

北海道の活性化についての試論

— 国際的視野からみた「地域の力」とは —

An Essay on the Reactivation  
of Hokkaido : Analyzing Regional Power From  
A Groval Viewpoint

濱田 英作  
Eisaku HAMADA

Sep. 1994

静 修 学 園

北海道環境文化研究センター

HOKKAIDO RESEARCH CENTER OF ENVIRONMENT AND CULTURE



# 北海道の活性化についての試論

## —国際的視野からみた「地域の力」とは

An Essay on the Reactivation of Hokkaido  
—Analyzing Regional Power from a Global Viewpoint

濱田 英作  
HAMADA Eisaku

### 要 約

北海道の経済的な衰退は、すでに久しい。観光ブームも、一時的な効果しか上げていない。この原因は、北海道が、開拓使時代の理想と方向性から外れ、すでに原料生産基地としての地位を失ったにもかかわらず、なお中央依存体質からの脱却を果たしていないためである。イギリスのスコットランドは、北海道と相似の衰退状況にあったが、中～小規模民間投資による活力導入によって復興を遂げ、いまや北海道の教師となるほどである。

北海道を活性化させるには、まず本州と切り離し、経済的独立を達成しなければならない。そのためには、石狩～苫小牧ベルト地帯に人口と経済活動を集中させ、全域を経済特区化し、東南アジア資本による投資を導入し、北方圏への進出の中継拠点として位置づける必要がある。

また、こうした原資の蓄積と経済力の強化にともない、21世紀を視野に入れた、思い切ったスクラップ・アンド・ビルドの実行によって、札幌市内を住宅地化し、首都機能を石狩～苫小牧ベルト地帯に分散するなどの、都市改造や景観造営を行なうことが可能となるだろう。

### 目 次

- 一. はじめに
- 二. スコットランドの見た北海道——問題の提起
- 三. 北海道とスコットランドの相違——問題の本質
- 四. 依存体質からの脱却——古くて新しい処方箋
- 五. 北海道の位置付け 1——本州と北海道・交通体系
- 六. 北海道の位置付け 2——石狩～苫小牧のベルト化
- 七. 北海道の位置付け 3——北海道の経済特区化と東南アジア
- 八. 札幌市街区域の再配置
- 九. おわりに

だがスコットランドの方は、北海道側よりも、いち早く今回の景気後退から抜け出したように見える。幾つかの調査によれば、英国国内ではスコットランドが最も活気のある地域であることを示しているし、多数の経済評論家は、スコットランドがイギリス経済を不景気から助け出してくれるものと考えている。

ところが北海道は、いまなお格闘中である。1986年から1990年にかけての北海道の経済成長率3.8%は、日本の平均4.3%を下回っている。何よりもまずいのは、多くの日本人に、北海道は不親切なところと思われていることだ。その地の550万の住民は、あつかましくて欲張りだという評判をとっている。しかも企業にとっては、使い物にならなくなった管理職の配所として格好の土地となっているのである。

スコットランド代表団は、新港や、素晴らしい橋や、道路といった、北海道の基盤整備に対する公共投資の規模に驚いた。だがかれらは、北海道開発局が、民間領域を受け持つ企業の誘致に失敗していることを見て取ったのである。

「北海道は長期計画を立てるのは実に得意です」とスコティッシュ・エンタープライズ（企業体）会長のドナルド・マッカイはいう。「でもおそらく、域内への投資をどこから呼び込むかを見極めたり、私企業と手を組んだりすることを、われわれほど考えに入れてこなかったのでしょうか」。

日本人は、マッカイが説明した、造船所崩壊に引き続くクライドサイド経済再生への努力に感銘を受けた。スコットランド人は、旅行産業についても助言をしたのだった。

## 記事②「マッカイドウ」(1)

(ジ・エコノミスト、1993. 11. 13-19)

傲慢で知られた日本の経済プランナーが、これまでになく胸を張って外国から学ぼうとしている。そこで道庁の職員が、北海道の不景気な経済を加速するアイデアはないかと考えたとき、かれらは海外に目を向けた。かれらの興味を引いた国は、東アジアの昇り龍たちではなく、スコットランドだった。スコットランドの「成功」の秘訣を知ろうと必死の日本人は、先月、スコットランド省の高官とスコットランドの二つの開発庁のトップの団を一団を、北海道に招いた。

笑ってはいけない。スコットランドは、北海道よりわずかに人口が少なく、東京と北海道間のへだたりも、ほぼロンドンからのそれに等しい。のみならず、どちらの地域も製鉄、造船、石炭などの重工業の厳しい斜陽化に悩んでいる。

日本人の興味を引いたのは、少なくともこれまでは、スコットランド経済が、ひどい困難を、北海道よりもうまく、しかも日本列島中にばらまかれたあの大基盤整備投資なしに切り抜けたようだということである。相変わらず9.6%の失

# 北海道の活性化についての試論

## —国際的視野からみた「地域の力」とは

An Essay on the Reactivation of Hokkaido  
—Analyzing Regional Power from a Global Viewpoint

濱田 英作  
HAMADA Eisaku

### 要 約

北海道の経済的な衰退は、すでに久しい。観光ブームも、一時的な効果しか上げていない。この原因は、北海道が、開拓使時代の理想と方向性から外れ、すでに原料生産基地としての地位を失ったにもかかわらず、なお中央依存体質からの脱却を果たしていないためである。イギリスのスコットランドは、北海道と相似の衰退状況にあったが、中～小規模民間投資による活力導入によって復興を遂げ、いまや北海道の教師となるほどである。

北海道を活性化させるには、まず本州と切り離し、経済的独立を達成しなければならない。そのためには、石狩～苫小牧ベルト地帯に人口と経済活動を集中させ、全域を経済特区化し、東南アジア資本による投資を導入し、北方圏への進出の中継拠点として位置づける必要がある。

また、こうした原資の蓄積と経済力の強化にともない、21世紀を視野に入れた、思い切ったスクラップ・アンド・ビルドの実行によって、札幌市内を住宅地化し、首都機能を石狩～苫小牧ベルト地帯に分散するなどの、都市改造や景観造営を行なうことが可能となるだろう。

