新幹線時代のまちづくりは

グローカルインタビュー

北海道函館市長

工藤 寿樹氏

くどう・としき　1949年、北海道乙部町生まれ。73年早大法卒、北海道亀田市（現・函館市）に入る。函館市の財務部長、企画部長を経て助役、副市長。2009年末に辞職し、11年４月の市長選に立候補、現職を破って初当選した。昨年４月には国などを相手に大間原子力発電所（青森県大間町）の建設差し止め訴訟を起こして注目を集め、今年４月の市長選で再選。趣味はゴルフ、温泉と北海道日本ハムファイターズの応援。

開業効果生かし、交流人口拡大
IT企業誘致、若者の地元定着

来年３月に新青森―新函館北斗間を結ぶ北海道新幹線が開業し、国内交通の大動脈が北海道南部までつながる。地元の函館市では観光客などの増加による地域活性化への期待が高まる。一方で同市は地域経済を支える基幹産業に乏しく、急速な人口減少に歯止めがかからない。工藤寿樹市長に新幹線効果を生かす地域再生策や、津軽海峡の対岸に位置する大間原発の建設差し止め訴訟を起こした理由を聞いた。

Q 北海道新幹線の開業が目前に迫ってきた。地元・函館は本州方面と新幹線でつながることで、どう変わるか。

A 函館への新幹線誘致が具体的に始まってから20年以上がたち、非常に感慨深い。150年以上前に日本最初の貿易港として海外に門戸を開いた街が「第２の開港」ともいえる新しい時代の幕を開ける。定住人口が非常に減っているなか、交流人口を増やして街を活性化することが函館の最重要課題であり、新幹線の役割は大きい。

今までは首都圏から飛行機で訪れる観光客が主体だったが、これまで縁の薄かった埼玉や宇都宮などの北関東や福島、仙台などの南東北とも今後は交流が増える。最近、台湾や中国などの航空会社が相次いで函館に乗り入れているのも新幹線で本州と結ばれることが武器になっている。観光だけでなく、スポーツ大会やコンベンションの開催など様々な層を呼び込む力にもなる。

当初、新幹線は函館までという話だったが、その後、札幌までの延伸をめざすことになり、経路の問題から市民が望む函館市内への乗り入れが難しく、近隣の北斗市内に「新函館北斗駅」（現在は在来線の渡島大野駅）ができることになった。無い物ねだりをしても仕方がない。北海道旅客鉄道（JR北海道）が函館駅との間の在来線を電化して最短17分で結

禁複製・無断転載

ぶリレー列車を走らせる。（羽田空港と東京都心を結ぶ）東京モノレールよりも短く、旅行者が苦にする時間ではない。

Q 新幹線開業効果をどう生かし、低迷する地域経済の活性化につなげるかが課題となる。

A 函館は40年前から観光の産業化に取り組み、宿泊施設や観光施設の整備は一定水準に達しているが、そのままで満足している訳にはいかない。（函館の代表的な観光地の）函館山の夜景は自然の恵みであり、異国情緒の街並みや五稜郭跡は先人の遺産だ。滞在型観光を推進し、リピーターを増やしていくにはそれだけでは物足りない。

最近、私が言っているのはシンガポールのように街を進化させていくこと。同国はもともと物流の拠点として成長し、その後は国際金融の街になり、観光にも非常に力を入れている。古い中国人街やインド人街をそのまま残したうえで新しい魅力を付加している。函館市は現在、大規模コンベンション施設の「函館アリーナ」や、サッカーやラグビーができる「函館フットボールパーク」などの整備を進めており、（温泉に入るサルが人気の）市熱帯植物園のリニューアルも検討している。「函館はきれいな街だ」と言われるけれども、私の目にはまだまだであり、10年、20年をかけて街全体をテーマパークにする。函館の魅力を付加して１人当たりの滞在期間を１泊から２～３泊に増やすことは、来る人の数を増やすことよりも容易だ。

地元の函館・道南圏だけでなく、札幌・道央圏と結ぶ札幌―登別―洞爺―函館の「北海道ゴールデンルート」を活性化する。青森県側の青森・弘前・八戸の３市とは「青函圏観光都市会議」を組織した。函館市は道南、道央、青函の観光圏の中心に位置し、北からも南からも観光客を呼べる。今年初めには「青函圏・みなみ北海道連絡会議」を設置。北は胆振（いぶり）・日高やニセコ、南は青森県内の各地域の自治体が、観光客誘致で互いに協力する取り組みを進めている。

