

鉄道は伸びる！

阿部 等

(株)ライトレール 代表取締役社長

■鉄道の未来を拓くために

小見出しは、1985（昭和 60）年 7 月『国鉄改革に関する意見』の副題で、私はその年、東大の都市工学科の修士課程に進学しました。卒論は「鉄道の運賃とサービス水準の関係」、修論は「鉄道における高負担・良質サービスの提供可能性」をテーマとする一方、国鉄改革について一心不乱に勉強しました。

そして、鉄道の未来を拓くのに分割民営化は不可欠だと確信すると同時に、「鉄道は伸びない、関連事業の隆盛こそが大切」との世論の広がりにも不安を感じていました。その発信源は国鉄改革の世論形成に大きな役割を果たした朝日新聞で、「鉄道は伸びない」と書き続け、全てのマスコミがそれに追随し、社会全体の空気となりました。

その代表が、JR 発足の 1987（昭和 62）年 4 月 1 日の朝刊一面『鉄道再生への道』に「事業多角化へ知恵を」「合理化と多角化こそが鉄道再生の王道」と書かれたことで、私は鉄道の発展を妨げた罪深い世論誘導だったと 30 年来の憤りを感じています。

<http://gendai.ismedia.jp/articles/-/41632>

■鉄道は成長産業

人々の考えも社会の空気もマスコミが形成します。ヒトラーの台頭も日本の第二次大戦への突入も、マスコミによる世論形成が大きな役割を果たしました。私は、マスコミの作った空気に反して、「鉄道は成長産業」との考えを小学生以来、40 年間以上持っています。

<http://gendai.ismedia.jp/articles/-/41241>

1987（昭和 62）年に新会社の採用はなく、1988（昭和 63）年に博士課程を中退し新会社 1 期生として JR 東日本に入社しました。「鉄道は伸びる！」との信念を持ち業務に邁進しましたが、残念ながら社会の空気は異なりました。そして、鉄道発展の小さくとも成功モデルを創りたいと志し、2005（平成 17）年に退職して(株)ライトレールを創業しました。

この稿では、鉄道を伸ばす具体的なアイデアをいくつかお示しします。

■混雑と遅延は解消できる

小見出しは、週刊東洋経済 臨時増刊『鉄道全真相 2016』に寄稿した記事のタイトルです。

http://store.toyokezai.net/magazine/extranumber_list/20160425/

運転取扱の効率化、ダイヤの工夫、信号の機能向上等の 5 方策により複線鉄道で 1 時間の運行本数を 45 本まで増やす提案です。現行の各路線は 1 時間に 20～30 本なので、1.5～2 倍以上の輸送力増強を、新線建設や複々線化よりはるかに低コストに実現できます。5 月 11 日

深夜のTBS「上田晋也のニッポンの過去問」でもお話ししました。

<http://www.tbs.co.jp/nippon-kakomon/20160511.html>

<http://varadoga.blog136.fc2.com/blog-entry-93248.html>

■満員電車の解消はビジネスチャンス

私は、鉄道事業者が満員電車を解消するのに、社会的使命に基づきではなく、民間企業として正々堂々と利潤を追求すべきと考えています。5方策により各線の輸送力を1.5～2倍以上にして満員電車を解消すると同時に、鉄道事業者の収益性を大幅に向上する方策があります。割増料金による着席サービスを徹底的に提供することです。

そもそも、着席と立席は商品価値も生産コストも異なり、価格が同一であること自体が不合理です。着席は立席より高価格として当然で、20世紀はその価格差を着実かつ低コストに徴収する方策がなく、やむを得ず同額としていましたが、21世紀はICカードリーダーと跳ね上げ式座席の組合せにより実行できる時代となりました。それにより、中央快速線へのグリーン車導入よりずっと収益性の高いビジネスを展開できます。

