

開発こうほう

Hokkaido Development Association

北海道から新しい可能性を発信する

地域経済レポート特集号 / REGIONAL ECONOMIC REPORT

マルシェノルド

NO
608

March.2014
3月号

東北と北海道

ホーム

Collaboration between Hokkaido and Tohoku

●地域経済レポート特集号 REGIONAL ECONOMIC REPORT

マルシェノルド

第32号



東北と北海道

2015年度に予定されている北海道新幹線新青森・新函館（仮称）間の開業によって、東北と北海道に新たな動脈がつながることになります。すでに青函地域では地域間連携が進んでいるほか、北海道南西沖地震の震災・復興経験が東日本大震災の復興に生かされるなど、東北と北海道の一体感が高まっています。北海道での新幹線開業を見据えて、東北と北海道の連携について考えていきます。

Contents

インタビュー

東北と北海道の連携による地域再生…………… 1

野村総合研究所顧問、東京大学公共政策大学院客員教授 増田 寛也氏

レポート

データで見る北海道と東北…………… 9

地域事例 ①

青函連携による新たな活性化戦略に向けて…………… 14

～北海道新幹線開業を見据えて～

地域事例 ②

震災復興とまちづくり…………… 20

～宮城県気仙沼市小泉地区の取り組み～

行政情報

多様な主体による地域づくりセミナー

連携・協働のあり方を考える…………… 26

国土交通省北海道開発局開発監理部開発計画課

information ■告知欄

北海道大学公共政策大学院公開セミナー…………… 32

土木技術者のための講習会開催のご案内 (CPDS対象)…………… 36

平成26年度地域活性化活動助成募集のご案内…………… 37

平成26年度施工管理技術検定試験日程のご案内…………… 38

開発Diary…………… 39

表紙の切り絵作家

三苦 麻由子 *Mayuko Mitoma*

東京都出身。武蔵野美術短大卒業後、広告代理店勤務などを経てフリーに。1994年札幌へ。みとまゆこのペンネームで、水彩、ペン、墨絵、切り絵など、さまざまなタッチでジャンルにこだわらず活躍中。本誌の表紙は、本号テーマ・イメージによるオリジナル作品。

インタビュー

東北と北海道の連携による地域再生

2015年度の北海道新幹線新青森・新函館（仮称）間の開業を控え、東北と北海道の連携を強化した戦略が北日本を元気にする一つの鍵になってきました。東北と北海道は、歴史的にもつながりが深く、気候風土も似通ったところがあり、互いの優位性を認め合いながら補完し合える存在になれるのではないのでしょうか。

そこで、今回は岩手県知事、総務大臣を歴任し、09年に北海道顧問にも就任されている増田寛也氏に、東北と北海道の連携による地域再生についてお話をお聞きしました。

（インタビュー日：2013年12月6日）

東北を一体化した地域づくりの現状

——増田さんは1995年に岩手県知事に就任されて、3期にわたって知事という立場で東北を見てこられました。その経験から、日本における東北という地域の役割をどのように考えていますか。

増田 東北は首都圏に人材や食料、エネルギーなどを供給する役割を担ってきましたが、東京に従属する地域だったというのが正直なところではないでしょうか。非常に多くの人たち、それも若い人たちが高度経済成長期に地方圏から三大都市圏に移動しており、岩手県からも相当数の人たちが首都圏に移ってきたという経緯があります。



野村総合研究所顧問、東京大学公共政策大学院
客員教授
Hiroya Masuda

増田 寛也氏

また、東北が強くなるためには、中央からたくさんお金を持ってくることが近道だと考えていたように思います。中央依存というか、中央と東北という図式で考えていて、私が知事に就任した当時は、東北を一体化した地域づくりという意識は希薄だったように思います。

——各県がそれぞれ東京とダイレクトにつながると意識が強かったのですね。

増田 そもそも鉄道や高速道路などの交通体系がそうになっていて、東北全体の一体性は個々の県では意識されていなかったと思います。

でも、私はそれを変えたいという気持ちが強くて北東北三県^{※1}、さらには北海道も巻き込んだ広域連携を推進したり、宮城県とも一緒にいろいろな事業を進めてきました。東北という地域の一体性を強化して、それぞれが持つ力を有機的に活用していくべきだと考えていたからです。東北地方の人口は6県で約900万人、ヨーロッパの中堅国と肩を並べるほどの規模です。

連携強化に向けた状況は今も大きな変化はないように思いますが、東北全体で地域の良さを生かしていくべきだという意識はかなり強くなっていると思います。

——東日本大震災を契機にした東北の一体化や新しい地域づくりを目指す動きについては、どのように感じておられますか。

増田 3.11の経験を生かして、東北の一体性をより強くしていかなければならないのですが、残念ながら望んでいるような方向に進んでいないように思います。例えば、相対的に被害が小さかった青森、秋田、山形などは、被害の大きかった地域の事業に重点が置かれてしまうという、妙な被害者意識を持っているように感じます。また、岩手、宮城、福島などは、目の前の復興事業に忙しくて、各県ばらばらに進めて

います。ただ、震災を契機に新しい地域づくりの出発点をつくらなければいけないという意識は持っています。

残念ながら平常時の連続性の中では、これまで続いてきた県行政などの仕組みを変えることはとても難しいと思います。

3.11は大変悲惨な出来事でしたが、緊急時や危機の時こそ目指すべき新しい東北の姿を考えなければいけないことや、これを契機に新しい東北をスタートさせる出発点にしようということは、多くの人たちが意識したと思います。

——確かに、平常時には思い切った制度改革は難しいと思います。危機を経験したからこそ、新しい地方の仕組みをつくり上げていく機会になればと思います。特に、復興については、個別の県単位ではなく、東北一体としての議論や広域的な政策づくりがもっと必要ではないかと感じています。

増田 当初は復旧から復興へ、そして未来への創生ということが唱えられていましたが、今は復興ではなく、復旧に逆戻りしてしまっているように感じることもあります。

難しさの一つに、なかなか未来が見通せない福島の現状があります。宮城や岩手は復興になっているのかという議論はありますが、前には進んでいます。しかし、福島があるがゆえに、そこで分断されて非常に重苦しい状況があるというのが、客観的な見方ではないでしょうか。

——それが復興に向けた一番の難しさで、時間のかかる問題です。福島の場合は、電力供給先が首都圏だったということも複雑な思いになります。

増田 冒頭にお話したように、いろいろなものを首都圏に供給するということは、その一方でリスクを引き受けるということでもあります。

※1 北東北三県

青森県、岩手県、秋田県。

それが端的に表れたのが、東京電力福島第一原発の事故だったと思います。

つながりが深い、東北と北海道

——増田さんは、岩手県知事に就任される前は建設省におられました。当時の経験も含めて、北海道という地域をどのように見ておられますか。

増田 今、東北の人たちは東京を向いていますが、歴史を振り返ると、昔は北海道を向いていました。

私は生まれも育ちも東京ですが、祖父からよく北海道や札幌の話をお聞かせしてもらいました。というのは、1886（明治19）年生まれの私の祖父は石川啄木と同級生で、高校卒業後に札幌農学校（現在の北海道大学農学部）に入学したのです。

明治の初めに札幌農学校にクラーク博士がやってきましたが、当時は新渡戸稲造や内村鑑三など、優秀な人材が北海道を目指しました。短い期間ですが、東北帝国大学農科大学だった時期^{※2}もあり、岩手や宮城などの優秀な人材も札幌を目指したわけです。私の祖父も農業を学ぶなら札幌農学校と考えたようで、北海道、札幌で日本の最先端の学問が学べるということが定着していたのでしょう。ちなみに、北海道帝国大学の初代総長の佐藤昌介氏も岩手県出身で、たくさんの優秀な東北人が北海道に渡っています。

また、北海道と北東北には縄文文化の遺跡群があり、一体化した文化圏ともいえます。

私の体験から考えても、東北と北海道は非常に近い存在です。しかも、岩手から見ると、札幌が大きく発展しているの、北海道は少し上のランクにあるような印象があります。

今でこそみんなが東京を向いていますが、少し歴史をさかのぼると東北と北海道は強いつな

がりを持った地域で親和性があります。

北海道新幹線が開業すれば、大きなモビリティ（移動性）が確保されますから、東北と北海道はより連携やお互いの役割分担を意識しなければならない時代に入ったといえるでしょう。

北海道新幹線開業を地域戦略に生かす

——15年度の北海道新幹線開業は、東北と北海道の連携強化に向けた大きな契機になります。ただ、北海道では、それを受け止めていくための具体的な取り組みが遅れているようです。その背景には事業主体となるJR北海道の事故やデータ改ざんなどの問題の噴出がありますが、それらとは峻別して新幹線開業の意義、東北と北海道が結ばれることによる地域戦略を考えなければいけないと思います。

東北では、すでに新幹線開業を経験していますが、東北と北海道のモビリティが高まることをどのように生かしていくべきでしょう。

増田 北海道新幹線の開業に向けて、東北と北海道は双方に意識改革が必要です。東北は北海道をどのように見るのか、北海道は東北をどのように見るのか、お互いに意識していくことが大切です。

例えば、今まで北海道では、多くの皆さんがダイレクトに飛行機で東京に飛んでいたはずで、経済界も全国的なネットワークはあっても、東北と北海道で強いつながりがあったようには思えません。北海道のリーダー的な存在の人たちが、東北と一緒に何かをやっていこうという機運も希薄だったように思います。また、お互いに持っている強みや資源について、知り合う機会も少なかったと思います。まずは、それを知り合うところから始めていくべきでしょう。

これまで北海道では、一つの経済圏を道内で完結させて、北海道だけで自立することを強く意識されていたと思います。しかし、東北と

※2 東北帝国大学農科大学だった時期

1907（明治40）年9月～18（大正7）年3月。同年4月北海道帝国大学設置に伴い、移管。



のモビリティが高まることを想定して、考え方を少し変えてみるはどうでしょうか。例えば、北欧では社会保障が発達し、産業はITに特化するなど、小規模ながら小回りの利く成熟した社会をそれぞれの国が確立しています。その一方で、全体としては北欧諸国という意識が定着しています。東北と北海道は、国が違うようなところ

があっても、北欧と同じような感覚で考えてみることができるのではないのでしょうか。

——東北と北海道がそれぞれ持っている強みや武器をどのように見えていますか。

増田 例えば、これからの自動車は、IT化や燃料電池などの活用で最先端の工業製品になっていくでしょう。トヨタでは東北を世界のモノづくりを牽引する拠点とすることを掲げて、国内第三の拠点として位置付けています。苫小牧では国内のトヨタ関連工場に出荷する部品を生産していますから、うまく連携できる可能性があります。また、東北では東北大学を中心に有機EL^{※3}などの分野で韓国と戦えるような技術研究も進んでいます。

北海道でダントツに強いのは、農業でしょう。経営面積の広さや専門性など、東北とは比べものになりません。TPPや構造的な問題はありますが、北海道では付加価値の高い農業が進められていて、酪農も質の高いものを生産しています。

今までは自立の単位を別々に捉えていたと思いますが、まず東北が優位な分野、北海道が優位な分野を考えてみて、幅広い視野で一体性のある資源や財産をうまく組み合わせることを検討してみるといいと思います。お互いの

強みをそれぞれが理解し、優位性を相互に増していくような取り組みを、産業別、企業別などに、一つ一つ考えていくべきでしょう。

新幹線開業で東北と北海道が陸続きになると、競争相手が増えるだけという意識になりがちですが、そこは意識を変えていく。これからはどちらの地域も大変な人口減少に見舞われますから、今までの仕組みをそのまま使っているのは駄目なのです。お互いの意識を変えるためにも、相手から何を引き出して、どこで協力していくのかということを真剣に考えていかなければならないと思います。

例えば、観光産業はそれぞれに優位性のある資源がありますから、海外の人たちが喜ぶような雪や温泉など、お互いに持っている魅力をPRする点ではもっと協力できると思います。ただ、最終的にはそれぞれの地域間が競争する場面も出てくると思います。

