

国土審議会第2回広域自立・成長政策委員会

平成21年7月29日

【石和田広域地方整備政策課長補佐】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから国土審議会政策部会第2回広域自立・成長政策委員会を開催させていただきたいと思っております。

本日はお忙しい中、ご出席賜りまして、まことにありがとうございます。私は国土計画局広域地方整備政策課の石和田と申します。よろしくお願いいたします。

議事に入ります前に、まずお手元の資料の確認をさせていただきたいと思っております。

まず初めに、「議事次第」、「座席表」がございまして、資料1に「委員名簿」、資料2に「講演者プロフィール」、資料3に「九州7県の経済の現状と発展戦略について」、資料4で「北海道から見た広域圏の成長の課題について」、これはレジュメの1枚と参考資料がセットになっております。資料5に「第1回委員会を踏まえた広域自立・成長政策に関する論点整理」。最後に、参考資料1及び2をおつけしております。このほか、メインテーブルの方々には第1回委員会の議事録を配付しております。以上の資料に不備がございましたらお知らせください。

続きまして、本日の会議の公開につきまして申し述べさせていただきます。広域自立・成長政策委員会設置要綱の規定によりまして、会議、議事録ともに原則公開することとし、本日の会議も一般の方に傍聴いただいております。この点につきまして、あらかじめご了承くださいませようよろしくお願いいたします。

続きまして、国土交通省国土計画局長の中島よりまず初めにごあいさつを申し上げます。

【中島国土計画局長】 初めまして。24日付で新しく国土計画局長を拝命しました中島と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

前職は、内閣官房の地域活性化統合事務局というところでございました。もちろん内閣の仕事でございますので、各省庁の施策に対する方針を示して、それを奨励するというのが基本でございますけども、その中でもいろいろ感じるところもございました。

まず、「地域活性化」という言葉自体が非常に広がりがある地域という言葉の使い方も様々ですが活性化につきましても、ほんとうに集落の存立をかけたようなケースもあれば、何かおもしろいことはないかなみたいな活性化まで、さまざまございました。

いずれにしても、我が国の地方といわれるところが、これまた地方というのも、広い概念でありますけど、それぞれの地域に何がしかの閉塞感ないしは打開すべき状況があると

いうことかと思っております。

私自身は、国土計画の仕事は初めてなんでございますが、若いころから実はやりたい、やりたいと思っていた1つでございますので、この機会にぜひ勉強させていただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

【石和田広域地方整備政策課長補佐】　　続きまして、今回第2回の開催でございますので、前回欠席された委員の方々をご紹介させていただきたいと思えます。

まず、青山公三委員でございます。

【青山委員】　　青山でございます。よろしくお願いいたします。

【石和田広域地方整備政策課長補佐】　　それから、櫻内亮久委員でございます。

【櫻内委員】　　櫻内でございます。

【石和田広域地方整備政策課長補佐】　　また、先日の人事異動によりまして、事務局にも変更がございましたので、紹介させていただきます。

ただいま紹介申し上げたとおり、局長が中島にかわっております。また、本日、欠席しておりますが、審議官の福富が新たに着任しております。

次に、広域地方整備政策課長の澁谷でございます。

【澁谷広域地方整備政策課長】　　澁谷です。よろしくお願いいたします。

【石和田広域地方整備政策課長補佐】　　大都市圏制度企画室長の山本でございます。

【山本大都市圏制度企画室長】　　よろしくお願いいたします。

【石和田広域地方整備政策課長補佐】　　なお、本日は、本委員会の定足数を満たしておりますことを念のため申し添えさせていただきます。

それでは、お待たせいたしました。以降の議事進行は寺島委員長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【寺島委員長】　　それでは、本日の議題に入らせていただきます。お手元の議事次第をごらんください。本日の議題は「地方から見た広域圏の成長の課題」となっております。本日は、九州電力の鎌田相談役と北海道国際航空株式会社の小林副社長にお越しいただき、ご講演いただきます。その後、質問及び意見交換とさせていただきたいと思えます。

まず、事務局から講演者の紹介をお願いいたします。

【石和田広域地方整備政策課長補佐】　　それでは、資料2をごらんいただきたいと思います。思えますが、まず九州電力相談役の鎌田迪貞様でございますが、昭和33年、九州電力に入社いたしまして、平成9年から同社の代表取締役社長としてご就任されております。現在は

同社相談役ということでございます。平成15年から九州・山口経済連合会、現在の九州経済連合会の会長、現在は顧問にご就任されております。

続きまして、北海道国際航空株式会社代表取締役副社長の小林様でございます。昭和48年、北海道東北開発公庫に入庫されまして、平成11年の日本政策投資銀行政策企画部長、同監事等を経まして、現在、北海道国際航空株式会社代表取締役副社長ということでございます。以上です。

【寺島委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、早速ですが、まず九州電力の鎌田相談役からお話をお願いいたします。実は、鎌田さんは私が大変注目してきました九州戦略会議というのを率いられて、九州経済連合会のリーダーとして道州制に向けての大きな流れを九州でもってつくってもらっていると私は認識しておりまして、今日もまたお越しいただいてどうもありがとうございました。ひとつよろしくをお願いいたします。

【鎌田迪貞氏】 お招きいただきまして、こういう九州について皆様方にご説明する機会をつくっていただきまして、ありがとうございました。

私の自己紹介については、先ほどご紹介いただいたとおりでございますが、1つだけ、なぜこの席に呼ばれたかということに関連すると思っておりますが、実は私は国土形成計画の九州圏広域地方計画協議会の会長をしておりました。現在は後任の九経連会長、松尾新吾さんにこの後を託しておるわけでございますが、そういうこともあって、本日こういう席にお呼びいただいたのかなと思っておるところでございます。

それでは、早速資料に基づきまして、「九州7県の経済の現状と発展戦略について」と書いておりますが、時間は20分から30分ということでございましたが、そういうことでよろしいでしょうか。

それでは、資料を開いていただきまして……、今日お話しすることは、九州といいますと、沖縄を含むこともございますが、この会議の性格からいってもちょっと九州7県に限ったほうがよいと思ひまして、そういう立場でお話しさせていただきます。

それから、今日お話しすることは、足元の経済動向、景気動向はかなり変動しておりますが、このことについてはあまり触れませんで、主として九州の経済の構造的なことについて説明させていただこうと思っております。ただ、1ページの左側に「主要工業製品生産量」とございますが、これは九州の主要業種でありますし、九州経済をリードしております乗用車、それから集積回路、それと鉄鋼の3つが昨年の後半から現在に至るところ、

大変大きな変動をしておりますので、そのことだけをちょっと示しております。これは九州にとって非常に大きな影響を及ぼす産業でございますので、こういう状況であるということでもあります。昨年の後半から急速に落ち込みまして、ただ、この2月ごろから少し底をついたといえますか、回復……、少し上向いてきたといえますか、そういう状況にあるということを示しております。

それから、1ページの九州経済の概要でございますが、これで九州の産業構造の特徴をつかんでいただければと思ってお示しました。特に全国シェアのところを見ていただきますと九州の特徴がわかろうかと思いますが、第一次が高いとか農業産出額、漁業生産額の全国シェアが非常に高いということを示しておりますし、それから、業種別のところでは、集積回路の比率が29.1%、それから自動車が5.1というのは生産額であります、数量ベースでいきますと台数で10.2%となります。これが最近、08年では11.2%まで上がっておりました。それから食料品が11.1、鉄鋼が8.3と、こういったところが九州の主要産業の全国シェアでありまして、特徴的なところであります。

2ページに入ります。九州の産業の特徴として、まず自動車。九州はカーアイランドと呼ばれておるわけでございますが、日産、トヨタ、ダイハツの進出と部品工場の進出や地元企業の参入によって、生産台数は100万台を達成いたしました。この右の表を見ていただきますと、08年に100……、ちょっとわかりにくいですね。110万でしょうか。これを達したわけでございますが、そして生産能力からいって150万台も見えてきたところでございましたけれども、経済危機に遭遇いたしまして、09年の計画では100万台が割れておるという状況であります。

この自動車、カーアイランドと言われるほどに九州にとって非常に重要なんでありますが、これの課題としては、部品の地元調達率がたがいまだ50%でありまして、これを70%まで上げたいというのが地元の目標であります。何で50%にとどまっておるかということですが、部品のうち、高機能部品、2番目の黒ポツの3行目に書いてありますが、高機能部品向けの熱処理ですとかメッキ、鋳鍛造、塗装などを下請できていない。また、高機能部品の大変重要なところがまだ下請できていないということが地元調達率を上げる上でのネックになっておるということでございます。ただ、その二、三行下に、「アイシン九州は地元中小企業40社と連携を組み、中部から搬送されていた部品を九州で作ることに成功」と。こういった中小企業、小さな零細企業がたくさんあるわけですが、そういったところが連携することで、そういった能力を発揮できるという例でございますけど、

こういったところが非常に重要であろうと思っております。

それから、2番目の問題点として、環境対応車と競争力向上のためにハイブリッド化、それから電気自動車化が急務だということでございます。ハイブリッドのほうは、この二、三行下にありますが、トヨタがリードしておったわけでございます、最近でもハイブリッドの基幹部品の生産能力を倍増することを発表しております。一方、日産のほうは、電気自動車を志向する、電気自動車が本命であるということをおっしゃったわけですが、やはりハイブリッドの要望が強いということで、自社開発をやるということで、その取り組みを加速しておるところでございます。その下に、米国や韓国、欧州勢もハイブリッドに乗り出しておるところを書いております。

それから、③として「研究開発機能の強化」とございますが、その3番目に、「カーエレクトロニクス拠点化構想」がありますが、07年7月に、北九州市に産学官の合同により研究開発組織「カーエレクトロニクスセンター」を設立いたしまして、研究開発を推進しておるところでございます。それから、もう一つ下に、北九大、九工大、早稲田の3大学が連携大学院を開講したということで、産業界からエンジニアなどを招聘いたしまして、技術革新を主導するような技術者の養成を目指しておるといったことで、九州の自動車産業の技術開発なり後継者育成に取り組んでおるところでございます。

イメージは右のほうにかいております。ちょっとこの表で、生産量のところで、09年はこういうふうになんて落ちておられますが、これは前年比で13.4%ぐらい落ちておられる図でございます。

次に、4ページでございますが、ICのシリコンアイランド、生産量でございますが、全国シェアで約20%ということでございます。これは右の表を見ただけだと、初めのころは大体全国の40%ぐらいのシェアを占めておったわけでございます。これは当初、ICの生産には豊富な水が要るとか、きれいな空気が必要とか、安い労働力といったことが必要であったわけですが、それが最近では、生産方法で乾式法が取り入れられ、それから空気もクリーンルームできれいになる。それから、労働力についてもロボットの採用が進むということで、だんだんに日本の各地で生産が進められ、九州のシェアがだんだんと低下したということでございます。

それから、産業の集積の状況でございますが、まず大規模組み立て工場の集積、「ウエハー17工場」とありますが、これがあって、その周辺に高い要素技術を持った中小企業が322社集積しておると。それから、ICの設計についても120社とありまして、一番

