

都市鉄道駅と周辺開発

森地 茂

政策研究大学院大学
政策研究センター所長

日本の都市鉄道駅と周辺開発は世界的に有名であるが、その実績を踏まえた更なる進化型とは何かが問われている。以下、駅と周辺開発に関して、3つの論点を提起したい。

1. 駅周辺開発が最大の景気対策事業だった欧州を参考に！

石油危機の直後の1975年、たまたま同時期に、ドイツ国鉄とフランス国鉄が鉄道旅客の意見調査を実施した。航空と自動車に旅客を奪われつつあった時に、鉄道のサービス向上策を練るためである。それまで、旅客が求めるのは運賃と移動時間の短縮だという鉄道関係者の思い込みに反して、駅の快適性がそれ以上に求められているという回答が、両調査に共通していた。鉄道需要の減退により活気を失い、荒廃しつつあった駅の構内と駅周辺の改善が、それから始まったのである。

1981年、米国のレーガン大統領が就任すると、サッチャー首相、中曽根首相とともに、民間活力の活用による景気対策を打ち出した。その対象プロジェクトのほとんどは、駅周辺の再開発と、駅構内の商業施設導入を伴うリニューアルであった。”Japan as No. One”と日本が浮かれているとき、欧米では、長く続く不況からの脱出策として、駅周辺開発が進められたのである。特に欧州では公共事業のほとんどが、この種のプロジェクトであった。

しかし、日本では、景気対策として、また民活の対象として駅と周辺開発は取り上げられてこなかった。連続立体交差事業や区画整理事業は合意形成に時間がかかりすぎて、短期的な景気対策にならないというのも理由であろうが、デフレが20年間も続いたことから考えると、長期的な経済対策、すなわち多くの民間投資と消費を誘発する公共投資対象として、アベノミックスの中で駅と駅周辺の再開発は重要な案件と評価されるべきであろう。

2. 都市開発と駅容量の整合性を保つ仕組みを！

都市開発の規制緩和の結果、東京で高層建築物が数多く建設され、駅の容量を超える事例が増えている。容積率はインフラの容量制約を考慮して定められてきたが、鉄道はそのインフラに含められてこなかった。一方、駅の計画は、駅勢圏の既定の容積率を考慮した需要予測に基づいて計画されている。そのため、嵩上げされた容積率の高層ビルが建設されると駅の拡張を迫られる。問題は、高層ビルの建設は1棟200–300億円の費用と、2–3年の期間で完成するのに対し、地下鉄などの駅の拡張にはその2–3倍の費用と、手続きや予算獲得に

10年程度は要することである。すなわち、容量を超える乗客の為にプラットフォームや改札口、通路に人があふれる危険な状態が何年も続くという事態が起こりうる。勝どき駅や豊洲駅のような改造を求められる駅はすでに数多く、そこに更なる需要が押し寄せるのである。

このような問題を解決すべく、運輸政策研究機構に、学識経験者、鉄道局、都市局、東京都、東京メトロ、UR都市機構で構成する調査委員会を設置し、地下鉄駅の余裕容量の分析と対応策の検討を実施してきた。最初の具体化として日比谷線の霞が関・神谷町間の新駅建設が費用負担制度とともに決定された。ビル開発者が容積率上乘せと引き換えに費用の一部を負担し、補助金と合わせて駅を整備するというスキームである。

しかし、このスキームがどこでも通用するわけではなく、今後、高層ビル建築に際し、都市再開発側と鉄道側の情報共有、整合性のとれた計画を立てる仕組み、そして、それぞれの場所で実現可能な負担制度を検討する仕組みが求められる。

3. 周辺商店街をも活性化させる駅機能に着目を！

駅の大規模改良は、①新線の導入、施設の老朽化、容量不足など鉄道運営上の目的からなされ、その際、快適な空間形成をついでに行うという場合、②駅の商業機能の拡充、すなわち旅客の利便性向上と関連事業収入を目的とする場合、③自治体の要請によって、費用負担を求めて都市の玄関としてふさわしい景観や都市機能の導入を目的とする場合などがある。近年のそれぞれの代表的事例としては、①防災性向上を一義的な目的としてターミナル機能の向上を図る新宿駅南口、②大規模な商業機能拡充を伴った名古屋駅、大阪駅、③お城への景観を重視した姫路駅などであろう。

これらの事例は、従来のホーム増設、駅ビル、駅前広場、あるいは自由通路の整備とは、比較にならない規模と斬新な空間を伴っており、それ故に都市に与える影響も格段に大きい。また、このような類型にとどまらない事例として、東京駅と駅を囲むエリアのプロジェクトや、渋谷駅と周辺街区の再開発などは、駅の改良というより都市の大改造の一環としてのプロジェクトである。駅中ビジネスに対する商店街の反対論も多い中で、中心商業地の地盤沈下を背景として、周りの商店街の再開発と共同の事業を展開している大分駅ビルの事例も興味深い。都市鉄道ではないが、商店街から見たまちの活性化のための駅の役割の再認識である。

