



# 交通Bulletin

2004年 秋季号, No.6

発行日：平成17年2月4日  
発行：日本大学理工学部  
社会交通工学科教室  
☎ 047-469-5239 (教室事務)  
発行責任者：星埜正明 (教室主任)  
編集担当：伊東 孝・長井裕美子・野水雅之  
制作：株式会社 テイクアイ

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION ENGINEERING AND SOCIO-TECHNOLOGY • COLLEGE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY • NIHON UNIVERSITY

## ■ CONTENTS ■

|                   |    |                    |    |
|-------------------|----|--------------------|----|
| 教室の動き .....       | 3  | 学科を取り巻く近況 .....    | 15 |
| 教員のアクティビティ .....  | 8  | 教室事務室からのお知らせ ..... | 16 |
| 研修生のアクティビティ ..... | 12 | 編集後記 .....         | 16 |
| 卒業生からのメッセージ ..... | 13 |                    |    |

## S. K. 君への手紙

教授 伊東 孝

こんにちは！ ごぶさたしています。いかがお過ごしですか？

今年の8月からの3カ月は、殺人的な忙しさのなかで日々が過ぎ、早くも机の前のカレンダーは一枚（2カ月めくり）になりました。忙中の閑をとらえて、ここ最近S. K. 君たちのような学生が何を考えているのかお聞きしたいと思い、ペンをとりました。

このところテレビや新聞は、毎日のように新潟県中越地震の様子を報道しています。報道内容は、当初の被害状況から、被災者の避難状況の個々の様子や小中学校の授業再開などの復興状況を伝える内容に変わってきました。被害状況を知るには、最近では土木学会のホームページをみる方が、私たちにとっては具体的でわかり易い内容になっています。各大学の調査団の報告が競うように掲載されており、被害状況を技術者の目からポイントを押さえて写真がとられ、的確なコメントもなされています。

しかし今日はこのような被害状況や地震の原因を学生の君と話そうと思ったのではなく、この地震を、学生の君たちはどのようにとらえているのか、ないしはどのようにとらえるべきか、について考えてみたいと思うのです。ひとつは、自分の専門性について考えるよい機会であり、もうひとつは、ボランティアにつ

いて考える非常によい機会であると思うからです。また私自身の興味と課題には、新潟県中越地震が社会に残すものは何であり、また社会はこれを契機として今後、何がどのように変わっていくか（ないしは変わらないか）の問題があります。

社会交通にいる君たちは、まず交通が途絶えたことによる地域の孤立化を政府や自治体はどのようにサポートしたのだろうか、コンビニや宅配便そして郵便などはどのように輸送を確保し、または確保できなかったのかなどに関心があると思う。高速バスの輸送体系はどのようになったのだろうか。構造物に関心のある諸君は、高速道路や新幹線の高架構造はどこが壊れ、どのような問題があったのか、壊れた道路、崩れた斜面などなど、関心のわくテーマや課題はいっぱいあると思います。物見高い野次馬的な気持ちや被災者の人がかわいそうという哀れみの目ではなく、(将来の)専門家としてどのように考えるか、ないしは解決できるかという視点で今回の地震を考えてほしいと思うのです。

体育館に避難している人、車を寝床代わりにしている人などの姿も放映されています。このような状況を見て、ボランティアに行こうという気持ちがわきおこった人もいるにちがいない。行こうとは思ったが、出かけても邪魔になるだけだといけないので、行動に

## 教室の動き

本年度の主な教室の教育関連行事の概要を報告します。

し、町並みや生活の様子などの地域の特徴を肌で感じ、下田市の歴史資料館を見学するなど、この地の文化・歴史を知るところから実習がスタートしました。

調査は、①国道の主要交差点の交通容量調査、②主な路外駐車場や旧市街地内の路上駐車の実態調査、③下田市内の交通の円滑性を評価するためにタクシーを借り上げて行う旅行時間調査、そして、④旧市街地を囲んで設定したコーンラインにおける車両番号照合法調査、の4つの調査を実施いたしました。下田市では、現在、旧市街地に架かる橋の架け替え工事が行われており、工事部での一方通行による交通規制のため旧市街地への流入抑制、旧市街地外周部の国道における交通量の増大など、交通規制に伴う交通変化や影響などが生じており、交通運用上、貴重なデータを収集することができました。

調査の様子は、地元の伊豆新聞にも掲載され、地元からも調査の成果に多くの期待を寄せられています。現在、学生たちは、過去のデータと今回の調査データの解析を行っており、報告書として整理の上、下田市の都市計画マスタープランに活用していただく予定です。学生たちの取り組みが、下田市の交通改善に直接寄与し、社会に還元できるような提案に繋がるよう大いに期待されるところです。

### 入試フォーラム・オープンキャンパス・キャンパスウォッチング

岸上明子（オープンキャンパス学科連絡担当）

2004年度は、“CSTとは、何かを知る3日間。”として、7月18日（日）に「駿河台入試フォーラム」（駿河台キャンパス）、8月1日（日）に「オープンキャンパス」（船橋キャンパス）、そして10月31日（日）に「キャンパスウォッチング」（船橋キャンパス）が開催されました。「入試フォーラム」では、藤井助教授による学科紹介、天野教授、岩井助教授による景観・交通・環境についてのミニ講義が行われました。

「オープンキャンパス」では、藤井助教授による学科紹介、伊澤教授・江守助手、伊東教授によるバリアフリー・交通施設史についてのミニ講義が行われました。学科別ミニ講義に加え、学科紹介プログラムとして新設の14号館では、「紙の橋」・「透水性舗装実験」・「バリアフリー体

### 交通現象解析Ⅰ「下田合宿」

藤井敬宏（交通現象解析Ⅰ担当）

本学科では、学科創設時からの伝統行事として合宿形式による屋外実習を約40年間続けております。この下田合宿は、平成13年度より3年生の専門必修科目である「交通現象解析Ⅰ」の交通調査の演習として実施し、本年度で4年目を迎えました。

交通現象解析Ⅰは、各種交通実態調査を集中的・総合的に行うことで、交通技術者を目指す学生が、交通現象を一貫した捉え方で把握し、調査地域の交通の特徴と問題点そして改善点を探り、地域社会に貢献し得る調査技術を習得することを目的としています。

本年度は、9月22日（水）～25日（土）の3泊4日、学科教職員20名、調査補助として参加していただいた大学院生18名、学部4年生4名、研修生1名のスタッフ43名と、学部3年生130名の総勢173名にて行われました。合宿は、伊豆急「踊り子号」にて下田に到着後、下田市建設課課長補佐の井出様より「伊豆縦貫道路の整備について」、また、増田様より「下田市の都市計画について」のご講演をいただきました。その後、自分たちの足で調査地点を確認



『伊豆新聞』2004年9月25日

らためて学生と議論をしました。学生のなかには、次のような傾聴に値する意見も見られました。地震がおきて構造物が破壊されると、土木屋は必ず今度はそれに耐えるものにしようと、大規模な補修や修繕をおこない、以前の面影がまったくないほど変えてしまうことがある。そこで「被災した状況のディテールをなるべく詳細に調べて、補修や修復に役立てよう」というのです。これを前提に、被災地の土木遺産リストを調べ、また土木学会のホームページも調べました。結果は、長岡市にある長生橋（昭和12年竣工）はそれほど傷んでおらず、浅河原調整池のアースダム（昭和19年）はひび割れなどはありませんでしたが、構造物としてのディテールはあまりないように見受けられました。結論は、「調査団に加わって緊急調査をする必然性はない」ということでした。しかし被災地が少し落ち着いたところには調査に行こうと考えています。

今年本土を直撃する台風の多い年でもありました。研究室で6年越しに取り組んでいる福山市鞆の浦では、台風18号と21号のために江戸時代につくられた石造りの防波堤が壊されました。地元から中の石積みの様子がわかるとの連絡を受け、早速院生を中心とする調査グループをつくって、現地に赴きました。できること、気のついたことは、なるべく行動に移すことの原則は、今後も堅持したいと思います。

