

成長を続ける東京圏と鉄道サービス向上への課題

伊東 誠

(一財)運輸総合研究所 主席研究員

1 東京圏（1都3県）への人口の集中

日本の人口は2010年をピークに減少傾向に転じているが、東京圏の人口は依然として増加の一端をたどっている。動向と要因を4つの期間に分けて見てみよう。第1期は1950年代から70年代初頭にかけてで、第一次産業を基盤としてきた地方には増加する若者の就業機会がなく、一方、第2次産業により急速な経済成長を遂げている大都市地域では労働力が不足し、その結果地方から都市への大量な人口移動が発生した。「集団就職」の時代である。この期の後半には第1次ベビーブーム世代が就職、大学進学の年齢となりこれも大量な移動の要因となった。東京圏に転入した若者が結婚そして子供の誕生と、社会増と自然増の両者が東京圏に急激な人口増加をもたらした。第2期は70年代中頃から80年代で、高度経済成長が終焉し安定成長に転じる中で東京圏と地方との格差が縮小し地方からの人口流出圧力が低下した。転入は減少し、主に自然増で人口が増加した。

第3期は80年代後半からのバブル経済の期間で、自然増は減少傾向を辿ったが経済のサービス化の進展や金融機能が東京に集中したこと等で東京圏の転入は再び増加し、東京圏の一極集中が強まった。但し、地方の出生率が長期に亘り低下していたので、活発に移動する世代の人口規模は第1期に比べ小さく転入者も比例して少ないものであった。第4期はバブル経済の崩壊以降で、転入・転出者ともに減少し90年代半ばに一時期であるが東京圏は初めて転出超過を経験した。90年代の終わり頃からさほど大きくない規模の転入が継続する一方で転出が減少し、結果として転入超過が続いている。00年以降5年ごとに50～100万人程度増加しており、例えば島根県あるいは杉並区の人口が凡そ56万人なので、5年ごとにこれらの自治体が1つ乃至2つ東京圏に誕生している勘定になる。15年以降も国勢調査ベースの推計値によれば同様な増加傾向が続いている。

東京圏内部を見ると、第一期の前半には地方からの転入者は主に区部に居住したので東京都の人口は社会増により増加した。その後この転入は急速に減少し、第1期半ばの60年代後半から90年代半ばまで区部から多摩、埼玉、千葉、神奈川への転出超過と郊外部での自然増が続く「ドーナツ化現象」と呼ばれた居住の郊外化が進んだ。バブル経済崩壊後、都心の地価が下落する中で、経営悪化の企業が手放した用地、国鉄清算事業団用地そして臨海部の工場の用途転換等大量の用地に高層マンションの建設が進んだこと等により、00年に区部がおよそ30年ぶりに転入超過となる「都心回帰現象」が起り現在もこれが継続している。但し、ここ数年わずかではあるが再び郊外化の兆しが見えている。

2 都心部における大規模オフィスの増加

東京タワーの展望台に時々上がり都心の景色を見渡すと、大規模オフィスビルが急増してゆく様が良くわかる。私がこの境界で働くようになった 40 年程前には、高層ビルは、目の前に霞が関ビルと貿易センタービル、そして遠くに新宿副都心ビル群、池袋のサンシャインビル等、疎らにしか見えなかったものが、現在では雨後の筍のようだ。

急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化へのわが国の都市の対応の遅れを背景とし、都市機能の高度化及び居住環境の向上を目的に、02 年に都市再生特別措置法が制定された。この法律で定める都市再生緊急整備地域で、新たに都市計画の各種規制を大幅に緩和できる都市再生特別地区を指定できることとなり、あわせて民間都市再生事業計画の認定制度と、これに対する金融支援等の支援措置が定められた。11 年の改正で、支援措置が一層強化されている。

この制度創設により、00 年代初頭から、東京都心部の大規模再開発事業が急速に進み、都心部に多数の大規模オフィスが立地した。00 年から 18 年における 23 区での大規模オフィスの立地件数は約 480 件で総床面積は約 2000 万㎡である。このうち 70%は都心 3 区で、都心部の従業員人口は大幅に増加した。国勢調査によれば、00 年から 15 年において都心 3 区と副都心で従業員人口が 66 万人増加（東京圏全体の増加の 50%強）している。

