

電子版市民プレス 第55号

タブロイド地域紙「市民プレス」第55号(2012/15発行)の電子版として再編集しました。電子書籍専用のアプリケーション等でお読み下さい。またご利用の環境によっては、電子書籍の閲覧ができない場合がございます。

目次

- PAGE 2 山手線は廻る
- PAGE 9 東上鉄道開業記念運賃半額割引チラシ
- PAGE 11 歴史を繙く：聖護院門跡が廻った中世の道『廻国雜記』
- PAGE 23 Global Mind：ブータン紀行 深瀬 克

山手線は二分間隔で走る・・・

通勤客で混み合う朝夕のラッシュでは、「車体が乗客によって膨らむのでは・・・」と思われるくらい・・・、そして過密なスケジュールで運行される山手線は、都心の大量輸送に貢献しつつ今日も走る。
明るいグリーンの中柄は乗客の目を癒し、ぐるりと廻ればまた元の駅に戻ってくる・・・、その安心感が脳裏をよぎると、山手線の乗客はほっとする。

山手線の建設は明治五年(1872)にはじまった・・・

明治新政府は新橋く横浜間の鉄道を開業、それから十数年後になってようやく、品川を経由して山手線の西側が開通した。民営の品川く赤羽間の路線である。

江戸時代に町並みがつくられた下町に対して、明治時代になっても、丘陵地帯の「山の手」にはまだ農地が広がっていた。東京の西側に鉄道を走らせるといふ、「日本鉄道品川線」は、実は「東海道線」の起点であった新橋く品川間を、このときすでに上野から高崎まで開通していた「東北線」とつなぐ



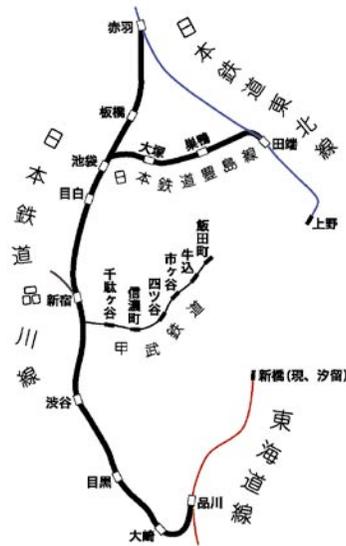
ための計画だった。

東海道線は、国が計画した日本全体の鉄道幹線網の筆頭であるが、東北線は、国との協調で活動しはじめた民営の「日本鉄道」のもの、そこで「品川線」（品川〜赤羽間）は、相互の合意によって明治十七年に着工された。

民営の「甲武鉄道」の「中央線」が新宿に乗り入れ（明治二十二年）、池袋から田端へ日本鉄道「豊島線」が開通（明治三十六年）、品川〜田端間の直通運転が始まったので、品川線・豊島線を合わせ、このとき山手線の西側部分が完成した（路線図①）。

一方、新橋駅と上野駅を直結する東側部分の建設はどうだったのか。

明治初期から計画されていたこの経路は下町を縦貫し、銀座などの商業地域が所在していたので、線路を敷くことはあまりにも困難なことだった。



路線図①

中央停車場の建設案が浮上

かつて京浜間を結ぶ鉄道の起点として設けられた新橋を、日本全体の鉄道網の拠点として上野駅と繋ぐことは、当時の鉄道関係者の悲願でもあった。そのため新橋駅（当時の駅はのちの「汐留駅」となる）の西側の「烏森」を迂回して上野に向かい、途中に中央停車場（現「東京駅」）を設けることになった。

商業地域に鉄道を敷くために考えられた苦肉の策は、「市街高架鉄道」の建設である。明治三十三年、いよいよ高架線の工事に着手したが、予算不足のため工事中断の危機に見舞われた。同三十九年鉄道が国有化されたので、高架工事が再開され、そして三年、ようやく明治四十二年に烏森駅（のちに「新橋駅」となる）が誕生、つづいて田町駅・浜松町駅が開業した。烏森〜品川〜新宿〜池袋〜田端〜上野というルートが完成したので、はじめて電車が走り始めたが、しばしば電化される前の旅客用の汽車も走っていた。このころ、夜中を走る蒸気機関車の「汽笛」は、しみじみと心に沁みるものだったという。

