

2015 9/8

No.2002

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 —



創設100年を迎えた高校野球の第97回全国選手権大会は8月20日、兵庫県西宮市の甲子園球場で決勝が行われ、神奈川代表の東海大相模が宮城代表の仙台育英を10-6で退け、1970年以来45年ぶり2度目の全国制覇を成し遂げた。



視点・点描	3
江戸期にも「地方創生」策	
講演録	4
「日本の火山活動の現状と今後」 東大名誉教授・火山噴火予知連絡会会長 藤井 敏嗣	
経 済	8
関西を高齢化対策の先進地域に 医療分野の集積生かし好循環を	
経 済	10
放漫経営で食品スーパー破綻 淡路島の老舗「リベラル」	
企業最前線	12
紙おむつ需要、東南アで急増 不織布、内外で一斉増産	
くらし2015	14
パーキンソン病の解明進む	
広告珍談	16
おもしろい乗り物③ 押して押して！	
NNAアジア経済レポート	17
会員のページ	18
設立50周年は来年4月に(その14)講演録抄録④ 会員の動き	
会員のページ	19
設立50周年は来年4月に(その14)講演録抄録④	

事務局だより

◇横浜定例講演会・臨時総会・ 会員懇親会

2015年9月18日(金)

横浜ベイシェラトン

ホテル&タワーズ

▽定例講演会

13時30分～15時、4階「浜風」

講師は政治ジャーナリストの

後藤 謙次氏

演題は「二期目に入る安倍政
権とTPP国会」(仮題)

▽臨時総会

15時10分～同20分、4階「浜風」

▽会員懇親会

15時30分～17時、4階「清流Ⅱ」

◇横浜定例講演会

2015年10月8日(木)

13時30分～15時

ホテルニューグランド3階

「ベリー来航の間」

講師は双日総合研究所副所長、

チーフエコノミストの

吉崎 達彦氏

演題は「どうなる日本経済と世
界」(仮題)

◆おことわり 19～23日は「シ
ルバーウィーク」のため、9月22
日号の発送は24日になります。

視点 点描



江戸期にも「地方創生」策

都市の発展は、人や物を運ぶクルマの進化により加速してきた。馬車―人力車―自転車―そして自動車。物流の高速化は、同時に情報網の拡大をもたらす。

明治時代には乗合馬車の路線が東京と横浜を結んだ。いわゆる「馬車道」である。当時、現在の横浜市営地下鉄高島町駅辺りは海が広がっていたが、その海原を切り開くように土盛りをし、両脇を石垣

で固めて新道を造ったという。はた目には海中を馬車が行き交うように見えただろう。文明開化を高くらかに告げるような大事業だったらしい。

20世紀に入ると自転車、そして自動車が登場する。現在、横浜開港資料館と横浜都市発展記念館が開いている「ハマを駆ける」をめぐると、最先端の交通手段が行き交った横浜こそ、近代化の起点で

あったことが分かる。

ところで人力車を含むクルマは、江戸時代にはまったく普及しなかった。開港資料館によると「幕府があえて使用を禁止した」というのだ。東海道には多くの宿場がにぎわっていた。徒歩やかごでせつせと急ぐ「鈍行」だからこそ街道の宿に客が集まる。目的地まで短時間ともなれば「道の中途の宿場町は廃れてしまうだろう」というわけだ。その是非はともかく、

地方経済を守らんとし幕府がこんな一計を案じていたとは驚く。クルマがもたらすデメリットを予測していたとは、さぞ優秀な役人がいたのだろう。

そういえば新幹線や高速道路が開通し、人が集まると喜んでいただけから」と、逆に企業が事務所を引き揚げてしまったことがあつ

たと聞く。こうなると観光の売り

物が乏しい地方都市は窮地に陥る。地域格差は広がるばかりだ。車社会の今は、地方の商店街がショッピングモールの進出に苦しむケースもある。関東のある地方を訪れた時、大規模店舗の近くの駅前が、絵に描いたようなシャッター街に変容している姿にあぜんとなった。デパートも閉店したまま、まるで幽霊屋敷だった。

交通や情報のグローバル化は避けられない。いまさら幕府のような歯止め策などできない相談だ。だが考え方によっては、交通のラインを逆手にとり、人を呼び戻すこともできる。ショッピングモールの集客力を利用する手もあるかもしれない。凶を吉に転じる方策に英知を結集したい。

(神奈川新聞社文化部長

丸山 孝)

押して押して!

