

## NPO 法成立 20 年と財政基盤

### ● CNCP はあなたが参加し楽しく活動する場です ●

#### 今月のひとこと（最終回）

3月19日の朝日新聞に「社会を変えた非営利活動」という大きく2面を使った解説記事が掲載されています。ここでは、CNCP 通信 46号にトピックスとして掲載した「動き出した（略称）休眠預金等活用法」についても言及しており、多くのNPOの悩みは資金難で、収入源の多様化が大きな課題としています。また急成長しているのが、ネットを利用して資金を募る「クラウドファンディング」で、その事例として株式会社READYFORを取り上げ、お金を集めたい人は同社のサイトで使い道と目標金額を提示して期限を決めて募る。これまでに総額で7850件、56億円が集まったとのこと。

CNCPでは、当初から事業化による資金調達をめざすとともに、ファイナンス研究会などで多くに事例やシステムを議論してきましたが、現在のところ、寄付に頼るとい実態から脱皮していません。こういった情報を参考に、さらに努力したいと思います。

（代表理事 山本卓朗）

さて、ひとこと欄をほぼ1年続けてきましたが、今回で一区切りにします。次号から、シリーズ「土木ということば」（仮題）を始める予定です。「土木ということば」を説明せよ、と言われたとき、ウッ！と詰まることありますね。そのあたりを歴史的な資料を研究している仲間の協力を得て解き明かします。

## Vol.48 コンテンツ

巻頭言	魅力度5年連続最下位「茨城」のイメージアップ戦略	三上 靖彦 2
コラム	自動車の自動運転化に、思うこと	廣谷 彰彦 4
明治 150 年企画 (8)	シビルNPOなら地域の災害リスクが分かる	田中 努 6
部門活動紹介	ソーシャルインパクト評価に関するセミナーの開催について	足立 忠郎 8
シドニー視察旅行記 (5)	～世界自然遺産ブルー・マウンティンズを訪ねて～	有岡 正樹 11
会員からの投稿	伝えたいこと、伝わらない理由、伝え方	小林 大 13
サポーターからの投稿	レポート花畑川	田山麻衣美 14
事務局通信		16

## 魅力度5年連続最下位「茨城」のイメージアップ戦略

(特非) シビル NPO 連携プラットフォーム理事  
(NPO法人茨城の暮らしと景観を考える会 代表理事)

三上 靖彦



### 1. 魅力度ランキング最下位

毎年11月に発表されるブランド総合研究所の「魅力度ランキング」。茨城県は5年連続最下位で、圧倒的。しかも過去12回中8回目だ。今まで、県を挙げて全県のPRを実施し、銀座にはアンテナショップとしての「茨城マルシェ」を開設、各地で商談会などを催して外向きに売り出し、随所で「茨城」という名前にこだわったセールスを実施してきた。

にもかかわらず、だ。ここまで最下位が重なるということは、手の打ち方としては最早「改善」で何とかするレベルではなく、抜本的に今までとは違うアプローチが必要である、ということだ。「今までの取り組みは全般的な外れだった」くらいの意識改革が必要だ。

### 2. そもそも茨城に魅力はあるか

イメージ戦略で大切なことは、実体が伴うかどうか。中身がないのに売り込めば、それは詐欺だ。問題外である。茨城はどうか。縄文時代以降の温暖化や寒冷化に伴い、様々な植生や文化が北上したり南下したりしたが、その振れ幅の範囲がほぼ茨城県に該当する。したがって茨城県は、多様な文化の結節点で、混住社会と異文化交流の地である。

奈良時代に編纂された「常陸國風土記」では『常世の國』、つまり豊穡の地、未知の理想郷と記されている。東北に連なる山々と関東平野の境界に位置し、山の幸も里の幸も海の幸も豊かだ。

また維新回天の原動力となった水戸学・弘道館があり、一方で最先端の科学技術を誇る筑波研究学園都市があり、アントラーズの鹿嶋もある。実はとても魅力的な資源に溢れている。それでも魅力度は最下位だ。

### 3. 他県の名前で売ってます

茨城の問題として、素晴らしいコンテンツはあるのだが、実はそれを茨城の名前で売ることが出来ていないこと。フィルムコミッションによるロケ支援作品数は断トツで全国一位だが、完成作品を映像で見ると、「他県」のシーンとして扱われている。とてもおいしい栗を生産するが、「とらや」や小布施の栗羊羹として売られている。「常陸秋そば」は茨城の誇る美味しい蕎麦だが、信州蕎麦の材料になっている。

水戸学のお蔭で西郷どんも松陰も龍馬も走り出すことが出来たのだが、維新回天のお手柄は全て薩摩長州土佐のものだ。情けないことこの上ない。

### 4. 自虐的ふるさと観

このような状況の中で、茨城人の中には「究極のマイナー感を楽しもう」などと言い出す不屈き者も出ている。曰く「最下位が実は一番宣伝効果が高い」。曰く「究極のマイナーさを卑下せず積極的に楽しもう」。ここまで自虐的だと、返す言葉もない。精神衛生上もよろしくない。こんなことを言っているから、我が県のコンテンツの看板を他県に乗っ取られるのだ。

一方で、様々な場面で「茨城」の名をどんどん押し出していこう、という発想もある。でも、イメージの悪いものを連呼しても、それって却ってマイナスではなかろうか。



## 5. それではどうする？

### ①誇りを持つ

茨城人にとって大切なことは、何はともあれ、自虐的ふるさと観を捨てることだ。自分の故郷に誇りを持つことだ。多くの茨城人は、自分たちのふるさとについて、ついつい悪く言う。でも、実は褒められると嬉しい。ふるさとが大好きなのだ。ならば、良いところをしっかりと見つめ直し（ふるさとの良さがよく分かっていない人が多い）、自分自身の個性の一部として、誇りを持つことが大切だ。

### ②その土地の衣食住を満喫しよう

それから、「ないものねだり」をなくすこと。欲しがり屋さんでは、どこまで頑張っても豊かにはなれない。その土地にあるものを使って、暮らしの豊かさに繋げる工夫が大切だ。その土地の人々さえも使わない地域資源を、他の地域の人に使うてもらおうなんて、そもそも無茶な話だ。まずは、その土地の人々が、その土地の資源、衣食住を満喫すること。それによって、その土地と、その土地の人々が光り輝くことが大切である。観光とは「光を観る」という意味だ。その土地と人々が光り輝いていないのに、他の地域の人に来てもらおうとか、褒めてもらおうだなんて、あり得ない話だ。

