

謹賀新年

平成29年1月号のトップオピニオンは、未来構想PFの、山本会長をはじめとする8人の理事の年頭所感です。

再びアナログの時代か

会長 山本卓朗

明けましておめでとうございます。

昨年の暮れ、メディア社会学を専門とする某教授に、これからの広報・周知活動の在り方についてご意見を伺いました。師曰く「5年前ならばホームページ・facebook・ツイッターなどを駆使した戦略をお勧めしましたが、最近は流れが変わっていますね。それらのソーシャルメディアは使うのが当たり前になって、情報が溢れかえり、あっという間に消えていくようになってきました。Webなどのメディアに頼りすぎるのは危険で、もう一度昔ながらの紙媒体や人を介した伝達なども大切にしたい多様な作戦が必要です」と。

私たちの未来構想PFは、情報をかき集めてコピーすることを良しとせず、ワークショップ中心に“自ら考えること”を大事にした研修や、仲間内ではない人の交流を目指しています。これからはデジタル的な情報交流も大切にしながらも、アナログ的な幅広い人の交流をバランスよく取り入れた活動戦略を立てていきたいと思えます。

(元土木学会会長)

在来鉄道網の明日はいかに

理事 只腰憲久

今年が国鉄改革30年目の節目にあたる。この間、鉄道経営を国鉄から引き継いだJR各社では民間企業としての活力が引き出されたことは疑いがない。昨年のJR九州の上場は、鉄道外の実業分野を含む多角化にも力を注いだ成果であろう。

その一方で、北海道では、路線の多くが鉄道としては維持できない段階まで追い詰められた。東西250キロとフィールドが小ぶりで山がちの四国では、高速道路網の充実もあって厳しい経営を強いられている。電電公社は東西2分割、高速道路は全国を3分割され、東京圏と中部圏、近畿圏が分け合って全国ネットを支えている。最近の北海道新幹線の例に見られるような根元受

益の帰属をみても、鉄道の6社分割は賢い選択だったとは言えないのではないか。

また、新幹線と並行する在来線は、珍妙な名称の三セクに切り売りされ、そこを走らざるを得ない貨物会社は安全と効率の面で苦戦している。モーダルシフトを国策とし鉄道輸送をその柱と頼む政府の施策の矛盾が露呈しているのだ。

「国土強靱化」が来年度の予算のキーワードだという。その動きの中で、逆に国土を縦横に結んできた基幹インフラである在来鉄道網の脆弱化が進んでいる。道路と鉄道があいまって交通需要を「しなやかに」分担するモデルを築けないものだろうか。

(元東京都都市整備局長)

新幹線プロジェクトの迷走

理事 森地 茂

新幹線プロジェクトは、政府が決めると全国版のマスコミで一斉に批判が起こるものの、営業が始まってからは批判されることがない稀有な公共事業である。ところが、現在検討中の北海道新幹線と北陸新幹線の延伸は、その輝かしい歴史に終止符を打つこととなり、開業後、または建設開始後に批判が起こる最初の事例になりそうである。また、その後の新幹線事業の推進を妨げる先例となることが心配である。

北海道新幹線の札幌駅について、JR北海道が現札幌駅と離れたところを提案している。駅のホームに長時間列車を留置しておきながら駅容量が足りないと言い、新幹線の開業後も在来線の現ダイヤを変えない前提で、容量不足と主張する異常さである。

北陸新幹線の延伸は、小浜市から丹波の山中を南下し、空間確保が難しい京都市内を縦断して、京都駅と接続するルートをも JR西日本が支持したという。北陸地域にとって、名古屋と京阪神の両地域への時間短縮を実現する米原接続を否定してである。

これらの案が社会的に望ましいと両 JRの専門家たちは考えているのであろうか？ 新幹線整備の上下分離で、建設費が公的資金で賄われるが故のモラルハザードではなかろうか？

(政策大学院大学政策研究センター所長)

バイクの海

理事 田中滋夫

昨年末、大学の調査の手伝いでベトナム・フエ市に5年ぶりに行ってきた。

解放以来数年毎に訪れているのだが、最初は自転車、その後はバイクが都市交通の基幹であっ

た。今回はそのバイクが激増し、限界に近い状態でバイクの海に溺れていた。そのせいか街なかでもバスは殆ど見かけられなくなり、鉄道はもともと壊滅状態であるので、公共交通体系は崩壊しているといわざるをえない。

それはそれでなんとかなっているのだが、移動の自由は絶えざる事故の危険とともにしかないし、都市間交通、重車両移動などやたら時間を必要とする非効率下にある。

当たり前かのように受け止めている公共交通体系が、社会インフラとして如何に重要なものか、それが失われた環境に身を置くとひしひしと見えてくる。

都市と公共交通体系、その密接な関係に改めて思いをはせた年末であった。

(株式会社都市デザイン代表)

