

国土審議会北海道開発分科会
第 3 回 計 画 部 会 議 事 録

平成19年7月11日

国土審議会北海道開発分科会第3回計画部会議事次第

日時：平成19年7月11日(水)

13:00～16:00

場所：札幌第1合同庁舎

10階 共用第2・3会議室

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

(配付資料)

- | | |
|-----|-----------------------|
| 資料1 | 国土審議会北海道開発分科会計画部会委員名簿 |
| 資料2 | 寺島所長プレゼンテーション資料 |
| 資料3 | 施策の検討について |

国土審議会北海道開発分科会第3回計画部会

平成19年7月11日（水）

1. 開 会

○**高松参事官** それでは、ただいまから国土審議会北海道開発分科会第3回計画部会を開会いたします。

皆様、お忙しいところお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

本日の事務局を担当いたします、国土交通省北海道局参事官の高松でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、8名の委員の御出席をいただいております。また、本日は国際関係に造詣の深い三井物産戦略研究所の寺島実郎所長にお越しいただいております。また、加藤委員が所属する札幌市から、市民まちづくり局企画部企画課の酒井課長に御出席いただいております。

なお、本日、家田委員、小磯委員、坂本委員、櫻井委員、生源寺委員、田村委員につきましては、所用により御欠席との御連絡を受けております。

これ以降の会議進行につきましては、南山部会長にお願いしたいと存じますので、どうぞよろしくお願いいたします。

2. 議 事

○**南山部会長** 皆さん、大変お忙しい中御出席をいただきましてありがとうございます。

今日の議題は、お手元にご置きます次第にもありますように、東アジア連携についてということであります。進め方としましては、最初に、今日忙しい中おいでいただきました寺島さんにプレゼンテーションをしていただきまして、その後、「グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現」に関する施策の検討について、事務局が用意いたしました資料をもとに、寺島さんも交えて御議論いただければというふうに考えております。

寺島さんは、私が改めて御紹介するまでもなく、皆さん御存じだと思いますけれども、北海道の御出身で、アメリカでのお仕事の経験が長いということで、現在は三井物産株式会社の常務執行役員として、三井物産の戦略研究所長についておられます。

また、財団法人日本総合研究所の会長、あるいは早稲田大学大学院アジア太平洋研究科客員教授ほか、国土審議会特別委員をはじめ、各府省の委員も務められております。大変多方面で御活躍をされておられる方でございます。

それでは、寺島さんに前の方のテーブルの方にお移りいただいておりますとお話をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○**寺島所長** どうも寺島でございます。私も国土審議会の計画部会の方に帰属しております。特に東アジア連携の専門委員会の委員長なんていうのを仰せつかってまして、今回

の国土審議会のこれまでの何全総といわれたような時代との大きな違いの一つが、国土計画を日本国内の視点でもって自己完結させない。つまり、東アジア連携という、海外との要素というのを初めて盛り込む国土計画ということです。それが一つの特色になっております。そんなことで、日本を取り巻く環境がどうなっているのかということをお話しするのが私の役割かなと思って今日参上しております。

実は、先週アメリカの東海岸を動いてきてまして、ちょうどワシントンからの直行便で帰ってきたところなのですが、今コースが少し変わって、前は釧路の沖をアンカレッジのところから通過していったのですが、最近ずっと北に上がって、北海道の紋別のところから真南に北海道を縦断するような形で上から飛行機が飛んでいって、大変天気の良い日だったので、右手に羊蹄山とか支笏湖が見えるような中を東京に飛んで帰ったのですが、ふるさと北海道でして、特に私の場合は、高校は札幌ですが、おやじが石炭の関係をしていたものですから、生まれたのが沼田町の昭和炭鉱という炭鉱で生まれまして、そこから釧路のところの白糠の炭鉱に移りまして、一旦、九州の筑豊の炭鉱に移って、さらにそこから芦別炭鉱に、北海道に戻ってきて、小学校の最後の年から札幌の幌西小学校、啓明中学校、札幌旭ヶ丘高校と、一番多感な時期に札幌にいましたから、札幌の空気というのが自分にとってやはりちょっとエキサイティングで、藻岩山のふもとにいたものですから、藻岩山が見えてくると、非常に熱い気持ちになります。そんなことで、北海道の活性化に何らかの形で資するような話ができればと、こう思うわけですが、この第6期の総合開発計画もしっかり見せていただきました。ほとんどオンザトラックで議論しておられると思うのですが、そういう議論をさらに深めるためにも、役に立てる話ができればと、こう思います。