3 インバウンド客の急激な増加

新宿西口の古くからある居酒屋横丁に行くと、店内で飲む客のほとんどが外国人という一昔前には想像ができなかった驚くべき光景を目の当たりにできる。JNTO の統計によると、70 年代には 100 万人、80 年代には 200 万人、90 年代には 3~400 万人程度で推移していたインバウンド客は、02 年に 500 万人に達すると加速し、およそ 10 年後の 13 年には 1000 万人、16 年には 2000 万人を超え、18 年には 3000 万人を突破した。最近、街中や観光地で見かけるが外国人が本当に多くなった。

急速な増加は様々な要因が複合的に重なったことによる。ベースにアジアの国々の経済成長による旅行者の増加があり、ユネスコ無形文化遺産へ登録された「和食」、アニメ、ゲーム、化粧品、電化製品などを通じた日本への関心の高まり、加えて円安の進行、LCC ネットワークの拡大があった。政府も、ビザ要件の免除と緩和、「ビジットジャパン」官民連携キャンペーンの実施、免税制度の拡充を行なった。

観光庁の統計資料等を用いて推計すると東京圏には年間 11~13 百万人（2017 年：全目的）が訪問し、1 日当たり平均 17~30 万人が滞在、その人達が鉄道を利用し観光等をする移動が約 34~58 万トリップ/日との結果を得た。この多くは山手線内の鉄道路線を利用している。

長期的な人口減少社会を迎えているわが国において、インバウンドには社会経済の活力を維持する効果が期待できる。インバウンド客数を海外諸国や諸都市と比較すると全国、東京のいずれのレベルでも大きな格差があるので、政府が新たに目標としている 6000 万人（2030 年）を上回り、増加する余地は大きい。

4 鉄道需要の動向

人口増加を背景として鉄道需要も増加の一途をたどっている。`15 年度の総輸送人員は約 160 億人/年と 1955 年度の 40 億人/年からの 60 年間で約 4 倍の増加となった。事業者別には JR 東 3.1 倍、私鉄 4.9 倍、地下鉄 25.0 倍となっている（都市交新年報）。`15 年以降もこの傾向は続いている。鉄道事業者はじめ関係者の努力により 940km の新線建設・延伸、420km の複々線化・複線化が行われ、その結果車内の混雑は大幅に改善したが、混雑率の目標である 150%を上回る路線が依然として数多く存在している。混雑は車内のみならず駅、線路にも発生している。駅周辺に大規模オフィスや高層マンションが駅容量と無関係に立地した結果、利用者がさほど多くなかった駅でも、エスカレーター・階段・出入口で長い待ち行列ができる、ホーム上の滞留客が増加し移動に支障を来すといった混雑が発生している。また、この混雑に起因した列車遅延が常態化するという新たな問題も発生している。

5 将来の人口と鉄道需要

国、地方自治体等の政策検討に活用されている国立社会保障・人口問題研究所が 5 年ごとに実施している人口予測は、東京圏に関し実績値に比し過少推計を繰り返しているため、当研究所の研究会で東京圏の人口予測を行った。この予測によれば夜間人口は`25 年まで増加傾向を続け、その後減少傾向に転じるが現在（`15 年）の人口規模を下回るのは`40 年頃で、それまでに凡そ 25 年を要する。

これを踏まえて就業、従業、就学、従学人口を予測し、交通政策審議会 189 号答申に使用した交通需要予測モデルにより`30 年の鉄道需要を予測した。人口増加、高齢者、女性の就業率の増加等により`10 年に対し`30 年には東京圏全体の鉄道輸送量は 10%強、山手線とその内部の路線で 24%、郊外部から都心部へは 7%程度増加し、最混雑区間の混雑率もほとんどの区間で現状を上回るとの予測結果を得た。

6 鉄道サービス向上への課題

上記を踏まえ、鉄道サービス向上に向けた課題を紙面の都合上 5 点だけ述べる。

(1) 車両、駅の混雑緩和と遅延の解消に資する鉄道施設容量の拡充

鉄道の車内、駅の混雑そしてこれを主要因する列車の遅延の常態化は、先に述べた人口と鉄道需要予測から今後 25 年間程度の長期にわたり継続することが予想される。外国人労働者、インバウンドの大幅な増加に伴う鉄道利用者増がこれに加わることで状況は激しくなる可能性もある。混雑と遅延は鉄道利用者に負担を強いるのみならず沿線価値の低下を招くため、種々の機能の立地に関する沿線地域の競争力が弱まることで長期に亘り鉄道事業に影響を及ぼす。混雑緩和への容量拡充に向け早急に何らかの対策に取り掛かることが望まれる。

