

マイウェイ

No.70
2009



かながわ 産業遺産物語

— 県西・湘南編 —

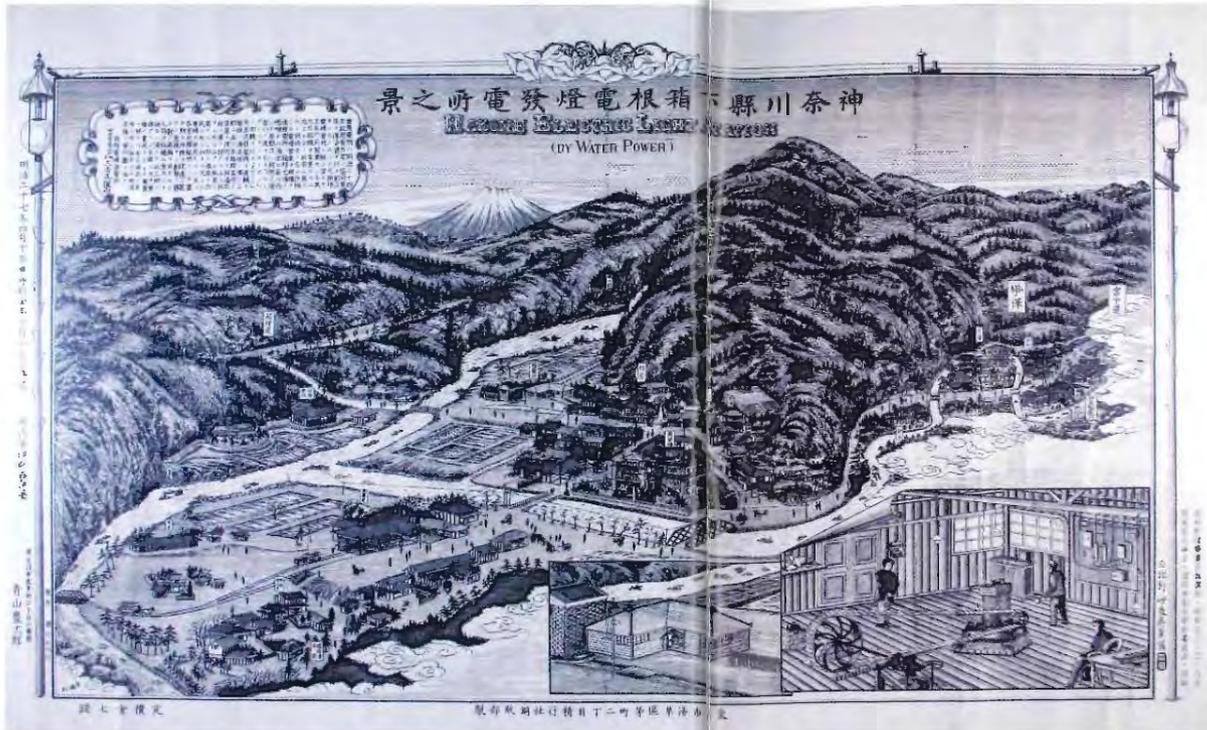
監修 和久田康雄

写真 桜井たかひさ 山橋貴

財団法人はまぎん産業文化振興財団

平成21年1月発行 ● 発行人 小川 足 ● 編集人 富安良和 ● 発行 財団法人はまぎん産業文化振興財団 〒220 8611 横浜市西区みなとみらい3-1-1 ☎045-225-2171 (直通) (株)西北社 大日本印刷(株)





かながわ産業遺産物語 【県西・湘南編】

明治二十年に東海道線が横浜から湘南の各駅を経て国府津まで来ると、翌年には馬車鉄道が箱根湯本と結び、三十三年馬車鉄は路面電車に変わります。鉄路の伸延の後を追って、旅館や別荘が、海辺に、山の上にてきていききました。

箱根湯本

▲明治25年6月に関東初の水力発電所が、いまの吉池旅館の地に設置され、200灯を点じました。これを紹介する明治27年刊行の銅版画ですが、左下には、馬車鉄道や馬屋、郵便電信局なども描かれています



▲早川緑地と箱根湯本。駅を出る小田急ロマンスカーは新型のVSE50000形
▼早川と須雲川の合流地点から早川の上流を見た手彩色写真。中央に駅舎。上の銅版でいうと左から右を眺めた位置関係です。2図とも箱根町立郷土資料館蔵