特に外部環境のことをまず一通りお話しして、北海道の抱える課題がどう見えるかという話に触れたいわけですが、お手元に「世界潮流と日本の進路を考える基本資料」という資料集のようなものを配っていただいています。これはレジュメとかそういうのではないのです。あくまでも資料集でして、私の話に数字の裏づけをとって話していこうということで、さっと確認していただければいいわけですが、講演等で毎月新しいデータに入れかえて配っている資料です。

そこで、時代認識をどうとるかというのは、やはりこの種の計画をやるときに、物すごく重要だと思いますので、北海道に関係ないよと思うかもしれませんが、北海道が遅れている部分と、だからこそ健全だと言える部分といろいろ思いを込めて申し上げたいと思うのですが、今我々が生きている世界の潮流がどうなっているのかという話からちょっと始めていきたいと思うのですが、21世紀に入って、瞬く間に6年間が過ぎたと。2ページが一番最初を見ていただきたいのですが、世界GDPの実質成長率推移というのがメモで書いてあります。これは地球全体のGDPが、この6年間どう動いたのかという数字ですね。2001年、9月11日の事件が起こった年、前年比1.

8%の実質成長だったということですね。2.1、2.7と動いて、我々が生きてきた例えばこの3年間、2004年からの3年間ですね。3.9、3.4、3.9と3%を超すレベルの実質成長を続ける地球という中を生きてきたということがよくわかります。2007年に減速するののかという米印のメモがありますけれども、CONSENSUSの予測は3.4%というメモが書いてありますが、これは言うまでもなく、CONSENSUSというのは世界のエコノミストの平均的な予測値を毎月発表している機関です。つまり大方のエコノミストは、こう見てますよという正確な数字を毎月毎月出ているものの直近の数字が3.4と、今年の予測について出てきています。つまり、去年3.9で、3.4ということは、少し世界経済減速するののかという見方と、いや、3%だって高過ぎるよと、加熱だよと。この下に書いてある三つのEという言い方がよく国際会議なんか出ると出てきますけれども、ECONOMY、経済と、ENVIRONMENT、環境と、ENERGYの三つのEのバランスをとって、持続可能な成長で行かなければいけませんと。世に言う建前論というものなのですからけれども、きれい事とも言えるような話ですからけれども、その三つのEのバランスということ考えたならば、3%台の成長だって高過ぎるのだよという視点の人たちがいます。そうすると、この3.4という数字を減速ととらえるのか、人口速度にソフトランディングしていくプロセスととらえるのか、いろいろ議論は複雑ですが、いずれにしても3%台の成長を続ける世界経済という中にいるということをまず確認しておきたいのです。

20世紀はアメリカの世紀だという表現がよくありますけれども、アメリカが100年かけて発展国にも近い状態にのし上がったと。そのアメリカが20世紀100年かけて実現した年平均成長率は、2.1%程度だったろうと推定されてますから、地球全体が3%台の成長をするなんていうことは、今我々が生きている時代というのは、狂気のさたとも言えるような高成長の同時化局面にあるという、ここに書いてある異様なまでの高成長の同時化局面という言葉がぴったりくるのです。

BRICSの台頭によるすそ野の拡大というメモがありますけれども、これも言うまでもなく、耳にたこができるほどBRICS、BRICSと言い続けてきたわけですね。ブラジル、ロシア、インド、チャイナの頭文字と。ところが5月、OECDの閣僚会議がBRICSと呼ぶのをやめようと決めた。これからはBRICSと呼ぼうと決めたのです。Iが1個間に入ってきてしまった。何なんだといったら、インドネシアのことだったのです。最後のSは、複数のSではなくてサウスアフリカのことにしようなんていうことになってしまって、要するに世界をおしなべて、マイナス成長分がないという異様な時代を我々今生きているということになります。

そういう中で、確認しておきたいことなのですからけれども、1ページの一番最初に戻って今正解をグリップするときに、今僕が話してきた話というのは、21世紀に入ってから6年間、実態経済、世界の実質成長率が3.5%程度でしたという話ですね。2段目に書いて