“えきまち”の形は十文字

理事 矢島 隆

大都市ターミナル駅の改良整備は、鉄道にとっても街づくりにとっても大きな課題となっている。

ターミナル駅では中核である JR の線路・ホームが何本も有るうえ、街側に私鉄の駅が腹付けで併設されている場合が多い。さらにその街側に駅ビルやターミナル・デパートが立地している場合もある。街の側から見ると、両側の市街地は巨大な幅広のターミナル駅で隔てられているうえ、駅ビルやターミナル・デパートが屏風のようにそびえ立ち向こう側の市街地への往来は妨げられ、向こう側の眺めすらままならない実情である。

街にとっては、両側の市街地を快適に連絡する歩行者軸の整備が街全体の活性化にとって是非必要であり、この歩行者軸整備は鉄道経営にとっても重要であることは論を俟たない。この“えきまち”の関係は、鉄道を縦軸とすれば、市街地連絡歩行者軸はこれに直交する横軸に当たり、“えきまち”の形は十文字になるのが自然である。

この快適な歩行者軸の空間は駅によって地下道の形または上空デッキの形を採ることになるが、計画設計上重要な点が2つある。第一は、歩行者空間を快適であるだけでなく、魅力的で賑いのあるデザインとすることである。上空デッキの場合は、植栽を設置することにより快適度と魅力度を高めることが可能である。第二は、街並みのレベルから地下または上空レベルの斜め動線・縦動線および駅内部における各レベルを連絡する縦動線の存在が、街や駅を歩く歩行者にとって視認しやすく利用しやすいよう、設置位置を選定し、デザインすることである。例えばアトリウム空間を突き抜けるエレベーターやエスカレータ、透明な縦シャフト内の上下するエレベーターなどは、“えきまち”空間のシンボルとしても重要であろう。

年頭に当たり、“えきまち”の質の高い改良整備により、駅と街の賑わいと活力を高めることを改めて目標として掲げてはどうだろう。

(財団法人区画整理促進機構 理事長)

「自動運転」に思う

理事 齊藤 親

昨今、自動運転の話題が喧しい。もとより、自ら手足を使って運転してこそそのクルマと
思っていた私（の世代？）は、常々「不思議な技術革新」と見ていた。

ある勉強会で、大手自動車メーカー研究所の方に、「自動運転の目的は？」と尋ねたところ、「ヒューマンエラーの解消+新たなサービスの展開」とのことだった。前者は世の中のニーズとして良く分かる。が、従来の自動車へのセーフティ機能の搭載という形で、既に進展を見せており、むしろ自動運転とのセットには矛盾もあるように私には思えた。何故なら、説明によれば自動運転は、少なくとも当分の間は、高速道路や一般道専用レーンなどの制御性の高い路線や地方の交通量の少ないエリアなどに走行空間が限定されるであろうとあり、エラー事故の起こりやすい街中は、最も自動運転が難しそうというからだ。

やはり怪しい話か、と思いつつ「新たなサービスとは？」と尋ねると、思いもよらぬ返事—ラスト・マイルモビリティ—という言葉が返ってきた。それは、自動車からではなく、現在のバス・路面電車などの短トリップの公共交通からのアプローチというもの。現在もバスは、課題を抱えながらも、幹線バスからコミュニティバス・効率小型バス、更にはICT活用のオンデマンドバスへと「ラスト・マイルの交通手段」に向けた努力が重ねられているが、これを自動運転—ドライバレス（オンデマンド）シャトル—へと展開したいというのだ。最終イメージは、自動車の超小型化を前提とした専用道ロボタクシーとのこと。因みに昨今の報道にもある通り、超小型車両の追求もかなり進んでおり、長さ2m前後、幅1m弱までが実用化に近づいていると聞く。

自動運転の公共交通への展開—そこには技術的課題に加えて、道路に関する条件整備など多くの難問が横たわっているが、それでも、将来の都市交通に夢を与えるテーマに思えてきたのである。

(東日本旅客鉄道株式会社 技術顧問)

整備新幹線の費用対効果（B/C）について

理事 金澤 博

北陸新幹線は一昨年春に金沢まで開業し、順調な運行を続けています。とくに富山、金沢では、内外の観光客の著しい増加や有力企業の組織の一部が県内移転するなど、多くの恵みがもたらされています。

一方で、昨年暮れには敦賀から小浜・京都・新大阪の概ねのルートが決定され、整備に向けて一歩進みました。一連の議論の中で気になるのは（B/C）の指標です。これは大雑把に言えば、費用である分母Cは建設費、効果としての分子Bは旅客の時間短縮効果と鉄道事業者の運賃収入

の増額で構成され、1.0以上なら効果があると評価されるものです。

しかし、鉄道新線のもたらす効果には、これ以外にも観光収入の増加や経済活動の活性化、交通ネットワークの充実による大規模災害時の代替機能の向上など、数値化が困難ではあるけれど大切な要素があります。古い記憶ですが、洪水や土砂崩れなどの防災事業の効果（B）には災害が発生した場合の損害額が計上され、（B/C）が6や7になる採択事業がありました。これに比べると、鉄道の（B/C）は良くて1.1程度で、まことに控えめです。

