

東京都市圏PT調査から見えること

齊藤 親
未来構想PF 理事

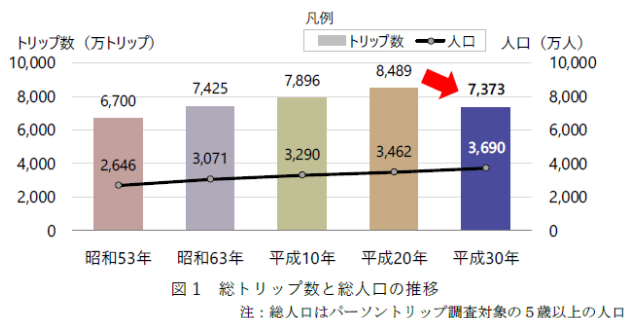
〇はじめに

昨年春開催されたある講演会で、恩師でもある中村英夫先生から、これからのインフラ整備の心構えとして9項目が示された(末尾参照)。本誌読者の中に聴講された方もおられるのではと思うが、その第1は、「需要追従から需要創出へ」というものであった。昨年末に国交省から公表された「平成30年東京都市圏パーソントリップ調査結果」を見て、改めてこの言葉に思いが及んだ。

〇総トリップ数、30年前の昭和63年の水準まで落ち込む！

同調査結果によれば、図1が示すように、調査開始以来初めて総トリップ数が減少に転じ、それも半端な減少ではなく、前10年比13%減、平成を飛び越えて、30年前の昭和63年のそれをも下回ってしまったのである。相変わらず10年毎に200万人を超える人口増加を続けている状況下でのこの結果に、驚かれた方も少なくなかったのではないかと。

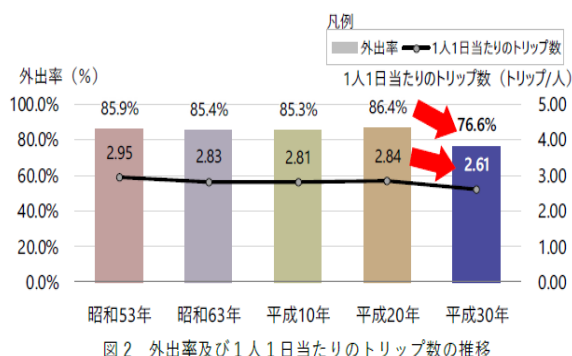
何故、このようなことになったのか？私は、公表内容の詳細と若干の補足的なデータを重ねながら、その原因を追ってみた。少し荒い考察結果を下記に示すが、結論から言えば、そこに見えたものは、当たり前前今の時代の潮流から起きている幾つかのことが、たまたま幾重にも重なった結果と言えるものだった。



〇ヒトはこれまでより動かなくなった

今回の総トリップ数の大幅減少は何故起きたか？端的に見れば、図2にあるように、「外出率の低下」と(外出者)「1人当たりのトリップ数の減少」の相乗効果から生まれたもので、要は、ヒトはこれまでより動かなくなったということである。

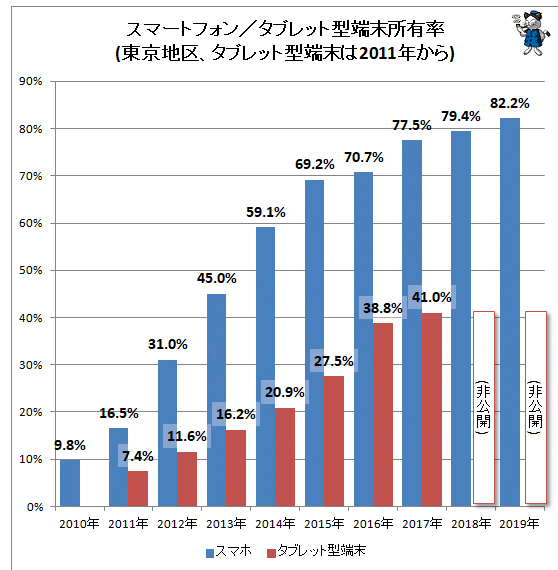
それでは外出率は何故低下したのか？公表資料にはないが、私は、丁度この10年間に激変した「あること」が大きく影響しているのではと見ている—それは、図3に示す「スマホの劇的な普及」である。このことは、公表資料の図4年齢階層別外出率の変化で見てとれる。10



年前の黄土色と今回の紺色の折れ線グラフをよく見ると、スマホの普及の遅れがちな70歳以上の高齢者層と、19歳未満の未成年層で外出率の変化が余りない一方、その間の成人年齢層が一様に減少しているという点である。この他、「所得格差の拡大」が外出率の低下に寄与した可能性もありそうだ。

図5は、非公表だが、今回調査で初めて尋ねた所得に外出率をクロスさせたもので、600万円未満から所得と外出率に比例的關係がある。低所得層の増加は全体の外出率を押し下げることになるのである。

次に、1人当たりのトリップ数は何故減少したのか？図6の性別・年齢階層別・目的別の1人当たりトリップ数からは、大きく二つの要因が考えられそうだ。一つは、女性の通勤トリップ増に現れている就業の進展であり、図7,8で示す通り、この10年間で就業者数で40~55歳の中高年、就業率で人口減している20~40歳の上昇が目につく。このため成人女性のトリップは、複数回になりがちな私事目的から、1日1往復のシンプルな通勤+帰宅によりシフトし、図9の女性私事目的の多くを占める買物トリップが、帰宅途中の駅やネットでの買物、休日の買いだめなどに吸収され、全体のトリップ数減少に繋がったものとみられるのである。また、もともと就業率の高い男性については、図10にあるように業務目的の激減が見られ、これも「スマホの普及」同様の業務のIT化等に起因し、本人によるヒトとの対面やモノの搬送などが減っていることによるとみられる。図11の自動車による業務トリップの激減（半減以下）ぶりは、これを裏付けるものといえよう。以上、スマホの普及をはじめとしたIT化や女性の就業の更なる進展など、既に我々が実感している社会の変化こそが、実は、(私には)驚きのPT調査結果を生んだ正体ではないかと見ている。