もうひとつ最近のみなさんの考え方についていけないものがありました。それは、アルバイトがあるから、ゼミを休むないしは早退するという学生がいることです。私たちのときは、学生の本分は勉強すること、大学がまず第一でした。アルバイトがあるから、ゼミを休むなんて考えたことはありませんでした。もっとも授業をさぼって、アルバイトに精を出していた学生はいました。

ゼミにも、3年生のゼミナールと4年生のゼミナールⅡ（新カリキュラム：卒業研究）があります。ゼミナールは必修でないからよいとしても、ゼミナールⅡは必修。バイトをしないと、学費も払えないというかも知れませんが、しかしだからといって、卒論の内容が貧困だったら、卒業は無理になります。働くのはいつでもできます。卒論は、学生時代習ったことを総合化する最後の機会です。このような大切な機会を自ら失うような愚はさけてほしいと思うのです。

S. K. 君はどう思いますか？

移せなかった人もいるにちがいない。そういう君たちは、善意を具体化できなくて残念だったと思う。しかしもう一歩踏み出し、自治体に問い合わせるなり、それこそ君たちが得意なインターネットで探せば、いくらでも動くきっかけはあったと思う。うちの学科の院生の何人かは、すでにボランティアとして活躍している人もいますと聞きます。

今日NPOは、諸外国にくらべると財政的な基盤は不十分だが、社会的には認知され、法律的にも法人格が認められるようになってきました。この大きな契機をつくったのは、今から10年前の阪神淡路大震災でした。高架道路が横倒しになった映像もショッキングでしたが、地震後におきた火災が時々刻々と神戸の市街地をなめつくす映像もショッキングでした。その中で瓦礫に挟まれ、生きて焼かれた被災者もいました。そのような映像を見、また被災状況を聞き、やむにやまれずボランティアとして駆けつけた学生や一般のひとたちの力が、今日のNPO法人の法制化をうながしました。

今回の新潟県中越地震は、地震のメカニズムや広い意味での危機管理には、あらたな問題提起とともに、それに対する対策もなされるようになって考えられます。私たちの世代では学生紛争があり、よかれあしかれ私たちのものの考え方に影響を与え、尾をひいています。今回の中越地震を、S. K. 君たちが自己の問題としてどのようにとらえ、どのように行動したのか（またはしなかったのか）について聞きたいと思います。

こういう私に対して、それでは土木史や都市計画を専門としている先生は、今回の中越地震に対してどのようなスタンスをとられたのか、といわれるかも知れない。同じ問いは、阪神淡路大震災でもしていた。阪神淡路のときは、被災してから一月後に現地を訪れました。私のように、歴史的遺産を生かしたまちづくりを標榜するものにとって、震災直後に行って調べることは実はあまり必要性がないと考えたからです。被災者の救済や道路網の確保など、緊急性を要することがいっぱいあるのに、私の専門性はすぐに行ってもかえって邪魔になるだけと思い、行くのは控えました。かといってあまり時間をおくと、災害の状況がわからなくなるので、限度を一カ月と考えました。

今回の中越地震でも、同じスタンスだった。しかし日本大学中越地震調査団の呼びかけがあったとき、あ



験」・「技術英語・ネッ単体験」・「地球環境と景観デザイン（模型展示）」・「日本と世界の土木遺産（パネル展示）」などが催され、屋外では「走行実験」・「コンクリートカヌー」を体験してもらいました。本年度、社会交通工学科への来訪者は残念ながら昨年度よりも少し減少してしまいましたが、それでも、延べ約650名を超える高校生やご父母が足を運んでくれました。その中には、本学科へのAOエントリーを考えている高校生や、交通に高い関心を持ち入試フォーラムとオープンキャンパスの両方に訪れてくれた高校生もそれぞれ数名おりました。

本年度からは、「キャンパスウォッチング」が習志野祭の最終日に実施され、さらに、轟助教授によるミニ講義と学科相談が行われました。天候には恵まれなかったものの、ミニ講義聴講者は50名を超え、計6名の高校生・父兄が学科相談に来られました。

「社会交通工学科に入ると何が出来ますか?」という質問が多く、多様性に富む本学科の魅力を、今後、他学科との違いを出しつつアピールしていく必要性を感じました。

“CSTとは、何かを知る3日間。”、1人でも多くの来訪者が社会交通工学科に興味をもち、理解を深め、可能性を感じられた3日間になったことを切に願います。

## 学科スポーツ大会

下辺 悟（3年生クラス担任）

毎年秋頃に行われる恒例の学科スポーツ大会ならびに懇親会が下記のような日時・内容で開催され、多数の学生（1～4年生）・教職員の参加者を得て、無事終了いたしました。

また、懇親会では各競技の優勝チーム等の表彰とともに、豪華な賞品が当たる抽選会が催され、楽しいひと時を過ごすことができましたようです。

### 実施日・場所

平成16年10月16日（土） 10：30～19：20

- ・スポーツ大会（バドミントン、バレーボール、バスケットボール、ソフトボール、サッカー、テニス）
- 船橋キャンパス各競技場
- ・懇親会 フェアラデーホール2階

### 参加者人数

- ・スポーツ大会 164名
- ・懇親会 180名

## 非常勤講師の紹介

長井裕美子・野水雅之

### ■平成16年度 非常勤講師

（氏名・担当科目、本務先・学位・資格）

#### ・大学院

|       |                                                   |
|-------|---------------------------------------------------|
| 赤羽 弘和 | 交通計画特論Ⅳ<br>千葉工業大学工学部建築都市環境学科教授、工学博士               |
| 新井 洋一 | 交通施設工学特論Ⅴ<br>(株)エコプレックス・新井研究室 取締役会長               |
| 石橋 忠良 | 交通施設工学特論Ⅵ<br>東日本旅客鉄道(株)建設工事事部担当部長兼構造技術センター所長、工学博士 |
| 大岡 哲  | 交通施設工学特論Ⅶ、卒業研究<br>大岡事務所 理事長                       |
| 室町 泰徳 | 交通計画特論Ⅲ<br>東京工業大学大学院総合理工学研究科助教授、工学博士              |
| 森田 緯之 | 交通工学特論Ⅰ・Ⅱ、道路交通工学Ⅰ（学部）、卒業研究<br>日本交通技術(株)、工学博士      |
| 森地 茂  | 土木計画学特論<br>政策研究大学院大学、工学博士                         |

#### ・学部

|       |                                    |
|-------|------------------------------------|
| 阿部 絢子 | 土木関連法規・行政<br>(株)松屋                 |
| 綾木 修二 | 開発プロジェクト<br>千葉県東葛飾土木事務所            |
| 荒井 博  | 建設マネジメント<br>宏和エンジニアリング(株)          |
| 井上 寛美 | 軌道工学<br>(株)テス、博士(工学)               |
| 伊村 則子 | 都市防災<br>日本女子大学住居学科、博士(学術)          |
| 岩佐 行利 | 都市衛生<br>東京都下水道局計画調整部               |
| 内田 滋  | 交通現象解析Ⅰ<br>日本交通技術(株)、技術士           |
| 大久保堯夫 | 交通生理・心理学<br>日本大学生産工学部管理工学科教授、医学博士  |
| 荻津 修  | 構造デザイン<br>八千代エンジニアリング(株)、技術士       |
| 加藤 三郎 | 環境循環工学<br>(株)環境文明研究所代表取締役、工学修士     |
| 川口 利之 | 製図、景観設計<br>(株)川口建築設計事務所代表取締役、一級建築士 |
| 木戸 伴雄 | 交通現象解析Ⅰ・Ⅱ、ゼミナールⅡ<br>工学博士           |
| 木村 克正 | 構造設計Ⅰ<br>技術士                       |

