



CONTENTS

Top Opinion

1

日本のウォーカブルシティを世界に発信しよう

(株)日建設 代表取締役社長(未来構想PF理事) 大松 敦

WS Topics

2

VOICE

4

現場の安全品質向上に向けて

鉄建建設(株) 野坂 誠

たすきリレー

5

鉄道が経験した東日本大震災

J R東日本建築設計(株) 相澤 義博

今月の国際比較データ

6

P F 書店／私のインフラ巡礼／編集後記

7

Top Opinion

日本のウォーカブルシティを世界に発信しよう

(株)日建設 代表取締役社長(未来構想PF理事) 大松 敦

コロナ禍がおさまり、海外からの旅行者が増えてきた。観光だけでなく、日本の都市づくりを学びに来る視察団の数も回復している。東京で彼らが感心することは交通拠点とシームレスにつながる「街のパブリックスペース」である。都心部においては鉄道駅と道路や公園などの公共用地や建物内などの民有地が一体となった快適な歩行者空間がますます拡張している。近年では道路を跨いだ空中公園や河川沿いの公共空間と民間敷地が連携した事例など、さまざまな領域を超えた歩行者空間が東京の魅力をいっそう向上させている。



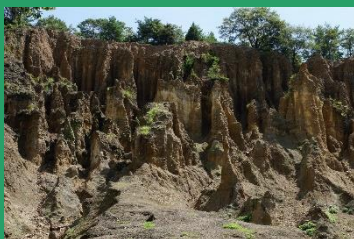
コロナ前との違いは、こうした取り組みが地方にも広がっていることだろう。2019年に国土交通省が始めた「ウォーカブル推進都市」の募集に応え、本年9月末日現在では日本全国の352都市がウォーカブルなまちづくりを進めており、多くの実例も出来てきている。これらは、人々の外出機会や交流を促すことで、地域の経済振興への貢献が期待されている。また高齢化社会において歩く機会が増えることは、健康寿命の延伸による医療負担の軽減などの効果もあるだろう。もちろん国内外からの観光客にとっては魅力的なディスティネーションになる。

こうしたウォーカブルなまちの特徴は、さまざまな領域を超えて歩行者目線での魅力を高めている点である。自動車による歩行者空間の分断を最小限にするために多くの取り組みがなされているし、緑地や公園、河川区域などの水辺との連携によって街を楽しむための新たな視点を提供している。

しかし、何よりも日本のウォーカブルシティを特徴づけていることは、交通拠点との連携である。鉄道駅との連携については大小さまざまな取り組みが実を結んでいる。地方都市ではバスターミナルやLRT駅などと上手く連携できた歩行者空間も増えている。これからの時代は多様化が進むパーソナルモビリティとの関係も重要になってくるだろう。地域の個性や暮らしに合わせて、魅力的な体験を生み出す「日本的ウォーカブルシティ」を世界に発信していこう。



私のインフラ巡礼



～阿波の土柱～

長い長い年月をかけて形造られた大地の芸術
(JR東日本コンサルタンツ 横内 啓隆さん)

未来構想PFのホームページ
(HP) をご覧ください。

会員はもちろん社会に大きく
開かれた「参加型」HPです。

未来構想 P F

検索

で検索してください。

トップページへのリンクは

[こちら](#)



WS Topics

首都圏郊外拠点駅の在り方WS 活動報告

2グループ：村岡新駅

昨年9月にキックオフをし、約1年間かけて議論・検討してきました「首都圏郊外拠点駅の在り方WS」につきまして、3つのグループより最終報告を行いました。今回は、2グループ（村岡新駅）の取り組み成果について報告します。

2グループ（村岡新駅）では、かつての失われた丘を復元し、来街者・居住者の憩いの場となる公園の中に駅が溶け込むような「まちえき環境」をつくり、新駅が整備される村岡地区と隣接する深沢地区並びに鎌倉中心部との連携に資する『11の提案』を行いました。

