

## 運転能力欠如のドライバー

私は毎朝、子供達を学校に車で送ることを18年間やっている。そして、昨年9月5日の台風や翌日の地震の影響で、北海道すべての地域で停電になった。

自宅から北広島までは6kmの片側一車線の国道を走る。毎日通るので、ちよつと変わった思考回路を試したくなる。橋の左側には止まれのサインがあるので、この国道に入る前に一時停止する。橋から国道への交差点の一部、1mだが下り坂になっていく。冬期間は凍結で車が止まれない。国道に入ってしまうことがあるので、積雪のない時でも必ず下り坂になる手前の橋の上で停止することを心がけている。あつ、危ない！車とガンガン振っている腰は急に止まらないのだ。

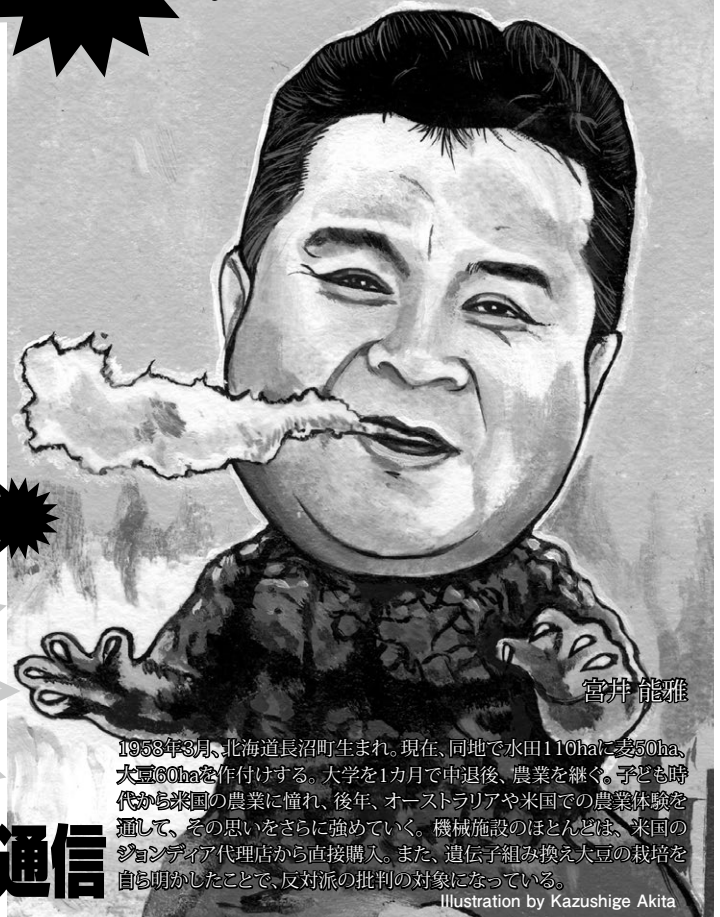
では、毎日どんなことをするのか。前を横切る車両をただ眺める。それだけではつまらないので、この車は時速何kmで走行しているのかを想像してみる。でも、スピードガンはない。そこで最後の車両にピッタリついて（あおり運転ではない）、自分のカミリのスピードメーターを確認する。インシュタインの相対性理論でも説明つかないことを10年もやっている、時速2kmくらいの誤

差で当てることができるといえる。

ただ、ハズレることもある。それは速度制限の時速60km以下で走行している場合だ。ほとんどの車両はこの国道を時速60〜70km（メーター読み）で走行しているが、なかにはなぜか意味もなく55kmで走行する車両がある。そのほとんどが軽トラだ。もちろん高速道路ではないので、時速60km以下で走行しても法律違反にはならないが、たいそうストレスが溜まる。「何やってんだよー」「主張するならシートベルトくらい着けろよ」「ウィンカー上げるの遅すぎ！」「片側のストロップランプ切れてるじゃないか」「後ろの荷台から何か落ちてくるぞ」となる。昨今はあおり運転がどうのと騒がれるが、このような運転能力欠如のドライバーが地元長沼に多いのも事実だ。確かにこの国道は274号線と呼ばれるが、地元では単なるローカル道路の南6号道路でもある。まして私の住む27区はこの南6号（国道）を挟んで南北に位置

## 日本は小作人根性に溢れてる(4)

Vol.138



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

し、私の農場も同じ状況にある。

それにしても最近のトラックはスピードを出さない。看板を背負っているトラックは時速60kmピッタリで走行している。ここまでは良いのだが、問題は長沼から北広島に入ってからになる。片側一車線道路が片側二車線になるからだ。

