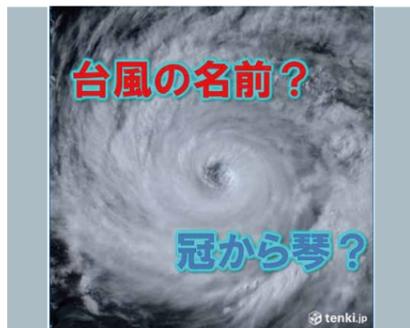


台風には台風1号や台風2号などの号数の他に名前がついていることはご存じですか？北西太平洋や南シナ海の領域で発生する台風には、日本を含む14か国等が加盟している台風委員会によって、共通のアジア名が付いています。加盟国が提案した140個の名前を順番につけていき、140番目まで進むと最初の名前に戻ります。日本は10個の名前を提案していて「こいぬ」や「やぎ」、「くじら」などの星座を由来とする名前となっています。星座が選ばれたのは、中立的で利害関係が比較的生じにくく、人々に親しまれていることなどが理由のようです。他の国がどのような名前を提案しているかというところ、カンボジアの象を意味する「ダムレイ」や韓国の天の川を意味する「ミリネ」、ベトナムの花の名前を意味する「チャーミー」、中国の風神を意味する「フンシェン」など動植物や自然現象、神様やその国の有名な人物の名前などが多く選ばれています。フィリピンのむち打つことを意味する「ハグビート」のようにどうしてこの名前が選ばれたのか気になるものもあります。今回のタイトルである「台風の名前が変わる？」ですが、このアジア名が今年の6月8日より一部の名前が変更となっています。なぜ名前が変わるかというところ、各国で大きな災害をもたらした台風の名前については使用しないというルールがあります。変更は毎年、台風委員会の会合で決定していますが、新

しい名前が使われる順番になるには約5年から6年かかることから、数年分をまとめて実施されることとなります。日本が提案していた「かんむり」も2019年台風28号がフィリピンで大きな被害をもたらしたため「こと」に変わりました。日本に大きな被害をもたらした台風では、2019年に暴風によって千葉県を中心に大規模な停電被害をもたらした台風15号や大雨により複数の川が決壊するなど東日本を中心に広い範囲で浸水被害をもたらした台風19号の名前が変わりました。台風15号の「ファクサイ」が「ノンファ」(ラオス提案)、台風19号の「ガギビス」が「ラガサ」(フィリピン提案)にそれぞれ変更になっています。例年台風の発生が1年で一番多くなるのは8月から9月ですが、10月や11月も平均2〜3個ほど発生しています。今年も8月に台風7号が本州に上陸して、西日本を中心に大きな被害をもたらしました。ハザードマップや防災グッズの確認など、日ごろから台風への備えをしておきましょう。



日本気象協会 牧 良幸

<https://tenki.jp/>

役員

特別顧問	本保 芳明 (国連世界観光機関 駐日事務所代表) 大島 慎子 (国立大学法人筑波技術大学監事)
理事長	杉 行夫 (兼 事務局長) 副理事長 岡村 進 (元小田急トラベル社長)
理事	須田 寛 (東海旅客鉄道顧問) 分家 静男 (元射水市長) 堤 るり (元宮崎放送) 近藤 節夫 (日本ペンクラブ会員) 長尾 亜夫 (西日本鉄道相談役) 今井 智康 (ケーアンドケーロドス(株)代表) 高橋 俊朗 (元(株)小田急レストランシステム取締役社長) 辛嶋 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 (NHK財団 チーフ・プロデューサー) 片山 裕司 (花園神社宮司) 沓掛 博光 (旅行ジャーナリスト)

編集後記

日の出の時刻が徐々に遅くなってきた。■ 2023(令和5)年6月の半ば台湾・台北へ行った。当協会の団体会員として長らく参加していた三普旅行社にホテルの予約でお世話頂いた。■ 三普旅行社は台湾から日本への旅行者の旅の手配が主のようだが、日本からの旅行者も利用できる。台北の目抜き通り、南京東路に自社ビルを保有し、その建物にはH.I.Sが入居している。■ 今回の訪台の目的は、台湾国立博物館の分館で開催中の「台湾林業鉄道特展」に、60年ほど前に我々が撮影した阿里山森林鉄道の写真が展示され、それを見ること。なお、この分館は嘗ては台湾鉄路局があった建物である。■ さらに、「JAPAN NOW紙」に同封してお届けしている「サンチャゴ・・・に行った II」に掲載した、日清戦争での下関条約後、日本軍が台湾統治のため上陸した三貂角(サンチャゴ)・澳底湾の砂浜を確認することであった。■ 台北からは鉄道で北上、宜蘭、花蓮へ向う列車で行くことにした。一覧性のある時刻表を使おうと、台北駅に行くと、時刻表は今も売っていないとのこと。切符は自動販売機で売っているが、予定を組むには不便だ。■ 他人の経験では、座席指定券は日本でも予約可能とのこと。しかし、慣れれば支障無しで旅を続けられた。■ Google Mapで調べた三貂角燈台の最寄駅、福隆へ行き、TAXIで燈台に行った。燈台は高台に建ち、海岸が眺められる。一帯は岩礁であった。■ 海沿いの国道を西に10kmほど歩き、結局砂浜は海水浴場である福隆海岸しか無いことが分った。日本がこの狭い海浜をどうやって見つけていたか、謎は深まったと言えなくもない。(杉 行夫)

