

タイトル	JR北海道の将来をマーケティングで考える：人より物を運ぶことが重要となる
著者	黒田，重雄；Kuroda, Shigeo
引用	北海学園大学経営論集，18(3)：77-97
発行日	2020-12-25

JR 北海道の将来をマーケティングで考える

— 人より物を運ぶことが重要となる —

黒 田 重 雄

目 次

はじめに（今、JR 北海道の営業収支はどうなっているか）

1. 北海道の社会経済的現状
2. 北海道における産業構造上の問題
3. 北海道の歴史と流通産業の盛衰
4. 北海道における流通産業の今とこれから
5. 北海道の鉄道を考える
6. 北海道経済活性化のための鉄道の在り方

おわりに（黎明期に立ち返る）

注と参考文献

はじめに（今、JR 北海道の営業収支はどうなっているか）

JR 北海道の営業状況が新聞に報道されている^①。

JR 北海道は9日、2020年4～6月期の線区別収支を発表した。新型コロナウイルスの感染拡大で鉄道需要が減り、本業のもうけを示す営業損益は219億1900万円の赤字となった。訪日外国人客などの利用がなくなったため札幌圏の赤字が前年同期の8200万円から54億9200万円に拡大し、線区別で最大となったことが響いた。

JR北海道の主な路線の線区別収支(4～6月期)

路線名	営業損益
石勝・根室線(南千歳～帯広)	▲1677(▲926)
函館線(岩見沢～旭川)	▲1475(▲678)
札沼線(桑園～北海道医療大学)	
函館線(札幌～岩見沢)	▲5492(▲82)
千歳・室蘭線(白石～苫小牧)	
函館線(小樽～札幌)	
北海道新幹線(新青森～新函館北斗)	▲3466(▲1976)
全線区合計	▲21919(▲11608)

※単位：百万円。▲はマイナス。かつこ内は前年同期

全体の赤字幅は前年同期から103億1千万円拡大した。鉄道利用は7月以降も回復しておらず、コロナ禍による利用者減が続けば路線見直し問題の議論にも影響しそうだ。

札幌圏はJRにとって唯一の稼ぎ頭だったが、国内外の観光客が消滅したことで、札幌と新千歳空港を結ぶ快速エアポートなどの利用が激減。赤字幅は前年同期より54億1千万円拡大した。北海道新幹線(新青森～新函館北斗)も14億9千万円赤字が拡大し、34億6600万円の赤字となった。

移動自粛の影響で旅行や出張などの利用が少なく、都市間輸送も軒並み落ち込んだ。営業損益は石勝・根室線南千歳～帯広が16億7700万円、函館線岩見沢～旭川が14億7500万円、根室線帯広～釧路が11億8900万円の赤字となり、赤字幅はいずれも拡大している。

JRが国や自治体の支援を前提に存続を目指す8線区の営業損益は33億500万円の赤字となり、前年同期比で3億8800万円悪化。8線区では通学定期券助成などの利用促進策「アクションプラン」を進めているが、コロナ禍の利用減で効果が打ち消された形となった。

JRは19年度の線区別収支で営業損益が過去最大の551億円の赤字となったが、20年4～6月期の3カ月だけで前年1年間の約4割の赤字を計上したことになる。

また、営業成績では、「JR北海道の債務返済1年猶予、国交省が29億円」という新聞報道もある^②。

国土交通省はJR北海道が鉄道建設・運輸施設整備支援機構から借り入れた債務の返済を1年間猶予する。2020年度の返済分、29億2千万円の支払いを21年度に先送りする。新型コロナウイルス感染拡大により利用客数が落ち込むJR北海道を資金面で支える。

赤羽一嘉国交相が18日の閣議後記者会見で明らかにした。21年度以降の返済も1年ずつ先送りする。JR北海道は1998～99年度に鉄道・運輸機構から設備投資などの目的で292億円を無利子で借り入れており、毎年29億2千万円ずつ返済している。

新型コロナで訪日客はほぼ消え、国内客も激減した。同社の8月の利用者数は主要3線区の特急列車が53%減るなど低迷が続く。JR北海道は6月に20年度と21年度の返済分の支払い猶予を要請していた。

こうした数字を見るにつけ、筆者としては、われわれ道産子にとってきわめて重要な足であるJR北海道がジリ貧傾向にあることが分かると同時に、JR北海道と一緒に将来のあるべき方向性を考えていかねばならないと感ずるのである。

1. 北海道の社会経済的現状

まず、JR北海道の将来の姿を描く場合に欠かせない社会経済的状況がどうなるかを見ておかねばならない。

1) 人口減少

北海道の人口状況については、北海道経済同友会・(株)北海道21世紀総合研究所の報告書がある³⁾。

2000→2040年での変化

総人口

国勢調査及び社人研推計によれば、2000年から2040年にかけて、我が国の総人口は

1,942万人減少し（15.3%減、「年齢不詳」除く）、40年には1億728万人になると推計されている。

こうした中、北海道の総人口は146万7千人減少し、40年には419万人になるとされている。減少率は全国よりも10.6ポイント高い25.9%であり、その減少数は全国の7.6%にあたる規模である。

とにかく、北海道の人口は減少の一途をたどることが見て取れる。

また、札幌一極集中については、新聞が報道している⁴⁾。

道内人口の札幌一極集中が加速しています。2019年末時点の人口は約197万人と、道内全体に占める割合は37%に達しました。充実した医療や教育、働き口などを求めて全道から絶え間なく人が流れ込んでおり、10年後の集中度は40%を超えるとの試算もあります。

札幌一極集中は、人口の道外流出を防ぐ「ダム機能」を果たしているというプラス面の一方、道内各地の人材や資金を吸い上げて地方衰退に拍車をかけるなどの問題点が指摘されています。札幌市内の高齢者数は今後さらに増加する見通しで、介護や医療サービスに支障をきたす可能性も無視できなくなっています。

こうして、人口が減少し、残りは大部分札幌に集まることから、JR北海道の行く末は非常に厳しいものになると言っても過言ではないだろう。

2) 北海道経済の現況（北海道にとって、今やることは、観光振興なのか）

これまでも、北海道の産業構造を語る場合、第2次産業の劣性と第3次産業の肥大化が言われている。そのことから、今日の北海道経済の停滞の原因として、とりわけ、製造業・

鉱工業部門の不活性化が取り上げられている。

そのためか、従来から観光に力を入れるべし、がモットーとされてきた。北海道観光は、インバウンドの観光に力を入れ、一時中国人観光客の爆買いなどで伸びてきたが、ここへきて韓国との摩擦や中国発の新型肺炎の蔓延で大打撃を受けている。このように観光はみずものと受け取っていた方がよいという印象も出ている。

では、観光にかわるものが何かあるのか。

そう考えたとき、従来、アーカイブと考えられなかった産業について考えてみるべきことに突き当たる。流通産業のことである。

北海道の産業構造の現況

まず、北海道における産業の現況を見ておく必要がある。そこに如何なる問題があるのか、それはまたどうしてそうなったのか、といった観点からである。

明治8年(1875)からの生産価格表示による産業別生産額の比率の推移(比率)の表がある【図表1】⁽⁵⁾。1985年ぐらいまでは水産業が圧倒的である。明治33年(1900)あたりから農業に逆転されている。

これは、明治中期までは北海道日本海沿岸でニシン漁を始めとして、北海道の水産業への依存率は高かったことを示す資料であり、また同時に発展した水産加工業が、北海道の

【図表1】産業別生産価格の推移(比率)

年次	農業	畜産業	林業	水産業	鉱業	工業	合計(%)
1875	4.6			95.0	0.1	0.2	99.9
1880	4.2			95.3	0.4	0.1	100.0
1885		13.3		82.0	4.6	0.1	100.0
1890		12.1		72.7	3.9	11.2	100.0
1895	20.2	0.5	0.3	49.6	15.0	14.4	100.0
1900	35.9	0.7	2.5	31.9	14.3	14.6	99.9
1905	38.6	1.7	5.5	22.2	14.2	17.8	100.0
1910	42.5	1.3	8.7	22.9	9.3	15.2	99.9
1915	35.9	1.6	7.6	21.7	7.0	26.2	100.0
1920	24.1	2.0	9.8	19.3	14.8	30.0	100.0

- 斉藤 仁「旧北海道拓殖銀行論」農林省農業総合研究所 1957/P 20~21
- 伊藤俊夫編「北海道における資本と農業」農林省総合研究所 1958/P 8
- 逸見謙三「北海道の経済と農業」御茶の水書房 1982/P 97
- 原資料は「北海道庁統計書」★原表を一部修正した
- 1895年から農業の分類が細分化されている。

