

発行所：公益社団法人 日本鉄道広告協会

〒150-0022 東京都渋谷区恵比寿南1丁目5番5号 JR恵比寿ビル10階

TEL：03-5791-1808 FAX：03-3443-1616 メールアドレス：information@j-jafra.jp

URL：<http://j-jafra.jp/>

巻頭レポート

東京駅丸の内駅舎保存・復原工事の完成

～首都の顔のこれまでの歴史と今後～

はじめに

JR東日本では、首都東京の「顔」にふさわしい多彩な魅力と先進の機能をもった駅＝街「Tokyo Station City」として、東京駅周辺地区の都市空間整備を進めてきました。

本年10月には「Tokyo Station City」における最大の注目施設である東京駅丸の内駅舎の保存・復原工事がいよいよ完成し、駅舎本体、JR EAST Travel Service Center、東京ステーションギャラリー、東京ステーションホテルが開業いたします。本稿では、東京駅丸の内駅舎について、その歴史や保存・復原の意義を振り返るとともに、主な施設の特徴など首都東京の「顔」にふさわしい多彩な魅力と先進の機能をご紹介します。

丸の内駅舎の歩んできた歴史と創建時の経緯

「赤レンガ駅舎」として国民に広く親しまれている東京駅丸の内駅舎は、

わが国近代建築の祖、辰野金吾博士の設計によって大正3年（1914年）に開業しています。

大正12年（1923年）の関東大震災では大きな被害を受けなかったものの、昭和20年（1945年）の東京大空襲により屋根と内装を焼失しました。戦後すぐに復興されましたが、応急的な復旧工事でドーム屋根は八角形に、切妻部は3階建てから2階建てとするなど、創建時とは大きくその姿を変えられ、2007年の工事着工に至っています。このように、時代背景により大きくその姿を変えてきましたが、日本の鉄道ネットワークの中心としての歴史を刻み続ける鉄道史上重要な建築物であるだけでなく、わが国の大正期を代表する歴史的建造物としての文化的価値が認められ、2003年には重要文化財に指定されました。

創建時、当初の外国人技師による設計案では西洋風煉瓦建築の上に瓦



創建時の丸の内駅舎の外観

東日本旅客鉄道株式会社
広報部長

前川 忠生

葺の屋根を載せ、出入口上には唐破風を載せるなど和洋折衷であったといえます。しかし、この案は、「ステーションのごときは、外国式がよい」という明治天皇の意向により却下され、辰野金吾博士が設計を担当することとなったといわれています。一時は、予算や機能の見直しにより計画規模が縮小されましたが、日露戦争に勝った後、当時の鉄道院総裁・後藤新平の「大国ロシアを負かした日本にふさわしい、世界があつと驚くような駅を」という要望により、3階建ての大規模な駅になったとされています。

駅舎の保存・復原の意義

丸の内駅舎は、かつて建替案なども検討されましたが、その後、丸の内駅舎の歴史的価値の高さが認識され、創建時の姿に保存・復原することが決定された経緯があります。

2001年、東京都主催の「東京駅周辺の再生整備に関する研究委員会」において丸の内の歴史的・文化的価値が改めて評価され、以下のような基本方針が提言されました。

(基本方針)

○景観の形成に資するものとしての重要な役割と、歴史的価値の高い

丸の内駅舎を未来へ継承していく必要性から「現存部分を可能な限り保存し活用する」「外観の復原」「南北ドーム見上げ部分の復原」

○現役の建物としての機能を継承し、安全性と機能性の向上を図りながら恒久的に活用する必要性から「南北ドームと中央以外の切妻部分は、利用方針を尊重し構造補強方法を考慮しながら、可能な範囲で保存する」

これは、現役の建物として恒久的に利用しつつ、創建当時の姿に復原するというものです。これにより、歴史的建造物という文化的資産を未来に継承することが可能になっただけでなく、現在東京駅周辺地区において進行中の「都市再生整備計画」におけるシンボルとして、首都東京の「顔」に相応しい風格のある都市空間の形成に寄与できることとなりました。また、この後、2003年5月に国の重要文化財に指定されています。

