

# CREATE KINKI **クリエイト きんき**

〔テーマ〕「近畿のみち」  
- 都市交通を考える -



**JCCA** Japan Civil Engineering Consultants Association  
社団法人 建設コンサルタンツ協会 近畿支部

**クリエイト きんき** 〔第7号〕

〒540-0005  
大阪市中央区上町A番12号(上町セイワビル)  
TEL. 06(6764)5891 FAX. 06(6764)5892  
<http://www.kk.jcca.or.jp>

発行日：2004年8月20日

ご意見、お問い合わせは、[create@kk.jcca.or.jp](mailto:create@kk.jcca.or.jp) まで







テーマ **1** 近畿のみち - 都市交通を考える -

特集

**1** 近畿の都市部における交通円滑化の取組み

**5** 都市のみちを考える

**7** TDM施策の推進

インタビュー **10** 「市民によるコミュニティバスの運行」について

取材 **14** 白い貴婦人に乗って

地域紹介

福井 **16** 若狭のさんぽみち

レポート

**17** 『建設技術展2004近畿』探訪記

会員交流

**18** ソフトボール大会

その他

**20** 名簿



# 「近畿のみち」

## - 都市交通を考える -

相変わらず渋滞している道路、なかなか減らない交通事故など、都市交通は大きな問題に直面しています。国、地方公共団体、住民、それぞれの活動を参考に都市交通について考えてみたいと思います。

### 近畿の都市部における交通円滑化の取組み

国土交通省 近畿地方整備局 道路部

#### はじめに

モーターリゼーションの進展とともに、自動車保有台数は右肩上がりに伸び続けているのに対し、道路のサービス水準は都市部を中心に年々低下している。渋滞損失を費用換算すると全国で年間約12兆円、近畿で約1.9兆円にも及ぶ。ここでは、交通の円滑化を進めるため、総合的な都市圏の交通円滑化対策の概要と近畿地方におけるTDMを中心とした交通円滑化に向けた取り組みを紹介する。

#### 1. 近畿地方整備局管内の渋滞状況

近畿管内における渋滞による年間の損失額及び損失時間は、以下のように、1.9兆円、6億人時間にもな

っている。また、その大部分は大都市圏を抱える大阪、兵庫、京都が占めている。

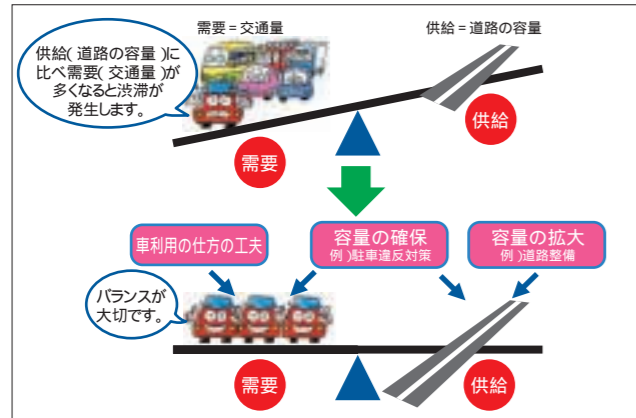
	渋滞損失額 (億円/年)	渋滞損失時間 (百万人時間/年)
福井県	749	25
滋賀県	1,300	42
京都府	2,959	99
大阪府	8,463	270
兵庫県	3,115	103
奈良県	1,083	37
和歌山県	974	33
近畿計	18,643	610

近畿管内の渋滞による損失額及び損失時間



## 2. 渋滞改善に向けた取り組み

バイパス整備、踏切の立体化等の交通容量拡大策に加え、パークアンドライドをはじめとする交通需要マネジメント（TDM）及び、道路・鉄道などの複数の交通機関の連携によるマルチモーダル施策等を組み合わせた総合的な都市圏の交通円滑化対策を推進する。



総合的な都市圏の交通円滑化対策の考え方

### (1) 交通容量拡大策

バイパス整備や環状道路等道路ネットワークの整備や交差点改良、踏切の立体化などにより、ボトルネックを解消し、交通容量の拡大を図り、スムーズな交通の確保を目指す。

対策事例を以下に示す。

#### ①道路ネットワークの整備

管内の主要都市、地区を結ぶ幹線道路ネットワークの整備を図り、渋滞解消を図る。

#### ②幅員の確保(多車線化、幅員確保等)

自動車交通量に対応した道路幅員、車線を確保し、渋滞の解消を図る。



#### ③ボトルネック解消策(交差点・踏切の立体化、交差点改良、信号制御の高度化等)

- 横断地下道整備によるボトルネック解消策の例 -  
(一般国道2号西淀川区歌島橋地下歩道整備)

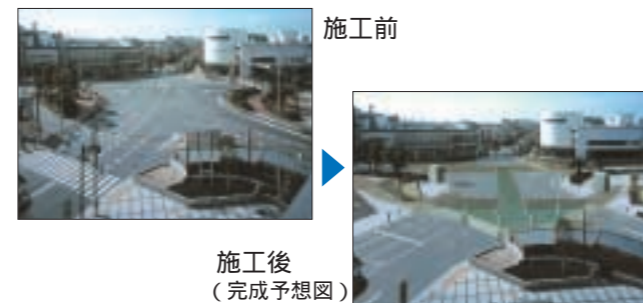
歌島橋交差点は、国道2号、府道、市道の3路線が交差する5差路の広大な交差点で、第3次渋滞対策プログラム箇所に指定され、かつ平面交差のため交通事故も多発し、

事故多発地点にも位置づけられている。

本事業では、国道の地下に横断歩道を整備、併せて自転車も乗れるサイズのエレベーターを備えることで、歩行者・自転車の安全確保を図るとともに、交通事故の低減、渋滞の緩和、円滑な自動車流による環境負荷軽減など多くの効果が期待されている。(平成19年度完了予定)



連続立体交差事業の例  
(阪神電鉄西宮駅付近)



その他、以下のような施策により、道路容量の拡大、確保を図り、都市部における交通渋滞解消を図るものである。

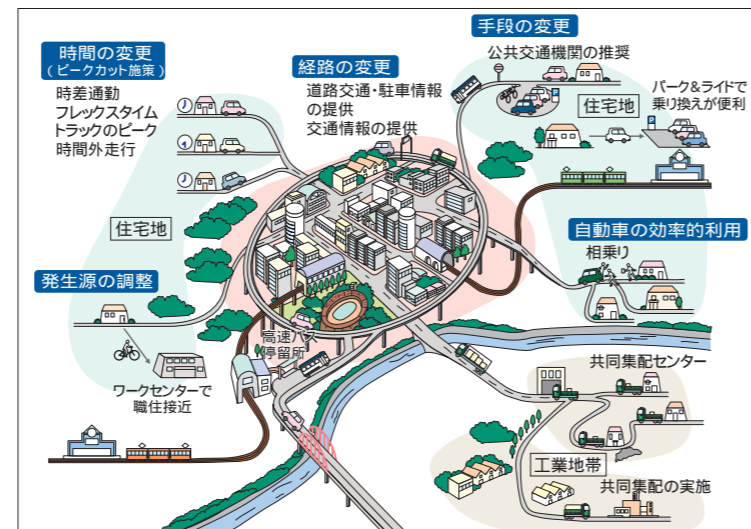
#### ④リバーシブルレーンの整備

#### ⑤タクシーベイ・荷捌き施設の整備

#### ⑥交通管制システムの充実・高度化など

### (2) 交通需要マネジメント(TDM)施策

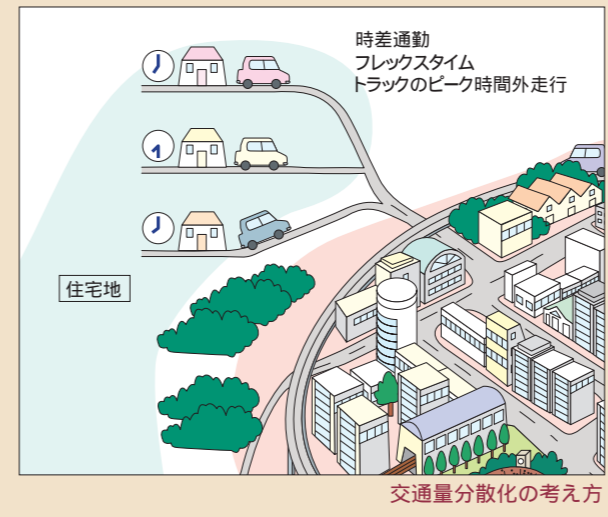
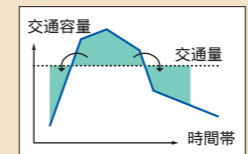
交通需要マネジメント(TDM: Transportation Demand Management)とは、道路利用者に時間、経路、交通手段や自動車の利用法の変更を促し、交通混雑の緩和を図る方法のことである。複数の交通機関との連携によるマルチモーダル施策とあわせて複合的に実施することにより、都市交通の円滑を図る。



TDM施策の概念

#### ①時間の変更(ピークカット施策)

渋滞情報マップや公共交通機関の利用を促すパンフレットの配布などによって、フレックスタイムや時差通勤などへの協力を呼びかけ、交通量が一定の時間に集中しないよう分散化する施策。



