

毎朝、子供たちを学校に車で送ることを18年間やっている。その後、帰宅してから仕事を始めることになる。昨年9月5日の台風や翌日の地震の影響で、北海道内はすべての地域で停電になった。その影響で電車が運休になったので、1週間ほど休校になるとの緊急メールが入った。

長男が通う学校は熊が出没する広大な森林に囲まれた敷地にあるが、意図されて国道、市道からの連絡道路は2カ所しかない。その連絡道路もセンターラインはなく、ギリギリ対面通行ができるくらいの狭さで、通学はバスか自家用車のみで徒歩、自転車通学は禁止されている。

以前、子供たちが通っていた札幌市内の学校の場合は、大谷地（札幌の南）までの17・5kmを車で送り、そこでスクールバスが7時30分にピックアップしてくれるので、7時過ぎに家を出ていた。いまでは渋滞なしで14kmと近くになったので、7時45分くらいに出かけている。

目立つ要注意人物と消える除雪のクレーマー

出発時間はいつも同じなので、いつも同じ現象が起きる。自宅の住所は基線である。この基線は北から南まで千歳川を挟んで直線で25kmを超える。ここを開拓した先人と、測

量を指揮した金髪・ブルーアイのアメリカ人に感謝したい。私の心が真つすぐで芯がこの基線のおかげなのだろうか???

自宅の基線から国道に入る時に橋の上で一時間停止する。前方20m先には町営のスクールバスがやって来て近所の小学生を乗せている。そういえばこの地区でスクールバスに乗る子供もたった一人になってしまった。

真つすぐな国道を西に向かうと、やはり毎回同じ色の同じ車種とすれ違い、最近ではアメリカのように昼間でもライトをつける車が増えたと実感する。

国道なので歩道はあるが、そこを歩いている者を見る機会はほとんどない。時折、風貌が変わった人がいると何者なのだろうと疑ってしまう。レゲエ系の人を1週間くらい同じ歩き方、同じ場所で、同じ時間に見る。一体どこから来てどこに向かっているのか奇妙奇天烈である。

この国道ではないが、冬期間除雪している人と話をした。それによる

日本は小作人根性に溢れてる(1)

Vol.135



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を作物にする。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、米国のジョシ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

と事務所には赤のピンと黄色のピンが地図に刺さっているとのこと。察しが付く方だとピンだけにピンと来たと思うが、早い話、要注意人物らしい。

冬には雪が降る。この当たり前の北の自然が理解できないのだ。雪が降ると除雪車が早朝から走り、遅くても7時には終了する。仕方のないことだが、押された雪は住宅の出入り口に多量に残る。このわずかな雪

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

の処理をめぐり、このクレマーたちは除雪業者には電話しないで役所に言うのだ。役所のほうが聞いてくれるからだ。

で、先ほどの除雪をめぐるクレマーたちはどうなったのか？ 毎年一軒、一軒と消えました。物理的に蒸発、気化して存在していません。

もっとはつきり言います。除雪で騒ぐクレマーたちは、生産を主とする農村から消えます。北海道に雪が降り始めて数千年、数万年、数百万年は経つのだろうか……。

何が言いたいのか？ ここは北の土地、北海道。雪のない北海道でも北海道でもありません。ご本人たちも主張したいことはあるだろうが、雪のない南の文化を前面に出してクレームを発言する人たちが消えることは、先カンブリア紀の地球の営みと同じくらい自然なことなのです。

90%の運転者が右、右前進

国道をまだ西に向かう。千歳橋を越えると北広島市になる。広島県からの入植者が作った町だ。この北広島に入り交差点を過ぎ、道路の反対側にはカムリを購入した店がある。この店が悪いわけではないが、エンジンオイルが5000kmで1リットルくらい消費する。トヨタのホームページにもこの症状

は載っているし、対応をお願いしたが、その後、連絡はない。担当セールスに「次はアイサイトの付いたスバルの四駆にするわ。カムリの四駆はなくなつたし、プリウス・ロケットつて言われている電動自動車を買う気もないし、それにトヨタとスバルは資本提携しているから問題ないでしょ？」という黙って下を向いたままだった。

さらに国道を西に進む。そこには40年前に父が大損した工場がある。なんでもカニかごに使うチェーン状で魔法かんと呼ばれるものをプラスチック加工するためにその工場に持つて行き、小樽の会社に納めたのだが、重量を計測していなかったとの理由で請求できなかったらしい。

さらに国道を西に進む。農場の4トン・トラクタの乗り心地が良くないので、ネットであれこれ探すとバスにも利用されているエアバックを使う方法を見つけた。後付けで車検にも対応できるとあるので、工場を探しているとその店がヒットした。何度かのやり取りで結局ヤレマセーンとなった。物はあつても加工する技術を持った会社が少ないのも事実のようだ。

さらに国道を西に進む。そこには1980年頃、大根の加工工場があった。父とその工場に行くと、工

場長は「いくらでも大根買いますよ♡」となったが、10年程度で撤退した。大根の供給が上手く行かなかつたのだ。長沼、南幌、北広島農地はまっ平らではあるが、十勝の黒ボクと違って泥炭か粘土で、標高は8m以下。80cmも土を掘れば水が湧き出てくる小作人根性の持ち主が多い元水田地帯が多い。よってこの地帯ではイモ、ビート、ニンジン、大根のように土の下で育つ作物は難しくなる。

さらに国道を西に進む。時刻は8時ちょうどだ。片道2車線の分離帯もある普通の交差点だが、毎回、赤信号の時の止まり方が問題になる。私は右折したい、対向車線の車も右折する場面が多い。およそ90%の車が交差点内を右、右前進（右に右に行こう）とハンドルを切り、運転者の首も右に右にと伸ばしている様が見て取れる。

皆さんはこの行為に疑問を感じますか？ 感じませんか？

交差点で右折する時に右、右前進行為は小作人根性丸出しと考えます。なぜか？ 対向車から見ると右、右前進するとその車両の投影部分の幅が長くなるのです。一般的に車両の幅は2m以下が多いのですが、少し右（左）にハンドルを切ると対向車からは3mにも4mにも

見えて、その車の後方がより見えなくなりやす。お互いにそのようなことをしたら余計に対向車の後方の動きが確認できません。

ではどうするのか？ 交差点で右折する時はハンドルを切らないで直進のままであれば車幅は2mなので、対向車の後ろに車がいっても後方の車両もよくわかります。プロであるJRBバスの運転者はその辺もわかっていて、決してハンドルを切らないで直進状態を維持しています。

先ほど90%の運転者が右、右前進すると言いましたが、残りの10%はどのような人たちなのか？ まずはバスの運転手、案外若い世代は直進状態を保つ傾向にあります。残念な右、右前進が多いのが高齢者。理由は簡単です。右、右前進は回って自分の利益にならないと戦後誰からも教わっていません。とくに親たちからは。だから、昨日今日豊かになったペニンスラ系が慰安婦だ！ コンチネンタル系が尖閣だ！といったところで、豊かさを否定する惨めな民族にしか映りませんね。

あと特徴ある帽子を着用して右、右前進する運転手があります。右折の先には独立行政法人……そちらの方たちですね。早く豊かな種苗を管理してくださいね♡ (つづく)