<http://gendai.ismedia.jp/articles/-/42447>

首都圏の全路線へ同じ施策を展開すれば、年に数千億円の増収をもたらすでしょう。

■羽田空港アクセス

2016（平成28）年4月に、東京圏における今後の都市鉄道のあり方についての交通政策審議会答申が15年ぶりに策定され、JR東日本の羽田空港アクセス線への期待が高まっています。しかし、冷静に考えてみましょう。

田町駅付近で東海道本線と大汐線を繋ぐのに、東海道新幹線と交差し大工事となります。一方、その付近にある東海道新幹線の大井車両基地への回送線を活用すれば、在来線経由より安上がり羽田空港へアクセスできます。東京駅から17kmを平均80km/hでわずか13分です。さらに、東海道新幹線と東北・上越・北陸新幹線を直通運転させることは大きなコストを要さずに実現でき、羽田空港とJR東日本の全新幹線沿線を直結させられます。

つまり、東海道本線よりも東海道新幹線を活用した方が、はるかに便利な移動サービスを低コストに実現できます。年に数百億円の増収をもたらすでしょう。以上を含め羽田空港アクセス鉄道を交通整理して全体最適にすべきです。南武線ルートも有望です。

<http://gendai.ismedia.jp/articles/-/42780>

■交通ビジネス塾、鉄道講座

交通ビジネス塾は、弊社が主催し間もなく100回に達します。毎回、交通分野の第一線で活躍する方を講師にお招きし、喧々諤々の議論を重ねています。

<http://www.LRT.co.jp/kbj>

鉄道講座は、工学院大学オープンカレッジの講座で、その事務局を弊社が請負っています。鉄道の様々な分野の専門家から話を聴けます。

<http://www.LRT.co.jp/kogakuin>

いずれも、鉄道や交通やまちを発展させるための知識や人脈や意欲を獲得する場として活用して下さい。「鉄道は伸びる！」と思って下さった方の参加をお待ちしています。

シビル NPO 連携プラットフォーム(CNCP)の紹介

内藤 堅一

シビル NPO 連携プラットフォーム(CNCP) 事務局長

未来構想PFから、「当PF会員他に、ここ1年ほどPF通信配信時にCNCP通信を添付してきたが、CNCPとは何?という問い合わせがあります。そんなわけでCNCP紹介記事をお願いしたい」と執筆依頼がありました。折角の機会ですので、紹介記事を書かせていただくことにしました

1. CNCPの設立の経緯

シビル NPO 連携プラットフォーム (CNCP) は、土木学会 100 周年記念事業の中で、立ち上げた建設系 NPO の中間支援組織です。平成 26 年 4 月 1 日に任意団体として発足し、東京都の認証を得て平成 26 年 8 月 1 日に NPO 法人としての活動を開始しました。この 7 月末で法人としての活動も 2 年経過することになります。現在代表理事は未来構想プラットフォームと同じ、山本卓朗氏です。

当法人は全国に数多く存在するシビル系の NPO の中間支援組織として、設立したものです。社会基盤形成やまちづくりなどに関わるシビル系の NPO は概して中小零細で、他分野に比べて未成熟であり、双方向に連携・協働していくシステムも未発達な状況でした。個々の NPO では解決できない問題も多く、それらを束ねる組織として中間支援組織の必要性を土木学会理事会に提言したのが始まりです。

2. これまでの活動経緯

CNCP では、サービス提供部門、地域活動推進部門、事業化推進部門の 3 部門を通じて活動しています。各部門の活動を紹介します。

1) サービス提供部門

- ・活動支援（連携・協働）として、会員増強による組織力の強化、人材のデータベース化など。
- ・情報交流（活動紹介・組織間協力）として、土木学会、日本NPO学会との連携、CNCP通信の活用など。
- ・広報・提言（主張・提案・提言）として、国交省インフラメンテ国民会議、自治体インフラメンテ事業への積極的対応など。
- ・教育・行事として、自治体・市民・地域等に関するパワーアップセミナー開催など

