

北海道開発分科会 第3回計画部会 議事概要

1. 日 時：平成19年7月11日（水）13:00～16:00
2. 場 所：札幌第1合同庁舎 10階 共用第2・3会議室
3. 出席者：〔委員〕南山部会長、嵐田委員、上野委員、加藤委員（代理出席：札幌市市民まりづくり局企画部 酒井企画課長）、佐藤委員、丹保委員、濱田委員、宮谷内委員、矢野委員、
〔ゲストスピーカー〕寺島（株）三井物産戦略研究所長
〔北海道局〕品川北海道局長、参事官、地政課長、水政課長、港政課長、農林水産課長 他
〔北海道開発局〕北海道開発局長

4. 議事次第

（1）開会

（2）議事

1）東アジア連携について

- ・ 寺島 実郎（株）三井物産戦略研究所長からのプレゼンテーション
- ・ 施策の検討（「グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現」部分）

2）その他

（3）閉会

5. 議事及び主な発言内容

資料2を用いて、寺島所長からプレゼンテーションが行われた（概要は別紙参照）。

資料3について事務局から説明の後、寺島所長からのプレゼンテーションについても含めて、以下のとおり議論が行われた。

【主な意見】

（嵐田委員）

- ・ 6日の道議会に、北海道庁の新しい総合計画の原案をお示ししたが、そこで色々と議論があった。大きくは、国との連携、東アジアでの独自性の発揮といった意味での計画の位置づけ、道内のエリアの問題が大きな議論であった。今後は、第4回定例議会を目指して計画の案を作成し、来年の第1回定例議会で決定する予定。
- ・ 東アジア連携に関して、計画の原案では、食や観光を始めとしてアジアを対象とした新たな展開の期待が大きく、また、自然環境・資源・食料供給力は国内外に積極的な役割を果たすことが可能であるとの認識の下、様々な施策を展開する必要があるとしている。
- ・ 北海道産業のグローバルな展開ということでは、アジアとの航空路線を考えても、新千歳空港11路線、その他の空港3路線、合計14路線あるが、これらを活用した新たな展開などが重要である。
- ・ 国土形成計画素案では、広域ブロックごとの東アジアとの連携が強く打ち出されており、広域ブロック同士の競争に打ち勝つための戦略の構築が重要であると考えている。
- ・ 私共の新しい総合計画はビジョン型で、分野別の取組は、分野別の計画で取扱うことになっており、2地域居住や観光立国のリピーターをひきつけるといった事については、分野別計画で詰めていく必要があると考えている。

(上野委員)

- ・ 特に畜産であるが、生産の弾力性が無く、また、餌を輸入に依存しすぎている。需要に見合った生産ということを見ると、バイオエネルギーにもっと力を入れる必要。コスト面に問題があるので、エネルギー化だけではなく、その残さを餌やパルプなどに活用するといった組み合わせも考えることが重要。
- ・ 観光について、それぞれの観光地がいかに受け入れ態勢を整備するかということ色々と取り組んでいるが、いつも問題になるのは、コンベンションホールについて、それぞれの観光地単独で運営していくのは難しく、1時間圏内の広域で整備・運営するなどの工夫が必要。

(寺島所長)

- ・ これまでの部会資料や第6期計画等を見せて頂いたが、ビジョン計画としては良いと思う。しかし、問題はその次の実行計画であり、目玉プロジェクトをはっきりさせていくことが重要。2050年の姿から現在に遡って考えていくと、やるべき事が見えてくるのではないか。21世紀型の北海道に目玉を置いたプロジェクトを絞り出して、そのプロジェクトを実行するためには、どういう企業を動かして対応して行かなくてはいけないのかという計画を作ったら、書かれている青写真は良いという段階から、にわかに殺気立ってくるし、そのような局面が重要。
- ・ 幾つかの県のこの種の計画に携わっているが、もはや、県名を変えたら全部同じといった計画を作っている場合ではない。北海道でなくては出来ないという計画を作っていくためには、ビジョン計画から実行計画に踏み込む事が重要。

(佐藤委員)

