

## 新宿貨物跡地の土地処分について

瀬川 雄次

## はじめに

新宿貨物跡地における開発事業は、清算事業団が行う土地処分とバブルと言われた当時の不動産市況と密接に関連しているので、少し遡って説明する。

## 1. 清算事業団の発足

国鉄清算事業団は昭和 62 年 4 月に発足し、国鉄長期債務（37.1 兆円）のうち 25.5 兆円を引き継いだ。この長期債務の償還財源は J R 各社の株式と J R 各社が鉄道事業等に必要としない土地約 8200 ha（後に鉄道建設公団等からの承継分が追加され、最終的に 9,238 ha となった。）であった。しかし、承継した債務の利子は毎年 1 兆円を超える額であり、円滑な債務償還には株式及び土地の速やかな処分が喫緊の課題であった。

## 2. 土地処分の基本方針

事業団に帰属した土地は、撤去または移設を必要とする鉄道施設が残されており、また、従来の利用形態から道路上下水道等の公共施設が未整備であり、都市計画上の用途地域も開発を前提としたものになっていないなどの条件から、そのままの状態では土地の持つ潜在力を生かしきれず、効果的な土地処分とならないものがあった。このため、投資を上回る効果が期待できる場合には、道路などの公共施設の整備を進め、必要に応じて用途地域等の変更を行って処分することとした。

また、貨物ヤード跡地等の大規模土地については、その開発が周辺地域に大きな影響を与えることから、関係する地方公共団体も強い関心を示していた。このため、関係地方公共団体の意見を聞いたうえで土地利用計画を策定して、この計画について、清算事業団法に基づいて設置された資産処分審議会の答申を得ることで、地元自治体の理解と協力得つつ、事業団の目的である効果的な土地処分を進めることとしていた。

## 3. 不動産バブルの影響

この処分は、土地の持つ公的性格から公正であることが何よりも重要と考えられ、地方公共団体などへの随意契約を除いて、公開競争入札で行うことが原則とされていた。しかし、事業団が発足した昭和 62 年ごろは不動産バブルの真っ只中にあり、地価高騰対策は国の重大な課題となっていた。さらに、国鉄時代のいわゆる資産充当により行われた土地の公開競争入札により、例えば品川駅（貨物跡地）、蒲田駅（貨物跡地）などで公示価格の数倍という落札となり、国鉄用地の処分は地価高騰を煽るといった社会的な批判を受けていた。

このため、昭和 62 年 10 月に緊急土地対策要綱が閣議決定されたとき、事業団の土地処分に

ついて、地価が高騰しつつある地域内の公開競争入札による土地処分を鎮静化するまで見合わせるとし、一方、運輸省、事業団は地価を顕在化させない土地の処分方法について検討を進め、速やかに結論を得るとされた。

#### 4. 地価を顕在化させない土地の処分方法

地価を顕在化させない土地の処分方法とは一般に馴染みのない方法であり、資産処分審議会では「処分手続きや処分時期を工夫することにより、当該土地処分が周辺における地価の形成に極力影響を与えない処分方法」としている。方法としては幾つかの方式を開発しているが、住宅適地には建物付土地売却方式でマンション販売を行い、100億円程度の商業地には土地信託方式を適用し、さらに規模の大きい商業地には不動産変換ローン方式を適用することとした。そして、新宿貨物跡地ではその資産規模が数千億円に達することから、不動産変換ローン方式を適用している。

#### 5. 不動産変換ローン方式

この方式は、米国で浸透していたコンバートブルローンをヒントとしている。これは将来対象不動産の持分権に転換できる権利の付いた貸付金のことで、不動産事業はその初期段階（建物の建設、開業直後の事業）においてはリスクが高いので、資金の貸手は、この間を確定利率に置き換えてリスクをヘッジし、リスクをとる借手は低利資金を調達するという方法であり、事業が軌道に乗ったときに貸手はローンを対象不動産の持分権に転換して、安定した事業を行うというものである。

