

## 建設業における働き方の大変革

林 康雄  
鉄建建設(株)社長

建設業を取り巻く経営環境は震災復興、アベノミクス、東京オリンピック・パラリンピック等により、非常に好調な状態が継続しております。この状況はオリンピック・パラリンピックがある2020年までは継続するものと思われます。どこの建設会社も目一杯の工事量を抱え、人手不足にきゅうきゅうとしている中、働き方改革というこれまでにない大変革を行わなければなりません。このことは将来とも日本の基幹産業として建設業が生き残るための絶対条件であります。

私は鉄建建設に2013年6月に来て5年弱経ちます。最も驚いたことは、建設業では週休二日制が全く確立されていないことであります。日曜日こそ休みになりますが、土曜日にも基本的に作業所は作業を行っています。勤務割上は土曜非番で、日曜は公休日となっていて週休2日制となっていますが、その通りに休んでいるのは本社・支店等の管理部門だけで、作業所は週1回の日曜閉所だけでそれ以外の土曜・祝日は稼働しているのがほとんどです。したがって土曜・祝日は全て超勤対応となっています。4回の土曜出勤で40時間程度の超勤がつき、平日の超勤と合わせると軽く一人60時間～80時間となってしまいます。鉄建建設の社員で昨年一年間の最大超勤時間は年間で1115時間、月平均95時間という人が居ました。

安倍内閣における働き方改革の一環として、建設業についても罰則付きの時間外労働規制の適用除外とせず、5年間の猶予はあるものの今後は一般規則が適用となります。従って建設業はこの5年間の猶予期間において段階的に働き方改革を進め、長時間労働の是正と週休二日制の確立を行なっていかなければなりません。将来を展望した場合、若年層の入職が進まず、高齢層の大量退職も予想され、10年を待たずに建設業の生産体制は破綻することが懸念されています。長時間労働を是正し、週休二日制を確立することは、今後の労働法制改定や建設業の担い手の確保という観点からは避けては通れない変革であり、なんとしてもやり遂げなければなりません。しかしながら建設業の現在の状況は、技術者も技能者も大変逼迫している状態であり、このような状況下で一人当たりの総労働時間を減らすことは、実際の工事の推進と社員管理を行なっている現場のマネジメントとしては非常に厳しいものがあります。

それを乗り越え改革を推進していくには、生産性向上が絶対条件であります。調査、測量、設計、契約、施工、竣工等あらゆる分野において、ICT技術や、IOTやAIの活用を図り、3次元データの活用、施工における機械化・ロボット化、プレキャスト化等ハード対策の他、書類の削減、立会いの省略等ソフト分野における対策も合わせて行い、生産性向上の成果を一つ一つ着実に積み上げて行くことが急務であります。また、労働日数の減少に対して、作業員の減収補償という問題も発生する他、発注者に対しては、工期の延伸や工事費増などを要請していく必要があります。いずれにしても発注者の理解と協力が必要であり受発注者が一体となった取り組みが

必要になります。

特に鉄道工事においては、夜間、線閉・き電停止による施工のため、土日の施工が多く作業所の閉所を何曜日にするかという問題もあります。地域や作業内容によって鉄道事業者の対応も違ってきますので、個々の件名毎に閉所日の設定について受発注者間で合意をして進めていく必要もあります。

当社では鉄道工事が4割強を占めていますのでその調整が大きな課題であります。ちなみに国家公務員の週休二日制がスタートしたのが1992年(平成4年)ですので、建設業は週休二日は30年遅れとなります。いずれにしましても、2018年は働き方改革のスタートの年であります。

## WS (ワークショップ) 研修

### WS研修 (高崎地区) : 地方の公共交通のあるべき将来像

#### ■スケジュールと課題

- 第1回 11.28 地方の鉄道に影響を与える可能性のある社会情勢等の変化
- 第2回 12.20 自動運転と地方の鉄道のあり方
- 第3回 01.22 地方の公共交通のあるべき将来像