- ・ 丹保先生が北大の総長になられたときに、北大のビジョンとして北東ユーラシア構想を打ち出された。その際に、航空ネットワークについて調査したが、“海外”という概念が私たちの頭を固定観念化しており、今は、空との繋がりにおいて地域を考え、“海外”という感覚は捨てた方が良いといった議論をした。更に、北東アジア経済圏の主要都市間の航空ネットワークについても調査したが、その中で、日本の航空路線が東京に集中していることを実感した。北海道のこれからを考えていくときに、空との関わりの戦略とそれに基づく苦東を中心とする地域の優位性を具体的にどう展開していくかが必要。

(丹保委員)

- ・ 二地域居住でも新幹線でもそうだが、それが出来た時に道内がどうなっているかという事に対するしっかりとした議論がない。しっかり議論する必要。
- ・ 北海道の大学、例えば道東には、北見工大、室蘭工大、帯広畜産という特徴のある大学があるが、それらが1つのユニットとなって働くといった事が出来ていない。法人化をして各大学を競わせるのは良いが、その上の大きなストラテジーが無い。高等教育のレベルを上げたクラスターというか塊が無いと、細胞がバラバラでは北海道はどうしようもない。
- ・ バラバラの北海道に新幹線が来ても何も変わらない。
- ・ 二地域居住についても受け皿がしっかりしていないといけませんが、農業側もそういった勉強をしていないし、それを支えるための大学の動きもない。そういった事

から片づけていく必要。

- ・ ロシアという長年のブラックボックスが台頭してきており、そのブラックボックスが仲間になれるかどうかという話になるので、それにどう対応するかについては、中途半端なパワーでは対応不可能であり、きちっとこなすためのシステムが必要。グローバル化の中で我々がそれをやっていく時に、世界の流れとその中の北海道の位置をしっかりと見きわめる必要。

(寺島所長)

- ・ 体系的な戦略プランがないとプロジェクトだけ立ち上げてもしようがないというのはその通りと思う。受け皿となる産業群無しに、中途半端な二地域居住をやっても、何の生産性のある話にもならない。根っこのある話にしていくためには、今お話ししたようなキーワードを実体化させるためのプランを描き切らなくてはならない。
- ・ 北海道に関する計画では、フロンティア精神や社会的開放性などがしばしばキーワードになっているが、一度この種の計画では脇を引き締めて、中央依存・官依存で成り立ってきた仕組みに対して根本的に問題意識を深めるきっかけになる計画が必要な段階になってきている。北海道弁でいうと「いいんでないかい」と言ったような、大らかさを反転した大雑把さが北海道にはあり、中央依存・官依存の空気につながっているので、そこから脱却し、立ち向かっていくことを考えないといけない。
- ・ マネーゲーム化している世界経済という観点で考えると、苦しんではいるが産業基盤がマネーゲームによってうつろに水ぶくれしていないのが北海道の良い所であり、しっかりと根っこのある産業の技術力とR&Bを積み上げて、近隣の国々に対して拡大しながら生きていけるストーリーを描けると思う。

(宮谷内委員)

- ・ 寺島先生のお話を聴いて、聞けなかった部分が何点かある。WTO、FTAについて、関税率を平均すると日本は決して高い訳ではない。米とか麦とか乳製品は高いが、それでいて日本の食料自給率は、1961年の78%から現在では40%と低下している。先程からバイオ燃料の問題も出ているが、穀物の自給率も1961年の75%が今は27%と低下している。これまで、英国やスイスも自給率を上げてきている。何故日本はこのようになってしまったのかという問題を国内的にはまず考える必要がある。また、安い物さえあればといった考え方で本当に食の安全を保てるのかという事を考えることが重要。
- ・ 道内の解決すべき優先課題や成長発展可能な経済分野というのは、ターゲットを絞って、社会資本整備も研究機関も人材育成もベンチャーも集中して投入することが必要。
- ・ 中国のものづくり産業が発展している中、これまで匠の技と言っていたことが国内的、道内的にどうなるのか。団塊の世代がこの数年間で退職していく中で、これまで培ってきた技術や伝統を考えると、10年20年かけて育てて行かなくてはならない分野、守らなくてはならない分野もあると思う。
- ・ 北海道は農業王国・水産王国と言いながら、農業・水産の高等専門学校が1つも無い。実践的な農業・水産の高等学校・専門学校が、もっと北海道にあるべき。
- ・ これからのターゲットはインドであるとの意見もあるが、寺島所長のご意見をお

聞きしたい。

(寺島所長)

