

オリンピックと地下鉄

入江 健二

メトロ開発株式会社 代表取締役社長

2020年東京オリンピック・パラリンピック大会に向けて、昨今は競技会場の選定に関して報道を賑わしていたが、今年中には確定する模様で、いよいよ各種施設の整備が本格化してくるものと思われる。

オリンピック開催にあたっては、近年レガシー（遺産）ということがしきりに言われるようになった。今回もいかなるレガシーを遺すかについて、競技会場の選定問題も絡みながら、いろいろと論議されている。

先の東京大会は1964年に開催され、その時から既に半世紀以上となる52年が経過した。当時の日本は戦争の惨禍から驚異的な復興を遂げて、まさに高度成長まっただ中にあり、この時に東海道新幹線や首都高速道路など、多くのインフラが整備されたが、現在でも東京圏における都市機能の維持・向上になくはならぬレガシーとして、その存在価値はますます高まっている。

さて、本稿タイトルのオリンピックと地下鉄に目を向けると、地下鉄においては日比谷線がオリンピック開催と極めて深い関係があると言えよう。

日比谷線建設史（帝都高速度交通営団編集）の序文に、「日比谷線（北千住・中目黒間延長20.3km）は昭和34年（1959年）5月に工事着手し、幾多の困難な問題があったが、昭和39年秋に開催予定のオリンピック東京大会前に全線の完成を図るべく、従業員一致団結し、鋭意努力した結果、昭和39年8月に全線開通をみる事ができた。」という主旨の営団総裁の言葉が載せられている。

日比谷線はオリンピック開催までに全線開通させるとことが至上命題であり、かつそれを必ずや達成するという使命感を持っていたことが文面からひしひしと伝わってくる。また、ここで注目すべきは、20.3キロの長大な地下鉄路線を着手からわずか5年4か月で完成させたことであり、オリンピック開催という大目標に向かって、このような短期間で事業を完遂した先人の努力、熱意にはただ脱帽するばかりである。

併せて序文には、同線が両端の駅において民鉄線と相互直通した初めての路線であり、接続路線沿線の住民の便益増進と、既設地下鉄（特に銀座線）や常磐線、山手線など並行する路線の混雑緩和にも大いに寄与するとともに述べられているが、この日比谷線の役割、意義については、その後多くの路線の新設や輸送改善方策が実施されてきた今日でも基本的に変わらず、まさにレガシーとして受け継がれている。

では、今度の2020年東京大会と地下鉄はと問われると、やはり日比谷線がクローズアップされ

てくるのである。当然のことながら、前回大会以降に東京圏に張り巡らされた鉄道ネットワーク全体が、今回大会に果たす役割は計り知れないものがあり、日比谷線だけがその中で格別に大きな役割果たすものではない。

日比谷線に焦点が当たる理由は、ご存知のように霞が関駅と神谷町駅の間に虎ノ門新駅（仮称）を設置することにある。虎ノ門地域の大規模再開発において交通アクセスの中核となるのがこの新駅であり、かつ新駅が今度のオリンピック大会で多くの競技会場や選手村が設置される東京湾岸エリアにアクセスする BRT の発着基地となるため、今度のオリンピックとは切っても切れない関係となるのである。

このように日比谷線は、前回大会時では東京が拡大・成長する中で全線開業し、それから半世紀以上経て開催される今回大会では、成熟社会に移行した中で新駅が設置されることとなって、オリンピックとはまことに縁が深い路線と言わざるを得ない。前回大会時は、開催に間に合わせるべく 20.3 キロの路線を一日でも早く、1メートルでも長くと、地下鉄工事をひたすら進めることに注力して来たわけであるが、今回は開催までに新駅を供用開始するという工事進捗努力に加えて、周辺再開発と調和し、駅の機能も成熟社会に相応しいものにしていく質的な面の充実が求められている。また、パラリンピック大会開催もふまえ、全地下鉄駅でハード・ソフト両面でのバリアフリー化についても一層加速していかなければならない。

日比谷線についてさらに付け加えると、オリンピック開催と直接連動するものではないが、車両が 18m（3 扉および 5 扉）・8 両編成から 20m（4 扉）・7 両編成に全面更新される。新型車両には 3 画面ディスプレイの採用や各車両に 1 か所フリースペースの設置がなされていて、車椅子、ベビーカー、訪日外国人などのお客様が利用しやすい設備が整えられているが、この新型 20m 車両は今年度中に初お目見えの予定である。また、車両の扉位置固定化に伴いホーム可動柵の整備についても検討が進められており、日比谷線全体が成熟化社会に適合した環境に変貌を遂げつつあるといえる。