### 目 次

- 一. はじめに
- 二. スコットランドの見た北海道——問題の提起
- 三. 北海道とスコットランドの相違——問題の本質
- 四. 依存体質からの脱却——古くて新しい処方箋
- 五. 北海道の位置付け1——本州と北海道・交通体系
- 六. 北海道の位置付け2——石狩～苫小牧のベルト化
- 七. 北海道の位置付け3——北海道の経済特区化と東南アジア
- 八. 札幌市街区域の再配置
- 九. おわりに

## 一. はじめに

北海道の経済的衰退が、声高に論じられるようになってから、すでに久しい。とくに、日本全体の、80年代における経済環境の大発展に適応しそこねた北海道は、90年代前半の、産業構造の激変にも対応できないままにいる。しかもその一方で、エコロジカルな生活感と結び付いた情報と、それに関連した環境の整備を主とする、将来的文化戦略の提出にも失敗し、また今後も、その道は、困難を極める危険性が大きい。

その結果、日本列島全体からみた北海道の集約的イメージは、いまや

「スキー・ラーメン・ラベンダー」

に限定されつつあると指摘しても過言ではあるまい。

すなわち、スポーツ・食・自然である。

だが、地域振興策としてのスポーツと食は、かならずしも北海道に限った条件ではない。またこれらは、上にも挙げた、生活感と情報とに結び付いたサービス文化と密接にかかわっており、そうしたソフト面における北海道の水準は、先年の小樽の寿司問題に象徴されるごとく、けっして合格点とはいえない。

他方、自然的環境、およびそれと連関した景観形成に対しては、後段でも触れるように、本州で反省が叫ばれている現在、北海道ではむしろ、経済・社会インフラストラクチュア整備を名目とした、無神経ともいえる方式がなお遂行されているのが現状である。

したがって、これらの三条件に依存したかたちでの北海道の将来の想定は、きわめて不安定要素が大きいといわざるを得ないだろう。

筆者は、官から民にいたるまでの、北海道の地域振興、いわゆる「まちづくり・むらおこし」への創意工夫と努力とに、敬意を表するのにやぶさかではない。そこで本稿では、それに加えて、マクロ的な空間と時間の観点からみた、将来の北海道の活性化に関する一試論を提出し、あわせて諸論議への一石を投ぜんとするものである。

## 二. スコットランドの見た北海道——問題の提起

1993年11月中旬、イギリスの雑誌と新聞に、スコットランドの経済復興に学ぶ北海道の姿を紹介した二本の記事が、相次いで掲載された。いずれも、日本紹介の記事にしばしば見られる揶揄的な姿勢も少なく、北海道の現状とその抱える問題について、ユーモアをこめて言及しているものであった。

そこで、まずこの二つの記事を紹介しよう。

なお、これについては、北海道新聞1993年11月13日夕刊、原田伸一特派員（ロンドン発、12日付）のコラム記事によって初めて紹介されたものである。筆者は、北海道新聞情報研究所木村篤子研究員・時任生子研究員のご好意によって当該記事のコピーを入手し、筆者の責任において抄訳した。

---

### 記事①「スコットランド人、日本人に成功の秘訣を教える」

（ザ・サンデー・タイムズ、1993. 11. 14）

記者：リチャード・パーマー

まず最初はウイスキーだった。今度は、ベッド・アンド・ブレックファーストのおかみさんが対象だ。

日本のプランナーたちがスコットランドを経済発展の知恵袋にするのはおかしな感じだが、実際、他に行くところもないのだ。

かれらはクライドの旧造船所再建からハイランドの女将の魅力に至るまで、何から何まで調べ上げた。経済的奇跡を達成する手掛かりを見つけようという探求の旅なのだ。

北海道開発局の役人は、スコットランド人は抜け目ないから、上等のモルトウイスキーの秘訣などよりもっと知っていることがあるだろうと考えている。重工業の斜陽化と、僻陬で、寒く、過疎の地帯における失業問題とを解決する鍵を握れると思っているのである。

かれらはスコットランドがこれらの経済的困難を克服したことに興味を引かれ、とくにあるアイデアに感銘を受けた。すぐ持ち帰れるアイデアだ。つまりベッド・アンド・ブレックファーストである。日本人にとって目新しいこのアイデアは、農民に副収入をもたらす絶好のものと思われたのだ。

不景気から何とか抜けだそうとして、日本人はスコットランド開発庁の職員代表団を、北海道に招待した。この島はスコットランドとほぼ同じ大きさで、同じ問題を抱えている。つまりどちらも、首都からはるかに遠く、製鉄、造船、石炭などの工業の縮小に悩んでいるのである。

だがスコットランドの方は、北海道側よりも、いち早く今回の景気後退から抜け出したように見える。幾つかの調査によれば、英国国内ではスコットランドが最も活気のある地域であることを示しているし、多数の経済評論家は、スコットランドがイギリス経済を不景気から助け出してくれるものと考えている。

ところが北海道は、いまなお格闘中である。1986年から1990年にかけての北海道の経済成長率3.8%は、日本の平均4.3%を下回っている。何よりもまずいのは、多くの日本人に、北海道は不親切なところと思われていることだ。その地の550万の住民は、あつかましくて欲張りだという評判をとっている。しかも企業にとっては、使い物にならなくなった管理職の配所として格好の土地となっているのである。

スコットランド代表団は、新港や、素晴らしい橋や、道路といった、北海道の基盤整備に対する公共投資の規模に驚いた。だがかれらは、北海道開発局が、民間領域を受け持つ企業の誘致に失敗していることを見て取ったのである。

「北海道は長期計画を立てるのは実に得意です」とスコティッシュ・エンタープライズ（企業体）会長のドナルド・マッカイはいう。「でもおそらく、域内への投資をどこから呼び込むかを見極めたり、私企業と手を組んだりすることを、われわれほど考えに入れてこなかったのでしょう」。

日本人は、マッカイが説明した、造船所崩壊に引き続くクライドサイド経済再生への努力に感銘を受けた。スコットランド人は、旅行産業についても助言をしたのだった。

## 記事②「マッカイドウ」(1)

(ジ・エコノミスト、1993. 11. 13-19)