出所：関秀志・桑原真人・大庭幸生・高橋昭夫(2006)『新版・北海道の歴史下』、北海道新聞社、p.115。

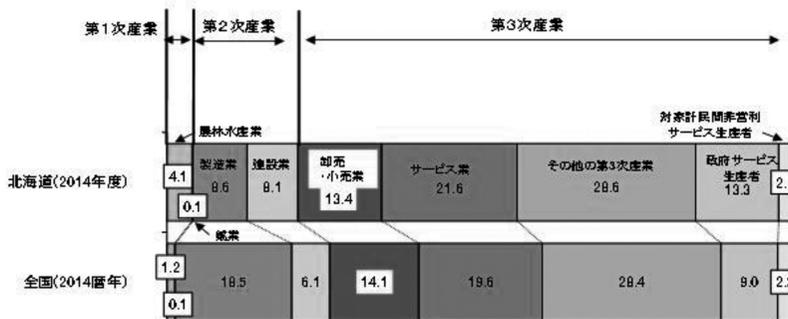
工業の基盤ともなっていたことを証明するものになっている。

中西 聡(1998)も、明治前期には三井・三菱等の巨大資本が政府の保護によらずに国内市場で経済活動を活発化させたが、とりわけ北海道の鮭魚肥市場へ積極的に進出し大きな利益をあげたことが特筆されるとしている⁽⁶⁾。

北海道経済のどこに問題があるのか

北海道の経済構造は、北海道総合政策部「北海道データブック 2017」によると、現代の産業別総生産の構成(2014年度)は、下記のようになっている【図表2】⁽⁷⁾。

【図表2】産業別総生産の構成



注：輸入品に課せられる税・関税等を含むため、構成比の合計は100とならない
資料：「平成26年度道民経済計算年報」(経済部)、「平成26年度国民経済計算確報」(内閣府)

第2次産業のウエイトが低い産業構造

道内総生産の産業別構成比は、第1次産業が4.1%（全国1.2%）、第2次産業が16.9%（全国24.7%）、第3次産業が79.0%（全国73.4%）で全国に比べ第1次産業と第3次産業が高いのに対して第2次産業は低いものとなっています。（グラフ「産業別総生産の構成（2014年度）」を参照）第2次産業のうち、製造業について見ると、産業全体に占める割合が、8.6%（全国18.5%）で、全国の2分の1以下となっており、製造業における業種別構成を全国と比べると食料品、パルプ・紙のウエイトが高く、繊維や非鉄金属、精密機械などのウエイトが低くなっています。

一方では、「食料基地」が言われ、農業中心の地域と言われてきた。カロリーベースで食料自給率200%（全国40%）と言われる北海道は何故状態が良くないのか。

筆者のいつもの感想として、「景気面で、日本全体が良い時は、北海道はまあまあの状態だし、全国が悪い時は、北海道はもっと悪くなっている、ということである」が、出てくるのはむべなるかなである。

2. 北海道における産業構造上の問題

北海道経済を検討する際、従来から、第2次産業の劣勢、第3次産業の肥大化、域際収支の赤字、輸入貢献地域 貿易収支の赤字、流通産業（商業、運輸）の不活発化などがまづもって言われている。

筆者としては、特に、「域際収支の赤字体質」を問題としたい。

北海道における域際収支の大幅赤字

もっとも問題のある指標は、「域際収支の大幅赤字」である。

1988年の「新千歳空港」の開港と同時に、国際エアカーゴ便が初めて渡来している。そ

して3年後、日航が、香港・名古屋・新千歳空港・アンカレッジ・ニューヨークの貨物定期便を就航させ、その後の貨物便の活発化に期待を持たせた。

さらに、1994年には、空港が24時間開港運用開始となって、成田が満杯のときは、千歳にいつでも待機や貨物の一旦保管の可能性も増えるということで、エアカーゴ会社も設立された。しかし、この会社は、1年で倒産してしまっている。荷動きがなく、何よりも運び出すモノがないということが最大の原因とされている。

この会社の例は、北海道にとってきわめて象徴的な出来事であった。つまり、北海道には、入ってくるモノは多いが、出ていくモノが少ないということであった。

モノの移輸出と移輸入の差をあらわしたものが「域際収支」であるが、北海道では、この指標が、毎年のように2兆円の赤字を計上している。

北海道総生産の4分の1が移輸出されているが、北海道総支出の三分の一が移輸入されている。この差額が「域際収支」となり、毎年2兆円の赤字を計上している⁽⁸⁾。

域際収支の現状

域際収支の現状平成26年度道民経済計算により、2001年度（平成13年度）から2014年度（平成26年度）までの北海道の域際収支（財貨・サービスの移輸出額－財貨・サービスの移輸入額）を見ると、北海道は移輸入額が常に移輸出額を上回る状況が続いており、この間の域際収支は1.4兆円から2.1兆円のマイナスである。2014年度の域際収支は、移輸出額6.3兆円に対し移輸入額が8.2兆円であることから、1.9兆円のマイナスとなった。もっとも、2014年度の移輸出額自体は2001年度に比べ2,612億円増加している。また、2014年度の移輸入額も2001年度に比べ819億円増加している。

結論を先取りすると、こうした構造的な赤字体質を改善しない限り、北海道の景気はいつまでたっても良くならないという認識がまずもって必要ということである。

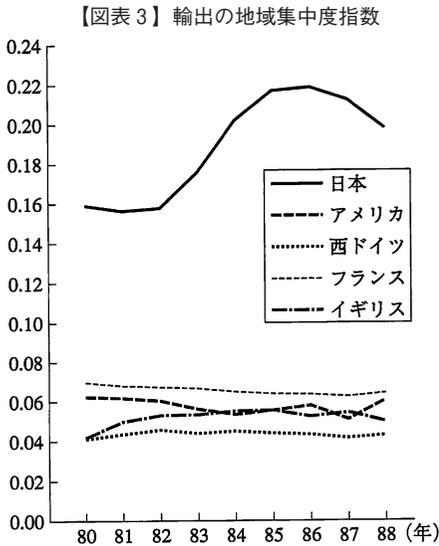
北海道の貿易の現状

北海道の貿易については、ジェトロ北海道「目で見える北海道貿易 2019」が参照される⁽⁹⁾。

2018年の北海道の貿易額は、輸出が前年比1.3%増の3,970億円、輸入が前年比22.0%増の1兆4,709億円となった。貿易赤字額は前年比32.0%増の1兆739億円となった。

日本の貿易構造の特徴の一つは、輸出に地域的偏りがあるということである。

そのことは、かつて通産省がハーフェンダール指数で示している【図表3】⁽¹⁰⁾。



(備考) 1. 輸出地域集中度指数 = $\sum(Ri)^2$: Riは輸出総額に占めるi地域のシェア
2. 88年は1~6月データより算出。

(資料) OECD「A統計」
出所: 通産省(1989)⁽²³⁾。

この図を見ると、日本には、輸出貢献地域(中部, 近畿, 九州)があつて、それに見合う輸入貢献地域があることを示している。明らかに、北海道は、輸入貢献地域に入っている。

北海道観光は、一時中国人観光客の爆買いなどで伸びてきたが、ここへきて韓国との摩擦や中国発の新型コロナウイルスの蔓延で大打撃を受けている。

どちらかという北海道は観光活発に比重をかけている(いた)きらいがあるが、このように観光はみずものと受け取っていた方がよいという印象もでてくる。

そもそも北海道は、域際収支や貿易収支の赤字が示すように、移入・輸入貢献地域である。移出入の赤字幅は、これまでも2兆円前後で推移してきたが、平成26年度(2014年度)で1.9兆円になっている。

北海道経済同友会・(株)北海道21世紀総合研究所『エビデンスから北海道の未来を—北海道経済白書に向けて—』によると⁽¹¹⁾,

函館税関公表の『北海道貿易速報平成26年分(確報値)』によって、輸出入面から道内経済を概観すると、平成26年(2014年)の道内輸出額は、4,787億円(前年比+5.1%, 全国構成比0.7%)である。一方、同年の道内輸入額は、15,278億円(同△19.5%, 同1.8%) (道の観光収入に匹敵)であり、道内貿易額は10,491億円の輸入超過となっている。

道内からの輸出品目としては、輸送用機器(構成比32.2%), 鉄鋼(同14.8%), 魚介類及び同調整品(同12.8%), 化学製品(同11.3%)などが上位となっている。輸入品目としては、原油・粗油などの鉱物性燃料が60.3%を占めている。

であれば、域際収支の赤字のおよそ半分が、貿易収支の赤字ということになる。

結論を先取りすると、こうした構造的な赤字体質を改善しない限り、北海道の景気はいつまでたっても良くならないという認識がまずもって必要ということになろう。

地域の活性化は輸出がカギを握っているという説

北海道でも製造業の活発化がいわれ、ものづくりの重要性が唱道されているが、現状において、製造業活発化で何が重要なカギを握っているのかを考えてみよう。

経済学者で文化勲章受章者でもある篠原三代平教授は、一国の製造業の活発化にとって「輸出志向性は欠かせない」と述べている（『Eco-forum』（統計研究会ニュース）、Vol. 23, No. 4, 2005）。

すなわち、アメリカの場合の統計的に引き出される経験則として、工業化はある時間まで製造業比率（製造業所得/GDP）の割合を大きく引き上げるが、そのピーク点を越えた後は、低落期に入りこむということになっている。日本など先進諸国も同様に推移してきたといわれている。