以上、日比谷線を例にして述べてきたように、オリンピック開催はいろいろなインフラ整備を加速するきっかけになるのは確かである。そして、整備する手法・内容はその時々状況を反映した変化があり、その移り変りに的確に対応すべくインフラ整備が進められてきたことが、あらためて認識されるのである。

2020 年東京大会開催まで、あと 3 年半余となった。インフラ整備には時間がかかるが、特に日比谷線新駅設置は営業線トンネルを大改造する工事であり、施工には最高レベルの安全性が求められる。新駅建設にあたっては、これまで培ってきた技術力と経験を十二分に発揮して供用時期を厳守することは勿論、将来を見据えた質の高い機能を有する駅を具現化しなければならない。それが、日比谷線のみならず地下鉄ネットワーク整備に全力を尽くしてきた先人の努力、熱意に報いることにもなる。

WS研修

仙台地区で初のWS研修を行いました。通常は1講座7～8回で実務に沿ったステップ学習を行います。今回は大きなテーマでの3回開催でした。

課題は「地域と生きる」、メンバーは15人（建築・土木・電気）、カリキュラムは

- 第1回 ・未来構想 PF 山本会長特別講義
 - ・今後50～100年後、東北地方はどのようになっているか
- 第2回 ・東北地方のあるべき姿
- 第3回 ・東北地方が生き残るためには
 - ・課題図書「地方消滅と東京劣化」を読んで

で、参加者は毎回課題についてA4一枚（裏表可）に意見をまとめ、相互に発表し質疑や提案を繰り返す方式です。意見や提案を集約することはせず、各自が最終ステップまでに独自の提案をまとめましたが、毎回オブザーバーから忌憚のない意見や感想があり、終了後の懇親会を含め有意義な時間を過ごすことが出来ました。

参加者各人の意見や提案は多岐にわたっており省略しますが、各回のオブザーバーからの主なコメントは以下のとおりです。

□第1回：「今後100～年後、東北地方はどのようになっているか」

- ・人口増が前提の社会構造から脱却すべき。
- ・どうしても発想が縮小均衡になりがちである。今後の東北地方の50年後を考えるにあたって、想いを持ってほしい。
- ・次回はプラス思考で考えてほしい。将来の東北はもう終わり、という結論にならないように。
- ・技術革新の視点をもう少し盛り込んだ方が良い。過去50年間の動向を調べれば今後の技術革新がどうなるのか、発想のヒントが得られる。
- ・JR東日本がこれからも鉄道会社のままでよいのか？という発想を持って取り組んでほしい。
- ・海外との比較もぜひ入れてほしい。人口が減れば、海外のように1人あたりの面積が広がって生活が豊かになる、という考え方もある。

□第2回：「東北地方のあるべき姿について」

- ・単なる人の「奪い合い」ではなく、「まち」の特長を前面に出して呼び込む（共存）という発想も必要ではないか？
- ・東北の地域的な特徴として「雪」がある。これを活かす方策は無いか？例えば雪を使った発電など。
- ・100年後の東北を想像するに当たり、技術革新をどこまでイメージするか？
- ・「豊かさ」とは何か？ということを考えてほしい。
- ・首都移転については、東北の涼しい気候を活かしたビジネスセンターの移転等がポイントになるのではないか。

- ・ぜひとも次回は「夢」を聞かせてほしい。
- ・発表の方法や資料の作成方など、他の人の資料も参考にしてほしい。
- ・既成概念にとらわれない発想をしている方もいて、大変良いことである。
- ・将来的なトレンドとして、人口はやはり減っていくのは避けられない。若者を連れてくるための契機として、雇用や農業などの観点からもう少し突っ込んだ発想を試みるのもよい。
- ・30年後、当社が鉄道だけで利益を出すのは難しい。鉄道以外で何ができるか考えなければならない。これまでの官主導の発想ではなく、民間が主体の発想が必要。
- ・コンパクトシティに言及している方も多いが、これはいわば「国の作文（誘導）」であり、昔と比べれば今は既に随分とコンパクトになっている。あまりコンパクトシティにとらわれない方がよいだろう。
- ・この研修を通じて「豊かさ」と「貧しさ」について考えてほしい。戦後と現代を比較すると、戦後は多くの人々が貧しかったが生活は豊かだった。反面、現代は便利になり金銭的には裕福になったが、生活は豊かとはいえない人が多いのではないか。

