

## 地震被害から学ぶ

石橋 忠良

ジェイアール東日本コンサルタンツ (株) 会長

私は、偶然にも多くの地震被害とその復旧を経験することになった。最初は、1978年の宮城県沖地震であり、その後、阪神大震災、三陸はるか沖地震、新潟中越地震、新潟中越沖地震、東日本大震災と経験した。ここでは、阪神大震災の復旧に当たり経験したことを中心に述べる。

1995年1月17日早朝にこの地震は発生した。被害箇所は阪神地区であり、JR西日本のエリアであった。私はJR東日本に属しており、異なる会社での災害であった。しかし、私が入社したのは国鉄であり、1987年にJR各社に分かれるまでは同じ会社であった。私の最初の勤務地も大阪であった。また1975年から4年間は、仙台新幹線工事局という東北新幹線を建設する組織に勤務した。この組織は、北海道から九州までの既存の工事局から数十名ずつ集めての組織であった。私はここに4年間在籍、後半2年は仙台市と名取市の工事を担当する現場に勤務した。ここで一緒に仕事をし大阪に帰っている人が多くいた。

17日には徐々に被害状況がわかってきた。翌日にはJR西日本から被害調査の応援の依頼があり、私を団長とする15人で19日の朝から大阪に向かい、当日の午後に新幹線の調査を開始した。調査団は、六甲トンネルの坑口から歩いて北に向かう班と、新大阪駅から南に向かう2班に分けた。私は、被害の大きそうな北に向かう班に入った。多くの新幹線の高架橋の柱が折れ、スラブが落下していた。このような被害が生じるような地震が起こるとは、それまで思ってもいなかった。ただ、実験での壊れ方と同じであり、大きな地震が起こって壊れるのであれば当然の壊れ方ではあった。壊れるべき柱が壊れ、地震では壊れない梁はそのままの状態で落下していた。設計基準は1983年より弾性応答加速度1Gの地震で崩壊しない設計法となっていたが、この新しい基準の適用は、東北新幹線の大宮以南以降の設計からで、それまでは、0.2~0.3G対応の震度法であった。過去に設計を終えた構造物には新たな基準は適用されないのである。

私は、国鉄時代、構造物設計事務所での勤務が比較的長かった。ここでは、日本全国の構造物の設計指導や変状の相談、災害時の復旧の指導、技術基準の作成など、実務の技術をすべて指導する組織であった。災害時には、現地に行って復旧方針を提案し図面を作るなどをしてきた。そのような習慣から、この時も、被害状況を見ながらそれぞれの構造物ごとに復旧方法をメモにしながら歩いた。高架橋の復旧は、柱が折れたものを中心なので、梁とスラブをジャッキで持ち上げて、柱のみ造りなおそうと考えた。交通渋滞がひどい状況で資材を多く使う方法は適さない。また早期復旧には、大型重機の片押し施工よりも、すべての柱に

人を配置して、一斉にジャッキアップする方がはるかに工期は早いと判断した。私が仙台の現場にいた時に宮城県沖地震に遭遇し、建設途中の構造物に多くの損傷が生じ、それを復旧した。このとき、多くのシューが壊れて桁がシューから落ちてしまった。この落ちた桁を持ち上げてシューの上に戻し、シューを補強する工事を数多く実施した。大変かと思っていたが、施工方法を工夫することで数百tもある桁を簡単にジャッキで持ち上げ、簡単に水平移動した。1日に何連もの桁を復旧した経験を思い出した。このときは、桁座からシューの上を持ち上げるので高さは10cm程度であったが、今回は、荷重が小さく持ち上げる高さが5m程度と大きいことが異なっている。ジャッキの大きさは、高架橋の柱の大きさから100tの能力があれば十分と判断し、100tジャッキを集めてもらうこととした。知り合いのジャッキの専門家に問い合わせたところ、掃いて捨てるほどあるから心配無用との返事もらった。