大きなNECのマイクロシステム熊本と、さらに福岡市だとか北九州市が中心であります。デザインハウスが次々に立地いたしております。これはやはり優秀なエンジニアを採用しやすいということがあるようでございまして、その一つに役立っておるのが、福岡県が進めておる事業であります。福岡と北九州市に「システムLSIカレッジ」。これは高度IT人材の養成を目指したものでございます。「08年は延べ1,300名の技術者を輩出」したとありますが、大体要因というか、育成できる人員は1回に福岡が300人、北九州が200人といったことでやっておるわけですが、複数回やるということで、08年は延べ1,300名を養成したということでございます。

こういう状態に対しまして、課題としては、時間の都合ではしよりますが、まず九州は、実装分野、装置、モジュール、部品など、こういったところで高い技術レベルを持っておりまして、現状ではアジアの中で精密装置や部品づくりで優位に立っておるということでございます。そして、これは自動車の部品でもちょっと言いましたように、半導体の関連産業には、自動車と同じく中小企業が大変多いので、これらをネットワークすること、そしてアジアでビジネス展開する、これが九州半導体の生き残る道であろうと私どもは考えております。

ただ、海外の技術的なキャッチアップは非常に早いものがございます。韓国などでは、10社以上が提携しまして、次世代の自動車向けの高機能半導体の共同開発に乗り出すといったことで、これは政府も応援しておるようでございます。この裏には、韓国は日本からの輸入超過、貿易赤字が大きいわけで、その解消をも考えておるということだろうと思えます。

それから、一番下のところ、(3)で「産業融合」と書いておりますが、これを私どもは非常に注目しておるところでありまして、まず、自動車には半導体が満載されておりますが、これを自動車と半導体とのニューコンプレックスという呼び方をする学者の先生もおられますが、自動車・半導体が鉄鋼や化学の高付加価値化を牽引しておるということで、鉄鋼で言えば、自動車向けの薄い板になります。それから、化学でありますと、ペリクルという液晶保護膜。それから、ポリカーボネートといった自動車やパソコンの躯体をカバーするといった非常に硬度の高い製品ですが、こういったものをつくることで高付加価値化になっているということでございます。

6ページに移ります。「食糧供給基地からフードアイランドへ」と言っておりますが、食糧供給基地と九州が言われるときには、農産品でありますとか水産品とかいった一次産品

主体に供給するという意味で食糧供給基地と呼ばれておったわけですが、やっぱりこれではだめなので、九州域内のフード関連ビジネスの相互連携によって高付加価値化を進めたフードアイランドを目差す、これが現在取り組まれておるところでございます。

農業について言いますと、全国シェアは18.8%でありますので、食糧供給基地として重要な位置を占めておるわけでございます。ただ、問題点は、耕作放棄地が13%にも及んで、5.7万ヘクタールでございましたが、これは全国の耕作放棄地の24.4%に当たることのようにあります。この原因になっておるのは、農業就業人口がどんどん減っておるということ、それと高齢化であります。減り方は過去30年間で60%以上減った、それから15年間でも43%以上減ったという、こんな急激な減り方をしておりますし、高齢化のほうも05年で65歳以上が55%といった状況であります。皆さん、ご承知のとおり、日本の食料自給率は40%ということでありまして、これは1960年、昭和35年ごろは、79%、80%近くあったようではありますが、それが現在半減しておるという状況の中で、食料の自給率をどう確保するかということとも関連いたしまして、農業の生産者をいかに確保するかということが大変重要なわけであります。農業生産法人の確立とか一般企業の農業への参入促進は、政府の農業関係法令、法案なんかも改正されまして、こういったことも促進されております。ただ、まだそれが十分に機能していないという状況であります。

それから、「国際競争力強化と、経営としての可能な農業のために」ということで、農地の集約、大規模化による生産性の向上と、先ほどから申し上げております関連ビジネスとの連携による高付加価値化が重要であるということで、特に、この委員会のテーマであります自立ということを考えますと、南九州にとっては、農業の生産性向上、高付加価値化は必須の要件であろうと思います。

それから、安全と高品質を売り物に輸出をやっておるということですが、これは右の表の2番目の表の中、福岡農産物通商というものがやっております。これはJAと福岡県、それから一般企業といったところから出資いたしまして、昨年12月に設立いたしました。主な取扱品目はこういうところでございます。この輸出に関連して、政府、公的機関にもお願いしていたところではありますが、東アジア統一の検疫基準が欲しい、必要であるということでございます。それはどういうことかといいますと、品目によっては検疫に非常に時間がかかって、何カ月もかかるものがあるということでもあります。実は、来年の上海万博に、九州としては九州一体となって出品するわけですが、そのときに農産物の展示もや

ろうかと考えたんですが、検査にもものすごく時間がかかるということで、この展示を断念いたしました。そういった事情もあることで、例えばこの右の表で、福岡農産物通商の品目で、例えば「あまおう」というのは上海あたりでも売れるんですけども、なかなか持ち込めない、香港どまりになっておるといった事情があります。中国にはそれでは何をに入れるかという、スルメイカだそうでありまして、そんなものしか扱えないような事情もあるということでございます。

それから、農業はそういう状況でありまして、2番目が食品産業であります。これも農商工連携による生産性向上。私どもは何のために農商工連携かというときに、そこに「目標」と書いておりますが、安全性、それから生産技術の向上、それから新たな加工食品の創造、高付加価値化、それから循環型社会への対応——これはリサイクルとカリユースとかゼロ・エミッションとかいうことでございますが、そういうこともこの農商工連携によってそれぞれの得意分野を發揮してやれるんじゃないか、こういうことを目指して、農商工連携を進めたいと考えておるわけでありまして。

右の表にいろいろ、ちょっと詳し過ぎる感じでございますが、こんなことを書いておまして、特に3番目の枠の農商工連携のところは、拾い上げた例があんまり適当でないんですが、漏れたものがたくさんあってあれなんです。農商工連携の場合に、まずはスーパーとか商社があります。イオンだとか三井物産なんかがもう、すぐ参入されますが、それから製造業、いろんなここに挙げておるようなものが入ります。ITだとか建設業等々も参入しております。それから金融、銀行側も最近、農業に対して融資をするようになってまいりました。鹿児島銀行ですとか、宮崎の場合でしたら、宮銀のほかに、信金なども含めて10社ぐらいが一緒になって農業に融資をやっております。それと、経済産業省の植物工場といったものもありますが、こういったものについては、企業の参入もしやすいんじゃないかと思っております。実は九州電力は、農業電化試験場を持っておりますが、こういうものも先行事例になるんじゃないかと考えます。

以上が、フードアイランドとしての農業と食品についての現状と課題でございます。

次に、観光産業でございますが、これは後ほど申し上げます九州地域戦略会議、先ほど議長さんからもご紹介がありました知事会と経済界で一緒になってつくっておる戦略会議であります。このもとに九州観光推進機構というのを設立いたしまして、九州一体観光に取り組んでおるといことで、この特徴は、県境を越えたテーマ別観光150ルートを開発して、誘客に努めておるといところでございます。ただ、観光客はなかなか伸びず

に横ばい状態が続いておりますし、特に昨年来の円高ウォン安で韓国人観光客が激減しておるといったところで、一番下に書いてありますようなクルーズ船の誘致だとか、銀聯カード使用可能店舗の拡充といったことにも努めておるわけでございます。

大変はしょりますが、8ページ、次が環境ビジネス。私が言いたいところは一番最後のほうなので、少しはしょらせていただきます。環境関連ビジネスといった、ここでは特にエコタウンとして北九州エコタウン、大牟田エコタウン、水俣エコタウンという3カ所が九州に指定されておるわけですが、この中でも特に北九州エコタウンには20社ぐらいのリサイクル関連企業・研究所が集積しております、中国の青島からこの北九州エコタウンに対して、中国でもエコタウンをつくりたいので、指導、建設に支援してほしいという要請があつて、進めておるところでございます。北九州と全く似たような企業、関連リサイクルとか、関係のビジネスを誘致しようとしております。

それから、最後の新産業の育成でございますが、九州で有望な新産業と思われるものをそこに並べておりますが、特に太陽電池。太陽電池については、下に「太陽電池トピックス」として書いておりますが、九州はそれなりの特徴を持っておりまして、薄膜型の太陽電池が多い。これはコストが安いということもあります。そして、こういった大きなところが4社ございますが、すべて家電ではない、異業種からの参入でございます。こういうことで、関西に次ぐ第2の太陽電池生産拠点を形成しておるということでございます。

それから、10ページのアジアとの交流でございますが、これもはしょらせていただきます。外国人の入国者数、それから留学生は増えておるんですが、問題は、立命館アジア太平洋大学のところに書いておりますけれども、就職率——今年最初の卒業生を出しまして、ほぼ100%の就職ができたんですが、日本企業への就職内定者が166人のうち、九州は20名ということで、どうも九州に居ついていないということが問題であります。私ども、留学生を九州とアジアとの交流のかけ橋になってもらいたいという気持ちで留学生の誘致なりいろんなことで努めておるわけですが、それが十分果たせていないということが問題であります。

それから、貿易のところでは、中国は急増しておると。これは電機、自動車、化学でございますが、急増しておる。それから、ただ、投資の面では、全国シェアで3.4とか2.9とありますように、こちらからの投資も、それから外国企業の投資も非常に少ないということでもあります。

それから、トピックスのところでは、釜山と博多の間で水中翼船。これは観光客の誘致に

非常に大きな働きをしておりますし、2番目の上海―博多間の高速物流船は週2便、就航しておりますが、28時間で結ぶということで、産業の水平分業を推進するとか、九州とアジアとの広域経済圏の形成を可能にしていくんじゃないかという将来見通しも持ちながら、こういったことを進めております。

それから、韓国の李明博大統領から提案された、韓国東南部と九州との超広域経済圏の形成という提案を受けて、釜山と福岡市でまずは観光戦略を構築しよう、観光客の誘致を一緒にやろうということに取り組んでおるということでございます。

それで、ちょっと時間が大分たってしまいましたが、最後の12ページの「自律的経済圏の形成に向けて」というところでございます。まず1つは、九州が1つになるための取り組みということで、先ほどからお話ございました九州地域戦略会議を設立したということで、15年10月でございましたが、九州地方知事会と地元経済4団体で形成、構成いたしました。『九州はひとつ』の理念のもと、地域の自立的かつ一体的発展に向けて、官民一体で具体的な施策を検討し、実践的に取り組む」ということで、この会議で審議した事項は何らかの形で実践するというのをうたっております。

具体的取り組みとして、観光推進機構、それから、東九州自動車道が一番の九州の交通インフラとして遅れておるし重要であるということで、これを推進いたしております。それから、道州制九州モデルの策定。それから、上海万博だとか、それから低炭素社会九州モデル。それから、一番下にあります夏季セミナーの実施。これが非常に九州を1つにするための雰囲気づくりといえますか、ムードづくりといったものに非常に大きな貢献をしておると思っておりますが、毎年8月に1泊2日で皆さん集まって、いろいろと議論するわけでありまして、大体150名前後が参加しております。

