



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	石井吉春先生とほくとう総研
Author(s)	伊藤, 賢治
Citation	年報 公共政策学, 13, 67-81
Issue Date	2019
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/74421
Type	other
File Information	13-06_Tokusyu_Itoh.pdf



石井吉春先生とほくとう総研

伊藤 賢治*

一般財団法人北海道東北地域経済総合研究所（ほくとう総研）は、北海道及び東北地域の自立的かつ持続的発展に貢献し、国内外の経済、産業、社会及び政策に関する調査研究等を行うため、1992年4月に財団法人として設立されたシンクタンクである（2012年4月に一般財団法人へ改組・移行）。

ほくとう総研（当総研）は、(株)日本政策投資銀行（DBJ）及び地元財界等の出捐者のご支援を頂きながら地域産業活性化、大規模プロジェクトによる地域開発、企業の動向分析、地域コミュニティの維持、観光入込増加策、また最近は地域資源の活用など、地域振興に関するさまざまなテーマで調査研究を行い、機関誌『NETT』の発行や研究会・地元でのシンポジウム開催を通じて積極的に情報発信を行っている。

石井吉春先生は2012年4月の当総研発足以来、理事として6年以上にわたり地域振興・活性化にかかる調査の企画立案や財団組織の運営に携わってこられた。

また、当総研が主催、共催する地域振興に関する研究会にも多数ご参画頂き、我が国の地域における公共政策の重要性について幾度となく貴重なご意見を頂戴してきた次第である。

この度、石井先生の北海道大学特任教授ご退職にあたり、当総研より深い感謝の意を表するとともに、本件寄稿において当総研と関わりのある石井先生の研究活動を紹介していきたい。

1. 公共施設マネジメント研究会

はじめに紹介するのは、2012年4月に(株)日本政策投資銀行北海道支店の有志が中心となり、石井先生を座長に迎え発足させた「公共施設マネジメント研究会」である。

研究会は、厳しい財政状況が続くなかで北海道内の自治体が公共施設マネジメント導入の意義を理解し、取組みを始める「きっかけづくり」であり、共通の問題認識を持つ北海道大学公共政策大学院、釧路公立大学地域経済研究センターとの共同研究会であった。

* 一般財団法人 北海道東北地域経済総合研究所(略称：ほくとう総研) 専務理事
k-itou@nett.or.jp

1.1 研究会の目的

現在わが国では、高度成長期に集中投資された公共施設の老朽化が進展し、各自治体において施設の安全性やサービス水準の維持に懸念が生じている。こうした中、本研究会では、公共施設の実態把握と更新投資の予測、改善策の策定と実施などの流れからなる公共施設マネジメントの考え方や、先進的な実践例などを収集・情報提供していくこととなった。また、北海道における将来の取組みの方向性を検討し、自治体による公共施設マネジメントの普及を図っていくことを目的としていた。

1.2 基本的な問題認識

以下は、研究会での検討状況について、石井先生よりほくとう総研機関誌『NETT 2014夏(7月)号』においてご報告されたものの抜粋(一部改変)である。

●21世紀に入ると、首都圏の自治体などで公共施設の老朽化に対処すべく効率的・効果的なマネジメントシステムの構築が急務となっていた。多くの自治体で東京オリンピックが開催された1960年代とバブル崩壊後の1990年代が施設建設のピークに当たっており、足下で50年が経過し本格的な更新時期を迎えていたのである。このため、財政制約や今後人口減少が進展するとみられるなかで、一定量の施設の削減などの措置も想定されていた。

そもそも、民間組織(民間企業)であれば、民間の会計基準に則り損益計算書や貸借対照表等の財務諸表を作成し、施設建設にかかる費用(設備投資)に加えて、毎年の減価償却費を含めた運営費用も適切に把握されている。したがって、耐用年数概念やそれをもとに算出される減価償却費の計上などを通じて、更新投資の準備を進めていくプロセスが、当然に組み込まれている。これに対して、官庁会計の下では、施設建設費は支出年度に全額計上され、民間のように建設から運営までを一体的に捉える会計制度になっておらず、そうしたことが意識の欠如につながったものと考えられる。その意味では、こうした会計制度の欠陥がこの問題の大きな誘因になっているとの認識がきわめて重要となる。

●北海道の自治体では、札幌オリンピックが開催された1970年代と1990年代にピークを持つ自治体が多いとみられ、本格的な更新期を迎えるのには多少時間的な余裕もあり、(2012年の時点では)あまり差し迫った問題となっていない状況にある。