しかも、人口減少社会でもある。モノは有り余っている。資源は存在することに価値があるのではなく、それをどう使うか。どう満喫するか。それこそが地域の魅力に繋がる。

### ③ライフスタイルを見せよう

衣食住を満喫する。これは、その土地の人々が、その土地で勝手に楽しんでいる姿を示すことでもある。欧州の街をイメージするとよく分かる。古城の中をご老人が元気に犬の散歩をしている。綺麗な街並みのカフェからはみ出した歩道のパラソルの下で、若い男女が楽しげにコーヒーを飲んでいく。夕方になると少し着飾ったご婦人が、ニコニコしながら近所のオペラハウスに向かう。

その土地の資源を使い倒し、自分たちの暮らしぶりを、日常を見せている。そんな姿、そんなライフスタイルの一つ一つ、日常の当たり前が、絵になっている。それはそれは、とても魅力的だ。

### ④スポットをアピールしよう

皆さんは、魅力度ランキング第1位の北海道をご存じであろうか。札幌、函館、小樽、旭川、釧路、帯広、苫小牧・・・有名だ。ところが、北海道には全部で179の市町村がある。場所はもちろん名前さえも分からない都市が沢山ある。私たちが知っているのは、ほんの少しの都市だけである。あとはイメージも何もない。それでも北海道は魅力度ナンバー1だ。

同じようなことが、第2位以下の京都、東京、沖縄、神奈川などにも言える。一体どういうことか。これはつまり、広域の都道府県のイメージなんて誰も持ってはいない、ということだ。いくつかの素晴らしい都市・スポットが、より広域の、集合体としての都道府県のイメージになっているだけだ。と言うことは、「茨城」を連呼するのではなく、評判の良い都市・スポットに焦点を当てて、そこを重点的にアピールすることが、広域のイメージ全体を引き上げることになる。

## 6. まとめ

以上をまとめると、まずは内向きの、茨城県人向けのPRが大切になる。県内の資源を再発見し、磨いた上で、例えば『みんなで茨城の衣食住を満喫しようキャンペーン』。自分たちの資源を満喫している、そんな日常を魅せることが大切だ。地域の人たちが楽しんでいない場所や料理や商品、行事を、すき好んで求める来訪者はいない。

外向きには、良いもの、良い都市、良いスポットのみをしっかりとアピールすること。回遊性を高める、と称して、素晴らしいスポットに便乗して2級品を織り交ぜることがよくあるが、これは良くない。わざわざ水戸まで鯰鰻鍋を食べに来た観光客に、こっそり納豆巻きを忍ばせるようなもので、これでは騙し討ちのようなものだ。

茨城を例に考えたが、「実は素晴らしいのに、その素晴らしさが伝わらない」とお悩みの方々、このイメージアップ戦略をお試しあれ。





## 自動車の自動運転化に、思うこと

CNCP 正会員・南房総 CCRC 研究会会長 廣谷 彰彦



お待ちかねでした。少し進展が遅いようですが、何とか間に合いそうで、良かったー！！

これは、自動車の自動運転化の進展に際して、偽らざる私の気持ちです。

死ぬまで車を自分で運転していたいから。

何を隠そう、私は自動車が好きです。一つには、機械いじりが、または運転することが、或いはあの大きなものを自由に操ることが、私に無上の喜びを与えているように、感じています。

学生時代は、車の基礎的な修理・整備の真似事や、運転免許は大型を取得し車両総重量 11 トン以上、最大積載量 6.5 トン以上、乗車人員 30 人以上で、商業目的で無い状況で、運転しました。

他方、私のような高齢者が事故を起こす事例が増えていると言われます。高齢者に対する行政のいじめは、高齢運転者の事故事例をことさらに大きくメディアで取り上げさせ、免許証返納に追い込もうとしています。(私の個人的な印象であり、対象があつての悪意では有りません。)

私は既に深く高齢者の部類に属し、後期高齢者と呼ばれる範疇に向かって、全速力で駆けています。その間にも高齢者である自覚は、日々、益々高まりつつあり、様々な物忘れが高じ、判断力が低下し、身体反応が遅れ、…尽きないので、止めますが！！

つまり、いつまで自分で車をいじってられるのかが、大変に不安です。自分が責任を持って、事故を起こさないように車を運転できるのは、何時までかを、悩んでいます。

他方、今進展中の自動運転化は、試行運転中の時点で、既に死傷に至る事故を複数起こしています。したがって、後でも述べますが、商業ベースで自動運転可能な車両が、何時一般に渡るかは、全く不明です。

自動運転化技術を進展させている方法等は、もちろん一つや数種類に限りませんが、その中でも、今話題のビッグデータを活用した AI 技術は、車社会のみではなく、もちろん、土木の現場にも大きな影響を与えています。「様々な現場でおきる事象例をデータとしてドンドン取り込み、対象とする課題に技術者が実際として、どのように反応しているのかを記録する。その様なデータを際限なく収集して、いわゆるビッグデータとして蓄えた中から、AI 技術を活用して、対象とする課題に対する技術者の反応を解析し、その様な反応の中から最も優れたものを選定して、将来の類似の現象に対する解として、技術者に伝える。」

課題ごとに、様々な状況に対する好ましい行動パターンを想定して、例えば工事機械の自動運転を実現させるような場合は、人工や運転手不足に悩んでいる現場では、実際に広く採用され始めています。工事機械稼働が関わる事故の可能性は、一般公道を走る自動車とは、性格や可能性が大きく異なるために、自動運転化が実現される内容は、より広範であり発展性があるように考えられます。

ビッグデータを活用した AI 技術事例は、もちろん土木だけではなく、例えば、囲碁・将棋の世界でも、人間が AI に負ける例がはじめています。人間側の反応は、「そんなに AI が優秀であれば、もっと広範囲に活用しよう」としており、このことは当然です。

自動運転技術の開発はかなり以前から話題に上がり、いよいよ商業ベースに向けて、下りてき始めているようです。様々な文献等にも見られるようであり、その中から気になった事柄を紹介します。

- 自動車事故事例が減少するだろう。  
自動車事故の発生原因では、その大半が運転者の責任とされている模様です。その運転者を事故が減少する方向に自動運転技術が補佐してくれば、事故が減少しそうです。実際に私が期待することの大部分は、この点にあります。  
友人が購入した事故回避プログラムが取り付けられた自動車の場合、何かにぶつかりそうになると、ものすごい勢いで、ブレーキが掛かるそうです。もちろん、様々なケースが有り、今現在では、全てのケースで万全とは言えない模様です。
- アクセスコントロールされた高速道路などでは、走行車線をキープ出来る。  
レーンキーピング機能が付いた自動車では、東京 - 大阪間などで、実際にハンドルを握らず(現時点では無人で無く・運転者ありで)、自動走行を試行している模様です。長距離の場合は、この機能は大変に楽です。特に、高齢者にとっては。
- 比較的直線性が高い道路では、前の車との車間を守ってくれる。  
これは、衝突回避プログラムと同様に、ある車間以内には、入らない模様であり、その車間も広い・狭いをコントロールできるようです。多分、レーダーなどを用いて、前の車を補足しているのかもしれませんが、道が曲がりくねっていると、前の車を見失う模様です。
- 車庫入れ補助、目的地到達能力、等。  
その他に、既に多くの運転補助機能が選定できるようであり、ずいぶんと楽になってきている模様です。

