

東京と東京でない日本 札幌と札幌でない北海道



丹保 憲仁 (たんぼ のりひと)

一般財団法人北海道河川財団会長
北海道大学名誉教授 (第15代総長)

1933年豊富町生まれ。1957年北海道大学工学部土木工学専攻大学院修士修了。1965年工学博士。1969年北海道大学教授。学生部長、工学部長を経て、北海道大学総長 (第15代1995～2001)。北海道大学名誉教授。2001年放送大学長 (第5代2001～2007)、放送大学名誉教授。2007年北海道開拓記念館長。2010年北海道立総合研究機構理事長 (初代2010～2018)。2008年から現職。主な公職、学術会議会員、国際水協会 (IWA) 会長、土木学会会長、国土審議会委員 (北海道部会長)、生活環境審議会委員、道総合開発審議会会長、札幌市環境審議会会長、などを務め、欧米アジアの諸大学から名誉教授、名誉博士を受ける。

1 By way of TokyoとBy way of London

東京と東京でない日本の関係を考えてみると、東京という地方に極端に権力と財力が集中していることに気付く。明治維新ののち、近代化が始まって、薩長土肥の西日本政権が徳川政権に代わって日本を支配した後も、幕府が積極的・強制的に集中させた江戸中心体制は、ほとんど変らなかった。それまで、大小の諸河川の流域に根差して成立していた諸藩の独自の文化や生活規範も、東京中心の鉄道網ができて、幕藩体制時の世界の最大都市江戸への物流・ヒトの流れがより強化され、上り・下り列車に統一された東京一極集中の加速が進む。その結果、東京からの距離が、地方の力を決めることにもつながり、北海道が明治日本近代化の希望の地として特別扱いを受けたことも、明治の権力中枢が西日本の薩長土肥であったことも、東京一極集中を緩和することにはならなかった。

戦後も国際化が進む過程で、様々な活動は「By way of Tokyo」で進む。近代の多くの先駆的な科学技術・文学を生んだスコットランドも世界がグローバル化していく過程で、ロンドンの後塵を拝することになる。多くのことが「By way of London」で進み、国際長距離航空路のないエジンバラ (空港) は、いつもヒーロー経由の空路2次到達点であった。エジンバラ大学

という世界屈指の伝統大学を擁し、近代を先導したスコットランドに独立の機運が常に湧き起ってくる所以である。近年になって、格安航空路が直接に多くの便を地方空港と国際路線をつなぐようになり、地方の大都市圏 (メトロポリス) が力を伸ばす一つの芽が出てきたようにも思う。

大陸国家であり連邦制をとっている米国は、東海岸に巨大都市集積体 (メガロポリス) を持っているにもかかわらず、大陸国家としての側面も持っている。シカゴ、ボストン、サンフランシスコ、ロスアンゼルス、シアトル、デンバー、アトランタ、ダラス、ニューオーレアンズなどの地方大都市圏 (メトロポリス) を核とした自立域をすでに形成していて、大都市群を中心核とした分散型文明がすでに始まっている。したがって、巨大な太平洋沿岸メガロポリスに過度に一極集中していて、近代の大成長をひた走った日本と異なり、様々な特徴あるそれぞれの中核メトロポリスを中心に分散活動している。近代を卒業しようと考えた時に、金融中心も、大学群も、行政中心も、政治の中心も、文化施設もみんな東京を頭とする巨大な太平洋沿岸メガロポリスに集中している日本と、米国やヨーロッパ諸国は、大きな特性の違いが出てくる。都民ファーストの会に大きな違和感を持つ東京人でない日本人が、



数千万人いることも忘れてはならない。エネルギー・資源制約によって、極端な長距離大量輸送を頼みに、エネルギーも資源も食料も多くを海の外に依存してきたGDP大国日本が、22世紀（後近代）にまでその活動を維持し続けることは、難しくなりそうなことに注意したい。