■ 提案アプローチと構成

「とにかく大胆な提案をしてほしい」との先生方からの要望を受け、駅周辺の都市機能を商業施設を中心に高密度化する従来の開発とは真逆となる、逆都市化としての「丘の復元」を提案するという骨格を、現地調査後早期に固めて、その軸がぶれないように検討を続けていきました。そして、土地が育った歴史・地形の変化や災害の履歴・将来の人口予想を踏まえ、20世紀の宅地化や開発で失われた森や丘の役割や機能を見直すことを通じて、新たなまちの中心の誕生と将来への発展拠点としての村岡新駅周辺や深沢地区とつながるシンボルロードを「目玉提案」、藤沢市と鎌倉市の市境に位置する柏尾川を暗渠化し、両市連携のシンボル建物や庭園を「サブ提案」、村岡・深沢地区並びに鎌倉駅方面と接続するモビリティを「彩り提案」としました。

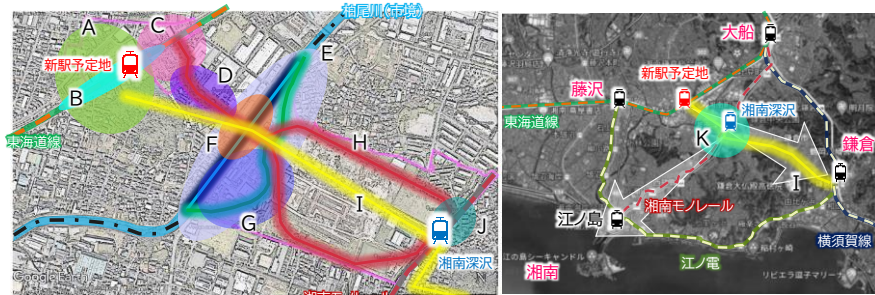
■ 提案内容

村岡新駅部分には、復元された丘をイメージした3つのドーム（南北西の丘）、駅前広場に面した3つのヴォールト屋根を持つ建築（斜面広場）、住宅開発で崖となってしまった旗立山を埋める形の段丘上の建築（東の丘）の5つを合わせて『むらCollina（イタリア語の丘という意味）』と名付け、丘の上部を自由に駆け上がれて繋がる公園と一体化した建築の集合体を計画し、新たな社会・教育活動とコミュニ

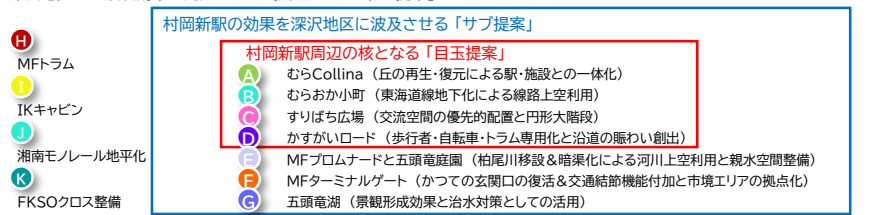
ケーションを創出する新しいまちのシンボルとしました。東海道線を地下化して人工地盤を設置し、線路上空に『むらおか小町』という線路で分断されたまちをフラットに連携しつつ、ビスタ景観の楽しめる街路空間や、駅にゲートレスでアクセスできる動線を兼ねながら、交流・休憩も楽しめる円形階段状の『すりばち広場』、新駅と深沢地区を結び、藤棚や桜並木の脇をトラムが走行し、オープンカフェも展開されるであろう『かすがいロード』については、両地区を連携しつつ、シーケンス景観も楽しめるリニアな提案としました。

そして、中間発表での指摘も踏まえ、藤沢市と鎌倉市の市境にある柏尾川を暗渠化し、両市の連携を象徴したイベント会場や協働の行政施設に加えて、中空の空中庭園内に交通結節機能であるトラムやロープウェイの駅も包含したゲート型の建物『MFターミナルゲート』、暗渠上に整備する緑あふれる遊歩道となる『MFプロムナード』、ホテルやグランピング施設に面し、人々の憩いの場となる日本庭園の景観を持ち、治水対策にも資する『五頭竜庭園』については、新駅周辺との面的につながる「まちえき環境」のエリアを拡大しました。

さらに、村岡・深沢両地区を周回する『MFトラム』、新駅周辺・湘南深沢駅・鎌倉方面を結ぶ次世代ロープウェイの『IK（いざ鎌倉）キャビン』、トラムやキャビンとのシームレスな乗換を実現させるた



