

シニア人材の活用にもう少し知恵がないか

山本卓朗
(社) 未来構想PF会長

何年もいや何十年も前からどこに行っても人手不足の話しを聞いてきたし、最近では建設業の担い手不足など自身でも関わってきました。長時間労働が事件になったりする一方で就職難や余剰人員という話があり、医師過剰時代が来ると聞かされながら病院で長時間待たされたりすると、どの世界も需給のアンバランスを解消する知恵が足りないのかなと思ってしまいます。経営改善のために効率化を推進してIT化を進め人件費を削っていく、このことは良く判りますが、窓口の無人化はサービス水準を低下させる場合もあり、わずかなベテラン補助員の配置でお客様の不満解消に繋がることもあるでしょう。JRの指定券券売機、空港の自動チェックイン機、病院の支払い機、最近ではシネコンの指定券売機まで、次々とボタンを押すことになるので慣れない年寄りなどがかなり当惑しているようです。私など飛行機利用が少ない者には、自動チェックイン機付近にサービス員が配置されていて、すばやくアシストしてくれると急ぎの時などホッとします。

現職をひいてから小さな法人である未来構想PFとシビルNPO連携PFに身を置いて、アクティブシニア活動の場を模索していますが、これが結構難しい。雇う側からすると、週三日など非常勤雇用、IT機器取扱能力、若い社員との融和、経験能力の偏りなどの課題があって、自由度のある若手派遣社員を選択しがちです。土木学会ではかなり以前に、土木技術者登録制度を設けて、求人側からのオファーがあった時は検索して紹介するマッチングシステムを構築しましたが不発に終わったし、東日本大震災の折に、被災自治体から人材不足の声が高まったので、依頼に応えるべく受け皿を公表した時も不発に終わりました。専門技術者を紹介するシステムは、頭で考えるほど容易ではないことがわかります。現実是不特定のリストから選択してお見合いするよりも、縁故で紹介してもらう方が確実に手っ取り早いということだと思います。確かにシニアエンジニアの多くは元気だし、年齢に関わらずオファーがあれば馳せ参ずる気概をお持ちだと思います。かといって暇を持て余しているとか生活費で汲々しているかといえそうではなく、長年果たせなかった自分の夢を果たすべくカルチャーに通ったり、趣味に打ち込んだり結構忙しくしているのですね。

オリンピック対応も重なり仕事が山積している一方で、団塊世代が抜けて経験不足の若手が大勢を占めるようになったJRのような企業が多くなっていると思います。そういう企業で技術力のバランスを取るために、70歳を越えつつあるがまだ元気なOBシニア社員をもう一度活用する更なる知恵が欲しいと思います。

VOICE (会員の声)

JR 発足 30 年

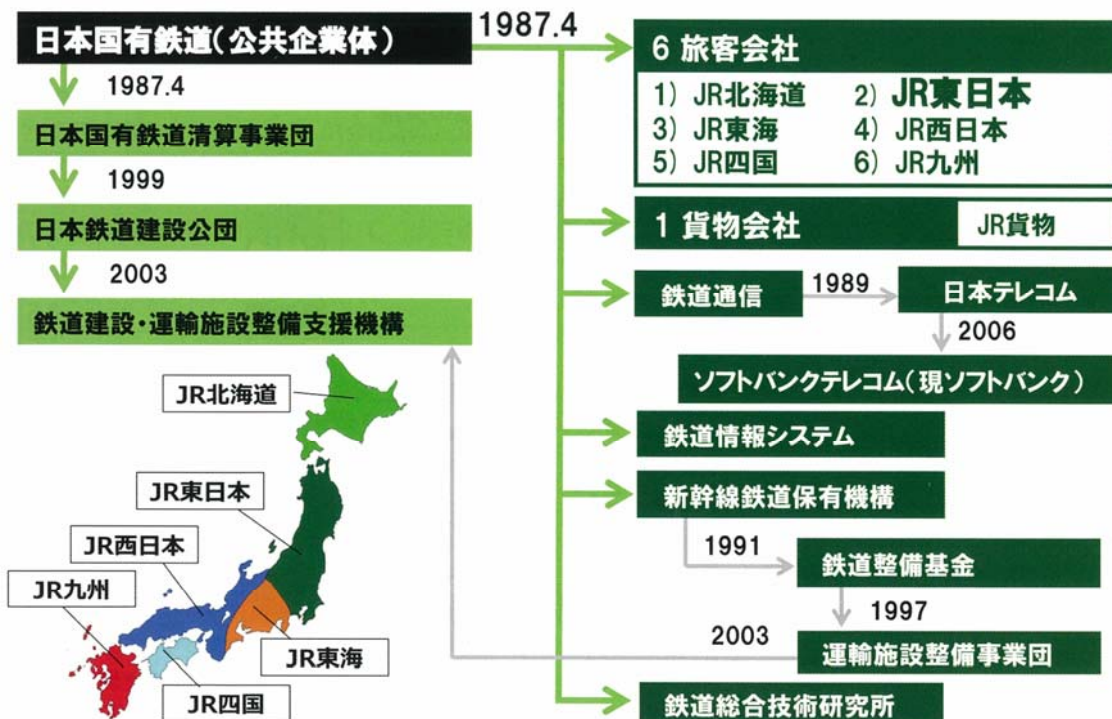
4 月 1 日で国鉄の分割民営化から 30 年。新幹線網の整備やリニア中央新幹線の着工など夢が広がる一方で、7 社間での格差が顕著になり、「ローカル線が切り捨てられた」「細かく分けすぎて格差が広がった」との批判も、線路は続くか。