開業する

主な施設の概要

□復原後の駅舎の外観・内観
丸の内駅舎3階及び南北



ドームの内観



花飾りレリーフ



鷲型のレリーフ

ドームを復原し、既存部分を可能な

限り保
存・活用
していま
す。

南北ド
ーム内の
内観およ
びレリー
フは、当
時の写真
・図面を基
に、創建当時

の姿に復原しています。ドーム内部の装飾デザインには日本的なモチーフが多く用いられています。設計者の辰野金吾も「装飾は日本趣味でやるように」と述べており、壁レリーフの色は、当時の文献にあった「色の調子は麗（ハレ）やか」「黄卵色の漆喰」といった記述や、創建時のモノクロ写真を検証し、決定しています。また、ドーム内部には干支や鷲、花飾りなどのレリーフが創建当時と同じ場所に取り付けられ、駅利用者など旅人の目を楽しませてください。



南ドームを中心とする外観と夜間のライトアップ（以上、いずれもイメージ）



展示室 2F (イメージ)



JR EAST Travel Service Center (イメージ)

また、開業に合わせて駅舎のライ
トアップも行う予定です。

□ JR EAST Travel Service Center

海外から日本を訪れたお客さま
向けのサービスを一体的に提供す
る施設を目指し「JR EAST Travel
Service Center」を設置します。主な
営業内容として、旅行カウンター（JR
EAST PASSの引換えや乗車券類の
手配）や観光案内のほか、外貨両替
所やATMを設置し、手荷物関連サー
ビスも行います。

□ 東京ステーションギャラリー

東京ステーションギャラリーは、
「駅を単なる通過点でなく薫り高い文
化の場として皆さまに提供したい」
という願いをこめて1988年に誕
生し、2006年から休館しており
ましたが、今回新たに「小さくとも
本格的な美術館」をコンセプトに開
館いたします（運営…公益財団法人
東日本鉄道文化財団）。創建当時のレ
ンガ壁の雰囲気を楽しめる空間や、
駅を行き交う人々や復原されたドー
ムのレリーフを眺められる開放的な
回廊など、これまでになく空間的な
かで、近現代美術や建築、デザイン
などを中心とした展覧会を予定して
います。



客室 (イメージ)

□ 東京ステーションホテル

(THE TOKYO STATION HOTEL)

旧「東京ステーションホテル」は
1915年（大正4年）に開業し、
2006年3月に休業いたしました。
現在準備を進めている新生「東京ス
テーションホテル」は、国の重要文
化財である駅舎の格調と重厚感、そ
の積み重ねてきた歴史、そして現代
のホテルに求められる機能性を備え
たユニーク（唯一無二）なホテルと
して、新たな歴史を歩み始めます。（運
営…日本ホテル株式会社）

ホテル館内のインテリアは、ヨー
ロピアン・クラシックスタイルの駅



ロビーラウンジ (イメージ)

舎外観との調和を意識しつつ、現代
的要素を取り入れた、居心地のよい
デザインを採用しています。

また、客室数は150室と休業前に
比べ拡大するほか、宴会場やレスト
ラン、スパやフィットネスも備え、観
光やビジネスでご利用になる方が丸
の内駅舎の中で快適にお過ごしいた
だけのサービスをご用意いたします。

新しくなる東京駅にご期待下さい。

「平成24年度に向けて」

公益社団法人 日本鉄道広告協会

会長 岩崎雄一

東日本大震災から10カ月が経過したが、現地にはなおガレキの山が生々しく残り、3・11を伝えている。とても新年を祝う気にはなれないが今回の震災報道を振り返って感じたことはTVが地震と津波による破壊のすさまじさを克明に写し出したその非情なまでの社会的機能である。次々に破壊され押し流されていく家屋や街の様子をつらいことだが繰返し見ることによって新しい智慧が生れてくる。痛恨事ではあるが今後に生かすことが重要だと思う。改めて亡くなられた多くの方のご冥福を心からお祈りしたい。

