

◎新型コロナウイルス禍で考える日本の行方

◎第 41 回 コロナ明け、冬の北海道で見つけた物

全国日本語学校連合会 研究員 對馬好一

北の都・札幌で2月4日から11日の8日間、雪と氷の祭典「2024 さっぽろ雪まつり」が開かれました。メイン会場の札幌大通公園^{さっぽろおどおりこうえん}の他、北に約8キロ離れた札幌丘珠空港^{さっぽろおかだま}近くのつどーむ会場、大通から地下鉄で1駅のすすきの会場の3カ所に多数の雪像、氷像^{ひょうぞう}が展示され、連日、国内外からの観光客を含む大勢の人たちで賑わいました。

札幌テレビ塔展望台から見渡せる大通公園では、西1丁目から11丁目まで1キロを超す会場に5基の大雪像の他、中小の雪像、市民が作った作品などが展示され、毎日、様々なイベントが繰り広げられました。このうち、8丁目会場には、陸上自衛隊第18普通科連隊（札幌・真駒内^{まこまない}）が制作した大雪像「旧札幌停車場^{きゅうさっぽろていしゃば}」が設置されました。明治41（1908）年に建設され昭和27（1952）年まで使われていた3代目札幌駅舎が忠実に再現され、夜になるとプロジェクションマッピングで当時の様子が映し出されていました。

つどーむ会場では親子で楽しめるすべり台や、スノーモービルでラフティングボードを引っ張って雪原を滑走するスノーラフトが楽しめました。すすきの会場では、国道36号線の真ん中に氷像を展示するなど、大通公園とは違う展示が評判でした。夜間には、各会場で雪像、氷像がライトアップされ、幻想的な光景が繰り広げられました。

公式パンフレットやホームページによると、さっぽろ雪まつりは昭和25（1950）年に、地元の中学生、高校生が6つの雪像を大通公園に設置したのが始まりで、今回は第74回です。大雪像は、昭和28（1953）年の高さ15メートルの「昇天^{しょうてん}」が最初でした。昭和30（1955）年には、札幌市に在りし、北海道全体を守備範囲とする陸上自衛隊北部方面隊の部隊が、訓練と民生協力を兼ねて雪集めと雪像づくりに参加するようになり、多いときは2,500人の隊員が汗を流しました。昭和40（1965）年から平成17（2005）年までは自衛隊の真駒内駐屯地も会場として一般市民に開放されました。

極寒の北海道で、雪に負けず、冬を大いに楽しもうと始まった祭りですが、雪が多すぎてせっかく作った像の上に積もった新雪の除雪に必死になったり、逆に雪が少なすぎて自衛隊員が周辺の山から雪をかき集めるのに苦労したり、開催には毎年、様々な物語が繰り返されます。今回は、新型コロナウイルス感染症拡大が収束して初めての開催とあり、関係者は大いに張り切って開催にこぎつけました。

会期の途中の7日は北方領土の日です。国後^{くなしり}、択捉^{えとろふ}、色丹^{しこたん}、歯舞^{はぼまい}の4島は、日本が降伏し、大東亜^{だいてうあ}

戦争が終結した後の昭和 20 (1945) 年 8～9 月に当時のソ連の侵略を受け、旧ソ連とその承継国であるロシアに不法占拠されたまま 78 年以上が経ちました。この日は雪に覆われている国後島の後ろから午前 6 時 28 分に昇る日の出に向かって、対岸の根室市納沙布岬で旧島民やその家族らが早期返還を求める姿がありました。東京では、政府主催の「北方領土返還要求全国大会」が開かれ、岸田文雄首相は「日露関係は厳しい状況にあるが、領土問題を解決し、平和条約を締結するという方針を堅持していく」と述べました。さっぽろ雪まつりの大通会場 5 丁目広場でも「2024 北方領土フェスティバル」が開かれ、元島民 3 世の方々が、早期返還に向けて決意表明し、札幌和太鼓倶楽部のメンバーが望郷の思いを込め、雪空に勇壮な太鼓の音を響かせていました。雪まつりの期間中、返還要求署名集めも行われました。

筆者は昭和 54 (1979)、55 (1980) 年と平成 17 (2005)～20 (2008) 年の計 6 回、雪晴れの大通公園や真駒内駐屯地会場で雪まつりの取材をしました。平成 17 年には、猛吹雪のすすきの会場の真ん中で、視察に訪れた当時の小泉純一郎首相と一緒に氷像を鑑賞したのがいい思い出です。

また、この冬は、雪まつり 2 カ月前の令和 5 (2023) 年 12 月、2 泊 3 日で北海道を旅しました。コロナ禍が去った札幌市内は、オーストラリア人や中国人、そして台湾から来た人たちなど、外国人で賑わっていました。通常 12 月にはあまり積雪はありませんが、筆者が訪れた 15～17 日は、断続的に雪が降り、札幌市内の路面電車の線路には、竹ぼうきのようなものを装備して除雪する、名物のササラ電車が出動するほどでした。

