

計画・交通 研究会会報

Association for
Planning and
Transportation
Studies

2024
[May] 05

発行日：
令和6年5月27日
発行：
(一社)計画・交通研究会

Contents [目次]

02-07 座談会

モーダルシフトは 物流2024年問題の 解決策となり得るか？

司会・企画・文責
東京大学 准教授 柴崎隆一

企画補佐・文責
大成建設 新田直司



日本貨物鉄道株式会社
高橋秀仁
Hidehito
TAKAHASHI

井本商運株式会社
井本隆之
Takayuki
IMOTO

東京大学 准教授
柴崎隆一
Ryuichi
SHIBASAKI

神戸大学 教授
杉村佳寿
Yoshihisa
SUGIMURA

08-12 50周年記念

50周年記念講演会

文責 東武鉄道 高山滉平

八十島義之助先生の経歴

文責 作家/エッセイスト 茶木 環

八十島義之助教授の思い出、 計交研への期待を語る

計画・交通研究会 第2代会長
東京都市大学名誉総長

中村英夫

Hideo NAKAMURA

聞き手

日本大学 教授 金子雄一郎

聞き手・企画・文責

作家/エッセイスト 茶木 環

企画補佐・文責

東日本高速道路 辻 功太

16 視点 都市探訪の途上

東京理科大学 創域理工学部 教授

伊藤香織

08 News Letters: 活動報告

第15回通常総会

第15回通常総会開催

白木原隆雄

13 News Letters: 活動報告

産学共働若手勉強会

「和歌山県太地町自動運転サービス」

見学会

石坂哲宏

14 Projects: 会員企業・団体百景

京浜急行電鉄

選ばれる沿線を目指して

高橋陽二郎

Information [お知らせ]

2024年度 春の見学会

「見て、愛で、感じる 東京都心散歩」

見学会

変貌しつつある東京都心部を歩き、今後の都市空間のあり方を考える機会にしたいと思います。渋谷、麻布台、日本橋を巡り、竹芝から日本橋間は船上から都心部の様子を見ていただきます。

●見学先 渋谷ヒカリエ、渋谷スカイウェイ、MIYASHITA PARK、麻布台ヒルズ、日本橋、神宮外苑地区まちづくり(説明のみ)、舟運体験(竹芝～日本橋)

●日程 2024年5月29日(水) 午後

●行程 2グループにわかれて見学する予定です。

集合場所等の詳細が決まりましたら、メール等でお知らせいたします。

※なお、天候等の状況により内容に変更の可能性があります。

第1回 都市の発展を支えてきた

鉄道の技術革新～これまでの50年とこれからの50年～

イブニングセミナー

人口減少や少子高齢化が進み、コロナ禍を経て社会が大きく変化するなか、都市の発展を支えてきた鉄道もさらなる変革が求められています。本セミナーでは、これまでの都市鉄道の変化を主として技術面から俯瞰的に振り返り、「今」を認識するとともに、サステナブルな鉄道の展望について議論します。

●日時 2024年7月16日(火) 夕方

●形式 ハイブリッドセミナー(参集型とオンラインの同時開催)

詳細が決まりましたら、ホームページ、メールでお知らせします。

[座談会]

Rail Transport

Coastal Shipping

モーダルシフトは物流2024年問題の 解決策となり得るか?

日本貨物鉄道株式会社
執行役員営業統括部長

高橋秀仁
Hidehito
TAKAHASHI

企画補佐・文責
大成建設

新田直司 (広報委員)

井本商運株式会社
代表取締役社長

井本隆之
Takayuki
IMOTO

東京大学 准教授
司会・企画・文責

柴崎隆一
Ryuichi
SHIBASAKI

元 国土技術政策総合研究所
港湾沿岸海洋研究部 港湾新技術研究官
神戸大学 教授
共同企画

杉村佳寿
Yoshihisa
SUGIMURA

Modal Shift

2024年4月1日より労働基準法の改正が行われ、物流の主要な担い手であるトラック運転手についても時間外労働時間の上限が設定されました。輸送量を維持するためには運転手の増員が必要となり、人手不足が懸念されています。問題解決のための有力な手段のひとつとして、鉄道や内航海運へのモーダルシフトがあげられます。今回は、両分野の専門家をお招きして、モーダルシフトの現状と展望についてお話し頂きます。

鉄道へのモーダルシフトの現状

柴崎 本日はよろしくお願ひします。はじめに、JR貨物の高橋様より、モーダルシフトに関する最近の状況や御社の取組みについてご紹介頂けますか。

高橋 わが国におけるトラックから鉄道、船舶へのモーダルシフトは、かなり以前から必要性が叫ばれているにもかかわらず、実際にはなかなか進んでいないと認識しています。現在の当社の最長の列車は26両編成で、主力の12フィートコンテナ(積載量5トン)ですと1両に5個積載できるので、26両で130個(650トン)、10トントラック換算で65台分が一度に運べるということになります。鉄道は、トラックに比べると1人の運転士で大量の貨物を輸送できるだけでなく、CO₂排出量が少ないことから

環境面でも優位性があります。また、コンテナの取扱いが可能なJR貨物の駅は北海道から九州・鹿児島まで全国に約140あり、全国的なネットワークを形成しています。他の輸送モードと比較して環境優位性があり、労働生産性も高い輸送モードが全国ネットワークを有しているという点で、モーダルシフトの担い手としてこれまで期待されていたところでした。

しかし、現在の貨物鉄道輸送量は伸び悩んでいます。大きな要因の1つが、自然災害による輸送障害です。2018年7月の西日本豪雨のときには大動脈である山陽本線が100日間止まり、お客様に大変なご迷惑をおかけしました。自然災害による長期寸断については、他にも東日本や北日本でも水害や雪害によるものが発生しています。さらにコロナ禍も重なり、直近で輸送量が伸び悩む主

な要因になっています。

2022年3月に国土交通省に設置された「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」では、いろいろな課題が整理され、今後の方針に関する中間とりまとめが2022年7月に公表されました¹。鉄道へのモーダルシフトを加速していくための叱咤激励の意味を含めた様々な提言が盛り込まれたと受け止めています。またあわせて、物流の2024年問題が迫るなか、政府から「物流革新緊急パッケージ」²が昨年公表され、様々な取り組みが挙げられています。その1つとして、鉄道と船舶の輸送量を10年程度で倍増する方針があり、これらの輸送モードへの期待は一層高まっていると感じています。当社としても前述の検討会の議論を受け、KGIやKPI³を設定して取り組みを進めているところでした。

1 <https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001493161.pdf>

2 https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/butyuryu_kakushin/pdf/kinkyu_package_1006.pdf