爾来、現在では世間も少し落ち着きを取戻しつつあるが、この間に国際的、社会的に大きな出来事が次々にあった。

一つはわが国のTPPへの加盟問題である。国論は国内農業対策を巡って二分したが、菅前

首相の跡を継いだ野田首相は国内農業等への影響については必要な対策を講ずるとして沈静化に努め、自ら締約国会議に出席して加盟の意思を表明した。

自由貿易化による関税の廃止乃至軽減は貿易立国のわが国として長年の懸案であり、開国による今後のプラス面に大いに期待したいが、国内農業等への対策については諸外国の例も参考に迅速な対応が必要と思われる。

二つは、野田首相はわが国の債務がGDP比194%とEU諸国を遙かに超える実情にかんがみ震災復興経費はじめ国の財政支出を賄うため大幅な歳出カットと、景気の如何にかかわらず消費税の10%への増税を実施する方針を明言した。

わが国の財政は改めて云うまでもなく火の車である。ただ、GDP比194%の債務を背負いながら破綻を免れているのは、それらの借金が凡て国内で調達されているためであ

る。外国債に頼る欧州では、ギリシャ、イタリア、スペインなどのEU諸国がその償還をめぐりきびしい財政危機に直面している。既にギリシャ、イタリアでは首相（パンドレウ、ベルルスコーニ）が相次いで辞任し、またスペインでは昨年8月20日に民意を問う総選挙を行なった結果、与党のサパテロ労働党政権が財政責任を問われ、歴史的といわれる大敗北を喫している。

三つは、現在南アフリカのダーバンで開催されているCOP17である。COP3の京都議定書の約束期間（2012年末まで）後の取扱が主たる議題になっているが、結局大国にきびしく中小国有利とされた京都議定書の延長の可否についてはEU、米国は当面延長止むなし、中国及び中小国は延長賛成という予想された対応となり、日本はCOP3開催国として「京都議定書は経過的措置、延長断固反対、京都議定書に続く新しい枠組を作るべきだ」と正論を吐いているが、空しい結末となりそうである。

四つはレアアースがカナダで発見され、大同製鋼と三菱商事が米資源会社と提携してエコカーなどに使われる高性能磁石（ネオジム磁石）の合弁生産に乗り出すこととなった。

これで供給不安定な中国100%依存から両国合せて一定量の確保が可能となった。

五つは太古から岩盤の中に眠ると云われた新型天然ガスのシェールガスがカナダで発見された。国際石油開発帝石と日揮が採掘の権益を獲得し、今後は石油に代わるものとしてわが国に液化ガスの形で輸入予定である。

以上のように世界はめまぐるしく動いているし、日本も決して遅れてはいない。先行き明るい面も少なくないと云えそうだ。自信をもって平成24年度を迎えたいと思う。

さて最後に協会内部の課題として会員から要望のある会費問題にひと言触れておきたい。現在の経済情勢を見る時、単なる割引ではなく制度としての会費のあり方を考えなければならぬと思う。会費は協会がどういう運営をするかによって決まる。その観点から平成22年度20%割引、及び23年度15%の割引の際の運営実態などを参考に検討しており具体的な結論は年度内には得ることにしたい。協会の重要な課題であるので会員諸氏のご協力ご理解をお願いしたい。

広 場

「2011年 秋」

副会長 野村 勝彦 (株式会社メトロアドエージェンシー)

○欲張りな計画

11月の祝日に思い立って、秋を見つけない出かけた。新宿を9時に発ち、小淵沢まで行く。小海線に乗り換え、高原の秋を眺め、終着の小諸まで乗車する。小諸では懐古園を散策し、しなの鉄道でのんびり上田まで行く。仕上げの上田では城跡公園で秋を見つける。余裕があれば上田電鉄で塩田平の秋探しをする。少し欲張りな計画であるが、どのくらいの秋が見つかるか、お楽しみ。

○小海線

小淵沢駅で小海線の発車まで10分ほどあったので、改札を出て待合室の横にある爽やかな感じの土産物店をのぞく。発車時間が迫り、あわてて階段を昇り出、発ホームへ急ぎ、2両連結の列車に乗車した。さすがに祝日、ロングシートの小さな空き、2人向かい合わせのボックス席の1人使用等、結果としての空席はあるが、行楽客などで席はほぼ埋まっている。先頭車両で、向かい合わせのボックス席に空席を見つけ、普段とは逆に進行方向に背を向けて着席した。