#### ②経路の変更

道路交通情報を提供して、混雑する道路や交差点を避けて空いている経路への変更を促し、交通量の分散を図る施策。



図形方式所要時間表示板

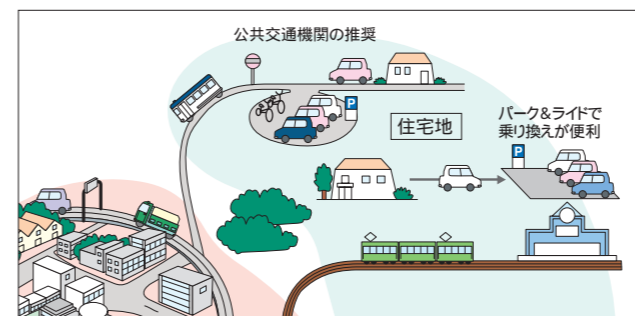
ビーコンから車両へ  
道路交通情報を提供



#### ③手段の変更

##### パーク&ライド施策

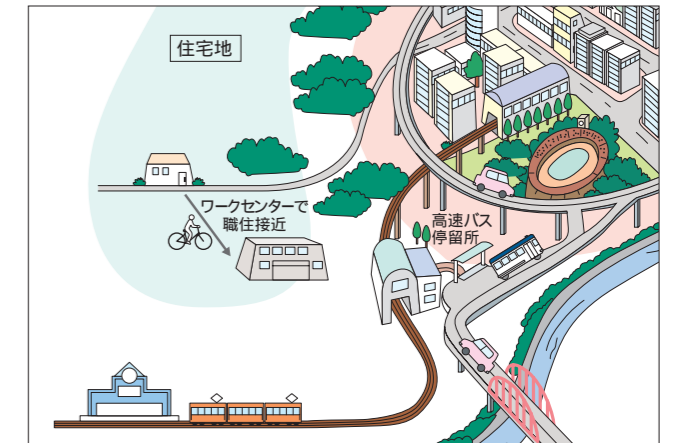
都心に入る車の量を少なくするために、郊外の駐車場に車を停めて、電車やバスに乗り換えるシステム。



パーク&ライドの概念

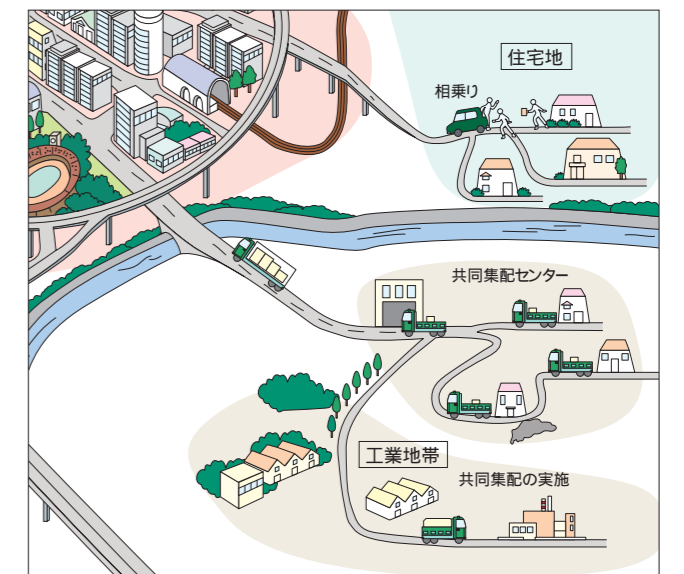
#### ④発生源の調整

勤務日数や、通信手段の代替えなどによる勤務形態の変更等を行う施策。



#### ⑤自動車の効率的利用

相乗りや共同集配などにより、乗用車の乗車人数の増加、貨物車の積載効率を高める。また、相乗りを促進するためにはHOV(多人数乗車車両)ルートの整備、共同集配センターの整備等を行う。



### (3) マルチモーダル施策

マルチモーダルとは、良好な交通環境を作るために、航空、海運、水運、鉄道など、複数の交通機関と連携し、都市への車の集中を緩和する総合的な交通施策である。このため、交通結節点となる鉄道駅、バスターミナル、空港、港湾等におけるモード間(鉄道~バス、幹線バス~フィーダバス、航空機~鉄道(バス)など)の結節機能強化が必要とされる。

さらに、TDM施策と組み合わせて複合的に実施することにより、都市交通の円滑化がより図れるものと期待される。



## ①駅前広場の整備 / 鉄道と高速バス結節強化

### 駅前広場の整備

公共交通機関の円滑な乗り継ぎを目指して、歩行支援施設（動く歩道、エスカレーター）を含めた、駅前広場の整備を行い、公共交通機関への利便性向上を図る。



駅前広場整備（川西駅前）

エスカレーターを設置した歩道橋（大阪駅前）

### 鉄道と高速バス結節強化

バスと鉄道との乗り継ぎがスムーズにできるよう、バス停と鉄道駅との交通結節点を強化することにより、公共交通機関の利用促進を図る。



舞子地区におけるマルチモダリティ

## ②ハイグレードバス停 / バスレーンのカラー舗装化

### ハイグレードバス停

バスの到着時刻等の情報を提示する（バスロケーションシステム）ほか、福祉施設や乗降者の多いバス停に屋根やベンチを設けることにより利便性、快適性の向上を図る。



大阪市内の例

### バスレーンのカラー舗装化

バス優先・専用レーンを改築工事や舗装修繕等にあってカラー舗装化の実施により、バス利用の定時性を図る。同時に、公安委員会と連携してレーン内への駐停車等の取締りを強化し円滑なバスの運行を図る。



大阪市内のバスレーンのカラー舗装化の例

## ③都市モノレール、新交通システム、路面電車（LRT）の整備支援 / 広域物流拠点へのアクセス整備

都市の交通混雑を解消するため、都市モノレールや新交通システム、さらにはLRT等の整備を図る。



大阪モノレール

### 広域物流拠点へのアクセス整備

高規格幹線道路などIC付近に貨物の積み替えができる物流拠点を整備し、空港や港湾などへの連絡強化を図ることにより、物流の効率化を図る。



神戸淡路鳴門自動車道布施IC及び神戸物流センター

# 都市のみちを考える

国土交通省 近畿地方整備局 道路部

みち、道、道路、小路、こみち。いろいろな呼び名があるように、「道」にはいろいろな顔もあります。道路の重要な役割の一つは、この車社会の中でいかに効率よく交通を処理するかということで、下の写真はそのためにつくられた幹線道路です。



車であふれる幹線道路

一方、子どもたちが遊ぶ「みち」の風景は、特に都市部ではほとんど見かけなくなりました。いま、子どもたちに道で遊べとは言えませんが、いままで余りに車優先の「道路」を造ってきたような気がします。



かつての、みちで遊ぶ子供たち

そこで、一つご紹介するのが、あんしん歩行エリアという考えです。この施策は、幹線道路などで囲まれたある一定の地区を、人や自転車が安心して通行できる空間にしようというものです。

最近の交通事故の大きな特徴としては、まず交通事故による死者数は減っているのに、交通事故件数は逆に増加していることが挙げられます。また、身近な道路ほど事故の確率は高く、生活道路では幹線道路の約2倍となっています。しかも、

歩行中の死亡事故の6割は自宅から500m以内で発生しています。

これまでも歩道の設置など車と人を分離する努力はしてきたのですが、これは車にとっても走りやすい道路を作ることになり、スピードはかえって大きくなることもあります。また、どこかで必ず人や自転車は車道を横断する必要があり、車と完全に分離することは横断歩道橋を全ての交差点につけてもおそらく不可能でしょうし、車を全て排除するというわけにもいきません。

そこで、あんしん歩行エリアでは、交通量はなるべく少なくしたうえで、かつ、人と車が安全に共存できるように、次のような具体策をとることとしています。

- ①エリア内の道を抜け道として使われないよう、周りの幹線道路の渋滞ポイントを解消
- ②エリア内では、通過交通の排除や車がスピードを落としてしまうような仕掛けを設置
- ③歩くところは、障害者や子どもや高齢者にも優しい空間であるように（バリアフリー）

①は、右折車線の設置や信号の系統化などこれまでも実施してきました。②ではクラック、狭さくといった“仕掛”で、車がエリア内に入れない、入りにくい、あるいは用事があって入ってくる車にもスピードダウンしてもらうよう考えています。



クラック、狭さくの設置例

また、③では歩道の段差をなくしたり、点字ブロック等を充実させ、少しでも交通弱者に優しい空間を創り出しています。

このあんしん歩行エリアは、全国で比較的事故の多い1796地区が登録されており、今後の改善に向けて検討が進められています。





さらに、暮らしのみちゾーンも国土交通省が掲げる新しい考え方の一つです。安全はもちろんのこと、快適であり、ゆとりを持てる住空間を創り出すことも必要なのではないでしょうか。道路に地域の大切なものや憩いの空間があれば、まち全体が私たちにとって身近な空間となると思います。そう、みちは自分の家と駅、学校、公園、商店などなどを結ぶものであり、家から一歩でも出れば、必ず通るものであるからです。

さて、私たちが最近反省していることをもう一つ挙げると、道路の計画、建設、管理などの仕事を、あまりに行政主導でやりすぎてきたのではということです。特に、生活道路では、周辺住民の声がもっと反映されるべきだと思います。最近、よく使われる“PI”はそのような民意の反映手段ですが、言葉の印象ほど大きなものではありません。

たとえば、あんしん歩行エリアでは、住民が町中の危険箇所を点検したり、道路や他の公共物の計画についてワークショップを開く、などの活動が盛んになってきています。

暮らしのみちゾーンは申請による登録制で、現在、全国で42カ所が登録されていますが、申請者には、市町村などの行政だけでなく、自治会や地域住民のグループも含まれています。その活動では、住民自ら交通量調査や社会実験を行ったりしています。



住民による危険箇所の点検



ワークショップの様子



自治会によるハンプの速度抑制効果検証の社会実験



暮らしのみちゾーンの概念

これらの動きは、国土交通省が進める未知普請活動に通じるもので、最後にその紹介をします。普請とは普く請うという禅語で、その昔、住民が労役や浄財を提供して、お寺やお堂を建てたことに由来します。その後も、道普請、川普請など、みんなが使うものはみんなで造り、守るという精神が、長く日本には残っていました。

このような精神を取り戻し、かつ、未来を切り開くという意を込めて、未知普請としています。ボランティアサポートプログラムやアドプト・リバーといった活動もこれと同じ考えで、やはりことさら難しいものではないと思います。まずは無理のない範囲で、国土交通省職員自ら動いてみよう、月に一度、庁舎周辺の道路清掃に取り組んでいます。



国土交通省職員による道路清掃の様子

最後に、ある暮らしのみちゾーン地区で社会実験を行い、通行止めをした「みち」で、子供が遊ぶ様子を見ていただきましょう。私たちの周りには「みち」は、是非このような優しい顔をした道であってほしいものです。



「みち」で遊ぶ子供

# TDM施策の推進

- 安全で快適な「歩くまち・京都」の実現を目指して -

TDM施策のイメージ

車に乗らない  
自動車の利用を  
控えて歩く、  
自転車に乗る

車から乗り換える  
自動車から  
鉄道・バスに  
乗り換える

車を分散する  
特定の場所や  
時間に集中する  
自動車を分散させる

京都市 都市計画局  
都市企画部 交通政策課

TDM施策 (Transportation Demand Management : 交通需要管理施策)

