

東京湾トレイル構想の実装とPMI-CP (Construction Professional)の価値を探る

建設ポートフォリオプログラム研究小委員会
下池 季樹 ((株)アジア共同設計コンサルタント)

2026年8月6日

建設ポートフォリオプログラム研究小委員会

1. 委員構成

委員長：下池季樹（アジア共同設計コンサルタント）

幹事長：佐鳥静夫（陽明福社会）

委員：島崎敏一（日本大学名誉教授）、鈴木明人（桜門イノベーションリサーチ）

本名誠二（NPOシンクタンク日本）、福島康仁（日本大学法学部教授）

喜田愛子（関東学院大学助手）、田邊護（キャリアヴィジョン代表取締役社長）

2. 設立の背景・目的

建設産業の様々な課題や、大規模な自然災害による環境問題等をマネジメント手法により考える。CMやPMより上位マネジメントであるプログラムマネジメントやポートフォリオマネジメントの導入・活用により、解決策を図る調査・研究が目的である。

目 次

1. 1年間の活動実績
2. 東京湾トレイル構想の実装
3. PMI-CP(Construction Professional)の価値を探る
4. まとめ

1. 1年間の活動実績

2. 東京湾トレイル構想の実装

3. PMI-CP(Construction Professional)の価値を探る

4. まとめ

1年間の活動実績

【委員会開催実績】

- ・第12回研究会開催（2025年9月19日）
- ・第13回研究会開催（2025年10月24日）
- ・第14回研究会開催（2025年11月21日）
- ・第15回研究会開催（2025年12月19日）

- ・第16回研究会開催（2026年2月13日）
- ・第17回研究会開催（2026年4月17日）
- ・第18回研究会開催（2026年6月18日）

合計 7回実施

○土木学会：「建設事業へのポートフォリオ/プログラムマネジメントの活用実態から将来の街並みを考察」：

2025年9月（令和6年度土木学会全国大会第80回年次学術講演会）

○プロジェクトマネジメント学会：「Research into the Concept of Innovation Creation Through the Introduction of PPPM in Solving Construction-related」：2025年12月

（Proceedings of the 17th International Conference on Project Management

（ProMAC2025 in London）

○PMI日本支部：①「インフラツーリズム（東京湾トレイル）実施計画の検討におけるPPPM導入の研究」：

2026年4月（プロジェクトマネジメント研究報告Vol.6 No.1 2026）

②「『前日の決断』から『宇宙戦略』へ：PMI-CPと段階的抽象化の実装」：2026年7月（PMI日本フォーラム2026）

1. 1年間の活動実績

2. 東京湾トレイル構想の実装

3. PMI-CP(Construction Professional)の価値を探る

4. まとめ

東京湾トレイルとは①

東京湾トレイル計画 (Tokyo Bay Trail Plan)

(散歩・ジョギング・自転車・バードウォッチング・環境教育)
～散歩・ジョグ・自転車で東京湾近傍を回遊！～

■ 目的:散歩・ジョギング・自転車で東京湾近傍の名所等を回遊する。その名所間を結びつける推奨ルートを示す等、楽しくかつ自然と親しむことができる東京湾を構想・実現する。

- ・日本の玄関(成田空港・羽田空港・横浜港)が面する東京湾は最高の観光価値
- ・東京湾は都市住民にリクリエーションの場として親しまれている
- ・湾岸にはすでに多くの海浜公園や自然保護地区も点在
- ・横浜山下公園や葛西臨海公園や沿道はすぐれた遊歩道

●このような優れた海岸地区を、これまでは点
●この点を歩道や自転車道としてつなぎ線とする

土木技術者が歩く走るインフラツーリズム

成田空港、羽田空港、横浜港といった日本の玄関口が面する東京湾岸には、多くの海浜公園や自然保護地区、遊歩道などがある。けれど、これらの施設は点として存在しており、線にはなっていないのが現状である。

土木系大学教授や土木系技術者で構成される「NPO法人シンクタンク日本東京湾トレイル推進メンバー」は、東京湾岸に点在するこれらの優れた施設を線で結び、散歩・ジョギング・自転車道通行可能な東京湾トレイルをつくることを目指して活動している。

