

インフォーマルなワークショップの活用を
—プラットフォーム通信第50号によせて—山本 卓朗
(社) 未来構想 PF 会長

明けましておめでとうございます。

プラットフォーム通信が第50号を迎えました。一般社団法人「未来のまち・交通・鉄道を構想するプラットフォーム」を2010年（平成22年）秋に設立してから3年目に第1号を作成し、以来毎月のメール発信を心がけてきました。この間多くの皆様から原稿をお寄せいただき、おかげ様で貴重な資料集となっています。心から御礼申し上げます。

さて未来構想PFでは、産学官の枠を越えた情報交流を指向していますが、今まではJR東日本グループをメインとするワークショップ（WS）研修が中心でした。しかし最近は本来のねらいである大学・行政に民間企業（鉄道、建設、コンサル、不動産）を加えた将来構想WSも出来るようになってきました。また他機関との連携を含め、未来構想PFが企画実施した技術講演会も定着してきました。当プラットフォームを実施の“場”としたワークショップは、インフォーマルであることが大きな特徴と考えています。高度情報化社会というのは、なかなかやっかいなもので、情報が過度に出回り、時にはネット上で“炎上”して被害者が出ることもしばしばです。コンプライアンス重視のためにミスを犯さない行動が求められ、また行政や企業の情報管理が厳しくなるのは仕方ありませんが、フリーな立場で議論したり、懇親会をしたりするのも、何となく実施し難くなってきたと思います。しかし大げさに言えば、日本経済を活性化させるためにも、ひとり一人が積極的に将来を語り、構想を生み出していく高度成長期のような熱気が必要だと思います。組織に属する個人が他の組織の人たちに声をかけて議論したいと思った時に、新たに場を作るのはたいへんやっかいです。ささやかにしても予算が必要ですし立案も欠かせません。そんな時に、実施をサポートできる未来構想PFのようなインフォーマルな”場“が役に立つのではと思うようになりました。

さてインフラの将来ビジョン、中でも都市のど真ん中で施工する交通インフラは、懐妊期間がたいへん長く、20年や30年かかって実現することが多くなっています。プラットフォーム通信の第1号を発信したのは、東京オリパラ招致が決まった直後でした。現在急ピッチで行われている関連工事が終了した直後から、先延ばしされていた次のプロジェクトが動き出すでしょう。私たちの仕事はさらにその先を見据えた長期的なインフラ整備を構想することです。そしてそのために、未来構想PFのようなインフォーマルなWSが方々で活発に行われることを期待したいと思います。

WS (ワークショップ) 研修

WS研修「20年後の鉄道の将来像」に参加して

WS研修カリキュラム

- 第1回 9月 6日 都市鉄道に大きく影響を与えるような環境の変化とその理由
- 第2回 9月 20日 特に都市鉄道に大きく影響を与える変化(3つ程度)
- 第3回 10月 4日 今の鉄道のままで予測した将来を迎えると発生する課題
- 第4回 10月 19日 将来の変化に対応するために、駅に求められる機能
- 第5回 11月 1日 将来の変化に対応するために、現状の鉄道ネットワークにおける改善点
- 第6回 11月 15日 理想の駅や路線を具現化させるために取り組むべきことは
- 第7回 11月 29日 20年後の都市鉄道について

■杉森秀司 (JR 東京工事事務所 開発調査室)

本研修における「20年後の鉄道の将来像」というテーマは、私個人にとって非常に興味のあるものでしたし、実際に鉄道事業者の持続的成長には避けて通れない課題かと思います。しかし、果たして20年後の社会環境はどうなっているのか、20年後に人々が求めるサービスはどう変化しているのだろうかと考えれば考えるほど、結局は今すぐにでも改善すべき事柄にたどり着いてしまうことが多かったと感じます。

20年後の「正解」は誰にも断定はできないし、世の中何が起こるか分からないと言ってしまえばそれまでですが、とはいえ闇雲に飛び抜けたアイデアをプレゼンすればいい、というものでもなく、如何に聞き手を納得させられる素材を揃えられるかということを追求するようになったとき、この研修を受けることの意義や、実務との繋がりを実感するようになりました。

僅か10名のメンバーでも、ハッとさせられるような多種多様な意見があって刺激を受けましたし、もし自分がその意思決定権者だったとしたら何を優先して経営判断していくのだろうか、様々に思いをめぐらせた3ヶ月間であったと思います。「本業」から一定時間離れてじっくり培った発想力を活かしつつ、実務上のマネジメントにもこの経験を役立てることを意識しながら、今後の業務に携わっていきたいと思います。お世話になった皆さま、ありがとうございました。

■渡邊大輔 (JR 東京工事事務所 東京ターミナル)

私は入社以来、ターミナル駅改良等の鉄道プロジェクトの計画・設計・実施を幅広く経験し、加えて投資計画部や出向した国交省都市計画課の業務を通して、まちづくりにおける自治体からの駅への期待・可能性を強く感じていました。そのような背景の中、今回「20年後の都市鉄道」をテーマとするWS研修に参加し、今後自らが取組みたい将来目標を検討する貴重な機会をいただきました。