3 KGI (Key Goal Indicator) : 重要目標達成指標。KPI (Key Performance Indicator) : 重要業績評価指標であり、KGIを達成するための中間指標である。

Title Image: Created by modifying "Container freight train by JR Freight / EF210 type 100 series" (© Maeda Akihiko (Licensed under CC BY 4.0)) <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

柴崎 モーダルシフトが進まない理由について、自然災害による被害の影響やコロナ禍以外にもありませんか。

高橋 前述の検討会の中でも、たとえば大型コンテナや海上コンテナの輸送ニーズにもっと応えていく必要があるとされています。私どもの主力商品は小回りが利く12フィートの国内コンテナですが、お客さまのニーズの変化に応える商品を用意していく必要があると考えています。

柴崎 最近では国際海上コンテナの中で背高コンテナについても対応を検討されていると伺いました。

高橋 9フィート6インチの背高コンテナについては、高さ制限のため、国内の鉄道で現在輸送可能な区間は東京～盛岡間に限定されています。トンネルでの高さ制限の問題をクリアするために新しく低床貨車を製作し、技術的課題は概ねクリアするレベルまで来ていますが、特殊な技術・部材を使うためイニシャルコストが高く、また車輪の半径が小さいため摩耗が激しくメンテナンス費用もかさむということで、事業ベースで考えると現状ではかなり厳しい状

況です。さらなる技術開発による解決などを引き続き検討していきたいと考えています。

内航海運へのモーダルシフトの現状

柴崎 次に、内航業界のモーダルシフトに関するこれ

までの経緯や現状について、井本商運社長の井本様よりご紹介頂けますか。

井本 当社は外航コンテナのフィーダー輸送(2次輸送)専門の船会社として、1973年に関西の神戸港と九州の門司港を結ぶサービスから始まり、航路ネットワークの拡大や船の大型化を継続してきました(写真1)。国土交通省が2004年に始めたスーパー中枢港湾政策のなかで、内航海運を活用した地方からのコンテナ貨物の集荷を促したことで、船体整備や航路拡大が進みました。さらに2010年から国際コンテナ戦略港湾政策に発展し、阪神港と京浜港のハブ港と



写真1 内航コンテナ船「なとり」

しての地位を確立・維持させるべく、地方からハブ港に積極的に貨物を集める流れが加速し、当社もその流れに乗って事業を拡大してきました。

私が入社した1982年当時は、当社が輸送している外航コンテナのうち50%くらいは空のコンテナでした。今でも空コンテナは35%くらいを占めます。当時から、空の外航コンテナを国内輸送に利用できないかという視点からモーダルシフトに取り組んでいましたが、後述するバンニング・デバンニング⁴の問題やトラックに比べて納期(輸送時間)に不安があるという課題もあって、なかなか進み



左から 杉村教授、柴崎准教授、高橋氏、井本氏

撮影 | 小野田麻里



高橋秀仁
日本貨物鉄道株式会社 執行役員営業統括部長

ませんでした。その後「モーダルシフト」という言葉が本格的に始まったのは二十数年前で、当時はトラックの運転手の労働環境の問題として、きつい・汚いといったいわゆる3K問題を、大量輸送機関にシフトすることで少しでも解決できないかという流れだったと理解しています。その後、自然環境問題の解決のためのモーダルシフトに変わり、さらにこの数年は物流の2024年問題解決や働き方改革のためのモーダルシフトというように、目的がどんどん変わってきているように思います。

ここでトラックから内航海運へのモーダルシフトの受け皿を考えると、まずトラックをそのまま運ぶフェリーがあり、これはトラックの延長線上で橋みたいな役割ということもできると思います。次にヘッドを切り離してシャーシだけを運ぶRORO船⁵

もあり、これらが内航海運へのモーダルシフトの基本的な受け皿です。そのなかで当社はコンテナ輸送、しかも外航(外国貿易)のフィーダー輸送しか見ておらず、ISO規格の20・40フィートのコンテナしか扱っていません(写真2)。同じコンテナ輸送でも、JR貨物に代表される内貿(国内)のコンテナ輸送では12フィートや31フィートのコンテナが中心であり、そのサイズでインフラがどんどん整備されています。一方で1960年代から70年代に外国から国際海上コンテナが入り始めた時、ISO規格コンテナに対応するインフラ整備を求められた。結果として、日本のコンテナ輸送は国内向けとISOの2つの規格が混在することになり、各々の規格に対応するインフラ整備がそれぞれ進んでしまった状態です。現在、ISO規格に基づく国際海上コンテナが取り扱えるターミナルは全国で70数港あり、当社はそのうち63港に寄港していますが、これらのターミナルでは12フィートや31フィートのコンテナは取り扱えません。逆に20・40フィートのコンテナが鉄道で積めるかという点、先ほど高橋さんが仰られたように整備は進んでいると思いますが、高さ、トンネル、重量の様々な問題で難しい状況であると理解しています。

以前、12フィートコンテナのような国内貨物を当社のコンテナ船で運べないか議論したこともありますが、トラックだと1~2日で運べるところが海運だと5日から1週間かかっ

てしまい、納期の面で折り合わないという状況があります。また、私たちはこれを過剰サービスと呼んでいるのですが、国内輸送ではトラックの運転手が荷物の積み降ろしもやっています。これに対し、国際海上コンテナ輸送では、コンテナの積み降ろしは通常荷主側が行い、トレーラの運転手は客先までコンテナを届けるだけで、荷物には一切触りません。この基準に合わせようとする、積卸施設の整備など荷主のコスト負担の増加につながるため、移行がなかなか進まないという面もあります。

一方で、私の会社にも、2024年問題を機に、トラックの運転手だった方が船員になりたいと言って面接に来ることがあります。つまり、過重労働を気にしているトラック運転手はすでに辞めていて、残っている運転手は時間外労働含めた給料の良さを重視しているなかで、これから労働時間をカットされて時間外給与が減るのに過剰サービスが何も変わらないのであれば、もうやっていけないということのようです。先日、荷主との会議の場でも、「メーカーの売上高はここ4~5年で3~4割伸びたが、物流費はこれまで1割くらいしか伸びていない。これまではいかに運送コストを抑えるかでやってきたか、それでは物が運べなくなること



