

<道北地域研究シリーズ No.18>

北海道北部の
地域振興 18

2018年3月

<道北の地域振興を考える研究会>

目 次

I. 2017年度研究会の活動	清水池 義治	3
II. 道北の地域振興を考える研究会の活動経過		4
III. 研究会メンバー		
2017（平成29）年度		6
IV. 第21回道北の地域振興を考える講演会（2017年3月21日）		7
(1) 冒頭挨拶	清水池 義治（道北の地域振興を考える研究会 事務局長） 神沼 公三郎（道北の地域振興を考える研究会 会長） 結城 佳子（名寄市立大学コミュニティケア教育研究センターセンター長）	7
(2) 第1講演		
その1	研究会の20年間を振り返って 神沼 公三郎（道北の地域振興を考える研究会 会長）	10
	講演資料	15
その2	道北地域の将来展望～道北研究会の新しい視点～ 加藤 昭（道北の地域振興を考える研究会 顧問、元北海道開発事務次官）	17
	講演資料	21
(3) 第2講演	「地元産小麦を通じた農商工・地域連携」	29
基調講演	渡辺 幸一（JA北はるか 常務理事）	34
トークセッション		38
コーディネーター	佐久間 良博（コムギケーション倶楽部・シニアスーパーバイザー）	
パネリスト	草野 孝治（美深町農務課長） 佐藤 導謙（下川町・農家） 相原万百美（名寄市・Shop's Garden 千花 店長）	
	講演資料	57
V. 2017年度 道北の地域振興を考える研究会 セミナー（2017年11月18日）		82
テーマ「北海道北部地域の交通体系を考える」		
(1) 冒頭挨拶	清水池 義治（道北の地域振興を考える研究会 会長）	
(2) 第1報告	「北海道の鉄道再生と地域発展をめざして」 小田 清（北海学園大学名誉教授、北海道の鉄道の再生と地域の発展を目指す全道連絡会）	82
	報告資料	95
(3) 第2報告	「宗谷地域研究所の鉄道プロジェクト」	

	齊藤 吉広(稚内北星学園大学)	100
	報告資料	106
(4) 第3報告	「北海道における高規格幹線道路整備によるストック効果事例」	
	高山 博幸氏(国土交通省北海道開発局旭川開発建設部道路計画課長) . . .	118
	報告資料	126
(5) 総合討論	136

I. 2017年度研究会の活動

清水池 義治

(研究会会長、北海道大学)

1. 『北海道北部の地域振興 18』の発行

ここに『北海道北部の地域振興 18』を発行します。次ページと次々ページに、道北の地域振興を考える研究会の発足（1997年度＝平成9年度）から第21年目の2017（平成29）年度に到る活動経過を一覧表にして掲載します。

なお、今号冊子から費用節約と労力低減の観点から紙媒体での印刷・配布を中止し、電子媒体での発行を基本とすることとしましたので、ご理解ください。

2. 研究会セミナーと講演会

（1）2017年11月18日に稚内北星学園大学にて、住民参加形態で「2017年度道北の地域振興を考える研究会セミナー」を開催しました。「北海道北部地域の交通体系を考える」をテーマとし、小田清氏（北海学園大学・名誉教授）、斉藤吉広会員、高山博幸会員からご報告をいただきました。

両報告と討論の内容は当冊子『18』に掲載しています。

（2）2018年3月21日に名寄市立大学にて「第22回道北の地域振興を考える講演会」を開催しました。「アイヌから道北地域のアイデンティティを考える」をテーマに、蓑島栄紀氏（北海道大学アイヌ・先住民研究センター・准教授）、鈴木邦輝氏（名寄市北国博物館・嘱託学芸員）、氏江敏文氏（日本考古学協会会員）から報告をいただきました。

内容は、次号冊子『19』に掲載する予定です。

3. 研究会会員の動向など

本研究会の会長として長らくご活躍でした神沼公三郎会員ですが、ご実家所在の埼玉県熊谷市に引っ越しされ、これにより会長職を退任されました。現在、東京都所在の林業経済研究所の所長をお務めです。神沼会員にはこの間のご尽力に感謝申し上げますとともに、ますますのご活躍を祈念いたします。代わりまして、私、清水池義治が2017年4月より会長職を引き継ぎました。

また、顧問として活動いただいていた太田原高昭氏（北海道大学名誉教授）ですが、2017年8月11日に逝去されました（本研究会は2016年3月にて退会）。ここにこれまでのご指導に感謝いたしますとともに、ご冥福をお祈りします。

2017年度には、横田耕一氏（稚内北星学園大学・客員教授）、木村洋司氏（元・北海道職員）のお二人を研究会にお迎えしました。横田会員は前・稚内市長、木村会員は名寄市立大学道北地域研究所・参事などとしてご活躍でした。

II. 道北の地域振興を考える研究会、従来の活動経過

年度	講演会(住民参加形態)	研究会会員の勉強会、研究会セミナー等	冊子発行	備考:冊子中の論文(勉強会、講演会の記録以外の論文)、特記事項など
第1年目 1998年度 (平成9年度)	第1回 1998(平成10)年3月26日、市立名寄短期大学 加藤 昭:北海道開発の過去・現在・未来 池田 均:ロシア・サハリン州の社会、経済の現状	1997(平成9)年12月17日-18日、北大雨竜地方習林(舟子里) 石井 寛:第6期北海道総合開発計画について 奥田 仁:産業クラスターと北海道第1次産業の発展方向 楠本 篤:上川北部の地域振興について 細田 直志:森林提案(基調)-北海道・下川町における森林資源のサステイナビリティ(持続的生産)とワイルド・ユース(賢明なる利用)-		
第2年目 1998年度 (平成10年度)	第2回 1999(平成11)年3月23日、市立名寄短期大学 藤森 郁雄:北海道農業にエールを送る! 山本 宏:これからの北海道の木村産業を考える	1999(平成11)年1月27日-28日、北大雨竜地方習林(舟子里) 谷口 秀之:第6期北海道総合開発計画と道北地域整備の展開構想 細田 直志:下川産業クラスター研究会の活動(1998年度)	北海道北部の地域振興 71ページ、1998年11月	
第3年目 1999年度 (平成11年度)	第3回 2000(平成12)年3月23日、市立名寄短期大学 石井 寛:EUのエネルギー政策とスウェーデンの木質バイオマス利用の現状 七戸 長生:いわゆる産業クラスター論の前提と課題		北海道北部の地域振興 II 84ページ、1999年12月	
第4年目 2000年度 (平成12年度)	第4回 2001(平成13)年3月28日、市立名寄短期大学 小田 清:現代の地域問題と地域開発政策のあるべき方向について -北海道の抱える基本問題を考える 西本 肇:北海道の教育-人づくりから見えるもの-		北海道北部の地域振興 III 134ページ、2000年11月	細田 直志:下川産業クラスター研究会の活動 その2(1999年度) 奈須 憲一郎:地域の内発的発展における「新住民」の果たす役割 -北海道下川町を事例として-
第5年目 2001年度 (平成13年度)	第5回 2001(平成13)年9月25日、市立名寄短期大学 北 良治:これからの社会保障のあり方と地方自治の果たす役割 津田 美穂子:高齢社会における住民生活と地域振興 加藤 昭(特別報告):世界水フォーラム(2003年3月、京都)の開催 -その内容と意義- 第6回 2002(平成14)年3月26日、市立名寄短期大学 奥田 仁:新たな地域発展の道-欧州と北海道- 七戸 長生:「人々の定住」をめぐる		北海道北部の地域振興 IV 123ページ、2002年2月	細田 直志:下川産業クラスター研究会の活動 その3(2000年度)
第6年目 2002年度 (平成14年度)	第7回 2003(平成15)年3月24日、市立名寄短期大学 川上 幸男:幌延に住んで50年 森 啓:合併でまちづくりはできるのか 加藤 昭(特別報告):森と湖に親しむ全国大会-その内容と意義-	*2002(平成14)年11月2日、旭川 澤口 二郎:これからの開発事業と道北地域 渡邊 政義:最近の道路整備を巡る話題	北海道北部の地域振興 V 174ページ、2003年1月	細田 直志:下川産業クラスター研究会の活動 その4(2001年度)
第7年目 2003年度 (平成15年度)	第8回 2004(平成16)年3月26日、市立名寄短期大学 太田原 高昭:食の安全・安心と北海道農業 奥田 仁:過疎の克服と周辺地域の経済発展	2003(平成15)年12月6日、旭川 今 尚文:名寄市農業の現状と担い手育成・支援の取り組み 佐藤 信:道北地域の人口動態と過疎化について 2004(平成16)年2月7日、旭川 夏井 岩男:農業の多様な担い手育成について 山本 美穂:道北農村における状況・耕後後退と土地利用	北海道北部の地域振興 VI 145ページ、2004年2月	神沼 公三郎:戦後のわが国における林業政策の軌跡と森林・林業基本法 細田 直志:下川産業クラスター研究会の活動 その5(2002年度・2003年度)
第8年目 2004年度 (平成16年度)	第9回 2005(平成17)年3月23日、市立名寄短期大学 松田 従三:家畜ふん尿のバイオガスシステムについて 桑原 隆太郎:道内市町村合併に関する主要論点 -北海道の自治の姿をどう描くのか-	2004(平成16)年12月18日、旭川 前田 憲:課題の整理と「道北」概念の範囲 佐藤 信:道北地域の社会的諸問題-いままでの研究成果の検討- 前田 憲:道北地域の教育問題 2005(平成17)年2月19日、旭川 久保田 宏:北・北海道の地域医療-むかし・いま・これから- 池上 佳志:天塩川流域の環境問題	北海道北部の地域振興 VII 244ページ、2005年3月	細田 直志:山村地域における持続可能な森林管理を求めて -Beyond the Despair-
第9年目 2005年度 (平成17年度)	第10回 2006(平成18)年1月13日、市立名寄短期大学 山下 邦廣:下川町の林業と森林組合の取り組み 森田 康志:道北の地域振興と北海道開発局の役割	2005(平成17)年11月26日、旭川 奈須 憲一郎:森林を活かして起業する-道北の地域振興実験- 宮入 隆:道北地域における広域野菜産地形成の現状と課題 神沼 公三郎:研究会10周年に向けて、目指すべきもの 加藤 昭:北海道総合開発計画及び国土形成計画について 2006(平成18)年1月14日、名寄 鎌谷 俊夫:西興部村の「自立」計画と課題 長岡 哲郎:下川町のまちづくりへの取り組み	北海道北部の地域振興 VIII 163ページ、2006年2月	
第10年目 2006年度 (平成18年度)	第11回 2007(平成19)年1月12日、名寄市立大学 「道北の地域振興を考える研究会」10周年記念=講演とシンポジウム= 「道北地域の現状と発展可能性」 報告 神沼 公三郎:研究会活動を振り返って 講演 島 多慶志:上川北部地域と名寄市の現状を考えて、将来を見据える 講演 久保田 宏:北・北海道における名寄市立大学の役割 シンポジウム:道北地域の現状と発展可能性を考える (シンポジスト)島 多慶志・亀井 義昭・河合 博司 (司会)神沼 公三郎	2006(平成18)年8月31日-9月1日、北大中川研究林(中川) 亀井 義昭:中川町の地域づくり 亀井 正幸:音威子府村の地域づくり 吉田 俊也:北海道北部の天然林の変化-北大研究林の長期データを中心に 宮沢 晴彦:道北漁業の現状と担い手の動向 10周年記念誌の論文執筆のために、研究会会員による個別の研究発表 2007(平成19)年1月13日-1月14日、名寄 10周年記念誌の論文執筆のために、研究会会員による個別の研究発表	北海道北部の地域振興 IX 176ページ、2007年2月	

年度	講演会(住民参加形態)	研究会会員の勉強会、研究会セミナー等	冊子発行	備考:冊子中の論文(勉強会、講演会の記録以外の論文)、特記事項など
第11年度 2007年度 (平成19年度)	第12回 2008(平成20)年3月21日、名寄市立大学 葉井 是臣:医療機関のネットワーク化と地域医療 山田 美緒子:地域に生きる、地域に学ぶ～なかとんべつ健康づくり～ 難波江 完三(特別講演):新たな北海道総合開発計画の特徴と課題	2008(平成20)年1月18日、北大北方生物圏ワールド科学センター(札幌) 山崎 幹根:北海道における道州制改革の課題 10周年記念誌の完成にむけて、研究会会員の最終討議	北海道北部の地域振興 X 114ページ、2008年3月	
第12年度 2008年度 (平成20年度)	第13回 2009(平成21)年3月23日、名寄市立大学 三島 徳三:ローカルズムと地域産業政策～道北で可能性をさぐる～ 石井 寛:地域社会で期待される国・道有林の役割	2008(平成20)年7月12日、名寄市立大学 『北海道北部の地域社会—分析と提言—』を批評する集い 批評1 島 多慶志:本書に対する評価、そして道北地域の展望 批評2 亀井 善昭:地域づくりの視点から見た本書の特徴と問題点 批評3 白井 暢明:北海道における道北の地域づくりと本書 批評4 鈴木 敏正:社会教育の視点から見た本書の特徴と残された課題	北海道北部の地域振興 X I 165ページ、2009年3月	
第13年度 2009年度 (平成21年度)	第14回 2010(平成22)年3月24日、名寄市立大学 寺沢 実:シラカンバ樹液の利用 吉田 弥生:「心の過疎」を乗り越えるまちおこしへ～中川町エコミュージアムセンターの取り組みを事例に～			
第14年度 2010年度 (平成22年度)	第15回 2011(平成23)年3月18日、名寄市立大学 基調講演 西村 直彦:地方財政改革の現状と持続可能な地域づくり 研究報告 清水池 義治:フランス地域自然公園制度(PNR)の枠組みと天塩川流域での可能性(仮) 奈須 憲一郎:流域単位での内発的発展の構想～天塩川流域をモデルとして～		北海道北部の地域振興 X II 96ページ、2011年3月	<特記事項>研究代表者・清水池義治、共同研究者・神沼公三郎、佐藤信、吉田俊也、奈須憲一郎、三島徳三の計6名で名寄市立大学平成22年度学長特別枠支援経費を申請し、認められた。共同研究のテーマは『地方自然公園制度』制度を活用したボトムアップ型地域振興の可能性—天塩川流域を対象として—。研究期間は2010年度、2011年度の2年間。
第15年度 2011年度 (平成23年度)	第16回 2012(平成24)年3月9日、名寄市立大学 特別講演 加藤昭:道北地域の人口動態及び振興について 小林 国之:地域のブランド化とブランド認証制度 ～フランス・地方自然公園制度を訪ねて～ 木村 花菜:芸術文化活動(アート)による地域コミュニティ・ネットワークづくり ～『心の過疎』の克服を目指して～	2011(平成23)年9月29日～30日、北大中川研究林(中川) 川口 精雄:わが町の地域づくり 佐近 勝:わが町の地域づくり 横山 貴志:地域資源の保存と活用について ～音威子府村の歴史的資源の視点から～ 清水池 義治:地域振興策における地域ブランド・アイデンティティの創造 ～ブランド論からのアプローチ～		
第16年度 2012年度 (平成24年度)	第17回 2013(平成25)年3月15日、名寄市立大学 吉田 俊也:北海道北部の天然生林～持続的利用への展望～ 青柳 かつら:地域のお宝を活用して天塩川流域の暮らしを元気に! ～土別市朝日町郷土資料室を核とした山村文化保存・教育普及活動の事例～		北海道北部の地域振興 X III 182ページ、2013年3月	
第17年度 2013年度 (平成25年度)	第18回 2014(平成26)年3月20日、名寄市立大学 中嶋 信:名寄市立大学道北地域研究所に込められた願い 青木 紀:道北地域と名寄市立大学	2013(平成25)年9月12日～13日、中川町(ポンピラ温泉) 麻生 翼:健康・教育・観光分野での森林の利活用を通じて森林業の創造を ～下川におけるNPO法人森の生活の取り組み～ 田中 教幸:道北野外研修に参加した海外留学生から見た道北の現状と未来 菅原 萌:天塩川流域における地域活性化への広域的取り組みの可能性	北海道北部の地域振興 X IV 135ページ、2014年3月	2013年9月13日に国道40号音威子府バイパス工事現場を見学
第18年度 2014年度 (平成26年度)	第19回 2015(平成27)年3月19日、名寄市立大学 佐々木 政憲:地域に根ざし、地域に学び、地域を創造する大学～稚内北星学園大学の取り組み～ 佐近 勝:おといわっふ高校の歩みと創造力を育む芸術教育	研究会セミナー 2014(平成26)年11月22日～23日、稚内北星学園大学 斉藤 吉広:地(知)の拠点整備事業の全体像と進捗状況 ゴータムB. P.:稚内北星学園大学の地域ネットワークへの取り組み 清水池 義治:名寄市立大学における地域貢献の意味と課題	北海道北部の地域振興 X V 141ページ、2015年3月	2014年11月23日に稚内メガソーラー発電所、宗谷岬ウィンドファームなどを見学
第19年度 2015年度 (平成27年度)	第20回 2016(平成28)年3月18日、名寄市立大学 林 明日美・堂脇 聖美:豊富温泉もりあげ隊の取り組みと 移住者が地域とつながる拠点づくり 黒井 理恵:nanrioCAFEから見る、まちづくりに重要なリスクテイクとチャレンジ	研究会セミナー 2015(平成27)年9月26日、音威子府村(天塩川温泉) 伊藤 徳彦:建設事業の事業地域における経済波及効果推計プロセスの構築 に関する研究～音威子府中川地域を事例として～ 疋田 吉織:博物館活動から地域づくりへ ～中川町エコミュージアムセンターの取り組み～	北海道北部の地域振興 X VI 134ページ、2016年3月	
第20年度 2016年度 (平成28年度)	第21回 2017(平成29)年3月21日、名寄市立大学 第1講演 神沼 公三郎:研究会の20年を振り返って 加藤 昭:道北地域の将来展望～道北研究会の新しい視点～ 第2講演 地元産小麦を通じた農商工・地域連携 基調講演:渡辺 幸一 トークセッション コーディネーター:佐久間 良博 パネリスト:草野 孝治、佐藤 遵謙、相原 万百美	研究会セミナー 2016(平成28)年9月16日、名寄市立大学 今野 聖士:不足する農業雇用労働力とその対応 ～季節雇用から通年雇用へ向かう野菜産地～ 工藤 裕之:宗谷本線を軸とした道北新時代 ～「DMO」で変わる新たな道北ブランドの構築～	北海道北部の地域振興 X VII 135ページ、2017年3月	2016年9月15日にサンルダムの工事現場を見学
第21年度 2017年度 (平成29年度)	第12回 2018(平成30)年3月19日、名寄市立大学 養島 栄紀:道北の古代交流が現代に語りかけるもの—アイヌ史研究の新潮流 鈴木 邦輝:天塩川に生かされたアイヌ～近世文献を中心に～ 氏江 敏文:チャンから見えてくる道北アイヌの生活～中川町でのチャン発掘調査より～	研究会セミナー 2017(平成29)年11月18日、稚内北星学園大学 小田 清:北海道の鉄路再生と地域発展をめざして 斉藤 吉広:「宗谷地域研究所の鉄路プロジェクト」 高山 博幸:「北海道における高規格幹線道路整備によるストック効果事例」	北海道北部の地域振興 18 2018年3月 発行予定	2018年3月20日に「なる天牛」の取り組みを見学

注1)講演会は、第17回(2013年3月)まではいずれも、主催:道北の地域振興を考える研究会、共催:名寄市立大学道北地域研究所(2005年度までは市立名寄短期大学道北地域研究所)、後援:上川北部地区広域市町村圏振興協議会。

第18回(2014年3月)から第20回(2016年3月)までは主催:道北の地域振興を考える研究会、共催:名寄市立大学道北地域研究所、後援:テック・オ・ベツ賑わい創出協議会。

第21回(2017年3月)は主催:道北の地域振興を考える研究会、共催:名寄市立大学コミュニティケア教育研究センター、後援:テック・オ・ベツ賑わい創出協議会。(☆)2016年4月1日づけで名寄市立大学道北地域研究所が同大学コミュニティケア教育研究センターに改組された。

2017（平成 29）年度

<顧問>

七戸 長生 北大名誉教授、元市立名寄短期大学長
加藤 昭 (一財) 水源地環境センター顧問、元北海道開発事務次官
前田 憲 名寄市立大学名誉教授
石井 寛 北大名誉教授
三島 徳三 北大名誉教授、元名寄市立大学副学長・教授
神沼 公三郎 北大名誉教授

<会長>

清水池 義治 北大大学院農学研究院 農業経済学分野 食料農業市場学研究室 講師

<副会長>

斉藤 吉広 稚内北星学園大学学長
佐藤 信 北海学園大学経済学部 教授、同学部長
藤田 健慈 名寄商工会議所 会頭
結城 佳子 名寄市立大学保健福祉学部看護学科 教授、同大学コミュニティーケア教育研究センター長

<事務局長>

今野 聖士 名寄市立大学保健福祉学部 講師

<監事>

播本 雅津子、伊藤徳彦（下記の会員欄）

<以下、会員>

麻生 翼 NPO 法人森の生活 代表理事
石川 守 北大大学院地球環境科学研究所 准教授
伊藤 徳彦 (一社) 北海道開発技術センター (DEC) 調査研究部 首席研究員
小尾 晴美 名寄市立大学保健福祉学部 講師
河井 恒久 (株) エフエムなよろ メディア事業部、天塩川テロワール実行委員会 事務局
黒木 宏一 稚内北星学園大学情報メディア学部 講師
ゴータム・ビスヌ・ブラサド 稚内北星学園大学情報メディア学部 准教授
東海林 隆 旭川開発建設部 地域振興対策室長
高山 博幸 旭川開発建設部 道路計画課長
田中 教幸 岩手大学教授、同大学三陸水産研究センター長
奈須 憲一郎 eggplant 代表、下川町議会議員
播本 雅津子 名寄市立大学保健福祉学部看護学科 教授
日置 友幸 中川町観光協会 事務局員
疋田 吉識 中川町教育委員会 エコミュージアムセンター 主査
松倉 聡史 名寄市立大学保健福祉学部社会福祉学科 教授
宮沢 晴彦 北大大学院水産科学研究所 准教授
森 久大 士別市立博物館 主事・学芸員
山本 宏 NPO 法人北海道住宅の会 副理事長、元北海道立林産試験場長
横山 貴志 音威子府村総務課地域振興室 主事
吉田 俊也 北大北方生物圏フィールド科学センター 教授、北管理部長、雨竜研究林長
吉田 弥生 北大大学院教育学院 博士課程

IV. 第21回 道北の地域振興を考える講演会

- (1) 冒頭挨拶 清水池 義治 (道北の地域振興を考える研究会 事務局長)
神沼 公三郎 (道北の地域振興を考える研究会 会長)
結城 佳子 (名寄市立大学コミュニティアカ教育研究センターセンター長)
- (2) 第1講演
- その1 研究会の20年間を振り返って
神沼 公三郎 (道北の地域振興を考える研究会 会長)
講演資料
- その2 道北地域の将来展望～道北研究会の新しい視点～
加藤 昭 (道北の地域振興を考える研究会 顧問、元北海道開発事務次官)
講演資料
- (3) 第2講演 「地元産小麦を通じた農商工・地域連携」
- 基調講演 渡辺 幸一 (JA北はるか 常務理事)
- トークセッション
- コーディネーター 佐久間 良博 (コムギケーション倶楽部・シニアスーパーバイザー)
- パネリスト 草野 孝治 (美深町農務課長)
佐藤 導謙 (下川町・農家)
相原万百美 (名寄市・Shop's Garden 千花 店長)

期 日 2017年3月21日 (火)

場 所 名寄市立大学

主 催 道北の地域振興を考える研究会 (会長：神沼 公三郎)

共 催 名寄市立大学コミュニティアカ教育研究センター (センター長：結城 佳子)

後 援 テッシン・オ・ペツ賑わい創出協議会 (会長：加藤 剛士 (名寄市長))

(1) 冒頭挨拶

司会：清水池 義治 (道北の地域振興を考える研究会事務局長、北海道大学大学院農学研究院 講師)

皆さん、大変お待たせいたしました。これより第21回道北の地域振興を考える講演会を始めたいと思います。本日司会を務めます北海道大学の清水池です。道北の地域振興を考える研究会の事務局を担当しております。どうかよろしく願いいたします。

では、まず、道北の地域振興を考える研究会の神沼会長から皆様にご挨拶を申し上げます。

神沼 公三郎（道北の地域振興を考える研究会会長、北海道大学名誉教授）

皆さん今日は。いまご紹介にあずかりました神沼です。到着が遅れてしまって誠に申しわけありません。札幌から旭川までの特急列車が深川駅で止まってしまいました。反対方向の札幌に向かう特急にシカがぶつかったということで、念のため旭川に向かう特急の路線も点検していたようです。本来ならば私の乗った特急が旭川についたら、旭川から名寄に向かう列車に接続するはずでしたが、特急が遅れて旭川に着いたとき、それを待たずに名寄行きの列車は定刻どおり発車したあとでした。そのため旭川駅で1時間、次の名寄行き列車を待つことになりました。そんなことで名寄到着が遅れてしまいまして、ほんとに申しわけございません。

今日は第21回講演会です。この道北の地域振興を考える研究会を結成して満20年になりますけど、20年で21回ということは、第5年目に2回講演会を行いまして、従いまして21回ということになります。毎回申し上げておりますけども、この講演会を開催するに当たっているんなご指導、ご協力をいただいている諸機関をご紹介しつつ御礼申し上げたいと思います。共催は名寄市立大学コミュニティケア教育研究センターにお願いしております。有り難うございます。そして名寄市及びこの名寄市立大学より大いにご指導をいただいております。北海道開発局旭川開発建設部、特にその道路計画課と地域振興対策室にお世話になっております。ちょっと順序が錯綜しますが、名寄市に事務局のあるテッシン・オ・ペック賑わい創出協議会からはいつもご後援をいただいております。有り難うございます。さらに北海道開発技術センター（DEC）、北海道河川財団、石狩川振興財団、この3団体より大いなるご鞭撻を賜っています。報道関係では北海道新聞社名寄支局、名寄新聞社、北都新聞社、この3社からは、研究会、講演会を開始した20年前より一貫してご協力をいただいております。以上の機関、団体にこの場をお借りして厚く御礼申しあげる次第です。有り難うございます。

今日は研究会の20年間という節目の講演会として、第一講演と第二講演というふうに組み立てております。特に第二講演では佐久間さんを中心に、5人のかたにご登壇をいただくということで、農業生産、その生産物の加工、販売を含めて大いに興味深いお話を承ることができるでしょう。その前に第一講演では私と加藤昭さんの二人が、それぞれ短い時間ですが、話題提供をさせていただきます。20年にふさわしい講演会になるよう、私としても祈念するわけですが、ご参会の皆様にはどうか楽しみながら最後までお聞きいただければ幸いです。簡単ですが、御礼かたがたのご挨拶にかえさせていただきます。どうも有り難うございます。

司会：清水池

神沼会長、有り難うございました。引き続きまして、共催団体であります名寄市立大学コミュニティケア教育研究センター長の結城先生よりご挨拶をいただきます。よろしく申し上げます。

結城 佳子（名寄市立大学コミュニティケア教育研究センター長、名寄市立大学教授）

ご紹介いただきました、名寄市立大学コミュニティケア教育研究センターのセンター長をしております結城でございます。本日は本学に足をお運びいただきまして有り難うございます。また、このよ

うな機会をつくっていただきました道北の地域振興を考える研究会の皆様、心より感謝を申し上げます。たいと思います。

皆様、本学の新しい図書館の建物をご覧いただきましたでしょうか。あの白い建物が新図書館です。この講義室の入っている建物のほぼ向かいにあります。市立名寄短期大学から2006（平成18）年に4年制名寄市立大学にかわり、その開学から10年を経まして、ようやく念願の新図書館が4月4日にオープンいたします。300名収容可能な講堂ですとか、学生が課題解決型の能動的な学習をいたしますラーニングコモンズと呼ばれる場ができたりですとか、教育研究環境が一層充実することになります。非常にオープンな環境になっておりますので、地域の皆様にもぜひ新図書館に足を運んでいただいて、学生が学んでいる姿を現実に見ていただけたらなあー、というふうに思っております。

当センターも実は新図書館1階に新たなオフィスを構えることになりました。地域との架け橋の拠点として地域課題に取り組み、本学の社会連携、地域貢献を充実させていきたいと考えているところです。そんな輝かしい4月を目の前にして、皆様、新聞報道等でご存じかと思いますが、本学のネットワーク・サーバーがサイバー攻撃を受けて閉鎖を余儀なくされております。閉鎖をされてみますと、ホームページやE-mailが使えないことがどれほど不便か、いままでどれだけそういう手段に頼って仕事をしてきたか、痛感させられた次第です。目に見えない繋がりではなく、やはり目に見える繋がりを、このような機会を通して皆様と顔と顔を見合わせながら地域の課題をディスカッションしていくことの大事さを改めて感じた次第です。

これは、さきほど受付で、北の天文字焼きの実行委員長をされた横沢様からお預かりしたものです。本学の学生も参加させていただいて、今年（2017年）の2月、見事、北の天文字焼きが世界一大きいとしてギネスの認定を受けた認定証です。本学内に有り難く飾らせていただきたいと思っております。今後このような、地域の皆様とともに取り組む行事や事業を積極的にやってまいりたいと考えております。

本日は皆様とともに地域の課題を考える機会をいただきまして、本当に有り難うございます。短い時間ではございますが、皆様、どうか講演会を大いにお楽しみいただきたいと思っております。

司会：清水池

結城センター長、どうも有り難うございました。

(2) 第1講演

その1 研究会の20年間を振り返って

神沼 公三郎 (道北の地域振興を考える研究会 会長、北海道大学名誉教授)

はじめに

私は北大演習林に所属していた期間が長いのですが、その過程で中川演習林の森林内を通過する音威子府バイパス建設の話が演習林に持ち込まれました。その話に対応するなかで、音威子府バイパスを建設するのであれば、他方で道北地域のあり方に関する研究会を結成したいということになりました。バイパス建設問題に私に対応したのは、特に中川演習林に所属していた期間（1995年4月～1997年3月）でした。そのあと私は雨竜演習林に転勤して、1997年4月～1999年3月の期間、雨竜演習林に所属しました（雨竜演習林の所属は1992年6月～1995年3月に次いで2度目）。

ちょっと話が横道にそれますが、和歌山県のほぼ最南端にも北大演習林が一箇所ありまして、北大和歌山演習林と言います。私は1987年10月～1989年9月の2年間、和歌山演習林に所属していました。その場所は和歌山県古座川町平井地区でして、いまユズの栽培・加工・製品販売でなかなか奮闘している、山村まっただ中の集落です。これは北大演習林の所在を示す地図ですが、北海道北部に3箇所、苫小牧に1箇所、道南の上ノ国町に1箇所、そして和歌山県に1箇所、計6箇所の演習林があります。しかしこの地図は、幌延町が留萌に、幌加内町が空知に位置しているという、ちょっと古い情報が描かれています。皆様、パソコンに向かったら、インターネットにユズ、古座川町とでも入力していただきますと、平井地区のユズに関する情報がたくさん、たくさん出てきます。そんなこともお楽しみいただければ、と思います。

北大演習林に提起された音威子府バイパスの課題

さて国道40号音威子府バイパスですが、この話がいつ旭川開発建設部から北大演習林に持ち込まれたのか、私、はっきり覚えていないのですが、1987年か88年ごろだったかと思います。私は先に述べたとおり1987年から89年まで和歌山演習林に所属していたので、和歌山演習林在任中だったのではないのでしょうか。北大演習林全体の会議が札幌で年に2～3回、開かれますが、その会議のとき、当時の中川演習林長だった小鹿勝利さん、私の先輩研究者ですが、彼が会議に報告したような気がします。もちろん和歌山演習林長の私もその会議に出席していました。

それから時期がやや飛びますが、私が中川演習林に所属していたとき、中川演習林長として旭川開発建設部、及び中川演習林の地元自治体である中川町、音威子府村とそれぞれ個別に話し合うとか、あるいはもう少し事態が進むと、中川演習林を含む北大演習林と旭川開建、中川町、音威子府村が一緒の場で話し合うという状況にもなって行きました。また、私が中川演習林長のときは各種のご要望もいただきました。例えば国道40号沿線の自治体と、旧JR天北線（1989年5月1日廃線）沿線の自治体が一緒になって、その首長あるいは議会議長らがマイカーを30台ぐらい連ねて、音威子府村にある中川演習林の事務所においでになりました。その要請行動の中心が当時、美深町議会議長の山崎幸

一さんでした。山崎さんご自身が迫力あるかたでしたが、この集団要請行動は迫力に溢れたものでした。また中川町、音威子府村の両自治体がそれぞれ、北大演習林は音威子府バイパスに同意せよとの中川演習林長あて住民署名運動を行い、いずれも90%前後の住民が署名した要請書をいただきました。

二つの研究会、発足へ

こういう動きを経て北大演習林と旭川開建、中川町、音威子府村が常に一緒に議論するようになりました。そして、北大演習林は音威子府バイパス建設に同意する方向に傾いて行き、音威子府バイパスの工事着工を前提に、1997（平成9）年度に研究会が2つできました。その一つは地域づくり委員会です。それなりの議論を重ねてきた旭川開建、中川町、音威子府村、北大演習林、4者の構成です。道路を建設するときは大なり小なり環境を破壊しますが、できるだけ環境に与える影響が小さい工法を考える、あるいは工事が竣工したあと、できるだけ元通りの環境に戻す、工事期間中と竣工後の両自治体経済の発展を考える、こういった目的を追求して行くために地域づくり委員会が結成されました。私は最初の2年間ほどは中心的に関わったんですが、そのあとは地域づくり委員会にほとんど関わっていません。いまはどうなっていますか。形をかえて続いていますか（会場内にいる北大演習林の技術職員がうなずく）。ああー、そうですか。それは何よりです。

その一つ、道北の地域振興を考える研究会

もう一つが、今日の本題ですけれど、道北の地域振興を考える研究会です。音威子府村と中川町に限らず、道北地域全域を研究対象にすることにしました。道北地域の社会、経済、文化、歴史、環境など、あらゆる側面を研究目的に取り入れて、道北地域の発展可能性を探ることを目的としました。そのときのキーワードは過疎化、過疎化の進行です。過疎というのは単に地域住民が少なくなることだけではなくて、社会のいろんなひずみを出現させることになる。道北地域についてそういうひずみを総合的にとらえることを、この研究会に参加するメンバーがそれぞれの立場から考えようではないか、こんなことが研究会の共通事項でした。

道北の地域振興を考える研究会の発足は1997（平成9）年度でした。こういう抱負を抱いて、まず私の先輩研究者である石井寛さん（当時、北大農学部教授）のところに相談に行きました。石井さんは決断の早い人でして、目的はだいたい良いだろう、研究会の構成メンバーにはこれこれこういう人たちに参加していただいたらどうかということを、その場ですぐに提案して下さいました。そして、実際にはほぼそのとおりのメンバーで発足することになりました。最初の会員は11人でした。研究会の会長は石井さん、事務局長は私です。11人とは、非常に少なかったですね。ちなみにいまは35人ぐらいの会員です。

1997年12月に北大雨竜演習林（母子里）で研究会会員だけのセミナーを行い、その後、1998（平成10）年3月に市立名寄短期大学をお借りして第1回講演会を開催しました。第1回講演会の講演者は加藤昭さんと、池田均さんでした。池田さんは当時、北海学園大学教授でしたが、その後しばらくして、残念ながらお亡くなりになりました。加藤さんは、インターネットで調べたところ1995（平成

7) 年6月～1997(平成9)年7月の2年間あまり北海道開発事務次官をお努めになりましたが、事務次官を勇退された7、8ヵ月後に当研究会で講演をして下さり、かつ当研究会の顧問に就任して下さいということになります。さきほど申し上げたとおり、メンバーは増えました。メンバー構成も研究者、行政マン、住民運動家、産業界などそれなりに多様になっています。

道北の地域振興を考える研究会の歩み

研究会はこの2016(平成28)年度で満20年になりました。皆様のお手元にA3版用紙(両面)の資料があるかと思いますが、それに研究会の歩みの概略が書かれています。講演会は本日で第21回を数えます。さきほどの挨拶で申し上げたとおり研究会発足の第5年目に2回、講演会を開催したので、こういう回数になります。講演会に比べると、セミナーは若干少なくて、18回です。第3年目から3年間ほどセミナーの欄が空白になっています。つまり、早くもここで息切れがしてきたということですが、そこを何とか持ちこたえて研究会を続けてまいりました。講演会やセミナーで取り上げたテーマはかなり多様です。最初の加藤さんの講演は北海道開発史でした。そのほかざっと概観すると地域の歴史、産業を基盤とする経済問題、地域資源の把握と利用、人口減少、自治体合併、行政の課題と役割、交通、医療・保健・福祉、環境、教育、外国の社会・経済、その他などになります。冊子『北海道北部の地域振興』はこの3月に発行するもので第17号になります。それから研究会発足10周年を記念して単行本『北海道北部の地域社会 分析と提言』を、10年目よりは2年遅れて2008(平成20)年5月に上梓いたしました。それからちょっと特別のこととしては、研究会会員の伊藤徳彦さん(北海道開発技術センター=DEC所属)が「建設事業の事業地域における経済波及効果推計プロセスの構築に関する研究」という研究テーマで、2015(平成27)年3月、北大大学院工学院で博士号を取得されました。伊藤さんは同大学院に社会人入学されておりました。この博士論文の研究対象は音威子府バイパスの建設工事です。

道北の地域振興を考える研究会への批判点

これは10周年記念で出版した単行本の写真です。『北海道北部・・・』と銘打っている割には、実際には北海道の最北部地域まで対象にしていないのではないかと批判をいただいています。この点については、いまから3年前ぐらいより、研究会事務局長の清水池さんが努力して稚内市や稚内北星学園大学の皆さんと交流し、研究会メンバーにも加わっていただきまして、かなり是正されてきています。また、研究会に対する批判点としては経済問題の視点に偏っているのではないかと指摘もあります。言ってみれば、研究内容に総合性がないのではないかという批判です。講演会では福祉や医療の問題なども取り上げてきましたが、経済問題を最も多く扱ってきたのは事実です。地域社会は経済行為だけではなくて、さまざまな要因、側面があるのは当然のことです。そして、研究会の軌跡をたどってみると政策提起を行っていない、つまり展望を語っていないとの批判もあります。さらに重要なこととして、研究会活動を20年間実施してきたものの、実際には過疎がとめどもなく進んでいるという厳しい現実があります。研究会を重ねても、過疎化を食い止めていないのではないかと批判です。

今後とも中心は過疎問題への対応

今後は以上の批判点にどう応えていくか、ということが大きな課題になります。その際にもやはり過疎問題への対応が基軸になるでしょう。過疎問題は、さきほども申し上げましたが、いろいろな現れかたをします。そして常に現れ方が変化をしています。そういう現象を幅広く追い求めつつ、現象を整理して、今日の北海道北部地域における過疎問題の本質は何か、これを明らかにする視点を持ち続けることかと思えます。基本的にはやはり人々の生活を豊かにする、それにはどうすれば良いかということです。豊かになるということとは、私の個人的見解ですが、派手になることとは違います。真の豊かさとは何かを常に考えなければいけません。こういう観点から過疎問題への対応を探っていくことが重要です。社会情勢は非常に厳しいですが、新会長のもとで斬新な発想を組み入れて活動し、研究会の発展と、道北地域の真の豊かさを追求してほしいと願います。その際には名寄市立大学、稚内北星学園大学とさらに有意義な連携を深める必要があります。なお、いま新会長と申し上げましたが、私はこの春、私の郷里である埼玉県熊谷市に転居いたします。今日、私が出席できなかった時間帯に開催された研究会の総会で、私の会長辞任が認められたそうです。規約上、新会長は総会で選出されるのではなく、後日、役員会で互選される規程になっていますので、今日の総会では新会長は決まっています。

わが国の過疎化の特徴

ちょっと付け足しになりますが、ある経済学の研究者がイギリス、アメリカ、西ドイツ（当時）、フランス、日本における都市人口の割合の歴史的変化を統計的に分析しています。2000年当時の研究です。ただし、この場合は対象とする期間が180年ぐらいの長期にわたるので、統計数字自体の信頼性がどのくらいあるかという問題はあります。その点を意識しつつこの図を見ますと、先進国である各国とも現在、都市人口の割合は80%ぐらいになっています。それを裏返して言うと、20%ぐらいが農山村人口だということになります。

ここで強調したいのは、今日のこういう割合に達する歴史的経緯のスピードです。日本は戦後段階で都市人口がまだ30%ぐらいでした。それが30年間か40年間ぐらいの短い期間で急激に人口移動が進み、都市人口が80%水準に達しました。それに対して、この図で最初からグラフの軌跡が示されているアメリカとイギリス、特にイギリスと比べると、日本における都市人口の膨張が非常に短いあいだに起こったことがわかります。イギリスで都市人口に同様の変化が起こった期間はだいたい1825年を起点に100年間です。つまり、日本はとにかく短い期間に都市の傍聴、農山村の過疎化が進行しました。農山村の人口が減って都市人口が増えていくのは世界史的な法則ですが、日本ではそれが短期間に猛スピードで進行した。これが日本の特徴です。スピードの問題というのは、事態の進行の早さが単に早いか遅いかではなくて、色んなことを伴います。スピードが早いと、農山村では過疎化の進行に伴って生じて来るさまざまな問題に対応できないままに人口が減少してしまう。過疎化がゆっくり進むならば、そのあいだに人々が英知を働かせて色んな対応を可能にすることが出来るでしょう。過疎化がゆっくり進むか、急激に進むかは構造的な問題ですから、口先でゆっくり進むよう

にと言っても、そうはなりません。戦後の日本は超スピードで農山村から都市への人口移動が起こってしまいました。こういう点も踏まえて、道北地域の過疎問題にどう対処していくか、研究会としての方向性を見定めてほしいと思う次第です。

謝辞

ここに、研究会 20 年の歩みでお世話になった皆さん、諸機関、諸団体のお名前を列記しました。今日の報告者、講演者を含めていままでの講演者・報告者の皆さん、いままでの講演会等においで下さった道北地域の皆さん、そして北海道開発局旭川開発建設部、北海道大学研究林、名寄市、名寄市立大学（旧市立名寄短期大学）、名寄市立大学コミュニティケア教育研究センター（旧名寄市立大学道北地域研究所）、テッシン・オ・ペツ賑わい創出協議会（旧上川北部地区広域市町村圏振興協議会）、中川町、音威子府村、稚内市、稚内北星学園大学、下川町、下川町森林組合、中頓別町、西興部村、（一社）北海道開発技術センター（DEC）、（一財）北海道河川財団、（一財）石狩川振興財団、北海道新聞社名寄支局、名寄新聞社、北都新聞社に厚く御礼申し上げます。そして、今後とも引き続きご指導、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。また、当研究会顧問の七戸長生、加藤昭、前田憲、石井寛、三島徳三の諸氏、及び全研究会会員にもこの場をお借りして謝意を表したいと思います。

私の次に講演をされる加藤昭さんは千葉市にお住まいですが、北海道開発事務次官を勇退なさった直後から 20 年間、30 回近くこの道北地域においでになって下さいました。有り難うございました。それでは、雑ばくな内容でしたが、これで私のお話を終わりに致します。

II. 道北の地域振興を考える研究会、従来の活動経過

(表)

年度	講演会(住民参加形態)	研究会会員の勉強会、研究会セミナー等	冊子発行	備考:冊子中の論文(勉強会、講演会の記録以外の論文)、特記事項など
第1年目 1997年度 (平成9年度)	第1回 1998(平成10)年3月26日、市立名寄短期大学 加藤 昭:北海道開発の過去・現在・未来 池田 均:ロシア・サハリン州の社会、経済の現状	1997(平成9)年12月17日-18日、北大雨竜演習林(母子里) 石井 寛:第6期北海道総合開発計画について 奥田 仁:産業クラスターと北海道第1次産業の発展方向 幡本 篤:上川北部の地域振興について 細田 直志:森林提案(基調)-北海道・下川町における森林資源のサステイナビリティ(持続的生産)とワイズ・ユース(賢明なる利用)-		
第2年目 1998年度 (平成10年度)	第2回 1999(平成11)年3月23日、市立名寄短期大学 藤森 郁雄:北海道農業にエールを送る! 山本 宏:これからの北海道の木材産業を考える	1999(平成11)年1月27日-28日、北大雨竜演習林(母子里) 谷口 秀之:第6期北海道総合開発計画と道北地域整備の展開構想 細田 直志:下川産業クラスター研究会の活動(1998年度)	北海道北部の地域振興 71ページ、1998年11月	
第3年目 1999年度 (平成11年度)	第3回 2000(平成12)年3月23日、市立名寄短期大学 石井 寛:EUのエネルギー政策とスウェーデンの 木質バイオマス利用の現状 七戸 長生:いわゆる産業クラスター論の前提と課題		北海道北部の地域振興 II 84ページ、1999年12月	
第4年目 2000年度 (平成12年度)	第4回 2001(平成13)年3月28日、市立名寄短期大学 小田 清:現代の地域問題と地域開発政策のあるべき方向について -北海道の抱える基本問題を考える 西本 肇:北海道の教育-人づくりから見えるもの-		北海道北部の地域振興 III 134ページ、2000年11月	細田 直志:下川産業クラスター研究会の活動 その2(1999年度) 奈須 憲一郎:地域の内発的発展における「新住民」の果たす役割 -北海道下川町を事例として-
第5年目 2001年度 (平成13年度)	第5回 2001(平成13)年9月25日、市立名寄短期大学 北 良治:これからの社会保障のあり方と地方自治の果たす役割 津田 美穂子:高齢社会における住民生活と地域振興 加藤 昭(特別報告):世界水フォーラム(2003年3月、京都)の開催 -その内容と意義- 第6回 2002(平成14)年3月26日、市立名寄短期大学 奥田 仁:新たな地域発展の道-欧州と北海道- 七戸 長生:「人々の定住」をめぐる		北海道北部の地域振興 IV 123ページ、2002年2月	細田 直志:下川産業クラスター研究会の活動 その3(2000年度)
第6年目 2002年度 (平成14年度)	第7回 2003(平成15)年3月24日、市立名寄短期大学 川上 幸男:幌延に住んで50年 森 啓:合併でまちづくりはできるのか 加藤 昭(特別報告):森と湖に親しむ全国大会-その内容と意義-	* 2002(平成14)年11月2日、旭川 澤口 二郎:これからの開発事業と道北地域 渡邊 政義:最近の道路整備を巡る話題	北海道北部の地域振興 V 174ページ、2003年1月	細田 直志:下川産業クラスター研究会の活動 その4(2001年度)
第7年目 2003年度 (平成15年度)	第8回 2004(平成16)年3月26日、市立名寄短期大学 太田原 高昭:食の安全・安心と北海道農業 奥田 仁:過疎の克服と周辺地域の経済発展	2003(平成15)年12月6日、旭川 今 尚文:名寄市農業の現状と担い手育成・支援の取り組み 佐藤 信:道北地域の人口動態と過疎化について 2004(平成16)年2月7日、旭川 夏井 岩男:農業の多様な担い手育成について 山本 美穂:道北農村における伐境・耕境後退と土地利用	北海道北部の地域振興 VI 145ページ、2004年2月	神沼 公三郎:戦後のわが国における林業政策の軌跡と森林・林業基本法 細田 直志:下川産業クラスター研究会の活動 その5(2002年度・2003年度)
第8年目 2004年度 (平成16年度)	第9回 2005(平成17)年3月23日、市立名寄短期大学 松田 従三:家畜ふん尿のバイオガスシステムについて 桑原 隆太郎:道内市町村合併に関する主要論点 -北海道の自治の姿をどう描くのか-	2004(平成16)年12月18日、旭川 前田 憲:課題の整理と「道北」概念の範囲 佐藤 信:道北地域の社会的諸問題-いままでの研究成果の検討- 前田 憲:道北地域の教育問題 2005(平成17)年2月19日、旭川 久保田 宏:北・北海道の地域医療-むかし・いま・これから- 池上 佳志:天塩川流域の環境問題	北海道北部の地域振興 VII 244ページ、2005年3月	細田 直志:山村地域における持続可能な森林管理を求めて -Beyond the Despair-
第9年目 2005年度 (平成17年度)	第10回 2006(平成18)年1月13日、市立名寄短期大学 山下 邦廣:下川町の林業と森林組合の取り組み 森田 康志:道北の地域振興と北海道開発局の役割	2005(平成17)年11月26日、旭川 奈須 憲一郎:森林を活かして起業する-道北の地域振興実験- 宮入 隆:道北地域における広域野菜産地形成の現状と課題 神沼 公三郎:研究会10周年に向けて、目指すべきもの 加藤 昭:北海道総合開発計画及び国土形成計画について 2006(平成18)年1月14日、名寄 鎌谷 俊夫:西興部村の「自立」計画と課題 長岡 哲郎:下川町のまちづくりへの取り組み	北海道北部の地域振興 VIII 163ページ、2006年2月	
第10年目 2006年度 (平成18年度)	第11回 2007(平成19)年1月12日、名寄市立大学 「道北の地域振興を考える研究会」10周年記念=講演とシンポジウム= 「道北地域の現状と発展可能性」 報告 神沼 公三郎:研究会活動を振り返って 講演 島 多慶志:上川北部地域と名寄市の現状を考えて、将来を見据える 講演 久保田 宏:北・北海道における名寄市立大学の役割 シンポジウム:道北地域の現状と発展可能性を考える (シンポジスト)島 多慶志・亀井 義昭・河合 博司 (司会)神沼 公三郎	2006(平成18)年8月31日-9月1日、北大中川研究林(中川) 亀井 義昭:中川町の地域づくり 千見寺 正幸:音威子府村の地域づくり 吉田 俊也:北海道北部の天然林の変化-北大研究林の長期データを中心に 宮沢 晴彦:道北漁業の現況と担い手の動向 10周年記念誌の論文執筆のために、研究会会員による個別の研究発表 2007(平成19)年1月13日-1月14日、名寄 10周年記念誌の論文執筆のために、研究会会員による個別の研究発表	北海道北部の地域振興 IX 176ページ、2007年2月	

