

北海道における地域開発計画と企業立地に関する 経済地理学的研究

— 道内食品工業の立地行動を事例として —

菊 地 達 夫

I はじめに

戦後、北海道における地域開発計画は、農業地域開発を主として行い、高度経済成長期の終盤で工業地域開発にも目が向けられるようになった。とりわけ、大規模な工業地域開発として、1970年代の苫小牧東部地域開発計画、石狩湾新港地域開発計画を挙げることができる。両地域開発計画は、開発主体こそ相違するが、港湾建設し、後背地に工業をはじめとする産業集積を目指した点で共通する。以後、道内各地では、中小規模の地域開発計画がみられた。他方、企業立地や企業集積は、いずれの地域開発計画でも苦戦している¹⁾。

北海道における地域開発計画や企業立地、企業集積に関する研究は、経済学、経営学、地理学などの諸分野でみられる。中でも、経済学的視点における小田の一連の研究²⁾、地理学的視点における山下の研究³⁾が示唆に富む。また、菊地における一連の研究⁴⁾では、石狩湾新港地域を調査地域として、地域開発計画の変遷、策定過程、企業立地・企業資本・地域労働力の実態、土地開発企業の再編過程について地理学的考察をしている。いずれの研究でも、地域開発計画の策定やその展開についての全体像を考察している。しかしながら、特定の立地企業に焦点をあてたものはほとんどない。

本研究では、石狩湾新港地域を調査地域として、道内の基幹工業である食品工業を取り

上げ、企業調査の結果を中心に経済地理学的な考察を進める。具体的には、石狩湾新港地域開発計画の概要に触れ、道内における食品工業の動向、調査地域に位置する食品工業の分析を行う。また、特定の調査企業として、道内資本の食品工業を取り上げる。ここでは、企業の経営内容、流通過程、労働力を指標として、地域的特色を浮き彫りとする。研究資料は、公的行政機関、調査企業の提供資料と調査企業への聞き取り調査結果を用いる。

II 石狩湾新港地域開発計画の展開

石狩湾新港地域の地域開発計画は、明治期より幾度かの計画を示してきたが、一部を除き昭和初期までその施行実現をみることはなかった⁵⁾。それら地域開発計画の目的は、計画した時期の社会的背景や地域の実態により、排水（治水事業）、貨物搬出、港湾・後背地と様々であった。また、港湾建設は、概ねの地域開発計画案に盛り込まれていた。

これらは、石狩川河口域との関連において浮上したものが多く、産業的土地利用を前提としたものは少ない。

戦後に入ると、暫くは具体的な地域開発計画が策定される動きはなかった。ところが、国内における木材需要が急速に伸び、状況は変わった。北海道では、需要の伸び、に対し、台風における倒木で打撃を被り、大きな岐路に立たされていた。そこで、不足分を補

う北洋材の輸入が注目された。それ以降、小樽港をはじめとする道内主要港湾では、外材の貯木水面の確保に苦慮し始めていた。

こうした状況に、再び石狩湾新港地域の開発が機運を高めた。まず、早急の打開策として、道内最大消費地である札幌近郊において、茨戸川水面を利用した貯木場および後背地の企業立地の地域開発計画案（石狩木材工業団地）が具体化した⁷¹。工業団地は、本来、木材工業の集積を目指していたが、諸事情から各種工業に誘致を拡大し、総合的な工業団地（石狩工業団地）へと変貌した。結果として、誘致業種の拡大は、一定の企業集積に結びついた。

その過程で、本格的な外材を輸入するための港湾建設の要望が、小樽市から提案された。提案をきっかけとして、周辺自治体、産業界、政界を巻き込んだ大規模な誘致運動に発展する。とりわけ、港湾建設の位置を小樽市、石狩町どちらにするか焦点となった。結局、船舶入出の自然条件を優先して、現地域に決定する。決定にあたり、小樽市と石狩町の境界線を変更した⁷²。