\*課題図書:「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」大前研一

11月~1月にかけて月1回開催。高崎地区で初めてのWS研修であり、これまでの経験者はゼロという条件で実施。メンバーは8名全員がJR 上信越工事事務所の所属。毎回工事事務所長がオブザーバー参加しました。

\*第1回の議論で「車の自動運転」が大きな話題となりました。そこで第2回では、メンバーが手分けをして自動運転の現状調査を実施。ちょっと寄り道感もありましたが、非常に良くまとまっており、参考資料として他の工事事務所の関係者にも配布しました。

#### ■WS研修に参加して (感想)

##### □ファシリテーター 野添 孝敬 (上信越工事事務所 総務課 鉄道調査G)

この度は、上信所WSでファシリテーターを務めさせていただきました。貴重な機会を与えていただきありがとうございます。テーマ設定、WSの進行等うまく進められるか不安もありましたが、何とか無事にWSの完結に至りホッとしています。

第1回は「将来の鉄道に影響を与える変化」について案を持ち寄り、第2回は分担して調べもの(検証)をし、第3回はそれぞれ自由に提案するという形で進めてきました。全3回と短いながらも案出し、情報収集・検証、提案という一連のプロセスを意識してみました。実務では、将来構想も含めて「現時点で使える技術」等を前提に検討を行う場合が大半だと思いますが、WSでは「将来の技術、サービスの登場やその他社会情勢の変化」を考慮することで、一気に幅が広が

り面白い議論ができたと思っています。

今回は、「地方の鉄道のあるべき姿」という大きなテーマの下、非常に幅広いところから対象を絞り込みつつ議論し、地方の鉄道を取り巻く変化として、「自動運転普及に伴う地方鉄道のあるべき姿」について協力して調べ、各自提案を行いました。

自動運転は産官学にわたる幅広い分野で、専門的な深い議論が進められています。一方我々は「技術を使う立場」に立つことになるとは思いますが、「将来どうすべきか」を検討するにあたっては自動運転技術の進展度合、利用するためのコスト、法制上の制約など、確実でない条件を組み合わせ、さまざまな想定のもとで何通り、何十通りもの幅広い検討・議論を行う必要があります。

私自身も WS で案を検討するうえで「どのような前提条件を想定するか」というのが最も面白いポイントであったと考えています。

今回の課題図書も著者の考えを読解するタイプのものではなく、自分で考えてみることを重視したものを選定しました。「もしあなたが長野電鉄の社長だったら」というテーマに対して、会社や市場の状況を調べつつ、自分なりに仮説を立てて検証・提案するという、思考のプロセスを学べるもので今回の WS にも役に立つと思いました。

著名な学者、コンサルタントの検討した成果は決して「ブラックボックス」ではなく、また正解とも限りません。専門分野が違えども、PFの目的の1つでもある「自分でブラックボックスを開いて考えてみる」きっかけになればと思いました。

今回テーマとした自動運転以外にも、将来のために議論すべきテーマはたくさんあるのではないかと思います。

ご指導・協力いただいたPF関係者、オブザーバー、WSメンバーの方々に感謝申し上げます。

#### □野尻 洋一（上信越工事事務所 総務課 鉄道調査G）

WSに参加させていただきましたが、ものすごいWSだと感激しました。大いなる大先輩から私たち後輩にむけ非常に先進的情報をご提示下さり、ありがたい気持ちで一杯です。

調査のはしくれとして、いただきました貴重な時間を糧に、精一杯取り組む所存です。私みたいな若僧が発するのはおこがましいですが、「大変楽しいひとときでした」。ありがとうございました。