いろいろな報道機関を通じて各界の有識者がコメントを述べており、それらの中からいくつかを紹介します。

(事務局)

□国鉄改革

1987 年 4 月 1 日、中曽根康弘内閣による行政改革の一環として、公社の国鉄を、北海道、東日本、東海、西日本、四国、九州の旅客鉄道会社と貨物鉄道会社の計 7 社に分割し民営化した。37 兆円もの累積債務を解消し、政治介入を排除するのが目的だった。債務は現在も返済中。国鉄末期には年間 1 兆円を超す赤字だったが、2012 年度には JR7 社で 6300 億円の経常黒字を計上。



図：国鉄の分割による組織形態の変遷 (JR ひがし 30 周年記念号)

■国鉄民営化 30 年（経営の自由を生かす）

建設論評 建設通信新聞

2017.04.14

国鉄が民営化され、7社に分割されてから30年が経った。

振り返ると国営事業の民営化は1980年代以降に行政改革のもとで進められた。主なものとして国鉄（87年）のほか、電電公社（84年）、道路関係公団（2005年）、郵政事業（同）がある。それぞれ経済的な役割、民営化に至る背景や経緯、民営化後の事業形態、政府関与の程度などが異なるため成果の比較は難しいが、大まかに言えば、政治的な桎梏からの脱却が有効に働いたのが国鉄改革、技術革新が事業構造の転換に結びついたのが電電事業、政府関与が強いまま変化に乏しいのが高速道路事業と郵政事業の民営化である。

このように、国営事業の民営化は社会実験でもあった。そして成果の比較から浮かび上がるのは、企業にとって経営の自由が極めて重要であることだ。同時に、技術革新が企業力を鍛えることも見逃せない。いずれも自己変革の気概を助長するのである。

公共秩序の維持は大事だが、経営への政府介入は最小限度にとどめなければならない。

■分割民営化で弊害も

上岡直見 環境経済研究所代表

東京新聞 考える広場 2017.03.18

国鉄を分割民営化する時、当時の自民党は<ローカル優先のサービスに徹します><長距離列車もなくなりません>など、いくつもの約束をしました。でもそれは、ほとんど果たせていないように見えます。

JRが発足してから、新幹線が延び、首都圏や大都市だけは、便利になったようですが、地方は切り捨てられているのです。列車は減り、駅員がいない駅が増えました。ICカードが使えない駅も、まだたくさんあります。ブルートレインなどの長距離列車は、次々と廃止されました。

現在のような区切りで分割したことが、根本的に間違っていたのだと思います。JR東海には東海道新幹線があり、東日本は首都圏で旅客の多い路線があるため、それぞれ年間で約4000~5000億円の大幅な営業利益をあげています。一方、北海道や四国は、年間数百億円の営業損失になっています。でもJR全体で収支を評価すれば、この損失もほとんど問題にならないような額です。たとえば東と西にまとめるというような枠組みの変更で、十分黒字になります。

個別の採算だけで存廃が決まるとなると、北海道の路線は、半分以下になってしまいます。JR北海道は、赤字部分をすぐにやめるとは言っていないませんが、会社単独では維持できないとの見通しを示しています。