例えば、新橋駅は、その四方に日本を代表する商業地銀座、本社機能の集積する業務地内幸町、昭和の香りを残す烏口の飲食街、近代的オフィス街汐留、そして臨海副都心に通ずる環状2号線と、大変なポテンシャルを有しながらその中心駅としての機能と魅力を有していない。この新橋駅が東京を代表する駅の風格を持ちうることで、地域の防災性を高めることが周辺部の価値を格段にあげるという発想なしに、当面の問題解決だけの駅改良や一部のビル建設に過ぎない再開発では宝の持ち腐れであろう。

鉄道事業者が都市のあり方を先導する時代の再来であり、その社会的使命は大きい。

WS (ワークショップ) 研修

■これまでに実施したWS研修 (課題：首都圏鉄道網30年ビジョン)

活動時期・回数：2014年8月～11月 計8回 (その他に勉強会を1回実施)

参加人数：10名 (JR東日本、ジェイアール東日本コンサルタンツ、ジェイアール東日本建築設計事務所、鉄道運輸機構、日大)

ファシリテーター：山崎淳 (JR東日本東京工事事務所開発調査室)

未来構想PFが主催するワークショップ研修第11弾である。プロジェクトの構想から実現まで、全体のフローについてワークショップ形式で議論し理解することが目的であり、共通の構想をまとめるのが目的ではない。

進め方は、事前に提示された課題について、各自がA4用紙1枚(裏表可)にまとめて発表し、自由な意見交換をアドバイザーからのコメントも交え進めていった。時間は1.5～2.0時間で、終了後オブザーバーも加わり毎回会費制の懇親会を実施、課題はもちろん別の話題でも盛り上がった。

○今回のテーマ選定

失われた20年といわれる長い低迷期のなかで、国や企業を含めて日本の将来を描く機運が失われ、インフラ整備の議論も目前の課題に集中しがちである。鉄道交通プロジェクトは実施の難しさから長期に亘ることが多く、実現までに数十年かかることが普通になっている。このため将来ビジョンを構想することは極めて大切であり、かつ30年以上を視野に入れたものでなくてはならない。前回のWS(昨年度実施第9弾)では、ビジョン作成上必要な視点など基本的な事柄に重点が置かれていた。今回はその議論をベースにして“具体的なプロジェクトを構想”することへと発展させる。

○第1回 課題：「首都圏鉄道が30年後こうなったらいいなというイメージ」

「参考文献を読んだコメント」

*参考文献：交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会・提言(案)

少子高齢社会における持続可能な都市鉄道のあり方(シンポジウム)

前回のWS(昨年度実施第9弾)

○第2回 課題：「首都圏鉄道網の将来ビジョンとそれを考えた理由、具体的な視点」

自分の考える首都圏鉄道網の将来ビジョン(ここに新たな路線を創るとかこの路線をこう良く等、事柄でもよい)を1～2か所提示し、それを考えた理由(利用者の要望や社会環境の変化、技術の変化等)と将来ビジョンを考えるための視点について各自が説明し議論

○第3回 課題：「首都圏鉄道網将来ビジョンの着眼点(視点)、背景、利用者の効用、将来ビジョンイメージ」

着眼点では、空港アクセス、速達性、乗換利便性、安全、等が話題に
背景では、国際化、訪日旅客増、人口減、鉄道利用者減、高齢化、リニア開業、等が
話題

イメージでは、新幹線羽田乗入や東北東海道直通運転、24時間運転、等多くの具体的
な事柄が話題に

○第4回 課題：「30年後、首都圏の人がどのような生活をしているのか」

「鉄道整備に関わらない将来ビジョンの視点整理と目指すべき方向性」

30年後の生活では、社会状況の変化、働き方、暮らし、技術の進化、環境が話題に
視点では、着席サービスの提供、通勤時間の短縮、駅までのアクセス性、駅構内や駅
周辺の質の向上、情報サービス、防災能力の向上、等が話題に

○第5回 課題：「他交通機関との連携・ターミナルにおけるサービスを考える視点整理」

他交通機関との連携では、ストレスフリーを目指したハードソフト面の配慮が話題に
ターミナルにおけるサービスでは、快適空間を目指しての話題に
あるべき姿の追求では、愛される駅を目指しての話題に

