

ポストオリンピックを見通して

山本 卓朗
(社)未来のまち・交通・鉄道を構想するプラットフォーム 会長

明けましておめでとうございます。

年が明けて 2020 年のオリンピック・パラリンピック東京開催に向けた関連プロジェクトも計画の具体化がさらに進み、一段と忙しさが増してきたと思います。50 年前に比べて東京の都市施設は、交通関連をはじめとして飛躍的に整備されているとはいえ、開催システムにさらなる先進的な技術の導入が図られるなど、やはり膨大な投資を伴うことは避けられないでしょう。その投資が未来に向けた都市環境整備に大いに役立ち、我が国の発展につながることを期待したいと思います。

新年にあたり、少し未来のことを考えつつ仕事にかかりたいと思います。

言うまでもないことですが、鉄道の整備、特に大都市でのプロジェクトは、構想から実現までの懐妊期間が大変長いので、目先のプロジェクトの遂行に追われつつも、20 年 30 年先の将来ビジョンを構想し議論を重ねていく努力が大変重要であると考えています。「未来構想 P F」は、文字通り“未来志向”ですから、今の私の視点はポストオリンピックにあります。昨年、若手エンジニアの方々と、“将来の鉄道ビジョン”を考えるワークショップを行いました。ビジョンはあくまでビジョンであって正しい答えが決まっているわけではない、これは当然のことです。ではビジョンを考えると何が大切なのか。私は世の中の趨勢や世界の動向を広く俯瞰して、その基盤に立って未来を考える、その中からある方向を見出していくことであると考えています。未来構想 P F は“未来のまち・交通・鉄道を構想するプラットフォーム”という長たらしい名前ですが、鉄道を考える前に、まずまちを考えよう、次にそのまちの交通を考えよう、最後にその交通の中で鉄道の役割を考えようという意味を込めています。そういう感覚で考えていますと、“マイカーが自動運転になってきたときの鉄道の役割は何か”という議論が出てきます。

昨年目についた報道や記事の中に、世界都市ランキングで 4 位である東京の国際都市競争力をいかに向上するかというテーマがありました。ロンドンがオリンピックの時点では第 2 位でしたが、トップのニューヨークを抜いていまだ 1 位を維持している、さて東京はどうなるか、という視点で議論することは日本や東京の課題を世界レベルで考えるうえでとても大事なことだと思います。

オリンピックは一過性の線香花火ではなく、ポストオリンピックの日本を豊かな社会にするために、未来を真剣に考える年にしたいと思っています。

WS（ワークショップ）研修

森 敬芳

JR 東日本東京工事事務所

私は、2015年9月から12月までの第13回ワークショップにてファシリテーターを務めさせていただきました。以前にも第7回「四ツ谷駅将来構想(2011.9～2011.12)」に参加しましたが、今回は立場を変えてワークショップを盛り立てる役割を担っての参加となりました。

ワークショップのテーマは、社会環境の変化がこれまでにない速さで進んでいるなかで、今後どのような社会になるかを見ながら、硬直しがちな鉄道システムを変革することを目指して、社会環境の変化にともなう鉄道の使命を改めて見直し、「将来の鉄道の姿」をみんなで考えていくこととしました。

メンバーは土木部門だけでなく建築部門にも参加していただき専門性・立場・関心の違うメンバーとの幅広い議論ができました。

ワークショップでは日常の業務では見落としていることをじっくりと考える良い機会を与えてもらいました。メンバーの様々な意見を見聞きすることで知見を広げるだけでなく、考える能力・技術力を培うことができるようになったと思います。日常業務のなかでも、ワークショップでの経験を応用して巨視観を持って臨むことが大切であることを実感しています。

改めて「考える」という技術の原点を再認識する機会を与えていただいたことに感謝したいと思います。今後もワークショップを通じて考えることできる人材が輩出されることを期待しています。ありがとうございました。

VOICE（会員の声）

マイブーム「一年の計は元旦にあり」

堂園 浩一

鉄建建設（株）

新しい年が始まりました。皆さんは年間計画というと、仕事の年間計画をイメージして（何だか固い話だなあ）と思われる方もいらっしゃるかもしれません。それはそれで大切ですが、ここでは近年マイブームとなっている自分のプライベートな年間計画とそれにまつわる思い出を書き、少しでも皆さんの参考に？なればと思います。