自動車の利用方法を変更することによって、自動車をはじめとする交通を円滑にすることを目的とする。「自動車の利用を控えて歩く、自転車に乗る」「自動車から鉄道・バスに乗り換える」「特定の場所や時間に集中する自動車を分散する」などの方法で交通需要を管理するもの。

## 1. 嵐山における交通社会実験等観光地交通対策の取組み

### (1) 観光地交通対策に至った背景

1200年余りの歴史と伝統に育まれた京都は、美しい自然景観の中に世界遺産をはじめとする数多くの文化財などを有しており、観光シーズンには、市内の観光地を中心に渋滞などの交通問題が発生しています。これにより、観光地の魅力の低下や市民生活に影響などを及ぼしています。

こうした交通問題を解決するためには、道路整備などととも、増え続ける自動車交通に対して、特定地域への流入抑制や分散化、自動車以外への交通手段への誘導策などの様々なTDM施策を推進する総合的な交通政策を実施していく必要があります。

そこで、京都市では、高齢者や身体に障害のある人をはじめとするすべての人が安全で快適に、歩き、移動できる「歩くまち・京都」の実現を目指してTDM施策(交通需要管理施策)に積極的に取り組んでいくこととしており、平成15年6月に、今後の京

都市におけるTDM施策推進の指針として、『「歩くまち・京都」交通まちづくりプラン』(京都市TDM施策総合計画)を策定しました。

この交通まちづくりプランの策定に併せて、具体的な施策推進の第一歩として、平成13年度からの2箇年で、京都を代表する観光地である嵐山においてTDM施策による交通社会実験に取り組みました。

### (2) 平成13年度交通社会実験

平成13年の紅葉シーズンの11月には、「だれもが安全・快適に歩けるまち」を基本にして、鉄道やバスなどの「公共交通優先」や「自動車交通の抑制による地区内交通の円滑化」を目標としました。具体的には、地元住民・商店街、鉄道・バス会社、行政機関等の代表者が参加する「嵐山交通対策研究会」を設置し、ここでの議論を基に“嵐山中心部での環状一方通行規制の実施”、“ワンコイン(100円)バスの運行”など、合計10の施策を体系的多面的に実施しました。

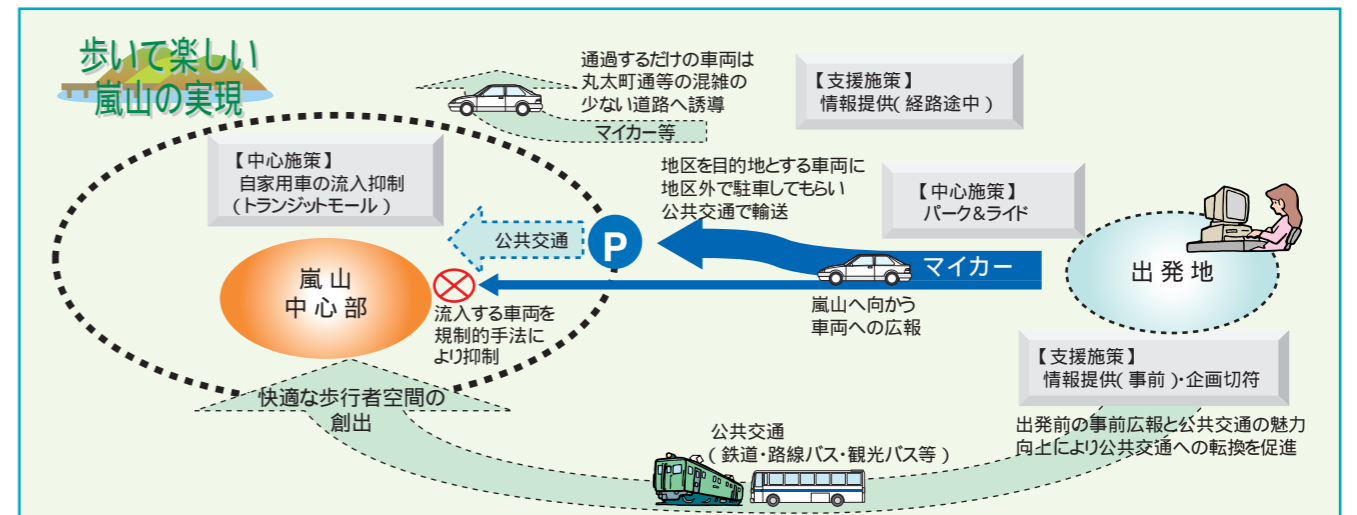


図1 交通社会実験における施策概念図



**(3) 平成14年度交通社会実験**

平成13年度の実験結果を踏まえ、平成14年度は『だれもが安全・快適に歩けるまち～歩いて楽しい嵐山の実現』を基本コンセプトに、「公共交通優先施策の推進」と「地区内への自動車交通の流入抑制」に取り組むこととしました(2003年11月)。具体的には、公共交通を優先した安全・快適な歩行空間確保策として嵐山中心部の『長辻通トランジットモール(北行きバスのみ通行可能)』と、嵐山地区への自動車の流入抑制を図るため、地区外の3地区に合せて1,700台分の駐車スペースを確保した『パーク&ライド』を施策の柱とし、7つの施策を効果的に組み合わせ、計画的かつ体系的に実施しました。

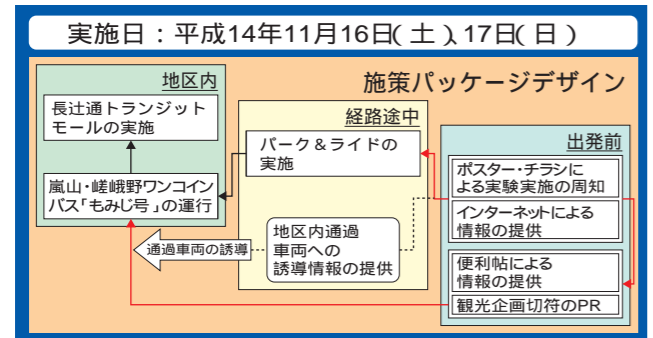


図2 施策体系

実施の結果、トランジットモールについては、自動車交通量の抑制と歩行者空間拡大につながるとともに、利用者、地元の多くから賛同を得られ、地区内の交通処理も問題がないことを確認できました。

また、パーク&ライドは、2日間で合計1,013台(11/16:362台、11/17:651台)の利用があると



二条地区でのパーク&ライド

嵐山地区内の臨時交通規制の様子(11月23日)

**用語解説**

**交通社会実験**

社会的に大きな影響を与える可能性が高い新しい交通施策の導入に先立ち、場所と期間を限定して実際にその施策を行い、本格的に実施するかどうかの判断材料を得ようとするもの。

**トランジットモール**

「モール」とは、歩行者用に作られた道路のことで、植栽等により休憩や散策に快適な歩行者空間としての工夫がされているが、バスや路面電車等の公共交通機関の通行も許容しているもの。

**パーク&ライド**

「パーク(駐車)」と「ライド(乗る)」を組み合わせた造語。都心部や観光地周辺の道路混雑緩和を図るため、郊外の鉄道駅やバス停など、公共交通機関のターミナル付近に駐車スペースを確保し、マイカーから鉄道やバスへの乗継ぎを図る仕組み。

もに、嵐山までの到着時間の大幅な短縮(40~136分)や周辺地域での渋滞長を減少(最大約1km:三条通)させることができました。また、利用者をはじめ関係各層から大変高い評価を得ることができました。

**(4) 平成15年度施策としての取組み**

実験後においては、その成果を活かし、有効な施策をいかに継続して着実に推進するかが重要であることから、地元の関係者が立場や利害関係を超えて、嵐山を良くしていきたいという思いの下、適切な役割分担をしながら効果的な取り組みを進めることとしました。



北行きバスのみ通行可能とした嵐山地区のトランジットモールとワンコインバス「もみじ号」

そして、平成15年11月の紅葉の観光シーズンには、自動車の流入抑制策としてのパーク&ライドについて地区を4地区に増やすとともに、実施日を5日間に拡大実施しました。併せて、観光地での交通円滑化と安全快適な歩行者空間を創設するための嵐山地区内における秋の臨時交通規制の実施など、施策として観光地交通対策に取り組んだところです。

パーク&ライドについて実験から施策に移行するに当たり、引き続き周知の徹底を図る手段として、取組み実施日に高速道路のインターチェンジ料金所でチラシを配布するとともに、駐車場予約システムを全駐車場を対象(実験時3地区のうち1地区のみ実施)に導入したり、携帯電話からの予約システムも整備(実験時はパソコンからのみ受付)しました。

この結果、昨年の10倍以上(昨年69件)の905件の予約があり、また、携帯電話から予約可能となったことで、インターチェンジ料金所でチラシを見てから当日予約を入れて利用するケースも多く見られました。

P&R地区	15日	16日	22日	23日	24日	計(台)
二条	142	215	244	406	265	1,272
丹波口	71	79	76	183	103	512
三条口	65	80	83	121	88	437
くいな橋	68	65	83	222	97	535
総数	346	439	486	932	553	2,756

2003年パーク&ライド利用状況

実施の結果、パーク&ライドの利用台数は、5日間で2,756台であり、特に観光のピークであった11月23日には1日で昨年の実験時の2日間分に匹敵するほどの利用がありました。

また、利用者アンケートでは、「パーク&ライド利用者のほとんど(96.7%)から好評」「次回も利用する意向については、91.0%が利用したい」と評価されるとともに、関係者のほとんどからも大変高い評価を得ました。

更に、嵐山だけでなく、京都観光全体に便利であることを積極的にPRし、駐車場ごとにアクセスしやすい観光スポットも紹介した結果、目的の観光地までの時間短縮など、それぞれの駐車場地区の特性に応じた周遊観光も可能となったことから、継続して実施する効果は大きいと考えられます。

**2. TDM施策による今後の取組み**

上述のように平成15年度は自動車流入抑制に効果があるパーク&ライドなど、観光地交通対策に取り組んだとともに、「歩くまち・京都交通まちづくりプラン」に基づき、数多くの観光地や商業・業務機能