↑スマートフォン/タブレット型端末所有率(東京地区、タブレット型端末は2011年から)

図3 スマートフォン所有率の推移

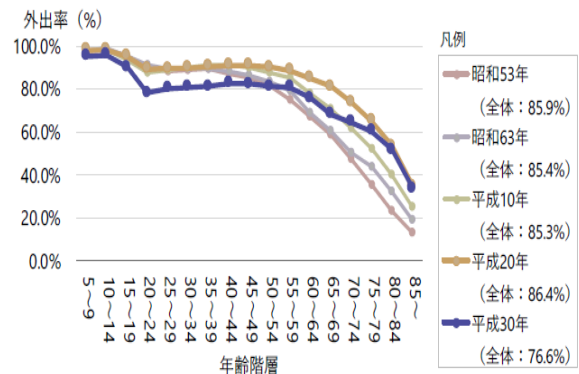


図4 年齢階層別の外出率の推移

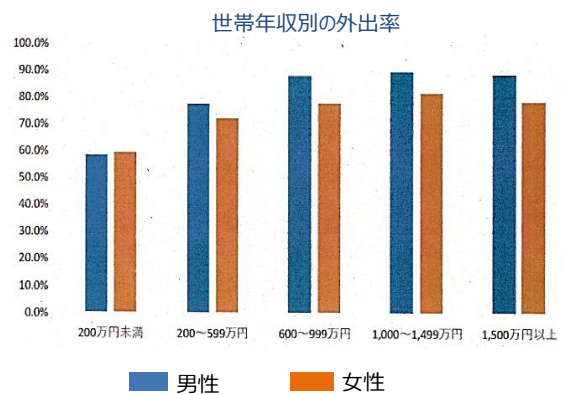


図5 世帯年収別の外出率

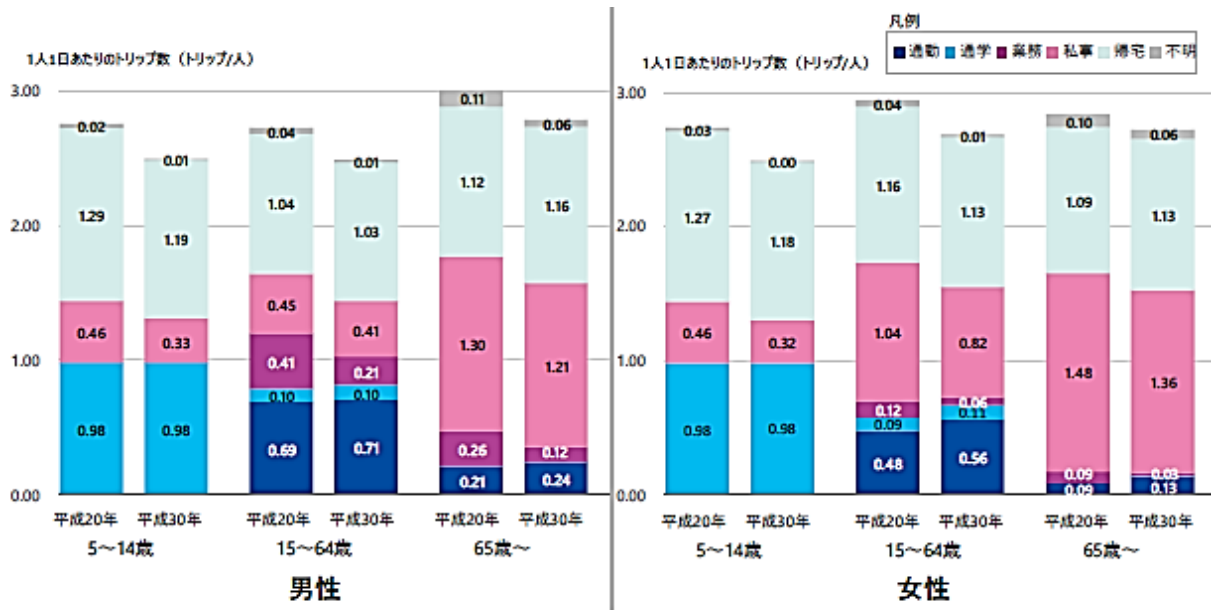


図6 性別・年齢階層別・目的別1人1日当たりのトリップ数の変化

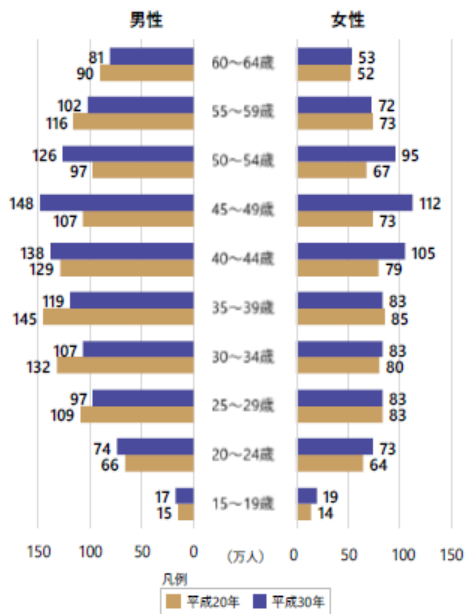


図7 就業人口の変化

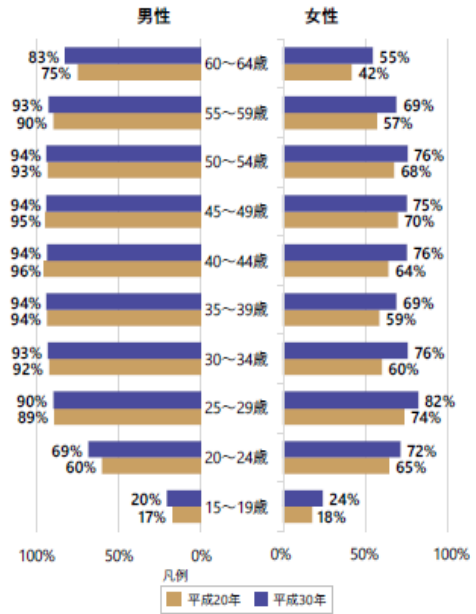


図8 就業率の変化

資料：労働力調査（平成20年、平成30年）
 ※集計対象：南関東地方（埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県）
 ※就業率：就業者数に対する15歳以上人口の比率

