2017 5/9
No.2042
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—

大空を泳ぐ1200匹ー。相模原市中央区田名の田名青少年広場で、子どもの健やかな成長を願う恒例の「泳げ鯉（こい）のぼり相模川」が、５月５日まで行なわれた。今回で30回目。

神奈川新聞社

政経かながわ

2017 5/9 No.2042

contents

視点・点描 3

「AI」に使われない社会

経　済 4

米が対日FTAへ布石
経済対話、北朝鮮情勢も影響

国　際 8

土壇場で不参加表明
被爆国、安保と「傘」を優先

くらし2017 12

生協が子どもの貧困対策

広告珍談 14

広告はたのしい㊴
だまされるな！

NNAアジア経済リポート 15

事務局だより

◇5月定例講演会
2017年5月18日(木)
午後1時30分～3時
横浜ベイシェラトンホテル＆タワーズ4階「浜風」
講師はコリア・リポート編集長、ジャーナリストの辺真一さん
演題は「韓国新政権誕生　日韓関係、半島情勢は？」

◇6月定例講演会
2017年6月14日(水)
午後1時30分～3時
ホテルニューグランド本館2階「レインボーボールルーム」
講師はキヤノングローバル戦略研究所研究主幹の瀬口清之さん
演題は「激動する世界経済と中国経済の現状と展望」

視点点描

「AI」に使われない社会

有名店のスイーツをいくつか口にしたことがありますが、本当に感銘する味に出合ったことがあまりありません。自分の舌に問題があると思っていましたが、最近、心底おいしいと思える菓子を横浜で味わうことができました。銀座でも、京都でもなく、相鉄いずみ野線沿いの住宅街です。その店では60人もの職人や店員が働いています。個人店でありながら多くの人員を必要とする理由は、機械化を拒んで一つ一つ丁寧に手作りしているからです。「本物を提供すれば、客はついてくる」とオーナーシェフは自負します。

その店のショコラをかじりながら、ふと、こうした味も人工知能（AI）で作れるようになるのだろうか、と考えました。食材の精密な配分や加工はAIの得意とするところかもしれません。しかし素材の微妙な状態を肌で感じ、最高の味を生み出す技は人でなければ不可能という気もします。騒がれるほどおいしいとは思えなかった有名店との違いは（もちろんレシピが優れているのですが）機械による加工と、思いを込めた手作業との差違が生んだとも考えられます。素人の浅はかさ、でしょうか。

AIについては、この会報をお読みの方々がより深い知識をお持ちかと思います。メーカーでこの開発に関わっている友人がいますが、彼の話によるとAIは説明することが苦手とのことです。なぜそのような解答に導かれたのか、プロセスを語ることは不得手だそうです。そして微妙な感覚やあいまいな解釈も、まだ無理難題でしょう。細やかなコミュニケーションや、いま話題の「忖度（そんたく）」も期待できません。「まだまだ人間には及ばない」とその友人は言います。それとも膨大なデータを学習させれば可能となるのでしょうか。

AIが進歩したら、人の仕事の多くが失われると言われています。逆に新しい職も生まれるでしょうが、人間が疎外される不安感は強く、将来をどう模索したらよいのか教育現場まで揺れています。それでも、これからの人類はAIとつき合っていく道を避けることはできません。AIと向かい合うことで「人間とは」と、考え直さなくてはなりません。あの横浜のスイーツ店が生む至高の味や心を打つ詩文、音楽などは当面、人間の領域です。すみ分けをきちんとすれば、AIに使われるのではなく、人があるじとして恩恵を受けられる社会になると期待します。

（神奈川新聞社編集委員　丸山　孝）

広告珍談　広告はたのしい㊴

宮野　力哉

だまされるな！

日本の乗り物は、馬やカゴ→ニンゲンが引っぱる人力車→馬が引っぱる鉄道馬車→蒸気で動く機関車→電力で走る機関車や電車へと発達した。

その途中で「人車鉄道」という、奇妙な乗り物が現れた。図①をご覧あれ。ニンゲンが押す鉄道である。「だまされるなかれ」と、いきなり忠告をする広告、図②の中身を見よう。

「熱海に来るには、安全美麗なる人車鉄道があります。小田原駐車場付近において、私どもの鉄道をいろんな口実で誹ぼうし、はなはだしいのは危険であると言いふらして、旅客をまよわせて、ぼう害する者がいます」。「必ずだまされることなかれ」と、人車鉄道の経営者が1896（明治29）年12月、朝日新聞に掲出した。

なんのことかわかりにくいが、人車鉄道とはニンゲンを動力にする鉄道。ほんとうにあった。小田原から熱海まで、運行していた。全長25キロ、3時間半のスリリングな乗り物である。

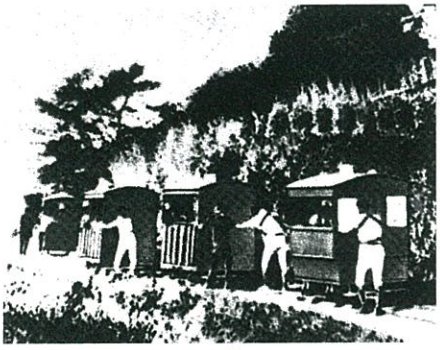
料金は上等1円、中等60銭、下等40銭と日本一の高額。そのころ、京都駅から伏見までの市街電車は、6銭であった。等級はどうちがうのか。坂道にさしかかると、上等客は乗ったまま、中等は下りて歩く、下等は車両を押して歩いた。

こんな乗り物がどうしてできたのか。87（明治20）年7月、横浜から国府津まで鉄道（蒸気の）が開通。翌年10月、国府津から湯本まで、馬車鉄道が開通。箱根温泉は活気づいた。熱海まで延ばしてと熱望された結果、登場したのが人車鉄道であった。

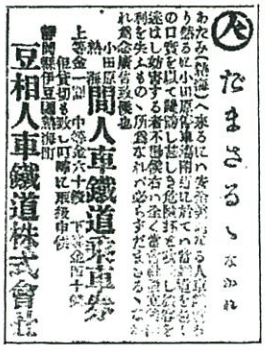
「世界無比、人車鉄道の案内」と新聞広告がでた。「人車鉄道は安全にして線路、海に沿い、巍峨（ぎが）たる山腹をめぐり、一転瞬（てんしゅん）毎に眺望の佳趣を替え、車体は構造美麗にして進行中、動揺少なく、かつ完全なる緩急（かんきゅう）機ありて、これを操縦する車丁は錬磨をへて、その巧妙ほとんど神に入り、一度試みられたる人の嘆賞さるるところなり」。車丁は押す人、緩急とはいざというとき。

人車鉄道は小田原駅から800メートルほど離れた早川から、神の車丁が押して発車した。

「切り立った断崖の上を曲がりくねり、上り下りして、小さな有蓋客車が何両か間隔をおいて動いていく。その車両がとても狭くて、向いあって腰を下ろした乗客は交互に、松葉つなぎに接触しなければならないほど窮屈だった」。「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った」と仲田定之助の『明治商売往来』にある。



図①



だまされるなかれ

熱海間人車鐵道株式會社

豆相人車鐵道株式會社

図②

（美術エッセイスト、茅ケ崎市在住）

図①＝小田原・熱海間の「人車鉄道」。『小田原市史』通史編

図②＝1896（明治29）年12月22日、朝日新聞に掲出