



平成23年3月  
広報資料

## 第32回（平成22年度）国際交通安全学会賞

業績部門

著作部門

論文部門

問い合わせ先  
(財)国際交通安全学会  
事務局 清野・今泉  
TEL 03-3273-7884

*International Association of Traffic and Safety Sciences*

財団法人国際交通安全学会（会長 小口 泰平）は、交通問題に自然・人文諸科学の英知を集結し、学際的研究を確立するため、昭和 49 年に設立された公益法人です。設立以来、多領域の研究者による幅広い活動を進めてまいりました。

当学会の諸活動の一環として、昭和 49 年より国際交通安全学会賞を設け、準備期間を経て昭和 54 年より実施してまいりました。この賞は、理想的な交通社会の実現に対して著しく貢献した「業績」、「著作」、「論文」を顕彰するもので、表彰状ならびに賞牌を贈呈し、副賞として賞金（業績部門 50 万円、著作・論文部門 20 万円）が贈られます。

このたび、第 32 回（平成 22 年度）の受賞者が決定いたしましたのでお知らせ致します。

---

## 業 績 部 門

---

◇ 受 賞 者     :   能登空港利用促進協議会・能登空港利用促進同盟会

業績題目     :   地域の核としての能登空港

◇ 受 賞 者     :   札幌市

業績題目     :   都心幹線街路における歴史的親水緑地空間の復元整備プロジェクト  
－札幌市創成川通アンダーパス連続化事業－

---

## 著 作 部 門

---

◇ 受 賞 者     :   中村 良夫（東京工業大学名誉教授）

著作表題     :   都市をつくる風景 －「場所」と「身体」をつなぐもの－

---

## 論 文 部 門

---

◇ 受 賞 者     :   南部 繁樹（(株)トラフィックプラス 代表取締役）  
吉田 傑（(株)本田技術研究所四輪 R & D センター 主任研究員）  
赤羽 弘和（千葉工業大学工学部 教授）

論文表題     :   プローブデータの分析に基づく救急車への緊急走行支援方策の検討

## 業績部門

当部門は、理想的な交通社会の実現に対して、研究・施策の推進・普及・啓発など、あるいは機器の開発、設備・施設の建設などに多大な業績をあげたものを対象に、過去3年以内に成果が顕著となった業績の中から選考されます。

◎業績題目：地域の核としての能登空港

◎受賞者：能登空港利用促進協議会・能登空港利用促進同盟会

◎受賞理由：

地方部における人口減少と高齢化は進展の一途を辿っており、とりわけ離島や半島部に位置する地域は厳しい状況に直面しています。能登地域においても、平成6年から16年までの10年間で人口が10.6%減少し、高齢化率も平成17年時点で26.6%へと上昇しており、平成13年には地域の大動脈であった能登鉄道穴水―輪島間が、平成17年には同穴水―蛸島間が廃止されています。そのような中、能登空港は石川県第二の空港として平成15年に開港しました。

地方空港を取り巻く環境は厳しく、鉄道を存続させられなかった地域住民にとって、陸の孤島と呼ばれる能登と東京を結ぶ能登空港を失うわけにはいかないとの強い思いから、基盤整備と利用促進の両面で精力的な取り組みがなされました。

基盤整備面では、空港施設と自治体施設とを合築してさまざまな組織や行政センターを空港内に集約した空港の地域拠点化、全国初の搭乗率保証制度（年間平均搭乗率が目標値に達しない場合は県と地元自治体が航空会社に2億円まで損失を補填）による1日2往復の運航実現、ふるさとタクシーやレンタカー乗り捨て無料制度など利用者の利用特性に配慮したきめ細かな二次交通の整備、キャンパスと滑走路を直結する誘導路の設置等他の空港では実現できない機能を提供して決定にこぎつけた日本航空学園の誘致、3空港間での往復運賃の適用と予約変更を可能とし旅程の自由度を大きく高めた小松・富山との相互利用制度の開始、能登空港の地理的特性に着目し、航空会社に働きかけて実現した乗り継ぎ割引制度の創設、さらには、全国に先駆けて空港を「道の駅」として登録し道路利用者を呼び込むなど、地域の総力をあげて知恵を絞り、開港後も引き続きユニークな基盤整備を進めています。

