

情報銀行

土井博己

JR 東日本コンサルタンツ

情報銀行は、集めた個人データを「銀行」のように預かって、企業に貸し出し「運用」し、「利子」のように対価も得る。情報銀行には、三井住友銀行などのメガバンクや IT ベンチャーなど、多様な業種からの参入表明が相次いでいる。

今やネット通販は生活の一部になり、検索や購買履歴などの個人データは、広告や新たな販売に結びつく富の源泉だ。米グーグルやアマゾンなど巨大 IT 企業はネットの検索履歴などのデータを握り巨額の利益を得ているが、出遅れた日本企業は、情報銀行の仕組みで巻き返しを図る。

個人情報をめぐるのは、2013 年に JR 東日本が電子マネー Suica の乗降履歴などを日立に提供していたことがわかり、利用者らから苦情が殺到した。個人情報の利用には明確な本人同意が必要になるなど、世界的に規制が強まっている。それだけに、個人の同意を得た上で商業利用を可能にする情報銀行への期待は高まる。東京大学大学院の橋田浩一教授(サービス情報学)は「個人情報を活用するビジネスで日本は遅れていた。個人向けサービスの質を高めるのは、産業の振興にもつながる。AI(人工知能)の運用、開発にも有効だ」と指摘する。

いったいどんなデータが集められているのか。実は、ユーザーは誰でも自分のデータを手元に取り戻すことができるようになってきた。背景にあるのが、本人が企業にある自分のデータをコントロールできるようにすべきだとする「データポータビリティ(持ち出し権)」という考え方で、EU が昨年 5 月に施行した GDPR(一般データ保護規則)で定めた。

まずグーグルだ。A 氏の場合、全データは 2.5 ギガバイトで、一般的な文字メールで 25 万通分に相当する。今のアカウントを使い始めた 2010 年からの全てのメールや検索履歴、地図位置情報などが見られた。グーグルマップの検索履歴からは、学生時代の家の住所、よく通った取材先の住所が出てきた。はるか昔に友達とやりとりしたファイルもある。検索履歴をみると、やたら貸衣装店を検索した時期があるが、何のためだったか思い出せない。このデータは、A 氏自身より「A 氏」を知っている。

フェイスブックでも同様なデータがダウンロードできる。使い始めた 08 年以降、どの友達の投稿に「いいね」を押したのか、どのようなコメントをしたのか。鮮明なアルバムを見ているようだ。他のサイトの閲覧履歴や加入しているコミュニティ、属性などから、A 氏が「興味がある」ものが判断され、関連する広告が表示されているという。自分の連絡先を知っている広告主のリストもわかる。

特定の情報銀行がデータを独占し、個人が自分の情報を動かせなくなる事態を避ける必要がある。日本で新たな情報サービスが動き出そうとしている今、自分のデータの利用をどこまで許すのかを選択することが、ユーザーにも求められている。