1972年、石狩湾新港地域開発基本計画が北海道開発庁によって策定された。並びに土地開発を行う石狩開発株式会社は、第3セクターとしての組織替えを行った。石狩開発株式会社は、先の石狩工業団地における用地の買収分譲を行う目的として設立し、その実績を評価され、大規模地域開発計画を引き継ぐことになった。また、隣接地であった先行の開発地域（石狩工業団地）は、石狩湾新港地域の一部用地として組み込まれた。その他の用地は、1971年より北海道企業局で買収をすすめていた。港湾建設は、1973年、重要港湾指定を受け、工事に着手した。1976年には、土地利用計画を策定し、2年後（1978年）用地

分譲を開始した。1982年、埠頭の併用開始となり、第1船が入港している。他方、港湾建設開始から約9年が経過しており、工事の遅れが土地分譲や企業立地にやや影響した。こうした影響を受け、石狩町、小樽市、北海道は、立地促進条例を制定する動きをみせた。条例は、新規立地や増設に加え、雇用増や緑化事業といった幅広い企業活動に対応する。具体的には、土地購入の融資、助成金交付によって行われる。さらに、1988年、第1回目となる土地利用計画の改訂を行い、誘致業種の拡大にも踏み切った。バブル経済期とも重なり、土地分譲や企業立地は急増した。1992年、企業活動や企業立地の一層の支援を目的に、地域内にサホートラサを立地した。石狩開発株式会社も、これを機に札幌市内にあった本社機能を当施設に移転させている。建物内は、地域情報センター、飲食店、旅行代理店などがある。1997年、外国との定期コンテナ航路が開設し、これ以降、貨物取扱量の伸びが上昇した。

平成期に入ると、不況が長引き土地分譲は停滞きみとなる。1998年には、第2回目となる土地利用計画の改訂を行った。さらには、自治体、金融機関の財政支援、優遇措置も継続的に行われた。2002年、多額の超過債務を抱え、石狩開発株式会社は民事再生法申請を行い、経営破たんに向い込まれた。ただ、申請から約半年で再生計画案が認可し、翌年（2003年）には再生計画に基づき、土地開発事業を再開している（第1表）。

破たん前の土地分譲は、開発地域の約6割を越え、道内地域開発計画の中では好成績であった⁷³。立地企業は、2000年に入って500社を越えた。企業立地の特色は、道央地域に位置する資本金の乏しい中小企業に集団化立地という形態で進出の機会を与えたことであ

第1表 石狩湾新港地域開発計画の推移

1964年	石狩開発株式会社設立
1971年	幼稚買収開始（北海道企業局） 石狩湾新港地域開発連絡協議会発足
1972年	石狩開発株式会社（第3セクター組織替え） 石狩湾新港地域開発基本計画策定（北海道開発庁） 石狩湾新港港湾計画認可
1973年	石狩湾新港を重要港湾に指定 港湾工事着手
1975年	境界変更告示（小樽市と石狩町）
1976年	環境影響評価を実施 土地利用計画を策定（北海道） 土地区画整理事業に着手（石狩開発株式会社）
1978年	石狩湾新港管理組合設立 幼稚分譲開始（石狩開発株式会社）
1980年	集団化立地（石狩新港運送事業協同組合）
1981年	集団化立地（協同組合石狩新港卸センター）
1982年	石狩湾新港東ふ頭供用開始（第1船入港）
1983年	集団化立地（石狩新港機械金属工業協同組合） 北海道中央バス地域内乗り入れ
1984年	石狩町工業等立地促進条例制定
1985年	北海道企業立地促進条例制定
1986年	石狩湾新港企業団地連絡協議会発足
1988年	集団化立地（協同組合札幌インテリアタウン） 土地利用計画改訂（北海道）
1989年	国道337号地域内開通
1990年	境界変更告示（小樽市と石狩町） 華畔大橋・炭浜大橋開通
1992年	サポートプラザ竣工 石狩開発株式会社本社機能移転（サポートプラザ）
1994年	石狩湾新港出入国港の指定
1995年	新港ビル竣工 石狩湾新港工業流通団地企業誘致推進協議会発足
1996年	市制施行（石狩市） 集団化立地（石狩湾新港倉庫事業協同組合）
1997年	北海道企業立地促進条例改正 石狩湾新港外貨貨物利用促進協議会発足 定期コンテナ航路開設（韓国釜山港） 第2回土地利用計画改訂（北海道）
1998年	集団化立地（協同組合札幌テクネット）
1999年	工業用水供給開始
2002年	石狩開発株式会社民事再生法申請
2003年	石狩開発株式会社民事再生計画案認可 港湾物流特区認定 石狩開発株式会社再生計画開始

