

海外留学記

青年英語教師のアメリカ留学記

——1969年夏——IV

辻井 榮 滋

IV. 帰途の旅——大西部を越えて

●別れの時

8月21日、木曜日、パークリッジとシカゴを発つ日がついにやって来た。7時半過ぎに床を離れ、そろそろ上に上がろうかと思っていたところへ、私の部屋から階段を登ったところにある台所のドアの間からフレッドの声がした。

「エイジ、これから会社へ行って来ます。さようなら。気をつけて。」

その声を聞いて、私は大急ぎで階段を駆け上がった。一家の数々の好意と親切に対して私は厚くお礼を述べた。フレッドも、私が一家にプレゼントした数々のみやげ物のことなどに対し、同じように私にお礼のことばを返してくれた。彼は「今日が休みでなくて残念だ。休みなら一緒にシカゴまで見送れるのだが……」とも付け加えた。そして簡単に朝食を済ませて出勤の途について。マリリンがフォードで彼を送って行った。裏の戸口に立って、私は、車庫、車、そして車中へと入るフレッドの姿を追っていた。その姿が次第にぼやけて霞み出した。気がつくと、涙が頬を伝い始めていた。その涙のどうしようもなく流れるのを、すでに車にあった彼は見たであろうか。何だかもう2度と会えないような、そう思うと無性に涙がこぼれ落ちるのだった。

フレッドを送って行ったマリリンは、しばらくするとどどって来た。いよいよパークリッジとの別離、ジョンストン一家との別離、そして気の遠くなりそうな長い長いバスの旅の始まりがもうそこに来ていることをひしひしと感じた。私は自分の名刺に“Thank you very much for everything. I'll never forget you and Park Ridge forever. Please be sure to come to Japan. I'll write to you often, so please write to me, too.”と走り書きして、私が20日間使用していた「地下室」の机に置いておいた。口では何度も感謝の念を表わしてはいたが、なぜかそうしておきたいという強い気持ちがそうさせたのだった。

マリリンは出発前に「バスの中で食べてね」と、サンドイッチ、煮抜きを6個、ポテトチップ、それにクッキーを箱にいっぱい詰め合わせて持たせてくれた。そして白いフォードが眩しく光って私たちの乗車を玄関の前で待っていた。一家へのみやげ物を出してしまったら少しは軽くなるだろうと期待していたスーツケースは、相変わらず、いや逆にいつそう重くさえていた。フレデリックにも手伝ってもらっていくつかの荷物をリアトランクに入れ、8時半過ぎにいよいよ

私たちはシカゴのグレイハウンド・バス・ターミナルへと向かった。空は雲1つなく真っ青だった。パークリッジの緑がことのほか美しく見えた。

バス・ターミナルには、ぞくぞくとメンバーとその見送りの家族が到着した。そこで最後の談笑と別れの挨拶を交わした。そしていよいよ改札の時間が迫った時、私はマリリン、フレデリックと堅い握手を交わした。8月1日にワシントンより初めてこのバス・ターミナルに到着し、マリリンやフレデリックやクレアの感動的な出迎えを受けた時のことが、まるで昨日のことに私の脳裏を去来した。“Thank you.”のほかにもう口に出て来ることを持たなかった。実際なかったし、またそれ以上語る必要もなかった。バスに乗車したが、窓ガラスが陽光を遮るために青みがかっていて、外からは少々見にくいかも知れないと思ったので、座席を取ってから運転手が乗り込んで来るまでバスの入口のところに立って、そこから改札口のところにいるマリリンとフレデリックをじっと見つめていた。無論、他のメンバーもそれぞれの家族に対してさまざまな反応を示していた。胸は詰まったが、涙は見せないように努めた。フレデリックがしきりにグレイハウンド・バス・サイン（私の造語で、同会社のバスが行き違う際に運転手が交わす手による合図——ただ手を上げるだけなら日本でも見られるが、一般に親指・人差し指・中指を伸ばし、他は折り曲げ、手を上げた際にそれらの伸ばした指で半円を描くようにぐるりと回す）を私にして見せていた。

やがて無情にもバスのエンジンは始動して、あっという間にマリリンとフレデリックの姿が窓から消えた。

●太陽を追って

シカゴの市街地を離れると、本格的なフラット・プレーンが始まった。日本のように山あり、谷あり、川あり、トンネルあり……といった変化に富んだ光景を少なくともこのミッド・ウェストで期待することはとうてい不可能である。何時間も同じような平坦で退屈な平原地帯を、快速バスは時速70マイル（112キロ）のスピードで西へ西へとただ走るのみだ。シカゴやパークリッジはそれだけ遠くなる一方である。生長するトウモロコシ畑や豆畑の緑がフリーウェイの両側に延々と続く。話には聞いていたが、狭くて、しかも起伏の多い日本に住み慣れて来た者にとって、何時間も何時間も起伏の乏しい平坦な土地が続くこと自体がなかなか信じられなかったのだが、現実にそれを初めて知って、改めてアメリカ大陸の広大さをいやというほど知らされたのであった。と同時に、こうしてデラックスバスで楽々と西進できる現代にあって、遠く西進運動（Westward Movement）の盛んだった17、8世紀頃のこと——自分の土地を、あるいは金^{ゴールド}を求めて何十万、何百万という人々が道なき道を西部へ西部へと歩を進めて行った時代——を想像させられた。馬車で、あるいは徒歩で、彼らはこの広大極まりない大陸を西に向かって勇敢に前進して行った。その旅は、いつ果てぬとも知れぬ長い長い旅であったに違いない。それもそのはず、スピード時代の今日ですら時速百キロ以上の急行列車がこの大陸を横断するのにまる2日かかるのだから、今から100年も150年も前、しかも徒歩や馬車であれば、大した日数を要したであろう。

そんな大平原をバスは約3時間後の1時40分にイリノイ州の西の果て、ミシシッピの東岸ロックアイランド（Rock Island）にわずかな客を乗せるため一時停車、そしてもう次の停車は3時45

分で、アイオワ州のアイオワシティ（Iowa City）であった。イリノイ州を離れアイオワ州に入っていたが、窓外の光景に格別の変化を認めることもないので、標識や運転手の案内に目や耳を働かせていないと、いったい何州なのか、何という町なのか皆目わからない。アイオワシティからまた2時間ばかり、アイオワ州のほぼ中央にあって州都のデモイン（Des Moines）に止まる。誰しも Des Moines の読み方には当惑するだろう。せいぜいデスモイネス、またはデスモインズくらいにしか読めない。地名は日本の場合と同様、アメリカでも全く煩わしい。

