

JR 北海道、国と道が議論主導を

朝日新聞 社説 (2017. 11. 17)

JR 北海道が路線全体のほぼ半分、10 路線 13 区間について「単独で維持するのは困難」と表明してから 1 年がたった。

路線の存廃や経費の分担をめぐる沿線自治体との協議は、全般的に進んでいない。

JR 北海道は昨年度も全路線が赤字で、その総額は 500 億円を超えた。「3 年で資金繰りがつかなくなり、全列車が運行できなくなる恐れもある」という。

事故や不祥事を繰り返した末、廃線の可能性を口に始めた JR 北海道に対し、沿線地域には強い不信感がある。だが、存続させるには資金が要る。話し合いは避けて通れない。

対象路線は国土の 2 割を占める北海道の全域に広がり、一部は農産物を全国へ運ぶ役割も担う。国と北海道が主導し、協議を加速させていくべきだ。

国の責任はとりわけ大きい。

JR 北海道は 1987 年の発足時から、国が拠出した基金の利子で鉄道の赤字を埋めるという支援を受けている。経営危機の最大の要因は、90 年代半ばから続く低金利でそれが成り立たなくなり、年間 500 億円規模の赤字を埋められていないことだ。

石井啓一国交相は「金利の変動は想定されたこと。経営努力で対処するのが基本だ」と言う。だが、橋やトンネルの老朽化も進み、JR 北海道単独では手に負えないのが現実だ。

北海道庁の有識者会議は今年 2 月、「国の抜本的な支援なしでは JR 北海道の経営再生はできない」と指摘した。基金の利子減少による経営難は JR 四国も同じだ。JR 発足から 30 年の大きな課題として、国は支援の在り方を抜本的に見直すべきだ。

沿線の自治体も、地域の現実を直視する必要がある。

道内の高速道路はこの 30 年で飛躍的に拡充され、無料の区間も多い。自治体や住民は歓迎したが、鉄道離れは進んだ。

地域住民がもっとも望む「足」は鉄道か。車を運転できない学生や高齢者にとっては、目的地の学校や商業施設、病院に行きやすいバスのほうが喜ばれるかもしれない。

鉄道の存続を訴えるだけでなく、理想の公共交通を住民と考える好機とする。自治体にはそんな前向きな姿勢を求めたい。北海道は今までの交通政策の失敗を認識し、道全体の交通網再編を率先して進めるべきだ。

「北の鉄路」の危機は、人口減少が進むどの地方にもひとつとではない。大切なのは鉄道会社任せにしないことだ。地元の交通を守るためにどんな手を打つべきか。手遅れになる前に、地域全体で知恵を絞りたい。

(JR 北海道に関する意見や提言が巷にあふれていますが、それらを総括した“説”として引用掲載します。事務局)

WS（ワークショップ）研修

2017年度 未来構想PF（東京地区）WSを終えて

平成29年度WSファシリテーター

正能 俊輔

このWSは、平成21年度から始まり、私はその第1回の「池袋駅将来構想」というテーマの際のメンバーでした。まさかその8年後、ファシリテーターとしてWSを運営することとなり、非常に不安でしたが、様々な箇所です仕事をされている若手の皆さんに助けていただき、何とか務められたのではないかと思います。

今回のテーマは、「20年後の鉄道の将来像」としました。これまでのWSで何度も取り上げられてきたテーマではありますが、私自身の強い思いで設定しました。というのも、現在私たちが取り組んでいるプロジェクトの殆どが、過去の先輩方が問題意識を持って産みだし、時間をかけて成熟させてきたものであり、先輩方の思想に時代がようやく追いついて、施策として形になっています。いわば、私たちは「親の脛をかじって」仕事をしているわけです。

今回のWSのメンバーは20代後半から40代前半で構成されていましたが、この世代が次の世代に対して、先輩方が残してくださったような「遺産」を産み出せるよう、今から未来を予測し、課題とその解決策を考え、提案できるような力をメンバーみんなにつけていきたいという趣旨で皆さんに取り組んでいただきました。