かながわの西部には天下の嶮・箱根山がそびえ、また海岸沿いには平地も少ないため、東から平野を進んできた交通路にとって、昔からの難所となりました。それでも関東と関西を結ぶ鉄道の幹線を通そうとすれば、ここを越えていかなければなりません。

横浜から国府津まで東海道線が通じたのは明治二十(一八八七)年のことで、二年後には御殿場まで静岡に達し、その年のうちに神戸までの全線が完成しました。その間の明治二十一年には、国府津―箱根湯本間で小田原馬車鉄道も走り出しています。

線路は野を越え山を越え

鉄道史学会会員 和久田康雄

表紙/小田急電鉄の初代ロマンスカーSE3000形。県西・湘南を疾走しロマンスを掻き立てました
裏表紙/箱根宮ノ下の富士屋ホテルは泊まって楽しむ近代化産業遺産

●近代化産業遺産は経済産業省が平成19年度に取りまとめました



▲◀箱根登山ケーブルカーの今昔。当初は特等と並等に分かれていました。箱根湯本～強羅間9.9キロを登山電車で30分、強羅～早雲山間の1.2キロはケーブルカーで10分、早雲山～桃源台間4キロはロープウェイ(左上)で26分。箱根は、温泉と自然のほかに乗り物でも人びとを楽しませてくれます



Kow Kidari Station, Hakone Mountain Electric Railway

東雲山登標所 (東雲山駅)



▲◀小涌谷駅の今昔。㊦の絵ハガキは、昭和初期の頃の停車場の姿と思われます。
*箱根町立郷土資料館所蔵(上も)



▼◀上大平台信号所の今昔。3回のスイッチバックにより、到着時の車両の前後は発車時とは反対になります(★)



▲箱根湯本～強羅間のトンネル11ヵ所と橋梁18ヵ所は近代化産業遺産に認定。
㊦の「出山の鉄橋」は国の有形文化財。㊦は出山の信号所を出るモハ1形車両



箱根登山鉄道 ◀湯本三枚橋で早川の南岸を走る路面電車(★)
▲いまは国道の北を走る
▼小田原～箱根湯本間の橋梁13ヵ所が近代化産業遺産



国道1号線上根橋



小田原南板橋



小田原大久寺



国道1号線早川口

クが作られました。
こうして箱根山へ入るには国鉄で小田原まで、路面電車で湯本まで、そして登山電車で強羅まで行くことができるようになり、大正十年には強羅から先のケーブルカーもできました。
なお、箱根湯本発だった登山電車(社名も箱根登山鉄道となる)は、昭和十(一九三五)年から小田原が発発となり、路面電車は小田原市内だけを走る形で残されましたが、戦後に廃止されました。
小田原～箱根湯本間でもう一つ珍しい点は、小田急電鉄の列車を乗り入れさせるために昭和二十五年からゲージ(レール内側の寸法)や架線の電圧を小田急に合わせたことです。

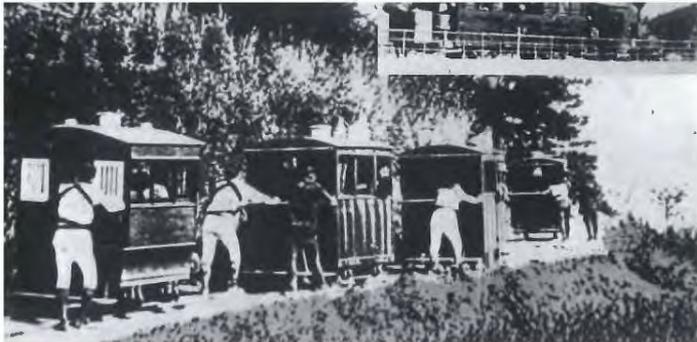
箱根登山鉄道の誕生

国府津～湯本間の馬車鉄道は社名を小田原電気鉄道と改めて、明治三十三年からは路面電車に変わり、鉄道唱歌も、「国府津おるれば電車あり」と直されています。

この電車が大きく変身するのは大正八(一九一九)～二〇年のこと。まず、箱根湯本～強羅間に登山電車が走り出し、国鉄が東海道線を丹那トンネルまわりにするため国府津～小田原間を熱海線として開業すると、同じ区間の路面電車は廃止されました。