近年私は、正月になると、墨汁と筆を用意し半紙の前でその年の計画を考えます。計画というより、年間を通して行う「何か」です。そしてその年の自分を律する思いを半紙にぶつけます。最近の年間計画を紹介させていただきます。

【週一休肝腹八分】

プライベートな計画というのは難易度の設定が難しく、あまり無理なものは避けるべきで、

頑張ればイケるかな？というあたりにするのが望ましいです。これは年末の食べ過ぎ飲み過ぎ（特に飲み過ぎ）もあり自制の念を込め決めました。書いた後は語呂もいいし「よし！やるぞ!!」という気になりました。単に週に一日酒を抜き、普段の食事を腹八分にするといったものですが、週始めから飲み続けた週は、週末が近づくにつれ、段々プレッシャーが掛かってきます。すると今まで外で飲まなかった日は何時に帰宅しても必ず飲んでいたのですが、この年は、飲まずに遅く帰宅すると「休肝日のチャンスだ！」という気になり、カレンダーに○を付けます。慣れてくると帰宅してすぐにカレンダーに○を付けるという強引な手も使いました。すると風呂上りのビールに手がいかなくなります。腹八分というのは基準があいまいでしたがご飯の量を減らしたりしました。意識的に休肝日を設けるとするのは新鮮でカレンダーの○の数を数えるのが楽しい一年でした。

【週二休肝月十日】

週一休肝で味を占めた私は、意外と週に二日飲まないこともあることに気付き、その年は週二の休肝日を基本にかつ月に十日酒を抜くことにしました。その代り腹八分はやめて、食べることは気にしないことにしました。計画とはこの辺のバランスが重要です。しかし、いざ半紙に書くときになって何度も自問自答を繰り返しました。「本当にいいのか」、「本当に出来るのか?」「ハードルが高すぎるのではないか?」。半紙に「二」という字を書くのに相当な時間がかかったことを思い出します。週に二日、酒を飲むことが出来ない一週間は、計画的に休肝日を取得しないとアツという間に週末になり、夕方から飲める週末に酒を抜くという事になりかねません。ひどいときには親戚が集った何かの週末に「今日は休肝日ですので・・・」とあってウーロン茶で会食をするという苦い思い出もありました。このように悪戦苦闘しながらなんとか年間 120 日の休肝日は達成出来ました。ただ、自分で計画し、自分で苦しむことも実感した一年でした。

【週一休肝週五キロ】

週一の休肝日に加え一週間で 5 キロ走る計画です。週 5 キロなので、週に 5 日 1 キロずつでもいいし、月～土まで全く走らない代わりに日曜日にまとめて 5 キロでもいいことにしました。常日頃走っておられる方はたいした事ないと思われそうですが、過去ジョギングにハマっていた頃膝を悪くし走ることを控えていた頃で、この程度ならできるかなと思い決めました。週一の休肝日は慣れていましたし、5 キロという難易度がちょうど良く、一年を通して実行することができました。

【一日一善五時起床】

昨年の正月、近所まで日の出を拝もうと散歩していた際、道路の真ん中に明らかに車の通行に邪魔なもの（結構大きなアルミの箱のようなもの）が落ちていました。それを近所のゴミ置場まで運んだ事がきっかけでした。元旦の朝からいいことをすると気持ちがいいものです。そして「早起きは三文の徳」を実行し、ついでに何かいいことをしようと決めました。しかし、そう毎日道に邪魔なものが落ちているわけもなく、もっぱら朝起きては近所をウロウロして雨の日以外はゴミ拾い（主にタバコの吸い殻や空き缶拾い）をしました。ただ、毎朝 5 時に起きるとするのは一年間継続できず、志半ばで途中から半紙に取り消し線が入り「一日一善五時起床」のみとなりました。難易度の高い無理な計画を立ててしまった悪い事例で

