

# Japa Newsletter (毎月1日発行)

～社会課題 X イノベーション X 地方創生～



## INDEX

1. コラム「論点提起」：ゆるやかにつながる居場所づくりや如何
2. 寄稿：中心市街地活性化取組み 四半世紀を超えて  
(NPO 法人まちづくり協会 顧問 三橋重昭)
3. 解説：2024年問題 –物流業界を中心に– (丹野光明 Japa 理事 元日本政策投資銀行)
4. 読者の声
5. 連携団体及び Japa からのご案内
6. キュレーションアーカイブ「Covid-19」「地方創生」：5月掲載からの pickup 情報
7. つばやき (編集後記に代えて)

注：担当執筆者名の記載のない項目は、編集発行人(芝原 靖典)による。

※ 本 Newsletter は Japa 日本専門家活動協会が毎月1日に発行する会員及び関係者向けの newsletter です。  
3ヶ月後に当協会の HP <https://www.japa.fellowlink.jp/newsletter> にて公開しています。

## 第20回 Japa フォーラム 開催案内・参加申込受付中！

- 開催日時：2024年6月5日(水) 開場 13:30 (会場の古民家・調度品等視察)  
開始 14:45 閉会 17:00
- 開催場所：鎌倉・源氏山 講師の瀧下嘉弘邸 ※鎌倉駅西口から約2Km、銭洗弁天の上
- 講演：古民家活用とSDGs 瀧下嘉弘(建築家) NPO 法人日本古民家保存協会理事長表
- 詳細・参加申込：Japa 日本専門家活動協会の HP <https://japa.fellowlink.jp/> より、  
**事前登録**をお願い致します。 [参加費：会員1千円、非会員2千円]
- 定員：30名

## 1. コラム「論点提起」：ゆるやかにつながる居場所づくりや如何

最近、「孤立死 / 孤独死 / 無縁死 / 独居死」の記事を目にするようになった。用語的には、「孤独」は心情的/主観的状况表現であり、他人からみて本当に「望まない孤独」であったかどうかはわからない。これに対して「孤立 / 無縁 / 独居」は外部からみえる客観的状况表現と云える。

参考：高齢者の「孤独死」6.8万人 年間推計、警察庁が初調査 時事通信 2024年05月14日  
JIJI.COM <https://tinyurl.com/2bacpeyf>

最新の内閣府の全国調査「孤独・孤立の実態把握に関する全国調査（令和5年人々のつながりに関する基礎調査）」[https://www.cao.go.jp/kodoku\\_koritsu/torikumi/zenkokuchousa/r5.html](https://www.cao.go.jp/kodoku_koritsu/torikumi/zenkokuchousa/r5.html)によると、「孤立」の状況については、①同居していない家族や友人たちと直接会って話すことが「全くない」と答えた人の割合は9.2%、②社会活動への参加は「特に参加はしていない」と答えた人の割合が51.8%、③日常生活に不安や悩みを感じていることが「ある」にも関わらず、「支援を受けていない」と答えた人の割合は86.7%となっている。この支援を受けない理由として、「支援が必要ではないため」（63.7%）が最も多いが、この認識自体が孤立化の前兆なのかもしれない。「声を上げられない」「声を上げたいと思わない」という最も難しい実態把握の壁とも理解できる。

一方、孤独感は、「男女・年齢階級別にみると、男性では30歳代及び40歳代、女性では20歳代で高い」。そして、現在の孤独感に影響を与えたと思う出来事の上位は、「家族との死別」、「一人暮らし」、「心身の重大なトラブル（病気・怪我等）」となっている。つまり、全世代問題である。

こうした背景には、働く場/働き方の急激な環境変化による組織（会社・団体等）の中の人間関係や組織を通じた社会とのつながり（社縁）の希薄化、コミュニティ衰退による地域社会におけるつながり（地縁）の希薄化、少子・独居化による家族・親族とのつながり（血縁）の希薄化（象徴的事象として「身寄りのいない高齢者」の増加等）があると思われる。母校とのつながり（学縁）や趣味を通じてのつながり（趣縁）は濃淡色々ある。総じて、「無縁社会」への流れである。

学問的成果の一つとして云われる「自己同一性確立の中断 ⇒ 社会的に孤立 ⇒ 望まない孤独に陥る ⇒ うつ病に罹る ⇒ 自殺（重要要因）」という流れを断ち切るには、社会的な孤立状態に陥ることを防いだり、陥っても脱する手立てとなる「ゆるやかなにつながる」ネットワーク（Real/Virtual）が不可欠である。ネットワークはノード（居場所）とリンク（モビリティ/アクセシビリティ）で構成される。多様なモビリティにより、「個」としての「役立ち感/尊厳」を持つ多様な居場所が選択でき、そこに集うことで孤立感ひいては孤独感が下がるのではなかろうか。

