

人と都市・観光の地球時代を、市民が支えます！

NPO法人

JAPAN NOW

観光情報協会

Non-Profit Organization JAPAN NOW TOURISM INFORMATION ASSOCIATION

東京都知事が認証した「都市・環境・観光NPO」が発信する隔月刊情報紙

第77号 発行日2011年05月25日

Contents

JN協会総会、中日新聞義援金	1
鉄道局次長講演内容、須田氏の新刊紹介	2
霞が関ニュース、今夏は電力不足	3
アメリカこぼれ話	4
食にまつわるエピソード、COLUMN	5
城下町と観光、NEW SPOT	6
NPOからの提案、イタリア通信	7
お天気の話、編集後記	8

【宮城県名取市(仙台空港周辺)】



写真は巨大地震前後の仙台空港周辺の被災状況(宮城県名取市)。左は被災前、右は被災後。国土交通省の調査による写真。

「東日本大震災」の被災地の皆さまに心よりお見舞い申し上げます。

平成23年度事業計画などを了承

JN協会総会 関口氏が高速鉄道で講演

JAPAN NOW観光情報協会は5月18日、千代田区麴町の海事センターで第10回通常総会を開き、平成23年度事業計画及び予算案などを審議し、賛成多数で決定した。JN協会は、7月26日に日本海事センターとの共催により広島市で第10回海事・観光立国フォーラムを開催する。総会のあと講演会が開かれ、国土交通省の関口幸一鉄道局次長が「高速鉄道の現状と将来展望」をテーマに講演した。70人が参加し、午後5時から懇親会が開かれ、盛況のうちに閉会した。(講演内容は2面)

中日新聞が2週間で42億円の義援金

東洋経済誌が紹介 新聞社では最大に

名古屋市に本社がある中日新聞社は、3月11日の東北地方太平洋沖地震の発生から2週間で約2万7000件、約42億2600万円の義援金を集めた、と最近の東洋経済誌が報じた。読売新聞社が3月29日までで約8億1500万円だった。また、日本赤十字が集めた義援金は同じ時点で約594億円だったことから、民間企業の中日新聞社が集めた義援金額は大きい。中日新聞は、阪神淡路大震災でも8か月間で58億円の義援金を集め、新聞界でトップとなった実績がある。

中日新聞社によると、5月中旬までの義援金は約70億円に達したという。同社はこの義援金を岩手、

宮城、福島県の災害対策本部にお渡しする。名古屋市や愛知、岐阜、三重県など東海地方は、昔から無駄なお金は使わずに貯金する傾向が強く、特に名古屋市の商人は蓄財の3割で商売をして、残りはまさかの時に備えて蓄えている。そんなことから「名古屋の貯め倒れ」ともいわれる。

漂流犬が飼い主と喜びの再会

気仙沼市 国際的にも話題となる

東北地方太平洋沖地震から3週後の4月1日、宮城県気仙沼市沖の屋根の上で漂流していた犬が海上保安官に救助され、飼い主と喜びの再会をした。この犬の名前は「バン」。飼い主の同市内の女性がテレビのニュースで「バン」を見て保護されていた県動物愛護センターを訪れ、引き取ったという。この明るい話題は国内だけでなく、海外でも報道された。カナダのCBCや新聞で紹介された。外国人記者は「海上保安官は漂流するこの犬を見捨てることなく、救助した。海上保安官とこの驚くべき犬に祝福あれ」とコメントしている。



総会風景

国鉄を鮮明に記録した「昭和の鉄道」

須田氏が出版 近代鉄道の基盤をつくる

J R 東海の須田寛相談役（JAPAN NOW 観光情報協会副理事長）は、4月に「昭和の鉄道」という本を交通新聞社から出版した。「昭和の鉄道」は、明治・大正期から昭和の国鉄時代を興隆期、戦後復興期、高度経済成長期の鉄道などに分類して記載しており、日本の経済発展の原動力となった国鉄時代の鉄道の姿を写真や図表を交えて鮮明に記録し、近代鉄道の基盤を作った、としている。明治・大正期の鉄道については、明治5年に日本で初めての鉄道が新橋・横浜間で開業してからの日本の歴史を辿り官鉄旅客、貨物、民鉄や国鉄旅客、貨物、民鉄の運輸動向を説明しており、幕藩体制から近代国家建設を目指す政府の殖産興業政策が鉄道建設の背景になった、という。

鉄道が発達した昭和の鉄道については、昭和元年から15年までを興隆期の鉄道、昭和16年から20年までを戦時下の鉄道、昭和20年代を戦後復興期の鉄道、昭和30年代を高度経済成長期の鉄道、昭和40年代以降を転換期の鉄道と位置づけて展開しており、国鉄旅客局長などを勤めた筆者の鉄道への造詣の深さが示されている。コラムでは平成39年に開業するリニアカー（J R 東海が建設）にも触れている。定価は800円。