WS研修においては、理想を明確に描き、理想を実現するための壁を突破して大胆に飛躍することを意識し、多様な交流・文化・豊かさ・ゆとり・賑わいを体感できる、開かれた心地よい「駅まち空間」の実現を提案しました。また、WS研修の議論を通して、様々な背景を持つメンバーの多面的な意見に触れ、プロジェクトを進める上でのチームワークの重要性を再認識すると共に、メンバー間の交流を深めることができたことは貴重な財産となりました。

今後、20年先の将来プロジェクトを提案する際には、プロジェクトの原資となる駅まち空間のスペースを生み出すことを意識し、大胆な発想を持って飛躍した上で、実現可能性を検討するというプロセスを実施したいと思います。本WS研修を契機に、引続き、将来の都市鉄道の発展に結びつくプロジェクトを主体的に提案することを意識して、幅広い視野を持って業務に取り組む所存です。3ヶ月間、ありがとうございました

■伊藤直樹（鉄道・運輸機構 技術企画部調査課）

WS研修では、組織の枠を超えて、それぞれの立場で考えていることをまとめ、言いたいことを言うことができ、大変刺激的な時間を過ごすことができました。20年後どのような社会になっているか、それに対して鉄道がどのようにあるべきなのか、皆さんとの議論を経て、自分が考えもしなかったことを気づかされました。これからの20年間、研修メンバーくらいの世代が、世の中の変化に追従するだけでなく、変化を先取ることが求められていると思います。必要によっては、変化の方向を変えることすら求められているのかもしれませんが、20年後の鉄道は姿を変えているかもしれませんが、大量に安定的に高速で省エネルギーで輸送できる交通機関としての重要性は変わらないだろうと信じています。自らの業務を通じて、20年後もそれ以降も必要とされる鉄道作りを心がけていきたいと思いません。研修メンバーの皆様、オブザーバー・事務局の皆様、ありがとうございました。

■秦 文仁（JR 東京工事事務所 東海道開発）

○今回特に感じたこと

①鉄道技術者として自身の分野（建築）以外の知識量の少なさ。

⇒鉄道会社社員として、各分野の知識はもちろんのこと、関連する（関連するかもしれないことも含め）情報は常に捕まえる必要がある。

②アイデアはより具体的に検討を行ったものでないと突っ込んだ議論がし難い。

アイディアは漫画等によりブレイクダウンしないと種にはならず、その良し悪しが判断し難い。

⇒今回のワークショップではどの段階でアイデアを絵にしたらよいか、どのぐらいまで具体化して是非を考えるべきか迷った。

特に、アイデアの具現化がメインテーマではないため、アイデアの深度化よりも方向性の示唆を主として考えるべきであったか。

③アイデアは単体では成り立たず、多くのアイデアが集まり相乗効果が発揮されることが、アイデア実施の推進力になる。

⇒アイデアを持ち寄ることで他の意見を取り入れたり、各種データ等により自身の意見を強化したり。いずれ関係者のアイデアが複合的に絡むことでブラッシュアップされていることが分かれば、更に上のアイデアが出てくる可能性が高まる。

学生時代にまちづくりのワークショップに良く参加していました。大学や研究室とは全く関係ない私個人の活動でしたが、その中でまちづくりの先生がおっしゃっていた興味深い言葉があります。

「ワークショップへの参加者は全員が専門家として積極的に思いを発言してください。」

「小学生4年生は小学校4年生の専門家 床屋は床屋の専門家 更に性別や住んでいるところが異なればそれぞれ専門性が高まるのです。」

釈迦に説教をしたとしてもお釈迦様は男ですね。日本人でもない。重要なのは自身の見方に凝り固まらず、多方向から物事を見ることで、自分だけでは気付けない視点に気づくことが出来るよう努めること。今回のようなワークショップにより、視野を広げ全ての意見を受け入れてアイデアを出すことや、他者の意見を否定しない一方で、自身の考え方に対し「なぜ」を突き付け、様々なデータを読み解き自身の考え方を修正していくことも、気づきを生み出すためには必要なトレーニングであると感じます。

今回のワークショップで、私も色々な気づきを得ることが出来ました。社会一般で言われている情報は本物か。どういったデータによって導かれた情報か。そのデータは何を見出すためにこしらえたものなのか。

今後も頭を柔軟にして日々の業務に邁進するよう努力すると共に、今回のワークショップを振り返り、自身の凝り固まり始めた頭を解きほぐしていきたいと思います。全七回のワークショップありがとうございました。

■東小川朋之（ジェイアール東日本建築設計事務所 開発調査部）

当初、今回のテーマである「20年後の鉄道の将来像」を聞いたときは、遠い遠い未来の話のように感じて、テーマに対する実感がないうまま第1回目のWSに参加したことを思い出します。しかし、毎回のWSで与えられる課題について調べたり、考えたり、また、参加メンバー・アドバイザーからのコメントを聞くにつれ、20年後というのは当初思っていたような時間軸ではなく、これから動き始めても間に合うかどうかという目の前に迫った事柄であることが分かりました。実際、「自動車の自動運転」や「リニア新幹線」は、実現化・開業に向けて、開発・工事が着々と進んでおり、夢の世界の到来を予感させます。

