

今年も早いもので11月に入り、日中でもヒンヤリと感じられるようになってきました。本格的な冬はもう少し先ですが、冬の訪れを感じられる季節現象の1つに「木枯らし1号」があります。「木枯らしは1号」秋から冬に変わる頃にはじめて吹強い北よりの風のことを言い、東京地方と近畿地方で発表されます。この時期の強い北よりの風は日本の西側が高気圧、東側に低気圧がある、いわゆる西高東低の冬型の気圧配置になったときに吹きやすく、「木枯らし1号」の発表条件の1つにもなっています。他の条件としては、風向が北よりであることや、最大風速

8メートル以上などがあります。今年はずでに近畿地方では10月23日に発表はあり、2018年、2019年と2年連続で発表のなかった東京地方東京地方でも、11月4日に3年ぶりに発表がありました。この時期は暖かい日と寒い日が数日おきに変わりますので体調管理に注意して下さい。 <https://tenki.jp/> 日本気象協会 牧 良幸

「台風」発生数 近年の「木枯らし1号」発生日		
	東京地方	近畿地方
2020年	11月4日	10月23日
2019年	発表なし	11月4日
2018年	発表なし	11月22日
2017年	10月30日	10月30日
2016年	11月9日	10月29日
2015年	10月24日	10月25日

役員	特別顧問	丹羽 晟 (元理事長、日本空港ビルデング顧問) 本保 芳明 (初代観光庁長官) 大島 慎子 (国立大学法人筑波技術大学監事)
	理事長	寺前秀一 (人流観光研究所長) 副理事長 岡村 進 (元小田急トラベル社長)
	事務局長	杉 行夫 (理事) 事務局次長 堤 るり (理事)
	支部長	魚住隆彰 (北陸:元北陸鉄道相談役) 長尾 亜夫 (九州:西日本鉄道相談役)
理事	須田 寛 (東海旅客鉄道相談役) 分家静男 (元射水市長) 阿部和義 (経済ジャーナリスト) 山田早苗 (元近畿日本ツーリスト)	
	近藤節夫 (日本ペンクラブ前理事) 長尾亜夫 (西日本鉄道相談役) 北村 嵩 (元JTB取締役) 澤田利彦 (松蔭大学 学長補佐) 今井 智康 (ケーアンドケーロドス(株)代表取締役) 望月義人 (筑波学院大学学長) 大西啓義 (アクティビジネス(株)代表取締役) 高橋俊朗 (元(株)小田急レストランシステム取締役社長) 辛島保馬 (元JTB国会担当、佐藤和弘公認会計事務所相談役) 田阪友隆 (元NHKインターナショナル専務理事) 片山裕司 (花園神社宮司) 杓掛博光 (元旅行読売編集長)	
団体会員	団体会員	アイエスカンパニー 一般財団法人NHKインターナショナル 株式会社えんれいしゃ 小田急電鉄株式会社 関西電力株式会社 九州旅客鉄道株式会社 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 株式会社サマンサタバサジャパンリミテッド 三普旅行社有限公司 四国旅客鉄道株式会社 新菱冷熱工業株式会社 住友電設株式会社 セントラルリーシングシステム株式会社 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 中国電力株式会社 一般社団法人中央日本総合観光機構 東海旅客鉄道株式会社 東急建設株式会社 東急電鉄株式会社 財団法人東京観光財団 西日本鉄道株式会社 西日本旅客鉄道株式会社 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 専門学校日本ホテルスクール 羽田旅客サービス株式会社 株式会社パロックジャパンリミテッド 広島電鉄株式会社 福岡国際空港株式会社 北海道空港株式会社 株式会社ホテル小田急 ホテルメトロポリタン マイナミホールディングス株式会社 モバイルクリエイイト株式会社 株式会社まるまんフィオーレ 三菱電機株式会社