新幹線の設計は、工期を縮めるために「標準設計」という設計図を事前に用意していた。高架橋だと、ほぼ高さ2mごとに用意し、現地ではこれらを組み合わせて計画を行うことが出来る。高架橋だけでなく、桁や橋脚の標準設計も用意していた。スパンや高さの変更は、1ランク上のスパンや高さの違う設計図から、柱や梁の一部を除いて適用するのである。また基礎も、それぞれ直接基礎や杭基礎を用意して組み合わせるようになっていた。この標準設計を主に作っていたのが構造物設計事務所であり、そのため、構造物を見れば配筋状況や応力状況がわかるのである。私も、山陽新幹線や東北新幹線の標準設計は担当者としてかかわっていた。在来線も標準設計図集が用意してあり、一般にはこれを組み合わせての構造計画が可能となっていた。また大橋梁などの特殊橋梁も、ほとんどは構造物設計事務所が設計を担当していた。この仕組みは、設計のミスを少なくすることと、少ない設計スタッフで仕事をするための仕組みであり、またプロジェクトの工期を短くするための仕組みでもあった。東海道新幹線から山陽新幹線までは、それぞれ、着工から開業までほぼ5年で実施してきている。

調査中に悩んだのは、落下したPC桁であった。他社の線路上に落下しており、すぐに撤去しないと他社に迷惑がかかるということで壊し始めていた。しかし、下を線路や道路で使っている直上の大きなPC桁は、造りなおすと最低半年はかかると思われた。落下したPC桁に近づき損傷状況を観察した。その結果これを再利用することと判断した。壊してしまうと造り直しとなり工期が大幅に必要となるので、JR西日本の責任者に電話をし、壊すのを止めてもらうこととした。再利用には、これらPC桁をどのように造るかを知っていることが重要である。PC桁は重いので、そのままの状況ではクレーンなどで持ち上げることが出来ない。そのため、設計時にも、クレーンで持ち上げられる重さを考慮して分割している。分割したものを並べて、それをつないで一つの橋としているのである。これらのPC桁も標準設計であり、このようなPC桁の標準設計にも私はかかわっていた。撤去は、造った時とは逆に、まずクレーンで持ち上げられる大きさに再分割し、道路や線路の上から移動することとした。そこで補修して、壊れた橋脚の柱を造りなおし、その上に再度据え付け一体化するのである。下の道路や線路が使われ始めるとその上での施工は大変となる。そこで、道路や線路の開通に支障せず橋脚の復旧に支障しない高さに仮橋脚を設け、そこに桁を戻して、

そこで桁を再度一体化させると同時に橋脚の復旧も行い、最後に桁をジャッキダウンする方法をとった。

H型鋼埋め込み型なども落下していたが、これらも重くてクレーンでそのままでは持ち上がらないものもあった。これらも、ワイヤーソーで持ち上がる大きさに縦に切り、下の道路などに支障しない箇所に移動し、橋脚を復旧してから桁として再利用した。

これらの判断には、設計の知識、施工の知識、また多くの変状構造物を見てきた経験、実験での破壊状況の知識、すべてが必要であった。

壊れたものの復旧に関しても、それまでに多くの確認実験を行ってきた。降伏した鉄筋も強度は落ちないという性能、熱を与えた鉄筋の性能、壊れたRC部材の樹脂注入での修復後の性能、これらはそれまで十分わかっていた事柄である。また、柱を鋼板で巻くと耐震性能が大きくなることも、すでに国鉄時代に実験もし東海道新幹線の構造物に対して実施している。

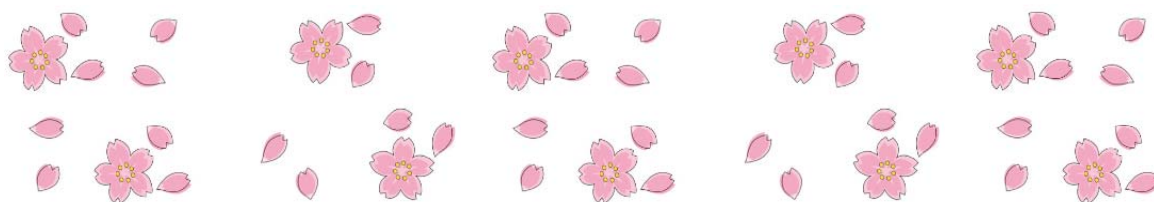
技術的な判断として、新しい事柄はなく、すべてそれまでの知識での判断である。

技術面以外で復旧に重要だったのは、技術の判断の責任者を一人に決めることと、この責任者の下にチームをつくり責任者のサインをした復旧図を作っていくことである。責任者は、時間をかけずに方針を決める能力が必要である。阪神大震災の時、このチームを作るまでは、検討に時間がかかり現場への指示が遅れがちであった。この経験から、その後の地震対応では、JR東日本ではすべて構造技術センターで技術判断と復旧図作成を行い、所長がサインして現地に渡す仕組みとしている。