私鉄ビジネスモデル3.0

*2018.12.25 初版の「私鉄 3.0」ワニブックス PLUS 新書 の抜粋です
東急電鉄創造本部運営事業部長 東浦亮典

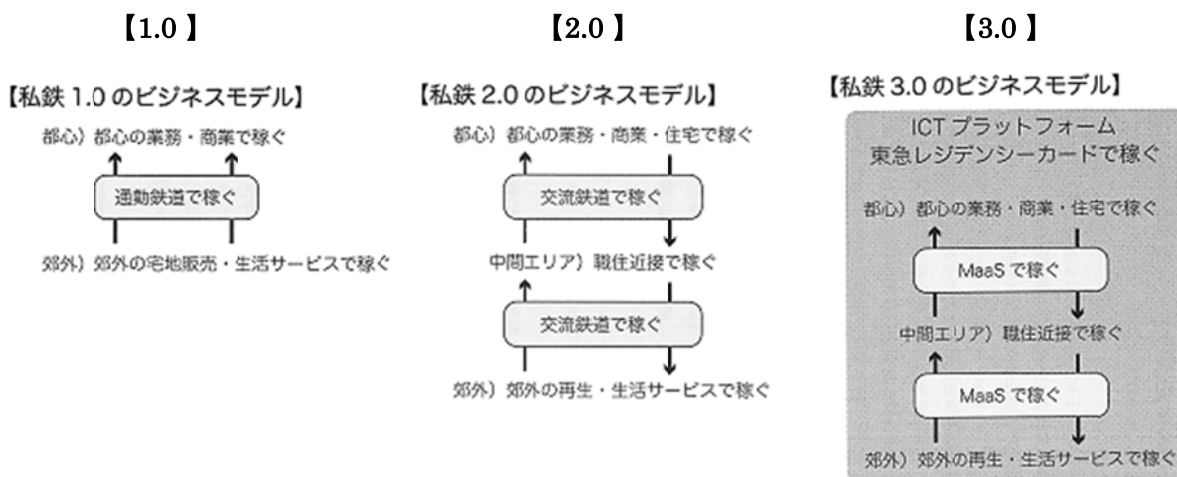
私鉄ビジネスモデル 1.0 時代は、郊外で宅地販売して沿線住民を増やし、通勤電車で稼ぎ、都心ターミナル駅では駅前、駅上に百貨店などの施設を構えて稼ぐというモデルであった。このモデルがあまりにもうまく成功したため、阪急の小林一三から学んで以来、相当長い期間、同じモデルで事業を展開してきた。しかし、近い将来首都圏も人口減少に転じ、高齢化が進み、経済が成熟してくる時がやってくると考えた場合、次世代の私鉄ビジネスモデルはどうあるべきであろう。

「1.0」は、郊外で宅地販売して、住民に電車通勤してもらい、都心で買い物をしてもらう。かつて小林一三が築いたスタイルです。

「2.0」は、郊外は再生ステージに入り、中間エリアを中心に職住近接のワーク&ライフスタイルを確立し、鉄道は交流鉄道となる。

「3.0」になると、一つの ICT プラットフォームによって、グループの各種サービスが沿線住民・利用者の TPO に合わせてスマートに提供される。

私鉄のビジネスモデル



繰り返しになるが、私鉄各社のサービスは、結局まだ小林一三のモデルから離れていない。せいぜい進化しても 1.2 か 1.5 くらいであろう。東急電鉄が 2018 年に発表した新経営計画では、「2.0 に移行する事業体となること」を初めてはっきりと目標に掲げた。現在東急沿線の各所で展開している事業をきちんと遂行していけば、近い将来、ある程度 2.0 に近い水準に到達できると考えているが、東急であってもそのモデルはまだ完成していない。100 年やってもまだ先人が描いた

モデルから脱却できないというのは悔しいことである。

2022年には東急電鉄も公式な100周年を迎えるにあたり、次の100年に向かって少しでも早く3.0に近づけるようさらに多くの議論と努力を重ねていく必要がある。

私が構想する私鉄3.0の鍵は「クレジットカード」「東急ポイント」「東急ロイヤルクラブ」といった現在東急が展開している顧客との決済機能やポイントシステムを基盤としていくことで、それを軸にして各グループ企業のサービスが統合的にシステム連携していくことである。

もうひとつは「MaaS」。東急グループは現在交通事業としては鉄道とバス会社しか運営していませんが、今後は沿線住民や利用者の利便性向上のために、利用者のTPOに合わせて好きなモビリティが選べてストレスなく利用できるようなシステムの構築を目指す。この仕組みが用意できれば、高齢者となって免許を返納しようが、自分の生活パターン、ニーズに合わせて誰にでも「移動する自由」が保証されることになるであろう。

実際に2019年1月から、次世代郊外まちづくりを展開するたまプラーザにて、郊外型MaaSの社会実験を開始する。ハイグレード通勤バス、オンデマンドバス、パーソナルモビリティ、カーシェアの四つのモビリティを組み合わせ、いつでも安心して移動できるモビリティサービスの構築を目指している。私たちの今後のライバルはもはや同業者ではなく異業種かもしれない。もちろんパートナーにもなりうると思っている。

「鉄道」と「都市開発」、そこに「生活サービス」を加えた3つの柱がこれからの東急の要になると思われる。

今後は、少人数での短距離移動に向けた「パーソナルモビリティ」や好きな時にどこでも乗り降りできる「フルデマンドバス」、あるいはシェア型のモビリティサービスなどを街中に充実させていく必要がある。

