

## 産学官から産学官“民”の時代へ

山本卓朗

社団法人の未来構想 PF も設立から4年経ちましたが、その間にいわゆる「サードセクター」を巡る動きはどんどん加速しているように思われます。サードセクターとは何か、定義の仕方はいろいろあるようですが、政府系、企業系のセクターと並ぶ第3のセクター全般を指すと言っていいでしょう。その幅は広く社団・財団法人、社会福祉や医療法人、地域の自治会や協同組合も含まれますが、何と言っても注目は特定非営利活動法人（NPO 法人）の今後にあると思っています。土木学会はこの秋に100周年を迎え様々な事業を行っていますが、その一つとして、数多ある建設系 NPO の連携と支援をはかる中間支援組織としての NPO 法人「シビル NPO 連携プラットフォーム」の設立をめざしてきました。そして8月1日に NPO 法人としての認証を得て土木学会から独立して活動を本格化しています。我が国の社会資本整備は、官の強い指導力のもとに産学官のトライアングルで着実に進められてきましたが、急速な社会の変化のなかで社会資本整備の進め方や生活環境への取り組みも多様化し、市民との合意形成が重要な課題になっています。「新しい公共」とか「共助社会」と言われる活発な議論はその中心であり、とくに地方創生が言われるように地方行政に民が直接的に関わる流れは必須となってきました。注目して見ていると全国で様々な官民協働事業が動いています。しかし医療・福祉系に比べて、産学官体制がしっかりしていた建設系のサードセクターの動きはまだまだ小さく、諸外国と比べても極めて弱小です。このことは PFI/PPP の国内事例を見てもよく判りますが、今後、地方のインフラの維持更新などについてサードセクターとの協働なしに進めることは、ほとんど不可能ではないかと感じています。ごく最近のことですが、都下のある市から、更新問題についての有識者会議に NPO 法人として参加を求められるなどの動きが出てきました。

さてこのように書いてきましたが、私自身 NPO 活動には関わってこなかったもので、いまだにサードセクターの議論（事例が少ないのであるべき論に走るくらいがある）についていけないこともあるというのが本音です。そして建設系の新しい“民”の活動を具体化することの難しさも実感しています。新しい“民”がどうしても必要か、難しく考えるのはやめにして私なりに述べてみましょう。

社会的な背景としては、いわゆる高齢者比率が3割にも届くであろう超高齢化社会の到来が一番の課題だと思います。経験豊かで元気なシニアの活動の場を広げるべきという議論にどなたも異論はないでしょう。しかし生涯現役と言えるほど頑張れる方も多くないし、それだけの収入を保証することも難しい。一方では、そういう人材が欲しいけれど、同一組織で勤務形態を工夫して現役の皆さんと協働体制を作っていくこともそれほど簡単なことではな

い・・・このような状況を打破していく切り口として、新しい“民”が注目されていると思っています。私の関係している二つのプラットフォームもまたその一つ。まだ序の口であります。元気のシニアの皆さんとともに活動していきたいと念じています。

一般社団法人 未来のまち・交通・鉄道を構想するプラットフォーム 会長  
NPO法人 シビルNPO連携プラットフォーム（CNC P） 代表理事

## WS（ワークショップ）研修

### ■WS研修：首都圏鉄道網30年ビジョン第2回を開催

□第2回に先立ちメンバーのみによる“勉強会”が開催されました。昨年度と同様なテーマなので、昨年度受講者から経緯と感想を聞きFDを実施しました。その結果、第2回研修では、関東エリアのネットワーク図（道路や街を含む）に「こうなったらいいなという具体的な夢」を描き、それから視点を整理することとなりました。

□第2回WS研修が9月3日開催されました。

メンバーから「こうなったらいいなという具体的な夢」が発表され質疑応答を行いました。第1回では抽象的な文言が中心でしたが、今回は地図や地名の他、具体的な施設名が入った提案であり、なるほどと頷いてしまうキーワードも飛び出し議論も活況でした。

（事務局）

## VOICE（会員の声）

### 不易流行

私が前に勤めていた鉄道総研で、1992年に鉄道総研会長に就任された交通計画学の大御所である東京大学名誉教授の八十島義之助先生から各研究分野の内容についてご下問があり、鉄道建築についてもこれまでの研究成果と最近の研究動向について説明するように指示がありました。建築研究室長と私の2名でご進講することになり、事前にレビューした内容をレポートに纏め、2時間余りご説明してご質問にお答えしました。

