

計画・交通 研究会会報

Association for
Planning and
Transportation
Studies

2019
[May] 05

発行日：
令和元年5月17日
発行：
(一社)計画・交通研究会

Contents

02-04 インタビュー

私の平成を語る～令和に向けて

強い個人による 自立を目指す日本社会への 転換を

文責 作家／エッセイスト 企画 東武鉄道 日本工営
茶木 環 越野晴秀 篠崎弘明



05-07 インタビュー

私の平成を語る～令和に向けて

国土の課題解決に追われた 昭和と平成、次世代の プロジェクトに必要なものは？

聞き手 作家／エッセイスト 企画 日本工営 東武鉄道
文責 茶木 環 篠崎弘明 越野晴秀



08-09 Projects

自転車に関する多様な取り組み 神尾敬

11 Reports

産学共働若手勉強会 越野晴秀

10 News Letters

第10回通常総会 高橋祐治

12 Opinion

景観法から15年 天野光一

10 News Letters

当会のHPをリニューアルしました

お知らせ

Information

第2回 景観法 15年

—生活景を掘り下げる—

イブニングセミナー

景観法が公布されて15年。景観法では「良好な景観」が具体的に明記されるわけではない。各自治体が景観計画をつくる際、公聴会等を開催して住民の意見を聞くこととなっており、住民合意のもと「良好な景観とは何か」を決める制度であるといえる。本セミナーでは、「思考としてのランドスケープ 地上学への誘い—歩くこと、見つけること、育てること」を上梓された石川 初先生(慶応義塾大学教授、ランドスケープアーキテクト)をお招きし、生活景の面白さ、気づき方について学ぶ。また、講演の後半では、日本の景観工学を立ち上げ、早くから生活景について言及してきた中村良夫先生(東京工業大学名誉教授)にも加わっていただき、これからの生活景のあり方について対談する。

● 日 時 6月20日(木) 18:00～19:45 その後懇親会

● 場 所

講演会 日本大学駿河台キャンパス1号館6階CSTホール

懇親会 日本大学駿河台キャンパス1号館2階カフェテリア

● 講演者

慶応義塾大学教授、ランドスケープアーキテクト 石川 初
東京工業大学名誉教授 中村良夫

ユニークラボ探訪のお知らせ

ユニークラボ

2019年9月16日～10月4日ごろに、折紙の幾何学を研究する館研究室(東京大学大学院総合文化研究科広域システム科学系准教授・館知宏先生)を訪問する予定で準備を進めています。

私の平成を語る～令和に向けて——1

Interview:

強い個人による自立を目指す日本社会への転換を



語り手

昭和女子大学
理事長・総長

坂東真理子



聞き手

政策研究大学院大学教授
東京大学名誉教授

家田 仁 (当会会長)

文責

作家／エッセイスト

茶木 環 (広報部会長)

企画

東武鉄道

越野晴秀 (広報部会員)

日本工営

篠崎弘明 (広報部会員)

2019年5月、令和の時代が始まりました。その基盤となる平成の30年間はどのような社会が築かれてきたのか、そして新たな時代はどのように構築されるべきかを昭和女子大学 理事長・総長である坂東真理子先生に語っていただきました。

昭和モデルの働き方や家庭のあり方が
少子高齢化につながった

家田 今日は平成の特徴的な出来事やキーワードを通して、30年間の評価・反省なども含めて振り返っていききたいと思います。まずはどこから語りましょうか？

坂東 そうですね、では人々の暮らしに一番大きな影響を与えた少子高齢化からお話をしていきましょう。女性の人生の変化。これは結婚や就職とか全部含めて、少子高齢化と総じて重なっているんですね。

バブル崩壊・就職氷河期で結果的に第二次ベビーブーム世代がきちんとした仕事に就けなかった。男性が妻子を養うような働き方や収入、家庭のあり方という昭和モデルが通用しなくなっても女性も男性もその考えが変わらなかったことで非婚あるいは晩婚が

進み、子どもを産まず、第三次ベビーブームは起こらなかった。それで少子高齢化が定着してしまったんです。今行っている少子化対策、待機児童の解消とか幼児教育無償化を1990年代後半に本気でやっていれば、様相は変わっていましたね。

家田 スイスのシンクタンクである世界経済フォーラムが発表した「男

女平等度ランキング2018」では日本は149カ国中110位と情けない状況にありますね。

坂東 健康と教育と政治と経済の4つの分野で男女格差を分析して発表されているんですが、日本は4年制大学への進学率はまだ男性の方が高く、教育は65位。他の先進国では女性の方が高学歴なんです。そして政治の分野に女性が少ない。経済の分野でも、女性の管理職が13%で、エグゼクティブ、取締役役員は4.1%。これはほかのOECD諸国に比べてすごく低い。賃金格差が正社員同士で比べれば約70%ですが、女性の55.5%が非正社員なんです。

昭和60年(1985年)に雇用機会均等法ができて、特に育児休業制度ができたおかげで仕事を続けてこられた女性が今50代で執行役員になっています。海外でMBAを取得し、地位を築いて日本へ戻った人もいます。でもそれはほんの一部で、法律はできて人々や組織の意識が変わらなかったために、大多数の人は仕



