

北海道北方への眼差しの本気度を 天空から俯瞰してみよう

北海道は袋小路か玄関口か？

戦後の北海道は、日本最北端の行き止まり、「北の果て」となっている。根室や稚内は袋小路と化し、その先のロシア側世界からも切り離されて疲弊し、国内的にも片隅に追いやられた感もある。その結果、北海道は日本地図上でも北の外れだが、世界地図や戦前の地図上では、その北の世界が広がっている。実際、野付半島からは国後島の演習の砲弾音が聞こえ、サハリン最南端からは稚内の明かりが見える。戦前までは北方世界・北方圏への玄関口であった。

他方、サハリンと千島からその中間の北海道を抜いたデザインがサハリン州旗（写真①）。ロシア側ではサハリンとクリル（千島）の区別は無く、日本側は相手方や国境の実態を知らないままではないか。

道民がほとんど知らないボーダーの向こう側

国内でも歯舞群島からの引揚者が多い富山県黒部市には、根室地方顔負けの手作り感あふれる北方領土展示施設が存在する（写真②生地区資料館）。しかし、地元根室では政府誘導色の強い画一化した北方領土情報が幅を利かせ、地域住民の思考力が失われてまいいか？

日口定期フェリーが到着するコルサコフ港埠頭には、現在大泊港駅舎は無いものの戦前の棧橋がそのまま使われ（写真③レール・鉄橋も残存）、同市内には旧北海道拓殖銀行大泊支店も残されていた（写真④）。

他方稚内側は、北海道遺産となったドーム型防波堤は残されたが、稚内棧橋駅は跡形も無く、レールは近



武田 泉 (たけだ いずみ)

北海道教育大学札幌校准教授

東京都出身。1989年北海道大学大学院環境科学研究科入学のため来道。1995年北海道教育大学岩見沢校講師、2007年同札幌校准教授。専門は人文地理学、地域交通政策論、地域環境政策論。



代的な新駅舎から整備された公園内で途切れている。全く対照的な光景である。

オイルマネーに沸く州都ユジノサハリンスクでは、スーパーには日本の食材や調味料が数多く並び、同市郊外には「シティモール」なる大型ショッピングセンターが建設され、内部のフードコート(写真⑤)では、和式のラーメンも賞味可能である。国境の向こう側でも、生活は着実に現代化していた。

北海道とサハリンとの繋ぎ方ーエネルギーブリッジー

領土問題も話し合われる日ロ首脳会談を前に、双方を結んで経済開発を実現させたいという動きは、ロシア側から提起されている。エネルギーブリッジでは、日露戦争時の日本軍の上陸地で、現在もその記念碑が倒されたまま(写真⑥)の女麗は、プリゴロドノエと名を変え、液化天然ガスの積み出しプラントでもある。その最も近い行先は北海道石狩市の石狩湾新港の北ガスプラントで、既に北海道の日常に繋がっている。

繋がるのかランドブリッジ?

一方ランドブリッジは、大陸から海底トンネルでサハリンに渡り、宗谷海峡も抜けて、北海道側と繋げるという遠大な構想だが、日本側は航路と比べ大幅な迂回だとし、冷めた対応でしかない。

サハリンの鉄道は戦前の日本が建設したもので、ソ連占領後も長らく日本の在来線と同じ狭軌のままであった(写真⑦日本時代の除雪車銘板)。近年になってようやく、ロシア本土の広軌に合わせて軌道の改軌作業が進捗し、日本の姿が急速に失われつつある(写真⑧改

軌作業車、写真⑨コルサコフ南端の乗降場に止まる富士重工製の車両と3線軌用コンクリート枕木)。

だが、北海道の鉄道は、目下危機的状況にある。北海道新幹線の新函館北斗開業の陰で、道内各線はJR北海道の経営危機に伴う「選択と集中」施策によって衰微し、その新幹線も道民より道外・海外客の乗車が目立つ。

その一方で戦後、北海道開発予算は北海道開発局を通じて、道路・港湾・空港・農地開発等の公共事業に多大な資金が投下され、無料開放の高規格道路等も多数建設されてきた。しかし、鉄道は縦割り行政で別なため、鉄道はコンクリートの枕木1本も満足に買えない状況が続き、稚内・根室への路線も含め廃線の危機にある(写真⑩木の枕木のままのJR宗谷北線)。明らかにサハリン鉄道に見劣りしていないか? 国によるランドブリッジへの対処が希薄で、そこでは、対口交流の本気度が試されはしまいか?

札幌と本州、北海道と北方圏

北海道庁は最近、「北海道」のキャッチフレーズを変更した。「試される大地」から「その先の道へ」へと。いつしか内地に同化され、移民社会特有の進取の気質は変質し、札幌一極集中となり札幌以外は過疎・辺境化しているのではないか。今一度、北極海航路に見られる欧州・北米への玄関口機能と地理的優位性を、そして北方重視の姿勢を、北海道に取り戻したいものである。