(2) 駅整備と連携した駅周辺地区の再生・活性化

ホーム階段等の混雑が激しい駅の多くは、空間制約から部分的な駅施設改良に止まっている。これらの駅の周辺地区は、概してまちづくりが進んでおらず、魅力に乏しく、防災上問題があり、鉄道による地域分断など様々な問題を抱えている。駅の容量拡大・機能向上と駅周辺の再生を個別に行うのではなく連携し一体的に行うことで駅とまちの諸施設の規模や配置の自由度・効率性が増し、より魅力的な空間を形成できる。

(3) 東京都市圏の国際競争力強化に資するサービス向上

アジアヘッドクォーター特区がアジアの大都市に伍してその機能を発揮するために国内・海外地域との円滑な移動の確保が不可欠である。そのためには成田・羽田空港、リニア・新幹線各駅へアクセスする鉄道路線及び特区内・特区相互間の円滑な移動を可能とする鉄道路線の整備とサービスの向上が課題である。

(4) 駅を中心としたコンパクトシティ形成への支援

長期的な人口減少下では市街地をコンパクトに集約することが必要となる。駅を中心として住宅地が広がる地域の駅及び駅前地区は地域内各地区からの交通アクセスが良く人が集まりやすいので、従来からの商業・サービス機能に加えて子育て共働き、高齢者、多世代ミックス居住などの今後増加する居住者を支援する機能、例えば地域の医療・福祉、コミュニティ機能、居住機能等を配置することで、ここを核とするコンパクトシティが構築できる。核の形成を支援するため、鉄道事業者が自ら保有する駅及び周辺用地を有効活用して事業を展開することが望まれる。

(5) インバウンド客に対するサービス向上

近年、鉄道駅や車両内のインバウンド客への情報提供は多言語化、液晶ディスプレイによる表示、フリーWi-Fi エリアの拡大などで随分改善されてきたが、他社路線・バスなど他交通機関との乗継ぎへの情報提供は十分とは言えない。また街中の観光地は駅からのルートが分かりにくいことが多いので、ゲートウェイである駅と観光地間で途切れない情報提供が必要である。逆に駅舎や駅出入口がビルに埋もれ街中から見つけにくい例も多いが、街中で日本語表示も含め駅位置を示す情報に触れることは少ない。私自身、通勤経路である新宿の大ガード付近で時々外国人に新宿駅への経路を聞かれるが説明に苦慮する。来年のオリンピック観戦で来訪するインバウンド客の多くが観光地を訪れるのでこの機会に情報提供を含め鉄道利用に際し発生した問題、不足したサービス等利用者ニーズを収集し分析することが今後の大量インバウンド社会に円滑に対応するために必要である。

これ以外の課題を含め解決に向け効果的な対策を講じるためには、鉄道事業者、国、自治体、開発事業者等関係主体間で、WIN-WIN となる、言い出したものが損をしない、受益と負担の関係の適正であるなど基本的視点を共有し、様々な場面で今まで以上に強く連携することが必要である。

(注) 本稿は運輸総合研究所に設置した「今後の東京圏を支える鉄道のあり方に関する調査研究」研究会（委員長森地茂政策研究大学院大学政策研究センター所長）で得た調査研究成果を活用し取りまとめたものである。



■矢島（未来構想 PF）理事 日本都市計画学会インタビュー記事

『都市交通と都市開発：100年間の歩みの光と影』

令和元年6月、旧都市計画法制定100周年の節目を迎えるにあたり、これまで日本の都市計画に長年に渡り深く携わってこられた、矢島理事のインタビュー記事が、公益社団法人日本都市計画学会の学会誌「都市計画 338号」*都市計画法50年・100年記念特集号に掲載されました。本インタビューは、同学会「都市計画法50年・100年企画特別委員会」の記念事業である「連続サロン“都市計画家が語る光と影”」で実施されたものです。（聞き手：菊池雅彦氏、国土交通省都市局（当時））