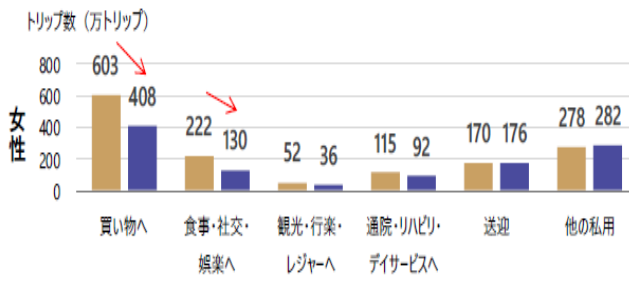


図9 性別・私事目的別のトリップ数の変化

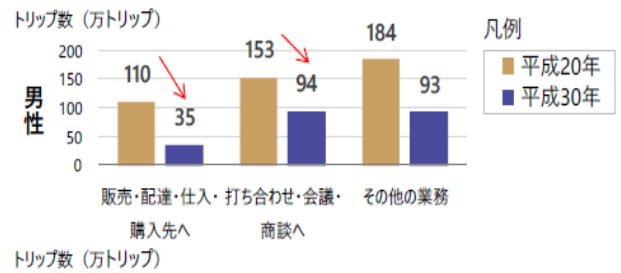


図10 性別・業務目的別のトリップ数の変化

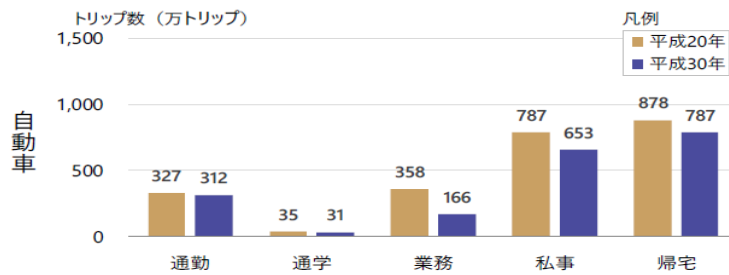


図11 移動目的別の鉄道と自動車のトリップ数の変化

○鉄道のトリップは微減に止まり、分担率を上昇させたが。。。

最後に、鉄道のトリップについて触れておく。図12は交通手段別のトリップ数を見たものだが、全ての交通手段で減少する中で鉄道は-3%の微減に止まった。理由は上述でも明らかだが図13にもあるように、鉄道依存の高い通勤トリップにおいて女性就業の進展からほぼ横ばいで下支えしたからであろう。逆に、業務、私事トリップで手段依存度の高い自動車は、-19%の大幅減となり、交通手段別分担率は、図14の通り、約1/3を担うこととなった鉄道が自動車に大きく水を開ける結果となったのである。

鉄道にとって今回の調査結果は、「数で横ばい・率で上昇」となったが、私の印象としては「かろうじて結果オーライ」という感が否めない。というのも、今後10年、20年を見通せば、一つは、地球上でも稀有の大都市圏人口増を続けているモンスター東京が、間もなく人口減少時代に入ることである。千葉、埼玉、神奈川の順で人口減に転換し、東京も概ね10年後にはその時を迎えると言われている。二つは、女性進出と高齢者の就労=通勤交通も、間もなくアッパーを迎えること。三つは、IT化の更なる進展と、在宅勤務やサテライトオフィスなどの働き方改革は、明らかに鉄道トリップの縮小に作用するということである。