それから、九州経済国際化推進機構。これも官民一体で進めておる取り組みであります。環黄海経済・技術交流会議といったものも今回で第9回になりますが、ついせんだって、この7月でしたか、中国の煙台市で開催いたしました。大体最近では環境問題についてテーマを絞り込んで議論しようといったことが言われております。

それから、ベトナムとの交流進展。これは、友好協会をつくりましたし、それからそれに伴ってベトナム側が在福岡ベトナム総領事館を開設してくれました。こういったこともありまして、ベトナム計画投資省と、これは非常に珍しいことのようにありますが、九州ブロックとの間で経済交流に関する覚書、MOUを提携したということで、情報交換を大いにやろうということでございます。

それから、九州ブロック発展のための課題として、(1)はインフラ整備でございます。特に丸3つ目のアジアへのゲートウェイ機能強化のための空港、港湾の整備を進めていただきたいというところであります。先ほどから申し上げてきた産業政策について、これを一言で言いますと、既存産業についてイノベーションを大いに進めなきゃいけないということがあります。自動車、半導体、鉄鋼、化学それぞれ、それから南九州について言えば農業の高付加価値化、こういったイノベーションを推進することと、もう一つの柱はやっぱり新産業の創出であろうということで、太陽光発電、水素ロボットと進めておるわけですが、こういったことを進めるためにもインフラの整備が重要であると考えておるわけでございます。

それから、道州制実現への取り組みということで、これは意義といいますか、地方分権を確立するというところで、地方のことは地方で解決するといった意味で進める。地域のことは地域が一番よく事情がわかっておるんだという考えに基づくものであります。

それと、もう一つは、九州圏の広域連携推進が必要であるということで、県の壁がいろんなところで出てきております。ここに「連携不十分の事例」ということでいろいろと書いておりますが、例えば各県の公設試験研究機関等につきましても、それぞれ特色を持った試験場なんですけど、これが広域的に十分活用されていないといったことがありますし、TLOなんかでもマッチングチャンスを狭めておるといったことがあるわけでございます。いろいろ書いてありますが、ちょっと時間の都合で省かせていただきます。

そして、最後に、「アジアとの共生と技術移転」。ちょっと私はここを皆さんに申し上げたいと思うんですが、まずはアジアに進出した企業の人たちにいろいろと聞いてみますと、まず、進出する前については、投資する、あるいは進出するについての必要な情報が少ないということが言われます。それから、懸念材料としては、商習慣の違いが心配である。例えば投資利益の本国送環ができるのか、あるいは売掛金の回収が難しいと言われるじゃないか。それから、契約が不履行といった例をいろいろと聞くじゃないかといったようなことであります。それから、模造品が多いという、知的財産の保護が不足している、こういったことを懸念する声があります。

それから、どういうきっかけで進出したのかという進出した企業に聞いてみますと、技術的に現地にはない技術を持って出たとか、得意分野に特化して進出したといった声、それから既に進出しておる法人企業を頼って進出した。これは物流関係の企業なんかがそうあります。それから、進出後の苦勞としては、技術移転の要請が強いということでありま

す。そのあたりのことをちょっとここに書いておるわけですが、中国・韓国からは、環境技術の移転要請が非常に具体的に出てきております。また、そして実際に青島とか天津では静脈産業圏とっておりますが、中国版のエコタウンと思ってもらえばいいんですが、そういったことについても既に技術支援をやっておるわけです。それから、ベトナムからも自動車・半導体のすそ野技術であるとか、農業・食品加工、それからインフラ整備等々の技術支援といったことを非常に具体的に要請を受けております。こういったことに日本はもう少し、特に九州はもう少し積極的に対応すべきではないかと思っておるわけですが。

そのほか、自律的経済圏の形成のために必要なこととして、支店経済からの脱却とか情報サービス産業の育成、あるいは福岡証券取引所、これが地元企業、特にベンチャーにとっては貴重な資金調達場でありますので、これを活性化したいといったことを挙げておりますが、こういったことをこれからの一つの大きな課題と考えているということをお願いいたします。こういったことをこれからの一つの大きな課題と考えているということをお願いいたします。こういったことをこれからの一つの大きな課題と考えているということをお願いいたします。こういったことをこれからの一つの大きな課題と考えているということをお願いいたします。以上であります。

【寺島委員長】 ありがとうございます。それでは、意見交換の時間は後でとりますので、とりあえずご講演について、これだけは聞いておきたいという何か質問でもございましたら。いかがでしょうか。

もしなければ、質問と質疑は後で一緒にするような形で、前に進めさせていただきます。

続きまして、北海道国際航空株式会社の小林副社長からお話をお願いしたいと思います。私も北海道の人間なものですから、AIR DOの動きは非常に注目して見てきているんですけども、ひとつよろしく願いいたします。

【小林茂氏】 今、九州のお話を承っておりますと、非常に活発で、かついろんな産業があって、うらやましいなという感じでございます。

北海道については、皆さんよくご存じと思いますが、今日はちょっと私は別の切り口からいろいろお話をさせていただこうかと思っております。

先ほど、私の履歴が出ておりましたが、実はこの15年の間に8回ほど転職しまして、札幌へ行ったり仙台へ行ったり広島へ行ったり、そんなことでちょっと激しくこの10年間、バブル崩壊後の十数年でしょうか、動き回っておりました。

それから、そういう点で、いろんなところをちょっと見ていたということがまず1つと、

それから今私がしている生活は、ちょっとめったにできない生活でございまして、端的に言うと、飛行機で通勤しているという状況でございまして、札幌の都心のマンションと横浜のマンションを毎週1往復から2往復しているということで、ひとところありました2カ所居住ですか、マルチハビテーションを全くローコストで実現しているということでございます。そういう観点からちょっと報告させていただければと思います。

そういう意味で、今からお話することは北海道庁さんや開発庁さんとの見解とは全く違う、独断と偏見がかなり入っていますので、その辺を割り引いてお聞きいただければと思っております。

今日は、お手元に1枚物のペーパーと、それからちょっと資料をつくってまいりました。資料のほうは私どもの今、寺島先生からお話がありましたAIR DOの経緯なんかもちょっと宣伝めいて載せていただきましたので、後日でも見ていただければと思います。

それで、「北海道から見た広域圏の成長の課題に」ということなのですが、北海道はどんなところなのか。どんなところなのかって、先生方に大変失礼ですけども、私は実は40年間北海道に通い詰めていまして、昭和44年に、学生のころに北海道に渡って1カ月いたのが、その後ずっとあこがれを抱いたまま来てしまったと。就職も北海道何とかというところに就職して、今も北海道国際航空というところで、まさに北海道に40年間行ったり来たりしてきたわけですけども、そういう目でちょっとお話しさせていただきます。

この北海道の指標も多くの方々のご存じだと思いますが、面積は22%、4分の1弱あるわけですし、韓国とそんなに変わらないんです。韓国の85%、韓国のはげ山だ何だ、山を考えれば北海道と面積的にどうなのかなと。台湾の2倍以上、九州の2倍。こういうところで、ヨーロッパに行きますと、面積的には北海道ぐらいの国はざらにあるわけです。

人口も、これは44じゃなくて、4.4%でございます。日本の4.4%。5%を切っているという状況で、そのほとんどが札幌、4割が札幌圏に集中している。これは韓国におけるソウル圏と同じなのかなんていつも思っているわけですけども、で、札幌を中心とする道央圏以外は人口が減少に転じているという状況です。

これはその次、おつけしておる参考資料の1ページで、人口の表がございまして。「支庁別管内人口の変化」、これを後ほど見ていただければと思いますが、一番左は、戦後の昭和22年の数字でございまして。一番右側が一応2005年、最近に近い数字でございまして。ここでの結論は、昭和22年、1947年は空知が一番多い。これは産炭地です。そういう状況が激変したのが現在だと。現在は、石狩、いわゆる札幌を中心とする道央圏の中心で

ございますけど、ここに41%の人口が集中している。この10年前の1995年に比べますと、1995年は十勝圏も幾らかは人口が増えておったんですが、これもついにだめになりまして、道央圏以外は人口が増えないという、札幌周辺への一極集中が明白になったという状況です。

これはいろんなことに影響を及ぼしておりまして、道内航空路線も、札幌と地方を結ぶ路線がこの十数年で7割にまでお客さんが減ってしまっていて、昨今は丘珠空港からの撤退問題とか、いろんなことが起きておりますが、非常に北海道はこの十数年でも構造が変化しておる、特に人口構造の変化は著しいという状況でございます。

それから、産業面では、ご存じのように農業が日本の3分の1を占める大規模農業、それから漁業も3分の1、3割強ということで、まさに食料生産圏で、自給率が200%以上。これもほんとうはもっとあるんじゃないかなと地元で言うておりますけども、一方、製造業出荷額は、先ほど九州のお話でしたが、それに比べますと非常に少ない、全国の2%弱の集積でございます。面積が22%ですから、そういう意味で全国平均の10分の1ぐらいの工業ということです。これは茨城県の半分、豊田市一市の半分、豊田市はもちろントヨタさんですけども、そういう状況で、かねてから北海道でものづくりだとか製造業だとか、いろいろ議論されるのは、この辺にゆえんがあるのかなと思っております。

「食料品」と書いてあるんですが、製造品といいましても、先ほどの九州さんのようにバラエティーに富んだ業種ではなくて、基本的に食料品特化型でございます。化学工業といいましても、何をつくっているかというところ、苛性ソーダですから、これはてん菜糖を洗うための苛性ソーダであり、また段ボールをつくるための苛性ソーダ。そういう意味では、製造業をよく見ていきますと、相当部分が実は農業関連なのかなと見ております。

それから、観光。これも北海道を代表するわけでございますが、1999年が実は入り込みのピークでございまして、そこから年々減ってきているという状況でございます。

これもお手元の資料の3ページを見ていただきたいんですが、上のほうの「年度推移」でございますが、全体の観光推移、1999年度の5,149万人から、2007年度は5,000万を切るという状況です。最近発表されました2008年度はさらに減りまして、4,700万人ということで、頼みとする観光も長期低落傾向にあるという状況でございます。

ただ、その中で、特色として最近言われておりますのは、下のほうの道外客。北海道の

方々が動く観光とは別に、本州以南、あるいは海外から来られるお客様の数ですが、道外客自体は実はそれほど増えていないといえますか、600万ちょっとで推移して、横ばいであるんですが、外国人が非常に増えているというところがございます。下の表の数字の3番目でしょうか、「うち外国人」とありますように、これが一番右側の2007年で71万人、非常に高い伸びを示してきてと。ここが最近北海道で話題になっている分野でございます。ただ、ここまで来たんですが、実はこの道外客600万人の水準というのは、じゃあ本州、といえますか、本州以南はどこだといえますと、沖縄と同じぐらいなんです。沖縄がやっぱり600万ぐらいの県外客入り込みをしております。北海道と沖縄は面積が全然違いますし、人口も沖縄が5分の1、4分の1ぐらいでしょうか、そういう沖縄が実は北海道と同じくらい観光客の皆様を集めている。こういうことで、これも非常に大きな課題でございます。外国人の問題は、先ほどの九州さんと同じように今年になってがたと落ちてきているという状況です。こういう状況が観光の状況でございます。

