

ポスト 2020

2020年の東京五輪・パラリンピックまであと2年となり、日本の首都東京が大きく変わろうとしている。報道によれば、東京五輪に向けて追加で行われる設備投資の額は、官民合計で11兆円を大きく上回るそうである。

ニューヨークは9.11という大惨事を乗り越えて生まれ変わり、ロンドンには2010年オリンピックを契機に大きく進化している。このように世界の主要都市は、魅力的な企業や人材を呼び寄せ経済や文化の競争に勝つべく、都市の個性を打ち出し、ダイナミックな進化を遂げている。

21世紀は、都市の競争力が国家の優劣を左右する時代である。国際連合の発表によると、2050年には世界の人口の3分の2が都市に集まると予測されている。魅力豊かな都市には、世界中から企業と人材が集まり、イノベーションの多くがそうした都市から生まれてきている。そして都

市同士が自在につながって、企業と人材のネットワークに基づく、国を越えた経済圏や文化圏を形成してきた。森記念財団の「世界の都市総合ランキング2017年版」によると、東京は、ロンドン(1位)ニューヨーク(2位)に次いで3位である。またA・T・カーニーの「グローバル都市調査2017年版」のグローバル都市指標では、ニューヨーク(1位)ロンドン(2位)パリ(3位)に次ぐ4位で、世界の情報発信力や、人材(特に外国人)の層の薄さが東京の弱みであると分析している。首都東京が、その扉を大きく開き、さらに魅力的な都市に進化することは、日本全体にも大きな波及効果を持つはずである。東京の再開発を、五輪以降、つまり「ポスト2020」の持続的発展につなげるためには、産業や文化の政策と都市づくりを表裏一体で進める大きなビジョンが不可欠である。2020年の東京五輪・パラリンピックは、東京にとって、魅力的な都市に生まれ変わる大きなチャンスである。そんな中、東京都はポスト2020年を見据え「都市づくりのグランドデザイン」を定めている。都市づくりの目標は「活力とゆとりのある高度成熟都市」で、これまでの高度な都市機能の集積やインフラストックを最大限活用し、さらに伸ばすこととしている。具体的な目指すべき方向として以下の2つを挙げている。

- ・グローバルな交流を促進し、新たな価値を生み続ける活動の舞台として、世界中から選択される都市を目指す
- ・個々人から見れば、特色ある個性を有する様々な地域で、多様な住まい方、働き方、憩い方を選択出来る都市を目指す

東京には海外の新興都市にはない資源が沢山ある。幅広い産業が集まり、食やアニメ、ファッションなどの豊かな文化もある都市はそうそうあるものではない。また近代的な高層ビル群の合間に残る歴史を感じさせる横丁や古民家も魅力で、こんな強みを生かしつつ、大胆な手を打てば、東京は世界でも最も魅力的な都市に進化出来る。

*日経B P社「NEXTOKYO」、東京都「都市づくりグランドデザイン」から抜粋編集しました(事務局)

WS (ワークショップ)

これまでに実施したWS研修

WS研修が10年目を迎えました。これまで18シリーズを実施し受講者も述べ189名となりました。メンバーは、JR東日本、JR東日本コンサルタンツ、ジェイアール東日本建築設計事務所を中心に、鉄道運輸機構や鉄建建設の他、運輸政策研究所からも参加頂いています。最近では東京の他に仙台や高崎でも開催しており、テーマは駅の将来構想の他、空港アクセスやネットワーク、地方を取り上げ、要望の多い調査計画段階の施工計画にも取り組んでいます。

