



CONTENTS

| | |
|--|----------|
| Top Opinion | 1 |
| 此の頃思うこと J R東日本 顧問（未来構想PF理事） 村尾 公一 | |
| WS Topics | 2 |
| VOICE | |
| 江戸の道、現代の視点で 鉄建建設(株) 山端 杏子 | |
| たすきリレー | 4 |
| 海外「新交通システム」視察の思い出 J R東日本コンサルタンツ(株) 渡辺 滋 | |
| 国際データ比較 | |
| PF書店／私のインフラ巡礼／編集後記 | 5 |

Top Opinion

此の頃思うこと

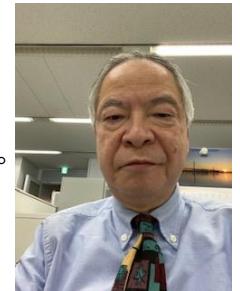
J R東日本 顧問（未来構想PF理事） 村尾 公一

日本のメディアは、米国の大統領選挙に関連するニュースを積極的に報道し、選挙の進行状況や候補者の政策が日本への影響を与える可能性について議論しています。特に、米国の経済政策や対外政策は日本に直接影響するため、選挙の結果が日本の経済、安全保障、環境政策に与える影響が注目されています。

日本の報道には、いくつかの傾向が見られます。多くのメディアが、米国と日本の関係性や日本に与える影響に重点を置きながら報道していますが、どの候補者や政党に対しても、明確な支持を示すことは少ないです。これは、日本の報道機関が客観性を保つよう努めているためと思われる。ただし、一部の報道機関や専門家の意見では、特定の候補者の外交政策が日本にとって有利かどうかといった分析が行われることがあります。また、米国の対チャイナ政策や経済政策についての関心も高く、これが日本経済や地域安全保障にどう影響するかについても、様々な視点から報じられる傾向があります。

全体的には、日本の報道は「米国がどのような選択をし、それが日本にとって何を意味するのか」という視点で、冷静かつ分析的に報道されることが多いと言えます。とチャットGPTに書かせて見ました。先日来、ポリマーケット (<https://polymarket.com/elections>) と言う、選挙をネタに賭けを行うサイト見て居ました。そこでは、日本の報道機関が言う様な大接戦の姿は見られず、一貫してトランプ側に6割以上の掛け金が掛けられて居ました。この原稿を書いている時点(11月8日午前)では、ダブルレッドは確定しましたが、下院を含めたトリプルレッドは未だ不明ですが、これ迄の日本の報道では窺い知れない状況です。深夜、大統領選他の状況をネットで見て居ましたが、ふとテレビニュースはどんな報道をしているのかと、YouTubeのテレビ報道を見て、呆れました。そこに登場して居たハーバード大出身の外タレ曰く「我々が候補の政策を見て正しくハリスは7、トランプは3と報道しても、SNSが0対10とか流すから7対13でトランプが勝利する。」と悔しそうにコメント。これには、深夜に大笑い。コレだからメイン・ストリーム・メディアはオワコンなのだ納得。多様性を説きながら唯我独尊リベラルのダブル・スタンダードには辟易。

もう少し知的レベルの高い報道番組が有ればと思うも、既にネットしか観なくなった自分には手遅れでした。



私のインフラ巡礼



～萬代橋～
新潟市内の交通の核である三代目の橋
(J R東日本 谷澤 寛さん)

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](#)



WS Topics

2023・2024年度 未来構想P F ワークショップ
(第6回 中間報告)

去る10月28日に2023・2024年度未来構想ワークショップ第6回が開催されました。今回は各グループから中間報告があり、報告を受けて理事やファシリテーター、有識者の皆様からご意見をいただき、活発な議論を行いました。「考えていた以上にスケールが非常に大きく感動した」「非常に夢のある楽しい絵となっている」など好意的な感想をいただいた上で、「新木場だけでなくベイエリアにおける新木場の役割を捉えること」「東京全体の中で新木場エリアとはどんな位置付けか整理すること」「羽田・TDL・東京駅等に繋がっていることで新木場駅はどんな役割を果たすかと考えると違うことが出てくるのでは」「新木場周辺は3~40年前とあまりにも様変わりしていないので、何故変わらないのかという特殊性を捉えてみてはどうか」など貴重なアドバイスをいただきました。今後も今回の中間報告でのご意見等を踏まえて引き続き検討内容をブラッシュアップしてまいります。