す。

【今年の計画】

今年は写真にあるように週一の休肝日と週 10k m 走ることに取り組んでいます。まだ始まったばかりですが毎日約 1.5k m、時間にしてわずか 10 分くらいですが走っています。なんとか一年を通してがんばりたいです。皆さんも実行できそうで少し難易度の高い計画を立て、自分と格闘しながら新たな一年を過ごしてみてはいかがでしょうか？



たすきリレー

道路と鉄道との交差の歴史

柴田 昌典

ジェイアール東日本コンサルタンツ (株)

国鉄・JRで、設計協議に在籍し、諸先輩の方々から「ノミネーション」等々を通じて設計協議の基本と経緯を指導され、特に費用負担等に関する歴史的な経緯の伝承は、時と共にその重さを感じ、「ノミネーション」等々の中で繰り返し指導をして頂いた諸先輩に感謝する次第です。

その中でも「道路と鉄道との交差」は、設計協議業務の中で大きなウエートをしめておりましたので、諸先輩からの伝承の一端を紹介いたします。

□道路と鉄道との交差は、両者の性質上さける事のできない問題であり、かつその事例は無数に存在します。しかも、その交差方法の施設にとって、その機能や管理の上で道路管理者・鉄道事業者にとって重大な影響があり、その交差のための工事、特に立体交差方式による場合は、多額の費用を要するのが通常であり、旧道路法の時代から道路管理者・鉄道事業者間で意思疎通の問題を抱えていた。

■昭和 27 年道路法の全面改訂で、第 31 条（道路と鉄道との交差）の条文を設け、道路管理者と鉄道事業者はあらかじめ「交差方式」「構造」「工事の施行方法」「費用の負担」について協議することを定められた。

- * 交差方式 : 平面交差または立体交差の別で、道路の交通量又は鉄道の運転回数が少ない場合、地形上やむを得ない場合その他政令で定めた場合以外、立体交差とする。
- * 構造 : 道路又は鉄道の幅員、縦横断線形、鋼構造、コンクリート構造の別等

* 工事の施行方法：施行方法、工事の工程、施工者

* 費用負担：費用の負担割合、負担金の支払い方法等で、費用の負担割合は原因者負担を原則とし、受益の要素により調整を図る。

■道路法第31条に関する道路と鉄道との交差についての歴史的流れは、わが国の鉄道敷設から始まる。明治新政府の殖産興業、富国強兵政策を目的に、交通施策として近代的な大量輸送機関である鉄道・海運の保護育成策に重点がおかれ、明治39年3月31日に「鉄道国有法」を施行し、全国16社の私設鉄道会社を国が買収し国営鉄道として幹線輸送力の整備を図った。一方道路は、封建的道路（各藩が管理する道路）を明治9年に「国道」「県道」「里道」の三種類に区分し、補修工事等の経費の負担と管理区分を定めたが、道路法の整備には至らなかった。これは、明治政府、帝国議会が道路を整備する予算支出について、鉄道・海運が国民経済に占める役割、水害防禦のための河川修築に比較して、緊急性が認識されないまま大正の時代までこの政策は変化しなかった。

■大正3年（1914年）から始まった第1次世界大戦を契機に、経済の飛躍的發展と共に国内の商品輸送の拡大を促し、鉄道の輸送力増強と道路の重要性に対する人々の認識が深まった。特に自動車利用の急激な増大に伴い道路改良の機運が高まり、明治23年依頼懸案であった道路法の制定に急進した。

大正7年第41回帝国議会で「道路法」が成立し、大正8年4月「地方鉄道法」と同時に施行され、道路の整備と官営鉄道に加え私鉄を整備することで国内交網の確立を図ることを目的に両法律が整備された。

この時代の道路と鉄道との交差は、人馬中心の交通形態から自動車交通へと変化する時期であったが、明治の初めより国策として鉄道網の整備が進められ、それ以来鉄道の優先通行で交差が処理されてきた。

■大正8年の道路法は、交差施設の交差方式と建設に関し戦後の道路法で整備された第31条に該当する条項はなかった。道路と鉄道との交差に関する事項は、地方鉄道法16条（道路・橋梁等に関する工事の施設）で「道路、橋梁、河川、運河及び溝渠等ニ関スル工事ノ施設ハ所管行政庁ノ許可ヲ受クヘシ」と規定され、道路との協議は、鉄道を敷設する際に鉄道事業者が各施設管理者の許可を受ける制度であった。