□第3回：「東北地方が生き残るためには」

- ・ITやAIがキーワードになると感じている。
- ・地域分業も面白い発想だが、綺麗に分けるのは困難だろう。新しい産業の提案があるととても良い。
- ・今回の研修は、通常業務ではあまり使わない「右脳」を使ってイメージトレーニングするもの。貴重な機会なので、今後に活かして頂きたい。
- ・検討すること自体に意義のある検修だったと感じている。将来像をイメージし、持続可能な地域モデルを提案して頂き、面白かった。
- ・「趣味のまち」という発想について、高齢者のニーズをつかんでほしい。
- ・同様の研修に参加している。そこでは「世の中の産業の垣根が無くなりつつある」ということを実感している。（例：トヨタ自動車がサプライヤーになる、など）
- ・研修の最初に「JRという立場を超えて」とアドバイスした。社会の常識、ルールをも変えるつもりで発想してほしい。
- ・個々の事象を単独で捉えるのではダメ。いろんな発想がある中で、最終的にJRとしてどうするか、何ができるかを考えることも必要。



VOICE (会員の声)

今回は、10月から12月にかけて実施されたWS研修仙台（テーマ：地方と生きる）参加メンバーの“参加した感想”を紹介します。

① JR 東日本東北工事事務所 開発調査室 野村友哉（*ファシリテーター）

今回で3度目のWS研修となりますが、今回は「50～100年後の東北」という壮大なテーマであり、最初は戸惑いましたが、皆さんの発表やオブザーバーのご講評を踏まえつつ、何とか自分なりの答えを作ることができたと考えております。

開発調査室という職場におりますので、将来の絵姿を考えるのは比較的慣れていると考えていましたが、今回のテーマは通常業務を超えるテーマでもあり、自分自身の考える力の向上にも役立ったと思います。

② JR 東日本東北工事事務所 工事管理室 藤本晃輔

今回のWS研修は、東北の未来を考える良いきっかけとなりました。これまで、漠然と東北の地方ローカル線が、今後どうなっていくのか考えたことはありました。でも、今回のように東北全体の未来というスケールで考えたのは、初めてでした。また、課題図書や課題作成の過程での情報収集で、少子化、高齢化の問題の重大さを認識することが出来ました。今後もこのような機会があれば、積極的に参加していきたいです。

③ JR 東日本東北工事事務所 工事管理室 佐藤望

今までは、担当プロジェクトを推進することによって、「東北地方を復興させる」「地域に貢献する」など、近い将来のことを考えることが多かった。しかし、今回のWSで、今後100年後の東北地方がどのようになっているか考えた際に、人口減少と高齢化についてデータ収集しまとめることで、地方消滅が本当に起こりうることだと数値で実感し、危機感を覚えた。もう人口減少は避けられないという中で、今回のWSでは、100年後の東北・日本の未来に、豊かさを残すためにはどうするべきか、広い視点で考えるいい機会だった。

自分の専門領域も越えて自由に発想できたこと、メンバーの様々な意見を聞き議論できたことなど、大変有意義だった。

④ JR 東日本東北工事事務所 開発調査室 坂本浩貴

今回のWS研修に参加する前は少子高齢化に対して漠然とした問題意識しかもっていなかったが、今回各種データから裏付けられた資料を持ち寄ったことによりその問題意識が危機意識に変わった。将来の東北を意識することについても、100年先を想像することは、100年前を知ることが重要であることがわかった。

広い視野を持って物事を考えることは、トレーニングすることで身につくことであるため、今後の業務においても常に意識したい。A4一枚で説明して相手に理解して頂くことのむずかしさを実感した。

⑤ JR 東日本東京工事事務所 開発調査室 伊藤雄太

今回、はじめてワークショップに参加させていただきました。100年後の世界を想像するような極めて広い視野にて将来を見渡す経験をさせて頂き、非常に有意義なWSであったと思います。考えをまとめるにあたり数ある統計データを確認することで、今後の東北地方の厳しさと当社の

置かれている状況が理解できました。しかし一方で技術革新や他国の例も調査することで、自分なりに東北地方の今後の道筋が見えたと感じています。自由な発想の面白さと難しさを感じることができました。最後になりますが、このような機会を与えて頂き誠にありがとうございました。今後の業務の糧とさせていただきます。