「TOD（公共交通志向型の都市開発）」、「現行の都市計画法の特徴と施行実態」、「歴みち（歴史的地区環境整備街路）事業の制度化と全国展開」、「大規模開発地区関連交通計画マニュアルの策定と適用」など、多種多様なテーマについて、光と影の両側面から同氏の考察や思いなどが分かりやすく整理された内容となっています。これまで都市計画と共に歩んでこられた半世紀以上にも渡る様々な実体験に裏付けられた充実のインタビュー記事です。

なお、インタビューで必ずお聞きする2つの質問に対する回答は以下のとおりです。

（1）後輩が読んでおくべき本は？

- ① シュライバー博士の『道の文化史』（1962年）
- ② 梅棹忠夫氏の『文明の整体史観』（1967年）

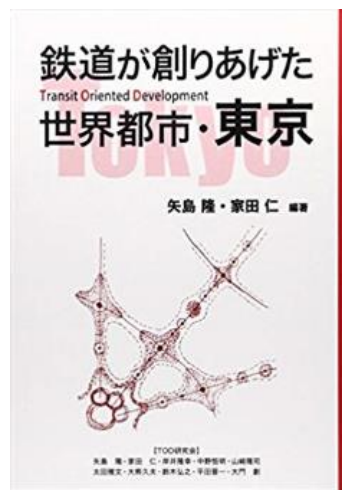
（2）都市計画とは？

都市活動の密度分布を静的（土地利用）にも動的（交通）にも整序化すること。

最後に、理事おすすめ本「鉄道が創りあげた世界都市・東京」の紹介などもあり、都市計画業務に携わっている現職のみならず、これから都市計画の習得を目指す学生や新社会人にとっても大変参考になる記事です。是非ご一読下さい。都市計画関係者必読です。



【都市計画 338号】



【鉄道が創りあげた世界都市・東京】

女性土木技術者について

小林 千佳

JR 東日本コンサルタンツ

私は JR 東日本の土木系社員として 1990 年に採用されました。学生時代は都市計画を学び、土木工学科ではなかったのですが、JR の就職窓口である交通研究室の先生が土木の出身でした。「僕の窓口だと土木だよ」と説明を受けた趣旨もよく理解しないまま第一志望の JR 東日本に採用されたというのが正直な経緯です。ところが、入社してみると「土木の女性は国鉄以来初めて」ということで、色々と話題になってしまいました。これには長短両方ありまして、人に名前を覚えてもらえるというのは大変有難いことです。一方、名前が独り歩きということも多分にあり、必ずしも良いことばかりでもありません。一貫して言えるのは、私自身が大変鈍い性分のため、比較的悩まずにこられたということは幸いであったと思います。

社内の女性土木系社員は以降ほぼ毎年採用され、今では保線・保守土木・建設の各系統を合わせれば全社で約 300 名となっています。ただ、職場単位ではまだ少数派であり、女性ならではの共通点や悩みを共感することにより励まし合いが出来ることもあるだろうと考え、1994 年に親睦会「土女会」を発足させ、年に一度の会合を重ねてきました。3 年ほど前、会員が 230 名を超え、全体で集まるよりは職場単位で交流した方が実益が有るとのことで、定期的な会合の開催は発展的解消を遂げましたが、今後も機会があれば女性という共通点を切り口として様々に意見交換し励まし合っていきたいと考えています。

一方で、6 年ほど前に遅ればせながら「(一社) 土木技術者女性の会」に入会しました。この会は、多様な女性土木技術者の自発的な集まりで、ダイバーシティ等言われてもない 1983 年に結成され、今では全国に 400 名弱の会員がいます。私は入社頃から、会の存在を知っていましたが、社内の「土女会」でも十分女性特有の状況について共感を得ることが出来たので、女性に限定した社外の繋がりが必要とは思っていませんでした。入会のきっかけは、会発足 30 周年記念行事に出席された、当時土木学会会長であった山本卓郎会長が JR 東日本の会員がいないことに言及されたとの噂を耳にしたことです。それまで 20 年以上、土木初の女性と言われ続けていた立場を振り返り、噂を聞いてしまった以上、自分が入るしかない、門を叩きました。つまりは、入会の動機は全くの受け身でした。