藤島茂氏の「駅前広場計画論、特に駅本屋平面計画との関連について」から始まり、東京駅改築の十河構想を作成した馬場知己氏による「駅のうつりかわりー鉄道旅客駅変遷史ー」等々、最後に当時技術的に可能となった線路上空利用についてご説明しました。そこで八十島先生が「鉄道施設は国家100年の計であり、安易な線路上空利用は反対でした。しかし、最近では鉄道インフラも成熟した段階を迎え、線路上空利用を認める考えに変わりました。」

と線路上空利用に理解をしめされました。八十島先生のような方がご自分の考えが変わったことを、私達のような若輩にもフランクにお話ししてくれたことが有り難く、強く記憶に残っています。

話は変わって、2006年に6泊8日の海外出張でフランスとドイツの9都市の鉄道を調査する機会がありました。そこで見た相互直通運転と相互乗換の興味深い実例は私の認識を大きく変え、一言で言うなら、同じ軌間を使っているなら「何でもあり」で、目から鱗が落ちました。ベルリン中央駅は3階の高架ホームに都市間鉄道のICEと都市圏鉄道のSバーンが、それと直交する地下2階のホームにもICEとSバーンが入っているのはご存知の方も多いでしょう。ドイツのカッセルのトラムは在来線駅の駅前広場止まりだったのを、その在来線駅を改良して、ICEを同一のホームに停車するようにしたばかりか、さらにはトラムを鉄道線と相互直通運転にしました。新幹線と在来線の鉄道と軌道の区別が常識と考えていた私には、同じ駅の向かいのホームにICEと電車とトラムが並んでいる光景は何か不思議でした。最近の日本でも事例が出て来た同一ホームでの異なるモードとの相互乗換ですが、フランスのナンシーやドイツのカールスルーエでも見る事ができ、既に日常的な光景でした。さらに、ライプツィヒの駅前広場にある大きな電停のホームでトラムを待っていたら、別のホームに接続バスが入って来たのを見た瞬間はショックでした。案内掲示もトラムとバスを同じように扱っていました。なんと、トラムとバスがホームを共用しているのです。

鉄道の復権が叫ばれていますが、将来とも鉄道が生き残って行くには、固定観念を棄てて、ハード・ソフト両面から利便性の向上を計らなければいけません。鉄道の本質は変わりませんが、制約条件下の最適解は一義的に決定しませんので、技術は時代の進展をよく見て対応して行こうと自戒する昨今です。



ベルリン中央駅1階から望む3階ICE



ライプツィヒ駅前

(浜本敏裕 J R E設計 取締役 技術本部長 経営企画室長)

## NEWS

## ■上野駅周辺整備構想WS（第2シリーズ）がスタート

## □企画の趣旨

平成25年度、上野駅周辺整備構想に関し、産学官関係分野から12人の参加を得て8回のWSが開催されました。参加者各位の熱心な議論の結果、当該地域の将来を考えるうえで多くの示唆を与える知見が得られましたが、一方で、時間やデータの制約等の事情から、実現可能性に向けての議論を掘り下げるまでには至りませんでした。

そこで、当該地域に対する東京オリンピックを契機とした動向等も踏まえて、昨年のWSより提示された課題の中から、共通かつ重要なテーマを選定、設定し、データ収集や図面作成等のサポート体制を強化しつつ、関係者が集い実現可能性を深度化するWS第2シリーズを企画しました。

## □参加者

- ・継続4名を含め産学官から14名
- ・ファシリテーターは昨年度に引き続き斉藤親さん（未来構想PF理事）
- ・オブザーバーとして未来構想PF理事や台東区、その他産学官から特別参加も