しかしながら、現実には手厚い国の支援の下で、人口1人当たりでみたときに、他都府県とは比較にならないほど多くの施設を抱えていることに加え、急速に進む人口減少により利用率の低下などが顕在化しており、他地域よりも切迫した問題として捉えていく必要がある(図1)。

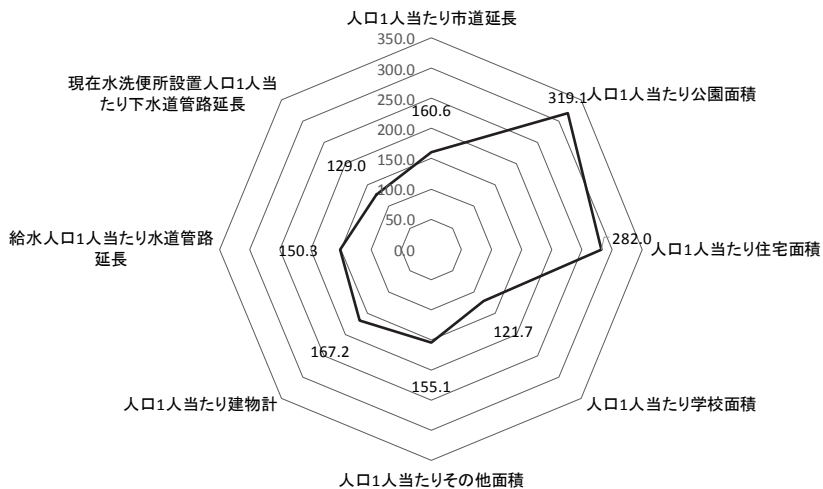


図1. 北海道の人口1人当たりの施設整備水準

(出所)『NETT2014夏号』

●特に、上下水道などのネットワーク型のインフラに関しては、北海道における人口密度が本州以西とは比較にならないほど低い上に、今後急激な人口減少が進むものと見込まれるなかであって、どこまでの範囲を更新し、残りの範囲はどうするのかという、ぎりぎりの政策判断を迫られる場面も多く想定され、より深刻な課題となっている。

以上の通り、研究会では北海道のインフラ整備に関してその歴史的な経緯、あるいは人口密度や人口動態、将来見通しなどについても分析を行っている。そして、こうした検討を踏まえたインフラ維持・更新の施策を道内各自治体は早急に検討・実施すべきことが提唱された。

1.3 研究会の活動実績

研究会においては、北海道大学と(株)日本政策投資銀行との間の包括連携協定(2004年締結)に基づき、2012年度に札幌、釧路等で「公共施設マネジメントセミナー」を開催、併せて自治体へのヒアリングを行い自治体の課題認識と意識醸成を図った。

また、2013年度には、ほくとう総研が研究費を助成する「地域活性化連携支援事業」に本研究会を選定、滝川市、芽室町、名寄市、網走市、弟子屈町など道内自治体に対し公共施設の現況と今後の維持・整備方針についてのヒアリングやセミナーを実施する等、より現場にアプローチする形で精力的に活動を展開した。

これらの研究会活動を通じて、芽室町では全国的にも珍しい取り組みとなるが、議

会が独自に公共施設のあり方について方向性を町長に提言していくこととなったほか、弟子屈町でも、推進に向けて準備を進めていくこととなり、研究会の目的であった自治体の取り組みについての「きっかけづくり」として大きな成果を挙げた。

1.4 施設更新についての展望

石井先生は、インフラの老朽化に対して自治体が将来にわたって実施していくであろう更新投資に関し、その必要性の判断基準について下記の通り述べている（NETT 2015夏（7月）号：研究会活動状況報告より）。

●公共施設の更新問題を考えるときに、ほとんどの市町村にとって、人口減少が、施設の利用率の低下のみならず、施設の更新に振向けることができる財源の減少をもたらすということを明確に認識することが、最も重要な視点となる。こうした視点で考えると、公共施設の更新問題は、財政的な問題として捉える必要もあるものの、本質的には、施設サービスにかかる需給バランスの問題であり、サービスの質とコストのバランスの問題であるという捉え方が重要である。

日本全体の人口が減少していくなかでは、人口減少を前提として、公共施設についても、人口規模に見合う水準にダウンサイジングを図っていくことが、地方財政の持続性確保のためにも、重要な方策となる。そのためには、地域の実情を踏まえながら、施設の統廃合のみならず、転用、複合化などの様々な取組みを推進していく必要がある。