編集後記: 11月に入り、寒さが深まるにつれ、全国でコロナ感染者数が増加し始めた。北海道を始め各都道府県では過去最高を記録するところが増加し、日本医師会は第三波到来の可能性ありとの見解を発表した。11月16日午後10時半現在、全国感染者総数は12万505人、死者数1919人に達し、感染者数が急増している北海道では知事と札幌市長が緊急会談し、道独自の5段階警戒ステージを、札幌市に限り現在の「3」から「4」に引き上げ、外出、往来の自粛を求めることとなった▼一方、世界では大統領選後の混乱が続くアメリカでは1日で10万人以上の感染者数が続いており、欧州各国やインド、ブラジルなどでも感染者数が増加している反面、中国では感染者数9万2千人弱で日本より少なく、韓国でも感染者数2万9千人弱死者数494人で感染がかなり低く抑えられている。中国では、ゼロコロナ政策を実施し、アプリで感染者の行動履歴が監視されて個人の自由を徹底的に制限している。韓国ではマスク着用が義務付けられ、違反者には罰金が科せられる。経済活動に配慮しウイズコロナ政策を続けている日本政府の対応は、東アジア両国のコロナ対策に比べると緩やかに感じられる▼政府の観光支援策「Go Toトラベル」は開始以来、利用者も増え、瀕死の状態であった観光業界の再活性化に貢献しているが、冬に向かいこれ以上感染者数の増加が続くと、政府が感染者増加地域への対象除外を決定しなくても、旅行者が自発的にその地域への旅行を控え、予約をキャンセルするようになる。現に旅行会社には北海道を対象としたGo Toトラベルのキャンセルが続出しているという▼それだけでなく旅行会社は存亡の危機に瀕している。近畿日本ツーリストは2022年3月末までに個人旅行の店舗を3分の1に縮小し、団体旅行の拠点もかなり減らすと発表した。同時にグループ全体の従業員7,000人を25年3月末までに希望退職や採用抑制などで約3分2に縮小し、11月から基本給を平均で10%減額した。本年度の純損益は168億円の赤字と予測されている。JTBやHISでも大幅な赤字見込みや店舗縮小が発表されており、旅行業界は、コロナの収束の時期によっては、大幅な業態変更や業界再編、そして企業倒産が起こる可能性があり得る▼旅行・観光業界がインバウンド復活の起爆剤と期待している来年夏のオリンピック・パラリンピックも、このまま欧米や日本で感染拡大を抑えることができないと、競技縮小、無観客、場合によって開催中止に追い込まれかねない▼経済活動と感染防止のバランスをいかに保つか、政府は難しい問題に直面しているが、このまま中途半端なウイズコロナ政策を続けると、コロナ収束が遅れオリ・パラだけでなく、観光業界全体に多大な影響を与える。中国や韓国のように思い切ったゼロコロナ対策を短期間、来年3月まで実施し、新型コロナを完全に抑え込んだ実績を世界に発信することによって、安心してオリンピック・パラリンピックを開催する、という大胆な政策を実施するのも一つの方法と思われるがいかがだろうか。 11月17日記(北村)

特定非営利活動法人 (NPO) **JAPAN NOW** 観光情報協会

東京都新宿区西新宿 2-7-1 小田急第一生命ビル5S5 〒160-0023 電話 03(5989)0902 F A X 03(5989)0903 E-mail info@japannow.org <https://www.japannow.org/>

発行人: 寺前 秀一 編集長: 北村 嵩 発行部数: 3,000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



第134号 発行日 2020年 12月 1日

CONTENTS
 P1- ジャパンナウ巻頭言
 P2- 鉄道車両は動く文化財② / COLUMN
 P3- 驚愕の大統領選挙 / アメリカこぼれ話 ⑩
 P4- 観光と鉄道「大井川鉄道」 / NEW SPOT ③
 P5- アンテナショップめぐり④ / あおもり北彩館
 P6- 法治国家のGoToキャンペーン / JN会員新刊情報
 P7- セミナー報告 第164・165回
 P8- 気象と天気の話 / 編集後記

東京都内有数の紅葉スポット明治神宮外苑。青山通りから300m続く銀杏並木が歩道を黄金の絨毯に変える。

ジャパンナウ巻頭言

JAPAN NOW 観光情報協会 理事長 寺前 秀一

世界観光機関は、2018年に延べ十四億人以上の人が国・域外に宿泊旅行に出かけ、2030年には十八億人に達すると予測していたが、Covid-19により世界中で人流規制が実施された。その結果地球規模でのエネルギー消費の節減が確認された。ロサンゼルスではダウンタウンから雪を被ったサンガブリエル山脈が、インドでは数十年ぶりに街からヒマラヤ山脈が見え、武漢では星空が見えるまでになった。二酸化炭素排出による地球温暖化について、トランプ大統領のように異論を唱える者も存在するが、論より証拠であり、人が無理やり移動しなくても、それ以上に満足が得られる社会を展望しておかないといけなくなってきたことをコロナ危機が教えてくれている。

リーマン危機で影響を受けたのは円高による日本の製造業であった。そのためエコカー減税、デジタル放送への強制移行、雇用調整助成金の支給額引き上げ等の措置が講じられたが、これらはかつての農業助成と同じ構造であった。産業競争力増強なしでも、高齢化社会を乗り切れるという幻想を受け入れてしまった。従って、政府依存、組織依存という考え方が日本人の頭の中にしみこんでしまったと批判される。ライドシェアや民泊問題でも同じ傾向がみられる。JAL 破綻の直接の引き金もリーマン危機だった。ショックに耐えることのできない脆弱な企業体質が長年形成されてきたことも大きな原因であり、LCC等の成長を促すきっかけとなった。

このリーマン危機が金融機関やグローバル企業を襲ったショックであったのに対し、今回のコロナ危機では中小の飲食・宿泊業などが最大犠牲者となった。結果として経済格差は一段と拡大する可能性が高い。

石油危機、バブル崩壊やリーマン危機、コロナ危機等は、経済の構造を大きく変え、デジタルや環境分野の成長投資を進めるまたとない機会でもある。現に米国経済は危機を

通じてサービス化を遂げ、Google等に象徴されるIT関連のサービス業が高収益を上げている。しかし、雇用の主たる受け皿は医療ケアサービスやレジャー・接客サービスである。これらのサービスの平均賃金は低水準であったから、コロナショックにより、格差を更に拡大した。日本経済についても、利幅が薄く労働集約型の観光業を主要産業とする産業構造に追い詰められたところにコロナが直撃した。

