

交通Bulletin

2007 年 特別号, No.13

発行日：平成19年3月31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：天野光一 (教室主任)

編集担当：伊東 孝・岸上明子・伊東英幸

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■

伊東 孝 教授	『勝関橋あげてゴジラが通る』 2
	『勝関橋 開いてイベントを』 2
	『勝関橋 ハの字封印 35 年』 「跳ね上げ見たい」 有志の会結成 3
	『県と市、道路計画を優先』 「平木橋」 移設保存へ／研究者の声届かず 今後は場所、方法が焦点に 4
	『ひらけ！勝関橋』 都、強度調べ可否検討／跳ね橋 35 年閉じたまま／地元「隅田川観光の目玉に」 4
	『ヘリテージング 100 選 近代歴史遺産の楽しみ』 おすすめの遺産募集 5
	『土木史研究のオーラルヒストリー 手法の活用と、その意義 高速道路に焦点をあてて』 6
	『開く“東京の夢” 勝関橋上がれ!! 6
	『横浜で水のおいしさ PR』 第7回水道技術国際シンポ・展示会／事業体もブース出展 7
	『ヘリテージング 100 選』 「門司港レトロ」 など選出 7
	『近代遺産を楽しもう』
	読者が選ぶ 06 年ヘリテージング 100 選決まる 北海道・東北・関東は 36 件 8
	『ヘリテージング 100 選』 9
高田 邦道 教授	『空→満 道険しく』
	都心の大規模公共駐車場／周辺開発が頓挫、立地悪い…／「練馬」都から区へ移管 10
	『データ活用事故減った』 千葉・鎌ヶ谷で「プロジェクト」
	形態、原因を徹底分析／住民の「ヒヤリ・ハット」重点的に／市道4割、交差点6割 11
	『交通事故「ヒヤリ」地図』 千葉県の3市で作成 市民の体験集める 12
轟 朝幸 助教授	『機能制約に損失懸念』 那覇空港シンポ 滑走路新設向け討議 13
	『那覇空港拡張 重要性を論議』 滑走路の増設提起も 13
	『電車の混雑 電光で表示 工科大グループ 利便性向上へ実験』 「美術館通」に掲示板 14
	『交通と環境考える』 30 人参加し「エコ教室」 14
福田 敦 教授	『ヒヤリ地図づくりの普及を通じて、タイにおける交通安全施策を支援』
	「ヒヤリ・ハット」という概念を理解してもらう 15
中山晴幸 専任講師	『人に優しい自転車の乗り方 ～なくそう!! 暴走運転～』 15
安井一彦 専任講師	『「渋滞踏切」残り 43 か所』 京成線高架でも解消3／巨額費用に撤去進まず 16

勝開橋あけてゴジラが通る

先日、「勝開橋をあげる会」の情報誌「Ponte」の最新号が手元に届いた。今回は、勝開橋がもし開いたら、どんなイベントがしたいですか、という会の呼びかけに応募してきた多数の「企画」が紹介されていた。それが、どれも楽しいものばかり。夢が「一気にやろうだ。花火大会のフィナーレとして橋を上げ、上流から大型のねぶたに組み上げたゴジラを屋形船

で流す。橋を通過する時は、サーチライトを点滅させ、火を吐く。この案を寄せたのは、58歳のおそらく男性の方。小学校のころから、そんなイメージを漠然と思い描いていたのだという。橋が開き出す、橋げたに取り付けられたレーザービームが発射され、東京中の人々が遠くからでも開いたことがわかったというアイデアもあった。跳ね上がった橋の壁をスクリ

ーンにして映画鑑賞しよう。一日操作長を抽選で決めよう。両岸から放水して、水のアーチをたくさん作る。勝開橋をスタート地点、ゴール地点として「ツール・ド・隅田川」を開催しよう。隅田川の主な橋に「川の駅」を作ろう。これらが、みな実現したら、東京はほんなに魅力的な街になるだろうか。念のために説明しておく、勝開橋は隅田川の最下流にかか

る、わが国最古の双葉跳開橋。1940年に完成したが、次第に大型船の通航がなくなり、70年11月を最後に「開かずの橋」となっている。都市計画が専門の伊東孝・日大教授を代表とする同会は、石原都知事が2016年の夏季五輪招致へ名乗りをあげたことを受けて、昨年11月、橋の管理者である知事に対し提言書を提出した。勝開橋が、結果的には中止となった1940年の東京五輪の開催に合わせ建設された歓迎ゲートだったという歴史を踏まえ、勝開橋に再度、跳開のチャンスをと訴えたのだ。

筆者にも一つ提案がある。勝開橋の曲を作ってもらいたい。札幌五輪が開催された少年時代、街には「ワ・エ・モアの虹と雪のパラード」が、あちこちで流れていた。札幌で育った筆者は、あの歌を聴くと猛烈な郷愁に襲われる。勝開橋にも、その存在を多くの人の心に焼き付ける曲がほしい。そして、東京の景観をめっちゃにしたい64年の東京五輪を反省し、街を再生させる五輪を目指したい。「街ができる美しい街が」。勝開橋が開く時、あの曲の歌詞が首都にも表現する気がする。（片岡正人）

『読売新聞（夕刊）』
2006年1月20日

ひ・と・も・よ・う

勝開橋開いてイベントを

東京の下町を流れる隅田川の一番下流にかかる勝開橋（中央区）。自動車交通量の増加で70年11月を最後に「開かずの橋」になって35年が過ぎた。この跳開橋が再び「ハ」の字に開く姿を見たいと活動する「勝開橋をあげる会」が、橋をあげた時のイベントなどのアイデアを募集している。

勝開橋は1940年、日本人の設計・施工で完成。全長245メートル。中央部が真ん中から左右に70度開き、大型船を通過させた。会の代表で日大理工学部教授の伊東孝さん（60）は写真



