

計画・交通 研究会会報

[1月号]

Association for
Planning and
Transportation
Studies

2026
01
[Jan.]

発行日：
令和8年1月16日
発行：
(一社)計画・交通研究会



高輪ゲートウェイ駅

Photo: Sayaka UEHARA

01
January
07

02 特別インタビュー

長い物語が紡がれていく、この国のインフラ整備とは?

国土交通省 事務次官

聞き手:東京大学教授(当会会長)

企画・文責:作家/エッセイスト(当会理事・広報委員長)

水嶋 智

羽藤英二

茶木 環

視点

様々な道路交通利用者に合わせた交通安全対策

名古屋大学大学院環境学研究科 准教授

井料美帆

08 会員企業・団体百景

20~30年後の日本に必要となる具体的なプロジェクトの検討・提言

一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会 常務理事

林田康洋

10 あの人の本棚より

研究者としての「原点」と未来～松田達編『磯崎新建築論集2 記号の海に浮かぶ〈しま〉——見えない都市』～

東京大学大学院工学研究科 社会基盤学専攻 助教

小林里瑳

11 お知らせ

12 行事報告

[特別インタビュー]

長い物語が紡がれていく、この国のインフラ整備とは？

国土交通省 事務次官 Satoru
水嶋 智 MIZUSHIMA

聞き手 東京大学教授 羽藤英二
(当会会長)

企画・文責 作家／エッセイスト 茶木 環
(当会理事・広報委員長)



INTERVIEW

運輸官僚として整備新幹線や成田空港の滑走路建設など多くのプロジェクトに膨大な熱量をもって携わってこられた国土交通省の水嶋智事務次官ですが、若手時代のエピソードやインフラ整備に対する考え方などについて、羽藤英二会長がお話を伺いました。

高校時代から国家公務員を目指す

私は京都で高校までを過ごしました。実家は生花店で、ネクタイを締めて通勤している人は周りにはいないうな環境でした。高校2年生の時に生徒会長を務めていて、同級生から「水嶋くんは国家公務員になるといいのでは？」と言われ、この職業を意識するようになったんです。

大学進学は東京大学か京都大学か迷っていたところ、高校の先生から「東京大学の方が向いている」と言われて、東京大学を文科1類に入学しました。

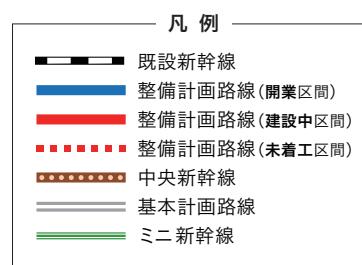
就職活動の時期を迎え、法曹の世界に進まず、民間企業も回らずに公務員試験を受けました。当時は国家公務員採用Ⅰ種試験（法律）の1次と2次の試験に合格したら公務員になる資格が与えられたのですが、1次試験が終わった段階で各省庁を訪問していました。私も尊敬していたサークルの先輩が運輸省（現・国土交通省）で仕事をされていたので、訪問をして面接していただいて、1985年8月に内定をいただきました。

率直に言って、当時はインフラに携わる仕事がしたかったとか、やり

たいことが明確だったわけではなかったのですが、社会のことを知らない学生なりに、「運輸省に入るのであれば、2つの重要課題である国鉄改革と成田空港に携わるような仕事がしたい」と考えたんです。私も若かったですし、「そんなに難しい問題があるのなら、解決してやろう！」という、少々不遜なぐらい意気込みも大きかった（笑）。その後の仕事ではまさにその2つをずっと担当させていただき、ある意味では僕のライフワ

ーク的になっていて感慨深いですね。

入省して配属されたのは海上技術安全局（現・海事局）です。その経験も後に活きていて、今、アメリカの造船業は衰退していて、日米の関税交渉の中で日本の造船業に頼ってきている部分もある。日本は戦後、最大の造船国でしたが、現在はその勢いを少し失いつつあり、海事国家として強化を目指しています。当時も日本の造船業の国際競争力について議論していく、とても勉強になりました。



全国の新幹線鉄道網の現状

〈プロフィール〉

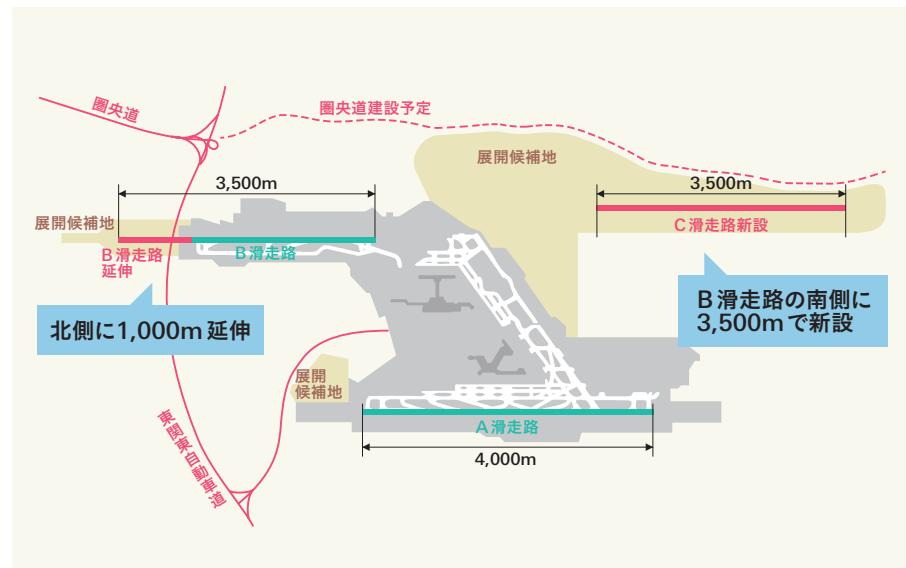
京都府京都市出身。東京大学法学部卒。1986年、運輸省に入省。観光庁次長、海事局長、鉄道局長、大臣官房長、鉄道建設・運輸施設整備支援機構副理事長、国土交通審議官を歴任し、2025年7月1日、国土交通事務次官に就任。