この方法にヒントを得て、対象不動産でビル賃貸事業を展開してその収益で利払いを行えば、実質的に金利負担を負うことなく土地売却に見合う資金を調達できると考え、できるだけ早期に処分するという観点から、建物の基本計画ができた段階でローンを実行する方法とし、資金調達の目途を立てたうえで建築確認申請などの手続きに入ることとした。

一方、貸手から見ると事業の不確実性が高く投資判断がし難いという批判も聞かれたが、賃貸オフィス事業であれば立地および建物規模により期待収益はおおむね予測できる。また、商業施設であれば商業デベロッパーが確定していれば収益性は判断できるので、対象とする土地の希少性を考慮すれば実効性はあると考えた。

そして、このビル賃貸事業は実質的に民間資金で行われることから、公的機関として予算の制約を受ける事業団が直接行うのは不適當であり、出資会社を設立してローン債務を引き受けさせるとともに対象土地を引き渡し、ビル賃貸事業は出資会社が行う仕組みとした。

このため、変換ローン方式では

- ・ ビル賃貸事業に関する基本計画は基本的に出資会社が行う。
- ・ 巨額の資金を調達するため、対象不動産共有持分に分割して複数の投資家を対象に実施する。
- ・ 公正さを確保するため、契約の相手方は借入条件の競争入札により行う。
- ・ 手続きの公正さという観点から、募集に関する手続きは事業団において行い、可能な限り速やかに当該変換ローンを出資会社に移す。

などを基本的な条件として実施した。

## 6. 土地処分の実施

### (ア) 土地の処分範囲（図一1）

新宿貨物跡地（約 33,000 m<sup>2</sup>）は大別すると新宿駅方の土地と代々木駅方に分けられる。代々木方では当該事業団用地を含めて明治通りに面する民地と一体的に再開発を行う動きが具体化しつつあった。再開発事業に編入できれば、明治通りに直接面する建物に権利変換されることから、資産価値の向上も期待できる、代々木方の約 9,000 m<sup>2</sup>（図一1 に示すC）は変換ローンによる処分対象から除外して、24,200 m<sup>2</sup>（図一1 に示すA、B 及び地区内道路）を対象地とした。

### (イ) 基本計画書の策定

変換ローン方式では、当該土地で行われる事業を投資家に提示して処分を行うので、その計画の良否は処分の成否を分ける重要なものとなる。そして、ここでは実際に事業を行うRC東開発（変換ローンを実施するために平成2年4月に設立された事業団の100%出資会社）が事業計画の策定を行った。

計画策定にあたっては、まず導入業種の検討から開始した。当該地では商業及び事務所の事業成立性が高いと考えたが、新宿地区が日本一の商業集積であること、当時の百貨店経営方針が巨艦店主義であり大規模開発用地に適していること及び多くの百貨店経営者の出店意欲が極めて強いことなどから、商業ビルによる一括開発が適当と判断した。

さらに、出店意欲のある大手百貨店から出店計画案を提出させ、そのうち有力と判断した4社のプレゼンテーションを受けて、RC東開発(株)内に設けたテナント選定委員会において公正かつ慎重に審議した。最終的には、不動産ローン方式による処分という特殊性から入居条件（賃料水準、敷金、保証金）のほか、事業の安定性、将来性についても考慮し、(株)高島屋が総合的に優れていると判断した。

その後、RC東開発は、高島屋と共同で建築計画などを詰め、ローン募集の際に投資家に提示できる事業計画を策定し、平成3年11月に基本計画書として事業団に提出した。

### (ウ) 変換ローンの募集

当該募集は平成4年6月に開始した。募集は対象不動産を9口に分割して行い、平成19年3月末に対象不動産の1/9を取得できる予約権の付いた借入金の額と支払利子額を競争して行った。借入額は対象土地の取得および建物の建設等に要する費用資金に見合う額（予約権上の土地建物売買額に反映）とし、利払い額は1口当たりの利払限度額を超えない範囲で競争する方法とした。

