

【特集】東京 第二の開国

メッセージ 日本の宝物を世界に KONISHIKI
座談会 Youは何しに日本の建設コンサルタントに!?

Glocal KANTO

グローバル関東

Vol.13
January
2020

CONTENTS

- | | | |
|----|---------------|---|
| 02 | MESSAGE | インタビュー
日本の宝物を世界に KONISHIKI |
| 04 | 特集1 | 数値で見るTokyo |
| 06 | 特集2 | 東京都臨海部の都市交通 |
| 10 | トピックス1 | 晴海地区の見学ツアー体験記 |
| 12 | 特集3 | “SHIBUYA” to change
変わる渋谷、変わる街の未来- |
| 16 | 特集4 | 都内の暗渠をたどる |
| 20 | 特集5 | 東京駅改良工事の歴史 |
| 24 | 座談会 | Youは何しに日本の建設コンサルタントに!? |
| 31 | トピックス2 | 空港ガチャ「JAPANESE
CAPSULE TOY GACHA」の魅力 |
| 32 | 坂東の原風景 | |
| 34 | ニュースの裏側 | |
| 38 | 技術人に聞く | |
| 40 | 土木ツアーNavi連動企画 | |

東京 第二の開国

特集

Special Features

T
O
k
y
o

東京は、我が国最大の巨大経済圏であり、さまざまな業種・業態の企業や大学・研究機関、情報、食、国際交流などが集まる都市でもある。

「世界の都市総合力ランキング」でも3位に位置づけられるなど高いポテンシャルを持った都市「東京」を訪れる外国人旅行者は、年々増加し平成30年には約1424万人に達した。ほんの7、8年前までは、500万人前後で推移していたので、短期間に3倍に迫る勢いで激増しており、街中でも外国人旅行者に出会う機会は増えてきている。

そんな、第二の開国ともいえる変化の時代を迎えている東京の持つ魅力や可能性に迫りたい。

日本の宝物を世界に

KONISHIKI (タレント)

■苦勞なんて言葉は好きじゃない

「苦勞されたでしょう」って聞かれることも多いけど、僕は苦勞したことなんてないし、そんな言葉好きじゃない。もちろん、相撲も言葉も何も知らないで日本へ来たから、簡単ではなかったけど、そんなのは当たり前のこと。

日本には、我慢や苦勞を美德とする文化もあるけど、僕には理解できないな。自分で選んだ道には、責任をもっているから、それを苦勞と感じたことなんて一度もないよ。それが普通だし、日本人もみんな頭の中ではわかっていると思うよ。だったら、苦勞苦勞って言うより、「自分の選んだ道に誇りと責任を持っている」って堂々と言った方がいいよ。

■日本人のメンタリテイ

日本人はもともと技術があるし、我慢強いし、素直に聞くからコーチングしやすい。冷静で静かに燃えている。我々日本人にしか出来ないことがたくさんある。僕は日本国籍で外人だから分かるけど、障壁になるような文化も少しあると思う。例えば、「出る杭は打たれる」というような文化、日本人・外国人と区別する文化、控えることを求める文化。

スポーツでもそうだけど、「絶対勝つ」

「俺は強い」というとビッグマウスだと叩かれる。「努力します」「頑張ります」と言わなければいけない。でも、本当はそうじゃない。スポーツはいくら努力しても勝たないと意味がない。

■時代は変わっている

野茂英雄が切り拓いた時代はそうだったかもしれない、でも羽生結弦も錦織圭も大阪なおみも松山英樹も、自分が思ったこと、言いたいことを言っているし、やりたいようにやって結果を出している。人に気を遣っていても意味ないからね。結果がすべてで、責任は自分にあるのだから、ストレートに発言した方が楽だし、伝わるよね。

ラグビーワールドカップでリーチマイケルは、「絶対に勝つ」「雨で中止ではなく、勝って全勝で決勝へ行く」と言い切っている。自分を信じて、思ったことを発言する文化が育ってきている。ラグビーは、半分が外国人だけど、「あんなの日本チームじゃない」って誰も言わないよ。もうそういう時代じゃない。みんな自然と受け入れている。

「パワハラ」「ガバナンス」「ダイバーシティ」なんて言葉も普通に使われるようになってきているし、いつまでも「外国人は」「若い人は」なんて言っていると、

時代遅れと心の中で笑われているよ。若い人ほど良く分かっている。

■日本が持っている宝物

日本には、技術やノウハウを持った職人さんがたくさんいて、すごく良いものを作っている。例えば着物だって、本当に良いものは糸を染めるところから拘っているのだから、たとえ一〇〇〇万円でも僕は当たり前だと思う。それを「高い！高い！」というのは価値が分かっているいから。価値が分かっている人は、逆に、「安い」と言うよ。

今は、大量生産の安いものが溢れていて、一見便利だけど、昔から残っていて今でも使えているものは、時間をかけて職人が作った良いものだけでしょう。

■正しい価値を伝える努力

皆さんが造っている道路や橋や堤防も同じでしょう？道路はみんなに必要なものだし、台風や津波を防いだり、逃げたり物を運んだりするにも必要で、それが壊れてしまったらどうなるか、分かる人はちゃんと分かっている。

昔に比べたら、技術も進歩したから、少しは安くできるだろうけど、それでも限度はあって、良いもの・長く使えるも



台風被害の館山市にて、ちゃんこ鍋と焼きそばの炊き出しの際に仲間と共に記念撮影

のが必要だよ。「もっと安く」という努力ももちろん必要だけど、「これは必要だ」「人の命を守るものだ」ってちゃんと世の中に胸を張って価値を伝えなくてはいけない。

■日本の力をワンチームに

皆さんもそうかもしれないけど、職人さんは作ることが仕事で、それだけで忙しい。セールスマンじゃないから、売るのはあまり得意じゃないんだよ。

でも、物怖じしなくて、自分の言葉で素直に発言できる発信力のある若者がどんどん出てきているのだから、彼らがセールスマンになって、良いものの本当の価値を世界に発信して展開すれば良いと思う。もちろん彼らだけでは出来ないから、国には制度やお金でそれを手伝ってあげてほしい。

日本の文化や技術の良いところは残した上で、「最近の若者は」「外国人」「苦勞」といった言葉は過去のものにしても良いと思う。自分とは違う物や価値観、人をもっと自然に受け入れて、伝統の物づくりの力と若者の新しい発信力がワンチームになって、「前に前に」と進んでいけば、きっと僕たちの日本の未来は拓けていくよ。



小錦 八十吉

一九六三年二月三日米国ハワイ州オアフ島生まれの元大相撲力士。外国人力士として初の大関として活躍した。幕内での優勝回数は三回。

引退後は、タレント、アーティストとして講演活動やCM出演、ハワイアン・ライプ等を精力的に行っている。NHK子供番組【にほんごであそぼ】には一二年間出演している（現在も出演中）。ハワイアンシンガーとしてもアルバムを多数発売。

ボランティア活動にも積極的に取り組んでおり、二〇一一年の東日本大震災後は、何度も足を運び、炊き出しやライプ等を行っている。現在もチャリティー・ライブやイベントを開催し、東北の為の資金作りを続けている。

TOP10入り!?

世界の駅別乗降者数ランキング

1位	新宿駅	東京都
2位	渋谷駅	東京都
3位	池袋駅	東京都
4位	梅田駅	大阪府
5位	横浜駅	神奈川県
6位	北千住駅	東京都
7位	東京駅	東京都
8位	名古屋駅	愛知県
9位	品川駅	東京都
10位	高田馬場駅	東京都
11位	パリ北駅	フランス・パリ

都内暗渠の本数ランキング

区境になっている川の合計本数	
1位	葛飾区 17本
2位	杉並区 15本
2位	足立区 15本
4位	世田谷区 13本
5位	中野区 13本
7位	江戸川区 11本
7位	墨田区 11本
7位	江東区 10本
10位	太田区 10本
10位	千代田区 10本
10位	新宿区 10本
10位	品川区 10本
10位	豊島区 10本

上のうち暗渠の本数	
1位	杉並区 13本
2位	世田谷区 12本
3位	葛飾区 10本
4位	中野区 9本
4位	豊島区 9本
4位	江戸川区 9本
7位	品川区 8本
7位	目黒区 8本
7位	渋谷区 8本
10位	新宿区 7本
10位	大田区 7本

川区境での暗渠本数シェア	
1位	豊島区 90.0%
2位	目黒区 88.9%
2位	渋谷区 88.9%
4位	杉並区 86.7%
5位	世田谷区 85.7%
6位	品川区 80.0%
7位	文京区 75.0%
7位	荒川区 75.0%
7位	練馬区 75.0%
10位	新宿区 70.0%

東京の昔と今

1964年頃2019年頃

土地・人口

人口

10,639,361人13,843,403人

就業者数

男性3,627,177人3,291,599人

女性1,809,697人2,567,360人

面積

2,028.97km22,193.96km2

外国人人口

95,256人551,683人

平均寿命

男性69.84歳81.07歳

女性74.7歳87.26歳

道路・交通

道路延長

19,590km24,558km

首都高速道路延長

約30km約320km

自動車保有台数

約109万台約442万台

鉄道

鉄道延長

約515km約2,700km

新幹線延長

30km2,765km

地下鉄旅客営業キロ

約75.7km約291.3km

東京⇄新大阪の所要時間

4時間(210km/h)2時間22分(285km/h)

空港

羽田空港滑走路延長

A滑走路3,000×45m3,000×60m

B滑走路1,676×45m2,500×60m

C滑走路3,150×60m3,360×60m

D滑走路-m2,500×60m

建物

電波塔

東京タワー333m東京スカイツリー634m

特集1
数値で見るTokyo

広報委員 上田 透・永堀 日和子

①東京の魅力は住みやすさ!?



住みやすさランキング

1位	コペンハーゲン	デンマーク
2位	東京	日本
3位	メルボルン	オーストラリア
4位	ストックホルム	スウェーデン
5位	ヘルシンキ	フィンランド
6位	ウィーン	オーストリア
7位	チューリッヒ	スイス
8位	ミュンヘン	ドイツ
9位	京都	日本
10位	福岡	日本



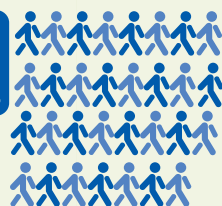
②BRT/水上バスも貢献!?



世界都市ランキング

1位	ロンドン	イギリス
2位	ニューヨーク	アメリカ
3位	東京	日本
4位	パリ	フランス
5位	シンガポール	シンガポール
6位	アムステルダム	オランダ
7位	ソウル	韓国
8位	ベルリン	ドイツ
9位	香港	中国
10位	シドニー	オーストラリア

③渋谷も東京も



上位すべて日本!?

④道路の下に川が!?

about TOKYO, various TOKYO

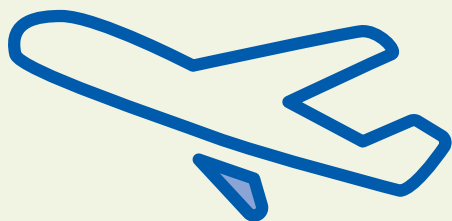
1603年に江戸幕府が置かれて以来、日本の政治の中心地として発展を続け、18世紀初頭には、人口百万人を超える世界有数の大都市となった東京。関東大震災や第二次世界大戦により二度焦土と化しながらも、復興を遂げ、日々進化し続けてきた。最先端の技術や、アニメやファッション等の新たな文化・流行を世界に向けて発信する一方で、江戸の粋な文化が今も息づく都市。

⑤羽田空港満足度はガチャが影響!?



空港満足度ランキング

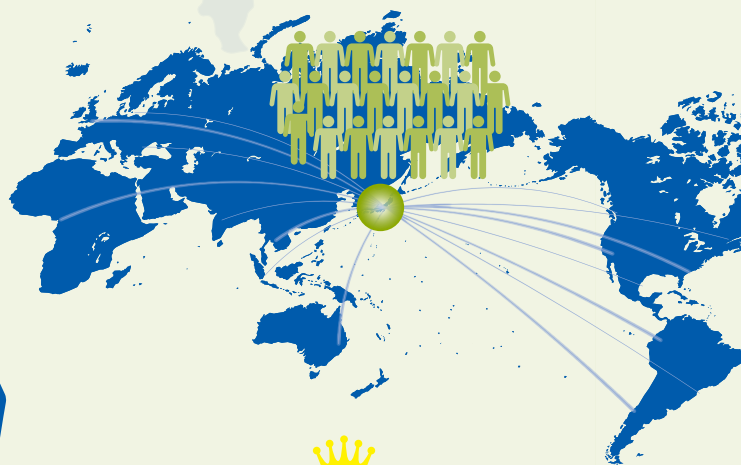
1位	チャンギ国際空港	シンガポール
2位	羽田国際空港	日本
3位	仁川国際空港	韓国
4位	ハマド国際空港	カタール
5位	香港国際空港	中国
6位	中部国際空港	日本
7位	ミュンヘン空港	ドイツ
8位	ロンドン・ヒースロー空港	イギリス
9位	成田国際空港	日本
10位	チューリッヒ空港	スイス



羽田空港が第2位に!!

⑥Youは何しに日本へ!?

技術・人文知識・国際業務の残留資格ランキング



2015年	1,958人
2016年	2,699人
2017年	3,607人

東京都臨海部の都市交通

都心と臨海地域とを結ぶ「東京BRT」

BRTとは…

バス高速輸送システム（Bus Rapid Transit）。連節バス、PTPS（公共車両優先システム）、運賃収受の工夫等により、速達性・定時性の確保や輸送能力を大幅に高めた、新交通システム並みの機能を備える。

東京都は、臨海地域の交通需要の増加に対応し、地域の発展を支える新たな交通システムであるBRT（名称…東京BRT）について、運行事業者である京成バス株式会社と共同で、「都心と地域とを結ぶBRTに関する事業計画」を作成しました。東京二〇二〇大会前からの先行的な運行開始に向け、関係機関と調整を進めています。

事業計画に至った背景

I. 地域的な背景

勝どき地区、晴海地区、豊洲地区、臨海副都心等の東京臨海部では、都市開発による都市機能の集積が進んでおり、東京二〇二〇大会の開催を契機に、競技施設立地、選手村整備、さら

には選手村跡地の開発による新たな都市機能集積が計画されているため、今後公共交通に対する需要がさらに増加することが見込まれています。

また、勝どき地区、晴海地区等は、東京や新橋等の都心からの距離が六km圏にありながら鉄軌道網が薄いいため、交通利便性においては一五km—二〇km圏に位置する地域と同等の水準という状況になっています。

II. 科学技術イノベーションの立ち上がり

政府が二〇一三年六月に閣議決定した科学技術イノベーション総合戦略の実効策の一つに「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）」があり、この中の次世代交通ワーキングとして

官民を挙げて「安全・安心」を目的とした公共交通における自動運転技術の開発を進めています。

国が進める公共交通における「安全・安心」のための自動運転などの技術開発が都の計画にも合致する事から、東京BRTでは、自動走行（正着）制御や、公共交通優先システムの高度化などを、実証的に導入する計画です。

事業の目的

これらの背景を踏まえ、東京都は二〇一四年一〇月にBRTを整備することを決定しました。東京BRTの運行目的は次の通りです。

- ① 増大する交通需要に速やかに対応し、公共交通機関を利用しやすくする
将来的に見込まれる臨海地域での就業人口、常住人口等の増加で生じる交通需要に対応します。
- ② 都心と臨海地域とを直接結ぶことで、各々の地域の活性化に寄与する
大規模マンション開発、MICE※

の誘致、国際観光機能の強化など、東京の経済活動の一翼を担う重要な地域の活性化に寄与します。

- ③ 道路を走行する公共交通の「安全・安心」を高いレベルで実現し、普及展開に貢献する
バスに関わる事故の多くが発進・ブレーキ時の車内転倒であるため、自動運転技術等の導入により滑らかな減速を実現します。
- ④ バス交通における新たな基準となるような徹底したバリアフリーを実現する
一部のプラットフォームのかさ上げ等を実施します。

東京BRTが目指すシステム像

事業の目的を達成するため、東京BRTは次のようなシステム像を目指し、検討を進めています。

- ① 到着時間が読める
限られた道路空間を有効活用し、簡



※ MICE：企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称。（観光庁 HP より）



都心と臨海地域のつながり、地域の賑わい、未来とともに変化していく交通を表現。



東京 BRT のデザイン

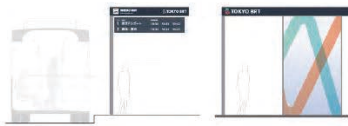
連節バス



単車バス (燃料電池バス)



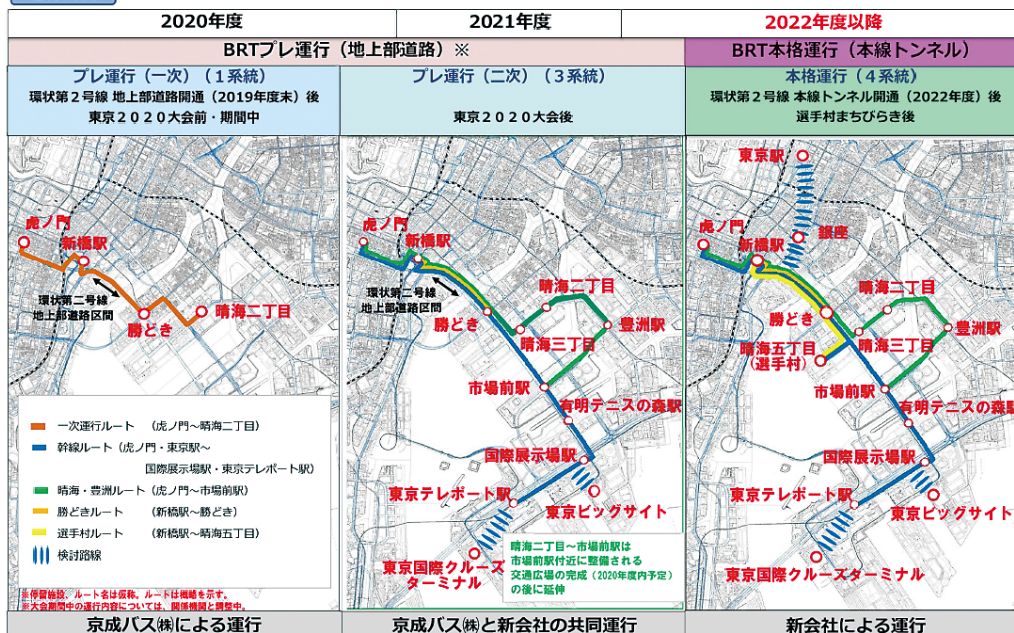
停留施設



※図はデザインの展開イメージを表したものであり、具体的なデザインの導入においては変更になる場合があります。
※停留施設等の名称は仮称です。

- ②車内転倒事故をゼロに
自動運転技術等の導入により、発進・ブレーキ時のバスの動きを滑らかにし、常に安全確保を最優先とし「安全・安心のBRT」を構築します。
- ③車いすでもベビーカーでも乗り降りしやすい
自動運転技術を導入した車両と、車両形状にフィットした停留施設の整備により、あらゆる方々がスムーズに乗り降りできるバリアフリー機能を充実させます。
- ④「初めて」でも分かる
路線図に加え、多言語対応や様々な案内情報の提供を行うことで鉄道なみの分かりやすさを示し、利用しやすさを高めます。
- ⑤新たな時代の幕開けを象徴するデザイン
シンボルカラーを「レインボー」とし、BRTシステム全体に統一したコンセプトを導入します。
- 今後の運行計画
東京BRTは主に環状第二号線の本線を利用して運行する計画となっていますが、環状第二号線本線トンネルは現在工事中です。
- そのため、将来的に本線を用いた本格運行へ円滑に転換を図るとともに、臨海地域の需要増に速やかに対応するために、東京二〇二〇大会前から先行的な運行を実施する予定です。
- 来年度以降は、環状第二号線本線開通後の本格運行に向け、運行系統の拡大にあわせて、車両基地や停留施設の整備を段階的に進めていきます。