若手時代から整備新幹線と関わる

2年ほどして国有鉄道改革推進部に異動しました。私が入省した翌年、1987年4月1日に国鉄は分割民営化されましたが、国鉄改革における様々な仕組みづくりはまだ続いていました。例えば長期債務や、JRに移行しなかった人たちの再就職など、JRから切り離した問題が残っていたんです。

一方で、民営化してスタートしたJRの経営は順調でした。そこで、新幹線整備の声が政治サイドから出てくることになります。国鉄末期に凍結されていた整備新幹線の整備を進めることとなり、作業部隊に私も携わることになりました。最初に着工したのは北陸新幹線の高崎—長野間のフル規格でしたが、他の線区については、事業費を抑えるために、運輸省ではフル規格とミニ新幹線やスーパー特急方式を組み合わせた絵を描きました。これは地元の方々からは「ウナギ(フル規格)を注文したらアナゴやドジョウ(ミニ新幹線やスーパー特急方式)が出てきた」とからかわれましたね。ただ当時、霞が関では「第二の国鉄を作らない」、つまり赤字を生まないようにして新幹線をどのようなスキームでつくるかが強く問題意識としてありました。

整備新幹線には入省3年目の時に初めて建設に携わり、その後は鉄道



成田空港の更なる機能強化

の審議官や次長や局長という立場でも仕事をすることになりました。北陸新幹線の金沢—敦賀間の延伸では、当初予定していた2023年春の金沢—敦賀間の開業が遅れることになり、建設主体である独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に国土交通省が業務改善命令を出し、私が2021年1月に副理事長に就任しました。それまで技術畠の人が就いていたポストです。2024年3月に何とか開業にこぎ着け、あとは敦賀から京都までどのルートを通すのかという問題に向き合っています。

京都は私の故郷なので、18歳の時に東海道新幹線に乗って東京に出てきた人間が、段階的に北陸新幹線を延伸して故郷にタッチダウンできるかというようなところに、自分の官僚人生の最後が重なっていることは、少しセンチメンタルですが感慨深いものがあります。

成田空港B滑走路新設に携わった30代

私の30代は成田空港一色と言っても過言ではありません。成田空港は現在、年間発着件数50万回を目指してC



滑走路の新設やB滑走路の延伸、ワンターミナル化や新貨物地区の整備など、「第2の開港」プロジェクトが進められています。私は1990年代に航空局に2回配属され、特に2回目は飛行場部新東京国際空港課整備推進調整官(1996–2000)として成田空港のB滑走路新設の準備に携わりました。空港建設時に地元の苛烈な反対運動が起り、A滑走路1本のみで1978年に開港しましたが、それだけではとても航空需要を満たすことができず、2本目の滑走路建設は悲願と言えるものでした。

私も週末も成田に通って地域の方々と話し合いを続けました。そして最終的には計画よりも800m北側にずらして新設する原案をつくりました。反対されている地権者の方の



東京大学教授
羽藤英二 (当会会長)

Eiji HATO

土地を避け、国道51号の使用にも支障がない範囲で北側にずらすというものでした。経済効果や雇用創出などへの期待から地元公聴会でも大多数が賛成意見でした。B滑走路は1999年12月にようやく着工し、そ

の後、私は担当から外れましたが、2002年に供用開始となりました。

当時、話し合いを行っていた農家の方がつくっている野菜を30年近く経った今でも購入し続けています。事務次官になった時にも成田の地域の皆さんとのところへ挨拶に行ってきましたが、30年はあっという間だと感じました。

私は役人人生を40年送ったことになりますが、今、実感しているのは、インフラは1人の職業人生にはまりきらない長い物語が紡がれていくのだということです。先日も、木曽川中流域に建設する新丸山ダム(岐阜県)の定礎式に出席したのですが、この事業は20年以上遅れていて事業費も4倍以上になっています。ダムというのは自然と闘いながら、多くの人々が時間とお金と労力をかけてつくり続けている。この国でインフラを整備するというのはそういうことなのだと思いませんね。

インフラ整備や持続可能性の財源のあり方は

私自身が事務次官としてできることは限られていますが、根本的には財源の問題があります。平成の約30年を振り返ると、社会保障の予算は10兆円が30兆円となり、令和の時代に入って40兆円に届こうとしています。防衛費はかつてはGNP比1%枠