もう一点は情報公開である。正しい情報を早く出さないと、誤った情報が流布されてしまう。阪神大震災で誤った報道が多かったことから、その後の地震では、できるだけ早期に土木学会のホームページに被害と原因のコメントを出してもらうようにしてきた。これにより、誤ったコメントがマスコミに載ることもなく済んできた。

部外とのネットワークも大切である。特に、資材の入手を考慮して復旧図を作ることが大切で、復旧資材の入手の出来ることを確認しながら計画することが重要である。資材の関係者に直接お願いすることも必要であり、普段からネットワークを持っていることが大切である。

災害復旧などは経験が役立つものであり、このところ頻繁に大地震が起きているので、地震に対しては多くの経験者が育ったと思っている。各種の災害の復旧も経験が役立つのであるが、一方、防災強度が上がってきており、災害復旧の経験をする機会が少なくなってきた。事故の処置も同じであるが、安全設備が向上すると事故が減り、逆に経験する機会が少なくなる。この経験の少なさを補うことをしていくことが、これからは必要と思われる。



## WS（ワークショップ）研修

## ■これまでに実施したWS研修（課題：四ツ谷駅の将来構想）

活動時期・回数：2011年10月～12月 計8回

参加人数：12名（JR東日本、運輸政策機構、ジェイアール東日本コンサルタンツ、  
ジェイアール東日本建築設計事務所）

ファシリテーター：前川幸子（当時 JR 東日本東京工事事務所東海道・総武副課長）

未来構想 PF が主催するワークショップ研修第7弾である。プロジェクトの構想から実現まで、全体のフローについてワークショップ形式で議論し理解することが目的であり、共通の構想をまとめるのが目的ではない。

○第1回 特別講義「鉄道プロジェクトの構想から実現まで」山本会長

課題：「参考文献を読んだコメント」

\*参考文献：未曾有と想定外 畑村洋太郎 講談社現代新書

○第2回 課題：「首都圏の都市計画・交通計画の長期的な課題を整理した上で、将来のビジョンをどのように考えるべきか」

○第3回 課題：「駅の基本構想を考える上で重要なこと 10項目程度」

○第4回 課題：「現状調査」

○第5回 課題：「四ツ谷駅の将来構想」

駅や駅周辺の改良はもちろん地下化構想を含む12案が提示され、活発な意見交換が行われた。中でも、江戸時代からの文化の継承と、外堀史跡整備計画との調和が多く取り上げられた。

○第6回 課題：「将来構想を踏まえた施設計画・当面の方向性と中長期計画」

○第7回 課題：「当面の計画の具体化」

○第8回 課題：「四ツ谷駅の将来計画から計画立案までの全体フローについて」

●全体を通じての感想（前川ファシリテーター）

- ・序盤の「そもそも駅とは何ぞや」の議論は新鮮であった。
- ・計画立案に当ってはハードウェアやソフトウェアに加えてナラティブウェアが必要であるという山本会長の話が印象的だった。物語をかたることで理解を越えた共感が生まれるのかなと感じた。
- ・四ツ谷駅は歴史的な面でオリジナリティーの高い駅であり、物語をつくるという面では取り組みやすかった。一方で、向かうべき物語及び制約条件が明確なだけに、具体的な施設計画（特に当面の計画）の立案が難しかった。
- ・例えば今回の四ツ谷駅の場合、当面の計画として「今後の将来計画に向けたロードマップづくり（立ち上げる協議会や法律改正に向けた取組など若干政治的な動きも含めた作戦づくり）というようなまとめ方をしても面白かったかもしれない。



## 私の趣味 (野球観戦)

馮 仲士

ジェイアール東日本コンサルタンツ(株)

6才から地域の少年野球チームで始めた野球も、甲子園を目指して頑張った高校野球終了とともに『選手』を9割方卒業。卒業後は野球観戦(主にプロ野球)に軸足を移して、現在では唯一の趣味として楽しんでいます。

物心ついたころに大活躍していたAKD砲(A:秋山、K:清原、D:デストラーデ)に幼きころの私は虜になり自然と西武ファンに。大学時代から入会したファンクラブも今年で11年目に突入しました。観戦は西武ドームを中心に東京ドーム・神宮の3球場が3本柱。旅行の際には野球開催日に日程を合わせて、各地の球場にも通っています。—おととしのマツダスタジアムで全球場制覇!