- 食料自給率やエネルギー問題は、戦略意志をもつ必要がある。アメリカもヨーロッパも食料・エネルギー戦略をしっかりとやった上で、次の戦略を行っている。農林水産省は食料自給率を50%にすることを目標にしているが、本当にそれでよいのか戦略意志としてしっかりと問いつめて、しっかりと方向性を定める必要。
- ビジネス面の中国の最大の弱点は、ブランドが無いこと。韓国はブランドがあるが、LG、サムソン、ヒュンダイの3つしかない危うい状況。日本は、重層的なブランドを確立し持っているのは強みであり、せっかく育ててきたブランドは重要。
- インドがこれから一つの目玉であることは間違いないが、今日インドの話をしなかったのは、北海道にとっての優先度からいくと、極東ロシアを視界に入れた戦略を立てることが一番であると考え。ロシアは、ウラジオストクを軍港から産業の基点に育てようとしており、資本集約型産業でGDPを上げていこうといったプロジェクトで走り始めており、そういうものを睨みながら、どうリンクしていくか考える必要。北海道は、環日本海構想の中で出遅れている。北海道に来ないとロシアにアクセス出来ないといった位のことをしたたかに作り上げる位のことをやらないと、北方圏なんて言ってみても始まらないと思う。

(矢野委員)

- ホクレンが中心となって、約60億円かけ清水町において、バイオエタノールの実証プラントをスタートする。バイオエタノールの関係については、農林水産省、経済産業省、環境省もまだまだ一体ではないし、支援の法制度も整っていない。新たな北海道総合開発計画の中で、各省庁とのこういった問題について連携をとってやっていけるように、仕組みとして織り込んでいってもらいたい。
- 国土の色々な開発の過程の中で、よい自然環境の姿が消えていつてきている。今後、開発を進めていく中で、これからの北海道の農業と環境問題をどう位置づけしていくかしっかり議論をして取り入れていくことが必要。

(南山部会長)

- 先程寺島さんのお話しにもありましたけれども、北海道の将来をにらんだプロジェクトというか構想というか、そういったものを明確な形で知らせていくことも絶対必要。
- きついスケジュールで、ご意見を頂いて、それをじっくりと論議するといった部会の時間がない。大変恐縮ではあるが、委員の皆様には、プロジェクト、ないしはその考え方、コンセプト、そういったものについてご意見を賜りたい。また、事務局でも、考えていただきたい。
- 後ほど、事務局から意見提出について連絡申し上げますので、よろしくお願い致します。

以上

(速報のため、事後修正の可能性があります。)

【寺島所長プレゼンテーションの概要】

- ・ 時代認識をどう捉えるかは、この種の計画では非常に重要。北海道が遅れている部分、だからこそ健全だと言える部分、色々思いを込めてお話ししていきたい。
- ・ 21世紀に入って6年間の世界経済は、グローバル化という名の金融肥大化による不安を内在している。日本への原油入着価格は、約4倍に高騰しているが、その原因は、世界の原油の需給関係だけでは説明できない。マネーゲームの対象としての原油取引が肥大化し、それが石油価格を乱高下させている。
- ・ 産業力と成長力は違うものである。外から金を取り込んで成長力を確保するということと、産業力をしっかりと残しながら前進するということは意味が違う。一見、イギリスは成長しているが、ものづくりが低下する中、オイルマネーがなだれ込み金融と不動産で成長し、健全とは言えない状況。
- ・ 日本で超低金利で資金を調達して、とにかく海外に持ち出せば、利ざやがぬけるということが常識化してきている。日本から円キャリーという形で外へ外へと出て行っており、それが世界のホットマネーとなって、これまで説明してきた一連の流れの原因となっている。そのため、円キャリーは世界の爆弾といった表現まで登場している。
- ・ このような不安を内在した異様な世界経済の枠組みの中に、我々は身を置き生きていることをしっかり認識する必要がある。
- ・ 日本の貿易構造は大きく変化している。対米国から対アジア・大中華圏へと比重が大きく移動し、急速にアジアとの関係が深まっている。
- ・ 貿易構造のアジアシフトに伴う物流の変化として、太平洋側港湾が空洞化し、釜山トランスシップの増大などによる日本海物流へシフトしている。
- ・ 人流においても、日本人出国者は、中国への出国者数が米国への出国者数を上回った。また、訪日外国人は、米国・中国がほぼ並んだ。更に、ビザの規制緩和が進めば、中国からの訪日は一挙に増加するであろう。
- ・ 物流・人流が圧倒的に中国へシフトし、アジア大移動時代を迎えている。その様な中、アジアの都市と都市とを結ぶアジア都市間交通が構築されてきている。
- ・ これまでの戦後の我々は、太平洋側を表日本、日本海側を裏日本と呼び、これまで貿易とはアメリカと貿易することであった。つまり、アメリカを通じてしか世界を見ず、異様な価値観に凝り固まっていた。しかし現在、日本海は日本とユーラシア大陸のダイナミズムを繋ぐ内海である。
- ・ しかし、北海道が位置する環日本海経済圏は、ロシアがブラックボックスとなり確立されていない。北海道が国境を越えた地域連携に成功していないのは、近隣ロシアのかつての低迷を引きずっている。
- ・ そういう流れの中で、極東ロシアをどう捉えるのかは、北海道の外部環境を捉える上で大きな話である。室蘭工業大学、極東工科大学、三井物産のトライアングルの戦略的提携のサインのため、先日ウラジオストクに行ってきた。例えば、室工大の雪の保冷技術、寒冷地住宅の省エネルギー技術、原子力の安全に関わる技術などはロシアにとって大変意味があるものであり、大学間の連携を深めてプロジェクト化していくものである。昨今のウラジオストクは多くの金が入ってきている。スーパーには日本の高級な果物が並び、日本の中古車が多く走り札幌くらい混雑しており、多くのウラジオストクの富裕層が日本に遊びに来ている。いよいよ、極東ロシ