地方の路線を廃止して、バスに転換した地域は、国土交通省の調査によると、乗客が激減し、やがてバスの運行本数も減ります。路線そのものが消滅したところもあります。移動の所要時間や、定時運行などの面で、鉄道の信頼性にバスはかなわないのです。公共交通の社会的価値は路線の採算だけでは測れません。株主のほうを見ているJRだけではなく、国や自治体が、鉄道サービスを維持する責任を果たすべきです。

この30年、JRでは乗客サービスや車両・線路の管理など、さまざまな面で外注化が進み、技術の継承もされにくくなっています。北海道で脱線などのトラブルが相次いでいるのは、こうした負の側面が表面化しているのです。国鉄時代の技術やインフラの蓄積を取り崩しながらやって

きても、もう限界に達しているのでしょう。分割民営化によるマイナスを総決算し、あらためて改革を行う時期に来ています。

■民営化 30 年 JR 経営 利用者本位で

細川幸一 日本女子大学教授(消費者政策学)

朝日新聞 私の視点 2017.04.22

放漫経営で破綻状態に陥っていた国鉄を JR 7 社に分割・民営化してから 30 年。効率を重視し経営意識が進んだ結果、運賃値上げは抑制され、接客もよくなった。しかし弊害も指摘されている。

一つは民営化による効率優先で鉄道の公共性が軽視されてきたことだ。収益重視のため新幹線や特急が優先され、住民の足が犠牲になっている。地方では路線廃止や譲渡も相次ぐ。利用者本位の経営を促す仕組みづくりが急務である。

鉄道事業法を改正して利用者評議会をつくり、沿線住民の声を経営に反映する仕組みを各社に法的に義務付けてはどうだろうか。現在でも、消費者行政の監視役として民間人 10 人で構成される内閣府の消費者委員会は、JR など鉄道運賃の改定に関し意見を述べる権限を持つ。運行計画なども含めて、より広く公益性を確保するための勧告ができる仕組みがあってもよい。

もう一つの弊害は、分社したことで各社間の連携不足と格差が生じたことである。ネット予約システムはバラバラでサービスが異なり、各社をまたぐ列車も削減傾向にある。

経営の格差は、より深刻だ。東海道新幹線を持つ JR 東海は、総投資額 9 兆円余りとされるリニア新幹線を建設するほどの超高収益企業だが、JR 北海道、四国は大赤字で路線維持に苦労している。しかし分社化してしまったゆえに高収益の JR 東日本や東海が赤字会社を財政支援することは困難だ。

分社化の弊害の解決策として、閣僚からは一部合併のアイデアも出ているが、持ち株会社を設立し、その下に 7 社を位置づける考えもある。そうすれば、連携が強化され、上場を果たした JR 東日本、東海、西日本、九州の配当を、経営の厳しい他社への支援に当てることもできる。

線路などの施設は公的所有とし、JR が列車運行を行う上下分離方式も検討できよう。道路は税金でつくられるのだから、線路も同様でよいという考えだが、線路は持ち株会社の所有にすれば税金の投入は避けられる。

電話料金のように、すべての利用者が一定の負担をすることで全国網を維持するユニバーサル料金制度も国民の支持が得られれば検討できるだろう。1 人 1 乗車当たり 3 円を鉄道運賃に上乘せすれば、約 730 億円の原資を生み出すとする専門家の試算もある。

欧米では人権としての移動する権利も主張されている。高齢化が進む今日、鉄道網の維持は重要な政治課題だ。国鉄民営・分割化を検証し、再び国会で議論する機会をぜひ設けてほしい。

■高い公益性、国が責任を持って

橋山礼治郎 米アラバマ大名誉教授

毎日新聞 論点 2017.03.31

日本の発展の中で鉄道の役割は極めて大きい。鉄道は国民生活を支える基盤で、その中心が国鉄だったが、最後は公共事業の悪い面が積み重なった。そこにメスを入れた国鉄解体は戦後最大の大改革の一つと言える。民営化で JR は奇跡的な再生を果たし、国民の利便性も飛躍的に向上した。分割民営化は基本的には最も成功したプロジェクトと評価していい。

