# 計画・交通研究会会報

Association for Planning and Transportation Studies

2018 11 [Nov.]

発行日：平成30年11月19日
発　行：(一社)計画・交通研究会


## Contents


**02–05 対談企画**

**社会インフラICT革命の最前線と将来展望**

聞き手　(株)大林組　遠藤秀彰
写真・文責　日本工営(株)　篠崎弘明　東京工業大学　福田大輔

**06–09 インタビュー**

**日本初の超高層ビルに込められた自然との共生の思想——霞が関ビル誕生50年**

インタビュアー　東京理科大学教授　伊藤香織
東電タウンプランニング(株)　濱崎裕衣

**10–11 Projects**
「東京ミッドタウン日比谷」の街づくり　太田幸一

**14 Topics**
海外インフラ展開人材養成プログラム　川崎紘誉

**12–13 Reports**
第3回イブニングセミナーと秋の見学会　田中啓之・浪瀬佳子

**15 News Letters**
産学協働留学生サマーセミナー連絡協議会　鳩山紀一郎

**14 Topics**
第17回日本鉄道賞　茶木環

**16 Opinion**
景色を愛でる日本人の感性は何処へ　池邊このみ


## お知らせ　Information

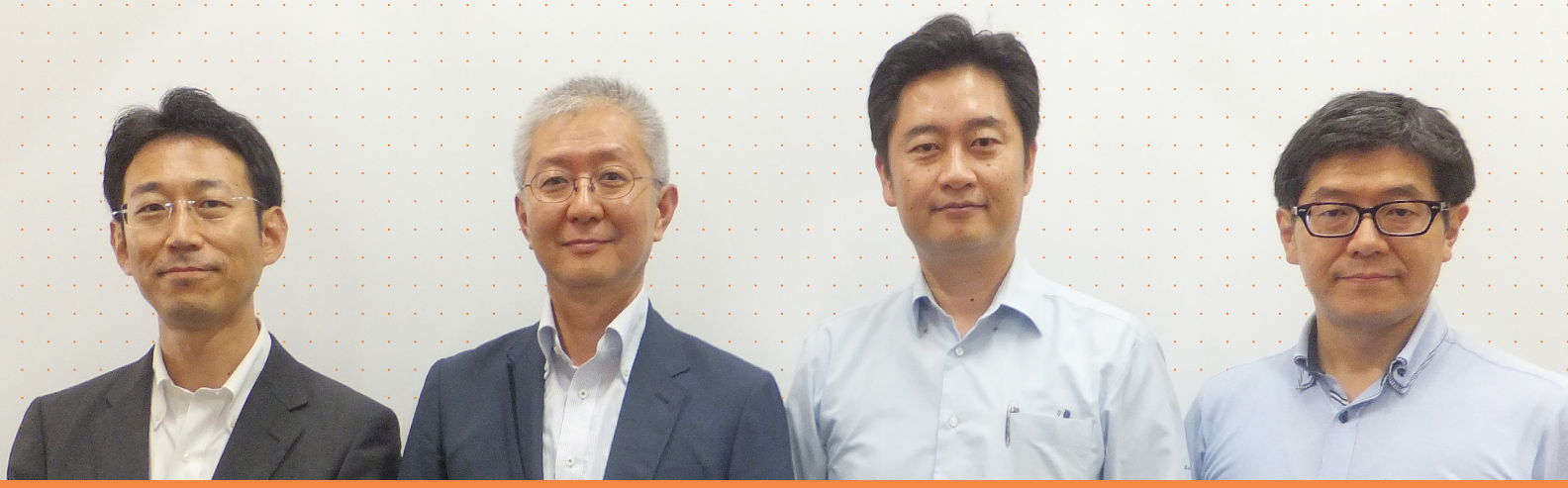
### 第4回 霞が関ビル誕生50年 超高層ビルが切り拓いた時代を検証する

イブニングセミナー

2018年4月12日に霞が関ビルは竣工50年を迎えた。高度経済成長下における、日本初の超高層ビルとして誕生した同ビルの出現は、時代を象徴する建物として、その後の東京における都市計画にも多大な影響を及ぼした。そこで今回は霞が関ビルが先鞭をつけた超高層ビル時代の都市の未来像について考える機会としたい。

●**日　時**　12月10日(月)18:00～19:30　その後懇親会
●**場　所**　東京理科大学神楽坂キャンパス2号館3階231教室
●**話題提供者**
東京大学大学院　特任教授　松村 秀一
『1968年・霞が関ビルで日本の建築界が突破したもの』
三井不動産　ビルディング本部運営企画部資産管理グループ
上席統括　原田 英利
『経年優化の街づくり 実践としての「霞が関ビル」リニューアル』
●**参加費**　セミナー　無料　懇親会　3,000円

● Kazumasa Ozawa
The University of Tokyo
● Yasushi Nitta
Public Works Research Institute
● Shinya Sugiura
Obayashi Corporation



# 社会インフラICT革命の最前線と将来展望

聞き手　(株)大林組　遠藤秀彰
(写真左端・広報部会員)
写真・文責　日本工営(株)　篠崎弘明
東京工業大学　福田大輔
(いずれも広報部会員)

● 東京大学
小澤一雅 教授

● 土木研究所
新田恭士 上席研究員

● (株)大林組
杉浦伸哉 課長

**遠藤**　情報技術の急速な発達によってインフラマネジメントのあり方も今後大きく変わっていくのではないかと考えます。

本日は「学」「官」「産」のトップランナー対談として、i-Constructionをはじめとする生産性革命に対する実感や国内外の状況、将来のあるべき像などについて忌憚なくご意見を伺いたいと思います。

## i-Constructionの現状

**杉浦**　「i-Construction」という名称が2016年に国から出されたことで建設業界の意識が変わってきたように

杉浦伸哉　(株)大林組課長

新田恭士　土木研究所上席研究員

見えるかもしれませんが、「情報化施工」という取り組みとしては、10年以上前から行ってきていることなので、これまで個別に実施していた取組みを国の施策として推進していこうというものだと認識しています。

これまで地道にやってきた「情報化施工」の取組みがここ2～3年の間で話題を呼んで加速してはいますが、建設業界の「請負」体質のせいで「目先の工事を受注するツール」としての活用に限定してしまっている印象がありますので、より中長期的な視点で捉えていかないと本当の意味でのi-Constructionの目的は果たせないのではないかと思っています。

**新田**　私はこの4月から土木研究所の先端技術チームで仕事をしていますが、直前の3年間は国土交通省本省の公共事業企画調整課でインフラ分野のロボット導入推進施策を担当しました。さらにその前はi-ConstructionのICT施工推進に向けた基準づくりなども担当していました。

私が今一番問題意識を持って取り組んでいることは「インフラ用ロボットの開発・導入」です。例えば橋梁点検では膨大な労力とコストがかかっていますが、ロボット化によって相当の省力化が可能になるはずなのですが、現時点では本格導入には至っていません。新技術は実現レベルに応じて柔軟に使い方を工夫する必要があります。

私は「問題意識のない所に改善は無い」と常々考えているのですが、問題意識はその仕事を実際に行っている人間にしか持てないはずですので、傍から見ていても何が問題なのかは分からないと思います。これはi-Constructionの技術基準を改定す