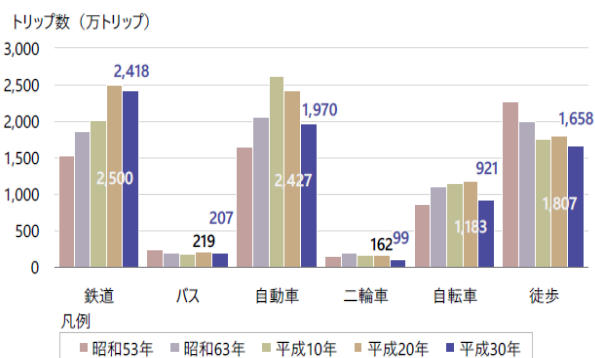


図12 代表交通手段別トリップ数の推移

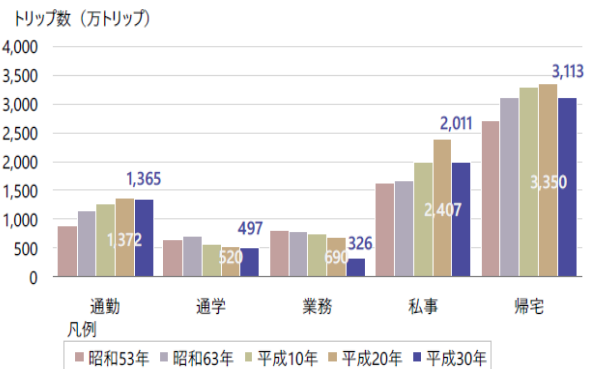


図13 目的別トリップ数の推移

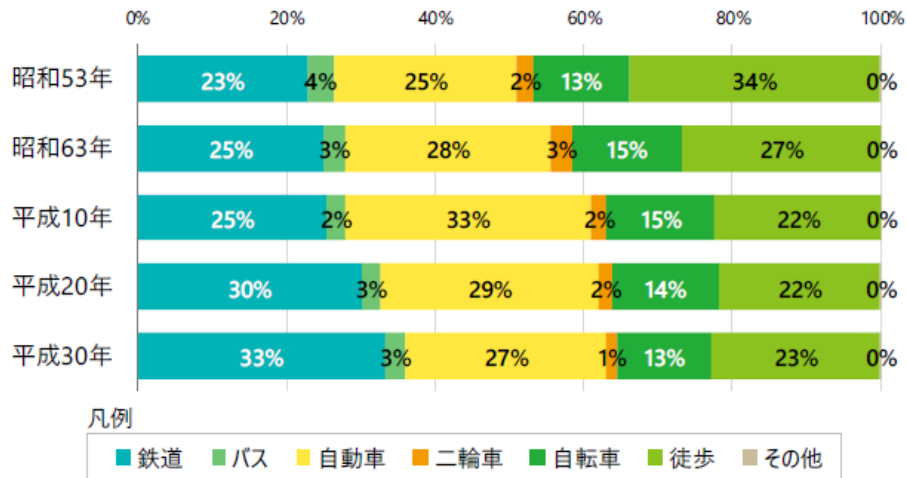


図 14 代表交通手段別分担率の推移

〇終わりに

ヒトは減り動かなくなっていく—このトレンドを前にしたとき、長年右肩上がりの都市交通に関わってきた私の頭の中を、本稿の冒頭に触れた中村先生の第一条「需要創出」という言葉がよぎったのである。

(門外漢が恐縮だが) 鉄道を例に、この需要創出の観点からの思い付きを許して頂ければ、安直だがまずは、量が低下するなら質(サービス単価)の向上はどうか? 混雑から解放された車両の優等化、有効利用は、民鉄ですでに動き出しており、更に女性の化粧&ドリンクブースなど新サービスも多々ありそうな気がする。本格的な需要創出なら、やはり動かないヒトを動かす腕力が必要だが、Eコマース・IT化の進展に立ち向かうには、「モノでなくコト」「ヴァーチャルでなくリアル」で勝負と言われている。駅の絶対的アクセス優位性を生かして、駅とその周辺で「コト」を起こし「リアル」に体験してもらう企画は色々ありそうだが、これはその筋の専門家に譲る。私の分野で大事なものは、重い腰を上げさせるだけの「コトをリアルに体感する」魅力あるエキ空間を用意することか? 欧米の主要駅では、今、思い切った駅空間が本当に次々に出現し、いつの間にか我が国が遅れを取っているという感がある。インフラとしての鉄道について、「需要創出」の観点から、本文上述の思い付きはご容赦頂き、きちんとした将来展望を持ちたいと思うところである。

(付記) 中村先生が提示された「(インフラ整備における) 今後の大規模プロジェクトの方向」

- ① 需要追随⇒需要創出
- ② 新規建設⇒既存施設更新・再開発
- ③ 費用便益(B/C)重視⇒総合的評価
- ④ 地域住民の便益⇒来訪者の感じる魅力(地域ブランド)
- ⑤ 公共投資中心⇒民間の資金、能力の活用
- ⑥ 縦割りの単独事業⇒多分野の総合的プロジェクト
- ⑦ 投資の経済効果⇒文化・産業諸活動との相乗的な波及効果
- ⑧ 国内需要中心⇒海外市場視野
- ⑨ 耐震強化⇒国土強靱化

(JR 東日本技術顧問)

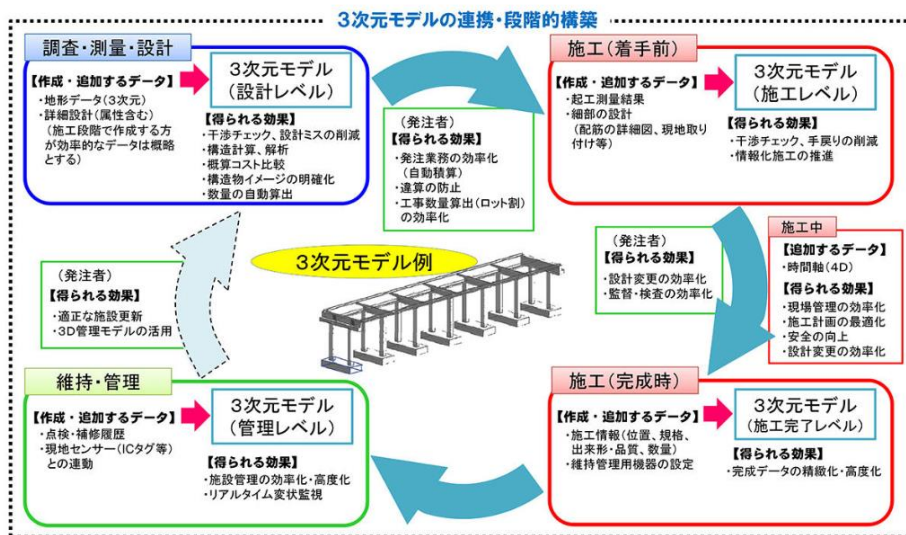
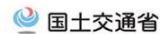
BIM / CIM 入門

BIM(Building Information Modeling)は、初期段階にバーチャル上で建物の構築を行うことで、設計や施工のミスと工数を減らすことができるシステム。