今回、上記メンバーが歩き、走りながら見て感じた東京湾岸インフラツーリズムの現状を月一回のペースで紹介する。乞うご期待！

本牧市民公園あたり

今回は、神奈川県横浜市中区南東部にある本牧市民公園あたりに行ってきた。JR根岸駅からバスで8分程度「本牧市民公園前」下車、ジョギング道と15分程度である。本牧は、台地が東京湾に突き出した部分に当たり、現在は海岸がすべて埋立で覆われて工場、埠頭などになっているが、かつてこの付近は海岸から断崖が切り立っており「本牧岬」とあるは「本牧の鼻」と呼ばれ、その周辺は漁村であった。

BizFolio

■三溪園
本牧市民公園を西側入口から入り、公園を東の方向へ歩いて約150m右側に横浜市用芸センター、その先約50m行くと左側に三溪園南門がある。

この三溪園は生糸貿易により財を成した実業家(原三溪)によって、1906(明治39)年5月1日に公開された。17万5,000平方メートルに及ぶ園内には京都や鎌倉などから移築された歴史的に価値の高い建築物が巧みに配置されている。現在、重要文化財10棟・横浜市指定有形文化財3棟が歴史的な宝庫を伝えている。この広大な土地は、三溪の手により1902(明治35)年頃から造成が始められ、1914(大正3)年に外苑、1922(大正11)年に内苑が完成するに至った。

■マンダリン・プラフとベリー
また三溪園入口の両側には、マンダリン・プラフ(オレンジ色の葉)と呼ばれる高さ約30mの樹が連なっている(写真③)。

プラフ(Plum)とは、「断崖・絶壁」という意味のよこはま言葉である。かつて山手は居留外国人から「プラフ」と呼ばれていた。幕末、日本来航時に横浜周辺を測量したベリーは、本牧のオレンジ色の崖をその色から「マンダリン・プラフ」と呼んだという。そして、この断崖は横浜港に向かう各国の船の目印となっていた。

オレンジの崖は港に向かう目印

約2万年前の地球は、最終氷期と呼ばれている氷河期を迎え、今より平均気温が7度低かったと考えられている。北極と南極の水は大きくなり、山に積もった雪も溶けずに氷河となるので、川から海への氷結も少なくなる。その結果、地球全体の海水の体積が減るので、東京湾も縮小しあたりまで陸地となっていた。それぞれの川は陸地だった東京湾を流れ続け本牧もなっていた。

■葛西臨海公園「葛西三六景 神奈川沖浪裏」
さらに上って行くと思望台に辿り着いた。新千円札や新バスポートにも使われている葛西北斎「葛西三六景 神奈川沖浪裏」(写真③)の絵はこの場所から見える海を描いたようである(現在の景色、写真②)。

世界で「The Great Wave」と呼ばれる世界一有名な絵画作品である。

■葛西臨海公園の地形「葛西三六景」と「縄文海進浦」
本牧の地形は、丘と谷戸が入り組んだ地形となっている。この地形は、横浜の諸地域にも見られる特徴であるが、これらは約2万年前と6,000年前に起きた地球の気候変動が関係していると考えられている。

「最終氷期と古東京川」
約2万年前の地球は、最終氷期と呼ばれている氷河期を迎え、今より平均気温が7度低かったと考えられている。北極と南極の水は大きくなり、山に積もった雪も溶けずに氷河となるので、川から海への氷結も少なくなる。その結果、地球全体の海水の体積が減るので、東京湾も縮小しあたりまで陸地となっていた。それぞれの川は陸地だった東京湾を流れ続け本牧もなっていた。

神奈川沖浪裏

神で合流し、大きな浪谷を作った。これを考古学上「古東京川」と呼び、その川の河口付近を浦賀水道と呼んでいる。現在の形も、崖線しないように、浦賀が深く狭谷となっているところを通っている。

約2万年前から太陽の活動が活発となり、約6,000年前になると、地球の平均気温は9度高くなったと考えられている。そうなるに北極と南極の水は溶けるので、地球全体の海水の体積が多くなった。海岸沿いも、外海からの潮流の浸食を受けやすいところは削られ、崖となった。縄文時代に、海水が谷間を堰として入江が深くった状態のことを縄文海進と呼んでいる。

後日、「横浜市八景戦国土資料館」に行ってきた。葛西北斎の絵画(写真③)と1955(昭和30)年に三溪園西門付近の写真を入手した(写真④)。

最後に、今回集めたことがもう一つあった。自分が子供の頃と、親となり息子娘らと夏遊んでいた本牧市民プールが地形もなくなっていた(写真⑤下部)。調べたところ、これから横浜市により本牧市民プール整備をPFI事業(BTO方式)で行うようである。今度は孫と一緒に行きたい。