こういうふうに、農業、製造業、観光それぞれ特色があるんですが、農業以外はいま一つぱっとしないということです。その結果、所得でございますが、いろんな見方がございますが、今から20年以上前になりますが、そのころまでは北海道の所得は全国10番目とか11番目とか、結構上位にあったんですが、最近は40番前後以下ということで、東北北部、あるいは南九州等につながるような状況でございます。また、求人倍率も非常に低いということで、職があまりない、所得が低いという特色のもとでおるとい状況です。

こういう状況なんですが、実はだから悪いかなと私たちは思わないんですね。2番目で、「北海道に関する誤解」。誤解というのは私がそう思っているのも、誤解じゃないかもしれませんが、「疲弊した経済」。必ずいろんな雑誌の特集、北海道内ですと、疲弊した北海道経済をどうするんだとか、立て直しでどうだとか、こういうことが頻繁に言われております。それと、先ほどの低い所得ということがよく話題になりますし、日銀の支店長さん会議なんかを見ますと、「常に北海道は低位にある」という表現がなされております。ここに住んで……、何度も、何年間にわたって見た実感として、どうも違和感があるわけです。結論とすると、北海道にいて、あまり厳しさを感じないと思います。非常に厳しい、本州のいろんな各県、あるいは九州等を比較しますと、数字の上では非常に悪いんですが、生活実感としてはそんなに悪くないという、このギャップをどう説明したらいいのか。それがわからないんですが、そういう感じがしております。

低い所得でありますけども、これも1人当たり県民所得、東京で450万ぐらい、北海

道250万。倍とはいませんが、相当低いわけですが、そのぐらゐの実は貧しさが感じられるかどうかという、決してそんなことはないわけでは、端的に言いますと、住宅価額が東京の3分の1以下だろうと思っています。土地は20分の1以下だと。そういう意味で、非常に住環境は非常に安いということがあります。羽田と千歳で、私どもの会社で基地を持っておりまして、客室乗務員とワンルームマンションと申しますか、借りておりますが、羽田ですと大田区あたりになるわけですが、大体月8万円から9万円の家賃を払っている。千歳の場合は2万5,000円でいいわけでは、7万円の違いがある。あるいは、今日、実はいろんな数字を持ってきておるんですが、マンションの値段は、先ほど言いましたように、極めて安いという状況です。チラシが毎日入りますから、90万からマンションがあります。もちろんワンルームマンションですけどね。で、時々、5,000万と書いてあるから、高いなと思ったら一棟買いですからね。一棟買いで5,000万ですから。だから、全然住宅の感覚が違うもので、私は毎週行ったり来たりしますので、どうもそこがわからなくなります。札幌に行くと、90万。うーん、90万か、あと何年生きるんだらうな。あと10年間。そうしたら、月9万……、年間9万だ。そんならだったらホテルに9泊とまったほうがいいかなって、こんなつまらないことを考えて、90万ですら買うのをちゅうちょするような状況では、いずれにしても極めて安い。

それから、水がすごくよくて安い。もちろんミネラルウォーターなんかは飲みません。東京にいると飲みますけど、浄水器も要りません。それから、100円で買えるものがものすごくおいしい。サケだって、私はあざみ野に住んでいますが、100円でサケ1切れ買えます。北海道でも同じ1人で買いますが、味が全く違います。刺身も全く違います。ですから、そういう意味で食生活が同じ値段で、おそらく3倍からそらの高級なものを食べているんじゃないかなと。そういう生活実感でございますけど、非常に豊かだという感じがしています。

それから、レジャー。これも金がかからないですね。皆さん、アウトドアが上手で、みんなテントを持っていますし、その辺、そこらへちよこちよこと行って、1晩、2晩キャンプして、1日500円ぐらいで家族でレジャーができるんじゃないんでしょうか。500円か、1,000円でしょうかね。そういう意味で金がかからない社会だという気がしております。

それから、エネルギーコストも、これはいろいろとり方があると思いますが、やはり東京、首都圏、夏のエネルギー、冷房コストも今や非常に厳しいわけでございます。これが

北海道の場合は非常に楽だと。冬も、非常に高いと言われますが、私の実感としては、北海道人が東京的に部屋の温度を18度ぐらいに落とせば、はるかに節減、今の生活よりもお金が余るんじゃないだろうか。私は、50平米のマンションに住んでおりますけど、この冬、4カ月の灯油代が1万2,000円でした。というのは、東京と同じような生活をしようと思って、ファンヒーターを18度でストップしまして、あとは着込んで生活していました。そうすれば、断熱材が入った北海道の住宅はものすごく立派ですから、燃料費がかからないんですね。そういうことも含めて、北海道の人は、それをがんがん28度ぐらいの暖房にして、冬でもビールをがんがん飲んでいきますので、そういうことも含めて非常に豊かな生活をしている。どこが疲弊しているんだというのが私の実感でございます。

それから、同じですが「厳しい冬」。すぐテレビでそうやります。「北の国から」という番組テレビで有名な……、私は見たことがありますけど、99%うそっぱちの北海道を表現している。非常にお話としてはいいんですけど、現実にはああいうことはありませんので。そこを、そういう大きな誤解があるんじゃないかなと思っています。

それから、同じように「町を歩くヒグマ」。これは皆様、そんなこと、もちろん知っているとありますが、ヒグマは札幌の町にはいませんので。これは実は、今日もお見えですけど、苫東さんなんかと私どもはよく企業誘致のことを議論するんですが、やっぱりこれはまじめに、どこへ行っても、「北海道はクマが出るんだよな」ということを言われますし、「冬は寒いんだよな」と。そういうことがまず入り口である……、まず、さすがに東北、いや、首都圏の場合はそんなことはないと思いますが、西へ行けば行くほどそういう入り口の段階で北海道のイメージが払拭できないというときがありまして、これも誤解の一つかな。

それから、3番目は非常に重要なんですが、北海道というとフロンティア精神だとかボーイズ・ビー・アンビシャス。寺島先生なんか……、我々団塊の世代はそうだったんじゃないかと思いますが、最近は全くこういうことはありません。みんな、もう北海道の豊かな生活になれ切っていて、道外に出たがらない。仕事がなくとも所得がなくとも、北海道は快適そのもの、フロンティア精神なんかどこにもないという状況でして、これは極端な言い方ですけど、やはりいいんだろうと思います。今日もちょっと某企業さんのところへお伺いしていたら、東京に転勤させるのに一番難航するのが札幌の人、北海道の人だと。やっぱり行きたがらないということを言っています。その企業さんはどうしても行

ったり来たりをさせることでローテーションをやっているわけですが、そんなこともございます。

それから、「世界一の航空路線」。これがまた北海道へ行くと非常に有名でして、私どもはその一環を担っているわけですが、だから新幹線は要らないんだ、おれたちは世界一の航空路線だということを言っているわけですが、そんなことは何の意味もないんです。新千歳・羽田は世界一だ。世界一だというけど、そんな路線は幾らでもあるんです。例えば福岡・羽田は、札幌・羽田が940万に対して、800万ちょっとでしょうか、だから2番目になっていましたが、ところがすぐそばに北九州空港があります。さらに佐賀空港があります。それからちょっと離れますけど、山口宇部があります。これを全部足すと、はるかに千歳・羽田よりも多いんですね。はるかにとは言いませんが、100万ぐらい多いんです。いずれにしても世界一でも何でもありません。東京・大阪だって、関空・羽田、伊丹・羽田を合計しますと700万ぐらいでしょうか、800万ぐらいでしょうかね。それに神戸も足しますと結構、900万ぐらいになるんです。これはしかも伊丹だ、関空だ、福岡だといいますと、全部新幹線、高速道路もありまして、つながっていますので、流動量は全然違うんですね。北海道は唯一の命綱としての千歳・羽田があるにすぎないんです。だから九州さんの経済力と北海道は全然比べようもありませんが、仮に九州の人口、経済力等を勘案しても、今の本州・北海道間の流動というのは九州の60%ぐらいしかない。いかにパイプが細いかということです。これに十分に気がついていない面があるんじゃないかと思っています。これは、要するに羽田の枠をもっとくれということです。後ろのほうにいろんな航空統計がありますが、いかにこの15年間で北海道が冷遇されたかがよくわかる資料をつくってきておりますので、ごらんいただければと思います。

それから、日本語……、失礼しました。「函館は札幌の隣だ」。これは先生方はそんなことはないかと思っていますが、結構そういうことを言う人がいまして、「すぐ30分ぐらいかな」と。新幹線ができれば30分ですけど、今は3時間ちょっとかかりますので、非常に遠い。北海道は距離感がなかなか理解されないということで、それもあって、観光に来られると、1泊2日で函館と旭山動物園、層雲峡なんてめちゃくちゃなコースをやっていますが、1日に1,000キロ、500キロも移動するような、そういうこともやはり距離感。ですから、北海道に旅行に来た人は、何が何だかわからなくて、広さが実感できなくて、何か知らんけど端から端まで行ってきたなど。で、一遍行ったらもう行ったきりになって2回目は来ない。これでは困るんでありまして、北海道は非常に広いので、見どころ

は多いんだということは理解していただきたい。

それから、こういう誤解といますか、その裏返しでもあるんですが、非常に魅力的なところだということです。快適空間、札幌にいとストレスがありません。職場にいるんだかりゾートにいるんだか、私もよくわかりません。だから、ほんとうに、道路は広い、環境はすばらしい、緑は豊富、水はきれい。そういう意味で、札幌だけでなく、北海道全般的に、日本の中にあって、非常に異質の快適空間だなんて思っております。

それから、インフラも、都市インフラその他多くのインフラもかなりレベルが高いわけです、これもまだ十分理解されていない。それから、食の安全、安心、安定も最近大変注目されております。非常においしくなったお米、安い米を基盤にして、いろいろなものがとれます。ほんとうに1日500円で十分生活できるぐらいのコストでございます。

それから、異質で高質な景観。これはまさに観光、あるいは海外からのお客様を呼んでくる非常に大きな資源でありますけど、日本における景色の中では、本州以南とは全く景観が違う、これは皆さんご存じのとおりだと思います。東アジアの皆さんからすると、一番近いヨーロッパという表現をされる方があります。よく似ておると思います。私は結構旅行が好きなので、最近でもアイルランドに行ったんですけど、アイルランドの政府の方に企業誘致で案内していただいて、ダブリンから2時間ぐらい乗って行きました。そうしたら、その方が2時間ぐらいたったところで、食事になりまして、「いかがですか」と聞かれたものですから、「いやいや、ジャガイモ、おいしいですね」と答えたら、「いやいや、食事じゃなくて、景色はどうですか」と言うから、「あ、景色ですか」。皆さん、日本からアイルランドに来られると、2時間ぐらいすると、「すばらしい」と皆さんおっしゃるんですけど、今日来られた皆さん、みんな黙っているんですけど、どうしたことでしょうかと言うんです。「いや、我々、この同じ景色の中にいるものですから、実は帯広とそっくりだなと思っていたんですよ」と。ですから、決して景色が悪いと思っているんじゃないくて、すばらしいんですけど、実は北海道も同じような景色なので、すいませんでしたと。こういう話をしましたけども、いずれにしても、異質で高質なすばらしい景観だということでございます。これはしかもツアーコース以外のコース、最近のいろんなルートが紹介されておりますけども、メインルート以外にもたくさんこういうところがございます。

