

フィクション2066苫小牧東部地域



栗田 悟 (くりた さとる)

一般社団法人北海道建設業協会副会長

山形県山形市生まれ。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、2010年5月北海道開発局港湾空港部長、2013年7月中国地方整備局長、2015年5月から現職。

前号では、空港の整備制度、利用と千歳空港と新千歳空港について述べました。

新千歳空港を使うたびに思うことですが、最初から二本の滑走路で同時に離着陸出来るオープンパラレル方式^{*1}にできなかったのかという疑問です。当時の計画、設計、用地買収、工事に携わった方々は大変な苦勞で今の新千歳空港を作り上げたのですから、最大限の努力をしたことと思います。それでも今考えるとやはりオープンパラレル方式を望みます。

伊藤義郎伊藤組社長（北海道建設業協会名誉会長）は、昭和49年に新千歳空港建設促進期成会を立ち上げ副会長に就任されました。「信念の人 伊藤義郎その足跡^{*2}」の中で「降雪量の多い世界の空港の実態を調査する必要があると考え、昭和51年12月、北海道開発局および北海道の幹部と共にアンカレッジ、モントリオール、そしてノルウェーのオスロ空港を視察した。いずれの空港も二本の滑走路を持ち、うち1本は冬季の除雪作業などで滑走路運用が難しい時やアクシデント発生時に備えて確保しているとの結果を踏まえ、積雪寒冷地の北海道では、二本の滑走路が必要との意を

強くし3,000mの滑走路2本を建設することを、北海道はじめ運輸省航空局、防衛庁に陳情を重ね」たと記しています。これから推察するに、滑走路は計画では二本であるが整備は一本ということが想定されていたと伺えます。そうであれば、オープンパラレル方式の議論は非常に難しかったと考えられます。いずれにしても伊藤義郎当協会名誉会長はじめ新千歳空港実現に努力された方々に敬意を表したいと思います。

空港の整備制度は、社会資本として新しい施設であることもあり、日本政府としては比較的柔軟に変更しています。これからも航空輸送は拡大することと予想されますので、今後とも制度にはさまざまな変更が加えられることと思いますが、その時々々の制度の下で必要な機能充実を図る必要があると考えています。

将来の苫小牧東部地域

将来の北海道は、どうなっているのでしょうか。誰もが心配し知りたいと望むことですが、知ることはできません。たぶん、それぞれの時代に生きる人たちの努力の度合いによって未来は変わっていくことなの

だろうと考えています。

平成28年10月に北海道建設業協会は100周年を迎えました。それを記念して、策定した北海道建設業将来ビジョン「北海道の礎を創り、地域をまもり、未来を創る」*3の中に、北海道の目指す未来～50年後の北海道～と題し、九つのエピソードを著しました。機会を得たので、今回、十番目のエピソードを書きました。苫小牧東部地域をベースにしています。未来には努力次第で、こんなことも実現できると北海道の皆様を希望を持ってもらいたいと考えています。

フィクション 「北海道2066年」

エピソード10「緑の総合リゾートの形成～苫小牧東部地域～」

人・動物・植物の共生する総合リゾート

苫小牧東部地域（苫東）は始め苫小牧東部工業基地と呼ばれた。開発の始まりは、1971年の基本計画策定からである。その基本計画には、敷地の約3割を緑地等として「山林原野の一带は、おおむね公園緑地としての利用に供するものとし、すぐれた自然環境を保存」することとある。その後、工業開発計画は、産業構造の変化により想定していた大規模な基幹資源型産業等の立地が進まず、事業主体であった苫小牧東部開発株式会社の経営破たんもあり、計画の変更を余儀なくされた。緑地は、事業主体が管理を行っていたが、経営破たん後は十分な管理が行えない状況が続いた。（中略）2010年に特定非営利活動法人苫東環境コモンズ*4が設立され、趣旨*5のような住民参加の入会地または共有地（コモンズ）による管理を目指した。苫東地域には、10箇所の緑地・オープンスペース等がありそれらの利活用を提案している。

2025年に苫小牧・日高エリア及びニセコエリアが総合リゾートに指定されると、苫東の緑地にもリゾート開発の発想が適用されることとなった。数多くの提案が総合リゾート開発に参加している企業等からなされ

たが、住民はもちろん行政も含めて苫東地域が選択した基本的考え方は、人と生物の関係においては、「バイオフィリア」仮説、人と地域の関係では「トポフィリア」仮説に立脚した提案である。この考え方は、苫東地域の土地所有者や苫東環境コモンズをはじめとした活動団体にも幾度かの話し合いの後に受け入れられることとなった。