設定されたテーマについて、自分で考え、まとめ、発表し、議論する。それを繰り返しながら調査計画のフローを理解していきます。

	【 テーマ 】	【ファシリテーター】	【参加者数】
平成 21 年度	①池袋駅将来構想	美谷邦章	10名
	②大崎駅将来構想	有川貞久	10名
平成 22 年度	③空港アクセス	有川貞久	9名
	④上野駅将来構想	小山 宏	10名
平成 23 年度	⑤八王子駅将来構想	新関 信	12名(運政研2名)
	⑥浜松町駅改良(施工計画)	三輪 渡	9名
	⑦四ツ谷駅将来構想	前川幸子	12名(運政研2名)
平成 24 年度	⑧我孫子駅改良(施工計画)	山崎 淳	10名(鉄建1名)
	⑨首都圏20年ビジョン	堀江雅直	11名(H24~25年度)
平成 25 年度	⑩橋本駅改良(施工計画)	岩井有人	10名(鉄建1名)
平成 26 年度	⑪首都圏30年ビジョン	山崎 淳	10名(鉄道運輸機構・日大2名)
平成 27 年度	⑫金町駅改良(施工計画)	荒井 洋	9名(鉄建1名)
	⑬将来の鉄道の姿	森 敬芳	10名(鉄道運輸機構・鉄建2名)
平成 28 年度	⑭藤沢駅改良(施工計画)	園田弘世	9名(鉄建1名)
	⑮地域と生きる	野村友哉	15名 *仙台地区 電気も参加
平成 29 年度	⑯20年後の鉄道の将来像	正能俊輔	10名(鉄道運輸機構・鉄建2名)
	⑰地方公共交通の将来像	野添孝敬	8名 *高崎地区で実施
	⑱東北地方で会社を立ち上げる(新規事業)としたら何をやるか	島見伸次	15名(H29~30年度) *仙台地区 電気も参加

■ 18回開催 参加者数は延べ 189名 ■

VOICE (会員の声)

今回は、JR 東日本コンサルタンツ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：建設コンサルにおける生産性向上

■JR 東日本コンサルタンツ株式会社社員（平成 16 年度入社）

建設事業の生産性向上については、国交省をはじめさまざまな学会や協会誌等で大きく取り上げられ、我々が耳にする機会も以前より増えている。本稿では、建設事業の生産性向上への取り組みの一つである BIM の利活用に焦点を絞り、テーマを

- ① 設コンサルにおける（建設事業の）生産性向上（に向けた取り組み）
- ② 建設コンサル（の業務）における生産性向上（への課題）

という 2 つの観点で私見を述べさせていただきたい。

① 建設コンサルにおける建設事業の生産性向上に向けた取り組み

建設事業における BIM の利活用は、欧州（特にイギリス）が先進国と言われている。私が研修で訪問したフランスでも、国と民間、発注側と受注側が一体となって試行錯誤しており、BIM を推進していこうとする熱意を強く感じた。

BIM の利活用では、図面の 3 次元化や属性（材料や仕上げの情報）の付加が要となるが、その多くを担う建設コンサルの役割は非常に重要であると考えている。さらに 3 次元化によって構造物の完成形を関係者で視覚的に共有することは、構造物を含めた周辺空間の景観設計も検討しやすくなり、生産性向上のみならず、付加価値の追求が効率的にできるのではないかと期待している。稚拙な表現となってしまうが、カッコいい構造物、周辺環境になじんだ構造物を設計する機会が、より身近になるのではないかと期待している。

② 建設コンサルの業務における生産性向上への課題

一方で懸念されるのは、建設コンサルの業務の生産性についてである。高精度の 3 次元モデルの作成は容易ではないことから、3 次元データの利活用の目的やそれに合わせた精度を明確にすること、代替となる業務を減らすこと、が建設コンサルの生産性向上の大きな課題であると考えている。先に述べた欧州の事例でも、3 次元データの利用方法を多岐に分け、それらについてルール作りから関係者が一体となって進めていると説明していた。欧州が進んでいるといっても、技術（やれること）は日本も変わらないが、体制作りは参考になる部分があると思っている。

過去にも、手書きの図面から CAD に変わった時などは、慣れない作業やルール作りに先人たちは多大な苦勞をし、私たちはそれらの経験を糧に今日の業務を進めている。BIM の利活用も、ICT の活用に慣れていない私たちは、先人たちと同じように苦勞することになるだろう。その経験を経て出来上がるデータが、維持管理や補修・補強設計、さらには将来の財産管理において基盤になる資料となるように進めていきたいと思っている。