米国の金融市場は、高利回りの仕組みを創り出し世界から資金を吸収し、その資金を必要とする企業に配分していく機能が整備されている。ドルが結局米国に戻るという復元力を担保する体制であるという点では戦後一貫してドルを中心とする国際金融取引が継続し、国際取引の九割がドルを絡めて行われている。世界は安全な資産が不足し、米国国債への需要が根強い。各国貿易黒字の相当額が米国に国際資本として還流している。しかし米国政府は、基軸通貨ドルの流動性向上とその信認の維持は両立が難しいという「流動性のジレンマ」を回避するため、世界経済規模に比して少ない供給しか行わず、民間金融機関が不足気味のドル建て資産を供給している。ここに世界の金融資産の約半分を占める証券化やシャドーバンキングの役割がある。それでも世界の安全資産を求める需要には不足し、仮想通貨導入の機運を高めている。

日本は製造業が重要な雇用の受け皿との認識が継続していた。安倍内閣の金融政策による株価高・対ドル円安誘導策が、輸出産業の維持と訪日旅行客の増加に寄与したが、国内の給与水準もドル換算で低くなり、多くの多国籍企業が研究開発部門という最先端の高付加価値部分を国外に流出させてしまう。単純に完成品や完成部品を輸出している場合も、円安のために改革が進まず、その一方で競争力のある知財は外資に買い叩かれる危険と隣り合わせという問題もある。日本の観光産業も、為替相場に左右されない高付加価値産業を指向するとともに、ポストコロナに備えて、人の移動を前提とする観光概念を、移動が前提ではない人流概念へと発想転換することが求められる。

JR東海 相談役 須田 寛

東西の「一号」機関車

鉄道(車両)は人の交流を支えます。人の交流は文化の創成発展につながり、社会経済の発展を促進するものでもあります。従って鉄道車両は動く文化財にほかなりません。国ではこの点に着目して1997年(平成9年)から歴史的文化的価値のある鉄道車両を重要文化財に指定してきました。その矯矢となったのは1872年(明治5年)から1874年(明治7年)にかけて新橋横浜間と神戸大阪間に開業した鉄道で活躍した2両のいわば「東西の一号」機関車でした。



1号機関車150型(関東)
写真提供:交通新聞社

●150形機関車

普通「一号機関車」とよばれているのは新橋(東京)横浜間を走ったこの機関車です。「一号」とはいわば通称で、150形というのが正式名称です。イギリスのバルカンファウンドリー社で1871年(明治4年)製造、日本の鉄道開業に備えて輸入されました。総重量23トン動軸2軸の小型タンク機関車(燃料の石炭と水を機関車自体に搭載)です。

日本の鉄道はイギリス指導のもとに1872年(明治5年)に開業していますが、当時はすべての車両(機関車10両、客車50両)はイギリスから輸入、機関士もイギリス人でした。この機関車が四輪の小型客車数両をひいて新橋横浜間を40分という当時として驚異的な速度で走り日本に近代的交通手段をもたらしたのです。

その後鉄道網が広がるにつれて各線を転々としたあと、長崎県の島原鉄道に譲渡され1911年(大正元年)から1930年(昭和5年)まで20年間九州で活躍しました。

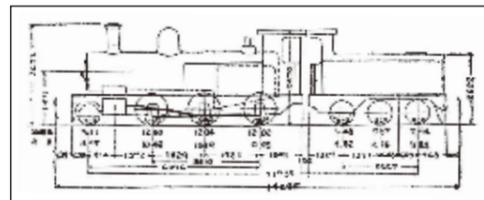
日本の鉄道「第一号」機関車であることから1930年(昭和5年)、国が同社から返還を受け再整備のうえ、東京万世橋の鉄道博物館に展示され、現在はJR東日本の鉄道博物館(さいたま市)の目玉展示物となっています。歴史的文化的価値の高い車両として1997年(平成9年)鉄道車両文化財「第一号」として国の重要文化財に指定されました。

●123号機関車

1874年(明治7年)大阪神戸間で関西地方初の鉄道が開業した際、イギリススチブソン社から輸入されたものです。通称「関西の一号機関車」といわれています。

前述の150形とほぼ同じ性能構造の小型タンク機関車で1915年(大正4年)島根県の簸上^{ひのかみ}鉄道に譲渡され1920年(大正9年)京都府の加悦^{かえつ}鉄道に移って1956年(昭和31年)まで実に80年にわたって現役(約30万キロを走行)でした。スチブソン社製の機関車は現在ノルウェイとエジプトに保存されているだけで世界的にも貴重な存在とされます。現在加悦鉄道(鉄道は廃線)の後身、宮津海運運輸社によって保存中です。

2005年(平成17年)国の重要文化財に指定されました。



1908年123号車L

へ進めない。長身のアメリカ人のサイズに合わせたらしく、典型的な短足の日本人にはかなり辛い。若さに任せて股を大きく広げて何とか王冠へ辿り着いた。高いビルから外を覗いているとマンハッタンの摩天楼がまるで夢のようなお伽話の世界に見えた。

しかし、そんな幻想の恍惚感は東の間だった。そこには思ってもみなかった落とし穴が待っていた。情けないことにこの期に及んで「こむら返り」をやってしまった。両足がつってしまったのである。階段を降り始めた時、両方の足がつり始めて思うように機能しなくなった。痛みと張りでふくらはぎが凍り付いて思わずイテテッと顔をしかめた。傍にいたアメリカ人から大丈夫かと声をかけられた。思いもかけず大股でビル11階分の階段を昇ったために両足ふくらはぎに想像以上の負担がかかったのだ。かつてレーガン大統領夫人が王冠から顔をのぞかせて話題になったことがあるが、夫人は足がつからなかったのだろうか。それまで経験したことがないくらい足がつってしまった。外へ出て漸くホッとしたが、あまりの苦痛にわが大和民族特有の短足をつくづく嘆きたくなった。