2028年に、苫小牧総合リゾート開発の運営会社であるCTIRインターナショナル株式会社から今までの話し合いを受けた「緑の総合リゾート 苫小牧東部地域総合リゾート開発計画」が提示され、数回の修正の後、受け入れられた。

2029年に、苫小牧総合リゾート開発の運営会社であるCTIRインターナショナル(株)を含めた「苫小牧東部地域緑の総合リゾート運営協議会」が設立され、CTIRインターナショナル(株)の進める開発を「監視する」役割をもつこととなった。

出典 「国際観光地域実現の足跡」北海道観光振興機構、2112年3月第四章

2066年10月10日曜日8:30 薄曇

西木田は、つた森山林*6を歩いていた。一昨日の金曜日に静内で開催された第33回世界軽種馬生産育成国際会議に出席し、昨日の夜に日高町富川の日高インターナショナルホテル レストラン「富川」で岩近会長とスティーブン・ルーカス会長と北海道産スコッチの「余市2050」を痛飲して二日酔いである。

その酔い覚ましに散歩しようと思い、つた森山林に足を向けたのである。歩いているうちに子どもの頃、よく父孝介とつた森山林を歩いた記憶がよみがえってきた。西木田は、山林より千歳空港ターミナルのアイスクリームや礼文島産ういの軍艦を食べたかったが、そこへ行く前に連れてこられたのである。

西木田はトポフィリアという仮説があるのを何かで読んでいた。地理学者は、地域研究の手法として、歴史、風土や文化には目を向けるが、「地域と人のつな

がり」に目を向けなかった。しかし、ある地理学者が1960年代に唱えた仮説で、地域を個として意味を持つ場所として捉え、人はその場所により惹きつけられる、というものだった。二日酔いの頭で、変な仮説を思い出してしまった。しかし、正しいかどうかではなく記憶が、つた森山林を歩いているとよみがえるのである。やはり、五十代後半になると自分の理性とは違った人間の本能に近い行動になるのだろうか。

つた森山林は、緑のリゾートの入り口になっている。苫東の真ん中に位置していて、高速道苫小牧えりも道の苫小牧中央インターに近接しているので入り口が設置された経緯がある。入場料は、日本円で5,800円、ユーロで100€、ドルで110\$、中国圓で111圓となっている。それを払うと、「片めがね」と呼ぶウェアラブル端末を貸してくれる。それを装着して中に入ると、苫小牧緑のリゾートの全体マップがウェアラブルの有機LEDガラスに広がってくる。五十年ほど前に設立されたNPO苫東環境コモンズが提唱していた10の緑地・オープンスペースのうち沿岸部のひとつ以外はすべてそのままの形で残されている。勇払原生花園と呼んでいた緑地だけが港湾の掘り込み水路となって岸壁ができ海面になっている。

「片めがね」に、ここから9のエリアすべてにフットパス・トレッキングコースがつながっているのが目の前に映し出される。GPSが付いているので道に迷うことはないのであるが、欧米人やアフリカ人、アラブ人などがときどきGPSを嫌うので、電波を入り切りもできるようになっている。東洋人はあまりいない。白人や黒人は人や組織に「監視」されずトレッキングを楽しみたいのであろうか。

と、というようなことを考えながら歩いているうちに西木田は、また別の仮説を思い出した。バイオフィリア仮説で、人間が草花や動物を眼にしたとき、関心以上に魅了されることがある、という内容を100年以上前の心理学者と昆虫学者が唱えていた。「監視」されているのが当たり前の社会の中で生きているので、こ

この緑のリゾートでは、安全性よりも自由に草花や動物と触れ合いたいという欲求が、GPSを切る行為に結びつくのかもしれない。GPSを切ったとしても衛星の監視は続いており道に迷い遭難というような事態は起こらない。

つた森山林は、苫東緑地の拠点である。ミズナラとコナラの広大な雑木林が形成され、高齢者のトレッキングには最適である。それを物語るように、今も白人のご夫婦がトレッキングウェアとシューズをはいてすれ違った。やはりIRに立ち寄ったお金持ち風のご夫婦であった。

「ハイ、モーニング。」

「グッド モーニング。」

「西木田さんではないですか。」

「そうですが。あれ、マクレーンさんですか。」

「はい、マクレーンです。一週間ほど前からCTIRに来ています。今月いっぱい滞在して、カジノもそうですが、ニセコ・ルスツリゾートにも立ち寄る予定です。」

「マクレーンさんもギャンブルをおやりになるのですね。」

「ほんの少しですがやります。ここのリゾートにも投資しているものですから、運営状況を見ながら、新しい投資を考えているところです。しかし、この緑のリゾートはなかなか素敵ですね。北海道の自然そのものが体験できる。日本の他の地域とは別の風景です。昨日はヒグマの親子に会いました。」