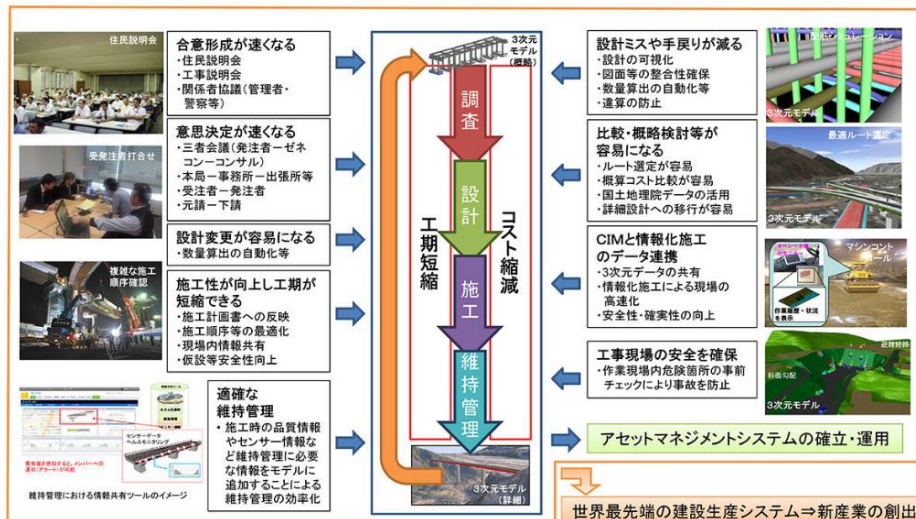
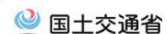
CIM(Construction Information Modeling/Management)は、建築分野での BIM を建設分野に拡大導入させたもので、計画、調査、設計段階から 3 次元モデルを導入し、その後の施工、維持管理の各段階においても 3 次元モデルに連携・発展させ、併せて事業全般にわたる関係者間で情報を共有することにより、一連の建設生産システムの効率化・高度化を図ることを目的とした取り組み。

CIM は 2012 年に国土交通省から提言がなされたが、2018 年に国際標準化の動向を踏まえて、地形や構造物などの 3 次元化全体を「BIM/CIM」として名称が統一された。

CIMの概念



CIM導入による効果



■JR 東日本の取り組み

2018年に建設部門で運用を開始したJRE-BIMは、土木・建築・機械・電気系統等全てのシステムが一体となって、調査・計画から維持管理まで一貫した情報のやり取りを受発注者間で共有し、生産性向上を目指す取り組みである。

JR 東日本の建設部門では、設計段階の全件名（新規）についてBIMモデル作成を目指している（2020年度予定）。地形測量の原則全件名で3次元測量を実施しているほか、調査、計画、設計、施工の各段階でBIMの業務を拡大するなど取り組みを加速し、ガイドラインやライブラリーの作成を進めている。鉄道施設特有のBIMパーツを自社で作成し、そのパーツやテンプレートをライブラリーとして整備、受注者に公開していくことでBIMに取り組みやすい環境にしていく。



◆調査・計画（ターミナル駅での線形検討を効率化）

線路との離隔を確認しながら、モデル上で簡単に3次元パーツを動かし位置の確定が行える。土木・電気設備を共通のBIMモデル上に構築し確認することで、全体として手戻りの少ない計画づくり（フロントローディング）に貢献している。

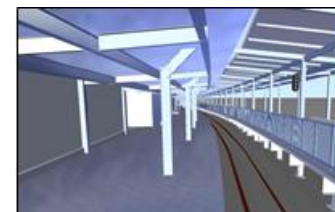
◆測量（建設部門の全件名で3次元測量を原則化）

JRE-BIMの起点になる測量を3次元化し、設計以降の各段階においてBIMを活用しやすくなる環境を整える。測量に使うLS（レーザースキャナー）は、地上型、UAV搭載型、MMS搭載型、軌道を走るトロ搭載型など用途に応じて選択する。



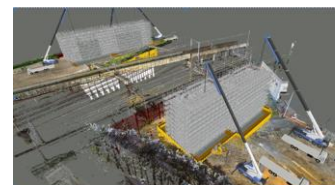
◆調査・設計（設計の与条件整理とフロントローディング）

武蔵小杉駅ホーム新設でBIMを導入、運転士や車掌の目線の動画を作成して新設する柱の位置や本数の検討に活用、与条件整理の迅速化に期待。狭隘箇所での重機配置など、施工条件の見える化によりフロントローディングへの貢献も大きい。



◆施工（施工計画のBIM化を試行）

圏央道と横浜環状南線が9線路を跨ぐ高架橋工事は橋脚の高さが20mあり、複雑な施工を可視化するためBIMモデルにより施工ステップを作成。安全性向上や意思決定の効率化に貢献。また今回、配筋の干渉チェックも試験的に実施し作業員の施工手順の理解でも効果。



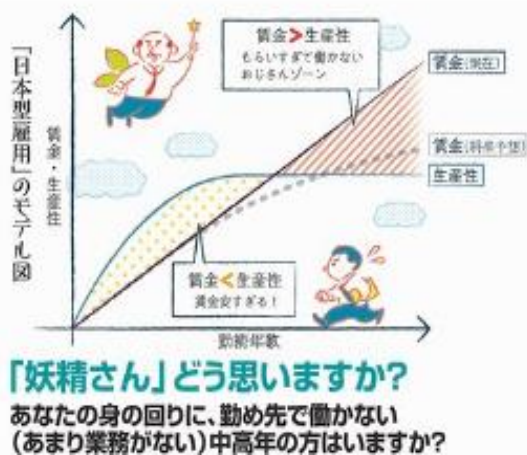
◆電気設備（電気設備系統でも3D測量を試行）

JR 東日本はBIM活用を電気設備系統にも広げ、点群データより電車線路設備の自動点検・半自動モデリング等検討をしている。3次元モデルであればパソコン上で柱の幅や高さも計測でき、作業時の安全性向上や業務効率化にも寄与する。