しかし30年が過ぎる中でさまざまな課題も浮き彫りになった。核心はJRの性格があいまいなことである。準国営企業なのか、私鉄とは違う民間企業なのか明確ではないため、国の責任がはっきりしない。特にドル箱路線である東海道新幹線を持つJR東海をはじめ東日本、西日本の本州3社と、九州、四国、北海道、貨物との格差が大きくなった。この間の経済低成長や人口減少など、社会情勢の変化に対応した公共交通運輸政策を総合的、長期的観点から再検討すべきだろう。民営といえども基盤は国鉄事業の延長にあるわけで、公益性はきわめて高い。

JR各社の中にある自社利益中心の経営感覚や共同体意識の崩壊が著しいことは、利用している国民なら誰もが感じている。地方では赤字路線廃止や駅の無人化などによって地域社会が崩壊しようとしている。一方で東海道新幹線は営業利益が30%を超えている状態なのに料金値下げがなされない。JR各社は地域独占が認められているだけに公益企業体として各社の利益をプールして地方へ配分するなどの再調整が行われるべきだ。各地の鉄道網が存続の危機を迎えているのに、政府は「民間」の名目で責任を回避している。

安倍政権は昨年、リニア名古屋～大阪間延伸を加速するために3兆円の財政投融资を決めたが、在来新幹線網とは整合性を欠きリスクも高いリニア計画は将来のわが国にとって大きな問題を招ききれない。こうした公共性が高い巨大プロジェクトを進める上では(1)採算性の確保(2)技術的信頼性の確立(3)環境への対応——の3点が不可欠なのだが、どの面から見てもクリアしているとは思えない。安全神話を過信した福島第一原発や超音速機・コンコルドのような失敗を繰り返してはならない。

企業が新しいプロジェクトに取り組む意欲は理解するが、公共性の高いものは認可した国が責任をもってチェック機能を果たすべきだ。着工したばかりの今ならまだ間に合う。将来のわが国に本当に必要な投資か、事業として成功するかを冷静に再検討する期間を設け、しばらくは工事を中止すべきだろう。

東京～大阪だけを結ぶリニアが完成して何が起こるか。結局は東京への一極集中が加速し、地方の過疎化が進むだけだ。国が勧める「地方創生」にも逆行する。それよりも地域活性化の基軸として進める新幹線は在来線との併用が可能な「山形新幹線方式」を原則とし、主要都市間を連結させればいい。その方がはるかに建設費も安く、早期実現も可能だ。国鉄を継承した鉄道は誰のためにあるのか。JRのためではない。国民のためにある。国鉄改革の成果をさらに全国で発揮してもらいたい。

■分割の弊害、サービスの悪化

櫻井寛 鉄道写真家

毎日新聞 論点 2017.03.31

分割民営化は基本的には賛成だったし、新生JRに対する期待も高かった。6社それぞれがライバルになって、どういう競争が始まるのか。最初に応えてくれたのがJR九州。「ハイパーサルーン」と「ゆふいんの森」という異なるタイプの斬新な特急列車が登場した。その後、現在に至るまで九州は素晴らしい車両を開発するだけでなく、社員一丸となって乗客本位のサービス向上に励んでいるのが伝わってくる。昨年、上場したのもうなずける。

一方で本州3社以外という似た状況ながら低迷著しいのがJR北海道だ。確かに自然状況の厳しさはあるだろうが、赤字削減、効率化ばかりが先行して、乗客の期待に応えていない。全国で

廃止が続いた寝台列車こそ、広大な北海道で復活してはどうか。大地の財産をもっと活用して欲しい。

本州 3 社は堅実な運営をしているようだが、乗車券とサービスには提案したいことが多い。まずは分割により国鉄時代にはあった周遊券などの企画乗車券がなくなり、JR 各社間の連絡サービスが悪くなった。新幹線では東海道新幹線と東北・上越・北陸新幹線との連絡が悪い。例えば、仙台から大阪に向かうとしよう。直通する新幹線はない。東京駅で乗り換えとなるが、ホームも改札も別々なので荷物を抱え会談を上り下りしなければならない。「のぞみ」と「はやぶさ」が同一ホームに並べば 1~2 分で乗り換え出来るのに。

またビジネス客優先で個室が無くなったため、乳飲み子を抱えたお母さんが他の乗客に気兼ねなく過ごせる空間もない。欧州のファミリールームを「こだま」に導入してはどうだろう。近年、外国人旅行客が急増しているが、その多くが購入している「ジャパン・レール・パス」は「のぞみ」に乗れない。車掌から下車を強いられスーツケースを抱えてホームでぼうぜんとしている外国人を何度も目にした。おもてなしの観光立国として救済措置はないものだろうか。

