

# 「体験的人材育成論」

——知的生産のひとり旅から学ぶ旅行業界人育成法——

## 1. はじめに

私たちは長い年月の間に数多くの教育の機会を得てきたが、その実利的な効果となると案外役に立っていないことが多いのではないだろうか。なぜ折角貴重な時間と費用を注ぎ込みながら役立つ教育が施されないのであろうか。特に企業は、なぜさほど役にも立たない集合教育システムを頑固に踏襲しているのであろうか。

その最大の理由は、教育の実態に関する無知と基礎教育に対する保守的考えがあったからである。だが時代も変わり社会の要請も大きく変わってきた。とりわけ旅行業のように専門知識以外にもセンスと実践経験に裏打ちされたソフト的思考や、臨機応変な対応が求められるような業種では、マニュアルだけでは対処しきれないトラブルが目立って増えている。緊急時に現場で迅速な対応が求められているにも拘わらず、教育の実態は肝心な点で実践的な視点に欠け、単に知識と経験を伝えるだけで、相変わらず寺子屋教育の域を出ていないのが現実である。

私は自分の浅い経験ではあるが、効果を上げられず無駄の多い今日の教育を目の当たりにして、なぜ実利的な教育が行えないのかを考えてみた。その結果、旅行業界に限って言えば画一的な集合教育や、自己啓発に依存するという旧来型教育ではある種の限界があると感じた。机上の定型的な教育では骨太な社員を養成していくには余りにも臨場体験の機会が少ないのではないだろうか。いま最も望まれるのは臨場体験を重ねてそれを現場に敷衍する教育である。私はその臨場体験のひとつの手段として自発的な「**海外武者修行・知的生産のひとり旅**」という貴重な臨場体験の実践を若手社員教育の一環として採り入れるよう提唱したい。臨場感ほど感性に磨きをかけるものはない。赤裸々な臨場体験が伴わなければ、今日の旅行業界では本物の実利的教育にはならないと確信している。

## 2. 「体験的人材育成論」提唱の主旨

### 1) ひとり旅のきっかけ

ひとり旅を実践していた頃の私は、「**60年安保闘争**」に参加した学生時代の体験を引きずり、ベトナム戦争に対する興味や、発展途上国の宗主国に対する独立運動に関心が強かった。それがそれらの国々へのひとり旅の強い誘発剤となり、小田実のベストセラー「**何でも見てやろう**」が私の背中を押す触媒の役割を果たした。私は「チャレンジ」精神を抱いて、ひとり旅をしながら感覚的に感性と知的生産の智慧、処世術を掴み取っていった。

それらは後年旅行業界に奉職してみると、旅行業界人にとって最も必要な瞬時の判断力や決断力を育む原動力になっていると実感している。

## 2) 旅行業界的‘紺屋の白袴’

「海外武者修行」の効果についてはまだ旅行業界内にも理解と認識が足りないうえに、ひとり旅のような臨場体験を持った業界人が殆ど見当たらないという寂しい現実も知ることになった。悲しい哉、臨場体験を教えるべき指導者がいないという現状は旅行業界の底の浅さと先見性の欠如を物語っている。極限すれば、いまの旅行業界には本物の人材教育のためのビジョンや理念が欠落しているのだ。今後どのように骨太な人材養成に取り組み、いかに体系化した教育システムを構築していくのか、旅行業界を挙げて真剣に考えてみる必要があるのではないだろうか。

## 3) 学校教育の新しい試み

近年学校教育が内包するいくつかの問題点も顕在化して、今や学校教育も大きな岐路に立たされている。数年前から一部には野外学習の一環として、従来の夏休みのキャンプや、冬休み中のスキー、定番の修学旅行等の校外学習に加えて、一部にはボランティア活動や、「体験学習」とよぶ新しいフィールドワークをカリキュラムの中に組み込むようになった。