傲慢で知られた日本の経済プランナーが、これまでになく胸を張って外国から学ぼうとしている。そこで道庁の職員が、北海道の不景気な経済を加速するアイデアはないかと考えたとき、かれらは海外に目を向けた。かれらの興味を引いた国は、東アジアの昇り龍たちではなく、スコットランドだった。スコットランドの「成功」の秘訣を知ろうと必死の日本人は、先月、スコットランド省の高官とスコットランドの二つの開発庁のトップの団を一団を、北海道に招いた。

笑ってはいけない。スコットランドは、北海道よりわずかに人口が少なく、東京と北海道間のへだたりも、ほぼロンドンからのそれに等しい。のみならず、どちらの地域も製鉄、造船、石炭などの重工業の厳しい斜陽化に悩んでいる。

日本人の興味を引いたのは、少なくともこれまでは、スコットランド経済が、ひどい困難を、北海道よりもうまく、しかも日本列島中にばらまかれたあの大基盤整備投資なしに切り抜けたようだということである。相変わらず9.6%の失



業率にあえていっているものの、スコットランドの失業率は、国家平均を下回っている。さらに英国工業連盟が行なった10月の経済動向調査によれば、スコットランドの製造業者は、英国一楽観的なのだ。

この最大の原因は、皮肉にも日本の投資だという人もいる。確かに、日本の投資家は、中スコットランドでその役割を果たしている。しかし、ハイランドでは、ニッカウキスキー所有の「ベン・ネヴィスの露」醸造所が唯一の例である。

ハイテクも一因を成している。中央ロンドンで電話問い合わせを回してみれば、ハイランドの交換手と話することができる。だがロウテクもまた同様だ。日本人は旅行者を引き付けられるという点で、ベッド・アンド・ブレックファースト施設という新規な構想（かれらにとって）に魅力を感じた。北海道のように大規模戦略で混乱をきたすかわりに、スコットランドはむしろ、地方のビジネスマンを連係させる小規模事業で成功を収めたのである。

スコティッシュ・エンタープライズのドナルド・マツカイは、かれの部門に対応する道庁の経済開発部門を、長期計画には向いているが、事業センスには欠けていると評価している。「かれらは、商業および域内への投資を活性化させる手だてや、地方の共同事業を作り上げる方法を本気では考えてこなかったのです」と、かれはいう。

-----  
これら二つの記事の中には、北海道復興にたちはだかる、喫緊の解決課題が的確に指摘されていると思われる。それはすなわち、

- ・ 重厚長大型基盤産業の残滓への依存
- ・ 軽薄短小型民間活力の育成遅延
- ・ 投資誘致に対する消極性

にほかならない。

以下の章で、順を追って、これらの問題点を具体的に分析し、解決の試案を提出したい。

### 三. 北海道とスコットランドの相違——問題の本質

上に引用した記事では、北海道とスコットランドの類似条件を列挙したうえで、比較をおこなっている。本章では、逆に、両者の相違点を考察してみたい。

まず、両者には、歴史的な経緯について、大きな相違があることが指摘される。

なによりも、スコットランドは、古い歴史のある独立王国だったということがある。その歴史は紀元前にさかのぼり、ローマ帝国の支配の手も届かなかった。また、中世に入ってから、辺境地方はさておき、少なくとも主要都市およびその周辺では、イングランドやその他の大陸諸国と、歴史的発展の歩調を合わせていたといえる。

宗教的にも、イングランドの国教会とは違って、スコットランドでは、カトリックと長老派プロテスタントの勢力が強かった。民族系統としては、その大部分がケルト系に属し、言語・文化ともに独自のものが保存されている。

そのため、18世紀初にイングランドと連合したとはいえ、現在も、独立意識には相当に根強いものがある。首都エディンバラには、英国国旗ユニオン・ジャックではなく、セント・アンドリュース旗（スコットランド旗）がいたる所にひるがえり、一国の経済の基幹といってもよい紙幣においてさえ、スコットランド銀行券が通用している（筆者には、かつてロンドンでスコットランド券を出して拒否された経験がある）。ラグビー・フットボールのインターナショナル・ボード（連盟）に、スコットランドが独立国として加盟していることは、広く知られた事実である。

また、スコットランドは、政治的にはフランス、経済的にはフランドルやバルト地方とも古くから関係を持っていた。そのため、連合後3世紀ちかくたった現在でも、なおヨーロッパ地域経済のなかにおける独自存在を主張しうるだけの基盤の保持が可能なのである。道路、下水道、電気、ガスなどの公共設備は、すでに完成の域にあり、それをどのように改良、洗練していくかの段階に達している。

これらの地理的、あるいは歴史的な条件が、スコットランドと北海道とでは、すでに異なっているといえよう。筆者には、慣習的に道庁にはためく開拓使旗をのぞけば、その地理・歴史条件といい、南方の中央権力に対する独立意識・ルサンチマンといい、スコットランドは、むしろ本州の東北地方と近似ではないかと思われる。

ではつぎに、北海道の歴史を概観する。

縄文期以来、北海道に高い生活文化が存在したことはいまや常識となっている。しかし、それはかならずしも北海道に独立王国が成立していたり、日本やアジア諸国と同等の政治・経済を展開していたことを意味するものではない。

北海道経済は、明治以前においては、一貫して狩猟および漁撈産品に依存して

いた。それは、アイヌにとっては生活基盤あるいは奢侈品の交易原資としてであり、また和人にとっては本州への輸出品目としてだった。たとえ幾度かにわたる稲作導入の形跡があるとはいえ、その盛衰は地球気候の変動に左右されて必ずしも安定したものではなく、北海道の原料生産地としての性格に変わりはなかったのである。