一方、日本や中国以外の東アジア諸国では、工業化ある程度進んだ見られるものの、製造業比率はきわめて高く推移している。この原因として、篠原教授は、これらの国々の（商品サービス輸出/GDP）比率が途方もなく高い数値を出していることに注目し、結果的に、「高い輸出志向性」が高い製造業比率の背景にあるという仮説を立てているわけである。

北海道の貿易は圧倒的な輸入（入超）体質

にもかかわらず、北海道はまったく逆の状態にある。

海外との取引（つまり貿易）については、まず第一に、北海道と日本の貿易構造の相違に注意する必要がある。つまり、もともと、前述されたように、日本国内には輸出に関して地域差がある。すなわち、かねてより通産省（当時）（『通商白書 平成01年版』, 1989）が、輸出構造においては、欧米との比較で、地域差が相当であると発表しており、また、内閣府の報告書では、北海道の輸出依存度はきわめて低いとでていた。

この点をもう少し詳しく検討してみよう。

「北海道経済要覧（平成16年）」における「平成14年・北海道の貿易構造」統計を組み替えてみると、一層その点が浮き彫りになる。

北海道における移輸出額、移輸入額の総生産額、総支出額に占める割合を概算で求めて見ると、

$$(i) \text{ 移輸出額} / \text{総生産額} = 5 \text{ 兆円} / 19 \text{ 兆円} \\ (\times 100) = 26.3\%$$

$$(ii) \text{ 移輸入額} / \text{総支出額} = 6.9 \text{ 兆円} / 21 \text{ 兆円} \\ (\times 100) = 32.9\%$$

となり、「移輸出額は、道内総生産額の4分の1」にあたり、「移輸入額は、道内総支出額の3分の1」を占める結果となっている。道外から道内に入ってくるモノの圧倒的な大きさを表す指標と言えるであろう。

また、移輸出のうち海外との直接取引である「輸出」のみを取り上げて、北海道と日本全体（全国）を比較して見る。

まず、総生産額に占める輸出額の割合（輸出額 ÷ 総生産額 × 100 = Y）とすると、

$$(iii) \text{ 北海道 } Y = 0.23 \text{ 兆円} \div 19 \text{ 兆円} (\times 100) = 1.2(\%)$$

$$(iv) \text{ 全国 } Y = 54.4 \text{ 兆円} \div 500 \text{ 兆円} \\ (\times 100) = 10.8(\%)$$

となり、北海道の輸出額は、道内総生産額の1%程度に過ぎないが、全国では、国内総生産の11%が輸出されているということになる。

これらの試算例は、北海道地域における輸出の劣勢を一層クローズアップさせるものとなっている。

また、北海道における輸出が移輸出に占める割合（H = 輸出額 ÷ 移輸出額 × 100）を計算してみると、

$$(v) H = 0.23 \text{ 兆円} \div 5 \text{ 兆円} (\times 100) = 4.6(\%)$$

であり、海外への輸出額が移輸出総額の4.6%程度であることから、如何に北海道が国内の道外移出に偏ったものであるかということが示されている。

極端なことを言うと、外国との貿易収支の大幅黒字には、北海道はほとんど関与していないが、輸入には貢献しているという構図が浮かび上がってくる。

以上、これまで見てきた貿易状況における顕著な点を列記してみます。

- (i) 日本全体では貿易黒字国であるが、北海道は、明らかに貿易赤字地域である。
- (ii) 北海道は、規模は小さいながらも輸出よりも輸入に貢献している。
- (iii) 域際収支の赤字分の約四分の一（今や、2分の1）が貿易赤字によっている。等となる。

このようなことがらは、北海道地域における貿易の活発化の必要性を促すための証拠と言っても過言ではないであろう。具体的には、域際収支の赤字項目である貿易赤字を解消することに腐心すべき時が来ているということである。

道産品の間接輸出は小さい

北海道から海外への輸出については間接輸出がどうなっているかが問われる場合がある。直接道内の港から出て行く輸出に対して、一旦道外へ出て道外の港から輸出されるモノもあると考えられるからである（こちらの方が多いのではという人もいる）。

この間接輸出については、(社)北海道貿易物産振興会が調べています。これによると、平成14年の間接輸出額は54.5億円（前年は、80億円あった）程度であり、したがって、函館税関通過の直接輸出額の2,318億円のレベルには到底及ばない。

北海道経済活性化にとっては、北海道の将来へ向けての設計のし直しが必要となっていることに異を唱える人はいないかもしれないが、問題は、そのための要素が何であるかである。つまり、活性化のカギを握る主要な製

品は何か、それを誰がどの市場へどのようにして持って行くか（運んでいくか）を解決しなければならぬ。

ここでは、経済活性化を阻害する要因の一つとして、卸部門の劣勢を取り上げたい。この部門を活性化させることが緊急課題であること、また、商社機能を持った組織が必要であることも強調したい。個々の卸が自力でそれを成し遂げることができないとなれば、別途新たに作られねばならないほどの緊急性を帯びていると考えている。

そうした部門にこそ産学官連携の力を注ぐ必要があるというのが筆者の基本的なスタンスである。

3. 北海道の歴史と流通産業の盛衰

北海道は、なぜ物資を外に出す力が弱いのか。それは、歴史に関係している⁽¹²⁾。

おそらく、幕末期の藩政と明治初期の開拓使の経済政策に起因している。屯田兵制度などによる北海道開拓の在り方とつながっている。内向きの開拓であり、外向けにはつながらなかった。

北海道は、かつて道外はもとより海外との物資の取引は盛んであった。アイヌ文化時代、北前船の往来、それが明治時代を境に衰退している。

明治以前の北海道の歴史

桑原真人・川上淳（2008）『北海道の歴史がわかる本』や財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構（2005）によると、北海道は、道外とは違った歴史を持っている【図表4】⁽¹³⁾⁽¹⁴⁾。

今でこそ、北海道では明治開拓期がクローズアップされて、開拓者精神が言われているが、北海道における古代の人々は、もっと道外との物資の取引を活発化させているばかりか、かなり遠くの人々（外国）とも交易していた、のである。明治以降の開拓者精神は内

【図表4】北海道と本州における時代・文化の違い

年代	時代(本州)	北海道の文化
10000	↑ 旧石器時代	↑ 旧石器文化
400	縄文時代	縄文文化
200 BC	弥生時代	続縄文文化
AD 200	古墳時代	
600	645 奈良時代	
794	794	
800	平安時代	擦文文化
1000		オホーツク文化
1185	鎌倉時代	
1200		
1393	室町時代	
1400		
1573	1573 桃山時代	アイヌ文化
1600	1603 江戸時代	↓

(出所) 桑原真人・川上淳 (2008) 『北海道の歴史がわかる本』, 亜
璃西社, p. 11。

向きであった。

北海道人は、遠距離交易意識はなく、ましてやビジネス感覚は乏しくて、道外との取引など念頭がなく、道内に籠もって生活していたのであろうか。そして、北海道では、明治に入って屯田兵などによる開拓時代を経て、ある程度の経済力がついてから、本州などとの交易が始まったのであろうか。明らかに間違いである。千数百年前から交易を行っていたとする説が有力である。つまり、「弥生時代」にまで遡るといえるものである。例えば、アイヌ文化に先立つと見なされている擦文文化期がそれである。

ところで、縄文文化期の後から、7世紀以前まで、続縄文文化期と続くが、『日本書紀』に阿倍比羅夫「蝦夷」を討つ、との記述が見

られるという。すなわち、野村崇・宇田川洋編『擦文・アイヌ文化』によると⁽¹⁵⁾、

北海道の擦文時代は、日本の奈良時代と平安時代にあたる。『日本書紀』にある7世紀後半の阿倍比羅夫の航海をはじめとして、六国史には渡島(わたりしま)の蝦夷(えみし)との交渉記事が多数ある。渡島の所在をめぐってはこれまで諸説あったが、近年では北海道とみなしてよいとする意見が多い。もしその通りだとすると、渡島蝦夷は擦文文化の人々ということになる。

また、北海道の先住民は、7世紀頃、東アジアの商品経済圏に足跡をしるしていたという書物も出ている⁽¹⁶⁾。同じく、加藤博文

(2012)も、講演で、同様のことを述べている⁽¹⁷⁾。

〈講演趣旨〉

北海道は、ユーラシア大陸の東岸であり、環太平洋の西岸に位置する日本列島の北部の島です。日本列島を中心に見れば、サハリン島とともに大陸からのヒトと文化の流入路であり、北方的な文化圏に属します。しかしより広く北太平洋の視点から見ると、そこには、旧石器時代から民族形成段階にまで続く広大な北方文化圏の一部を構成しています。ここに暮らした集団の歴史的動態、その文化的特性は完新世の環境変動の中において、島と海洋環境に適応したユニークな持続可能な採集狩猟システムであったことが明らかになりつつあります。

本報告では、北海道の先史文化を北ユーラシアおよび北太平洋沿岸文化として見ることを通して、国家史とは異なる先住民族に連なるもう一つの人類史の世界を紹介します。(浜中2遺跡発掘調査(礼文島))