坂東真理子 昭和女子大学 理事長・総長

“学ぶことに時間とエネルギーを投資し、強い個人を育てる。人生100年時代を個人が生き、国際社会の中で日本が生き抜くため不可欠だと思います——坂東”

事を辞めました。また、同じ仕事を続けている中でも、離婚などをして経済的に働かざるを得なかった非正社員の人たちとの間の格差がとても大きい。「子どもの貧困」も平成社会を象徴する言葉ですが、これは母子家庭の母親の貧困なんです。

家田 ランキング1位のアイスランドは、女性たち自身が大々的な運動を起こしたそうですね。

坂東 アイスランドは、人口約30万人と少人数であることがとても大きい要因です。自国を活性化していくためには女性も働かねばならないという危機感がある。女性に社会の支え手になってもらうために、差別をなくしています。日本も今、少子化、人口減、労働力不足で、経済界の方々が女性の活躍というのをやっと真剣に考えだしましたね。

情報化の進展による

コミュニケーションの喪失

坂東 情報化についても取り上げなければなりませんね。インターネットの浸透やスマートフォンの普及で個々の人が情報の海に追いつかれ、まだその泳ぎ方や情報リテラシーを身につけていない中で苦しんでいることを痛感します。

家田 自分探しや創造性が大事としながら、裏腹に孤立化・孤独化が進んで、それを支えるパーソナルなデバイスをいっぱい入れて、自分のところでひきこもっている。一方で、災害が起こると、ボランティアがたくさん現地に行って、「絆が重要だ」と言う。自助・共助が大事だと言われながらも結局は公助でやらないと災害は復興できないみたいなこともある。また、若い学生たちは基本的

“平成は日本社会も明治初期と同様の大きな意味での「変革」が求められる時代だったと言えるのではないのでしょうか——家田”

にはおとなしくて人を攻撃しないけれども、それは浅い意味での協調性で、相手を深く理解したうえで違いを尊重するまでには到っていない気もしますが…。

坂東 学生たちは昔は「半径5メートル以内にしか関心がない」と言われていたんですが、今や「半径数十センチ」の世界(笑)。情報量が多過ぎて、自分が消化できる範囲の、自分の好みのことだけを取り入れ、自分の好きな人の言うことしか聞かない。すると自分の持つ情報とごく身近な人以外が持つ情報は別の世界になってしまって孤立し、生身のコミュニケーション能力が失われています。情報化が進むほど、直接触れ合える場はとても重要になってきていると思います。

家田 隣の中国はコネの世界が圧倒的に強くて、日本はまあ悪い意味も含めて、よりディープな部分での人間の信頼関係が強かったけれど、それがだんだん変わってきていますね。

坂東 中国は「友だちのためなら、法律があろうが、関係ない」で、法治主義に対する「人治主義」と言われていますね。中国やユダヤ、アメリカの人たちも個人的なつながりは長く維持しようとする。日本はポストに就いている間はお互い気を遣って居場所があるけれど、組織を出るとメンバーシップの中にいらなくなる。内側に付度しなければならないんですね。

家田 中根千枝さんの『タテ社会の人間関係—単一社会の理論』(1967)にあるような、内側の組織の中での行動だということですね。この感覚



家田 仁(当会会長)
政策研究大学院大学教授・東京大学名誉教授

は今もずっと続いている感じがします。ユダヤ社会、中国社会、インド社会、それから英米型の社会があるとする、日本はそこから外れ過ぎているかもしれませんね。

坂東 ええ、たとえばユダヤの人と中国の人の一つの共通点は親族、友だちを大事にする。子供たちとも一緒に食事をして、余計なことまでをもいっぱいしゃべり、一緒に議論をする。世代やバックグラウンドが違う人とのコミュニケーションの能力を培っていく。日本人は小さな家族単位の中で育つのでコミュニケーション能力を失っていますよね。

家田 その辺り、私は「内なる開国」が必要だと思うんです。たとえば日本が海外でビジネスを展開する時の課題は、同じ「契約＝コントラクト」という名称でも、我々が想像しているものと欧米型のものでは大きな違いがあること。組織の中だけじゃなくて、横方向での人間関係を大事に



撮影 小野田麻里

する世界に変わっていかない限り、日本は立ち行かないのではないのでしょうか？

坂東 平成の大きな特徴としてはグローバル化の大きな進展も挙げられると思います。ジャパン・アズ・ナンバーワンの頃は日本の製品をどんどん輸出するし、日本人も海外に出ていくといった外へのグローバル化でした。この30年間は、外の方たちが日本の社会に入ってくる内なるグローバル化です。そういう中で、私たちがこれまで当たり前だと思っていたルールと、否応なしに持ち込まれたグローバルなルールは乖離している。どういうかたちで折り合いを付けなければならないのか。まだ安定した道が見えていないという感じです。

