

シリーズ北海道 昨日、今日そして明日へ



平成30年に北海道は命名150年を迎えました。本誌の平成30年5月～12月号では、「シリーズ北海道 昨日、今日そして明日へ」と題して、河川、道路、港湾、農業の4つの分野で北海道開発事業に携わった方々から、寄稿をいただきました。

シリーズの締めくくりとして、執筆者の皆様にお集まりいただき、皆様関わったインフラ整備を振り返りながら、執筆後の感想や書ききれなかった思い、次の世代への期待を込めた道内インフラの展望などをお聞きしました。

出席者 (五十音順)

- 石田 悦一 氏 (株)道銀地域総合研究所執行役員主席研究員
- 栗田 悟 氏 一般社団法人北海道建設業協会副会長
- 黒崎 宏 氏 北海道大学公共政策学研究センター研究員
- 鈴木 英一 氏 伊藤組土建(株)副社長

コーディネーター

- 田村 亨 氏 北海商科大学教授
(本座談会は2018年12月27日に開催しました)

シリーズ北海道を振り返って

田村 「シリーズ北海道 昨日、今日そして明日へ」では、北海道開発に関わる貴重な情報を発信いただきました。自己紹介を兼ねて、このシリーズを執筆した感想や書ききれなかったことなどをうかがいます。

石田 昭和59年に北海道開発庁(現国土交通省)に入庁し、長く道路の仕事に携わってきました。入庁当時

の高速道路の開通延長を調べてみると北海道は130kmほど、昭和58年に札幌-岩見沢が供用開始になったばかり。道央道も南は白老まで、札幌南-札幌JC間がまだつながっていない時代でした。

昭和41年に制定された国土開発幹線自動車道建設法では、全国で約7,600kmの高速道路ネットワークを計画していましたが、昭和62年の第4次全国総合開発計画で、21世紀を見据えて全国14,000kmの高規格幹線道路網の計画が決定され、高速道路ネットワークが広がっていきました。

戦後の道路整備は、ガソリン税や自動車重量税などの受益者負担の原則に基づく税収で道路整備を行う道路特定財源制度と、借入金で道路を建設し利用者が支払ったお金でその返済に充てる有料道路制度が、車の両輪になって進められてきました。

しかし、その後、これらに対するさまざまな議論が

シリーズ北海道 昨日、今日そして明日へ

- 農業篇 2018年5月号、6月号、7月号
- 港湾篇 2018年6月号、7月号、8月号
- 河川篇・道路篇 2018年10月号、11月号、12月号

合わせてご覧ください



石田 悦一氏

今後の北海道を支えるのは、高速道路の都心アクセスと第二青函トンネル。

出て、高規格幹線道路の整備をどのように進めていくかが、大きなテーマとなっていきます。

2000年代になって道路特定財源の一般財源化、道路関係四公団の民営化、国と地方自治体の負担で整備する新直轄方式など、いろいろな変化がありました。その中で1 kmでも高速道路ネットワークを延ばしたいという思いで仕事をしてきました。地元との調整など苦勞もありましたが、一番思い出深い仕事が高速道路ネットワークづくりで、いろいろなことを思い出しながら書きました。

栗田 北海道開発局小樽開発建設部を振り出しに長く港湾の仕事をしてきました。まず北海道と本州で港湾の整備方式が全く違うことを書きました。昭和25年に港湾法や漁港法、27年に道路法と、戦後一気に法律が制定されましたが、国会の議事録にも当時の議論の経過は残っておらず、ずいぶん自分で勉強しました。北海道では港湾管理者が基本的に市町村で、そこが本州と違います。北海道の特殊性を伝えるためにも整備の制度について知ってもらいたいと思いました。

港湾編第2部はバルク港について、民間力を港湾運営に組み入れていく考え方が生まれてきたことを含めて、紹介しました。空港については、北海道建設業協会の伊藤義郎名誉会長の思いに触れて、新千歳空港のことを書きました。新千歳空港の前身の千歳飛行場は、王子製紙や伊藤組などが土地を寄付しています。伊藤会長は欧米の空港を調査し、積雪地域では2本の滑走路が絶対必要であることを当時の運輸省に説明しています。その主張がなければ、滑走路はきっと1本だったでしょう。