⑥ JR 東日本東北工事事務所 開発調査室 熊谷東城

初めて WS 研修に参加してみて、現在携わっている業務を通して「東北の将来を考えること」を意識しました。100年後、50年後はなかなか想像のつかない未来ですが、色々な取り組みがあること、国として考えている構想など、今回の研修の中で大変勉強になりました。地方都市と JR の我々が、将来を見据えて考えていかなければ、本当に東北が衰退してしまう恐れがあると感じました。

まず身近な、成功事例や取り組みを勉強し、短期、中期、長期を見据えた将来構想が描けるように、アンテナを良くし、様々な情報を蓄積していくことが大切と感じました。他人事ではなく、当事者意識を持って今後は取り組んで行きたいと考えます。

⑦ JR 東日本東北工事事務所 総務課 堀内俊輔

「生き残るためには」ということで、自由な発想が可能で非常に難しく感じた。恥ずかしい話であるが、現状を把握し将来動向を想定するために、国の機関や地方自治体等の多くの文献等を見たことで、多くの知識を深めることができたと感じている。WSがはじまったころは、100年後なんてわからないしどうしたらよいだろうと考えていたが、WSを進めるうちに、むしろ未来をイメージして仕事を行っていかねばならないとの意識が強くなり、普段の仕事にもこのような視点を取り入れていきたいと感じた。またグループワークでなく各自が自分の案を持っていくことで、他の人が真剣に考えた意見を聞くことができ、とても新鮮であり参考になった。

⑧ JR 東日本東北工事事務所 総務課 菊池亮佑

今回、3回の未来構想 PF ワークショップに参加してとても勉強になったが、一番印象に残ったのは「国、自治体と民間企業が連携することの重要性」である。人口誘致などの施策を考える場合、国や自治体が単独で実施しても一時的な効果となってしまうことが多い。JRのような民間企業も連携し、東北の未来について一緒にランドデザインを描いていくことが必要であると強く感じた。今後も国、自治体及び他企業との意見交換などに積極的に参画して、100年後も200年後も東北が生き残り、発展していけるように様々な施策を提言していきたいと考えている。

⑨ JR 東日本東北工事事務所 総務課 富澤友太

今回 WS 研修に参加して、大変勉強になりました。テーマが地域に生きるということでしたが、これまで生きてきた中で考えたこともありませんでした。改めて考えることで、視野を広げることができたと思います。第一回では、人口減少といった東北地方の暗い未来を認識し、当社としても非常に厳しい環境になるのではないかと感じました。第二回で、あるべき姿を検討した際に、今後取り入れられる技術を知り、どのように活用していくか考えることになり、世の中の最新の技術ニュースに興味を持つきっかけになりました。第三回では生き残るための案を検討しましたが、今後は更なる技術革新により人間の生活が少しずつ変化していくのだろうと感じました。これまでの価値観を取り払い柔軟な発想を持たないと当社としても一人の人間としても取り残されていく危機感を持ちました。これからも東北地方の今後を考えながら、日々の業務に励みたいと

思います。

⑩ JR 東日本東北工事事務所 総務課（電気計画G） 中田啓道

今回のWS研修に参加して、東北地方の人口減少に対する危機感をより強く持ちました。また、地方圏の人口減少が日本自体の存続まで危ういものにしてしまうのだということに気づき、一人の東北地方の住人として、あるいは日本人として、自らできることを探していかなければならないと強く感じました。

具体的にどう行動を起こすべきか等、WSの中では答えが最後まで出なかったものの今後も考え抜き、職場でも議論する場を設けるべきだと思いました。

⑪ JR 東日本東北工事事務所 南東北課 佐々木愛

WS研修に参加し、第1回は東北の未来は人口が減少し地方の過疎化は進み、とネガティブなものばかりが見えていたが、第2回、第3回のWS研修を通し、多くの図書を読み、他者の意見を聞き、東北の未来について考えることの重要性を学んだ。また、日常における視野も広めることが出来た事が大きな成果に思える。

特に人口減少問題については、ついに対策案を練るだけでなく具体的対策を実施しなければならない時が来たのだと感じ、人口減少に歯止めを掛け、少子高齢化社会に対応していくのは、親や上司の世代では無くなっており、自分達世代が当事者として解決しなければならない事に気付かされた。自分自身が50年後、100～年後にどのような暮らしをしたいかを東北の目指すべき姿として、今後、自身も意識的に行動していきたい。

⑫ JR 東日本東北工事事務所 電力計画課 千田成一

普段の業務で検討することのない、100年後の未来について考えることにより、自身の視野の狭さを実感するとともに、研修メンバーの意見を取り入れることで視野を広げることができた。