|       |                                                  |
|-------|--------------------------------------------------|
| 是枝 孝  | 港工学<br>(株)日建設計顧問                                 |
| 佐田 達典 | 測量学、空間情報工学、測量実習<br>三井住友建設(株)技術研究所土木生産研究室長、博士(工学) |
| 佐野 充  | 都市地理学<br>日本大学文理学部教授                              |
| 関 太一  | 開発プロジェクト<br>横浜市道路局                               |
| 對木 揚  | 都市計画<br>(株)ついき都市企画 代表取締役、修士(工学)                  |
| 中村 英夫 | 交通総論<br>武蔵工業大学環境情報学部教授、工学博士                      |
| 西村 浩  | 景観設計<br>(有)ワークヴィジョンズ取締役                          |
| 二村真理子 | 交通経済学<br>愛知大学経営学部                                |
| 根本志保子 | 環境経済学<br>日本大学経済学部                                |
| 根本 敏則 | 交通経済学<br>一橋大学商学研究科                               |
| 松村 英樹 | 構造設計Ⅱ<br>新構造技術(株)                                |
| 三島 研二 | 測量学、測量実習<br>(株)パスコ GIS総合研究所主席研究員、工学博士            |
| 森下 庄三 | 開発プロジェクト<br>都市基盤整備公団千葉地域支社千葉ニュータウン事業本部、工学修士      |
| 吉川 勝秀 | 河川流域工学<br>(財)リバーフロント整備センター                       |

## 1年生の活動報告

伊東 孝・轟 朝幸（1年担任）

平成16年度は新入生145人が社会交通工学科での学びをスタートさせた。高校とは異なる広範囲かつ専門的な学習分野や大学での勉学の仕方など、多くのとまどいを感じながらのスタートである。このようなとまどいを少しでも取り除き、入学当初の高いモチベーションをさらに高めるため、本学科ではさまざまなサポート体制を整備しつつある。

第一に、冊子『社会交通工学科・学生生活のしおり』を配布し、勉学を中心としたキャンパスライフのガイドブックとして常に読み返すことを推奨している。この冊子は、これまでの『社会交通工学科・科目選択のしおり』をもとに、本学科の使命や教育・学習目標、カリキュラム編成の考え方、授業科目選択の考え方、研究室紹介、就職活動紹介、課外活動紹介など、広範囲にわたる内容を盛り込んで再編・改訂したものだ。本冊子電子版は、学科HP

（[http://www.trpt.cst.nihon-u.ac.jp/GLOBAL/j\\_0301.html](http://www.trpt.cst.nihon-u.ac.jp/GLOBAL/j_0301.html)）に掲載してある。

また、本年度から、週1回のホームルーム（HR）を試行している。HRでは、1週間の勉学態度を自己評価する点検シートの記入を毎回おこなっている。予習復習の実施状況、レポート課題の提出状況、授業参加態度などを振り返り、自己評価して記入するとともに、学科や教職員への要望・意見・感想を自由に書き込んでもらい、学生の「生の声」を教育活動にフィードバックすべく努力している。これに加え、本学科の専門分野に関連した資格試験（交通技術師、技術師、土木学会認定資格など）の紹介や、最近の就職動向、先輩の学生生活体験談（社会貢献活動、海外研修・留学、先輩からのメッセージなど）についての情報を提供してきた。1年生のうちは、なかなか専門分野に深くふれることができないといった課題があるが、その解消に少しでも役立ててもらうのが目的である。

今後も、学生のモチベーションを高め、勉学の指針を示し、その機会を提供する仕組み・施策を講じていく予定である。

## 海外研修

天野光一

社会交通工学科では、一年おきに学生から参加者を募り海外研修を行っている。本年度はポルトガル、スペインを訪問した。期間は8月23日から9月5日までの2週間で、参加者は2年生3年生の学生が32名、引率の私と添乗員の方をいれて、総勢34名の研修旅行であった。様々な体験の一端を本稿で紹介するが、まず第一に紹介すべきは旅行のはじめに起こった事件である。成田からヒースロー経由でリスボンに入る予定であったが、ヒースロー―リスボン間の飛行機がスト?のせいでキャンセルとなり否応なしにヒースロー空港近傍のホテルに一泊することになった。空港での待ち時間が長かったり夕食も急なことになったりとトラブルではあるが、日本のように交通機関が常に確実であることが当たり前の感覚でいる学生諸君には良い体験であったと思う。昼間の研修ではリスボン、マドリッド、バルセロナのような大都市の歴史的街並みや近代的な街並み、そして路面電車や地下鉄、バスなどの交通機関、歩行者専用の街路など、様々な「道」や「街」を体験できたことと思う。加えてなかなか訪問しづらい地方の小さな都市の体験も得がたいものであったと考えている。カソリックの三大聖地のひとつファティマ、最古の大学都市コインブ



ラやポルトワインのポルト、回教の町コルドバやスペイン広場、大聖堂のセビリア、いずれの都市も魅力的な街であったと思う。観光的な見学も興味深かった。ユーラシア大陸最西端のロカ岬の景観はその風の強さも併せて圧倒されるものであったし、グラナダのアルハンブラ宮殿は説明するまでもなからう。社会交通工学の専門とは離れるかもしれないが、各地での食事の良い体験となったと思う。全員でとる食事の良いが、今回は各自でとる機会を多くしたため、初めての都市で言葉が通じない中苦勞をしてその土地の食事を楽しむという体験は、何らかの形で学生諸君の今後に役立つことと思う。全体を通して言えば、大学で学ぶだけでなく、外国へ出、実際に様々な体験を積むことは学生諸君に対して、非常に良い教育となったと考えている。今後も絶えることなく企画を存続させ、かつ多数の学生諸君が参加することを期待している。

## CST MUSEUM、オープン！

伊東 孝

学部祭の前日である昨年度10月28日、CST MUSEUM（日本大学理工学部科学技術史料センター）がオープン。当日は、午前11時から船橋キャンパスの5号館の第一会議室で、発足式が開催されました。小嶋勝衛理工学部長の開会挨拶、高田邦道次長による経過と設立主旨の説明後、佐久間豊氏（千葉県教育庁教育振興部文化財課学芸振興室主幹兼室長）から来賓祝辞のご挨拶をいただきました。佐久間氏は、県内にあるあたらしいミュージアムの動きを紹介されるとともに、野外博物館とアーカイブズの双方を備えたユニークなCST MUSEUMを評価し、今後、県立博物館との共同主催や共同展の可能性などについても言及されました。出席者は約70名でした。

会場の中央には、CST MUSEUM 所蔵の文書や東京都中央区から借用した海幸橋の原図2点などが展示されました。中にはわが国に3セットしか現存しないという江戸時代の写本『匠明』（全5巻、小林文次文庫）もありました。『匠明』は、桃山から江戸期にかけて活躍した大工棟梁平内（へいのうち）家に伝えられた技術秘書です。

また会場の回りには、展示物と所蔵文庫の解説パネルが20点近く展示され、参加者の目を楽しませてくれました。展示物はその後、学部祭の期間中、学生や一般の人たちにも特別公開されました。

式典後、来賓の方を中心に屋外展示物をはじめとした内覧会がおこなわれ、それぞれ専門の先生が展示物の前で説

明されました。みなさん蒞蓄のある先生方ばかりなので、説明時間が長くなり、最後の方では説明時間を短くするようお願いして内覧を終えました。

祝賀会は正午から、13号館にあたらしくできたインターネット・カフェ「カフェ・デ・エスプレッソ」で開催されました。会場のテーブルを囲みながら、あちこちで来賓の方と大学関係者との意見交換や談笑の風景がみられました。

CST MUSEUM は本格的な博物館へ向けて、いよいよスタートしました。

### INTERVIEW

#### 船橋キャンパスの新施設！ 理工学部の新しい顔～新施設紹介：高田邦道教授との会談より～

長井裕美子・野水雅之

ここ数年で船橋校舎では3つの施設が新設・改築されました。2002年3月に新設された「テクノプレース15」は交流の場や開かれた施設をコンセプトに、室外から見学ができるような実験室、研究発表が行えるレクチャーホール、研究者・学生・地域の方々とのふれあいの場でもあるマルチホールなどが設置され、バリアフリー化もされています。2004年3月に新築された14号館は、明るく開放的な学習スペースとコミュニケーション空間、そして防災対策・環境に配慮した最新テクノロジーを活用した校舎となっています。また、2004年10月には13号館の改築が完成し、1階部分にはインターネットカフェ、リーディングルーム、インフォメーションセンター、ブックストアが入っています。そこで、この建設に深く係わってきた理工学部次長（船橋担当）である高田邦道教授に、特に今年度完成した14号館と13号館の新施設についてインタビューしました。