年度	講演会(住民参加形態)	研究会会員の勉強会、研究会セミナー等	冊子発行	備考:冊子中の論文(勉強会、講演会の記録以外の論文)、特記事項など
第11年目 2007年度 (平成19年度)	第12回 2008(平成20)年3月21日、名寄市立大学 粟井 是臣:医療機関のネットワーク化と地域医療 山田 美緒子:地域に生きる、地域に学ぶ～なかとんべつの健康づくり～ 難波江 完三(特別講演):新たな北海道総合開発計画の特徴と課題	2008(平成20)年1月18日、北大北方生物圏フィールド科学センター(札幌) 山崎 幹根:北海道における道州制改革の課題 10周年記念誌の完成にむけて、研究会会員の最終討議	北海道北部の地域振興 X 114ページ、2008年3月	
第12年目 2008年度 (平成20年度)	第13回 2009(平成21)年3月23日、名寄市立大学 三島 徳三:ローカリズムと地域産業政策～道北で可能性をさぐる～ 石井 寛:地域社会で期待される国・道有林の役割	2008(平成20)年7月12日、名寄市立大学 『北海道北部の地域社会—分析と提言—』を批評する集い 批評1 島 多慶志:本書に対する評価、そして道北地域の展望 批評2 亀井 義昭:地域づくりの視点から見た本書の特徴と問題点 批評3 白井 暢明:北海道における道北の地域づくりと本書 批評4 鈴木 敏正:社会教育の視点から見た本書の特徴と残された課題	北海道北部の地域振興 X I 165ページ、2009年3月	
第13年目 2009年度 (平成21年度)	第14回 2010(平成22)年3月24日、名寄市立大学 寺沢 実:シラカンバ樹液の利用 吉田 弥生:「心の過疎」を乗り越えるまちおこしへ～中川町エコミュージアムセンターの取り組みを事例に～			
第14年目 2010年度 (平成22年度)	第15回 2011(平成23)年3月18日、名寄市立大学 基調講演 西村 宣彦:地方財政改革の現状と持続可能な地域づくり 研究報告 清水池 義治:フランス地域自然公園制度(PNR)の枠組みと天塩川流域での可能性(仮) 奈須 憲一郎:流域単位での内発的発展の構想～天塩川流域をモデルとして～		北海道北部の地域振興 X II 96ページ、2011年3月	<特記事項>研究代表者・清水池義治、共同研究者・神沼公三郎、佐藤信、吉田俊也、奈須憲一郎、三島徳三の計6名で名寄市立大学平成22年度学長特別枠支援経費を申請し、認められた。共同研究のテーマは「『地方自然公園』制度を活用したボトムアップ型地域振興の可能性—天塩川流域を対象として—」。研究期間は2010年度、2011年度の2年間。
第15年目 2011年度 (平成23年度)	第16回 2012(平成24)年3月9日、名寄市立大学 特別講演 加藤昭:道北地域の人口動態及び振興について 小林 国之:地域のブランド化とブランド認証制度 ～フランス・地方自然公園制度を訪ねて～ 木村 花菜:芸術文化活動(アート)による地域コミュニティ・ネットワークづくり ～『心の過疎』の克服を目指して～	2011(平成23)年9月29日～30日、北大中川研究林(中川) 川口 精雄:わが町の地域づくり 佐近 勝:わが村の地域づくり 横山 貴志:地域資源の保存と活用について ～音威子府村の歴史的資源の視点から～ 清水池 義治:地域振興策における地域ブランド・アイデンティティの創造 ～ブランド論からのアプローチ～		
第16年目 2012年度 (平成24年度)	第17回 2013(平成25)年3月15日、名寄市立大学 吉田 俊也:北海道北部の天然生林～持続的利用への展望～ 青柳 かつら:地域のお宝を活用して天塩川流域の暮らしを元気に! ～士別市朝日町郷土資料室を核とした山村文化保存・教育普及活動の事例～		北海道北部の地域振興 X III 182ページ、2013年3月	
第17年目 2013年度 (平成25年度)	第18回 2014(平成26)年3月20日、名寄市立大学 中嶋 信:名寄市立大学道北地域研究所に込められた願い 青木 紀:道北地域と名寄市立大学	2013(平成25)年9月12日～13日、中川町(ポンプラ温泉) 麻生 翼:健康・教育・観光分野での森林の利活用を通じて森林業の創造を ～下川におけるNPO法人森の生活の取り組み～ 田中 教幸:道北野外研修に参加した海外留学生から見た道北の現状と未来 菅原 萌:天塩川流域における地域活性化への広域的取り組みの可能性	北海道北部の地域振興 X IV 135ページ、2014年3月	2013年9月13日に国道40号音威子府バイパス工事現場を見学
第18年目 2014年度 (平成26年度)	第19回 2015(平成27)年3月19日、名寄市立大学 佐々木 政憲:地域に根ざし、地域に学び、地域を創造する大学～稚内北星学園大学の取り組み～ 佐近 勝:おといねっが高校の歩みと創造力を育む芸術教育	研究会セミナー 2014(平成26)年11月22日～23日、稚内北星学園大学 斉藤 吉広:地(知)の拠点整備事業の全体像と進捗状況 ゴータムB. P.:稚内北星学園大学の地域ネットワークへの取り組み 清水池 義治:名寄市立大学における地域貢献の意味と課題	北海道北部の地域振興 X V 141ページ、2015年3月	2014年11月23日に稚内メガソーラー発電所、宗谷岬ウインドファームなどを見学
第19年目 2015年度 (平成27年度)	第20回 2016(平成28)年3月18日、名寄市立大学 林 明日美・堂脇 聖美:豊富温泉もりあげ隊の取り組みと 移住者が地域とつながる拠点づくり 黒井 理恵:naniroCAFEから見る、まちづくりに重要なリスクテイクとチャレンジ	研究会セミナー 2015(平成27)年9月26日、音威子府村(天塩川温泉) 伊藤 徳彦:建設事業の事業地域における経済波及効果推計プロセスの構築 に関する研究～音威子府中川地域を事例として～ 疋田 吉織:博物館活動から地域づくりへ ～中川町エコミュージアムセンターの取り組み～	北海道北部の地域振興 X VI 134ページ、2016年3月	
第20年目 2016年度 (平成28年度)	第21回 2017(平成29)年3月21日、名寄市立大学 第1講演 神沼 公三郎:研究会の20年を振り返って 加藤 昭:道北地域の将来展望～道北研究会の新しい視点～ 第2講演 地元産小麦を通じた農商工・地域連携 基調講演:渡辺 幸一 トークセッション コーディネーター:佐久間 良博 パネリスト:草野 孝治、佐藤 導謙、相原 万百美	研究会セミナー 2016(平成28)年9月16日、名寄市立大学 今野 聖士:不足する農業雇用労働力とその対応 ～季節雇用から通年雇用へ向かう野菜産地～ 工藤 裕之:宗谷本線を軸とした道北新時代 ～「DMO」で変わる新たな道北ブランドの構築～	北海道北部の地域振興 X VII 135ページ、2017年3月	2016年9月15日にサンルダムの工事現場を見学

注1)講演会は、第17回(2013年3月)まではいずれも、主催:道北の地域振興を考える研究会、共催:名寄市立大学道北地域研究所(2005年度までは市立名寄短期大学道北地域研究所)、後援:上川北部地区広域市町村圏振興協議会。

第18回(2014年3月)から第20回(2016年3月)までは主催:道北の地域振興を考える研究会、共催:名寄市立大学道北地域研究所、後援:テッシー・オ・ペッツ賑わい創出協議会。

第21回(2017年3月)は主催:道北の地域振興を考える研究会、共催:名寄市立大学コミュニティーケア教育研究センター、後援:テッシー・オ・ペッツ賑わい創出協議会。

(☆)2016年4月1日づけで名寄市立大学道北地域研究所が同大学コミュニティーケア教育研究センターに改組された。

その2 道北地域の将来展望～道北研究会の新しい視点～

加藤 昭（道北の地域振興を考える研究会 顧問、）

はじめに

ご紹介を受けました加藤でございます。今日は、講演時間に合わせて、札幌を出ましたが、シカが鉄道にぶつかるといふ北海道らしい事故に遭い、講演予定の時間に遅れてしまい、皆様方にはご迷惑かけました。申し訳ございませんでした。

今、神沼会長から、この20年来の研究会の歴史についてお話がありました。本研究会設立は、音威子府バイパスの建設計画が契機となったことをご理解いただけたのではないかと思います。

現在、道北地域には、音威子府バイパスやサナルダムという大きなプロジェクトが進行中です。私は、このような大きなプロジェクトを地域の方々に上手く受け入れていただくためには、日本における、道北地域の位置づけ等を考えることの必要性を痛感しており、本研究会設立をフォローさせていただいた次第です。本日はその趣旨に沿って、この演題を決めさせていただいた次第です。

なお、私、設立以来20年、毎年、本講演会に出席しておりますが、今後、毎年出席することにはならないと思います。研究会につきましては今後ともフォローをさせていただければと考えております。

講演の趣旨

それでは、演題である、「道北地域の現況及び将来展望」についてお話させていただきます。私は、第1回講演会で、「北海道開発の過去、現在、未来」として、これまでの北海道開発計画を解説し、その計画に沿って実施された北海道の開発が全国でどのように受け止められたか？及び、今後の北海道開発の方向性について講演させていただきました。それ以降、その時々話題として、水に関する報告、ダム貯水池に関する報告及び日本及び道北地域の将来人口問題を題材に、講演をさせていただきました。今回は、道北地域の将来展望、特に人口問題 及び昨年、平成28年度を初年度する、第8期北海道総合開発計画が閣議決定され、進行しています。その計画に、道北地域も含めた、国境地域に対する新しい視点が、打ち出されております。その趣旨に沿った提案を説明させていただきます。

人口問題

まず人口問題ですが、表-2は、道北地域の面積と人口の現状を表しております。

（表－2 道北地域の面積、人口変動）

面積でいうと、北海道は全国の約22%です。北海道の中の道北地域、この研究会での道北地域は、塩狩峠より北、昔でいう30市町村、最近合併されて27市町村を総称ですが、その地域の面積が北海道の15.6%、非常に大きな面積を持っています。

（表－3 道北地域の人口推移）

道北地域の人口の推移は、この30市町村で人口の一番多かった時期が、昭和40年前後で、約40万人です。北海道全体の7.9%の人口の地域でした。その後、人口は減少して、北海道全体との割合が、1995年3.6%、2010年3.2%、と経過しております。そのため、道北地域は、人口減大きく、過疎地と位置付けられています。

最近、2010年人口をベースに、2030年の将来人口予測が出ております。それによると、道北地域の人口は、2030年約11万人になると予測されております。全国の人口が減りつつありますので、北海道の人口も少しずつ減りますけれども、道北地域は、人口減が厳しく、2010年人口の0.63倍となります。このように将来的に人口が激減する地域に対して、振興策の1つを提案したいと思います。

先ほど神沼会長から、日本は都市人口の割合の増え方が、ヨーロッパの先進国に比べると急速であったというお話がありました。それとは逆で、これから20年、30年間の日本全体の急激な人口減少は、世界初めての実験地域ではないかと思われています。現在、政府としても、出来るだけ2050年に1億人を保つためにはどうしたらいいかという施策、女性フォローの施策、少子高齢化に対する対応策がなされております。このような施策の取り組みが遅くなったこともあるのではないかと思います。長期的には、日本の人口が急激に減っていくのは間違いないという状況です。1億人目標に向けて、各地域で特色ある種々の試み、人口増加施策が実施されますが、道北地域の於いて、種々の取り組みがされても、人口減少傾向は続くものと思われまます。

(図-8 天塩流域人口推移. 図9 天塩川流域市町村別人口推移)

以前、私は天塩川流域の将来想定人口を皆さんにお示ししたことがあります。この図の通り、この赤い色が名寄市ですね。それからこれが士別市です。それ以外の町村の人口推移は図の通りです。先ほど見ましたように、1960年、昭和30~40年頃がピークで、それ以降は減少しているという状況です。その人口減少傾向は、道北地域の全市町村にも概略当てはまります。

北海道開発計画

次に過去の北海道の開発計画について説明します。

(図-10、図-11 北海道開拓開発の歴史)

国の北海道開発計画は、古く、明治時代から策定されてきております。戦前は、全国各地からの人口受け入れ地域と位置付けられていました。また、戦後の一時期までは、外地からの引揚者を受け入れる地域として北海道が位置付けられました。そのため、広大な大地を持つ北海道への期待も大きく、人口も日本の他の地域に比べ、増加した時期もありました。そういう時期でしたので、北海道開発計画も全国から注目されました。その時代の、代表的プロジェクト事例は、一つは、根釧地域のパイロット事業及び苫小牧地域で新しいプロジェクト等がありました。

(図-14、図-15 北海道開発計画における道北地域の記述)

道北地域につきましては、図-14図-15のとおり、具体的なプロジェクトとして、昭和27年から、色々ありますけれども、全国的に取り上げられるようなプロジェクト、例えば根釧地域のようなパイロットファームを作るなどという大きなプロジェクトが打ち出されているわけではなく、食糧基地と

しての開発なり、あるいは寒冷地を主体とした色々な作物等の開発も含めた計画がなされてきており、そういう中で現在まで経過してきている状況です。

第8期北海道総合開発計画

(図-13、第8期計画の主要施策)

第8期の北海道総合開発計画が、平成28年度を初年度とする10ヵ年計画として、昨年オーソライズされております。この計画に於いて種々の施策が掲げられております。その施策の一つとして、国境周辺地域の振興が入っております。道北地域は、北方の国、ロシアとの隣接地域です。←道北地域の振興を国境地域として位置づけ、新しい視点で重要施策として取り上げたことは、北海道総合開発計画では初めての例でございます。

最近、マスコミでは昨年日露首脳会談が日本で行われたこともあって、北方隣接地をテーマとした日露関係について、話題になることも多くなりました。道北地域は、ロシア側の国境地域、サハリン、とは、戦前南樺太が日本の領土ということもあり、非常に縁の深い地域であります。今までは北方領土問題が大きなネックになって、日ロの交流が少なかったこともあり、国境周辺地域として道北地域の振興策も、しっかりできなかつたとの背景もありましたが、今後は、日ロの経済交流が進展し、サハリン地域に対しての、国の施策も種々打ち出されるものと思われれます。道北地域からもそのような動きを注視し、地域の振興を図られますよう期待する次第です。

(図-16 国境周辺地域の振興 図-17~20サハリン地図等 図-21~25サハリン関係)

サハリン州の面積は、7.7万km²、北海道とほぼ同じです。人口は、現在、ロシア人が約40万人、他の民族も含めて約49万人です。最近は人口が減少しているようです。そのサハリンにこれからどうアプローチしていくか。圧倒的にロシア人が多いですね。80%。戦前ですと日本人が南樺太で大体50万人いたというのが実績ですが、それと同じくらいの人口が南北の樺太に現在居住しております。日本人はほとんどいない。今後、交流が進展すれば、人の移住ということも頭に置きながら地域振興を考えていくというのが一つではないかと考えています。サハリンの主要産業としては、資源エネルギー業、漁業・水産業、林業というのが3本柱だそうですが、その中の資源エネルギー業、特に石油資源をどう活用していくか、ロシア側がどう活用し、それに対して日本がどうアプローチするかというのが非常に大きな課題になってくるのではないかと思います。その点では、お互いが将来を見据えて、交流し合うというのが今後大きな課題になるのではないかと考えています。次にサハリンの資料を用意してこちらに示します。本日は稚内の前市長横田さんも来ておられますが、稚内からロシアへの輸出量が1996年、約4億円だったものが、2005年には、53億円になっております。そういう点においては、経済的な関係が強くなっております。今後国策としても交流が広がって行くことによって、両者の関係が深まると考えられます。写真のような機械の輸出等も稚内からされているということです。また、サハリンとの交流の中で、マスコミの報道でも、サハリンの石油パイプライン計画、鉄道または道路で北海道とサハリンと繋ごうという計画、あるいは両国間の電気相互融通のための送電線

計画というような、資源エネルギー問題を主体とした、色々な交流計画もあるようです。そういうことにも注目をしながら、この道北地域の振興を考えていくということも必要ではないかと思えます。

音威子府バイパスの建設状況

(図-26 音威子府バイパス概要図)

次に、音威子府バイパスの現状を報告いたします。本バイパスは、平成27年度供用予定でしたが、現在、平成31年度供用予定に変更となっております。皆さん方ご存知の通り、大きなトンネルが3か所あり、そのうち、現在までに、2か所が完成しています。現在工事中のトンネルは、図の通りの、音中トンネル、本バイパス一番大きいトンネルです。同トンネルは現在、蛇紋岩工区に遭遇し、工事が遅れていますが、平成31年度には供用される予定です。このバイパスが、北大中川演習林の中を通るということで環境上の問題がありましたけれども、実際に供用し始めてからは、演習林にどう影響を及ぼすかについて、フォローして頂き、発表していただければと思っております。

サンルダム建設状況

(図-27～32 サンルダム概要等)

次に、サンルダムにつきましては、昨年この研究会で現地見学を行いました。このダムについては、環境問題等、特に魚類資源の保全問題等で大きな問題になったと聞いております。今現在、写真の通り、昨年夏の工事の状況です、ちょっと変わったコンクリートダムで台形のダムになっています。平成30年度には完成目途に工事が進んでおります。地域としては、そういうプロジェクトが進んでおりますので、それを一つの地域資源として発信するということが必要だと考えております。

おわりに

道北地域は、日本全体の人口が減少していく中で、人口がピーク時に比べは半数以下の過疎地域になっていかざるを得ない。そのため、道北地域を国境地域と位置づけ、隣接外国との交流も含めた振興策の研究にも取り組まれ、その成果を講演会発表される願いますとともに、道北振興研究会の発展を祈念する次第です。

有り難うございました。

平成29年3月

道北地域の現況及び 将来展望

—道北研の新しい視点—

道北の地域振興を考える研究会
顧問 加藤 昭

道北地域の面積、人口変動

1. 面積

北海道、面積 83,408.96 km² (全国比 22.1%)
道北地域、面積 13,041.82 km² (道比 15.6%)

1 人口推移

道北地域30市町村人口合計	北海道人口	道北/道%	道/全国%
1,995年 216038人	5692千人	3.6	
2000年 203312	5683	3.6	
2005年 189691	5627	3.4	
2010年 A 177015	5506	3.2	4.4
2030年(想定) B 111076	4190	2.6	3.6
B/A 0.63	0.76		
ピーク時 約40万(1960年)		7.9	

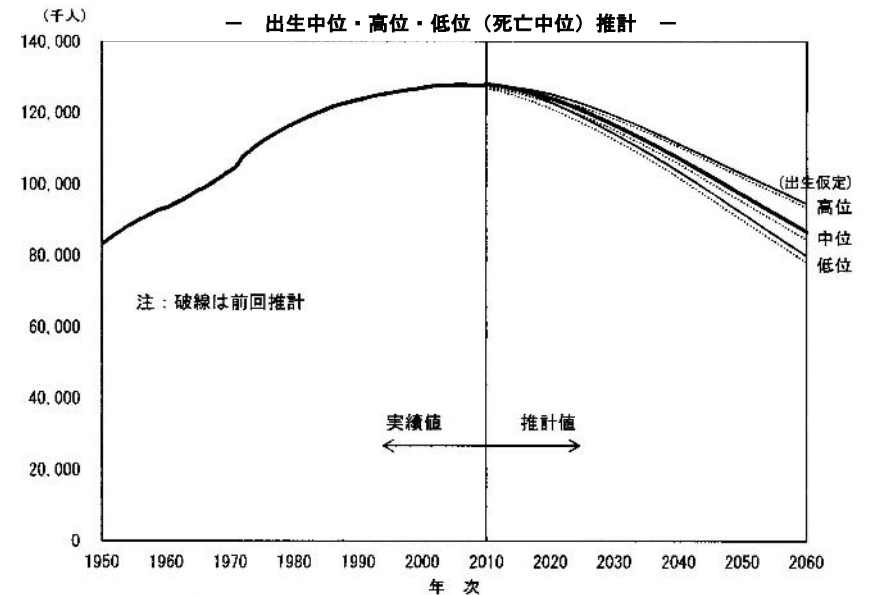
道北地域の人口推移

	ピーク時(1960年前後)	2010年	2030年(想定)
道北30市町村	40万人	17.7万人	11.1万人
天塩川流域	17万	7.0万	4.5万
稚内市	5.8万	4.0万	3.1万
名寄市	4.8万	3.1万	2.6万
士別市	4.6万	2.2万	1.6万
音威子府村	0.4万	0.1万	0.07万

日本の総人口の推移

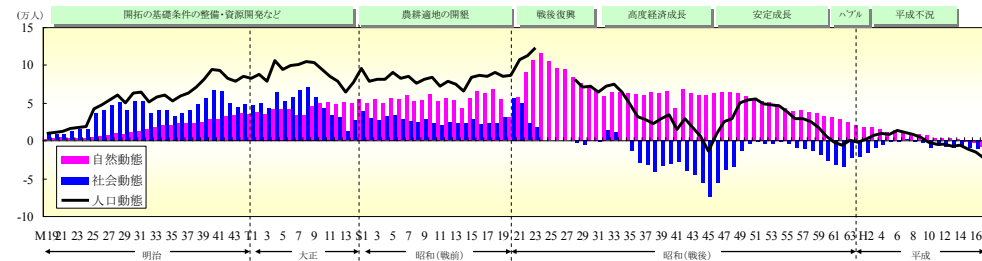
(人口問題研究所 平成24年1月公表)

— 出生中位・高位・低位(死亡中位)推計 —

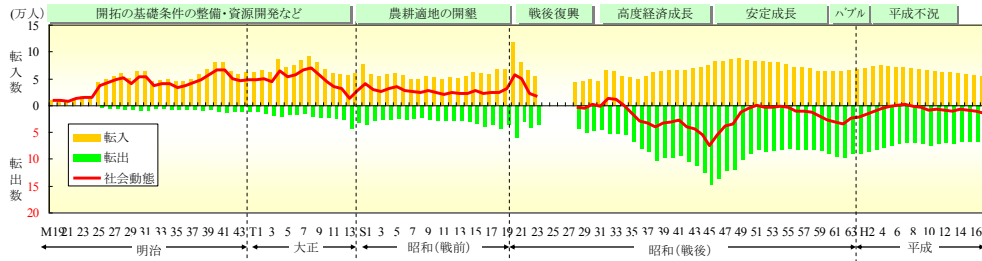


北海道人口動態の推移

明治以降の人口動態の推移

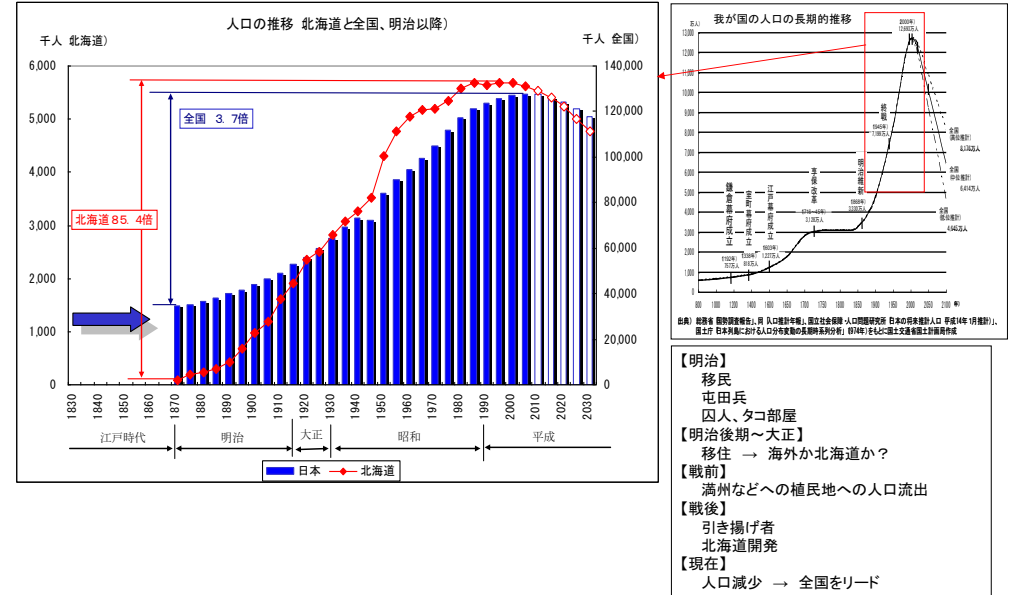


明治以降の社会動態の推移

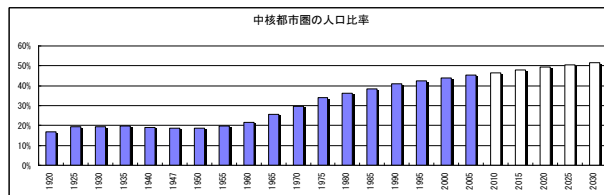
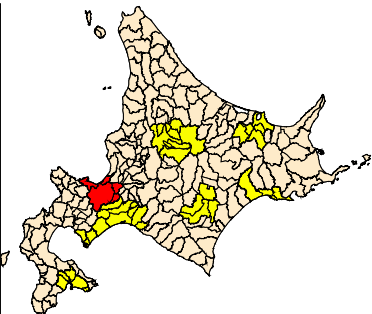
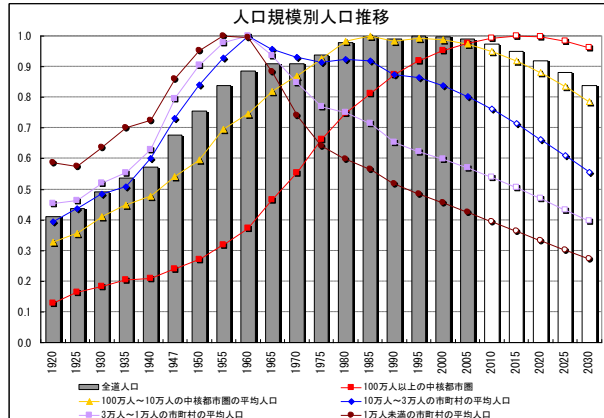


資料:北海道統計協会「北海道統計110年のあゆみ」、北海道「住民基本台帳人口移動報告」

人口の推移 (北海道と全国、明治以降)



人口分布の推移



人口規模別推移(ピークを1)

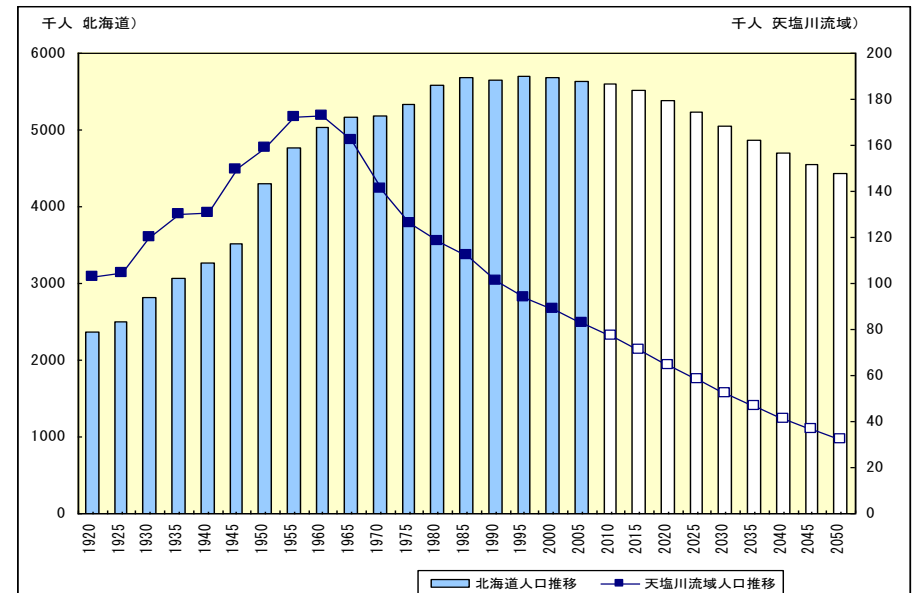
2000年までは国勢調査、2005年以降は「日本の市区町村別将来推計人口(平成15年12月推計 国立社会保障・人口問題研究所)」より

人口規模は2000年をベースとし、170市町村及び8中核都市圏(道庁の地域生活経済圏の圏域より)

各人口規模の人口は各人口規模該当市町村の平均値である

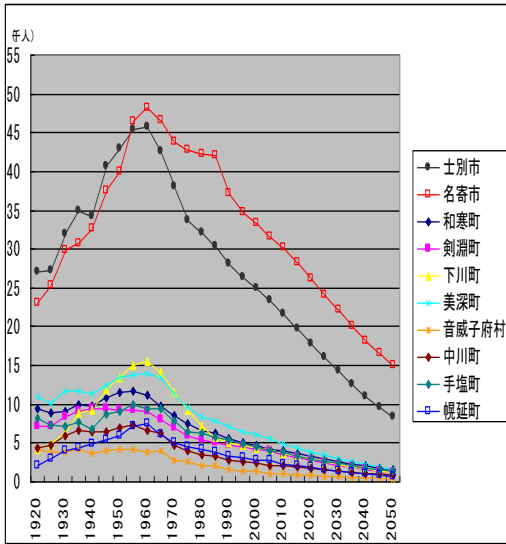
各人口規模のピーク年を「1」とした

人口推移 (北海道・天塩川流域)

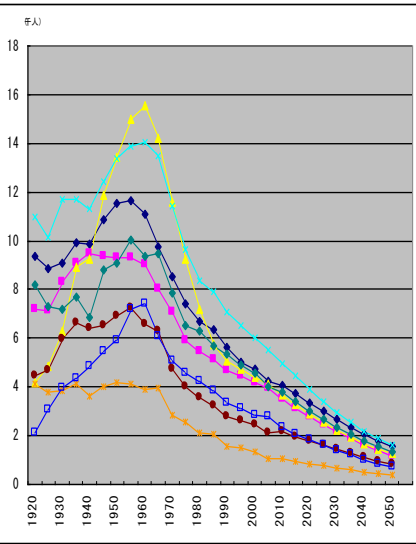


天塩川流域市町村別人口推移

全体図



町村抜粋



北海道開拓/開発の歴史（1）

明治初頭の開拓使設置以来、国策として独自の体制の下で北海道開発が進められ、戦後の北海道開発へと至っている。

年代区分	開拓使時代	3期1局時代	初期北海道行時代	北海道第1期計画時代	北海道第2期計画時代	戦後緊急開拓時代
期間	明治14～18年	明治19～18年	明治19～33年	明治34～42年	明治43～昭和元年	昭和2～29年
開拓計画	— (明治2～4年) 開拓使10年計画(明治5～14年)	—	—	北海道10年計画(明治34～43年度) 実施は12年度までの9か年	北海道第1期計画(明治43～昭和元年) 北海道第2期計画(昭和2～21年)	—
行政	開拓使	農商務省北海道事業管理局 殖産課・札幌課・農務課	内閣、後内務省、拓務省 内務省(北海道庁)	内務省(北海道庁)	内務省(北海道庁)	各省(北海道)
特徴	●土族投進と北拓防備が主な目的	●農務省と北拓防備が主な目的	●清戦争の勝利により日本経済の発展がもたらされた一方、急激な人口増加、資本主義の発達に伴う貧困などの問題が生じ、その解決を北海道開拓に求める機運	●清戦争の勝利により日本経済の発展がもたらされた一方、急激な人口増加、資本主義の発達に伴う貧困などの問題が生じ、その解決を北海道開拓に求める機運	●清戦争の勝利により日本経済の発展がもたらされた一方、急激な人口増加、資本主義の発達に伴う貧困などの問題が生じ、その解決を北海道開拓に求める機運	●戦後の我が国経済を復興するため、国民生活を安定させるため、国内資源を開発し、食糧増産の打開と人口問題の解決を図ることが急務とされ、広大な開拓地と豊富な資源を包摂する北海道の開発が重要な国家的課題として大きくクローズ・アップされる
開発の目標・特色	●土族投進【直接保護】	●土族投進【直接保護】	●開拓の基礎条件の整備【間接助長主義】	●開拓の基礎条件の整備【間接助長主義】	●開拓の基礎条件の整備【間接助長主義】	●緊急開拓及び食糧増産
主な目標・施策等	<明治2～4年「開拓計画」> <開拓資金> ①北海道内徴入金を充当 ②定額 年20万両 ③定額米 年1万石 <施策> ①札幌府の建設 ②移民の保護 (移民規則 明治3、12) ③開拓使顧問団の招へい <開拓使10年計画(明治5～14年)> <開拓資金> ①定額 1,000万円 ②定額米 年1万7,000石 (明治6年まで) ③別に租税収入を使用 <施策> ①陸海路の開削 ②幌内炭山の開採 ③北海道の建設(平賀・江刺開完成) ④屯田兵例則を制定 ⑤札幌農学校を開校 ⑥開拓使官立工場を設置 ⑦北海道地所規則、北海道土地売買規則制定	<開拓資金> ①土族移住の強化(移住士 明治16、6) ②開拓使が廃止され、具体的な政策なし <施策> ①札幌府の建設 ②移民の保護 (移民規則 明治3、12) ③開拓使顧問団の招へい <開拓使10年計画(明治5～14年)> <開拓資金> ①定額 1,000万円 ②定額米 年1万7,000石 (明治6年まで) ③別に租税収入を使用 <施策> ①陸海路の開削 ②幌内炭山の開採 ③北海道の建設(平賀・江刺開完成) ④屯田兵例則を制定 ⑤札幌農学校を開校 ⑥開拓使官立工場を設置 ⑦北海道地所規則、北海道土地売買規則制定	<施策> ①北海道土地下地規則を制定 (明治19、6) ②植民地の選定、区画 ③官営工場(移住)の建設 ④民衆の募集(移住・開拓) ⑤道路の開削 ⑥移民の保護 ⑦北海道内未開地処分法を制定(明治30、3) ⑧北海道拓殖銀行の創設	<拓殖費> ①拓殖費141万円を見込む(移民100名の拓殖費を予測立案した)に過ぎず、年々の予算は帝国議会の協賛が必要 <拓殖費> ①拓殖費141万円を見込む(移民100名の拓殖費を予測立案した)に過ぎず、年々の予算は帝国議会の協賛が必要 <拓殖費> ①拓殖費141万円を見込む(移民100名の拓殖費を予測立案した)に過ぎず、年々の予算は帝国議会の協賛が必要 <拓殖費> ①拓殖費141万円を見込む(移民100名の拓殖費を予測立案した)に過ぎず、年々の予算は帝国議会の協賛が必要	<計画の目標> ①未開地の処分 165万町歩(人口 300万人) <拓殖費> ①拓殖費197万両を収容し、人口を400万人とする ②拓殖費197万両を収容し、人口を400万人とする ③拓殖費197万両を収容し、人口を400万人とする ④拓殖費197万両を収容し、人口を400万人とする ⑤拓殖費197万両を収容し、人口を400万人とする	<緊急開拓及び食糧増産> ①緊急開拓実施要綱(昭和20、11閣議決定)による70万町歩の開拓、20万町の入殖 ②緊急開拓実施要綱(昭和20、11閣議決定)による70万町歩の開拓、20万町の入殖

出典:北海道開発庁「北海道開発20年史」「北海道開発30年史」「北海道開発40年史」「北海道開発50年史」、北海道庁「新撰北海道史」、北海道「新北海道史」、(財)北海道開発協会「北海道の開発2006」、北海道総合開発企画本部「北海道開発白書」、水井秀夫・大庭幸生編「北海道の百年 日清以来」などをもとに北海道局作成

北海道開拓/開発の歴史（2）

北海道開発は、北海道の資源・特性を活用し、その時々々の国の課題解決に寄与するものとして、北海道総合開発計画が策定され、施策の推進が図られてきた。

計画	第1期 北海道総合開発計画 第1次5ヶ年計画	第2期 北海道総合開発計画 第2次5ヶ年計画	第3期 北海道総合開発計画	第4期 北海道総合開発計画	第5期 北海道総合開発計画	第6期 北海道総合開発計画	
期間	昭和27～31年度	昭和33～37年度	昭和38～45年度	昭和46～55年度 (昭和55年度打切)	昭和56～62年度	昭和63～平成6年度	
特徴	<資源からみた北海道地位> ●豊富な未開資源、広大な地積を有し、人口収容の余地を残す北海道の開発は重要な意義 ●とりわけ、石炭、木材資源、畜産物、てん菜等に於いて果たす役割は大きい <計画の目的> ●原料資源・用地用水が豊富に存在し、産業立地条件が相対的に有利 ●我が国の重要な工業開発拠点 ●我が国農業の発展及びその体質改善に貢献 ●国民経済の安定的高度成長に積極的に寄与	<計画の目的> ●原料資源・用地用水が豊富に存在し、産業立地条件が相対的に有利 ●我が国の重要な工業開発拠点 ●我が国農業の発展及びその体質改善に貢献 ●国民経済の安定的高度成長に積極的に寄与	<計画の目的> ●原料資源・用地用水が豊富に存在し、産業立地条件が相対的に有利 ●我が国の重要な工業開発拠点 ●我が国農業の発展及びその体質改善に貢献 ●国民経済の安定的高度成長に積極的に寄与	<計画の目的> ●原料資源・用地用水が豊富に存在し、産業立地条件が相対的に有利 ●我が国の重要な工業開発拠点 ●我が国農業の発展及びその体質改善に貢献 ●国民経済の安定的高度成長に積極的に寄与	<計画の目的> ●原料資源・用地用水が豊富に存在し、産業立地条件が相対的に有利 ●我が国の重要な工業開発拠点 ●我が国農業の発展及びその体質改善に貢献 ●国民経済の安定的高度成長に積極的に寄与	<計画の目的> ●原料資源・用地用水が豊富に存在し、産業立地条件が相対的に有利 ●我が国の重要な工業開発拠点 ●我が国農業の発展及びその体質改善に貢献 ●国民経済の安定的高度成長に積極的に寄与	<計画の目的> ●原料資源・用地用水が豊富に存在し、産業立地条件が相対的に有利 ●我が国の重要な工業開発拠点 ●我が国農業の発展及びその体質改善に貢献 ●国民経済の安定的高度成長に積極的に寄与
計画の目標等	<開発の目標(数値目標)> ●人口は昭和31年度までに自然増で490万人、本計画による効果で60万人 ●55年度から31年度にかけて食糧は1.6倍(主食換算) 石炭は1.6倍、水力発電は約2倍等	<計画の目標> ●資源の大幅な生産増強 ●北海道の主要な原料を活用する諸工業を積極的に開発 ●農業の構造を高度化の方向に進め、労働力人口の吸収と所得倍増の増大を図る	<計画の目標> ●資源の大幅な生産増強 ●北海道の主要な原料を活用する諸工業を積極的に開発 ●農業の構造を高度化の方向に進め、労働力人口の吸収と所得倍増の増大を図る	<計画の目標> ●資源の大幅な生産増強 ●北海道の主要な原料を活用する諸工業を積極的に開発 ●農業の構造を高度化の方向に進め、労働力人口の吸収と所得倍増の増大を図る	<計画の目標> ●資源の大幅な生産増強 ●北海道の主要な原料を活用する諸工業を積極的に開発 ●農業の構造を高度化の方向に進め、労働力人口の吸収と所得倍増の増大を図る	<計画の目標> ●資源の大幅な生産増強 ●北海道の主要な原料を活用する諸工業を積極的に開発 ●農業の構造を高度化の方向に進め、労働力人口の吸収と所得倍増の増大を図る	<計画の目標> ●資源の大幅な生産増強 ●北海道の主要な原料を活用する諸工業を積極的に開発 ●農業の構造を高度化の方向に進め、労働力人口の吸収と所得倍増の増大を図る
主要施策	<開発計画の構想> ①産業振興の基礎となるべき施設の整備(鉱山に重点) ②道路、港湾等の整備 ③食糧の増産 ④開拓の基礎調査	<計画の構想> ①産業振興の基礎となるべき施設の整備(鉱山に重点) ②道路、港湾等の整備 ③食糧の増産 ④開拓の基礎調査	<計画の構想> ①産業振興の基礎となるべき施設の整備(鉱山に重点) ②道路、港湾等の整備 ③食糧の増産 ④開拓の基礎調査	<計画の構想> ①産業振興の基礎となるべき施設の整備(鉱山に重点) ②道路、港湾等の整備 ③食糧の増産 ④開拓の基礎調査	<計画の構想> ①産業振興の基礎となるべき施設の整備(鉱山に重点) ②道路、港湾等の整備 ③食糧の増産 ④開拓の基礎調査	<計画の構想> ①産業振興の基礎となるべき施設の整備(鉱山に重点) ②道路、港湾等の整備 ③食糧の増産 ④開拓の基礎調査	<計画の構想> ①産業振興の基礎となるべき施設の整備(鉱山に重点) ②道路、港湾等の整備 ③食糧の増産 ④開拓の基礎調査
背景	昭和32年度は、第2次5ヶ年計画要綱によって実施した。						

北海道開発計画の歴史(3)

第7期計画 地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画の概要(平20年～平29年)

平成20年7月4日に閣議決定された第7期北海道総合開発計画は、急速なグローバル化の進展や地球環境問題の深刻化、人口減少・少子高齢化の進行等を背景に策定された。策定当時の北海道は、製造業等の成長の遅れや1997年の金融機関破綻等に端を発する経済低迷の長期化、全国よりも早く進行する少子高齢化等の厳しい状況下にあった。このため、第7期計画では、次の3つの戦略的目標を掲げて、施策を総合的に推進した。

- ・ アジアに輝く北の拠点～開かれた競争力ある北海道の実現
- ・ 森と水の豊かな北の大地～持続可能で美しい北海道の実現
- ・ 地域力ある北の広域分散型社会～多様で個性ある地域から成る北海道の実現

主要課題

- 第1節 グローバルな競争力ある自立の安定経済の実現
 1. 食料供給力の強化と食にかかわる産業の高付加価値化・競争力強化
 2. 国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興
 3. 東アジアと共に成長する産業群の形成
- 第2節 地球環境時代を先導し自然と共生する持続可能な地域社会の形成
- 第3節 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり
- 第4節 内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上
- 第5節 安全・安心な国土づくり

北海道総合開発計画（8期計画平28年～平37年）

計画の主要施策

第1節 人が輝く地域社会の形成

(1) 北海道型地域構造の保持・形成に向けた定住交流環境の維持増進

- ① 基礎圏域の形成② 地方部の生産空間③ 地方部の市街地
- ④ 基礎圏域中心都市
- ⑤ 札幌都市圏

⑥ 国境周辺地域の振興

- (2) 北海道の価値創造力の強化に向けた多様な人材の確保・対流の促進
- (3) 北方領土隣接地域の安定振興
- (4) アイヌ文化の振興等

第2節 世界に目を向けた産業の振興

- (1) 農林水産業・食関連産業の振興
- (2) 世界水準の観光地の形成
- (3) 地域の強みを活かした産業の育成

第3節 強靱で持続可能な国土の形成

- (1) 恵み豊かな自然と共生する持続可能な地域社会の形成
- (2) 強靱な国土づくりへの貢献と安全・安心な社会基盤の形成

北海道開発計画における道北地域の記述

1期計画（昭和27～37）

- ・ 重粘地及び泥炭地の土地改良と酪農の振興
- ・ 沿岸防風林の設定

3期計画（昭和46～55）

- ・ 天北においては、広大な開発適地を活用して新酪農村の建設をはかるため、道路、河川等の整備とあわせて幹線農道、用排水施設等を先行的に整備するとともに、大規模な農用地の開発造成などを積極的に推進し、大型酪農家群の創設と農村の再編成をすすめる。

4期計画（昭和53～62）

- ・ **中核的農山漁村総合環境圏** … 我が国の食糧供給基地としての役割を担う重要な地域であり、一方、北海道の育成林業地帯でもある。孤立的環境条件の克服と居住人口の定住性の確保が緊要となっている地域である。
- ・ 多様性を生かし个性的に発展する道北地域
- ・ 道北地域は、日本海とオホーツク海に囲まれた我が国の最北部に位置し、海岸地帯や盆地、山間部などにおいてそれぞれ分散して特色のある地域社会を形成してきた。今後は、地域内のヒト、モノ、情報の往来を促進し、連携を深め、个性的な発展を目指して開発整備を進める。

5期計画（昭和63～平成9）

- ・ 地域内の連携を深める基盤となる交通、情報・通信網の形成を進める。
- ・ 名寄、士別、の各都市については、旭川との連携を図りつつ、それぞれの特徴を生かして都市機能を高める。
- ・ 士別等においては、寒冷地仕様車の試験関連施設を核とする産業などの展開を図る。
- ・ 天北においては、バイオテクノロジーの活用を進め、生産性の高い酪農を展開するとともに、大規模な肉用牛生産基地の形成を進める。
- ・ 原子力関連の研究施設等の建設については、調査結果を踏まえ、地元及び北海道の理解と協力を得て、その推進を図る。
- ・ 北海道縦貫自動車道については、美瑛～旭川間の整備を図り、旭川～名寄間の調査等を推進し、名寄～稚内間についても所要の調査を行う。

第6期計画（平成10～19）

- ・ 道北地域においては、収益性の高い農業や水産業、効率的な林業・木材産業の展開を図るとともに、食品、木製品の生産の高度化や試験研究機能などの集積を進め、地域産業の振興を図る。また、離島や湿原、美しい農山漁村景観を生かした観光・リゾート地を形成する。地方中心都市の拠点機能を生かした主体的な活性化の取組を支援する。
- ・ 良食味米や野菜・花きの生産、低コストな酪農・畜産の振興、つくり育てる漁業の展開を支援するとともに、日本海沿岸地域や天塩川流域においてグリーン・ツーリズムを活用した産業振興などの広域的な展開を促進する。旭川頭脳立地構想を推進する。国家的な研究開発プロジェクトについての取組を進めるため、幌延町における原子力関連の深地層試験について、1998（平成10）年2月の北海道への申入れに基づき、地元及び北海道の理解と協力を得て、推進する。

8期北海道開発計画（平28年4月）

⑥ 国境周辺地域の振興

北海道は、長い海岸線を有する北の国境地帯として、領土・領海や排他的経済水域の基点となる低潮線保全区域が存在するなど、我が国の領域及び海洋権益の保全に重要な地域である。特に、道北地方や離島地域といった国境周辺地域については、産業の振興や生活条件の改善を通じて、定住の促進等を図ることが必要である。

このため、道北地方については、北海道産農産物の輸出など、**サハリン州**との交流・貿易を促進するとともに、サハリンプロジェクト関連船舶の受入れや資機材供給基地の形成等による後方支援機能の強化を推進する。また、風力を始めとする豊富な再生可能エネルギー源を活用して、中長期的には、北のエネルギー供給拠点の形成を図る。

サハリン州は、ロシア連邦の州(オーブラスチ)で連邦構成主体のひとつ。地理的な意味での日本列島の最北部であるサハリン(樺太)島とクリル(千島)列島を管轄し、極東連邦管区に属する。州都ユジノサハリンスク市(1905年 - 1945年のサハリン(樺太)島南部の日本統治時代は豊原市と呼ばれていた)。面積は8万7100km²、南北の広がり約900km、人口は48万7293人(2016年)。

2010年の各民族の人口

・ロシア人 - 409786 (84.1%)

・朝鮮人 - 24993 ウクライナ人 - 12136

・タタール人 - 4880 ベラルーシ人 - 2994

ニヴヒ - 2290

・ウィルタ - 259 日本人 - 219

エヴェンキ - 209

・ナナイ - 148 オロチ - 28

・上記以外 - 15996 民族不明 - 24035

産業

- サハリンの伝統的な産業として、資源エネルギー業、漁業・水産加工業、林業の3分野が挙げられる。この中で資源エネルギーも資源価格の高騰には右肩上がりの成長を続け、漁業に関しても安定した状況にある。

