ISSN 1349-9610

交通Bulletin

2005年 特別号, No.10

発　行　日：平成18年1月31日
発　　行：日本大学理工学部
社会交通工学科教室
☎ 047-469-5239（教室事務）
発行責任者：星埜正明（教室主任）
編集担当：伊東　孝・岸上明子・野水雅之
制　　作：株式会社 テイクアイ

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION ENGINEERING AND SOCIO-TECHNOLOGY・COLLEGE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY・NIHON UNIVERSITY

■CONTENTS■

伊澤　岬 教授
『蘇我臨海部サステナブル・ハウジングの「かたち」』
県内大学生の設計を公開審査／最優秀は千葉大（中山研究室）の「マルチ―エイジング」 …… 2
『海の災害と世界遺産 ―厳島・ヴェネツィアに学ぶ技術とデザイン―』
厳島とヴェネツィアの魅力と技術／厳島のデザイン／厳島の技術／厳島とヴェネツィアの自然災害とその技術的対応 … 3

伊東　孝 教授
『石橋　魅力を再発見』山都町で全国サミット …… 5
『勝鬨橋 上がれ』 …… 5
『産業遺産シンポジウム特集　産業遺産に人間の歩み』税制含めて改善必要 …… 6
『だれのための文化遺産か』文化遺産の修復情報と公開を通して …… 7
『土木遺産、建てられた場所に残してこそ　平木橋「現地保存を」』日大教授 現地調査踏まえ訴え …… 7
『勝鬨橋　ここから開け 美しい街並み』 …… 8
『港町の繁栄 解明に挑む　日大生、鞆の神社調査』石造物の拓本収集 …… 9
『国際的な情報ネットを　産業観光国際フォーラム』 …… 9
『鞆の価値知ろう』福山でシンポ　専門家が意見を交換 …… 10
『鞆の歴史的価値を訴え』福山で講演会　架橋計画再検討を提言 …… 10
『鞆は福山の宝』市民と研究者 意見交換 …… 10
『幻の「エッフェル橋」あった』ベトナム近代化遺産を調査、仏建築家設計の橋確認 …… 11
『勝鬨橋 どう活用』“開かずの橋”もし開いたら… …… 11
『郷土愛を育む身近な土木を再発見し 市民参加で維持管理を』 …… 12
『漂流 22 年　福山・鞆の浦架橋埋め立て計画：海外でも「景観守れ」』高まる内外の評価／「活性化は…」行政困惑 …… 13
『エッセイ 輪・和・話：開かずの橋の袂で』 …… 13

岩井茂雄 教授
『歩道舗装にみる環境・アメニティ』歩道舗装の変遷／環境・アメニティと舗装 …… 14

高田邦道 教授
『さよなら歩道橋』少子化、バリアフリーに押され …… 15
『赤い路側帯 事故減』千葉・緑区　視覚効果、安上がり …… 15
『交通運輸　用語の解説』 …… 16
『都市交通の基本「歩行者交通」』 …… 16

轟　朝幸 助教授
『利便性の環境が重要』九十九里沖空港誘致懇　轟日大助教授が講演 …… 18

中山晴幸 専任講師
『走る凶器 暴走自転車　事故多発地帯 衝突の瞬間』（テレビ番組） …… 19
『高速道路に潜む危険　迷惑落下物が車を直撃！』（テレビ番組） …… 19
『急増!! 自転車事故』（テレビ番組） …… 19
『危険！ 自転車が凶器に!? まさかの瞬間』（テレビ番組） …… 19
『時速 30 キロの恐怖　自転車衝撃実験！』（テレビ番組） …… 19

福田　敦 教授
『那覇市中心市街地活性化シンポジウム　歩いて楽しい那覇の街復活を』
基調講演：交通システムと街の活性化／中心地に公共施設戻せ …… 20

安井一彦 専任講師
『「ジレンマゾーン」で事故は起きている』 …… 21

吉川勝秀 教授
『「森、川、海は一つの流域圏」 再生模索へ学会設立』八代市で 29 日総会　研究者と市民ら結束 …… 22
『不知火海・球磨川流域圏学会が発足　住民と連携 課題解決へ』 …… 22
『森、川、海…「流域」を一体的に研究』不知火海・球磨川流域圏学会　あす発足　記念講演会も …… 22
『JIS 化し事故削減』ACCESS　法面足場で活発審議 …… 23
『労災死者数削減へ意欲』法面仮設の JIS 原案　吉川委員長らが会見 …… 23
『「法面工事用仮設設備」JIS 化へ　ユーザー意見 反映を』アクセスの吉川・JIS 原案作成委員長らが会見 …… 24
『環境や文化、暮らし…　研究者と住民連携 新たな視点で活動』「不知火海・球磨川流域圏学会」旗揚げ …… 24

編集後記 …… 24

［社会で活躍する卒業生］
岩坂照之さん　『ものは考えようで楽しむ余裕を持ってほしい』 …… 4
鈴木啓右さん　『独禁法改正問題と入札契約制度』入札制度改善についての提案 …… 17

伊澤　岬 教授
MISAKI　IZAWA

県内大学生の設計を公開審査

蘇我臨海部サステナブル・ハウジングの『かたち』

最優秀は千葉大（中山研究室）の「マルチ―エイジング」

千葉県内の建築系・土木系・都市工学系大学生が中心となり、住宅地開発計画を設計、提案する「蘇我臨海部におけるサステナブル・ハウジングの『かたち』とは」と題した公開審査会が26日、千葉市稲毛区の千葉大学で開かれた。最優秀賞は、千葉大中山研究室（鈴木啓さん、渡辺玲奈さん、恩田絵未さん、池永典子さん、平田永さん、岡屋洋佑さん）の「マルチ―エイジング」が受賞した。

最優秀賞作品「マルチ―エイジング」。景観的な素晴らしさが評価された

対象地区は、千葉市蘇我特定地区の居住系土地利用予定地（中央区川崎町）約20㌶。

千葉大学、東京理科大学、日本大学、東京電機大学から、合計7チームが参加した。高齢化社会、自然環境再生、都市の空洞化、集合住宅地計画を共通課題とし、それぞれがテーマを絞り、模型などを使いながらプレゼンテーションした。審査委員長を北原理雄千葉大工学部教授が務め、審査委員として、赤田靖英千葉日報社社長、明智克夫千葉県建築士会会長、小山潤二都市再生機構千葉地域支社長、実盛理JFEスチール常務執行役員、林孝二郎千葉市助役が参加した。

最優秀賞の千葉大中山研究室は、高齢化社会が進むなか、医療・福祉・健康にスポットを当て、「人・建築・街が元気に歳をかさねる場」を提案した。審査委員は、「これからの時代にマッチしている」「景観的にも素晴らしい」「具体的なイメージができる」などの点を評価した。

公開審査の様子

優秀賞には、千葉大宇野研究室の「千葉スタイルへ―都市型親自然ライフスタイルの提案―」と、千葉大学安藤研究室の「ガーデンハウジングーコモンを創出しコミュニティを育むまちのかたち―」の2点が輝いた。

このほか、「アキチ／クウチ／リング」（東京理科大初見研究室）、「蘇我臨海防災都市構想」（日大伊澤研究室）、「アドインシティソガ」（千葉大都市計画研究室）、「もうひとつのまち」（東京電機大山本／郷田研究室）を発表した。学生らは、防災や自然、事業方式などにまでスポットを当てた、さまざまな提案を投げかけた。審査委員は、各提案に対して講評し、プロの視点から指摘した。

設計提案の対象地周辺では、ことし4月にオープンした総延べ約15万平方㍍の大型複合施設「ハーバーシティ蘇我」を始め、10月16日には、Jリーグ・ジェフ千葉のホームグラウンド「フクダ電子アリーナ」がオープンするなど大規模開発が進んでいる。しかし、周辺地域では空洞化が進み、空家の増加や高齢化などが問題視されている。

JFE工場跡地開発計画では、住宅地部分の計画がほとんど進んでいない。このため、良好な住環境の整備、存続できる長期的な魅力ある計画をめざし、学生たちが柔軟な発想で独創性に富んだ提案をした。

『建設通信新聞』
2005年9月28日

講演／海の災害と世界遺産―厳島・ヴェネツィアに学ぶ技術とデザイン―

■講演要旨（理工学部公開市民大学講座＝平成17年3月29日）

海の災害と世界遺産
―厳島・ヴェネツィアに学ぶ技術とデザイン―

理工学部教授（都市デザイン・福祉工学）伊澤　岬

昭和46年生まれ。学理工学部建築学科卒業。同研究科修了。工学博士。専門は建築計画学。作品賞（建築学会）、日本建築学会賞（業績）、日本建築学会賞（作品）受賞。平成4年度日本建築学会賞（業績）。平成7年度日本建築学会賞（作品）。平成7年度日本建築学会賞（業績）。平成8年度日本建築学会賞（作品）。平成9年度日本建築学会賞（業績）。平成10年度日本建築学会賞（作品）。平成11年度日本建築学会賞（業績）。平成12年度日本建築学会賞（作品）。平成13年度日本建築学会賞（業績）。平成14年度日本建築学会賞（作品）。平成15年度日本建築学会賞（業績）。平成16年度日本建築学会賞（作品）。平成17年度日本建築学会賞（業績）。日本建築学会賞（作品）。日本建築学会賞（業績）。日本建築学会賞（作品）。日本建築学会賞（業績）。日本建築学会賞（作品）。

社会で活躍する卒業生（29期生）

日本大学新聞　<第三種郵便物認可>　第1218号

みんなの広場

私たちのT字路《26》

前田建設ファンタジー営業部 岩坂照之さん

ものは考えようで楽しむ余裕を持ってほしい

―学生時代はどのように過ごされましたか。

4年生のときにデザインを手掛ける伊澤岬教授（都市デザイン）が研究室を立ち上げると知り、入室しました。「土木に景観の〝デザインマインド〟を入れる」と意気込んでいました。5人という小さな所帯でしたが、情熱を持って取り組めていました。

―なぜ建設会社に入社されたのですか。

現場も知っている方がいろいろできると思い、今の会社に入りました。初めは大学で学んだことと全く別分野のトンネル設計をしていました。でも大学時代のコンペ精神が活られず、アイディアコンペに自分から応募してどんどん賞を頂きました。そのころから、社内で風変わりなやつだ、と思われていたのでしょうね。

―ファンタジー営業部を始めたきっかけは。

昔から建設会社はPRが難しい業種だと考えていました。他社の2足歩行ロボットを見る機会があり、同じ製造業なのにどうしてイメージが違うのかと思い、何か会社のイメージアップになることはないかと考え、子供のころ見た「マジンガーZ」の基地を本気で造る話を会社のホームページに載せたらみんな読んでくれるのではないかとひらめきました。ちょうど広報も担当している現在の部署に配属され、そこで今共に仕事をしている間係に相談しそのうち「面白い」との一言。その後、社へのプレゼンテーションを行いましたが、当初はまったく理解されず、仮のホームページを作って再度説明し、どうにかスタートすることになりました。