●投資余力が低下していく我が国において、各市町村の公共施設の持続的運営のためには、東京一極集中や札幌一極集中という人口の社会移動の流れを転換していくことがあらためて大きな課題になる。それぞれの地域で若い女性が安定した雇用を得て、安心して子供を産み育てることができる環境づくりによって、各市町村の人口動向が安定していくことが、公共施設の更新問題にとって最も有効な対策であろう。

1.5 本研究会の成果

以上の通り、本研究会では石井座長を中心に道内自治体より公共施設の現状と運営について丹念にヒアリングを行った上で各自治体が抱える課題を浮き彫りにし、自治体関係者だけでなく学識経験者、実務者、あるいはビジネスとしての公共施設運営のあり方、効率的運用の可能性について深い議論を行った。

本研究会では北海道における公共施設マネジメントの重要性を一早く認識し、各自治体の財政上の制約も踏まえつつ各地域の特性を踏まえた対処法をヒアリングやセミナーを通じて検討するなど、現在我が国の各地域におけるインフラ老朽化という大きな課題への対処という視点から、石井座長の公共政策学における洞察力と先見性が発揮された先進的な研究であったといえよう。

2. 新幹線ほくとう連携研究会

2016年3月の北海道新幹線開業を間近に控えた2015年11月、公益財団法人はまなす財団、公益財団法人東北活性化研究センター、一般財団法人青森地域社会研究所、ほくとう総研の4研究機関は、石井先生を座長に迎え「新幹線ほくとう連携研究会」を立ち上げた。

本研究会では北海道および東北の大学、経済団体等の有識者の方々の参画を得て、1年間にわたり北海道新幹線が地域に及ぼす開業効果と札幌延伸を見据えた将来展望について共同研究を実施した。

2.1 研究会の目的

北海道新幹線の開業は、「津軽海峡圏」あるいは「青函地域」に様々な地域振興の可能性をもたらすと予想され、さらに、歴史的につながりの深い北海道と東北の新たな広域的交流・連携促進の好機として当時大いに期待されていた。

新幹線ほくとう連携研究会の目的は、北海道新幹線の直接的・間接的な開業効果を洗い出しながら、経済、生活、文化など様々な視点から北海道と東北の交流・連携の可能性について検討することにあつた。

具体的には、有識者の方々が下記の専門分野の中で分析を行うとともに、今までにない斬新な提言を試みている。

- 新幹線開業に伴う青森経済の変化
- 北陸新幹線の開業効果と北海道新幹線への示唆
- 新幹線開業による経済波及効果、及び経済波及効果を高めるための方策
- 新幹線を活用した東北におけるインバウンド観光
- 「津軽海峡縄文遺跡群」（世界遺産暫定リスト）を活かした地域連携・交流の可能性
- 新幹線を活用した新たな（水産物など）荷物輸送
- 医療分野における新幹線を活用した広域連携の可能性 など

2.2 研究会活動実績

石井座長の下、北海道・東北地域の交通インフラだけでなく商業、観光、街づくり等様々な分野でエキスパートの先生方が参画された。単なる開業効果による流入人口の増加の把握ではなく、交流人口の増加による波及効果（正の効果だけでなく負の効果も）と予想される地域の将来像について、様々な切り口での分析・検討が行われた。

一例を挙げると、札幌医科大学教授の當瀬規嗣先生は、医療分野における広域連携の可能性について、北海道における昨今の医療情勢に対応し遠距離通院・長期通院の増加に伴い公共交通インフラの重要性が増していることを指摘している。また、疾病構造の転換（死因がかつての感染症からがん・心疾患へと移行）、高齢化社会への移

行、医師不足・地域における医師偏在の課題に対処する一つの方策として、地域医療に北海道新幹線を有効活用すべきと提言している。

本研究会は2014年11月の第1回から2015年8月の第4回まで実施され、2015年11月には函館市においてフォーラム「新幹線ほくとう連携研究会 函館フォーラム」（主催：当研究会、函館商工会議所、共催：(株)日本政策投資銀行北海道支店、北海道新幹線函館開業対策推進機構）が開催された。フォーラムにおいては上記の研究テーマについて個別に発表が行われ、新幹線開業に期待する函館市民、企業、あるいは行政関係者を交えディスカッションが行われた（図2）。



図2. フォーラム会場風景（司会：石井先生）

2.3 石井座長の目線

石井先生は研究会の総括として、「広域連携の可能性と活用に向けた課題」の中で交流促進のために重要ないくつかの論点を挙げている。特に、二次交通、青函共用走行問題など、北海道新幹線の札幌延伸を睨んだ将来の高速輸送体系の整備と道南エリアへの一層の観光入込客の増加策を講じていく局面において極めて重要と思われるファクターについて、以下のように取りまとめている（『研究会報告書（2016年4月）』より抜粋、一部改変）。