サハリン経済発展の牽引力となっているのがサハリン大陸棚石油ガス開発プロジェクトであり、「サハリン・1」及び「サハリン・2」では原油開発が本格的な生産段階に入っている。サハリン州政府は我が国を含む近隣諸国でプレゼンテーションを実施する等経済の多様化に積極的に取り組んでいる。他、「サハリン・1」及び「サハリン・2」では原油開発が本格的な生産段階に入っている他、2009年3月末には「サハリン・2」LNG(液化天然ガス)の出荷が開始され、日本をはじめとする諸外国への出荷が順調に行われている。なお、「サハリン・3」の4鉱区については、探鉱が行われている。

サハリンの主要な輸出品は、エネルギー資源(石油、天然ガス、石炭)、水産物・水産加工品で、輸入品は、建設機械、燃料製品、鉄・非鉄金属・金属製品である。

- 2014年のサハリン州の貿易総額は180億ドルであり、その内、輸出が167億ドル、輸入が13億ドルである(サハリン州統計庁資料)。

- (サハリンプロジェクトと北海道経済)

近年、ロシア・サハリン州では大陸棚の大規模な石油・ガス開発プロジェクト(サハリンプロジェクト)が進められており、これに伴う道路・港湾等の社会資本整備やサハリン州の経済発展による投資の増加などが期待されている。北海道では、サハリン州に近いことから、サハリンプロジェクト関連事業の受注をはじめとしたサハリンにおける事業展開など、サハリンプロジェクトに係る事業機会を活かそうとする取り組みが行われている。

例えば、北海道でサハリン州に最も近い稚内市では、稚内建設協会の関連企業がサハリンの現地建設企業と合弁企業を設立し、寒冷地施工のノウハウを活かして、サハリンプロジェクト関連工事や道路等の基盤整備工事を受注している。また、稚内港とサハリン・コルサコフ港を結ぶ外航旅客定期航路も開設されており、建設機械・車両等が輸出され、稚内からロシアへの輸出額は1995年(平成7年)の4億円から2003年(平成15年)には53億円に増加している。

- ＜稚内港でフェリーに積み込まれる建設機械＞



資料) (株) 稚内建設会館

「北海道サハリン交流」マスコミ報道

2016.12.8

日露経済協力の目玉、サハリン・パイプラインプーチン大統領の訪日に何が期待できるのか

独立行政法人 経済産業研究所
上席研究員 藤和彦

1. サハリン・パイプライン

1. サハリンと北海道を道路や鉄橋でつなぐ

2016.11.1

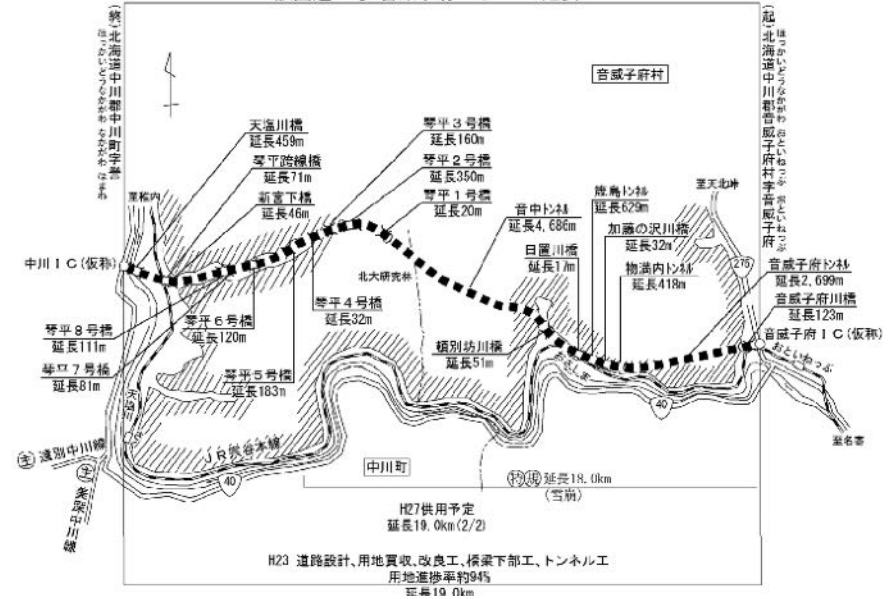
日経産業新聞

「日口の架け橋」サハリンからの

送電構想

音威子府バイパス(平成31年度供用予定)概要図

一般国道40号 音威子府バイパス 延長19.0km



サンルダム概要

- 1. 位置 下川町北河内先
- 1. 形式 コンクリートダム (台形CSGダム)
- 1. 堤高 約46メートル
- 1. 堤頂長 約350メートル
- 1. 堤体積 約495千m³

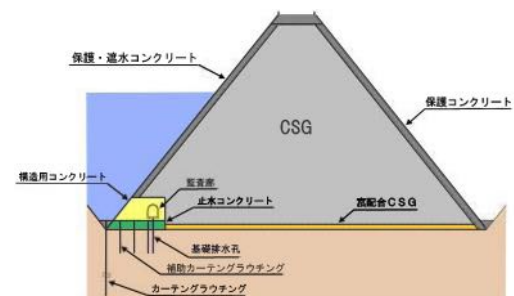
サンルダムの目的

- 1 洪水調節
 - 2 流水の正常な機能の維持
 - 3 水道用水
 - 4 発電
- 水の力を利用してほくでんエコエナジー株式会社が、サンルダムの建設に伴って新設するサンル発電所において、最大出力 1,100キロワットの発電を行います

サンルダム完成後の全景



サンルダム堤体図



(サンルダムの基礎構造)

サンルダムスケジュール

実施計画調査着手昭和63年
定礎式開催(H28.8)
第3回基本計画変更告示(工期変更:
H29→H30、事業費変更:
528億円→559億円)
(H28.9)

建設中サンルダム平28.9



(3) 第2講演 「地元産小麦を通じた農商工・地域連携」

1) コーディネーター 佐久間 良博 (コムギケーション倶楽部・シニアスーパーバイザー)

はじめに

皆さんこんにちは。第2講演を進行させていただきます佐久間と申します。よろしくお願ひいたします。

この辺りは名寄盆地というんでしょうか、一番南が和寒で一番北が音威子府ぐらいですか。それぐらいを含めたところが名寄盆地ですけれども、この地で生産される小麦で地域振興をどうしたらいいんだろうかということ、すでに先進的にやられている地域の方々のお話を伺いながら、未来に向かって何かできたらいいな、という思いで話を進めさせていただければと考えております。

先ほど神沼さんから埼玉県の熊谷市のお話がありました。熊谷というと、私にも強い思い出がありまして、あそこに「田舎っぺ」といううどん屋さんがあります。手打ちうどんなんですけれども、非常に名物だということで、じゃあ北海道産小麦を売り込みに行こうということで訪問させていただきました。しかし埼玉県も古くからの小麦の産地で、やはり地域は地域の物ということで、しっかりと断られた記憶があります。地産地消の食文化が守られていてある面非常に感動させられました。地元のお客で賑わう本当に美味しいうどん屋さんでしたね。

名寄は既に農産物で地域振興ということで、もち米でモチをついたり粉にしたり、色々と活用して、北海道が提案している「米チェン」がこの地域では非常にうまくいっているということですね。私も道の駅でお土産として買わせていただくのですが、地域の人たちもそれを買っているということで、地元の人にも愛されている非常に長続きする素晴らしいプロジェクトだと思っております。それから、この地域は冬がすごく寒いということで、それを上手く利用したハウレンソウ、「星空雪見法蓮草」というのがあって我が家も大ファンです。札幌のデパ地下でも売っていて、定期的に購入させていただいております。肉厚で、味があって、噛み応えがあって、料理にするととても素晴らしいハウレンソウだなと実感できます。いま泊まっているホテルで朝食を食べたら、そのハウレンソウのお浸しに、名寄はヒマワリ油の産地でもありますね、そのヒマワリ油をドレッシングにする調理でとても美味しくいただきました。ヒマワリ油のほうは、ここに石田さんというパン屋さんがありますけれども、そこにこの間お願いして、フォカッチャを、普通はオリーブ油でフォカッチャを作るんですが、それを名寄産ヒマワリ油にしたらどうなるということで、作ってもらって食べさせてもらいました。コクがあって、ヒマワリ油のうま味も加味されてとても美味しかったです。そういうことで、ヒマワリ油にも注目したほうがいいぞ、とも考えております。ほかにもいろんな例があるとは思いますが、もち米にしても、ヒマワリ油にしても、ハウレンソウにしても、この名寄盆地の特性を上手く活用した農産物にはこれまでも非常に興味深く注目させていただいております。

小麦の魅力

ということで、小麦のほうに入っていきます。小麦で地域おこしということで、わたくし自身、この地域では多分15年以上前の話だったと思うんですけども、当時、農業改良普及センターの所長さんに江川さんという方がおられて、急に、ちょっと名寄に来てくれないかということで、「小麦で地域おこし」的なお話をさせていただいた時からこの地域との関わりが始まりました。小麦の魅力を何とか地域へ落とし込んで、いろいろな人の技術やネットワークで新しい需要を作っていくことが出来ないだろうか。それが地域内だけではなくて、地域からの発信で全国に売り込んでいくような、そういうことが出来ることによって、何らかの形で地域の活性化に繋がりたい。そんな思いでこの地域と関わらせていただいております。

小麦のというのは結構、魅力的なんです。というのは、お米とか野菜とかというのは、栽培したものが人の口に入るまで、手間だとか組織をあまり意識しなくてもいいんですけども、小麦の場合は粒のまま食べるわけにいかないものですから、まず粉にしなければいけない。それから粉を食べるわけにいかないの、そのあとパンやお菓子、ラーメンやうどんとかパスタに2次加工してからようやく販売されて消費の現場に届くということになります。非常に手間暇がかかって、小麦の生産から消費までは遠いという、そういう流れになります。それがあるので、なかなか小麦は地域の中で行き来されない原因でもあります。ところが、いろいろな手に渡っていくことによって、様々な業種あるとか関わる人のアイデアとか知識、あるいはセンスというものもあるのかも知れませんが、生産から消費までの長い工程のおかげでとても重層的な付加価値が生まれる可能性があるという作物なのです。

国産小麦のフードシステムを鮮明化～物流と情報の流れ

では、次に行きます。まず国産小麦のフードシステムを鮮明化してみましょう。表中の黒塗りの矢印が物流です。これは普通に流れて行って、いまの国の仕組みから行きますと、生産者が作ったものが消費者まで届かないということではなくて、ごく普通に流れていきます。しかも自給率はせいぜい15%くらいですから余ることもあり得ないし、滞ることなく順調に流れて消費されております。小麦を作りました、消費できました。生産地では農協の倉庫から出荷されましたということで終わってしまうんですけども、それだけではつまらない。せつかく十数%しかない自給率なんで、どこかで付加価値を得て、どこかのところが何らかの形で潤うような、そういう仕組みを作っていくことはできないか。地域に仕事が生まれ雇用が生まれ農家や関連した企業の収益につながり小麦を産出する地域全体の経済活性が生まれる。それが小麦の生産が保証され農業基盤の安定に繋がる。非常に面白い試みだと思っております。

実際にプロジェクトを立ち上げ作業を進めてみるといろんなところに関わってきます。農業試験場とか農業改良普及センターといった研究機関や指導機関、これらの機関は品種開発から栽培試験。さらに小麦生産者がいてJAなどの農業団体があって小麦を小麦粉にする製粉会社がある。製粉会社は小麦粉を2次加工業者（製パン、製麺、製菓など）に卸して、そこでさらにパンや麺、菓子にかこう

されて外食産業とか小売り産業、あるいは自分で売って消費現場に行くということになる訳です。物流だけ見ると少し複雑ですが非常に確立されたスムーズな流れになっております。これは全国どこでも同じような流れですね。ただそこには地域であるとか個人であるとかそういった特徴的な要素はなかなか入りにくいというのがこれまでの状況でした。従って普通に仕事として単純にやっているだけではなかなか面白いものが生まれてこない。何か地域で特徴的な活動が出来ないのか。

そこで重要になるのが情報です。表中のオレンジ色の矢印ですね。これは、小麦のフードシステムの中に情報がどんどん飛び交っていくことによって何か新しい付加価値が生まれてこないだろうか狙いとなってきます。そんな活動が江別で始まったのが今からおよそ20年前です。最初のきっかけが、「全国焼き菓子コンペ ‘98in 江別」というイベントでした。北海道産小麦でお菓子のコンテストを。全国のお菓子の職人さんのところへ北海道産小麦を送り込んで、焼き菓子を作っていただいて江別に送り戻してコンテストをするというイベントなんですけれども、それが開催されたのは1998年。準備し始めたのが1996年頃です。

このイベントが切っ掛けで「江別麦の会」という研究会が発足するのですが、この辺りから様々な情報が研究者、小麦生産者、加工、流通、消費者など「小麦のフードシステム」の川上から川下に至るまで様々な情報が飛び交うようになってきました。情報が行き交うことによって、例えば研究機関の人でも、消費者のダイレクトなニーズは何なのかということになってくるわけです。当時パン用小麦というのがほとんどなかったけれども、やはりこれからは国産小麦はパン用に向かなければいけないのではないかということで、研究を始めたのが「ゆめちから」という品種につながる訳です。この超強力小麦はようやく最近になって流通し始めました。今では大手のパン屋さんまで使うような状況になってくるということは、やはり、情報が上手く行き交うようになった成果の一つではないかなと考えております。このことを明快に表現されたのは、あとでお話をいただく佐藤導謙さんが何かの講演の時こういう話をしていましたね「江別麦の会は同じ土俵で意見交換が可能」。非常にいい見方だったと思います。

小麦ベースのプロジェクト ～ 商品開発のプラットフォーム作り

次行きましょう。小麦ベースのプロジェクトではどんなことが出来るんだという話です。地域の農業が小麦を生産します。製粉会社に運ばれて加工され、2次加工に行って、売り場があって消費者に行くということなんですけれども、この小麦を生産して製粉して、2次加工に行くだけでは、付加価値というのはなかなか付きにくい。丸ごと地域でやるにはどうしたらいいかというと、地域の他の産物ですね、例えば酪農でしたら牛乳やバター、チーズがあったり、それから畑作ですと大豆があったり、果実があってジャムとかワインとか、ここですとさっき申し上げたホウレンソウだとか、ヒマワリ油やもち米、そういった産物も様々な活用しながら、消費者に向かって付加価値を付けて、提供していくということが一つの地域やお店の差別化につながるということで。先ほど三島徳三先生とお会いしましたけれども、お嬢さんが江別の野幌、我が家の割と近くでイタリアンレストランをされているんですけれども、そこのパスタは実は地元の農協のゆめちからをベースにした手打ちパスタです。野

幌の野菜であるとか、お嬢さんの話だと三島先生が畑作しながら作ったハーブなんかもテーブルに乗ってくるということで、まさに地域ならではの材料提案が来ております。パスタやピザというメニューのなかに地域の産物が小麦粉を筆頭にいろんな物が入ってくるのが差別化につながって人気店になっておりますね。そういったことになっていくということを地域全体でやってみましょうということになります。

美瑛カレーうどんプロジェクト

典型的な事例で成功していると思われるのが、美瑛のカレーうどんプロジェクトです。非常に分かりやすいんです。美瑛という町は上川の南のほうですね。旭川の南、富良野の北です。この美瑛カレーうどんプロジェクトは今から12年前に始まっています。まずうどんを美瑛産の小麦にしようと地元の麵屋さんとカレーうどん用の麵の開発から始まります。食材に利用するのは美瑛産の野菜であるとか、美瑛豚や美瑛牛乳それから卵もあるということでカレーの香辛料以外は全て美瑛に徹底的にこだわっていきこうというプロジェクトです。ですから、この野菜のところも季節によってナスがあったりアスパラがあったりということで季節感も表現できます。

プロジェクトを始めた頃、約120万人だった観光客のほとんどが車窓観光でバスから降りるときはトイレに行くときだけじゃないかというようなお話でした。そこでワンコインでもいいから美瑛の商店街にお金が落ちるという方法はないだろうかということで始めたのが、この美瑛カレーうどんプロジェクト。これは商工会の若手の方が中心になって動いたプロジェクトでした。先日久々に美瑛に伺いましたが、それまであまり観光客には見向きもされなかったような食堂に、お客様がどんどん入ってきたりということで非常に繁盛しておりました。商店街の経済効果としても、まだすべてではありませんけれども、当初の狙い通り非常に成功したのではないかという事例です。

美瑛町における小麦商品開発プラットフォームの活用

その流れに沿って美瑛に小麦があって、段々と川下にいろんな商品を開発していくというプラットフォームが出来上がったわけですが、更に色々なものをこのプラットフォーム上で商品開発が出来ないかということで、美瑛小麦かりんとうを作り、クッキーやラーメン、うどん、ラスクさらには地ビール等など。最近ですと「美瑛ゆめちから食パン」という超人気商品まで登場してきております。このように様々な商品をこのプラットフォームを活用して開発をし販路を開拓していくことによって、地域に若干ですが経済効果があったのではないかというところですね。

小麦のプロジェクトをするときには農業者だけではなくて、美瑛が典型なんですけれども、商工会のほうからアプローチして行って、農業のいろんな活用の仕方を考えていくということも一つの方法になると思われま。農業問題は農業者だけでは解決できないということは昔からよく言われていますけれども、その一つの典型的な例が美瑛のなかでいま起こっているということですね。

直近になりなますと他の地域、東京とか兵庫県とか、そういうところの有力な企業、お菓子メーカーであるとかレストランとか、それからパンメーカー、そういったところが美瑛に入ってきて、今度

は外部の人たちが第2のふるさとを美瑛に求めて、美瑛ブランドとして、アイデアとか情報力や販売力を用いて全国へ逆発信していく、そのようなプロジェクトがいま美瑛全体のなかで起きているという状況です。

次の基調講演、そしてフォーラムへ

ここまでお話した事例をこの名寄盆地で何か出来るんじゃないかというか、何か出来るはずですので、この名寄盆地で先進的に活動していらっしゃる美深町と下川町の事例、それと名寄で以前からベールを通じて地域づくりで頑張っている方、その3つの地域を代表する方々が後程トークセッションを行います。その前に、下川町と美深町というのは同一の農協でJA北はるかですけども、そこで15年以上前からずっと一緒に両町のプロジェクトをやらせて頂いて、いまは常務さんです。そう当時はバリバリの課長さんでしたね、渡辺幸一さんにまず最初の講演を30分くらいお願いできればと思っております。それでは渡辺幸一さんです。よろしくお願ひ致します。

2) 基調講演 渡辺 幸一 (JA北はるか 常務理事)

JAの概要

皆さんこんにちは。佐久間さんから紹介いただきました、JA北はるかで常務を務めます渡辺です。私は、昨年(2016年)の4月から常務になりましたけれども、その前はJA北はるかの職員として勤めておりました。私が今回お話しすることは、下川町、美深町の両町における小麦のプロジェクトと
いいですか、生産現場の取り組みで春まき小麦の初冬まき栽培に携わったことから始まりました。

まず、簡単に自己紹介をいたします。私は、美深町生まれの美深町育ちで高校を卒業後、昭和52年(1977年)に旧美深町農協に就職しました。昭和56年に畜産係となり、それからはほとんどが畜産畑でありまして実際小麦ですとか、水稲、畑作等の農産関係についてはほぼ携わったことがない状況でした。

まとめの「地元産小麦を通じた農商工・地域連携」の最初のところにJAの概況として記載しましたが、JA北はるかは平成15年(2003年)5月に旧美深町、下川町、中川町の各農協が合併して誕生した農協です。昨年、平成28年(2016年)の販売高は97億円でその約7割を酪農畜産が占めておりますが畑作、水稲、青果と多様な形態の農家の方々により構成されている農協です。

下川町

先ほどお話ししました私と小麦の関係は、最初下川町で係ることになりました。平成17年の人事異動で下川支所の営農販売課長として赴任しました。農産物の生産から販売まで携わる部署でありまして「まとめ」にもありますが、この時に小麦との関わりが出来まして、春まき小麦の初冬まき生産組合の設立にも係ることとなりました。

下川町の小麦の作付は非常に特徴がありまして、元々水田が多かったわけですが転作により施設野菜の導入が盛んになりました。そうすると大きな畑は個人ではなかなか労力が回らないこととなり、作業をまとめて行える小麦・そばに特化していったのが実態です。

小麦は、春まき小麦のハルユタカを初冬まきにより栽培しておりました。その頃ではあまり作付のない品種でした。私がハルユタカという品種を知ったのは非常に古い話で、今から30年近く前の平成2年(1990年)1月に北海道農業自立推進協議会が実施していた、北海道移動村づくり大学というものがありました。農協青年部の方と一緒に参加し当時は大阪から九州まで移動しながら研修をしていくというものでありまして、福岡のグリーンコープ連合という生協の方々とお話をするところがありました。生協の方々からは「北海道から来たのであれば、ぜひ小麦のハルユタカを生産してほしい」というお話を頂きました。

なぜならば、それまではパン系に向く小麦がなかったのですが、やっと国産で美味しいパンが作れる小麦ができたというお話でして作付を増やしてほしいという要望でした。「そういう小麦であれば地元に戻って話をしてみます」ということで美深に帰り担当者に話をしたところ「消費者の方が作ってほしいというのは分かるが、生産現場としては非常に作りづらい。病気に弱いし反収は少ない。安

定しないので作りづらい」という話をされた記憶があります。それ以来、ハルユタカについてはほぼ忘れておりました。

それが、平成17年に下川に行くとハルユタカが栽培されておりまして、しかも初冬まき栽培という聞きなれない栽培方法でありまして非常に驚いた覚えがあります。

下川で聞きますと、ハルユタカの初冬まきについては平成7年（1995年）に最初に挑戦しましたが越冬できずに失敗に終わったということでした。その後平成12年（2000年）の秋に播種し、13年産から何とか穫れだしたと聞いております。平成17年には27戸の方が124haほど播種しており、この時に下川町春小麦初冬まき生産組合という組織を立ち上げまして、専用の播種機を2台、クローラトラクターを2台導入しまして、生産組合による播種から翌年の肥料散布まで行う一連の作業体系が出来ることとなりました。さらに平成21年（2009年）、平成24年（2012年）にはコンバインを導入しまして、播種から収穫まで生産組合が行い、農協の乾燥施設に持ち込み乾燥・調整を行い出荷する流れが出来上がりました。

平成28年、昨年ですが非常に降雪は早くて10月20日位に雪が降ってしまいました。通常であれば溶けていくという状況で見えておりましたが昨年の冬はどうも違いまして、そのまま根雪になりました。初冬まきについては播けないのではないかと危惧しましたが、下川では古くから行われてきた経験があり何とか播種できるのではないかとこのことで11月12日から17日まで雪上での播種を行いました。経過は順調に生育しているとのことですのですごいなと感心しております。

次のページですけれども、地場産小麦の商品開発という本題に入ろうかと思います。下川町では手延べ麺として古くからうどんが作られておりました。また、8月の最終土日には、うどん祭りが行われるほど手延べ麺の盛んな地区です。そこで、先ほどのハルユタカが増えてきたことから、平成19年（2007年）にふるさと開発振興公社クラスター推進部の音頭で下川町小麦ネットワークというものが組織され、その中で商品開発、うどん以外にもいろいろな物を作っていこうという取り組みが始まりました。この組織は初冬まき生産組合、農協、普及センター、町、食品製造業者で構成されました。商品については下川産のハルユタカ100%で作ろうという取り組みが行われました。さらには地ビールもやろう、ラーメンの乾麺も作ろうということになり、どんどん商品化への取り組みが拡大されました。下川の取り組みの裏面にカラーの部分のしもかわ初冬まき栽培物語というところに集約されております。これは、生産から商品開発、消費に至るまでの流れがまとめられております。この当時の上川農業改良普及センター名寄支所によりまとめられたものです。普及センターの管轄が昨年（2016年）変わりまして上川農業改良普及センター上川北部支所が管轄することになり、北はるか農協と同じエリアとなりました。このような中、私は平成19年（2007年）に人事異動で本所に戻ることにになり美深町で同じような取り組みを行うこととなりました。美深の取り組みについては後ほど申し上げます。下川と美深の取り組みがHBCのテレビ番組「あぐり王国北海道」にハルユタカ初冬まき栽培の取り組みとして取り上げていただきました。

美深町

私と一緒に下川支所で農産関係を担当しておりました者も人事異動で美深に異動なり、下川の初冬まき栽培を美深にも何とか広げたいと取り組みを始めて、美深町にも初冬まき生産組合を立ち上げて生産を行っております。

美深の小麦の作付は先ほどの下川とは少し違いまして、畑作の輪作作物として古くから取り入れられていました。しかし、年々面積が減少しており平成15年（2003年）には秋まき小麦で116ha、春まき小麦94haの作付でした。JA合併後、下川に初冬まきの技術があるということで、美深でもやってみようという機運が少しずつ高まってきました。

平成16年（2004年）に5戸、15haで初冬まきが行われました。この時の品種は春よ恋という品種でした。その後平成18年（2006年）はハルユタカも作付しましたが春よ恋も並行して作付をしておりました。平成19年（2007年）に私と担当者が下川から異動し生産者と初冬まきについて話を進める中で生産者の理解をいただき初冬まき生産組合を立ち上げることになりました。その時は12戸で始まりハルユタカの作付は50haでした。この年の播種は専用播種機がなくメーカーの協力により播種することが出来ました。翌年、平成20年（2008年）には町の支援をいただき専用播種機を2台導入いたしました。同時に春小麦初冬まき栽培プロジェクトチームを設立し、何とか収量を上げたい、品質のいいものを収穫したいと、栽培講習会や収量調査を行い実態の調査研究を進めております。

プロジェクトチームの構成は、生産組合、美深町、普及センター、農協の4者で行っています。

平成21年（2009年）、北海道麦チェン地域モデル事業の募集があり麺とパンの地域募集でしたが麺の地域に申請して指定を受けました。この取り組みも先ほどのあぐり王国北海道にもつながっていきましました。

美深町での取り組み状況ですが、作付面積については平成25年（2013年）で38戸、207haであり作付が伸びております。昨年28年（2016年）の作付につきましては先ほども申し上げましたが、10月20日ごろに初雪となり、その後も降雪がありまして雪の量も下川より多く初冬まきについては播種を断念せざるを得ない状況でした。そのまま根雪になりました。これについては、今年の春に播種するように段取りを進めています。美深町での取り組みが短期間で進んだことは、下川での取り組みが先行していたことが非常に大きかったと思います。下川で行っていた技術、さらには生産組合による播種から収穫までの一連の作業体系が出来ていたことを美深にも呼びかけて作り上げていったことです。個人では労力や機械力に無理がありできなかったことを生産組合が行うことで作付面積が増えていった要因だと思えます。

地域農業と地域の活性化

最後になりますが、3番目の地場産小麦の商品開発についてです。これは美深のことになりますが、美深町に農畜産物等販売推進会議というのがありまして、ここで平成19年（2007年）にハルユタカの小麦を江別製粉さんをお願いして製粉していただいた100%美深産ハルユタカの小麦粉が出来ました。これを、町内のパン屋さん・お菓子屋さん、食堂さんにサンプルを配布して、商品開発に協力して頂いたのが始まりです。「美深産ハルユタカによる商品開発」とありますが、平成21年（2009年）の2月

に江別製粉の佐久間さんに小麦の栽培と商品開発について講演をしていただきその後、19年産ハルユタカの粉で試作を繰り返しながら3月には町内の食堂さんでハルユタカ100%のラーメン、美深麵を作ってください試食を行いました。4月にはパンの講習会を行いまして、6月に美深町麦チェン推進協議会を設立し、北海道のモデル事業に取り組んでいきました。美深町の麦チェンの取り組みについては、先ほどの下川初冬まき栽培物語の次に掲載しております、「美深町における麦チェンの取り組みについて」にまとめてありますので後ほどご覧いただければと思います。

このように、麦チェンのモデル事業に指定を受けたことは美深町での商品開発には非常に大きな役割を担っていただきました。推進協議会の会長には、初冬まき生産組合の組合長になっていただきまして初冬まき生産組合、従来からの小麦生産振興会、農協、商工会、美深町、農業振興センター、消費者協会、江別製粉等に入って頂き商品開発を進めていきました。9月の秋祭りに出来上がった商品の試食をしていただいたところ評判がよかったので正式に商品開発を進めていくことになりました。北海道麦チェン事業のモデル事業については平成22年(2010年)3月に札幌で行いました成果発表会で終了することとなりました。その時に、あぐり王国北海道で取り上げられましたハルユタカ100%のラーメン美深麵、美深牛を中に入れた美深牛肉まん、美深特産のカボチャを使ったパンプキンクリーミーパスタという商品を試食していただきました。その後も、北はるかかりんとう、北はるかラーメン(乾麵)、も商品化されております。お菓子屋さんが作ったものでは、ハルユタカ的小麦粉とカボチャのくりゆたかを使ったピウカボッチャというタルトも作られ評判です。

下川、美深という二つの地区が同じ方向を向いて動いております。こうした状況をまとめてみると、春まき小麦の初冬まき栽培が麦の作付において面積が一番多くなったことです。品種がハルユタカで幻の小麦といわれるほどの評判であったこと。さらには、商品開発では江別製粉さんに他方面にわたりご尽力をいただきまして、生産者、商工会、商店などと話し合いをしながら進められたことが大きかったと思います。

生産者にしてみますと、種子をまいて収穫をして出荷する。普通はここまでで終わりますが、今回は出荷した小麦が小麦粉になって戻ってきて、ラーメン、お菓子、パンなどになり自分たちで食べることができることになりました。他の方々にも食べていただき「美味しかったよ」と言っていたのは、生産者として非常にありがたいことで、励みになっていったと思います。小麦を中心として生産者、製粉業者、食品製造業者、消費者など多くの方々がかかわりを持つようになったことが、今年も頑張っ作ろうという励みになりました。

農協としては、作付の拡大と安定した収量の確保を図ることに私が携わることであったと思います。中川地区にも初冬まきの話しを進めていますが、雪の問題もあり今のところ進んでおりません。なんとか試験栽培的でも行ってもらいたいと思っております。

今後もハルユタカの初冬まき栽培を進めていきたいと思いますが、種子の確保に問題があるため、ほかの品種も含めて何とか地元の小麦の粉を使った取り組みを今後も続けたいと思っております。

以上、拙い話ではありましたが、私の話しを終わりといたします。ご清聴、有難うございました。

3) トークセッション

コーディネーター	佐久間 良博 (コムギケーション倶楽部・シニアスーパーバイザー)
パネリスト	草野 孝治 (美深町 農務課長)
	佐藤 導謙 (下川町 農家)
	相原 万百美 (名寄市・Shop's Garden 千花 店長)
	渡辺 幸一 (JA北はるか 常務理事)

はじめに パネリストの自己紹介

佐久間

それでは時間になりましたので、トークセッションを進めさせて頂きたいと思います。下川町、美深町、名寄市、先ほどの渡辺さんにも加わって頂いて、それぞれの地域内での状況であるとか、個人的にどう関わり思っているのか、これからどういう目標や夢があるのかとか様々お持ちでしょう。その辺りのところを、お話し頂ければと思います。

最初に自己紹介も兼ねましてお話を進めていただきます。最初は草野さん。美深町の農務課におられて、小麦プロジェクトの時、農協の渡辺さんとコンビニで動いいらっしゃいました。最初僕は、どちらが農協でどちらが町役場か全然分からなくて。というのは草野さんが畑作に関してのもの凄く詳しくあったんです。だから、町役場の職員の方はこんなに詳しくないだろうなと思っていたものですから、どっちがどっちだったっけというのが最初の出会いだったと思います。それでは草野さんよろしくお願ひ致します。

草野

皆さんこんにちは。美深町農務課長で、兼ねて美深町農業振興センターの所長を担当しています草野孝治と申します。1962(昭和37)年2月美深生まれで、美深育ちです。今日は皆さん、仕事以外で一緒させて頂いている方も多数出席されているのかなと思っていますので、どうぞよろしくお願ひ致します。

私、簡単に自己紹介ということで、プロフィールをお配りしていますが、平成18(2006)年に、職員異動で初めて農業のセクションの担当になりまして、平成19(2007)年に農業グループの主幹となり8年ほど農業を担当させて頂きました。ちょうど平成18(2006)年の初冬にハルユタカの生産が始まって、先ほど農協常務さんもお話ししましたけれども、平成19(2007)年、初冬まきの生産組合が誕生して、その後、麦チェン推進協議会が設立ということで、ハルユタカの初冬まき栽培の推進、そして麦チェン推進事業の事務局長を担当し、道のモデル事業が終わった後も、引き続き町内で関係団体と一緒に美深町麦チェン推進協議会を継続して、活動を展開しているところです。ただし、今は事務局をいったん離れているところです。

実は私は、今回、麦チェンの事業を担当したのですが、これまで役場の中でも、例えば美深のシラカバ樹液、「国際樹液サミット」の開催準備や、今は有名となりました、旧国鉄赤字ローカル線を活

用した、「トロッコ王国美深」の線路の復旧、トロッコ王国の立ち上げの担当とか、そういった特命の仕事を多く担当させていただきました。その後、農業に異動する前は上川北部地区の市町村の合併協議会の事務局に勤めるなど、役場の中ではやりがいのある仕事を担当させて頂いているのかなと思っています。どうぞよろしくお願ひ致します。

佐久間

どうも有難うございました。一番最初に出会った時に印象的だったのが、「地域おこし」という言葉を僕が使っていたら、いや、佐久間さんそうじゃないよ「地域残し」。どうやったら「生き残っていいのか」ということが課題だということを知っていたのを未だによく覚えています。そういうお仕事をされていたというのを今初めて聞きました。素晴らしいですね。

では次に行きましょう。次は下川町の佐藤導謙さんですけれども、佐藤さんとは先ほどお話しした1998（平成10）年の全国焼き菓子コンペのフォーラムでした。要するに小麦をどう活用して地域を楽しくするかというようなところで、パネルディスカッションをやらせて頂いたんですけれども、その時初めてご登壇いただきました。あの頃は本当に新進気鋭の研究者という感じでしたね。あの時は食加研も山木一史さんで超若手。若い方が出てきているいろんなアイデアを、僕らの世代とはまた違った角度で物事を観察出来ているんだなど非常に好感を持たせていただきました。それ以来の長いお付き合いということになります。それでは佐藤導謙さんお願いします。

佐藤

ご紹介いただきました佐藤導謙と申します。下川町で農家をやっております。お坊さんみたいな名前ですけれども農家でして、1968（昭和43）年の2月、下川生まれです。私、Uターン就農でして、11年前になりますか、平成18（2006）年に戻ってきました、実家を継いで現在に至っているところなんですけど、先ほど来、チラチラ話が出ておりますが、前職は長沼町の中央農業試験場というところで、16年間勤めておりました。平成2（1990）年に採用になりまして、長沼町は、あそこの試験場は5支庁、石狩、空知、後志、日高、胆振、この5支庁管内の担当なんですけど、そこに入って、前任者の引継ぎで小麦の担当になりまして、そこで16年間いたわけです。

その間やった仕事が3つありまして、プロフィールのところに書いてありますが、1つ目は品種改良の仕事に携わりました。ちょうどその当時、道央地区の小麦は水田転換で、春小麦が非常に増えた時期でして、急増するというのはいろんな問題を引き起こすわけですけれども、御多分に漏れず本当にいろんなことがありました。その部分を一つ目の品種改良で何とかせよということで、私、入ってすぐに、平成3（1991）年から春まき小麦の品種改良というテーマを与えられまして、そこで品種改良の仕事をしておりました。そこで出た成果が、唯一の成果なんですけれども、はるきらりという品種が、私が退職した後平成19（2007）年に出来たわけなんですけど、これの交配から選抜まで携わっております。

2つ目は、これも先ほど来、話が出ております初冬まき栽培ですね。春まき小麦というくらいです。から本当は春にまく小麦なんですが、これをあえて雪の降る直前、去年の下川は雪が降ってからになったんですけど、初冬にまくということで、収穫時期がずれたり生育期間が延びたりしていろんな面があるんですが、これが昭和60（1985）年ごろから私の管内の深川で栽培が始まって、そこでいろんな問題があったところを解決しろということで、これも平成3（1991）年から試験をしまして、そのようなことをやっておりました。

で、3つ目なんですが、これも佐久間さんのお話で出ております、農商工連携ということで、江別麦の会ですね。焼き菓子コンペを母体にして、江別製粉さんなり、いろんところで集まりまして、江別麦の会というのが出来ました。私も農業試験場の当時の場長が相馬暁さんという、どさんこワイドにまで出ていた変わった道職員で、もうお亡くなりになりましたが、お前行けということで行かされてということです。先ほどの佐久間さんの、小麦のフードシステムを鮮明化した情報の流れの中で、私の立ち位置としましては、この中の研究機関という立ち位置だったのですが、農業試験場というのは、どちらかという農家なり農協くらいまでしか付き合いがなくて、製粉屋さんといったら、道産小麦は要らないんでしょ、という話が聞こえてくる中で、そんな所と付き合うのは嫌だなあと思いながら行って、その中に飛び込んで行ったわけなんです。これが非常に面白い会で、自分の常識は世の中の非常識なんだなというのを非常に感じたところです。粉屋さんとお付き合いして、消費者、リテールのユーザーさんのお話を聞いて、道産小麦に対する期待と愛情を聞くにつれて、自分の思っていた道産小麦のイメージも変わって来たところがあったと思います。また逆に、粉屋さんの常識は、それはちょっと違うんじゃないのというところも両方で指摘し合って、同じ土俵でいろんな論議が出来るようになったのも、非常に大きな財産だったかなと思っております。

そのような形で農業試験場を退職しまして、こちらに帰ってきたんですが、後ほど話にも出てきます下川の小麦の流れ、また同じような流れで進められたのかなということです。そのような話がこれからされるとは思いますが、今日はどうぞよろしくお願ひ致します。

佐久間

どうも有難うございました。佐藤さんが下川町出身だったと分かるのが、二人で下川の小学校へ行った時でしたね。

佐藤

上名寄小学校の跡で、そうですね、初冬まき生産組合がちょうど立ち上がった時の講習会の講師として私、呼ばれまして、一緒に行きました。平成17（2005）年でしたね。退職の1年前です。

佐久間

そうですね。その時に出てきた農家のおじさん方が、導謙（みちのり）、お前上手になったなあ、とかわけの分からないことを言って、先生に向かって何をおっしゃるのかと思っていたら、何のことはない

小さい時からお世話になっていた方々だったという。非常にびっくりしたというか、それから1年経ったら農業試験場を辞めると言い出して、帰農したということでした。奥さんをよく説得しましたね。

佐藤

そうですね。説得に5年かかりました（会場笑）。

佐久間

そうでしたか。ということで、またいろんな面白い話が出てくると思います。では次の方ですね。相原万百美さんです。相原さんと最初にお会いできたのは、麦チェーンツーリズムの時にお店にお寄りした時、次が名寄のもち米の粉を何とかしようかというプロジェクトの時でしたね。その後も何度かお会いして頂いておりますね。非常に地域と名寄盆地全体を見ながら、どういう価値が地域から生まれるんだろうかということ、ベーグルを通して一所懸命活動されていらっしゃいます。ではお願い致します。

相原

名寄市日進地区の道立公園サンピラーパークの入り口にて店舗を構えております、Shop's Garden 千花の店長をしております、相原万百美と申します。何分このように皆さんの前で話すのは初めてですので、緊張して上手く喋れないかもしれません。またお聞き苦しい点が多々あるかと思いますがよろしくお願い致します。

プロフィールでは、お手元の資料にありますが、簡単に補足させていただきますと、風連町で農業を営む家庭に生まれました。名寄の高校を卒業後、昭和62（1987）年に自営業の主人と結婚しまして、1男1女を育てながら店を切り盛りしておりました。子供たちは特にひどいわけではないのですが、体が丈夫ではなかったため、そのころから食育に関して大変興味がありました。またログハウスが体に良いと聞きまして、日進地区にログハウスを建て、その時使用した車庫がソフトクリーム屋の店舗になっておりました。余談ですが、ログハウスに住んでから子供たちは風邪一つ引くことなく、とても丈夫に育っております。この後は資料にもありますとおり、平成16（2004）年にShop's Garden千花をオープン、平成20（2008）年6月、10代のころからの夢でありました、カフェをオープンさせました。

ベーグルに関して言えば、まだベーグルというものがこの辺りでは知られていない時から興味がありまして、これは先ほど申しました食育とも関係してきますが、素材を生かした自然の味のベーグルをたくさん焼いてみたいと、ずっと思っていました。2年くらい前からベーグルを本格的に焼き始めまして、いよいよこの春から日本最北のベーグル専門店をオープン致します。いままでにないベーグル屋として皆様に発信していきたいと考えております。今後ともよろしくお願い致します。

佐久間

どうも有難うございました。お嬢さんが名寄市立大学にご縁があるということということで。

相原

そうですね、お世話になっております。娘は管理栄養士の資格を持っておりますので。

佐久間

そうでしたか。ということで、お嬢さんも独立されるんで、これから夫婦2人の生活ですね。

相原

はい。夫婦2人で息長く頑張っていきたいと思っています。

佐久間

日本最北の地産地消のベーグル店ということですね。

相原

それを目指して頑張っていきたいと思っています。よろしくお願ひ致します。

佐久間

そうですね、ここ名寄盆地が日本最北の小麦の産地というのが枕詞に付けられることでしょうね。「日本最北の小麦を使った日本最北のベーグル屋さん」。いいフレーズですね。それでは次に、渡辺さんにお願ひ致します。

渡辺

はい。簡単に自己紹介をさせていただきたいと思います。北はるか農協で常務をしております渡辺幸一と申します。1958（昭和33年）の生まれです。先ほども申し上げましたが、美深生まれの美深育ちでありまして美深から出たことはありません。JAの合併で初めて町外に勤務することになりました。

平成17年（2005）に営農販売課長として下川に行きまして、販売にも携わることになりました。その時に初冬まき生産組合を設立することになりました。その前から初冬まきはされていたのですが、組合はありませんでした。生産組合の藤原組合長が江別ですとか、いろいろな方面を視察しております。その時にどうも専用の播種機があるらしく従来のものから見ると、播種するうえで非常に優れているということでした。それで、ぜひ組合を立ち上げて町にもおねがいをしながら導入しようじゃないかということになり、下川町春小麦初冬まき生産組合を立ち上げることになったと記憶しております。先ほど佐藤さんからも出ておりましたけれども、上名寄地区にあります旧小学校の農村活性化

センター「おうる」という施設で栽培講習会を行いながら組合の設立に至りました。生産組合が出来たことで下川としては非常に安定した生産ができることに結びついていったところでした。

平成19（2007）年に、先ほど申し上げましたけれども、美深に戻りました。この時にこれを美深でもやってみたいというところで、生産者の代表の方に申し上げたら、ぜひやってみようということで、生産組合を立ち上げて、同じように播種機を入れて進めていったというのが今日に至っている経過かと思えます。流れとしては非常に良かったとっていて、その後皆さんには美深のほうにも結構、足を運んで頂いて、いろんな講習会等を開いて頂き、普及してきたという状況になっております。本日はどうぞよろしくお願い致します。

各地の活動の特色

佐久間

どうも有難うございます。いま急に思い出したのですが、小麦のプロジェクトなので食や栽培技術のほうばかりに目が向いていたのですが、農業機械の面でも成果がありました。滝川市に本社があって農業機械を作っているサークル鉄工さんという会社があります。そこを退職された研究者の方が、「実は初冬まきは大変なんだよ地盤が悪いし、畑は平らなように見えて結構いろんな傾斜があり、もしかすると降雪の可能性もありますし」。そんな環境の中で播種をどのように安定させるかも大きな課題だということで、それを最新のセンシング技術で解決しようと、その方の部下の方々とか、それから北大の研究室のOBの方で、ほくでん総研にいた方とか、当時としては先端技術がすごく生かされた播種機を開発されました。あれは。たかが小麦という中で、やはりそういう機械の方まで含めて、かなり先端的なところまで巻き込めるんだなということをいま改めて思い出したところです。この播種機はその後の初冬まきの定着化に大きな力を発揮しました。

では次に行きましょう。皆さんは各地域で様々活動をされています。それを具体的にもうちょっと目線を下げたところで、現実的にどういうことをされているのか、それからその中で自分としてどう関わって来たのかというところを、一人ひとりの方に伺ってみたいと思います。最初の下川町の佐藤導謙さんですけども、佐藤さんのところでは小麦がいろんなかたちで活用されているんですね。小麦プロジェクトの成果の一つとしては、手延べ麺の技術の継承とか。作っている方々が高齢化しているため、それを次の世代にどうつなげていくとか、地域の中での情報交流が盛んにおこなわれていますね。もう一つは町役場組織の外側にクラスター推進部という、一步外に出すことによってかなり自由に活動できる組織が、今になって思うと非常に有効に機能したのかなという感じがします。その辺りのところからお願い致します。

佐藤

はい。私のお話しする内容は、ちょうど渡辺常務がまとめられた、しもかわ初冬まき栽培物語というカラー刷りの冊子の一番後ろのページが、お話しするのにちょうどいいかなと思って見せていただ

きました。下川では小麦を作っているわけですが、先ほどの話の通り、小麦って粒のまま食べられるわけでもなし、粉を何らかの加工で食べなければならないという部分があります。そういう点で農家がすぐ食べられるお米とかと違って、農家にとってはあまり愛着のない作物と言ったら言い過ぎかもしれませんが、自分が作ったものが食べてもらえる、という実感のない作物が小麦かなと思っております。

そのような中、下川におきましては、ここにありますように、ふるさと振興公社の中に、クラスター推進部というのがございます。ちょうど先ほど、この会の発足当初の活動の経過を拝見しますと、森林組合におられた細田さんという方が、下川産業クラスター研究会の話はずいぶんされています。この機関が下川にはありました。当初、このクラスターが立ち上がりの時は、森林がメインということだったんですけど、その後、例えば住宅とか、食とか、本当にブドウの房のようにいろんな所につながっていきける活動が出来てきたところです。

ちょうど私が帰ったところにクラスターで行っていたのが、下川産小麦を下川町内で加工して、何とかしていきたいという、そういう取り組みをちょうど始めたときだったんですね。今日も会場に来られているんですけど、今下川町役場の総務課の古屋主幹が私の同級生なんですけれども、お前いいところに帰ってきたと。クラスターにちょうどいたんですね。私はいろんな所でいろんな人に使われる人生を歩んでいるようですが（会場笑）、ちょうどこの時にやっていたのが、下川のハルユタカで手延べ麺を作ろうというプロジェクトを立ち上げていた時だったんですね。で、お前の向こうでやってきたいろんなノウハウをよこせということで（会場笑）、はい、全部差し上げてですね、やりました。

粉があれば、とりあえず作るところがあればつながっていきける。いつも話題になるんですけど、鶏と卵の話で、粉がないから出来ない、いや、だれも使ってくれないから粉を挽かないという、この繰り返しを延々と、どんな物でもやってしまうわけなんですけど。小麦はまさにその状況だったのが、とりあえず粉もあるし、作ってみて、作り手もあるしというところで、つながってくれて、まず一つ、今日も飾っておきましたけど、雪の華舞という下川ハルユタカ100%の手延べ麺が出来ることになりました。これと並行しまして、ここにありますようなビール、ラーメン、粉が出来れば地元の矢内さんなり、美花夢さんなり、アポロさん、こういうところでパンになったりピザになったり、いろんなことが出来るようになってきたわけで、ここら辺もクラスターの本当に大きな成果だったんじゃないかと思っています。

で、手延べ麺の話ですが、昭和47（1972）年ごろでしたか、下川の蔵前精米所で、兵庫県の素麺というところでしたっけ、掛保ですね、ここから技術導入して始まっていたところです。下川は、ご存知の方いらっしゃいますか、菊水さんという大手の麺屋さんが江別にありますが、創業の地は下川でして、下川に昭和50年代まで工場があったのですが、私が中学生の時でしたかね、火災で焼けて、下川工場を撤退してそのまま江別に集約になったわけですが。その職人さんがそのまま町内に残って、手延べを広めていって、最終的に12軒くらい最盛期であったと思うのですが、そういう状況でした。

ただ、それから30~40年経っておりますので、始めた方が段々少なくなって来られまして、途中入りもあるんですけど、今8軒くらいでしたか、少し縮小傾向になってきたところです。これではいけないということで、町の方でもテコ入れしていただいて、新規の技術習得をする方を援助したり、このような形で、新しく開業した藤井製麺さんという、これも私の同級生だったりするんですけど、このようなことで、今は一部新しい人にも受け継がれてきているところです。最近本当にハルユタカつながりで、江別のハルユタカが行っている小豆島の素麺と連携して、小豆島の業者さんが下川に視察に来たりとか、このような取り組みもいま徐々に進んでいるところです。ということで、後継者も何とかつないで行って、下川も元からある手延べ麺というの、下川的小麦を使ってという部分も含めながら、何とか続けて行ければというところです。