（こういうことをしていくべきだと社内の「次代にえるメッセージ」で話をしました）

各箇所です中堅社員として活躍されているメンバーの皆さんにおかれては、限られた時間の中で、理想と、現実の仕事上とのギャップの中で大変苦労されたのではないかと思います。頑張ってお考えをまとめ、提案してくれました。皆さんの考えが全部形になるかも、または全部形にならないかもしれません。今すぐには答えは出ませんが、常に先を見据えた視点で物事を考えるという、今回のトレーニングが今後の鉄道人生の一助になってくれれば幸いです。

一方、私自身も限られたWSの時間の中でメンバーの意見を引出し、会をまとめていくという難しい立場を担うこととなり、不慣れな運営となってしまいましたが、よい勉強になりました。ありがとうございました。

最後に、WSの運営を支援していただいた事務局の皆さま、厳しくも温かいコメントを頂いたアドバイザーの皆さまに御礼を申し上げます。

（JR 東日本東京工事事務所 中央課）

WS研修テーマ：20年後の鉄道の将来像。 9月～11月検討手順に沿ってほぼ隔週で7回開催。
参加メンバーはファシリテーターを含め10名で、土木系7名建築系3名、JR東京工事事務所6名と鉄道運輸機構・鉄建建設・JRED・JRCから各1名、女性2名男性8名、という構成でした。

VOICE (会員の声)

今回は、ジェイアール東日本建築設計事務所の若手社員から意見を聞いてみました。不定期ですが、今後法人会員各社の社員や賛助会員からも、いろいろなテーマで「思うところ」を述べて頂く予定です。

テーマ：駅において変わるものと変わらないもの

■ジェイアール東日本建築設計事務所社員（平成 22 年度入社）

ニュース等で昨今の社会変化に触れるが、悲惨な事件が絶えず、特にここ数年はテロ事件が頻発しており、大きな衝撃と、深くもやもやした感情が消えないでいる。懼りながら、私達の職能で何ができると想いを巡らすことがしばしばある。

今回、こうした社会変化に駅がどう変化し、変わらぬ使命を守っていくか、焦点を絞って自分なりに触れてみることで本テーマへの稚稿に代えさせていただきたい。

まず、駅の使われ方はどのように変化しうるのか。近年鉄道駅には駅機能のほか様々な用途が内包され、使われ方が多様化している。しかしながら、基本的な駅の在り方や機能、構成については、それこそ産業革命的な交通インフラの刷新がない限り変わらないのではないかと考えている。駅舎に複合的な用途が付加され続けても、そのエリアを地盤とする人々が集い、その地を目的とする人々が集う場であることは変わらない。また、駅は古くから街のコアとなる施設である。上記のとおり多くの人々が集うことも然り、地域を象徴する施設として計画され、資金が投入され、長い時間軸で使用される。これらも変わらぬ駅の性質と考えられ、政治的主張によるテロの格好の標的となる。駅とそこに集う人々の安全を守ることが変わらぬ使命であろう。

こうした背景から駅施設での有事対策の必要性は自明で、色々な意味での安全が駅では求められているだろう。先日訪れた国外の駅では、改札とは別に有人のセキュリティゲートが導入されていた。日本ではイベント施設等で仮設されているが、駅でも同様の機能を組み込んだ空間を構成する必要が出るかもしれない。

少しディテールに目を向けると、例えばゴミ箱について、ある国では中で爆発する前提で強固な仕様となっているが、日本は中が見えるよう透明になっている。どちらが正解か一概に言えないが、同じテロ対策でも正反対のことをやっていて興味深い。駅空間に置き換えると、より強固にセキュリティをかけていくか、より開放的にして人々の目に触れるようにしていくか、どの道へ変化していくべきだろうか。

2020年オリンピックパラリンピックまであと2年半に迫り、それ以降も社会情勢は益々混沌となっていくことを想定し対策を講じなければならない。駅の細かな設備仕様から空間構成まで多角的に議論し、街へ派生させることで人々の安全に寄与すべきだろう。

■ジェイアール東日本建築設計事務所社員（平成 22 年度入社）

昨今、日本型 TOD (Transit Oriented Development) が注目を集めている。東南アジア、インドの他、中国、ロシア、南米等の新興国の都市開発のモデルとして、その技術や計画手法が輸出されている。