だが、明治期にはいつて開拓使が設置されると、そこではまず、新生国家にふさわしく、また一方では幕末以来の蝦夷地開拓・独立の夢のなごりも手伝って、北海道には、当時の最先端の技術と知識が、おおいに投入された。それはたとえば、環境的・気候的条件に合った農業、すなわち混合農業と酪農の採用による、牛肉・乳製品・馬鈴薯・麦・ビールの生産、そのモデルとなるアメリカ東部方式の導入、これらを実践できる最高の知性と良識を備えた人材の育成、そのためのアメリカ人教師の雇用などに典型的に見られる。そして、これらすべては、北海道の独立的経済基盤の確立が、その主要な目的であった。

だが、帝国主義列強の間で自立しなければならぬ明治国家としては、北辺においては、とくに対ロシア戦略を基礎とした富国強兵政策をとらねばならなかった。これに起因して、開拓使方式は挫折し改廃されていく(2)。さらに、北海道は、石炭を産出することから、工業原料生産基地としての位置付けがなされ、いうなれば「国内植民地状態」に転落したのである。

これが、現代にいたる北海道の進路を歪めたといってもよい。

北海道は、帝国主義体制をとる明治国家経済に組み込まれた。その結果、地域の自立には不可欠な、商業や企業については、整備と育成の必要がなくなったのである。しかし、ここからは、もしも重厚長大型経済が破綻したならば、北海道経済は必然的に壊滅することが、容易に予想されることとなるだろう。

ここで北海道とスコットランドの対比記事に戻ると、スコットランドは、さきに見たような、所与の歴史的・地政的条件の助けもあって、地域型・小規模経済圏の創出に、急速に転換できたのに対し（当然ハイテク・マルチメディアはこれにあずかる大きな力となりうる）、北海道は、いまだに小回りの利かない戦艦状態に留まっているという結論が導きだされるであろう。

つまり、本章における分析と考察からも、第二章の末尾の問題点が確認されることとなるのである。

#### 四. 依存体質からの脱却——古くて新しい処方箋

するとここからは、どうしても、あの「北海道は、中央に対する依存体質から脱却せねばならない」という、周知のテーゼが、例によって持ちだされることとなる。

具体的にいえば、北海道は、まず「むらおこし・まちづくり」の前に、なによりも、明治以来の、国家予算からの経済的自立を果たさねばならないのだ。

だがそれには、道民マインド、企業マインド、両方の転換が必要なのである。

現在の北海道には、黙っていても人は来るとのおごり（特に観光ポイントにおいて）がある。これはつまり、マインドのなかに、危機感が欠如しているということに他ならない。だが不況の時代を迎えて、割安な海外旅行に押され、北海道への観光客の入り込みは、歴然と減少しつつあるというのが現実である。

また北海道には、一方で過疎問題を抱えながら、同時に、現在の人口・経済規模とその状態にも満足しているところがある。たとえば、国土庁発表「93年版過疎白書」によれば、北海道における過疎市町村の割合は、全国一の69.3%である。その一方で、北海道実施の93年度道民意識調査によれば、今住んでいる市町村に「できればこれからも住みたい」という率が78.7%、生活満足度では「満足している」が72.2%となっている(3)。

これはなにを意味しているかということ、つまり、国内国外を問わず、同様な問題を抱え、解決に努力している、北海道以外の地域への関心が薄いということなのである。

同じく北海道実施の93年度道民意識調査によれば、「身近に外国人の友達がいる」「地域で国際的な行事が開催される」「気軽に外国と行き来できる」は満足度が低いうえに、今後の生活で重要と考える人も少なくなっており、道民の国際交流の位置付けの低さを示したということである(4)。こうした心理は、おそらく外国に限らず、津軽海峡以南の日本に対しても同様であろう。

これは、庶民レベルに、最も先鋭にあらわれる。

それが、いわゆるソフト面、その代表的なものとして、観光サービス産業分野に集約される。その結果、なにが起きるかということ、つまり、北海道道民相互にのみ通用する、いわば内部的プロトコルを、単に外部に出してしまっているというのに過ぎないのに、それを「ごつくばらんさ、人情の厚さ」といった、プラス要素と誤解してしまうということになるのである。ところが、外部の人間にとっては、それがともすれば粗野、無礼、不親切の文脈で理解される事態となることに、北海道人は気がつかない。

たとえば、北杜夫、胡桃沢耕史両作家による、小樽の寿司屋糾弾事件は、この典型である。また、1993年11月24日北海道新聞夕刊コラム「まど」は、

北海道一周旅行を楽しむ京都の夫婦が体験した、札幌駅売店での無愛想な扱いと、そのことについての抗議電話に対する、会社の無礼な応対について報告している。この夫婦にとって、北海道旅行は二度目であり、以前にも似た体験をしたという。北海道新聞社会部への電話の中で、夫は訴える。「いろいろ旅行してますが、こんな対応は北海道だけ。どこの観光地でも親切に教えてくださいよ。雄大な自然はすてきですが、道産子はどうも…」

道産子は、こういうとき、「ほかに来る人はいっぱいいるのだから、いやなら来なければいいではないか」というのだろうか。

また、北海道には、豊かな自然環境があるという思い込みが存在する。

たしかに、北海道以外の日本各地では、高度成長期に、自然環境は、ことごとく破壊され尽したといってもよい。だが、その反省はすでに省庁レベルに及び、現在では、各地において、なお不十分ではあるものの、人と自然との環境的共存への取り組みが、試行錯誤的に始まっている。

ところが、それに反して、いまだに公共事業によって、山奥の河川をコンクリート板で「改修」しているのが、北海道の現実である。これは、豊かな自然になお恵まれているという安心感から、かえって安易に環境を破壊しているものだと断ぜざるを得ない。

ただし、1993年12月2日付北海道新聞によれば、北海道開発庁は、ドイツを中心とした欧州視察報告をまとめ、その内容は「自然との共生」をテーマとした、河川護岸、道路整備工法の導入事例の紹介である。また、北海道開発庁は「来年度予算の概算要求でも直轄河川整備事業で「魚・鳥・人にやさしい川づくり」を強調しているほか、補助河川事業でも自然との調和を図る工法の推進を打ち出している」そうである。これは、自然環境保護の観点から、北海道にも導入されはじめたことを意味する。

しかし、ここで肝心なのは、工事不要の（はずの）山奥の河川に、いくら「自然にやさしい」工法を施しても、本来無意味だということだ。だがこれは、公共工事依存型の、北海道の経済構造を変化させない限り、是正されることはないだろう。