一部のインターナショナルライズとマジョリティーのローカル化

家田 2002年に導入されたゆとり教育はそれ以前の詰め込み教育に対するアンチテーゼでもあったと思うん

ですが、グローバルスタンダードを身に付けたり、日本のものの考え方が世界の中ではマジョリティーとは限らないと認識するには十分じゃなかったかもしれないですね？

坂東 教育現場が高度成長時代の製造業と同じで、ワンパターンに子供たちを合わせることをそのまま続けていたんです。決まったことを決まった通りに教えるという製造業的な発想の人たちが教育現

場に多く、個々が持つクリエイティブな個性を育てるという文科省が掲げた教育の理想と合わなかったんだと思いますね。

家田 日本からの留学生の数は増えてはいるけれど、短期の語学留学であって、修士課程2年とか博士課程3年というのは減っています。そうした留学生が韓国や中国はとでも増えている中で、日本のマジョリティーはある意味ローカルライズされているかなとも思います。一方で、スポーツとか将棋とか少数ですが国際的に飛躍的に活躍する若い人たちがいて、そこに格差を感じますね。さて、次の時代はどのようになっているのでしょうか？

坂東 これまでの個人は企業などメンバーシップの内なる仲間から育ててもらっていた。今後大企業でも流動性が増えていますし、自分が自分を育て、強くしていかなければいけない。学ぶことに時間とエネルギーを投資していかないと、人生100年時代を生きていけないんじゃないか。

それに対して大学側は、入学時のスクリーニング機能だけでなく、在学期間にしっかり勉強させる、あるいは社会に出た人がもう一度勉強し直す場という機能をもっと強化しなければならないと痛切に思っています。

家田 平成の30年間を国際的視点から眺めると、前半は東西冷戦構造の終結やEU統合などに象徴されるように、世界がインテグレートされる時代だった。そして後半はその反動として、BREXITに代表されるように、ナショナリズムや宗教により、分離・分割主義が台頭する時代と言えるのではないのでしょうか。そうした中で日本社会も明治初期と同様の大きな意味での「変革」が求められる時代だったのではないかと思います。達成できたとは言いませんけれども。次は皆が自分自身で危機感を持って飛躍していく時代になるといいのですが…。

坂東 歴史をみると、日露戦争の勝利から昭和恐慌にかけて日本が一等国であると過信していった後、転落したように、今度は経済大国と過信して国際的に孤立してしまうことを恐れています。そうならないためにぜひ強い個人を取り戻さなくては。国家の財政も人も社会保障に割かねばならない中で、今の社会が必要としているものを国の財政を当てにしなければならぬ。ソーシャルビジネスとしてきちんとした対価を得て、質の高いサービスを提供して競争に勝っていくような、新しいチャレンジをこれからの時代の皆さんに試みてほしい。真の意味での自立が必要とされていると思います。

家田 次の時代は「強い個人、自立の時代」ということですね。どうもありがとうございました。

Interview:

国土の課題解決に 追われた昭和と平成、 次世代のプロジェクトに 必要なものは？

聞き手・文責
作家／エッセイスト
茶木 環
(広報部会長)

企画
日本工営
篠崎弘明

東武鉄道
越野晴秀
(ともに広報部会員)

語り手

東京都市大学名誉総長

中村英夫
(当会特別顧問)

撮影 小野田麻里

当会の2代目会長であり、特別顧問の中村英夫東京都市大学名誉総長は、平成の時代に国土計画・交通計画の第一人者として活躍されています。ご自身の歴史を振り返りつつ、昭和から平成のプロジェクトについて語っていただきました。

基礎コースを終えて、 アドバンストコースの時代へ

昨年9月から始めた、昭和と平成のプロジェクトを掘り起こす「インフラ整備70年講演会」について「なぜ70年なのか」とよく尋ねられるのですが、これは「昭和生まれの人が主体的に行った事業」という意味なんです。我々の先輩や同僚、仲間がどのようなプロジェクトを実施してきたのかを学生や一般の人にも分かる形で残したいと思ったんです。例えば1964年に策定された計画「通勤幹線強化の五方面作戦」も当時、財務的に非常に苦しかった国鉄が巨額をつぎ込んで実施したもので、これによって今の東京やJRが成り立っているといっても良いでしょう。東京メトロ丸ノ内線は終戦から数年後の1951年に起工式をしたけれど、財

源確保に大変苦心した上に技術も材料も充分にない中で、地上では都電を走らせながら、地下を掘っていく工事を進めてできた。このように本当に貧しい中で皆が一生懸命にインフラをつくったからね。そうした苦労話をよく知っている人は僕らの世代が最後ぐらいですから、残しておかないといけないと思ったわけです。

昭和のインフラプロジェクトの多くは明治期から計画されていました。たとえば東京では、荒川放水路(1930年完成)とか地下鉄の銀座線(1927年営業開始)などがありますが、戦時中に開通した鉄道の関門トンネル(1942年)など幾つかを除いて、大きなプロジェクトは1938年頃で止まっています。次は戦後のプロジェクトで、1950年ぐらいから大変苦労して進められるのだけど、2020年ぐらいに世の中の人が言うような「概成」を迎えるのでしょう。

ただ、概成といっても基礎コースが終わっただけだと僕は思うんですよ。これまでは「混雑するからさらに道路をつくる」「衛生面で問題があるから下水道をつくる」などとニーズが明確で、課題は優先順位を決める話だったけれど、これからは「何

