

計画・交通 研究会会報

Association for
Planning and
Transportation
Studies

2025
[Mar.] 03

発行日：
令和7年3月19日
発行：
（一社）計画・交通研究会

Contents [目次]

02-06

大規模ターミナルに隣接 した都市公園の意義

千葉大学 グランドフェロー
寄稿 池邊このみ

三菱地所
インタビュー 有本慎太郎

聞き手・企画・文責 奥田 豊



08-15

戦後80年の広島

視点 戦後80年、核と戦争のない平和な世界を求めて

インタビュー 広島戦後復興について

聞き手・企画・文責 茶木 環

聞き手・文責 梶谷俊夫

日本被団協代表委員・広島県被団協

理事長

箕牧智之

広島県原爆被害者団体協議会

理事長

佐久間邦彦

広島大学元教授

Norioki ISHIMARU

石丸紀興



インタビュー × レポート 交通からみる広島の未来

聞き手・文責 茶木 環

取材協力 広島大学 力石 真

広島電鉄 専務取締役

横田好明

広島電鉄

駅前プロジェクト推進部 課長

八木秀彰

広島電鉄

交通政策本部 係長

川口祐貴

20 追悼 林 康雄 様を偲ぶ

[追悼文] 未来のまち・交通・鉄道の将来を構想するプラットフォーム 顧問 山本卓朗

07 News Letters: 活動報告

留学生インフラセミナー

留学生インフラセミナー、今年度も開催

大沢昌玄

18 News Letters: 活動報告

地域公共交通総合研究所シンポジウム

新春フォーラム2025 持続可能な交通まちづくり

新田直司

16 Projects: 会員企業・団体百景

株式会社 安藤・間

難関突破!中央構造線に近接した大土かぶりトンネルの貫通 河邊信之

19 Reports: 行事報告

2024年度 第3回イブニングセミナー

地方都市や集落の『らしさ』を生かしたまちづくり

奥田 豊

Information [お知らせ]

2025年度 通常総会

総会

- 日 時 2025年4月22日(火) 16:00～
- 予 定
 - ・ 合同役員会(理事会・評議員会) 16:00～16:50
 - ・ 通常総会 17:00～17:40
 - ・ 理事会 17:40～18:00
 - ・ イブニングセミナー 18:00～19:30
「東京における都市開発と防災の歴史的変遷(近現代編)
―都市のアプローチの行方」
 - ・ 懇親会 19:30～20:30
- 形 式 ハイブリッド方式(対面とオンラインの同時開催)
- 場 所 霞が関プラザホール(霞が関ビルディング1階)
- 議 案 2024年度事業報告、2025年度事業計画など
- 参加費 無料 ● 定 員 180名程度

2025年度 イブニングセミナー/見学会

イブニングセミナー

見学会

イブニングセミナー

「(仮)品川エリアにおける駅とまちが一体となった
空間づくり―現状と今後の展望―」

● 日 時 5月22日(木) 17:00～19:15分(予定)

● 場 所 日本大学理工学部駿河台キャンパス 1号館6階
CSTホール(JR御茶ノ水駅から徒歩3分)

終了後、19:30分頃より、2階カフェテリアで懇親会を開催

見学会

「(仮)品川エリアの基盤整備プロジェクトを巡る」

● 日 時 7月8日(火) 13:00～17:20(予定)



大規模ターミナルに隣接した都市公園の意義 GRAND GREEN OSAKA

JR大阪駅前の大規模複合開発、うめきた2期地区開発プロジェクト「グラングリーン大阪」が2024年9月に先行開業しました。大規模ターミナル駅直結としては世界最大規模を誇る4.5haの都市公園を中心に、オフィス・商業施設・中核機能・ホテル・分譲住宅等を整備するプロジェクトです。グラングリーン大阪は、利便性の高い土地にオフィスや商業施設といった高収益施設ではなくみどり豊かな公園を中心としたまちづくりが行われています。この企画では、グラングリーン大阪を例にして、都市再開発での空間のあり方や都市空間での公園や広場のやくわりを考える機会としました。

うめきた2期地区開発事業者募集における事業企画審査会の委員を務められた千葉大学グランドフェロー 池邊このみ氏に寄稿をいただき、グラングリーン大阪開発事業者JV代表企業である三菱地所のグラングリーン大阪室 副室長で開発区域のパークマネジメントとエリアマネジメントを一体的に行う一般社団法人うめきたMMO副事務局長も務める有本慎太郎氏に話を伺いました。

寄稿 Contribution



大阪の魂が込められた永遠の緑へ

千葉大学 グランドフェロー 池邊このみ
Konomi IKEBE

私は、今回の2期の開発コンペ審査委員として参加し、その後は開発アドバイザーとして、このプロジェクトにかかわってきた。第1次の11社の提案を拝見していただけない、第2次審査になって、2社だけのプランになってしまったことに対しては、正直憤りを覚えた。我々日本人だけでなく、世界のプランナーが、この大阪の梅田という都市拠点にできる世界的にみても類例のない公園を内包する大規模開発に対しての意欲が掻き立てられていないことにである。今回、くしくもGGN

が入ってくれたのがせめてもの救いであつた。コンペそのものは国際コンペとは言えないもので、最終提案2案には、開発スキームや建築のプランに新しい技術や知見を感じるところは少なかった。そして、本来主役であるべき緑は、この2つの事業体のプランにおいても、「従」の姿勢をとり、コンセプトである「イノベーション」を踏まえ、たグリーンインフラ時代を意識した、技術的な提案にとどまり、未来の緑を感じさせる先鋭的提案はなかった。完成された緑をみても、多くの市民は、

広大ではあるが、特に、昨今、多くの都市で増大した一般的な芝生広場とじゃぶじゃぶ池というとらえ方をする人も多いと思われる。北庭が完成するとその趣が変化を見せ、真価を発揮し、多くの市民に設計者の意図が、ささることを期待したい。

今回この主役としてのランドスケープの設計をGGNのキャサリン氏が担いランドスケープをデザインするうえで重視するものを、「土地の魂」ともいうべきものだといっていると聞き、私は初めて心から彼女にウメキタを託し

たことを会得した。私が彼女の作品にはじめてであったのは、シカゴのミレニウムパークであり、その時から、従来のランドスケープの樹木主体のイメージを変え、シカゴの街中まで花物が街路を飾るようになった新しいランドスケープの風を吹かせた作家として注目していた。調べてみると、キャサリンは、応用美術をシアトルワシントン大学で学び、その後には渡ったニューヨークでファッション工科院に入学する。卒業後、パリに渡り、ファッションデザイナーとして活動したのちに、ベルサイユのエコール・デ・ペイサージュでランドスケープ教育を受けたという異色の存在である。ダイアナメモリアルやWashington Canal Parkなどの近年の彼女の水を使用したデザインは、美しく癒される居心地のよい空間であり、そこに舞台や物語があるように感じられるのが彼女の人生の反映であろう。今回、彼女が起用されると聞いて、多くの人は彼女の近年の代表作であるダイアナメモリアルを想像したかもしれないが、今回のウメキタには、その繊細さとともに、まさに梅田魂を埋め込んだ力強い意図を感じる。

「土地の魂」と聞いてピンとくる人は少ないかもしれないが、「ゲニウス・ロキ」(genius loci)は、ローマ神話における観念で、ゲニウス(守護霊)・ロキ(場所の)というラテン語が示すそれぞれの場所にひそむ“地霊”の力をさしている。古代ローマ人は、ゲニウス・ロキによって土地それぞれのスタビリタス・ロキ(場所の安定性)や土地のペルソナ(土地の個性)を感じたらしい。いいかえれば、そのような場所にローマ神のユピテル、ユノ、ディアーナなどが居場所を見つけたわけである。詩人アレキサンダー・ポープは、「バーリントン卿リチャード・ボイル

への書簡IV」の中で、庭園やランドスケープの設計においてゲニウス・ロキ(この場合は土地柄の意)がランドスケープ・アーキテクチャーの最も重要な原則の1つであると記述している。つまり、ゲニウス・ロキは場所の関数であり、場所の雰囲気の本質なのである。また、フランス語のワイン「Le Terroir(ル・テロワール)」は、英語でもドイツ語でもイタリア語でもフランス語とおなじ綴りであり、ワイン専門家の通説にしたがえば、「テロワール」なる概念は、その地の気候や土壌はもちろん、そこに吹く風の向きやその強さ、降雨量や降る雨の強弱、近くに川や湖や海などの水源の有無や植物相や生態系の状況、さらにはヴィンヤードの高度、立地条件が山岳にあるのか丘陵にあるのか、斜面の角度や方角、もちろん、日照や気温の実態にいたるまでのすべてが、そこに包含されるべきものとしてある。それはまさに、ランドスケープの本来の姿そのものである。

近代建築理論において「ゲニウス・ロキ」は場所作りの深い意味を持ち、哲学の一分野である「現象学」にも関係している。この分野の建築論については、理論家クリスチャン・ノルベルグ＝シュルツの著書 *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture* (邦訳『ゲニウス・ロキ』)に詳しい。「ゲニウス・ロキ」はローマ神話の関連から欧米では知られているが、日本のランドスケープ界ではあまり重要視されていない。日本では、「風土」が、類似につかわれているが、そこに、「魂」という意味はなく、関数でもあり得ない。故に、グラングリーン大阪で、現在の開発地の緑の役割の話をするグリーニンフラなどの観点や気候温暖化や生物多様性など教科書のようなものが

