

桜の便りが届くころになりましたが、今回は春の訪れを告げる桜前線のスピードについてお伝えしたいと思います。今年はずでに結果が出ているかもしれませんが、ソメイヨシノの開花は、ここ30年の平年で見ると、全国で一番早いのは3月22日の福岡、熊本、高知となっています。最北の観測地点は稚内(エゾヤマザクラ)で、開花の平年は5月13日です。便宜上、九州から北海道に向かって北上すると考えてみたいと思います。九州南部から北海道北部までの直線距離が約1,900キロメートル、この距離を約50日で縦断すると、1日約38キロメートル進むことになります。さらに時速にすると約1.6キロ。成人の歩く速さが、時速3キロ～5キロくらいと言われているので、大体半分くらいのスピードです。言い換えると、大人の歩幅で2秒に1歩進むくらいのペースで桜前線が北上する形になります。また、この時期にもう一つ北上する前線に、梅前線があります。梅は桜より早く開花を迎え、今シーズンの高松のように年が明ける前の12月(2022年12月9日)に開花することも珍しくありません。桜と同じように、梅前線のスピードを出してみると、開花が一番早い所から北海道までの日数が約120日なので、1日で約16キロ、メートル進み、時速は約0.7キロと桜の半分以下で北上することになります。成人の1歩で表すと、4秒に1歩ずつ春が進む形にな

ります。このように桜と梅前線では、桜前線の方が北上するスピードが速いことがわかります。平年では1月の初めにスタートする梅前線に、3月後半から桜前線が追いつき始め、北海道に到着するころに追いつき、ほぼ同じになります。例えば昨シーズンは、梅は2021年12月22日に松山から開花がスタートし、北海道(札幌、函館、室蘭)に到着が4月20日、桜は2022年3月17日に福岡でスタートして4月21日に北海道(函館)に到着と1日差で梅の方が早く到着しています。ここ10年では同日に到着が2回、そのほかの年も梅が到着した2～3日あたりには桜も開花しています。今年は、まだ桜の便りが届いていない所も2秒に1歩のスピードで、桜前線は近づいてきていると思って待ってみてください。



参考:気象庁HP



日本気象協会 牧 良幸 <https://tenki.jp/>

アイエスカンパニー	社団法人くらしのリサーチセンター	株式会社グリーンキャブ
住友電設株式会社	大成建設株式会社	大成設備株式会社
大成有楽不動産株式会社	株式会社丹青社	第一交通産業株式会社
株式会社ダイエーコンサルタンツ	東海旅客鉄道株式会社	西日本鉄道株式会社
公益社団法人日本観光振興協会中部支部	日本空港ビルデング株式会社	広島電鉄株式会社

編集後記: 2023(令和5)年も丸2ヶ月を経過した。睦月、如月を過ぎ弥生となった。静岡県伊豆半島の河津では、桜の満開を終え、月末には染井吉野も咲くことだろう。■さて、昨年12月に集英社新書から「西山太吉 最後の告白」が出版された。西山太吉と佐高 信の対談で構成されている。ようやく手にし、読み終わるとすぐ、「西山太吉さん死去」が報じられた。■西山太吉は、元毎日新聞社の記者。沖縄返還での日米密約を報道し、それが「外務省機密漏洩事件」とされ、1972年有罪となった。記事には、2月24日午前7時35分、心不全のため北九州市の介護施設で死去した。91歳だった。■本が出版されてから約2ヶ月で亡くなった。とすると、対談は、この半年ばかりの間に行われたものと推察できる。■昨年7月8日、11時30分頃、奈良の西大寺駅前、参議院選挙応援演説中に狙撃された安部普三元総理は、日米密約を取り仕切った佐藤栄作と血縁があった。■自由民主党内で、宏池会が勢力を失い清和会が残ったことが、旧統一教会問題、遡れば、新宿御苑桜を見る会、森友・加計学園、学術会議任命拒否等、説明せず、不透明、忖度、改竄、破棄を繰り返すことになった原因を提示する。■すなわち、吉田 茂を源流とする宏池会は、池田勇人によって結成されるが、その前に石橋湛山がいた。そして、前尾繁三郎、大平正義、鈴木善幸、宮澤喜一、加藤紘一で終焉を迎えたとする。■一方、清和会は、岸 信介、福田赳夫、安部普太郎、三塚 博、森 喜朗、小泉純一郎、安部普三と続く。■宏池会と清和会にはやり方に差があり、清和会は「手柄」が全面に出、対決姿勢が目立つとする。内容については、是非お読み頂きたい。(杉行夫)

特定非営利活動法人《NPO》
JAPAN NOW
観光情報協会

東京都港区東麻布1-27-3
〒106-0044
電話 03(5989)0902
FAX 03(5989)0903
E-mail info@japannow.org
<https://www.japannow.org/>
発行人: 寺前 秀一
編集長: 杉 行夫
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