## □基本テーマ及びスケジュール

- ・昨年度WSより提示された共通かつ重要課題の中から、次の3テーマを設定

〔Ⅰ〕浅草通りを中心としたLRTの実現方策

〔Ⅱ〕上野駅公園口と公園・道路の一体化方策

〔Ⅲ〕駅周辺の街づくりを反映した上野駅整備方策

各テーマについて1班4～5名で3班を構成、班構成に当たっては異分野交流に配慮

- ・スケジュール

当初2回：オリエンテーション・現地視察等

中間6回：3班のプレゼンテーション・自由討議

最終1～2回：まとめ・講評等

したがって、8月スタートで9～10回開催、来年の5～6月まで

## □第1回WS（平成26年8月5日開催）

- ・メンバー紹介とWS第1シリーズの概要
- ・WSの進め方

## □第2回WS（平成26年9月3日開催）

- ・台東区より上野駅周辺の解説
- ・現地調査
- ・メンバー14名の3班へのグループ分け

（事務局）

## ■シビルNPO連携プラットフォーム（CNC P）が会報第5号を発行

CNC P通信第5号の掲載項目は以下のとおりです。

- ・巻頭言 駒田智久 土木学会シビルNPO推進小委員会委員長  
広島土砂災害に思う
- ・コラム 三上靖彦 NPO法人茨城の暮らしと景観を考える会代表理事  
役に立って長持ちする組織づくり
- ・会員紹介 NPO法人「シビルサポートネットワーク」  
NPO法人「美し国づくり協会」
- ・部門活動紹介 事業化推進部門  
共創プラットフォーム事業化研究会発足
- ・会員からの投稿 NPO法人「温故創新の会」大野博久  
CNC Pの持続的発展に向けて
- ・イベントのご案内  
第7回「SLM放談会」 H26.09.11  
CSN創立10周年記念セミナー H26.10.11
- ・事務局通信

(事務局)