エッセイスト 近藤 節夫

COLUMN 「自由の女神」像内の落とし穴

ニューヨークのハドソン河畔に立てば、誰も向かいのスタテン島に建つ巨大で神々しい「自由の女神像」に目を瞠ることだろう。これこそアメリカ独立百年を記念してフランス政府から贈られた「世界遺産」プレゼントである。除幕式には当時のクリブランド大統領をはじめ、全米各地から百万人を超える市民が集まり祝福した。右手にトーチを掲げ、「自由」をアピールするその高邁な姿は、今も多くの心と心を捉えて離さない。

半世紀近くも前初めてニューヨークを訪れた時、この自由の女神像を前にして、まだ若かった私は、ふっとその中を昇ってみたい衝動と好奇心に駆られた。スタテン島に上陸して自由の女神像を見上げると、まさにガリバー旅行記のリリパット王国の小人もかくやと思われたに違いない。台座の高さは47mもあり、台座内部はエレベーターで昇る。その上の女神像内部には33mのらせん状階段が頭部の王冠まで続いている。2つを合せてビル30階分の高さに匹敵する。この薄暗く狭苦しい女神像内で息苦しさを感じながら何とか昇ってみた。像の内部のステップ階段は歩幅が大き過ぎて大股でないと1歩も先

第164回 10月16日

「杉原千畝ひとりではなかった」

元JNTO部長 北出 明

北出さんは国際観光振興会(JNTO)出身で、上司がJTBの前進ジャパンツーリストビューロー時代にユダヤ難民の輸送に従事した経験談に感銘を受け、以後ユダヤ難民問題に取り組んでおり、当会での講演は3回目になる。今回の講演では、「命のビザ」を発給して国際的にも名の知られた杉原千畝以外にもユダヤ人を救った人たちの存在を紹介するものである。

冒頭に9月にリトアニアのカウナスで開催された杉原千畝生誕120年、ビザ発給80年を記念する会に出席して講演をされた北出さんのビデオが上演され、5人のユダヤ難民の支援、救済に貢献した人々が、その経緯を詳しく紹介された。

1) ヤン・ツベルテンダイク 1940年頃の在カウナスのオランダ領事で、日本まで杉原ビザ取得者の第三国への通過を可能にしたビザの発給に尽力した。その行き先は当時のオランダ領キュラソーだったのでキュラソービザと称されている。

2) 根井 三郎 宮崎県出身の外交官で1940年12月より駐ウラジオストック総領事代理に就任。1940年7~8月、杉原が政府方針に反して人道目的で大量ビザを発給したが、同盟国ドイツへの配慮から外務省は41年3月、在ソ連公館へ杉原ビザの再検閲を求め、最終的な行き先国の入国許可がない者への通過ビザ発給を認めていない通達を発令したが、根井は一度出されたビザの再検閲に疑問を呈するのは「面白からず」と返信し、一部には独断でビザを出したとようだ。

3) デ・ヴースト 1940~41年の在神戸オランダ領事で、当時杉原ビザで神戸まで来たが、受け入れ国が決まらず、神戸に足止めされていた72名のリストを作成し、41年3月に東京のオランダ公使の許可を得て、これらのユダヤ難民の出国に尽力した。

4) 建川 美次 新潟県出身の軍人で、日露戦争に出征し活躍した。1940年より駐ソ連大使を務める。41年4月13日に日ソ中立条約締結、署名人であった。建川は41年3月にソ連のユダヤ人に日本へのビザを発給し、在ソユダヤ人救済に努力した。

5) タデウシュ・ロメル 1937年~41年まで駐日ポーランド大使を務め、41年の一時期は上海特命大使も務めた。在任中ドイツの迫害で日本に来た多くのユダヤ難民を助けるために、東京で「戦争被害者救済委員会」を設立し、ロメル夫人が会長として活発な活動を行い、ユダヤ難民を援助した。

講演の最後に、NHKワールド(国際放送英語版)で放映された、根伊三郎を紹介した「IN THE FOOTSTEP OF THE RIGHTEOUS」6分間のビデオが上映され、この番組を制作したNHKワールドのカテリーナ・ノヴィツカさんが、作成に至る経緯と北出さんの協力について紹介された。

講演終了後にはフロアーから活発な質問と感想が交わされた。

第165回 11月13日

「新型コロナ収束(終息)を見据えた観光のありかた」

JR東海 相談役・当協会理事 須田 寛

須田さんは、新型コロナ感染拡大の影響で、昨年までオーバーツーリズム(観光公害)で反観光の声が沸き上がっていた観光地が、一転インバウンドの激減、日本人国内旅行の低迷で苦境に落ちているが、コロナ収束後に元に戻るのか、再活性化するにはどうすればよいかというテーマで、新しい観光「新日本観光」の提言をされた。

1. 施策の方向

*発地の「多様化」▶ 訪日外客の4分の3を占める東アジアからの依存度を低減し、欧米豪アフリカ中南米諸国等からの誘致に力を入れて多様な国から安定的需要を目指す必要がある。又国内旅行も居住地を発地として日本全国へ幅広く展開すべきである。