写真2 国際海上コンテナ

4 バンニングは輸出貨物をコンテナに詰め込む作業、デバンニングは輸入貨物をコンテナから取り出す作業をさす。

5 RORO船：ROROはRoll-on/Roll-offの略で、貨物を積んだトラックやシャーシ(荷台)ごと輸送する船舶。

を実感している。申し訳なかった。これからはある程度運賃の改定をしていかないといけないと思っている。」という話がありました。

そうはいつでも運賃がすぐにどんどん上がるということにはなりません。荷主さんがモーダルシフトを考えるうえでも、まず1番に運賃がリーズナブルか、次いで輸送時間の早さや貨物が確実に届くか、そして3番目にやっと環境面への配慮となります。たぶんJR貨物さんも同じような感覚ではないかなと思います。最近やっと環境の優先順位が上がってきたかなと感じています。今後、国や業界全体で、1番目に環境、2・3番目にサービスやスピード、そして4番目に運賃という優先順位に荷主の意識が変わっていかない限り、モーダルシフトは進まないと思います。「船で運んだらトラックよりもCO₂は少ないんです」と荷主さんに営業しても、「それは当然や。それで運賃は安いのか？ 納期は確実なのか、3日なら3日でちゃんと着くのか？」という反応では、なかなかモーダルシフ



柴崎隆一 東京大学 准教授

トは進みません。

労働力不足と自動化

井本 ここでひとつ申し上げておきたいのは、労働者不足という課題は内航海運も同じなんです。当社も昨年の4月から、トラックの運転手と同じように、働き方改革の一貫で内航船員の労働時間の制約へ本格的に対応しています。勤務時間

が上限に達したからと言って船を途中で止めることはできないので、乗組員を1人増やさないといけません。内航船の船員は、最低でも免許を取るまでに2年、船長になるには7~8年かそれ以上かかるという点がトラックと大きく違います。私はこういう時代が来ると思って、2017年から新卒の自社船員を育成する方針でやってきたのですが、初年度に新卒で採用した社員に昨年やっと一等航海士と一等機関士の辞令を出すことができました。ここまで6年かかっています。さらに船長になるにはあと4~5年かかります。また、船は20~30年使用するものであり、1隻何十億円といった投資が必要で、将来の貨物輸送需要をよく見通して判断する必要があります。

さらに、船は大型化するほど単位当たりのコスト競争力が出るので、船が大型化していくと、貨物の多い港しか寄らなくなり、地方港にだんだん寄らなくなります。RORO船やフェリーは荷役が不要でトラックやシャーシをそのまま運べるというメ



井本隆之 井本商運株式会社 代表取締役社長

リットがある一方で、コンテナ船にはデッドスペースが少なく、積載効率が良いという特徴があります。たとえば1万総トンのRORO船では12mのシャーシが120~160台積めて、TEU⁶換算では240~300TEUになります。これに対し、コンテナ船は7000総トンクラスでも600TEU積めるので、地方港で地元の貨物(ベースカーゴ)が少なくても、小型コンテナ船なら就航できる可能性があります。

一方で、船は海から陸には上がっていきません。鉄道も一緒に、港や駅から顧客の戸口まではトラック輸送が必要です。長距離はできるだけ船や鉄道で運んで、トラックが短距離の輸送に特化することで、トラックの運転手は1日で家に帰れる。このような物流ネットワークの実現を目指していくべきだと思っています。**柴崎** 井本様より内航海運の労働者不足のお話でしたが、JR貨物では如何でしょうか。

高橋 生産年齢人口が今後減っていくなかで、当社の採用状況も以前よりは厳しくなっています。より少な

6 TEUは20フィートで換算したコンテナ個数を表す単位である。

い人数で現在のサービスが提供できるように、機械化・自動化による効率的な輸送システムの実現に努めていきたいと考えています。たとえばコンテナの積み下ろしに使用するフォークリフトについても、自動運転が理想ですが、現在ではオペレーターの作業負荷軽減のためのセミオート機能を取り入れることを計画しています。構内用トラックの自動化や貨物駅構内の入換用の機関車の遠隔操縦についても勉強しているところ です。

井本 内航海運の船員不足の問題に関して、船舶の自動運航については概ね実現できています。瀬戸内海等の輻輳海域は難しいですが、たとえば京浜港を出て北海道に行く場合は輻輳海域はあまり通らないので、途中の4時間だけ無人の自動運航にするというのは可能だと考えます。当然、安全運転が第一優先なので、安全を監視するシステムの開発も進める必要はあります。さらに、エンジンのEV化にも取り組んでいきたいと思っ ていまして、オール電気になれば、CO₂の排出量の軽減だけでなく、機関士の削減や労務環境の改善にもつながると考えています。

「物流の2024年問題」の影響は？

柴崎 物流の2024年問題について、現在色々懸念されているところだと思 いますが、まず今年から来年くらいのスパンでどのようなことが起きそうと予想されていますでしょうか。

高橋 現時点では、物流の2024年問題により鉄道・船舶へのモーダルシフトへの動きが加速しているのかという と、その実感はありません。確かにお客さまからのお問い合わせが



杉村佳寿 神戸大学 教授

増えているのは間違いないですが、太い流れにはなっておらず、現在は今後来るその動きに対して準備をしているというのが実状です。その一例として、トラックとの連携を進めるべく、トラック輸送の中で相当のシェアを占める10トントラックとほぼ同等の積載容量である31フィートの大型コンテナについて、2024年3月のダイヤ改正で利用区間を拡大しています(図1)。さらに、今回のダイヤ改正では、中距離帯の輸送力の充実を図っています。これまでの鉄道コンテナ輸送の平均輸送距離は約900kmであり、長距離帯を強みとして輸送サービスの充実を図ってきま したが、たとえば東京-大阪間のよ



10トントラックと31ftコンテナは
大きさ・ロットで親和性あり

図1 10トントラックと同等の積載容量である31フィートの大型コンテナ

うな中距離帯についても、速達化や輸送力強化などによる輸送サービスの充実を併せて図っています。

井本 私の会社でも問い合わせはかなり増えています。ただし実際に貨物が増えるところまではまだいって いません。新しい規制が4月にスタートしても総労働時間の上限に達するまでに時間がかかるので、半年後から年末くらいにかけて雰囲気が変わることを期待しています。問い合わせの中でひとつ障害になっているのは、海上コンテナは、12フィートコンテナのようにサイドからフォークリフトの作業ができず、後方からの荷役となる点です。ウィング型の海上コンテナも試作してみたのですが、便利ではあるが製作費が非常に高くなり、特殊な貨物にしか使えません。またコストを下げるために、空コンテナで内航貨物を運ぶことができないかというようなことも検討しています。

もうひとつは、危機管理対応への取組みについてです。荷主はやはり災害時に物流が止まってしまうことを心配しています。物流を止めない、企業のBCP(事業継続計画)のために何ができるのか、という思いで、さきほど高橋様がお話しされた西日本豪雨の時も、当社は京浜、東海から九州方面までの物流のバックアップをさせていただきました。その後お客さんはすっかり戻ってしまいました(笑)が、その時の経緯があったので、お客さんには「何かあった時は使うよ」と言ってもらったりはしています。海は、地震や台風が来ようが、たとえ津波が来ても、1~2日経てば自然に平時の状態に収まるので、海運は災害に対して強いモードだと思っています。港の耐震対策が