そして最後に、下川の場合、クラスターもそうなんですけど、タウンプロモーション推進部など、新しい波が起きていて、いろんな人を外から呼び込んで来ているところです。おかげさまでいろんな若い人が入ってきて、いろんなことをやって頂いています。私も50歳近いので、段々付いていけなくなってきているんですけど。本当にこの前も、インバウンドの関係で、留学生の方が大挙して来られて、ホームステイをされて、下川のインバウンド観光のサジェスチョンを頂いたり、本当に新しいことがされていますので、こういうことをまた、小麦もくっ付けて頂きながら進めていければ、また面白い流れが出来るのかなと思っております。

佐久間

どうも有難うございました。下川町という所は地域おこしをする時によく言われる、「若者・よそ者・馬鹿者」みたいな、そういう人々をしっかりと取り込んでいますよね。その辺りまた、次のところでお話していただければと思いますが、あの時も森のアロマで活動されていた女性の方々も結構若かったですよね。

佐藤

そうですね。今、森のアロマの他にもですね、一の橋地区の地域おこし協力隊で来られた方の起業で、カモミールなどのハーブ系のものを自分で作って、オーガニックな化粧品を作るとか。そういう意味では、いま下川はいろんな進化をしているなと思って、楽しく見ております。

佐久間

なるほどね。そういうようなことで、下川町もまだまだ探り足りないところがあるのかな、という感じがします。また後でゆっくりお話を聞かせて下さい。

では、次は相原さんをお願いします。名寄の場合、小麦プロジェクトというのはまだスタートしていない状況のようですが、別の形でいろいろな動きがあるようですね。その辺りも含めて、現在の状況などのお話をいろいろ伺えればと思います。

相原

まずはベーグルの普及ですね。ご存じない方が結構多いんです。ご年配の方はただの硬いパンとか、「ドーナツ？」と聞かれることもしばしばありまして、また、若い方でも食べたことがないという人が意外と多いのも感じました。そのため今後やりたいことは、ベーグルのモニターを集めて、地域的に試食会を行いたいと思います。またベーグルの新しい食べ方も提案、この二つを柱に展開していきたいと考えています。

ベーグルをより身近な食べ物としていくために、どちらかというモノ売りよりコト売りを強めに、見直していきたいと思っています。ベーグルはパンと何が違うかと聞かれますと、すぐ答えられる方はほとんどいません。ただ柔らかさが違うとか、知識のある方だと、焼く前にゆでると答えるくらいだと思います。絶対的に違うのは、牛乳、バター、卵を使っていない、とてもヘルシーなパンであるということです。このような基本的なことを消費者の方に発信していくことも大事だと考えていますし、ベーグル専門店として、今までにないご提案、例えば店舗ではベーグルにラクレットをかけて提供していくとか、何か楽しいことを考えていきたいと考えております。

また、キーワードとして、「えん」ということがあります。まずベーグルの形としての円、お客様との縁、人のご縁ですね。地域や地域の優れた食材との共演の演、まさしく地元のもち米と、多寄の春よ恋との共演もそれに付けるのですが、地域の特産品とのコラボということ、いま積極的に取り入れています。この時期に麦チェンサポーター店にも加盟しております。名寄でしたら星空雪見ハウレンソウや、ひまわり豚、ひまわりオイルなどとのコラボも行っていきたいと思っています。既に地元のトマトジュースを使用して商品を販売しております。実際、星空雪見ハウレンソウとのコラボ商品は試作発売できていますので、次の収穫時期には季節限定品「四季のえん」として本格的に販売していきたいと思っています。ベーグルのサブタイトルといえますか、「えんシリーズ」というものを作りたいと考えています。利尻昆布や、羽幌甘エビなどとのコラボで「海のえん」、和寒ペポカボチャやトウモロコシなどの「畑のえん」、山わさびや山菜、果物などの「山のえん」。

なぜこのようにコラボ商品を展開していこうと考えているかといいますと、実は主人が関係してきます。上川振興局内では現在5名しかいないのですが、北海道フード塾のメンバーです。フード塾についてご存じない方もいらっしゃるかと思いますので、簡単ですがご説明致します。道が主体となっで行われておりまして、正式名称は食クラスター「地域フード塾」といいます。マーケティングや知識の習得と、食に携わる方々のネットワークを構築し、地域の特産品や観光などを全国に広げていくことを目的としています。全道では93名のフード塾生がおりまして、他業種の人たちとのコラボ、また横のつながりなど、実効性のある会だと思っています。農家さんや漁師さん、観光協会、ホテル業界の人、道内大手老舗の菓子製造業の人、佐久間さんが勤務されておりました江別製粉の方もメンバーにいらっしゃいます。その活動の中の一つが他業種を含めたコラボ商品の開発です。弊社につきましても、その縁から生まれる商品として、和寒シーズのペポナッツやペーストとのコラボベーグル、羽幌甘エビベーグル、利尻昆布とチーズベーグルなどが試作されています。これを持って4月に東京ビッグサイトでの展示会の販売でお披露目になる予定です。

佐久間

いま何種類あるんですか？ベーグルの種類は。

相原

いま30ちょっとありますね。コラボがどんどん増えていますので。

佐久間

ベーグルというとアメリカのブランドが日本に上陸してずいぶん広がった感があるのですが、その会社では冷凍生地をアメリカの小麦で作って日本に持ってきて、こっちで解凍しながら製品化して店舗展開していくというビジネススタイルでした。で、その会社の研究室の方から突然電話がかかってきて、実際にお会いしたら、原料を冷凍生地を持ってきてしまうものだから、どうしても食味とか食感に変化が出せない。様々試行錯誤したけれどこれ以上の新しさは無理というお話でした。それで基本から小麦粉の選択も含め様々試作していたら、北海道の小麦が一番美味しいのが出来る。旨味というか底味がしっかり調えられるということで、まさに北海道の小麦というのはベーグルにぴったりじゃないかなというお話でした。実際どうですか。

相原

そうですね。いろんなところの粉を試してみたんですが、やっぱり近くの土地の物が体に合うのか、ものすごく味とか香りとか、底力を感じるものがありまして。やっぱり出来れば私が目の前で見たり、人の縁とか物の縁なんですけど、顔の見える安心したものを使っていきたいというのがすごくありますので。やっぱり味はいいと思います、地元の物が。

佐久間

やはり安心・安全って非常に重要ですね。そのためには、地元の小麦というというのが一つのベースになるんじゃないのかな、という感じがしています。

北海道フード塾は素晴らしい活動をされておりますね。みんな何か、地域の中で困っているんですね。そして地域の中だけでは解決出来ない様々な課題があります。その中には売場をどうするんだとか、いろんな問題があるんだけど、やっぱりそういう場に出て行って、色々と刺激を受けるといこともすごく大事だと思うし、これから何かやっていったときに、地域の中にとどまるだけではなくて、例えば下川町なら下川町だけとか、美深町なら美深町だけとかいうことじゃなくて、やっぱり、今日こういう中で、後で提案したいと思うんですけども、名寄盆地小麦研究会みたいなものを作って、いろんな地域人たちが集まって次に何をやっていくのか、そういうようなことも含めて活動していけば、もっと面白いことが出来るんじゃないかと思いますね。

どうも有難うございます。それでは、草野さんですね、美深町はとにかく商品開発がすごいですね。スタートの時に自家製麺のラーメンが出来たとかということが、すごく大きなきっかけになったんだと思います。それから、先ほどの世代ということを考えていくと、草野さん方よりもちょっと下の世代も入って来ているかなという感じもしますね。そういったことも含めて、お話していただければと思います。

草野

はい。皆様に美深産小麦ハルユタカ商品のパンフレットをお配りしています。これはA3サイズですが、縦に3つ折りすると、折りたためるパンフレットになっています。これは麦チェン事業で開発した、いま売り出している商品の紹介パンフなんです。実は、先ほど渡辺常務さんからもお話がありました。美深は平成19（2007）年から春小麦の初冬まき栽培が本格スタートしたということで、時を同じくして、江別製粉さんが500キロから小ロットで、少ない原料で製粉できる、F-shipという機械システムを導入されました。他の大手の製粉業者さんは大量製粉するんですがね。何トン、何10トンですか？ああ、100トンペースで製粉するところを、その流れとは逆に、最低500キロから1トンでも、少ない原料でも製粉できる機械システムを導入したんですね。それが縁で、それぞれの地場産小麦粉が誕生したということで、美深産だけ、または個人の農業者さんだけの小麦粉も、誰々さんちの小麦粉というのも出来るようになったということです。美深産ハルユタカで、美深産100%の小麦粉が誕生したということが、この麦チェンを始めるきっかけになりました。

それで平成21（2009）年、北海道が、「酒チェン」、「米チェン」とかの事業に引き続いて、「麦チェン」をスタートしました。それにつきましては、先ほど渡辺常務さんの講演の資料に、麦チェンの概要が記載されていますので、割愛させていただきますけれども。実は北海道に代わって、それぞれの地域で地場産小麦を使って商品開発をして、商品開発のマニュアル、パンフレットを作りなさいという事業です。250万円で全面委託するという事業で、北海道としては相当画期的な事業でした。自己資金なしで出来ますということで。そういった事業を受けるきっかけになったのは全部、仕込みは江別製粉にいた佐久間さんが色々なネットワークを駆使し、アドバイスしていただいたことで、ここまで来たというような状況になっています。

この麦チェン商品の開発ですけれども、最初にぶち当たった壁は、美深の弱点ということで、美深は製パン業者と製菓はあるんですけども、製麺所が閉店して無いということです。それともう一つの情報、平成21（2009）年、実は北海道の二つの地区で麦チェンのモデル地区を指定しますよ、と言ったところ、一つはパン主体の地域、一つは麺主体の地域ということで、噂によると、パン主体は帯広市さんが手を挙げますよと、先の情報がありまして。これはどうしても麺主体しか手を挙げられないだろうということで、果たして製麺屋さんがなくて出来るだろうか、という心配があったんですけども。先ほど渡辺常務さんがお話されていましたが、小麦が出来た段階で、町内の食堂ですとかお菓子屋さん、パン屋さん、美深産のハルユタカ100%の粉が出来たということで、美深町の農畜産物等販売推進会議という組織を通じて、その小麦を買い取って、何かとりあえず好きなものを

作ってほしいということで、皆様にPR試供品でお配りして歩いたことが、ハルユタカラーメン誕生のきっかけとなっています。

その中の一つ、むつみ食堂さん、いま麦チェンのサポーター店なんですけれども、自家製の美深産のソバで美深ソバを提供しているお店があります。このマスターさんが、自分のところで製麺をするということで、町の活性化補助制度を活用して、ミキサーですとか製麺機を導入しまして、その中で色々試行錯誤して、美深産100%の、この真ん中に載っている「美深麺」というのを開発しました。

ちょっと余談になりますけれども、味の時計台ラーメン、それとさんぱちラーメン、この大手チェーン店の2店舗の社長さんが美深町出身ということ。最近ラーメン店で人気の、「凡の風」という店も美深町出身の方ということで、いま美深とラーメンがどこかでつながっているのかなと思います。20年前は、美深町でラーメンを食べられる食堂は14店舗ほどありましたけれども、いまは7店舗となっています。その一つがむつみ食堂さんです。

それともう一つ人気商品が、この横にある「美深牛肉まん」。実は麦チェンのモデル事業をやるときに、小麦だけでなく、美深の他の農畜産物とコラボできないかということで、ホルスタインですけれども、「こだわりの美深牛」という、抗生物質を一切使わない飼料で飼育しているブランド牛肉を具材に使った牛肉まんが、「道の駅びふか」ですごく人気の商品となっています。

それと、一番左下にあるのが、「北はる香かりんとう」。これは下川町さんでも作っておられましたけれども、実は旭川の三葉製菓「北かりん」という、高速道路のサービスエリアに行けば必ずかりんとうが売られているんですけれども。実はこの社長さんのお母さん、会長さんが美深のお菓子屋さん出身というつながりがあって、色々なネットワークを活用して、この商品を開発してきた訳です。ラーメンの方はそれぞれ自家製麺で頑張っていて、年間1万食くらいの販売と伺っています。

いま一番人気なのが、左上にある「ピウカ・ボッチャ」。これはカボチャタルトですけれども、これも美深産のカボチャ、ブルーベリーなどを使った原料で製造しています。この下が「シラカボ」というパイサブレなんですけれども、これも美深の貴重なシラカバ樹液を原料に使っていて、それと小麦とくりゆたかカボチャを使っています。色々な地元の商品を掛け合わせて作っている商品で、美深産ハルユタカ麦チェン8作と言われています。ちょうど8つの商品がありまして、美深産ハルユタカ麦チェン8作をPRしているところです。この右側のパスタ、これは道の駅レストランで食べられます。中々、カボチャのソースがシーズンしか使えないということで、道の駅のレストランで10月から3月に、カボチャのソースが切れるまでしか食べられないという商品になっていますけれども、中々の一品ということで、お客さんからは好評を得ているようです。

この、それぞれ商品開発の中で一番売れているのが「美深牛肉まん」。当初は年1万個以上売れていて、最近、1万個は切っているようですけれども、6割が町内販売で4割がイベント等の外販ということになっています。かりんとうも年間4千袋の販売目標だったんですけれども、初年度、中々地元産の原材料が使われたお土産がないことや、これまで美深のイチゴワインですとか、ユリ根焼酎とか重たくてお土産に持って行きづらいということがありまして、このかりんとうが出た途端に人気で、美深産の蜂蜜を使った蜂蜜味をセットで提供したところ、年間4千袋の目標が1万5千袋ほど売れま

して、ちょっと製造があたふたしたこともありました。いまはここに載っている「ピウカ・ポッチャ」ですとか、「シラカボ」が人気定着しており、これは観光協会と町のコラボレーション商品です。あと商店さんのコラボレーション事業で出来た商品。こちらも美深産の物が増えたということで、いま、かりんとうは5千袋前後の販売数に落ち着いてきたのかなと思っています。やはり商品開発するよりも、定着というか販売を息長くやっていくというのが本当に大きな課題となっているところです。

それで、麦チェンの推進協議会が平成21（2009）年に設立されて、解散しないで、事業を引き続き町、農協のほうで支援しながら続けています。役員の方もそれぞれの団体の役員さんが変わられると、充て職で若い方についていただくという形をとっているのと、当初麦チェンのメンバーから、いま観光協会の若手事務局長さんに加わって頂いて、このパンフレットの編集を担当していただいているということもございます。また、道の駅の営業部長さんにも加わって頂いて、さらに販売の方法を試行錯誤している状況になっています。以上です。

佐久間

どうも有難うございました。世代のところで言うと、ラジオにも出ていただいた観光協会の小栗さんでしたか、美深出身なんだけど、一度本州に行ってから美深に戻ってきたという方でしたよね。

草野

はい。彼は北海学園大学を出た後、住宅関係のお仕事をされていたということですが、美深町にUターンされ、現在は観光協会の若手事務局長という立場で活躍しています。色々な情報ネットワークを持っていて、特にこのピウカ・ポッチャとシラカボについては、旭川とか札幌の女性の消費者の方にモニターして商品開発したという風に伺っています。

佐久間

また新しい世代がそういう形で入ってこられて、ご出演いただいた「北海道小麦好き」は10分くらいのラジオ番組だったので、深掘りしたことは聞けなかったんですが、非常に面白い発想をされる方だなということで、もしかすると非常に貴重な人材になるのかも知れませんね。

時間が段々と迫ってきました。渡辺幸一さんです。農協としていろんなことをやっていくところで、作るのが難しい品種をやったとか、時間があれば学校給食などの件についても色々とお話を伺いたいなと思います。

渡辺

時間もだいぶ押しているようですので簡単に申し上げたいと思います。農協としてどういう風に携わってきたかということですが、下川にいたときの、クラスター推進部との係りからでして、農協としては小麦の生産については初冬まきに携わっておりました。しかし、商品開発については正直言ってちょっと面倒くさいなど。語弊があるかもしれませんが、こんな話をあまりしてほしくないなとい

うのが、正直なところでした。ただ、その中でいろいろな商品が出来上がって行って、小麦が食卓に上がる。自分たちの育てたものが自分たちで食べられるということが非常に面白くなってきたのが最初でした。その頃に佐久間さんからいろいろな取り組みの話聞かせて頂いたり、小麦サミット等で他の地区に出かけたり、美瑛に行ったときにはたまたま佐久間さんにお会いすることもありまして、なぜかこういう状況に巻き込まれたといいますか、入っていったということです。その中で生産者の方々にも取り組みを伝えることになりまして、じゃあやってみようということになり取り組んでいただきました。

ただ、その中で、なぜハルユタカだったのかについては、先ほど申し上げました九州・福岡の話です。やはりその時の印象が非常に強かったことです。

また、下川で早くから作られていたということもあって、これをなんとか栽培してつなげていきたいというのが最初の思いでした。そこからハルユタカという発想が出てきたというか、他の品種がなかなか思い浮かばなかったということになります。しかし、ハルユタカを慣行栽培で生産することは非常に難しく出来ませんでした。ただ、初冬まきにすると、その辺が変わるんですよ。実際に下川でやっています。美深でもやってみましょうということから広がっていったと思っています。

ちょっと簡単ですが、こんなところです。

佐久間

すみません、学校給食なんかにも上手く活用出来ているのか、というところがちょっと知りたかったんですが。

渡辺

学校給食ですね、美深では昨年から学校給食が始まりました。今年もラーメン、それからパン等を使っていくことになっています。先ほど草野課長から伺ったところです。下川では手延べが早くから行われてきたことから、学校給食にも手延べうどんが出されています。パンについては今後の課題として、いろいろ問題もあるのかなと思います。今後、話を広げていければいいなと思っていますところ

佐久間

どうも有難うございました。なぜ学校給食にこだわったかという、わたくしがプロデュースしている「北海道小麦好き」というようなAIR-Gの番組に、いろんなご縁があって札幌国際大学の観光学科の学生さんにご出演願ったことがありました、その中に偶然江別出身者がいて。「小麦といえば、私の思い出は、江別の小麦で菊水さんという地元の企業で作ったラーメンが月1くらいあって、それがものすごく印象に残っています。そんな体験から江別の小麦がすっかり好きになってしまいました。でもそういうことが普通だと思っていたら、他の本州の子たちとか、違う地方の人になると、そんな経験がなくて、ラーメンはラーメンでしかない。実は特別で幸せな体験だった」。そういう話だったので、

それが一生思い出の中に続いていくとなってくると、やはり学校給食の中に地元の小麦を入れるという事は、非常に大事じゃないかということで、ちょっとこだわってみました。

ということで、そろそろ時間がなくなりました。最後にこれからの夢を順番にお願いします。先ず相原さん。

夢を語る

相原

では短く。今まで言っていましたように、人のご縁という「えんシリーズ」にかかることなんです。今回、美深さん、下川さん、皆さんとこういう風にご縁で会うことが出来ましたので、小麦ですとか、農産物いろんなものを取り入れて、コラボしていきたいなと思っております。また、地元ではベーカリーイシダさんが地元の酵母などを使って、酵母で小麦会みたいなものを作りたいということで、技術も普及していくということ、広めていきたいということ、仰っていますので、小麦会みたいのを広めていきたいなど。一緒にご協力願えれば有難いなと思っております。

佐久間

どうも有難うございます。いま出た石田さんというのは、この人もUターンですね。名寄のパン屋さんの大阪屋さんという、いまはないんですがパン屋さんの息子さんで、東京でずっと修行されていて、最後はローソンのパンの開発のトップをされた方が、地元に戻ってパン屋さんを開店されました。そしてこの名寄盆地の風土を生かして開発したのが名寄酵母ですね。こちらもぜひ頑張ってくださいですね。

草野さんお願いします。

草野

はい、夢と言われてもちょっと困るんですけども、今回の後援団体、テッシン・オ・ペツ賑わい創出協議会ですか、実は私、趣味というかスポーツでダウン・ザ・テッシン・オ・ペツという天塩川下りのイベントを主宰しています。昨年の大会、関係機関のご支援の下、無事終えることが出来ました。

実は来年、北海道の名付け親、松浦武四郎が生誕200年を迎えるということで、天塩川流域に武四郎ゆかりの地が沢山あるということで、北海道庁さんが松浦武四郎をキーパーソンに、色々な事業を開催する、または募集するという話を伺っています。松浦武四郎ゆかりの地が、天塩川下りしていると、名寄、美深から、北海道命名の地の音威子府、天塩に至るまで、色々なゆかりの地があります。こちらを川下りしながら立ち寄り頂くのと、それぞれの町でグルメを味わってもらおうと。名寄ジンギスカンですとか、音威子府ソバ、中川ですとギョウジャニンニク・ソーセージ弁当とかもありますし、天塩だとシジミ汁、美深だとそのうちチョウザメキャビアが出来るのかなと思っていますので、何とかダウン・ザ・テッシン・オ・ペツという組織を新年度に向けてNPO法人化させて、そういった天塩

川の自然体験と、色々地域に触れあえる川旅を創出していけないかということで、いま準備を始めたところです。機会がございましたら皆さん、ぜひ参加していただければと思います。

佐久間

どうも有難うございます。そういえば、美深の小麦粉を有名なホテルでも使い始めたという話がありましたね。

草野

はい。九州、福岡です。最初はホテル日航福岡で北海道食のフェアがありまして、上川北部と北見枝幸さん、こちらの食材がホテルのメニューで、その中で美深は、ハルユタカのラーメンサラダを提供したんです。聞くところによるとホテルニューオータニ博多、こちらが美深産小麦ハルユタカを使用したパン、特にフランスパンが有名で、まだ年間4トンくらいの利用ということなんですけれども、いまニューオータニは東京のほうを含めて、年間20トンほど江別製粉さんに仕入れられないかという商談になっているとのことなんですけれども、とりあえず提供できるまで道のりがあるということで、お断りしているそうです。そういった一流ホテルでも認められて来ているのかなと、うれしく思っています。

佐久間

どうも有難うございます。そうすると責任が重いのは農協さん(笑)。安定的な生産が求められます。まあその前に佐藤導謙さん、佐藤さんが品種開発されたのは、「はるきらり」(パン用春まき小麦)ですよ。

佐藤

そうですね。

佐久間

そのはるきらりが地域ブランド小麦としてまた新たに出てくる？

佐藤

したいなというのが私のいま一番の夢でしょうかね。ハルユタカは、先ほどからの話の通り、作りづらい品種です。一番おっかないのは収穫直前の雨で、穂発芽といって、立ったまま芽を出してしまっただけ商品にならない。これがハルユタカの一番のネックで、下川もこのハルユタカ一辺倒では恐ろしいので、特にコンバインの運行とかいろんなことを考えて、いま、はるきらりを15%ほどの面積で作っているところです。このはるきらりを下川町内で作っているということで、商工会の青年部とか、製麺組合とかに動いていただいて、麺とか、お菓子とか、こういうものの商品開発が進んでいたとこ

ろなんですけれど、肝心の下川産小麦粉をどうやって出すかというところで、今年やっと、江別製粉さんの小規模ロットで挽けるF-shipという製粉機を使いまして、1トンから600数10キロ小麦が穫れたわけですが、これの試作サンプル品というのがやっと出来たところです。先ほどの鶏と卵の話の、卵のリスクをちょっと僕らでも背負いながら、そうやって使ってもらえる道を探していこうということで、今年初めて出来ました。いま名寄でも、先ほどの話のインダさんと留久さんと、ちょっと使ってくださいと置いてもらっているところで、その次に千花さんにぜひお願いしたいなど。すごく合う小麦だと思いますので、よろしくお願ひしたいなどと思ひまして。これがいま一番やりたいことというか、やっていることですね。

佐久間

この間も話が出て、東京の超有力店のパン職人が、どうしても「はるきらり」を使いたいという話があつて。

佐藤

そうですね。ラ・テールさんという、私も一度お邪魔したんですけど、昼間からワインを持っている有閑マダムの方がたむろしているような、私にはハードルの高い、入りづらいなというような高級店からお声掛かりがありまして、この度1袋送らせていただいて、その結果も楽しみにしているところです。

佐久間

そうしますと流通の仕組み作りということも大事になってきますね。

佐藤

そうですね。そこら辺は本当に色々、個人で動ける範囲を超えてくるので、お客さんとか消費者さんのお力添えを頂いて、流通のシステムを考えていかなければならないと。いまはテスト販売ということでやっておりますが、そんなところです。

佐久間

どうも有難うございます。そうやって段々夢が広がってくると、元締めの方のJAさんの役割というのが、小麦の場合非常に大きいんですね。ひとつよろしくお願ひします。

渡辺

えー、非常に重たくなっております(笑)。ハルユタカというのは佐藤さんがおっしゃるように、非常に危険性があるということで、我々や農業者の立場から考えると危険分散が必要になるだろうと思

っています。ハルユタカー辺倒から、はるきり等、他の品種等も含めて安定生産になるような作付を考えなければいけないと思っています。

流通のお話がありましたが、小麦については実需者の意向が強くなる出てくることありますので、どのようにはるきりという新しい品種をつないでいくことかと思えます。このことは流通業者・製粉業者を含めた対応が必要です。また、地元においても、江別製粉さんの協力をいただきながら、はるきりの小麦粉を使った、新たな商品適正・商品開発を行う必要があります。この辺りは、隣におられる草野課長と新たな取り組みが出てくるのかと思えます。今後とも安定生産を含めて頑張りたいと思えますのでよろしくお願い致します。

おわりに 飛躍に向かって

佐久間

ということで、大体の一巡が終わった訳ですけれども、いま出ていた小ロットというところがやっぱりキーワードになってくるんだと思えます。製粉会社も小ロットで対応できる、だから、農協さんも、一元化して一つの単一品種を大量に作っていくというやり方と、やはりブランドというか、その地域ならではのブランド化したものを、多品目といっても何10も作るわけではなくて、2種類とか3種類とかというものを作り分けていく、農家にそれぞれ分担しながらやって頂くなど、いろんな方法があると思うんですけれども。農協さんの考え方というか、力が非常に大事になってくるんじゃないか、と考えておりますのでよろしくお願い致します。

ということで、全体像の話が終わりました。で、フロアの方から先ほどお会いしました、名寄市の学校給食センターの小笠原所長さんもお見えになって頂いております。やはり学校給食という場でこれから名寄でやっていこうという時に、食育も兼ねたところというのが、第1歩としては非常に大事じゃないかなと思えます。その辺りのところの進み具合をご報告頂ければと思います。

小笠原

名寄市の学校給食センターの所長をやっております小笠原と申します。地元産の小麦を使用して学校給食のパンを、そういう声が多いですので、以前から作りたいと考えております。先ほどから話がありました小ロットの生産ということで、少し使用量なんかの問題もあったんですけれども、その辺も何とか解決の目途が付いているということもありますので、今後、市内の給食パンを製造していただいている業者さんや、給食会、また江別製粉さんのご協力を得ながら、何とか新年度中には始めたいと思っています。名寄市の給食は、パンは月に2回出しておりますが、1食あたり2500人分の給食を作っているんですけれども、何とか月に2回のパンを地元産でやりたいということで、この秋からでもという形で、今調整をしている最中です。

佐久間

どうも有難うございます。やはり、子供たちにとっては自分の町で収穫れた小麦を使ったパンを食べたというのは、良い思い出になるんじゃないかなと思います。僕個人も、僕は砂川生まれで、豊沼小学校と中学校という学校なんですけれども、給食の時に近所の農家の牛乳が出て来た時がありました。ものすごく美味しく感じてその味を未だに覚えているんですよ。子供の時の体験は僕みたいに70歳近くなってもまだ鮮明です。ぜひそういう美味しい思い出というものを含めて、進めていただければと思います。それが名寄盆地小麦プロジェクトのスタートになる可能性もあるので、よろしくお願い致します。

ということで、大幅に時間が過ぎました。まとめなければいけないんですけども、1点だけにします。北海道産小麦全体を考えても、価値を継続的に高めていくためには、もっと若い世代にこの面白さを伝えていきたい。そのためにはどうしたいかということ、小麦というのが人の和を作るという事にあります。ここに出て頂いた方々だけではなくて、個人名まで出てくるくらい沢山いるわけですよ。そういう人たちが面白がって参加出来るような環境作り。そうしないと次の世代には伝わっていかないと思います。やっぱり今日来られた方も含めまして、ぜひご協力頂きたいと思います。名寄盆地での小麦プロジェクトが、今日もしかしたら第1歩、半歩かもしれないけれども、進めたかもしれないので、その辺りの面白さというのを、ぜひ周りの人にも伝えて頂きたいし、美味しいプロジェクトになるにはもっともっとパンの技術であるとか、お菓子や麺の技術とか、料理全体の技術であるとか、そういったことも進化しなければいけない。要するにこの地域の食文化というのをもっと技術的にも高いものにしていかないと、中々本当の意味で全国に通用するものにはなっていない可能性もあるということで。その辺りのところで人の輪をもっと広げる。そうして若い人たちもどんどん入ってもらって、新しい価値観とか視点を見つけながら、続けていければと思います。

町の中にこのような大学があるというのは、非常に素晴らしいことです。江別が比較的うまくいったのは、あそこには酪農学園大学とか、大学が全部で4つあるんです。やはりそういうところがあるということは、常に若い世代が入って来るということです。その人たちのアイデアで、一昨年も小麦のフェスタをやったんですけど、その時には工学系の大学なんだけれども、プロジェクト・マッピングで江別の小麦を映像で伝えていくという。そんなことは、研究機関でもある大学が入ってこない、なかなか出来ないんじゃないのかなと思います。それと事務局みたいな機能であるとか、そういったことも含めて、やはりこの地域で頑張るには、この大学の価値は非常に大きな位置を占めるんじゃないかなと思います。

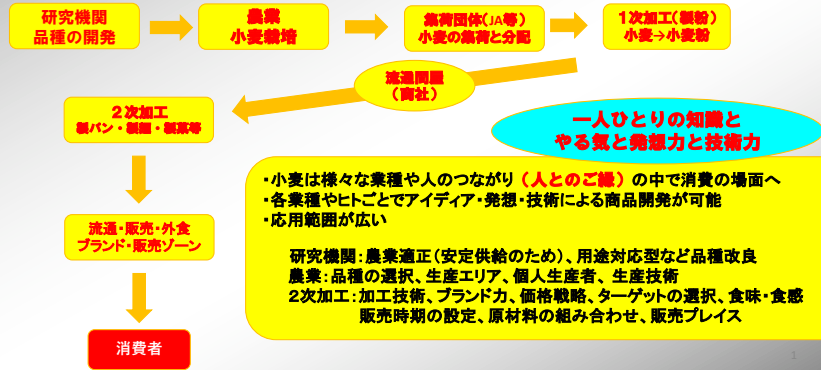
名寄盆地の小麦がもっと価値あるものになることを願って今日のトークセッションを終わりたいと思います。どうも有難うございました（拍手）。

小麦の魅力 ~手間がかかる(口に入るまでに)

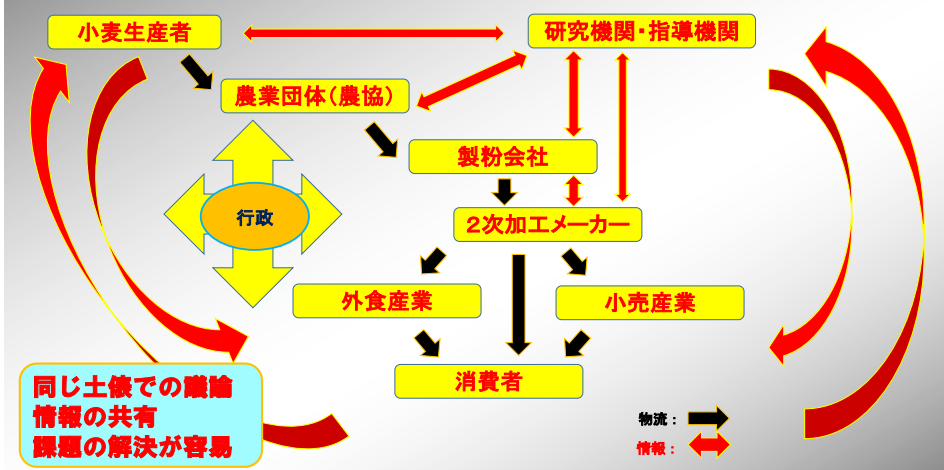
佐久間
資料

~ それゆえ様々な業界の人々の知恵の結晶
小麦を粉砕し小麦粉にしてから利用するのは、グルテンを形成しやすくするためである。
最大の特徴グルテンをしっかりと活用するには、結構手間がかかる。
小麦はモノもつなげる~代表的な例:2(小麦粉)8(そば粉)蕎麦~が「技術」、「地域」、「ヒト」もつなげる。

人と技術のネットワーク=新たな需要の創生

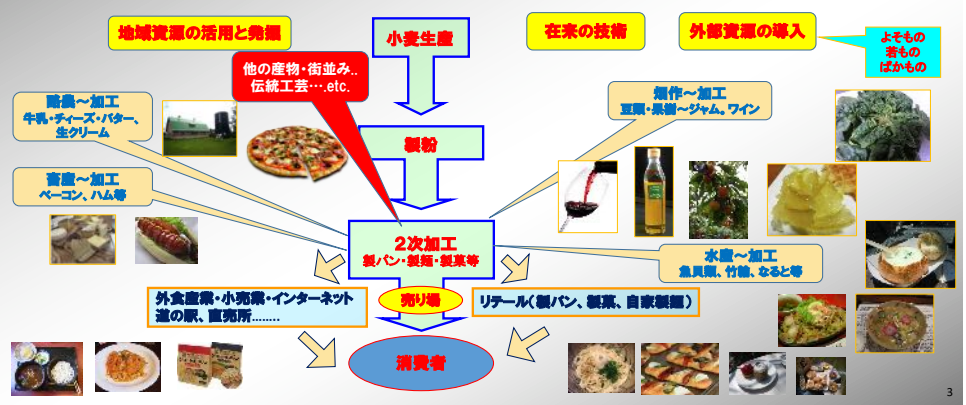


国産小麦のフードシステムを鮮明化~物流と情報の流れ

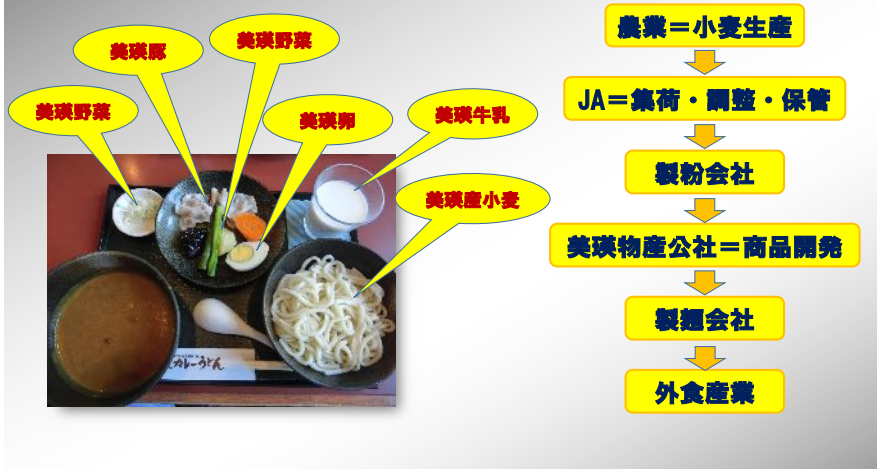


小麦ベースのプロジェクト ~ 商品開発のプラットフォーム作り

地域内外資源の活用(人・モノ・金・在来技術・知識・街並み...センス...)
内部に対して: 顔の見える人間関係の構築、情報量の増加、地域力の向上、雇用の創出
外部に対して: 安心・安全な食品、美味しく特長のある食品 ~ 売り場作りやツーリズム



美瑛カレーうどんプロジェクト



美瑛町における小麦商品開発プラットフォームの活用



地元産小麦を通じた農商工・地域連携

平成 29 年 3 月 21 日

北はるか農業協同組合 常務理事 渡辺幸一

J A の概要

J A 北はるかは平成 15 年 5 月 1 日に美深町・下川町・中川町の各農協が合併して誕生いたしました。平成 28 年度の販売高は 97 億円・組合員戸数 420 戸の酪農畜産・畑作・水稲・青果が中心の経営形態です。

下川町

1.小麦作付と春小麦初冬まき生産組合

水田の転作から施設野菜を導入してきた経過にあり施設以外の畑作は麦・そば等の作業委託等による作付が行われていた。

2.品種は春まき小麦「ハルユタカ」

「ハルユタカ」は春まき栽培にすると赤かび病や穂発芽が発生しやすく作りにくい品種だが初冬まき栽培にすると生育期間が長く病気の発生も少なく収量も安定し需要の多い品種であり江別製粉の紹介により種子を確保できたことから拡大していった。

平成 07 年	春小麦初冬まき栽培に挑戦
平成 12 年	春小麦初冬まき栽培（1 戸・4ha）
平成 17 年	播種面積（27 戸・124ha） 下川町春小麦初冬まき生産組合設立 専用播種機 2 台・クローラトラクター 2 台を導入 生産組合による播種・肥料散布作業開始
平成 21 年	播種面積（25 戸・161ha） コンバイン導入・・・収穫作業開始
平成 24 年	播種面積（23 戸・164ha） コンバイン導入
平成 28 年	播種面積（20 戸・180ha）（ハルユタカ 160ha・はるきらり 20ha） 11 月 12 日～17 日雪上播種にて実施

生産組合の設立により播種作業から施肥・収穫まで一貫した作業体系と栽培技術の向上と平準化がなされ安定した栽培が可能となりました。

3.地場産小麦の商品開発

下川町は昭和 47 年から手延べ製麺が行われ「日本最北の手延べ麺の里」と言われるほどに手延べ麺づくりが盛んな町で 8 月下旬の土・日曜日に「下川うどんまつり」が行われる「手延べ麺の街」です。

下川産ハルユタカによる商品開発

平成 19 年 下川町ふるさと開発振興公社クラスター推進部の音頭で「下川町小麦ネットワーク」が組織され商品開発がされました。

組織構成：生産組合・J A・普及センター・町・食品製造業者等

商品：手延べうどん・地ビール・ラーメン（乾麺）・パン・パスタ等

平成 22 年 2 月 H B C テレビ「あぐり王国北海道」

ハルユタカ初冬まき栽培の取り組み

はるゆたか手延べうどん・はるゆたかパン・パスタ

美深町

1.小麦作付と春小麦初冬まき生産組合

美深町は畑作の品目も多いこともありとも小麦は輪作の一環として栽培されてきました。平成 15 年の作付面積は秋まき小麦 116ha・春まき小麦（慣行栽培）94ha でありました。

春まき小麦の初冬まき栽培の取り組み

平成 16 年 播種面積（5 戸・15ha）春よ恋・初冬まき栽培開始

平成 18 年 播種面積 ハルユタカ（2 戸・4ha）・春よ恋（6 戸・11ha）

平成 19 年 播種面積（12 戸・50ha）ハルユタカ

美深町春小麦初冬まき生産組合設立

平成 20 年 播種面積（15 戸・75ha）

専用播種機 2 台導入（町 1/2 補助）

春小麦初冬まき栽培プロジェクトチーム設置

（生産組合・美深町・普及センター・J A）

平成 21 年	播種面積 (24 戸・98ha) 北海道麦チェーン地域モデル指定
平成 23 年	播種面積 (24 戸・131ha) 専用播種機 1 台導入 (町 1/2 補助)
平成 25 年	播種面積(38 戸・207ha) 専用播種機 1 台導入 (町 1/2 補助)
平成 28 年	10 月末降雪のため播種作業できず

初冬まき栽培の先進地である J A 管内下川町より技術の導入と生産組織の設立。行政支援をいただき専用播種機の導入により播種から施肥・技術講習会などを通して安定生産と品質向上が図れた。個人労力の軽減も出来たことから作付が伸びた。

3.地場産小麦の商品開発

美深町農畜産物等販売推進会議により平成 19 年産ハルユタカを江別製粉で製粉し美深産 100%ハルユタカとして町内の食堂・菓子店等にサンプルとして配布し試作品を作ってもらったことから商品開発が始まりました。

美深産ハルユタカによる商品開発

平成 21 年 2 月	江別製粉佐久間氏講師による栽培講習会 19 年産の美深産 100%ハルユタカの小麦粉を町内業者にサンプル配布・・・試作品の依頼
3 月	町内食堂でハルユタカからーめん (美深麺) 試食会
平成 21 年 4 月	ハルユタカ製パン技術講習会
平成 21 年 6 月	美深町麦チェーン推進協議会設立 会長：美深町春まき小麦初冬まき生産組合組合長 構成：美深町春まき小麦初冬まき生産組合 北はるか小麦生産振興会・J A 北はるか・商工会 美深町・農業振興センター・消費者協会・江別製粉 オブザーバー：普及センター・リクルート北海道じゃらん 北海道の麦チェーンモデル事業 (めん主体地域) 採択 美深産小麦「ハルユタカ」を使った新商品開発に本格着手
8 月	旭町ふれステ祭りにラーメン他の試食会

- 9月 ふるさと秋祭りに試作品の試食会（好評）
- 平成22年2月 HBCテレビ「あぐり王国北海道」
 ハルユタカ初冬まき栽培の取り組み
 ラーメン＜美深麺＞・美深牛肉まん・パンプキンクリーミーパスタ
- 3月 麦チェン北海道スプリングフェスタ
 （麦チェン成果発表会）
- 平成21年10月 美深麺・・・ハルユタカ100%生ラーメン
- 平成22年1月 美深牛肉まん・パンプキンクリーミーパスタ
- 平成22年4月 北はる香かりんとう
- 平成23年4月 ピウカボッチャ（ハルユタカ+南瓜（くりゆたか））タルト
 （観光協会と地元菓子店が開発）
- 7月 北はるかラーメン（乾麺）

地域農業と地域の活性化

春まき小麦の初冬まき栽培が普及拡大してきたことは生産者の意欲と生産システムの共同化による労力の軽減・栽培講習会等における生産技術の平準化で収量・品質の向上と安定が大きいと思われる。

また、自分たちが作付している農産物の小麦が小麦粉になり、身近な食品になり食卓に上がり食べられる。さらに、地元の商店や食堂で多くの方に食べてもらえて「おいしかった」と言っていたただけることに喜びを感じ・作ってよかったと思えることが日々の励みになる。

地域においても、地元にある小麦をさらに活用し次の商品を生み出す循環ができることができます。

小麦を中心に生産者・製粉業者・食品製造業者・消費者と多くの人がかかわり繋がりを持つことが次に動き出すエネルギーになり地域がまとまることにつながることであったと感じました。

農と食の新たな出会い

しもかわ

初冬まき栽培物語

ハルユタカが繋ぐ小さな町の大きな輪

上川農業改良普及センター名寄支所
下川町小麦ネットワーク

1 下川町農業と初冬まき栽培

<農業の概要>

下川町は北海道北部にあり、人口約4千人の町です。総面積644.2km²の90%が豊かな森林に囲まれ、古くから林業の町として知られています。

農業においては、酪農が農業粗生産額の7割を占めています。また、名寄川流域では稲作、畑作、野菜栽培が行われています。特に、近年は施設園芸が盛んで「さやえんどう」、「青ねぎ」、「トマト」などが栽培され全国に出荷されています。また、農産加工品として、町営工場で製造されているトマトジュース「ふるさとの元気」が有名です。



緑豊かな下川町

表1. 下川町の概要

項目	数値	備考
面積 (km ²)	644.2	
世帯数 (戸)	1,841	平成19年1月現在
人口 (人)	3,970	
農家戸数 (戸)	173	2005 農林業センサス
農業従事者数 (人)	411	

表2. 下川町の主要作物 (H18)

作物	作付面積 (ha)
水稲	81
小麦	179
アスパラガス	35
園芸作物	16
青刈りとうもろこし	88
牧草	2,840

<下川町の小麦栽培>

過去において、下川町の小麦栽培は連作障害や赤かび病の多発、穂発芽発生などにより、収量・品質とも低水準で、農家にとっては悩みの種でした。ところが、平成13年頃に一部の農家が取り組んだ「春まき小麦の初冬まき栽培」が成功すると状況は一変しました。農家の「初冬まき栽培」に対する生産意欲は一気に高まり、作付面積は急増して平成18年には130haとなりました。現在では下川町産小麦のほとんどが「初冬まき栽培」の春まき小麦です。

更に平成19年には初冬まき栽培の先進地である江別市の「江別麦の会」の協力を得て、栽培が難しく「幻の小麦」と言われる「ハルユタカ」の安定生産に成功しています。

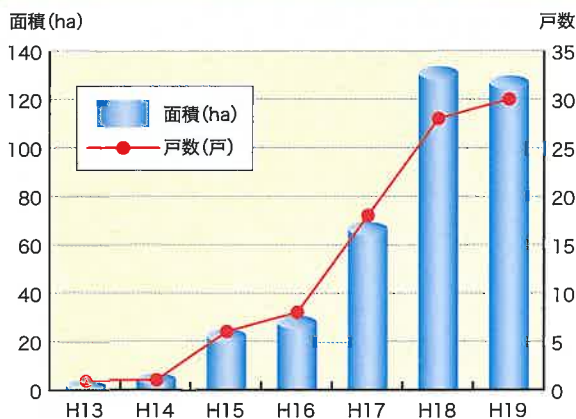


図1 初冬まき栽培の面積の推移

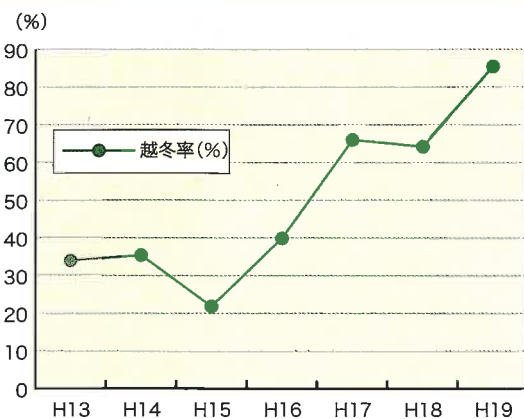


図2 初冬まき栽培の越冬率の推移

上川農業改良普及センター名寄支所は、農家や関係機関と一体となって「初冬まき栽培技術」の導入と技術の向上、及び「ハルユタカ」による地産地消の推進を積極的に支援しています。

2 雪を活用した「初冬まき栽培」とは？

(1) 小麦の栽培法

小麦の栽培は品種とは種時期によって次の3つに分類されますが、初冬まき栽培はその中の一つです。

栽培方法 (主要品種)		9月	10月	11月	積雪	4月	5月	6月	7月	8月
秋まき小麦 (ホクシン)		は種	出芽		越冬	起生		出穂		収穫
春まき小麦 (ハルユタカ ・春よ恋)	春まき栽培					は種	出芽		出穂	収穫
	初冬まき栽培			は種		出芽			出穂	収穫

(2) 初冬まき栽培の考え方

初冬まき栽培の基本

- 1 種を雪が積もる直前にまく
(早く播き過ぎると枯死する)
- ↓
- 2 雪の下で発芽する
- ↓
- 3 雪が融けると生長が始まる

春まき栽培との比較

- 1 生育期間が長くなる
- 2 病害虫の被害が少なくなる
- 3 倒れづらくなる
- 4 収穫時期が早くなる

農家のメリット

- 1 収量が増える
- 2 品質が良くなる
- 3 春先の農作業が軽減される

初冬まき栽培は、『春まき小麦の究極の早播き栽培』と言われていますが、冬に雪の少ない地帯では土壌凍結により小麦が枯死するため栽培できません。雪が小麦の芽を保温してくれるような多雪地帯だからこそできる栽培方法なのです。ジャンプ競技で全国的に有名な下川町ですが、初冬まき栽培はジャンプと並ぶ新たな雪の有効な活用法と言えます。

幻の小麦「ハルユタカ」

1985年に道立北見農業試験場で短稈、多収、良質を目標として育成された春まき小麦の品種です。グルテン含量が多く、国産パン用として優れた特性を持つため、多くの需要があります。また、パン以外にも中華めん、醤油醸造用などの用途があります。

ただし、春まき栽培では穂発芽や赤かび病に弱く、農家にとっては作りづらい品種であったため、需要は多いものの生産量確保が難しく「幻の小麦」と言われてきました。

しかし、平成11年頃に初冬まき栽培が技術的に確立し、ハルユタカの弱点を克服できるようになり、事情は一変。江別市ではいち早く初冬まき栽培を導入し「ハルユタカ」を地域ブランドとして位置づけて生産されてきました。そして、下川町でも初冬まき栽培の普及により、一度は栽培を断念した「ハルユタカ」が復活し下川町の地場産業と結びついて新たな特産品として育ちつつあります。