#### ―新施設の建設はどのような経緯で決まったのですか？

駿河台キャンパスの1号館と船橋キャンパス14号館の建設は以前より計画されており、その計画が実行されました。前者は老朽化し、後者は阪神大震災の際、旧棟から教室だけを集め、せめて授業中の学生だけでも守ろうと教授会で合意されました。テクノプレース15は、14号館用地にあった水理関係の施設と航空の格納庫が老朽化したことと施設レイアウトを考えて今の位置に建設しました。

#### ―新施設の特徴を教えてください。

大きなコンセプトとしては、学生がいかにキャンパスに長い時間滞在していただけるかを考えて新施設を建設しました。なぜなら、これまで多くの学生を指導してきた経験上、大学に長い時間居る学生ほど勉強する時間も長くなる

という傾向にあり、学生が長く居られる環境を作ることがよりよい学習環境作りにつながっていくと考えています。そこで、14号館には多くのテーブルと椅子を配置し、13号館にもインターネットカフェやリーディングルームを作りました。また、現在は、多くの学生がコンピュータを使用することから13号館も14号館もLAN設備を充実させました。

#### ―13号館が改築されたのは何故ですか？

13号館は、本来、新1号館（駿）を作っている間の代替教室として建設されました。駿河台1号館の完成後7学科が駿河台に戻ったため13号館を有効活用する必要が出てきて改築に至ったわけです。

#### ―なぜ船橋キャンパスでは2つも新しい施設が建設されたのですか？

テクノプレース15と14号館ならば、新1号館（駿）と同じ金額でできるということで、2つの施設を船橋キャンパスに造ることになりました。

#### ―14号館はどのような目的で作られたのですか？

14号館は、「学生のための施設」にしたいので、授業教室を始め、8号館にあった製図室や、以前低層棟にあった大学院教室も14号館に移動しました。また、以前までは習志野高校側の門が正門であったため、多くの事務局が5号館に置かれていたのですが、船橋日大前駅および新しい校舎や施設が北側に集中して建設されたことにより、北門を正門として機能させ、事務局も正門近くに移転した方がいいのではないかと意見により、主に学生向けの窓口である教務課や学生課、保健室、学生相談室を14号館の1階に移転しました。今後はその他事務局も順次移転していく予定です。

#### ―どのように新施設を学生に利用してほしいでしょうか？

今の学生は、パソコンが勉強の必需品であったり、自宅や図書館よりもカフェに行って勉強する傾向があるので、インターネットができるカフェが学校内にあってもいいのではないだろうか？という構想を基にインターネットカフェを作りました。

学生の生活は、勉強・睡眠・余暇がだいたい8時間ずつ配分されているでしょうから、余暇を取りながら勉強するといったスタイルでもインターネットカフェなどはうまく活用してほしいと思っています。

#### インタビューを終えて：

2002年にできたローソンも高田先生が次長になられてすぐに提案したそうです。構想から7年、大学にコンビニなんて！といった反対もあったようですが、様々な困難を乗り越えて出来上がったそうです。現在のコンビニ文化を大

学にいち早く、柔軟に取り入れた形となりました。今後の新施設建設もとても期待しています。

## 交通技術師、上級交通技術師制度の発足

安井一彦

道路交通技術を駆使して専門業務に従事できる人材の育成を目指し、道路交通技術に関わる資格制度が平成16年より開始されました。今後、業務を行う上で必要な資格になると考えられますので、卒業生および学生の方は是非受験してください。制度の概要は以下の通りです。

### 1. 資格の種類

#### （1）交通技術師

道路交通技術に関わる基礎的専門知識を有し、道路交通運用に関わる専門業務に従事できる者を認定。

#### （2）上級交通技術師

道路交通運用に関わる専門業務経験を豊富に持ち、道路交通技術に関わる高度な専門知識を広く体系的に有し、実務に指導的に取り組む能力を有する者を認定。

### 2. 受験資格

#### （1）交通技術師

特に定めません。

#### （2）上級交通技術師

以下のa)、b)のいずれかの条件を満たす者。

a) 4年以上の道路交通技術分野の実務経験を有する交通技術師資格保有者。

b) 関連分野の「技術士」またはRCCMまたは土木学会1級技術者以上の資格保有者。

### 3. 試験（交通技術師）

交通技術師資格試験は、平成16年度より毎年以下の要領で実施されます。なお、上級交通技術師資格試験は、平成18年度から実施予定です。

#### （1）出題分野

交通調査、交通流現象、道路の設計と管理、交通安全、交通の管理と運用、交通計画、法制度と環境影響評価制度の7分野です。

#### （2）出題範囲

出題範囲は原則として「道路交通技術必携」（社）交通工学研究会編、平成16年7月刊行）の記述範囲です。

#### （3）出題形式と出題数

五肢択一式で70問が出題されます。

#### （4）受験料

1万円



そのほかの詳細については(社)交通工学研究会ホームページ (<http://www.jste.or.jp/>) をご参照ください。

## 学科のJABEE対応について

福田 敦

日本技術者教育認定機構、通称JABEEの認定審査が開始してすでに3年目に入った。この間、全国の土木系約100学科のうち20学科ほどが認定を受けている。社会交通工学科では早くからこの問題に対して取り組みを行ってきたが、このような状況を鑑みると早急な受審が不可欠であるとの判断の下、本年度から準備を本格化している。

まず第一に実施したのが、学科の学習教育目標の見直しである。社会交通工学科では学科名称の変更ならびにカリキュラムの見直しの過程において、すでに学科の教育理念ならびに教育目標を定めていた。これらの目標は社会交通工学科の目指す教育を指し示すものとして具体的に表したものであったが、JABEEの審査認定においては更に具体化した学習教育目標を掲げることが求められており、これまでの学習教育目標を更に具体的にした学習教育目標を新たに定めた。この内容については、今年度大きく刷新した「学生生活のしおり2004」の冒頭に掲げており、1年生のガイダンスのみならず、2年生から4年生に対してもこの内容について4月に説明を行った。第二に、この学習教育

目標に沿って、各科目がどの部分を主に教育するものであるかを整理した。この内容については現在も継続して調整を行っているところであるが、特に、交通分野という特徴を活かした教育となっている点が理解されるように検討を行っている。また、昨年度より開始したキャリアチャートについては、今年度で2年目になり、2年生については既に1年目に自身の定めた達成目標に対して自ら評価を行ってもらった。今後、この活用方法についても更なる改善を進めていく予定である。また、学生の要望を教育に反映するための授業評価アンケートについては学務委員会が主体となって昨年よりすべての教員が最低1科目以上評価を受けることになり、現在、この内容の学生へのフィードバックが検討されている。また、演習実習科目に対しての評価アンケートのフォーマットも現在作成が終わっており、来年度から実施される予定である。更に、教育環境を充実する観点から、授業で利用する実験施設の安全性について確認を行い、ヘルメットの着用などを含めて改善を進めた。他に、教員の教育の能力の充実を図るために、ファカルティー・ディベロプメント(FD)も実施していく予定である。

このような活動を現在精力的に行っており、準備が整い次第、JABEEの受審を行いたいと考えている。受審に当たっては、教員だけではなく在校生、およびOB/OGの協力も不可欠であるので、今後も活動内容などを広く皆さんにご紹介していく所存ですので、十分ご理解のうえ、ご協力賜ることを願っております。

## 教員のアクティビティ

本年度の教員の学内外での特徴的な活動状況をピックアップして、主なものを下記に報告します。  
各教員の一年間の研究業績と社会的活動の一覧は、別冊で一括収載します。

