



## CONTENTS

## Top Opinion

林会長と斉藤副会長を偲んで

未来構想PF顧問 山本 卓朗

1

## 未来構想PF理事による追悼のお言葉

2

## PF Topics

4

## たすきリレー

5

(特別企画) インタビュー 徳光洋助さん

## 今月の国際比較データ

6

## PF書店／私のインフラ巡礼／編集後記

7

## Top Opinion

## 林会長と斉藤副会長を偲んで

未来構想PF顧問 山本 卓朗

令和6年暮れそして年明けに、未来構想PF最強のリーダーであった斉藤 親副会長および林 康雄会長と永遠にお別れすることとなりました。まさに痛恨の極みであり言葉もありません。お二人に頂いた熱いご指導ご鞭撻に心から感謝申し上げ、ここに深くご冥福をお祈りいたします。

未来構想PFを立ち上げるべく模索していた2010年頃、建設工事部門のトップにおられた林 康雄さんに、組織づくりや資金サポートなど連日相談に乗って頂いたことを思い出します。同じ頃技術顧問として入社された斉藤 親さんにも、早々に未来構想PFのサポートをお願いしました。

未来構想PFは、「未来のまち・交通・鉄道を構想するプラットフォーム」の略称で、その心は、鉄道を考える前に、交通全体を考えよ、交通を考える前にまちづくりを考えよということです。斉藤さんは、国交省で大臣官房技術審議官を歴任されたまさに都市計画のプロ中のプロであり、その斉藤さんが、未来構想PFの趣旨を深く理解され、大学、官庁、民鉄、開発会社などから幅広い専門家を招聘したワークショップ型の研修Gを立ち上げ、将来構想を議論する実践的な企画を主導頂きました。また若手技術者の教材として「一緒に考えよう～これからの都市交通～」を作成し、視野を広げて計画すべきことを熱心に説いておられました。

時を経て、斉藤親さんには2013年に未来構想PFの理事になっていただき、当法人が設立10周年を迎えた後の2021年に林会長・斉藤副会長の誕生となりました。未来構想PFが林・斉藤ご両名とともに歩んで来たことを改めて感ずる次第です。

最後に、林さんの会長就任時のメッセージを紹介して追悼の言葉とさせていただきます。

(2021.5 PF通信第90号 林会長就任挨拶：抜粋)



## 私のインフラ巡礼



## ～大河津分水 旧洗堰～

信濃川下流の治水安全度が飛躍的に向上した世紀の大事業  
(JR東日本 谷澤 寛さん)

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。



で検索してください。

トップページへのリンクは

[こちら](#)



“コロナ禍をはじめ様々な大きな変革が押し寄せてくる中になって、未来のまち・交通・鉄道がどのような形で存在するのか、どのような役割を期待されているのかなど、今こそ構想力を膨らませてあるべき姿を議論し、描いていく必要があります。特に日本の都市はTOD（Transit Oriented Development）により発展形成してきた経緯があり、今後のまちと交通のあり方に大きな変化が生じるものと推察されます。一方、地方都市においては人口減少下においてコンパクトシティ化は不可避なものとして、どのようなまちと交通の再生をはかっていくのか、やはり大きな問題であります。このような状況にあって、未来構想PFとしてやるべきことは沢山あり、着実に一つ一つ検討を進めていきたいと考えています。”

## 未来構想PF理事による追悼のお言葉

「分断の時代に林会長、斉藤副会長を偲ぶ」

世界各地で民主主義が劣化しており、いたるところで社会の分断が進んでいる。斉藤副会長の訃報に続いて林会長の訃報を知ったのは、そんなことを懸念している時だった。

斉藤さんは国交省時代から全国で数多くのプロジェクトをリードし、まとめてこられた達人である。以前、難プロジェクトをまとめるコツを聞いたところ、大胆に方向性を示しつつ、繊細な気配りによって関係者相互を丁寧につないでいくことだと言われた。調整しつつも大きな方向性はブレないこと。このことを肝に銘じようと思った。

林会長には、JR東日本の投資計画部長時代に大変お世話になった。当時、JR東日本は東京駅周辺の再開発を促進しており、私が担当していた八重洲口再開発もその一つであった。三井不動産をはじめとする複数の民間企業との共同事業であり、合意形成に向けた難局は数多くあったと思う。それでも事業者との会議中は何でも共同化を押し進める大局的な発言をされていた。プロジェクトが無事完成できたのは、分断を未然に防ぐ、林会長のおおらかな指導の賜物であったと思う。

