

ホームドアを考える

山本卓朗
未来構想 PF 会長

先般、ある小さな研究会で、「JR 東日本のホームドアへの取り組み」について講演いただく機会を設けました。駅のホームでのやっかいな取り付け作業とはいえ、工事的にみれば空調などと同じく機械設備の設置であり、内在する課題などが見過ごされがちです。しかし、40 年前には“無くて当たり前”の設備であったけれど現在は“あって当たり前”になりつつある厄介な代物です。そして気が付いたら膨大な数量のメンテナンスに追われることになりそうです。

“たかがホームドア、されどホームドア”

都心での設置工事を目の当たりにしている今のうちに、専門家も利用者も大いに関心を持って議論して欲しいと考える次第です。

歴史でみれば、世界初と言われるのがロシア：サンクトペテルブルグ地下鉄（1961 年）だそう、我が国では東海道新幹線熱海駅（1974 年）、在来線では東京メトロ南北線（1991 年）などとなっています。既に長い歴史を持っていますが、我が国で都市交通での必要施設として関心を浴びるようになったのは、2006 年のいわゆるバリアフリー新法（[高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律](#)）あたりかと思います。さらに 2011 年の山手線目白駅の事故、2016 年の東京メトロ青山一丁目の事故などを受けて世論が高まってきました。バリアフリーから始まった整備ですが、急激に進む高齢化も世論を後押ししていると思います。高齢者の一人である私自身もホームドアのおかげでホーム上での移動に不安を感じなくなった経験から、整備を推進することに異論はありませんが、“どこまでやるか”という点については、保守量が増えてしまうといった企業経営の観点からだけでなく、**旅客の自己責任**との兼ね合いも大いに議論したいところです。あるのが当たり前になると、“事故があったのはホームドアがなかったから”という意見が出てくることは容易に予想される事態でしょう。学校での子供の事故を教師の管理責任にしてしまう事例などが頭に浮かびます。海外の観光地などでは、風光明媚な崖っぷちに防護柵のないのも当たり前ですし、昨今の我が国の自己責任の希薄さが大変気になるところです。

設置数が急激に増加するため、コストダウンにも真剣に取り組んでいるとのことですが、今後のアジアの国々への普及などでは、国際基準への視点も重要と思います。将来ビジョンを明確に持つべきことは、インフラ整備に共通する課題ですが、ホームドアについても冷静かつ幅広い議論を期待する次第です。

ミャンマーで活躍する日本の中古車両

日本コンサルタント 松尾伸之

ミャンマーでは、ミャンマー国鉄の代表的な路線であるヤンゴン環状線とヤンゴン～マンダレー線の改修工事が日本の支援により行われています。これらの路線を中心に、ミャンマー全国で、日本で活躍した中古車両が走っています。以下に、代表的な車両をいくつか紹介します。



写真-1 石巻線を走っていた車両



写真-2 三陸鉄道を走っていた車両



写真-3 久留里線を走っていた車両



写真-4 JR 四国と北海道で走っていた車両

石巻線を中心に走っていた車両（写真-1）は、ヤンゴン環状線で頻繁に見ることができます。側面には日本とミャンマーの国旗の絵が描かれています。三陸鉄道の車両（写真-2）は、廃線となったヤンゴン市内の臨港線を走っていました。現在は車体の塗装を変えて、要人向けの臨時列車として使用することが多いようです。民鉄や第三セクターの中古車両は、松浦鉄道やいすみ鉄道など、ミャンマー全国のローカル線で見ることができます。久留里線を走っていた車両（写真-3）は、ミャンマービールの広告で覆われてしまったので、昔の色が残っていませんが、正面には久留里線の表記がそのまま残っています。ヤンゴン近郊にあったコンピューターユニバーシティ駅では、JR 四国と JR 北海道の気動車が隣り合わせになった状況（写真-4）を見ることができました。