最後はフィクションで構成しました。当初から苫小

牧東部工業基地について書こうと決めていたのです。苫東はいろいろな経過をたどって今に至っています。あの土地をそのまま残せたことは非常に重要で、これからいろいろな活用策があります。今後の北海道産業を考えると、苫東の土地は有益に活用できるはず。もっと生かしてほしいとの思いで書きました。

黒崎 今回の寄稿は、北海道農業の150年を学び直したいという思いで取り組みました。明治の北海道開拓使が畑作物を基幹として畜力農機具を用いる欧米型農業の導入を目指したことは、よく喧伝けんてんされていますが、当時は市場条件などから普及はしませんでした。むしろ、農家を中心となって寒冷地稲作技術を開発し、規模は少し大きかったものの、府県と同様の米中心の農業に収れんしていきました。道路をはじめ輸送手段が未整備な条件下で、作物生産も制約されていたのですが、鮮度に左右されにくい豆類等を、時宜を得て欧州等に輸出したのは、商品生産型農業の先駆けでもありました。

一方、戦後の高度成長は、北海道農業に大きなインパクトを与えました。都市部での労働市場の拡大、つまり人手不足によって、小規模な農家は離農し、まちに出ていってしまいました。農業経営は農地を買い取ることによって、規模拡大が可能となったのです。

このように、北海道の農業は、日本や世界の経済の動きに対応しながら急激に変化してきました。今の北海道は、農地・農業用水をはじめ、社会インフラの整備が進んでいます。最終回はそれを土台に、質の高い農産物を世界に届けていく思いのある人たちがたくさん出てきてほしいとの期待を込めて書きました。

鈴木 昭和50年に開発局に入りました。同年に台風6号で石狩川が氾濫、昭和56年には前代未聞の石狩川の大洪水を経験しました。以来、どのように洪水に対応していくのか、どのように洪水のない河川を整備していくのが、私の仕事の命題でした。退官後、北海道大学大学院工学研究院で特任教授を務めることになり、治水の歴史を振り返りながら、自分が携わってきた仕事がどんな役割をしてきたのかを研究するチャンスに恵まれ、今回の寄稿にも生かせました。

石田 悦一 (いしだ よしかず)

大阪府出身。1984年3月大阪大学大学院工学研究科土工学専攻修了。同年4月北海道開発庁採用。2013年7月国土交通省北海道開発局釧路開発建設部長、14年7月札幌開発建設部長、16年6月北海道開発局建設部長。17年7月国土交通省退職。11月から現職。

過去を学んで自らの今を知る。けれど過去にとらわれない
自由な発想に期待する。

洪水は今に始まったものでなく、昔から起きています。明治2年に北海道開拓使が置かれ、入植が始まって人が住むようになると、同じ自然現象だった洪水により被害が生じます。人の命や暮らしを守るための治水が必要になってきました。しかし、それは北海道150年の歴史の中では後半のことです。

北海道の治水の歴史で特筆すべきは、地道な調査とそれを踏まえた河川全体の計画です。明治29年に日本で初めて河川法が制定されます。それまでの治水は藩ごとに部分的に行われ、河川全体を管理していたわけではありません。しかし、北海道では、将来、多くの人が住めるように、河川全体の治水計画をつくる必要があったのです。明治31年に石狩川で大洪水があり、それを機に治水計画のための調査に着手し、河川全体の治水計画がつくられます。これが北海道の治水の真骨頂です。

河川整備は時間がかかります。捷水路^{しゅうすいろ}工事が進み、堤防が出来始めたころの昭和36年と37年に大洪水があり、洪水調節ダムや排水機場も加えた新計画をつくることになりました。しかし、昭和56年に発生した大洪水はそれまでの計画の1.5倍に匹敵する降雨で、大きな被害を受けました。想定以上の大雨に耐えられる治水が必要となったのです。合わせて札幌では、都市化による住宅地域の浸水という問題も浮かび上がりました。これらの解決を図るべく、新時代の治水計画に乗り換えました。