#### □山浦 直（上信越工事事務所 総務課 用地・協議G）

今回の上信越工事事務所の未来構想PFのWSに参加させて頂きましたことにまず感謝を申し上げます。当WSのような活動は、私にとって初めての経験であり、特に自分の考えを1、2枚の資料の中に主張したいことを解かり易く内容をまとめていくことの難しさを感じました。今回のテーマは、『自動運転』でしたが、普段の業務上で考えていることと全く違う事柄に対して、固定概念に捕らわれずにアプローチする難しさを感じました。しかし、他の方々のいろんな角度からの様々な意見を聴かせて頂くこと等から新鮮な発見と楽しさを感じ取ることができました。また、私は、取り組む際、手探りで不安な部分もありましたが、最後までやり遂げられたことは、今後の仕事を進める上で貴重な経験になったと思います。最後にワークショップでご指導下さいました山本会長やオブザーバーに改めて感謝を申し上げます。

**□神宮 勝久（上信越工事事務所 総務課 企画G）**

WS 研修では、「自動運転の普及を踏まえた地方の鉄道等公共交通のあるべき姿」というテーマで議論を行いました。普段の業務では考えることの無いテーマであり、情報収集、資料作成、伝え方といった部分で新鮮な取組みとなりました。時間も限られていて難しい部分はありましたが、非常に楽しい取組みでした。また、同じテーマではありますがメンバーそれぞれで考え方、資料の見せ方も異なっていました。自分には無い視点もあり、良い経験となりました。自分が持つアイデア、意見をどうすれば上手く伝えられるのか、分かりやすくなるのかは仕事を行っていく上で非常に大切なことだと思います。今回の経験を上手く業務に生かせるようにしたいです。

最後になりますが、このような WS を開催していただいた事務局の方、一緒に議論していただいたメンバーに感謝いたします。

**□氏家 深志（上信越工事事務所 総務課 開発企画G）**

今回、「地方鉄道の将来あるべき姿」をテーマとする WS 研修に参加し、他部署の先輩方と議論を行いました。こんなにも長期的かつ幅広い視野で、「鉄道のあり方」という根源的な問題を扱ったのは入社してから初めてのことであり、大変貴重な経験となりました。

WS 研修においては、自動運転技術の到来が鉄道に与える影響を検討し、各交通システムのシームレス化を進めていくことで、地方鉄道の生き残り（社会インフラの有効活用）が図れるのではないかと、という考察を行いました。また、WS 研修の議論を通して、同じ鉄道土木技術者同士であっても、多様な意見を持っていることに驚きました。と同時に、更に分野の壁を越えて、より多面的な意見に触れ、今後の「鉄道のあり方」を考えていく必要性を感じる研修となりました。

**□及川 陽弘（上信越工事事務所 総務課 用地・協議G）**

今回のテーマである地方公共交通のあるべき姿を、自動運転技術の進出を切り口とした議論、調査検証、提案を通じ、自身の専門分野以外のこと（社内外含めて）について日頃からアンテナを高くして情報を収集し咀嚼することの重要性を再認識したということが、研修を終えての率直な感想です。

赤字路線や自動運転技術という鉄道事業者にとってマイナス要素が多分に顕在しているものの、マイナス要素の中に存在するプラス要素を生かす方法を自ら考えるトレーニングは大変新鮮であり、日頃一方通行的な考えによって業務を進めている自身を見つめ直す機会にもなりました。

今回大変貴重な機会に参加させていただき、山本会長をはじめ、アドバイザーの皆様、関係者の皆様に心より御礼申し上げます。

**□近藤 純司（上信越工事事務所 北関東・長野）**

参加の機会を与えて下さり、関係の皆様方に厚く御礼申し上げます。本研修には、元々計画業務に興味があり何か学べるのではないかと理由から参加させていただきました。直前になり「若手を対象とした」研修と聞き躊躇したものの、厚かましく参加させていただきました。

今回の研修では他に7名の若手社員が参加し、「地方公共交通のあるべき将来像」をテーマに検討を進めましたが、まず地方、将来、に対するメンバーの捉え方からして異なっておりました。

しかしながらそれを許容しつつ検討を進めたことにより、様々な展開が得られました。特に他のメンバーが自分とは違った視点から物事を捉え、事柄を整理し、工夫された資料作成・プレゼンを行っておりとても新鮮な体験でした。頂いたアドバイスに関しましても、そういう考え方もあるのかと気づかせてもらえるものでした。未受講の方は是非参加することをお勧めします。