新幹線をはじめとする鉄道プロジェクトに対し、もっと光の当たる評価を！と考えます。

（大成建設株式会社）

二つの課題の克服

理事 溝畑靖雄

穏やかな参賀日に恵まれ2017年が幕を開いた。

4月でJR発足30周年を迎えるが、報道によると鉄道の課題は海外進出と赤字ローカル線の廃止だと伝えている。前者は新幹線の輸出促進であり後者はとりわけ北海道において顕著になりつつあるローカル線廃止問題である。

局地的なローカル線と国際的な新幹線が同列に課題と取り上げられているのも鉄道の持つ幅の広さと深みを感じさせられる。どちらも今年度の大きな課題であるが、とりわけインドの新幹線プロジェクトは、文字通りプロジェクトの成否を占う極めて重要な年になる。東海道新幹線とほぼ同じような距離でほぼ同じ年月をかけて完成させる事が、昨年12月の日印首脳会談で確定したものであるが、日本とインドの友好関係を促進する歴史に残る起爆剤となることを強く祈念したい。

一方、ローカル線の問題は小生の入社前後から始まり、国鉄改革を経て少子高齢化・過疎化の進展などの影響を受け一段と厳しさを増してきたと言えよう。つまり、それだけの時間をかけて取り組んだ結果でもあるだけに、解決策が容易に見つからないが時代の変革を見据えて地方の足を確保する一翼を担う役割を関係者に期待したい。

この二つの課題の先に希望の灯をいち早く見たいものだと思う。

（ジェイアール東日本コンサルタンツ株式会社 顧問）



WS研修

■調査計画段階での施工計画（藤沢駅改良）

調査（構想）段階において、短期間で概略の施工計画を策定し、概算工事費と工期を算出するためには、どのような手順で業務を進めるか実践する。

今回の課題は藤沢駅改良で、自由通路拡幅及び線路上空に人口地盤新設（移転する駅務室）および現駅舎の改築を想定、提示された改良計画図を参考に各自がそれぞれ検討する。

メンバーは9人、全員が初めてのWS研修参加者で、全7回で完結するカリキュラムは下記のとおりである。

- 第1回 ・ 未来構想PF山本会長の特別講義
・ 調査段階での施工計画のポイント
- 第2回 ・ 事前に把握すべき項目や収集資料はどのようなものか
(現地調査を実施)
- 第3回 ・ 現状把握と施工計画のコンセプトを策定
- 第4回 ・ 施工計画（主に下部工）の策定
- 第5回 ・ 施工計画（主に上部工）の策定
- 第6回 ・ 主要な数量と、概略工程・概算工事費算出
- 第7回 ・ 研修のまとめ（反省や感想）・課題図書（担い手3法まるわかり）感想

□WS研修全体を通じてのトピックス

- ・ 毎回のことだが、クレーン選定でメンバー間のバラツキが出た。
- ・ 旅客流動や支障物確認等、現地調査の重要性を実感した。
- ・ 不得手な分野での工期や工事費算出に苦心した。
- ・ 計画時に必要となる、過去の実績値に関する整理が不十分と実感した。
- ・ まとめた工期工費とも大きくバラついたが、各自その原因は納得出来たようである。
- ・ 毎回の研修終了後に会費制で懇親会を行ったが、研修以外の話題も盛りだくさんで、特にオブザーバーの体験談や考えを聞いて有意義であった。

□オブザーバーからの主なコメント

- ・ 短期間での検討の場合、工期は長く工事費は小さくなる傾向があるので、見直し時のことも考慮し、特に前提条件を明示しておく必要がある。
- ・ 工事費はMaxとMinでの算出が望ましい。
- ・ 増額となったプロジェクトは、何故そうなったか整理しておく必要がある。大きく違ったワースト3など整理しておけば、次のプロジェクト検討時に重点的確認が可能となる。
- ・ 類似案件を3つ程度選び、構造や予算、工程、施工ステップの情報を取得する方法が良い。
- ・ マクロの視点から入ることが大事。ミクロ視点から入ると答えが出ないこともある。
- ・ 検討に先立っての施工コンセプトは大筋から決めること。
- ・ 工期短縮かコスト削減か、コンセプトは大切。
- ・ 施工ステップを細かくすることで精度が良くなるとは限らない。最初から細かく考えると工期や工事費算出にあたり時間的制約ともなる。

- ・まとめた資料が分かり易いか否かは重要。大分類をどのように把握し説明出来るか、分かり易い工種となっているか、などで結果的に算出されたものがそれらしく見えてくる。



VOICE (会員の声)