これらを総合すると、北海道の文化は、縄文文化の後には、続縄文文化、擦文文化、オホーツク文化、アイヌ文化に区分されているが、北海道の先住民は、7世紀頃、東アジアの商品経済圏に足跡をしるしていたことは明白となる⁽¹⁸⁾。

では、縄文時代はどうであったのか。紀元前1200年前の中空土偶や恵庭の織物は、北海道独自のモノか、交易で得たモノか、どこかのものを真似して作ったモノか、といった問題点は残っている。

北海道の擦文文化期(オホーツク文化)(7世紀~12世紀)は大体奈良時代後期から鎌倉時代前期あたりに当たっている⁽¹⁹⁾。

アイヌ文化期(13世紀~17世紀)は鎌倉時代後期から室町戦国時代(江戸時代前期)までに当たっている。

日本における商(一般には商業)の活発化の時代は、鎌倉・室町・安土桃山・江戸初期と続くが、その時期、北海道ではほぼアイヌ文化時代に相当している。アイヌ文化期のころ、貿易は活発に行われていたことになる⁽²⁰⁾。

作家の池澤夏樹が、新聞に「資源豊かな交易の地・都から見た北の果て」という随筆を載せている⁽²¹⁾。

先日、たまたま秋田県の横手に行く機会があった。東京からの旅だったので、東北・秋田新幹線で大曲まで行って、奥羽線に乗り換える。それで三つめが横手なのだが、その途中に「後三年」という珍しい名の駅があった。昔、歴史の授業で覚えた「前九年の役」と「後三年の役」という言葉を思い出したが、実体は何も覚えていない。

地名というものの、たいていは自然地理か(「乾いた大きな川」が語源ともいわれる札幌とか)、人文地理(「十日市」とか)に関わる。「後三年の役」があったから「後三年駅」のように歴史事象を採るのは稀だ(その逆の地名から歴史へは「箱館戦争」などいくらでもあるけれど)。

これを機会に日本という文明の中心の側から東北と北海道を見てみようかと思った。

そもそも東北は単なる方角ではない。この呼称には東夷と北狄が入っている。古代中国人の世界観でいうところの塞外の野蛮人の居所。

日本では文明は西から東へ、そして北へと広がった。そのフロントに柵ないし城柵という言葉が現れる。今の新潟に設けられた湊足柵とか、村上市の磐舟柵とか。

これが七世紀半ばのことで、天皇ならば弘文から天武の頃、『古事記』完成の二世代ほど前という時期になる。大和朝廷の勢力が北上して、蝦夷(えみし、あるいはえぞ)と呼ばれる先住の人々の土地を征服=収奪していったわけで、柵という点の支配が線になり面に

なった。

その先で、八世紀の終わりから九世紀にかけて、坂上田村麻呂が登場する。都から見ればいかにも蛮地征服の英雄であっただろうし、その勲功のために宿敵である阿弓流為もまた英傑とされた。

宮沢賢治の詩、『原体剣舞連』にこういう一節がある—

むかし達谷の悪路王
まっくらくらの二里の洞
わたるは夢と黒夜神
首は刻まれ漬けられ
・・・・・・・・

この悪路王が阿弓流為だったらしい。

さて、前九年・後三年の役は十一世紀だ。この戦いにはもう蝦夷は関わらない。この戦いで東北の清原氏から奥州藤原氏に移り、彼らが金鉞を見つけて平泉に華々しい文化が清衡・基衡・秀衡の三代続いた。しかしこれはすべて金があつての話で、建築なども京都のそれを移しただけのこと。

新しい様式を生むには至らなかった。短い栄華だった。

東北はずっと日本の文化圏の外にあった。その証拠の一つが歌枕で、東北にはそれがほとんど無いのだ。今の仙台に近い「末の松山」くらい。(後の話だが、『おくのほそ道』は芭蕉が和歌の文化の跡を辿る旅である。彼は平泉から先へは北上せず、月山を経て西の象瀧に向かってる)。

鎌倉時代になると覇権は北へ広がり、それにつれて夷島と呼ばれた現北海道も中央政権の視野に入ってきた。安藤五郎が北条氏の代官として津軽に入り、以後この一族は十三湊を拠点に後の北前船につながる交易を始めた。

夷島の人々、つまり今のアイヌの祖先も元気で、十三世紀には文化的に大きく進展し、サハリンへ出て行って、元朝の軍と渡り合っ

ている。元が明になり清となつてからも行き来は続いて、これが交易民族としてのアイヌを生んだ。江戸の人々は彼らを通じて清朝の官服などを手に入れ、蝦夷錦と呼んで珍重している。

やがて十三湊の安藤氏は利権を狙う南部氏に追われて夷島に移り、その配下の蠣崎氏が台頭して、松前藩を立てた。

注目すべきは、これらの動きの理由が常に物産だったことである。歴史はいつも経済から見なければならぬ。アイヌがサハリンで元朝の軍と戦ったのは、日本の社会が求めた鷲羽・鷹・テン皮・アザラシ皮・オットセイ・干鮭などの威信財を求めて北上、ニヴフ（ギリヤーク）の人々と衝突したからだった。

だから、アイヌを狩猟採集民であると同時に交易の民であったと見るべきなのだ。

松前藩の苛政と場所請負制度の弊害については今さら言うまでもないが、中央から見れば北の地はまづもって物産の地、資源の地であったことは覚えておいていい。

アイヌ文化時代

アイヌ文化時代については、平凡社が『アイヌをもっと知る図鑑—歴史を知り、未来へつなぐ—』（別冊太陽・日本のこころ—280）を出版している。その中の加藤博文（2020）「考古学的視点でアイヌモシリの原点を探る」が詳しい⁽²⁾。

アイヌ文化への胎動

5世紀から12世紀にかけてサハリン島、北海道島の泉北部の沿岸に「オホーツク文化」と呼ばれる海洋狩猟民の文化が広がる。この文化は漁撈と海獣狩猟を主たる生業とし、その集落は沿岸砂丘や内湾部のラグーンに設けられた。オホーツク文化は時期ごとに変化が見られ、とりわけ七世紀頃の文化は沿海州の土器を模倣したものが作られた。鉄鉾や刀子、帯飾などの大陸製の金属製品は大陸と

の文化経済的影響を反映している。一方で、本州島から持ち込まれたわらびてとう 蕨手刀やちよくとう 直刀は、南の古代国家社会との繋がりを示している。

住居は、北海道島の他の先史時代の竪穴住居とは異なる大型住居で、複数世帯が一緒に暮らしていたと考えられている。さらに住居の一角に設けられた祭壇には、海洋狩猟民でありながらヒグマなどの頭骨が積まれていた。ヒグマを模った骨製品も多い(24頁下)。家畜としてイヌとブタも飼育されていた。ブタ飼育の伝統は途絶えたが、海獣狩猟や儀礼、ヒグマ祭祀の伝統はその後のアイヌ文化へと引き継がれている。

オホーツク文化が広がった東北部に対して、北海道島の南西部には本州島の文化伝統の影響を強く受けた擦文文化が展開した。擦文文化は、カマドを備えた竪穴住居や実用的な鉄製品、紡錘車や機織り技術を持っていた(25頁)。

北海道島の豊富な海産資源や毛皮類は、隣接する国家や社会との資源交換を通じた文化接触を生み、さらに異文化融合を誘引した。一連の動きの中で北海道島の社会は、北東アジア世界の交換・交易分業システムの一部に組み込まれていく。八世紀以降の北海道島の社会は、次第に実用的生活用品を外部社会からの流入品に依存するようになるが、儀礼や精神文化は、それまでの伝統を基盤に独自の世界を生み出していく。かつて考古学者の宇田川洋は、アイヌ文化を構成する製品を「自製品」と「他製品」とに区分した。「他製品」とば広域経済圏である世界システムの一部にアイヌ社会が主体的に関わることで入手する外来製品であり、「自製品」とは独自の世界観を反映し、内部世界の繋がりを強化する役割を果たした自ら創り出す道具類であった。この視点に立てば、世界システムと繋がる資源交換への積極的参画こそが、北海道島社会独自の歴史を生み出した基盤であったといえる。

13世紀以降のアイヌ文化は、南北に連なる島嶼地帯におけるヒトやモノの交流を通じた

文化接触と文化融合の歴史によって生み出された文化であることがわかる。そしてアイヌ文化の地域的多様性は、南北文化の結節点である北海道島の地理的、環境的特性から生み出されたといえよう。

(かとう ひろふみ/北海道大学アイヌ・先住民研究センター教授)

5世紀から12世紀にかけては、日本史の上からは、奈良、平安、鎌倉時代に相当する。14世紀前半の中国の元とアイヌとの交易があったことが分かっている⁽²³⁾。また、アイヌ民族と北方の交易については、中村和之(2020)「元・明王朝とアイヌ」もある⁽²⁴⁾。

また、古代から中世にかけてのアイヌと和人との関係を箕島栄紀(2020)が書いている⁽²⁵⁾。そこには、アイヌ民族は、古代から中世の和人と交易などの関係を保ちながら、独自の文化や社会を洗練されていった、ことが記述されている。