野球観戦と聞くと、「オヤジくさい」といったイメージが先行しがちですが、現在では各球場ともに趣向を凝らした座席が用意されていて、新しい野球観戦のイメージを生み出しています。また、昨年の流行語にも選ばれた「カープ女子」に代表されるように女性ファンの獲得にも積極的で、球場にも女性の方が増えてきた印象があります。ちなみに、社内にも「野球選手の芸能情報に異様に詳しい鷹ジョ」や「シーズン中だけスカパーに入会する虎子」などの女性野球ファンがいます。他にはヤクルトファン=ヤクルトレディ、巨人ファン=ジャイ子などの変わり種?の呼称も。(そういえば、事務局の“あの方”はカープオヤジですね。)

今年は黒田復帰に湧く広島と、大補強に成功したオリックスに注目が集まっていますが、各チームとの対戦が一回りして、前評判の高かった両チームがまさかの出遅れ。セパとも昨年度Bクラスチームの躍進が目立ち、久しぶりに新しい潮流を感じる序盤戦となりました。今年も熱い戦いを期待しています!皆様も球場に足を運んでみてはいかがでしょうか(三現主義の精神で!)

最後に、日本ハム大谷選手を引き合いにして締めくりたいと思います。大谷選手と言えばなんといっても二刀流が話題の選手ですが、投手・野手のどちらも非常に高いレベルのパフォーマンスで、見る者に夢を与えてくれる存在です。二刀流は投手・野手のどちらにも“刀のようなキレ”があって初めて二刀流であり、どちらか一方でも“刀のようなキレ”を失えばその時点でただの“二流”選手になる厳しい挑戦です。そんな大谷選手のプレイスタイルにあやかり、私自身、趣味を大切にしながら仕事もプライベートも“キレのある”人生を送っていきたい。



各地の球場

## 東海道新幹線建設に携わってから・・55年思いつくまま

加藤 勝美

JR東日本OB

国鉄に入社した昭和35年は東海道新幹線の工事着工の時でした。思い起こすと東京オリンピックに間に合わず大きな目標があり、東京・新大阪間約550kmを約4年半で用地買収から開業(S39.10.1)にこぎ着けた。今では考えられない工期である。

私は国鉄静岡幹線工事局(東海道線の根府川駅附近～新所原駅付近)に配属された。当時、生コン会社は大きな市に1~2社しかなく、工事施工会社が、現場にコンクリートバッチャープラントを建ててコンクリートを製造する方法をとっていた。セメントは安定的に現場に入るように50kg/袋を国鉄が支給する工事契約であった。

コンクリートの示方配合を決めるには、コンクリートの強度が、セメントの製造会社や骨材採取河川によっても異なるため、あらかじめ各現場で使用する骨材・セメントなどを用意させ、それぞれ国鉄のコンクリート試験室で配合試験を行った。

### ①コンクリートの圧縮強度とC/W%の関係と材令

型枠脱型時期、支保工撤去時期、コンクリートの品質判断時期の強度を把握するためである。まず、土木学会などのコンクリートの圧縮強度とC/Wの関係式を参考にして、使用する材料でW/C%の異なった3種類の配合で材齢3日、7日、28日の圧縮強度試験を行いコンクリートの圧縮強度とC/Wの関係式を作った。

②コンクリート構造物の種類によってコンクリートの目標強度を計算する。(今で云う呼び強度)計算は、現場に建設するコンクリートバッチャープラントをクラスA級、B級に分けた。分け方は製造するコンクリート量の多さと設備投資費の関係でA級とB級にした。A級はコンクリート強度の変動係数15%以下になる設備を備え、B級は25%以内になる設備を備えさせた。これによって、コンクリート強度の割り増し係数を計算して目標強度を設定した。

なお、配合はコンクリートのスランプ値によってS/A%(細骨材比)を替えなければワーカブルなコンクリートにならない。つまり、スランプ値が大きくなると細骨材の比率を多くするということである。