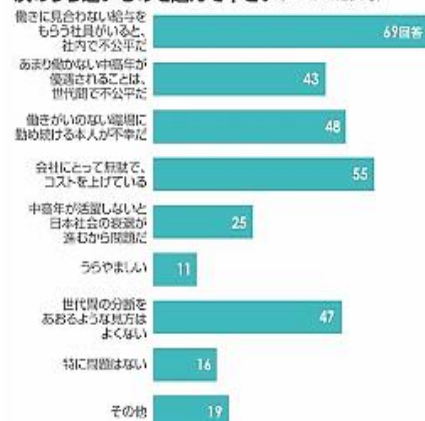
妖精さん？

“**存在感が薄くてマボロシのような存在の、定年前のおじさん**”を揶揄してのネーミングだそうです。ある会社の若手女性社員が名付け親だとか。

“妖精さん”の記事を掲載したところ、以下に示す様々な反響がありました。(朝日新聞デジタル)



「働かない中高年」現象を、どう思いますか。
次のうち近いものを選んで下さい(二つまで選択可)



- 昔も「窓際族」と呼ばれる人種がいましたが、さらに存在感がなくなっちゃいましたね。頑張ってきたのにお荷物扱いされるのは悲しいね。
- 20年前私が若手だった頃から「妖精さん」はいて、他人に食べさせてもらっているという意味で「扶養家族」と呼ばれていた。世代という軸で処遇を決めることには違和感を覚える。
- 中高年社員を妖精と呼ぶ若い人に言うておく。貴君らの背後にはもっと若い連中が迫っていることを忘れるなよ、と。
- 家の中では「妖精」なんて可愛い言い方はしてくれませんが、邪魔者扱いで、「濡れ落ち葉」「粗大ごみ」「ワシも族」「産業廃棄物」・・・・・・・・・・・・・・・・
- フレックスタイムを使って午前7時前に出社、タイムカードを押してから食堂へ。コンビニで買ったご飯を食べ、スポーツ新聞を読んでゆったり過ごし、他の社員が出社する9時前に静かに自席に戻っていく。みんなは“朝の妖精さん”と呼んでいます。
- 役にたっていない、存在承認が得られない状態はつらいものです。それまでバリバリやっていた人ならなおさら。そこで無理やりにでも存在感を出して嫌われるか、立場をわきまえて邪魔にならないようにするか。後者が“妖精さん”になるのでしょうか。
- 組織の上にいる一部のを除いては、会社に残れたとしても安い給料で、それまでとは違う身分で働くことになる。給料が下げられて仕事量や残業時間が変わらなかったらしんどいですよね。どちらかという妖精になりたかった私ですが、なり損ねて、今に至ります(笑)
- 会社の中で妖精化している人がいたとしてもあまり心配していません。会社の外で充実しているなら、これからの人生は楽しく送れると思うからです。しかし、会社の外で妖精のように存在感がない日常を送っているとしたら心配です。

NEWS

■ニュースなことば

【8050 問題】

無職やひきこもり状態の中高年の未婚の子(50代)と、高齢の親(80代)が同居する家族が孤立して生じる様々な困難。70代の親と40代の子の組み合わせで「7040問題」と呼ばれることもある。内閣府は昨年、40～64歳の「中年のひきこもり」が全国に61.3万人いるという推計を公表した。多くの家族にとっての「ひきこもり」問題は、「親亡き後に残された子はどうなるのか」など、将来の「生活保障」への不安である。政府の生活保障が脆弱ななかで、企業による生活保障が縮小し、家族が生活保障の責任を負うほかない家族主義的な福祉のありかたが、不安の底流にあると言われている。

【996】

中国で2019年度の流行語をあげる際、必ずランクインした言葉に「996」がある。

「996」とはどういう意味か。これはアリババのジャック・マー(馬雲)会長が提唱したもので「月曜から土曜までの週6日勤務、就業時間は、朝9時から夜9時まで」という意味である。日本で数年前に騒ぎとなった「電通鬼十訓」を思い出す。批判が集中したため、会長自ら取り消したが、今の中国では、特に珍しいことではない。

【ギグワーカー】

インターネットを通じて単発の仕事を請け負う労働者。

フリーランスの仕事仲介サイト大手「ランサーズ」によると、ギグワーカーはかつて、ウェブ制作といった創造性が求められる仕事が多かった。しかし最近では、経理や秘書といった事務系にまで職種が広がっているという。ギグワーカーが増える背景には、人工知能「AI」などの、「仕事」と「人」を結びつけるテクノロジーの進化がある。

企業と雇用関係は結ばずに個人で仕事を請け負う働き手は国内でも増えているとみられる。厚生労働省は昨年4月、そうした働き手が約170万人とする初の試算を公表し、政府はその保護策の検討を始めた。ギグワーカーは企業の健康保険や厚生年金には加入できず、最低賃金や労災、失業手当といった労働関係法令も原則適用できない。

■シビルNPO連携プラットフォーム(CNCP)が会報第69号を発行

- ◇シリーズ「土木ということば」第22回 翻訳された方丈記の「土木」
- ◇巻頭言 生涯現役・シニア活動の展望
- ◇コラム そもそも土木とは何なのか
- ◇「身近な土木遺産」シリーズ 第1回シリーズ開始にあたって
- ◇部門活動紹介 事業化推進部門 土木と市民社会をつなぐ事業研究会報告(その1)
- ◇サポーターからの投稿 情報プラットフォーム構築に関する取り組み