これらの基盤整備と並行して、多彩な利用促進策をも講じています。地元自治体に対しては、目標搭乗率を超えた場合に航空会社から地元へ還元される販売促進協力金の獲得に向けて自治体間で貢献度を競うしくみを導入し、乗り入れ航空会社に対しては、搭乗率が目標値を超過しても一定限度までは販売促進協力金を免除し、利用者増が航空会社の増益に結びつく仕組みを提供しています。地元住民に対しては、一人が年に2回乗れば全便を満席にすることができるというわかりやすい目標の提示とともに、クリスマスのイルミネーションを見に行くツアーなど定員枠がすぐに埋まるような魅力的な商品を提供したり、県外在住利用者に対しては、能登の食材を使った料理を堪能する集いの都内での定期的な開催や利用率が低下する冬期に各便2名に高級蟹が当たる蟹キャンペーンを実施するなど、独創的な取り組みを展開しています。蟹キャンペーンでは当選確率が高い便（＝搭乗率の低い便）をネット上で知らせるなど、きめ細かな工夫が凝らされています。また、乗り継ぎ割引制度の相手側空港の協議会等と連携して旅行商品の開発を始め、将来的には同制度を介した全国の協議会活動のネットワーク化などをも見据えています。

このような取り組みの結果は、多くの特筆すべき成果として結実しています。

さまざまな施設や組織を空港内に集約することにより、集積の経済性が発揮される状況が創り出され、航空旅客と行政機関を訪れる人々に賑わい創出事業のイベントに参加する年間4万人強の人々が加わって空港は賑わいを見せており、名実ともに地域の核としての位置づけを確立しています。人が多く集まることでより多彩なイベント等が企画可能となり、それがまた人を呼ぶといった好循環が生まれつつあります。空港維持はともすれば赤字補填という狭い議論に陥りがちですが、より広い観点から地域へのサービス水準を高めつつ同時に行政コストを下げることでできる社会的装置を作り上げたという点で、能登空港の取り組みは地域振興の考え方を大きく拡大したと言えます。空港を単なる交通ターミナルではなく地域の成長の核となるインフラとして位置づけて多くの成果を上げたことは、採算性に偏重した近年の論調に一石を投じたものとも言え、今後のインフラ整備にひとつの明確な方向性を与えたという意味で大きな意義が認められます。

また、単に航空会社に要望したり住民に利用を呼びかけるのではなく、関係主体や利用者層ごとに空港利用のインセンティブを高める方策を考案・実施するとともに、それらを組み合わせることにより、相乗効果が発揮される特筆すべき仕組みが創出されました。この結果、開港以来一貫して目標搭乗率を達成し続け、開港7年目で能登・羽田便の利用者100万人を達成したほか、地元企業の努力による国際チャーター便の利用者累計も6万人を超えています。

このような多くの成果の裏には、空港整備の担当部局のみでなく地域振興などの関係部局が密接に連携した総合行政があり、その背景には、鋭い洞察力と明確な方向性の提示により組織力の結集に成功したトップの強いリーダーシップがありました。ともすれば陥りがちな縦割り思考を排し、部局横断的な視点の下で、協働体制の構築とそれをフルに機能させるしくみづくりにより初めて達成された成果であり、自治体行政のひとつのあるべき姿を示すものとして、逼迫する財政状況下で苦闘する全国の自治体に多くの示唆を与えています。

最後に、このような取り組みの過程で「自分たちの空港」という意識が住民に芽生え、空港のみならず「自分たちの地域をみんなで守りたい」という連帯感が醸成されつつあることに目を向けたいと思います。これは、能登空港が地域の活力を高める「地域の人々の心の核」ともなっていることの表れと言ってよいでしょう。能登空港の新たな取り組みが、いま全国各地域に波及しつつあります。多くの関係者が力を合わせて能登空港を“地域の核”として育て上げ、空港が地域にもたらす有形・無形の価値を正しく認識することの重要性とそれを高めるためのさまざまな方策が存在することを内外に広く知らしめることにより、全国の地方自治体に元気と活力を与えていることは、交通社会のひとつの望ましい姿を示すものとして高く評価されるものです。

◎業績題目： 都心幹線街路における歴史的親水緑地空間の復元整備プロジェクト  
－札幌市創成川通アンダーパス連続化事業－

◎受賞者： 札幌市

◎受賞理由：

高度成長期に都市開発と道路整備が活発に進められてきた日本の大都市部においては、都市空間に自動車が溢れ、これに伴う慢性的な交通混雑、排出ガスや騒音などの環境問題、都市のスプロール化など、さまざまな深刻な問題をもたらしています。また、これらの整備に伴って、かつての親水・緑地空間や伝統的建造物・歴史的街並みが失われてしまったり、それらの存在感が大きく損なわれてしまった例も少なくありません。従来の都市整備のあり方を見つめ直し、伝統的建造物を活かした人間味豊かな賑わいのある場として道路空間を再生することは、今日多くの都市において共通の課題となっています。