ミャンマーでは、気動車を RBE(Rail Bus Engine)と呼んでおり、窓だけでなく、ドアも全開にして走ります。ミャンマーでは、4 月が最も暑い季節で、列車に乗っていると熱風を肌で感じます。ミャンマーへおいでの際は、是非、日本が支援している路線や車両に乗って、ミャンマーの人々の生活を感じてみてください。

平成という時代

事務局

新しい元号が「令和」と決まり、平成の30年を総括する記事やニュースが巷にあふれている。

そんな中、文春新書から「**平成の通信簿**（吉野太喜著）」が出版された。サブタイトルの「106のデータでみる30年」にあるように、様々な、広範囲なジャンルで30年間を振り返っており、大雑把な総括と思ってながめると興味深く参考にもなる。以下に、この本の中からいくつかを抜粋し紹介する。

◇平成元年、消費税が施行され、衛星放送が始まり、日経平均株価は史上最高値をつけた。それから30年、日本はどれくらいかわったのか？

■時価総額ランキング 日本企業はどこに消えた？

（1989年上位30社中に日本企業が21社、2018年はゼロ）

■世界の人口 増加率は急激に減速した（世界平均出生率は1990年3.26、2016年2.44）

■外国人 流入数はOECD加盟国第4位に（1989年98.4万人が2017年256.2万人に）

■環境問題 実は解決に進んでいる（SOx・NOxの排出量はこの30年で大幅に減少）

■ゴミ問題 日本では平成で15%減った。世界的にも減少している

■貧困の改善、さまざまな改善

平成2年(1990年)、世界銀行の研究者グループは、一人当たりの所得一日1ドルを「国際貧困線」と定めた。1990年時点では、世界人口の11%、約5.6億人が一日1ドル未満で生活していた。それから30年が経とうとする現在、世界の貧困の状況は大きく改善され、世界人口の2.4%にまで減少した。2015年、世界銀行はさらなる改善をめざし、世界貧困線を一日1.9ドルに改定した。この基準で見ると、1990年には、世界人口の36%、19億人が貧困線以下にあった。2015年現在では、世界人口の10%、7.4億人となった。

1990年	人口	貧困人口	貧困率	2015年	人口	貧困人口	貧困率
東アジア・太平洋	16.0	9.9	61.6%	東アジア・太平洋	20.4	0.5	2.3%
南アジア	11.3	5.4	47.3%	南アジア**	17.0	2.7	16.2%
中東・北アフリカ	2.3	0.1	6.2%	中東・北アフリカ	3.7	0.2	5.0%
サハラ以南のアフリカ	5.1	2.8	54.3%	サハラ以南のアフリカ	10.1	4.1	41.1%
ヨーロッパ・中央アジア*	4.7	0.2	5.0%	ヨーロッパ・中央アジア	4.9	0.1	1.5%
中南米	4.4	0.6	14.2%	中南米	6.3	0.3	4.1%
先進国	9.0	0.0	0.5%	先進国	10.8	0.1	0.7%
世界	52.8	18.9	35.9%	世界	73.6	7.4	10.0%

出典：世界銀行
（億人。* 1993年、** 2013年）
【一日1.9ドル以下で暮らす人口】

	1990年	2015年
健康 平均寿命	65.4年	71.9年
幼児死亡率（5歳未満）	9%	4.3%
HIV 新規感染者数	350万人*	180万人†
死亡者数	190万人**	100万人†
食事 栄養不良人口比率	23.3%	12.9%†
衛生 清潔な水の得られない人口比率	24%	9%
教育 初等教育純就学率（途上地域）	83%*	91%
識字率（15～24歳）	83%	91%
電気 非電化率	29%	13%†
通信 固定電話普及率	10%	—
携帯電話普及率	0.2%	104%††
インターネット普及率	7%*	55%†††