る際にも強く感じたことです。国土交通省がUAVで出来形計測する新基準を提案した際に、杉浦さんから「提案された新基準では逆に生産性が低下する」というご指摘を頂戴し、空撮ラップ率を改善するに至ったのですが、これは問題意識をしっかりと持つことの重要性を示すすごく良い例の一つだと思います。産・官の垣根を越えて、仕事を行っている人間が現場の問題意識を取り込んで改善するというカルチャーを建設産業全体が持たない限り、新しい技術は浸透しないと思います。

**杉浦**　私もそう思います。そこをスタートとして認識しておかないとどのような取り組みも尻すぼみになって何も生まれないし、産の立場としても新田さんがお考えになるイメージはよくわかります。

**小澤**　最初に申し上げておきたいのは、これまで建設業は国民の雇用の受け皿というべき産業だったので、国は「生産性向上」はあえて明示してこなかったのですが、少子高齢化社会を迎え若年労働者の取り合いがはじまり外国人労働者も活用していかないと成り立たない世の中になって、大きく舵を切るためにi-Constructionの中で初めて「生産性向上」が謳われたと認識しています。

ただし、杉浦さんがおっしゃるとおり、今の段階ではCIMや3次元モデル、ドローンなどの個別技術をどのように現場に導入するかという限定的な視点に留まっており、そもそも生産性の定義自体も明確にされていないと思います。もちろんメッセージとしては生産性を何割上げましょうとか、現場を働きやすい環境にしましょうとか、そのレベルでの合意はされていると思いますが、それが具体的にどのような世界なのかまでは描かれていないと思います。

小澤一雅　東京大学教授

**杉浦**　小澤先生のお考えのとおりだと思います。やはり新田さんが言われた通り、必要に応じて基準も変えるくらいの意識で個々の仕事を「繋ぐ」ことをしていかないとだめだと思います。我々「産」側からすれば将来を見据えた取り組みをしなければ、個別最適化で終わってしまうのではないかと危惧しております。

**小澤**　その点も重要です。問題意識を持つのは現場の受注者かもしれませんが、技術基準や検査基準を変えられるのは発注者なので、新しいツールが開発される度に対応が必要になり大変だとは思いますが、制度や仕組みも変えていくことを考えないと変革は実現できないので柔軟な議論をすることが必要ですね。

## i-Construction推進に向けた課題について

**小澤**　制度や基準などi-Constructionを活用するための仕組みの変更については、土木業界のすぐ隣の建築業界では、その辺りはどうなっていますか？

**杉浦**　民間建築は要求性能を満たした建物を工期までに提供することが最終目的なので、建築基準法を遵守していれば施工者側で工夫できる部分はたくさんありますが、土木は仕事の仕方まで基準に盛り込まれているため創意工夫の余地は少ないと思います。社会インフラが成熟した今の時代にはそぐわない部分もあるため、少しずつ基準を変更して頂いてはいますが根幹は変わっていないと感じています。

**新田**　建築はどちらかというと個人財産が多いので施主と施工者が話し合って仕様を決められますが、土木は公共財産なので橋梁やトンネル一つとっても何百年と使われる中での安全性や性能が求められるので現場判断で設計思想を変えにくい部分があると思います。

先程の杉浦さんの話の中で「繋ぐ」というキーワードがありましたが、維持管理部門でのロボット化に取り組んでいる私としては、設計・工事・維持管理の全てのフェーズで共有される情報を大切にして仕事を「繋ぐ」ことの重要性を強く感じています。例えば橋梁点検における人工知能を使った変状発生箇所のセンシング技術においても、そのような共有情報が生産性向上には必須であると実感しています。

**小澤**　日本の建築業界でBIMが導入されている最大の理由は、施工時の不具合を未然に回避できる点にメリットを感じているので一生懸命取り組まれているわけですが、完成すると彼らの手から離れてしまうのでその先の事はあまり考えられていません。

“日本でも発注者自身がプロジェクトの全フェーズを見据えてICTの利活用を考えるべきだと思います。発注者しか個別のフェーズを「繋ぐ」ことはできません――小澤”

一方で、イギリスの鉄道路線CrossrailやHigh Speed 2などの建設では鉄道会社自ら設計や施工段階でBIMを導入していますが、BIM導入の最大の目的は建設完了後のアセットマネジメントです。日本でも発注者自身がプロジェクトの全フェーズを見据えてICTの利活用を考えるべきだと思います。発注者しか個別のフェーズを「繋ぐ」ことはできません。

**杉浦**　日本でも首都高速道路やJR、NEXCOなどは事業者としてメリットを感じているからこそアセットマネジメントを意識されていますが、それは自らの収入にはね返ってくるからだと思います。私もHigh Speed 2に行っていろいろ伺いましたが、海外をみてもHigh Speed 2のように自分たちへのメリット還元を強く意識してICT利活用に取り組んでいるプロジェクトは成功すると思います。

## 課題解決に向けたアイデアについて

**小澤**　i-Constructionが仕事のやり方を変えていく可能性については、今の施策の進め方ではプロジェクトが終われば従来のやり方に戻ってしまうため根本的には何も変わらないと思っています。

私が提案しているのは国土交通省の地方整備局の中にi-Constructionの「モデル事務所」をつくってはどうかということです。事務所単位で仕事のやり方を変えることで、そこで働く職員は皆革新的な方法で仕事を進めることができるようになる。そうすると課題に対して次に何をすべきかなど、ひとつのプロジェクトが終了した段階で次のプロジェクトにフィードバックできるようになるし、新しいツール開発も可能になると思います。

インタビュー風景

モデル事務所説明（出典：国土交通省BIM/CIM推進委員会）
http://www.mlit.go.jp/tec/tec_tk_000037.html

**新田**　すごく面白い考え方ですね。私だったらそこにぜひ行きたい。そういう事務所で働いてみたい。

**小澤**　実はこの話はかなり昔から国土交通省へ提言してきたのですが、ようやく「BIM/CIM活用モデル事務所」の設置を検討することが、第一回BIM/CIM推進委員会で示されました。

**新田**　仕事のやり方を変える実現可能なアイデアの一つとして、必須項目とされる監督員現地立会のゼロ施工も考えられます。昨年度は浚渫工事を対象にバックホウの刃先の軌跡データを使って出来形検査を行おうという大胆な取り組みを行いました。

**小澤**　その場合は、信頼できるシステムを構築してデータ改竄防止等の情報セキュリティーを担保することが重要になりますね。そういう意味では最初の検査指標のつくり方が重要で、発注段階で施工者に何を求めるか、どういうものをつくってほしいかをよく考えて仕様書や検査要領を変えていく必要があると思います。

**杉浦**　海外では施工プロセス全てを動画で撮影することで情報セキュリティーを確保して検査をパスできる動きもありますが、日本でも技術進歩に応じた新しいやり方など試行錯誤しながら好事例を蓄積して発注者に理解して頂くことも大事だと思います。

**小澤**　そうですね。モデル事業とまでいかなくても「試行」で少しやらせて下さいというのであれば、国土交通省も比較的いろいろなことにチャレンジできると思います。

## 生産性向上に向けた今後の戦略について

**小澤**　少し視点を変えますが、私の認識では今までゼネコンは生産性向上の技術開発ってあまり行っていない、別の表現で言うと、工事費用が安くなる技術開発を行っていないのではと思いますが如何ですか。

**杉浦**　国土交通省の工事でいえば、大きな枠組みの中で試行錯誤ができ

“産・官の垣根を越えて、仕事を行っている人間が現場の問題意識を取り込んで改善するというカルチャーを建設産業全体が持たない限り、新しい技術は浸透しないと思います——新田”