―周囲からの反応は。

周囲にはお金もないし、版権などの認可が取得できないと思われていました。しかしアニメ会社の方に理解していただき、そうした問題もクリアできました。社内では専門家の上司にインタビューをして回りました。最初は暇だなと言われましたが、そのうち「変なことをやっているな」と上司も渋中になって協力してくれました。その後、会社のホームページのサーバーがパンクするハプニングもあり笑顔でしゃべれるという、今思えばいい思い出です。その後、アクセスが急に伸び、テレビや新聞に掲載させていただいて、最後には本まで出版させてもらうことができました。毎日の変化が面白くて、ちょうど博士論文を書き終えてはいないのに、そっちが負けになって大変でした。6月からはテーマを変えてゲーム内の建物に取り掛かる予定です。

―後輩たちに一言お願いします。

就職する人によく夢を持ちなさいと言いますが、会社に入社すると当然、中では制約が多いです。ファンタジー営業部の発想もお金が無い、という条件からできたものです。制約に負けないで「ものは考えようで楽しむくらいの余裕を持ってほしいですね。

いわさか　てるゆき
1968年8月、東京都生まれ。93年理工学部交通土木工学科（現社会交通工学科）卒。前田建設工業に入社後、2002年よりファンタジー営業部に参加。04年博士（工学）取得。

『日本大学新聞』第1218号
（2005年5月20日発行）

岩坂氏はデザイン研究室の第1回生で、学生時代からコンペティションに入選。就職後も社内・外のコンペで実績を積み、今回の『前田建設ファンタジー営業部』の出版につながったものと考えている。

本著は朝日、読売新聞の書評欄に、読売新聞では写真入りで紹介されている。また、最近ではNHKの番組内でも著書とともに岩坂氏が紹介されている。

（文責：伊澤　岬）

伊東　孝 教授
TAKASHI ITO

『熊本日日新聞』
2005年3月12日

新行　風　（第3種郵便物認可）

石橋 魅力を再発見
山都町で全国サミット きょうまで

国指定重要文化財の通潤橋など石橋が多数ある上益城郡山都町で十一日、「全国石橋サミットin上益城」が開幕した。石橋の歴史や経済、文化的価値を深く理解し、石橋の魅力や可能性を多方面から議論しようと、県上益城地域振興局が開いた。十二日まで。

サミット宣言を読み上げる白糸第一小児童＝山都町の千寿苑

初日は町保健福祉センター「千寿苑」で、日本大学理工学部社会交通工学科の伊東孝教授が基調講演。参加者約二百三十人を前に、「石橋の魅力はデザインや構造だけでなく、建設にかかわった人や地域の物語にもある」とし、「緑川流域の石橋群は一帯の田園風景と合わせて、世界遺産に登録できる魅力が十分にある」と語った。

伊東教授、上塚尚孝・東陽村石匠館長、末吉駿一・くまもとの旅編集長の三氏をコーディネーターに、「子どもたちにどう学ばせるか」、「石橋の構造と材質の秘密」、「石橋で観光振興」の三分科会に分かれて意見交換した。

最後に、同町立白糸第一小六年生児童七人が、「石橋とともに地域の歴史、文化を大切に守っていく」などとするサミット宣言を読み上げた。

十二日には、緑川流域の石橋を巡る現地視察会が開かれる。

『読売新聞（夕刊）』
2005年1月14日

2版　（4）

金曜コラム

勝鬨橋 上がれ

1970年11月、開閉点検のため上がった勝鬨橋。これが最後の雄姿となった

現存最古の跳開橋でありながら、一九七〇年以来、〝開かずの橋〟となっている隅田川の勝鬨橋。八一年に東京に出てきた小生は当然、往年の雄姿を見たことがない。たとえもしかしたら近いうちに、再び橋が上がる姿を見られるのではないかとひそかに期待している。

それには理由がある。一昨年、石原都知事が議会で「企画としておもしろい」と発言したことがあった。今のところ具体化には至っていないが、橋の管理者である都のトップが、「ばかばかしい」とは思っていないことがわかったのが一つ。

都が九二年に実施した調査では、設備の劣化が著しく、モーターのほか、電気系統をほとんど交換しなければいけないことが判明。再稼働のためには計約八億五千万円が必要と試算されていた。しかし、その後の技術革新によって、両端のモーターにそれぞれ発電機を設置、あとは十技術を活用するだけで技術的には可能との調査結果を、石川島播磨重工業が最近、非公式にまとめた。それによれば、なんと約二億円で済むというのだ。これなら何とか寄付金などでまかなえる金額だ。これが二つ目。

あとはどう世論を盛り上げていくか、というわけで、先月、シンポジウム「勝鬨をあげよう！」が、橋の東詰め、中央区の月島で開かれた。パネリストには、「勝鬨橋をあげる会」代表の伊東孝・日大教授（都市計画）や、都内で多くの文化財保護に取り組んできた作家の森まゆみさんらが参加した。

この中で森さんは「土木史的な価値も重要だが、勝鬨橋が住民の暮らしとどう結びついてきたかという文化的価値を掘り起こしていくことが必要」と指摘。会場からは早速、「月島音頭にも歌われているよ」と、手が挙がった。

「橋を上げることで、都民や日本の人たちに、中央区のすばらしさを伝えられる」など賛成の声もアンケートで多く寄せられた。意外に関心が薄かった地元への宣伝効果は十分だったようだ。これが三つ目である。

勝鬨橋の開閉がもし実現するようなことになったら、それを一過性のものにしてはいけない。定期的なイベントにすれば、月島や対岸の築地の新たな名物になることは間違いない。経済効果も計り知れないだろう。

え～い、そんなことより、開くもんが開かないなんて我慢ならねえって、江戸っ子の気っぷのいいとこ見せてくれよ。そしたら、おいらだって、ン万円くらいは寄付してあげらあな。（片岡　正人記者）

日本経済新聞　2005年（平成17年）4月25日（月曜日）

各地に数々残存

産業遺産に人間の歩み

ホフマン式輪窯

（栃木県野木町）

赤れんが焼成用の窯をドイツ人フリードリッヒ・ホフマンが十九世紀半ばに改良を加えて特許を得た。日本に導入され、明治二十年代以降の赤れんが焼成の主流をなした。窯の内部は環状になっており、余熱をきわめて有効に利用する合理的な設計になっている。

各地につくられたが、この輪窯は栃木県野木町に明治二十三年（一八九〇年）に築かれた。下野煉化製造会社が築造し、一九七四年まで稼働していた。粉炭を燃料として連続して焼成でき、年間六百万個ものレンガを製造した。

碓氷アプト線遺構

（群馬県松井田町）

碓氷峠は昔から旅人の難所として知られ、鉄道建設も至難をきわめた。信越本線の横川―軽井沢間は六六・七パーミル（千以の距離に対し、六十六・七‰登る）の急こう配。完成は明治二十六年（一八九三年）。当初は蒸気機関車がけん引したが、ばい煙が大きな問題となり、明治四十五年に幹線の横川―高崎間が電化され、輸送力に限界があり、一九六三年には新線ができ、旧線は廃止された。旧線にかかる碓氷第三橋りょう（通称「めがね橋」の愛称で親しまれている。）

0.5トンスチームハンマー

（神奈川県横須賀市）

横須賀市自然・人文博物館が所蔵し、ヴェルニー記念館に展示保存している。横須賀製鉄所から横須賀海軍工廠（こうしょう）、さらに米海軍船舶修理廠と引継川幕府の軍艦頭取肥田浜五郎が慶応元年（一八六五年）、横須賀製鉄所で使うため機械のカナメとして導入した。オランダから八基買入れたものの一つ。幕末十二・四トン。日本最古のスチームハンマーである。

旧官営富岡製糸場

（群馬県富岡市）

明治五年（一八七二年）十月に創設された。急激な生糸類の輸出増大にともなって生じた粗製乱造を是正し、品質向上を目的にしていた。明治新政府は洋式の製糸機械を導入。指導を外国人に委ねるとともに、工女を募集して洋式技術を伝習させ、習得後には郷里に帰れんが造りの工場を建設した。お雇い外国人のP・ブリュナが綿密な実地調査を重ねて、人口二千人にも満たなかった富岡を建設地に定めた。繰り糸場、まゆ置き場をはじめとして、工法はすべて木骨レンガ造りとなっている。

産業遺産シンポジウム特集

日本ウオーキング協会副会長

村山 友宏氏

（むらやま・ともひろ）1967年早大政経卒、70年東工大研究生修了。万国博調査機構研究員、武野商品研究所、北山創造研究所取締役、地域デザイン・歩行都市研究所所長などを歴任。

「地域の未来を歴史と人に探る」をテーマに、「NIKKEI産業遺産シンポジウム」（主催・日本経済新聞社、社団法人日本ウオーキング協会、産業考古学会）が三月二十四日、都内で開かれた。パネル討論には東京文化財研究所の川野辺渉氏、社史研究家の村橋勝子氏、日本ウオーキング協会副会長の村山友宏氏、産業考古学会理事の伊東孝氏が参加。産業近代化の証言者でもある工場跡や旧式機械をどう保存し、地域再生と結び付けていくかなどを議論した。司会は日本経済新聞編集委員、松岡資明。（文中敬称略）

次世代にどう残す

司会　次世代に残していくための課題は。

村山　保存にあたって最も重要なのは市民、住民の底力だと思う。その認識がないと、いくら公的助成をしても続かない。我々は意外に自分たちの町のことを知らないものだ。英国ではストリート・ワークという言葉があり、子供たちが先生と町を探検して調べて歩いている。そういうことをやっているから英国のナショナルトラストは大きく発展したのだ。日本もそういうことを地道にやるべきで、「行政だけに頼ったり、地域の一部の人たちの努力だけではなかなかやれない。

村橋　最近、企業はホームページで企業博物館や資料館を紹介している。最近見た企業博物館の中でとても珍しいと思ったのは、トヨタグループの産業技術記念館だ。

村山氏　保存のカギは市民に

産業考古学会理事

伊東 孝氏

（いとう・たかし）1945年生まれ。78年東大工学博士。逗子披露山庭園住宅地環境デザインコンサルタント、法政大非常勤講師などを経て、95年日大理工学部教授。

トヨタグループにはトヨタ博物館という自動車だけの博物館もあるが、産業技術記念館はトヨタ発祥の地である旧豊田紡織の工場跡地に残っていた建物をそのまま使っている。織機なども日本産業遺産を残す第一歩になると思う。

