



CONTENTS

Top Opinion

令和5年の年頭にあって

未来構想PF会長 林 康雄

1

未来構想PF理事年頭所感

2

VOICE

4

日本南極地域観測隊員という貴重な経験（その2）

飛鳥建設(株)（第48・50次日本南極地域観測隊）橋本 斉

たすきリレー

6

ICT事業本部20周年を迎えて～溝畑元社長との思い出～

JR東日本コンサルタンツ(株) 小林 三昭

今月の国際比較データ

7

PF書店／私のインフラ巡礼／編集後記

8

Top Opinion

令和5年の年頭にあって

未来構想PF会長 林 康雄

新年明けましておめでとうございます。

今年の正月は穏やかな天気にも恵まれ、ゆっくり休まれたことと思います。

今年も未来構想PFを宜しくお願い致します。

昨年を振り返りますと、コロナ禍3年目を迎える中、ウクライナ戦争、福島地震、長崎新幹線の開業、鉄道開業150周年、サッカーワールドカップ等色々ありました。なかでもウクライナ戦争は我が国においても防衛問題、エネルギー問題、食料安全保障、物価の高騰等様々な問題を提起し、政府も重大な政策転換を含めて対処しているところであります。

令和5年はどのような年となるのでしょうか。

鉄道に限定してお話すると、3月18日にJR各社のダイヤ改正がある中、関東では相鉄・東急直通線の開業があります。また、JR西日本では「うめきた新駅」が開業します。8月には宇都宮LRTの一期区間の開業があります。そして9月1日は関東大震災から100年を迎えます。

今年でコロナ禍3年を超える中、コロナ禍は様々な変化をもたらしました。最大のはリモートワーク、オン・ライン会議の実施です。講演会ではこれまでRealで200～300人規模で行っていましたが、On-lineを併用すると簡単に1,000人聴衆を集めることができます。また、テレワークを活用することにより、働き方改革にもつながります。

鉄道事業者として今年は、withコロナで行動制限のない状況の中にあって、需要がコロナ禍前の状態に戻らない状況においても安定した黒字経営ができるかどうかの試金石となる年です。将来を占うwithコロナ元年として活躍を期待したいものです。

未来構想PFにおいては、現在実施している調査研究ワークショップを充実実施していくほか、現場見学会、講演会等についても可能な限り実施をしていきたいと思います。

令和5年の干支は癸卯（みずのと・う）で、「飛躍」や「向上」という意味があるそうですので、今年は日本経済全体が上向き、鉄道事業者においても「飛躍」と「向上」となることを期待しましょう。

皆さん、今年も元気で明るく良い年としていきましょう。



私のインフラ巡礼



～日比谷公園～

120年前の癸卯に完成した都内のオアシス

(JR東日本 岩井 有人)

未来構想PFのホームページ
(HP) をご覧ください。

会員はもちろん社会に大きく開かれた「参加型」HPです。

未来構想PF

検索

で検索してください。

トップページへのリンクは

[こちら](#)



未来構想 P F 理事年頭所感



「合点がいました！」

新年おめでとうございます。長引くコロナ禍、運動不足を気にしつつも、テレビや読書の時間がどうしても増えます。何気なく画面や文章を見てみると、時に妙に合点がいくモノに出くわすことがあります—どうか正月気分でご笑読ください。

昨年暮れのNHKの科学番組で、「なぜ人間（女性）は他の動物（メス）に比べ、出産可能年齢後の寿命が極端に長いのか？」という疑問が取り上げられました。結論から言えば、子育ての手伝いとそのやりがいこそが原因のようで、これが「お婆さん」に精神的、肉体的に好影響を与え、長い年月を経て寿命を延ばしたとのこと。このウソのような本当の話に、昨年のベストセラー『80歳の壁』にある「お婆さん」の本音—老後こそ自分のしたいことをしたい—を最近の我が家に重ねてみました。70歳を過ぎた女房は、孫娘と婆さん仲間との付き合い真っ盛り。これまで苦勞を重ねてきた私へのサービス向上の期待は、ほとんど裏切られてきました。しかし上述の進化論から見ると、それが当然であることに、合点がいました！