(3) 初冬まき栽培の実際

下川町で行われている初冬まき栽培の様子を紹介しましょう。

10月



サブソイラーで排水対策



プラウで耕起

土の乾き具合を見ながら、天気の良い日に畑の準備をします。

11月



ロータリで整地



種子の準備



専用機によるは種

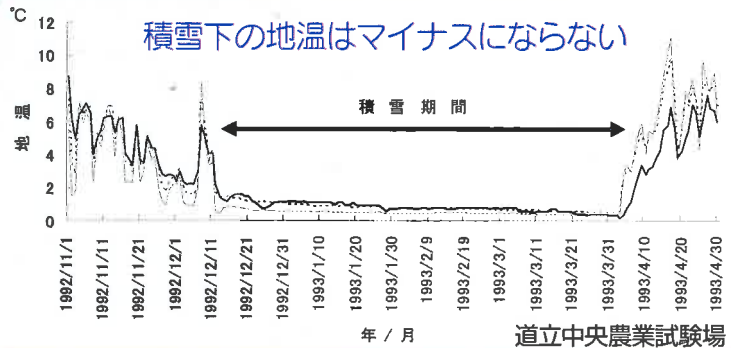
あまり土を細かくすると融雪後に土が締まって出芽できなくなるので粗めに整地します。

種子量は10a当たり20kgです。は種機は土壌条件が悪い時でもは種作業ができる初冬まき専用機を使います。

11月～4月



雪の下で越冬



雪の下で発芽したハルユタカ

は種後まもなく根雪を迎えますが、雪の下は氷点下になることはなく、小麦はゆっくり芽を出しながら、春を待ちます。

4月



融雪直後に顔を出した小麦の芽はすぐ紫色になります。生まれたての弱々しい赤ちゃんの状態です。農家は雪解けの土壤水分があるうちに肥料をやります。

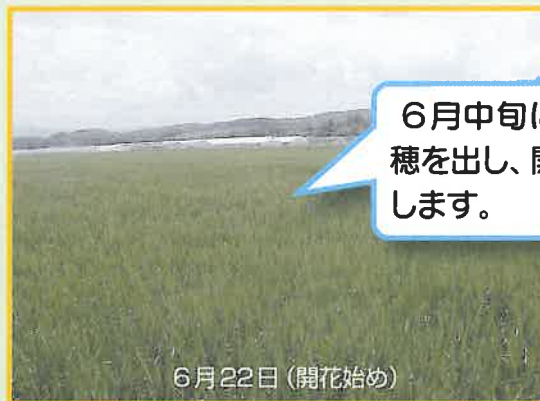
5月

春の陽差しを浴びて小麦は緑色となり、葉や茎の数を増やします。



6月

6月中旬には穂を出し、開花します。



7月

7月下旬に成熟し収穫を待つばかりとなります。



8月

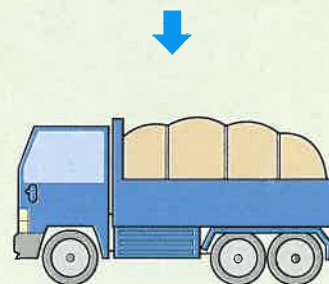
8月上旬に収穫します。



ハルユタカの製品



JAの施設で乾燥調製される

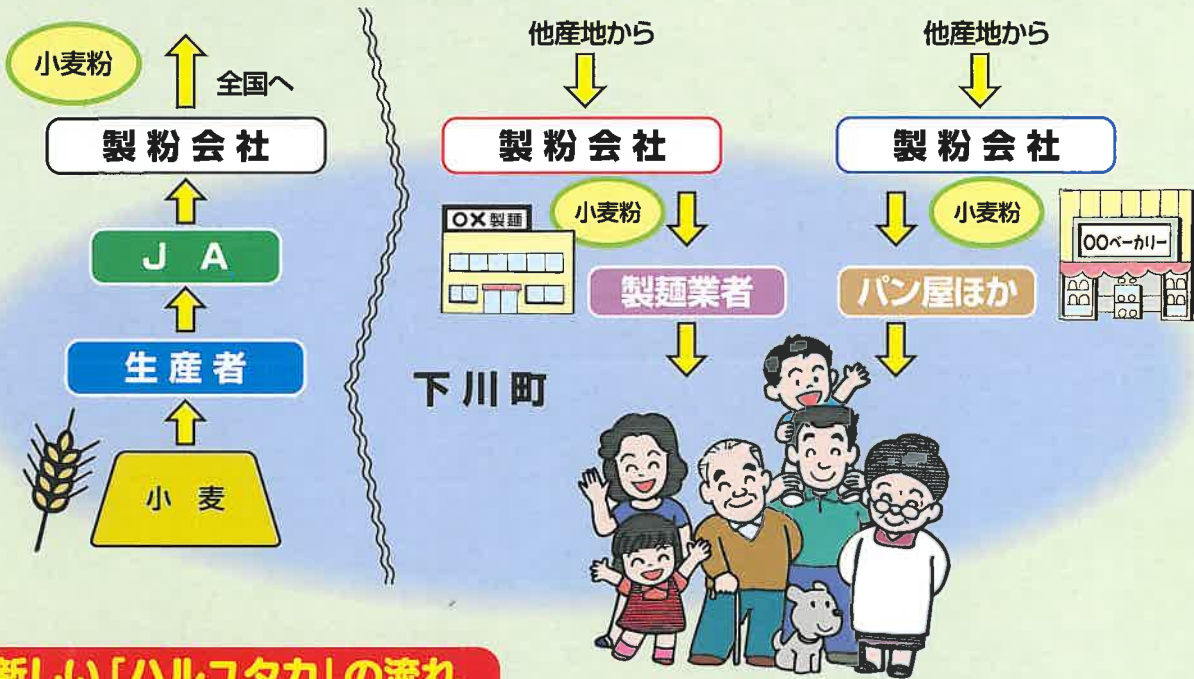


収穫した小麦は直ぐにJAへ搬送

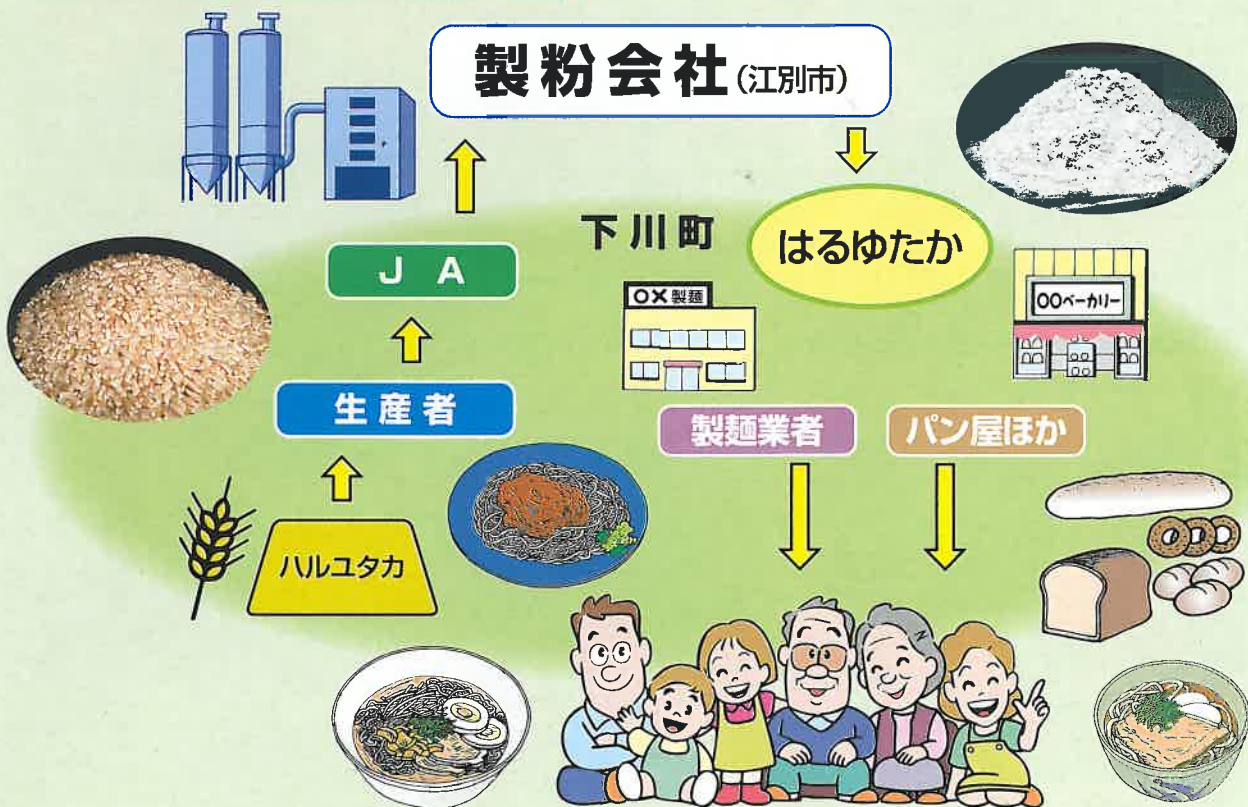
3 「ハルユタカ」から「はるゆたか」へ

下川町の農家の手で生産された春まき小麦「ハルユタカ」はJA（農協）で乾燥調製され、主に道内の製粉会社に搬送されます。そして「ハルユタカ」は製粉工場で製粉され小麦粉「はるゆたか」となって、全国に出荷されます。また、その一部は地産地消用として下川町に戻って地元の製麺業者やパン屋さんなどで加工されオリジナル商品として生まれ変わります。

これまでの小麦と小麦粉の流れ



新しい「ハルユタカ」の流れ



4 「下川産小麦100%の手延べうどん」とは？

昭和45年ころから農家の副業として始められた下川町の手延べ麺は北海道有数の産地となり、今では下川町の特産品として位置づけられています。現在は8戸とやや減少したものの、最近になって「北海道手延べの里製麺組合」を設立し、道産小麦粉のみを原料にして作った「奥蝦夷白雪」などを製品化するなど新しい取り組みを推進しています。そして、「ハルユタカ」が地元で安定的に生産できるようになったことを機に、更に一歩進んで、下川産小麦粉「はるゆたか」100%の手延べうどん「雪の華舞」が製品化されました。



雪の華舞

●手延べ麺の主要な製造工程



いたぎ



かけば



熟成



小引き



門干し



分け箸



乾燥



乾燥

5 「はるゆたか」から生まれた新メニュー

小麦粉「はるゆたか」を使った商品は手延べ素麺やうどんの他に町内のパン屋さんなどで加工販売されています。特色あるパン作りができてお客さんにも好評です。また、「はるゆたか」のうどんやピザは町内の飲食店のオリジナルメニューになっています。



cafe 美花夢 (びかーむ)



矢内菓子店



みなみ



アポロ



はるゆたかのパン



スコッキー



はるゆたかの
ベーグルと食パン



はるゆたかの手延べうどん



はるゆたかのピザ

6 下川に広がる小麦ネットワーク

初冬まき栽培技術の確立から生まれた「ハルユタカ」の安定生産は、地元手延べ麺業者やパン屋さん等を刺激し、新たな特産品を生み出しています。現在、クラスター推進部では「はるゆたか」の麦酢や麦焼酎などの新商品も開発中であり、「はるゆたか」の商品群は更に増える予定です。

道北の小さな町で芽生えたハルユタカによる地産地消は次第に大きな輪となって広がりつつあります。

下川町小麦ネットワーク

春小麦
初冬まき
生産組合

下川町

JA北はるか

クラスター
推進部

普及センター

地元
食品産業

消費者

広がるハルユタカの商品群



ハルユタカの
地ビール「萌芽」



万里長城ラーメン



雪の華舞



はるゆたかのピザ



はるゆたかのパン



はるゆたかの
ベーグルと食パン



はるゆたかの手延べうどん

スコッキー

この資料は北海道農政普及活動「C⇒V」プロジェクトの一環として作成したものです。

上川農業改良普及センター名寄支所

<URL> <http://www.agri.pref.hokkaido.jp/fukyu/nayoro>

美深町における麦チェーンの取り組みについて

1 はじめに

美深町では、平成18年初冬より本格的な春まき小麦初冬まき栽培が始まった。地元産の小麦粉ができたのをきっかけに地産地消・高付加価値化に対する意識が高まり、数多くの加工品が誕生した。今回は、きっかけとなる麦チェーン事業の取り組みを中心に紹介する。

2 地域の概要



図1 美深町の位置

美深町は、上川管内の北部にあり、名寄市の北側に位置する人口約5,000人のまちである。周囲を山に囲まれており、町の中央を天塩川が流れている。気象は、内陸型で夏は30℃を超え、冬はマイナス30℃を下回ることもあり、積雪はおよそ1m50cmにもなる豪雪地帯である。

主な産業は、農業と林業である。農家戸数194戸、耕地面積5,080ha、畜産（乳牛3,600頭、肉牛9,000頭）が主で、耕種作物は、水稻（もち216ha）、畑作（小麦125ha、馬鈴しょ103ha、豆類小豆他64ha、てんさい82ha）園芸（かぼ

ちゃ、アスパラガス、きぬさやえんどう、メロン、イチゴ、花き等）があり、内陸部で耕種作物の北限に位置するが、厳しい気象条件の中で、多種多様な農業が展開されている。

3 麦チェーン事業の取り組み

（1）麦チェーン事業とは

麦チェーン事業とは、正式名称を道産小麦転換推進事業と言う。目標は、北海道における製粉需要23万トンの内50%を道内産小麦に転換することであり、具体的な対策として①生産対策として、春まき小麦の生産拡大、秋まき小麦の品種置き換えによる生産拡大があり、②加工・販売・消費対策として、麦チェーンモデル地域の育成（麺主体・パン主体）、麦チェーン運動の全道への発信、麦チェーン協力店の登録等がある。

（2）麦チェーン事業に取り組む背景

平成21年2月に、美深産ハルユタカ100%の小麦粉が誕生したのをきっかけに、農畜産物



写真1 ハルユタカ製パン技術講習会 (H21. 4)

等販売推進会議で、地元の小麦粉を使った地産地消・高付加価値化を検討し始めた。販売推進会議では、地元の消費者を対象に製パン技術講習会を主催する等、初冬まき小麦ハルユタカを使った地域作りに対する意欲が高まっていた。その頃に北海道から麦チェーン事業公募の案内が来て、美深町が応募することになった。

審査の結果、美深町は、平成21年度に道産小麦転換推進事業内の麦チェーン加速プロジェクト推進事業「めん主体地域」として、モデル事業に採択された。同年6月に美深町麦チェーン推進協議会（以後：麦チェーン協議会）が設立された。

協議会の構成団体は、美深町春まき小麦初冬まき栽培生産組合、JA北はるか小麦生産振興会、JA北はるか農業協同組合、美深町商工会、美深町役場、美深町農業振興センター、美深消費者協会、江別製粉株式会社の8団体17名とし、会長は、地域の意見を反映させる意味から、美深町春まき小麦初冬まき栽培生産組合長が務めることにした。さらに、アドバイザーとして上川農業改良普及センター上川北部支所、アドバイザーとしてリクルート北海道じゃらん（地域振興課地域活性化チーム）も参加し、美深産小麦「ハルユタカ」を

使った新商品開発に取り組むことになる。

（3）美深町麦チェーン推進協議会の取り組み

平成21年度は、麦チェーン協議会で36回もの会議や試食会を行った。新商品の案として①ラーメン、②肉まん、③パスタ、④かりんとうが候補に挙がったが、小麦粉の加工・販売にあたり、様々な課題が出てきた。①地元製麺業者がないのにどう推進するか、②小麦粉以外の地場産品を活用できないか、③味・量・価格をどうするか等である。



写真2 美深町麦チェーン推進協議会会議
（日本農業新聞提供）

まず、①製麺業者については、以前からそば等の手打ち麺を提供している地元の食堂に製麺機を導入し、ラーメンの自家製麺が可能

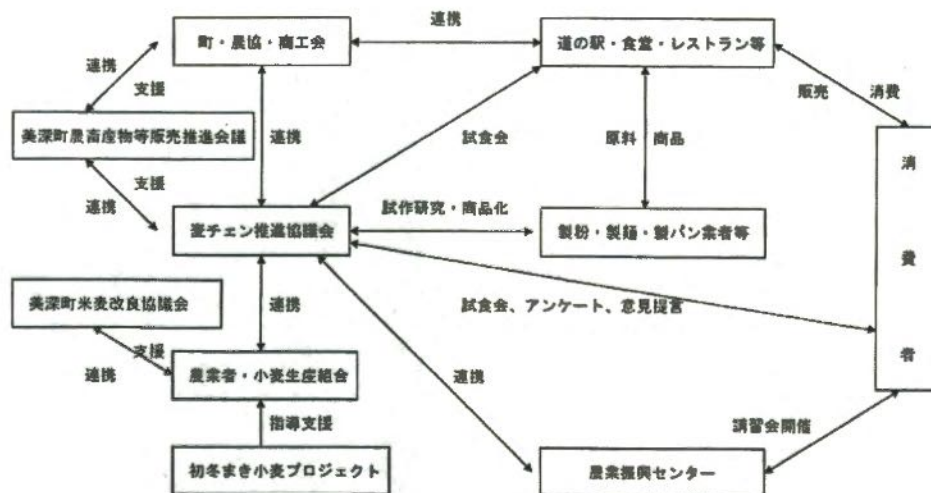


図2 美深町麦チェーン推進協議会組織と業務推進体制の流れ

表1 平成21年度 美深町麦チェーン推進協議会活動経過

項目	協議会	イベント出店・試食会	料理教室	試作打合等	合計
回数	6	10	4	16	36



写真3 びふかふるさと秋まつり美深麺試食会

になった。②地場産品の活用については、小麦粉を使った加工品を考えてから、地元の食材で小麦粉と組み合わせが可能な食材を選び出した。③味・量・価格については、ラーメンの商品化に先立って、美深町内で開催されるお祭りで試作したラーメンの試食を実施し、消費者にアンケート調査を行った。調査結果は、「美味しい」「売れると思う」等、地元の小麦粉に対する期待が数多く寄せられた。

商品のPR活動は、協議会でパンフレットやのぼりを用意し、町内外のイベントや麦チェーン商品を扱う店舗で美深産小麦ハルユタカを消費者に認識してもらった。



写真4 商品扱い店舗用のぼり

麦チェーンの取り組みは、各種メディアでも

取り上げられ、地元新聞に、イベントや試食会の様子が毎回掲載された他、北海道放送のテレビ番組「あぐり王国北海道」でも紹介されたことから、道内に「初冬まきハルユタカのまち美深」をPRするとともに、生産者の大きな励みにもつながっている。

北海道による麦チェーン事業は1年間で終了したが、事業終了後は、美深町単独の事業として今日まで継続している。

2 「初冬まき栽培」取り組みの背景について

(1) 試験栽培の開始

美深町での試験栽培は、隣町の下川町での成功を受けて、平成17年産から始まり、数戸の生産者で取り組まれていた。この頃の品種は「春よ恋」を用いている。当初、普及センターの支援を受けていたが、この頃、名寄支所に江別に精通した職員が異動してきて、今日の江別製粉と美深（JA北はるか）の初冬まき小麦がつながるきっかけを作ることになる。

(2) 生産組合の設立

平成19年10月には、「美深町春小麦初冬まき栽培生産組合」が設立され、作付面積49.7ha、12戸の生産者で「ハルユタカ」による、本格的な作付が始まっている。生産組合の特徴は、は種、施肥、収穫の共同作業、栽培講習会、現地視察を行い、栽培技術の高位平準化を図っている。

平成20～21年には、上川農業試験場、普及センター、役場、農協、生産者で構成される「初冬まき栽培プロジェクトチーム」により、栽培実態調査に基づいた、適正は種量や施肥量が設定され、安定確収に向けた栽培技術が確立されている。

収量は年々安定しており、平成21年には、

美深町平均で製品収量が401kg/10aとなり、過去最高の収量を記録した。新規の作付者も年々増えている。

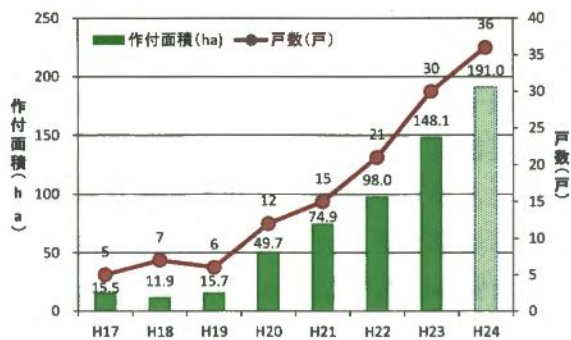


図3 初冬まき小麦の作付面積と戸数の推移 (美深町：平成17～24年)

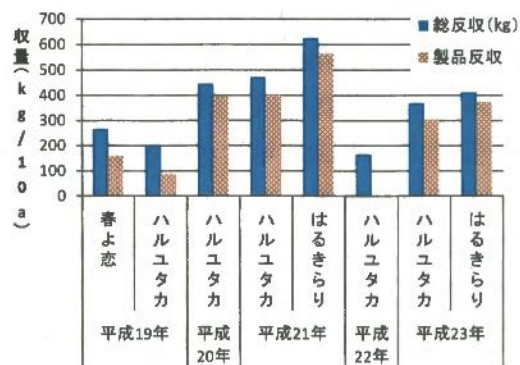


図4 初冬まき小麦収量実績 (美深町平成19～23年) ※平成22年は製品収量なし

「初冬まき栽培プロジェクトチーム」による調査終了後も、美深町、JA北はるか、普及センター上川北部支所、生産者で技術情報の提供に役立っている。



写真5 プロジェクトチームによる生育調査

4 麦チェンで誕生した商品について

(1) 麦チェン事業

北海道の麦チェン事業では、わずか1年間で4つの新商品が誕生している。継続した町の麦チェン事業でも新商品が作られている。

ア 美深^{びふかめん}麺 (平成21年10月)

麦チェン協議会設立後、最初の商品で、美深産ハルユタカを100%である。ややちぢれたつるつるとしたコシのある麺が特徴である。



写真6 美深麺 (生ラーメン)

イ 美深^{びふかぎゅうにく}牛肉まん (平成22年1月)

生地大美深産ハルユタカ、すき焼き風に味付けした美深産牛肉を具材にした、もちもちした生地とジューシーな具材が特徴である。



写真7 美深牛肉まん

ウ パンプキンクリーミーパスタ (平成22年1月)

美深産ハルユタカを用いた平めんタイプの「パスタ」(乾麺)と美深産かぼちゃのkok

のある「パスタソース」である。



写真8 パンプキンクリーミーパスタ

エ ^{きた}北はる香かりんとう (平成22年4月)

美深産ハルユタカとはちみつ、天然酵母を使用し、飽きの来ない甘さが特徴である。



写真9 北はる香かりんとう

オ ^{きた}北はるかラーメン (平成23年7月)

町の麦チェン事業による企画で、美深産ハルユタカを用いたコシのある麺が特徴である。



写真10 北はるかラーメン (乾麺)

(2) 麦チェン波及効果

ア ピウカボッチャ (平成23年4月)

これまでの麦チェン協議会の影響を受けて出てきた商品で、美深町観光協会と地元菓子店が主体となって作られた。美深産の小麦「ハルユタカ」とかぼちゃ「くりゆたか」を使用した細長い「タルト」です。名前は美深の語源となるアイヌ語ピウカ（石の多いところ）とかぼちゃを組み合わせつけてられ、人気商品となっている。



写真11 ピウカボッチャ (スティックタルト)

(3) 販売実績について

以上の商品は、何れも町内の道の駅やJR美深駅売店、菓子店で販売され、地元の住民のみならず、町外からの観光客にお土産として大好評である。

消費量の目標設定: 年間小麦15t			
原料(ハルユタカ)	15,000kg		1,320千円
製粉	10,500kg		3,150千円
ラーメン	1,240kg	10,800杯分	3,150千円
美深牛肉まん	650kg	18,000個分	4,500千円
パンプキンクリーミーパスタ	80kg	800食分	720千円
かりんとう	200kg	4,000袋分	1,520千円
一般家庭 (パン・ケーキなど)	6,600kg		3,300千円
商品開発	1,730kg		865千円
合計	10,500kg		17,385千円

図5 経済波及効果 (美深町麦チェン協議会)

販売実績は、好調で、計画当初の目標を達成し、約13倍の経済波及効果を創出している。

当初は、麦チェン協議会から製造費用を助成していたが、現在は、商品の定着・普及・推進を目指し、PR用のぼりやチラシ、ロゴ入りのパッケージ等に助成を行っている。小麦の価格が上昇し、販売価格の維持が難しくなってきたのが課題である。

5 成果があがった要因

(1) 初冬まき栽培について

美深町における麦チェン成功の要因として、初冬まき栽培の成功が挙げられる。専用は種機の導入により、ほ場条件が悪くても、は種が可能になったことや、農家と関係機関によってプロジェクトチームを立ち上げ、は種量や窒素施肥量、防除、収穫といった栽培技術を統一して実践していることが生産性の向上



写真12 共同収穫の様子

につながっている。さらに、共同作業により、は種機や収穫機械を所有していない生産者でも新規に取り組みやすいことが生産拡大につながっている。また、普及センターから生育状況に応じたFAX技術情報も生産者が安心して生産に取り組める要因の一つである。

(2) 加工・販売について

麦チェン事業開始前に農畜産物等販売推進会議が組織されていたが、小麦の商品化に対する気運が高まっていた時期で、好機を逃さず、事業に取り組むことができた。さらに美深町に初冬まき小麦を核にして専門分野のプロが集まった。江別製粉とのつながりがなけ

れば、初冬まき栽培によるハルユタカの生産拡大や麦チェン商品の製造を委託する各種製造メーカーにつながらなかった。人と人とのつながりが一番重要である。

そして、何より、生産・加工・販売・支援する人の「美深を初冬まき小麦で盛り上げよう!」「美深の特産品を作りたい!」という思いが強かったと思います。

6 普及センターに求めるもの

普及員は、生産技術の専門家である。生産現場における課題を把握し、生産性向上に向けた技術指導に取り組んで原材料の安定供給に努めて欲しい。麦チェン協議会の一員として、幅広い情報提供をしてもらい、人と人がつながるきっかけづくり、それぞれの立場で専門分野を生かした仕組みづくりに期待する。消費者の視線に立った助言も願いたい。

7 今後の展開について

(1) 美深町の麦チェン事業について

美深町における麦チェンは、今回の取り組みで終了ではなく、今後も美深町麦チェン推進協議会の活動は継続し、現在ある商品の販売を伸ばして町のPRにつなげていきたい。

美深町観光協会では、地元の食材を生かした新たな商品開発を企画している。次にどんな商品が出るか期待していただきたい。

初冬まき栽培プロジェクトも継続して、目標である7俵どりを目指している。

春まき小麦初冬まき栽培を通じて美深町全体の活性化につながることを願っている。

<参考文献>

農林水産省「2010年農林業センサス」
上川農業改良普及センター名寄支所「しもかわ初冬まき栽培物語」
北海道普及学会「農業普及研究第24号」
美深町麦チェン推進協議会「麦チェンマニュアル」

地産地消推進に弾み



美深旭町 ふれステ祭 ハルユタカ商品試食など

【美深】美深の旭町

商店会（池野健太郎会
長、加盟十店舗）主催

の「第四回ふれステ祭

が、一日午前十一時か

ら旭町ふれあいステ

ーション（大通北一）

で開かれ、美深産小麦

「ハルユタカ」の商品

試食会などでにぎわい

を見た。

同祭は、多目的ホー

ルの利用促進、商店街

の活性化とともに、地

産産物小売のラーメン、ハ

ルを味わう来場者たち

場産品の消費拡大を目

的として、十八年から

毎年開催している。

会場では、北海道の

「麦チエンモデル推進

事業」に採択されてい

る美深町麦チエン推進

協議会（戸梶昇会長）

が、美深産小麦「ハル

ユタカ」の商品開発試

作品試食コーナーを設

置。パン（バターロー

ル、食パン、豆パン）、

ラーメン（つけめん）

の試食品を用意すると

ともに、うどんや地ビ

ールをPR販売した。

試食会は初の試みと

いうこともあり、コー

ナーには長い行列。訪

れた人は、試食品をじ

つくりと味わいながら

地元産小麦のおいしさ

を実感。商品を買いた

める人の姿も見られ

た。アンケートでは食

感などが好評で、地産

地消推進に弾みを付け

た。

また、「平成の名水

百選」に認定されてい

る「仁字布の冷水」試

飲コーナーも用意。地

元農家グループや事業

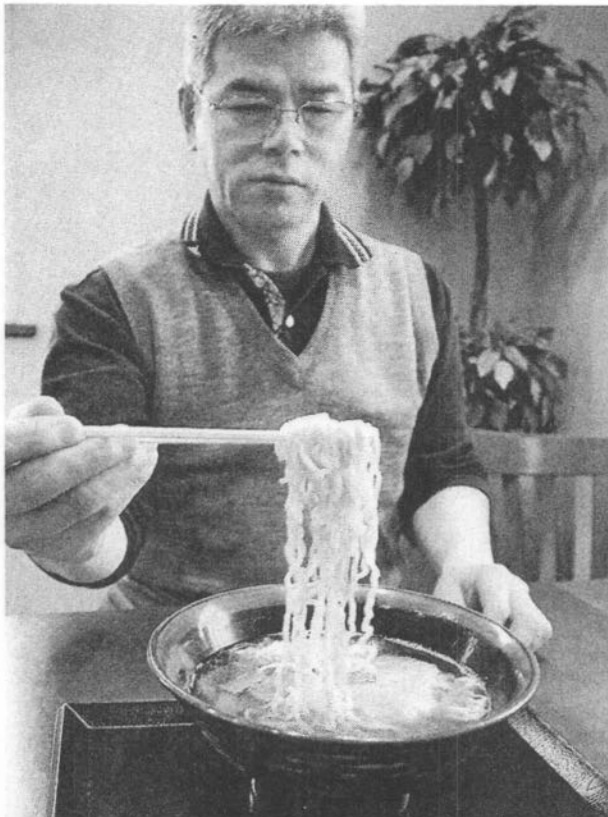
所などが野菜、もち製

品、チーズ、トマトジ

ュースなどを販売し

た。午後からは野菜な
どが当たるビンゴゲー
ムも催され、盛り上げ
りを見せていた。

道産で豊かな食卓



美深町の「麦チェン」商品第 1 弾の「美深麺」を使ったラーメンと、むつみ食堂の中西さん（美深町で）

道が 2009 年度から新たに始めた「麦チェン」は、道内で小麦製品に使われる輸入小麦を道産に置き替えることが狙いだ。初年度は、輸入麦の値下がりや道産小麦の天候不順による減収など逆風が重なったが、地域での取り組みは着実に広がっている。

各地で新商品続々 強力系品種の増産が鍵

64社のうち約半数の30社以上が取り組み、商品数は100程度に上る。江別市では地元JAや製粉・製麺会社などが連携し、2004年に「江別小麦めん」を発売。地域活性化に結びつけている。

一方で「麦チェン」には、パンやラーメン用に需要が見込める強力系品種の栽培拡大など解決すべき課題も多い。道は農業団体と道内の製粉、製麺、製菓などの各団体と立ち上げた「麦チェンネットワーク会議」で、安定的な生産体制構築などを検討している。

各地の「麦チェン」に詳しい江別製粉の佐久間良博常務は「小麦はいろいろなものや人をつなぐ力を持っている。小麦には無限の可能性があると強調する。」

タカ」の特徴が生きる。開発を担当した同店の店主、中西忠幸さん（51）は「地元産小麦で作る麺に、お客さんの関心は高い」と手応えを感じている。

地元での利用拡大は生産意欲も刺激。同町の初冬まき「ハルユタカ」の10年産作付面積は前年比約4割増の1077畝に拡大、生産者は9戸増え24戸になった。JA北はるか管農販売課の渡辺幸一課長は「麦チェンは間違いなく生産者の励みになっていく」と話す。

同じ道のモデル事業に取り組み帯広市では、帯広農業高校と地元企業が連携して、生地の小麦やチーズなどに地元産を豊富に使った「十勝ピザ」の開発が進む。早ければ今年のお中元商品として登場する見通しだ。

実は「麦チェン」の言葉が生まれる前から、道内では地域や団体による道産小麦の利用拡大活動が続いてきた。北海道製麺協同組合はホクレンと共同で、道産小麦を使った麺の統一ブランド「おまち道産」を展開。1998年10月に発売し、現在、組合に加入する

関係者の連携強化を

道が麦チェーンでフェスタ



さまざまな麦チェーン商品が並んだ「麦チェーン北海道スプリングフェスタ」の交流会（11日、札幌市で）

商品開発の成果披露 地域に波及効果

道は11日、札幌市で道の麦チェーン事業の成果発表と関係者の交流会を兼ねた「麦チェーン北海道スプリングフェスタ」を開いた。道のモデル事業に採択された上川管内美深町と帯広市が商品開発の成果などを発表。JAや製粉メーカー、小売業者などさまざまな業種から200人が参加。発表者からは生産者と流通、加工業者、消費者らが連携を強化し、継続的に活動することの重要性を指摘する声相次いだ。

美深町は地元産の「ハルユタカ」を使い、ラーメン、パスタ、中華まんを商品化した経過などをJA北はるかの渡辺幸一営農販売課長が報告した。中華まんの「美深牛肉まん」は道の駅で販売し、週末は1日100個も売れる人気商品。小麦の原価と肉まんの販売価格から、渡辺課長は「約57倍の経済波及効果が期待できる」と話した。注目の高まりが生産者への刺激にもなり、美深町の2010年産初春まき「ハルユタカ」の作付面積は前年より34％増の108畝となった。帯広市はヒザ生地に十勝産小麦を100％使用

し、チーズや豚肉などの具材もすべて十勝産の「十勝ヒザ」を商品化した。帯広農業高校と連携した開発を行ったり、連動してラーメンや菓子など民間独自の商品開発が始まるなど、取り組みに広がりが見られている。帯広市産業連携室の田口賢祐主任補は「さまざまな機関、団体とのネットワークをつくるのが大事だ」と述べた。帯広市のベーカリー、満寿屋商店の杉山雅則社長は基調講演で、道産小麦を使用したパン作りの背景には「農業関係者、お客さん、加工業者が強い思いでつながった麦チェーンがある」と、連携の力を強調した。交流会には美深町、帯広市の商品をはじめ、製麺（せいめん）業者やパンメーカーの麦チェーン商品が並んだ。出席者は試食や情報交換をして、麦

チェーン拡大へのヒントを探っていた。

道産小麦を

たべよう

美深産小麦
ハルユタカ

Haruyutaka

お問い合わせ
美深町観光協会
〒098-2238 北海道中川郡美深町字開運町 交通ターミナル内
Tel. 01656-9-2470 / Fax. 01656-9-2472
<http://www.bifuka-kankou.com>

美深町麦チエン推進協議会事務局
〒098-2252 北海道中川郡美深町字西町 18 番地 美深町役場内
Tel. 01656-2-1641 Fax. 01656-2-3331



日本最北の生産地で育てた
道産小麦「美深産ハルユタカ」。
ほかにない食感を
味わってみませんか？

美深町は、稲作の内陸の北限地域でもあり、
春小麦初冬まき栽培「ハルユタカ」の
日本最北の生産地域でもあります。
そんな中、平成19年、農家自らが生産組合を設立。
春小麦の初冬まき栽培技術の本格導入により
輪作維持、小麦の安定生産、安定供給を目指し、
取り組みを開始しました。
高品質、安全安心な小麦、
私たちが育てた「ハルユタカ」の美味しさを、
ぜひお試しください。



育てる人も、つくる人も、
食べる人も、
みんなが笑顔になれる
「麦チエン」へ。



道では平成21年度から、生産・流通・加工・消費に
至るすべての関係者が一体となって、輸入小麦から道
産小麦への利用転換を図る「麦チエン」に取り組んでい
ます。麦チエンは地元の農家や企業の応援につながる
だけでなく、地産地消による輸送時の二酸化炭素排出
削減にも効果が期待でき、地域と地球にやさしい取り
組みなのです。

Mamechishiki

小麦粉の
豆知識

強力粉(きょうりきこ)はタンパク質の割合が12%以上のもので、パン・中華麺・学校給食で出てくるソフト麺等に使われる他、国産の一部乾燥パスタは粗挽きの強力粉を用いて作られます。現在は主にアメリカ・カナダ産の硬質小麦を使用しています。焼くと硬い仕上がりになるので洋菓子には向きません。

強力粉

特 徴
用 途
道産小麦の品種
(播種時期)

タンパク質の量:多い(一等粉の場合10.5%以上) グルテンの質:強い
豊かなふくらみを求めるパン、強めのコシを求める種類など、このほかバスタ、餃子の皮など
春よ恋(春麦)、キタノカオリ(秋麦)、ゆめちから(秋麦)、ハルユタカ(春麦・初冬麦)、はるきり(春麦・初冬麦)

中力粉

特 徴
用 途
道産小麦の品種
(播種時期)

タンパク質の量:中間(一等粉の場合8.5~10.5%未満) グルテンの質:中間
うどんの程よいコシを求める日本種、お好み焼き、たこ焼きなど
ホクシン(秋麦)、きたほなみ(秋麦)、ホクリコムギ(秋麦)

薄力粉

特 徴
用 途

タンパク質の量:少ない(8.5%未満) グルテンの質:弱い
コシや粘り、ふくらみなどがあまり必要のない菓子、天ぷらなど

醸造用

用 途
道産小麦の品種
(播種時期)

醤油など
タクネコムギ(秋麦)

美深町について

北海道の北部に位置し、旭川から稚内を結ぶJR北海道宗谷線と国道40号線のほぼ中間地点にあります。町内の中央を南北に流れる国内第4の長流「天塩川」の川沿いに拓けた農林業のまちです。内陸の気候で、気温は盆地特有の寒暖差があります。夏は最高気温が30度を超えることがあり、冬は氷点下30度の最低気温を記録することもあります。年間の温度差が60度以上もあり、さらに降雪量も多く厳しい自然条件にあります。しかし、春には桜が咲き乱れ、夏には真っ青な空と緑の山々が大きな自然を感じさせてくれます。秋はその山々の木々が紅葉に染まり、冬は一変してなにもかも覆い尽くす白銀の世界に変わり、四季の息吹を体感することの出来る自然環境にあります。



ひなが松山温泉 北海道産 天塩川

ピウカ・ポッチャ

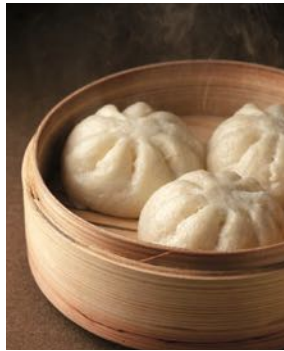
美深町・美深町観光協会との共同開発。女性が手に取りたくなるお洒落なパッケージ。名前はアイヌ語の美深「ピウカ」とカボチャをかけて「ピウカ・ポッチャ」。カボチャの甘さやブルーベリーの甘酸っぱさ、サクサクのタルト生地と、色々な食感が楽しい手作りスイーツです。

製造 菓子司 すぎむら 〒098-2220中川郡美深町大通北4丁目2番地
内容量 1個50g×6個
価格 950円(1本155円)
取扱店 菓子司 すぎむら、道の駅びふか「双子座館」、
交通ターミナル売店「びーず」
かぜる交流ステーション



味わいユタカ、ハルユタカ。

美深産「ハルユタカ」を使った、美味しい仲間たち。
道の駅びふか「双子座館」ほか、各取扱店にてお求めください。



美深牛肉まん

生地には美深産「ハルユタカ」を100%使用し、他の小麦にはない「もちもち」の弾力を感じることができます。また、食材にはブランド牛「美深牛」を使用し、すき焼き風に甘辛く味付けしたものをたっぷり使用しています。地元生産の牛肉と小麦粉でできた「美深牛肉まん」は初めての食感と味で、高級感があり親しみのある肉まんに仕上がっています。道の駅びふかの美深町産展示館「双子座館」で限定販売しています。

製造 株式会社 中華礼儀
内容量 1個100g
価格 450円(道の駅350円)
取扱店 道の駅びふか「双子座館」

シラカボ

ミネラルなどの栄養成分が豊富に含まれた1年のうち1ヶ月だけしか採れない貴重な「白樺樹液」、豊かな味わいと香ばしいかおりが人気の「ハルユタカ」、日本一の昼夜の寒暖差によって引き出された甘みが人気のカボチャ「クリユタカ」を原料に使いました。

製造 菓子司 花月堂 〒098-2232
中川郡美深町東2条南1丁目3番地
内容量 1箱7枚入り
価格 1箱1,030円(1枚133円)
取扱店 菓子司 花月堂、道の駅びふか「双子座館」、
交通ターミナル売店「びーず」
かぜる交流ステーション



北はる香かりんとう(黒糖味・蜂蜜味)

旭川市の老舗かりんとう専門店「北かり」三葉製菓さんの熟練の技を活かして造ったハルユタカかりんとうです。黒糖味、蜂蜜味ともに、純野生酵母「白神こだま酵母」を使用しました。美深産小麦「ハルユタカ」との相性がよく、ふんわりと発酵した生地はきめ細やかで、歯ざわりサクサク、食べ飽きしない優しい甘みに仕上げた、高級感あふれるひと口かりんとうです。蜂蜜味は、美深産の天然蜂蜜「百花蜜」(びふか伊藤養蜂園)を使用。あっさりとした甘さの新タイプのかりんとうです。

製造 北かり三葉製菓(株)
内容量 1袋65g
価格 1袋260円/ギフトケース入り(黒糖味・蜂蜜味)1箱560円
取扱店 道の駅びふか「双子座館」、交通ターミナル売店「びーず」、川岡菓子店、
かぜる交流ステーション、トロッコ王国(開園期間)

北はるかラーメン(醤油味)

美深産小麦「ハルユタカ」100%使用のラーメン。コシがあり、もちもちとした食感はスープに程よからみ、小麦の風味と旨味が口いっぱい広がります。

製造 旭川製麺(株)
内容量 132g(麺80g×1袋、スープ52g×1袋)
価格 1袋210円
取扱店 道の駅びふか「双子座館」、交通ターミナル売店「びーず」、
Aコープ首威子府店、かぜる交流ステーション



ハルユタカ

美深町産小麦ハルユタカ100%の強力粉です。もちもち、プリプリの食感が特徴で、パンや麺、餃子の皮などの原料に最適です。日本最北のハルユタカの生産地が、初冬まき栽培技術を導入してつくりあげた貴重なハルユタカ小麦粉です。町内限定発売。是非お試しください。

製造 江別製粉株式会社
内容量 1kg
価格 1kg/パック650円(町民還元価格500円)
取扱店 JA北はるか資料店舗(通販可)、
道の駅びふか「双子座館」、
交通ターミナル売店「びーず」、丸二殖産商会(通販可)

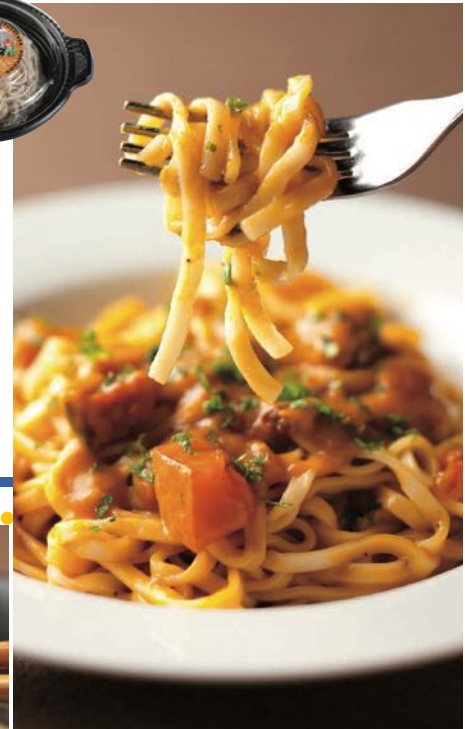
※原料事情により、販売休止となる場合がございますので、ご了承ください。



北はる香パスタ

希少価値の高い美深産小麦ハルユタカ100%の平麺パスタです。もちもち感が強く、生パスタに近い食感はクリーム系のソースと相性抜群です。小麦の風味と味わいをお楽しみ下さい。

製造 株式会社 サッポロ麺匠
内容量 1玉90g
価格 1玉215円
取扱店 道の駅びふか「双子座館」、
交通ターミナル売店「びーず」
提供店 道の駅びふか「レストハウスあうる」



美深麺

むつみ食堂オーナーの中西忠幸さんが平成21年2月に美深産「ハルユタカ」の特徴に魅せられて、ラーメンの種の開発に挑戦。同年8月に試作第1号を町内のイベントで参加者に試食してもらい、さらに同年9月の秋祭りに試作第2号を、さらに試行錯誤を重ね「ハルユタカ」の特徴を活かした、中太やちぢれ麺で「しこしこ」と「もちもち」感を兼ね備えたラーメンが誕生しました。

製造 むつみ食堂
〒098-2230 中川郡美深町大通り南4丁目
内容量 1玉120g
価格 1玉75円
1袋2玉入り150円、1袋4玉入り300円
取扱店 むつみ食堂



●各取扱店一覧

道の駅びふか「双子座館」	01656-2-1000	菓子司花月堂
道の駅びふか「レストハウスあうる」	01656-2-3080	菓子司花月堂
むつみ食堂	01656-2-1271	
交通ターミナル売店「びーず」	01656-9-2470	
かぜる交流ステーション	01656-2-2351	
JA北はるか資料店舗	01656-2-4130	
Aコープ首威子府店	01656-5-3443	
菓子司 花月堂	01656-2-1583	
川岡菓子店	01656-2-1158	
菓子司 すぎむら	01656-2-1462	
丸二殖産商会	01656-2-1781	

V. 2017 年度 道北の地域振興を考える研究会 セミナー

テーマ「北海道北部地域の交通体系を考える」

- (1) 冒頭挨拶 清水池 義治（道北の地域振興を考える研究会 会長）
- (2) 第1報告 小田 清（北海学園大学名誉教授、北海道の鉄道の再生と地域の発展を目指す全道連絡会）
北海道の鉄路再生と地域発展をめざして
- (3) 第2報告 斉藤 吉広（稚内北星学園大学学長、道北の地域振興を考える研究会副会長）
宗谷地域研究所の鉄路プロジェクト
- (4) 第3報告 高山 博幸（国土交通省北海道開発局旭川開発建設部道路計画課長）
北海道における高規格幹線道路整備によるストック効果事例

期 日 2017（平成29）年11月18日

場 所 稚内北星学園大学

主 催 道北の地域振興を考える研究会

共 催 稚内北星学園大学宗谷地域研究所

名寄市立大学コミュニティケア教育研究センター

（1）冒頭挨拶

司会：清水池 義治（道北の地域振興を考える研究会会長、北海道大学大学院農学研究院 講師）

ただ今より2017年度、道北の地域振興を考える研究会、セミナーを始めます。

まず皆さま、今日はお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。私は北海道大学の清水池と申します。本日の主催団体の、道北の地域振興を考える研究会の会長を務めております。本研究会の会長は、長らく北海道大学名誉教授の神沼先生がお務めでしたが、今年の5月から私が務めさせていただいております。今後ともよろしく願いいたします。

本日は、皆さん、このような悪天候の中お越しいただきまして、誠にありがとうございます。開会に先立ちまして、私から少しご挨拶をさせていただきます。本研究会は1997年から活動を始めておりまして、20年が経過した研究会でございます。中身といたしましては、北海道北部地域を対象にしまして、地域振興に関するさまざまなテーマを取り上げて、この間、活動してまいりました。おおむね毎年3月に名寄で講演会、秋ぐらいにセミナーという形でこれまで活動をしてきました。実に多様なテーマをこの間、取り上げてきて、非常に多くの方々にご報告していただきました。実は2014年の11

月に、まさにここ、全く同じ会場でセミナーをさせていただきました。3年ぶりの稚内での開催になります。よくご覧になっていただければ分かりますが、道北と謳っている研究会なんですけども、実は宗谷地域に会員がいなかったということもあって、長年、宗谷地域のことを直接取り上げる機会ずっとございませんでした。しかし、2014年から、稚内北星学園大学の先生方にも会員になっていただきまして、宗谷地域での開催、あるいは宗谷地域を対象にしたテーマを取り上げるようになりまして、名実ともに道北の地域振興を考える研究会になったと思います。

本日のセミナーのテーマは、昨年の研究会セミナー、工藤裕之さんに宗谷本線のテーマでご講演いただいたんで、それに引き続きましてということで、北海道北部の交通体系に関するテーマを今年度、再び設定させていただきました。皆さんご存じのように、昨年の11月にJR北海道から、石北本線・日高線・宗谷本線・釧網線などの道内の10路線、13区画を対象に、JR単独では維持困難ということで、廃止やバス転換、あるいは上下分離方式などを行うということで、自治体などの協議を開始するということが始まり、非常に大きな影響を及ぼしております。特にこの北海道北部地域では、名寄-稚内間の宗谷北線がその対象になっております。言うまでもありませんが、特に北海道北部のように非常に面積が広大で、かつ、人口希薄な地域で、こういった公共交通路線の存在は非常に大きなものがあります。よって、その存廃あるいは運営の仕方が変わることは、地域社会にとって大きな意味があると考えます。私も、今は札幌にいますが、7年ほど名寄市で生活した経験もありまして、農村部の交通手段というのはやっぱりさまざまな交通手段が並行して存在していることが、非常に大きな意味があると実感したところです。特に、今日もJR問題が中心なんですけど、それに関わらず、高規格幹線道路の問題も取り上げ、北海道北部地域の交通体系を考えるという比較的大きなテーマで、本日のセミナーを行わせていただきたいと思います。