故人の冥福を祈りつつ、微力ながら、分断をつなごうとされてきた御二人の遺志をこれから先へとつないでいきたい。

大松 敦

「未来を拓く取り組みに深く感謝」

林会長とは、私が国鉄、鉄道公団・（独）鉄道・運輸機構の現職時代には仕事上のかかわりは多くなかったが、旧国鉄からの、親分肌を持たれた建設畑のリーダーとして、まぶしい存在であった。機会を捉えては夜の部にお声がけいただいた。毎回、当然参加するとの期待感を肌で感じ、ぜひ参加したい気持ちにさせてくれた。実際、貴重なお話を伺うまたとない機会となった。富山大学に移ってから、当プラットフォームにお声がけいただき、昼間の直接的な関係が加わった。惹きつけられるリーダーシップを目の当たりにし、実務を踏まえた大局観あるご発言は示唆に富み、インパクトがあった。JR東日本は、旧国鉄の承継法人であり、我が国の都市・国土の現在と将来に重要な役割を持つ。林会長は、鉄道分野のわが国の人材を繋げていく重要な役割を、私鉄や学者などにも輪を広げ、果たされていた。大変残念なことに本年1月に帰らぬ人となった。林会長には、ご意志は強く私たちに刻まれ、繋がり、よりよい社会を造っていきますと伝えたい。感謝に堪えない。

2006年の富山市によるJR富山港線のLRT化は、ネットワーク型コンパクトシティ政策へと進化し、利用者増や街の活性化だけでなく、沿線の居住立地等も進む。今日、富山駅は、空間性ある地上の駅前広場を有し、人々が行きかい、くつろぎ、北陸新幹線の高架下に停留所を有するLRTが走行する。しかし、1990年頃、同市では車を地上、人を地下とする地下駅広計画が具体化されつつあった。もし実現していたら、今日の駅広とLRTの姿、そして全国の地方都市の持続可能性を図る上記政策は誕生しなかったかもしれない。当プラットフォーム副会長の斉藤親理事は、当時、地上案へ導いた重要な役割を果たし、富山、そして全国の地方都市の未来に向けた可能性を拓いた。当プラットフォームでも存在感を示し、また、フランクに接していただいた。辛く悲しいことに、昨年末に帰らぬ人となった。日本の未来への懸け橋を築き、そして渡った。感謝に堪えない。

金山 洋一



## 「2025年春に改めて思う」

2025年を迎える直前、斉藤親副会長の訃報が飛び込んできました。年末にうめきたの件でショートメールをいただいていたので、何なの急に、と思っていたら、次は年が明けてすぐに林会長の訃報が…。ご両人とも現役時代はパワー全開で突っ走っていましたが、近年、少し丸くなられたかなあと思っていたら、今度は何も言わずに一足先に逝ってしまいました。まるで二人で示し合わせたかのような動きでしたが、なにも最後まで一緒にいなくても。斉藤さんは常に一言多い先輩、林さんは学科こそ違うものの同期でどっしりというタイプでしたが、これまでいろいろな局面でお二方のお世話になってきました。

2025年春、窓に映る桜の樹を眺めながら改めて思います。斉藤さん、林さん、まだ早いよ。しょうがないなあ、皆でフォローするからここはグッと我慢して黙って待っててください。

間違いなく、もうすぐ花が咲きますから。

岸井 隆幸

## 「お二人との思い出」

林会長と斉藤副会長との思い出をごく簡単に紹介したいと思います。林さんとは、自由通路協定に関する事です。八王子支社長時代に当時創設されたばかりの「まちづくり交付金」を活用して竜王駅の駅舎と自由通路の整備を自ら市長に提案され、その計画パースを見せいただきました。この事業にJRが一切負担しないことが協定を作ることにした契機の一つになりました。その後、JRとの協議を進めるため全国の自由通路整備の執行を一時停止させた私から説明を聞かれた林支社長は、JR各社に協力するように指示をいただきました。これより協定締結の目途が立ちました。斉藤さんとは、国交省・JR東などで長期間一緒に仕事をさせていただきましたので、最後の思い出を。それは年明け会社に残されました斉藤さんの書類を整理したことです。国交省時代は、直観と強引な手法で数多くの課題を解決してきましたが、JR東では、様々な資料を収集され、勉強された上で数多くの提案や文書の執筆をされていたようでした。70歳を過ぎても衰えていない熱意に驚きました。お二人のまちづくり・鉄道整備などの功績と助言に感謝申し上げますとともに、ご冥福をお祈り申し上げます。