■JR 東日本コンサルタンツ株式会社社員（平成 22 年度入社）

我が国は少子高齢化・人口減少時代に突入した。また、近年では過労自死といった痛ましい事

件も話題となった。これらを契機に世の中では働き方改革の号令の元、『効率化・生産性向上』が声高に叫ばれ始めた。

JR 東日本においても、今年度の建設工事部の年次計画の中に「ICT の活用や業務改革・技術革新による生産性向上」が新たな柱として追加され、当社でも「生産性向上への積極的な取り組みおよび ICT 技術などを活用した業務革新の推進」が今年度新たな重点項目として設定された。

そのような背景を受けて、生産性向上について私の「思うところ」を以下に記述する。

◆ICT 技術の導入に関して

私なりに解釈して要約すると「これまで2次元ベースで運用していた設計図面を3次元化して設計業務を行え」ということである。

当社では高架橋等の単品の土木構造物の設計業務から、渋谷駅や東京駅などの大規模駅改良における設計業務など包括的な設計業務の比重が大きくなっている。大規模駅改良設計業務においては既設・新設構造物の取合い、旅客通路の切回しや建築・電気系統間の調整など複数の厳しい制約条件の中で検討を行う必要がある。そのため3次元モデルに時間軸を加えた設計図面を活用することが非常に有益であることは疑いようが無い。

ただ、言うは易し行うは難しである。

果たして、活用できるレベルまでのモデル構築技術を持った技術者がどれほどいるのだろうか。一般論として、土木構造物設計に対する豊富な知識を持つベテラン技術者は ICT 機器の扱いにアレルギーがあるし、反対に、ICT 機器の取り扱いにアレルギーのない若手技術者は知識に欠ける、そのような図式がある。

そのため、まずは社員の教育環境を整備することに目を向ける必要がある。急速に時代が移り変わっていく中で、効率化を実現するためには非効率な足元固めを疎かにしてはならない。

◆アナログな話

入社当時にとある先輩社員から「土木工学とは経験工学である」という言葉を聞いた。先人の技術者たちが蓄積してきた技術を、自身に取り込み自身の技術力向上を図るといったことを意味している。当たり前とってしまえばそれまでであるが、右も左もわからない新人にとってはありがたいお言葉を頂戴したと思っている（「手は抜いても気は抜くな」も良かったかな）。

ここで記述したいのは、過去成果品のデータベース化を進めるということでは無い。近年、良好な人間関係を構築するのが不得手な人が増えていると感じていることである。SNS 等の発達により自身と共通の価値観を持つ相手と容易にコミュニケーションを図れる一方で、異なる価値観を持った人との付き合いを敬遠するような風潮を度々実感する。そのような背景のもと、対人コミュニケーションがうまくいかず、せつかくの先人たちの技術を継承しづらい環境になっていると感じる。ICT 技術の普及が進む今だからこそ、自分の価値観・相手の価値観を内面化する能力をもった『人間くさい人間』がますます貴重な人材になっていくと感じている。

◆おわりに

平成の終わりが近づく中、昭和くさい文章になってしまいました。せめて『平成くさい』と言われるように時代の流れに乗り遅れないように気を付けたい。

数字の付く日本酒銘柄

(匿名希望)

むかし話だが、出張手続きで総務課に行くと、担当する先輩がハンコを右手に「今回は〇〇に行くんだ。あそこには“数字のつく”△△というおいしいお酒があるんだよな」と呟く。間髪入れず「分かりました」というと赤い印がペタンと押される。もちろん現地で味覚を確認し、お土産に1本買って帰る。そんなことを思い出したので、数字のつく銘柄を調べてみることにした。