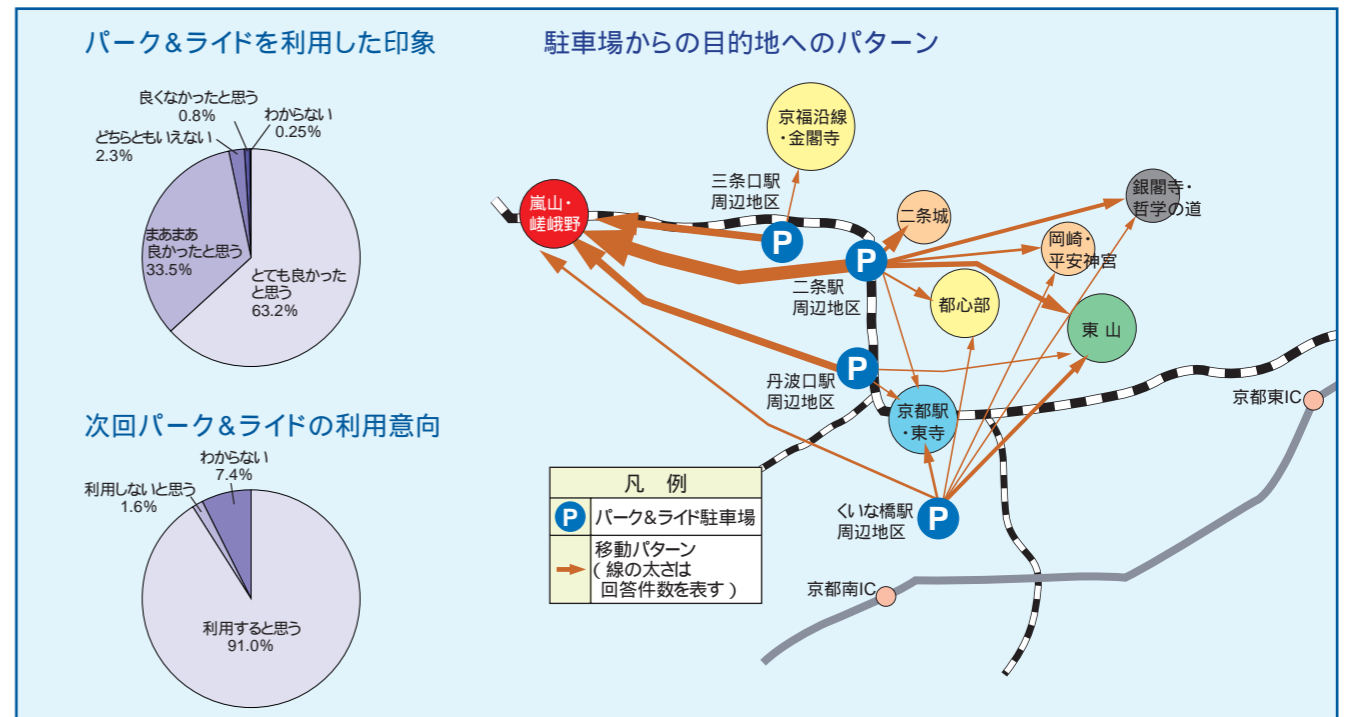


インターチェンジ出口で配布した「パーク&ライド」パンフレット

平成15年度版ポスター

が集積し、自動車が集中し、渋滞などの交通問題が発生している東山地区及びその周辺部などの都心地域の交通問題の解決を目指して、11月に現況把握のための交通実態調査等を実施しました。

嵐山での取組みとこの交通実態調査結果を踏まえ、平成16年度には、嵐山等の観光地交通対策はもちろん、東山地区及びその周辺部において効果的な交通施策を取り組むうえでの先駆けとなる交通社会実験を実施する予定であるなど、交通まちづくりプランに基づき、市民や商業者、NPO、関係機関など多くの関係者とのパートナーシップの下、ひとと環境に優しい交通政策を積極的に推進していく予定です。





# 「市民による コミュニティバスの運行」について

## 京都市醍醐地域での先進事例から



岩井 義男 いわい よしお  
醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会事務局長



能村 聡 のむら さとる  
京のアジェンダ21フォーラム事務局コーディネーター

インタビュー：井上 恵太 編集委員  
(株式会社ニュージエック)

**井上** 公共交通が採算性の問題から撤退していく状況の中で、市民が中心となって地域にコミュニティバスを走らせたということに正直いって驚いています。まず、運行にいたるまでの経過についてお聞きしたいと思います。

### 市バスの全面撤退

**岩井** ここ京都市伏見区醍醐地域は、1997年に開業した京都市営地下鉄東西線の終点醍醐駅のある地域で、地下鉄ができて、この沿線はほんまに市内へ行くのは便利になりましたね。ところが、それに伴って、市バスが全線撤廃されたんです。40年前に山手の団地に引っ越してきた人たちの足がなくなってしまった。駅へ行くまでの交通網が全然ない。みなさん、年とってきてはりますしね。お年寄りが、山沿いの坂の上の団地から下りてきて駅まで歩いてくるのは大

変です。そこでみなさんが、地域で何とかもう一回バスを走らせてもらわれへんかという要望を強く持っておられたんです。

### 環境家計簿が気づかせてくれた車のCO<sub>2</sub>

**能村** 当時、アジェンダ21では京都市全体の環境にやさしいまちづくりの取り組みをみんなでやりましょうと地域の代表の方に参加してもらっていました。そこに醍醐女性会の方が参加されていて、環境家計簿をつけていただき、自分らの生活をちょっと見直していく活動を2年間やっていただきました。例えば、おばあちゃんを病院へ送り迎えして何キロ車に乗ったから、何グラムCO<sub>2</sub>が出るという計算をして記録をつけていくわけです。そうすると交通のところはすごく大きくて、女性会の方たちは醍醐の環境をよくしようと思ったら排気ガスを減らしていかないかん、車の利用を減らしていく活動が必要やと気づかれたんです。

### 専門家との出会い

**能村** そのためにはどうしたらいいのか、専門家であり、アジェンダ21フォーラム役員の京都大学の中川先生にご相談し、ボランティアで来ていただきました。先生は、

市民が主体となって公共交通をどう良くするかということの研究課題としておられて、市民運動にも関わりつつ、大学で研究もする、それが学者の使命だと思っておられる方です。

**岩井** 当時自治会でも市バスがなくなって、どうしたらええかという話をしていたんです。バスが運行できればその分マイカーも減って、環境にも手助けになる。醍醐地域には地域女性会が六校区ありますが、その女性会と十の小学校の校区で成り立っている地域自治会が手を組んでやろう、みんなで力をあわせてやるだけやってみようじゃないかということになり、2001年9月12日に「醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会」を発足させました。

### パートナーズに支えられて

**岩井** 計画検討委員会をつくり、いろいろな知恵を持っておられる方に寄ってもらって、検討してもらい、どんどん前へ進むことができましたね。一方、私ら素人は資金面で動こうやないかということで動き始めました。

**能村** 最初に手堅い需要予測、最低目標を決めたんですね。そのラインが中川先生に計算していただ

いた1日500人の運賃収入です。経費というのは、減価償却、燃料代、運転手の人件費など、全部込みでいくらという数字が出されました。運賃収入で全体経費をカバーできない部分を目標金額として、この地域のみなさんに支えてもらおう、その目標金額をクリアできなかったらバス会社との契約は結ばないということで協力企業にお願いに行きました。

総本山醍醐寺、医療法人医仁会武田総合病院、パセオダイゴロー(大型商業施設)の3者をメインパートナーとして、その協力金で年間の3分の2を賄えるような形をとり、他にA・B・Cの3種類のパートナーズをお願いに行きました。パートナーズというのは、このバスを財政面から支える地域の団体、施設、事業者等のことで、運賃収入の不足分をこれらで協同負担することで財政基盤を確立しようとしたのです。他に1口年間3000円の個人応援団も募集しています。

**岩井** 協力企業にはバス停に名前をつけるとか、その会社はこのバス停で降りてくださいよという車

内アナウンスをしたり、時刻表にロゴを入れるとか、いろいろなメリットを出させてもらっています。こうして2003年6月に実際に運行していただく株式会社ヤサカバスと契約しました。市民の会がパートナーズから定額の協力金や広告費を受け取って、経費と運賃収入との差額を交通事業者に支払うという方式です。2002年2月にバス事業について規制緩和され、ヤサカバスさんがバスは購入しましょうと声をかけてこられて、うまく合体できたんです。

### みんなで走らせるバス

**井上** いよいよ運行に向けての取り組みが始まるわけですが、バスのコースも住民の方が決めたとお聞きしましたが、大変だったでしょうね。

**岩井** 市民の会は、住民の意見を取り入れることが最も重要なことだと考えています。まず、2002年7月に市民フォーラムを実施して、運行計画の素案を提示しました。その後パンフレットを作成して、22,000世帯、全戸に配布し、路線についてもアンケートをとりました。これは時間もかかる、根気ですわ。みんなで立ち上げるという気持ちになってもらわなあきません。みんなに知ってもらい、応援してもらって、乗ってもらわなこれを永続できません。そのために説明会をしたり、学区ごとに「コミュニティバスを走らせる学区の集い」で意見交換をしたりしました。

**井上** バス停も住民の皆さんで決めたんですか？

**岩井** バス停もね、それぞれの校区で必要なところに200mか250mの間で決めてくださいということをお願いしました。

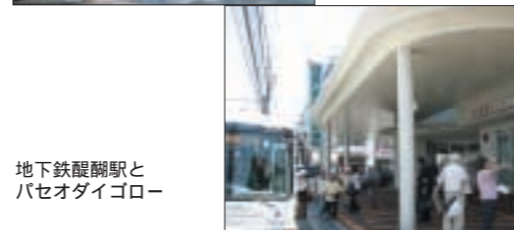
### 公共交通はみんなのもの

**岩井** コースが決まり、バス停が決まったら、それからが大変でした。道路規制法がありますし、いろいろな法律をクリアせないかんわけです。公安委員会をはじめとして、警察、土木課、許可をもらう部署全部にバスに乗ってもらって、コースを試乗してもらおうと、いっぱい引っかかる場所があったんです。狭いところ、一方通行、大型規制、「ここあかん」とチェックしてもらいました。府・市の各担当部署毎のいろんな交渉で時間がかかりました。こんな許可一辺も出したことないっていわれたこともありました。規制緩和されて初めてできたこともありました。

