

北海道スタンダードという認識を道路に反映させていけば、地域の表情はもっと豊かになっていくと思います。



プロフィール

佐藤 尚道 さとう なおみち

1958年10月24日生まれ。埼玉県大宮市出身。(株)メディアボックス代表取締役・編集長。タウン誌を発行するかたわら、出版、講演などにかかわる。移住や新規就農などをテーマにした活動も多数。

田舎で生活したいがために、出版社をやることにしました

「田舎暮らし」あるいは「カントリーライフ」という言葉が、ライフスタイルの多様性や価値観の変化からずいぶん浸透してきたように思います。佐藤さんは、その先駆的な存在といえるのではないのでしょうか？

佐藤 僕が「北の大地に移り住む・十勝編」という本を出したのが平成2年。北海道移住の指南書としてかなりの反響があり、また「百年遅れの屯田兵」という移住希望者の会を主宰し、これまでにおよそ300世帯が北海道へやってきました。今は割りと目的を果たせたのかなという気持ちがありまして、積極的にこちらから呼びかけるような活動はしていません。インターネットでの問い合わせがあればそれにはお答えしている程度です。

北海道に定住されるきっかけは？

佐藤 帯広畜産大学に入学して、帯広で暮らすように

山の麓で馬を飼いながら、自らも田舎暮らしを実践し、北海道への移住希望者の案内役をつとめてきた、雑誌編集長・佐藤尚道さん。

十勝の道を20年以上走り続け、トラクター用の道路、車で走って桜並木に見える道など、マスコミ人らしい柔軟な発想から、北海道の道路への思いを自由に語っていただきました。

なり「十勝っていいところだなあ～、ずっと居たいなあ～」と思うようになったんです。気がついたら人生の半分以上は、ここ十勝で過ごしていることに（笑い）。大学を卒業する時点でチーズ作りにかかわってみたいと思ったんですが、十勝でチーズといってもなかなか希望するような職場が見つかりませんでした。とりあえずチーズは諦めどうやって田舎で暮らそうか考え、だったら自分で雑誌編集をすれば田舎に住めるんじゃないかという発想でタウン誌を発行。それが「コミュニティアイ」です。僕が卒業して5年ぐらい後で北海道農業開発が離農した牧場を買い取って整備し、新規就農者に貸すというリース制度ができました。卒業する時期がもう少し後だったら、僕の生き方もまた違っていただかもしれませんね。

16歳で自動車免許を。これが優秀な人材の歯止めになればと考えます

ところで佐藤さんは、離農した農家を借りて生活されていると聞いています。

佐藤 ええ、帯広市の八千代町という日高山脈の麓に住んでいます。住み始めた20数年前は、帯広市内に住んでいる人には八千代という車で1、2時間というぐらい離れた場所に思えたようで「どうして、わざわざそんな遠くに？」とよく聞かれたものです。時間的距離感に昔の道路のイメージが重なり「すごく田舎に住んでる」という印象があったようですが、実際のところ車で30分もあれば帯広の中心部に着きます。例えばこれを札幌に置き換えてみると車で30分という距離は決して遠くないはず。道路が整備され時間距離が縮まってもイメージは昔のままで、意識が変わるにはタイムラグがあるんだって思いました。また地元の人は、本州から来た移住者がまっすぐな道路に驚く様子を見て、あらためて十勝平野に伸びる道路の壮観さに気がついたみたいです。道路に抱くイメージというのは本当に、おもしろいですね。

こうして20年以上、十勝の道路を走っているという思うところもあるのではないのでしょうか？

佐藤 そうですね。日本国の道路である以上、基準ですとか法的規制は北も南も同じだと思うのですが、道路に関しては北海道スタンダードがあってもいいと思うんです。それが具体的にどういうものかという僕もわからないんですけど、ただ言えることは画一的な道路を作らないことが望ましいということでしょうか。一つの案としてトラクターが走りやすい道路なんて北