### まちづくりのトータルデザインを目指して — 研究室の活動 —

デザイン研究室 (文責：伊澤 岬)

#### ■「卒業設計・修士設計+企画展2005の開催」

2004年5月5日から7日までの3日間、船橋日大前駅ギャラリーにて第2回となる平成15年度の卒業設計・修士設計展と、「地球環境と土木デザイン」をメインテーマとした企画展を開催した。企画展には前芝浦工大学長で建築家の沖種郎氏とのコラボレーションによって土木と建築、環

境との融合を世界遺産のヴェネチアと厳島神社をモデルとした提案を行い、パネルと模型によって展示した。これらの企画・運営についてはゼミ生・卒論生さらに学科の各学年からの有志によって行われ、期間中、専門家や他大学の学生、高校生など昨年来を上回る約150人の来場者であった。マスコミにも紹介され、日刊建設工業新聞、また土木学会誌、日経コンストラクション誌に取り上げられた。

詳細はホームページに掲載している。

<http://www.trpt.cst.nihon-u.ac.jp/DESIGN/2003/tenjihp/tenji.htm>

#### ■ デザインコンペティションへの参加と成果

昨年度、三重県熊野古道センター基本設計公募型プロポーザル(審査委員長：東京大学景観研究室 内藤廣教授)に応募し佳作に入賞した。本年度は8月に「日本橋まちづくりアイデアコンペ」、10月には「中之島新線駅企画デザインコンペ」に応募。中之島新線では玉江橋駅、渡辺橋駅、大江橋駅の三駅全部を対象に応募した。いずれもゼミ生、卒論生、院生さらにOBも参加し、その結果を楽しみにしている。

#### ■ 講演：伊澤教授

秋田県秋田市仲小路振興会が主催するまちづくり会議は一昨年から引き続き開催され、昨年は3月16日、7月20日にそれぞれ「仲小路商店街のみちづくりの未来戦略」「まちづくりの計画理念と交通計画」と題し具体的なまちづくりの方向性を交通・環境・福祉をキーワードに市民参加の視点から講演した。

韓国海洋大学主催国際シンポジウム「創造的海洋空間を活用するための技術」が2月13日に韓国釜山にて開催。

### バンクーバーの交通事情

#### — 海外派遣研修での滞在を通して見たもの —

轟 朝幸

海外派遣研修の機会をいただき平成16年6月から8月までの約3カ月間をカナダ・バンクーバーにて過ごした。航空輸送研究分野で世界的に活躍されているProf. Tae OUM、Prof. Anming ZHANGらがいるUniversity of British Columbia(UBC)のCentre of Transportation Studiesにて研修し、住まいも広大な敷地の緑あふれるUBCキャンパス内に借りることができた。北米の交通事情については、旅行などでの訪問や文献などを通して知る機会は多い。しかし、実際にその地で暮らしてみても、はじめてあるいはより深層について得た知見もある。ここでは、それらの一端を簡単にご紹介したい。

#### (1) 交流人口増大政策を掲げるバンクーバー

バンクーバーは、北米大陸西海岸にあるカナダで3番目に大きい都市である。都市圏人口は約200万人で、過去10年間で倍増と急速な都市化が進んでいる。その要因の1つは、移民政策に代表される交流人口増大政策である。太平洋に面している地理的特性を活かして、アジア系移民を多数受け入れている。特に、香港の中国返還のときに、香港から多数の移民があったとのことで、VancouverをもじってHoncouverと呼ばれるほどである。さらに、観光政策に

「地球環境としての海洋空間に求められる〈ワザ〉と〈タクミ〉」と題し歴史的な厳島神社と未来的海洋都市のデザインと技術について講演した。

#### ■ 講演・司会：江守助手

##### ・福祉のまちづくりの講演

8月27日に(社)建設コンサルタンツ協会が主催したセミナー「バリアフリーな空間設計と参加型計画手法のあり方」の中で「NPO活動による市民参加の実例と課題」と題し、大学に隣接する八千代市で展開しているまちづくりNPOの実例の活動のなかから、特に交通バリアフリー法に関わる市民参加について講演を行った。

##### ・医のシンポジウム

9月5日には、社会福祉法人八千代市身体障害者福祉会の主催で行われたフォーラム「障がい者のライフスタイル」において総合司会と講演を行い、市内に新しく建設が予定されている総合病院を題材に、豊田八千代市長、長尾千葉県リハビリセンター医局長を含め、医療の将来、八千代の未来をテーマとして、総合的に市民と議論を進めた。

も力を注ぎ、海外観光客数も年々増加している。

このように大都市へと成長したバンクーバーではあるが、中心市街地は意外とコンパクトで、緑豊かな街並みが故か、そんな大都市だという実感はなかった。



青空に映える緑豊かな UBC キャンパス



## (2)バンクーバーの都市交通

### ① 個人交通

バンクーバーも他の北米都市と同様、都市交通は自動車依存型である。しかし、広幅員の道路が基盤の目状に整備されているためか、渋滞は特に大きな問題になっていない。朝の通勤ラッシュ時には、ダウンタウンへ向かう車で通常の2倍くらい所要時間がかかることもあるらしいが、渋滞が社会的問題になっているほどではない。

一方で環境問題意識は強く、カーシェアリングやライドシェアなどの自動車削減施策(TDM)も積極的に導入されている。私も、カーシェアリングのグループ会員となり、実際の使い勝手を体験してみた。私が会員になったのはCo-operative Auto Networkという非営利組織である。会員約2,000人で約100台の車両を共同保有・利用している。保有車両の車種は普通乗用車のほかミニバンやトラックなど様々である(私がよく使った車は真新しいビートルで、乗っていても楽しい気分だった)。それらの各車両は市内各地に散在する駐車場(Car Locations)に配置されていて、利用者は自宅近くなどのLocationにて車両の貸出・返却を行う。Locationは無人で、キーは車両に取り付けられたロッカーから取り出す。料金は、自家用車を所有するより断然安いのはいうまでもない(私の場合はレンタカ



UBCキャンパス内にあるCar Locationと共同利用車両



快速運行しているバス(2両連結車)

ーよりかなりお得)。料金システムは時間と距離の併用課金制である。したがって、節約の意識が働き、無駄なトリップはしなくなり、交通量削減の効果は少なからずあるのだろうと実感した。車を使うときは予約制なので、早めにスケジュールを決めていないと、希望(時間、車種、Car Locationなど)通りに使えないことがある。特に、週末やバケーション期間などは、希望が集中するとのこと。予約は、電話予約の他、WWWでも簡単にでき、予約状況に応じて、自分のスケジュールを変更したり、別のカーロケーションを利用したりすればよく、また割引レンタカーの斡旋も受けることができるので、車を手配できずに困ることは少ないと思われる。このように、環境保全に役立つこと、家計を経済的に助けること、多少の不便をなるべく補う対策がされていることなどから、多数の会員が利用し、継続的な組織運営が可能となっていることが印象的であった(大手保険会社からの若干の金銭的支援と行政からの駐車スペース提供などの支援はあるとのこと)。

健康志向の人たちを中心に、自転車での通勤通学も流行っている。日本と大きく異なり、ママチャリは一台もなく、すべてスポーツタイプである。バス(一部)やスカイトレインにも乗せられ、遠距離でも自転車で移動ができる。非幹線道路の一部は自転車優先道となっていて、自



自転車も乗車できるスカイトレイン



定期運行している水上飛行機

転車道ネットワークも充実している。街中のいたるところ(歩道上など)には数台程度の駐輪ラックがあり、自転車にはスタンドがついていないので、それ以外のところには置くことができない。したがって、日本のように駐輪公害はまったく生じていない。自転車もヘルメット着用が義務づけられ、歩道を走ることはできない。一方、ミニバイクは、ほとんど見かけなかった。