でてきて話が薄くなるのでここでの記述は避けた。

かつての梅田と呼ばれる周辺の土地が、約6,400年前から長い時間をかけて形作られたと言われており、現在のグランフロント大阪があるあたり一帯が「大深町」と呼ばれ、田園地帯の中でも特に泥が深いことからつけられたといわれている。豊臣秀吉の時代には低湿地になっていたこの地は幾度となく氾濫を起こすため、秀吉の命令により低湿地が埋め立てられ、田畑に変わりのちに「埋田(うめだ)」と呼ばれるようになったといわれている。また、この地では多くの人骨が出土し、当時の中心部から離れた所に点在していた「大坂七墓(おおさかななはか)」の一つ梅田墓があったようだ。お盆の時期、7カ所を回って霊を供養する「七墓巡り」が庶民の間で流行していたとされるが、中でも梅田墓は代表的な墓地で「江戸時代には“八百八橋”と呼ばれたほど、大阪の人々が多くの橋をかけ、群島をつなぎ、街の風景をつくっていった歴史があるという。

2025年の今、私たちは、グラングリーン大阪の緑や水盤を見ながら、6400年前の地層からの美しい湾の形を、そして江戸時代の群島をつなぐ風景をひらめきの橋を通じて私たちは思い起こすことができる。冒頭に述べたシカゴのミレニウムパークには、昔からの街の変遷が展示されている。願わくばグラングリーン大阪を訪れる多くの市民の心に湿地だった「埋田」の歴史や北庭ができたあかつきには、江戸期の群島をつなぐ橋の風景が描ける。そして、彼女が、構想当初からのこの地の生態を大事にしたという、このゲニウス・ロキとしての「緑の魂」が根付き、数百年の歴史を経て、梅田の地に水が戻ったことを心から喜ぶたい。

公民連携による整備事業

うめきた地区は、旧梅田貨物駅にあたる約24haの区域を指し、主には2013年に開業したグランフロント大阪のある先行開発区域とグラングリーン大阪のある2期区域に分けられます。2015年3月に「うめきた2期区域まちづくりの方針」が決定され、『「みどり」と「イノベーション」の融合拠点』がまちづくりの目標とされ、概ね8haの「みどり」の確保や中央に公園を配置することが定められました。

その後、開発事業者の募集が行われ、2018年に三菱地所を代表者とするJVに決定しました。8haの「みどり」確保には、4.5haの公園のほか、グラングリーン大阪の民間敷地やJR西口広場の「みどり」も含む街区全体として整備することになりました(図1)。

公園の整備は公民連携により行っています。これは、大阪市からの要請に基づき、独立行政法人都市再生機構が「防災公園街区整備事業」を施行し、グラングリーン大阪開発事業者と連携してアップグレード整備をしたのち、大阪市に移管するものです。有本氏は、「都市公園事業という用途だけで整備すると平らな普通

[インタビュー]

Interview

大規模ターミナルに隣接した都市公園の意義 グラングリーン大阪のまちづくり

三菱地所株式会社 関西支店グラングリーン大阪室 副室長

有本慎太郎 Shintaro ARIMOTO

聞き手・企画・文責
関西国際空港熱供給

奥田 豊
(広報委員)

の公園になってしまう。そこで、開発事業者がデザインを提案し、立体感が出るように3mの盛土を設け、樹種は在来種を中心に四季を感じられるものなどにアップグレードしています。グラングリーン大阪は、都市公園と公園周辺の民間施設を一体的に開発することにより、まち全体の魅力向上を図っています」と公民連携の意義を説明します。

大規模ターミナルに隣接した空地をつくる意義

コロナ禍を経て生活様式が大きく

変わり、ウェルビーイングやQOLの向上が重要視されるようになりました。働き方も多様化しリモートワークを導入する企業が増え、出社頻度が下がると、リアルに顔を合わせるものの価値も見直されるようになりました。グラングリーン大阪は、「まちでの出会いが、様々な価値を創造し、持続的にみんなと社会全体を良くしていく」ことをまちづくりの目標としています。世界有数の大規模ターミナル駅前に高質な都市公園をつくることで、全ての人々に開かれた空間が生まれ、目の前に広がる青々とした芝生や草木は季節を身近

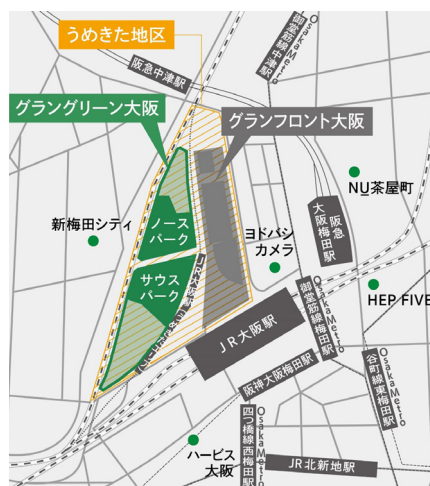


図1 グラングリーン大阪の配置図

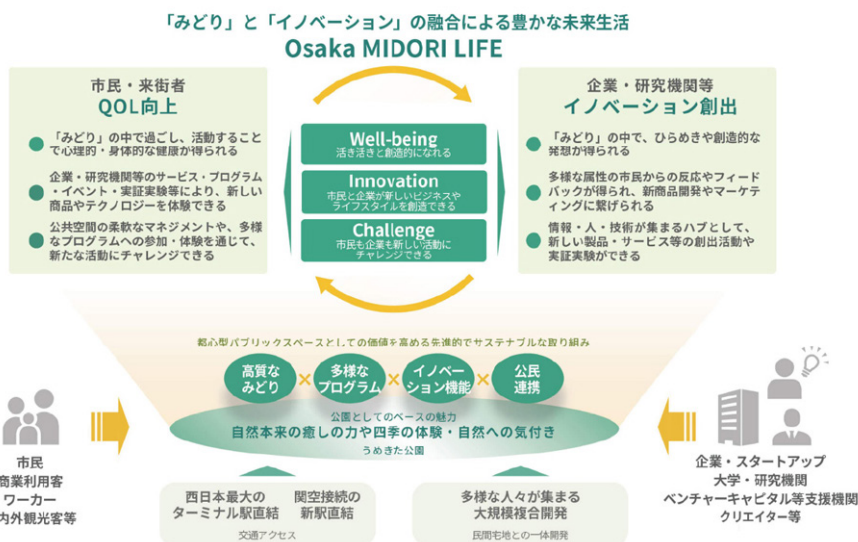


図2 グラングリーン大阪のコンセプト



有本 慎太郎
三菱地所株式会社 関西支店グラングリーン大阪室
副室長

に感じさせ、都市生活を送る人に潤いをもたらします。また、みどりの中で過ごすからこそ生まれる斬新な発想や人同士の交流が創造や新たな挑戦につながります。

グラングリーン大阪のコンセプトを有本氏は次のように語ります。「私たちはこれを「Osaka MIDORI LIFEの創造」と言っています。都市公園や建物の屋外空間を中心としたパブリックスペースを柔軟に活用することで、「みどり」と融合した創造的な新しいライフモデルを提案したいと考えています。ここは、西日本最大のターミナルに直結し、関西国際空港と繋がる新駅もあるという立地で、公園・民間施設一体の大規模複合開発となるので、市民や商業利用の人だけでなく、企業やスタートアップ、研究機関など多様な人々が集まる他にはない場所となります」(図2)。

JR大阪駅周辺は毎日大勢の人たちが行き交うエリアであり、地震など大規模災害時には、大阪で最も混乱が予想される区域です。うめきた

公園は、広域避難場所として指定され、災害時に一時避難者の受け入れが可能な有効避難スペースを確保した都市公園としても機能します。動線計画においても多数の一時避難者や緊急車輛の円滑な進入を考慮した入口、幅員設定が行われています。また非常用照明、防災用スピーカー、下水と直結した災害用マンホールトイレ、備蓄倉庫など防災設備も配置されています。非常用発電機やコジェネレーションシステムにより、災害時にはクリティカルな施設に電力を供給できるなど、街区全体の防災性能を高めています。

パブリックスペースとして価値を高める取り組み

公園はハードとしてつくり上げておしまいではなく、ソフトも充実させてたくさんの人に使いこなしていただくことでいい公園になっていきます。有本氏は、「丸の内開発の経験なども踏まえ、エリアマネジメントによりまちでの新たな賑わい創出をやっていかないと中長期的には物件価値がどんどん下がっていく恐れもあると感じています」と語ります。そこで、開発事業者が協働して「一般財団法人うめきたMMO」を設立、公園指定管理者として今後50年にわたり都市公園の運営・管理(パークマネジメント)を行うとともに、全体のまちづくり(エリアマネジメント)も行います。

両方を同じ組織が担うのは国内でも稀なケースで、様々な連携先と協業し、まちづくりに資する各種プログラムやイベントの誘致・運営を担っています。うめきた公園の南側には、緩やかに傾斜した広大な芝生広場や大屋根のあるイベントスペースが一体化しており、大規模なイベントやプロモーションが自然空間の中で行うことができます。また公園としてのめずらしい取り組みとして、無料で椅子や遊び道具の貸し出しをしており、日常的な活用もできます。有本氏は、開業してからの活用状況について「先行開業イベントには三日間で約50万人が訪れました。音楽イベントを開催しても人で埋め尽くされる状況です。夏は、噴水のある水辺で遊ぶたくさんの子供たちで賑わいました。当初はファミリー層や若い人が多く見られましたが、少し経つと高齢の方も増えてきました。階段状の場所に座ったり、レジャーシートでくつろいだりと、皆さん思い思いに過ごして頂いており、これまでのところは我々の作りたかったパブリックスペースが実現できていると感じられています」と語ります(写真1)。