**能村** 京都全体でバス事業の大幅なリストラが行われている状況下で、交通局が最初から赤字だとわかっているところに協力するということは期待できなかったわけですね。かといって公共交通はこのままで本当にいいのか、ますます車が増えて渋滞して、高齢化が進んでくるのに、お年よりも含めて車に乗れない方の足の確保ができない、その根本的な問題をどうしていくのかという話が十分できていない。その道筋づくりの突破口のひとつがこの醍醐だと思えます。この醍醐は醍醐にとどまらず、京都市の交通政策とか公共交通をどうしたらいいのかということにインパクトを与えられたんじゃないかなと思います。行政にもこういうシステムに対して、丸抱えでやらないにしても、どういう役割と責任があるか考えてもらうきっかけにしてもらわないとね。  
**岩井** やっぱ権利ばかり主張せず、義務も果たさなあかんと思えました。バスのことをやり始めて



観光客の絶えない  
総本山醍醐寺



地下鉄醍醐駅と  
パセオダイゴロー



地域医療を支える  
武田総合病院



ね、バスが通ると、何人乗ってるかな?と気になります。市バスのときにはそんなこと思っていませんでしたね。

**能村** 本来、公共交通はみんなのものなので、自分は乗らなくてもそういうことに少し税金を使っていくということに社会的な合意が図れるとか、乗らないとなくなるのでみんなで乗って支えようとかいう意識を住民が持たない限り公共交通全体が再生していくというのは難しいと思いますね。

**平成16年2月16日運行開始**

**井上** 運行を開始されてから何か問題点はありましたか?

**岩井** いろんな苦情もあります。今までは坂が多くてバス停までの往復が大変やったのに家からすぐ近くでバスに乗れるのはうれしいという意見を聞いてよかったなと思っています。今のところは、醍醐寺の観光や花見が重なったので、利用者数がポーンとあがりました。4月11日には利用者数が5万人を突破し、1日あたり904人ということになります。今、観光客数は減って平常時ということですが、それでも500人以上は乗ってもらっています。

**井上** 敬老乗車バスの利用とかそういうことも考えておられるんですか?

**岩井** お年寄りのバスということで、敬老乗車扱いしてもらわれへんかということは、アンケートでいっぱいいただいています。京都市バスや代替路線は使える。市バスがやっていた路線を譲り受けた者は使える。だから京阪バスも使える。同じ民間のバス事業者でも新規の者は使えない。そこには非常に違和感ありますね。ただ、敬老乗車バスの存続の是非そのもの

が、議会で議論になっている状況です。ですからなかなか難しいとは思いますが。

**能村** それと、市民から立ち上がった活動と市がどう連携するのかわかる問題はこれからの課題ですね。ただ、こういうシステムが、市民のボランティアの熱意で一時はがんばったけど、結局は長続きせえへんかったということにならないかという懸念は、行政側としてはあるんじゃないですかね。これは大きな交通政策全体の議論になると思いますが、最終的には市も何らかの地域のネットワーク作りに協力していくような政策とかを検討していただきたいと思いますよ。

**岩井** お年寄りには、独居の方とかいろんな方がおられて、今まで外に出る足がないということをお聞きしていましたが、外へ出る機会が増えて楽しくなったということをお聞いたらうれしいですね。お年寄りを対象に「健やか学級」というのを月に何回か学校で開催しています。そうすると団地から来るのに坂道がありますから歩いて学校まで行くのん大変やと、じゃあバスの時間に合わせて開きましよう。それに乗ってきてもらったら利用促進にもなります。ちょうどバスの時間帯に終わるようにして帰ってもらおうというように、私ども配慮して、お年寄りにどんどん表に出てきてもらおうと思っています。



**子供たちへつなげていこう**

**井上** お聞きしたところ、大変順調に運行されているようですが、今後の活動についてお聞かせください。

**能村** この間ワークショップをやりましてね。参加型の集会をやって感じたのは、みなさんがバスに対してずいぶん熱意、関心をもってくれているなあと、ただその関心がさめないように、風化しないように日々の生活なり、醍醐のまちづくりの中で自然な形で根付いていくような仕掛けが要るかなあという気がしています。そのひとつの切口が子どもたちの学習だと思っています。

**岩井** 春の花見のシーズンにバスを待って並んでもらっているお客さんが退屈されないように中学校のプラスバンド部に演奏してもらったり、中学生のみなさんにバス停で案内してもらったりしたんですね。最初は声かけてバスに乗ってくださいというのは恥ずかしかったけど、しまいに楽しくなってきたって。「がんばってなあ」っていわれたらうれしいし、今度もまたあったらぜひ参加したいってしてもらったらうれしいね。

**能村** 今は自転車に乗ったりして、バスには乗らないかもしれないけど、後の世代までずっと持続していこうと思ったら、子どもたちにこのバスとどう関わってもらっていくのが、すごく重要だと思います。例えば、学校と連携して、バスとまちづくり、バスと環境問題というような課題に取り組むとか。また、醍醐はたくさんの歴史や文化が埋もれているところです。鴨長明の方丈記の名跡だとか、親鸞聖人の生まれたところだとか、潜在的な歴史資料があります。

最近、地元学というのがいわれていますが、このバスは、いろんなところを回っているから地域の方々自らその地域を発見するためのすごいええ足ですよ。女性会の人にはバスで醍醐の町めぐり、町探検やろうと先日もやっておられます。また、子供たちと一緒にオリエンテーリングして、たとえば環境マップみたいなものを作っているかとか考えています。まだバスが走り出して間がないですけど、これからそういうことを地道

にやっていって、無理して利用促進ということではなくて、楽しく、まちづくりにつながっているところで関わってもらおうのいいなと思います。

**コミュニティバスと建設コンサルタントの未来**

**能村** 掛け声だけでは何にも変われへん。行政がいくら旗振っても住民のみなさんが意識を高めた、行動していってもらわないと何も変われへんのです。最近、

行政側も住民参加を重視しています。僕はコンサルタント業界の方に行政と地域住民の方の架け橋になっていただくようなスキルアップを期待します。

**井上** 今後取り組んでいきたい課題だと思います。今日はバスが交通手段であるだけでなく、皆さんの活動を通じて地域の活性化に結びついていることを強く感じました。お忙しい中、ありがとうございました。

**京のアジェンダ21 (21世紀への検討課題)**

「環境と共生する持続型都市づくり」のための京都市の行動計画。京のアジェンダ21フォーラムは「京のアジェンダ21」を市民・事業者・行政のパートナーシップで実現していくために活動する場です。「京のアジェンダ21」の重点取り組みの一つには「環境にやさしい交通体系の創出」が掲げられ、京のアジェンダ21フォーラムは、醍醐コミュニティバスの運行計画策定及び住民参加の取組みに支援協力・連携してきました。

**近畿運輸局自動車交通部旅客一課 吉村靖弘専門官、後藤浩之監理係長の話**

**近畿管内のコミュニティバスについて。**

過疎地域の日常の足確保対策としてのコミュニティバス運行が大半である。近畿管内では、大阪市交通局の「赤バス」が、都市部の公共交通空白地区の解消対策としてのコミュニティバスの始まりと考えられる。市民主体型の醍醐方式のコミュニティバスは、近畿管内では他に例がないが、平成15年度(平成15年2月)に1.5ヶ月程度、神戸市東灘区でNPOによる実証実験が行われており、今後定期運行へとつながる可能性がある。

**コミュニティバス運行の実態について。**

コミュニティバスは、各自自治体が住民に日常の足確保、特に高齢者、身障者を主な対象として、福祉もかねた運行を行っているケースが多い。このため、運賃収入と運行経費には損益が生じ、住民の交通対策、福祉対策等として支出しているのが実情である。

**近畿管内のコミュニティバスに関する補助について。**

コミュニティバスに関する補助には、「バス利用促進等総合対策事業」としてコミュニティバス路線の新設のための調査、実証実験・実証運行にかかる費用の補助システムがある。近畿管内では、平成15年度の補助額は、8市町、約5千万円となっている。なお、平成16年度については、11市町村、約9千3百万円の補助事業が計画されている。

**コミュニティバス運行の実態について。**

醍醐方式は、自治体の負担がなく住民が主体となって運営を行うため、従来型のコミュニティバスよりも住民の意向が反映しやすいことや、住民のバスに対する意識が高くなり需要に結びつきやすいなど、多くのメリットがあると思われるが、市民意識が高い地区等、実施地域はかなり限定されよう。

**バス運行事業者の話/ヤサカバス 池口誠一渉外部長**

**醍醐コミュニティバスを走らせる市民の会(以下、市民の会)への参加について。**

運輸事業の規制緩和により、ヤサカグループとして路線バス事業への進出を検討していた時期と一致していた。また、新規参入ということで、従来のバス事業者よりも柔軟な発想を持ってたことがあげられる。

**バス事業者として、路線申請・運行までの過程で大きな問題点は。**

採算性の問題が大きかった。企業として最初から採算の見込みのない事業はできない。市民の会と協議して、運行経費をベースとした契約を結び運行を行っている。路線の申請に関しては、規制緩和で、事業者の裁量により継続性が保証できればよいとのことで、問題はなかった。

**市民、地域が主体となり、補助金等をあてにしない醍醐方式のコミュニティバスの可能性について。**

醍醐コミュニティバスの利用状況は順調であるが、今後を見据えると、新規需要確保が大きな課題である。市民の会でも利用者増、新規需要増のため、さまざまなイベント、広報活動を行っている。醍醐方式のコミュニティバスは、都市部の公共交通空白地帯では可能性はあると思う。ヤサカバスでは、京都市内、周辺で可能性があれば、醍醐コミュニティバスで培ったノウハウを活かしていきたい。

株式会社ヤサカバス  
本社：京都市右京区西院六反田町10番地  
TEL (075)692-2360  
URL <http://www.yasakabus.com/>