今回は、元旦の朝日新聞「天声人語」を紹介します。今年、来年、あるいは10年先、学技術は人間をどこに連れていくのか、技術に振り回されるのではなく使いこなすにはどうすればいいか、そんな問かけが書かれています。

天声人語

米国の大学で、新学期になると学生にこんな問かけをする経済学の教授がいた。「10年前には存在しなかったが、いまは身の回りにあるモノを思いつく限り言ってみて」。技術の進歩がいかに人間の暮らしを変えたのか、実感させるためだ▼10年前なら夢物語としか思えなかったものが、どんどん実用化しつつある昨今である。自動運転の乗用車の開発が進み、無人機ドローンによる宅配が検討される。会社の経営判断に人工知能が関わる日も近いかもしれない。ただ心配もある▼「10年後存在しないかもしれない本と言葉と職種と我と」。書店に勤める若き歌人、佐佐木定綱氏の作である。紙の本という存在、書店員という仕事はこの先どうなっていくのか。似たような不安は程度の差はあれ多くの仕事に当てはまるのではないか▼人工知能は職を奪うだけでなく、いずれ人間を支配すると恐れる学者がいる。遺伝子操作で親の望む赤ちゃんをつくるのは是非か非かの議論も起きている。今年、来年、あるいは10年先、学技術は人間をどこに連れていくのだろうか▼「一本のナイフはパンを切るためにも喉を切るためにも使用できる」と、社会学者ジグムント・パウマン氏が対談書で述べている。社会を便利にしたIT革命が、誰から監視される仕組みを生むかもしれないという指摘である。あらゆる技術に通じる例えだろう▼技術に振り回されるのではなく、使いこなすにはどうすればいいか。考え続けなければいけない問である。

2017・1・1

注) ジグムント・パウマン

ポーランド出身の社会学者。イギリス・リーズ大学及びワルシャワ大学名誉教授。「立法と解釈者」、「造園管理人と猟場番人」、「固定化と液状化」といった**メタファー**を巧みに用いて今日のポストモダン社会の考察を深めるマルチ・リンガルの知識人として知られる。(wikipedia より)

注) メタファー

言語のみならず視覚の領域でも起きるが、言語においては、物事の側面をより具体的なイメージを喚起する言葉で置き換え、簡潔に表現する機能をもつ。わざわざ**比喩**であることを示す語や形式を用いている**直喩**よりも洗練されたものとみなされている。(wikipedia より)

たすきリレー（OB会員の声）

創立 50 周年に重ねて思うこと

森 満夫

1年半程前から「関西シビルコンサルタント」にお世話になっている。昭和41年に創立し、幾多の苦難に遭遇しながらも、多くの関係者のご支援と、社員の弛まぬ努力の積み重ねにより、昨年(平成28年)12月21日に創立50周年を迎えることができ盛大な記念式典をおこなった。「企業寿命30年限界説」が言われて久しくなるが、50年を経た今も社会に貢献し、成長し続けていること誇りに思うと共に、関係者や社員の皆さんのご努力にただただ敬意を表するのみである。

半年程前「3D測量」を受注したので現場に足を運んだ、「3Dレーザースキャナ」がくるくる回転し測定した点群データを「3D解析ソフト」等で図面化するという。遠い昔に「トランシット」や「レベル」で測量をしていた時と比べ、測量技術の進歩に驚く一方で、測量をするために培った知識や技術を機械や解析ソフトが代行している思いがして複雑な気持ちではあった。

4年程前のことと記憶しているが、ラーメン高架橋の上層梁の鉄筋を「SD390」から「SD345」に変更することになり、改めて「地震応答解析」をおこなうとL2地震動で上層梁の一部において必要な性能レベルを少しではあるが満たしていないので色々と検討を重ねていた。「SD390」では性能レベルを満たしており、「鉄筋の強度比」で本数を多くしているので、改めて解析する必要はないのではないか？実構造物は数値解析のように感度よく挙動しないのではないか？と言ったのだが、数値で示さない限り耳を貸してもらえない。

設計計算が手計算から「設計ソフト」主体に移行したのは、昭和60年頃にPC-98シリーズが普及してからと記憶している。パソコンの性能は飛躍的に進歩を遂げ、複雑な計算も容易に出来、高い理論に基づく設計手法と高度な解析が可能となり、構造物の安全性や経済性の追求、多様な構造物の実現に大きく寄与しているが、一方では多くの不確定要素等を含むこともあり、解析結果の数値のみに拘り過ぎると多大な時間の浪費と判断を誤る恐れがあるのではないかと危惧している。構造物全体を見据えて判断する能力がこれまで以上に必要と感じている。

施工する側の目線に立つと、高度な解析になるほど内容を理解するのも難しく、設計の趣旨を踏まえ現場の状況に応じて施工し易いように工夫することも難しく、技術者としての最も重要なコアを希薄にしているのではないかと感じている。

20年程前の事と記憶しているが、単位系がSI単位系に変わり頭の中にあつた「物差し」が壊れた思いがしたことがあつた。簡単に考えれば単位が一桁違うだけではないか？と思うのだが、未だに壊れたままである。