廣瀬 隆正

## 「林会長・斉藤副会長を偲んで」

昨年末・1月に相次いでお亡くなりになられた林会長ならびに斉藤副会長に、心からお悔やみを申し上げますとともに、未来構想PFの活動に対してこれまでお二方がご尽力されてこられました数々のご功績に改めて敬意と感謝を申し上げます。

お二方のご功績につきましては、未来構想PFの活動の場を通じて皆様もご承知の通りですが、ここではお二方のお人柄が偲ばれる思い出話をご紹介します。

未来構想PFを立ち上げる際、林会長は当時JR本体の常務でしたが、この活動が資金的にも順調にいくようにとJRCからの委託研究を組込むことや、活動の担い手を若手社員に拡大していくようにと、JR本体の立場から当時の現役幹部をご指導され、未来構想PFの活動を支援されていたことを覚えています。また、斉藤副会長はその幅広い人脈をフルに使われて自ら直接講演者を訪ね、未来構想PFの活動に関連しかつ時節に合ったテーマの講演をお願いするなど、裏方として精力的にご尽力された結果、毎回大変有意義な講演会が開催されてまいりました。

このようにお二方は、次代を担う若手の育成を絶えず視野に入れながら、未来のまち・交通・鉄道のことを考えておられたと感じております。

会員皆様とともにこの思いをしっかりと引き継ぎ、これからも充実した活動を持続的に続けていけますよう祈念して、お二方への追悼のご挨拶に代えさせていただきます。

合掌

栗田 敏寿

## 「残りの人生、ひたすら寂しいですよお二人さん」

会長 林康雄様、副会長 斉藤親様

御二人が、相次いで亡くなられて、三月が過ぎようとしています。兎にも角にも、こんな早く御二人別れが訪れるとは考えても居ませんでした。まだまだ、インフラについての話を大いに議論し、時にはウマ酒を酌む日が続くとばかり考えて居ました。

寂しいです、御二人が居ない此れからの自分に残された時間は、とても寂しい。今も御二人の笑顔、議論する声が耳に残って居ます。

三十年近い御付き合い、御指導本当に有難う御座いました。合掌

村尾 公一



## 「林会長、斉藤副会長を偲んで」

昨年の大晦日、突然携帯電話に入ってきた斉藤副会長の訃報、加えて正月明けには林会長も長い間のご闘病を経て斉藤副会長の後を追うようにご逝去されたことに、大きな悲しみを禁じえません。

私事ですが、1993（平成5）年度に当時JR東日本建設工事部におられた林様に送られて建設省都市局の研修生となり、斉藤専門官（当時）に部下としてお世話になって以降、お二人には仕事の師として常にご指導、ご鞭撻をいただきました。2011年（平成23年）の東日本大震災以降は斉藤様もJR東日本の技術顧問に就任されて、お二人から復興業務のご指導を頂いたこと、また同じ時期には、山の師でもある林様は言うに及ばず、還暦を過ぎられてから登山を始められた斉藤様にも幾度もお供をして全国の山々を楽しく歩かさせて頂いた等々、様々な記憶が蘇ってきます。

プラットフォーム活動の原動力としてもなくてはならないお二人が、一度に他界されてしまったことは大変悲しく寂しいことではありますが、せめてものご恩返しのためにも、引き続き当プラットフォームの活動をお支えし、活動の活性化に貢献できればと思っています。

大口 豊

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](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

## PF Topics

「2024年度 技術講演会」が開催されました

3月10日に、今年度の技術講演会が開催されました。今回の講演会は、故斉藤親副会長のご尽力により開催の運びとなったもので、大勢の関係者が参加し大変活気溢れる場となりました。

## 【開催概要】

- 日時 2025年3月10日(月)17:00~18:30 意見交換会18:35~20:00
- 場所 JR東日本コンサルタンツ(株)20階会議室
- 講師 ヴェオリア・ジャパン合同会社代表取締役会長  
野田 由美子 先生（経団連副会長・JR東日本非常勤取締役）
- 演題 「サーキュラーエコノミーが拓く未来」
- 主旨 ※講演に先立ち、野田先生より拝受  
サーキュラーエコノミーの世界の潮流と日本の動向を理解して、経済・ビジネスならびに都市・地域の未来へのインパクトを考えます
- 参加 講演会92人 意見交換会63人