伊東孝さんは「貴重な技術遺産を『動態保存』（動かしながら保存）できたら観光名所になり、街づくりの資産として地域活性化にも生かせる」と強調する。連絡先は伊東研究室（047・469・5672）、ホームページは<http://homepage2.nifty.com/pon/kaidokai/index2.htm>【岸井雄作】

人・模・様

『毎日新聞』

2006年1月26日

勝開橋

「橋が下りるまで20分待たされ、けいこに連れて師匠に怒られた」「橋げたが上がりそうになり、ジャンプして向こう側に渡った」

隅田川の最下流で、中央区築地と月島を結ぶ「勝開橋」。そのたもとに、昨年5月に開館した「かちどき 橋の資料館」で、来館者が思い出話に花を咲かせる。「橋げたが上がる」と、砂ぼこりが雪崩のように落ちてきて、一目散に逃げた。どこかほえましい半世紀前の記憶もある。

勝開橋は、国内に現存する最古の「跳ね上げ式」の橋である。架橋工事が始まったのは1933年。当時、月島周辺などで日本初の万国博覧会が計画されており、隅田川で



隅田川で開通は同年の6月14日。当時、月島に住んでいた鈴木代さん(80)(現・横浜市在住)は、地元を代表し、モーターや留め袖姿で渡り初め式に参加した祖母や両親と連れ立って橋を渡った。橋の中央に差しかかる、橋げたの継ぎ目を手で触り、欄干から身を乗り出して側面をのぞき込んだ。「どの部分が二に二に分かれるのか不思議

年の字 封印35年



東京の記憶

で、飽きずにと見ていた

した」。66年前の女学生時代の驚きを、つい昨日のこのように振り返った。

開閉に要する時間は、開くのも閉じるのも最速で70秒。橋の上の操作室で、自治体職員が開閉した。頻りに跳ね上げては、車や都電などの陸上交通に支障を来すため、戦後、



最後の点検作業で橋げたが跳ね上がる勝開橋。この後、橋の開閉機能が封印された(1970年11月29日撮影)

「跳ね上げ見たい」有志の会結成

現在、「橋の資料館」専門調査役として、勝開橋の資料を集め、来館者への解説も担当する。開館から半年余りで入館者が1万人を超え、関心の高さに驚く一方、子供たちの多くが「跳ね橋」を知らないことも意外だった。「橋の思い出を伝えていくのが、この仕事の大切な役割だ」と思う。木住野さんは静かに語る。

跳ね橋としての機能が封印されて35年。この間、往時を再現する構想が浮沈を繰り返してきたが、2003年に石原知事が都議会に「企画としては大変面白い」と答弁したことで、やや現実味を帯びてきた。都は現在、その技術的可能性について、外部に調査を委託している。

地元の人や有識者らで89年に結成した「勝開橋をあげる会」は昨秋、跳ね上げ再現時のアイデアを募集した。「花火大会の日に、大型ゴジラを屋形船で流す」「橋の下からレーザービームを放射し、橋が開いたことを東京中に知らせる」。ユニークな提案に、同会代表の伊東孝・日大教授(60)は「街おこしの起爆剤になる」と期待し、「私自身、橋が開くと思うと、さぞ美しいだろうと想像し、ワクワクするんです」と声を弾ませた。(野村昌玄)

『読売新聞』
2006年2月20日

氏（故人、参議院議員）、山根孟氏の3人。いずれも旧建設省で道路局長以上を務め、戦後の道路行政に深く関わってきた。3氏のインタビューを通して戦後の道づくりを紐解く。

この研究は土木学会土木史研究委員会オーラル・ヒストリー小委員会（小委員長・伊東孝日本大学教授）のもとで行われ、5編の報告書としてまとめられた。

『日刊建設工業』
2006年10月2日

開く
東京の夢

勝鬨橋 上がれ!!

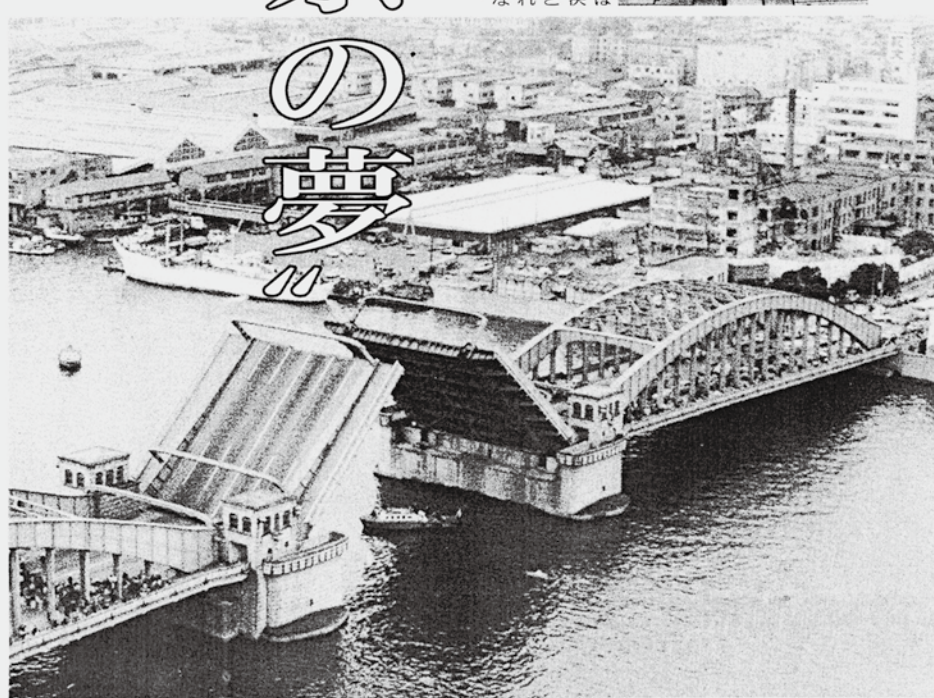
●開かずの勝間橋の中央に「夢、再び」と語る伊東さん ●昭和45年、雄姿を見せる勝間橋 向三側は築地市場