東京・中京・京阪神・瀬戸内海沿岸・北九州にまでおよぶ太平洋沿岸メガロポリスは、近代日本の大発展を作り上げてきた長距離高速大量輸送文明の大成功例である。然しながら、自立性が十分でない弱点を抱えたまま肥大化した近代世界最大最強の太平洋沿岸メガロポリスを、22世紀にも十全に生き抜ける自立能力を高めたメトロポリスに、それぞれ発展的に再編していく方策を描くことが、これから求められるように思う。

2 中核メトロポリスとその周辺：札幌と札幌でない北海道

もう一つの論点は、地方広域圏の中核メトロポリスを中心に、周辺の集落や産業をどのように22世紀に向かう後近代の世界ネットワークに組み上げていくかの検討である。近代の構造に手を触れずにこのまま推移すれば、高齢化・少子化の進行で、いわゆる「限界集落問題」などが発生して、地域は崩壊するといわれている。後近代社会は近代社会の延長線上にあるわけではないことを考え、過疎化の進むことの激しい北海道を例に考えてみたい。

北海道は札幌を中核メトロポリスとする独立の広域圏に進化し、情報系を強化して国際ネットワークに直接つながっていきたいと考える。

図1は、北海道島の人口の推移で、少子高齢化で人口減少が著しいとして問題になっているが、筆者が生

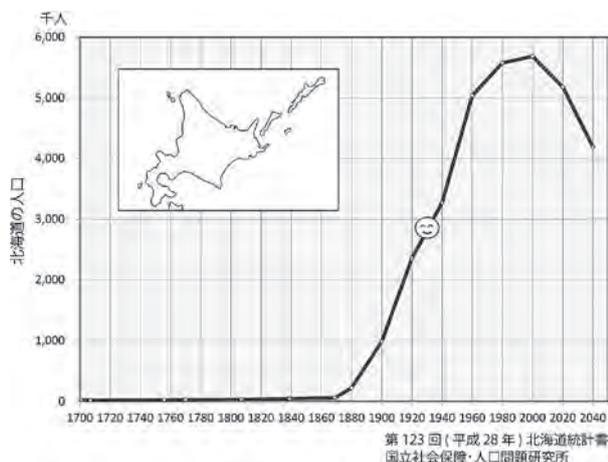


図1 北海道の人口推移

まれた1933年の人口は300万人で、現在、人口は540万人もある。石狩炭田が崩壊して多くの人が札幌へ集まり、職が地方にはなくなり、高齢者が札幌へ集まってきたことが大きい。北海道の総GDPは19兆円ほど、域間収支の赤字が2兆円前後あるが、食糧自給率はカロリーベースで200%あり、東北6県と並んで食糧供給の点では、完全自立可能な日本の大領域である。

お金の収支をまとめて示すと図2のようであり、高齢化、少子化の進むこの地域で、域間赤字の解消のために、総GDPの10~15%の実収入増を確保する構造の構築をどのように進めていくかという工夫が必要になる。

北海道は日本国内では、近代の過剰成長・飽和にまだ少し余裕のある島のように、食の基盤としての土地と水が十分にある。石狩炭田崩壊後に日本のエネルギー基地としての特性が失われ、それに替わるエネルギー供給システムの確立がまだできていない。寒冷地で冬期の熱供給に大きなエネルギーが必要で、再生可能エネルギーに全面転換することが不可欠な22世紀に向かつての準備がほとんどできていない。風力、地熱、水力、太陽光などの再生可能エネルギーの潜在ポテンシャルは日本最大級の地域であるが、広域の輸送力の確保、諸産業のエネルギー源、生活暖房などの需要を満たす方策を化石エネルギー、軽水炉原子力が見えるうちに大転換することの準備ができていない。省エネルギー社会構造の構築と再生エネルギーシステム構築を早くに進めないと、22世紀に向かつて、人口400万の広域地方地域北海道島を近代の破綻なしに創生できるかどうかは怪しまれる。東京でない日本の代表として考えてみたい。