●新幹線開業後の二次交通の可能性と課題

JRの新函館北斗駅からの乗継ぎは、函館への接続列車「はこだてライナー」で結ぶ。さらに、札幌には、新函館北斗駅から「スーパー北斗」への乗継が可能である。

周辺及び道央圏への移動に関しては、ある程度二次交通の整備が行われていると評価できるが、それ以外の地域へのアクセス手段については、あまり整備が進んでいない状況にある。特に、道東や道北といった遠隔地への移動を考えると、航空路の開設が不可欠とみられるが、LCC並みに価格を抑えた地域航空ネットワークの整備とい

った方向を目指さないと、利用促進にはつながらないであろう。一方で、採算の取れる搭乗率の確保が可能となるのか、事業主体をどのように確保するのか、種々のリスクを関係者でどのようにシェアするのか等の課題も多い。

新函館北斗駅は、北海道のなかでも南に偏った位置となっており、より早い二次交通を提供して遠くに足を運んでもらうという戦略には限界がある。むしろ、二次交通自体を観光ツールとしてコンセプト化して、豊かな自然や食材、素朴な文化、生活を味わってもらような時間を提供していくという方向が重要である（例えば、道南・道東へのクルーズトレインなど、ゆっくり旅の展開）。

●青函共用走行問題

北海道新幹線開業に当たり、未解決の課題として青函共用走行問題がある。これは、青函トンネルを中心とする新幹線と貨物列車のすれ違い区間で、安全に車両がすれ違うために、通常運転260km/hの新幹線を在来線のスピードまで減速させる必要があるというものである。これにより、北海道新幹線開業時には、開業区間の過半の区間で本来の高速走行ができず、東京～新函館北斗間の所要時間は、開業当初は4時間9分とされ、期待されていた3時間台の走行は実現しなかった経緯にある。

高速走行できないことが、北海道新幹線の採算性にも大きく影響する可能性が高いと考えられる。もしも「高速走行できない北海道新幹線」というイメージが浸透したら、利用者の伸び悩み、北海道新幹線の収支が大きな赤字を生むといった事態にもなりかねない。

以上にみられるとおり、石井先生は道南エリアおよび道内への二次交通の重要性を説かれるとともに、北海道新幹線の青函トンネル内における減速走行が旅客のイメージだけでなく収支に与えるであろう影響までも予見され、同区間におけるスピードアップの必要性を指摘された。

現実に、JR北海道が2018年12月に発表した「2019年3月ダイヤ改正」によれば、北海道新幹線については青函トンネル内の運転速度を時速160kmに引き上げることとなり、最速の列車であれば、東京～新函館北斗間の所要時間を一般に鉄道が航空路線に比べて優位に立つようになるといわれる「4時間の壁」を破る3時間58分まで短縮する。これにより、石井先生が必達の課題と指摘されていた「3時間台の走行」が早くも実現された状況にある。

また、研究会において石井先生は北海道と本州とを結ぶ物流機能にも着目し、青函トンネルを抱えるJR北海道の経営と絡めて、同社の将来的な経営安定のために必要な要因の一つとして、道内～道外輸送におけるJR貨物の役割について下記の通り言及されている。

●北海道の物流におけるJR貨物の位置づけ

国土交通省が公表している「貨物地域流動調査」では、2012年度のJR貨物の道内から道外への移出量は、2.4百万tと全体の8.8%を占める一方で、道外から道内への移入量は、2.2百万tと全体の8.1%にとどまっている。一方、月別の実輸送量をみると、夏を中心に移出量が移入量を大きく上回る状況にあり、上記数字には道外から道内への空コンテナの輸送量が2～3割程度含まれているとみられる（表1）。