翌年六月には烏森〜有楽町間、九月には有楽町〜呉服橋へと延



東京駅「丸の内駅舎」前に立つ井上勝の銅像（写真の右側、現在は工事のため撤去されている）

伸されたが、「呉服橋駅」は中央駅としての東京駅が完工するまでの仮駅としてつくられたものであった。

東京駅舎が完工

中央駅は辰野金吾の設計に決まり、明治四十一年基礎工事が始められ、六年半の歳月を経て大正三年（1914）12月、軍艦のような巨大な駅舎はついに完成した。

鉄道の発祥地としての「新橋」駅

は「汐留」に、また「烏森」駅は「新橋」と改称され、「呉服橋」仮駅は廃止された。大正八年三月、中央線の「東京」→「万世橋」が開通、「東京」駅から「神田」「御茶の水」「四ツ谷」を通過して「新宿」に向かうことができ、新宿より池袋、中央線の中野駅から、新宿→四ツ谷→東京→品川→池袋→



路線図②

上野駅を電車が往復運行する鉄路が完成した（路線図②）。

「の」の字運行

中央線と山手線は相互に乗り入れ、中野を出た中央線の電車は、新宿、お茶の水を経て山手線に入り、外回り線を通ると回って、品川、目黒、渋谷、新宿、池袋、田端を通過しつつ上野駅へと向かう。内回りは逆に池袋、新宿、渋谷、品川、東京を通過して中央線に入り、中野まで、いわゆる「の」の字運転という運行が開始された。しかし大正十二年、関東大震災による被害で、「の」の字運転は中止され、再開されたのは翌年七月のことであった。



最大のターミナル駅だった「上野駅」昭和7年に落成した駅舎は現在も使用されている

上野駅と東京駅とを繋ぐ・・・

この「の」の字をつなげて環状の運転を開始するためには、東京→上野間を連結しなくてはならぬ。当時東京市区内で商業活動がもつとも盛んな日本橋の間屋は、各地との物産

の取引きをしていたので、荷物を新橋、上野両停車場に分けて運搬していた。ところが東北地方に輸送する貨物を馬車の輸送では捌ききれないので、新橋・上野停車場間の線路を接続し、交通・貨物輸送の便を増大させることは焦眉の急となっていた。またこの区間の連結は、かねてから鉄道敷設の先頭に立って鉄道庁長官を務めた井上勝の悲願でもあった。

しかし大正十二年、関東大震災で高架線の工事は中止を余儀なくされたので、「神田〜秋葉原〜上野」間が完工したのは大正十四年九月になった（路線図③）。

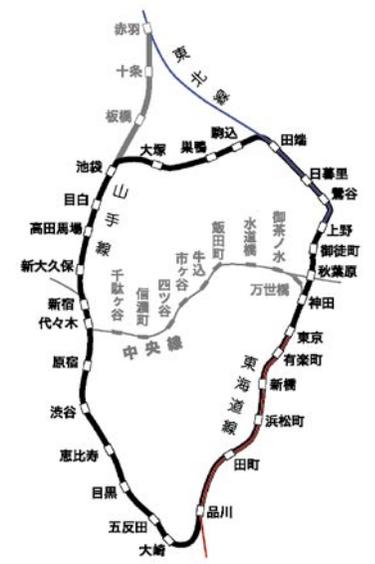
神田駅、秋葉原駅が出来上がって間もなく、十一月一日、山手線の環状運転はついに開始されたのである。思い起こせば、新橋〜品川間の運行が開始されたのは明治五年なので、このときまで半世紀余りもの年月が流れていた。

今や山手線の各駅は・・・

JR東海道線、横須賀線、京浜東北線、中央線、総武線、埼京線などと接続され、東京駅は新幹線の発着駅となり、山手線はそれら各線の中核となつて、利便性はますます高まりつつある。

地下鉄と接続されて都心の核となつた山手線・・・

加えて、戦後都心の交通網として欠かすことができなくなった地下鉄と、また郊外へと放射状に拡大された私鉄とも直結したので、通勤路線として重要な路線となつた。またかつての貨物線は、高速の埼京線、湘南新宿ラインとして変身しつつ、山手線と競合する場面ともなり、広域の交通はますます高速化に向かう。