この旅の目的の 1 つは、2031 年頃に予定されている、北海道新幹線の札幌延伸を前に、JR 函館本線の長万部～小樽間の列車に乗車しようという物でした。この区間は 19 世紀から、函館と札幌を山越えて結ぶ幹線で、北海道開拓の背骨となって、首都圏や関西圏と北海道各地を結び、人や物資の輸送に活躍してきました。ここ数十年は特急列車や貨物列車の多くが室蘭市、苫小牧市などがある太平洋岸を走る室蘭本線・千歳線経由となり、長万部～小樽間を走る列車は激減しています。しかし、この区間はかつて大型蒸気機関車が奮闘し、筆者は高校生の頃、深い雪をかき分けて、その雄姿を追い、カメラに収めました。多くの鉄道ファンの思い出の区間です。また、有珠山が噴火し、室蘭本線が長期不通になった時は、函館本線が札幌圏以北の経済を支える重要幹線として復活しました。

その区間が新幹線開通とともに廃止されることがすでに決まっています。四季折々の風光明媚な景色を楽しみ、北海道経済の裏方としての役割を再確認することも今回の旅の目的でした。

北海道地方には大雪警報が出ており、函館本線の列車がダイヤ通り走るかどうかとても心配でした。札幌を早めに出て小樽から乗ったディーゼルカーはほぼ満席でした。お客さんの多くが外国人なので、「ニセコにスキーに行くのかな」と思いましたが、ウイスキー工場などの観光地がある余市よいちで、ほとんどのお客さんが降り、ローカル線の雰囲気を楽しむながら山間の雪を分けて進む。列車の旅を楽しみました。

1時間余りで着く倶知安は、この先のニセコのパウダースノーなどの評判がオーストラリアなど、外国に評判になり、観光客や海外からの移住者が増え、地価が急騰しているのが有名です。ここで列車乗り継ぎに、1時間半以上あるので、駅で休憩しようと改札口を出ると、英語や中国語の喧騒が聞こえてきました。ストーブが焚かれて暖かい待合室は外国人で超満員です。椅子はすべて埋まっていました。仕方なく、外に出ると、駅前真っ白。顔は刺すような寒さに襲われ、猛烈な吹雪で、駅前の道を走る車は10分くらいに近づいてこないと見えないほど視界が悪く、渡るのは命がけでした。

名物のそばを食べて、駅に戻ると、待合室にいた大量の外国人がホームに向かっていました。そして、線路のレールも見えないほど積もった雪をかき分けて入ってきた列車にその人たちが殺到します。車内は東京の通勤列車をはるかに上回る超満員になり、筆者は運転席の後ろに立っていましたが、両側から押されて時折足が床から離れるほど混雑していました。その95%以上が外国人でした。

列車はその状態のまま発車。次の比羅夫ひらぶ駅で待っていた外国人十数人を乗せようとしたのですが、出発を後らせて運転士がいくら工夫しても車内に入れません。次の列車まで4時間以上あるというのに、乗せずに発車せざるを得ませんでした。あの人たちはその後一体どうしたのか、とても心配になりました。

沿線には、スキーリゾートで有名なニセコがあるので、外国人はそこで降りるのかと思いましたが、ニセコ駅で降りたのは数人とどまりました。多くは1時間半以上かけて終点の長万部まで行き、特急に乗り換えて函館方面に向かったようです。

新幹線ができると、これらのお客さんは新幹線に移るのでこの線はいらなくなるのかもしれませんが、しかし、大雪の山の中を必死に走り、途中遅れたダイヤを回復して終点を目指し続けたディーゼルカー。人と物資、文化をつないできたこうした鉄路が亡くなるのはとても寂しい限りです。そんなことを考えながら、雪晴れの長万部駅に降り立ちました。

北海道では、こうして深い雪と戦い、厳しい冬を逆に楽しもうという逞しい生活が続いていますが、2月5日には、東京で大雪が降りました。そこでは、100人を超す人たちが転んで救急車のお世話になり、高速道路は雪が降りだす前から通行止めが行われました。それでも各地で大渋滞が発生し、都市機能はマヒしました。翌日は予報にあった雪が雨に変わり、積雪は若干解けたものの、首都高速道路などの通行止めは何十時間も続きました。

雪の怖さ、雪に対する備えを知っている北海道の人たちと雪が降っても普段と同じ日常生活をしようとする都会の人たちの考え方の違いをひしひしと感じた冬でした。

新型コロナウイルス感染症が収束に向かい、内外の人の交流が活発になったからこそ、こういう違いが顕著に見えるようになってきているようです。