物事を考える際には、まず歴史から遡って、それから今後についても検討するということが大事だと実感した。また検討の際には、海外にも目を向け、世界の動向から今後の日本・東北について考えることが、検討の鍵となることを学んだ。

少子高齢化がもたらす日本への影響から危機感を実感した。当社として何ができるかを常に考えながら、地方創生のために今回の研修で得たことを今後の業務に生かしていきたい。

⑬ JR 東日本東北工事事務所 信号システム工事 鏡石岳弘

率直な感想を言えば、興味を持たないとこんなにも知らないことがあるのか、というのが一番大きな実感である。今回の研修を受けるに当たり、計3回、事前に資料を作成することになったが、なにせ初めての経験であり、加えて100年後の東北地方を考えるという非常に大きなテーマであったことから、戸惑うことも多かった。一方で、自分がJRであることは忘れてよいし、自由な発想で意見を言ってよいという前提もあったために、それほどプレッシャーを感じることなく、業務を離れて頭を動かす経験を徐々にできたことは、大きな糧になったといえる。その中で、普段取り組んでいない少子・高齢化の現実や、人口減少を続ける日本の未来について、様々な情報を仕入れられたのは、今後の自分の人生にも役立つのではないかと感じている。

一方で、本来こういった活動は、研修として取り組むのではなく、我々手を動かす社員が自ら動くべきものなのだと思う。（活気のある職場には、業務以外で何かを学んでみようとか、あるスキルを学ぶ為に講師を呼ぼうとか企画ができあがるイメージ。）自分もそうだが、当社の社員は、

他の企業に比べて、自分の考えをきちんとまとめて、わかりやすく話したり説明することが下手である。(特に部外の講演者と比べると。)しかし、それを解消するためには、トレーニングの時間が必要であり、与えられた仕事をこなすことで手一杯になっている施設・電気系の若手社員には、時間的制約が辛いのも事実としてある。研修として、こういった時間を設けて頂いたことに感謝しつつ、研修に参加した人間として、職場の周りの人間の考え方を聞く場を設けたり、その話し方・まとめ方について、自分自身も成長しながらアドバイスしていければよいと感じた。

⑭ JR 東日本東北工事事務所 ネットワーククリエーションプロジェクト 大平茂伸

普段あまり考えることのない「100年後、東北地方が生き残るためには」という大きなテーマでした。人口減少・高齢化等の現在置かれた状況と、あるべき将来の姿を考える過程で、メンバーの様々な提案や意見を聞くことができ、とても貴重な経験となりました。

今回の経験を自分の知見を広げるきっかけとし、自らの業務が社会や地域の将来とどのように結びつくのかを意識した行動が必要だと感じました。

⑮ ジェイアール東日本コンサルタンツ(株) 東北支店 技術部 中村正人

少子高齢化・人口減少問題は何年も前から日本の課題でしたが、正直なところ自分にとっては他人事で、真剣に考えたことはありませんでした。今回の研修で、自分が住む東北・日本の存続に関わる問題であること、解決のためには民自体が動いていく必要があることを実感しました。子供たちにとって希望の持てる東北地方であって欲しいと思います。

NEWS

■最近の気になるニュース

交通新聞「交通評論」から2つ、未来構想PF山本会長の紹介です。なお記事の抜粋は事務局で作成しました。

① 4000万人への鍵(11.28)

観光庁は、10月末に訪日観光客が2000万人を超え、通年では2400万人程度と見込まれ、2020年の4000万人の目標も視野に入ってきたと発表した。

日本で既に訪日客が半数を超えている唯一の観光地がニセコである。外国人が6割と日本人を上回り、レストランやマッサージ店等では英語の看板を掲げメニューも英語のみという店も少なくない。ニセコは良質なパウダースノーで知られるが、この天然資源だけではなく、それにオーストラリアのリゾート文化や運営の仕組みなどが融合して現在の賑わいが生まれたのである。インバウンド振興は輸出と同じで、2015年の訪日外国人旅行消費額は鉄鋼製品や自動車部品の輸出額に近い規模だ。

ニセコの成功からみえてくる訪日客4000万人実現の鍵は、素材だけに頼らないで観光体験の質的レベルを上げて“輸出”に耐えるようにすること、先進地のノウハウや資本そして人材の積極的取り込みを図ること、国際感覚を持って世界市場を把握する能力を身につけることである。