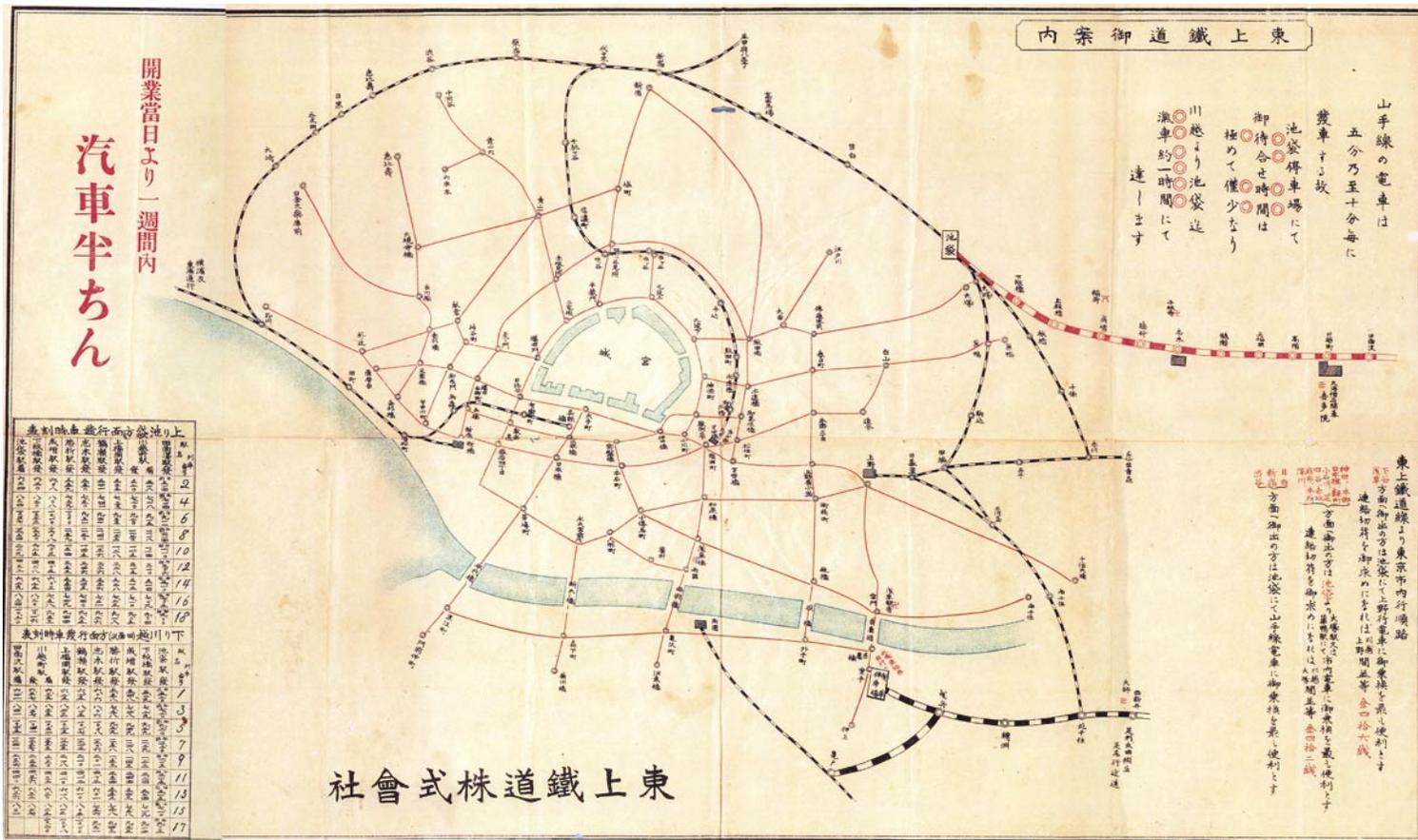


路線図③



大正 14 年に環状運転を開始した時の山手線

大正三年五月一日、東武鉄道（株）「東武東上線」が開業した。



東上鉄道開業記念運賃半額割引のチラシ（石原弥五郎氏蔵）を上に掲げる。

池袋から成増を経て、膝折～志木～鶴瀬～川越町～田面沢（現・川越市）まで完成して開通したときのもの。このとき山手線の西側は完成していたが、下町を通過する東側の高架線は工事中で、中央駅（現・東京駅）の駅舎の工事が最終段階に入っていた。仮駅だった「呉服橋」の辺りに巨大な東京駅舎が完工して、華々しくオープンしたのは大正三年十二月一日、このチラシが配布された東武東上線の開業から半年余り後のことである。新宿から延伸された中央線はまだ東京駅に到達せず、山手線と京浜線の姿が現われる以前のこと、市内の路面には「市電」が運行されて市民の足となっていた。東上線開通のとき配布されたこのチラシは、東京市内の交通が激動する直前の様子を示す、現存するたった一枚の貴重な資料。