* 2000年、** 2005年、† 2016年、†† 2017年、††† 2018年
出典：「国連ミレニアム開発目標報告2015」、ITU
【開発関連指標】

貧困が原因で起こる様々な問題についても、この30年で多くが改善している。安全な水へのアクセスを持たない人は、1990年には世界人口の24%いたが、2015年には9%まで減少した。HIV(エイズ)は、90年代から途上国、特にアフリカ南部で蔓延し、対処は絶望的とすら思われていた。それが現在は収束傾向にある。電気の普及率も上昇した。非電化率は、1990年は世界全体で29%あったのが、2016年では13%となり、半数以上の国で完全電化を達成した。インターネットへの自由なアクセスは、いまでは人権の一部といってよい。2018年6月現在、世界全体のインターネットユーザ数は42億人、普及率は55%に及ぶ。1990年には世界全体での固定電話普及率が10%であったのを思うと天地の差である。

■政府債務残高 191兆円⇒925兆円(2017年)

■国際収支 「ものづくり」⇒「投資」へ

■世界の農業の進歩 1990年⇒2016年、世界全体の農業生産額は名目額で2.8倍に。

■エネルギー 激変した電力源

■雇用 終身雇用という幻想

■労働生産性 主要先進国で最下位

■消費 もっとも削られた支出は、こづかい・仕送り・被服

■教育費 公的私的含め対GDP比4.1%で30年間低いまま

	1990年	2016年	増加率
1 中国	106	993	9.4倍
2 インド	89	353	4.0倍
3 米国	91	178	2.0倍
4 インドネシア	21	125	5.8倍
5 ナイジェリア	13	85	6.4倍
6 ブラジル	41	78	1.9倍
8 ロシア	87	55	0.6倍
10 日本	72	53	0.7倍
12 フランス	40	36	0.9倍
14 イタリア	37	35	0.9倍
21 オーストラリア	10	31	3.0倍
23 韓国	21	28	1.3倍
30 ドイツ	20	19	0.9倍
35 イギリス	15	14	1.0倍
世界	1,144	3,152	2.8倍

出典：国際連合 (順位は2016年。10億ドル)

【農業生産額の国際比較】

■増大する世界の移動量 しかし、日本人は移動しなくなった？

移動の自由は、人間の幸福を考えるうえで普遍的な尺度のひとつである。この30年での、日本と世界での移動の変化を見てみよう。新幹線は平成の間に、山形・秋田・北陸・九州新幹線が開通し、東北新幹線は函館まで延びた。スピードも平成元年(1989年)当時の東京～新大阪間で220キロ、所要時間は最短2時間49分であった。現在、最高速度は285キロ、所要時間は2時間22分となった。こうした交通手段の発達により、人々の移動はどんどん活発になっている・・・と思いきや、日本人の移動量は、世界全体に比べるとあまり増えていない。

旅客輸送手段としての鉄道は、一時は廃れつつあったが近年世界的に見直されている。乗用車は、先進国では飽和によって、途上国では渋滞によって、輸送量の伸びは鈍化。バスは、世界では1.4倍と増加している一方で、日本では2割減少している。飛行機の伸びが、世界で高く日本で低くなっているのは、格安航空会社(LCC)進出の遅れが反映されていると思われる。

以上を合計すると、世界全体での移動量は約1.8倍に増加したが、日本では1.1倍の増加にとどまっている。

日本	1990年	2017年	増加率	世界	1990年	2017年	増加率
鉄道	387	432	1.1倍	鉄道	1,709	3,598	2.1倍
乗用車	760	835	1.1倍	乗用車	8,113	10,945	1.3倍
バス	93	70	0.8倍	バス	1,385	1,887	1.4倍
航空機	51	94	1.8倍	航空機	1,893	7,708	4.1倍
合計	1,291	1,431	1.1倍	合計	13,099	24,138	1.8倍

出典：OECD、ICAO、国土交通省

(10億人キロ)

※世界の鉄道・乗用車・バスは上位20カ国の合計。各国のデータは当該年がない場合は直近値。世界の航空機のデータは有償旅客キロ(RPK)。日本の航空機は国内線のみ。

【移動量の推移】

移動といえば、日本では引っ越しも減っている。「住民基本台帳人口移動報告」をみると、1989年から2017年で、引っ越しした人の数は25%減少した。どちらかという、都道府県をまたぐ移動の方が減っている。高齢化の影響ももちろんあるが、若年層だけをとっても移動量が減っていることが知られている。