企業が世の中の変化に順応していけるのは30年が限度と言われているが、既に50年近くになっており、技術の進歩に順応できていないのか！ そろそろ終着駅の「プラットホーム」に着く頃かな！

(関西シビルコンサルタント 社長)

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 北陸新幹線敦賀以西ルート「小浜京都」に正式決定（12.22）

北陸新幹線の敦賀以西ルートを検討していた与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームは20日、3案のうち福井県敦賀から小浜まで西進して京都駅に南下する「小浜京都ルート」を最適と判断し、採用を決定した。1973年（昭和48年）の整備計画決定から40年余りを経過して、未定となっていた北陸新幹線の全線ルートがようやく決定した。着工・開業時期は現時点では未定だが、2031年春以降に工事着手、開業は2046年以降のスケジュールが有力とされている。

② 国交省が「自動運転戦略本部」を設置（12.19）*自動運転は喫緊の課題、目が離せません。

国土交通省は自動車の自動運転に全省規模の重点施策として取り組むことを決め、石井大臣が本部長を務める「自動運転戦略本部」を設置、12月9日に本省で初会合を開催した。地域公共交通としての利用では、地域ニーズに合わせた実証実験を企画。第一弾として今秋、内閣府と共に秋田県仙北市や石川県輪島市で公道での自動走行実験を実施する。

■計画・交通研究会が会報 2017-1 を発行

◇巻頭言

・会長年頭ご挨拶

会長 家田 仁

◇News Letters

・障害者の自立と社会参加を支える介護犬・補助犬

（平成28年9月28日実施 平成28年度イブニングセミナーより）

・秋の現地視察会「Fast&Slow 名古屋から未来の交通を考える」

（平成28年10月6～7日実施）

◇Projects 「姫路城 平成の大修理」と「姫路駅北駅前広場整理」(2)

◇Column

・私のお地藏様

新潟大学経済学部准教授 大串葉子

◇Backyard

・平成28年度 第5回イブニングセミナーのお知らせ（2017.2.23 17:30～）

次世代につなぐ匠の技（姫路城 平成の大修理）

・平成29年度総会の日程が決まりました

平成29年4月18日（木）18:00～

（引続き平成29年度第1回イブニングセミナー開催：テーマ等未定）

*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33号を発行

- ◇巻頭言 CNCP を楽しい活動にしよう 会長 山本卓朗
- ◇コラム 最近の小事その3 (有) 仁礼 取締役 星野隆幸
- ◇トピックス ・NPO ファイナンス (4)
 ソーシャルインパクトボンド (SIB ; 社会的インパクト債) CNCP 常務理事 有岡正樹
- ◇会員紹介 認定 NPO 法人 道普請人
- ◇部門活動紹介 ・サービス提供部門
 インフラメンテナンス国民会議 近畿本部の発足
 自治体インフラメンテ研究会西日本地区幹事 小谷義博
- ◇会員からの投稿 「美し国づくり景観大賞」から「美し国づくり大賞」へ
 NPO 法人 美し国づくり協会会員・CNC 監事 山岡和彦
- ◇その他 ★CNCP アワード 2017 募集
 ★南房総 CCRC 事業研究会 (フェーズ I) 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 アジア・中東地域のスタートアップ資金調達額

出典：ジェトロセンサー（2016-08）

日本を含むアジアのハイテク分野への投資額は、16年第1四半期には173億ドル（案件数850件）と、前年度同期比で94%増加した。景気後退によりスタートアップの世界にも“冬の時代”が来るとの懸念が強まっているが、その懸念を一蹴する状況である。

アジア・中東地域のスタートアップ資金調達額上位10カ国・地域

順位	国	資金調達額 (100万米ドル)	案件数
1	中国	14,467.2	355
2	インド	817.9	273
3	イスラエル	598.1	52
4	アラブ首長国 (UAE)	363.0	4
5	シンガポール	274.5	37
6	日本	219.6	40
7	香港	208.5	6
8	韓国	76.2	23
9	インドネシア	73.5	16
10	マレーシア	71.2	14