(小林英俊：北海道大学観光学高等研究センター客員教授)

② 品質か収益か (11.21)

オーストラリアでは、近年、PPP（官民パートナーシップ）のスキームを用いた都市交通の整備を進めている。今回は、日本の丸紅が出資しているゴールドコーストのLRTやシドニーのメトロなどについても詳しく話を聞くことが出来た。

日本の通常の鉄道事業と全く異なるのは、その運営である。丸紅も出資する現在の運営会社は需要リスクを全くとらない。つまり、利用者の多寡による収益の変動は生じないという契約である。しかし、州政府との間では厳しい品質協定が結ばれ、大部分の項目をクリアしないとペナルティーが課せられることになる。例えば、電車が頻繁に遅れる場合はもちろん、電車に落書きがなされた際に即日これを消去しなければ減点といった具合である。

日本の地方都市では、経費削減のために運行頻度が減り、車両や施設の満足な更新も出来ないところも多い。品質どころではない。

日本では道路と異なり公共交通に費やされる公費は少ない。しかし公共交通に収益性ばかり求めた結果、我々はきわめて低い移動のクオリティを強いられているように思われる。海外を視察すると、交通システムのあるべき姿を改めて考えさせられる。(宇都宮浄人：関西大学教授)

■シビルNPO連携プラットフォーム（CNCP）が会報第32号を発行

◇巻頭言 CNCPの現況と目指す方向

◇コラム 共感“復活への挑戦 一里山”野上がり“会”

◇会員紹介 NPO法人 とうほくPPP・PFI協会

◇部門活動紹介 事業化推進部門 シビルCCRC ヴィレッジを創ろう！

「南房総CCRC事業研究会」発足のお知らせ

◇会員からの投稿 「無電柱化はどこまで進むのか？～好機を捉えて前に～」

◇その他 ★CNCPアワード2017募集 ★日本初の「シビル・マッチ」

*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 おもな国の商船船舶保有量

出典：2016 データブックオブザワールド 二宮書店

①おもな国の商船船舶保有量 (2014年/船主所在国は1000総トン以上、登録国は100総トン以上の船舶) IHS Fairplay

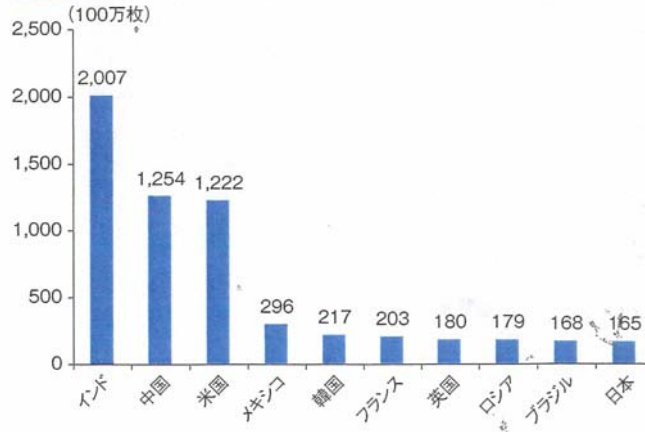
船主所在国	オイルタンカー	ばら積み船	一般貨物船	コンテナ船	合計			登録国	合計		
					隻数	千総トン	%		隻数	千総トン	%
ギリシャ	818	1695	66	302	3609	157919	13.8	パナマ	8092	217605	18.6
日本	379	1800	327	290	4044	155516	13.6	リベリア	3062	126991	10.9
中国	305	1443	734	332	3714	96399	8.4	マーシャル諸島	2579	109384	9.4
ドイツ	115	386	915	1464	3384	86034	7.5	(香港)	2322	92355	7.9
アメリカ	153	373	51	104	2354	59871	5.2	シンガポール	3270	77041	6.6
イギリス	160	221	110	125	1304	47574	4.1	バハマ	1363	54950	4.7
韓国	80	423	226	163	1371	45510	4.0	マルタ	1936	53239	4.6
ノルウェー	82	172	404	31	2131	37965	3.3	中国	4242	44475	3.8
シンガポール	304	274	85	229	1367	32737	2.9	ギリシャ	1305	42347	3.6
デンマーク	57	84	64	262	904	28445	2.5	キプロス	1036	21079	1.8
世界計	5355	10485	9727	5005	49416	1146942	100.0	世界計	109627	1166847	100.0