運行計画



※BRTプレ運行…将来的なBRT本格運行への円滑な転換を図るとともに、臨海地域の需要増に対応するため、環状第2号線本線トンネル開通前から行う先行的な運行

東京 BRT 運行計画図（都心と臨海地域とを結ぶ BRT に関する事業計画）平成 30 年 8 月（改定）より

終わりに

東京二〇二〇大会からの運行開始に向け、引き続き東京BRTが臨海地域の発展を支え、利用者にとって使いやすい魅力のある交通機関となるように、事業を着実に推進していくとともに、SNS等を活用して積極的に情報発信し、機運醸成を図っていきます。

舟運活性化に向けた取組み

かつての東京、江戸は「水の都」として栄え、舟運が交通や物流の主役を担っていました（左図）。近代に入り、車や鉄道等の陸上交通網の発展による物流形態の変化などにより、舟運の活用は減少し、河川や運河は高速道路等で覆われることになりました。しかし、



■東都両国ばし夏景色 橋本貞秀画（1859年、江戸東京博物館所蔵）

近年では、東京の水辺を巡る環境の改善が進み、魅力的な水辺空間が創出されてきています。
これらの水辺を移動空間として活用することが必要と位置付け、東京都の関係部局が連携し、舟運が身近な観光・交通手段として気軽に利用できるような様々な取組みを実施しています。

舟運活性化に向けた課題

現在、隅田川や東京港等では、浅草とお台場などを結ぶ観光クルーズ船のほか、レストラン船や屋形船等が営業しています。
舟運に関する都民へのアンケート調査では、「東京で船が運航していることを知らない」「ルート・運航時間が分からない」といった声や、舟運事業者からは「新規航路の拡充に向けた利用者ニーズの把握が困難」といった意見が寄せられました。

これらの調査結果等から、舟運活性化に向けた取組みの実施に当たり、航路が限定的であること、認知度が低いこと、利便性が低いこと等の課題を抽出しました。

舟運活性化に向けた取組み

これらの課題を踏まえ、学識経験者をはじめ、庁内関係部局、区、旅行者団体、舟運事業者団体からなる「水辺空間活用（舟運）ワーキング」等で

検討を行い、課題解決に向けて以下の取組みを展開しています。

＜運輸に関する社会実験＞

新規航路の開拓に向けて、観光・交通手段を目的に、二〇一六年から二年間で八航路の社会実験を実施し、延べ四〇〇〇人の方に乗船いただきました。このうち、お台場発着の周遊航路、朝潮運河（晴海）と有明を結ぶ航路などで、民間事業者による運輸が開始されています。

今年度は、「真夏のらくらく舟旅通勤」と銘打ち、都内で初めて朝の通勤等の交通手段として船を利用した社会実験を実施しました。日本橋～朝潮運河間で平日の八日間実施したこの実験では、約二八〇〇人の方々に参加いただきました。

アンケート結果では、「満足」と「まあ満足」との回答が八割以上を占めました。一方、船舶への屋根の設置、船の速度の向上、夕刻や夜間での運航などの意見もあるなど、実現に向けて、さまざまな感触を得ることが出来ました。

＜認知度、魅力の向上＞

認知度を向上させるため、社会実験の実施にあわせてホームページ「東京舟旅」を開設し、運航情報の掲載、乗船予約を行うとともに、船着場や船着場周辺の観光情報等を掲載しました。

また、ポスター、冊子、動画等によるPRも行っています。今年度には舟運利用の比較的小さい女性をターゲットに、情報誌「OZ magazine」と連携した「新しい東京舟旅」を発行

し、東京観光情報センターやショッピング施設等で配布しています。
地域のイベントと連携した企画便の運航のほか、近隣商業施設によるクーポンの発行など、街との連携による舟運の魅力の向上にも努めています。

＜利便性の向上＞

船着場の管理者は国、都、区、民間と多岐にわたり、「〇〇水上バスのりば」「海上バス発着場」と同じ船着場でも、名称が異なるため、船着場に係る案内サインに対して、表記の統一や充実にも取り組んでいます。

また、航路、運航ダイヤや乗船料金等は、事業者ごとに個別に表示され、全体像が分かりづらい状況であったため、「乗換案内」サイトを活用して舟運情報を一元化して発信するなど、舟運の利便性向上に努めています。

おわりに

社会実験における複数の航路において、民間による新たな運航が始まるなど、取組みの成果が着実に表れています。案内サインについては、庁内のほか、区や鉄道事業者等にも協力を働きかけることにより、本格整備に向けた



■2019年度の社会実験のチラシ



■渋谷スクランブル交差点で放映されるPR動画と冊子「新しい東京船旅」

道筋がつくなど、環境整備も進んでいます。

一方で、様々なPR展開を行っています。一方、舟運事業者からは「まだまだ知られていない」といった意見もあり、引き続き、舟運と水辺の魅力を発信していく予定です。

また、今年度を実施した社会実験の結果等を踏まえ、事業採算性等を検証するなど、新たな航路の実現可能性に

ついて、今後も引き続き関係者に協力を得ながら、舟運の活性化に取り組んでいきます。

皆様も、たまには船から街を眺めるなど、気軽な非日常体験を味わってみませんか？ちょっとした気分転換にもお薦めです。運航の詳細は東京の舟運ホームページ「東京舟旅」(<https://www.suitown.jp/>)をご覧ください。

東京都都市整備局都市基盤部

東京都都市整備局都市基盤部は、調整課・街路計画課・交通企画課の3課で構成され、都市交通政策や、インフラ整備に関する事務事業を所管しています。

調整課では、バス事業等への助成、総合的な治水対策などに加え、2019年度からは、東京2020大会の交通混雑緩和に向けて、TDM・テレワーク・時差ビズなどを一体的に推進する「スムーズビズ」の取組みを進めています。

街路計画課では、都市計画道路・高速道路計画、計画的かつ効率的に道路ネットワークを形成するための都市計画道路の整備方針などの施策に取り組んでいます。

交通企画課では、鉄軌道ネットワークの充実、BRTなどの新たな交通機関の導入の検討、鉄道駅バリアフリー化、物流対策、航空政策、舟運の活性化などについて取り組んでいます。東京2020大会及びその先の将来も見据えた都市づくりを展開するため、日々、以上のような職務に取り組んでいます。



■船から見上げる首都高速道路

東京都が実施する舟運の社会実験を体験するため、日本橋へ向かった。猛暑日が続いていて、この日も出発前の気温は三十一・六℃。しかし、日本橋船着場は首都高速下にあるせいか、船に乗るとちよつぱり涼しかった。ここから朝潮運河までの移動時間は三〇〜四〇分。いざ出発。

普段見られない、橋の側面、裏側、間近でみる大きな水門。文系の人間でありながら土木構造物が大好きな私は、いつもとは違う視点からみる光景にわくわくがとまらなかった。船は隅田川に出ると日陰もなくなってしまうが、思ったよりも暑くない。むしろ海風の涼しく感じた。隅田川沿いの



■朝潮運河（晴海）

橋の多くは工事中。東京らしいビルやマンションも立ち並んでいる。中には建設中のものもあった。こうやってインフラは日々変化しているのだ。普段は何も思わず通り過ぎてしまっている光景を、この日は船でゆっくり眺めながら、東京の土木構造物の素晴らしさを改めて感じる事ができた。

将来の交通手段のひとつとしても検討されている舟運。定員もあり、必ず座ることができる船は、天気がよく、時間にも余裕があれば、まさに「らくらく」通勤できるかもしれない。満員電車を避け、舟運でゆったり景色を眺めながら通勤。実現された際には是非みなさんにも体験していただきたい。

「真夏のらくらく舟旅通勤」体験記

広報委員 佐々木 悠

晴海地区の 見学ツアー体験記

—はじめに

東京はこれからどんな都市を目指して変化するのか。インフラの視点からみる東京改革に触れるため、二〇一九年六月十二日、(公社)日本都市計画

学会が主催する現地見学会に参加してきた。テーマは「東京二〇二〇大会に向け変貌する湾岸エリア」。第三八回目の開催で、一九九七年から続く歴史ある見学会とのこと。定員二〇名に對

して三〇名超の応募があったとのこと、人気の見学会である。幸いにして当選できたことを受け、都市づくりの最先端を覗いてみた。



■HARUMI FLAGパビリオンでは、AR、VRなどの最新技術で「HARUMI FLAG」の完成後の様子などを体験できた



■晴海客船ターミナルより選手村工事現場を俯瞰。着々と完成に近づいている。

当日の行程 (2019.6.12)

14時15分～	集合・受付
14時30分～	環状第二号線・BRTの事業概要説明
15時00分～	HARUMI FLAGにて選手村事業概要説明・モデルルーム見学
16時05分～	晴海客船ターミナルより選手村工事現場を俯瞰・周辺まちづくりの説明
16時30分～	晴海アイランドトリトンスクエアにてジオラマの見学
～17時00分	現地で解散

—BRT事業と環状第二号線

はじめに、再開発地区を巡る前に、BRT（バス高速輸送システム）と環状二号線についての説明がなされた。BRTはデザインコンセプトや地域の発展を支える公共交通機関としての運行計画についてお話があった。プレ運行を繰り返しながら、二〇二二年以降本格運営となるとのこと。

環状第二号線は、江東区有明を起点とし、中央区、港区などを経て千代田区神田佐久間町を終点とする全長約一四kmの都市計画道路である。整備により、①臨海部と都心部を結ぶ交通・物流ネットワークの強化、②並行する晴海通りの渋滞緩和など地域交通の円滑化、③臨海地区の避難ルートの多重化による防災性の向上が期待されている。二〇一八年十一月、築地大橋を含む豊洲から築地までの約二・八kmの区



■ジオラマの中にゴジラが！



■晴海アイランドトリトンスクエアにてジオラマ見学



■環状第2号線にかかる築地大橋



■環状第2号線の暫定迂回道路（外回り）

間が暫定開通した。二〇二二年度の全線開通に向けて、本線トンネル工事を進めている。

——いそいそとバスへ移動

この見学会はバスで移動を繰り返す。参加者は、UR、建設会社、建設コンサルタント会社と様々だった。バスの中でも現場を見ながら説明もしていたのだが、各人にツアー用のトラシーパーが提供されていたため、聞き逃すことなくスムーズに伺うことができた。

——HARUMI FLAGの紹介

次に、晴海エリアの再開発事業概要の説明が東京都都市整備局の方よりなされた。HARUMI FLAGは、約一八haの広大な土地に五六三戸の分譲住宅・賃貸住宅と商業施設の合計で二四棟を建築する。他にも、保育施

設、介護住宅などを整備し、多様なライフスタイルを受け入れる人口約二二〇〇人となる街づくりを計画している。また、官民デザインで一体となつて創出した直径約一〇〇mもの拠点空間であるCENTER CORE（中心広場）や、分譲街区に五一室の共用室などを設置し、住む方の交流を生み、生活を豊かにする工夫も施されている。都市生活のフラッグシップになる街を目指して開発が進み、二〇二四年度に事業が完了する予定だ。

我々建設コンサルタントも、東京都と一体となり道路等の基盤整備を進めている。整備に関してご説明頂いた都市整備局のご担当者も、遅延なく事業が進められるよう、建設コンサルタントの担当者とともに業務に邁進したという。

驚いたのは、快適に暮らせる街づくだけでなく、防災対策や持続可能な

社会を実現するために「水素エネルギー」も活用していたことだ。環境先進都市のモデルとして、意欲的に取り組まれていた。

その後、晴海客船ターミナルへ移動し、着々と進行する建設現場を俯瞰することができた。新たな街への期待を背負い、急ピッチで街が作られていた。

——さいごに

見学会後、バスで渡った環状第二号線を実際に歩いてみた。暫定迂回道路（外回り）は退社時間に近かったためか、多くのサラリーマンが徒歩や自転車を利用していた。実際に現地を見て歩くことで、環状第二号線が東京の都心と臨海部をつなぐ重要な道路であることを実感した。

さいごに、都市計画学会の見学会はどなたでも参加可能とのことだ。ぜひ一度体験されることをお勧めしたい。

特集3

インタビュー

“SHIBUYA” to Change

— 変わる渋谷、変わる街の未来 —

インタビュー・編集 広報委員 遊佐 樹里

二〇一九年一月一日、渋谷に「渋谷スクランブルスクエア」が開業した。渋谷駅周辺は二〇二二年の渋谷ヒカリエの開業を皮切りに、大規模な再開発プロジェクトが行われている。今回はその一端を担う東急株式会社の西澤氏と、整備計画等に携わったパシフィックコンサルタンツ株式会社の岩上氏にそれぞれインタビューを行った。

二軸四象限に分断された 谷地形の特徴ある街、渋谷

渋谷の街はその名の通り、渋谷駅を中心に深さ約二〇m、半径約五〇〇mのエリアに谷地形を形成しています。見上げると東京メトロ銀座線や首都高速道路が頭上を走るといった光景は、私たちの年代にとっては、子供のころに夢見た未来都市のような立体的な構造をしていて、非常に特徴的な街といえます。そういった特徴を有する渋谷は、首都高速三号線、国道二四六号とJR山手線・埼京線で二軸四象限に分断され、そのエリア毎に谷地形が織りなす特色ある景色が生まれ、独自のストリート文化も育んできました。

私たち東急は、戦前、玉川電気鉄道時代より渋谷の街の発展の寄与に努めてきました。しかし、渋谷の発展が進む中で四社九路線が複雑に乗り入

れ、さらに二軸四象限に分断されている谷地形の街をいかにつなぎ、谷を克服するかという課題を抱え、およそ二〇年前、渋谷駅中心街区の再開発構想が本格的に始まりました。

交通インフラの整備が 大きく再開発を後押し

二〇〇〇年頃、副都心線と東横線が相互直通運転をする決定をきっかけに渋谷の街の再開発は大きく動き出しました。地上駅だった東横線を、副都心線と同じ地下レベルに移動し、乗り換え等の煩雑性や利便性の改善を行う計画ですが、渋谷駅全体ではJR埼京線や銀座線のアクセスの悪さを改善する必要もありました。この鉄道インフラ全体を改善するには、莫大な費用と工期を要するため、鉄道改良のみならず渋谷駅中心街区の全体開発を同時進行で行うことが重要となったのです。

その流れの中、都市の国際競争力の観点から「渋谷をどうにかしないといけない」と国からも注目され、二〇〇五年に渋谷駅周辺が都市再生緊急整備

地域に、二〇一二年に特定都市再生緊急整備地域[※]に指定されました。開発を後押しするように、土地利用（容積率制限）や、道路の上空利用等、多様な制限の緩和や支援が可能になったのです。

そういった経緯を経て、二〇〇三年、渋谷のシンボルであった東急文化会館の解体に着手、その跡地を東横線移設工事のヤードとして利用することで副都心線との相互直通運転が実現、そして渋谷再開発の先駆けとして「渋谷ヒカリエ」が二〇一二年に開業しました。

※国土交通省が定める、都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、政令で指定する地域。様々な規制の緩和や、手続期間の短縮、民間プロジェクトに対する金融支援や税制措置を受けるための認定、税制支援等の特別な措置を受けることができる。都市再生緊急整備地域と特定都市再生緊急整備地域では支援等の内容が異なる。



■開発終了後の、2027年頃の渋谷駅周辺のイメージ／東急株式会社



■2012年に開業した渋谷ヒカリエ／Shibuya Hikarie



渋谷再開発は 谷を克服し、新たな 渋谷の魅力をつくること

東急株式会社渋谷開発事業部 副事業部長 西澤 信二氏

化学反応を起す、
創造活動の舞台となる「街」へ

渋谷の街は「クリエイティブな街」「カルチャーの発信地」と形容され、そのためクリエイターやベンチャー企業が多く集積し、訪日観光客も多く多様性を受け入れる街として発展してきました。二〇〇一年にグーグルが初めて日本に進出したのも渋谷の街であり、セリア・アンタワのレンタルオフィスが一角からスタートして瞬く間に四フロア

アまで拡大しました。ですが、それ以上は当社がオフィスを供給できず、グーグルは六本木に移ってしまいました。そもそも受け皿としての大型オフィスやホテルといったハードが足りていないという課題があり、渋谷の街は成長限界を向かえていました。そういった側面でも渋谷駅中心街区の再開発事業は重要性を増し、渋谷ヒカリエ以降、新規に供給されるオフィス総賃貸面積は東京ドーム約七、四個分に相当します。

二〇一八年九月に開業した渋谷ストリームにはグーグル合同会社の本社機能が戻ってきます。

彼らクリエイティブワーカーは渋谷の街のイノベーションを起こす風土に魅力を感じ、街からの刺激を求めています。ICT技術の進歩により働き方がボーダレスになり、働く場所も自由、つまり発想する場所も自由になった中では、オフィス空間のみならず、人が新しいアイデアを生み出すクリエイティブで快適な環境、街づくりがますます重要となってきました。渋谷で働くクリエイティブワーカーが、アイデアをぶつけ合うことで新しいアイデアが生まれ、渋谷の街から新しいビジネスが世界に発信される、渋谷の街がそんな創造活動の舞台となることを目指しています。そしてアイデアが生まれるプロセスに何を仕掛けることが出来るのか、ソフト・ハード両面での取り組みがとても重要となってきました。そして街を変えるのは人です、渋谷で働き住む人たちの「毎日の日常生活」をより楽しく素敵に過ごしていただく為の舞台づくりと演出が私たちの

役割だと考えています。毎日が素敵な街でないとい！毎日が楽しい街は訪れても楽しい街です。渋谷で働き暮らす人と訪れる人が融合し化学反応を起す、その化学反応が都市生活者を刺激し、その刺激が渋谷の街を素敵に彩り変えてゆく原動力となると考えています。

「谷を克服」して、周辺の街に
開かれた渋谷をつくる

当社の実質的な創始者・五島慶太は渋谷の街づくりについて「谷を克服し、文化を発信すること」が重要と語っていました。今でも東急文化会館開業時から変わらないコンセプトを基に、渋谷の街を楽しみたい街にしたいという思いで街づくりを推進しています。しかしながら渋谷の街に近づくとき青山や表参道に比べて空気が違うと感じることがあります。渋谷は谷地形であるからこそ、ここではない風景や文化を生み出し、混沌と多様性を受け入れてきたという強みがあります。今行われている再開発ではその強みを維持しながら谷を克服することで周辺の街に開き、表参道・青山・代官山等の街とながることで広域渋谷圏を形成し、新たな渋谷の魅力を生み出したいと考えています。その強い思いから、官民連携による渋谷川の再生、遊歩道の整備、アーバン・コア（次ページ詳細）による垂直方向、水平方向の歩行者ネットワーク整備等、谷を克服し、街をつなぐ事業を進めているのです。渋谷は谷地形だからこそ、混沌としているからこそ、刺激があり魅力的な街であると思います。不易流行という



言葉にもあるように、『今まで』の渋谷の良さと時代を見据えた『これから』を重ねることで進化を促していきたいと考えています。



上■官民連携で渋谷川の再生を行った。／渋谷ストリーム
下■渋谷ストリームから渋谷川沿いの遊歩道を整備。代官山、恵比寿に向けた回遊性を計画。
／渋谷ストリーム

西澤 信二 (にしざわ しんじ)