この様にして配合を決めたことにより、国鉄が支給するセメント量の概算把握もできた。実際の現場配合は、細骨材の表面水量の調整、細骨材のFMの変化によるS/Aの調整等で行った。品質管理も、当然国鉄が供試体を製作し国鉄の試験室へ搬入し養生して所定の材令になってから強度試験を行った。思い出してみれば、測量、コンクリート強度試験、立会い検査などの管理はほとんど直轄であった。そのために土木の基本的な技術を習得出来たと思う。

21世紀も建設工事の主材料はコンクリートと鉄の時代である。セメントの原料は日本では豊富だし安価で経済的だが、唯一の欠点はコンクリートが材令と共に収縮しひび割れが発生することである。要因はいろいろとあるが、コンクリートの性状を良く理解し、有害なひび割れを無くして構造物の延命化を図っていくことがこれからの時代の課題である。セメントの水和反応に必要な単位水量はW/Cで云えば20数%くらいだが、コンクリートの打ち込みや

すきから単位水量が決まってくる。余分な水分は、初期乾燥と長期乾燥で蒸発しコンクリートが収縮ひび割れを発生しやすくなる。また、ひび割れ発生のその他の要因として、打設したコンクリートの硬化熱が降下するとき、旧コンクリートに収縮を拘束されて発生する場合や初期に急激に乾燥して発生する場合があります、外力により助長されるケースもある。

ひびわれを防ぐために設計施工上考慮することは、「収縮ジョイント」「ほぞ」を設けるほか、沈み亀裂を防止するために一回の打設高さを制限するとか、はり出し部材の下で打ち止めするか、あるいは1~2時間置いてコンクリートを安定させてから打ち上げていくなどである。土留壁・擁壁などは部材の厚さにより異なるが、収縮ジョイントを間隔10m以下にする。また、大量のコンクリートを打設する場合は、支保工の形式等を考慮して変荷重にならない打ち方を、たわみが起きる支保工であれば、硬化し始めたコンクリートに悪影響を与えない打設順序が必要である。しかし、何よりも支保工が堅固で沈下や撓みの少ない方法で施工させることが重要である。

コンクリートのスランプ値は、所定の範囲以内で出来るだけ小さいもの(単位水量を少なくする)を打設し、よく締め固め、型枠や支保工等の馴染みが落ち着いた頃所定の時間内に再振動と再仕上げを行うと、コンクリートの沈下などによる沈み亀裂も防止出来る。

昔のラーメン高架橋の鉄筋量はせいぜい200 kg/m<sup>3</sup>、最近のラーメン高架橋は鉄筋量が300 kg/m<sup>3</sup>近くの部分もあり、コンクリートが十分締め固められるかが心配になるが、流動化剤も使用して確実にコンクリートが回るようにしてほしいものである。ただし、流動化剤を混ぜたコンクリートを鉄筋の密集したところだけに使用とはいかない。フロー値が大きいので鉄筋量の少ない所へも行き渡るが、全体の数量としてとらえるべきである。今世紀もコンクリートの時代、色々なことにチャレンジして頂きたいと思う。

これからの技術者は、仕事の処理能力だけでなく、処理解決能力が求められる。つまり、Know・How(仕事ができる)のその奥のKnow・Why(仕事の理由や仕組みに関する知識)を働かせて解決していく能力が求められている。一例を示すと、仕方書等には条文と解説が書かれているが、この解説がKnow・Whyにあたり、条文の考え方・中身が書いてある。ここを理解することによって適切な判断能力が身に付き、この積み重ねによって深みのある幅広い技術者になれる。そのためには、ものごとに常に疑問を持ち、なぜそうするのか?なぜその順序なのか?なぜその作業が必要なのか?を理解することである。これによって、この作業は省略できない、この順序でないといけない、ということが解って間違いの無い幅の広い判断が出来ると思う。安全のルールが出来たルーツを知ろうとしています、このルーツが正にこれにあたると思う。

我々技術者は、技術力を提供しその報酬として給料を得ているといった、技術屋としてのプライドを持つことが大切だと思います。

思いつくままに書かせて頂きましたが、大分忘れていたところもあり、皆様の技術力でご判断して頂きたい。



コンクリート強度試験 テストピース

(非常勤：鉄建建設、佐藤工業)