注：2016年第1四半期

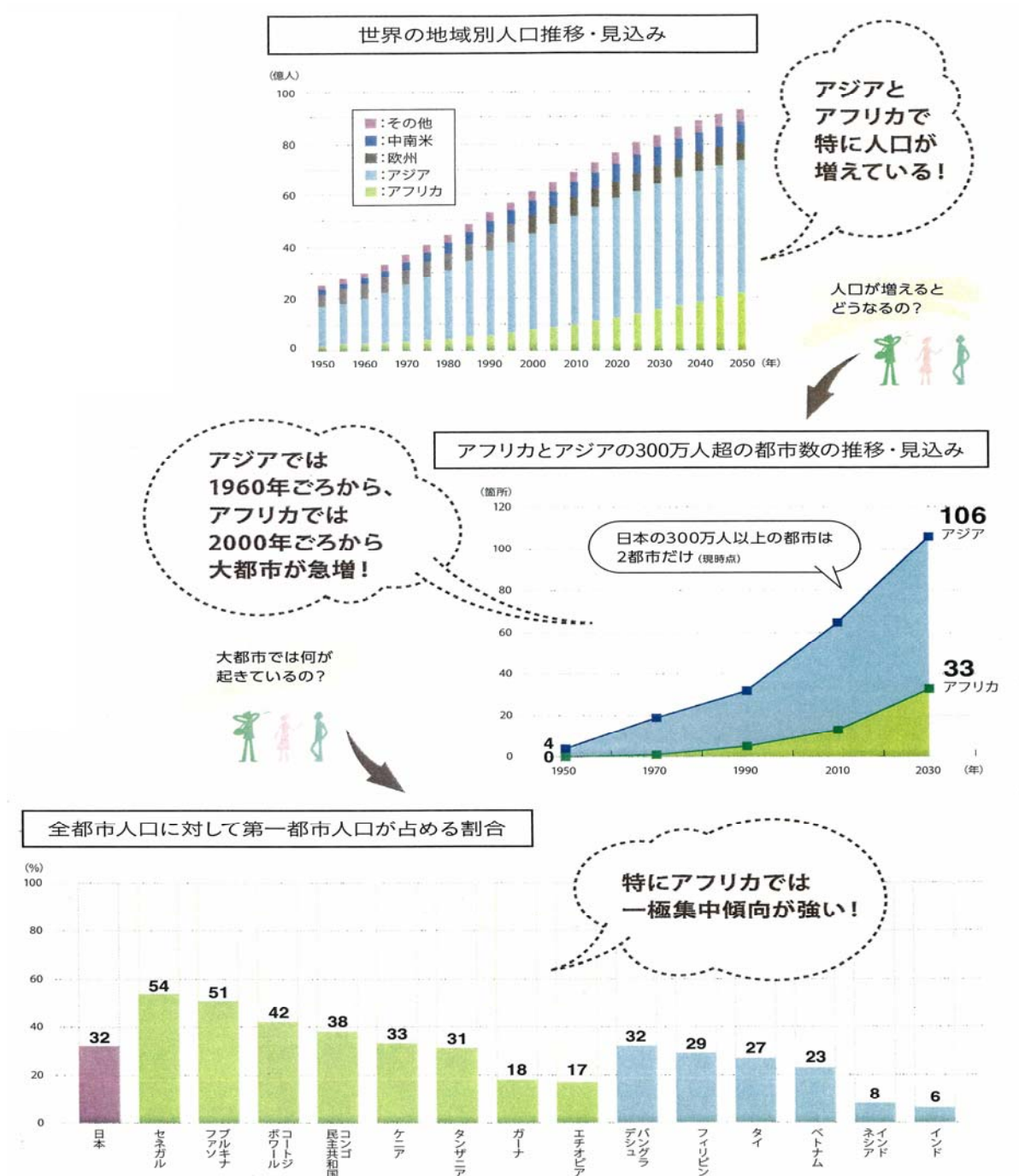
出所：テック・イン・アジア、四半期調査レポート

② 拡大を続ける都市

出典：mundi（2016-11）独立行政法人 国際協力機構 旧：JICA's World

人口増加・密集に伴い都市化が進むと、交通渋滞やインフラ不足、住環境の悪化などの問題が発生する。

* 「mundi」はラテン語で“世界”。開発途上国の現状や、現場で活動する人々の姿を紹介する JICA 広報誌。

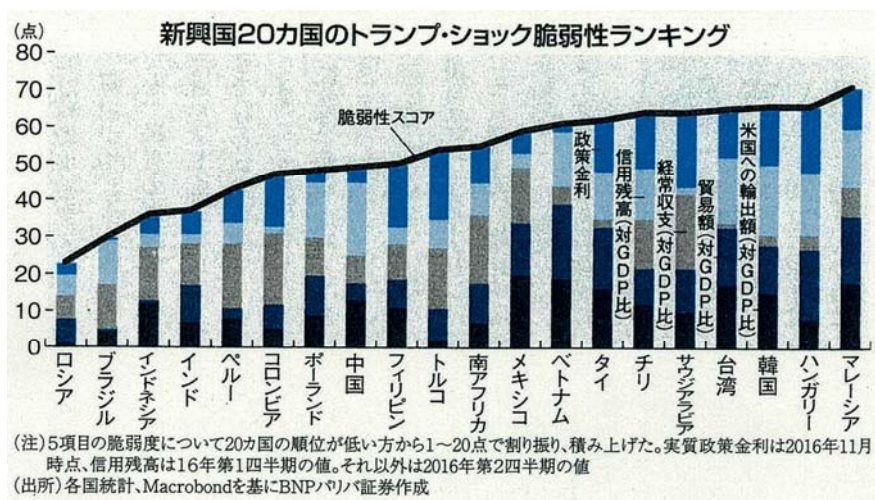


③ トランプ大統領誕生による新興国リスク

出典：エコノミスト（2017-01.10）

トランプ次期米国大統領の「保護主義的な政策」や「ドル高・金利高」の進行で、打撃を受けるのが新興国である。新興国 20 カ国・地域のトランプノミクスに対する脆弱性について、BNPパリバ証券がランキング図を作成した。5 項目の要素ごとに 1~20 の順位をつけ、点数を積み上げている。総合ランキングで最弱はマレーシアで、ハンガリー、韓国と続くが、貿易で対米依存度が高く、過大な債務を抱えた国が影響を強く受ける。

（要素 1. 米国向けの直接財輸出額の対 GDP 比、要素 2. 財貿易額の対 GDP 比、要素 3. 信用残高の対 GDP 比、要素 4. 実質政策金利、要素 5. 経常収支の対 GDP 比）



PF書店