民営化による効果は確かにあるだろうが、問題なのは何かにつけて運営会社の管理が強く、寡占状態になっていることだ。車内販売のお菓子や雑誌はいつも限られている。運営とインフラを別の会社が行う「上下分離方式」を取り入れるなどして、もっと真の意味での民営化推進を提案したい。

■鉄道の楽しさ後世に

豊岡真澄 ママ鉄タレント・鉄道文化人

東京新聞 考える広場 2017.03.18

鉄道ファンになったのは 2005 年です。当時の担当マネジャーが鉄ちゃんとして有名な南田裕介さんで「真澄なら鉄子になるかも」と知識を仕込まれて（笑い）、こんな面白い世界があったのかと。それまでは鉄道は単なる移動手段。それどころか、私は東武東上線沿線の出身なのですが、ブレーキをかけたときの独特のにおいが好きじゃなくて、むしろ苦手でした。

車両のデザインや細部が好きな「車両鉄」です。都市部を走る車両は「速く安全に」が第一ですから面白みに欠けがちですが、地方に行くところか、私は東武東上線沿線の出身なのですが、ブレーキをかけたときの独特のにおいが好きじゃなくて、むしろ苦手でした。これは国鉄が民営化したからこそだと思います。一番好きなのは JR 九州の 883 系ソニック。メカニックで、機動戦士ガンダムに出てくるロボット兵器のグフやゲルググみたいなんです。

第三セクターの会社も工夫しています。頑張っているのが鳥取県内に路線を持つ智頭（ちず）急行と若桜（わかさ）鉄道。智頭急行は「スーパーはくと」という速くて美しい特急を運行しています。若桜鉄道は昨年五月、ピンクの SL を走らせました。8 日間の限定運行でしたが、1 年分の売り上げがあったそうです。

私は国鉄時代を知りませんが、知っている人は「堅くて気難しくて怖かった」と言いますね。今はお客さんに楽しんでもらいたいという気持ちでいっぱい。経営は大変だと思うんですよ。特に三セク鉄道は。でも、いろんなところに行かせてもらって、不況感を感じないのは唯一、鉄道業界なんです。目の前のことに集中して一つ一つをきちんと片付けていく感じで、マイナスのオーラが一切ない。

あえて気になることを挙げれば、最近、鉄道が高級志向になっていることです。庶民でも乗れ

る寝台列車はどんどんなくなってしまった。機関車が客車を引っ張り、停車するときに連結器のところで「がちゅん」と音がする。あれが良かったのに。

本当に鉄道って、知識に果てがありません。8歳になる息子は「におい鉄」。私が嫌いだった東武東上線のおい、ブレーキパッドのゴムが摩擦で焼けるにおいだったんですが、それで開花したんです。においでどの車両かかぎ分けられます。鉄道会社はこんな楽しみに満ちた世界を小さい子たちに伝えてほしい。夢を持たせてほしいんです。私もママ鉄として頑張ります。

JR九州「883系ソニック」



(*Wikipedia より)

智頭急行「スーパーはくと」



(*Wikipedia より)

若桜鉄道「ピンクのSL」



(*HUFFPOST より)

■地元密着、これからも

青柳俊彦 JR九州社長

東京新聞 考える広場 2017.03.18

JR九州は昨年10月、東証一部に上場しました。東日本、西日本、東海に次ぎ4番目で、本州以外では初です。この30年間、曲折はあったものの上場で民営化が完了しました。

九州の鉄道は、炭鉱や製鉄所が活況で、もともと貨物輸送が主でした。30年前、旅客輸送は後回しになっていました。首都圏とは違ってJR九州の移動シェアは5%だけ。なので、発足して最初にやったのは「旅客会社らしく」です。特急のスピードアップやダイヤの見直しに最初の十年をかけました。JR各社で初めて、新製特急列車を投入したのは九州です。在来線最高時速130キロ化の試験や開発も、九州が最初です。

でも、経営は苦しかった。国から渡された3877億円の経営安定基金を持ってスタートしました。基金の運用により、赤字(初年度約300億円)を補填(ほてん)する仕組みです。バブル期は金利が高かったが、バブルがはじけて、利子がどんどん下がり、運用益を得るのは難しくなっていました。