#### □水野 弘二（上信越工事事務所 工事管理室）

「地方の公共交通のあるべき将来像」をテーマとし、3回のWSを通じて議論させて頂きました。20年、30年先の将来を想像し、変化していく社会に対して、我々鉄道事業者としてどういった対応をとっていくのか。普段の業務では、なかなか考えることのない課題に触れる機会となりました。今回、私たちは自動運転を題材に地方交通の将来像を考えました。自動運転の普及により、ますます地方路線の経営は悪化し衰退していくのではないかと、ともするとネガティブな発想になりがちな題材ではありますが、自動運転により鉄道が得るメリットを考え、プラス思考で未来を想像していくことが重要であると学びました。新しい技術、ノウハウを取り込むことによるメリットを考え、我々の仕事をより良いものにしていく、これは普段の業務においても重要な考え方であると思います。今回の経験をこれからの業務に活かしていければと思っています。事務局、オブザーバーの皆様ありがとうございました。

### VOICE（会員の声）

#### 20年ぶりにドナウ源流の街へ

岩井 有人

JR 東日本 東京工事事務所

昨年9月に貴重なお休みをいただきドイツを旅したときの一コマとして、第48号のVOICEにて「環境都市フライブルクのトラム」について報告させていただいたが、ドイツ旅行の最大の目的は大学時代にホームステイをしたドナウエッシンゲンの街を20年ぶりに訪問することであった（ホームステイの話は第20号のVOICEで紹介させていただいた）。

繰り返しになるが、ドナウエッシンゲン市はドイツ南西部のバーデン＝ヴュルテンベルク州（州都はシュトゥットガルト）に属する人口約2万人程度の長閑な街で、ドナウ川の源流や音楽祭、ヒュルステンベルクビールの街として意外と知られている。また日本との関係では、わが故郷・山形県上山市と斎藤茂吉の紀行が縁で友好都市を締結している街でもある。

ドナウ川はヨーロッパでヴォルガ川に次ぐ全長2850kmの大河で、ドイツの黒い森を源流に、オーストリア、スロバキア、ハンガリー、クロアチア、セルビアを通り、ルーマニアのドナウデルタにて黒海に注ぐ高名な国際河川であり、古くから内陸航路が発達し、中欧の交通の大動脈であった。

そんなドナウ川の源流として位置づけられているのが、ドナウエッシンゲン市の街の中心にある「ドナウの泉」。泉は藻が生み出す緑色の綺麗な水で、底のさまざまな場所から水が噴き出し、ブリガッハ川へと注がれる。正確にはそのブリガッハ川とブレーク川が合流した地点（ドナウの

泉からは数キロ先) からはドナウ川とされ、その地点に至る散歩道は嬉しいことに「斎藤茂吉の道」と命名されている。

その合流地点の近くの広場では偶然にも国際馬術競技大会が開催されており（結構有名な大会らしい）、フライブルクから黒い森鉄道に乗ってドナウエッシンゲンに到着後すぐに、運良くその大会の最終日をビール片手に観戦することができた。会場には日本の国旗も掲げられていたので、日本の選手も大会に出場していたのであろう。

今回のドナウエッシンゲンでの滞在は2日間ほどであったが、その短い滞在期間の間に、前述の国際馬術競技大会やドナウの泉をはじめとした市内観光や市長への面会（ドイツ語での挨拶に苦慮した）、20年前と同様にホストファミリーの家に宿泊するなど、慌ただしくも充実した2日間であった。やはり思い出の残る街を再訪することは何年が経過してもいいものである。

今回のドイツの旅では、実質5日間弱でフランクフルト、コブレンツ（ライン川）、ヴェルツブルク、ハイデルベルク、フライブルクなどさまざまな有名な観光地を年齢も顧みずに慌ただしく巡ってきたが、ドナウエッシンゲンのようなマニアックな小さな街をひっそりと訪れるのも旅の醍醐味である（ただし日本人には誰一人と会えません）。