鉄道は急坂が苦手ですが、この登山電車は各車にモーターの付いた電車という利点を生かして、日本一の急こう配を上り下りするも。途中の三ヵ所にはスイッチバック

(★)は資料の出所『神奈川の写真誌』明治中期、明治後期、大正の3編(金井圓、石井光太郎編集、昭和46年刊、有隣堂発行)を示します



豆相人車鉄道

▲石橋の辺りをいく人車鉄道、1~2人力で押した。④は早川橋を渡るその後の軽便鉄道(★)

このあたりを鉄道唱歌は
いで、はくするトンネルの
前後は山北小山駅
今もわすれぬ鉄橋の
下ゆく水のおもしろさ

とあるように、健康志向の人々に親しまれるようになっていました。国府津まで平らな線路を走ってきた東海道線は、やがて御殿場まわりの急坂にかかるため、松田の次の山北には機関庫が置かれて、鉄道マンの町となっていました。

電機機関車といえは、丹那トンネル開通の二年後に生まれたのが流線型のEF五五型で、当時は絵本の人気者でした。一両は最近まで時々イベント列車を引いてムーミンの愛称で親しまれていました

とつたっています。この東海道線最大の難所を避けるために掘りはじめられたのが丹那トンネルでしたが、地質が悪いために大変な難工事となり、完成は遅れて昭和九(一九三四)年となりました。

が、今年一月に引退しました。一方、国府津―御殿場―沼津間は電化されなまま御殿場線という支線に変わり、戦時中に複線が単線になってしまいました。

この御殿場まわりが本線だった時代には、国鉄でもいちばん強力な蒸気機関車がここで使われ、中でも明治四十五(一九二二)年には、ボイラーの下に前後二組の走り装置を持つマレー式の機関車がアメリカとドイツから輸入されて、十数年間活躍しました。



東海道線

▶大磯駅の今昔。現在の駅舎は大正13(1924)年に竣工した木造建築物です。昔の写真に映る右側4人の女性たちは、高島田に髪を結っているの、京浜からの遊興客と思われます(★)



大磯化粧坂踏切の今昔

▲明治31年より前の単線時代のもので、旧東海道が映っています。踏切跡は現在歩行者用アンダーパス(トンネル)に(★)



▲国府津駅の今昔。⑤の写真左上の駅前には大正9年に姿を消した小田原電気鉄道の路面電車の発着風景が映っています。東海道の列車が山北へ登る準備の駅でしたが、昭和9年に丹那トンネルが開通し、その役割を終えました(★)

▶山北駅南の鉄道公園に保存されるD52型70号蒸気機関車、昭和43年の電化まで活躍

▼山北駅で転車台に乗るアメリカ製のマレー式機関車。列車には前2台後1台の蒸気機関車がつきました(★)





小田急ロマンスカー ▲SE (Special Express) 3000

形は小田急の開業30周年を記念してさっそうと登場した名車両でした。後年、上段写真のフェイスに変更していたデザインを元のオリジナル(表紙)に戻し、毎年10月の鉄道展に海老名の電車基地で公開しています。フェイスのほか、車内の構造や空間も当時の航空機を思わせる気密感に溢れます



▼小田急線酒匂川橋梁。開業当時に急流に架けられた橋が、ほぼそのままのかたちで80年以上にわたって使われています



▲酒匂川の東海道の木橋を渡る明治33年(開業時)の小田原電気鉄道の路面電車、国府津～箱根湯本間は約1時間でした(★) ⑥はいまの東海道本線の酒匂川橋梁



▼東海道本線根府川駅の南、白糸川に架かる白糸川橋梁(大正14年開通)は土木遺産認定の名橋



熱海鉄道 ⑥は小田原市早川口交差点近くの人車鉄道小田原駅跡の碑、⑥は明治40年～大正12年に、熱海までの23キロを2時間40分で走ったミニ機関車

豆相人車鉄道が熱海へ

国府津—小田原間は馬車鉄道から路面電車へ、そして国鉄線へと移り変わったと記しましたが、小田原—熱海間にももっと変わった乗り物が明治二十八(一八九五)年から走っていました。全線開通は翌年ですが、人が小さな客車を押す人車鉄道です。

これを作ったのは雨宮敬次郎という甲州出身の実業家で、東京から熱海の温泉へ保養に出かけるのに、船を使わずに行けないものかと考え出したのです。

この区間には山が迫っており、崖づたいに線路を敷いて、上り坂では人夫たちが力一杯に客車を押し、下り坂になると人夫もそれに飛び乗って、曲がりくねった線路

をころがっていくというものです。

こうして豆相人車鉄道は旅客営業用の人車鉄道として走り出し、全線一六マイル余り(約二六キロ)を約四時間で走っていました。こんな乗り物にも上・中・下等の別があったというのが時代を示しており、全線の運賃は下等が五〇銭中等が七五銭、上等が一円でした。こんなに運賃は高いのに、狭苦しい車内に数人が押し詰められたまま四時間も揺られて行くというのは、我慢強い当時の人にとっても苦しい旅だったでしょう。