そして、平成28年には今までの経験の延長上にはない集中豪雨による大きな被害を受けました。地球温暖化と関連させて治水を考え直していく必要が出てきました。今回のシリーズでは、そんな治水のダイナミックな経過を知ってほしいと考えました。

どのようにこの150年を次の世代に伝えていくか

田村 栗田さんのお話に象徴されるように北海道と本州には違いがあります。それも含めて、北海道の歴史や制度の成り立ちについて、今の若い技術者たちはどこでどのように学ぶのでしょうか。道路の事業は、北海道と本州で違いはありますか。

栗田 悟氏



石田 そもそも北海道開発法があることが違うと言えるのですが、制度的には国の費用負担のかさ上げや開発道路などの若干の違いで、大きな違いはないと思っています。ただ、広域分散型で積雪寒冷地ということは、大きな違いです。そのための工夫や苦労などは、うまく後輩に引き継がれていると思います。

栗田 北海道の港湾の歴史や制度などは、最終的には本を頼りに自分で勉強しました。後輩への伝承は、活字に残すことが重要です。北海道開発庁時代には10年ごとの年史が編さんされていました。あれは貴重です。制度や出来事、人の情報がまとまっていて、北海道開発が残した成果が網羅されています。

黒崎 現在は予算の制約などもあり、既存のインフラを効果的に活用し、その機能をどのように維持していくかが課題となっています。そうした更新整備でも、現在の施設が建設された経緯や、当時の技術についての知識が重要です。現役の皆さんには、過去に施設を造った先輩たちをうまく活用してほしいと思います。

鈴木 治水の仕事では、実際の洪水をイメージできるかどうか大きな要素です。洪水の発生が少なくなった最近では、北海道開発局の中で他の開発建設部の災害に対しても河川技術者を派遣して応援するとともに、経験を積ませることにしていました。また、国土交通省でもTEC-FORCE^{※1}として全国的な派遣を行っています。災害経験を積むことで、より能力を発揮できるようになります。

平成28年の洪水は、今まで経験したことのない大変な雨量で大きな被害が生じましたが、一方で開発局はそれまでに造ってきたダムや遊水地、放水路や分水路、堤防などのすべての治水施設を有効に稼働させま

栗田 悟 (くりた さとる)

山形県山形市出身。1979年3月東北大学大学院工学研究科土木工学専攻修了。同年4月運輸省港湾局採用、北海道開発庁北海道開発局小樽開発建設部、2001年1月国土交通省北海道局企画課企画調整官、10年5月北海道開発局港湾空港部長、13年7月中国地方整備局長、15年5月から現職。



黒崎 宏氏

日本や世界全体の将来のために北海道を最大限に生かしていく。そういった大きな目標を持ちながら開発事業に携わってほしい。

した。

2018年の胆振東部地震の際にも、開発局は職員をリエゾン（災害対策現地情報連絡員）として被災自治体に派遣し、被害状況把握や支援要請などに大きな力を発揮しています。

これらの活躍は経験と研鑽^{けんさん}の結果と言えます。

体験を通して顧みる昭和と平成

田村 今回の寄稿は、北海道の150年を振り返り、将来に期待するというシリーズでした。では、実際に皆さんが活躍した昭和と平成を振り返ってみると、どんな時代だったのでしょうか。

栗田 私は昭和54年から北海道開発局で仕事を始めました。当時は、北海道の港湾事業は苦東関連でかなりの予算がありました。本州では環境問題で予算が消化できず、北海道に約200億円の予算がついていました。そのおかげで防波堤や掘り込み港湾がスピード感をもって整備できました。それまで北海道の港湾整備はほとんどが防波堤造りのみで、経済的な効果を生み出せません。本州は歴史が古いので、防波堤は奈良時代からできています。また、北海道の港は東京湾や伊勢湾などと違って、すべて外海に面しているので、お金がかかります。そんな時代を経てようやく岸壁を整備できるようになりました。昭和と平成では、港湾整備の内容は全く違います。

