

計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

会報 2006-11

発行日：平成18年11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
E-Mail= jimukyoku@keikaku-kotsu.org
Homepage=http://www.keikaku-kotsu.org/

目次

Opinion	1-2
歴史に学ぶ総合的な物流インフラ整備の重要性	
News Letters	2-10
事業報告・活動報告	
Announcement	10
研究会・催事の御案内	
Publication/Documents	10-11
刊行物・文献資料	
Backyard	11
事務局通信	

□ Opinion

歴史に学ぶ総合的な 物流インフラ整備の重要性

苦瀬博仁

世界の大都市の多くは、水辺に面している。これは鉄道や自動車がない時代に、人々への食料や生活用品の供給と、産業振興のための原材料供給や製品輸送に、水運を利用せざるを得なかったから。小京都と呼ばれる街では、水辺沿いの蔵が古い街並みの美しさを引き立てている。それほどに、都市と物流の結びつきは強い。

江戸では、家康が天正18年（1590）に江戸城直下まで舟が入れるように堀を設けるとともに、塩を始めとする日常物資の定期的な輸送のために小名木川を開削した。その後元和6年（1620）には神田川放水路が造られ、隅田川につながった。「江戸の都市計画は、当時唯一の大量輸送手段としての水運と、その基地を確保するためのものであった。そのため、従来の自然的条件を利用した形の湊（みなと）を、埋立て・運河・舟入堀といった人工を加えることによって、近世的な湊に再編成する作業をともなった」と、鈴木理生は記している。(1) 我が国で物流体系の骨格は、河村瑞賢による東廻りと西廻りの廻船航路開発（寛文11年1671、寛文12年1672）が契機にできあがったと考えて良い。廻船航路開発において、ハードな施設整備には、海上輸送路の設定や寄港地の港湾整備があった。ソフトな整備には、灯台（灯明台）の

設置による安全確保や、幕府の船舶の優先航行があった。盗難防止や火災防止などの安全管理、不正防止のための役人による在庫管理、積み替えを少なくして荷傷みを減少させる品質管理なども考慮されていた。さらに海難防止のための入港税免除や、海難遭遇時の補償の対策も考えられていた。この安全で確実な物流システムの構築が、江戸時代の安定した社会づくりに貢献した。

明治時代に入り鉄道が発達すると、水運と鉄道の共存時代に入る。明治15年（1882）に始まる高崎線建設の主目的は、生糸の生産地と輸出港横浜を結ぶこと。つまり、産業振興のための物流インフラ整備である。水運と鉄道の連携では、明治23年（1890）に神田の野菜河岸に接して秋葉原貨物駅が設置され、明治29年（1896）に隅田川に接した千住貨物駅の設置される。昭和4年（1929）の貨物支線（亀戸ー小名木川間）や小名木川貨物駅の整備と、その後の鉄道延伸によって、船不要の近代的な港湾の修築と倉庫の整備も進んだ。一方で、軌間600～1,000mm程度の軽便鉄道が、明治中期から昭和初期にかけて、主に木材や石炭などの物資輸送のために活躍していた。

このように歴史を振り返れば、水運や鉄道の

計画には、物流を意識していた例は多い。

しかし道路交通が主流になるにつれ、人や乗用車の交通が注目される一方で、物や貨物車の交通の影は薄くなっていった。我々が学んだ教科書でも、物流の記述はわずかだった。「日本の道路ネットワークは、東京で言えば丸ノ内とか銀座を中心に環状線を造りというのはいいけど、貨物用にはどうなっているのかということ、ないわけです」と、都市計画中央審議会の会長を務めた井上孝でさえ、物流のための交通ネットワークの不備を指摘している。(2) いままで一部では、物流は企業活動であるから公共が関与すべき部分が少ない、との誤解もあった。物流関連部署が多岐にわたり、焦点が定まらないこともあった。研究者の数も、多くはなかった。しかし現在の大都市では、輸送物資の約半数が食料品や日用品など日常生活用品なので、物流のインフラが不十分であれば、日常生活やビジネス活動も停滞してしまう。まして我が国が産業貿易国家であり続けるとしたら、産業活力維持や環境対策で遅れをとってはいけない。効率的で環境にやさしい物流の実現と、これを支え