定刻11時19分発車。本線と別れて右へカーブ。遠く山々を見ながら甲斐小泉駅へ向かう。4人掛けのボックスは私の前は空いており、窓側に向かい合わせに50代半ばの女性が2人、こやかに談笑しながら座っている。2人は、旅行者か地元の人かよくわからない。軽装だし、荷物も少ない。おそらく後者だろう。どこまで行くのか。

一瞬のざわつきに、過ぎていく小淵沢駅方向

を見ると、更にその先に、うつすらと富士山が見えた。いつもは進行方向を向いているので気がつかなかったが、この場所からは初めて見る富士山であった。さすがに車窓から富士をはじめ八ヶ岳、奥秩父、南アルプス、浅間山等を望める山岳展望列車、何度か通った御殿場線の富士岡駅付近からの眺めとは、だいぶ趣が異なり、しばし見入ってしまった。

甲斐小泉、甲斐大泉駅と、初夏の生き生きとした青葉が嘘のような、唐松をはじめとする紅葉の林と別荘群を過ぎ、清里駅に到着。かなりの人が降り、空いた車両に大勢の観光客が乗り込んできた。清里、野辺山間だけ乗車する一回のようだ。添乗員も付いている。高原列車の旅を楽しむ賑やかな高齢者集団である。

集団の乗車する騒ぎに降車後の静けさを思ううち、学生時代、紛争で期末試験の予定が繰り下がり、空いた時間を活用し、友人と小諸の懐古園を訪れ、その後小海線に乗車し、清里駅前で泊まったことを思い出した。当時の清里は、今の派手な装いからは想像もできない、正に静かな山里であった。旅館で出された地元の銘酒「七賢」を、味も分からず品定めしたこと、あれもこれもと語り合ったこと等を懐かしく思った。

左手に八ヶ岳を望みつつ、右手に宇宙電波観測所のパラボラアンテナを見て、JR最高地点を過ぎ野辺山駅に到着。団体客は降り、車内は再び元の静けさに戻った。列車は平原を横切り、下りに入り、信濃川上駅に向かう。進行方向右側の山々が黄に赤に色づいている。観光客らしい乗客はだいぶ減ってきた。このあたりの山中が千曲川の源流であり、線路はこれから千曲川に沿ってカーブを繰り返して下っていく。

大きな石が転がっている千曲川を見ながら、佐久海ノ口、海尻と過ぎ、大型ザックを背負った登山客が一人ホームに降り立った松原湖を過ぎ、小海駅に到着。昨年3月の大震災とその後の節電の影響で、小淵沢から小海までの区間は、4月8日平常運行となるまで、ほぼ運休となっていた。春先の1か月近くの運休が遠い過去の出来事のように、今、列車は、ごく当たり前の様にゆくりと確実に進んで行く。かなりの乗降があり、同じボックス席の窓側の2人もこの駅で下車した。私はボックス席に1人となり席を進行方向に変えた。

小海駅を出て、函館と並ぶ五稜郭最寄り駅の龍岡城、佐久市の中心である中込駅を過ぎ、駅間隔も短くなり、地元客の乗降も多くなってきた。駅伝、野球で有名な佐久長聖高校のある岩村田、長い歴史を歩んできた佐久平の街々と趣を異にする新幹線乗り換えの佐久平駅を過ぎ、浅間山を望みつつ、13時30分終点小諸駅に到着した。

○それから

さてこれから、懐古園に向かい、門前脇の「草笛」で遅い昼食を摂り、散策券を購入し、もみじを求めて園内散策しよう。紅葉ばかりでなく、たまにはミニ動物園で川上犬やライオンにも挨拶していくか。散策後、しなの鉄道で北国街道海野宿のある田中、信濃国分寺と過ぎ上田に向かう。今日の仕上げの上田城跡公園までは余裕で行けそうだが、更にその先、塩田平まで行つてこられるか。お楽しみ。