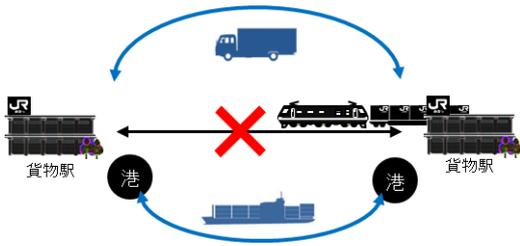


図2 モーダルコンビネーションの例：
フェーズフリーとしてのトラック、船舶輸送の活用

不十分だとクレーンが動かさない等の問題は生じますが、岸壁が健全であれば、モービルクレーンを持ち込んで作業することもできます。このような体制を構築して、支援・救済物資の輸送を止めないようにすることができると考えています。また災害の後処理の際にも、海運は大量の瓦礫の輸送にも役立つと思います。

高橋 今後はそれぞれの輸送機関の得意な分野、役割を組み合わせることで物流全体として生産性を上げていくことが必要だと考えています。弊社はこれを「モーダルコンビネーション」と呼んでいます。「モーダルコンビネーション」により、それぞれの輸送モードの良いところを組み合わせ物流の生産性を向上させることで、持続可能な物流を実現することにつながると考えます。前述した、トラックとの連携を進めるべく31フィートコンテナを拡大していく施策もその一環です。また、災害等の際、鉄道で運べなくなった場合には、他の輸送モードで円滑に代替して頂くことにもつながると思っています(図2)。

モーダルシフトの今後

柴崎 モーダルシフトの今後について

て、長期的な視点からもう少しお話を伺いたいのですが、実は本日の共同企画者の国総研の杉村さん(現神戸大学教授)と一緒にやった国際海上コンテナのモーダルシフト・シミュレーション⁷では、特に一番厳しいCO₂排出量ネットゼロを目指すような脱炭素シナリオでは、トラックのEV(電動車)化が進めば鉄道や内航海運のCO₂排出量に関する優位性は薄れてしまうというような結果も得られました。

高橋 環境負荷が低い輸送モードとして鉄道は優位性がありますので、確かに全モードがEV化すれば環境面での鉄道の優位性はなくなるかもしれませんが、現時点では大型トラックのEV化は技術的にもハードルが高いと聞いていますし、トラックドライバー不足を解決するために労働生産性が高い鉄道が果たす役割は今後も十分あるだろうと考えます。

井本 当然トラックのEV化も進むと思いますが、省人力化の観点からの問題は残ります。トラックが全部EV化されても1台につき運転手が1人必要であることは変わらない。

船でいうと、内航海運でも一隻ずつCO₂排出原単位を明示する必要がある時代になっていると思います。今後は、200TEU積みくらいまでの小型船はグリーン由来の電気を使うEVになっていく一方で、それ以上の大きさの船は水素、アンモニア、バイオ燃料などの新燃料を、まだどれになるかわかりませんが、使っていくことになると思います。

柴崎 本日のお話の最後に、今後の

モーダルシフトの実現に必要な視点について、それぞれの立場からまとめていただければと思います。

高橋 モーダルシフトへの主な視点は2つあると考えます。1つはトラックドライバー不足という課題解決のためのモーダルシフトです。もう1つは、われわれ消費者も含めて社会の意識を変えて、環境問題の解決のためにモーダルシフトを進めるという観点が重要であると考えます。

井本 私もまずは荷主側の意識改革が必要と考えます。2つ目に、輸送容器を統一することのメリットです。国際海上コンテナのサイズを20・40フィートに統一したことでグローバルライゼーションがここまで進んできたのと同様に、国内の物流でも、JR貨物のコンテナと国際海上コンテナのサイズについて共有化を図って、モーダルコンビネーションを進めることが重要だと思います。3つ目は、トラック業界の働き方改革として、ウィング車で運転手が貨物の積み降ろしをすると荷主は楽だという考えではなく、荷主が自分でコンテナに荷を積むという考えに変えていくことが必要だと考えます。4つ目は、輸送の省人力化による競争力の向上、自動化や無人化による安全の確保、という点で技術開発が進んでいくことも重要です。最後に、国全体として、環境の改善のためにはコストがかかることを認識し、コスト増を受け入れて環境を改善するという意識の改革も必要だと思います。

柴崎 本日はどうもありがとうございました。

7 Matsuyama, R., Sugimura, Y., Shibasaki, R., Tran, T. (2024) Scenario analysis on CO₂ emission reductions in hinterland transport of Japan through intermodal logistics network simulation, Journal of Cleaner Production, 458, 142503. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2024.142503>

News Letters:

活動報告

第15回通常総会

羽藤英二会長 二期目フル稼働 ～第15回通常総会開催～

第15回通常総会と合同役員会が4月23日(火)13時30分より御茶ノ水ソラシティカンファレンスセンター2Fで対面にて行われました。
(一社)計画・交通研究会 事務局長 白木原隆雄

第1号議案 2023年度年度事業報告および決算 承認

第2号議案 2024年度事業計画および予算 承認

第3号議案 役員等の選任

今年度は理事・監事の改選期ではありません。現職の理事・監事が留任します。評議員の選任は以下のとおりです。

前評議員(退任)		新評議員(選任)	
氏名	所属・役職	氏名	所属・役職
小室 俊二	中日本高速道路(株)代表取締役社長	松井 保幸	中日本高速道路(株)執行役員 東京支社長
井上 聡史	政策研究大学院大学客員教授	浅輪 宇充	三井住友海上火災保険(株)顧問:元国土交通省港湾局長
野焼 計史	東京地下鉄(株)専務取締役鉄道本部長	大石 敬司	東京地下鉄(株)執行役員
安田 利文	大成建設(株)土木営業本部統括営業部長	片岡 潔	大成建設(株)土木営業本部営業部長

第4号議案 『新型コロナウイルスの影響を勘案した企業会員の会費負担の臨時軽減措置』は停止されました。

Reports:

行事報告

記念講演会・祝賀会
50周年記念講演会

第15回通常総会・合同役員会后、同会場にて「50周年記念講演会・祝賀会」が開催され、約160名が参加しました。

岩倉成志 芝浦工業大学教授(当会理事・会長代理)の司会進行で、羽藤英二 東京大学教授(当会第6代会長)による挨拶、中村英夫 東京都市大学名誉総長(当会第2代会長)による祝辞で始まりました。羽藤会長の挨拶では設立から50年、歴代会長をはじめ

とし、会員の皆様のご尽力により受け継がれてきたことで、今日を迎えられていることの御礼のお言葉がありました。中村名誉総長の祝辞では、当会の成り立ちを初代会長の八十島義之助先生の話も交えながらお話いただき、また近年は、多種多様な会員の入会、外部の方の協力により会として成熟してきたことの喜びのお言葉をいただきました。

