



会員 各位殿

令和5年6月01日

巻頭言

NPOソフトインダストリー研究会

理事長 奥原 英彦

QOLで見える公共インフラ

QOL(クオリティ・オブ・ライフ)とは、文字通り「生活の質(人が社会の中で、いかに人間らしく幸福に過ごせるか)」を示す概念であり、その源流はプラトンの「善く生きる(good life)に遡ると言われ、西洋哲学的であるが普遍的・根源的なキーワードです。

その「QOL」は、1947年の世界保健機関(WHO)の健康憲章に登場し、厚労省を中心に研究が進みました。このため、高齢化と健康寿命への関心が高まるにつれ、健康・医療分野ではかなり頻繁に用いられるようになり、今では一般化(普及)して来ています。

この「QOL」を用いると、「ソフト(インダストリー)は満足産業」という白石顧問の名言は、「サービス(供給)は時代に応じたQOL(需要)を満たす必要がある」と換言されるのではないのでしょうか。

この観点から「コンビニ」の本質(ビジネスモデル)を見ると、おいしいものを食べたいという「QOL食欲」、きれいな(ウォシュレットの)トイレで用を足したいという「QOL排泄欲」という「(2大)生理的欲求」を、24時間型で満たすQOLサービスが提供されるから、顧客を満足させ成長してきたと言えましょう。

同様に、2005年に「民営化された道路公団」は、SA/PAへのスターバックスの誘致(QOL眠気さまし需要)、きれいな(ウォシュレットの)トイレで用を足したいという「QOL排泄欲」を満たすサービスを供給したことで、SA/PA利用者が急増し成功したと考えられます。

ところが、地方部における赤字ローカル鉄道の廃線に見られるように、最近、「鉄道、道路、運動場」など「公共インフラ」の「存続(廃止)」論や「運営(民営化)」論の中で、前記の「QOL」視点が見えなくなり、「抜けて」しまっていることが不思議でなりません。

1980年にTOTOがウォシュレットを発売しました。最近では、地方部でもウォシュレットの世帯普及率が半数を超えています。このQOL生活を送っている人々が、「臭い・汚い」ローカル線駅のトイレを使うでしょうか。このようなローカル線に乗るでしょうか。

「QOL」で公共インフラを見直す(リフォームする、再構築する)時代が来ています。

(奥原英彦)

SORUCA 通信 contents

- 巻頭言 QOLで見える公共インフラ / 奥原 英彦
- リゾート2 / 白石 嘉宏
- 止まらない赤字路線廃止の風潮を止めるには観光しかない / 島川 崇
- 「安心」出来る道路政策への転換
～QOL(クオリティ・オブ・ライフ)から見た生活道路～ / 奥原 英彦
- 編集後記 / 奥原 英彦



いわゆるリゾート法の成立が1987年であったことは前号の会報奥原理事長の巻頭言に記載されています。需要と供給は表裏一体です。ですからリゾート法が成立したのがどのような時代だったかを知らねばなりません。

1945年日本は敗戦国となりました。全てが破壊された中ゼロからの再出発です。平和が戻り戦地や満州などから男たちが日本に戻ってきます。食べるための仕事とともに戦争で機会が得られなかった男女が相手を求めます。東京の多摩川では集団見合いがニュースになりました。ピーク時の婚姻数は270万組です。そうして1947年ぐらいからこうして結ばれたカップルから子供が生まれてきます。260万人です。この時から1950年ぐらいまで毎年同じような子供が生まれてきます。団塊の世代と後日呼ばれるようになります。ちなみに皆さんご存知の通り昨年の出生者は80万人を割りました。当時の子供の数は今の3倍以上もの数になります。

1987年はこの団塊の世代の人たちが産業の第一線で日夜仕事に明け暮れていた時代です。コマーシャルの一つに「24時間、働けますか？」と言うのもありました。この人達には第二団塊の世代と呼ばれる子供たちが思春期に達しています。この人たちの暮らす場として宅地開発、団地が次々と大都市周辺部に出来て行きます。今の上皇ご夫妻の団地視察がニュースになりました。猛烈に働く、そのことは癒し・くつろぎを求める動きに繋がります。

3Cと言われたクーラー、カー、そしてコテージが人気になります。団塊の世代とその子供たちは日々多くのモノ、コトを消費してゆきます。旺盛な需要の中で日本経済は進撃を続けます。