「この国でインフラを整備するはどういうことか、インフラ整備のために誰がどのような負担をしていくか、正面から議論される社会になつてほしいと思います」

があり、その後も1%台で推移してきましたが、現在の目標は2%で、かつそれを前倒しする動きになっている。社会保障も防衛費も予算の増額が議論される時に「その財源はどうするのか」という問題意識がセットになっています。そのため、消費税などについても表の舞台で議論されてきています。

けれども公共事業は平成の初め頃に6兆円で今も横ばいのままで。その一方で設計労務単価とか建築資材は近年、急激に上昇していますので、何が起きるかというと、事業量が減っていくわけです。それを今、「強制化」というタイトルのもとで、五カ年計画を2回作って、実質的には補正予算で事業量を確保しています。しかし、その財源は税収の上振れと国債に頼ってしまい、財源のあり方については他の政策分野と比べると議論が正面からなされていない。これはこの国の財政やインフラにとって望ましいことかという問題意識を私は常に抱いています。

さらに、「第二の国鉄をつくれない」という不幸な生き立ちを持つ整備新幹線は補正予算の枠にすら入れられていない。そのため予算と工期の制約が極めてがんじがらめになった中で進めなければいけない事業になってしまい、北陸新幹線のようなトラブルが起こってしまった。

マクロな視点では、そうした構造をどう変えていくかという議論が必要だし、最終的には誰がインフラ整備の費用を負担するのかという議論は避けられない。建設業界でも下請けの技能者たちにちゃんと支払いをするには元受けに支払わなければならぬ。するとゼネコンはそこに掛かるお金をディベロッパーに回すわけです。ゼネコンとディベロッパーのせめぎ合いもありますが、最終的に誰かの懐に入るお金は誰かが負担しなければいけないとお金は回っていかない。

最近の民間の開発事業や国交省の所管事業で言えば、貨物輸送、物流などもトラックドライバーがちゃんと働くためには下請けの会社に元受けの会社が支払いをする。元受けが支払いをするためには荷主がちゃんと支払いをしなければいけない。利用者が負担しなければいけない。だんだんとその理解が進んでいった。インフラ整備のために誰がどういう負担をしなければいけないかということについてもう少し正面から議論される社会になってほしいと思います。

1つの参考として、鉄道の事例にバリアフリー料金があります。バリアフリーについてはインセンティブがないので鉄道事業者から国に補助金を求められた。一方で都市鉄道の中には収益力の高い事業者もあり、そこに税金

「一番汗をかいでのり20代、30代の若手こそが今の国交省や企業を支えているエースプレーヤーだと心から思っています」

を投入する必要があるのかという議論があった。最初は補助金をインセンティブとして実施しました。けれども鉄道事業者にお願いしたのは、バリアフリー料金として利用者から運賃プラスアルファのお金をいただき、バリアフリーあるいはホームドアが付けば、線路に醉客が落ちたり、落下物がある度にダイヤが乱れることはなく、安全性が高まる上に定時制も保たれるので、サービスレベルがアップする話となる。つまり鉄道事業者にもメリットが生まれます。こうした工事をどこかの企業に発注することで雇用も生まれるし、お金も回る。それは皆にメリットが生まれる経済成長で、まさにデフレ脱却を目指す経済の循環なのではないかと考え、バリアフリー料金を提唱しました。これは制度的に定着しましたけれど、今後もそういう工夫は考えていかなくてはならない。

通勤や通学、またはその他の目的で移動するために交通事業者がインフラを整備して、その後に社会的な責任を持つことと同様に、ディベロッパーの社会的責任も大きいと考えます。ディベロッパーが開発し、ビルやマンションをつくった後、永続的に社会に負荷をかける事実がそこにあるわけですので、社会的責任はディベロッパーにも関わってもらう必要があります。

交通事業者の社会的な存在意義を再認識する

日本国内の観光についてはオーバーリズムの問題が指摘されていますが、インバウンドの7割が東京一大阪間に集中しています。人が集



国土交通省 事務次官
水嶋 智

Satoru MIZUSHIMA

まる地域もないわけではありませんが、他の地域の人と話をすると、自分たちの地域にはそれほど利益がないと言われることが多い。ゴールデンルートに集中しているインバウンドをどうやって分散させるかはとても重要です。

2019年にフランシスコ教皇が日本に来られた際に、最初に被爆地の1つである長崎を訪問され、次に広島に行かれた。この時、移動に利用されたのは飛行機でした。長崎と広島が新幹線で直通すれば、所要時間は2時間です。世界に名高い2つの都市が2時間でつながることでこちらに足を運ぶ人が増え、オーバーリズムを解消して、地域の振興を図ることも可能です。



観光基盤の拡充・強化を図るための恒久的な財源確保を目的として、国際観光旅客税(2019年より日本からの出国時に課税)という仕組みを観光庁の次長の時に担当してつくり、これは今1000円のところ、今年の税制改正で3000円に上げる方向で議論されています。仮にインバウンドが年間4000万人、アウトバウンドが2000万人だとすると税収は合わせて年間600億円になりますが、これを3000円に上げるとその3倍になります。この財源を交通網の整備に回すことができないか議論しています。まずは空港アクセスに着手したい。地方空港、例えば千歳空港のアクセスは輸送力が限界にきているので、そういうところから始めていきたいと考えています。