るフィールドなので、技術開発は行っていますが、どうしても品質向上や現行技術では不可能な事を可能にすることを目的にした技術開発がメインになってしまっており、生産性向上という意味での技術開発は比較的少なかったかもしれません。

**新田**　技術開発については発注者と受注者との相互作用が必要なのだろうと思います。

**小澤**　ゼネコンが最も力を発揮すべきところは施工計画や仮設計画の部分だと思います。大林組でいうと、URUP（ユーラップ）工法のような立坑が不要なシールドトンネルは画期的だと思うのですが、そのような革新的な技術開発を実施することが大きな意味でプロジェクトレベルでの生産性向上であると思います。

**杉浦**　ゼネコンは個々の技術開発には相当の予算を投入するのですが、「考え方のイノベーション」ができなかったら結局は生産性が上がらないと思います。

**新田**　従来の人的検査をICTシステムに置き換えることができれば、生産性を向上させられる部分は相当多いと思います。例えば、生コンを流すまでの検査で生じている1時間半のタイムロスもシステム検査化によって短縮化できる可能性があります。

**小澤**　お隣の建築業界をはじめ自動車メーカーや他の産業からも学ぶことは多いはずなので、我々「学」が考えなければいけないことは、業界間の障壁を取り払って学んだり、共創したりする環境をどうやって構築するかという点だと思います。

**杉浦**　私も異業種交流は大事なことだと思います。大林組でも建築の人からすると、何か土木が壁をつくっていると言われることもあるのですが、ICT技術に関しては土木と建築で垣根はないので良いものは学ぶスタンスで勉強しています。

> “「考え方のイノベーション」ができなかったら結局は生産性が上がらないと思います――杉浦”

**新田**　アメリカ合衆国にAIとロボティクス関係の調査に行ったときに、革新的技術関連のスタートアップ（起業）に対する投資額が日本とアメリカ合衆国では桁が違うと感じました。

やはり新しいアイデアを持った人達を活用するスタートアップのような仕組みというものを建設分野でも創っていくべきだと思っています。

**小澤**　日本にもそういう土壌があればやってみようかとなるのでしょうが、日本ではやりにくくて結局シリコンバレーなどに行ってしまいます。建設産業でお金を出し合ってそういうファンドをつくることを考えてもよいですね。

## 将来展望と今後の方向性について

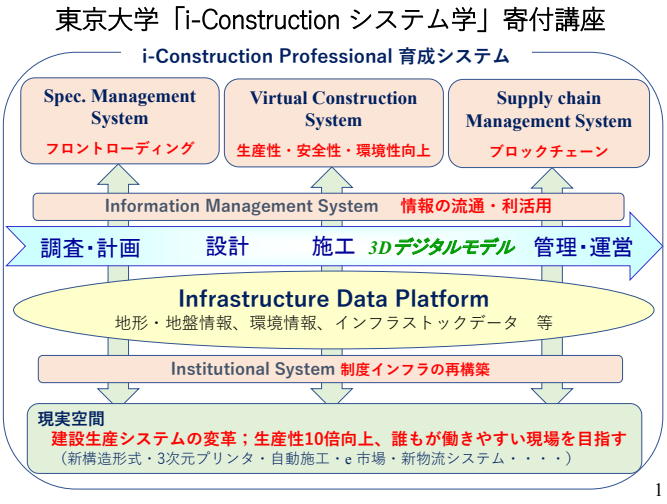
**小澤**　若い人はi-Constructionにすごく関心を持って聞いてくれていて、何かチャレンジできることはないですかと言ってくる学生も結構いますが、まだまだ研究フィールドが乏しいという現実もあります。

先ほど新田さんが言われたスタートアップの卵を生み出すのは、まさに大学の役割なのですが、これについては2018年10月から東京大学に寄付講座を開設することになっています。

日本建設業連合会、建設コンサルタンツ協会、全国地質調査業連合会、全国測量設計業協会連合会、日本建設機械施工協会から寄付頂き、3年間で研究開発と人材育成をやろうということを考えています。特に若い人たちがそういうことを学んで、社会で活躍してもらえるように支援していきたいと考えています。

**杉浦**　そういうきっかけがi-Constructionというキーワードを通じて生まれたのだと思います。この言葉が出なかったら今のこういう議論すらできなかったかもしれませんね。

**小澤**　国土交通省は発注者であると同時に、制度や仕組みを構築するところでもあるので期待しているところは大きいのですが、民間もそれに頼って待つだけではなく提案したり、牽引したりできる部分もあると思います。たとえばコンセッションのような取り組みができれば、事業の中で民間のノウハウはもっと発揮できると思いますのでぜひ頑張って頂きたいと思っています。




1 i-constructionシステム学寄付講座概要（出典：東京大学）

第4回イブニングセミナー連動企画

1968—2018 KASUMIGASEKI BUILDING

Interview:

## 霞が関ビル誕生50年

# 日本初の超高層ビルに込められた自然との共生の思想

建築家
池田武邦さん
株式会社日本設計 名誉会長

インタビュアー

東京理科大学
伊藤香織 教授（広報部会員）

東電タウンプランニング（株）
濱崎裕衣（広報部会員）

日本初の超高層ビル「霞が関ビル」は今年、竣工から50年を迎えました。高度経済成長期の空に向かって伸びゆく都市の象徴であり、その存在感は現在でも色褪せていません。

霞が関ビルの設計者であり、日本設計を創設して多くの超高層ビルや自然と共生する建築・地区のデザインを手がけてこられた建築家の池田武邦さんに、広報部会員で都市計画・都市デザイン専門の伊藤香織教授（東京理科大学）と都市の再開発における無電柱化検討や埋設物の移設調整等のコンサルティング業務に携わる濱崎裕衣部会員（東電タウンプランニング（株））がうかがいました。

池田さんは、海軍士官として太平洋戦争の海戦を経験され、戦後、東京大学にて建築を学ばれました。卒業後は山下寿郎建築設計事務所（現・山下設計）に入所され、その後日本設計事務所（現・日本設計）を設立、同代表取締役社長、代表取締役会長を歴任され、現在は名誉会長を務められています。そうしたご経歴の中で培われてきた建築に対するお考えをうかがいました。

### 霞が関ビルの新たなチャレンジ

**伊藤**　霞が関ビルの設計では何もかもが初めてだったと思いますが、その中でも特に新しいチャレンジというのは何だったのでしょうか。

**池田**　理論的にはずっと前から、「こういうふうにやれば、超高層も可能だ」というのはあったけれども、その理論を実践するには計算しなくちゃいけないわけですよね。その計算は、計算尺でやっていたら膨大な時間がかかる。コンピュータができて、可能になったんですよ。その最初が霞が関ビルだった。

僕は、第二次世界大戦中海軍にいて、コンピュータというのを訓練で教わった最初の世代なんですよ。船で艦砲を水平線の向こうにいる敵に撃つのに、西に撃つのと東に撃つのとじゃあ地球の自転で違う。温度や風向・風速によっても変わるでしょう。そういうのを昔は計算尺で計算して、ものすごい時間がかかった。それで船の中にコンピュータができたんですよ。四畳半ぐらいの部屋にでっかいコンピュータがあって、それに手回しでデータを入れる。電気的になったのは戦後なんですよね。