海道らしくてニーズもあるはずですよ。北海道の広い空間をうまく利用して、道路の住み分けができればいいですね。

最近では高速道路の建設がとやかくいわれるようですが、僕はどちらかといえば建設賛成派です。土地買収費用とか建設費用も地域によって違うわけですから、それを中央と同じテーブルで議論される必要もないはずですよ。交通量が少ないとやり玉に上がる道東自動車道を札幌とつなげれば確かに交通量は増えるでしょうが、釧路や北見とつなげれば札幌を中心にしないう道東の文化圏ができ、都市圏の緩和にもなる。高速自動車国道にこだわらず一般国道の自動車専用道路でもいいわけで、時間が短縮できる移動方法があってしかるべきだと思うんです。

インターネットの普及でいろいろな情報が即座に取り交わされるようになりましたが、人間というのは最終的には面と向かって話さないと理解し合えません。いくらインフラが進んでも人間の感覚には機械を通すことで限界が生じるはずですよ。テレビドラマの影響で富良野が有名になりたくさんの写真集が出ています。富良野は丘陵の街で変化に富んでいて視覚的にもおもしろいのですが、十勝はただただ広く平面に落とし込んで今ひとつインパクトに欠けます。以前、知り合いのテレビクルーが来て十勝の広大さを表現するには苦労したと言っていました。いっそのことアナウンサーが旗を持って走れば、十勝がどれだけ広いか視聴者に伝わるのではないかという話も出たぐらいです。やはりどんなに情報技術が進化しても最後にはそこへ行き、自分の目で見て、肌で感じるのが大事なんだと痛感しました。

それから北海道は車の依存度が非常に高いわけですから免許の申請を16歳にしてもいいと思っているぐらいです。大学生の時に家庭教師のアルバイトで地元の高校生を教えていた時期があります。その教え子は東京の大学へ進学。就職も、結婚も東京ですて27歳の時、10年ぶりに僕が帯広の郊外を車で案内することになりました。そうしたら18歳まで十勝にいたはずなのに「十勝ってこないいいところだなんて知らなかった」と言うじゃありませんか。つまり北海道の良さを知る手段として車は不可欠で、歩くだけではわからない部分もあるということことなんですよ。彼が高校生になるまでに十勝の良さ、北海道の素晴らしさが理解できていたら優秀な人材が流出しなかったかもしれない。だから16歳で自動車の免許をと考えるわけです。

もっとも「子供が事故を起こしたらどうするんだ」という反対の声も必ず出るでしょうが、それをさせないことも平行して考えていく必要があります。

文明の力はイワナの入れぐい場所もマーク。ちょっと困ってます(笑い)

北海道スタンダードという考え方が道路の可能性を広げそうですね。

佐藤 これは何もお金をかければ良いというものではなくて、例えば僕が住んでいる八千代で桜並木を作らましようという話が持ち上がったんです。10キロぐらいの距離でやりたいということだったんですが、しかし10キロ分の桜並木を作るには相当お金がかかる。そこで考えたのが「どうせ車で走るんだから、車で走って桜並木に見えれば良いんじゃないか」ということでした。苗木の間隔も普通の倍ぐらいとって、コスト削減。眺めを楽しむことを優先順位の頭にする道路があってもいいわけでしょう。60キロではなく20キロで走って眺めを楽しむ道路を設けて、早く移動したい車はどうぞ別のコースをお通り下さいという多様性がこれからは求められるはずですし、何でもかんでも一律にするのはもう止めたいですね。

ですからトラクター用の道路とか、ゆっくり走って景色を眺める道路、あるいは牛優先の道路なんていう北海道らしくて個性的な道路ができればそれ自体が観光資源にもなるわけですね。道路そのものに表情を持たせてやれば、それがサインにもなって自分たちがどこを走っているのか非常にわかりやすいと思います。もっとも最近ではカーナビゲーションシステムが発達していて、便利である反面、これは余談になりますが、釣りの穴場が簡単に覚えられてしまいちょっと困ります(笑い)。僕は釣りが好きでイワナの入れぐい場所なんかを押さえているんですが、今までは東京の友人を1回ぐらい連れていっても決してわかる場所では