資料）石狩開発株式会社提供資料。

る。集団化立地は、機械金属工業、倉庫事業、運送事業など6つの協同組合で170社(1999年現在)に達している。全体としては、道内資本の立地が中心であるが、道外資本も広く分布しており、遠くは九州地域までにおよぶ。道内資本は、住宅、建設、食品工業といった分野でいわゆる基幹工業と認識されているものが多い。

今後は、未分譲地の減少や立地企業の促進に一層の期待がかかるものの、これまでと同様な方法では脱却できない。そこで、土地分譲価格の減額や借地といった方法ですすめている。とりわけ、借地は、消極的な方法であるが、国内外の産業地域との競争、低経済成長期にあって、好評を得つつある。

Ⅲ 北海道における食品工業の概要

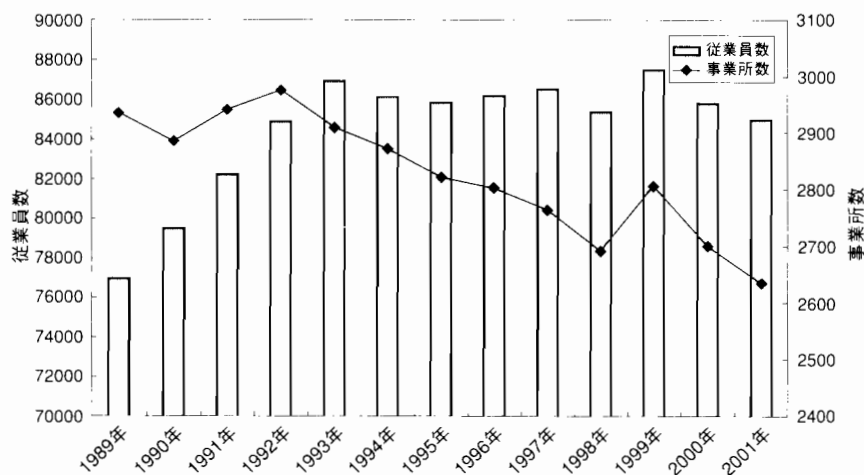
ここでは、既存資料をもとに北海道における食品工業の動態について明らかにする。分析時期は、次章の調査企業の活動時期と重なる1990年代以降を取り上げたい。具体的には、北海道における食品工業の事業所数、従業員数、出荷額を指標として、大まかな地域的特色を浮き彫りとする。資料は、経済産業省・総合企画部経済企画室統計課による工業統計調査および北海道商工労働観光部食品工業課、経済部地域産業課による食品工業動態調査報告書を用いる。前者は、市・支庁別の統計まで把握できるが、町村別の詳細なところまで網羅していない。後者は、道内に位置する食品工業へのアンケート調査をもとに統計処理したものである。アンケート項目は、多岐にわたっており、その結果は示唆に富む。しかしながら、回収率は、毎年70%前後に留まっている。いずれの資料も、詳細な点において検討の余地はあるが、大まかな地域的特色をつかむことには十分絶える。

1990年以降、北海道の製造業の中で食品工業の占める割合は、事業所数、従業員数、出荷額において概ね30%前後で最も多く、基幹産業の地位を維持する。地域別では、渡島支庁、網走支庁、石狩支庁、後志支庁で食品工業の占める割合(事業所数)は高い。

従業員数と事業所数の全体的な推移(第1図)をみると、1990年代前半まで増加傾向を示している。1994年以降、従業員数は、微増減を繰り返しながら、大幅な数値の変動はみられない。それに対して事業所数は、1993年に入ると、減少傾向となり1998年まで続く。1999年には、一時的に増加するものの、翌年(2000年)には再び減少に転じた。1事業所の従業員数(1999年)は、10～29人の規模が最も多く、4～9人の規模、3人以下と続き、これらで半数以上を占める。