人口移動が低下する現象は他国でも見られ、引っ越し好きとされる米国人の移動率もこの30年で半減している。要因としては様々な説があり、産業構造の転換、情報流通の進捗、本当のところはよくわからない。

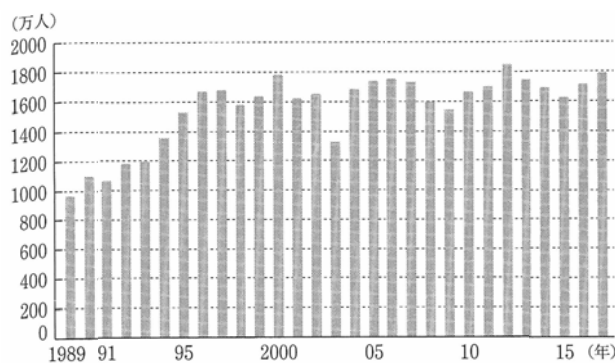
■日本の都市交通の変化

タクシー利用者は年々減少している。1989年は年間延べ33億人だったのが、2016年には14億5千万人となった。車両数は法人21万台個人4万7千台から、法人20万台個人3万5千台になった。利用者数ほどは減っておらず、したがって実車率は低下している。なぜ減少しているのか。景気が悪いからだというけれど、タクシーの値段が高くなったからではないだろうか。1989年当時、東京都区部のタクシー初乗り2キロ470円だった。現在は2キロ730円である。この期間の物価上昇率で見ると1.1倍、新幹線や地下鉄に比べても値上がりの幅は大きい。海外ではUberやGrabといった配車アプリが人気である。料金は国にもよるが、タクシーの半分から3分の1程度。都市の移動はまだまだ快適になる余地がありそうだ。

■世界的な観光ブーム

世界全体の海外旅行者の数は、1990年は年間のべ4億人であったのが、2016年は12億人と3倍に増加している。アジア人だけでなく、欧州人でも米国人でも観光に出かける人は増加しており、日本人のように横ばいというのは珍しい。

12億人というと、世界人口73億人の約17%、およそ6人に1人。ヨーロッパのように人々が日常的に国境を越える地域もあるとはいえ、観光に出かける余裕のない人も多いことを考えると、これは驚くべき数字である。なお、観光による消費額は、直接間接合わせて世界のGDPの10%を占めるという。



出典：法務省「出入国管理統計」

【日本人出国者数の推移】

	1990	2000	2010	2016
世界全体	435	674	953	1,235
行き先				
ヨーロッパ	262	387	489	616
アジア・太平洋	56	110	208	308
アメリカ	93	128	150	199
アフリカ・中東	24	49	106	111
先進国	299	424	516	685
途上国	136	250	437	550

出典：UNWTO

(100万人)

【世界の観光客数】

NEWS

■令和は「Beautiful Harmony」(04.04)

外務省は、平成に変わる新元号「令和」について外国政府に英語で説明する際、「Beautiful Harmony=美しい調和」という趣旨だと伝えるよう、在外公館に指示した。「令」を「order=命令、秩序など」と訳す外国メディアがあったのを受けた措置。

■JR 四国、路線維持に赤信号(2019.04.11 徳島新聞)

JR 四国の路線別収支状況によると、営業係数(100 円の収入を得るためにかかる経費)は、全 20 線区のうち、本州と四国を結ぶ本四備讃線(瀬戸大橋線)を除く 19 線区で赤字で、厳しい経営状況が改めて浮き彫りになった。

JR 四国を巡る経営の不安要素はいくつかあるが、その代表格が人口減少と災害リスクだ。四国運輸局は、人口減少により、2040 年の輸送人員は JR 四国の路線全てで 2015 年実績に比べて 12.6~36.8%減少するとの予測を示している。災害については、昨今の西日本豪雨以降、半井真司社長が、復旧・防災によるコスト増が経営に与える懸念を複数回、口にしてている。JR 四国は発足以来、鉄道事業で黒字になったことはない。今のところは国の支援措置などで最終損益は黒字を維持しているが、10~20 年後の状況は不透明だ。