**伊藤**　もう船にコンピュータが載っていたんですか。船の中での経験が戦後に建築設計で活かされたのですね。

**池田**　そうそう。僕らが士官になってコンピュータを使う最初の年代で、普通だと少佐とか佐官級が計算するのですが、若くしてまだ中尉か大尉でコンピュータを扱っていたんですよ。そういう意味では、戦争中の体験が戦後の超高層のコンピュータを扱うのにすごく役立ったんですよ。たまたま僕の立場がそうだった。

**伊藤**　竣工当初の写真を見ると周りに全く高いビルがなくて霞が関ビルだけが建っていますが、シンボリックな存在という意味も大きかったのでしょうか。

**池田**　もちろん、新橋の駅から真正面に見えるところにあって、あれだ

海上訓練の様子（池田さん提供）

け際立って高かったからね。今はほかにも多くの高いビルが建っちゃったよね。当時はちょっと想像できなかったんですが。

**濱崎**　上の展望フロアにすごく人が集まったとうかがいましたが、そういう「人の心を集めるようなもの」というふうにお考えでしたか。

**池田**　ええ。あれだけのビルをつくると、オフィスで働く人と、そこへ訪ねてくる人なんかで、大ざっぱに見積もって5万人ぐらいが1日に出入りするんですよ。

**濱崎**　それはもう一つのまちですね。

**池田**　そう。だから、あのわずかな敷地の中に「地方の5万人の小都市をつくる」という考えだったんです。その小都市の中に、いかに緑を多くして、そして5万人の人の出入りがスムーズにいくために地下鉄をはじめ車なんかの周辺の交通計画をいかにするか。だから都市計画がものすごく重要だった。5万人が生活できる環境ですから、売店も要るし、食事もしなくちゃいけない。どこにも例がない計画ですから、ものすごくディスカッションしながらやったんですよ。まあ僕も若かったから、エネルギッシュに情熱を燃やしたね。いわば青春の思い出です（笑）。

建設中の霞が関ビル

池田武邦さん　建築家

## 人の歩くレベルは緑に

**濱崎**　設計当時はそういう思いがあって霞が関ビルをつくられたということですが、今この50年経った中で、霞が関ビルに都市の中でどういう役割を果たしていってほしいですか。

**池田**　僕は最近、霞が関ビルで何度かインタビューを受けるんですが、非常に良くなってきたなという印象なんですよ。というのは、霞が関ビルは地震国日本で初めての超高層ということで、高層化の方にエネルギーが行っちゃって、本当の目的である低層部に緑をということに当時はあまり力が入れられなかった。それが最近、低層部の緑化を逐次やってくれてね、ずいぶん良くなった。それは日本設計の後輩たちが関わって低層部の緑化の計画を盛んに提案して、それが取り入れられたからです。

**伊藤**　建物は建てて終わりではなくて、ずっと続いていく間にもより良くしていかなければならないということですね。

**池田**　そうですね。建築の寿命は人間の数倍もあるから、その間、都市の環境にものすごい影響を与える。だから、都市環境の中にどういう貢献ができるビルにするかというのは大きなテーマなんです。

**伊藤**　50年前の竣工時には、どういう東京の未来を想像されていましたか。

**池田**　戦後、東京に人口が集中し、住宅とかオフィスでどんどん埋まっていって、かつてあった森もなくなって緑が急激に減っていったんですよ。けれどもビルを超高層にしてオフィスを置けば、人の歩くレベルは緑にすることができる。だから、超高層はあくまでも手段であり、都市の中に緑や太陽をできるだけ獲得するというのが目的なんです。

**伊藤**　新宿三井ビルもそうですね。私、三井ビルの足もとの55ひろばが大好きなんです。ケヤキとか緑が豊かで、憩いの場所になっていますね。

**池田**　そう。京王プラザも新宿三井ビルも僕の設計だから、それで緑をはさんだんです。新宿は「緑の中に超高層が建っている風景」をイメージしていたんですよ。都市の中央に緑や人の憩いの場をつくることを徹底してやったんです。

　オフィスビルは、ウィークデーは通勤する人が大勢いるけれど、土曜

新宿三井ビル55ひろば

伊藤香織　東京理科大学教授

日曜は人がいない、いわば死の町になっていた。それでは意味がないんでね。だから、「ウィークデーはオフィスであり、土曜日曜は市民のまちになる」ことを明確な目標にしてつくったんです。

**伊藤**　もともと自然を大切にするという考えで超高層ビルをつくられてきたのですね。

**池田**　もともと僕は海軍だったから、自然の海を相手にして、ちょっとした雲の動きでもって、「今日は相当荒れるぞ」とか「今日は大丈夫だ」とか天候に対してすごく敏感なんですよ。ところが建築の世界に入ったら、天候とか雲の動きなんて、誰も全然気にしていないんですよね。超高層をやるときも、空と風を見て、「今日は相当いけるな」「今日はあまり工事できないな」とか、やはりとても敏感でした。それは普通の建築家と僕は全然違うと自負しています。

ハウステンボスにて操船される池田さん（左）（池田さん提供）

## 海から考えて設計する、長崎オランダ村とハウステンボス

**伊藤**　超高層ビルから一転して、今度は長崎オランダ村などを手がけられていますが。

**池田**　僕がオランダのまちづくりに共感したからなんです。オランダは海面より低く、堤防で守られているのですが、何度も洪水の被害を受けている。だから自然に対して畏れ敬い、自然を大切にした都市計画ができている。その点が僕の発想とオランダの国民性がものすごく共通していたので、頻繁にオランダと行き来をするようになりました。向こうの総理大臣にも何度もお会いして一緒にお酒を飲みましたし、女王にもお目にかかりましたね。

**伊藤**　それがきっかけで、長崎オランダ村やハウステンボスをつくられたのですね。霞が関ビルは都市の真ん中ですが、長崎のほうは海に面していますね。

**池田**　そうそう。それはもう僕は得意（笑）。海から陸を見るというのは若いころからの習性になっているから。それはとっても大事なんですよ。あらゆる生命は海から生まれている。だから海を大事にしないといけない。

**伊藤**　海から考えて設計するのと陸から考えて設計するのとでは、具体的にどういうふうに違いますか。

**池田**　まず海辺のアプローチ。海辺と陸との水際というのは、海の生態系と陸の生態系が重なるとても大事なところなんです。そこをコンクリート護岸にすると区切れてしまうから、環境が壊れてしまう。それでオランダ村やハウステンボスは一切コンクリートなしで、自然の生態、微生物が交流できるようにしている。

**濱崎**　やはりその点が、手がけられる中で一番苦労された部分なんでしょうか。

**池田**　まず役所の人間がね、なかなか理解してくれないんですよ（笑）。「いや、ここは波が来るから、これにしろ」ってね。長崎の場合も最初は役人が頑固で大げんかしたりしたけど、だんだん分かってきてくれて、最後は「海辺はコンクリートはだめだ」と言うようになってくれたんですよ。

## 人間も自然の一部

**濱崎**　自然と一緒に生きるということなんですね。

**池田**　そう。人間も自然の一部なんですよね。だから自然の法則を無視した環境づくりをやると絶対だめなんだ。超高層というのは全部締め切ってちょうどいい温度にしてあるでしょう。それは一見いいようだけれど、どんどん人間をだめにするんですよ。低層部に緑を豊かにして、休