NPO法人

147

人と都市・観光の地球時代を市民が変える

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誌

第147号 発行日 2023年3月20日

世界文化遺産：紀伊山地の霊場と参詣道

太平洋を見下ろす本土最南端の半島にある紀伊山地。その鬱蒼とした森の中「吉野・大峯」「熊野三山」「高野山」の3つの霊場が古都への巡礼路で結ばれている。日本古来の自然崇拜の伝統に根ざした神道と、中国や朝鮮半島から伝来した仏教との融合を反映した文化的景観で形成された神聖な場所は、506.4ヘクタールの総面積、巡礼路は307kmになる。周囲の森林景観とともにそれらは1,200年以上にわたって維持され、神聖な山々の永続的で非常によく記録された伝統を反映している。(UNESCO-Webサイト Descriptionより)

- P1 - 腰を据えた観光誘致を
- P2 - 駅のサービスマーク④ / COLUMN
- P3 - アメリカごぼれ話83 / スターリンの詩
- P4 - NEW SPOT
- P5 - 世界遺産 ベルセポリスとイスファハン
- P6 - 飯田市観光講演会 講演録
- P7 - 明治天皇と～ / JN観光セミナー
- P8 - 気象と天気 / 編集後記

腰を据えた観光客誘致を

国立大学法人 筑波技術大学 監事 大島 慎子

コロナ後の観光政策はどうあるべきかと、各種の提言がある。国内観光に関しては、コロナで在宅勤務が一般化したため、ワーケーションを推奨する人が多い。しかし、観光地に誘致するためには、ワーケーションを行う個人と、そのシステムを導入する企業つまり雇用先、潜在の場を提供する観光地、その三者を調整する旅行会社など、各ステークホルダーがそれぞれのメリットを明確にして調整しないと、ビジネスは成功しない。

今年1月の総務省の発表では、東京への転入組は再び増大し一極集中に戻りつつある、テレワークにしても日本生産性本部は、平成20年には32%の実施率が、平成22年には16%に下がっていると発表している。日本の労働環境はもとに戻る傾向にある。すると、過去に指摘された課題解決がまず必要だと思う。

第一にはインバウンドで客数が増えても、「地元が潤わない」という課題があった。大型クルーズ船が誘致できれば、インバウンド客数は格段に増え、「数的」には成果はあがる。しかし地元の宿泊業も飲食業も潤わない。買物も免税店や家電チェーン店が中心である。滞在時間が限られるから地域の人との交流など無理である。

第二は、「オーバーツーリズム」の問題である。過剰な観光客がもたらす弊害が、京都や札幌は外国人ばかりで予約がとれないというクレームがある。東京も銀座通りは中国人の爆買いの専用バスが並んだ。

現在は、世界的には持続可能な観光が推奨されており、地域の観光資源で継続した財源を得ながら、地域住民が観光による恩恵を実感できる地域づくりを実現するとして、サステナブルツーリズムが推奨されている。しかし観光客が増えるとはいえない。

観光地の成功を測る基準として、消費額や宿泊数の数値がある。ところがコロナ禍で全国の宿泊業約5.5万社のうち約1割の5千社の廃業が発表されている。

宿泊業の売上高トップ5は東京、大阪、神奈川、愛知、千葉に集中しており、ビジネス中心地である。また、宿泊業は売上高1億円以下の零細企業が圧倒的に多く、観光地が打撃をうけている。

私はドイツ企業に勤務したため、ドイツの観光戦略をみると、戦前からまず休暇の保証、休暇の過ごし方の方法論として、ロマンチック街道などの観光街道の整備、都会の家族に非日常の生活を体験させる農家滞在の奨励と農家のホテル経営の補助、と計画的である。経済的に余裕がある家族は、チャーター便で物価の安い南欧で休暇を過ごす。この体制が長い時間をかけて確立している。

日本は、働き方改革、観光振興、地域創生、都会の空室の有効利用など、多岐にわたってプロジェクトを組むので、どうもあわただしい。

長期的視野にたち、アジアの高校生が日本を理解するように、修学旅行のシステムを紹介して、東京、京都、広島を見学してもらい、日本政府が多少の補助金をだすような、太っ腹な企画をたてたい。

時刻表にみる駅のサービスマーク④

「みどりの窓口」マークと「自由席マーク」 JR 東海顧問 須田 寛

東海道新幹線は昭和39年10月の開業当初「ひかり」「こだま」共全車指定席でスタートしました。しかし当時は座席予約システム(現在のマルスシステム)がまだ発足間もない頃でその基盤となるコンピューターの容量が小さく座席数が急増した新幹線は当初収容出来ませんでした。このため新幹線の特急券は当初は手作業で職員がいちいち紙きっぷの券面に乗車列車の番号と指定席番号を手書きで書き込んで発行しました。このため新幹線等駅の窓口が混雑し発券が追いつかず列車は発券できない空席をかかえたまま乗客を窓口に残して発車するなどの状況が各駅でみられ苦情が殺到しました。