なお、人車鉄道は関東平野などでいくつか生まれ、柴又—金町間には帝釈天へお詣りする人のために帝釈人車鉄道ができて、京成電鉄金町線の前身となっています。

人車から蒸気、電気機関車へ

さて豆相人車鉄道では、さすがにこんな危なっかしい乗り物をいつまでも走らせるわけにはいかな

いというわけで、明治三十八(一九〇五)年に社名を熱海鉄道に変えると小型の蒸気機関車が客車や貨車を引くようにし、併せてゲージも拡張して、明治四十年の末には人車から汽車へと進化しました。

しかし、国鉄が熱海まで延長されることになったため、この線路は大正九(一九二〇)年に当時の大日本軌道から国鉄が買収して、熱海線の開通まで熱海軌道組合に営業させていました。

実際にこれが廃止されたのは、小田原—真鶴間がその二年後であり、真鶴—熱海間はさらにその翌

年、関東大震災で線路が壊された時でした。

ところで、熱海の駅前広場には旅行者が足をひたす温泉のそばに、細長い煙突を高く突き出した小さな蒸気機関車が置かれています。これはその熱海軌道組合が最後まで走らせていたミニ機関車で、国鉄が教材用に残していたものを、こうやってゆかりの地に展示するようになったものです。

なお、大正十二年の関東大震災の時には、熱海線の根府川駅で機関車や客車が土砂に押し流されて崖下の海岸まで転落し、大勢の死傷者を出すという事故もありました。大震災では小田原電気鉄道でも登山電車の線路が崩れて、その復旧に一年以上かかっています。



平塚 海軍用無煙火薬を造る旧日本爆発物製造会社の迎賓館として、英国人の設計で明治40年にできた木造建築は、のちに海軍火薬廠や横浜ゴムと持ち主が変わり、現在は平塚市総合公園に新装移築されています。国登録有形文化財です(★)



大磯 東海道線の蒸気機関車が走る2年前の明治18年、軍医総監松本順は照ヶ崎に海水浴場を開設させました。30年頃には伊藤博文が瀟浪閣(㊦)を構え、各界の大物の邸が並びます。*資料は大磯町郷土資料館蔵



二宮 果樹や蔬菜、花卉の品種改良で知られるかがわ県。①はその一翼を担った二宮の県立農業試験場園芸部(★)です。明治四十一年の設置で、当初の目的は、小高い丘を背に南に開けた温暖な二宮の地で、みかんを主に果樹栽培の研究と実験をすることでした。大正中頃には菊地秋雄氏の手で菊水(ナシの三水と呼ばれる新水、豊水、幸水は子や孫に当たる)を生み出しました。平成七年の廃場後は、一部が貴重な原木を残す二宮果樹公園になって、人々に親しまれています



秦野二宮 明治三十九(一九〇六)年、湘南馬車鉄道が秦野二宮間で営業を開始し、大正二年には蒸気機関車を導入して湘南軽便鉄道と改称しました。主に煙草や、その裏作として生産が盛んになった落花生の輸送がねらいでしたが、「大山参り」などの旅客輸送にも当たりました。当時の農業関係者の発展に賭けた意欲と経済力を物語ります。昭和十二年に事業は廃止されました



▲軽便鉄道の碑(秦野駅)

湘南今昔物語

藤沢一鎌倉 ローカル鉄道で常に人気のトップを競う江ノ電は、明治35年に日本で6番目の電鉄会社として藤沢~片瀬(現江ノ島)間を開業、43年に小町まで全線開通しました。現在より2キロ長い10.2キロで、駅の数41。人力車などの反対で路線がジグザグです(★)



▶極楽寺トンネルと鎌倉高校前駅



小田急名物はロマンスカー
小田原駅に発着している私鉄に、小田原急行鉄道、現在の小田急電鉄があります。昭和二(一九二七)年に新宿からの八三キロを一気に開き、厚木、伊勢原、秦野といった内陸部の町々が東京と結ばれ、発展していくことになったわけです。
小田急は、箱根方面への観光客を運ぶため、戦後早くから特急ロマンスカーを走らせましたが、昭和三十二年に生まれた三〇〇形SE車は、完全な流線型をした特急用の設計で、車体はとくに軽くつくられ、東海道本線での試運転で時速一四五キロという狭軌としての世界速度記録を作ったこと知られています。