左から、小野寺博企画委員（三井不動産（株））、伊藤教授、池田さん、濱崎部会員

み時間はせいぜいそういうところへ行かないと、健康な体には良くない。

**伊藤**　実際、日本設計でオフィスの中で忙しく働いていらっしゃるときはどうだったのですか。

**池田**　僕は渋谷に家があったから、必ず歩いて往復していました。うちから大体30分ぐらいで着いて、オフィスは37階だったな、階段を必ず歩いて、エレベーターは一切使わない。

**伊藤**　すごい（笑）。お休みの日はどうされていたんですか。

**池田**　休みの日はほとんど海にいました。ヨットです。それで日本設計の社長を引退したその日に、三浦岬を出て九州までヨットで行ったんです。仕事を辞めてから、九州と東京の間、2往復半しましたね。

**濱崎**　日本設計の社長を引退された後、池田研究室というのをつくられましたね。

長崎県の大村湾に面して建てられた自邸「邦久庵」（池田さん提供）

濱崎裕衣部会員（東電タウンプランニング（株））

**池田**　僕の考えをもっと伝えて、実践してもらえればいいと思うんですよ。あまりにも自然を知らなさ過ぎる。建築の技術なんかはみんなよくやるけど、本来人間は自然の一部なのに、自然の中にいてという発想がないんですよ。秋田で受け入れてくれたんで、2～3年、秋田へ通って池田塾をやったりしました。廃屋になっていた茅葺き屋根の古民家があったので、修理して、教室にしました。べつに建築の専門家ではなく、地域の主婦の人もいたりして、老若男女いろんな人が集まりました。

**伊藤**　これからの都市、地域、建築のあり方についてどのようにお考えでしょうか。

**池田**　どんなに都市化して近代化しても、自然を大事にしたうえでやるなら、それは活きてくる。けれども、経済優先だけで自然をないがしろにしたものは、一見便利で効率よく経済発展するようだけど、絶対にそれは人間の心がだめになってくる。都市には人が集まる。人が集まるというのは、そこにいっぱい文化が生まれて、とてもいいことだけど、どんなに多く集まろうと、人間は自然の一部だし、いつも自然を畏れ敬う。第一にそういう価値観をちゃんと持っていたいですね。

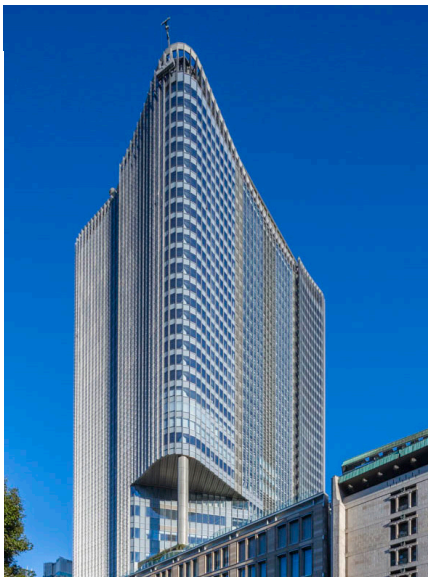
なお、12月10日開催の第4回イブニングセミナーは、「霞が関ビル誕生50年 超高層ビルが切り拓いた時代を検証する」をテーマに開催されますので、ぜひご参加ください。

池田研究室での勉強会の様子（池田さん提供）

Projects: 会員企業百景

# 「東京ミッドタウン日比谷」の街づくり

三井不動産株式会社
前・日比谷街づくり推進部　事業グループ　統括（現・柏の葉街づくり推進部）
太田幸一


東京ミッドタウン日比谷外観

2018年3月29日にグランドオープンした東京ミッドタウン日比谷。弊社は日比谷の持つ街の個性や歴史を継承しながら、地域と一体となり“未来志向の新たな体験と価値”を創造する街づくりを行っています。お陰様でオープン以降、半年で約1,200万人（9月末時点）のお客様にお越し頂いており、日比谷エリアに新たな賑わいを創出しています。

## ■日比谷の歴史

江戸時代、有力大名の武家屋敷が立ち並んでいた日比谷は明治期に入ると諸外国の国賓をもてなすための「鹿鳴館」や、東洋随一と称された「帝国ホテル」が建設され、日本の近代化をリードするエリアへ発展していきます。昭和に入ると、「日比谷公会堂」の完成を皮切りに、「東京宝塚劇場」や「日比谷映画劇場」等が誕生し、“映画・演劇の街 日比谷”の幕が開かれます。さらに、「三信ビルディング」、「日比谷三井ビルディング」、「日比谷電電ビル（NTT日比谷ビル）」、「東京電力本社ビル」など、日本の基幹産業を支えるビルが次々と建てられ、ビジネスの一大拠点としても発展していきます。

東京ミッドタウン日比谷は、この「三信ビルディング」および「日比谷三井ビルディング」という2つの歴史ある建物の跡地を含む敷地に、地歴を継承する新たなシンボルタワーとして建てられました。

## ■東京ミッドタウン日比谷の概要

東京ミッドタウン日比谷は、地上35階、地下4階、延床面積約189,000㎡の大規模複合開発です。

商業フロア（B1F～7F）は日比谷公園の眺望を生かしたレストランや、上質な毎日を演出するライフスタイルショップ、さらに13スクリーン約2,800席のシネマコンプレックス「TOHOシネマズ日比谷」など約60店舗が出店しています。

オフィスフロア（9F～34F）は“Business Hospitality”をコンセプトにした先進的な機能やサービスでオフィスワーカーの創造性・生産性の向上を実現します。具体的には、日比谷公園の緑を感じながらリフレッシュできる「スカイガーデン」（9階）や、カフェ・コンビニ併設の「スカイラウンジ」（9階）を設置したほか、心身ともに健康的な働き方をサポートする施設として、フィットネス・シャワールームや仮眠室、女性専用のパウダーエリアを用意。オフィスワーカーの多様な働き方をサポートします。さらに、大手企業のオープンイノベーションを促すビジネス創出拠点「BASE Q」も整備。大手企業だけでなく、ベンチャー企業やNPO等、多種多様な人々が集い、新たな価値の創出と社会課題の解決を目指す場となります。このようにONとOFFを融合する様々な機能が備わった“ミクストユースの街づくり”が東京ミッドタウン日比谷の大きな特徴です。

## ■公民連携の街づくりの取り組み

### [1] 賑わいの中心となる広場空間「日比谷ステップ広場」の創出

東京ミッドタウン日比谷の開発の中で中核をなすのが、「日比谷ステップ広場」です。

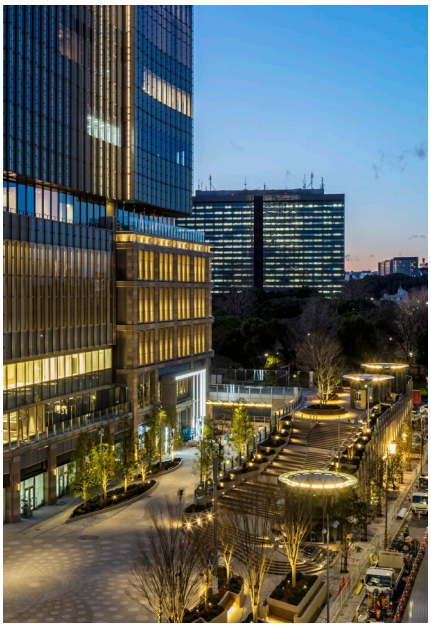
「日比谷ステップ広場」は、「三信ビルディング」を解体した跡地を利用した「日比谷パティオ」という取り組みが契機になっています。「三信ビルディング」跡地を都心の広場として開放、アートインスタレーションやライブパフォーマンス、移動式のフードワゴン設置などを実施しました。また、2011年に発生した東日本大震災の際には近隣の方々の一時避難場所としても機能し、改めて都心