リニアは東海道新幹線のバイパス

国交省審議会 建設へゴーサイン

国土交通省の交通政策審議会は4月21日、東京・名古屋・大阪の3大都市圏を時速500キロの超高速で結ぶリニア中央新幹線の東京・名古屋間の建設について、リニアは地震などで東海道新幹線が不通となった時などのバイパスとしての機能を持っており、耐震性にも優れている、とゴーサインを出した。最終答申の内容は「リニアの営業、建設はJ R 東海とし、ルートは費用対効果の観点から東京・大阪間をほぼ直線で結ぶ南アルプスルートが適当。地震など異常時におけるJ R 東海などの安全確保の対応方針を確認した。東京・名古屋間の開業後、大阪開業を早く実現させる。途中駅的位置や建設費負担はJ R 東海と沿線地域で調整する。リニアは東京一極集中を招く可能性もあり、沿線地域は産業や観光振興を戦略的に実施すべきだ」となっている。

また、リニアの地震対策については「停電しても電磁力で浮上状態を維持し、左右両壁のガイドウェイが脱線を防止する。阪神大震災（マグニチュード7.3）にも耐えられる強度の設計。初期微動を検知し次第、緊急停車できる。トンネルでは縦穴や横穴から乗客は避難する」としており、10センチ浮上して走るリニアは、高架橋の上を車輪とレールの摩擦で走る在来型新幹線に比べて地震にも強い。

夏場の電車運行に万全期す

東日本大震災で新幹線の安全が実証

関口幸一（せきぐちこういち）・国交省鉄道局次長



昭和53年運輸省（現国土交通省）に入り、細川総理時代の運輸大臣秘書を経験。国交省河川局水政課長、航空局次長等を経て、平成22年8月から現職。

当初予定の久保成人局長が、民主党に対する説明に呼ばれたため、急きょ関口次長が登板。

以下、トピック風に講演内容を紹介する。

・新幹線は安全

3・11の東日本大震災の時、20数本の新幹線が走っていたが、事故はなかった。地震を予知し電気がストップ、すぐブレーキが掛ったからだ。その後の揺れだったので、無事だった。

東北新幹線の復旧も、予想より早かった。これは、橋脚など頑丈に作っていたことによる。

・東北地方の在来線復旧は出来るだけ早く

三陸沿岸を走る鉄道は壊滅的な打撃を受けた。通勤や通学等、市民の日常の足なので、出来るだけ早く復旧したい。復旧支援等、第二次補正予算に計上したいが、住宅地の移転等に伴い、路線や駅の建設場所を変更する必要もありそうだから、そっちとの兼ね合いなど不確定要素がある。

・夏場の電車運行に万全を期す

東電の福島原発事故で、今年の夏の電力事情悪化で15%の節電を求められている。

しかし、首都圏の出退勤時の電車を間引くわけには参らないので、昼間の走行本数を減らしたり、駅構内や電車内の照明を減らしたり、エアコンを弱冷にするなどで、節電を実現したい。

踏切の信号なども買電から自家発電に切り替えるなどで、踏切トラブルによる電車の運行混乱を避ける方向。

・新幹線金沢延伸など

新幹線の長野一金沢（平成26年度末）、新青森一新函館（27年度末）の開業は、目下予定通りと考えているが、震災復旧とのからみがあり、財源確保が問題となる。

・リニア新幹線

中央新幹線（リニア方式）は、J R 東海が事業主体となって建設の方針。早ければ5月中旬に計画が決まる。南アルプスルートを取り、東京一名古屋間は平成26年度着工、39年度開業。総工費5兆4300億円。名古屋一大阪は57年度開業の計画。

・海外新幹線

米国のカルフォルニア計画は、J R 東日本が中心に今夏入札へ。英国の新幹線車両は、日立グループが有力。ブラジル計画は、再入札の方向。

東京 霞が関の最新情報 国土交通省・総務省・財務省

日本ツーリズム産業団体連合会と4月に統合した日本観光協会

新体制への準備に忙しい吉田理事長



日本観光協会理事長

吉田正嗣氏（よしだ・まさつぐ）

京都市出身。1972年3月東京大学法学部卒。同年運輸省（現国土交通省）に入省。近畿運輸局運輸部長、国際観光振興会（現国際観光振興機構）パリ観光宣伝事務所長、沖縄開発庁総務局総務課長などを経て2001年1月内閣府沖縄総合事務局

長。03年1月総務省日本学術会議事務局長。05年2月に退官。05年6月に現職。61歳。

ー中国からの観光客がビザの緩和などから増えていますが、日本観光協会にはどのような良い影響が出ていますか？

確かに去年は増えていきますね。前年に比べて4割も増え140万人が中国から来ました。日本観光協会としても日本の観光客が伸びない中で中国からの客が増えるのはうれしいことです。特に中国の観光客は富裕層が多いというので期待されています。観光ルートは映画で話題になった北海道や東京、大阪などに行きますね。こうした中国からの観光客の受け入れ態勢について各地の観光協会を通じてやらなくてははいけないと思っています。日本人の嗜好に合うものでなく、中国の人に合うものにしなければいけませんね。

ー中国からの観光客が増えていることで各地の旅館などから困っていることなどは出ていませんか？

今のところ、そうした問題は来ていませんね。中国の人たちは映画や漫画などのクールジャパンに興味があります。東京・秋葉原の電気街などでも買い物しますね。そうしたところでの対応は良いのはありませんか。日本人の外国人に対する「おもてなし」の心は万国共通で心配ありません。

