意見を頂くため報告した。

〔報告構成〕

1. 「東京都観光講座講義集」の概要

別途資料：冊子別及びテーマ別の詳細目次

2. 「東京都観光講座」から何を学ぶべきか

- (1) 当時（終戦直後まで）の観光に対する考え方、課題認識と課題解決の手法
- (2) 終戦直後までの観光の実態と社会環境
- (3) 「東京都観光講座」のわが国の観光における歴史的な位置付け

3. 「東京都観光講座」を何に活かすべきか

- (1) 現代に通じる新しい知識や見解を得る。
- (2) 当時と現代で共通する課題を抽出し、課題解決に至らない原因を考察する。
- (3) 「わが国の観光研究の変遷」に関する資料を充実させる。
- (4) 現代の様々な観光講座と比較して、講座のカリキュラム構成や担当講師について、現代に通じる新しい知識や見解を得る。

（文責：「当て塾」事務局 野倉 淳）

■2006年7月計交研・当て塾共催セミナー
（第Ⅵ講・第6回）

日時：平成18年7月26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 先生
観光学入門の内容を深める 第8章
（株）要松園コーポレーション 土沼隆雄
景観について考える（新潟県編）

参加者：12名（うち計交研関係5名）

〔講義概要〕

◆観光学入門の内容を深める2◆（鈴木忠義）

「第8章 観光と地域づくり・まちづくり」

「株式会社・世田谷川場ふるさと公社」の設立20周年の資料をもとに、その開発思想と実践を概説し、基本的な開発思想（価値主義と考え方）が、今日叫ばれている改革を如何に先取りしていたかを示す。

1. 計画の主体

- ・三方よし（近江商人の商道徳）
- ・売り手よし、買い手よし、世間よし

- ・三主体：利用者、運営者、村 国

2. 重ねの理論

- ・「縦割り」を「横割り」に。5年生の校外学習施設と区民と村民の交流施設を重ね。
- ・管理運営として株式会社を設立

3. 交流と循環

- ・よそ者との交流
- ・交流こそ文化、生き様の交流
- ・循環 - もの・かね・ひと・しくみ・こころの村内での循環
- ・地産地消が、今日になって叫ばれている。

4. 用（効用）+強（安全・安心）+美（感動）+聖（畏敬）の調和

- ・中山間地は、国土保全、水資源の涵養、野生生物の保続、多様な産物、教育、研究、レクリエーション、創作の機能を包蔵

5. 運営管理の努力

- ・創設当初より、株式会社として運営
- ・20年間一度も赤字になったことがない。

6. 人材育成

- ・学童の自然教育、家族旅行での自然教育
- ・従業員 - 草津ホテルビレッジでの研修
- ・行政指導、行事指導

7. 社会実験 予備活動

- ・縁組協定（1981.11）以後、4年5ヶ月間予備活動（社会実験）を続け、実施に踏み切った。

8. 今後：わが村 わが庭

- ・村内には、幼稚園、小・中学校が各1つ。
- ・「徒歩圏とはどうゆう生活か」の社会実験
- ・来訪者に、歩く楽しさ、人との交流の楽しさを体験させる。

◆フォーラム当て No.7◆（土沼隆雄）

景観について考える（新潟県編）

新潟県では、景観法（H16）を踏まえて、より良い景観の創造を目指す趣旨から、今年2月より「新潟県景観懇談会」を開催している。2回の会議を終え、基本的な考え方として、景観の目標像の共有、市民の意識醸成・浸透、先進的な取り組み、関係主体の役割分担と取り組みの継続を合意した。

今後は、具体的な景観施策の実践、および、関係各主体の役割・連携等が課題と考える。

〔報告構成〕

1. 景観行政の今までの取り組みについて
2. 景観懇談会での意見と基本的な考え方

景観法をうまく運用しながら新潟県ならではの方向性をきちんと出す。

歴史や履歴を読んで美しい景観形成の土台にし、地域の特性を踏まえることが重要。

県はH7に景観形成地区を6ヶ所指定してお

り、評価と具体的な議論を行いたい。

身近に住民と関われる市町村の役割が特に大きく、県のサポートに期待したい。

市民・NPOを積極的に景観法の整備機構などに位置づけ活動してもらうことが重要。

景観と文化・風土・自然を絡めて総合的な魅力(新潟らしさ)にしていけることが重要。

(文責:「当て塾」事務局 野倉 淳)