写真1 先行開業後の賑わい

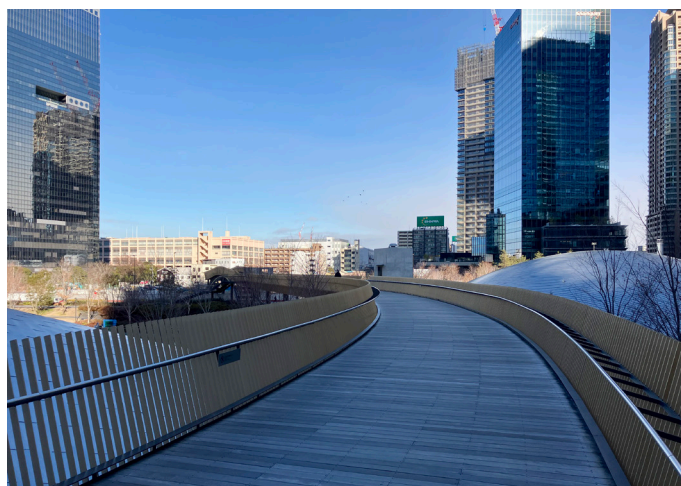


写真2 ランドスケープとしてシンボリックな空中園路「ひらめきの道」

公園の中にまちをつくるランドスケープファースト

従来の都市開発では、駅直結の商業施設やオフィスビルを建て、その周囲に緑地を配置することが主流だが、グラングリーン大阪は、その真逆をいく「ランドスケープファースト」というアプローチをしています。広大な「うめきた公園」を中心に据え、その周囲にオフィスビルやホテル、商業施設などの都市機能を配置し、建物自体も緑化し一体化するようにデザインすることで、「公園の中にまちがある」今までにないパブリックスペースを実現しています。この構成により都市空間全体が自然と調和し、訪れる人は都心にいながらも、常に自然に囲まれた空間で過ごすことができます(写真2)。

うめきた公園全体で1,500本の樹木を植える予定で、これにより年間約35.9トンのCO₂を固定するとされています。また周囲は自動車交通が多いので、樹木による大気汚染物質の吸着効果も期待できます。加えて、緑地によりヒートアイランド現象の抑制にも寄与する都心の貴重なクールスポットになります。生物多

様性についても取り組んでいて、ここに来る鳥類や昆虫類など生物の目標種を56種に定めています。淀川周辺や新梅田シティの里山、そして大阪城公園などと生態系ネットワークの形成に貢

献していきます。さらには帯水層蓄熱、下水熱・地中熱の活用およびバイオガス発電によるCO₂削減、浸透トレンチや碎石貯留槽などの活用により雨水の地下浸透を促すことで都市浸水の抑制や水循環に貢献します。

大規模ターミナル直結の公園だからこそ生み出されるイノベーション

企業や研究機関などによるイノベーションの機会も創出していきます。新産業創出や産官学交流の拠点となる施設や公園内には安藤忠雄氏が設計監修した新しい文化施設を設けています。ここでは、先進的なデジタルアートのイベントなど創造性を刺激するような取り組みを行っています。多様な属性の人が集まりやすい場所なので、企業や研究機関などがプロトタイプの新製品のサンプリングや実証実験をやってフィードバックしてもらうことも考えています。有本氏は、「まちびらき後も、市民・来街者や、理念に共感いただける企業・研究機関等がチャレンジし活躍出来る場・仕組みを用意し、その方々とともにこのまちで様々な取り組みを進めていくことで、人々のQOL 向上や自己実現の機会創出、企

業のサステナブル推進活動やイノベーション創出など、新しい価値を共創していきたいと考えています」と語ります。

新しい都市開発のモデルにしたい

2031年になにわ筋線、将来はリニア中央新幹線も繋がり、日本の中で大阪の価値が高まってきます。有本氏は、今後のグラングリーン大阪を「全国的にも国際的にも認知されるような場所にしていきたいですね。受容性があるのが大阪らしいところだとも感じているので、誰もが訪れるようなパブリックスペースを創り、いろんな使い方をしてもらいたいと思います。ここは純粹に気持ちいい場所です。オフィスのすぐ横に公園があって、疲れたときは休むことができる。音楽が流れていてイベントに参加できる環境にあり、いろんな仲間もできる。気持ちに余裕ができて、リフレッシュしてまた仕事ができる。ウェルビーイングやQOLが重視される時代に、自然と都市機能が調和した都市空間の考え方は、これからの都市開発における新しい基準となっていくと思います。世界的にも遡及できるプロジェクトと考えているので、その良さを世界に発信し、ニューヨークのブライアントパークのように国際的にも認められるまちにしていきたい」と語りました。昨年、うめきた公園の一部と北館のホテルなど先行開業し、大阪・関西万博開幕直前となる今年3月に南館がオープンします。2027年春頃にうめきた公園後行工区が完成しグランドオープンを迎える予定です。この革新的な取り組みは、今後も注目を集めていきます。

News
Letters:

活動報告

留学生インフラセミナー

留学生インフラセミナー、今年度も開催

「スマートシティ 第2回
—City Transition: Smart City,
Sensor, Mobility and Beyond—」

2024年9月9日(月)～10日(火)、一般社団法人計画・交通研究会、東京大学、及び政策研究大学院大学が連携し、「City Transition: Smart City, Sensor, Mobility and Beyond」サマーカーコースを開催しました。1日目は東京大学で講義、2日目は江東区でスタディツアー、スマートシティ提案、及び講義が行われました。参加者は、日本国内の7大学から12か国16名の学生が対面で、また、7か国10名の学生・研究者がオンラインで参加しました。

1日目は、東京大学の布施孝志教授と赤司泰義教授による国土防災や

スマートビルディングのセンシングに関する先端的な研究成果の紹介、国土交通省による都市計画と自動走行に関する国土政策ビジョン、JR東日本、清水建設、三井不動産などの会員企業を中心に、鉄道・建設・不動産・自動車・情報各分野の企業が都市計画や技術開発と融合による社会実装について講演を行いました。

2日目の午前中には、東京藝術大学の高山明教授が企画されたスタディツアーを江東区で実施し、歴史文化的背景を学びながら、現在の都市の調査を通じて将来に向けたスマートシティ提案を整理しました。午後には、清水建設NOVAREにて留学生によるスマートシティ提案の発表と議論が行われ、羽藤英二教授から講評いただきました。その後、清水建

設と小澤一雅教授(政策研究大学院大学)によるi-Constructionに関する講演があり、最後に修了証の授与が行われました。

このサマーカーコースでは、産官学の専門家からの講演を通じて、研究から社会実装に至るまでの幅広い知識を学びました。参加者からは、新しい知識を得られ、大変満足したとの感想が寄せられました。

作家/エッセイスト 茶木 環(広報委員長)



修了証授与後に参加者の集合写真

「留学生のための地下空間セミナー
—地下空間を築く都市土木の世界—」

日本における都心部の地下利用形成、今後の地下空間利用及び地下空間利用を実現化する技術について理解を深めることを目的に、2025年2月21日に「留学生のための地下空間セミナー」を開催しました。当日は、3大学15名の参加があり、午前中は丸の内二重橋ビル6階DMO東京丸の内にて、地下空間利活用及びそれを実現化する技術についての4件の講義を行いました。まず、政策大学院大学客員教授でACUUS(国際地下空間連合)理事である岸井隆幸先生よりビデオメッセージがあり、次に、第111代土木学会会長で大成建設の田中茂義会長より講演「Applying

Japan's civil engineering technology overseas」をしていただきました。留学生からは多数の質問が寄せられ、地下空間利用を実現化する技術への興味が非常に高いことを感じました。その後、大成建設・三菱地所より技術と計画の講義をいただきました。

午後からは地下にある都市生活を支える施設と首都高速日本橋区間の現場見学を行いました。丸の内仲通り洞道(地域冷暖房設備)、三菱一号館の免振装置、そして東京駅周辺の地下歩行者ネットワークを視察しました。なかなか見ることができない地下施設を実際に見ることができ、留学生たちからは、驚きと感動の表情を確認することができました。その後、日本橋に移動し首都高速日本橋区間地下化について船上から講義

を受けながら視察しました。

本セミナー実施にあたっては、会員企業である大成建設、三菱地所、首都高速道路、そして丸の内熱供給、三菱地所プロパティマネジメントのご協力により実施することができました。また、会の全体司会を東京科学大学の森文彦先生にお願いいたしました。この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

日本大学教授 大沢昌玄

(留学生インフラセミナー運営委員)



首都高速視察

Opinion: 視点

戦後80年の広島

戦後80年、 核と戦争のない平和な世界を求めて

聞き手・文責

作家／エッセイスト 茶木 環 (広報委員長)



箕牧智之

日本被団協代表委員
広島県被団協 理事長

核兵器廃絶に向けて、諦めることなく 小さなことから活動が続けたい

「ヒバクシャ国際署名」で約1370万筆を集める

本格的な被爆者運動は1952年に原爆被害者の会が結成された頃から始まります。1954年のアメリカによるビキニ水爆実験で静岡県焼津市の漁船「第五福竜丸」が被災したのを契機に1955年に広島で第1回原水爆禁止世界大会が開かれ、翌1956年に日本原水爆被害者団体協議会（日本被団協）・広島県原爆被害者団体協議会（広島県被団協）が発足しました。日本被団協では、東京エリア・広島県・長崎県の各被爆者団体の理事長が代表委員を務めます。広島県被団協は広島大学の森滝市郎教授が初代理事長を務め、平和記念公園で500回にも及ぶ座り込みや集会、署名活動、被爆者証言などの発信を先頭に立って行っておられました。

私は2021年に5代目の理事長に就

任しましたが、この10年の流れを振り返ると、2016年から核兵器を禁止し廃絶する条約を全ての国に訴える「ヒバクシャ国際署名」を国内外の平和団体と連携して展開し、約1370万2345筆を集め、国連では122カ国・地域の賛同を得て、核兵器禁止条約を2017年に採択、2021年に発効しました。禁

止条約の制定に貢献した世界のNGOの連合体である「核兵器廃絶国際キャンペーン」は2017年にノーベル平和賞を受賞しています。日本被団協、広島県被団協、そして連携していただける方々が活動をつなげてきたからこそその受賞であると思います。

全国の生存被爆者は10万6825人

私は1942年に東京の板橋区で生まれ、1945年3月10日の空襲に遭い、父親の故郷である広島市に家族で疎開して市街地から17km離れた安佐地区に住んでいました。原爆が投下された日は広島の市街地で働いていた父が帰ってこなかったのが、8日に母と弟と父を探しに行き、入市被爆しました。戦後十数年はとても貧しい暮らしでしたし、小学校5年生の時に原因不明の病気にかかり、回復まで4カ月かかりました。こうし