最後に、ちょうどその頃、ドイツ鉄道ではラインの谷と呼ばれるバーデンバーデンの付近で2017年8月に新線のトンネル掘削現場が原因で既存する営業線が陥没するという大事故が発生し、その前後を含む約9キロの区間が2ヶ月弱にわたり不通になった状況に不運にも遭遇した（ハイデルベルクからフライブルクへは当区間を通してICEで移動する予定であった）。ロッテルダムからジェノヴァに至るヨーロッパの大動脈の一部がこのように長期間にわたって不通になるとはわが国では考えられず、正直驚くとともに、技術者としてそのようなことを発生させてはいけないと戒めになった。

（巻末 今月の写真コーナーにも掲載：事務局）



国際馬術競技大会の会場にて



友好都市の碑（ななかまど）



斎藤茂吉の道



ドナウエッシンゲン市長と面会

## 使ってみると便利な路線バス

不思議なものだ。東京で移動手段として何を使うか、と言われると鉄道屋はやっぱり鉄道と答える。知りあいの東京メトロ OB は地下鉄中心だが、JR の OB は JR 線や民鉄線である。

テレビでは“路線バスの旅”が人気だ。いくつかの企画で放映されており、地方では 1 日数本ということも多々あるが、何とか乗り継いで目的地に辿り着いている。どの番組でも地元との交流があり、バス利用の醍醐味はやはり地元密着だと感じさせてくれる。

最近、三鷹市深大寺にある整体医院に通うこととなり、中央線の武蔵塚駅から路線バスを利用している。最初は戸惑ったが、通院を重ねるとその「便利さ」に驚いた。南口バス乗り場だけでムーバス（コミュニティバス）を含め 15 路線あり、私の目的地には 3 路線が停車する。行先もいくつかの鉄道駅が多く、利用者にとっては便利このうえない。

バス停は屋根付きで「あと〇分で発車（到着）します」の案内表示が掲示され、結構正確だ。ほぼ 200m 間隔のバス停で、利用者が多く停車も頻繁だが、いっこうに苦にならない。もちろん、バスのほとんどが高齢者や障害者にやさしいノンステップバスで、乗車に当たっては“スイカ”も使用可能、ほとんどの乗客が IC カードを利用し、乗車時の時間ロスも少ない。

都区内では圧倒的に「都バス」が便利なようで、主に東京都の JR 山手線と荒川に囲まれる地域の内側及び江戸川区の一部並びに多摩地域で運行しており、平成 28 年度は 1 日平均約 60 万人が利用しているそうである。その都バスの平成 29 年 4 月現在の概要は以下のとおりである。

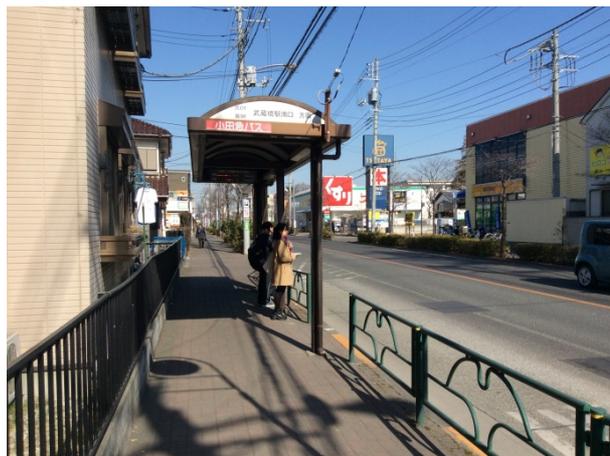
- ・営業キロ 737.9 km      ・系統数 129 系統      ・系統総長 1,072.1 km
- ・停留所数 1,546 箇所（ポール数は 3,811 本：上下線や路線対応で 1 駅数箇所のケースも）
- ・車両数 1,464 両      ・平均定員 72.1 人      ・平均速度 11.02km/h（平成 28 年度平均）