■JR 北海道、10 年間で 2,800 億円の支援求める(2019.04.10 朝日新聞)

経営難に陥っている JR 北海道は、再生期間と位置付ける 2030 年度までの 10 年間、国や北海道、沿線自治体から総額 2,800 億円の支援が必要との認識を示した。運賃値上げやコスト削減で収支を改善しても赤字体質から抜け出せない、と訴えた。

JR 北海道は 2016 年 11 月、営業路線の約半分に当たる 10 路線 13 線区を「単独では維持困難」と発表。政府は 19・20 年度で年 200 億円の支援を決めている。嶋田社長は会見で「国や地域の支援が不可欠だ。一定期間支援をいただき、何とか経営自立を果たしたい」と述べた。

■計画・交通研究会が会報 2019-03 を発行

□Interview. 菅野典雄（福島県飯館村村長）

・東日本大震災から 8 年 福島県飯館村の新たな村づくり

□Projects. 東急グループが描く渋谷のまちづくりビジョン

□Interview 宇宙の社会インフラに係る今後の展望

□Reports. 第 5 回イブニングセミナー（東京工大 菅野了次教授）

・蓄電池の科学——電池の固体化を目指して——

□News Letters. 産学共働若手勉強会

・「自動運転車の今を知る」合宿や AI をテーマとした自主勉強会など

* 詳細は事務局にお尋ね下さい。

Email: jimukyoku@keikaku-kotsu.org Homepage: <http://www.keikaku-kotsu.org>

■シビル NPO 連携プラットフォーム（CNCP）が会報 第 60 号 を発行

◇シリーズ 「土木ということば」 第 12 回 「インフラ」ということば

◇巻頭言 「市民と土木をつなぐ」 広報の取組み 土木学会 専務理事 塚田幸広

◇コラム 建設系 NPO への追い風 NPO 道普請 理事 福林良典

◇土木と市民社会をつなぐ 第 4 回 制度設計をも変える市民の科学

【番外編】土木と市民社会をつなぐ活動に参加しませんか？

◇部門活動紹介 企画・サービス部門 CNCP の使命—ひろげる・つなぐ

◇会員からの投稿 「福島だより」

◇サポーターからの投稿 「体幹」を鍛え、『体感』を甦らそう

* ホームページがリニューアルされました。是非ご覧ください。

* 詳細はCNCP事務局にお尋ねください。

Email: info@npo-cnecp.org HP: <http://npo-cnecp.org>

■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 ジャカルタ発の地下鉄開業、渋滞解消へ日本の官民支援（03.26）

インドネシアの首都ジャカルタで 25 日、同国初の地下鉄が正式に開業する。日本が政府開発援助（OECD）で支援し、開発も日本企業関わった「オールジャパン」の鉄道輸出プロジェクト。世界がプロジェクトの成否に注目。

② 伊豆で MaaS 実験（04.06）

東急と JR 東日本は、静岡・伊豆で次世代移動サービス「MaaS」の実証実験を報道陣向けに公開。専用アプリで観光ルートの検索や予約、決済サービスを一括して提供し、地域内をスムーズに観光できる。鉄道やバスの路線検索、相乗りタクシーの予約なども可能。