をするか」を考えるアドバンストコースの時代なんです。そんなこともあり、若い人たちには、「次のプロジェクトはもっと知恵を出して、オリジナルのことを考えなさい」と話しています。

B/C、費用対効果は順番を決めるにはいい方法ですが、地域創生やブランディングを考える時に、地域の価値は数値からだけではなかなか見えてこない。例えば、JR中央線の車窓から見える外濠もただ眺めているだけではなく、あれで本当に十分なのかを考える。2014年に「外濠再生構想プロジェクト」を立ち上げたんですが、いつも混雑している外堀通りを地下化し、外濠へのアクセスをよくして、子どもたちが遊べる楽しい場所、緑の多い快適な水辺にする。災害時にはみんなが避難できる空間をつくる——そういう構想は想像を逞しくしないと構築できない。そんな場所は他にも日本中にたくさんあります。

50代～80代 多忙を極めた平成の日々

僕は平成の天皇・皇后と近い世代ですが、平成という時代は僕自身に

とっても一番元気に働いた時期でもあるんです。天皇が退位されることは、そういう意味での感慨も深いですね。最初に近くでお目にかかったのは1960年代、前回の東京オリンピックの頃です。当時は皇太子だった天皇が研究室へ来られて、助手だった僕は説明される教授のお手伝いをしていた。その後は即位の礼や園遊会にも招ばれました。

阪神・淡路大震災が起った時には土木学会の会長(1994-1995)を務めていて、震災の翌日には地震学者が中心の第一次調査団が、5日後には僕が団長となって土木工学者の第二次調査団が現地入りしました。調査の後には皇居に呼ばれ、天皇と皇后に被害の状況などを詳しくご説明しました。



1992年 リヨン大学より名誉博士授与

その頃から十数年はとても忙しかっただすね。計交研の初代会長でもある八十島先生が国土審議会とか運輸政策委員会など多くの仕事を担当されていて、そのほとんどでお手伝いが僕に回ってきたんです。多くの委員会や会議に出席し、講演や大学の講義も行うという目まぐるしさでした。計画・交通研究会も八十島先生が1998年に突如亡くなられた後、「なくしてはいけない」と思って引き継いで何とか繋ぎました。だから、

今日この会が隆盛なのは非常に嬉しく思っていますね。

海外での活動も多く、開発援助の仕事をたくさん手掛けましたが、主なものではポーランドの総合交通計画や北部ベトナム総合交通計画の調査があります。また、アジア交通学会の初代会長(1994-1997)や世界交通学会の会長(1998-2001)も務めました。

組織の改革も行いました。1996年に東大を定年退官し、運輸政策研究所の会長に就いた時には、外国人の研究員を大勢加えたり、研究員の任期を設けて、勉強せざるを得ない比較的若い人を採用して活気づけました。研究も実務的なテーマを取り上げていたので実に面白かったですね。

その後、今度は武蔵工業大学の学長になりました。武蔵工大は東急電鉄系の大学で、創始者の五島慶太氏が教育熱心で沿線の多くの学校を支援してきたのですが、そのいくつかは学校の評価も芳しくなく経営状態も悪かったので、これらを一つの学園に統合する仕事などにも係わりました。名前も「武蔵」が東京の古い地名だといっても外国では理解されにくいし、統合した中には女子大も社会科学的な分野もあるので、「工業大学」ではふさわしくないので「東京都市大」にしたんです。そして、都市問題にも重点的に取り組もうとも考えました。この再編と学校改革によって学園の評価も高まり志願者も増えましたね。学長の仕事は3期9年もやりました。まあ、そんなことをしていたら80幾つになったわけです(笑)。

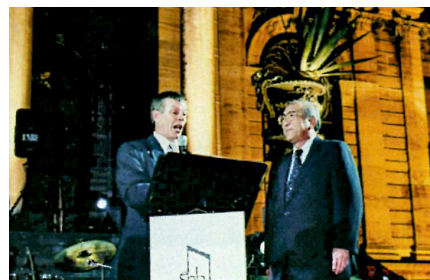
“戦後のプロジェクトは資金も技術も材料も乏しい中で本当に苦勞して進められたのです——中村”

公共事業の有用性を議論した 道路公団民営化

平成は民営化の時代とも言われますが、その中で道路公団の民営化については苦勞はしたけれど、社会的な影響が大きかった仕事です。道路公団が既設の高速道路の通行料収益で新しい道路をつくっていかうという計画がだんだん行き詰まってきました。当時の小泉純一郎首相は劇場型のパフォーマンスで「道路公団、その後は郵政を民営化する」と世論を煽っていたでしょう。2002年に小泉首相から電話がかかってきて、道路関係四公団民営化推進委員会(委員長:今井敬経団連名誉会長・新日本製鐵相談役名誉会長)の委員を頼まれたんです。

でも、委員長を除いて僕以外5人の委員はこれ以上高速道路をつくること自体が無駄だという意見でした。僕はドイツやフランスの高速道路を見ていたので、日本の高速道路は、無駄なものをつくることではないが、必要なものは今後とも大いにつくらないといけないという考えで議論したのですが、議論下手だったこともあり、僕の意見や案の多くは否定されたんです。