はなかったんですよ。それがカーナビでマークされちゃって、これからは簡単には教えられませんね。

自然を謳歌しながらの毎日、そんな生活に憧れを持つ人も多いはず

です。

佐藤 ただブロードバンドが来ないんです。国道には光ファイバーを通すようですが、それ以外の道路となると果たして。本州がそうであるからといって、広い北海道も右ならえにする必要はなくてそこにも北海道スタンダードが欲しいところです。中央にものを言う世代と、実際にインフラやブロードバンドの必要性を切実に感じている世代にはギャップがあり、もっと声を大にしたほうがいいんじゃないかな。

愛情が注げる土地、それが北海道にはある

昔から十勝という場所は独特で、独自性が強く、十勝モンロー主義という言葉まであるようですが。

佐藤 モンロー主義という言葉はちょっと違うと思っています。十勝は北海道の中で都市と都市がつながっていない場所です。生活圏が十勝だけで、札幌のことは別に気にしないでいいわけで、帯広の中で十分用が足りる。飛行機を使えば距離なんて何ら問題なく仕事の部分では札幌よりも東京へ行ってしまうことのほうが多いかもしれません。十勝は農業の生産が強大で独自性が維持でき、十勝モンロー主義というのは、東京よりも札幌の人が言い始めたんじゃないでしょうか。

僕がここで生活するようになって非常におもしろく感じたのは、十勝は民間による開拓なので脈々と開拓精神が受け継がれているという点です。離農農家に入って水道が出なかったのどこに井戸があるのか探したら、昔からいる人が「あなたの家の井戸はここだよ」と教えてくれたんです。先に来た人が、後から来た人を助け、その後から来た人は次に来た人を助ける。それが当然のように行われ、新しく来た人を決して排除することはありません。開拓時代の発想が残っているので、移住しやすい土地柄だと感じました。

とにかく農業がしっかりしているので観光には頼らない風潮にある十勝。グリーンツーリズムが注目を集めているようですが、十勝の場合はそれによる収入よりも、交流を求めているように思います。本州の人は夏に来たがりますが、農家の人にしてみれば夏は大忙し。ですから冬にどうやって来てもらうかが課題です。外の人間が自分たちの住んでいるところを「いい」と言ってくれば、それが自信にもつながるわけで住民の意識も変わってきます。ランドスケープ的にも都会にはない「らしさ」へのこだわりも自然発生的に生まれてくるでしょう。田園風景が広がる最も北海道らし

い場所に、札幌と同じ家を建てる必然性は何もないわけで、それに気づいた一戸が十戸になり、それがまた増えていけば人の心を動かす風景になるはずです。

僕が来た頃は、自分たちが長年住んでいる場所にもかかわらず「こんなところにわざわざ来て」と言う人もいましたが、移住者が入ることで「十勝っていい場所でしょう」とどうどうと胸をはる人が増えてきたようです。その「いい場所」という気持ちが地域を元気にする源にもなり、強いていえば自分たちが住むこの広大な土地を生かして何かやろうと思うようになるはずです。それには人と人をつなげる道路が必要だと痛感しますね。

吉田十四雄の「人間の土地」という小説に、馬車で開拓地に入ってくるシーンが描かれているんですよ。それを讀んだとき、おやまてよ、地域のじっちゃん達の中には馬車の記憶を持っている人がいる。ということは車社会が当たり前になりましたが、馬車の時代の話が聞けるってということで、道路の変遷には今更ながら目を見張るものがあると実感しました。その「人間の土地」というタイトルなんですが、開拓者は自分の愛情が注げる範囲の面積を「人間の土地」と呼んだそうです。今では土地が投機の対象になりがちですが、農業主体の北海道だったらまだまだ土地を愛せる対象として扱うことができると信じています。

最後に、道路管理者にメッセージがあれば。

佐藤 もう感謝の一言ですね。冬なんてほんと僕の家のところまで除雪してもらってありがとうございます、という気持ち



でいっぱいです。また、道路がしっかり管理され移動する手段が確保されていることで、市街地から離れた場所でも移住者が暮らしやすいという部分があるわけですね。未だに馬車が通るような道だったら、果たしてどうだったでしょう？これから新しい道を作り、管理方法に意見を求める機会があるのなら住民の中でワークショップを開くと、地域のニーズをふまえた新しい発想と出会えるかもしれませんよ。

本日は長時間にわたりありがとうございました。

