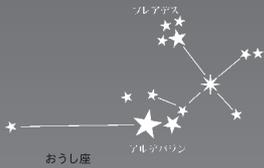


ポラリスを仰ぐ北の大地から



線路はつづくよ どこまでも

空知南部医師会 会長 梶 良行

『線路はつづくよ どこまでも
野をこえ 山こえ 谷こえて
はらかな町まで ぼくたちの
たのしい旅の夢 つないでる』

日本では、昭和37年、NHKの『みんなのうた』で紹介された童謡であるが、実はアメリカの大陸横断鉄道建設に携わった線路工場の過酷な労働を歌った労働歌だと知った。思えば、石炭を運ぶために敷設された室蘭本線も、また、囚人やタコ労働者による、過酷で残酷な強制労働により創設されたものである。凍える雪深い原野に裸同然の男達がツルハシを振り上げ、トンネルを掘り線路を敷いた。力尽き、倒れた者に、“棒頭”と呼ばれた現場監督は、5寸釘が突き出した垂木を振り下ろす。息絶えた労働者達は一カ所に山積みになって発破で吹き飛ばされたとも言い伝えられる。

いま、北海道の鐵路が危うい。

国鉄の民営化が示された時から、地方路線は赤字経営になることは確実視されていた。特に北海道では、広大な大地に過疎化の集落が分散する。わが国における北海道の面積は約78,421km²で47都道府県中ダントツの第1位である。一方、東京都の面積は約2,191km²で第45位。これを人口密度で見ると、第1位は東京都（約6,224人/km²）で、北海道は最下位の47位（約68人/km²）となっており、人口密度に約91倍の開きがあることが示されている。

狭い場所にごった返すほど人が集まれば、イヤでも消費は増えることになり、さまざまな商売が成り立つ構図ができる。それが“都会の利”というもの。しかし、国が地方創世を謳うのなら、交通基盤の崩壊に手をこまねいていることは許されないだろう。

鉄道事業は国策として開始され、多くの虐げられた人たちの犠牲により今日を迎えている。今一度、よく考えてみようではないか。

※人口は2016年10月1日の推計人口による。

※面積は2015年10月1日の国土交通省国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」による。



和歌の情景に思いを馳せて

夕張市医師会 会長 中條 俊博

小倉百人一首。藤原定家が、飛鳥時代の天智天皇から鎌倉時代の藤原家隆・雅経に至るまでの代表的な歌人百人の歌を選んだものである。京都・小倉山の山荘で選んだことからこの名が付けられたとされており、現在では歌かるたとして広く親しまれている。小倉百人一首を用いて行う「競技かるた」を題材にした映画の影響か、このところメディアで取り上げられる機会も多かったように思う。詠まれた時代が時代であるので北海道に所縁のある歌は勿論無いのだが、その多くが固有の土地と関わりの深いものであり、これが中々に面白い。この国の生い立ちや歴史が短い歌の中に詰まっており、当時の光景が目に見えかねるようである。

過日、鎌倉を訪れる機会があった。小倉百人一首の中で鎌倉と言えば、鎌倉右大臣（源実朝）の歌が頭に浮かぶ。『世の中は常にもがもな 渚漕ぐ あまの小舟の綱手かなしも』。「世の中は永久に変わらないものであってほしい。波打ち際を漕いで行く漁師の小舟が、綱手で引かれている様子は、しみじみと心ひかれる光景であることだ」といった歌意である。実朝は結局28歳の若さで暗殺されてしまうが、争いの多かった時代に自身の運命を予感して、日々変わらぬ漁師の生活を羨んだのであろうか。

当時の鎌倉からは随分と様変わりしたであろう平和な世の中であるが、これといって明るいニュースに乏しいのもまた事実である。この地、夕張に至ってはかつての栄華はどこへやら、今や消滅可能性都市ランキング上位に位置づけられている。

永久に変わらない世の中、それを望んだ実朝の思いも理解できるが、このような状況ともなると、何とか良い方向に変わって行ってくれることを切に願ってしまう次第である。