(注) 船舶は税制上優遇される国に便宜的に登録される場合が多い(登録国参照)。一方、船舶を実質的に所有する船主の国籍別の表を見ると、海運業界の実態が見えてくる(船主所在国参照) ばら積み船…穀物・石炭・鉄鉱石などをばら積みの状態で運ぶ船

② 映画チケット売上枚数

出典：AREA REPORTS ジェトロセンサー（2016.11）

図 映画チケット売上枚数国際比較（2015年）



③ 学習到達度調査結果 2015

出典：朝日新聞（2016.12.07）

72の国・地域の15才が参加し、「読解力」「科学的リテラシー（活用する力）」「数学的リテラシー」の3部門を調べた2015年の国際的な学習到達度調査をOECDが発表した。日本の「読解力」の平均点が前回より低下したことがわかったが、一方、「科学」「数学」の2分野の平均点の順位は現在の調査方法になって以降、いずれも過去最高だった。

「読解力」

順位	2000年 32カ国	03年 41カ国・地域	06年 57カ国・地域	09年 65カ国・地域	12年 65カ国・地域	15年 72カ国・地域
1	フィンランド	フィンランド	韓国	上海	上海	シンガポール
2	カナダ	韓国	フィンランド	韓国	香港	香港
3	ニュージーランド	カナダ	香港	フィンランド	シンガポール	カナダ
4	オーストラリア	オーストラリア	カナダ	香港	日本	フィンランド
5	アイルランド	リヒテンシュタイン	ニュージーランド	シンガポール	韓国	アイルランド
6	韓国	ニュージーランド	アイルランド	カナダ	フィンランド	エストニア
7	英国	アイルランド	オーストラリア	ニュージーランド	アイルランド	韓国
8	日本	スウェーデン	リヒテンシュタイン	日本	台湾	日本
9	スウェーデン	オランダ	ポーランド	オーストラリア	カナダ	ノルウェー
10	オーストリア	香港	スウェーデン	オランダ	ポーランド	ニュージーランド
		14位 日本	15位 日本			

「数学的リテラシー」

順位	2000年 32カ国	03年 41カ国・地域	06年 57カ国・地域	09年 65カ国・地域	12年 65カ国・地域	15年 72カ国・地域
1	日本	香港	台湾	上海	上海	シンガポール
2	韓国	フィンランド	フィンランド	シンガポール	シンガポール	香港
3	ニュージーランド	韓国	香港	香港	香港	マカオ
4	フィンランド	オランダ	韓国	韓国	台湾	台湾
5	オーストラリア	リヒテンシュタイン	オランダ	台湾	韓国	日本
6	カナダ	日本	スイス	フィンランド	マカオ	北京 上海 江蘇 広東
7	スイス	カナダ	カナダ	リヒテンシュタイン	日本	韓国
8	英国	ベルギー	マカオ	スイス	リヒテンシュタイン	スイス
9	ベルギー	マカオ	リヒテンシュタイン	日本	スイス	エストニア
10	フランス	スイス	日本	カナダ	オランダ	カナダ

「科学的リテラシー」

順位	2000年 32カ国	03年 41カ国・地域	06年 57カ国・地域	09年 65カ国・地域	12年 65カ国・地域	15年 72カ国・地域
1	韓国	フィンランド	フィンランド	上海	上海	シンガポール
2	日本	日本	香港	フィンランド	香港	日本
3	フィンランド	香港	カナダ	香港	シンガポール	エストニア
4	英国	韓国	台湾	シンガポール	日本	台湾
5	カナダ	リヒテンシュタイン	エストニア	日本	フィンランド	フィンランド
6	ニュージーランド	オーストラリア	日本	韓国	エストニア	マカオ
7	オーストラリア	マカオ	ニュージーランド	ニュージーランド	韓国	カナダ
8	オーストリア	オランダ	オーストラリア	カナダ	ベトナム	ベトナム
9	アイルランド	チェコ	オランダ	エストニア	ポーランド	香港
10	スウェーデン	ニュージーランド	リヒテンシュタイン	オーストラリア	カナダ	北京 上海 江蘇 広東

PF書店 紹介者 似鳥昭雄（ニトリホールディングス会長）

今回は、朝日新聞朝刊 2016.11.29 の広告特集R（読む）に掲載された、リーダーたちの本棚91からの抜粋です。

似鳥会長は、読書のだいご味は経験の疑似体験ができること。マンガも読みますよ。ゴルゴ13が好きですね。とも語っています。

① 江戸を造った男 伊東潤著 朝日新聞出版

ビジネスマンから転身した著者らしく、歴史の功労者の実務面にしっかり焦点を当てています。主人公の河村瑞賢は、明暦の大火の折にいち早く材木をさばいて江戸再建に尽力し、海運航路の開発や治水事業にも貢献しました。機知に富む商いで庶民の暮らしを支え、世のため人のために働いた偉い人です。物流網を築いた瑞賢の苦勞と実行力に胸を打たれました。