深沢地区への波及効果を周辺エリアに拡大させる「彩り提案」



村岡新駅ができる効果(目玉提案)を深沢地区に波及(サブ提案)させ、更にその効果を藤沢・鎌倉市域に拡大(彩り提案)



【模型構成】

めの『湘南モノレール地平化』、広域交通連携ネットワークを形成する『F(深沢) K(鎌倉) S(湘南) O(大船)=ふかさわクロス』については、村岡地区・深沢地区の効果を更に周辺に波及させる提案としました。

■ おわりに

居住者・来街者にとって、そして何より、提案する自分たちが何度も訪れたいと思う場所と思えるか、楽しめるイメージが持てるかという視点を常に忘れずに、20回のミーティング、5回の現地調査（関西方面出張含む）、3回の模型製作と熱量のある活動を継続的に行いました。みどりあふれる提案のイメージを直感的に伝えるために、文章や写真だけでなく、手書きパースや模型等の直感的なプレゼン媒体に加えて、メンバー各自が持ち寄った提案エリアでの活動イメージを旅行雑誌風にコラージュした資料も作成しました。また、提案の論理的な側面を強化するために、ダイアグラムの作成を何度も行いながら、全員で発表スライドの推敲を重ねました。講評いただいた先生方には現実的な詰め甘さを指摘されながらも、大胆な提案に関しては高評価もいただきました。そして、奇跡的に集まった才能溢れるメンバーの皆様との出会いこそが、今後の人生の大きな財産となる何よりの活動の成果だと感じています。

VOICE

現場の安全品質向上に向けて

鉄建建設(株) 野坂 誠

1. はじめに

私は、入社当初から鉄道工事現場の施工管理を担当しています。現場の所長になることを近々の目標に掲げ、所長目線、会社目線で貢献できるように、現在の現場において施工管理業務を主体的に遂行していきたいと思っております。

今回は、「現場の安全品質向上に向けて」ということで私の現場での取り組みをご紹介します。

2. SiteVisionの導入

SiteVisionとは、衛星測位システム（GNSS）からの情報を基に現地で構造物等の3Dモデルや、座標点の位置を視覚的に確認できるシステムです。活用方法として「施工前に完成イメージを確認できる。」「測量位置が間違っていないか確認する。」「既設構造物や用地境界と干渉していないか確認する。」「土工事などの基準がわかりづらい構造物の施工進捗を可視化できる。」という機器の紹介を受け、現場において活用してみたいと思い取り入れました。使用までの流れとしては、杭芯位置等の座標データを送付し、データを編集、変換しクラウドにアップロード。あとは端末を起動しクラウドからデータを読み込むと現地映像に杭芯位置等が映し出されます（図①）。実際使用してみて機器の進化に驚きと時代の変化に遅れをとらないようにしたいと感じました。



図① SiteVisionの利用事例



新技術導入によって今までと違う視点での確認ができ、今後多くの現場で施工トラブル防止に対して活躍するコンテンツの一つだと思います。また、現場の説明にも効果的で、初めて来現された方にイメージを簡単に確認して頂くことができ、好感触を得ております。まだ実施できておりませんが、構造物等の3Dモデル投影を行い、仕上がり構造物のチェックに活用しながら現場を進めていきたいと考えております。

3. 安全体感VR

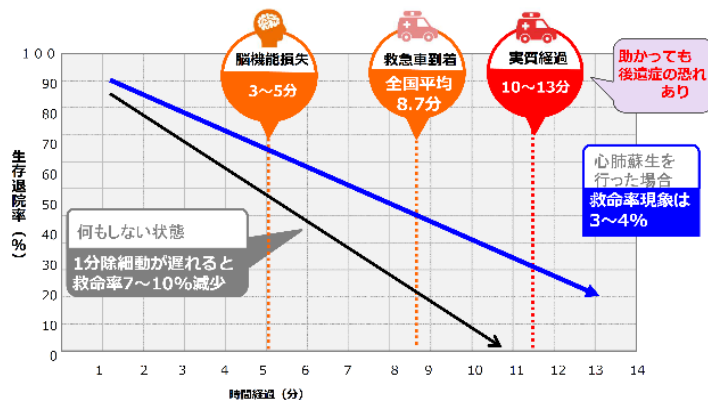
安全体感VRは、災害に対する恐怖を疑似体験することを目的とし、作業における危険なポイントを学習できるシステムです。正しい安全知識があるか確認するためには良い勉強だと思い、活用することにしました(図②)。コンテンツ内容も墜落、列車接触、重機挟まれ、吊荷落下など様々あり、社員、作業員と一緒に参加し、お互いに指摘し合うことで体験を通して安全意識の向上に繋がりました。今後も定期的に現場の取組みとして活用していきたいと思います。