——外に向けては連携し、中では競争することで質が高まっていくということですね。

増田 お互いに同じ価値観で取り組むと強いところが勝ってしまうので、価値観を少し変えてみる視点が大切です。その中で連携や機能分担を少しずつ実践して、補完し合いながら高め合える存在になってほしいと思います。

これからの国土政策への視点

——東日本大震災を経験したことで、これからの重要な政策テーマの一つに国土政策があると感じています。今の日本の国土は、あまりにも首都圏にすべての機能が集中しています。特に、この十数年は大都市のみの成長力を強化していく方向が強く打ち出されているように感じます。大震災の経験を生かす上では、首都圏の一極集中を緩和できるという点で、東北や北海道などの地方が果たせる役割をしっかりと中

※3 有機EL

有機エレクトロルミネッセンスの略。発光を伴う物理現象で、その現象を利用した有機発光ダイオードや発光ポリマーなどの製品を指すこともある。次世代ディスプレイや次世代照明技術としても期待されている。

央に伝えていかなければならないと思っています。

増田 都市間競争の中では、東京をもっと強くするという視点はあってもいいと思いますが、確かに今はあまりにも東京だけに偏っているように感じます。

地方の役割の一つに、経済を動かすということがありますが、その議論が十分でない背景に、地方にある企業が活力をなくしていることに光が当たらなかったことがあったと思います。

これからますます進んでいくのが、高齢化社会です。今は医療や介護よりも、それ以前の健康づくりやセルフメディケーション^{*4}が重視されてきました。例えば、まちに健康ステーションのようなものを設置し、そこで自分の健康状態を把握するわけです。病気になったら最後は入院することになりますが、その期間をできるだけ短くするなど、全体の負担を軽減していく必要があります。まちづくりもコンパクトに切り替えていく必要がありますが、今は病院や診療所などへのアクセスが住まいを決める大きな要素になっています。病院間の競争は激しくなっていますが、大きく系列を組んで病診連携^{*5}を定着させ、全体のネットワークの中で医療を提供することが重要です。

東北も北海道も高齢化が進んでいきますから、まちを物理的にコンパクト化するだけでなく、システム上でもコンパクト化していくことが求められます。例えば、電力システム改革を推進する中で、各家庭にスマートメーター^{*6}を設置して電気を賢く使っていこうという議論が進んでいます。今後は高齢者のいる家庭が増えていきますから、電気の使い方を通じて健康状態を把握したり、ヘルスケア管理や分析を行うなど、いろいろな方法が考えられます。

すると、そこに新しいエネルギー関連の産業が生まれてきます。行政もあまりお金をかけずに予防、医療、地域包括ケア、看取りという暮らし方を整えるまちづくりができます。

アメリカでもシニアタウン^{*7}などと呼ばれる老後に暮らしやすいまちがあります。そのようなまちを日本の地方でつくることも可能で、そうした取り組みが日本経済を活性化させることにつながっていくと思います。

国土強靱化で東北や北海道で公共工事が行われても、中央資本のゼネコンに発注されて東京にお金が流れてしまうことも少なくありません。今、沿岸の被災地で進んでいる国土強靱化事業の受注先はほとんどが大手ゼネコンです。資材が足りない、人が足りないといっていますが、お金は全部東京に還元されている状況です。

これからの時代に合わせた暮らし方を地方から発信して、地方から切り替えていければ、地域経済にも新しい役割や動きが出てくるのではないのでしょうか。

アジアと東京の都市間競争力を高めることも重要ですが、その一方で国内に目を向けて、高齢化が進む地域の中で、どのような社会をつかっていくのかということ、住まい方や産業、雇用などを含めて考えていくことが大切です。

それには、地銀をはじめ地域の金融機関の役割が重要です。しっかりとした資金の手当てが必要ですから、不動産リート^{*8}ならぬ、ヘルスケアリートのようなものを検討して、資金を集め時間をかけて投資を回収できるようなプロジェクトを仕立てられるといいと思います。

医療、エネルギー、社会保障など、大きな仕組みを切り替えていくという意識が必要です。そして、それを個別にやるのではなく、統合して地域全体でやっていくことを考えていく時代になっています。

——地方においても工夫をすれば、中央の資金を地方に還流させて活性化させることは可能です。

私が釧路にいた当時、証券会社の仲介で東京の投資ファンドが医療施設を建設し、地元

※4 セルフメディケーション (self-medication)

自分自身で健康を管理すること、あるいは疾病を治療すること。

※5 病診連携

地域医療において、核となる病院と地域内の診療所が役割を分担して行う連携。

※6 スマートメーター (smart meter)

電力をデジタルで計測し、メーター内に通信機能を持たせた次世代電力量計。

※7 シニアタウン (senior town)

高齢者が集まってまちを形成して暮らすコミュニティのこと。アメリカでは「アクティブ・リタイアメント・コミュニティ」「シニア・コミュニティ」「コンティニューイング・ケア・リタイアメント・コミュニティ」などと呼ばれるものがあり、前期高齢者は高齢者用の戸建て住宅に住んでレジャーを楽しみ、後期高齢者は医療のバックアップのある高齢者向け集合住宅で生活支援などを受ける傾向にある。

※8 不動産リート

不動産投資信託のことで、投資家から集めた資金を不動産で運用し、そこで得た賃料収入などをもとに投資家に分配する金融商品。

の医療法人がそれを賃貸して高次の医療サービスを提供していくという事例がありました。厳しい地方財政、経済環境のもとで、お金をかけずにどのように広域医療を担う中核都市で高度な医療サービスを提供していくのかという挑戦です。金融機関のサポートがあればいろいろな創意工夫ができるように思います。

増田 年金基金などの運用は、長期で少しずつ安定的なりターンが回収できるプロジェクトを探しています。また、運営権を付与していこうというコンセッション方式^{*9}の導入を検討している仙台空港をはじめ、公共の施設もこれまでと違った仕組みで考えてみるのが大切です。医療も今は医療法人が中核を担っていますが、社会福祉法人を一体化した新しい形態を導入して外部の資金を活用すれば、予防、医療、地域包括ケア、終末期とつながりをもたせた取り組みが可能で、長い目で見て資金が回収できる仕組みがつかれるのではないかと思います。

人口減少時代を見据えて地方がやるべきこと

——国土政策の中では、東京が担っている機能を地方に分散することが重要だと思っています。

増田さんは人口減少問題研究所と一緒に、『中央公論』13年12月号に「2040年、地方消滅。『極点社会』が到来する」という衝撃的な寄稿を発表されましたが、いろいろと共感する論点がありました。例えば、若者の人口流出は高校卒業後に顕著に見られるという点ですが、私も調べてみましたが、東京都の人口は全国の約1割ですが、大学生の割合は24%にのびます。高等教育はゆとりのある環境の中で担うべきで、東北や北海道などが担える分野だと思います。

増田 中央公論でも書かせていただきましたが、地方からの人口移動は、おっしゃるように

大学入学のための若年層が中心です。また、大企業が大阪などから丸の内や大手町に本社を移してきたということもあります。今はITが進展しているので、情報を入手するなら地価の高い東京でなくても構わないと思うのですが…。アメリカだってニューヨークのマンハッタンのようなところに本社機能はありません。日本でも、世界的に競争力を持つトヨタなどは地方に拠点を置いています。

人口移動の大きな要素はその二つですが、量的には大学入学のための若者です。私も大学は自然環境のいい地域に分散させる方がいいと思います。

東北と北海道の連携を考えた時、大学というキーワードがあると思います。大学と公設研究施設のある都市は知の拠点ですから、それを地域の一つの強みにして、地域づくりを真剣に考えてみる機会があってもいいと思います。

ただ、最近は若者の大都市圏への人口移動の傾向が少し弱まってきている気がします。一人っ子が増え、地元においてほしいという親も多くなっています。岩手でも、就職は県庁よりも盛岡市役所を選ぶ人が増えたように感じます。大学は東京でも、卒業後は地元に戻る若者も増えています。あと少し地域が頑張れば、今までとは違う流れが生まれてくると思います。

——中央公論では、高齢化に加えて、若年女性人口が減少することによる人口の再生産力の低下や大都市のみが存在する極点社会など、将来に向けて、日本、特に地方が消滅してしまうのではないかなというかなり厳しいメッセージを出されてきました。これまでも人口減少は議論されてきましたが、本当に真剣に向き合った政策があったのかということを改めて考えさせられました。

増田 今までは出生率を上げる議論に逃げたり、自分の地域は何とかなるだろうというような

※9 コンセッション (concession) 方式

ある特定の地理的範囲や事業範囲において、事業者が免許や契約によって独占的営業権を与えられた上で行われる事業方式。

風潮がありました。10年の国勢調査を基に、13年3月に国立社会保障・人口問題研究所から30年後の日本の地域別の推計人口が発表されたことをきっかけに改めて考えてみたのですが、40年となるとある程度のリアリティを持って理解できるでしょう。でも、地方が消滅するということは、脅しでも何でもなく起きうる可能性が非常に高いのです。例えば、岩手では盛岡市と奥州市くらいは残るでしょうが、何もしなければ他の地方はみんななくなってしまう可能性があります。人口減少はそのくらい危機感を持って考えなければならない問題です。

——人口減少を見据えた地方の生き残りに向き合っていく、しっかりとした政策のスキームも必要ですね。

増田 少子化対策はちょっとしたことでもいいから何でもやって、とにかく出生率を少しでも上げる。若い女性が少しでも働きやすく、子育てしやすい環境づくりをしていく。フランスなどに成功例がありますから、それらを学べば活用できます。しかし、日本での難しさは東京に人が集まってくる流れが止まっていないことです。先進国の主要都市人口の全人口に占める割合の推移を見ても、パリもロンドンもベルリンもみんな横ばいか減少傾向にあるのに、日本だけは上がり続けています。人口移動を止めるためには、まさに国土政策が必要です。東京への人口移動を止めない限り、日本は東京のブ

ラックホールに吸い込まれて消滅してしまうと危惧しています。今こそ国土政策が重要で、国が先頭に立ってやるべきなのですが、今はアベノミクスで東京を強くすることばかりに向き合っているように感じます。

地方でやれることは、まずはその地域の中できとどまるようにしていくことです。北海道ならば、まずは札幌にとどまってもらい、次に旭川や函館、釧路など、それぞれの地方都市にとどまってもらう。東北ならば東京に行かずにまずは仙台で食い止める。そして、できれば岩手は盛岡で食い止める。若い人たちが盛岡にとどまっていれば、両親が中山間地にいても週末には顔を出せて、ある程度のケアができます。

中央公論では、広域の地域ブロックごとに人口減少を防ぎ、同時にそれぞれの地域が多様な力を振り絞って独自の再生産構造を創る「反転・防衛線」というものを構築しようと呼びかけています。今までと同じことをやっても駄目なので、まずは冷静に人口減少による地方の厳しさをしっかり受け止めて、防衛線を張りましょうということです。

東京の機能を分散させるとなると、東京からの目線になってしまいます。だから、地方から防衛線を張って、まずは地方から動く。それから声を大にして国土政策を動かす。もちろん東京からも何かしてほしいと思っています。その両輪で動かしていけるようになればいいと思っています。



——80年代の北海道は二百カイリ、石炭閉山、国鉄民営化など厳しい環境が続いて壊滅的な人口減少が懸念されましたが、予想されたほどには人口はあまり減りませんでした。それは地方の人口流出を札幌が受け止めたからです。いわば人口のダム効果です。政策としてどう考えていくのかという難しさはありますが、このような過去の経験を改めて振り返ってみることも必要でしょう。

増田 全体が縮小していく中で、どのように考えていくのかということ、いわば負の配分をする政治は日本も世界の中でもまだ経験がないと思います。増える分を取り合う能力には長けていますが、負の配分をすることにはまだ誰も手を付けていません。でも、やっていかなければいけないのです。人口減少問題も具体的に都市を決めて、大都市に流出してしまう人口をそこで受け止めるという声を出していくべきだと思います。