中央線武蔵塚駅南口 路線バス系統図



バス停の発車予定時間案内表示



バス停

## 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 鉄道見直し、議論走り出す、JR 3 島会社と自治体 (02.12)

JR 3 島会社で相次ぐ大幅減便や路線の見直しが進んでいる。JR 北海道は一部沿線自治体と協議を開始。JR 九州は今春、過去最大の減便を予定し、JR 四国も路線を維持するための検証を始めた。

#### ② 日立、インド 1.5 万人体制、新幹線で JR 東と連携 (02.13)

日立製作所の東原社長は 2022 年 3 月期に IT 人材を中心としたインドの人員を現在の 5 割増の 1 万 5 千人にする計画を明らかに。IT サービスのほか高速鉄道などのインフラ受注を広げ、インド事業の売上高を 2 倍の 3 千億円強に引き上げる。

#### ③ 多摩ニュータウン再生策を提案、老朽・高齢化受け都が指針作成 (01.24)

東京都が多摩ニュータウンの再生策を模索。高度成長期に東京の住宅不足を解消するために整備されたが、入居開始から 40 年超を経て建物の老朽化や住民の高齢化に直面。再生に向けて乗り越えるべきハードルは高い。

#### 【その他】

- ・シェアオフィス大手企業が活用 (02.13)
- ・丸の内に 70 階木造ビル (02.09)
- ・万博誘致、大阪の活力に (02.08)
- ・魅力的な都道府県の 1 位は北海道、2 位は東京都 (02.06)
- ・品川駅周辺で再開発 (02.03)
- ・東京圏 22 年連続転入超、昨年、被災 3 県は流出加速 (01.30)
- ・鉄道新設に都が基金 (01.27)
- ・ホテルや旅館、1 室でも開業、規制緩和で古民家活用 (01.26)

- ・米地下鉄に 1600 両 NY で 4000 億円受注 川崎重工 (01.20)
- ・根付くか「相乗りタクシー」22 日～都内で実験 (01.19)
- ・シンガポールとマレーシア結ぶ通勤鉄道、両国が建設合意 (01.17)
- ・建設現場を「週休 2 日」に、働き手確保 (01.17)
- ・官民ファンド、東南アジアの鉄道入札に参加へ (01.15)

## ■シビルNPO連携プラットフォーム (CNCP) が会報第 46 号 を発行

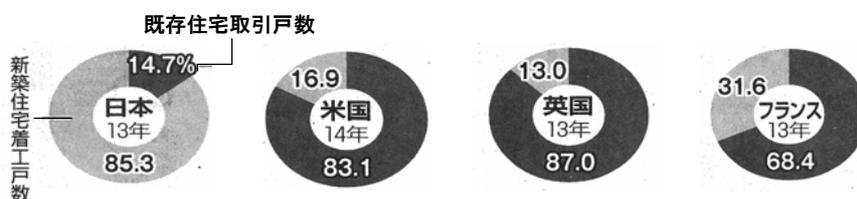
- ◇今月のひとこと CNCP 代表理事 山本卓朗
- ◇巻頭言 CNCP の 3 年間を振り返って CNCP 副代表理事 花村義久
- ◇コラム 今こそ建設業維新 未来に向けて 個人正会員 星野隆幸
- ◇トピックス NPO ファイナンス (9) 動き出した (略称) 休眠預金等活用法  
CNCP 常務理事 有岡正樹
- ◇明治 150 年企画特集 (6) 明治の元帥陸軍大将・大山巖と郷里の神社  
日韓建設通信新聞社代表取締役社長 和田 恵
- ◇会員紹介 社会基盤ライフサイクルマネジメント研究会 (SLIM ジャパン)
- ◇シドニー視察旅行記 (3) ～首都キャンベラへ向かう幹線ハイウェイ～  
CNCP サポーター SLIM ジャパン事務局長 宮下裕美
- ◇会員からの投稿 「会津班の医者 加賀山翼 (後編)」 CNCP 個人正会員 三井もとこ
- ◇部門活動紹介 地域活動推進部門  
インフラに関わる“市民参画”における市民・自治体の理解啓発
- ◇サポーターからの投稿 私のライフ&ワークと CSR  
CNCP サポーター パシフィックコンサルタンツ (株) 経営企画部 D&I 推進室長 飯島玲子
- ◇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@npo-cnep.org](mailto:info@npo-cnep.org)