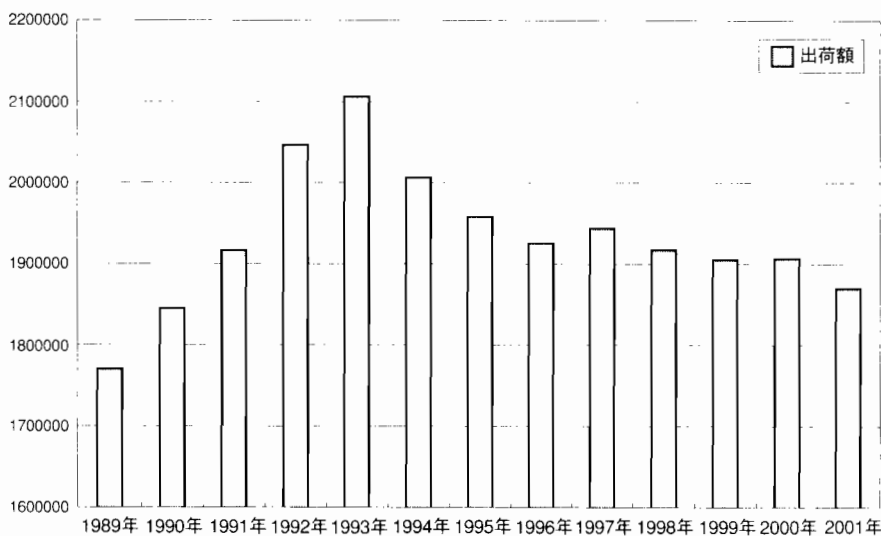
次に出荷額(第2図)をみると、事業所数の推移と同様に、1990年代前半は増加傾向を示したものの、それ以降、ほぼ一貫とした減少傾向になっている。また、農産物加工の出荷額は、水産物加工の約3倍となっている。とくに、事業所数の立地が多い石狩支庁、網走支庁、渡島支庁、後志支庁といった地域のいずれも、農産物加工が水産物加工を上回っている。石狩支庁を除く3支庁は、網走・紋別、函館、小樽といった主要な港湾を有する地域でもある。これら港湾の後背地は、水産物加工の集積地になっている⁸⁾。水産物加工の出荷額は、集積地を含む支庁でも低迷している。

北海道における食品工業の動態は、概ねバブル経済期を経て平成不況期に移行した影響を受けている。結果として、好況期には、事業所数、従業員数、出荷額のいずれにおいて増加傾向を示し、不況期には、事業所数と出荷額において顕著な減少傾向となった。ま



第1図 食品工業の推移（従業員数・事業所数）

資料）工業統計および食品工業動態調査報告書各年版



第2図 食品工業の推移（出荷額）

資料）工業統計および食品工業動態調査報告書各年版

た、財政基盤の貧弱な小規模な企業は、経営悪化に陥りやすい。加えて、小規模な企業は、総じて少人数の経営となりがちである。すでに述べたように、北海道では、少人数の経営が多い。そのため、事業所数の減少は、中規模以上なところより小規模なところで多いと考えられる。

Ⅳ K企業石狩工場の立地行動

(1) 調査企業の概要

K企業は、1992年、S企業のグループ企業として設立した。当初の業務内容は、レストランを中心とした飲食店経営と食品卸販売であった。1996年、S企業の経営改革方針が提起され、石狩湾新港地域（石狩）および岩見沢の生産工場とデリカ部門をK企業に移管した。新体制となったK企業は、黒字化を目指し、自立的決断と自社努力をテーマとして経営に取り組んだ。その成果として、1998年には不採算のレストランと飲食部の廃止、岩見沢工場と八軒卸出荷センターの閉鎖をした。

一方、設備更新は、主として大豆や納豆の加工で行っている。翌年（1999年）には、デリカ部門をS企業本体に返還した。また、食品卸部門では、新事業の設備投資に取り組んだ。さらに、全道に位置するS企業を対象とした漬物・惣菜・畜肉加工品に着手し、精米センターとして新たに苫小牧工場を立地した。苫小牧工場の立地は、S企業をはじめとした関連企業の合意を受けたことが大きい。

現在、K企業は、石狩工場と苫小牧工場を有し、製造、食品卸、物流、商品検査といった多角的な経営をしている。とりわけ、石狩工場の製造部門では、米飯商品、冷凍商品、大豆製品、製麺、コンニャク・白滝、餃子、納豆を主力とする。これら原材料は、一部道外産があるものの、道内産が中心である。そ