た体験を国内外の学校ほか企業や団体など様々な場所で話しています。広島県被団協の創設に関わられた阿部静子さんは17歳で広島に嫁いできて被爆した。火傷の跡や後遺症などで若い頃は大変な差別を受けていた経験があります。戦後80年経って、広島のまちは確かにきれいになったけれど、流れた時間には大きな痛みや苦しみを持って生きてきた人、亡くなった人の人生があります。核兵器や戦争の問題を国単位でみるのではなく、個々の人間レベルで考えてもらいたい。今年1月8日に首相官邸に行って、石破茂首相に3月にニューヨークで開かれる核兵器禁止条約締約国会議に日本もオブザーバー参加してくださいと直にお願いしたのですが、それは実現されなさそうに本当に残念に思います。

現在、日本全国の生存被爆者は10万6825人で平均年齢は85.58歳。広島でも戦争や核兵器実体験をもって証言や集会に参加できる人は高齢化で減少しています。時間的な意味でも危機を感じていますし、国民全体で考えていかなければならない問題だと思います。ノーベル平和賞受賞式の後、オスロの街では受賞を称えるトーチパレードがあって、私たち被団協の代表委員はホテルのバルコニーで嬉しく、また覚悟をもってそれを迎えました。核兵器廃絶に向けて、諦めずに小さなことから活動が続けていきたいと思っています。

2024年、日本原水爆被害者団体協議会(日本被団協)は「草の根の運動で核兵器ない世界実現のための努力」が評価され、ノーベル平和賞を受賞しました。日本の受賞は、非核三原則を表明し、核拡散防止条約(NPT)に署名をした佐藤栄作元総理大臣が1974年に受賞して以来、50年ぶりとなります。

原爆被害に対する国の償いを要求することや、核軍縮を話し合う国際会議に代表団を送る一方で、署名活動や被爆者個人の体験を発信するなど、国内外で戦争核兵器廃絶への声を広める活動を続けてきました。今号の視点は、日本被団協代表委員・広島県原爆被害者団体協議会(広島県被団協)の箕牧智之理事長と、また共に活動する機会も多いもう1つの広島県被団協の佐久間邦彦理事長に伺います。



佐久間邦彦

広島県原爆被害者団体協議会 理事長

若い世代には、人間の幸せとは何かを総合的に考えてもらいたい

生後9カ月で被爆

私自身が被爆したのは爆心地から西に3km離れた己斐地区にあった自宅で、当時、9カ月でした。洗濯をしていた母親は空がピカッと光ったのを見て、私を背負って裏山をつたって避難所に向かう途中で黒い雨が降り出して二人とも濡れたそうです。自宅に戻ると木造の家は爆風で瓦が飛び、壁土が壊れ、建物が傾き、襖や障子に変形していました。父親の勤務先は爆心地からは南西に4km離れた場所にありましたが、原爆が投下された後、市街地の事業所や工場などの状況を見るために向かったのですが、途中で瓦礫と煙で歩くことができなかったそうです。

私がこうした被爆直後の話を両親から聞いたのはかなり後になってからです。1957年に原爆医療法が制定されて被爆者健康手帳が配布されることになり、その申請の過程で当時

の様子を記載するために話してくれました。被爆の話はあまりにも凄惨で子供には聞かせたくなかったのでしょう。

小学校の低学年までは風邪などで広島市街地の病院に路面電車で通院していました。路面電車に乗るのが嬉しくて停留所の名前を全部覚えていたのですが、被災した原爆ドームの前を通る時には恐怖を感じました。それ

から、本川の両岸にはバラックで建てられた家がずらりと並んでいた光景を覚えています。小学校高学年になって、腎臓と肝臓の機能が低下し、学校を長期欠席して往診してもらいながら自宅療養することになりました。原因不明でとても子供がかかるような病気ではないと大人たちが話していて、不安に思ったことを覚えています。こうした経験もあって、平和に対する思いが強くなり、中学時代から原爆ドーム保存の署名や折鶴の活動にも参加するようになりました。また、厚生省が初めて全国被爆者実態調査を行った1965年に井伏鱒二の『黒い雨』が発表されて、この頃両親が相次いで大病にかかり、時間が経っても原爆の恐怖を常に感じていました。

被爆者が抱える様々な悩み

原因不明の病気や生活、被爆2世や

3世の健康状態など被爆者の悩みは幅広く、広島県被団協には1996年に相談所が新設され、私は勤めていた職場を定年退職した後に2006年に相談員として入りました。原爆症に認定されれば一定の医療特別手当が受けられるのですが、申請しても却下されるケースも多い。医療制度や福祉制度の整備を求めて2003年に原爆症認定集団訴訟運動が始まりましたが、私たちのところにも原爆症認定や被爆者健康手帳の申請の相談が多くありました。2015年に理事長に就任して以降は広島県内や国内での活動のほか、核拡散防止条約(NPT)や国際平和ビューロー(IPB)関連の会議などの機会に海外でも被爆者体験を発信しながら核兵器のない世界をつくることへの協力を訴えています。

ノーベル平和賞受賞が決まった時には、被爆者の方々の顔が目に浮かび、被団協の役割は今後もますます重要だと感じました。授賞式に合わせて私も現地に赴き、平和団体や各国の要人に核兵器の廃絶を訴えてきました。

高校生平和大使をはじめ若い人たちも平和について共に考えてくれます。戦争に巻き込まれて人命を落とすことは人間本来の生き方ではない。若い人たちには、戦争や核廃絶だけでなく、気候変動やジェンダーの問題など、平和に暮らすこととは何か、人間としての幸せはどういう形なのかを総合的に考えながら活動してもらいたいと願います。

| 戦 | 後 | 80 | 年 | の | 広 | 島 |

[インタビュー]

広島の戦後復興について

広島大学元教授

石丸紀興 Norioki ISHIMARU
聞き手・企画・文責
作家/エッセイスト
茶木 環 (広報委員長)

1945, Hiroshima

聞き手・文責
東急電鉄
梶谷俊夫 (広報委員)

1966

2023

Norioki ISHIMARU

1945年8月6日に米軍により原爆が投下されてから、まもなく80年を迎える。広島は国の戦災復興事業や市民の努力などによって、壊滅的な被害を受け廃墟と化してから、今日の活気に満ちた中枢都市となるまで、復興を遂げた。

広島戦後復興研究の第一人者である石丸紀興広島大学元教授にインタビューを行い、広島戦後の都市のあゆみや、都市として果たすべき役割などについて、お話を伺った。

戦後復興史の研究のきっかけ

東大の工学部建築学科鈴木成文先生の下で建築計画学を専攻していました。マスターで就職しましたが、広島大学工学部に助手の席があり、1966年に広島に来ました。大学では、都市計画専攻をしている人がおらず県や市より都市計画関係の調査依頼が多くありました。1970年には広島市の総合計画の委員となりました。大学紛争禍で「大学は行政のためだけにやっている」と学生が攻めてきましたが、「そうではない。信念や哲学がある」と言っていました。しかしそのような側面もあると思い、住民参加の都市計画をやりたくなくなりました。ある地区のマスタープランの仕事に住民参加型でやりました。今で言えばワークショップですが、当時は『考える会方式』と言っていました。1971、1972年とやったら、市が「そんなやり方をするな」と言うので、自費を使って報告書を出しました。

1978年頃から、「広島の復興を誰もちゃんとトレースや研究をやって

いないじゃないか」ということで、県や市のOBなどの関係者から話を聞くことを学生3〜4人と始めました。「100m道路の構想をどうして計画したか?」「平和公園のコンセプトはなにか?」などから始めたら面白くてしょうがなくなりました。そして復興計画の基本計画図や道路計画の変遷図も発掘・整理しました。

広島復興を研究しているという噂が伝わり、市の文化関係の方が「面白い」と言って、1985年、戦後40周年史発行の話が突然来ました。3月にチームを組み、8月に出ようと。2日に1回徹夜しました。色々な人にヒアリングをして書き起こして文章化し、ワープロが発達しておらず手書きもしました。当時の『市史』と異なり、長々とした文章ではなく図・イラストを中心にしました。

広島の復興の三大プロジェクトとして、ハードな面からではありますが、『平和大通り』『平和記念公園』『河岸緑地』があります。後に『基町地区』を加えましたが、私は建築出身、都市計画専攻のため、都市の基

盤がどういうふうに、どういう考え方で復興していったかに関心があり、可能な限り歴史的に押さえていきました。市民生活がその上にあり、文系の人が協力してくれました。一生懸命写真や復興の物語を集め、記念誌はあつと言う間にできました。

都市計画としての復興の流れ

1946年1月に、広島市が復興局を設立し、県が復興事務所をつくり、同春から秋にかけて復興計画の基本計画図面ができ、100m幅道路である『平和大通り』や、後に『平和記念公園』となる中島公園が構想されていました。調査をしたところ、戦災復興院が全国的に、100m幅道路の



① 平和大通り

建設を指示していたようでした。

1949年5月に、「広島平和記念都市建設法」が国会を通過し、『平和記念公園』を含む地域を対象としたコンペが行われ、東大の助教授であった丹下健三のグループが入選しました。平和記念資料館（当時は陳列館と称した）、慰霊碑（当時は平和の鐘アーチといい、現在は広島平和都市記念碑が正式名称）、原爆ドームを一直線とした平和都市の『軸線』が設定されました。

その後、1955年の市長選に渡辺忠雄が立候補し、『平和大通り』の100m道路は、色々な問題があり、計画を中止にする」と言って当選しました。一部立ち退きも始まっており、市の建設局長は中止を反対しました。最終的には、100m道路は計画通り建設されることになりました。また『河岸緑地』については、大々的な公園になっており、全国でも例がありませんでした。