ということで、自動運転技術がずいぶんと身近になって来ているようですが、では、完全自動は、何時ごろ実現しそうですでしょうか。色々な文献によって、見方が異なるようですが、あと、5年から10数年先のようなようです。

その実現された状況の呼びかたも、文献によって様々ですが、一つの例では、「全く運転の自動化が無い状態を(レベル0)とすれば、(レベル1)「運転支援」、(レベル2)「部分運転自動化」、(レベル3)「条件付運転自動化」、(レベル4)「高度運転自動化」、(レベル5)「完全運転自動化」とされていました。

現在は、(レベル3)辺りとされており、地理、環境、交通状況、速度、時間等々、限定された領域の中において、自動運転が稼動するようです。このレベルでは、システムが賄い切れない状況が発生するものと考えられているので、運転者は「システムが自動から運転手に車の制御を戻す」と判断した場合、そのサインがあってから、数秒から1分以内程度に自動車の運転を取り戻す必要があるようです。

このような環境で、実際に事故が発生したとすると、随分と状況が複雑になりそうです。現実には様々な企業・組織がいわゆるビックデータを積み上げようと、試行運転を公道で実施している模様ですが、その様な状況でも死亡に至るような事故が発生しているとの事です。

実際に事故に巻き込まれた場合、文献にも拠りますが、レベル5「完全自動運転化」とされた状況では、運転者には事故の責任は掛からないとされている模様です。しかし、(レベル3)辺りで、システムから「運転を変わってくれ」とシグナルされて対応しない中で、事故に巻き込まれたりすると、バッチリと、責任があるようです。

さて、私はもう既に「ヨイヨイ」状態ですが、そろそろ、運転を車に任せられる贅沢を、享受できるのでしょかね、クルマさんよ。

以上。



## シビルNPO なら地域の災害リスクが分かる

シビルNPO 連携プラットフォーム 土木学会連携担当理事  
土木学会 教育企画・人材育成委員会 シビルNPO 推進小委員会 委員長  
(株)エイト日本技術開発 災害リスク研究センター センター長 **田中 努**



私は、構造物の耐震問題を専門とするコンサルティング・エンジニアです。これから建設する構造物の合理的な耐震構造を決めるために、地震時挙動を的確に推定しなければならず、そのためには実物の壊れ方を知らなければなりません。そう思って、地震被害があると、できるだけ被災現場に入って、被害の様相を体感するようしてきました。

すると、阪神淡路大震災のように、当時の想像を超える壊れ方をする物もありましたが、耐震的な配慮が不足している構造や老朽化、危険な地盤・斜面・造成地など、壊れるべくして壊れたと思う物も多数ありました。

- 熊本のように大きな地震が少ない地域では、東北では既に倒壊しているような、かなり古い建物があちこちにありました。ネパールのゴルカ地震では、目地にセメントを使っていない煉瓦積みや石積みの建物が多く、いたる所で崩れていました。
- 東日本大震災で、潮来や浦安で起きた液状化被害は、昔の湖沼や海を埋め立てた地区でしたし、ニュージーランドのクライストチャーチ地震でも、埋め立てて開発した「レークタウン」の全域が見事に地盤沈下して憤砂に厚く埋まっていました。
- 東日本大震災で津波を受けた田老町では、若いお母さんが、「父は昔の津波で大丈夫だったここに家を建てたけど、私は結婚して便利な下の町に住んで流された。」とっていました。
- 中越地震や岩手・宮城内陸地震では、斜面崩壊も問題になりましたが、ちょっと視点を上げて航空写真を見ると、その周囲に古い地すべり跡が点在しています。地すべりが起きてもおかしくない地域ということです。

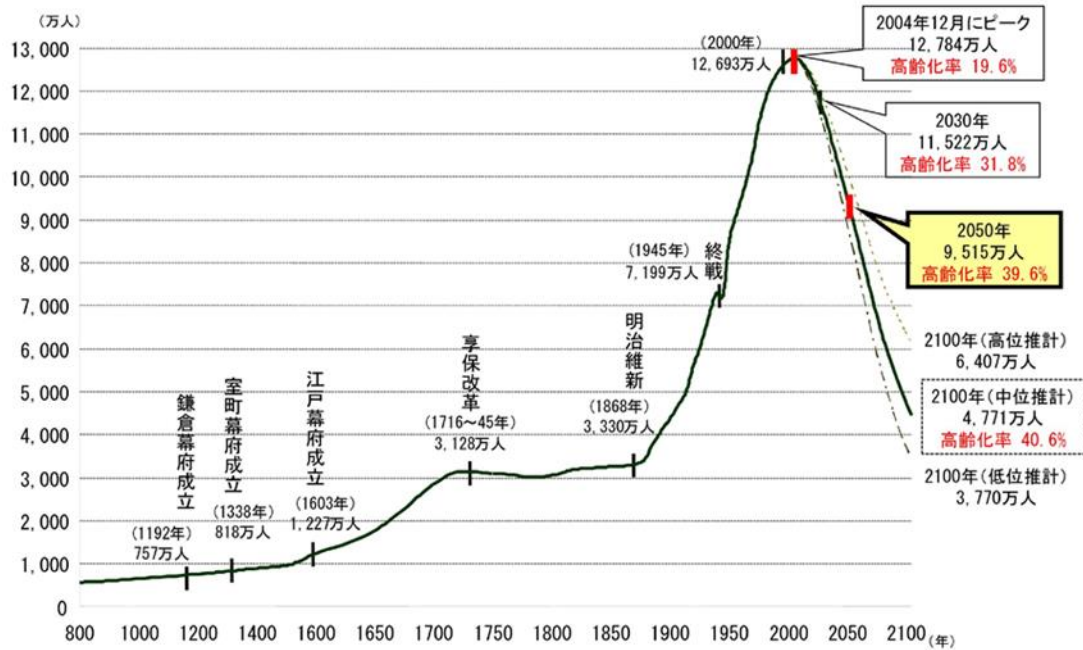
自然の力と地盤や構造に関する知識を持つシビル・エンジニアなら、一般市民では分からない地域の災害リスクを感じることができ、市民社会にリスク情報を発信することができます。

さて、本題の「明治 150 年」。この間に大きく変わったものの1つは、人口増加と経済成長による人々の居住地や活動地域の広がりでは？…と思います。我が国の総人口は図のように推移し、明治元年（1868年）から2004年のピークまでの140年弱で、95百万人が増え、総人口が約4倍になっています。これに伴って、例えば宅地開発が行われ、ピークだった1972年前後の8年間は毎年15~23千haもの供給があったようです。