当時のマルスのコンピューターは寝台特急と在来線特急電車「こだま」の指定席が収客できる程度の容量でスタートしていたのです。このため新幹線窓口の混雑緩和のため「特急列車は指定席」の原則をやぶって自由席も対応せざるを得なくなったのです。自由席制を導入してみると窓口の混雑が緩和される一方、お客様からも気軽に利用できる为好評で、次第に自由席客のウェイトが指定席のそれを上回るような区間も増えてきました。また自由席を設けたことは特急列車をより身近な列車として利用しやすくする効果もありました。このためほどなく殆どの特急列車に自由席を設定するようになり「特急利用の日常化」が進みました。

当初は混雑緩和のため止むなく設けた自由席の“ケガの

功名”ともいえます。今では観光列車やホームライナーのような特別な例を除くほとんどの特急列車に自由席が設定されています。(近年は着席通勤のニーズが高まり全車指定席の通勤列車とくに夜の帰宅時の列車も好評です)このため時刻表のサービスマークでもこの自由席表示が大きい役割を果たしています。

最初は単純な(自)マークからスタート、リクライニング座席を示すマークに自由席の等級別(1、2等の別、当初現グリーン車は、1等車、普通車は2等車でした)も示すマークもつきにぎやかな座席マークが時刻表紙面に登場するようになります。当時の客車は2等級にわかれていましたので当然のこととして時刻表紙面にも等級別のマークが登場したのです。また指定券を購入するサービス窓口を昭和40年から「みどりの窓口」と命名、座席をあらわすのシンボルマークを入れたみどり色の電照掲示板で明示することとしました。この存在が駅格の象徴のようにさえなっています。

表のマーク例

■駅のみどりの窓口マークの例	■列車の指定席・自由席マークの例

スタンプ押印の出国許可を待っていた時だった。ところが、目の前の係官は一向にスタンプを押す素振りを見せず、旅券上の写真と私の顔を見比べては、溜息をつきニタニタしているだけだった。やがて搭乗時間が迫ってきて気持ちに焦りが出て来た。後ろに並んでいた出国者は別の窓口に移りもう誰もいない。航空会社係員が私の名前を呼びながら近寄って来た。私が名乗りを上げると、搭乗を締め切るので急いで欲しいとせつつかれたのである。「旅券を返してくれないので、先へ進めない」と応えた。その会話を耳にした係官は顔を近づけ「行きたいか」と尋ね、金さえくれればと言わんばかりだった。航空会社係員のイライラしている様子のはっきり見えた。そうして数分後、金をせしめられそうもないと諦めたのか、係官は突然やけくそのようにポンと力強くスタンプを押して旅券を突き返してくれた。慌てて機内に滑り込むことができた。

あの時、あの国はどうして出入国管理事務所でこういう違法行為を許しているのだろうかと思えたが、あれから半世紀の歳月が過ぎ、今のフィリピンの収容所も、当時のあの国と似たり寄ったりだなぁと途上国の現実に諦めのようなものを感じている。

エッセイスト 近藤 節夫

明治天皇とプーチン大統領

JN協会 副理事長 岡村 進

世界では「ただ平和に暮らせればよい」と思う人が大勢いるのに、独裁者は今年も百年前のセピア色の写真に見るような残酷な戦争を続けるのだと云う。プーチン大統領は果たしてスターリンの悪逆無道を超えるつもりなのであろうか。

明治天皇が日露戦争開戦時の明治37年(1904年)に詠まれた和歌がある。

「よもの海 みなはらからと 思ふ世に など浪風の たちさわぐらむ」(四方の海にある国々はみな兄弟だと思っているこの世の中であるのに、どうして波風がたち騒ぐのだらうか)。つまり開戦を避けることを求めています。日露戦争の講和条約を斡旋したアメリカのセオドア・ルーズベルト大統領は、この御製の世界平和を願う精神に感激したと云われる。

昭和天皇も大東亜戦争の開戦時にこの御製を引用して、開戦反対の意を表されています。

和歌は云いたいことは直接云わずに、あえてそこを隠して詠むもので、詠み手はその隠された思いを31文字の中から詠みとる、大

観光立国セミナー 第177回 2月3日 会場:MFPR渋谷ビル4階

「2023年世界情勢と日本」

毎日新聞社論説特別顧問 伊藤 芳明

ロシアのプーチン大統領が昨年2月24日、ウクライナに侵攻したのは、NATO(北大西洋条約機構)の拡大阻止のためと言われています。その通りですが、大統領の意識の根底には「ロシア正教」をテコにした大ロシア圏の復活があるように思えます。