孤立・孤独はユニークであることを鑑みれば、家族/世帯、組織（企業等）をベースにした従来の社会保障制度をはじめとする社会システムの制度設計には限界があり、個人ベースに切り替える必要がある。そのためには、多様な対応が可能なソーシャルビジネスによる支援サービスの仕組みの構築が望まれる。いつまでも、「民生委員」に代表されるような無報酬制度には持続性はない。

社会の実態にあった「ゆるやかにつながる居場所づくり」に向けて仕組みを切り替えられるや如何。

## 2. 寄稿：中心市街地活性化取組み 四半世紀を超えて

NPO 法人まちづくり協会 顧問 三橋重昭

1998年に成立した「まちづくり三法」〔中心市街地活性化法(以下、中活法)、改正都市計画法、大規模小売店舗立地法(以下、大店立地法)〕では、中活法に焦点が当たった感がある。

しかし実際には、大店立地法の後押しを受けて、郊外・ロードサイド立地のショッピングセンターや大型店が激増し、全国の地方都市中心市街地は一層衰退したところも多い。

因みに、2002年～2022年の間で、大型(物販)店は5,200店余、3,600万㎡余増加し、統計上重複するがショッピングセンターは郊外中心に580カ所、営業面積(物販・飲食・サービス等の賃貸面積)は約2,400万㎡増加した。(しかし、現在は完全オーバーストアでもう総量的には増えない状況になっている。)

中活法は、大型店の出店促進で大きな影響を受ける中心市街地、街なかの商店街等を支援する側面もあった。

当初の中活法、正式名称は「中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律」。市町村は「中心市街地活性化基本計画」(以下、「基本計画」)を作成し、国に写しを送付、これに対し国が支援する仕組みであった。また、「基本計画」に基づいて実施される中小小売商業(主に街なか商店街)高度化事業に関してはTMO(Town Management Organization)がTMO構想を作成し、市町村が構想を認定、TMO構想に基づく事業を実施する場合には、この事業計画を経済産業大臣が認定し、支援する仕組みになっていた。

これによって、1998年～2005年までの8年間で全国690の市区町村で基本計画が策定され、認定TMO(まちづくり会社等)は413設立された。しかし、この取組み成果は不十分ということ、人口減少時代を迎えコンパクトで賑わいのあるまちづくり(まちなか居住の促進、公共・公営施設の中心市街地への集約的立地等)の必要性が高まったことなどを背景に2006年に中活法は改正された。

改正された法律の名称は「中心市街地活性化に関する法律」(以下、改正中活法)。国は中心市街地活性化の目的、基本理念、基本方針を定め、それにもとづき市町村が「基本計画」を作成、内閣総理大臣に認定を申請し、認定を受けて国等から重点的な支援を受けられるようにしたもの。

これまでの“ローカル・イニシアティブ”から国による“選択と集中”政策に切り替えられた。改正中活法と同時に、都市計画法も改正され、商業・近隣商業・準工業地域以外は1万㎡を超える店舗の新規立地は不可になったがその効果は限定的だった。

この改正中活法のもと、2006年～2024年5月までの18年間に「基本計画」を作成し、内閣総理大臣認定を受けた市町村は151市4町となった。



## 中心市街地活性化基本計画認定市町村一覧：155団体

令和6年4月時点で、155団体(累計283計画)が認定済(②、③、④は認定の回数)、計画期間中は52団体(53計画)。  
黒字は計画期間終了の自治体。赤字は計画期間中(取組実施中)の自治体。