理事・副会長 斉藤 親

「2023年は『体験』を楽しみたい」

夢のある未来を構想するために、今年は「体験」を楽しみたいと思います。「経験」ではなく「体験」としたのは、現実社会でのリアルな見聞にフォーカスしたいという意味です。コロナ禍の3年間、私たちは、リモート会議やウェブセミナーなどバーチャルな経験を多く蓄積してきました。しかしその結果、身体の実感を通じて現実社会を感じる機会が減少し、頭の中で思考することに偏る日々を過ごしてきたのではないのでしょうか？

私たちが目指すべき未来は、人と人が相互に交流し、高め合えるプラットフォームが連なっている社会です。交流の舞台となる公共空間や公共交通は人々に体験されてこそ価値を発揮します。優れた交流の舞台をつくる者は「体験」と「思考」をバランスよく備えることが必要でしょう。3年間の偏った経験をリ・バランスするためにも、今年は積極的に地方や海外を訪問して多彩な人々と交流し、異なる文化を体感することを重視したいと思います。

理事 大松 敦

「鉄道と都市の構造改革元年」

新年明けましておめでとうございます。

昨年は本州のJRが輸送量の少ない線区の経営状況を公表し、地方部をはじめ議論が始まりました。都市側がどう受け止め、どう対応するかが要点ですが、今後の議論に際し、社会的に望ましい姿にする観点からは鉄道と都市に関するパラダイムシフトが必要となります。

皆さんは、デパートでエスカレーター（ES）やエレベーター（EV）を使ったことがあると思います。ここで質問です。運賃を払ったことがありますか？ ないと思いますが、考えてみれば変ではないでしょうか。実際の都市は水平に広がりますが、デパートは垂直に広がる都市と見なせます。ESやEVは、公共交通機関に相当します。では、何故無料なのでしょう。もし、有料だったら、客足は減り、来た客も上下階を自由に移動しなくなるため売り上げが減り、デパートの経営自体が破綻するでしょう。ESやEVの経費は、デパート（都市）が必要な投資として賄っています。しかも、いつも動いています。経費節減のため1時間に一回しか動かせないということもしていません。

鉄道は都市に影響を与えうる社会資本であり、移動しやすい利便性を事業経営では提供できない非商業領域においては、運賃収支ではなく、都市収支の観点での判断が必要となります。この考え方は日本では普及していませんが富山市に事例があり、欧州では一般的と言えます。日本の鉄道は大きな分岐点にあります。今年は、鉄道に関わる皆様にとって、国の将来にも関わる地方都市の持続可能性の観点も踏まえた、都市との役割分担も含めた構造改革に取り組む元年になることを祈念し、年頭の挨拶とします。

理事 金山 洋一





「『次の平常時』へ」

明けましておめでとうございます。

COVID-19登場から3年、まだ完全に決着していませんが、社会全体としては「3年前の平常時」に戻ろうという雰囲気が漂ってきました。ただ「3年前の平常時」は今も「平常時」なののでしょうか？

100年前の1923年、関東大震災で東京が焼け野原になりました。当時の全国人口は現在の半分程度、一都三県は800万人にも達していません。震災復興で将来の都市像を描くとはいえ「100年先の平常時」を読み切れないのは仕方がないと思います。

一方、30年前の1993年、Jリーグが誕生し我々は「ドーハの悲劇」を経験しましたが、昨年は「ドーハの歓喜」を目にしました。30年間「高い志」を持ってことに臨めば何かを変えられる。新しい世界、新しい変化の流れを感じた人も多いように思います。

2023年、「現在の平常時」の先にある「次の平常時」を「高い志」を持って探したいものです。

理事 岸井 隆幸

「これからの鉄道の在り方に向けた議論を」

新年あけましておめでとうございます。

昨年は、鉄道150周年記念事業が開催され、「鉄道」が社会・経済・歴史・文化に果たしてきた功績が再評価・再認識され、次の150年に繋いでいくべき決意が鉄道関係者間で共有化された意義深い一年でした。