駅前、駅上にたくさん投資してきた商業施設や生活サービス関連施設の利用が少なくなると、街そのものが衰退してしまい、これは東急にとっての最悪のシナリオである。初期の開発とはまた違った手法を編み出して、反復継続して再投資・再開発・再生事業を続けていかななくてはならない。

誰もが必ず迎える「老い」という現実。「街」とは生き物であり、まちづくりとは一旦造り上げた街に継続的に手を入れながら、その後も見守り続けること。その責任が東急にはあると思っている。

不動産デベロッパーの世界には「狩猟型」と「農耕型」がある。狩猟型とはものになりそうな開発適地があれば、食欲に開発利益を獲得し、プロジェクトが終われば資金を回収して、また他の開発プロジェクトに移動していく。世の中の大半のデベロッパーが狩猟型といえる。一方、私鉄各社は、ひとところに長期間資本を投下し続け、繰り返しその地域価値を高めながら都市経営をしていく、いわゆる農耕型デベロッパーといえる。しかし、数年で結果が出るような農耕型ではなく、数十年単位で市場をゆっくり育てて収益を刈り取る「林業型」という新たなスタイルがあってもいいと思う。

日本遺産 ～北前船寄港地・船主集落～

4年前、「世界遺産」があるなら「日本遺産 (Japan Heritage)」を作ろうという案が持ち上がり、2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに100ほど日本遺産を認定し、訪日客に楽しんでもらおうということになった。平成27年度から30年度までに全国で67件が認定されている。(文化庁ホームページ参照)

■北前船って何だろう

じつは北前船という名の船は存在しない。これは、大阪から瀬戸内海を通り、下関を経由して、日本海沿岸を北上し、北海道の松浦、箱館までおよそ2500キロもの航路で、商品を運んだ帆船の総称として「北前船」と命名されたものである。江戸時代の中頃から明治時代の中期がその最盛期であった。北前船は別名「海の総合商社」と呼ばれたように、買い手が必要とする商品を多く集め、目的地に着くまでに立ち寄った港で商品を売り、あるいはそこで仕入れをしながら航行するというビジネスモデルを作りあげていた。そうした商船の出現により、北陸地方、北東北そして北海道は線としての経済圏ができていった。北海道産の昆布、塩シャケ、ニシンや漁具類、北東北の米、紅花など、大阪や江戸では手に入りにくい商品が届くようになり、他方では、瀬戸内海の塩や綿、大阪の酒、京都の雛人形などが北東北に運びこまれたのであった。

■現在認定の寄港地は38地域

登録ストーリー名は「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間～北前船寄港地・船主集落～」で、海の総合商社・北前船にふさわしい寄港地として、2019年春現在38の自治体が認定されている。今後、さらに7市町が追加になる予定である。

■当時の面影が色濃く残る四つの寄港地

①山形県酒田は、「西の堺、東の酒田」といわれるほど北前船の寄港地として栄え、多くの豪商が出た。最上川上流の村々から運び込まれた紅花は、京阪地方に送られると染物の原料として高値で取引された。庄内米の集積地としても有名な「山居倉庫」が知られており、豪商たちが楽しんだ料亭を復活させた「相馬楼」では今でも酒田舞娘の舞が楽しめる。

②石川県加賀市の橋立には「加賀市北前船の里資料館」が設立され、この資料館を中心に北前船の船主たちの集落が数十軒も残されている。資料館には、北前船で使用していた船簞笥、はかり、船往来手形、海難事故防止のための絵馬など珍品が多数展示されている。

③福井県坂井市の三国湊に行けば、北前船が全盛期の頃の風景に出合うことができる。北前船交易で財を成した商人たちは、そのお金でさまざまな仕事を始める。三国湊で有名なのは森田家で、1894年には森田銀行を開業。この建物は茶系タイルの洋館で、国の登録有形文化財に登録されている。

④広島県尾道市は、北前船寄港地として町が引っくり返るようなにぎわいを見せていた。富を蓄

えた豪商たちは、寺の建立や街の整備に惜しみなく材を提供し、今も路地のあちこちに約 25 もの寺院が点在する尾道の町並みがつくられた。

■今では当たり前？じつは北前船が運んだもの

北前船が日本文化に寄与した最大の商品は、北海道の昆布。昆布の旨みが京阪地方に伝わり、日本の食のだしに使用されることで、日本の食文化に鰹節とともに昆布だし文化が定着したからだ。また九州の民謡は、北前船の乗組員たちによって北上するにつれ、変化しながら北海道まで伝わった。このように、北前船は芸能までも伝えていたのである。