## NEWS

## ■技術講演会を開催

去る3月25日、ジェイアール東日本コンサルタンツの要請を受け下記の通り技術講演会を開催しました。

- ・講演者：未来構想PF理事 土井博己
- ・演題：「伝えたい先輩たちの言葉」
- ・場所：JR東日本上信越工事事務所会議室
- ・参加者：JR東日本上信越工事事務所とジェイアール東日本コンサルタンツの社員19名
- ・講演内容
  - ・講演者の45年間の鉄道屋人生で、先輩技術者から聞いた心に残る言葉の紹介
  - ・御徒町駅付近噴発事故の動画と解説
- ・配布資料：JR東日本東京工事事務所工事管理室発行  
品質ネットワーク@TOKO2014.2号

## ■計画・交通研究会が会報2015-3を発行

## ◇Opinion

計画の失敗から何を学ぶのか 東京大学副学長・産学連携本部長 原田 昇

## ◇News Letters

平成26年度第4回イブニングセミナーの概要 (2014年12月5日開催)

「空港経営・港湾経営の新たな展開」

- ・新関西国際空港株式会社の空港戦略 新関西国際空港(株)社長 安藤圭一
- ・港湾民営化の実態と展望 政策研究大学院大学客員教授 井上聡史

## ◇Projects

- ・首都高速中央環状品川線開通に向けて

## ◇Members (会員紹介)

山田久美さん 東京急行電鉄(株) 紹介者は社会システム(株) 山下良久さん

## ◇Backyard (事務局通信)

- ・総会のお知らせ

平成27年4月23日 18:00～ 霞が関ビル35階東海大学校友会館

- ・平成27年度第1回イブニングセミナーのお知らせ(総会開催後に実施予定)

テーマ 元祖交通結節、日本橋のまちづくりと舟運

話題提供者 三井不動産(株) 日本橋まちづくり推進部長 新原 昇平様  
東京都観光汽船(株) 代表取締役 守谷慎一郎様

\*詳細は計画・交通研究会事務局にお尋ね下さい。 [jimukyoku@keikaku-kotsu.org](mailto:jimukyoku@keikaku-kotsu.org)

## ■シビルNPO連携プラットフォーム(CNCP)が会報第12号を発行

## ◇巻頭言 「土木と市民の活動」

NPO法人あらかわ学会副理事長 三井元子



## ◇トピックス

- ・第17回日本NPO学会年次大会に参加して
- ・会員からの投稿 「公共事業と財政について」 坂本技術士事務所 坂本文夫

## ◇会員紹介

- ・NPO法人 日本PFI・PPP協会
- ・特定非営利活動法人 風土工学デザイン研究所

## ◇部門活動紹介（地域活動推進部門）

- ・自治体インフラメンテ調査研究会準備会の活動

## ◇コラム ほくりくどう・参勤交代13日⇒北陸新幹線2時間28分

悲願50年北陸新幹線（東京～金沢間）前線開通

全線328.5km：平地116.0 km、トンネル160.3km、橋梁52.2km

NPO法人 建設技術監査センター理事長 五艘 章

\*問い合わせや申し込みはNPO連携プラットフォーム事務局まで

E-Mail [info@npo-cnep.org](mailto:info@npo-cnep.org) ホームページURL：<http://npo-cnep.org/>

## 今月の国際比較データ

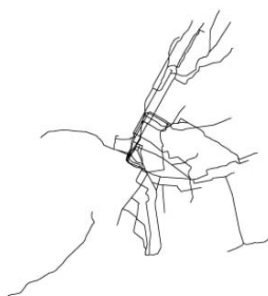
## 『世界の地下鉄を等縮尺で比較する』

出典：ニール・フリーマン「世界の鉄道を等縮尺で比較する」

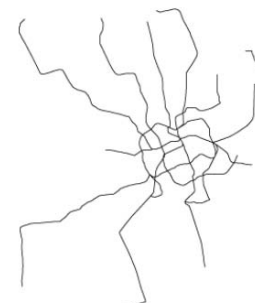
提供者：中井 輝明（東日本旅客鉄道株 東京工事事務所）



London  
Transport for London



New York  
MTA NYCT, PATH



Shanghai  
Shanghai Metro Group



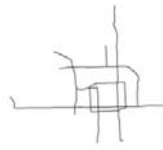
Tokyo  
JRTA



Seoul  
Seoul Metro



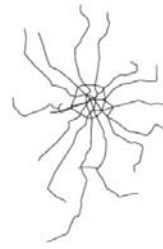
Madrid  
Metro de Madrid



Beijing  
Beijing Subway



Paris  
RATP



Moscow  
Moskovskoe Metro



Hamburg  
Hochbahn



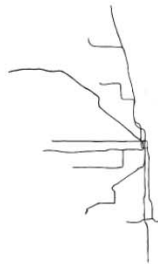
México City  
El Sistema de Transporte Colectivo