前に「勝間橋をあける会」を結成し、代表として関係機関に働きかけを行っている。

（旧東京オリンピックの年にできた橋。2001年の五輪に向けて何と

か上げたい。技術的には可能、費用問題を解決し、都民の行事の日などに定期的に開閉できれば、東京観光の目玉」と夢を描いている。



『東京新聞』
2006 年 10 月 11 日



受賞者に賞状を授与



好評を博した自治体ブース

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

【写真】「水のおいしさPR」の表彰式で、大谷局長（左）が受賞者に賞状を授与している。

横浜で水のおいしさPR

第7回水道技術 事業体もブース出展
国際シンポ・展示会

22日から24日までの3日間、第7回水道技術国際シンポジウムが横浜市・みなとみらい21地区のパンフィコ横浜で開催された。23日には、開催地の横浜市水道局が「水のおいしさPR」を表現するコンテスト「はまっ子どろろ」感謝状贈呈式などを同時開催した。また、緑日コーナーや豪華景観が当たるクイズラリー、横浜市消防局による消防や防災七五七大会なども催され、来場者をあきさせない。



認定証を手渡した伊東委員長(右)と大谷局長(左)

「水のおいしさPR」を表現するコンテスト「はまっ子どろろ」感謝状贈呈式では、大谷局長が「水のおいしさPR」を表現するコンテスト「はまっ子どろろ」感謝状贈呈式などを同時開催した。また、緑日コーナーや豪華景観が当たるクイズラリー、横浜市消防局による消防や防災七五七大会なども催され、来場者をあきさせない。

「水のおいしさPR」を表現するコンテスト「はまっ子どろろ」感謝状贈呈式では、大谷局長が「水のおいしさPR」を表現するコンテスト「はまっ子どろろ」感謝状贈呈式などを同時開催した。また、緑日コーナーや豪華景観が当たるクイズラリー、横浜市消防局による消防や防災七五七大会なども催され、来場者をあきさせない。

「水のおいしさPR」を表現するコンテスト「はまっ子どろろ」感謝状贈呈式では、大谷局長が「水のおいしさPR」を表現するコンテスト「はまっ子どろろ」感謝状贈呈式などを同時開催した。また、緑日コーナーや豪華景観が当たるクイズラリー、横浜市消防局による消防や防災七五七大会なども催され、来場者をあきさせない。

「水のおいしさPR」を表現するコンテスト「はまっ子どろろ」感謝状贈呈式では、大谷局長が「水のおいしさPR」を表現するコンテスト「はまっ子どろろ」感謝状贈呈式などを同時開催した。また、緑日コーナーや豪華景観が当たるクイズラリー、横浜市消防局による消防や防災七五七大会なども催され、来場者をあきさせない。

「水のおいしさPR」を表現するコンテスト「はまっ子どろろ」感謝状贈呈式では、大谷局長が「水のおいしさPR」を表現するコンテスト「はまっ子どろろ」感謝状贈呈式などを同時開催した。また、緑日コーナーや豪華景観が当たるクイズラリー、横浜市消防局による消防や防災七五七大会なども催され、来場者をあきさせない。

「水のおいしさPR」を表現するコンテスト「はまっ子どろろ」感謝状贈呈式では、大谷局長が「水のおいしさPR」を表現するコンテスト「はまっ子どろろ」感謝状贈呈式などを同時開催した。また、緑日コーナーや豪華景観が当たるクイズラリー、横浜市消防局による消防や防災七五七大会なども催され、来場者をあきさせない。

「水のおいしさPR」を表現するコンテスト「はまっ子どろろ」感謝状贈呈式では、大谷局長が「水のおいしさPR」を表現するコンテスト「はまっ子どろろ」感謝状贈呈式などを同時開催した。また、緑日コーナーや豪華景観が当たるクイズラリー、横浜市消防局による消防や防災七五七大会なども催され、来場者をあきさせない。

「水のおいしさPR」を表現するコンテスト「はまっ子どろろ」感謝状贈呈式では、大谷局長が「水のおいしさPR」を表現するコンテスト「はまっ子どろろ」感謝状贈呈式などを同時開催した。また、緑日コーナーや豪華景観が当たるクイズラリー、横浜市消防局による消防や防災七五七大会なども催され、来場者をあきさせない。

『日本水道新聞』
2006年11月27日

ヘリテージ

100選

heritagging

「門司港レトロ」など選出

毎日新聞創刊135年を記念して、全国から募集した2006年「ヘリテージング100選」に北九州市「門司港レトロ地区」などを16日選出しました。「ヘリテージング」は、明治、大正、昭和(戦前)に建造された日本各地の「近代遺産(ヘリテージ)」を観光の対象として楽しむ新しいレジャーの提案です。100選の一覧は9面に掲載、17面に北海道、東北、関東の36カ所を写真で紹介しています。

《主催》毎日新聞社《後援》国土交通省、文化庁、社団法人・日本観光協会、財団法人・日本ナショナルトラスト

『毎日新聞』
2006年11月16日



周辺開発が頓挫、立地悪い…

練馬駅の駐車場計画が等上したのは〇年。当時計画した駐車場が社倉合用であった。国が各自治体で大規模模試駐車場の建設を働き掛けていた。

渋谷区などの第三セクターによる同役所前地下駐車場（六百五十台も）も九三年公庫通商などの違法駐車解消を目的に開発したが、模試は三割以下と伸びなかった。区担当者は「開業初の稼働率は割以下だった。営業努力で伸びた」。同駐車場のホーム