北海道内の港湾管理者はほとんどが市町村ですが、平成になって財政規模の小さな市町村は負担金を賄う余裕がないという問題が出てきます。予算のピークは平成10年で、その後の10年間は全く予算を伸ばせませんでした。平成20年を過ぎると自治体の財政は改善す

るものの、国の財政が厳しい時代になりました。

黒崎 昭和の終わりごろまでの公共事業費は、全国で6兆3千億円程度でした。平成に入ると、21世紀に向け社会資本整備の充実を図ることを目的とした「公共投資基本計画」が策定され、予算が伸びはじめます。さらに、農業分野では平成5年のウルグアイ・ラウンド農業合意^{**2}に対応して、生産性を高める農業基盤整備事業が集中的に実施されました。北海道でも、工期が遅れがちだった事業がずいぶんと進捗しました。

しかし、平成14年度予算からは構造改革^{**3}が本格化し、公共事業費は毎年削減されていきます。ピーク時は9兆7千億円だった当初予算は、現在では約6兆円で推移しています。特に、平成22年度に農業農村整備事業予算が大幅削減となった事態は、北海道の農業関係者にとって大きな衝撃でした。農業の事業は、農家の皆さんの申請によって実施されていますので、工事の遅れなどで「後継者の目処^{めど}が立たなくなる」などの懸念の声がたくさん聞かれました。開発局の担当者は、国の厳しい予算事情を伝えながら、工事計画の変更等の説明を重ねました。大規模な農業経営が発展していくために、農地等の基盤整備が欠かせないということを再認識したように思います。

鈴木 昭和50年くらいまでの治水は、堤防を造って、水がこぼれないようにすることで精一杯。それ以降は大洪水を踏まえて、大きな堤防や多くのダムを造って、地域をより安全にする時代に入りました。プラザ合意^{**4}と日米構造協議^{**5}で多くの公共事業ができるようになり、ダム整備などはかなり進みます。もし、この経過がなければ、平成28年の大洪水はもっと大きな災害になっていたでしょう。

平成9年に河川法が改正になり、治水に環境の目的が加わり、より安全で美しい国土づくりという方向が打ち出されました。小泉政権以降、予算が減少して事業が進まず、なかなか安全な北海道づくりができないという課題に関し、今も後輩たちが苦労しているところだと思います。ただ、目的は変わっていませんし、事業の種類や手段も増えています。特にこの10年は、堤防やダムで被害を防ぐハード対策に加えて、住民が

黒崎 宏（くろさき ひろし）

京極町出身。元国土交通省北海道開発局農業水産部調整官。弘前大学農学部卒業後、北海道開発庁に入庁し、国土交通省北海道局農林水産課企画官、北海道開発局農業計画課長を歴任。2017年4月に退官。

明治以来、北海道は先進技術を生み出しインフラを造ってきた。わが国における先導的役割は、今日も変わらない。

自分で判断していち早く避難したり、住み方を変えるなどのソフトな対策が注目されています。

田村 河川法の改正で環境の視点が入ってきたことは、驚きでした。先日、天塩川水系のサンルダムを見学してきましたが、素晴らしいですね。

鈴木 サンルダムでは、サクラマスが遡上できる魚道を整備しています。これまでダムより上流に魚を遡上させるなんてことは考えられませんでした。開発局では、以前から美利河ダムの魚道で実績を積んでいます。サクラムスの遊泳力や産卵期の生態などを科学的に解明し、それらの成果がサンルダムに活かしています。

石田 現職時代に衝撃的だったのは、道路特定財源がなくなったこと。なぜこれほど合理的な制度をなくしてしまったのかと、いまだに思っています。一方で、今はガソリンや軽油などの燃料を使わない車が登場しています。遅かれ早かれ、この制度の見直しは必要だったとも思います。とはいえ、今でもこの制度をなくしてしまったことは残念です。