1984年東京急行電鉄株式会社（現、東急株式会社）入社、デベロッパーの立場で大規模プロジェクトの企画・プロデュース業務、運営業務を担当、現在は渋谷開発事業部副事業部長。日経アーキテクチャ「10大建築家2019」に選ばれる。一級建築士



官と民の両方の視点で 渋谷再開発を考える

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
交通政策部 都市再生室長 岩上 智裕 氏

渋谷再開発の大本となる 方針作り

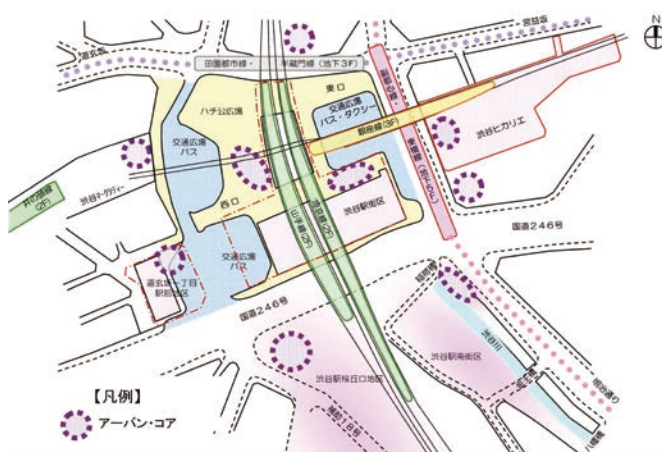
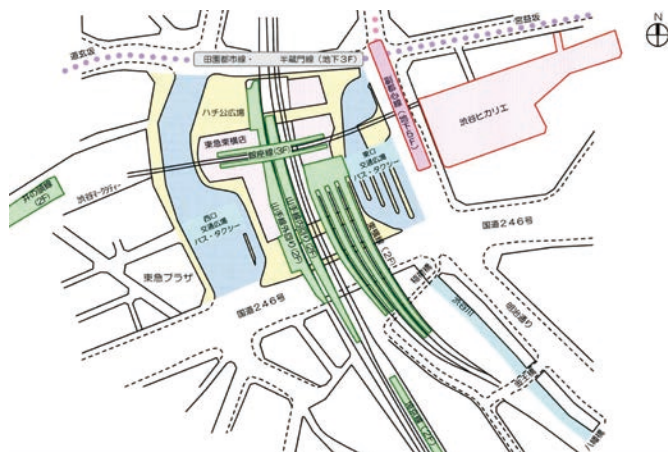
渋谷再開発においては、副都心線の整備及び東横線との相互直通運転の話がエポックメイキングであったと思います。渋谷再開発に関する事は、私が携わる一〇年ほど前から上司が関わっていました。私自身は二〇〇八年の「渋谷駅街区基盤整備方針」（発注者：東京都渋谷区）の策定から関わりがスタートしています。

この基盤整備方針は、その名の通り渋谷駅の整備方針をまとめたものですが、これを受けて二〇一二年に策定された、渋谷駅を中心とした各種インフラの整備方針である「渋谷駅中心地区基盤整備方針」（発注者：東京都渋谷区）にも関わらせていただきました。具体的には、渋谷駅周辺の課題として、鉄道、駅前広場、駐車場、歩行者空間等の交通インフラ、渋谷川のあり方等が挙げられており、これらを解決するために、公共と民間が一体的に検討を行うことで快適な渋谷駅周辺の創出を目指したものです。JR、地下鉄各駅がばらばらに配置され、歩行者動線が輻輳化している渋谷駅周辺の現状から、副都心線・東横線の地下化や直通運転を含めた鉄道路線間の乗り換え利便性の向上、国道二四六号の拡幅を含めた道路や駅前広場の整備による交通結節機能の強化、アーバン・コアや歩行者ネットワークの整備、災害の激甚化を踏まえた防災機能の強化等、様々な整備内容が盛り込まれたものになっています。

渋谷の街の動きを理解し、 最適なプランを考える

今回の再開発で特徴的なのが、アーバン・コアの整備。すでに開業している渋谷ヒカリエや渋谷ストリーム、渋谷スクランブルスクエアに設置されていますが、アーバン・コアというのは、渋谷の歩行者動線計画の肝になるもので、端的に言うところ、渋谷の駅と街、地下と地上を結び付け、スムーズな移動を実現するものです。渋谷の駅は、その谷形状の地形から、JRから銀座線等へ乗り換える際には下ったり上ったり等、人の移動に大きなバリアが発生していました。アーバン・コアは、それらを克服するために、政策研究大学院大学の森地先生、東京大学の内藤先生、日本大学の岸井先生たちが中心となり、「渋谷は谷地形なので、谷を克服することをシンボリックに表現して、上や下にスムーズに行けるものがないといけない」とかなり力を入れて検討したものです。私は歩行者動線や実際の人の流れ等の街全体の動きを考え、アーバン・コアの設置位置等を検討しましたが、これを単に鉄道路線間のスムーズな移動のための装置としてだけではなく、この働きにより上下移動や横移動が最適となり、駅から街へ、街から駅へ、ビルからビルへと人々を回遊させる、渋谷ならではの仕組みでもあると考えています。

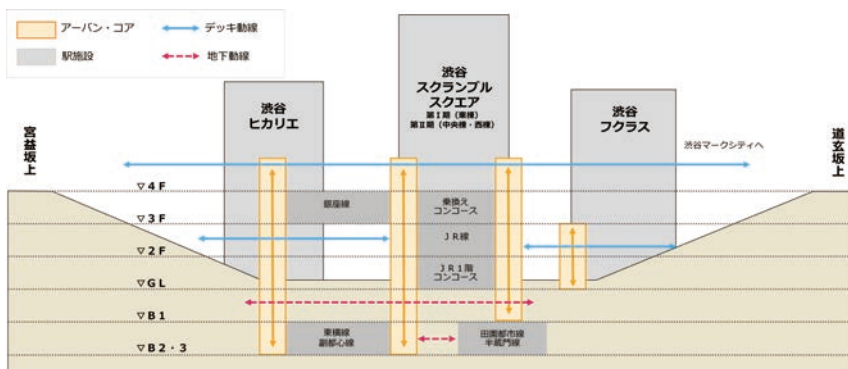
私は交通を専門としており、渋谷の再開発においては行政・民間双方の歩行者動線計画や自動車の交通計画に中心的に携わっています。例えば、行政



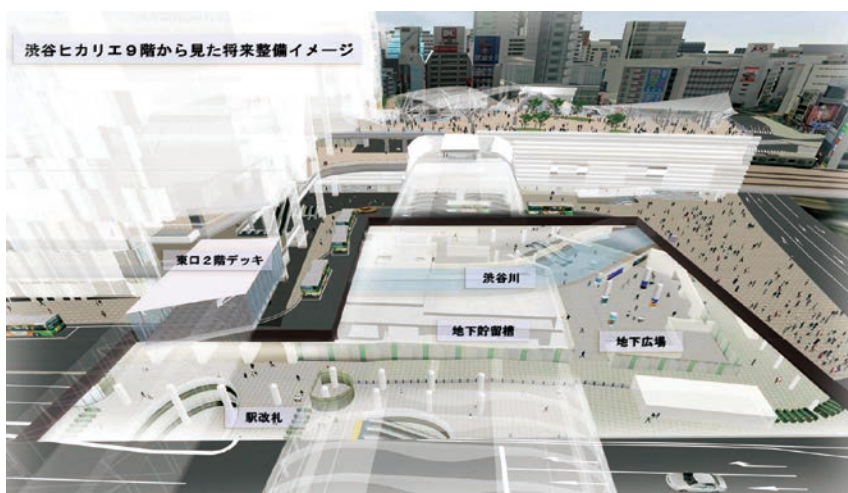
■ 2012年時点の現状（左）と渋谷駅中心地区基盤整備方針に示された整備のイメージ（右）。／渋谷区 渋谷駅中心地区基盤整備方針（平成24年10月）



■渋谷ヒカリエに設置されているアーバン・コア。／Shibuya Hikarie



■アーバン・コアで縦横間の移動を改善する。／東急株式会社



■東口地下広場（渋谷ヒカリエ9階から見た将来整備イメージ）。4,000tの雨水をためる貯水槽を整備する。／渋谷駅街区土地区画整理事業共同施行者

の業務では、国道二四六号と明治通りという都内の大動脈が交差する渋谷駅の南側の交差点の慢性的な交通混雑をどうするかといった交通計画や、民間業務では建築計画の中で、街全体の人動きを理解した上で建物内の通路幅やエレベーターの向き等を検討するといったような業務に従事しています。私は、基盤整備方針の策定に携わったということもあり、渋谷再開発に関わるコンサルタントとして、行政と民間事業者の間をうまく橋渡しするといった格好でもこの再開発には関わっていました。官と民では立場は違いますが、

混雑や不便さを改善し、渋谷に遊びに来る人や働く人にとって、みんなが訪れたくなる、賑わいのある渋谷にしようという共通の想いが関係者の中にあります。そのため、みんなが一体となって街づくりを進めている感じがおり、とても楽しく仕事をさせていただいています。

未来も安心して人が集う街づくり

そのほかに渋谷再開発で特徴的なのが「防災」という観点です。まさに基盤整備方針を検討している際に東日本大震災が発生し、鉄道やバス等の交通機関がストップしたことにより、渋谷の街は帰宅困難者で混雑を極めた記憶しています。基盤整備方針では、災害時に建物や広場といったオープンスペースに帰宅困難者を受け入れる方針としていて、どのくらいのスペースなら何人が入れるか、等の検討も行っています。また、大雨や台風の被害は記憶に新しいですが、渋谷は谷地形なので、水が溜まりやすくなっています。災害に強い街を目指し、地下貯水槽の必要性が検討され、既に整備が進められています。



岩上 智裕 (いわがみ ともひろ)

1999年パシフィックコンサルタンツ株式会社入社。交通系の技術者として官公庁および民間事業者の業務に従事。2013年より2年間一般財団法人道路新産業開発機構へ出向。2019年10月より社会イノベーション事業本部 交通政策部 都市再生室長に就任。都市再開発等の業務の中心人物として活躍する。

私が携わって一〇年という間に、小規模のビルが集まっている街から大きな建物が並ぶようになり、渋谷の印象がすごく変わってきているのを感じます。渋谷を歩いている際に若者たちが「何々という建物できるんだって」とか「アーバン・コアって何なの？」等と話しているところを聞くと、浸透してきたなと感慨深いですし、行政や民間事業者、市民といったみんなで検討してきた内容が形になっていることに喜びを感じます。街は生き物なので、トピックスやその場所にいる人々によって街のあり方って多様なんだと思います。明確な正解がないだけに、その分やりがいのある仕事だと感じています。

都内の暗渠をたどる

本田創（暗渠者）

暗渠——失われた、水のない川

街を歩いたり、地図を眺めたりするとき、なにか違和感のある道や路地に出会うことはないだろうか。他の道が真っ直ぐな中、曲がりくねっていたり、向きが違っていたり、住宅地の間を縫うような緑道となっていたり。これらは古い道筋の場合もあるが、もしその道沿いが周囲より凹んでいたたり、谷底のような場所だったりするようであれば、それはおそらく川の跡、すなわち「暗渠」だ。

暗渠とは一般的には「蓋をされた河川」や「地中に埋設された水路」を指す。いわば機能を定義した用語だ。ただ、ここではもっと広い意味で、かつて川や用水路が流れていた空間・場所・道で、かつ今でもその流路が地図上や現地を確認できるもの全般を「暗渠」と呼ぶことにしたい。いってみれば景観的な定義である。

東京都心部にはこのような「失われた川の痕跡」としての暗渠が特に多くみられる。現在の東京には、荒川や多摩川、隅田川などといった大きな川の

ほかには数えるほどの川しか流れていないが、かつては数多くの小川や用水路、そして堀割が網の目のように覆っていた。それらは蓋をされたり、下水道に転用されたり、埋め立てられたりして、今では失くなってしまった。

暗渠をめぐる三つの軸

これらの「失われた川」暗渠に興味を持ったならば、そこで「景観」「空間」「時間」という、相互に密接に関連する三つの軸——ディメンション——からアプローチしていくことで、街の見え方ががらりと変わっていくという愉しみを体感することができる。これらを順に追っていく。

まず「景観」。これは「点」であり「場所」とも言い換えられる。暗渠はまず風景の中の違和感のある点景として私たちの視界に入ってくることが多い。そして、ひとたび暗渠を意識し始めると、他にも何気なく見過ごしていた風景のあちこちに、失われた川の痕跡が残されていることに気づいていく。次に「空間」。それはまず「線」と

して現れる。今まではばらばらに捉えていた場所／景観は、暗渠に気がつくことで失われた水のラインに関連付けられ、つながっていく。暗渠を辿ることは水の流れに沿って地形をなぞることでもあるから、それらは高低差でソートされ、数珠繋ぎにプロットされていく。そして「線」は「面」の広がりをもっていく。通常の川と同様、失われた川もいくつもの支流の暗渠を集め一つにまとまって水系となり、さらに川や海へとつながっているからだ。

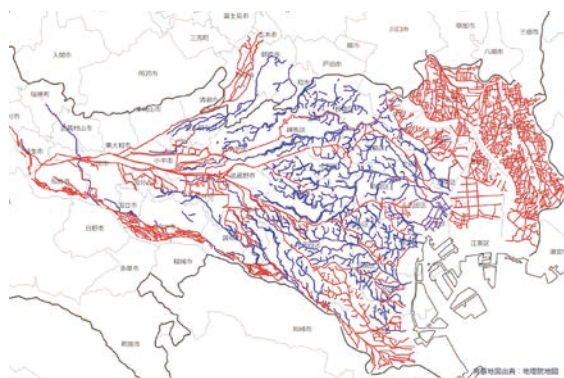
この「面」に着目したとき、地理空間には、鉄道網や道路網とは別の、今まで見えていなかったレイヤーが現れてくる。東京ではこれが特に顕著に現れる。

たとえば、山の手地区から武蔵野地区にかけてのエリア。武蔵野台地に刻まれたいくつもの枝分かれする谷には、今も流れる神田川や石神井川、目黒川といった中小河川のほかに、かつてはそれらの支流が無数に流れていた。

一方で、台地の上には江戸の水道であった玉川上水と、そこから分水され

た用水路が樹形図のように枝分かれし、飲用水や生活用水として、あるいは谷筋の水田を潤す灌漑用水として使われていた。そしてその流末は川へと接続されていた。それは、今は失われてしまった、尾根筋の用水路である「動脈」と谷筋の河川である「静脈」による、尾根と谷を結ぶ血管のような水のネットワークのレイヤーだ。

また、足立や葛飾、江戸川といった低地に目を向ければ、そこには利根川



■東京を覆う失われた水のレイヤー。
赤線は用水・上水・堀割、青線は自然河川



■現在流れる渋谷川／古川と、鉄道・主要駅
地図出典：地理院地図を加工



■上図と同じ範囲にかつて流れていた渋谷川の水系と
地形、地名
地図出典：カシミール3Dで基盤地図情報及び地理
院地図を表示・加工



“暗渠サイン”
景観として残された、失われた水の痕跡暗渠に残る「川」の記憶
暗渠そのものを探すてがかりともなる

水系から水を引いてきた見沼代用水や
葛西用水といった灌漑用水から、無数
の水路が放射状に枝分かれし、流れて
いたし、大田区には多摩川から水を引
いた六郷用水が、北区・荒川区には石
神井川から水を引いた石神井用水が、
同様に広がっていた。これらのススキ
の穂先のような形状の水路網もまた一
つのネットワークとなっている。

水のネットワークは、地名や地形の
失われた繋がりを呼び戻すレイヤーで
もある。わかりやすい例として、東京
都心、山手線沿線の南半分を見てみよ
う。そこには渋谷、千駄ヶ谷、富ヶ谷、
鶯谷町といった谷に関係する地名や、
宇田川町、神泉といった水にまつわる
地名が見られる。これらは渋谷川の失
われた水系を辿ると、すべてがそのも
とに繋がっていく。旧地名である羽沢
町、日下窪町、代々木山谷町、穂田とい
った地名を加えると更にそれは顕著とな
る。また、新宿御苑、明治神宮、松濤
公園、白金の自然教育園、青山墓地、
赤坂御所といった都心の緑地もまた、

いずれも渋谷川水系の源流に位置する
ことがわかる。

このような暗渠のレイヤーには、
様々な時期の様相が、投影図のように
同時にプロットされて見えているとい
った側面もある。川により暗渠化さ
れた時期は様々だし、川の痕跡もそれ
ぞれその古さは異なる。その重なりあ
いをつ一つ紐解いていくと、こんな
は地域の歴史が浮かび上がってくる。
「時間」のディメンションだ。

東京都心部の川の暗渠化についてい
えば、そこには大きく二つの波があっ
た。ひとつは一九二〇〜三〇年代の開
東大震災後の復興期、もうひとつは
一九六〇年代から七〇年代の高度経済
成長期。前者では旧東京一五区の範囲
の多くの川が暗渠化され、後者では
二三区の特に関西側で暗渠化が進んだ。
川の暗渠化は、いずれも東京という
都市の拡大・発展の歴史の裏返しであ
り、ノスタルジックな側面だけではな
く、暗渠化の過程で川がライフライン
としての存在から、災害、公害といっ

た負の存在へ、そして別のライフライ
ンへと変化していくさまもそこでは見
えてくる。

この暗渠化の過程も東京という都市
の変遷を理解するうえで興味深い。更
に川が流れていた時代を遡れば、そ
こには数万年単位の広域の自然史か
ら、百年単位の治水史や地域の開発
史、そして数十年単位の個人史や、も
っと小さな、川沿いに暮らし人々のさ
さやかな物語まで、様々なスパンで
時間軸の経過が折り重なっている。

失われた川の記憶

こうして「景観」から「空間」そし
て「時間」へとアプローチを重ねたの
ちに、再度「景観」に立ち戻ったとき、
街の中に景観として見られる暗渠には
その背後に、かつてあった水の空間
と、それらが成り立ち、失われていっ
た時間が広がっていることがわかるだ
ろう。暗渠を辿っていると、このこと
が端的に現れている、かつてそこが川
であったことを示す痕跡がみられるこ

とがある。これらはしばしば暗渠探索
者の間で「暗渠サイン」と呼ばれる。

「暗渠サイン」には、①かつて川が
流れていたことに起因するものと、②
川が暗渠化されたことに起因するもの
がある。①でいえば橋跡や護岸跡と
いった構造物、銭湯や米屋、染物屋と
いった水に関連する施設。そして蛇行
した川跡の道、湧水、高低差、谷戸地
形といった空間的特徴。②でいえ
ば、車止めや水路に掛けられたコンク
リート蓋といった構造物、緑道など川
跡を利用した施設、そして背を向ける
街並みといった環境。このように多岐
にわたる「暗渠サイン」はあるものは
はっきりと、またあるものはひっそり
と、街に佇んでいる。それはまさに暗
渠に残る「川の記憶」であるといっ
てよいだろう。

暗渠を感じるといふこと

さて、三つのディメンションはこの
ように円環構造を持っているが、その
いずれを入り口にしても暗渠の愉しみ
を知ることができる。「景観」
路上の面白いもの、気になることへの
着目、「空間」地図や地形、そして「時
間」土地の歴史への興味。ただ、い
ずれのアプローチをとるにしても、も
し暗渠を最大限に愉しもうとするな
ら、実際に暗渠を歩き、自ら暗渠を体
感することが肝要だ。