○第6回 課題：「他交通機関との連携と東京駅のその先の具体的提案」

東京駅の将来構想が課題だが、参加者全員が“現在の整備で一段落”との認識があ
り、驚きからスタート

まず課題を整理、自転車やバイク、路線バス、空港・港湾アクセス、品川や他ター
ミナルとの差別化、駅広を含めた空間整備、等が話題に

特に新鮮な話題は、駅ナカに集約せず「まちの一部」として整備する駅空間

○第7回 課題：「首都圏鉄道網の将来ビジョンを考えるためのフローの提案」

「首都圏鉄道の将来あるべき姿を説明する模式図」

社会環境・技術進歩・人口(鉄道需要)の想定等からはじまり、将来ビジョン作成のため
の様々なフローの提案があった

各自の芸術的？な模式図が話題に

○第8回 課題：「まとめの議論（結論ではない）」

「研修を受けての感想」

●各回で山本会長他アドバイザーからのコメントがあったが、その中から

- ・世の中（社会、システム、制度）がどのように変わるか予測を
- ・30年後どのようにしたいのか、モデルの構築がまず大切
- ・今の制度にこだわってもダメ、国際比較も有益
- ・30年後を考える場合、30年前を振り返りながら物事を考えるとよい
- ・利便性追求で逆に不便になった事例もあり、これらの修復事業も重要
- ・将来構想ではインパクトとなるものが必要

(事務局)

参加者からのコメント

私は、平成26年8月から11月までに開催された「首都圏鉄道網30年ビジョンNo.2」に参加しました。タイトルが「No.2」となっているのは、約1年前に同名のワークショップが開催されたためですが、前回の議論を踏まえつつも、自由に議論を進めていきました。メンバーはファシリテーターを含めて10名、1回の勉強会（前回のレビュー）をはさんで全8回の議論を行いました。

私の勝手な思い込みで、ワークショップ参加前は、日ごろの業務をベースとしたデータ集めや資料の整理がメインになるものと想像しておりました。しかしながら、実際には頭の体操が多くを占めており、自らの頭の固さと想像力の無さに嘆きながら、毎回なんとか資料をまとめていきました。参加メンバーも各系統にまたがっており、さらには鉄道ファンの見地からの意見もあるなど、毎回刺激の多い議論となりました。

今回、ワークショップに参加して刺激を受け、今まで漠然と業務を行っていた自らを反省し、今後は業務の枠にとらわれずに自ら提案、提言を行うことができる技術者になる努力をしていきたいと感じました。

なお、今回機構から初めて私が参加しました。当初は不安もありましたが、ワークショップでの議論、そしてその後の懇親会では皆様に親切にいただきました。楽しく参加することができ、会長をはじめメンバーの皆さまには感謝しております。

（鉄道建設・運輸施設整備支援機構 玉本学也）

VOICE（会員の声）

炭鉱鉄道

本間 俊浩

JR 東日本 東京工事事務所

我が国でも国産石炭が基幹産業のエネルギー源を担っていた頃、石炭は鉄道貨物の最重要輸送品目の一つであった。特に北海道や九州の産炭地からは多くの列車が発電・製鉄などの消費地へ向けて運転された。現在では石油や天然ガスに代わられ、石炭使用量自体が大幅に減少したほか、安価な輸入炭に依存するようになり、現在国内炭は北海道の釧路コールマイン(株)をはじめ、年間120万トン(2013年)程度を採掘しているに留まっている。

世界に目を転ずると、石炭を主要なエネルギー源にしている国はまだまだ多く、トップの中国が37億トン/年(2013年)、2位米国が9億トンと続く。中国は経済発展に伴い伸長傾向にあり、米国はシェールオイル・ガスブームにより減産傾向が続いている。

これら2か国とも、国内炭の主要な輸送手段は鉄道であり、運炭鉄道が極めて発達している。日本でも北海道や九州において石炭輸送を目的とした鉄道の敷設が盛んに行われたが、それらとは比較にならないスケールと設備によって、現代にも通用する運炭を行っている。

日本国内における鉄道技術とはまた異なった技術を必要とする分野も多く、興味深い。今回は、先日訪問した炭鉱鉄道、大秦鐵路を中心に中国の貨物輸送事情の一端を紹介したい。

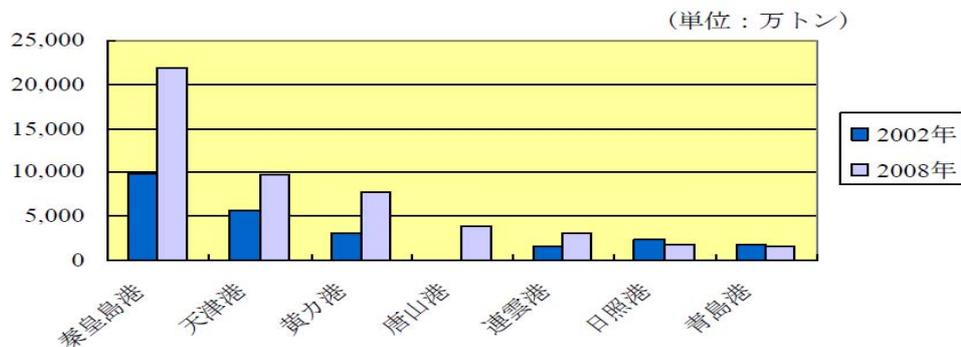
まず現在産炭量で断トツの中国は、山西省や内モンゴル自治区をはじめとした内陸部の炭田から、電力需要の大きい沿海部の発電所への輸送網整備が経済発展のカギを握るとも言われた。そこで中国政府は、八縦八横と呼ばれる在来線網強化を実施、その中には「煤運北通道」「煤運南通道」（煤とは石炭のこと）と呼ばれる石炭輸送専用線の建設が謳われた。中国最大の炭鉱である大同と沿海部を結ぶ「北通道」が最大の輸送力を必要とした路線で、1992年、大同と沿海部の秦皇島を結ぶ全長 653km の大秦線として開業した。この路線の建設には日本からの円借款も活用されており、1988年から 159 億円が貸し付けられた(全 653kmのうち、242km の区間の施工に対して)。