「練馬」都から区へ移管
ベシ掲示板では「コサート」に
行たために使いたが、〇日〇時
マの込み具合が」といった質
問に、職員が丁寧に答える。昨年
夏には、駐車場へのり〇二万所を
目立色に塗り替えた。

区の財政支援も、借入金約
八千億円を二〇一九年までに返済
する間だ。だが、渋谷駅前で再
開発に伴う大規模駐車場建設計画

も浮上しており、区議の一人
「稼働率が改善するかどうか不
明だ」と指摘する。

江戸川の下都営新宿線都営駒
込駅、江古田駅、八分、国初めの河
下徒歩七、八分。区内初の河
地下駐車場として一九九九年
開業した都営新線地下駐車場は
「台がある区関係者からは「
台が距離があるの、利用状況
良くない。将来的に補完策な

の維持管理費がかかる。これにたいして、各都道府県が、各々で、民間駐車場計画に携わる高田邦道、日大理工学部教授、交通工学は、公共駐車場は、地域にある、という前提の上で、かがある、という整備する必要がある、という前提の上で、今の公共駐車場の経営体制は、稼算をアッパで採算性を高めるのは難しい」と指摘する。「例えば、料金を決める時に、議会で、民間業者ほど、などの反対意見が出る。公共の場合、管理する人、要になる」としている。

件費も高い。地域事情に合った駐車場ができていない。出口が少なくての出庫に時がかかると、案内誘導が足りないなど、改善すべき点は多い」という。

6、改善の策として駐車場、取り締まりが厳しくなることで、各自治体とも利用が増えることを期待しているが、高田教授は「劇的に増えるわけではない」という。駐車場のあちこちでは特選車両の巡回を厳しくするなど工夫が必要になる」としている。

●入り口から遠い地下2階では平日、空きブースが目立つ練馬駅北口地下駐車場。地下1階は常に満車に近い状態まで持ち直したという

①同駐車場の地上部分。中央右にある約4000平方メートルの区有地はコンベンションセンター構想などが頓挫し、清掃車の駐車場などに暫定利用されている＝いずれも東京都練馬区で



都心の大规模公共駐車場

バブル期の前後に都心に計画、整備された大規模公共駐車場が、各地で苦戦している。周知再開発計画の頓挫や土地条件の悪化などがネックとなり、利用が伸び悩んでいるのだ。建設費の返済が計画通りに進まないところもある。各自治体ともあの手この手で稼働率アップに懸命だ。

共駐車場

都營大井町線と西武池袋線が交わる練馬区の練馬駅。広い駅前広場の地下にある。練馬駅北口地下駐車場（四百七十一台）が今月、都道路公社に引き移管された。

「国から借りた建設費の返済ができます。資金ショートを起すことがない。区に移管した方が経営改善できる」（都建設局）という理由がかった。

ここは都内有数の大型駐車場として一九五五年、都道路公社が開業したが、誤算があった。駅前にホテルやフィジカルが立ち並び、はずの開収計画が、パバル劇場で中止された。

このため、駐車場の利用も低迷。長時間割引の導入で、駐車場に車を止めて電車に乗りてもらう「パーク＆ライド」を推進しよう、近のスーパー、パンコ店などの提携を進める対策まで持ち直しては、が、稼働率低下は計画の半分はばた。国の制度による駐車場事業のため、料金・営業時間改定などの国の了解を得るのに何

か月もかかるといいう契約があった。公社は料金収入から建設費四十三億円を返す計画だったが、その余裕はなかった。都の貸付金も、とまふ公社が借入を一括返済して、その借金を区引き継ぐことが出来なかった。これに伴い、返済期間も延び長された。

だが、区が今後三年間で、残り約三十四億円の借金を料金収入から返済できるようにして、区内部に「計画通りできるのか」と懸念する声も、地元都議は「見通しは厳しいのでは」と話す。

『東京新聞』

2006 年 4 月 17 日



▲ 利用者呼び込むため、昨年夏に緑と黄色を基調に塗り替えた渋谷区役所前地下駐車場の入り口。それまでは青と白で分かりにくかった＝渋谷区で



川の地下に約87億円かけて建設した江戸川区新川地下駐車場。維持管理費の増加が懸念されている＝江戸川区で

文・石井敬／写真・五十嵐文人／紙面構成・山田和宏

空
↓
満
道陰しく



高田邦道教授

歩道の中央に設けたポストコーンについて説明する市交通安全推進係の長谷川実さん。自転車と自動車との出会い頭事故を防ぐ

国土交通省によると、これと説明する
 だけの数ハンプを集中
 設置している例は全国
 的に多いという。市下
 交通安全推進の長谷川
 実さんは「市民参加で合
 意形成をした事故対策だ
 から、可能になった」つた。

横断歩道周辺には、歩行者の無理な斜め横断を防ぐため「横断防止柵」を設置した

プロジェクトを提し、それを会の同僚と幹部に
た安事会顧問の目理
工部・高田邦道
交通手は、交差設
計に携わる中で、日
本の交通事故対策を遅
に危機感を抱いてし
この五十年間に平均
一万人が交通事故で死
ていくに、世間の関心
が低すぎる。この通報
争奪戦には、「軍備」
と「徴兵」が必要だ。
「軍備」とは事故を減
すためのシステム、つ
るの材質、成、「徴兵
は国民参加による策を
意味する。
国民教授は一九〇〇
代から海外視察をね
事故を減らす仕組み
情報とともに、イン

「事故多発交差点」など、路拡充などの長期的施策の順位がすぐに分かるようになった。だが、詳細な事故データ分析によって、市は事故情報などもともに、最も危険度の高い交差点を選んで対策を進める点で、スタートを打った。次に事故が多い市道路線約・八〇を選んだ。横断策一、通過交通を更初高地帯を対象に、面対策」と続け一部は国土交通省と警視庁のモデル事業にも指定され、住民参加で改良設備を進めていく。市道で四割、交差点六割ほどは事故数は減少した。