国鉄改革から35年が経過し、「鉄道の未来を拓くために」で謳われた以上の業績を残してきたJR各社ですが、人口減少・少子高齢化の進展、都市部と地方都市との格差拡大など、この間の世の中の変化は著しく、特に、新型コロナ禍・ロシアのウクライナ侵攻による鉄道を取り巻く環境は、国鉄改革時に議論された社会経済環境の枠組みとは大きく異なってきました。通勤輸送量の大幅な減少、その完全回復が見込めないという厳しい現実、内部補助が効かなくなった地方交通線の維持問題などが顕在化しました。

一方で、鉄道は、環境面、エネルギー効率面、細長い国土に線路上に点在する都市構造などを考えると、今後の日本においても極めて有益な交通手段だということは疑いの余地がありません。



大きく変動する時代の今、ある意味転換期を迎えたこれからの鉄道の在り方を考える際、「人流・物流」、「地域と鉄道を含む交通の在り方（地域経営と交通）」という視点からの議論が必要だと感じています。国土全体の鉄道ネットワークの在り方として、国レベルでも議論の俎上にのりはじめた「国防」という観点からの議論の行方も気になるところです。

昨年大河ドラマは武家政権の礎をつくった二代執権北条義時を中心に好評でしたが、今年は戦国の世を終わらせ260年余りの太平の世を創った徳川家康が主人公です。

「どうする家康」ならぬ「どうする鉄道（鉄路）」として、未来構想PFで活躍されている若い会員の方々には、次の100年、150年に繋がる有意義な議論と提言を期待しています。

理事 栗田 敏寿

「人中心の駅前空間を想う」

新年 明けましておめでとうございます。今年もよろしくお願いいたします。

昨年末、新宿三丁目付近の明治通りをバイパスする環状5の1号線が供用しました。戦後、戦災復興計画として都市計画決定されたものの、新宿御苑を通過することから、計画の見直しに時間がかかり、東京都など関係者のご努力により、ようやく完成したものです。同時に都決された池袋駅前の明治通りをバイパスする環状5の1号線も、当初計画にトンネルが追加され、近く供用します。戦後直ぐに大規模ターミナル付近から通過交通を排除し、歩行者優先することが可能な計画が作られたことは、驚きであり、貴重な財産です。

この計画を生かすべく、国土交通省勤務時に、両区間の事業化に当たり、地元区に駅前から自家用車を可能な限り排除することを提案し、この方向で検討が進められています。このような計画が各地で進むことを年初に期待するものです。

理事 廣瀬 隆正





「新年の始まりに思う」

皆様新年明けましておめでとう御座います。

昨年は、武漢コロナ蔓延に加え、ロシアのウクライナ進行と言う思いがけない事態が起こり、世界の見え方が大きく変化した年に成ったと思います。

防衛予算をGDP比1%を突破しようと言うとき、あれだけ騒いでいた方々が一向に大人しいのには驚かされました。

なんと倍返し2%とは。

それだけ、天から只で降ってきていると思われた安全が、核保有国で国連常任理事国であれば、意とも簡単に踏みじれることを身につまされて感じた年に成ったのではないのでしょうか。

しかし、財政均衡主義に染まった人々には、%が先で、どれほどあれば抑止力に成り、具体的にどう戦って国民の安全をまもると言った肝心の議論は殆どされていないと思うのは私だけでしょうか。

いづれにしても、持ち場、持ち場でしっかりと、日本を元氣する取り組みを一人一人が進めることが大切なのだと思います。

会員の皆様の益々の御発展御活躍を御祈念申し上げます。

理事 村尾 公一

「2023年を迎えて」

新年おめでとうございます。令和も早や5年目に入りコロナも感染拡大の始まりからまる3年、影響も徐々に沈静化して行く事と思いますが、所謂ポスト・コロナの状況も姿を見せつつあり、鉄道を始めたとした旅客輸送量はコロナ以前と同水準までには戻らない事が確実視されています。

そのような中ではありますが、昨年は西九州新幹線の一部開業など明るい話題もありました。またコロナの思わぬ副産物として大都市圏の鉄道における通勤混雑が緩和されたこと、今年には宇都宮のLRTも開業を迎えることなど、社会の激変のさなかにあってもまち・交通・鉄道のかたちや課題は進化し続けていると感じます。

今年は昨年から再開した調査研究ワークショップを継続して推進するほか、久々の見学会の開催など、事務局としても当会の活動を盛り上げていきたいと思っています。引き続きの皆さまのご協力、ご支援をお願いしつつ、新年のご挨拶とさせていただきます。

