

これからの北海道の社会資本を考える

～第7回風土工学シンポジウム～

北海道開発局 建設部道路維持課

社会資本づくりは景観とも大きく係わっていますが、近年、日本中の景観がどこもかしこも同じようなものになってきたといわれています。そこにその土地特有の風土を加味することで、それぞれの土地や景観が豊かなものになるという風土工学的アプローチにより、北海道における社会資本のあり方を考える第7回風土工学シンポジウムが風土工学デザイン研究所の主催により7月1日に札幌市で開催されました。

特別講演

「これからの北海道の社会資本」

丹保 憲仁氏 放送大学学長

18世紀までは人力と畜力しかありませんでした。それが、化石エネルギーを解放して、あっという間に西欧近代が拡大、近代文明が普遍化したと同時に地球が狭くなってきたことに気づいたわけです。千年、二千年の規模でいえば、化石燃料に依存しているわれわれの文明はたったこれだけしかないのです。



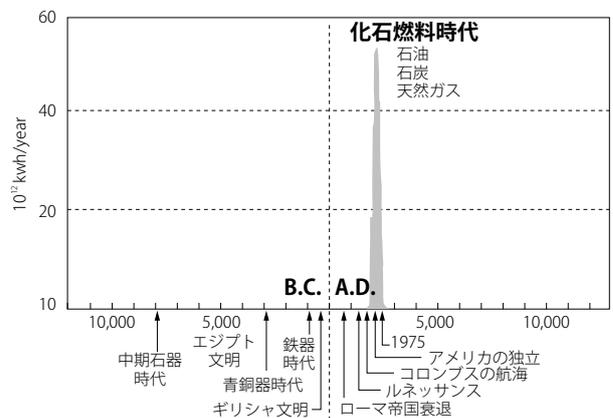
丹保 憲仁 (たんぼのりひと)
放送大学学長。北海道大学名誉教授。元国際水協会 (IWA) 会長。北海道大学工学部助教授、教授、部長を経て総長。

明治維新のとき日本が自力で収容できた人口は3千万人です。北海道を入れ、若干の太陽エネルギー固定能力を加えても日本が自力で養える人口は5千万人でしょう。現在の人口が1億2千万人ですから、7千万人が過剰人口ということ。今までは、移民し、植民地戦争をやり、輸出過剰貿易、経済戦争をやって、なんとか過剰人口を養ってきました。

東京は7千万人の大人口が集中していますから、水、

食料、エネルギーの廃棄物の域内処理を断念しています。食料自給率は1%。水は全部利根川上流、発電は全部他県から、ガスは全部輸入です。そして、大空港、高速道路の結節点、高速長距離輸送の集中点です。

東京と、東京でないところは、存在している理由がぜんぜん違うのです。ぜんぜん違うところで教育を議論します。産業も、金の儲け方も議論します。競争社



1975年オレゴン州知事の表現：石井吉徳氏のホームページより

会をやっています。成長するつもりになっています。本当にそうなのでしょうか、というのが北海道を考えたときの原点だと思います。東京が異常空間であるということへの認識不足が、日本のあらゆる体系を決めてしまっているのだと思います。したがって、北海道の話をするときにはそういったところを相対的に見る必要があります。

何も東京とけんかするつもりもないし、東京というも

のすごく強力な相棒と組まなければだめですけど、下流にはならないという、例えば欧州におけるデンマークのような取り組みをわれわれは考えてもいいのではないのでしょうか。

北海道は食料自給率170%、日本で唯一食料自給が可能で、水もたくさんある。ところが、エネルギー的には最弱地域。それと最大の弱点は生産拠点を持っていないこと。何をしたらいいか。食うや食わずになっても頑張りぬいたデンマークが参考になります。北海道の主要都市に研究所を作り、専門職大学としてフィールド産業と連携する。健康・福祉という分野では、北海道はまだまだ空間的に余裕があります。東京の下流に甘んじず、東京に対して一定以上のシンパシー（同情）と理解を持たなければならないと思います。

「これからの北海道の交通社会資本」

五十嵐 日出夫氏 (社) 北海道開発技術センター会長

北海道がまだ蝦夷地と言われていたときは、船で人やモノを運んでいました。蝦夷地が北海道になりますと、内陸をどうするかということになり、開拓使は鉄道なら重量貨物も一気に運べるということで、鉄道を採用しました。戦争が終わると、鉄道から道路の時代になりました。