## 我が国における総人口の長期的推移



出典:「国土の長期展望」中間とりまとめ 概要(平成23年2月21日国土審議会政策部会長期展望委員会)

引用: 我が国における総人口の長期的推移 総務省 [http://www.soumu.go.jp/main\\_content/000273900.pdf](http://www.soumu.go.jp/main_content/000273900.pdf)

私は、この新たな宅地の約 90%が民間で開発してきたこと、膨大な数の人々が「昔は使わなかった場所」で生活するようになったことに、災害リスクを感じます。

例えば「危ない地名」。「地すべり」に関連した崩・蛇・抜・窪・濁等、「湿地・軟弱地盤」を示す芦・蒲・溜・鮎等。これらは、先人が残してくれた地域のリスク情報でしたが、町村の統合で「字(あざ)」が無くなったり「心地良い当て字」に変えてしまったり、大規模宅地開発で「きれいな地名」を付けたり。河川敷に作った「リバータウン」や、南斜面を造成した「緑ヶ丘・旭ヶ丘」など…。すると、一般市民には災害リスクを意識できなくなってしまいます。

また、地震や洪水の強さの評価は経験工学で、例えば地震では、1923年の関東大震災を契機に、地震力(震度0.2:自重の20%)を考えた耐震設計が始まりましたが、今では耐用年数内に0.3程度、最悪1.0にもなると考えています。つまり、建設時に技術基準を満たしていても、今となっては「危ない場所・建造物」になっているのです。さらに、地震は活動期に入ったと言われ、豪雨も頻度と規模が増大しています。

今、多くのNPOが行っている「防災」は、被災者を支援する、復旧・復興を支援する、うまく避難できる準備をする、勉強会を開く等、人道的と言うか、文系的と言うか、「人」視点の取り組みだと思います。

しかし、太平洋プレートはマグマ対流で毎年数cm移動し続け、地球は太陽に暖められながら毎日1回転し、海水も大気も動き回る。そういう動く地球の表面に生きているという視点での「防災」、シビルNPOだから取り組める「土木と市民社会をつなぐ防災」とでも言うようなものがあるのでは…と思っています。

## NPO ファイナンス (10) ソーシャルインパクト評価に関するセミナー の開催について

(特非) CNCP NPO ファイナンス研究会 会員

(特非) 社会基盤ライフサイクルマネジメント研究会理事 **足立 忠郎**



サービス提供部門の NPO ファイナンス研究会では、ソーシャル・インパクト・ボンド (SIB) という資金調達手法の適用可能性を検討している。Vol.42 においてインフラメンテナンス国民会議のロジックモデルとインパクトマップを事例として、NPO 法人にとって有力な資金調達手法として SIB の可能性について紹介した。

今回は CNCP で関わっている 3 つの事業の中間報告としてセミナーを開催したので、その概要と、図表を添え「ウナギ完全養殖」および「電線地中化」事例の事業モデルを掲載している。

### 1. セミナーの概要について

セミナー名称：ソーシャルインパクト評価と建設分野におけるモデル事業への挑戦

開催時期及び場所：3月23日(金) 13:30~16:30、千代田区錦町名古屋ビル会議室

CNCP 会員、CNCP サポーターなど約 30 名が参加した。

### 2. セミナーの内容について

#### (1) 基調講演：「ソーシャルインパクト評価とは何か」

新日本有限責任監査法人パブリック・アフェアーズグループ リーダー 高木麻美氏

社会的インパクトが注目されている背景として、①企業の社会性を考慮することが長期的価値の最大化に寄与するという投資家の意識の変化、②ESG(環境・社会・起業統制)投資の増加、③SDGs(持続可能な開発目標)への関心の高まり、④「休眠預金の活用」への活用実績などを紹介いただいた。また実例を示しながらロジックモデルとインパクトマップ作成のポイントを示していただいた。「手段」ではなく「成果」を示すことが必要であること、資金調達の場合はどのアウトカム(成果)に対して支払いの条件を設定するか、変化をいかに示すかに留意すべきであることを理解した。



高木氏の基調講演の様子

#### (2) 事例研究成果発表

以下の 3 件のロジックモデルとインパクトマップを紹介した。

##### 1) SIB ファイナンス適用事業化検討例

⇒具体的な SIB ファイナンス適用検討の可能性の高い 2 つの事業

- ① ウナギ完全養殖インフラ整備事業 【CNCP シンクタンクチーム 小重忠司氏】
- ② 電線の地中化事業【NPO 法人電線のない街づくり支援ネットワーク 井上利一氏】

