

Contents

02-07

座談会

観光・景観の本質を語る

東京工業大学
鈴木忠義 名誉教授

東京工業大学
真田純子 准教授

敬愛大学
廻洋子 特任教授

作家・エッセイスト
茶木環 (コーディネーター)



08-09 Projects

東武鉄道SL復活運転プロジェクト

渡邊武彦

10 Column

My Elder Colleague and My Younger Colleague

寺部慎太郎・柳沼秀樹

11 News Letters

第5回留学生サマーセミナー「水と大地」

家田仁

12 Opinion

地籍調査——いま何をなすべきか

清水英範

お知らせ

Information

第3回 ハッ場ダムの歴史

イブニングセミナー

会報7月号のお知らせでは、話題提供者を(公財)リバーフロント研究所 代表理事 金尾 健司様でご案内しましたが、国土交通省 関東地方整備局 前局長 大西 亘様に変更になっていますのでご了承願います。

●趣 旨 調査着手から65年、地元の反対、時間をかけての話し合いと合意、民主党政権によるダム事業見直しなどの紆余曲折を経て、ようやく本体工事までこぎつけた苦労の歴史を、長年治水行政の実務に携わってきた国土交通省 関東地方整備局 前局長の大西亘様にお話しいただきます。また、コメンテーターには利根川研究の第一人者である虫明先生をお招きし、ハッ場ダムの水文・水資源工学的な意義について講評をいただきます。

- 日 時 9月29日(金) 18:00~19:30 その後懇親会
- 場 所 日本大学駿河台キャンパス CSTホール(1号館6階)
- 話題提供者 国土交通省 関東地方整備局 前局長 大西 亘
- コメンテーター 東京大学名誉教授/福島大学名誉教授/日本工営(株)顧問 虫明 功臣
- 懇親会 日本大学 駿河台キャンパス1号館カフェテリア
- 参加費 無料(その後の懇親会は3,000円を予定)

ハッ場ダムと小布施の町並み修景・善光寺口再整備ほかを巡る

秋の見学会

- 日 時 10月10日(火)~11日(水) 2日間
- 場 所 JR軽井沢駅集合(10日9時10分頃)、JR長野駅解散(11日16時00分頃)予定
- 主な見学先 白糸ハイランドウェイ、ハッ場ダム、小布施(町並み修景、6次産業センター)、松代、長野駅善光寺口駅前広場再整備など
- 宿 泊 湯田中温泉「よろづや」(長野県下高井郡山ノ内町大字平穏3137、TEL:0269-33-2111)
- 参加費 10,000円を予定

第4回 シェアリングエコノミーと交通：ウーバーからの回答(仮)

イブニングセミナー

12月5日にUber Japan(株)の安永修章様をお迎えし、テーマ「シェアリングエコノミーと交通：ウーバーからの回答(仮)」でご講演いただく予定です。

新企画「ユニークラボ探訪」がスタートします!

New

詳細は7ページをご参照ください。

座談会

観光・景観の本質を語る

TOURISM &
LANDSCAPE

東京工業大学

鈴木忠義 名誉教授

敬愛大学

廻洋子 特任教授

東京工業大学

真田純子 准教授

作家・エッセイスト

茶木環 (コーディネーター・文責)

昭和30年代に観光と景観という新たな分野の研究を始め、切り開いた鈴木忠義先生、観光業の実務経験を持つ廻洋子先生(敬愛大学教授)と石積みなど独自の方法で景観をされる真田純子先生(東京工業大学准教授)に語っていただきました。(本文中は敬称略)

九年間のみ存在した東大第二工学部出身

茶木 鈴木先生は東京大学にわずか九年間(昭和17年~昭和26年)だけ存在した第二工学部の出身でいらして、篠原修先生の著書「ピカソを超えるものは〜評伝 鈴木忠義と景観工学の誕生」でも、「第二出身者にはスケールの大きい人間が多い、新しいことをやるのは第二出身者が多いと評価されるのである」と記されています。観光・景観への道を進まれることになったのは第二工学部ということも大きいのですか。

鈴木 僕は、大正13年生まれで戦争中の昭和20年4月に東大第二工学部土木工学科に入学したんですが、3年時に結核となり、昭和24年3月の卒

業なんです。建築科では正規の造園学の講座があり、第一工学部では田村剛先生、第二工学部では加藤誠平先生が担当されていました。日本の学問は、「生産こそ善だ」という単純な哲学でずっと来ているので、農学部でも、「庭園なんて殿様の遊び場だ」という意識が強く造園学の講座はなかったんです。

僕は加藤先生の『橋梁美学』を読んで、橋をつくることは構造計算だけではなく、用・強・美の三位一体だということを知ったわけです。その美学や橋がいかにか風景に関係するか、橋単体ではなくて、その周辺も含めたものを扱うことを学び、造園を勉強しようと思ったんです。卒業後は農学部林学科の演習林(本部)に12年半いました。最初の1年半は日雇い扱いで給料も日当。その後、助手になったんだ。北海道や千葉県、瀬戸や秩父の演習林だとかに出張して案内してもらって、非常に恵まれた立場でした。