鉄道以外の事業に手を伸ばし新聞には「ダボハゼ商売」と書かれました。釣り堀など失敗例も。しかし、マンションやホテル、駅ビルの事業が中核となり全体収入の60%(鉄道の1.5倍)までになりました。マンションを購入いただいたお客さまには、鉄道会社なので「夜逃げしない会社(だから安心してください)」と言っています。

利便性向上などの「理性的戦略」に積極的に取り組むと同時に、「感性的戦略」も重視してきました。それが「ななつ星 in 九州」に代表される創意工夫とデザイン戦略です。

昨年4月の熊本地震では、回送列車が一編成脱線しました。13日目に仮復旧。その後脱線防止

ガード（レールの内側にレール状のガードを敷設）を付けるなどで今月 4 日に全面復旧し、徐行なしで運転しています。この 30 年、災害復旧の連続でした。復旧した区間は強くなりましたが、災害の対応には厳しいものがあります。

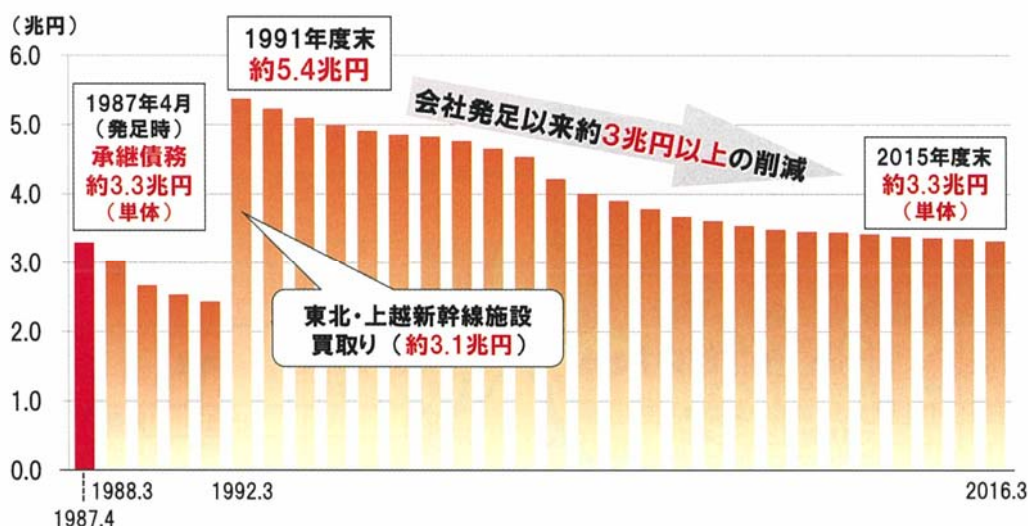
地元密着を念頭に頑張ってきました。今後は国内の他地域や海外の人に九州を知ってもらいたいです。海外では「阿蘇」は知られていても「九州」は無名なので。30 年を目前に上場を果たし、百点満点を付けたいところながら「七十点合格」かな。伸びしろを残したいのです。

■地域特性に合わせた交通を 富田哲郎 JR 東日本社長

毎日新聞 論点 2017.03.31

JR 東日本は幸運に恵まれた。スタートした最初の 5 年間はバブル景気で収入が 25% ぐらい増えた。分割直後は実質 6 兆 6000 億円もの借金があり、平均金利は 7%。それがバブル崩壊後は日本経済全体が引き締めに入り、今では平均金利 2% 余りに下がった。利子負担が軽減された効果は非常に大きかった。ただし、3 島会社は苦しい。国が設けた経営安定基金を運用し営業上の損失を穴埋めするというスキームが崩れた。そのことを考慮し、JR 北海道や四国の経営努力をみてあげて欲しい。

鉄道はある程度の輸送量があって成立する産業だ。ローカル線では沿線人口がどんどん減っている。民間企業なのだから、最終的な利益は必要だ。何が何でも鉄道だとされても、経営は厳しくなる。地域の特性に合わせ、交通モードを選択すべきだろう。BRT（バス高速輸送システム）への転換、第三セクターへの譲渡など。究極の目的は利便性の高い、有益な交通機関を残し、その地域の人たちが幸せに暮らしていけることだ。駅を中心としたまちづくりも鉄道会社の大きな役割になる。駅に魅力があればシャワー効果が生まれ、周りの商店街も潤う。



図： JR 東日本の有利子負債返済（JR ひがし 30 周年記念号）

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」より抜粋させて頂きました。

① 中国、欧州との鉄道輸送 20 年メド 3 倍に (5.12)