この日本の姿に西欧米国は脅威を持ちます。輸出産業型経済体質を改めろ、内需拡大をなさい、との声が各国から沸き起こります。その流れの中で人々が求める3Cの誰でもが持つ事の出来ないコテージに目が向けられます。日本の夏は湿潤です。空気の乾いた涼しいところ、コテージの横で、ハンモックをつるし、本を観ながら冷たい飲み物を飲んでいる姿という絵が憧れになります。高原別荘ブームが到来します。同時に今の1ドルは135円前後ですが当時の為替レートは1ドルが80円前後です。1964年海外旅行者数は128千人でしたが1987年には683万人と53倍に達するまでになっていました。

リゾートは子供から壮年までと高齢者とは選択が異なります。壮年以下の層はスポーツなど身体活動を楽しむコトに向かいます。一方、猛烈に働く人と高齢者は癒し・くつろぎ温泉を求めます。避寒避暑の地、ヨット・サーフィン・スキューバが楽しめる。

冬スキー・スノボが楽しめる地、季節ごとのグルメが楽しめる地、文化施設が豊かな地など、人々がリゾートとして見る対象は様々です。

若くして故人となってしまいましたでしたが東工大の渡辺貴介教授は世界の宗教を調べ、天国の絵に焦点を当てました。そこにはどの宗教も同じ姿になって居ました。薪を焚き毛皮をまとい肉を焼いている姿はありません。小川のせせらぎ、綺麗な花々、たわわに実る果物、小鳥のさえずり、そこで薄物をまといくつろいでいる姿です。このようなリゾートをケッペンの気候図にプロットしてゆくと温帯になります。熱帯にもリゾートはありますが、そこは日本人が夏の避暑地に向かうように同様気温が高くなく湿度も適度な高地になります。紅茶で有名なインドのアッサムなども標高は 1000 メートル地帯です。これらの要素を数字で表すと気温 25 度、湿度 50%になります。ハワイが人気なのはこの条件に当てはまっているからです。気温が高い日でも湿度は高くなりません。

場所や嗜好という視点からばかりでなく、それぞれの国の歴史から来るライフスタイルも重要です。日本ではリゾートの時代が来る、フランスでは 1 か月以上も休日が続く、アメリカのディズニーランドには大瀬の人が集まる。日本もやがて休日が増えるようになるからその需要は大変な量になる、と勝手な思惑が先行します。

ロシアでは働く場所とパンをよこせと言う運動が革命へと向かいました。フランスでは 休む権利を与えろと言うのが国民の声になります。1929 年のブラックマンデーにより世界中不景気になりました。この時はフランスでは 12 か月分の給与を払うのがは大変だから減額を許して欲しいと経営側。休みを増やせという大衆の声がマッチしてバカンス法が制定されます。ワークシェアリングをバカンスと言う方法で対処したのです。ですからパリなど大都市の住民たちは日本のお盆で人々が古里へ向かうのと同じようにお金のかからない田舎へ、どうせなら風光明媚で季節の食材が豊富、生活利便性が赤いが家賃の安い海岸に向かいました。日本のリゾート法制定当時カンヌやニースの海岸で寝転んでいる人の 1 日当たりの支出は 2000 円程度です。

日本では長期休暇、そこにディズニーを掛け合わせると大変な需要が・金額が、との妄想が蔓延します。でもアメリカはフランスと違って長期休暇はありません。サンクスギビングデーとクリスマス休暇など、いずれも数日です。

今回でなぜフランス人は海岸で横たわって居るのかのさわりの部分に触れました。もし次回も書く機会が与えられるなら都市化過疎化高齢化の日本とリゾートについて私の所感を紹介させていただきます。白石嘉宏

止まらない赤字路線廃止の風潮を止めるには観光しかない

島川崇

最近 BS で再放送をしている「あまちゃん」にハマっている。毎回録画して全てのストーリーを見て、よくぞここまで作り込んだと、脚本、演出、出演者の熱の入りっぷりに感服した。このストーリーの根幹を成しているのが、劇中では「北三陸鉄道」と称されている三陸鉄道である。