2) 地域活動推進部門

- A. 自治体インフラメンテ事業化研究会

本研究会は、自治体インフラメンテナンスに関する NPO の貢献のあり方を探るために作られました。まずは千葉県を主な調査対象地域として、国土交通省，自治体，NPO 等へのインタビューを多面的に実施し，NPO としての貢献のあり方が検討されました。現在、活動を深度化するために、合意形成ワーキンググループと事業仕組みワーキンググループを設置して活動を行っています。

B. 地域におけるラウンドテーブルミーティング

NPO の発展を目指し中央ではセミナーの開催などの活動が始まっていますが、これを各地域にも広げる必要があると考え、地域における NPO 活動について情報共有を図り、意見交換する場として、まずは仙台においてラウンドテーブルミーティングを開催しました。この実績をさらに他の地域への広げることを検討しています。

C. インフラメンテナンス国民会議に関する意見交換会

インフラのメンテナンスについて国民の関心が高まっている中、政府はインフラメンテ国民会議を設けて、国民の視点に立って多くの意見を集約し、体制づくりに役立てようとしています。しかしその中で NPO などのサードセクターへの関心が低いのが現実です。CNCP はシビル系 NPO 唯一の中間支援組織であることから、意見交換会等に積極的に参画し、特に国・自治体での合意形成や事業への取り込みに力を入れたいと考えています。

3) 事業化推進部門

A. 共創プラットフォーム事業化研究会

本研究会は、ゼネコンやコンサルタントで埋蔵されて未活用な技術や特許を調査し、NPO ならではの立場から戦略的に事業として活かす方策を研究するものです。ここでは複数企業の交流の中から相乗効果が生じる新規事業提案を目指しています。

B. CNCP アワードワーキング

CNCP ではシビル分野のソーシャルビジネスの普及を進める目的で、社会的課題の解決を図るための優れた事業を顕彰し、広く周知させることを目的としたアワードを創設することとしました。賞には、ベストプラクティス部門とベストアイデア部門を設け、会員はじめ一般・学生からも公募をします。

審査委員、後援団体も決まり、4月から受け付けを開始しました。10月の総会での表彰式およびプレゼンテーションを目指しています。積極的な参加をいただければ幸いです。

C. 地方創生事業検討会

CNCP が今後どのような事業に積極的に参画していくべきか、アンケートをはじめとする調査を進める中で、地方創生に焦点を絞り、具体的な活動を模索しているところです。地方議会の政策立案への参入・支援、NPO 法人としてコンサルタントとの差別化を図る仕組み、地方

自治法や契約制度に基づく事業化のための契約の形態の在り方などが議論されています。

D. マッチングサイト事業

本事業は、シビルマッチングサイト事業と Q&A サイト事業からなり、法人正会員、個人正会員、及び法人賛助会員を対象にして、専門技術者の経験と技術を活かす場を提供して、会員サービスを行おうとするものです。

マッチングサイトとはインターネット上で業務委託者と業務受託者のマッチングを支援する仕組みの総称です。仕事を依頼したい企業が建設系 NPO 等に発注できるようにすることを狙いとしています。なお、Q&A サイトは、基本的には利用者相互の自由な交流の場です。CNCP は会員サービスの一環として会員相互の事業委託のマッチングサイトを提供します。ゆくゆくは建設系のマッチングサイトとして成長させ、中間支援組織の収益事業として成長させることを考えています。6月に立ち上げますので、関心をもって見て頂ければと思います。

3. 将来に向けての取組み

CNCP は、平成 26 年 4 月に設立（26 年 8 月に NPO 法人化）以来、活動テーマの設定、会員と資金の確保、組織運営の問題などに取り組み、日常的な活動母体としての運営委員会と事務局体制で活動を進めています。その中で顕在化してきた、問題も多くありますので、それらを一つ一つ解決して中間支援組織としての役割を確立して行きたいと考えています。