北海道	函館市、小樽市、旭川市、 <b>帯広市③</b> 、北見市、岩見沢市②、稚内市、滝川市、砂川市、富良野市②	滋賀県	大津市②、長浜市②、 <b>草津市②</b> 、守山市②、 <b>東近江市②</b>
青森県	青森市②、弘前市②、 <b>八戸市④</b> 、黒石市、十和田市②、三沢市	京都府	福知山市②
岩手県	盛岡市②、久慈市②、遠野市②	大阪府	堺市、高槻市②、 <b>茨木市</b>
宮城県	<b>石巻市③</b>	兵庫県	神戸市(新長田)、 <b>姫路市③</b> 、尼崎市、明石市②、 <b>伊丹市③</b> 、宝塚市、 <b>川西市③</b> 、丹波市②
秋田県	秋田市②、大仙市	奈良県	奈良市
山形県	<b>山形市③</b> 、鶴岡市②、酒田市②、上山市②、 <b>長井市②</b> 、 <b>小国町</b>	和歌山県	和歌山市、田辺市
福島県	<b>福島市③</b> 、会津若松市、いわき市、 <b>白河市③</b> 、須賀川市②	鳥取県	<b>鳥取市④</b> 、米子市②、 <b>倉吉市②</b>
茨城県	<b>水戸市②</b> 、 <b>土浦市③</b> 、石岡市、 <b>鹿嶋市</b>	島根県	<b>松江市③</b> 、江津市、雲南市
栃木県	日光市、大田原市	岡山県	<b>倉敷市③</b> 、津山市、玉野市
群馬県	<b>高崎市③</b>	広島県	三原市②、府中市②
埼玉県	川越市②、蕨市、寄居町、 <b>志木市</b>	山口県	下関市、 <b>宇部市</b> 、 <b>山口市③</b> 、岩国市、 <b>周南市②</b>
千葉県	千葉市、 <b>木更津市</b> 、柏市②	徳島県	<b>徳島市</b>
東京都	<b>八王子市②</b> 、青梅市、府中市	香川県	<b>高松市③</b>
神奈川県	小田原市	愛媛県	<b>松山市③</b> 、西条市
新潟県	新潟市、 <b>長岡市③</b> 、十日町市、上越市(高田)	高知県	<b>高知市③</b> 、四万十市
富山県	<b>富山市④</b> 、 <b>高岡市④</b>	福岡県	北九州市(小倉・黒崎)、大牟田市、久留米市②、直方市、飯塚市
石川県	<b>金沢市④</b>	佐賀県	唐津市②、小城市、基山町
福井県	福井市②、敦賀市、大野市②、越前市②	長崎県	<b>長崎市②</b> 、諫早市②、大村市
山梨県	甲府市②	熊本県	<b>熊本市④</b> 、熊本市(植木)、八代市、山鹿市、 <b>益城町</b>
長野県	長野市②、上田市②、 <b>飯田市③</b> 、塩尻市	大分県	<b>大分市④</b> 、別府市、佐伯市②、竹田市、豊後高田市②
岐阜県	<b>岐阜市④</b> 、 <b>大垣市③</b> 、 <b>高山市②</b> 、中津川市②	宮崎県	宮崎市、日南市、小林市、日向市
静岡県	静岡市(静岡・清水)③、浜松市②、沼津市、 <b>島田市</b> 、掛川市②、 <b>藤枝市④</b>	鹿児島県	鹿児島市③、奄美市
愛知県	名古屋市、豊橋市②、 <b>豊田市④</b> 、安城市、東海市、田原市	沖縄県	<b>沖縄市③</b> 、 <b>宮古島市</b>
三重県	<b>伊勢市②</b> 、伊賀市		

出典：中心市街地活性化 地方創生 [https://www.chisou.go.jp/tiiki/chukatu/pdf/01\\_chukatu\\_ichiran.pdf](https://www.chisou.go.jp/tiiki/chukatu/pdf/01_chukatu_ichiran.pdf)

注：計画期間、基本は5年なので、4期20年間取り組んでいるところもある一方、1期で終了したところもあり、現在取り組んでいるのは52市町になっている。

改正中活法は2014年の一部改正時、2024年の3月までに施行の状況について検討を加え、必要な措置を講ずることとされている。これを検討する場が昨年5月に内閣府に設置された「中心市街地活性化評価・推進委員会」（以下、委員会）。委員会は10回の会合を重ね、本年3月「今後の中心市街地活性化の重点課題 ～新たな『まちなか再生』に向けて～」を公表した。

それによると、未だ地方都市の中心市街地の衰退状況は歯止めがかかっていない。しかし、地方都市の活性化は決して先送りすることが許されない課題。まちなかを魅力的なものとなるのが地方都市再生の第一歩としていくつかの具体的な施策を示しているが今後の展開を待ちたい。

日本のまちの中心、中心市街地とはどのような場所をいうのか。今地方都市で一番人を集めているのは「郊外ショッピングセンター」（以下、「郊外モール」）だろう。その前は「百貨店や商店街」、その前は都市の発祥地、城下町・港町・門前町等で人や物資が集まる場所、地名では歴史的背景から独自性がある（丸亀町、呉服町等）が、「本町や元町」も多い。

街の中心は、「本町・元町」の時代が長く、次に「百貨店や商店街」で約100年、そして大体2000年以降は「郊外モール」の時代になった。「本町・元町」と「百貨店や商店街」は、同じ

か、近い場所で歩ける範囲内にあるのがほとんど。この地域が中心市街地のまちなかに重なる。そして、地方都市での百貨店（他の大型店も）は閉店し、商店街がシャッター通り化している。

これまでの中活取組みで一番成果を上げたのは、まちなか居住人口の増加（これは閉店した大型店跡等に高層共同住宅が建設されたことが大きい）、二番目が観光・文化・交流に関する公共施設の設置による通行量の増加だ。

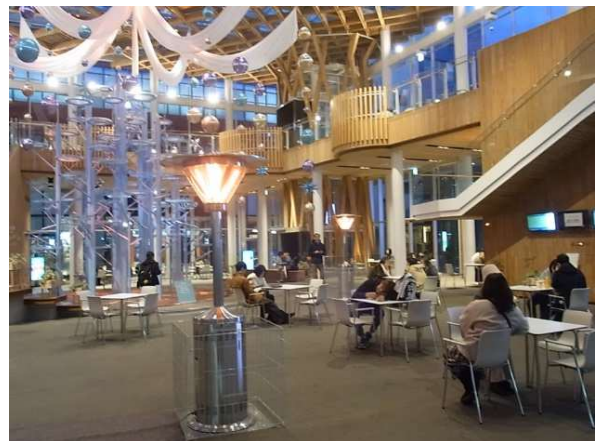
中心市街地は都市の発祥の地であり、歴史・伝統・文化が集積し、公共交通利用も便利なところ。これからも続く人口減少、少子・高齢化、地球温暖化対策、地域経済循環の回復、財政事情の緊迫化等を考えると、中心市街地からのコンパクトなまちづくりは必須である。