もう1つは別の視点の話になりますが、個人的には株式会社という組織形態と鉄道事業等の公益的な事業の関係をどう考えるかという問題意識を持っています。鉄道会社が世の中でどういう理由で存在し、貢献できているか。鉄道事業者の存在意義は株主に対する配当の多さだけではなく、地域に対する貢献度や社会的責任、外部経済も考慮する必要があると認識しています。鉄道が走っていることで多くの様々な人たちがメリットを受ける、それが事業者が存在している最も大きな社会的意義な

じめとした交通の分野だと思います。

実業家であり鉄道の愛好家でもあった原信太郎さんが収集した鉄道模型を集めた原鉄道模型博物館が横浜にありますが、その長男である原丈人さんはアメリカの有名なベンチャーキャピタルで財を成した人ですが、この方が主張しておられるのが公益資本主義で、行き過ぎた資本主義から公益性を重視する資本主義への転換を提唱され、鉄道はその最たる例だとおっしゃっています。経済性と社会性をどう両立させるか。これを一番問われているのは交通の分野だと思いますね。

下り坂で見える風景を 後輩たちにしっかり伝えたい

若い人の結婚式に出席すると、新郎や新婦の上司がスピーチで「将来、会社を背負う人材で」などと話されるのですが、僕自身は「彼(彼女)は今、うちの役所を背負ってくれています」と話します。私も自分がシニアになったからこそ分かるのですが、やはり一番手を動かして汗かいているのは20代、30代の人たちなんです。だから、今の国交省や企業を支えているエースプレーヤーやポイントゲッターは彼らだと心から思っています。若い人たちが新しい価値を生み出して闘闘に動く時に、私の役

割は全体の指向性を誤らないように調整することなんです。

自分自身の若い頃を振り返ると、整備新幹線でも成田空港でも「この仕事をやっているのは自分たちなんだ」と自負していたし、やりがいも達成感も十分にありました。当時の局長や次官の先輩方は若い私たちが考えたことをどうやって社会のレベルに乗せるかという苦労をしてくださっていたのかもしれません。今の若い人も自分たちが担っているのだと思っていてくれればいいですね。

自分自身の今後のイメージについて少し思うところがあります。中国最古の哲学書にして東洋思想の根幹を成す古典『易經』は64卦に分けて、自然の法則や人間の行動を深く理解するための手段が記されているのですが、その中の「乾為天」の卦に龍のステージの話が書かれています。まだ時期を得ていない「潜龍」は日の目を見ないところでひたすら力を蓄える。そして段階を経て大空を駆け巡る‘飛龍’となる。昇り詰めた‘亢龍’には必ず衰えが訪れます。その後に2つの道があります。それは落ちるか降りるかで、この2つは大きく異なります。頂点から降りることを拒んだら後は転落するしかありませんが、身を引くタイミングを見極め、上手に降りていけば、周りの風景と雲を道連れにして、地上に恵みの雨を降らせることができます。上手に降りていくことができると、今まで見えなかった下り坂の風景を見ることができ、その風景をそれまで信頼関係を築いてきた後輩たちに語ることができるのでないかと考えています。私自身も降りていく時に後輩たちにその風景をしっかり伝えていきたいと思います。

Opinion:

視
点

様々な道路交通利用者に合わせた交通安全対策

名古屋大学大学院環境学研究科 准教授 井料美帆



令和8年度からの第12次交通安全基本計画が目下検討中である。中間案を見れば分かるように、道路交通安全の重点施策項目が現計画よりも細分化されている。特に注目すべきは、道路利用者ごとの特性に応じた配慮や対策がより詳細に示されている点である。例えば、これまで一括りにされていた「歩行者」と「自転車」、さらに「高齢者」と「子ども」がそれぞれ分離され、各々に対する重点施策が挙げられるようになった。対象ごとの特徴に焦点を当てた対策の必要性が改めて強調されていると言える。

ここに新たに加わった視点として「小型モビリティ」と「外国人」への対応がある。電動キックボードをはじめとする一人乗りの小型モビリティは、個人の多様な移動ニーズに応じて普及しつつあり、環境への負荷軽減や交通渋滞の緩和が期待される。2023年の道路交通法改正で特定小型原動機付自転車(以下、特定小型原付)が新たに区分され、多くの販売者が市場に参入したことで、シェアリングサービスだけでなく個人でも手に入れやすい環境が整ってきている。低速から中速域のモビリティは、移動の自由度を高めるとともに、非常時には公共交通の代替手段としても機能しうる。

しかし利用者の増加に伴い、交通事故件数も増加している。電動キックボードは小型のタイヤと比較的簡素な車体構造を持つため、自転車と比べ

て路面の凹凸や段差に弱く、重心が高いため急な旋回や停止時にバランスを崩しやすい傾向がある。ただし、特定小型原付の形状は電動キックボードに限定されない。最高速度が時速20km以下で、大きさや出力、ブレーキやランプ、ヘッドライトなどの保安基準を満たすものであればよく、自転車やスクーターに近い形状のものや三輪のものなど、さまざまな形態が存在する。最近では座り乗り型の利用を目にする機会が増えており、車両構造上の課題を考慮しつつ、より安定した使い勝手の良い形に集約されていくようと思われる。