#### 主な募集条件

##### 変換不動産の概要

土地	24,200 m <sup>2</sup> うち 9,000 m <sup>2</sup> は道路用地として上地
建物	鉄骨鉄筋コンクリート造 地上 14 階、地下 4 階
建築面積	約 13,000 m <sup>2</sup> 延べ床面積 約 175,000 m <sup>2</sup>

##### ローンの内容

総借入金額	上記変換不動産の取得に見合う額
利払い限度額	1口当たり 13.5 億円

借入期間 平成4年8月21日～平成19年3月31日

そして、平成4年7月末に入札を行い、9口のうち7口については応募者を決定できたが、残る2口については決定できなかった。この場合、全体を不調とする方法も考えられたが、事業を進めたうえで残る口を募集した方が投資判断はさらに容易になり、より売却しやすくなること及び事業団の長期債務償還という観点から出来るだけ早期に資金を得る費用があったことから、部分的に7口を落札として残る2口は将来適当な時期に売り出すこととした。

#### (エ) 周辺地域との調和 (図-2)

新宿駅新南口に隣接する商業施設であることから、駅との接続は当該ビルの価値を左右するものであった。このため、入札を終えて確実に事業を推進できる見通しを得た後、平成4年9月に、JR東日本と事業団との間で新宿南口地区周辺の開発計画に関する覚書を締結した。覚書の内容は、南口から甲州街道の下を抜けて新南口を経て当該ビルに至る駅街路10号の拡幅、代々木方から明治通りまでの地区内道路の新設、当該ビルと新南口駅ビルを地平レベル及び2階レベルで接続するデッキの新設、JR本社ビル前のデッキから線路を横断する歩行者デッキの新設などを取り決めた。

#### (オ) 残る土地の処分

前述したように、代々木方約9000㎡の土地は再開発計画の進捗を期待して留保していたが、民地との調整ができないまま時間ばかりが経過する事態となっていた。また、百貨店の開業にあたって、明治通りより右折して当該ビルに至る自動車ルートについて、警察との協議の結果、明治通りと代々木駅を結ぶ区道855号を經由するルートを指定されたため、開業に合わせて同区道を拡幅整備して一方通行を解消した。そして、当該ビルは平成8年10月にタカシマヤタイムズスクエアとして無事開業することができた。それに合わせて残されていた土地も建物提案方式という方法で売却し、NTTドコモのタワーが建設されることとなった。これにより新宿貨物跡地はすべて売却できた。