日本の都市構造・開発の中で、醸成された「変わらない」駅中心のまちづくり、その両側面が

海外で評価されている。

日本型 TOD が海外で注目される理由は、駅を中心とした公共交通中心の街づくりという一側面だけでなく、それに求められる駅の空間づくりにあると考えている。

都市部のターミナル駅を論点として、以下のようなものがある。

- ・大空間などのわかりやすさ

ターミナル駅などでは、多くの人が集まるため、自分が駅のどこにいるかすぐに把握できる、大空間やひとつながりの空間が、わかりやすさや安心感をつくる。

- ・鉄道と視線がつながる空間

乗り換えのしやすさなどの利便性を高める鉄道との視線のつながり。ホーム・コンコース・街の空間は、立体的な関係性となることが多いため、その立体的な視線のつながりが空間にダイナミズムを生む。

- ・街の中心として拠点性を高めるアイコンとなる空間

ダイナミックな大空間や立体的な空間が、街のアイコンやランドマークとなり、中心としての拠点性を高める要素となる。

海外では、駅の高度利用の観点から、商業・業務機能など他機能との一体開発が行われることが多い。日本においても同様で、今後は駅がより複合的になる一方で、駅を中心としたまちづくりを実現するためには、先述のような空間の重要性・役割はさらに高まるであろう。

たすきリレー

自然体ヨガやっています

世を挙げて”ヨガ“ブームである。なので始めたわけではないが、もう 10 年以上前から週 1 回（休むことも度々だが）ヨガを楽しんでいる。何せ自然体で、年寄にはもってこいの、難しいアクロバットのポーズがほとんどなく、ゆったりと 1 時間半を過ごせる。体が柔らかくなったかと言われれば「少しだけ」と答えているが、2・3 日は体の調子がいいのでいまだに続けている。

以下に、先週行ったポーズの一つを紹介するので、興味のある方は是非挑戦してみてください。

（以下に、教室の先生が生徒に配布されたチラシをそのまま掲載）

背中を伸ばすこと シャシャンカ アーサナ（礼拝のポーズ）

【背中を伸ばす筋肉をめざめさせよう】

「押してもダメなら、引いてみな」と言う言葉がありますね。筋肉を働かせる時、私たちは頑張っ肩に力を入れる習慣があります。無意識に歯を食いしばって、表情も固まっているのではないのでしょうか。そんな頑張りが、積もり積もって肩コリを作ってしまうようです。では、肩の力を抜く一番簡単な方法とは・・・それは笑顔を作ること。もう一つは、犬や猫をみればわかるように、動く前にしっかり伸ばすこと。頻繁に、腕を押し伸ばして、背中の緊張をとることが大事なのです。押すだけでなく、引き戻される、伸びのある身体で肩こりを予防しましょう。

ステップ1 膝の裏から膝を押し出す

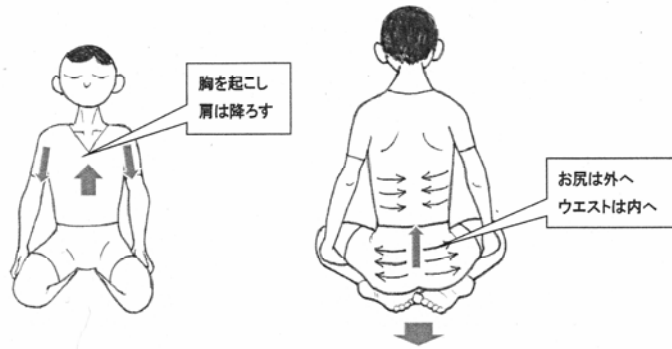
膝の裏側から「膝を押し出す力」と「お腹を引き込む力」でバランスをとる。
尾骨を引き込み、腰を起こす。

