

金髪・ブルーアイがたくさんいるアメリカに行つて来た。毎年、アメリカ、もしくはアメリカ領に行つて、今年の冬はあの武漢関連騒ぎで行かなかつた、というが無理して行つてもウエルカム状態にはならなかつただろう。

勝敗を決めるもの

アメリカ国内線でもデルタのファーストクラスを利用した。と言えば聞こえはいいが、フルフラットになる国際線のビジネスクラスのほうが明らかに良いシートだ。では、なぜ国内線をファーストクラスで利用したのか。もちろん理由がある。アメリカから日本に運ぶ物がある。それを2個のスーツケースに入れて運ぶ必要があつたからだ。

デルタのホームページによると特定会員以外がメインキャビン（エコノミー）を利用する場合に預け荷物があると、50ポンドごとに30ドル、2個目は40ドル支払うことになる。だが、ファーストクラスを利用して、それらのスーツケースを国際線に乗り換えると30kg×3個まで無料で運べるのだ。

もし国際線、アメリカ国内線をエコノミーで利用して3個のスーツケースを移動させたら、1回に付きおよそ30ドルだったり、40ドル×個

数×行程分（乗り継ぎは除く）が追加されたり、ゾツとする料金が発生する。それならはじめから良い席に乗りましょうとなる。

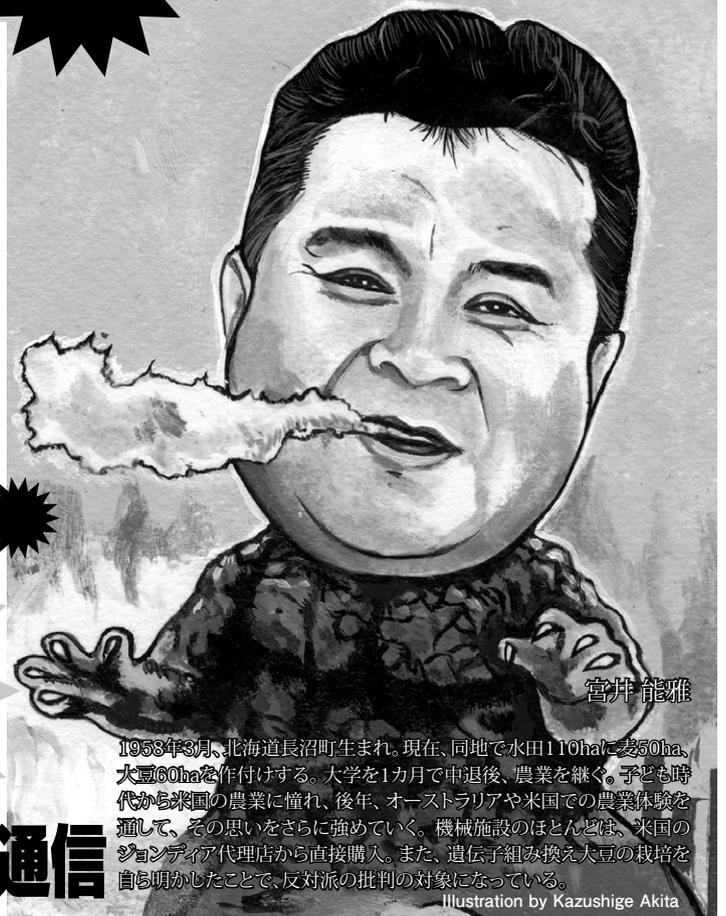
どのような権力を持ったものがノサバツテいても、そしてなんと云おうとアメリカで起きたビジネス習慣は間違いなく日本に影響を及ぼすことになる。日本の大手ラインも近い将来には1個目から料金が発生することになるでしょうね。

さてここからは2年前のアメリカ本土話に戻る。参加者は北見市（カーリングの常呂だけ）の農家の息子、妻の従妹の子供（同じく北見市、常呂）、音更町の農家と私の4名になる。私がLAの知り合いの所にいる間、みんなにはラสบガスで偽りのエンターテインメントを楽しんでいたのだ。

先月号では、1998年2月18日以来2度目のアイオワ州のBS（ブリヂストン・タイヤ）工場を訪れ、昼食にはモンゴルBBQをご馳走になり、FS（ファイヤーストーン・タイヤ）を買収してからの苦難とそ

金髪・ブルーアイに会いに行けない!(2)

Vol.149



宮井 能雅

1958年3月、北海道長沼町生まれ。現在、同地で水田110haに麦50ha、大豆60haを作物する。大学を1カ月で中退後、農業を継ぐ。子ども時代から米国の農業に憧れ、後年、オーストラリアや米国での農業体験を通して、その思いをさらに強めていく。機械施設のほとんどは、米国のジョンディア代理店から直接購入。また、遺伝子組み換え大豆の栽培を自ら明かしたことで、反対派の批判の対象になっている。

Illustration by Kazushige Akita

の後の世界での活躍を目にすることができた。

我々は翌日に同じアイオワ州のウォータールーにあるジョンディア社のトラクター工場に向かった。私は5度目くらいの訪問になるが、何度来ても興奮する場所だ。工場の詳細は……たぶん極秘なのでみなさん自分で訪れてください。

残念なこともあった。工場のビジターセンターに約束の時間どおりに訪れる

オレにも 言わせる!