それに対して、自分自身を考えると、目の前の出来事に忙殺されてしまい、いつの間にか未来を思い描くことを止めてしまっていたことに気付かされます。「人が空想できる全ての出来事は、起こりうる現実である」とSF作家ジュール・ヴェルヌが言ったように、少しだけ足を止め、未来を空想・予測しながら、また走り続けたいと思います。

最後になりましたが、今回このようなWSを企画・運営して頂いた事務局と、温かいコメントを頂いたアドバイザーの皆様に御礼申し上げます。

■伊藤裕希（JR 東京工事事務所 建築開発計画）

大変、貴重な機会を頂きありがとうございました。『未来構想 PF』という存在すら存じ上げていなかったもので、今回の参加は、大変驚き、不安で、日々のWSはとても緊張致しました。しかし、普段考えることのない、将来の駅やまちの姿に思いを馳せることのできる貴重な機会でした。また、様々な会社の方にお会いし、お話を聞き、議論をするという経験をさせて頂き、有意義な時間を過ごすことが出来ました。駅空間やまちについて、鉄道ネットワークや他交通モードなど議論の幅が広く、様々な将来の姿をイメージすることが出来ました。しかし、データ等に基づいた推計を論理的に説明すること、自分の想いをプレゼンテーションすることなど、まだまだ自分の勉強不足や発想力の乏しさを感じる場面が多々ございましたので、引き続き日々の業務に真摯に取り組んでいきたいと思いま

す。至らぬ点、多々ありましたが、WSの一員として温かく接して頂いた皆さまに感謝申し上げます。本当にありがとうございました。

■山田宣彦（鉄建建設株式会社）

WSの参加メンバー数が、ちょうど10名だからという訳ではないですが、十人十色というべきでしょう。プレゼン資料の作り方がそれぞれ違うのはもちろんですが、同じテーマを与えられているにも関わらず、内容が各人大きく異なることが毎回驚きでした。普段の業務では、なかなか一つのテーマに対して時間をかけて思い悩むことはないですが、限られた時間とはいえ、思い、考え、形にするというトレーニングが楽しくもありました。また、作成した資料の見せ方、伝え方という点でも大きな刺激を受けました。メンバーの資料の作り込みの方法、プレゼンのやり方、よい勉強になりました。

WSに参加させていただき、よい経験になりました。ありがとうございました。今回の経験が、これからの業務に生きていくものだと思っています。今後も本WSが続いていき、様々な方が参加できることを願っています。

■小林繭美（ジェイアール東日本コンサルタンツ 計画部）

WS開始前に想定していたよりも、20年後を想像することはなかなか難しかったように感じました。特に、山本会長からご指導いただいた「物事の考え方、特に大胆な想定への考え方は悪くないが、それを根拠づけながら自分の考えを展開すること」が、予想以上に難しく、よいトレーニングの機会になったのではないかと感じました。また、このWSではA4に1枚の資料で3分発表というスタイルのため、それに慣れるまでに時間がかかったと思います。発表時間を気にしつつ、考えを展開するために必要な資料をコンパクトにまとめることの難しさや、意外にも物事の説明の3分はとても短いのだと実感しました。こういったことは、普段の業務で練習する機会が少ないので、このWSでとてもいい経験をできたと思います。

最後になりますが、WS事務局や会ごとにご指導いただきましたアドバイザー皆様、また3ヶ月間一緒に議論していただいたメンバーの方々に感謝いたします。

■高橋俊徳（JR 東京工事事務所 新宿ターミナル）

まずはこの場をお借りして、事務局の方々、アドバイスいただいた方々、メンバーの方々、メンバーに入れていただいた方々に厚くお礼申し上げます。ありがとうございました。

20年後という未来について、課題をいただいた時のイメージは遠い未来のような気がしていましたが、みなさんと議論を進めていくうちに意外と近いようにも感じられました。

同じ大テーマ、同じ毎回の課題について議論させていただきましたが、各人の捉え方や切り口が異なっていて、チームで議論することの大切さと、正確に伝えることの難しさを再認識しました。

また、毎回のように議論の過程で知識不足、勉強不足を実感し、改めて気を引き締め直す機会をいただきました。

課題本などを通じ、未来を考えるためには過去を知る、アンテナを高くして他社や他国の情勢をヒントにする、という当たり前のことがなかなか出来ていなかったと反省するとともに、冷静に情報を取捨選択する、そんなことを課題として取り組む頭の体操で、忘れかけていた基本を思い出させていただいた気がします。

最後に、この研修を通じて得られた出会いと経験を大切に、引き続き精進していきたいと考えております。

*ファシリテーター正能俊輔さんの感想は、PF通信 49号(2017.12)に掲載済みです：事務局

VOICE (会員の声)

今回は、JR東日本建設工事部門の若手社員から意見を聞いてみました。不定期ですが、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：私の考える地方鉄道の将来

■JR 東日本 建設工事部門社員 (H27 年度入社)