の他として、北広島市に位置するH企業の販売委託も行っている。H企業（1993年設立）は、障害者の雇用と知的障害をもった人たちの自立支援を目的とした第3セクターで、S企業や自治体が出資をしたものである。H企業の代表取締役として、K企業のI氏（代表取締役）が兼務している。さらに、環境面として、2000年には、ISO1401を取得した。具体的には、電気、水道、重油の使用量について適量使用を実現するに至り、経費削減にもつながっている。

以上、K企業は、単なる切り捨て的な合理化ではなく、成長部門と衰退低迷部門を見極めた経営努力を短期間で行い、優良企業に導いた。結果として、販売先は全道各地に拡大し、安定性ある業務内容を構築できた。また、営利的な生産流通企業としての発展だけではなく、福祉や環境といった今日的課題にも間接的に取り組んでいる。

こうした企業活動について、石狩市長も評価している。K企業の先駆的な取り組みにならない、市民への環境認識の向上や学校教育（工場見学）への貢献にも期待を寄せている。また、次章でみるように従業員の勤労意欲を生み出すことにもつながっており、社員意識の向上にも波及している。

(2) K企業石狩工場の再編

K企業石狩工場は、もともとはS企業の生産部門であった。石狩工場の生産活動は、K企業の設立以前より行っていたことになる。そこで、S企業における経営戦略に焦点をあてながら、どのように石狩工場の再編を行ったかについて述べたい。なお、研究資料としてS企業の社史を用いた。

S企業は、主として流通・小売業に特化してきた。1970年代後半、道内における流通・小売業の経営環境が急速に変わりつつあ

た。その要因は、道外大手資本のチェーンストアの立地が、1970年代後半、大都市を中心にすすんだことである。S企業を含む道内の流通・小売業界は、これまで経験したことがない競争下にさらされた。とりわけ、道外大手資本の立地は売場面積が広く、道内資本は取扱商品量が劣勢にあった。

このよう状況下、S企業における第4期中期経営計画では、経営構造改善として、営業時間の延長、赤字店舗の対策に加え、2カ所の生産工場の立地を実現している。

生産工場の新設は、道外大手資本の参入に対応するべく、S企業のブランド商品化の促進を期待したものと考えられる。この時点で、S企業のブランド商品は、300点を超えている。それにも増して、生産部門に着手したことは、競争激化をにらんだ新たな経営戦略と受け取れる。しかしながら、第4期中期経営計画終了時（1981年）では、生鮮食品の差別化や非食品全般の向上といった点において思うように目標を達成できず、全体としての競争力の強化につながらなかった。

1986年、新たな生産拠点として石狩湾新港地域に石狩工場を立地した。工業用地は、1983年に取得していた。これ以降、S企業の生産拠点は、石狩工場と岩見沢工場を中心とし、1996年まで続く。石狩工場の設立時期は、依然、主力である流通・小売業の実績において、思うようにのびていない。他方、流通・小売業の後方支援として、石狩工場や白石物流センターの新設は、物流のネットワークの構築に向けた取り組みとして、高く評価された。一方、1970年代後半以降、急速に流通・小売業界の経営環境が変化し、以後ますます競争は過熱していった。その過程で、S企業は、赤字店舗の統廃合をすすめ、積極的なリストラクチャリングを継続してきた。その

環として、石狩工場は、1997年、関連企業であるK企業に移管された。また、岩見沢工場は、1997年に閉鎖した。K企業石狩工場は、S企業からの移管を機に札幌の本社機能を当工場内に移転した。加えて、M社から移管していた漬物卸部門も集約している。翌年（1998年）には、新たにチルド物流を開始した。

以上、K企業は、S企業のリストラクチャリングにおける石狩工場の移管をきっかけとして、生産機能を主とするようになった。また、K企業も、S企業同様にリストラクチャリングとして、飲食店100店の経営を1998年、S企業に返還している。こうした動きは、S企業の経営戦略の転換が大きい。結局、S企業は、多角的な経営を関連企業に完全分業させ、一定の部門で特化するような体制を築いた。