この会は、1982 年に土木学会誌の座談会に集まった 5 名の方が意気投合したことを契機に翌年発足されたものです。当時は夜勤や坑内労働に対する保護規定等の制約もあり、女性土木技術者の数は極端に少なく、伝説的存在であったそうです。発足以降、総会・現場見学会・セミナーや交流会等様々な行事や、会誌の発行等を通じて会員間の交流を図るとともに、労基法の坑内労働禁止の規制緩和に取り組む等、土木界ではたらく女性技術者の質の向上と活動しやすい環境づくりのために、精力的に活動してきました。2013 年には一般社団法人化し、より一層の活動の充実を図っています。

社外の方との交流を通じて自己の活性化が図られることは自明であり、私も会の活動を通じて、

多くの刺激を受け、励まされています。加えて、この会には他にない特長があると思っています。それは、事業者・ゼネコン・コンサル・教育研究機関・フリーランス等様々な立場の会員が「女性」「土木」という共通点だけで集まっているということです。昨今、ダイバーシティの取組みが重要視されるなかで、各業界団体に「女性の会」「〇〇小町」等のランチが多く発足されていますが、それらと違って、この会には後ろ盾がありません。その分、より一層自由に活発に意見交換が出来る場となっています。男性では数が多過ぎ、なかなかこうした会が持てないのではないかと思います。集まるにしても、仕事や出身大学等何らかの共通点があった人の集まりなのではないでしょうか？少数派の女性だからこそこのようなランダムな交流が持てるわけであり、これはマイノリティの特権だなと感じています。

3年前からは東日本支部長となり、交流や励まし合い等を目的として現場見学会やセミナー等を開催しています。活動の一例として、東日本支部では、外環中央 JCT（内閣府のリコチャレに参画し女子中～大学生も参加）、福島第一原発、品川新駅等の現場見学会を開催しました。

当会には、私より 20 年先輩の会員もおられ、元気で意欲的に活動されています。会の活動を通じて、次代の育成とともに、自らをもまだまだ奮い立たせ、いつまでも成長していきたいと考えています。



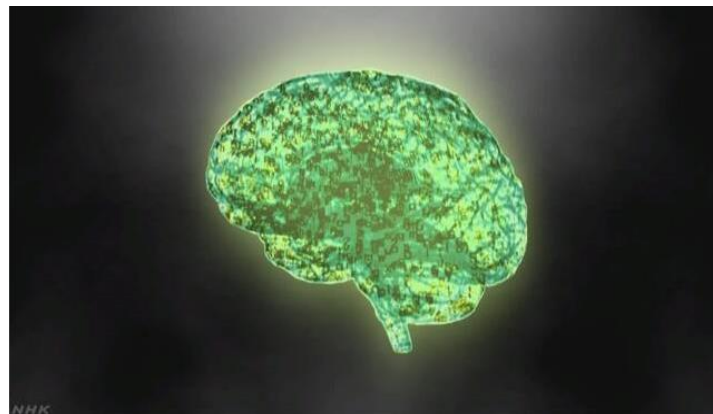
外環中央 JCT でのリコチャレ（メットフォンでの案内大好評）



2018 年 9 月 大阪開催の総会

AI が司法試験に受かる??

5月19日に行われた司法試験の予備試験で、AI（人工知能）が問題の6割を事前に予測し正解した、と開発会社が発表した。会社は「合格ラインを超えた可能性が高い」としていて、出題の在り方に波紋を広げる可能性もありそうだ。



脳（NHKニュースWEBより）

『未来問』と名付けられたこのAIは東京のベンチャー企業が開発、会社によると、AIは19日に行われた司法試験の予備試験のうち、「短答式」と呼ばれるマークシート式の法律に挑んだ。試験範囲の法律や過去の問題などを学習して事前に問題を予測し、解答しておいたところ、95問中57問、率にして6割が実際の出題内容に的中し正解したという。この試験は、一般教養問題を含めた合格ラインが過去2回、59%台の正解率となっていて、会社は、今回も傾向が変わらなかった場合、合格した可能性が高いとしている。

会社は、AIが予測した問題を受験者に有料で提供するサービスを始める予定と発表した。AIを開発した会社の鬼頭政人社長は「資格試験はあくまでもスタート地点で、AIを活用して早く突破して頂き、その後の実務や学習により時間を使って欲しい」と話している。