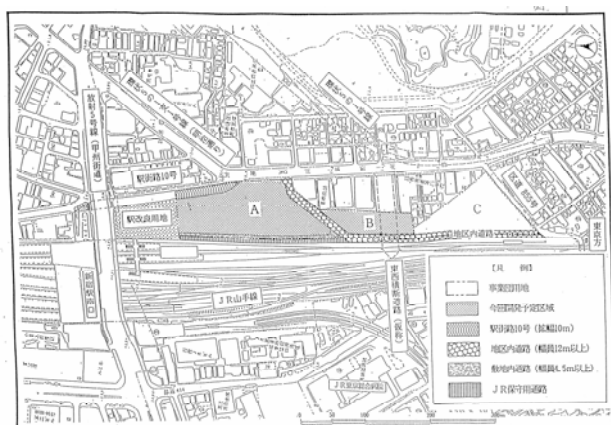


図-1 道路配置図

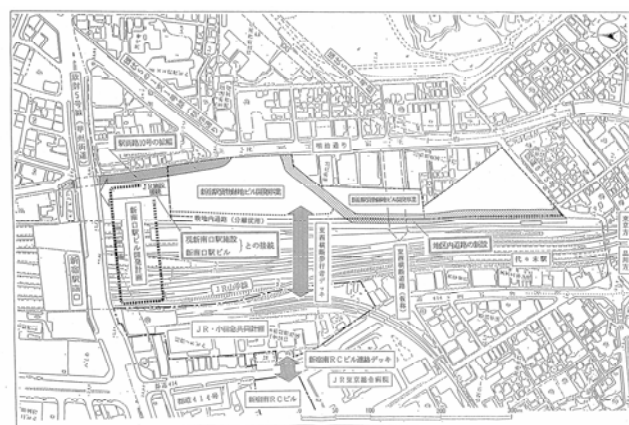


図-2 新宿駅南口地区周辺の開発計画図

(元 鉄道・運輸機構)

## たすきリレー（OB会員の声）

## 一般社団法人 日本の伝統を守る会

地道な活動を続けている「一般社団法人 日本の伝統を守る会」の紹介です。私も含め、外国人に自国の歴史や文化を自信を持って説明できる人が少ないのが現状です。そんな中、以下の行動指針で会員が活動していることを聞き、ホームページのトップを転記して紹介することとしました。

## 会員の行動指針

1. 日本人気質や気候風土が反映された文化や慣習に関心を持つ。
2. 文化や慣習に実地に触れ、良質な伝承行動へ高めよう。
3. 伝統文化とその歴史が語れる会員像をめざそう。

## ■ご挨拶（会長 松田昌士）

日本の伝統を守る会は、平成 23 年 2 月に設立し、お陰様で 2 年目を迎えることができました。本会の設立は、次のような考えで発足いたしました。戦後 60 有余年を経て平成の世の中を顧みますと、有史以来、今日まで我々日本人の古来脈々と受け継がれてきた良き伝統、良風美俗は失われんとしています。自己保身、無責任な行動、他人への思いやりの欠如、おもてなしの心を忘れた日本人があまた散見されるこの頃、そしてマスコミを賑わす犯罪事件を見るにつけ、日本人としての矜持を忘れ、享楽に走り、己がなすままの刹那的生き方を今一度反省する機会であると言う問題意識を持ち、世の中に問題提起し行動しようと考えました。

そのため、私たちは今生きる日本人として、日本社会が古来から長年にわたり形成してきた日常生活に関わる慣習や、道徳、芸能、工芸から政治、経済といった社会構造などの、わが国独自の優れた文化に誇りと自信を持ち、先人達が綿々と培ってきた伝統をしっかりと受け継ぎ、国内外に対して日本の歴史を良く理解し、日本人の心を堂々と示していくことが必要であるとの認識に立っております。

設立直後、東日本大震災に見舞われ、日本は非常事態となりました。物故となられました方々のご冥福をお祈り致しますと共に被災されました多くの皆様にお見舞いを申し上げます。今後の復興の永きに亘ることを考えますと、「絆」という合言葉の真意をもって、大多数の日本人が自己のものとして同感し行動を起こすことが望まれます。しかしながら、これには多くの課題を感じざるを得ない現状と思われれます。

この混沌とした 21 世紀を生き抜き、日本のそして日本人としての品格を取り戻すべく微力を尽くす所存ですので、皆様方の一層のご支援、ご参加をお待ちしております。

## ■設立趣意書

戦後のわが国は世界第二の経済大国の地位に登りつめ、国際社会から畏敬の念さえも抱かれた。しかし、今日の日本はどうであろうか。政治・経済・社会のあらゆる分野において行き詰まり感到に満ち、社会の規範意識や公德心が希薄化し、他者への思いやりの薄い社会になった。我々は、未来への展望と夢を描けない不透明で歴史的な転換期に直面している。

わが国は長い歴史を有し、この間、連綿と独自の光輝ある伝統的な精神文化を継承し、八百万の神々を尊ぶように多様な価値を認め合い、和の心を尊びながら、風俗習慣、伝統芸能、武道、農林水産業や建築、伝統工芸品など多様な分野で独自の営みとももの作りを行ってきた。その結果として、世界に誇る数々の伝統文化を築き上げ、発展の歩みを遂げてこられたのである。