Announcement

■ 2006年9月定例研究会

(土木学会CPDプログラム認定)

日時:平成18年9月27日(水)16:00~18:00

場所:計画・交通研究会 会議室

演題:「ITSセカンドステージの現場から」

【講演概要】

カーナビ、ETC、VICS等日本のITSサービスは高度な普及を遂げているが、今後更に高度なサービスを期し、また、各種サービスを混乱無く導入するための基本コンセプトが平成16年8月スマートウェイ推進会議から「ITS、セカンドステージへ」として提言された。講演者は、そのコンセプトを実現するための研究開発及び企画・仕様の作成を行う立場にある。ユーザーの利便性を高める新たなサービスや昨今急速に注目されてきた交通事故削減へのITSの応用について、その基本的な仕組みや実現化への展望を解説する。

研究会・催事の御案内

講師:国土技術政策総合研究所ITS研究室長

平井 節生氏

【講師略歴】

1987年 東京工業大学修士修了(土木工学)
建設省(当時)入省

1994年 環境庁(当時)出向

1998年 世界銀行出向

2000年 道路局企画課専門官(国際担当)

2002年 四国地方整備局松山工事事務所長

2005年 国土技術政策総合研究所ITS研究室長

司会:東京海洋大学 助教授 兵藤 哲朗先生

■ 2006年9月—10月定例研究会—2

計交研・あて塾共催セミナー

開催日時:9月13日(水)、9月28日(木)

10月11日(水)、10月25日(水)

いずれも17:00~

場所:計画・交通研究会 会議室

詳細は追って連絡。

Publication/Documents

刊行物・文献資料 □

■ 所蔵文献資料紹介

本会事務局で所蔵している文献資料を順次ご紹介いたします。ご希望により内容目次のコピーをお送りしますので、電話・FAX・電子メールのいずれかにより、「資料番号・目次コピーの送付先・送付方法(FAX又は郵送)」を事務局ま

でお知らせ下さい。また、事務局へお越しいただければ閲覧・貸出することが出来ます。

資料番号、資料名、発行元、発行年月

060001 平成16年度貨物地域流動調査・旅客地域流動調査 国土交通省総合政策局編・運輸政策研究機構 平成18年6月

- 060002 平成17年版地域交通年報 運輸政策
研究機構 平成18年8月
- 060003 平成17年版都市交通年報 運輸政策
研究機構 平成18年3月
- 060004 平成17年版交通経済統計要覧 国土
交通省総合政策局編・運輸政策研究
機構 平成18年8月

■寄贈文献資料

一般図書

- 山本恭逸（青森公立大学教授）編著
「コンパクトシティ 青森市の挑戦」
ぎょうせい 平成18年6月
（寄贈者：青森市長 佐々木誠造氏）
- 篠原 修（政策研究大学院大学 教授）著
「日本の都市 その伝統と近代」
彰国社 平成18年3月

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

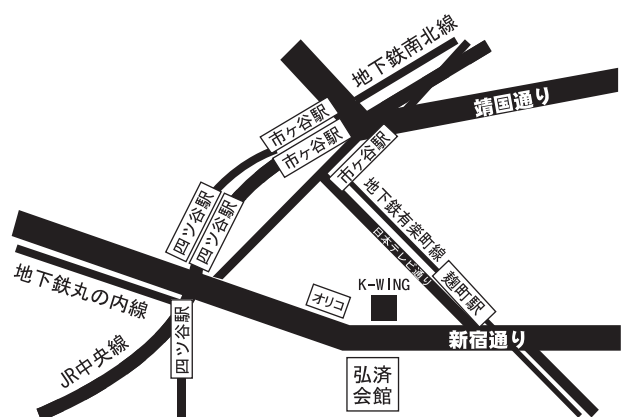
TEL=03-3265-1774

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。