膝の後ろに手を差し込み圧迫する



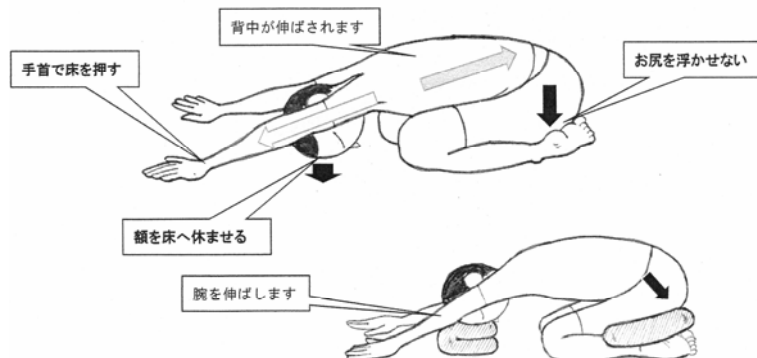
ステップ2 皮膚の流れを感じて腰を立てよう

お尻の皮膚を広げ、ウエストの皮膚を寄せることでバランスを取ります。
胸を押し上げると同時に、お尻を踵に重く沈める。



ステップ3 腕は押し、腰は沈め、背中をしっかり伸ばす

お尻が踵から浮かないように、腰を落として、腕を押し伸ばす。
お尻が浮く場合は、お尻と額の下にサポートを入れ高くして休ませます。
腕を真っ直ぐ押し出す、額はリラックスさせましょう。



(自然体ヨガ教室講師：早川正人 浦和スタジオアップル)

NEWS

■交通新聞（2017.11.15）より

外出する人過去最低に “旅行しない若者” 増加

全国の都市部での人の移動を把握する国土交通省の全国交通特性調査がまとまり、2015年度（平成27年度）の特定日に通勤・通学、買い物、旅行などで外出した人の割合は平日80.9%、休日59.9%で、1987年（昭和62年）の調査開始以来の最低となった。1日当たり平均移動回数も平日2.17回、休日1.68回で、こちらも過去最低に。国土交通省は高齢化社会の進行に合わせて、“旅行しない若者”の増加が背景にあるとみる。

男女別年代別で最も移動回数が多いのは男性50～59才、女性40～49才で、男性はいわゆる働き盛り、女性は働く女性の増加に加え、子育てを終えた主婦が旅行を楽しむ様子が見え始める。移動回数最低は男女いずれも20才代で、20才代の移動回数1.43回は70才代の1.60回より低い。インターネットやスマートフォンの普及で外出の必要性そのものが減少していることが考えられる。

20才代の若者が利用した交通機関別シェア（平日の3大都市圏）は、鉄道50.3%、マイカー（自分で運転）17.4%、徒歩11.1%であった。初回と比べ鉄道利用者数は大きく変わらないものの、若者のマイカー離れで相対的シェアが増加したと思われる。

目的別移動回数は、①帰宅②私事③通勤④通学⑤業務——の順。前回より増えたのは1項目もなく全項目とも減少している。通勤、通学より帰宅の回数が多いのは、朝は通勤、通学を区別、夕方の退勤、下校時はまとめて帰宅とカウントするためである。

■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 安全運転の海外進出、英で鉄道運行開始（12.12）

JR東日本は三井物産やオランダ系鉄道会社と英国中部の鉄道網で運行を始めた。日本の鉄道会社が海外で運行に本格的に携わるのは初。日本市場の人口減を背景に海外に活路を求めるのは企業経営の命題だが鉄道会社を運営するのは容易ではない。

② 生産性1.6倍 働き方改革「時間より場所」（11.20）

政府は生産性革命を掲げ、設備投資や人材投資を促す。だが工夫次第で生産性はぐっと高まりかもしれない。自宅や外出先など、勤務先以外で働く「テレワーク」を導入した企業の労働生産性は、導入していない企業の1.6倍という調査もある。

【その他】

- ・鉄道設備点検にドローンを導入：JR九州（12.12）
- ・東海道新幹線「20世紀遺産」に：イコモス国内委（12.09）
- ・東京駅丸の内口の再整備完了、新たな観光名所にも（12.07）
- ・インフラ普及目指し見本を選出 国交省来春から（12.05）
- ・橋の修繕、今後50年で27兆円「小市町村は財源困難」（12.04）
- ・圏央道、2024年度に全線開通へ。千葉県内の整備加速。国交省と財務省（12.01）

- ・地震観測網を減災に生かせ、陸海統合観測網（通称モウラス）（11.24）
- ・都内のインフラの魅力発信「インフラツーリズム」の普及本格化（11.22）
- ・25年大阪万博誘致へ日本、途上国支援をアピール（11.16）

■計画・交通研究会が会報 2017-11 を発行

□インタビュー

国際的視点から日本の風景をとらえる 東京大学大学院都市工学専攻 西村幸夫教授

□Projects. 会員企業百景：清水建設の土木広報

「家族の心まで近づきたい。」と「暮らしのそばに、じつはドボク。」

□Projects. 行事報告

第3回イブニングセミナー「ハッ場ダムの歴史」

秋の見学会 ハッ場ダムと小布施の町並み修景・善光寺口再整備ほかを巡る

□Laboration: ユニークラボ探訪

石積み学校を通じてあらたな景観工学に挑戦する真田純子研究室（東工大）

□News Letters.