るインフラという名の舞台装置づくりは、公共部門の重要な使命だろう。

幸いにも21世紀目前の平成9年（1997）に閣議決定された総合物流施策大綱は、現在も引き継がれている。国家および都市に求められている物流インフラ整備の必要性和存在感は、以前にも増して強まっている。それゆえ、生活物資供給・産業振興・居住環境確保などの目的のもとで、交通・道路・港湾・土地利用・建築などの物流に関連する様々な計画を連携させつつ、ハードとソフトの両面から物流インフラの整備が望まれている。

このことこそが、実は古くから連綿と続くインフラ整備の伝統の一つでもあるし、先達たちの遺訓でもあると思っている。

- (1) 鈴木理生(1991):「幻の江戸百年」pp96-98、筑摩書房
- (2) 井上研究会編(2002):「井上孝、都市計画を担う君たちへ」、pp199-204、(財)計量計画研究所
(計画・交通研究会正会員/東京海洋大学教授)

□ News Letters

事業報告・活動報告 □

■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」
- 講師：国土技術政策総合研究所ITS研究室長
平井 節生 氏
- 司会：東京海洋大学 助教授 兵藤 哲朗
先生

【講演概要】

1. はじめに

21世紀を迎え、インターネットや携帯電話など、IT（情報通信技術）を利用したサービスや商品は、既に国民生活に欠くことができない身近な存在として定着している。ITS（高度道路



▲講師：平井節生氏

交通システム) についても、カーナビゲーションシステムの累積出荷台数は2,300万台、VICS（道路交通情報通信システム）ユニットの累積出荷台数は1,501万台にのぼり（2006年3月現在）、自動車の一般的な装備として普及してい

る。さらに、ETC（自動料金収受システム）車載器のセットアップ台数も1,400万台を超えるなど（2006年9月現在）、既に日常的なツールとして定着しつつあり、すでに個別サービス相互間の融合・連携による様々な展開が図られ、ITSが生活の一部となり、社会的課題の解決、社会の変革に貢献することができる「セカンドステージ」ともいべき状況に至っている。

このようなITSの進展に伴い、安全性や利便性が向上するとともに、料金所渋滞が減少し、多様な料金施策が展開されるなど、安全で円滑な道路交通や生活環境の改善などが実現し始めている。

今後のITSは、これらの個々のサービスが連携・融合することにより、移動・交通の質を向上させ、事故・環境負荷・渋滞など負の遺産の清算、高齢者、身障者のモビリティ確保、豊かな生活・地域社会の実現、ビジネス環境の改善といった社会的課題の解決に貢献し、いっそうスマートなモビリティ社会を実現していくことが期待されている（図-1）。