そのまちの姿は都市の顔として歴史や伝統文化が感じられるまち、住むに快適で便利なまち、美しい景観のまち、賑わい・交流があるまちであろう。いま、中心市街地に若者が住みイノベーションの場になったり、再開発して充実した生活の場に生まれ変わっている事例も多くなっている。国土交通省のウォーカブル推進都市は372都市(2024年4月時点)になった。

時間はかかってきたが、郊外開発の時代から、まちなかの充実、持続可能な都市づくりの時代になっている。



高松丸亀町商店街



八戸中心街 交流施設マチニワ



富良野中心街 フラノマルシェ



### 3. 解説：2024 年問題 ー物流業界を中心にー

(丹野光明 Japa 理事、元日本政策投資銀行)

#### 物流業界の働き方改革始動

政府の「働き方改革」の一環として、2020 年 4 月 1 日（大企業は前年同月同日）より働き方改革関連法が施行されたが、運送業、建設業、医師、砂糖製造業（鹿児島県、沖縄県）については、法規制と実態があまりにも乖離していたため、その適用が 4 年間猶予されていた。

業界の一部ではとても現実には無理なので猶予期間の延長も期待されていたようであるが、政府としてはこれ以上長時間労働を放置できないとして、予定通り本年 4 月 1 日よりこれらの業界についても適用されることとなった。本稿では、特に国民の関心の高い物流業界を中心に、ドライバー不足の問題について対策と課題を整理することとしたい。

#### 労働時間規制の概要

これまで労働基準法第 36 条に基づく労使間の協定（三六協定）で合意さえ取れば、実質的に無制限にできた時間外労働について年間時間外労働の上限が 960 時間に制限されることになった。一般労働者は原則 360 時間、最大 720 時間に制限されることとなっていることに比べれば、自動車運転業務の時間外労働はそれでも十分長くなっており、過酷な労働環境を物語っている。

また、2022 年 12 月に改正された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）により、トラックドライバーの 1 年間の拘束時間については、改正前が 3,516 時間に対して、改正後は原則 3,300 時間、最大 3,400 時間となり、1 ヶ月の拘束時間についても同様に原則 293 時間、最大 320 時間だったものが、原則 284 時間、最大 310 時間と短縮された。これらの労働時間の規制によって長距離ドライバーは従来よりも稼げなくなって、転職せざるを得なくなってくるのが予想される。

もともと、物流業界のドライバーの基本給はかなり安く、一定の時間外労働を行ってはじめて一般の給与水準が確保される状況が続いていた。ちなみに、トラックドライバーの労働時間当たりの賃金水準は全産業と比較して約 25%も低い水準となっている。

国内の運送会社は、大企業（従業員数 301 人以上）が 1%、中小企業（従業員数 21~300 人）が 26%、小規模企業（従業員数 20 人以下）が 73%と圧倒的に中小・小規模企業が多く、物流大手や宅配大手など元請けを頂点とした重層的なピラミッド構造になっており、特に小規模企業は過当競争に陥っているとともにも元請けや中間業者からの手数料も抜かれることから、最終的なトラックドライバーの手取り運賃の引き上げは困難な状況にある。

1990 年 12 月に施行された物流 2 法（貨物自動車運送事業法と貨物運送取扱事業法）により運送事業は免許制から許可制に変わって新規参入が容易になり、また、運賃は認可制から事前届け出制へと変更された。さらに 2003 年の法改正により営業区域の規制や運賃の事前届け出制すら撤廃さ

れるに及び、この間、運送会社の事業者数は約1.5倍にまで増加するとともに運賃競争が厳しくなり、中小企業や個人事業主は安い運賃でも仕事をせざるを得ないという背景がある。

### 労働時間規制による具体的な影響

株式会社 NX 総合研究所（旧日通総研）の試算によれば、年間の拘束時間の上限を原則 3,300 時間とした際に、荷待ち時間減少等の対策を行わなかった場合の輸送能力について新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の 2019 年度の貨物輸送量と比較して、輸送能力の 14%が不足すると見込まれ、さらに将来のドライバー数の減少の影響も考慮すれば 2030 年度は 34%が不足する可能性がある。特に業種別では農産・水産品出荷に対する影響が、地域別では中国地方や九州地方での不足が大きいものと見込まれている（下図1参照）。

#### (1) 不足する輸送能力（全体）

	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2024年度	14.2%	4.0億トン
2030年度	34.1%	9.4億トン

