

# 計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

## 会報 2009-3

発行日：平成21年3月25日

発行元：計画・交通研究会

### 目次

Opinion .....	1-2
自動車をより環境に配慮して使うために	
News Letters .....	2-4
事業報告・活動報告	
Backyard .....	4
事務局通信	

## □ Opinion 自動車をより環境に配慮して使うために 浜岡秀勝

100年に一度とも言われる世界的不況の打開策の1つにグリーンニューディール政策が挙げられる。環境配慮型の製品等を積極的に導入しようとするものである。このように、どの分野においても環境への対応が求められている中で、自動車を環境に配慮しながら使うためのキーポイントについて考えてみたい。

現状の自動車利用において、環境対応というと誰しもハイブリッド自動車への移行を挙げるだろう。ハイブリッド自動車は、通常の自動車ではエネルギーの効率利用がなされていない停止時・発進時において、その駆動力等を電気モーターが代替するため、環境性能の高い乗り物である。走行する自動車全てをハイブリッド型に変更すると、環境への大きな貢献となるが、その実現には超長期の時間が必要であろう。それでは、道路インフラからどのような貢献ができるだろうか。ハイブリッド自動車が環境性能を劇的に改善したことが示すとおり、停止・発進が多く行われる交差点において、自動車をエコに使うための方策を信号の有無別に考えてみたい。

信号交差点では、停止時のアイドリング状態が環境負荷を高めていることは言うまでもない。そのため、アイドリングストップキャンペーンなど、これまで多く実施されてきた。しかし、道路利用者の立場からみると、アイドリングストップしづらい状況にある。なぜなら、エンジン停止後すぐに信号が青に変わると、かえって環境への負荷を高めてしまうからである。こうした状況での問題は、信号停止中のドライバーが赤信号の継続時間情報を獲得していないことにある。

仮にドライバーへ残り赤信号時間が情報提供されると、例えば「停止時間が10秒以上あればエンジンを切る」など、その時間によってドライバーが安心してアイドリングストップできる。バンコクなど海外では交差点に残り赤時間が提示されている信号交差点もある。停止中のイライラ解消が主目的ではあるが、うまく活用するとエコな道路交通環境を実現できそうである。

一方で、このシステムは青信号時に残り青時間を示すこともできる。これまで筆者らがすすめてきた研究では、信号切替情報の提示による安全性の向上が示されている。特に積雪地においては、信号の切替情報を早く獲得すると余裕を持った判断が可能となり、突然の黄信号切替からの急ブレーキによるスリップを減少でき、交差点での安全な通過や停止を促すことができる。

次に、無信号交差点について考えてみたい。比較的交通量の少ない無信号交差点では、その通過・停止判断はドライバーにゆだねられる。お互いの優先関係が明確であると、スムーズな走行環境となるものの、それが幅員・交通量等との不整合が生じるときに問題となる。こうした交差点で相互の見通しが十分に確保されない場合は、必ずといってよいほど事故多発地点になる。このような事故多発交差点では、安全性確保のため信号機が設置される。信号交差点は優先関係を明示するため、安全性は格段に向上するが、エコの視点で見ると課題が散見する。交通量が少ないため信号停止中に1台も交差車両が通過しない状況の存在、信号機運用のための電気エネルギーの利用など、改善の余地が残されている。

こうした状況のもと、これら課題を解決するラウンドアバウトという電気代のかからないエコな交差点を提案したい。ラウンドアバウトは、交差点中央部に島（中央島）のある形状の交差点で、車両は中央島の周囲を時計回りに走行するスタイルをとる。環道（中央島周囲の道路）走行車両が優先であり、流入時に環道走行車両が存在すると流入車両は流入部で停止しなくては

ならないが、もしそれが存在しない場合は流入部での停止は必要なく、そのまま流入できる。ICTを何も使わない、いわばローテクな交差点ではあるが、欧米豪では交通事故対策として、大きな効果をあげていることは特筆すべき事項である。今後、我が国でも安全性と環境性能を併せ持ったラウンドアバウトの整備が積極的に進められることを期待したい。

(秋田大学 土木環境科 准教授)

## □ News Letters

## 事業報告・活動報告 □

### ■2008年12月 計交研・当て塾共催セミナー (第Ⅷ講・第12回)

- 日時：平成20年12月10日(水)17:00～20:00
- 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  
観光原論研究(9) 観光の概念 (つづき)

- 参加者：21名 (うち計交研関係9名)

[講義概要]