（3）K企業石狩工場における原材料と販売の経路

K企業石狩工場では、生産加工における原材料について、北海道産のものを積極的に使用している。例えば、大豆製品では、北海道産の大軸、トヨマサリ、スズマル、納豆類の大豆では、千歳や恵庭といった近隣地域のスズマルを使用している。製麺類では、北海道産の小麦粉である「たいせつ」、餃子類の野菜として富良野産低農薬野菜を使用している。ただ使用量は、あくまで限定的な量に留まっている。すなわち、道内産の限定した原材料を使用すると割高となり、結局のところ製品価格としての競争力を失ってしまう。ただ、製品によっては道外産も用いる。コンニャク・白滝の原材料として、群馬県産の特等粉を使用している。こうした原材料は、直接に運ばれるのではなく、一度、札幌の大手商社に貯蔵し、必要量を定期的に当工場へトラッ

ク輸送している。

販売先は、道内各地のS企業および関連企業に運ばれる。主要な販売先地域は、札幌、旭川、函館の3地域で道内の大都市を占める。その他の市部として、道央地域は小樽市、石狩市、岩見沢市、千歳市、苫小牧市、室蘭市、道北地域では稚内市、留萌市、富良野市、道東地域では、帯広市、釧路市、北見市、網走市と点在する。町村部では、余市町、倶知安町、白老町、浦河町、江差町、遠軽町となっている。道内の14支庁所在地は、すべて網羅している。さらに、道外にも販売されている。輸送には、冷蔵庫を有したトラックで運ばれる。

原材料先では、道内資本であるK企業の意識が強く反映され、一定の独自性を示している。むろん、世間の安全性に対する食品への意識が向上したこともあるが、品質へのこだわりとともに地域貢献も重要視した。販売先地域は、道内各地に対して供給され、原材料同様な傾向を示している。しかしながら、その多くは、道内外ほとんどS企業または関連企業であり、地域貢献を優先したとは一概に言い難い。販売先地域は、安定性があるものの、S企業の経営動向に影響する。K企業は、S企業から完全独立をしたものの、関連企業の位置付けは変わらず、販売先を簡単に調整することはできない。このことは、先のリストラクチャリングの動きをみても明白であろう。

他方、K企業は、完全なるS企業の下請け的な生産拠点となり、地域貢献を無視した販売体制にはなっていない。販売先地域の他に、環境や福祉に対する取り組みも、S企業の流れを引き継いだものである。K企業として独自性を強めるような販売網は難しいが、製品には地域貢献を意識した取り組みを確認

できる。例えば、製麺類のラーメンの商品名として「快風丸」としたものがある。この名称は、明治初期に日本海を航行していた船舶名に由来する。石狩を含む日本海岸は、明治期、にしん漁の豊漁にわき、地域経済が繁栄した。このような地域経済の繁栄は、ラーメンの贅沢なイメージに重なるものと考えた。微細な試みではあるが、石狩の地に根付いた工場である証を製品に示している。

V K企業石狩工場における地域労働力の実態

本章では、具体的な地域経済への貢献を探るために調査企業の労働力実態を解明する。本章で使用する従業員数はその居住地数のもので一致していない。これは、居住地の調査時において、常勤従業員数に非常勤従業員数を含んだためである。

(1) 従業員の年齢構成と居住地分布

まず、年齢構成について述べたい。年齢構成は、20歳未満5名、20歳代40名、30歳代71名、40歳代107名、50歳代214名、60歳以上が10名となっている。全体として、中高年従業員が多く、若年従業員数は少ない。性別では、男性111名に対して約3倍の336名が女性である。女性の年齢別をみると、50歳代164名で最も多く、40歳代78名、30歳代60名と続く。

聞き取り調査によると、大きく2つの点で従業員の特色を有する。1つは、現業職に女性従業員が多いことである。とりわけ、交代制の勤務で深夜も加工しており、その時間帯の勤務に中高年の女性従業員が多い。一時的な募集でも、深夜の応募数は多い。これは、食品加工といった軽作業が多い点、次節で述べる通勤手段が確保されている点が主な要因となっている。もう1つは、60歳以上の定年