表1. 輸送モード別道内～道外の移出入貨物量の推移（百万t）

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	構成比	増減率
移出	鉄道	2.4	2.3	2.4	2.4	2.4	2.6	2.3	2.2	2.3	2.4	8.8	-1.1
	海運	23.2	20.5	23.1	23.0	24.2	23.5	19.5	20.2	21.1	21.5	80.2	-7.5
	自動車	4.4	4.3	4.8	3.5	3.6	3.3	3.8	5.0	3.1	3.0	11.0	-32.4
	合計	29.9	27.2	30.2	28.9	30.3	29.4	25.6	27.5	26.5	26.8	100.0	-10.7
移入	鉄道	2.6	2.5	2.5	2.4	2.4	2.4	2.3	2.2	2.2	2.2	8.1	-14.0
	海運	30.4	30.7	30.6	28.5	26.9	24.6	23.1	22.7	22.5	22.8	82.3	-25.1
	自動車	4.1	4.7	5.2	3.6	2.9	3.0	3.5	4.6	3.2	2.6	9.6	-36.0
	合計	37.2	37.9	38.2	34.6	32.2	30.0	29.0	29.5	27.9	27.7	100.0	-25.5
計	鉄道	5.0	4.8	4.8	4.8	4.8	5.0	4.7	4.5	4.5	4.6	8.4	-7.9
	海運	53.6	51.3	53.6	51.6	51.2	48.1	42.6	42.9	43.6	44.3	81.3	-17.5
	自動車	8.5	9.0	10.0	7.1	6.5	6.3	7.4	9.6	6.3	5.6	10.3	-34.1
	合計	67.1	65.1	68.4	63.5	62.5	59.4	54.6	57.0	54.4	54.5	100.0	-18.9

（出所）国土交通省「貨物地域流動調査」をもとに作成。

道内～道外輸送におけるJR貨物の特色は、移出と移入の不均衡が大きいことに加え、他輸送手段が移入超過となっているのに対して、かなりの移出超過になっていることである。

JRの分割民営化に際して、赤字の貨物をどうするかが大きな論点の一つとなったが、線路はJR旅客各社のものを使用する一方、線路使用料は、JR貨物の収益力に見合う水準まで低減させることとされ、いわゆるアボイダブルコスト方式が導入された。アボイダブルコスト方式とは、線路の維持管理にかかる固定費はJR各社が負担し、JR貨物は、自社の列車運行によって追加的に発生する変動費のみを案分負担するというものである。2012年度で、JR旅客各社に、総額178億円の線路使用料が支払われ、青函トンネルを抱えるJR北海道に対しては、2012年度で、13.5億円が支払われている。同社区域内の列車運行状況をみると、青函区間はもとより、主要線区で、旅客よりも貨物列車の運行が多いところがかかなりみられる上、線路維持にかかる経費の大部分をJR北海道が負担し続けてきたとみざるをえない実態がある。

こうしたアボイダブルコスト方式がJR北海道の経営に与えている影響を慎重に検討すべきであり、また、この方式の妥当性について再検討をすべき状況にきている。

そこで、民間サイドからの提案もあり、現実的な解決策として可能性があるのは、①全部もしくは相当量の船舶輸送への移行、②貨物新幹線への移行といった案ではないか。

①については、例えば、港湾に引き込み線のある室蘭～八戸間を船舶輸送として、道内から道外の輸送経路を確保するといった仕組みが考えられる。

一方、②については、新幹線夜間物流ということで、新幹線が運行していない深夜時間帯にコンテナ特急を走らせ、長距離拠点間輸送における自動車から鉄道へモーダルシフトする。例えば、鹿児島から新青森、さらには札幌間で、拠点に大型コンテナターミナルを設置し、貨物集配を行う。22時～0時の出発便、6時～8時頃までの到着便を設定し、深夜の最高速度は150km/h、朝の最高速度は200km/hくらいに設定し、騒音防止にも配慮する。

こうした考え方を新函館北斗～青森間で先取りし、JR貨物の負担で、両駅もしくは同周辺に貨物ターミナルを設置し、在来線貨物コンテナと新幹線車両との積み替えを行い、同区間は、新幹線軌道を用いて、一定の高速走行を実現するといったことが考えられる。

2.4 研究会の成果

北海道新幹線開業を間近に控えて企画された本研究会では、東北新幹線の段階的延伸や北陸新幹線金沢延伸などの開業効果を先行事例として検証しつつ、インバウンド観光の増加や世界遺産登録を目指す縄文遺跡の観光資源としての活用、あるいは医療分野における遠距離診療や救急搬送の新幹線活用まで、まさに今日的課題を先取りする非常に先進的な分析と提言が織込まれている。例えば、インバウンドに関しては地域における唯一無二の観光資源を有効活用し観光ルートを設定、北海道南部と北東北とが連携し「観る観光」から「学ぶ観光」、「癒しの観光」へのシフトを予見・提唱している。

また、医療分野における新幹線による通院や救急搬送についても、交通インフラの整備が地域における医師偏在・医師不足の課題を克服する一つの有力なツールとなりうることを示唆していたといえる。

2016年3月に新函館北斗まで開業した北海道新幹線の開業による入込増の効果については、2017年度実績で見ると落ち着いた感がある。一方、外国人宿泊客数については、台湾をはじめタイ、韓国、香港などが順調に増えており（函館市「平成29年度来函観光入込客数推計」）、今後も新幹線を利用した首都圏、北東北からの外国人観光客の流入が大いに期待できる。