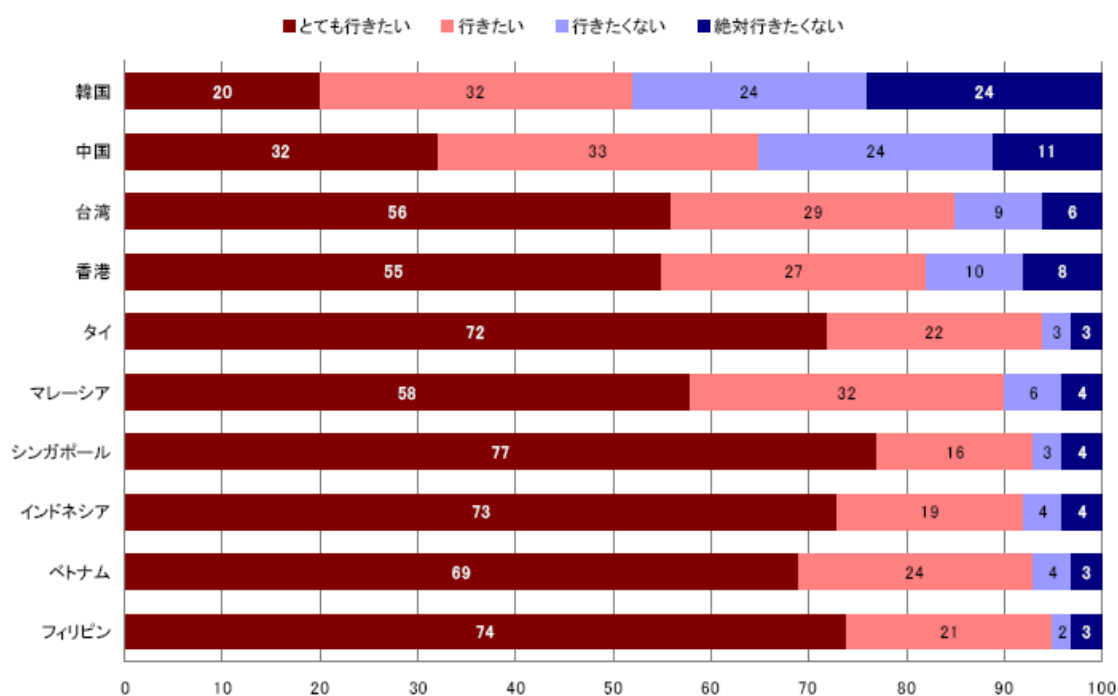
## 今月の国際比較データ

### ①アジア 10ヶ国の親日度調査 『日本へ旅行へ行きたいか』

出典：アウンコンサルティング

資料提供者：東日本旅客鉄道(株)東京工事事務所 西條信行

#### Q3.日本へ旅行に行きたいですか？



## ②住宅・社会資本の整備水準・目標、国際比較

出典：国土交通白書参考資料 1-10

資料提供者：(公財)東京都都市づくり公社沿道まちづくり事務所 稲田 正

資料1-10 住宅・社会資本の整備水準・目標、国際比較

| 分野    | 日本                                               |                                   |                                           | 諸外国の現状                                                                     |                                             |                                                |                                                              |
|-------|--------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
|       | 指標                                               | 現在水準                              | 21世紀初頭における目標                              | 英国                                                                         | ドイツ                                         | フランス                                           | 米国                                                           |
| 下水道   | 下水道処理人口普及率 <sup>(注1)</sup>                       | 76% <sup>(注2)</sup><br>(11年度末)    | -                                         | 97%<br>(10)                                                                | 96%<br>(07)                                 | 82%<br>(04)                                    | 74%<br>(07)                                                  |
|       | 人口100万人以上の都市                                     | 99% <sup>(注2)</sup>               |                                           |                                                                            |                                             |                                                |                                                              |
|       | 人口5万人未満の都市                                       | 48% <sup>(注2)</sup>               |                                           |                                                                            |                                             |                                                |                                                              |
| 都市公園等 | 都市計画対象人口<br>1人当たり面積                              | 全国9.9㎡<br>東京区部3.1㎡<br>(11年度末)     | おおむね20㎡                                   | 26.9㎡<br>ロンドン<br>(97)                                                      | 27.9㎡<br>ベルリン<br>(07)                       | 11.6㎡<br>パリ<br>(08)                            | 52.3㎡<br>ワシントンD.C.<br>(07)                                   |
| 住宅    | 1人当たり床面積 <sup>(注3)</sup>                         | 37㎡<br>(08)                       | -                                         | 39㎡<br>(08)                                                                | 46㎡<br>(08)                                 | 44㎡<br>(06)                                    | 62㎡ <sup>(注4)</sup><br>(08)                                  |
|       | 1戸当たり平均床面積 <sup>(注3)</sup>                       | 94㎡<br>(08)                       | -                                         | 91㎡<br>(08)                                                                | 99㎡<br>(06)                                 | 100㎡<br>(06)                                   | 157㎡<br>(08)                                                 |
|       | 持家                                               | 123㎡                              | -                                         | 101㎡                                                                       | 129㎡                                        | 120㎡                                           | 157㎡                                                         |
|       | 借家                                               | 45㎡                               | -                                         | 70㎡                                                                        | 78㎡                                         | 74㎡                                            | 114㎡                                                         |
| 道路    | 高規格幹線道路延長 <sup>(注5)</sup>                        | 10,052km<br>(11年度末)               | 14,000kmの<br>ネットワークの構成                    | 3,558km<br>(10)                                                            | 12,819km<br>(10)                            | 11,392km<br>(10)                               | 99,004km<br>(10)                                             |
|       | 1万台当たり高規格幹線道路<br>延長                              | 1.33km<br>(11年度末)                 | -                                         | 1.16km<br>(10)                                                             | 2.46km<br>(10)                              | 3.03km<br>(10)                                 | 4.08km<br>(10)                                               |
|       | 全道路延長<br>(幅員5.5m以上) <sup>(注6)</sup>              | 336,578km<br>(10年度末)              | -                                         | 419,628km<br>(10)                                                          | 643,782km<br>(10)                           | 1,028,446km<br>(10)                            | 6,546,326km<br>(10)                                          |
|       | 道路密度 <sup>(注6)</sup>                             | 0.89km/km <sup>2</sup><br>(10年度末) | -                                         | 1.72km/km <sup>2</sup><br>(10)                                             | 1.80km/km <sup>2</sup><br>(10)              | 1.87km/km <sup>2</sup><br>(10)                 | 0.67km/km <sup>2</sup><br>(10)                               |
| 治水    | 氾濫防御率 <sup>(注7)</sup>                            | 約63%<br>(11年度末)                   | -                                         | 1/1000規模の高潮による<br>氾濫被害の防止<br>テムズ川<br>(高潮)<br>完成<br>(83)                    | -                                           | 1/100規模の洪水による<br>氾濫被害の防止<br>セーヌ川<br>完成<br>(88) | 1/500規模の洪水による<br>氾濫被害の防止<br>ミシシッピ川<br>本川堤防<br>整備率<br>89%(08) |
| 鉄道    | 混雑率                                              | 164%<br>東京圏<br>(11年度)             | 2015年までに50%                               | 149%<br>ロンドン<br>(91)                                                       | -                                           | 152%<br>パリ<br>(91)                             | 71%<br>ニューヨーク<br>(91)                                        |
| 航空    | 世界主要都市間における<br>空港整備の状況 <sup>(注8)</sup><br>(滑走路数) | 東京<br>成田 2<br>羽田 4<br>計 6         | 東京<br>成田 3 <sup>(注9)</sup><br>羽田 4<br>計 7 | ロンドン<br>ヒースロー 2<br>ガトウィック 2<br>スタンステッド 1<br>ルートン 1<br>シティ 1<br>計 7<br>(12) | ベルリン<br>テーゲル 2<br>シェーネフェルト 1<br>計 3<br>(12) | パリ<br>シャルル・ドゴール 4<br>オルリー 3<br>計 7<br>(12)     | ニューヨーク<br>JF・ケネディ 4<br>ニューアーク 3<br>ラガーディア 2<br>計 9<br>(12)   |
|       |                                                  | 大阪<br>関西 2<br>伊丹 2<br>神戸 1<br>計 5 | 大阪<br>関西 2<br>伊丹 2<br>神戸 1<br>計 5         |                                                                            |                                             |                                                |                                                              |
| 港湾    | 各国の水深16m級の岸壁の供<br>用の状況(バース数) <sup>(注10)</sup>    | 10 <sup>(注11)</sup><br>(12)       | -                                         | 2<br>(12)                                                                  | 19 <sup>(注12)</sup><br>(12)                 | 6<br>(12)                                      | 21 <sup>(注12)</sup><br>(12)                                  |