理事・事務局長 大口 豊



本年も未来構想P Fをよろしくお願い申し上げます



VOICE

日本南極地域観測隊員という貴重な経験（その2）

飛鳥建設(株)（第48・50次日本南極地域観測隊）橋本 斉

2 いざ、南極へ

2.1 苦戦した航海

国内で行った訓練や資機材の調達も済み、南極へ向かう南極観測船「しらせ」は、11月上旬に防衛省海上自衛隊が運航し東京晴海ふ頭を出航し、寄港地のオーストラリア西部のフリーマントル港を目指す。観測隊員は先に出航した「しらせ」を見送り、残務をこなしたのち、追いかけるように成田空港から出発し、フリーマントルで乗り込む。オーストラリアでは、生鮮食料品やお酒などを船に積み込む作業の支援の傍ら、文明圏からしばし離れる前のご褒美としてパース市内観光などして過ごし、いよいよ南極への出発の瞬間を迎えた時には少々不安な気持ちが頭をよぎった。「しらせ」艦上では自衛隊ルールが優先だが、ある意味お客様の存在で乗船した観測隊員は、南極に上陸するまでの貴重な時間を使って、様々なレクチャーを受け、これから待ち受ける南極生活に向けモチベーションの維持に努めた。



暴風圏で日夜襲ってくる「しらせ」への大波



「しらせ」船上で見た人生初めてのオーロラ



暴風圏では嵐のような荒れ狂う海に揺れ惑う船での強烈な船酔いに悩まされ、ひとたび南極海に入ると、至って穏やかな海となり、そこにはプカプカと浮かぶ氷山に遭遇し、生まれて初めて見たオーロラと出会い、興奮しながらも感動したのを覚えている。氷海に入ると「しらせ」はその船の重みでバリバリと厚い氷を割って前に進むことができ、日本の技術力に脱帽した。

2.2 昭和基地入り

そんな船上生活も2週間を過ぎたころ、南極に向けての準備が慌ただしくなり、観測隊員は「しらせ」が接岸する前に、一足早く搭載されたヘリで昭和基地入りする。運よく第一便に乗り込むことができた私は、日本各地で待つ家族からの贈り物や生鮮食料品などを積み込んで昭和基地入りしたが、わずか15分の間に眼下に広がる真っ白な雪景色を見た時は、北海道で過ごした頃を思い出したが、そのあと目に飛び込んできたのは、露岩し数棟の建物が並ぶ集落だった。これが南極？これが昭和基地？と全く思っていたイメージが覆される一瞬の出来事だった。



露岩し南極のイメージと違った昭和基地の主要部

色は赤、外側は防水加工され、内側は羊毛がモコモコしていてとても温かい。生地の高みのせいで少々動きにくいのが難点だ。靴は、完全防寒のとても大きく重いブーツだった。一方、夏隊に支給されたものといえば、夏作業を意識し動きやすさを重視し、ナイロン製のぺらぺらした素材の作業服とゴム長靴である。季節は夏だがそこは南極、ほぼ氷点下の中でインナーを工夫して寒さを凌いだ。気象条件は過酷で、南半球の日差しの強い太陽から放たれる直射日光と日本の何倍もある紫外線対策としてサングラスと日焼け止めは必須である。「食」に関しては、日本で調達した食材を帯同した調理隊員が料理してくれるので、毎日変化にとんだ食事をとることができる。南極で生活していると、特に夏季オペレーション中は曜日感覚を失うため金曜日をカレーの日と決めていた。不足する生野菜も近年は室内栽培で1回/週程度供給される。一日の仕事を終え、お風呂にゆっくり浸かった後には隊員同士のコミュニケーションの場としている「バー」が待っている。お互いが南極で過ごす思い、それぞれ抱えている悩み、そして将来の夢など、時間を忘れるほど語らい、明日へのパワーに変えていた。「住」に関して、昭和基地での生活拠点である宿舎は、夏用、越冬用が存在する。前次隊が生活する主要部から離れた「夏宿舎」で夏季オペレーションをこなしながら南極の夏を過ごし越冬交代する日を待つ。昭和基地では毎日お風呂に入れるが、昭和基地から離れれば何日もお風呂に入ることができない。基地内含め水は大変貴重で、雪や氷を溶かし製造するが、発電機を使用するため燃料も無駄にできない。節水のための努力もすさまじい。水を捨てずに溜めすぎで工夫する洗濯、食器は水洗い前に紙で拭き洗剤使用も極力最小限にする。人間の知恵だ。越冬交代が終わると、主要部に移ると「夏宿舎」とは違い居住場所も個人部屋が与えられるなど優遇される。(続)