#### ◆観光原論研究・9◆ (鈴木忠義)

#### 2. 結論 観光とは

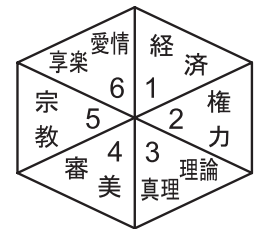
観光の概念について、現在の私見を解説した。いろいろな軸を設けて説明しているが、要約すれば、観光は“人々が自らの所得と余暇を消費して感動の機会を求めて旅（旅行）をすること”であり、生きがい感が得られる機会とほぼ一致する。その体験が多いほど人生は幸福である。

#### 2.1 動機から目的に・・・観光の基本

古くからの旅の動機は6つに分類できる。その1は、マルコポーロの旅やシルクロードに代表される交易（経済）の旅である。2は、ローマの道などの統治・搾取（権力）の旅である。江戸時代の参勤交代、五街道なども統治の旅によるものである。3は、学問・技術の探求・思索・遊学（論理・真理）のための旅である。長崎街道は文明の窓口への旅を象徴していた。4は、芭蕉の旅（奥の細道）など探美・創作（審美）の旅である。5は、宗教や心のよりどころを求めた旅で

ある。現代でも、聖地巡礼は盛んである。6は交流・遊楽（愛情・享楽）の旅で、旅から旅行となり、娯楽の要素が多くなる。

現代の観光旅行の多くは6の分類に含まれ、ディズニーランドやスポーツ観戦など幅広い。



#### 2.2 観光者からみた体験評価

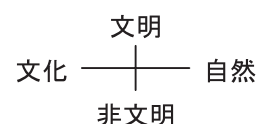
観光では、ただ一つ（1番）という希少性（独自性）が重要視される。また、一方で、様々なものを見て回るという多様性もある。

この軸と、日常性・非日常性の軸による4象限によって、様々な観光体験を分類・評価することができる。



#### 2.3 資源から対象へ

観光資源は可能性を持ったものであり、ある程度の開発が行われ観光者が接することが出来るものが観光対象である。それらは、文明・非文明の軸と文化・自然の軸による4象限で分類される。例えば、文明に漬かった人は非文明を求め、途上国の人は文明を求める。



## 2.4 観光者の形態

一人かグループという同行者の軸と時間と空間の軸により、観光の形態が分類できる。

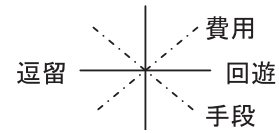
一人旅は別格で、一般の観光旅行とは趣が異なる。グループの旅行であっても、美術館の鑑賞などでは一人の時間を過ごす。

この2軸によって、どのような観光者に対応した観光地かを性格付けることもができる。



## 2.5 受け地の形態

観光者の行動として逗留と回遊があり、この軸に費用と手段の問題を掛け合わせることで、様々な受け入れ側が分類される。



## 2.6 職能の進化と発展

観光は途上国型と先進国型に分けて見ることができる。先進国型観光では、先進国の人々が楽しんでいる所へ外国人を迎え、外客と国民が同等である。途上国型観光は外貨獲得が中心である。現在の我が国は、先進国型と途上国型の両方の観光がある。

このような観光の進展、多様化によって、様々な職能が生まれてくる。

先進国型・・・外客・国民同等	単独	} 種類
途上国型・・・外貨獲得	集団→都市	

(文責：「当て塾」事務局 野倉 淳)

## ■2009年1月 計交研・当て塾共催セミナー (第Ⅷ講・第13回)

●日時：平成21年1月15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

観光原論研究(10) 観光の意味論

②政策研究大学院大学教授 篠原 修 先生

「ピカソを超える者は／評伝 鈴木忠義と景観工学の誕生」を書き終えて

●参加者：13名 (うち計交研関係6名)

[講義概要]

◆観光原論研究・10◆ (鈴木忠義)

今回から、観光原論の第Ⅱ編として「観光の意味論」を検討していく。今日の我が国は成熟社会となり、大衆化とマスメジャーが進展しており、観光経済だけではなく、観光の意味論が不可欠である。

### Ⅱ 観光の意味論

観光に関わる3つの主体のそれぞれにとっての観光の意味を整理する。

第一主体 観光者にとって

第二主体 受地としての地域にとって

第三主体 観光職能体系にとって

## 1. 第一主体 (観光者にとって)

### 1.1 観光と人間観

人間は文明を持った社会的な生き物で、学習により個性や感性を高め進化する。このとき「感動」が重要な要素になる。“自分の所得と余暇を消費してわざわざ感動を求める”観光が重要な役割を担う。