特定非営利活動法人《NPO》
JAPAN NOW
観光情報協会

東京都世田谷区梅丘2-23-18
〒154-0022
電話 03(5989)0902
FAX 03(5989)0903
E-mail info@japannow.org
<https://www.japannow.org/>
編集発行人: 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 **JAPAN NOW** 人と都市・観光の地球時代を市民が支える
Non Profit Organization JAPAN NOW Tourism Information Association
観光情報協会
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149号 発行日 2023年9月10日

P1 - 富裕層を誘致するには
P2 - 駅のサービスマーク⑥ / COLUMN
P3 - 観光への一考 (1)
P4 - NEW SPOT ⑨
P5 - 世界遺産『ポタラ宮殿』
P6 - アメリカこぼれ話 85 / 「うれし恥ずかし〜
P7 - セミナー講演録
P8 - 気象と天気 / 編集後記

第179回観光立国セミナー 開催のお知らせ

9月22日(金)12:00より

【会場】: [MFPR 渋谷ビル] P1M4階会議室 **要事前予約**

【講師】: 門司 健次郎 氏 (元駐日カナダ特命全権大使、日本酒輸出協会顧問、「日本酒外交、酒サムライ外交官世界を行く」著者)

【演題】: 「日本酒を世界酒に! 日本酒外交の経験から」
— 海外の視点から日本酒の復権を図る —

● 日本酒の試飲を予定しております。

【参加費】: 会員 / 1,000円 一般 / 2,000円 ※昼食(弁当)付き

世界文化遺産：琉球王国のグスク及び関連遺産群

日本列島南端に位置する琉球列島。15世紀前半、それまで分立していた三王国を統一して琉球王国が成立した。中国・朝鮮・日本・東南アジア諸国との広域交易を経済的な基盤とした文化は、当時の日本とは異なった国際色豊かなものとして形成された。「城(グスク)」はその文化を色濃く残している。世界遺産登録 録年：2000年
写真は首里城公園 瑞泉門。(C) Hiroki Hieda クリエイティブ・コモンズ・ライセンス(表示4.0国際)を改変して作成 <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

富裕層を誘致するには

国立大学法人筑波技術大学 監事 大島 慎子

観光庁は、2023年度から2025年度を対象とする重点戦略として、高付加価値旅行等を含む「訪日マーケティング戦略」を発表した。同時に多くの識者が、日本人はコスパばかりを気にして安売り市場になったが、これからはハイエンドの富裕層を対象に戦略を練るべきだと提案している。

日本にはハイエンド(富裕層)を対象としたサービスが無いことは昔からいわれている。土農工商の時代は武士や公家はハイクラスだったかもしれないが、戦後平等と公平の時代になり上流社会など話題をすると、上から目線、選民主義などと批判する人が多い。

私は73年にドイツの航空会社に入社し、当時出版された犬飼道子氏の文化論、「ラインの川辺」を読んだ。氏はドイツ人の生活の合理性をのべていたが、その中で、ヨーロッパの階級社会について触れており、上流社会の子女はカシミヤのセーターにパールのネックレスをしていると書いていた。つまり服装で家柄や文化がわかるということだ。一方、日本はバブル期であり、贅沢な装身具があふれ、ミンクのコートを着た女性が1Kのアパートに住み、家で

はカップラーメンでもレストランではドンペリを注文する生活が不思議ではない、という独特な環境だった。当時の日本発着航空便の9割は日本人団体旅客であり、日本人はブランド品を買いあさった時代である。

私が90年代に気づいたのは、大企業のトップの移動手段である。東京モーターショーは世界的なイベントのため、各社の社長が来日するが、ベンツ、BMW、などのドイツ車の社長達はルフトハンザのファーストクラスではなく、プライベートジェットだったことだ。当時の広報担当者は、ビジネスジェットを1週間駐機できる空港を探すのが仕事であった。混雑空港はビジネスジェットを駐機させないのだ。こう見ると、日本のように、「ビジネスクラスに乗るワンランク上の旅」などと宣伝する世界とは異なるのである。