3 南極での生活

3.1 南極での衣食住

吐いた息さえも凍ってしまい、地面の上に厚さ4,000mもの氷が覆いかぶさった南極大陸、最低気温マイナス80℃の世界、そんな気候に適した衣服を皆さんは想像できるでしょうか。かつて、南極で観測を開始しようとした時代に開発された越冬隊員に支給された防寒服は、





たすきリレー

ICT事業本部20周年を迎えて～溝畑元社長との思い出～

JR東日本コンサルタンツ(株)常務取締役 ICT事業本部長 小林 三昭

先に、去る令和4年6月にご逝去された溝畑靖雄様のご冥福を心よりお祈り申し上げます。

右の写真は、6月の葬儀、9月の偲ぶ会で飾られた、溝畑元弊社社長のご遺影です。ご家族が選ばになった写真ですが、地理空間情報（GIS）の専門誌「GIS-NEXT（2012年夏号）」に掲載された「続発する震災に学んで作り上げた鉄道GIS」のインタビュー記事に使われたものです。

当時の溝畑社長は、GISを核としたICT（情報通信技術）ビジネスの可能性をいち早く捉え、2002年4月に「鉄道GIS元年」と表明され、社内にIT事業部（現在のICT事業本部）を設置しました。

私たちは、全国の鉄道線路平面図の電子化に取り組み、現在の「鉄道GIS」を作り上げてきました。

更に、鉄道GISの活用策としてGPS（衛星測位システム）にも着目されました。しかし、当時のGPSは、一部の高級自動車に搭載され始めたカーナビに活用されてはいましたが、100～200mの誤差があり、街中で突然機能しなくなることもしばしばあった頃です。

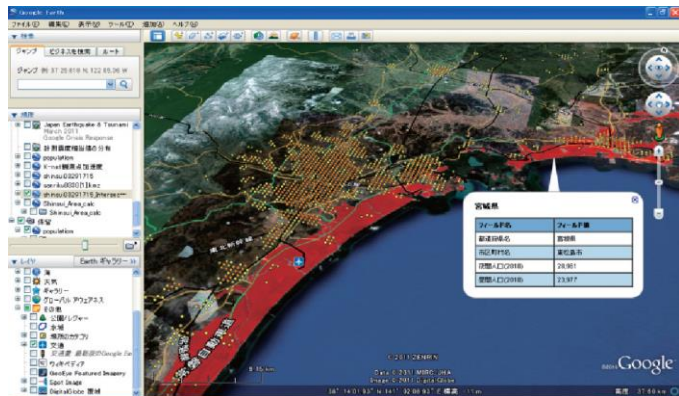


図 防災情報マッシュアップサービスの画面

そのような時代に、GPSを用いて列車の在線位置をリアルタイムで把握し、鉄道GISに取り込む「トレインロケーションシステム」の開発は、その後の鉄道業界のICT化に大いに役立つことになりました。

また、東日本大震災後の被害把握、復旧・復興計画にあたっては、鉄道GISによる3D電子線路平面図を速やかに立上げ、「防災情報マッシュアップサービス（図）」など迅速な支援を行いました。BRT線の開業では、BRT車両にスマートフォンを搭載し、BRTの位置情報をリアルタイムで運行管理を行うシステムと、BRT利用者に運行情報を直接提供する世界初の「BRTロケーションサービス」を開始しました。

鉄道GISを活用した技術開発の積み重ねは、GPSによる位置情報の精度向上と相まって、今日の業務支援やお客サービスへの展開に繋がっています。鉄道業界では初となる「乗務員タブレット」や「どこトレ」の導入、運行情報をきめ細かく常時発信するサービス「JR東日本アプリ」を実現させました。この間、国では準天頂衛星「みちびき」によりcm級の精度で衛星測位する環境を整備され、今や、鉄道利用者に高精度の位置情報を活用して提供するサービスは、日常生活に欠かせない社会インフラとなっています。