【ジパング倶楽部大人の休日版 2019.5 抜粋】

ー酒田市の山居倉庫ー

日本遺産ロゴマーク



土蔵造りの倉庫



日よけ、風よけのためのケヤキ並木



NEWS

■新地下鉄「事業性ある」(2019.05.03 日本経済新聞)

国土交通省の鉄道政策に関する検討会は、東京都内で議論されている東京メトロ有楽町線と南北線の延伸計画について、需要動向や採算性の調査結果を公表。投資額に対する経済効果の高さを示す費用便益効果(B/C)は2.5以上との試算で、目安となる1.0を上回った。競合する路線が無く「独立性がある」とし、具体的な検討を進めるべきとした。

① 有楽町線 豊洲～住吉間の延伸

- ・事業費が1,560億円に対し輸送人員は27.3～31.6万人
- ・錦糸町から豊洲への所要は21分から11分に短縮

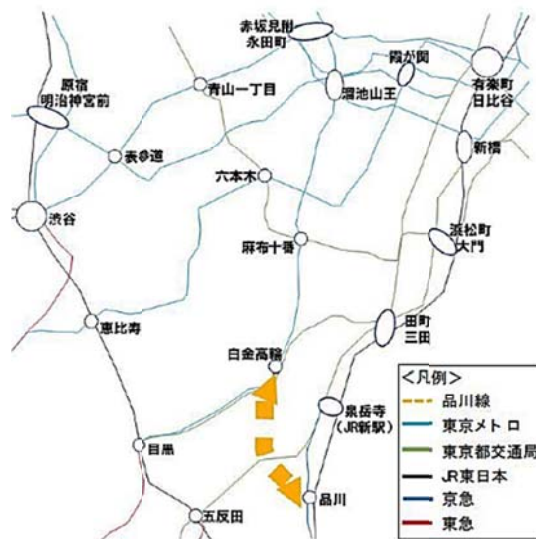
② 南北線 白金高輪～品川駅間の延伸

- ・事業費が800億円に対し輸送人員は13.4～14.3万人
- ・六本木から品川に行く時間は約11分に半減

2路線とも開業後40年以内に累積赤字が解消されるとし、事業性が認められるとした。一方、有楽町線延伸では利用者の増加で豊洲駅の構内が混雑するケースがあり、南北線延伸は品川駅付近で相次ぎ進む再開発との整合性を測ることが必要とした。



【平面略図 有楽町線延伸】



画像：東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する調査

【南北線延伸】

■シビル NPO 連携プラットフォーム (CNCP) が会報 第 61 号 を発行

◇シリーズ「土木ということば」 第 13 回 文選の「土と木」

◇巻頭言 長寿社会における生涯学習

CNCP 副代表理事 花村義久

◇コラム NPO は大学を未来につなぐパートナー シビルサポートネットワーク代表理事 辻田 満

◇土木と市民社会をつなぐ 第 5 回 ファッションの後ろでがんばる土木を伝えたい

◇部門活動紹介 協働推進部門 ワーキンググループ活動報告

インフラメンテナンスをより身近に考える時代に向けて

◇会員からの投稿 「働き方改革の行方」

◇サポーターからの投稿 「市民が楽しむ土木空間は継続する～中村良夫先生の言葉～」

芝浦工業大学土木工学科教授 岩倉成志

*詳細は CNCP 事務局にお尋ねください。

Email: info@npo-cncp.org HP: <http://npo-cncp.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 自動車産業に CASE の重圧（04.21）

自動運転など新しい技術の潮流「CASE（ケース）」が、世界の自動車産業を揺さぶっている。ソフトウェアなど不慣れな領域での投資・開発の負担が膨らみ、IT（情報技術）大手など異業種との競争も激化する。「100 年に一度の大変革期」に突入した自動車産業。

注) CASE C (Connected) 接続性 A (Autonomous) 自動運転
S (Shared&Services) 共有 E (Electric) 電動化