2019年現在、順調な観光入込増に対応し函館駅周辺では地場資本のみならず全国ブランドによるホテルの新設が相次いでおり、計画中のものを含め大幅な客室増が続いている。

将来の札幌延伸に備えて、先行事例を検証しつつ、インバウンドの増加という追い風を逃すことなく道南・北東北地域への経済波及効果を極大化する効果的手法を今後も探っていく必要がある。

3. 苫小牧港と北海道の未来

続いてご紹介するのは石井先生が『NETT2015冬（1月）号』の「地域調査研究」で報告された「苫小牧港と北海道経済の未来を考える研究会」である。

この研究会は、苫小牧港が開港50周年を迎えたのを機に、2013年4月有志により発足し、苫小牧港のこれまでの歩みにとどまらず、今後の可能性について有識者の方々が様々な視点から報告・議論を行ったものである。そして、研究会での主な論点をメンバーが分担して執筆・編集し、書籍として『港湾整備と地域経済の発展－苫小牧港と北海道の未来－』（2014年8月、北海道新聞社）が刊行された。

以下、石井先生及び研究会メンバーによる議論の概略を抜粋する。

3.1 わが国港湾をめぐる情勢変化（2014年8月現在）

●これまで国土の均衡ある発展を目指し、全国に多くの港湾が整備されてきた。しかし、コンテナ化への対応への遅れや競争激化による施設利用率の低下などから、シンガポールや釜山が台頭する一方で、わが国港湾の国際競争力の低下が大きな課題になっている。

こうした事態に対処して、2011年に港湾法の改正が行われ、選択と集中という方向性が打ち出され、国際競争力強化のために、国際コンテナ戦略港湾を新たに「国際戦略港湾」と位置づけ、京浜（東京・川崎・横浜）、阪神（大阪・神戸）の5港が指定されている。また、これまでの特定重要港湾（23港）のうち、国際戦略港湾5港を除く18港は「国際拠点港湾」とされている。

港湾法改正を踏まえ、国際戦略港湾においては、東京港、横浜港、大阪港、神戸港の外貿埠頭の運営主体が民営化されており、京浜、阪神という枠組みで経営統合される計画となっている。また、国際拠点港湾でも、名古屋港の外貿埠頭が民営化されたほか、他港湾でも民営化に向けた検討が進められている。

3.2 港湾の整備状況と港湾ストックの推移

●北海道の港湾の概況

北海道の港湾についてみると、特定重要港湾が2港（苫小牧港及び室蘭港）、重要港湾10港（石狩湾新港、函館港、小樽港、釧路港など）、地方港湾24港の計36港となっている。本州へのアクセスが陸路は鉄道だけという状況もあり、特定重要港湾及び重要港湾の全国に占める比率は、それぞれ8.7%、9.6%と高い水準にある。また、公共の岸壁延長は、80年の89kmから05年には133kmと49.6%増加しており、全国に占め

る比率も7.4%から8.0%に上昇している。

●港湾ストックと港湾取扱貨物量

港湾にかかる純ストック額は、80～90年代にかけて大きく増加しており、80年の7兆円が02年には18兆円にまで増加している。その後は、公共投資抑制の影響などにより減少に転じており、09年には17兆円となっている。

近年の増加の背景には、コンテナ船の大型化への対応なども含まれていると考えられるが、多くの港湾で整備が進捗した結果とみることができる。

3.3 港湾管理者の収支状況

港湾整備に関しては、物流合理化による効果に加えて、後背地への企業立地などを通じて地域経済に大きな効果をもたらすと考えられているが、一方で、財政的には港湾管理者に大きな負担がかかっている現実がある。

全国の状態については、国際戦略港湾5港及び国際拠点港18港の主要港湾23港で、経営収支と建設収支との純計でみて、港湾管理者の財政負担は1,319億円となっている。

次に、道内の状況をみると、苫小牧港については、経営収支の収入は20億円にとどまっているが、管理費も9億円となっており、一般会計への繰入分は11億円となっている。また、建設収支は、施設等整備費27億円に対して、公債償還金等は39億円に達しており、一般会計からの繰入分は41億円となっている（純計ベースで31億円）。

以上のように、過去の投資負担などにより、港湾管理者の負担はかなり重いものになっており、これから本格化していく維持・改良投資に余力を見い出すのは難しい状況にある。

一方、苫小牧港においては、西港、東港とも開発当初から民間活用の方向を強く打ち出し、第3セクターを積極的に活用して施設整備を行ってきており、上記数字はそうした取り組みの結果といえる。