先人たちが現在の日本人に託し、我々の時代を通じて子々孫々に繋ぐべき伝統文化は、日本人の心の支えであり、将来の国の発展と世界との共栄に貢献する基本理念である。我々は、この時代に生きる日本人として、激動の国際社会を生き抜く確固とした理念や目標を再興するため、活力、信念、自信に満ちた国づくりに取り組む責務があると思う。そこで我々は日本民族の原点に立ち返り、綿々と受け継がれてきた古きものに目を向け、その優れたところを再認識することによって日本の誇れる数々の伝統を守り、後世に継承していく活動に立ち上がりたいと考え、下記の事業を実施するため本会を設立することにしたところである。

ここに各界においてご活躍の各位に本会の趣旨にご理解、ご賛同そして、ご支援を賜りたくお願い申し上げます。

## ■主たる事業

1. 日本の伝統文化を保存継承するために必要な調査研究、法制度や対策等の提言・啓蒙運動（特に、伝統文化教育の推進。全国 11 万の神社、7 万の寺院のコミュニティ・ファシリティとしての位置づけ、活用等）
2. 子々孫々に継ぐべき日本の伝統芸能の振興、日本の古典や日本の歴史の啓蒙活動
3. 日本が世界に誇るべき伝統工芸品の啓蒙普及、もの作り技能の伝承支援、その活動を通じた国際交流
4. 古来の街道、鉄道交通の駅によって培われた地域の伝統文化の再生、保存
5. 日本の精神文化を支える学者、研究者、運動家等の顕彰
6. 前各号の事業活動を行う団体の支援等
7. 前各号の事業に附帯又は関連する事業

（事務局）

## NEWS

## ■最近の気になるニュース

① 9ターミナル駅の利便性向上など推進 東京都 (3.28)

東京都の「利用者の視点に立った東京の交通戦略推進会議」は 2020 年に向けて取り組むプロジェクトや活動の方向性をまとめた。ターミナルの利便性向上では、1 日の平均乗降客数 20 万人以上など一定の条件を満たす新宿、渋谷、池袋、東京、品川、浜松町、日暮里、立川、八王子の 9 駅を 20 年までに改善に取り組む駅と位置づけた。合わせて歩行者空間の整備や自転車走行空間の整備、観光交通手段としての舟運の利用拡大についても提言があった。

② バンコクの鉄道など重点 国交省インフラ輸出計画改定 (3.24)

国土交通省は 23 日、今後 3~4 年で重点を置くインフラ輸出の計画を改定した。バンコクの都市鉄道やマニラの地下鉄など 22 プロジェクトを新たに追加した。厳しさを増す受注競争に勝つため、計画段階から関与して日本企業が参入しやすい環境をつくる。対外債務につながる政府開発援助 (ODA) を好まない新興国も増えており、官民の連携を強める。

③ 都市のコンパクト化、民間計画を初認定 (4.05)

国土交通省は都市のコンパクト化を推進する。人口減少や高齢化が進むなかで、中心地に都市機能を集約する街づくりを目指している。国交省は山形県鶴岡市の民間業者がまとめた整備計画を初認定し、老朽化した施設などの改修を促す。

## 【その他】

- ・ 科学技術予算、民間ニーズ重視 (4.13)
- ・ 人口 50 年後に 8808 万人、働き手 4 割減 (4.11)
- ・ 三菱 UFJ リース、米鉄道保守に参入、1100 億円投じ合弁 (4.06)
- ・ 京都の文化庁が業務開始「移転へ一歩」(4.04)
- ・ ビッグデータの企業共有後押し、紛争防止へ政府指針 (4.02)
- ・ 博多陥没事故は「複合的要因」(3.31)
- ・ 大阪地下鉄の民営化決まる、遊休地使い事業多角化へ (3.29)
- ・ 北海道新幹線開業 1 年、利用伸び悩み、冬の需要どう開拓 (3.26)
- ・ 名古屋城天守閣、木造復元へ、市議会が関連予算可決 (3.24)
- ・ 日本企業サウジ進出に弾み、民間 20 案件で覚書 (3.15)