他に、庶民レベルでの具体的な例を挙げると、自動車使用についていえば、北海道人は、ほとんど例外なく、停車中にエンジンをかけ放している。これは明らかに、資源の浪費と、環境汚染を生むものである。もちろんこれには、かつての冬期の習慣といった側面があるのかもしれないが、現在の自動車の性能は向上しており、たとえ冬期であれ、買い物など短時間の停車時に、エンジンを止めないことに対する積極的理由は、まったく認められないのである。

これらの問題を、北海道は、具体的に解決していかねばならない。

とはいうものの、その解決の最初の実現は、筆者の考えでは、おそらく、21

世紀の中頃となるだろう。したがって、その時期を見据えたヴィジョンプランニングは、急ぐものである一方、ある種のゆとりと夢も、また持っている。つまり、上記のテーゼは、使い古されたものではあるが、視点の角度をかえて使用すれば、思いもかけぬ、新たな効果を生む処方箋ともなりうるのである。

以下の章では、そのことを論じていくこととする。

## 五. 北海道の位置付け 1 ——本州と北海道・交通体系

北海道が、依存型・植民地型経済から脱却し、開拓使の気概と栄光とをいまや取り戻さねば、経済的自立を成し遂げられないであろうということは、すでに前章までに論じた。

そこで、あらためて、北海道と本州（政治・経済の中心）との関係についての位置付けをする必要が出てくる。

以下においては、そのことを考察していく。

まず、本州と北海道の連絡を、どのような形態のものとするかという問題がある。

結論からいえば、本州と北海道を、是が非でも直結させようとする発想を改めることこそ肝要であると、筆者は考える。北海道の、まず経済的、そして将来的には一定限度の政治的自立（自治権拡大）こそが、北海道の理想でなければならない。

ここでの政治的問題とは、すなわち北海道道庁と北海道開発庁・開発局、およびその下部単位相互の関係に関わってくる、複雑な組織的問題であるということがただちに予想され、現在の筆者には、そのことを論ずる知識も能力もない。

したがって、以下には、政治的自立の前提をなすと考えられる、経済的基盤（インフラストラクチュア）を作るべき諸条件について論じることとする。

まず、緊急の課題として、交通網の整備の必要が挙げられよう。

筆者は現在、自動車を利用して通勤しているが、札幌の道路の整備は、本州の諸都市に比して、かなり遅れていると判断せざるを得ない。とくにそれが感じられるのが、車線の整理、およびそれと連動した信号機の点灯である。

具体的にいえば、たとえば札幌では、信号のない場所で、4車線幹線道路の中央線を越えて右折する車両が相当に多い。これは、現在のように交通量が増大した状況下では、きわめて危険な行為であり、また後方の車両がそれを回避するために減速し、左側の車線に変更せねばならないので、交通の円滑性を阻害し、無用の渋滞を招くということから、無責任のそしりをも免れない。

また、大きな交差点では、中央線が若干右側に膨らんで描かれているのみで、明確な右折用車線が、矢印指示とともに確保されていない点にも、はなはだ疑問がある。この結果、上記の例と同じく、後方車両が右折車両を回避せねばならず、危険と渋滞を増大させている。これと連動して、右折用矢印信号の点灯する時間も短いので、一時に二、三台の車両しか通過できず、やはり渋滞と、より重大なことに、信号無視を招く結果となっている。

これらはみな、道路管理者（国、自治体、警察）が関係を取りつつ、迅速に改善することが可能である（車線区画線の引き直しや、信号機の点灯時間の調整な

ど。特に冬期は、右折信号点灯時間を長くする必要がある)。

北海道の交通事故発生数は、例年、全国の上位に位置しているが、これらはドライバーの自覚とモラルに訴えるキャンペーンもさることながら、同時に、こうした道路事情の改善によってこそ、具体的な改善が望めるのではないだろうか。

それ以外にも、北海道専用仕様車や、独自規格車の開発も必要だろう。道路舗装およびロード・ヒーティングに関しては、現在、効果的な方法が各方面によって開発されており、コスト・ダウンが今後の課題となっている。

つぎに、鉄道の問題がある。現在、北海道のローカル線は、みな収益の悪化にあえぎ、第三セクター経営による「ふるさと銀河線」も、乗客数の減少に悩んでいる。その一方では、青函トンネルに新幹線を通して、小樽回りで札幌まで線路を誘致する案が、強力に陳情・推進されてもいる。

筆者は、このような現象に鑑み、別の一案を提出したい。

すなわち、新幹線は、東北の各区間でミニ規格に分断されてはならず、運用面からも、あくまでフル規格にせねばならない。しかし、フル規格の新幹線による、青函トンネル通過後の線路延長は、函館まででよい。そして、函館を、陸海両面、人貨両用の、本州との接続のための大ターミナル基地とするのである。

現在、函館は、旧市街北方および東北方の後背地へ向けて、急速に開発と宅地化が広がっている。郊外型大規模商業施設や、貨物集配基地も、この地域に集積が進んでいる。したがって、ターミナル施設は、函館港と、この後背地とを結ぶ線上に立地すべきであろう。

函館(渡島・桧山地域)は、気候区分・文化伝統の双方から見て、本州と共通しているので、その面からも、函館を、北海道のターミナル(玄関口)とすることには理由がある。他方、それ以外の気候区分に属し、また開発の経緯と歴史も違う地域、すなわち大部分の北海道においては、冬期の気象条件を考えれば、むしろ独自の交通体系を構築する方が、効果的かつ効率的ではないだろうか。

では、函館以北の、北海道独自の大量輸送交通体系は、どのようなものであるべきだろうか。筆者は専門家ではないので、軽々には結論は出せないが、たとえば、リニア・モーターカー網の建設などは、その可能性の高いものではないだろうか。そして、地形、気候および経済効率を考えると、その路線経路は、函館ターミナルから、南回りのルートを取って長万部まで行き、そこから高速道路に並行して、室蘭～苫小牧～千歳～札幌～石狩～小樽へと至るものとなるだろう。



