



湯河原ロータリークラブ

WEEKLY REPORT



ロータリー： 変化をもたらす

第 2702回 例会
 平成29年12月22日 (金)
 天候 晴れ
 合唱 それでこそロータリー
 四つのテスト

会長 石倉 幸久
 幹事 渡辺 久恭

事務所 神奈川県足柄下郡湯河原町宮上566湯河原温泉観光協会内
 TEL 0465(64)1234 FAX 0465(63)1716
 例会場 静岡県熱海市泉107 ニューウェルシティ湯河原
 TEL 0465(63)3721 FAX 0465(63)6401
 例会日 毎週金曜日 12:30~13:30

会長挨拶

横浜の金属加工メーカー10社が集まってできた「ヨコハマメーカーズビレッジ」は、下請け体質から脱却して、自分たちが主体となって情報発信をしていかないと今後生き残っていけない、という危機意識のもとで結成されたグループです。

メーカーズビレッジでは、今年4月に開かれた「ミラノサローネ」という家具・インテリア小物の見本市に出展したところ、初出展にも関わらず大変な好評を博し、イベント終了後も世界各国からの引き合いが来ているそうです。

この出展を通じて、「自分たちの技術力は、日本よりも世界で評価してもらえる」という気付きがあり、また、「現場の職人が考えるようになった」「マーケティングが勉強できた」というメリットも感じられたとのこと。

メーカーズビレッジの各社は、目先は下請け商売で生きていけるわけで、長期的な視点で考え、危機感を持ち、クイックにアクションに移すというのは、中々出来ることではありません。

下請けという「受け身」のスタンスから脱却して、自分たちの商品の価値を正に評価してくれる顧客を能動的に探しに行く、というように、先ず経営者が意識を変えて、それを従業員にまで浸透させつつあるという点で、素晴らしい先行事例だと思います。

幹事報告

ガバナーより

- 2020-2021年度ガバナー・ノミニニー確定宣言
久保田英男会員 (鎌倉RC)

ガバナー会議長猿渡昌盛より

- 姉妹クラブ・友好クラブアンケートご協力のお願い
回答期限：3月15日(木)

連絡事項

- 次週は規定により休会です。1月の例会は、5日特別休会、12日新年会、16日通常例会、26日IM合同例会です。
皆様良いお年をお迎え下さい。

スマイルBOX

会員誕生日 山本明峰君 (12/30)

ご夫人誕生日 佐藤泰文君 (協様・12/27)

佐東丈介君

孫が12月17日東京競馬場で行われた関東高校白馬競技会で「小障害」3位に入賞しました。



会員誕生日
山本明峰会員



ご夫人誕生日
佐藤泰文会員

出席報告	ゲスト 0名	ビジター 0名	会員24名
	欠席1(免除者1名)	前回の修正出席率91.67%	
	出席率100.00%	前々回の修正出席率100.0%	

事前メイクアップ 1名

佐藤泰文君

国鉄最後の最大の巨大プロジェクト、青函トンネルと本四架橋がありました。

青函トンネルは、昭和14年に鉄道省が下北半島の大畑と大間の間の新線建設を調査した際に、津軽海峡のトンネル調査を省内の技術研究所に委託したことに始まります。戦後すぐに運輸省鉄道総局において打ち合わせ会を開き、非公式の『津軽海峡連絡隧道調査委員会』が設置されましたが、計画は津軽半島から渡島半島に通じる現在の路線に変更になり、青函トンネル建設に向けて動き始めました。

しかし戦後、1949年にGHQから作業の中止が命じられたため中断となりましたが、翌年それまでの調査で『青函トンネルは掘削可能である』と結果をまとめ、

51年にサンフランシスコ講和条約が締結されたのを期に調査の再開となりました。そんなとき、54年9月26日台風15号襲来で、一旦は風雨が弱まり、台風の通過と誤認して連絡線を出航させ、国鉄青函連絡船の洞爺丸、第11青函丸、連絡貨物船十勝丸、北見丸の5隻が沈没し、洞爺丸は台風による列車の遅れで、1300人のごった返す程の乗客乗員を乗船させ、そのうち1155人が死亡という大惨事を起こしました。

この遭難事故を契機にトンネル計画が進み、56年に『津軽海峡連絡隧道技術調査委員会』を設置、十河信二国鉄総裁に、トンネル建設は可能であり工期は10年、工費600億円との中間報告を提出、63年に国鉄常務会は掘削調査を開始し、翌64年に青函トンネル調査斜坑の起工式が北海道側の吉岡で行われ、工事の開始となりました。この時に日本鉄道建設公団の発足となり、トンネル工事は公団に引き継がれ、北海道側は大成グループが福島町、青森側を鹿島グループが竜飛岬三厩（シマヤ）村を基地として工事が始まりました。

尚、70年に「全国新幹線鉄道整備法」が公布され、新幹線は津軽海峡を越えて北海道、札幌まで伸びることになり、新幹線企画での工法に決まりました。

工事は79年9月に竜飛工区の先導坑と作業坑がつながり、翌年3月には吉岡工区も貫通し、その後北海道と本州から掘り始めた先導坑が83年に



卓話 佐藤泰文会員

海峡の海底下100mのところまで貫通、さらに85年3月10日、本坑トンネルが貫通してトンネル掘削工事が完了しましたが、難工事で6年計画より遅れ、その間に社会の状況は変わり、本州と北海道の流通は航空やカーフェリーになり、国鉄も分割されJRになり、青函トンネルの必要性は大きく低下して、結局新幹線が開通するまで在来線で旅客や貨物を運行することになりました。総工費は7000億円ともいわれています。

88年（S63）3月、青函トンネルは津軽海峡線となり、上野から札幌へ特急寝台列車『北斗星』、『カシオペア』の運行が始まり、大阪からは『トライワイトエクスプレス』など、豪華な列車が走ったことは、まだ記憶にあります。

札幌周辺の採算の取れる路線しかないJR北海道では、トンネル維持、新幹線の運行はなかなか厳しいです。また施設、車両の老朽化での火災や脱線事故をなどいろいろとある会社です。稚内、北見網走、根室への最果ての地に伸びる路線があります。北海道の鉄道がこれ以上無くならないことを願うばかりです。