自らの足で暗渠を辿ってみると、川
が失くなってしまっても、そこには川
の輪郭が残っていることに気がつく。
川を流れる水は地形をつくりだし、そ
して土地の歴史や人々の生活を育ん

きた。そこには地形や風景、土地の記憶が刻み込まれている。それらは川とともに蓋をされ覆い隠されてしまったかもしれないが、暗渠を辿って足で地形を感じ、かつての風景を幻視し、失われた川の流れに耳を澄ませれば、土地の記憶が聴こえてくる。

暗渠とはいわば、レコードに刻まれた溝のようなものだろう。針となつてその溝を辿ることで、辿る人の身体を通して、溝から暗渠に激む記憶が再生

されてくる。そして土地の履歴は紐解かれ、目の前の風景は新たな視座から捉え直されていく。

ここまでお読みになつてももし暗渠が気になつてきたならば、どこでも構わないのでまずは身近な暗渠をぜひ実際に歩いてみていただきたい。そのとき暗渠から再生された記憶は失われた川のせせらぎの音となつて風景を満たし、街の見え方を多層的で豊かなものに変えるに違いない。

ほんたそう
本田 創



暗渠者。1972年東京都生まれ。小学生のころ、50年代の東京区分地図で川探索に目覚め、谷田川から暗渠の道にハマる。1997年より東京の暗渠や水路、湧水などの探索の成果をウェブサイトにて公開。著書に、『東京暗渠学』『東京「暗渠」散歩』『はじめての暗渠散歩 水のない水辺をあぐる』等。NHK文化センターにて、「暗渠散歩講座」を主宰中。

はじめての暗渠めぐり

暗渠との出会い

最寄り駅から会社まで徒歩五分。その途中に、通勤経路の幹線道路と直行する不思議な空間がある。歩行者専用でありながら幅員は3m以上あり、ベンチや植栽が置かれている。道路にしては不自然に曲がりくねつたこの空間こそ、『暗渠』である。

街の成り立ちや歴史が気になつてしまふ私は、本誌の取材にかこつけて暗渠愛好家の本田さんにアポをとって、都内のおすすめ暗渠をご紹介いただいた。すると、暗渠に興味を持つきっかけとなつた会社そばの空間、和泉川の暗渠は、本田さんにとつてもイチオシ暗渠とのこと。中野坂上駅より少し東にある河口部から暗渠の源流まで約三、四km、今は暗渠となつている和泉

川をさかのぼりながら、特別に案内していただいた。

暗渠サインを探して

本田さんからの説明にもある通り、暗渠とは「地中に埋められた河川やその跡」であり、元は水辺空間でありながら、今は水流を目で見ることができない。しかし、説明を聞きながら歩いていると、暗渠初心者でも其処か



■住居の間に突如現れる歩行者空間

広報委員 鈴木美咲

しこに「川の痕跡Ⅱ暗渠サイン」を見つけることができた。

今回、約三時間の散策で私が出会つた暗渠サインは、関東大震災直後の一九二四年（大正一三年）に作られた橋の欄干跡、大量の排水が必要な銭湯やクリーニング店、車両進入禁止の車止めや植栽、コンクリートブロックの蓋掛け、連続したマンホールなど、実に多岐に亘る。一つ一つは背景も時代も違う独立した痕跡だが、暗渠という水の流れを意識すると、すべてがつながって見えてくるから面白い。

橋のもとに住んでいた狸の昔話を伝えるために、今もかわいらしい狸がまつられた祠や地元有志によつて植えられた柳。自身の歓迎の宴席で飲めない酒を飲み過ぎ、川に落ちてしまった人を供養するためのお地藏様。稲作の

幅員や風景は徐々に変わるが、川の痕跡は続いている

暗渠の河口



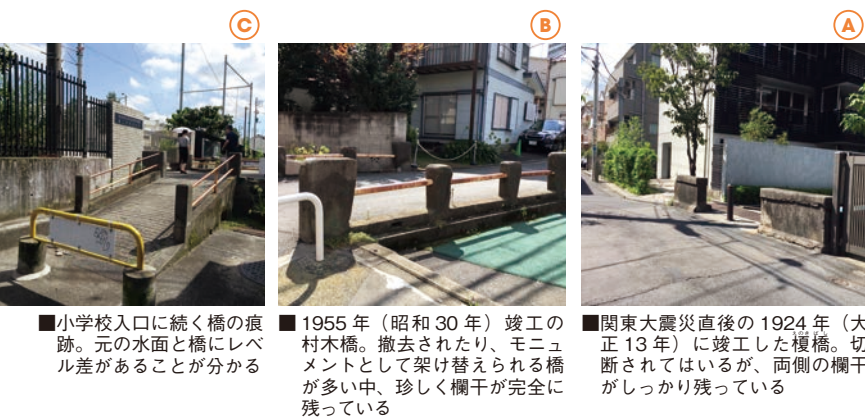
■斜面の下をくねくねと蛇行する路地。川の形がよく分かる



■車止めとして使われている植栽。各家庭の勝手口・裏口が並ぶのも暗渠の特徴



■今回歩いた和泉川暗渠の最下流、神田川にそそぐ河口部分



取水と排水を担っていた、並行する双子水路の暗渠。

川や水脈は、地形を由来として自然発生的に生まれたものだが、川と共に暮らしてきた人々の痕跡である暗渠サインには、本当にたくさんの物語があることが分かる。

地名に見る暗渠サイン

形として残る暗渠サインではないが、電柱や店名に記された地名も、古くからの水辺空間であることを示す重要な手がかりである。例えば、「鶴が久保」という地名。「つる」はもともと、湿地や水流を表し、「くぼ」も読んで字



■ 今回の取材で案内していただいた和泉川暗渠のルート（約3.4km）。 © NTT 空間情報

のごとく窪地を表す。現在は、水辺の気配もない住宅地だが、かつては浅い窪地からじわじわと水が湧き出し、川となって流れ出ていたそう。

また、代田橋駅の近く、甲州街道と環七通りの交差点には「三郡橋」という和泉川を渡る橋がかかっていた。昔の南豊島郡、東多摩郡、荏原郡の接点になっていたことに由来し、現在でも渋谷区、杉並区、世田谷区の境界になっている。大きな川が自治体の境界になっていることは多いが、今は目に見えない暗渠も集落を区分けしていることがよく分かる例である。

他にも、昔の橋の名前が交差点名として残っていたり、古い店舗の屋号に

水を連想させる文字が入っていたり、地図を眺めているだけでも川の流れを探すことができる。

暗渠のこれから

今回、住宅街の中の細い暗渠をたどっていくと、入り口から見ていただければ分からない不思議な感覚を抱いた。それは、「とても細い道なのに、ずっとつながっている」ということ。住宅街の細い道を歩いていると、普通は行き止まりになったり、幹線道路とぶつかって道がなくなったりする。しかし、連続した川の流れを由来にもつ暗渠は、道路を渡ったり住宅地に入り込んだりしながら、途切れることなく続く。

自動車の通行もほとんどなく、昔ながらの街並みが残っていたり、公園やベンチが整備されているため、散歩にはもってこい。だが、きつと他にも使い道があるのではないだろうか。

例えば、近年の高齢化による買い物難民の足として、超小型モビリティの専用空間にはできないか。地域コミュニティを形成するための溜まり空間として活用できないか。ドローンが各家庭の裏口まで荷物を運ぶルートにはならないか。暗渠巡りをしながら、想像は膨らんでいく。

昔は暮らしに欠かせない水運び、今は住宅街の地下にひっそりと残る暗渠。まちづくりを志す人にとっては、大きな期待と発見のある魅力的な空間として映るはずだ。本記事をきっかけに、「暗渠サイン」を目指して路地に踏み込んでいただけたら幸いである。

暗渠の源流

約3.4 km、和泉川の暗渠をたどる道のり。



■ 和泉川のはじまり。昔はじわじわ湧いていたが、今はマンホールとなっている



■ 道路を横断して続く暗渠。アスファルトに埋め込まれた古いコンクリート蓋も特徴的



■ 連続する古いマンホール。盤面を見ると同時期に敷設、暗渠化されている

東京駅改良工事の歴史

一．はじめに

本稿では、鉄道ネットワークとまちの発展に伴い、改良工事の途絶えることのなかった東京駅（表1）の過去から現在を土木の計画・施工の観点から紹介します。

二．東京駅を中心とした鉄道ネットワークの構築

（一）東京駅の変遷

一八七二（明治五）年には、新橋と横浜間に日本最初の官営鉄道が開通し、一八八三年には、上野と熊谷間に

私鉄である日本鉄道の路線が開通しました。東京駅はその後、新橋と上野を結ぶ市街線の建設が進められる中、一九一四（大正三）年十二月に開業しました（写真1）。現在の東京駅は、在来線九面一八線、新幹線五面一〇線の大ターミナル駅であり、乗車人員も

四〇万人を超えますが、開業当初は、四つのホームと八線の線路で一日の乗車人員が一人弱でした。昨今では、二〇一七年に丸の内駅前広場が使用開始され、首都東京の「顔」にふさわしい駅・街（Tokyo Station City）として今なお進化を続けています。

（二）鉄道網の変遷

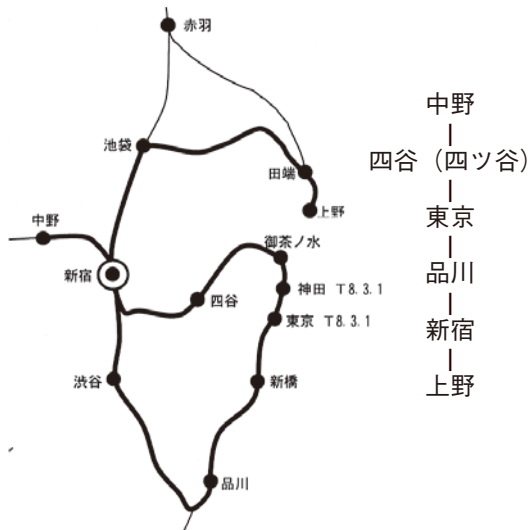
東京駅開業当時、中央線では東京と万世橋（現在の神田駅）御茶ノ水駅間に設けられていた間、東北線では東京と上野間が未開通の状態でした。一九一九年に東京と万世橋間が使用開始され、これにより中央線の起点が東京駅となり、中央線と山手線の併用運転である、いわゆる「の」の字運転が開始されました（図1）。一九二三年の関東大震災を挟み、一九二五年には東京と上野間に現在の京浜東北線・山手線の高架橋が完成し、中央線は東京駅発着、山手線が環状運転、京浜線が東京以北に延長され桜木町と上野間での運転となりました。

1872 年	新橋－横浜間鉄道開業
1914 年	東京駅開業
1919 年	東京～万世橋間使用開始（中央線）
1925 年	東京～上野間開通 （現在の京浜東北線、山手線）
1945 年	空襲により丸の内駅舎一部消失
1954 年	八重洲新駅舎使用開始
1964 年	東海道新幹線 運行開始
1972 年	総武線東京乗入れ
1990 年	京葉線開業
1991 年	東北・上越新幹線 東京駅開業
1995 年	中央線ホーム重層化
1997 年	長野新幹線（北陸新幹線）開業
2012 年	丸の内駅舎保存・復原
2014 年	八重洲駅前広場完成
2017 年	丸の内駅前広場完成

■表1 東京駅の歴史



■写真1 開業当時の東京駅（出典：鉄道博物館）



■図1 「の」の字運転

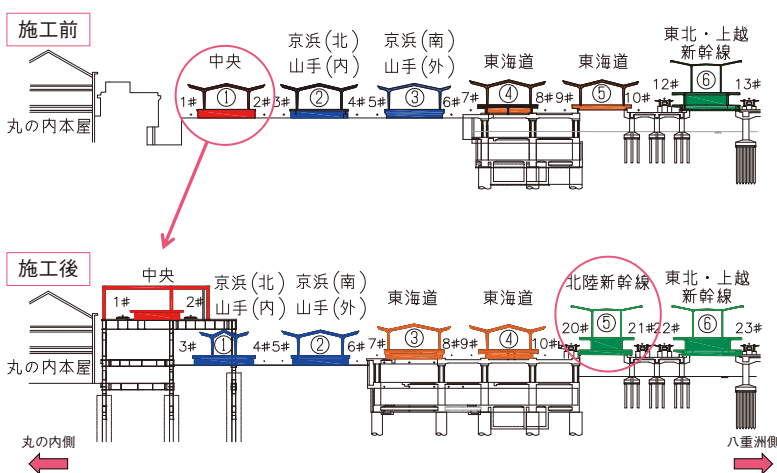
三、東京駅の発展に伴う重層化の必要性

(一) 地下路線の構築（総武線地下駅・京葉線開業）

東京駅の地下路線を見ると、丸の内駅前広場下に地下五階で二面四線の地下駅が建設され、一九七二年に総武線が、一九八〇年に横須賀線が乗り入れを開始しました。また一九九〇年には、京葉線が開業しました。京橋トンネル（東京～八丁堀）は、世界で初めてMF（Multi-Loose）シールド工法により施工されたメガネ型断面の複線鉄道トンネルです（延長六二〇m・最



■写真2 メガネ型断面が特徴的な京葉線京橋トンネル



■図2 中央線重層化（施工計画）



■写真3 中央線重層化（施工後；写真右が丸の内側）

大土被り三〇m）（写真2）。これまで施工されたシールドトンネルの断面は、ほとんど単円形です。その理由は、①トンネルに作用する外圧に対して構造力学的にも安定している、②施工上、シールドの掘進やセグメントの製作・組立に便利である、③シールド掘進時にマシンが中心軸周りに回転（ローリング）しても断面形状が変わらず、トンネル完成後の内空利用において支障が少ない、等が挙げられます。MFシールド工法は、掘削断面積の削減によるコストダウンを目的に採用された工法です。MFシールド工法の開発におけるシールドマシンの方向制御やセグメントの安全性検証等は、

今日のさらに特殊な断面のシールドの開発や新形式のセグメント等新たな技術開発に繋がっていきましました。

(二) 北陸新幹線（長野新幹線）乗り入れに伴う中央線重層化

一九七〇年五月の全国新幹線鉄道整備法の制定により五路線が決定されました。この中で、北陸新幹線（東京～長野～金沢～大阪）の東京～長野間は、一九九八年二月に長野で開業される冬季オリンピックを視野に入れてスケジュールが定められました。

東京駅に北陸新幹線が乗り入れるにあたり、新幹線ホームを一面二線増設するため、東海道ホームとして使用し

ていた第五ホームを新幹線ホームに改築しました。これにより在来線ホームが不足するため、丸の内駅舎と既存の中央線である第一ホーム間の上空に高架ホーム（重層高架橋ホーム）を新設しました（図2）。一九九〇年一月に工事着手しましたが、中央線の道路上空占用協議に時間を要し、工程は大変厳しいものでした。中央線ホームと丸の内駅舎間の狭隘箇所は四〇〇tタワークレーンが五基投入され、中央線重層化と新幹線ホーム改築を同時並行させることで、一九九七年一〇月の新幹線開業に間に合わせることができました（写真3）。

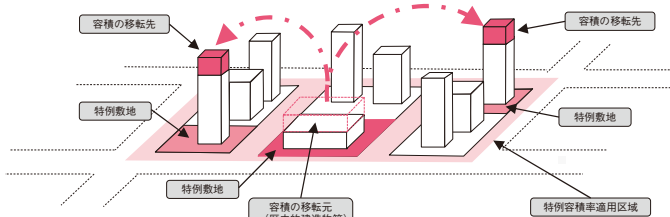
四、まちづくりの中心としての東京駅整備

(一) 駅前広場整備

二〇〇〇年以降、駅前広場整備も進められました。八重洲エリアでは、二〇一四年に駅前広場整備が完成しました。丸の内エリアでは、丸の内駅舎保存・復原を行う(二〇一二年完成)とともに、丸の内駅前広場整備が進められました。二〇〇一年に「東京駅周辺の再生整備に関する研究委員会(委員長・伊藤滋 早稲田大学教授[当時])」が発足し、①「首都東京の「顔」に相応しい景観の創出、②「国際都市東京の中央駅に相応しい交通結節拠点の整備、③「民間投資の機会創出」による都市基盤整備と都心の活力創造の一



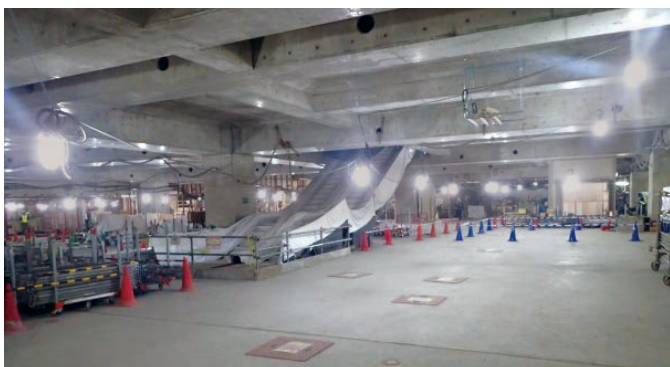
■写真4 現在の東京駅丸の内駅舎



■図3 特例容積率適用区域制度のイメージ



■写真5 暫定使用開始後の北通路(幅員10m)



■写真6 高架橋構築状況

体的推進」が目標に掲げられ、東京駅丸の内口における地上の広場整備と地下エリアの整備方針について提言されました。二〇〇二年には「大手町・丸の内・有楽町地区特例容積率適用区域」(二〇〇四年に「特例容積率適用地区制度」に改正)が指定され、周辺地域と一体となった「まちづくり」という新たな発想のもと、丸の内駅舎上空の未利用容積が周辺建物へ移転されています(図3)。丸の内駅前広場は二〇一七年十二月に完成・供用開始されています(写真4)。

(二) 現在の工事(北通路整備)

東京駅改札内通路のうち、北通路は中央通路(幅員二五m)・南口通路(同一五m)と比べて幅員が狭く非常に混雑しているうえ、周辺の大規模再開発

に伴ってさらなる混雑が見込まれることから、二〇一〇年より拡幅工事(幅員約六・七m→二二m)を実施しています(写真5)。拡幅にあわせてバリアフリー整備を行うとともに、待合広場の開設をはじめとした駅サービスの機能強化や新たな店舗等の整備を進めています。この工事は、工事桁にて現在の軌道を受け替え、既設構造物を撤去して生み出したスペースに高架橋を構築して通路をつくるという狭隘箇所での工事です(写真6)。工事は二〇二〇年夏までの完成を目指し、施工を進めています。

五、おわりに

これまで東京駅は、関東大震災や戦災を乗り越えながら、オリンピックや

高度経済成長をはじめとしたまちの発展やお客さまの利便性向上に対応した多種多様な改良工事を進めてきました。今後も東京駅は、首都東京の「顔」として、ご利用いただくお客さまに喜ばれる魅力ある駅・街(Tokyo Station City)を目指してまいります。

※丸の内駅舎敷地の基準容積率は九〇〇%(敷地面積に対して九階建ての建物を建てることができる)に対し、復原する丸の内駅舎は三階建てである。この余剰容積を周辺の開発ビルの事業者売却し、その費用で復原工事を行うという事業スキームがつけられた。

辻 浩一 (つじ こういち)



1995年 東日本旅客鉄道株式会社入社
2003年 東京工事事務所ターミナル課に配属
国道20号新宿線橋架替工事(新宿駅改良工事)に携わる
2005年 本社建設工事に配属
首都圏の建設プロジェクトの工程管理に携わる以降、東京工事事務所で新宿駅、千葉駅等複数のターミナル駅改良工事に携わる
2019年 6月より現職