2016年12月5日をもってJR北海道の留萌本線の留萌～増毛間が廃止となり、約100年の歴史に幕を閉じた。廃止が決定してからの4ヶ月間、留萌本線には記念に乗ろうと多くの人が訪れた。廃止は利用者が少ないことによるが、最後に満員列車とは皮肉なものである。他にもJR西日本三江線は全線が廃止決定、JR北海道石勝線の一部廃止(夕張支線廃止)に市とJRが合意し、時期について検討が進められている。他にも全国で多くの路線が赤字経営となっており、廃線、BRT等への転換、第3セクターへの経営移管などの検討を余儀なくされている。

私は休日、鉄道を利用し旅に出ることが多い。移動だけで1日が終わってしまうこともある。時間に縛られず目的地まで直接行ける車に軍配が上がるのはうなずける。しかし、駅弁を食べつつ流れる車窓を眺め、ゆったりとした時間が過ごせるのは鉄道でしか味わえないと思う。

各鉄道会社は移動手段としての鉄道ではなく乗ること自体が目的となるリゾート列車を次々と発表し、運行が開始され、いずれも評判は良い。これはこのような列車を走らせないと地方鉄道は利用されないということを裏付けている。利用客が少ないため本数を減らせば、利用しにくくなりさらに乗客が減ってさらに本数が減るという悪循環に陥ってしまう。昔は鉄道を敷設し駅をつくればそこを中心とし、街がつくられ発展していったが、人口の減少と都市一極集中により鉄道があっても人は住まなくなってしまう。

地方鉄道はこれからも厳しい状態が続くと思う。ある乗り鉄がある1日だけ利用してもそれは変わらない。しかし数が増えれば別である。どこへ行くにも車の方、一度列車での旅を体験してほしい。そしてその土地の人、自然、物に触れて魅力に気づいてほしいと思う。理想論ではあるがその魅力が廃れることのないよう鉄道会社、沿線住民だけでなく皆で協力し合えば地方鉄道がまた活発になっていくはずである。

■JR 東日本 建設工事部門社員 (H28 年度入社)

現在、日本における鉄道は「環境にやさしい輸送機関」「安全かつ定時性のある輸送機関」と位置付けられていますが、ハイブリッド車や電気自動車、自動運転技術など、対抗輸送機関である

自動車技術の進歩は目覚ましいものがあります。また人口密度が小さい地域では、自動車等の方が経済合理性にかなう場合が多いことも周知の通りで、将来的に、特に地方圏において、鉄道の他交通機関に対する優位性は薄れていくと思います。

このような環境下で、鉄道会社として出来ることを考えてみました。例えば地方圏の拠点強化が挙げられます。現在も鉄道による市街地の南北や東西の分断解消を図る駅改良工事等を行っていますが、小回りのきく他の輸送機関や他業界との連携を実現する駅改良が考えられると思います。若者のマイカー保有率は減少傾向にあり、また高齢者等の交通弱者の存在や、物流業界における長時間労働の問題も浮彫となってきています。既に一部取り組みも開始していますが、シェアリングなどのオンデマンド型サービスに鉄道も積極的に取り組むことが必要と思います。

また街の魅力を高めるための駅周辺設備整備にもっと乗り出すのも良いのではと思います。夏のバカンスなら沖縄、小旅行なら箱根、美味しい海の幸なら北陸というように、具体的な目的がすぐに思い浮かぶことが大切で、街や鉄道に"テーマ性"を持たせることがお客さまの集客に繋がるのかなと思います。

勤務中はどうしても目の前の仕事に集中してしまいがちですが、鉄道の将来像に思いを馳せ、自分の仕事が地域の皆さまの暮らしにどのような影響を与え、将来に繋がっていくのか、立ち止まって考える機会を意識的に設けていきたいと思います。

たすきりレー

2018 大予測

元気いっぱい「2018年大予測」です。NIKKEI BUSINESS 2017.12.11号に掲載された中から、3人の「明るい未来予想」の概要を紹介します。

■高齢化なんて怖くない！ 日本一のモテシニア:高須クリニック院長 高須克弥氏(72才)

高須氏が考える「2018年以降」

1. お金がある老人には楽しい
2. お金がない老人にも楽しい
3. 恋愛(結婚)をレンタル制(短期契約)にすればもっと楽しい

65才以上の人口が27.3%を占める高齢化社会の日本。労働人口の減少、ゆらぐ社会保障、認知症や介護対策費の増大……。そんな高齢化に伴う暗い予測に反論するのが、ご存知の高須克也・高須クリニック院長だ。

僕、2回くらい死にかけたの。死にかけて生き返ってくると、何かもうけたみたいで全然怖くない。死ぬのが怖くなくなるとすごく楽しいのよ。

高齢化の問題は、若者が少なくなって社会保障費が増えて、年金の負担をするのが大変なことだけど、お金を持っている年寄りにとっては悪い世の中じゃない。極端に貧しい老人にとっては暗い世の中かもしれませんが。でも、お金のない老人もサバイバルだと思えばいい。いい暮らしはできなくても、戦争中のように殺されることはない。生きている分だけ幸せだと思えばこん