(東京湾トレイル研究会 下池季房)

日刊建設通信新聞社 45回連載

7

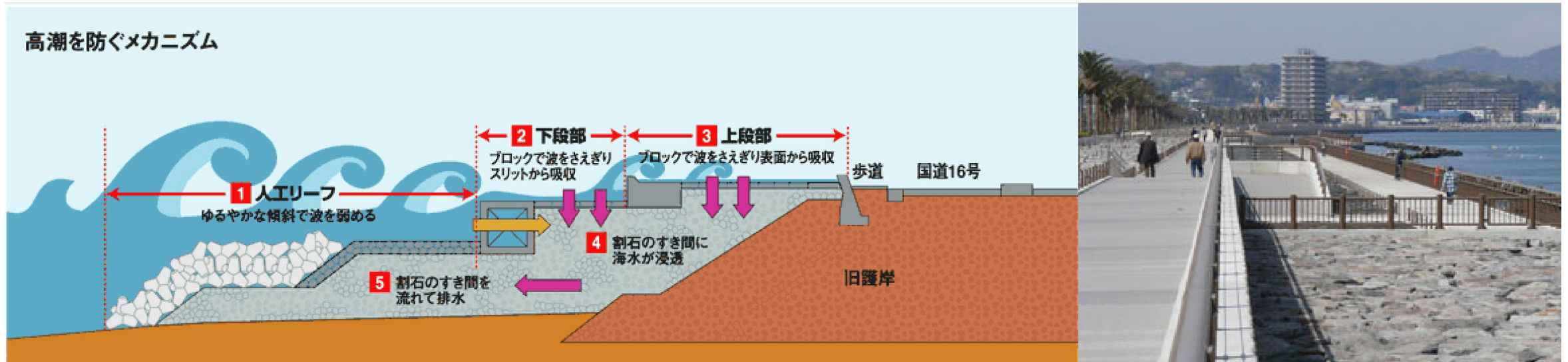
第1回 調査ウォーキング（浦賀地区）①

○場所：神奈川県横須賀市浦賀地区

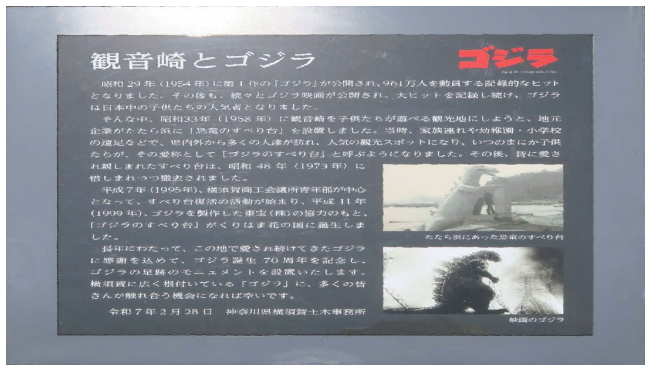
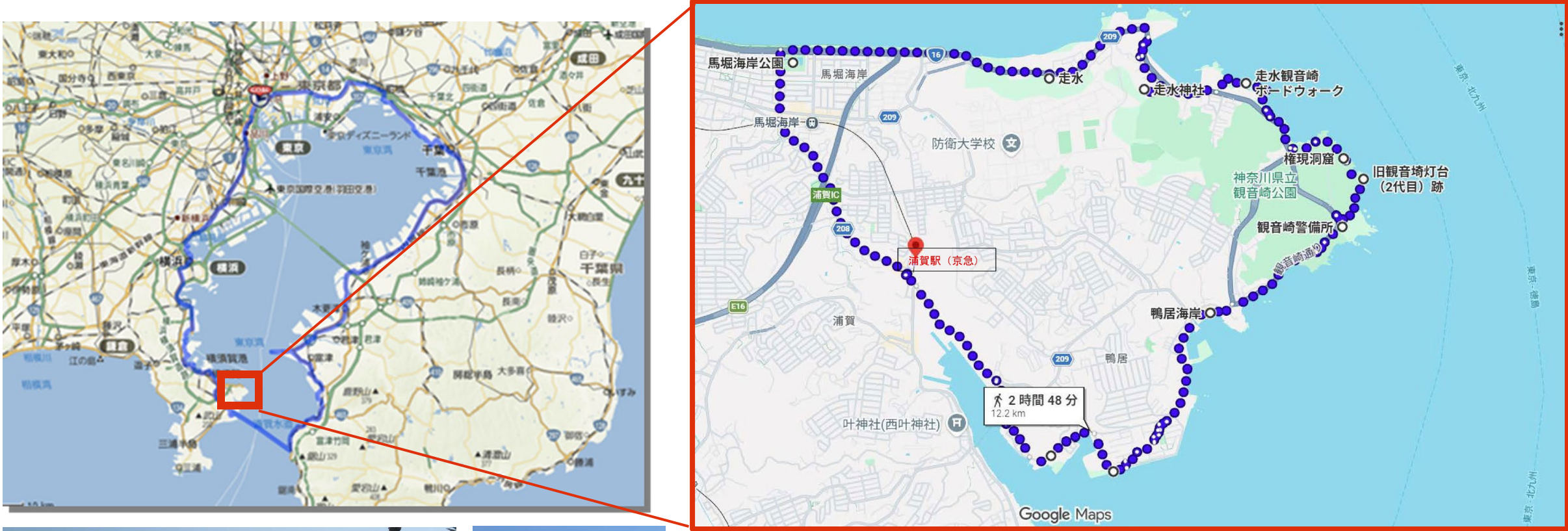
○開催日時：2026年5月16日（土）；スタートAM9～10時、グループ毎出発(京急浦賀駅)