東京駅とその周辺——現在の風景

2019年5月、新しい元号“令和”を迎えた皇居に、最も近い我が国のターミナル駅・東京。その「東京駅舎」を様々な角度からご紹介します。

広報委員 本田浩隆・漆原俊之・千田純也



■写真1 人々の憩いの場「丸の内中央広場」と丸の内駅舎



■写真3 復元された丸の内駅舎の横顔



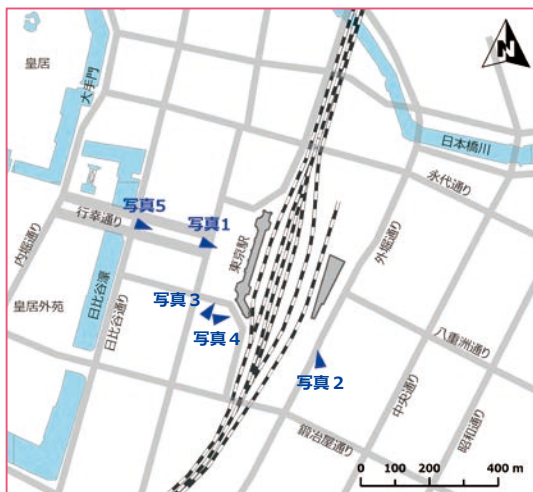
■写真4 新幹線、在来線合わせて28線の大ターミナル駅



■写真2 八重洲口の新しいランドマーク「グランルーフ」

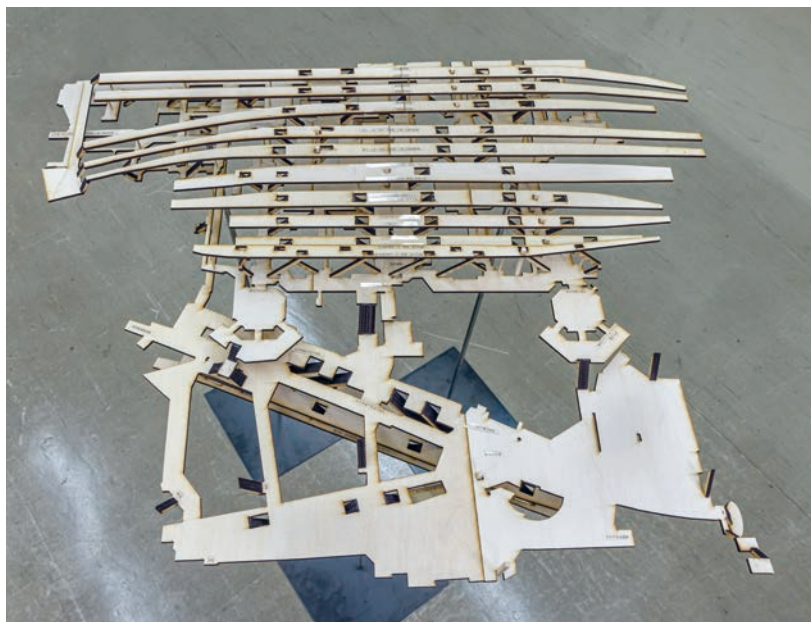


■写真5 皇居から東京駅につながる行幸通り



■東京駅周辺MAP

作品提供：昭和女子大学准教授 田村圭介様（一級建築士）。田村圭介研究室
生活科学部環境デザイン学科／生活機構研究科環境デザイン研究専攻
<https://gyouseki.swu.ac.jp/swuhp/KgApp?kyoinId=yndggkobgy>
写真1～6：千田純也 MAP：漆原俊之



■写真6 複雑な東京駅構内を1/500で分かり易く表現した模型（昭和女子大学田村研究室制作）

野崎——建設コンサルタント協会関東支部長の野崎です。私は、オリエンタルコンサルタンツに入社して、二〇代は、橋梁や情報処理など多様な仕事をしてきました。三〇代では、景観の仕事。四〇代に入って子会社の社長を務めました。その後四〇代後半でオリエンタルコンサルタンツに戻りまして、五〇代から現職の社長をしています。建設コンサルタント協会関東支部では今年の五月に支部長に任命されまして、今日出席させて頂いています。

今日は、日本で働く外国人技術者がテーマですが、弊社でも、一五名ほど外国人の方が働いていますし、オリエンタルコンサルタンツグローバルには、五〇名程が所属しています。ですので、経営者としても、支部長としても、皆さんがどういう思いで働いておられるのかというのをしっかりと学んで、職場環境や育成方針などに反映できればと思っています。本日はよろしくお願いします。

ジロ——ジロ・セバスティアンと申します。今年の四月からオリエンタルコンサルタンツグローバルから出向でオリエンタルコンサルタンツの構造部に入りました。私の出身はフランスのベルサイユの近くです。二年半前に来日してから日本語の勉強を始めましたので日本語はまだです。その前は七年位フランスとカナダで働いていました。橋梁設計に携わっていました。

趣味は、アートと旅行で、最近温泉にはまっています。本日のテーマを伺って、とても面白いと思つてわくわくしています。

郭——郭雪寧と申します。出身は中国の遼寧省の瀋陽市です。高校まで中国で、日本語は中

座談会

Youは何しに日本の建設コンサルタントに!?

野崎 秀則 郭 雪寧 ジロ セバスティアン エスマエル モハメド オマー

於：KKR ホテル東京 梅の間

学三年生の時、第二外国語として学び始めましたが、その時は将来日本に来ることになるとは思ってもいませんでした。高三の時に留学先の選択があり、欧米か日本か中国から選ぶのですが、そこで日本を選びまして、日本語学院に一年半、大学四年、大学院二年。大学院を卒業してから、大日本コンサルタントに入社して今日に至っています。

エスマエル——エスマエル・モハメド・オマーと申します。私はエチオピア、東アフリカ出身です。二〇〇一年にエチオピアで大学を卒業して、二年間位公務員として働いて、日本に来たのは二〇〇四年です。文部省の奨学金というか、海外留学できるコンペティションで選ばれて日本に来ました。二〇一〇年に山梨大学の修士課程と博士課程を卒業して、運輸政策研究所で三年間研究員として働きました。二〇一三年からは、研究員として八千代エンジニアリングで働いています。日本に来てもう一五年以上になります。

日本にやってきた物語

エスマエル——私の国エチオピアから見ると、日本は文化的にも距離的にも、とても遠い国です。私自身、日本語も話せないし、日本人と会ったこともありませんでした。それでも、日本は高い技術を持った国ということを知っていました。だから、それを学びたいと思つて来日しました。

ですが、言葉のバリアもそうですが、私はイスラム教なので、食べるものの制限もあります。来日した時に、ウェルカムパーティーを開いて頂いたのですが、今思えば当たり前

ですが、皆さん缶ビールを飲まれていました。エチオピアではイスラム教とキリスト教が混在し、お互いの文化をよく理解しています。イスラム教徒はお酒を飲むことを禁止しているため、エチオピアでは初対面でお酒を勧めることはありません。しかし日本では文化的に、誰にでもお酒を勧めることにまず驚きました。また、今でも覚えていますが、四月に来日しましたが、私にとってはものすごく寒かったです。

先生や友達のおかげで頑張ることが出来て今がありますが、最初の頃は日本に来るんじゃないかと思ったことも一度や二度ではありませんでした。

ジロ——私の場合は、日本に来る前はカナダに住んでいたもので、海外で暮らすことに抵抗はありませんでした。カナダでは、モントリオールに住んでいましたから雪はとても多かったです。日本の冬は厳しいらしいと聞いて、どうしようと思っていたのですが、冬になっても全然雪も降らないし、「なんだ嘘じゃない」と思ったくらいです（笑）。

私が日本に来ることになったきっかけですが、七年前にアジアで一年半くらいバックパッカーをしていました。その時、モンゴルで出会った日本人に「日本に行かれるのであれば、是非、八月、九月は石垣島に行ってみてください」と勧められました。

それで、私は石垣島に行きました。もともとは三日くらいの予定だったのですが、結局一か月位いました。石垣島の人はずごく優しいのです。英語ができない。それなのに何故かコミュニケーションできていました。



■雪深いモントリオールの郊外にて（ジロさん提供）



■建設コンサルタントの職場でも外国人技術者のいる日常が当たり前（オリエンタルコンサルタンツ提供）

その後、カナダに戻ったのですが、私の友達の両親がおもしろい本を送ってくれました。夏目漱石の『こころ』です。漱石はヨーロッパでは、それほど人気がないですから、私も知りませんでした。でも、夏目漱石の『こころ』を読んで、日本の文化についても興味を抱くようになりました。

私はカナダで、橋梁設計をしていました。バンクーバーは結構地震もあるので、もちろん耐震設計もするのですが、耐震設計では地震がとて多い日本の方が優れた技術を持っています。もともと日本に興味があったものもありますが、耐震設計を学びたいという思いもあって、日本に行ってみることにしました。

郭——私は、高校卒業後の留学先選択で、欧米にも興味はあったのですが、欧米は遠いし、お金もたくさん必要でしたから、まずは、日本で学んでみようと考えました。それで日本の大学に入ったのですが、いつかは欧米にもと思いつつ、そのまま日本で大学院に進みました。

大学院を卒業して進路を選ぶ際には、日本でここまで学んだのに、日本の企業を経験しないのもつたいないと思って、大日本コンサルタントに入社しました。今では、会社の雰囲気もいいし、先輩も優しいから欧米に行くという考えはいつの間にか私の頭の中からなくなっていましたね。

建設コンサルタントを選択した理由

エスマエル——私は、修士課程、博士課程で研究をして、その後、運輸政策研究所に入って、アジアの交通にかかわる研究にずっと携わって

きましたが、研究だけではなくて、実際に結びつける形で取り組んでみたいと考えて、建設コンサルタントを選びました。

野崎——日本で土木を志す学生さんは、建設コンサルタント、ゼネコン、公務員などから選びますよね。解析や設計を自ら実施することが好きというような方が建設コンサルタントを選んでいると思います。

外国の方々が、日本で就職先を選ぶときに、どうして、建設コンサルタントを選んだのかと私も社員に聞くのですが、将来母国に戻って国の為に活躍をしたいという方が多いですね。設計の技術が学べるのは建設コンサルタントということです。皆さんは最終的には母国に戻って活躍したいとか、そういうお考えはありますか。

エスマエル——そうですね、来日した時、まさに、留学して色々勉強して国に帰ると考えていました。奨学金もそういう目的で出ていると思います。最初に来日した時には、勉強が終わったらすぐ帰ると思っていましたが、日本に長く滞在して、多くの人と交流をして、日本の環境が分かってくるにつれて、自分が勉強したこと、身に着けた技術を一番活かせるのはどこなのかと考えるようになりました。

郭——私の場合は高校三年生の時、日本に行くことが決まった後でしたが、四川で大地震がありました。中国では、災害が日本ほどないのも理由だと思いますが、防災、災害を防ごうという考えがありません。災害に遭ってから考えるのです。

それでは人の命を救えないと考え、日本で防災分野を勉強したいと思うようになりました



■モンゴルでは馬に跨り（ジロさん提供）



■中国の秘境にも（ジロさん提供）



■バックパッカーとして訪れた石垣島にて（ジロさん提供）

た。大学受験のとき二〇一一年には、東日本大震災で日本も大きな被害を受けました。でも、私たち中国人から見ると、あそこまで大きな地震であっても、日本の防災意識、防災技術によりかなり被害を低減できている、人の命を救えていると実感しました。

私は人の命を守る防災の勉強をしたくて土木の道を選び、ゼネコンは現場が多いと聞いていたので、私には現場は向いていないなと思って、建設コンサルタントを選びました。

私の場合、その都度選択をしてきて今があるので、中国に戻ると決めてはいないです。このまま日本で働くかもしれないし、将来中国に戻るかもしれない。

ジロ——私は、日本に来て最初は語学の先生として働いていました。英語とかフランス語ですね。でも、橋梁の設計がしたいという気持ちがありましたから、ちゃんと仕事を探そうと思い、最初に履歴書を送ったのがオリエンタルコンサルタンツグローバルでした。

私の場合、元々日本に住みたかったから戻る予定はないです。フランスには一〇年以上いないですから、もう戻らなくても大丈夫です。もちろん私の国だから大好きですが、それは旅行でいいと思っています。

私は、日本が好き。仕事もそうですが、日本という国が好きなのです。もちろん設計の仕事は大好きです。子供のときからみんなのために何かを創りたかった。みんなが使えるものを設計したかった。設計はいい仕事。私の性格と合っていると思います。

仕事の進め方の違い

ジロ——私は、フランスでも働いていましたが、カナダ、フランス、日本で仕事のやり方は結構違います。フランスでは設計者は自分で計算から施工仕様書まですべてを担当します。基本的にコンストラクターは設計を変更しませんが、工事を開始する前に、設計をチェックしなければなりません。コンストラクターは一〇年間、責任を持たれますから。フランスではエンジニアにとって、コンサルタントの仕事の方がおもしろいと思います。自分で色々なコンセプトを企画出来るからです。

カナダでは、アメリカと同じでコンストラクターが割と強いです。特に、デザインビルドが増えてきました。コンストラクターが大体全てを決めます。設計者は可能な限り「わかりました。確認します」と計算するのが仕事です。それなのに、設計者の責任が結構重いです。カナダでの経験もチャレンジが多くて面白かったです。

日本のやり方は、今学んでいますね（笑）。

野崎——日本の建設コンサルタントも、海外プロジェクトと国内プロジェクトでは、結構違います。郭さんは日本国内の仕事ですよね。ジロさんは、もともと海外プロジェクトに携わっていて、この四月から国内プロジェクトを担当されていますが、仕事の進め方の違いはこれから次第に分かってくると思いますよ。

ジロ——グローバルでも海外の仕事でもJICAが多いです。出来るだけ、日本のやり方、日本の基準・技術を使っています。ですので、設計から見ると、海外事業と国内事業の違いが、



■作業着も着こなす土木女子（郭さん提供）



■中国在住の両親と関西旅行（郭さん提供）

まだあまりピンときていないです。

野崎——海外の仕事では、建設コンサルタントは、プロジェクト全体について、企画立案から調査、設計、さらに施工管理まで一連で携わりますね。国内の仕事は、調査業務、設計業務、施工管理と、細かく分かれて発注されるので、仕事の進め方が違います。

海外では、プロジェクト全体のマネジメント技術が非常に重要ですが、国内の場合は設計技術の専門的な知識が求められます。郭さんは中国から来られて、日本の建設コンサルタントで日本の事業をやられているわけですがどうですか。

郭——会社は、将来的に海外事業にも取り組ませるつもりで私を採用したと思います。でも、海外事業部に入ると、国内の仕事のように、何人かでチームを組んでやることは少なく、一人で海外に出張にいったりしますからね。技術的にも一人前にならないと海外事業部の仕事は任されないのかなと思っています。ですので、早くそうなるように、国内の仕事しながら、頑張って勉強している段階ですね。

野崎——そうすると、将来は海外の仕事をしたいという思いもあるんですね。

郭——はい、私の考えはそうです。会社もおそらく、海外の仕事を担当させて、私の言語も生かさないともったいないと思っているでしょう（笑）。早めに海外の仕事ができるように、今は日本の仕事で頑張っています。

商習慣の違い、文化の違い

ジロ——私は日本語が話せない状態で、七年

前に来日しました。当時は今より街中の英語表記が少なかったのもあって、本当に毎日が冒険でした。

日本人の友達と温泉にも行きましたが、知らない人の前で服を脱ぐのは抵抗がありました。でも、もう一回だけと思って行ったら好きになりました。納豆も冒険でしたね。「さあ納豆を食べましょう」と言われるのですが、ベタベタしていますよね。でも、温泉と同じでもう一回だけ食べてみよう、冒険しよう、とトライしました。今では、自分でスーパーに行って納豆を買ってきて、週に二回くらいは食べています。納豆、美味しいですよ（笑）。

エスマエル——私は、何回も買って食べようと思うところまではいきましたが、残念ながら、一切口には入れていないです（笑）。健康に良いと聞くので買ってきて、明日の朝食べる！というところまでは行くのですが、なかなか口に運べません。いつか一回食べてみようとは思っているのです。

ジロ——納豆はお勧めです（笑）。

エスマエル——私の場合、イスラム教です。で、食べ物では苦労しました。イスラム教のハラールに対応した食品は、スーパーでもなかなか買えないし、レストランも少ないです。でも、最近はいくぶん増えてきて、会社の近くにもハラールのレストランが出来ました。

温泉は私も一回だけ入りましたが、それが最初で最後でした。友達に誘われて行ったのです。すごく優しい友達で、私にいろいろなことを経験させてあげようと、山梨にある有名な温泉に連れて行ってくれました。でも、「服を脱いで」と言われて、それは私には難し



■中国北部の友人とディズニーランドにて（郭さん提供）



■今では温泉がすっかり趣味に、こちらは黒川温泉にて（ジロさん提供）

かったです。

お互いに認めるといえるか、アンダスタンディングをレベルアップするのが重要だと思えますけど、理解したからと言ってそのとおり出来るとは限らないとも思っています。

野崎——文化が違う人たちが一緒のチームの中で仕事をするためには、相手の文化を理解することがスタートラインですよ。自分自身もその文化を受け入れて、ジロさんのように、同じ行動ができる方もいるし、なかなかできない人もいます。でも、まずは相互に理解をすること、その気持ち大切です。

郭——私の出身の中国北部の人はすぐ友達になるタイプが多いです。知り合いの知り合いと紹介されて、初めて会っても、握手して、ビールを飲んだらすぐ友達になる。友達になったら、「何か困ったらいつでも訪ねておいで」という感じの距離感です。

日本人は、一定の距離をとろうとしますよね。お互いあまり近づかないようにするところ、私には違和感がありましたね。でも、日本人は距離感を保ちながらも人に優しい。そこはすばらしいと思います。

ジロ——私の好きな表現の一つに「郷に入れば郷に従え」があります。ですから、私たち外国人は頑張らなければいけません。言葉も覚えていかなければいけません。フランス人は英語を話しながら、よくそういう風に言われますが、実は違うと思います。そもそも英語があまり話せないのです（笑）。フランス人として、言葉の大切がよく分かりますので、日本にいるときは、日本語の方がいいと思います。

エスマエル——一五年前と今ではずいぶん変

わかりました。今は、英語で会話できますという病院もできています。スマホのアプリを使ってトランスレートして、言いたいことを伝えてくれるところも増えてきました。

ハラルの食事も増えてきましたし、モスクだって、昔は祈りができる場所は少なかったですが、今は、私が住んでいるところから電車に乗って一〇分ぐらいで行ける場所にあります。随分生活しやすくなったと思います。

国際化に対応するために

野崎——今は、アジア、アフリカを中心に海外の仕事は非常に需要が高まっています。そのため、私たちも、海外の仕事で活躍できるグローバルな人材を採用したいと考えています。

皆さんのような外国人の技術者の募集もしているし、実際に入社頂く方も増えてきています。弊社にも、中国、韓国、台湾、ベトナム、タイの方など多数在籍しています。

これからは、受け入れるための環境整備も重要になってきますね。イスラム教の方は弊社には今は居ませんが、食事やお祈りをする場所、受け入れる側の理解、知識など必要なことがたくさんあると思います。

郭——私の会社には、中国人三人、韓国人一人、メキシコ人一人、ベトナム人一人が在籍しています。私の場合は、日本に来たときから日本語が話せたので、中国人じゃないと思われることが結構あります。韓国人と思われることもあれば、日本人と思われることもあるくらいです。それもあって、差別といったことを感じることもないですし、気持ちよく仕事をして、生