アとの交流をリアリティーを持って語ることのできる時代が来た。しかし、現在の日本とウラジオストクとの空路は、新潟と富山からウラジオストク航空が週2便飛んでいるといった状況である。極東ロシアとの戦略的連携のため、どのような基盤整備をするのか考える必要。週2便のウラジオストク・サハリン-新千歳間の航空路などを考えておく必要。

- ロジスティクスの面では、港湾が重要。日本海物流へのシフトを考えると、ロケーション的にも重要であり新千歳空港にも近い苫東を持つ北海道は宝の山である。後背地の産業構造をしっかりと構想することも重要。日本の虎の子産業とも言える自動車産業は一気に中国に出て行っており、自動車以降の次世代プロダクトサイクルの視点が必要。アジア大交流時代の都市間交流において、ユーザーの利便性から、各都市間がシャトル便の様な形で繋がっていく。その中で、裾野にIT・バイオを始めとした中小企業の技術が活かされるプラットフォーム型の産業である中型旅客機の製造を日本で出来ないかと考えている。どこが第2のシアトルになるのかと考えると、このまま行くと、愛知・東海から岐阜にかけた地域ということになる。北海道で、アジア大移動時代の中で港湾・空港を睨んだ後背地型の産業について、何を構想していくかは大きな柱となる。
- かつて炭鉱というエネルギーに基盤があり、環境に優しいことを価値に掲げていくべき島として、再生可能エネルギーも大事にしながら、バイオマスエタノールの実験場として、日本のどこよりも北海道は前に出るべき。食べられるものからエタノールを抽出すると、食料の価格高騰といったネガティブな影響があるので、食べられないものでエタノールを抽出していくような流れを作っていくことは北海道にとって重要。
- 観光については、雪まつりやYOSAKOIソーラン祭りなどのイベントで盛り上げていく手法には限界がある。リピーターをひきつけるものが必要で、国際機関や国際的な情報の中心地といったことを構想し引っ張ってくるようなことをしなければ、“観光立国”にはならない。例えば、ジュネーブには国連機関が15集積しており、年間40万人の国連関係者が訪れ、100万人の大学の先生やメディアが訪れている。つまり、そこに行かざるを得ないのである。北海道も、例えば第2の札幌農学校などといった人をひきつける装置設定が必要。
- 定住人口を増やすことは難しいが、移動人口を増やすことは可能であり、移動を梃子にした活性化が重要。生活に意味のある形で、あるいは、生産という視点からプラスになる形で、田舎にベースキャンプが置けるようなプラットフォームが有ったらよいという潜在願望が非常に高まっている。北海道は二地域居住の理想的な場であり、受け皿をしっかりと構想し展開していくべき。

(速報のため、事後修正の可能性あります。)