聖護院門跡が廻った中世の道を訪ねて

およそ五〇〇年前（十五世紀末）のことである・・・

巡歴の高僧、道興准后は、文明十八年（1486）に、北陸路から武蔵国に入り、各地をめぐって紀行文を著した。その書『廻国雑記』には、各地の地名を読み込んだ和歌や漢詩が収められているので、その足跡を辿ることができる。

当時の地名には、いまでも使われているものがあるので、道興は志木、新座、朝霞各市を廻ったことが明らかで、そのとき目で見て感じたことを詠んでいるので、当時の風景を生々しく蘇らせ、そのリアリティーはきわめて高い。

歴史を繙くために、いまわれわれが読み、また語るもの、例えば軍記もの、宮廷の記録などは伝承に基づく資料だが、それらとは全く相違した貴重な記録である。

新座郡を周遊

道興は武州十玉坊（所在地については後述）を拠点として、朝霞・新座・和光・志木各



廻国雑記の道（東村山ふるさと歴史館が編集発行した企画展図録「鎌倉街道と中世のみち」を参考にして制作した）



市を含むかつての新座郡を訪ね、歌をよんでいる。いくつかを見ていこう。

文明十八年の秋、志木地域の宗岡に入つて、

むねおかといへる所を通り侍りけるに、夕の煙を見て、

夕けぶりあらそう暮を見せてけりわが家々の宗岡の宿

と詠んだ。夕食をつくる煙が、あちこちから争うように立ちのぼる様子をうたつたものだが、江戸時代のようなにぎやかな宿場を想定しては間違いだらう。しかし、集落ができていたことは確かだ。現在、上宗岡の千光寺近くには、この歌碑が建てられている。

新座地域では、

また、野寺といへる所ここにも侍り。これも鐘の名所なりといふ。

この鐘、古へ国の乱れにより、土の底に埋みけるとなむ。そのまま掘り出さざりければ、音にきく野寺をとへば跡古りてこたふる鐘もなき夕かな

片山の野寺の鐘で知られた八幡社は、明治末期に近在の神社と合祀されて、現在は武野神社となっている。ここには十一世紀の中頃、安倍氏を討つため奥州に向かう八幡太郎義家が戦勝を祈願したという伝承がある。また、野寺の鐘については、在原業平や紀貫之の歌も残されている。しかし、その昔、鐘は火事のさいに池の中に投げ込まれ、そのままに

放置していたので、すでになくなっていくようだ。

野火止塚は、現在新座市内の古刹「平林寺」の境内にあるが、当時平林寺はまだなかったので、野火止塚の方が歴史が古いことになる。

此のあたりに野びどめつかという塚あり。けふはなやきそと詠ぜしによりて、烽火忽ちやけとまりけるとなむ。それより此の塚をのびどめと名づけ侍るよし、国の人申し侍りければ、わか草の妻も籠らぬ冬されにやがてもかるゝ野火止の塚

『伊勢物語』によると、ある男が人の娘を盗んで武蔵野にはいり、女を草むらに隠して逃げた。追つ手の役人たちは、野原にひそむ男をあぶり出すため草原に火をつけた。女は役人にたのんだ。武蔵野を今日は焼かないで下さい。草むらには夫も私もこもっているのですから、と。そこで、草原を燃やし始めた火はとめられたので、この塚を野火止塚と名づけたという。道興はこの伝承をうけ、愛する女がこもることもないもの寂しい冬の野火止塚をよんだのである。

現在の朝霞市の膝折と浜崎を訪ねて・・・

これをすぎて、ひぎおり（膝折）といへる里に市侍り。暫くかりやに休みて、例の俳諧



を詠じて、同行に語り侍る。

商人はいかで立つらむ膝折の市に脚氣を売りにぞありける

膝折は、江戸時代には川越街道の宿場であったが、それ以前の室町時代から市がたつていたことがわかる。歌中にある「かつけ」とは、竹で編んでつくった茶碗などを入れる脚つきの籠をさし、正しくは「脚籠」と書く。道興准后は、脚の病の「脚氣」と、売り物の「脚籠」をかけて、「膝を折るといふ地名の市でかつけ(脚籠)という籠を売っている商人は、かつけ(脚氣)という脚の病にかかって、どうやって歩くのだろう」と戯れ歌をつくって楽しんだのであろう。