あるのは世界貿易なのです。世界貿易は、この間年平均実質7%で拡大しました。実態経済の倍の勢いで拡大する世界貿易、物流経済という姿が見えてきます。では何でそんなに世界貿易は伸びているのだいという話なのですから、増加寄与率分析というのをやると、その増加させている要因の半分ぐらいの要素は、半導体と電子部品だとか、自動車関連部品だとかというものの貿易が世界貿易を押し上げている要素だという数字が出てきますから、世に言うIT革命説だとか、そういう話もあながちうそとは言えないのかなというような数字が見えてきます。

そこで、この段階で非常に問題を提起しておきたいのは3番目なのですね。北海道と余り関係ないように思われるかもしれませんが、世界の株式市場の時価総額は、この間年平均14%で拡大しましたという数字なのです。これは何を意味しているかというと、金融経済というのをシンボリックに表現しているとすれば、要するに世界のすべての株式市場の時価総額が、この間1年とし明けるごとに14%で拡大してきた6年だったという数字は、3.5、7、14というのは、これは倍々ゲームみたいな話で、えらいシンボリックな数字なのですから、要は実態経済をはるかに上回る金融経済の肥大化ということが我々の周りに進行しているということを確認しておきたいのです。

グローバル化という名前のもとに何が進行しているのだというときの、まさにあらゆるビジネスモデルに金融というファクターが絡みついてきている。不動産の分野でもリートなんていう仕組みが、つまり金融化した仕組みが登場してくるだとか、ものの世界にもそれを金融化したビジネスモデル、例えばデリバティブのようなビジネスモデルが大きく拡大してくると。そういう中で、3.5%の実質成長、加熱とも言われながら続けている状況なのに、何か途方もない不安がよぎるというものですね。何かこのメカニズム、変なのでないかという不安がよぎる。

上海の株式市場に至っては、この6年間で時価総額が4倍になっています。我々から見ると、とてもIPOの対象になるような会社ではないよなと思うような会社でも、例えば北京との政治的な関係だとか、そんなことがうわさ話として流されて、異様な株価を形成して、そこに世界のホットマネーが流れ込んでいくという、そういう構図の中に今どっぷりと浸っていると。

したがって、2ページの一番下の数字を見ていただきたいのですけれども、日本への原油入着価格という数字がここに書いてあります。これは言うまでもなく、日本の港に幾らで石油がたどり着いているのかという数字です。99年、1バーレル17ドル20セントでたどり着いていたという意味です。その年の円ドルレートで換算して、1,928円払って1バーレルの石油を入手していた日本産業という姿が見えてきます。ぼんと飛んで直近の5月、ついこの間ですね。64ドル98セントまで来たと。円安にシフトしてますから、7,845円で1バーレルの石油を入手している。つまり、2,000円しなかったものが8,000円に迫っているわけですから、日本産業にとって、この間石油が4倍近

くになったということを意味するわけですね。

そこで、どうして石油が4倍にもなったのだという素朴な疑問というのがわいてくると思います。私もエネルギーの経産省の方の審議会にも入って、特に原子力等にかかわってますが、この種の分野の専門家に、どうして石油は4倍にもなったのでしょうかという問題を提起すると、必ず需要側の要素として、BRICSの石油需要の拡大と。何しろ中国の石油消費が伸びてましてなんていう説明。それから、供給側の要素として、中東の地政学的不安と。イラク戦争がどうしたとか、やれサウジアラビアの潜在不安がどうしたとかというような話が登場してきます。ところが、私来月も行くのですけれども、ウィーンのOPECの事務局、パリのIA国際エネルギー機関の事務局の人たちと議論を、定点観測で続けてますけれども、4倍にもならなければいけない要素について、受給関係なんかで説明できるような状況ではないということに気づかざるを得ない。つまり、4倍にもならなければいけないほどの受給ギャップがこの地球上に生じているとはとても思えないというのが現状だろうと思います。