今回は、土木学会誌 2017-1（わたしの本棚、土木学会の本）に掲載された2点の紹介です。いずれも会員の皆様には是非とも目を通しておいて欲しい1冊です。

① 無私の日本人 磯田道史著 文春文庫

土木学会誌 2017.1 わたしの本棚（今西肇 東北工科大学工学部都市マネジメント学科教授）

昨年5月に全国公開されて映画「殿、利息でござる」を見た。その原点である3人の日本人の3つの物語である。

経済成長が国に富みをもたらし人々を豊かにするという考え方を否定するつもりはない。しかし東北の豊かさに気付きつつある私には、原作者の磯田道史さんが、なぜこの本を執筆したかがわかる気がする。「そこに幸せがあるのですか」と執筆者があとがきで述べている。この本を読んで、自分の原点を一つ探せた気がした。いま、本棚の最前列に並んでいる。



② 東海道新幹線と首都高 1964年東京オリンピックに始まる50年の軌跡

家田仁・安藤憲一・小菅俊一編

土木学会企画委員会 50+50 シンポジウム実行委員会著

本書は、土木学会主催の特別シンポジウムでの講演やパネルディスカッションの内容を収録するとともに、東海道新幹線や首都高速道路に関わりのある方々からの寄稿文を掲載した、読み応えのある一冊となった。

2部構成となっており、第1部は各界を代表する方々による講演や若手技術者によるパネルディスカッションの議論の内容を、読みやすい形で再現されている。第2部は「私と新幹線」、「私と首都高」と題した多くの方々からの寄稿文で構成されている。