ー日本観光協会は台湾との窓口になっていますね。台湾の観光客はどうなっていますか？

去年は日本に来る観光客は中国より少ない127万人ですね。日本から台湾に行く観光客は126万人ぐらいなので両方で約250万人です。台湾観光協会とは10、11年と日本・台湾観光交流年として旅行博覧会などを行っています。11年は石川県金沢市で第4回の日台観光サミットを3月16日から3日間行います。250万人を300万人にするのが目標です。

ー11年4月には日本ツーリズム産業団体連合会（T I J、舩山龍二会長）と統合するということですが、会長は誰になるのですか？

観光協会の西田厚聡（あつとし）会長（東芝会長）が就任します。T I Jは01年12月にできて産業

界が観光の窓口を作ろうということで活動してきました。一橋大学や早稲田大学などに寄付講座を作り、出前旅講座などをしてきました。

このほか産業連携オープンセミナーなどもしてきました。観光協会にも産業界からの人もおり、一緒になったほうが良いということで観光庁が昨年6月にその含みで西田・日本経団連副会長を観光協会の会長に送り込みました。忙しい人ですが、大所高所からの考えで指導していただいております。新しい組織になって、これからの観光業のために頑張っていくつもりです。

（聞き手は経済ジャーナリストの阿部和義）

今夏は全国的な電力不足が深刻に 「政府は供給対策を示さぬ」と批判

政府は5月、中部電力に対して浜岡原発の全炉停止を事前に同社との調整なしで突如、要求し、これを同社が受け入れたことで、トヨタ自動車など物づくりの盛んな愛知県など中部地方では電力不足が予想されている。さらに今夏は全国の電力会社の原発54基のうち42基の原発が定期検査などから運転を停止する見通しとなり、深刻な電力不足は避けられない。政府は全国的な電力の需給関係を示しておらず、電力業界をはじめ経済界から「中部電力の浜岡原発の停止要請は政府のパフォーマンスに過ぎない。民主党政権は結論だけが先に出てくるような政策が多い。今夏の電力不足をどうするか説明がない」などという批判が強い。

中部電力は、浜岡原発の全炉停止によって100万キロワットの東京電力への電力融通は困難となり、さらに中部電力も電力不足から関西電力からの融通を期待しているが、同社も原発の定期検査などで発電能力が減少しており、中部電力への融通は難しい情勢だ。さらに中国電力や九州電力も原発の定期検査などで供給力が低下すると見られ、今夏は全国的な電力不足が深刻となるだろう。電力不足はビジネスマンや観光客の移動を制約し、不況に拍車をかけることになる。



3分野を一冊の本にまとめた意欲作品
「そこが知りたい 観光・都市・環境」
JAPAN NOW観光情報協

会員の投稿を歓迎します 情報紙の充実を目指して！！

観光情報紙2011年7月号への個人、団体会員の投稿を歓迎します（400～500文字程度）。皆様のご意見を、どしどしお寄せ下さい。詳細は事務局まで。

発行は2011年7月25日。締め切りは2011年7月10日。

【会員募集】

都市の再生、観光振興、環境保全の市民活動に賛同する会員を募集しています。

個人会員（1口5千円）、団体会員（1口5万円）

東京都渋谷区代々木1-58-13小田急代々木ビル3階

JAPAN NOW観光情報協会（電話03-5304-9500）

アメリカ・こぼれ話 ⑬

「ジョン万次郎はゴールドラッシャー」

JN協会理事 北村 嵩

ジョン万次郎は、良く知られているように、土佐出身の漁師の子で、14歳のときに乗船した船が暴風にあって遭難し、アメリカの捕鯨船に救助されて同国に学んだ。英語、航海術などの教育を受け、10年後に帰国して幕府に登用され、故郷、土佐の地名をとって「中浜」の姓を授けられた。

江戸幕府が鎖国中の時代に海外を見聞し、外国の文化知識を身に付けた数少ない日本人として外交文書の翻訳・通訳など幕末の日本で重要な役割を果たした。

しかし彼が日本への帰国の費用を捻出するために、当時、金鉱が発見されて、全米から一攫千金を狙う男たちが殺到したカリフォルニアの「ゴールドラッシュ」に参加したことは余り知られていない。

3年間、救助してくれた船の船長、ホイットフィールドの故郷コネティカット州のフェアヘイブンで英語や天測航海術を学ぶ傍ら、桶屋の徒弟として桶つくりを学び、農作業の手伝いをして過ごした。

その後、捕鯨船の船員となって太平洋上を航海して3年半後の1849年にフェアヘイブンに戻った。その頃、町にカリフォルニアで莫大な量の金が見つかったというニュースが届き、鎖国中の日本に運んでくれる船長に支払えるだけの金を見つけないと願ってサクラメントに向かった。

サンフランシスコの貧民街でロバと食料を買い、山地の溪谷に向かい、わずか70日余りで600ドルに相当する金を探し当てた。

この金でホノルル行きの蒸気船に乗り、同地に残っていた漂流仲間に再会して、中古の捕鯨ボートを買って、帰国を希望した2人と共に上海行きの蒸気船に乗り、沖縄沖でボートを降ろし、薩摩藩支配下の沖縄に上陸し、10年ぶりに帰国した。

万次郎は、正に「フォーティーナイナー」であり、ゴールドラッシュに参加したただ一人の日本人であった。

ミステリーと観光

清張の「点と線」で時刻表が“主役”に

小田急電鉄(株)顧問 利光國夫
(元小田急グループCEO)