### ② 公共交通

都市の中は、バス、スカイトレイン(主に高架上を走るLRT)、シーバス(小型フェリー)、ミニフェリー(現代版渡し船)などが縦横無尽に頻繁に走っていて、公共交通だけでも十分に暮らせる環境である。公共交通の中心はバスである。主要ポイント間には快速バス(連結車両)が縦横十字に走り、長距離移動者には便利である。深夜1~2時まで運行し、週末になるとNight Busが主要幹線のみ終夜運行している。郊外行き以外はトロリーバスで、音は静かで排気ガスも出ない環境重視型である。運賃はゾーン制で、1つのゾーン内なら2ドル(約180円)で90分間、バスだけでなくスカイトレインやシーバスなどを何回も乗り継ぐことができる。ゾーン運賃制だと、途中でスーパーマーケットに立ち寄ることも自由にでき、ちょっとした買い物なら2ドルで往復できる(ただ、日常生活品などはパッケージが大きく、車がないと運べないのが実態で、特にスーパーマーケットは郊外にあり、自家用車を前提に都市形態が成り立っているのは間違いない)。

200万人都市にしては、都市内の軌道系システムがスカイトレインだけなのは、貧弱である(車社会なので、問題ないのかもしれない)。2010年開催予定の冬季オリンピックに向けて、スカイトレインの延伸(空港への直接乗り入れなど)が計画中で、最近、計画を進めることが決定された。しかし、膨大な建設費が必要なことから、将来交通需要予測結果にもとづく費用対効果はあまり見込めないとの調査結果があり(調査報告書はWebですべて公開されている)、計画推進を巡っては賛否様々な意見が市民からも出されている。

これら多くの公共交通は、TransLinkという都市圏交通

## 学位(博士(工学))取得報告

小早川 悟

これまで、交通計画第二研究室の卒業生を中心に研究を進めてきた駐車問題対策や、社会実験などで行ってきた端末物流対策の研究成果をとりまとめて、学位論文を提出させていただきました。審査の結果、平成16年6月28日付で

公社により計画・運営されている。したがって、前述のゾーン運賃制のような交通モード間の乗り継ぎ利便なども図られる仕組みとなっている。公共交通に加え、一部の有料道路、スペシャルトランスポート(身障者向け輸送サービス)、ライドシェア(通勤者などの乗り合い)などの運用も行っていて、すべての市民のモビリティ向上が複合施策によって図られようとしているのは、非常に興味深い。

### (3)近距離都市間交通

バンクーバーと近隣諸都市などへの交通は、やはり自動車である。高速道路ネットワークが整備され、長距離バスも運行されている。一方で、鉄道は貨物輸送が中心であり、旅客輸送は大陸横断の長旅向けが中心である(それらの線路を用いて、一部の郊外都市間を朝晩だけ運行する通勤列車はある)。

日本にはなじみのない交通手段もある。ダウンタウン近くの入り江には、Float Plane(水上飛行機)のための水上空港があり、30分に1回くらいのかんりの高頻度で離着水している。10~20人乗りの小さな飛行機が、ビクトリア(British Columbia州の州都)などへ定期的に飛んでいる。バンクーバー郊外のマウンテンリゾート都市であるウィスラーやカナディアンロッキーなどへも行け(定期便やチャーターで)、また空から街並みや大自然を見る遊覧飛行もできる。バンクーバー国際空港にも水上空港が併設され、近距離移動の身近な交通手段として根付いている。

このように交通モードの選択肢が多数あることは、移動者にとって非常に魅力的である。

短い滞在であったが、多くの研究の専門分野のみならず、欧米の文化、慣習についても多くを学ぶことができた。まだまだ書きたいことはたくさんあるが、紙幅に制限がある。別の機会にご報告できればと願っている。

最後に、このような研修の機会をいただき、快く送り出していただいた社会交通工学科のみなさまをはじめ多くのみなさまに紙面を借りて心から感謝を申し上げます。

日本大学より博士(工学)の学位を頂戴いたしました。

論文のタイトルは、「駐車行動に着目した都市交通管理計画」(主査:高田邦道教授)で、渋滞、迷惑駐車、沿道環境、地球環境といった現在の道路交通問題に対し、これまでのような需要追従型の施設供給に依存する対策ではなく、自動車のトリップ数やトリップ長を削減させ、車トリップを他交通機関へ転換させる交通需要マネジメント



（Transportation Demand Management、以下 TDM）を念頭においた都市交通管理の計画論をまとめたものです。TDM 施策には様々なアプローチがありますが、本論文では特に、トリップエンドをコントロールするという意味で重要となる駐車行動に着目した分析を行っています。

具体的には、都市交通問題の解決法の第一段階として、路上の駐車車両を路外へ転換する方策を検討し、都心部における貨物車と自家用車の両面からの路外転換の可能性を見出しました。第二段階として、都心部へ流入してくる車両を郊外部で受け止めるという視点で解決策を模索し、都市全体として交通をどのようにコントロールし、どのような交通システムを構築していくかを検討し、その方法論を示すことができました。その結果、国土の狭いわが国において、既存の社会基盤施設のストックを活用することで、少ない投資でより大きな効果を得られるような交通システムおよび交通体系づくりに新たな展開を示し得たと考えています。

論文執筆中は、できるかぎり研究室の学生や学科の先生方にご迷惑をおかけしないように心がけていましたが、精

神的にも肉体的にも、かなり厳しい状態であったため、気がつかないうちに多くの方々にご迷惑をおかけしていたのではないかとと思っています。今後は、学位を戴いた恩返しをすべく、学科での研究・教育活動に新たな決意をもって取り組んでいきたいと考えています。

論文名：駐車行動に着目した都市交通管理計画

第1章 序論／第2章 駐車行動に着目した都市交通管理施策としての駐車施策／第3章 路上駐車車両の路外駐車場への転換可能性に関する研究／第4章 都心部における駐車場への案内・誘導システムに関する研究／第5章 路上荷さばき車両の路外転換を可能にさせるシステムに関する研究／第6章 都心部における路上駐車対策の効果に関する研究／第7章 自動車利用者のP&Rへの転換を可能にするための研究／第8章 P&Rを可能にさせるシステムと月極駐車場の有効利用に関する研究／第9章 駐車行動に着目した都市交通管理計画方法論／第10章 結論（主査：高田邦道／副査：天野光一、福田 敦）

その真剣な態度にとっても刺激を受けるとともに、警視庁ではできない貴重な体験をすることができ、感謝しております。さらに、各種学術講演会や研究会にも参加させていただき、多くの交通に関する研究を見聞きしたことや交通に係わる多くの専門家を知ることができたことは、大きな財産ではないかと感じています。

今回の研修で交通について知るに従い、交通問題の難しさを実感するとともに、交通管理をするためには正しい資料、正しい知識が必要であることもよくわかりました。今後、警視庁に戻り、交通管理という立場で交通に携わっていくことになりますが、社会交通工学科で学んだ交通の知識と技術を生かして、違法駐車、交通事故、交通渋滞、交通公害等の諸問題の解決に取り組んでいきたいと思っていますすし、今直ぐにできないことであっても10年後、20年後に実現できるよう努力していかなければならないと思っています。

1年間という限られた研修期間も残り僅かとなりましたが、今後も少しでも多くの交通に関する知識、技術を身につけていきたいと思っています。

# 卒業生からのメッセージ

学科の卒業生はすでに5,000名を超えています。

大学の諸改革が進む中、そのひとつとして、同窓会「わだちの会」、校友会、学科教室はそれぞれの組織が相互協力体制を強め、連携を深める努力をしています。

本号では、各方面でご活躍の卒業生有志の方々から、学科や在学生へのメッセージとして自由なご意見などをご寄稿していただきました。

## 「失敗は終わりではない」

加茂 伸 (39期卒)  
(株)エコー 河川・環境本部

はじめに、今年は豪雨や台風による災害が多発、そして10月には新潟県中越地震が発生し、多くの方が犠牲となりました。学科内にも災害地域出身の方々、また卒業後も全国各地で活躍なされている方々がいらっしゃいます。被害に遭われた方々に対し、心からお見舞い申し上げます。