における広場空間の重要性を意識づけられました。

「日比谷パティオ」の実績から日常の賑わいの核となる広場空間の創出と災害時の避難場所となる空間を作ることを決定。具体的には、土地区画整理事業により「三信ビルディング」と「日比谷三井ビルディング」の間にあった千代田区道と弊社敷地と合わせて街区再編を行い約3,600㎡の広場空間を創出するというものです。これにより完成した「日比谷ステップ広場」は日比谷の街の賑わいの中心として、オープン以降様々なイベントが行われています。

### [2] 歩行者に優しい道路空間の整備

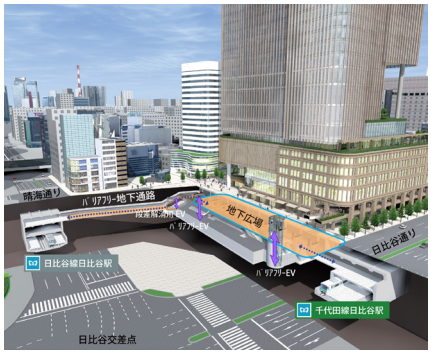
東京ミッドタウン日比谷の開発と合わせて歩行者空間の拡充も行いました。開発前の日比谷は周辺エリア（大丸有、銀座、日比谷公園）からの歩行者の回遊が分断されているという課題がありました。そこで今回の開発に合わせ、丸の内仲通りから帝国ホテル側へ続く区道について、車道幅員を狭め、歩道空間を拡幅。日比谷シャンテからシアタークリエ前につながる区道を歩行者専用道路化することで、歩行者に優しい道路空間を整備すると共に、丸の内仲通りから続く南北の歩行者ネットワークの整備も実現しました。



日比谷ステップ広場

歩行者専用道路

さらには、日比谷線「日比谷駅」から東京ミッドタウン日比谷に繋がる地下連絡通路を新設し、東京ミッドタウン日比谷内に地下広場（「日比谷アーケード」）を整備することで、日比谷線から千代田線まで繋がるバリアフリーの地下動線を整備しました。「日比谷アーケード」は震災時には帰宅困難者の一時避難場所となっており、日比谷エリア全体の安全・安心の取り組みにも寄与しています。




地下鉄バリアフリー動線の整備

## ■エリアマネジメントを通じた街づくり

東京ミッドタウン日比谷では地域と一体となった街づくりを進めています。弊社は、地元企業や町会等とエリアマネジメント組織（「一般社団法人日比谷エリアマネジメント」）を2015年に設立し日比谷の街の賑わいづくりを行ってきました。東京ミッドタウン日比谷完成後は「日比谷ステップ広場」を中心として演劇の熱気を外に開放し、多くの人々に新たな観劇体験を提供する「日比谷フェスティバル」や、映画の街日比谷を発信するイベントとして「日比谷シネマフェスティバル」を実施。冬には街全体でのイルミネーションを行う予定です。このように様々なイベントを周辺施設と連携して実施することで、“芸術文化・エンターテインメントの街”日比谷の魅力を発信していきます。

また、「日比谷エリアマネジメント」は今回の開発で整備された周辺道路と「日比谷ステップ広場」の維持管理も行っています。エリアマネジメント組織による維持管理を実施することで、民間のノウハウを活用し高質な公共空間の維持管理を通じて、街の価値向上にも努めています。

日比谷フェスティバルの様子

## ■おわりに

弊社は今後も街づくりを通じて日本の社会を豊かにし、日本の国際競争力強化に貢献していく所存です。日比谷エリアだけでなく、日本橋エリアや八重洲エリア、大手町エリアなど独自性に溢れ魅力あるミクストユースの街づくりが続いていきます。今後の街づくりにもぜひご期待ください。

Reports:
行事報告

# 第3回イブニングセミナーと秋の見学会

第3回イブニングセミナー
**「新幹線と富山のまちづくり・地域づくり」**

平成30年8月24日（金）、東京理科大学神楽坂キャンパスにおいて、「新幹線と富山のまちづくり・地域づくり」をテーマに、第3回イブニングセミナーが開催されました。家田会長から話題提供者2名の紹介があった後、富山大学副学長の中川大教授より、「地方における公共交通先進モデル地域・富山」についてお話がありました。地方鉄道が大きく躍進した海外諸国の施策の紹介や地方公共交通再生の流れや、日本初のタクトダイヤ実現などの「地方の先進モデル」を目指す富山県公共交通の大きな可能性について説明がありました。

続いて、富山大学都市デザイン学部の金山洋一教授より、「北陸新幹線開通から3年、富山が変わったこと、富山にとって変わったこと」というテーマで話題提供があり、新幹線整備が都市・交通に及ぼす影響や、富山市のコンパクトシティ政策、富山駅周辺整備における先進的な取り組み、高岡市の新幹線アクションプランなどについて説明がありました。

中川大教授

金山洋一教授

セミナーの最後には、交通まちづくりの広場～人と環境にやさしい交通をめざす協議会～運営委員である浪瀬佳子様より富山市民の立場からコメントを頂き、コンパクトシティ政策による富山市の住みやすさや豊かさの実感などについて紹介があり、活気溢れる富山市の魅力を感じることができました。

鹿島建設（株）田中啓之（広報部会員）

秋の見学会
**「富山を彫り込む！富岩環水エリアと宇奈月ダム・黒部峡谷鉄道を巡る」**

第3回イブニングセミナーと連動して、現地の富山で行われた秋の見学会には約40人が参加し、現地視察や会員同士の交流を行いました。幹事を務めたのは、企画委員である鹿島建設（株）の高瀬健三土木管理本部プロジェクト推進部長、東日本旅客鉄道（株）の石村隆敏東京工事事務所開発調査室副課長、交通まちづくりの広場～人と環境にやさしい交通をめざす協議会～運営委員の浪瀬佳子さんの3人で、富山在住である浪瀬さんに見学会を振り返っていただきました。

＜行程＞

10月11日（木）
富山市役所展望塔
富岩運河環水公国の景観と富山県美術館の建築の見学
富岩水上ライン（環水公園～（中島閘門）～岩瀬）
富山市の取り組みの説明と東岩瀬のまちづくり見学
富山ライトレール乗車
五百石駅見学