大秦線の輸送量は年間約 4 億 2600 万トン(2012 年)、一日当たり 100 万トンを超える石炭輸送を行っており、国内消費のほか、輸出も行われている。JR 貨物全線の年間総輸送量が約 3000 万トンであるから、これがいかに巨大な輸送量かがお分かり頂けると思う。全線複線電化ではあるが、これだけの輸送を実現するため、様々な工夫が行われている。許容軸重 25t(日本の在来線は 18t)は米国(36t)に比べると軽量であるため、貨車単体の大型化・積載重量増ではなく、編成長大化に取り組み、運炭列車の標準的な編成は貨車 210 両編成、全長 2.6km に達し、列車重量は約 2 万トンに及ぶ。基礎的な構造の自動空気ブレーキを使用するが、先頭の機関車だけでは、ブレーキ管の減圧応答や圧縮空気量が不足するため、編成中間や最後部にも補助機関車を連結する。これらは先頭の機関車から無線制御され、協調運転を行っている。この制御システムは米国 GE から技術移入され中国では「列車同歩操縦」と称している。機関車についてはフランス・ALSTOM 社からの技術移入によって定格出力 9600kW にも及ぶ国産マンモス機関車が使用されている。

2014 年 4 月には更なる輸送力増強に向けて編成増強試験が行われ、320 両編成、列車全長 3970m、列車重量 3 万トンという列車の運転に成功したという。

【参考】中国北部各港の石炭積出量

大秦線の主な行先である秦皇島港が突出し、かつ大きく伸長していることが分かる。
(中国港口年鑑 2009 より)



その大秦線を去る年末、訪問した。時間もあまりなかったため、北京からさほど遠くない河北省張家口市懷来県沙城鎮の沿線で撮影を試みることにした。北京から沙城までは約120km、列車の便は良いとは言えず、北京西駅～沙城間は約2時間を要し、本数も多くない。そこで北京市内でタクシーをチャーター、万里の長城が聳える八達嶺を越えて、一路沙城へと向かった。町なかで肉まんを頬張って体を温めたのち、車を山の下に待たせ、葡萄畑が広がる山を尾根伝いに登ると、永定河を渡る巨大なPC橋が見下ろせる。雄大な景観の中、長大な運炭列車を牽引する機関車が、秦皇島を目指して唸りを上げていく。強風が吹くと、すさまじいコールドアストが舞う(沿線はたまったものではない)。



HXD2型電気機関車が牽引する大秦線列車。画面右奥の最後部まで貨車210両、約2.6km。



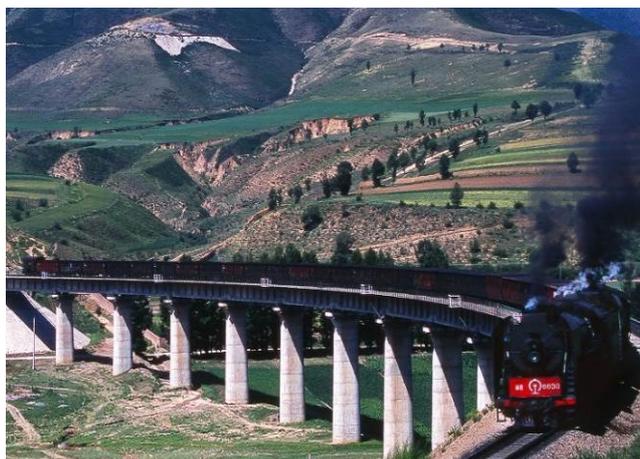
永定河橋梁の下から。こちらはHXD1型が牽引する105両編成。

秦皇島から大同へ向かう列車は空車となるため、足取りも軽やかだ。重車、空車ともに概ね10～15分に1本程度通過していく。聞きしに勝るすさまじい輸送量である。ここから見渡せる豊沙線(北京市豊台～沙城)にも貨物列車が走っていくのが見える。中国ではまだまだ鉄道が物流の主役だ。