一方、明治期以降の交易の不活性化については、筆者としては、ペリー来航に始まる幕政によることの方が大きいと考えている⁽²⁶⁾。

ペリー来航

1853年 ペリー来航。ペリー艦隊下田に來航、約3カ月滞在しました。その間に箱館へも入港。下田にて「日米和親条約付録条約(下田条約)」調印。

この間の事情については、ペリー側から見た日本遠征記である、『ペリー提督日本遠征記(上)(下)』(角川ソフィア文庫、平成30年)に詳しい。

各種歴史書による幕末から明治初期にかけての北海道関連事項を拾ってみる。

1799年 幕府、東蝦夷地を直轄地とする。

1807年 幕府、松前・西蝦夷地を直轄地とし、松前藩を梁川(現福島県梁川町)に移す。

1821年 幕府、松前・蝦夷地を松前藩にもどす。

嘉永6年（1853）6月 ペリー艦隊下田に
来航、約3カ月滞在。その間に箱館へも入港。

1854年3月 日米和親条約

安政元年（1854）3月 下田にて、「日米和
親条約付録条約（下田条約）」調印。

1855年 箱館の開港に伴い、幕府は木古内、
乙部以北を再び直轄とし、東北諸藩
に警備を命ずる

（1855年 日露和親条約締結（千島は得撫水
道を境界とし、樺太は雑居の地とする））

1858年7月 日米修好通商条約

ペリー来航の余波—箱館の管轄が松前藩から
幕府へ

箱館（1869（明治2）年「函館」に改称）
が補給港として開港し、ペリーがやってきて、
1853年、日米和親条約が結ばれているが、そ
のときの開港地として、下田と箱館が選ばれ
ている。

何故、箱館だったのか？

アメリカとしては、当時鯨油をとるため、
捕鯨が盛んで、太平洋のはしまでやってきて
いたが、難破が多かった。それを避けるため
の「寄港地」して、「蒸気船用の貯炭地」とし
て箱館が必要だったということである。

北前船入港の活発化

一方で、国内においても箱館は重要であっ
た。北海道（蝦夷）との交易で北前船が出入
りしていた。

越前大野藩（現福井県大野市）は函館に支
店において水産物取り引き行い莫大な利益を
得ていた（小藩（3万石）が船一艘もって、
交易し、函館に支店を設け北海道の水産品で
莫大に儲けて、さしもの莫大な財政赤字を独
自に解消した）。

港を取り仕切っていたのは松前藩であった。

松前藩は無石大名と言われていた。和親条
約が結ばれると、箱館は幕府が上地し、交易
権も幕府の管轄に入っている。

そして、明治に入って政府は、北海道開拓
で、ロシアの南下を防ぐ意味もあり、屯田兵
を編成して農業に力を入れることになる。

そうしたことから、開拓により北海道活性
化を、と農業から鉱工業へと産業政策も移っ
ている。相対的に水産業が発達を遅らせてし
まった。交易意識も薄らいでいく。その結果、
物を外に出していく意識をなくしていった。

現代の北海道にあっても輸出依存度が低い
のは、上記のような幕末から明治の初期にか
けての為政者の重点政策によるのではないか、
と考えている。つまり、筆者は、そうした土
壌を生んだ、また水産業が相対的にも実態的
にも停滞のきっかけとなったのは、「日米和
親条約と箱館開港」にあったとみている。

ペリー来航によって、箱館港の管轄が松前
藩から幕府に移り、箱館港活性化を削いで、
ただでさえし、港を行き来する船舶に厳しい
管制を強いる形になったし、さらに、明治元
年、松前藩が消滅したことにより、松前藩は、
明治元年（1868）、旧幕府軍によって攻撃され、
松前城は落城した。藩士たちは戦場を離れ、
江差または館城方面へ逃れた。

いずれにせよ、炎は市街地の多くを焼き
払った。対アイヌ交易そして北前船交易で栄
えた松前の城下町は、わずか一日で灰燼に帰
してしまったのである。

松前の城下町が灰燼に帰したばかりではな
く、対アイヌ交易そして北前船交易をだめに
してしまった。

一方の幕府や明治政府は、交易よりもむし
ろ、ロシアの南下策の防御や農業や石炭など
鉱業に力を入れる方に舵をきったのである。

こうして、函館港を幕府の管轄にし、松前
藩が潰れたことにより、交易が停滞し、水産
業は壊滅的な打撃を蒙ることになったといえ

る。

ペリーが来航し、箱館港が開港され、それに伴って幕府が松前藩と交代し、交易が停滞し、ニシン漁もだめになり、北前船が来なくなり、水産業も衰退する素地を作ったと言える。

こう見てくると、ペリー来航が水産業の衰退の遠因となったと考えてもあながち間違いとは言えないのではないか。

仮に、松前藩が継続していたとしても、北海道の漁業は鱈の獲れなくなったことのおおりで、早晚ダメになる運命にあったのだ、とする説もあるが、実際問題として、あれだけ活発に漁業を中心とした藩政を行ってきた松前藩であるから、幕府の高圧的な政策と違って、いささか活性化の手立ては行っていただろうと考えざるをえない。

4. 北海道における流通産業の今とこれから

北海道の産業遺産を考える場合、明治期に入って、水産業の衰退が言われるが、明治期以前まで栄えた、北前船など流通産業の再興をめざしたい。

現状打破の考え方は、観光のみでない。むしろ道産品の移輸出の活発化の必要性である。基本的に貨物を運ぶということになると、産業としては、流通業(商業)と運輸業である。したがって、モノを取り扱う産業、流通産業(商業、運輸業)の活発化が必要である。

商業では、とりわけ卸売業である。小売業を一緒にした商業全体では、まずまずなのだが、道外企業に比して、小売業は割合に良いのだが、卸売業は悪いという実態がある。

直接モノを運ぶ運輸業は、鉄道、航空、港湾である。

特に、鉄道が問題である。今は、人が乗らないので、不採算路線は廃止の方向である。人がダメなら物を運ぶという考え方の変更が

必要である。かつての木材や石炭を運ぶための鉄道であったことを思い出すべきであろう。

全道一円、モノは豊富にある。日本全体では、食料自給率は、カロリーベースで40%程度であるが、北海道は200%である。食料の大部分が道内消費に回されているが、それを道外・海外に持っていく発想が欠かせない。

流通業界の動向

物流業界の動向については、あらゆる業界にも共通していることであるが、業務の効率化やサービスのIT化が著しく、物流業界にも革命が起きている。インターネットやスマホが普及する前、商品を購入するためには、顧客が自ら店舗に足を運び商品を買うことが主流であった。

このような店舗型の業態である、百貨店、スーパーマーケットなどを始め、家電量販店やコンビニエンスストアなどが物流業界では主流であったが、近年はWebを介したオンラインショップなどが勢いを増している。顧客が自ら足を運ばなくても、商品を購入することが可能になっている。

そして時代の変化により、大量消費の思考から、「必要な物を必要な分だけ買う」という思考になった消費者は、「欲しい物をできるだけ安く便利に買う」という欲求が芽生えた。商品を売るのが難しくなってきた時代に突入し、物流業界の生存競争が激化している。

流通業界の細かい職種分類について

仕入れ・物流、販売管理、マーケティングなど流通業界には数多くの業種が存在しているが、ここでは小売・卸業の2つの業種に絞り、その主な仕事内容を紹介する。小売における仕入れ・物流とは、文字通り商品の仕入れに関する仕事である。販売戦略に合わせた商品の選定や買い付けなどを行う。

販売とは、店舗で販売業務に従事する仕事である。販売でも店長など役職が上げれば、

仕入れや人材の管理などの店舗マネジメントを行う。卸業における管理とは、顧客情報の維持管理をおこなう業務で、どういう顧客にどういう商品が売れたかなどのデータを管理する仕事である。

マーケティングとは、販売促進や顧客拡大につながる戦略の立案などを行う。流通業界には他にも営業や経理などさまざまな職種がある。

北海道では商業、特に卸売業の劣勢

域際収支の大幅赤字を解消するためには、入ってくるモノを少なくするか、出ていくモノを多くするかを考えられるが、入ってくる方を少なくする（生活を切りつめる）には限度がある。とすれば、北海道から出すモノを多くしなければならない。つまり、出す方の北海道地場企業の活発化が必要となるが、どんな企業でもかというところではない。

北海道にはたくさん良いモノが存在している。しかし、それを消費者市場へ運ぶ機能がうまく働いていない。モノを運ぶ機能を果たしている典型企業は、卸売業者や運送業者であるが、実は、この事業分野が全国的にみてきわめて劣勢である。

その点を国の商業統計に基づいて、卸売だけに限ってみると、北海道は全国に比して、大規模事業所が少な目とでている。

平成11年から14年にかけて、北海道卸売業事業所数の減少は全国を上回っている。就業者規模別に見ても、5～9人規模以外は軒並み二桁の減少率を示しており、四人以下の小規模事業所では、13.1%も減少した（全国、9.9%減少）。また、100人以上では、5分の1強の21.3%も減っている（全国は、5.7%減）。