② 都、ビッグデータで経済活性化（04.26）

東京都は 5 月、ビッグデータを活用した経済活性化に着手する。有識者や経済団体と連携してキャッシュレス社会や次世代交通における東京の競争力向上策を検討し、モデル事業も展開する。IoT の第一人者、東洋大学教授の坂村健氏を司令塔に招く。

- ・ 景気判断 6 年ぶり悪化 (05.14)
- ・ 仁徳天皇陵 世界遺産に (05.14)
- ・ 再エネ機器、日本製急減、風力 9 割縮小、太陽光半分 (05.12)
- ・ 携帯番号 100 億個追加、5G 時代、IoT 基盤を整備 (05.12)
- ・ 10 連休 観光や消費好調 (05.08)
- ・ 子ども、38 年連続減少 (05.05)
- ・ 皇居で一般参賀 天皇陛下がお言葉 (05.04)
- ・ ホリエモンロケット発射成功、民間単独は国内初 (05.04)
- ・ 首都高更新×再開発、日本橋で始動 (04.29)
- ・ 8 年連続で転職増、4 割が中高年、雇用の流動化進む (04.28)
- ・ 東急、券売機で預金引き出し、ゆうちょ銀や横浜銀 (04.25)
- ・ 車燃費、3 割改善義務 (04.24)
- ・ タイ・カンボジア間、鉄道開通 45 年ぶり、域内分業活発に (04.23)
- ・ 中途採用計画 6 万人に、採用全体の 3 割に迫る (04.21)
- ・ 高齢世帯、45%超が一人暮らしに、2040 年の東京・大阪 (04.20)

今月の国際比較データ

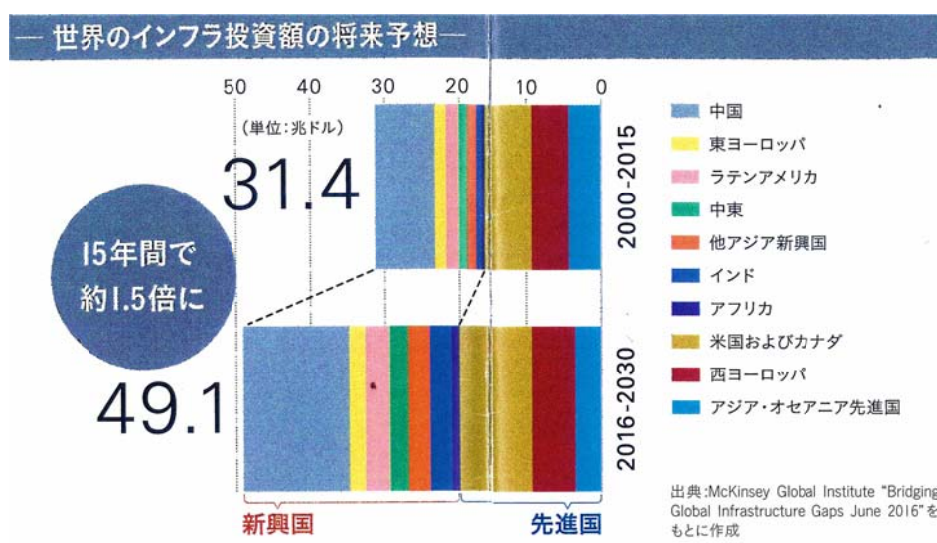
① 世界のインフラ投資額の将来予測

出典：JBIC Today 2018.04

世界のインフラ需要は増加の一途を辿っているが、その内容は様々である。

新興国では、経済発展段階に応じて様々に異なっており、まず国民生活や経済活動に最低限必要な社会基盤の整備（例えば電力、道路、港湾等の施設）が、一人当たり GDP の上昇に伴い省エネや高品質の需要が高まる。一方米英等先進国では、老朽化したインフラの更新の必要性が強く叫ばれている。