「体験学習」の目指すところは平素の教育現場では経験し難い「臨場学習」なるものを外の世界で体験させ、逞しい子どもを育成しようという主旨である。これは学校教育にとっては新しい画期的な試みである。この背景には、平成12年12月内閣総理大臣に提出された「教育改革国民会議」の最終報告にも指摘されたように、教育現場にもこれからの時代は一律主義、画一主義が生み出す、「マニュアル」人間では社会の第一線で充分能力を発揮出来ないという反省があったからであり、臨場に際して対処能力が大切であるとの共通の認識があったからである。況してや旅行業界の人材教育では、学校教育の現場より以上に体験学習的な要素が重視されて然るべきである。

## 3. 海外ひとり旅・先駆者の導き

そもそも私が海外ひとり旅へ踏出したのは、前記の通り時代的社会性と小田実のベストセラーが世に大きな話題を提供したことが大きな引き金になっている。同書を読み「目から鱗が落ちる」新鮮なショックを受けた私は、異質な文化に触れない内は人間として一人前ではないとすら思い、海外渡航自由化以前からひたすらどうしたら海外へ行って異質な文化に触れることが出来るだろうか、ただそれだけを考えていた。しかも著者は、若いときに出かけてこそ行くべき価値と意義があり、見返りが多いと説き、出来れば26歳まで

に出かけるべきだと主張していた。実際彼も26歳でアメリカへ留学し、その帰路ヨーロッパや、中東、アジア諸国を経て日本へ戻って来た。「遅れてはならじ・・・」それが当時の私の逸った気持であった。小田実が出立してすでに7年、私がひとり旅を実行したときにはすでに28歳になっていた。小田流に言うならすでに若者と呼ぶにはタイムアウトに近かった。後年、作家沢木耕太郎も小田実説に煽られるように26歳で沢木流海外ひとり旅へ旅立った。これが処女作「深夜特急」に結実した。

#### 4. 添乗業務に生かされたひとり旅

旅行業界に移ってから幸い、私はひとり旅の体験を仕事の中で生かす機会に恵まれるようになった。その過程で掴み取った円滑な対人関係の構築や、果敢的な判断力、説得力、そして会話力は、私の業務に寄与する大きな財産になった。

経験を重ねるにつれ現場における緊急時の対応策も自分なりに培っていった。それらは海外ひとり旅で平常心をもって下した決断から徐々に会得したものである。

- 1) 責任感と義務感の認識
- 2) 冷静沈着な折衝
- 3) 優先順位の選択（常に次善の策を模索する）
- 4) 時間<経過>の価値判断
- 5) 関係者の了解
- 6) ショックからの立ち直り具合

概ね上記6点を判断の基準に置き急場を脱出するよう心がけている。

海外添乗経験も100回を超えるといろいろ際どい場面に遭遇する。添乗員として恥ずべきことではあるが、過去の添乗中に顧客が大切な旅券を紛失したことが3度あった。その最大の試練は、東西冷戦下に国際列車で東欧圏国境近くの出国審査直前にひとりの顧客が旅券を紛失したことが判明し、その顧客とともに団体と別れ直ちに元来た道を引き返し、所定の手続きを終え数日遅れで団体に合流して幕引きをしたときである。どんな難題に立ち向かっても割合平常心で対処出来るのは、ひとり旅で若い頃に数多くの厳しい修羅場の臨場体験を積み重ねてきたことが大きな自信となっているからだと思う。

#### 5. ひとり旅のすすめと実践方法

私がひとり旅をした国々や、各都市はやや特異な所が多く、むしろ国内に政治的な対立が色濃く、争いの絶えない土地ばかりだった。今日外務省が警告している危険度とか、治安面を考えると私がぜひ訪れるべきであると積極的に勧めることは難しい。しかし、国が安定して大きな社会問題もなく、国民の大半が豊かな文化的生活を享受しているような土地柄では、若い人が何かを感じ掴み取ってくるということにあまり大きな期待が持てない。

敢えて‘火中の栗を拾う’危険を冒すまでもないが、心構えとしては「政治的にも社会的にも流動的で躍動感がほとばしる国」を訪れて欲しいと願っている。

## 1) 目的意識

まず目的意識をしっかり持ち、事前に自分で凡その事前研修をやるくらいの気持ちがないとひとり旅の成果は覚束ない。自分なりにしっかりした課題を持って現地の人々の視点から物事を見る。出来るだけ現地の人と同じ生活（体験）をしてみる。その体験自体が目的であり、成果であり、宝なのである。その記録はラフでもいいから必ずメモして、時折レビューする。