報道陣に公開された北海道新幹線の車両
（昨年11月、七飯町の函館総合車両基地）

Q 15年後の2030年度には新幹線の札幌延伸が予定されている。

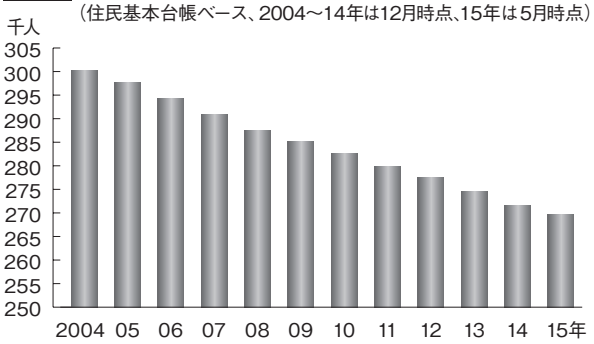
A 地元が通過駅になると函館の人は心配するが、街を進化させていけば怖くはない。北海道ではアジアを中心に海外からの観光客が増え、定期便やチャーター便の就航が相次いでいる。函館空港は収容能力に限界があり、どうしても新千歳空港経由になる。札幌から道東、道北、道南のどこへ行くのにも列車で３～４時間はかかる。新幹線が延伸されると札幌―新函館北斗間は１時間以内になり、誘客面で道南が圧倒的に有利になる。東北にも行ける。札幌は観光地ではなく、１泊すれば十分。函館は（民間会社の調査で）魅力度１位に選ばれた街であり、見るべき場所は多い。日帰り圏になることで買い物客の流出や企業の支店見直しなどの影響はあるかもしれないが、観光面ではプラス要素が多い。

Q 函館市は人口が年3000人のペースで減少しており、北海道内でも減少数が多い。

A 函館市の人口は北海道全体や全国より早い1980年をピークに減少している。青函連絡船の廃止や造船不況などの影響で仕事を失った人たちが首都圏に転出したり、宅地を求めて近郊の市町に移り住んだりする「社会減」の割合が大きかったが、近年は少子化による「自然減」が2000人を占めている。これから団塊の世代が高齢化して亡くなる人の数が増えると人口減は加速し、経

禁複製・無断転載

図 函館市の人口推移
（住民基本台帳ベース、2004～14年は12月時点、15年は5月時点）



済に与える影響は大きい。

最近の転出超過は、大学を卒業しても地元に職場が少なく、また高校を卒業しても自分が望む大学や学科が地元になくて、首都圏や札幌に就職・進学する若者が多いことによる。

海外からの観光客が増え、北海道新幹線も開業するなか、第一に取り組むべきことは交流人口の拡大だ。この街に滞在する人が増えれば、定住人口でも交流人口でも違いはなく、むしろ経済効果は大きいかもしれない。東日本大震災時はホテルや観光施設だけでなく、食料品、酒類、タクシー、飲食店など周辺の業種も影響を受けたように、観光産業の裾野は広い。

また、大卒者の雇用を吸収できる職場をつくり、別の地域で学んだ若者も卒業後に戻れるようにする。新幹線効果もあり、首都圏のIT（情報技術）企業が函館に注目していることがわかってきた。地元には、公立はこだて未来大学や函館工業高等専門学校など情報系の人材を輩出している高等教育機関があり、首都圏でのプログラミングなどの人材不足を解消できる。IT産業に特化した企業誘致の補助金を拡大するほか、市の施設内で専門家による実践的なIT教室を開いて人材育成でも協力を進めて、函館をITの街にしていきたい。

Q 津軽海峡の対岸に位置する大間原子力発電所（青森県大間町）の建設差し止めを求めて、昨年４月に国や事業者のＪパワーを提訴した。

A 11年３月11日に東日本大震災が発生し、テレビを通じて福島第１原発の生々しい状況を見た。今までの原子力行政に対する不信感と安全神話に漬かっていた自分に対する反省から、新しい原発はしばらく造るべきではないと考えた。同年４月に市長に就任し、東京の省庁や事業者を訪れて凍結を要請したが、事故への反省の様子はみられず、事業者は大間原発を造る気が満々だった。地方自治体にも差し止めを訴える権利があると考え、市の総務部に訴訟の準備を指示した。議会や経済界も含め地元は建設反対でまとまった。

福島の事故を受け、国は避難計画の作成を義務付ける自治体を10km圏内から30km圏内に広げた。大間原発から30km圏内の函館市も危険な地域であると見なされることになった。避難計画を作る必要があるのに、事業者は説明会を１回も開かず、原発建設の同意も求めない。建設をいったん止めて、有効な避難計画を作れることがわかってから、工事を再開するというのが当たり前だ。

大間原発は、プルトニウムの処理を目的とする世界初のフルMOX（ウラン・プルトニウム混合酸化物）方式で、ほかの原発にはない危険性がある。（外国船が航行する）国際海峡の海域に原発を建設することは安全保障上も極めて問題がある。私は反原発や脱原発と言ったことはなく、理解を得られるよう、きちっとした情報開示が必要だということ。今は立ち止まって考えるべきときだ。

質問を終えて▶▶

日本創成会議が６月に首都圏の医療・介護の供給力不足問題の解決策として高齢者の地方移住促進を提言した翌日、工藤市長は「やっかいなことは地方に、というのはいかがなものか」と厳しく批判した。大間原発問題を巡っては「福島原発事故の反省が見られないのはおかしい」と、地元の不安を率直に訴えて国や事業者への提訴を主導、市民から圧倒的な支持を得て４月の市長選で再選を果たした。ただ、地域経済の再生や人口減少対策は一筋縄ではいかない。新幹線開業という最大の好機をどう生かすか、２期目の工藤市政の成果が問われる。（函館支局長　**秦　栄司**）

禁複製・無断転載