*着地の「多様化」▶ 特定季節、特定時期に集中しがちな国内観光地に万遍なく内外観光客を迎える努力が必要である。美しい日本を新しい視点で見つめなおす広域観光「汎日本観光」が必要である。地方空港、地方の新幹線網、高速道路網の活用も有効な手段である。

*手法の「多様化」▶ 観光資源の魅力再開発・再発見には視点を変えることが必要である。特にリピーターには、産業観光、街道観光のようなテーマ別の観光展開や、学習型、体験型観光の開発も緊急の課題である。

2. 観光インフラの拡充等

*交通インフラの整備▶ 駅や空港と観光地、観光地相互間など二次、三次交通の整備拡充、ネットワーク強化が必要である。特に供給余力に比して需要の少ない整備新幹線の末端区間、地方観光道路、地方空港の活用も重要である

*宿泊インフラの整備▶ ホテル、旅館、民泊等の施設整備と新秩序の確立が急務である。特に食泊分離、ルームチャージ制への転換、大部屋の分割個室化など古い商習慣是正と経営近代化が急務。

*その他▶ 観光地の物販業等中小企業比率の高い観光関連業種は経営近代化への努力が必要で後継者育成と経営維持への公的支援の充実強化が不可欠である。

*情報システム整備▶ 観光情報の整備発信、特に観光情報システム整備が観光再活性化のカギとなる。検索予約、決済(発券)までの一貫した総合観光システムの整備やSNSを利用した情報発信の活用も期待される。

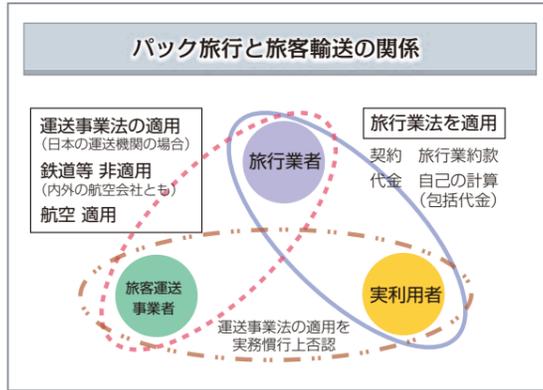
講演終了後には、多くの質問や意見が述べられ活発な意見交換が行われた。

観光立国セミナー
開催のお知らせ

「変わりゆく美食とバカンスの国フランス」講師:坂井影代氏(株)オフィス・ギア主宰
第166回観光立国セミナーを12月11日(金) 地球の歩き方 フランス等執筆者
12:00より海事センタービル2階会議室にて 参加費:会員/1,000円 一般/2,000円
開催いたします。〈要事前予約〉 ※昼食(弁当)付き

人流観光研究所長 寺前 秀一

安倍内閣発足時、物価2%上昇目標の、通貨量を増加させる金融政策に注目が集まっていた。今、コロナ対策では金融政策は影を潜め、もっぱら財政政策の出番となっている。その代表がGo To キャンペーンであり、政府や自治体の助成策により、実質の運賃や宿泊費が安く提供できるようになっている。しかし、鉄道、タクシー運賃には公的規制があり、ホテル代も政府登録施設は事前届け出制であり、利用者による差別はできない。現行制度では、パック商品でもない限り、器用に商品価格を設定できないようになっている。従って、キャンペーンで補填される分は、規制価



格には変化がなく、実利用者に直接帰属すると考えるべきものなのであろう。そのことは、国税庁が、Go To キャンペーンの給付額は一時所得扱いであるとしていることからもうかがえる。

パック旅行の場合は、旅行業者が「自らの計算」において販売する商品である。交通費、宿泊費、食事代、入場料等が包括料金(all including)のもとに設定され、規制価格は無視できると解釈せざるを得ない。車やパソコンの購入代金には、エンジンやディスプレイ装置も含まれており、個別の原価が無視されていることと同じなのである。従って、Go To キャンペーンの給付金を旅行業者が受給するとするならば、パック商品は通常の価格を大幅に下回る価格で販売できることとなる。しかし、旅行業者と交通事業者や宿泊業者の間の取引は、規制価格ではなくコマースベースで行われるから、実サービス業者へのキャンペーンの恩恵が行き渡る保証がないという警戒感がある。その点手配旅行は、実利用者を実サービス提供者が契約をし、旅行代理店は文字通り代理人として機能すると考えるものであるから規制価格のもと、すっきりする。しかし、代理店手数料は10%程度であり、しかもGo To キャンペーンの恩恵は、旅行業者には間接的なものになってしまう。利用者にはどうしてもいい話なのであろうが、中小宿泊、交通、旅行業者には重大問題なのである。

小田急電鉄(株)特別社友 利光 國夫

今回の米国大統領選挙はその結果が今後の世界状況を左右するだろうという点で、近年でも特に注目を集めてきた。私もテレビとインターネットで開票速報に釘づけだったが、日本の選挙と異なっている特異な選挙制度の為にいつまでたっても結果が判明しない。