後でロシアの話をもっと深めていきたいわけですが、9ページのユーラシアダイナミズムと書いている一番最初に、昨年のロシアの石油生産の数字が書いてあります。このプーチンの自信回復を支える石油生産と書いてあるところの下ですね。972万BD、IAベースの数字ですが、これエネルギー関係で飯食っている人だったら、もう飛び上がる数字です。つまり、ロシアがサウジアラビアを追い抜いて、世界一の産油国になったということです。サハリンをはじめとして天然ガスと原油両方出る国なのです。天然ガスを石油換算した数字と、原油の生産量を合わせた、つまり除く石炭での化石燃料供給力で、ロシアが世界断トツの供給力を持つ国になってしまったという事実がまずここで見えてきます。2005年に2,145万BDですが、昨年は2,300万BDを間違いなく超えただろうと言われてます。しかも石油価格が高い、エネルギー価格が高いと。追い風を受けて、ロシアがわずか6年で、例えば沖縄サミットにプーチンが登場してきたときのロシア、よれよれのロシアですね。2006年サンクトペテルブルグのサミット、居丈高なロシアにわずか6年で回帰していった。要するに、エネルギーの供給力と価格が高いという要素を追い風にして、世界の化石燃料の供給の生命線を握る国にロシアがよみがえってきてしまった。それが後での極東ロシアの話にもつながっていくわけですが、まさにエネルギー帝国主義という言葉が出てくるぐらい、エネルギーをてこに揺さぶるロシアという姿が、今世界を突き動かしている一つの要素になってきています。

そういう中で、2ページのエネルギー価格高騰のところなのですが、確認しておきたいことは、まずロシアの石油が出ているのだと。ガスも出ているのだと。北海原油も我々が思っている以上に出ています。600万BD以上はコンスタントに出してます。イラクでさえ、泥沼の状況の中でも石油の生産だけは確保しようぜという思惑の人がいますから、200万BDは出してます、数字として。ですから、この世の中から石油が減産に

なっているわけでもなければ、消えているわけでも何でもないのですね。まず供給側の要素として。

需要側の要素も、後で中国のところを時間があったら説明しますが、確かに石炭から石油への転換というのを図ってましたが、石油価格が余りにも高くなったために、国内資源である石炭に一部戻し始めているぐらい、中国にとっても思うに任せる状況というのになってきたのですね、石油価格の高騰というのが。したがって4倍にもならなければいけないほど中国が石油の需要をふやしているということは検証できないのですね。

ではどうして4倍にもなったのだという話を確認しておきたいからこういう話ししているのですけれども、ここに書いてある受給関係だけでは説明できない投機的要素の顕在化という、さっきのマネーゲームの話の延長でお話ししているのですけれども、要するにエネルギー価格高騰の構造とこの三つのEの②に書いてあるところなののですけれども、要は再び先物原油価格が72ドルとか、そういう水準に今上がってきてます。こうお話しすれば、一発で理解していただけたと思いますけれども、WTIなる指標に内在する危うさということを確認しておきたいのですけれども、要するにエネルギー価格に関心を持っている人だったら、連日北海道新聞でも何でも見て、先物価格はどうなっているのかなという記事に目が行くはずです。必ずニューヨークの先物市場ではという報道が連日続いています。その際、WTIでは幾らというのが指標になっているのですね。WTIとは何かということに知識を深めたならば、我々が生きている時代の危うさが見えてきます。WTIのWTは、ウェストテキサスの頭文字なのですね。ウェストテキサスって何だといったら、ヒューストンのことなのです。ヒューストン地域の石油価格ってローカルな話なのです。札幌ではガソリンは幾らしているのだというだけの話なのですね。ところがその指標が、ニューヨークの先物市場に上場されたというあたりから話がおかしくなってくるのです。この10年間でエネルギーの価格を決めるメカニズムがまるで変わったということに気がつかなければいけません。要するにコンピューターの中を短期の資金が駆けめぐって、ホットマネーが駆けめぐって、デリバティブというようなビジネスモデルが出てきて、実需と実供給の力学の中で価格が決まるのではなくて、つまり大学で近代経済学を学んだ人にとってみれば、立ちくらみが起こるような話ですけれども、需要曲線と供給曲線の接点で価格が決まると大体相場が決まっていたのですけれども、そんな話ではなくて、要するにマネーゲームの対象としての石油取引引きというものが物すごい勢いで肥大化したのですね。WTIの実需は70万BDです。ヒューストン地域の石油の実際の需要はですね。昨年この世に生み出されたすべての石油、さっきのロシアだろうが、OPECだろうが、非OPECだろうが、8,600万BDです。ところがWTIが取引引きした石油は、1日当たり2億5,000万から3億バーレルという取引引きやっているのですね。要するに、実需をはるかに上回るマネーゲームの対象としての石油取引引きというものが石油価格を乱高下させるような、そういう枠組みの中に次第に我々が身を置きつつあるという構