退職以降でも、個人意思で継続勤務が可能な点である。こうした企業の姿勢は、全従業員に対して業務への積極性を後押しする。昨今、人員削減的なリストラクチャリングが横行する中で企業努力として高く評価できる。

次に、K企業石狩工場に勤務する従業員が、どのような地域に居住しているのか明らかにし、石狩市の雇用創出に貢献しているのか探る。その結果、石狩市232名、札幌市203名、小樽市4名、当別町と江別市各1名、その他2名となっている。札幌市を詳しくみると、手稲区180名、北区11名、西区6名、豊平区3名、東区2名、厚別区1名で、中央区、白石区、南区、清田区にはいない。

以上から、立地自治体である石狩市が最も多く全従業員の約半数以上にあたる。隣接地域の札幌市も続き、概ね地元周辺の雇用創出に貢献していることが理解できる。札幌市の場合、石狩市に隣接する区域の手稲区が圧倒的に多いが、同様に隣接する北区は一定数に留まっている。手稲区は、K企業石狩工場からの距離として札幌市内で最も近い。しかしながら、その距離差は、北区とあまり変わらない。居住地間の大幅な相違は、単なる地理的空間の差異として説明するのは難しい。

その他の地域は、総じて距離の遠近に比例して数が少ない。ただ、石狩湾新港地域の一部となる小樽市は、居住者数が極端に少ない。そのため、地元の雇用創出には、あまり貢献していると言えない。小樽市の場合、市街地が東西に長いため、通勤に不便なこと、隣接地域の市内銭函町周辺に工場群が位置することが影響していると考えられる。

(2) 通勤手段の特性

一般的な通勤手段は、自家用車、公共交通機関、徒歩や自転車となる。石狩湾新港地域の場合、近隣に住宅地はなく、冬季の積雪も

あり、徒歩や自転車の通勤は考えにくい。次に公共交通機関は、石狩湾新港地域に路線バスしか手段がない。その路線バス（北海道中央バス）は、JR函館本線手稲駅、地下鉄南北線麻生駅を起点とする。それぞれの所要時間は28分と38分である。しかしながら、いずれも便数が極端に少ない。麻生駅発では、午前7時と9時の2便、手稲駅発では、同じく午前7時と8時の2便しかない。帰路では、石狩湾新港地域内のサポートプラザ登（機械金属）で15時～19時の毎時1便しかない。結局、昼間勤務以外の通勤には、ほとんど利用できない。

結果として、多くは自家用車の通勤となっているが、すべての従業員にそれを保有してもらうのは無理である。とりわけ、中高年の女性は、自家用車の保有率は低い。そこで、K企業石狩工場は、送迎バスを運行することで対応している。送迎バスの利用者は85名で全従業員の約20%を占める。また、運行時間帯やルートが多様化することで就業機会の増加につなげている。

ルートは、手稲駅方面の手稲・花川ルートと麻生駅方面の新琴似・屯田ルートの2路線である。また手稲・花川ルートは、利用者が多いため、奇数月で花川経由、偶数月で手稲経由と送迎順を変えている。乗降目印は、概ね路線バス停付近としているが、居住分布の状況によって特定のランドマーク¹⁰⁾とすることもある。

運行時間帯は、出勤便として7時15分、19時40分、3時40分、5時45分、退勤便として5時、15時、16時、18時10分のそれぞれ4便となる。これらの時間は、交代制のシフトに準じたものとなっている。

さらに、送迎バス台数が不足した場合、マネジャーの判断によって、タクシーを手配す

るような体制を整えている。

以上から、送迎バスは、路線バスに変わるのみではなく、柔軟な対応を可能性とする点において、便利な通勤手段として認識されている。また、ルートの複数化は、石狩市だけではなく札幌市手稲区や北区の地域住民に対して雇用機会を増加させた。とりわけ、自家用車の保有が低いと考えられる中高年女性に支持された。

Ⅵ おわりに

以上、本研究では、石狩湾新港地域開発計画の展開に触れ、道内基幹工業である食品工業の動向を明らかにし、調査地域に位置する地元資本の食品企業を取り上げ、考察してきた。その結果、地域開発計画、食品工業、調査企業に関する地域的特色や地域連関を以下のようにまとめることができる。