プーチン大統領は2000年の大統領就任後、ヨハネ・パウロ2世、フランシスコと、時のローマ教皇と相次いで会談しています。共産圏の首脳としては珍しい外交姿勢で、2016年にはフランシスコ教皇とロシア正教のキリル総主教のキューバ会談を実現させ、「1000年を超える東西キリスト教分裂を克服した」と衝撃を与えました。

キリスト教というと、カトリックとプロテスタントを思い浮かべますが、2億6000万の信者を抱える「東方正教会」も一大勢力です。キューバ会談で注目するのは、「東の代表」として、東方正教会で最高権威のイスタンブールのコンスタンティノープル総主教ではなく、東方正教会の一派に過ぎないロシア正教の総主教がローマ教皇と会談したことです。

ソ連時代、多様な民族を一つにまとめたのは、共産主義というイデオロギーでした。プーチン大統領はソ連崩壊後の「大ロシア」構築のため、共産主義に代わるものとしてロシア正教を考えているのではないかと思います。ロシアのクリミア併合(2014年)を受け、コンスタンティノープル総主教が、それまでロシア正教会の管轄下にあったウクライナ正教会の独立を承認したことも、今回

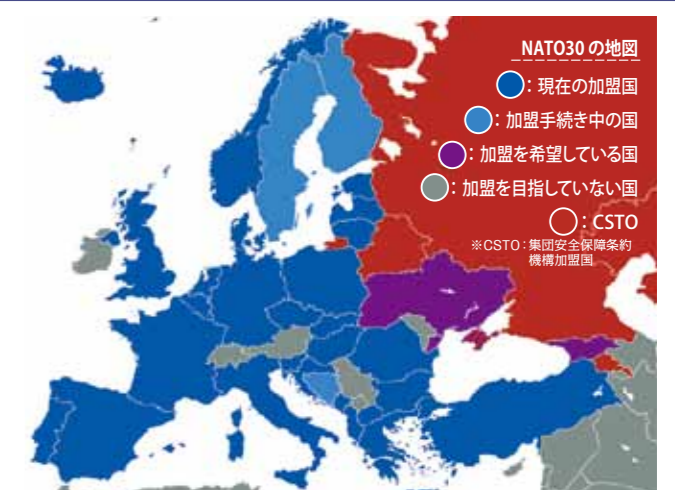
切なものには隠すという、日本民族独特の思いやりの美德文化である。

昨年11月、プーチン大統領がウクライナと戦っている兵士の母親の会で公言した言葉がある。「人間は皆いつかはこの世を去るものだ。問題はどうか生きるかだ」。これは人間を蔑ろにする、直情的な、悪徳宗教的公言で、国民の命を守る大統領としては失格である。

大統領の公言に日本民族とスラブ民族との国柄に大きな品格の違いを見た思いがするのである。

過日、筑波大学名誉教授中村逸郎氏による観光立国セミナー「ロシアの多様な文化を旅する」に参加し、感銘を受けました。氏によれば、広大なロシアの国土には、ウラル山脈の東側の大自然に、「ただ平和に暮らせればよい」と願う、プーチン大統領の国柄とは真逆の思考をする、140を数える誇り高い少数民族など、600万人を超える人々が生活していると云う。彼らは長いロシア帝国の時代の恩恵を受けることはなく、隠されたよき伝統を守り、世俗社会から逃亡して、幽玄の世界のような素朴な美しい村々を維持しているのだと云う。

戦争が終わったら、シベリア鉄道に乗って、大切なものは隠すという美德文化が残っているかもしれない少数民族が住むと云う、シベリア地方の観光の旅に出てみたいものである。



の侵攻の背景にあるのではないのでしょうか。カトリックやプロテスタントが主流のポーランドやバルト3国と違い、東方正教が主流のウクライナ、ベラルーシ両国の西側接近は絶対に許さない、という意思表示に思えます。

さらにプーチン大統領は、1812年のモスクワ遠征の際にナポレオンが使った「ルッソフォビア」(ロシア嫌悪症)という歴史的用語を現代に復活させ、演説で多用しています。モスクワを占領されながらもナポレオン軍を撃退し、「祖国戦争」としてロシア人に記憶されている勝利のキーワードです。

プーチン大統領は「欧米は伝統的ルッソフォビアから我々を攻撃し、ロシアは被害者だ」と、ロシア人の心の琴線に触れる歴史用語で、欧米との戦いに国民を駆り立てるように見えます。欧米によるいわれなき攻撃をしのぎ、ロシア正教圏をまとめ上げる。プーチン大統領が停戦交渉のテーブルに着く選択をするまでには、時間がかかりそうです。