日本には酒蔵が1,700以上あるともいわれている。落ちこぼれも沢山あると思われるが、拾い集めたものを以下に列挙する。

- 【1】一ノ蔵・乾坤一（宮城）、一白水成（秋田）、一喜（千葉）、一品（茨城）、東一（佐賀）
- 【2】二兎（愛知）、二世古（北海道）
- 【3】三井の寿（福岡）、三重錦（三重）、三諸杉（奈良）、三好（山口）
- 【4】四季桜（栃木）、笑四季（佐賀） 【5】五橋（山口）、五凜・五彩（石川）
- 【6】平井六右衛門（岩手）、六根（青森）、六號（秋田）
- 【7】”大七（福島）、七本槍（滋賀）、七賢（山梨）、七笑（長野）、七田（佐賀）、七福神（岩手）、七水（栃木）
- 【8】酒屋八兵衛（三重）、八海山（新潟）、陸奥八仙・八鶴（青森）、船中八策（高知）
- 【9】醸し人九平次（愛知）、九頭龍（福井）、九郎右衛門（長野）
- 【10】十右衛門（東京）、十旭日（島根） 【11】十一州（北海道） 【14】十四代（山形）
- 【15】十五代彦兵衛（秋田） 【18】十八盛（岡山） 【19】十九（長野）
- 【36】三十六人衆（山形） 【50】五十嵐（埼玉） 【60】六十餘洲（長崎）
- 【65】田中六五（福岡） 【100】百歳（茨城）、百春（岐阜）
- 【110】百十郎（岐阜） 【300】三百年の掟やぶり（山形）
- 【1000】千代（奈良）、浜千鳥（岩手）、千福（広島）、高千代・千代の光（新潟）、千代緑（秋田）
千曲錦・虎千里（長野）、千代乃花（岐阜）、古都千年（京都）、千代田桜（滋賀）、
千代むすび（島根）
- 【3千】三千盛（岐阜） 【1万】萬歳（愛知）、ロ万・まんさくの花（秋田）



二兎(山形)



五橋(山口)



七笑(長野)



船中八策(高知)



十四代(山形)



田中六五(福岡)



百十郎(岐阜)



千福(広島)

NEWS

■交通新聞より（2018年2月7～9日に3回にわたり掲載された特別寄稿のうちの第3回）

続 新規投資で鉄道再生 ～欧州からの報告～

関西大学教授・ウィーン工科大学客員教授 宇都宮浄人

.....
 昨年4月から、筆者はオーストリアのウィーン工科大学交通研究所に滞在しており、先に本誌で欧州の地方鉄道の再生の姿を報告した（2017.08.02～04）。今回は、その続編としてオーストリアの三つの事例を紹介したい。

第3回 駅は地域の顔、鉄道は地域のアイデンティティ

（大規模な投資を進めるマリアツェル鉄道）

オーストリアの首都ウィーンから特急レールジェットで30分、ニーダーエスターライヒ州の州都ザンクトペルテンに着くと、金色の電車が端の方のホームに止まっている。ザンクトペルテンから、巡礼教会の町として知られるマリアツェルまで、全線電化のナローゲージ鉄道、マリアツェル鉄道の電車である。

この路線は2010年まで、オーストリア連邦鉄道の一支線であったが、連邦鉄道が運営からの撤退を申し出たため、ニーダーエスターライヒ州が引き継いだものである。現在の運営は、100%出資するニーダーエスターライヒ交通公社（NOVOG）が担っている。

起点のザンクトペルテンは州都とはいえ、人口5万人の小さな町で、それ以外にも沿線に目立った都市はない。それでも、州はこの路線を存続させることを決め、この5年間だけでも200億円近くとなる大規模投資を行った。100年近く、ほとんど何も変わらなかった鉄道を一変させたのである。

具体的には、かつては直通列車が1日数本であったところを、パターンダイヤ化で頻度を高めるとともに、路盤の改良と車輛の全面的な置き換えで、最高速度はナローゲージであるにもかかわらず80キロに引き上げられ、全線の所要時間を20分程度短縮した。今では途中のラウベンバッハミューレまでは、日中1時間に1本、ラッシュ時にはさらに増発されるダイヤである。しかも、連邦鉄道もパターンダイヤであるため、緩急接続のハブでもあるザンクトペルテンでは、連邦鉄道の全ての列車と接続する。観光用のパノラマ車両も導入し、シーズンになると、1等車として併結され、飲食サービスも提供する。

しかし、それだけではない。各駅も順次整備し直し、ラウベンバッハミューレにある整備工場や車庫、コントロールセンターも一新した。日本からの視察団と訪問した時、視察団の一人は整備工場をみて、「美術館のようですね」と驚嘆していた。実際、地元産の木材を使ったという建物は、完成して数年が経っているにもかかわらず、木の香りを漂わせる感じであった。