図3は、北海道と本州四国島の諸県の集合体の大きさを道内の新聞が比較して示した広告で、札幌メトロ

北海道経済要覧2016

| 道内総生産 (名目：189,469 億円) | 域際収支 |
|--------------------------|---|
| ・1次産業 7,493 億円 | ・輸移出額 62,908 億円 |
| ・2次産業 31,258 億円 | ・輸移入額 82,382 億円 |
| ・3次産業 146,071 億円 | 差引入超額 1.95 兆円 |
| 農業産出額 11,947 億円 | 1.9兆円ほどを さらに稼ぎ出したい ↓ 一人あたり 330千円から360千円 (10%増収へ) |
| 水産業産出額 3,342 億円 | |
| 製造業産出額 61,791 億円 | |

図2 北海道のお金の収支(2014)



図3 北海道の大きさ 北海道広告業協会

ポリスと札幌でない北海道が、地方広域圏としてヨーロッパの中規模の国並みの大きさで持っていることを示している。また、図4は札幌メトロポリスと札幌でない北海道の各地域がどのような産業で成り立っているかを示すものである。北海道は面積で日本全体の22.1%、人口で4.2%を持つ島で、ヨーロッパの中規模国家と図5に示すような対比を持つ。土地・水などの食生産のための基礎があるのに人口密度が小さく、GDPに差が出ている。2-3次産業が少ないこと、教育・芸術・文化活動に歴史的なギャップがまだ本州の諸地域やヨーロッパ諸国との間にあることなどが顕著である。

日本近代の大成長には、巨大太平洋沿岸メガロポリスへの一極大集中の歪みがあり、By way of Tokyoに引きずり回されてきた近代前期（成長・拡大の時代）の構造的ハンデキャップをどのようにして克服し、地域自立を目標に、「札幌と札幌でない北海道」を世界に結ばれた広域地域として作り上げていくかが、2050～2100年問題（後近代文明への転換）として論じられてよいと思う。

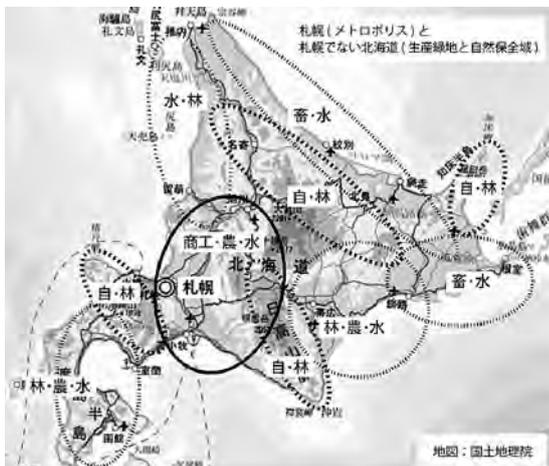


図4 札幌と札幌でない北海道

| | 面積 (km ²) | 人口 (万人) | 人口密度 (人/km ²) | GDP/Y・P (US\$) | |
|----------------------|-----------------------|---------|---------------------------|---------------------|-----------------------|
| 北海道 (日本) | 83,424 | 538 | 69 | 31,000 (36,000) 漸減▲ | 2015 北海道経済要覧2016 |
| オーストリア 農業、林業、伝統文化、観光 | 83,871 | 855 | 102 | 44,118 微増 | この差は何 北海道の域際収支-1.9兆円 |
| スイス 畜産、観光、精密機械工業 | 41,291 | 830 | 201 | 80,831 微増 | 2015 世界の統計2017 総務省統計局 |
| デンマーク 農業、エネルギー自立 | 42,921 | 567 | 132 | 53,149 微増▼ | |

