

2015 3/24

No.1991

毎月第2・第4火曜日発行

政経 かながわ

一般社団法人
— 神奈川政経懇話会 —



横浜初の市民参加型フルマラソン大会「横浜マラソン2015」が15日、開催された。約2万3千人のランナーが赤レンガ倉庫や山下公園など横浜の名所を巡るコースを駆け抜けた。



contents

視点・点描	3
ワースト脱却へ動き加速	
社会	4
特措法で進む空き家流動化 地方では人材誘致競争も	
社会	6
民法120年ぶり抜本改正へ 「ルール明文化」と「シンプル化」	
国際	8
ミンダナオで武力衝突 和平に暗雲、経済へ影響も	
暮らし2015	10
注目されるバウリニューアル	
広告珍談	12
うまい物もろもろ⑩ 走るレストラン	
NNAアジア経済レポート	13
神奈川景気データファイル	14
神奈川景気データファイル	15

事務局だより

◇横浜定例講演会

2015年4月13日（月）

13時30分～15時

ロイヤルホールヨコハマ

5階「リビエラの間」

講師は富士通総研経済研究所

エグゼクティブ・フェローの

早川 英男 氏

演題は「アベノミクス3年目の課題」

◇横浜定例講演会

2015年5月13日（水）

13時30分～15時

ホテルキャメロットジャパン

5階「ジュビリー」

講師は共同通信社客員論説委員、

星槎大学客員教授の

佐々木 伸 氏

演題は「日本人がテロの標的に
世界を揺るがすイスラム国の脅威」(仮題)

視点 点描



ワースト脱却へ動き加速

横須賀の深刻な人口減少を食い止めるため、横須賀商工会議所(会頭)平松廣司かながわ信用金庫理(事長)が動き出した。昨春秋に設立された「新生・横須賀実践フォーラム」が2月末に全体会議を開き、本格的に発進した。

発端は昨年1月に発表された衝撃的な数字だ。総務省の2013年人口移動報告で、横須賀市は全国各市町村で1位となる1772

人の減少を記録した。14年は89人減で全国17位だが、それでも県内トップは変わらない。

ことしに入っても、市内各界の賀詞交歓会では必ずこの話題に上がった。1月に運動部から赴任して早々、横須賀の最大の課題が何であるかを認識させられた。

ワーストワンを受け、平松会頭は昨年6月に「産業界として人口減少問題を検証し、対応策を検討

する委員会を設置したい」と表明し、10月にフォーラム立ち上げを発表。準備と並行して、団塊の世代、若手経営者、女性、高校生など市民の意見を聞く六つのミーティングを昨夏から始めた。

「日本一」返上の思いは市民誰にもあるが、同会頭は「それを言うところもやるところもなかった」と新組織の役割を説明する。

個別の動きが盛り上がりつつ初開催された全体会議には、商議所の会員ら約60人が集まった。ここまでの活動報告とJ.R東海初代社長の須田寛氏ら3人のアドバイザーによる市外の視点からの提言を聞いた。吉田雄人市長、小泉進次郎衆院議員も顔を出した。

キーワードは「走りながら考える」。結論を待つことなく、スピード感を持って進んでいる印象で、同会頭の描くイメージに近い動き

ができているようだ。

横須賀は海軍カレー、ネイビーバーガーなど全国的に知られるご当地グルメを誕生させたところ。それもここ15、16年のことで、アイデアがあれば実現する力は十分

にある。街の力を結集するために、このフォーラムからどんな発信があるか楽しみだ。

この地では、弊社も深く関わる「Yokosuka海道ウォーク」という民間主導の大規模なウォークイベントが開かれている。

ことしは日本の産業近代化の象徴ともいえる横須賀製鉄所(後に造船所と改称)着工150周年。この秋に開く第3回海道ウォークを記念の年にふさわしい企画にして多くの人を迎えるためにも、同フォーラムから大いに学びたい。

(神奈川新聞横須賀支社長

岡部 伸康)

走るレストラン

東海道新幹線は、食堂車がないからつまらない。

かつての食堂車。みんながこっち向いて座っている通路を、なんとなく浮き浮きして歩く気分。テーブルに案内されてまずビール、うまかったな。もどるとき、さつきとは反対側に座ってる人の視線を気にして、ちょっとよろけたり。食堂車がなつかしい。

日本最初の食堂車は、山陽鉄道に登場した。1899（明治32）年5月のこと。瀬戸内海をいく汽船とサービス合戦の山陽鉄道（のちの国鉄山陽本線）は、夜行列車でカヤを貸したり（車内でどうやってカヤ、つるのかな）、列車給仕（ボーイ）を乗務させたりとフルサービス。日本で初めて急行列車を走らせ、食堂車を導入し

た。1両全部ではなく、1等客16人分の寝台車との合体。8席の食堂室と調理室。メニューは洋食のみ。ハムエッグ25銭、カレーライス20銭、サンドイッチ20銭、アイスクリーム12銭など。当初は鉄道会社の直営であったが、のちに大阪の自由亭ホテルに委嘱された。私鉄の山陽鉄道に負けるなど、官営鉄道に食堂車できたのは1901（明治34）年12月15日。東海道線の新橋から神戸間の急行列車に、洋食専門の食堂車を連結した。蒸気機関車の力不足で全線ではなく、平坦な新橋・

国府津間に1両。箱根越えでは切り離し、沼津から大津間に2両。逢坂山越えでまた切り離し、京都・神戸間に1両を連結した。左は開業当日の新聞広告。「官設食堂車」もしくは。

左側の説明は、進行中のため調理は迅速にする。食材は厳選し、調理は衛生を重んじる。食事中、手荷物をあずかる。営利のためではなく、旅客の便宜のための営業であると。調理は加熱力が低く、半製品か調理済みのもので精養軒

二十月十五日開業

官設東海道食堂車

一 西洋御料理 一式
一 和洋酒類
一 菓子菓實類

進行列車内の事なれば随に迅速に調進すべし
販賣品の原料を精選し調理方の衛生を重んず
御食事中の御指圖あれ御所持品を保管す
食堂給仕人の一定の服装を爲し深切に待す
價格の出来得る大低廉を以て御用を待す
當食堂の營利を期せず旅客の便宜を計り開始せ
し次第なれば顧客の多きに隨て價格の低廉に相
成るべきを誓ふ

がうけおった。従業員は食堂長である監督、房のついたダブル・ブレストの調理師、つめエリの白の上着に黒ズボンのボーイや配膳係。外国人の利用が多く、日本郵船の外国航路のスタッフを招聘した。給与のほかにチップでなかなかの高額月収、高級公務員なみだったとか。といってもサービスやマナーがよろしくなく、山陽鉄道や東北線の日本鉄道など私鉄の食堂車が好評だった。

利用客は1・2等客だけであったが06（明治39）年、3等に和食専門の食堂車が登場した。窓に沿ったカウンター式である。また付帯設備の導入は早く、扇風機は1902年から設置。本格的な冷房装置は36（昭和11）年、特急ツバメの食堂車であった。

（美術エッセイスト、茅ヶ崎市在住）
（図）食堂車開業の新聞広告・
1910（明治34）年12月15日、朝日新聞掲載