[観光による感動の構成と要素]

$$\text{感動}(i) = \text{動機づけ} \times \text{観光対象}(mR) + \text{準備} \times \text{条件}(pC) + \text{蓄積}(s)$$

[人間観に関係する要素]

保続、進化、社会的生き物、理性、学習

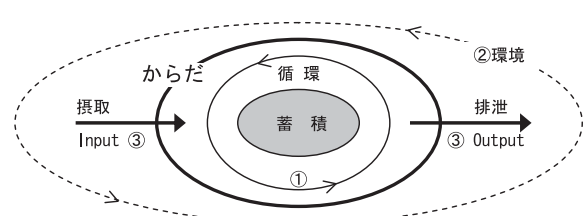
知能・徳育・体育+芸術・・・技術(個性に関係)

感性 喜怒哀楽、愛憎悪・・・七情(情=心)

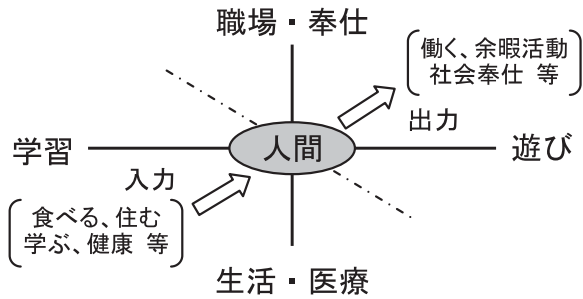
脳の働き、感じ、思考・感情・行動

### 1.2 人間の生存と環境

人間には生理的・精神的・社会的な生存環境(インプットとアウトプット)が不可欠で、その環境を健全に維持することが重要である。



個人にとっては、何をアウトプットするかが大切で、その出力ができるコミュニティになっていることが重要である。



人間の探求心により文明が進歩し、生存環境の変化と発展が続く。反面、資源と公害の制約条件が問題となる。物による進歩・発展はほどほどにして、真の生きがいを他に求めるべきで、旅行や交流といった人間を感動させ豊かにするソフトを重視すべきである。このとき、圏域と多様性（移動と定住、多様な空間、自然と人工）が重要な要素になる。

◆報告(フォーラム当て2008)・9◆(篠原 修)

約3年前の東大退官を機に、主に先輩諸氏と鈴木先生ご本人に話しを聞きながら、この本を書き始め、昨年9月に出版した。

本セミナーでは、鈴木先生の信念である“オリジナリティ”というものがどこから出てきたのかという観点で、本書を紹介した。

[講演目次]

1. 好きなことを見つけること  
中村良夫、卒論、東大闘争、鈴木忠義
2. 他所の飯  
アーバン・インダストリー、東大森林風致、建設省土研
3. 展開  
松戸・広場の橋、「建設業界」、旭川プロジェクト、文化的景観  
cf. 鈴木忠義：観光道路→道路or 観光  
中村と樋口忠彦、テーマと手法
4. 後継者  
森林風致、土木  
(文責：「当て塾」事務局 野倉 淳)

Backyard

事務局通信

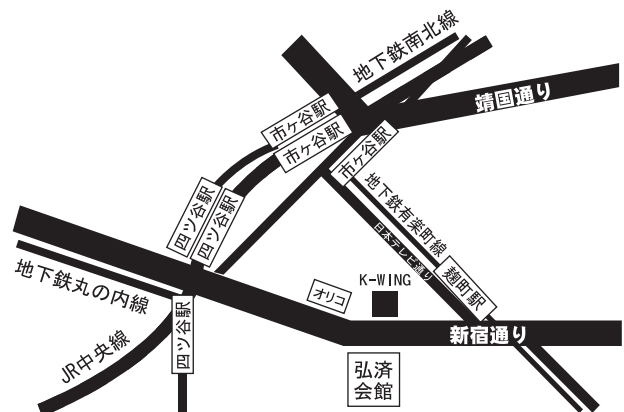
■ 4月22日（水）に開催する総会（別途ご案内）では、例年のように事業と収支に関する事項

以外に、社団法人化についても審議される予定です。

計画・交通研究会

- 会長 森地 茂
- 副会長 石田 東生
- 副会長 家田 仁
- 副会長 屋井 鉄夫
- 事務局長 水野 高信
- 会報編集委員長 中井 祐

〒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/



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。