旅に出て半年が過ぎ、道興准后は武蔵国で正月を過ごした。

武蔵野の末に浜崎といへる里侍り。かしこにまかりて、

武蔵野をわけつゝゆけば浜崎の里とはきけど立つ波もなし

武蔵野の草を分けながら、浜崎という名の地に向かったが、波が立つ浜などなかったという意味の歌だ。脚氣といい、浜崎といい、言葉あそびの歌にすぎないとも言えるが、当時、こうした歌風は一般的だったようだ。

『廻国雑記』には、新座郡の現・和光市域を詠んだ歌はない。しかし、白子あたりを通

つたり宿泊したりした可能性があり、東上線和光市駅南口から四〇〇メートルほどのところに、道興准后がよんだ和歌五首を刻んだ石碑が残っている。

この石碑は、新座郡新倉村の名主であった鈴木家が天明年間(1780)に建てた「うけら庵」に在ったが、現在は大通りの向い側に移動している。文化六年(1809)に造立したもので、そのうちの一首は、『廻国雑記』には記されていない歌で、広沢よんだものである。このあたり一帯はかつて広沢の庄と呼ばれ、現在も和光市や朝霞市に残っている。

京都から旅立った道興は・・・北陸道を通って越後国に至り、そこから南下して関東に入ったのであるが、武蔵国には四回にわたって出入りを繰り返している。すでに述べたように、大塚の「十玉坊」で長旅の旅装を解き、越年して、この間に武蔵野の名所・旧跡を訪れたのである。

通った路を推定すると、図に示すように、相模から武蔵国の霞の関(現・多摩市)を経て、多摩川を渡り、恋ヶ窪(現・国分寺市西恋ヶ窪)あたりは鎌倉街道の上道を利用しているようだ。狭山市「堀兼の井」から「やせの里」、「人間川」に立寄り、「佐西の観音寺」に着く。柳瀬川に沿って、宗岡(志木市宗岡)を往復、また「河越」(現・川越市)の常楽寺



を訪れている。

中世という時代は・・・

古代より後、そして近世よりも前の時代を指す。古くは西洋の時代区分として使われてきたが、明治のころ、日本でも歴史区分として「中世」が使われるようになった。一般的には、平氏政権の成立（1160年ころ）から安土桃山時代（戦国時代末期）までをいう。

聖護院門跡は・・・

歴史上の人物の中には、多くの人たちには全く知られていないが、知っているひとにとっては、きわめて大きな存在の人がいる。並はずれた貴族、「道興准后」はそうした一人だ・・・と安斎達雄氏は述べている（本紙16号）。

この人道興の勢威は、並のものではなかった。彼は関白、のちには太政大臣となった近衛房嗣の次男として、永享二年（1430）、摂関家に生誕した。幼いころ出家し、やがて聖護院門跡となった。

聖護院とは、聖体（天皇）護持の寺というところから付けられた名で、門跡とは、皇族

や上級貴族が入る特定の寺、またその寺の統括者につけられた呼称である。このころ聖護院門跡は修験道の本山派を統括する地位にあり、その後、園城寺（三井寺）の長吏、熊野三山および新熊野の検校をも兼ねた。寺院の職名は宗派などによって異なっているが、長吏も検校も寺の代表者と考えてよい。

皇后などの三后に準ずる待遇の「准后」となって・・・

道興はさらに大僧正に任じられ、准后となった。これ以後、道興は「道興准后」と書かれるようになる。准后とは太皇太后・皇太后・皇后の三后に準ずる待遇を与えられた人のことである。

戦乱が相ついでこの時代、経済的な恩典はほとんどなかったと思われるが、大変な名誉であることには変わりはない。道興准后は天皇家の信任が厚かったが、それだけではない。室町幕府の八代将軍足利義政お抱えの護持僧も務めていた。足利義政といえば、東山文化を代表する銀閣（国宝、世界遺産にも登録）をつくった将軍である。武家政権との固いきずなも持っていたのである。