○開催ルート：「京急浦賀駅」⇒「走水海岸」⇒「走水神社」⇒「走水・観音崎ボードウォーク」⇒「かもめ団地」⇒「浦賀城址」⇒「東林寺」⇒「専福寺」⇒「東耀稲荷」⇒「八雲神社」⇒「京急浦賀駅」（参加者14名）

○主催者：NPO東京湾トレイル研究会 + 建設ポートフォリオプログラム研究小委員会



第1回 調査ウォーキング（浦賀地区）②



次回の東京湾トレイルウォーキングは、10月31日(土)に千葉県富津付近で！

1. 1年間の活動実績
2. 東京湾トレイル構想の実装
- 3. PMI-CP(Construction Professional)の価値を探る**
4. まとめ

日本の「現場力」に、グローバル標準の「証明書」を！

1. PMI-CPとは何か？

- ・建設特化型の国際標準：世界中の建設プロジェクトの成功事例から抽出された「高度な工程管理」「コミュニケーション」「契約管理」の体系。
- ・「共通言語」の獲得：日本の緻密な管理手法を、海外の施主やパートナーに論理的に説明・納得させるための世界共通の知的ライセンス。

2. 普及させる3つの戦略的意義

- ・「匠の技」を「国際価値」へ翻訳
 - ✓ 日本独自の優れた調整能力を、PMI-CPの体系（フレームワーク）で再定義することで、「暗黙知」をグローバル市場で評価される「形式知」へ転換する。
- ・プロフェッショナルとしての地位向上
 - ✓ 現場管理を「経験と根性」から「高度な専門技術」へと再定義。
- ・若手エンジニアにとって、世界に通用するキャリアパスを明示し、人材獲得競争の武器にする。
 - ✓ グローバル・プロジェクトの「参入障壁」を突破
- ・海外の大規模案件において、PMI-CP保持者の存在は「プロジェクト成功の保証」と見なされる。
 - ✓ 日本企業が海外で主導権を握るための必須条件。