次はどうなるか。新幹線です。北海道新幹線の着工式を見ていて思い出したのは、青函トンネルです。青函トンネルは作るにも維持するにもものすごくお金がかかる、今のうちに埋め戻せという声が多く、竣工式には偉い方は来ませんでした。しかし、新幹線の着工式には偉い方々がたくさん来られています。

このように、世の中の空気はどんどん変わってくるわけですが、どんな原理によるのでしょうか。

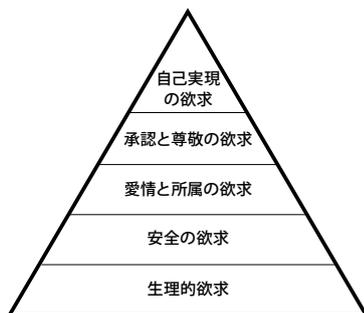


図 欲求5段階層説

これはマズローという心理学者が書いた図です。欲求は5つの段階を通じて変わっていく。最初のは生理的欲求という生きているという生きていく

えで必要な欲求。その上が安全の欲求。病気になるっても医者にかかれるくらいの蓄えを持つ、会社から簡単に首を切られないような仕組みにしよう。次は愛情と所属の欲求。会社やグループの仲間から愛され、仲間だといわれたい。次は承認と尊敬の欲求。そして自己実現の欲求。皆さんはどのあたりにおりですか。学生たちに聞くと、愛情と所属の欲求だといいます。

水害や河川の氾濫で生きるか死ぬかかときの土木仕事をやる人々は神様です。土木は神様。神社にお祭りして拝むという時代がありました。しかし、これからの社会資本整備は、昔みたいにお上がやるものに何か文句があるかでは全然だめです。皆さんどうですか一緒にやりましょうと、YOSAKOI ソーランみたいになります。お祭りです。あれで人々の心が一致する。祭るわけです。楽しく、おもしろく、みんなでいろいろ意見も力も出し合ってやる仕組みを作ることが一番重要な鍵だと思います。



五十嵐日出夫 (いがらしひろお)

(社)北海道開発技術センター会長。北海道大学名誉教授。運輸省入省後、北海道開発局港湾部、北海道大学講師、助教授を経て教授。著書に『土木系画数理』ほか。

「北海道夢未来～新しい成功体験～」

吉田 義一氏 国土交通省北海道開発局長

最近、北海道は元気がありませんが、次の時代に繋がるいろいろな動きが出てきています。

例えば、北海道の魅力、自分の農場で作った農作物の魅力を紹介、販売する農家が増えています。農産物の海外輸出も出ています。十勝の長芋は生産額40億円のうち10億円近くが輸出です。新しい農村整備計画では日本の輸出作物を倍にするとしていますが、北海道は実際にその可能性



吉田義一 (よしだよしかず)

国土交通省北海道開発局長。北海道開発庁入庁後、国土交通省北海道局企画課長、北海道開発局建設部長を経て平成16年7月から現職。

が非常に大きいと思います。

また、この5年間で北海道への海外観光客の入り込み客数が倍になっています。北海道の観光は夏集中型だとよくいわれますが、東南アジアの方々は夏と冬で変わりがない。冬の楽しさも十分観光資源になりえるということです。

それから、北海道の製造業は日本全体の2%ですが、この中で世界シェア 30% を確保するような企業も育っています。もともとは大阪の会社でしたが、北海道に来れば優秀な理工系の学生を採用できると考え、そして予想どおり優秀な学生を採用でき、その学生さんが今の会社の柱になっているそうです。千歳空港や苫小牧港等の整備も追い風になっているそうです。

今年の2月から、30代や40代前半の方々に、自分たちが活躍するであろう20年後、30年後の北海道を語ってもらおうと、「夢未来懇談会」を隔週で合計10回開催しました。その中から、いくつかの意見を紹介します。