ところで私たちは、太陽を追っているのであった。バスは依然100キロ余りのスピードでひた走る。したがって、シカゴにいれば当然もう夕刻近くになっているだろうに、日は一向に沈まないのだ。西に沈み行く太陽を私たちは懸命に追っているのだった。一所に留まって毎日昼と夜の繰り返しを単調に感受して来た私は、このちょっとした発見には実際淡い驚きさえ覚えた。これがスピードの遅い、しかも狭い山国日本でなら絶対味わえないことなのだが、こうして行けども行けども果てぬ、しかも陽光を遮るものも全くない平原地帯にあって、素晴らしい速度で西に沈み行く太陽を追うことは筆舌に尽くし難い感動を私に与えた。太陽はなかなか沈まない。しかし徐々にではあるが、確かに沈みつつあった。バスのスピードより地球の自転の表面における速度の方が速いということを証明しているのである。ごく当たり前のことと一笑に付すこともできるが、やはり私には不思議なことであった。私たちの必死の追跡(?)にもかかわらず、徐々に徐々に、そしてついには日は地平線の彼方にその姿を落とした。真っ赤な落日であった。あの太陽がすでに8月22日の日本の朝を照らしているのか、と日頃考えつかないことばかりを思いつく私であった。

8時45分、ネブラスカ州オーマハ（Omaha）に止まった。アイオワ州に別れを告げて、ネブラスカ州に入ったばかりの、ミズリー河畔の都市である。ここで1時間余り停車して、その間にバス・ディーポウの軽食堂で軽い夕食を取った。このディーポウも、規模こそ小さいが、ニューヨークやワシントン、それにシカゴなどの大都市のターミナルと同様、夜でもなかなかの混雑であった。眠ることなく昼夜動き続けるアメリカの代表的な顔の1つである。

バスは10時過ぎにオーマハを出発、外は暗くなってもう何も見えなくなってしまう。ただ時折小さな町の灯や街灯がかすめて行くだけであった。バスに乗った当初、バスの停車が2、3時間に1度と極端に少ないことを（無論、長距離バスなのだが）奇異に感じていたが、それもそのはず、これまで停車したような大きな都市でないと乗客もないし、さらにまたそのくらいの間隔を置いてしか、めぼしい町が見当たらないのである。

11時10分にネブラスカ州の州都リンカン（Lincoln）に着いた。もうかなり遅いが、それでも疲れた顔つきをした旅人が何人も軽食を取っているのが見られた。それからあとは、午前1時にグランドアイランド（Grand Island）という小さな町に止まったのを知っただけで、私もついに睡魔に負けてうとうとと眠りこけた。

●シャイアン——デンヴァー

4時間余りうとうととしたらうか、外の次第に白んで来るのにつれて目が覚め始めた。頭が重い。睡眠不足の上に熟睡できていないのだ。時計を見ると7時30分だが、時差が変わって実際は6時30分である。窓ガラスを通して目に飛び込んで来る光景が、シカゴやロックアイランド、そ

れにアイオワシティあたりとかなり異なっているのには驚いた。山も木も全くない。大草原の中心を1本の国道が地平線の彼方までずっと延びている。全く平坦な土地が果てしなく前方、後方、そして左右に続いている。家など全く見るべくもない。この広大さがいっそう鮮やかに私たちの目に映るのは、時たま、ゆるやかなスロープを走り、下りに差し掛かった時である。その時の気分は実に爽快極まりない。地平線がくっきりと見える。その線に吸われるところまでフリーウェイは1筋の糸となって延びているのだ。そしてそのあたりには雲が大きな影を落としており、それが淡い藤色に見える。何と雄大であろう。改めて地球の大きさをしみじみと味わうことができた。私たちはもうワイオミング州の近くまで来ていたのであった。あの地平線の先がシャイアンなのだな、と思っていると、何のその、そのあたりまで走るとまた同じような光景が果てしないのである。窓外に目をやっても、時たま放し飼いにされて草を食む馬の小さな群れが見えるだけ、あとは単純そのものである。眠っていた間もきっとそうだったのだろう。

6時55分にワイオミング州の州都シャイアン（Cheyenne）に着いた。ここで7時55分になっていた私の時計を1時間遅らせた。そんなことをしようにもできない日本に住み慣れている者にとって、何だか奇異な感じであった。ところでシャイアンは、広大な草原地帯にポツンと位置する西部の町だ。全く広々としている。それもそのはず、ちょっと街並みを外れたら、あとは大平原ばかりが飽くことなく広がっているのだから。私たちは、1時間ばかり後にデンヴァーに向かうバスに乗り換えるために、ここでバスを降りた。そして朝食を取ったり、みやげ物を漁ったりした。

7時50分、乗り換えたバスはほぼ満員の客を乗せてデンヴァーに向かった。前日の朝からの旅で、私たちはもうかなり疲れていた。早くデンヴァーに着いてシャワーを浴びたい、というのが本音であった。バス、特に長距離の夜行バスの疲労は、慣れない者にとっては大変な重荷である。

シャイアンまではシカゴからほとんど正確に西進を続けたが、今度は90度方向転換して南進を始めた。国道85号線をやはり山1つない広大な草原にバスは疾走する。8時過ぎにコロラド州に入った。デンヴァーまであと93マイルのサインが見える。そのあたりまで来ると、いかにも大西部といった光景が眼前を占め、ハリウッド全盛時の頃のカウボーイ映画のシーンが肯定できる。交通量が少ないせいか、道路もフリーウェイではなくなり、日本の一般国道と同じく片側1車線、しかもデヴィアイデッドでないのが、非常に狭く感じる。こんな道をフリーウェイと同様のスピードで走るなんて危険だ、と思っていた矢先、事故を起こした大型トラックに出喰わした。アメリカではスピードが速く快適には違いないが、しかしいったん事故が起こると大変なことだ。スピード、狭い道路、デヴィアイデッドでない……等の条件は事故を最悪にする。私たちの見た大型トラックも前部半ばまで大破、横転していた。通りがかりなので詳細はわからないが、運転手の死は必至だろう。たとえ連絡がついたとしても、人里遠く離れているので救急車もすぐには来れない。ともかくアメリカのハイウェイで事故を起こせば、まず命がないものと覚悟しなければならないようである。

バスは、やがてロッキー山脈の東麓に開けた人口百万の新興都市デンヴァー（Denver）に午前10時過ぎに到着、シカゴより実に一昼夜25時間の旅であった。相当な疲労が私の思考力を減退させていた。眠りが必要であった。11時過ぎにデンヴァー市の巨大なオーディトリアムのすぐそばにある宿舎 Auditorium Hotel に着いて早速横になると、そのまま2時間ばかり深い眠りを貪