この頃は、やや読む機会が少なくなったが、私はミステリーのファンである。小学生の頃に江戸川乱歩の「怪人二十面相」ものなどを読んでいたが、中学生ぐらいから同じ乱歩の作品でも大人向けの「二銭銅貨」「D坂の殺人事件」、横溝正史の「本陣殺人事件」など、いわゆる探偵小説と呼ばれる作品を愛読していた。

海外のミステリーでは、この分野の元祖と言われるポーの作品を始めとして、ディクソン・カー、ヴァン・ダイン、エラリー・クイーン、アガサ・クリスティなどの作品を読み耽ったものである。

この探偵小説の分野に画期的な変化をもたらしたのが松本清張だった。従来の探偵小説と言えば、大抵まずおどろおどろしい殺人事件が起こって、その謎を名探偵が見事に解決するというのがお決まりのパターンである。

殆どどの作品はこの謎解きが中心で、リアリティや社会性といった要素はまず無関係だった。

松本清張はそういうミステリーの世界に日常社会の中における事件、不条理を持ち込んだのである。彼の代表作「点と線」は、まさに従来のミステリーに新風をもたらしたが、この作品のトリックの中核である「東京駅の空白の3分間」は鉄道時刻表マニア以外の人にも大変興味をもたらした。一方でこれ以外の彼の作品にも日本全国の色々な地方が舞台となって一種の観光案内的要素が魅力でもある。

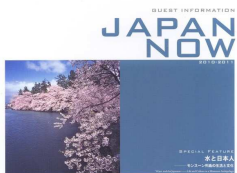
海外ミステリーの中にも作風はまったく異なるが、アガサ・クリスティの「オリエン特急の殺人」「ナイルに死す」「白昼の悪魔」など映画化もされた諸作品は、観光的要素が多く含まれており旅への誘いを感じさせてくれる。

内外の名作ミステリーの舞台となった地を訪れるツアーといったようなものがあつたら、ぜひ参加してみたいものである。

日本唯一のホテル客室常備文化情報誌

JAPAN NOW

1985年の創刊以来、内外の多くのお客様にご愛読いただいていた「JAPAN NOW」誌は、日英全文対訳で学校教材としてもますます高く評価されています。



4月に完成した2010-2011年度版は、日本全国のホテル約100館、55000の客室に常備されています。

日本文化の再発見を通じて新たな観光資源を紹介し、現代日本を代表する執筆者やカメラマンたちによって日本の歴史といまを生き生きと伝えることが、「JAPAN NOW」誌の編集方針です。

2010-2011年度版では、環境をテーマとした特集において「水」を中心に育まれてきた日本の暮らしのなかの伝統的な環境保全技術や自然とのかかわりを取り上げ、その将来への応用の可能性を探りました。また、巻頭インタビュー・ページでは、インテリアデザイナーの内田繁氏と女優の緒川たまき氏にご登場いただいています。

1部2000円（送料別）で購入できます。

お問い合わせは（株）ジャパン・ナウへ。

電話 03-5155-8940-1751/FAX 03-5155-8941

風評被害の原因は何か

筑波学院大学教授 大島慎子

大地震、津波、福島原発という事態にあり、風評被害という言葉がメディアで踊っている。

福島原発事故が、外国航空会社の日本への運航にどう影響したか、また訪日観光客がどう変化したかとの報道は多い。週刊新潮4月28日号の記事で、「国際美術展中止！羽田空港忌避！で日本の烙印」というのがあり、日本中の美術館で海外から作品を借りて展覧会を開催する予定であったが、作品に随行するクーリエ（学芸員）が放射能に過剰反応して来日を渋るので多くの展覧会が中止になったというものは興味深い。また、外国航空会社は東京で乗員が宿泊するのを避けて、ソウル経由にして乗員をソウルで交換させ、ソウルと東京間を日帰り運航するという記事もあった。フランクフルトからソウル経由で成田のような奇妙な経路便を飛ばしていたルフトハンザ ドイツ航空にそのワケを尋ねると、「主に給油の確保などオペレーション上の都合です」と回答し、それに対して成田空港担当者が疑義をとなえている。「燃料備蓄タンクから当日給油できたので支障は無かったはず」と、コメントしているのである。しかし、震災後、石油精製所の火災や停止、そしてガソリンが不足して東京でもガソリンスタンドに長蛇の車列ができていたことは世界中に発信されている。それに対して成田空港が、間髪入れずに、「成田空港では、航空燃料は充分確保している」と海外にむけて情報発信したかどうか、疑問なのである。風評被害を想定して、または、危機を回避するためのコミュニケーション戦略には、平和を謳歌してきた日本人は慣れていないように思う。

日本列島すべてが汚染されているような報道や、外国人の日本脱出を指して、風評被害とはいきれない。日本政府は、諸外国に対して「冷静な対応をしてほしい」

と要請したと報道されていたが、これは何もならない。風評被害を抑える方策は、「冷静に」と依頼するのではなく、「冷静になれるように根拠を提示し続けること」が重要なのである。