本セミナーは、稚内北星学園大学宗谷研究所ならびに名寄市立大学コミュニティケア教育研究センターとの共催で行われます。開催に向けてさまざまなご協力をいただきまして、感謝申し上げます。特に稚内北星学園大学の皆さま、さまざまな準備あるいは広報をしていただいたと思います。感謝申し上げます。あと、本事業は、石狩川振興財団、北海道開発技術センター、北海道河川財団からのご支援も受けて開催されております。合わせて御礼申し上げます。

本日は3報告、予定しております。まずはこの間のJR北海道の問題に関して、総括的な報告になりますけれども、北海学園大学名誉教授の小田先生にご報告いただきます。第2報告として稚内北星学園大学の斉藤会員から宗谷地域研究所の鉄道プロジェクトについて、第3報告としまして、北海道開発局の旭川開発建設部の高山会員から、高規格幹線道路整備によるストック効果事例ということで報告させていただきます。おおむね3報告で2時間程度を予定しております。残りの1時間弱で質疑応答を予定しておりますので、フロアの皆さん、積極的にご発言、コメントいただければと思います。それではすいません、ちょっと長くなってしまいましたが、開会に当たってのご挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしく願いいたします。

(2) 第1報告 北海道の鉄道再生と地域発展をめざして

—持続可能な地域づくりに不可欠な鉄道の再生—

小田 清 (北海学園大学名誉教授、北海道の鉄道の再生と地域の発展を
目指す全道連絡会)

1. はじめに～自己紹介を兼ねて

ご紹介いただきました北海学園大学名誉教授の小田(こだ)です。実は、昨夕、私ども主催の講演会が札幌でありまして、夜、講演会の講師と懇談会をすることになっておりました。それに参加すると、おそらく、今朝一番の特急には間に合わなくなると思い、飛行機にしました。新千歳空港まで出向きましたが、残念ながら稚内空港が悪天候で欠航ということになりました。本来、皆さんの顔を直接伺いながらお話をするのが当然なのですが、このような電話報告という状況になりましたことを深くお詫び申し上げます。と同時に、これほどJRが大事で安定的な乗り物だということをあらためて実感したことはありません。頑張っって早起きし、乗れば良かったと反省しております。やはり交通はエネルギー問題と同じように、多様な手段を組み合わせるはじめて成り立つというふうに思いました。したがって、ますます北海道のJRは残していかなければという感を強くしました。

私の自己紹介ですが、北海道新聞10月29日の記事に、10月28日に開かれた「北海道の鉄道の再生と地域の発展をめざす全道連絡会」結成大会を紹介したものがああります。現在、私は北の鉄道を再生するために、幾人かの研究者と全道各地の鉄道を守る会の人たちと協力して、なんとか北海道のJRを含めた鉄道をすべて残していこうと。そのためにはどのような方策を実行したら良いのかということで、少しでもお役に立てればと思っって、存続を願う皆さんと「全道連絡会」を立ち上げました。結成大会には全道各地から多様な人が参加し、今後の方針を話し合いました。

その冒頭に日高管内の新ひだか町長・酒井芳秀さんに講演をいただきました。2016年11月18日にJR北海道が発表した「単独での維持困難路線」は10路線、13区間(全路線の約50%)ですが、それ以前に「日高本線」は廃止・バス転換等を前提に、JR北海道は沿線自治体に協議を持ちかけていたのです。実は、日高本線は2年前に低気圧による高潮によって線路下の土砂が流出、レールは宙づり状態になったのです。これを修復するには30億円ぐらいかかるということでした。その後の相次ぐ台風によって被害が拡大し、復旧には100億円ぐらいかかることとされました。しかし、JR北海道は線路が宙づりになった2年前から、復旧工事を一切することなしに無しに放置してきたのです。したがって、最初から廃止・バス転換等を目論んで来たこととなります。日高本線は「維持困難路線」の典型的な廃止の見本で、何もしないことで存続を諦めさせようとしていたのです。

しかし、沿線7町は一致団結して、廃線のトップランナーには絶対にならないとして、JR北海道の廃線協議要請には耳を貸さなかったのです。日高本線の復旧・存続の先頭に立っって頑張ってきたのが新ひだか町の酒井町長です。結成大会でのお話しでは、鉄道は全国につながっている

から役割を果たせる。いったん乗車したならば、日高から鹿児島まで行けるのが鉄道で、その役割は他の交通機関にはないものだということを強調していました。全部につながっていることが大事で、つながっていないと鉄道の役割は果たせないと。その様な存続の動きを支援するのが「鉄道再生連絡会」です。

2. 維持困難路線の公表と世論調査

J R北海道が昨年11月18日に発表した単独維持困難線区は、実に北海道J Rの50%に当たる路線で、このままでは運営をやっていけないということでした。今日でちょうど1年が経ちます。この単独維持困難線区が発表された後の今年3月に、北海道新聞が行った世論調査（スライド②）があります。これによると、道民の82%は国が何らかの形で資金を援助すべきだと。その中身は、道や市町村が存続を求める路線に資金援助が50%、全線維持のために資金援助すべきが32%です。いわば、国がなんとかすべきと、道民の82%が思っているという調査結果です。残りの6%が高速道路整備に力を入れる、7%が国に責任なく、援助の必要なしということで、赤字路線は廃止してもいいという考え方です。

その後、J R北海道は維持困難路線について、各線区別に相談しようとしたのですが、沿線自治体・住民にとって鉄道が無くなるということは寝耳に水の話です。また、これまでのJ R北海道の利用者サービスは、ダイヤなどで住民の意思とはかけ離れて使いづらくなっている。特に、札幌北部から新十津川までを走っている札沼線では、石狩当別から新十津川間は1日に1往復しかない。それも午前中に1往復のみで、全国で一番終電が早い線路として注目を集めるという、笑えない話もある。それぐらい利用しづらくしておいて、「利用者が少ない、利用率が低いので廃止対象にしたい、バス転換だ」と。ダイヤ改正によって意図的に「廃止対象」をつくり出したと勘ぐられても仕方のないダイヤ改悪です。

これと似たようなダイヤ改悪は沢山ある。そんな状況だから、多くの地域ではJ R北海道に対して不信感がある。このため、J R北海道が地域協議を申し込んでも、自治体との相談はほとんど成立していない。維持困難路線（スライド③）を見て頂きたい。黒い線路は今後も残していきたい、それ以外の黄、緑、赤、それから紫の線路は、今後相談をして、どうするか決めていくということです。特に、経営効率が悪い、あるいは営業損失が大きいのは赤で書いてある路線です。留萌線、札沼線の北海道医療大学～新十津川間、台風災害で休止している富良野～新得間、それに加えて自然災害で線路が宙づりになっている日高線などが、非常に存続が困難な路線とされている。

それからもう一つ問題になっているのは、今回の「維持困難路線」には出ていないが、小樽から長万部に至る紫の線路で、函館本線の山線といわれている箇所です。各駅停車で生活密着型の路線です。この線路は新幹線が札幌まで延伸した時の並行在来線で、将来的にJ Rから経営分離するとされています。この路線はJ Rを走らせない。走らせたいのならば、第三セクターとか他の方法でどうぞといっている路線です。ここも場合によっては廃線になる危険性がある。そういう線路として、現在、沿線住民は反対運動を起している。赤い線路、あるいは黄色い線路は効

率が悪く、バス転換などへ誘導しようとしていますが、線路はつながっていることが大事なのです。例えば、2000年3月末に有珠山が噴火した時、本州に至る大動脈である苫小牧から長万部に至る室蘭本線が運行不能になった。その時、重要な迂回路として利用されたのが、小樽から長万部に至る函館本線山線だったのです。北海道からの大量の農産物等の貨物輸送、あるいは本州からの生活用品等は、この山線が代替したわけです。そういう災害などの非常時のためにも、線路はつながっていることが大事で、常に迂回路というものも考えておかなければならないということです。

3. JR北海道、維持困難の資金的理由

1987年4月、国鉄が分割・民営化され、JR北海道が設立されて、ちょうど30年が経ちましたが、分割・民営化の最初から経営維持には問題がありました。国鉄が6社1貨物に分割されましたが、そのうち3島会社と呼ばれたJR九州、JR四国、JR北海道は、将来的にどう見ても赤字経営にならざるを得ないと考えられました。しかし、JRへ分割・民営化した理由として、将来的にすべて民間会社として株式上場し、一人前になっていくのだということを謳っていた。赤字がずっと続いて倒産してしまっただけでは分割・民営化は失敗です。そうならないように、この3島会社については、最初から赤字経営を前提にして、経営安定基金というものを積み立てて、その運用益を赤字補填に利用するという考え、実行したのです（スライド④）。経営安定基金の額は、3島会社の経営予想でそれぞれに違います。

北海道の場合の経営安定基金積み立ては、6,822億円です。予定された利子率は、バブル時代なので、7.3%という、今日では考えられないような高さでした。その利子率による運用益は498億円で、これを利用すればJR北海道は赤字にならず、逆に黒字になり上場も可能だと考えました。当初の赤字予想は500億円以下でしたから、これでいけば収支トントンになると。でも、この考え方では、利子率が下がった場合には運用益も下がり、大赤字になる。安定的な考え方ではありません。むしろ、500億円を安定的に確保するためには、利子率を基本に、安定基金の積立額を変えなければならない。運用益確保の考え方を逆にしなければならなかったのです。

将来も変わらないとして利子率を7.3%に固定化し、6,822億円も固定化して考えた。しかし、現実にはバブル崩壊以降、利子率は大幅に低下した。最初の10年近くは高い利子率で運用し、運用益も多かった。やがて利子率がどんどん下がっていった結果、6,822億円は固定化されているので運用益はどんどん下がっていく。近年では半分ちかくの250億円弱になりました。だが、JR北海道の営業費用はどんどん増えてきています。費用が増える理由としては、分割・民営化前はレールや車輛・駅舎の整備は国鉄・国費で賄われていました。しかし、JRになってからは自賄いで整備しなければならない。国鉄から受け継いだ施設や車輛はどんどん老朽化していく。経営の前提は黒字化ですから、運用益がどんどん下がっていくと修理や改築、安全性確保にお金をかけられない。その結果、保線は外注になり、JRによる保線の責任者はどんどん減っていく。車輛の故障は多くなっていく。その結果、これらの費用をひねり出すために、大幅な人員削減（スライド④）を行って営業費用を縮小しようとしたわけです。

分割・民営化時には、12,000人強の職員がいたのですが、2010年時点では7,000人と6割ぐらいになってしまった。そうすると、古参の技術者などがどんどん辞めていき、技術の伝承などが無くなっていく。そのため、線路の修復とか車輛の点検とかがおろそかになり、事故も多発してくる。ついには、レール幅点検の数値改ざんが行われ、貨物列車が脱線するという事態を引き起こしてしまった。現在、改ざんの関係者が裁判にかけられ責任を問われている。このような状況を政府・国土交通省は放置できません。このため、2011年には基金を2,200億円積み増しました。これでも足りず、2015年には設備投資や修繕費用として1,200億円の追加を行いました。これらは経営安定基金とは異なって、すべて20年後には返済しなければならない資金援助で、これらはJR北海道の財務状況に重くのしかかってきます。

それでは分割・民営化されてから2016年まで、本来的に運用益総額はいくらで、利子低下による損失額はいくらだったのかを北海道新聞社が計算しました。それによると、30年近くで1.5兆円の運用益収入予定が、低利率によって1兆円強ぐらいになって、4000億円近くが不足となったとしています(スライド⑤)。これがJR北海道の経営を苦しめている要因だということになるわけです。その結果、資金が足りないので、2010年以降、安全投資が軽視され事故が続発する。事故の原因が隠されたり改ざんされたりと承知の状況になる。このままではやがて経営破綻してしまう、いわゆるJR北海道が倒産してしまう。そういうことになると大変だということで、昨年(2016年)11月18日に「維持困難路線」を公表し、赤字路線のバス転換あるいは廃止を打ち出したのです。

それでは今日どれくらいの赤字になっているのかを簡単に見ていきたいと思います(スライド⑤)。

項目の真ん中に「鉄道」があります。これは鉄道輸送本体での収支です。その下に「鉄道外」があります。これはJRタワーや大丸デパート、駅地下街や高架下などの賃貸収入とか、キヨスクなどの経営とかの鉄道輸送以外の収入を指します。これらを合計してJR北海道グループ全体でいくらかということを計算したもので、公表されている2015年度決算書から整理すると、グループ全体では54億円の黒字です。その中では鉄道部門の赤字が大きく、838億円の収入に対して支出が1,285億円、424億円の基金運用益(赤字補填)をプラスして、ようやく赤字額が22億円にとどまっている。それをカバーしているのが鉄道外の黒字77億円です。その結果、グループ全体で54億円の黒字というのが2015年度の状況です。これは「維持困難路線」公表前の数字です。

公表後の2017年4月から10月までの半期では、グループ全体で14億円の黒字です。この数字は半期ですから、1年では倍にして考えていただきたいのですが、鉄道部門では450億円の収入に対して支出は647億円、これに運用益は160億円で非常に少なくなっています。鉄道外での黒字額は35億円で、年間にすると横ばいです。これに対して鉄道部門の赤字額は年間にすると急増しています。鉄道外で頑張っても鉄道部門の赤字額が大きくなってきている。さらに問題なのは、昨年3月に動き出した北海道新幹線の収支状況です。2016年度の新幹線収支状況は、初年度の新幹線効果を当て込んで赤字額は54億円です。2017年度半期でも赤字が続いており、ますますJR北海道の経営を圧迫している。札幌まで延伸しても5時間の乗車時間では、観光客

は別としても、本州並みにビジネスマンが利用するには時間が壁となり、黒字経営になる保証はない。

このように鉄道の赤字幅が新幹線を含めてどんどん大きくなってくると、やがて鉄道外の黒字ではカバーできず、グループ全体で赤字経営に転落しかねないわけです。その転落・経営危機が2020年前後と予想されたので、その前に何とかしたいというのが今回のJR北海道の「維持困難路線」の公表となったわけです（スライド⑥）。それでどうするかということでは、収支が成り立つ線区を中心にして、できるだけ鉄道の赤字を減らし、鉄道外で黒字化を図るという単純な考え方になっています。赤字路線はバス転換あるいは上下分離にして、JR北海道は関与しない。関与する路線の下部分については、廃線にしなければ地元で負担してくれということになってきている。しかし、沿線の市町村には財政負担能力はありません。したがって、地域協議会によるJRとの相談には地域としては乗れないということになる。道庁はどのような態度かということ、「JR北海道の経営努力がサービスを含めて足りないのではないか、もっと人を乗せるようにしなきゃだめじゃないか」と。また、「バス転換や上下分離で沿線地域が下部分の負担を考える時には、道も参加して相談に乗ります」という、極めて消極的で主体性のないものです。

4. JR北海道支援への知事・道庁の対応

JR北海道は、維持困難路線の維持はできるだけ地元負担でお願いしたい、だめなら廃線もしくはバス転換ということを行っているわけです。JRが指摘する経営破綻の要因としては、先ほどの経営安定基金の固定化と利子率の低下が大きい。しかし、JR北海道の大株主は国（鉄道・運輸機構）ですから、JRは大株主に逆らえない。安定基金や運用益の枠組みをなんとか変えてくれとは言いがたい。そのため、経営危機について様々な理由を述べ立てています。その最大のもものは、道内での高規格道路の急激な伸びで、鉄道路線と並行して走るようになるので、乗客がそちらに取られてしまったと。それから、自動車の保有台数もどんどん増えて、JRを利用する人が少なくなっていると。また、赤字路線のほとんどは過疎地域を走っている。道内の人口も将来的に増える見込みがないので、ますます赤字が増えていくと言うわけです。すべて外的な要因で赤字が増大する、JR内部での問題には触れていないのが特徴です。

スライド⑥の下段は、JR北海道が指摘する経営破綻の遠因をまとめたものです。1987年（分割・民営化時）から2016年までの約30年間に高規格道路の供用延長は、有料を含めて6.5倍に増えている。特に近年では高規格無料区間が延びているので、そちらにお客さんが取られていると。どれくらいお客さんが乗車しているかという輸送密度を見てみると、分割・民営化時を100とした場合、札幌圏周辺の数字では、100から上はずっと数字が伸びていて、お客さんはどんどん増えている。それ以外の地域は100からどんどんと下がってきている。このため、最も輸送密度の低い路線をターゲットにして廃線もしくはバス転換に切り替えるということです。

今、宗谷本線に関係する地域協議会等の大まかな流れをまとめてみると（スライド⑧）、維持困難路線が発表された当初、北海道知事はほとんど沈黙し、傍観者的な立場であったように思います。地域が様々な動きを見せる中でも、JR路線の存廃問題に関してはJRと地域が路線別に協

議に入るのが望ましい、道庁はあまり関与しませんよと。その後のダイヤ改正では、稚内～札幌間直通が1往復、稚内～旭川間が2往復で、札幌へは旭川で乗り換え（逆もあり）という極めて不便なものになった。2017年3月7日、道庁の鉄道ネットワークワーキングチームが報告書を出したが、その中ではいくつかの路線については理由を付けて廃止する必要が無いと述べている。宗谷本線もロシアとの北方交流の関係で必要だと報告書の中で言われたのは記憶に新しいかと思います。その直後の3月10日、知事は「JRへの財政支援は国に求めず、道としても行わない、JRや地域が頑張ってやってちょうだい」という意向を表明している。この間、宗谷管内にもいろんな地域協議会ができてきた。同時に、全道の他の線区でも地域協議会がつくられ、沿線の自治体が集まって自治体相互で協議を重ねる、あるいはJRとの協議も行ってきた。その中で圧倒的に声が強かったのは、JRへの国の支援を求めるというものでした。この10月28日には、JR、道、全道市長会、全道町村会の4者会談が行われ、地域協議を前提に国の支援を求める声が強くなってきた。その3日後には、道の町村会が「国の支援を道が中心になって強力に働きかけてほしい」ということを知事に要求している。

知事は、これらの声に押されたのかどうかは判らないが、JR北海道の公表から1年近く経つ11月に入ってから、積極的に地域に出掛け、地域の状況がどうなっているのかを聞き始めました。最近では、これまでの消極的な姿勢を改めたのかどうかは判りませんが、地域負担の困難性を表明し、また、積極的に国に存続を働きかけるという発言をし始めました。ただし、国・鉄道局などでは「いったい北海道としてはどうしたいのか、案を持ってくれば相談に乗るのにやぶさかではない、何も無いのであれば、今までどおりです」と言うんですね。この何もないのであればという背景には、「JR北海道が成り立つように手土産を用意して相談に来るなら良いが、タダで全部残せということでは相談に乗れないぞ」ということだと思います。最近、道庁は「存続を国に働きかける」と発言し始めました。その裏側には、「やっぱりお土産を準備する」ということがあるのではないかと。だから、つい最近も札沼線の新十津川から月形間についてはバス転換の検討に入ると地域協議会が言い始めました。これは知事が出掛けて行って協議したんですね。おそらく、地域協議会もそういうことを考えての発言になったんだと推察します。ただし、協議会は非公開で、協議の内容などは全く判らない。情報公開がなされていないので、どんな議論がなされたかは分からない。これがまた大事な問題なんですね。地域の問題は地域で解決を進める。地域で進めるということは、住民みんなで決めるということです。一部の首長や議員だけで協議するのは、将来に禍根を残すことになると思います。そういうことで、私自身として、お土産としての白羽の矢が、札沼線、留萌線、根室本線の富良野から新得間、日高線などに立っているのかなというふうに臆測しています。

5. 「交通権」の根拠

次に、憲法で保障された生活権の一つとしての「交通権」に触れたいと思います(スライド⑨)。最初に「交通権」の根拠について簡単にお話いたします。憲法11条、13条、14条などは、国民の権利および義務の中身を謳ったものです。これに加えて、第22条では「居住や移転および職業

選択の自由」が謳われている。この移転の自由というのが大事な条件になるのです。どんな所においても、自由に行きたい所に行けるということを、憲法が国民の権利として認めているわけです。移動の自由が束縛される、交通権が制約されるとどうなるのか。日常生活、あるいは文化生活、社会参加が極めて貧困になるってことです。極端に言えば、生存権の侵害ということで、通院・通学の困難、買物難民、あるいは移動の自由で最近言われているのは、ガソリンスタンドが地域に一つも無い、あるいは自動現金支払機（ATM）がなく、遠隔地まで行かなければならないというような、生活に直結するような移動の自由が制約されている。例えば、これまで列車で車イスに乗って病院に来ていたのに、廃線でバス転換になると、車イスは多くの場合乗れません。したがって、病院に通うには、どこかに乗用車で連れて行って泊まるとかになります。これは費用負担の差別です。通学なども同じで費用負担の格差がどんどん広がっていきます。国や自治体は生存権を平等に保障する、全ての人に移動を平等に保障するという責務を負うわけです。しかし、ローカル線の廃止、JR北海道の維持困難路線の廃止ということになれば、憲法の国民の権利および義務を謳った11条、13条、14条などに逆行して、ますます格差を拡大させることになる。

6. 交通政策基本法の制定（2013年12月）

こういう流れを受けて、それでは国は何もしなかったのかと言うと、そうではありません。2013年12月に「交通政策基本法」（スライド⑩）というものを制定しました。これは国としても交通権を守りますよと言うことで、交通の分野で国の政策が初めて法制化されたものです。その理念を體現する基本的施策は、生存権の自由と関連しますが、憲法の16条から27条までの「日常生活の交通手段確保、高齢者・障害者・妊産婦等の円滑な移動、交通の利便性向上、効率化、その安定・速い・快適性、環境負荷の低減」などで、後ろの方はJRにも当てはまる。いわば、いろんな交通手段の組み合わせによる総合交通体系の整備によって地域活力を向上させていく、ということの基本政策は謳っているわけです。そして、その32条には、これが重要なのですが、「交通というのはまちづくりその他の観点を踏まえながら、こういう施策を実施していく必要があるということで、まちづくりや町の発展の中に交通手段をどのように位置づけるのか、JRもその一つですが、そういうものをどうやって総合的に整備して地域移動の自由というものを守るのか」ということが交通政策基本法の中身になっています。ただし、現在、これが具体的にどのように進められているのかということは、私には判りません。本日は関係者も来ていると思いますので、どういう内容で進められているかをお聞きになったらいいかと思います。私が会場にいればお伺いしたいところです。

7. 2000年以降の地域経済社会の疲弊

JR問題を考える場合には、人口減少問題と地域の過疎化問題を切り離すことは出来ません。地域で過疎化がどんどん進んでいくと、JR北海道を維持していく、あるいはバス転換にしても、なかなか難しい。2000年以降、北海道の地域経済社会は、スライド⑪のような形態で、どんどん

と人口を減らしてきた。そういう意味ではJR問題というには、単にJRの経営問題ではなくて、地域経済社会の問題なんです。それを念頭において頂きたく、こういう項目を作ったわけです。地域の人口減少に伴って、最初に削減されたのは地域の公的施設や民間施設だったのです。これら施設が減ると、それに伴って職員も減っていく。その先鋒を切ったのは農協・施設等の合併で、人口減少を加速化させるなどの先駆けになりました。これは私が説明するまでもないと思います。2番目としては、2001年からの小泉構造改革で、地方交付税交付金などが削減されたことです。これによって地方自治体における政策資金が減少し、地域経済が小さくなりました。また、最近のアベノミクス政策も地域経済への恩恵は少ない。円安によって外国に製品をどんどん輸出し、その利益を国民に還元するというけれども、一般国民や中小企業などへの利益配分はほとんどないし、国民の賃金も期待通りには上がっていかない。その結果、消費が冷え込み、地域経済も冷え込んでいく。こういう政府の経済財政政策を受けて、高橋道政も財政危機に陥り、農林水産業費や公共事業費を大幅に縮小したり、職員の給料を引き下げたりして、なんとか危機を乗り切ることが出来たのです(スライド⑫)。この地域経済産業の停滞はアベノミクス政策下で続いており、大都市の非正規雇用労働者は増大している。その影響もあって、北海道経済も全体的にうまく進んでいかない、なかなか景気浮揚へ乗っていかない、大きな要因となっています。

次の過疎化要因は、義務教育施設の自治体内統廃合と自治体を超えての高校の統廃合です。特に、高校の統廃合の場合は通学圏が広く、近くに通学可能な高校が無くなると、他地域へ通学したり、他地域に下宿をしたりで、保護者の負担は非常に大きくなる。そんなことで高校の統廃合というのは非常に影響が大きいのです。それから医療過疎の問題があります。国とか道立の病院などが財政危機を理由に統廃合されたり診療科や病床数を減らされたりで、総合病院などが地方から無くなっていく。また、小さな診療所などが閉鎖されるということで、通院ができない医療難民を生み出したり、地方で子供が産めないお産難民などを生み出し、社会的格差を拡大させていく。このため、若い人たちが地方を敬遠し都会に流出していく。介護施設等も同じような状況にある。

このような状況は大都市でも発生している。札幌市などでは、お年寄りが多い老朽化した団地からスーパーなどが撤退し、近くで買い物の場所がない「買い物難民」の発生が問題となっている。それをカバーするために、生協が宅配を行う、あるいは昔の行商のように車で回るとか、地域住民が土日スーパーを開いたり、という事態もでてきました。

8. 北海道・地方中核都市の人口問題

地域経済の停滞は、北海道全体の人口減少を引き起こし、さらにこれまでにあまりなかった地方中核都市の人口減少を招いています(スライド⑬)。旭川、函館、釧路、帯広、苫小牧、北見などがそれで、平成の大合併で周辺都市を併合した都市も、一時的には人口増加となったが、5～10年後には急激に人口減少に陥っています。これは合併された地域の人口が少ないため、公的施設等が縮小され、配置職員も半減し、地域経済が衰退した結果です。地域に仕事がないと、他地域へ流出していきます。その典型例が北海道における平成の大合併です。ただし、合併とは関係

のない帯広市と苫小牧市は人口増で推移しています。

約 20 年後の 2040 年、北海道全体の人口数はどうなっているのか。スライド⑭で見ると、北海道全体では、130 万人減の 420 万人になるという推計数字が出ています。ここでの問題は、札幌市に人口が集中し過ぎることです。周辺の都市を加えた札幌都市圏では、北海道人口の 45% 位が集中する。いわば、札幌都市圏が北海道人口の半分近くを集めるということで、それだけの人口扶養力（経済力）が札幌都市圏にあるとは思えません。仕事がなければ本州への流出ということになります。地方の過疎化はさらに進展し、J R 北海道を含めた交通機関はさらに経営困難を招くことになりそうです。

大都市に人が集まれば集まるほど、生まれる子どもの数は少なくなります（スライド⑮）。15～49 歳までの 1 人の女性が一生の間に産むとした時の子どもの数の平均を「合計特殊出生率」と言い、2.07 人が増えもしなければ減りもしない増減なしの再生産ラインと言われています。2011 年の数字では、全国平均が 1.43 人くらいで、札幌市は 1.09 人、東京都は 1.06 人とかなり低いです。したがって、大都市に人口が集中すればするほど人口減少を招くというわけです。だから、一極集中は決していいことではないのです。むしろ、大都市以外の地域の特殊出生率は高いので、子どもを産みやすい医療諸施設の整備や子育てがしやすい環境をいかに整えるのかが地域発展の一つの条件になる。また、仕事が少ないと男性を中心に本州へ転出していく。その結果、札幌市の場合、女性の割合が男性に比較して 10% ほど多くなっています。単純に考えると、希望があっても結婚できない女性が多くなり、数字的には人口減少が加速化されることになります。

9. 北海道商工会議所連合会の提言

2017 年 6 月、北海道商工会議所連合会は、J R 問題に関して、「北海道の鉄道維持に関する提言・要望書」をまとめ（スライド⑯）、J R 北海道と国と道に対して提言書を出しています。この内容は、私どもが考えているものとほぼ一致するものです。

まず、北海道における鉄道の必要性を「エネルギー」、「食」、「観光」から導き出し、それらのために鉄道はなくてはならないものと位置づけています。そのためには、分割・民営化後に経営危機に陥っている 2 島会社（J R 北海道、J R 四国）のあり方を変える必要があります。いわば、経営安定基金に依存してきたあり方、国のこれまでのスキームに変更を加える必要があるということです。その変える必要性のある方向性は何かということ、上下（車輜と軌道）分離といわれている下の部分は国の公共事業で面倒を見なさいということです。これは地域商工会議所の意向を受けての提案で、しっかりしたまとめになっていると思っております。

次は情報公開についてです。J R 北海道の経営破綻は本当なのかどうかの数字をわれわれ見たことが無い。決算書の細かな所は国に提出しておしまいで、なかなかわれわれのところまでは来ない。一体、あの経営安定基金は本当に鉄道だけのために使われたのかどうかということも分からないんです。一般的には、J R グループの「鉄道外」、J R タワーとか地下街建設等に使われたのではないかと思われているが、その実態は何も判らない。道民全体で本当の支援を行うためにも情報公開が必要で、真実を明らかにすべきというのがもう一つの提言です。

10. 北海道の将来発展に必要な鉄路

私の考える北海道における鉄路存続の理由（スライド⑰）は、第1に先ほど言いました生活権としての交通権の保障です。第2は、産業を内発的に発展させるための軸としての鉄路で、食料基地としての北海道の農水産物やパルプ等の大量輸送にとって不可欠です。また、国内外から北海道の自然環境を目的に観光客が押し寄せています。特に、外国人観光客の増大は顕著で、その大部分は鉄道を使っています。欧米では鉄道を使って旅行するのが当たり前になっていますので、北海道でもそういう状況があちこちで見られています。さらに、将来的には省エネ・省人力、運転手不足に対応できるという利点もあります。第3は、新幹線の赤字の問題です。赤字を少しでも解消するためには2次交通の充実が必要で、それがキチッと新幹線と結びついて初めて効果を発揮できる。それがなければ、新幹線につながらないので利用しない。やっぱり東京へ行くには飛行機のほうが便利だという話になってしまう。

第4は、地域発展の青写真を住民とともに作成し、それを支える鉄道を考えることです。地域発展に鉄道や交通体系を位置づけて、今回のJR問題を機会に住民とともに考えて、交通体系というものを地域の産業発展や生活と結びつけて考えていくのが重要だろうと思います。目先の考えで、今のJRはダメだから廃線をどんどんやってしまうということではなく、例えば小樽運河や美瑛の丘の保存の例のように考える。古くて汚いので、埋め立てて湾岸道路にしてしまうということではなく、歴史的な建造物を保存しようという地域や全国からの声に勇気づけられて運動した結果、半分でも残ったおかげで、今日の小樽運河観光があるということを教訓にすべきです。また、美瑛の丘は、現在、全国バージョンで有名な観光地になっています。しかし、あの美瑛の丘にも危機の時期がありました。北海道開発庁の農林水産担当の方はご存じかもしれませんが、昭和30～40年代は食糧増産の農業政策により、効率化と規模拡大で機械化農業が推進されました。美瑛の丘は丘陵地で大型機械化には不向きでした。傾斜地が続き農作業には危険でした。そこで丘陵地をつぶしてすべて平らな農地にして大型機械を導入するという計画が開発庁から提示されました。ところが、すばらしい美瑛の丘を撮っていた写真家などが、自然のままが価値がある、そのままにして欲しいという運動などから、地元の農民にも対立はあったが、結果的には自然のままに残るようになった。それによって、今の美瑛や富良野観光があるのです。短絡的に考えないで、遠い将来を見据えて考えていくということが大事だというふうに思います。

第5は、これまでのスキームをどうやって見直していくのかということです。これにはJRや政府支援での法律の変更が伴います。そうすると、どうしても国会議員とかの立法府の力が必要です。国による鉄道のあり方を動かすということでは、オール北海道で国政に変更を促すということになります。私どもが「連絡会」を作った最大のポイントはこれなんです。

鉄道は決して古くなく、将来的な乗り物です。大量輸送、高速輸送、定時輸送で、そして安定的輸送に適した交通手段（スライド⑱）です。それから何と言っても省エネです。ところが鉄道の場合は、道路や港湾、空港と同じ公共インフラでありながら（スライド⑳）、全て鉄道会社が設備を含めてそれを補修したり運営したりする。それがバスやトラック、船舶、航空機の場合は、

道路は国が建設してバスやトラック会社がそれを利用する。船舶や航空機も同じです。そうであれば、同じ公共交通でありながら、なんで鉄道はバス・トラック会社、船舶、航空機会社と違うのかとなるわけです。将来的には、バスやトラックの運転手は慢性的に不足するとされています（スライド⑱）。すでに道南のバス会社では、運転手が不足しているので土日のバス運行は運休するということも出てきています。2027年の10年後には、トラック運転手を含めて、24万人不足するという推計も出ています。最近では、インターネットによる注文が多すぎて、配達員が絶対的に不足し、値上げによって注文数を減らすまでになっている。ということは、やはり先ほど述べた大量輸送、安定的で迅速な輸送にふさわしいのはJRや他の鉄道ということにならざるを得ない。将来の交通体系を見据えれば、鉄道を基軸に考えざるを得ないということです。

最後に強調したいのは、国が責任を持って「交通権」の基軸になる鉄道を維持・再生することです。その一つの方策として、上下分離の下の部分（軌道・トンネル・橋梁等）を公共事業で整備したらどうかということです。下の部分であれば、自然災害に遭遇しても災害事業で迅速に復旧できる。上の部分（車輛や運行）については、JRが地元の自治体と相談しながら対応を考えるのが理にかなっているのではないかと思います。知事は道民の先頭に立って、国へ支援を強く要望してもらいたいものです。

本日は電話での報告と言うことで、出席の皆様には大変申し訳ないお話となりました。内容も大変雑ぱくなもので、みなさんの参考になったかどうか大変気がかりです。とにかく、直接にお顔をうかがえない中でのお話で、大変恐縮しております。私の話は以上でございます。

2017.11.18 於：稚内北星学園大学

2017年度 道北の地域振興を考える研究会・セミナー
「北海道北部地域の交通体系を考える」

「北海道の鉄道再生と地域発展をめざして」
～持続可能な地域づくりに不可欠な鉄道の再生～

北海道の鉄道の再生と地域の発展を目指す全道連絡会
北海学園大学名誉教授 小田(こだ) 清

I 維持困難路線の公表と世論調査（国の資金援助）

- 2016年11月18日
 - JR北が「単独維持困難線区」を発表
10路線13区間1,237Km（全路線の約50%）
- 道民の82%がJR路線存続に「国は資金援助すべき」
 - 道や市町村が存続を求める路線だけに、資金を援助すべきだ（50%）
 - 全路線維持のため、資金を援助すべきだ（32%）
 - 高速道路整備に力を入れる（6%）
 - 国に責任なく、援助の必要なし（7%）
（北海道新聞調査、2017.03.01）
- JR北は早期決着（バス転換・地域負担等）を目指す、合意までの道のりは遠い（毎日新聞、2017.05.26）

維持困難路線（黒線以外） 国土交通省「札幌シンポ」（2017. 06. 07）資料より



4. JR北海道・維持困難路線・公表の理由

(1) 1987年4月 分割民営化(6社1貨物) → 将来は完全民営へ

① JR北海道 赤字経営を予想(他にJR九州・四国が赤字予想)
赤字500億円/年を見込んで**経営安定基金を6,822億円積み立て**
(**利率7.3%、基金運用益498億円を予定**)

② バブル崩壊以降 利率大幅低下(10年程度は予定通り)

・運用益大幅減(250億円弱) → 営業費用増大 = 赤字幅増大
→ 人員削減 1987年 12,720人
(内)鉄道事業 11,490人
2010年 7,062人
(内)鉄道事業 6,578人
<人件費減 500万円 × 5,000人 = 250億円>
→ 施設・車輛老朽化・保線外注

- ・ 2011年 基金2200億円積み増し(無利子貸付け・償還期間20年)
- ・ 2015年 追加支援1200億円
(設備投資600億円、修繕費600億円＝要返済)
- ・ 1987年～2016年の基金運用益、**本来は1.5兆円**
低利率で1兆円強、4千億円近く不足

③ 2010年以降→安全投資の軽視＝事故が続発、事故原因の隠蔽へ

(2) このままでは資金繰りで経営破綻

① 2015年度決算(グループ・鉄道単体＝決算より小田試算)

	営業収益	営業費用	基金等運用益	
グループ	1,713	- 2,083	+ 424	= 黒字 54億円
鉄道	838	- 1,285	+ 424	= 赤字 22億円
鉄道外	875	- 798	+ ...	= 黒字 77億円

② 2017年4～10月

グループ	863	- 1,009	+ 160	= 14
鉄道	450	- 647	+ 160	= 赤字 21億円
鉄道外	413	- 362	+ ...	= 黒字 35億円
新幹線・16年度	117	- 171	+ ...	= 赤字 54億円

(2017年4～10月) 48 (2016年同期間64億円・-16億円)

(3) 選択と集中の必要性(収支が成り立つ線区で営業)
・ 鉄道の赤字を減らし、鉄道外での収益増で黒字化を図る

(4) 赤字路線のバス転換・上下分離等地域負担を地域と協議
・ 道庁＝JRの経営努力、地域と協議する時には道も参加する
・ JR＝維持困難路線の維持費等は地元負担で。
ダメなら廃線・バス等転換

(5) JR北が指摘する経営破綻の遠因

国鉄改革当時の事情の変化

- ① **高規格幹線道路の供用延長**
昭和62年度 167km ⇒ 平成28年度 1093km (約6.5倍)
- ② **自動車の保有状況**
昭和62年度 165万台 ⇒ 平成27年度 290万台 (約1.8倍)
- ③ **道内人口の推移**
昭和62年度 566万人 ⇒ 平成26年度 544万人 (△ 4%)
平成26年度 544万人 ⇒ 平成47年度 446万人 (△ 18%) (推計)

国土交通省「札幌シンポ」(2017. 06. 07) 資料より

経営を取り巻く環境変化について

JR北海道資料 国土交通省

高規格幹線道路網の整備状況



高規格幹線道路の整備が進み、近年無料の供用区間が延びている

(6) 宗谷本線に関わる地域協議会等

- ・ 3月 2日 **知事**、路線存廃問題はJRと地域が**路線別に協議に入るのが望ましい**との認識
- ・ 3月 4日 ダイヤ改正で稚内～札幌1往復、稚内～旭川2往復へ
- ・ 3月 7日 道の鉄道ネットワークWT報告書提出、北方交流で宗谷本線は維持必要
- ・ 3月10日 **知事**、JRへの**財政支援は国に求めず、道としても行わない意向を表明**
- ・ 4月14日 JR北と宗谷本線活性化推進協議会(沿線24市町村)が初会合(道・運輸局参加)
- ・ 8月30日 宗谷本線活性化推進フォーラム開催(石破氏・鉄道の優位性を強調)
- ・ 10月16日 宗谷本線活性化推進協議会・幹事会開催、利用促進策で話し合い
- ・ 10月28日 **JR北が道、市長会、町村会の4者会談で、地域協議を前提に国の支援を求める**
- ・ 10月31日 道町村会、「国の支援を強力に働きかけてほしい」と知事に要求。

<11月に入り、各方面からの知事主導で国に働きかけをとの要求に対し、頻繁に地域協議に出かけ、地域負担の困難を表明。また、**知事は**、これまで消極的だった「**存続を国に働きかける**」との発言をし始める>

II 「交通権」の保障～現代社会の生活権の一つ

1. 「交通権」の保障（生活難民の解消）

- ・住民移動の制約＝日常生活や文化生活、社会参加が極めて貧困になる
- ・極端な場合は生存権が脅かされる＝通院・買物・通学・通勤、ATM等
- ・国および自治体＝国民・住民の生存を保障する責務を負う
＝すべての人に移動を平等に保障する責務を負う
- ・JR北のローカル線廃止は、**地域社会（生活と産業社会）の持続可能性をいっそう困難にする。**→ 地域間格差を拡大させる

2. その根拠（憲法・各条の統合からの生活権・交通権の保障）

第3章 国民の権利および義務

- ・11条「すべての基本的人権の享有・現在および将来への永久の権利」
- ・13条「個人として尊重、生命、自由および幸福追求の権利」
- ・14条「法の下での平等、政治的、経済的、社会的関係で差別されない」
- ・22条「居住、移転および職業選択の自由」
- ・25条「健康で文化的な最低限度の生活を営む権利＝生存権」

III 2000年以降の地域経済社会の疲弊と人口問題

(1) 地域衰退の端緒～農協合併が先鞭をつけた

	石狩	渡島	檜山	後志	空知	上川	留萌	宗谷
1994年11月	16	12	10	17	30	36	10	8
2015年2月	5	2	2	4	13	13	4	6

	ホーツク	胆振	日高	十勝	釧路	根室	合計
1994年11月	33	10	8	25	13	9	237
2015年2月	14	4	6	24	6	5	108

- (2) 小泉「構造改革」、「アベノミクス」、高橋道政～財政破綻と格差拡大
 (3) 地域産業の停滞（地方）と非正規雇用労働者の増大（大都市）～北海道経済の停滞
 (4) 高校の統廃合

	道立	2	3	4	市町村立	3	8	私立	5	4
2007.5.1										
2016.5.1										

- (5) 医療過疎～国・道立の統廃合、医師・看護師不足で地域基幹病院での診療の縮小
お産難民＝産むために札幌滞在～医療格差の拡大
病床数の削減（過疎地ほど縮小＝遠隔地通院、在宅に転換）
 (6) 買い物難民～人口の偏り（大都市の旧団地）や過疎化は人為的（行政の貧困）に引き起こされた（札幌圏では買い物にJR利用、地方では利用者減）

3. 交通政策基本法の制定（2013年12月4日布）

- (1) 交通分野で国の政策が初めて法制化された
 (2) 基本法の目的
 ……国および地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、**国民生活の安定向上および国民経済の健全な発展を図る。**（第1条）
 (3) 理念を体現する基本的施策（第16～第27条）
 ・日常生活の交通手段確保（通勤・通学・通院・物流等）
 ・高齢者・障害者・妊産婦等の円滑な移動（バリアフリー化等）
 ・交通の利便性向上、円滑化、効率化（安定・速達・快適性）
 ・わが国産業・観光等の国際競争力の強化（拠点・結節）
 ・大規模災害時の機能低下の抑制・回復
 ・環境負荷の低減
 ・総合交通体系の整備と地域活力の向上
 (4) 地方公共団体の施策（第32条）
 区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を、**まちづくりその他の観点を踏まえながら、……実施する。**

北海道開発予算・北海道財政状況

(10億円・▲は減)

内訳 \ 年度	1990	1995	2000	2007	2008	2010	2012	2016	16-00
政府 公共事業費	7,255	9,172	9,358	7,257	6,921	5,773	4,573	5,054	▲4,304
開発事業費総額	788	963	962	643	621	653	569	653	▲309
債務 政府(兆円)	266	410	646	767	778	871	932	1,062	416
残高 北海道(千億)	—	27	44	56	55	57	59	59	15
北海道 歳入額(10億円)	2,425	3,033	3,291	2,553	2,501	2,571	2,741	2,825	▲466
地方税	527	543	630	648	621	544	502	600	▲30
交付税	732	693	862	713	719	699	701	652	▲210
国庫支出金	529	701	664	342	361	367	345	349	▲315
地方債	243	463	465	368	364	437	677	585	120
民生費	141	160	206	252	274	323	399	438	232
農林水産業	382	548	511	275	269	241	218	196	▲315
土木費	451	613	622	368	375	347	280	238	▲384
教育費	612	675	639	470	518	515	462	479	▲160
公債費	216	250	366	428	417	474	703	686	320

注1) 08-00は小泉「構造改革期間」の数値である。開発事業費は予算である。2016年度は予算である。
 2) 北海道開発協会編『開発要覧』、北海道総合企画部『北海道経済白書』、経済企画庁編『経済要覧』、北海道市町村会編『市町村の財政概要』各年より作成。

- ・2001年 1月 新省庁設置（1府12省庁、再編後10年間で公務員10%以上削減）
 < 北海道開発庁・国土庁・建設省・運輸省 → 国土交通省へ > 開発局は存続
- ・2010年 4月 14支庁から9総合振興局と5振興局へ（予算と職員削減）

北海道・地方中核都市の人口増減

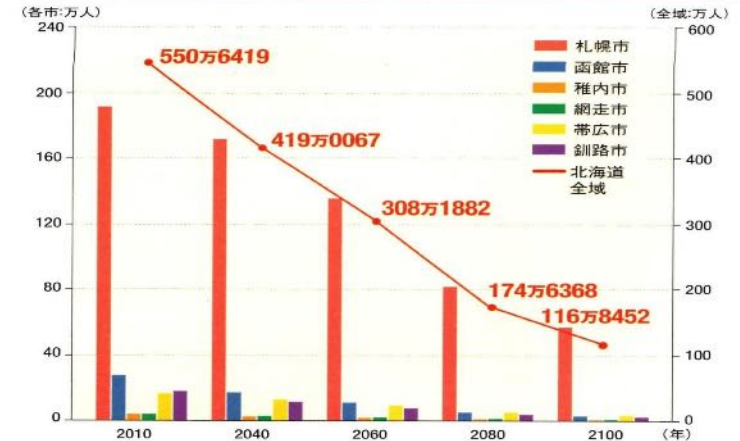
北海道・地方中核都市の人口動態

年次	国 調 人 口 (千人)							
	1975	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
札幌市	1241	1543	1672	1757	1822	1881	1913	1954
(増減%)	—	24.3	8.4	5.1	3.7	3.2	1.7	2.1
旭川市	321	364	▲359	361	▲360	▲355	▲347	▲347
函館市	307	319	▲307	▲299	▲288	294	▲279	▲266
釧路市	207	215	▲206	▲199	▲192	▲182	▲181	▲175
室蘭市	159	▲136	▲118	▲110	▲103	▲98	▲95	▲89
帯広市	142	163	167	172	173	▲171	▲168	169
苫小牧市	132	158	160	169	172	173	173	▲172
北見市	92	107	▲107	110	112	▲111	126	▲121
北海道	5338	5679	▲5644	5692	▲5683	▲5627	5506	▲5384
(増減%)	—	6.3	▲0.6	0.9	▲0.16	▲1.0	▲2.1	▲2.2
都市部	3729	4122	4168	4249	4389	4410	4449	▲4397
(増減%)	—	10.5	1.1	1.9	3.3	0.5	0.9	▲1.2
郡部	1609	▲1557	▲1476	▲1443	▲1294	▲1217	▲1057	▲987
(増減%)	—	▲3.2	▲5.2	▲2.2	▲10.3	▲6.0	▲13.1	▲6.6

注1) 2005年の函館市は合併後(戸井町・志山町・榎法華村・南茅部町)の人口である。ちなみに、旧函館市行政区域人口は2,785百人で、前5年比で減少している。2010年の旧北見市は92065人。

注2) ▲は、前期の数字から見て減少したことを示す。

北海道全域と道内主要都市の人口推移



2010～2040年の30年間で130万人減少

国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」2013年

別冊『宝島』2299、26ページ

14

IV 札幌大都市圏の人口分析

1. 札幌市の人口移動

北海道全域から人口流入、関東圏を中心に流出(流入超過)

- ・女性「ダム貯水機能」、男性「ダム放流」機能を果たしている

2. 若年女性の流入が北海道全体の人口減に拍車をかける

- ・女性比で男性数が10%ほど少ない
- ・特殊出生率が低い → 2011年 1.09(中央区0.90) 東京都 1.06

3. 札幌市の人口推計(社人研の将来推計)

- ・2010 → 2040年 191 → 171万人(-20万人)

4. 札幌市が抱える問題

- ① 少子化(超低特殊出生率)
- ② 高齢化(冬期オリンピック・人口増加 → 郊外・隣接地へ移住 → 高齢化・団地の老朽化 → 札幌中心部へ転入増加 → 道内各地から流入増加 → 札幌市の急速な高齢化)
2010 → 2040年 65歳以上 1.74倍
75歳以上 2.23倍 (東京よりも早い高齢化)

15

V 北海道商工会議所連合会「北海道の鉄道維持に関する提言・要望書」(2017.06.14)

1. 「エネルギー」、「食」、「観光」から鉄道の必要性を導き出す
2. 国に求める事項
 - ・国のさらなる支援～最初から赤字前提(公共交通として基金化)
 - ・分割民営化、二島会社等に関する国のスキームの見直し・再構築
3. 北海道と地域が考える事項～北海道の主体性を指摘
 - ・地域における「鉄道の現状把握」と「将来の地域交通をどうするのか」
 - ・中途半端な結論により先送りしても、遠からず経営破綻を招く
 - ・地域の公共交通として、まちづくりと合わせ住民と一緒に維持目的を作り上げる
4. JR北海道に求める事項
 - ・利用促進策は当然(利用者サービスを念頭に置いていない、特に通学)
 - ・赤字の具体的な根拠と経営内容の開示(鉄道以外の資金の流れを公開)
 - ・地域協議会の見える化(非公開が多すぎる=住民の知る権利を担保)