## 2) 計画立案

どの国を訪れるか。この「海外武者修行・知的生産のひとり旅」は教育とは云え学問を学びに行くわけではない。私たちにとって未知の国、そして文化が異なるところへ行って凝り固まった固定観念へ強烈なショックを与え、なぜだろう？と考えさせることに大きな意義がある。従って擬似日本、擬似東京のようなところへ出かけてもあまり意味がない。固定観念を打ち破るには、正反対の本音と真実を見てもらえばいい。

## 3) 具体的な方法

### (1) スケジュール

骨組みだけはしっかり固める。自分が行ってみたい国と都市をリストアップする。勤務先からもらえる最大限可能な連続有給休暇日数を横目に、大雑把に方向を決める。10日から2週間くらいは欲しい。

日頃から社会的に問題意識を抱いている国や、都市を主要ターゲットとして2～3ヶ国くらいを核にしてその国に滞在中は食欲に探索に精出しする。大勢の人に積極的に幅広くアプローチする。それ以外の国々を旅行中は気分的にはぐーたらを決め込んでもよい。食事は現地の人と同じものを、食堂や一膳飯屋で食べるよう努める。胃の弱い人はこの種の旅行にはあまり向かない。家族の心配や不安に対しては「便りのないは無事な証拠」と説得するか、時折旅行先から電話で消息を伝える。家族の声を聞かないと不安だなどという子どものような甘ったれた気持では、とてもひとり旅をする資格はない。

### (2) 航空券（船旅は時間的ロスが多い）

限られた短い休暇を利用するので効率良く旅をしたい。そのためには、往復の足だけは確保して途中の日程が当初のものと多少ずれても最後には日本の入国手続きを予定通り済ませられるよう心がける方がよい。往復航空券は事前に予約して凡そのスケジュールは、会社や家族には手渡しておく。格安航空券発掘はお手の物の筈である。

### (3) その他の交通機関

現地の移動手段は、基本的には丈夫な自分の足である。航空機、列車、電車、地下鉄、船舶、バス、トラック、タクシー、馬車、ろば、駱駝、人力車、リヤカー等の他にも、現地では私的乗り物にお世話になる機会がある。人の集まる駅やバスターミナルから長距離列車や長距離バスで遠隔地へ旅行するのが経験上一番いい。公共輸送機関として料金も安いし、長時間に亘りゆっくり土地の人たちと話し合うチャンスが多いからである。現地の人たちと接触しない特等席の個室なんか予約するようではひとり旅をする資格はない。

### (4) 宿泊場所

現地で個性的なホテルを探索し、わらじを脱ぐ。空港等の案内所で斡旋してもらうのもいいが、出来ればその土地の人に紹介してもらおう。宿探しは旅の醍醐味である。ガイドブック紹介のホテルは二義的に考え当てにしない。息抜きと垢落としのため時には一流ホテルに泊まることも悪くはない。同じような目的で旅をしている外国人旅行者と友だちになったら同宿して、ルームをシェアすることもいろんな意味で勉強になる。ステテコなんかはいている外人はいないことが分かる。

### (5) 滞在日数

1都市に最低でも2泊する。1泊ではその都市に馴染めない。土地の人々と知り合い、心が通じ合うには1泊では時間が短すぎる。街の様子もあまり分からない内に移動してしまうのはいかにも惜しい。滞在中は出来るだけ街中を隈なく歩き回り、方向とランドマークを教えてもらい早めに自分用の地図を作る。行動範囲が広がる。

### (6) ホームステイ

土地っ子と知り合うと彼らはよく家庭へゲストとして呼んでくれる。そして、家族はもちろん近所の親戚縁者が寄ってたかって歓迎してくれる筈である。狭い家の中に

大勢の家族が寝泊りしているので、宿泊まではそう気軽に誘うことはないが、一家総出で大歓迎してくれることは間違いない。そのためには、多少の余興や、歌、ゲーム等を準備しておいた方がよい。