った。そしてその午後は、ぶらぶらと時を過ごした。絵はがきを買って来て家族や知人に書き送ったりしながら……。無論、ジョンストン一家へも書くことを忘れなかった。

酒屋で買った“Coors”という缶ビールを2本ばかり飲んで熟睡した翌朝は、もうすっかり体調が回復していた。それでこの街をゆっくり見物してみたかったのだが、この夜の8時の夜行バスに揺られての旅がまた待っていることを思うと少々気が滅入った。それで結局、S先生やM夫人と「銀[・]プラ」ならず「デン[・]プラ」をする程度に留まった。

デンヴァーは湿気や雨量の少ない、西部の大都市だ。“the Mile High City”のキャッチフレーズで全米に知られる、まさに“City of Green”だ。10年前には50万にも満たなかった小さな地方都市が、今や百万都市である。急速な発展を遂げた、いわば新興都市と言えよう。“Mile High City”や“City of Green”のキャッチフレーズが大きくものを言ったようである。Mile Highとはすなわち、海拔1マイル（1,600メートル）の高地にあるという意味だ。地図で見ると実際その位置がよくわかる。夏は避暑、冬はスキー、……と年中観光向きの地なのである。それらのキャッチフレーズに加えて、さらにスポーツに関しても“Capital of the West”を誇っているデンヴァーである。アメリカ人に圧倒的な人気を持つスポーツ及びスポーツ施設が当地においては可能であるというわけだ。野球（3Aの「デンヴァー・ベアーズ」の本拠地）、各種フットボール、バスケットボール、ホッケー、スキー、釣り、狩猟、オートレース、ゴルフ、水泳、テニス、ボート、アイススケート、……といった具合に。経済的、時間的余裕があれば、なるほど興味溢れる休暇を満喫できる恰好の地なのである。

ちょうど夜の8時にバスはデンヴァーを離れた。黄昏時で、ネオンが目に染み入るようであった。またまた夜行バスの旅が始まったのである。暗くなった国道は、市街地を離れるとほとんど人家などないので、不気味なほどだ。おまけにこの夜は雲間から赤い月が見え隠れして、何となく気持ちが悪かった。それでも徐々に雲が切れて、月は冴えた。まさに「コロラドの月」であった。

9時15分にコロラドスプリングズ（Colorado Springs）に15分間の停車、さらに南下して10時15分にはプエブロ（Pueblo）に止まった。そうして夜はふけて行った。暗くてもできるだけ窓外を見ていようという気はあったが、睡魔には勝てず、いつしかうとうととしてしまった。

●ニューメキシコに行く

夜が明けて、5時半にアルバカーキ（Albuquerque）に到着した。これまでの光景とはまた大分様子が変わっていることに気づく。それもそのはず、もうここは合衆国南端の州の1つニューメキシコ州なのである。何となく中南米の雰囲気漂う。シカゴやワシントン、ニューヨークなどの大都会の雑踏や狭苦^{ふところ}さがここでは影も形も見えない。大自然の懐に抱かれているような落ち着きを感じられる。

それにしても「アルバカーキ」とは珍しい地名である。実はこの街は、1706年にスペイン人によって建設され、その当初は a Spanish duke of Albuquerque と名付けられ、後に現在の名前に変更されたのである。その綴り、その発音、いずれにしても、類似した地名の散在するアメリ

カにあつて (もつとも、このニューメキシコやアリゾナにはインディアンやスペイン人との深い関係から、珍しい地名が少なくないが)、最もユニークな地名の1つであろう。ニューメキシコ州の州都はサンタフェ (Santa Fe) だが、規模としてはこのアルバカーキが州内第1 (人口20万余) の都会である。5時半という早朝なのに、バス・ディーポウの待合室は相当賑やかで、軽食堂にも客が列を作っているほどであった。私は眠気覚ましにコーヒーと軽食を取った。

一息入れて、バスは7時15分にアルバカーキを離れた。これから5時間余り、フラッグスタッフ (Flagstaff) まで揺られるのである。街を離れるにつれ、アルバカーキがロッキー山系の中ほどに位置して (それ自体海拔約1,500メートルあり)、さらに高い尾根がこの街を囲むように連なっていることがわかる。囲むとは言っても、日本の、例えば京都市のように東山や北山や西山が京都市自体を狭苦しくさせるほどすぐ近くに望まれるというのではなく、ずいぶん広大な盆地になっているのである。それは、バスに乗ってかなり急勾配の坂を登るにつれて、向こう側の山脈とこちらの高地とに挟まれたちょうどだだ広い播り鉢の底を成しているところにアルバカーキの街が小さな箱庭のように望まれることによってわかる。そしてその広大な盆地の中に発展しているアルバカーキの景観は、樹木らしい樹木も生えていない、砂漠に近いような草原地帯のゆえに、いっそう西部的な雄大さを持つものであろう。

市街地を離れると、まもなく砂漠というのか牧草地帯というのか、木もほとんど生えていない地帯が広漠と続く。そして時々牛の群れとカウボーイの姿が目にとまる。シカゴのストックヤードで考えた、往年の「カウボーイ時代」のことを再び思ってみるのだった。

9時45分、ニューメキシコ州最西端の町ギャラップ (Gallup) に15分ばかり停車、このあたりまで来ると、目に入る光景の雄大さはいっそう飛躍する。砂漠が延々と続く。右を見ても左を見てもやはり砂漠である。その中をフリーウェイが無限に延びる。よくもこんな立派な道路がこんな砂漠の中に作られたものだ、とただ感嘆するばかりである。砂漠と書いたが、日本人の既成概念で想像すれば少々誤解を生じるかも知れない。というのは、日本人が「砂漠」と言う時、全く砂ばかりの不毛の地をイメージとして定着しているからだ。しかし実際には、砂漠は2種類ある。私たちの走るこの砂漠は“high desert”と呼ばれ、それに対してもう1つは“low desert”と呼ばれる。“high desert”は低い草がよく生えており、一方全くの砂漠は“low desert”という。ともかく砂漠が地平線と結ばれているのである。

サンタフェ鉄道の線路と並んで走ることがしばしばあった。たまたま汽車と並ぶこともあった。それは貨物列車で、ずいぶんと貨車を連結していた。あまりに長いので、好奇心と暇つぶしから数えてみた。何と98輛編成であった……。

ギャラップを前後する頃から、窓外の景色はまたさらに変化の度を加えて行った。“low desert”に巨大な奇岩も目につくようになった。そして、いわゆるゴウスト・タウンなども時たま通り過ぎる。さらにはインディアンの保留地 (reservation) も見える。本来はアメリカの原住民、したがって地主であるはずのインディアンたちが移住者たちによって追われ虐殺され、今はその数も減少して、こうした不毛の保留地に押し込められて細々とした生活を強いられていることは周知の事実である。なるほどアメリカの歴史は、白人の視点に立って眺めれば、輝かしいイヴェントの連続であったかに見える。しかし、黒人、インディアン、東洋系アメリカ人といった下層市民階級の自己意識の昂揚は、そういう白人に押しつけられたアメリカ史を否定した。それ