産学協働若手勉強会：柏の葉スマートシティを見学しました

産学協働留学生サマーセミナー連絡協議会：大都市の鉄道と地域開発 2017 セミナー開催

*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44号を発行

◇今月のひとこと

CNCP 代表理事 山本卓朗

◇巻頭言

土木学会との連携・協働

土木学会シビルNPO推進小委員長

田中 努

◇コラム

気候変動について思う

CNCP 事務局長 内藤堅一

◇トピックス 東日本津波災害の復興地域を巡って（その2）～宮城県南部砂浜海岸～

NPO 法人「スリム Japan」 会員 塩入淑史

◇明治150年企画特集（4） 一般人から専門記者への階段～歴史の節目と専門紙の役割～

日本水道新聞社 日本水道新聞記者 武田教秀

◇介意紹介 特定非営利活動法人 シビルまちづくりステーション

橋百選 ～全国都道府県別解説付き写真集～

◇部門活動紹介 事業化推進部門

CNCP アワード 「市民社会を築く建設大賞 2018」の募集が始まります！

◇シドニー視察旅行記（1）～プロローグ～

CNCP 常任理事 有岡正樹

◇会員からの投稿 日本列島の自然と世界の古代文明から

NPO 法人 関西ミニウイングス事務局長 山下正章

◇サポーターからの投稿 老後はどこに住みますか？

CNCP サポーター： SLIM Japan 理事 神 弘夫

◇お知らせ サポーターを募集しています

*詳細は CNCP 事務局にお尋ね下さい。 info@np-cncp.org

今月の国際比較データ

① 世界のオフィス賃料の高額都市ベスト10 出典：プロパティマネジメント 2017.12

不動産サービス世界大手 CBRE は、世界の都市のオフィス賃料の高額ランキング（2017 年第 2 四半期末）を集計している。

最も高額なのは香港（セントラル）で、2 位は北京（ファイナンス・ストリート）、3 位は香港（ウエスト・カオルーン）と続く。その他の主要都市ではロンドン（ウエスト・エンド）が 6 位、東京（丸の内／大手町）が 7 位であった。一方ニューヨークのマンハッタン（ミッドタウン）は 4 位で、前回調査（2016 年度末付）の 6 位から 2 ランク、ミッドタウン・サウスは 11 位から 9 位へ 2 ランクアップした。

〔図表〕世界のオフィス賃料の高額都市ベスト10

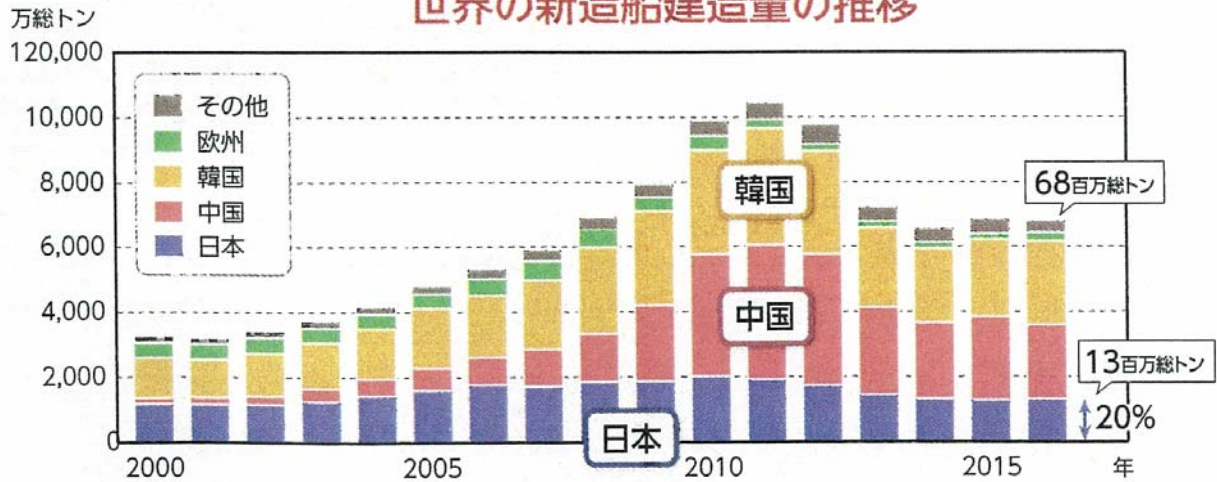
順位	都市	国	年間賃料 (ft ²)	月坪 日本円 (\$1 = ¥113.63)
1	香港（セントラル）	香港	\$269.26	¥90,717
2	北京（ファイナンス・ストリート）	中国	\$174.07	¥58,646
3	香港（ウエスト・カオルーン）	香港	\$163.57	¥55,109
4	マンハッタン、ニューヨーク（ミッドタウン）	米国	\$153.50	¥51,716
5	北京（ファイナンス・ストリート）	中国	\$151.87	¥51,167
6	ロンドン（ウエスト・エンド）	英国	\$136.38	¥45,948
7	東京（丸の内／大手町）	日本	\$132.09	¥44,503
8	上海（浦東）	中国	\$120.11	¥40,467
9	マンハッタン、ニューヨーク （ミッドタウン・サウス）	米国	\$113.53	¥38,250
10	ニューデリー（コンノート・プレイス）	インド	\$110.85	¥37,347