2 年の活動が終了した後は認定 NPO 法人を目指し、賛助会員の寄附控除が得られる組織づくりを目指しています。

シビル分野における社会的課題の解決に向けたチャレンジを発掘する！

CNCPアワード 2016募集

～社会基盤を支えるNPOのための連携プラットフォームが、シビル分野における全国のベストプラクティスや事業提案を募集～

募集期間 2016年4月1日(金)～5月31日(火)午後5:00

主催：NPO法人シビルNPO連携プラットフォーム
後援：国土交通省 / 土木学会
日刊工業新聞社 / 日刊建設工業新聞社 / 日刊建設産業新聞社 / 日刊建設通信新聞社

NPO法人シビルNPO連携プラットフォーム(略称：CNCP。東京都千代田区)※1では、シビル分野※2におけるソーシャルビジネスの普及を促す目的で、社会的課題の解決を図る優れた事業を顕在化して発表し、広く周知させる「CNCPアワード2016」を実施します。
シビル分野における社会的課題の解決に向けたチャレンジする団体や個人のご応募をお待ちしております。

アワード 募集部門

ベスト・プラクティス賞
対象事業 シビル分野において、優れたソーシャルビジネスを展開している事業
受賞数 (最優秀賞)1点 (優秀賞)数点 賞品 表彰状と副賞が授与されます

ベスト・アイデア賞
対象事業 シビル分野において、優れたソーシャルビジネスとしての事業企画(アイデア)
受賞数 (最優秀賞)1点 (優秀賞)数点 賞品 表彰状と副賞が授与されます

委員
委員長 菅本 登治氏 早稲田大学教授
副委員長 佐藤 寿延氏 国土交通省 総合政策局 事業企画課長
委員 山田 菊子氏 東京工業大学准教授
田村 裕美氏 (一財)シビルNPOセンター 代表理事
山本 京嗣氏 CNCP代表理事

※1 所在地：〒101-0054 東京都千代田区神田三丁目3番7号 名高ビル本館2階 コム・ブレイン内

CNCPが管理運営する
日本初の建設系NPO専門 クラウドソーシング

「シビル・マッチ」

http://civil-match.org/

クラウドソーシングとは、インターネット上で委託者と受注者をつなぐ新しい形の働き方を実現するシステムです。

CNCP(NPO法人シビルNPO連携プラットフォーム)は

- 建設系NPOとしては唯一の全国規模の中間支援組織
- 大手の建設会社・建設コンサルタントが賛助会員として多数加盟
- 土木学会の創立100周年記念事業として創設された組織

「シビル・マッチ」5月オープン 登録料無料 キャンペーン中 12月末まで無料!

信頼できるシビル・マッチのしくみ

発注者 → 業務委託 → CNCP → 受注者

Point 1 会員登録時に審査があります

Point 2 発注業務の内容を担当スタッフが精査します
 納期に無理はないか
 報酬額は妥当か
 依頼内容が常識的か etc...

Point 3 予め発注者から報酬を預かります(未払いの防止) → 契約成立

業務委託者と受注者をつなぐシビル・マッチ!

- CSRでNPOと協働したい企業
- どこどのような建設系NPOがいるのを知りたい企業
- 必要な時に仕事を依頼したい企業
- まちづくりを支援して欲しい行政
- 技術と豊富な経験を活かしたい個人
- 社会的課題を解決したいNPO
- 自分の存在を広く知って欲しいNPO
- 出産・育児等在宅で働きたい土木女子

伝えたい言葉

土井博己

はじめに

これまでの人生、とにかく公私とも「人」に恵まれ今日に至っているという実感がある。妻子からはじまり先生や先輩上司、同僚や後輩にも恵まれてきた。国鉄に就職してから約50年の鉄道マン生活、その時々、先輩から多くの言葉を頂いた。皆さんにとっては他愛もない言葉かもしれないが、私にとっては大切な言葉であった。

特に社会人となった最初の4年間は、まさに“躰”で、その後の考え方や生き方をも決めてしまう重要な言葉となった。

1. **チャレンジを、異動を言われたらどこにでも** 入社1年目
(東京工事局停車場2課 担当：上野駅改良)

最初に担当した上野駅改良から幕張電車基地新設の仕事への異動を命じられ、当時の課長に継続を直訴したところ、それを聞いていた先輩から諭すように言われた。前向きに考えろ、言われた先の仕事の資料収集するくらいの気概を持って、とも。