その後、政府・与党協議会は、道路関係四公団を民営化して六つの会社をつくり、全体で約40兆円の有利



2004年 交通研究での業績と、交通社会や国際学会への貢献を評価され、世界交通学会 Dupuit 賞を受賞

子債務は通行料収入をリース料として日本高速道路保有・債務返済機構に支払って返済し、同時に必要な道路はこの通行料収入を借り入れて建設する。また道路会社はサービスエリアを始めとする多様なサービスを提供するという枠組みを決めた。それが低金利時代の到来で実にうまくいっているわけですよ。その逆が鉄道で、国鉄が分割民営化された時、JR北海道やJR四国は将来の運営補助の資金を国からもらったけれど、金利がほとんどつかないから苦勞しているでしょう。

新たな道路の建設に関して、僕は、東名高速道路に並行してもう1本、バイパスとなる道路が必要だと思いました。容量的に足りないし、日本列島のような形状の国土には災害時のリスク対策としても複数の幹線が必要なんです。「リダンダンシー」の概念ですね。第二東名ができたことはその意味で大変良かったのです。それでも僕は東名自体にまだ不安を感じていて、津波などに備えて一部を内陸の方へ移すなどのルート変更を考えなくてはならないと思いますね。

阪神淡路大震災では、従来想定されていたよりもはるかに大きな地震力が発生して橋梁などの建造物が壊



2011年 JAPIC (日本プロジェクト産業協議会) 震災復興特別委員会委員長として、東北の被災地に入る

“国土政策に携わる者は、防災事業の必要性を伝え、強靱な国土をつくるために必要な強力な規制や投資を推進してゆく必要がありますね——中村”

滅的に破壊されました。これを受けて、土木学会では想定地震力を二段階で考える方式を採用することにしました。従来の想定レベルに対しては無被害(防災)、新たに想定するそれより大きなレベルの外力に対しては破滅的でなく修復可能な被害に止める(減災)というものです。この新たな考え方の導入によって、新規構造物はもちろんのこと既存の構造物の補強も行った結果、中越地震や東日本大震災などそれ以後の巨大地震に対しては橋梁などに極端に大きな構造被害は生じないようになったと思います。

また、2017年度には、土木学会会長特別委員会で「レジリエンスの確保に関する技術検討委員会」の委員長を、まあ最後の仕事だと思って引き受けて、過去に起こった大災害の長期的影響を調査して、今後起こりうる巨大災害がもたらす被害を推計し、それに必要な対策とその経済的効果を示しました。この国

で国土政策に携わる者は、防災事業の必要性を常に強く伝えていかなければならないし、強靱な国土をつくるために必要な規制や誘導、投資をしていく必要があると考えています。

それともう一つ重要なのは、インフラの老朽化の問題です。民営化の議論をしていた時には、僕も、建設に反対していた委員の方たちも新しい道路をつくるかどうかにはばかり目を向けていて、今後起きる老朽化のことを殆んど考えていなかった。けれどもこれは今後この国のインフラ、特に交通インフラでは大きな課題になっていきますね。

孤立しながらも日本は 世界の中で新たな展開へ

今の時代、世界の中に日本が出ていくことは本当に大変だと思います。僕は1967年からシュトゥットガルト大学にいましたが、当時のドイツは、ナチ時代に対しての贖罪の意識をまだ国民の多くが持っていたためか、外国人には大変親切だったし、僕らの国づくりのプロジェクトにも興味を持っていて、講義する機会を多くもらいました。

日本の近代、特に明治に生きた人たちは激動の中で法律をつくり、大砲や軍艦もつくり、音楽などの文化を広めた。そのような中で社会インフラまで整備したのですから本当にすごい人たちですよ。そして、それに近いようなことを、昭和、特に戦後の人たちもやってきているわけです。ただ、平成に入るまでは何千人も犠牲者が出るような大災害はなかったし、周辺の世界を見ても、中国や朝鮮半島の情勢や東西冷戦構造などもあり、その中で日本の復興と発展の歩みは恵まれたところが多々ありました。そうした意味では現在の日本は、非常に難しく苦しい時代の中にあると思います。日本は地理的にも全く孤立し、文化的にも感覚的にも孤立しているだけに国民は余分なコンプレックスや愛国心を持っていたりして、国際的な社会環境の中になかなか溶け込んでいきにくいのも事実です。これからの時代には世界に向かって従前以上の新たな展開が要求されますが、日本にはそれに応えられるだけの人材も多くいますから、こうしたハンディキャップを乗り越えて進んでゆくことを大いに期待しています。(2月28日取材)

Projects:

会員企業百景

自転車に関する多様な取り組み

パシフィックコンサルタンツ株式会社

社会イノベーション事業本部 交通政策室 交通政策室長

神尾 敬

日本の戦後復興に技術の力で貢献したい、という思いから1951年に創業した当社は、社会インフラサービスを調査・計画・設計・管理等の側面からプロデュースしています。交通基盤や国土整備、都市空間づくりや環境エネルギーの他、PFI・PPPを活用した資金調達や運営マネジメントの支援等、より密接にまちづくりに携わっています。