## ■講演概要

「リサイクル」が生産～消費行程における一部の再利用であり、やがては資源が廃棄されることを前提とされているのに対し、「サーキュラーエコノミー」は廃棄の無い経済システムを表し、資源が永続的に利用可能な世界を目指すものです。講演では、欧州を起点とするサーキュラーエコノミーの潮流とそれに伴う新たなビジネスの創出やまちづくり、および日本の政策動向ならびに企業と自治体の取り組みについて、様々な情報や示唆を頂きました。75分のご講演の後、質疑が行われ、殆どの参加者が初めて知るサーキュラーエコノミーの先進的な取組みに聴き入り、熱気の溢れる講演会となりました。



野田講師



聴講の様子



## たすきリレー

(特別企画)

インタビュー 徳光洋助さん

今月の「たすきリレー」はインタビュー形式でお届けします。

今回インタビューをさせていただいたのは徳光洋助さん。東北縦貫線（上野東京ライン）の開業に向けてご苦労された神田の地でいろいろと語っていただきました。

—徳光さんの経歴を教えてください。

国鉄に昭和42年に入社して、最初のころは佐倉客貨車区新設や幕張電車区新設、総武線津田沼～千葉間の線増工事など千葉方面での仕事に配属されました。その頃はひたすら昼は測量、夜は三斜切りの日々が続きました。橋脚工事の仮土留めで掘削中にヒービングが起きたり、機関車が入線試験中に脱輪したりと様々なトラブルを経験しました。昭和57年になって東北新幹線の大宮～上野間の工事に携わるようになりました。民営化後には同じ東北新幹線でも東京～上野間を担当するようになって、その頃に契約用地課と兼務になったことで神田とのつながりができました。その後は東京駅中央線重層化や周辺の立体交差化工事を担当しましたが、立体交差化工事は現場も遠くて、一人で2～3件掛け持ちで担当していたこともあって、とにかく大変でした。りんかい線乗り入れの工事で大崎駅や大井町駅を担当した後、東北縦貫線の工事を工事着手から開業まで主に神田に常駐して携わりました。

—さまざまな経験をされてきましたが、その中で印象に残ったことは何でしょうか。

東北新幹線の大宮～上野間の工事で十条付近で不発弾が発見されて撤去したことや、東京駅中央線重層化では構造物が斬新であったために初めてのことが多くて苦労したり、掘削中に人骨が出てきて工事が中断したりと。作業員の方々もそんな縁起の悪い場所で工事をしたくないということになったが、お祓いを済ませて工事再開に漕ぎ着けました。それでもやっぱり東北縦貫線の工事が印象深いですね。

—徳光さんと言えば、やはり東北縦貫線（上野東京ライン）の開業に向けて神田の地元の皆様に協力をいただくために奮闘した印象が強いですが、どのような経緯で従事するようになったのでしょうか。

先ほど経歴のところでも触れましたが、民営化後に東北新幹線東京～上野間を担当するようになった際に契約用地課と兼務になり、神田駅周辺の用地買収、立ち退き、高架下支障移転等などを通じて人生の悲喜こもごもを感じる日々でした。高架下店舗のオーナーさんが泣いて泣いて一言も喋ってもらえないような辛いこともありました。そのような経験もあって、平成14年に東北縦貫線着手にあたって力を貸してほしいとのことで、りんかい線大崎駅開業の節目もあり、東北縦貫線のプロジェクトと兼務となりました。平成14年12月5日に東北縦貫線白紙撤回申入書が地元からJRに提出された中で、神田町会・商店会を中心に毎日のように神田の街を隅々まで歩き回り、「白紙撤回」のポスターがあちこちに貼られているのを見つけては報告する日々でした。