な幸せなことではない。

認知症と言えば、僕は予防も治療もしなくていいと思う。僕はあまり怖くないんだけど、新しいことは覚えられないけど、昔の楽しい思い出は残る。だから、認知症は神様からのプレゼントなの。(談)

■むしろ少子化を歓迎せよ！

人口減楽観派の雄：シンフォニアテクノロジー元社長

佐伯弘文氏 (78才)

佐伯氏が考える「2018年以降」

1. 人口が7000万～8000万人になれば皆ハッピー
2. 1億人切っても労働力は十分
3. むしろ失業が増えるリスクを警戒せよ

電子精密機器メーカーのシンフォニアテクノロジーで社長や会長を務めた佐伯氏。人口減による労働力不足に多くの企業がおびえる中、日本に移民は必要ないと訴え続けてきた。「少子化、人口減少の何が悪い」と主張する佐伯氏が見る将来の日本は？

皆さん、人口減少が悪いと決め付け過ぎですよ。日本は国土全体に占める平野の割合がたったの15%しかありません。人口に対して、人間の住む場所と農業が出来る場所がどれだけ必要かを考えるべきです。そこから、日本という国土に対して、適切な人口がどれだけ必要かを考えるべきです。今の日本の人口が国土に対して多過ぎることは明らかでしょう。広い家に住めて、通勤に1時間もかからない「人間らしい生活」が出来る人口がどれくらいかを考えるべきです。私は7000～8000万人が適切な人口だと思いますよ。

私は将来、日本には失業者が増えると思います。そうなれば人口増加はむしろリスクでしかありません。なぜ失業者が増えるかと言えば、AI(人工知能)やロボット技術が大幅に進化するからです。こうした点を考えると、少子化が解消されて、人口が増えた方が危険だと思うのです。ですから少子化は悲観どころか歓迎せねばなりません。移民など必要ありません。多くの経営者が労働力不足を懸念し「移民が必要だ」と話しますが、そんな目先の利益しか考えていない証拠です。国内にはまだ働ける人がたくさんいます。その代表が高齢者です。今は90才以上まで生きる人も増えました。定年後30年近く自宅に居続けるなんてもったいない。もっと仕事をしてもらえばいいと思います。人は働いている方が健康になれます。医療費の負担も減ります。

人口が増え続けることはいいことだという思い込みを切り替える必要があります。欧州で生活環境がいいとされるデンマークの人口は約570万人です。やり方次第で少ない人口でもいい生活はできています。国力は国の大きさや人口ではありません。文化力や民度、治安から決まるのです。(談)。

■地方が衰退するわけない！

1億円の家具を売る男：関家具社長 関文彦社長 (75才)

関氏が考える「2018年以降」

1. 1億円の家具が売れる時代へ
2. 地方は事業の不利にならない
3. 高付加価値企業が増えれば地方は栄える

約50年家具販売に没頭してきた。仕事に没頭したくて、黒のシャツに真っ赤なネクタイしかなくなった。良い木材があると聞けば、アフリカの辺境の地まで訪れて部族と交渉し買い付けた。

そんな破天荒な家具屋の社長は誰よりも故郷を愛する。

今、8000万円と1億円のテーブルを2018年以降に販売できるよう仕込んでいます。家具の街、福岡県大川市だからこそ仕上げられたと思っています。大川市も人口は減っています。でも衰退しているかと言われればそんなことはない。大川市の家具を得意とする運送業者は昔から減っていません。つまり物流量は維持しています。

私は18年で家具屋を初めて50年になります。これまで49期連続で黒字です。地方が衰退していると言いますが私はそんなふうには感じません。家具は衰退産業になったと言われて久しいです。構造不況業種ともいわれますが、私からすれば失礼なことをおっしゃると思います。変化対応力さえ身につけられれば、何とかあります。みんなで知恵を出し合い、良い商品を作る努力をすれば、製品の付加価値は高まり、地方にいても豊かな暮らしが実現できます。

具体的には頂点を狙う。その商品群のトップを作り続けるのです。そうすればどこに拠点があるろうと関係ありません。

テーブルに1億円払ってもへっちゃらというお客様は海外にたくさんいます。地方で作って海外でしっかり売る。そして税金を故郷に納めて反映して頂く。その資金で人が少なくても質の高い生活が可能なインフラを作る。AI（人工知能）とロボットがそのための強い味方になります。こういう流れが増えれば、地方衰退など起きません。（談）

NEWS

■路面電車の延伸 吉見浩（北海道大学教授） 交通新聞2018.01.10 交通評論より

2015年12月に、札幌の路面電車は400m延伸された。2年を経過した今、乗客は増え、その効果はあったものと評価されている。（中略）

いま世界中の多くの国々で路面電車の新設や延伸、旧施設の近代化が進んでいる。（中略）わが国に目を向けると、路面電車は「チンチン電車」と呼ばれ、どちらかといえば前近代的な、懐かしさあふれる乗り物、という位置づけであり続けた。このため、人口の多い日本の主要都市では、地下鉄の整備と同時に路面電車は廃止されていった。乗客減や施設の老朽化を理由に、2000年代に入ってから、北九州や岐阜で路面電車が全廃されている。その中で、わずか8.5kmとはいえ札幌に全線併用軌道の路面電車が残ったことは、奇跡的なことだった。21世紀に入り、札幌では路面電車を将来的にも存続するか否かの議論を経て、存続すると決定した後、その積極的な利用を考えることになった。（中略）都心区間で途切れている路線を延伸し、都心の活性化に寄与させようとする方策が策定された。