によって「白人によるアメリカ史」の我々自身の既成概念もくつがえされ、大きな変更の必要を生じたのである。このアメリカ史観の矛盾こそが、そのままアメリカの内包するさまざまな問題を象徴しているように思われる。既成のアメリカ史と、新しく指摘され、強調されている「屈辱と怒りのアメリカ史」との間には埋めがたい溝が横たわっているように見える。そのギャップをアメリカは真に越えることができるのであろうか？

11時35分にウインスロー（Winslow）を通過する頃から山が目立ち始めた。ニューヨークからワシントンに向かう時もそうだったが、もうすぐフラッグスタッフだという時にまたもやすごい夕立がバスを襲った。その様子は前にも述べたのでここでは省くが、それにしてもたまげたものではある。しかもそれは一時的で、5分も走ると全く降っていないところもあるのだ。

12時55分、ようやく目的地フラッグスタッフに到着した。それは、これまで見慣れて来た“dull plain”とも“desert”とも打って変わった、山間に開けた小ぢんまりとした町である。道路は広く、基盤の目のごとく整い、公害など想像もつかぬ、静かな美しい山の町である。近くに望めるサンフランシスコ山の海拔が3,900メートルで、この町自体も2千メートル以上はあるだろうから、その清涼な大気がバスを降りた途端に肌に伝わって来たのも当然である。

私たちがフラッグスタッフのバス・ディーポウに降り立った時にも、雨はまだ少し降っていた。宿舎のウェザーフォードホテル（Weatherford Hotel）は、このディーポウから徒歩でほんの2、3分の、3階建てのレンガ造りの小ぢんまりとしたホテルであった。その3階の1室にS先生と落ち着いて、まもなくシャワーを浴びてデンヴァーより17時間の疲れをさっぱりと流した。

小ぢんまりとまとまった閑静な町自体が気に入って、私はS先生としばらく通りを散歩した。人口わずかに2万4千、北アリゾナ大学があってその学生数約3千を含めても2万7千程度の町だから、別にこれとって見るべきものもない。ただ、この町が知られるのは、何と云ってもやはり「グランド・キャニオンへの入口の町」ということであろう。小さなパンフレットに見る町の紹介文には“Family Vacation Wonderland”とか“Scenic Center of the Southwest”と出ており、あくまでもグランド・キャニオンに支えられている。ただ、町の行事としては“The Pow-Wow, every July 4, is a colorful event. Indians from the Southwest travel to Flagstaff to participate in Rodeos, Parades, Dancing and Trading.”が特筆されるだけである。

町には、したがって高層ビルなど皆無に等しい。私たちのホテルが高い方で、ほとんどが平屋ないし2階建てで、広い道路の両側に沿って並んでいるので、西部劇によく登場した西部の町のイメージが浮かぶ。スーパーまで歩く途中にモダンな1階建てのビルがあった。よく見ると、EMPLOYMENT SECURITY COMMISSION OF ARIZONAとある。いわゆる「職業安定所」の類いであろう。

また、私たちのホテルの近辺には中華料理店が多い。ホテルに隣接するホテル直営のカフェがあって、ここで食事をしたが、ここも中華料理がメニューの主たる部分を占めており、店をやっている人たちも中国系のものであった。

S先生と私は、スーパーで買い込んだビールを睡眠薬に明日のグランド・キャニオンを夢見た。

●グランド・キャニオン

滞米の期間ももう残り少なくなった。8月25日の朝は前日の午後の曇り空が一変して、綺麗に

晴れ上がっていた。高地のせい、窓を開けて取り入れた朝の空気は冷ややかに澄んでいた。その時、期待に胸を膨らませて来たグランド・キャニオン見物の成功を私は確信した。

このホテルの3階からフラッグスタッフを囲んでいるように見える高い山脈^{やまなみ}が望める。前述のごとくフラッグスタッフには10階も20階もというような高層ビルが皆無なので、この3階で十分見晴らしがよい。ちょうどここから3千9百メートルのサンフランシスコ山が手に取るように眺められる。英語のパンフレットには“San Francisco Peaks”となっているものもある。なるほど峰がいくつかある。それはともかく、何と美しい姿であろう。特にこの早朝の清澄な大気に包まれたあの雄姿は……。山そのものが新鮮な藍色である。稜線のあたりには雲はなく、手前になるにつれて薄い雲が漂っている。このサンフランシスコ山の近景は、私のこれまで見た山でも最も印象的な瑞々しさを秘めていた。

さて、いよいよ9時にバスがグランド・キャニオンに向けて出発した。少なからず胸が踊った。フラッグスタッフはキャニオンへの入口の町だと聞いていたし、実際地図を見ても、もう少し西のウィリアムス（Williams）という町とともに、キャニオンへは最短距離にある町である。だからまず30分もあれば行き着けるものと思っていたが、それは大きな誤算であった。フラッグスタッフからキャニオンまでは実に79マイル（126余キロ）もあるのだ。平均時速90キロで行くとしても、まず1時間半はかかるだろう。何度も味わったことだが、この時も大陸の大きさをつくづく知らされたものである。

フラッグスタッフを離れ、山林の合間を縫ってバスは徐々にスピードを上げる。白樺の林がしばらく続く。朝なので木々もしっとりとした緑を保っている。松や西洋杉も茂っている。そういった林を抜けると、今度は広大な原野に出る。そこからはもう背の高い樹木はほとんど見えない。低い灌木類が荒野に延々と広がっている。いったいこれがわれわれの住む地球なのか、と我とわが身を疑うほど、窓の左右どちらを見ても、こんな原野が地平線のかなたまで続いているのだ。私はあの先あたりがキャニオンなのであろうか、とただ気を揉むばかりであった。

この広大な原野を私たちのバスが走っているハイウェイも、やはり地平線のかなたまで延びて消えている。このハイウェイの両側の灌木類の生えた原野のところどころに大きな看板が立っている。そしてそこには「アリゾナの土地を買って富裕におなりなさい」といった宣伝文句が並んでいる。建物（？）と言え、白地に黒い文字の並ぶこれらの看板のみなのである。要するに、この広大な土地を地価の安い今のうちにたんまりと買い込んで、あとで大もうけをしてみろという宣伝文句なのだ。私も初めてこれらの看板を見た時には、なるほどいいアイデアだ、と迂闊^{うかつ}に思ったりした。だが、こんな原野に数百エーカーの土地を買い込んで、いったい何をしようというのだ。孫の代になって地価が高騰するということだろうか。その代になって高騰することが確実に保証されるなら、あるいはすぐにでも人々は買い込むかも知れない。しかし、フラッグスタッフの町ですらあんなに小さな美しい山間の町なのだ。そこからさらに車で1時間もの、しかも家1軒見当たらない、ただ広漠たる荒野に一片の土地を買ってみてもあまり意味はないだろう。自分がそこに家を建てて住めるわけなし、そうかといって、ここ数年のうちに（いや10年、20年先にでも）地価が急に5、6倍にも高騰するのを期待することも不可能に近いのだから。