## (7) 服装

行動的な服装が望ましい。背広とネクタイはまず要らない。神国？日本を売り込めんと行動的でない和服を着るのは止めた方がいい。現地の民族衣装をひとつぐらい用意すると会話の糸口にもなるし、親切な土地っ子がなにくれとなく世話をやいてくれる。想像してみるがよい。現地人で満員の長距離バスに民族衣装を身にまとった異邦人がただひとりニコニコと乗り合わせた光景を。国際交流間違いなしである。どこの民族衣装もその土地の気候、風土に合っているので、見た目以上に快適である。ただ、民族衣装には貴重品なんかしまふ場所がないことが欠点である。靴はキャラバンシューズあたりがよい。

## (8) 持ち物

大きなトランクより背中に背負えるキスリング（ザック）が便利である。デコボコ道でも気にならないし、両手が空いているから機能的である。この他に小さなナップザックを持っていく。上着は、ポケットが多い方が何かと便利で内側に自前で取り付けるようにしたらいい。貴重品には全てひもをつけてポケットと結んでおく。そんな格好悪いことは出来ないというプライドの高い人は、釣り糸を使うとよい。野宿を厭わない人は、シュラフ（寝袋）は必需品である。食器や、アーミーナイフ等料理の7つ道具、懐中電灯、裁縫セット、携帯食品等を持っていくのは通常の旅行と同じである。私は自炊もやったので、登山用具一式を持って行った。当時は、ハイジャック事件なぞなかったので不注意にもバーナー（ラジウス）、ガソリン、携行燃料等々危険で、今ならハイジャック容疑で収監されてしまいそうな物騒な燃料まで機内預けの荷物として持ち込んだ。

カメラは大いに活用することに越したことはないが、やたらに撮りまくるより絵ハガキで済むところはその方がよい。カメラのファインダーに頼りすぎると脳裏に焼き付かない。モデルは人間中心に撮って帰ってから写真を送ってあげる方が効果的である。

家族の写真、手軽な民芸品等をお土産用に持って行くと喜ばれる。医薬品、消毒液、体温計、双眼鏡、文房具、磁石、細ひも、ガムテープ、携帯ラジオ、マジックペン、電卓、サングラス、懐中電灯、マッチ等も必携品である。

## (9) ことばと表現力

まずは**スマイル**。次いで現地語を喋るのがいい。しかし、短期旅行者には望むべくもないので、片言ことばでもいいから出来るだけ現地語を覚える。最低限知っておくのは挨拶用語であり、「ありがとう」の一言である。アラビア数字は判りにくい、中東諸国を旅する人は0～9の数字は記憶しておくに役に立つ。あとは、英語及びその他の言葉？を駆使しながらボディランゲージで交流の実を上げる。外向的な性格、自己表現力の差が交歓の濃度に関わってくる。何とかしてコミュニケーションしようという前向きな気持がことば以上に大切である。

#### (10)土地勘・センス

ある面で天性のものであり、これを磨くことは容易ではない。やはり経験の積み重ねが大切であるが、生まれながらに明朗で開放的、かつ物怖じしない性格は得である。危険な場所、食あたりしそうな飲食物、怪しい人間、信頼できる人物、人が集まる場所、美味しくて安いレストラン等は、五感を働かせれば段々分かってくる。

### 6. 私が実践した知的生産のひとり旅

30年以上も昔に自作自演した二つの知的生産のひとり旅は、あらゆる意味で私のそれ以後の人生感に強い基盤と信念を築いてくれた。初めての海外旅行を他人に頼らず純粹に自分の旺盛な好奇心だけで、社会問題を抱えている国々をひたすら歩いてみた。人の善意を信じて、心身ともに自分自身を鍛えることに望みを託して歩き回った。たとえ治安が不安定であっても訪れた国の人々はどこでも親切だったし、人懐っこい人情の機微にも触れた。知り合った人たちとの切ない別れに思わず涙したこともあった。