次に、「能登半島地震と国土」というテーマで羽藤会長による調査報告がありました。2024年1月1日に

発生した能登半島地震による被害状況の調査報告や、発災後の対応について過去の災害や直近の台湾花蓮地震との比較による分析、今後の災害対策のあり方や能登半島と国土の未来像についてお話いただきました。

続いて、「災害と国土」というテーマ



岩倉教授(司会)



中村名誉総長(祝辞)



羽藤会長 (調査報告)

まで家田仁 政策研究大学院大学特別教授(当会第5代会長)、楽奕平 芝浦工業大学准教授、岩倉教授、茶木環 当会広報委員長による討論がありました。「我々は過去の災害から学び、次に活かしていかなければならないが、今回の能登半島地震もやはり、他人事、空理空論になっていないか。」という家田特別教授の問いか



家田特別教授 (討論)

けから始まり、いかに「我が事」として捉えられるか、捉えてもらうためにはどうすればよいか、という点が焦点となる討論でした。楽准教授から台湾花蓮地震発災後の迅速な対応は、各地方自治体が過去の災害を我が事として捉え、日ごろから政府や



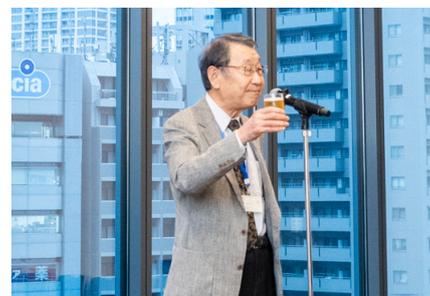
徳山理事長 (閉会の辞)

NGOと連携しているからだ、他国の事例のお話がありました。また岩倉教授からは、日本でも阪神・淡路大震災以降に作られたインフラは今回の能登半島地震でも軽微な被害であったというお話がありました。森地茂 政策研究大学院大学名誉教授(当会第4代会長)からは、復興とあわせて人が訪れたいくなる魅力的なまちにできるとよい、また、長い目でみると過疎地域には人は居住しなくなってしまうため、中長期的な人の住まい方という観点も含めた議論もできるとよいとお言葉をいただきました。

最後に徳山日出夫 一般財団法人国土技術研究センター理事長(当会理事)による閉会の辞がありました。ご自身の東日本大震災の被災地支援・復興の経験等も交えながら、人々が災害を「我が事」と捉えるためには、情報の伝え方が大切で、事実を伝えるだけでなく、人の心を動かすような伝え方が必要だというお話しをいただきました。



森昌文 内閣総理大臣補佐官 (祝賀会 祝辞)



森地名誉教授 (祝賀会 乾杯の挨拶)

私もインフラ業に従事する一人として、日ごろから「我が事」として危機意識を持つことの大切さと難しさを改めて認識するとともに、平時も有事の際も人々の生活と密接につながり、生活を支えている誇りと責任を感じる講演となりました。

東武鉄道(株) 高山滉平(広報委員)



水野高信 元事務局長 (祝賀会 祝辞)



左より 岩倉教授、茶木広報委員長、楽准教授、家田特別教授 (討論)



撮影 | 大村拓也



初代会長（1978年1月19日～1998年5月9日）
八十島義之助 先生
Yoshinosuke YASOSHIMA

計画・交通研究会は八十島義之助先生が会長となり、1974年に法人会員と個人会員からなる任意団体「計画・交通研究懇談会」がつくられ、1978年に「計画・交通研究会」と改称し、組織としての活動を行ってきました。ここでは八十島先生のご経歴と、一部ではありますが、八十島先生が会報に執筆された計交研への思いをご紹介します。

月報の発行、その中で比較的入手しにくい文献リストの掲載、新しい動向を踏まえた定例研究会、各会員による個別の討論、新設基盤工事の見学などを行って来ました。（中略）われわれの研究会は、もとより一研究団体であり、（中略）むしろ一般の組織では企てにくく、しかも結果としては、研究の上でも組織にとつても、将来必ず貢献すると期待される事を微力乍ら手がけています。

会報1998年4月号「創立20周年を迎えて」

早いもので本研究会は設立してから10年がたちました。その間マンハイム先生方を招いてセミナーを開催したり、定例の研究会で実に大納の方々に講演をしていただいたりして実務家と研究者、或は研究者間の交流の賜として地味ではありますが、多彩な活動を続けて今日を迎えることが出来たわけです。（中略）本会設立も先日のように思いおこされますが、どんな研究会がふさわしいかなどいろいろな議論の中で、故渋沢正一氏のはげましの言葉とオフィスの斡旋のご好意を忘れることは出来ません。

会報1988年4月号「研究会設立10周年を迎えて」

八十島先生経歴 | 大学関係

年	経歴
1941年	東京帝国大学工学部土木工学科卒
1942年	東京帝国大学工学部講師
1942年	陸軍兵器学校幹部候補生隊技術候
1942年	陸軍兵器行政本部調査部技術大尉
1947年	東京帝国大学第一工学部助教授
1947年	三島鉄道教習所講師
1953年	東京大学工学部助教授
1953年	東京大学大学院数物系研究科土木
1955年	工学博士（東京大学）の学位取得
1955年	土木工学第一講座（後の交通研究
1955年	東京大学教授（工学部）
1961年	山梨大学工学部講師
1963年	衛生工学第一講座兼任
1965年	大学院工学系研究科土木工学課程
1965年	大学院数物系連絡委員会委員
1965年	東京大学大学院工学系研究科担当
1967年	東京工業大学教授理工学部併任
1967年	東京工業大学教授工学部併任
1969年	大学改革準備調査会委員長
1972年	大学院工学系研究科土木工学課程
1974年	東京大学創立百周年記念事業委員
1976年	東京大学創立百周年会副委員長
1977年	長岡技術科学大学基本問題検討委
1978年	東京大学評議員
1979年	工学部附属原子力工学研究施設協
1979年	工学部総合試験所所長補佐
1979年	大学院協議会委員
1979年	指定職
1980年	東京大学停年退官
1980年	埼玉大学教授（工学部）
1980年	埼玉大学大学院工学系研究科担当
1980年	東京大学名誉教授
1981年	埼玉大学評議員
1982年	埼玉大学工学部長
1982年	埼玉大学大学院工学系研究科長
1982年	埼玉大学理工学部長
1985年	埼玉大学停年退官
1986年	帝京技術科学大学長