3.4 人口減少時代の苫小牧港の新たな役割

自治体の厳しい財政事情や人口減少社会の進展を踏まえると、道内の港湾のあり方自体から大きく方向転換せざるを得ない。港湾政策そのものは、すでに競争力重視と維持・改良への重点移行という方向性が打ち出されているが、道内港湾に関しても、維持・改良に軸足を移す一方、道内全体の貨物量が減少過程に入ることを十分踏まえ、選択と集中によって道内の港湾機能を適切に確保することを目指していく必要がある。

新千歳空港と苫小牧港についても、どのような対応ができるかが重要な課題となる。例えば、北米とのシャトルポート構想の展開などが考えられる。

北米とアジアを結ぶ最短航路上に位置しているという苫小牧港の特性を活かして、多頻度の迅速な輸送を確保するとともに、アジアの物流のアンバランスの解消を図っ

ていくものとなっている。高い利用率を確保できれば大型船に対しても一定の競争力を確保できることが、この構想の大きな特色となっている。

さらに、輸移出産業の強化に関して、北海道の農産物輸出については価格引き下げ努力が不可欠である。例えば米については、多収量化によって十分競争力を確保できるとみられる。また、後背地活用も重要な視点となるが、例えば、バイオマス資源を活かしたエネルギー産業の展開も、苫小牧東部の広大な土地を前提に考えれば、工業的に可能性が開けていく。

以上の通り、石井先生は、苫小牧港は北海道経済の縮図であるとし、人口減少社会において北海道が持続的な成長を遂げていくポイントとして、苫小牧港が今後も北海道経済の牽引役として、農産物輸出やバイオマス資源の活用など将来性の高いファクターにも着目されたうえで、物流拠点及び産業集積地として発展していくことが必要であると指摘されている。

4. 地域経営研究会－持続する地域を目指して－

ほくとう総研は2016年度以降、人口減少が進む日本において地域がコミュニティを維持しつつ成長・発展しうる方策（＝地域のサステナビリティ）を検証・検討するために研究会を開催してきた。

2016年度には国際教養大学アジア地域研究連携機構（秋田市）、一般財団法人秋田経済研究所とともに「人口減少社会における雇用・労働のあり方～秋田県域において～」を発足させた。この研究会では秋田県を人口減少の最先端に行く県と肯定的に捉え、「高質な田舎で豊かに働く」一つの姿として介護や農林業分野における外部からの人材受け入れ、内部の人材育成、地域での企業や就業機会の拡大、女性の登用など様々な角度から分析と検討を進めた。

また、2017年度には国際教養大学、公益財団法人はまなす財団（札幌市）と協力し、「人口減少社会でしなやかに再生する地域づくり～レジリエントなコミュニティとは何か～」と題し、北海道東川町や秋田市での公開型フォーラムを開催するなど、厳しい経済・社会環境下でしなやかに変革・再生・成長していく地域の姿、そのために必要なキーポイントについて探っていった。

そして2018年度、はまなす財団とともに、「地域経営研究会～持続する地域を目指して～」を発足させた。

4.1 研究会の目的

研究会第1回は、8月7日に開催され、ほくとう総研理事長伊藤敬幹より以下の通り開催の目的が示された（図3）。

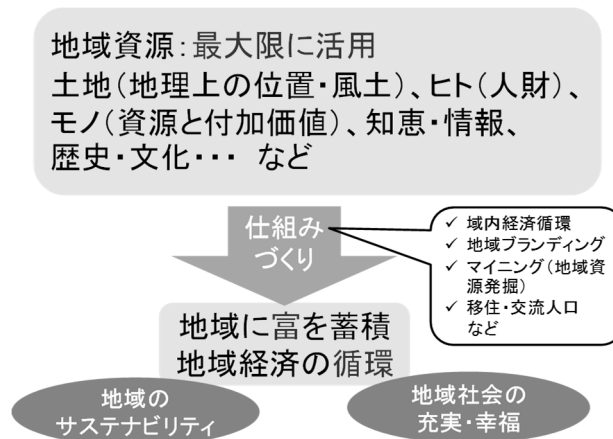


図3. 「地域経営研究会～持続する地域を目指して」コンセプト

(出所) ほくとう総研

●「地域経営」という言葉は、2000年前後にはグローバル化と対をなすように、地域に企業経営の理念や手法を導入するとの観点で使われてきた。近年では人口減少・少子高齢化が本格化し、さまざまな課題が顕在化する中で、地方創生・地域再生の動きとして論じられている。これからの時代には、地域が人口減少・少子高齢化を前提として、縮小社会にいかに賢く対応していくかが重要である。