“伊那谷”の観光を思う。

JR 東海顧問 須田 寛

“伊那谷”は諏訪湖から流れ出る天竜川が南流して天竜峡に至る溪谷地域である。日本の東西交通路にもあたり古くから多くの集落が特色ある伝統文化を形成してきた。とくに国の中央部でもあることから東西文化の交流する接点として“伊那谷”はそこに独特の文化芸術を育んできた。又南アルプスと中央アルプスに囲まれ秀れた景観にも恵まれている。“伊那谷”には北から伊那、駒ヶ根、坂田と独自の文化伝統をもった文化観光都市がつながりそれぞれの周辺地域と共に3つの観光圏が並立連携しているのもその特色だ。以下はその「伊那谷の観光」への筆者の一提案である。まず上述のように三つの特色ある伝統文化、景観をもつ拠点観光(都市)圏の存在である「観光」にあたっての着眼点はこの三つの観光圏をまず順次訪れること、次いでこの三観光圏の特色を充分味わったうえで今一度あらためてこの三観光圏を周辺地域とともに再度訪れる反復観光をおすすめしたい。伊那谷の三観光圏は近接してつながっているが独自の特色ある古来からの伝統文化、景観をそれぞれが見ごとに守っているからだ。

三市(圏)のおよその予備知識をもって南ないし北のいずれかから、市(圏)の「観光」を歴訪したいの思いにかられる。幸い伊那市と駒ヶ根市間は約15km、駒ヶ根市と飯田市間約30km余、通称「伊那谷」と言われる辰野天竜峡間は65km程度、JR飯田線、国道で結ばれている。従ってこの三市は1日の観光に充分おさまる範囲内にある。三市(圏)を合わせて観光することをおすすめするのはこの三市は共に「伊那谷」という立地を共有しているがそのなかで三市それぞれが特

観光客誘致に飯田は何をすべきか

元 JTB 取締役 北村 嵩

◎ 観光地としての飯田の知名度

- * 天竜峡や天竜ライン下りなどで中京圏、関西圏、首都圏などでは比較的知名度は高いが、その他の地方での知名度は低い
- * 現在は飯田へのアクセス交通網が細く、実際に訪れた観光客は知名度より低い

◎ 今後はアクセス交通の大幅改善が見込まれ、観光客の増加が見込まれる

- * 25年開通予定の三遠南信自動車道開通後は浜松―飯田間が約2時間に短縮され、多くのマイカー観光客や観光バスが訪れると期待される
- * 27年開通予定のリニア新幹線ではリニア新幹線乗車体験と観光との組み合わせで、飯田は有力な下車観光地になる可能性が高い

◎ 増加する観光客取り込みのために飯田は何をすべきか

- * 今ある観光資源や埋もれている宝を磨きあげて発信する
飯田城址や元善光寺等の史跡、天竜峡、下栗の里、阿智村と昼間温泉等自然・景観・温泉、お練り祭りや人形劇等の祭り・行事、人口当たり日本一の焼き肉店、林檎、桃、柿などフルーツ、お茶文化を引き継ぐ和菓子等料理・食、林檎狩り、伝統産業水引、市田柿の工場等での体験・参加行事など魅力的な素材がある。住んでいると当たり前前の景色や生活習慣でも観光客には新鮮なものがある

色のある独特の景観文化を形成していること、又三市は南・中央アルプスと天竜川に囲まれすばらしい山河の景観で知られているがその景観にもそれぞれ地域ごとに独特のものがあるからだ。即ち同じ「伊那谷」地域という立地条件をもち乍らそこに三市(圏)独自の特色と個性のある景観をもつ観光・文化圏も形成していることは感慨深い即ち全体としての「伊那谷」の「美」「文化」「芸術」は共通の立地条件を基盤とするもののなかにそれぞれ異なった特色ある三市の独自の文化観光圏それらが連携して「伊那谷」を文化観光圏を発展させてきたこと、そして複数の中小観光都市のつながりがそれぞれの地域の人々と観光客とのコミュニケーション(対話)の場が得られやすかったことによって人々の心に訴える真の観光が可能な数少ない地域ともなり得た「伊那谷」という広域全体を「観光」と共に三市(圏)を歴訪してそれら地域の地元の人々との交流を進める場合この地方が三圏共通の「伊那谷文化」と三圏の「ローカル(地域)文化が絶妙に融和し乍ら観光地を形成発展させてきた流れに接することができるように思う。「伊那谷」の「観光」はそのすぐれた景観風物等全体の伊那谷観光をベースとしながらも伊那谷の原点を味わう個々の地域の「観光」からのイメージとそれらと「伊那谷」観光全体から得たイメージを観応客のひとりひとりが心のなかに残して再訪するとき観光客の心のなかで両者が融合して各自の心に残る「伊那谷観光」いわば“マイ伊那谷観光”が味わえるところが他地域にない特色だと思う。だから何度訪れてもあきのこない観光地なのだ。いつの間にか筆者も伊那谷の“ヘビーリピーター”になってしまったほどである。以上は私がその地域を走る鉄道会社の社員だったからではなく一観光客としての率直な感想である。