特定小型原付の交通ルールは一見複雑だが、「自転車の乗り方の原則を厳密に守った形」とほぼ同じである。特定小型原付は「最高時速6km以下」の設定にしなければ自転車歩行者道を走れないと不便、とも言われるが、自転車も歩道走行時は徐行の規定がある。自転車に対して青切符が導入される中で、これを契機に両者のルール理解がさらに深まることを期待したい。

次に外国人については、インバウンドに加え、深刻な人手不足に伴う人材確保の要請から外国人運転者が増加し、日本の運転免許保有者は昨年時点でおよそ125万人を超える。彼らへの交通安全対策は、交通ルールへの理解はもちろん、遵守意識の醸成がポイントとなる。遵守意識は国ごとの社会

的・文化的背景によって大きく異なり、遵守意識が低い国ほど交通事故発生率が高いことが国際交通安全学会等の調査でも示されている。

さらに、道路上での、周りの人との協調の仕方も異なる。他の道路利用者とのインタラクションがある局面、例えば車線変更や譲るべきか否かの判断において、相手に対する期待は過去の経験に基づいて形成される。日本人同士でも、例えば高速道路のファスナー合流は、首都高速道路では以前から一般的だが、私の住む名古屋では近年のキャンペーンの効果により、ようやくその認知が進んできたように思う。こういった行動は、利用者同士での共通認識があって初めて実現されるものであり、知らない人同士では互いの行動が予測できず、危険が伴う。外国人運転者は共通認識の範囲が限られ、通常通り運転しているつもりが危険な行動を引き起こす可能性があると言える。私は大学で国際プログラムを担当している関係上、よく研究科の留学生の状況報告を受けるが、特に入学初期の留学生が事故やヒヤリハットに遭うことが多いように感じている(あくまで感覚的なもので、統計データはないが)。これももしかすると、他者との認識の不一致によるものかもしれない。認識のギャップを突き詰めていくことで、より具体的な安全教育につなげることができるのではないかと考えている。

Projects: 会員企業・団体百景

20~30年後の日本に必要となる具体的なプロジェクトの検討・提言

一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会

常務理事
林田康洋

■はじめに

日本プロジェクト産業協議会(通称JAPIC)は1979年に設立されました。建設・鉄鋼・重工をはじめとした約220社の企業・団体が集い、東京湾横断道路を皮切りに、関西国際空港や筑波エクスプレスといった多くの国家的プロジェクトを主導してきました。現在は、大きなインフラプロジェクトのみならず、環境・防災・水循環・海洋資源・森林といった、合計15の多彩な委員会・研究会を有します。それぞれ、大学教授等が務める委員長のもとに会員企業の社員が集まり、公益的観点から将来の日本に必要なプロジェクトを真摯に検討しています。今回はその中でも、「国土・未来プロジェクト研究会」の足下の取り組みについてご紹介します。

■国土・未来プロジェクト研究会

この研究会は、当会 中村英夫副会長(東京都市大学名誉総長)の発案のもと、2015年8月に、中村英夫副会長を最高顧問、パシフィックコンサルタンツ(株)特別顧問 藤本貴也氏を委員長として発足しました。「第四次全国総合開発計画」以降、具体的なプロジェクトの提言が抑制されるなか、出来るだけ具体的なプロジ



中村英夫副会長 東京都市大学名誉総長
エクトの検討・提言を行うことを目的としています。

研究会では、まず全国各地の経済界、有識者等へのヒアリングや意見交換を行い、独自の発想も加えた約140件のプロジェクト(要素計画)をリストアップしました。それらを、その効果の大きさと実現可能性で評価し、18の「重点推進プロジェクト」と22の「推奨プロジェクト」として2017年に発表し、「提言! 次世代活性化プロジェクト～BEYOND2020

～」として冊子にまとめました。更に、その中から実現可能性や整備効果等を勘案し、更なる検討を深めて公表したのが、全国12の「国土造りプロジェクト構想」です。

1. 国土造りプロジェクト構想

2022年3月、経団連会館でシンポジウムを行い、北は北海道から南は沖縄まで、全国12のプロジェクトを公表しました。その内容が次表となります[表1]。

プロジェクト毎に10名前後のチームを結成し、チームリーダーのもとで検討を重ねました。検討にあたっては必ず現地踏査を行い、整備を行う具体的な場所を特定し、完成後の姿をパースとして示すことで、その効果を視覚的に示すようにしました。全ての提言を冊子としてまとめることに加え、「JAPIC国土造りプロジェクト構想」という本を発刊、大型書店の書棚にも並んでいます。

プロジェクトの実現には、当該地域での機運醸成や盛り上がりが必要です。提言公表以降、地域の経済団体と連携し、地域の皆様を対象としたシンポジウムを開催、提言の説明と機運醸成活動を続けています。公表以降、地方でのシンポジウム開催