それから、日本語が通じる外国、海外。こんなこと、怒られますけど、北海道は全国から集まってきております。日本中の地域から北海道開発、開拓のために集まってきていますので、ご案内のように必然的に標準語に近いといますか、わかりやすい言葉を使って

いるということは1つのメリットかなと思っています。全国から札幌に集まってきているので、よく言われますように、札幌で商品のテストをする。東京と同じですね。そういう意味で、全国的なつながりのある地域だということです。

そういうこともありまして、開放的な道民気質。これもよく言われますように、ほんとうに受け入れてくれるといいですか、みんな垣根がない、非常に楽しい雰囲気といいですか、転勤族にとっては天国、札幌族とよく言われますけど、そういうことも1つですし、企業誘致で九州とか、あるいは四国とかから北海道に行っても、決して仲間外れにされない、すぐみんな仲間に入れてくれる非常に開放的な土地柄、これは魅力の一つです。

それから、低コスト。これはいろんな見方がありますが、さっき言いましたように住宅がけた違いに安いとか、いろんなことも、安いものが相当あるということです。

こういう状況の中で、今後の広域圏の成長といいですか、今後の地域づくりでの課題は北海道は何かといいますと、これもよく議論されておるわけですけども、インフラは相当進捗してきております。ただ、完全じゃないんですね。そこをもうちょっとつながないといけないといいですか、例えば高速道路がもうちょっとでつながるところがあったりとか、こういう意味でまだ若干不十分なところがありますが、それがかなりよくなってきて、相当レベルが高いインフラがあって、容量があるということです。これをどう、いかに使うかということが1つ。

それから、離島性。これは津軽海峡の存在でございます。さっきの航空のみに頼るといいですか、これにあらわされますように流動が非常に弱い。新幹線ネットワークに接続していない県庁所在地は、今や宮崎と那覇と札幌だけでございます。3都市だけ。あと何らかの形で、連絡特急も含めてネットワーク化しているわけですが、宮崎は将来性、どうなるかわかりませんが、那覇はさすがに行くことはないと思いますが、札幌にはもう既に基盤ができ上がっていますので、何とか早くつなげなければいかんのかなという問題があります。この離島性ということが、先ほど言いましたように、やや北海道が閉鎖空間になっているんじゃないか。フロンティア精神だ何だも含めてです。こういうことが、国内的にそういう意味でやや閉鎖しているんじゃないだろうかという気がしています。

それから、国際的な閉鎖性。これは決して道民が閉鎖的だという意味じゃなくて、行かないんですね。来ない。外国人登録数は全国最低でありますし、出国率に至っては全国の半分以下。北海道の人は海外に行かないという、非常に特徴的なところですよ。

それから、非競争社会。これも北海道という形で独立していますので、あんまりほかの

地域と違って、例えば広島と岡山とか、先ほどの南九州の中で、どうなのでしょう、宮崎と鹿児島だとか、いろんな地域間でいろんなことを切磋琢磨があると思うんですが、北海道はそういうものがなくて、あんまりそれで津軽海峡から南のことを気にしないんじゃないかと思うんですね。そういうことがある意味ではエンジンにならないといいますが、じっと静かにしているというか、やや地域活性化に火がつかないという1つの理由かなという感じがしています。

それから、それをあらわすのは、札幌でシンポジウムがなぜ多いかを検証するシンポジウムが必要だと。札幌は朝から晩までシンポジウムがあるんですね。私も広島とか仙台、札幌仙広福のうち3つまで勤務しましたが、しかもそれなりのポストだったものですから、いろんな会合に呼ばれたり、委員とかをさせられました、札幌、北海道が決定的に違うのは、それがやたらめったら多くて、何とか委員会、道庁さんやお役所の委員会、いろいろあるんですが、メンバーがかなり同じ、ほとんどが同じだということです。それで、大体みんな2年でかわりますから、地元の企業さんはあんまりいないわけです。それで、言ったこと、非常にいいことを皆さん当然ご経験があるので言われます。それで、事務局が、「じゃあ、それを今度、まとめます」なんて言って終わった後、みんなすすきのへ行くわけです。そうしたら、すすきので飲んで、翌日の朝、みんな忘れていきますから。これをすすきのプロジェクトというんですね。

だから、北海道の場合、せっかくいろんなアイデアが出たり、研究やら動きがあるんですが、それがすすきのでとまってしまいか、蒸発してしまう。シンポジウムが多いのはいいんです。シンポジウムはいいんですが、その結論が何ら実行されないままずっと来ているということです。ここをどうするかです。もうアイデアは出尽くした。出尽くしていると思います。でも、毎年毎年、新しい支店長さんとかが来るたびに、新しい北海道21世紀何とか会とか、北海道を展望する会が必ずできて、それで何か同じような結論が毎回出て何にも進まない。こういう状況をどう打破していくかが私はこれからの課題だろうと思っています。

そういう意味で、全般的な情報不足。日本の中で最も情報過疎地帯かなという感じがしています。で、世界一の航空路線と100歩譲って言ったとしても、飛行機に乗るとするのは、実に軽い情報だけなんですね。重い情報は地面を伝わっていきますから、青森でとまる。そこをどうしていくか。要するに、「ここだけの話」が実は北海道には伝わらないんです。北海道にはオープンにした話しか伝わらなくて、ほんとうの政策の脂っこいところ

とか、本音部分とかがなかなか伝わらないのかなという気がしております。

そういう課題といたしますか、やや感じがあるんですが、ただ、それは逆に言うと、裏返せばいろんな可能性がまだまだあるわけですし、北海道がよく言われていますのに、大変にポテンシャルが高い。それが徐々にあらわれてきているということでございますので、それをどうしていくか。今まで何度もの長期計画等がございましたけど、それなりに進んできているんじゃないかと思えます。

今後について。この下のほうはほんとうにアトランダムな話ではありますが、やはり次世代産業を入れるだけのインフラと器があるんだということと、すばらしい居住環境がありますので、いろんなことを考えていきたいなど。この中では、医療品とか医療機器、医療技術、病院も含めてですけど、これは当然日本の大きな課題でありますから、しかも非常に市場が大きい。この辺は北海道に向けた産業の一つだろうと思っています。

それから、航空機整備・部品。今航空宇宙ということでいろいろあります、なかなか進捗しませんが、実は日本の航空機整備市場は1兆円ぐらいあるんです。JALさん、ANAさん等を含めて1兆円ぐらいあるんですが、これがほとんど羽田と成田と福岡と伊丹にありまして、産業が日本で賄えなくて、台湾だとか中国とかシンガポールで整備をやっていただいている。これをどう日本でやってもらうか。私どものように小さな会社でも年間実は80億の整備費を払っておりまして、これは全日空伊丹という……、全日空さんの子会社の全日空整備さんというのがありますが、この1社の売り上げが100億ですから。整備工場、整備会社の。私どものちっぽけな航空会社の1社分の整備をやっているぐらいの会社があるんですね。それがむしろ全日空さん本体、JALさん本体の次に大きい日本の整備会社ですから、そういう意味で大変な整備事情があるんですが、国内には整備をこなせないという問題がありますので、こういうことも含めて考えていったらどうなのか。滑走路は不可欠ですので、千歳なり苫東なり、いろんなことが考えられるのかなと思っています。

それから、やはり食料基地。近年、お聞きかもしれませんが、北海道の食料、中国とか台湾とかシンガポールで飛ぶように売れている。今はまだ実験段階ですが、こういうことも含めて非常に良質な、安心な食料をどう供給していくかということだと思います。

それから、ロシアが近接しております。ロシアとの間は二十数年前の、いわゆる東西冷戦の崩壊からかなり接近してきておりますが、いかんせんモスクワが遠いということで、極東は非常に小さいわけです。極東、ハバロフスク関連で700万、サハリンで60万と

ということで、北海道側からいろんな働きかけをしていますし、交流がありますが、まだまだ規模が小さ過ぎるということで、今のところ圧倒的に北海道のほうが技術的に上ということで、企業さんによっては、ロシアに行くといろんなものが取られてしまうんじゃないかとかいうこともあって、思うように交流が進まない。それでも日本の中では一番近接して、密接なエリアでありますので、この辺は1つのキーワードかなと。覚えておられるかどうかはわかりませんが、サハリンとの関係というのは、20年近く前でしょうか、十七、八年前に、コンスタンチン君という子供のやけど事件を超法規的な措置で札幌医大が治した。これは道庁さんや外務省さん連携のもとにやったわけですけど、こういうことも踏まえて、ロシアとは地域レベルでは非常にフレンドリーだと考えております。

それから、こういういろんなことをやっていく上で非常に重要なのは、今、北海道は基盤もかなりそろったんですが、人がいないという問題です。だんだん、面積のわりには人がいない。で、農業基盤なんかもむしろ使いこなせなくて、一部遊休化したり離農している、廃村が生じているというところですから、私は何か……、新世代屯田兵でも入れられないのかなと。非常に立派なインフラとか農地基盤があります。そこが休んでいるところが相当ありますので、そこを何とかできないのかなという感じがしています。

それから、これはもう東アジアの中で貴重な景観ですし、冷涼かつヨーロッパ的な景観。これはこれからも一層の売り物だろう。以上、こんなふうに思っております。以上です。

【寺島委員長】 どうもありがとうございました。質問……、質疑で、後で一緒にパッケージでやらさせていただきます。

事務局から補足的な説明がありましたら、ひとつお願いします。

【澁谷広域地方整備政策課長】 それじゃあ、資料5でございます。資料5と参考資料を用意しましたので、意見交換の時間をたくさんとりたいので簡単に、数分でご説明させていただきます。

資料5、1枚紙でございますが、前回、第1回の委員会で、各先生方からいただいた意見をごく簡単にまとめてございます。おさらいということでございますが、国土形成計画、全国計画は昨年7月に策定しまして、現在広域地方計画、ブロックごとの計画をほぼ策定作業を終えておりまして、近日中に大臣の決裁をいただいて、公表できる運びになってございます。まとめましたらまたご報告したいと思いますけれども、全国計画の趣旨を踏まえて、それぞれのブロックがグローバルな視点を持って自立・成長ということで、戦略的に発展することを通じて国土全体の活力をというコンセプトで、それぞれのブロックの計

画がつくられてございます。

その際に、例えば自立・成長の意味でありますとか、すべての地域が、成長する中国と同じように競争して成長していくとは無理ではないかというようなご意見をいただきました、それぞれのブロックの特色を生かした自立・成長のあり方を考えるべきだと。

計画では、それぞれの地域の課題を踏まえて、こういう方向性がいいのではないかとということが述べられておりますけれども、あくまで指針ということで計画がつくられておりますので、それを具体的にどのように進めていくかという戦略はこれからということで、まさにこの委員会でそのことをご示唆いただければということでございます。