この結果、鉄道利用者は人キロベースでこの5年間に64%伸びた。観光客も増えているが、「鉄道がなくなっていれば、この地域の観光産業も衰退していたに違いない」と、鉄道再生を陣頭指揮したニーダーエスターライヒ交通公社事業開発部長シュライレヒナー氏は語る。鉄道があるからこそ、需要を掘り起こすことができたという。

むろん、鉄道会社としても努力している。マリアツェル鉄道も、投資コストはもちろん、日々の運行コストも運賃収入では賄えず、ニーダーエスターライヒ運輸連合との契約によって運行し

ているが、この場合、利用者の増減に対し、鉄道会社の収益が影響する形の契約を取っている。日本では当たり前のことだが、公的な支えを受けつつも、鉄道会社もリスクを取ることで、鉄道会社が利用者獲得と効率的な事業運営に向けたインセンティブを持つ仕組みなのである。シュライレヒナー氏は、つねに地域と一緒に考え、営業を行うことを強調していた。

とはいえ、これだけの設備投資費用や運行費用をどのように捻出したのかはやはり気になるところである。そこで、ニーダーエスターライヒ州についても予算書を遡ってみると、オーバーエストライヒ州同様特別な財源はなく、交通関係予算の再配分が行われていることがわかる。河川関係を除くニーダーエスターライヒ州の2017年の交通関連予算総額は2008年対比22%の伸びであるのに対し、公共交通関連予算は、マリアツェル鉄道以外の鉄道路線も引き継いだため、2.5倍になっている。一方、道路建設・維持管理予算は2%しか伸びていない。インフレ分を差し引くと、交通関連予算総額は実質で2%減少し、道路建設・維持管理予算は実質18%削減されているのである。

ニーダーエスターライヒ州は、従来、公共交通に対しては厳しい州と言われてきた。実際、2000年代に入っても、連邦鉄道の合理化に対して、州がそのまま廃線を容認した路線もある。しかし、名目金額で道路建設・維持管理予算を維持しつつも、実質ではこれをじわじわと削減し、公共交通への予算をひねり出している。マリアツェル鉄道に関しては連邦からの支援もあったというが、州政府が努力して政策の舵を切り替えてきたのである。

人口も希薄な地域で、なぜ、政治的なリスクを冒しながらも予算配分を変え、鉄道を再生させるのか。シュライレヒナー氏の考えは明快である。

「鉄道は単なる移動手段でない。普段利用しない人にとっても『非利用価値』がある。駅は地域の『顔』であり、鉄道は地域の『アイデンティティ』になる」というわけである。だから、従来のイメージを一新する必要があるし、そうすれば政治家も納得するのだという。鉄道への投資によって、自動車に過度に依存した社会を変え、住む人にとっても訪れる人にとっても魅力的な地域を築くことが重要なのである。

こうした考え方は、ニーダーエスターライヒ州や前回みたオーバーエストライヒ州だけではなく、オーストリア、さらにいえば、欧州連合がめざす大きな方向である。目先の金銭的な収支を最優先する日本の鉄道政策が地域にとって本当に良いのか、欧州の事例を謙虚に学ぶ必要があるように思われる。



写真—ザクトペルテン駅のマリアツェル鉄道。

■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より抜粋させて頂きました。

① コンパクトシティに逆行 周辺開発を自治体が黙認 (04.21)

人口減少時代に向けたコンパクトな街づくりが進まない。住宅や商業・公共施設を中心部に誘導する計画を作った自治体が、郊外の開発案件すべてを事実上黙認している実態が判明。3割の市町は郊外開発の規制を緩めている。

② 定期券が映す職住接近 (04.27)

都市圏の私鉄、単価下落。都市圏で職住近接が進んでいる。東京や大阪など都市部を地盤とする大手私鉄16社の1人あたり定期券利用額は過去10年で全社が下落。平均の単価は4%減となった。都心から郊外への「ドーナツ化現象」が、過去のものとなった。