国土造りプロジェクト構想 12プロジェクト	
1	津軽海峡トンネルプロジェクト
2	日光・鎌倉・京都の交通改善プロジェクト
3	外濠(市ヶ谷~飯田橋)地区再生プロジェクト
4	大都市の都心辺縁部における駅まち空間再構築
5	東海道由比地区での強靭な国土交通軸確保のために
6	中川運河水辺地区再生構想
7	神戸空港の機能強化と関西三空港一体運用
8	四国全県単線新幹線と地域発展
9	瀬戸内クルーズネットワーク構想
10	下関北九州道路の早期事業化を目指して
11	沖縄本島ツインゲートウェイ構想
12	気候変動による豪雨災害へ備える

[表1]

※詳細はJAPIC HPより



津軽海峡トンネルプロジェクト完成イメージ

は9回を数えます。また、2022年以降、日本建設業連合会の地方支部が主催する「社会資本整備の重要性に関するシンポジウム」でも当会の提言を講演し、全国を一巡しました。

2. 地域ブロック総合開発計画

2023年からは、研究会のもとに「地域ブロック総合開発計画委員会」を設置し、新たな検討を始めました。「国土造りプロジェクト構想」が個々のプロジェクトの検討であったのに対し、この検討は地域全体の発展・活性化

に向けた複数のプロジェクトを検討、提言するものです。具体的には、北海道、畿北(近畿北部・北陸嶺南)、四国、沖縄の4地区を対象に、やはり10名程度のワーキンググループ(WG)を結成し、各WG長のもとで検討を重ねました。いわば、「民間版国土形成計画」と呼べるものです[表2]。

検討にあたっては、有識者から地域に関する多彩なテーマでヒアリング・意見交換を行った後、各WG委員それぞれが具体的なプロジェクト案を作成しました。その上で、WG内で評価付けを行い、更に深掘りするテーマを決めた上で提言項目を練り上げ、最終的な提言を作成しました。各WGとも現地視察を行い、実際に多くの現地の方からご意見を頂きました。こうしてまとめた提言を2024年12月に各地区一斉に公表し、



2025年3月には、中野国土交通大臣(当時)に手交しました。

こちらも、地域の方々に理解を頂き地元機運醸成を図るため、シンポジウムを開催しています。2024年8月には北陸新幹線開通後の福井県敦賀市にて「畿北」、2025年11月には愛媛県松山市にて「四国」の発表を行いました。本年4月には北海道札幌市での開催も予定しています。

さらには昨年から新たな地域として、山陰(鳥取・島根)の検討を行っています。既にWG委員での現地視察も行い、具体的な提言の取りまとめに入っています。近々公表できることと思います。

■おわりに

当会では、多くの関係者にご協力を頂きながら、ご紹介した国土・未来プロジェクト研究会のみならず、多彩な委員会で検討・提言を行っています。今後も、20~30年後の日本に必要となる具体的なプロジェクトを積極的に提言して参ります。

WG名	WG長
北海道	石井吉春 (北海道大学大学院客員教授)
畿北 (近畿北部・北陸嶺南)	須野原豊 (一社)ウォーターフロント協会会长)
四国	大内雅博 (高知工科大学教授)
沖縄	羽藤英二 (東京大学大学院教授)
山陰	井上聰史 (元政策研究大学院大学教授)

[表2]

※詳細はJAPIC HPより



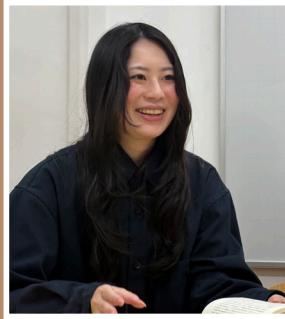
あの人の

FROM THE BOOKSHELF

02 本棚より

東京大学大学院工学研究科 社会基盤学専攻 助教

小林里瑳 Risa KOBAYASHI



研究者としての「原点」と未来

～松田達編『磯崎新建築論集2 記号の海に浮かぶ〈しま〉—見えない都市』～

聞き手・文責：みずほリサーチ＆テクノロジーズ 小川拓弥（広報委員）

今回の「あの人の本棚より」は、東京大学大学院工学系研究科の小林里瑳助教に選んでいただきました。前回(2024年11月号掲載)の羽藤会長に続いて、建築家・磯崎新さん関連の書籍となります。この一冊との出会いや、そこに描かれた都市論が自身の研究や現代社会にどのような意味を持つのかについて、若手研究者の立場から語っていただきました。

自身の原点となる書籍との出会い

——本書を手に取ったきっかけについてお聞かせください。

小林 この本が出版された2013年、私は専門課程に進学したばかりでした。文系出身なこともあります。まずはテクストから学びたいと考え、磯崎新の存在を知りました。当時、磯崎さんの都市論に関する書籍を購入することは難しかったものの、やはり骨太の論考を展開している以上は、何度も読み返せるよう手元にはほしいと考えていました。そんな時、大学の集まりで本書の編集に携わった松田達さんの宣伝を受けて本書を手に取るに至りました。出版記念イベントで、後に指導教員となる羽藤英二先生との出会いもありました。私自身の都市観の根本を形成し、研究者としてのキャリアのきっかけでもあり、まさに私の「原点」と言える本です。

——都市分野にご关心を持ったのは、どのような経緯があったのでしょうか。

小林 高校生の頃、阪急電鉄の沿線開発戦略に興味を持ちました。ただ、当時は学問へとどう繋げるべきかわからず、得意科目だった歴史や地理を活かせる文系に進学しました。大学入学後に様々な学問分野に触れる中で、ようやく都市工学という分野にたどり着きました。