隣接する市川、白井の両市でも同様のプロジェクトをスタートするため紙橋構成・松平徳祐

石井敬 写真・五十嵐文人、高嶋さくら

交通事故「ヒヤリ」地図

千葉県の3市で作成 市民の体験集める



住民から寄せられた「ヒヤリハット情報」をもとに作られた交通事故ハザードマップ

住民が体験したあわや交通事故の「ヒヤリハット」情報を集めて「ハザードマップ」を作り、生活道路の交通安全対策に生かそうという試みが千葉県鎌ヶ谷市などで本格化している。同市ではこの情報を生かし、渋滞時の幹線道路の抜け道となっていた住宅街で、自動車の速度を落とす工事をした結果、1年間で人身事故が半減した実例もある。

19日からは同市など3市で集中的に住民から情報を集め、将来的には取り組みを全国に広げたいとしている。

日大理工学部の高田邦道教授（社会交通工学）らの研究グループが提唱し、国土交通省からの補助も得て進めているプロジェクトで、「交通事故半減」を目標に、まず鎌ヶ谷、市川、白井の千葉県内3市で実験を進めている。

警察署に保管されている交通事故記録の事故発生場所と、ドライバーや歩行者が体験したヒヤリハット情報から「交通事故ハザードマップ」を作成し、住民に公開。交通の流れをどう改善すれば事故が減らせるかを、住民とも議論して合意を得て、改良工事に着手する。

鎌ヶ谷市では2001年度から実験を開始。その結果、「狭い路地の交差点を猛スピードで突っ切る車と接触しそうになった」といった情報が住民から多数寄せられ、国道や県道など幹線道路の渋滞を避け、自動車住宅街の生活道路（市道）に殺到している結果、事故が多発していることが判明した。

これを受け市では、交差点の路面を塗装して運転手から識別しやすくするとともに、ガムの段差を設けることで、車の通過速度を平均5キロ程度落とさせることに成功。1995～99年の人身事故が年平均31・8件だったのに対し、改良工事完成後の05年は14件と半減した。

昨年度からは市川、白井両市にも対象を広げ、将来は全国展開が目標。今月19～22日、各市役所やインターネット（<http://www.trafficplus.co.jp/hyari/pc>）携帯電話の場合は末尾が/m）などで、ヒヤリ情報を集中的に集める3市合同キャンペーンが実施される。

機能制約に損失懸念

那覇空港
シンボル 滑走路新設向け討議

国と県でつくる那覇空港調査連絡調整会議（事務局・県交通政策課）は十日、滑走路新設に向けた課題を討議するシンポジウムを那覇市内のホテルで開催した。滑走路延長能力の制約がもたらす経済損失への懸念の声を聞き、早期の滑走路増設を求めた。

幹事の東良和沖繩ツーリスト社長は国際観光市場の拡大などにも触れ「観光客は二〇年度で少なくとも八百万人ぐらいいなと思う」と予測。早期の滑走路増設を求めた。

国内線だけで年百回利用するといふ田崎氏は、那覇空港について「チェックインから検査を経て搭乗までの時間が長い。日航側と全日空側の距離も遠く、離島への乗り継ぎに不便だ」と利用上の課題を指摘した。

現在でも夏季や特定時間帯に利用が集中し、予約が取れずに沖縄訪問を断念する人は年十七万人に上る。轟朝幸日本大学助教授は「非常に大きな経済損失の恐れがある」とした上で、増設に関する費用対効果の議論を急ぐべきだと強調した。

シンポジウムは、施策の構想・計画段階から住民意見をとり入れるパブリック・インボルブメント（P・I）の一環として開催された。

空港拡張のほか、「格氏」などと観光地として安泊客などから沖縄の二層の魅力づくりを促す食事がすすかったといふ意見も相次いだ。



那覇空港の滑走路新設に向けて討議したシンポジウム。十日午後、那覇市の沖繩かりゆしアーバニウムにて。

那覇空港拡張 重要性を論議

滑走路の増設提起も



那覇空港整備の総合調査を実施している国と県の「那覇空港調査連絡調整会議」は十日、那覇市内のホテルでシンポジウム「空港から見える沖縄の未来」を開いた。写真。那覇空港の将来の需要拡大に伴う空港整備の在り方などについてパネリストらが意見交換。観光需要の増加やアジア地域における格安航空会社の進出などで、那覇空港の機能的な整備、滑走路増設の必要性などが提起された。

日本大学理工学部助教授の轟朝幸氏は「アジア地域での新しい航空会社の進出などで空港需要も変わる」と指摘。その上で、沖縄の人口増や貨物輸送の需要、観光客の増加などを挙げ、将来の那覇空港の拡張の重要性を説いた。

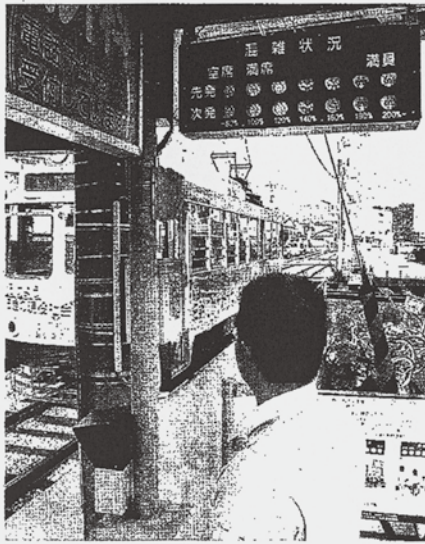
沖縄経済同友会常任幹事の東良和氏は、シーズンで異なる航空需要に応じて設定する運賃制度の弊害を説明。「キャンベリン商品が出ると値崩れし、観光の質を落とすことにもなる」と述べた。