VI 北海道の将来発展に必要な北海道の鉄路

～生活・産業に欠かせない公共交通の核～

- 生活権としての交通権の保障**（国民共通の権利として＝法制化へ）
 - ・物理的に移動の自由を保障（買い物・通院・通学等々、地域格差是正）
- 産業を内発的に発展させるための軸としての鉄路**
 - ・食糧基地（遠隔地への大量貨物輸送）、観光・自然（特色ある列車の旅＝欧米・レールパス使用増大）
 - ・将来の省エネ・省人力（運転手不足）に備える
- 新幹線の延伸は二次交通（在来線）があってはじめて全道に効果を発揮**
 - ・新幹線延伸が最優先になっているが、二次交通は産業・生活等利用が多面的。北海道から鹿児島までつながっている。
- 地域発展（生活・産業）の青写真（基軸＝背骨）を住民とともに作成し、それを支える鉄道を考える**
 - ・地域の衰退を全国の発展事例から元気づける（小樽運河・美瑛の丘等）
- 分割・民営化時のスキームの見直し**（国・議員と知事を動かす＝法制化）
 - ・道路・港湾・空港等と同じく公共インフラとしての位置づけ（下部分は公共事業で＝国有化に戻すのは難しい）

鉄道の輸送特性～国土交通省「札幌シンポ」（2017. 06. 07）資料より

鉄道の輸送特性

大量輸送

乗車定員
・鉄道
ローカル線1両：120～150人程度
都市内(京浜東北線10両)：1480人
・バス(大型路線バス)：80名程度

高速輸送

・新幹線 最高速度：320km/h
・在来線 最高速度：90km/h

・長距離バス 最高速度：100km/h
・路線バス 最高速度：60km/h

定時輸送

鉄道：ダイヤ通りの運行が基本
バス：道路交通の状況や気象条件等により所要時間が増加

輸送に必要なコスト

■鉄道の場合

鉄道会社はインフラを「全てセットで自ら所有」しながら運行

■バスの場合

バス会社は「車両」のみを所有して「運行」

日本経済新聞
2017.11.03

17 企業 2 13版

【第二種郵便物認可】

インフラは日本でもっとも遅れている。運転手が4万人不足を懸念する。インフラ整備の遅れは、高齢化による運転手不足を深刻化させている。運転手不足が深刻になる。2017年 83万人 供給(運転手の高齢化など) 24万人不足。2027年 72万人 需要(宅配便の増加など) 96万人不足。

トラック運転手 27年24万人不足

国内、高齢化進み1割減 民間調べ

の超過労働時間の削減の手1000人の労働力。なにより人の補充が求められる。一、トラック運転手の高齢化による運転手の減少。二、トラック運転手の減少。三、トラック運転手の減少。四、トラック運転手の減少。五、トラック運転手の減少。六、トラック運転手の減少。七、トラック運転手の減少。八、トラック運転手の減少。九、トラック運転手の減少。十、トラック運転手の減少。十一、トラック運転手の減少。十二、トラック運転手の減少。十三、トラック運転手の減少。十四、トラック運転手の減少。十五、トラック運転手の減少。十六、トラック運転手の減少。十七、トラック運転手の減少。十八、トラック運転手の減少。十九、トラック運転手の減少。二十、トラック運転手の減少。二十一、トラック運転手の減少。二十二、トラック運転手の減少。二十三、トラック運転手の減少。二十四、トラック運転手の減少。二十五、トラック運転手の減少。二十六、トラック運転手の減少。二十七、トラック運転手の減少。二十八、トラック運転手の減少。二十九、トラック運転手の減少。三十、トラック運転手の減少。三十一、トラック運転手の減少。三十二、トラック運転手の減少。三十三、トラック運転手の減少。三十四、トラック運転手の減少。三十五、トラック運転手の減少。三十六、トラック運転手の減少。三十七、トラック運転手の減少。三十八、トラック運転手の減少。三十九、トラック運転手の減少。四十、トラック運転手の減少。四十一、トラック運転手の減少。四十二、トラック運転手の減少。四十三、トラック運転手の減少。四十四、トラック運転手の減少。四十五、トラック運転手の減少。四十六、トラック運転手の減少。四十七、トラック運転手の減少。四十八、トラック運転手の減少。四十九、トラック運転手の減少。五十、トラック運転手の減少。五十一、トラック運転手の減少。五十二、トラック運転手の減少。五十三、トラック運転手の減少。五十四、トラック運転手の減少。五十五、トラック運転手の減少。五十六、トラック運転手の減少。五十七、トラック運転手の減少。五十八、トラック運転手の減少。五十九、トラック運転手の減少。六十、トラック運転手の減少。六十一、トラック運転手の減少。六十二、トラック運転手の減少。六十三、トラック運転手の減少。六十四、トラック運転手の減少。六十五、トラック運転手の減少。六十六、トラック運転手の減少。六十七、トラック運転手の減少。六十八、トラック運転手の減少。六十九、トラック運転手の減少。七十、トラック運転手の減少。七十一、トラック運転手の減少。七十二、トラック運転手の減少。七十三、トラック運転手の減少。七十四、トラック運転手の減少。七十五、トラック運転手の減少。七十六、トラック運転手の減少。七十七、トラック運転手の減少。七十八、トラック運転手の減少。七十九、トラック運転手の減少。八十、トラック運転手の減少。八十一、トラック運転手の減少。八十二、トラック運転手の減少。八十三、トラック運転手の減少。八十四、トラック運転手の減少。八十五、トラック運転手の減少。八十六、トラック運転手の減少。八十七、トラック運転手の減少。八十八、トラック運転手の減少。八十九、トラック運転手の減少。九十、トラック運転手の減少。九十一、トラック運転手の減少。九十二、トラック運転手の減少。九十三、トラック運転手の減少。九十四、トラック運転手の減少。九十五、トラック運転手の減少。九十六、トラック運転手の減少。九十七、トラック運転手の減少。九十八、トラック運転手の減少。九十九、トラック運転手の減少。一百、トラック運転手の減少。

上 (運輸)	車両運行 運営	※	バス トラック	船舶	航空機
中	車両保有	※			
下 (インフラ)	線路施設 保有	※			
	上下一体 (通常)	上下分離 (JR北 提示案)	上下中下分離 (改変案 武田提言)		
	鉄道(公益事業)		道路	港湾	空港

※ 北海道高速鉄道開発(株) 北海道開発予算(公共事業)

(3) 第2報告 宗谷地域研究所の鉄道プロジェクト

齊藤 吉広 (稚内北星学園大学学長、道北の地域振興を考える研究会副会長)

1. 宗谷地域研究所の設立とそのテーマ

齊藤です、よろしくお願いします。JRをどうするかみたいな実際的な課題ではなくて、鉄道の歴史的、文化的な意味を研究するプロジェクトについて紹介するという内容で、しかもまだきちんと始まってない研究計画のコンセプトをお示しするにとどまります。その意味で、箸休め的な内容になるかとも思います。時間それほど取らずにせいぜい30分ぐらいで一通りやりたいと思っておりますのでよろしくお願いします。

ご存じのとおり、稚内北星学園大学は、情報メディア学部情報メディア学科の単科大学です。「情報メディアで社会に新しい価値を生み出す」ということを大きな目標と掲げているわけですが、もう一つ当然、地域に貢献する人材の育成という建学の精神があります。情報メディアの力を生かしつつ、地域との関わりをどう深めていくかといったようなことで、「宗谷地域研究所」を今年の5月に設立したんですけども、目標として、「稚内・宗谷および隣接する地域の振興に資するよう、この地域の自然、歴史、文化、産業の資源を集团的に研究、創出する」という目標を掲げました。このときに、やはり情報メディアをどうやって生かすかっていうところも当然念頭にあるわけです。最初紹介があったように、この「道北の地域振興を考える研究会」っていうものの存在を知って、その場所へ出掛けて行ったときに、名寄市立大学には道北地域研究所っていうのがあると。なんかいいなというふうに思って、うちでもなにかそういうのやったほうがいいよねっていうふうにずっと思っていたという背景が実はありました。

そこに最近、文科省が「私立大学研究ブランディング事業」というのを募集しまして、研究でがんばるところがあれば補助金やるぞっていうのがあって、つい最近、落ちたのが分かったんですけども、とりあえず、せつかくの機会だから研究所を作って早速始めようと。とりあえず補助金当たらなくても、お金かからないことから始めようよということで、やりたい人ということ募って始めました。そのときの応募したテーマがここにあるように、「北緯45度エリアを情報メディアで元気にする」、と。副題として、「地域の歴史と文化と産業を可視化して地域ブランディング」。この“可視化”っていうところで、情報メディアというものをうまく生かして、効果的な表現につなげたい。データを蓄積してそれをいかにうまく人に見せて理解してもらおうとか、いったことにうちの力を使うと。うちの教員、あるいは地域の人を使って研究を進めていこうということを設定しました。その中でもとりあえずお金がかからないものと言いますと、データを集めて見せるということで、歴史・地理空間情報の基盤整備ところに少し絞って、それをさらに、じゃあ具体的に何から手をつけようかっていうふうに、地域の方とも話し合って決めた結果が、鉄道で行こうよ、ということになって、今回の「“宗谷本線、天北線の歴史&ストーリー”可視化プロジェクト」というテーマを設定することに至りました。

2. 鉄路プロジェクトのコンセプト

ヒストリー&ストーリーはなんだったっていうのはまた後で説明しますが、とりあえずこれから見ていただくのはコンセプトスケッチで、手書きで試しに作成してみたものですが、大体見せるときこんなイメージかなっていうやつです。最初まず全道的なやつ見ていただこうと思うんですけど、ほとんど年代順に並べただけです。最初、これはたぶん日本で3番目にできた線路ですね。日本の工業生産のために石炭を運び出すんですよ。それが明治の終わりころここまですべて、大正でここまで延びて、1945（昭和20）年、1966（昭和41）年、これが一番長くなったときでしょうか。で、国鉄の最終時点と。ほぼ最近はこういうふうなまで減ったといった状況でした。

特にこの宗谷、道北っていうことに限って言うと、どんな変遷を示してきたかですが、1911（明治44）年の段階で何も無かったわけです。1912年に音威子府まで宗谷線が通りました。その後、小頓別方面、ですから、無くなった天北線ルート方向に延びていったわけですが、僕も調べてみて、この研究所作って読んでいくうちに初めて知ったんですけど、なんでこっちのルートをまず選んだのっていう問題があるわけですね。なぜオホーツク海側行ったんだ。これ、どう見せるかっていうのは、まだこれからですけど、これ実は中頓別町史の中からこの関連する部分を抜いたんですけど、ここに何が書いてあるかって言うと、圧倒的に現在の宗谷線のほうが有利だったと。長さも短いし、工事も簡単だし、お金もかからない。なのになぜ、お金もかかって長いほうのオホーツク海側にぐるっと行ったかって言うと、三菱の石炭採掘の利権と、三井物産の木材資源の利権があったから、そっちを通すっていう力が働いていったんだろうっていうことなんだそうです。

大体、頓別原野の木材っていうのはこのへんだそうで、天北炭田が大体このへんで、実際ルートはこの後、こう通って行くわけですね。今ほとんど町並み無いと思いますけど、小頓別っていう所では、非常に栄えたということだそうで、当時の栄えた様子を示すために、例えばこんな風に「歴史的建造物」とかっていう表示を出して、これは今でも残っている丹波屋っていう旅館です、とかね、こういうのをリンクしてどんどん見られるようにするとかっていったことも考えています。1916（大正5）年で中頓別まで、浜頓別、で、浅茅野まで行って、鬼志別。これはどんな列車が走ってたかって、これも写真がいっぱいあるんです。例えばこんなふうに見せようとか。それから1922（大正11）年に初代の稚内駅まで通じました。これがこういうふうな延びて行って、23年に稚伯航路が始まったということで、やっぱり稚内の重要性はそれだけ深まっていったんだと思います。これで上下に線路が延びて行って、1925（大正14）年、幌延まで行って、これでつながったという感じです。

ズームアップしてこのときの稚内に注目していきますけど、これは今の地図なので、昔こんなに埋め立てられてなかったんですけども、位置関係だけちょっと見ていただこうと思うんですが、1922（大正11）年にこっちオホーツク海ルートから鉄路が伸びて、これが初代稚内駅です。これが今の港郵便局のあたりで、この先は何も無いんですよ。その後、こっちの現在の宗谷線のほうが開通して、今度こっちに稚内港駅ってのが開設されたのが1928（昭和3）年と。ここの所が、

なぜかまっすぐこういう行かなくてね、なんか工事ができなかつたんですか。だから1回、初代稚内駅に着いて、戻って港駅に行くという感じになったそうですけども、そのときの写真が実はこうやって残ってます。こういったこともリンクさせるとか。ここ海ですよ。線路のすぐ脇、海ですから、今とだいぶ違うようすがわかると思いますけれども。このうした資料もたぶんいっぱいあると思いますので、写真資料も合わせて見えるようにしたいと。

で、1938（昭和13）年に棧橋駅が開設されました。棧橋駅に関して、実はいろいろと画期的な駅でしたっていうんで、これデザインの面白さはご存じでしょうけども、これホームの駅名表示ですね。ここを列車が走ってた。遠くから見るとそこに船が着いていて、さっきの稚伯航路の出発地だったんですね。で、日本食堂の国内第1号店がこの2階のところです。置かれて、当時の最先端、婦人専用待合室もあった。ていうような経過をへて、1939（昭和14）年に今度は稚内港駅が稚内駅、稚内駅が南稚内に名前が変わり、1945（昭和20）年に戦争に負けて、棧橋駅も利用がされなくなりました。で、南稚内駅がここから今の南稚内駅まで移りましたっていう変遷なわけ。海岸線についてもきちんと当時のやつを、まあ調べられるでしょうから、再現したうえで、どう町が変わっていったかっていうのを見せたらいいなと。あと、これ偶然ネットで発見したんですけど、75年の段階で、稚内駅、これだけ線路あったんですね。まだ貨物が通ってたころ。今、稚内駅には線路1本しかありませんけれど、こんだけ線路がわあっとある、必要だった時代があった。

見ていただいているのは、南稚内から天北線のほうに向かう路線です。天北線が廃止される前に、ずっとこの調子で、南稚内から音威子府まで撮影した人がいたんですね。最初の場面は南稚内の周辺で、稚内在住の方なんとなくイメージ湧くと思いますけど、今は線路1本ですけど、これ今、左のほうにいます。天北線のほうに行くんですけど、あの踏切が今のあの踏切ですね、その先で右の線路がびゅっと今の宗谷線のほうに曲がって行く。こういった動画も実はある程度残ってまして、こういったものにもリンクさせながら、昔の様子も探るといったことができればいいと考えます。

1926（昭和元）年、ちょうど両方がこうやって開通したとこに戻りますけれども、このころから、これは1929（昭和4）年ですけれども、簡易鉄道とか殖民鉄道みたいな名前、その地域の人が企業で線路を造ったりします。これが幌延から出てる幌延線と歌登のやつですね。1930（昭和5）年になるとこのへんまでとかってなっていて、これが一応、この研究プロジェクトが想定しているのがこの範囲なんです。羽幌線とあって考えるとずっとこっちまで行っちゃうので。あと、こっちも考えちゃうと、興浜北線とあって考えちゃうと、範囲がどんどん広がっていくので、一応この範囲に収まっている限りで、こういった支線みたいなやつについては取り扱いたいというふうに思っているところです。

3. 鉄路と人口と市街地と

これ、かなり大ざっぱですけども、1912（大正元）年ですから音威子府まで来た段階で、大体、今の行政区分でどのぐらい人口がいたんだろうっていうことで、ここまで1,000人です。ピ

ンクで 10,000 人超ですけども、この段階で稚内はけっこう伸びてますね。これが中頓別で、ここからこう伸びてったぐらいでこの人口増えていますね、中頓、浜頓の。それでちょうどこれが木材が盛んに切り出されていったと。もともと三井は切った木材を鉄道を使って需要地のほうに運びたい、というので線路を通せと言ったことであってのは、さっきも解説した通りです。これは 1923 (大正 12) 年で、稚伯路ができたころ、このへん全体が割と増えていったわけですね。これ、25 年とびましたけれども、全部ぐるっと開通した段階でこのぐらいになると、今度このへん、だんだん木材が無くなってきたんですね。だんだん景気悪くなってきます。ていうふうに、30 年ぐらいで、今度は西回りのこっちのほうで人口が増えるという傾向が見えてきます。これ統計がそれほど整備されてないので、かなりいいかげんなところもあるんですけど、例えばこんなふうな形で、鉄道がどうなっていくって、その関係で人口がどう変化したかみたいなことも可視化できたらいいなということで、これからデータをどうやって入れるかっていうことを取り組んでいるところなんです。

これも仮の図ですけど、さっき出てきた小頓別です。これ今の写真ですし、プロットしてある場所はいい加減です。ただ、例えばこれが、旅館や商店や飲食店が、この小頓別の駅が開通した時点でいくつあったかって記録があるんですよ。だから、旅館ですと、四つあるなど。それから商店だと八つぐらいあると、そういう記録が残っていて、これもできれば実際にどこにあったかっていうのちゃんと特定して、こうやって表示したいと。これは駅ができる直前にすでにこういった町並みができていったんだそうです、記述によると。それから、さらに同じ時期です。運送業、土木建築業、木材業。それから新聞販売店、民家とかってなりますが、もうここに鉄道が、駅ができるぞっていうふうになった段階で、これだけ、一つの町ができあがるといった状況ができた。この後たぶん、もっと時代を下ると、役所ができたり学校ができたり、神社ができたりっていったふうになるっていうのが、やっぱりぽつぽつって順次発展してく様子が見える化できたらいいなというのが構想です。

これは地域フェローの工藤さんのアイデアなんですけど、さっきは車窓からの動画をお見せしましたけど、ドローンで昔の天北線の跡をずっと上から撮ってたらきっと面白いねって。だからどうだって話なんですけど、今その線路がどうなっているんだろうといったことも一緒に見られるようにするとか。それから、特に天北線についてはかなりプロ並みの人がいっぱい写真を撮ったはずだというふうに、まあこれも工藤さんが言ったんですけども、それやっぱりあるうちに、もってる方がちゃんと元気なうちに集めて、どさっと全部アーカイブとして 1カ所に集めたいと。さらにそれをフォトセレクションというかたちで、いいものを集めて、それをぜひ全国の人に見てもらおうといったことが、やっぱり意義があるんじゃないかというのが二つ目です。

それからさっきのヒストリー&ストーリーって何かあってあったんですけども、ヒストリーは客観的な事実ですね。こういった駅がこうなりました、そこに商店街広がり、産業や人口がこうなりました、それだけじゃなくて、そこで人がどういうふうに住きたかといったことをストーリーとして語ってもらって、それを集積するといったことをやっていきたいなど。例えばだから、このへんに例えばウェンナイ駅っていうのがありましたけど、その駅をかつて利用していた人た

ちで集まってもらって、この駅って昔こうだったよね、そう言えばこんなエピソードがあったよねっていうようなことを語ってもらって、その人の生きた時代と鉄道との関係みたいなものを集めて、ストーリーとして蓄積したいと。だからこれ、ほんとに全部駅ごとにやったらものすごい膨大になるんですけど、まあ、ちょっとずつやっていけたら、それはそれで面白いんじゃないか。それがだからストーリー、ヒストリー&ストーリーのストーリーを集めていくという目論見です。

4. 地域でつくる、増殖するデータベース

地域でつくる、増殖するデータベースっていうのは、宗谷地域研究所自体のこのプロジェクトを、学内で完結したものにするんじゃないくて、地域の有識者の方に最初から一緒に参加してもらおうという構想で始めましたということです。地域フェローっていうのは、お手元の資料にも書いてありますけれども、有識者って言いますか、特にこの鉄道問題で言いますと、鉄道オタクの方とか、あるいは歴史好きの方とかも含めて、一緒に名前を連ねていただいて、議論しながら資料を集めたり、いろいろアイデア出していただいたり作業に参加していただいたりということをやりたいと。今すでに学内で学内フェロー、学内の教員が9名、地域の方が9名ということになっておりまして、これを徐々に輪を広げていきたいなというふうに思っております。

それから、今お見せした地図とかは全部手書きなので、あれちゃんと地図データベース、地図情報システム、そういうのにきちんと入れて、まず鉄路の変遷がどうなっているかっていうのを、ぱらぱらマンガみたくして全部見れるようにするっていうのはベースのレイヤーとしてつくって、その上に例えば人口の変化を重ねるとどうなるかっていうのが見えますとか、あるいはベースの鉄路の上に町並みの変化がどうなったかっていうの重ねるとか。あるいは鉄路のベースの上に土地利用がどうなるかってものを重ねるとか、産業はどう変貌したのか、例えば炭鉱がこうなって林業がこうなったとかいったふうに、いろんなレイヤーを重ねていって、見る人が自由な絵を自由な組み合わせで見られるようにしたい。そうしてそれを、オープンデータとして提供したいというふうに思っています。

これはだから、うまくできれば、社会教育とか学校教育とかでそれぞれの地域で使っていただけるんじゃないかなというふうに期待しています。大体1年後をめどにある程度使えるレベルになるといいなと。できれば、来年の夏休み中に、一定のどこまでいって、そうすると例えば学生が、そのできあがったところまでを使いながら自分で独自のレイヤーを作ると。自分で調べたデータを、その自分独自のデータをそれに重ねてみんなに見てもらおうといったようなこともできるんで。だから当然それは学生だけじゃなくて一般市民の方にも、われわれが作ったデータを元にして、そこにいろんなデータを積み上げていってもらおうと、そういったふうにしていくと面白いなというふうに思っています。

これもさらに将来の展開なんですけども、天塩の博物館ですかね。あそこに置いてあるやつだと思いますが、長門船って言うらしいんですが、要するに鉄道の無い、道路もまともに整備されてないって状況の中では、天塩川の船が、物流としてとても重要だったといった事実があって、そういった船、特に川が人や物の中でどういう役割を果たしていたかとか、みたいなことをやれ

たらいいし、さらに海路までいくとですね、その場合は当然、利尻、礼文が範囲に入ってきますし、北前船とか、さらにもっとさかのぼってオホーツク文化、アイヌ文化の時代まで、この宗谷の地が一大拠点、物流の中継拠点だったわけですから、そのへんの位置づけっていうものがさらに見えるようにするといったことができる、さらに壮大な話ですけど、全体としても、そこまでさかのぼって歴史的に今のこの地域の特性を可視化するといったことが、できればいいなというふうに。これはちょっと妄想にまだ近くてですね、とりあえずまず鉄路をやれという話なんですけれども、こんなことまで視野を広げることができるっていう意味では、やりがいて言うか面白みがあるなというふうに考えているところです。

以上、ありがとうございました。

宗谷地域研究所の 鉄道プロジェクト

稚内北星学園大学 齊藤吉広

<稚内北星学園大学>

- **情報メディアで社会に新しい価値を生み出す**

<宗谷地域研究所>

- 稚内・宗谷及び隣接する地域の振興に資するよう、この**地域の自然、歴史、文化、産業の資源を集団的に研究、創出**する

<宗谷地域研究所・最初のプロジェクト>

- N45°エリアを情報メディアで元気にする
地域の**歴史と文化と産業を可視化**して地域ブランディング

⇒ 「**歴史・地理空間情報の基盤整備**」

⇒ 鉄道でいこう

“宗谷本線、天北線の
ヒストリー&ストーリー”
可視化プロジェクト

そのコンセプト・スケッチ

まずは、
全道の鉄道の盛衰を
ふりかえる



本題の、
宗谷本線と天北線

1911

1912

音威子府
宗谷線

1914

なぜオホーツク海側の
ルートが選ばれたのだ
ろう？

小頓別

1914

天北炭田 (三美)

頓別原野の木材 (三井)

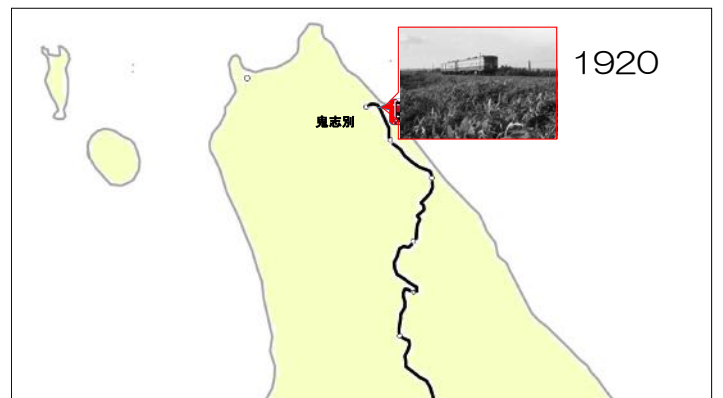
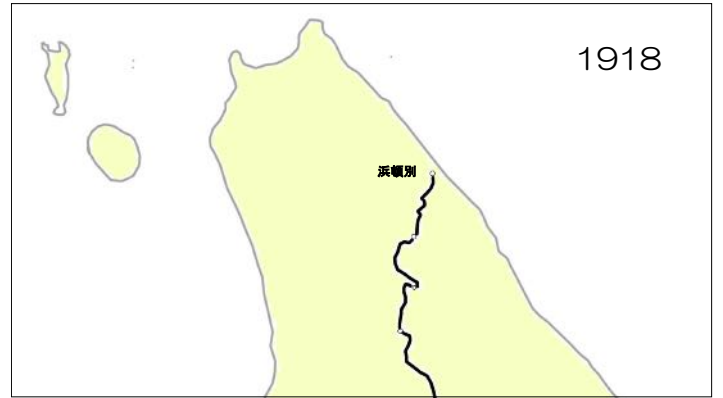
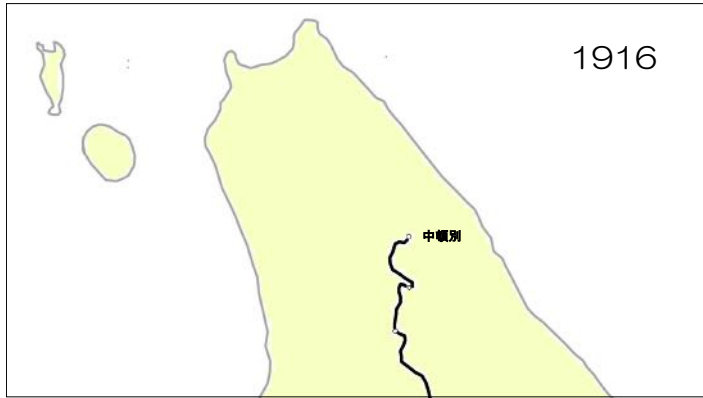
なぜオホーツク海側の
ルートが選ばれたのだ
ろう？

小頓別

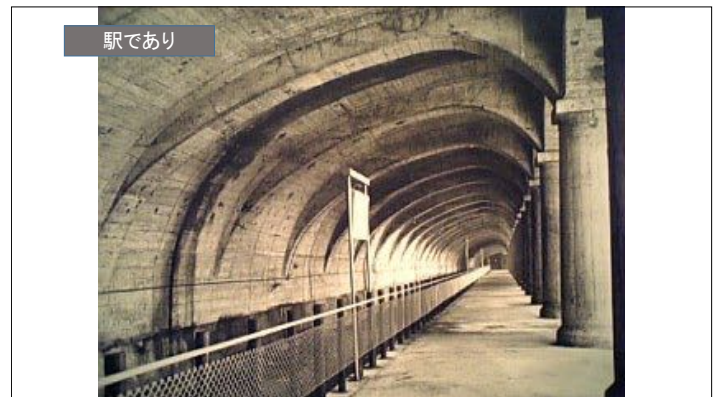
1914

小頓別









樺太への出発地であり

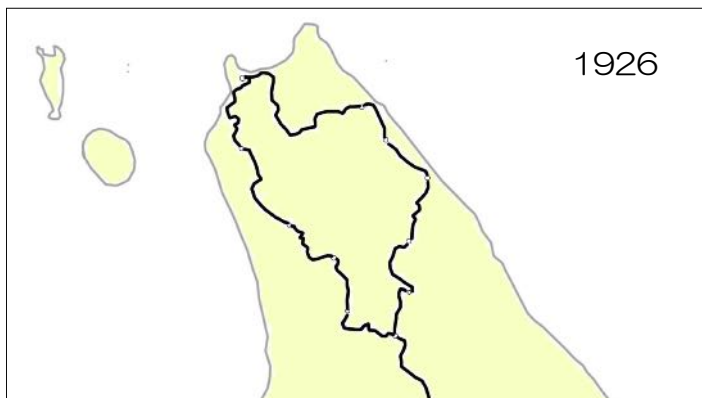
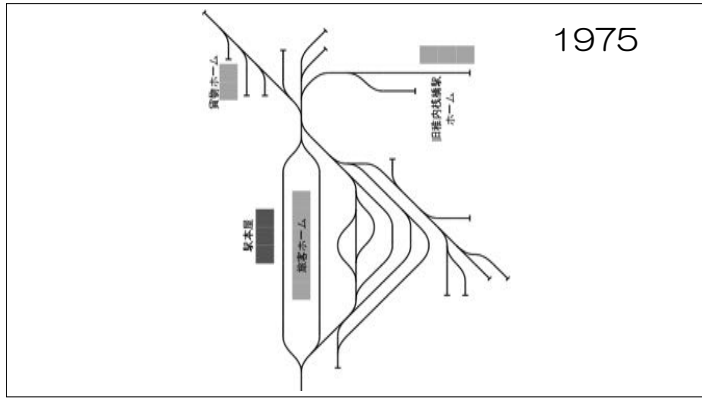


「日本食堂国内第一号店」があった

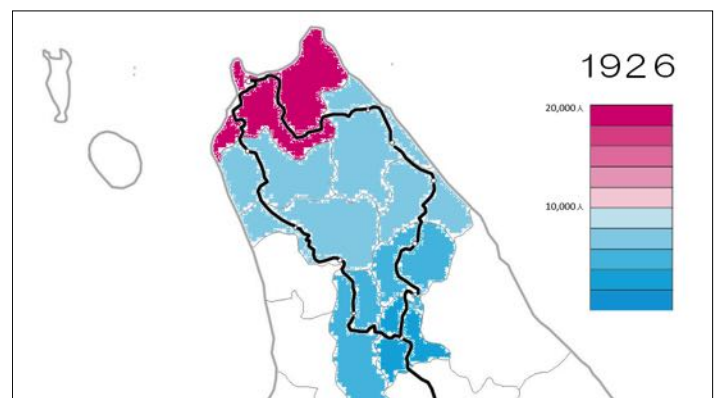
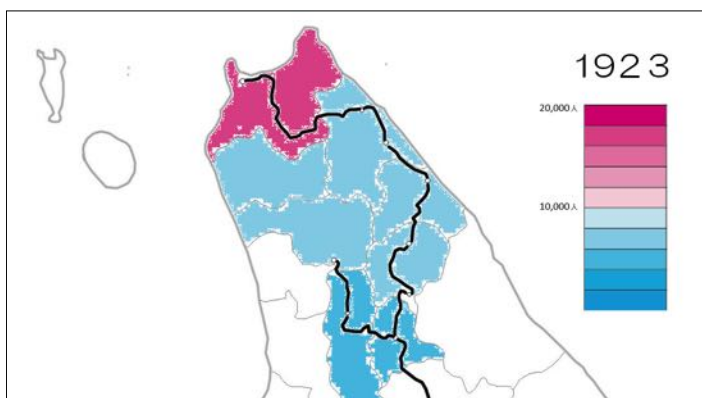
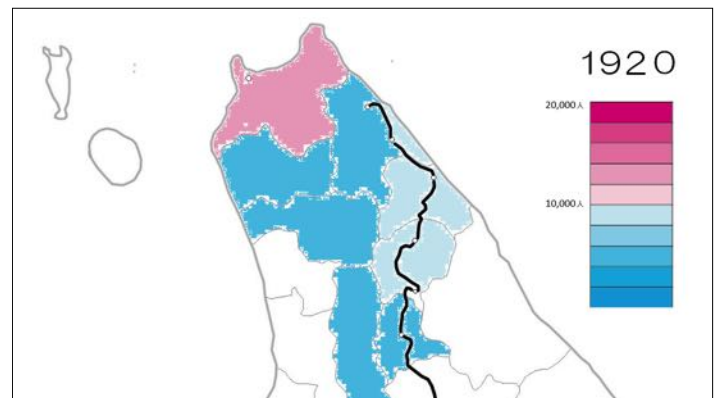
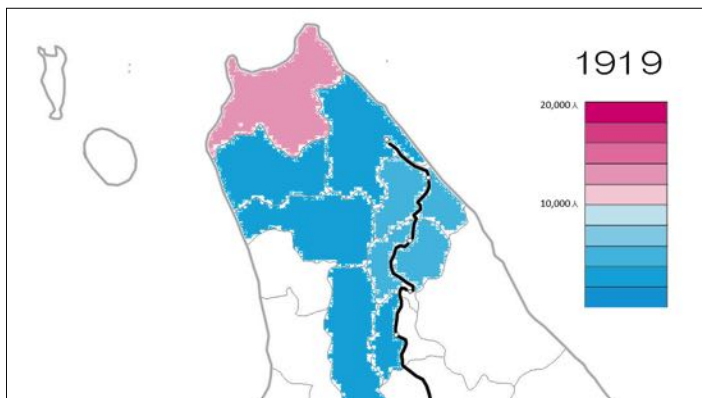
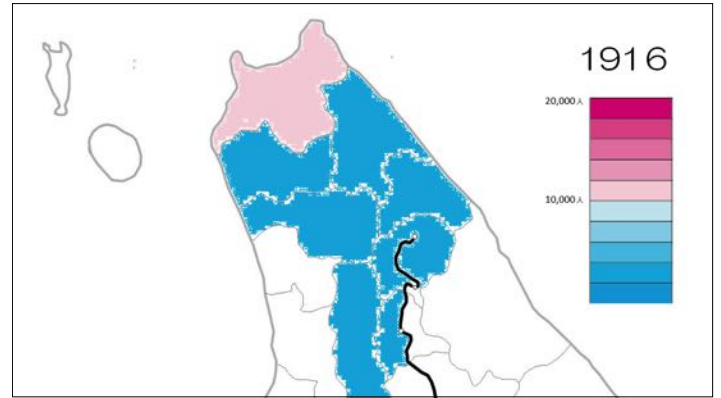
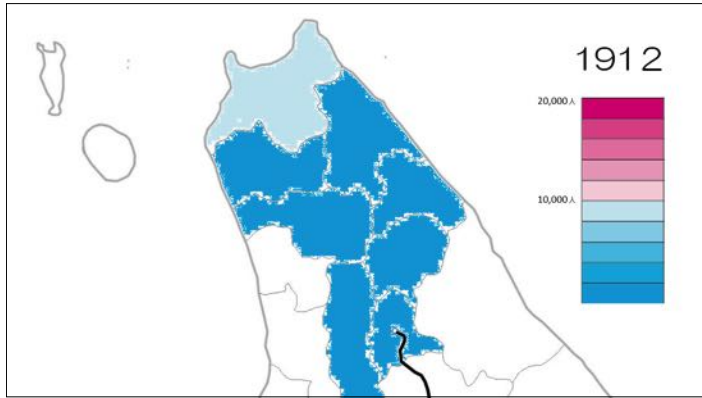


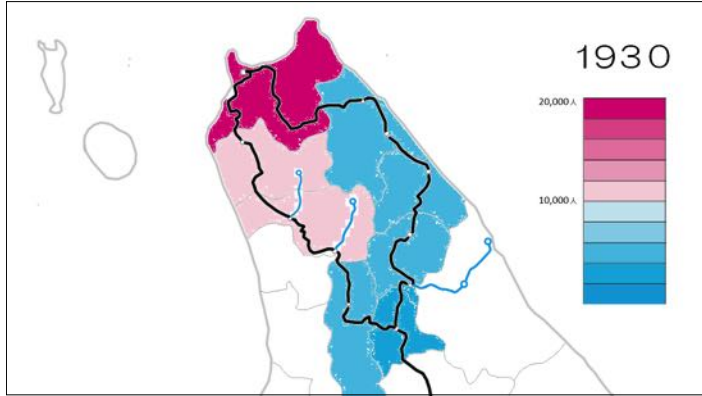
当時の最先端「婦人専用待合室」もあった



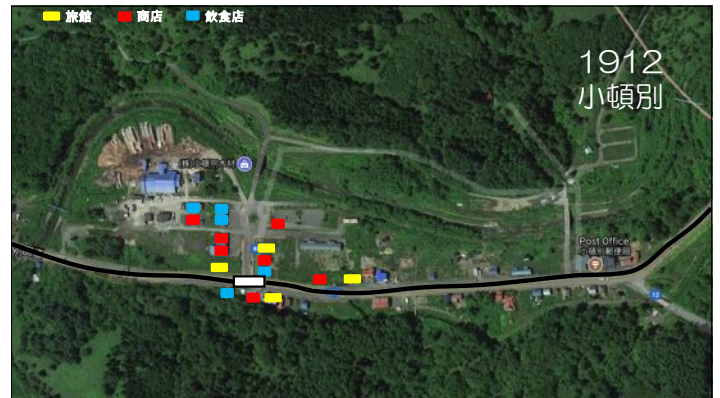


鉄路の延伸と
人口の推移





鉄路の延伸と
市街地の形成



ほか、
面白そうなこと

- 旧天北線をドローンでたどる
- 鉄道フォト・アーカイブを整備し、
フォト・セレクションで魅せる
- 「〇〇駅を語る」シリーズで鉄道の
“ストーリー”を楽しむ

地域でつくる、
増殖するデータベース

- “地域フェロー”が活躍する
- インターネット上でオープンデータ
として公開し、利用をうながす
- 学生・市民がレイヤーを追加して、
もっと面白くする

プロジェクトの
将来の展開

物流を担った天塩川(長門船)



日本観光振興協会「観るナビ」より

(4) 第3報告 北海道の高規格幹線道路整備によるストック効果事例

高山 博幸 (国土交通省北海道開発局旭川開発建設部道路計画課長)

あらためまして、旭川開発建設部で道路計画課長をやっております高山と申します。本日は北海道北部地域の交通体系を考えるというセミナーに参加させていただいてありがとうございます。私からは交通体系の一つであります高規格幹線道路について、今日は事例を色々ご紹介したいと思っています。

報告内容ですが、まず、高規格幹線道路の整備状況であるとか、一般道と何が違うのかということ。そのあとは実際に道内でいろいろな箇所で開催している箇所の事例について紹介します。昨今は整備効果を「ストック効果」と呼んでおりますが、それらについて説明します。最後に、北海道を存続させるために昨年、新たな北海道総合開発計画というのが策定されました。それらを少し分かりやすくご説明したいと考えています。

1. 北海道の高規格幹線道路の整備状況 (資料 p2)

まず、北海道の高規格道路の整備状況です。このように本州に比べ北海道は高速道路網が密じゃないです。特に沿岸部が無かったりしますが、本州では沿岸部に密に高速道路があります。全国では大体85%が完成しているわけです。しかし北海道は整備が遅れていて、60%程度です。この稚内までも、まだつながっていません、現在、音威子府バイパス含めて整備を実施しておりますが、時間がかかっております。稚内管内では幌富・豊富バイパスも開通しておりますが、高速道路をなかなか一気につなげるのは難しいです。つながないと整備効果が出づらいという状況です。本州では県庁所在地、北海道では圏域中心都市ということで見てみると、やはり北海道は遅れています。最近、ようやく釧路はつながったばかりですが、実は旧阿寒町までつながったという状況で、まだ函館や北見にはつながっていないです。他の県域、全国ではそういうことはないですね。それから、北海道が全道路延長9万 kmのうち、高速道路と言われているのは大体1,000km程度しかないということです。大部分は市町村道7万 km、一般国道でも6,000kmという状況です。北海道の道路の使われ方について少し説明をしたいのですが、貨物輸送や旅客がそれぞれどのような比率になっているかということ、北海道は、鉄道網が低いので、自動車の依存度が高いです。旅客の場合84%が車を使っている。本州の場合には3割ぐらいいは鉄道を使っていて自動車は67%です。次に貨物輸送ですが、北海道はJR貨物のカバーエリアもあり、自動車の貨物輸送は97%と、ほぼ道路が物流を担っています。

2. 一般道路の課題を高規格幹線道路で解決 (資料 p4)

では同じ道路でも「高速道路」と「一般道路」は何が違うのかについてお話いたします。私も釧路や帯広で道路事業を担当したとき、地域の方から「近くの農道でも80kmで走れるから、高速道路はいらない」とよく言われました。確かに農道や一般道路でびゅんびゅん走っている人は今でもいます。4車線の高速道路は制限時速100kmですけれども、2車線の場合には70kmとか80km規制になってし

まいます。そんなこともあって「高速道路はいらない」とおっしゃる方は当時ずいぶん多かったと思います。しかし、そのような速度で一般道路を走りますと、無理な追い越しで正面衝突事故が起きやすいとか、交差点も多く追突事故も発生しやすいし、旅行速度も稼げない。こういう状況の一般道路で80km/hで走るっていうのは、非常に危険なことなんです。北海道の交通事故の発生確率である「事故率」は実は本州とあまり変わらないです。しかし、「死亡事故率」と言って、事故で死ぬ確率でいうと、全国でも非常に高いです。やはり速度が高いため、ぶつかったら大きな事故、命に関わる事故になってしまうというのが北海道の特徴です。しかし、広い北海道なので都市間距離が長く、本州の2倍以上あります。隣町まで20kmとか30kmというのが普通の北海道で皆が法定速度通り走っているかと言うと、なかなかそうじゃない実態があります。そのときに限って痛ましい事故が起こっています。一般道路でも広くて早く走ることは可能ですが、安全に移動するってことが目的であれば、北海道であってもやはり高速道路は必要なんじゃないかと思います。

3. 高規格幹線道路によるストック効果（資料 p6）

それでは次に高規格幹線道路のストック効果についてお話します。最近、よく新聞紙上でも「ストック効果」という言葉が流行っているのだから聞いたことあると思います。ではまず「ストック効果」について説明します。「整備効果」には大きく二つの種類がありまして、「フロー効果」と「ストック効果」と呼んでいます。フロー効果というのは、いわゆる公共投資などによって雇用機会や消費の促進によって生じる経済効果です。工事などを実施している期間のみ生じる一時的な効果です。一方、ストック効果というのは、例えば、そこに高速道路を整備すると、道路がある期間ずっと生み出される効果のことを言います。例えば、「速く移動できる」という効果はストック効果です。そこに高速道路がある限りその効果が持続するからです。公共事業では、安く造って、いかにこのストック効果をいかに大きくするかが求められています。

（1）時間短縮効果

いろいろなストック効果ありますけど、高速道路の一番の目的はやはり時間を短縮、速く目的地に行くことですよね。今この道北エリアでも名寄北 IC までの区間が 1997（平成 9）年から開通しまして、約 20 年間ずっと少しずつ延びてきました。当初はまあ 3,000 台ぐらい、今は 4,000 台ぐらい。1.4 倍ぐらいで交通量が上がっています。所要時間でみると、旭川から中川まで想定した場合にですが、高速が無い状態だと 3 時間ぐらいかかる計算です。それが士別剣淵 IC までの高速道路で 17 分短縮。今現在は、名寄から美深までが出来て 30 分の短縮になっています。今後ですが、音威子府バイパスが完成し、さらに音威子府から美深、名寄から士別もつながった場合だと、トータルで 1 時間ぐらい短縮します。1 時間短縮っていうのは、ほとんど 3 分の 2 になるということです。これがまさに高速道路の一番の効果だと思っています。

次の例は道東道です。（資料 p9）私は 30 年前に釧路で採用されました。当時、釧路から、札幌のまでは JR で 6 時間かかりましたし、車だと 7 時間ぐらいかかりました。ほんとに釧路は最果ての地

だと思ったぐらい、すごく長い時間運転しました。そういう状態から、日高の「樹海ロード」ができて、360kmか320kmぐらいに近くなりました。その後には高速道路の「道東道」、まあ正式名称は北海道横断自動車道、横断道と言われているんですが、1995（平成7）年に十勝でスカイロードが開通しました。十勝清水から池田の間、約50kmぐらいです。このときはとにかく、1日の交通量がもう500台とか700台とか、すごく少なかったことを記憶しています。報道では熊しか走っていないと揶揄されました。そんな状態ですから地域の方からも「高速道路なんていないだろう」とよく言われていました。そこから約20年たって、ようやく千歳から釧路市阿寒町まで高速道路がつながり、700台だった交通量が今や平均で7,000台、10倍ぐらいになっています。昨年、日勝峠で台風災害があって通行できなかった状態では日1万6,000台も走行していました。ここまで増えると2車線じゃ足りません。これが「延伸効果」と言って、繋がって延長が伸びて便利になるほど利用が増えるという効果です。道東道の全線整備で時間短縮は2時間25分にもなります。イメージわきにくいですが、ここでも3分の2程度まで時間短縮されます。昔に比べて札幌と釧路間が3分の2の時間で行けるようになったことは非常に大きいです。特に難所である日勝峠を回避できることは心理的にも大きいです。特に帯広からだとい帰りで札幌まで行けるようになりました。

（2）医療

もう一つ高速道路の効果で大事なものは医療です。特に救急搬送に効果が大きいと思っています。私どもも名寄市立総合病院の協力で、いろいろデータを集めています。以前からもそうですが、救急救命センターとなった2015（平成27）年からは、この稚内地域においても名寄市立総合病院の存在は大きいと思います。その中で、心臓の疾患とか脳疾患とかの重症についてはやはり名寄まで走らなければならないという状況は、この地域においても重要なことだと思っています。それではその一つの事例を説明します。名寄美深道路の時間短縮効果ですが、22km整備で10分ぐらい短縮できました。まあ10分なんて大したことないと思われるかもしれませんが、5%ほどの救命率向上というデータもあります。また、時間のみならず一般道にくらべカーブが少ないという点で患者への負担も軽減できます。それと消防の方に聞いたのですが、実は救急車は確かに搬送時には一般道路80kmで走れるけど、帰りは法定速度で走らなきゃならないですね。つまり、行きは80km、帰りは60kmとなる。そうすると、地域に救急車がない時間が長くなるので必要な時に救急車が無いといったリスクもあります。ヒアリングでは、高速道路の利点で早く帰れる利点を上げる隊員も少なくないです。

（3）ドクターヘリ（資料p12）

もう一つ、この稚内地域にとってとても大事なものは、ドクターヘリだと思っています。北海道開発局では、国道や河川の敷地などを利用してドクターヘリのランデブーポイントを増やす支援を2010（平成22）年ころから取り組んでいます。全道のドクターヘリの中でも道北ドクターヘリは、最先端の取り組みをしている基地病院なのですが、他とくらべると、そのカバー範囲の広さが特徴です。この前までテレビで放送していた『コードブルー』っていうドクターヘリのドラマありましたけども、

あのモデルである千葉の病院や都市部のドクターヘリだと、平均して 30km から 50km の半径で運用しています。ところが、北海道に 4 機あるドクターヘリというのは、平均したら 150km ぐらいのエリアをカバーしています。ものすごい広さですね。しかも、通常 200km を超える離島までカバーしていますので、この地域にある豊富ヘリポートは給油ポイントとして非常に大事です。その中で、そのドッキング時間を速くする、医師接触を早くするためのランデブーポイントは非常に重要です。幌富・豊富バイパスという 27km の高規格幹線道路がありますが、少しでも速く「名寄」まで寄っていくということはこの地域に住んでおられる方々には非常に大事だと思っています。ちなみにドクターヘリは有視界飛行なので、冬は時間も短く、天候によって出動ができないことがあります。要請数でいうと夏だと 7 割ぐらいは出動できるけども、冬だと 6 割切るような出動率になっていると聞いています。つまり、ほんとに天気が良くて、昼間でという条件でなければ、ドクターヘリは運用できません。となると、それ以外の時間や気象条件では高速道路での搬送は重要になります。

(4) 出張医師の移動支援 (資料 p13)

高規格幹線道路は救急搬送での効果が期待されていますが、実は病院維持という観点、医師の確保という観点でも効果があると聞いています。これは一つの例ですけれども、十勝の陸別町、足寄町の病院では札幌からの出張医師が多いです。19 名のうち、出張医師が 15 名となっていてほとんど出張医師がその地域の医療を担っているという状況です。その場合、どうやってその医師を出張させるかですが、最近では帯広までは高速バス、帯広から足寄、陸別までは送迎をするということによってなんとか足寄と陸別に医師を派遣できているという状況が、今の十勝の地域医療です。ちなみに、このエリアで 2017 (平成 29) 年 10 月に十勝オホーツク自動車道の陸別小利別から訓子府までの 10 km が開通しました。場所は北見市の下の方になりますが、陸別町は十勝エリアですが、医療については北見市に依存しています。陸別からの北見市アクセスというのは町民の方にとっては非常に重要で、ここに 16km の高規格幹線道路が開通し、アクセス時間が 4 分短縮されたわけです。4 分と聞くと、たいしたことないと思う方もいるかもしれませんが急カーブが 13 カ所あったところが無くなるため、救急搬送では患者の負担は軽減されると思います。救急隊員の方に聞くと、普段は病状によってカーブのスピードをコントロールするといいます。そのぐらい気を使って搬送しているので、急カーブが無くなることは非常に有効だったというお話を聞いています。