村橋　東京一極集中が言われるが、それは企業の本社機能が東京に集まっているだけで、工場や営業拠点はもとより、創業の地も全国に散らばっている。企業活動は地域社会との連携や恒久的関係がないとできないわけで、企業がその地域に存在する意義を見い出すことによって、新たな地域活性化の方策も生まれてくるのではないか。

多くの人が産業遺産を訪ねれば、住民も改めて自分たちの地域の特色をランティアで各地区のガイドを務めてもらえば、一企業の私有物や遺物で一企業の私有物ではなく、地域社会に開かれた公共性の高いものになるのではないか。

村山　まちづくりと一体になってやるという点が欠けると、亡きがら保存になってしまい、逆に放棄したことになる。どこにどういうものがあるか、どういう道をたどっていけば見られるか、体験できるかという情報発信も少なさ過ぎる。海外の人にも日本の産業の発展の歴史を知ってもらいたい。そのための情報も活性化の方策も生まれてくるのではないか。

伊東　日本では寄付金を損金に扱えず、寄付金をもらえるNPO（非営利組織）が少ない。税制も含めて、産業遺産、産業土木遺産を残す仕組みを考えるべきだ。

村山　日本には「塩の道」とか「絹の道」「鯖の道」などいろいろな物産が交易した道がある。国土交通省の支援を得て「歩きたくなる道百選」を選んだ。そうしないと道が消えてしまうからだ。放置すると草ぼうぼうで歩けなくなる。歩かなければ手入れもできない。

伊東氏　税制含めて改善必要

『日本経済新聞』
2005 年 4 月 25 日

日刊建設新聞　（第3種郵便物認可）　2005年（平成17年）6月6日　月曜日

だれのための文化遺産か

文化遺産の修復情報と公開を通して

日本大学理工学部

日本大学理工学部（小嶋勝衛学部長）は5月28日、「だれのための文化遺産か」と題するシンポジウムを駿河台キャンパス理工学部1号館で開催した。このシンポジウムは文部科学省オープン・リサーチ・センター整備事業を受け、同大学文化遺産保護・修復プロジェクト実行委員会（委員長・片桐正夫建築学科教授）によるもので、ベトナム国家文書局第一公文書館のダオ・ティ・ジエン（陶氏緬）さんらが講演した。

ダオ・ティ・ジエンさん（左）

これまでアジア諸国との文化遺産交流は、相手国との2国間交流が中心だった。日本大学理工学部の文化遺産保護・修復プロジェクトではベトナム、中国、韓国、インドネシア、タイ、カンボジアとの文化遺産修復ネットワークを組んでいる。今回のシンポジウムでは、カンボジア、ベトナム、中国で進行しているプロジェクトの一部が紹介された。

カンボジア・アンコールワット遺跡の修復活動は10年余りの実績があり、片山教授からは伝統工法をもちいた遺跡修復と技能者・技術者育成など日本隊の取り組みが紹介された。

ダオさんは鉄道を中心に仏領時代の近代化遺産について話し、修復には公文書の整理と発見が重要な点を指摘。その鉄道橋の1つ「ロンビエン橋」はエッフェル作といわれているが、ベトナムの公文書を読み解く中で、別のフランス企業が施工したことが分かった。このようなエッフェル神話について伊東孝教授（社会交通学工学科）も指摘し、ベトナムの近代橋梁の調査で発見したエッフェルの作品を紹介した。

『日刊建設新聞』
2005 年 6 月 6 日

業界　日刊　（第3種郵便物認可）　2005年（平成17年）6月27日　月曜日

土木遺産、建てられた場所に残してこそ

平木橋「現地保存を」

日大教授　現地調査踏まえ訴え

大正時代に建てられた加古川市野口町水足の水路橋「平木橋」について、土木学会土木史研究委員会委員長の伊東孝・日大教授が二十六日、調査のため現地を訪れた。県などが進める「東播磨南北道路」のルート上にあり、同委員会は保全的活用を求めているが、伊東教授は「貴重な土木遺産として現地で保存を」とあらためて訴えている。（渡辺裕司）

貴重な近代遺産の平木橋で行われた調査＝いずれも加古川市野口町水足

加古川・野口町　南北道ルート上

平木橋は一九一五（大正四）年、山田川疎水事業の一環で建造。レンガと石造りによる水路橋で、優美な造形が特徴。全国的にも珍しい英文銘板があり、同委員会は都道府県指定の重要文化財クラスの「Bランク」と評価している。

しかし、県などが建設を進める東播磨南北道路側道のルートにかかっており、同委員会は昨年、「重要で希少な近代土木遺産」として保存的活用を求める要請書を県知事に提出している。

今回、伊東教授は、貴重な近代土木を紹介する日本土木工業協会の機関誌での連載のため、現地を二度目の訪問。土木写真家らとともに、周囲の地形などを約一時間、入念に見て回った。その後、周辺の水路跡など山田川疎水事業の遺構も合わせて調査した。

水路跡が残る丘の前で地図を確認する伊東教授（左）

伊東教授は「土木構造物はその地形を読みこんで建設されており、平木橋もこの土地にあることが重要。移設は困難で、現地で保存してほしい」と話していた。

『神戸新聞』
2005 年 6 月 27 日

『中國新聞』
2005 年 8 月 16 日

新聞社 2005 （日刊）
中國新聞
備後
8月16日(火)
発行所
中国新聞社
〒730-8677 電話(082)236-2111
広島市中区土橋町7番1号
備後本社
〒720-0805 電話(084)923-1717
福山市御門町3丁目2番13号

福美人
大吟醸 麦茶化粧箱入
西條鶴撰酒
一八〇ml 五二五円 七〇〇ml 二八〇五円
福美人酒造 株式会社
広島／西条

きょうの紙面

2 鞆の石造物を目大生調査
3 昔月8・15慰霊せず
5 アチェ和平文書調印
6 女子やり投げ世界新
8 カネボウの一次入れ
10 高陽来、8強ならず
11 日生牛場に電力供給
12 観光バス運転手飲酒
わいど地方版 4 ― 12
2 二原やっぱりラブ
7 情況シネマ上映へ

新聞 2005年（平成17年）8月16日（火曜日） 東 広島

目大生 鞆の神社調査

港町の繁栄 解明に挑む

石造物の拓本収集

石造物に和紙を張り付け拓本を取る学生たち

福山市鞆町の歴史的ないい町並みや港湾施設の研究を続ける日本大理工学部の学生らが、鞆町の神社に残る石造物にスポットを当てた調査に乗り出した。八月中旬にかけて現地で石造物に刻まれた字などの拓本を収集。「神社を拠点にした鞆の発展の経過を解き明かしたい」と、資料の分析を進めて調査・研究がされていない鞆町の小烏神社の石造物を調べる。一帯は江戸時代にかし職人の集落ができ、神社はかしの神を祭っている。船の氏神を祭っている。船のいかり製造などを手掛けていて、鞆町の発展に大きな役割を果たしてきた。

同研究室は「港町として繁栄し、他地区の文化が流入した鞆町にあって、純粋な地元の文化が居、玉垣など二百点以上の拓本を集めたいはぐくまれている地域ではないか」と、テーマに選んだ。

学生、大学院生ら計十八人が三十一日に現地に滞在。近くの沼名前神社の石造物を調べた市鞆の浦歴史民俗資料館友の会の協力を得て、拓本技術を習得した。

ブラシで石の汚れを落とし、和紙を当てて水で湿らせ、墨で文字を写し取った。江戸―昭和期、住民らが寄進した鳥居、玉垣など二百点以上の拓本を集めたい。

今後、拓本を基に寄進者の特定などを進める。鞆町の主要産業の一つだ隆晴さん(三)は「十一月までに論文としてまとめて、成果を発表したい」と話している。

（1） 第17948号 （明治43年1月25日第3種郵便物認可）

国際的な情報ネットを

産業観光国際フォーラム

産業観光と地域づくりをテーマに行われたパネルディスカッション

「産業観光国際フォーラム」が、このほど、名古屋市熱田区の名古屋国際会議場で開かれた。「産業観光」に関する世界各地での取り組み状況を報告し合うとともに、今後の発展に向けての方策を探る。初めての開催となった。

国際産業遺産保存委員会（TICCIH）の中南米国際会議に併せ、日本の「産業観光」が発祥の地といえる名古屋で開催された。フォーラムでは、「産業観光を地域の活性化に用するため、国際的な情報ネットワークづくりに努めていくことで参加者の意見が一致した。

フォーラムは愛知県、名古屋市をはじめ、関係する経済・観光団体で組織する実行委員会が主催。世界各国から約六百人が参加し、スチュアート・B・スミスTICCIH事務局長と望月照彦多摩大学教授による基調講演、「産業観光と地域づくり」をテーマとするパネルディスカッションなどを行った。

スミス事務局長の基調講演は「TICCIHと産業観光―将来への道―」が演題、設立から二十年となったTICCIHの概要、世界や日本各地の産業遺産の活用例などについて話した後、「技術というのは世界中の人がどこへ行っても理解できる。その土地の技術を知ってもらい、相互理解を深めるためにも産業観光の発展は不可欠」などと述べた。

望月教授は「地域活力を生み出す産業観光戦略―名古屋モデルの検証―」について基調講演、名古屋地区で産業観光が進められてきた経緯を説明した後、「産業観光は、新しいツーリズム・スタイルの創造に役立つとともに、世界の子供たちに技術を学ぶことの大切さを教えることもできる。今後のさらなる発展のために、受け入れ体制の確立、ネットワークづくり、人材養成などが必要だと話した。

パネルディスカッションでは、奥野信宏中京大学総合政策学部長をコーディネーター、エウセビ・カサネルスTICCIH会長（スペイン国立カタルーニャ科学博物館長）、マリ・クリスティーヌ愛知万博協会広報プロデューサー、伊東孝日都市研究所スペーシア代表取締役、須田寛名古屋商工会議所文化委員長（JR東海相談役）がパネリストを務めた。

産業観光の必要性について、「産業遺産はその土地の文化であり、ランドマークでもある。それらを活用した観光は地域の人が地域に誇りを持つことが第一といえる」（伊東氏）、「産業と自分とのかかわりを見て知ることのできる場所が必要」（クリスティーヌ氏）、「産業は人間の基本的な営みであり、産業観光は観光客の多様なニーズに応えることができるとともに、地域の活性化、人々の交流などを促進する」（須田氏）などの意見が出た。

また今後の進め方については、「産業遺産だけでなく、生産現場を見られるようにすることが大切」（伊東氏）、「観光客、住民、行政ともに『観光することろ』を待ち、町づくりに産業観光を生かすことを心掛けていくべき」（須田氏）、「まだ観光資源を掘り起こし切れていないと感じる。それを推進していくことのできる人づくりも必要」（井樽氏）などの考えが示された。