それから工学部に都市工学科をつ

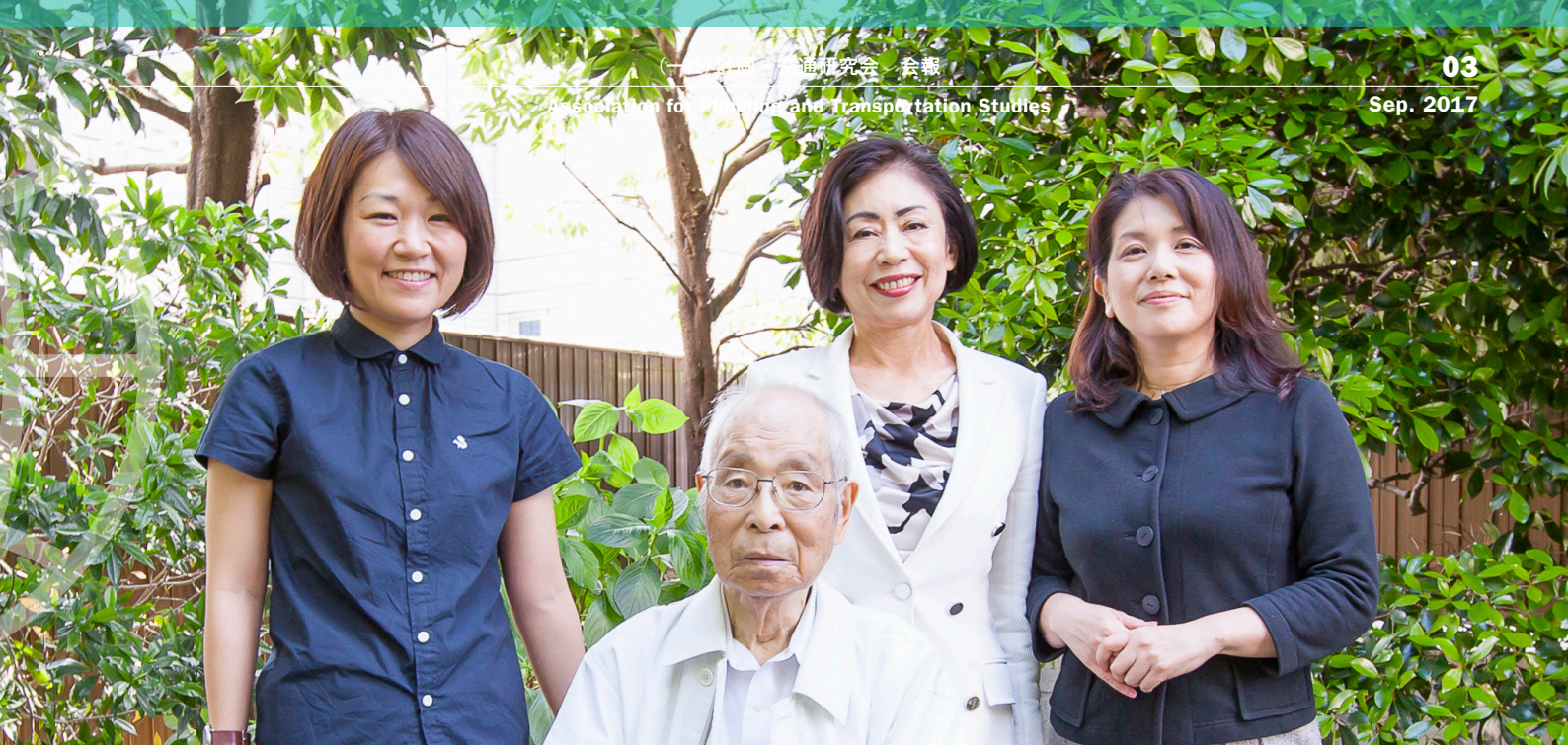
くり、その中で造園やレクリエーションをやりたいということで八十島義之助先生に呼ばれて工学部に戻って、昭和36年に土木工学科の専任講師、昭和38年4月に助教授となり、11月に都市工学科の助教授になったんです。

東工大に社会工学科をつくるということで昭和41年に東工大土木工学



廻洋子 敬愛大学 特任教授

“日本の観光地もばらばらではなく、美しい街並みとして成り立っているといいですね——廻洋子,,



科に行き、昭和44年に社会工学科教授となりました。社会学は文系として古くからあるけれど、工学は実学。社会の問題を解決していく社会工学が必要ということになった。その後、東京農業大学で造園学科の大学院をつくりたいということで、定年前の昭和57年に東工大を辞めて農大に行ったんです。定年前だったから、正教授として迎えられ、平成7年に退官しました。

世田谷区と川場村の都市と山村交流事業

廻 実は私も鈴木先生と同じく世田谷区在住なのですが、このたび(平成29年6月)の世田谷名誉区民顕彰おめでとうございます。世田谷区と群馬県川場村の交流事業は社会工学の実践の場でもありますね。

鈴木 僕は常々、社会工学も研究者や学生の演習の場が必要だと思っていたわけ。そこで昭和54年から東京・世田谷区の都市計画審議会委員を務めていたこともあって、世田谷区がかつてのようなのどかな場所ではなく、都市化していることを指摘

“旅という字は、本当に大事な言葉であって、この文字の意味をかみしめたいね——鈴木忠義”

して、ここで育っていく子供たちのために都市と山村の交流事業を立ち上げたんです。

廻 「都市と山村」の先駆けですね。
鈴木 昭和61年に株式会社世田谷川場ふるさと公社の代表取締役社長に就任して(平成25年まで在任)、数多くの事業を手掛けました。狙いは、都市で暮らす子供に農業や林業など国土のモノの生産とか、山や川について学ぶ校外学習です。