##### 2) 課題解決型事業へのソーシャルインパクト評価の適用例

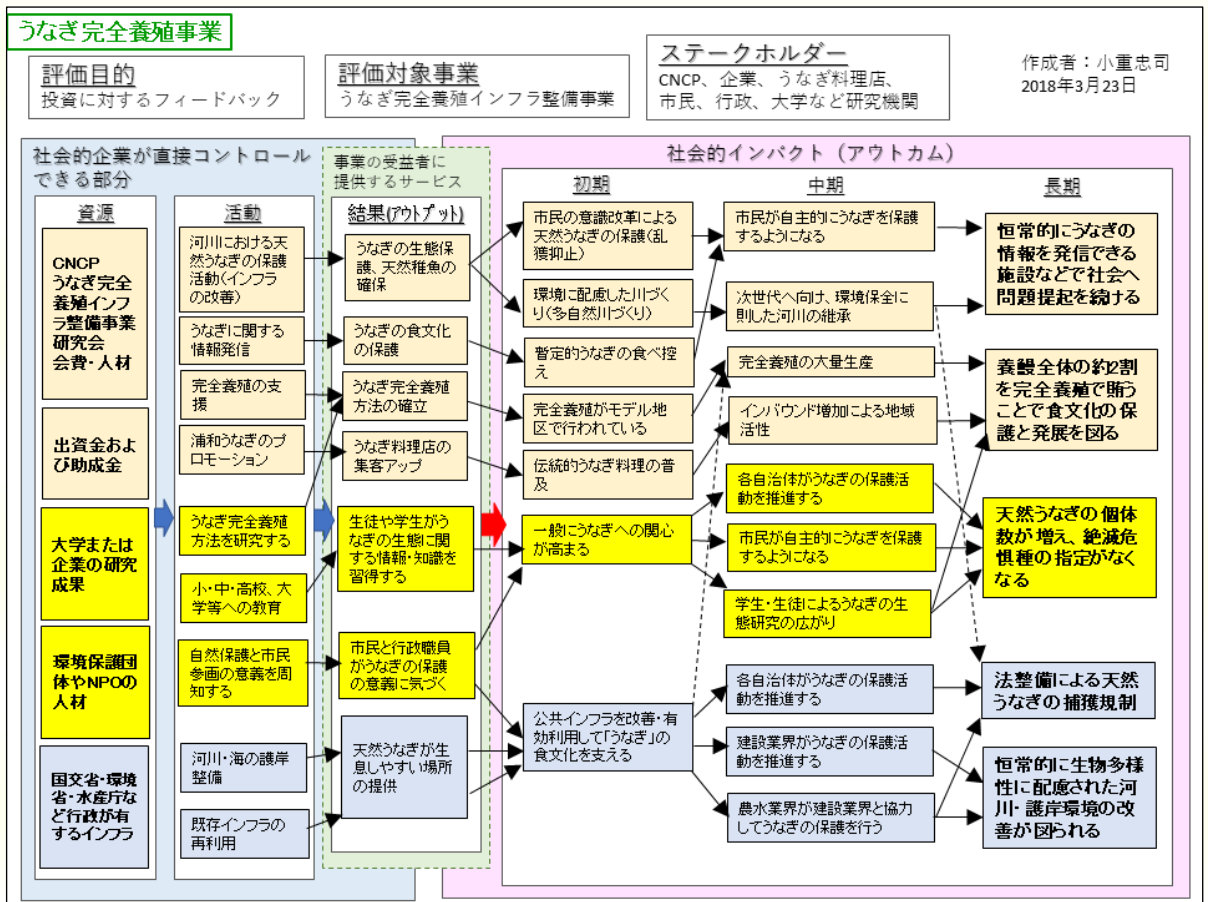
⇒金額的価値までは算出しないが、成果の指標値達成評価(テータ化)を行う事業

- ③ インフラメンテナンス国民会議市民参画フォーラムでの検討

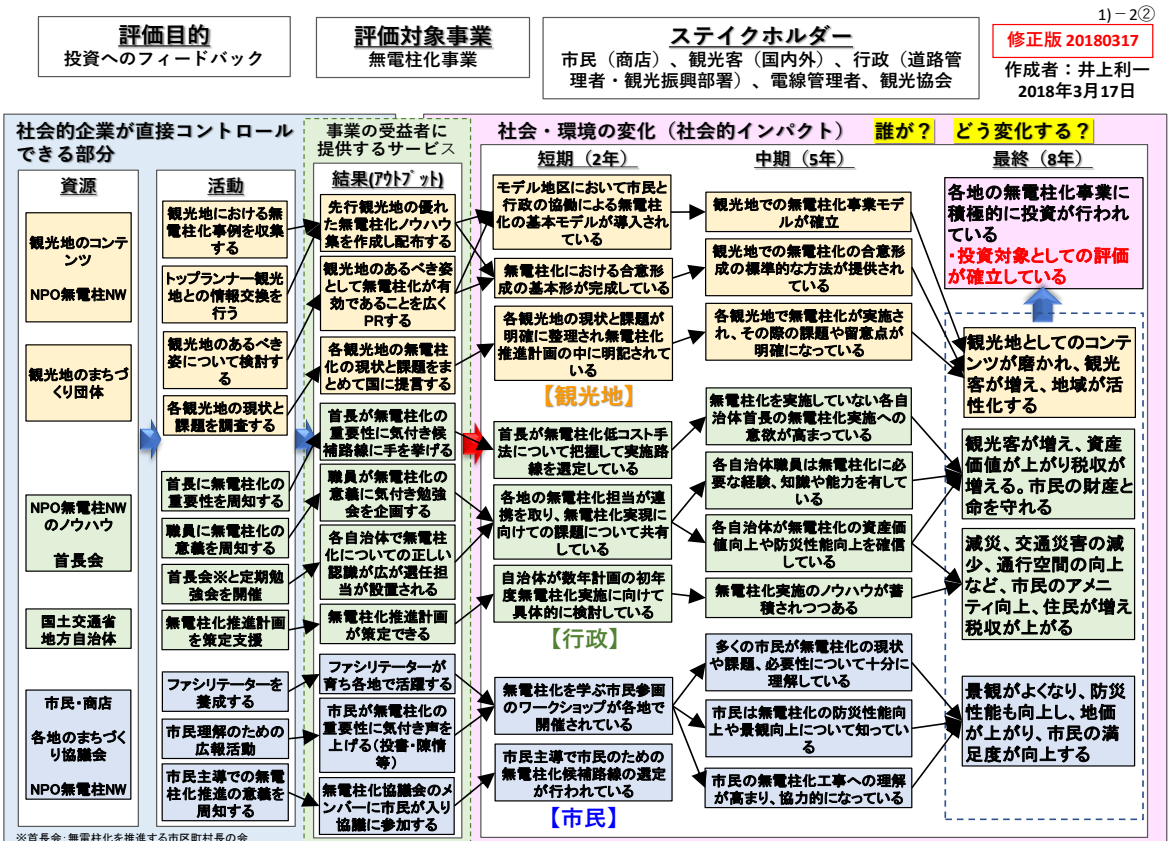
【CNCP インフラメンテナンス研究会 足立忠郎】



このうち、SIB に関わる事業例 1)①、②のロジックモデルとインパクトマップの具体例は以下のとおりである。文字を追ってその考え方の意図するところを感じてもらえれば幸いである。



うなぎ完全養殖のロジックモデル



無電柱化のロジックモデル

No.	アウトカムの種類	ステークホルダー	期待される変化	詳細アウトカム	測定方法	[変化を示す] データ・指標	<A> 指標値 [どのくらい]	<B> 金銭代理指標	<C> 死荷重・寄与度・避減	<A×B×C> 金銭的価値
31	長期アウトカム	市民、行政	恒常的にうなぎの情報を発信できる施設などで社会へ問題提起を続ける	うなぎ資料館の設立などで市民が常に問題意識を持つことができようにする	自治体データ	自治体による調査	1億人の1% 100万人	1人が意識を変える価値 153円	-30%	107,100,000円
32	(8年~15年)	養鰻業	養鰻全体の約2割を完全養殖で賄うことで食文化の保護と発展を図る	うなぎの完全養殖の2割達成	水産庁データ	人工種苗の養鰻池入れ数	池入れ量 19.6t=9,800万匹の20% 1,960万匹	養鰻業者買取価格1匹 150円	-30%	2,058,000,000円
33		うなぎ料理店		うなぎの蒲焼を提供する料理店の維持・増加	総務省ほかデータ	うなぎ料理店への来客数およびうなぎ料理店の数	全国合計 3,000店舗 ×1,000人	うなぎ平均価格 1人前 3,000円	-60%	3,600,000,000円
34		漁業、養鰻業	天然うなぎの個体数が増え、絶滅危惧種の指定がなくなる	国際自然保護連合(IUCN)によるレッドリストの解除	国際自然保護連合データ	天然うなぎと天然稚魚の数	年間漁獲量34万匹の10% 34,000匹	産卵前のうなぎ1匹の価値 45,000円	-50%	765,000,000円
35		市民、行政	法整備による天然うなぎの捕獲規制	一般のうなぎ捕獲を法律で規制する	自治体データ	自治体による法律の順守	1億人の1% 100万人	153円	-30%	107,100,000円
36		漁業、養鰻業、建設業	恒常的に生物多様性に配慮された河川・護岸環境の改善が図られる	治水・利水・環境が整った河川および護岸管理の実績と維持	国交省・環境省のデータ	多自然川づくりによる生物多様性の調査	34,000匹	45,000円	-50%	765,000,000円