## ■シビルNPO連携プラットフォーム (CNCP) が会報第 36 号 を発行

- ◇巻頭言 インフラと市民参画の活動 CNCP 常務理事 花村義久
- ◇コラム 社会経済を日本に根付かせる！ CNCP 理事 世古和穂
- ◇部門活動紹介 ・サービス提供部門 CNCP 教育研修委員会委員 足立忠郎
- 協働コーディネーター養成講座—ファシリテーター基礎編—
- ◇会員からの投稿 (特非) あそ地下足袋倶楽部 理事長 木村達夫
- 「この国に生まれてきた幸運と、後から来る者」等のために

◇賛助会員CSR紹介 \*37号から新たに掲載予定  
 —社会貢献・市民交流活動が始まります。—

CNCP 常務理事 皆川 勝

◇その他 ★CNCP アワード 2017 募集

★うなぎ完全養殖インフラ整備研究会（フェーズ1）募集

\*詳細は CNCP事務局にお尋ね下さい。 [info@npo-cnep.org](mailto:info@npo-cnep.org)

## 今月の国際比較データ

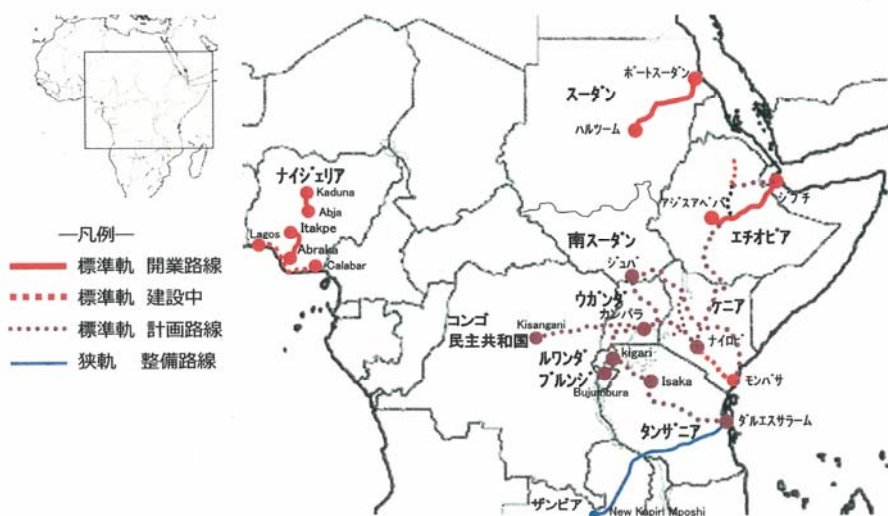
### ① アフリカでクローズアップする中国の存在 —進む標準軌の新線建設—

出典：鉄道車両工業 481号（2017年1月）

中国は、アフリカの新都市間の鉄道建設に2000年から2014年までに合計1.1兆円に及ぶ投資支援を行ってきている。実に82.5%が中国資金によって行われたという。また、中国は2000年から2011年にかけて、ダムや橋を含む1700件以上のインフラ建設を、アフリカ50か国に対し約8.6兆円投資支援してきたという。果たしていつ投資資金の回収が出来るかリスクは大きいと言われているが、資源の確保を担保に、欧州や日本の追随を許さない東アフリカ中心に広がる中国による鉄道の果敢な開発は、一目置かざるを得ない状況になっている。