馬が引くばると、馬車という。

人間が引くばると、人力車という。

人間が引かないで、押すと人車

という。人間が乗った客車を、人

間を押すのである。そんな鉄道

が、小田原から熱海へ走っていた。

1896（明治29）年8月に開通

した《豆相人力鉄道》である。豆

は伊豆、相は相模のこと。いささ

か長い引用になるが、どうぞぞ。

「切り立った断崖の上を曲りく

ねり、上り下りして小さな有蓋客

車が、何輛か間隔をおいて動いて

行く。その車両がとても狭くて、

向かいあつて腰を下ろした乗客は

膝を交互に、松葉つなぎに接触し

なければならぬほど窮屈だつ

た。これを運転する動力は二人の

人夫の脚力であり、臂力であつて、

平坦地では車背を押して徐行し、

登り坂にかかると一歩一歩喘ぎな

がら、満身の力をこめ、額に汗を

流して押し上げるので、牛歩遅々

として進むが、ひとたび降り斜面

にかかると、人夫達はヒラリと後

部のステップに飛び乗り、片手

で身体を支え、片手で制動桿を

操作しつつ滑走する。速度が加わ

るので、あわや前面の断崖から海

中に飛び込むのではないかとハラ

ハラすることもあつた。事実勢い

余つてブレーキがきかず、脱線転

落するという惨事が新聞種になつ

たこともある。単線なので所々に

退避線があり、これに近づくと人

夫の一人が駆け出して行って、ポ

イントを切り替えた。そして寂し

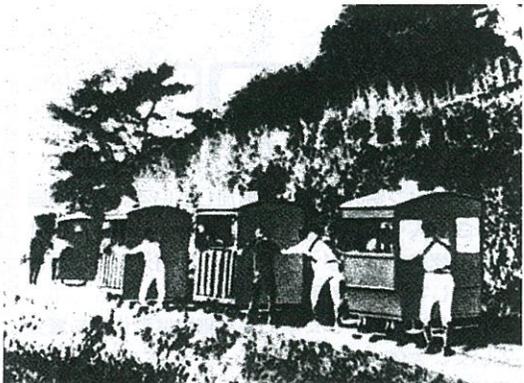
い場所に入れ違いの車両を長く待

合わすようなこともしばしばだつ

た。当時一マイル当り日本最高と

いわれていた乗車賃を払つて、話の種に乗つてみたものの、ちつとも快適でなかつた」と、仲田定之助は『明治商売往来』に書く。

上り坂になると上等客は乗つたまま、中等は降りて歩き、下等は



人夫とともに車両を押した。全長25キロ、3時間半ほどの行程。脱線や転落事故は少なからず起きた。それでも旅行者はたのしんだ。乗り場付近でこわいよ、こわいよと恐怖心をあおり、営業妨害する者がいた。運営する豆相人車鉄道会社は「だまさる、なかれ、あたみへ来るには安全美麗なる人車鉄道あり、しかるに甚だしきは危険^{なと}杯と吹聴し、旅客を迷はし、妨害する……」と、広告を朝日新聞に掲出した。

人車鉄道には先輩がいた。89（明治22）年ころ、東海道の藤枝から焼津まで開通。後輩には柴又帝釈^{しばまたいせき}天人車鉄道をはじめ、北海道1、岩手1、栃木5、千葉3、静岡2の12路線。総延長123キロも。ところで復元された豆相人車を、小田原で見たことがある。

（美術エッセイスト、茅ヶ崎市在住）
 (図) 小田原と熱海間の人車鉄道・『小田原市史』通史編・近現代より