うなぎ完全養殖のインパクトマップ(一部)

No.	アウトカムの種類	ステークホルダー	アウトカムのカテゴリ	期待される変化	測定方法	[変化を示す] データ・指標	<A> 指標値 [どのくらい]	<B> 金銭代理指標	<C> 死荷重・寄与度・避減	<A×B×C> 金銭的価値
29		観光協会、行政、市民	観光地	観光地としてのコンテンツが磨かれ観光客が増え、地域が活性化する	統計	入り込み観光客数	2倍以上 (3,557,000人 25年)	1785	-30%	177,778,860
30	長期成果アウトカム	自治体職員、首長	行政	観光客が増え、資産価値が上がり税収が増える。市民の財産と命を守れる	統計	①税収 ②被害総額	①1.5倍以上 ②1/2以下	①2.9億円 ②8.7億円	①-30% ②-30%	①304,500,000 ②304,500,000
31		市民、行政	市民	景観がよくなり、防災性能も向上し、市民の満足度が向上する	統計	路線価×7% UP	1km <sup>2</sup>	4,200円/m <sup>2</sup>	-30%	2,940,000,000

無電柱化のインパクトマップ(一部)

### 3. パネルディスカッション

テーマ「3つの事例にみるソーシャルインパクト評価の展望と課題」

モデレーター：足立忠郎

パネラー：高木麻美氏、小重忠司氏、井上利一氏、和久昭正氏【CNCP】

討論において高木氏や参加者からいただいたアドバイスの一部を、以下に紹介しておきたい。

- 和久委員から補足説明のあった VE の機能系統図は目的・手段の関係で表現されているが、ロジックモデルは原因・結果の因果関係で纏められ、類似性がある。目的に応じて使い分けるのが効率的である。事業戦略作成などにはロードマップが有効な場合もある。
- ロジックモデルは、各事業およびアウトカム間の関連性、時系列性が取り入れられて、最終目的を達成するプロセスをステークホルダー間で共有、合意する手段として有効である。
- インパクトマップは、必ずしも網羅的に作成する必要はない。評価の目的に応じてどのアウトカムに対してどこまで検討するかを事前に決めておくと効率的である。SIB 資金の出し手がイメージしやすいアウトカムに絞り込んで金銭的価値化することも重要である。
- 測定方法としてアンケートがあるが手間とコストがかかる。先行事例等代用できる指標を探して利用すると効率的である。そうした手引書、データ集の作成と公開など今後の課題は多い。
- 昨年には、国交省のまちづくり委員会で社会的インパクト評価について講演する機会があったり、今年の2月には経産省と厚労省主催の SIB セミナーに内閣府、総務省、法務省も共催して課長クラスが話し合うという、省際的な動きがあったりしている。また、内閣府では PFI と SIB の関連性に関心を持っている。それぞれ思いは様々だが、少しずつ動き出しているのが分かる。



## シドニー視察旅行記（5）

### 世界自然遺産ブルー・マウンティンズを訪ねて

NPO 法人 SLIM ジャパン 理事長 有岡 正樹



4泊5日というか、6泊5日というか、いずれにしても実質5日間の海外旅行である。ホテル4泊、往復機中2泊のタイトスケジュールであった。こんな旅が可能だったのは、日本とオーストラリアの時差が夏時間ででもわずか2時間という地理的な背景がある。シドニー～羽田間は約9時間、我々の年代にとっては東京～大阪間を夜行列車で往来したことを思い起こせば、それだけのことである。そういえば後の旅行記に出てくる KPMG の Dr Ruth Laurence 女史と日本で会った際、東京に1泊だけしてシドニーに帰ると話していた。9時間も離れた日本へわずか1泊2日というビジネススタイルに、改めてその強かさに敬意を払ったのを思い出す。

さて、余談が長くなったが今日は3日目、いわば6泊5日のシドニー視察旅行の中日でしかも日曜日、シドニー北東のワイナリーに行くか、北西の世界自然遺産ブルー・マウンティンズに行くか迷った末、後者に決定した。その一つの理由としては、昨日いわば東名高速道路に当たる Hume Highway を往復ドライブして首都都市キャンベラを訪れたので、今日は鉄道を利用してシドニー郊外北西の山岳地帯ブルーマウンテンを旅してみようとした、ということがある。

私自身30年前の駐在中も含め何回か訪れたことはあるが、いずれも乗用車を利用して、鉄道では始めてであるので、ARaP 社秘書の Alisa という女性が案内してくれることになった。7時半にホテルロビーに集合して、徒歩10分のセントラルステーションで彼女と待ち合わせ、列車でブルーマウンテン行の広域シドニー鉄道列車に乗り込んだ。

シドニーから距離的には約100km、高低差約1,000mである。2000年のオリンピック会場が広がっていたシドニー西部の主要都市を通過して、後半はなだらかな0.2%程度の上り勾配を進む。約2時間半、2階建て列車の上部からそこかしこに咲き誇るジャカラングの花を楽しみながらの旅である。運賃は、初日に配布した20A\$のオパールカードではとても足りない心配していたが、土日の公共交通機関は何に乗っても、どこまで行っても1日2.6A\$ということで法外に安い旅となった。

パラマタ、ブラックタウン、ペンリスといった周辺都市を通過して、最寄り駅カトゥーンバ(Katoomba)という駅で降りることになる。日本であれば特急や快速といった仕分けもあって1時間半は掛からないが、パラマタ以降はすべての駅に停車し、各駅間の走行速度もゆっくりしたものである。それだけに車窓からの景色は雄大で、中でも印象に残っているのは、Emu Plains という駅のすぐ手前を流れる Nepean 川の河岸に見事にジャカラングが咲き誇った一帯が目に入ったときである。これは一見に値するとの思いで、帰路時間があれば途中下車してというのもあり得るので検討して欲しいと Alisa 申し入れていたが、結果的には叶わなかった。そこを過ぎると列車はひたすら斜面を上っていくが、カトゥーンバの街では、シドニーとは8℃ほどの気温差がある。途中からジャカラングの花を見かけなくなるのはそのせいである。