この原稿を書いているのは11月8日の夜で、NHKのニュースではバイデンの当選確定を報じているが、トランプ陣営は選挙に於いて重大な不正が行われているとしてこれを認めず、法廷闘争も辞さない構えのようだ。NHKをはじめマスコミはトランプ陣営の主張には根拠がないとか往生際が悪いなどと報道しているが、ネット上では不正を窺がわせる事例が多々報じられていて、今回の選挙の異常さを痛感させられる。

私が経験した範囲でも、開票当日の速報でウィスコンシン州の状況では午後9時ごろまではトランプが大幅に上回っていた得票数が瞬時にバイデンの逆転となった。私は専門知識がないのでよくわからないが、数学的にこんなことが起こるならその場合投票率は100%を超えることになってしまうようだ。

今回コロナ対策として広く行われた郵便投票も、その方法は各州によってまちまちで、郵便投票をした人が投票日にまた投票したり、他人に投票用紙を渡して自分も投票日に投票するなどということもかなりあったようだ。日本と違って投票者名簿などの作成管理もかなりいい加減で、州によっては死んだはずの人間が百数十歳で登録されていたりすることもあるらしい。

米国は「合衆国」というより「合州国」で、各州によって法律も異なり知事や州議会の権限が非常に強いことは知っていたが、大統領選挙というものがここまで摩訶不思議な制度だとは不覚にも今まで知らなかった。

仮にバイデンの当選が決まったとしても、トランプ陣営が法廷闘争に踏み切れば既述したように不正を裏付けるような事象もあり、司法による決着の行方も予断を許せない。

バイデン自身が選挙演説で「我々はかつてないほど強力な不正選挙装置を構築した」と述べており、バイデン陣営は「監視装置」の「監視」を言い落したのだと弁明しているが、これもバイデン認知症説に利用される有り様だ。バイデンは2016年にヒラリーの応援演説で「日本の憲法は我々が書いたのだ」ということは小学生でも知っている」と発言しているが、これはその通り事実であるものの副大統領が公の場で言うべきことではないだろう。

バイデンが副大統領に指名しているカマラ・ハリスは、民主党の代表選で口を極めてバイデンを批判した人物だが、今やバイデンを全面的に持ち上げているのも78歳の大統領が任期を全う出来る可能性が低く、自分が取って代わるのを狙っているというのもその通りだろう。

トランプ陣営の主張も今ひとつ説得力を欠いている感があり、不勉強といわれるかもしれないが米国大統領選挙の複雑怪奇な実態には全く驚き呆れたとしか言いようがない。



元JTB取締役 北村 嵩



シンシア・アン・パーカー アン・パーカーといい、牧場経営や軍人、政治家として有名なアイザック・パーカーの姪であった。

シンシア・アンはコマンチ族の女として育てられ、18歳で酋長ペタ・ノコナと結婚し、3人の子供を生んだ。25年後、1860年ピース川付近でキャンプ中のコマンチ族を、ローレンス・ロスが率いるテキサスレンジャーズが襲撃した。彼女の夫や息子は狩に出かけて無事だったが、シンシア・アンは白人社会に連れ戻されてしまった。このとき彼女は断髪で、バッファローの毛皮をまとって、男性のように見られ、白人兵士に銃で撃たれそうになったが、抱いていた赤ん坊の娘を高くかかげて、女であると合図した為、無事だった。兵士は彼女の瞳が青かったので、行方不明だったパーカー家の娘だと確信し、家族のもとに返された。彼女はほとんど英語をしゃべれなかったが、叔父アイザックの「シンシア」という呼びかけに、幼い頃、自分がその名で呼ばれていたのを思い出したようだ。白人たちは、彼女を歓迎し、年金と土地を与えたが、シンシアはすっかりコマンチ族の生活に慣れ親しんでおり、白人社会での生活を喜ばなかった。しばしば、夫のもとに戻してくれと要求したが叶えられず、何度か馬を盗んで、夫や息子を捜す為に逃げ出したが成功しなかった。しかし、白人社会に連れ戻されてから4年後、シンシアの幼い娘は熱病で死亡し、悲嘆にくれたシンシアは、自ら食を断って餓死してしまった。

彼女の長男クアナは、母を失ったあと、優秀な戦士として成長し、やがてクワハディ・コマンチ族の酋長になった。連邦陸軍の強制的な指定居住地への移住要求に抵抗し、しばしば、テキサスの白人の定住地を襲撃し、牛や馬を追い散らして、物資を略奪した。一方、合衆国陸軍の攻撃も執拗で、反抗的な部族を押さえ込む為に、ティーピーや備蓄した食糧を焼き払ったり、飼っていた馬や牛、ラバなどを何千頭も射殺したりした。いくら戦闘精神の旺盛なクワハディの勇士たちでも、降服以外に道は無いと悟り、1875年クアナは配下の生き残りを引き連れて指定居留地に入った。その後クアナは、白人の牧場主とインディアン部族との橋渡しを務め、自らも白人的な生活様式に適応して、多くの馬や牛を飼育するようになった。白人の大牧場主パーク・パーネットとは特に親密な関係を結び、彼の紹介で、セオドア・ルーズベルト大統領の狼狩りの供をするようになった。

彼のベッドサイドには母シンシア・アンと幼くして亡くなった妹プレーリー・フラワーの写真が飾られており、晩年、母と幼い妹の遺骸をテキサスからオクラホマに移し、立派な花崗岩の墓石を立てた。クアナは1911年に死亡し、母と妹と一緒に墓地に埋葬された。