福島原発事故後、ドイツは即刻点検のため古い原発7基を停め、3ヶ月間に全原発を徹底調査すると発表した。スイスは原発新設計画を凍結したと発表。中国もロシアも3月半ばには国内原発の安全性点検を表明した。アメリカも同調している。しかし原発震災当事国の日本の対応は5月になってからである。日本の情報発信は、「工夫」や「努力」という抽象的な表現が多く、現状をどう改善するのか、責任のある発言がない。これが、風評を呼ぶのである。

ドイツ環境省の正式名称は、ドイツ連邦環境・自然保護・原子炉安全省（Bundesministerium fuer Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit）である。日本の環境省には多分、原子炉の分野はないだろう。このサイトでは、3月13日には福島原発の現状のサイトをたちあげ、日々更新している。その詳細さは、この事故がドイツで起きたのではないかと思うほど、情報満載である。決して煽情的なものではない。ここには質疑応答項目があり、「連邦政府は、福島事故による放射能からドイツに影響しないように手段を講じている。日本から飛来した航空機の表面に付着している放射能の数値を測定しており、現在危険性はない。日本から入国する旅客、貨物として持ち込まれる自動車、物品に関しては放射能を測定し、万一数値が高い場合は以下の機関で洗浄をし、云々」と記されている。日本の原発の情報を公的に発信している機関はどこかとウェブで探してみると、内閣府の官邸ページにあったが記者会見の報道資料の英訳のみである。風評被害の解決にはなりそうもない。

C O L U M N

ペンシルヴァニアの‘カダフィ大佐’

世界中を敵に回して独裁国家と弾圧の恐怖を国民に押し付けてきたアラブの暴れん坊、リビアのカダフィ大佐も、今や伸るか反るかの正念場を迎えている。いよいよ年貢の納め時かと思いきや、民主化を求めてデモ行進する自国民に向け、見境なく発砲するハチャメチャぶりである。

1981年9月、文部省教員海外派遣団のお伴で社会主義国家・ルーマニアを訪れ、国内での研修を終え首都ブカレスト空港へ向かってバスを走らせていた時、幹線道路の手前で突然厳戒中の軍隊に通行停止を命ぜられた。当時の権力者・チャウシェスク大統領に会うために隠密裏にルーマニアを訪れたカダフィ大佐一行護衛のため、幹線道路が前触れもなく全面封鎖されてしまったのだ。独裁者の命令一下、国民の自由な権利が冒涇される理不尽と不条理である。

空港への道路はすべて閉鎖され途方に暮れた。愕然とするとともに、どうにかしてすぐにも空港へ辿る手立てを考えねばならなかった。ドライバーに脇道を尋ねても、天を仰いでただお手上げのポーズを取るだけだった。そのまま黙っているわけにはいかない。ふと田畑の遥か遠方を見ると狭い未舗装の農道を耕運機が走っているではないか。イチかバチかに賭けた。過分なチップをちらつかせドライバーを説得して凸凹道の農道へバスを乗り入れさせ、そのまま最悪の乗り心地に全員腰を浮かすような姿勢で何とか空港に到着し、間一髪でウィーンへ向けて飛び立つことが出来た。

あの苦渋を味わって以来、胸の内にはにつつきカダフィに対する怨念が増幅されていった。

そして2年後、アメリカはペンシルヴァニア州アルツーナ市を訪れた時、同市内の学校を訪問中ににつつきカダフィ大佐？にばったり出食わしたのである。予断もなくカダフィに「ルーマニアではえらい目に遭わせてもらいました」と話の中に茶々をいれると、「その節は失礼しました。チャウシェスクがこっそり来いというものですから」と受けてくれた。このジョークには、笑いが止まらなかった。

それにしても、教育委員会の指導主事を務めていたニセモノのカダフィ大佐は、あまりにも本物に似ているためご当地でも「カダフィ」と呼ばれていた。ただ、人間の格はニセモノが遥かに上だった。リビアのカダフィも国民の気持ちを考え、もう少しペンシルヴァニアのカダフィを見習いジョークを解してもらえれば、アラブ世界ももっと和やかになって受け入れられやすいと思うのだが・・・。

（近藤 節夫）



カダフィ大佐？

城下町と観光 ②

秋月城

黒田長興が立藩、長屋門などが残る

山懐にたたずむ城下町

J N協会参与 長宗我部 友親

福岡県の筑豊地方南部の嘉麻市（かまし）から、朝倉市に抜けるところにそびえる古処山（こしょざん）に、八丁峠がある。



秋月城址

この古処山の山裾にあるのが秋月である。だから秋月にはこの八丁峠を通して入る。逆にいえば、秋月から福岡市内に抜けるには、かつてはこの八丁峠が欠かせなかった。古処山は標高859

メートルあり、福岡県のほぼ中央にある。

秋月藩は、慶長5年（1600年）の関ヶ原の戦いでの戦功で、徳川家康から筑前守となった黒田長政の遺言で、その三男であった黒田長興が秋月5万石を分与され、立藩された。

もともと、秋月城は秋月氏が築城したもので、秋月氏は筑前国一帯に勢力を広げていた時期もあったが、豊臣秀吉の九州征伐によって、秀吉の軍門に下った。その後、関ヶ原の戦いでは西軍に与したが、後に東軍に寝返って、日向国高鍋を安堵された。