ジョージ・マクレーン氏は、リゾート開発を中心に投資する投資家グループの中心メンバーである。奥様はシャーリー・マクレーンさんで、1950年代から2020年代まで活躍したアメリカの女優さんのお孫さんである。

緑のリゾートでは、動物も自然な状態で生息している。ヒグマにとって人は敵であるが、動物の接近と位置を知らせるパトロールドローンなどの映像警告が「片めがね」に映し出され、必要であれば周囲に防護スクリーンが張られるシステムが備えられており、安全にヒグマなど動物の生態を観察することが出来る。

マクレーンご夫婦に別れを告げ、また、歩き始めた。午前中は時間があるので、「コナラの雑木林」と呼ばれる厚真町との境界に位置するフットパスまでいこうと考えている。雨が降りそうであるが、このリゾートのフットパスには全天候スクリーンが装備されており、降雨が一定の強度以上となると透明なスクリーンがドーム上にフットパスを覆い、雨から守ってくれる。

北海道は、ミズナラが多いがここはコナラとミズナラの入り混じった広葉樹の景観を形成している。専門家によれば、コナラ中心の大きな群落は、ここが北限なのだそうである。

2066年10月10日 日曜日 13:30 雨

西木田は、昼食でカクトマ食堂のホッキカレーを食べた。苫小牧での昼食はいつもこのホッキカレーである。

その後、久しぶりに勇払水路に来ている。西木田は、港湾の計画に若いころから携わることが多かった。父から、苫小牧港東港区の話が聞かされていたので、港湾の三本目の掘り込み水路が出来ているのを北海道の寒い雨の中、水路の奥、北端にある勇払おかせ公園の展望タワーから、高速ガントリークレーンによるコンテナ荷役を感慨深げに眺めていた。しかし、二日酔いでも海風は寒い。

東側の岸壁と背後地は100万TEU^{*7}を扱う一大コンテナ基地になっている。過去には工場立地が進んでいないため港湾貨物量が増えるはずがないと言われた北海道で50年前の5倍のコンテナを扱うようになった。その大きな要因は、北海道の農水産物の輸出が拡大し、さらに加工品の輸出も増え、その中心が、石狩湾新港とともに苫小牧港が輸出の拠点になったことである。

勇払水路の背後地には、食品貯蔵倉庫が、定温、冷蔵冷凍倉庫が林立している。さらにその背後には食品加工工場が立地している。名実ともに、北海道は世界の食糧基地になったのである。

ここに来るまでの道のりは、平坦ではなかったが、2032年にホクレンが画期的な提案を役員会で決定した

ことがきっかけとなった。この提案は、組合勘定の対象となる組合員資格基準を緩和するという内容であり、個々の農家が出荷先をホクレンのみではなく30%を限度として、自由に選択できることとなった。そのため、地域輸出商社扱いの小口輸出量が大きく増え、国際的な宅配便として発送した。また、農産物マーケットが形成され、農家と加工会社の自由な取引が発生し、高次加工が可能となり付加価値の増大につながった。

港湾は、岸壁が不足し、コンテナ船と内航のRO-RO船^{*8}で混雑した状態が発生し、それを打開するために、三本目の水路を整備することとなった。

勇払水路東埠頭の水深16m岸壁には、ヨーロッパ航路の砕氷型コンテナ船が着岸していた。その昔、スエズ運河を航行する船舶の最大船型を「スエズ・マックス」と呼んでいたが、ほぼそのタイプのコンテナ船で、北極海航路の砕氷型では最大クラスであり、14,000TEU積み、エンジンは最新鋭の水素エンジンである。世界最大級のコンテナ船は、「マラッカ・マックス」と呼ばれ、マラッカ海峡を航行できる最大船型をさすが、18,000TEU積み、喫水20mクラスである。

北極海航路では、北海道の生鮮・冷凍および加工食品を北海道からヨーロッパに輸出している。現在、北海道では、ホクレン、ぎょれんと輸出商社が連携し、個々の農家漁家生産を指導し、ヨーロッパGAP^{*9}やHACCP^{*10}をクリアする生産方式・施設・設備を備え、北海道の農水産物は、ヨーロッパでは最高級品扱いとなっている。

西木田のいる展望タワーは、全天候スクリーンが装備されておらず、吹きさらしなので、雨風が入ってくる。かなり雨が強くなったので、帰ろうとすると、下から階段を上ってくる紳士がいる。