図② 安全体感VRの活用状況

4. AED救命訓練

建設現場において作業員が安全に仕事をするため、緊急時の救命措置の一つとしてAED救命訓練を現場関係者集めて実施しました(図③)。心停止の際は、できるだけ早く心肺蘇生とAEDを使用することが重要であり、救急車到着前の一般市民による胸骨圧迫とAED使用が重要になってくることを講師による座学、及び実訓練にて学びました。今後ますますの普及、知識と使用する人の勇気が安全対策に繋がると思います。



図③ AED救命訓練実施状況

「私のインフラ巡礼」コーナー



募集中!

プラットフォーム通信では、メンバーの皆様からの「私のインフラ」コーナーで紹介するインフラ関連の写真を募集しています。写真だけでも構いません(紹介文と一緒にとなお歓迎です)。皆様からのおすすめなインフラ紹介をお待ちしています!

連絡先: 未来構想 PF 事務局 大口

電話: 03-4334-8157

メール: info@miraikoso.or.jp



たすきリレー

鉄道が経験した東日本大震災

J R 東日本建築設計(株) 調査役 相澤 義博

今年6月に J R E 設計の常務取締役から調査役となりました。今回の「たすきリレー」の原稿依頼をいただき、自分の会社人生（48年）を振り返って何を書こうかなと考えましたが、私の中では2011年3月11日の東日本大震災が最大の出来事であり、その事を少しでもお伝えできればと思っています。

当時、J R 東日本仙台支社に勤務しており、経験したことのない揺れを体感しました。その後、津波被害からの鉄道復興の仕事をさせていただきました。

・地震の被害

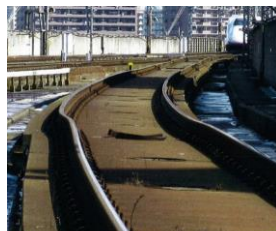
私は宮城沖地震（1978年）も経験していましたので、地震そのものの被害は想定範囲内と思っていました。本震後の4月7日に発生した余震（6強）の方が、車販売店等の大型ガラス破損が多く発生するなど、建物被害は多かったと感じています。電化柱折損の区間に、走行中の新幹線が居なかったのは奇跡だと思っています。



仙台駅天井落下



電化柱折損



軌道変異と新幹線脱線

・津波の被害

想定外だったのは津波の被害でした。当日は対策会議室におり、新幹線の車内に残られたお客さまの避難誘導手配等でてんやわんや。

停電もあり、地震発生約1時間後に津波が到達したことをリアルタイムでは知りませんでした。10mの津波の破壊力はすさまじく、宮城県内の死者は1万人を超え、鉄道も甚大な被害を受けました。復旧にあたっては、次の方針のもと、地元自治体（県、市町村）と復興まちづくりの計画と鉄道復旧の両輪で進めていきました。

○大前提は「安全であること」

→「次」があっても死傷者を出さない

→気仙沼線は鉄道では安全に復旧出来ない、地元の足は守る

→BRTでの復旧

○「まちづくり」に合わせた計画作り

→国・自治体等と協力して進める

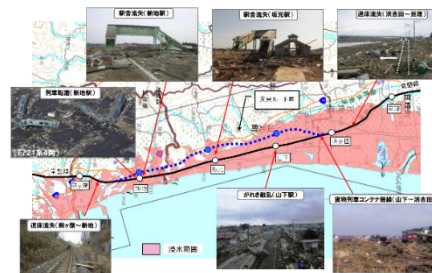
○国などからの財政支援が必要 →実現しませんでした。

震災から12年が過ぎ、復興は一定程度進み、津波の爪痕は震災遺構等でしか見られなくなりましたが、震災当時は、津波は松林で止まり、町などに被害が出る想定はされていませんでした。南三陸町はチリ津波の被害を受けており、当時被害にあったところは避難しており、被害の無かったところは逃げなかった人が多かったそうです。