2. 提言「ITS、セカンドステージへ」

ITSにより、新たなモビリティ社会を実現するための具体的な方策として、2004年8月にスマートウェイ推進会議（委員長：豊田章一郎

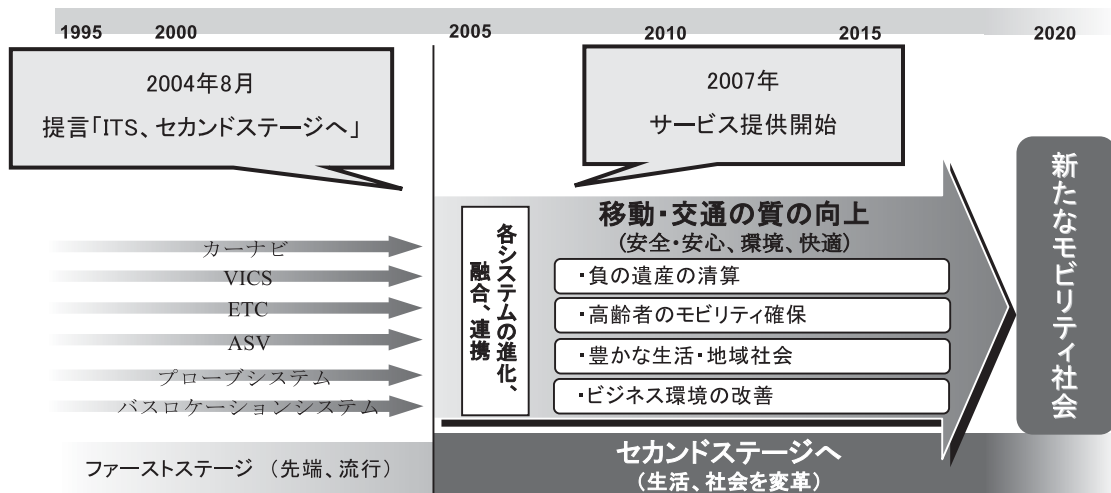


図-1 新たなモビリティ社会の展開

This block features three main service categories:

- 道路上における情報提供サービス** (Information provision on roads): Shows a road scene with a text box stating that road traffic information is provided using 5.8GHz VICS. Below it are images of a navigation screen and a map showing VICS coverage.
- 道の駅等情報接続サービス** (Information connectivity at road stations): Shows a text box about providing road information at road stations and SA/PA. Below are images of a road station information board and a navigation screen.
- 公共駐車場決済サービス** (Cashless payment service at public parking lots): Shows a text box about cashless payment of parking fees. Below are images of a car at a parking lot and a truck at a parking lot.

図-2 2007年に実現を目指す次世代道路サービス

(社)日本経済団体連合会名誉会長)より、提言「ITS、セカンドステージへ」(以下、提言)をいただいた。

提言によれば、「車両情報送信」、「決済」、「情報提供」、「案内・警告」といった基礎的なITSサービスの活用や組み合わせにより、「安全・安心」、「豊かさ・環境」、「快適・利便」といったITSサービスシーンの実現が可能となる。また、これらの様々なサービスシーンを着実に実現していくために、2007年に以下に示す3つのITSサービスを利用できるようにすることが望ましいとされている(図-2)。

① あらゆるゲートのスムーズな通過

駐車場をはじめ、様々なシーンでのキャッシュレス決済によるスムーズな通過を実現。

例：公共駐車場決済サービス

② 場所やニーズに応じた地域ガイド

周辺の道路情報や地域・観光情報を集約配信し、利便性向上・地域活性化を図る。例：道の駅等情報提供サービス

③ タイムリーな走行支援情報の提供

走行中に事故多発地点、詳細な工事情報、渋滞末尾等の情報を即時的に提供し、安全・安心を向上させる。例：道路上における情報提供サービス

3. セカンドステージへ向けた取り組み

当研究室では、提言に示された3つのサービスを実現するため、3つのサービスに属する各種サービスについて社会実験等を実施してきている。

3.1 あらゆるゲートのスムーズな通過

[スマートIC]

スマートICはETC専用のICであり、従来型のICに比べて少ない建設費で整備が可能であることから、追加ICの整備を促進し、高速自動車国道等有料道路の有効活用に大きく貢献すると期待されている。

平成17年度は新井PA等3カ所にて社会実験を通じたシステム評価を実施した(図-3)。今後は、社会実験結果を踏まえた本格導入に向けた検討を行う。



図-3 スマートIC(上郷SA)

3.2 場所やニーズに応じた地域ガイド

[IP接続による情報提供]

道の駅やSA・PA等において停車中の車両に対し、道路交通情報や観光情報等をわかりやすく提供するサービスである。

平成17年度は道の駅庄和及び道の駅やちよにて実証実験を実施し、基本的な機能の検証を行った(図-4)。

3.3 タイムリーな走行支援情報の提供

[参宮橋での社会実験]

見通しの悪い急カーブ区間における事故削減のためには、前方障害物の情報を事前にドライ



図-4 情報提供社会実験(道の駅庄和)



図-5 社会実験告知パンフレット

バーに提供することが有効である。

平成17年3月より、首都高速道路4号新宿線参宮橋区間において、カーブ先の停止・低速車(渋滞末尾を含む)を道路側のセンサーで検出し、カーブに進入する車両の車載器を通してドライバーに情報提供を行う社会実験を実施している(図-5)。

その結果、社会実験の実施期間における参宮橋カーブの事故発生件数が大きく減少し、サービスに対するドライバーの評価も高いことがわかった。

[サグ部での渋滞削減]