奥野氏は最後に「地域の暮らしや歴史そのものを見てもらうのが産業観光。それを推進するには、地域の人が地域に誇りを持つことが第一といえる」と締めくくった。

フォーラムではこのほか、二日間にまたがる七つの分科会、愛知万博や名古屋地区にある産業観光施設の視察会が行われた。

『交通新聞』
2005 年 7 月 27 日

夕刊 讀賣新聞 2版 （6）

新 私のいる 風景

勝鬨橋 ここから開け 美しい街並み

「小学生のとき、一度だけ橋が上がるのを見たことがあります」（東京・中央区の勝鬨橋で）

伊東 孝さん 日本大学教授

「上がったら、かっこいいだろうなあ」。そんな漠然とした思いが、やがて「何としても、上げたい」に変わった。

隅田川の最下流にかかる勝鬨橋（東京都中央区）は、1940年に完成したわが国現存最古の跳開橋である。しかし、釣り船で初めて下をくぐった1982年には、橋が開閉をやめてから、すでに12年の歳月が経過していた。

同じころ、JR四ツ谷駅にかかる都内最古の陸橋、四谷見附橋の保存問題にかかわっていた。調べてみると、デザインは迎賓館を意識したもので、周囲の景観にも配慮した設計であることがわかった。交通量増大という現実の前に、現地保存はかなわなかったが、八王子市への移設保存を実現した。

さかのぼって、高校時代。「赤坂見附の首都高の立体交差は、工学的な美の代表だ」という、ある評論家の文を読んで、都市計画家を志した。大学4年で渡米。ロサンゼルスの高速道路の脇を自転車で通学しながら、「これは違う」と思った。「こんなものが都市生活の中にドカドカ入ってくるなんて、完全に間違っている」

帰国後、首都高が歩行者に与える影響を視覚心理学的な見地から研究した。あの評論家への反論となった。高度成長期、イケイケの時代に若き学徒の視線は極めて冷静だった。

「安全で快適な街づくりをするのが都市計画。生命を守るのは当たり前、どうしたら美しい街になるか」を考えた。全国各地の街を歩き回った。「きれいなだけの薄っぺらなニュータウンより、「歴史的な奥行きのある」古い町並みにひかれた。街をつくっているのは、建物だけでない。道路や橋などの土木構築物がむしろ、都市の構造を決めている。景観的にも、古いものは残すべきだと思った。土木遺産などという言葉もない時代だった。

だが、「若い者に景観のよしあしなど判断できるか！」という侮蔑の声が聞こえてきた。〈歴史〉の力を借りた。

「文献資料などから設計意図を明らかにして、歴史的な価値を訴えました。例えば、勝鬨橋なら帝都の入り口であることを意識して造られたものだと。私が美しいと判断したわけではないんですってね」

近年、行政の景観まちづくり審議会などの委員を務めているが、無力感を感じることが多い。「いくら訴えても、せいぜいだれだけセットバックできるかといった枝葉末節な話ばかり」。ビルのボリュームを減らすと採算性がとれないという経済効率の論理に今、景観は太刀打ちできていない。

それだけに、都内各地で進む再開発による超高層化を深く危惧する。「古い家並みは町並み、新しいものは街並みと呼んでいますが、超高層ビル群は街並みではない。ヒューマン・スケールを超えているから、集合体として意識できないんです」

首を上げないと全体を把握できないような巨大な存在や、落ち着いた町並みの中に突如として出現する異物に、人はストレスを感じないのだろうか。景観とは嗜好の問題ではなく、健康の問題ではないのか。「景観と健康の因果関係が明確にできればおもしろいんですけど」

勝鬨橋を上げようという運動を始めて16年になった。土木遺産の動態保存の重要性と、地域活性化の可能性を訴えて来た。景観の問題と言えば、言えないこともない。橋が開く光景はきっと美しいに違いないから。「いろんな言い方をしてきましたが、これはロマンですよ。夢は心の中にしまっておいてはいけない」

開く橋がある街――。それは理屈はさておき、自らが思い描く都市の一つの理想の姿であるに違いない。

文・片岡正人
写真・鷹見安浩

文化

いとう・たかし 1945年、神奈川県生まれ。「勝鬨橋をあげる会」代表。専門は土木史、都市計画、景観工学。著書に「東京の橋」「東京再発見」「日本の近代化遺産」など。

『読売新聞（夕刊）』
2005 年 7 月 16 日

『日本経済新聞』
2005年9月28日

日本経済新聞　2005年（平成17年）

文化

幻の「エッフェル橋」あった

◇ベトナム近代化遺産を調査 仏建築家設計の橋確認◇

伊東 孝

ベトナムには、エッフェル塔を設計したフランスの建築家、ギュスタブ・エッフェルが造ったとされる橋がいくつも残っている。近代土木史を専門とする私は、本当にエッフェルが設計したのかどうか、自分の足と目で確かめようと毎年のように同国を訪れている。

◇ ◇ ◇

仏植民地時代の遺産

東南アジアの国々の中で、西欧列強が最も入植した国の一つがベトナムだ。建設、鉄道、道路などフランス植民地時代の遺産が数多く残っている。

それらを調査し、保全策を研究する目的で、私が所属する大学がベトナム近代化遺産の調査を始めたのは五年前。プロジェクトリーダーの片桐正夫教授から「面白い橋がたくさんあるから、一緒に見に行ってください」と、声をかけられた。

初めてベトナムを訪れたのは二〇〇二年三月。最初に見たのがハノイ市紅河にかかるロン・ビエン橋だった。この橋は東南アジアに残る近代橋としては最大級の橋で、長さ二・七キロ。一九〇二年に完成している。

部材の接合点をリベットで結合し、三角形を集合（トラス構造）を持つ橋で、ここぶらクダのような山形トラスが連なる。

まるごとではなく、橋を構成するユニットのいくつかを爆撃したのもそのころ。中国からの補給ルートを断つためにこの橋を幾度も爆撃した。ただ、橋を破壊するのではなく、橋脚のスパンで判断

東南アジア最大級のロン・ビエン橋はエッフェル作と確認できなかった

弓を連ねたような形をしており、形状からポーストリング型と呼ぶ。橋脚と橋脚の間（スパン）を呼ぶ名は実にセンスが近い。

日本にも同時代に造られた同じ形式の橋があるが、これほどスパンは広くない。しかし技術自体はそれほど難しい橋ではない。エッフェルが自ら乗り出してくるほどのものではないと感じた。

エッフェルが設計したのは一八八九年。エッフェル五十七歳の時だ。チュオンティエン橋の完成はその十年後である。当時、エッフェルは現役を退き、エッフェル塔の最上階に造った研究室で学の研究に没頭していた。自らが設立したエッフェル社もルファロア・ペレ社と改称され、顧問アドルフ・サールが社長に就任している。

"別世界に行ってしまったエッフェルが、技術的にさほど難しくない橋の設計まで手がけたろうか。私は、この橋の設計にエッフェルは関与しなかったと結論した。

三度の調査で見たベトナムの橋は約八十にのぼる。ロン・ビエン、チュオンティエン橋のほかにビン橋、タンアン橋、タンアン橋、ベンルク橋、タンダ橋などエッフェルが設計したと言われる橋はたくさんある。が、そのいずれも真偽について確認できなかった。

エッフェルがベトナムで橋を造ったという話は結局、神話にすぎなかったのだろうか。エッフェルの名はベトナムでもよく知られている。フランス人が設計した橋と言えば、エッフェルの名が連想され、いつの間にかエッフェルが設計したという神話が生まれたのそうだ。

考えて自分を納得させようと思っていた矢先、ようとするエッフェル設計の橋が見つかった。

◇ ◇ ◇

今回調査で現存確認

ホーチミン市・メンゲー運河にかかるメッサージュリ橋。今はモン橋と呼ばれる。全長四二一メートル。一九四一年の福平アーチ型の歩行者専用橋で、完成は一九八二年。九四年前もある。フランス、ベトナムいずれの文献の写真とも一致した。現存を確認し＝日本大学教授）

したのは今回の調査が初めてだ。

サイゴンと呼ばれたホーチミン市はベトナム戦争中も、空爆を受けなかった。だから優美な姿が残ったのだろう。創建は近代から考えると、鋼ではなくエッフェル塔と同じ錬鉄製と考えられる。

調査では、ほかにルファロア・ペレ社が造ったビン橋とニティエンドゥロイ橋とニティエンオン橋だ。いずれもホーチミン市にある。エッフェル塔と同じ錬鉄製だ。今なかった橋も、世界的に貴重な近代化遺産だ。今後の本格的調査が楽しみである。（いとう・たかし＝日本大学教授）

『朝日新聞』
2005年9月14日

月14日　水曜日　朝刊

「鞆の価値知ろう」

福山でシンポ　専門家が意見を交換

架橋理め立て計画に揺れる福山市鞆町の歴史遺産と町並み保存を考えるシンポジウムが13日夜、同市緑町のウェルサンピア福山であった。市民団体「福山まちづくり円卓会議」（岡田吉弘代表）が「鞆の価値を広く知ってもらおう」と企画。約100人の市民が専門家の話に耳を傾けた。

「鞆は福山の宝」歴史と生活の共存するまちづくり」をテーマに、三浦正幸・広島大学教授や伊東孝・日本大学教授ら4人が語った。

三浦教授は「鞆には江戸時代の建物が80棟、町並み保存が必要な戦前の建物を含めると約500軒がある。驚異的な数で、国内ではどのようなまち場所はない」と、貴重さを強調した。

伊東教授も「雁木（階段状の船着き場）や船番所など歴史港湾を特徴づける5点セットが残っているのは、瀬戸内海では鞆だけ」と説明。立命館大の益田兼房教授は「鞆はいま世界的に注目されている。架橋埋め立て事業については、専門家を入れた委員会で客観的総合的に検討してほしい」と訴えた。

円卓会議の岡田代表は「これだけの人が集まったのも鞆への関心が高いからだ。架橋などを論じる前に、まず鞆という宝物の価値について知ることが大切だ」と話した。

鞆地区の歴史的価値について話し合う参加者たち＝福山市緑町で

シンポジウムでは、市民団体「鞆を愛する会」が8月、羽田皓市長に提言した「まちづくり案」も紹介された。山側トンネルルート案を示し、物の価値について知ること、比較検討を求めたという。

『中國新聞』
2005年9月15日

鞆の歴史的価値を訴え

福山で講演会　架橋計画再検討を提言

福山市鞆町に残る歴史的な港湾施設や町並みなどについて考える講演会「鞆は福山の宝・歴史と生活の共存するまちづくり」が十三日夜、同市緑町のウェルサンピア福山で開かれ、約一百三十人が参加した。同会議の岡田吉弘代表が「多文化財としての価値と、保存の必要性を訴えた。

鞆町の歴史的な遺産価値について話す講師たち

会社員や主婦らでつくる福山まちづくり円卓会議の主催で、市民ら約百三十人が参加した。同会議の岡田吉弘代表が「多くの市民に鞆が素晴らしいと思ってもらえるよう、鞆港埋め立て・架橋計画を再検討する場を設けるよう求める提言などが出た。