—その後、地元の皆様にご理解をいただくためにご苦労されたと思いますが、そのあたりの苦労話をお聞かせください。

反対する地元を説得するために「神田事務所」が開設されました。平成16年2月19日のことでした。神田の地元といっても範囲が広く、中央区の本石町や室町から千代田区、台東区上野5丁目までが担当エリアでした。当時の神田駅は街に活気が無い状況の中で、毎朝事務所周りの清掃や水撒き、雪の日は雪かき、地元高架下の方からは雨漏りがする、下水が詰まった、神田駅の発車ベルが朝からうるさいなど、そして反対派からの苦情等、さまざまな対応に苦労しました。しかし、どこの町内会会長も心の底から東北縦貫線に反対しているのではなく、神田駅を中心に活気ある街づくりを願っているようでした。神田駅の東口町会・商店会と西口町会・商店会では温度差があり、主に東口を中心に協議打合せを行っていましたが、平成18年中旬から西口の方の町会行事等にも誘われるようになって、JRと東西町会ともわだかまりが徐々に薄れて、さまざまな行事等に参加させてもらえるようになりました。特に神田と言えば2年に一度開催される神田祭。東京工事事務所では地元貢献を名目に担ぎ手を集めて神田祭に参加させてもらいましたが、祭半纏を借りるために、事前に各町会に奉納金を届けたり、時には土下座をしてまでして参加を許してもらいました。あと

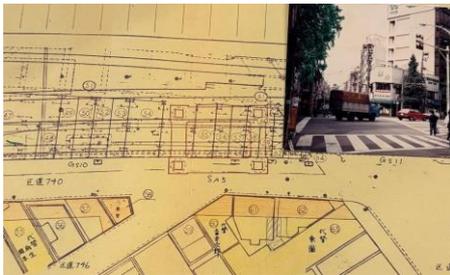


は、やはり背広作り。過去には田中角栄氏の背広も逃えていたという神田の高架下のテーラーで背広作りをすることで、地元貢献につながりました。そのような苦勞の甲斐があって、平成20年5月30日の起工式から工事が始まり、平成27年3月14日に東北縦貫線（上野東京ライン）が開業しました。今では神田の街もすっかり綺麗になって、隔世の感があります。

一最後に若手の技術者にアドバイスをお願いします。

いろいろなことにチャレンジしてほしい。その際には大きな壁にぶつかることもあるが、諦めずに粘り強く仕事に向き合ってください。自分が先輩たちから受け継いできたものの一つに「協議十訓」（写真④）があります。古いものですが、今でも通用するものであるため、その精神を大事に関係者といいい関係を築いて仕事に邁進してほしいですね。

（聞き手：未来構想PF通信編集委員長 岩井 有人）



写真① 東北新幹線東京～上野間延伸に伴う神田駅付近用地取得予定図



写真② J R 東日本幹部の神田事務所訪問



写真③ 徳光さん@神田駅コンコース（神田祭で神輿を入れるために天井を高くしていることを説明）

協  
議  
十  
訓  
（一九七六年版）

- 一、協議には努力試案タイムリング
- 一、公平の原則守って正しい協議
- 一、欠かしてならない橋の連絡
- 一、上から下まで共通の理解
- 一、できるできない区別をはっきり
- 一、ルールに照らして正しく決断
- 一、相手の立場で細かい配慮
- 一、物事は責任持って早目に実行
- 一、強い信念笑顔で応対
- 一、誠意忍耐了解への道

写真④ 協議十訓（1976年版）



今月の国際比較データ



●各国の温室効果ガスの削減目標

3/10に開催された講演会のテーマであった「サーキュラーエコノミー」。環境負荷を減らすこと、資源不足を解消することの手段のひとつとして注目されているのが、サーキュラーエコノミーの確立、つまり環境と経済の共存です。2016年パリ協定後、地球温暖化に向けた各国の温室効果ガスの削減目標の5年ごとの見直しが2021年にあり、日本政府は2050年のカーボンニュートラル宣言を確実なものにするために、2021年4月に2030年の削減目標を、2013年度比46%削減に修正。それを実行するための「地球温暖化対策計画」を2021年10月に発表したのは周知の事実です。今月は参考に各国の削減目標を改めて紹介します。ただし、アメリカはトランプ大統領が復帰となり、この目標は不透明な状況です。