2002年のエミレーツ航空の日本就航行事を手伝ったが、アラブ首長国連邦の王族が大阪から東京に移動する時に、新幹線には荷物置き場がなく、彼らは10席くらい客席を購入した。東京に着くと当時は八重洲口にはバスが乗り付けられず、王族20名ほどがヒラヒラのベールをなびかせて10メートル程を徒歩で駐車場まで歩いた。これは明らかにハイエンドへのサービスではない。「おもてなし」は大切だが、まずは富裕層用のインフラ整備だろう。

時刻表にみる駅のサービスマーク⑥

電報取扱マーク「〒」「㊤」

JR東海顧問 須田 寛

昭和30年代まで市民の日常の長距離間通信手段の主役は「公衆電報」だった。

電話はまだ手動交換が地方では普通だったため通話申し込みから実際の通話までかなりの時間が必要でした。一方速達郵便では日単位の時間が必要で急の間に合いません。そこで郵便局で扱う公衆電報がよく用いられました。郵便局備付の電報頼信紙にカタカナで電文を書き窓口提出すれば10字以内60円(30年代5字増すごとに10円加算)と比較的低料金でした。しかも発信は郵便局(電信局を含む)で電話でも受付着信は紙に印字して配達されました。

旅行中の乗客が車中で頼信紙を車掌から貰い車掌に依頼(料金をそえて)すると車掌は電報取扱駅でホームに出ている乗客掛に手渡し駅からの発信を依頼、乗客が目的地に着く前に宛先には配達される仕組みで、多くの利用者がありました。当時の急行列車の乗客専務車掌は頼信紙を絶えず携行、車内での乗客からの電報頼信を受けたり駅経由で列車内乗客に直接着信する電報を乗客に手渡すこと(車内放送で乗客に通知)が車内改札と共に大きい仕事となっていました。

このため公衆電報取扱駅を明示する必要があり、全国版時刻表発行初期から駅の電報取扱マークが表示されてきました。即ち「〒」マークがそれです。「〒」は片

駅	行先 車番号	富 豊 浜		
		山	橋	松
番	線	711	721	54
+	東	...	...	...
+	新	...	...	...
+	品	...	...	...
+	横	...	...	...
+	大	...	...	...
+	藤	...	...	...
+	辻	...	...	...

仮名の「テ」を示し、郵便(電信を含む)所管官庁の「通信省」のマークでした。

戦後電信業務は電気通信省に分離され、さらに電信電話会社になったためこのマークも電話の受話器をデザインした「㊤」マークになります。(昭和27年頃から)しかし通信事情が30年代後半頃から技術革新もあって大きく変わります。クロスバー式交換機の開発で電話の全国即時通話が可能となり長距離電話も割安なものとなり距離を問わず国内の一般市民の通信は全面的に電話に移行し文字通信による電報は急速に利用が減少します。このため旅行中の電報への需要は急速に減退、電報はファクシミリなど利用の通信が中心となりその後現在のようなIT技術導入による情報通信時代が入ります。このため携帯電話の普及、車内電話の設置などもあり、公衆電報の利用も次第に電話利用に移行し、このような駅での電報扱いへのニーズは急速に減少しました。

往時最も活用されたこのマークも先述の事情から現在では廃止されています。

土地っ子でない外国人を悩ませるのは日常茶飯事である。そもそもアイルランド語のアルファベットは、英語のそれとは全く別物のようで、J、K、Q、V、W、X、Y、Zの8文字が欠落して18文字しかないこと自体極めて珍しい。

今から30年ほど前、旧文部省の教員海外視察団にお供してアイルランドのある都市を訪問したことがある。首都ダブリン郊外の人口2万5千人の小さな港町、'Dún Laoghaire'である。ダブリン空港に出迎えに来たバスのドライバーから初めてその正しい読み方を教えてもらうまで誰もその都市の正式な読み方を知らなかった。これは、「ダンレアラ」、または「ダンレアリー」と読む。

アイルランド語は外国人どころか、同じ国民同士でも特殊なファミリー・ネームなどは、簡単には読めない。小学校を訪問した時、難しいスペルの校長先生の名前を見て一体何と読むのか案内役の教育委員に尋ねたところ、自分にも分からないので、直接本人に尋ねて下さいとの返事には一瞬狐につままれたような気がしたものだ。

では、日本人にとって不本意にもJが欠けた'JAPAN'は、アイルランド語で一体どう表現するのだろうか。それこそまったく想像もつかない。ズバリ! 'An tSeapáin' (アン・チャパン)である。(エッセイスト 近藤節夫)

「鉄道発祥 150年の反省」



JR桜木町駅構内に立つ「鉄道創業の地」記念碑、文字や絵面が錆びついて内容がよくわからない

鉄道発祥150年。長い間、便利で楽チンな鉄道にお世話になりつつクルマ社会の恩恵にもどっぷり浸かった我が身の、いささか反省の思いも込めて、鉄道のいま、を振り返りたい。