また、第8期北海道総合開発計画で「生産空間」という概念が初めて登場しました。食と観光を担うエリアを生産空間と位置付けて、生産空間を守るために必要な施策を展開するという計画の目標は、わかりやすくなったと思います。

先ほど、黒崎さんから、戦後の人手不足のお話がありました。今後さらに人手不足が大きな課題になってきます。テレビの『下町ロケット』で注目されたような技術開発、大規模化や無人化ロボットなどの導入により生産性を上げなければ、農業は成り立っていきません。もう一つ克服しなければならないのは、広域分散型という北海道の特殊性です。人口減少社会では、自動運転のような技術の導入とともに、生産性を上げるために時間短縮が必要です。北海道の高速道路ネットワークは計画延長約1,800kmのうち1,100km超が整備され、一定のネットワークができました。しかし、北海道の広大な生産空間を守るためには、高規格幹線道路の整備や積雪寒冷地の克服は、まだまだ必要です。

しかし、同時に予算の厳しさがありません。以前は道



鈴木 英一氏

路の建設と管理の予算比はだいたい2対1でした。ところが今は1対1です。でも、道路延長は延びていて、管理しなければいけない道路の距離は長くなっています。本来はもっと維持費をかけなければなりません。一方で、北海道の生産空間を守るためには、人口が減る地方が札幌の高度な機能を有効活用するために、時間距離の短縮がますます求められます。そこで足かせになるのが、整備と維持との費用のバランスです。維持管理の予算によって整備できるボリュームが決まってくるような状況になりつつあり、そこを意識しておく必要があります。予算が減り始めた平成9年ごろに考えていたことが、今は現実になりつつあります。

明日からの150年に向けて

田村 北海道開発事業もこれからはより地域性を表に出していく必要があると考えます。全国一律ではなく、現場主義で、それぞれの地域が対応していく。そこで、私たちは明日からの150年に向けて、次の若い世代にどんなメッセージを送るべきでしょうか。

栗田 社会人になって、もう40年です。計画でも経済でも、30年くらいで一周期と言われます。そう考えると、この40年ほどでいいときも悪いときも経験しました。それはこれからも変わらないでしょう。

インフラ整備に携わる後輩たちに伝えたいことは、いかに人をつくっていくかということ。最終的に組織の力は、個々の人の力です。人が減っても、そこにいる人がそれぞれしっかりした考えと力を持っていれば、間違いなく組織は生き生きとして良い仕事ができます。そこを認識して取り組んでほしい。

港湾は運ぶものがあって初めて整備が必要になりま

鈴木 英一 (すずき えいいち)

夕張市出身。元国土交通省北海道開発局長。2009年退官。北海道大学大学院工学研究院特任教授、(一財)北海道河川財団理事長を経て現職。NPO環境技術研究センター理事長。博士(工学)。



田村 亨氏

地域が一つになり、それぞれの土地に根ざした資源を活かすために、独自のインフラを造っていくことを望む。

す。今の北海道は運ぶものが定常化しているので、港湾整備は、荷姿や船の形態の変化に合わせた施設整備を行っています。8期計画で打ち出された食と観光のほかに、私はもう一つエネルギーがあると思います。その3つがそろえば、さらに運ぶものが増えるのではないかと。冷凍・冷蔵技術、倉庫や中継点を含めて、港湾整備を改めて考えていく必要があります、そこで輸送用の道路整備の重要性も出てきます。

将来仕事なくなるのではと後輩がいてもいいと思いますが、私はそんなことはないと思っていますよ。

黒崎 食と観光、そしてエネルギーという、栗田さんの意見に同感です。北海道、日本、そして世界的にもサステナビリティ（持続性）を核とした社会づくりは、みんなで取り組んでいく必要がある課題です。歴史を振り返ると、北海道は広い国土と、かつては石炭というエネルギー源を有していました。開拓時代から、わが国の持続的な発展を支える役割を担ってきました。