審議会・委員会等

年	経歴
1955年	日本工業標準調査会臨時委員（通商
1961年	首都高速道路公団技術委員会専門
1963年	首都圏整備審議会専門委員
1963年	東海道本線鶴見列車事故技術調査
1965年	都市交通調査委員会専門委員会専
1965年	鉄道安全会議委員
1965年	東北開発審議会専門委員（内閣）
1965年	経済審議会臨時委員（内閣）
1965年	都市交通審議会委員（運輸省）
1965年	東京都総合開発審議会委員
1966年	本四連絡鉄道吊橋技術調査委員会
1966年	日本学術会議材料研究連絡委員会
1966年	日本学術会議安全工学研究連絡委

業	1967年	学術奨励審議会委員
	1967年	中部圏開発整備審議会専門委員(総理府)
	1968年	学術審議会専門委員
補生軍曹	1968年	都市計画中央審議会臨時委員(建設省)
	1969年	学術審議会専門委員
	1970年	運輸政策審議会委員(運輸省)
	1970年	運輸技術審議会委員(運輸省)
	1970年	横浜市専門委員
工学課程担当	1971年	特定開発計画調査委員会委員
	1973年	本州四国連絡橋公団技術委員会委員
室)担任	1973年	北関東地域総合開発調査委員会(首都圏整備委員会)
	1974年	仙台地方陸上交通審議会特別委員(運輸省)
	1975年	科学技術会議専門委員
	1975年	首都圏整備審議会委員(内閣)
主任	1975年	国土総合開発審議会特別委員
	1976年	世界交通学会理事
	1976年	東京都都市計画地方審議会専門委員
	1977年	首都圏整備審議会委員
	1977年	資源調査会委員(内閣)
	1977年	浮上式輸送システム軌道変位検出及修正装置の研究開発委員会委員(日本国有鉄道)
主任	1977年	新軌道構造の基礎的研究委員会委員(日本国有鉄道)
会委員	1978年	日本学術会議運営審議会付置財務委員会委員
	1981年	土木学会第69代会長
員会委員	1982年	国土開発幹線自動車道建設審議会委員(建設省)
	1982年	日本学術会議副会長
議会議員	1983年	鉄道建設審議会委員(運輸省)
	1984年	運輸政策審議会特別委員(運輸省)
	1984年	財団法人国際交通安全学会第2代会長
	1985年	汐留駅周辺地区総合整備計画調査委員会委員長
	1985年	中央公害対策審議会委員(内閣)
	1987年	講所始の儀ご進講(宮内庁)
	1987年	資産処分審議会会長代理(日本国有鉄道清算事業団)
	1987年	東京都顧問
	1988年	世界交通学会横浜大会組織委員会会長
	1988年	大都市圏の交通に関する国際会議(INTRA日本)開催委員会委員長
	1988年	国土審議会会長
	1990年	首都機能移転問題に関する懇談会座長(国土庁)
	1992年	鉄道総合技術研究所会長
	1992年	交通文化振興財団評議員
	1993年	国会等移転調査会委員(基本部会)(内閣)
	1994年	交通工コロジー・モビリティ推進機構会長
	1995年	航空審議会委員長(運輸省)
商産業省)	1996年	「汐留地区A,B,C街区」街づくりガイドライン委員会副委員長(日本国有鉄道清算事業団)
委員(交通専門首都高速道路公団部会)	1996年	「旧新橋停車場跡」保存復元方策等検討委員会委員長(日本国有鉄道清算事業団)

受賞・褒章関係

年月日	経歴
1975年11月3日	運輸大臣より交通文化賞
1975年11月3日	社団法人土木学会より土木学会田中賞
1985年11月3日	紫綬褒章
1988年7月8日	外務大臣より表彰状
1990年5月28日	土木学会より功績賞
1990年6月5日	環境庁長官より表彰状
1991年11月3日	勲二等旭日重光章

出典：『八十島義之助先生 追悼文集』

[計交研 第2代会長 中村英夫先生インタビュー]

当 会では今年創立50年を迎えたことを機に歴代会長のインタビュー映像を制作中です。第2代会長の中村英夫先生(東京都市大学名誉総長)への取材の中から初代会長の八十島義之助先生の思い出や50周年を迎えた計交研への期待について、お伝えします。

1. 八十島義之助先生のこと

八十島家は名門で、澁澤栄一の遠縁でもあり、八十島先生の父親も澁澤家の事業で重要な役割を果たしていたこともあり、澁澤家から八十島先生に研究する場所や費用を提供するという話が持ち上がったことが計画・交通研究会の始まりです。最初の頃は当時の丸ビルの一室や赤坂プリンス旧館の隣のビルの1フロアなど立派なところを提供いただいて、私たちには敷居が高くてあまり行かなかったのですが、八十島先生ご自身はそこで様々な人たちと議論や話し合いをしていました。

計画・交通研究会という名称については「八十島研究室」にはしたくないという先生の思いもあり、交通計画も含めた国土計画、災害や河川の分野の先生たちとも一緒にやっていきたいという意味も大きかったと思います。

八十島先生は温厚でとても立派な先生でした。顔に出して怒ったりするタイプでは全然なく、いつもニコニコしていて、自分の意見はあまりはっきりとは言わない。傍で見ていると、「ここは八十島先生がばしっと言うところじゃないか」と思う時もあったのですが、人の悪口は全くおっしゃらなかった。だから、様々な立場の多くの人々が今も先生を大変慕っているんです。

Interview

八十島義之助教授の思い出、計交研への期待を語る

計画・交通研究会 第2代会長、東京都市大学名誉総長

中村英夫 Hideo NAKAMURA

聞き手

日本大学 教授

金子雄一郎

(幹事会顧問)

聞き手・企画・文責

作家/エッセイスト

茶木 環

(広報委員長)

企画補佐・文責

東日本高速道路

辻 功太

(広報委員)

八十島先生は交通関係、都市関係の多くのプロジェクトの審議会等の委員長を務めておられました。その後の私たちが、そういう仕事をするようになったのも、八十島先生の仕事を引き継いでのことが多いと思います。

2. 計交研への期待

その八十島先生が1998年に急逝され、一時は計交研もやめようという話も出たこともあったのですが、続けることになりました。八十島先生のほか鈴木忠義先生や井上孝先生が主として活動されていましたが、もっと若い人を主体にしようということで、当時52歳の私が会長を継ぐことになったのです。澁澤家からの援助もなくなって会は細々と続けることになり、その資金集めには苦労したものです。

私の後、黒川洸先生(第3代会長)、森地茂先生(第4代会長)も苦労して会を運営してこられ、様々なところへの見学会を行ったり、セミナーを開催したりしてきました。その2人の後の第5代会長には家田先生が就かれ、その積極性のある人柄もあり、新しい形の会の運営をどんどん推進