真田 私は戦前の緑地計画の研究をしていたんですが、戦前の都市計画で活躍した石川栄耀とかが当時、雑誌の記事で、「今、都市計画に携わっている人たちは、田舎を知っているから自然の大事さを言うけれども、これから都会で育った人たちが中心の社会になって自然を知らないまま都市計画をやるとおかしなことになる」と危惧していました。

鈴木 彼は東京都の都市計画課長時代に工学部に非常勤講師をしていて、僕が土木の学生で農学部にも行っていたので、大変褒められましたよ。



鈴木忠義 東京工業大学 名誉教授

真田 郊外に緑地をつくろうというのと、そこに遊びに行くために自動車道路を設計しようという計画がありましたよね。

鈴木 僕が農学部の演習林時代に書いたのが『観光道路』(共著)という本ですよ。そのほかにも、海水浴道路



真田純子 東京工業大学 准教授

の計画とか道路の中のサービスエリア、利用者用の休憩・宿泊施設などの観光地診断を今の日本観光協会(当時の全日本観光連盟)から依頼を受けてやっていたので全国の観光地をよく見る事ができたんです。

僕は学生時代から写真が趣味で、旅行で撮った写真を使って岩波の写真文庫のスタイルを真似て本をつくりました。写真については腕前もあるし、見る目もある。今でも雑誌やカレンダーだとかの写真をよく見ますが、写真を通して、構図などという枠どりで見るとかという、いわゆる風景論が身に着きました。なぜ有名な風景が残るのかとかね。

だから、「用・強・美」の「美」の部分を土木の人たちに教えなきゃだめだと思ったんですよ。用は機能、強は丈夫さ。そこまでは一生懸命外国の知識を得ながら橋などをつくって、土木でもやってきたわけ。関東大震災後の隅田川の五大橋の時には芸術家などもずいぶん協力しているんです。

茶木 そうやって景観工学という分

“場所を動くことは大事。環境が変わると今までにないことを考えるようになります——真田純子,,

野が切り開かれていったんですね。
鈴木 だから、僕は土木工学のことはあまり知らないんだ。仲間が大勢いるからいつでも聞けばいいじゃないかと思っている。その代わりに僕は彼らの弱点とか知らない分野を研究するところをやる。それがやっぱり大学にいる人間の1つの使命じゃないかな。教授、助教授、助手というラインがあって、教授たちに仕えるのが普通の助手よ。そうじゃなくて、新しいものをつくるところが大学なんだと僕は思う。

景観工学の場合は、それを経済面で支えてくれたのが演習林なんですよ。東大の演習林は各地にあって、戦後は薪炭だとか木材の価格がべらぼうに高かったのでお金はあった。どうやったら森林生産性が上がるかということをやるのが林学科だからね。その元祖が本多静六ですよ。田村剛や上原敬二は弟子で、孫弟子の加藤誠平が『橋梁美学』を書いた。

真田 道が風景を壊したらいけないというので、道をいかに美しくつくるかということだ橋梁美学というのが発想されたんでしたね。

鈴木 それがいわゆる道路景観工学なんだよね。もう一つは自動車の普及によって視点が移動する。それともう一つは、アメリカのパークウェイという思想がある。要するに、きれいで楽しい道路をつくる。自動車の散歩道だね。それがこの観光道路です。道路というのは、産業道路だけではなく、観光、遊ぶためにある。子供は乗り物の中で窓から外をずっと見ていることから分かるように、いかに人間がそうしたものに憧れが

あるのか。これが僕の発想の原点ですよ。

喜びの心理学こそが美しい景観をつくる

茶木 先ほどの用・強・美のお話ですが、美の部分は観光業とも大いに関係してきます。この辺りは廻先生のお話もお伺いしたいですね。

廻 私は以前、クラブメッドという会社にいましたが、海外のリゾートは美しい風景を生かし、美しい建物がそこに溶け込むようにすることに重点を置きます。そうした美を非常に大事にしているんですが、日本ではそれを実現するのが難しいように思います。

鈴木 それには景観工学の視点と対象とをつなぐ。これが風景の基本構造なんですよ。目があって、見る対象があって、それをどうつないでいるか、あるいは背景だな。そうした景観構造を配慮してつくらなければいけない。しかし、日本の観光地では自分のところだけ安建築をつくったり、目立とうと思う人がいるからおもちゃ箱をひっくり返したような集落になっちゃうんだよね。だから、まちづくりの都市計画を手掛ける人たちがそういうセンスを持たなきゃだめなんだよ。

廻 海外のリゾート開発で最初に活躍するのがランドスケーパーです。ランドスケーパーが地域を見て、地形を見て、プールやテニスコート、建物を配置していく。日本の場合はまず建築から入るので、なかなかランドスケーパーが大きく活躍しているのをこういうリゾートであまり見

たことがないですね。海外の場合は地形やその土地ならではの美しさを生かすところから始まります。

それと、ヨーロッパの小さなまちや村を模して、広場を中心に置いて、そこから放射状に道がある。人々が交流する場所と静寂を保つ場所とのメリハリができています。日本のリゾートでそういう都市計画的につくっているのはあまりないんです。リゾートだけではなく、観光地もばらばらではなく美しい街並みとして成り立っているといいですね。

鈴木 海外は建物が揃っているじゃない。それは、建築の材料や工法、設計によるんだよ。日本は木材建築が基本だからね。もう一つは窓やスライディングドアなど開口部が大きい造りでしょう。日本は非常に気候がいいから、縁側構造や濡れ縁構造など、建物の外と中の一体性がある非常にオープンな造りなので外観が揃わないんです。海外は外といかに遮蔽するかであって、窓が小さく、