高速道路での渋滞については、ETCの普及に伴い、料金所渋滞は解決の方向に向かっており、今後はサグ・トンネル部における渋滞対策が重要な課題となっている。そのため、サグ部における渋滞発生要因の分析や渋滞削減に向けたサービスの実現性等の検討を進めている。

[アップリンク]

車両の走行履歴や車両センサー情報をDSRC(狭域専用通信)により道路側で収集することで、走行支援や道路管理等、様々なサービスを実現することが可能となる。

道路利用者、民間事業者及び道路管理者のニーズを踏まえ、アップリンクを活用したサービス等の検討を進めている。

4. 官民共同研究

4.1 共同研究の概要

上記の各種検討及び実証実験結果を踏まえ、当研究室では、提言に示された「道路上における報提供サービス」、「道の駅等情報接続サービ



図-6 官民共同研究

ス」、「公共駐車場決済サービス」といった次世代道路サービスを2007年に実現するため、民間企業と協力し、「次世代道路サービス提供システムに関する共同研究」(以下、共同研究)を実施した。

共同研究参加企業の選定にあたっては、2004年12月から2005年1月にかけて官報告示による一般公募を行い、応募企業各社の研究開発実績や次世代道路サービスに関する提案内容を考慮し、民間企業23社が選定された。

共同研究では、図-2に示す次世代道路サービスを1台の車載器で利用できる車内環境の実現に向け、サービスを実現する上で必要となる路側機の機能や、ETCを含む各種サービスに対応する車載器の機能、及び各種通信の仕組みを検討し、2006年3月に報告書としてとりまとめたところである。この成果の一般への披露という意味で、2006年2月22日から24日にかけて、国土技術政策総合研究所テストコースに於いて、「Smartway Demo 2006」と題したデモ実験を行い、約1000名の参加者が合流支援等の新サービスを体験した。

次世代道路サービス	
「スマートウェイ」公開実験	
国総研	1台で渋滞情報・決済
【つくば】国土交通省の国土技術政策総合研究所(国総研)は二十二日、高度道路交通システム(I-TS)を活用した次世代道路サービス「スマートウェイ」の実験を茨城県つくば市で公開し、車載器一台だけで	渋滞情報の把握や駐車場の料金の自動決済などが利用できる。 スマートウェイは国総研と民間企業二十三社による共同開発。DSRC(狭域無線)と呼ばれる無線通信を用いて、道路横に設置されたアンテナ
	から渋滞情報などを受け取る。運転手は端末が発する音声案内や画面表示により「霧のためトンネル内の見通しが悪い」などの道路情報が分かる。「道の駅」の駐車場に入ると、飲食店の場所やニュースを端末に表示す

4.2 共通機能

次世代道路サービスの実用化にあたっては、サービス提供者やサービス内容に応じて異なるアプリケーションを予め車載器に搭載しておくことは困難であるため、車載器にはデータの取扱いや送受信等の基本的な共通機能(基本API、

Application Program Interface) を搭載することとした。基本APIは以下の6つである。

- ・路側機から車載器に対して指示情報を通知し、車載器が応答する「指示応答機能」
- ・路側機から車載器のメモリに書き込み、また読み出しする「メモリアクセス機能」
- ・路側機が車載器を同定し、車載器が応答する「ID通信機能」
- ・ICカードへの決済情報を送受信する「カードアクセス機能」
- ・多様な情報をパッケージして路側機から車載器へ提供する「プッシュ型情報配信機能」
- ・アプリケーションの信頼性・安全性を確保するため、相互認証・データ認証・暗号化の3つを実現する「セキュリティ機能」