おもしろい人が集まってくる北海道をつくろう。ビジネスは人に付いてくる。外と内の架け橋になる人、触媒になってくれる人、おもしろい北海道をつくる企業、人を呼び寄せよう。エコひいきも必要。北海道の環境にいいものだったら少しぐらい高くても買う運動も必要。北から動く、北から動かす。いろいろな新しい動き、分散している無数の運動を大きな潮流にしていくことが必要。夢から行動へ。北海道をよくするためのアイデア、道民としての誇りを持つ。北海道のイメージをポジティブにしよう。そして、積極的に国内外に情報発信していこう、等々です。また、とにかく自分が動かなければだめだ、人に頼っていてはだめだ、そしてみんなが成功体験を共有、あるいは将来ビジョンを共有できれば、素晴らしい北海道ができる、そういうお話しが特に印象に残っています。

※北海道開発局長吉田義一氏は、8月2日付異動で国土交通省北海道局長に就任されました。

パネルディスカッション

「北海道の社会資本のあるべき姿」



コーディネーター
林美香子(はやし みかこ)
フリーキャスター。北海道文化財団評議委員、北海道住宅対策審議会委員、農林水産省「食と農の応援団」メンバー。現在、FM北海道「MIKAKO マガジン」などを担当。

林 「社会資本」という言葉について、広辞苑では「道路、港湾、鉄道、水道などの公共施設のこと」、日本語大辞典では「道路、上下水道、教育施設、公営住宅、公園など国民経済全体の基盤となる公共施設」と事例が違

うのです。それだけ時代によって社会資本が意味するものも変わっているのではないかと思います。

それでは、まず先生方にそれぞれイメージする社会資本についてお話しいただきます。

「もったいない」心で社会資本を考える

佐藤 北海道における社会資本整備のあり方で欠けている視点は何かと考えていて気になっていた言葉が「もったいない」です。去年ノーベル平和賞を授与されたケニアのマータイさんが日本で見つけた言葉です。



パネラー
佐藤馨一(さとう けいいち)
北海道大学大学院公共政策学連携研究部教授。建設省入省後、文部省へ。その後、北海道大学工学部助手、助教授、教授を経て平成17年4月より現職。

昨年と今年行った高速道路の社会実験では、札幌自動車道の均一料金区間を両側に延伸しました。結果、

高速道路に乗る交通量が増えて、一般道路の交通量が減り、渋滞がなくなり、高速道路の出口も増えたので、高速道路の出口渋滞も解消されることが検証されました。高速道路は減収になりましたが、時間便益とか走行便益が非常に大きかった。つまり、時間便益があるということは、渋滞なく走れる、走るための燃料が少なくて済むということです。

「何がもったいないか」ということでまとめたとき、100%輸入している日本のエネルギー、特に原油の消費を減らすためには、渋滞を減らすことほど、輸入している原油の有効利用はないのではないかと。このことがこれからの社会資本整備の評価ポイントではないかと思えます。

「産消協働」で地域発展を考える



パネラー
小磯修二(こいそしゅうじ)
釧路公立大学教授、地域経済研究センター長。国土庁、北海道開発庁勤務を経て現職。産消協働推進道民会議座長、釧路川流域委員会委員長ほか。

小磯 社会資本整備とは「社会の入れ物づくり」です。戦後日本の社会資本整備は、急激な高度成長の中で膨張する需要になんとか追いつこうということで、何をその中に入れるべきかという議論がそんなにされてこなかったと

思えます。この部分をきっちりと考えていくことが大事です。

それではどういう中身を入れていくのかということですが、これからの北海道が求められているのは自分たちの子供、孫の世代まで安心して暮らせる、持続可能な地域社会をつくり上げていくことです。そのための取り組みのひとつが「産消協働」です。これには二つの視点があります。

一つは域内循環の大切さです。例えば1000億円の公共事業が来たら1000億円の経済効果が生まれるのかというと、その後の展開によって経済効果は大きく違うのです。お金が地域で消費され、貯蓄に回り、再投資につながり、雇用の機会が生まれ、GDPが生まれ、地域全体の力になるわけです。しかし、一部が独占して循環しなければGDPにはつながらない。しっかり

地域の中で循環させる発想が大事です。

もう一つは、地域資源をしっかりと見つめ直すということです。3年前に釧路の標茶町で大学発ベンチャーとして環境再生ビジネスを起こしました。カラマツの間伐材という廃木材。それから、酪農地帯でよく見られる干し草ロールに使用された廃プラスチック、標茶町で年間200トンもただ廃棄されています。それらで機能性の高い木質複合材をつくり、販売、地域に新しい産業を興す。そして、北海道の美しい環境の保全と再生を目指す。地域ゼロエミッションという考え方です。