フラッグスタッフを発って1時間半後、10時半ようやく私たちは夢にまで見たグランド・キャニオンの Visitor Center である Bright Angel Lodge の前に降り立った。この丸太と石とで

きたロッジは、少し離れた El Tovar Hotel やいくつかの山小屋とともに、キャニオン見学者の憩いの場であり、キャニオン観光の中心である。中にはさまざまな設備が整っている。結構広い curio-gift shop と呼ばれるみやげ物売場、理髪店に美容室、カクテル・ラウンジ、食堂、そしてガレージから laundry service まで利用できるという非常に行き届いた施設である。

みやげ物等についてはあと回しにして、ともかくキャニオンの偉観に接してみよう。このロッジのすぐ裏手に壮大なキャニオンが横たわっているはずである。それでこのロッジを通り抜け、その裏手に足を踏み出した途端、私は初めてのキャニオン訪問者が誰もそうするであろうように大きく息を飲んだのであった。フラッグスタッフからここまでやって来る途中の広大な原野を走りながら、いったいこれが本当にわれわれの住む地球なのだろうかと目を疑ったのだが、今キャニオンを眼前にして、その時の数倍の驚嘆が私の全身を揺すったのである。「筆舌に尽くし難い」とか「言語に絶する」という表現があるが、とてもそれくらいでは収まらない。大自然というものの存在、そしてそれを前にした人間存在の何と小さいことか！ 同時に公害とか戦争といった数々の人間の苦悩や憎悪も、このキャニオンを前にしては何と些細なことには見えないうであろう。

コロラド川（The Colorado River）の急流が何百万年（地質学者によれば7百～9百万年）もかかって刻んだその年輪をついに私は目の当たりに望むことができたのである。われわれ凡人にはちょっと想像を絶する数字だ。しかしこのキャニオンを見た上でそういう数字を知らされれば「そんなのかな」とか「そんなのだろう」と漠然とはあるが、うなずくことができる。普通の河川をちょっと考えてみれば、それがいかに急流であろうとも、これだけの壮観極まるキャニオンに変貌させるには2千年や5千年ではまず無理だろうということが容易に推察できるのだから。

The Bright Angel Lodge のあたりで海拔2,100メートル、そしてここからはるか眼下の谷底（今もその急流に土砂を含んで流れるコロラド川）までが約1,600メートル（実にエンパイア・ステイト・ビルの4倍に当たる）の深さがある。さらに川幅というのか、この大渓谷のこちら側とはるか彼方に見える対岸までの長さが何とサンフランシスコのゴールデン・ゲイト・ブリッジ（全長2,825メートル）の約7.5倍（約21キロ）という驚異的な数字を知らされれば、誰もその規模の見当がつかぬだろう。もう少し数字を提示してみよう。このキャニオンの総延長距離が何と217マイル（370.2キロ）で、それはおよそ東京一名古屋間の距離に匹敵するというから開いた口が塞がらない。まだある。先にこの渓谷の幅がこのあたりでは20キロ余りと書いたが、狭いところで14キロ余り、広いところになると、実に30数キロにも及んでいる。気の遠くなるような渓谷幅である。

数百万年前にはコロラド川もおそらくは平坦な台地を流れる平凡な一河川にすぎなかったであろう。それが、地形や川の流れ、雨、風、熱、雪、霜、そして時が、かくも巨大な渓谷を刻んだのだ。ありとあらゆる条件が集中・蓄積することによって、今日のグランド・キャニオンは誕生したのだ。ロッジの裏手の展望台にはかなりの観光客がこの偉観に見とれていた。超ミニをはいた女の子、数組のカップルズ、半ズボンをはいた学生、長い髭を生やした若者……さまざまな人々がこのキャニオンに集まって来ていた。しかし、彼らの人種、民族、世代、性別、言語等の差異にもかかわらず、キャニオンを目前にした時のその反応の仕方はほぼ一様であった。

ところでキャニオンそのものは、風化されたもろそうな断層を持つ山が無数に谷底から頭を伸ばしており、したがっていわゆる普通の単純な深い渓谷といったものでは毛頭ない。それらの山

を throne とか point とか temple と呼んでいる。これらのそれぞれが皆、ちょうど木における年輪のように見事に断層を露出している。これをもってキャニオンがどのくらいの歳月を経て、今日に至ったかを推断することができるのだろう。これらの山がによきによきと無数に突き出ているのと、対岸がはるかかなたにあるのとで、いったいこれがキャニオン——渓谷なのかと目を疑うほどである。大自然による計り知れない浸食力に全く圧倒されてしまう。

キャニオン全体の色はと言えば、藤色に近い色調を帯びている。しかし常時そうではないらしい。この渓谷を吹き荒れる風が常にあの無数の山を浸食しており、この風によって石灰岩や砂岩は脆くも砂となって谷間に飛び散るのである。この砂によってもキャニオンの色合いは大大変わる。さらには空の雲によっても大きく異なる。この広大なキャニオン上空に雲が走る時、その雲がああ無数の山やその合間に大きな影を落とし、それがまた違った不思議な色をキャニオン全体に与えるのだ。雲の多少によってもまた違うし、あるいは朝、昼、夕刻、夜によってもずいぶん異なってくる。キャニオンが計り知れない魅力を秘めている由縁である。

残念ながら時間の都合でできなかったが、延々と谷底に向かって曲がりくねりつつ下りているトレイル (trail) をロバに乗ってあの1,600メートル直下のコロラド川の淵までスリリングな旅をするというチャンスがある。無論その費用が14ドル（約5千円）と経済的負担が大きいことも確かだが、そんなことよりやはり時間的に実現不可能である。というのは、Plateau Point (12 miles round trip) まで往復旅行するのに朝9時に出発したとしても、もどって来るのは午後4時なのだ。まる1日かかるとの旅である。いろいろと興味ある旅に違いないが、まず時間がそれを許してくれなかった。

したがって“Trail Trip into the Canyon”が不可能なら、せめて“The Grand Canyon Rim Drive”というのをやろうということになった。すなわち、

“…… a famous motor tour of the South Rim, the one sightseeing trip every visitor should take. For nearly seventy miles the easy-riding motor coaches operated by well trained driver-guides follow scenic routes through the fragrant forests, emerging at short intervals upon startling Canyon views. …… motor watches leave El Tovar Hotel and Bright Angel Lodge, traveling westward over Hermit's Rim Road only the brink of the chasm. Stops are made at Trail View, Hopi and Pima Points —— each offering its own superb view —— and finally at Hermit's Rest, a unique cliff house of Canyon boulders with rustic lounge, great fireplace and observation porch, an attraction in itself. During April 1 through October 31, this tour also is available as an Afternoon Drive.”