# 白い貴婦人に乗って

—醍醐コミュニティバス乗車体験記—



編集委員：株式会社建設企画コンサルタント 山田麻由

醍醐コミュニティバスはコミュニティバスの世界では全国区らしいが、門外漢の私はまったく知らなかった。コミュニティバスって何？まずは乗ってみようというわけである。デジカメ、取材ノートに加えて、帽子と強力な日焼け止めは必携の一日になりそうだ。

## 白い貴婦人

醍醐コミュニティバスは計4路線。磨かれた白い車体は清潔感にあふれ、9つのサークル、4つのカラーで構成されたマークが印象深い。すっきりとしたその姿は「白い貴婦人」と呼ばれる所以である。

## 団地循環1号路線

地下鉄醍醐駅から地上に出て、アル・プラザ前でバスの到着を待つ。しばらくすると、38人乗りの白い小型バスが現れる。外観はコンパクトであるが、乗ってみると、落ち着いたライトグレーの色調、ゆったりとした座り心地で、リラックスできる。1号路線は、醍醐地区の南西エリアを周回している。車内で一日乗車券(300円)を購入。

バスは幹線道路の117号線をしばらく南下し、橋を渡り、北後藤団地を経て、小栗栖西団地へと向かううちに、道幅は少しずつ狭くなり、勾

配が増してくる。団地集会所前、団地西、団地中央とバス停は団地内に何箇所も設置され、くると団地内を回っている。これらの団地は山裾に建てられているので、平坦な道がない。高度成長時代に建てられたらしい建物の古さと、近年増設されたと思われる車椅子用スロープのコントラストが、住民の高齢化を物語っているようだ。団地から武田総合病院まで行くという高齢の女性客数人を乗せて、バスは坂を下り、武田総合病院に到着した。ここで、バスの運転手さんにインタビュー。

「奥の団地、坂が多かったですよ。おばあちゃんがよく乗ってくれますね。がんばり甲斐がありますよ。」

「皆さんに利用していただく秘訣は何ですか。」  
「小さいバスやからできる心遣いかな。僕らお客様の顔、たいがい覚えてます。いつも乗る人しばらく見ないと気になってね。」

武田総合病院は4路線中3路線の折り返し点になっている。



武田総合病院前

## 坂また坂の2号路線

この武田総合病院前で、今度は2号路線に乗り換える。2号路線は、醍醐地区を南北に走っており、武田総合病院、地下鉄醍醐駅、中山団地、上ノ山団地を結んでいる。

再びバスは醍醐地区の中心部へと戻っていく。醍醐駅が谷間にあるのがよくわかる。中山団地に差し掛かるあたりから急勾配が続く。バスに乗り合わせた女性に、バスの使い勝手について聞いてみる。

「使うのは、週に一回くらい。ほとんどが買い物ですね。この辺、坂が急でしょう。自転車では、行きはともかく帰りがねえ……。子どもが小さいときには、病院にもよく行きましたが、いつもタクシー。今はバスができて本当に助かります。」

ちなみにこの路線は土・日運休。

## 観光のメインルート4号路線

4号路線は、醍醐地区の北部エリアを走っている。醍醐と言えばあの世界文化遺産、醍醐寺、「太閤秀吉の醍醐の花見」である。このバスも、花見の時期にはより多くの乗客があったと聞いている。この時期私たちを待っていたのは、太陽の光を受けてまぶしいくらいに青々と茂った紅葉の若葉だった。新横浜から来たというご夫婦は、「朝一番の“のぞみ”に乗って来たんですよ。地下鉄の醍醐駅のところ“醍醐コミュニティバス”の案内板見てね、おもしろそうだなと思って。このバス、乗り心地いいし、運転手さんの細かい心遣いが感じられていいですね。」と、にっこり。

小野小町ゆかりの寺、随心院の前でご夫婦と別れ、私たちは最後の3号路線バスに乗るべく、再び醍醐寺



新横浜から来られたご夫婦



世界文化遺産に指定されている醍醐寺

の前を通過して地下鉄醍醐駅へと戻っていく。

## Face to Face 3号路線

この路線は、他の3路線よりもさらにコンパクトな14人乗りのマイクロバス。14人目は運転手さんの隣の助手席に座ることになる。買い物袋を手にした女性が次から次へと乗り込んでいく。醍醐地区の南東エリアを走るのが、3号路線である。

しばらく走ると住宅の密集した地区に入っていく。と同時に、坂の勾配が険しく道幅も極端に狭くなり、路上駐車が目立つようになる。その中を運転手さんは右へ左へと巧みなハンドルさばきで、「右折します」「左折します」と声をかけながら進んでいく。各停留所で、買い物袋を抱えた女性が一人、また一人と降りる。

途中恵福寺前で、週に一回、大学院に通うために必ずこのバスを利用



3号路線は小回りのきくマイクロバス

するという女性が乗り込んでくる。

「このバス、小さいでしょう。だから、運転手さんともすぐに仲良くなれるんですよ。運転しながら、『今日は、どここの桜が咲き始めた』とか

地域密着のガイドをしてくれるんですよ。この時間、いつも楽しみにしてるんです。」

朝の3便は道路規制箇所や小中学校付近を避けて別ルートで運行しているとのこと。

## がんばれコミュニティバス

締めくくりに、京阪バスとコミュニティバスの停留所が隣接している駅前が高齢のご夫婦にどちらのバスに乗るのか聞いてみる。

「京阪バスしか乗ったことないわ。京阪バスは敬老バスが使えるでしょう。この200円のおかず(と袋を差し出して)買うために、片道200円のバスにはよう乗らへんわ。私にしたら、あれはお金持ちのバスやわなあ。」と、厳しいご意見をいただく。京阪バスとコミュニティバスがうまくすみ分けているように感じていたが、運賃の問題はやはり大きい。この老夫婦も京阪バスを降りて坂道を登って帰るに違いない。

取材を終えて、近くのコンビニで「初恋の味」のキャッチフレーズで有名な白い清涼飲料を買う。子供の頃から飲み続けてきた懐かしい愛すべき味である。同じように、白い醍醐コミュニティバスが地区の内外を問わず末永く愛され続けることを願ってやまない。

DAIGO Community Bus 醍醐コミュニティバス

## 路線図



## 祝 バス利用者10万人突破!!

平成16年2月16日運行を始めた醍醐コミュニティバス利用者数は、3月7日に1万人、4月11日に5万人、そしてついに7月2日には10万人を超えました。1日の平均利用者数は当初の目標500人を大幅に上回る730人。これからも応援してください!

只今、個人応援団募集中!  
一口年3000円(月1回乗車するのと同程度の協力)  
郵便振替 00970-3-240566  
加入者名:醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会



記念品を受け取る利用者



# 若狭のさんぽみち



京福コンサルタント株式会社  
代表取締役社長 芝田 清邦

## 京文化と若狭

「越前にはふかい北陸文化の根があり、若狭にはやわらかな京文化の雅びがある」と、若狭が生んだ作家・水上勉が「若狭・北陸路」の中の一文に書いています。

福井県は、北陸トンネルを境に、越前（嶺北）と若狭（嶺南）に分かれていて、同じ県内でも歴史・文化・人情・風土に大きな違いがあります。

若狭は、歴史的に近畿圏（とくに京都）と、文化や風俗、習慣、言語などに深いつながりがありました。また、景観においても、箱庭的ではありますがらかなやさしさがあり、いわば全体が優雅な風光につつまれています。

反面、水上勉の著書に出てくる若狭の海辺の風景にある哀愁は、古賀メロディーを大切に歌い継ぐ、歌手・五木ひろしも若狭出身



であり、そこには共通するところの流れがあるのかもしれない。

## 「御食国」の若狭と「食のまちづくり」

小浜は、若狭のほぼ中心にあり、海のある奈良ともいわれ、古寺、名刹と国宝や重要文化財に恵まれ、奈良東大寺へのお水送りの行事でも知られています。

この小浜には、飛鳥・奈良の時代に、豊かな海の幸などを朝廷に供給していた、「御食国」といわれる貴重な歴史があります。

また、平安時代以降は、「若狭もの」という呼称のもとに、京の都の食卓を支えてきました。若狭でとれた鯖をひと塩して、「鯖街道」といわれる峠道を夜通し歩き京都まで運んでゆくと、ほどよく塩が



御食国御膳

なじみ珍重されました。

小浜市は、この歴史をふまえて、いま「食のまちづくり」に取り組んでいます。

## 小浜の伝統工芸

小浜には、大陸文化の玄関口として、また北前船の交易地で栄えた土地ならではの、伝統工芸品が数多くあります。若狭塗、若狭め

のう細工、若狭和紙、若狭粘土瓦など、いずれも長い歴史のなかで培われた技術が息づいています。なかでも、若狭塗箸は日本一の生産量を誇っています。



若狭塗り箸

## 若狭と原子力発電所

若狭を語る時、15基が集中的に建設されている、原子力発電所のことを避けて通ることはできません。その功罪はともかく、若狭にへき地開発と多くの建設事業をもたらした、地元若狭出身の社員が800人を超える雇用の創出は、地域の産業として今では広く根を張っています。

## 若狭人

古くは山道を歩いて都へ食を供給し、いまは暮しの源の原子の灯を京阪神に送るつながりは、若狭人の忍耐強さと、心の広さや優しさを物語っています。

明治を代表する歌人で、小浜出身の山川登美子は、二十九歳という短い生涯の中で、「それとなく紅き花みな友にゆづりそむきて泣きて忘れ草つむ」と詠っていますが、若狭人に共通する心情に共感を覚えずにはられません。

# 建設技術展 2004近畿 探訪記

東洋技研コンサルタント株式会社  
宮下典嗣 編集委員

特に大きな使命を帯びているわけではなかった。ひとりの技術者として、近畿に住む者として自分の興味を満たすだけのために「建設技術展2004近畿」を訪れるはずだった。それが...。何の巡り合わせか、「クリエイティブ」に掲載する記事を執筆するという大きな使命を背負って訪れることになってしまった。

## 「建設技術展」とは？

7月15・16日大阪市中央区のマイドームおおさかで『建設技術展2004近畿 技術を支える近畿の再生～しあわせの舞台づくり～』が開催された。この技術展は、国土交通省近畿地方整備局など32機関で構成する実行委員会が主催し、産・官・学の各分野の技術交流や、建設事業に関連した民間分野における技術開発への取り組みを振興し、新しい技術の育成・普及を図ることを目的として毎年