(5) 物流 (資料 p15)

次に、物流ですが、先ほどもいったように北海道内の物流というのは、ほとんど自動車に依存しているというのが実情です。名寄にも JR 貨物のコンテナのステーションはあります。しかし、ここからの搬送はトラックで、コンテナを積んで旭川までトラック陸送しています。だから実際にはもう旭川から上は、鉄路で物流コンテナは使っていないとのこと。

これは一つの事例ですが、美深で伐採した木を旭川家具の原材料として旭川に運んでいます。名寄美深道路の開通で 20 分短縮したのですが、これにより往復回数が 4 回から 5 回と 1 回増えたとのこ

とです。効率で言うと1日あたり20%効率したことになります。

もう一つの事例は石油です。旭川市の石油エネルギーは留萌港の油槽所から運んでいます。苫小牧港から運んでいるエリアは富良野市までらしく、旭川は留萌から運んでいるそうです。タンクローリーは振動を嫌うので、安定性の観点でなるべく高速道路を走ります。深川留萌自動車道が開通したとき、それまで1日1回の往復が2回になったとのこと。今までの2倍の効率ということになります。

また、オホーツク沿岸の海産物の例ですが、オホーツクを結ぶ旭川紋別自動車道という無料の高速道路がありますが、今、遠軽まで延びてきていますが、この道路でどういう使われ方をしているかという、新鮮な海産物を、千歳空港や苫小牧港に運んでいます。フェリーや飛行機は主発時間が決まっているので、朝何時まで漁ができるかというのは重要だと聞きました。旭紋道の整備効果で積み込み作業開始時間に30分余裕ができたとの声を聞いています。

次はタマネギの例ですが、オホーツクエリアのタマネギは、タマネギ列車というのが有名ですが、トラックでもけっこう運んでいます。今は苫小牧港から輸送をするのも多いですが、その中で一般道路と高速道路では運ぶ時間に大きな違いがあります。日帰りで運んでいいですが、高速道路を使うと、一日の労働時間が13時間以下になり、ドライバー1名で対応可能です。以前は交代のドライバーの配置や宿泊が必要でした。高速道路の利用により経費節減効果は大きいです。

次に酪農の事例ですが、この稚内地域も酪農が非常に盛んな地域ですけれども、飼料の輸送というのは大体、太平洋側から運ばれています。この地域は苫小牧から運んでいますけれども、十勝港に荷揚げされた飼料は、帯広広尾自動車から十勝オホーツク道路、道東道を利用してオホーツク・根釧エリアに供給しています。やはり毎日運びますので、距離が長いとすごく負担がかかるので高規格幹線道路を使っているとのこと。

これが苫小牧港の事例ですけれども、この地域に中継基地がありまして、そこに毎日、苫小牧から運ばれているという状況です。これもやはり高速道路で運んでいるとのことですが、先ほども連続運転って問題を話しましたが、ドライバーが減っている昨今、1名のドライバーが連続4時間以内で輸送できないと、かなり非効率になるらしいです。

(6) 観光 (資料 p19)

次に観光です。この名寄からこの稚内地域までは、幌富・豊富バイパスや名寄美深道路しか開通していませんが、整備効果について調べてきました。このエリアの周遊観光はバスが多いです。その中で時間が目的地へ早く行けるかという観点で調べたところ、名寄美深道路の開通前は、立ち寄りしないで回るだけだったものが、移動時間が少し速くなってダイヤに余裕ができたため、2カ所程度、休憩ポイントが増えています。道の駅で少し休憩しましょうとか、休憩がとれるように変化があったということです。そんな影響ですが、少しでも地域にお金が落ちるようなことに貢献しているのかなと思っています。まだまだほんとに一部の道路ではございますけれども、時間が早く行けることによって、その立ち寄りポイントの滞在時間を増やす効果もあります。

これは道東道の事例ですが、池田町で毎年秋に開催しているワイン祭の事例です。平成19年の時はまだ高速道路が夕張から十勝清水が開通してないので日勝峠を通行していた時代です。高速道路の開通により滞在時間がどのくらい変わったかという約30分伸びたというデータです。以前なら池田からまっすぐ札幌に帰っていたのが、今は時間があるので帯広のお店に寄ってお土産を買うなどの行動が増えているとのこと。定番は「柳月」のお菓子工場とか、「ばんえい競馬」へ立ち寄るみたいな、少しでも余裕時間が増えた場合、地域に滞在する時間が延びるという傾向があります。そういうところでも高規格幹線道路の効果がでています。

(7) 防災 (資料 p19)

次、防災面での効果です。昨年の四つの台風によって日勝峠が大きく被災しました。これは頂上に近い場所でのスノーシェルター区間の写真ですが、道路の下がえぐられています。これを見たときにはほんとにショッキングでした。よく使っていた道路で過去に被災もなかったのにこんな災害が起きるとはまったく思っていませんでした。頂上に近い場所で雪がすごいので、このようにスノーシェルターという構造物で覆っています。まさかその下が沢水でえぐられるなど想像もしていませんでした。これは調査風景です。車では入れないので、自転車やゴムボートを持って調査員が自分で歩いて調査をしている状況です。これも川じゃないです。実は道路があった場所ですが、何もなく川に見えます。これは南富良野町ですけれども、空知川の氾濫によって国道の太平橋の橋台がえぐられました。すぐ横に、湖池屋のカラムーチョなどを作っている工場がありますが、ここも1メートル以上浸水して、かなりダメージを受けました。これは上川町の三国峠の下、大雪ダムにかかっている橋ですが、橋台が沈下し、桁が中折れてしまったという状況です。このときは、旭川から北見に向かう国道39号も止まったし、273号の三国峠も止まりました。国道39号石北峠もだめ、国道274号日勝峠もだめ、国道38号狩勝峠もだめということで、結局残ったのは旭紋道、道東道などの高速道路です。道東道も実は一度止まりました。だけど短期間で復旧され、なんとか1路線だけ確保できたという状況でした。被災後すぐに復旧したのはすごいと思います。皆さんご存じの東日本大震災のときも、東北自動車道という高速道路が活躍しました。一般国道は沿岸部を含め大ダメージを受け、1カ月以上かかった区間もあったのですが、東北道は被災しましたが、ほぼ1週間で復旧しました。それは報道され、世界中から賞賛されたぐらいに反響がありました。昨年の日勝峠での災害でもなんとか道東道を確保できたので、物流への影響はだいぶ抑えられた。実は日勝峠というのは普段は物流トラックの走行が多い路線です。なぜかと言うと、今の厳しい物流業界ではなかなか有料区間でお金を払って物を運ぶってのができない状況だからです。だから荷主のほうからも、高速代は払えないから、下の道を走ってくれっていうニーズが多いそうです。国道274号日勝峠は交通の7割以上が大型トラックの輸送で使われている道路なのです。昨年の被災時には唯一残った道路ということで道東道が無料となり、国道を代替しました。NEXCOさんの協力で可能となりました。

被災直後は音更帯広ICから占冠ICまでが無料となりました。そのときには通常の2倍以上の1万6,000台の交通量になりました。そうすると2車線の容量はオーバーし、かなり混雑していました。

今は7,000台ぐらいですけど。当時は、ちょうどサンマが獲れる時期だったので、道東のサンマや生乳の輸送でも支障なくできたということで、物流は高規格幹線道路によってなんとか守られたという状況でした。観光にも影響があるのではないかと懸念されましたが、結果的に見ると、根室、釧路平野について、前年より逆に伸びておりました。たぶん高速道路の延伸効果だと思います。観光への影響を最小限に食い止めたということも大きな効果だと思います。

すこし前になりますが、2012（平成24）年に旭川と札幌間の高速道路が大雪でしばらく止まったことがありました。ご存じの方も大勢いると思います。とにかく岩見沢でもものすごい雪が降りまして旭川札幌間が完全に麻痺をしました。12号ももう満杯。275号も満杯で、とにかくスクリーン見ると旭川札幌間が大ダメージ、もう通過もできないっていう状況になりました。そのときに道東道は問題なく走行できたので、道北エリア、オホーツクエリアから、下回りに転換しました。道東道は特に十勝では雪が少ないので走りやすいし、時間ロスも少なくほぼ道央道と同じ時間で運べたと聞いています。これらは高速道路が災害に対して有効であり、代替道路としての機能があるという事例です。

4. 「世界の北海道」を目指す！北海道総合開発計画（資料 p27）

ここまで高速道路のストック効果について断片的に見ていただきましたけど、次は昨年閣議決定いたしました「新たな北海道総合開発計画」について説明したいと思います。

そもそも北海道開発は国策として実施してきました。その昔はエネルギー政策としての石炭採掘や、食糧生産基地としての役割など、日本のための役割を決めて10年ごとに計画を立て、北海道開発法という法律のもと北海道全体を開発してきたという背景です。

今回、新たな計画が平成28年立てられ、第8期計画として立てられましたが、今回の計画で北海道の戦略的な産業として食と観光が位置づけられました。食料生産を担う場所を「生産空間」と呼び、これらを守るための取り組みということになります。もちろん観光もそうです。北海道は「アジアの宝」と言われたりもしますけども、それをもっともっと磨かなきゃだめということです。インバウンドが増えてきているというものもありますし、食はやはり北海道の強みなので、そこをもっともっと磨いていく必要があると思います。もう一つ、本州に比べて、高齢化が10年早い北海道であるということですね。早く高齢化してしまうときに、どのようにそれに対応できるか先駆的に施策をやらなきゃならない。

これは漁業のデータですが、1人あたりの生産額ですが、この宗谷エリアは非常に付加価値の高い海産物の生産をしています。しかし、生産ができるエリアっていうのはこのような海岸部なので、都市と同じ機能はないし、安心して生活できるかっていうのが大きな問題になってきます。

まさに生産空間を、人が住み続けられるようにどうしたらいいかということが一番の命題です。観光スポットそれから農業といろいろありますけど、人口の少ない所でもものすごい生産をしている。この生産空間をどう守るかってことが、大事なテーマです。その中で、都市機能を担う中核都市との連携が非常に大事ですね。高次医療を担う都市。このエリアでいけば名寄市がそれに相当するかもしれません。医療では名寄市とか旭川市になるかもしれません。それらがうまくこの生産空間と連結す

る、強化することによって、生活サービスをちゃんと確保した上で生産空間において物を作り続けられる社会にしたいということが、北海道のこれからの大命題ってことです。そのための施策の一番柱になるのが「高速道路のネットワークの構築」だと思っています。というわけで、大事な生産空間を守るためにもやはり高速道路は早く造らなければならないと思っています。最後になりますが、この計画の中で、国土を守ることも大事、産業を作ることも大事ですが、ただ一番は「人が輝く地域社会、その人材育成、人を作る」ってことがやっぱり一番大事だということで一番先に書かれています。人が住み続けて、それを守る、キープするためにインフラがやっぱり必要で、それは鉄道も高速道路も役割があると考えています。そんなことで私のお話を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

国土交通省

2. 一般道路の課題を 高規格道路で解決

4

国土交通省

2. 一般道路の課題

1) 一般道路の課題

○一般道路では、渋滞・事故・線形不良（急カーブ・急勾配）・通行止めなど様々な課題が存在。

The diagram shows a road network with several labeled areas: '渋滞の発生' (Traffic congestion), '交通事故の発生' (Traffic accidents), '線形不良 (急カーブ・急勾配)' (Poor road conditions: sharp curves, steep grades), and '通行止めの発生' (Road closures). Small inset photos show real-world examples of these issues.

5

国土交通省

3. 高規格幹線道路 によるストック効果

6

国土交通省

3. 高規格幹線道路によるストック効果

「ストック効果」とは？

▼高規格幹線道路整備による効果の分類

フロー効果	公共投資によって生産、雇用、消費といった経済活動が派生的に創り出され、 <u>短期的に</u> 経済を拡大させる効果
ストック効果	整備された社会資本が機能することで、整備直後から継続的かつ中長期にわたって得られる効果

▼主なストック効果

ストック効果	ストック効果例
安全・安心効果	耐震性の向上、水害リスクの低減 等
生活の質の向上効果	生活環境の改善、アメニティの向上 等
生産性向上効果	移動時間短縮、輸送費の低下、貨物取扱量の増加 等

⇒次頁以降に、北海道内の高規格幹線道路整備によるストック効果事例を掲載 7

3. 高規格幹線道路によるストック効果

国土交通省

所要時間短縮

8

3. 高規格幹線道路によるストック効果

2) 効果事例集(交通量増加、所要時間短縮)

国土交通省

- 平成24年度に美深北ICが開通。
- 全線開通後は中川町～旭川市間の所要時間が55分短縮。
- 高速道路延伸により交通量が増加!

《交通量の推移》

※各開通区間での開通後1年間の平均日交通量

《中川～旭川間の所要時間の変化》

全線未整備	187分
NEXCO区間のみ	170分 (1.7分短縮)
現在	155分 (3.2分短縮)
全線開通	132分 (5.5分短縮)

※時間：H27道路交通センサより算定(後所間の時間)
※距離：高規格幹線道路の開通延長

9

3. 高規格幹線道路によるストック効果

3) 効果事例集(交通量増加)

国土交通省

- 道東道は、平成7年10月に最初に開通し、その後も順次開通。
- 交通量は高速道路の直結・延伸で約10倍に増加!
- 全線開通で2時間25分短縮(35%短縮)

▼道東自動車道 冬開通後1年間の区間交通量

約10倍

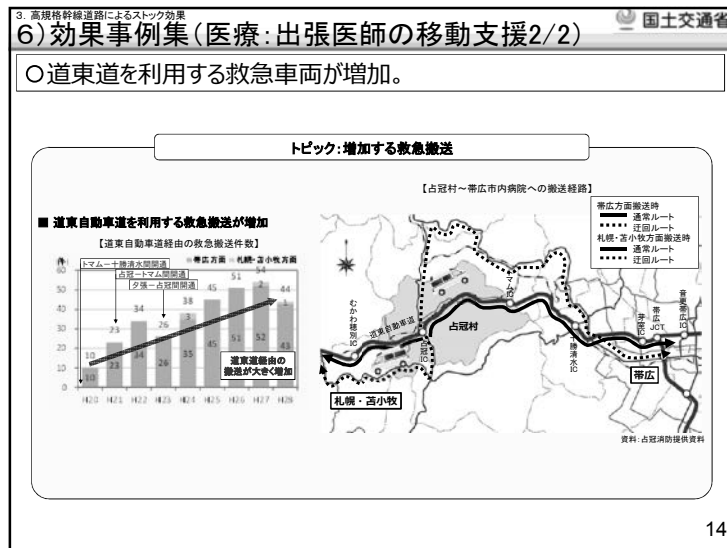
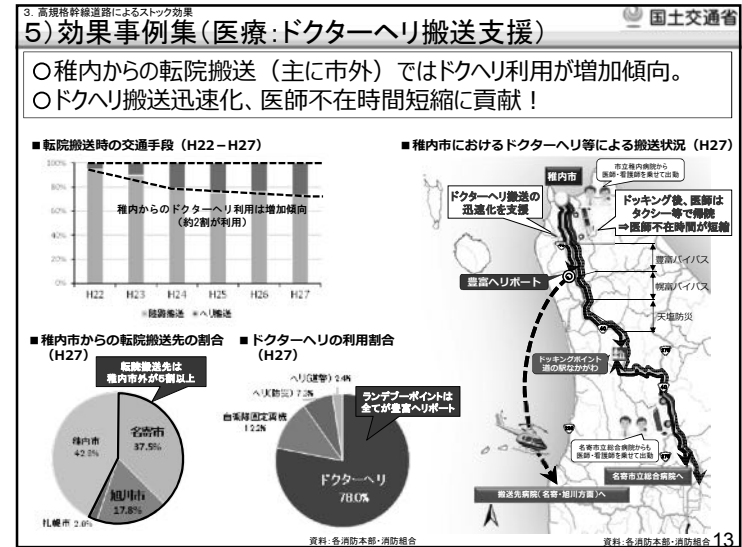
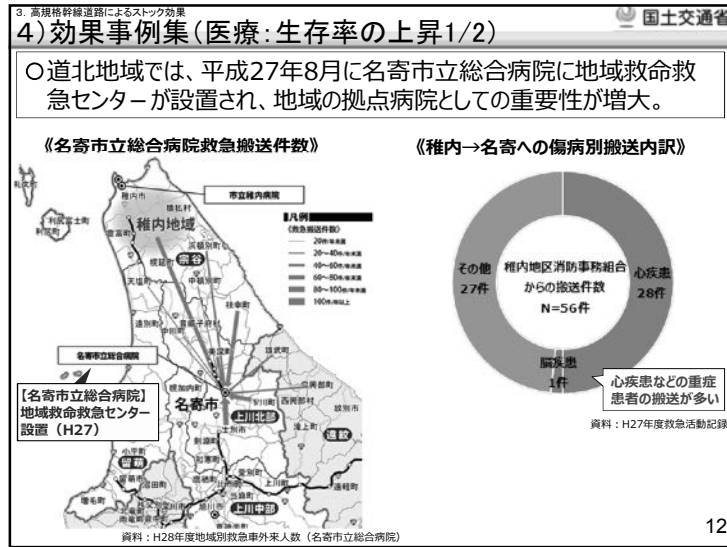
10

3. 高規格幹線道路によるストック効果

国土交通省

医療

11



3. 高規格幹線道路によるストック効果

国土交通省

物流

16

3. 高規格幹線道路によるストック効果

9) 効果事例集(物流:木材輸送利便性向上)

国土交通省

○旭川家具の原木材料の一部は、美深産の原木を使用。
○名寄美深道路の開通により原木輸送が効率化!

▼美深産木材→旭川⇒出荷先までの流通状況

市街地内の信号交差点を回避できるため、移動時間が短縮

美深町で伐採した原木を名寄市の木材加工業者へ輸送

名寄市で加工された製材を旭川市へ輸送

旭川市の家具出荷額が約2割増加

美深町 整備前: 3~4往復/日
整備後: 4~5往復/日

▼美深⇒名寄間の原木輸送状況の変化 (輸送時間) (往復回数)

項目	整備前	整備後
輸送時間 (分)	45	25
往復回数 (回)	4	5

20分短縮

資料: H26物流事業者ヒアリング調査

地域の声

・市街地を回避できる名寄美深道路は移動時間の短縮に大きく貢献しており、通常、美深-名寄間を3~4往復しか出来なかったものが、さらに1往復することが可能になった。【原木輸送事業者】

17

3. 高規格幹線道路によるストック効果

10) 効果事例集(物流:水産物の生産性向上)

国土交通省

○全国シェアの約3割を占めるオホーツク産ほたてを全国に出荷。
○高速道路の整備で、輸送時間が短縮し30分以上の余裕!
○災害の影響を受けづらい、防災上強い道路!

■オホーツク地域のほたて輸送

旭川・紋別自動車道 L=130km
丸瀬布道路 L=18km
丸瀬布IC~湧別IC間4C L=11.2km (28年度開通(予定))

ほたて出荷額 道内: 約3割 道外: 約7割

オホーツクは全国の約3割を生産開通後、漁獲量が1.5倍増加

企業の声

・旭紋道の整備により、道央方面への輸送時間が短縮されたため、積み込み作業の開始時間に30分以上の余裕が出来ました。(水産加工会社)

・平成28年8月の台風発生時には、各地で通行止めが発生しましたが、いつも輸送で利用している旭川・紋別自動車道は通行止めにならなかったため、台風の影響を受けず通常通りの輸送ができました。(物流事業者)

18

3. 高規格幹線道路によるストック効果

11) 効果事例集(物流:たまねぎ輸出の安定性向上)

国土交通省

○全国シェアの約4割を占めるオホーツク産のたまねぎを全国に出荷。
○高速道路を活用した日帰り運行が可能に!
○ドライバーの負担軽減・ドライバー不足に寄与!

▲Aきたみらいからのたまねぎ輸送状況

たまねぎ収穫作業

高速道路の通行により日帰り運行が可能

十勝オホーツク自動車道

平成29年10月開通予定(予定) 全長16km

苫小牧港までの輸送スケジュールの変化

トラックドライバーの労働時間短縮: 13時間

労働規定をオーバーするドライバーを交代する必要あり

⇒資材費・人件費等のコスト増加

積所時間を短縮して13時間未満での日帰り運行が可能

十勝オホーツク自動車道の整備により日帰り運行が可能、輸送コスト削減を支援!!

⇒年間約160万円相当の輸送コストを削減可能!

資料: 輸送事業者ヒアリング、平成27年センサス(運転時間・休憩時間)に基づき、30分間の休憩時間を見込む

19

3. 高規格幹線道路によるストック効果

17) 効果事例集(観光:観光地立寄りの増加)

○高規格道路の整備に伴い、道北周遊ツアーの所要時間が1時間短縮。
○道北地域の観光地への立寄りが2箇所増加!

▼外国人観光客の代表的な道北周遊ルート

道北ツアーでは、宗谷峠・稚内→層雲峡温泉は人気の高い目的地

高規格幹線道路網の整備により観光客のツアールートは拡大!

▼稚内→層雲峡温泉の移動・立寄り時間の比較

管内では立寄り不可能

名寄美深道路を含む管内の高規格幹線道路の整備により、管内移動時間は1時間短縮。これにより沿線地域で2箇所程度の立寄りが可能

凡例

- 高規格幹線道路
- 一般国道
- 道北ツアーの代表例
- 宿泊地
- 主な立寄り先
- 道の駅(休憩等)

観光事業者の声

- 外国人観光客の道北観光ツアーでは、稚内や層雲峡温泉のツアー人気が高く、名寄美深道路開通により、層雲峡到着時間の確実性が向上、夕食予定時間までの到着など、利用者だけではなく、徳治施設にとってもメリット。
- 名寄美深道路などの開通により、上川地域内で1時間程度の時間に余裕が生まれ、2箇所程度の立寄りが可能となっています。

24

3. 高規格幹線道路によるストック効果

19) 効果事例集(観光:新たなツアールート形成)

○十勝オホーツク道は、広域観光周遊ルートに属する。
○近年の多様化する観光客のニーズに応えた、新たなツアールートの形成に期待。

広域観光周遊ルート

新たな観光ルートへの期待

訪日外国人旅行者の周遊促進による地域の活性化を目的に平成27年6月に認定

オホーツク圏では外国人観光客が増加傾向

観光バスツアー担当

- 十勝川温泉と網走湖畔温泉を結ぶツアーでは、従来の阿寒経由の観光ルートに加え、陸別や北見市内を経由する観光ルートが企画されるなど観光ニーズが多様化してきています。
- 東南アジアや中国本土から訪れる観光客は、雪・冬景色を楽しむ目的で冬期に増加する傾向にあり、特に網走や知床の流氷を目的としたツアーが近年増加傾向です。

25

3. 高規格幹線道路によるストック効果

20) 効果事例集(平成28年8月豪雨災害)

国道274号 日勝峠

災害

26

3. 高規格幹線道路によるストック効果

20) 効果事例集(平成28年8月豪雨災害)

国道274号 日勝峠

27



3. 高規格幹線道路によるストック効果
20) 効果事例集(災害時: 輸送代替路の確保①1/2)

○平成28年8月の連続した台風上陸後、一時鉄道や道路が不通。
 ○道道の迅速な復旧により、輸送ルートを確保。
 ○北海道の農水畜産物の損失を回避！

▼迅速な復旧により輸送ルートを確保

▼道東道が代替路機能を発揮し大型車交通量が増加

■国道38号 ■道東自動車道 ■国道274号

・普段は、JR貨物でじゃがいもを輸送していますが、台風後、道東自動車道がいち早く開通し、JR貨物の代行輸送がスタートしたため、出荷ができました。
 ・道東方面からの生乳転送が8月31日から2日間止まりましたが、道東自動車道の通行止めが迅速に解消されたことで、生乳転送を再開することができました。

30

3. 高規格幹線道路によるストック効果
20) 効果事例集(災害時: 輸送代替路の確保①2/2)

○道東道の迅速な復旧で、じゃがいも、さんま、生乳の出荷を維持。

トピック: 日本の食を支える北海道からの農水畜産品輸送を支援

■道東道の迅速な復旧により道東から道外各地域へ出荷されたじゃがいも

■大阪中央市場でシェア約8割の北海道産さんま

■道内最大の生産地である十勝産生乳

31

3. 高規格幹線道路によるストック効果

22) 効果事例集(災害時:観光影響の軽減1/2)

国土交通省

○道東道の迅速な復旧により、観光バスの通常運行をいち早く再開。
○ツアーキャンセル等の影響を回避！

▼迅速な復旧により道東地域の観光入込、観光ツアーへの影響を最小限に

【大手旅行会社の事例】
【被災直後】
ツアールート変更
(1~2時間到着遅延)

【道東道復旧後】
早期に通常運行を再開
影響を最小限に

不運・運行止め期間
JR:平成28年8月31日(被災直後)~平成28年12月21日(約4ヶ月間)
道東道:平成28年8月30日(被災直後)~平成28年8月1日(約2日間)

道東地域のお盆の観光入込客総数の変化 (H28-H29)

観光地区

観光地区	被災前 (H28前)	被災後 (H28後)
道東地区	約15,000	約15,000
観光地区	約10,000	約10,000

資料: 道の駅連発情報センター
※H28は10月~11月(約2ヵ月)の合計値

観光関連事業者

・台風発生時は、入込客数が例年の平均値を下回りましたが、道東道通行止め解除後は例年と変わらない状況となり、高速道路の迅速な復旧により、影響が最小限に抑えられたと考えます。

32

国土交通省

4. 「世界の北海道」を目指す！ ～北海道総合開発計画～

33

4. 「世界の北海道」を目指す

1) 北海道総合開発計画の推進について

国土交通省

○北海道の強みである「食」と「観光」を戦略的産業として位置付け、食と観光を担う「生産空間」を支え、「世界の北海道」を目指す。
○社会や時代の要請を踏まえながら、「世界水準の観光地の形成」「食料供給基地としての持続的発展」等に重点的に取り組む。

【北海道の強み】

- 北海道は我が国の食料供給基地
- 食料品輸出額(北海道):17年で3倍に
- 食の輸出、外国人観光客も急増
- 来道外国人旅行客数:12年で7倍に

【北海道の課題】

- 北海道の人口減少は全国より10年先に進展
- 本州等とは距離感の異なる広域分散型社会

【これからの北海道の戦略】

「食」・「観光」が戦略的産業

～人口減少時代にあっても、
①北海道には世界と競争し得るポテンシャル
②アジアなど世界の市場が拡大傾向

農林水産業、観光等を担う「生産空間」を支え「世界の北海道」を目指す

重点的に取り組む事項

- 「観光先進国」実現をリードする世界水準の観光地の形成
- 食料供給基地としての持続的発展
- 食と観光を担う「生産空間」を支える取組

北海道型地域構造の保持・形成 地域づくり人材の発掘・育成 強靱で持続可能な国土づくり

34

4. 「世界の北海道」を目指す

2) 北海道の強みと個性～強みを支える「生産空間」～

国土交通省

○我が国の課題解決に対する北海道の貢献は、「食」・「観光」・「エネルギー」等、多岐にわたる。
○特に、主として農業・漁業の生産は地方部で行われ、食料供給に大きく貢献。
○また、観光資源・地域資源は地方部にも広く分布し、観光サービスの生産空間としての側面もあり、雇用の創出も期待。

人口分布

出典: 総務省「H22国勢調査」

漁業就業1人あたり漁業生産額

出典: 北海道水産林業部「H24北海道水産統計」
総務省「H22国勢調査(農業人口)」

農業就業1人あたり農業産出額

出典: 農林水産省「H18生産実態調査(国産)」
総務省「H22国勢調査(農業人口)」

地域資源・観光施設の分布

出典: 「観光資源台帳」(財)日本交通公社が準拠として設置した「観光資源調査委員会」が検討・検証し作成

35

(5) 総合討論

司会 清水池 義治

どうもご報告ありがとうございました。以上で予定をしておりました3報告が終了いたしました。残された時間、30分少々ございますけども、この時間を使って総合討論に移ってまいりたいと思います。簡単に各報告を振り返りますと、まず一番最初の、第1報告の小田先生のご報告ですが、昨今、問題になっておりますJR北海道の単独維持困難路線の問題について、その現状とどういうふうの問題なのかということと、地域社会が取り組んでいく上でどういうふうを考えていけばいいのかという話をされたのではないかと思います。第2報告の斉藤会員からの報告では、鉄道プロジェクト、ヒストリー&ストーリーということでしたけれども、非常に面白く聞かせていただきまして、こういうものが可視化することができれば、地域社会の中で鉄道というものをどういうふうと考えていけばいいのかを間ゲル資料になると感じました。今ご報告いただきました第3報告の高山会員からの報告は、高規格幹線道路の整備の意味に関して、道北地域も含めて各地域の事例、医療、観光、経済など含めまして、具体的な事例も含めて、非常に具体的にご報告していただきまして、よくその効果というのが理解できたと思います。

以上を踏まえまして、質疑に移っていきたいと思います。どこからでもよろしいんですが、まず報告に関するご質問や、あるいはコメントなどあればいただきたいのですが、いかがでしょうか。

では、私のほうから。最初の第1報告の際に、JR北海道の見解として紹介されていたことで、JR北海道の経営難の理由としていろいろなものが挙げられていました。その中で、高速道路、高規格幹線道路が増えてきたからと言われていたかと思います。これはJR北海道だけではなくて、割と地域の住民の方の中にも、鉄道を利用しなくなった理由の一つとして、高速道路ができて便利になったからってというような話をされる方もいらっしゃると思います。一方で、私の実感からすると、高速道路利用と鉄道利用が競合するのと言われると、ちょっとそういう感じはあまりしません。たぶん高速道路が無かったら鉄道使うかというよりは、いろんな状況にもよると思うんですけども、例えば夏だったら稚内に来るんだったら車を使うような気がしますけども、冬など今日みたいに天候の悪い日だと、高速道路があってもなかなか車は使いづらいので鉄道使うという、たぶん使い分けがあると思うんです。要は、いろいろな交通手段がある中で、それぞれの交通手段同士が競合関係にあるのではなくて、果たしている役割が違うのではと思います。高山さんに、そういう見解があるということに関して、どういうふうにお考えになっているか、ちょっとお聞きしたいんですが。

高山 博幸

おっしゃるとおり、確かにそのようなご意見もあるのは分かっています。新聞でもそのような論調があったんですけど、このデータを見るとそれも違うことがわかってもらえると思います。国鉄が民営化になったのは1987(昭和62)年で、この時点で輸送量、密度の推移とかをみると、どんどん減っている状態なのです。民営化の段階で、すでに大幅に下がっている状況です。それからもじわじわと

下がっている状況ですが、その中で高速道路を見てみると、実は昭和 62 年当時は、全然できていないんです。170km 程度でした。今はそれが 1,000km になってますけど、無料の高速道路っていうのは 1998 (平成 10) 年から出てきたものです。ようやく 20 年たってきて、まだ延長で言うとそんなに大きくないこともありますので、競合しているかと言われると確かに競合しているのかもしれませんが、無料の高速道路が増えたから JR に乗らなくなったというのは少し違うと思います。民営化の段階ですでに利用は大きく落ちていきますので。先ほど言ったように物流に関してはちょっとまた違って、鉄道が物流を実はあまり貨物で細かく運んでいないので、その部分で言うと、高速道路が有っても無くてもあまり変わらないと思っています。大量に安く運べる JR 貨物の利点は競合しないと思います。

確かに高速バスが増えた十勝などでは、バス利用が台数としては増えたなどの効果はあると思います。しかし、鉄道の旅客輸送量は圧倒的でバス数台くらいではかなわないレベルなので、どうでしょう、影響がどの程度あるのかよくわかりません。私からは以上です。

司会

具体的なデータも示していただいてありがとうございます。他にいかがでしょうか。どんなところでもいいかと思うんですけど。はい。言い忘れかもしれませんが、お名前とご所属、お住まいの地でもよいですね、言われてからどうぞコメントをお願いいたします。

田村 龍一 (稚内北大学園大学情報メディア学部 准教授)

稚内北星学園大学、田村龍一と言います。ご質問します。本日は非常に興味深いご発表をいただきまして、非常に楽しく勉強をさせていただいた次第であります。私も鉄道と道路の補完関係もしくは代替的な関係ってどんなもんのかなというのも思ってたのですけれども、一つうかがいたかったのは、先ほど高山様のご発表でありましたストック効果っていうところに関してですけども、このようにすごくポジティブな面をいろいろと教えていただいたんですけど、もう一つは札幌に一極集中化しているような人口の動きがあります。人口の恒常的な移動っていうんですかね、旅行以外のものなんですけども、こういう高速道路もしくは道路の整備というものが充実することによって、そういう地方から中央に行くような動きっていうのはどれぐらいあるものなのか。これはたぶん、もしかしたら、もちろん部署が違うのかもしれないんですけども、そのような地域経済を支えるのは人間なので、どれぐらいのそういう効果が、ネガティブな効果って言ったたらちょっと失礼な言い方かもしれないんですけど、あるのかって、ちょっと聞いてみたいのですが。

高山

ご質問ありがとうございます。確かにストロー効果という面もあるかもしれません。

私の経験ですが、開通後に整備効果について地域に入ってヒアリングするんですけど、高速道路ができたから街から人がいなくなったみたいな話は実は聞いたことはないですね。実際はあるのかもしれませんが、ただ、移住する一つの理由に、住み続けられなくなる理由っていうのがあると思います。

たとえば、病院とか学校なども理由になると思います。高齢者が馴れた土地にすみたいが事情でやむなくといったことがあるかもしれません。逆に、農業や漁業のようにそこに住み続けなければならない方もいると思いますが、今回は整備効果としてポジティブなことを並べましたが、逆に、高速道路による負の効果があるなら今後地域に聞いてみたいと思います。

司会

どうもありがとうございます。ちょっと今の話で、名寄にいたときの感覚と言うか、実際に学生の動きを見て思うことがあります。ストロー効果の面で言うと、地域商業への影響があると思います。ただ、名寄で言うと旭川に買い物に行くとしたすと、実はけっこう高速道路整備によって高速バスもけっこうたくさん、割と速く行けるようになったというのもあるので、旭川に行くぐらいだったらもう札幌に行ってしまう。すごく時間とお金かけて行くんだったら、旭川よりは札幌まで出て行ったほうがお店もたくさんあっていいっていうのがあって、ひょっとすると、そういう意味で言うと地元商業を素通りして札幌へみんな行っちゃうっていう話は聞いたことがあります。旭川からするとネガティブな効果ですけども、そういうこともあるのかなと。

その他はどなたかいらっしゃいませんか。

富田

富田と申します。建設業者です。先ほど学長の発表にもありましたけど、宗谷線っていうのはできてから100年たちます。そういう意味で言うと、国は70年たった施設を民営化、民間に引き渡したということになるんですけど、100年たったので、果たしてその鉄道のインフラっていったいつまでもつんだろうというところが気になっておまして、今いろんな補修の仕方とか技術もいろいろあるとは言え、何年もつんだろう。もし大規模に造り替えなきゃならないっていうことになるのと、とても自治体で負担できるような部分ではないので、この需要をどう考えるかっていうところを、どなたに質問っていうわけじゃないんですけど。ちょっと考えている方いらっしゃればなと考えたんですけど。

高山

とりあえず私から、一般的な話ですが、インフラの寿命っていう話は今まさに、橋の寿命で注目されています。橋の寿命はおおむね50年って言われています。一番道内で古いコンクリート構造物は小樽港の岸壁のコンクリートが道内では一番古と聞いています。その次のコンクリートが帯広にあった旧十勝大橋だと聞いています。工事を担当しておまして、旧十勝大橋の桁を切り出して暴露試験を現在もやっています。20年ぐらい切って保存しているので70年くらい経過しています。寿命は鉄材とかの水密性にもよるんですけども、50年ぐらいで考えています。なんとかそれを100年ぐらいにもっていきたいというのが今の議論です。以上です。

司会

100年にもっていきたいっていうのは、新しく造って100年もたすということですか。

高山

はい。

司会

分かりました。ありがとうございます。では、小田先生お願いします。

小田 清

インフラについては、国の責任でやっぱりやらざるを得ないんじゃないでしょうかね。インフラのほとんどがどこの地域でどうだって分けることはできないですよ。北海道は特にそうなんですけどもね。もともとインフラは国の事業でずっとやってましたんでね、それでインフラのそもそもというのは、国の基本になる社会生活の基盤ですから。一括して総合的な計画のもと、国がやるというのがやっぱり基本だと思うんですよ。それ、何年もたせるかどうかっていうのは、国の、あるいは今の管理技術の進展によると思うんですけどね。そういうことで、インフラそのものっていうのは公共事業、社会資本ですよ。社会資本だからそういう形でやっていくのが、もう基本で、むしろ京都大学の藤井聡先生なんかは、国土強靱化って言ってね、もっともときちっと国がやることによって、経済も発展していくんだっていう、そういうことをおっしゃいますけどね。まあ、そういうことだと思うんですけどね。その中で鉄道だけが、もともと国有鉄道だったんですけども、分割民営化されて民間になってしまったっていうのが、今いろんな不都合を生んでいると思うんですよ。そういうことだと思うんですけども。

それから先ほどちょっと、いろんな交通の競合関係あるいは相互関係みたいな話、さっきありましたけれども、これももう、私ども考えてると、それぞれの役割分担があるんですね。鉄道は鉄道で、最も大事な動脈としては貨物輸送が特にね、北海道と本州を結ぶ場合には大事なんですよ。この貨物輸送のあり方っていうのは、今のJRでは例えば、いくつかの線路を無くすっていうことになると、貨物輸送も相当遠回りになるケースが出てくるんですね。そうするとコストにも関わってきますんで、そういう重要性です。ましてや北海道が食糧基地として位置づけていますからね。日本の食料を担っているわけですから、日本全体としても北海道のそういう貨物輸送にはもっとも光を当てなきゃだめでしょうし、それからバスはバス、トラックはトラックでね、それぞれの小回りの利く良さがあります。バス輸送は鉄道に替えられないしね、鉄道輸送はバスに取って代わることはできないですよ。空港は空港で、飛行機は飛行機の特徴がありますしね。それぞれがやっぱり相互に結びつき合って、交通体系っていうのはできあがっていくと思うんですよ。以上です。

司会

はい、どうもありがとうございました。直接インフラ投資に関する交通産業についてのお考えを発言していただいたかと思います。

では、また私から。斉藤学長にちょっとおうかがいしたいんですけども、宗谷地域研究所のその鐵路プロジェクトに関して、範囲がおおむね、音威子府より北が範囲ということだったかと思います。これがちょっとマンパワーの限界があると思うので、そういう意味もあるかなとは思いますが、宗谷本線というふうに考えた場合、やっぱり宗谷本線としたら旭川からのもので、全体の中での位置づけで言うと、旭川から稚内がつながっている宗谷本線っていう意味合いで言うと、もうちょっと広めに見てもいいのかなというふうに思ったんですが、そのへんはいかがでしょうか。

斉藤 吉広

おっしゃるとおりなんですけど、それまずは天北線だったんですよ。天北線だけっていうのも、なんか変かなっていうのあって、あの範囲っていうふうに設定しました。実は、うちがちゃんと作れば、他のところも広げられるだろうと。ノウハウとかいろいろ、どういうデータをどんなふうに見せるかみたいなふうに、うちが作っちゃえば、それぞれの地域の人がまたそれにどんどん付け加えていくっていうことができるだろうなという思いもあって、とりあえずうちの範囲をここまでぐらいにしないと手が回らないねっていうようなところですよ。

司会

ありがとうございます。まずはフレームワークを作って、それに各地域の人たちで付け足していった、全体的なものということですね。そういう意味で言うと、名寄市では鉄道に関心のある方も教員も含めて多いので、そういうふうに各地で広がっていくと、より、宗谷本線なら宗谷本線って形で、全道をカバーできるようなものになっていくかもしれませんね。

國分

豊富町の國分と申します。ありがとうございます。先ほどインフラの話をしていましたが、ちょっと関連してしゃべらせていただきます。鉄道が好きで見ている立場として見ていると、JRが分割民営化された後に、各社がそれぞれの持ち分の中で、それぞれの稼ぎの中でできるプランを更新してきているはずなんです。私が見る範囲では、です。ですからJR東日本とJR北海道はそれができているんだろうと思うんですけどね、どんなローカル線でも少しずつ直しつつ、もうできない所はやめるということは東日本でも言われますし、西日本でもです。それは新幹線と首都圏の大きな稼ぎ柱があるから、ローカル線をなんとか維持できる。ですが、北海道には稼ぐところはどこにも無い。で、お金が無いから直せないことになっていって、職員もどんどん変わっていくんだけど、職員も使い古して、施設も使い古して、行くとこまで行き着いてここまで来たんだろうと思います。私、千葉県から豊富に来て6年たつんですが、6年前にここに来たときは、今よりもまだ営業状態は良かったです。

ここ数年、見る見るうちに線路の状態悪くなっていて、はるか彼方から列車がまっすぐ走ってくるのが、跳ねながら走ってくるのが見えるようになってしまいます。これは線路の補修の維持というような、修繕が相当手を抜いていたんだなっていうのがよく分かります。ここ1、2年、これだけ問題が大きくなってきて、枕木を補修してっていう作業は、ここの通りでやっているのは見かけるようにはありません。ですけれども、それらを全体として見たとき、特に名寄以北は、とても状態が悪くなってきています。JR北海道が施設を維持更新していくと一定の金額がかかります。線区ごとに何十億円という措置を出しましたが、宗谷本線に関してそれは一つも無いですね、コンクリート構造物、小さな沢にかかっている橋の補修やらずにですね、全部はもちろん取り扱わない。それで私は先生に賛成なんですけど、島でなくて、職員についても、稚内にしてもどこの市でも、それだけ観光客がやって来て住み続けられるということを考えるのも一つの方法としてありうるのではないかと。ただ、国鉄改革のスキーム自体を全面的に否定してしまうと、こういう方面に関してははるか昔からの長い歴史をひっくり返すことになってしまいます。それはできないと思いますけども、そうした中で、北海道の特殊性に合わせて政策を調整しなくちゃ、生かしていくってことに進んでもらいたいと思います。先ほどインフラの話ですが、一住人としてはリスクはもう避けたいですね。それはおそらく、これからも一般住民には宗谷線は日常的に使うというのはできないと思うんですよね。それは私たちの生活の中で毎日使うということが、それを飯の種にしている観光業のほうが現実的なものかもしれない。ありがとうございました。

ゴータム（稚内北星学園大学情報メディア学部 准教授）

先ほどいろいろ面白い発表がありまして、興味深く聞きました。稚内北星学園大学のゴータムと申します。専門は道路ではないですけども、一応、スマートコミュニティ関係の研究をしております、本日、特に道路とか高速道路とか、高規格幹線道路についてはいろいろな経済効果とかあるというデータを見ましたけれども、そこで、高規格幹線道路とか高速道路の、道内の道路のスマート化とかそのへんの企画ですね。日本で言いますと、高速道路に隣接する優先レーンとかいうのがいろいろどんどん出てきておりますが、この件に関しては、道内ですと雪とか降りましてけっこう大変な状況だと思っておりますけども、その高速道路のスマート化に関しては今、北海道開発計画の基盤とかですね、何か情報があればぜひ聞かせていただきたいと思います。

高山

ご質問ありがとうございます。高速道路スマート化っていうお話の中で、一番皆さんが身近に感じているスマート化っていうのはETCですね。いわゆるゲートを勝手に通過できるという。その中で今、進めているのは、ETC2.0という取り組みです。いろいろなサービスの付加価値を付けるということでいろいろ取り組んでいまして、その一つにはプローブデータやそのノードを自動的に取得というのがあります。センサーの前と通る車の持っているプローブデータをビッグデータとして収集し、それをまた皆さんの交通情報に還元していくということをやっています。ただし、北海道はセンサーの

密度が少ないんですね。本州のほうがかなりの数が付いていて、走っている車の相当数が実データをビッグデータとして集めて、そしてそれ、交通課題についてそれで、もちろん情報提供もそうですよね。渋滞情報であるとか、そういうことも含めて利用していくという方向で、まずはデータ収集含めた施設設備が始まったばかりというのが今の状態ではないでしょうか。ようやくビッグデータを収集出したといった状況です。以上です。

高橋

よろしくお願いします。稚内の高橋と言います。私、本業と言うよりも、こういうJRとかそのほうが好きなので、けっこうそういうのに参加しております。けっこう工藤市長さんのお話も聞きます。最近なんですけども、もう昔からJR北海道は何を言っても聞かないそうです。もう全然聞かないそうです。今も、ご承知のように、稚内と南稚内の間がちょうど高架になっていますけど、あそこはもう耐震と言うか、診断をしないそうです。最近はまだみんなJRはあきらめています。もうちょっと市民でがんばっていきなさいと思います。で、せっかくなんですが、今日、会場の中にいらっしゃるんですけども、音威子府バイパスでしょうか、あそこいつごろ開通するんでしょうか。JRより、バイパスがいつ開通するか僕は楽しみにしているんですよ。どうでしょうか、お願いします。

司会

実はこの研究会も音威子府バイパスと浅からぬ関係もあるんですけど、今のお話よろしくお願いします。

高山

ご質問ありがとうございます。当初は2018（平成30）年度に開通ということで工事したいのですが、新聞報道されたので皆さんご存じの方もいらっしゃると思いますが、非常に難しい地質のトンネルで難航しています。蛇紋岩という特殊な岩なんです。ちょうどそこ今、掘るっています。まわりのゆるい所を固めながら、変状を抑えながら掘っていて、国内でもたぶんほとんど無いぐらいの三重の支保工で完全円形のトンネル断面で掘っています。たぶん国内には例が無い構造だと思います。開通時期については、まだいつとは言えない状況です。すみません。

高橋

ほんとに開通その後できるんですか。

高山

そうですね。他の部分も地滑り対策などやっておりますが、やはり一番時間がかかるのはトンネルじゃないかと思っています。鋭意やっておりますので、もう少々お待ちください。

司会

どうもありがとうございました。おおむね予定の時間になりました。

なかなか総括してしゃべるのが難しいですけども、特にJRの問題が直接的ではありますが、実際にJR北海道と地域自治体との協議をやっているということもありますし、あと、小田先生のご講演の中で、国が支援を行う場合に北海道としてどうしたいのかが問われているという話もありまして、これは、究極的には北海道に住む私たちがどうしたいのかっていう、まあそれぞれの地域によって実情は違うんで、一概には言えませんが、そういう形で、地域社会にとって必要な交通、望ましい交通の体系はどういうものなのかっていうのを、個々の自治体なりコミュニティの問題として考えていく必要があるのではないかと思います。なかなか答えを出すのが難しい問題ですけども、当研究会としても今後も取り組んでいかなければならないテーマであると自覚しております。

最後に、閉会にあたってということで、斎藤副会長から一言いただきたいと思います。よろしくお祈りします。

斉藤

本日は、小田さん、高山さんありがとうございました。なにより今日お集まりいただいた市民の皆さん、ほんとにありがとうございました。三つの話をどうやって接合するとかってことは非常に難しいんですけども、北海道北部地域の交通体系を考えるっていう意味では、それぞれ何か皆さんにヒントになったことがあったのではないかと思います。この道北研の特徴として、こういったセミナーの記録はこうやって使われたスライド資料も含めて、全部文字起こししますね。文字起こしたものはそのうちなんらかの形で公開されるということがありますので、今日聞き漏らしたとか、あるいは今日ここに参加してない方も含めて話を共有できるという意味では、これからの議論に使っていただけるのではないかと考えています。大学としてもまたなんか、できるだけ機会があればこういった議論する場を開催していきたいと思っていますし、道北の地域振興を考える研究会のほうでも、またきっと稚内で何かをやってくれるのではないかと考えています。ということで、今日は長時間ありがとうございました。以上です。

司会

以上で2017年度、道北の地域振興を考える研究会のセミナーを終了いたします。どうもありがとうございました。

『道北の地域振興を考える研究会』は、（一社）北海道開発技術センター、（一財）北海道河川財団、（一財）石狩川振興財団（順不同）による事業費支援を受け活動しています。また本研究会の事業運営に当たっては、名寄市立大学および名寄市立大学コミュニティケア教育研究センターと連携して活動しています。

<道北の地域振興を考える研究会>

事務局 今野 聖士

〒096-8641 名寄市西4条北8丁目

名寄市立大学保健福祉学部

Tel. 01654-2-4199 *1210

Fax. 01654-3-3354 (代)

E-mail : m-konno@nayoro.ac.jp