クアナ・パーカー

* インディアンの移動用テント式住居

本 JN会員 新刊紹介



八十冒険翁の言いたい放題

エッセイスト 近藤節夫 著

半世紀以上も世界中を歩き回った60年安保世代の老人が、戦時下で軍隊や警察に身柄を拘束された若き日の波瀾万丈の旅や、辺境カイバル峠を訪れ、その空気感から9.11テロを予知した第六感、想像を絶する幻想的体験だ。訪れた先々で知り合った土地の人びととの交流も心温まる。臨場感がなければ本物の旅ではないと納得させる興味津々、異色のドキュメントである。

はるかぜ書房 定価: 本体 1600円 + 税



続命のビザ、遙かなる旅路

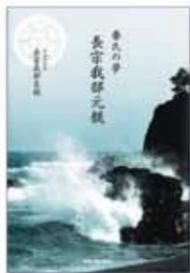
フリーランス・ライター 北出 明 著

日本の外交官、杉原千畝が発給した「命のビザ」の話はあまりにも有名。しかし、私の調査では杉原以外にもユダヤ人を救った外交官たちがいたことが明らかになった。

正しい歴史認識を持つためには、その事実にも光を当てる必要があるとの思いから、このほど第2弾となる『続命のビザ、遙かなる旅路 ~ 7枚の写真とユダヤ人救出の外交官たち』を上梓した。

定価: 本体 1,300円 + 税、著者(北出)宛に住所氏名をお知らせください。送料は著者負担でお送りします。

宛先: kitadeakira@hotmail.com



「秦氏の夢 長宗我部元親」

長宗我部家17代当主 長宗我部友親 著

渡来人・秦一族で2000年の歴史を持つ長宗我部家。その中心的存在で戦国時代に四国を制覇した元親の生涯を、元親の末弟・親房から17代目の当主である著者が描く。中央、権力への反骨精神が根付いていた土佐で、織田信長や豊臣秀吉、徳川家康らとは異なる生き方、国づくりを目指した元親。自由平等の発想が流れる掟書き「長宗我部元親百箇条」などの文献を通じ、元親の夢に思いをはせる。家訓や資料、戦国武将らの「末裔会」など子孫ならではのエピソードや、明智光秀、本能寺の変とのかかわりを探る緊迫感あふれる考察など読み応えがある。(サンケイ新聞書評より)河出書房新社 定価: 本体 1800円 + 税

～年間ほぼ毎日SLが走る～
大井川鐵道

大井川鐵道は1925年(大正14年)、大井川上流部に建設する発電所、ダム建設の建設資材の輸送、上流部の森林資源(木材)の搬出をする「貨物輸送」を目的として創立されました。その後発電所、ダム建設も一段落し貨物を利用する関係者も減少し、森林資源の産業も縮小され乗車人員も減少していききました。

1931年(昭和6年)地域の住民の交通手段として、金谷～千頭間が全通。この地域の生活を一変させました。

1959年(昭和34年)に井川線(南アルプスあぶとライン)の運行を開始。その後沿線外からも来訪を促そうと、「路線を維持するため」のSL運転が千頭駅周辺で始まりました。

その後「沿線外からのお客様をもっと誘致すべき」という声が高まり、1976年(昭和51年)日本で初めて、本線での蒸気機関車(SL)運転が開始されました。大井川鐵道は大井川本線と井川線の2つの鉄道路線を運営しています。

○井川線(アプト式ラック鉄道区間を含む)

愛称:「南アルプスあぶとライン」千頭～井川25.5kmを平均時速20km以下のスピードで約1時間50分をかけて走ります。アプト式とは、急勾配を上るための鉄道システムです。日本でアプト式列車に乗ることができるのは、この南アルプスあぶとラインだけです。90パーミルという日本一の急勾配があり。高さ70.8mある日本一の高さの「関の沢橋梁」、接岨湖に浮かぶように存在する

「奥大井湖上駅」など赤いトロッコ列車に乗って日本一の体験ができる路線です。

○大井川本線

金谷～千頭 39.5kmを約1時間20分で走ります。日本で唯一、ほぼ毎日(年間300日以上)SLが走る路線です。車窓には田園都市、山村の集落、お茶畑が一面に広がり、汽笛やレールの継ぎ目を通る音も聞こえてきて、昔懐かしい空間に浸りながらの旅はなにものにも代え難いものです。

また、ファミリー層に大人気の「きかんしゃトーマス号」が2020年12月5日～31日まで運行されます。運転日等は大井川鐵道HP <http://oigawa-railway.co.jp/> でご確認ください。

文: 堤 りり

写真提供: 大井川鐵道株式会社



10 拔里付近



きかんしゃトーマス ©2020 Gullane [Thomas] Limited



井川線赤いトロッコ列車



森林の中を走る井川線トロッコ列車



大井川第一橋梁を走るSL



奥大井湖上駅

観光の縮図 「あおり北彩館」
アンテナショップめぐり ⑭ 青森県アンテナショップ



あおり北彩館 東京店 エントランス

青森県のアンテナショップ「あおり北彩館」は平成14年4月に飯田橋にオープンし今年18年目を迎えた。JR総武線「飯田橋駅」西口から徒歩3分ほどの青森県会館の1階にある。青森県のアンテナショップはもう一つ中央区新富町に「青森県特産品センター」がある。「あおり北彩館」は公益社団法人青森県物産振興協会の収益部門が独立した会社であり、県産品情報の発信及び販売活動により、県産品の認知度向上及び販売拡大等に取り組んでいる。