それから、前回、生産性という観点で、例えば各ブロックがヨーロッパの小国にほぼ匹敵するのではないかとというような資料を出ささせていただいたんですが、1人当たりGDPがそれに比べて随分少ないじゃないかというご指摘がございました。

ここだけちょっとご説明しますが、参考資料1の北海道と九州の簡単な圏域のいろんな経済データを今日のお二方のゲストスピーカーに合わせてご説明させていただいているんですけども、その中の23ページだけちょっと見ていただきたいと思いますが、23ページはたまたま九州圏とオランダの比較をさせていただいたものでございまして、これはちょっと私どもなりにきちんとした分析をする時間がなかったものですから、経団連さんの資料をそのまま借用させていただいてございます。

九州7県とオランダの比較をしてございまして、人口も面積もほぼ同じなんですが、トータルの1人当たりGDPがオランダのほうが上ということでございまして、原因等の分析はこれからちょっとさせていただいて、次々回ぐらいにきちんとした形でご説明したいと思いますが、例えばこの表から読み取れることは、空港の取扱貨物量が、オランダは九州の全体の空港の取扱貨物量と比べて倍以上ということでございます。スキポール空港の取扱貨物の4割ぐらいがアジア向けで、そのほとんど、七、八割が生鮮貨物ということだそうでございます。チューリップだとかチョコレートとか、オランダの特産品でございますけれども、そういうものが多いということでございます。先ほど鎌田前会長から、「あまおう」とかを上海に持っていきたいけれども、通関の問題があるという話が、ご示唆いただいている感じがいたしました。

詳しくはまた、もうちょっと詳しく分析させていただいて、ご報告したいと思いますが、いろいろ各地域、課題がある中で、これからどのようにブロックごとの自立・成長という戦略を具体化させていけばいいかということ、また今日のご議論を通じてご示唆いただ

ければということでございます。補足は以上でございます。

【寺島委員長】 どうもありがとうございました。ただいまのお二方のご講演と事務局からの説明を踏まえまして、委員の皆様から自由に質疑、発言をお願いしたいと思います。どうぞ、ご意見のある方から手を挙げていただきたいと思います。じゃあ、大西先生。

【大西委員】 どうも貴重なお話を承りました。ありがとうございました。せっかくの機会ですので、前半のほうで、鎌田さんのほうから道州制の話が最後に出て、そのところがわりと強調されたかというお話もありましたので、それに関連して伺いたいです。

北海道は道州制のモデル的な事業が行われていると思いますけども、例えば九州で語られている道州というのは、いわゆる道州制が地域主権型の道州制、連邦政府を念頭に置いて、現在の日本であれば、国の権限をかなり道州政府に移して、そして権限の再編を伴う道州制と、それから都道府県連合型といいますか、現在の権限の配分をほぼ踏まえて、ただ、政府の統轄する範囲が広がるという、そういう2つの議論があるように思いますが、拝見すると、鎌田さんの資料の12、13ページはわりあい都道府県連合なんかをつくればできそうな感じもするので、都道府県連合型という色彩が強いのかなという印象を持んですけど、そのあたりに関連してどういうふうにお考えなのかということと、それから、北海道は、必ずしも小林さんは道州制を推進しているという立場といたしますか、直接……、そこではなくて、航空会社におられるということではありますが、北海道の経験、道州制のモデル的な取り組みの経験は何か北海道を変えたのか、ご感想があったら伺いできたらと思います。

【寺島委員長】 どうぞ。

【鎌田迪貞氏】 この資料で道州制については実はあまり触れていないんですが、この場の議論、あまり道州制議論に引っ張り込むとどうかなという感じもあったものですからちょっと遠慮したんです。

ですから、それにかえて、連携がなかなかうまくいっていませんよという例を少し挙げてみたんですが、これ以外にも、先ほど、オランダと比べて1人当たりGDPが非常に低いということも関連すると思いますが、高速道路の整備の量を見ていただくと断然違うわけで、これが九州の域内循環を非常に阻害しておると思います。極端な例、東九州自動車道の整備はまだ30%にも行っていないんですが、おもしろいことに、福岡、大分、宮崎、整備されておる長さがこの3県等しいんですね。やはり県境が1つの障害になっておるといって1つの例でもあろうかと思うんですが、そういったことで、ここには書きませんでし

たけれども、いろんな面で九州一体になって取り組むべきであるという点があります。

じゃあ、広域連合でやれないのかということではありますが、やれる面もあるんですけども、やはりいろんな効率の面、あるいは九州全体として考えるときに、ここでもひとつ、例えば農産品の認証制度が各県でそれぞれに認証するものですから、知事さん方はよくわかっていただけるんですが、担当者レベルにおりますと、なかなか応じてもらえないといったところもありまして、単なる広域連合で片づかないような面もあるんじゃないかと非常に強く思っております。

【小林茂氏】 北海道の件なんですけど、私も大西先生のご指摘のとおり専門ではありませんので、感覚だけで申し上げて失礼しますが、北海道にいますと、北海道庁というのが政府としてあるわけです。そのほかに、もちろん政府、日本国の出先機関がたくさんあるわけなんですけども、よく言われますように二重行政だとか何とかと言われていますが、私の感覚としては、北海道の政府は道庁なんだろうと思っています。

これはちょっと誤解を恐れずに言いますが、やっぱり北海道では一番偉いのは道庁なんですよね。国の出先機関はあんまり……、道庁さんに言わせると、下部機関みたいな雰囲気を持っていますので。何となくそういう感じがして、私も政府機関に長年勤めたことがありますけども、あんまり相手にされないといえますか、断トツに道庁さんのネットワーク、権限が強いなど。でも、実際財源は政府の出先機関のほうに巨額のお金が入っているわけです。そこをどう整理するのかなど。ですから、今もそういう意味では、道州制のモデルなんだと思いますが、お金は結構本州から入っていると聞きますか、そういう感じがしております。

【寺島委員長】 これは大西先生もご存じのことなんですけど、共有するためにちょっとその数字を僕のほうから申し上げておくと、道州制議論の九州と北海道というのは、道州制をほんとうに必要とするブロックではないというのが僕の腹の中にはあって、つまり一番先行しているのが九州なんですけども。

というのは、まず市町村合併、平成合併で、この数字をちょっと皆さん、確認しておいていただきたいんですが、1999年3月末に全国に3,232あった市町村が、合併によって、来年3月末に1,760になるんです。これが基礎的自治体というやつが非常に大きくなってきている、県を突き上げてきているということですね。だから、同時に今度は政令指定都市というやつが今18になって、一番道州制に関して我々が考えなきゃいけないのは神奈川県で、神奈川県下に政令指定都市が、相模原が入ると3つになる。そうすると、

横浜、川崎、相模原が抜けた神奈川県って何？という話になって、箱根山からあのあたり、小田原のあたりだけを専権しているという形になりかねない。

同時に、大阪も堺があれになったことによって、2つ抜けですね。九州も北九州と福岡がそういう形になっているということなんですけども、とにかく、福岡、大阪、神奈川、静岡が、要するに政令指定都市を複数県下に抱えるという形で、そのことによって県の機能が完全に空洞化してきている。それはやっぱり広域化しなきゃいけないという問題が我々から見るとものすごく深刻に横たわっているのがその4つで、そういう面で九州は、要するに鎌田さんの実力もあって、九州戦略会議ということで、ほとんどアゲインストの空気もなく、ある種のブロック化が自然にでき上がっていつているようなところだけでも、問題は、これら政令指定都市を複数抱えているところで、全国知事会議で道州制に本気で賛成しているという人は13人しかいないというのが現実ですから、これを今、我々がほんとうに間違えがちなのは、国の権限を県のレベルに移譲するのが地方分権だと思いがちですけども、間違っていて、二層構造になっていて、一番大事なのは基礎的自治体への権限の移譲で、あとは広域にくくってブロック化にしていくのが、効率性とか将来の戦略を考えた上で正しいんじゃないのかというのが道州制のへそだということをあえてここで確認のために数字を言っておきます。どうぞ。

【宮川委員】 大変貴重な話を聞かせていただきまして、ありがとうございます。

私は、産業面の点から感想とちょっとご質問をさせていただきたいと思います。

鎌田さんのお話で、私が非常に共感したのは、地域政策と、それから技術政策はやっぱりタイアップしていかなくちゃいけないということだと思います。技術政策というと、通常、新しい産業またはベンチャーをつくるということを想像しがちなんですけども、この何十年間か日本でベンチャーブームというのは何回も起こっては消えていく。私どもも調べてみますと、日本の場合は、韓国や、それからアメリカと比べてもいわゆる参入率や退出率は極端に低い。にもかかわらず、ここまで何とか日本が成長してきたというのは、実はある既存の企業の中で製品の構成に変化が起きてきているということだと思います。まさに先ほど鎌田さんがご紹介された太陽電池、例えば三菱重工業というのは造船の会社なわけですけども、それが太陽電池。昭和シェルもある意味では、石油会社ですけども、そういうところへ参入している。キヤノンでも昔はカメラ会社だったものが、今はオフィス機器になっているといったことで、そういう生産に関する転換が既存の企業で起きている。

問題は、既存のこうした日本的な、いわゆる新産業とか新製品のつくり方をどう地域でバックアップしていくかということで、まさに鎌田さんも同じ思いだろうと思うんですけども、「支店経済からの脱却」ということを書かれているわけですが、まさに支店というか、地域のレベルで、いわゆる企業も、いわゆる新製品や新しい技術を採用することを決断して、またその地域から支援を受けるような仕組みをつくる。そうしないと、おそらく地域ごとでの自立・成長というのがなかなか難しいんじゃないかという気がしています。ですから、これは先ほど政治的な意味での地域の仕組み……、国と地域の仕組みを変える必要もあるわけですが、経済の面で言うと、企業の中でもそういう決定権限も変えていって初めて地域が自立、成長していくんだと思います。これは私の感想ですし、鎌田さんのご意見にある意味、賛同しているということです。

小林様のほうは、私も実はもう30年前、札幌に2年間ほど勤めていた経験がありまして、非常に懐かしく思っていて、今でもすすきのの店から年賀状が来るような非常にいい土地柄だと思っています。

ただ、私の印象が間違っていたら申しわけないんですが、基本的に先ほどもちょっとおっしゃいましたけども、北海道の豊かな生活というのは、本州からの、要するに結構財政支出にかなり依存している。つまり、移転収支としては非常にマイナスだということです。ということは、自立という意味では非常に、もし自立するということになると、非常に厳しい、今のいわゆる非常に豊かな暮らしが、自立して果たして維持していけるものなのかということになるかと思います。

その意味では、ここまで高質の……、要するに生活水準を守られている、維持されているのは非常にいいことなのかもしれないけれども、そういうことだとすると、むしろ私も住んだ経験からすればもっと、第一次産業もいいわけですが、第三次産業でももう少しそういう北海道の質のよさみたいなものを広げていくような産業が育たないのかどうかという点についてお伺いしたいと思います。

【寺島委員長】 それじゃあ、ちょっと幾つか質問とか意見の流れを見てから、まとめてお答えいただくということで、何人かご意見がある方から数名、いかがでしょうか。どうぞ、松原先生。