世界のインフラ投資額の将来予測

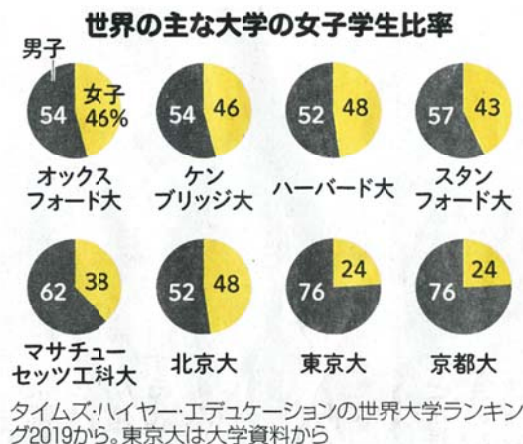


一人当たり GDP の上昇に伴うインフラニーズの変化

一人当たり GDP の上昇に伴うインフラニーズの変化			
初期整備段階 ～2,000ドル/人	工業化対応段階 2,000～5,000ドル/人	質への転換・効率化重視段階 5,000～15,000ドル/人	生活の質追求段階 15,000ドル～/人
全般 ● 生活に必要な最低限の供給を確保する段階 電力 ● 生活に必要な電力の供給 ● 大型発電所及び基幹送電線建設 交通 ● 主要都市間を結ぶ基幹道路建設 ● 基幹港湾の整備 その他 ● 都市を中心とした上水道の整備	全般 ● 工業化に対応し、量的な拡大を図る段階 電力 ● 工業化の進展による電力需要増への対応、供給安定性の確保 ● 発電所増設、送配電網整備 交通 ● 基幹道路をベースに道路網の面的な拡大 ● 都市間鉄道の整備 その他 ● 都市化に伴う水質汚濁への対応 ● 下水道事業	全般 ● 効率性・利便性・環境汚染防止等、質的な向上も図る段階 電力 ● 省エネ、低炭素化 交通 ● 都市内交通網の整備 ● 高速道路、高速鉄道の整備 ● 省エネ、低炭素化 その他 ● 廃棄物処理	全般 ● 生活の質の向上を追求する段階 電力 ● スマートシティ ● 既存施設の更新、アップグレード 交通 ● 高度交通システム ● 国際的なネットワークハブとなる空港 ● 既存施設の更新、アップグレード その他 ● 快適な都市生活のためのインフラの整備

② 主な大学的女子学生比率 出典：朝日新聞 2019.03.05

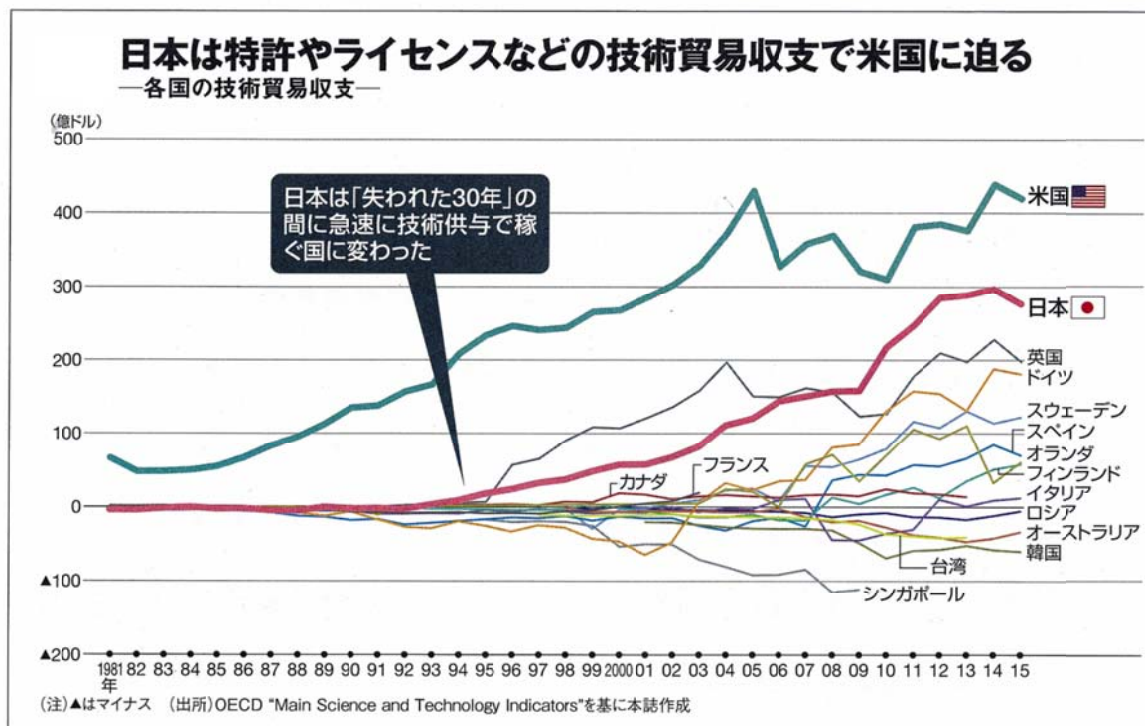
世界大学ランキング 2019 によると、米ハーバード大の男女比は 52 : 48 で、中国北京大も 52 : 48 とほぼ半々だ。選抜の仕方に違いはあるが、東大の男女比は 76 : 24、学部生に限ると女子は 19.5% に落ち込む。同様な傾向は京大や阪大にもあり、男女比はそれぞれ 76 : 24、69 : 31 だ。東大は女子学生を歓迎するというメッセージを強く打ち出しているがなかなか成果は出ていない。北日本の国立大の女性教授は「地方に優秀な女子が残る傾向にある」と打ち明ける。