現在、飯田橋西口界隈は高層ビルが林立しており、まだ再開発計画が進行中である。オープン当初は店舗の向かいに東京警察病院があり、通院・見舞客が青森産食品の安全や安心のイメージを求めて多く来店し購買してくれたが、警察病院が平成20年に中野に移転し、客数が減少して、その後、アンテナショップブームなどで持ち直したが、再開発後は客層が大きく変化した。高層ビルの住民やオフィスビルのビジネスマンの来店が多くなったが、郷土愛が強い青森県出身者や勤務経験のある人々が郷土の懐かしい食品を求めて来店されるケースも大きな割合を占めている。「あおり北彩館」は他の多くのアンテナショップが備



住所: 東京都千代田区富士見2-3-11 青森県会館1階
営業時間: 10:00~19:30 (月末18:00閉店) 休業日: 12月31日
臨時営業時間: 平日10:00~19:00 土日・祝10:00~18:00

地図はWebサイト「マピオン」の画像に案内表記を加えています

えている郷土料理を提供する飲食店やイトインコーナーの設備は備えていないが、イベントスペースで常時、青森物産の産直祭りを開催しており、リンゴなど県産品の朝市のような販売が行われている。

又、入口の横には観光案内コーナーがあり、専任の担当者が配置され、県内各地の観光パンフレットが揃っている。

「あおり北彩館」では約9割強が食品販売であり、約700種類の食品が揃っている。店内では多くの種類と味のリンゴが販売されており、アップルパイやリンゴジュースなどの関連商品も多い。地元産の米や地酒、食品、津軽塗などの工芸品なども販売されている。

東京事業部長で店長の長谷川一己さんによると、青森県では青森や弘前など旧津軽藩と八戸など旧南部藩では食品の味や好みが違う、同様の商品でも地域の特性があって微妙に味が違うそうだ。又青森県人は郷土愛が強く商品の品揃えにもきびしく、それを参考に青森ならではの商品が多く並べられている。最近の人気商品は熟成黒ニンニク、すめと昆布の醤油漬の味よし、ねぶた漬、タマゴドーフ、おつゆせんべいなどである。日本酒や米はまだまだ認知度が低く、田酒、豊盃などの酒は地元出身者が購入され、他にはなかなか広がらない。

飯田橋の近くには他県のアンテナショップが存在せず、銀座、日本橋地区のように地域のアンテナショップの共同でのスタンプラリーなどは実施していない。又、近くに外国人が泊まるようなホテルも少ないため、従来からインバウンド客の来店はほとんどなかった為外客減によるコロナ禍の影響は少なく、今年度売上は10%減くらいで推移している。10月に関しては昨年台風による売りあげ減もあったことで売上前比110%実績となっている。



リンゴ販売コーナー



観光案内コーナー



日本酒コーナー



熟成黒ニンニク 松前漬

NEW SPOT in Japan 83

「夜の街」後遺症

新型コロナ感染の「緊急事態宣言」が全国で解除されてすぐ、都知事は「東京アラート」を宣言し都庁とレインボーブリッジを真っ赤に染め、東京が危ないと強く印象付けた。ところがアラートの意味もあいまいなまま数日後、事態が収束したとして宣言を撤回し、途端に都知事選に立候補表明する手際の良さ。「特に夜の街へのお出かけは控えて」「夜の繁華街など3密リスクの高い場所には注意して」と強く訴え、さらに記者会見で「夜の街注意」のボードを高く掲げ集中攻撃を重ねた。新宿・歌舞伎町などを悪者に仕立て、市中感染の広がりから目をそらすイメージ作りに見えた。

菅官房長官(当時)も「圧倒的に東京問題」と発言。「諸悪の根源は東京」と口走った都知事もいて、「東京由来」の名指し一色から沖縄なども感染激増。「夜の街」の一括りから「社交飲食店」「接待を伴う飲食店」などと言い換えもあったが「夜の攻撃」に変わりなく、ネットは「東京は危ない、夜の街はみんな危ない」と飛び交った。槍玉の飲食店はたまったもんじゃない。予防ガイドラインを守り客席を間引き、店を早く開けて昼飲み客をつかみ、深夜の営業延長、通販やテイクアウトを始めたり増やしたり、客足激減、苦心惨憺の日々。



夜の街・歌舞伎町の居酒屋は4人席を客1人に間引くなど必死に営業中

政治家の発言は人びとの意識に重くのしかかり後遺症は続く。国は自粛を求め、自助、共助、公助という。巣ごもり強いられストレスが高まり、筋肉減退、認知機能低下も指摘される。外気に触れて気分転換。行きつけ信頼の店を選び、栄養たっぷり免疫力向上。換気も徹底。美術館や博物館は入場予約制でゆったり観覧。電車やバスの手すりには触らない。エスカレーターは前の人の吐息避けて斜め後ろに立つ。ジョギングは真後ろを走らない。帰宅したらズボンや玄関で着替え、手洗いに顔も洗う。東京外などGo Toの不公平感が目立つが、用心用心重ねて街にも公園にも旅にも出かけ賑わいを取り戻す。

文・写真 林 莊祐