■外国人技術者が安心して働ける環境整備も必要
(オリエンタルコンサルタンツ提供)



■すっかり馴染んだ職場のデスクにて (エスマエルさん提供)

活できていますね。

野崎——私たち建設コンサルタントは、インフラ整備を通じて社会に貢献する仕事をしています。その想いは、国内でも、海外でも同様です。これからは、海外の方と日本人が一つのチームとなって仕事をしていく時代です。そのためには、より積極的に海外にチャレンジできる日本人の技術者を育てていくことが重要です。

その第一歩として、海外の方を受け入れる環境をつくり、一緒になって仕事を通じて成長していける人材育成の環境をつくり、海外でも社会貢献をしていける強いチームを作れば良いなと思っています。

それぞれの想い

郭——この「グローバル関東」は学生向けの雑誌と聞きました。最近では、外国語を学んで国際的な仕事にも携わろうという学生が増えてきていると思います。

私は、外国人の技術者ですが、日本人が私たちと一緒に仕事をするのも珍しい時代ではありません。

地盤、斜面などの解析や、擁壁の設計といったどちらかというと地味な仕事をしています。が、その地味な仕事が人の命を守っています。それが私のやりがいです。本当は、擁壁にもネームプレートを入れて私の名前を彫って欲しいくらいです（笑）。

普段気にしない人が多いかもしれませんが、道を歩くとき周りで見えるものすべてが、建設コンサルタントが設計したものです。人の命を守るやりがいのある仕事なのだ、未

来をつくる学生に知って欲しいですね。

ジロ——私は、個人的には、家族をつくりたいですね。一番大きい夢です。仕事関係はもちろんだくさんありますけど、日本の国内事業に参加して、日本人に使ってもらえる綺麗な橋梁をつくりたいです。でも、私の日本語レベルではレポートを書くのはまだまだですから語学力の向上も必要です。綺麗な橋の設計をする前に、綺麗なレポートを書くために頑張ります。

それ以外では、小説家になりたいです。子供のときの夢がありますから、できれば日本語で書けるようになったら嬉しいですね。

エスマエル——日本の建設コンサルタントは、国際化にもっと積極的に取り組む必要があると思っています。もっとコンペティティブになるべきです。また、少なからず残っている言葉のバリア、文化のバリア、これを取り除いていくために、私自身も少しでもコントリビュート（貢献）していければと思っています。時間はかかるかもしれませんが。

野崎——日本の建設コンサルタントが世界で活躍していくには、もっと力をつけていく必要があるというのは、仰るとおりだと思います。そのためには、海外の方々にこうやって仲間になって頂いて、一緒に世界で活躍できる建設コンサルタントに成長できればと思っていますし、関東支部として何ができるかというのも考えていかなければなりません。

こうして話していると、建設コンサルタントの使命・役割という観点では、私たちは共通の価値観を持っています。橋梁や防災、交通と分野は違っても、自分の技術、自分の力で、仕事を通じて世の中を良くしていきたいと思っています。



エスマエル モハメド オマー

八千代エンジニアリング株式会社
事業統括部 海外事業部
交通基盤部

Sébastien GIRAUD
(ジロ セバスティアン)

株式会社オリエンタルコンサルタンツ
関東支社 構造部

郭 雪寧

大日本コンサルタンツ株式会社
関東支社 国土保全技術部
地盤防災室

野崎 秀則

建設コンサルタンツ協会
関東支部 支部長

株式会社オリエンタルコンサルタンツ
代表取締役社長

ます。その想いは、日本人でも外国人でも違いはありません。

この共通の目標に向かって、ワンチームになって切磋琢磨していくことが必要で、私たち経営者には、そのために必要な良い環境を整備していく責任があると思っています。

野崎 秀則（建設コンサルタンツ協会 関東支部 支部長
株式会社オリエンタルコンサルタンツ 代表取締役社長）

表取締役社長

一九五八年九月生まれ、京都府出身。立命館大学部理工学部卒業後、株式会社オリエンタルコンサルタンツ（OC）に入社。橋梁、沈埋トンネル等の調査、計画、設計業務を担当。また、シビックデザインへの対応や景観政策検討を担当。

一九九五年OC東京事業本部環境文化部環境デザイン室長、二〇〇〇年子会社である㈱中央設計技術研究所代表取締役社長を経て、二〇〇五年OC取締役就任、関西支社長、事業本部長の後、二〇〇九年現職に就任。社外では、（公社）コンサルテイング・エンジニア協会（現一般社団法人海外コンサルタンツ協会）理事、（公社）土木学会理事に就任。現在は、（一社）建設コンサルタンツ協会副会長および対外活動部会対外活動委員会委員長、同協会関東支部長。趣味は読書、ランニング。

郭雪寧（大日本コンサルタンツ株式会社）

一九九〇年、中国東北地方の遼寧省瀋陽市生まれ。中学校三年生より日本語を学び、高校卒業後に来日。日本語学院を経て長崎大学に入学し、二〇一七年に長崎大学院工学研究科を修了。同年、大日本コンサルタンツ株式会社に入社。現在は、関東支社 国土保全技術部地盤防災室に所属し、主に地盤や斜面などの防災解析・設計業務に従事。

事。今後、母国語の中国語、日本語、英語と韓国語の四ヶ国語を活かし、海外業務にも挑戦したいと考える。

Sébastien GIRAUD (ジロ セバスティアン)
(株式会社オリエンタルコンサルタンツ)

一九八三年、フランス生まれ。

ベルサイユ大学院、モントリオール理工科大学院工学構造設計科を卒業。日本の橋梁技術や耐震設計を学ぶ中で、日本の文化・歴史的な環境に憧れて、一年半前に来日。

橋梁設計に九年間従事し、二〇一九年から株式会社オリエンタルコンサルタンツの構造部に配属。趣味は、アート、ワイン、温泉巡り、旅行等。今年は北海道に行ってみたいと思っています！。

エスマエル モハメド オマー

(八千代エンジニアリング株式会社)

一九七六年八月生まれ、エチオピア出身。

二〇〇一年にBahirdar Universityを卒業し、二〇〇四年に来日。二〇〇七年に山梨大学大学院 医工農学総合教育部環境社会創生工学専攻修士課程を修了、二〇一〇年に山梨大学大学院 医工農学総合教育部環境社会創生工学専攻博士課程を修了し、一般財団法人 運輸政策研究所へ入社。

研究員を経て、二〇一三年に八千代エンジニアリング株式会社へ入社。入社後は、国際事業本部社会経済基盤部にて交通計画分野を担当。現在は海外事業部交通基盤部にて主任研究員として従事。趣味は国際社会関係のニュースを読むこと。

トピックス

空港ガチャ「JAPANESE CAPSULE TOY GACHA」の魅力

皆さんはカプセルトイ（以下ガチャ）をしたことはありませんか。近年ガチャは日本人だけではなく訪日外国人からも絶大な人気を誇っています。今回は初めて空港にガチャコーナーを展開し、ブームの火付け役となった『タカラトミーアーツ』さんにお話を伺いました。

「きっかけは、空港にエンターテインメントをもっと増やしたい」という要望からでした。しかし、どうすれば訪日外国人にガチャのエンターテインメント性を伝えることができるのか苦慮しました」と言います。そんな時、小銭を両替できずに持ち帰る訪日外国人が多いという情報を聞き「あまった小銭をオモチャに！」というキャッチコピーが誕生したそうです。設置後は、SNS効果により空港ガチャ人気が急上昇しました。日本の精巧な技術や多様なアレンジなどの魅力により、お土産やプレゼントとして購入する方もいるほどです。その後、空港ガチャのようなコーナー展開を希望する店舗が増え、さらに公共施設などこれまで余りガチャが置かれていなかった場所

にも広がるなど、世間のガチャへの評価が大きく向上しました。

「今やガチャは子どもや限られた大人向けだけのものではない」と担当者は言います。さらに、隠されたメッセージとして、空港ガチャは日本のすがたを訪日外国人に周知するチャンスと考えていたとのこと。皆さんもぜひ空港を訪れた際は、ガチャコーナーへ足を運んでみてはいかがでしょうか。

建コン業界においても、新しいエンターテインメントをつくりあげた空港ガチャのように、新しい視点をもって社会資本整備に取り組みたいと思います。



上／羽田空港 国際線ターミナル駅構内「ウィングエアポート羽田」に設置されている「JAPANESE CAPSULE TOY GACHA」。下／各国の言語でキャッチコピーが表記され訪日外国人の目を引くデザインとなっている

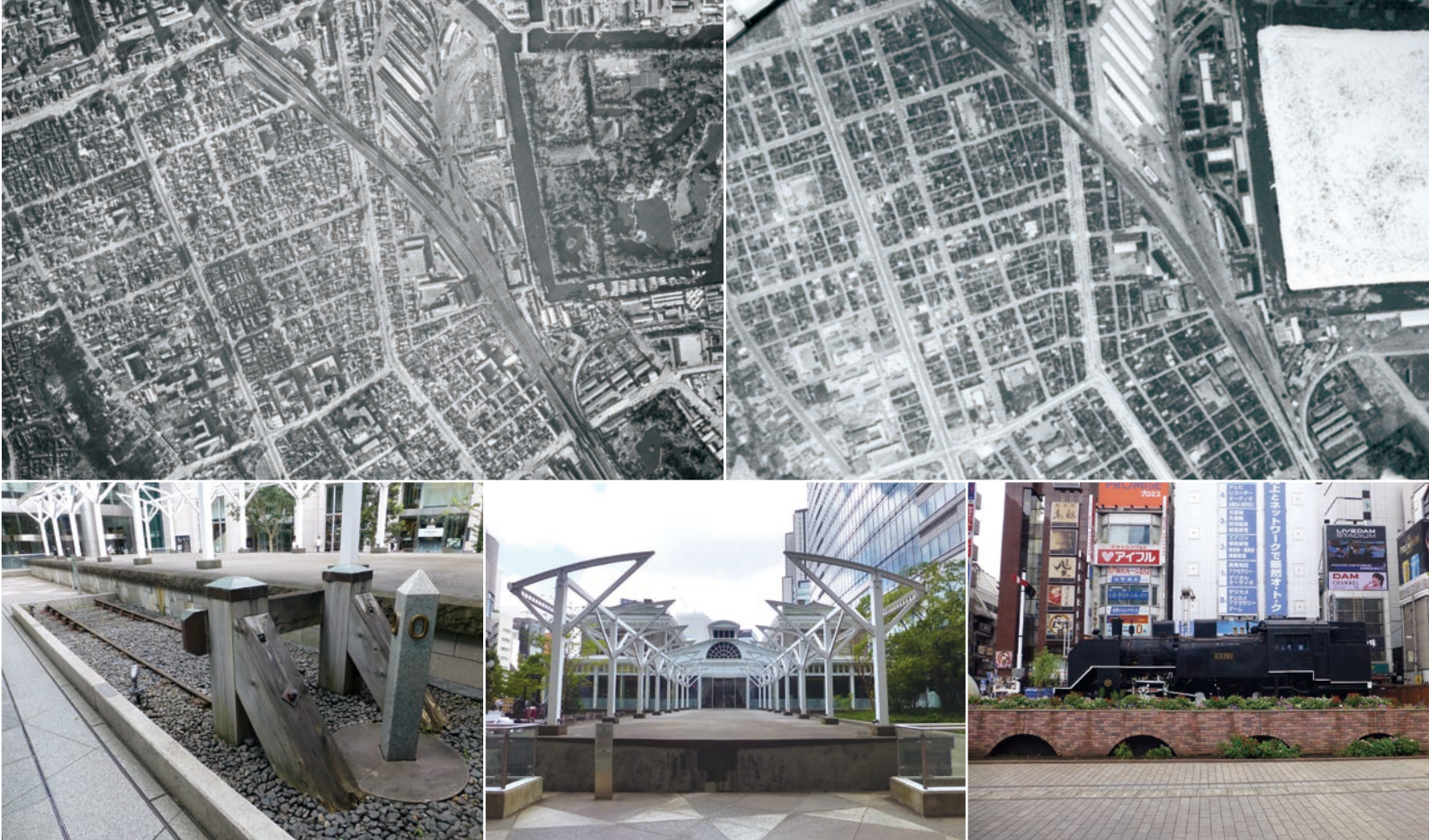


日本文化をモチーフにしたガチャ、子どもだけではなく、幅広い層から人気の高いガチャたち



空港ガチャ売上NO.1の「パンダの穴 ZooZooZoo」シリーズ（2018年4月1日～2018年12月15日累計）

広報委員 多門 みさき



坂東の原風景

新橋駅（東京都港区）

広報委員 稲田 栄作

『サラリーマンの街』新橋は、多くの新旧の飲食店が建ち並び、特に金曜日は多くのサラリーマンで賑わう。

新橋は、鉄道の街としても知られ、鉄道史を飾る。今も新橋駅周辺は再開発で発展し続けているが、昭和の香り漂う小路や店も残る一角がある。昭和と平成がうまく融け合い、令和に入っても昭和の雰囲気を残すレトロな街であり、新橋演舞場や新橋の料亭街など日本の歴史を堪能できる地域とも言える。

また、新橋の昭和の香り漂う小路には歴史がある。明治の鉄道建設時、狸の巣で三匹の子狸が発見された。当時の作業員が三匹子狸のために小屋を造り雨風を凌がせた。そこから子狸が巣立った後は、そこに人が集まり酒を楽しんだ。その後、小屋周辺に飲食店が建ち並び、「狸小路」と名付けられた。現在では狸小路は無くなったが、その名残りの新橋駅烏森口側には、昭和の雰囲気、漂う飲食店が軒を連ねている。

新橋の概要・歴史

新橋は、東京港区の地名で現行の行政

町名では、新橋一丁目から六丁目である。広義的には、西新橋一丁目から三丁目と東新橋一丁目と二丁目も新橋に入る。特に、東新橋一丁目と二丁目は旧町名の「汐留」と呼ばれている。

新橋の名の由来は、汐留川（新橋川）に架かった橋が「新橋」であったことに由来しているようである。文献等によれば、関東大震災までは新橋という地名はなく、復興のための町名整理で新橋が誕生した。新橋駅が一九〇九年からあり、古い町名と思われがちだが、町名採用の歴史はそう長くはないようである。

現在では、汐留地区の再開発により、汐留シティセンター・NBFコメディオ汐留・モメント汐留など比較的新しい大型の賃貸事務所が増えたが、一九七二年竣工のレトロな雰囲気、特徴的なニュー新橋ビルなど中小賃貸事務所も豊富である。

日本の中核でもある港区新橋周辺は、再開発が進められていることから多くの企業から注目を浴びている。その理由の一つに、JR東日本を始め東京メトロ都営地下鉄浅草線ゆりかもめなどが利用可能で、交通の便がたいへん優れている事が挙げられる。東京駅など都心部に用事



- 1：陸軍の空中写真（昭和11年6月11日撮影）
- 2：米軍の空中写真（昭和22年9月8日撮影）
- 3：国土地理院の空中写真（平成29年5月29日撮影）
- 4：国土地理院の空中写真（令和元年5月8日撮影）
- 5：新橋駅 鉄道唱歌の碑・D51 機関車動輪（令和元年9月12日撮影）
- 6：旧新橋停車場・駅舎（鉄道歴史展示室）（令和元年9月12日撮影）
- 7：旧新橋停車場・0哩標識・創業時線路（令和元年9月12日撮影）
- 8：旧新橋停車場・プラットホーム（令和元年9月12日撮影）

がある場合や地方出張などで多彩な路線が利用でき、とても便利である。

鉄道発祥の地

新橋は日本鉄道発祥の地で、一八七〇年（明治三年）二月、工部省鉄道掛が新橋―横浜間の軌条敷設に着手し、一八七二年（明治五年）九月新橋―横浜間の鉄道が正式開業した。

当時、新橋駅は、現東海道本線の起点であったが、東海道本線起点の変更に伴い、一九七七年東京駅完成時に烏森駅が

新橋駅となり、元々の新橋駅が汐留駅に変更となった。「汐留駅」と改称された初代新橋駅は、荷物や貨物列車専用であったが、時代が進むにつれトラック輸送などの役割を終え、廃駅となる。その跡地は、「汐留シオサイト」として再開発され、二〇〇二年には都営大江戸線とゆりかもめの駅として汐留が復活する。

旧新橋停車場跡

一九八六年（昭和六二）汐留駅は、貨物専用駅の使命を終えて廃止された。一九九二年（平成三）跡地再開発工事に先立つ埋蔵文化財発掘調査で、旧新橋停車場駅舎とプラットホームなど構内施設の礎石が発掘された。一九九六年（平成八年）三月二〇日発掘された遺構が史跡「旧新橋停車場跡」として国の指定を受け、史跡保護と国鉄発祥の往時を偲ぶため、当時と同じ位置に駅舎を忠実に再建されたものである。

新橋停車場駅舎は、アメリカ人R・P・ブリジエンスの設計による木骨石張り二階建て洋風構造で、一八七七年（明治四）三月に竣工した。文明開化の象徴として親しまれたこの駅舎は、一九三三年（大正二二）九月二日の関東大震災で焼失した。

現在の新橋駅

現在の日比谷口を出てすぐ、通称・S

し広場には、「日本の鉄道発祥の地」の象徴として、一台のSL車両が置かれている。この車両は「C11形蒸気機関車」と呼ばれ、先頭に「C11292」というプレートが見えるが、太平洋戦争が終わりを迎えようとしていた、一九四五年一月から活躍した一台で、引退までに二〇〇万km以上走破した。一九七二年（昭和四七年）十月、鉄道開業二〇〇周年記念時に太平洋戦争を走り抜けたSL車両として駅前広場に展示された。

鉄道発祥の地として、二〇〇三年四月に初代新橋駅舎が元の位置（汐留）に「旧新橋停車場鉄道歴史展示場」として復元され、林立する高層ビルの中にその姿を観ることができる。鉄道歴史展示場は、新橋駅から歩いてすぐのところにあり、新橋を含む汐留エリアの変遷や鉄道にまつわる歴史的遺産を映像や印刷物で楽しめ、停車場当時の遺構も一部が残されている。ここでは、時期ごとに異なるテーマの企画展も開催され、多くの人々が過去に触れるために訪れている。

【出展写真】

一部を除いて、『国土地理院地図・空中写真閲覧サービス』を利用しています
(<https://mapps.gsi.go.jp/maplibsearch.do#1>)

※掲載写真は、閲覧サービスの空中写真を加工して作成

ニュースの裏側

岩手県釜石市

～復興まちづくりとラグビーワールドカップ開催を陰で支える建設コンサルタント～

広報委員 宮崎 晶

鉄と魚とラグビーのまち

釜石市は、岩手県の南東部、三陸海岸の中心に位置し、「鉄と魚とラグビーのまち」として発展してきた。

安政四年（一八五七年）、盛岡藩士大島高任は、釜石に洋式高炉を築造し、鉄鉱石精錬による出鉄に成功。釜石は我が国の近代製鉄業発祥の地となった。その後、日清戦争の軍需によって飛躍的に発展。第二次世界大戦の艦砲射撃で壊滅状態になるが、戦後に復興。世界一の鉄鋼メーカー新日鉄の一員になると、最盛期（昭和三〇年代）には、釜石製鉄所の従業員八千人余り（現在は約三百人）、釜石市の人口は九万人（現在は約三万三千人）となり、盛況を呈した。しかし、オイルショックを契機に産業構造が変化し、海外からの安価な鋼材が流入すると、国内製鉄業界の合理化が急速に進み、釜石製鉄所の高炉の火は消えることとなった。