関東大震災の復旧に伴う街づくり、昭和に入って自動車交通の増加による道路整備さらに戦時体制による軍事道路の整備が促進され、これに伴い道路側から交差に関する協議を行なう事象が生じ、道路と鉄道との交差に関する統一的な処理方法を早急に整備する必要から、内務省と鉄道省間で協議を重ねた結果、昭和15年3月5日に「道路と鉄道との交差方式ならびに費用分担に関する内務・鉄道両省協定」「道路と鉄道との交差方式ならびに費用分担に関する内務・鉄道両省協定細則」（本協定を「内鉄協定」と呼ばれる）が締結された。

内鉄協定の骨子は、

・国道および幅員11m以上の街路と鉄道との交差は原則として立体交差とする。

- ・都道府県道および特殊な道路と鉄道との交差は、国道等の取扱いに準じる。
- ・交差新設に要する費用は、工事計画者が負担する。
- ・平面交差を除却して立体交差を新設する場合は、道路側と鉄道側で折半負担とする。
- ・平面交差を除却して立体交差を新設する際に同時に線路増設を行なう場合は、線数比によって費用負担を区分する。

以上のようなもので、協定の特徴は、原因者負担の思想が取り入れられた事及び平面交差除却の場合の費用負担が折半負担となった点にあった。この内鉄協定で、戦後まで道路と鉄道との交差に関する処理がおこなわれた。

■戦後、鉄道省は、連合軍の支持により公共企業体として日本国有鉄道として発足し、同時に連合軍の意向と国鉄の財政事情から、国鉄の公共負担は受益の範囲内で行うという方針が打ち出された。

道路整備については、昭和 23 年に連合軍から「日本の道路及び街路網の維持修繕 5 ヶ年計画」の策定を指示され、これに基づき戦後の道路事業が開始されることになり、昭和 27 年に旧道路法を全面改正して新道路法を制定し、同時に「道路整備特別措置法」を制定した。

その後、昭和 28 年に「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」を制定し、揮発油税収入を基にした特定財源を新設することにより道路整備が急速に進められることになり、交差の新設、改良の協議依頼が道路側から持ち込まれるようになったが、国鉄は、受益負担を主張して内鉄協定による費用負担に応じなかった。

一方国鉄でも、戦災復興や輸送力の増強等で線路改良等の事業が活発になり、交差協議を道路側に持ち込むことが増えてきたが、これに対して道路側は、内鉄協定による費用負担を主張したため、協議を持ち込む者がどちらかによって費用負担が異なるという事態が生じ、会計検査院、行政監察庁の指摘、さらに昭和 31 年初頭の国会でも取り上げられた。

このような状況から建設省と国鉄は、鋭意費用負担等改定に関し協議を重ねた結果、昭和 31 年 12 月 18 日に「道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定」として、道路と鉄道との交差の基本事項に関する協定が締結された。そして昭和 33 年 3 月 31 日「道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道細目協定」が締結され、立体交差の具体的な運用事項が定められ、戦後の無協定時代に終止符が打たれた。

この協定は、

- ・原因者負担主義、線路線数比等内鉄協定の趣旨を踏襲
- ・受益者負担を取り入れ道路側 3 分の 2、鉄道側 3 分の 1 の負担割合とした。

以上の内容で、以後「建国協定」と呼ばれることになる。これにより、踏切除却立体交差化が急速に進められるようになり、その後「建国協定」の趣旨を踏まえ時代に促した協定が締結された。

- ・「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する運輸省・建設省協定」「同細目協定」
昭 44.9.1
- ・「高速道路自動車国道と鉄道との立体交差に関する建設省・日本国有鉄道協定」昭 46.3.16
- ・「新幹線鉄道と道路との立体交差に関する建設省・日本国有鉄道協定」昭 46.3.16

■昭和 40 年代後半より、国鉄の財政悪化に伴い新幹線整備費を除き線路改良等の設備投資は減少傾向となり、国鉄からの立体交差の要請が減り始めた。一方、道路整備計画の拡大に伴い、道路側からの要請による立体交差が増加し、道路側と鉄道との協議の対応に変化が見られると共に、有人踏切の減少による保守費の軽減等鉄道側の受益に変化が生じてくるようになった。