学識経験者からは、鞆港埋め立て・架橋計画を再検討する場を設けるよう求める提言などが出た。

学識経験者からは、鞆港埋め立て・架橋計画を再検討する場を設けるよう求める提言などが出た。

広島大学院の三浦正幸教授は「狭い土地に小さな町家が密集して立ち並び、中世の大都市の面影を残す」と評価。江戸期の町家が百棟以上残るのは鞆だけと説明し、「海からの景観も考え、後背地の山なみ保全も考えた対応を」と訴えた。

このほか、九州での石積み水路修復の過程で係留船移転を求める声が上がった事例やインドのムンバイでも景勝地で架橋問題が起きたケースなどの国内外の景観問題の紹介も行われ、鞆では山側トンネル案の検討を求める提言もあった。

参加者との質疑応答では架橋推進派団体の代表から「埋に悩んでいる『地元住民も二十年近くまちづくりを考えてきている』などの声も出た。

円卓会議の岡田吉弘代表は「鞆というと架橋ばかりが注目されるが、鞆地区以外の市民にも鞆の魅力を広く知ってほしい」と話していた。

鞆の魅力や歴史的価値について語ったシンポジウム

『山陽新聞』
2005年9月15日

「鞆は福山の宝」

市民と研究者　意見交換

福山市鞆地区の魅力や歴史的価値を知ろうとシンポジウムが十三日夜、福山市緑町のウェルサンピア福山で開かれ、「鞆は福山の宝」をテーマに、歴史研究者や市民が発表、意見交換を行った。

架橋計画の是非にとらわれず、市民が鞆について自由に議論できる場を」と、市民団体「福山まちづくり円卓会議」が主催。約百二十人が参加した。

広島大文学部教授は、江戸期の建物が約八十棟も残る鞆は全国でも珍しい存在」と歴史的価値を強調。職家の壁を使った家屋や、財産に応じてしつつ増築したり、平地が狭い鞆で土地を生かす知恵と工夫を紹介した。

伊東孝・日本大理工学部教授は瀬戸内の北前船寄港地で常夜灯、雁木、波止、焚場、船番所が残るのは鞆だけと説明。「海からの景観も考え、後背地の山なみ保全も考えた

『中國新聞』
2005年9月15日

『読売新聞』
2005年10月22日

新聞　（第三種郵便物認可）

〝開かずの橋〟もし開いたら……

勝鬨橋　どう活用

＊市民団体、アイデア募集

隅田川下流に架かる跳開式の「勝鬨橋」の開橋を自治・活動を続ける「勝鬨橋をあげる会」（代表・伊東孝・日本大学教授）が、橋をあげた際の活用策などのアイデアを募集している。35年前から開かずの橋」となっている勝鬨橋の「橋が開く日」の実現に向け、機運を高めたい考えだ。

勝鬨橋は隅田川の最下流に位置し、全長約245メートル。中央区月島周辺を結ぶ。1940年に開催される予定だった万博会場と都心を結ぶため、33年に着工。万博は第2次世界大戦で中止されたが、40年6月、当時の最新技術の粋を集めた橋が完成し、大型船が通過する際には、電力で大きな歯車を回して中央部を開けた。

しかし、船の通行量が減るとともに、橋上の交通量が徐々に減少。70年11月を最後に、開かずの橋となっている。

築地市場の移転計画なども伴い、さらに下流で架橋計画も浮上していることから、開閉可能な勝鬨橋への関心を改めて呼び起こそうと、同会は「夢を持てる新鮮な企画」を公募することにしたアイデアが例として、橋が開いた際の大型観光船や、歴史船の行列航行や、水辺のテラスを整備、地震などにきわい創出のために活用する案などを示している。

同会の伊東代表は、「『開くべき橋がある街』をPRするとともに、下町の地盤沈下に歯止めをかけ、地域活性化につなげる。面白いアイデアは、『橋』を管理する『都』に示したい」と期待を込める。

提案内容は文書にして500字以内、郵送、ファクス、Eメールでも可能。年2回発行している同会の情報誌に掲載するほか、ホームページでも紹介する。

応募の第一回締め切りは3月31日。〒104-8501　千葉県中央区月島1-15-7　日本大学理工学部社会交通工学科都市環境計画室・伊東研究室に郵送するか、Eメール（nwatec.co.jp）、ファクス（047-470-2291）。

開閉点検のために上がった勝鬨橋。これが最後の開橋となった（1970年11月撮影）

Interview

郷土愛を育む 身近な土木を再発見し 市民参加で維持管理を

日本大学理工学部教授
伊東　孝氏

土木学会
土木史研究委員会委員長

■土木遺産に光を当て、地域づくりに生かそうという活動が各地で盛んになっています。これまで「東京の橋研究会」とか、「勝鬨橋をあげる会」や「石橋を考える全国連絡会議」など、市民運動を仕掛けて来ましたが、その原点は、なんでしょうか■

「もともと育ったのが東京・大田区の京浜工業地帯で将来は工業系に進もうと思っていました。その当時、新幹線や高速道路、黒四ダムとか、少年の目に輝いて映りました。高校時代に赤坂見附の高速道路を美しく描く評論に感動して、土木は世のため、人のためにある。そんな気持ちで都立大学土木工学科に進学しました」

「大学4年生の時です。修学ビザを得てアメリカの大学で勉強しようと、向こうへ行ったのですが、ベトナム戦争末期でアメリカ社会は、それどころではありません。向こうで知った東大安田講堂事件は、とても衝撃的でしたね。ロサンゼルスの街で自転車に乗ってくこれが本場の高速道路か、街に対して遠慮がないな>と感じながら、見上げたことを思い出します」

「アメリカでは女子も大学院に入り、キャリアを磨く。そう父親を説得し、都立大の大学院に進みました。大阪万博が開催されたのは1970年です。いまでこそ、住民主体の街づくりは当たり前ですが、その当時は開発優先の世の中でした。そういう時代背景のもとで、皇居お濠端の東京海上火災ビル建設をめぐる美観論争や鎌倉の御谷騒動は、全国で目を出す町並み保存運動の象徴となり、その運動は、のちに古都保存法や文化財保護法の重要伝統的建造物群保存地区に実を結んでいきます。東京大学大学院に移り、都市工学科の井上孝先生の研究室で交通計画の研究をしながら、町並み保存運動の人たちと交流しました」

■その頃は道路建設に対して、各地で反対運動が起きましたね■

「確かに道路を造れば、便利になります。しかし、地域の人にとって、クルマは通過交通となり、交通事故や排ガスに悩まされるわけです。住民を抜きにした道路づくりは、暗礁に乗り上げてしまったのです。大学院の博士論文は住民主体の景観保全や街づくりをテーマにしました。ところが、そういうテーマ設定は、評価ゼロでした。就職できないまま法政大学の非常勤講師をし、全国町並み保存連盟に関わったりしていく中で、四谷見附橋の話が舞い込んできました。大正2年に架橋された優雅な橋で、その改築に地元商店街の旦那衆は猛反対です。東京都から依頼された、あるコンサルタント会社による修景計画の基礎調査を手伝いました」

「なぜ近代橋が土蔵づくりの町並みの中につくられたのか。調べていくと、現迎賓館の赤坂離宮と市ヶ谷の陸軍士官学校が浮かび上がりました。今でこそビルが建ち並び隠れていますが、その当時、四谷見附橋から見晴らせたのです。近代土木と近代建築の見えない景観が見えてきたわけです。その研究成果をまとめコンサルタントに渡しましたが、できあがった報告書は、その部分が、すっぽり抜け落ちていたのです」

「四谷見附橋は、土木学会のお膝元です。新谷洋二先生が幹事長となり、土木学会に土木史研究委員会（高橋裕委員長）が設置されていました。その第1回研究発表会（1981年）で、四谷見附橋の研究成果を発表しました。その内容は新聞にも取り上げられ、土木学会は東京都へ、ちゃんとした調査をするように要望しました。その結果、土木学会の報告書をもとに四谷見附橋は、昔のデザインを継承しながら生まれ変わったのです」

■東京の橋研究会は、どのように始まったのでしょうか■

「もう25年くらい前のことです。過度な都市化のツケですが、汚れて臭くなった隅田川に人が寄りつかなくなり、水上バスを運航する都観光汽船は、航路を撤退しようとしていました。法政大学の陣内秀信（現教授）さんたちと、船宿・佃折本の釣り船をチャーターし、隅田川と支流の橋めぐり・まちめぐりを楽しんでいました。こんな場所で酔狂な奴らだなと、いう具合に橋や川岸から人が、のぞいたりしていましたね。ゼロメートル地帯の江東内部河川は満ち潮になると、橋と水面の間が狭くなり、橋をぐっと持ち上げて、舟を通します。実際は舟を押し下げるわけですが、舟から橋を眺めて分かったのは、東京の街は橋をゲートにしているという新たな発見です」

「これら戦前の近代橋は、どういう意味を持っているのか。いろいろ調べると、関東大震災の震災復興事業で造られた橋なのです。それらは戦後の瀬戸大橋へつながる橋梁技術の原形なんですね。私たちと一緒にクルージングを楽しんでいた朝日新聞の記者が、記事にすると言い出しました。でも集まりが名無しだと、記事にしづらい、ということで急きょ『東京の橋研究会』という名前が付いたわけです。そんな川遊びで勝鬨橋をくぐっているときに、<そういえば、この橋は昔、開いたんだな>と、ふと思い出し、<橋があがるとかっこいいな>と、『勝鬨橋をあげる会』につながったわけです」

■土木とボランティアについて、どう考えますか■

「かつての私たちの生活・社会を振り返ると、それぞれ家の前にある道は、そこに住む人が掃除し、大切に維持管理をしていました。多くの土木施設も地域コミュニティーのボランティアによって維持管理しやすい仕組みがありました。一方、国家で考えると、その国が最も栄えた時代、後世に残る素晴らしい歴史的建造物が造られました。今年は戦後60年ですが、特に20世紀後半は日本が歴史上、最も栄えた時代です。しかし、私たちは後世に残せるものを造ってきたのだろうか、いささか疑問です」

「特に戦後の土木は、地域の人たちが、その維持管理に参加しずらい仕組みになっています。だから暮らしを支える土木への愛着がなくなり、郷土愛も廃れてしまう。NPOとか、ボランティアが維持管理に参加できる仕組みをつくることが肝心です。身近な土木を再発見し、ボランティア活動に維持管理を任せる。そうすれば、土木や公共事業への理解は、深まると思います」

「いま、近代橋から近世の石橋保存運動に活動が広がっています。それらが残る地方都市は近世の城下町を下敷きにし、歩いて楽しい都市空間です。橋の架け替え理由は、主に自動車交通量の増加とか、豪雨の流量増加に対する洪水対策です。しかし、バイパスをつくったり、上流に遊水池をつくったり、知恵を出せば解決できるのです。そういうことにも土木技術者は、チャレンジしてほしいですね」