現在私は建設コンサルタントに勤務しております。主に、河川における水面利用について計画・設計をおこなっています。建設コンサルタントの仕事は、住民と行政との間を仲介することであります。住民のニーズを行政施策の中に活かし、生きたものにするのが使命であると自負しています。私は入社し約半年であります、個人の能力とチームワークの結果がそのまま仕事の成果として反映され、個性と創造性を発揮できる場であると思っています。

学生生活では学科・ゼミ生などの友人に恵まれ、様々なことに挑戦をすることができました。例えば、学科の有志で清掃活動をおこなったり、竹で筏を作製しレース大会にも参加をしました。また市民の方々とも活動を共にし、今市民はどのようなことを考え、何を必要としているのかを学び得ることができました。学生の皆さんは様々なことに挑戦できる時間があります。大学での勉強だけでなく、市民参加の行事などにも積極的に参加し、学外の声も聞いてほしいと思います。

現在の企業は、幅広い好奇心と高い技術力そして行動力に富んだ方を求めています。また責任感と強い熱意を持ち仕事に取り組む意欲を持った学生を求めています。職種上、様々な資格取得が求められます。社会や技術が多様化する中、我々は新しい技術を習得しなければいけません。また、今までの技術を継続・発展させなければいけません。それだけ求められることは多いのですが、それを成し遂げてこそ真の“Civil Engineer”に近づけるのではない

でしょうか。

以下の言葉は私が常に思っていることです。そして在校生の皆さんに対し、目的意識を明確にし有意義な学生生活を送って頂きたいと願っております。

“失敗は終わりではない その失敗を反省し 成功に結びつけばよい”

【転んでも立ち上がることができるのは、目的意識があるから。目的がなければ反省は生まれない。】

“先輩からは知識・経験を 後輩からは感性を学ぶ”

【知識・経験は、先輩の体験から学ぶことであるが、心の青春を失ってはいけない。】

“踏まれても 叩かれても 努力さえしつづけていれば 必ずいつかは実を結ぶ”

“将来のことを考えるのはとても大切なこと。だが、将来を考えすぎて『今』を見失ってはいけない。”

## 「研究に求められるもの」

鈴木宏典 (33期卒)  
(財)日本自動車研究所 予防安全研究部 研究員

学生の皆さん、精力的に研究論文に取り組んでいる（あるいは今後取り組むことになる）ことと思います。でも、指導教官に言われたままに研究をしている…ということはありますか？ 使い古された陳腐な言葉ですが、「言われたことは誰でもできる」とは、少なくとも私の周辺では健在な言葉です。研究に求められるものは、①自分で問題を見つけ、②見えるものは自分で物事を見る。そして、③自分で問題を解決する方法を提案し、④問題と解決の方法を他人にわかりやすく説明して、⑤可能であればその研究に価値を見出してくれるスポンサーを探す、ことにあると感じます。一連の流れをすべて自分の考えでやる、のです。

①の問題発見は、常日頃から「なぜ？」を考えてください。どんな現象でも構いませんし、それが必ずしも自分の

# 研修生のアクティビティ

## 研修生紹介

森合祐太 氏



警視庁都市交通対策課から今後の交通管理に必要な専門的な知識と技術を習得するため平成16年4月から、交通計画第2研究室（高田研究室）に研修生として在籍しています。

警視庁では、交通を専門に仕事をしたことはなく、交通に接する機会といえば警察署や機動隊において、交通違反取締り、交通事故処理に携わった程度であり、どちらかというと交通事故当事者や交通違反者と接するのが主でした。

交通工学について勉強するのは、この研修が初めてとなったわけですが、大学での講義やゼミは、交通知識があまりない私にとって、とても勉強になり、特に交通計画第2研究室（高田研究室）での経験は、今後、交通管理を考える際の基盤になると思っています。

また、山中湖でのゼミ合宿や下田交通現象解析実習にも参加させていただき、大学院生や学部生の研究発表をする



テーマに結びつくものでなくても構いません。なぜ車のドライバはそう振る舞うのか、なぜこの交差点では事故が多発するのか…日頃の交通現象をとってみても、アイデアの種はいろいろと転がっているはずです。②自分で物事を見ることは絶対に欠かせません。なぜそういう現象が生じているのか、こういう状況では人間はあるいは車の流れはどのような振る舞いをするのか、など目の前にある現象をいろいろな視点から見て感じてください。③文献資料が役に立つときです。同じような課題に対して過去の研究者はどのような手法を取っているのか、その手法にはどのような問題点があるのか、を探し出してそれを克服する方法を自分で考えます。数学的な知識が必要であれば関連する書籍も必要になります。研究論文の参考文献も読むようにすれば、やるべきこと、調べるべきことは限りなく生じてきます。④研究成果を論文に、あるいは口頭発表資料にまとめます。それを専門としない人にとっても十分にわかるレベルに、平易な言葉で噛み砕いて説明する必要があります。この中では、なぜその研究を行ったのか、提案した手法がなぜ必要となるのか、といったその研究の必要性を十分に知ってもらうことがとても重要です。⑤社会で望まれていることや企業で必要と考えられること、これらの動向を常に的確に把握し、これらのニーズに見合った成果として自分の成果を拡張できれば自ずとお金はついてくると確信します。研究に共通して言えることは、頭をまっさらにして先入観を取り除き、素人のように考えること、自分のアイデアに対してとことん話し合える人を見つけることが大切だと感じます。

偉くもないのに偉そうなことを書き連ねました。でも、これは自分への言い聞かせでもあります。自分自身、研究については発展途上です。アイデアが出なくなったとき、ストーリーに行き詰まったとき、道を外れそうになったとき、ゆっくり深呼吸をして、これらを自分に言い聞かせています。

## 「今、学生である君たちへ」

土屋理行（40期卒）  
東京都 下水道局

平成16年に東京都庁へ入庁し、私の社会人としての第一歩は下水道局に刻まれることになりました。右も左も分からぬまま座った椅子は工事係、周りを見回せば勤続数十年の知識豊かな方ばかり。さて問題です。この中で自分は一体どんな役割を果たしていけばいいのでしょうか。私が考

えたことは、とにかく自分の意見をもてるようにすることです。特に私の場合「新人なのだから新しい視点で考えてみてよ」とよく職場でいわれます。「新しい視点でなんていったって」と思いましたが、ふと、それを考えることこそ自分の役割ではないかと思うようになりました。私に限らず誰しもが大学時代には新たな視点で物事を捉えようと努力した経験があるはずです。振り返ると、大学という場所は色々な視点で物事を捉えようする力を身につけるための場所であったと思います。

学生時代というのは、よくも悪くも自由だと思います。自分のために使える時間が多く、色々な物事に接する機会も多いと思います。そしてそれら経験をもとに好きなことを考え、発言できる環境が大学にはありました。至らない点や、分からない点などは教授と相談できるという利点もありました。特に私の場合、交通景観研究室に所属していたため、天野教授と色々なことについて話すことができ、1つのことを様々な視点から眺めることの大切さについて教えられました。色々な講義などの知識を蓄えるということも重要ですが、教授と色々な話をしてみるということも意外に面白い（勉強になる）ものです。

どんなことでもいいので、学生時代は色々な視点で物事を捉える姿勢を持って欲しいと私は思います。私は、これからの社会では確固たる自分の考えが、どの職種においても求められると思います。その時に、自分の意見をしっかりと述べられるように学生時代を過ごして頂きたいと思います。

## 「在校生諸君に対してのメッセージ」

安田晴彦（22期卒）  
岡三リビック(株) 開発本部営業推進本部

私が交通土木工学科に入学した昭和57年は、学科名称が交通工学から変更されて間もないころで、購買で販売されている学科指定のレポート用紙にも交通工学と印刷されているものが残っていたことを覚えています。また、入学試験の方法も現在とは違い、理工学部の中で交通土木工学科を第2希望としていた受験生も交通土木工学科に入学してきましたので、多様な価値観に触れることができ、とても楽しかったという思い出があります。