世界三大漁場の一つである三陸漁場を背景に、一九八〇年代、釜石は年間百億円を超える水揚げを誇り、岩手県内屈指の水産都市として栄えた。しかし、その後は国際規制や水産資源の減少等により、水揚げは全盛期の三分の一以下に落ち込み、さらには、東日本大震災により壊滅的な被害を受けた。震災から八年、今も多くの課題を抱えながら、行政と水産関係者が連携し、懸命に復興策が講じられている。

かつて、釜石には、その強さから「北の鉄人」と呼ばれ、一九七九年から一九八五年に亘り、前人未到の日本選手権七連覇という偉業を達成し、日本ラグビー史に一時代を築いたチームがあった。新日鉄釜石ラグビー部である。二〇〇一年、地域に密着したクラブチーム「釜石シーウェイブス」として生まれ変わり、二〇一八―二〇一九

シーズンはジャパンラグビートップチャレンジリーグ（トップリーグの二部に相当）に所属している。釜石の人たちのラグビーへの想いはとても熱く、シーウェイブスの試合会場には大漁旗が舞う。これは、新日鉄釜石時代からの伝統的な応援スタイルである。

東日本大震災

二〇一一年三月十一日、午後二時四十六分、宮城県沖を震源とする東北地方太平洋沖地震が発生。マグニチュード（Mw）は九．〇で、国内観測史上最大の地震であった。地震に伴う津波は、北海道から千葉県にかけて押し寄せ、浸水範囲は約五三五kmに及んだ。

釜石は、過去にも繰り返し甚大な津波被害を受けており、新たな地震津波に備え、ソフト・ハード両面で対策を講じてきたが、死者・行方不明者は千人を超えた。繁華街だった地域の被害は特にひどく、釜石ラガーたちのたまり場であった呑ん兵衛横丁も瓦礫の山に変わってしまった。

鶴住居復興スタジアム

二〇一五年三月、釜石市はラグビーワールドカップ（以下、「RWC」）の開催都市に決定した。スタジアムの計画地は鶴住居小学校と釜石東中学校の跡地である。鶴住居地区は津波被害が市内で最も大きく、浸水面積及び死者・行方不明者は市全体の約四〇％を占める。一方、学校にいた小中学校と中学校の児童・生徒は高台に避難し全員無事であったことから奇跡の地とされている。釜石市は、ここを復興のシンボルとし、ラグビーを通じて世界に情報発信する地とすべく、以下に示す取組方針のもと、行政のみならず民間からも大きな協力を得て事



尾崎白浜の牡蠣漁



釜石製鉄所と甲子川（大渡川）



スタジアム建設前の鶴住居



釜石シーウェイブスのフィフティーン

ラグビーワールドカップ（RWC）
RWCは、ナショナルチームの世界選手権大会であり、一九八八年に第一回大会が開催され、以降四年毎に開催されている。過去八回開催され、ニュージーランドが三

- 業を推進した。
- 一、釜石市をはじめ、三陸沿岸被災地の復興を加速し、復興を象徴する事業とします
- 二、地域の子供たちに夢と希望を与え、スポーツの力とラグビー文化を広める事業とします
- 三、地域の住民が、日本はもとより、世界中の人々の絆を深め、復興支援への感謝を表すおもてなしの事業とします
- 四、被災地の教訓を活かして、安全安心を前面に打ち出した会場整備と大会運営を実施し、防災避難意識の伝承など、防災まちづくりの象徴となる事業とします
- 五、地域の活力を高め、交流を盛んにし、産業振興を図る事業とします
- 六、若者に働く場を提供し、スポーツの力で地域を創生する事業とします



（左）ラグビーならでは、試合前のフィジーの「ジンビ」（右）ウルグアイのラインアウト（2019.9.25 鶴住居復興スタジアム）

回、オーストラリアと南アフリカが各二回、イングランドが一回優勝。夏季オリンピック、FIFAワールドカップと並んで、世界三大スポーツイベントに数えられている。二〇一九年、アジアで初めてのRWCが日本で開催され、全四五試合のうち、予選一試合が釜石鶴住居復興スタジアムで行われた（二試合開催の予定であったが一試合は台風の影響で中止）。開催国の日本が予選



(左) 試合後、ボランティアの方々とハイタッチ (右) 釜石の象徴、大漁旗はためく仮設ゴール裏スタンド (2019.9.25 鶴住居復興スタジアム)

ブル四戦全勝で決勝トーナメントに進出するなど、大いに盛り上がった四十四日間、南アフリカの三回目の優勝で幕を閉じた。

釜石における建設コンサルタントの活躍

続いて、釜石における復興まちづくりとRWC開催を陰で支える建設コンサルタントの活躍について紹介する。釜石で数々の復興プロジェクトに携わった(株)建設技術研究所東北支社都市室釜石復興CM事務所の藤原正明氏に話を伺った。

CM方式による支援

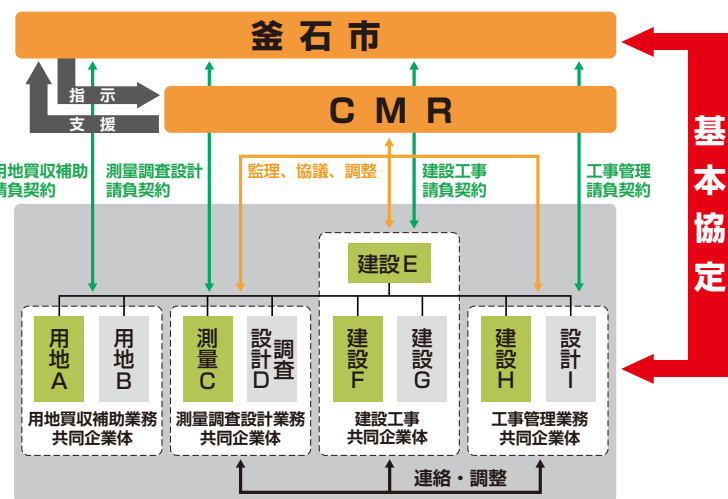
発災後、被災地の各自治体では、復興事業の取り組みで業務量が大幅に増大した。また、大規模な事業に対する経験やノウハウが不足するため、他市町村等から応援派遣の支援を受けた。釜石市では当時、土木職員数は約五〇名であったが、発災後の事業予算額は震災前の約一五倍が見込まれたため、大幅な体制不足が想定された。これを補完するため、他市町村等からの応援派遣の他、コンストラクション・マネジメント(以下「CM」)方式によりコンサルタントの支援で体制を構築し事業を進めることとなった。

釜石市のCMによる事業施工体制の特徴は、詳細設計発注前に設計・施工JVと基本協定を締結し工事発注の予約を含む契約を締結する点である。設計者と施工者は市と直接契約を締結し(工事契約は詳細設計完了後に締結)、施工者は工事契約締結前であっても設計業務に協力する。この間に発注者支援の役割を担うコンサルタントが介在する。このメリットは、市が必要に応じて網羅的にコンサルタント能力を活用でき

共同で効率的に事業を進行できること、また、発注者と施工者との間にコンサルタント機能が介入することで透明性のある事業手続きがなされることである。よって、コンサルタントの役割は市と同レベルであり責任が大きい。調査設計業務や工事の発注支援を行い、設計管理においては、基準との整合や比較・経済性等の検討内容の評価を行う。工事管理においては、設計と施工内容の整合確認や設計変更の事由の確認・評価、各種立会いを行い品質を管理する。また、必要な交付金の予算確保や予算執行内容の確認・調整支援等を含めてトータル的なコーディネートを行う。本CMは、(株)建設技術研究所と(株)URリンケージの設計共同体が受託し、二〇一三年度から支援を実施した。

復興スタジアム工事における課題

RWCの開催都市に決定した二〇一五年、計画地は復興工用の盛土材の仮置場として利用され約三万m³もの土の搬入が続けられていた。ここで課題が見えた。二〇一九年九月のRWC開催のためにはその準備期間も含めて二〇一八年八月にスタジアムを完成させなければならない。スタジアムの建設工事期間は約一年半を要することから二〇一七年四月に着工が予定された。つまり、それまでに盛土材を搬出する必要があった。盛土材の一部はスタジアム建設に利用するが、問題はそれ以外の盛土材の搬出先が確定できず、確実な工事スケジュールの立案ができないことであった。市の復興工事は二一地区の多数箇所で行進しており、期せぬ問題が随時発生した。また、搬出先は市内のみならず、国道事務所や県の防潮堤工事との調整が生じていた。これに対し、



釜石市におけるピュア型CM+設計施工協力型発注方式

建設コンサルタントが総合的な調整・協議を随時行い、全市的な土量配分計画の進捗管理と状況に応じた工程リスケジュール等を迅速に繰り返すことにより、無事、二〇一六年度末までに搬出を完了し着工を迎えることができた。

また、予算の確保という課題もあった。これは釜石市長自らが関係省庁などに粘り強く通い詰め、国土交通省、復興庁、日本スポーツ振興センターからの交付金及び助成金を得ることができた。なお、釜石でのRWC実現の最大のポイントは、ラグビーを愛し釜石の復興を心から願う地域の人々の活躍であった。

グリーンベルト整備による避難路の確保

釜石市の中心市街地は釜石港、国道四五



震災後の状況（2011年3月）



仮置場としての利用状況（2015年6月）



竣工後のスタジアム（2019年9月）

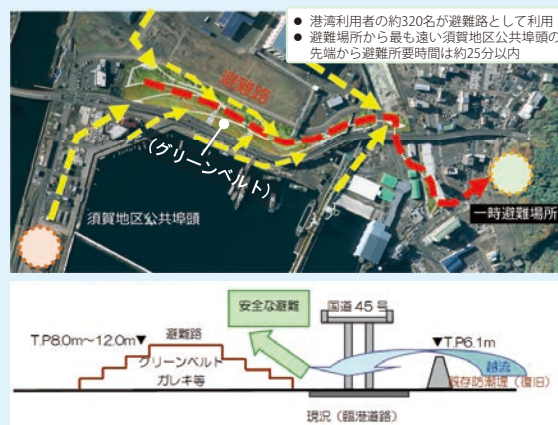


都市構造における位置づけ



グリーンベルト平面図

整備による災害リスクの低減



避難イメージ図

【出典】

- ・釜石市復興まちづくり基本計画 スケラムかまいし復興プラン（二〇一〇釜石市）
- ・釜石ラグビーの栄光の日々 松尾雄治とくるがねのラグビーたち（二〇一〇上岡伸雄）
- ・負けねつすよ、釜石 鉄と魚とラグビーの街の復興ドキュメント（二〇一〇松瀬学）
- ・釜石市東日本大震災検証報告書（二〇一〇釜石市）
- ・釜石の奇跡 どのような防災教育がこどものいのちを救えるのか？（二〇一〇NHKスペシャル取材班）
- ・釜石市水産振興ビジョン（二〇一〇釜石市）
- ・復興・復興の歩み・携まず屈せず（二〇一〇釜石市）
- ・ラグビーダイジェスト 一〇月号増刊（二〇一〇日本スポーツ企画出版社）

号及び県道釜石港線を中心として古くから漁業・商業・行政の中核を担ってきた。復興活動では、市の持続的発展、そして復興のためには街の明かりを絶やしてはいけないという市民の想いがあった。これを受け復興まちづくり計画では、中心市街地の構成は大きく変えず地盤沈下程度の六〇cm以下の嵩上げに抑え、避難経路を整備することにした。既存の防潮堤は復旧し、新たに複合的な津波防御施設を整備し、あわせて避難路を確保する方針とした。この避難路は無機質だった港湾地区に盛土と植栽による公園・緑地の確保と街なかの回遊性の向上を図り、新たなシンボル「グリーンベルト」として整備することになった。この検討には一年半の期間を要したが、定例のまちづくり協議会に加え、「グリーンベルトを考える会」「若者との意見交換会」等の場において、建設コンサルタントが運営支援、各種提案及び調整を行った。

以上のように、釜石における復興まちづくりとRWC開催の裏には、建設コンサルタントの活躍があった。今後も被災地の復興には建設コンサルタントの存在が欠かせない。



さむら いさお
左村 公さん

株式会社協和コンサルタンツ
新規事業推進室 課長代理

聞き手—入社した経緯を教えてください。

左村—大学では農業土木を学んでいまして、大学院まで行ってそのまま研究職に就こうとも思っていたんですけど、結局就職活動して、ただ活動中に交通事故にあっしまい、それがきっかけで内定取り消しにあって、最終的に弊社に入社したというのが経緯です。

第一志望が環境分野、第二志望が国際関係の仕事がしたいなと思っていました。ただ先輩社員が良かったのと、仕事を楽しめた。入社二年目で埼玉県の水辺一〇〇プラン事業で埼玉県の水辺の親水整備という仕事を受注しまして、その仕事に基本設計から足掛け三年くらい携わることになって、なるほど設計ってこんなに地域に還ってくるんだって思ってた。入社

して四年間くらいそんな仕事をし、発注者を超えてその先にある国民の生活に携わることが出来たってのが大きかったです。

聞き手—今まで仕事上でのターニングポイントは。

左村—三二歳の頃ですか、発注者側では無く自分達の側から何か新しいものを創りたいと思ってました。が、そうもいかないもどかしさとか物足りなさを感じていた時期があっ、丁度タイミング良く会社で新規事業を起こそうということになってメンバーに入れてもらえたんですね。一年くらい日中は河川チームの仕事やって、空いた時間とか土日に新規事業推進室の仕事をして、今思うと地獄のような忙しさだったんですけど。それが出来たのも多分何か新しいことしてみたいという気持ちがあったから。結局新規事業推進室に異動



■白河市で小水力発電設置の様子

することになって、それが無かったら多分人生変わっていたんだろうな、と。

聞き手—休日の過ごし方は。

左村—一人になれるスポーツがしたい。海は波が次から次へやってくるので仕事のこと考えている暇がない。海に入ると何も考えずリセットできて良いです。

聞き手—どんな技術者を目指したいのか。

左村—小水力発電を用いて地域で色んなことをやっていこうと考えています。電力を利用した何か

ソフトの分野で取り組んでいければ。今後はコンサルというよりディレクターとかプロデューサーみたいなエンジニアリングスタッフが出てくれば良いと思うし、自分も目指していきたい。

聞き手—学生に向けて一言。

左村—我々の業界って定年があつて定年がないみたいな、設計って一生続けられるし楽しめる職業だと思ふんです。それと若い世代の感性を必要としている業界だと思いますよ。彼らの頭の中の構造は多分我々と全然違って。もっと誇って良いと思いますね。



■ NEXCO 西日本コンサルタント(株)坂手氏講師による「構造工学等に関する講習会」社内研修の様子

聞き手—これまでの業務経歴を教えてください。

西本—昭和六一年から某会社の建設コンサルタント事業部で働いていたのですが、当社に在籍している前の会社の先輩に誘われ一〇年くらい前に当社に入社したという経緯です。小さい頃から漠然と設計をやりたいというのと、絵を描くのが好きだったというのがあって、徳島大学土木工学科に入學し、橋梁設計がやりたいなという思いの基、前の会社に入社した

訳です。それからずっと構造物関連の設計を、新設・補強・補修とかを含めて全般にやっていますね。

聞き手—人生に残る想い出と云えば。

西本—やはり一〇年前の転職は大きかったですね。元々コンサル志望だったので、他の業界への転職は考えませんでした。前社・当社、共に建設コンサルタントですから、まあやることはそんなに違いが無いでしょうけど、若干の戸惑いはありましたね。会社によって

様々なやり方があることは学べましたし、視野が広がるという意味でも勉強になりました。当社に入社して一番初めに手掛けた仕事はよく覚えていて、設計主体の業務ではなく架設検討業務でした。上部工形式変更も視野に入れた制約条件下での架設計画とか色々検討できて面白かったですね。結果、表彰（大和御所道路南六条地区橋梁架設計画業務・国土交通省奈良国道事務所長表彰）も頂いて、思い出に残っています。

聞き手—休日の趣味とかは。

西本—最近は働き方改革とかじゃないですけど、土曜日は休むようにしていて、家族とかあと孫がいるのなるべく一緒に過ごす

ようにしています。ご飯を食べに行ったりとかカラオケに行ったりとかして、楽しんでいきます。

聞き手—業界の魅力とは。

西本—上位の段階から計画・設計を実施できるのが良いですね。橋梁だったら橋台・橋脚の位置を決定し、総合評価により現地に適合する最適な橋梁形式を選定できるところが一番面白いと思います。また、インターシップは毎年来てくれています。今年は業務にも関わらせてみようかなって話になって、設計を行うに止めず、現場にも同行させました。コンサルタント業務について、色々理解してもらおうかなと思ったわけです。結果、入社してくれたりと嬉しいですね。

聞き手—では学生さんに向けてアドバイスを。

西本—社会人になってから経験を



にしもと ひでお
西本 英生さん

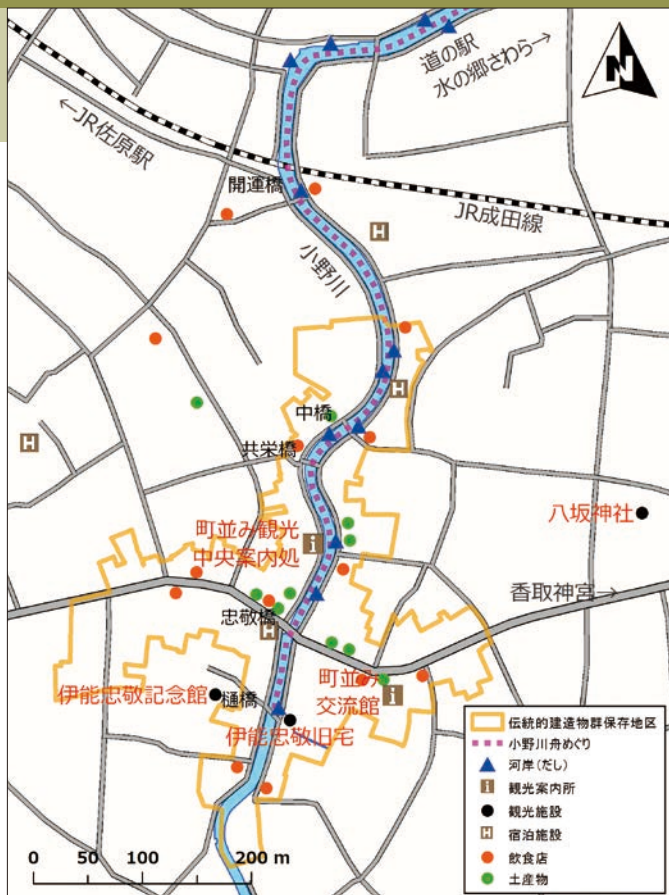
開発虎ノ門コンサルタント株式会社
執行役員 第一技術部 部長

通じて学ぶ事が多いので、土木に関わる全ての知識を持っていなくていいと思う。ちなみに当社では、月に一度程度、社内講習会を実施し、若手の基礎知識向上を目指しています。ただ、当初は、先輩の指示の基、仕事をやっていくんだろから、何を言ってるのか想像してみようっていつも言っていました。事象には必ず何かの理由がある、そういう目で捉えて広い視野で物事を考えるのが肝要であるという話をしているんですよ。そういう人材がいてくれたらなあという風に思います。あと、もう一つ感じているのは構造力学がどこまで解っているんだらうという事です。基礎的なことはちゃんと学校で学んでほしいと願っています。これから若手技術者が、どんなふう to 成長していくのか、楽しみます。

連動企画

小江戸佐原— 江戸時代の インフラを巡る旅

広報委員 漆原俊之



■佐原町並み MAP

はじめに

「お江戸見たけりゃ佐原へござれ、佐原本町江戸まさり」…世界有数の巨大都市・東京とは対比的に、江戸時代の風情が今なお残る佐原（千葉県・香取市）。

利根川下流域は江戸時代から徳川幕府による新田開発が進められ、良好な河川港のある佐原は利根川を利用した舟運の一大物流拠点・商業都市として発展した。日本地図作成で有名な伊能忠敬も商人として活躍した町であり、醸造業や商業が盛んであった。明治以降、鉄道や道路の発達で舟運による物資輸送は終焉を迎えたが、成田から銚子・鹿嶋方面への交通の要衝としての位置付けは代わらず、昭和初期まで発展を遂げた。昭和から平成と時代は移り変わっ

ても古い町並みの多くは残されたままであり、この歴史的な景観を積極的に保全し、まちづくりに活かす取組が香取市と地域住民の協働により行われている。

令和を迎えた今も変わらず街中を流れる小野川は、かつての舟運による物流の中心から町並み景観の中心軸へとその役割を変えている。今回は小野川の舟めぐりをはじめとして佐原の町並みを巡る、ちょっとレトロなインフラツーリズムを紹介する。

江戸の面影残る、古い町並み

JR佐原駅から南東方向の小野川沿いには、江戸時代から利根川水運により繁栄した商家が数多く残っている。平成八年（一九九六年）には文化庁から関東地方で初めて重要伝統的建造物群保存地区※1に選定された。また江戸時代を感じさせる町並みから「小江戸」と称され、川越（埼玉県川越市）や栃木宿（栃木県栃木市）と持ち回りで小江戸サミット※2が開催されている。

江戸時代から続く和風の町屋だけでなく、明治時代の和風建築や大正・昭和にかけての洋風建築など、時代の変遷を映し出す伝統的建築物が混在していることも大きな特徴である。これらの建築物は今なお店舗や住居として使われており、住民の暮らしが息づいている。また蔵も多く残り、観光客が自由に見学できる蔵もある。築一〇〇年超の古民家を改装したホテルやカフェもみられる



■江戸時代から続く老舗（建物は明治時代建築）



■落ち着いた水辺の風景



■伊能忠敬旧宅周辺



■あちこちに謎のオブジェが!?