『日刊建設工業新聞』
2005 年 11 月 18 日

産経　日刊　2005年(平成17年)12月18日　日曜日　13版▲　広

漂流22年　福山駅の酒蔵横　埋め立て計画　▶4◀

高まる内外の評価

海外でも「景観守れ」

「活性化は…」行政困惑

10月21日、中国・西安、北京の専門家約23人も、計画中止を求める「解雇」が全会一致で採択された。

きわめて異例の決議を、日本の国内委員会議長、南野まさる・東京都立大学名誉教授(73)は複雑な気持ちで聞いた。

「解雇の国際的な評価を受けたと同時に、危機を見過ごしてきた我々への叱責でもあった」

◇　◇

イコモスは約ようロカ国が参加するユネスコの諮問機関で、世界遺産の調査・評価をするNGOだ。実は昨年12月に歳暮で開かれたイコモスの国際専門委員会議で、「解雇」の決議が採択されていた。

提案者は、豪メルボルン大学のマイルズ・ルイス教授。「解」のことは問題視していた。会議に先立ち、「解」イコモスの責任を重たしルルだったが、「決議」だったが、という。

◇　◇

南野さんらは文化庁長官や国土交通省幹部にも面会し、「解」の撤廃を厳しく申し入れた。福山にも荷重を足を運んだ。「予算の都度、撤去」「無駄が重なる」と遺跡なんて、残らない。朝鮮通信使の立ち寄った他の地域とセットにして、世界遺産となる可能性もある」

国内外で「解」への評価が高まり出す。行政の担当者も「外の人たちの」とし、ばしばにする。

だが、解の修理場の姿は、艦橋状の船舶遺構の姿になって、百年間の後、ようやく解撤の姿。「解」の修理場の姿は、艦橋状の船舶遺構の姿になって、百年間の後、ようやく解撤の姿。

岩井茂雄 教授
SHIGEO IWAI

『国づくりと研修』
第 106 号 AUTUMN
（2005年10月30日発行）
pp.18 ～ 21

高田邦道 教授
KUNIMICHI TAKADA

『東京新聞』
2005 年 1 月 29 日

『朝日新聞』
2005 年 4 月 14 日

2005年のトレンドワード

交通運輸

用語の解説

高田邦道（日本大学教授）

キーワード

◆路面電車・トランジットモール・LRT

◆高速道路の建設・運輸関係

◆「都の夜間引水政策」で注目

◆交通ネットワーク

交通・運輸問題への対応はトータルシステムで

交通・運輸の分野では、「安全」の問題がすべてのシステムの最大の前提である。しかし、「安全」は往々にして忘れがちで、事故が起きて初めて安全の議論が再登場する。このことは、忘れがちになるほど"あたりまえに"技術者が安全に配慮している証左でもある。しかし一方で、事故原因追及のみに目を配り、全体のシステムを見失ってはいけない。また、その場の対症療法だけに終わっていないか。そして一般国民は、技術は100%安全と思い込んでいる節はないか。原転語の事故かどうでこれだけ議論が沸き上がる一方で、日平均20人を超える死亡者を出している交通事故に対しては反応がまったくマヒしてしまっているか。

＊

小泉純一郎首相は「世界一安全な道路交通」の実現をうちだした。そして、政府は交通事故死亡者数半減という目標をたてた。これはこれで感銘あることではあるが、数字にはからくりがある。この数値は「24時間以内での交通事故による死亡者数」（交通事故統計による）のことをさしている。

＊

交通事故死亡者数はこの数年で激減し、2003（平成15）年は7702人で、10年前の1993年と比べると70%である。また、交通事故が原因で30日以内に死亡する交通事故者数は2003年が8607人で、これも67%程度に明減されている。これらの理由には、脳外科関連の医療設備を充実させた拠点病院の計画的な配置、事故後のすばやい対応として救急救命士制度の創設、救急システムの改善などが挙げられる。しかし一方で、負傷者数は116万余人、交通事故発生件数は90万件を超え、この数値が、交通事故の減少傾向を示しているいうことは容易に推定できる。さらに、厚生統計（時間・日数）関係を「交通事故が原因で死亡した数」の最近5年間の平均値は万2880人（1万2134～7万5687人）である。交通事故死亡者数の元になる交通事故発生件数を半減させなければならない。

＊

交通事故は、道路、自動車、トライアックの三つのシステム が単社会という構造の中で不調和を起こすことである。ドライバー、車、道路、およびそれをとりまく道路交通環境、それぞれのシステム全体を総合的にみることなくして半減はありえないということだ。

＊

日本は道路と車の技術は世界一であり、残りは高学歴の国民への安全教育だけだと思っていたところ、歩行者、自転車、パリアフリー空間の同居を必要とした道路空間の有効利用が求められるようになった。自転車の安全を考えての自転車の歩道通行可の処置が、歩行者対自転車の事故を増加させた。さらに、自分勝手な気風が蔓延した若年層、急激な高齢化社会の現実といったようにドライバー層にも変化が生じてきた。これに加えて、車の技術だけは安全と思っていた矢先の「三菱自動車の問題」である。この問題もよくなぞってみると、技術的な問題が根本にあるが、その技術的課題を真摯に受け止めることなく、目前の問題から逃げようとした感の観測である。このような姿勢は、BSE問題や卵の期限切れ問題と地下茎でつながっている。交通事故は起こるべくして起こっているところもある。交通戦争といわれて久しく、いまこそ日本国民は安全確保に立ち上がる時ではなかろうか。このままいくと100年戦争になりかねない。

＊

著者は、交通戦争には「軍備（制減）のための技術システムの整備とそれを支援する組織、研究、人材育成体制の充実」と「彼兵（住民が自らが危険を感じた場所と状態を示し、その原因を調査、分析し、対応策を判断できるシステムづくり）」とを言い続けている。が、物騒な思想とはいわれてもその本質に回頭する者は少なく、交通安全に対しては、口と行動がかみ合っていない。

＊

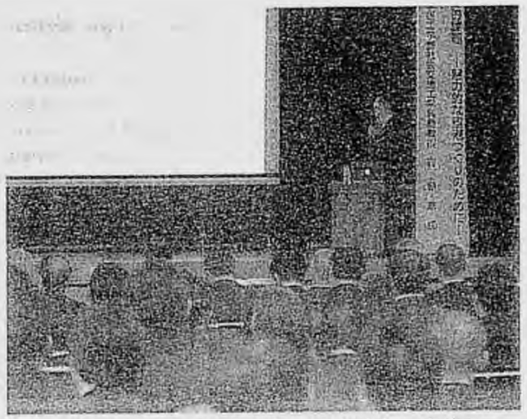
いま日本では、「人の世界」に、「防犯」の世界にも安全の見直し思想は表れている。このことは、交通事故全体を見直し、根本から安全の問題に本腰を入れて取り組む時期にさしかかっていることを示している。安全な国ニッポンをいまよみがえらせないと、失返りでは済まず、国内輸送の多くを担っている荷重が、設計が存在しなくてよいのか、国内輸送の多くを担っている荷重が、設計が存在しなくてよいのか、モーダルシフトを成せる政策を強迫するにしても目先のコスト論だけでなく、国民のリスク防衛の論議を行なうことが、ともすれば、大の震災に会った場合、例えば東北と九州を結ぶ物流はどう成すのか、物流は、トラックを用いて全国を分割することによって最終品質を持つ。ジャストインタイムが出上がって完成するシステムが、高速道路の建設の遅延によって、ある日、ある分的にダメージを受けても日本全体が機能しなくなる。なぜ国会はこのシステムができないのか、その理由は、行政機関のエゴと片付けられてしまう。

事、市は、陸海空の交通機関の有機的結合を図ればよいのか、どこの部分が最も早い。長期的には、道路網をいかに整備するかという問題と、鉄道網をいかに整備するかという問題とがあるが、「はしの上げ下ろしまで国が決める」（平成23年6月）と言う国の交通政策の下、SS推進検討会で研究開発が進める車両、メーカー各社も用化段階にはいっていた。なかでもホンダが「ランスパイアー」の新型車に向けてエンジンの開発を進めているとのことである。

なぜ、ゆえ、専門家を信用しないのか、いうと、専門家を信用して任せるとどうなるか、ということを、その例を挙げて論じていることである。

専門家とは、一口に専門家といっても、専門家を信用しないのは、専門家の中に、専門家を信用しないのは、専門家の中に、専門家を信用しないのは、専門家の中に

轟　朝幸 助教授
TOMOYUKI　TODOROKI



講演する轟朝幸日大助教授＝大網白里町保健文化センター

利便性の環境が重要

九十九里沖空港誘致懇　轟日大助教授が講演

国が検討する首都圏第三空港の誘致を目指す「九十九里沖空港誘致懇話会」が二十二日、大網白里町保健文化センターで開かれ、日本大学理工学部社会交通工学科の轟朝幸助教授が講演した。

轟助教授は「空港計画の今日的課題」をテーマに持論を展開。既存の空港が抱える課題を指摘しながら、「魅力ある空港づくりのためには、利用者にとって利便性があり、企業が参入しやすい環境が重要」と述べた。

会場には市民ら約百四十人が詰め掛け、熱心に耳を傾けていた。

同懇話会会長の堀内慶三大網白里町長は「地域活性化をどうすればいいかを協議してきた中で空港誘致構想が浮上した。夢のような話ではあるが実現へ向け一歩一歩がんばっていきたい」とあいさつした。

同懇話会は、首都圏第三空港の九十九里沖誘致を目指し二〇〇一年一月に発足。山武・長生地域の二市十二町一村や経済団体など三十団体が参加し、誘致実現に向けた協議を続けている。

『千葉日報』
2005 年 3 月 24 日

中山晴幸 専任講師
HARUYUKI　NAKAYAMA

テレビ朝日『スーパーＪチャンネル』〈夕方のニュース番組〉
自転車衝突時の衝撃荷重の大きさについてコメント
（2005 年 5 月 24 日）

テレビ朝日『スーパーＪチャンネル』〈夕方のニュース番組〉
高速道路上の落下物の危険性についてコメント
（2005 年 8 月 12 日）

TBS『噂の東京マガジン』〈日曜日の情報番組〉
自転車が衝突した時の衝撃荷重を測定し、その危険性について
コメント（2005 年 10 月 2 日）

TBS『今日発プラス』〈昼の情報番組〉
自転車と歩行者の衝突時の危険性についてコメント
（2005 年 11 月 18 日）

日本テレビ『ザ・サンデー』〈日曜朝の情報番組〉
自転車と歩行者の衝突の危険性についてコメント
（2005 年 11 月 27 日）

福田　敦 教授
ATSUSHI　FUKUDA

琉球新報　第3種郵便物認可　2005年(平成17年)11月25日 金曜日　特集 (4)