カトゥーンバの駅を降りて巡回バスに乗るべく20分ほど並んで切符を買うが、何と44A\$もする。これに後述のケーブルカー33A\$を加えると77A\$/人の乗車賃となる。ここまでの旅費が大割引なので喜んでいたら、エビで鯛を釣られた思いがぬぐえない。広い地域で29カ所もの観光拠点を巡回するバスだけ



名勝 ブルーマウンテンの三姉妹



広域シドニー鉄道2階建て列車



ら、いくつも場所で乗り降りしそこからブッシュを歩いたり、という人達のものであって、我々のようにバスを降りほんの2〜30分そこで写真を撮って、という日本人流の旅にはそぐわないということなのであろう。

広大に広がる独特の地形の山々を背景に、冒頭写真の三姉妹やエコーポイントなどと名付けられた見どころ、そして急斜面を直滑降のように滑り降りるケーブルカーで谷に下りて、右写真のような新緑の木道を散策した。再び観光拠点巡回路に戻っていくつかの展示場などにも寄って、途中 Alisa が予約しておいてくれたそれなりのレストラン SOLITARY (上右写真) で昼食(ついついビールにワインということになってこれに一番時間を費やす)を取ったりするだけで、予定の時間を2時間もオーバーすることになった。Emu Plains に寄るところか、予定していた Lindfield まで足を延ばして Killara のジャカラング並木を見ようなどというのは、まさに夢のまた夢になってしまう。



広域観光拠点巡回バス

橋爪氏とチャツウッドで夕食に中華料理でもと、6時半に駅前で見送りにしていただいたので、いろいろ世話になった Alisa とは途中の Strathfield で別れた。中学と小学校の子供があると知って、日曜日に付き合



わせて申し訳ないことをしたのかも知れない。チャツウッドにしたのは今回何かと世話になった橋爪氏がそこに住んでいることもあって時間調整がしやすいので、夕食でも共にしようということになった。

彼がよく来るという中華料理店で円卓を囲んで、右写真に示すような大きな北京ダックなどの料理に、近くのボトルショップまでで買いに行った紹興酒などを楽しみながら時を過ごした。その後近くの Coles ショッピングセンターをのぞいたりして、電車でホテルに戻ったのは今日もまた10時を回っていた。



余談になるが、上述の Emu Plains のジャカラングについては、少し余分に滞在した後日訪れる機会があった。それぞれの大きな木々はまさに満開で、その下には今散ったばかりと見紛う花びらによる薄紫の絨毯が広がっている。あいにくの曇り空で残念ではあったが、その美しさは想像いただけと思う。

この記を書き終えた3月末の今日、武蔵野の公園を散策した。散り初めの桜の美しさとその圧倒的なボリュームは、シドニーのジャカラングの比ではないと再認したが、もう少し長く咲いてくれたらと、その散り急ぎがはやはりはかない。



Emu Plains の河岸に咲くジャカラング





伝えたいこと、伝わらない理由、伝え方

CNCP 個人正会員  
小林 大



私事であるが、雪の降り積もった冬山を登りスキーで滑り降りるのが好きである。滑るところは単なる冬山、当然自分の足で登る。スキーの裏にはシールとかスキンとか言う毛皮状の帯を貼り付け滑り止めにして歩く。山用のバインディングは歩く時に踵がパカパカと上がるようにできていて歩き易い。

山では降った雪が積もりっ放し、そこをスキーで歩くと雪が踏み固められトレースと言う溝ができる。後から来た人はトレースを歩けば既に雪が踏み固められており歩き易い。

山では時として腰まで埋まる雪の深さ、そんな時、昔々まだスキーが細かった時代はスキー諸共埋まってしまう先頭に行く人はホントに大変だった。だから、後から来る人は先頭に行く人をリスペクトし、更に後から来る人のことを思いトレースを崩さないように大事に歩いていた。なぜならトレースは雪山にアクセスする重要なインフラだからだ。

最近そんな山スキーの道具が急激に進化、びっくりするぐらいスキーが太くなるなど深い雪でもいとも簡単に歩けるようになった。そんなこともあり山スキーに来る人達が爆増したが大半の人は進化した道具しか知らない、トレースは無造作に歩かれすぐにボロボロになるようになった。ただ、進化した道具はトレースが多少ボロボロになっても歩き易いし、いよいよズタボロになったら別のところに簡単に付け替えられる、そう、トレースは大事に使うインフラから使い捨てインフラになったのだ。

さて、そんな冬山、山スキーの道具の進化と変化したトレースの位置付けを思いつつ、私の専門である社会インフラのメンテナンスに思いを馳せてみる。

我々土木技術者は、社会インフラの維持管理に対する予算、あるいは投資が少ないと嘆いているが、そのような思いは市民になかなか届かない。生まれた時からあり今でも問題なく使っている社会インフラに何の問題があろう、市民は社会インフラの老朽化など感じられない、そもそも理解のしようがないのだ。家の近所の橋が突然壊れ通行止めになった、出掛ける時にネットで今日通れそうな道を確認する、そんな世の中にならないと市民は社会インフラの老朽化に気が付かないだろう。でも、我々土木技術者はそれをよしとしないし阻止しなくてはならない。

こんなことを考えていると、ふと、技術開発・技術革新という言葉が思い浮かびモヤモヤ感がちょっと晴れた感じがした。我々土木技術者はアグレッシブに技術開発・技術革新に臨みそれをもって市民に思いをぶつける、技術開発・技術革新と市民への訴えかけは表裏一体ではないのかと。市民への訴えかけと言った観点で技術開発・技術革新を俯瞰するとどうだろう？自分の職務に照らししばし考え込んでしまった。



## レポート花畑川

CNCP サポーター  
アイセイ（株）田山麻衣美



2018年1月19日（金曜日）に行われた東京都足立区立第13中学校の二年生（約200名）を対象に「花畑川を活かしたまちづくりの推進」にファシリテーターとして参加をしました。約3時間という限られた時間の中で、花畑川について改めて考えさせられる

貴重な時間となったと感じます。

花畑川とは下の位置図にあるように第13中学校の裏手にある川で、荒川放水路（明治44着工～昭和5年完成）の舟運の混雑緩和の為に昭和6年に開削された運河で、非常に地域に密着した人口の河川です。



まずは公益財団法人リバーフロント研究所 代表理事・金尾健司氏を迎え、「多自然川づくりとかわまちづくり」の講演をして頂きました。全国には川の有効活用や川を活かした環境整備等、川と共存をすることで、地域活性化に繋がる事を理解しました。