復興事業は東部と西部に分かれており、GHQは全て市の事業でと考えたようですが、ボリュームもあり、東部復興区域は市、西部復興区域は県で行っています。東部の方が河岸緑地の幅は広がっています。

そして、最近注目の『基町地区』は、もともとは大きな軍用地でした。が、戦後直後の復興計画で中央公園として計画決定したエリアでした。一方で、外国からの引き揚げ者や軍人が帰国してきて住宅不足が深刻となり、当面の住宅対策で、中央公園に応急的に木造家屋が建設されることとなりました。この地区に隣接する本川沿いには無認可のバラック（いわゆる不法スラム）も立ち並び、最多で千戸を超えておりました。

渡辺市長は、「中央公園のままではいけない。住宅を建てよう」と言い、



丹下グループの提案した軸線から平和の軸線へ

70.4haの中央公園を削っての約半分の面積を「一団地住宅経営の住宅地」にすることとしました。そしてやがて、『基町地区』は再開発されることとなりました。大高正人建築設計事務所の設計で高層住宅が計画されました。もともとの居住者に入居して欲しいため、いわゆる公営住宅のかたちではなく、住宅地区改良法を用いて、居住者がそのまま権利を持つ改良住宅のかたちとしました。しかし居住人口は増えており、『基町地区』だけでは絶対的に土地が足りず、またもとの居住者の住宅だけでは市民の合意が得られない、川沿いの住宅も救わなければいけないということもあり、県にも協力を求め、長寿園地区を含め



2 長壽園高層住宅

て、大規模な高層住宅開発を行うこととなりました。県が色々共同して再開発を推進したのです。

中央公園は最近、サッカースタジアムになりました。この場所は、もともとは、江戸時代は武家屋敷など広島城関連の建物、明治維新後は広島陸軍関連などの軍用地、軍需品の補給、陸上輸送を行う、輜重兵(しちょうへい)という軍の施設でした。このように城下町や軍事都市だったこと、部分的には残すことにしていますが、立体的に歴史を残していかないといけません。

被爆建物について

1985年頃になると、被爆建物が古くなり解体建物が増えてくると、新聞などが「また消える、被爆の証人」などの見出しで記事が出ていました。解体計画がすでに決まっていた、近いうちに壊されるというのです。いつも悔やむパターンでした。全国では歴史的な建物が保存されているのに、広島では歴史的な建物の意味に気がついていませんでした。そこで1985年頃から、残されている被爆建物のリストをつくり始めました。最初のリストでは20件程度でしたが、その後いくつか見つかりました。現在平和公園に広島市レストハウスがありますが、もとは『大正屋呉服店』として建設されました。この歴史を調べたら、増田清の設計で、本川小学校とか広島市役所とか幾つか設計していますが、建築家というより建築構造系のデザイナーでした。爆心地近くで被爆して軒先や屋根が壊れたりはしていましたが、構造的に強い建物で、大変興味を持ちました。また『アンデルセン』という建物があり、もとは三井銀行

広島支店(被爆当時は帝国銀行広島支店)で大きく壊れていましたが、被爆後これを保存し改修して一時期ベーカリー系のお店にしていた、4~5年前に改築し一部の壁だけ残しました。普通の歴史的な建物の歴史とは違い、改修・改造の仕方が面白いなあと見守ってきました。

米国戦略爆撃調査団(USSBS)という組織が1945年10月頃、日本に来て調査していたことがわかりました。被爆時に存在した建物が、鉄筋コンクリート、煉瓦、鉄骨など、構造別に、破壊度や燃焼度など、どれぐらい破壊されたか、燃えたかなどのデータをつくっています。その報告書の翻訳版が、原爆資料館本館に何冊かあります。広島の建築関係の人は長い間、この調査に気がついていませんでした。米軍の調査に日本人が協力し、建物の見取り図を描き、どれぐらい破壊したかという計算するために必要なデータを提供していたわけで、正確かどうかの前に、そのデータを発掘し、検証すべきでした。米軍も調査をオープンにしていませんでしたが、早くから調査をしたことは分かっていたはずです。軍事的な利用ではないのでアプローチしていれば、建物の保存解体判断などに使えました。米軍は『原子爆弾はどういう破壊をもたらしたか』を知りたかったわけで、90%とか100%とか、そういうデータ化は残酷な



広島大学旧理学部1号館

面はありますが、やり遂げているのはすごいなと思います。

被爆建物は今でもおそらく、煉瓦も含めて30~40件現存していると思います。主な被爆建物をどうするかという委員会をやったことがありますが、部分的に残している事例はありますが、大半の保存を諦めています。しかし50年、60年経つとその希少価値が高まり、費用はあまり考えずとも、技術を最大限に使って残そうという気にならないと残せません。構造体が倒れないようにするのであれば鉄骨で補強、象徴的なところを残したいのであれば固めればよい。

私は今、広島大学の旧理学部1号館の保存運動をしております。市も残す方向です。建物はだいぶ傷んでおり、スクラッチタイルもボロボロ落ちています。建物は上から見ると『Eの字型』で建設されたのですが、『Iの字型』にしようという話も出ています。イメージが変わるので、私は可能な限り『コの字型』で残そうと言っています。

現在関心のある研究

1つは、米国戦略爆撃調査団(USSBS)の調査報告書を丹念に読むことです。それから、平和都市の『軸線』についてですが、実際に建物を建設するための具体的な設計を示す『実施設計図』がハーバード大学に寄贈されています。平和公園だけではなく、多くの図面が描かれており、色々なことがわかるので、その図面を掘り起こしています。8月6日に集会を行う広場は、四角形の形ではなく台形の形になっていて絞られています。私は主軸線と側軸線(あるいは副軸線)と呼んでいますが、軸線によって色々な形が決まっています。慰霊碑



③ 平和の軸線

は特に人が集まることを意識しています。軸線は、サミットや平和の式典など、人が大勢集まるときの警備のシステムに合っています。橋の方から来た場合はこうだとか。丹下が意識したかは分かりませんが、人の流れを規制するという面もあります。

広島役割

広島役割は3つあると考えています。一つ目は『広島の被爆の実態・実相を、世界や社会に公表すること、そして、そのための研究や調査をする努力をすること』です。

二つ目は『平和のためにどうしたら良いか、平和都市はどうやってつくったら良いかに貢献すること』です。核廃絶も難しいのですが重要なテーマです。広島平和記念都市建設法に、平和都市建設は広島の市民の責務として決められているわけですが、重要な役割です。

三つ目は『広島がどのように復興したかを世界に伝えること』です。戦後、広島はある意味では世界に助けられて復興しました。米国も助けてくれたのです。戦災の復興の経験を活かして、もっと国際的に、世界の協力も仰いで積極的に復興、平和都市建設への支援努力していくべきではないかと考えています。データや研究を蓄積し人材を提供し、国際的な拠点として機能すべきです。(本文は敬称略)

交通からみる広島市の未来



聞き手・文責
作家／エッセイスト

茶木 環
(広報委員長)

取材協力
広島大学教授

力石 真

終戦から80年を迎える広島は都市としてどのような未来をみているのだろうか。広島市では、都市機能が集積する「広島駅周辺地域」「紙屋町・八丁堀地域」の両地区は2020年9月に「広島都心地域」として統合され、その一部が中四国初の特定期都市再生緊急整備地域に指定されている。広島駅ビル建て替え(2025年3月24日開業)や路面電車の高架化を含む駅前再開発、また間所ICから広島駅北口へ直結する広島高速5号線の建設(2028年完成予定)などゲートウェイとして整備が進められる中、路面電車やバスなど市内交通の面から広島市の現在をみていく。

戦 後 80 年 の 広 島

まちの活性化を目指す

広島駅南口駅前広場の再整備

広島市の中心部は、広島駅周辺地区とそこから1〜2km離れた古くからの繁華街である紙屋町・八丁堀地区が東西の核と位置付けられ、都市機能の集積・強化を図るとともに、両地区の連携を強化する利便性の高い公共交通ネットワーク構築などにより、相互に刺激し高めあう「楕円形の都心づくり」を推進している。

1894年に開業した当時の広島駅は太田川水系で形成されるデルタ地帯の外側に位置し、中心市街地とのアクセスは1912年に開業した広島電気軌道(現在の広島電鉄)によって結ばれ、その後は複数の事業者が運行する路線バスも同様の役目を果たすようになった。JR西日本による駅改良工事によって、南口の全面改装(1999年)や、橋上化・南北自由通路・商業施設拡張(2017年より順次供用開始)、また、2016年には新幹線口にペDESTリアンデッキが完成するなど段階を経て整備が行われてきた。

一方、路面電車や路線バスなど市

内交通に関しては課題が残されていた。路面電車は東寄りに大きく迂回してから広島駅電停に入るかたちとなり、さらに当時は単車(18m級の車両)が主流であったが、現在は30m級(連接車両)の車両が主流で、そのため広島駅電停での車両処理能力が不足し、朝夕のラッシュ時に電停に入れない車両で渋滞になるなど定時制や速達性の確保が課題であった。また、バスについては降車場が駅から離れた場所に点在し、利用者から「乗り継ぎが不便」という声が相次いでいた。

こうした中で、広島市が2014年9月に公表した「広島駅南口広場の再



横田好明 広島電鉄 専務取締役

整備等に係る基本方針」では、駅ビルの建て替え、路面電車の路線変更と高架化による新駅ビルへの乗り入れ、それに伴う電停の移設、バスターミナルやタクシー乗り場の再整備などが一体的に行われることになった。広島電鉄の横田好明専務取締役は「広島は転出超過が全国1位となり、魅力のあるまちをつくらないと活力を維持できない。広島市・JR西日本グループ・広島電鉄で進めるこのプロジェクトでは、JRと路面電車の乗継時間短縮、市内中心部への定時性やアクセス所要時間を改善し、回遊性を高め、公民連携で活力あるまちづくりにつながるような交通のかたちをつくっていききたい」と交通事業者としての意欲を示す。