## 六. 北海道の位置付け 2 ——石狩～苫小牧のベルト化

このように、交通体系構築という観点を導入すると、北海道の国土軸というのが、しだいに増えてくるように思われる。それは、大きく、東西と南北の二つの線である。

まず、南北とは、函館～室蘭～札幌の軸。また、東西とは、札幌と帯広（十勝平野）を結ぶ軸である（民営開拓の歴史を持つ帯広の、経済拠点としての重要性が、近年つとに指摘されはじめている）。

そして、これら二本の軸線の交点あるいは接続点（もしくは接続「面」）となる場所こそ、石狩～苫小牧回廊である。

脊梁山脈の存在によって、東西・南北の交通路が常に遮断される北海道にあって、峠を越えずに、ゆるやかな勾配によって、対岸から対岸まで往来できる場所は、唯一、石狩～苫小牧回廊地帯であることは、地図を見れば容易に首肯されよう。

この石狩～苫小牧回廊に、函館～室蘭～苫小牧の南北軸が接続する。さらに、その南北軸の延長としての、札幌～小樽ラインおよび石狩川水系経由旭川までのラインがつけ加えられよう。たしかに、大きく見れば、苫小牧から石狩・小樽まで、そして札幌から旭川までは、すでに高速道路によって結び合わされ、事実上の連接都市状態となり、大札幌首都圏として一体化しつつあるのである。

実際、1994年5月15日付北海道新聞によれば、「道内から発信した電話のうち、実に95.4%が通話先も道内で、この同一都道府県内通話の比率は全国一高い」ことが報道されている。この調査をまとめた北海道電気通信管理局は、「貨物輸送の場合も同じ傾向がみられている。つまり、本道の経済状況は、道央圏を中心に、道内だけで完結している」と分析している。

また、千歳川放水路建設計画が、現在、多方面に論議を呼んでいるが、筆者がかつて、さる有力営農者から聞いたところによれば、千歳川放水路計画は、石狩川と千歳川との間を結ぶ、かつての運河計画の名残なのだということであった。すると、このもっとも平坦かつ短距離な地理的条件を利用して、日本海と太平洋を結ぼうという構想は、相当以前から存在したことになる。

本州北部では、高速道路によって、東北と奥羽、つまり太平洋沿岸部と日本海沿岸部を結ぶ、いわゆる「肋骨」ラインの構想が着々と進行しており、東京を経由しない形での、地域経済の結合と活性化が現実化しはじめている。そしてそれは、地方の経済基盤の潤沢化と、その結果としての自治権の拡大とを導くものとなるだろう。

とすれば、北海道においても、函館～室蘭／苫小牧～石狩（小樽）～札幌（旭川）ラインを接続し、人・物の輸送を効率化することは、きわめて重要であろう。

一方、札幌と帯広の間には、日高山脈が立ちはだかっているが、このアクセスに対しては、重点的に、道路・リニア、そして空路の整備を急がねばならないと思われる(5)。

このようにして、石狩～苫小牧の接続都市化（ベルト化）をはかる。場合によれば、この回廊地帯は、運河、高速道路、リニアの三つの路線によって、緊密に一体化する必要があるかもしれない。

これはもちろん、千歳川河口部の湿原環境の破壊と、それに伴う漁業の壊滅とを招来するだろう。しかし、第四章でも触れたように、北海道全体の環境を、無制限かつ恣意的に、成し崩し的に破壊していくよりは、むしろ開発すべき地域と保存すべき地域を截然と区別して、その開発地域においても、従来の経験を生かした、environmental friendlyな都市デザインを行なう方が、はるかに賢明な選択ではないだろうか。人間は、マクロ環境（すなわち地球や大陸の全体、あるいは気候など）は自由にできないし、またその破壊は致命的となるが、ミクロ環境ならば、かなりの程度にコントロールできるし、またそうすることによって、より大きな環境を、今以上に傷つけることのないようにしなければならない。

そのため、具体的には、過疎の進む道東・道北地域から、しだいに撤退し、北海道全体の人口を、石狩～苫小牧ベルトに集中させるというのも一案である。東京の、ある銀行系の総合研究所所員の分析によれば、北海道の経済的離陸と自律的發展のためには、現在の2倍の人口が必要だという。つまり、ベルト化によって、経済発展を支える前提としての人口集中が起こり、効率的基盤整備が行なえるのである。また、情報・技術・サービスの集積も期待できるだろう。九州に比べ、北海道に自動車産業が根付かないのは、広い裾野の技術の集積が欠けているからだという分析が、北海道に工場とテストコースを持つ自動車会社によって指摘されているが(6)、現在の北海道に欠けているのは、まさにこの三者なのである。

このように、石狩～苫小牧ベルトを開発するかわりに、それ以外の地域からは撤退することで、残る自然を保存し、あるいは復活させていく。そして、その地域は、アメリカに見られるような国立公園、ないし自然学習区域として、観光目的の開発を厳しく制限するのである。

他方、自然学習区域となるのだから、限られた範囲でのハイキング、キャンプ、ロッジング、カヌーイング、バードウォッチングなどは許可されることになる。また、自然との調和を保った生活文化の面では最も学ぶところの多い、北海道の先住民族たるアイヌの人々に対し、カナダ政府が現在北方圏諸民族に対して行なっているのと同様に、自立的・自律的生活権を認めていくことも可能となるであろう。

## 七. 北海道の位置付け3——北海道の経済特区化と東南アジア

北海道といえば、ともすればロシアとの関係ばかりが重視される傾向にある。これは、地理的条件、歴史的経緯（伝統的仮想敵国に対する防衛線、北方領土問題）からいっても無理のないことではあるが、冷戦が終了し、旧ソ連の経済破綻によってロシアの軍事的脅威が消滅した現在では、北海道に関しても、従来とは異なった枠組みで、世界の中に位置付けるという発想が要求されているのではないだろうか。

こうした前提条件の上で、前章で述べた、北海道国土軸を基本とした開発グラウンドデザインの観点を加味すると、次のような構想が考えられてくるだろう。本章では、そうした視点から、以下の指摘をじてみたい。