10月12日（金）
宇奈月ダム見学
黒部峡谷鉄道トロッコ列車乗車（宇奈月温泉駅⇔欅平駅）

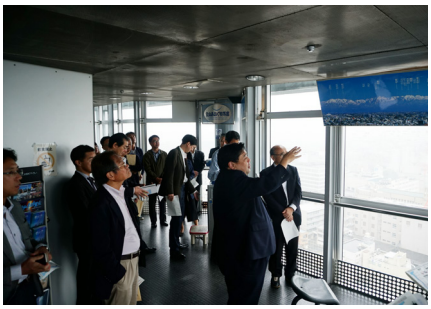
3000メートル級の連なる山々と急峻で雄大な川、そしてそこに拡がる美しい扇状地。その平野を流れる川は有史以来、度々大災害を引き起こし、人々の暮らしに大きな影響を与え、その災害が富山の土木を育んで来たと言っても過言ではない。

見学会をとの話をもらった後、私の見学会のための情報集めが始まった。富山大学のまちなか授業に始まり、富山に関係ある土木関連の方々から様々なお話を伺い、知れば知るほど、富山の土木の歴史がその自然災害と共に歩んで来たことを実感した。

当初、富山市が進めるコンパクトシティとそれに続く都市政策を見学会の中心に据え提案するつもりだったが、富山の土木の歴史に触れても

らう、想像出来なかった富山を見てもらう。そうか、富山とはそういう土地だったのかと、土木魂が共鳴し目から鱗が何枚も落ちる、そんな見学会にしたいという欲がむくむくと湧いて来た。

10月11日、新幹線を50年待った富山駅にご集合いただき、富山市役所の70メートル展望台から、実際には雨のために見えてはいないはずの「連なる山々と川の流れ、ゆったりと広がる富山平野、その地で行われてきた土木事業」を中村副市長の説明を受けながら、俯瞰的に、想像の翼で心に刻んで頂いた。



富山市役所からの展望

その後富岩運河環水公園にある富山県美術館へ移動し、一望できるはずの立山連峰は姿を見せないものの、大地とゆったりとした風景に溶け込む内藤廣さん設計の美術館を見学・体感頂いた。

富山県美術館

午後は、富山の治水から生まれた土木遺産である、富岩運河・中島閘門・富山港などを水上から見学しつつ岩瀬へと移動した。

東岩瀬では、神通川の氾濫による北前船寄港の移転、加賀藩の領地としての岩瀬の御蔵、米や材木を大阪や江戸へ運ぶことによる富の蓄積、その富による船主たちの土地と資金の提供で建設された富岩鉄道、都市計画による富岩運河の工事、その後の工業発展への波及効果などの話を聴きながら、東岩瀬の街並みを雨の中駆け足で見学した。

富岩運河クルーズ、右から２番目が浪瀬氏

富山ライトレール

五百石駅

夜は、160度にも及ぶ高熱により、新黒三発電所導水路の工事を苦しめた、信州蔦温泉とつながる温泉帯を源泉とした小川温泉にご宿泊頂き、大地の鼓動を感じて頂いた。

翌日は、日本で唯一、関西電力の発電ダムと連携して排砂を行う国土交通省直轄の多目的ダム、宇奈月ダムの視察後、急斜面の黒部渓谷に、水力発電のために建設された黒部峡谷鉄道に乗りながら、大地の営みと、富山という土地から都市へ電力エネルギーを送ることで、日本の発展に貢献して来た人々の努力を見てもらった。

宇奈月ダムでの集合写真

宇奈月ダム秘密の監査廊

黒部峡谷鉄道トロッコ列車

今回もクオリティを高めるためにプランは二転三転し、その度に東奔西走。あちらでお願いしこちらでお詫びをし、内容は練り込まれて行った。走り回った私は、今回の準備で富山の土木知識と人を得ることが出来た。最も得ることが大きかったのは私自身ではないかと思う。

過去の幹事の皆さまのご苦労を知り、幹事補佐の醍醐味を味わうことが出来た、そんな半年だった。

交通まちづくりの広場～人と環境にやさしい交通をめざす協議会～運営委員
浪瀬佳子（富山市在住・個人会員）

Topics:
トピックス

第17回日本鉄道賞

## 台湾・阿里山森林鉄路が海外鉄道特別賞、会員の小田急電鉄が特別賞を受賞

今年で17回目を迎える日本鉄道賞（家田仁表彰選考委員長）では、台湾・阿里山森林鉄路が初の海外鉄道特別賞を受賞しました。阿里山森林鉄路は1914年に台湾南部の森林資源開発を目的に日本人技術者の貢献により建設され、1986年に大井川鐵道、2013年に黒部峡谷鉄道を姉妹鉄道となっています。路線特性は三重ループ線と8の字路線によって2250mもの標高差を走行することで、急曲線・急勾配用のシェイ型ギア式SL車両は、イベントなどで使用されながら動態保存されています。

また国内の鉄道では当会会員企業の小田急電鉄の複々線化事業が東京都の連続立体交差事業と一体となって50年以上にわたって進められ、まちづくりに貢献していることから、東京都と世田谷区とともに「地域と協働した鉄道整備と沿線まちづくり」特別賞を受賞しました。

10月15日に開催された鉄道の日（森地茂実行委員長）祝賀会の席上で行われた授賞式では、台湾行政院農業委員会林務局阿里山林業鉄路文化資産管理所の黄妙修所長らも来日して登壇したほか、「アートで新たな鉄道の魅力創造」特別賞の杉本聖奈＆Nan-na工房を含めた3件が表彰されました。

作家／エッセイスト　茶木環
（日本鉄道賞表彰選考委員）

海外特別賞を受賞した台湾・阿里山森林鉄路

森地実行委員長（左）から賞状を受け取る黄所長

海外インフラ展開人材養成プログラム

## いよいよ始動！ インフラ事業の海外展開強化に向けて、「産・官・学」合同研修

さる10月25日と26日、政策研究大学院大学において海外インフラ展開人材養成プログラムが開催されました。当研修は今後の海外インフラ事業の展開に向けて、実務界の中堅人材を対象として知識とスキル、並びに社会経済文化的な知見を産官学連携のもとで学ぶことにより、世界で活躍できる人材を養成することを目的としており、今年が初開催となります。また、当会も財務事務を担当して、開催をサポートしました。

受講生は政府系機関、交通事業者、コンサルタント、建設会社など16の組織から35名と多様な顔ぶれとなりました。初日は日本工営・廣瀬典昭相談役による海外インフラ展開の歴史と東京大学・小澤一雅教授による現況と将来展望の講義から始まり、国際契約の講義・演習を挟み、多摩大学・寺島実郎学長が自らの海外経験を述べた後、アジアダイナミズムの視座からの世界と日本の未来について語りました。初日夜から2日目にかけてのリスクマネジメント講義・演習の後、家田仁会長による講義で「内なる開国」の必要性が説かれました。質・量ともに充実した2日間となり、閉会時には国土交通省の森昌文事務次官と菊池身智雄技監も挨拶を述べられ、当研修の今後の発展への期待を述べられました。本研修は来年度より期間を拡大して本格運用される予定です。