東部アフリカ中心に中国支援による標準軌他、鉄道建設

国	区間	路線長	仕様	総額	中国資金	負担率	完成時期	関連情報
1 エチオピア	アジスアベバ〜ジブチ(ジブチ)	756km	標準軌、電化	\$3.5bn	\$3.0bn	85%	2016年10月	南スーダン、ウガンダ、ケニアへ接続計画
2 ケニア	モンバサ〜ナイロビ	472km	標準軌	\$4bn	\$3.60	90%		2004年契約、建設中。2017.12完成予定
	ナイロビ〜ジュバ(南スーダン) モンバサ〜カンバラ(ウガンダ) 〜Kigali(ルワンダ) 〜Bujumbura(ブルンジ)	2,937km	標準軌	\$13.5bn		(85%)		一部区間ナイロビ〜ナイバシヤ120km、\$1.5bn着工 MoKaKi プロジェクト
3 タンザニア	ダルエスサラーム〜 New Kapiri Mposhi(ザンビア)	1,860km	狭軌		\$500m			1970年〜在来線(タザラ鉄道)改良案件 中国の鉄道建設力を示すショーケース
	ダルエスサラーム〜Isaka Isaka〜Kigali(ルワンダ) Keza〜Musongati(ブルンジ)	970km 494km 197km	標準軌					DIKKM プロジェクト(1,661km) 32.5t/軸重、貨物列車長2km
	ハルツーム〜ポートスーダン	782km	標準軌	\$1.5bn	\$1.1bn	73%	2014年	Nile Train
4 スーダン	ハルツーム〜ポートスーダン	782km	標準軌	\$1.5bn	\$1.1bn	73%	2014年	Nile Train
	Abja〜Kaduna	187km	標準軌	\$874m	\$500m	57%	2016年7月	
5 ナイジェリア	Abja〜Kaduna	187km	標準軌	\$874m	\$500m	57%	2016年7月	
	Calabar〜Lagos	650km	標準軌	\$13.1bn				2004年契約、建設中





② 覚醒剤の密輸 摘発件数

出典：貿易と関税 2017.4

平成 28 年の摘発件数を密輸仕出地別にみると、中国が 34 件と 6 年連続で最も多く、続く台湾が 16 件（前年比 4 倍）と大幅に増加した。摘発件数上位 5 か国・地域の構成は前年から変化なく、押収量については上位 3 か国・地域で全体の 9 割以上を占めるなど、密輸仕出地の局地化が見られた。

図 10 覚醒剤の密輸仕出地別摘発件数（上位 5 か国・地域）

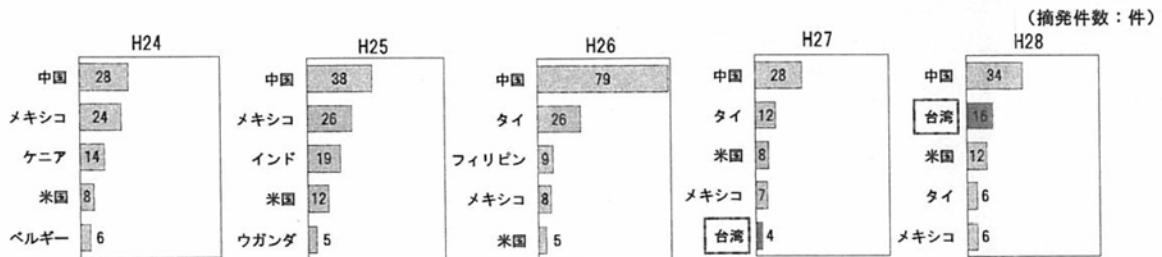


図 11 覚醒剤の密輸仕出地別押収量（上位 5 か国・地域）



PF書店

① 地方創生大全

木下 斉著 東洋経済新報社

町おこしに 18 年間関わってきた著者が、いかに間違えた地域活性化事業を進める自治体が多いかを、舌鋒鋭く指摘。閑古鳥の道の駅経営とか、血縁地縁の横並びルールだとか、地方のダークサイドがむき出しに。そもそも地方から人が出て行き、過疎になったのには理由があるわけだ。過疎の財政難から知恵を絞って、これから生き抜く地方をどう作るのか、どう（地域として）稼ぐのか。地方に住むなら見過ごせない問題である。