* 新しい観光素材の創造

映画やテレビドラマのロケ地として誘致、TV等の地域紹介番組への働きかけ、将棋タイトル戦の会場、B級グルメ大会等イベント誘致、魅力的な観光大使の任命などを行うと共に、大切なのは観光客数を増やすだけでなく旅行消費額を増やすことである。その為には夜楽しめる工夫や朝市など早朝イベントを充実して宿泊客増を促進する

* 観光客増に備えてインフラの整備

マイカー利用の観光客が市内で渋滞を起こさないためにトイレ、ゴミ箱、自動販売機、観光案内所を備えた専用の大型駐車場が必要である。ここから観光地へのバスサービス、リニア駅から観光地や市内へのバスサービスも必要。観光地でのトイレとゴミ箱の増設も大事である。

◎ 誘客に欠かせない上手な“情報発信”

- * SNS等ITツールを利用しタイムリーに発信する
外国人プロガーに情報発信を依頼するのも効果的である
- * 従来型のメディア戦略も重要
雑誌、新聞、スポーツ新聞のレジャー担当記者、旅行会社の企画部門への働きかけ

◎ 成功に秘訣は観光政策を一元化し、総合的な観光政策を推進する専任部門の設置

- * 市役所内の複数箇所、南信州観光公社、商店街連合会、南信州新聞などが別々に行っている観光イベント、パンフレット、観光地図などを統合する施策が必要である

アメリカこぼれ話 83 「米国日系移民と農業」



マウイ島に建てられた移民100周年記念の日本人サトウキビ労働者の銅像



元 JTB 取締役 北村 嵩

米国への日本人移民は、明治元年(1868年)当時アメリカ領土でなかったハワイに甘蔗耕地の労働者として送られた「元年者」と呼ばれる148人を挙げる事が出来る。しかし真の移民は明治18年(1885)に944人の官約移民がハワイに到着した時から始まった。

米国本土へは、19世紀末頃からハワイの官約移民たちが転住し始めたが、1900年にハワイが米国領になってからは大量に転住した。最初はサンフランシスコ中心であったが、1906年のサンフランシスコ大地震を契機に多くの日本人が南カリフォルニアに移動し、農業労働者や鉄道工夫に携わった。日雇い労働や鉄道、製材所の労働に比べると、農業労働は最も容易に得られる仕事で季節移動労働者としてオレンジなど柑橘類の収穫労働に従事した。

1909年頃には3万人以上の移民一世がカリフォルニアで農業労働者として働き、徐々に季節労働者から契約農民、収穫配分農民、現金借地農民、そして自作農民が増加してきた。

彼らの多くはイチゴ栽培の分野に進出した。イチゴ栽培は技術的に容易で、それほど資本を必要としなかったため、多少投機的ではあるものの手軽に始められる事業だった。短期的に収益が得られ、他事業を創業するための事業資金を蓄積することが出来たのである。

その他の作物では、セロリ、キャンタロープメロン、馬鈴薯、アスパラガス、カリフラワー、葉物野菜ではキャベツ、レタスなどの栽培に日本人の多くが進出して成功している。一方、南カリフォルニア農業を代表する作物、オレンジやレモンなど柑橘類の生産は白人が主で、メキシコ人労働者を収穫などに使用したが、この分野に携わった日本人はごく少数であった。

1919年には、カリフォルニア州在住の日本人の半数以上が自分で農業を営むまでになっていた。なかには「ポテトキング」と言われた牛島氏や「ライスキング」と呼ばれた国府田氏のような成功者も輩出した。彼らの耕作面積は州農業面積の1%にあたる45万8,000エーカー余りで、全農業生産額の10%にあたる5,400万ドル近くを生み出していた。

これらの農業分野で日本人が成功したのは何故だろうか?イチゴ、メロンなどの作物はみんな、しゃがんで作業する必要がある作物である。日本人は畳に座り、便所でしゃがむ生活に慣れており、手先も器用でしゃがんだ姿勢での労働に、他の民族の人よりも忍耐強く、有利であった。メキシコ人労働者はオレンジの収穫など立ったままの作業には大勢従事していたが、長い時間しゃがんで作業することは苦手だったのである。

しかし、1913年に施行され1929年強化された「カリフォルニア州外国人土地法」により、非市民による土地の所有と借地が全面的に禁止され、日本人移民の農業活動は法律的に制限され、変化を余儀なくされた。1924年施行の新移民法により日本からの移民の流れは事実上停止したが、日系二世が増加、成長して、農業以外の分野で活躍する人も増えた。しかし農業での日系人の役割は依然大きく、その後もカリフォルニア農業の大事な地位を占めていたのである。