今日のパリ協定^{*6}に即した温室効果ガスの削減目標を踏まえると、水素社会のような抜本的な技術革新を将来的に目指していかなくてはなりません。北海道の風力やバイオマス等の豊富な再生可能エネルギーは、日本の持続可能性にとっても大きな要素となるでしょう。特に、十勝や宗谷、釧根などの農村地域は、農産物や水産資源など食料供給の役割がますます大きくなるとともに、地域のエネルギー資源を最大限に活用することも重要になります。既に、酪農地帯では、家畜ふん尿を活用して発電事業を立ち上げています。こうした地域内の物質循環を有効活用して、エネルギーを取り出していく、あるいは付加価値を高めていくこと

が求められています。

そうした取り組みを進めていく上で、大きな課題はやはり人手不足でしょう。2045年の北海道の人口は約400万人に減少するという予測があり、それは昭和22年と同じ水準です。違いは、札幌を中心とした地域に、人口の半分が集中することです。農村地域では、今以上に省力的で生産性の高い農業や水産業、食品産業を実現していかななくてはなりません。そうした技術革新を展望しつつ、生産を支えるインフラ整備のあり方や社会システムについて考えていくことが必要です。

課題は大きくても、グローバルな目標や使命といったものを考えながら取り組んでいけば、未来が拓かれていくし、きっと楽しいのかなと思っています。

鈴木 5年ほど前、高規格道路が美深町で部分開通し、稚内市に行く途中で浜頓別町に寄った際、本線からかなり離れているのに、多くの方が「道路がよくなったでしょう」と喜んでいました。道路は沿線だけでなく、周辺地域にも待ち望まれていると実感しました。

北海道の将来を考えたとき、まずは道路をしっかり整備しなければ始まらない。その上で、地球温暖化による気候変動などに対応した治水が必要です。人が生活できる基盤ができれば、治水は追いかけていけます。国はみんなが安心して生活できるような基盤づくりをしっかり計画し、着実に整備していくことです。

150年前の北海道には、たった6万人しかいませんでした。今後、人口が減っても400万人もいます。北海道が日本の一翼を担っていくことを考えれば、行くべきインフラ整備はきちんと行っていく。私たちはその一部を担っているのです。次の世代へつないでいくために、歴史を知って未来に向かってみんなが協力していくことが大切です。

石田 具体的に、高速道路ネットワークを有効活用するためにも札幌の都心アクセスの整備は不可欠です。なぜ今まで取り組まなかったのか、自分の反省も込めています。2030年には新幹線が札幌に延伸し、将来的には札幌オリンピック、パラリンピック開催も期待されているので、これが最後のチャンスです。これはぜひ実現してほしい。

田村 亨 (たむら とおる)

札幌市出身。北海道大学大学院工学研究科修了。北海道大学大学院工学研究院教授を経て、2017年から北海道商科大学教授。専門は公共交通政策・都市地域計画・交通工学。国土・地域計画に多数関与。社会資本整備審議会道路分科会臨時委員、同北海道地方小委員会委員長、国土審議会北海道開発分科会計画推進部会委員などの公職を務める。

もう一つは、青函トンネルです。当時は最高水準の技術で整備された青函トンネルも、今ではひと昔前の技術で造ったもの。あとどのくらいもつのかを考えてみても、何かが起きてからでは遅い。第二青函トンネルや津軽海峡大橋など、いろいろな構想はありますが、本州と四国は3つも橋が架かっていることを考えると、北海道はただ1本の青函トンネルだけで大丈夫なのかと思います。もう一つ何かないと不安です。札幌の都心アクセスと第二青函トンネルの2つは、何とかやり遂げなければならない事業だと思っています。

栗田さんのお話のとおり、新しいことをするために過去の経緯を調べなければならない。そのために制度の成り立ちや歴史を勉強する。後輩たちには、これからもチャレンジしてほしいし、そのためにも過去を学んでほしいと思います。