■小野川を中心とした趣ある町並み



■町並みを活かす景観整備



■見学可能な呉服店の土蔵（明治元年建築）

が、歴史ある町並みに溶け込むような工夫がなされている。小野川沿いは電線地中化や街路灯の整備、ヤナギやアジサイなどの植樹が行われており、景観向上に力が注がれている。

「小江戸さわら舟めぐり」は、小野川の樋橋（通称じゃあじゃあ橋）から国道三五六号北賑橋までの約1kmを三〇分ほどで往復するツアーである。乗船する舟はサッパ舟とよばれる延長一〇mほどの手漕ぎ舟で、水郷とよばれる佐原周辺地域では移動や物資の輸送等生活に欠かせないものであった。雨天時や日差しの強い時は屋根つきの舟、冬はコタツ付きの舟も運行する。もともとは手漕ぎの舟であるが、ツアーではエンジンで航行し、船頭さんが長い竿で方向をコントロールする。

サッパ舟の乗船場として、伊能忠敬旧宅の目の前にある「だし」が活用されている。救命胴衣を着用し、ここからサッパ舟に乗船する。小野川の流れは非常にゆるやかで、千葉県内の川の特徴として土で濁ったような色をしているが、初夏の暑い時期でも匂いはほとんどしなかった。

小野川舟めぐり

小野川の兩岸は石積み護岸で、「だし」とよばれる階段上の荷揚げ場が点在し、江戸時代から続く水辺の風情を感じさせる。「だし」は水辺に近づく親水護岸へと利用目的が変わり、市民や観光客の憩いの場となっている。

※1 重要伝統的建造物群保存地区：九七市町村で一七地区が指定
函館倉庫群、角館武家屋敷、大内宿、奈良井宿、高山市三町など有名な町が多い

※2 小江戸サミット：小江戸三市が集まって交流する場で、二〇一九年は佐原で「ぶらり小江戸学、京からそして大江戸へ」をテーマに行われた。



■船頭さんが竿で舵取り



■ローアングルからの町並み撮影



■伊能忠敬旧宅前の「だし」から乗船



■気まぐれなコブハクチョウの親子



■屋根付きのサッパ舟とすれ違い



■橋の下を通過するときは注意

水面から石積み護岸の上までの高さは二メートルほどで、圧迫感を感じなかった。舟に座ってローアングルで見上げる町並みは非日常的で新鮮に感じる。

ツアーの区間には鉄道を含めて七つの橋があり、橋の下を次々と通過するが、手を伸ばせば届きそうな高さのため、船頭さんは竿を倒してかがみこむ必要がある。

「両岸の随所に「だし」が次々と現われ、その背後には昔ながらの商家がみられる。

古い町並みが続くのは開運橋付近までであり、ここを過ぎると周囲は一般住宅街となる。水際は地域住民によってきれいに手入れされており、アヤメやアジサイできれいに彩



■30分おきにじゃあじゃあ水が出ます（樋橋）

佐原は古い町並みとともに、伝統ある祭りでも有名なところである。七月、十月の年二回行われる佐原の大祭は関東三大大山車祭りの一つと称され、約三〇〇年の伝統を有する祭りである（ユネスコ無形文化遺産／国指定 重要無形民俗文化財）。またお盆の八月一日から八月一五日にかけては「さわら・町並み・竹灯り」が開催され、小野川沿いの町並みが竹灯りと和傘できれいに彩られる。

「さわら・町並み・竹灯り」開催期間の中で、小野川で夢灯ろう流しが行われる八月一四日に再び佐原に行ってみた。様々な屋台も登場し、まだ明るいうちから小野川沿いは大賑わいであった。通常の休日に比べ

江戸時代から続く、佐原の祭り

られていた。また時期によってはコブハクチョウの親子の姿もみられる。利根川との合流部の水門が見える北賑橋手前で、元来たコースを少しスピードを速めて引き返していく。同じコースをたどるため、写真撮影だけに気をとられることもなく、じっくりと町並みを眺めることができる。

両岸を歩く観光客やすれ違うサッパ舟と手を振り合い、コミュニケーションをとることも舟めぐりの楽しみの一つである。サッパ舟自体も川の風景の一部であり、道路を歩く観光客の被写体となる。舟めぐりと徒歩、両方から視点の違いを楽しむながら町を眺めると、いつもとは違った発見がみられそうである。



■普段とは違った賑わいのある川岸



■にぎわいの中心、伊能忠敬旧宅周辺



■夕暮れ時から家族みんなで祭りに向かう



■ サッパ舟からそれぞれの思いを乗せて



■ 8月14日限定の夢灯ろう流し



■ きれいに飾り付けられた竹灯り、和傘

て近所の人の姿が目立つため、地元
の祭りに参加しているような気分を
味わえる。ゆかたの無料着付けやレ
ンタルも行われ、町並みや明かりと
共に参加者自ら祭りの風景の一部と
なることができる。

暗くなってくると江戸時代から盛
んな竹細工を活かした竹灯りや行
灯、ライトアップされた和傘により
川沿いの町並みはさらに彩られてい
く。「だし」はここでも大活躍し、
竹灯りのディスプレイやジャズミニ
コンサートのステージとして活用さ
れる。

完全に暗くなった一九時半頃か
ら、舟めぐり乗船場の「だし」から
夢灯ろう流しが行われる。希望者は
灯ろうを購入して夢や希望を書き込
み、サッパ舟から自分の手で灯ろう
を川に流すことができる。

最後に、樋橋と忠敬橋の間でナイ
アガラ花火が行われ、祭りのフィ
ナーレを迎える。川の両岸は見物客
がびっしりと押し寄せ、最後まで大
賑わいであった。

大きな祭りが行われる時期には東
京や千葉から佐原まで臨時列車が運
行されるので、電車での移動も検討
すると良いだろう。

周辺おすすめスポット

道の駅、川の駅 水の郷さわら

利根川沿いの堤防上に整備された
道の駅で、船着場や河川マリーナ等
の施設も併設される。直売所では香
取市の朝獲れ野菜や果物、惣菜が非
常に充実している。江戸時代からの

米どころだけあってバリエーション
豊かなおにぎりが非常におすすめで
ある。

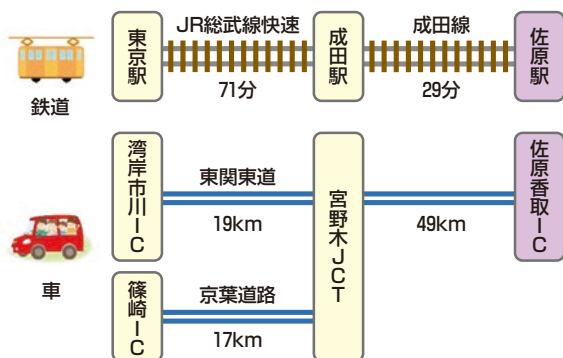


■夏の夕暮れ時の香取神宮本殿



■水の郷さわらの惣菜コーナー

交通アクセス



■香取市ホームページ / 各種パンフレットの閲覧とダウンロード
<https://www.city.katori.lg.jp/sightseeing/annai/pamphlet/index.html>
 10種類のパンフレットがPDFでダウンロードでき、五種類は多言語化にも対応している。

香取神宮
 全国の香取神社の総本社で、紀元
 前六四〇年頃創建と伝えられている
 非常に歴史ある神社である。元禄
 一三年（一七〇〇年）造営の本殿は、
 朱塗りの楼門とともに重要文化財に
 指定されている。また平安時代の鏡
 等、国・県指定の文化財は二〇〇点
 を超える。

おわりに
 ダムや橋など、近代的でスケール
 の大きな土木構造物を巡るインフラ
 ツーリズムが注目を浴びている。し
 かし、規模や目的の差こそあれ、小
 野川の「だし」や樋橋のような土木
 インフラは昔も存在した。このよう
 な歴史的に価値のある施設と町並み
 を見学することもインフラツーリス
 ムの面白さのひとつといえる。



●出前講座

関東支部では広報委員会主催による出前講座を開催しました。

出前講座は、栃木県内の県立高校で実施される「二〇一九年度キャリア形成支援事業※」の一環として、今市工業高校建設工学科と連携して行ったもので、高校一年生を対象に二部に分けて実施しました。

※民間企業の専門的な知識や技術を学ぶことで生徒が自分の役割や生き方を考える機会とし、社会的・職業的自立に向けて必要となる資質や能力の育成を図る制度

【第一部】建築と土木の違い

土木の魅力や社会での必要性や建設コンサルタントの理解を促すことを目的に日光市内の土木施設等をテーマにしたグループワークを実施。

【第二部】最新の土木技術の体験

中型・大型の調査用UAV（ドローン）や業務用の3Dスキャナーを用いて、最新の土木技術を体験。



◆野球大会（五月二二、一九、二六日、六月二日）サンケイスポーツセンター



五二回目を迎えました。初めての河川敷での大会でしたが、いずれも天候に恵まれました。四一社（二昨年四〇社）が参加し、J R東日本コンサルタント（株）が五連覇を達成しました。準優勝はアジア航測（株）、三位は（株）エコー、四位は昭和（株）でした。

◆テニス大会（一一月一五日）昭和の森テニスセンター

二三回目を迎えました。参加三六チーム（一昨年四二チーム）が熱戦を繰り広げました。男子ダブルスで

関東支部活動紹介



は（株）横浜コンサルティングセンター（二昨年は（株）千代田コンサルタント）、ミックスダブルスは（株）エイト日本技術開発が二連覇を達成しました。

◆ボーリング大会（一〇月二一日）シチズンプラザ ボウリング場
三二回目を迎えました。七九名（一



昨年八九名）が参加し、団体優勝は（株）アサノ大成基礎エンジニアリング、男子個人の部は（株）日水コン、女子個人の部は日本工営（株）でした。



事務局だより

関東支部は昨年五月に一名が退職され、新しく「高松治技術参事」が加わり、小澤事務局長を含め四名体制で臨んでいます。

今年は台風一五号や一九号の影響で関東では甚大な被害が発生し、災害支援要請も多く「自治体との意見交換会」も一部中止、延期になりました。現在、各自治体では多くの建設コンサルタント企業がその作業に携わっています。

【名店紹介】むさし坊 神田西口店

協会北側の神田西口商店街歩いて三分の創作料理のお店です。四季折々の日本料理と全国の蔵元から集めた日本酒、本格焼酎が楽しめます。ランチの日替わり定食は例えば「黒豚のおろしポン酢、ご飯、味噌汁、きしめん、サラダ」となっており、かなりのボリュームです。なお、奇数月に寄席を開催しており、食事とセットで楽しめます。

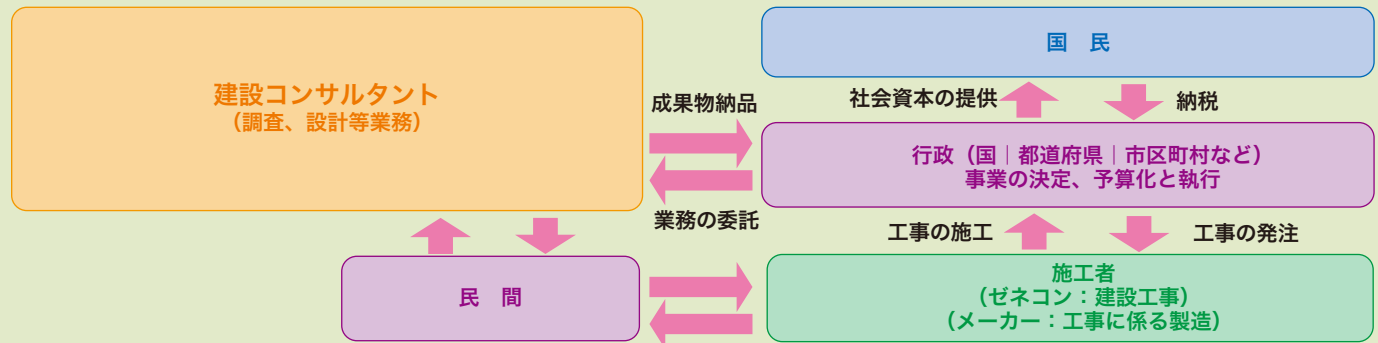
（文責 小松 豊）



建設コンサルタントとは

建設コンサルタントのビジネスモデル

社会資本は、国や地方公共団体などが主体となって整備され、維持管理されます。建設コンサルタントは、社会資本整備の中で「企画立案」「調査計画」「設計」「維持管理」などを担い、国や地方公共団体のパートナーとして、事業の実現を通じて国民生活の向上に寄与しています。



建設コンサルタントの役割

社会資本整備は、戦後の経済成長を支え、成熟した社会を形成の土台を築いてきました。一方、時代の変化に合わせて、「新しく物を作る」ことに加え、「今ある物を効率よく長く活用する」ことも重要になってきており、建設コンサルタントもこれまで以上に高い専門性と技術力を発揮することが期待されています。また、これからの公共事業は、実際に利用される住民の皆様が使いやすいものを、より安く作り上げることが求められており、建設コンサルタントは、国・地方自治体と住民の間に立ち、中立的な立場で、合意形成を図るコーディネーターの役割も期待されています。

編集後記

- ◇ グローカル関東を作っている広報委員会、今も昔も、個性的、魅力的な委員が揃っております。そんな委員それぞれの個性に注目して、記事を読んで頂けると新たな楽しみ方が見えてきます（グローカル関東の楽しみ方上級編）（浅野）
- ◇ 今年は50周年記念事業もあり何かと忙しい年でした。ただ関東支部から広報委員会が表彰されたのは素直に嬉しい。グローカル関東も特集一回りして節目の年。これからもグローカル関東をよろしく願います。（千田）
- ◇ 今回、KONISHIKIさんが18歳で来日、最高位大関で相撲界引退、その後多方面で活躍、1994年2月1日帰化した『日本人KONISHIKI』の目線で、東京・日本・日本人に対する想いを語っていただいた。記事で紹介できたのはそのほんの一部だ。（稲田）
- ◇ 環状2号線にかかる築地大橋を見ると、現場で感じた、橋が架かって新しい時代が始まるワクワク感と、新社会人になった高揚感を重ね合わせていたことを思い出します。いよいよオリンピック。東京の玄関口としての活躍が楽しみです。（永堀）
- ◇ いよいよ来年に控えた東京オリンピック。急ピッチに進む東京の都市開発。新たなモビリティの幕開け。昔と今の共存。そんな魅力や期待感をこの雑誌から感じ取ってもらえたらうれしいです。（上田）
- ◇ ラグビーワールドカップが日本で開催されました。試合会場となったスタジアムの近くに住んでいるため、大勢の海外からのファンにお目にかかりましたが、ラグビーファンの皆さんは、とにかくビールが大好きです。（宮崎）
- ◇ 今は無きブルートレインの発着駅だった頃の東京駅から大きく様変わりした首都東京の顔・東京駅を担当できたこと大変嬉しく思います。執筆にご協力頂いたJR東日本の皆様、素晴らしい駅舎模型を制作された田村先生に感謝申し上げます。（本田）
- ◇ 今年は広報誌の取材に加えて、今市工業高校での出前講座を行いました。高1の学生さんを前にして、「土木とは?」「働くとは?」など、自問自答する良い機会となりました。伝えるって難しいですね。（鈴木）
- ◇ 特集2を担当し、舟運社会実験の体験もさせていただきました。他の記事を読んでも、東京は日々変化しているインフラを感じることができる街だと感じました。これからも身近なインフラに注目していきたいと思います！（佐々木）
- ◇ 日本中が熱狂したラグビーW杯、開幕から決勝まで計11試合を観戦しました。静岡の衝撃、台風一過の横浜決戦、本誌で紹介・釜石の一戦、各国ファンとの交流等。一生に一度の感動を味わいました。本誌を読んで建コンも「にわかファン」が増えるといいな。（漆原）
- ◇ 今年度から前任より引継ぎました。本委員会では多種多様な業界の方々の取材、記事の作成など、普段経験できない貴重な時間を過ごすことができました。来年度からもより面白い記事をつくれるよう取り組みたいと思います。（多門）
- ◇ 東京は駅ごとに変化に富み、いろんな楽しみ方ができることが魅力の一つだと思います。街の楽しみ方として個人的におすすめしたいのが、人や街を横目に、商店や路面店の人とのコミュニケーションも取れる「食べ歩き」。ぜひお試しください。（遊佐）

【グローカル関東 制作者】 広報委員会

委員長	浅野 泰弘	セントラルコンサルタント株式会社	委員	本田 浩隆	株式会社日本港湾コンサルタント
副委員長	千田 純也	日本データサービス株式会社	委員	鈴木 美咲	株式会社オリエンタルコンサルタンツ
委員	稲田 栄作	東京コンサルタンツ株式会社	委員	佐々木 悠	株式会社長大
委員	永堀 日和子	大日本コンサルタント株式会社	委員	漆原 俊之	株式会社協和コンサルタンツ
委員	上田 透	日本工営株式会社	委員	多門 みさき	株式会社片平新日本技研
委員	宮崎 晶	株式会社建設環境研究所	委員	遊佐 樹里	八千代エンジニアリング株式会社

グローカル関東 Vol.13 January 2020

発行日 令和2年1月10日発行

編集 広報委員会

発行 JCCA 一般社団法人 建設コンサルタンツ協会 関東支部

〒101-0047 東京都千代田区内神田2-7-10 松楠ビル4階

Phone…03-5297-5951 Fax…03-5297-5952 <http://www.jcca-kt.jp>

レイアウト制作印刷

株式会社 大 應

JCCA
関東支部