いま、日本の卸売業界では、従来とは異なった方向や内容、形態で、構造と行動に大きな変化が見られるようになっている。商業統計では、これまでとは逆に事業者数や従業

者数で、減少の傾向がはっきりと見られるようになっている。一連の構造的な不況産業・業種とされ、所詮は消えていく運命にあるとされる一方で、自然淘汰の過程にあるという見方もされている。業績の良いところと悪いところがはっきりしてきて、ときに吸収合併が頻繁に起こっている結果が出ているからである。

個別に検討してみると、卸売業の経営では、まず、商業性の高まりが見られる。そしてその条件としての卸売事業所規模の拡大や取扱商品の品揃え幅の拡大、仕入れと販売地域の広域化、国際化、機能の高度化、多様な業態化、経営多角化、高度情報化、等々、そして新しい時代の経営としての戦略経営化が進展しているのである。このように日本の卸売業では大きな構造的な変化の時代がやってきていると考えられている。

こうした、全国的な卸売業の状況の中にあって、北海道の卸も減少に一段と拍車がかかっている。しかし、北海道の場合は若干様子が違っている。全体として卸機能が次第に失われつつあるからである。モノを運ぶ機能が失われることは、それとつながっている産業企業の衰退も意味している。これでは北海道経済活性化もままならない道理である。

5. 北海道の鉄道を考える

運送業界の現状

一般に、運送業界は、物を国内外へ運ぶ会社、とすることができる。物を運ぶ手段には、トラック、鉄道、航空機、船などの種類があるが、多くの割合をトラックが占めている。そのトラックの運送に関しては、昨今のインターネットの復旧と、インターネットをスマホやタブレットで気軽にいつでも利用できる状況が整ったことによって、オンラインでの売買が急増したことと連携して需要が拡大している。

交通網は、生かさねばならない

石井吉春(2019)は、「北海道の交通の未来」を書いて、「交通網は、生かさねばならない」と述べる⁽²⁷⁾。

貨物輸送については、北海道運輸局「北海道の運輸の動き(年報)」,平成30年度(2018)が出ている⁽²⁸⁾。

輸送機関別貨物輸送量のシェアでは、JR貨物のシェア(0.7)が次第に下がり、トラック輸送が大半(84.2%)で、次いで内航海運のシェア(15%)の順で伸びている。

「港湾運送」では、内航と外航では内航が多くなっている。

鉄道の活性化の方向性は

現在、全国的に鉄道は不採算の状況にある。そうした中になって、これからの鉄道のあるべき方向性を示す論稿(大塚良治)も出ている⁽²⁹⁾。

コロナ禍による外出自粛やテレワークの導入で鉄道の輸送人員は大きく落ち込み、従前の水準に回復するかどうかは見通せない。

日本の鉄道は大都市圏や新幹線など一部を除いて多くが不採算だ。現行の運賃水準を前提とする大量輸送のビジネスモデルを改革しない限り、北海道、四国、九州などでは主要線区ですら不採算を理由とした路線廃止が進みかねない。そこで、持続可能な鉄道網の実現に向けて私案を提案したい。

鉄道事業者の経営改善には2つの方策がある。

1つは客単価の向上である。鉄道は固定費の割合が高く、大都市圏の事業者は輸送能力の限界まで大量輸送を行うことで平均費用を引き下げ、利益を増やそうとする。輸送人員の落ち込みを補うには運賃引き上げという手段もあるが、一層の客離れを招きかねない。そこで大都市圏で定着してきた有料指定席を拡大させて客単価を向上させたい。「3密」回避など、多様なニーズに応えることが収益

向上につながる。

経営改善策の2つめは鉄道事業者の経営統合の推進である。地方銀行など他業界では経営統合が進むが、鉄道事業者の近年の統合は2006年の阪急ホールディングスと阪神電気鉄道の事例など少数にとどまる。統合が進めば、一方の本社ビルの削減で生み出されたスペースの収益物件への転換のほか、役員の絞り込みによる役員報酬の削減や意思決定の迅速化、経営管理部門にいる人員の他部門への配置転換が可能となる。将来的にJRグループは持ち株会社の設立も視野に入れたい。なお、鉄道事業者の経営統合を促進するため、独占禁止法の適用除外規定の新設も必要になるだろう。

国による制度的対応としては、不採算鉄道の支援費用に充てるため、1回の乗車につき乗客から数円を徴収するユニバーサル料金制度を提案する。不採算鉄道も全体としての鉄道網を構成し、市民生活から観光、地方創生、物流に至るまで社会活動を広く下支えている。もし鉄道廃止が進めば、国および地域経済への悪影響は避けられない。今後、少ない輸送人員でも鉄道事業者が採算を確保できるような環境を国としても整備し、持続可能な鉄道網の実現を後鉄道押ししてほしい。

このうちでは、2つ目の鉄道事業者の経営統合が関心と呼ぶが、北海道地域の鉄道の場合は、ほとんどJR北海道のみであり、この見解は当たらないと考えられる。

では、北海道鉄道の場合、どのような特徴があり、それを今後どうすべきかが問われるだろう。

北海道の鉄道はどうか

北海道の鉄道の歴史において、一般には、その創始は1880年開業の官営幌内鉄道となっている。北海道開拓使による道内の開発と、産業振興に必要な幌内炭鉱の石炭を運び

出すのが目的であった。

しかしながら、北海道の鉄道の歴史はもっと古いという説もある。1868年に茅沼炭鉱鉄道が建設されていたからである。1870年に日本で最初に走ったといわれる新橋—横浜間よりも2年早い⁽³⁰⁾。

茅沼で石炭が見つかったのは、1856年（安政3年）。日米和親条約締結の2年後のこと。この条約では、下田と箱館の2港が開かれ、薪水や食料を供給するとされたが、石炭の供給も求められていた。直ちに炭鉱開発が始まった。

・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
 装置と小さい貨車の関係について〈其車より糸繩を抜き、一端は石炭を積下す車へ付け、一端は坂を上せる空車へ付け、両車を上下する事、井の釣瓶仕懸なり〉とある。現代に当てはめると、交走式のケーブルカー。基本構造は、札幌もいわ山ロープウェイと変わらない。絵図の装置は巻き上げ機だろう。

坑口からケーブルカーで積み出された石炭は、大きな貨車に積み替えられる。〈4ト入るといふ〉。ブレーキはあるが動力はなく、1人が乗って〈一度動かせば、二十六丁の道独り走る〉とある。およそ2.6キロを船着き場まで自走した。帰りは〈牛に車を引かせ上る由〉。

有名人の証言もある。幕末から明治にかけての著名な英国外交官アーネスト・サトウ。彼は戊辰戦争中の68年9月に茅沼を訪れている。海岸から溪谷に入った約2里の地点まで、枕木とその上を縦に走る木製のレール（角材に鉄板を張り付けたもの）が敷かれている」と記録。炭鉱も鉄道も、英国の力が大きかったことがうかがえる。

特に北海道の面積の半分以上を占める道東・道北の人口密度が極端に低いことから、拠点間輸送が輸送の中心となった。しかし昭

和期まで続いた鉄道敷設も、後半になると自動車交通の発達（モータリゼーション）や炭鉱の衰退、過疎などの要因によって整理が進められた。JR北海道(株)は、路線維持は厳しいということで、地方路線の廃止が続いている⁽³¹⁾。

2020年にも、JR札沼線の北海道医療大学—新十津川間（47.6キロ）が7日、廃止となっている⁽³²⁾。

JR札沼線の北海道医療大学—新十津川間（47.6キロ）が7日、廃止となり、85年の歴史に幕を閉じた。列車の運行は新型コロナウイルスの影響で、廃止に先立つ4月17日に終了。終着駅の新十津川駅（空知管内新十津川町）はじめ廃止区間の16駅のホームに設置されていた駅名標はすべて取り外された。

直近で見ても、北海道新幹線開業に伴う江差線の木古内～江差間が2014年に、留萌本線の留萌～増毛間が2016年に廃止になっている。

そもそも北海道は人口減少だけでなく、地理的にも厳しい環境にあるため、利用者減少と維持修繕費の増大によって路線維持が難しい、というのがJR北海道(株)の説明である。

廃止路線は、基本的には地方自治体によるバスの運行による代替が考えられるが、独自の方式で存続させている路線もある。

第三セクター方式による鉄道として、「道南いさりび鉄道線」が存在する。また、花咲線（釧路駅—根室駅間）の区間は、釧路駅以西とは運転系統が完全に分離されている。1991年（平成3年）7月1日に発足した「花咲線運輸営業所」がこの区間の管理運営を行っている。

北海道新幹線を考える

鉄道を語るときは、新幹線との関係が論じられるだろう。新幹線開業のコストを補うた

めに地方不採算路線の廃業が必要ではないか、との観測もあるぐらいである。北海道新幹線の函館から札幌までの延伸までの論議が喧しい⁽³³⁾。

北海道経済活性化との関連で北海道新幹線の必要性を考える向きもある⁽³⁴⁾。

北海道新幹線の札幌延伸は、観光やビジネスなど様々な分野での交流により、地域経済の活性化に大きく寄与することが期待されることから、北海道新幹線がもたらす経済効果を推計し、一層の道民の理解を得るとともに、今後の建設促進に向けた取組の基礎資料とする。