八代将軍足利義政の跡目をめぐって、その弟義視と実子義尚の相続争いに端を発した応



仁の乱（1467～1477）は、有力な大名の家督争いとも複雑に連動して十一年も繰り広げられ、京都を焼け野原にした。乱は一応の終息をみたものの、時代は本格的な戦国乱世に向かいつつあり、それは武蔵国と同様であった。

道興准后が諸国巡歴の旅を始めたのは、そうした最中の文明十八年（1486）六月中旬のことである。そのとき年齢は五十七才だった。

『廻国雑記』は、長い間著者が不明であり、入手も困難だった

江戸初期、この書は『宗祇廻国雑記』といわれ、連歌師の宗匠だった宗祇が著したものとされていた。しかし、文政八年（1825）に関岡野洲良（1772～1832）が『廻国雑記標註』を刊行し、その序の中で、この書の内容に直結する古文書が『白川古事考』所載のものと一致することや、甲斐国妙法寺の記録の中に文明十九年（1487）の条に聖護院が甲州・武州より奥州に下つたと記されていることを挙げて、この書の作者は道興であることを証明した。

また幸いにも、のちに塙保己一が編纂した国文学・国史を主とする一大叢書の『群書類従』に掲載されたため、この書の存在が明らかになったのである。

塙保己一は延享三年（1746）に生まれたが、幼くして失明した。しかし学問の世界に果敢に挑戦し、古書の散逸を危惧して安永八年（1779）、菅原道真を祀る北野天満宮に刊行を誓い、江戸幕府や諸大名・寺社・公家などの協力を得て、古書を収集、『群書類従』を編纂した。膨大な叢書で、古代から江戸時代初期までに完成した史書や文学作品、計1273種を収め、寛政五年（1793）～文政二年（1819）、木版で刊行された。この書は史学・国文学等の学術的な研究に、計り知れない貢献をしている。

道興は風流な旅をしたように受けとられるが……

『廻国雑記』の本文は、道興自身の旅の覚え、歌などを記す日記となっていて、彼が風流の道に精通し、詩文・和歌・連歌などにも長じていたことを読者に強く印象づける。

しかしその冒頭に、「文明十八年六月上旬の頃、北征東行のあらましにて、公武に暇の事申入れ侍りき。おのおの御対面あり」とあり、『御湯殿上日記』や『後法興院日記』にもその旅が、聖護院門跡の公的な旅であることが書かれているのである。

眺望が優れた大石氏の館（現・志木市柏町に所在した「柏の城」）に招かれて……

ある時大石信濃守といへる武士の館にゆかり侍りて、まかりて遊び侍るに、庭前に高閣



あり。矢倉などを相かねて侍りけるにや。遠景勝れて、数千里の江山眼の前に尽きぬともほゆ。あるじ杯取り出して、暮過ぐるまで遊覧しけるに、

一閑乗興屢登楼 遠近江山分幾炎

落雁斗霜颯颯々 白沙翠竹斜陽幽

興に乗じて高樓に登り、遠近の山河が幾つもの国を区切っている様子を見たのであろう。おそらく丹沢や奥多摩や奥秩父、さらに遠く筑波や上州の山まで見えたのではないだろうか？

河越といへる所に到り、最勝院といふ山伏の所に一兩夜やどりて、
限りあればふわけつくす

武蔵のの境もしるき河越の里

此の所に、常楽寺といへる時宗の道場侍る。

ところ沢といへる所へ遊覧に罷りけるに、福泉といふ山伏、観音寺にてささえをとり出しけるに、薯芋といへる物肴にありけるを見て、俳諧

野遊びのさかなに山のいもそへてほり求めたる野老沢かな

大石氏の館に再び招かれて・・・

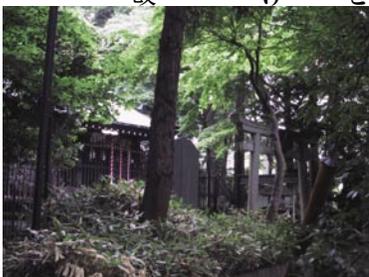
野遊のつでに、大石信濃守が館へ招引し侍りて、鞠など興行にて、夜に入りければ、二十首の歌をすすめけるに

(中略)