（株）大林組　土木本部本部長室
川崎紘誉（本プログラム検討準備会メンバー）

廣瀬典昭相談役

寺島実郎学長

News Letters:
活動報告

産学協働留学生サマーセミナー連絡協議会

# 大好評！ 留学生サマーセミナー 今年も複数実施

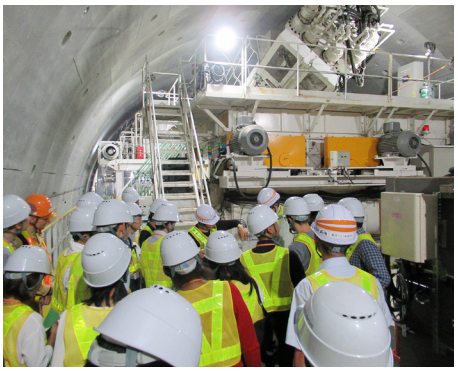
今年も2つの留学生サマーセミナーを実施しました。

7/30～31には「高速道路と自動車セミナー」の2回目を実施し、14か国35人が参加しました。初日は座学で、高速道路のストック効果や災害時の活用方法、トヨタ自動車による自動運転や生産方式などについて講義を行い、最後には阪神高速道路の幸和範社長に都市内高速道路のあり方について特別講義をしていただきました。二日目は見学会で、日産自動車追浜工業や外環道路の東名JCTシールドトンネル、川崎の道路管制センターなどを見学しました。

9/5～7には3回目になる人気の「新幹線セミナー」を実施し、16か国40名が参加しました。留学生は定員の2倍もの応募がありました。こちらも初日は座学で、新幹線の安全運行や建設技術、リニアモーター技術などについて講義を行い、最後にJR東日本の中井雅彦副社長に鉄道の海外ビジネス展開に関して特別講義をしていただきました。二日目は三島のJR東海総合研修センター見学のあと、同社の浜松工場を訪問し、名古屋でJR東海の葛西敬之名誉会長の特別講演を実施予定でしたが、台風の影響で三島を出発後に新幹線が止まってしまい、10時間ほど新幹線とともに過ごすことに。とんだトラブルでしたが参加学生たちは非常事態の状況を、これも体験の一つと前向きに受け止めていました。三日目は、JR東海のリニア・鉄道館を訪問後、新大阪まで行き、JR西日本の新幹線運転所や車掌所を見学しました。

いずれも留学生からの活発な議論が行われ、大盛況に終わりました。

長岡技術科学大学　鳩山紀一郎
（産学協働サマーセミナー連携協議会副査）



外環東名JCTのシールドトンネル工事現場見学

JR東海リニア・鉄道館での集合写真

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 | 髙橋　祐治 |

**経営委員会**

| | |
|---|---|
| 委　員 | 岩倉　成志・大嶋　匡博 |
| | 城石　典明・水野　高信 |
| | 廻　洋子 |

**企画委員会**

| | |
|---|---|
| 委　員 | 王尾　英明・大串　葉子 |
| | 小野寺　博・加藤　浩徳 |
| | 真田　純子・下大薗　浩 |
| | 髙瀬　健三・寺村　隆男 |

**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 | 遠藤　秀彰（本号編集担当） |
| 部会員 | 伊藤　香織（本号編集担当） |
| | 福田　大輔（本号編集担当） |
| | 梅村　恭平・小里　好臣 |
| | 越野　晴秀・小林　香咲 |
| | 齋藤　功次・篠崎　弘明 |
| | 白根　哲也・田中　啓之 |
| | 濱崎　裕衣 |

HP管理グループ
鳩山紀一郎（グループ長）
柳沼　秀樹

デザイン／レイアウト
新目　忍

Opinion:
視点

# 景色を愛でる日本人の感性は何処へ

池邊このみ
千葉大学大学院園芸学研究科
教授

我が家の近くには、永井荷風と坪内逍遥の居宅跡がある。「逍遥」という言葉は、景観との結びつきが強い言葉である。確かに今でもスダジイなどの樹木の残る家屋も多く、季節を感じることができる風情のある地域である。『広辞苑』によると、「心を俗世間の外にあそばせること。悠々自適して楽しむこと」とある。中国の荘周（荘周）の著書とされる道家の文献の一遍「逍遥遊」が由来とされている。先日、部会長をさせていただいている社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会歴史的風土部会で、明日香村小委員会が開催された。古都保存法の特例法として制定されたのが「明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法」であり、公布・施行は1980年5月のことである。それ以前は、1966年1月に制定された「古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法」に、明日香村も部分的に指定されていたが、時代が進むにつれて無秩序な宅地開発が始まろうとしていた。明日香村の村民らは、このような危機に一体となって立ち向かい自ら声をあげてきた。明日香に魅せられこの地に移り住んだ漢方医　御井敬三氏もその一人で、明日香村の保存を訴える声を自らテープに吹き込み、当時の首相、佐藤栄作氏に送ったという。1970年頭のことである。文中、御井氏は、「古代日本の政治と文化の母胎となったのが明日香でこの飛鳥こそは、「日本の心のふるさと」の名に値する唯一の存在でもあるといえます。したがって、明日香の古京を逍遥すれば誰しも日本のこの国が如何にして形成され、如何なる経路を辿ってきたかを回想せずにはおられないでしょう。」とし、これが発端となり、1980年12月、歴史的風土の保存と住民生活の向上とを2本の柱とする「飛鳥地方における歴史的風土および文化財の保存等に関する方策について」の閣議決定がなされた。ここにも「逍遥」という言葉が用いられているが、自然環境や歴史的な資源を見て歩く様を表現するにたる言葉である。「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」では、風致はもとより、地域固有の風情、情緒、たたずまいといった日本の風景を語るに必要な用語が、盛り込まれてきた。まさに日本らしい景観を表現できるものとなったといえよう。

また、東京都の「染井霊園再生のあり方について」答申（2011年）を作成するにあたっては、「染井霊園」は、江戸時代に園芸の一大拠点として栄えた歴史を有する地にあって、名花「ソメイヨシノ」のふるさとに立地する場所であり、青山霊園や谷中霊園などと同じく、大名家墓所をはじめ、芸術家・文人・学者・政治家など主に江戸時代以降に活躍した著名人の墓所が数多く存在することから、先人の墓所を訪ね歩くことを江戸時代から行われていた文化的レクリエーションを示すものとして、『故人を訪ね歴史に触れる「掃苔文化」』として現代的に再生することで先人を偲ぶとともに歴史に学ぶ場としての機能を果たすことを提案した。この掃苔（そうたい）という言葉は、直訳すると墓石についた苔を掃い清めることをであるが、俳句では、とくにお盆（盂蘭）の墓参を意味し、秋の季語となっている。

景観法が制定され、我々造園の世界も「ランドスケープ」という一言でその総体を表現するようになったが、日本人が万葉集の頃から育んできた自然や生物、季節の営みを短歌や俳句、春は曙（あけぼの）ではじまる枕草子などの文学に表現されてきた四季折々の多様な自然の営みを表現する多くの言葉は、英語などには的確な訳語がないものも多いこともあってか、景観のさまを表現することが少なくなってきたように思える。世界遺産になった和食などは、まさに季節を器や食材、つまものなどで表現された日本の季節感そのものであるが、それを五感で感じ、愛でる言葉が日本人のボキャブラリーから失われつつある。日本の景観法は、西洋に比較し、約100年遅く制定されたが、続くものとしての歴史的風致維持向上計画や文化的景観、歴史文化基本構想などとの、相乗効果が見込まれてきているが、日本人特有の自然や風景への感性が作り上げてきた美しく、微妙な季節感を感じ伝える言葉が失われつつあるのは残念である。四季がありそれを踏まえた多様な伝統文化があり、それを「風景」として伝える日本文学こそが世界でも評価を受けてきたはずである。日本独自の景観文化を今一度見直すことが必要な時期にきている。