とはいえ、その政策が実行に移されるまでには、優に10年を超える時間が必要だった。札幌の路面電車は、市営である。そして市民は、必ずしも路面電車の延伸には賛成ではなかった。市営といっても中央区しか走っていない路面電車は、多くの市民にとっては関係ない乗り物であったし、何よりも「古い」乗り物だったのだ。その意義を理解してもらうために、多くの市民論議が行われ、意見が集約されていった。400mの延伸は、その努力の結果であり、これは日本における路面電車・LRTを都心において整備する、一つのモデルとなりうるものである。

冒頭で乗客増により延伸は成功、と書いたが、実のところ、現代の都心型LRT整備は、乗客増が目的ではない。郊外店に客を奪われ中心市街地の商店街、飲食店が、電車沿線となることで賑わい、売り上げが増え、沿線の地価も上がる。そうすれば、都市にとって税収増につながり、路

面電車への投資が回収できる、という筋書きなのだ。つまり、交通機関の整備は、それによる運賃の増収が目的とは限らない。特にまちづくりとしての交通機関の整備にあっては、この視点を忘れてはならない。

■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 今世紀末で樹氷が消える恐れ (12.23)

山形大の柳澤文孝教授の研究グループは、1920年以降に国内で観測された樹氷の発生状況をまとめた。地球温暖化に伴い、現在のペースで気温上昇が続けば今世紀末には国内の大部分で樹氷が姿を消し、山形・蔵王の樹氷もやせ細る恐れがある。

② 豊洲移転、迷走の代償、五輪後の街づくりに影 (01.05)

築地市場の豊洲への移転が迷走した代償が東京の臨海部の街づくりに現れている。五輪準備には間に合ったものの、築地を通る幹線道路の計画を変更したため、臨海部を結ぶ高速輸送システム（BRT）の本格運行はメドが立たない。

③ いつの間にか「仕事熱心」をやめた日本人 (01.06)

「日本人は仕事熱心」という常識はもはや過去のものかもしれない。仕事への熱意についての国際比較によると、日本では「仕事に熱意を持って積極的に取り組んでいる」従業員の比率は全体の6%。調査した139カ国のなかで132位と最下位級。

【その他】

- ・訪日客、最高の2800万人 (01.12)
- ・「開かずの踏切」解消へ新交付金 高架化など支援 国交省 (01.07)
- ・「学者」が15年ぶり男子1位、なりたい職業 (01.05)
- ・インフラ、民間への売却容易に (01.04)
- ・中国からの旅行、年末年始1位に日本 (12.29)
- ・まちの集約、市区の5割が計画・検討 (12.26)
- ・自治体が内定辞退に悲鳴、北海道庁は6割、再募集も (12.24)
- ・インドネシア大統領、幹線鉄道「日本と建設」有力 (12.24)
- ・月への座席獲得なるか、日本、米の有人探査計画に参加 (12.22)
- ・シンガポール〜クアラルンプール高速鉄道の入札開始 (12.21)
- ・在宅勤務、3割が導入、総労働時間は2年連続で減少 (12.18)