司法試験の予備試験の「短答式」には、「憲法」や「民法」、「商法」など7つの法律に関する問題と、一般教養の問題があるが、今回AIは7つの法律についての予想問題を事前に作成、過去8年分の問題と問題集3500ページ、それに、ネット上の法律用語を学習し、出題傾向を分析して回答を導き出した。例えば「商法」の科目の場合、「商行為」について正しい回答を選ばせる問題が出されると予測し、解答として選ぶべき選択肢も一致させた。

会社は、今回のAIを使って、ことしの8月の「社会保険労務士試験」や、10月に予定されている「宅建試験」、それに来年1月の「大学入試センター試験」でも問題を予測する予定だとしている。

（事務局）

NEWS

■九州や北陸の新幹線、投資効果が低下（日本経済新聞電子版 05.15）

建設中の整備新幹線の投資効果が着工前の見込みより低下している。人件費や資材費の上昇で建設コストが膨らんでいることなどが理由だ。国土交通省による最新の試算では、九州と北陸で建設中の区間の費用対効果は投資に見合う目安とされる「1」を下回った。全線開通で大きな効果が見込めるとして工事は続く見通しだが、専門家からは着工条件の甘さを指摘する声が出ている。

■平成生まれ 3,352 万人

総務省が発表した人口推計によると、平成の時代に生まれた人は昨年 10 月 1 日時点で 3352 万 8000 人となった。総人口の 26.5%で少子化の影響がうかがえる。

昭和生まれは 9159 万人で 72.4%を占めた。終戦前後は出生数が激減したものの 2 回のベビーブーム（1947～49 年、71～74 年）が押し上げた。明治・大正生まれは計 140 万 5000 人で 1.1%だった。戦後生まれは全体の 83.6%にあたる 1 億 574 万 4000 人。前年から 82 万 8000 人増えた。

■10 連休の経済効果 2 兆円

4 月 27 日からの 10 連休が約 2 兆 1395 億円の経済効果をもたらすとの試算を、関西大学の宮本勝浩名誉教授がまとめた。旅行、小売業界の売り上げ増、非正規労働者の収入減、という 3 つの要因に対象を絞って推計している。

宮本氏によると、

- ・2012 年の東京スカイツリー建築関連（約 1861 億円）の約 11.5 倍
- ・2017 年の上野動物園のシャンシャン誕生（約 267 億円）の約 80 倍

など、他の案件と比較して非常に大きな影響をもたらすことが想定されるという。

■計画・交通研究会が会報 2019-05 を発行

□Interview.1 坂東真理子（昭和女子大 理事長）

- ・強い個人による自立を目指す日本社会への転換を

□Interview.2 中村英夫（東京都市大学名誉総長）

- ・国土の課題解決に迫られた昭和と平成、次世代のプロジェクトに必要なものは？

□Projects. 自転車に関する多様な取り組み

□News Letters. 第 10 回通常総会のご報告

□Reports. AI 時代のエンジニア・研究者の役割とは？～産学の若手によるディスカッション

□Opinion. 天野光一（日本大学理工学部まちづくり工学科教授）

景観法から 15 年～成果と限界そしてこれから

*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62号 を発行

◇シリーズ 「土木ということば」 第14回 「土木」を運ぶ

◇巻頭言 令和時代の地方圏を語る

NPO 法人州都広島を実現する会 事務局長 野村吉春（CNCP 理事）

◇コラム ベトナムの近況 CNCP 個人正会員 坂本文夫

◇土木と市民社会をつなぐ 第6回 防災減災につながる日常的な活動

◇研究会活動報告 うなぎ持続可能ゲームのスポンサーを募集しています！

◇部門活動紹介 企画サービス提供部門 「CNCP 通信」発刊5年間の記事を統括して

◇サポーターからの投稿 楽しい防災講習——教員免許状更新講習として

*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 MaaS 先進地のヘルシンキ、市民の移動手段が激変（05.26）

次世代移動サービス MaaS の先進都市として世界中から注目を集めるフィンランドの首都ヘルシンキ。あらゆる移動手段を統合し定額料金で提供することで需要を刺激し、公共交通へのシフト、タクシー利用者が倍増といった成果をだした。

② 重要道路の電柱を強制撤去、国交省、防災強化へ新制度（05.27）

国土交通省は災害時の物資輸送に重要な道路を対象に、電力会社や通信会社に電柱を撤去させる新たな制度を設ける。重要区間を指定し、10年間の猶予期間終了時は道路の利用許可を更新しない。