一方、路側機はサービス内容により必要な基本APIを選択して搭載し、外部システムと連携しつつ、車載器にサービスを提供する。

5. おわりに

セカンドステージを迎えたITSは、今後様々な社会的課題の解決に貢献することが期待されている。

今後は、2007年度における次世代道路サービス実現に向け、車載器、路側機の規格化・仕様化及びサービス開始に向けた実働実験等を行っていく（図-7）。

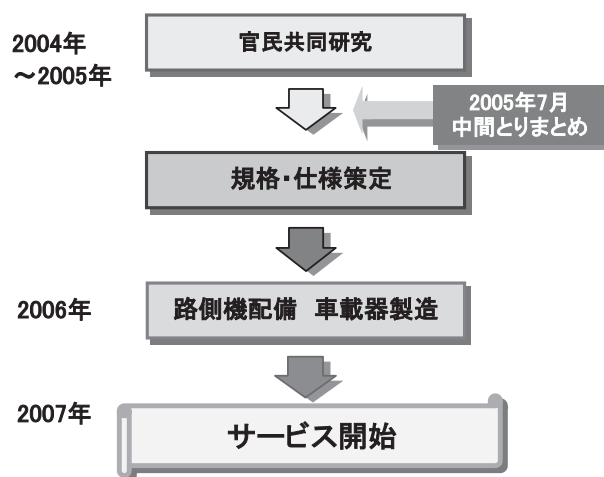


図-7 サービス開始に向けたスケジュール

■2006年9月 計交研・当て塾共催セミナー (第Ⅵ講・第7回)

●日時：平成18年9月13日(水)17:00～20:00

●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8章

②立教大学観光学部教授 安島博幸先生

観光地の発展・衰退に関する理論点考察

●参加者：13名（うち計交研関係4名）

〔講義概要〕

◆観光学入門の内容を深める2◆（鈴木忠義）

第8章に関連して：「土木計画概論」その1

（国土交通大学校テキストより）

計画のコンセプトを決めることへの考え方について、国土交通大学校の講義用テキスト「土木計画概論」（鈴木忠義、2006.9.1）を参考資料として、2回にわたって解説する。

ここに示す土木計画概論は公共計画論であり、観光の基盤づくりも全く同じである。

紙面の都合上、目次・キーワードのみを紹介するが、詳しくは、「人間に学ぶまちづくり」（2003.3）及び「人間に学ぶみちづくり」（2005.1）を参照していただきたい。

まえがき

土木計画は、ダイナミックに考えていく必要に迫られている。企画・計画・設計・施工・管理・運用である。

1 土木とその計画

土木とは、人間の生存を支え、文化を育成する基となる装置である。

1.人間の生存を支える

(1) 原点を見る－災害・戦災の救助

①水、②食糧、③住処、④みち

(2) 人間の生存－交流と循環と蓄積

2.人間の営力を信じたい

(1) 文明から文化へ

(2) 人間とコンピュータの基本的な違い…気力

(3) その原動力（好奇心、リズム、ドラマ）

(4) その目指すところ（欲求の段階）

(5) 人生は生きがい

- (6) 生きがい対象
- (7) 生きがい感から社会のあり方へ
発見、創造、守る、参加、習得

3.人間は文明（手段）を持った生き物

- (1) 意味論と生きがい論
- (2) 文明の意味
- (3) 交流こそ文化だー人間と都市と土木
- (4) モチ焼き網の理論と道路網
- (5) 道路網による国土・地域・都市の安全と安心

◆フォーラム 当て No.8◆（安島博幸） 観光地の発展・衰退に関する理論点考察

ライフサイクルの長い観光地を形成するにはどうしたよいか。既存の観光地発展モデルを検証しながら、新たな発展・衰退に関する仮説を提示した。観光地の人気なくなるのは、その地に存在する観光対象に「興味を失う」「飽きる」ことであると考えられ、飽きることを「差異化」という概念で説明した。

1.研究の目的

これまで、観光地の盛衰は、地域間競争、来訪者の質の変化、環境容量による制約、などと説明されてきた。ここでは、来訪者の側から「飽きること」について検討を加え、それを避けること、すなわち「輝ける観光地」であり続けることについて考察した。

2.「飽きること」と「飽きないこと」

「言語的イメージ（精神的認識）」と「身体的イメージ（身体的認識）」の2つのタイプの対象の理解の仕方がある。前者は飽きやすく、後者は飽きにくい。また、「差異化」（ブルデュー）が対象への誘因力を創り出す。