那覇市中心市街地活性化シンポジウム

歩いて楽しい那覇の街復活を

国際通りの活性化をテーマに討議した「那覇市中心市街地活性化シンポ」＝那覇市ぶんかテンプス館

パネリスト

比嘉　司氏（金融市民集団・那覇通り商店街振興会会長・総務理事）
友利　敏幸氏（てーい工作舎代表）
小阪　亘氏（NPO法人まちなか研究所・ちむぐくる理事）
上原　京子氏（琉球料理専門店経営）
宮城　孝氏（那覇市経済観光部部長）
高江洲義公氏（中城湾港新港事業所長）
三橋　重昭氏（NPO法人まちづくり協会理事長）

コーディネーター
福田　敦氏（日本大学理工学部社会工学科教授）

国際通りの活性化をテーマにした「那覇市中心市街地活性化シンポジウム」が10日、那覇市内で開かれ、市内関係者らが「歩いて楽しい那覇の街を」をスローガンに、にぎわいの創出、オープンカフェ、専門店誘致、歴史的建造物の保存などを提案した。

国際通りの活性化をテーマにした「那覇市中心市街地活性化シンポジウム」は、市商工観光課が主催し、約400人が参加した。

パネルディスカッションでは、「にぎわいの創出が課題」（比嘉氏）、「緑、ベンチ、憩いを」（上原氏）、「排気ガスのない街に」（小阪氏）、「中心部再開発を推進」（宮城氏）、「バリアフリー不十分」（友利氏）、「路面電車導入を図れ」（高江洲氏）の提案があった。

比嘉　司氏

上原京子氏

小阪　亘氏

友利敏幸氏

宮城　孝氏

高江洲義公氏

基調講演

交通システムと街の活性化

福田　敦（日本大学理工学部社会工学科教授）

那覇市の所づくりを考えるとき、「本格的な交通の問題」は、まちの人口が減少し、公共交通の利用率が低下しつつあり、自動車が増え、渋滞が発生し、駐車場が足りない状況にあるなど、多種多様な問題点がある。

まず、「歩いて楽しい街」を考えるとき、「自動車の出入り」が問題となる。

次に、「公共交通の問題」として、モノレール、バス、タクシーなどの利用者が減少している。

「駐車場の問題」として、駐車場の不足、路上駐車の問題がある。

「自動車社会の問題」として、自動車の増加、渋滞、事故、騒音、排気ガスなどがある。

「歩いて楽しい街」を考えるとき、「自動車の出入り」が問題となる。

「公共交通の問題」として、モノレール、バス、タクシーなどの利用者が減少している。

「駐車場の問題」として、駐車場の不足、路上駐車の問題がある。

「自動車社会の問題」として、自動車の増加、渋滞、事故、騒音、排気ガスなどがある。

専門は交通計画。国際開発工学。交通プロジェクト「呼倫」。現在、「那覇市国際通りトランジットマイル導入委員会」幹事会副代表幹事

中心地に公共施設戻せ

比嘉　司氏（金融市民集団・那覇通り商店街振興会会長・総務理事）

国際通りの活性化をテーマにした「那覇市中心市街地活性化シンポジウム」（市商工観光課主催）が10日、市内で開かれ、市内関係者らが「歩いて楽しい那覇の街を」をスローガンに、にぎわいの創出、オープンカフェ、専門店誘致、歴史的建造物の保存などを提案した。

パネルディスカッションでは、「にぎわいの創出が課題」（比嘉氏）、「緑、ベンチ、憩いを」（上原氏）、「排気ガスのない街に」（小阪氏）、「中心部再開発を推進」（宮城氏）、「バリアフリー不十分」（友利氏）、「路面電車導入を図れ」（高江洲氏）の提案があった。

比嘉　司氏

上原京子氏

小阪　亘氏

友利敏幸氏

宮城　孝氏

高江洲義公氏

バリアフリー不十分　友利

路面電車導入を図れ　高江洲

排気ガスのない街に　小阪

中心部再開発を推進　宮城

にぎわい創出が課題　比嘉

緑、ベンチ、憩いを　上原

先進事例報告

歩いて暮らせる街づくりコンパクトシティ

三橋　重昭（特定NPO法人まちづくり協会理事長）

商業・まちづくりシンクタンク、国土環境役員等を経て独立、金沢市内の中心市街地活性化事業に関する調査、アドバイスを行っている。

選択と集中で取り組み

『琉球新報』
2005 年 11 月 25 日

安井一彦 専任講師
KAZUHIKO　YASUI

TRAFFIC ACCIDENT FILE | VOLUME | 061　事故ファイル

危険な信号の変わり目

「ジレンマゾーン」で事故は起きている

前方の交差点の信号が青色から黄色に変わった時、「このまま通過すべきか、止まるべきか」と迷った経験は、ドライバーなら誰しもあるだろう。この判断に苦しむ一瞬の時間帯を「ジレンマゾーン」と呼ぶ。これは、停止線で安全に停止することも黄信号のうちに交差点を通過することもできない危険な領域だ。出会い頭衝突の急増など、交通事故の半数以上を占める交差点での事故、交差点にはどこから入ってきた車両の危険性が潜んでいるのである。ジレンマゾーンを通過するドライバーがその対処を誤った時、悲劇は起きる。

昨年の2月9日朝、通勤通学の時間帯に入った東海道線辻堂駅を横断する国道134号は依然と交通量を増し始めていた。天候は晴れ、一部凍結し路面はシャーベット状。車線の広い国道の一方通行路は、歩道の広い国道のため信号のある交差点がほとんどだが、右折レーンやある印信号などを設置している交差点はない。このような交差点で、1台の乗用車が右折待ちをしていたのは午前7時45分頃のことだった。

途切れることのない対向車両、目の前の信号が黄色から赤色に変わるまでは1秒足らずだった。信号が「黄色」に変わった時、判断しなければならない。その判断を誤ると……。

交差点の横断歩道上でよく見かける黒いブレーキ痕。これは急ブレーキをかけたために付いたタイヤの痕である。しかし、この場所でのブレーキをかけるのは非常に危険な行為だ。

※写真はイメージです。

法律的には「黄信号は止まれ」が基本。ただし、黄信号に変わった時に、停止位置に接近していて安全に停止することができない場合、つまり「ジレンマを感じるような時」はそのまま進むことができるということになっている。しかし、最近ではすべての信号が赤の場合、「黄信号は止まれ」という原則は無視した無法な行為が多い。ただ、最近は「黄色は突っ込め」と思っている人も多く、きちんと止まることで、逆に追突されてしまったというケースが少なくないのも事実です」（北見義郎教授・佐藤正交通課長）

「平均速度が高ければ黄信号も長くなるが、交差点ごとにチェックするなどはできないので、マニュアルに沿った形で修繕道路は2秒、住宅街などは3秒、住宅街などは2秒と、速度の区分にかかわらず一律に2秒とされている。

また、交差点内がすべて「交差点」である非信号交差点の場合、「やはり黄信号の入ってる決まるが、「やはり黄信号」は、一五〇秒の長さが必要だ。」（佐藤氏）

「現在、ジレンマゾーン抑止制御としていちばん効果的な方法は、車の速度を抑制し、ジレンマゾーン内に車がいる時は青信号の点灯時間を延長してスムーズに通過させるという感知器の設置です。設置前後で追突事故が3～4割減、出会い頭事故が5～6割減とその効果は絶大です」（前田・安井氏）

しかし、この感知器が設置されている交差点は全国で200か所余り。普通国道全般からは、やはりドライバー一人一人のルール遵守の行動しかない。

繰り返すが基本は「黄信号は止まれ」。「ジレンマゾーンに遭遇しそうな時は、いつでも止まれるようにあえてゆっくりと右折車両などに注意しつつ、加速するように」。「安全に注意しつつ、加速するように」。「安全に注意しつつ、加速するように」。

マゾーン。車間距離が短ければ、追突事故が起きる可能性は高い。追突されるのを避けて無理に突っ込めば、出会い頭事故が待っている。何とかこの悪循環を断ち切らなければならない。

「今現在、ジレンマ抑止制御としていちばん効果的な方法は、車の速度を抑制し、ジレンマゾーン内に車がいる時は青信号の点灯時間を延長してスムーズに通過させるという感知器の設置です。設置前後で追突事故が3～4割減、出会い頭事故が5～6割減とその効果は絶大です」（前田・安井氏）

しかし、この感知器が設置されている交差点は全国で200か所余り。普通国道全般からは、やはりドライバー一人一人のルール遵守の行動しかない。

繰り返すが基本は「黄信号は止まれ」。「ジレンマゾーンに遭遇しそうな時は、いつでも止まれるようにあえてゆっくりと右折車両などに注意しつつ、加速するように」。「安全に注意しつつ、加速するように」。「安全に注意しつつ、加速するように」。

車線に右折待ち車両がいることを認識していたが、「当然、右折車は自分が通過するまで待つだろう」、何の問題もなく通過するとみこんだ。しかし、右折車両は、直進車両が過ぎるのを待ってから、ゆっくりと右折レーンを進行しながら、直進車両の後方から、ドライバーの死角に入りながら

吉川勝秀 教授
KATSUHIDE YOSHIKAWA

不知火海と球磨川

「森、川、海は一つの流域圏」
再生模索へ学会設立
八代市で29日総会 研究者と市民ら結束

不知火海と球磨川流域の再生を模索しようと、大学の研究者や環境団体メンバー、地域住民らが二十九日、「不知火海・球磨川流域圏学会」を設立する。森、川、海を一つの「流域圏」としてとらえ、さまざまな視点から流域の抱える課題の解決に向けた実践的な取り組みを行う狙い。メンバーは「研究成果を国の流域に共通する問題の解決の糸口にしたい」と張り切っている。

学会設立を呼び掛けたのは、八代市の環境カウンセラーつる詳子さんや荒瀬ダム撤去、水俣病など流域圏の環境問題が全国的に注目されている熊本学園大の原田正純教授ら十三人。川辺川ダムなどの流域の課題の解決に向けた実践的な取り組みを行う狙いで、八代市の千丁文化センター「パトリア千丁」で、住民と連携して流域の課題解決に取り組むことを確認した。具体的な活動方針は来年四月前後に開く通常総会までに決める。

球磨川から不知火海（八代海）までを一つの「流域圏」と位置付け、環境、農林水産、生活文化などで圏域の抱える問題を探り、地域活性化につなげる狙い。同流域圏には、水俣病問題、川辺川ダム建設、荒瀬ダム撤去などの課題がある。

設立を呼びかけた原田正純熊本学園大教授、同市の環境カウンセラーつる詳子氏、県内外の研究者に加え、市民団体、八代漁協など四漁協などから発起人九十五人が参加。会長に大和田紘一県立大教授、事務局長に佐藤伸二八代高専教授を選んだ。