このような問題を抱えるなかで、昭和 58 年の「日本国有鉄道の経営する事業の推進に関する臨時措置法」に基づき昭和 62 年に国鉄改革を迎えることになり、建設省と日本国有鉄道間で締結された諸協定の廃止に伴い「建国協定」に変わる新たな道路と鉄道との交差に関する協定について、運輸省と建設省間で協議が開始され、昭和 63 年 5 月 31 日に「道路と鉄道との交差に関する運輸省・建設省協定」及び「同細目協定」を締結された。

この運建協定は、基本的には建国協定の思想を色濃く引き継ぎながら、近年の受益額の変化に対応した費用負担とすると共に、道路側発動の立体交差が多い事象を勘案し、道路の規模により鉄道側の負担額が変化しないよう配慮されている。

この協定は、

- ・平面交差の立体交差化に関する費用負担は、鉄道側の負担額を既存踏切道の種別、規模による定額とし、立体交差施設の構造規模に左右されない負担とするとともに、鉄道側に生じる受益を合理的に評価された。
- ・立体交差化により踏切施設の撤去する場合の費用は、受益負担により賄われる工事費に含めないで、鉄道側の負担とした。
- ・立体交差施設の新設、道路幅員の拡幅等の増設部分に関して徐行費等の間接的損失について、必要に応じて請求できることとした。
- ・踏切道の管理費については、基本的には従来どおり鉄道側の負担としたが、道路の新設、拡幅に伴う舗装修繕費の増加分は、道路側に負担を求めることができた。

以上の内容を加味し、基本的には建設省・国鉄が交差協議会での「建国協定」の考え方・取扱い等の積み重ねを極力引き継ぎ、協議現場の混乱を極力なくするよう配慮された。

■平成 14 年運輸省と建設省が統合して国土交通省として発足し、昭和 63 年 5 月 31 日付「道路と鉄道との交差に関する運輸省・建設省協定」及び「同細目協定」は、「道路と鉄道との交差に関する協議等に係る要綱」及び「同細目要綱」として平成 15 年 3 月 20 日から適用した。

この要綱制定に伴い「運建協定」第 2 条（定義）の（2）鉄道及び（4）鉄道側を（旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（昭和 61 年法律 88 号）に規定する旅客鉄道会社及び貨物会社をいう。）を削除し、「道路と鉄道との交差に関する協議等に係る要綱」及び「同細目要綱」とした。

これにより、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する運輸省・建設省協定」および「同細目協定」と同様に、鉄道事業者の全てが、この要綱の適用を受けることとなった。

NEWS

■最近の気になるニュース

岩井有人さん（JR東日本東京工事事務所）の Facebook 「今朝の気になる記事」より

① 東京日本橋の首都高高架地下化 (01.05)

日本橋の真上を走る首都高速道路を地下に移す構想が動き出す。国土交通省や東京都は国家戦略特区の事業と位置づけ周辺の再開発と一体で都市計画決定の手続きへ。事業費は 5000 億円規模。2020 年の東京五輪閉幕後の着工を目指し財源を調整。

② 20 県、本社移転で税優遇 長野は法人事業税 95%減 (01.04)

地方自治体が本社機能を移転した企業に地方税を減額する優遇動きが広がっている。長野県は法人事業税を 3 年間 95%、富山や石川県は 90%減額。経済産業省によると都道府県の約 4 割にあたる 20 県程度が導入計画。

③ 出生数 5 年ぶり増 100 万 8000 人 子育て支援影響か (01.01)

2015 年に国内で生まれた日本人の赤ちゃんは、統計を始めた 1899 年以降最低だった前年を 4 千人上回る 100 万 8 千人で、5 年ぶりに増加に転じたとみられることが厚生労働省の人口動態統計で分かった。

④ 多摩ニュータウン再生 子育て世帯の居住促す (12.25)

東京都多摩市は地方創生に向けた同市の総合戦略素案をまとめた。市域の約 6 割を占める多摩ニュータウン (NT) の再生に向けて、子育て世帯の居住を促す「住み替え循環システム」の構築など推進策を初めて盛り込んだ。