3.飽きない観光地づくりの方策について

- ① 不断に差異を創り出す
- ② 身体的認識にもとづく価値を創り出す
- ③ 古典化する
- ④ 人との交流を取り入れる
- ⑤ 常設にせず定期的に開催する

（文責：「当て塾」事務局 野倉 淳）

■2006年9月 計交研・当て塾共催セミナー （第Ⅵ講・第8回）

●日時：平成18年9月28日(木) 17:00～20:00

●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8章
- ②（有）あいランドスケープ研究所 菅 博嗣氏
ヨコハマ市民まち普請事業報告

●参加者：14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章に関連して：「土木計画概論」その2
（国土交通大学校テキストより）

前回に引き続き、国土交通大学校の講義用テキスト「土木計画概論」（鈴木忠義、2006.9.1）の後半を解説する。

II 土木計画への接近

1.人間と文明と土木

- (1) 20世紀文明の構造
 - ①超ミクロ～超巨大 ②著しい変化の速度
 - ③人間と文明の適応（意味）を考える
- (2) 土木の仕事の“原論・戦略・戦術”
- (3) 原論の意義・役割
- (4) なぜ遅れをとったか

2.土木の仕事

- (1) 原点を探る
- (2) 土木の事業の特色

3.土木の職場と土木の仕事

- (1) 人間（計画主体）に学ぶ
- (2) 土木の職場と土木の仕事
- (3) 技術者とは

III 計画の思想

1.人間の生活と人生と地域についての先人の言葉

- (1) WHOの健康の定義
- (2) 佛教の教えー四苦八苦
- (3) 遠藤周作：生きる勇気が湧いてくる本
- (4) 中野孝次編：清貧の生きかた
- (5) 徳富健次郎（ろか）
- (6) 増田四郎：地域の力

2.価値意識と考え方

3.部分と全体 その調整

4.用・強・美十聖

IV 計画手法への入口

1.計画の5要素と仕組み

2.計画の5要素

- (1) 三つの主体：三方よし
- (2) 計画の目的：主体により異なる－調整
- (3) 計画の対象：資源、規模、点・線・面
- (4) 計画の手段：調査・分析・予測・評価・総合・合意
- (5) 計画の構成：文明軸と文化軸

◆フォーラム 当て No.9◆（菅博嗣）

私たちによる輝きの場づくり

－ヨコハマ市民まち普請事業報告－

横浜市では、「ヨコハマ市民まち普請事業」として、市民が地域の特性を生かした身近な生活環境の整備（施設整備）を、自ら主体となって発意し実施することを目的に整備に関する提案を公募し、市が整備の支援を行う事業を展開している。

本報告は、公開コンテストを経て実施された事業に「地元住民に雇われた専門家」として関わった事例である。人や場所や地域が自信と喜びを取り戻し、人を招きたくなる心につながる契機となった事業内容を報告した。

〔報告目次〕

- 1.新しい公共という考え方
- 2.ヨコハマ市民まち普請事業の構造
- 3.舞岡の人たちの発意（一次コンテストまで）
- 4.発意の発現と共有、そして勝負（二次コンテストまで）
- 5.ものづくり・ひとづくり
- 6.しくみづくり（ことづくり）

<追補話題>

文京区元町公園（震災復興小公園と同復興小学校の開発論と保全論）短報

（文責：「当て塾」事務局 野倉 淳）

■2006年10月 計交研・当て塾共催セミナー

（第Ⅵ講・第9回）

●日時：平成18年10月11日(水)17:00～20:00

●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
まちづくりとみちづくり

②（財）日本開発機構研究所 研究主幹 橋本武氏
観光行政の現場で考えたこと

●参加者：9名（うち計交研関係4名）

〔講義概要〕

◆フォーラム 当て No.10◆（鈴木忠義）

まちづくりとみちづくり

現在、「人間に学ぶみちづくり」の第2巻として、以下のような出版企画を進めている。

1.出版のねらい

- ・道路緑化関連の総合カタログ
 - ・自治体の首長、住民に理解と協力を得る
 - ・やる気（モチベーション）を三方に起こさせる
- *三方：道を利用する人、道のある地域の人、道をつくる人