秋月城は、黒田長興が秋月藩を立藩する際に、大幅に改修され、天守閣等は持たない平城である。

秋月には山懐に囲まれた静かな城下町のたたずまいがある。野鳥川に架かる野鳥橋から街中に歩いてゆくと、秋月城の石段、そして長屋門がある。



秋月城址

秋月城は、黒田長興が秋月藩を立藩する際に、大幅に改修され、天守閣等は持たない平城である。

秋月には山懐に囲まれた静かな城下町のたたずまいがある。野鳥

川に架かる野鳥橋から街中に歩いてゆくと、秋月城の石段、そして長屋門がある。

秋月には古い家臣団の屋敷が多く残されているが、中でも馬廻り組で知行三百石の家柄だった戸波半九郎の屋敷は現在も残されていて、秋月郷土館となっている。

また、幕末の混乱期に父母が藩士に惨殺される姿を目の当たりにした息子が明治の時代となって、仇討ちを禁止されたのちも、仇を追い、その思いをとげるといふあらすじの吉村昭の小説「敵討」は、この秋月藩に起こった出来事を素材にしている。

秋月は、山脈に囲まれているため、名産は葛（くず）や焼き物などで、人物としては、医師の緒方春朔、儒学者の原古処、画家の斎藤秋圃らが出ている。



傾斜した大天井の空間に大改造なった大阪駅

NEW SPOT

in japan 26

大阪駅まち

いまどき流行りの駅ナカと違う。新装なったJR大阪駅は従来の駅のように改札口の外側にデパートや飲食店、商店が集まる。構内にJR利用者だけを囲うのではなく、駅を中心にだれでも気軽に立ち寄れる街が広がる「駅まち」だ。「大阪ステーションシティ」として5月4日にグランドオープンした。1日85万人を超す乗降客のホーム群を包むように天空を覆う大きなドーム屋根が斜めに広がり威容を誇る。この屋根で雨水を集め、南北を真横に結ぶ水路がビルへ二次利用の給水をするエコ構造だ。

改札を出て北側ノースゲートビルは地上28階地下3階で、低層階12フロアのJR大阪三越伊勢丹は開店1週間で150万人近くが訪れた。隣の11フロアに女性向け約200店が入る「ルクア」も盛況で、大震災後の「自粛」ムードは無い。南側サウスゲート17フ

ロアの大丸梅田店は4月19日に改装オープン。私鉄幹線も集まる大阪駅界隈は阪急、阪神など各百貨店が競う全国屈指の激戦区だ。

駅の南北を自由に通行できる改札階の連絡橋の上階に、駅まちの中心となる「時空(とき)の広場」と呼ぶ大きなデッキが広がる。ドーム屋根を見上げ、列車の往来を眼下に、待ち合わせの人びとが憩う自由空間だ。東の品川駅、東京駅、大宮駅などは構内のスペースが広いこともあって駅ナカの商店街で人気を集めているが、改札の外に広大なスペースと店々がある駅まちと、どちらが便利か、どちらが潤うか、利用者や商戦の行方をウオッチしたい。

(文・写真 林 莊祐)

市長の観光政策実践論

―震災復興時に生まれた山中節は東京育ち―

JN協会理事 加賀市長 寺前秀一

東日本大震災後の日本を元気にするヒントは関東大震災後の世相にあるかもしれません。震災後、人々は明るさを求め歌舞音曲が流行しました。1930年にレコード等ぜいたく品の輸入を制限するため関税が強化された結果、五大レコード会社体制が成立しました。1925年にはNHKが設立されており、歌謡曲が放送で取り上げられ、レコードの売り上げが伸びました。

大正末期から昭和初期にかけて、全国の観光地からの要請により、西条八十、野口雨情、北原白秋、中山晋平等の手により、ちゃつきり節、稗つき節、木曾節等の「民謡」がコマーシャルソングとして誕生しました。『東京行進曲』の試作品的「当世銀座節」は、銀座を舞台にモダン風俗をふんだんにおこなったものでした。一番は八十自身が認めているように福井県の三国節、三番の「東京銀座は恐ろしどころ、虎と獅子とが酌に出る」は山中節からの転用でした。この「獅子」が昭和のはじめに銀座の代表的カフェだった「ライオン」と「タイガー」につながられ、「虎と獅子が酌に出る」となりました。カフェ・ライオンは『銀座ライオン』として今日に至っています。

でも、明治の加賀市民はこの山中節という言葉もメロディーも知らないはず。西条八十が引用した山中節は東京で作られたのです。大震災1ヶ月後に封切られた無声映画「山中小唄」で、山中の芸者「笹の家の力弥」

がスクリーン横で歌ったものを、米八が立派に仕上げたのです。山中節は中央へ出て来てその真価を高め、再び山中に再輸入されました。

野口雨情、中山晋平の手による「船頭小唄」はたちまち流行曲になりました。これを映画化したものが小唄映画の草分け「船頭小唄」で、震災直前に封切られました。大正期までは、レコード会社は、「はやった唄」をレコード化していたのです。震災後の変化により、東京行進曲あたりをエポックとして「歌を作って流行らせる」姿勢に転換していきました。