それと、生産者と消費者、社会資本整備の供給者である行政側と利用者が向き合うことで、地域の競争力が強化される。こうした考え方も社会資本整備の中身として考えていく必要があります。

林 私もスローフード運動に携わっているひとりとして、「産消協働」は、食べ物の世界での「地産地消」につながると思いました。道民一人当たりのゴミの量は他府県より多いんです。そうした廃棄物をうまく利用して産業化していくことは、素晴らしいと思います。

北海道の風土文化を大切にしたい社会資本を

竹林 先ほど青函トンネルの話がありましたが、私はコスト・ベネフィットの見方、国家百年の計を考えるときの時間スケールが間違っていると思います。先見性のある社会資本整備が一番コスト・ベネフィットに優れているのです。逆に後手後手に回る社会資本整備こそ莫大な用地費と膨大な工事費を使います。



パネラー
竹林征三(たけばやしせいそう)
富士常葉大学教授、付属風土工学研究所所長。著書『風土工学序説』『ダムの話』『建設環境技術』『東洋の知恵の環境学』ほか。

現在、東京都内の都市河川では地下トンネルを掘っています。地下河川です。先見性があれば、こんな無駄な公共事業はしなくてもよかったです。

その意味で、先見の明を持って社会資本整備ができるのは北海道です。社会資本整備のあるべき姿を全国に示す一番いい場所です。

社会資本を考える場合、北海道の風土とはなんでも

よう。北海道は自然風土はすばらしいが、歴史風土が評価されていない。しかし、アイヌ文化は日本が忘れてしまった大変すばらしい精神文化を伝えている。まず北海道の先人であるアイヌ文化に対する敬意を表すことが第一の出発点です。

それと大切なのは道民意識です。自分の県が一番好きというので北海道はナンバーワンです。実に91%の人が北海道が好きとっています。また、どこの県に住みたいかでは北海道が9.5%で第1位。際だって高い数値です。北海道は大変高いポテンシャルを秘めているところだと思います。

林 北海道が好きという人が91%もいるのはすごいことですね。その力をもっと結集していく知恵を持たなければと思います。

既存社会資本の有効活用を



佐藤 5月20日に新青森と新函館間の北海道新幹線が着工されました。札幌駅から東京駅まで新幹線で4時間10分、航空機では空港までのアクセスや待ち時間を含めて3時間20分、その差は約50分。しかし、人が1キロ移動するエネルギー消費は、鉄道に比べて飛行機は約4倍。二酸化炭素だと6倍です。もったいない精神に基づけば、札幌～東京間は50分長くても新幹線に乗ろうという話になるのではないかと思います。

道路に関しても同じです。道東自動車道の夕張～清水間の整備計画は、中央の方々からは何でこんな道路が要ると批判されていますが、これを平面図でなく高さで見ると、峠の標高が1000mから600mと400mも下がり、総延長距離が非常に短くなって1時間10分も短縮されます。

単に物を惜しむというだけでなく、それまでの努力とか苦労、時間、歴史、それらを大事にしよう、絶対にそれを無にしたいという気持ち、これをもっと持つべきではないかと思います。

林 環境という視点からみた社会資本のあるべき姿ということですね。道東自動車道についても、そうい

った意味で高さのことが報道されることが少ないですね。そのあたりの情報発信がもっと必要だと思います。

利用者との対話の必要性

小磯 1年前、社会資本整備について、いろんなところに出向いて道民の方々と議論する機会がありました。そこでの経験を二つお話しします。

一つは、どういう社会資本が必要か、何が優先されるべきかというのを聞きました。圧倒的に多いのは医療施設や福祉施設。その次



が防災や安全。道民の感情としては非常によくわかります。道路整備を優先的という声は非常に低い。そこで、最初の意識とディスカッションした後の意識も計ってみました。例えば、医療施設をぜひやってほしいという方に、なぜ医療施設なのかを聞くと、病気になったときに困る。では医療施設さえあればいいのか、どうやって行くのかと聞くと、医療機関まで時間が随分かかるんですね。そういう意味では道路整備も必要ですねとなるのです。実際のやりとりで社会資本整備に対する意識が急激に変わったのです。