一般参加を交えた記念講演会もあり、約百五十人が聴いた。吉川勝秀日本大教授が「流域圏構想の新たな展開」と題して講演。「四万十・流域圏学会」の村上雅博高知工大教授は「地元との連携が大切。現地に足を運ぶことが問題解決の糸口になる」と助言した。（石本智）

『西日本新聞』
2005年10月27日

（第3種郵便物認可）

不知火海・球磨川流域圏学会が発足

住民と連携 課題解決へ

「流域圏構想の新たな展開」と題して講演する吉川日本大教授＝千丁文化センター「パトリア千丁」

『熊本日日新聞』
2005年10月30日

森、川、海…「流域」を一体的に研究

不知火海・球磨川流域圏学会

あす発足 記念講演会も
八代市で

「不知火海・球磨川流域圏学会（仮称）」が二十九日発足する。同日、八代市で設立総会と記念講演会がある。自然環境や流域文化をはぐくんできた森、川、海を「流域圏」と位置付け、研究する狙い。流域圏学会は、高知県の四万十川流域で設立されているが、全国的にも珍しい試み。

設立を呼び掛けたのは、同市の環境カウンセラーつる詳子さんや、水俣病問題に取り組む熊本学園大の原田正純教授ら十三人。約一年前から準備を始め、県内外の研究者のほか農漁業者、地域おこしのNPOメンバーら約百人と、八代漁協など四漁協と日本自然保護協会が参加することになった。

不知火海（八代海）は閉鎖性水域で、流れ込む一級河川は球磨川のみのため、流域研究に適しているという。また、川辺川ダム建設や荒瀬ダム撤去、水俣病など懸案も抱える。

学会ではこうした環境問題にとどまらず、農林漁業や生活文化など幅広い研究成果を共有し、地域活性化につなげる狙い。主な活動は、年二回程度の学会誌の発行や講演会開催、交流会などを通じた研究者、市民、行政のネットワークづくりなどを予定する。

二十九日は設立総会後の午後二時十五分から、八代市千丁文化センター「パトリア千丁」で記念講演会を開催。日本大の吉川勝秀教授が「流域圏構想の新たな展開」と題して講演。四万十・流域圏学会事務局長の村上雅博高知工大教授ら六人の専門家が研究成果を報告する。参加費は五百円。問い合わせは同学会事務局つるさん☎0965（32）7359。

『熊本日日新聞』
2005年10月28日

JIS化し事故削減
ACCESS 法面足場で活発審議

全国仮設安全事業協同組合（ACCESS、小野辰雄理事長）は1日、記者会見を開き、「（仮称）法面工事用仮設設備」JIS原案作成委員会の検討状況を明らかにした。

吉川勝秀委員長は、「JIS化した後、国土交通省などが直轄工事から採用することによって、事故を減らすことにつなげたい。法規をつくり、書類を重ねても事故は減らない。具体的な対策が必要だ」と強調した。

同組合は、日本規格協会と共同で、9月に委員会を設置、墜落防護設備、昇降・歩廊設備、機械構台設備について性能・使用・施工の基準を検討している。

作業部会長も兼任している三浦裕二副委員長は、「事務局が出した原案について委員から64件の指摘や意見があり、積極的に検討している」と評価した。

今後の検討課題として三浦副委員長は、親綱を掛ける支柱や杭に強度などの基準が伺もないことから、作業部会で取り上げることを決めたと述べた。また、機械構台が乗っている仮設が不同沈下した場合に備え、安全性確保に必要な3次元トラスの解析は過大な負担となることから、2次元トラスの解析で対応できるように簡易化も検討する。

小野理事長は、公共工事品質確保促進法で施工中の安全性も品質に含まれ、国交省は工事の安全管理も評価の対象に加えるなど安全に対する関心が高まっていると指摘、「委員長、部会長を軸に事故防止に役立つJIS原案をつくりたい」と述べた。

原案は2006年7月の作成をめざしている。

左から小野理事長、吉川委員長、三浦部会長

『建設通信新聞』
2005年11月4日

労災死者数削減へ意欲
法面仮設のJIS原案 吉川委員長らが会見
ACCESS

全国仮設安全事業協同組合（ACCESS、小野辰雄理事長）と日本規格協会が共同で進める「（仮称）法面工事用仮設設備のJIS原案作成」にあたり、同作成委員会委員長の吉川勝秀日本大学教授らが1日、都内で会見し、建設業の労働災害者数の削減に向けて意欲を見せた。

吉川委員長は「法面からの墜落事故で亡くなられる方は後を絶たない。そうした事故を減らすには単なる注意だけでなく、仮設設備によるハードの対策もしっかり確立する必要がある。まずはJIS化して成果を出したい」と述べた。

さらに「旧建設省で安全を担当していた10年前に比べ、社会的にも安全への意識は高まっている。当時は労働災害での死者数を半減させることは困難だったかもしれないが、足場や屋根足場、養生ネット、今回の法面などの仮設設備で進むJIS化により、今ならば実現できるだろう」と自信を語った。

副委員長兼作業部会長の三浦裕二NPO都市環境研究会会長は会見で「委員にはメーカーだけでなくユーザーなども加わり、特にユーザーは熱心に勉強し、貴重な意見を頂いた。親綱を支える柱の強度が決まってないなど64の論点が寄せられ、法面仮設の現状の問題点があぶり出されている。より良い原案となるように努力する」と述べた。

また、小野理事長は「安全は見えるように、しっかりした対策でなければいけない。玉虫色では駄目。これまで法面仮設には安全に対する決め事が全く無かったこと事態が驚きだ。JIS化されると労働災害も大幅に減少することだろう」と語った。

今後、委員会を2回、作業部会も数回開催し、06年7月末の原案完成を目指す。

吉川委員長㊨、三浦副委員長㊧

『日刊建設産業新聞』
2005年11月4日

通　新　聞　2005年(平成17年)11月7日<月曜日>　(6

「法面工事用仮設設備」JIS化へ

ユーザー意見 反映を

アクセスの吉川・JIS原案作成委員長らが会見

全国仮設安全事業協同組合（小野辰雄理事長）は1日、「（仮称）法面工事用仮設設備」JIS原案作成委員長の吉川勝秀日本大学教授と副委員長で作業部会長でもある三浦裕二NPO都市環境研究会会長の記者会見を行った。

吉川委員長＝写真＝は「公共事業が減少する中、600人を超える死亡災害事故が発生、その要因として転落・墜落事故が最も多い。そして、転落・墜落事故は足場、屋根に次いで法面からとなっており、これを設備対策で防止。JISを設備化したあとは、まず国の直轄工事からスタートし、事故を未然に防いでいきたい」と抱負を語った。

また、三浦副委員長兼作業部会長は「JIS化するためには、ユーザーの意見や要望を取り入れていくことが大切。本日までに2回の会合を開き、64論点について意見が提出された」と話し、その一例として、親綱を支える支持杭についても基準がないため、今後作業部会で取り上げていくこと、構台の安全確保のため、3次元トラスから2次元トラスでも解析できるよう検討していくことなど挨拶した。

同席した小野理事長は「品確法の中でも、工事途中における安全管理を評価するようになっている。ペナルティを課すだけでは事故は減らない。これからは事前防止についても評価される時代だ」と話した。

JIS原案は、18年7月末に完成する予定で、最終成果は財団法人日本規格協会に提出される。

『建設通信新聞』
2005年11月7日

19　文　化　平成17年(2005年)11月12日　土曜日

環境や文化、暮らし…

研究者と住民連携 新たな視点で活動

「不知火海・球磨川流域圏学会」旗揚げ

九州脊梁（せきりょう）山地に源を発する球磨川をはじめ多くの河川が流れ込む不知火海（八代海）。その流域圏の環境や文化、暮らしなどを丸ごと研究対象にした「不知火海・球磨川流域圏学会」が発足、先に八代市で設立記念講演会を開いた。ジャンルに縛られがちの"学会"ではなく、自然や人文科学のさまざまな研究者と地域住民らが連携し、情報を共有することで新たな視点からの研究活動や実践を目指す。具体的な活動は来年四月の総会後に始めることにしているが、同流域圏に山積した課題への、これまでにない取り組みとして注目したい。

（矢加部和幸）

●ぐるり400キロ

同流域圏は不知火海や、それを取り巻く分水嶺（れい）の内側。北は宇土半島の南側、東は球磨川や氷川、水俣川などの流域である五家荘や人吉盆地、芦北・水俣地域、西は天草上島や下島の不知火海側、南は鹿児島県出水地方や長島などからなり、その流域境界の延長は四百キロに及ぶ。

同流域圏では水俣病や川辺川ダム建設計画など、全国的に関心の高い問題をはじめ、森林や干潟の破壊、海洋汚染など、日本の多くの山や川、海が共通して抱える現状がある。また、過疎化や高齢化が進む地域社会をどう活性化するか、土砂災害防止など安全な地域づくりへどう取り組むか。課題は多い。

学会の発起人は、同流域圏内の八代市や人吉市をはじめ、熊本市、九州各県、さらに東京など全国の研究者や農・漁業者、地域づくり、行政などさまざまな分野から百三個人・団体。事務局を八代高専内に置いて、今後、会員の拡大に力を入れることにしている。

●現場主義で

学会では何にどう取り組むか。講演会では、すでに二〇〇一年から活動している高知大学の村上雅博さんは「流域の人材育成」をコンセプトに、研究発表会や現地見学会などを開催。高知工科大学の吉川勝秀さんは「流域の再生を図っていきたい。神奈川県の鶴見川流域の水マスタープラン、千葉県の印旛流域の水循環健全化など具体的な行動が始まっており、不知火海・球磨川流域圏学会に期待したい」とエールを送った。

事務局のつる詳子さん（八代市）は「具体的に何に取り組んでいくのか、講演会で多くのヒントをもらった。一人でも多く会員を増やして、不知火海・球磨川から情報を発信していきたい」と話している。

「流域圏構想の新たな展開」と題して講演する吉川日本大教授＝千丁文化センター「パトリア千丁」（10月29日）

『熊本日日新聞』
2005年11月12日

編集後記

この冬、日本列島は寒波に見舞われ各地で記録的な積雪となっています。この厳しい自然環境は大学の入学試験を取り巻く環境に通じるものがあるように思えます。大学全入時代を2007年度に控え、対外にアピールのできる学科であることの重要性がますます高まってきています。

2004年より、通常版「交通 Bulletin」に掲載できなかった、各種メディアに取り上げられた１年間の教員や研究室、卒業生の社会的活動を特別号（別冊版）にまとめ紹介しております。これからも学科の情報発信源としての「交通 Bulletin」の構成・編集の充実に意欲的に取り組んでいきたいと思います。

（文責：岸上明子・野上雅之）