山中節は追分節から変化したものだといわれます。「ゆかたべー」と言われる娘たちと湯船につかった北前船の船頭衆との間でやりとりされた歌が「湯の廊下節」（山中節の原型）になったとする説です。北前船に米をつみこむ時の歌「どっさり節」が三国では宴会の終わりの祝儀の唄として歌われていましたが、これを原型だとする説もあります。いまのところいずれも証明されていません。

山中節は民謡のジャンルに入っていますが、言葉としての民謡は意外に新しく、第二次世界大戦後です。NHKは大正14年から昭和22年まで「俚謡番組」という音楽放送を続けていました。

音も観光資源ですから、サウンドスケープデザインが生まれました。永平寺の除夜の鐘は観光資源ですし、いで湯の谷あいながれる山中節も観光資源です。東日本大震災を機に世の中を明るくするため、加賀温泉郷をイメージするご当地ソングを作れないか模索しているところです。

イタリア通信 ~その20~

東日本大震災から2ヶ月たって

早いもので東日本大震災発生から2ヶ月たちました。イタリア各地で開催されている「がんばれ日本」のイベント、そして訪日旅行に対する震災の影響について触れたいと思います。

まず、震災直後の3月20日に開催されたローマ・マラソン第17回は「日本応援マラソン」となり、スタート時にローマ市長と駐イタリア日本大使が両国の国旗を振り、東日本大震災の被災者にエールが送られ、参加者が一斉に走り出したということです。実際、先日、ローマに行った際、前を走っている市営路線バスの後ろに「がんばれ日本」という大きな掲示を見つけて感動しました。

優れた日本研究者を輩出しているヴェネツィアのカ・フォスカリ大学でも大きな催しが開催されました。バザー、日本へのビデオ・レター、書道・折り紙・着付けワークショップ、剣道・居合道のデモンストレーション、地震発生時に日本にいた教員・学生の証言などが語られました。多数の学生の参加と北イタリア在住日本人の方々の協力で二日間に集まった16300ユーロは義援金として福島県に送られました。

ミラノではアルテ・ジャポーネ文化協会が、3月29日から「がんばって日本」企画として「イタリア在住日本人アーティストによるチャリティ美術展」、「コンサート」など幾つもの企画を展開しています。さらにイ

タリア・ソムリエ協会による「ワインで日本を支援」するチャリティ試飲会、国際的に活躍する日本人および外国人デザイナー58名がデザインした募金箱を展示し、来場者に気に入った募金箱に募金してもらうという「チャリティ・ボックス」企画など、多数の催しがイタリア各地で行われています。

ところで、訪日旅行者減少という海外の動きを「風評によるもの」と批判したり、福島周辺を除くと日本は安全なのになぜと憤りになる方もいるようです。そのお気持ちはよくわかります。しかし海外在住者からみると日本の安全性への不安は消えない海外の人々の心情も理解できる面があります。イタリアは25年前のチェルノブイリ事故の際、500キロも離れていたにもかかわらず、乳製品や食品に放射線汚染の影響を受け、また癌発生率の上がった事実があり、その結果国民投票で原発廃止を決めました。したがって福島原発周辺以外は汚染の心配はないといっても首都東京が「福島から200キロ」ということで、もしかしたらという



不安がぬぐえないのです。福島がチェルノブイリ事故と同じ「レベル7」に指定された以上、現状と今後の見通しを日本政府や関係者が、海外の専門家、政治家、報道人にきちんと説明してくれる機会を待ちたいところです。本格的な訪日キャンペーンは、その後ではないかと思われます。

JAPANITALY.COM社 代表取締役 大島悦子

カビの季節

そろそろ梅雨の時期を迎えますが、カビの季節でもあります。カビが好きな環境は、気温が20度から30度、湿度が70%前後と言われています。家の中でカビの発生しやすい所は湿気が多いキッチンと浴室です。浴室はただでさえ湿気が多く、入浴時に体から洗い流された“皮脂”やケラチンなどの“垢”がカビの栄養源になります。

また、押入れや下駄箱も閉めきっているため、カビの樂園になっています。そして意外に見落としやすいのがじゅうたんの裏側です。とにかく湿っぽい所にはカビが発生します。



抑えることができます。カビの嫌いな乾燥、そして清潔を保つように心がけましょう。

以上
日本気象協会 金野 雅之

会員名簿

(敬称略) (個人会員名簿は公開していません)

名誉顧問	： 松山善三(映画監督)
理事長	： 松尾道彦(日本海事センター会長、元日本鉄道建設公団総裁)
顧問	： 丹羽晨(前理事長、日本空港ビルデング顧問)
副理事長	： 白澤照雄(JN協会事務局長)、岡村進(元小田急トラベル社長)、横山善太(元JALUX特別顧問)、大島慎子(筑波学院大学教授)、小竹直隆(元JTB専務)、須田寛(東海旅客鉄道相談役)
支部長	： 片山文彦(新宿)、魚住隆彰(北陸)、麗理沙(立教)、長尾亜夫(九州)、須田寛(中部)、岩田弘三(神戸)、坂本真一(北海道)、梅原利之(四国)、丸森仲吾(東北)、大田哲哉(中国)

【団体会員】(2011年5月25日現在)