図5 北海道のような国

3 日本の自律的広域地域圏の構築（ポストモダンの日本列島：本当の地方分権）

東海道メガロポリス以外の日本の代表的な域圏として、北海道は脱近代社会からの遷移期の大規模な破たんを回避しつつ、後近代の「中核メトロポリス+地方都市・集落」からなる「地域に閉じた物質代謝系と世界に開いた情報系」を持つ、後近代社会（ポストモダン文明）の基本構成単位となる先進的な広域圏に転換・変貌できるかが問われている。

後近代のネットワーク型世界の基本広域地域となる、メトロポリスを中核とする地域の構成は、図6のようになるであろう。この広域要素地域は、中核メトロポリスとその周辺に配される中小都市と集村化されて都市型機能を持つ田園・漁村（聚/集村）などから構成される。

日本列島弧で考えると、関東（4,570万人、GDP202兆円）、近畿（2,080万人、79兆円）、中部（1,810万人、78兆円）、東北（1,140万人、40兆円）、北海道（540万人、19兆円）、九州（1,300万人、49兆円）、中国（747万人、28兆円）、四国（391万人、13兆円）、沖縄（140万人、4.5兆円）といった分割になる。それぞれが、括弧の中に概記した人口と年間総GDPを持っている（2017年）。現在の関東圏は大きすぎて、巨大メガロポリスそのも

地方大都市（メトロポリス）

- 健全な流域圏を構成する地方の大都市への人口集中〔国土人口の分散集中〕：札幌、仙台、広島、福岡
- 特定の都市機能の国際化レベルまでの高度化〔研究型大学院大学、特定分野の複合型産業活動〕
- 地域のネットワークの中核都市〔道路、鉄道、通信網の拠点〕
- 地域間・国際ネットワークの結節点〔空港、高速道路、高速通信網、新幹線〕

地方中・小都市

- ターミナル機能
- 特定分野の単能的活動機能
- 都市の基本要素の保持と地区中心機能〔集村化と連結、科学・情報技術の組織内包〕

図6 メトロポリス核（要素）地域の構成

のである。近代後の世界に展開していく際には、適切なサイズと集積度が通常のメトロポリスに回帰して、自身の自立性を高めつつ、なおまた国の中心地帯としての特徴ある新メトロポリスとしての機能を発揮して欲しい。GDPの算出にあたって、法人の所得は本社機能を持つ関東圏や近畿圏に集中する。特に東京一極集中が大きい。消費税の22.3%、所得・法人税の33.1を得ている。若干を地方交付税として地方自治体に交付して戻し、必要な施策をおこなうための原資として使う。東京と75の市町村のみが交付されない自治体である（2017年）。

筆者が違和感を持って行政やマスコミの情報に接することの一つが「北海道に新幹線がくる、やがて札幌までくるから、道内の2次交通システムを整備しなければならない……」といった言説である。東京から北海道までの交通が1次で、道内のそれぞれが2次、3次であると思議なく議論することは、どこか違っているように思う。幕藩体制が大小の河川流域を版図として存在していたころの地図を思い出して欲しい。明治維新になって、中央集権的な近代国家を作るため、東京を発して地方に至る鉄道が、放射状に流域を貫いて走り、その節所に県庁が作られた。青森県が津軽藩と南部藩の北部で作られて、朝敵藩の分断という思惑もあったかもしれないが、東北本線の放射状に走るつながりが大きな駆動力となっていたように思う。その結果、東京に向かうのが「上り列車」であり、その反対が「下り列車」である。その延長上で考えられたのが、東京と結ぶ新幹線が1次交通機関で、その他の枝線や新幹線の発足で東京との結合に無用となったのが、ローカル化された在来線である。民有化あるいは公有化され、観光路線などに活路を求めても、採算割れで次々と廃業になり、地域の通学や交流の足が奪われていく。北海道でも鉄道網は民営化後の採算悪化で路線の縮減が相次ぎ、高速道路の整備とは反対に、支線の廃止の論議が止まらない。国有鉄道の時代の横柄な駅員の言動、公私混同に近い職員優遇などの悪弊が影をひそめ、利用者にとっての窓口サービスが改善された一方で、基本的な鉄道技術・経営を担う組織のたるみ