※2024年度において、拘束時間を3,400時間とした場合、不足する輸送能力は5.6%、不足する営業用輸送トン数は1.6億トンと見込まれる。

#### (2) 不足する輸送能力（発荷別別）（2019年度データ）

業界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品出荷団体	32.5%
建設業、建材（製造業）	10.1%
卸売・小売業、倉庫業	9.4%
特積み	23.6%
元請の運送事業者	12.7%
紙・パルプ（製造業）	12.1%
飲料・食料品（製造業）	9.4%
自動車、電気・機械・精密、金属（製造業）	9.2%
化学製品（製造業）	7.8%
日用品（製造業）	0.0%

#### (3) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データ）

地域	不足する輸送能力の割合
北海道	11.4%
東北	9.2%
関東	15.6%
北陸信越	10.8%
中部	13.7%
近畿	12.1%
中国	20.0%
四国	9.2%
九州	19.1%

図1 不足する輸送能力

出典：国土交通省「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終取りまとめ」2023年8月

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001626756.pdf>

### ドライバー不足問題への対策と課題

#### ① 荷待ち時間の短縮や手荷役の廃止等

ドライバーの拘束時間のうち平均すると運転時間は約半分であり、休憩時間は別として、荷待ち時間や荷役時間等が結構な割合を占めている（下図2参照）。

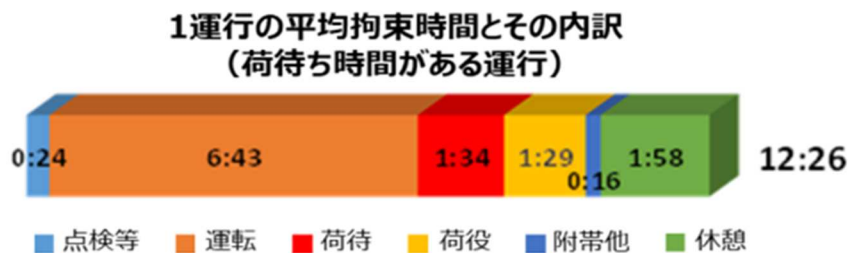


図2 1運行の平均拘束時間

出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和2年度）」

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001409525.pdf>

メーカーを中心に「ジャスト・イン・タイム生産方式」が浸透しつつあるが、荷主は自分の必要な時に貨物を受け取るということで、トラックは貨物納入について細かな時間指定がなされ、延着はもちろん早着も許されないことから、トラックがいわば倉庫代わりとなって道路渋滞の一因ともなっている。また、トラックの運転以外に荷物を積んだり降ろしたりする手荷役もサービスとしてさせられるケースも多い。

このような状況を踏まえると、まずは、荷主の理解と協力を得て荷待ち時間の短縮や手荷役の廃止などが求められるが、具体的な政府の対応として、2024年4月の物流関連法の改正により荷主大手約3,000社に対して荷待ち時間削減の計画策定義務化が課せられることとなった。2026年度までに全面施行の予定である。

## ② モーダルシフト

国内貨物のモード別輸送量はトンベースで自動車が9割超、トンキロベースでは自動車が約5割、内航海運が約4割、鉄道が5%程度となっている。（出典：国土交通省「物流の2024年問題について」  
<https://tinyurl.com/2562vuc4> <https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001620626.pdf>）

貨物の大量・長距離輸送におけるトラックから鉄道や船舶へのシフトについては、かなり以前から特に環境問題対応の観点からもその必要性が叫ばれてきた。おおよそ、350kmを超える長距離輸送では、鉄道を利用した方がコスト削減になると言われている（350kmの例：東京～名古屋、東京～仙台）。

貨物列車は大型トラック25台分の積載量があり、一般的な内航貨物船では499総トンの船舶が使用されているが（500総トン以上になると規制が厳しくなる）、1隻で輸送できる物量は、10トントラック160台分に相当する。このようにモーダルシフトのメリットは明らかであるが、現実にはこれまであまり進んで来なかった。

貨物列車は通常の列車と同じく、事故や天候、災害によって稼働状況が変わるとともに、GWやお盆などの長期休暇中は多くの企業も休みになる関係で貨物列車も運休になる傾向があり、また、



鉄道貨物については、貨物専用線は少なく、旅客線と貨物線が共用の場合は旅客優先によるダイヤの制約もあるなど、使い勝手に難がある。

船舶についても、天候によって定時運行がされないリスクがあることに加え、内航海運業界の問題もある。内航海運事業者は中小零細企業が殆どであり、「一杯船主」と呼ばれる保有船舶が一隻のみの事業者が多く、規模の拡大や経営の安定化が進んでおらず、厳しい労働環境にもつながっており、若年層の定着率悪化により船員の高齢化が問題となっている。内航海運の船員不足は深刻であり、モーダルシフトの受け皿として必ずしも十分機能していない。

内航海運の大型船であるフェリーや RORO 船 (roll-on/roll-off ship) の活用が期待される中で、RORO 船についてはヘッドとシャーシを切り離してシャーシのみを運ぶことになるが、シャーシの船舶への固定化や、狭い RORO 船内での運転はかなりの熟練を要することもあり、普及がなかなか進まない原因ともなっている。