三陸鉄道（三鉄）は、岩手県の三陸沿岸の交通の要となる鉄道路線を運営する第三セクターの鉄道会社である。2011年3月11日に発生した東日本大震災で壊滅的な打撃を被ったにも関わらず、5日後の3月16日には、被災が比較的軽微であった久慈＝陸中野田間で運転を再開し、三鉄が走る姿に沿線被災者は生き抜く元気をもらい、復興の希望につながったことが全国で報道され、感動を誘った。それだけでなく、三鉄の路線の盛り土で津波が止められた箇所もあり、三鉄に救われたと感じている被災者も多い。

それと比較して、JR東日本は、2012年に、当初は鉄道の仮復旧という名目で気仙沼線柳津＝気仙沼間、大船渡線気仙沼＝盛間をBRT（Bus Rapid Transit：バス高速輸送システム）を導入した。仮復旧と称しているものの、これは鉄道での復旧が叶わないことは、地元の人々も感じてはいた。結局2015年に大船渡線が、2016年に気仙沼線が鉄道での復旧を行わず、今後もBRTで地域交通を担うことが沿線自治体と合意された。また、三陸沿線で収益が見込める路線として当初からJRが担っていた山田線の釜石＝宮古間は、なかなか復旧が進まず、結局2019年になってJRから三陸鉄道に移管されて復旧することとなった。これで釜石＝宮古で南北に分断されていた三陸鉄道は、盛から久慈まで一体的に運行ができるようになった。総延長163.0キロは日本最長の第三セクター路線である。

東日本大震災当時、黒字会社の災害復旧には国の予算がつかなかったこともあり、JR東日本路線の復旧が遅れたことに同情の余地がないこともないが、三鉄の復旧への並々ならぬ覚悟と地域住民の応援の気持ちは、同じく被災した山田線とは比較にならないほどの熱気があった。本放送から10年が経過した今改めて「あまちゃん」を視聴すると、その熱気をひしひしと感じる。地域が一体となって鉄道とともに歩む気持ちに溢れている。

しかし、「あまちゃん」後の10年で、地震や大雨といった自然災害が、これでもかと言わんばかりに次々に日本各地を襲い、そのたびに鉄道が不通となった。多くの被災路線が、復旧の目処が立たないで現在まで至っている。自然災害による被災路線で現在にわたって長期で不通が続いている区間は以下の通りである。

JR北海道 根室本線 東鹿越＝新得間、2016年の台風10号による不通が現在も続いており、JR北海道は当区間を含む富良野＝新得間を2024年に廃止することが決定している。
JR東日本 米坂線 今泉＝坂町間 2022年の山形・新潟豪雨による不通が続いている。
津軽線 蟹田＝三厩間 2022年の豪雨による不通が続いている。（ただし、津軽海峡

線に乗り入れる貨物列車は運行している。)

花輪線 鹿角花輪＝大館間 2022年の豪雨による不通が続いている。

JR九州 日田彦山線 添田＝日田間 2017年の九州北部豪雨による不通が続き、2023年にBRTとして復旧予定。

肥薩線 八代＝吉松間 2020年の豪雨による不通が続いている。

このように見てみると、豪雨災害による橋梁の流出が甚大な被害となっている。近年ゲリラ豪雨が増えてきて、激甚災害に認定される事案が多いのは事実だが、災害による橋梁流出は歴史的に見てもたびたび見舞われている。例えば、現在も不通が続いている米坂線は、過去に雪崩や豪雨等の自然災害で1ヶ月以上も不通区間があったのは、1940年、1967年、2012年と3回にも及ぶ。

2020年からのコロナ禍で利用者が大幅に減少したことにより、鉄道事業を取り巻く環境が想定を超えて悪化した。コロナ禍は終息したが、今後確実に来る人口減少を考えると、鉄道事業は決して楽観できる状況にはない。収益性の改善を図るためには、収益力を高めるか、費用削減を進めるしかなく、今回長期で不通になっている区間は、たとえ復旧したとしても、また将来同じように災害に見舞われる可能性は高く、そのたびに経営を圧迫する復旧工事をしなければいけなくなるのであれば、今回で廃止にしたいと考えるのは理解できなくもない。