である。デラックスバスに乗って、私たちはキャニオン沿いにスリルある往復2時間のツアーを楽しんだのだった。崖つ縁ぎりぎりの舗装道路をテンガロンハットをかぶったイキナスタイルの運転手にガイドされ（ここでもガイド嬢はいない）、時々止まっては設けられた展望台から雄大なキャニオンをじっくりといろんな角度から味わうのである。実際キャニオンの雄大さ、美しさ、神秘さ等をいくら誇張しても誇張しすぎることがないだろうと思う。夢にまで見たグランド・キャニオンは、決して私を失望させることなどなかった。

1時に Bright Angel Lodge の前を発ち、3時にまたもと来た道をもどって来たが、フラッグスタッフに帰るバスが出る5時までの2時間は、みやげの物色に忙しかった。実はこの年（1969

年)は、偶然にもグランド・キャニオンが国立公園に指定されて50周年を迎え、それを記念し売り出された美しいメダルが私のみやげ物の1つに加わった。

●一路サンフランシスコへ

予定通り6時半過ぎに、またフラッグスタッフの町へともどって来た。夕食を取ったりサンタフェ鉄道のフラッグスタッフ駅まで散歩したりしながら、サンフランシスコ行きのバスの発車時間までを過ごした。フラッグスタッフ駅はその待合室も構内も閑散としていた。駅員は駅舎の規模に反比例し、わずかに2人しか見えない。それも、発着時刻表を見てなるほどと思った。というのは、上り、下り合わせて1日7回しか停車しないのだから。構内には日本のようにレールより数段高いプラットホームはない。わずかに15ないし20センチほどの高さにすぎない。……

フラッグスタッフは小ぢんまりとした非常に美しい町で、私の好きなアメリカの町の1つになるだろう。一段と重くなったスーツケースを引きずるように下げて、私たちはバスディーポウへと急いだ。そして7時50分、ネオンが美しく光る夜のフラッグスタッフを離れた。もう乗り換えなしで、あとはそのままサンフランシスコまで走り続けるのである。

もうすぐ旅の果てサンフランシスコなのだと思うと、疲労にもかかわらずなかなか寝つけず、暗い窓外の夜に目をやりながらバスに揺られた。午前零時頃にアリゾナを離れてカリフォルニアに入ったことを知らされ感激を覚えた。しかし窓外の暗闇がその感激をかなり抑えた。

2時45分にバーストウ (Barstow) に20分停車、このあたりでは眠い目をこすりこすりトイレに行くのがやつとであった。しかしバスが再び動き出すと、またしばらくは寝つけずに窓外を見つめた。外は遠くまではとても見えないが、明らかに砂漠の中を走っていた。モハーベ (Mojave) 砂漠だ。中西部のような砂漠とは違う。いわゆる私たち日本人の直感的イメージとしての砂漠が延々と続くのである。夜の暗さの中に、道端の砂がほんのりと白く浮き立つように見えた。……

5時15分、ベイカーズフィールド (Bakersfield) に到着。もうこの頃になるとそろそろ外が白み始め、やがて明るさが増すにつれて、私はカリフォルニアにいることの実感を強くしていった。果実・野菜の王国カリフォルニアについて来たのだ。

7時20分にフレズノ (Fresno) に1時間近く停車して朝食を取った際、バスのフロントガラスをよく見ると、夜の間に押し潰された数知れぬ小さな虫が死骸となってガラス全体を汚していた。それは、バスのスピードを物語る何よりの証拠であった。

ところでこのあたり一帯は、昔から東側のシェラネヴァダ (Sierra Nevada) 山脈と西側の海岸山脈とに挟まれた絶好の農作地帯として知られてきた。なるほど道路の両側のどこを見ても至るところ、この肥沃な大地には果実や野菜が豊かに栽培されている。必然スタインベックの『怒りの葡萄』が思い起こされるのだった。

10時20分、モデストウ (Modesto) を出てまもなく、向かって右手に緑ならぬ目も覚めんばかりの黄金色の丘の連なりが現われた。緑の丘は知っているが、こんな黄色一色の丘なんて初めてだ。まさに“golden state”である。そのそばを、そしてその合間を縫ってバスは快走する。陽気な運転手は、雨期の2月には緑だが、今8月は乾期だからこんな色をしているのだ、と親切に説明してくれた。

バスは、終着サンフランシスコに刻々と近づいていた。オークランドのアップタウンの住宅街がしばらく続くと、やがて美しいサンフランシスコ湾にかかった、オークランドとサンフランシスコとを結ぶ世界一長い（全長13.2キロに及ぶ）ベイ・ブリッジ（Bay Bridge）に差し掛かった（この橋は上下2階建てになっており、上はサンフランシスコ行き、下は逆にオークランド行きという珍しい橋である）。5車線の道路も全く快適そのものだ。橋を渡って行くにつれて、窓の左右には素晴らしいサンフランシスコ湾の展望が開けて来た。右手前方はるかにあの金門橋（Golden Gate Bridge）が、そしてついにはサンフランシスコの街が、摩天楼が、ビジネス街が、起伏の多い街並みが手に取るように窓を通して現われた。サンフランシスコなのだ！ アメリカ本土最西端、この旅の終着地点サンフランシスコに私たちは着いたのだ。フラッグスタッフより実に17時間の旅がこの時終わりを告げた。

1時前にバス・ターミナルに降り立ったが、宿舎が少し遠いので、あの陽気な運転手は親切にも私たちをホテルまで送る取り計らいをしてくれた。私たちがホテル・セネット（Hotel Senate）の1室に入ったのはそれからまもなくのことであった。それにしても、ベイ・ブリッジからバス・ターミナルに降り立つまでの窓外の光景には全く声にならないほどの感嘆の叫びを上げたことであった。フレッドが「サンフランシスコはアメリカで最も美しい街だ」といつか讚美していたのを思い出し、私はふと口もとを綻ばせた。日本の冬空のように空が澄み切っていたためもあるが、それにしても何という美しい街なのか。大陸横断旅行の終着地としては抜群に幸運であった。

●チンチン電車と坂の街

長い長い旅——シカゴを発って以来のバスの乗車時間は60時間を優に越した——の果てに着いたサンフランシスコの翌日は、もう滞米の最終日であった。予定通り行けば明日の朝6時にはもうホテルを出、8時にはオークランドの空港を飛び立つはずだ。そう思うと、この1日が非常に貴重なものに思われ、私はS先生、M夫人、それに女子大生のF君と一緒に美しい市内をできるだけ巡り歩くことに決めた。結果的には行動範囲はさほど広くはならなかったけれど、とても興味あるショート・トゥリップで、私にとって2ヶ月の疲労を十二分に癒してくれる little outing（息抜き）となった。