懐古園の秋

次回もお楽しみに。

がんばる2代目経営者の会 JECOTAA

企業の平均寿命はおよそ30年であるという説を聞いたことがある。最近では大手証券会社、銀行でもその姿を消すことが珍しくないという厳しい潮流になっている。

30周年を迎える

その「節目」ともいえる30周年を昨年迎えた集団が「ジェコタ(JECOTAA)」である。首都圏を中心に全国に約40の会員がいる。

Junior Executive Club of Traffic Advertising Agency(略称、1980年、交通広告がまだ黎明期だった頃その交通広告を扱う代理店経営者の2世代が集まって結成された組織である。30年の月日を経ているだけに、その結束力は強い。

このジェコタに所属する会員社の多くが、当協会JAFRAにも名を連ねており、協会役員、委員にもご協力をいただいている。メンバーは首都圏にある会社が多いものの、広島、福岡に拠点を置く会社も含まれ全国的に展開している組織なのであ

る。

実は30周年記念のパーティーを計画していたのですが、現在ジェコタの代表幹事をされている広正社長長武藤虎之介氏が語る。

「2011年5月には記念パーティーをする予定だったのですが、3月11日に東日本大震災が起こり、祝賀ムードがなくなりました。ですが、30周年という節目でもありますので何かしたい、何かお役に立てればと全会一致で決定しました」

とパーティー用にプールされていた資金を、当協会が震災後に呼びかけていた義援金にと、

「30周年という節目の年ですので」30万円を寄せていただいたのである。ジェコタのメンバーの皆さまの温かい思いを頂き、改めてお礼を申し上げます。

このジェコタについて、永らくジェコタの代表幹事を務められ、当協会の監事をお願いしている株式会社文宣社長 稲川一氏にお話しをお聞きした。

発足のきっかけは、1980年当

時国鉄の広告媒体を取扱っていた代理店の20代後半から30代前半の「2代目の経営者」が集まって、これから交通広告を発展させ、その地位を高めるべく勉強をしよう、ということとで立ち上げた会であるという。

ジェコタ設立趣意書にはこうある。

「今日までの交通広告を第一次成長期とすれば、1980年に突入した今日の段階は第二次成長期(＝安定期)と呼ぶことができよう。今後大幅な媒体増加は見込めず、広告費の急増も望めない環境下では、交通広告の媒体価値の向上を通じて、より多くの広告主からより多くの広告費を交通広告のために獲得する必要がある。」

「交通広告の枠というのは、無尽蔵にある訳ではなく、キャパシティは常に一定量しか存在しません。そこに広告を出すということは、限られたパイをみんなで分け合わなくてはならないということなのです」

最初は「国鉄」の広告を扱っていた代理店の2世代目のみにメンバーを限っていたというが、

「たとえば国鉄またはJRの広告枠を扱っているけれど、他の鉄道の広告枠を扱っていないかったという会社の場合、クライアントの方から『〇〇線にこの広告出して欲しい』と依頼されたら、その鉄道の広告枠を扱っている会社は声をかけるのです。要するに他の会社、競合他社を紹介す

るのです。それは一見、自社の利益にはならないように見えるけれど、実はそんなことはない。逆のパターンが起こった場合、今度は向こうから声をかけてもらえるわけです。」

もちろん、そこに競争という論理も厳然と存在しているが、そういったことが往々にして起こり、

「他の広告業界と違って、ひとり勝ちすることがあまりできないのが交通広告です」

「融通」し合いながら共棲して30年を過ぎたという。

ブレることなく変化をする

ジェコタの幹事の任期は2年間で、1期として引き継ぎをしていたが、5代目代表幹事の稲川氏が在任中に困った事態に直面したという。

「発足した」当時は、ジェコタ正会員は48歳定年制度を布いていたので、48歳で引退、以降は特別会員として参加するとしていました。ところが先ほども言ったように、まだ20代後半や30代前半のメンバーばかりだったので、自分達はその年齢になることが想像できなかった、想定外だったのです。実際に48歳になりそうだという時になって周りを見回してみたら、同世代のメンバーが多い訳ですから当然みんなその年齢になっていたのです。けれど、我々の下の世代というのは、すぐ下にいる