ほくろんどうちやえん
白雲洞茶苑

▲④右は鈍翁時代の白鹿湯。左は白雲洞の奥の仏間に飾られた鈍翁、三溪、耳庵の遺影。①は白雲洞の囲炉裏の前から庭を見た光景。鈍翁は強羅近辺の農家の古材で七畳敷の茶室、田舎家の席を作りました。床柱は耳庵が天平の柱に作り替えたものです



▲鈍翁時代の不染庵。白雲洞茶苑は白雲洞、不染庵、寄付、対字齋の四茶室と白鹿湯（風呂場）の五棟から成り、すべてが国登録有形文化財（以下では㊦）で、見学できます

強羅の荒野を高級別荘地に
湯本まで馬車や電車を走らせていた小田原電気鉄道は、大正三八年に、当時は温泉も出ない荒野だった強羅五十万平米の開発に着手。噴気に水を掛けて温泉をつくるなどして一七〇区画の高級別荘地を売り出しました。
その際、三井財閥を育て上げて小田原に引退していた益田孝の助力を得られたので「俄成金には一切売らず」に、電力界の雄松永安左エ門や三井高善などの紳士を強羅に集めることができたといえます。（『各駅停車・神奈川県・神奈川新聞』、『別荘編 河出書房新社刊』による）
強羅公園内の土地を贈られて益田（「茶人・鈍翁」）が建てた白雲洞は、三溪・原富太郎、耳庵・松永安左エ門に引き継がれました。

▲④は大正11年に白雲洞を引き継いだ原三溪（横浜の生糸貿易の豪商）が増築した、居室を兼ねた八畳の茶室「対字齋」。広縁の正面に大正年間に始まった大文字焼の大的字を望み、四畳の立水屋が付く。①は石炉をもつ四畳半席の寄付の内外。鈍翁時代のもので、東南角の曲木のために面白いかたちをしています

山に駆け登った旅館、別荘たち

日本一の近代和風楼閣建築群

江戸時代末に刊行された『旅行用心集』では「箱根七湯はいずれも優れた温泉（効能）で、江戸から近くて途中の景色もよく、閑所の手前なので日本一繁盛している」と箱根を紹介し、湯宿は七湯で四七軒と記しています。

横浜居留地で日刊英字紙を発行する英国人ブラックは、明治四年に「今では宮ノ下、箱根辺りまで、男女の外国人が好んで遊山できるようになり、地元民も歓迎している」と書きました。

当時の箱根の湯宿が全て茅葺きの中で、同十一年に横浜神風楼主

人山口仙之助が外国人専用の洋式ホテルとして宮ノ下に創業したのが富士屋ホテルです。同十六年に宮ノ下の大火で全焼しましたが翌年には再建されました。

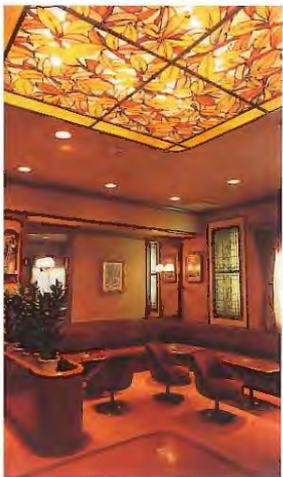
いま最も古い建物は本館で同二十四年、食堂棟や花御殿は昭和の建築です。五十年ほど前までは牧場を持って牛や豚を飼い、チーズ、バターまで自給していました。

明治十二年には湯本の萬翠楼福住が、五年をかけていまも残る洋館に建て替えています。やがて湯本まで馬車鉄道が通ると、箱根の多くの旅館は瓦葺きの楼閣に生まれ変わっていきました。



箱根の宿 「温泉はやっぱり箱根が一番だね」と温泉好きからいわれる理由の一つは、日本一の豪壮な和風旅館建築群があることでしょう。これら時間と空間を超えた体験ができる国指定有形文化財の宿からいくつかをご紹介します ◀▲宮ノ下の富士屋ホテルの今昔。本館ははじめ7棟が近代化産業遺産です