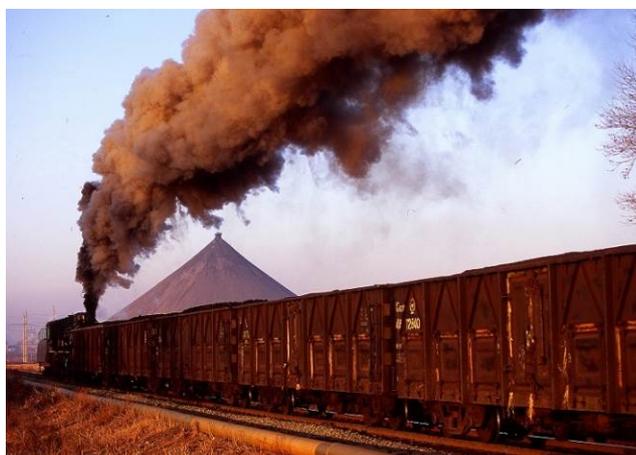
この大秦線、軌道メンテナンスもさぞ苦勞が多そうであるが、石炭需要が低減する春と秋

に、一か月程度半日運休を行って集中的にメンテナンスを行っている。この期間は秦皇島港の石炭ストック量が一時的に減少することから、世界の石炭価格にも影響が及ぶという。

一方で、地方炭鉱には近年まで蒸気機関車によって輸送を行い、貧弱な採炭設備によって多くの死者を出す事故を発生させた例も少なくない。



内モンゴル自治区。中国最大の SL、前進型重連で集通線をゆく運炭列車(2004)。1995 年開業ながら全列車が蒸気機関車牽引で、世界中の SL ファンが狂喜した。SL 牽引ながら 3000t の貨物列車が内蒙古炭の出荷に従事した(2006 年無煙化)。



遼寧省、鉄法線の運炭列車(2006)。背景は炭鉱のボタ山。

この翌日、大秦線や貨物事情についてももう少し詳しく調べるため、中国鉄道博物館正陽門館へ赴いた。2010 年における中国の鉄道貨物輸送量は輸送距離を加えた指標で 3 兆 6000 億トンキロ。JR 貨物(2013 年)が 200 億トンキロであるから、実に 180 倍。中国内の貨車車両数は 62 万両という。大秦線のみならず日本の鉄道輸送事情とは、技術も運営も大きく異なっている。世界にはまだまだ日本の価値観と技術だけでは語れない部分があるということだろ

うか。

貨物分野に加え、旅客分野でも現在の高速鉄道網は 10000km を越え、圧倒的な世界一。一方で、あれだけの都市人口を抱えながら、国鉄幹線に都市近郊輸送という概念は一部の例外を除いて、ない。中国を代表し、世界ビッグ 3 と呼ばれる SIEMENS、ALSTOM、BOMBARDIER をはるかに凌ぐ売上高を誇る(中国内向けが中心ではあるが)サプライヤー、中国北車と南車も海外事業強化に向けた合弁事業を発表するなど、中国メーカーの存在感も座視できなくなってきた。日本と同様に高速鉄道技術を中国に供与した欧米メーカーは、中国を利用する手法を模索している。中国の所作をパクリ、と批判するのは簡単ではあるが、中国メーカーと競合し、あるいは中国の市場をさらに開拓していくためには、まだまだ我々の価値観では推し量れない部分があることを痛感させられる。

海外テツは興奮に満ちている。(妻に怒られても)やっぱりやめられない。

たすきリレー

入社した頃の土木工事を振返って

岡村永造

ジェイアール東日本コンサルタンツ (株)

東京オリンピック開催に備え昭和39年までに東海道新幹線建設を完成させようとしている時期の昭和 35 年 (1960)、私は当時の国鉄東京工事局に採用された。中央鉄道学園での初期教育を終了後、配属されたのが東京から新橋までの建設を担当する新幹線課で、2 年近くは工事発注の手元等を経験、その後新橋工事区に配属された。半世紀前になるが、この頃の経験を振り返ってみる。

入社すると、最初に三角定規・三角スケール・雲形定規・ポイント定規・烏口・計算尺・文鎮等が貸与された。新規採用のグリーンボーイは朝出社すると、まず机の雑巾がけ、先輩方が製図や積算に使う 3~4 人分の製図用 (細) と積算用 (太) の 2 種類の鉛筆削りが一日のスタートであった。

先輩方が積算した積算書を写すのも大切な仕事で、今日のような複写機はまだ無く、何百枚もの積算書を現場用を含め 3 部写すのは大仕事であった。先輩方は、宝物の“野帳”を傍に置き積算していたのを覚えている。

この野帳には、現場に行って数えた実際に仕事をしている出面 (でづら) が工種毎に記されており、例えば型枠工事の場合、組み終るまで毎日野帳に出面を記録し、総型枠面積を総出面で除した値が一人あたりの作業量、すなわち大工の歩掛となる。細かな作業手順に沿って出面の入った野帳はまさに宝物で、一つの現場が終わると 10 冊以上の宝物が貯まったものである。これらは実際に自分で調べた歩掛なので、実情に近い積算が出来た訳である。