■計画・交通研究会が会報 2018-01 を発行

□対談

地球温暖化を感じ、地球温暖化を伝える 立山カルデラ砂防博物館学芸課長 飯田肇
日本テレビ気象キャスター 藤森涼子、東京工業大学特定准教授 中道久美子

□Projects. 東京駅丸の内駅前広場全面完成 JR 東日本

□Column 至福の時間 奥村組執行役員 國行 薫
どうして私はこんなところに みずほ総合研究所 清 衣里奈

□Review インフラストラクチャー概論

□Reports 第4回イブニングセミナー行事報告「地域交通とライドシェア」

□Opinion 「三〇年」という時間 政策研究大学院大学教授 家田 仁

*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45号を発行

◇今月のひとこと CNCP 代表理事 山本卓朗

◇巻頭言 日本版CCRC事業を模索する CNCP 代表理事 山本卓朗

◇コラム ヴィクトール・フランクルによる人間性心理学と自己超越性
東京都市大学副学長 皆川 勝

◇トピックス 第1回CNCPサロン 講演報告〈うなぎ1億年の謎に挑む〉
CNCP サポーター 奥田早季子

◇明治150年企画特集(5) 我が国の長寿命化と人生設計
南房総CCRC事業研究会 代表 廣谷彰彦

◇会員紹介 NPO法人 州都広島を実現する会 ～広島の実現に視力を尽くす！～

◇部門活動紹介 サービス提供部門
NPOファイナンス(8) SIB研修会(その1) CNCP 常務理事 有岡正樹

◇シドニー視察旅行記(2)～ようこそシドニーへ～ CNCP サポーター 奏泉寺 哲

◇会員からの投稿 「会津班の医者 加賀山翼(全編)」 CNCP 個人正会員 三井もとこ

◇サポーターからの投稿 WIN—WINのよきパートナーに
(株)熊谷組 常務執行役員 山崎 晶

◇お知らせ CNCPアワード「市民社会を築く建設大賞2018」

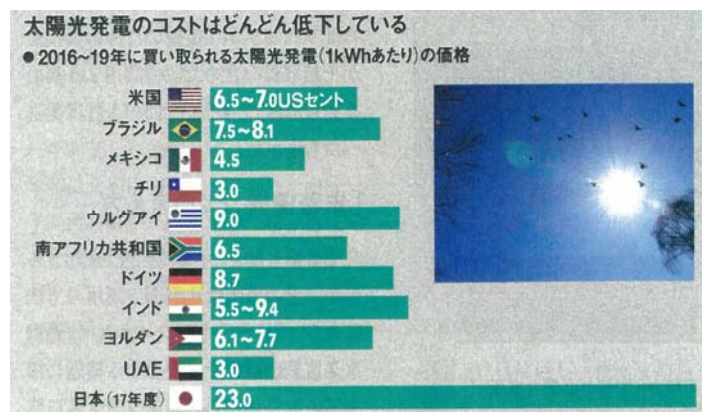
*詳細は CNCP事務局にお尋ね下さい。 info@npocncp.org

今月の国際比較データ

① 太陽光発電のコスト 出典：NIKKEI BUSINESS 2017.11.13

太陽光発電のコストはどんどん低下している。国は買い取り価格を徐々に下げており、この5年間で約半値まで下げた。それでもドイツは日本の半分以下、米国は3分の1、日照量の多いアラブ首長国連邦に至っては日本の7分の1程度に過ぎない。

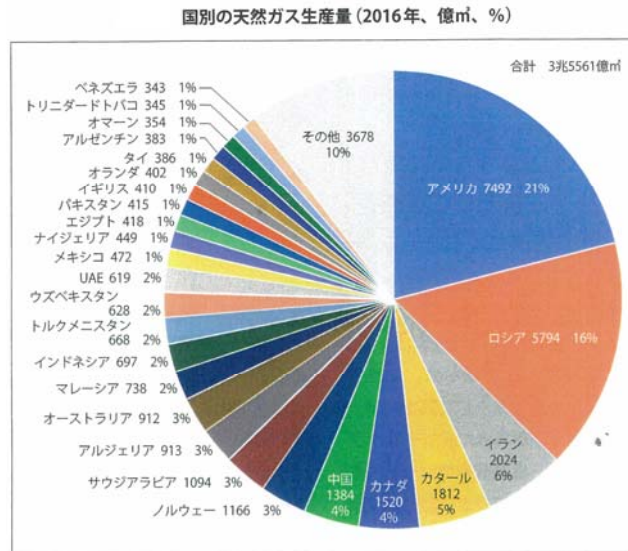
大きなネックが「負担金」である。発電所で生み出された電力を送電線に送り込む際に、送電線を管理する電力会社に支払う設備増強費のこと。時には空きがないと門前払いも発生している。



② 天然ガス生産量 出典：ENECO 2017-11

米国の戦略的なエネルギー資源は天然ガスである。ロシアは米国に次ぐ世界第2位の生産量を誇り、世界の市場で大きな影響力を持っている。この2国で世界の天然ガス生産量の3分の1を占め、ほかに米ロに迫る生産量を持つ国が無いから、もしこの2国が組めば世界のエネルギー供給を支配することとなる。

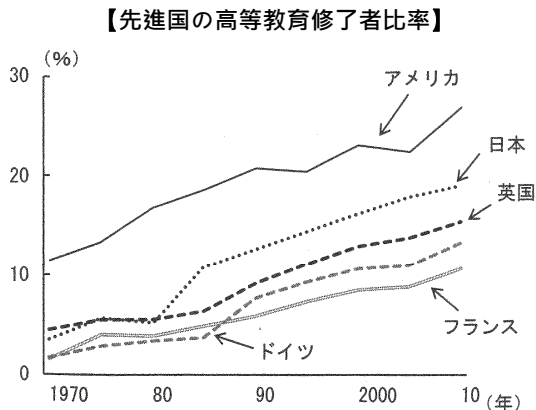
LNGの形態でしか調達できない日本は、天然ガスの価格変動リスクをより増幅した形でこうむることとなる。



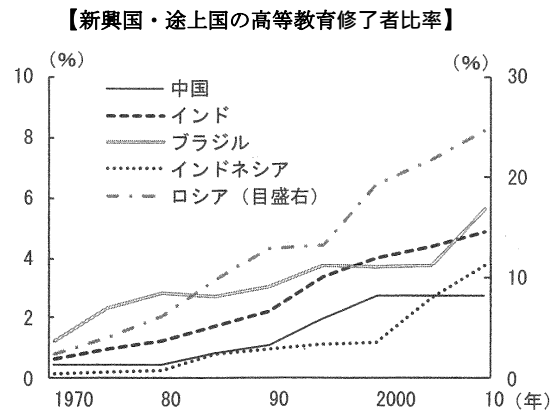
③ 高等教育修了者の比率 出典：世界経済の潮流 2017年上半期 内閣府

教育水準及び訓練機会と労働者の技能との間には密接な関係がある。教育水準が低く訓練機会に乏しいままだと、高技能労働者の供給量が拡大せず、高技能労働者の賃金上昇が抑えられないことから、低技能労働者との間の所得格差が拡大していくものと考えられる。

