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。

神奈川新聞社

政経かながわ

2015 3/24 No.1991

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

くらし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アジア経済リポート 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。昨年秋に設立された「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、横須賀市は全国の市町村で1位となる1772人の減少を記録した。14年は899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なった。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もにあるが、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って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JR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めている印象で、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オ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）

広告珍談 うまい物もろもろ⑩

宮野　力哉

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、うまかったなー。もどるとき、さっ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だしたり（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と、官営鉄道に食堂車ができたのは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。「官設食堂車営業」「官設東海道食堂車」とおもしろい。

十二月十五日より開始
官設食堂車營業
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勉て迅速に調進すべし
販賣品は原料を精選し調理方は衛生を重ず
御食事中は御指圖あれば御所持品を保管す
食堂給仕人は一定の服裝を爲し深切に待す
價格は出來得る丈低廉を以て御用を待つ
當食堂は營利を期せず旅客の便宜を計り開始せし次第なれば願客の多きに隨て價格の低廉に相成るべきを審ス

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、半製品か調理ずみのもので精養軒がうけおった。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、つめエリの白い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