皆さんは、道路交通法第20条を覚えていらっしゃるだろうか？ 片側二車線で右側車

# 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

線を走り続けていると、「通行帯違反」になる。ところが、どういう訳か、10台中7台のトラックが右側を走行している。ちなみに子供たちを送り始めた18年前は10台中3台程度だった。なぜトラックが右側を通行するようになったのだろうか。

私はこのように考えている。トラック運転者に若い年齢の者が入って来たから。ただ平均年齢が若くなったわけではない。長沼から北広島に入ると道路の右側に工業団地がある。当然トラックは右折するので、法律に従い左側を走行し、右側に車線変更するときにはほかの車両と接触するリスクを考えると、他車に心理的に迷惑を与えても初めから右車線で走行したほうが安全と考えたのか。はたまた、そういうことを新人トラック運転手に教育しているのではないだろうか。

東京辺りの環状道路では排気ガスを歩道側にかけてくれないので、右側走行を義務付けているようだが、ここは北の北海道。そんな東京などの大都市の世界基準を逸脱した非常識を見習う必要はないだろう。

もっと愚かな運転をする運転者もいる。昔は左側にトラックが多く走行していて、トラックのそばを走るのが怖いからといって右車線を走行する場面が多く見受けられた。いま

でもその考えが直らないのか、トラックと同じ右車線を走行している。そこで私は空いている左車線をスワットと走り抜ける。あゝ気分爽快だ!

北広島市街地を抜けると軽い坂道がある。11月の積雪が始まる頃になるとトレーラーが登れなくなる。チェーンの装着をしていないから当たり前だ。そうなると片道がふさがり渋滞になる。運転手の顔を見ると若い新人ばかりだ。たぶんチェーンの着け方もままならないのだろう。

次は帰り道、北広島から長沼に入ると道路は左に曲がると長沼市街、夕張方面と帯広に行く二股になっていく。私は真つすぐ6km行けば、自宅近くの国道(南6号)に達する。

この二股には道路の右側、左側の両方から入ることができるガソリンスタンド(以下、SS)とコンビニがある。あなただっただらどちら側からSSとコンビニに入るだろうか? つまり、直進して左ウインカーを上げて入るか、それとも二股から左の道路に入り右ウインカーを上げて入るか、の選択である。

直線から左に入る方が良いだろうって? それが大間違い。残念ながら何度か目撃したが、直線なのでほかの運転手は速度を落とさない。SSとコンビニの入り口は二股交差

点に近いので、ウインカーを上げるのがどうしても遅くなるからだ。その結果、後続車が急ブレーキをかけるか、もしくは追い越して前方反対車線から来る車とドっかーん! 死亡事故があつても、2時間後には迅速な警察の事故処理も終わり、まるで京急電車のように普段の景色になる。これって豊かさを共有したことになるのだろうか。

ちなみに、私はSSとコンビニに入る時は二股交差点で左折する。速度が強制的に落ちるので、その後、右ウインカーを上げて後続車に迷惑をかけないし、バス停があるので後続車は余裕をもって通過できる。このようなやり方をしないのは、間違いなく地元の軽トラだ。

### よその災害を教訓にしない生産者はどこにでもいる

あのブラックアウトから一年が過ぎた。酪農家は電力を使う。まさか手で生乳を絞っているとお考えの前近代主義者は日本にはもういないと思うが、それなのにある道東の酪農家では未だ10%程度が自家発電機を導入していないそうだ。当然このような酪農家は、将来廃業を覚悟しているのだろうか。

酪農業だけではない。畑作農家で

も発電機を導入した、それもインバーター仕様となると全体の半分もいないだろう。

日本の社会インフラを信じてはいるが、100%ではない。では、金髪・ブルーアイの国はどうなのか。アメリカでは農村地帯ではほぼ100%、都市部でも日本よりは多くの者が発電機を所有している。

このコラムを書いているときに、台風15号が首都圏で大暴れした。9月9日、月曜日の朝はどの駅も大混乱だったのか……。妹は、吉祥寺からいつもよりも15分早い電車に乗り、定刻に溜池山王にある会社に着いたという。東日本大震災の3・11の時も同じく、ちよつと早い電車に乗れば目的地に着けたそうだ。

もう一つの事実は、千葉では断水、停電が発生した。まさか千葉の生産者で発電機を用意していなかった残念な者は……当然いるのだろうか。昨年の北海道の災害を教訓としない、明日は我が身だと理解できない南文化主義賛美の純日本的集団行動の小作人根性の生産者はどこにでもいるということだ。

日本は本当に豊かなのだろうか、たぶん豊かなのだろう。しかし、日本人はまだまだ貧しい民族であることは間違いない。