だが、その一方で後になって冷静に振り返ってみるとぞっとするような危機一髪の体験を味わったことも一再ならずあった。今日なら下手をすると国際的な政治問題に発展しかねず、したり顔の世の評論家諸氏からは顰蹙を買ったに違いない。二つの旅はいずれも終始緊張を強いられる油断のならないタフな旅ではあったが、自在に企画を立て自分の思うように歩いた。自ら流動的な社会の渦中へ飛び込み、全身で受け止めた臨場感はいまや私の行動と信念を支えるバックボーンとなっている。

#### 1) 東南アジア12日間(1966年12月30日～1967年1月10日)

(1) 訪問国 タイ、インドネシア、シンガポール、南ベトナム、香港

(2) 主要国における知的生産の体験行動

最初の訪問国タイでは山田長政所縁の地に行こうとサムロー（三輪タクシー）でバンコック中央駅へ向かい、列車で2時間かけてアユタヤへ行った。アユタヤ市内で乗った市内循環バス車内に旅券の入ったショルダーバッグを置き忘れてしまった。乗り合わせたタイ軍人に探し回ってもらい、幸いにも取り戻すことが出来た。休暇で帰省中のその軍人には家庭へも招かれ家族に歓待され、のんびりしたタイの田舎の牧歌的な雰囲気を満喫した後、すっかりいい気分になってバスでバンコックへ戻って来た。

しかし、ジャカルタ（インドネシア）に飛んだ夕刻、空港からホテルへ向かう途中で、タクシーの運転手から強制的に米ドルを現地通貨に両替させられた。両替の間、真っ暗闇の路地で群がってきた大勢の住民に車内を覗かれ薄気味悪く、薄々治安の乱れを感じた。

案の定翌朝ホテルの裏手を散歩していたとき、突然背後からつけて来た若い男に馬乗りになられ左腕を振じ上げられた。咄嗟のことで茫然としている隙に腕時計を強奪され逃げられた。血気盛んだった私は、われに戻ると「この野郎！」とばかり追いかけてしようと思ったが、瞬間周囲で一連の寸劇をニタニタしながらじっと眺めている連中を見て、下手をすると再びかれらにも襲われる恐れがあると観念して追跡を諦めた。興奮のあまりホテルで警察官にまくし立てた私の剣幕に押されたのか、ホテルではその日再び外出しようとする私にガードマンのアシッドさんとスクーターをつけてくれた。丁度イスラム暦のラマダン（断食期間）に当たっており熱心なイスラム教徒のアシッドさんは朝から何も食べていないので、日没になって夕食のため自宅へ帰ることになり一緒に非衛生的な感じの彼の自宅へ行った。23歳のアシッドさんには二人の子どもがいるが、奥さんはまたおなかを大きくしていた。物見高い近所の人たちや、子どもたちに送られてホテルへ帰り、改めてひとりでドヤ街に入り込んで行った。ところが、土産店で値引き交渉していると次第に店主が高圧的になり、最後には高い値で民芸品を買わされてしまった。ジャカルタの治安の悪さにへきへきした私は、翌日思い切って車を雇い郊外のボゴール植物園へ東洋一の睡蓮を見に行った。その帰途乗用車の炎上事件に出くわして被害者を警察まで搬送する大役を仰せつかってしまった。結果的にはその行為を感謝され、警察署長の自宅へ招かれ家族と近所の人たちと楽しいひとときを過ごした。

南ベトナムでは、サイゴン・タンソンニュット空港に降り立った途端トイレを尋ねただけでまず米黒人兵に一喝された。空港からおんぼろバスに揺られながら漸くバスセンターに辿り着いたが、至近距離のホテルまでタクシーで市内を一回りされ法外な値を吹かけられた。ベトナム戦争の厳しさと同時に、戦時下の最前線に立つ兵士たちの荒んだ心と人心の荒廃ぶりを痛いほど感じさせられた。米軍機による北爆は益々エスカレートされ、戦争は泥沼化していった。私が帰った1週間後には、サイゴン（現ホーチミン）市内でベトコンによる過去最大規模のテト（旧正月）攻勢により多数の