札幌市の創成川通は、都心部を南北に貫く同市の交通の主軸であるとともに、その中央部に歴史的遺産である創成川が流れることから、同市のシンボリック的存在として位置づけられています。創成川は、明治期の札幌市の建設に際して生活水路として重要な役割を担った歴史的河川ですが、創成川通はこの両岸に整備されたもので、当時は水辺の道路空間として市民に親しまれていました。明治43年に架橋された石造りアーチ橋の創成橋も、この通りの中に位置しています。しかしながら、戦後の都市化とモータリゼーションの進展に伴って、この空間は往復8車線の幹線街路として整備されることとなりました。このとき拵げられた車道によって、創成川は道路中央部に河道と狭い両岸の並木を残すのみとなり、かつての景観が大きく損なわれるとともに、人々が水辺に触れることのできる空間が失われてしまいました。一方、その後の冬季オリンピックの開催に際して、交通混雑の緩和と都心環境の改善を目的として、昭和46年に創成川通都心部の北側と南側の交差点区間で、車道の一部が往復4車線でアンダーパス化されました。しかし、これらのアンダーパス以外の中央部区間においては、通過交通は依然として地上部を利用していたため、創成川通では交通混雑、環境改善、横断歩行者の安全性確保が課題となっていました。また、創成川両岸の並木はその後の成長で鬱蒼としたものとなり、結果的に創成川通が市街地を東西に分断する状況をもたらしていました。

そこで札幌市では、南北の両アンダーパスを往復4車線の地下道で結び、創成川通の都心部通過交通を全面的に地下化することで地上部のアクセス交通と分離し、これに伴って産み出される創成川両側の区間を、親水緑地空間として再整備することを計画するに至りました。本事業は平成14年に開始され、その後の度重なる市民との懇談会やワークショップを通じて、合意形成が図られていきました。そして平成17年には、創成川通を「やすらぎの軸」として位置づける「緑を感じる街並み形成計画」の策定に至り、平成21年3月には両アンダーパスを連続化した創成トンネルが完成しました。その後地上部では、トンネルの上部空間を活用して、約1.9haの親水緑地空間として創成川と遊歩道の整備に着手し、平成23年3月に完成します。地上部の整備に際しては、創成川の歴史性を考慮した河道デザイン、歴史的建造物である創成橋を活かした空間づくり、石・煉瓦・木などの札幌の地域資源や自然素材の活用など、かつての姿を復元・継承するための緻密な対策が施されています。これによって、

自動車で溢れていたかつての創成川通は、明るく歩行者に優しい親水空間に生まれ変わり、今後賑わいのある都心空間として復活することに大きな期待が寄せられています。

本事業によって、都心通過交通の所要時間に短縮をもたらしたことはもちろんですが、何よりも高く評価されるべき点は、高度成長期から続いてきた都市空間整備のあり方を見直し、歴史を尊重しつつ、市民の憩いの場として魅力的な都心空間へと再生を果たしたことにあります。歴史的景観や構造物の保全とこれらを活用した風格ある魅力的な街づくりが大きな懸案となっている都市は、日本各地においても少なくありません。本事業は、これを市街地の魅力低下、交通混雑、環境問題などの問題と併せて解決するための都市空間整備の方向性を明快に示すものであると考えられます。また、それを全国に先駆けて実現したという意味においても大きな意義を見出すことができ、本事業は高く評価されるものです。

当部門は、理想的な交通社会の実現に関連し、過去 2 年間に初版として刊行された、すぐれた著作や出版物の中から選考されます。

◎著作題目 : 都市をつくる風景 — 「場所」と「身体」をつなぐもの—  
(藤原書店、平成 22 年 5 月 30 日初版発行)

◎受賞者 : 中村 良夫 (東京工業大学 名誉教授)

◎受賞理由 :

本書は、近代化の過程で破れ障子のようになってしまった日本の風景を近代化の不徹底と捉え、半ば無意識であった生活環境を風景として意識化し、伝統の創造的な継承による文化の多様性を保ちながら、人間と環境との濃(こま)やかな結縁を掴(つか)み直す近代化の成熟を通じた町づくり、国づくりを通じて、持続的な文明に貢献することを目指したものです。

本書は、ラジオ放送されたテキスト「NHK ころをよむ 風景からの町づくり」に大幅な増補改訂を施したもので、国内外の事例が縦横無尽に紹介されています。風景を地球という場所と人間の身体の触媒として捉え、21 世紀日本の文化的使命としての山水都市の転生を図るべきとする著者のメッセージは明快で、持続社会に向かうべき道筋を明確に示しています。