③ 交通機関のデータ連携支援（03.15）

国土交通省は、アプリ 1 つで目的地にいく最適な交通手段を検索して予約や決済が

完了できるシステムの構築に向け、交通事業者間のデータ連携を後押しする。全国規模のサービスを可能にするために事業者が公開するデータに関する指針をつくる。

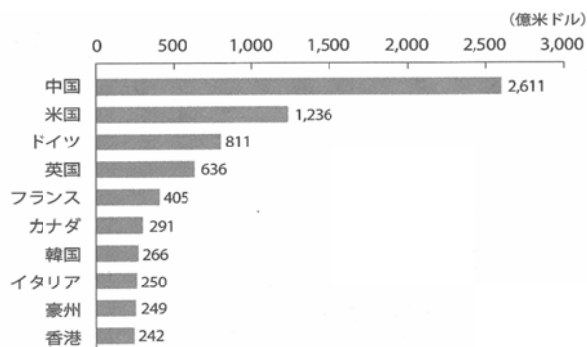
- ・人口 1 億 2644 万人、減少率最大に (04.13)
- ・中国主導の鉄道建設再開へ、マレーシア費用減で合意 (04.13)
- ・ブラックホール予言 100 年 ついに姿 (04.11)
- ・平成の 30 年、食品・日用品の価格が 45% 値下がり (04.08)
- ・GW 旅行者、最多 2467 万人 (04.05)
- ・トヨタ、HV 特許を無償開放 (04.03)
- ・日本唯一のキツネ駅長誕生、白石蔵王駅 (04.01)
- ・4 月から変わる、残業規制強まる・食品値上げ相次ぐ (03.31)
- ・「MaaS」加速へ 90 社連携、トヨタ・ホンダ異例の握手 (03.29)
- ・三陸鉄道リアス線誕生、沿線でイベント (03.23)
- ・日本の幸福度 58 位に低下 (03.22)
- ・独、環境先進国復権へ賭け、石炭火力 38 年までに全廃 (03.21)
- ・鳥取県の JR 境線（米子から境港間 17.9 キロ）で車載 IC 改札機の運用開始 (03.17)
- ・QR コードで新幹線乗車、JR 東海、訪日客に対応 (03.16)

今月の国際比較データ

① 国際観光支出ランキング

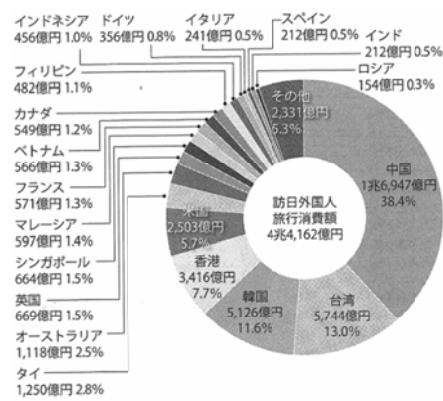
出典：観光亡国論 アレックス・カー、清野由美共著 中公新書ラクレ

平成 30 年版の「観光白書」によると、17 年のインバウンド数は 2869 万人で、5 年前の 836 万人と比べて 3.4 倍になっている。それに伴い、インバウンドの消費額は 5 年前の 1 兆 846 億円から 4 兆 4162 億円と 4.1 倍になっている。インバウンドは、宿泊、飲食、鉄道、バス・タクシーなど、観光業全般の売上増加にダイレクトにつながると同時に、小売業の売上も促進する。新興国のなかで、とりわけ大きな現象は中国人観光客の爆発的な増加と“爆買い”で、一部地元では「観光公害」に発展、“ひんしゅく”を買っている。



国際観光支出ランキング (2016年)

出典：観光庁「観光白書」平成30年版



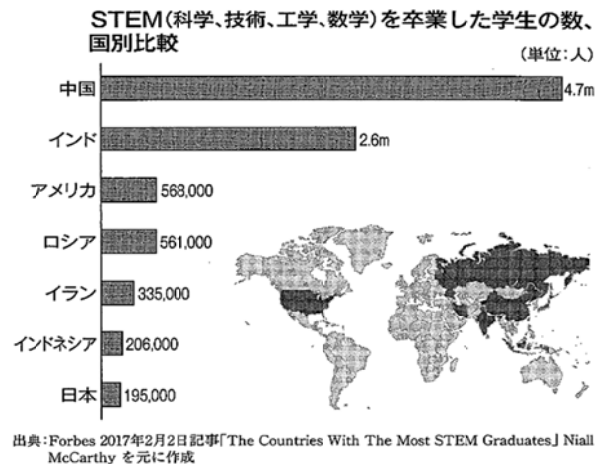
国籍・地域別の訪日外国人旅行消費額と構成比 (2017年度)