造の変化、これが世界経済の金融化という大きな流れの中に我々が身を置いていることの危うさなのですね。

そこで、今回東海岸を動いてきて、いや笑えないのですよねという話にだんだんできてしまったのは、ジャパンファクターということが盛んに言われ始めているのです。今まではホットマネーの源泉は中東ロシアのオイルマネーなんだなんて言われて、例えば最近ロンドンに行かれる機会があったならば、ロンドンの金融市場にロシアの石油マネーが流れ込んでいるという話題ばかり突き出される。中東のオイルマネーも流れ込んでますと。産業の実力以上の金はその国に流れ込むと、一体どういうことが起こるのかという象徴的な状況になってます。異様なポンド高ですね、まず国際収支が極端に黒字化して、1ポンド250円なんていう水準にきてしまった。この夏ロンドンなんかには行かない方がいいですね。そんなこと言っではイギリスに怒られるかもしれないけれども、要するに、ちょっとしたホテルに泊まったら、1泊10万円という決済をしなければいけなくなるというぐらい、何もかにもが高くて感ずるという状況になってます。異様なポンド高です。

そこでですけども、これは北海道の産業開発にもかかわる思想的なところの部分の話なのですけれども、過去3年間のイギリスの産業セクター別の成長力という資料見ると、金融と不動産だけが年平均7%で拡大してます。ところがものづくり、製造業は年0.4%で縮んでいってます、過去3年間。ため息が出るような話で、金がなだれ込んでいるから成長力を確保して、特に金融と不動産だけが肥大化していく産業構造の国になってきています。

表層観察しかしないエコノミストで欧州を分析している人のレポートを見ると、サッチャー革命から25年たって、改革開放経済に成功したイギリス、15年連続成長を続けていてマル印と。ドイツはついこの間までゼロ成長、マイナス成長をのたうち回っていて、特にユーロ社民主義の根強い伝統を引き継いで、資本にとって非常に息苦しい構図になっていて、成長力を失っているドイツ、バツ印というのが大方の分析の視点だったのですね。ところが本当にそうなのかということですね。私最近ロンドン及びデュッセルドルフから上がってくる情報等を見ていてつくづく思いますけれども、産業力と成長力は違うのだよなということを実感します。というのは、サッチャー革命から25年という話は日本にとって笑い事ではないのですね。我々欧州で議論していると、日本は20年遅れのサッチャー革命ですなとよくからかわれます。つまり、サッチャーがやろうとした改革開放路線の後を追いかけている日本という姿が見えてきます。構造改革なんていうのは、まさにサッチャー革命を言い変えたとも言えるのですね。だけれども、ではサッチャー革命から25年たって、イギリスの産業に進行していることというのは何だということですね。例えばイギリスに12の主力電力会社があると。そのうち六つは、この間にドイツの資本の傘下に入ったのですね。三つはアメリカの資本の傘下に入り、二つはフランスの資本の傘下に入ったと。ユニオンジャックの旗がとどろいているのは、1社だけという状況

になっています。

この中におられる方の半分ぐらいが、それがグローバル化ではないのと。海外から人、もの、金、技術、情報を取り込んで、成長力を高めると、改革開放路線ってそれじゃないの。結構な話ではないかという価値観の人がいても、僕は驚かないです。だけれども、半分ぐらいの方が、そんなことでいいのかなという、ためらいの気持ちが起こるのも理解できますね。特に、例えばイギリスの虎の子産業とも言われた自動車産業、我々が見上げるようなブランドだと思っていたジャガー、ロールスロイスのようなブランド、一つの例外もなく、全部ドイツとアメリカの資本の傘下に入ったのです。いいじゃないのという価値観の人と、いやちょっとためらいが起こるなという人が交錯しても不思議でない。

そこでなのですね、とにかく外から金を取り込んで成長力を確保するということと、産業力をしっかり残しながら前進するということとは、意味が違うよなと。イギリスから入ってくる新しいビジネスモデルだとか、新しい挑戦に関するシナリオを見ていると、なるほど成熟型消費社会を前提にしたおもしろい、コンシューマー型のビジネスモデルでおもしろいのあるなと思うようなものもときにはあります。だけれども、新しい産業技術にかかわること、ITでもバイオでもナノでも省エネルギーでも環境でも、うんとうなるような、一步前に踏み込みたくなるような新しい試みって、もうほとんどドイツですね。ですから、非常に複雑な気持ちにとらわれます。