鉄道は明治、大正時代に国策で重視され全国へ網を広げ、大量輸送、経済効果で群を抜き、人びとの移動や物流に大きく貢献した。1872(明治5)年6月12日(旧暦5月7日)横浜停車場を朝8時始発、品川まで蒸気機関車が初めて客を乗せて走った。いまのJR桜木町駅構内に「鉄道創業の地」記念碑が立ち、「品川駅創業記念碑」は高輪口に、同駅1番線ホーム中ほどにも「鉄道発祥の地」パネルがある。品川から高輪築堤工事が遅れ4カ月後の10月14日に新橋停車場(汐留跡)まで延伸して全線開通とし、この日を「鉄道の日」と決めた。この発祥を祝う昨年、JR各社(JR東海を除く)はローカル線の収支赤字を相次ぎ発表し苦しい経営実態を世間に訴えた。JR北海道は全道半分の路線維持が難しいと訴え、四国は全8路線の赤字、九州も13路線(日豊、久大本線など)、JR西日本は17路線(山陰、小浜線など)、東日本も35路線の赤字を公表した。各社示し合わせたように、このままで地方の鉄道はやってられないという。訴えに呼応してネットは言いたい放題。赤字の鉄道を残すのは税金の無駄遣いだ、早くすべて廃止せよ、便利なクルマだけでいい、などと主張も要求も、鉄道を揶揄する発言もさまざま。

なぜ赤字路線だらけになったか。当然、鉄道に乗る人が減ったから。生活路線と言いながら乗客は専ら学生か年配の人たちか鉄道好きの旅人たちか。地方の働き盛りは気軽に便利なマイカーが当たり前。玄関から職場までクルマ無し生活など考えられない。バスや鉄道は不便だ、停留所や駅まで歩くのは面倒。都会は便利でいいな、多彩な路線で運行本数は多いと恨み節も聞く。クルマ優先社会になったのは、戦後、高度成長のころからか。鉄道ルートに沿って高速や幹線道路を盛んに建設し、大都市の路面電車を廃止し庶民の足を奪い、歩道橋を多く設置し歩行者を押し除けた。鉄道の駅から離れて「道の駅」を盛んに作り、クルマ利用に便利な街づくりを何の不思議もなく進めた。災害は鉄道廃止の予兆となり復旧困難を理由にしばしば代行バスに走る。国道県道など税金ですぐ復旧が進むが、民間事業の鉄道は支援条件が厳しく復旧が遅い。北海道の日高線は路線100キロのうち10キロほどが水害で復旧不能として全線廃線になった。道北の池北(ちほく)線は路線整備すれば高速特急の増発などで乗客増が見込めたのに廃止は悔やまれる。従来の常識も崩れ



JR品川駅の一階ホームに埋め込まれた鉄道発祥を示すパネル

始めている。山形県のJR陸羽西線は鉄路与3メートルの至近距離に国道トンネルを建設するため列車を長期2年も運休中だ。最上川の洪水など災害でバスに代えたわけでない。バスにしておけば廃止は容易で都合がいいらしい。東京郊外バスで今年、住民に相談無く

僅か1週前に廃止通告し運行を止めた例もある。新幹線が出来るとJRは在来線を第三セクターなどに譲るのも、なぜか。儲かる新幹線だけ持って、夕日に沈む在来線は要らないという。公共交通を担う民間企業とは何か。鉄道は小児の半額割引が一般的だが「大人の休日倶楽部」に加え家族割引がもっとあってもいい。新幹線の貨物輸送も検討課題だ。国土交通省の統計によると旅客輸送のCO2排出比は自動車(バスを除く)が6割で圧倒的に多く鉄道は2割強だ。最近、ある公開座談会で新聞記者が「鉄道は環境にやさしい」と発言したら、出席したローカル鉄道の国検討会座長の大学教授がこれを全否定した。「ディーゼル鉄道に乗客1人じゃ環境に悪いが軽自動車に乗れば断然環境にいい」と言う。しかしディーゼルに客1人しか乗らないとクルマが多数走ることになり、CO2比較は微妙だ。鉄道にたくさん乗ればクルマの走行は減る。