石などが使われるので、比較的外観を揃えやすいんだよ。

廻 本当に美しい集合にするには、どこ部分を課題として直していけばいいのでしょうか。

鈴木 高さの制限とか材料、屋根の瓦や壁の色とかをちゃんとやらないとだめなわけだよ。

廻 今も山陰などに行くと屋根の瓦がそろっている古い家並みがあってきれいですよね。

鈴木 それは、昔は材料に種類がなかったし、輸送力がなかったので地場産品を使うしかなかったんだよ。そういう中で住み良くつくっていたということです。

廻 フランスではノルマンディーとプロヴァンスでは風景が異なる。建物は色も建て方も違いますよね。日本は今、一部を除いて同じような街並みで、どこにいるのかわからない。

鈴木 要するにコストの問題だね。そうではなくて、本当に地域をよく勉強して、地域と住宅とはどうあるべきかを考えていけば、各地でおのずから違う風土ができていくんだよ。

真田 景観工学は鈴木先生の時代に始まって、その後は風土や地域の特徴の研究がすごく盛んになったけれど、今、そこで止まっているような気がするんです。先ほど言われた工学の部分がないか。実際のいい風景に生かしていくためにどういうことを考えていくべきかなと思っていますんですけれども。

鈴木 景観というのは最後の部分、ゴールだからね。産業も生活自体も子供たちの行動にもつながる。単に経済性だけではなくて、人間の生活を中心に考える。突き詰めれば人間の喜びとは何ということなんだよ

ね。喜びの心理学をやらなきゃだめですよ。何が喜びなのかは人によって違うから難しいけれど、そこに住む人たちの価値観に影響してくる。



茶木環 作家・エッセイスト(コーディネーター)

世田谷と交流することによって川場村は随分変わってきたはずですよ。いろいろなことを美しくしなきゃいけないという意識になり、自分の地域をきれいにすることが喜びとなったと思います。自分のところだけを考えるのではなく、「見る」「見られる」の関係を同時にやっていくということだね。

文化はその地域の人々の生き様である

茶木 最後は、旅から学ぶものと、観光学について考えていきたいと思っています。

鈴木 僕は、「観光というのは何ぞや」という答えは出さなきゃいけないと思っています。

新しいものを見る。子供が乗りものの窓の外をなぜ見ているか。地域の人と話すことがいかに楽しいか。「な



るほど、この地の人々はこんなことを考えているのか」というね。そこにあるのは、やっぱり発見の喜びなんです。だから、ドブ川をきれいにして鯉を泳がすとか。自分たちはそういうのと一緒に生活しているんだということになるよね。それがまた観光の資源となる。だから、生き様なんですよ。「いきざま」というと語感が汚いから、「いきよう」と読む。要するに、文化とは何かといたら、僕は生き様だと思うんだよ。観光資源の原則が「自然」「歴史」「文化」というでしょう。その文化はそこでどう生きてきたかということを含めてオーバーオールに考えていくのが観光のもとになる。

真田 景観はあまり経済とは関係なくやってきたところがありますが、それではもう誰も動かなくて良くないので、地域の人々の実利的な部分に結びつける必要があるかなとも思うんですけども。

鈴木 お金になるということではなくて、自分の住む場所が美しく、きれいなところがいいという価値観に教育しなければだめなわけだな。それが喜びやステータスになるようにする。そして金やモノを貯め込むのではなくて、文化に消費していく社会を目指すべきだと思います。江戸時代にもまちなかを掃いたりする習慣があって、幕末の外国人は驚いたらしい。でも、それがいわゆる文化なんだよね。

茶木 先生が主宰される観光の私塾「当て塾」もそういう思想で始められているんですか。

鈴木 緒方洪庵の適塾のように一文で何かいい呼び名はないかと考えた。当てになる人間とか、目標を立てる、見当をつける「当」という字は

いい字だなと僕は思っているわけ。

観光に携わる省庁は観光庁以外でもどこでも観光的のセンスを持ってもらいたいよね。

たとえば農林省が山の管理をしているでしょう。『森林美学』という古い本もありますけれども、美しい森林をつくる。造林地のように杉ばかり、ヒノキばかりがあるのではなくて、混交林を活用林とする。そういうことを昔からやっているのが、京都の嵐山などの天然林なんです。だから、あまり植林しない方がいいと言っているわけ。平場なら整形もいけれども、山だからね。だから、そういう場所に合った美しさや景観とか公共性にどういう喜びがあるかという知識をみんなが持たなきゃだめだと思うんですよ。

そのためには観光学は子供の修学旅行やなんかから教えなきゃだめだね。旅の仕方や物の見方、さらに総合的なことを教えるいい機会だと思う。だから、事前に行く先のことを調べさせる。そうすると現地では予備知識で得たことが目の前に出てきて、なるほどと思ったりするじゃない。

真田 今の子供は、親があまり旅行に行っていない人とかも多くて、特に経済的格差によって、旅行に行く層と行かない層が結構はっきり分かれています。

鈴木 遠くに行く必要はなくて、近くであっても、物の見方を教えればいいわけ。かつては電車で行ったけれど、だんだんバス旅行になり、ドア・ツー・ドアの旅行になっている。だから、旅の仕方、物の見方を総合的に教える機会として、歩く楽しみ、遠足の復権みたいなものが非常に大事だと思う。「かわいい子には旅をさせろ」というように、旅はつらいも