■計画・交通研究会が会報 2016-1 を発行

◇Opinion

PPP/PFI のより積極的な導入に向けて 東京都市大学都市生活学部教授 宮本和明

◇News Letters

秋の現地視察会 3.11 から 5 年、復興の今～宮城・福島を中心に (2015.10.26～ 27 実施)

◇Projects

圏央道最新開通区間 (桶川北本～白岡菖蒲)

◇Column

今回より久しぶりの新企画「Column 私の〇〇〇」コーナーを再開。会員の皆様に自由に書いて頂き、皆様の意外な一面を垣間見ることが出来る。第 1 回は特別顧問である中村英夫先生から「私の思い出」と題して、冷戦真っ只中の 1960 年代の東ヨーロッパ、とくにチェコスロバキアでの思い出話を掲載。

◇Backyard

- ・平成 27 年度第 4 回イブニングセミナーのお知らせ (2016.02.25)

インフラ維持管理におけるアセットマネジメントと PPP 事業における維持管理

——維持管理市場の創造に向けて——

○SIP「インフラ維持管理・更新・マネジメント技術」におけるアセットマネジメント、

維持管理市場の創造（仮題）

横浜国立大学上席特別教授 藤野陽三

○PPP 事業における維持管理業務（仮題）

プライスウォーターハウスクーパーズ（株） パートナー 野田由美子

・平成 28 年度総会の日程（2016.04.25 18:00～）

・平成 28 年度第 1 回イブニングセミナー 総会終了後実施

テーマ 内なる開国～シンガポールでの ITS 事業を題材に（仮題）

三菱重工業（株）ICT ソリューション本部制御技術部 山本公之

*詳細は計画・交通研究会事務局にお尋ね下さい。 jimukyoku@keikaku-kotsu.org

■シビルNPO連携プラットフォーム（CNCP）が会報第 21 号 を発行

◇巻頭言 「土木専門家のみならず市民であること」

（特非）シビルNPO連携プラットフォーム 代表理事長 山本卓朗

◇コラム 「少子高齢化問題と地域活動」（特非）いきいき35 事務局長 皆本義典

◇トピックス 総会特別講演「まちづくりと中間支援組織」要旨その2

「まちづくりのヨーロッパ・アメリカでの展開」 CNCP 常務理事 有岡正樹

◇会員紹介 （特非）道路の安全性向上協議会

◇部門活動紹介 サービス提供部門 「教育研修等 CNCP 行事活動の現況」

◇会員からの投稿 「安心」は自らが築く「信頼」社会の実現へ

NPO 法人 埼玉県建設発生土リサイクル協会 事務局長 小重忠司

◇イベントのご案内 ・CNCP 講演会及び意見交換会の案内（2016.02.23 16:00～）

*詳細はCNCP事務局にお尋ね下さい。 info@npo-cnep.org

今月の国際比較データ

① 風力発電能力

出典：朝日新聞（2015年12月30日 朝刊）

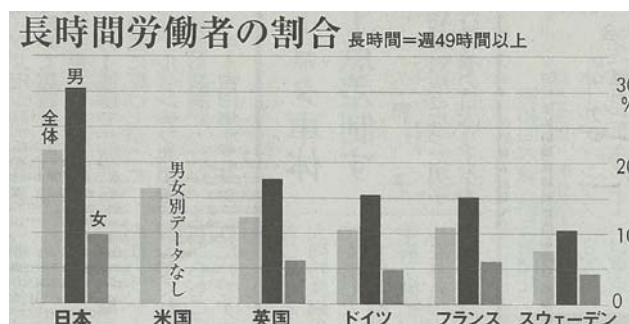
1	中国	11476
2	米国	6575
3	ドイツ	4047
4	スペイン	2299
5	インド	2247
19	日本	279
46	フィリピン	22