### ③ 自動運転化

ドライバー不足に対応するため、政府においても従来からトラックの自動運転の実現に向けた検討が進められてきており、改正道路交通法の施行により限定された地域における公道でのレベル 4 (システムから外れた場合でもシステムが運転者に引き継ぐことなく最後まで対応できるので無人運転が可能) による自動運転が可能になっているが、一般道路での実用化に当たっては未だ安全面での課題も多く、政府においても高速道路に自動物流道路を併設することなども検討されている。

### ④ 女性ドライバーの活用

近年、物流企業の現場へも女性の進出が増えているが、従来男性中心だったドライバーの不足に対しては女性の活用も期待されている。2014 年 9 月から国土交通省を中心に「トラガール促進プロジェクト」が進められているが、会社や積み下ろし先でのトイレの問題や職場内のセクハラ・パワハラ問題など課題も多く、全日本トラック協会の統計によれば、2022 年のドライバー総数は 86 万人で、そのうち女性は 3 万人でまだ 3.5%程度に留まっている一方、大型免許を保有する女性の数は 14 万 4 千人に上り、今後女性が働きやすい環境が整備されれば女性ドライバーの増加が進むものと思われる。

## 社会全体での取組みの必要性

今回のドライバーの時間外規制については、個人事業主は労働基準法の対象外であり、最後は長時間労働を続けられる個人事業主にしわ寄せが行く可能性も指摘されているところであるが、個人事業主ドライバーの労働環境の悪化が生じることのないよう十分な注視が必要であろう。

2024 年問題はまだ始まったばかりである。時間外労働時間の規制は年単位であり、月単位では既に年間規制労働時間の月平均労働時間を超過している可能性もあり、今後、年末から年度末にかけて問題が顕在化する恐れがあり、問題解決のためには、物流企業のみならず、荷主や国民の理解と協力も含めて社会全体の取組みが必要である。

## 4. 読者の声

[ 読者の声 1-1 ] 昭和あの日あの頃 花電車 (作詞・作曲家 高橋育郎)

花電車は、紀元二千六百年祝典の日、東京は浅草から上野広小路の松坂屋辺りまで運転され、これを観ようと東京市民が大挙して押し寄せた。特に上野駅広小路口は身動きができないほどの混雑ぶりだった。

ときは1940年(昭和15年)11月10日。私が小学校(国民学校)入学の前年である。ところで私が何故記憶しているかという、父が鉄道省の官吏で、この日、皇居前広場に天皇皇后両陛下がお出ましになり、国民の拝謁を受けたのであるが、父は入場整理券を母と私の分もいただいた。ところが、前の晩、母がお風呂に入った空きに、鏡台の上にあった、その券を破いてしまった。母は驚きの声を発したが何ともならない。父だけが皇居前にでかけ、母と私は直接上野に出向き、広小路の有名なすき焼店に寄り、夕食を済ませた。店内は満席であったが、やっと3人分が空いた。夕刻6時前、上野駅へ行った。そして、人込みを分けて、3人は並んで立つことができた。

花電車を待つこと何分か。誰しも固唾を呑んで待っている。やがて、陽がとっぷり暮れたころ、誰かが大声で「来たぞー」と叫んだ。皆、一斉に浅草方面をみた。すると花電車がゆっくりと走ってくるのが見えた。目前に差し掛かると、誰かが「万歳三唱」し、皆一斉に「バンザイ バンザイ」を叫んだ。

花電車は文字通り車体を花で飾って、2両が続いてきた。目の前を通り、広小路へとカーブしていった。広小路は二階建ての商店街で、遠く松坂屋の8階ビルが、目立って聳え立っていた。さて、花電車が行ってしまうと、ため息の音が聞こえたが、皆一斉に引き揚げにかかった。

しかし「押すな 押さないで」の声の中、階段を一段一段上がっていく。ところが途中、父の下駄の鼻緒が切れた。父は、かつての勤務先、駅内の車掌区に寄った。そして鼻緒を挿げ替えた。

後日、父は当夜の提灯行列のポスターを持ち帰り、壁に貼った。

「皇紀紀元二千六百年」が歌が出来て、ラジオから流れ、皆、覚えて歌った。「金鷄輝く日本の栄えある光 身に受けて・・・」

子供たちは「今は非常時 節約時代・・・」「欲しがりません 勝つまでは」のモットーを口々に叫んだ。また、ゼロ戦(零式戦闘機)の歌「見たか銀翼 この雄姿 日本男子が精込めて 作って飛ばした わが愛機 空の守りは引き受けた 来るなら来てみろ 赤とんぼ ぶんぶん荒鷲 ぶんと飛ぶぞ」がよく歌われていた。

ゼロ戦は、飛行距離世界一を誇っていた。

[2024年(令和6年)2.6記]

[ 読者の声 1-2 ] リニアモーターカー

(作詞・作曲家 高橋育郎)