のであり、その中で自立していくわけだね。だから、旅という字は、本当に大事な言葉であって、この文字の意味をかみしめたいと僕は思っているわけね。

廻 新しいものを見て、自分で切り開くわけですからね。ところで、鈴木先生が今、ご興味があるのはどういふものでしょうか。

鈴木 移動手段がたくさんできて人間が非常に移動しやすくなった。旅の概念も随分変わってきたわけですよ、昔の旅の風俗とかコスチューム、特に女性の旅装束なんて研究をすると面白いと思うんだ。映画やテレビドラマでもそういうところを見ているんですよ。どういう時代を舞台にしてやっているか。そのときにどういう衣装をしたり、どういうしぐさをしたり、どういう食べ物を食べていたとかなんとかということを見ているんです。小説を読んでいても同じですね。

廻 昔、新婚旅行に行く時には東京駅で「万歳」とやって、女の方はピンクのスーツなどを着て帽子を被って花束持っていました。今、あの格好で旅行する人はいないですね。

鈴木 そう。だから新婚旅行だけの歴史をずっと調べていったって面白いんですよ。行き先は、箱根や熱海からだんだん遠くなって行って、国内では宮崎が人気だった。その後は海外で、ハワイに行ったり、ヨーロッパに行ったりする。

廻 そしてまただんだん近くなってくる。

鈴木 歴史学の年表を使って人間本来の喜びやなんかからきちんと観光を基礎的に研究する機会というか、要は財源だけれど、大学なり企業なりでつくるべきなんだよね。

僕は、観光計画については田村剛先生に大きな影響を受けましたが、「誰の(主体)、どんな要求を(目的)、どこで(対象)、何を(手段)、適正に収めるか(構成)」ということに対する回答が計画の5要素であると考へ、常に自分の地図に持って話をします。

主体は修学旅行の生徒なのか、あるいは新婚旅行の人か、高齢者か、富裕層か、所得の低い人か。その人たちがどういう目的を持つか。そういうものを育てていくのが教育なんです。人生の経験といってもいい。それがその人の人柄を作っていくんじゃないかな。

真田 どういう人をターゲットにするかによって、その観光地のあり方

は変わってくる。だから、地域の文化を大切にすることをいっぱい育てれば、地域の文化を大切にすることが観光地として成功するという循環もできるということですよ。

鈴木 私は東大の本郷ではなく第二工学部に進んで、卒業後は農学部へ行った。自分が本当に求めているところにひょいひょい行ったけれど、普通はなかなか動きたがらないでしょう。それが非常に残念なんだよね。

真田 私は、東工大を卒業した後に、9年弱ほど徳島大学にいましたが、すごくよかったです。地方の目線で見ることもできるようになったし、環境が変わると今まで考えたこともなかったことを強制的に考えないといけなくなるから。場所を動

くことは大事ですね。

鈴木 やっぱり人間は、環境というのは大きいですよ。それが変わればどうなるかというね。「おやっ」と思うことがあるでしょう。そこにいわゆる観光の意味があるんだな。

廻 そのためにも、日本国内も海外も若い人には行っていただきたいですけれどもね。

鈴木 井の中の蛙にならずにいわゆる見て回るということが観光の原点なんです。驚くような違いが発見できる。それが旅における発見の喜びですよ。

茶木 今日はどうもありがとうございました。

新企画「ユニークラボ探訪」第1回は真田研究室です!

「石積みの実践を通じてあらたな景観工学に挑戦する真田研究室」

独自の研究や取り組みを、独創的な実験装置や施設、フィールドで実践されている研究者を訪ね、会員がそれを体験し実感する「ユニークラボ探訪」を始めます。第1回目はこの座談会に登場された真田純子先生(東京工業大学環境・社会理工学院准教授)の研究室にお邪魔します。



趣旨 棚田や段畑の石積みを修復する技術を学ぶ「石積み学校」を主宰されている真田研究室を訪ね、農村景観保護の現状と課題を通じて石垣景観や石積み技術の重要性を講義して頂きます。その後、参加者が石積みを実践し、その難しさと楽しさを体験します。石積み技術の基礎を学ぶことにより、先人が培ってきた知を再発見します。

日時 2017年11月8日(水曜日)
15:00-17:00、その後懇親会

場所 東京工業大学・大岡山キャンパス(東京都目黒区)

定員 30名

参加費 無料(懇親会は3,000円)

Projects:

企業百景

東武鉄道SL復活運転プロジェクト

— 鬼怒川線でSL「大樹」が運転開始 —

東武鉄道株式会社

経営企画部課長

渡邊武彦(企画委員会・広報部会員):文責



東武鉄道では、本年4月に東武グループ長期経営構想・中期経営計画2017～2020を発表し、日光・鬼怒川エリアを成長戦略における重点エリアの一つに位置付けた。

このエリアが持っている奥深い歴史・文化・伝統、そして手つかずの自然という、世界的にも稀有なポテンシャルを活かし、通年型・滞在型リゾートとしての地位確立を目指していく。

主な施策としては、本年4月21日から運転を開始した新型特急「リパティ」の導入をはじめ、日光金谷ホテル・中禅寺金谷ホテルのグループ加入、田母沢旧御用邸付属邸跡地への高級温泉旅館「日光 ふふ(仮称)」の展開や最高級ホテルブランドの一つである「ザ・リッツ・カールトン日光(2020年夏開業予定)」の建設、中禅寺湖への新型遊覧船「男