路面電車の高架化にまつわる技術と努力

路面電車の新駅ビル乗り入れについては2000年代以降、議論が重ねられ、当初は地下案も出されていたが、駅付近に猿猴川が流れ、地盤も非常に柔らかく技術的に困難が予想されることから、高架化してJRの改札とフ

ラットに接続させる案が採用された。高架区間の軌道は、猿猴川を渡る橋梁（駅前大橋・75m）・盛土区間（72m）・大洲道路の上を渡り、新駅ビルの中に入っていく橋梁区間（112m）を合わせた259mを40%の勾配で新駅ビルの2階フロアへ乗り入れる（図1）。

「大洲通りの上は桁下高4.5mを確保するため床板が薄くなるので高欄で荷重を補完する必要があったため下路橋とした。この高さ約3mに及ぶ高欄壁面には広島市立大学芸術学部のチームが制作した折り鶴の展開図を施し、広島らしい景観をつくる。また、南口にある地下広場があるため、盛り土擁壁としているが、地下空間への負担を軽減するためEPS盛土工法（U型擁壁の内部に土の代わりに工業用の発砲スチロールを入れて軽量化を図る）を採用した。「営業線におけるEPS軽量盛土工法（発砲スチロール）は日本初」と広島電鉄駅前プロジェクト推進部の八木秀彰課長は建設時の苦労などについて説明する。

広島駅南口広場の再整備は、従来の駅ビル前のJR用地部分上空を立体利用して建設された新駅ビル1階や路面電車の高架化で生まれる空間などを活用して、広場面積が約1.4倍に拡張される。バスの乗降場を集約して従来の15バースから22バースに拡張するほか、憩いの空間も整

備されるなど、その機能は高度化される。さらに、広場や新駅ビルを中心にペデストリアンデッキを設置し、駅自由通路とつながる2階レベルの歩行者ネットワークを構築することで賑わいの創出などを図る。

競争から協調へ 官民連携によるバス共同運営

広島市の現在の人口は約120万人だが、市内のバス利用者は1989年（30.3万人/日）をピークに落ち込み、現在でもコロナ禍前（17.1万人/日）を回復できていない状況である。広島市内で運行する乗合バス事業者は11社にのぼり、これまでは各社が採算性や競争原理を優先して事業展開してきたが、人口減少・少子高齢化やモータリゼーションの進展やコロナ禍による大幅な輸送需要の減少また運転手不足などに直面し、各社の経営努力のみでの事業存続は困難な状況となっている。そこで官民連携で運用し、経営の効率化や利用者の利便性を重視しながら持続可能な事業への再構築に取り組んでいる。広島市では2024年2月には「共同運営システムによる乗合バス事業の再構築に向けた基本方針」を策定し、「官民それぞれの強みを組み合わせる共創により全体最適化を図る共同運営システム」に



八木秀彰 広島電鉄 駅前プロジェクト推進部 課長

ついて議論を重ねてきた。そのシステムの中核を担う組織として「バス協調・共創プラットフォームひろしま」が設置され、2025年1月に社団法人として発足した（図2）。新組織は、バス事業者8社と広島市で構成し、官民それぞれの強みを組み合わせる共創による全体最適化の考え方の下、質の高いサービスの提供・経営の安定化・移動需要の創出・持続可能なバスネットワークの構築・新技術等の積極的な導入によるスマート化・災害時のサービスなど「広島型公共交通システム」として具体策を進めていく。

「鉄道も路面電車もバスもあり、新交通システムであるアストラムラインもある。また周辺に島があるので船もある。これだけ交通モードが揃っているのになぜ広島市は公共交通が不便なのかと言われるのは事業者として反省する部分でもある。ただ、地方の交通事業者は自社のみで運行を持続するのは限界がきている。事業者が共同で使うものは行政に支援をいただき、負荷を軽減してもらった事業者は市民の足として必要なことをしっかり受け止めて、事業者の枠を超えて共同で計画的に路線再編やダイヤ改正、サービスなどより合理的な運行を検討していく。これがセットになってこそ広島のバス事業が将来に向けて安定的に運営できる

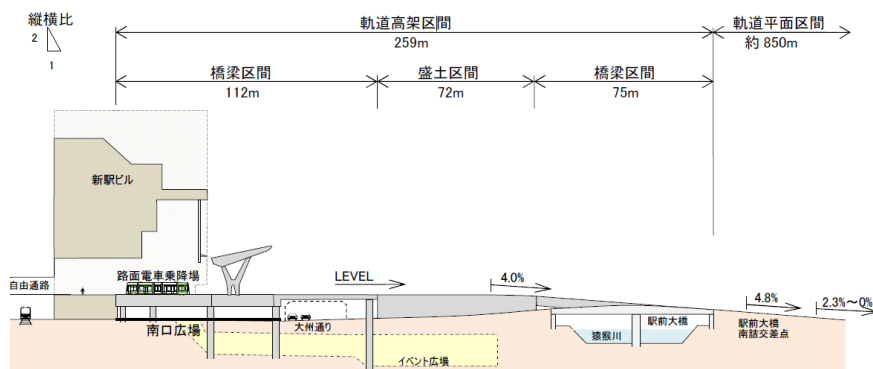


図1 駅前大橋ルートの断面図（広島駅付近）



川口祐貴 広島電鉄 交通政策本部 係長

のではないかと横田専務は語る。

既に、広島電鉄と広島バスの共同運行で広島駅と中心市街地を循環する「エキまちループ」やさらに広範囲を循環する「まちのわループ」(広島電鉄・広島バス・広島交通の共同運行)などの路線新設や、広島市内中心部は共同経営計画を締結した7事業者のバスと路面電車を均一運賃とするなど共同の取組みが実施されている。さらに昨年は路線再編を目的とした実証実験を実施し、それぞれが長距離運行するのではなく、乗り継ぎポイントを設置して各社が担当区間をフィーダー運行するなど重複路

線の解消やダイヤ再編を行い、利便性の向上と経営の効率化をはかる取り組みも行われている。今後は広島市がEVバスの共同購入や充電設備などの基盤整備を進める予定だが、将来的には共通で使用する車庫や車両、乗り継ぎポイントの設置や環境整備、また事業者の枠を超えた運転士の勤務なども検討されている。

より柔軟に人の移動を考えていく

広島県内や近郊の交通事業者共通の乗車券システムとしては、1993年から磁気式プリペイドカード型の乗車カード「バスカード」を導入され、2008年から交通系ICカード「PASPY」のサービスが提供されていたが、高額なリプレイス費用を理由に2025年3月29日で廃止となる。その代替サービスとして、PASPY運営を主導してきた広島電鉄ではQRコード決済に移行した新たな乗車券システム「MOBIRY DAYS (モビリーデイズ)」を開発した。「MOBIRY DAYS」

は交通系ICカード全国相互利用サービスとの互換性がないため、PASPY廃止後はJR西日本が導入している共通乗車カード「ICOCA」を選択した事業者もある。広島電鉄は当面はMOBIRY DAYS ほかICOCAの簡易型IC端末を搭載する。「一時的に様々な形態が混在しているが、今年度からMOBIRY DAYSを導入する事業者には広島市から補助金が出ることになる、加入する事業者が増えている。MOBIRY DAYSをベースに新たな運賃施策を考えていくことができると思う」と横田専務は語る。

また、広島県に出向経験を持つ広島電鉄交通政策本部の川口祐貴係長は「社団法人名に“バス”と付いているが、バスだけではなく他の交通モードを視野に入れて検討を進めないといけない。このプラットフォームの中で何を目指していくのかをしっかりと言葉として残して行政と各事業者の認識を揃え、また周辺の自治体とも協調しながら広島モデルを構築していきたい」と様々な連携の必要性を示した。「平日に数人の利用しにくい地区では小型バスやもっと小さなモビリティを活用したり、そこに無人運転を組み合わせるともっと可能性生まれる。また、一つの路線で長大に設定するより10kmぐらいの区間に区切って各区間の運行回数を増やす方が利便性が向上する場合もある。乗り継ぎの手間は増えてしまうが、利用者側からのご協力もいただきながら、さらに柔軟に人の移動をどうやって確保するかを考えることが重要だ」と横田専務が語る。今後は財政を含めて枠や境界を超えて議論や連携をさらに重ね、5～6年かけて具体的な取り組みの実現につなげていく。

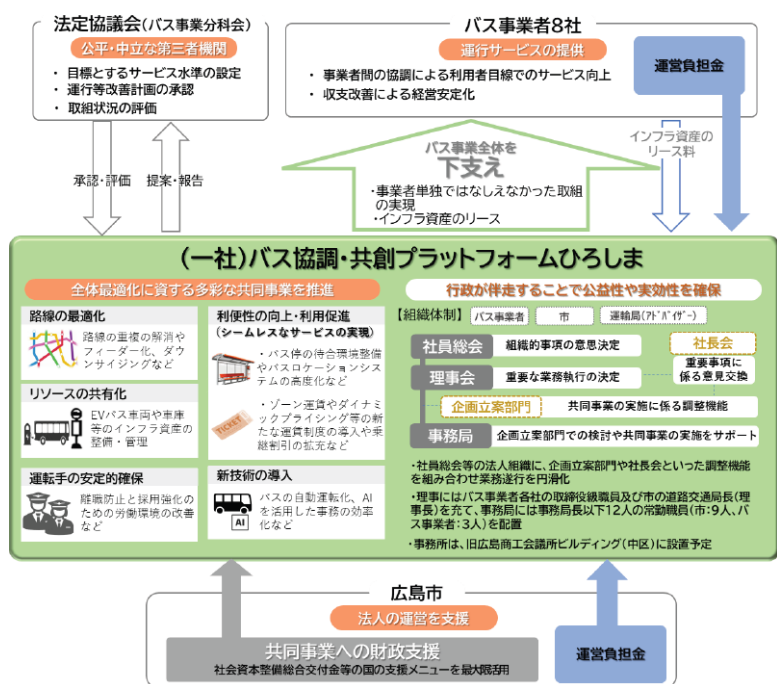


図2 バス協調・共創プラットフォームひろしま体制図

*詳細はHP会報ページ (<https://www.keikaku-kotsu.org/newsletter/>) にてご覧ください

Projects:

会員企業・団体百景

難関突破！中央構造線に近接した大土かぶりトンネルの貫通

——三遠南信自動車道 青崩峠トンネル(仮称)——

株式会社 安藤・間

建設本部 土木技術第三部長

河邊信之

■はじめに

2023年5月26日、三遠南信自動車道(一般国道474号)青崩峠トンネル本坑(L=4,998m 図1)は約4年間の掘削工程を経て、貫通しました。本トンネルは中央構造線が近接する大土かぶり条件下でのトンネル工事という非常に高難度な施工条件であり、貫通にあたって非常に注目されました。弊社では、本トンネルのうち、静岡県側工区(L=2,144m)を担当しており、今回、本トンネルで確立した複雑で脆弱な地質が分布する強大な地圧下でのトンネル掘削技術について紹介します。

■青崩峠トンネル(仮称)の事業概要

三遠南信自動車道(一般国道474号)は、長野県飯田市の中央自動車道

を起点として、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格幹線道路です。青崩峠トンネル(仮称)は、三遠南信自動車道のうち、長野県と静岡県境の青崩峠に構築される延長L=4,998mの道路トンネルであり、両県から分割して施工しています(長野県側工区：2,854m、静岡県側工区：2,144m)。

青崩峠付近では、1980年代よりトンネルが計画されていましたが、国内最大級の断層である中央構造線の活動影響を受けた脆弱な岩盤に対する技術的な困難さから整備を断念しており、現道の一般国道152号では現在も通行不能区間が存在しています。本事業の青崩峠トンネルにおいても、中央構造線に対して離隔約500mで並走するため、脆弱で複雑

な地質がトンネル全線にわたって出現しました。さらに、最大土被りが600mを超えることから、掘削時に強大な地圧がトンネル支保工に作用する厳しい条件下での施工が求められました。

■強大な地圧下でのトンネル掘削技術

本坑の施工に先立って地質調査を目的とした調査坑が施工されたものの、中央構造線形成に伴う岩盤の変成作用の影響が大きく、本坑施工時には切羽前方の地質状況の正確な予測が難しい状況でした。そのような状況のなか、実施工においては最大土被りの半分程度、本坑土被り約340m地点で、当初設計のE1パターン^注の支保工に変形・破断が発



図1 青崩峠トンネル平面図



図2 トンネル支保工変状発生状況

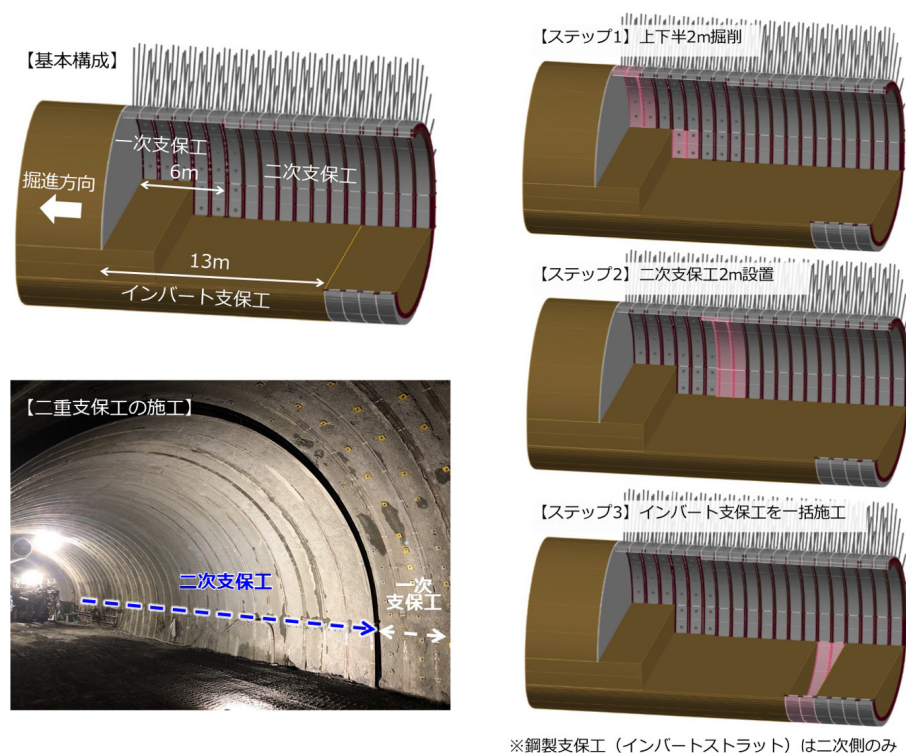


図3 二重支保工の施工の最適化

生しました(図2)。工事を進めるにあたって、さらに土被りが大きくなり、強大な地圧の作用によりトンネル掘削が困難になることが予想されたため、抜本的なトンネル施工方法の見直しを行いました。

①土被りがさらに大きくなる区間では、国内でも事例の少ない高規格支保工および高耐力ロックボルトを用いた二重支保工を適用しました。従来の二重支保工の施工では、二重目の支保工の設置時期やインバート支保工による早期閉合時期の最適化が確立されていませんでしたが、本工事では、地山の変形をある程度許容する「いなし」効果を期待した施工方法を確立しました。すなわち、二次支保工の設置を切羽から0.5D(D:掘削幅、1D≒13m)、インバート支保工による閉合時期を切羽から1Dに遅らせることで、二次支保の荷重負担を軽減してトンネルの安定

を確保する合理的な施工法を構築しました(図3)。

②両工区境付近は、本トンネルで最も土被りが大きくなるとともに断層帯が想定されたことから、通常の吹付けコンクリートの設計基準強度18N/mm²に対し設計基準強度54N/mm²の超高強度吹付けコンクリートを開発し、国内の山岳トンネル工事に初めて適用しました(図4)。超高強度吹付けコンクリートの配合設計にあたっては、前述の「いなし」効果を期待して、吹付けコンクリート

の立ち上がり強度が過度に大きくならないように、現行配合と同程度($\sigma_1=10\text{N/mm}^2$)となるなど工夫をこらしています。

二重支保工の施工の最適化ならびに吹付けコンクリートの超高強度化がトンネルの安定に有効に機能し、大土被り区間においても変位・変状を適切にコントロールして、無事にトンネル貫通に結びつけることができました。

■おわりに

青崩峠では1983年に計画が事業化されましたが、前述の地質・自然環境等を踏まえた最適な道路設計、施工を進めるための調査に長い時間を要しました。これに対して、今回紹介した強大な地圧下におけるトンネル施工技術の確立等により、計画から約40年の時を経て青崩峠でのトンネル貫通に至ることができ、日本のトンネル技術の進歩を示す象徴的な工事となりました。国内はもちろん、海外を見渡しても、まだまだ施工条件の困難なトンネル工事、解決しないといけない技術的課題も山積しているかと思います。技術の革新をもって、難関突破に貢献していきたいと考えています。

注 | EIパターン：国内のトンネルでは必要な支保耐力に応じて、B、CI、CII、DI、DIIと言われる支保パターンが標準的に用いられるが、EIは標準支保パターンでは坑内変位が収まらない場合に用いられる剛性が高い特殊な支保パターン

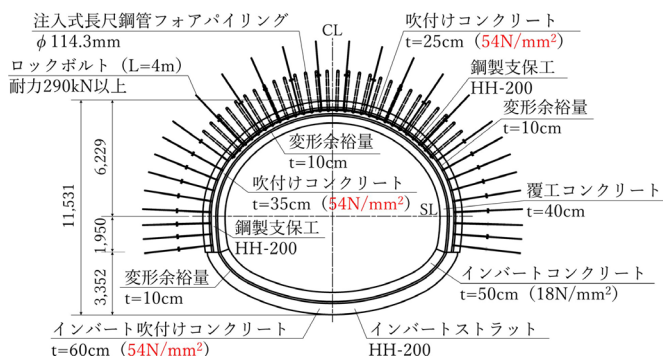


図4 超高強度吹付けコンクリートへの変更

News
Letters:

活動報告

地域公共交通総合研究所シンポジウム

新春フォーラム2025 持続可能な交通まちづくり—欧州の実践に学ぶ

2025年1月8日、当会が後援する新春フォーラム2025((一財)地域公共交通総合研究所 主催)が岡山にてハイブリッドセミナー方式にて開催されました。開会の挨拶として小嶋光信氏((一財)地域公共交通総合研究所 代表理事)より、「持続可能な交通まちづくり—欧州の実践に学ぶ」(宇都宮浄人氏/柴山多佳児氏 著)のご紹介を頂きまして、日本では赤字の公共交通をどうするか等の議論が主ですが、ヨーロッパでは本質的にQOL(Quality Of Life)を高める交通、ウォーカブルなまちづくりのための交通のあり方を考える観点が主である、本書はその点について実践例と共に詳細に書かれているとのことでした。

そして、今回著者お二人と有識者を含めて、欧州の実践から何を学ぶべきかの議論が交わされました。

宇都宮浄人氏(関西大学教授)より、オーストリアの地方都市グラーツでは、現在のモビリティ戦略として、「持続可能な都市モビリティ計画」(SUMP: Sustainable Urban Mobility Plan)の策定がしっかりと進められている、SUMPは「人のための計画」をモットーに、都市のアクセシビリティと生活の質を向上させることを目指すものであり、市民が参加し一体となって関与して進められることが重要視さ