のではなく、10歳くらい離れた下の世代ということが分かりました。このまま48歳定年制を進めたら、実際に活動する正会員より、名前を連ねる『特別会員』の方が多くなってしまう。正会員と特別会員ですと会費の額も違いますから、これは活動がおぼつかなくなるじゃないかということになりました。」

そこで、会が執った決定は2つ。「48歳定年制度」の廃止と、会員資格を「JRの交通広告を扱う指定代理店」という縛りをなくし、「私鉄の交通広告も扱う：」2代目経営者に間口を広げた。

「先ほども言いましたように、横のつながりがある業界ですの」顔見知りの2世世代同士、会員の拡大に成功したという。

その結果、10数年が経過し、無事「若い世代」にバトンは引き継がれ、現在は40代後半から50代前半の会員が中核を担っている。

同じく、設立趣意書に、

『今後の交通広告を担う若い経営者世代の建設的意欲と一致団結が望まれるところである。交通広告が今後益々発展するか、あるいは衰退するか、その未来の命運は、今後20年におけるわれわれの活動いかんにかかっていると言っても過言でない。』

とある。「今後20年」よりも更に10年を経て、今でも多くのチャーターメンバーが残っており、当時の20代後

半から30代前半の2代目経営者は、現在も交通広告業界の重鎮として活躍されているが、それなりに会員に変動はあったという。

「もちろん、30年という時間が経過していますから、残念ながら会社事業をやめざるを得なくなったメンバーもいます。我々はバブルの時代を経験してきましたので、その時に、不動産業、飲食業といった広告以外の分野に事業を拡大したところもあります。」

「大丈夫かなと思って、それを口に出したこともあります。でも、結局最終判断は本人がするものですから。とりあえず、自分はある程度いいことではないだろうなと思いついて見えていたが、バブルがはじけてしまつて：ということになった訳です」

同じジェコタのメンバーとしてそれを見ながら非常に残念に思ったという。

そんな浮き沈みの激しい時代を乗り越えて来ている現在なので、設立当時の念願はほぼ果たしているのではないかと振り返る。

30年間変わらず企業を保つこととして、稲川氏は次のように語る。

「二般の媒体とは違って、交通広告は特殊な市場だからだと思います。以前は現在と同様に全て指定代理店制でしたので、広告を取引できる代理店が限定されていました。現在はその制度もかなり緩和されつつあり

ます。けれど、電車の路線によって広告の掲載日数も違うし、媒体の形状も異なることがあり、微妙なハンズリングが必要になります。良くも悪くも同じポストを勤め続けることができるのがオーナー会社の強みであり、長く続けているからこそ、そのサジ加減とかノウハウを持つことができるようになるのです。そこから生れた信頼関係を含めて、仕事を継続できているのだと思います。」

「年4回、外部から人を招いてセミナーを開いたり、マジメに勉強会を開いたり色々しているのですが、2代目ということもあるのですか、ゴルフばかりやっているんじゃないかなどと言われることもたまにあります」と武藤氏は苦笑する。

「常に交通広告業界の全体の底上げが必要だと思っていますので、我々交通広告業界に何が求められているのかということについてはアンテナを張り巡らせ、多方面からの情報を収集して、ジェコタの中で共有する、共有することで底上げが図れますから。」

また星広告社長関学氏が言う。

「2代目経営者というメリット、デメリットは当然あります。そういう仲間が集まって現状を相談したり、たまにグチを言い合ったりもしますが、ただの仲良しサークルでは発展はありません。どこか1つの会社が大きくなるということではなく、似通っ

た環境のものが同志が集まって勉強会を開き、互いに研磨することで、交通広告業界全体の底上げを図らなくては我々の発展はないのです。もちろん大手の広告代理店にはそのよさがありますし、我々にも違ったストロングポイントがあります。地域に密着できることと、フットワークがよいところです」

さらに次の世代へ

ところで「3代目の会」ってあるのですか？といささか間の抜けた質問をしてしまった。

「3代目の会はありませんが、それとなく時宜を見て、次世代の責任者となるべき者を会合に同行させたり、代理で出席させている会社もあります。そうやって顔見せすること、自然に会に入っていくことになりまし、既に3代目に引き継がれているところもあります」