## 今月の国際比較データ

### ① 新築住宅と中古住宅の割合 出典：朝日新聞 2018.02.09

日本人は欧米と比べ新築好きである。住宅購入希望者の 76.7% が新築希望との調査結果も。いま日本で新築は年 100 万戸に届かないが、既存住宅は 5200 万戸以上であり中古住宅をもっと動かすことが望まれる。また、公的な低家賃住宅が欧州諸国では 2?3 割を占めるのに対し日本は 3.8%。公的な家賃補助制度と合わせ改善が望まれる。

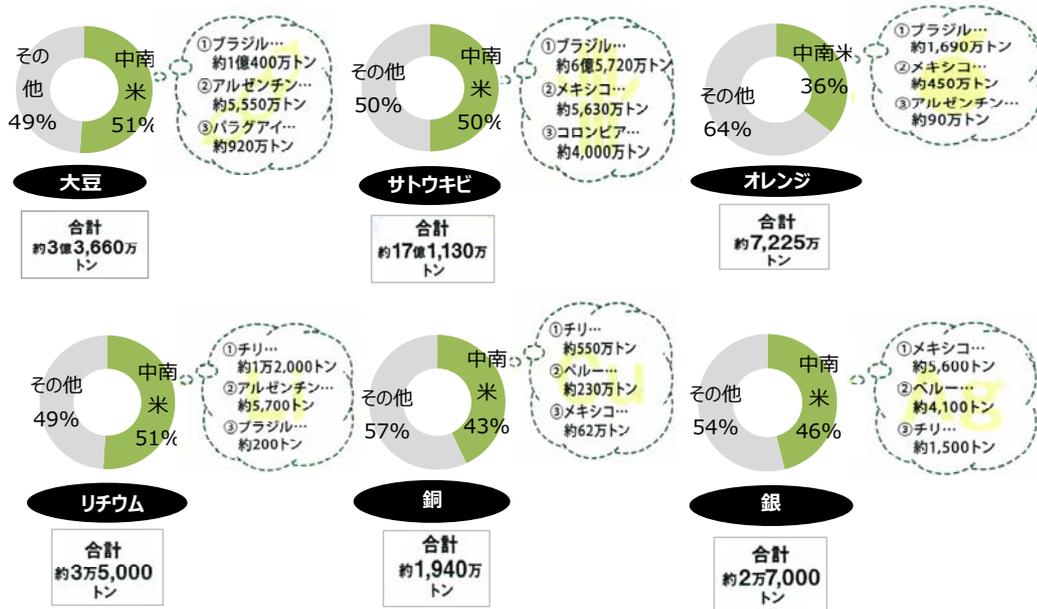
主な国での新築住宅と中古住宅の割合



② 距離は遠くても関係は深い中南米 出典：mundi 2018.01 国際協力機構

地域の特徴

- ・面積は約 2000 万<sup>2</sup>(世界の 15.4%)。33ヶ国。人口 6 億人(世界の 8.6%)。
- ・国内総生産(GDP)の規模は 5.3 兆ドル(2015 年)で ASEAN の約 2.2 倍。
- ・アマゾンをはじめとする豊かな自然。世界の森林の 22%を占める。
- ・豊富な鉱物・食料資源を有する。
- ・鶏肉、コーヒー豆、サケ・マスなどが日本に多く輸出されている。



世界の算出・生産量に占める中南米の割合 (2016 年度、オレンジは 2014 年度)

