

北海道自立のためのアフリカ学



佐藤 のりゆき (さとう のりゆき)
キャスター、北海道大学客員教授

1949年札幌生まれ。72年HBCにアナウンサーとして入社、94年HBCアナウンサーからフリーに、番組制作(株)テレベックを設立、TV「のりゆきのトークDE北海道」メインキャスターを18年務める。この4月からHBCラジオ「土曜は朝からのりゆきです!」キャスター。2012年北海道独立研究会を立ち上げる。ソムリエ・ドヌール、医療法人社団延山会理事。主な著書に『のりゆきの痛快対談』『のりゆきの近未来経済』『のりゆきのこれがエッセイ!?!』『脱パンツ健康法』。

北海道が近い将来アフリカになる!?

私は現在、北海道大学創成研究機構で客員教授をしている。ここは科学、つまり工学部と理学部の研究を融合する機会をつくり産官学の拠点となっている。私の主な役目は北海道大学の研究を市民、道民にアピールすることである。ここでの様々な研究は社会改革につながることを望んでいる。ここに席を置いていると、当然、科学の分野の研究者たちと接する機会が多い。

北海道大学大学院工学研究科の船水尚行教授は水の研究者で、現在、西アフリカのブルキナファソに年に何度も通い、研究チームと汚水の処理と浄化に汗を流している。何せトイレもない地域である。シャワー室もない、遠くから汲んできた水をシャワーに使ったあとの水を浄化し畑の水に使うことをしてみた。すると、砂漠の中のその部分だけは年中、緑になっている。そして人間のし尿をどうするか、これが大きな課題である。日本でも、山のトイレとしておがくずを使用したバイオトイレなどもできているが、し尿は処理加工して畑の肥料にするのがいい。チッ素、リン、カリウム、このうちのリンは北海道でもほとんどが輸入に頼っている。

私たちのトイレは多くは水洗である。水洗トイレのためには各市町村が下水道を整備し管理しなければならない。それには相当の経費がかかる。「下水道の経費回収率」というデータがある。維持管理にかかる金を下水道料金で、どの位賄っているかということ。札幌市は80%であるが、町村はこの回収率は30%前後というところが多い。足りない分は税金の投入で賄っている。ところが、北海道は20年後100万人も人口が減少する。生活インフラの下水道が、近い将来 延長どころか維持管理すらできなくなる危険がある。税金が減るからである。今でさえ、北海道の予算を検証すると自主財源が少ない。道税収入は平成25年度4,960億円、道債収入(借金収入)より1,100億円も少ない。一般会計歳出では借金返済費が道の支出全体の4分の1を占める。貯金は少なく、平成25年度末の基金の残高見込みは768億円。道債残高は平成25年度末5兆

8,900億円になる見込みで、これからも緩やかに増える。道民1人当たりの道債残高は10億5,800億円、それに比べて基金残高は2,800万円。会社なら破綻である。実質公債比率は平成24年度23.1%と都道府県ワースト1、必死に財政健全化団体にならぬよう耐えている現状である。人口が100万人も減り、下水道維持管理できなくなると、町や村の人々は住み慣れたふるさとを離れなくてはならなくなる。東日本震災で東北の人々が自分の町を離れざるを得なくなった状況と同じになるのである。しかし、私たちにはその危機感が無い。第一、道庁にさえその危機感が感じられないのである。いたってのんきである。

近い将来下水道が使えなくなった時に、実は先ほどのアフリカ貢献の研究が役立つ。つまり、下水道経営は支出を減らすことより収入増を考えなければならない。それは、処理水や汚泥を販売するのである。多様な排水をバイオマスで農業用に変えそれを売るというわけである。北海道はやがてアフリカになる。船水尚行教授のアフリカ貢献の研究が、やがて北海道を救うことになる、とはこういうことである。

道民も「行くから来い」で北海道観光は活気づく

さて、昨年立ち上げた北海道独立研究会は、北海道民がハッピーになるための各分野での政策提言の議論をメンバーが日夜集まり行っている。精神は依存から抜け出し、独立の気概を持った自立である。この春には、立ち上げシンポジウムが、道民500人が集まる中行われた。北海道の観光と交通整備の提言を議論し、その結論を発表した。

1次産業と観光で生きる北海道というのが、果たして観光政策はどうなっているか。道の観光予算は約6億円、これは青森県の3分の1、鹿児島県の半分である。観光プロモーションや観光事業の整備に使われるが、この予算では、本当に観光で生きられるのかこころもとなない。函館新幹線も目前というのに、どうも北海道は静かである。依然、中国や台湾、タイ、シンガポールなどからの観光団体に頼っている。しかも東京の大手旅行代理店に利益をほとんど吸い取られていくシス

テムに甘んじているのだ。

九州は新幹線も開業し、続々日本人が観光で訪れているし、金を持っている熟年夫婦をターゲットにした豪華列車の九州一周の旅は2泊3日数十万円もするのに申し込み殺到で抽選となる。

北海道も日本人がリピートで訪れる観光地にしなければならない。それには交通網が重要となる。函館新幹線で来た観光客を道央圏や道北、道東に運ぶにはどうするか、北海道の各空港間の連携も大事、それより、北海道を簡便に一周できる高速道路の開通は不可欠だし、魅力的な遊びの乗り物も必要である。例えばスイスの高山鉄道のような。

投資の資金はどうか。観光予算はこれ以上無理となれば（本来は知事直轄で取れる予算であるが、そうしていない）、北海道を訪れる観光客から観光税をいただくという議論にもなった。ハワイは全観光客から9%の観光税を取り、その財源を観光PRの費用に使っている。

さて、新千歳空港に立派な国際線ターミナルができたが、閑散としている。新千歳空港をハブ空港にと主張する人が過去多くいたが、我々独立研究会の議論の結論はハブ空港ではなく国際化で活発にすることが肝要であるとなった。航空会社には新千歳にハブを求め材料はない。それに、ハブ空港として機能させるためには、北海道に用事があり乗り降りする人が4分の1はいなくてはならない。ゆえにハブは無理で国際化に向かうのがいい。近距離の国際線をもっと増やすのである。中国各都市やアジア、あるいはロシアである。

それと、新千歳空港の24時間運用も必須となる。現在深夜枠の発着に制限を設けているが、空港周辺地域も理解しこの実現に向かうことである。そして何よりも、観光の活性のためには、私たち道民が動くこと、つまり道民が北海道観光にもっと出かけ、近距離の海外に出ることがいい。パスポート取得率は、全国の平均23%に比べ、道民は14%である。「来い来い観光」ではなく、道民も「行くから来い」とならなければ。