AGC硝子建材エンジニアリング(株)、(株)朝日ネット、(有)青葉、(株)アドバン、(株)アドルックス、荒井建設(株)、アンデス電気(株)、安藤建設(株)、イーエムティー(株)、池田煖房工業(株)、(株)伊勢丹、富山県射水市、(株)井六園ワルト、岩田地崎建設(株)、(株)えんれいしゃ、(財)NHKインターナショナル、NPO「江戸城再建を目指す会」、(株)大林組、隠岐の島町(島根県)、(株)奥村組、小田急電鉄(株)、(株)小田急トラベル、鹿島建設(株)、鹿島道路(株)東京支店、大阪国際空港ターミナル(株)、(株)大塚食品、環境テクノス(株)、関西電力(株)、九城企業(株)、(株)九電工東京支店、九州電力(株)、九州旅客鉄道(株)、(株)キャントウ、(株)熊谷組、(株)グリーンキャブ、群馬県、京浜急行電鉄(株)、(株)耕人舎、佐川アドバンス(株)、(株)サマンサバサジャパンリミテッド、三協立山アルミ(株)、三普旅行社有限公司、四国電力(株)、四国旅客鉄道(株)、清水建設(株)、(株)JAL-DFS、(株)JALUX、(株)JTB、消音技研(株)、新菱冷熱工業(株)、(株)センインターナショナル、常磐興産ピーシー(株)、住友電設(株)、(有)西洋館センター、竹内印刷(株)、(株)銭高組、全日本空輸(株)、パーキングフロ(株)、セントラルリーシングシステム(株)、(株)ダイエーコンサルタンツ、第一交通産業(株)、第一資材(株)、(株)大気社、大興物産(株)東京支店、大成建設(株)、大成サービス(株)、大成設備(株)大成ロテック(株)、大成ユーレック(株)、大鉄工業(株)北陸支店、大日産業(株)、(株)高商、高砂熱学工業(株)、(株)竹中工務店、(株)丹青社、中国電力(株)、中部電力(株)、TCTレーディング(株)、(株)哲建、電研工業(株)、東海旅客鉄道(株)、東急建設(株)、東京急行電鉄(株)、東京国立博物館、(財)東京観光財団、東京電力(株)、東光電気工事(株)、東芝エレベータ(株)、東北電力(株)、トーヨーカネツソリューションズ(株)、戸田建設(株)、名古屋鉄道(株)、西日本鉄道(株)、西日本旅客鉄道(株)、(株)西原衛生工業所、西松建設(株)、日墨ホテル投資(株)、日本オーチス・エレベータ(株)、(株)日本海コンサルタント、日本空港ビルデング(株)、(株)日本航空インターナショナル、(財)日本交通文化協会、(社)日本添乗サービス協会、(株)日本プラント建設、専門学校日本ホテルスクール、(株)ニューテック、ネスレ日本(株)、箱根町(神奈川県)、箱根建設(株)、東日本旅客鉄道(株)、(株)日立ビルシステム、(株)日立製作所、(株)ビッグウイング、広島電鉄(株)、福岡空港ビルディング(株)、(株)パ・ロックジャパンリミテッド、(株)フィールドサービス、富士機材(株)、藤長電気(株)、富士通(株)、プラネットワークス(株)、北海道旅客鉄道(株)、北海道電力(株)、北陸電力(株)、北海道空港(株)、(株)ホテル小田急、(株)ホテルロバートン、前田建設工業(株)、(株)ホテルマックス、マイナホールディングス(株)、(株)まるまんフィオーレ、三井住友建設(株)東京建築支店、三菱電機(株)、(株)山武ビルシステムカンパニー、有楽土地(株)、(株)USEN、横浜

編集後記

東日本大震災は、岩手、宮城、福島県などに地震、津波と東京電力の福島第一原子力発電所の事故という3重の災害をもたらした。政府や関係自治体は、被災地の復旧・復興に向けた作業を続けているが、関東大震災の際、帝都復興計画を実行して現在の東京の骨格を作った後藤新平を見習うべきだ。後藤は関東大震災のあと組閣された内閣で帝都復興院総裁を勤め、大規模な区画整理と公園、幹線道路の整備を柱とした復興計画を立て、当時の国家予算に匹敵する13億円を要求し財界などから反対され「大風呂敷」と言われた。しかし、5億7500万円を獲得して東京の骨格を形成した。後藤は明治、大正、昭和初期の医師、官僚、政治家をつとめ、幅広い知識と決断力を持っていた。

政府や関係自治体、民間企業は、東日本大震災で壊滅的な被害を受けた岩手、宮城、福島県など東日本地域の新しい再建計画を具体化するため、学識経験者を中心とする復興会議を立ち上げたが、そのメンバーは岩手、宮城、福島県知事など3人を除いては被災地に住んでおらず、机上の空論になる恐れがある。後藤は東京に住みながら復興計画を成し遂げた。

(白澤)

特定非営利活動法人(NPO)

人と都市・観光の地球時代を、市民が支えます

JAPAN NOW
観光情報協会

〒151-0053 東京都渋谷区代々木1-58-13

小田急代々木ビル3F

電話 03(5304)9500

FAX 03(5304)5632

E-mail info@japannow.org

Home page http://www.japannow.org

発行人：白澤照雄(JN協会事務局長)

編集長：白澤照雄(JN協会事務局長)

発行部数：3000部 主な配布先：会員、中央官庁、

地方自治体、民間企業、マスコミなど