北海道長沼発 ヒール・ミヤイの憎まれ口通信

と、参加者全員が工場の歴史を15分ほどの映像で見ることになる。15年前に来た時は、1940年代の第二次大戦の頃にアメリカ陸軍のシャーマン戦車のトランスミッションを製造した映像を流していたが、今はなくなつたのだ。農業と戦争は関係なくないように思われるが、当時のアメリカは、人口の半分が農業人口だった。ここからは仮定になるが、最低でも半数の農場でライフルを所持していたであろう。となると200万から300万丁のライフルの射撃経験者が戦場に行くことになる。

そんな金髪・ブルーアイに狙われた我々の先人はそんな事情も知らずに、天皇陛下バンザイ!と言って戦わせられるのだから、祖国を守る代償は高かつたことになる。

テクノロジの蓄積の違いで勝敗が決まるのは、このご時世も当たり前のことだ。ちゃんと聞いているのか! 遺伝子組み換え否定主義者どもがつつ!

このウォータールーではもう一つ残念なことがあった。工場訪問の前日にホテルに入り食事をすることに。確かこの通りのこの角に中華レストランがあつたはずだが……なくなつてしまった。以前に4回ほど訪れたこの中華レストランは台湾

系の人があつてた。大阪で働いたこともあり、日本語をある程度話せる経営者だつた。

北海道の農家には必ずトヨタ車がある理由

ところでこの歳になつて気が付いたことがある。世田谷区の乗用車販売の半分はベンツ、BMW、ポロクソバーゲン、ボルボなどの国産車以外である。所得が高いから? 反日だから? いいえ、違います。右と左のワイパーが別々に動く、左後ろのディスクローターがブレーキを使つていないのに熱く真っ赤になる、冬にエンジンがかからない、調子が悪い、油が漏れる、異音がするなどの異常が発生すると、本来であれば人の生き死にに関わることになる。ところが、環状七号線のと真ん中で止まっても修理がすぐできるし、冬でも3時間後にカチン・カチンになつて凍死することもないからである。

北の文化の北海道では、そうはいかない。北海道の農家、農場では最低でも2台、なかには5台、6台の車を所有している者もいる。不思議なことに、あまたある車両メーカーでもトヨタ車が必要1台あるのが普通の光景だ。北海道では乗用車タイプであっても四輪駆動はあたりまえ

で、故障率、部品の供給や価格を総合的に考えるとトヨタ車になるのは当然だろう。死ぬ可能性が高い真冬の北海道で欧州車は最高だ!という、オメデタイ方はいない。

ところが農機具だと、ちょっと様子が違うのだ。アメリカでもすべての農家がジョンディア・トラクター・コンバインを所有している訳ではない。地域にもよるが、経営面積が大きい北西の中西部?(ミネソタ、ノースダコタ、サウスダコタ)あたりになると、トラクター、コンバインの70%はジョンディア製で、残りの30%はその他のメーカーになる。

当然、なかにはジョンディア嫌いもいるようだ。だがこの30%の非ジョンディア・ラバー農家であっても、プランターやチゼルプラウ、ディスクはジョンディア製を使っている農家が多い。つまり北西の中西部ではほとんどの農家は何かしらジョンディア製の農機具を使っていることになる。あれ? これって北海道の農家がトヨタ車を使うのと同じだ。

北海道では生きるか死ぬかの選択をしたくないので、普段の移動の足にトヨタを使い、来年生きるかどうかの選択をしなければならぬ金儲けの農業には色とりどりの車を選ぶのか……。どうしてか?

答えは簡単だ。まだまだ規模が小さいので、世田谷育ちのグルコサミン好きの選択できる住民の前頭葉程度に、ちよつと変わった海外物はなんでも良いと思つている小作人根性の持ち主がたっさりいるから。

ただアメリカ、カナダでも規模が小さい東部は日本と同じ感じである。日本の外の世界を知らない小作人根性の持ち主だけではないので、少しは救われるのではなからうか。

アメリカでは非ジョンディアのセールスは、ジョンディアは良い製品だけど高すぎるが、うちの製品は手ごろな価格で性能は同じだ、とウソをつく。日本では非ジョンディアのセールスマンは、うちの機械はジョンディアよりも良い製品だと大嘘を付く。これも日本の車のセールスと同じだ。ただ、このコラムを読んでいる未来が限られた40過ぎが外の世界を今さら見たところで、フェラーリにビック・マック(馬の耳に念仏)だろう。

あゝこんな人間たちと関わりを持ちたくないわ。せめて半分DNAを引き継いだ息子や娘に英語ではなく、イングリッシュを学んで外の世界を見せさせてあげると、もう少し豊かな老後が過ごせますよ。私ってなんて優しい人物なんだろう。