③ 技術貿易収支 出典：週刊東洋経済 2019.04.06

技術貿易収支は、国境を超えた特許やブランド、技術供与などの支払い（輸入）と受け取り（輸出）を差引いたもので、90年代以降日本はその受け取り超過額が14年まで右肩上がり、首位の米国に迫る勢いだ。（一面、国内生産の空洞化の裏返しでもある）

技術立国と称される韓国や台湾、シンガポールは赤字で、図にはないが中国も大幅な支払い超過だとみられている。長期停滞の中でも、日本は真の技術立国での地位を上げてきたというのが実際の姿である。



① 平成の通信簿 「106のデータでみる30年」 吉野太喜著 文春新書

平成の30年間に何が起きたのか？それを知りたい人に最適の図書。30年もたつと、あらゆる数字が大きく変わる。しかし106のデータの中には芳しくない方向に変化したものも多い。

- ・一人あたりのGDPが2位から25位に
- ・こづかいは約7割ダウン
- ・日本人は移動しなくなった
- ・平均寿命は5年伸びた
- ・女性の細さは世界第2位に



② 三度目の日本 堺屋太一著 祥伝社新書

多くの著作で予測的中させてきた著者の、この国のあるべき未来を描いた“**絶筆**”。近代の150年、日本は2度の時代の転換期を迎えている。幕藩体制が崩壊した明治維新と、国土が焼け野原になった敗戦である。一度目の日本は「強い日本」を目指し、二度目の日本は「豊かな日本」を目指した。その都度力強く立ち直り、前の時代とはまるで異なる価値観のもとに再生してきた。

著者は2016～2026年の間に、戦後の価値観が通用しなくなり「二度目の日本」は終ると考えており、「三度目の日本」は【楽しい日本】を目指せと提言している。



③ SNS時代の文章術 野地秩嘉著 講談社+α新書

SNS時代といわれる最近、短くて、しかも絵文字が出てくるような文章を目にすることが多い。漢字が少なく、やたらと句読点の多いのも特徴だ。

一通の手紙でポール・マカートニーを口説き落とした著者は言う。こんな時代だからこそ、長くてもわかりやすい文章にすればいい。語彙を増やし、句読点を減らし、それでいて読みやすい文章を書くことが、これからのビジネスマンにとって必要である。



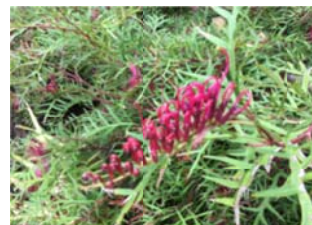
事務局通信

◇第9回定時総会

令和元年6月6日開催予定

● 今月の写真コーナー ●

「夢の島熱帯植物園」、1957年から1967年まで、ごみの最終処分場であった東京港埋立地夢の島を整備してつくられた緑がいっぱいの「夢の島公園」にあります。季節がら大型の花は咲いていませんでしたが、可愛くて明るい色の小さな花がいっぱいでした。(写真提供者：JRC 社員 A)



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