体」の導入、鬼怒川線でのSL復活運転などであり、東武グループ一丸となって様々な施策を進めている。

本稿では、このうち、本年8月10日に営業運転を開始したSL「大樹」の復活運転プロジェクト(以下「本プロジェクト」)についてご紹介させていただきます。

SL復活運転プロジェクト

■本プロジェクトの概要

当社におけるSL運転は貨物線が全線電化となった1966年7月1日に全廃となっており、復活運転は実に約半世紀ぶりとなる。

運転区間は、鬼怒川線下今市～鬼怒川温泉間の12.4kmであり(図1)、片道約35分か1日3往復運転する。2017年度については、土休日を中心に98日間の運転を予定している。

運行ダイヤの設定では、周辺のテーマパークや温泉、名所旧跡などの市内観光と合わせて様々な時間帯にSLを楽しんでいただけるように計画したほか、料金についても大人750円、小児380円という日光・鬼怒川エリアの周遊観光と合わせたアトラクションの一つとして気軽に楽しんでいただける設定とした。

また、本プロジェクトにおいては、SLが活躍していた時代を彷彿とさせる「昭和レトロ」の世界観の演出が一つのテーマとなっており、SL出発の玄関口である下今市駅をレトロ調の駅舎に改修しSL見学エリアを併設したほか、ノスタルジーを感じさせる新制服の導入なども行った。(写真1、写真2)。

■全国の鉄道会社からの支援・協力
本プロジェクトは、約半世紀ぶり

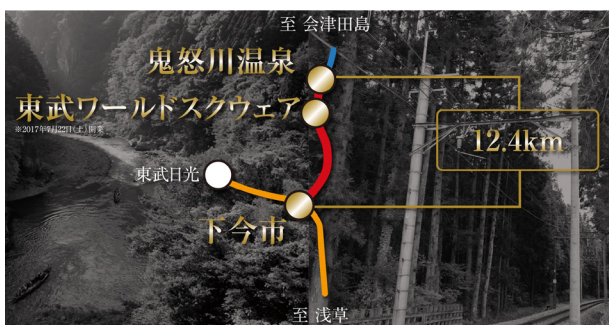


図1 SL「大樹」運転区間



写真1 昭和レトロに改修した下今市駅



写真2 SL新制服

の復活運転とあって、当社単独での推進は難しく、①鉄道産業文化遺産の保存と活用、②日光・鬼怒川エリアの活性化、③東北復興支援の一助といった本プロジェクトの主旨にご賛同いただいた全国の鉄道会社から、かつてSLが現役時代に使用されていた機関車や客車、転車台等について賃貸・譲渡を受けたほか、SL検修員および乗務員の養成についても、SL運行の実績がある秩父鉄道、大井川鐵道、真岡鐵道、JR北海道より、ご支援・ご協力をいただいた。

このように、本プロジェクトは、当社をはじめ、全国の鉄道会社から託された「SL復活運転」という熱い思いがこもったプロジェクトとなっており、これが他に例を見ない本事業の最大の特徴となっている。

(図2、表1)



名称	協力会社	旧所有場所
蒸気機関車	JR北海道	北海道 日高郡 新ひだか町
車掌車	JR貨物	愛知県 稲沢市
	JR西日本	鳥取県 米子市
ディーゼル機関車	JR東日本	栃木県 宇都宮市
客車	JR四国	香川県 高松市
転車台	JR西日本	山口県 長門市
		広島県 三次市

図2 表1 全国の鉄道会社からのご協力

て、地域ならではのおもてなしを形にし、「日光市へようこそ」の気持ちをお客様に伝えるため、『SL「大樹」にみんなで手を振ろう』と題して、地域全体の運動として輪を広げ、沿線住民に対してこの取組みへの参加協力を促進している。(図3)

■おわりに

日本有数の観光エリアである日光・鬼怒川エリア。沿線地域の人口減少や社会構造の変化等によって、地方創生が進むなか、沿線地域の足としての役割を担う当社は、鉄道会社ならではの地域活性化策を検討してきた。この中で、下今市駅構内において旧転車台の遺構が確認されたことをきっかけに、「鉄道産業文化遺産の保存と活用」という観点から検討を進めた。SL復活運転という鉄

■沿線地域との取り組み

本プロジェクトでは、沿線地域と手を取り合いながら日光・鬼怒川エリアの魅力をもっと多くの方に発信し、より一層活気あふれるまちにしていくことを目指している。

SL「大樹」の車内には、日光市観光協会の職員がSL観光アテンダントとして乗車し、アテンダント自らが日光市内を見て回りながら企画した各種案内物を中心に、楽しさの伝わる観光PRを実施するなど、地域の魅力を伝え、お客さまと地域を結ぶ役割を担っていくことを期待している。(写真3)

また、昨年11月22日には、日光市観光協会が中心となって「いっしょにロコモーション協議会」を設立し、具体的な地域振興施策やおもてなし施策の実施に向けて協議を行っている。その取り組みの一つとし



図3 SL「大樹」にみんなで手を振ろう。

道会社ならではのプロジェクトに挑戦することにより、地域と手を取り合い、日光・鬼怒川エリアはもとより栃木・福島エリアにおける観光活力創出による支援活性化に貢献していきたいというのが本プロジェクトのスタートであった。今後も、沿線地域皆様と手を取り合いながら、一緒に考え、様々な沿線活性化策を実現していきたいと考えている。