② ザ・ラストマン 日立グループのV字回復を導いた「やり抜く力」

川村隆著 KADOKAWA

著者は日立製作所が赤字に転落した時期に社長職を引き受け、スピード改革を実行して同社を復活に導きました。リスクを恐れず、「最後は自分が責任を持つ」という覚悟で挑んだ改革のプロセスは、あらゆるビジネスマンが参考にできると思います。

③ カンブリア宮殿 村上龍*経済人スゴい社長の金言

村上龍著 日本経済新聞社 テレビ東京報道局編

テレビ番組「カンブリア宮殿」のエッセンスをまとめた本。村上龍さんと小池栄子さんの名司会から引き出された経営者の金言が並びます。成長への挑戦、異業種への参入、新技術の開拓など、取り上げられるエピソードは様々ですが、どの経営者にも「志」を感じました。「困難があっても世のため人のためにやり遂げる」という高い志です。

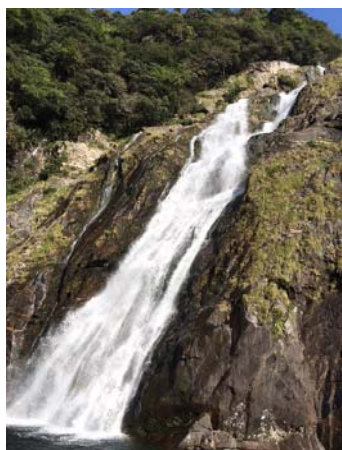


事務局通信

～ ● 今月の写真コーナー ● ～

10年ぶりに屋久島へ行ってきました。12月は屋久島のオフシーズンの始まり。島は観光客も少なく、逆に快適に過ごせました。

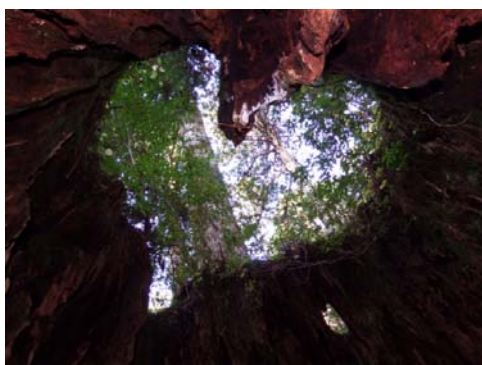
屋久島は年に400日雨が降ると言われていますが、滞在期間は晴天に恵まれ、縄文杉をはじめ、多くの観光スポットを巡り、世界遺産・屋久島を堪能してきました。



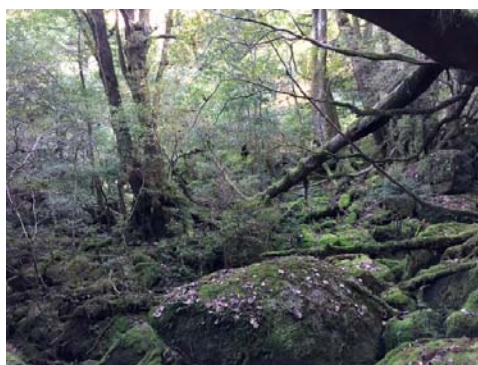
【豪快な大川の滝】



【樹齢7200年の縄文杉】



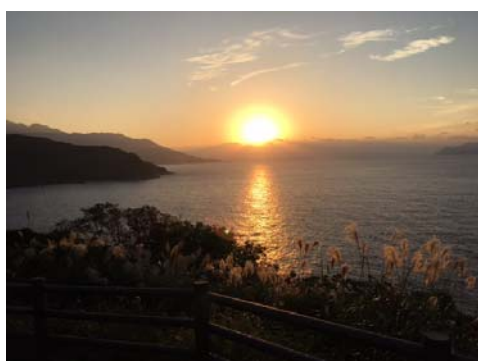
【ウィルソン株の中から見上げたハートな空】



【もののけ姫の舞台・白谷雲水峡】



【種子島から打ち上げられた「こうのとり6号」】



【東シナ海の夕日】

(写真提供：JR東日本 東京工事区 岩井 有人)

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