*詳細はCNCP事務局にお尋ねください。

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

■計画・交通研究会が会報 2020-01 を発行

□Interview. 都市×アート 企画：東京理科大学 伊藤香織教授

- ①現代アートを通してみる社会・地域・開発 森美術館 片岡真実館長
- ②アートのまち・北加賀屋を歩く 千島土地株式会社 芝川能一社長

□Projects. シームレスな交通社会を目指して 小田急電鉄株式会社

□特別企画 2019 台風 19 号から学ぶものは 企画：作家 茶木環、東京大学 羽藤英二教授

- ①分節型国土構造とグリーンインフラによる国土経営への提言 東京都市大学涌井史郎
- ②大規模洪水氾濫被害軽減のための河川と都市の水防災連携——流域治水の実践

中央大学研究開発機構 福岡捷二

- ③受益者負担のインフラ整備スキーム みずほ総合研究所 寺村隆男

- ④階層的な空間スケールに対応した自助・共助・公助 東京大学 知花武佳

*報告 台風 19 号 災害の概要と課題 東京大学 羽藤英二

□Opinion. 危ないところはやはり危ない～治水行政の意識転換を望む～

政策研究大学院大学 家田仁

□Projects. 第 4 回イブニングセミナーの報告

交通インフラを長く健全に保つために～首都高速道路の大規模更新プロジェクト～

□Information. 第 5 回イブニングセミナー 2020.02.27 海プラの海に浮かぶ日本の現実

2020 年度第 1 回イブニングセミナー 2020.04.14 小研究会の活動報告

2020 年東京オリパラに向けて海外からの補助犬受け入れシンポジウム

*詳細は下記事務局にお尋ね下さい。

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

■最近の気になるニュース 岩井有人さん（JR 東日本）の Facebook より抜粋

① 阪急など新規 2 路線の事業化へ大阪府・市と協議開始(02.05)

阪急電鉄が計画する「なにわ筋連絡線」と「新大阪連絡線」の新規 2 路線について、阪急と JR 西日本、南海電気鉄道の 3 社が事業化に向け、大阪府・市との協議を開始。今後、採算性や具体的な運航ルート、事業スキームなどを精査。

② 「MaaS」普及へ鉄道先行、JR 東、仙台観光便利に (01.27)

2020 年は鉄道各社が提供する次世代交通サービス MaaS の普及元年になりそうだ。JR 東日本は都内などに続き、近く仙台市で観光を便利にする新たな実証実験に乗り出す。東急は静岡県伊豆地方で取り組む実験のエリアを拡大する。

③ 富士山登山鉄道構想、スバルラインに LRT 敷設 (01.31)

富士山鉄道構想検討会の第 4 回理事会で、景観や環境、技術面などから、山梨側の麓と 5 合目とを結ぶ有料道路「富士スバルライン」上に、次世代型路面電車（LRT）を敷設するのが最も優位性があるとする骨子の素案が了承された。

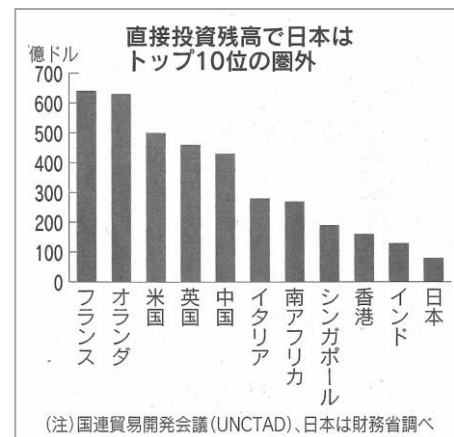
- ・中国、特許 9 分野で首位、先端 10 分野で出願 (02.12)
- ・英国、EU 離脱 (02.01)
- ・富山の城端線・氷見線、LRT 化を提案 (01.30)
- ・ソフトバンク系、自動運転バス実用化 (01.28)
- ・多摩都市モノレールの延伸に着手 (01.23)
- ・五輪中終電繰り下げ最大 2 時間、首都圏 60 路線、札幌仙台でも (01.23)
- ・建設投資、五輪後も息長く (01.20)
- ・「6G 通信」30 年実現へ (01.19)
- ・地球史の地質時代名に「チバニアン」(01.18)

今月の国際比較データ

① アフリカ支援

出典：日本経済新聞 2019.08.29

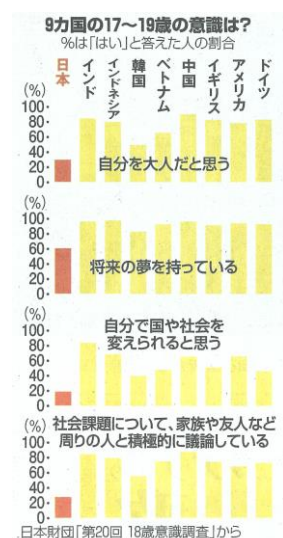
アフリカへの投資は欧米が先行し、日本は出遅れている。国連貿易開発会議 (UNCTAD) によると、アフリカへの直接投資残高 (17 年時点) はフランスが首位で 640 億ドル。中国は近年、「借金漬け」の批判があがるほどアフリカに巨額の融資を行っている。日本はアフリカ支援の力点を政府が主体の立場から民間企業の投資や貿易に移すが、行政当局の連携も強め、相手国の財政状況に配慮し債務管理を助言したり、財政当局者にリスク管理研修も実施する。



② 若者の意識調査結果 (9 か国の 17~19 歳)

出典：朝日新聞 2020.01.05

日本財団「第 20 回 18 歳意識調査」結果から見えてくるのは、若者の政治離れだ。日本では、学校で現実の政治課題に踏み込むと批判や圧力にさらされやすく、主権者教育といっても投票の仕方や制度の話に終始しがちだ。自由に語り合うこともできないのでは「主権者」は育たない。スウェーデンでは幼いころから学校で民主主義や批判的に考えることを学び、自分たちの声が尊重される経験を積む。選挙の争点について議論し、実際の政党や候補に模擬投票もする。そんな積み重ねがあるから政治参加意識が高いという。過去 10 年間に、ハンガリーや米国など 24 か国で民主主義の程度を示す指標が顕著に悪化し、独裁化、権威主義化へ進んでいるという。日本は今のところ、民主主義が顕著に悪化した国には分類されていないが、若者の政治離れから民主主義の空洞化が懸念されている。