しかし、中には、2011年7月の新潟・福島豪雨で会津川口＝只見間が不通となり、当初JR東日本は復旧を全く想定せず、鉄路廃止の方向に進んでいたにも関わらず、沿線自治体と地域住民、そして全国の只見線ファンが一丸となって請願活動を行い、2022年10月に大逆転の復旧が実現したようなJR只見線のような事例もある。只見線は地元利用だけでは復旧には程遠い。他では絶対に味わうことのできない見事な車窓の景色が楽しめることこそが、世界に誇ることができる観光資源だからこそ生き返った。赤字ローカル線の存廃はもう観光に頼らなければいけないところまで来たと言っていい。地元住民が、普段乗りもしないでノスタルジイを語ったりしていたのでは、もうJRは相手にしてくれない。であれば、唯一無二の観光資源として磨き上げることしか、生き残る道はない。

赤字ローカル線の廃止の議論が発生した地域は、観光活用を考えずに安直にバス化したところで、また一定の年数が経過した後に、今度はバスが廃止される憂き目に遭うのは自明である。であれば、鉄道があるうちに、観光鉄道として再生し、世界にファンを作っていくことを追求していくことしか生き残る道はもうないのではないか。そして、ここまでJR各社が弱くなってしまったら、JRに依存して観光客を呼んでもらったり、アイデアを考えてもらったりするのではなく、地域が自分たちで当事者意識を持ってその魅力を世界に発信していかなければならない。ただ、そういう場合にも、心強い味方がいる。それは旅行会社だ。毎年開催されている鉄旅 OF THE YEAR では、さすがプロと唸る企画がいくつも提示されている。赤字ローカル線の維持に悩む地域は、旅行会社と更なる連携を構築して、ともに地方の鉄道を生かすための観光商品をこれまで以上に企画していくことで、思考停止したノスタルジックな路線維持の議論や安直なバス化という結論以外の道を検討して欲しい。

「安心」出来る道路政策への転換 ～ QOL（クオリティ・オブ・ライフ）から見た生活道路～

奥原英彦

○ 2年前の痛ましい交通事故

2年前の6月、千葉県八街市で小学生の列にトラックが突っ込み、5人が死傷するという痛ましい事故が発生しました。当時、マスコミも大きく報道し、全国で通学路の総点検が行われ、結果は「ゾーン30」（車両は30kmを遵守すべきエリア）の「標識」と「道路ペイント」（図1）が通学路に大量に登場。中でも、千葉市は500カ所以上の「ゾーン30」が1年以内に登場しました。

（図1）ゾーン30の標識とサイン（警視庁）

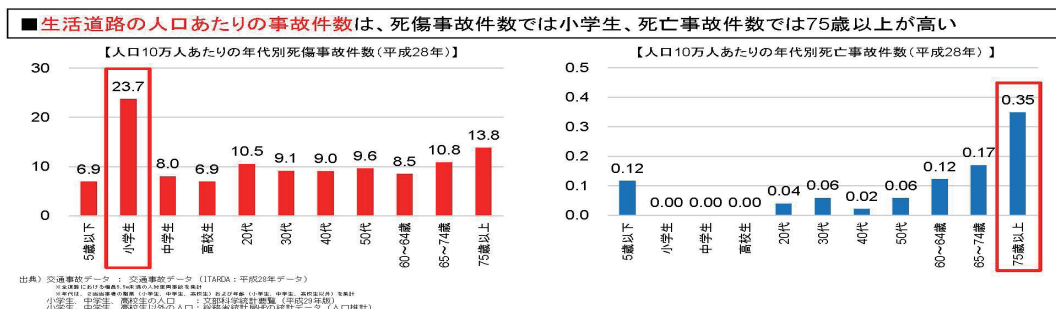


○ 「安心」対策は先送り

しかし、「歩道」「ガードレール」や欧米の生活道路なら馴染みの「ハンプ」（hump）（物理的減速構造物）の整備は、先送りされた地域が殆どでした。

結果、多くの小学生は、相変わらずヒヤヒヤしながら登下校を行っている（図2）のです。

（図2）歩行中の交通事故（ケガ、死亡）



○ 緊急対策の「安全」と QOL 対策の「安心」

ここで、通常は「安全安心」と一括りに扱っていますが、「安全対策」と「安心対策」は、「質」が異なることに注意すべきです。

即ち、「安全」対策とは【(一時的には) がまん出来る】 基準を満たすことであり、「安心」対策とは【長期的に気にならない (安心できる)】 QOL 基準を満たすことを指します。

つまり、「ゾーン 30」の設置は、あくまで緊急対策、一時しのぎの「安全対策」であったはず。確かに「人身事故」の危険性は多少低下しても、制限速度 30km を遵守するドライバーなど、果たして何人いるのでしょうか。