田村 先日、社会経済史学会に参加して、経済史では時間軸の捉え方が違う、つまり、とても長いことに驚きました。鉄道の150年の歴史の中で、JR北海道の路線廃止について右往左往することはない、必要になったら復活すればいいと言うのです。また、経済の視点からみると、欧米で自由化の流れが始まり、それまで国の一元管理でやってきたものが、昭和の終わりごろに市場に任せる動きが出てきました。今はトランプ大統領のアメリカファーストのような、ナショナリズムという社会主義的な発想に戻ってきています。このように、20~30年ごとの価値観の振れ幅が大きくなってきています。

そんな大きな流れの中に、「自分で考えなければ誰も食べさせてはくれない」と奮闘した道経連の故戸田一夫会長のようなスーパースターが出てくるのではないかと感じます。大きな歴史の流れの中で、現役の若い世代の人たちを見守ることも私たちの役目です。

進取の精神をこれからも

田村 最後に、北海道出身者と道外出身者で北海道のイメージが違うのかどうか聞いてみたいですね。

栗田 私は山形県出身です。北海道人はおおらかで、

何でも受け入れて、異質なものを嫌がらない印象です。本州の人からすると北海道は憧れで、この大陸的な風景は、国内ではほかにはありません。そういう違いがあるからこそ、未来は拓けると思います。いくらでも投資意欲を湧かせるものが転がっています。空港民営化の議論の中で、お金を生む要素があればしっかり投資してもらえることを実感しました。公共事業としてのインフラ整備は当然必要ですが、それを糧にして、さらに民間が投資をすれば、北海道でしっかりお金を稼ぐことができるはずです。

石田 私は大阪出身で東北地方整備局勤務を経験しました。東北人は制度や予算などの面で北海道をうらやましいと思っているようでした。

8期計画の部会で本州在住の委員から、北海道のフロンティアスピリットはどうなったのかと指摘されたことがあります。千歳-苫小牧間の高速道路は中央分離帯が広く、そこにもととの木立が残っています。これは道路構造令上にはない形で、北海道開発局から道路公団に出向した人が、アメリカのような高速道路を目指して造ったもの。当時はそんなフロンティアスピリットがありました。道路構造令は一般的な基準が書いてあるので、例外があってもいいだろうという発想が持てるかどうかということです。

栗田 北海道は仕事の仕方や発想が自由です。本州では、過去の事例がないとやらないという考え方が根付いています。最近の北海道の港湾事業のヒットは、屋根付き岸壁。これは本州では考えられないでしょう。

黒崎 離農か、借金して規模拡大するかという、厳しい選択の中で、農業で生きていくしかないと考えて挑戦を続けてきた人たちが、北海道農業のフロンティアではないでしょうか。最近では、日本で販売されている自動操舵のトラクターのうち約9割が、北海道で使われています。釧根の酪農地域では搾乳ロボットの導入も進んでいます。北海道の広い圃場ほしやうを使いこなしていくためには、ICTがますます重要となるでしょう。新しい技術をどんどん採用して、たくましく生きているのもフロンティア精神の表れだと思います。

鈴木 地道な調査をもとに長期的な治水計画をわが国

で初めてつくったのが、北海道です。将来を見越して計画をつくり、進めてきたことが北海道の先進性と言えます。また、昭和56年の洪水の後にも新しい挑戦をしています。例えば、非常に勾配の緩い丘陵堤という大きな堤防は、国の事業として石狩川で初めて採用されました。今はそれがお手本になり、全国的に勾配の緩い堤防を造り始めています。

平成28年の集中豪雨による洪水でも、すぐに北海道と開発局が委員会を立ち上げ、地球温暖化による河川への影響について科学的な検証を行っています。その後、国土交通省でも同様の委員会が設置されました。北海道が先導したことの例です。