東海道新幹線と首都高速道路の歴史がともにわかる書であり、将来インフラの整備や維持管理に係る若いエンジニアのみならず、広く一般の方にも読んで頂きたい書である。



事務局通信

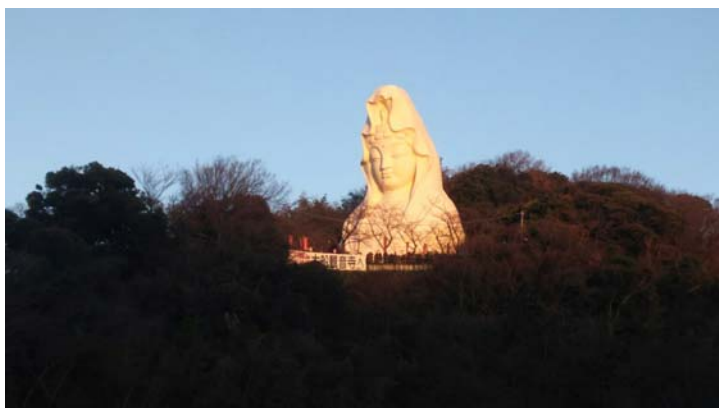
■ PF通信、平成28年バックナンバー

プラットフォーム通信 平成28年掲載項目及び執筆者一覧表

号数	年月	Top Opinion	WS研修	VOICE (会員の声)	たすきりレー (OBからの伝言)	国際比較データ	PF書店
26	1月	・山本卓朗(PF会長) ポストオリンピックを見通して	・ファシリテーターを務めて 森敬芳(JR東工所)	・堂園浩一(鉄建建設) マイブーム1年の計は 元旦にあり	・柴田昌典(JRC) 道路と鉄道との交差の歴史	①風力発電能力 ②長時間労働者の割合	①東京の鉄道ネットワークはこうして つくれた ②東京都市計画物語
27	2月	・浅見郁樹(JR東日本) 新金路(まかなち)のいろ		・山下守人(鉄道運輸機構) 八幡会	・中条聖(東洋技術設計) 鉄道輸送改善・線路計画(1)	①政府研究開発投資 ②おもな都市のPM2.5の 年間平均濃度	①我が愛する詩人の伝記 ②辰川川中 ③井上成美 ④重耳 ⑤失敗の本質
28	3月	・土井博己(PF事務局長) 風の電話			・中条聖(東洋技術設計) 鉄道輸送改善・線路計画(2)	①人口減少高齢化にどう 向き合うか ②人口減少時代の処方箋	①東京劣化・地方以上に劇的な首都 の人口問題 ②海賊と呼ばれた男 ③人生の地図 ④超駅ニーチェ 他
29	4月	・吉野伸一(北海道JRコン) 北海道に新幹線がやってきた		・北海道新幹線開業日 北海道では、東京では 開業2週間の利用状況	・事務局 ソーシャルビジネス(SB)とは	①高速鉄道の表定速度 ②家事など無償労働の負担 比率 ③マネジメント・エッセンシャル版	①徳川家康 ②風の城 ③2052年後40年のグローバル予測
30	5月	・阿部等(ライトレール) 鉄道は伸びる!		・内藤聖一(CNCP) シビル連携PFの紹介	・土井博己(JRC) 伝えたい言葉	①世界の観光立国にはまだ 遠い ②子ども貧困格差	①都市の自動車交通 イギリスブキャナンレポート ②小股フランス革命 ③地域再生の戦略 交通まちづくりという戦略
31	6月	・白根哲也(三菱地所) 大丸有地区における駐車場の 取組み	・WS施工計画の進め方	・八木政行(JR東日本) 監督の役割	・三浦鉄光(JR東都市開発) 林住期から新しい人生のアプ ローチ	①主たる国の鉄道輸送量	①お嬢さん放浪記 犬飼道子自選集より ②イノベーションのジレンマ ③2052年後40年のグローバル予測
32	7月	・土井研介(新宿南エネ) 地域冷暖房事業と・・・	・WS研修を構想した背景	・米屋奈央(JRC) 保育参加	・小山元衛(トニー子コン) 53年間のサラリーマン生活を 顧みてお笑いを一席	①輸送機関別国内輸送量 の割合 ②経済活動別国内総生産 ③人口1000人あたり医師数	①ビジョナリーカンパニー ②渋沢栄一100の金言 ③峠
33	8月	・山本卓朗(PF会長) 将来ビジョン・歴史を振り返る ことから		・守山亨(佐藤工業) ジョギングの楽しみ	・土井博己(未来構想) ゆとりか猛烈か (電通鬼十則)	①観光ビジョンを作成 ②アフリカ主要国の 経済指標	①東欧各国鉄道事情 ②世界ビール生産量
34	9月	・溝畑靖雄(JRC) 歩行者空間の創造 新宿駅南口のケース	・ワークショップとは ・WS研修調査計画段階 での施工計画始まる	・守安健太(JR東日本) タイ・バンコクについて	・土井博己(未来構想) 宇都宮東側LRT事業 交通ソリューション輸出へ	①民間航空輸送量 ②男女平等ランキング ③長時間労働	①真やかなる熱情 ②電通鬼十則
35	10月	・島村誠(防災科学技術研究所) 二つの土木・・・建設と保守		・新堀秀樹(JRC) 子供の魅力		①自動車保有台数 ②登録されたシリア難民	①失敗学のすすめ ②失敗の本質 ③資本主義の終焉と歴史の危機
36	11月	・田中滋夫(都市デザイン) 街づくり事業について感じる事	・二つのWS研修開催中 ①調査計画段階での施工 計画 ②仙台で初のWS研修	・清水満(JR東日本) 真田丸と昌幸夫人		①民間航空輸送量 ②男女平等ランキング ③長時間労働	①地方消滅と東京劣化 ②希望のレール 若狭鉄道の地域活性化 ③抱い手3法まるわかり
37	12月	・入江健二(メトロ開発) オリンピックと地下鉄	・WS研修仙台 概要とオブザーバーから のコメント	・WS研修仙台参加者 15名の参加した感想		①商船船舶保有量 ②映画チケット売上枚数 ③学習到達度調査結果	①江戸を遊んだ男 ②ザ・ラストマン ③カンパリア宮殿

～ ● 今月の写真コーナー ● ～

あけましておめでとうございます。本年もどうぞよろしくお願いいたします。
2017年酉年、還暦を迎えることもあり、恒例の初詣ランを挙行了しました。
元旦に大船観音、2日に鶴岡八幡宮、8日に寒川神社、それぞれ走って参拝に行きました。
ところで、2日の鶴岡八幡宮ですが、周辺一帯は、12月31日23:00～1月1日17:00までと
2日、3日の9:00～17:00までの間、交通規制により車乗り入れが不可となっています。
このため、元旦以降に車で初詣に来る人にとっては、2日早朝が狙い目となります。
小生が参拝したとき、早朝にもかかわらず周辺の駐車場は満杯、境内も混雑という状況でした。
(井上晋一 ジェイアール東日本都市開発)



【大船観音】



【鶴岡八幡宮】



【寒川神社】

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