○ 「ゾーン 30」は危険地域のサイン (安全サインのパラドックス)

さらに言えば、「安全」対策の「見える (景色) 化」は、却って、逆効果を生むことが往々にしてあります。

ハンプ (hump) やポールなどの物理的減速・停止構造物がないため、歩道のない狭い道の端を歩く小学生や高齢者らの脇を、猛スピードで走り抜けていく通過自動車の路上にある「ゾーン 30」のサインは、この地域 (エリア) は、嘗て小学生や高齢者に何らかの交通事故があり、QOL が極めて低いエリアのサインに見えます。

こんな危険な地域には、誰も住みたいとは思いません。

○ 真の「安心」 QOL 対策の生活道路イメージ

子供たちが「安心して」遊べる道路は、いつになったら、実現するのでしょうか。ドイツでは、道路交通法規で「遊びの道路 (正式には交通静粛化区間)」が定められており、既に、1980 年から下記の規則が道路に与えられています。QOL が高いエリアのサインとは、下図のような景色を指すのです。

- ・歩行者は道路幅一杯を利用して通行できる。子供の遊びは道路上どこでも可能とする。
- ・進入する交通は、歩速 (いわゆる最徐行) で通過し、歩行者や子供の遊びを危険にさらしてはならない。必要なら停止し、待機する。



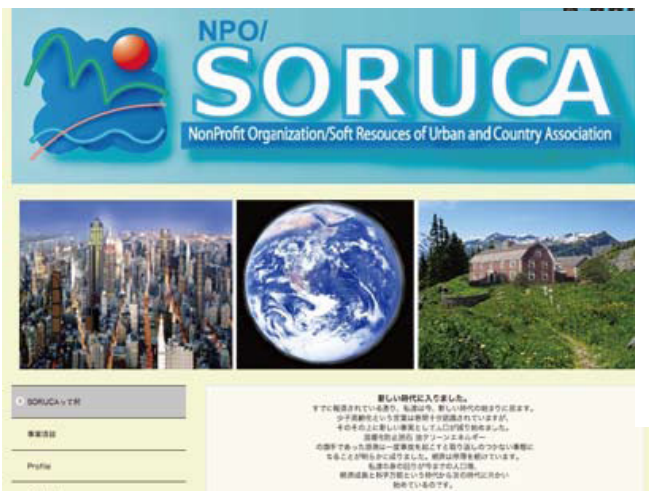
歩行者と自動車共存する道路空間；遊びの道
(ドイツ連邦共和国ニーダーザクセン州)

<編集後記>

今回のSORUCA通信では、「公共サービス」も質(内容)のソフト産業であるという観点から、公共交通や道路などをテーマに編集してみました。

5月のゴールデンウィーク。京都市内はインバウンド客で溢れかえっています。

4-6月のGDPもプラス成長になるでしょうか。(奥原 英彦)



SORUCA のホームページの画面です。

<https://soruca.org/>



「特定非営利活動法人ソフトインダストリー研究会」
SORUCA 通信 (2023年夏号) 広報誌

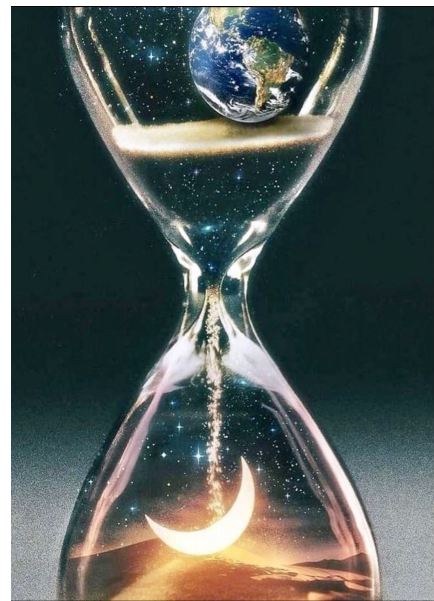
発行責任者 奥原 英彦

発行所 NPO ソフトインダストリー研究会
東京都渋谷区南平台町13-4-509
FAX: 03-3770-6038

<https://soruca.org/>

編集人 長谷川 毅

発行日 2023年6月01日



NPO/
SORUCA
NonProfit Organization/Soft Resources of Urban and Country Association

発行元 :NPO ソフトインダストリー研究会