大石信濃守、父の三十三回忌とて、さまざまの追善を致しけるに、聞き及び侍りければ、
小経を花の枝につけて贈り侍ると
て、

散りにしはみそぢ三年の花の春け
ふこの本にとふを待つらむ

大石氏と柏の城については稿を改めてその歴史を繙くことにしたい。



武野神社



平林寺境内にある野火止塚





ヒマラヤ山脈の東部に位置するブータン王国から、去る十一月、国賓として公式訪問された国王夫妻は、三月十一日の東北大地震に心を痛め、義援金一〇〇万ドルを寄付された。このことは、われわれの記憶に新しく、深甚な謝意を捧げたい。

以下は、国王夫妻の訪日に先立つこと二ヶ月、ブータンを訪ね、幸せなその国の人々に直接触れられた深瀬さんの訪問記である。



ブータン紀行

2011年9月17〜26日

深瀬 克

1. なぜブータンへ

4〜5年前のことだった。ある雑誌に「経済成長を追い求めず、国民の幸福を追求する国」としてブータンが紹介されていた。「幸福」という抽象的かつ感覚的なテーマを国を挙げて追求しているという。そのとき「Gross National Happiness (GNH) 国民総幸福」という言葉がわたしの脳裏に焼きついた。

そして昨年3月11日、東日本大震災によって、われわれは物も人も一瞬の内に失ってしまふという強烈な「諸行無常」を経験した。大津波が港や街や田畑や多くの人びとを呑み込んでゆく映像を、リアルタイムで見ってしまった。原発事故では目に見えない放射性物質によって、家や田畑や家畜や仕事などの生活基盤を放棄し、生まれ住んでいた土地を強制的に離れなくてはならない事態となった。われわれが暮らす東京電力管内では、地域を区分して停電が実施され、電車も間引き運転された。

この時私は、価値観の大転換を起きなければ、亡くなった多くの方々の霊が浮かばれない

いのではないかと思った。その価値観を転換するためのヒントを求めて、私はブータンへ旅立ったのである。

2. ブータンの地勢と大自然

ブータンの地勢について述べよう。ブータンは九州とほぼ同じ面積でラグビーボールの形をしている。サツマイモの形をした埼玉県とも似ている。沖縄本島とほぼ同じ北緯27度あたりに位置していて、南はインドのアッサム州・西ベンガル州、西はシッキム州に接し、北は中国のチベット自治区と接している。南の象（インド）と北の獅子（中国）と言う大国に挟まれ、地政学的には厳しい場所である。人口はわずか70万人で、志木市の約10倍に過ぎない。

南に標高150メートルの亜熱帯地域が若干あるが、国土のほとんどは山岳地帯で、北にはヒマラヤ山



刈入れ間近の棚田

系の7000メートル級の山々が連なる。現地ガイドの話では、あまりに山だらけなので、5000メートル以下の山には名前が付いていないとのことだ。

鉄道はまったく無い。山岳地帯に建設しようとすればトンネルと鉄橋の連続となってしまうからである。唯一の空港があるパロと首都ティンプーを結ぶ道路は2車線だったが、それ以外は幹線道路といえども1車線しかない。幅3メートルくらいで、一応簡易舗装はしてあるがメンテナンスが悪く、路肩から破損が進み、大きな穴も開いている。しかも山の中腹を切り開いてつけた道なので、常に左右にカーブし、直線は10メートルと続かない。日本には「いろは坂」とか「九十九曲り」と言った呼び方があるが、ブータンではどこに行っても「九十九曲り」の連続である。運転手は常にハンドルを切り続けなければならない。対向車とすれ違う時は、路肩が崩れないかと身が細くなる思いにかられる。何回か曲がる毎に谷川があるが、この清流は急峻な山から落ちてくるので、ほとんど滝である。滝も無数にあるので、山と同様いちいち名前をつけていないのだろう。

湧き上がる雲の間から谷底を見ると、1000メートルはありそうに見える。峰々には雲がかかり、高温多雨のためかサルオガセが垂れ下がっている所もある。滝廉太郎の「箱根の山」ではないが文字通り「万丈の山、千仞の谷」が続ぎ、中国雲南省とチベットを結

ぶ「茶馬古道」を連想させる。日が差すと谷間に虹が掛かる。野性のサルの群れに出会う。純粹無垢の自然の中に行きたくて満喫できる。

ブータンの主要産業は農業・林業・牧畜業で、近代工業は皆無に近い。したがって工場からの廃液や排ガスも発生しない。東南アジアの各国では、ひどい廃棄ガスを出しながら走るポロポロの車を見かけるが、ブータンはそれを回避するために中古車の輸入を禁止している。環境破壊を未然に防ごうとの政策が、着実に行われているのである。外貨を稼ぐ最大の産業は水力発電で、インドにも輸出している。水力発電のためには、日本のように大自然を破壊するような大きなダムを造るようなことはせず、急峻な地形を利用して発電している。