2. **山手線じゃあるまいし** 入社2～4年目
(東京第一工事局停車場2課 担当：幕張電車基地新設)

直接の上司である、係長の言葉である。高卒3年目の社員2人にそれぞれ農道橋をまかせ、指導している時の言葉である。測量から設計積算、最後は現場での施工管理を一人に担当させていた。当然、若手社員は行き詰まり、悩みが高じてあわや出勤拒否になりそうになった。悩んでいないでまず相談しろ、表現はきついが優しい励ましの言葉であった。この二人は同期であったが、その後退職するまで、実務の中心で活躍したことは言うまでもない。

3. **2つ上の仕事を、人を大切に、
目立たない地味な仕事を大切に、仕事があることに感謝を** 入社2～4年目

この時の係長は、私にとって、その後の社会人としての行動や考え方に大きく影響を与えた、まさに人生の師となった運命の人である。

- ・ 2つ上の仕事を（直接の上司ではなく、その上の人“意図”を考えて仕事を）
- ・ 人を大切に（技量が劣っている人にも必ず取り柄はある、役立っている、敬意を）
- ・ 目立たない地味な仕事を大切に（花形の仕事を担当している時こそ忘れないこと）
- ・ 仕事があることに感謝を（だからこそ常に勉強を）

これらの言葉は、その後の社会人としての考え方の基本となった。ただ私自身“俺が俺が”という覇気が欠落し、縁の下の力持ちこそ生きがいとする“老成”となった反省がある。若いうちは、花形の、大きな仕事に積極的に手をあげチャレンジして欲しい。

4. **現場巡回はテーマを持って** 入社5～7年目
(東京第一工事局新橋工事区 担当：東京～品川間地下線増)

5. **技術書を毎月 300 ページ読め** 入社 8～13 年目

(構造物設計事務所 担当：地下構造)

6. **デジタルではなくアナログ人間に** 入社 14～19 年目

(東京第一工事局地下鉄線課 担当：東北新幹線上野トンネル)

会計検査院の総括副長の言葉である。総括副長は院に入ってからすぐ半年の入院生活を余儀なくされた。もう自分は同期にも後れを取り公務員生活もお先真っ暗、と悲観的になったそうである。ある時ふと気付いたのが、半年は公務員生活 35 年の 70 分の 1、なんだ、大したことはない、ゆっくり本でも読んで休養しようと気持ちを切り替えたそうである。以後アナログ思考でここまで来たが非常に満足しているとのこと。この総括副長はもちろんノンキャリアでは出世頭である。

デジタルではなくアナログに、この言葉は以後の私の社会人生活に大きな影響を与えた言葉の一つである。自分の立ち位置を自覚するには不可欠の思考方法である。

7. **松竹梅の準備を** 入社 19 年目

(東京第一工事局東京工事区 担当：京葉線東京・八丁堀間新設)

何事も大中小で準備出来ていれば、ほとんどのことには対応出来る。PC 橋梁のスパンでも、擁壁の高さでも、地盤の硬軟でも、荷重の大小でも、とにかく大中小を知っていれば(経験していれば)イメージは直ぐ浮かぶ。

8. **安全は技術** 入社 20～22 年目

(JR 東日本東京工事事務所工事管理室 担当：所内技術支援)

工事事務所長の第一声である。安全は事故防止、事故は連絡ミスや錯覚でおきるものと思っていたので、非常に新鮮な響きであった。この時期、東北新幹線上野トンネル工事の御徒町駅付近で噴発による大規模な道路陥没事故を発生させ、その対応に追われた。まさに“安全は技術”であることを実感した。

9. **クイックアクション・クイックレスポンス** 入社 23～25 年目

(建設工事部管理課 担当：技術管理)

建設工事部長の言葉である。日頃の業務執行にあたっての心構えとして、特にバッドニュースは一刻も早くと全員に注文された。

10. **博士を 10 人** 入社 23～25 年目 (建設工事部管理課 担当：技術管理)