思い起こせば、インターネットの普及前の1992年、溝畑元社長がJR東日本本社の建設工事部長だった頃、東京駅前の旧本社ビルには既にインターネット接続されたPCを導入し、コンゴ民主共和国の動物園のホームページをご覧になっていました。溝畑元社長のインターネット等新技術に関するアンテナは大変高く、鉄道分野でICTの活用が必要になる時代が必ず来ると、当時から話しておられました。

弊社のICTビジネスの売上高は、当初目標の10億円を達成するのに10年掛かりました。しかし、次の10年、特に震災後にはJR東日本グループ内外から多くのご要望をいただいて年20%近い成長を遂げ、現在の売上高は50億円規模になっています。

溝畑元社長は「ホームで列車の赤い光のテールランプは見るな。乗り遅れて発車してしまった列車を見送って、後悔するんじゃない。」と、鉄道マンらしくよくおっしゃっていました。

現在、時間の流れはDX（デジタルトランスフォーメーション）が大きな指標です。弊社のICTビジネスは、溝畑元社長のご遺志を引き継ぎ、位置情報を核とした最新ICT技術で、JR東日本グループの一員として鉄道DXソリューションの実現に邁進してまいります。

これからもよろしくお願いいたします。



今月の国際比較データ



●世界のIT技術者の給与比較

国際労働機関（ILO）や各国の統計データおよび公表データをベースとした分析により、世界98カ国のIT技術者の給与を調査。世界で最もIT技術者の給与が高いのはスイスで、ヨーロッパ各国の給与の高さが際立っている。一方、日本は世界20位で、昨今の円安・ドル高の影響もあり、前年比▲15.1%と大幅に減少。中国が25位と迫るなど、世界と比較し日本のIT技術者の給与水準の低さが憂慮される結果となっています。



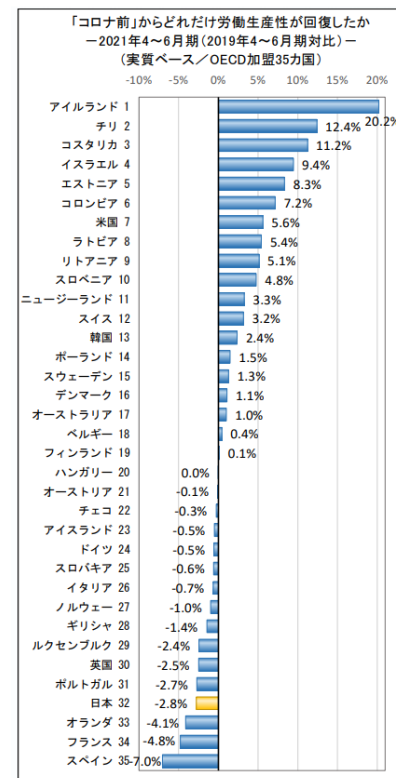
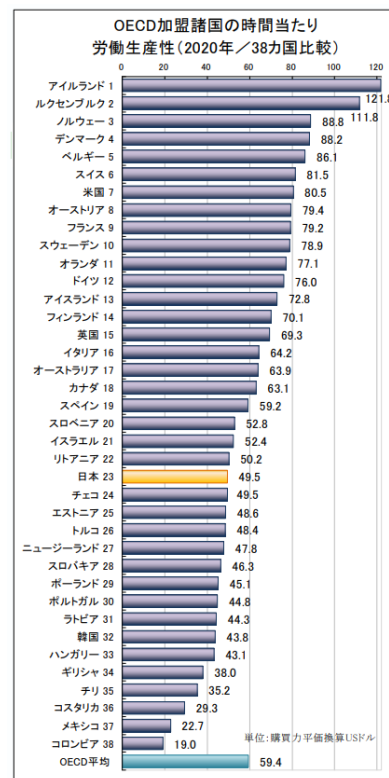
出所：ヒューマンリソシア