出典：観光庁「観光白書」平成30年版

② STEM（科学、技術、工学、数学）を卒業した学生の数

出典：お金の流れで読む日本と世界の未来 ジム・ロジャース著 大野和基訳 PHP 新書

ユニコーン企業（企業評価額が10億ドルを超える非上場のテクノロジー系ベンチャー企業）は2017年末の時点で世界に220社以上存在している。その約5割が米国で、3割が中国である。こうした企業を輩出する流れは今後ますます加速するであろう。その可能性を秘めた人材がSTEM（科学、技術、工学、数学）を卒業した学生であり、中国は世界でも飛び抜けて多い。中国の百度（バイドゥ）、アリババ、テンセント、華為は、米国の4大IT企業GAFA（グーグル、アップル、フェイスブック、アマゾン）を凌ぐ勢いで急成長している。

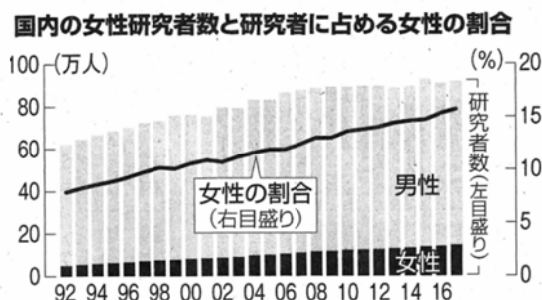


③ 科学分野の男女格差

出典：朝日新聞 2019.03.07

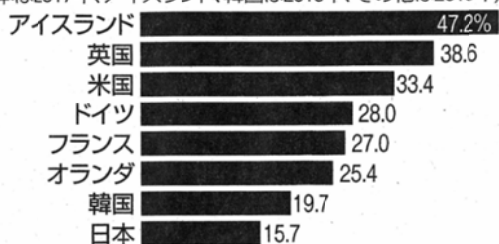
男女の格差が世界的に見ても大きい日本。科学技術研究の分野でも同じで、女性研究者の割合が際立って少ない。文部科学省は女性研究者の採用目標を30%に定めているが、内閣府男女共同参画白書によると、緩やかな上昇傾向にあるものの17年3月現在で17.3%にとどまっている。海外の水準に比べてもかなり低い。専門別順位でも、薬学・看護などでは約半数を占めるものの、工学や理学で特に低い。

日本のある女性研究者は「科学分野の発展には、新しい発想や感性が欠かせない。女性であることは一つの個性。女性の持つ可能性を科学分野の発展に生かしていきましょう」と呼びかけている。



研究者に占める女性の割合の国際比較

(日本は2017年、アイスランド、韓国は2016年、その他は2015年)



専門分野別に見た大学などの研究本務者の男女別割合(2017年)



PF書店

① 観光亡国論 アレックス・カー、清野由美共著 中公新書ラクレ

右肩上がりが増加する訪日外国人観光客。京都をはじめとする観光地へキャパシティを超える観光客が殺到し、交通や景観、住環境などでトラブルが続発する状況を前に、東洋文化研究者のアレックス・カー氏は「かつての工業公害と同じ」と指摘。本著はその危機感を起点に世界の事例を盛り込み、ジャーナリスト清野由美氏とともに、建設的な解決策を検討する1冊。

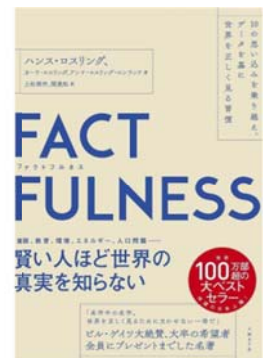
ただし、観光は地方はもちろん都会を含めて、多くの課題に直面している日本を救う可能性を持つ一大産業であることは疑う余地が無い。