——負の配分という政策を実践していることが評価されるような状況が生まれてこないといけませんね。

増田 小ぶりで小回りが利きやすい地方の方がいろいろなことを挑戦しやすいと思います。東京だってオリンピック後、30年くらいになると医療や介護サービスの人出不足が予測されていて、一握りのお金持ちは暮らせてもそれ以外の人たちは路頭に迷ってしまうのではないかという話すら出ています。今は待機児童の問題に焦点が当たっていますが、介護問題などは手つかずの分野で、今後は東京も難しい選択を迫られる可能性があります。少ない人口の中でどのように対応していくのかという点では、地方の方が機動的な動きができると思います。

——人口減少に向き合っていくには、覚悟も必要ですね。

増田 05年の1.26から12年に1.41に好転したとはいえ、出生率を2に上げるのは大変な苦勞です。ですから、確実にやってくる人口減少に向き合うという意識を持って国土政策を考えると同時に、地域では創意工夫を重ねて、地域が自立していく選択肢をたくさん持つようにすることです。北海道は生産物の加工度合いをもう少し高めることで付加価値が上がり、人も資金も地域にとどめておけることができるはずで、一次産業の農林水産業や再生可能エネルギーなど、今ある資源をもっと伸ばしていく工夫と努力も必要です。ほかにも、今後は兼業形態での農業は厳しい環境になるでしょうから、専業農家中心の形態に切り替えて、専業性の高い農業に視点を置いた政策の必要性を北海道が率先して声を上げていくなど、地方からできることを地方からやっていくことが大切です。

——その過程で、東北と北海道の連携強化、役割分担や補完し合える分野をしっかりと見据えて考えていくことが大切ですね。今日はお忙しいところ、ありがとうございました。

聞き手 北海道大学公共政策大学院特任教授
小磯修二（こいそ しゅうじ）

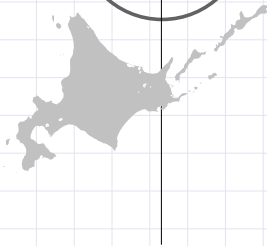
PROFILE

増田 寛也（ますだ ひろや）

1951年東京生まれ。77年東京大学法学部卒業後、建設省入省。建設省河川局河川総務課企画官、同建設経済局建設業務課紛争調整官などを経て、94年に退職。95年4月に岩手県知事に就任（～07年4月）。07年8月に総務大臣に就任、内閣府特命担当大臣として地方分権改革に取り組んだほか、道州制や地方再生なども担当。09年4月から野村総合研究所顧問、東京大学公共政策大学院客員教授。

データで見る 北海道と東北

レポート
Report



北海道新幹線の開業を見据えて、北海道と東北の連携による地域戦略が重要になってきました。そこで、ここでは北海道と東北を一つの地域として捉え、データで概観していきます。

北海道と東北で、日本の4割の面積

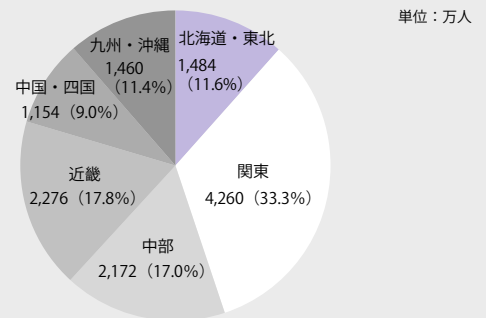
北海道は、人口が約551万人で全国の約4%、面積が83,457km²で全国の約23%（表1）ですが、東北を合わせると人口は1,484万人になり（表2）、全国の1割強の割合を占めることとなります。面積は147,314km²になり、全国の4割を占める広大な土地を有することとなります（表3）。また、森林面積も北海道と東北を合わせると面積

表1 北海道と東北の基礎データ

項目	北海道	東北
人口 ※（）内全国比	550.6万人（4.3%）	933.6万人（7.3%）
面積 ※（）内全国比	83,457km ² （22.8%）	63,857km ² （17.5%）
森林面積 ※（）内全国比	53,361km ² （21.8%）	45,709km ² （18.7%）
域内総生産 ※（）内全国比	18.4兆円（3.7%）	31.0兆円（6.3%）
第一次産業構成比	4.6%	3.1%
第二次産業構成比	26.1%	34.5%
第三次産業構成比	69.3%	62.4%
製造品出荷額 ※（）内全国比	6.0兆円（2.1%）	16.3兆円（5.7%）
農業産出額 ※（）内全国比	10,536億円（12.2%）	13,295億円（15.4%）

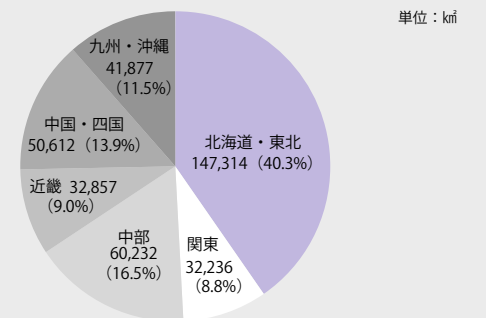
※ 出典：人口（国勢調査、2010年）、面積（国土地理院・全国都道府県市区町村別面積調、2012年）、森林面積（世界農業センサス、2010年）、域内総生産（内閣府・県民経済計算、2010年度）、産業構成比（内閣府・県民経済計算2010年度産出額より算出）、製造品出荷額（経済産業省・工業統計調査、2010年）、農業産出額（生産農業所得統計、2010年）
※ 東北：青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県

表2 人口



※ 国勢調査2010年
※ 北海道・東北：北海道、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県／関東：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県／中部：新潟県、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県／近畿：三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県／中国・四国：鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県／九州・沖縄／福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県（以下、すべて同様）

表3 面積



※ 国土地理院「平成24年全国都道府県市区町村別面積調」より
※ 都県にまたがって境界未定となっている面積値は含まない

同様に全国の4割を占め(表4)、二酸化炭素吸収による地球温暖化への貢献が期待されます。その一方で、広大な土地を少ない人口で管理していかなければならないという実態が浮かび上がってきます。

北海道と東北を一つの国に見立てて、世界の国々と比較してみると、人口は世界の中では67位(表5)となり、カンボジアよりもやや多くなっています。面積は世界の中では92位となり、ネパールやタジキスタンよりもやや広い面積を有しています。(表6)。また、森林面積は北欧のノルウェーには及びませんが、世界の中では54位となります(表7)。

食品産業分野で強みを発揮

次に、北海道と東北の域内総生産を見ていきます。全国を6地区に分けた中では、関東が186.4兆円と突出し、次いで中部、近畿が80兆円台、北海道・東北は49.4兆円で、九州・沖縄や中国・四国よりもわずかに多い状況です(表8)。しかし、北海道・東北の域内総生産を世界の国々のGDPと比較してみると、世界の中では19位となり、スイスやベルギーよりも高く、ヨーロッパの中堅国

並みといえます(表9)。

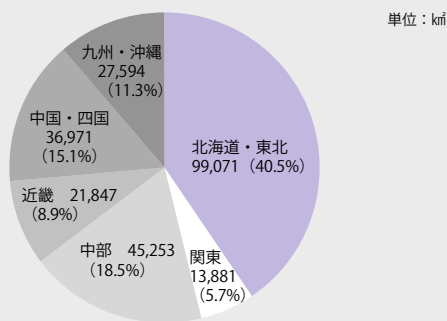
産業構造では、北海道は製造業の弱さをよく指摘されます。「県民経済計算」の産出額で産業構造を算出してみると、東北と合わせても全国平均に比べて製造業の割合は6.3%低くなっています(表10)。一方で、農林水産業は2.3%、建設業は1.6%、サービス業は0.8%ほど全国割合よりも高くなっています。

北海道と東北を合わせた農業産出額は2兆3,831億円となり、全国6地区の中で最も高く、食料基地としての位置付けが確立されています(表11)。また、農業産出額の北海道・東北の全国比で算出した農業生産額を世界の国々と比較してみると、ポーランドなどよりも高くなっています(表12)。

北海道と東北のそれぞれの産業が国内でどれだけ比較優位にあるかを探るため、特化係数を算出してみると、やはり農林水産業が高く、北海道で3.46、東北で2.41となっています(表13)。

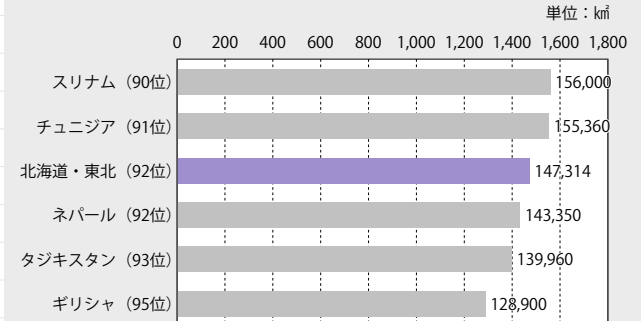
一方で、約10年の産業構造の変化を見ていくと、北海道と東北でいずれも製造業の割合が増加している傾向が見られているほか、第三次産業の比率が高まっていることが分かります(表14、15)。北海道・東北の製造品出

表4 森林面積



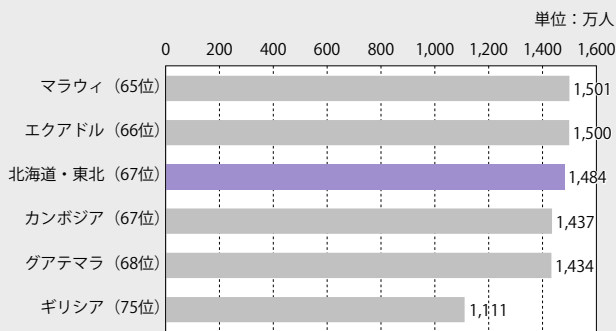
※ 2010年世界農業センサスより

表6 面積 (世界の国々との比較)



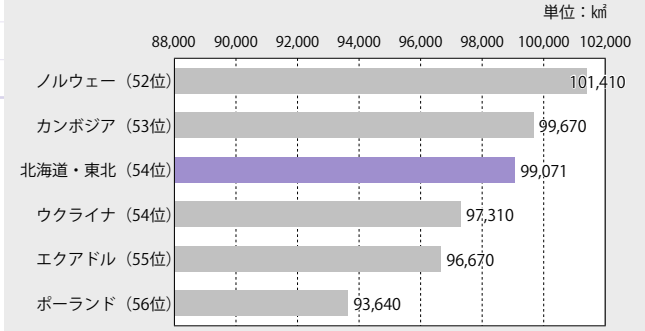
※ 北海道・東北は国土地理院「平成24年全国都道府県市区町村別面積調」より
 ※ 世界のデータは2011年、陸地面積(資料: GLOBAL NOTE、出典: FAO)
 ※ ()内は221カ国中の世界順位

表5 人口 (世界の国々との比較)



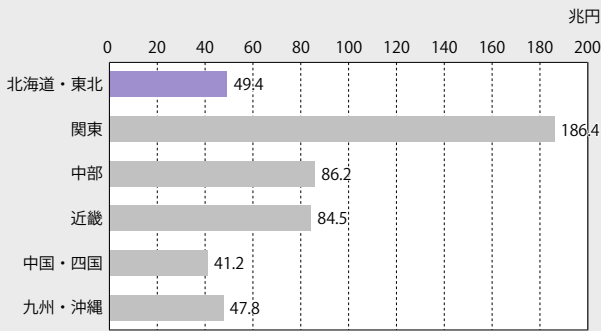
※ 北海道・東北は2010年国勢調査
 ※ 世界のデータは2010年(資料: GLOBAL NOTE 出典: 国連)
 ※ ()内は212カ国中の世界順位

表7 森林面積 (世界の国々との比較)