各国の削減目標		
国名	削減目標	今世紀中頃にに向けた目標 <small>ネットゼロCO2を目指すなど 気候変動枠組条約（パリ協定）</small>
中国	2030年までに GDP当たりのCO2排出量を <b>65%以上削減</b> (2005年比) <small>※CO2排出量のピークを 2030年より前にすることを目標</small>	2060年までに CO2排出を 実質ゼロにする
EU	2030年までに 温室効果ガスの排出量を <b>55%以上削減</b> (1990年比)	2050年までに 温室効果ガス排出を 実質ゼロにする
インド	2030年までに GDP当たりのCO2排出量を <b>45%削減</b> (2005年比)	2070年までに 排出量を 実質ゼロにする
日本	2030年度 において <b>46%削減</b> (2013年比) <small>※さらに、50%の高みに向け、挑戦を続けていく</small>	2050年までに 温室効果ガス排出を 実質ゼロにする
ロシア	2030年までに <b>30%削減</b> (1990年比)	2060年までに 実質ゼロにする
アメリカ	2030年までに 温室効果ガスの排出量を <b>50-52%削減</b> (2005年比)	2050年までに 温室効果ガス排出を 実質ゼロにする

各国のCO2削減目標 - 説明書、説明の日本語版を掲載しています (2022年10月現在)



PF 書店



本の題名をクリックすると、出版社の書籍紹介HPにリンクします！

① **持続可能な交通まちづくり** (宇都宮浄人・柴山多佳児著 ちくま新書)

少子高齢化が著しい我が国の持続可能な交通まちづくりは重要な視点である。それを論じた『持続可能な交通まちづくり』。副題にもなっている「欧州の実践に学ぶ」ということが肝であろう。「海外とは相違点が多いから海外の手法は適用できないと思考停止しても先に進めない。重要なことは共通の問題や課題にどのように対処したのか、対処しようとしているのかをしっかりと理解して、そこから学ぶべきことを学ぶことである」と著者は訴える。我が国にも取り入れられる政策が数多く存在する。出羽守に甘んじてはいけない。

② **大学改革** (竹中 亨 著 中公新書)

竹中亨の『大学改革』。副題が「自律するドイツ、つまずく日本」となっているように、日独両国で進められてきた国立大学改革を詳細に検証している。大学統治に関する方向性が評価基準、交付金算定の仕組みなど、日独で全く異なる点が興味深い。国立大学の授業料値上げの議論などによって大学のあり方や存在意義が改めて問われる現在において、参考になる一冊である。それにしても、改革の進むドイツの大学が今でも無料なのは、これから大学の学費を親の立場として払わなくてはならない身としては羨ましい限りである。

③ **スバラしきバス** (平田 俊子 著 ちくま文庫)

タイトルが洒落ていてすばらしい。それがバスに乗る愉しさを記した『スバラしきバス』。公共の乗り物でありながら、徒歩のような気安さを感じさせるバス。著者は頻繁に日常を脱線するためにバスに乗る。例えば、目的地とはまったく別方向行きのバスが停まっても、扉が開くと足をバスへ踏み入れてしまうと言うから愉快である。酒好きな人が赤ちょうちんの前を素通りできないのに似ているようだ。個人的には、東京駅丸の内口から目黒の先に行く東急バスと、品川高輪口から新宿へ行く都バスがお気に入り路線である。



私のインフラ巡礼



## 「大河津分水 旧洗堰」(新潟県)



旧洗堰



青山士 碑文

かつて、越後平野の人々は信濃川の氾濫に苦しめられていました。1922年(大正11年)、当時の国内最先端の技術力により、信濃川を分流する大河津分水が完成、この旧洗堰が供用開始しました。これにより、下流の治水安全度が飛躍的に向上し、信濃川沿いの耕地は全国有数の美田に生まれ変わるとともに、高速道路や新幹線の整備、宅地の開発も進み、新潟の発展に貢献しました。2000年(平成12年)、その役目を新しい洗堰に引き継ぎ、今は当時の姿のままで保存されています。

なお、旧洗堰の近くにある、大河津分水の補修工事完了を記念した「信濃川補修工事竣工記念碑」も必見です。補修工事に携わった技術者、青山士(あおやまあきら)の言葉「万象ニ天意ヲ覚ル物ハ幸ナリ」「人類ノ為メ国ノ為メ」が刻まれており、技術者としての高邁な倫理感を今の私たちに伝えています。(JR東日本 谷澤 寛さん)

## 編集後記

先日、日本三名園の一つとして知られる偕楽園で観梅を楽しみました。偕楽園は天保13年(1842年)水戸藩第9代藩主徳川斉昭公により領民の休養の場所として開園され、「水戸の梅まつり」は120年以上の歴史を持つそうです。寒暖差の大きい日々が続くうえ、花粉症に悩まされる時期でもありますが、春の訪れを感じることができました。(Y.K)