最後に、本プロジェクトの主旨にご賛同いただき、ご支援・ご協力をいただきました全国の鉄道会社の皆様と沿線地域の皆様にお礼を申し上げますとともに、多くの方に日光・鬼怒川エリアにお越しいただけることを願い、結びとする。



写真3 SL観光アテンダント

Column:

My Elder Colleague and My Younger Colleague



東京理科大学土木工学科
教授

寺部慎太郎

東京理科大学土木工学科
講師

柳沼秀樹

Elder

Younger

当 会幹事長の寺部慎太郎教授が所属する東京理科大学土木工学科に昨年度、広報部会委員の柳沼秀樹講師が着任しました。東京理科大学土木工学科ではある意味では「上司」「部下」の関係性の二人に、対談形式にて研究室やプライベートについて紹介していただきました。

寺部(以下T) 僕と柳沼先生は意外と共通項があるけど気がついてた？

たぶん相関係数で0.7くらいあると思うけど(笑)

柳沼(以下Y) 確かに元上司が同じだったりいろいろありますね。あと、寺部先生はバイオリン、私はギターと同じ弦楽器の演奏を趣味にしているところですかね。

T 学生とスタジオにはいってロックバンドの練習をやっているみたいじゃない(笑)

ところで、理科大に来て一年半たったけど、どうですか？ いろいろと大変なんじゃない？

Y 自然いっぱいのキャンパスですよね(笑)^{*}

それはさておき、学生さんの指導や学内外の仕事など、助教の時とは違ったプレッシャーがあって四苦八苦していますが、その分やりがいがあって楽しいです。寺部先生は私みたいな遠慮のない部下ができて大変じゃないですか？

T 逆に素直に言いたいことを言うてくれることはありがたいよ。上司や学生の顔を気にして思ったことを言えないよりはマシだね。学生は苦労しているみたいだけどね(笑)

Y あ、なんかすいません……とは言え、「上司」が言わせてくれる雰囲気がないと難しいと思います。寺部先生は「部下」との関係をどのように考えていますか？

T 柳沼先生や助教の康先生や田中先生は、理科大計画研究室の教員スタッフで、僕より年下ではあるけど「部下」と思うより「若手教員」だと思っているので、雑多な仕事を願ひするより、教育と研究に限定した研究室運営に関わる仕事を分担してもらってるつもりだよ。

Y 上司と部下と言えればいわゆるトップダウン型の関係をイメージします。そのほうが自分の思い通りに動かせて良いのではないかと思います。なぜこのような考えになったのですか？

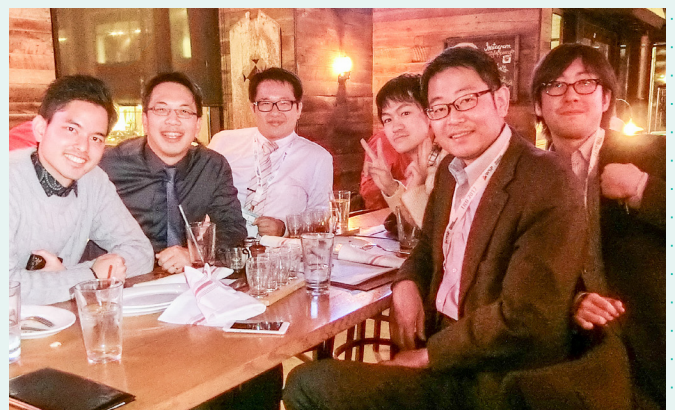
T これは僕が家田仁先生と高橋清先生の下で教員生活をスタートしたときの経験が影響していて、年度初めに「この科目はこの部分を担当」「卒論生は何人指導」みたいに話し合っていて、授業も学生指導もほぼ等分割にして、あとは自由にやらせてもらったのが良かった。研究指導している内容は、ゼミの時に「そのどこが知的に面白いんだ？」と突っ込まれることが多くて、指示は無かったからねえ。

Y 上司に言われたことをこなすよりも、自身の考えをもってフラットな感じで意見をぶつけ合うことは刺激があって楽しいです。いま計画研は4人のスタッフがいますが、全員の専門が違うためゼミでも学生そっちのけで盛り上がりますね。

T 大学は普通の会社とは違って人事異動が少ないため硬直的な環境かも知れないけれど、いろいろな考えの部下が分け隔てなく仕事ができるようなミクスド・カルチャーが重要だと思うんだよね。

Y 私は良い上司に恵まれたわけですね。もっと詳しく聞きたいので呑みに行きましょう！

^{*} 理工学部土木工学科は自然あふれる野田キャンパスです(神楽坂キャンパスではありません)



TRB(ウジントンDC開催)発表後の懇親会にて。右から2番目が寺部教授。右端が柳沼講師。

News Letters:

産学協働留学生サマーセミナー連絡協議会 活動報告

第5回留学生サマーセミナー「水と大地」開催される

当会の産学協働留学生サマーセミナー連絡協議会が事務局を務める留学生サマーセミナーが今夏も開催されました。以下、主査を務める家田仁教授の報告です。

去る8月3日～5日「水と大地」をテーマにした第5回留学生サマーセミナーが開催されました。この留学生サマーセミナーシリーズは、わが国の国土と社会インフラについて、留学生諸君に知ってもらうためのもので、種々のテーマで2014年から開催されています。当会は、各セミナー相互の連絡協議会事務局として貢