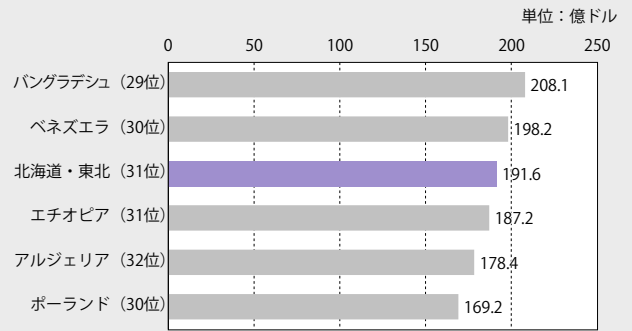
※ 北海道・東北のデータは2010年世界農業センサスより
 ※ 世界のデータは2011年(資料: GLOBAL NOTE 出典: FAO)
 ※ ()内は221カ国中の世界順位

表8 域内総生産



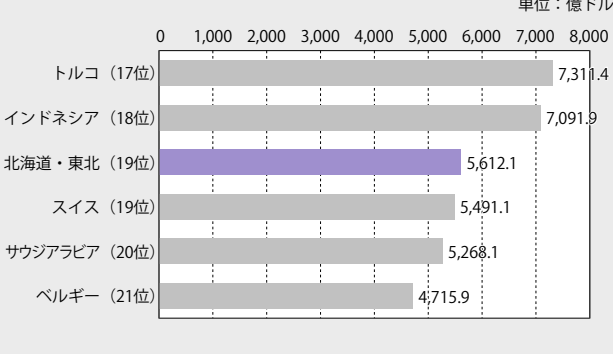
※ 2010年度「県民経済計算」(内閣府)より

表12 農業生産額(付加価値額)の世界の国々との比較



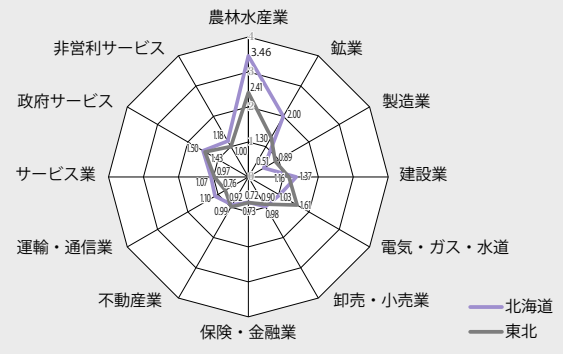
※ 北海道・東北は、2012年の農業産出額の全国比を用いて算出
 ※ 世界のデータは2012年農業生産額(資料: GLOBAL NOTE 出典: 国連)
 ※ 名目GDPベースでの農業生産額(付加価値額)で、一般的に農作物のほか、漁業・畜産・酪農・狩猟などを含む
 ※ 農業生産額は、総生産高から中間財を控除した純生産額
 ※ ()内は210カ国中の順位

表9 域内総生産と世界のGDP比較



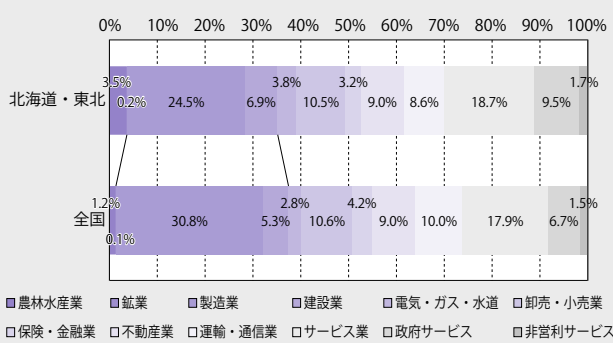
※ 北海道・東北は2010年度「県民経済計算」(内閣府)より算出(2010年の税関平均レートで1ドル=88.09円で換算)
 ※ 世界のデータは2010年(資料: GLOBAL NOTE 出典: 国連)
 ※ ()内は世界212カ国中の順位

表13 北海道と東北の産業構造の特徴



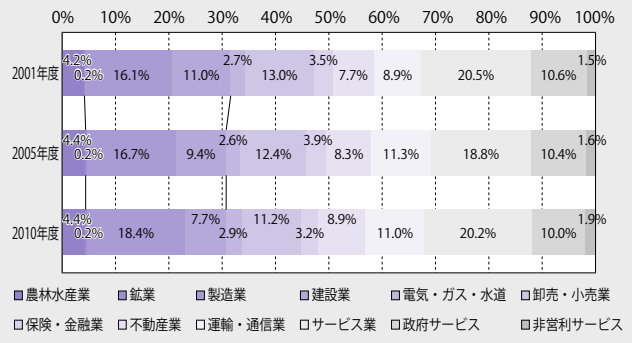
※ 「県民経済計算」2010年度(内閣府)より算出

表10 北海道と東北の産業構造



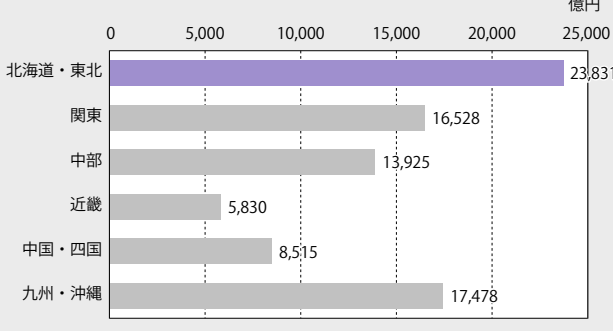
※ 「県民経済計算」2010年度(内閣府)より産出額で算出

表14 北海道の産業構造の変化



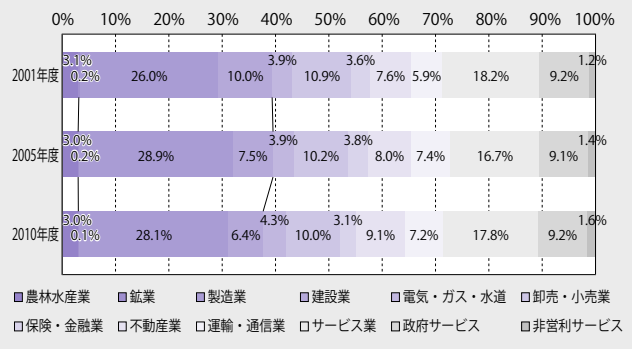
※ 「県民経済計算」(内閣府)より産出額で算出

表11 農業産出額



※ 「生産農業所得統計」2012年

表15 東北の産業構造の変化



※ 「県民経済計算」(内閣府)より産出額で算出

荷額と付加価値額を見てみると、全国6地区の中では低位にありますが（表16）、食料品製造業に限ってみると、製造品出荷額、付加価値額とも近畿には及ばないものの、中国・四国、九州・沖縄を上回っており、北海道・東北における食品産業分野の強さがわかります（表17）。六次産業化が叫ばれて、北海道でもさまざまな取り組みが進められています。北海道・東北が連携した形での六次産業化や、地域のコラボレーションによるブランド化など、食品産業分野では付加価値を高める知恵を互いに生かしながら、連携していくことが期待されます。

観光力の強化を東北との連携で

2015年度の北海道新幹線開業では、北海道と東北が短時間で結ばれ、大量の人々を輸送できることから観光産業の成長が期待されています。

宿泊統計から、東日本大震災前の2010年の北海道と東北の延べ宿泊者数を見てみると、日本人と外国人を合わせて5,354万人泊となり（表18）、近畿に迫る数値となっています。このうち、主に観光が目的という宿泊者に限ると3,285万人泊となり、関東の4,206万人泊、中部の4,026万人泊に次いで、6地区のうちでは3番目に多い宿泊者数となります（表19）。また、観光目的の宿泊者の全国割合を見てみると、北海道・東北の延べ宿泊者数の割合は全体の17.8%を占め、外国人客も15.3%を占めています。外国人客の割合は首都・東京がある関東の35.8%、古都・京都がある近畿の24.2%には及ばないもの、中部や九州・沖縄に比べて、多くの宿泊客を獲得しているといえます。

次に、2009年12月に国土交通省観光庁が策定した「観光入込客統計に関する共通基準」に基づき都道府県が調査し、整理した「観光入込客統計調査データ共有様式」を観光庁が取りまとめた「観光入込客統計」から、福井県、京都府、大阪府、福岡県を除く43都道県の消費単価について、日帰り客を除いた宿泊者で見えていきます。

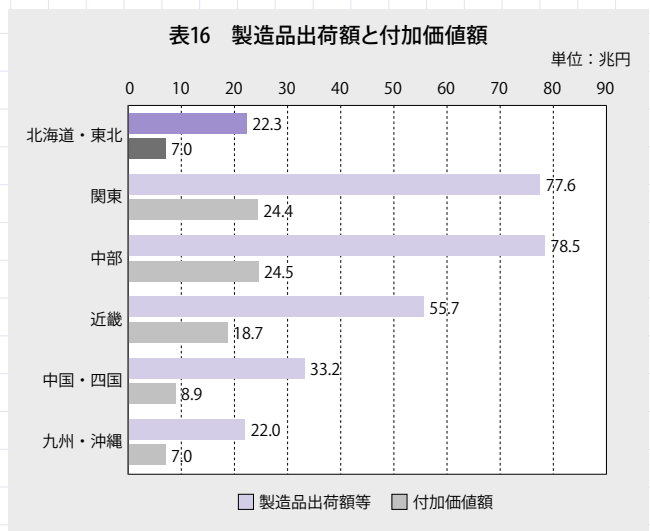
域外からやってくる日本人客の消費単価は、沖縄県が84,595円と最も高く、北海道は第2位の76,381円となっ

ています（表21）。東北では秋田県が43,581円、青森県が28,438円、岩手県が28,119円、福島県が27,455円、山形県が27,069円、宮城県が24,085円です。北海道の消費単価の高さが目立ちますが、その要因の一つに交通費の割合が高いことがあげられるでしょう。ただ、北海道では、お土産や買い物の消費割合も交通費や宿泊費などと同程度であることから、この分野で北海道と東北の魅力を組み合わせて、観光客の消費拡大を図っていく知恵が期待されます。

外国人客の消費単価は、北海道が125,533円と第1位で、東北では福島県が61,995円、秋田県が55,719円、宮城県が46,647円、岩手県が44,060円、青森県が34,876円、山形県が32,255円です（表22）。

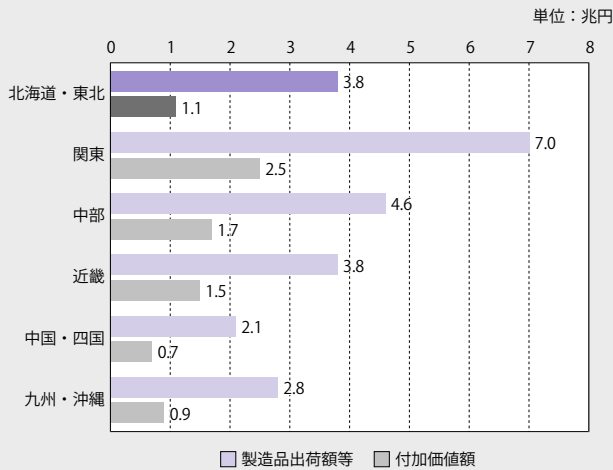
東北では東日本大震災以降、外国人観光客数が落ち込みましたが、祭りや伝統芸能、世界文化遺産など、北海道とは違った観光資源を有しています。また、質のいい温泉、白神山地の世界自然遺産など、北海道の観光資源と組み合わせることで、奥の深い観光の魅力を発信できる可能性もあります。

観光分野は、強みを発揮できる食産業との結び付きも強いことから、今後の成長を期待できる分野といえましょう。



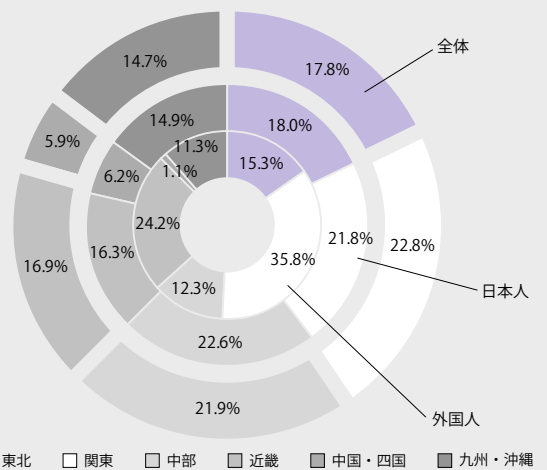
※ 付加価値額については従業者29人以下は租付加価値額
 ※ 「工業統計調査」(経済産業省) 2010年