2.目次

I 序章（原論） みち について

- 1.人間にとって 生活（手段）とは
人生（目的）とは
- 2.点－線－面 住処から風景まで
- 3.圏域 規模論
- 4.みち の備えるべき要件
用、強、美+聖
- 5.三方よしの気概を持つ

II 本論（事例集）

3.事例（写真）の選択について

事例となる写真は、道の種類（1～7）と道づくりの目的（1～7）のクロス表で整理して探していく。

□道路の種類

- 1 古道－近代道路
- 2 歩く道－自動車道
- 3 平地－山岳道
- 4 農林道－一般道
- 5 田園－都市
- 6 街路－都市間道
- 7 実用－道楽

□道づくりの目的

- ◇産業文明の道－1 交易、2 軍事・統治
- ◇文化の道－3 学術・教育、4 芸術、5 宗教、6 生活・人生、7 旅・旅行・汎観光・マストゥーリズム

4.計画対象項目

以下の8つの観点から「みち」の要素を分類・整理している。

1 みちの立地系/2 陸路の路線系/3 道路の施設系/4 地点・施設系/5 地域・地区の施設系/6 設備系(通常の機能)/7 素材 植栽はみちをアート化すること/8 楽しい道とは何か

◆フォーラム 当て No.11◆ (橋本武)

観光行政の現場で考えたこと

観光は、近年、国政における最重要課題の一つになっている。「観光立国」の旗印の下、訪日外国人旅行者の倍増を目指す「ビジット・ジャパン・キャンペーン」をはじめ、全国で数多くの取り組みが進んでいる。

そうした中、昨年8月から今年6月末までの僅か1年弱であったが、国土交通省の旅行振興課長を務めた。実際に観光行政の第一線に携わった経験から考えたことを紹介した。

[報告目次]

- 1.国土交通省観光部門とは
- 2.観光を巡る中央省庁の動き
関連各省庁の動き、国内観光か国際観光か、観光振興は目的か手段か
- 3.観光を巡る地方公共団体の動き
観光は切り札か、マーケティングの発想の欠如
- 4.現下の観光行政の利点
優れた人材が集結、関係主体の連携・協力
- 5.現下の観光行政の課題
ランドデザインの欠如、マーケティングの欠如
- 6.国内観光振興への取り組み
観光まちづくりアドバイザー会議の設置、商品化の支援、旅行業法の第3種旅行者に対する規制緩和
(文責:「当て塾」事務局 野倉 淳)

■2006年10月 計交研・当て塾共催セミナー (第Ⅵ講・第10回)

- 日時:平成18年10月25日(水)17:00~20:00
- 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
まちづくり、人づくり、未来づくり
- ②旅と観光研究室 溝口周道 氏

観光の魅力としての鉄道の系譜

●参加者:12名(うち計交研関係5名)

[講義概要]

◆フォーラム 当て No.12◆ (鈴木忠義)

まちづくり、人づくり、未来づくり

世田谷区生活文化部の主催による以下の3回の職員研修会のテキストについて概説した。

第一講・まちづくり考(2006年9月25日・月)

第二講・人づくり考(2006年10月18日・水)

第三講・未来づくり考(2006年11月7日・火)

(資料として「世田谷区職員研修テキスト」B5判、28PP.+参考5PP.)を配付した。

□まちづくり考:まちづくり、まちおこしなどという言葉が普及して久しくなる。その原点に戻って、人間とは何かを考えた。元来、人間については、文学、心理学、精神医学、生理学、体育学など、また、近年は、脳科学などの研究と開発はめざましい。それらを“まちづくり”と関連づけて考えることとした。

□人づくり考:“事業は人なり”という言葉がある。その事業は、マクロ・ミクロを問わず、ひとが人として持続し生存していく手だてとなることを究極の目的としなければならない。その手だてのすべてが“づくり”と考える。

□未来づくり考:台風は地震と比べて予測が正確であるが、自然災害には予測のとどかないことも多い。一方、人災にもマクロ・ミクロの予測があるが、これも不測のことが多い。

“人間は未来に生きる生き物である。”それゆえ、未来を考えることは大切である。未来は比較的長期であり、長期となれば、諸項目について本質的に考究し、それを基本に組み立てることであろう。

[テキストの目次](大項目のみ)