【その他】

- ・ふるさと納税、3000億円視野 (05.12)
- ・札幌市の冬季五輪招致、2030年大会に変更も視野 (05.11)
- ・日本の科学技術「競争力低下」8割 (05.06)
- ・子ども37年連続減 (05.05)
- ・ピンクのSLお披露目、鳥取の若桜鉄道 (05.01)
- ・「四季島」1年2400人が豪華列車を楽しむ (05.01)
- ・東京の夜、もっと魅力的にライトアップ協議を義務化、東京都 (04.30)
- ・首相「最先端の都市再生を」再生本部で表明 (04.27)
- ・外国人の観光スポット閲覧数、1位はアメ横 (04.26)
- ・連結トラック、18年度内にも解禁 国土交通省 (04.22)
- ・シンガポールとマレーシア、高速鉄道入札を延期 (04.20)
- ・GWの旅行先「人気急上昇」1位は青森 (04.19)

■シビルNPO連携プラットフォーム（CNCP）が会報第49号を発行

◇シリーズ「土木と云うことば」 第1回「土木」の伝来

◇巻頭言 “元気の交換” —東京の人たちがやって来た— CNCP 理事 大田弘

◇コラム 再生エネルギーと送電線 CNCP 監事（美しい国づくり協会 会員）山岡和彦

◇明治150年企画特集（9）明治150年に思うこと 産官学民について 駒田智久

◇会員紹介 特定非営利活動法人 全国街道交流会議

◇部門活動紹介 地域活動推進部門 人を繋ぎコミュニティを造る『協働コーディネーター』
CNCP サポーター（アイセイ株式会社）岡野登美子

◇シドニー視察旅行記（5） シドニー・ハーバーブリッジ

CNCP 自治体インフラメンテ研究会会員（アイセイ株式会社）岩佐宏一

◇会員からの投稿 道路構造物の安全を目指して 道路の安全性向上協議会理事 大田孝二

◇サポーターからの投稿 土木業界に飛び込んでの気づき CNCP サポーター 河内山聡

◇イベント案内 第2回CNCPサロンのご案内 平成30年6月12日5:00~6:30PM

◇お知らせ サポーターを募集しています。

詳細はCNCP事務局にお尋ねください。 info@npo-cnep.org

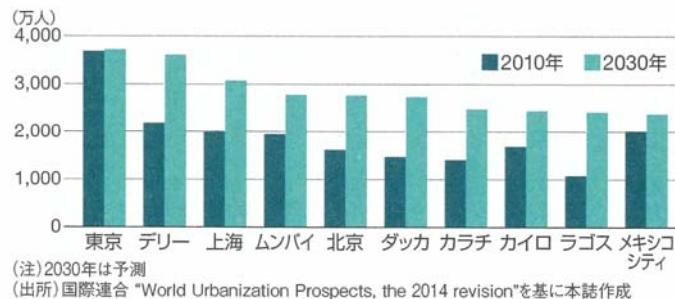
今月の国際比較データ

① 2030年の都市圏別人口ランキング

出典：週刊東洋経済 2018.04.07

東京経済大学の周牧之教授は「2050年の世界経済は国家ではなく、メガシティと呼ばれる人口1000万人以上の巨大都市圏が主導する」と展望。国連の14年予測によると、周辺3県を含む東京都市圏の2030年の人口は10年から微増の3719万人と、デリーや上海を抑えて、世界最大を維持する見込み。

東京は世界一のメガシティ — 2030年の都市圏別人口ランキング —



② 2050年までの各国別GDP予想ランキング

出典：週刊東洋経済 2018.04.07

PwCの予測によれば、2050年の日本のGDP(国内総生産、購買力平価ベース)は、6兆7790億ドルと2016年比で37%増の伸びに留まる。日本はGDPでインドネシアやブラジル、ロシアに追い抜かれ、現在の4位から2050年には8位に落ちる見込みだ。人口増のインドが米国を抜き、中国、インド、インドネシアとアジアの人口大国が上位を占める。