VOICE

江戸の道、現代の視点で

鉄建建設(株) 山端 杏子

1. お伊勢参り

「東海道中膝栗毛」は、江戸時代後期に書かれた滑稽本で、主人公の弥次さんと喜多さんが伊勢参りの道中で巻き起こすさまざまな騒動を描いた作品です。私がこの滑稽本に触れたきっかけは、映画『真夜中の弥次さん喜多さん』（2005年公開）でした。この映画は、原作をモチーフにした時代劇コメディです。変わったタイトルに惹かれて観てみたものの予想以上に面白く、後に江戸時代から読み継がれている原作があることを知り、その旅の歴史に興味を持つきっかけとなりました。

東海道は江戸時代に五街道の一つとして整備され、多くの人々が行き交った街道でした。江戸時代後期には観光としての「お伊勢参り」が盛んに行われ、当時の人々の旅情が花開いたと言われています。現代でも、東海道の多くの区間が残っており、当時の足跡をたどることができます。

現代では、東海道新幹線を利用すれば、東京から京都までの約500kmをわずか2時間半で移動できます。しかし、同じ距離を徒歩で進むとなると、少なくとも2週間ほどかかります。

2. やって見た「徒歩の旅（日本橋～藤沢宿）」

当時の旅人に思いを馳せてみようとして、軽い気持ちで日本橋から藤沢までの徒歩の旅を友人と計画しました。藤沢を目的地にしたのは、「江の島観光」も楽しめたかったからです。距離にして約50km、1日目は日本橋から神奈川宿まで、2日目は神奈川宿から藤沢宿までの2日間で踏破する予定でした。当時の人々は、江戸を出発して戸塚まで、体力のない人でも保土ヶ谷まで進むのが一般的だったと言われています。それに比べると、かなり余裕を持ったスケジュールでしたが、1日目に靴が合わずに爪から出血するなどのアクシデントがあり、予想以上に辛く体力を消耗しました。

2日目も歩き続け、午後には藤沢にたどり着きました。その日は疲れ果て床に就き、一晩の睡眠で何とか体力を回復し、翌日は朝から江の島観光を満喫しました。帰りは列車を利用しましたが、徒歩で2日かけた距離をわずか1時間ほどで移動でき大変な思いをして歩いた2日間は嘘のように感じました。



図① 「徒歩の旅」の行程（1日目:オレンジ、2日目:黄色）



写真① 道中の史跡
(史跡などの見所や案内板などの配慮が充実している)

3. 「徒歩の旅」を終えて

実際に歩いてみて感じたのは、徒歩で進むことで、道中の出来事や景色、小さな変化や歴史的な場所にじっくりと時間をかけて触れることができるということです。道のりそのものがひとつひとつの目的となり、旅の過程を楽しむことができました。また機会を見つけて今回の旅の続きをしようと考えています。

現代はさまざまな交通手段が発達しているおかげで、天候の急変などによる危険を避けるために、途中で徒歩をやめるといった判断が選べる点が大きな利点です。この「中断して再開する旅」では、個々のライフスタイルに合わせて旅を進められます。再開する際には、前回訪れた場所の記憶を呼び起こしながら、改めてその続きを楽しむことができるという新たな魅力もあります。一方で、途切れなく進める旅には、当時の旅人が感じた目的地への到達感や開放感があり、それは現代の私たちには得がたい貴重な経験です。

どちらの旅もそれぞれの良さがありますが、現代では徒歩の旅であっても、分割して少しずつ進めるか、江戸時代風に一気に踏破するか、自分に合ったスタイルを選ぶことができます。私はこれからも歴史に触れつつ、現代のライフスタイルにも適応した新しい形の「五十三次巡り」を今後もゆっくりと楽しんで行きたいと思います。