されました。そして、広報委員長の茶木さんや事務局長の白木原さん呼び入れ、積極的な会の運営がなされるようになりました。

さらにこれを引き継いで、現在は羽藤英二先生が会長としてご自身のオープンで新しい視点や感覚を取り入れて活動され、この会の今日があります。企業をはじめとして会員も増え、いろいろな分野にわたって活動している。特に刊行物については、土木学会をはじめ様々な雑誌が発行されている中で多くの人に関心を持ってもらうのは難しいことですが、こういう小さな会の会報が様々な分野の方々に取材し、インタビュー記事を掲載していることは大変喜ばしく、これからも立派な会報に発展していくことを大いに期待するところです。

この会が立派な会となって、50年を迎えることをとても嬉しく思います。発展してきたとはいえ、我々の国土は十分に安全で快適なものではなく、どの国よりも多くの災害が頻発する可能性があります。専門家の方々や学生だけではなく、より幅広い人たちが集まり、今後、問題の解決に力を尽くしていただければと思います。

News Letters:

活動報告

産学共働若手勉強会

「和歌山県太地町自動運転サービス」見学会

産学共働若手勉強会では、2024年3月12日～13日に和歌山県太地町における自動運転サービスの見学会を開催し、8名が参加しました。紀伊半島南端に位置する太地町は、人口は約2,800人と少ないものの人口密度は県内7番目に高く、港近くに家屋が密集している町です。2022年よりヤマハ発動機社製車両(5人乗り)を用いた自動運転レベル2による公共交通サービスが提供されています。

車両は役場前からスーパー、集会所、病院などを経由して、約45分

一周3.2kmのコースを巡回しています。現在、2台で18便/日を運行しており、運賃は無料です。なお、車両は道路に埋められた電磁誘導線に沿って走行し、速度はRFIDタグにより6パターンで制御され、狭隘区間は最も遅い時速3.6kmと設定されています。

何故、このようなサービスを開始したのか、太地町役場和田正希氏からお話を伺ったところ、「外出支援と見守り」の役割を期待しているとのことでした。外出支援は自動運転サ

ービスだけでなく、まちづくりのビジョンで全町公園化を掲げ、まちの至る所にベンチやトイレを設置し、外出しやすい環境を整えているとのことでした。もちろん、循環バスも運行していますが、特に高齢者が多い地区では道路が狭隘でバスが走行できないため、狭隘な道路でも走行できる本サービスの導入に至ったとのことでした。

見守りに関しては、乗車時にその素晴らしさを実感できました。高齢の方がスーパーの前で下車された後、周回した車両がスーパーの前で再度止まると運転補助員の方が降りて、スーパーに向かいました。我々からは誰かいるように見えなかったため、なぜ、運転補助員の方がスーパーに行ったのか予測できませんでしたが、少しすると先ほどの高齢の方と一緒に戻られ、再度乗車されました。他にも挨拶を交わすだけでなく、郵便受けに郵便物が溢れていないかなど見守っているそうです。これからもエリアの拡大を予定されるなど、外出しやすいまちとして今後の発展が期待されています。

日本大学 石坂哲宏
(産学共働若手勉強会)



役場前で出発を待つ自動運転車両



太地町役場での説明



地域の方の乗車風景



狭隘な道路での走行風景

一般社団法人 計画・交通研究会

〒100-6005
東京都千代田区霞が関3-2-5
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・企画委員長
理事・会長代理・経営委員長
理事・広報委員長
理事・幹事会顧問
理事・事務局長
理事

監事

羽藤 英二
岩倉 成志
茶木 環
金子雄一郎
白木原隆雄
寺部慎太郎
徳山日出男
伊藤 香織
福田 敦
上西 泰輔

広報委員会

委員長
幹事長
副幹事長
副幹事長
本号編集責任者
本号編集委員

茶木 環
奥田 豊
貴志 法晃
森 麻里子
新田 直司
柴崎 隆一
内海 克哉
高山 滉平
辻 功太

Projects:

会員企業・団体百景

選ばれる沿線を目指して

京浜急行電鉄株式会社

鉄道本部 鉄道統括部 事業戦略課 課長補佐
高橋陽二郎

■当社鉄道路線および輸送状況

京浜急行電鉄(株)は品川駅を起点に都心と羽田空港・横浜・三崎口などを結ぶ鉄道路線を運行しており、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の2018年度は1日平均乗降人員が約267万人という状況でした。

しかし、沿線の生産年齢人口は2019年度をピークに減少に転じ、また他の公共交通事業と同様に、新型コロナウイルス感染症の影響による新たな生活様式の浸透に伴い、当社線の利用者は大幅に減少したことから、当社鉄道事業は2020年度から2年連続の営業赤字になるなど、厳し



京急線の路線イメージ

い経営状況が続きました。

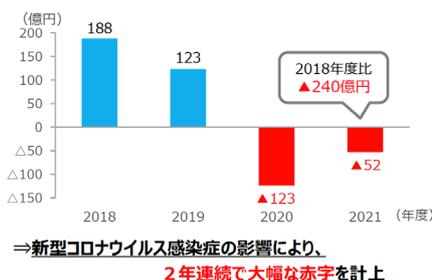
■当社の置かれている状況

輸送状況はコロナ禍より改善しているものの企業活動や生活様式の変化は定着しつつあることから、今後従来の輸送水準には戻らないものと考えています。

その一方で今後も安全・安心な輸送サービスを持続可能とするためには、既存設備の適切な維持更新に加え、連続立体交差事業をはじめとする安全対策、ホームドアや車内防犯カメラなど新たなニーズに対応した設備投資を進めていく必要があります。

■鉄道運賃の改定

こうした生活様式の変化や、当社の置かれている状況に鑑み、2023年10月には、28年ぶりの運賃改定を行いました。



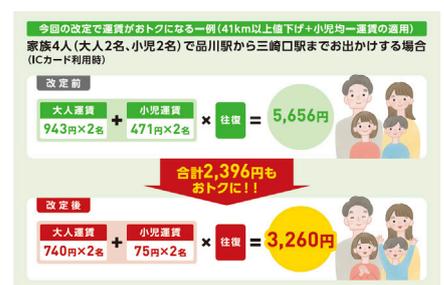
鉄道事業の営業利益推移

運賃改定に際しては、約11%運賃を改定するとともに、将来を担う子育て世代の家計負担を軽減し、鉄道でのお出かけがしやすくなるよう、ICカード乗車券利用時の小児普通旅客運賃を全区間均一で75円(大人初乗り運賃の半額)としました。

また、41km以上ご乗車の際の値下げも行うことで、都内から横須賀・三浦方面への利便性を強化しました。

■選ばれる沿線を目指して

鉄道利用客数に関しては新型コロナウイルスの流行前に比べ減少しているものの、訪日外国人数は大幅に回復しており、コロナ禍前と比べても増加傾向にあります。そうした事業環境や、お客様の価値観の変化に合わせ、当社グループと沿線地域の持続的な発展を実現し、選ばれる沿線になるために、第20次総合経営計