スターリンの詩

小田急電鉄(株)特別社友 利光 國夫

バラのつぼみが開き
スマレの花に寄り添った
スズランがそよ風に目覚め
草の上に身を寄せた

ヒバリは青い空に舞い上がり
雲の上高く歌った
ナイチンゲールは茂みの中より
優しい声で子らに歌った

花開け わがグルジアよ
故郷の地に 安らぎよあれかしと
学びをもって 友よ
われらの国を知らしめよと



これはヒトラーと共に、二十世紀を代表する独裁スターリンが若き日に書いた詩である。(横手慎二氏の著書より引用)

スターリンといえば、とにかく悪逆非道の独裁者のイメージが浮かんでくる。1920年代末から強行された農業集団化で多くの餓死者を放置したこと、1930年代には大粛清と称して気に入らぬ人々の多くを殺戮したこと、ソ連国内の少数民族を迫害したこと、日本人をはじめ戦後多くの外国人を抑留し多大な犠牲者をだしたこと等々、その悪行は数えたらばきりが無い。

前述の詩は1895年にグルジア語の新聞に掲載されたものだが、これが「ソセロ」という筆名でスターリンが少年時代に発表したものであるようだ。

これを読むと感性豊かな少年が祖国グルジアに寄せる想いと豊かな愛が感じられる。とても後世の悪逆非道な独裁者をイメージすることなどできない。

ヒトラーの場合でも、彼が少年時代に描いた何枚かの絵をみても後年の彼とはイメージが合わないが、スターリンの場合はいかにもそのギャップが大きすぎる。

人は年月と共にその人間性が変わっていくものだというが、今回たまたまスターリンの詩に接する機会を得て、あらためて人間の不可思議さを痛感したしだいである。

ヨシフ・スターリン
Иосиф Сталин
1894年16歳のスターリン

写真: <https://commons.wikimedia.org/>より



大井川鐵道



奥大井湖上駅に到着する大井川鐵道井川線のトロッコ列車

南アルプスを源に静岡県中央を南北に流れる大井川は長さ 168 キロ。「箱根八里は馬でも越すが、越すに

越されぬ大井川」とうたわれ、江戸や駿府城へ向かう西の守りとして、橋を造るだけでなく渡し船さえ厳禁だった。明治時代によく架橋された蓬萊橋は世界一長い木橋 897.4 (やくなし)メートルとギネス認定され「厄無し」の縁起を担ぐ。大井川鐵道はこの橋から 4、5 キロ上流の宿場があった JR 金谷駅から終点・井川まで鉄路 65 キロ、沿線の約 4 割の距離を大河に併走する。電源開発と木材などの輸送を目的として敷設され 1931 (昭和 6) 年に大井川本線の金谷一 千頭として乗客営業を始めた。それまで地域の交通はイカダや船、峠越えの馬以外、歩くほか無かったが鐵道の実現で生活は一変。さらに 59 (昭和 34) 年に中部電力所有の専用軌道に移管し井川線の千頭一井川でトロッコ列車の運行を始めた。井川線は途中、アプトいちしろ一長島ダム 1.5 キロの 2 駅間に国内唯一のアプト式軌道が敷かれ「南アルプスあぶとライン」と呼ぶ。1,000 分の 90、日本一の急勾配) を特殊な電気機関車がけん引して上り下りする。機関車の床下に大きな歯車が装備され線路中央に敷かれた歯形レールを噛んで走る。

線路上に落ちた大きな石を処理する車掌さん
=井川線で



機関車の連結切り離しは両車で車掌さんが旗を振って作業する。「運転手」兼「車掌」兼「観光ガイド」兼「連結作業員」兼「駅員」など一人何役もこなす地方鐵道。山あいを走り線路に落石も多く、取り除く作業もお役目だ。その懸命な働きぶりは、皆さん手作りのローカル鐵道といった微笑ましい姿で、観光の一面を学んだ気分にもなる。

沿線は急峻な溪谷に湧く接岨峽、寸又峽など温泉に恵まれ、接岨湖の中央に浮かぶ島のように見える奥大井湖上駅は井川線一番の人気スポットだ。「湖上」を「恋錠」駅と語呂合わせ、ホームに飾られたハート形リングに錠をかけると幸せを呼ぶという。付近に「夢の吊り橋」、音と自然の体験ミュージアム「音戯の郷」といった見どころも。76 年に全国でいち早く蒸気機関車 (SL) を動態保存し、きかんしゃトーマス号などの観光鐵道として広く知られる。