が頻発し、鉄道利用者の不信を買い、残念な事故が頻発するに至る。

図7のように、北海道の鉄道網は大きく分けて3つのループ線と支線から構成されているようである。富良野線を含む内ループと釧網線を含む外ループと千歳線を含む南ループに大別できる。外ループの西側にあった旧池北線を銀河鉄道なる地方自治体主導の線に移した結果、地域での独立採算ができないとして、あつという間に廃止してしまった。もし、外回りループ線が池北線を含んで成立していれば、石北線に頼らずに、石勝線経由で北見網走地域ともしっかりと楽に行き来ができたかもしれない。新幹線が札幌まで来ると、南回りの在来線のループが損なわれるように思う。地域の基本交通体系の未来への心配である。

高速道路、空港、鉄道の総合計画と地域計画の摺り合せもしっかりとなされているとは言い難い。千歳空港に南回りループ線は乗り入れておらず、高速道路も離れており、さらに太平洋大圏航路上の拠点港となりうる苫小牧の後背地との接合も不確かで、韓国に水をあけられている。縦割り社会の欠陥と個別民営化の進行による総合政策の欠落である。宗谷線、根室線は日本国が旧樺太、千島列島弧に向かって形を張る骨格であり、北海道島だけのものではない。その骨の維持は国の仕事でなかろうか。ナルビークまで伸びる、ノルウェイの長い北極圏までの鉄路を考えてみたい。

図8に示すように、通学、通院、小売業などは生活交通によって成立し、本質的にはそれが基礎交通（1次交通）であろうと思う。それを束ねて、在来鉄道、

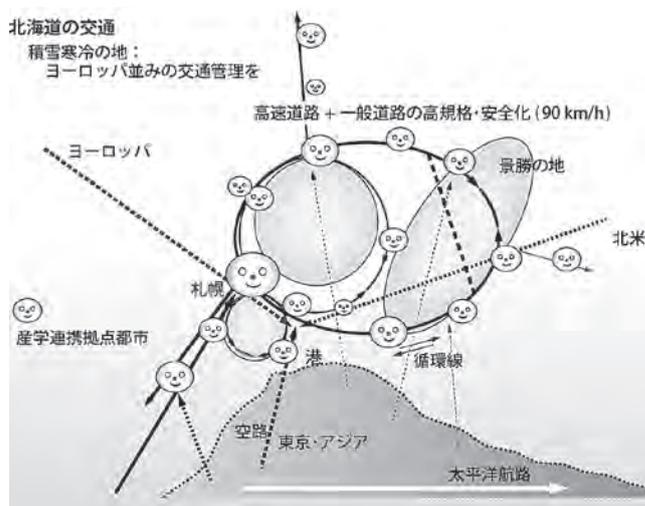


図7 北海道の交通

国道、高速道路などが地域集落のネットワークを構成する。2次交通システムであり北海道地域の骨組みである。札幌メトロポリスと札幌でない北海道の諸集落が、どのように組み合って良い社会を自律的に作っていくかが、近代の次の時代のネットワーク世界の広域地方圏存立のカギとなる。新幹線や航空路はそれらをまとめて、ネットワーク世界の中核となるメトロポリス（結節点：Nods）間を結ぶ情報系であることに注意したい。日々の物質代謝を維持する輸送系として、近隣交通（1次）と地域内交通（2次）が主体であることに留意する必要がある。

ヨーロッパの中規模国家では、すでに首都メトロポリスと周辺メトロポリスでない集落や都市をつなぐ物質代謝を含む交通手段として、在来鉄道（多くは広軌鉄道）を持っている。国内の周回線が基本交通体系である。チェコの周回鉄道線、英国の南北・東西線などがその良い例である。