3. 結論：目指すべき姿

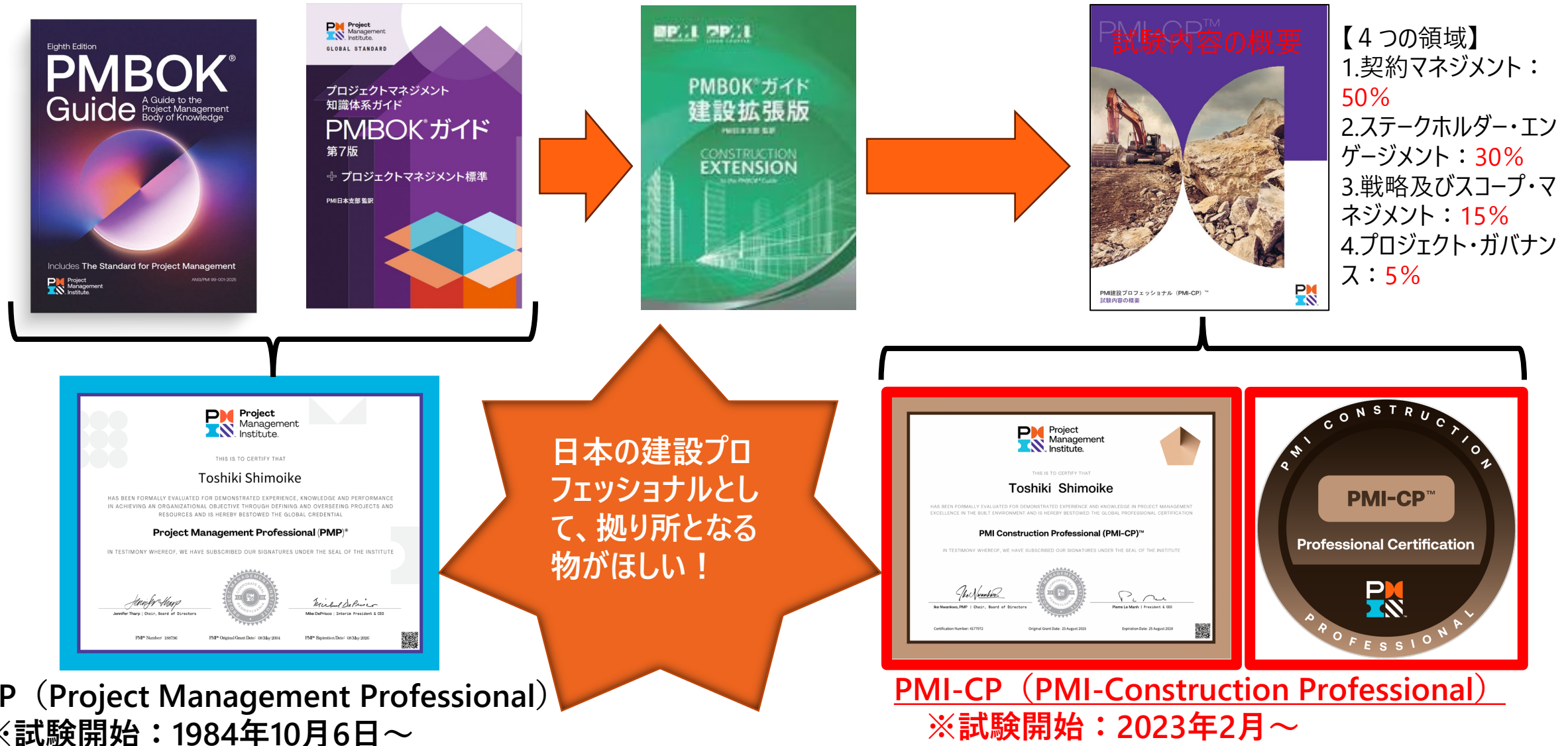
- ・「日本品質（JAPAN Quality）」×「国際標準（PMI-CP）」＝最強の建設マネジメント
- ・日本の現場監督が、世界中の建設現場をリードする「グローバル・プロフェッショナル」へと進化する。

4. メッセージ

- ・「PMI-CPは、日本の現場力を世界へ解き放つための『パスポート』であり、未来を勝ち取るための『最強の武器』である。」



PMI-CP (Construction Professional) への変遷



試験に出題される各領域の割合

試験に出題される各領域の割合表

領域 タスク	契約マネジメント —50%	ステークホルダー・エンゲージメント —30%	戦略およびスコープ・マネジメント —15%	プロジェクト・ガバナンス —5%
タスク 1	建設プロジェクトのリスクとリスクプロセスを管理する	コミュニケーション・ツールを適切に活用して、ステークホルダーを関与させ、適切なコミュニケーションを維持する	ステークホルダーを効果的に管理する	ガバナンス・モデルを導入してプロジェクトの成果を生み出す
タスク 2	リスク・ツールを適切に適用する方法を特定する	コミュニケーションの問題の発生を防ぎ、ステークホルダーを確実に関与させる	変更指示プロセスを効果的に実施して管理し、プロジェクトのベネフィットと価値を実現する	建設プロジェクトにおけるスコープ・ガバナンス体制と実務慣行を確立する
タスク 3	クレーム・プロセスを管理する	コミュニケーションの問題が発生したときに効果的に軽減する	プロジェクト・スコープを作成して管理するための方法、ツール、技法を開発して適用する	プロジェクト・スコープを作成して管理するための方法、ツール、技法を開発して適用する
タスク 4	契約ライフサイクルを効果的に管理する	ステークホルダーを効果的に管理する		
タスク 5	インターフェース・マネジメント・プロセスを効率的に実施する			