経済学者・宇沢弘文は岩波新書「自動車の社会的費用」で車利用は便利さや利益に見合う費用を負担していないと50年前に警鐘を鳴らした。道路は土地を広く使い建設や維持費がかさむ。大気汚染、気候変動、騒音、事故、混雑などを考慮し、運賃、特急料金やガソリン代、高速料金など利用者の支出も比較し車1台当たり年約200万円の負担が足りない試算した。少子化でマイカーが減り現在6千万台としても年に数十兆円の巨額だ。上岡直見氏は近著「自動車の社会的費用・再考」で宇沢の正論を言い続けないと、と危機感を募らせる。高齢者も運転せざる得ない「クルマ強制社会だ」と嘆き、道路重点の利権や不公平が浮き彫りという。「鉄道復権」著者の宇都宮浄人氏は「赤字鉄道でも廃止はいけな」と訴える。鉄道事業者も手をこまねいているわけではない。主要都市で活躍する路面電車に加え、次世代システムとうたう路面電車が宇都宮市で8月開業したほか列車の高速化や運行本数増加、デマンドバスなど工夫はまだある。高知県の土佐くろしお鉄道の田野駅は道の駅同様の地場産品直売所を鉄道駅に併設し地域の賑わいを得た。利用者は自宅から車で駅に来て買い物し、遠出帰りは駅の広い駐車場に止めたマイカーで帰宅する。鉄道を有効活用する街づくりだ。国交省はJRの苦況を受け「利用者視点に立ったローカル鉄道のあり方の議論を開始する」と宣言。国鉄分割民営化の名のもとと鉄道維持がJR任せになってから遅きに失した感だが、利便の万策を尽くし持続可能なレールを敷き直せるか、人間優先の交通復活へ鉄道と道路をコラボする総合交通システムの街作りが急務だ。



国道トンネル工事で2年運休するJR陸羽西線のさびた鉄路=2023年5月、同線古口駅で写す



元JTB取締役 北村 嵩

バイデン大統領は2021年就任直後に、トランプ前大統領が発動していた移民ビザ取得希望者への入国停止命令を解除した。トランプ政権下で移民や難民が厳しく制限されていた為、違法越境者が多数国境警備隊に拘束されたが、中にはメキシコとの国境を流れるリオグランデ河を泳いで入国に成功した人もいた。これらの密入国者は英語の侮蔑的俗語でWET BACKと呼ばれている。川を泳いで背中が濡れているからだという。

そもそもアメリカ合衆国は17世紀、イギリスから移住者による13植民地の成立から始まり、その中核となったのはイギリスからの新教徒で、彼らは後にWASP(白人・アングロ＝サクソン・プロテスタント)と言われ、アメリカ社会の中核となった。イギリス植民地時代以来、フランス、オランダ、ドイツ、北欧など西欧地域からの移民が移住してきた。18世紀後半の合衆国の独立、建国後も積極的に移民を受け入れ、多人種国家として国作りを進めた。しかし、植民地時代から強制的にアフリカ大陸から運ばれた黒人奴隷は移民とはされておらず、大陸の先住民インディアンも移民ではない。

19世紀中旬、南北戦争終了後に黒人奴隷制度が廃止された後には、阿片戦争に敗れた中国からの移民が安価な労働者として増加し、カリフォルニアの金鉱開発や大陸横断鉄道建設に従事した。彼らの多くは未熟練労働者として低賃金で働くので白人労働者との利害が対立し西海岸で中国人排斥運動が起き、1882年に中国人労働者移民排斥法が成立して移民は禁止された。

1840年代からはアイルランドから100万人単位の移民が入国した。1845年に起こったジャガイモ飢饉がきっかけである。祖国での貧困から逃れる為の移住だったが、新天地でも低賃金労働に従事するしかなく、カトリックであったのでプロテスタントからの差別もあり、頑健な体格を生かして警官や消防士になるものも多かった。

19世紀末から20世紀に入ると以前の西欧、北欧系の旧移民に代わって、南欧、東欧系の新移民が急増した。南欧はシチリアやナポリなどイタリア南部からの移民が多く、東欧からはポーランドやロシアからのユダヤ人が多かった。1881年、帝政ロシアのアレキサンドルⅡ世の暗殺をきっかけにロシア全土で広がったユダヤ人排斥運動「ポグロム」を逃れた多くのユダヤ人がアメリカに移住した。ミュージカル「屋根の上のバイオリン弾き」はポグロムの最中のユダヤ人一家の物語である。ユダヤ系や東欧系は、鉄鋼や鉄道などの重工業が先行のWASPに支配されていた為、当時新しい産業であったラジオや電信、映画分野に進出した。イタリア系はフランク・シナトラなど芸能関係での成功者が多い。

日本人移民については、「アメリカこぼれ話 83」で述べたように農業や造園業などの分野で活躍した。しかし1930年代の大恐慌で移民全体が激減し、第2次世界大戦後になって復活した。韓国やベトナムなどアメリカと一緒に戦った国からの移民枠が割り当てられ、アジアやラテンアメリカからの移民が増加し、サービス業などの分野で活躍している。

小田急電鉄(株)特別社員 利光 國夫

近ごろ電車内で席を譲られることが多くなった。これはうれしいことだが、一方でいささか恥ずかしく複雑な気分でもある。近年の体調不良で老け込んでしまったのはやむをえないが、やはり自分としてはもの悲しい気分がするものだ。