(注)1 下水道の諸外国の現状はOECD ENVIRONMENTAL DATA COMPENDIUMより引用

2 11年度末は、東日本大震災の影響で、岩手県、福島県の2県において、調査不能自治体があるため、今年度は調査対象外としている。

3 11年度末の全国の下水道処理人口普及率は、岩手県、福島県の2県を除いた45都道府県の数値である。

4 床面積は、補正可能なものは壁芯換算で補正を行った。(注3)×1.10、米×0.94)

5 米国の床面積は中位値(median)であり、戸建て及びモバイルホームを対象とする。

6 日本：高規格幹線道路、英国：Motorway、ドイツ：アウトバーン、フランス：オートルート、米国：インターステートハイウェイ、Other Freeways and Expressways

7 全道路延長(幅員5.5m以上)及び道路密度についてはWORLD ROAD STATISTICS 2012(IRF)より引用。

8 当面の計画として、大河川においては30～40年に1度程度、中小河川においては5～10年に1度程度発生する規模の降雨において、洪水の氾濫の防御が必要な区域に対し、防御されている区域の割合。

9 2012年3月現在のAIP Aeronautical Information Publication による。

10 横風滑走路については、円卓会議の結論により平行滑走路完成後、環境への影響などを調査した上で改めて地域に提案することとなっている。

11 なお、それまでの間は当面地上通路として整備する。

12 各港HP、CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK等より国土交通省において整理した値である。

13 一部水深16m未満で暫定供用中のバース数を含んでいる。

14 データの制約上、一部水深16m未満のバース数を含んでいる。

国際比較データを募集しています。  
出典を明記し、メールで下記まで送信して下さい。  
[kokusai-data-ws@miraikoso.or.jp](mailto:kokusai-data-ws@miraikoso.or.jp)

## 事務局通信

## ■記事訂正のお知らせ

第9号トップオピニオン「容積移転と広場整理」田中社長

2 ページ 22 行目 美濃部都知事を鈴木都知事に訂正

よろしくお願いいたします。

## ～ ● 今月の写真コーナー ● ～



湖 畔 で 花 火 大 会



ひ ま わ り



お 堀 の 紅 葉

(田中祐二 ジェイアール東日本コンサルタンツ)

プラットフォーム通信では、メンバーの皆様の投稿をお待ちしています。  
連絡先：未来構想 PF 事務局 土井 携帯:090-9150-8613 メール：[info@miraikoso.or.jp](mailto:info@miraikoso.or.jp)  
〒100-6005 東京都千代田区霞が関 3-2-5 霞が関ビル 5F-28