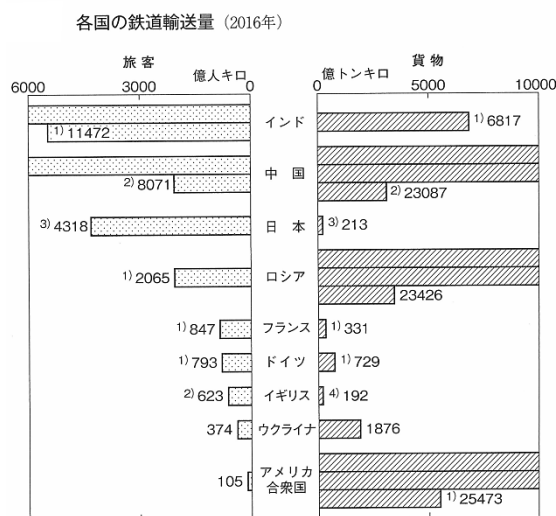
- ・電柱をEV（電気自動車）充電の拠点に 東京電力（06.12）
- ・合計特殊出生率 1.42 政府目標 1.8 は絵に描いた餅か（06.08）
- ・新宿駅東口、容積率最大 200% 上乗せ、都の制度に指定（06.06）
- ・楽天ペイ・Suica 連携、アプリで入金、電車乗降りが可能に（06.06）
- ・つくばエクスプレス、6両から8両編成に拡大へ（06.01）
- ・バン格拉ディッシュ円借款許与 1300 億円で合意、都市鉄道建設など（05.30）
- ・訪日客（東京・大阪・京都を除く）消費、地方 1.8 兆円、東京単独をこえる（05.26）
- ・次世代スーパーコンピューターの名称「富岳（ふがく）」に（05.24）
- ・月面探査で日米協力、首脳会談で合意（05.20）
- ・2020 年五輪での首都高通行料金、1000 円上乗せを軸に検討（05.19）
- ・JR 東日本、20 日から東京駅で道案内ロボットの実証実験（05.18）
- ・JR 東海、2020 年春に「のぞみ」5 分間隔運行を（05.17）
- ・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 各国の鉄道輸送量および鉄道営業キロ数

出典：世界国勢図会 公益財団法人 矢野恒太記念会 2018/19

鉄道は自動車に比べて環境への負荷が小さく、定時性に優れ、効率のいい輸送機関である。そのため、大都市部では地下鉄などの都市鉄道や、大都市と大都市を結ぶ高速鉄道の建設が進んでいる。2000年代後半からは中国の大都市部に広がり、近年はさらに地方へと拡張している。現在、アメリカやインド、ブラジル、インドネシア、ベトナムなどでも、高速鉄道の建設計画が進行している



1) 2015年 2) 2014年 3) 2016年 4) 2011年

図：各国の鉄道輸送量

主な国の鉄道営業キロ数 (2016年)

	千km		千km		千km
アメリカ合衆国	1) 228.2	アルゼンチン	28.5	イギリス	3) 16.2
ロシア	85.4	日本	2) 27.9	スペイン	15.7
中国	67.1	メキシコ	1) 26.7	カザフスタン	15.5
インド	3) 66.0	ウクライナ	21.6	ルーマニア	10.8
カナダ	1) 52.1	南アフリカ		トルコ	10.1
ドイツ	33.4	共和国	1) 20.5	スウェーデン	9.7
フランス	1) 30.0	ポーランド	18.4	チェコ	9.5
ブラジル	1) 29.8	イタリア	16.8	パキスタン	3) 9.3

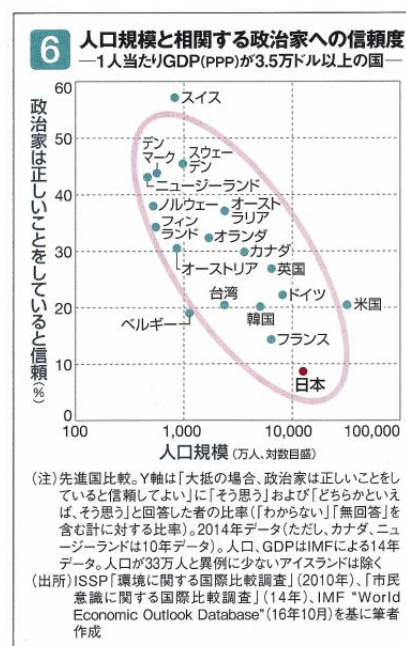
世界銀行「World Development Indicators」(2018年6月6日閲覧)のデータにより作成。国有鉄道や旧国有鉄道など、主に全国的なネットワークを持つ鉄道が対象。ただし、日本は国土交通省の資料による、JRと民鉄の合計値。1) 2014年。2) 2016年度末現在の旅客営業キロ数。3) 2015年。