受付の様子

開催されている。各テーマに分かれた各ブースでは熱のこもった解説が聞かれ、盛んに名刺交換も行われていた。今年度会場を訪れた人は延べ1万2,700人、昨年を上回る大盛況だった。



テーマごとに分かれた展示ブース

## ロボコンならぬ橋コン！

中でも、最も興味を持った催しが、「橋コン」すなわち「橋梁模型製作コンテスト」である。今年初めてのこの企画は、会場で、支間長100cm、幅員10cm程度、1分間の荷重載荷10kgに耐えられる橋梁模型を3人一組で120分という制限時間の中で作ってしまおうというもので、建設企業部門では、中央復建コンサルタンツ(株)、日本技術開発(株)など7社が参加した。事前に支給される材料は知らされているのだが、それにしても120分は短い。各社が英知を結集して設計した橋梁はどれもすばらしく、「やるなあ！」と大きな拍手を送った。学生部門では、大学・高校から14校が参加し、支間長



橋梁模型製作風景

50cm、幅員10cm程度で1分間の荷重載荷20kgに耐えられる橋梁模型が事前に製作され、載荷試験をパスして展示されていた。



## われらオンリーワンをめざせ！

橋コンとともに楽しみにしていた講演会は、元吉本興業で現在はフリーター(本人曰く)の木村政雄氏による「不透明な時代をぶち破る、木村流オンリーワンのすすめ」である。木村氏の講演は、まさに息をもつかせぬ程スピーディで、メモを取る暇すらなく、真面目な話に吉本時代の話を適度に織り交ぜながら笑いを取るといふもので、これぞプレゼンの奥義！と感銘した。また、元国土交通省河川局長で立命館大学客員教授、『日本文明の謎を解く』の著者として知られる竹村公太郎氏による「日本文明を支える社会資本整備」と題する講演は、折しも新潟県で発生した集中豪雨で痛ましい事故があった直後だけに考えさせられるものであった。

2日間に渡った「技術展」を見て、聞いて、活気あふれる雰囲気をも堪能した。マイドームおおさかのドアを出て、ムツとする暑気を感じたとき、暑い暑いと文句を言い続けていた自分が、いつのまにやら「自分も負けていけない！」「がんばろう！」と前向きな男に変身していたことに我ながら驚いた。

## 「建設コンサルタンツ協会 近畿支部」もブース出展！



「技術の近畿支部」をモットーとする私たちは、産・官・学と連携した調査研究委員会を設置、環境・コスト削減・IT・PI・施工等の幅広い分野の技術向上への取り組みを紹介。多くのご来場者の関心の高さを実感した2日間でした。







## (社)建設コンサルタンツ協会近畿支部 会員名簿

福井県	基礎地盤コンサルタンツ(株)関西支社 ☎06-6536-1591
京福コンサルタント(株) ☎0770-56-2345	(株)橋梁コンサルタント 大阪支社 ☎06-6245-7277
(株)構造設計研究所 ☎0778-52-5125	(株)協和コンサルタンツ 関西支店 ☎06-6367-1635
(株)サンワコン ☎0776-36-2790	協和設計(株) ☎0726-27-9351
ジビル調査設計(株) ☎0776-23-7155	近畿技術コンサルタンツ(株) ☎06-6946-5771
(株)帝國コンサルタント ☎0778-24-0001	(株)近代設計 大阪支社 ☎06-6228-3222
滋賀県	(株)ケーエーケー技術研究所 ☎06-6942-6690
アーステック(株) ☎0749-63-2096	(株)ケーシック ☎072-846-4641
(株)石盾設計 ☎0749-26-5688	ケイエムエンジニアリング(株)大阪支店 ☎06-6222-2440
キタイ設計(株) ☎0748-46-2336	(株)建設企画コンサルタント ☎06-6441-4613
近畿設計測量(株) ☎077-522-1884	(株)建設技術研究所 大阪支社 ☎06-6944-7777
(株)新洲 ☎077-552-2094	(株)構造技研 関西支社 ☎06-6303-1280
正和設計(株) ☎077-522-3124	構設計画コンサルタント(株)大阪支社 ☎06-6394-2711
京都府	晃和調査設計(株) ☎06-6374-0053
(株)エース ☎075-351-6878	(株)国土開発センター 大阪支店 ☎06-6770-7311
(株)キクテコンサルタント ☎075-462-5544	国土環境(株)大阪支店 ☎06-6448-2551
(株)キンキ地質センター ☎075-611-5281	国土工営コンサルタンツ(株) ☎06-6243-3242
内外エンジニアリング(株) ☎075-933-5111	サンキコンサルタンツ(株)大阪支店 ☎06-6379-2022
(株)吹上技研コンサルタント ☎075-332-6111	サンキューコンサルタント(株)大阪支店 ☎06-6305-4531
大阪府	(株)サンヨーナイスコーポレーション ☎06-6787-3271
(株)アーバン・エース ☎06-6359-2752	(株)三洋テクノマリン 大阪支社 ☎06-6746-3401
(株)アイ・エヌ・エー 関西支店 ☎06-6885-6665	三和建設コンサルタンツ(株)大阪支店 ☎06-6885-6665
(株)アサダ ☎06-6977-0055	ジェイアール西日本コンサルタンツ(株) ☎06-6303-6971
朝日航洋(株) 西日本空情支社 ☎06-6338-3321	(株)修成建設コンサルタント ☎06-6452-1081
朝日調査設計(株) ☎06-6357-5270	新構造技術(株)大阪支店 ☎06-6282-1281
アジア航測(株)大阪支店 ☎06-6338-3751	新日本技研(株)大阪支店 ☎06-4706-7001
(株)アスコ ☎06-6444-1121	(株)スリーエスコンサルタンツ ☎0726-73-5885
(株)ウエスコ 大阪支社 ☎06-6943-1486	セントラルコンサルタント(株)大阪支社 ☎06-6882-2130
(株)エイトコンサルタント 大阪支社 ☎06-6397-3888	全日本コンサルタント(株) ☎06-6646-0030
(株)エミック 近畿事務所 ☎06-6344-2720	(株)総合エンジニアリング 大阪支店 ☎06-6647-8270
応用地質(株)関西支社 ☎06-6885-6357	(株)総合技術コンサルタント 大阪支社 ☎06-6325-2921
(株)オオバ 大阪支店 ☎06-6228-1350	第一建設設計(株) ☎06-6353-3051
(株)オリエンタルコンサルタンツ 関西支社 ☎06-6350-4371	第一復建(株)大阪支店 ☎06-6453-4321
開発コンサルタント(株)大阪支店 ☎06-6352-2813	(株)大建技術コンサルタンツ ☎06-6396-3011
(株)片平エンジニアリング 大阪支店 ☎06-4807-1857	大成エンジニアリング(株)大阪事務所 ☎06-6990-4101
川崎地質(株)西日本支社 ☎06-6649-2215	大日コンサルタント(株)大阪支社 ☎06-6838-1355
(株)かんこう ☎06-6935-6920	大日本コンサルタント(株)大阪支社 ☎06-6541-5601

(株)ダイヤコンサルタント 関西支社 ☎06-6339-9141	(株)ダイヤコンサルタント 関西支社 ☎06-6339-9141
大和設計(株) ☎06-6385-6101	大和設計(株) ☎06-6385-6101
玉野総合コンサルタント(株)大阪支店 ☎06-6452-9311	玉野総合コンサルタント(株)大阪支店 ☎06-6452-9311
中央開発(株)関西支社 ☎06-6386-3691	中央開発(株)関西支社 ☎06-6386-3691
中央コンサルタンツ(株)大阪支店 ☎06-6268-2541	中央コンサルタンツ(株)大阪支店 ☎06-6268-2541
中央復建コンサルタンツ(株) ☎06-6160-1121	中央復建コンサルタンツ(株) ☎06-6160-1121
(株)長大 大阪支社 ☎06-6541-5793	(株)長大 大阪支社 ☎06-6541-5793
(株)千代田コンサルタント 大阪支店 ☎06-6441-0665	(株)千代田コンサルタント 大阪支店 ☎06-6441-0665
(株)トーニチコンサルタント 西日本支社 ☎06-6316-1491	(株)トーニチコンサルタント 西日本支社 ☎06-6316-1491
東京エンジニアリング(株)大阪支社 ☎06-4791-0720	東京エンジニアリング(株)大阪支社 ☎06-4791-0720
(株)東京建設コンサルタント 関西支店 ☎06-6100-0220	(株)東京建設コンサルタント 関西支店 ☎06-6100-0220
(株)東建ジオテック 大阪支店 ☎0722-65-2651	(株)東建ジオテック 大阪支店 ☎0722-65-2651
(株)東光コンサルタンツ 大阪支店 ☎06-6282-6660	(株)東光コンサルタンツ 大阪支店 ☎06-6282-6660
東洋技研コンサルタント(株) ☎06-6886-1081	東洋技研コンサルタント(株) ☎06-6886-1081
(株)都市建設コンサルタント ☎06-6555-1661	(株)都市建設コンサルタント ☎06-6555-1661
(株)中川設計事務所 ☎06-6302-7301	(株)中川設計事務所 ☎06-6302-7301
中日本建設コンサルタント(株)大阪支社 ☎06-6363-3441	中日本建設コンサルタント(株)大阪支社 ☎06-6363-3441
(株)浪速技研コンサルタント ☎0726-23-3695	(株)浪速技研コンサルタント ☎0726-23-3695
南海カツマ(株)関西支社 ☎0722-41-8561	南海カツマ(株)関西支社 ☎0722-41-8561
(株)日建技術コンサルタント ☎06-6766-3900	(株)日建技術コンサルタント ☎06-6766-3900
(株)日建設計 大阪 ☎06-6229-6399	(株)日建設計 大阪 ☎06-6229-6399
(株)日建設計シビル 大阪事務所 ☎06-6229-6399	(株)日建設計シビル 大阪事務所 ☎06-6229-6399
(株)日構シーエスエス ☎06-6747-1900	(株)日構シーエスエス ☎06-6747-1900
(株)日産技術コンサルタント ☎06-6944-0669	(株)日産技術コンサルタント ☎06-6944-0669
(株)日水コン 大阪支所 ☎06-6398-1658	(株)日水コン 大阪支所 ☎06-6398-1658
日本技術開発(株)大阪支社 ☎06-6359-5341	日本技術開発(株)大阪支社 ☎06-6359-5341
(株)日本建設技術社 大阪事務所 ☎0726-73-5885	(株)日本建設技術社 大阪事務所 ☎0726-73-5885
日本建設コンサルタント(株)大阪支社 ☎06-6453-3033	日本建設コンサルタント(株)大阪支社 ☎06-6453-3033
日本工営(株)大阪支店 ☎06-6449-5800	日本工営(株)大阪支店 ☎06-6449-5800
日本構造技術(株)大阪支社 ☎06-6447-2800	日本構造技術(株)大阪支社 ☎06-6447-2800
(株)日本構造橋梁研究所 大阪支社 ☎06-6203-2552	(株)日本構造橋梁研究所 大阪支社 ☎06-6203-2552
日本交通技術(株)大阪支店 ☎06-6371-3843	日本交通技術(株)大阪支店 ☎06-6371-3843
日本シビックコンサルタント(株) 西日本事業部大阪支店 ☎06-6309-	日本シビックコンサルタント(株) 西日本事業部大阪支店 ☎06-6309-
日本振興(株) ☎0724-84-5200	日本振興(株) ☎0724-84-5200
日本テクノ(株) ☎06-6346-4466	日本テクノ(株) ☎06-6346-4466
(株)ニュージャック ☎06-6245-4901	(株)ニュージャック ☎06-6245-4901
パンフィックコンサルタンツ(株)大阪本社 ☎06-4964-2222	パンフィックコンサルタンツ(株)大阪本社 ☎06-4964-2222