10 数年後だが博士は 20 人以上誕生しており、目標は高く夢は大きく持つべきを地でいった言葉である。

11. **会社人間ではなく社会人に** 入社 26～28 年目

(東京工事事務所土木 3 担当：東北線方面プロジェクト)

数人のOBから言われた言葉である。よく聞く言葉だが、50 歳前のぼつぼつ退職という文字がちらつく年齢のせいで印象に残ったようだ。趣味や生き甲斐をみつけ、JR という世界とは別の場所で活動する時間を増やすべきである。

12. **技術には謙虚たれ** 入社 29～31 年目

(構造技術センター 担当：技術支援全般)

得てして凡人が陥りやすい“驕り”への継承である。我々技術者は、いつの時代も純粋に

技術と向き合うべきで、年齢、職責、経験年数を問わず、持ち続けるべき大切な言葉である。

おわりに

入社 32～45 年目はジェイアール東日本コンサルタンツで過ごした。最後に、これらをまとめて私から皆さんに贈る言葉としたい。

- 捉え方、見方、考え方でものごとは大きく変わる
- 自分のやっていることは、全体のどの位置か常時把握を
- 絶対値も大切だが相対値も大切（アナログ思考）
- 世の中と付き合いおう（仕事も生活も）
- 前向きでいこう

（ジェイアール東日本コンサルタンツ）

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都内再開発で経済効果 10 兆円、政府が特区活用で試算（05.11）

政府は国家戦略特区の規制緩和策を使い、東京都内で 28 の再開発計画を進めると、約 10 兆円の経済波及効果を生み出すとの試算を公表。東京駅周辺に国際金融街を作ったり、在留外国人の居住環境整備を通じて経済が活性化する。

②子供、35 年連続減（05.05）

「こどもの日」を前に総務省がまとめた人口推計（4 月 1 日時点）によると、外国人も含めた 14 才以下の子供の数は前年と比べて 15 万人減の 1605 万人で、35 年連続の減少に。過去最低を更新し、少子化に歯止めがかからない現状が改めて浮き彫りに。

③自転車レーン、都内スイスイ（04.23）

東京都内で自転車レーンが広がる。自治体が専用レーンの他、車道上で走行すべき位置を示した「自転車ナビライン」を整備。都が 2020 年までに約 400 km で導入。江東区は中期的に区道の 5 割にナビラインなどを設ける。

■シビルNPO連携プラットフォーム（CNCP）が会報第 25 号 を発行

◇巻頭言 「建設系NPO法人の立ち位置を考える」

（特非）シビルサポートネットワーク代表理事 辻田 満

◇コラム 「震災支援の後追い調査」 つながり・ぬくもりプロジェクト東北 幹事 三井元子

◇会員紹介 NPO法人「スリム Japan」～8 期目を迎えて新たなスタート～

～地域を知り、災害を知って、何をすべきか考えよう～

◇部門活動紹介 地域活動推進部門 「行政への支援活動を通じて」

◇イベント案内

1. LIME Japan 第11回啓発セミナー

「市民の信頼を得ながらインフラの維持管理・更新をどう図るか」

日時：2016年7月20日 12:45～16:55 場所：スクワール麴町（JR四ツ谷駅前）

2. クラウドソーシング「シビル・マッチ」利用説明会

*クラウドソーシングとは、インターネット上で委託者と受注者をつなぐ新しい形の働き方を実現するシステム

日時：2016年6月17日 14:時～17時 場所：ちよだプラットフォームスクエア

◇CNCPアワード2016募集

*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世界の「観光立国」にはまだ遠い

出典：朝日新聞（2016年1月20日）

世界の「観光立国」にはまだ遠い 観光庁資料から

2014年実績 15年6月時点の暫定値 外国人旅行者数(万人)		
1位	フランス	8370
2	米国	7475
3	スペイン	6499
4	中国	5562
5	イタリア	4857
6	トルコ	3981
7	ドイツ	3300
8	英国	3261
9	ロシア	2984
10	メキシコ	2909
11	香港	2777
12	マレーシア	2743
13	オーストリア	2529
14	タイ	2477
15	ギリシャ	2203
→ 日本(15年) 1973		
16	カナダ	1652
17	ポーランド	1600
18	サウジアラビア	1509
19	マカオ	1456
20	韓国	1420
21	オランダ	1392
22	日本	1341
23	ウクライナ	1271
24	ハンガリー	1213

15年実績を当てはめると...