ソムリエの田崎真也氏は搭乗過程の簡素化や空港内の構造見直しなどを含めた空港整備を提案。コーディネーターを務めた政策研究大学院大学教授の森地茂氏は「那覇空港の容量が逼迫する状況を放置すると沖縄の経済、生活など全体的に影響が出てくるのではないか」と地元の積極的な議論を促した。

『沖縄タイムス』

2006年9月11日

『琉球新報』
2006年9月11日



電車の混雑状況を知らせる電光掲示板
(高知市高須の「県立美術館通」電停)

電車の混雑 電光で表示

工科大学 利便性向上へ実験

次の電車は込んでる？ すいてる？——高知工科大の研究グループが、土佐電鉄の電停内に設置した電光掲示板で到着予定電車の混雑情報を知らせる実験を、十一日から始める。利用者の利便性アップや朝の通勤通学時の混雑の平準化などが狙いで、利用者の声を聞きながら実用性を操る。

(松田さやか)

「美術館通」に掲示板 高知市

実験は、次世代の交通システムを研究している同大総合研究所地域ITS社会研究センターが主体となり、土電や日本六、国土交通省土佐国道事務所、県が協力。はりまや橋方面行き「県立美術館通」電停(高知市高須)で平日の午前七時から同九時の二時間、今月末まで実施する。高知工科大学の学生が手前の電停で電車の込み具合を視野に入れている。

『高知新聞』
2006年10月11日

研究グループの事前調査では、同電停は土電のバス停やパーク・アンド・ライドの駐車場と隣接している乗り継ぎの良さから、朝のラッシュ時に百二十―百五十人が利用。うち一割は、電車の込み具合によって後続電車を待つ傾向があるという。今月下旬に利用者からアンケートを取り、実用性などを分析する予定。

交通と環境考える

30人参加し「エコ教室」

高知市

環境保護の視点から公共交通の利用促進を考える「交通エコロジー教室」が十一日、高知市棧橋通四丁目の土佐電鉄本社で開かれ、市民約三十人が「環境に優しい移動」について理解を深めた。国土交通省四国運輸局とNPO高知市民会議の主催。

日本大学理工学部社会交通工学科の轟朝幸助教が講演。日本全体の二酸化炭素排出量のうち20

交通手段と環境への影響を考えるクイズコーナーでは、「高知市と同じくらいの規模の群馬県前橋市では、どっちが二酸化炭素排出量が多い?」「答え前橋市」「通勤(距離八キロ)の車を週に二日、自転車に替えるとどれくらいの二酸化炭素削減になる?」「答え年間百八十五キロ」などの問いに、参加者が挑戦した。

教室に参加した市内の自営業の男性(三十八)は「車の配達は店と届け先の往復を減らすため、何軒かまとめて回るようにしたい」と話していた。

(池本広中)

『高知新聞』
2006年11月13日

OPINION

私はこう考える

福田 敦 日本大学理工学部教授

日本大学理工学部交通工学科卒業後、修士課程を修了。日本大学大学院理工学研究科交通土木工学の博士課程修了後、同理工学部助手を経て、アジア工科大学院助教授としてタイに派遣。2005年より現職。専門は交通計画、国際開発工学、交通プロジェクト評価。(財)国際交通安全学会会員。

福田トウェンチャイ 日本大学理工学研究所上席研究員

チェラロンコン大学大学院環境資源経済学研究科修士課程修了。中央大学大学院理工学研究科博士課程後期(土木工学専攻)修了。2005年より現職。専門は交通環境、交通安全。



福田敦教授(写真右)と、タイでのワークショップに参加した福田トウェンチャイ上席研究員(写真左下)、日本大学大学院理工学研究科の岡村誠さん(写真左上)

「タイで『何歳からバイクに乗っていいですか?』と質問すると、『8歳から』という答えがごく普通に返ってきます。タイでは飲酒運転なども多く、交通安全教育が重要な課題なのです」と、タイの交通問題に詳しい福田敦教授は言う。

タイにおける交通事故死者数は年間約一万4000人。1000人当たりの死亡率でみると日本の0.07に対してタイは0.23と約3倍となっている。

この状況に対して、タイ政府は抜本的な交通安全対策を実施中であるが、必ずしも十分な効果が上がっていない。このため、A P ホンダタイにおけるホンダの二輪のデモストリビューター)から、過去に同様の取り組みを行ってきた日本の交通安全分野での経験を活かして協力を行えないか、検討の要請があった。これを受けて、(財)国際交通安全学会で、タイにおける交通安全施策への支援を行うためのプロジェクト

が定められることになった。この背景には、タイを走る車両の4割は二輪車で、その二輪車の殆どが日本製ということがある。

このプロジェクトの柱となる調査とワークショップ(対策検討会)を福田敦教授は推進している。取り組みの鍵となるのは、①活動をシステム化するための組織の統合化、②日々死亡事故が発生しているため1日でも早いシステムの稼働、③住民参加による交通安全への意識の向上、の3点であるという。

福田敦教授は、国からのトップダウンではなく、地域の住民の意識をキープアップするための交通安全教育手法として、日本で行われているヒヤリ地図づくりを普及することにした。

『ヒヤリハット』という概念を理解してもらうワークショップは、バンコク郊外のサマットプラカン県とタイの典型的な地方都市であるウドンタニ市で、計3回開催された。ウドンタニ市では、2005年8月に第1段階として、コミュニティリーダーの発掘、ヒヤリ地図作成の可能性の検証を目的に開催。市の担当者、高校教員、警察など各分野の代表であるコミュニティリーダーが参加し、事故データや参加者のヒヤリ体験をもとにウドンタニ市のヒヤリ地図を作成し、その後、コミュニティレベルでのヒヤリ地図づくりの実践を