② FACT FULNESS 10の思い込みを乗り越え、データを基に世界を正しく見る習慣 (ファクトフルネス) ハンス・ロスリング著 上杉周作訳 日経BP社

ビル・ゲイツが大絶賛、新入社員の希望者全員に贈ったということで世界で話題となっているのが、この「ファクトフルネス」である。

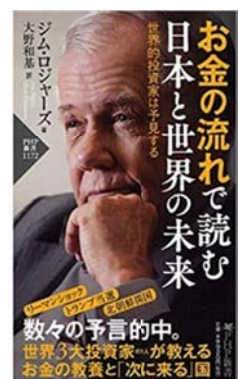
冒頭、世界に関する13の質問が登場、やってみると正解率は低い。勘違いするのは、悲観的に見ようとする「ドラマチックすぎる世界の見方」が人間の本能として脳に組み込まれているからだという。その本能を、世界は分断されていると思い込む「分断本能」、世界はどんどん悪くなっていると思い込む「ネガティブ本能」等々に類型化、勘違いを排し、正しく判断するよう「事実に基づく世界の見方」ファクトフルネスを習慣づける方法を示す。



③ お金の流れで読む日本と世界の未来 ジム・ロジャース著 大野和基訳 PHP新書

世界3大投資家と称される著者、これまでにその独自の投資から、リーマンショック、トランプ当選、北朝鮮開国に至るまで、数多くの「予言」を的中させてきた。そんな伝説の投資家が日中韓の将来を「お金の流れ」から読み解く。日本再興への道、朝鮮半島に訪れる刺激的で劇的な未来、中国のアキレス腱、・・・「アジアの玄関口」シンガポールから世界を見つめる投資家の驚嘆の未来予測。

そして著者は、歴史を学べ、思い込みから自らを解き放て、変化は恐れるものではなく楽しむもの、巻末をこの言葉で結んでいる。



事務局通信

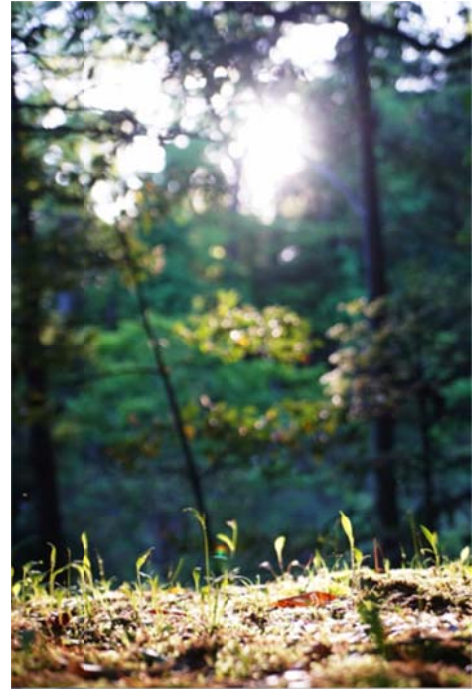
● 今月の写真コーナー ●

**春のきざし（群馬県：渋川市）**

雪が解け始めて春も近く、雪山と、桜が咲き園児のこれからを祝うこいのぼりを掲げている里の保育園との、それぞれの春のきざしを対比しました。

**爽緑（福島県：金山町）**

長い冬が終わり GW も明けた 5 月中旬、ふと立ち寄った林道から見たその一帯は、新緑が一気に芽吹き、清々しく爽快な景色が広がっていました。

**息吹き（千葉県：成田山公園）**

出先での散歩の途中、木々の間から差し込む光が、若草をスポットライトのように照らす光景に何か神秘的なものを感じました

**朝陽の中で（岩手県：様野町）**

朝陽が空を染めていく早朝の海。水平線付近で操業する漁船の脇には、水平線の更に向こうで作業する漁船が、蜃気楼で写っていると思われます。

**夕陽を浴びて（群馬県：吉岡町）**

日が傾き、陰影がはっきりする時間。散りゆく菜の花の脇を、タイミングよく夕陽を浴びて輝きながら列車が通過。

【写真提供：JR 東日本コンサルタンツ 横内啓隆さん】

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