今回の大震災を記憶、記録にとどめ、1000年後も「なんで線路はここにあるの?」「大きな津波が来ても、安全に避難するためだよ」言ってもらえたら良いなと思っています。

以下の資料は、【鉄道が経験した東日本大震災】で1時間程度の「語り部」をしていた時の一部です。もしも、もっと詳しく知りたい方がおられましたら、ご連絡いただければと思います。

常磐線の被害状況

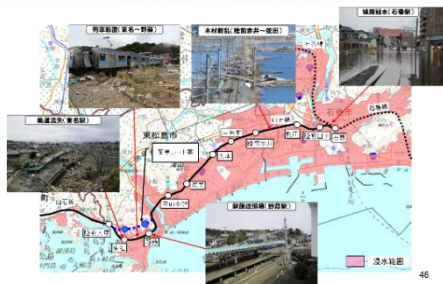


常磐線の移設ルート

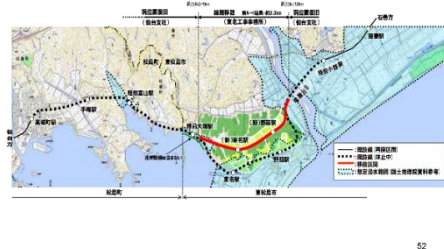




仙石線の被害状況



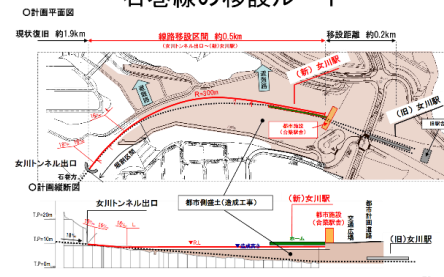
仙石線の移設ルート



石巻線の被害状況



石巻線の移設ルート



気仙沼線の被害状況



気仙沼線BRT復旧のルート計画概要



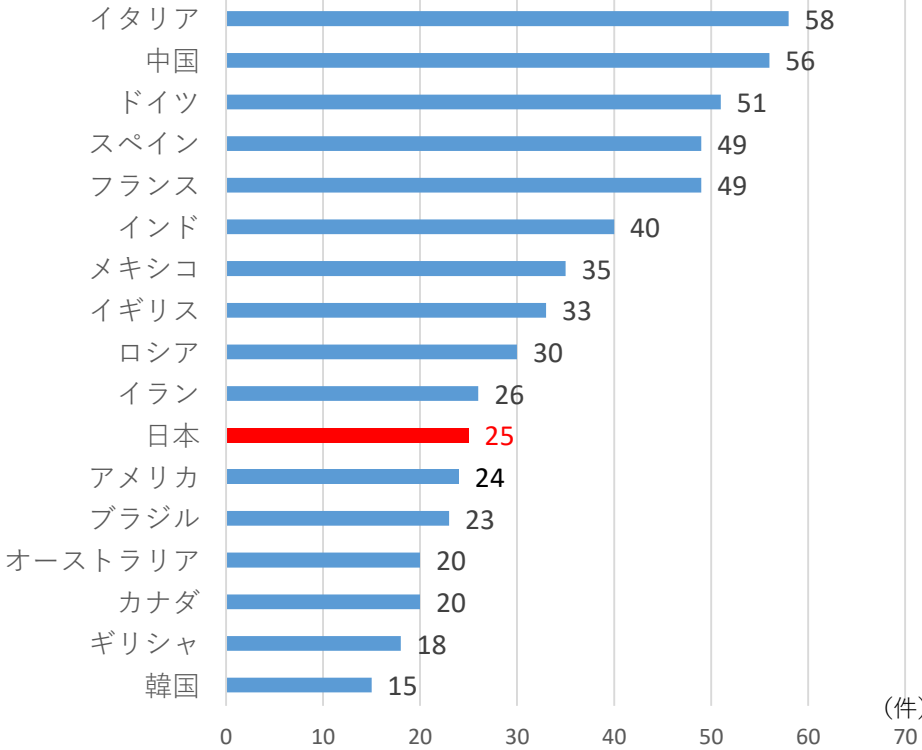
今月の国際比較データ



●世界遺産登録数ランキング

世界164の国と地域を対象とした世界遺産登録数についてのランキングです。世界遺産の分類ごとのランキングとして、顕著な普遍的価値がある建築物や遺跡などの「文化遺産」、顕著な普遍的価値がある地形、生態系などの「自然遺産」、文化と自然の両方の価値を備える「複合遺産」があります。日本の世界遺産登録数は25件で、世界ランキングの順位は11位です。ちなみに、ランキングの1位はイタリアの58件、2位は中国の56件、3位はドイツの51件となっています。

世界遺産登録数ランキング





PF 書店



本の題名をクイックすると、出版社の書籍紹介HPにリンクします！

① 2050年の世界 (ヘイミシュ・マクレイ著 日本経済新聞出版)

各大陸ごとで主要な役割を果たす国々の現在地とその30年後の2050年の予測を記した一冊。現在の世界の現状から2050年までの「変化をもたらす5つの力（人口動態、資源と環境、貿易と金融、テクノロジー、政府）」があり、全体を通して世界の国々は良い方向に向かって進歩していると述べている。一方で、環境問題に対しては早期で真剣に取り組まないとほぼ全ての国が大きな代償を払うことになることになると警鐘を鳴らしている。世界全体が高齢化に向かう中で、地球上で最も高齢な社会である日本が良くも悪くも今後の世界のモデルケースになると期待されている。

② AIの政治哲学 (M.クーケルバーグ著 丸善出版)