磯崎新の分裂と矛盾

——本書の中で特に印象的だった部分について教えてください。

小林 やはり第一章「虚体都市」のインパクトは絶大です。冒頭の「都市破壊業KK」や、非常に難解な「流言都市」の論考に、磯崎新のすべてが詰まっています。彼の中には、殺し屋[SIN]と建築家[ARATA]という二つの人格が常に相克していたと言われますが、それは根源的な、コントロール不可能な「分裂」だったのではないでしょうか。彼の矛盾がありのままに表現され、破綻した文章が、磯崎さんの本質だと感じます。エン

ジニアリングの世界は、課題を「わかりやすく」設定し解決することを求めるが、それが破壊されるパワーが都市には常に内在している。それは災害などの外生的なものだけじゃなくて、内生的な不可視化された矛盾や外れ値の存在も含んでいると思います。我々は建てるに目を向けがちですが、殺し屋SINがどこかにいる、という感性を持つべきだと思います。

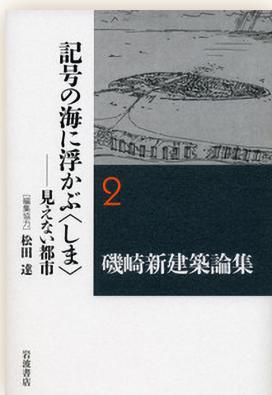
「未来都市は廃墟である」

——磯崎さんの概念は、先生の研究にどのような影響を与えましたか。

小林 「未来都市は廃墟である」という概念は、私の心に深く刺さりました。何かを建てた瞬間に、それは終わりを内包するという考え方です。私自身、東日本大震災の津波被害をテレビ越しに見て、ある種の諦念を抱いていました。戦争の焼け野原を原風景に持つ磯崎さんと、この「廃墟」の感覚でリンクしたのだと思います。またこの概念は、情報等の「見えないもの」を扱う研究へと、私に向かわせる大きな転換点になりました。「流動」は流れ続ける限り終わりを内包しない。そこに研究者としてのやりがいを感じたのです。修士から、よりプリミティブな、土地の見えない価値を扱う現在の研究スタイルに至ったのも、学部生の時に蒔かれた種が時間をかけて発芽した結果だと思っています。

現代における「見えない都市」

——磯崎さんの都市論は、現代の都市計画にどのような示唆を与えていくでしょうか。



『記号の海に浮かぶしま』

松田 達 | 磯崎新建築論集
岩波書店

19世紀以降の都市の変貌を「虚体都市」「不可侵の超都市」など独自の視点で整理し、脱近代の都市像を鮮やかに浮かび上がらせる卓抜な現代文明論。一見均質な近代都市空間が重層的なネットワークの形成で変容し、海に浮かぶ群島の如く、相互に異質な集合体=虚体都市が出現する現代社会の様相を明らかにする。21世紀世界への予見的洞察。

磯崎新建築論集

- 第1巻 散種されたモダニズム(横手義洋編)
- 第2巻 記号の海に浮かぶしま(松田達編)
- 第3巻 手法論の射程(日埜直彦編)
- 第4巻 〈建築〉という基体(五十嵐太郎編)
- 第5巻 「わ」の所在(中谷礼仁編)
- 第6巻 ユートピアはどこへ(藤村龍至編)
- 第7巻 建築のキュレーション(南後由和編)

小林 磯崎さんが当時「見えない都市」として表現した、電子情報やサイバネティクスが覆う都市は、今や誰もがリアルだと感じられるようになりました。この論考が書かれて半世紀近く経ちますが、現在における「見えないもの」は、私は工学的な標準化からこぼれ落ちた「外れ値」だと読み替えられています。工学は、課題解決のために標準[スタンダード]を作りますが、それは同時

に、標準から外れたものを切り捨てる行為でもあります。社会に漂っているはずなのに、システム上は見えなくされている「外れ値」。これこそが、現代の「見えない都市」の正体ではないでしょうか。高度にシステム化された現代だからこそ生じる「新たに見えなさ(外れ値)」に目を向けることが、今の私たちに求められている視点なのだと思います。

「超都市」が作る未来

——本書で触れられている「超都市」の概念や、未来の都市像についてはどうお考えですか。

小林 磯崎さんの言う「超都市」は、中心を持たず、機能が分散したネットワーク状の都市像ですが、これは現代のドローン物流や新しいモビリティが普及した先に現れる都市の姿と重なります。既存のインフラに覆われた都市よりも、むしろこれから発展していく地域の方が、この新しい都市像に近いものが生まれるかもしれません。例えば空飛ぶ物流が建物の配置や都市の形状を再構成していくような未来です。私自身も今、首都圏の土地売買のビッグデータを解析し、情報化された取引と物理的な土地とのギャップ=「見えなさ」を扱う研究を進めていますが、「実体」と「流動」の関係性を問い合わせる視点は、本書から強く影響を受けています。

この本を「原点」としながらも、現代の視点から彼の概念を乗り越えていくことが、私たち30代の仕事なのだと思っています。

Information [お知らせ]

第4回 今後の巨大地震への備え、 インフラ強靭化戦略(仮)