リニアモーターカーは、いまリニア中央新幹線として話題になっている。

ところで、このリニアモーターカーは昭和 39 年には試運転を始めていた。

当時、私は東海道新幹線の試運転に際し、関東支社において PR マンをやっていた。

小田原地区の鴨宮基地で試運転をやっていて、ここを PR モデルコースとして月 2 回ほどの試乗会を担当していた。

30 年春、国立の鉄道技術研究所の構内で、リニアモーターカーの試運転が始まったのを知って、ここに一般から見学希望者を 30 人ほど呼んで見学会を行った。トロツコのような、小さな車体を使つての試運転だった。リニアモーターカーは車輪がなく、磁石の力で、レールの上を飛ぶように音もなく超スピードで走っていく。だから騒音がない。試運転は、ほぼ成功し、着工が待たれたのだ。

あれから 60 年、半世紀を超えたいま、まだ開業していないことが驚きだ。

さて、先ずは東京～名古屋間の第一期工事が 2027 年開業をめざしていたが、静岡県でストップしている。川勝県知事が目下、話題になっているが県知事がストップをかけていることを知った。JR 東海は、諦めかけたところで、県知事の辞任が報じられた。

リニアモーターカーの開業を待ち望んでいる人は多い。さて、近々どう進捗していくか楽しみにしているところです。 [2024 年 (令和 6 年) 4.3 記]

## 5. 連携団体及び Japa からのご案内

### ▼一般社団法人日本レジリエンス協会主催「2024 年 6 月定例会」開催案内

- 開催テーマ：ヒューマンファクターとレジリエンス
- 開催日時：6 月 24 日 (月) 13:00～16:15 オンライン (Zoom) とのハイブリッド方式
- 開催場所：日比谷図書文化館セミナールーム A
- 講演：ヒューマンファクターとレジリエンス ～相互の発展を目指して～  
(株)ヒューファクソリューションズ 代表取締役 佐久間秀武
- 参加費：会員 無料 一般 2,000 円
- 詳細・参加申込：Peatix <https://tinyurl.com/2dlfgqxt>

### ▼大磯地方創生事業推進コンソーシム共催の「大磯地方創生フォーラム 2024」開催案内

- 開催テーマ：大磯でうごく Day ～大磯地方創生フォーラム 2024～  
第一部：楽しく動こう・体の健康を知ろう！ (体育館)  
第二部：フォーラム：ゆるやかにつながる社会に向けて (大研修室)
- 開催日時：2024 年 6 月 22 日 (土) 第一部 10:00～12:00 第二部 14:00～17:00



- 開催場所：ノジマ大磯スクウェア
- 定 員：第一部（午前） 制限なし（事前申し込み不要）
- 第二部（午後） 100 人（事前申し込み必要）
- 参加費：無料
- 共 催：大磯地方創生事業推進コンソーシアム（事務局：Japa 日本専門家活動協会）  
大磯 AmPlatea プロジェクト（JST RISTEX プログラム採択プロジェクト）
- 後 援：大磯町、大磯町商工会
- 協 力：社会福祉法人 大磯町社会福祉協議会  
慶應義塾大学 SFC 地域 IoT と情報力研究コンソーシアム  
慶應義塾大学 SFC 健康情報コンソーシアム  
星槎大学  
名古屋大学 TMI 卓越大学院プログラム  
大磯だいすき倶楽部
- 詳細・第二部の参加申込：<https://www.oiso-conso.com/activities>

#### ▼Japa の会員募集

Japa は、会員 [正会員、一般会員]、連携団体を随時募集しています。

※ 正会員：入会金 1 万円、年会費 1 万円 一般会員：年会費 3 千円

お問い合わせ先：Japa 事務局 [info@japa.fellowlink.co.jp](mailto:info@japa.fellowlink.co.jp)

## 6. キュレーションアーカイブ「Covid-19」「地方創生」：5 月掲載からの pickup 情報

[Covid-19] <https://japa-fellowlink.wixsite.com/covid-19>

**Japa 日本専門家活動協会**

## 新型コロナウイルス感染症 特設コーナー

ホーム 感染状況 時系列事象 参考情報 影響分析・提言等 文献・歴史 お役立ち情報 関連サイト お問い合わせ

### <5 月掲載からの Pickup>

▼塩野義製薬の新型コロナワクチン 厚労省が正式承認へ 2024 年 5 月 24 日 20 時 54 分

<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20240524/k10014459951000.html>

- 使用が了承されたのは塩野義製薬が開発した従来型の新型コロナウイルスに対応する、組み換えたんぱくワクチン。国産のワクチンでは去年 8 月に、製薬大手の第一三共が開発したワクチンが国内の製薬会社が開発した中で初めて承認
- 北里大学の中山哲夫名誉教授は「新型コロナに対しては、すでに複数のワクチンが承認されているが、種類が増えることで今後の対策に役立つと期待できる。また、国産の mRNA ワクチンも承認されていて、国内で複数の種類のワクチンを作る技術が確立したことは、今後、どのようなパンデミックが起きるか分からない中で重要なことだ」

▼コロナ後遺症、2年で6割が大きく改善、免疫の異常が落ち着く 緩やかな回復がありうるという回復の希望をもたらす研究結果 2024.05.09 NATIONAL GEOGRAPHIC <https://tinyurl.com/2b8mfaf7>