② 世界の造船建造量の推移 出典：国土交通 No.147（2017.12～2018.01）

特集：世界と戦う船造り～海事生産性革命（i-Shipping）の推進

日本の造船業の世界シェアはピーク時には 50% を占めていましたが、韓国や中国の台頭で現在は約 20%（世界第 3 位）となっている。一方生産性（一人当たりの生産量）を比較すると、日本は韓国の 1.2 倍、中国の 6 倍で、日本造船は高い技術力や生産管理能力を有しており、世界一の生産性を誇っています。また、現在わが国の造船業は、国内での部品調達率が 85%、地方での生産比率が 93% に達しており、日本の経済を支える重要な産業の一つと言えます。

世界の造船建造量の推移



③ 若者の婚姻・恋人の有無 出典：データで読む教育の論点 舞田敏彦著 晶文社

主要国の10代と20代の若者に、婚姻状況・恋人の有無をたずねた結果、日本は「恋人なし」の比重が高くなっています。10代では90%、20代でも57%が恋人なしです。欧米では20代になると、結婚（事実婚）している者、恋人ありの者が多くなっている。日本での恋愛に消極的な若者の増加については諸説あるが「恋愛なんて面倒」という心理が大きく影響している。

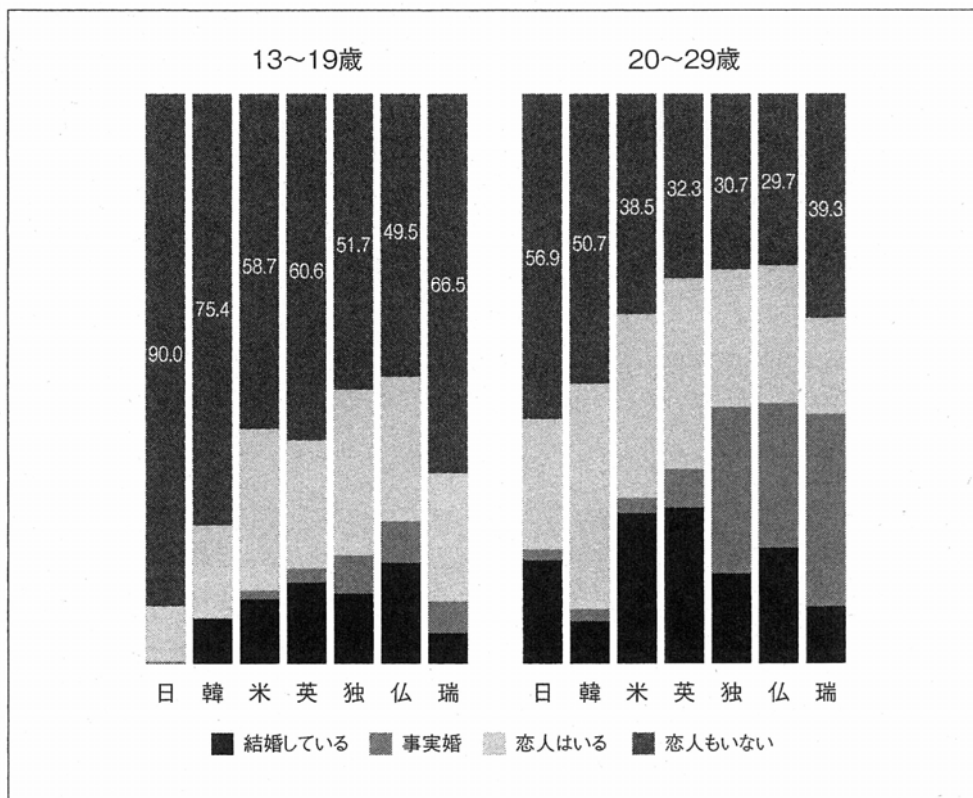


図5-1 若者の婚姻・恋人の有無の国際比較

※瑞：スウェーデン

PF書店

① 東京都市計画の遺産 —防災・復興・オリンピック

越澤明著 ちくま新書