ヒヤリ地図づくりの普及を通じて、タイにおける交通安全施策を支援

目的に、地元住民にも参加してもらい、第2段階(2006年2月)が行われた。

ワークショップではまず、参加しているタイの方々に、日本の『ヒヤリハット』という概念を理解してもらうところから始まりました」と、現地でのヒヤリ体験の調査を行った福田トウェンチャイ上席研究員は話す。

「タイ語にも、『ヒヤリ』に当たる『コト(タラップ)』、『ハット』に当たる『コ(ワイ)』という言葉がありすが、それらの言葉と交通安全を結びつけるという発想はタイにはありませんでした。でも、いったん理解してもらったと、みんなが『素晴らしいアイデアだ』と喜んでくれました」。

ワークショップの最大の成果は、ヒヤリ地図づくりによる手法を中心とした支援策を実行することが、今後の交通安全対策に有効であるという感触を得たことである。さらに、地域住民に『ヒヤリハット』という概念を理解してもらうことで、その体験を聞き出せるということが確認できた。また、警察が持っている事故データと比較して、事故発生地点の他に危険箇所を抽出できたことも、成果として評価できるといふ。

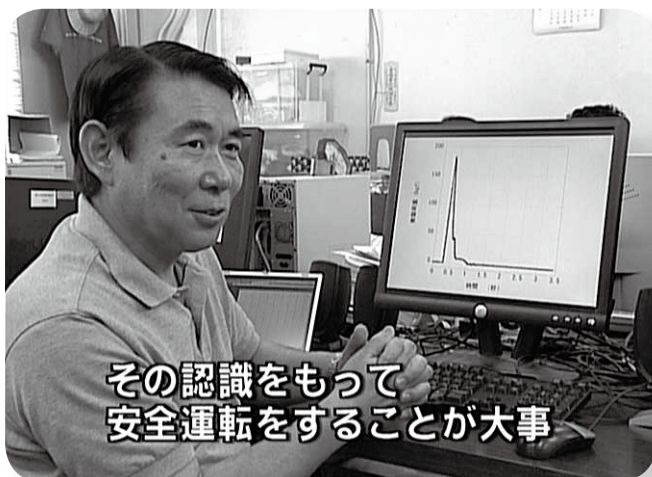
「重要なのは、タイの方々が主体となって交通安全に取り組んでもらうことです。ヒヤリ地図づくりに参加することで、コストをかけずに一人でも多くの方々に交通安全意識を持っていただきた。現在、ヒヤリ地図づくりを普及させるために、タイ語によるヒヤリ地図作成マニュアルの制作を検討しています。さらに、タイの各地域で率先して活動してくれるコミュニティリーダーの発掘なども支援していきたいと考えています」。福田敦教授は、次なる展開に向かって動き始めている。

※交通事故死者数=タイでは事故発生から30日以内に死亡した人の統計

『Monthly The Safety Japan』

(2006年5月10日発行)

pp. 5



その認識をもって
安全運転をすることが大事

『財全日本交通安全協会』〈交通安全教育ビデオ〉
人に優しい自転車の乗り方 ～なくそう!! 暴走運転～
2006年11月

「渋滞踏切」残り43か所



スムーズに車が流れるようになった京成船橋駅脇の県道。しかし、すべての踏切撤去までの道のりは遠い

京成線高架でも解消3

巨額費用に撤去進まず

船橋市の京成線船橋駅～船橋競馬場駅間（2.47キロ）で進められてきた鉄道高架工事が「空」しく通開。同市における交通渋滞の深刻さは県内有数とされるだけに「これまでよりは車や人の流れがスムーズになった」と評判は上々だが、今回の工事で撤去されたのは、渋滞の大きな要因とされる県内の「ボトルネック踏切」46か所のうち、わずかに3か所に過ぎない。環境整備や街づくりには不可欠とされる踏切の撤去が、多額の事業費を要することから遅々として進まないのが実情だ。（及川昭夫）

流れスムーズに 成船橋駅近くで、客待ちをしていたタクシー運転手の男性（初）が表情をほころばせ、高架完了で同駅と隣りになったと思う。京の大神宮下駅脇の県道、市

● ボトルネック踏切 国土交通省の通行台数に遮断時間を掛け合わせた規定で、遮断時間がピーク時で1時間「交通遮断量」が5万台・時以上となる間のうち40分以上にのぼるか、1日の車踏切。

道がで大混雑を招いて、た三つのボトルネック踏切が、一気に姿を消したからだ。

損失時間全国8位 国土交通省などによると、千葉県は踏切遮断による損失時間が全国で8番目に多い。1日に約5万人が1時間を無駄にしていることになり、県の試算では今年の高架工事完了による経済効果は40年間で約950億円に上るといふ。

25年700億円要す、県道路整備課の担当者が

「たけなな」の中、目大理工学部（船橋市）の安井一彦専任講師（交通信号政策）は「大規模な工事だけが解決策ではない」として、踏切への信号機設置を提唱する。現行の道交法でも信号があれば車両の一時停止は不要となることから、安井講師は「都内の踏切では、1時間に通行できる車の数が高く、京成船橋駅近くの男性商店主55は「郊外の大」型店に客を奪われず、市街地がにぎわいを取り戻すき

また、高架によって線路下の用地を駐輪場や駐車場、商業施設として活用することも可能となる。街づくりに対する市民の期待は、長い時間と巨額の事業費を必要とする。今回の総事業費は約700億円にも上り、当初は10年計画だったのが用地買収の難航などで25年を要した。また、国の規定により事業費の45%程度を負担する県・地元自治体の財政難も、事業推進の足かせになっている。今回の工事では国が事業費の約41.6%を、京成電鉄が13