我が国は世界有数の地震多発国であり、今後30年以内の発生確率が70%～80%とされる南海トラフ巨大地震や首都直下地震等、ひとたび発生すると国難規模の被害が想定される地震リスクとどう向き合っていくが問われています。こうした甚大なる危機に対しては、従来の事後対策偏重の発想から脱却し、平時と非常時の境界を設けないフェーズフリー防災の発想で災害イメージーションを高めていくことが重要です。

イブニングセミナー

本セミナーでは、都市震災軽減工学の第一人者である目黒教授をお招きし、今後想定される大規模地震災害への向き合い方についてご講演をいただきます。

- 日 時 2026年2月24日(火)17:00～19:00
- 形 式 ハイブリッドセミナー(参加型とオンラインの同時開催)
*セミナー後、懇親会を開催する予定です。
- 場 所 日大理工学部駿河台校舎 タワー・スコラ 2階 S204教室
- 講 師 東京大学 生産技術研究所 目黒公郎教授

Reports:

行事報告

2025年度 第3回イブニングセミナー

物流サービスの変革:最近の動向を踏まえた新たな都市・交通のあり方

2025年12月23日、東京大学にて2025年度第3回イブニングセミナーが開催されました。東京理科大学柳沼秀樹准教授をコーディネーターに、第一部では、国土交通省道路局企画課道路経済調査室遠藤由梨氏より、道路上に物流専用のスペースを設け、自動で荷物を輸送する新たな物流システム「自動物流道路」についてお話しいただきました。自動物流道路は、トラックドライバー不足をはじめとする物流分野の課題に対応すべく、2027年度までの新東名高速道路での実証実験実施を目指し、当会羽藤英二会長を委員長とする検討会や、民間企業が参画するコンソーシアムを立ち上げ、事業コンセプトや整備効果等の検討を進めています。また、今年度は自動物流道

路を構成する各種の要素技術について実証実験による検証が進められています。

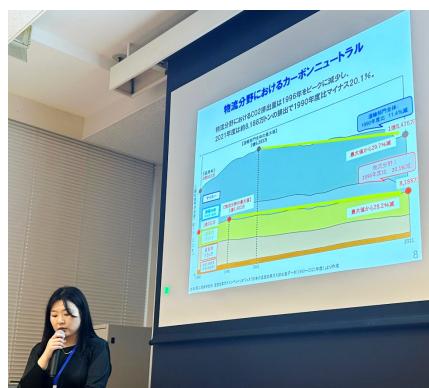
続いて、物流施設に特化した不動産デベロッパー、日本GLP(株)小鷺博之氏より、民間企業の視点から物流業界の変遷、最新の物流施設についてご説明いただきました。荷物を貯蔵するための倉庫が、コミュニティ形成、災害対応といった時代のニーズに応える中で、多機能型の物流施設へと進化を遂げていきました。日本GLP社が開発する物流施設では、防災拠点としての役割やイベント等の実施を通して地域との共生を図る他、施設での就労環境改善にも注力し、物流業界全体のイメージアップに貢献しています。

第二部では、交通・物流の専門家

である東京海洋大学の兵藤哲朗教授より二つの話題提供に関連した総評をいただきました。想定されている自動物流道路の輸送能力と、東京大阪間の貨物需要から自動物流道路のマーケットについて考察いただくとともに、物流拠点の立地や規模の変遷、地区計画に基づいて作られた最新の物流施設の開発事例などをご説明いただきました。

大規模災害やコロナ禍を経験する中で物流の強靭化の重要性を再認識し、自動化等の技術が飛躍的に進歩した今、自動物流道路や次世代型の物流拠点をはじめとする新たな物流インフラの構築に期待が高まるセミナーとなりました。

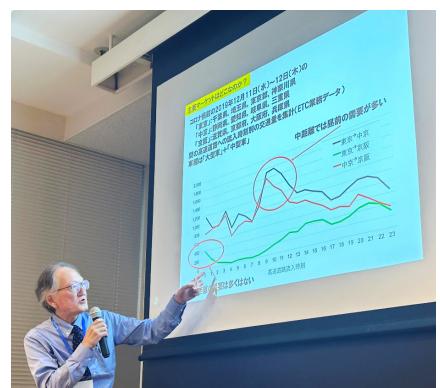
日本工営(株) 大高枝里(広報委員)



国土交通省道路局企画課道路経済調査室 遠藤由梨氏



日本GLP(株) 小鷺博之氏



東京海洋大学 兵藤哲朗教授

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
TEL: 03-4334-8157
E-Mail: jimukyoku@keikaku-kotsu.org
Homepage: http://www.keikaku-kotsu.org/

広報委員会

委員長(本号編集責任者)	茶木 環
幹事長(本号編集副責任者)	辻 功太
副幹事長	古宇田剛史
副幹事長	梶谷 俊夫
本号編集委員	小川 拓弥
委員	後藤 祐樹・大高 枝里
	伊藤 香織
	内海 克哉・奥田 豊
	片岡 潔・柴崎 隆一
	高瀬 太郎・高山 涼平

委員	知花 原 丸山	武佳・祐輔	中村 大貴	裕史
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	吳 古林 八木	展宏 龍聖	萩原 啓太	隆宏
デザイン/レイアウト				新目 忍