私たちは、まずユニオン広場（Union Square）へと歩いた。通りの両側には、大小さまざまな店が軒を並べている。ストリップ小屋の怪し気な看板やポスターも露骨に目に入って来る。いくつか角を曲がったある通りに面した商店街に宝石・貴金属類を売る店がいくつか並んでいたの、しばらく物色した。そのうちのある店を覗いてみたところ、それらの宝石類がべらぼうに安い。それに釣られてF君はネックレスを買ってしまった。もうかなり年老いたその女主人はこんなことを言った。

「実はうちの主人は癌に冒されて、あといくばくもない命なんです。それで彼は、この店を処分するために皆さんに安くお分けしているのです。……」

私たちは、それは気の毒にと深い同情を示し、その同情も手伝ってかF君はネックレスを買ったのであった。ところが、その2軒置いた隣りのある確かな店に入ってそのことが話題になった時、「ああ、あそこはいか様師ですよ。ついこの間もそれがばれて警察に捕まり、店をやめるよ

うにと勧告されたんです」と、上品そうな女主人が事の真相を語ってくれた。F君の苦虫を噛み潰したような顔が逆に気の毒でならなかった。

ユニオン広場は、そんなに大きな規模ではなくて、小ぢんまりとした美しい広場であった。高いビルに囲まれてよけい狭く感じられるが、市民の憩いの場としては気持ちのいい広場だ。その手入れの行き届いた緑ははつらつとして、カリフォルニアを象徴しているようだ。「ユニオン広場」と刻まれた石の上にはギターを抱えた長髪の若者が1人口ずさんでいた。広場に足を踏み入れると、そこには多くの市民が楽しそうに憩っている。色取りどりの花壇のそばでは初老の紳士が風景をデッサンしており、その足もとでは鳩が生き生きと群れている。のどかな朝のユニオン広場であった。

さて、このユニオン広場に面したパウエル通り（Powell Street）を名物のチンチン電車が走っていた。サンフランシスコの訪問者なら誰でもそうするように、私たち4人も好奇心からこの名物電車に乗ってみることにした。乗車のもう1つの理由は、これに乗ればそのまま目的地のフィッシャーマンズ・ウォーフ（Fisherman's Wharf）まで行けるからである。チンチン電車をCable Carと記したが、周知の通りサンフランシスコは坂、しかも勾配の急な坂の多いことで有名な街である。（そのことがこの街のいっそうの発展にブレーキをかける一因になっているようだが、それはともかくとして）それも普通の電車が登り切れるような勾配ではない。すごい勾配なのだ。そこで電車をロープで引っぱり上げるのである。ちょっと見ると電車かなと思うが、よく見ると、アスファルト舗道に敷かれたレールの間に溝が掘られていて、その中をロープが走っており、一応ケーブル・カーと同じ仕組みになっている。Cable Carと呼ばれる由縁である。

ところでこのチンチン電車の外観が、もう今は廃止されたが、京都市の北野線を走っていたあの名物のチンチン電車によく似ている。京都では市電は、交通ラッシュの邪魔物扱いにされ、保存の要望の声も空しく、ついに廃止に至ったが、サンフランシスコではものの捉え方が少し違うようだ。この老いた、いわゆる時代遅れのチンチン電車が珍重されているのである。大きな格好のいい乗用車とは似ても似つかぬ旧物だが、市民はむしろそれを楽しみ、保存の意気に燃えているようにさえ見える。京都の場合、古い物は世界でも珍しいほど数多く揃っているのに、チンチン電車の1つや2つ廃止されても平気なのかも知れないが、しかしかにかに古く、時代に即応しなくなったからと言って、すぐに廃止してしまうというのもどうだろう。単に懐古趣味だとかセンチメンタリズムだと片づけてしまってよいものかと思う。そんなふうにして古い遺産も少しずつ廃物化されてしまう危惧があるし、現にいくつもその例が見られる。保存の心は、近代化とその調和の中で常に大切に持ち続けたいものである。モダンなビルの合間にあってよく調和し、しかも市民の保存の心に支えられたサンフランシスコのチンチン電車は非常に幸せだと思う。

坂を登り下りするチンチン電車にはどれ人も人が溢れていた。アメリカに来る前に、電車からはみ出て乗っている人たちの写真や絵はがきを見て、「ちょっとオーバーだ、広告だろう」と半信半疑だった。ずいぶんはみ出して、出入口の手摺りに掴まって乗っているのである。ところが、あの写真は誇大でも何でもなかったのだ。ユニオン広場を出て、私たちもその満員の電車に乗ってみた。どうにか入口の手摺りを掴んだ途端に、電車はゴトゴトと走り出した。「ひどいものだ、まだ中に入っていないのに」と少々ムツとして、中の方へ詰めてくれと押してみた。すると、車掌に押すなど叱られてしまった。何だか変な感じであった。日本でならまず逆であろう。「ずっ

と中の方へお詰め下さい」とか「満員ですから次の電車にして下さい」といった車掌の声が返って来るに違いない。結局、次の停留所まで必死に手摺りにしがみついているしなければならなかった。だが、電車は何の心配もしてくれずに悠々と走って行ったのだった。

電車は徐々に坂を登って行く。しばらくはゆるやかな勾配だったが、そのうちに急勾配に差し掛かる。停留所に止まって何人が降りたので、私たちはようやく中の方へと入ることができてホッとした。車掌から切符（乗車1回に付き25セント）を受け取った。それは薄っぺらくて細長い淡い水色の切符で、SAN FRANCISCO MUNICIPAL RAILWAY という名称がいちばん上に印刷され、あとは日付、年号等が記されている。

運転席というか、運転操作というのか、これがまた非常に興味深い。普通の電車の場合、運転席は車体の前部と後部にあるが、このチンチン電車の運転操作位置（運転手の座る席もないので、運転席とは呼べないだろう）は、ちょうど真ん中あたりにあるのだ。そして非常に力の強そうな大柄の運転手が、長い柄のような鉄の棒を押ししたり引いたりするのである。それによってブレーキをゆるめてロープに引かせたり、あるいはブレーキをかけたりするわけである。とても小男にはできる仕事ではない。力の強い大男にしかできない、われわれにはまさに至難としか言えぬ仕事であろう。