戦災復興事業と東京オリンピックという二度の都市計画は中途半端であり、インフラ未整備の密集市街地を多く出現させてしまった。だがいま、都市づくりを巡る情勢は大きく変わった。阪神・淡路大震災や東日本大震災という大災害が起きた。2020年の五輪開催も決定した。首都大地震に備えた防災都市をいかにつくるか。五輪に向けて、どのような都市づくりをすべきか。少子高齢化、都市観光や文化力の強化への取り組みは……。知られざる戦後東京の都市計画の歴史を掘り下げ、その遺産と現在を検証。魅力ある世界都市東京の発展のため道程と政策を明らかにする。



② 遺言。 養老孟司著 新潮新書

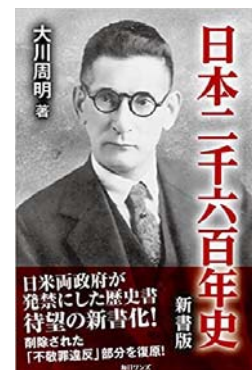
動物とヒトの違いは何か？私たちヒトの意識と感覚に関する提案——それは人間関係やデジタル社会での息苦しさから解放される道にもなる。「考え方ひとつで人生はしのぎやすくなりますよ」そう筆者は優しく伝える。25年ぶりの完全書きおろしとなる本著は、50年後も読まれているにちがいない。知的刺激に満ちた、このうえなく明るく面白い「遺言」の誕生！80才の叡智がここに。



③ 日本二千六百年史 新書版 大川周明著 毎日ワング

日米両政府が発禁にした歴史書、待望の新書化！削除された「不敬罪違反」部分 37箇所を復原。

著者大川周明は、昭和戦前の国民に多大な影響を与えた思想家である。昭和14年に発表されるや本書は官憲の弾圧を受けつつも数十万部売り上げる大ベストセラーに。敗戦後、GHQから「危険」ということで発禁にも。「当時の政府が何を恐れていたのか、今回削除箇所を読むだけで自ずと見えてくる」と作家の長蘆安浩氏も絶賛。