図：主な国の鉄道営業キロ数

② 政治家への信頼度

出典：週刊東洋経済 2019.04.06

政治家が正しいことをしているか、という国際調査での問いに、日本では8.7%の人が信頼していると答えた。これは世界40カ国の下から4番目と極めて低い。その理由として、民主主義が成熟していないから、政権政党の交代が少ないからなどいろいろな考えがあるが、人口規模と政治家への信頼度との相関をみると、「政治家を信頼している」と答えた割合は人口規模が大きいほど低くなる傾向を示している。一つの仮説として、人口の大きな国は国民と政治家の距離が遠くなるため信頼が得にくいということが成り立つ。



① 鉄道王たちの近現代史「巨人がつくったこの国のかたち」 小川裕夫著 イースト新書

本書の構成は 8 章 107 項目 326 ページで、各項目のタイトルを見るだけでも彼ら鉄道王の悪戦苦闘ぶりが浮かんでくる。

- ・日本初の鉄道は新橋～横浜間ではなかった
- ・「最後の藩主」蜂須賀茂韶が設立した日本初の私鉄
- ・東京人の渋沢栄一らがつくった関西私鉄
- ・読売ジャイアンツの創設にかかわった京成
- ・ディスカバリージャパンを始めた国鉄の事情
- ・エキナカのルーツはイギリス人の新聞販売だった



② ビッグ・クエスチョン・・・人類の難問に答えよう・・・

スティーヴン・ホーキング著 NHK 出版

世界でもっともすぐれた科学者と名高い S・ホーキング博士の最後の書下ろしで、10 の難問にウイットを交えながら明快に答えている。250 ページの力作で、読み応えのある 1 冊である。

1. 神は存在するのか？
2. 宇宙はどのように始まったのか？
3. 宇宙には人間のほかにも知的生命が存在するのか？
4. 未来を予言することはできるのか？
5. ブラックホールの内部には何があるのか？
6. タイムトラベルは可能なのか？
7. 人間は地球で生きていくべきなのか？
8. 宇宙に植民地を建設すべきなのか？
9. 宇宙はどのように始まったのか？
10. より良い未来のために何ができるのか？



③ 戦略がすべて 瀧本哲史著 新潮新書

こんなジョークがある。「最強の軍隊はアメリカ人の将軍、ドイツ人の将校、日本人の下士官と兵だ。最弱の軍隊は、中国人の将軍、日本人の参謀、ロシア人の将校、イタリア人の兵だ」。これが揶揄するのは、日本の組織における現場力の強さと意思決定能力の弱さである。戦術の失敗は戦略で補うことが可能だが、戦略の失敗は戦術で補うことはできない。

著者は、戦略で勝つとは横一列の競争をせず他と違うアプローチを模索すること、理論や手法を学ぶだけでなく実戦の場を何度も経験すること、日常的に身の回りのことを戦略的思考で分析する習慣を身につけることとまとめている。



事務局通信

◇第9回定時総会が令和元年6月6日開催され、今年度の事業計画が承認されました。

● 今月の写真コーナー ●



せわしなく（群馬県：渋川市）

紫陽花には蜜はないようですが、視覚で虫をおびき寄せ受粉を促すそうです。そんな見事な色に引き寄せられたミツバチがせわしなく動き回っていました。



一休み（山形県：米沢市）

梅雨の真っ最中。雨が小雨になった昼下がり、一匹の糸トンボが蓮の葉の上で一休みしていました。



麦秋（群馬県：渋川市）

群馬県は二毛作が盛んでから春は麦、夏から秋は稲を栽培します。麦の収穫は春で、5月末頃の麦畑は一面の黄金色となり、一回目の実りの”秋”が訪れます。

（写真提供者：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