ワークショップは右写真のように1グループ15名で、計15グループあり、また一般参加者数名も生徒に混じり花畑川についてそれぞれが様々な考えを出し合いました。

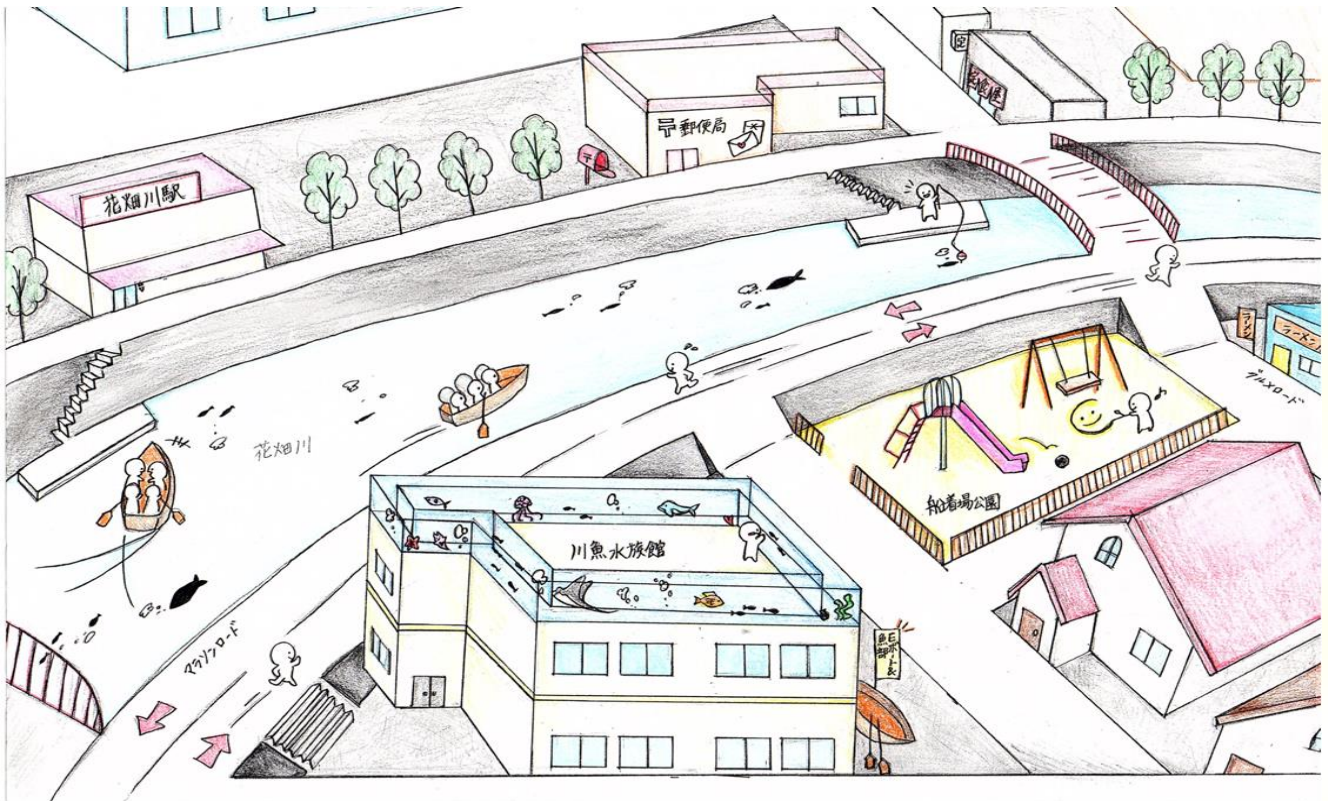
テーマが2点あり、一つ目の「花畑川とこのまちで、絶対に無くしたくない事、直したいこと」では、水辺や生き物などを無くしたくない事として挙げており、直したいことにはゴミ・匂いや水質があり、全体として花畑川について考えているように感じました。



二つ目は「花畑川の将来像を描こう」では、もし5兆円あったらどうするというテーマのもと、遊園地を作る、大量にゴミ箱を設置、花を植えるなど中学生らしい意見もあれば、インスタ映えや、水



族館を作るなど、この地域を観光名所にするというアイデアもあり、花畑川だけではなく地域活性化のことも考えている事に驚かされました。またこのテーマについては、各班全員がステージに上がり発表をする形をとり、思い思いの形で発表をしていました。思った以上に濃密な発表とはいかない班もあれば、自分達の考えを思う存分発表出来た班もあったと感じました。下の図は、後日参加者の一人の学生がその思いを絵にしてくれたもので、ファシリテーターの一人として感激です。



花畑川に関するワークショップはこれまでに3回行っており、第1回目は、中学二年生約200名が花畑川で舟運を体験しました。また花畑川の水質及び今昔について勉強をし、花畑川に対する変化がありました。

第2回目は、「花畑川と水害」の公開授業の後、地域の参加者を中学生が補助してEボート体験をしました。Eボートは災害時の避難用に活躍しています。

第3回目の「エコ夢探検隊」は、残念ながら荒天の為中止になってしまいました。

第4回となる今回は以前学んだ事を踏まえての「みんなで花畑川の将来像を考えよう」というテーマのワークショップです。今回CNCPから4名参加したことでCNCPでの活動においてファシリテーターとして実践レベルでの活動が行われたことが一番大きな成果であり、サポート経験は私にとってとても貴重なものとなりました。

まずいかに中立な立場で、進行をコントロールするのか等、課題が見え、色々なことを考えさせられる、また成長できる一日だったと感じました。また、今回主催のNPO法人エコロジー夢企画理事長の三井様をはじめ、たくさんの方と交流できる、出会いの場だと感じました。

このような体験をさせ頂き、考え方や人生が豊かになっていくような感じを受けました。

このワークショップに参加でき、本当に良かったと思います。ありがとうございました。

## サポーターを募集しています

サポーターは、3月末で90名になりました。

早く100人以上の方にサポーターになって頂きたいと思います。

法人賛助会員の方は、会社内でNPO活動に関心のある方に登録を勧めて下さい。

正会員、サポーターの方は、お知り合いにサポーター登録の働きかけをお願いします。

CNCP活動の輪を大きくするようにご協力をお願いします。

### 事務局通信

#### 1. 4月の会議予定

- 1) 4月3日(火) 15:00~17:00 : シンクタンクチーム
- 2) 4月9日(月) 9:30~11:30 : 市民参画フォーラム会議
- 3) 4月10日(火) 14:00~16:00 : 運営会議
- 4) 4月19日(木) 10:00~12:00 : サービス提供部門(新体制の委員会準備会)
- 5) 4月19日(木) 15:00~17:00 : 自治体インフラメンテ研究会

#### 2. 4月1日現在の会員数

法人正会員 18、個人正会員 28、法人賛助会員 33 合計 79  
サポーター90

事務局

お問い合わせは  
こちらまで

特定非営利活動法人

シビルNPO連携プラットフォーム

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町三丁目 13 番地7  
名古屋ビル本館 2 階 コム・ブレイン内

事務局長 内藤 堅一 : [info@npo-cnep.org](mailto:info@npo-cnep.org)

ホームページ URL : <http://npo-cnep.org/>