そういう意味において、このロシアのオイルマネーという話からそういう話になってしまったのですけれども、イギリスにオイルマネーが流れ込んで、一見活性化しているように見えるけれども、一步踏み込むと考えさせられるものがありますなということですね。

それから、中東のオイルマネーが、私、あさってからシンガポールなのですから、シンガポール、マレーシアになだれ込んできてます。イスラム金融という名前のもとです。それがアジアの経済を大きく支える構図になってきていると、こう言われてます。

ところが中部新空港から、もうドバイへの直行便というのが飛び始めて、関西空港と中部新空港からドバイに直行便が飛んでます。ファーストクラスが個室なんていう淫靡な空気の漂った航空機が、毎日毎日欲と道連れの人を運んで中東に中東にと向かわせています。ドバイにもし皆さんが行かれる機会があったら、自分の目の前に繰り広げられているシーンが理解できずに、立ちくらみが起こるというものです。まさに。今世界一の超高層ビルと言われている800メートルのビルがドバイに建設中で、先週の情報では7割建ちましたといって写真つきの情報入ってきましたけれども、800メートルのビル、尋常な話でないですね。東京タワーの2倍を上回るビルがドバイに建っている。隣に900メートルのビルの建設を始めますというのです。つまり、オイルマネーが石油を増産していくような投資には向かわずに、建設ラッシュの財源になって、鹿島建設のトップが言ってきましたけれども、今世界の高層ビルを建てるクレーンの3割がドバイに集中していった

ますなんていう、異様なことになっています。

さらに、その金がアメリカの投資ファンドになんかに還流して世界を駆けめぐると。上海の株式市場を今世紀に入って4倍にもしてきた源泉というのは、そういうお金が流れ込んでいるからでもあるわけです。

そこからなのです。この②に書いている日本の超低金利と円キャリー資金というメモの意味するところ、ちょっと確認しないと全体感がとれないからなのですけれども、人ごとではないよと。ジャパンファクターだよと言われ始めているのです。最近円キャリーは世界の爆弾なんていう表現まで登場してきてます。どういうことかと言うと、日本は超低金利なのですね、御承知のように。ゼロ金利を解除して0.25。さらに0.25積み上げて、今0.5です。ところがですよ、例えば3ページ、米国についてというメモの下から3段目のパラグラフに米国への資金流入の変化というところの①に、FRBの金利引き上げの動向が書いてありますけれども、グリーンスパンは退任されましたけれども、去年の末までに5.25までアメリカは金利上げてきてます。日本が0.5ですから、10倍ということですね。つまり日本は10分の1。つまり今、円キャリーとは何かですけれども、日本で超低金利で資金を借りて、何らかの形で資金を調達して、とにかく海外に持ち出せば、よほどの間拔けた運用をしない限り、3%から4%の利ざやが抜けるというのが常識化してきてます。そうなってくると、さて円キャリーの総額をどれぐらいに推計するかというのはいろいろな議論が出てますけれども、一番少なく推計する人で20兆円から30兆円と。海外で1兆ドルと言われてますから、130兆円ぐらいの金が日本から円キャリーという形でもって外へ外へと出ている。それが世界のホットマネー、過剰流動性となって、今僕が話してきた一連の動きを支えるエネルギー源になっているのですよねと。だから円キャリーは爆弾だという話が登場してくる背景というのは、つまり人ごとの話ではないんだよと、あんたが問題なんだよというふうに言われ始めているわけです。ところが、参議院選挙が終わるまでは金利を上げれないという状況の中にあります。どうして日本は超低金利なんだ。

北海道の話に入っていくまでに、これが一番外を取り巻いている話の締めくくりですけれども、5ページの日本についてと書いてあるところの一般的な話はともかくとして、注目してもらいたい数字が、この2段目のパラグラフの中に書いてある企業物価指数というものです。この数字をじっと眺めることが、現下の日本経済の状況を理解することに物すごくつながるのです。どうして日本は超低金利なのかということにもつながる。これは何だと言うと、日本企業が取り扱っているものの価格の指数です。2000年を100としてという数字になってます。まず、2005年の12月水準というのが書いてありますけれども、素材原料158.9ということは、2005年の12月までの間に、今世紀に入って原材料資材は6割高騰したということを意味するのです。中間財、部品のようなものに象徴されるようなものを生産したり取り扱っている企業の価格体系が105.7と