表17 食料品製造業の製造品出荷額と付加価値額



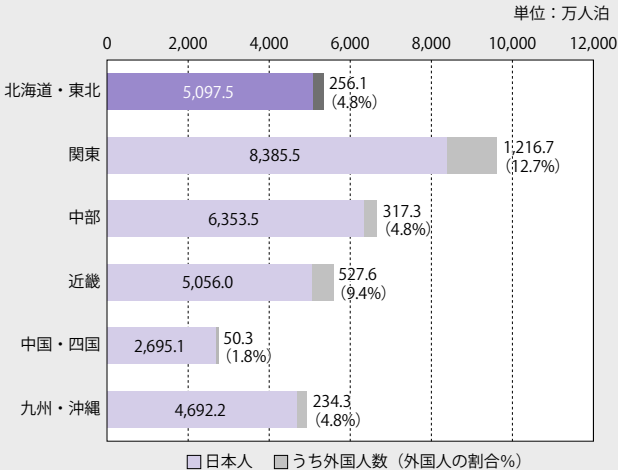
※ 付加価値額については従業者29人以下は粗付加価値額
 ※ 「工業統計調査」(経済産業省) 2010年

表20 観光目的の延べ宿泊者数の割合



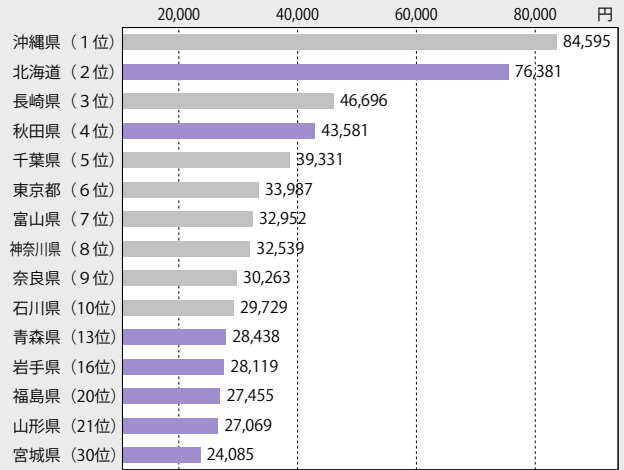
※ 「宿泊旅行統計」(観光庁) 2010年
 ※ 従業者10人以上の宿泊施設

表18 延べ宿泊者数



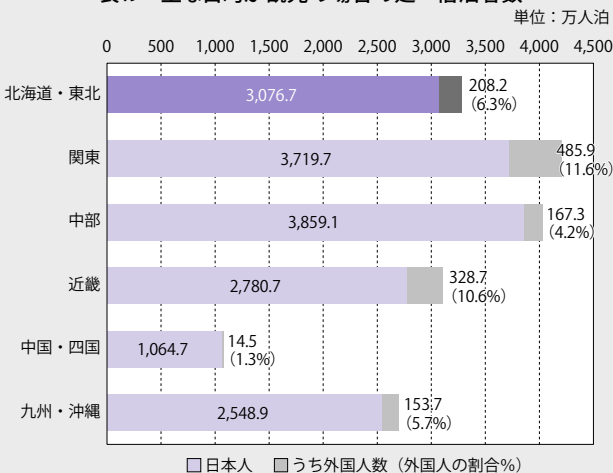
※ 「宿泊旅行統計」(観光庁) 2010年
 ※ 従業者10人以上の宿泊施設

表21 観光目的の日本人の消費単価 (域外客で日帰りを除く)



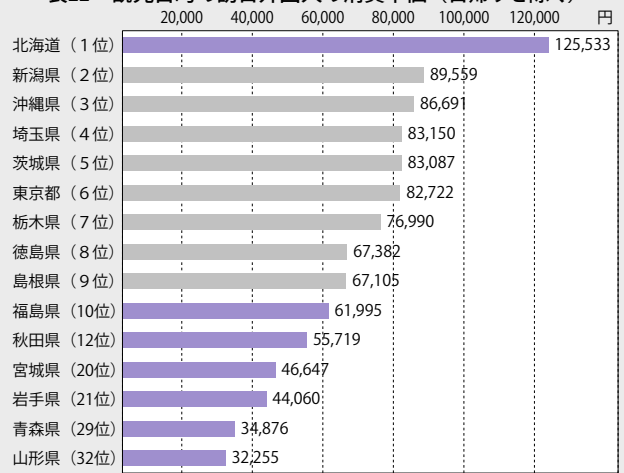
※ 共通基準による「観光入込客統計」(観光庁)
 ※ 福井県、京都府、大阪府、福岡県を除く43都道府県、()内は順位
 ※ 秋田県、茨城県、栃木県、佐賀県、長崎県は2012年、そのほかは2010年度

表19 主な目的が観光の場合の延べ宿泊者数



※ 「宿泊旅行統計」(観光庁) 2010年
 ※ 従業者10人以上の宿泊施設

表22 観光目的の訪日外国人の消費単価 (日帰りを除く)



※ 共通基準による「観光入込客統計」(観光庁)
 ※ 福井県、京都府、大阪府、福岡県を除く43都道府県、()内は順位
 ※ 秋田県、茨城県、栃木県、佐賀県、長崎県は2012年、そのほかは2010年度

青函連携による 新たな活性化戦略に向けて

北海道新幹線開業を見据えて

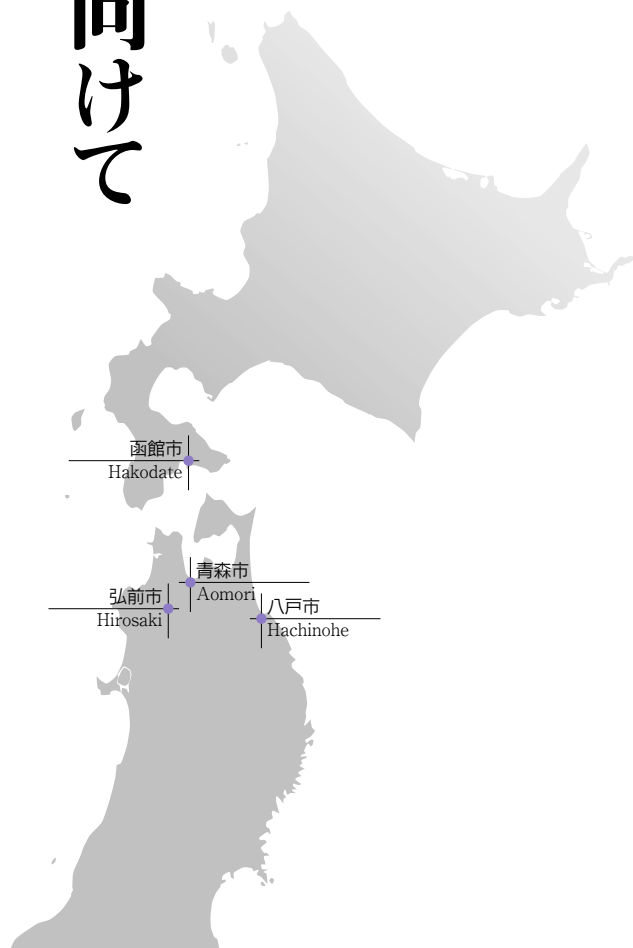
北海道新幹線新青森・新函館（仮称）間の開業まで、あと2年余り。北海道と本州が結ばれることで骨太で安定的なアクセスが確保されることになり、経済を支える大きなインフラとして期待が高まります。地元函館では、2015年度末の開業をにらんで、早くからさまざまな取り組みに着手しています。特に、この数年は民間、行政ともに青森との連携が進み、食や観光の分野を中心に新たな経済の流れを創り出しているとしています。函館を訪問し、北海道新幹線開業に向けたさまざまな取り組みを取材しました。

新幹線開業をめぐる地域特有の問題に対応

北海道新幹線新青森・新函館（仮称）間は、2016年3月までに開業の予定です。東北新幹線の現終着駅である新青森から奥津軽（仮称、現「津軽今別」）、木古内を経由して新函館（仮称）駅に至る約149kmが開通し、本州と北海道を短時間で結びます。これまで函館駅から新青森駅までは約2時間10分かかっていましたが、開業後は約1時間20分に短縮されます。また、東京駅までの所要時間も1時間以上短縮され、函館駅から約4時間20分になります。

函館市では、1992年に企画部に新幹線対策室を設置し、新幹線建設の促進を図ってきました。民間側は函館商工会議所を事務局に86年に「新幹線現函館駅乗り入れ促進期成会」が発足。93年にはこれを「新幹線青森・函館早期開業促進期成会」に改称し、05年には建設工事への協力と資材等の地元の優先発注を通じて地域の振興を図る「北海道新幹線函館資材協力会」も設立されました。

さらに、官民一体で北海道新幹線の開業効果を最大限に生かした地域の産業振興を図るため、函館商工会議所、函館市、(社)函館国際観光コンベンション協会（現在は一般社団法人）の3団体による「北海道



新幹線開業は「こだて活性化協議会」（以下、協議会）を06年に設立し、2年間の議論を重ねて08年11月に「北海道新幹線開業はこだて活性化アクションプラン」を策定。このプランを推進する目的で協議会を09年5月には「北海道新幹線新函館開業対策推進機構（以下、推進機構）」に発展改組し、函館商工会議所を事務局に、PR活動や市民への啓発、新幹線開業に関連する他地域の情報収集などを行ってきました。

こうした動きの背景には、函館市が抱える複雑な事情がありました。その一つが新函館（仮称）駅の位置の問題です。同駅は在来線の函館駅から18km離れた北斗市に設けられ、函館市中心部から見ると函館空港よりも遠くに位置します。また、新幹線が市域を通過しない函館市は、駅舎や路盤・車両基地といった関係施設等からの固定資産税を得ることができず、関連する公共事業・まちづくり施策をはじめ、今後経営分離されることになっている第3セクターの鉄道運営など、関係歳入が見込めない状況で投資が求められる難しい環境にあります。また、北海道新幹線の誘致活動の歴史においては、北海道の政財界の中心地札幌と函館との温度差もあり、開業対策は函館地域が率先して活動していかなければならない状況にありました。加えて、函館市では1980年代以降の人口減少や、それに伴う経済活動の停滞を食い止めるためにも、官民それぞれが役割を十分に踏まえ、協働して新幹線開業効果を地域経済に有機的に組み込んでいくことが求められていたのです。

アクションプランには、観光振興、産業振興、交通アクセスの3分野26項を盛り込み、「市民やる気アップ・プロジェクト」「商売やる気アップ・プロジェクト」「現駅利活用・街なか快適アップ・プロジェクト」「函館行く気アップ・プロジェクト」の四つに分類して、具体的な活動に取り組んできました。

中でも交通アクセスについては、推進機構設立後の

09年11月には北斗市、七飯町とともに「新函館（仮称）駅・現函館駅間の鉄道アクセスの充実」に関する検討部会を設置し、JR北海道などに要望活動を行い、11年12月には区間の電化による電車導入と高速化で新駅と現駅を17分で結ぶことが提案され、13年度からは電化されていなかった14.5km区間の電化工事が始まっています。

開業効果を一過性に終わらせない工夫

アクションプランをもとに、推進機構では市民への啓発や観光客誘致などのPR活動、イベント開催のほか、観光客の利便性を図るインフラの設置や開業関連商品づくりにも取り組んできました。例えば、坂道の多い市内の移動のための電動レンタサイクル「はこりん♪」の貸し出し、公衆無線LAN「Hakodate City Wi-Fi」の拠点整備など、観光客の視点に立って行政や事業者単独では手が回らないようなニッチ（隙間）分野に意識して取り組み、アンケート調査なども行い、今後の取り組みに生かしていく生の声を拾い上げています。