現場でのグリーンボーイは、「現場が仕事をしている間は工事区に帰ってくるな」と誰もが

指導されたものである。今の時代の現場は責任施工体制でポイントを得た巡回監督だが、当時はとにかく現場に張り付くことが殆どであった。したがって、仕事の流れや段取りも門前の小僧の如く“習うより慣れろ”で自然と身に付いたものである。

現場巡回には、図面（当時は青写真）・野帳・折尺が必携であり、なかでも図面は縮尺をつめたものではなく大きなもので、夏などは手の汗で赤く変色し難渋した。

40～50年前は、基礎杭はディーゼルハンマー（通称デルマック）によるコンクリート既製杭の打込みが主流であった。既製杭が現場に搬入されると、杭に水をかけてひび割れ検査を全数行ったが、これは小さなひび割れがある杭は打設時にひび割れが大きく開いて本来の杭の役目を果たせなくなるためである。杭の打ち止めは、重油の飛び散る下で油だらけになりながら全数を打ち止め表で管理した。またコンクリート工事では、スランプや空気量を工事区員が直接チェックした。鉄筋工やパイプレーターでの締固め等も直接自分で経験し、作業員に正しい方法を指導したりもした。

昼間の線路内での測量や線路保守工事は当たり前で、いかに早く機械が据えつけられ精度よく測量が出来るか測量競技会があったと先輩から聞いたことがある。実際に今では信じ難いことかもしれないが、こんなこともやっていたのである。

水準測量では、一等水準点からの現場へのベンチ押しと仮ベンチマークの設置は工事区の仕事で、型枠の検測では、もちろん高さは仮ベンチマークよりチェック、レールセンターからの幅のチェックは協力会社と一緒に、懐中電灯を使い夜遅くまでやったことが思い出として残っている。

コンクリート打設後の脱型は、テカテカのよいコンクリートは打てているだろうか、砂目は無いだろうか、ジャンカは無いだろうか、とドキドキする瞬間であった。駅部の柱は、建築がよく目荒らして口論となったこともしばしばで、これは今も昔も同じだと思う。

ここまで、半世紀近く前の昔の仕事のやり方を思い出しながら記した。大プロジェクトに携われる組織に配属された私は、現場でも経験豊かな先輩方に多くの指導を頂いた。今回、若年の頃の仕事を思い出しながら気が付くままに記したが、土木工学は「経験工学」と言われるなか、幸いにもいくつかの大プロジェクトを経験させて頂き、得られたものは貴重な財産だと今は感謝している。

NEWS

■土木学会講習会

「東京都長期ビジョンと東京オリンピック・パラリンピックに向けた整備計画について」

主 催：土木学会関東支部

期 日：2015年2月4日(水)13:30～16:55(13:00から受付開始)

場 所：土木学会本部2階大講堂(JR中央線四ツ谷駅下車四谷口徒歩5分)

〒160-0004 新宿区四谷1丁目無番地(外濠公園内)

参加費：無料

定員：100名(定員になり次第締め切ります)

詳細は関東支部HP(講習会「東京都長期ビジョンと東京オリンピック・パラリンピックに向けた整備計画について」)をご覧ください。

http://www.jsce.or.jp/branch/kanto/01_04_gi_jyutu/school/gi_jyutu_150204.html

■技術講演会を開催します

鉄道建設研究会との共催で、下記のとおり講演会を開催します。

期日：2015年3月3日(火)16:30~17:45 (18:00から懇親会)

場所：主婦会館プラザエフ B2階 クラルテ

〒102-0085 千代田区六番町15番地 JR四ツ谷駅麴町口から徒歩1分

講演者：JR東日本総合企画本部・建設工事事務 技術顧問 斉藤 親 様

「鉄道マンのための都市計画」より

参加費：10,000円

■シビルNPO連携プラットフォーム(CNCP)が会報第9号を発行

CNCP通信第9号の掲載項目は以下のとおりです。

- ・巻頭言 住宅地の再生プロジェクト 山本卓朗 CNCP代表理事
- ・コラム 社会資源の新しい流れとNPOの役割 千葉大学法政経済学部准教授 関谷昇
- ・会員紹介 とうほくPPP・PFI協会
NPO法人 道普請人
- ・部門活動紹介(地域活動推進部門)
- ・CNCP会員 意見交換会の案内
- ・会員からの投稿1 リサイクル技術振興会 <http://www.rectech.or.jp>
- ・会員からの投稿2 人の縁、組織の縁、そして南太平洋でのある挑戦
NPO社会基盤ライフサイクルマネジメント研究会理事長 有岡正樹
- ・イベント紹介 第7回新春特別講演会のご案内(27年2月19日 仙台ガーデンパレス)
東北PPP推進連絡協議会 office@ppp-pfi.or.jp
- ・事務局通信