「2022年度版：データで見る世界のITエンジニアレポートvol.6」

●労働生産性の比較

労働者一人当たりで生み出す成果、あるいは労働者が1時間で生み出す成果を指標化した「労働生産性」。労働者がどれだけ効率的に成果を生み出したかを定量的に数値化したもので、労働者の能力向上や効率改善に向けた努力、経営効率の改善などによって向上します。労働生産性の向上は、経済成長や経済的な豊かさをもたらす要因とみなされています（「労働生産性の国際比較2021」公益財団法人 日本生産性本部より）。○日本の時間当たり労働生産性（就業1時間当たり付加価値）は米国の6割の水準に相当し、OECD加盟38カ国中23位。順位でみるとデータが取得可能な1970年以降、最も低い順位になっています。

○コロナ禍における労働生産性としては、主要国の労働生産性（2021年4～6月期）を「コロナ前」と比較すると、OECD加盟主要35カ国中19カ国でプラスとなりましたが、日本は-2.8%で、35カ国中32位となっています。





PF 書店

本の題名をクイックすると、出版社の
書籍紹介HPにリンクします！

私のインフラ巡礼

① スマート・イナフ・シティ (ベン・グリーン著 人文書院)

AIを駆使した「スマート・シティ計画」。われわれは技術がすべて解決というテック・-googleをつけたテクノロジーの伝道者に踊らされ、テクノロジー企業の安請け合いによる夢の技術に踊らされてはいけないと警鐘を鳴らす。本書は、「スマート・シティ」の背後にある政治性を明らかにし、テクノロジーが都市の統治と生活に与える無数の影響に光を当てることを目的としている。多くの失敗例や危険性を明らかにしながら、有害なテクノロジー信仰を捨てて、技術を適切に利用した公正で民主的な都市のあり方を、行政に詳しい著者が提言している。

② 建設業界DX革命 (小柳 卓蔵著 幻冬舎)

きつい・汚い・危険という3K職場のイメージがある日本の建設業界。労働者の減少が著しく、特に若者の就職希望者が減っている現状を打破するためには、省人化・効率化を推し進め、魅力ある業界に変わるためにはDXが不可欠。地方の土木建設会社(小柳建設)が、MR(複合現実)技術・ホロスラクション開発で「建設DXの旗手」になるまでの軌跡を記した一冊。そのような中でも、「企業は人なり」と古来から言われているように、「信頼関係の醸成」に目を向けてみるべきであると著者は強く説いている。

③ 「問いかけ」からすべてはじまる (野村 克也著 誌想社)

2020年2月11日に逝去された野村克也氏の、亡くなられる6日前のラストインタビューを書籍化したもので、学ぶことの多さに驚き、今さらながら紹介させていただくことにした一冊。「人と組織が成長するために何がいちばん必要だろうか」との問いに、長年、プロ野球の監督として人材育成の現場に携わり、自身もプレーヤーとして能力開発に懸命に取り組んできた経験から迷うことなく「問いかけの力」だと答える著者。日々、どのような問題意識、疑問をもつものが伸びていくのか。どのようなリーダーの問いかけが、人材と組織の能力を伸ばすのか。ノムラ流「問いかけ」の技術を惜しみなく明かしてくれる。

「日比谷公園」(東京都千代田区)



心字池に映える日比谷見附跡



1基のみ残存するアーケル

2023年の干支は「癸卯(みずのとう)」。1月号では昨年に引き続き同じ干支に完成したインフラを！と言うことで、今回はちょうど120年前の1903年(明治36年)に完成した「日比谷公園」を探索。日本で初めての西洋式庭園の公園で、もとは佐賀鍋島藩江戸上屋敷などの武家屋敷があり、明治4年には陸軍操練所(後の日比谷練兵場)があった場所。16.2haという広大な敷地には、池や大噴水が配され、四季折々、花が絶えないよう整備されています。

(J R東日本 岩井 有人)

編集後記

新年あけましておめでとうございます。2023年の干支は兔です。兔はその跳躍する姿から「飛躍」や「向上」を象徴する干支であるそうです。皆様もぜひ今年から新たなチャレンジをはじめてみてはいかがでしょうか？私は健康のために、コロナ中に増えた体重を「減量」したいと考えています。(T.E)

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 大口

電話：03-4334-8157

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