(株)バスコ 関西事業部 ☎06-6214-6700	(株)バスコ 関西事業部 ☎06-6214-6700
(株)八州 関西支社 ☎06-6305-3245	(株)八州 関西支社 ☎06-6305-3245
(株)ビーエムコンサルタント ☎06-6263-5061	(株)ビーエムコンサルタント ☎06-6263-5061
扶桑設計コンサルタント(株) ☎06-6533-6688	扶桑設計コンサルタント(株) ☎06-6533-6688
(株)復建エンジニアリング 大阪支社 ☎06-6838-3271	(株)復建エンジニアリング 大阪支社 ☎06-6838-3271
復建調査設計(株)大阪支社 ☎06-6392-7200	復建調査設計(株)大阪支社 ☎06-6392-7200
(株)ブレック研究所 大阪事務所 ☎06-6541-6161	(株)ブレック研究所 大阪事務所 ☎06-6541-6161
(株)間瀬コンサルタント 大阪支店 ☎06-6385-0891	(株)間瀬コンサルタント 大阪支店 ☎06-6385-0891
(株)水建設コンサルタント ☎06-6946-6131	(株)水建設コンサルタント ☎06-6946-6131
三井共同建設コンサルタント(株) 関西支社 ☎06-6599-6011	三井共同建設コンサルタント(株) 関西支社 ☎06-6599-6011
明治コンサルタント(株)大阪支店 ☎0727-51-1659	明治コンサルタント(株)大阪支店 ☎0727-51-1659
八千代エンジニアリング(株)大阪支店 ☎06-6945-9200	八千代エンジニアリング(株)大阪支店 ☎06-6945-9200
(株)横浜コンサルティンクセンター 大阪支店 ☎06-6885-0964	(株)横浜コンサルティンクセンター 大阪支店 ☎06-6885-0964
兵庫県	兵庫県
(株)アキツ地建コンサルタンツ ☎078-261-9225	(株)アキツ地建コンサルタンツ ☎078-261-9225
アサヒコンサルタント(株)兵庫支社 ☎0792-26-2014	アサヒコンサルタント(株)兵庫支社 ☎0792-26-2014
(株)カイヤマグチ ☎0792-67-1212	(株)カイヤマグチ ☎0792-67-1212
国際航業(株)関西支社 ☎06-6487-1111	国際航業(株)関西支社 ☎06-6487-1111
(株)武仲 ☎078-231-2791	(株)武仲 ☎078-231-2791
(株)ナンバ ☎0798-65-8681	(株)ナンバ ☎0798-65-8681
(株)ニコス ☎0796-42-2905	(株)ニコス ☎0796-42-2905
(株)日本港湾コンサルタント 関西支社 ☎078-251-6234	(株)日本港湾コンサルタント 関西支社 ☎078-251-6234
阪神測建(株) ☎078-332-5895	阪神測建(株) ☎078-332-5895
(株)ワールド ☎06-6489-0261	(株)ワールド ☎06-6489-0261

奈良県	奈良県
(株)ケー・エスコンサルタント ☎0744-27-3097	(株)ケー・エスコンサルタント ☎0744-27-3097
国土防災技術(株)関西支店 ☎0742-51-6950	国土防災技術(株)関西支店 ☎0742-51-6950
(株)シードコンサルタント ☎0742-33-2755	(株)シードコンサルタント ☎0742-33-2755
(株)阪神コンサルタンツ ☎0742-36-0211	(株)阪神コンサルタンツ ☎0742-36-0211
和歌山県	和歌山県
(株)中山総合コンサルタント ☎073-455-6335	(株)中山総合コンサルタント ☎073-455-6335
和歌山航測(株) ☎073-462-1231	和歌山航測(株) ☎073-462-1231
和建技術(株) ☎073-447-3913	和建技術(株) ☎073-447-3913
ワコウコンサルタント(株) ☎073-477-1115	ワコウコンサルタント(株) ☎073-477-1115

### 第37回(平成16年度)研究発表会のご案内

(社)建設コンサルタンツ協会近畿支部は、第37回(平成16年度)研究発表会を(社)土木学会関西支部(土木学会認定CPDプログラム)(社)地盤工学会関西支部の後援により、下記のとおり開催いたします。ご来会の各位にとって充実した一日となるよう工夫しておりますので、多数ご参加下さいませようご案内します。

記

日時：平成16年9月7日(火)9:15～17:20

会場：大阪科学技術センター(401・403・404・405・701・702号室・小ホール・中ホール)  
大阪市西区靱本町1-8-4(地下鉄四つ橋線本町駅、又は肥後橋駅下車徒歩5分 うつぼ公園北東角)  
TEL.06-6443-5324

申込：参加費は無料、資料は当日配布します。はがきまたはメールにて、氏名・勤務先・連絡先(住所・所属部課名・電話等)をご記入(様式随意)のうえ、平成16年8月25日までに下記宛にお申し込み下さい。折り返し参加証をお送りします。当日不参加の場合、参加証による資料のみの請求はおことわりいたします。

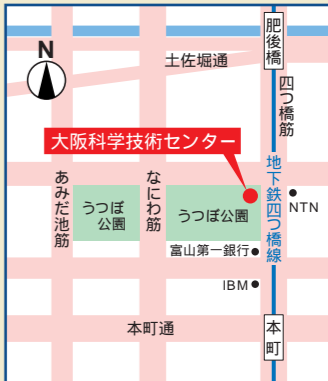
〒540-0005 大阪市中央区上町A番12号 上町セイワビル6F  
(社)建設コンサルタンツ協会近畿支部 研究発表委員会 TEL 06-6764-5891  
E-mail：gyouken@kk.jcca.or.jp

#### プログラム

- 開会挨拶：近畿支部長 朴 慶智(401号室 9:15～9:25)
- 特別講演：①「最近の建設情勢とコンサルタントに期待すること」  
近畿地方整備局 企画部技術調整管理官 伊藤 利和(401号室 11:30～12:30)  
②「建設コンサルタントの活性化にむけて - 技術者教育・人材育成 - 」  
大阪大学名誉教授 松井 保(401号室 15:30～17:00)
- 一般発表講演：施工・材料・環境、河川、計画・交通、構造、土質の6系統、43題の発表を行います。  
詳細は近畿支部HPをご覧ください。http://www.kk.jcca.or.jp
- 委員会報告：①自然共生型水辺空間研究委員会(小ホール 9:30～11:20)  
②コンクリート構造物の高性能化研究委員会(中ホール 9:30～11:20)  
③建設業務におけるITの利活用研究委員会(小ホール 13:30～15:20)  
④複合橋梁形式研究委員会(中ホール 13:30～15:20)
- ビデオ上映：(403号室 9:30～15:20)  
・高千穂大橋  
・海峡をつないだ技術  
・知られざる建設技術の世界テクノパワー5(巨大都市・再生)  
・掘るまいか(手掘中山隧道の記録)  
・よりよいアクセスのために(川辺橋東交差点)
- 表彰式および  
閉会あいさつ：近畿支部技術部会長 林 勝巳(401号室 17:00～17:20)

他会場 委員会報告

- 鋼・複合橋梁の性能照査型設計法に関する調査研究委員会  
平成16年9月30日(木)10:00～建設交流会館 グリーンホール
- ライフサイクルコスト研究委員会  
詳細未定



道路・川・公園・海岸などで美化・維持活動やまちづくりをすすめている、NPOなどの団体の方々と共に、

**未知普請全国大会 in 近畿 開催**

**9月24日(金)・25日(土)** 会場：ドーンセンター(大阪府立女性総合センター)  
大阪市中央区大手前1-3-49(地下鉄谷町線天満橋駅東へ5分)

未知普請全国大会 in 近畿 実行委員会

#### 編集後記

「クリエイトきんき」も第7号の発行の運びとなりました。今回は、都市交通に焦点をあて、国、自治体、住民の取組みを取材いたしました。特に、京都市醍醐地区の住民によるコミュニティバスは、今後の公共交通対策のあり方に一石を投じるものとして着目すべきものと存じます。

私事となりますが、今回第7号をもちまして編集委員を退くことになりました。第1号から「クリエイトきんき」の編集に携わり3年半の期間でしたが、原稿依頼やインタビューに快く応じて頂き、また、編集委員諸氏のサポートなど、本当にありがとうございました。

= 会誌等編集委員会 編集委員長 今村 克己 =

2004年8月現在