Guangzhou  
Guangzhou Metro



Berlin  
BVG, S-Bahn Berlin



Chicago  
CTA



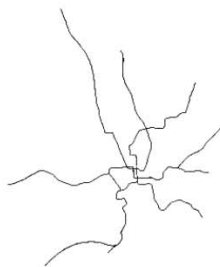
Barcelona  
TMB



Osaka  
Osaka Municipal Transportation Bureau



Santiago  
Metro de Santiago



Washington  
WMATA



Hong Kong  
MTR



Stockholm  
SL



Munich  
MVG

## PF書店 ●紹介者 高松 正伸（株富士ピー・エス）

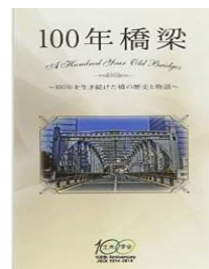
酒を嗜むことが多くなるとともに本を読むのは電車の中がほとんどとなり、最近では佐藤雅美、上田秀人、風間真知雄らの時代小説がもっぱら愛読書となっている。

昨年は、土木学会や東京駅が100周年を、東海道新幹線が50周年をそれぞれ迎えた節目の年であったことから、「温故知新」でもないが比較的写真が多く歴史について楽しく読める

新書を紹介したい。

① **100年橋梁** (土木学会)

土木学会創立 100 周年記念出版で、100 年前の橋梁建設に携わった先達たちの仕事や橋梁にまつわるエピソードなどが書かれている。多くの写真とともに気楽に読める新書なので、ぜひ一度手にとって現物の橋梁を見に行くことをお勧めする。



② **東京鉄道遺産** (小野田 滋 講談社ブルーバックス)

東京における様々な歴史的な鉄道構造物を例に挙げて、鉄道技術の歴史について易しく記述している。東京周辺に在住の方は、できればこの本に挙げられている構造物を訪れて見て欲しい。また、同じ著者で「関西鉄道遺産」もあるので併せて読んだら、一段と興味が増すのではないだろうか。



③ **駅をデザインする** (赤瀬 達三 ちくま新書)

営団地下鉄の路線を色別の円で表記する特徴的な案内サインシステムをデザインした著者による駅デザインのガイドブックである。多くの人知っている駅や海外の駅の実際の駅デザインについて、写真や図を多用して評価しているので、わかりやすく読めるので是非ご一読をお勧めする。



## PF書店

## ● 紹介者 笠 充孝 (JR東日本東京工事事務所)

ジャンルを問わない読書が趣味で 1000 冊以上の本を保有しています。本を購入しすぎて部屋が狭くなったため、大画面 iPhone の使用の機会に、電子図書を購入するようになりました。最近心理学にハマっているので、電子図書を以下の 3 冊紹介します。なお 3 冊とも紙本で扱っています。

① **頭にきてもアホとは戦うな!** (田村耕太郎 朝日新聞出版)

元政治家の著者が政界における人間関係を学んだことを著した本です。対抗意識を持つよりも相手を見極めてどう付き合っていくか、心理的な要素を含めたコミュニケーション手法を解説しています。サラリーマンにとってはためになる本です。



② **アドラー心理学実践入門** (岸見一郎 ベストセラーズ)

アドラー心理学研究の第一人者である岸見一郎が著した入門書です。アドラー心理学は、人間の悩みはすべて対人関係の悩みであり、それを脱却すれば幸福に近づくことができるという考えです。複雑よりシンプルで考える方がはるかに気楽になれるので、対人関係に悩むならこの本を。



③ プライドが高く迷惑な人 (片田珠美 PHP 研究所)