本書は、3 部 13 章から構成されています。第 I 部「零落した山水都市」では、都市を支えるのはフローではなく蓄積であると捉え、本来自然や伝統に満ちていた日本の都市が、近代化の過程でイエという縦割りの社会システムの利己的な力によって八つ裂きにされ、零落した山水都市と化したさまが描かれています。第 II 部「伝統を継ぐ近代市民」では、風景の母体としての都市や国土の姿を育むには、市民自治が重要であり、その考えは戦後の後藤新平の都市計画にも見られたのに対し、戦後は、市民的な「公」に背を向ける「私」の定着によって継承が放棄されたことが述べられています。第 III 部「転生する山水都市」では、風景が個人を社会に結びつけ、一場面としての景観を超えて、生活感のすべてを編み直し、モノとモノが縁を結びながら自然の気配が漲る山水都市を蘇らせる町づくりにつながると述べています。

また「あとがき」では、「最も早く近代化に成功した非西欧社会の日本が、アジア的な精神文化のしなやかな活力と寛容な多様性を失わずに、西欧近代の合理性を呑み込んだ円熟をなしとげられるか、それに答えるのが 21 世紀の日本の背負った文明的使命だと思う」と述べ、本書が、従来の景観論を超えて、日本が進むべき道に対して一つの方向性を与える提言であることがよく分かります。

以上のように、本書は、山水都市の零落と転生を、文明史的な観点から捉えるとともに、市民自治による町づくりこそが、持続社会の構築に貢献するという展望を与えるものです。次世代の都市づくり、国土づくりを担う人たちに引き継ぐべき貴重なメッセージが込められた業績として、高く評価されるものです。

当部門は、国際交通安全学会誌（IATSS Review）ならびに英文論文集（IATSS RESEARCH）に掲載された論文の中から選考されます。

◎論文題目： プローブデータの分析に基づく救急車への緊急走行支援方策の検討  
(IATSS Review Vol.34, No.3, 2009)

◎受賞者： 南部 繁樹 ((株)トラフィックプラス 代表取締役)  
吉田 傑 ((株)本田技術研究所四輪 R & D センター 主任研究員)  
赤羽 弘和 (千葉工業大学工学部 教授)

◎受賞理由：

近年、救急車の出動回数が増加するとともに現場への到着時間や病院への搬送時間が増大し、その結果、多くの人命が危機にさらされるという状況が大きな社会問題となりつつあります。本論文は、そのような社会的背景の中で救急車の緊急走行支援方策を探るという目的意識に基づき、金沢市の救急車走行のデータを事例として、救急車と一般車のプローブデータを統合分析することによって救急車の緊急走行の実態と特徴を明らかにしたものです。

本論文においては、まず実際に金沢市で走行する救急車と一般車の走行データを収集し、重回帰モデルに当てはめることによって実態を把握しています。その結果、幹線道路、非幹線道路の走行距離により、時間帯区分ごとの旅行時間がかなりの高い精度で説明されることを明らかにしています。次に、このモデル式による知見から、いずれの時間帯においても救急車の走行速度は一般車よりも高く、特にそれは救急車の出動時において著しいこと、一般車の旅行時間は同経路・同時時間帯に走行した救急車の2.8倍になることなどが示されます。さらに推定モデルから算定される期待旅行時間に対する実旅行時間の残差分析を行い、救急車の旅行時間の信頼性が高いこと、緊急走行時の平均速度のわずかな低下でも旅行時間の信頼性の低下は小さくないことを明らかにしています。そして、実旅行時間の期待値に対する残差をもとに走行速度の低下区間を特定し、その速度低下要因を見つけ出し、特にボトルネック部分の通過が旅行時間の信頼度を低下させている可能性が高いことを指摘しています。最後に、救急走行を支援する方策として、(1)救急車専用の最短旅行時間経路情報の活用、(2)救急車専用最短旅行速度経路情報の共有、(3)一般車の最短走行経路情報の活用を提言して本論文は締めくくられます。

このように、本論文は通常の学術論文として必須の方法論を着実に踏まえて膨大なデータを分析し、正確なデータの把握と豊富なグラフの提示によって、筆者らが得た知見を視覚的にも容易に理解できるようにしていること、さらに、今後の救急車の走行速度向上に向けた政策的なインプリケーションも具体的に整理していることなどが特筆されます。本論文で得られた知見は、救急車問題に悩む各地の実態分析に示唆を与える貴重なものであり、金沢市のデータに留まらず、あらゆる地域における詳細な分析が期待されることです。最近、急速に深刻になりつつある救急車走行問題の緩和・解決に向けて本論文は有意義な示唆を与えるものであることから、本論文の価値は非常に大きいものであると評価されます。