14年末時点、万千瓦ワット、世界風力エネルギー協会調べ



② 長時間労働者の割合

出典：朝日新聞（2015年12月28日 朝刊）



雇用者、2013年現在。労働政策研究・研修機構「データブック国際労働比較2015」から

①「東京の鉄道ネットワークはこうつくられた」（交通新聞社）高松良晴 著

東京は鉄道が高密度のネットワークを作り、巨大都市を支えている。1899年に東京圏で初めて電車が運転されて100年以上たつが、戦前も、戦後も線路を作るには大変な苦労や努力、工夫が必要であった。本書はどのようにして鉄道ネットワークが形成されていったかが読みやすく書かれており、普段何気なく利用している鉄道の歴史を知るために、是非若い人にも読んで頂きたい本である。



②「東京都市計画物語」（日本経済評論社）越沢 明 著

本書は1923年（大正12年）の関東大震災復興事業から1964年の東京オリンピック関連の都市改造事業までの東京の都市計画の歩みを書いた本である。理想と資金不足という狭間で、多くのすばらしいプランが一部のみの実現に終わっている現状がなぜなのかを、都市計画に少しでも係わる仕事をしている方又は興味を持たれている方に是非読んで頂きたい本である。



事務局通信

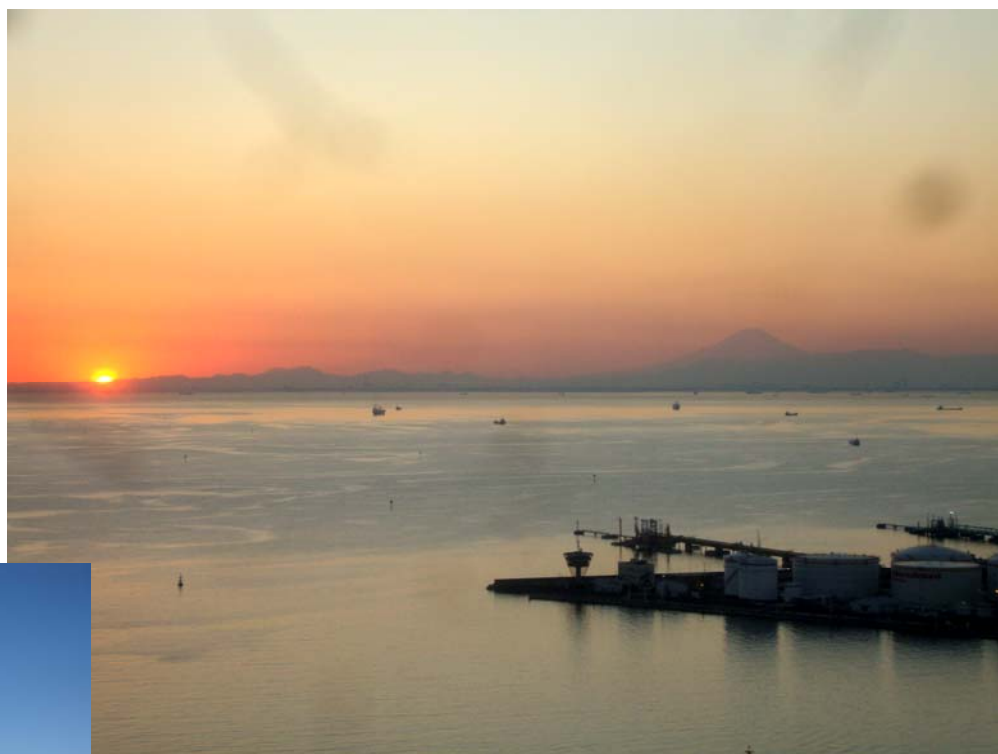
◇あけましておめでとうございます。

皆様にとって平和で飛躍の年となりますようお祈り申し上げます。

親しめる、役に立つ、そんな会報を目指して発信を続けてまいります。

◇国際比較データを毎号掲載しています。多種多様な比較データということもあり皆様に楽しんで頂いていますが、最近、収集ペースが落ち込んでいます。何でも結構ですので、目にされましたら事務局までご一報下さい。

～ ● 今月の写真コーナー ● ～



千葉ポートタワー展望台からの Sunset と富士山
（提供：日本コンサルタンツ(株) 松尾 伸之）



暖冬、1月ですが
赤羽清水谷公園で
梅が咲いていました

（提供：JRC 土井博己）

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