プライドの高い人間の性格・行動を分析し、付き合い方を解説する本です。プライドの高い人間は迷惑だから付き合うなというのではなく、対処方法を施して人間関係の悪化を避けられます。ビジネスとして「彼を知り己を知れば百戦殆うからず」で例えるようにコミュニケーションや交渉、説得等に役立ちます。

「信長の棺」 (加藤廣 日本経済新聞社)

私も本を一冊紹介させていただきます。どのようなきっかけで好きになったのか思い出せませんが、多くの諸先輩と同じように昔から歴史物が好きで、小学校時代の学習雑誌(付録)の漫画に始まり、これまで司馬遼太郎や池波正太郎などの小説を読んでまいりました。司馬遼太郎の小説には明治維新ものが多く、読んでみたものの私は戦国時代の方が好きなようです。特に通学時間が長かった学生時代には、次から次へと読み漁っていたことを思い出します。学生時代にひととおり、司馬遼太郎、池波正太郎の小説を読んでいたこともあり、社会人になってからも書店には寄るものの仕事が忙しかったために、魅力的な歴史小説を見つけることが出来ずにいました。



そのような中で10年ほど前に読んだこの本の楽しさが忘れられず、紹介させていただきます。その本は、加藤廣の「信長の棺」という本です(小泉元首相の愛読書)。信長とは、もちろん「織田信長」のことで、内容はこれも有名な「本能寺の変」のことが書かれています。私がこれまで読んだ小説の中でも「本能寺の変」について書かれていることはありましたが、それは物語の一部として書かれているだけで、その後の豊臣秀吉の山崎の合戦や徳川家康の伊賀越えなどの英雄伝へと繋がることが多い気がします。「本能寺の変」で知っていることといえば、明智光秀の謀反であったり、信長の遺体が見つからなかったことで諸説があったりなどと色々あると思います。この本は其中で信長の遺体が見つからなかったことに焦点を絞り、様々な人の陰謀が重なり合い結末を迎えることがこれまでと違った印象を受けたところです。また、これまで他の本では詳しく書かれていなかった人の動きや生い立ちなどを巧く物語にし、歴史的事実(伝えられている史実)と繋がっている点に思わず感動し、「ほお」と言ってしまったような、言わなかったような……。この加藤廣の小説は、別編もあり、今でも楽しんでいます。皆様いかがでしょうか？



## 事務局通信

◇国際比較データを毎号掲載しています。多種多様な比較データということもあり皆様楽しんで頂いていますが、最近、収集ペースが落ち込んでいます。何でも結構ですので、目にされましたら事務局までご一報下さい。

◇1月スタートの「PF書店」と「たすきリレー」、皆さんからの投稿、お待ちしております。

## ～ ● 今月の写真コーナー ● ～



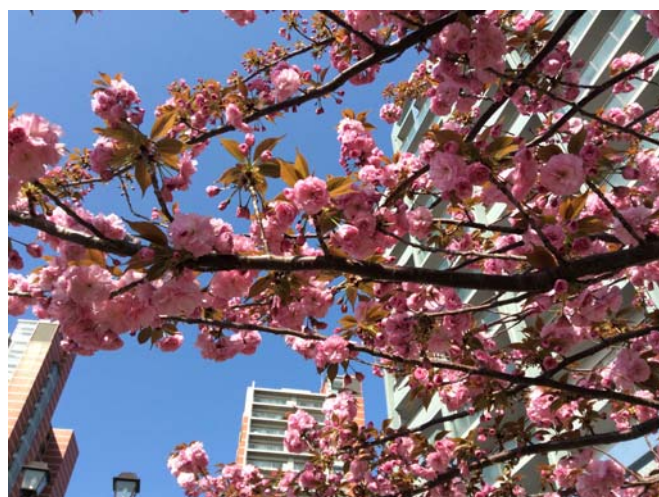
都心の桜（四ツ谷駅付近）



郊外の桜（埼玉県朝霞市）



水面が桜色に（石神井川）



染井吉野のあとは八重桜が

(事務局)

プラットフォーム通信では、メンバーの皆様の投稿をお待ちしています。  
連絡先：未来構想 PF 事務局 土井 携帯:090-9150-8613 メール：[info@miraikoso.or.jp](mailto:info@miraikoso.or.jp)  
〒100-6005 東京都千代田区霞が関 3-2-5 霞が関ビル 5F-28