私の学生時代は、1、2年次に勉強をおろそかにしたため、成績は惨憺たるもので、当時のクラス担任であられた高田先生に「君の成績で4年間で卒業できる見込みは、50％だ」と言われショックを受け、奮起して2年次にかなりの単位数を履修し、当時学科で内規とされていた卒業研究

に着手できる単位数を取得することができました。ところが、サークルの後輩に応用力学について質問されたときにうまく返答ができませんでした。付け焼刃で詰め込み式に覚えたことなど、忘れるのも早かったわけです。このとき、私にはもう少し勉強する時間が必要であると感じ、大学院への進学を考えました。また、この3年次に巻内先生と出会いました。当時39歳？だった巻内先生が還暦を迎えられるとのこと、月日の流れを感じます。

私は、ゼミⅠ・Ⅱそして大学院での4年間で勉強はもちろん、それ以外のことをたくさん巻内先生から学びました。これが私にとっての財産となっていることは言うまでもありません。本当に感謝しています。在校生の諸君も先生方に対して勉強以外に人生の先輩として接してみてください。特に研究室というのは勉強以外でも先生方に接することができるチャンスの場だと思います。是非生かしてください。そして、研究室での先輩や後輩、同級生との出会いを大切にしてください。

私事で恐縮ですが、今年5月に16年間勤務した建設会社を退社し、建設資材のメーカーに転職、主力商品の設計を行っています。建設会社での16年間は現場勤務でしたので、全くの畑違いに戸惑いながらも業務をこなしています。もちろんメーカーですから、商品を売らなければ会社

## 学科を取り巻く近況

学科名称が社会交通工学科となって4年、280単位以上に膨らんでいた学科設置単位を190単位にシェイプアップした新カリキュラムが始まって3年が過ぎました。入試、就職とも一段と厳しい状況ですが、このような状況に負けないよう教員一丸となって努力をしております。

## TRPT カレンダーについて

学科ホームページトップメニューの右下に「TRPT カレンダー」という項目があることを知っていますか？ このTRPT カレンダーは、学科の7号館2階東側にある掲示板を補完する情報提供ツールです。大学内のLAN（ローカルネットワーク）はもちろんのこと、自宅のPCや携帯電話からもインターネットを介してその内容を確認することが出来ます。

TRPT カレンダーで扱われる情報は、「授業関係」、「課題提出」、「休講情報」、「補講情報」、「学年別情報」、「就職情報」など様々です。新しい掲示の場合、掲載後3日間は

が成り立ちません。営業活動も同時に行うことになりましたが、現場勤務をしてきた者に営業先のあてなどありません。そこで学友に声をかけたところ、話を聞いてもらえたのです。このとき、交通土木工学科を卒業してよかったなと本心から思いました。何かの縁があって社会交通工学科で出会ったのです。この出会いと知り合った仲間を大切にしてください。

また、私の転職活動で役に立ったものがあります。それは資格です。人間性はもちろんですが、資格は、その人の努力してきたことを表すものだと思います。在学中に取得できる資格や社会人になってから取得する資格様々ですが、在校生の諸君も、目標にする資格を見つけて、挑戦しつづけてください。もちろん資格は、取得して終わりではなく、業務に役立てるものなのということも忘れないでください。

最後になりましたが、社会交通工学科で何を学ぶのか？を決めるのは、カリキュラムではありません。在校生諸君自身です。悔いのない有意義な学生生活を過ごすことができるように目の前の授業に集中してください。

偉そうなことを言った私自身、このことに気が付いたのは、卒業してからです。

在校生諸君の健闘を期待してやみません。

「NEW」と表示され、新しい情報であることを示します。また、必要に応じて参照可能なホームページへのリンクも示しますので、さらに詳細な情報をリンク先のページから得ることが出来ます。なお、これらの情報は指定した日を経過すると表示されなくなりますので、特に携帯電話を利用している人は見逃しに注意してください。PC版のホームページでは、過去ログ表示機能を利用することにより、既に経過して表示されなくなった情報を月単位に参照することが出来ます。

直接学生諸君に係る情報ですので、毎日必ず1回は確認するようにしてください。TRPT カレンダーへのアクセスは、研究室のPCを利用、ノートPCを持参した場合は学内のインターネットカフェおよび12号館1階の教室、



1326教室などで、ノートPCを持っていないときは12号館地下のPCから可能です。また、携帯電話ではいつでもどこからでもアクセス可能です。特に携帯電話の場合は、まずタイトルを確認後にその内容を選択して見る事が出来ます。QRコード対応の携帯電話では、以下のTRPTカレンダーのURL（Uniform Resource Locator：インターネット・アドレス）を記録したQRコードを読み取り、手入力せずにアクセスできますので活用してください。

URL

PC版TRPTカレンダー：

<http://www.trpt.cst.nihon-u.ac.jp/>

モバイル版TRPTカレンダー：

<http://www.trpt.cst.nihon-u.ac.jp/>

GLOBAL/m\_0000.html



## 就職状況

柳沼善明・安井一彦（4年生担任）

平成16年度、4年生136名、大学院前期課程23名、合計159名に対して、1,100件の求人をいただき、約8割の学生が内定している状況です（1月19日現在）。昨年から傾向として、採用試験を3月に実施する企業が増えたこと、またインターンシップの受け入れ企業が大幅に増加したことが挙げられます。

インターンシップに関しては、民間企業のみではなく、今年度から県庁・市役所など実施する自治体が増加しています。「選考に関してインターンシップ経験の有無は全く関係ありませんが、結果として今年の合格者は全員インターンシップ経験者でした」という人事担当者の声も聞かれるようになりました。学科としても真剣に対応を考えているところです。

次年度以降も、学生の就職活動に対して卒業生の方々のご支援をよろしくお願いいたします。

## 教室事務室からのお知らせ

今回は教室事務室で取り扱っている業務のご案内をいたします。事務室では主として学生向けに、企業などから送られてくる求人募集の仲介や企業情報の保管・公開、公務員試験受験用参考資料等の貸し出しなど就職関連情報の取扱いを行っています。事務室に保管されている資料の中には代々卒業生の方々が残してくれている就職活動報告書もあり、企業の試験内容や面接試験の方法など体験者にしか語れない貴重な情報も置いてありますので、進路希望先が決まっている人もまだ決まらずに悩んでいる人も、まず一度事務室を訪れて各種資料に目を通してみると、有利な情報が見つかるかもしれません。

また、その他にも各種事務手続きの取扱いや内外からの問い合わせに対しても学科窓口として対応しております。

事務取扱いは月曜日～金曜日 9：30～13：00、14：00～16：00となっています。

## 編集後記

今年度も残すところ二カ月余りとなりました。昨年は、スポーツ界ではアテネ・オリンピックでの日本チームの活躍、イチローの84年ぶりの最多安打の大記録達成など、パワーをくれた出来事がありました。しかしイラクでは自衛隊のイラク派遣にはじまり、フリージャーナリスト橋田信介さん同乗車の襲撃、香田証生さんの殺害、米軍のファルージャ攻撃など、痛ましい報道が続きました。今年に入ってからテロ活動は、さらに激しさをましているようです。

自然災害の多い年でもありました。上陸した台風は10個と昭和26年以降最多、被害も最大になりました。国内では10月23日に新潟中越地震が起これ、海外では12月26日にスマトラ沖地震による津波被害で犠牲者数は16万人を越え今後も増える見通しです。新潟中越地震においても、雪による被害家屋の倒壊や地域途絶の可能性もあり、10年前の阪神淡路大震災とは違う形で、地震の後遺症が残るそうです。環境の総合的な指標ともいえる景観が法制化されたことは注目すべきですが、運用は難しそうです。みなさまのチエと工夫が求められています。

新年を迎えて、あらたな目標や抱負を描いた方も多いと思います。日々の蓄積の元に目標や抱負は達成されます。風邪のはやる季節が到来します。お身体に気をつけて、毎日をお過ごしください。

（伊東 孝）