「こんにちは、西木田さん。」

「あらあら、石蔵社長、こんにちは、どうされたんですか、こんな雨の中。」

「いやあ、西木田さんがこのタワーに上っていくのをうちの社員が見ていて、すぐ私に連絡が来たんだよ。」

まだ、居られるかと思って急いで駆けつけてきたんです。苫小牧に来ているのに連絡をよこさないなんて水臭い。」

「いやあ、二日酔いを^さ醒まそうとして寄っただけなので、わざわざ石蔵社長のお手間を取らせるなんてとてもできませんよ。」

石蔵普天（いしくらふてん）、苫小牧港湾埠頭株式会社代表取締役社長である。

苫小牧港湾埠頭(株)は、苫小牧港西港区と東港区の埠頭運営を行う組織である。港湾管理者である苫小牧港管理組合から港全体の埠頭運営権を50年契約で委託されている。港の管理運営は、それぞれの埠頭を持つ会社や公的主体が行っていたが、2011年に施行された港湾法改正により設立された京浜港と阪神港の国際戦略港湾における港湾運営会社の設立を皮切りに、さまざまな運営形態が検討されてきた。苫小牧におけるこの運営形態は、港の競争力を高めるため、埠頭運営の自由度の向上をめざし、2041年に各埠頭の運営者が合意し、公共も含めそれぞれ出資者となって一つの会社に運営をゆだねる協定が結ばれたことにより始まっている。会社の設立は協定合意の翌年2042年である。

「西木田さん、来月に北極海航路就航30周年記念式典を開くので、来てくださいね。」

「はい、招待状をいただいています。参加しますよ。」

「ガスプロムの社長、COSCO（中国遠洋海運集団）、マースクラインの取締役が出席してくれます。こういった人たちが出席してくれるということは、やっと苫小牧港も世界にしっかり根を下ろすことができるようになった証と思っています。」

北極海航路の利用強化は石蔵社長の尽力である。とにかく世界中を飛び回って航路と貨物を探し回っている。苫小牧欧州航路では、航路の復荷として北海道の一次産品が出荷できるため、片荷があまり起こらないのである。それもこれも、農水産品の品質向上と出荷量の安定が商品としての価値を高めていることに負うところが大きい。

西木田は、石蔵社長の力量と苫小牧港湾埠頭(株)が運営権を握ったことが苫小牧港の発展に大きく寄与したことを思い、制度を社会や経済の変化に合わせて変えていくことが発展継続の道ということに改めて思い至った。今後ともいろんな提案を官民合わせて考えて実行していくことがやはり必要なのである。（了）

* 1 オープンパラレル方式

滑走路間隔は、ICAO（イカオ。国際連合の専門機関の一つ。国際民間航空の安全と発展を目的として、運航・管制方式の審議などを行う。本部はモントリオール。日本は1953年に加盟）の規定では1,310m以上とされている。この方式では滑走路間の干渉が少なく、並行滑走路への同時進入・出発を行うといった効率的な運用が可能である。

* 2 「信念の人 伊藤義郎その足跡」

伊藤義郎氏 旭日重光章受賞祝賀会記念配布、平成29年11月28日、京王プラザホテル。

* 3 北海道建設業将来ビジョン「北海道の礎を創り、地域をまもり、未来を創る」

一般社団法人北海道建設業協会創立百周年記念事業、平成28年5月、著者 北海道建設業将来ビジョンワーキンググループ（委員長 栗田悟）、発行所 一般社団法人北海道建設業協会、発行 平成28年10月27日初版第一刷。

* 4 NPO法人苫東環境 commons

HP (<http://hayashi-kokoro.com/commons00.html>)

* 5 苫東環境 commons 設立趣旨

「苫東が勇払原野のかつての姿をとどめつつ地域の住民によって日本古来の「入会（いりあい）地」あるいは「commons」（共有地）のように活用されてきて現在も続いていることと地域ボランティアの活動の広がりを背景に、身近な里山的環境を対象にして、道央圏を含む地域・圏域全体がcommons的視点で活用を図りながら維持管理にも貢献しようとするもの」<http://seinen-kishukusha.com/220211no-address-shushisho.pdf>

* 6 つた森山林

山林の所有者だった元苫小牧市森林組合長の故薦森春明氏の名前を取って通称と呼ばれている。

* 7 TEU

20フィートコンテナを1単位として、港湾が取り扱える貨物量を表す単位。積載容量を表す。

* 8 RO-RO船

貨物を積んだトラックがそのまま船内外へ自走できる貨物専用フェリー。

* 9 GAP

農業生産において、食品安全、環境保全、労働安全を確保する取組が正しく実施されていることの証明。

* 10 HACCP

原材料から最終製品に至る食品の製造工程で、衛生、品質を管理するシステム。米国航空宇宙局が宇宙食の衛生管理のために考案した。