本書は政治哲学というユニークな視点を通して、AIの本質的な政治性を明らかにし、AIという権力によってもたらされる課題に対処するための、豊かな概念的ツールボックスを提供する。私たちは検索エンジンを使うにせよ、その他の動作をするにせよ、インターネット上でGAFAを始めとする巨大企業と否応なく関わりを持たざるを得ない。私たちはインターネットにつなぐことで、利便性と引き換えに、自ら進んで情報を提供し、情報の集中化に手を貸すことになる。これらは技術的な問題であると同時に、政治哲学的な問題でもある。AIもバイアス次第で偏った考えを助長するものであることを肝に銘じなくてはならない。

③ 白鶴亮翹 (多和田 葉子著 朝日新聞出版)

ドイツが舞台な小説の多い多和田葉子氏。個人的なドイツ最良も相まって著者の作品を数多く興味深く読んでいたが、今回紹介するのはそんな多和田氏の「白鶴亮翹（はっかくりょうし）」。ベルリンを舞台にした長編小説。主人公の日本人女性は研究者の夫と一緒にドイツに来たが、夫が帰日してから一人残り、翻訳をして生活費を稼いでいる。本のタイトルは主人公が隣人の誘いで習うことになった太極拳の型の一つから。一人称で彼女の日常が描かれているのだが、これが無類に面白い一冊となっている。



私のインフラ巡礼



「阿波の土柱」 (徳島県阿波市)



「阿波の土柱」は、太古の昔より土や砂礫が堆積した土地が隆起し、雨水の浸食によって削られ、長い長い年月をかけて形造られた大地の芸術。いくつもの土の柱やカーテン状の壁が林立し、見るものを圧倒します。2017年には、四国らしさを感じられる素晴らしい景観「四国八十八景」のひとつに選定されました。また、観察できるいくつかの土柱のうち、一番大きな波濤嶽（はとうがたけ）は、1934年5月1日に国の天然記念物に指定されています。

(写真：J R東日本コンサルタンツ(株) 横内 啓隆さん)

編集後記

1872年（明治5年）10月14日に新橋～横浜間にて日本で最初の鉄道が開通したことを受け、1994年に毎年10月14日が「鉄道の日」と定められました。昨年2022年は鉄道開業150周年でしたが、今年2023年は鉄道の日が定められて30周年を迎える年です。「鉄道の日」にちなみ、全国各地では鉄道への理解と関心を深めること目的として様々なイベントが開催されます。毎年日比谷公園で行われている「鉄道フェスティバル」ですが今年は場所をお台場に移して開催されますので私も行ってみたいと思います。（S.K）

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 大口

電話：03-4334-8157

メール：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