北海道新聞1994年5月22日付北海道新聞「地域から意見・異見」欄に、苫小牧市「於久仁」社長、不川智詞氏の「FAZ計画、積極参加を」という題の論説が載っている。

新千歳空港を中心とした千歳・苫小牧周辺には、かねてからFAZすなわち輸入促進地域計画が推進されているが、不川氏は、このFAZ計画と、工場直結の小売センターであるファクトリーアウトレットとを結びつける構想について指摘したあとで、さらにこう述べる。

「（苫小牧に関しては）地方拠点都市として指定を受け、輸入貨物に関税面で優遇措置が与えられる総合保税地域の指定や、シーカーゴ機能と千歳空港の二十四時間運用によるハブ空港としての国際エアカーゴ基地構想。さらに国道、高速道路、日高方面を結ぶ高規格道路といった交通アクセスの優位性など、総合すると道内はもちろん、国内や東南アジアまで対象としたビッグビジネスの商圈と可能性が見えてきます。」

ここで着目すべきは、不川氏が、ロシアではなく、東南アジアを視野に入れていることである。

筆者もまた、北海道が経済的自立のために、真に必要としているのは、北方圏ではなく、実に東南アジアでなければならないという意見を、かねてより持つ一人である。

その理由は自明だ。なぜならば、現今の世界経済を見るに、最も活発な経済活動が行なわれ、今後も継続的發展が見込まれるのは、東南アジア（およびそのヒンターランドとしての南中国）地域において他にはないからである。

それに対して、ロシアの政治は不安定なまま推移し、経済的低落傾向も収まる気配はない。なによりも、国家経済をマフィアの手によって牛耳られている状態では、とうてい経済の自立的發展は見込めない。つまり、これをまとめれば、ロシアは、自力ではなく、強力な外部投資によってしか離陸を果たせないというこ

とである。

東南アジアは、まさにその投資力を備えるに至っている。その資金は、国内で飽和し、外部に向かって溢れだす機会を伺っているのである。

そして、東南アジアは、筆者が指摘するまでもなく、北方圏——ここでいう北方圏とは、ロシアだけではなく、アラスカのアンカレジや、さらにはカナダまでも視野に入れねばならない。かつての北回り航路の中継点アンカレジは、観光開発と空港ハブ化によって、近年、著しい復権を遂げている——への進出の、中継的拠点が必要としているはずである。

北海道は、地理的に見て、北方圏と東南アジア地域とを結びつける、まさに絶好の拠点に当たっている。すなわち、北海道が東南アジアに目を向けねばならぬ所以である。しかも、北海道自らが、すでに見たように、経済的な課題を抱えているのである。

そこで筆者は、前章に触れた、石狩～苫小牧ベルト地帯を、経済特区化することを提唱する。

この場合、不川氏のごとく、苫小牧だけを総合保税地域とするのではなく、ベルト地帯全域を、そっくり経済特区とするのである。いわば、ベルト地帯が、シンガポールや香港のようになるといってもよい。

そこでは、商品は非関税化され、物流や産業に課される税率も引き下げられ、さまざまな規制上の優遇措置を取られる。

こうした経済特区は、すでに福建省や広東省・上海などの南中国沿海部では成功を収め、北方でも、日韓米・さらにロシア・北朝鮮（朝鮮民主主義人民共和国）・中国・モンゴルなどによる、豆満江プロジェクトが進行中だ。これらのことを考え合わせると、北海道の絶好の地の利をむざむざ殺し、他の地域に名を成さしめることはない、筆者には思われるのである。

このようにして、北海道に、東南アジアからの経済投資と資本の蓄積とを呼び込み、かつ東南アジアからの技術移転をはかるのである（「北海道からの」ではないことに注意せよ）。

北海道の経済レベルおよび技術レベルは、東南アジアの新興工業国が資本投下を行ない、技術移転をするためには、最適の条件を持っていると考えられる。しかもこれは、実は、日本の高度工業力を移植することによって育成されてきた東南アジア工業力を、ふたたび北海道に呼びこむ、つまり還元するということにもつながるのである。

また、その場合、当然、労働力の移動もありうるだろう。中国には、膨大な潜在労働力が溢れている。これによって、北海道の人口を2倍に増やす必要があるという指摘も解決される。

一方、その逆のケース、すなわちロシアが南方の市場経済先進地域に食指を動

かすという可能性も、またないわけではない。ただし、その場合でも、貿易の相手が北海道のみというのでは、ロシアにとっても魅力はないだろう。青森、新潟、福井などの、本州の日本海側の諸県が、ロシア沿海州と次々に貿易関係を結んでいるのは、その証明でもある。「ロシアといえば北海道」という、旧来の地政的固定観念は、いまや改められねばならない。ロシアをはじめとする北方圏にとっては、さらにその先の、中国および東南アジアがあつての、日本であり、北海道なのである。

北海道は、新たなる地政的条件を理解し、先取りして利用しなければならないだろう。またそうしてこそ、真の意味でのハブ化というものが成立するのである。

このようにしてのみ、北海道が北方圏に連係することが、はじめて可能となり、かくて石狩～苫小牧ベルトは、国際的フロンティアとしてよみがえる。そして、北海道は、経済的自立と離陸を果たし、未来へと高く羽ばたくのだ。

## 八．札幌市街区域の再配置

北海道全域の過疎化と人口減少が進むなか、札幌圏には、現在ますます人口が集中し、石狩、広島、恵庭といった周辺地域のベッドタウン化が激しく進み、それとともに、都市化の矛盾と弊害もまた拡大している。札幌市部の都市再開発についても、創成川の蘇生や、大通の再生などの意欲的なプランが、各方面より発表されつつある。

当論は、ここまで、北海道全体の活性化構想を考えてきた。本章では、北海道の首都であり、筆者も居住する札幌の将来について、筆者の考えを、大略ながら述べてみたい。

桂札幌市長による、時計台移転問題の再提起は、市長の企図したとおり、札幌市の将来構想について、活発な議論を招く効果を生み出した。時計台は、現状の位置のまま保存することに、ほぼ決せられたようであるが、この議論の焦点は、終始「時計台の」移転にのみ絞られていた。しかし、この問題は、いまも述べたように、札幌の町造りそのものを論ずる、単にきっかけとなるべきものだった筈ではなかったろうか。