そうはいつても駅まで歩くのが精一杯という脚力の身としては、席を譲られるのは本当にうれしく有り難いことだ。思うに席を譲られるには先ずは一定の条件があるようだ。あまり立派な身なりをしてはどうか駄目らしい。私などは毎日シャワーを浴びて髪も洗っているのだが、整髪料もつけずバサバサのまま出かけることが多い。シャツなども洗いざらしてアイロンもかけないことが日常である。別に意図的にしているわけではないのだが、結果的に老いぼれて見えるようだ。

席を譲られる場合やはり周囲とのバランスが大切のようだ。「どうぞ」と言って立ち上がってくれる人には「恐れ入ります」「有難うございます」といえばいいのだが、なにも言わずに立ち上がる人に対しては対応が難しい。周りに同じような老人がいると、こちらが譲られた対象なのか迷う時がある。そんな時は当然のように席に就くのがいささか恥ずかしいものだ。同時に自分が最高の老いぼれだと思っていささかもの悲しくなってくる。

席を譲るといふ行為はあれで結構勇気を必要とするものだが、このごろでは電車内でスマホをやっている人が多い。席に就いている人全員がやっている場合もある。この人達から席を譲られたことは一度もない。優先席に座り込んでスマホに熱中している若者が目立つが、あれは一種の社会悪ではないだろうか。私は自分ではスマホをやらないが、電車内でのスマホは禁じるべきではないかと思っている。

私の若いころは老人や赤子づれのひとには席を譲るのが当たり前だった。ただなんとなく気恥ずかしさはともなったもので、衆人環視のなかで善行を実行するのはそれなりの勇気を必要とするものであるのは確かである。そこらへんのところは教育が大切というべきだろう。

< JN協会 会員募集 >

JAPANNOW 観光情報協会の活動にご賛同くださる会員を募集しています。
個人会員(1口5,000円)、団体会員(1口5万円)

※お振込み口座※

1. 郵便局

加入者名: NPO 法人 JAPAN NOW 観光情報協会
口座番号: 00140-7-58930

2. みずほ銀行

口座名: JAPAN NOW 協会
口座番号: 2746626 (普通預金)

モノからコトへ、見るから観るへ

旅行ジャーナリスト 杵掛 博光

本紙137号で、「旅は時代を映す鏡」を趣旨とした私見を述べたが、コロナ禍を経てその傾向は一層強まってきているように思える。これは「モノからコト」へと旅の楽しみが確実に移行していることを示しているとも言えよう。

十数年前までの旅の大きな目的は日ごろ目にしない風景や歴史的な建造物を見たり知ったりすることであったが、最近ではこれをのいでの何かを体験する旅が求められている。

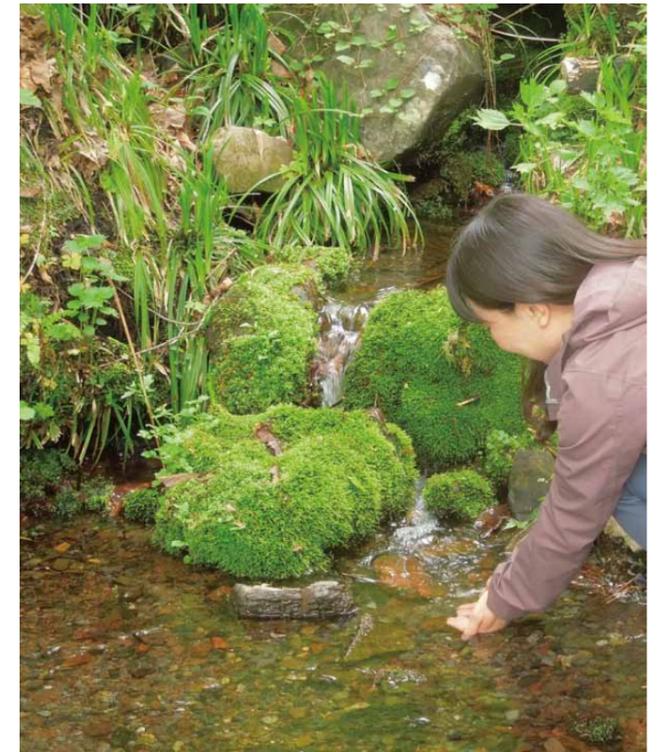
1月20日発行の146号でも簡単に紹介したが、群馬県みなかみ町では、利根川の水源地という地理的な特性を活かしてウォーターツーリズムを推進している。これはSDGsの理念に沿って水と森林と人を育むプロジェクトを企画し、みなかみの自然をベースに様々な体験を楽しみ、これを通してみなかみの魅力を直に知ってもらうことを目指している。令和元年度の内閣府による「SDGs 未来都市」及び「自治体 SDGs モデル事業」に選定されている。