死傷者が出た。市内は完全な戦時下状態にあり、砲弾が撃ち込まれた弾痕、有刺鉄線とバリケード、走り回る軍用車、鳴り響くサイレンの音、けたたましい救急車の音、サーチライトの光線、ホテル内は停電・断水に時折聞こえる被弾の音等でおちおち眠ってられない。日中市内を散策中に堡塁で警備する米兵士にライフル銃で威嚇され、いっぺんに目が覚めた。改めてここは厳しい戦場だということを再認識させられ、サイゴンからほうほうの体で出国した。

## 2) 中近東・アフリカ 24日間 (1967年12月23日~1968年1月15日)

(1) 訪問国     イラン、レバノン、ヨルダン、アラブ連合 (現エジプト)、ケニア、エチオピア、アデン (現イエメン)

### (2) 主要国における知的生産の体験行動

僅か6日間で終わった第3次中東戦争の影響で、アラブ諸国の緊張は極度に達しており都市によっては戒厳令や、外出禁止令が布告されていた。私自身2度も軍隊に**検束**され、その内1度は「**監禁**」という物騒な状況に追い込まれた。まかり間違えば私の生命が脅かされる可能性もあった。

**イラン**では私のキスリングが不着だったのを幸いに空港から市内中心部まで歩いてみた。3人連れの若者と知り合い喫茶店でイラン式コーヒーの飲み方を教えてもらったり、回教モスクで立柱にくちづけするよう云われたり、人糞と色や形が全く似た食べ物を奢られたり、珍しい体験も味わったが少々戸惑った。翌日**最高峰ダマバンド** (標高5,671m)を見てやろうと長距離バスでエルブールズ山系の雪を被った峠を越え、カスピ海近くの**バーボル**に投宿した。その途上バス内ではドライバーの隣に席を取り、曇ったフロントガラスを拭いてやったり、パンフレットを配るお手伝いをしたり、アシスタント稼業を務めた。そのせいでイランの人々から大もてで弁当やコーヒーをご馳走になったり、唄を歌ったり、写真をとったり約8時間の長い道中は退屈する間もなく瞬く間に大団円となった。それにしても雪を冠ったダマバンドと車内の温かい交歓が印象的でいまでも時折思い出される。

**ベイルート** (レバノン) では姉の子を子守りしている男子高校生と知り合い、かれの家族と姉一家が同居している狭いバラックのような家庭へ招かれ、近所の人々もやってきて国際交流の楽しいひとときを過ごした。

**アンマン** (ヨルダン) における逮捕、検束は衝撃的だった。中東戦争の敗北によりヨルダン川以西をイスラエルに占領され、アンマン市内には武装した兵士が歩き回り、街には緊張感が充満していた。入国翌朝市街を見下ろす小高い丘の上で夢中になって写真撮っている最中に突然十数名のヨルダン軍兵士にバラバラと包囲されライフル銃

を突きつけられた。呆然とホールドアップの姿勢をしている私に隊長は身分証明書の提示を求めた。旅券は強制的にホテルに保管させられていたため両手を上げた状態でホテルへ連行され、改めて旅券を提示して漸く無罪放免となった。連行されて来た私と鉢合わせした日本のTV取材陣のひとりに「カメラは気をつけた方がいい。こんなところじゃ殺されたって死体なんか出ませんよ」と脅すような論し方をされた。

カイロから運河の都市スエズへ向かう列車内で、車内検札の車掌が突然私になにやら喚いた。エジプトの査証を見せても納得しない。戒厳令が布かれているスエズでは特別の滞在許可書がなければ滞在出来ないと云っているらしい。幸い列車はスエズまでノンストップだ。車掌は苦々しそうに明日すぐカイロへ戻れと云っただけだった。周囲の乗客は珍しい外国人の私に好意的だったので話が弾み、ついスエズまで車内歌謡大会をやってしまった。車窓から見える石油管の赤い炎と砂漠上に破壊された戦車の残骸が印象的だった。だが、この無残な戦禍を見てイスラエルには絶対勝てっこないと思った。スエズ駅では足を踏み外してデッキから滑り落ち、キスリングを背負ったまま線路上に蹲っていた。まもなく数人のエジプト軍兵士がやってきて旅券を没収し、私はホテルの薄暗い一室へ監禁させられてしまった。翌朝早く屋根伝いにホテルを脱走？して運河まで歩き、閑を持って余し気味のエジプト海軍兵と国際交流を深めた。何食わぬ顔で再び監禁された一室へ戻り、旅券を返してもらいカイロへ戻って来た。