中国政府は 2020 年を目途に欧州との鉄道物流の輸送量を 2016 年の 3 倍に増やす。パソコンなどの輸出手段という従来の位置づけを、今後は中国主導の広域経済圏構想（一带一路）の経済成長を支える基盤として生かす狙い。

② 人口減にらみコンパクトな街を目指せ (5.12)

全国の自治体で住宅や商業・福祉施設などを一定の区域に誘導する「立地適正化計画」の策定が広がっている。地方の人口減少が加速するなか、郊外での無秩序な開発に歯止めをかけ、コンパクトな都市構造に転換することが求められているため。

③ 満員電車緩和へ取組み (4.29)

東急、定期バスで乗り換え。JR 東、駅改札に混雑度表示。首都圏の鉄道各社などがラッシュ時の満員電車の混雑緩和を目指し、官民連携の「快適通勤プロモーション協議会」を立ち上げ、「時差ビズ」を提唱した東京都の後押しのもと、各社は知恵を絞る。

④ 止まらぬ人口減、地方、都心との二極化進む (5.15)

秋田県 100 万人割れ、仕事の確保課題に。人口減少を実感する統計データが相次いでいる。4 月 1 日の秋田県の人口は 87 年ぶりに 100 万人を割り込み、静岡市は政令指定都市の基準である 70 万人を下回った。

【その他】

- ・鉄道、有事対応ルール化へ (5.06)
- ・マレーシア高速鉄道「予定通り開業」日本受注目指す (5.04)
- ・豪華寝台、観光振興も発信「四季島」運行開始 (5.02)
- ・政府、大阪万博開催へ立候補、IR・都構想行方占う (4.23)
- ・長崎新幹線 22 年度開業、フリーゲージトレイン開発綱渡り (4.21)

■シビルNPO連携プラットフォーム (CNCP) が会報第 37 号 を発行

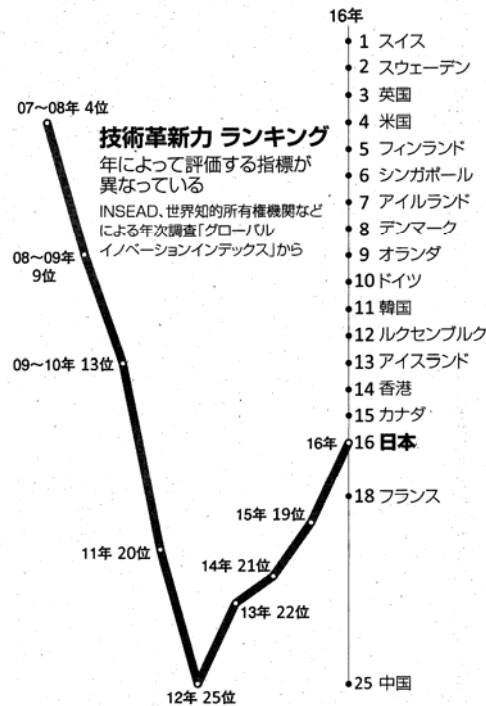
- ◇巻頭言 自転車について思うこと CNCP 理事 木谷信之
- ◇トピックス 第 1 回 CNCP サポーターミーティングの開催 CNCP 副代表理事 花村義久
- ◇部門活動紹介 ・地域活動推進部門 SLIM Japan 副理事長 中村裕司
- 世界のインフラはこれからどうなるか
- ◇会員紹介 特定非営利活動法人 建設技術監査センター
～会計検査院・日本技術士会の歴史と NPO が目指す工事監査～

*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

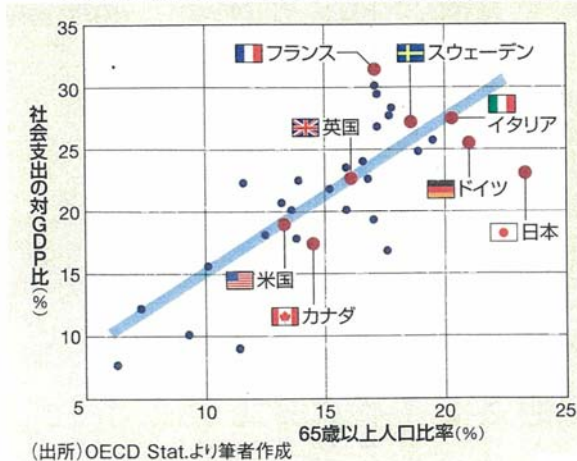
① 技術革新力 (イノベーション) ランキング 出典：朝日新聞 2017.04.21