②子ども貧困格差

出典：朝日新聞（2016年4月14日）

子ども貧困格差(小さい順)

1	ノルウェー
2	アイスランド
3	フィンランド
4	デンマーク
5	チェコ
...	
34	日本
...	
37	イスラエル
38	ギリシャ
39	メキシコ
40	ブルガリア
41	ルーマニア

子どものいる世帯の所得分布（推計値）をもとに、下から10%目の最貧困層と真ん中の標準的な子どもとの所得格差が大きいくほど、貧困の深刻度が高いとして、格差の小さい順に、欧州連合（EU）または経済協力開発機構（OECD）に加盟する先進41カ国を順位付けした

PF書店

●紹介者 毛利雄一（一財）計量企画研究所

土木学会誌の連載に「わたしの本棚」がある。今回は 2016.05 号に掲載された記事を転載させて頂いた。

都市の自動車交通—イギリスのブキャナン・レポート—

八十島義之助・井上孝共訳 鹿島出版会

本書は、1963年にイギリス政府が2年に渡る調査結果として出版された報告書であり、研究グループ長であるコーリン・ブキャナンの名をとって、ブキャナン・レポートと呼ばれている。この原書を、当時の東京大学工学部土木工学科八十島研究室と都市工学科井上研究室が翻訳を行い、八十島義之助先生と井上孝先生が、共訳として1965年に出版された。

ブキャナン・レポートは、一般的には道路網体系と通過交通の排除という点から知られているが、私の興味が引かれる点は、将来の輸送手段の予測、交通建築技術の提案、街路の物理的容量と居住環境容量など、今から50年以上前の先人たちの幅広いアイデアと意欲的な研究姿勢である。現代でも見習うべき点が多々ある貴重な1冊である。

PF書店

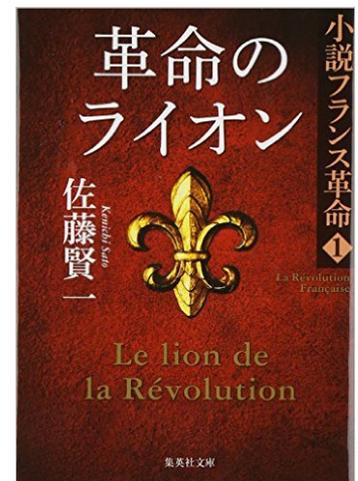
●紹介者 本田聖一郎（JRC）

小説フランス革命 佐藤賢一 集英社文庫

二度目の投稿となります。今回も技術的な本ではなくて恐縮ですが、ご紹介させて頂くのは、佐藤賢一『小説フランス革命』です。文庫で全18巻と大作ですが、1巻あたりは分厚くないですし、引き込まれるのであまり長さは感じず読めました。

登場人物が多彩かつ魅力的で、話の視点が複数の登場人物（王様から市井の人まで）に切り替わります。ですので、絶対王政から民主共和制へ移る混迷の時代で先の読めない展開を誰かしらに感情移入しながら読み進めるといふ愉しさを味わえます。

200年以上前の話ですが、描かれた議会の様子には何年経っても変わらない人間の姿が垣間見えたり、理念・理想を真っ正面から熱くぶつけ合う姿が新鮮だったり、エンターテインメントとしても歴史の勉強(的)な読み物としても楽しませてくれると思います。



事務局通信

◇総会開催のお知らせ

平成 28 年 6 月 20 日（月） 16:30～

霞が関ビル 5 階会議室にて開催いたします。

◇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 ● ～



通勤時の楽しみ



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