ケニアでは夜行寝台で首都ナイロビからインド洋沿岸のモンバサへ行き、バスで戻って来た。モンバサでタンザニア入国査証を取得出来ず（旅券の渡航先国名にタンザニアが記載されていなかったため）、名峰キリマンジャロを見損なったことには悔いが残ったが、私たちのバスの目の前をキリンの親子連れが悠然と横切るシーンは叙情的で感動的だった。

英国領アデンでは国内に二つの民族解放戦線（FLOSSY と NLF）が対立して英国からの独立闘争と同時に内戦を繰り返していた。私はアデンの国情について格別に思い込みがあったが、突如独立宣言して東京の英国大使館で取得した私の査証は無効となった。エチオピアの首都・アジスアベバで得た独立のニュースの真偽も確認出来ないまま旧査証で強引に入国した。市内は有刺鉄線でがんじがらめだったが、空港で新国家の査証（私が初めての日本人入国者？印紙は間に合わず<南アラビア>のものだった）を発行してくれた係官は得意気に「わが国は平和である」とのPRを付け加えるのも忘れなかった。

## 7. まとめ

これまで展開してきた「体験的人材育成論」の骨子は、旧来の教育に「**海外武者修行・知的生産のひとり旅**」を自発的にフィールドワークとして盛り込むことを提言しているに過ぎない。

拙い破天荒な私自身の体験を紹介することにより**知的生産のひとり旅**については、多

少しはヒントを与えられたと思う。個人的には若干ハードルがあるかも知れないが、企業としては連続休暇のようなインセンティブを与えるだけで充分である。個人的にチャレンジ精神と向上心があるかどうかの問題なのである。若い人たちにはぜひ積極的にテーマを持って未知の国々を訪れ、いろいろな人々と触れ合い、多種多様な文化・文明を肌で感覚的に知って欲しい。それが人の器を大きく育てることになる。

私がひとり旅で再三危ない橋を渡った時代に比べ、いまの世は「質実剛健」の気風が疎んじられ、何ごとも優しく石橋を叩いて渡る風潮がある。しかし、その結果は学級崩壊、父権喪失、自己本位、少年犯罪等問題だらけで世の中が軋んできたのではないか。いま日本の教育は大きな壁にぶち当たっている。知育・徳育・体育の三つがバランスのとれた総合教育を標榜してきた筈だったが、受験戦争のあおりで知育だけに偏向したせいである。こどもに対して徳育を施すべき大人が過保護というアンチテーゼを与えている。その点「**海外武者修行・知的生産のひとり旅**」は、過保護とは無縁のものである。極論すれば、いまや世界中どこを探したって安全なところなどありゃしない。一旦外へ出れば、自分で道を切り開かなければ誰も助けてはくれないということを否が応でも知ることになる。これだけ世界中に争いや、貧困、災害等が溢れてくると「角を溜めて牛を殺す」ようなひ弱な安全教育ではもはや国際的には通用しないし、正面からぶつかる気概を避けるような甘い教育では骨太な人間は育てられない。

私は、旅行業界の現行教育を全面的に否定するつもりはない。ただ、知識ばかり身に付けた挙句、理屈ばかり云って責任を回避するような姑息な会社人間【現場の役立たず人間】ばかりになっては、「論語読みの論語知らず」と何ら替わるところはない。臨場体験に富んだ、難題に直面して動じない骨太な人間を育成するために、多少なりとも「**体験的人材育成論**」が参考になり関心を抱く人が増えてくれれば幸いである。