この10年、世界が激変する中で、日本がイノベーションを生み出す社会に変わったとは思えない。フランスの経営大学院 INSEAD や国連の世界知的所有権機関などによる昨年のイノベーションのランキングで日本は16位。シンガポール、韓国、香港、に及ばない。調査指標の変更はあるが、07年の日本は4位。低迷は明らかである。



② 未婚化を社会は支えられるか 出典：週刊東洋経済 2016.05.14

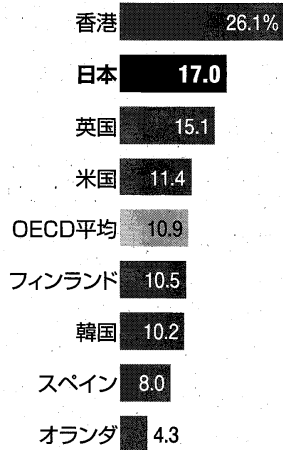
■ 日本の社会保障コストはまだ割安
—65歳以上人口比率と社会支出の対GDP比(2011年)—



未婚者の増加が社会に与える影響は大きい。現行の生活保障システムは家族の存在を前提としている面が強いのに対して、生涯未婚者は配偶者や子供がおらず、個人の備えだけでは対応が困難と考えられる。そうすると必然的に社会保障の機能強化が求められ、財源の確保が必要となる。幸いなことに日本のGDPに占める税と社会保険料の負担率(国民負担率)は、主要先進国に比べてまだ低い水準にある。

③ 日本の子「からかわれた経験」高い 出典：朝日新聞 2017.04.29

「少なくとも月に数回、ほかの生徒にからかわれた」と答えた15歳の子どもの割合 OECD調べ



調査は15才を対象とした学習到達度調査(PISA)の一環として2015年に実施され、日本からは高校1年生が約6600人参加した。日本で「からかわれた」と答える生徒が多い理由について、日本では「いじる」「いじられる」といった行為が学校内の会話でされやすい点が指摘されている。テレビのバラエティー番組で場を盛り上げたり面白いことを言ったり出来るかが重視されることに影響を受けているのか？

PF書店

① ドイツのコンパクトシティはなぜ成功するのか (近距離移動が地方都市を活性化する)

村上敦著 学芸出版社

コンパクトシティという言葉が日本中に溢れて久しいが、成功例の話題は耳にしない。6章構成だが、第1章が「日本のコンパクトシティはなぜ失敗するのか」という刺激的な構成である。都市計画制度、一代限りで消費される戸建願望、等々原因は諸説あるが、すべて都市計画と住宅政策の失策から来るツケと手厳しい。ドイツのショートウェイシティを具体的に紹介しており、本書のサブタイトル「近距離移動が地方都市を活性化する」が一つの解決策となるのか。



② たて社会の人間関係

中根千枝著 講談社現代新書

半世紀にわたり本書が読まれ続けている理由は何か。第一に学問の裏付けがしっかりしていること。第二に比較方法論を用いていること。第三に体系的であること。第四にイデオロギーと無縁なこと。第五に高度成長の時代にぴったりだったこと。とにかくアイデアが明快で切れ味が鋭く、応用がきき刺激に満ちている。著者はイギリスに留学して社会人類学を学び、それを踏まえて日本社会を考察している。本書は英訳されてペンギンブックスに入り、日本理解の定番となっている。



③ 小論文1 ー日本の文化を見直すー 朝日新聞

朝日新聞の社説や天声人語を題材にして小論文学習に取り組む高校生向け教材「大学入試対策 小論文 全6冊」。4月から9月まで毎月1冊ずつ刊行、6冊セットの購入が基本だが全国の紀伊国屋書店では1冊単位の購入も可能。

- 第1号【文化】日本の文化を見直す
- 第2号【福祉】超高齢化社会と私たちの生活
- 第3号【教育】日本の教育と学びの未来
- 第4号【憲法】日本国憲法と私たちの生活
- 第5号【外交】日本外交と国際社会
- 第6号【環境】世界の水資源と日本



事務局通信

◇定時総会の日程が決まりました。

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

～ ● 今月の写真コーナー ● ～

「世界遺産；インドのチャトラパティ・シバージ・ターミナス駅」



(写真提供：JRC 小林繭美さん)

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