その企画内容は利根川の源流をカヌーで楽しむなどのアクティビティ、森の手入れとリトリート体験や利根川源流の森で採取した草木を原材料に森の香が楽しめる和精油作りなどのワークショップ、谷川岳の湧水で炊飯体験などのフード&ヘルスケアの3ジャンルからなり全部で11種類がある。



「森の手入れ」では実際に間伐作業を体験

体験した観光客に感想をたずねると、「森の手入れ〜」では谷川連峰を源とする豊かな水に育まれたミズナラ林など歩き、湧き出る水にノドをうるおし、間伐作業を体験するが、今までの目で眺めているだけだった森林がぐっと身近な存在に思えてきたと語り、作業の後に、参加した人たちと焚火を囲みながら心身を癒やすリトリートでは、初対面ながらそれぞれが感じたことや心に浮かんだことなど語り合い、他人の言葉に耳を傾け、人と人のコミュニケーションを通して今ある自分の姿を見つめ直すきっかけが生まれてきたといった感想を寄せる人もいた。豊かな水が森林を育み、それに接した人も新たな育みを体験できたのかも知れない。



森林内に湧く水でノドをうるおす

また、「谷川岳の湧水で炊飯」では名水で地元産のお米を昔ながらの底が丸いお釜で炊くという大変にシンプルな体験だが、炊きあがったごはんをひと口味わってみるとこれが実においしい。「ごはんだけでおいしく食べられるなんて素晴らしい!」、「ごはんがこんなにおいしいとは初めて知りました」と参加された方々は目を丸くして感想を語る。

こうしたみなかみ町の自然をベースにした様々な体験は、地域の人を介して、たとえば森の自然を足元から知り、おいしいお米や水を舌先から知る。それは旅に出たその地域で自ら行動することでその地域を深く理解する、つまり観ることへつながるのではないだろうか。

今、旅において「モノよりコト」である体験が求められているということは、地域の本物が求められていると言えよう。

今回は北陸新幹線の福井・敦賀延伸に伴ってデビューした世界で唯一の体験や地域の暮らしを体験しながら滞在する福井県内の新しい取り組みについて紹介する。



(つづく)

ふっくらと炊きあがったごはん

知覧加世田特攻



海軍特攻の零式艦上戦闘機の展示＝知覧特攻平和会館で

特攻——特別攻撃隊。第二次世界大戦末期、敗色濃い日本軍は、生きて帰れぬ体当たり「特攻」作戦を組織挙げて始めた。重さ250キロもある爆弾を機体に付け、生身のパイロットもとも敵の船舶にぶつかって沈没させようと、死を覚悟の無謀な作戦だった。敗戦まで10カ月足らずに5,845人が特攻で戦死したと記録に残る。出撃目標は沖縄、フィリピン、硫黄島、南洋方面などへ。特攻第1号は1944年10月25日、海軍航空機による神風(しんぷう)特別攻撃隊がフィリピン沖で米艦隊に体当たりした。日本の新聞は特攻を必殺の戦闘精神「軍神」と称えて戦意高揚に加担し、米国の新聞は「自殺攻撃」と報じ「カミカゼ」と呼んで恐れた。しかし本土基地から飛び立った特攻機の多くは米軍レーダー網にかかり、目標へ突入する前に撃破されたという。日本軍は鉄や鋼などまったく不足した深刻な事態で、空飛ぶ機体なら旧式航空機から水上機、練習機まで何でも駆り出し、体当たり専用の小型グライダーも開発された。潜水艦で出撃した人間魚雷の特攻もあり、ベニヤ板の航空機やモーターボートなど造らざるを得ない惨めな状況だった。

米軍空襲が激しくなり死守する防衛の第一線として沖縄へ特攻作戦が急拡大し、ベテランのパイロットは本土決戦に備えて温存するとの理屈で、空へ飛び始めたばかりの多くの若者が送られた。特攻は上官の命令でない、強制でない、あくまで志願だと、無責任な同調圧力に飲み込まれた「志願兵」た

鹿児島県南九州市の知覧特攻平和会館



同県南さつま市加世田の万世特攻平和祈念館



零式水上偵察機＝万世特攻平和祈念館で

ち。沖縄戦の特攻戦死は敗戦直前の4カ月で千人を超え、高校生や大学生世代を中心に17歳から32歳まで平均21歳半ばだった。鹿児島、宮崎、熊本、山口など20カ所ほどの基地から、沖縄、台湾からも飛び立った。半数近くが出撃した鹿児島・知覧は特攻の代名詞のように語り継がれる。いま慰霊の拠点、鹿児島県南九州市の知覧特攻平和会館は隊員の遺影や遺書など1万4千点ほど収蔵し、見学する人たちは後を絶たない。相次ぐ特攻に知覧が目いっぱい追加の基地になった隣町、南さつま市加世田の万世特攻平和祈念館も見学者が数多く訪れる。知覧は海軍特攻の零式艦上戦闘機、加世田は零式水上偵察機の残骸が展示の目を引く。



