

冬の終わりから春へ、そして秋へ（4）(写真)

Late Winter through Spring until Autumn (4) (Photograph)

藤 原 等*

FUJIWARA, Hitoshi















とうとうグローバル経済・新経済主義が破綻した。本紀要第11号(2008)28頁で予想した通りになった。オーストラリア・中華人民共和国のバブルも破綻し、ニセコ・倶知安地区のバブルも破綻に瀕している。2008年春、小樽市朝里(札幌高速道、朝里インターチェンジ)から小樽中心街に入らず毛無峠(けなし・とうげ)を経て赤井川村、旧・轟(とどろき)鉱山跡を通り直接、倶知安町大和(やまと)地区に抜ける国道が開通した。定山溪、朝里峠を経て毛無峠に出れば札幌高速道を通らなくてもニセコ・倶知安地区に出られるのだ。小樽市内、塩谷、忍路(おしよろ)、余市、仁木、稲穂峠、共和町経由の国道を利用するより、時間にして僅かに約10分間の短縮となる。この10分間の短縮に莫大な税金が使われている。この道路の問題点を実際に筆者らが走行調査した結果に基づき3点指摘しておく。①朝里地区から毛無峠までの道路幅が狭く極めて危険だ。②毛無峠から赤井川村市街地までの道路幅が狭すぎて危険だ(旧道のまま)。③赤井川村市街地から赤井川村轟地区までの道路は拡張され良いが、轟地区にある旧轟鉱山記念の超ミニホテル「ドローム」前(現経営者は異なる)の通過地点から、倶知安町大和地区に出る境界域に設置されたトンネルに問題がある。赤井川村轟の標高が倶知安町大和地区の標高よりも高いため、倶知安町側に向かってトンネル内が緩やかな斜面になっているのである。雨水や雪解け水がトンネル内を湿らせてスリップや凍結する恐れがあり大変危険だ。

この道路の今後の利用状況によっては小樽が、余市が、岩内が益々衰退する。因果関係はわからないが2008年秋、小樽の老舗ホテルが倒産に追い込まれた。従来は、地元、後志(しりべし)選出の国会議員が存在した。選挙区割に札幌市手稲区が参入され人口数の割合から後志出身の国会議員は皆無になった。手稲区が後志の総人口よりも多いのだ。この選挙区の与党自由民主党の立候補予定者は国の高級官僚の落下傘候補だ(天下りで北海道大学特認教授⇨立候補予定者の構図)。最近の高級、国家公務員・地方公務員の道内各大学への天下りの多さに怒りを抱く。北海道の各級首長への転出という天下りにも腹を立てている。北海道のことは、北海道人に任せてほしい。北海道は植民地ではないのだ。北海道の富を中央に吸収しないでくれ。反対である。新幹線の札幌までの延伸が決定した。小樽から長万部(おしやまんべ)までのJR在来線の廃止には絶対反対である。その前に、木古内⇨江差間のJR在来線の廃止に断固反対である。「ふるさと銀河線」が廃止されて周辺市町村の過疎化が急進展している。その前の国有鉄道時代の倶知安⇨伊達紋別間の廃止、音威子府⇨浜頓別経由稚内線の廃止、深川⇨名寄間の廃止、オホーツク海側の興部(おこっぺ)・雄武(おおむ)・湧別地区の廃線など市町村の過疎化に拍車をかけた。今さら、限界集落だなどと言うな。市町村合併など言うな。地域振興などと軽口を叩くな。支庁の統廃合など言うな。札幌から北海道各地を見下ろすな。目線を変える。近隣の間人間関係の崩壊では札幌市にこそ限界集落が幾つも存在している。江別・旭川市等のシャッター街も中都市の限界集落である。北海道開拓使・北海道庁こそ札幌市以外の道内のどこかに移転させるべきである。100年毎に移転させ新しい北海道を創るべきだ。2008年も上記廃線の憂き目にあった各地の調査をさせてもらった。一連の写真作品はその時、撮影した新作である。フットワークを鍛えないと撮影はできない。北海道を撮影したい。'09.1.26.記。