地域内におけるヒト、モノ（土地）、カネ、知恵・情報、歴史、文化など、あらゆる経営資源を最大限に有効活用し、地域に富を蓄積する仕組みを構築していくことで地域のサステナビリティを高め、人々が充実や幸せを感じられる社会を目指していかなければならない。この研究会では、新たな地域経営に取り組む地域に良いメッセージを発信していくことを目指す。

4.2 第1回研究会での議論

香坂玲先生（東北大学大学院環境科学研究科教授）より「産地ブランド戦略と産品認証」と題し、地理的表示保護制度（GI）の概要（例えば、宮城は「みやぎサーモン」、秋田は「大館とんぶり」などを登録）と伝統野菜や自然エネルギーを含む地域資源活用の重要性について説明が行われた。

また、地域におけるマネーの循環（地域経済循環）について、中澤秀雄先生（中央大学法学部教授）からは、ほくとう総研の地域活性化連携支援事業（助成金事業）を活用した「岩手県奥州市民家計調査」について研究発表が行われ、地域における家計の消費動向（購買動向）から見た外部資金獲得の重要性について議論された（図4）。



図 4. 地域経営研究会風景（左から二人目が石井先生）

以上の通り研究会メンバーからの問題提起を受け、石井先生は、下記の通り北海道の域際収支に及ぼす影響の大きい産品に着目した構造分析を行っている。

●北海道の場合、特に1次産業が中心の地域で考えると、作っている農産品はそれなりに道外にも移出しているが、一番重くて安いものを作って出して、同じ食料品でも付加価値が高いものはほとんど道外から買っているという構造がある。

また、北海道は特に寒いので、エネルギーの流出は非常に大きい。農産品をもう少し地元において付加価値を付けて、雇用も生かせる努力をもっとすることと、エネルギーの内製化の取り組みをしなければならない。エネルギーと農産品、その二つが地域の富の流出を阻止するために重要である。

構造として域際収支がずっと赤字でいられる背景には、北海道・東北は高齢化が進み、年金を含めた財政トランスファーが一定程度あることで成り立っているという側面もある。

●どこの小規模自治体も現実的な困難は交通と医療である。地域社会でも自動車を所有する住民は、医療・買い物は公共交通機関を使わず殆ど域外に出ていく。それが地域を滅ぼしている大きな原因である。

自分たちで自分たちの地域を守らなくてはいけないという概念が、市民にとって今、本当に必要になっている。その概念を早く持てる地域（住民）が生き残って、持てないところは生き残れないという、すごく原始的な局面に来ているのではないか。

地域交通や医療を守れと言う住民が、地域交通を使っていないというのが、現実の構造なのである。そこにメスを入れないと、結局誰も使わないまま、財政負担できる範囲で守るという話になり、これは北海道によくみられるケースである。住民の意識を変えることができなければ、どこかで地域は崩壊してしまう。

これを受けほくとう総研理事長伊藤敬幹は、下記の通り提言している。

●地域には課題が山積しているが、地域産業の量的拡大から質的向上へのシフトを官民で知恵を絞ってサポートしていくべきである。その一つが、新商品の開発支援やブランド化、あるいはエネルギーも含めて地域資源を最大活用し、地域経済を循環させる仕組みをつくることではないか。

また、住民参加により行政と一体となった社会課題解決のための仕掛けづくりと、事業自体が自立できるような工夫が必要である。住民を巻き込んで公共を拡大するとともに、公共の民間への一層の開放、企業のCSV（共通価値創造）ビジネスによる地域活性化にも取組んでもらわなければならないだろう。



図5. 伊藤敬幹理事長

4.3 研究会のこれから

「地域経営研究会」は2019年度以降も引き続き地域資源の発掘と有効活用および地域経済循環と地域における富の蓄積について議論を深めていく。

石井先生は上記の通り人口減少社会において北海道の市民、行政が危機意識を持つべきことと、その対処方針について、道内産品の移出入という切り口から重要な示唆を与えてくださった。

以上ご紹介した通り、石井先生は多岐にわたる分野の研究会において時宜を得たテーマ設定をされるだけでなく、公共政策的見地から有識者による議論をリードされ、当総研の設立目的でもある「ほくとう日本」の経済社会発展に向けた重要な示唆を常に与え続けてくださった。

石井先生が2019年3月を以て北海道大学特任教授を退職されるにあたり、当総研より改めて深い感謝の意を表するとともに、引き続き研究会等で議論をリードする存在であり続けて頂きたいと、大いに期待することとしたい。

以上