また、開業効果を一過性に終わらせないため、地域に根付いたまちづくりの担い手を養成していこうと「新幹線開業はこだて魅力創造ゼミナール（以下、はこゼミ）」を開催しました。これは、観光やまちづくりを持続的に実践している仕掛け人などを講師に、12年7月から13年3月までに14回開催され、会社経営者や公務員、ホテルや飲食店関係者など22人が正式メンバーとして受講。3月には受講者が函館の魅力を高めるアイデアをプレゼンテーションしています。現在はこちらを受けてセカンドシーズン（第2期）を開講、市電を活用した観光の魅力づくりなど、アイデアの実



13年3月22日に開催された「はこゼミ」は、受講生による企画発表会となった（写真提供：函館商工会議所）



はこゼミでは15の企画提案が生まれたという
永澤課長

現に向けた議論が進められています。

推進機構事務局を務め、はこゼミの企画運営を担った函館商工会議所地域振興課の永澤大樹課長は、「講師の皆さんのお話は示唆に富んだものが多く、たくさんのヒントを得ることができました。今後の取り組みの方向性についても確信のようなものが芽生えてきたと思います。はこゼミは

非常に収穫がありました」と手応えを感じています。はこゼミは新聞記事にも多く掲載され、市民への情報発信という意味でも大きな役割を果たしました。

青森の積極的なアピールで、連携に弾み

推進機構での取り組みに加えて、近年加速しているのが青森県内の商工会議所との連携です。

函館市と青森市は青函トンネル開業1周年の1989年にツインシティ(双子都市)盟約を結んでいます。これを踏まえ、函館商工会議所と青森商工会議所も盟約を締結し、青函圏委員会合同委員会を開催するなど、親睦を図ってきましたが、この連携では交流は図られたものの、具体的なビジネスに結び付いたという実績は見られていませんでした。

青森では、東北新幹線の八戸-新青森間が開業した直後に東日本大震災が起り、開業効果を十分に生かし切れなかったという事情があります。このため、北海道新幹線開業を第二の開業と捉え、北海道以上に関心が高まっています。

それを裏付けるのが、弘前商工会議所の動きです。みちのく銀行の呼びかけで、11年4月に函館・弘前両商工会議所の会合が設けられ、「津軽海峡観光クラス

ター会議」が設立されることになりました。弘前市長の葛西憲之氏が国立函館工業高等専門学校(現函館大学)の卒業生だったことも背景にあります。互いに観光地として認

知度のあるまちの連携となり、それぞれの魅力を発信することで相乗効果が期待できます。この取り組みではその後の動きも迅速で、観光産業を核にした連携を約束しました。同年5月には弘前発の松前・函館観桜ツアーが開催され、その後も函館発の津軽三味線鑑賞など、相互送客のツアー企画や、会員企業が物産イベントに相互出店するなど、具体的な事業が始まっています。

この会議がきっかけとなって、弘前の酒造会社「六花酒造」と函館の料理人らで構成する団体「クラブ・ガストロノミー・バリアドス(通称ガスバリ)」が出会い、かつて道南で生産されていた銘柄米「マツマエ」を使った日本酒造りも始まりました。13年7月に「ガスバリ2013」として新酒の販売が始まると大きな話題を呼びました。さらに、12月には弘前フランス料理研究会とガスバリがそれぞれ地元の食材を使った創作メニューをふるまう“料理対決”が弘前市内で行われるなど、民間交流の場が広がってきています。

これに刺激を受けた青森商工会議所との経済交流も動き始めます。函館・青森両商工会議所による初めてのビジネスマッチング事業「パートナーシップ構築懇談会」が13年3月に函館市内で、9月に青森市内で開催され、食品関連企業などが参加しました。懇談会では、訪問した側の企業が自社をPRした後、個別商談会を行い、互いに販路拡大やコ



弘前商工会議所と立ち上げた津軽海峡観光クラスター会議(写真提供:函館商工会議所)



青森商工会議所の会員企業との「パートナーシップ構築懇談会」(写真提供:函館商工会議所)

商品の可能性などを探っていました。また、イベントへの相互参加のほか、両市の商店街連盟による合同会議の相互開催など、経済を強く意識した連携が活発化してきています。

さらに、同年10月には八戸商工会議所が事務局を務める「はちのへ観光復興委員会」が函館商工会議所を訪問。東日本大震災の被害を受けた八戸地域の観光再興に向けた思いとともに、新幹線開業に向けた連携の可能性を探って意見を交換しました。

こうした商工会議所間の連携事業も担当している永澤課長は、「各市と経済交流のきっかけや場づくりを増やしていくことは重要ですが、開業したら終わりではなく、それを長く続けていく仕組みづくりこそ重要だと考えています」といいます。

行政間でも観光を核にした連携

民間の積極的な経済交流が進む中、ここにきて行政間でも経済活性化を意識した連携が見られています。東奥日報と北海道新聞に掲載される新春対談のために、12年12月に函館、青森、弘前、八戸の4市長が集結。これをきっかけに、青函圏における観光地づくりを推進することを目的に、13年3月に「青函圏観光都市会議（以下、都市会議）」を設立しました。4市を合わせた人口は約100万人、多様な観光資源と互いの知恵を生かして、仙台圏や札幌圏に対抗できる観光地をつくり上げていこうとしています。

都市会議では、4市の美しい写真を組み合わせ、「浪漫は海峡を越えて」というキャッチコピーでまとめたポスターやクリアファイルなどの作製をはじめ、仙台圏でのプロモーション、各市で開催されたイベントで相互プロモーションを行ったほか、共同で関東圏からの修学旅行誘致にも取り組みました。4市で費用を賄って学校の担当者を招いた視察旅行では、参加校は少なかつ

たものの前向きな感触を得られたようです。

また、函館近郊エリアでは12年度からJR、バス、市電が2日間乗り放題になる「はこだて旅するパスポート」という共通フリーパスが販売されていますが、これを参考に4市を周遊できる共通フリーパスの検討も始めています。

「同じ青森県内でも参加したことのないイベントがあるなど、名前は知っていても実態が分からないということがあったようです。函館の場合は、都市会議を設立する前から各市にお声掛けいただいて交流があったせいか、取り組みやすい環境にありました」というのは事務局を務める函館市観光コンベンション部観光振興課の山口快主事。4市が連携することで、青函圏観光の魅力が増し、誘客活動にも幅が広がっていくことが期待されます。

都市会議では、引き続きPR媒体の作製やプロモーション活動を行うとともに、16年度の北海道新幹線開業1周年を目的に「青函圏博覧会（仮称）」の開催も目指して活動を行っていく予定です。

経済の要、金融機関にも連携の動き

経済活動の要となる金融機関でも青函連携を意識した取り組みが始まっています。道内最大の店舗数を誇る北洋銀行では、地元の意見などを踏まえて12年12月に青森県最大の地方銀行である青森銀行と連携協力協定を締結。両行の取引先企業の交流を深め、販路開拓や海外展開の支援のほか、両地域の観光振興や企業誘致にも連携して取り組んでいくことになりました。



都市会議を構成する函館、青森、弘前、八戸の4市のイメージを伝えるポスター

また、13年3月には北海道銀行も青森銀行、みちのく銀行など東北6県の地方銀行10行と業務提携を発表。同年10月には、函館商工信用組合と青森県信用組合が新商品の共同企画に乗り出すなど、それぞれの金融機関で新幹線開業による商圈拡大をにらんだ取り組みが始まっています。

北洋銀行では、13年3月に連携事業の第一段として、札幌市内のホテルで「函館・青森フェア」の試食会と、本店ビルにある「大通BISSE」地下スペースで函館と青森の観光情報を発信する「青函圏観光プロモーション」を開催。さらに、4月1日には地域産業支援部に青函産業振興室を新設し、青函圏の産業振興を強化する体制を整えました。4月22日には青森銀行との間でATMの相互無料開放がスタートし、629カ所1,275台の北洋銀行のATMと、253カ所386台の青森銀行のATMがそれぞれ無料で利用できるようになりました。ATMの無料開放は、執行役員で函館中央支店の東原幸生支店長の発案ですが、システム構築の手間や要する時間については、前任のシステム部長時代の経験が生きたといえます。

北洋銀行がこれまで培ってきた経験も青函地域の産業振興に活かされています。例えば、毎年夏に開催している「北洋銀行ものづくりテクノフェア」。7回目となった13年7月の開催では青函連携ブースを新設し、青函地域のものづくり企業が出展しました。青森側の出展



13年7月24日に札幌コンベンションセンターで開催された北洋銀行ものづくりテクノフェア。青森からもものづくり企業2社が出展（写真提供：北洋銀行）



東京で開催された「インフォメーションバザール in Tokyo 2013」。盛況だった青函コーナー（写真提供：北洋銀行）

数は2社にとどまったものの、自治体職員らがフェアを見学し、道内企業を知るきっかけになりました。また、道外バイヤーへの懸け橋となる首都圏最大の道産食品商談会に成長した9月の「インフォメーションバザール in Tokyo 2013」でも「青函コーナー」を新設。青森県の4社を含めた青函圏の約40社がワンストリートを埋め尽くし、自慢の商品を売り込みました。

金融機関のネットワーク力を生かして

北海道新幹線は新函館（仮称）・札幌間の開業予定が35年度ということもあり、道央圏での盛り上がりには欠けていることが指摘されていますが、北洋銀行にはそのネットワーク力を生かして、オール北海道として盛り上げていく役割も期待されます。



札幌勤務ではビジネスマッチングを手掛けてきたという大内室長代理

それを実践した一例が、全道の若手経営者を対象に開催している「北洋次世代経営セミナー」の青函視察旅行です。13年8月に1泊2日の日程で青森市と北斗市を訪問。青森の経営者との交流と新駅の建設現場見学を盛り込み、新幹線開業への関心を高めてもらいました。「新駅の建設現場で参加者の皆さんの顔付きが変わったことが印象的です。質問の内容もより具体的になって、新幹線開業を肌で感じてもらえたと思います」というのは、青函産業振興室で唯一の函館駐在である大内さおり室長代理です。

さらに、11月にマスコミを沸かせたのが、北洋銀行、青森銀行、アークスグループ、新日本スーパーマーケット協会による青函圏「食と観光」活性化連携です。これは青函圏の食と観光をテーマに4者間で積極的な

連携・協力を図ることで、青函両地域の産業交流と地域経済の活性化に寄与していこうという取り組みです。今後は北洋銀行と青森銀行の取引企業のビジネスマッチングを支援するとともに、コラボレーション商品を開発する機会をつくり、青函圏の流通をアークスグループが、全国の流通を新日本スーパーマーケット協会が展開し、全国的に競争力のある青函圏の商品作りを手掛けていこうとしています。「商品開発だけでなく、販路を開拓して定番化につなげていくことが最終的な商談目標。その成功例をどのようにして生み出していけるのか、我々も貴重な経験を積めると期待しています」と大内室長代理はいいます。

観光面では、13年5月に北洋銀行とJTB北海道が締結した連携協定をもとに、12月に「道南魅力再発見モニターツアー」を実施。北洋銀行の取引先である(有)山徳食品での「いかめしづくり体験」を盛り込んだところ、参加者からの評判がよく、同社では体験や工場見学の受け入れ事業に乗り出すことを表明。前向きな展開に結び付いてきています。

北海道全体で新幹線開業を受け止める

13年9月上旬は、青函圏の食と観光の催しが目白押しでした。9月7、8日は函館市内で約110店が参加した食の祭典「はこだてグルメサークス」、同8日には飲み歩きイベント「函館西部地区バル街」、9、10日には渡島総合振興局などが主催した「道南食と観光のブランドフェア」と、いずれも青函両圏からの出展で開



約110店が参加した昨年の「はこだてグルメサークス」。青森からも20団体が出店した(写真提供：函館市)

催され、着実に連携の成果が見られています。

一方で、北海道新幹線開業に向けては、課題も山積しています。函館市が主張する「新函館」、北斗市が主張する「北斗函館」と、駅名がまだ決まっていないこともその一例です。やっと両市の話し合いがスタートし、前進を見せていますが、地域全体で連携して新幹線の効果を高めていく姿勢が必要でしょう。