坂が相当な傾斜を伴っていることは、坂の頂の1つに至ると容易にわかる。先ほど電車に乗ったユニオン広場のあたりが眼下に迫り来るように見えるのである。そして有名なチャイナ・タウンのあたりに達した時が坂の最頂点で、ビルの合間にベイ・ブリッジのほんの一部が見えた。今はここでは降りず、取りあえずフィッシャーマンズ・ウォーフまで行き、チャイナ・タウンには帰途立ち寄ることにしよう。

やがて電車は坂を下り始めた。サンフランシスコ湾と対岸のマリン郡がかなたにはっきりと望める。あれだけ離れた海を望めるのは、このあたりがいかに高いか、すなわち坂の急勾配をも物語っていることになるだろう。運転手が大粒の汗をかいて鉄の棒を引く姿が印象的であった。

坂を下り切ったところが終着フィッシャーマンズ・ウォーフである。チンチン電車は“turntable”と呼ばれる回転台でぐるりと向きを変えて、またもと来た道をもどって行った。それを見送るやいなや、海、魚、蟹などの匂いがプーンと鼻をついた。文字通りフィッシャーマンズ・ウォーフである。ウィークデイだが、なかなかの活気と賑わいを見せている。魚屋や料理店が軒を並べ、新鮮そのものといった魚貝類が私たちの目を楽ませしてくれる。店主や店員たちが威勢よく声をかけているところなどは日本にいる錯覚を覚え、親近感を抱いた。

乗用車が何十台と駐車しているところを通って海に出た。サンフランシスコの街の最北端の1つである。はるか右手の方にはベイ・ブリッジが望まれる。水が奇麗で、ヨットの白帆がいくつか揺れ、モーターボートが白い航跡を残して勢いよく走り過ぎて行くのを見るのは実に爽快だ。空には雲など一片も見当たらない。風がやや強いが、快晴で空気がうまいので苦にならない。

私たちは先ほどのずらりと並んだ店頭のちょうど裏手にある、いわゆるフィッシャーマンズ・ウォーフにしばらくたたずんだ。そこはまさに1枚の生きた絵であった。全く見事と言うほかない。実にカラフルである。白やブルーの小さな漁船やヨットが何十艘となく波止場につけられている。風に震える水面に林立するマストとそれらの白やブルーが映る光景は、息をのむほど鮮やかである。そしてマストの向こうにはふんわりと雲がかかって（サンフランシスコで雲を見たのは

この時限りだった）見分けにくいのが、紛れもなくあの金門橋の赤い橋柱が覗いていた。このフィッシャーマンズ・ウォーフは、心の片隅にしまっておきたい大切な絵である。

帰途につこうとチンチン電車の停留所に向かう時私が強い関心を抱いたのは、街角でアングラ新聞（underground paper）を売る若者たちの姿であった。セックス解放を叫ぶものだけに、男女の結合の写真をズバリ載せているのにはやはり驚いてしまった。病める現代アメリカの表面にのみ現われた膿を彼らが象徴・代弁しているようにも思えるし、彼ら自身の主張するように、それこそが最も自然な人間の生き方であるようにも思われる。……

私たちは坂の頂上付近でチンチン電車を降りて、そこからの眺望を楽しんだ。ここから電車の走っている大通りを東に折れ、チャイナ・タウンの方へと急勾配の坂道をゆっくりと下り始めた。その時、サンフランシスコの美しさは確かに空の青さに依存する点が大であることを改めて考えてみたことであった。

チャイナ・タウンは、さすが欧米一を誇るだけあって、大きく賑やかである。中国人専用の小学校や中学校まで完備している。ニューヨークのチャイナ・タウンとは、規模においても清潔さにおいても、まず比較にならない。ごみでいっぱい通りなど、ここでは全く信じられない。私たちは下って来た坂道を適当に左に折れた。いろんな店が並んでいる中で、「叙香園」というレストランに入った。無論中華料理店である。そこで「ヌードル・イン・スープ」、いわゆる日本のラーメンを食べた。「ラーメン」よりもっと油っ濃く、味もまざるまざるであった。

チャイナ・タウンを散策後、私たちはぶらぶらともの停留所へともどり、チンチン電車で揺られてユニオン広場の方へと急勾配の坂をゆっくりと下って行った。サンフランシスコの快いリトル・アウティングであった。

8月28日木曜日の朝は4時に目覚めた。まだ薄暗い窓外には街灯が寂しく光っていた。そして6時になると、バスがホテルの前を発ってオークランド空港へと向かった。朝の空気は涼しいというより肌寒かった。サンフランシスコでは早朝に限らず一日中涼しいのである。全く夏という感じがしない。日差しは「暖かい」と言うべきである。しかも年中こういう気候だという（地中海性気候）。フレッドやマリリンが口を揃えて「いつかサンフランシスコに住んでみたい」、「サンフランシスコはアメリカで最も美しい街」と言っていたのがわかるような気もした。

さて出国手続きも無事済んで、いよいよ9時22分、澄み切った朝空にエンジンの音を高めながらWAWのジェット機はオークランド空港を飛び立ち、一路羽田（アンカレッジ経由）へと向かった。小さな丸窓からサンフランシスコ市街やさざ波の美しいサンフランシスコ湾、堀江青年が太平洋横断の後その下をくぐったというあの名橋ゴールデン・ゲイト・ブリッジ、そして雄大な太平洋が眼下はるかに小さくなって行った。

〔留学記の連載を終えて〕

1969年当時としてはまだ珍しかった弱冠25歳の高校英語教師が初めて渡米して研修やホーム・ステイ等の貴重な機会に恵まれた2ヵ月間に関する留学記の掲載も、最終のIVをもって終了した。

あれ依頼半世紀を迎えようとしている2018年だが、さまざまな点で隔世の感もする一方で、人

種差別・経済格差・大自然の有りよう等々については今日と大同小異の共通項も浮き彫りになっているのではないか、とも思われる。……

本Ⅳ章の「帰途の旅」の最終着地がサンフランシスコだったことには、あらためて奇縁というか奇遇を感じた。筆者がアメリカ作家J・ロンドン（1876-1916）研究を本格的に開始したのが1972年のことだったから、まだロンドンの「ロ」にも触れていない。1978年になってようやくロンドン研究とご縁でサンフランシスコを始めとするベイ・エリア（サンフランシスコ湾岸地域）を訪れ、以来留学・調査・「J・ロンドンへの旅」の企画・案内等で頻繁に（20数回も）滞在をくり返してきた。そして、このベイ・エリアがアメリカでは最高の、いや、世界でも指折りの素晴らしい景観・地勢・気候・観光スポット等々に恵まれた所と憚りなく申せよう。筆者自身、訪ねるたびに新たな発見の喜びにどれほど胸躍らせてきたことだろう。……

最後に、“若気の至り”の留学記を4回にも分けて連載する機会を頂いた経済学会に厚く御礼申しあげたい。

（2017年11月吉日 記）