★箱根町立郷土資料館蔵



◀環翠楼。宿の名は伊藤博文の明治二十三年の揮毫にちなみ、その前は鈴木楼、元湯。塔之沢最古の湯宿で、現在の建築物は大正八年に、当時の最高の贅を尽くしてつくりました ◀福住樓のバーナム「帰郷」。大佛次郎が半年間投宿して執筆した小説の題名です。文人に愛された宿で知られます



▼萬翠楼福住。旧館は近くの白石を使った県最古の擬洋風建築物で「かながわの建築物100選」に

- 問い合わせ先
 箱根町立郷土資料館 ☎0460-85-7601
 小田原市郷土文化館 ☎0465-23-1377
 大磯町郷土資料館 ☎0463-61-4700
 箱根町総合観光案内所 ☎0460-85-5700

▼吉池の庭園内に残る旧岩崎家別邸（明治37年築）。銘木、銘石、溪流を配した一万坪の庭園も、春夏秋冬見事な眺めです



小田原板橋 ▲老樺荘は徐々に増築されました(㊸)。現在は広大な庭園や「葉雨庵」(㊹)左、大正13年築の茶室(㊺)共々一般に公開、使用にも供されます



▲古稀庵。明治40年に山縣有朋が築造した本邦初の自然主義的和風庭園です。近代日本庭園の傑作の名に恥じぬたためです

▶山月。いまは割烹旅館ですが、元は共奉亭として、大倉財閥の創設者の大倉喜八郎の別邸でした。当時の雲団気が色濃く漂っています(㊻)



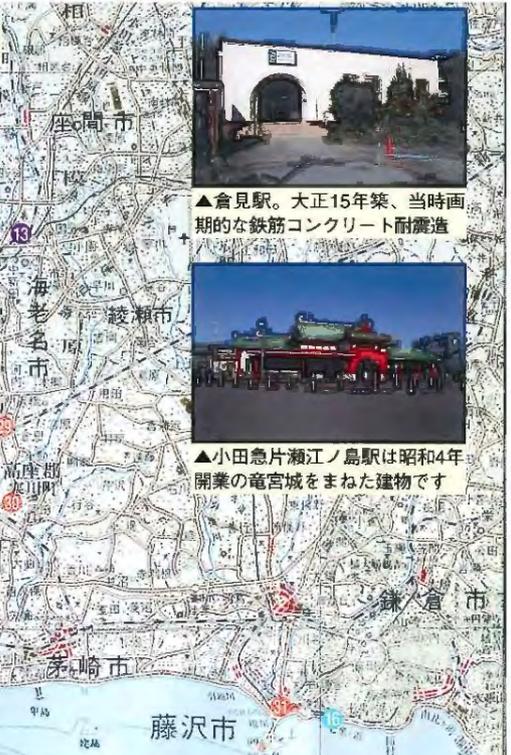
小田原板橋に営まれた名園別荘
 小田原城の城山の南麓、早川の流れと東海道、そして相模湾を見下ろす小田原板橋は、古くから大寺が立ち並ぶ要衝の地でした。
 山と海、さらに川口を望む南斜面という、景勝地の条件がすべて整っていたため、小田原まで電車が来るようになると、明治三十九(一九〇六)年に益田鈍翁が二万坪余の掃雲台を造営するなど、多くの邸宅名園が営まれました。
 松永耳庵が、昭和二十一年に板橋に老樺荘を建て転居したのは、鈍翁の茶会に招かれて、原三溪らと共に度々板橋を訪れていたからでしょう。強羅の白雲洞を原家から譲り受けたのは、三溪が没した翌年昭和十五年のことでした。

かながわ県西部の産業遺産

- ①箱根湯本駅 ②箱根登山鉄道の小田原～箱根湯本間 ③同箱根湯本～強羅間
- ④箱根登山ケーブルカー ⑤箱根ロープウェイ ⑥大磯駅 ⑦国府津駅
- ⑧山北鉄道公園 ⑨東海道線酒匂川橋梁 ⑩豆相人車鉄道小田原駅跡の碑
- ⑪熱海鉄道ミニ機関車 ⑫東海道線白糸川橋梁 ⑬小田急ロマンスカー
- ⑭小田急線酒匂川橋梁 ⑮湘南・軽便鉄道の碑 ⑯江ノ島電鉄
- ⑰平塚市の旧日本爆発物製造会社の迎賓館 ⑱大磯町の海水浴場発祥地の碑
- ⑲二宮栗樹公園 ⑳箱根強羅公園の白雲洞茶苑
- ㉑小田原板橋の老櫓荘(松永記念館)ほか ㉒箱根宮ノ下の富士屋ホテル
- ㉓箱根塔之沢の環翠楼、福住楼、塔之沢発電所、千歳橋
- ㉔湯本の萬翠楼福住、吉池、函嶺洞門、旭橋 ㉕風祭の山縣水道水源地
- ㉖小田原市本町の石積護岸 ㉗花水川橋 ㉘馬入川橋梁 ㉙JR相模線倉見駅
- ㉚寒川町宮山の県水道記念館 ㉛小田急江ノ島線片瀬江ノ島駅