北海道を例にあげると、札幌メトロポリスを中核として札幌でない都市と集落が200~300km圏に分布している。その2種類の特徴的な集落が持っている役割は大きく違いながら、支え合って一つの自立的広域圏を作っていくのが、近代の次の時代のネットワーク世界の広域基本構造である。東京（メガロポリス）と東京でない地方といった、近代末期の集中による大発展とは違う様々な自立的メトロポリス地域の並列による特徴ある地域群の展開が、持続可能な未来を招くのではないかと思う。そのカギは、札幌でない北海道（メトロポリスでない地方都市・集落）の聚村化・都市文

どの部分での時間距離・輸送距離を解消するか

- ・東京 - 札幌 飛行機：1.5hrs (800km/hr)
新幹線：4.5hrs (250km/hr)
1,000kmの距離を行く長距離交通
1次交通と称するようであるが順序が違い、間違い
- ・札幌 - 旭川 or 空蘭 列車：1.5hrs (70km/hr)
札幌 - 稚内 or 北見 列車：3hrs
100kmの距離を行く2次交通
- ・留辺蘂 - 北見 バス+バス停：1hrs (平均10km/hr)
10kmの距離を行く通学・通勤・通院・買い物日常交通
本当の1次交通、あるいは基本交通・生活交通
- ・少子化と高齢化がともに進む人口減少社会で、どの部分に投資を集中するかが総合的に問われている。
生産環境の聚村化があって、次にその連結ネットワーク化へと進むのが、少子化対応のための社会構造進化への100年の計であろう。
- ・聚村化によって分散型の聚落が自立協同性を高め高度の生産空間となれば、現代にみられる基本交通の過疎化による地域村落の崩壊問題は解消する。聚村はICTによる高速ネットワーク化によって開かれた社会の一員として常に世界につながり、客と貨物輸送の2次交通手段を地道に安定に維持することによって、無理なく北海道島のネットワークを構築できる。

図8 時間距離、輸送距離の解消

明化とそれらをつなぐ2次交通（在来鉄道と道路網）の整備にあると思う。

人口減少化社会の到来で、北海道が現在より20%以上も人口を減らし、400万人台になったと考える。この少子化・人口減少は、これからの20~30年を考えると既定の事実である。札幌を含む道央圏（札幌メトロポリス）と札幌でない地域の特性を示すと図9のようである。

2015

| | 面積 (km ²) | 人口 (千人) | 人口密度 (人/km ²) |
|--------|-----------------------|---------|---------------------------|
| 北海道 | 78,422 | 5,348 | 68 |
| 道央圏 | 22,146 | 3,351 | 151 |
| 道南圏 | 6,567 | 441 | 67 |
| 道北圏 | 18,691 | 615 | 33 |
| オホーツク圏 | 10,691 | 287 | 27 |
| 十勝圏 | 10,832 | 343 | 32 |
| 釧路・根室圏 | 9,495 | 311 | 33 |

図9 北海道の圏域別人口等

近代においてもヨーロッパは巨大都市圏集合体（メガロポリス）を作り得なかった。ヨーロッパの中規模国家は、筆者が近代の次の時代の基本的構造であろうと考えている、基本広域地域構造である中核メトロポリス（首都）と、地方中小都市と都市化した地方の集落（聚村）によって構成されていることに気づく。ヨーロッパの先進国は、すでに核メトロポリスを中心とした広域分散型の都市化社会（エキュメノポリス型）の世界構造に入っているのではないかと思う。カギは、特徴ある小都市の自立と田舎の集落の聚村化により、メトロポリス外の住民がすべて都市型文明構造の導入によって、ネットワーク社会の力量のある住民として、また、世界システムの一員として積極的な役割を果たせるよう努力することではないかと思う。

オーストリア、スイス、デンマークなどの中規模のヨーロッパ先進国は、確かに歴史や教育において北海道の一步先を歩いていると思うが、人口密度は道央圏とあまり変わらずに、GDPは大きく差をみせている。札幌メトロポリスの奮起を求めるとともに、札幌でない北海道に何か考えるべき問題が大きくあるように思う。

※ 第2回は10月号の予定です。