高等教育修了者の15歳以上人口に占める比率をみると、先進国、新興国・発展途上国ともに、国により水準の違いはあるものの、着実にその比率を高めている。



(備考) 1. 世界銀行 Education Statistics より作成。
2. 高等教育修了者の15歳以上人口に占める比率。



(備考) 1. 世界銀行 Education Statistics より作成。
2. 高等教育修了者の15歳以上人口に占める比率。

PF書店

① 大前研一と考える超高齢化社会の日本における「地方鉄道」と「農業」の生き残り戦略 ビジネス・ブレークスルー大学総合研究所 編著

本書は、ビジネス・ブレークスルー大学で毎週課題として出し、クラスで討議した生きたケースの事例集である。ケーススタディは現在進行形でなければならない。当事者たるリーダーたちが今まさに直面している課題に対し、同じ立場に立って考え抜くことを読者に求めたい。どのような情報を収集し、それらをどう読み、どう生かすべきなのか。徹底的に考える癖をつけてもらいたい。

今回は、もしも、あなたが「長野電鉄の社長」「富士通の社長」だったらどうするのか？の2つのケーススタディである。



② 人口知能と経済の未来 井上智洋著 文春新書

人口知能(AI)には、将棋ソフトのボナンザのような目的特化型と、多様な機能を有する汎用型がある。先に生活に訪れるのは前者だが、2030年頃には後者が実用化され、人間を様々な領域で凌駕し始める。恩恵も多い反面、産業革命時の機械の様にAIは人間の仕事を奪い、人口の1割しか働けなくなる。そんな予測をたてつつ、最低所得保障の提案で、未来を前向きに見据えようとするのが本書である。

働いて所得を得ることが当たり前ではない未来を前に、本著は、AIの訪れた先を不安に思う人々に未来について考える勇気を与えるであろう。



③ 西郷隆盛「維新150年目の真実」 大家近良樹著 NHK出版新書

幕末維新の立役者である西郷隆盛の謎多き実像に迫った。皇族の血を引く最後の将軍慶喜をなぜ恐れたのか、征韓論の真意とは、人間嫌いだったのはなぜか。これらの謎を多くの資料から推定している。豪胆だが繊細で気配りができ、理詰めだが多情多感で、意外と不器用な西郷像だ。

2018年は明治維新150周年。歴史は刻々と変化する。だから歴史を学ぶことが大事で、全ての教養の根本には歴史があるのです。とくに若い人には歴史を考えることの楽しさ、魅力的な人物を伝えたいと著者は語っている。



事務局通信

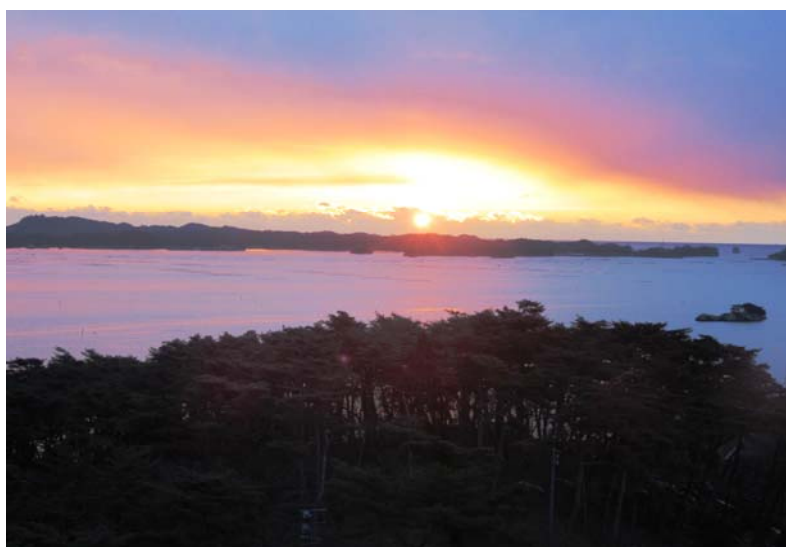
～ ● 今月の写真コーナー ● ～



《鏡餅》



《道後温泉》



《日の出・松島》

《写真提供：JR 東日本 白石浩三さん》

◇あけましておめでとうございます

未来構想 PF 会員のための会報、プラットフォーム通信第 50 号、いかがでしたでしょうか。スタイルも編集方針も第 1 号のままですが、何かしら読者のためになれたら、との思いで積み上げてきました。皆様のご意見を伺いながら、引続き 100 号に向け号数を重ねていきたいと思ます。よろしくお願いたします。(事務局)

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