さらに、運営主体である肝心のJR北海道が脱線・火災事故、レール検査データの改ざん問題などによる国からの改善命令などに追われ、開業準備に専念できない事態になっていることは大変残念です。北海道新幹線の1年前に金沢まで開業する北陸新幹線と比べると、北海道新幹線用新型車両の発表時期など、北海道新幹線の準備はかなり遅れているようです。

新幹線開業の波及効果は、決して函館、道南地域にとどまるものではありません。12年10月に(株)北海道二十一世紀総合研究所が行った調査によると、関東・東北在住者が新函館駅(仮称)開業時に北海道新幹線を利用して行ってみたい地域は、札幌が50.9%、函館湯の川・大沼が50.5%、小樽・倶知安・ニセコが35.6%、旭川・富良野・美瑛が30.2%、知床・オホーツクが21.5%、帯広・釧路・阿寒が19.4%、稚内・利尻・礼文が19.3%、支笏・洞爺・登別が17.4%となっており、函館に降り立つ多くの人たちが札幌だけでなく、道東、道北など全道に足を延ばしたいと思っているのです。その人たちをどのように道内各地で受け止めていけるのかも新幹線開業時の大きなテーマです。そのためには、函館からの在来鉄道網の強化、高速バス路線や函館空港からの道内航空路線の開設など、北海道全体での効果を高めていくために検討しなくてはならない課題が数多くあります。

函館開業の効果を北海道の活性化に結び付けていくために何ができるのか、改めて北海道全体で考えてみる必要があるように思います。

震災復興とまちづくり

～宮城県気仙沼市小泉地区の取り組み～



東日本大震災から、まもなく3年。宮城県気仙沼市小泉地区では、1993年7月に起こった北海道南西沖地震の奥尻島での被害の様子などをまとめた「奥尻シート」が縁で、北海道の研究者や専門家の協力を得て集団移転が進められています。きめ細かくワークショップを開催し、高齢化が進む地域の実情を認識して、次の時代の子もたちに地域の伝統や文化を引き継いでいこうと取り組んできました。

大震災後の新しいまちづくりに主体性を持って取り組んできた小泉地区と、それを支援してきた北海道大学大学院工学研究院の森傑教授の活動と思いを取材しました。

北海道南西沖地震の経験をまとめた「奥尻シート」

小泉地区は気仙沼市の南東端に位置し、南三陸町と隣接しています。かつては小泉村でしたが、1955年に津谷町、大谷村と合併して本吉町になり、さらに2009年9月には気仙沼市に編入合併されました。小泉という名称は、学校などにあるものの、町名としては残っていません。小泉地区には、浜区、町区、在区と呼ば

れる三つの集落があり、合わせて約1,800人が住んでいました。

11年3月11日に起こった東日本大震災では震度5を記録し、津波の高さは最大約20m、地区内を流れる津谷川に沿って広範囲に津波が浸水します。震災による死亡者は40人、JRの線路や陸橋、公民館などの公共施設も被災し、全世帯の6割以上となる300戸以上が流出、全半壊などの被害に遭いました。

東日本大震災の揺れを北海道大学大学院の研究室で感じていたのが森傑教授です。森教授は関西出身で、大阪大学3年の時に阪神淡路大震災を経験。3.11の揺れでは「国内のどこかで大きな地震があったと体感的に悟った」といいます。その後、テレビの映像を見て阪神淡路大震災当時のいろいろな記憶を思い浮かべながら、今後のことを考えていました。

森教授は第一に、当面は東北には行かないことを決めました。大学の建築工学科で学んでいた森教授は、阪神淡路大震災後に被災状況を調査しています。被災者の立場でもあったことで、多くの専門家や調査団が調査だけして帰ってしまうという“調査公害”の側面も感じていました。一方で、研究者としては、現状をしっ

かり調査しておくことの意義も理解していました。その葛藤はありましたが、被災直後の調査は陸続きになっている本州の研究者に任せて、しばらくは東北を訪問することを自制しようと考えたのです。

そして、北海道にいる研究者の役割として頭に浮かんだのが、北海道南西沖地震の津波被害で高台などに集団移転した奥尻島の経験です。森教授は研究室の学生らとともに「北海道・震災支援けんちく隊」を立ち上げ、北海道南西沖地震での奥尻島における被害状況、復興計画、歩みや現状などについて、調査報告書や研究論文、新聞記事などを基にまとめた「奥尻シート」を作成。項目ごとにA3サイズ1枚にまとめてわかりやすく整理したこのシートをインターネットで公開します。また、公開後も奥尻町を訪問して、移転後の住民の声などを追加して盛り込むなど、更新しながら情報を発信していきました。



奥尻シートの一部

森教授は、「過去に先人が経験したことを合理的にストックするのが、研究や学問の意義。建築分野では先進性も大事ですが、汎用性や合理性、知の節約につながる取り組みも研究者の大切な使命です。復興の段階になれば、みんなが奥尻の経験を知りたいと思います。個別に資料を調べるのは、時間の無駄だと思いました」と奥尻



森教授は大阪大学工学部建築工学科、同大学院博士課程修了後、北海道大学へ。准教授を経て、10年から現職に

シートを発案した研究者としての思いを振り返ります。

移転を機に将来に向けたまちづくりを考える

被災後、小泉地区では、小泉中学校に避難している人たちの間で、みんなで一緒にどこかに家を立てようという声があがっていました。当初は夢物語だったものの、地元の森林組合に勤めている加納保さんが3月末に復旧した職場でインターネットから防災集団移転促進事業（以下、防集事業）^{※1}による補助制度の仕組みを調べ、これを利用して集団移転を検討することになりました。

全体の意見を取りまとめるため、4月24日に「小泉地区の明日を考える会」（以下、考える会）を結成。合わせて考える会が事務局になって「小泉地区集団移転協議会設立準備委員会」（6月5日に正式発足。以下、協議会）を立ち上げます。

協議会では防集事業の実施主体となる気仙沼市に働きかけ、4月30日には小泉中学校の体育館で気仙沼市都市計画課による防集事業に関する住民説明会が開催されます。また、5月になると住民に防集事業への賛同者意思確認のアンケートを行い、移転候補地の視察も進めていきます。6月初旬には震災前に住んでいた場所から距離が離れすぎず、子どもたちが歩い



高台にある小泉小学校から撮影した、小泉地区の町区周辺



考える会の事務所内にあった被災前の小泉地区の写真

※1 防災集団移転促進事業

「防災のための集団移転促進事業に係る国の財政上の特例措置等に関する法律」（1972年制定）に基づく、災害が発生した地域などで居住に適当でないと認められる区域の集団的移転を促進する事業。事業主体の市町村は国土交通大臣と協議し、その同意を得て集団移転促進事業計画を定めて進めていく。住宅団地の用地取得造成や住宅建設・土地購入などに対する国の補助があり、東日本大震災では最低規模の緩和や一般地域よりも高い補助基本額とするなどの特例措置が設けられた。

て学校に通えること、想定される最大の120世帯程度の宅地が確保できることなどを条件におおよその移転先を決定します。

これらと並行して、専門的な知識が必要とされることから、事業を支援してくれる外部の専門家を探し始めます。当初は地元大学の協力もありましたが、新しい環境エネルギーなどの高度な技術の研究をしていたため、現実的なまちづくりの専門家の方が適任ではないかということで、その後、協議会の事務局メンバーの紹介で、札幌に本社がある建築設計事務所(株)アトリエブंकに声がかかります。アトリエブंकは奥尻で復興事業を手掛けた経験があり、5月下旬に同社の石黒浩一郎氏が小泉地区を訪問し、今後の支援を約束。6月初旬には実務を担当する和田敦常務が奥尻シートを持って、小泉地区を訪問します。

アトリエブंकと森教授は、互いの存在を知っていたものの、親しい関係だったわけではなく、社内のスタッフがインターネットで奥尻シートを発見したことがきっかけでした。その後、和田常務が森教授を訪問し、協力を依頼。6月下旬に森教授は和田常務とともに小泉地区を訪問し、集団移転の取り組みを支援することになりました。

そして、7月6日には「第1回小泉地区震災復興フォーラム（以下、フォーラム）」を開催。そこで森教授は、人口が減少していく中で将来に向けたまちづくりをしっかりと共有していこうというメッセージを伝え、「集団移転は未来への贈り物」という言葉を託します。集団移転をきっかけに、子どもたちや孫が住み続けた

いと思うようなまちづくりをしていくことの重要性和、その責任があることを認識してもらいたかったのです。

考える会の事務局長を務めることになった加納さんは、「森教

授は家を建てることではなく、根本的なまちづくりについて話し合う重要性を説いてくれました。基礎をしっかり固めないと、復興しても何年か後に限界集落になってまちがなくなる可能性もあると。急ぐことも必要だけど、どういうまちづくりがいいのかをワークショップでみんなで話し合っ決めていこうと提案されて納得しました」と当時を振り返ります。

奥尻シートで伝えたかったこと

北海道南西沖地震では、震災から5カ月後の1993年12月に北海道が復興計画案を作成。奥尻町の防集事業は94年9月から開始され、移転は約3年で完了し、震災から5年後の98年3月に奥尻町が「完全復興」を宣言するなど、かなりのスピード感を持って進められました。被災者の立場になると、いつどこに新しい家が建つのかは最大の問題です。しかし、奥尻島の経験ではスピードを優先するあまり、それまで培ってきたコミュニティや地域のつながりが薄れてしまい、過疎が進んでしまった現実があります。奥尻町の人口は被災前の90年の国勢調査では約4,600人でしたが、2010年には約3,000人にまで減少しています。

森教授は、「奥尻シートで伝えたかったことは、東日本大震災と北海道南西沖地震の違いでした」といいます。大きな違いはその規模ですが、さらに意識しなければならぬのが時代性です。北海道南西沖地震は1993年ですが、まだバブル経済の記憶が残っていました。91年に策定されていた「第3期奥尻町発展計画」も人口を増やしていくことを前提としたもので、復興計画でもその基調は踏襲されています。当時は全国の自治体で同様の傾向が見られましたが、現在の状況から考えてみると、冷静な視点での将来に向けた見通しを復興計画に盛り込む工夫がなされていなかったといえるでしょう。また、住民が主体になった将来のまちづく



考える会事務局長の加納さん。現在はワークショップが一段落し、住宅相談会が行われているという

りが十分に議論されてなかったのではないかという反省もあります。

奥尻島での経験があるからこそ、「被災者の立場になると、先の見通しが立たない中で将来のことを考えるのは困難ですが、過酷な状況に置かれている中でも、そこに住み続ける人たち自身が将来のことをできる限り予想し、今、何をどういう意識で進めていくべきかを考えてもらいたかった」といいます。

ワークショップでまちの将来像を共有する

その思いを小泉地区の皆さんが受け止めたことで、集団移転に向けて地道な議論が進められます。

7月20日に「継承したい小泉のよいところ」をテーマに第1回ワークショップを開催。その後、暮らし方やイメージを共有し、それを図面化します。さらに、景観づくり、まちなみの維持管理や運営、詳細設計、各種計画の検討など、13年4月まで26回のワークショップを積み重ねました。当初は月1回程度を予定していましたが、小泉地区の皆さんの要望で月2回程度の開催となり、議論の内容や進行管理、手法などはアトリエブंकと森教授がボランティアで参加し、住民への周知活動は考える会の事務局が担当するという役割分担で進められました。

また、ワークショップは時間的な制約もあり、全住民が参加することは難しいため、6回にわたってフォーラムを開催。第1回は森教授の講演が中心でしたが、その後は移転予定地の見学を盛り込んだ「ウォーキング会」とジャズライブを組み合わせるなど、できるだけ多くの住民に関心を持ってもらえる工夫をしながら、情報を発信するようにしました。