写真② 出発地点日本橋で撮影
(左が筆者)



写真③ 2日目戸塚宿で撮影



たすきリレー

海外「新交通システム」視察の思い出

J R 東日本コンサルタンツ(株) 渡辺 滋

半世紀近く前になるが、東京都庁に就職して配属された現場事務所の開発許認可業務に併せて、始まったばかりの「多摩都市モノレール（多摩モノ）検討委員会」の事務局の一員を仰せつかった。その縁で、本庁に戻ってから多摩モノに加えて「舎人新線（現舎人ライナー）」「常磐新線（現つくばエクスプレス）」等の新線計画に携わることとなった。それぞれのプロジェクトで涙と笑いのエピソード満載であるが別の機会に譲りたい（特に当時の立川駅北側には、長崎屋・高島屋・第一ビル及び計画中国鉄WILL（現ルミネ）が壁となって立ち塞がっていて、ここの突破物語は面白い）。

新線計画に携わっている間、国内の新交通システム（計画～供用後）は全て実査した（当然自腹）。そうすると海外の事例も是非見たくなり視察を認めてもらった。様々な新交通を見て回ったが（グッパタールの懸垂モノレールのような年代物も含まれる）、最も印象深かったのは西ドイツ（当時）エッセンのデュアルモードバス（O-Bahn）であった。このバスはトロリー形式で、①郊外では普通のディーゼルバス ②都心近郊に入るとトロリー&ガイドウェイバス ③都心部はメトロと走行空間（地下駅等含む）を共有。したがって私は勝手に「トリ・モードバス」と呼んでいた。初めから完成形を目指すのではなく、需要と資金繰りに合わせて都心から郊外へ順次モードを



写真① 都心近郊に入ると「トロリー&ガイドウェイバス」になる。集電用のポールが見える。



写真② 都心部ではトラムと走行空間を共有する。バスの直後にトラムが走っている。

進化させていくという、進取の気風に満ちたシステムだった。日本ではともすれば「バスよりLRT、LRTより新交通、新交通より鉄道」のようにランク付けするがその固定観念は時代遅れである。エッセンでは諸課題により一部休止との記事も有ったが、自動運転も視野に入れた「トリモードバス」の実現を私は夢見ている。



写真③ トラムの地下駅にバスも停車。



今月の国際比較データ



●各国の国政選挙の投票率

先の衆院選の小選挙区の投票率は53.85%で、戦後3番目に低い水準となりました。投票率は戦後60~70%台で推移しましたが、平成8年の衆院選で初めて60%を下回り、50%台となったのは5回連続です。今回は各国の国政選挙の投票率を紹介します。

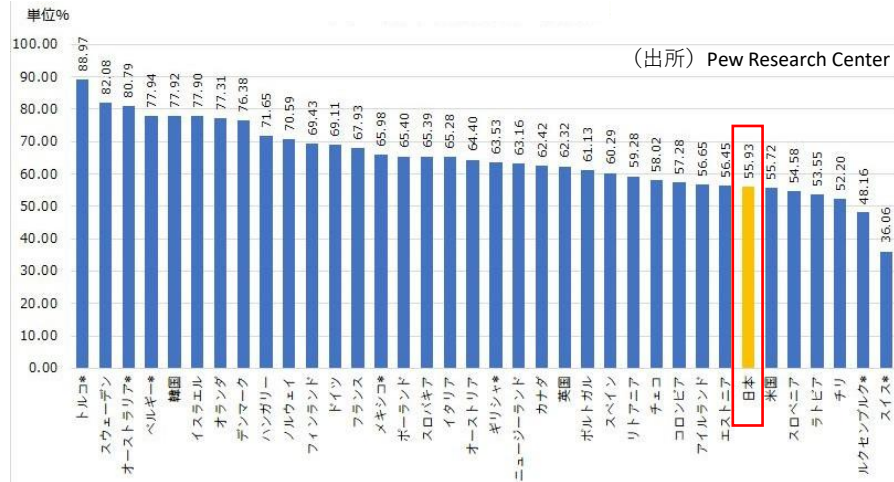


図 各国の国政選挙の投票率
(日本は2021年の衆院選の投票率)
(*が付いている国は法律によって投票義務がある国)