そして、ジェコタは常にメンバーを募集しているということですので、「交通広告に関連する代理店の『2世代目の方』でしたら、いつでもお待ちしております。」

興味がある方は是非。

30年前には恐らく「最近の若い者は：」と言われ、上から頭を押さえられていたであろう世代が、「最近の若い者」を語る年代になっている。

「2、30年前の60歳といえば、年だなというイメージを持ったけれど、今、周りを見て60歳といわれても、それ程年をとった人というイメージを持たないでしょう。その年齢に我々はどう既に達しているのですが、『年をとった人』と感じる実年齢がかなり上がっているし、稼働できる年齢の幅が広がってきているんじゃないかな。今は、色々なことがなんでも簡単にできる時代だけど、昔は色々なことが自由にできる時代でしたね。常に新しいことに目を向けていなければ企業も業界も衰退してしまう、というのは当然のこととして、ただ、変わらないでいることを保つことも意外と大切だと思います。」

「自分達はこの会を発足させて、ここまでできたというやり遂げた感があります。これから先の20年、30年ジェコタがどのように継続して行くのかについては、次の世代がやってくれることだと思います。だから口は出しません。」と稲川氏が笑う。

JAFRAの前身JARA P発足より25年も以前に、「若い経営者世代の建設的意欲と一致団結」が21世紀への交通広告発展のキーになると活動を開始したジェコタが、次の20年に向けてどのような進化を遂げて行くのか興味深く見守りたい。

事務局からのお知らせ

合同年賀会を開催しました

広告関係29団体による「広告界合同年賀会」が去る1月5日(水)、東京都千代田区の帝国ホテル「孔雀の間」において今年も開催されました。

壇上では、華やかに鏡開きが行われ、日本アドバタイザーズ協会理事長佐治信忠氏より、「私はACの理事長も勤めておりますが、昨年の震災後はテレビからはACのCMが流れ続け、大変なクレームをいただきました。しかし、4月になり、通常のCMが流れ始めると、皆さんホッとして、これから復興が始まるという力強いエネルギーを感じたと思います。今年は辰年です。昇竜のように広告業界全体で日本を引っ張って行くような積極的な活動をしたと思います。それにはまず、散財で



す。『君よ、散財にためらうな。かれ。君の十銭で浅草が建つ。』という新聞広告がありました。皆さんも是非迷うことなく散財して、広告業界から日本を元気にしてきましょう。」と挨拶があり、乾杯の発声が行われました。

当日は主催者発表で昨年よりも多い1600名余が出席し、神楽が披露されるにぎやかな会場内のあちらこちらで新春の挨拶が交わされていました。

当日ご出席いただきました会員社の皆様には、この場をお借りしてお礼を申し上げます。

また、気の早い話ではありますが、来年2013年は、1月8日(火)にて同会場での開催が決定しておりますので、皆様ご参加をよろしく願います。

〈臨時総会開催のお知らせ〉

開催日時

平成24年2月22日(水)13時00分

開催場所

ホテルメトロポリタン(池袋)3階

富士の間

電話03-3980-1111

議案

第1号議案 会費改定(案) 及び会費規則の改訂(案)について

詳細につきましては1月18日付けで役員及び議決権を持つ会員社の皆さま宛に開催通知をお送りいたしております。皆さまのご参加をお待ちいたしております。

編集後記

2012年は閏年ということで、2月は29日まであり、オリンピックイヤーでもあります。

今年は明るい年にしたいですね。東北のお祭りチャグチャグ馬子の一回が東京にいるのを見かけました。

次は是非現地のお祭りに参加したいと思いました。

皆さまの春のお祭りの予定を教えてください。

●メールと写真、ご意見、ご感想はこちらへどうぞ。
information@j-jafra.jp



●会員社の代表者が変更になった場合など、変更届はホームページ(<http://j-jafra.jp>)の「各種届出書類」に用意してございますので、ご記入の上、事務局宛にお送り下さい。ご協力をお願いします。