献しております。

今回は、東京大学の福士謙介教授を委員長として、諸研究機関の研究者、メタウォーター、管清工業、日本工営、サントリーの各社、及び国土交通省の協力により実施されたものです。いろいろな専門分野から30人あまりの留学生(16か国出身、全国の11大学院)が参加し、座学の他、宮が瀬ダム、鶴見川総合治水、川井浄水場、砂町水再生

センター、多摩川スーパー堤防、ビッグサイトでの下水道展を見学しました。水と大地について、最上流から最下流まで総合的にとらえる内容に一同たいへん刺激を受けた様子でした。

(当会会長・家田仁)



一般社団法人 計画・交通研究会

Association for
Planning and Transportation
Studies

〒100-6005
東京都千代田区霞が関3-2-5
霞が関ビル5F-28
TEL 03-4334-8157
FAX 03-4334-8158

E-Mail: jimukyoku@keikaku-kotsu.org
Homepage: <http://www.keikaku-kotsu.org/>

理事会

代表理事・会長 家田 仁
理事・副会長 屋井 鉄雄
理事・副会長 清水 英範
理事・幹事長 寺部 慎太郎
理事・事務局長 高橋 祐治

経営委員会

委員 大嶋 匡博・城石 典明
廻 洋子

企画委員会

委員 小野寺 博・大串 葉子
真田 純子・下大園 浩
杉原 克郎・高瀬 健三
寺村 隆男・水野 高信

企画委員会・広報部会

部会長 茶木 環
副部会長 羽藤 英二
幹事長 王尾 英明
委員 遠藤 秀彰・久嶋万祐子
斎藤 功次・白根 哲也
清 衣里奈・田中 啓之
中道久美子・平田 輝満
松本 剛史・柳沼 秀樹
渡邊 武彦

Opinion:

視点

地籍調査——いま何をなすべきか

地籍調査が遅れている。国全体の進捗率は未だ50%強に過ぎない。特に都市部と山村部が低調である。調査の実施主体は基本的に市町村(特別区を含む)だが、憂うべきことに、全国の市町村の約10%が調査に未着手という状況にある。

南海トラフ地震や首都直下地震など、大災害の危険性が高まっている。地域の活性化や防災力強化のため、市街地再開発事業も適宜進めなければならない。地籍調査は喫緊の課題である。

しかし、厳しい財政事情と人員不足のなか、調査は一気に進むものではない。かといって、手をこまねいているわけにはいかない。いま何をなすべきなのか。ここでは二つの事例を通して、筆者が思うところを述べてみたい。

六本木ヒルズの再開発事業を通して

まず紹介するのは、都市再生プロジェクトの象徴的存在と言われる、東京都港区の六本木ヒルズの再開発事業(第一種市街地再開発事業、1995年都市計画決定、2003年竣工)である。

対象地区は約11ha、その大半は密集市街地であった。土地は400筆に及んだ。第一種事業は権利変換に基づくため、地籍調査によって土地の境界が確定していれば事業は円滑に進む。しかし、港区の地籍調査はほとんど進んでおらず、同地区

も未実施だった。境界調査には4年の歳月と約1億円の費用がかかった。地籍調査が実施済みであれば、その多くは本来必要なかったものだ。

注目すべきは、調査4年のうち、官民境界(街区界)の調査には3年を要したものの、延長距離が遥かに長い民境界の調査は1年で終わったという点だ。六本木ヒルズの再開発は、地籍調査の重要性だけでなく、官民境界だけでも先行的に調査を実施しておけば、再開発事業の円滑な実施に寄与することを示した事業なのである。

官民境界調査の実施だけでは地籍調査が完了したことにならない。しかし、それは大した問題ではない。都市部、特に再開発事業が必要とされる地域では、都市計画や公共事業の部局と密接な連携を取って対象地域を定め、官民境界調査を優先的に進めていくべきである。

宮古市(田老地区)の防集事業を通して

東日本大震災からの復興事業の中から、岩手県宮古市(田老地区)の防災集団移転促進事業(防集事業)を紹介したい。

防集事業では、移転元(被災地)の土地の買取りや移転先(造成地)の用地取得において、土地の境界調査・測量が必要になる。地籍調査が完了していれば、そのための期間、費用は大幅に縮減され

る。ところが、宮古市の地籍調査の進捗率は当時40%にも満たなかった。東北地方は一般に調査が進んでおり、岩手県全体の進捗率も90%を超えていた。その中であって、宮古市は事業を進める上で、極めて不利な状況にあった。

しかし、幸いなことに同事業では、移転先である高台地区の地籍調査が完了していた。用地の調査・測量に約1年4か月の期間と約2,900万円の費用が投じられたが、もし調査が未実施であったならば、さらに約8か月の期間と約1,800万円の費用を要したと試算されている。

この事例は、地籍調査が遅れている市町村であっても、肝心な場所の調査が終わっていれば、難を軽減できることを確認させてくれる。災害危険性の高い地域では、事前復興計画の中に地籍調査を適切に位置づけ、対象地区を絞って重点的に調査を進めるべきである。

優先事項を定め、重点的な調査を

国土調査法が制定され地籍調査が開始されたのは1951年であった。悲しいかな、それでいて現在の状況だ。わが国には、調査完了を目標として一歩一歩前進している余裕はないように思う。地域の実情に応じて優先事項を定め、重点的、計画的に調査に取り組まなければならない。



清水英範 当会副会長

東京大学大学院工学系研究科
教授

1982年東京大学工学部卒