PF 書店



本の題名をクリックすると、出版社の書籍紹介HPにリンクします！

① Science Fictions (スチュアート・リッチー著 ダイアモンド社)

『Science Fictions』では科学の何を否定しているのか。それは「再現性」であると著者は説く。再現性は科学には重要であるが、その再現性の実現に疑いのある事例がいかに多いことか。なぜ、再現性ができないほど科学が歪んでしまっているのか。それにはインセンティブの問題が大きいようだ。予算を獲得したり、社会の注目を浴びるためにも、印象深い結果が必要不可欠となり、常に科学者はその重圧にさらされている。藤井善隆や小保方晴子がそのような悪い例として登場するのは日本人として残念である。

② 体内時計の科学 (ラッセル・フォスター著 青土社)

睡眠は重要である。これは自明である。十分に寝ているつもりでも日中眠くなる。そんな現象を解説してくれる『体内時計の科学』。米航空宇宙局 (NASA) の有人火星飛行計画メンバーも務めているという時間生物学が専門の著者。眠りや日常生活に対する多くの知見が得られ、睡眠に関することはもちろんだが、カフェイン摂取、運動、食事、服薬など幅広い項目について、SCRDという睡眠と概日レベルの混乱との関連を詳細に展開する。今世紀に入り急速に発展する眠りに関する科学的知見を学ぶのに有効な一冊である。

③ ゆうびんの父 (門井慶喜著 幻冬舎)

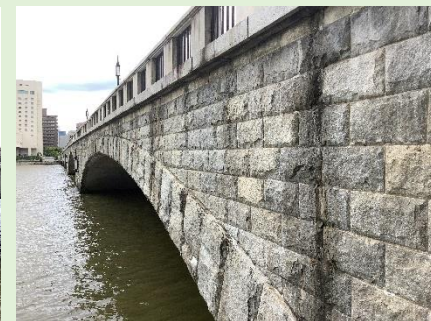
以前、日本経済新聞に連載されていたが、当初は読んでいたものの、途中から読むのを諦めてしまった『ゆうびんの父』。越後出身の上野房五郎改め前島密の一生を記した一冊である。少年時代に少し切手の収集をしていたが、お財布にやさしくたくさん買った1円切手。そのデザインが郵便の父・前島密の顔であった(今でも1円切手が前島密なのかは定かではない)。激動の幕末期に薩長出身ではない房五郎が勉学に励み、前島家に養子入りし、郵便の父となる。門井慶喜は偉人の物語を上手に伝えあげてくれ、さすがである。



私のインフラ巡礼



「萬代橋」 (新潟県新潟市中央区)



信濃川の兩岸を繋ぎ新潟市内の交通の核となっている重要な橋です。現在架かっているのは三代目(1929年(昭和4年)完成)、橋梁技術界の権威、田中豊らによる設計です。耐震設計の手法がまだ確立されていなかった時代、関東大震災で被害を免れた日本橋や二重橋を参考に、アーチ形状を採用したと伝わっています。また、基礎の施工においても、当時の最新技術であったニューマチックケーソン工法を採用し、日本で初めて、日本人技師だけの手によって施工されました。これら設計施工技術の真価が発揮されたのは、完成から35年後(1964年(昭和39年))のこと。マグニチュード7.5の新潟地震で、萬代橋のすぐ上流に1ヶ月前に架けられたばかりの完成直後の昭和大橋が無残にも落橋した一方、萬代橋の被害は軽微であり道路橋としての機能を十分に保っていたことで、その後の災害復旧に大いに貢献しました。(JR東日本 谷澤 寛さん)

編集後記

ようやく暑い日が終わったと思いきや、寒い日が続いています。今年の秋はどこへ行ってしまったのでしょうか?クリスマスケーキやお節料理の予約、年賀状の発売などの案内を街で見かけるたびに、今年も早くも終わってしまうのかと残念な気持ちになってしまいます。年末に向けて、皆さまも体調管理に留意してお過ごしください。(A.I)

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