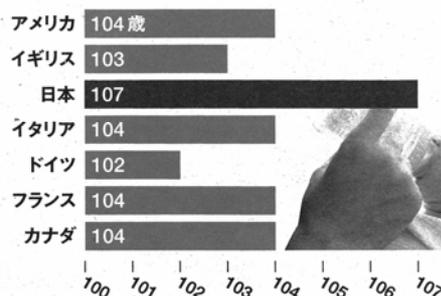
③ 100 歳時代がやってくる 出典：朝日新聞 GLOBE 2018.01

未来を見通すのは困難だが、ほぼ唯一、数十年後をかなり確実に予測できるのが、人口と寿命の将来像だ。政府の人口推計によれば、2015 年に 50 才だった人の 10 人に 1 人は 100 才まで生きる。「07 年生まれの半数が 107 才まで生きる」との予測すらある。

昨年の世界経済フォーラム（ダボス会議）は、高齢化で各国の社会保障システムが財政難に陥るリスクを指摘。日本政府も昨年 9 月に「人生 100 年時代構想会議」を立ち上げた。ふつうの人々が充実して 100 年間を生きられる社会は実現できるのか？

[2007年生まれの子の半数が達する年齢]

※米カリフォルニア大パークレー校、独マックス・プランク研究所調べ(出典「ライフ・シフト」)



## PF書店

① クルマを捨ててこそ地方は甦る 藤井聡著 PHP新書

日本人のほとんどが、田舎ではクルマなしには生きていけないと考えている。ゆえに、日本の地方都市は「クルマ」が前提になって出来上がっている。しかし、今地方が「疲弊」している最大の原因は、まさにこの、地方社会が「クルマに依存しきっている」という点にある。本書では、クルマ依存がもたらす弊害を理論的に明らかにした上で、富山市のLRT導入を中心とした「交通まちづくり」の例や、川越の「歩行者天国」、京都市の「歩くまち京都」の取り組み事例などを参考に「脱クルマ」を通して地方を活性化していく驚くべき手法を紹介している。

② 東京大改造マップ 2018-20XX 日経アーキテクチュア編  
日経B P社

2014年から毎年発行されているシリーズの第5弾。今回は、東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される2020年そして、さらなる未来に向けて大規模な改造が進行中の東京圏はどのように変わるのかがテーマ。東京圏での働き方や暮らし方にどのような影響があるのか、その未来を見通すための最新情報をまとめている。基本の情報は「延べ面積1万㎡以上の大規模プロジェクトの概要調査」で、東京23区と横浜市を対象に412件に及ぶ進行中の大規模プロジェクトの動向を豊富なビジュアルで、「でかマップ」と合わせエリアを紹介。

③ 声に出して読みたい日本語 (1~4) 齋藤孝著 草思社

暗誦や朗誦の大切さを、身体論の視点から主張。2001年その1の初版から、その2だけでも30刷を超え、その4を含めロングセラー。読み上げて心地よい文章や含蓄の深い言葉などを、歌舞伎、口上、落語、古典、漢詩、近代詩まで名文名句を広い領域から集めている。著者による簡潔で機知に富む解説が面白い。



## 事務局通信

## ◇国際比較データ募集

毎号数例の国際比較データを掲載し皆様楽しんで頂いています。分野は問いません、もし何か国際比較データを目にされたら、事務局（下記連絡先）までご一報をお願いいたします。

## ◇皆様からの投稿、歓迎します

会員の交流を目的にこのPF通信を発信しています。（参加型が目標です）

VOICEは「会員の声」、たすきリレーは「OBの声」を紹介しています。皆さんの意見やお持ちの情報を広く取り上げたいと思いますので、どしどし投稿して下さい。

～ ● 今月の写真コーナー ● ～

■VOICE 蘭「20年ぶりにドナウ源流の街へ」の関連写真です。



音楽隊の像（市役所にて）



ドナウの泉



ドナウエッシンゲンの街中（国旗とともに）



ブリガッハ川とブレーク川の合流地点

《写真提供：JR 東日本 岩井 有人さん》

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](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