石田 釧路と札幌の開発建設部長を務めて実感した地方整備局との大きな違いは、農業部門を持っていることです。平成28年の洪水で、北海道で離農したのは1戸だけだったようですが、平成30年7月の西日本豪雨ではかなりの人が離農したそうです。地方整備局と異なり、開発局の中に農業の部門があることで、北海道では河川部門がしっかり農業の復旧、復興を支援したから農業被害の回復も早かったと言えます。

鈴木 平成30年の胆振東部地震でも農業の水路はかなり被害を受けましたが、農業部隊が中心になり開発局の各部門が連携して、平成31年には営農できるようにしようと頑張っています。今は、縦割的に事業を考えるだけでは、仕事が回らなくなってきました。お互いに協力し合って補っていかねばなりません。

黒崎 地域の皆さんからは、どの事業も重要だと言われます。ですから、開発局は事業間の連携を密にして、一つの組織として応えていくことが重要です。

栗田 それぞれの事業で基盤整備をしっかりやってもらわないと、港湾部隊は効果が発揮できません。農業基盤整備をして、水を確保し、質のいい農産物を作る。それを道路で運ぶ。そして港湾で本州などに運ぶことで、初めて役に立ちます。

鈴木 最後に地域の皆さんの思いについて触れておきたいと思います。第7期北海道総合開発計画をつくる時、各地の首長さんにこれから地域をどのようにしたいのかを聞きましたが、皆さんから異口同音に「国

はどうしたいのですか」と返ってきたのです。北海道は明治2年以来、国が地域づくりを主導してきたところがあり、歴史的に依存心が生まれてくることはやむを得ないのですが。

これから大切なことは、一緒に地域を考えていく、一緒に計画をつくっていくということです。その地域で生きていく人の意見を反映しながら、国の意見も入れて、土着する道民として将来を一緒につくっていくべきです。そうしないと、北海道は埋もれてしまいます。国の予算に依存する体質を乗り越えていかなければなりません。

田村 皆さんのお話をうかがって、北海道の明日に向けては、組織や予算、前例にとらわれず、自由に地域みんなで地域のインフラを造っていくことに尽きると実感しました。たくましく生きる地域の人々と一緒に喜びを分かち合いたいという皆さんの熱い思いが、ひしひしと伝わってきました。今日はありがとうございました。

※ 1 TEC-FORCE

Technical Emergency Control FORCE。大規模な自然災害等に際して、迅速に国土交通省から地方公共団体等への支援を行う緊急災害対策派遣隊。2008年4月に創設された。

※ 2 ウルグアイ・ラウンド農業合意

1986年にウルグアイで交渉開始が宣言されたGATT（関税貿易一般協定）の多角的貿易交渉。自由貿易の拡大を目指し、94年に合意。農業分野では、各国が行っている数量制限などのさまざまな輸入規制を関税に一本化し、徐々に削減していくというもの。日本は自由貿易体制の枠組みを守るため合意を受け入れるとともに、その影響を最小限に止めるための国内対策を講じた。

※ 3 構造改革

小泉純一郎政権（2001～06年）が推し進めた経済財政改革全般。「民間にできることは民間に」を合言葉に郵政民営化を断行。持続的な財政運営に向けて公共事業を絞り込むなど「小さな政府」を目指した。

※ 4 プラザ合意

1985年にニューヨークのプラザホテルで開かれたアメリカ・イギリス・西ドイツ・フランス・日本の5カ国蔵相会議でドル高是正のために各国が協調介入することを決めた。これにより円高が急速に進み、日本は内需主導型の経済成長を図るための政策を実施した。

※ 5 日米構造協議

アメリカの対日貿易赤字が縮小しないため、アメリカ側が提案し、1989年から協議を開始し、90年に最終報告をまとめた。日本が91年から10年間で公共投資を430兆円に拡大すること、大規模小売店法の規制緩和などが盛り込まれた。

※ 6 パリ協定

第21回気候変動枠組条約締約国会議（2015年、開催）で採択された、20年以降の地球温暖化対策を定めた気候変動抑制に関する多国間の国際的な協定。これに対応し、政府は2050年のエネルギー転換・脱炭素化に向けた挑戦を掲げている。