宇都宮浄人 関西大学教授

れているとご説明を頂きました。

柴山多佳児氏(ウィーン工科大学上席研究員)はスペインの地方都市ポンテペドラについて、人口約8万人の内6万人が6km²の中心部に住んでいる都市であり、「歩いて住みよいまち」を徹底的に研究し、歩行者優先の街路づくりに転換していることのご紹介を頂きました。



柴山多佳児 ウィーン工科大学上席研究員

床尾あかね氏(岡山大学准教授)はフランスの都市ナントについて、「都市圏交通計画」(PDU: Plan de Déplacement Urbain)に基づいて整備が進められ、自動車に強い制限を設けて歩行者等と共存できる交通計画を推進しているとご説明を頂きました。



床尾あかね 岡山大学准教授

大上真司氏((一財)地域公共交通総合研究所副理事長)は北欧を訪問して、「誰もが参加出来る活力ある豊かな社会へ」を実現することへの市民の本気度が日本よりも強いという実感を持たれたというお話がありました。



大上真司 地域公共交通総合研究所副理事長

藻谷浩介氏((株)日本総合研究所主席研究員)より欧米(海外)と日本の道路に対する基本的な考え方の違いについて、日本人は道路整備に多くの税金が費やされているにもかかわらず、道路を無料の施設と考える傾向があり、それが自動車の交通分担率が高いことの要因の1つであるというお話がありました。



藻谷浩介 日本総合研究所主席研究員

コメンテーターとして、家田仁氏(政策研究大学院大学特別教授)より、地域の交通まちづくりの問題解決は、地域公共交通が「政治的イシュー」として位置づけられるかどうかによって依るところが大きいというご示唆を頂きました。

本フォーラムを通じて、日本の持続可能な交通まちづくりの実現のために、我々が望む都市交通の形を行政、政治に訴え続けることの重要性を強く感じました。

大成建設(株) 新田直司(広報委員)

Reports:

行事報告

2024年度 第3回イブニングセミナー

地方都市や集落の『らしさ』を生かしたまちづくり ～“現在地”と“これから”～

2025年2月19日、東京大学にて2024年度第3回イブニングセミナーが開催されました。

東京理科大学 伊藤香織教授をコーディネーターに、第一部は、ワークヴィジョンズ代表取締役 西村浩氏より、地方都市が抱える、人口減少や中心商店街が衰退して空地や駐車場ばかりが増えるという課題に対して、佐賀市呉服元町商店街の再生実践例を用いて、箱物ではなく中身から考え、空地や空き家を活かして子供とお母さんと呼び込み、まちの人気を上げて価値を生むエリアマネジメントについて説明いただきました。続いて、京都大学 神吉紀世子教授より、農山漁村の文化的景観の保全の取り組みについて、急傾斜地の段畑でじゃがいも栽培が続けられている遊子水荷浦や世界遺産を抱える紀伊山地の霊場・参詣道などの事例を踏まえて、文化的景観は、地域の

生活や生業(なりわい)の積み重ね、変化を含めて形成されるものと認識したうえで、何をどう守っていくか、継承していくかを考えていくべきと説明いただきました。

第二部では、地方都市や集落の『らしさ』を生かしたまちづくりについてパネル討議が行われました。最初に、シビルNPO連携プラットフォーム代表理事 山本卓朗氏から、住んでみたい、行ってみたい、Well-beingな“適疎な地域づくり”を提言し、好事例を収集し、全国に広めていく活動を紹介いただきました。討議では、地域づくりがうまくいっているところは、

行政の主導ではなく、そのまちに思いがある人が始め、地域の人たちが中心となっていること、これからのまちづくりは、大都市の模倣ではなく、その地域の特色を活かし、何を大切にしていくなすべきかを考えること、作り手側の論理ではなく使う側が幸せを感じられることを考えていくことが重要、といった意見が出されました。地域の風土、生活文化の特徴や現在の社会に応じた新しいまちづくり、まちのあり方が求められていると感じられるセミナーでした。

関西国際空港熱供給(株) 奥田 豊
(広報委員)



西村 浩 ワークヴィジョンズ
代表取締役



神吉紀世子 京都大学
教授



山本卓朗 シビルNPO連携
プラットフォーム代表理事



伊藤香織 東京理科大学
教授(コーディネーター)

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・企画委員長 羽藤 英二
理事・会長代理・経営委員長 岩倉 成志
理事・広報委員長 茶木 環
理事・幹事会顧問 金子雄一郎
理事・事務局長 白木原隆雄
理事 伊藤 香織
寺部 慎太郎
徳山日出男
福田 敦
上西 泰輔

監事

経営委員会

委員長 岩倉 成志
委員 雨宮 克也・関 聡史
徳山日出男・松井 保幸
利穂 吉彦

企画委員会

委員長 羽藤 英二
委員 阿部 功・石坂 哲宏
伊藤 香織・王尾 英明
小野寺 博・寺部 慎太郎
布施 孝志・三島 大輔
柳沼 秀樹

広報委員会

委員長 茶木 環
幹事長 辻 功太
副幹事長 梶谷 俊夫
副幹事長 古宇田剛史
本号編集責任者 奥田 豊
本号編集委員 梶谷 俊夫・新田 直司
委員 内海 克哉・大高 枝里
小川 拓弥・後藤 祐樹
柴崎 隆一・高瀬 太郎
高山 滉平・知花 武佳
濱口 隼人・原 祐輔
中村 裕史・姫野 浩志
委員(HP管理グループ長) 福田 大輔
委員(写真・映像) 小野田麻里
学生委員 須賀 理帆・萩原 啓太
古林 陸・八木 龍聖
デザイン/レイアウト 新目 忍

幹事会

顧問 金子雄一郎
幹事長 柳沼 秀樹
副幹事長 石坂 哲宏
幹事 園部 雅史・田中 皓介

[追悼]

林 康雄様を偲ぶ

Yasuo HAYASHI

鉄建建設会長であり、当会評議員ほか連携も強い未来構想PF会長を務められていた林康雄様が1月13日にご逝去されました。謹んでご冥福をお祈りいたします。

ご経歴

1975年3月東大工学部土木工学科卒業、同4月日本国有鉄道(現JR東日本)入社。2009年4月JR東日本常務取締役鉄道事業本部副本部長、12年6月総合企画本部復興企画部担当・鉄道事業本部信濃川発電所業務改善推進部担当・建設工事部担当などを歴任し、13年6月鉄建建設代表取締役副社長、14年6月社長、18年6月代表取締役会長を経て、21年6月から取締役会長。この間、土木学会会長や日本鉄道技術協会会長、未来のまち・交通・鉄道の将来を構想するプラットフォーム(未来構想PF)会長などを歴任。



追悼文



国鉄からJRへ50年の軌跡

～林 康雄君を偲びつつ～

未来のまち・交通・鉄道の将来を構想するプラットフォーム
顧問

山本卓朗

鉄建建設会長そして未来構想PF会長の林 康雄君が亡くなった。行年72歳。最後の最後まで、仕事そして仲間たちとの交流に情熱を傾けた彼に対し先輩・後輩そして多くの仲間たちは送る言葉失くしている。

林君は新幹線が博多まで延伸した1975年(昭和50年)に東京大学工学部土木工学科を卒業して国鉄に入社した。そして今年は奇しくも昭和100年である。東海道新幹線開業の年に入社した10年先輩として、ともに過ごしてきたこの50年はどういう年月であったか? それを振り返ることで彼への惜別の言葉としたい。

国鉄の本社採用職員は、事務技術にかかわらず、まずは全国の鉄道管理局での現場実習からスタートする。彼も北海道総局に配属され、機関車・気動車・電車の運転、車掌、駅の出改札業務そして工場、保線区、電気や機械関係などの保守現場を短期間に見習い、国鉄を支える現場第一線を文字通り体験したと思う。そして1年後、仙台新幹線工事局に配属となり、晴れて土木技術者としての実務に携わることとなった。

一方、日本の新幹線は世界の鉄道に衝撃的なインパクトを与え、鉄道ルネッサンスという言葉が生まれたが、そ

の華やかさとはうらはらに、国内の鉄道輸送はモータリゼーションの急速な発展で厳しい競争に巻き込まれていた。さらに深刻な公害も背景にして、住民運動と労働運動が激しさを増し、鉄道輸送、とくに貨物の安定輸送に多大な影響を与えていた。林君が入社した1975年の暮れに敢行された国労・動労の一週間に及ぶスト権ストの結果は、もはや物流の主役が鉄道貨物ではあり得ない事実を露呈した。以降の国鉄は、一気に改革への議論に向かい、職場闘争もさらに激しさを増し、現場管理に苦慮する時代になっていく。

必須となった国鉄改革まで残り2年の1985年、林君は盛岡鉄道管理局保線課長として混乱する現場の中で新しい方向への転換に腐心することになった。その後国鉄最後の発令を受けて、信濃川工事局に転身ののちJR東日本に採用された。新会社での初仕事は、1939年に発電を開始した歴史ある信濃川発電所を増強する工事であった。ちなみにその電力は首都圏に送電され、クリーンなエネルギーとしてJR東日本の環境対策にも大きく貢献している。

民営化によって、JR各社の技術者たちの仕事も多様化した。林君も鉄道本部の常務取締役として退任するまでの間、建設部門の他、人事研修、

投資計画、支社長など多彩な業務に携わった。2014年、鉄道建設改良を得意としている鉄建建設の社長に就任し、一貫して技術的に大変難しい工事の指揮を取るかたわら、土木学会会長、日本鉄道技術協会会長としても顕著な業績を残された。

2021年から、計交研の皆さんにも厚いご支援いただいている社団法人「未来のまち・交通・鉄道を構想するプラットフォーム(略称:未来構想PF)」の会長を引き継いでもらい、後輩の技術力の承継にも精力的に活動いただいた。

締めくくりにJR東日本山岳会会長そしてそのOB会である「エスカルゴ」の会長も引き受けてもらった山登りの先輩としても、長く付き合ってくれた林君への万感の思いを込めて筆を置く。