私が所属している交通政策部には約120名が在籍しており、地域本・支社の交通政策系部署を含めると200名以上の従業員が、自動車やバス、鉄道、航空、歩行者・自転車といった多様な交通モードを対象に、企画・政策から調査・分析・計画・評価などの幅広い業務を行っています。また、最近では、新技術を活用した持続可能な交通環境の構築に向け、ビッグデータ解析に基づく交通管理や、自動運転の実用化支援など、先進的な業務にも取り組んでいます。

自転車についても、国の政策支援から地方自治体の自転車活用推進計画の策定まで幅広く業務を行っており、最近では、サイクルツーリズムの推進のための環境整備やマップ作成などに関する業務も数多く受託しています。そこで、今回は当社が実施

している自転車に関する様々な取り組みをご紹介します。

■自転車通勤制度

当社では、2012年にいち早く自転車通勤制度を設け、自転車の安全な利用や任意保険への加入等を条件に、従業員の自転車通勤を認めています。現在140名程度が、本制度を活用して自転車で通勤していますが、中には、自宅から20km近い距離を走行し、シャワーを浴びて、着替えてから出社する社員もいます。

当社の自転車通勤制度では、通勤経路の一部や全部での自転車利用を認めており、自転車通勤を申請した場合でも公共交通機関を利用した際の定期券代と同額を支給するため、駐輪場代や自転車のメンテナンス費用を差し引いても余裕があり、悪天候の日や疲労がたまった時に公共交通機関で通勤するなど、柔軟に自転車通勤を行うことが可能となっています。

■サイクリング部の活動

当社では、従業員同士の親睦を図るため、22もの自主的なクラブがあり、サイクリング部には20名以上の従業員が所属しています。年齢層は20代～60代と幅広く、自転車歴もビ

ギナーからハイユーザーまで様々ですが、中には、国際レースや自転車ロードレースの国内プロツアーに出場している社員もいます。サイクリング部では月1回程度、遠征に出かけたり、全国各地で行われる自転車イベントに参加するなど、自由にサイクリングを楽しんでいます。(写真1)



写真1 サイクリング部の活動状況

■自転車シミュレータの開発

当社は東京工業大学や㈱タイダルウェイヴと共同で、交通安全教育用の自転車シミュレータ「C-Tips」を開発しています。このシミュレータは、子供からお年寄りまで、誰でもリアルな3次元空間を市販の自転車に乗って体験することができるものです。昨年は、国や自治体などが主催する様々なイベントで活用いただき、延べ1,000名近くの方々に安全教育を行いました。(写真2, 3)



写真2 自転車シミュレータ出展時の様子



写真3 自転車シミュレータの画像

「C-Tips」の最大の特徴は、360度視認可能なバーチャルリアリティ(VR)技術を取り入れることで、自転車走行中に左右・後方の安全確認が可能なことです。また、音環境の設定や夜間走行、多様な自転車通行空間の構築などにより、リアルさを追求しているほか、シミュレータ体験後のリプレイ動画や点数表示などにより、楽しみながら学べる機能も搭載しています。

自転車の飛び出しや逆走など、自

転車事故につながる様々な場面をコース上に再現することで、安全教育の質を高めており、自転車の活用頻度が高い民間企業と連携した取り組みも進めています。

WEBサイト「TABIRIN」の運営

私が所属する交通政策部では、サイクルツーリズムに関する様々な情報を提供するWEBサイト「TABIRIN(たびりん)」の運営も行っています。

「サイクリングマップって全国にたくさんあるけど、そこに行かないともらえないから不便だね」、「サイクリングを計画する時に自宅で見れたらいいよね」という社員同士の何気ない会話がきっかけで、「TABIRIN」は誕生しました。

全国の自治体などが作成している約80のサイクリングマップをWEBサイト上で自由に見られるほか、500以上のサイクリングコースの情報も詳しく掲載しています。

また、サイクルステーションがある空港やサイクルトレイン、サイクルバスなど、現地までの移動に必要な情報や、サイクリストにやさしい宿、シェアサイクルなど、旅×自転車に欠かせない便利な情報も掲載しています。

サイクリングに関連したブログ記事も頻繁に掲載しており、季節感のある旬の情報をお届けしています。

「TABIRIN」の閲覧数は順調に増加しており、今後は、自転車に関連した様々な事業者と連携しながら、日本全国でサイクルツーリズムを盛り上げていきたいと考えています。

会員登録などは一切不要で、どなたでも無料で見ることができますので、ぜひ、一度ご覧ください。

(<https://tabi-rin.com/>) (写真4)