日本は世界8位に落ちる — 2050年までの各国別GDP予想ランキング —

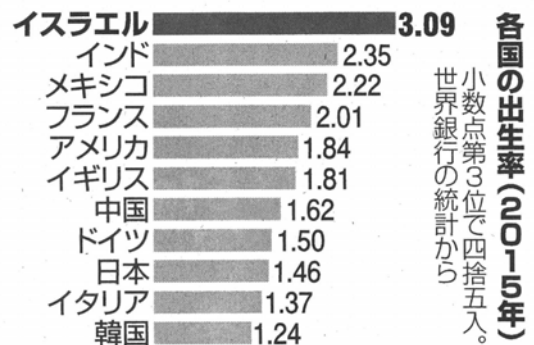
順位	2016年		2030年		2050年	
	国名	GDP	国名	GDP予測	国名	GDP予測
1	中国	21,269	中国	38,008	中国	58,499
2	米国	18,562	米国	23,475	インド	44,128
3	インド	8,721	インド	19,511	米国	34,102
4	日本	4,932	日本	5,606	インドネシア	10,502
5	ドイツ	3,979	インドネシア	5,424	ブラジル	7,540
6	ロシア	3,745	ロシア	4,736	ロシア	7,131
7	ブラジル	3,135	ドイツ	4,707	メキシコ	6,863
8	インドネシア	3,028	ブラジル	4,439	日本	6,779
9	英国	2,788	メキシコ	3,661	ドイツ	6,138
10	フランス	2,737	英国	3,638	英国	5,369

(注) GDPは購買力平価(PPP)ベース。2016年はIMF推定値。30年と50年はPwCの予測。単位は16年基準の10億米ドル。(出所)PwC「長期的な経済展望:世界の経済秩序は2050年までにどう変化するのか?」

③ 各国の出生率(2015年)

出典：朝日新聞 2018.04.23

イスラエルの女性は平均で3人の子どもを産む。先進国では突出して高い出生率の一因が、世界に類をみない出産奨励策である。背景には家族を重視するユダヤ人の文化や宗教に加え、悲劇の歴史や政治が絡んでいる。第二次世界大戦中のホロコースト(ユダヤ人大虐殺)で600万人が犠牲になり、その後の戦争でも多くの命が失われた。ユダヤ人の国家において家族を持つことは最も重要な価値となっている。



PF書店

① 福岡市が地方最強都市になった理由 木下斉著 PHP 研究所

「地方消滅」の次は「地方創生」が流行語となっている。その中で福岡市の存在感が急上昇中である。2016年に政令指定都市の人口で神戸市を抜いて5位にランクイン、人口増加率では東京をしのいで1位、しかも10代20代の若者人口が多い。福岡の優位性は何か。学校数が多い、まちの真ん中に空港がある、有名企業とともに新規起業家が集結、市域がコンパクトで職住接近が可能、これらが雇用と人口増につながり正の循環を描いている。躍進の理由を著者は「都市経営」の視点で読み解いている。高度成長時代に、行政ではなく民間主導という独自の「常識破り」を行い、工場誘致から早々と撤退し開発抑制を徹底している。

② 新版ブルー・オーシャン戦略—競争のない世界を創造する

(*セイコーウオッチ 高橋修司社長推薦)

W・チャン・キム／レネ・モボルニュ著

入山章栄・監訳 有賀裕子・訳 ダイヤモンド社

ブルー・オーシャン戦略とは、競争相手のいない市場を創り、新しい価値と利益を生むことで、コストを下げながら買い手にとって価値を高める「バリュー・イノベーション」である。例えばシルク・ドゥ・ソレイユは、コストがかさむ動物ショーや有名道化師で客を引こうとせず、芸術性やストーリー性を高め、サーカスに関心の無かった観客をも魅了してバリュー・イノベーションを実現させた。既存市場の中で限られたパイを奪い合うことに懸命になっているレッド・オーシャンに身を置く経営者のバイブルともいえる。

③ ルポ 隠された中国 金順姫著 平凡社新書

揺るぎない一強支配のもと、宗教文化統制など「不都合な真実」を報じるのが難しいといわれている中国。著者は2012年から4年間、特派員として情報統制の厳しいウイグル問題などを取材。両親とも都市に出稼ぎに出た「留守児童」に迫る苦境、セクハラ防止を訴えて拘束された女性活動家などをレポート。



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に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。

～ ● 今月の写真コーナー ● ～



【数の多さでギネス登録の栃木県館林市のこいのぼり】



【大阪府高槻市「ゆうゆう 1000 匹」】

◇出典：スタイルアサヒ 2018.5月号◇



【子どもの日、神宮球場のスコアボード選手名が“ひらがな”】

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