土木学会100周年記念出版記念イベント 意見交換会への参加を

「インフラ・まちづくりとシビルNPO 補完から主役の一人へ」

*問い合わせや申し込みはNPO連携プラットフォーム事務局まで

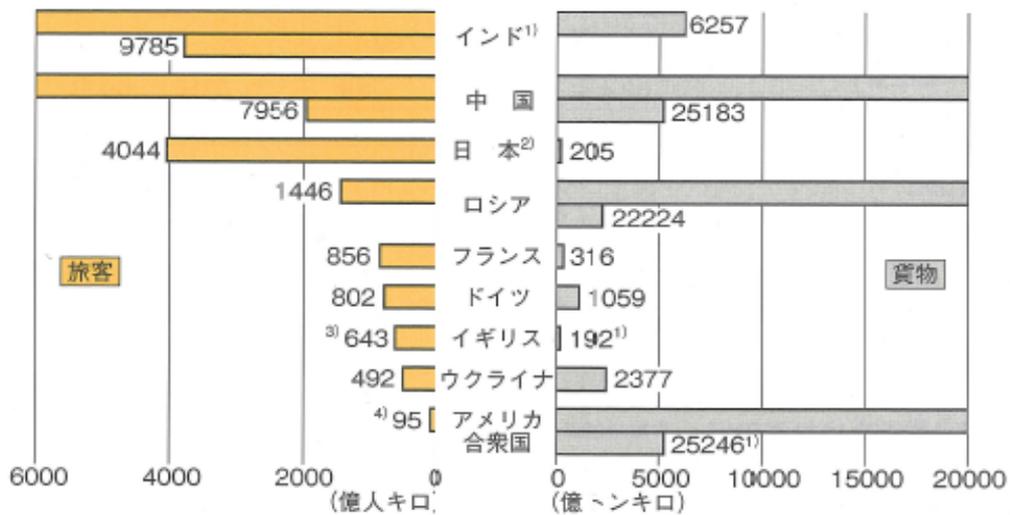
E-Mail info@npo-cnep.org ホームページURL：<http://npo-cnep.org/>

今月の国際比較データ

出典：日本のすがた 2014 公益財団法人矢野恒太記念会

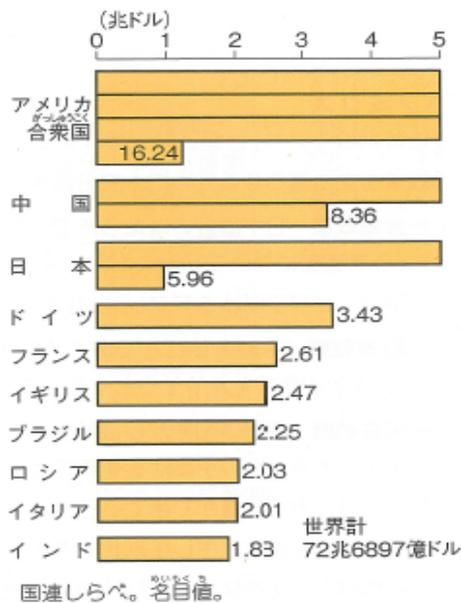
資料提供者：事務局

おもな国の鉄道輸送量 (2012年)

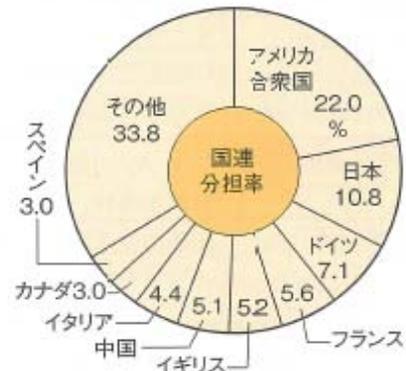


国際鉄道連合しらべ。国際鉄道連合に加盟する鉄道の合計。ただし、日本は国内すべての鉄道の合計。1) 2011年。2) 2012年度。3) 一部に2011年のデータをふくむ。4) 2009年。

GDPの多い国 (2012年)



国連分担金のわりあい



2013年から2015年の分担率。

※各国の分担率はそれぞれの国の経済力などによって3年ごとに決められる。

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

PF書店 ●紹介者 山本卓朗（未来構想PF会長）

長い乗り物やバス停で果てしなく待たされるとイライラするので、軽い読み物を常にバッグに忍ばせている。買っているとキリがないので図書館利用。藤沢周平、佐伯康英、辻堂魁などと書くと何を読んでいるかばれるが、時間つぶしにはもってこいである。