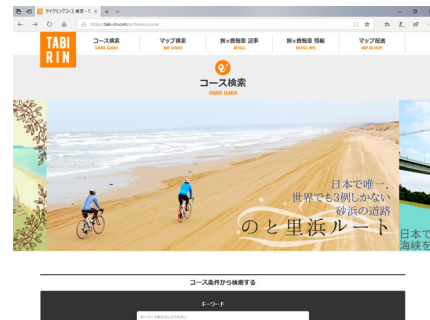


写真4 WEBサイト「TABIRIN」

WEBサイト「TABIRIN」のQRコード



サイクリングマップの作成

当社では、自らサイクリングマップの作成も行っています。

「魅力的なエリアなのにサイクリングマップがないよね」、「それなら作ってしまおう」ということで、「TABIRINマップ」という名前のサイクリングマップを、三浦半島(神奈川県)や奥武蔵(埼玉県)で作成し、現地で配布しているほか、WEBサイト「TABIRIN」にも掲載していますので、ぜひご覧ください。(写真5)



写真5 TABIRIN マップ

■おわりに

自転車活用推進法の施行や健康志向の高まり、シェアサイクルの拡がりなど、最近注目を浴びている自転車ですが、当社では、今後も安全で楽しい自転車社会の形成や、自転車を活用した地域活性化に積極的に貢献したいと考えています。

News Letters:

活動報告

第10回通常総会

第10回通常総会のご報告

さる4月24日(水)18:00より、霞が関ビル35階東海大学校友会館望星の間において第10回通常総会が開催されました。

今回は、例年通りの議案である(1)平成30年度事業報告、収支決算について、(2)平成31年度事業計画、収支予算案について、に加え、(3)

定款の変更、(4)役員等の変更の議案が審議され、いずれも原案通り可決されました。

<定款の変更>

①昨年度試行された「遠隔地個人会員」を正式導入することとし、定款に記載しました。

②理事全員が一体で研究会活動を行

っていくことを目的に、副会長の職を廃止しました。これに伴い、会長に事故などがあった場合に会長の職務を代行する会長代理の職を設けました。

③会員数の増加に伴い、評議員の上限数を35名から50名に増員しました。

<役員等の変更>

定款第22条、第23条により、理事、監事の選出が審議され、承認されました。

現役職	氏名	所属 役職	異動の内容
新任	徳山日出男	政策研究大学院大学 特任教授	理事に就任

なお、ほかの理事、監事は重任することが承認されました。

また、定款第39条により、下記の方々の評議員の選任および退任が理事会で決議されたことが報告されました。

前評議員		新評議員	
氏名	所属 役職	氏名	所属役職
山川朝生	日本工営(株) 相談役	作中秀行	日本工営(株) 取締役常務執行役員 技術本部長
横田芳美	東武鉄道(株) 取締役経営企画部長	志村 健	東武鉄道(株) 鉄道事業本部改良工事事務部 部長
—	—	青木真美	同志社大学 教授
—	—	大串葉子	椋山女学園大学 教授
—	—	廻 洋子	敬愛大学 教授

なお、ほかの評議員は重任することが報告されました。

懇親会は隣接ビル内のレストランを貸し切りで開催され、新入会員や産学共働若手勉強会の方々を紹介しながら進められました。

計画・交通研究会 事務局長 高橋祐治

～イブニングセミナー・見学会などHPからの申し込みが可能に～

当会のHPをリニューアルしました!

当会のHP (<http://www.keikaku-kotsu.org/>) が3月より新しいデザインとなりました。従来通り、会の内外に向けて当会の概要や目的、活動内容をお伝えするとともに、機能性や利便性も向上し、今後、イブニングセミナーや見学会などのイベントはサイト上からも申し込みができるようになります。当会の活動のさらなる活発化、会員同士の交流、会員の増加などにおきまして、新たなHPをぜひご活用ください。



Reports:

行事報告

産学共働若手勉強会

AI時代のエンジニア・研究者の役割とは? ~産学の若手によるディスカッション~

さる4月24日(水)当会の通常総会後に、産学共働若手勉強会主査である日本大学理工学部 金子雄一郎教授をファシリテーターとして、東京急行電鉄(株)鉄道事業本部技術戦略部 北野喜正氏、東京理科大学理工学部 田中皓介助教、みずほ総合研究所(株)社会・公共アドバイザー部 梅村恭平氏、日本大学大学院理工学研



金子雄一郎教授

究科(博士後期課程) 青山恵里氏の4名によるパネルディスカッションが行われました。

先ず金子教授より同勉強会の活動報告およびAIの活用事例・研究状況などの紹介があり、続いてパネリストからAIに対する疑問や可能性などについて意見が出されました。会場の出席者を含めたディスカッションでは、AIの再現性やブラックボックス問題、また活用していく際の責任



左から北野喜正氏、田中皓介助教

や課題などについて多くの質問が出るなど、活発なディスカッションが展開されました。最初、少し緊張している感じが垣間見えた各パネリストでしたが、自分たちの業務や研究内容を踏まえた幅広い知見から、AIの可能性を語っている姿は非常に頼もしく見え、同時に同勉強会の有意性を感じることが出来たディスカッションでした。

東武鉄道(株) 越野晴秀(広報部会員)