新幹線はいいことだらけか

北海道新幹線は道民が心待ちにしていたものである、とは衆議院議員の故町村信孝が語っていた。筆者としては、そればかりではなかったと思っているが、発車した今となっては、北海道新幹線について、心すべきことがあるだろうと考える。

一橋大学商学部で交通経済論などを担当する山内弘隆教授が「北海道経済の将来」について講演した⁽³⁵⁾。

北陸新幹線を例にとり、小松空港整備と航空会社との協力体制など「空港コンセッション」による航空側の対抗策についての話であった。

印象的であったのは、距離が4、5百キロでは鉄道が有利となるが、1000キロ離れると航空が有利になると言うことであった。札幌―東京間の距離は、1000キロ程度である。

話から類推されるのは、一時的には、新幹線が有利なことがあるが(話では、空港利用は新幹線開通後、減少した。特にビジネスマンの利用が減った)、後に航空の側も料金など、サービス面で対抗する、あるいは、空港コンセッションで空港経営改革(航空需要の拡大等による地域活性化、民間の資金と知恵

等による利用者利便の向上、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化)が細かく実行されており、いずれ北陸新幹線の効果は薄れて行くことが予想される、であった。

北海道新幹線も札幌まで延伸されてはじめて効果が期待できるのであるが、距離が1000キロあり、上記のような空港側の巻き返しから、とても順風満帆とはいかないだろうという感想を持ったものである。

実際に、近年、北海道の空港も新しい構想を打ち出している。参考になるのが、「旅客機の貨物転用」である⁽³⁶⁾。

日本航空と全日空が4月以降、国内線の旅客機を貨物用の臨時便に転用して飛ばす異例の取り組みを続けている。新型コロナウイルス流行で人の往来が細ったことによる売り上げ急減分を少しでもカバーする狙いだ。臨時便は5月末までに2社合わせて羽田―新千歳線など計約600便に上る見通し。外出自粛要請で増えるネット通販などの個人向け宅配便のほか、業務用の貨物需要に込んでいる。

6. 北海道経済活性化のための鉄道の在り方

北海道では、在来線の廃止が盛んである。人が乗らないからというのが大半の理由である。考え方としては、人が乗らなければ、物を運ぶがあるだろう。地域の特産物はふんだんにあるのだから、これを道外・海外に積極的に売る役割をはたすべく、在来線で吸い上げ、貨物新幹線につなげるものである。速く大量に送ることができる。

筆者としては、北海道における鉄道路線の廃止や北海道新幹線の開業などについては、以下のような感想を持っている。これからの鉄道には、「人を運ぶ問題」と「物を運ぶ問題」があると考えられる。

〈人を運ぶ問題〉

北海道では、在来線の廃止が盛んである。人が乗らないからというのが大半の理由である。

〈物を運ぶ問題〉

考え方としては、人が乗らなければ、物を運ぶ、があるだろう。地域の特産物はふんだんにあるのだから、これを道外・海外に積極的に売る役割をはたすべく、在来線で吸い上げ、貨物新幹線につなげるものである。不用になった路線を利用することによって、すみやかに大量に物資を道外に送ることができる。北海道新幹線についても、貨物新幹線を走らせた。

新幹線の活用に対する見解に、元JR九州社長の石井幸孝（2017）の新聞における発言がある⁽³⁷⁾。

宅配業界ではトラックの運転手不足の問題が顕在化している。これを解決する輸送手段の1つとして新幹線を使った貨物輸送を提案したい。

まず前提として、新幹線の旅客需要は今後も限定的だ。東海道新幹線のような「ドル箱」路線もある。しかし、1時間に1往復だけの路線は空白時間も多。こうした路線は日中に貨物専用の新幹線を走らせてもよいと思う。

過密ダイヤの東海道新幹線でさえ、保守作業の時間を見直せば、深夜発・早到着の貨物新幹線を走らせることができる。まずは地方の新幹線で始め、将来は全国に広げていけたらと思う。

宅配便などを短時間で運ぶ需要は高い。通販では翌日、当日の配達需要がますます高くなっている。しかも車よりも排出ガス対策、省エネにもつながる。あとは新幹線による輸送コストに対し、どれだけの理解が広がるかだろう。

九州南部のトラック協会からは、貨物新幹

線の実現を求める声が上がっている。九州南部から貨物新幹線で新大阪まで運べば、所要時間は4時間30分程度。在来線貨物やトラックの輸送時間と比べ3分の1だ。九州北部でいったん停車し、貨物を積み替えてから新大阪まで直行する。

近年では東京や京都、地方の鉄道会社がピーク時間以外の電車で貨物も載せる試みを実施している。しかし貨物新幹線には客は乗せない。貨物新幹線は長距離を走るため、旅客と貨物では停車駅も異なるからだ。

運搬方法は2つ。既存の新幹線車両を改造して宅配便のラックを積む方法と、開閉式の屋根付き車両の内側にコンテナを積んで運ぶ方法だ。後者は新幹線の先頭と最後尾に機関車をつなげる。時速は200キロメートル程度で良い。10両編成だと5トコンテナで50分を積める。新幹線へのコンテナの積み替え作業では船舶での作業の自動化、無人化の技術を使うことができる。

貨物新幹線は、北海道と本州を結ぶ青函トンネルが抱える問題も解決できる。現在は在来線貨物列車と新幹線がトンネル内ですれ違うため、新幹線の速度は安全上、最高で時速140キロメートルに制限されている。貨物新幹線を投入すればこの問題は解決できる。

実は東海道新幹線が開業する直前まで、貨物新幹線を投入する案があった。東京や大阪の貨物ターミナルと新幹線の車両基地が隣接するのはそのため、今後、この資産を生かさない手はないと思う。

もともと、北海道の場合、石炭と木材を運ぶべく始まった鉄道であるが、それが人を運ぶことが主となり、今またそれが困難になりつつある。原点に立ち返って、モノを運ぶ視点が重要であろう。

鉄道も人が乗らないから路線廃止というのではなく、貨物への転用を考える必要もある。北海道では、もともと、木材や石炭を運んで

いたのであるから原点回帰である。

おわりに(黎明期に立ち返る)

(1) 筆者の基本的考え

本拙稿は、下記に示すように、北海道の産業の拡がりに関する文献収集の意味合いをもっている。

北海道の産業遺産を産業構造上の問題点から考察する。

黒田の論点は、「これからの北海道では、外向けの開拓者精神が必要である。具体的には、道産品の移出・輸出といった点での貿易活性化に力点をおくべき」である。そのため、これまでの産業遺産を一層活用することはもちろんであるが、何か新しい手立てを加えることによって、さらなる北海道経済活性化に資する道を考えたい。

一般には、北海道の産業構造では、第2次産業の劣性と第3次産業の肥大化がいわれる。そのことから、今日の北海道経済の停滞の原因として、とりわけ、製造業・鉱工業部門の不活性化が取り上げられている。

しかしながら、たとえば、元来、北海道は日本の食糧基地としての位置づけもあったということもあり、モノを作ることにのみ専念してきた。そのことは道産品(特に農産品)のすべてを内地(道外)が買い上げてくれるということが前提されていた。そこでは、「外向けに売っていくことの重要性」がないがしろにされてきた。今日でもそうした道民の意識は変わっていない。

そのためか北海道ではこの売ることの中心的役割を持つ流通業者(卸・小売・運輸など)からなる商業部門の活性化に対する意識がなく、政策的にも常にあとまわしにされてきたという経緯がある。

.....

もともと水産業主体の産業構造が明治期に

入って農業へ、そして鉱工業へと移っていく過程で、何故に商業部門が劣勢のまま据え置かれなければならなかったのか(上記のような産業構造になってしまったのか)、また、産業政策展開が、今日の道産品出荷の流通機構や販売実績に多大の負の影響を与えている実態を掴むとともに、今後如何にして商業部門の充実を図ればよいのかを解明する糸口をつかまねばならない。

(2) JR 北海道の将来を戦後鉄道の黎明期から考える

JR 北海道は、人口減少し、過疎化が進行する中で、乗降客数のみで廃止路線を考えるべきではない。営業の在り方を考えるべきである。もともと石炭や木材を運んできたことである。

筆者は千歳線の恵庭駅前に生まれたが、子供のころ、戦時で子供心にも暗い時代であったと思えるが、子供同士で遊んだ記憶がほとんどない。駅前に大きな防空壕が掘られ、ときに大人も子供もその中でうずくまっていたのを思い出す。

大した遊びもない中で、普段は、列車が通るのを眺めるのが楽しみで、それもいつも長い貨物列車を眺めて飽くことがなかった。本当に延々と続いていた記憶が鮮明によみがえる。

現在は、貨物列車を見ることがほとんどないし、あっても短くなってあっという間に過ぎていく。

.....