③ 2019年の国・都市国際比較

- 1 最も住みやすい国 米国の非営利団体「社会発展調査機構」が、国連が発表している SDGs17 項目について、各国の状況を調査評価しランク付けしている。
- 2 最も住みやすい都市 英紙エコノミストの調査部門「エコノミスト・インテリジェンス・ユニット」が、世界 140 都市の住居環境を評価し年次報告書を発表した。
- 3 子どもたちが住みやすい国 非政府組織（NGO）のセーブ・ザ・チルドレンがまとめた報告書で、早期死亡・栄養失調・教育の機会など 8 つの要素を数値化、子供たちの生活の質をランク付けしている。
- 4 国際競争力 世界国際フォーラム（WEF）が毎年発表しているランキング。
- 5 安全な都市 英紙「エコノミスト」が毎年世界 60 都市を対象に、サイバーセキュリティ・医療健康環境の安全性・インフラの安全性・個人の安全性の 4 部門を評価し発表している。
- 6 旅行・観光産業競争力 世界国際フォーラム（WEF）が、各国の観光政策・環境・安全性・文化遺産など 14 項目を評価し、2 年ごとに順位付けしている。

最も住みやすい国	
1位	ノルウェー
2位	デンマーク
3位	スイス
4位	フィンランド
5位	スウェーデン
6位	アイスランド
7位	ニュージーランド
8位	ドイツ
9位	カナダ
10位	日本

最も住みやすい都市		
1位	ウィーン	オーストリア
2位	メルボルン	オーストラリア
3位	シドニー	オーストラリア
4位	大阪	日本
5位	カルガリー	カナダ
6位	バンクーバー	カナダ
7位	トロント	カナダ
8位	東京	日本
9位	コペンハーゲン	デンマーク
10位	アデレード	オーストラリア

子どもたちが住みやすい国	
1位	シンガポール
2位	スウェーデン
3位	フィランド
3位	ノルウェー
3位	スロバキア
6位	ドイツ
6位	アイルランド
8位	韓国
8位	イタリア
10位	ベルギー
19位	日本
36位	米国

国際競争力	
1位	シンガポール
2位	米国
3位	香港
4位	オランダ
5位	スイス
6位	日本
7位	ドイツ
8位	スウェーデン
9位	英国
10位	デンマーク

安全な都市		
1位	東京	日本
2位	シンガポール	シンガポール
3位	大阪	日本
4位	アムステルダム	オランダ
5位	シドニー	オーストラリア
6位	トロント	カナダ
7位	ワシントン	米国
8位	ソウル	韓国
8位	コペンハーゲン	デンマーク
10位	メルボルン	オーストラリア

観光産業競争力	
1位	スペイン
2位	フランス
3位	ドイツ
4位	日本
5位	米国
6位	英国
7位	オーストラリア
8位	イタリア
9位	カナダ
10位	スイス

① 駅格差 (首都圏鉄道駅の知らぜらる通信簿) 首都圏鉄道路線研究会著 SB新書

誰もが日ごろ使っている鉄道駅。自宅と職場の最寄り駅以外にも乗り換えや得意先がある駅、買い物に訪れる駅など、私たちは様々な駅を使い分けている。そんな駅の特徴、性格などをランキング化することで改めて気づく首都圏(1都3県)のダイナミズム!成長する駅と衰退する駅、社会の変化を如実に映し出す駅にも格差が生まれることはある意味仕方がないが、その格差さえも楽しみ尽くすことは可能だ。

- 第1章 テーマ別ランキング 第2章 レイヤー別通信簿
第3章 本当の住みやすさからみた「格差」
第4章 格差社会と「街」、そして「駅」



② 次のテクノロジーで世界はどう変わるのか 山本康正著 講談社現代新書

新世界はAI(データを使った判断)+5G(データの高速化)+クラウド(データの保存処理)の3角形で激変(以下に示す7つの大変化)する。

- ・データがすべての源泉となる
- ・あらゆる企業がサービス業になる
- ・すべてのデバイスが「箱」になる
- ・大企業の優位性が失われる
- ・収益はどこから得てもOKで、業界の壁が消える
- ・職種という概念がなくなる
- ・経済学が変わっていく



③ 続・一日一生 酒井雄哉著 朝日新書

部下の指導方法で悩んでいる中間管理職の方や、仕事で行き詰っている方に是非薦めたい一冊。著者は天台宗大阿闍梨で、地球一周分を歩く千日回峰行を二度成し遂げ、2013年に87歳で逝去。前作「一日一生」の続編で「生老病死」の真の意味が満載。

「生」一日一日、新しい人生を生きていけばいい。無理せず、ひがまず、穏やかな気持ちで。

「老」無理せず、急がず、はみださず、力まず、ひがまない、いばらない。

「病」どうしようもなくなったら空っぽになってみる。もうだめだといふとき、自分が出てくる。

「死」人生だれにとってもほんのわずかな時間。あいつめ、とうとう逝きよったなと言われたい。



事務局通信

◆未来構想 PF のホームページを改修しました。

会員はもちろん社会に大きく開かれた PF を目指し、「参加型」の HP としました。サイトのリンクは以下の通りですが、[スマホで未来構想 PF](https://miraikoso.or.jp/) と検索しても OK です。 <https://miraikoso.or.jp/>



● 今月の写真コーナー ●



【雪の華】(群馬県：みどり市)

夜通し夜通し雪が降った翌朝。
朝陽が差し込み、木々を鮮明な様相にさせる。
残念ながら列車は運休で来なかったが、逆に印象的な一枚となった。



【威厳】(群馬県：嬭恋村)

冬も深まり、雪化粧の浅間山。
今なお、活発な活動をしており、この日も噴煙を纏い威厳を見せつける。



【雪國】(新潟県：湯沢町)

川端康成の小説「国境」の一説にも描かれている、
トンネルを抜けた先の湯沢町。

(写真提供者：JRC 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