第一講・まちづくり考

まえがき

序(言葉の概念、原論の意義 等)

1.人間の生存を支える

2.人間の営力を信じたい

3.人間は文明(手段)を持った生き物

第二講・人づくり考

まえがき

- 1.人間の生活と人生と地域についての先人の言葉
- 2.行政の仕事
- 3.仕事の流れと役割
- 4.学習－なぜ改革か

第三講・未来づくり考

まえがき

- 1.序章－未来への命題
- 2.基本問題を探る
- 3.未来づくり：考え方 その1
- 4.未来づくり：考え方 その2

おわりに

[参考資料] 杵柄交友型田園生活

◆フォーラム 当て No.13◆ (溝口周道)

観光の魅力としての鉄道の系譜

明治5年(1872)の鉄道開業以来130年を超える鉄道の歴史には、スピードアップや輸送力の増強の歴史とは異なる、見る対象あるいは乗って楽しむ対象としての鉄道の歴史がある。本報告は、わが国の鉄道史を「観光の魅力としての鉄道」という観点から概観し、エポック的な事象を取り上げ特徴を整理し、その系譜をまとめた。

[報告目次]

- 1.鉄道の魅力を捉える視点
- 2.様々な鉄道の登場
- 3.観光地へのアクセス：観光・リゾート列車
- 4.観光地・観光地域内の鉄道 [観光鉄道]
(資料として「鉄道魅力年表」を配付)

(文責：「当て塾」事務局 野倉 淳)

□ Announcement

研究会・催事の御案内 □

■2006年12月 特別講演会・懇親会

- 日時：平成18年12月22日(金) 特別講演会 17時～18時 懇親会 18時～20時
- 場所：プラザエフ(主婦会館)四谷駅前千代田区六番町15 TEL3265-8111 (<http://www.plaza-f.or.jp/>) 特別講演会;9階スズラン 懇親会;7階カトリア

□特別講演会(土木学会CPDプログラム認定)

- 演題 仮：『日本橋地区の再生構想について』
- 講師：計画・交通研究会 前会長・武蔵工業大学 学長 中村英夫 先生
- 司会：計画・交通研究会 事務局長・東京大学 教授 清水英範 先生

□懇親会

- 特別講演会に引き続きまして、立食パーティーを行います。会員相互の交流と親睦がはか

られれば幸いです。

- ◎お申し込みは、同封の申し込み用紙をご利用の上、FAX、E-mail、郵送のいずれかにて11月30日までにご返事をお願い致します。FAX03-3221-5489 E-mail jimukyoku@keikaku-kotsu.org 〒102-0083 千代田区麴町5-2-1 K-WING6F

■2006年11-12月定例研究会

- 計交研・あて塾共催セミナー
- 開催日時：11月10日(金)、11月22日(水) 12月13日(水) 時間はいずれも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〉

060005 平成18年版全国空港ターミナルビル要覧 (社) 全国空港ビル協会 平成18年9月

■寄贈文献資料

●一般図書

○中村文彦 (横浜国立大学大学院教授) 著
「バスでまちづくり——都市交通の再生を目指して——」 出版社 2006年10月30日

□ 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。お願いします。
- 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

EASTS (アジア交通学会) 事務局

easts@easts.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

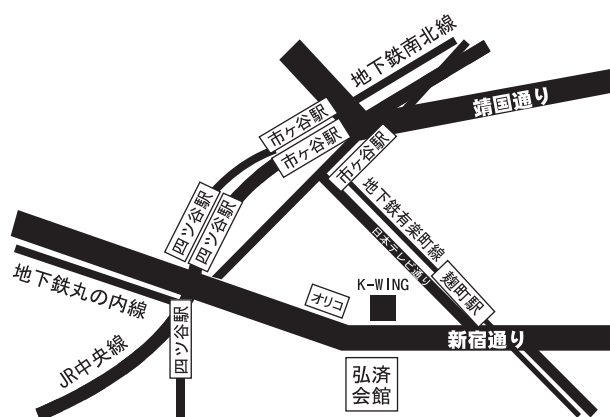
TEL=03-3265-1774

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（クスリ）の入った小さなビル。