- ① 石狩湾新港地域は、明治期以降、いくつかの開拓・開発が計画されたが実現に至らなかった。戦後、木材需要の拡大に伴う外材輸入の必要性をきっかけとし、港湾建設と後背地の土地利用を含んだ地域開発計画が具体化した。開発は、日本経済の影響を受けながらも、土地分譲や企業立地を増加し、一定の成果を挙げた。立地企業の業種は、道内基幹工業である木材、住宅、食品工業の分野で多い。平成期に入ると、開発面積の約6割の土地分譲に成功しながら、不況の長期化の影響を受け、未分譲地を売却できず、土地開発企業の経営破たんを招いた。以後、民事再生案を基礎に新たな方法を加え土地分譲を再開している。
- ② 北海道における食品工業は、事業所数、従業員数、出荷額において基幹工業の地位を維持している。他方、その推移は、パ

ブル経済期や平成不況期の影響を受け、その数を増減させた。また、零細企業の占める割合が高いことから、平成不況期では、それら企業において、倒産や規模縮小といった動きが深刻である可能性が高い。さらに、加工原料において、農産物と水産物の格差は拡大しつつあり、とりわけ水産物の低迷が目立つ。

- ③ 調査企業のK企業は、道内資本の食品工業である。K企業は、道内大手流通小売業のS企業のグループ傘下にあったが、完全独立を果たし、関連企業の位置付けにある。こうした動きは、S企業を取り巻く経営環境の急速な変化によって生じたものであり、その過程で生産工場という性格を強めた。原材料は、出来る限り北海道産を使用する姿勢が強い。他方、販売先は道内都市部を中心に道外にも広がっている。しかしながら、これらの販売先地域は、主としてS企業または関連企業の立地先であり、必ずしも企業意思によって決定したものではない。ただ、製品名では、地元企業として地域貢献しようとする企業意思を確認できる。
 - ④ K企業の地域労働力は、現業部門での女性従業員への依存と、定年退職後の継続雇用という点で特徴を有する。また、女性従業員の多い点は、社としての通勤手段の支援が大きい。石狩湾新港地域は、公共交通機関が限られ通勤手段の制約がある。その対策として、定期的な送迎バスを運行した。また、ルートや運行時間を複数化した。その結果、従業員の地理的空間の拡大、就労時間の柔軟性を生み、就業機会を増やすことに貢献した。
- 今後は、他の業種や道外資本の企業調査を進め、相違点や共通点(類似点)を

確認していきたい。

注および文献

- 1) 菊地達夫「北海道における地域開発・企業立地の展開と課題」北海道浅井学園大学短期大学部研究紀要第41号、2003年、pp.89-97。
- 2) 小田清『地域開発政策と持続的発展』日本経済評論社、2000年。
- 3) 山下克彦「北海道における開発計画の特性とその課題」地理学評論71-5、1998年、pp.334-344。
- 4) 菊地達夫「石狩湾岸地域における開拓計画案の変遷について」北海道ウォーターフロント研究第8号、1997年、pp.31-41。
菊地達夫「地域開発計画の策定過程とその特性」北海道ウォーターフロント研究第9号、1999年、pp.1-9。菊地達夫・池田均「石狩湾新港地域における企業立地の動態とその特性」開発論集第67号、2001年、pp.197-215。菊地達夫「石狩湾新港地域における土地開発企業の再編と課題」北海道浅井学園大学短期大学部研究紀要第42号、2004年、pp.215-225。
- 5) 菊地達夫「石狩湾岸地域における開拓計画案の変遷について」北海道ウォーターフロント研究第8号、1997年、pp.31-41。
- 6) 菊地達夫「地域産業を中核とした工業地域開発計画の展開」北海道浅井学園大学短期大学部研究紀要第43号、2005年、pp.117-124。
- 7) 前掲書1)。
- 8) 渡辺英朗『函館地域の水産地理学的研究』三和印刷、1993年。
- 9) S企業『S企業30年の歩み』須田製版、1995年。
- 10) 一定数の乗降者がいることを条件にして、公共施設や大型商業施設付近を日印にしている場所がある。

—— きくち たつお ——

在校研修：浅井学園大学短期大学部講師