- 「新型コロナ感染症自体は軽症から中等症だった人でも、後遺症があると、感染から8カ月後になっても炎症のバイオマーカー（指標となる物質）の値が高いままだったのです。非常に意外な発見でした」と、カービー研究所の免疫学者で、2022年と今回の両論文の筆頭著者であるチャンサバット・ペッツーパーン氏は振り返る。
- 研究者たちは今回、62人の被験者（そのうち31人が後遺症患者）をさらに1年半、追跡調査した。その結果、以前は免疫の異常な活性化を示していた血液サンプルのバイオマーカーの値が、最初の感染から24カ月後にはほぼ正常値まで下がっていて、後遺症がなかった人との差がみられなくなった。

▼学校、消防署…こんなところにも コロナワクチン冷凍庫の活路 2024/5/6 11:00（最終更新 5/7 07:29）毎日新聞 <https://mainichi.jp/articles/20240503/k00/00m/040/217000c>

- ワクチン保管用に国から全国の自治体に配られるなどした冷凍庫約2万台
- 耐用年数は6~10年。国は約2万台を約90億円で確保し、2021年から全国の自治体に計約1万5000台が無償で譲渡
- 福岡市動物園のバックヤードに2月末、10台の冷凍庫
- 13台を保有していた埼玉県では、県衛生研究所で1台を活用する以外に引き取り先が見つからず、23年末に12台を約14万円かけて廃棄
- 国保有分の7000台は売却する予定

[地方創生] <https://japa-fellowlink.wixsite.com/local-value-creation>

<5月掲載からのPickup>

▼全国からの視察訪問が絶えない町「島根県美郷町」の再生物語は、逆転の発想が生んだ鳥獣害対策がキッカケだった 2024年4月号特集（小さくても生きられる社会をつくる）2024年5月30日 Wedge ONLINE <https://tinyurl.com/2367d2xp>

- 美郷町は「おおち山くじら」の名前で、イノシシによる獣害対策の成功モデルとして全国から視察の訪問が絶えない町として知られている。
- 補助金に頼らない取り組みを考えた。「全国に共通する鳥獣害対策のノウハウを蓄積することができれば、観光資源のない美郷町にも多くの人を訪れてくれるはずと思いました」
- 『地域づくり』—『補助金事業』=『何が残っているか?』というものです。この引き算で何も残っていないのであれば、それは単に補助金事業を消化した、つまり、行政にやらされ

ているだけです。『残っているもの』こそが、自分たちの発想であり、その町の地域づくりの『個性』『強み』になる。

- 鳥獣害対策は、「持続的な地域づくり」をするための手段
- ここで暮らしてよかったと思えることが、持続的な地域づくりになる

▼地域存続へ自前主義貫け 若者よ成功事例の追従やめよう 木下斉エリア・イノベーション・アライアンス代表理事 2024年5月4日 5:00 日本経済新聞 <https://tinyurl.com/22sk53l9>

- 人口減少に合わせ、小さくても稼げるまちを

▼高機能コンテナ、能登で活躍 トイレ完備、発電・浄水も一防災活用、道の駅に設置 2024年05月06日 07時36分 時事通信 <https://tinyurl.com/2a2r7vcv>

- 1月12日に道の駅「あなみず」（石川県穴水町）に設置されたコンテナトイレは、微生物による浄化処理機能と太陽光発電を備える。一度の給水で1000回以上循環利用できる自己処理型。
- 国交省によると、地震後約2カ月で石川県には民間や自治体からコンテナ44個が送られ、トイレやシャワー、診療所に活用された。コインランドリーや仮設住宅として使われている例もある。

## 7. つぶやき（編集後記に代えて）

米カリフォルニア州ロサンゼルス市が、5月17日を大谷翔平がドジャースの現役期間中、ロサンゼルス市で「Shohei Ohtani Day」とすること決議し、その証書が議会で渡された。  
<https://hochi.news/articles/20240518-OHT1T51006.html?page=1> そして、その日の試合で自ら祝砲（13号ホームラン）を打ち上げた。ドジャースあるいは大谷翔平とスポンサー契約する企業が増えている。スポーツ関係以外の雑誌の表紙を飾るようになってきている。SNSに掲載した地元岩手の特産品の鉄瓶に問合せが殺到する（「大谷翔平の鉄瓶」に注文殺到 インスタで紹介、1年待ち <https://www.iwate-np.co.jp/article/2024/5/26/163675>）。いまや日米を超えたレジェンドであり、動く広告塔である。歴史的な活躍をする時代に生き、日々その報に接するたびにワクワクする。

編集発行人：Japa 日本専門家活動協会 代表理事 芝原靖典

問合せ・入会申込等連絡先：[info@japa.fellowlink.co.jp](mailto:info@japa.fellowlink.co.jp)

発行元：Japa 日本専門家活動協会 <https://www.japa.fellowlink.jp/>

Copyright © 2024 Japa 日本専門家活動協会