「ワークショップやフォーラムに参加してもらえば、集団移転の意義やまちづくりに対する思いが伝わっていくと信じていたので、私たちは住民の皆さんにワーク



事務所内に張り出されている区画図と加納さん

ショップやフォーラムに足を運んでもらう工夫をするのが第一と考えていました」と加納さんはいいます。

ワークショップでは、地区ごとにあった井戸を共同利用していたことで情報交換ができたことや、向こう3軒両隣の付き合いがあったことなど、引き継いでいきたい暮らしぶりへの声があり、それらの議論を踏まえて、集会所やコミュニティスペース、公営住宅を移転地の中央に配置してつながりが継承されるように5～10世帯のまとまりで1区画を形成すること、外周に幹線道路を配置して住宅街内は歩道を中心に子どもと高齢者の安全に配慮すること、既存の施設とのつながりを重視することなどを柱として具体的な設計案がまとめられます。また、景観やまちなみの維持管理などの点から建築協定を設けることも決定しました。

13年1月の第22回のワークショップでは、抽選方式を取らずに希望を調査して結果を公表して再調整するなど、宅地の割り当ても話し合いで進めていくことを確認。現在は宅地の割り当てもほぼ終了しています。

降りかかる難題に、うれしい誤算も

小泉地区の取り組みは、いろいろな場面で壁にもぶつかってきました。

例えば、11年6月には小泉地区が災害廃棄物（震災がれき）を焼却、破碎処理する処理場（2次仮置き場）の候補地となり、環境汚染などを不安視する人たちから反対の声が上がります。この問題は規模縮小で収束しますが、7月には国土交通省東北地方整備局が公表した三陸沿岸道路（三陸縦貫自動車道）が移転候補地にかかる可能性が判明。当時の公表ルートは1kmの幅があり、どの程度の影響があるのかが明確にはなっていませんでした。このときは協議会メンバーと和田常務、森教授らで国土交通省東北地方整備局を訪問し、三陸沿岸道路の具体的な計画を踏まえて移転先を移動するとともに、高速道路が見えないように高さを調整することで合意できました。たまたま整備局の道路部門の担当者が北海道開発局からの出向者だったこともあり、円滑に話が進みました。さらに、その後の防集事業についても、国土交通省北海道局を経由して、防集事業の担当者である都市局の広域防災専門官からアドバイスを得ることができるなど、北海道人脈で話が進むという思わぬ収穫もありました。

また、防集事業では主体が気仙沼市になるため、市との連携も不可欠でした。協議会では6月に気仙沼市長に「小泉地区の安全・安心のまちづくりのための防



12年3月に小泉小学校駐車場に建立された津波記憶石

災集団移転促進事業実施を求める要望書」を提出し、8月下旬に菅原茂市長とも面談しますが、国の補正予算が決まらず、市の事業費の負担分が分からないことから、なかなか具体的な話が進んでいきません。11月になって第3次補正予算が成立したことで、ようやく具体的な動きが始まって12月に「小泉町地区防災集団移転促進事業申込書」を市長に提出しますが、業を煮やして自力で土地を確保して、自主再建する人も現れていました。一方で、この時間があつたからこそ、ワークショップでの丁寧なまちづくり議論ができたともいえます。

気仙沼市では38地区の防集事業が計画されましたが、この事業では手続き上は市から受託したコンサルタントが各地区のプランをまとめることになっています。小泉地区ではワークショップで議論した計画を提出して盛り込んでもらうことにしましたが、国の基準や予算の制約などもあり、当初はコンサルタント側が難色を示し、打ち合わせは険悪なムードが漂っていたそうです。しかし、森教授らも一緒に計画の意図やまちづくりへの思いを伝えたことで理解を得られ、気仙沼市のモデルとなるものを目指していこうという共感を得られるようになりました。そして、12年5月には事業を進める上で不可欠な国土交通大臣同意を得ることができたのです。

次の時代へ思いを引き継ぐ

さまざまな経過を経て、13年6月に気仙沼市では初めて小泉を含めた5地区で防集事業の住宅団地造成工事が着工され、事業完了は15年度の予定となっています。

小泉地区は市内で造成面積が最も大きい7.8haで戸建て用に95区画分、災害公営住宅30戸分の用地を造成する計画でしたが、時間の経過とともに、資金の都

合で災害公営住宅を希望するようになったり、高齢のために子どもとの同居を選択するなどの状況が出てきています。そのため、災害公営住宅の戸数を増やすほか、戸建て用区画の空きをどのように調整するのかという課題が出てきています。

また、岩手、宮城、福島の前3県では、延長約390kmにもおよぶ巨大な防潮堤が計画されており、小泉地区でも高さ14.7mの防潮堤が造られることになっています。底辺約100mという台形型の巨大な建築物が海岸線にできることになり、景観や環境への影響が懸念されます。しかし、がれき処理場の問題を経験したこともあり、防潮堤建設の有無で意見が割れてしまうことや反対運動が大きくなると復興が遅れてしまうことへの不安から、苦渋の判断をせざるを得なかったという背景があります。防潮堤建設については、景観や環境への影響だけでなく、県ごとに対応が違ったり、それだけの規模が本当に必要なかどうか、約8,100億円という巨額の国費投入への疑問など、さまざまな議論が提起されてきています。防潮堤によって何を守るのか、住民が納得できる議論がさらに必要な気がします。

さらに、小泉地区にある小中学校について、隣接する津谷地区の小中学校との統合が検討されているなど、今後の厳しい環境も予想されています。

「不安はあります。でも、魅力のあるまちであれば、周りに住む小さな集落の人たちが集まってくる可能性もあるのではないのでしょうか」と加納さん。小泉地区の取り組みに注目が集まって、Uターン組や首都圏の定年予定者などからの問い合わせもあるそうで、地道な活動が地区外の人たちへの情報発信にもなっているようです。

小泉地区では、建築協定の運用、移転後のまちの維持管理やマネジメントなどを担うために、12年12月に「株式会社小泉地区の明日を考える会」を設立しています。現在、多くの地区で防集事業が進められていることから、同社が住宅建築の際にモデルプランをつくっ

ておくことで設計時間を短縮したり、資材を共同発注することで納品期日の短縮や有利な価格交渉を行っていくことなどが期待されます。

また、同社では初めての事業として、これまでの小泉地区の取り組みをまとめた冊子『3.11からの挑戦 大好きな小泉を子どもたちへ継ぐために—集団移転は未来への贈り物』を出版しました。考える会のメンバーの座談会やワークショップの記録、集団移転が具体的にどのように進められていったのかなどがまとめられており、苦労や熱い思いを感じ取ることができます。

森教授はここまで進めることができた要因について、「地元の人たちの強さと、事務局と地域の皆さんがチームになって動いていたこと」と振り返ります。「私が訪問したときには集団移転の合意が取れていましたし、その後の会場のセッティングからスケジュールのマネジメント、召集のかけ方など、すべて事務局が束ねてくれました。私とアトリエブクさんは、協働して皆さんの意見をくみ上げていただけです」といいます。気仙沼市との編入合併からわずか数年後だったことから、自分たちが動かなければ前に進まないという危機感もあったのでしょう。

小泉地区の集団移転が完了するまでにはまだ時間を要しますが、積み重ねた議論の分だけ次の時代の子どもたちにその経験を伝えていくことができるはずだと思います。そして、みんなで議論に参加し、思い描いたまちへの思いは、必ず後世にも引き継がれていくでしょう。



13年6月に発行された『3.11からの挑戦 大好きな小泉を子どもたちへ継ぐために—集団移転は未来への贈り物』。考える会のホームページとアマゾンで購入可（1,890円）

●理解を深めるために……

Books

※インタビュー

「2040年、地方消滅。「極点社会」が到来する」
増田寛也+人口減少問題研究会、『中央公論』2013年12月号

※地域事例②

「3.11からの挑戦 大好きな小泉を子どもたちへ継ぐために—
集団移転は未来への贈り物」
株式会社小泉地区の明日を考える会

「震災乗り越え地域再生へ」
『北海道建設新聞』(2011年7月27日)

「被災地の選択 防潮堤をどうするか①」
『北海道新聞』(2013年8月7日)

● マルシェノルド バックナンバー

- 第1号 「地域経済の自立に向けて」(99年9月25日発行)
- 第2号 「北海道ツーリズムを考える」(00年1月25日発行)
- 第3号 「都市と商業」(00年6月25日発行)
- 第4号 「循環型社会を目指して」(00年10月25日発行)
- 第5号 「地域とアート」(01年2月25日発行)
- 第6号 「地域とIT」(01年6月25日発行)
- 第7号 「北海道の食産業を考える」(01年10月25日発行)
- 第8号 「NPOのあり方を考える」(02年2月25日発行)
- 第9号 「北のものづくり」(02年8月25日発行)
- 第10号 「地域経済の自立的発展と観光産業」(03年2月25日発行)
- 第11号 「地域景観とまちづくり」(03年8月25日発行)
- 第12号 「地域と大学」(04年2月25日発行)
- 第13号 「北海道らしいエコツーリズムを考える」(04年8月25日発行)
- 第14号 「地域ブランドの時代」(05年2月23日発行)
- 第15号 「地域と医療」(05年8月25日発行)
- 第16号 「北海道発 産消協働」(06年2月24日発行)
- 第17号 「地域とスポーツ」(06年8月25日発行)
- 第18号 「地方都市の再生」(07年2月23日発行)
- 第19号 「地域と農業」(07年8月25日発行)
- 第20号 「地域と図書館」(08年2月25日発行)
- 第21号 「脱温暖化と地域」(08年8月25日発行)
- 第22号 「社会的企業と地域の活性化」(09年3月24日発行)
- 第23号 「食の安全と北海道」(09年8月25日発行)
- 第24号 「森林と地域再生」(10年2月23日発行)
- 第25号 「地域と福祉」(10年8月25日発行)
- 第26号 「企業の方と地域の活性化」(11年2月24日発行)
- 第27号 「地域航空を考える」(11年8月25日発行)
- 第28号 「震災復興と地域」(12年2月24日発行)
- 第29号 「地域と金融」(12年8月27日発行)
- 第30号 「地域と再生可能エネルギー」(13年2月25日発行)
- 第31号 「沖縄と北海道」(13年8月26日発行)

● 「マルシェ: marché」とはフランス語で市場のこと
で、同音の「マルシェ: marcher」には歩む、行進
する、進歩するという意味もあります。北海道(ノ
ルド: nord=北)が、多くの人々が集い、交流し、活
気あふれる地域へ発展するようにとの願いを込めて、
「開発こうほう」の地域経済レポート特集号として
「マルシェノルド」(年2回、9・3月号を予定)をお
送ります。地域を考えるきっかけとなるように、毎
号、地域経済特有のテーマを取り上げてまいります。

March.2014
No.608

編集後記

新幹線が青函トンネルを通ることで、四つの島が
強くしなやかに結び付く日本の姿がやっと見えてき
たように感じます。1954年の洞爺丸事故から60年、
東日本大震災の経験を経て国土強靱化に向けての
取り組みが始まっています。自然災害に向き合う健
全な国づくりの中で、北海道、東北の役割には大
きいものがあります。(S.K)

近いようで遠かった北海道と東北。新幹線が開
業すれば、一気にその距離感が縮まります。共通
する要素では互いに競争して磨きをかけ、異なる要
素は互いに学んで補完し合う。二つの地域が連携
して、したたかな地域戦略を描いてみるのが大
切です。(M.S)

●開発こうほう/地域経済レポート特集号 | KAIHATSUKOHO
Regional Economic Report

マルシェノルド

●ご意見・ご感想をお寄せ下さい。
(一財)北海道開発協会広報研修出版部

〒001-0011 札幌市北区北11条西2丁目セントラル札幌北ビル
TEL: 011(709)5212 E-mail: pr@hkk.or.jp

開発こうほう 第608号 平成26年2月25日
発行 (一財)北海道開発協会
編集協力 小磯修二
印刷所 (株)須田製版 不許複製
<http://www.hkk.or.jp/>



- THEME -

【太】

海で隔てられていた
二つの地域。
太い軸で結ばれることで、
新たな地域の知恵が
生れてくる。