地方で少しだけ大きく起業しようとするならば、気になるのは地方自治体のお金と人の動きであり、気になる人に薦めたい一冊である。



## ② 流れをつかむ日本の歴史

山本博文著 角川書店

日本の伝統を守る会の発足5周年・感謝の集い（昨年11月10日）の折、松田会長が日本史に関してもっと深い認識を持つべきとの趣旨が述べられ、一昨年の高校の日本史・文化史改訂があったこと、そして昨年末に、中央教育審が高校日本史・世界史融合新科目「歴史を総合」を答申したことも踏まえ、「通史」として会員に紹介出来る日本史書籍を捜すこととなった。本書の著者は東大資料編纂所教授で、どのようにして日本の歴史が動いてきたかを掴んで下さい、と述べている。



## ③ 科学報道の真相 —ジャーナリズムとマスメディア共同体—

瀬川至朗著 ちくま新書

科学ジャーナリズムは、複雑化する科学技術を一般に分かり易く伝える重要な社会的役割を担っている。しかし、専門家からは不正確と批判され、一般社会からは難解と敬遠され、あまり評判はよろしくない。

最近の話題として「STAP 細胞報道問題」を取り上げ、大発見、大誤報、と世の中を騒然とさせた事例も紹介されている。また「福島第一原発事故」も、第一報から想定外報道まで、大本営発表報道と例えながらそのいきさつと要因をまとめている。客観報道とは報道の公平性ではなく、調査の過程における客観性を重視する姿勢のことであるという主張には納得がいく。



## 事務局通信

## ◇技術講演会を開催しました

テーマ 米国の交通ビジネスの動向と今後の東京圏の都市鉄道戦略

講演者 政策研究大学院大学 准教授 日比野直彦様

日時 平成29年3月23日（木）16:00～

場所 JR 新宿ビル6階会議室

## ■講演内容の骨子

## 1. ボストンの公共交通

- ・近年、効果的な施策を（バスの接続、P&R 駐車場整備、IC カード他）
- ・ビッグディグプロジェクト、大規模再開発、

## 2. 交通ビジネスの動向

- ・スマホの普及や ICT 進展でライフスタイルや交通行動に変化

- ・交通ビジネスの動向まとめ
    - 個人所有から共有へ、急速な発展、自動運転他でビジネス拡大、
    - スマホの普及やICT進展で若い創設者が自らのアイデアでビジネス、それにより生活や交通行動を変えている
  - 3. 東京圏の都市鉄道計画
    - ・交通政策審議会答申第198号(2016年)
    - ・これまでの分析方法の問題点
      - 新線建設等の大規模プロジェクトの評価から生活活動に影響を与える施策の評価へと変化
      - トリップベースの分析の限界、トリップベースからアクティビティベースに
    - ・東京圏都市鉄道計画への適用に向けての着眼点
      - 東京圏鉄道の特徴、人口減少高齢化、訪日外国人の増加、価値観の多様化
  - 4. おわりに
    - ・最先端の科学的な分析を適用する
    - ・未だ顕在化していないアクティビティを考える
    - ・具体的なプランをつくる
    - ・将来あるべき「まち」「生活」「交通」を考えデザインする
- \*講演終了後多くの質問があり、場所を変えての「日比野准教授を囲む会」でも入れ代わり立ち代わり講師の周りに輪が出来るといふ盛況な講演会であった。

～ ● 今月の写真コーナー ● ～

「皇居千鳥ヶ淵 春満開」



(岩井有人 JR 東日本 東京工事区)

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](mailto: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