今や、もう一度原点に立ち返るべき時である。

人がだめなら、物を運ぶことに切り替えることである。つまり、JR 北海道の営業の主力を「人ではなく物を運ぶこと」に切り替えることである。

北海道には、カロリーベースで200%を超えるたくさんの道産品がある。それこそ至る

所に北海道ならではの海産物、農産物が山のように存在している。基本的にそれを道外に運び出す力不足でうずもれてしまっている。後継者不足が物の生産を一層廃れさせつつある。

北海道では、観光よりはむしろ道産品を道内はもとより道外・海外へももっともって出荷する「移出・輸出」の必要性に迫られていると強調したい。ここに、JR北海道も営業の主力を注入して欲しいのである。

筆者は、JR北海道の営業の方向性を、人から物を運ぶことに舵を切るべき時であると考えている。

注と参考文献：

- (1) 「JR北海道 4～6月期 219億円赤字 稼ぎ頭札幌圏で利用急下降 コロナ禍」『北海道新聞』（電子版）、2020年9月19日。
- (2) 「JR北海道の債務返済1年猶予、国交省が29億円」『日本経済新聞』（電子版）、2020年9月19日。
- (3) 「北海道の人口推計」『エビデンスから北海道の未来を—北海道経済白書に向けて—』、北海道経済同友会・(株)北海道21世紀総合研究所、2019年7月。
- (4) 「膨張都市 札幌を検証—人口減少の指針に—」『北海道新聞』、2020年9月25日（朝刊）、16面。
- (5) 関秀志・桑原真人・大庭幸生・高橋昭夫（2006）『新版・北海道の歴史下』、北海道新聞社、p.115。
- (6) 中西 聡（1998）『近世・近代日本の市場構造—“松前鮓”肥料取引の研究—』、東京大学出版会、pp.247-273。
- (7) 北海道総合政策部「北海道データブック2017」。
- (8) 北海道経済同友会・(株)北海道21世紀総合研究所編『エビデンスから北海道の未来を—北海道経済白書に向けて—』、2019年7月、p.27。
- (9) ジェトロ北海道「目で見る北海道貿易 2019」
- (10) ハーフエンダール指数（日本大百科全書（ニッポニカ）の解説）

市場集中度を示す指標の一つ。従来の集中度は、たとえば上位3社ないし5社の占有率の累積集中度で示されていたが、これは業種

間比較のときに、くぎりの違いで集中度の評価が逆転することがあり、かといつてくぎりを一定にすれば、ある業種の集中の特性が出てこなくなるという欠点があった。この点を改良したのがハーフィンダール指数であり、業種の各企業の占有率を2乗して累積するものである。たとえば、1983年（昭和58）の日本の粗鋼と食料油の生産量の上位3社累積集中度はともに50.1%であるが、ハーフィンダール指数は0.102と0.087で、粗鋼の集中度のほうが高い。また上位5社の累積集中度では67.1%と68.4%で、食料油のほうが高いが、同指数では0.117と0.104で、やはり粗鋼のほうが高い。このように、3社、5社というくぎりを超えて集中度の判定（粗鋼のほうが高い）ができるのが、ハーフィンダール指数の利点である。〔一杉哲也〕

- (11) 北海道経済同友会・(株)北海道21世紀総合研究所『エビデンスから北海道の未来を—北海道経済白書に向けて—』、2019年7月、p.27。
- (12) 黒田重雄（2018）「北海道における産業の拡大に関する覚書—ベリー来航による幕政の変化を中心に—」『開発論集』（北海学園大学開発研究所紀要）、第102号（2018年9月）、pp.17-33。
- (13) 桑原真人・川上淳（2008）『北海道の歴史がわかる本』、亜崎西社、p.11。
- (14) 財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構（2005）『アイヌの人たちとともに—その歴史と文化—』、平成17年1月発行、pp.28-29。
- (15) 野村崇・宇田川洋編（2004）『擦文・アイヌ文化』（新北海道の古代3）、北海道新聞社。
- (16) 大塚和義編（2003）『北太平洋の先住民交易と工芸』、思文閣出版。
（三浦昭憲（2003）「今日の話題・交易の進化」『北海道新聞』、2003年3月8日付の引用文献）
- (17) 加藤博文（2012）「北海道の先史時代のダイナミズムと環境」『札幌大学45周年記念公開シンポジウム・環太平洋の環境と文明を考える』、2012年6月2日、於札幌大学。
- (18) 三浦昭憲（2003）「今日の話題・交易の進化」『北海道新聞』、2003.3.8（引用文献：大塚和義編（2003）『北太平洋の先住民交易と工芸』、思文閣出版。）
- (19) 鈴木琢也（2006）「第2章 古代北海道における物流経済」『アイヌ文化と北海道の中世社会』（氏家 等編）、北海道企画画センター、pp.19-34。
- (20) 舟山直治（2006）「カモカモの形態と利用から

みたアイヌ民族と和人の交易と物質文化』『アイヌ文化と北海道の中世社会』(氏家 等編), 北海道出版企画センター, pp. 217-250。

- (21) 池澤夏樹(2018)「資源豊かな交易の地」『北海道新聞』, 2018年10月1日(朝刊), 11面。
- (22) 加藤博文(2020)「考古学的視点でアイヌモシリの原点を探る」『アイヌをもっと知る図鑑—歴史を知り, 未来へつなぐ—』(別冊太陽・日本のこころ—280), 平凡社, pp. 16-25。
- (23) <https://www.ff-ainu.or.jp/about/files/sem1714.pdf> (2020年6月7日閲覧)
- (24) 中村和之(2020)「元・明王朝とアイヌ」『アイヌをもっと知る図鑑—歴史を知り, 未来へつなぐ—』(別冊太陽・日本のこころ—280), 平凡社, pp. 44-47。

また, 中村には, 講演記録もある。

8月11日(木)13:00~14:30 釧路会場
14:40~16:10 釧路会場

講師 中村 和之

函館工業高等専門学校教授

中村でございます。今回の講演では、「アイヌ民族と北の交易」というテーマを掲げましたが、アイヌ史の研究では、1990年代の半ばあたりから交易ということを非常に重視するようになりました。東北学院大学の榎森進さんなど、アイヌ史研究の中心的な研究者が、交易に注目した論文を書いています。かつて1960年代には、奥山亮さんの『アイヌ衰亡史』(みやま書房, 1966年)に「また北東アジアの袋小路にうづくまるという地理的条件は、文化の交流を緩慢にし、社会を停滞的にしていた」とありますように、アイヌ社会は閉ざされたものと考えるのが一般的でしたから、ここ30年ほどの間に研究の方向が大きく変わったといえます。私の研究は、中国史料を利用してアイヌ史を研究しておりますので、主に中国王朝とアイヌ民族との朝貢交易についての史料を読んでいます。したがって、日本史の研究者の方たちと同じようなテーマを、北

方から検討していることとなります。

- (25) 箕島米紀(2020)「古代から中世和人と関係で見るアイヌ史」『アイヌをもっと知る図鑑—歴史を知り, 未来へつなぐ—』(別冊太陽・日本のこころ—80), 平凡社, pp. 30-43。
- (26) 黒田重雄(2018)「北海道における産業の拡大に関する覚書—ペリー来航による幕政の変化を中心に—」『開発論集』(北海学園大学開発研究所紀要), 第102号(2018年9月), pp. 17-33。
- (27) 石井吉春「北海道の交通の未来」(北海道経済同友会・(株)北海道21世紀総合研究所編『エビデンスから北海道の未来を—北海道経済白書に向けて—』, 2019年7月, pp. 142-144.)
- (28) 北海道運輸局「北海道の運輸の動き(年報)」, 平成30年度(2018)。
- (29) 大塚良治(2020)「鉄道の持続可能性を高める方法」『日本経済新聞』, 2020年9月28日(朝刊), (経済教室)13面。
- (30) 「日本最古の鉄道—自重で走った4ト貨車」『北海道新聞』, 2020年7月5日(日曜版), 1-2面。
- (31) 「Category: 北海道の鉄道路線(廃止)」: <https://ja.wikipedia/>
- (32) 「札幌線 静かに廃止—新十津川—道医療大」『北海道新聞』, 2020年5月8日付け(朝刊), 26面。
- (33) 北海道倶知安町ホームページ: http://www.town.kutchan.hokkaido.jp/town_administration/shinkansen/ninnka/
- (34) 北海道総合政策部 交通政策局新幹線推進室「北海道新幹線札幌延伸による経済波及効果調査事業の概要」, 平成25年6月。
- (35) 山内弘隆(2015)「鉄道・航空の在り方と北海道経済の将来」(北海道経済同友会・北洋銀行ビジネススクラブ トップスクール特別講演会), 2015年10月28日, 於札幌パークホテル。
- (36) 「旅客機 貨物転用に活路—航空大手 需要急増 減便補う」『北海道新聞』, 2020年5月12日付け(朝刊), 11面。
- (37) 石井幸孝(2017)「[私見卓見] 物流危機を救う貨物新幹線」『日本経済新聞』, 2017年12月7日付, 31面。