運賃改定後の品川駅～三崎口駅間利用ケース

画の事業戦略として「沿線価値共創戦略」を策定しました。

■沿線価値共創戦略

本戦略は、「移動プラットフォーム」が、あらゆる交通手段を用いた移動環境の最適化を通じて、まちの価値向上と沿線範囲を拡大する一方、「まち創造プラットフォーム」が、拠点整備や生活支援を通じて、地縁や移動のきっかけ、人の流れの需要創出を図り、相互の事業への相乗効果を最大化し、「新しい価値」を共創する、「相互価値共創」の考え方を軸としています。

本戦略のもと、「新しい価値」の実現に向け、当社が目指す新たな沿線まちづくりの形として、これまでの都心と郊外の二極構造のまちづくりではなく、沿線のなかに「暮らす・働く・楽しむ・学ぶ」機能が揃う中核拠点を複数配置し、一極集中型の輸送モデルから地域間をつなぐ交通網の整備による「多極型まちづくり」を目指しています。

■価値共創への取り組み事例

①「KEIKYU ACCELERATOR PROGRAM」

沿線価値共創戦略における、移動サービスを提供する「移動プラットフォーム」と地域の魅力づくりを行う「まち創造プラットフォーム」の未

「移動」と「まち創造」2つのプラットフォームが織りなす
相互価値共創のスパイラルアップにより持続的に発展する沿線を実現する



沿線価値共創戦略 全体像

来に向けた16のテーマ(方針)にもとづき、常時募集・常時推進型にリニューアルを行い、共創パートナーと共に新たな価値共創を目指しています。

②「沿線エリアマネジメント構想

「newcalプロジェクト」

沿線各エリアに「移動+住・働・楽・学」が充実する「多極型まちづくり」の実現・EaaS (ENSEN as a Service) の実現に向け地域と共に共創を進める取り組みを実施しています。

■未来に向けての挑戦

当社は120年以上にわたり、人々の移動を支え、移動の目的となる需要を沿線開発により生み出すことで、人々の生活を支えてきました。テクノロジーの発達や社会情勢が激しく変化する中でも、お客様に選ばれる沿線を目指して、変化や失敗を

恐れずに挑戦していくことが「新たな価値の創出」と「持続的に発展する豊かな沿線の実現」につながると考えています。

従来の沿線まちづくりから新しい沿線まちづくりへと進化させる取り組みである沿線価値共創戦略に基づき新たな取り組みを実施することによって、さらなる成長・発展が期待される品川・羽田・横浜の成長トライアングルゾーンをはじめ一層の沿線の発展を目指していきます。



京急線車両 1000形(ステンレス)



八丁堀の駅前で、地域のミライを考える。「歴史をつなげる、みんながつながる居場所」



newcalプロジェクトの取り組み事例

(左：平和島駅前地域交流拠点、中央：ParkLine870、右：黄金町ロックカク)

Kaori ITO

Opinion:

視点

都市探訪の途上

ま ちが好きだ。華やかな建築に囲まれて人々が憩いさざめく広場も、テレビの音が漏れ

聞こえ味噌汁の匂いがほんのり漂ってくる路地も、川面を眺めながらコーヒーを楽しむかつての倉庫街のカフェも、白く塗り込まれた迷路のような街路から垣間見える楽園のような中庭も、もう大方シャッターの閉まった商店が並びそれでも雁木だけは残っている旧街道も。歩き、立ち止まり、座り、眺め、そこで過ごすことには、何にも代え難い喜びがある。

都市には、集まって暮らすことに生存戦略を見出した人種の創造性がぎゅっと集約されている。失敗や負の効果もたくさんあるが、それでも長い間人類が知恵を絞ってきた道程が結晶している。誰かがいつかの時代に、そつとあるいはあからさまに、偶然あるいは意図的に都市に埋め込んだ手掛かりを、後の時代の誰かが見出し再解釈し活かしたりできるのも、長い道程があるからこそだ。

さて、私は国内外あちこちの都市を探訪するのだが、2004年からそれを数え始めた。現在20年余経ったところで、488都市を数える。(何を1都市とするかは迷うところもあるので、おおよそ

数と想っていた方がいい。)これは自分なりのトレーニングなので、自ら歩いて都市の成り立ちや特徴が概ね捉えられたら数えて良いことにしている。1日15〜20km歩くことも少なくない。そのまちに暮らすわけでも集中的な聞き取り調査をするわけでもないで、表層的で軽薄な見方かもしれない。しかし、浴びるように多くの都市を探訪するからこそわかることもある。

私が大学院の時間を過ごした研究室では、建築家の原広司先生らが1970年代から世界各地の集落調査をしていた¹。私自身は集落研究に携われなかったが、短期間で多くの集落を見て記録するスタイルを見て学んだところは大きい。多くの集落を調査することで「差異と類似」が見出されることも教えていただいた。ところで、その後私は東京大学空間情報科学研究センター(CSIS)に助手として着任したが、それ以来大変お世話になったのが、CSISの初代センター長であり都市解析分野の学者である岡部篤行先生である。当時学生でもないのに私が出席していた授業で、岡部先生は、かたちには「構造とディテール」があるとして離散フリーエ変換の例を提示された。ちなみに、大学院での私の研究では、情報理論を援用して「データ」への当てはまりの良さと「モデル」の複雑さ

のトレードオフを調整するような適切なモデル選択をするという手法を用いたのだが、このことと前述の回想とは私の中で繋がっている。

多くの都市を浴びるように見ることで、私は「類似／構造／モデル」と「差異／ディテール／データ」を捉えているのだと思う。二つと同じ都市はなく、それぞれが唯一無二の個性をもっているが、都市同士には多くの共通点があり、様々な観点でモデルとして理解される。ローマ植民都市や近世城下町といった都市建設のモデルもあれば、工業用地から文化拠点へと再生される水辺エリアとか中心市街地の歩行者化と軌道系公共交通の導入といった再生モデルもある。モデルとして捉えることで、アーバンデザインや都市研究の視点を得ることができると同時に、データⅡ実現した現れを捉えることも意味深い。それぞれの都市で人が暮らしているという事実(の断片)を目撃することで、個々の都市の息づかいを感じ、都市が幸せな人生の舞台であってほしいという思いを新たにするのだ。

最近では都市探訪を自分の血肉にしていくなりに追いつかないのが課題でもあるが、ともあれ今日もまちを歩く。



伊藤香織

東京理科大学
創域理工学部 教授

1 東京大学生産技術研究所原研究室(編)、住居集合論Ⅰ・Ⅱ、鹿島出版会、2006。