もう一つ。ほんとに衝撃的だったのが、障害者の方々と対話です。医療関係や福祉関係施設の整備が当然最優先だと思ったら、そういうものは最下位に位置づけてくる。何ですかと尋ねると、施設を整備すれば便益はあるが、障害があつて困っている人たち、福祉を求めている人たちに対する便益、満足、福祉水準を上げるのが目的であるにもかかわらず、施設を整備することで政策側にそれでこと足れりという意識が感じられる。私はそんな社会資本整備の必要性は全く感じていませんという答えだったわけです。

これまではややもすれば供給する側の政策論議が中心になっていましたが、これからの社会資本整備では、実際に使うユーザーの声を供給者側である政策側がどう吸い上げていくかが非常に大事ではないかと思います。

林 利用者の視点という指摘がありましたが、利用者である私たち自身をもっと考えていくこと、意見をいっ

ていくことが、これからの社会資本整備に必要なことだと思います。

北海道こそ社会資本が素晴らしい力を発揮できるところという竹林先生のお話がありましたが、あるべき姿についてお話しいただきます。

5つの視点

竹林 一つ目は、北海道の骨格となる道路や鉄道の整備はコスト・ベネフィットを超えた国策としての社会資本整備としてあるはず。二つ目は、北海道は日本で一番水害が多いらしいので、まず安心、安全な国土形成。三つ目は、ものすごい勢いで増えている外国観光客に対して、風土工学シーニックバイウェイを。四つ目は、北の国際物流拠点としての北海道。日本最大のハブ空港、ハブ港湾の整備が求められているのはここ。五つ目は、北海道の農業です。日本の食の安全を保障するかけがいのない国土。以上の5つです。



林 ご指摘のようなあるべき姿に向けて、どうやって取り組んでいけばいいのでしょうか。

小磯 今は地方分権とかいろんな流れがあるのですが、地域の中で何がどういう仕組みでできるのかという政策提案力、構想力を地域が持つと、そこに初めて北海道らしい社会資本が生まれてくると思います。

竹林 当面のアクションプランを5つ。まず一つは、地方切り捨ての打破。二つ目は、景気対策としての公共事業が忘れられている。国策による先行的な社会資本整備が求められている。三つ目は、知床税とか観光客から入場税をとって社会資本整備に充てる。山梨県ではミネラルウォーター税、矢萩では水源税があります。税を取って北海道の観光客が減るとは思えません。四つ目は、良好風土は一日にして成らず。北海道の素晴らしい自然もよい風土も一日では成りません。五つ目は、北海道で忘れていけない農業、畜産、漁業振興のための社会資本整備です。北海道ブランドの確立を急ぐべきです。そのことで自ずと社会資本整備の必要性が世の中にも理解されると思います。

林 農業や畜産の北海道ブランドについては、帯広で世界の人たちを集めてチーズフェアが開かれています。各地で北海道ブランドをより強固なものにする動きが出ていますので、私たちも頑張りたいと思います。

佐藤 具体的には、なぜ高速道路の暫定二車線を放っておいたのか。利用者は、危ないとか、どうにかならないかとか言ってきているのです。道路行政側は、そういう規則になっているとか、決められているとかで、ほとんど対応していなかったのではないかと。それとJRモードビークル。昔の縦割りの建設省と運輸省では実現不可能な交通システムだと思います。技術的にできることを制度や組織が阻んでいた面がなかったかを考えてほしい。

また、利用者の素直な疑問に答えられるように変えていってほしい。変えるための柔軟性は持っているのではないかと。それが社会実験の意味であり、いいものを実現させてほしい。ぜひ開発局にはお願いしたい。

林 利用者の声を吸い上げる、あるいは反映させる社会資本のあり方。また、環境を考えると、戦後とは違う今の時代にふさわしい社会資本づくりのシステムも考えていかなければいけないのだろうと思います。

また、私はそこに住んでいる人たちが誇りに思える、また愛着を持てる社会資本であってほしいと願っています。そして、まさにそれが北海道という風土にふさわしい社会資本となるのではないかと思います。



最後に、幸せな暮らしを支える社会資本であってほしいということをお願いして、このパネルディスカッションを閉じさせていただきます。