知覧武家屋敷庭園

知覧や加世田は武家屋敷群の観光でも知られる。江戸時代、外敵からの攻撃に備える武士たちが農耕に従事しながら心身の鍛錬に励んだ住まいの武家集落が鹿児島で100カ所以上あった。いま県内に10カ所ほど残り、整えられた石垣に美しく手入れされた生け垣が続く。武將の屋並みの道を歩き、勇猛果敢な薩摩武士を育んだ土地柄に浸りながら、特攻基地に思いが重なって突撃無念の心情が浮かぶ。敗戦から80年、いままた世界はウクライナへロシア侵攻など醜い戦いが続き、ロボットやドローンなど誘導システムで生身の人間の体当たりが無くても相手を殺戮(さつりく)する戦争が現実になった。防衛大臣や外務大臣を務めた日本の1政治家が、自身そっくりの分身ロボットが出来たと喜び、これなら遠くから操作して何でもできると意気込んだ。特攻や核を語るまでもなく愚かな無差別攻撃で人類は破滅の道へ急速に進んでいる。

(写真・文 林 莊祐)

エッセイスト 近藤 節夫



チベット唯一の世界文化遺産「ポタラ宮殿」は、中国チベット自治区の首府ラサの広い中央広場の背後にどっしり構え、チベット仏教が周囲を睥睨するかのような威厳のある世界に誇る大宮殿である。ここはダライ・ラマ14世がインドへ亡命する1959年まで、チベット仏教及びチベット在来政権の中心だった。ラサには、ポタラ宮殿の他にも近くの大昭寺とノル布林カ(宝の庭)が、その後歴史的遺跡群として追加登録された。

遙か昔少年雑誌でこの壮大な宮殿の写真を初めて見た時、とても言葉には言い表せない圧倒的なスケールと迫力の宮殿には、感銘とともに少なからずショックを受けた。爾来夢叶い現地を訪れるまで長い間ポタラ宮殿は幻となって頭の片隅に残っていた。

サンスクリット語で「聖地」を意味する「ポタラ」宮殿は、世界文化遺産の中で最も高い海拔3650mの高地に、7世紀半ばに完成した。丘の上に13階建て、高さ117m、横幅約400m、建築面積にして1万3千㎡という、単体としては世界でも最大級の建築物で遙か遠方より望むその雄姿は神々しいまでである。正門から階段を上り宮殿内の部屋や、ダライ・ラマ14世の執務室などラマ一族一統の事務所等々施設を見学し、見晴らしの良い展望台からラサ市内を見下ろすと、広場にはチベット仏教の修行である、全身を地に伏せる「五体投地」をしている人々の姿が蟻のように見える。宮殿内部は数多くの壁画、霊塔、彫刻、塑像を持つ



を上り宮殿内の部屋や、ダライ・ラマ14世の執務室などラマ一族一統の事務所等々施設を見学し、見晴らしの良い展望台からラサ市内を見下ろすと、広場にはチベット仏教の修行である、全身を地に伏せる「五体投地」をしている人々の姿が蟻のように見える。宮殿内部は数多くの壁画、霊塔、彫刻、塑像を持つ



最高地タングラ峠(海拔5072m)を通過



チベット鉄道列車内のチベット人母子

チベット芸術の宝庫でもある。

標高が高く酸素がやや希薄なためにチベット滞在中にしばしば旅行者が倒れることがある。実際海拔3km以上のラサ周辺に滞在する彼らの血圧と脈拍数は異常に高まる。

チベットの南隣はすぐヒマラヤで、中国の主要都市からかなり遠く、ラサを訪れるには空路が一番手っ取り早い。だが、毛沢東の声かけで計画されたチベット青蔵鉄道が、2006年に全線開通し、アプローチは大分楽しく容易なものになった。海拔2275mの青海省西寧を発ちラサへの道のりは、鉄道の世界最高地点タングル峠5072m(停車最高駅は5068m)を通り、世界一長い凍土トンネル1686mを通過し、凍土上の11.7kmの世界最長鉄橋を渡り、海拔4000m以上・全長1956km(バンコック・シンガポール間走行のマレー鉄道に匹敵)の高原を1昼夜近くかけて走破する。このわくわくする列車でチベット参りをすれば一層チベットの魅力を感じ取れる。車窓から眺める広大な高原には、思わず列車から降りてみたくするような珍しく魅力的な光景が次々と現れ、兎や山羊、カモシカらの他に、時には珍しく狼の群れを目にすることもある。



チベット高原の野生の牛馬

この高山鉄道開通により、それまで気候も厳しく、都市から離れ、天空の孤島とも言われたチベットが一気に身近になり、私たちとは異なるチベット民族特有の文化、習慣、風俗、宗教観を容易に感じ取ることができるようになった。