【松原委員】 どうも貴重なお話をありがとうございました。

お二人の話をお伺いして、共通して感じましたのは、ちょっと観点が違ってくるかもしれませんが、ブロック内の格差です。九州もやっぱり南北格差がかなり大きいと思

いますし、北海道は札幌一極集中ということで、今日、小林さんはかなりいい話を多くされたわけですが、私の友人は釧路に住んでおりますので、そういう面で言うとかなり、非常に疲弊した釧路の地方経済の状況というのは日々聞いているんですが、そういう面で言いますと、いわゆるブロック内の格差といったものを、この委員会の課題でもあると思うんですけども、どのように政策的に考えていくかということについてお尋ねしたいというか、いろんな経験を踏まえてお聞きしたいと思うんです。

今までの考え方だと、どちらかというと、札幌が引っ張るとか、あるいは福岡、北九州あたりが引っ張って、そういう成長拠点をもとにして、それで周辺に波及させていけばいいという話が多かったかと思うんですけども、そういう話でいいのかどうか。特に九州あたりでは県との競争がかなりあると思いますので、そういう意味で言いますと、先ほどの道州制あたりの話とも絡んできますけれども、どのような主体間の関係がそのブロック内の格差といったものを見ていく上で有効なのか、何か少しそういう示唆が得られればと思っております。以上です。

【寺島委員長】 わかりました。もうお一方。どうぞ、青山さん。

【青山委員】 今日は、ほんとうに非常に興味深い話を聞かせていただきましてありがとうございました。2点、ちょっと伺わせていただきたいと思います。

1つは、グローバリゼーションという視点で、いろんな地域の政策を見ていったときに、先ほど鎌田さんのお話ですと、例えば環境産業だとか、あるいは食料品だとか観光だとかといった視点では、かなりグローバリゼーションが、かなりというか、少しずつ進みつつあって、いろんな協力関係も始まっているということだったんですが、例えば自動車だとかICだとかといった部分で、その輸出先というか、使われ先というか、そういうのもどんどん国際化しているのかどうか。あるいは、その産業の雇用している雇用者が、実際に日本人ではなくて、海外からの労働力を使っているのかどうか。そういった市場という側面と、あるいは雇用という面でもグローバリゼーションはどんどん進んでいるのかどうか。で、ほかの、例えば観光、環境、食料というあたりはこれから、先ほどもう既にお話のあった部分もありますけれども、グローバリゼーションという点で、非常に重要なポイントをぜひ教えていただきたい。

それから、北海道のほうも、観光という点ではあんまりグローバリゼーションは進んでいないというお話だったんですけども、観光客はどんどん増えているということですので、そういった部分で何かこれから戦略があるんじゃないかなという感じがするんですが、

その辺のご意見を伺わせていただきたい。それが第1点です。

もう1点は、これはちょっと細かい話になりますけれども、鎌田さんのお話の中にカーエレクトロニクスセンターというものを立ち上げたというお話がありましたが、そこに産学官で協力して立ち上げたということがありますけれども、そのときに、トヨタとダイハツは同じ穴のムジナといいますか、同じ系列ですけれども、例えば日産も一緒に入ってやるのか、日産も入ってやった場合に、一緒に例えば研究をしたときに、どのように産学官でやっていくのか、共通問題でやるのかどうか。お聞きしていて、カナダのオンタリオ州で、AUTO21という広域組織をつくって、自動車産業に向けて各企業、いろんな企業と、それから大学をまとめていろんなコンソーシアムをつくって、いろんな事業をやっている例がありますけど、それを少し思い浮かべたんですが、その辺、九州の場合はどんなふうに大学と企業が協力されているのか、それを教えていただければありがたいと思います。以上です。

【寺島委員長】 とりあえず、この段階でご発言ください。

【鎌田迪貞氏】 まず、宮川先生からのお話で、異業種からの参入がかなりあるというところに注目していただいたわけですが、異業種からの参入ももちろんあるんですが、例えば自動車も、今までのエンジンからハイブリッド、そしてさらには電気自動車となっていく場合に、自動車のメーカー自体が今のトヨタ、日産であるのかどうか。電機メーカーが自動車をつくったりするということも考えられますわけで、そういった事態に対して、今まさに本気になってといいますか、本格的なイノベーションを考えていかなきゃいかん、まさにその転換期にあるような気持ちがいります。

それで、これはもちろんハイブリッド……、ハイブリッドよりも電気自動車のほうが、エンジンと比べた場合、よくわかりますが、そうなった場合に、下請の部品メーカーがどう対応するのか、このあたりがまだはっきり見えませんが、九州でも相当下請部品会社は対応を考えていかなきゃいけない事態が来るんであろうと思います。九州の自立のためには、そういった既存の産業のイノベーションが今非常に重要になってきているということと、もう一つ、新しい産業を興していく。太陽光発電でありますとか水素であるとか、そういったことが重要だという意味のことを申し上げたつもりでございます。

それから、松原先生からブロックごとの格差のお話がありました。まさに九州は北と南で相当な差がございます。これは産業の構造自体が大きく違うということが下にあるわけでありまして、自動車はおおむね北部でありますし、南部はどちらかといえば農業、食

品加工が中心であります。半導体は、先ほどもちょっと説明で申し上げましたが、水だとか空気だとか安い労働力といったこと、それから輸送のためのコストがそんなにかからないということで、九州一円に広がっておったんですが、これも自動車との関連とか、いろんなことで少しずつやはり北部に、もちろん中部の熊本にかなりの集積がありますが、これもソフト化といったこととの関連もあると思いますが、少しずつ北部に集中していきつつあるんじゃないかなというふうに見ておまして、ですから、そういった南北の産業構造の違いを十分踏まえてそれぞれの政策を立てていきませんか、なかなか地域格差はなくなりませんし、技術政策と地域政策ということをおっしゃっていただきましたが、そんな面でも、宮川先生のおっしゃっていただいたことはすごく重要なところであろうなと思ってお聞きいたしました。

それから、青山委員からのグローバリゼーションのお話でございますが、例えば自動車についても、これはダイハツの社長さんがおっしゃったことなんです、九州の道路事情がこんなに悪いとは思わなかったと。それはどういう意味かといいますと、もっと道路がよければ、例えば韓国と、あるいは台湾と自動車の生産の過程で向こうに持っていったり、こっちに持ってきたり、行き来しながらつくり上げていく、そういう生産の工程内分業をもっと進められるんだということをおっしゃっておられます。それが道路事情が悪くて港まで持っていくのに時間がかかり過ぎる、物流コストがかかり過ぎる。で、それがやれないんだというようなことをおっしゃっておられますし、それから、そういった生産段階のグローバリゼーションがまだまだそんな事情もあって、なかなか進んでいないということですが、ただ、半導体なんかで見ますと、韓国との間では、輸出も多いんですが、輸入も相当にあります。そして、高機能製品は日本から韓国に持っていき、それから汎用品は韓国から九州に輸入しておるといったやりとりがあるわけで、これもやっぱり工程内分業の一つかと思いますが、そういった意味で、いろんな形での分業が進んでおるといってございませぬ。

それから、カーエレクトロニクスですが、実はこれにトヨタ、日産、ダイハツがどんなふうにかかわり合っているとか、そこまではよく聞いていないんですが、研究開発を大学の先生にも参加していただいて展開しているということではありますが、ちょっと具体的にどこまで技術的な、企業機密にかかわるようなところまであるかと思うので、そのあたりはどうなっているのかという、そのあたりのご質問だと思うんですけど、ちょっとそこはよくわかりませぬ。そんなところでようございませぬか。

【寺島委員長】 小林さん、いかがですか。

【小林茂氏】 最初の宮川先生のお話、いわゆる北海道に対する、従来のような本州、本州以南からの財政支出が減ってきているんじゃないか、それに伴って生活はどうなんだということだと思えますが、おそらくそれはもうはつきりしていると思えます。

かつて、北海道は域際収支3兆円の赤字と言われた時代があったと思う。それが今、1.5兆まで縮小しています。縮小しているというのは、本州から金が来なくなったということで、いや応なしに収入が減ったということです。ということで、域際収支が減っているんじゃないかなと思っております。

ただ、そういう意味では、間違いなくいろんな指標が、冒頭に申し上げましたように数字が悪化しているというのはそういうことだと思えます。その中で、かなり節約して我慢して、それでも明るく生きているのかなと思っているんですけど、ただ、域際収支が縮小しているということは、実は本州に対して移出とか、外国に対して輸出が若干ずつ増えてきているような気がします。食料品も含めまして、あるいは観光みたいな、国際収支みたいな。そういう意味では、ちょっと流れが変わってきているのかなという感じがしております。その辺はちょっと私も専門外なので、ただ、事実として、これはつい最近ですけど、北海道新聞にそういう記事が出ていまして、10年間で移出入の差がかなり縮まってきていると。これはひとつ分析して、背景を探る必要があるかなと思っております。

それから、松原先生の地域格差の話。釧路はほんとうに悲惨……、悲惨というか、急激に、この釧路という場合は今、北海道のモデル的なところでありまして、イワシが全く来なくなったとか、それから紙の生産が落ちた、それから石炭。いろんな意味で象徴的なエリアだろうと思っております。しかも、先ほど夢のような札幌の話をしたんですけど、釧路は今の時期でもストーブをたくぐらいの、ちょっとどんよりとした、あんまり気候的にはいま一つ。そこは、やはり非常にそういう雰囲気があるかと思えます。

ただ、残った人は結構元気でやっているといえますか、相当の人は、さっき冒頭に申し上げましたけど、札幌一極集中で出てしましまして、商店街もシャッター街だとか、もうみんな札幌へ札幌へと出てきてしましまして、実際、残った人たちはうんと少なくなっている。その人たちの平均所得は結構高いんじゃないかと思うんです。

今日、あまり時間がなくて申し上げませんが、実は札幌という町は、日本の県庁所在地の中では最も貧乏な町、1人当たりの所得が低いんじゃないか。全国47都道府県庁所在地の中での納税者1人当たりの所得は三十何番目ですからもちろん下のほうなんです、

それ以上に実感的に、結構失業している人も含めて全道から、ちょっと言葉は悪いですけど、食い詰めた人が集まっているのかな、あるいは住民登録していない人が相当いるとか。そういう意味では、札幌に実は人が集まってきていて、地方は人口的に相当減ってきている。それがすぐれた基盤と相まってミゼラブルに見えるのかなという感じがしております。

そこはだからどうやってこれから変えていく……、さっき言いましたように屯田兵でも、もう一遍、地元の人を向かわせないといかんのかな、そのための産業は何なのかなという感じがしています。明らかにそれは出ていまして、その地域格差を埋めることが必要になってくるかと思いますが、ただ、現実には、例えば網走というと東京の人はどういうイメージを持つかわかりませんが、非常に豊かな農業で、1戸当たり2,000万も3,000万も所得がありますし、漁業者も非常に所得が高いです。網走の町で我々が飲んでいると、9時ごろになると、札束を持った漁業の関係者がどどどと入ってきて、我々は追い出されますけども、非常にそういう意味では、残された方で結構所得が高い方が相当多いということがあると思います。特に農業関係なんかは、繁忙期になりますと、黒塗りのハイヤーでパートのおばさんを送迎するとか、人手不足が非常に顕著でして、そういうことも含めてかなり、地域間格差というだけじゃなくて、地域内で格差も生じているのかなという感じがしています。