*地図は国土地理院発行の20万分の1地勢図「東京」「横浜」を縮小複製し、重複する市町名を削除したり記号の数字を記入するなどした

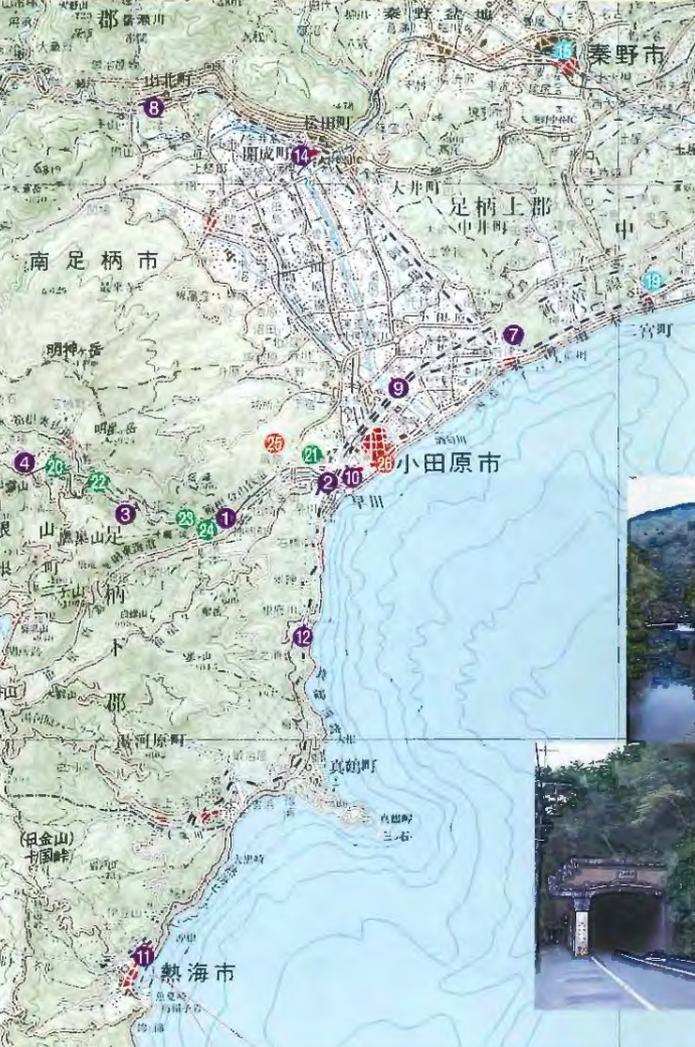
小ノ所。県は相模川の水を寒川町で取水し供給する日本初の広域水道を昭和11年に完成



▲倉見駅。大正15年築、当時画期的な鉄筋コンクリート耐震造



▲小田急片瀬江ノ島駅は昭和4年開業の竜宮城をまねた建物です



土木遺産の数々



▲花水川橋。昭和9年竣工、国道134号が平塚～大磯間を渡ります



▲馬入川橋梁。相模(馬入)川に架かる3本のJR橋は大正15年築



▲塔之沢発電所早川取水堰と⑥千歳橋 ▼箱根湯本の④函嶺(はこね)洞門と旭橋(1号線上り)



▲風祭の山縣有朋の私設水道水源地のろ過、沈殿池。▲本町三丁目の石積護岸



上右/ワインに合う嗜好品が並ぶ展示棚。机の上には担当の商品が。中上/社長の多田政弘さんと。後ろの写真は、「枝付き干しぶどう」の生産者ドン・キジリアンさん。中下/本社社屋。下は、視察先ペローナで。右から、団員と。ワイナリー「ベルタニ」の前で。古代ローマ時代の円形劇場。