米が主食なので、斜面に棚田を作る。標高差があるのでその土地の気候に合わせて麦・トウモロコシ・ジャガイモ・ソバなども耕作している。自給自足の生活をするために、ブータンの人々は大変働き者に見えた。

中部ブータンに近いポブジカの谷は標高3300mで、水河によってつくられた大きなU字谷である。ここには牧草地やジャガイモ畑が広がり、絶滅危惧種に指定されているオグロヅルがチベットからヒマラヤ山脈を越えてやってくる。近くの集落に電灯線を引く話

が出た時、オグロヅルにとつて邪魔な電線を引くかどうか意見を求めたところ、住人たちはオグロヅルを優先し、電気のある暮らしを求めなかったそうだ。最近、オグロヅルに迷惑をかけないように電線を地下に埋めて電気を通るようになったとのこと。自分の生活が楽になることよりも生きとし生けるものを大切に、恵まれた自然を壊さないようにしているブータン人の行動に、私は感動を覚えた。

3. ブータンの生活

ブータンは、少し誇張して言うと、「最近まで江戸時代だった」と言える。長年鎖国政策を続けてきたが、1974年に開国した。外国からの主要幹線路の必要性が低かったことと、山あり谷ありの地形のため道路建設が極めて困難であったため、インドから首都ティンプーに自動車道路が開通したのは1966年である。空港はパロ一カ所のみで、長い滑走路を建設できる平地が無いいため、発着できるのは112人乗りのジェット機までである。しかも急峻な山に



野菜を市場で売るお母さんたち

囲まれているため、S字を描きながらの離着陸で、天候の影響を受けやすい。行くときは予定外のダツカ（バングラディッシュ）に降りてしまい7時間待たされ、帰るときはパロで4時間待たされた。

就業人口の85%が農業・林業・牧畜業に従事し、自給自足・物々交換の社会であった。通貨が発行されたのは、何と1974年と聞く。テレビ放送の開始は1999年とのことであった。このように、外部からの情報が遮断されていたため、ブータン独自の宗教・祭り・衣服・食事・住宅の中に伝統文化はしっかりと守られてきた。農作業や家屋の建築修理は地域の人たちが共同作業で行っている。家も大きくて2世代・3世代が同居している。ブータンの高齢者は金銭の貯蓄は無いが、衣食住の心配が無い。医者も学校も無料である。小さな政府のため国からの社会保障制度は未整備であっても、家族と地域によるセイフティ・ネットが出来上がっており、老後の心配は無いのだ。「国民総幸福（GNH）」の基盤は、先ずここにあると思った。では、彼らにほかに心配事は無いのか。いやそうではなかった。彼らの関心事については次号で述べることにしよう。

次号につづく

特定非営利活動法人

NPO「市民フォーラム」

この法人は地域住民と行政に対して取材活動を行ない、報道によって市民の公共参加を推進します。また市民間のコミュニケーションの増進に努めます。

地域情報紙「市民プレス」はNPO市民フォーラムが編集・発行し、無料で配布しています。

読者の「オピニオン」（意見・感想）をお寄せ下さい。

TEL090 (3048) 5502

編集部 原宛にどうぞ

INFORMATION

NPO市民フォーラムが編集する
CREATIVEBOOK 新書判
好評発売中！

新書判240ページ・フルカラー
定価 1260円（税込）
全国書店で発売中
ネットでも購入できます。

発行：(株) ヒューマン・クリエイティブ
発売：播磨社
電話：042-620-2616



CREATIVEBOOK 10号

「隅田川を遡る」橋梁物語

空撮写真のほか多彩なカラー写真
を添えて隅田川に架かる橋梁と
兩岸の賑わいを訪ね、江戸時代か
らの歴史を語る。



CREATIVE BOOK 11号

「山手線は廻る」環状鉄道の誕生

新橋から品川・横浜へ、日本の
鉄道建設は明治五年に始まった。
半世紀を経て完成した環状の「山
手線」は、首都東京の大動脈とな
る。本書は山手線各駅近傍の地誌
を語り、歴史的な変遷を偲びつつ、
気ままに読み下せるように編集さ
れた物語り。