アプト式電気機関車の連結作業員兼車掌=長島ダム駅でアプト式レールと機関車の歯車=千頭の SL 資料館で



大井川鐵道は 2022 年 9 月の台風 15 号で土砂崩れなど 46 か所も被害を受け全線不通となり、一時は廢線の危機までささやかれた。順次復旧しているが本線の家山一 千頭は採石場跡地から流れ出た大量の土砂で埋まり復旧のめどが立たずバス代行輸送で何とか命脈を保つ。

「SL 急行かわね路」で家山に行き臨時バス「かわね路リレー号」に乗り換え千頭で井川線のトロッコ列車に接続する旅も楽しい。全線復旧を目指しながら工事に巨額な費用が予想され地方鐵道だけで元に戻すのは非常に難しい被害状況だ。どう救済するか難題に直面し、県知事に「持続可能な地域交通の在り方を協議する場を設けていただきたい」と要望した。道路はすぐ公共工事で復旧しても鐵道工事のハードルは高く、道路優先の不公平な政策でないかとの声も少なくない。関係機関と協議が進むが、鐵道発祥 150 年の命運が注目される。

写真・文 林 莊祐

エッセイスト 近藤 節夫



人面有翼獣身像のケセルクス門

パーレヴィ国王時代の 1971 年に建国 2500 年祭を祝ったイランは、長い歴史を誇る旧ペルシャ時代から今日まで数多くの価値ある世界文化遺産を育み継承してきた。その主たる祝典会場となったのが、首都テヘランの南方 650 km にある古都ペルセポリスである。BC331 年マケドニア軍のアレクサンドロス大王が、当時世界帝国だったペルシャ帝国のアケメネス王朝を倒し、栄華を誇っていたペルセポリスを徹底的に破壊し、都市は廢墟となったまま今に残る史跡となっている。ここには、当時の

まま歴史的価値の高い広大な建造物や、文化遺産が数多く残されている。中でも大きな舞台のような壮麗な宮殿跡と、BC 5 世紀ケセルクス 1

世時代に建設されたケセルクス門が、今も人びとの目を引き付けている。この宮殿跡の岩壁に描かれた繊細な彫像は、見ただけで当時を思い起こさせ心豊かになる。荒野に広がるその壮大な古代都市の残照には建国史の余韻が残り感動を感じる。

このペルセポリスの北方 350 km に、16 世紀アッバス 1 世が首都と定めたイスファハンがある。ここは今日まで政治、文化、交通の要衝として繁栄してきた。街はアッバス王朝以前に建設された旧市街と、アッバス 1 世時代に建設された新市街とで構成されている。そもそも地名のイスファハンとは、当時の繁栄から「世界の半分」を意味しているように、街周辺が繁栄していたことを当時の人びとが誇りにしていたのであろう。

イスファハンは、イランで最も美しい都市「イランの真珠」と言われ、イスラム芸術の最高峰であり、またイランの京都とも呼ばれている。街の中に中世と現代が見事に調和され、中世のモスクの隣に今の商店街が現出するハーモニーとなっている。その典型的な象徴の中心が、広大なイ

マーム広場である。

広場は、東西 160 m、南北 512m の長方形から成り、周囲は二層のアーケードと各方角に 4 つの記念碑建造物が鎮座している。東には旧市街、南は新市街に繋がっている。北には大バザールがあり、日用品からお土産品まで買える。それぞれ青を基調とするアラベスク模様のタイルで覆われている。

イマーム広場から 4 km 離れたザーヤンデ川に架かる二層のハージュ橋も珍しく、興味深いイスラム的観光スポットであり、夜間ライトアップされると一層幻想的で神秘的になる。イマーム広場にせよ、ハージュ橋にしても、ただ歩いているだけで賑やかな話し声と川の瀬音が聞こえ、街のエネルギー溢れる歴史的躍動感を感じる魅力いっぱいの世界文化遺産都市である。



ザーヤンデ川のハージュ橋

地球上に
つまらない場所は
ない!!

世界旅行の参考書

あしたの旅

地球物理学者とめぐるワンランク上の旅行案内

国立極地研究所 名誉教授

神沼 克伊 著

ロギガ書房発行
定価 2,200 円 (税別)

新刊

旅行案内書は数々あるが、これほど奥深く、幅広く、段階別にさらっと旅を分かり易く紹介した参考書はそうは見当たらない。地球物理学者として世界中を歩き、南極の神髄や地球の神秘を研究し尽くした著者が、一介の旅行者に成りきって団体旅行に参加した経験などを交え、率直に感じた観光地や、旅行会社、団体旅行、添乗員に関する印象を懇切に分かり易くコメントしている。

全般的に文章も易しく、親しみ易く、思いがけない知識、情報やテーマにも興味を惹かれる。究極の一言は「地球上につまらない場所はない!」である。

読んで楽しく、いつのまにか広い知識を身に着けている。著者は「旅は自分の夢の実現」と考えているようだ。「そうだ! 旅をして夢を実現しよう!」と思わせてくれる 1 冊だ。