海外派遣団員が語る⑩
仕事をとおして地元の食文化を
たいせつにすることを
提案していきたい。
伊勢原市田中 龍屋物産棟 前田敬介さん



究極の「おつまみ」とは？

平成十八年度の「第十四回神奈川県商業従業者海外派遣団」に参加して、北イタリアのペローナとミラノ、そしてドイツ中部の都市シュツットガルトを視察してきました。

参加するにあたって社長から、「直接会社の仕事にプラスにならなくとも、人間的な幅を広げるためにもいい経験になるから」と言われましたが、実際には、仕事の面でも大いにプラスになったと思います。

当社は、お酒のつまみを中心に食

品嗜好品の製造と卸をやっています。

私は営業を担当していますが、頭の中はいつもお酒と食とのマリアージュ（相性・取り合せ）のことばかりで、お酒に合う究極のおつまみとは何かなんて、そんなことを考えています。それにワインやビールには伝統と文化がありますから、今回の視察は楽しみ以外のなものでもありませんでした。

地元産の食材へのこだわり

参加メンバーの多くが飲食関係者でしたので、視察先も、ワイナリー、

スーパー、ガストロノミア（物産店）、ワインバー、ケーキ店、スローフードレストラン、リカーショップ、チョコレート店、それに自家製ビール店など飲食関係の専門店が中心でした。

私が担当した視察先は、ペローナのワインバーとガストロノミアでしたが、しっかりした経営方針と自信のある商品をもっていることが印象的でしたね。

一つには、地域に密着していることとです。ペローナのような小さな町の専門店の場合は、とくにそうですが、あくまで地元産のワインや食

右上／糟屋地域の総鎮守という高部屋神社本殿。右中／江戸城築造で知られる太田道灌の墓・首塚。右下／江戸時代初期の創建と伝わる伊勢原大神宮。二社殿形式（内宮、外宮を別々に奉祭）の社殿が有名。左中／子供に科学の楽しさを伝える「伊勢原市立子ども科学館」。左上は展示コーナー。左下／横浜銀行伊勢原支店。



材にこだわり、地元のお客様のニーズに合わせたメニューを開発し、提案していただくという姿勢が一貫していました。同じ地域に何軒もの競合店があるにもかかわらず、「競合店とは思っていない。地元のワインを知ってもらおうのいいことだから」という具合です。

また、ミラノでは創業百年のリカーショップを訪ねましたが、特別な宣伝もディスプレイもせず、つねに第一線でいられるのは、結局、商品の品質管理が行き届いていること、店主の人柄だということ学びまし

たね。ここではワイン農家と契約して自社ブランドのワインを製造・販売していましたが、商品に対する自信は相当なもので、これを薦める熱意も半端ではなかった。「いくらインターネットが普及していても、一対一の対面販売が重要なんだ」ということを熱心にお話されていました。

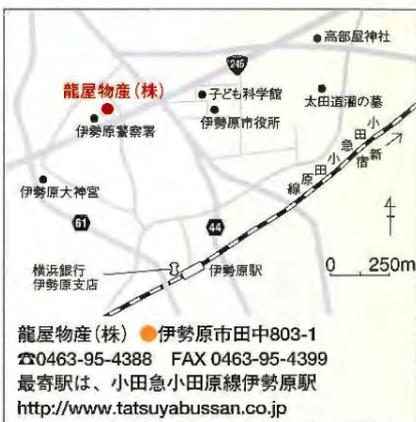
神奈川に生まれたものとして

派遣団に参加してから、二年ほど経ちますが、自分の仕事に誇りをもつことと、地元のお客様をたいせつにすること、この二つが仕事の基本

だということを切実に感じています。いい商品を開発し、自信をもってお客さまに提案していくことは当たり前のことです。しかし、それだけでは十分とはいえません。神奈川に生まれ育ったものとしては、仕事をおして少しでも地元貢献したい、恩返しできればと思っています。

地元（神奈川）の地酒とセットにしたおつまみを提案したり、地元の食材や食文化を考えるようになったのは、派遣団に参加したおかげだと思っています。財団さん、ありがとうございました。

（談）



前田敏介（まえささ・けいすけ）●昭和47年、伊勢原市生まれ。高校卒業後、龍屋物産(株)営業部に。食品嗜好品全般を扱っている。

※財はまぎん産業文化振興財団では、事業の一つの柱として、平成元年より神奈川県の商業従業者の方を対象に「神奈川県商業従業者海外派遣事業」を主催。海外の商業文化を視察する機会を提供しております。