左から梅村恭平氏、青山恵里氏

一般社団法人 計画・交通研究会

Association for
Planning and Transportation
Studies

〒100-6005

東京都千代田区霞が関3-2-5

霞が関ビル5F-28

TEL 03-4334-8157

FAX 03-4334-8158

E-Mail: jimukyoku@keikaku-kotsu.org

Homepage: <http://www.keikaku-kotsu.org/>

理事会

代表理事・会長

家田 仁

理事

屋井 鉄雄

理事

清水 英範

理事

徳山日出男

理事・会長代理・幹事長

寺部慎太郎

理事・事務局長

高橋 祐治

経営委員会

委員

岩倉 成志・大嶋 匡博

城石 典明

企画委員会

委員

王尾 英明・大串 葉子

小野寺 博・加藤 浩徳

真田 純子・下大藺 浩

高瀬 健三・茶木 環

寺村 隆男

企画委員会・広報部会

部会長

茶木 環

副部会長

羽藤 英二

幹事長

遠藤 秀彰

部会員

越野 晴秀(本号編集担当)

篠崎 弘明(本号編集担当)

伊藤 香織・岩川 彩夏

梅村 恭平・奥田 豊

越智 茂・小里 好臣

小林 香咲・柴崎 隆一

白根 哲也・濱崎 裕衣

福田 大輔・渡邊 大輔

HP管理グループ

鳩山紀一郎(グループ長)

柳沼 秀樹(サーバー管理・
更新作業責任者)

近藤 僚哉

デザイン/レイアウト

新目 忍

Opinion:

視点

景観法から15年

——成果と限界そしてこれから——

2004年に景観法が施行されて15年が経過した。その前年2003年の美しい国づくり政策大綱の発表によって景観に対する配慮が+aとしての施策でなく内部目的化したことの影響も大きい。景観法の成立によって、景観施策が様々な自治体で政策として明確に位置づけられたと言って良い。

景観配慮一般について、景観とは「お洒落」なのかという議論がある。筆者は、景観配慮はお洒落ではなく「身嗜み」だと考えている。身嗜みは、広辞苑第五版によれば、「身のまわりについての心がけ。頭髮や衣服を整え、ことばや態度をきちんとすること。教養として、武芸・芸能などを身につけること。また、それらの武芸。」とある。きちんとする心がけや、基本的な教養を指していると考ええる。都市景観や社会基盤施設などに敷衍して考えると、そのまち、その構造物、もしくはその空間が、その場にふさわしいものであり、きちんと整っているということである。

国土の景観形成を考えると、その方法としては、まず、特別な、すなわち人口に膾炙されるような構造物や空間に「デザイン」が関わり、「すばらしい」ものを実現していくことが挙げられる。デザイン賞などを獲得するような、○○橋、○○広場、○○駅舎などが景観法施行以降も次々と実現

し、様々な媒体に取り上げられ、我が国の景観にとって先進事例として重要な役割を果たしている。一方で、前述したような身嗜みに通じるルール作りやそのルールに基づいた目立たない景観の改善も重要であると考ええる。景観法施行以来の、国土交通省が作成した様々な社会基盤施設に関するガイドライン等や、地方行政体における、景観法に基づく景観計画による景観行政がまさにこれに当たる。筆者が関わった防護柵や道路付属物等のガイドラインでは、従来白色であった色彩について、特に専門家による検討が行なわれない場合の基本色として、ダークグレー(10YR3.0/0.2)、ダークブラウン(10YR2.0/1.0)、オフグレー(5Y7.0/0.5)、グレーージュ(10YR6.0/1.0)の4色を定めた。気づかれていない方も多いと思うがこの15年程度で白い防護柵が減少しており、賞などの対象ではないが国土景観に対する影響は少なくないと思っている。地方行政体においては、平成30年3月時点で、景観行政団体713団体、その内景観計画を策定している団体が558団体にのぼっている。国レベルのガイドライン等も、地方行政体における景観計画も一定の成果を挙げていると言って良いと思う。一つ目の先進的な事例の積み上げと、景観行政の推進が両輪となってこそ美しい国土が形成されると筆者は信じている。

前述した身嗜みに通じる二つ目の施策こそが景観法の目指すところであると筆者は考えるが、必ずしもすべてがうまく動いているわけではない。ガイドライン等もコスト縮減などの理由もあり必ずしも一般化しているわけではなく、地方行政体においても、景観計画は策定したもの、その後の施策に困惑しているところも少なくない。ガイドライン等の一般化については、国や景観の専門家の努力が必要であるが、地方行政体の景観行政では、担当者が、美しいまちを実現するという意図を明確に持ち、景観法や景観計画を有効な手段として捉えることが重要である。しかし、人材が足りていないのが現状であり人材育成が急務である。筆者が所属している日本大学理工学部では地方自治体のまちづくり行政を担当する人材を育成することを重要な目的の一つとしているまちづくり工学科を2013年に創設した。そのような行政体の人材と景観の専門家が協力して景観行政に当たることが必要不可欠であると考ええる。

景観法の第一条目的と、第二条基本理念を是非読み直して肝に銘じてほしい。国民生活の向上並びに国民経済及び地域社会の健全な発展に寄与することが景観法の目的であり、美しい景観は国民共通の資産であることを再確認して、本稿を終わりたい。



天野光一 当会評議員
日本大学理工学部
まちづくり工学科 教授