つたけになつてほしい」と話。しかし一方で、県内には北西部を中心にボトルネック踏切が計43か所残る。現在、県が事業主体となり鎌ケ谷市の新鎌ヶ谷駅周辺で新京成線の立体交差事業が進められているが、2012年度末までに撤去される見通しとなつていのは5か所に過ぎない。

・4%を負担したが、同課や船橋市では「国の補助がなければできない」とではない」と明言する。

このため、ピーク時には1時間に40分以上遮断機が閉まる京成津田沼駅（習志野市）脇の「開かずの踏切」や、2003年1月にフロン車が電車と衝突して計13人が死傷する事故が起きた京成線実況駅近くの踏切（同市）は「手を回すことができない状況」（同課）に置かれている。

信号機設置を提唱

「たけなな」の中、目大理工学部（船橋市）の安井一彦専任講師（交通信号政策）は「大規模な工事だけが解決策ではない」として、踏切への信号機設置を提唱する。現行の道交法でも信号があれば車両の一時停止は不要となることから、安井講師は「都内の踏切では、1時間に通行できる車の数が高く、京成船橋駅近くの男性商店主55は「郊外の大」型店に客を奪われず、市街地がにぎわいを取り戻すき

また、高架によって線路下の用地を駐輪場や駐車場、商業施設として活用することも可能となる。街づくりに対する市民の期待は、長い時間と巨額の事業費を必要とする。今回の総事業費は約700億円にも上り、当初は10年計画だったのが用地買収の難航などで25年を要した。また、国の規定により事業費の45%程度を負担する県・地元自治体の財政難も、事業推進の足かせになっている。今回の工事では国が事業費の約41.6%を、京成電鉄が13

また、高架によって線路下の用地を駐輪場や駐車場、商業施設として活用することも可能となる。街づくりに対する市民の期待は、長い時間と巨額の事業費を必要とする。今回の総事業費は約700億円にも上り、当初は10年計画だったのが用地買収の難航などで25年を要した。また、国の規定により事業費の45%程度を負担する県・地元自治体の財政難も、事業推進の足かせになっている。今回の工事では国が事業費の約41.6%を、京成電鉄が13

また、高架によって線路下の用地を駐輪場や駐車場、商業施設として活用することも可能となる。街づくりに対する市民の期待は、長い時間と巨額の事業費を必要とする。今回の総事業費は約700億円にも上り、当初は10年計画だったのが用地買収の難航などで25年を要した。また、国の規定により事業費の45%程度を負担する県・地元自治体の財政難も、事業推進の足かせになっている。今回の工事では国が事業費の約41.6%を、京成電鉄が13

また、高架によって線路下の用地を駐輪場や駐車場、商業施設として活用することも可能となる。街づくりに対する市民の期待は、長い時間と巨額の事業費を必要とする。今回の総事業費は約700億円にも上り、当初は10年計画だったのが用地買収の難航などで25年を要した。また、国の規定により事業費の45%程度を負担する県・地元自治体の財政難も、事業推進の足かせになっている。今回の工事では国が事業費の約41.6%を、京成電鉄が13

また、高架によって線路下の用地を駐輪場や駐車場、商業施設として活用することも可能となる。街づくりに対する市民の期待は、長い時間と巨額の事業費を必要とする。今回の総事業費は約700億円にも上り、当初は10年計画だったのが用地買収の難航などで25年を要した。また、国の規定により事業費の45%程度を負担する県・地元自治体の財政難も、事業推進の足かせになっている。今回の工事では国が事業費の約41.6%を、京成電鉄が13

また、高架によって線路下の用地を駐輪場や駐車場、商業施設として活用することも可能となる。街づくりに対する市民の期待は、長い時間と巨額の事業費を必要とする。今回の総事業費は約700億円にも上り、当初は10年計画だったのが用地買収の難航などで25年を要した。また、国の規定により事業費の45%程度を負担する県・地元自治体の財政難も、事業推進の足かせになっている。今回の工事では国が事業費の約41.6%を、京成電鉄が13

また、高架によって線路下の用地を駐輪場や駐車場、商業施設として活用することも可能となる。街づくりに対する市民の期待は、長い時間と巨額の事業費を必要とする。今回の総事業費は約700億円にも上り、当初は10年計画だったのが用地買収の難航などで25年を要した。また、国の規定により事業費の45%程度を負担する県・地元自治体の財政難も、事業推進の足かせになっている。今回の工事では国が事業費の約41.6%を、京成電鉄が13

また、高架によって線路下の用地を駐輪場や駐車場、商業施設として活用することも可能となる。街づくりに対する市民の期待は、長い時間と巨額の事業費を必要とする。今回の総事業費は約700億円にも上り、当初は10年計画だったのが用地買収の難航などで25年を要した。また、国の規定により事業費の45%程度を負担する県・地元自治体の財政難も、事業推進の足かせになっている。今回の工事では国が事業費の約41.6%を、京成電鉄が13

また、高架によって線路下の用地を駐輪場や駐車場、商業施設として活用することも可能となる。街づくりに対する市民の期待は、長い時間と巨額の事業費を必要とする。今回の総事業費は約700億円にも上り、当初は10年計画だったのが用地買収の難航などで25年を要した。また、国の規定により事業費の45%程度を負担する県・地元自治体の財政難も、事業推進の足かせになっている。今回の工事では国が事業費の約41.6%を、京成電鉄が13

また、高架によって線路下の用地を駐輪場や駐車場、商業施設として活用することも可能となる。街づくりに対する市民の期待は、長い時間と巨額の事業費を必要とする。今回の総事業費は約700億円にも上り、当初は10年計画だったのが用地買収の難航などで25年を要した。また、国の規定により事業費の45%程度を負担する県・地元自治体の財政難も、事業推進の足かせになっている。今回の工事では国が事業費の約41.6%を、京成電鉄が13

焦点

『読売新聞』

2006年12月14日