それから、最後に青山先生のグローバリゼーション。先ほど言いましたように、北海道はあんまりグローバリゼーションという実感がないんですが、観光という意味では確かに非常に活発になってきていまして、私どものオフィスは時計台の隣にあるんですが、毎日、時計台の周りには中国の方とか台湾の方が大勢います。これは何でわかるかという、着ているものの色が違うんですね。日本で売っていないものを着ていますので、しゃべらなければわからないですけど、台湾の人とか中国の人は色が違います。我々が着ているものと、シャツとかセーターとか色が違いますので、すぐわかります。しゃべればもちろんすぐわかりますけど。

やはり東アジアの方々にとってみれば、冷涼で、清潔で、珍しいヨーロッパ景観、しかもそれが漢字文化の中にあるという、極めて魅力的な観光地なんだろうと思っています。10年前はそういうことがどうだったかという、ほとんど九州とか西のほうで盛んだったわけですが、それが北海道に来て、九州と北海道は大分景観が違いますので、そういうものが引きつけているのではないかと思いますし、今後も伸びていくと思いますが、今現在、一番多いのは台湾なんです。北海道に70万来ている外国人のうち台湾が25万ぐら

いのです。か。これは北海道の魅力もそうなのですが、その背景には台湾の中の航空事情があると思っています。

台湾の台北・高雄間に新幹線ができて、110往復飛んでいた台北・高雄便がほとんどゼロになったんです。飛行機が余ってしまった。その余った飛行機がほとんど日本にチャーターで来た。チャーターで来ていた7割は北海道なんです。ですから、台湾の場合は一時的な現象ですね。飛行機がなくなれば、飛行機が中台直行便に回れば台湾からお客さんが来ない可能性があります。もう既に減っていますけど。ただ、台湾の人たちは北海道が好きになっていますから、それをどうやってこれから、飛行機がなくなっても日本に連れてくるか。日本から迎えに行くか。こういう課題がひとつあるかと思います。

それからもう一つは、ニュージーランド、オーストラリアです。これは冷涼云々じゃなくて、季節が反対だということです。これもちょっと今しぼんでいますけど、やはり大きなポテンシャルだろうと思いますし、もっと力を入れて、増やしていく課題かなと思っています。以上です。

【寺島委員長】 どうもありがとうございました。その他、ご意見のある方、いかがでしょうか。どうぞ。

【秋池委員】 今日は貴重なお話ありがとうございました。半分意見と半分質問なんですけど、先ほど事務局からもお話がありましたとおり、広域のある種の方向性みたいなものができてきていて、戦略化はこれからということでした。戦略というのは結局は自分の強みに立脚してつくるしかないわけですが、何かご自分の地域の戦略の中核になる強みなのかなということに対するご実感というのはきとおありで、いろいろな取り組みをやっておられるんだろうと、いろいろな競争環境はあるものの、やっておられるんだろうというふうにお伺いしておりました。

質問が、時間ありませんが、もし許されるのであればお願いしたいのですが戦略を実行していく上で何が不足しているのかというのが、先ほどお話しにあったインフラのお話ですとか、それから国の予算獲得とかということもあるのかもしれないんですけども、できればそれ以外の部分で、どういったものが不足しているという実感をお持ちかということをご聞かせいただきたいのでお願いします。それから国と地域の役割分担について、予算ということ以外の部分で、何かソフトウェア的なものも含めてお聞かせいただければと思います。

【寺島委員長】 ありがとうございます。時間も迫っていますので、ちょっと僕のほ

うから、鎌田さんがせっかくいらっしゃっているので、お聞きしたい。

私は筑豊の炭坑と北海道の炭坑で育って、北海道と九州ともに経験があるわけですが、今北海道、九州の活性化にそれなりにかかわってきて、違いは何だというところが非常に大きいんですが、国境を越えた地域連携において、鎌田さんご説明のように、九州には環黄海経済圏とか、台湾、中国、そして韓国との地域連携の中で地域経済を活性化していくというある種の攻め筋が、いわゆるグローバル化の中で、国境を越えた地域連携を仕掛けていく土壌がある。一方、北海道のほうは、近隣の極東ロシアはいろんな意味で混乱してきたり、特にソ連崩壊後の極東ロシアの混迷なんていうのがあったんですけども、このところへ来て、僕はウラジオストクへ行っていて感じますが、要するにいつとき、ちょうどエネルギーで金が入っている状況では、今瞬間的にはなくなっているけれども、大きく流れが極東に来ているという感じもするので、これから北海道にとって、極東ロシアはポジティブな意味で、大変大きなポテンシャルになるんだろうと思うんです。今は富山と新潟からしか直行便が、ロシアの航空会社でしか飛んでいませんけども、北海道は今後、極東ロシアとの連携にもっと踏み込んでいっていいんじゃないかと僕自身は思っているんです。

そういう中で、鎌田さんのほうにちょっと申し上げたかったのは、さっき台湾のことがあまり触れられていなかったんですけども、九州にとって——僕は最近ちょっと東亜経済人会議の関係で台湾へ行く機会が多いんですが、台湾との連携は非常に重要なんじゃないかというのと、変なことですけど、この間、岡山へ行って話していたら、南太平洋のグアム島を基点にして、岡山・グアムという直行便がものすごくあそこの活性化に意味を持っているんですね。医療、メディカルのほうの交流だとか、さまざまな意味で学生の交流だとか、グアムとの間で行われているという。九州は、南太平洋はやっぱり地域から行っても非常に近い、そして例えば海洋開発、メタンハイドレートなんかも視界に入れて、海洋とか宇宙のほう、種子島との関連ですね。今後非常に意味が出てくるんじゃないかなんかと思ったりしているんですけども、そういったあたりも含めて、先ほどの質問、出ていたやつともあわせて、最後にちょっとご発言いただきたいと思います。

【鎌田迪貞氏】 質問が何だったかというところ……、ちょっと一番最後の台湾との関係から申し上げますと、実は台湾の三三会との交流は持っております。先方からの呼びかけは、例えば黄茂雄さんといったような、非常に親日的というか、知日的な世代の人がだんだん高齢化で退陣しそうなことになったので、今のうちに若い者同士での連携を強めよう、そ

ういう視点から、こちらから行き、向こうから来てもらうということをやっております。

ただ、具体的に産業面でどういった連携をしていくかといったこと、このあたりはあまり進んでないように思います。ただ、こういう言い方をされるんです。中国に出ていくときに、台湾の企業と組んでいったらどうかと。中国の商習慣なり、いろんなあれが違うので、君たちは行って、いつもだまされたじゃないか、だから我々と一緒に行けといったような提案を受けることがございます。

それから、秋池委員ですか、ご質問の中で、いろんな政策を実行する上での問題点は何かということでありましたが、これがまさに「九州はひとつ」を我々が標榜しておる、それがひとつございます。やはり何をするにも県単位で、例えば観光をやる、観光の宣伝をやるときに、上海でやったときなんか、各県でそれぞればらばらに展示いたしまして、例えば佐賀県の地図を張ると、横の長崎と福岡は白地なんですね。そんな状態では大体佐賀というところがどこにあるものかだつてわからんじゃないかということで、九州地域戦略会議なるものを発想し、実現させたわけですけれども、知事レベルでは、先ほどもちょっと申し上げましたが、九州一体的に取り組む動きは随分出てきておるんですが、ただ、まだやっぱり各県は自分ところの税金を九州全体のために使うわけにはいかないというような、そんな発想がありまして、なかなかうまくいっていないというのが事実でございます。

それから、いろんな意味でこの九州は転換期にあり、発展過程に入りつつあったときに経済危機でまたどかんと受けて、今転換期にあるということも非常に難しい問題……、これを乗り越えればまた1つの契機になるかと思うんですけど、そんなところが悩みといえれば悩みであります。

それから、何か先ほどのお話の中でちょっとお答えできていなかったのは、海外からの労働力を活用しておるかということですが、これは十分には活用できていないと思います。といいますのは、九州はまだ全国に比べて失業率も高いし、求人倍率も低いということで、特に今回の危機の危機的な状況の中で、若年労働者の雇用関係は非常に厳しいということがございまして、留学生等々を、先ほど別府のアジア太平洋大学の卒業生の話をちょっといたしましたけど、そこを卒業した人たちはほとんど東京、関西に流れていって、地元九州にはほんの少しの学生しか残っていないという状況でありまして、なかなか、やはり九州で留学生を定着させるとか、海外の労働者を呼び込むといったところまでにはまだ行っていないというのが正直なところでございます。

それから、ほかにはなかったですかね。ちょっと冒頭にお話があった政策連合をやれば

道州制をやらなくてもいいんじゃないかというお話もあったんですが、これは寺島委員長さんからちょっとお話ししていただいたんですが、とにかく行政サービスの主体は基礎自治体で、身近なところでやるというのがこの道州制の趣旨でありまして、ですから県をなくそうという発想でありますので、単なる政策連合とはかなり違ったものであると思っております。

ただ、州政府をどういうふう構成するのか、選挙をどうするのかといった面はまだ検討しておりませんので、ちょっと非常にお答えが具体的にできないんですが、とにかく基礎自治体が行政サービスの主体を担うというのが私どもの道州制の趣旨でございます。

【寺島委員長】 ありがとうございます。小林さん、一言お願いします。

【小林茂氏】 先ほどご質問に出ました課題の解決でございますけど、北海道の場合は、先ほどから言いましたように、インフラもかなりそろってきた、それから資源も豊富、いろんなことがいいんですが、唯一は、やはり情報の不足かなと思っております。先ほど宮川先生からありましたけど、第三次産業とかということを含めて、20年前の仙台が今、新幹線や何やらでもものすごく変わってきまして、情報面とかで札幌はむしろ20年前に後退しているんじゃないかなという気がしています。

そういう意味で、やはり津軽海峡の存在。さっき言いましたように飛行機だけに頼っている。こういう意味でほんとうの情報が入ってこない。ですから、常にシンポジウムばかりやるというのが大きな課題でして、それを埋めるための、いわゆるビジョンは幾らでもつくるんですが、ビジョンと現実のギャップを埋めるための手法だとか情報が非常に弱いんじゃないかなと思って、これを何とかもつと入れないかんのかなと。それを今後の課題だと思っております。

【寺島委員長】 どうもありがとうございました。

それじゃ、時間が来てしまいましたので、今日のところは一度これで打ち切らせていただきますけど、事務局のほうから連絡事項等をお願いします。

【石和田広域地方整備政策課長補佐】 次回、第3回の委員会ですが、8月24日15時から、国土交通省の会議室で開催したいと思っております。よろしく願いいたします。

また、本日、配付しました資料につきましては、お席に置いておいていただければ郵送させていただきますので、そういうこともよろしく願いいたします。以上です。

【寺島委員長】 それでは、どうも皆さん、ご苦勞さまでした。ありがとうございました。

— 了 —