そこで筆者は、時計台ではなく、その周囲の建築物の「移転」を提言することによって、この問題に答えたい。

その理由は、次のとおりである。

現代のビルディングというものは、約20年経つと、配管補修その他、ほとんど新造建築並みのリフォームが必要となる。札幌市内中心部のビルディングのうち、戦後高度成長期までに建てられたものは、バブル時期にほぼ建替えと補修が終わっているものと想定できる。ということはつまり、21世紀の最初の四半世紀までには、札幌のオフィスビルは、軒並みスクラップになると見て差し支えないのである。

時計台周辺のビルディングにとっても、そうした事情はまったく同様である。だとすれば、百年間立って来続けた記念建造物と、20年サイクルでスクラップ・アンド・ビルドされる建物と、その場に残すべきがいずれかは、論ずるまでもなく、本来自明であると考えられるのではないか。

むしろ、21世紀には、時計台の遠近感と、存在感とを生かした市街計画こそが必要だと、筆者は主張したい。

するとここに、「札幌市内の住宅地化」というアイデアが出てくるのである。

それは具体的にはどういうものか。

まず、札幌の市内のオフィスビルは、やがて来たるべきスクラップの時期を調整し、一度にそろえて取り壊す。そして、その後、市内を、宅地と、日常生活に関わる小規模・中規模商業活動地域（商店、小スーパー）、および文化的活動の

地域に作りかえるのである。

このような市内住宅地は、ほぼ職住一致、ないし職住近接の、「歩いて用が足せる」地域共同体を形成するであろう。また、市内の建築の高度は、パリのように、街路幅との比率によって制限し、防犯・防火機能も考慮しながら、建物の形態・色彩・材質にも一定基準を定め、景観的連続性と、それによって導かれる感覚上の快適性を確保する。

その一方、官・民の大規模オフィス機能や、大規模小売店舗は、これまでとは逆に、郊外に移すことにするのである。あるいは、前に述べた、石狩～苫小牧ベルト地帯に移転してもよいだろう。つまり、首都の機能は、ベルト地帯全域に分散し、札幌は、ベルト地帯のなかの、大都市の一つに過ぎなくなるのである。

こうした措置によって、市内中心部の交通渋滞や、夜間人口の減少といった、現代都市につきものの諸問題は解消され、札幌には、快適な住環境が保証されることになるだろう。他方では、郊外のオフィスは、自然と接して、より快適であり、しかも夜間には人がいなくなることによって、周囲の環境も守られることとなる。また、このようにすれば、郊外住宅地の居住者も、それぞれの地域で共同経済圏を構成することが可能となり、札幌への一極集中が避けられ、ベルト地帯全域の発展が望まれる。もちろん、そのためには、道路および交通網の整備が不可欠となる。

このようにすれば、大通も、創成川も、時計台も、その本来の機能と、美しさを取り戻すことであろう。

## 九. おわりに

以上、北海道の直面する問題点を分析して抽出し、筆者なりの考察を加え、解決策を提示した。

北海道の活性化に対する提言は数多く、その内容も極めて豊富かつ多岐にわたっている。もしも当論が、あらたにその中の一つとして加えられ、北海道の未来に対し、なんらかの形で裨益するところがあるならば幸いである。

## 注

- (1)「マッカイドウ」とは ‘McKa id o’ という綴り。スコットランドに多い ‘Mc’ (…の息子) 姓とホッカイドウとをかけて洒落たもの。
- (2)移住農民自身も、故郷の稲作生活文化を容易に捨てることはなかった。藤田文子『北海道を開拓したアメリカ人』(新潮選書、1993年7月)を参照せよ。
- (3)いずれも北海道新聞による。
- (4)北海道新聞による。
- (5)北海道新聞1994年5月23日付コラム「帯広から」によれば、地理的条件によってもたらされた、古くからの「十勝モンロー主義」を突き崩してきたのは、交通網の発達だったが、「道内交通網のいびつき」の増大により、「北海道の十勝」という意識が薄くなり、ふたたび「十勝モンロー主義」を誇りに思う気風の復活の危険があることが指摘されている。これは、道内交通網が、「鉄道も空路も札幌中心」となり、本州と比べ、「相対的に道内の他都市が遠くなった」ことに原因があるという。これは、地域孤立主義の傾向につながるものといえよう。
- (6)北海道新聞1993年11月18日付「崩れる自動車神話7」を参照せよ。



An Essay on the Reactivation of Hokkaido  
—Analyzing Regional Power from a Global Viewpoint

HAMADA Eisaku

English summary

The Island of Hokkaido has been in an economic decline for a long time, because it is still strongly dependent on the central administration in Tokyo. This is so even though Hokkaido is no longer simply a provider of raw materials and foodstuffs for the rest of Japan.

The key to reactivating Hokkaido is to establish its economic independence. This means (1) severing governmental relations with the central administration; (2) concentrating human and economic resources along the Ishikari-Tomakomai corridor; (3) making this area a Special Free Trading District; (4) attracting investments from ASEAN countries; and (5) establishing Hokkaido as a trade distribution center.

In addition I describe the transformational plan of Sapporo city which corresponds to the plan to reactivate Hokkaido for which I make an argument in this essay.



Eisaku, HAMADA, An Essay on the Reactivation of Hokkaido : Analyzing Regional Power  
From A Grobal Viewpoint/REC TECHNICAL REPORT No.0011 [SS360] September,1994,  
HOKKAIDO RESEARCH CENTER OF ENVIRONMENT AND CULTURE/SEISHU GAKUEN,  
SAPPORO 004 JAPAN.

○執筆者紹介

濱田 英作 (はまだ えいさく)  
静修女子大学助教授

平成6年9月1日 発行

---

編 集 : 北海道環境文化研究センター

発 行 : (学)静修学園 和野内 崇弘

〒004 札幌市豊平区清田4-1-4-1 ☎(011)881-8844

---