さて、少し真面目に紹介を。

①生涯現役エンジニア～事例に見るその必要性と提案～

田邊康雄 丸善プラネット

田邊氏は琵琶湖疏水の田邊朔郎の孫。化学エンジニアでピンピンコロリをテーマに講演なども。先の土木学会の研究討論会にも参加されている。

②インフラ・まちづくりとシビルNPO～補完から主役へ～

土木学会シビルNPO推進小委員会 発行土木学会

自分事で恐縮だが、主宰するNPOで編纂した。新しい公共、共助社会、地方創生、シニア活動などのキーワードに興味ある方は手にしてほしい。

③三四郎

夏目漱石 岩波文庫

106年ぶりに新聞連載で話題に。明治末という時代の香りを楽しむということで。

PF書店 ●紹介者 岩井有人（JR東日本東京工事事務所）

幸いにも？通勤時間が長いこともあり、その時間を活用して読書に勤しんでいます。専ら図書館で本を借りての読書ですが、昨年は200冊近くの本を読むことができました。

そんな中で、個人的によかったと思う本をいくつか紹介させていただきます。

①幕末史

半藤一利 新潮文庫

以前はあまり興味のなかった歴史書も最近は何で読むようになりました。幕末はなんとなくわかっていたつもりも、改めて幕末の奥深さを味わえるわかりやすい一冊。

②帰ってきたヒトラー (Er ist wieder da)

ティムール・ウェルメシュ 森内薫（訳） 河出書房新社

ドイツ好きが高じて手に取った一冊。ヒトラーが突如現代に蘇った。と言ってもナチの時代が再来するわけではなく、ヒトラーに似たコメディアンとして現代で扱われるというパロディ的な物語。本のカバーにもセンスあり。ドイツ130万部、世界38か国で翻訳の世界的ベストセラー。なかなか海外の本を読まない方にもぜひ。

③翼、ふたたび

江上剛 PHP研究所

経営破綻から短期間で再生を果たした某航空会社をモデルにしたノンフィクションノベル。経営破綻、外部からのカリスマ経営者、意識改革、そして震災、株式を再上場するまで

の奇跡の復活を描く感動のストーリー。京セラフィロソフィの精神がわかりやすく盛り込まれ、様々な立場の社員の視点で展開される読みやすい一冊。

事務局通信

あけましておめでとうございます。

今月号より、先輩から後輩への伝言版「たすきリレー」と、面白かったり薦めたいと思う図書紹介「PF書店」を新規掲載します。このPF通信をお知らせ型から参加型にして、少しでも会員の交流の場（プラットフォーム）となるよう企画しました。会員の声VOICEや今月の写真コーナーも継続しますので、多くの方の投稿を歓迎します。

■賛助会員を募集しています

（社）未来のまち・交通・鉄道を構想するプラットフォーム（略称：未来構想プラットフォーム）では、下記の目的に賛同し、活動支援を行って頂く“賛助会員”を募集しています。

■未来構想プラットフォーム（場）は、

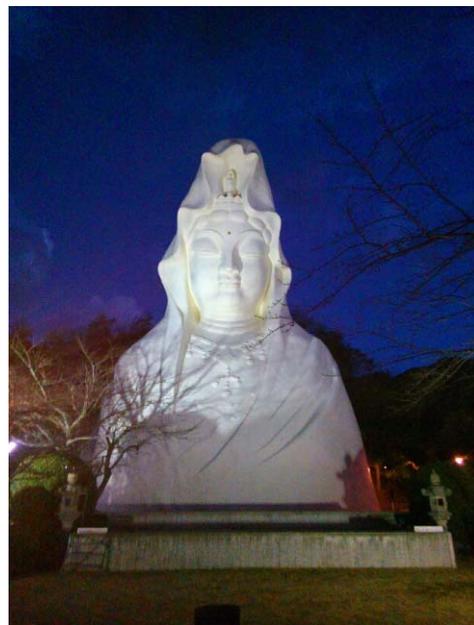
- ・これからのまち・交通・鉄道を構想し議論する場
- ・各界の有識者によるワークショップなどを企画開催する場
- ・元気なベテラン技術者から次代を担う若手技術者への技術継承の場
- ・国内・海外のインフラプロジェクトに参画できる技術者の養成の場であり、産学官・現職OBの壁を越えて、様々な形での交流を目的としています。

賛助会員として入会頂くと、

- 講演会や各種研修に優先的に参加出来、各界の有識者や他社の技術者との交流の機会をもてます。
- Facebook 交流グループ（非公開）で行われている意見交換（企画中）を見ることはもちろん、議論にも参加出来ます。
- 会費は無料です。

入会希望者は、末尾連絡先（事務局）に「賛助会員希望」とメールで申し込んで下さい。

～ ● 今月の写真コーナー ● ～



あけましておめでとうございます。富士山の写真は横浜市内の小生の実家の近所から見たものです。今年の元旦は、横浜ではあいにく曇り空で、初日の出は拝めませんでしたが、富士山に反射する初日の朝日を望むことができました。

他の三枚は上から大船観音、鶴岡八幡宮、寒川神社です。毎年正月休み等に、実家もしくは自宅（こちらも横浜市内です）から健康増進も兼ねランニングをしてお参りに行っております。

本年もどうぞよろしくお願いいたします。

（JR東日本東京工事事務所 井上晋一）

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
〒100-6005 東京都千代田区霞が関 3-2-5 霞が関ビル 5F-28