「建てる」だけの産業から、世界のプロジェクトを「導く」産業へ！

1. 武器（PMI-CP）を携えたグローバル

- ・展開シナリオ「マネジメント」を売るビジネスモデルへの転換
 - ✓ 単なる施工請負（請負業）ではなく、日本の高度な管理手法をパッケージ化した「建設マネジメント（サービス業）」として高付加価値で提供。
- ・グローバル・パートナーシップの主導

✓ 現地の労働力や資材を使いながら、日本式の「先取り・共創」のアルゴリズムで現場を統制。PMI-CP保持者がリーダーとなり、「日本流の勝ち方」を現地チームに実装する。

2. 競争優位の源泉：戦略的基盤（OS）の開放

- ・「信頼」のプラットフォーム化
 - ✓ 「日本人が入れば、工期が守られ、現場が和文化（共創）で満たされる」というブランドを確立。
 - ✓ 自社の「戦略的基盤」を海外拠点や提携先に提供し、世界中の現場を日本基準のインテリジェンスで連結する。

3. 2030年へのロードマップ

- ・Phase 1：国内実装と資格普及PMI-CPを共通言語とし、国内現場で「高度な工程管理」の実績を積み上げる。
- ・Phase 2：アジア・グローバルへの展開；日本の管理手法を「国際標準」として輸出し、海外大規模インフラの受注競争を圧倒する。
- ・Phase 3：世界の建設スタンダードの確立；日本が提唱する「緻密な先取りと職人への敬意（共創）」が、世界の建設産業の「正解」となる。



PMI-CP資格取得によるメリット

PMI-CP（Construction Professional in Built Environment Projects）取得の主なメリットは、建設業界における国際的なプロジェクトマネジメント能力の証明と、それに基づくキャリアの構築である。この資格は、建設現場の複雑な課題に対処し、コストやスケジュールを管理する専門知識を持つことを示すため、特に国際的なプロジェクトや大手建設会社でのキャリアアップに直結する。

具体的なメリットは以下のことが考えられる。

1. 国際的な専門性と信頼の証明

- ・**専門性の可視化:** 建設プロジェクト管理におけるグローバル・スタンダード（建設プロジェクトのコミュニケーション、インターフェース、スコープ、契約リスクなど）を体系的に習得していることを証明できる。
- ・**国際的認知度:** プロジェクトマネジメントの国際機関であるPMI（Project Management Institute）の認定資格であるため、世界中どこでもその実務能力が認められやすい。

2. キャリアアップと実務への直結

- ・**即戦力アピール:** 3年以上の建設プロジェクト経験を持つプロフェッショナル向けに設計されており、即戦力として認識される。
- ・**キャリアの拡張:** 従来の現場監督の職務に加え、PMO（プロジェクトマネジメントオフィス）の設計・運営や、経営層に近い立場でのプロジェクト統括など、職務範囲を広げられる。

3. スキルの体系化と最新手法の習得

- ・**体系的な知識:** 現場経験だけでなく、PMIが定める体系的なベストプラクティスを学ぶことで、自身の感覚的だった管理手法を標準化できる。
- ・**最新のトレンドへの対応:** 建設DXや新技術に対応した、現代的なプロジェクトマネジメント能力が身につく。

4. 転職・給与アップの可能性

- ・**市場価値の向上:** 特に海外案件や大規模な建設プロジェクトを抱える企業への転職において、専門スキルを持つ人材として高く評価される傾向がある。



1. 1年間の活動実績
2. 東京湾トレイル構想の実装
3. PMI-CP(Construction Professional)の価値を探る
4. **まとめ**

6. まとめ

1. 1年間の活動実績

- ・研究小委員会は、2ヶ月に1回程度開催（計7回）
- ・土木学会、PM学会、PMI日本支部での論文投稿や発表を実施

2. 東京湾トレイル構想の実装

- ・神奈川県横須賀市浦賀地区での調査ウォーキング（2026年5月16日(土)）を開催
- ・次回は、千葉県富津付近で開催（2026年10月31日(土)） 予定

3. PMI-CP(Construction Professional)の価値を探る

- ・日本の「現場力」にグローバル標準の「証明書」を！
- ・PMI-CPへの変遷、試験に出題される各領域の割合
- ・「建てる」だけの産業から、世界のプロジェクトを「導く」産業へ！
- ・PMI-CP資格取得によるメリット

日本の建設プロフェッショナルとして、拠り所となる物が PMI-CP ！

ご清聴ありがとうございました！