事務局通信

◇PF 通信、平成 29 年バックナンバー

プラットフォーム通信 平成29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)	たずきりレー (OBからの伝言)	国際比較データ	PF書店
38	1月	・山本会長はじめ理事8人 年頭所感	・計画段階の施工計画 (藤沢駅改良) 事務局	・事務局 天声人語	・森満夫(関西シビル) 創立50周年に重ねて思うこと	①アジア中東地域のスタート アップ資金調達 ②拡大を続ける都市 ③トランプ大統領誕生新興国リスク	①無私日本人 ②東海道新幹線と首都高
39	2月	・皆川勝(東京都市大学) インフラメンテナンス国民 会議の動向	・園田弘世(JR東工所) WS研修を終えて		・水野晴信(前計交研事務局長) ジャンヌダルク今も生き続け る救国の乙女	①日本に暮らす外国人 ②インターネット利用者数と 携帯電話契約数	①老いる家 崩れる街 ②天災と国防 ③心に感じて読みたい送る言葉
40	3月	・日比野直彦(政策研大学院大学) 新しい交通ビジネスの動向と 都市鉄道計画		・岩井有人(JR東工所) 日課の通勤ウォーキング	・匿名 京業線東京会Final	①新幹線のスピードアップ ②旅客平均輸送密度 ③横浜市内の地域別外国人 宿泊者数	①ローソクの科学 ②トランプのアメリカ ③弘兼流60歳からのてぶら人生
41	4月	・瀬川雄次(元鉄道・運輸機構) 新宿貨物跡地の土地処分 について			・事務局 一般社団法人 日本の伝統を守る会	①アフリカでクローズアップする 中国の存在 ②覚醒剤の密輸	①地方創生大全 ②流れをつかむ日本の歴史 ③科学報道の真相
42	5月	・山本卓朗(PF会長) シニア人材の活用にもう少し 知恵がないか		・事務局 JR発足30年 8人のコメント		①技術革新カラキング ②未婚化を社会は支えられるか ③日本の子「からかわれた 経験」高い	①ドイツのコンパクトシティはなぜ 成功するのか ②たて社会人間関係 ③小説文
43	6月	・斉藤親(JR東日本) 地方都市中心商店街の終焉!!			・事務局 定年後に大切なもの "きょうよう"と"きょういく"	①民活型交通プロジェクトへの 投資額 ②中国人に人気の海外旅行先 ③99カ国でサイバー攻撃 ④タカスハイブンの実態次々あらわに	①技術屋の心眼 ②行動する技術者たち ③なんにもできないおとうさん
44	7月	・岡部安治(尼崎築港) 駅近の不動産を求めて	・事務局 WSとは もう少し具体的に ファシリテーターとは	・横内啓隆(JRC) 原点		①世界の都市総合ランキング ②世界の住みやすい都市ランキング ③住みやすい街の世界ランキング ④先進7カ国の15~34才主な死因	①人生の暗号 ②自民党「一強」の実像 ③「死ぬくらいなら会社辞めれば」 ができない理由
45	8月	・矢島隆(区画整理促進機構) 高速鉄道・都市鉄道輸送と 日本型TOD ことから		・事務局 都市のスポンジ化問題	・事務局 老いをおもしろくおかしく、 今現在を楽しむ	①世界の国の数・面積・人口 ②主なる国の鉄道輸送量 ③日本が輸入するワインの 国別シェア	①鉄道が創り上げた世界都市・東京 ②昭和16年夏の敗戦 ③日本を創った12人
46	9月	・土井博己(JRC) なぜ人は旅に出るのか	・事務局 新講座始まる		・元木義隆(日本シビック) 富山湾から駿河湾へ「日本アル プス大権走の山旅」 (三伏峠~荒川三山から赤石岳を超えて)	①主なる国の自動車保有台数 ②初めてパソコンを使ったのは 何歳か ③各国の核弾頭保有数	①人口減少時代の土地問題 ②日本人は大災害をどう乗り越えた のか ③40才が社長になる日
47	10月	・山本卓朗(PF会長) 「車の自動運転」を考える		・JR建工部門社員2名 私の考える地方鉄道の 将来像	・事務局 ハッタンダム	①主なる国の民間航空輸送量 ②子どもの将来展望 ③主要国の国防費	①忘れられた巨人 ②私を離さないで ③遠い山なみの光
48	11月	・清畑晴雄(JRC) 吊り橋の保守と日・ザのきずな		・岩井有人(JR東工所) 環状都市フライブルクの トラム(LRT)		①世界ではどんな災害が起きて いるのか ②テレワークの現状	①鉄道が創り上げた世界都市・東京 ②なぜ、健康な人は「運動」を しないのか？
49	12月	・朝日新聞社説 JR北海道、国と道が議論主導を	・正能俊輔(JR東工所) 2017年度東京地区WS 研修を終えて	・JRED社員2名 駅において変わるものと 変わらぬもの	・匿名 自然体ヨガやります	①世界のオフィス資料高層都市 ベスト10 ②世界の造船建造量の推移 ③若者の婚嫁・恋人の有無	①東京都市計画の遺産 ②遺言。 ③日本二千六百年史

～ ● 今月の写真コーナー ● ～

最近島根と高知を旅行。松江城は国宝で高知城は重要文化財。城好きにとって一度はたずねたい「名城」だとか。(写真提供：PF事務局)



【松江城】



【高知城】

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