ということで、水面上に出た。最終財、消費者と向き合ったビジネスモデルで飯食っている企業の価格体系が91.7ということで、1割も落ち込んでいる。水面下、つまりデフレだということですね。私が今言おうとしていることを一言でいうなら、川上インフレ、川下デフレという話をしていることになるのですけれども、直近の状況がどうなっているのかということを確認しておきたいのですね。2007年5月水準、素材原料189.1ということで、ついに9割高騰と。つまり原材料、素材を取り扱っている企業の経営者の頭の中には、自分の人生を振り返っても記憶にないインフレの時代が来たと思っているわけです。中間財の企業114.3、水面上に出て、さらにちょっと上に来たと。14%ぐらいまでは、今世紀に入って上がってきた。ところが川下の最終財、消費者と向き合ったビジネスで飯食っている企業の価格帯は92.2ということで、まだ水面下もいいところなのですね。二極分化しているのです。

内訳にちょっとおもしろいことが出てきた。耐久消費財79.4ということで、実に2割も落ち込んでいると。何なんだかというと、家電機器ですね。例えば、ついこの間まで100万円していた液晶の薄型テレビが20万円どころか10万円を割ることになってしまったと。松下の中村社長が2週間前にすごいおもしろいことを言っていました。家電メーカーって切ないのですよねと。市場に新製品を投入した瞬間から、その製品が値上がりしたなんていう体験を一度もしたことはない。ひたすら落ちていくのを何とか食い止めるといふ戦いをやっているという、これはドラッカーが言っていたことなのですが、この世にものが生み出されて、イノベーションという要素とコンペティションという要素が掛け合わさったならば、ものの価格は劇的に落ちると言っていることなのです。したがって、耐久消費財は今世紀に入って2割落ち込んでいるのです。非耐久消費財が103.4ということで、ようやく水面上に出たというところなのですから、最終財全体では92.2。したがって、経営者の立場から言うと、自分が背負っている業界によって景況感がまるで二極に割れるという状況の中を走っているのです。したがって、例えば日銀がゼロ金利を解除したとか、0.25さらに積み上げたというときに、メディアは必ずデフレ状況を脱却しつつある日本経済なんていう表現を使いますが、では一体だれの立場に立って現下の状態をインフレと言うのか、デフレと言うのか、まるで違いますよねという状況の中を走っているのです。したがって、川下の企業の立場の経営者からすれば、こんな状況下でもって、金利なんか上げてくれたらとんでもないことになる。それが政治的な圧力になって、何とか超低金利で持ちこたえろということ、とにかく参議院選挙終わるまではなんていうような話になっているから、国内で自己完結しているうちは、その話はまだほどよい話で進むのだけれども、それが円キャリーとなって世界の爆弾なんて言われ始めると、人ごとではないということになって、今世界のそういう、金融化と僕は言ってきたマネーゲーム化を加速させているいわゆる現況の一つとして、ジャパンファクターだなんていうような話が語られてしまうようなことになってしまうと。

それで、そういう中で、どうして川上インフレ、川下デフレのねじれが解消できないのだかというと、この5ページの下からの、例えば個人所得増なき景気拡大が進んでいるからだとか、つまり勤労者家計の可処分所得というものが現実には落ち込んでいる状態で、消費なんか出ませんよねという構図の中にあるから、川上が世界経済の3%成長というものを背景に、一次産品価格高騰という形で連動して、コストプッシュの圧力かけてきても、川下に抜けないという状況のままねじれているという中に今日本経済が立っているということだけは間違いないわけです。

そういう中で、後で、国交省の審議会ですから、二地域居住の話だとか、資産の流動化なんていう話はまた議論の中でやりたいと思うのですが、僕の最初のプレゼンテーションの中で、確認しておきたい数字だけを忘れないようにきちっと申し上げておきますと、6ページの一番下、貿易構造の変化という、まず日本の産業のなりわいにかかわるところの話を確認しておきたいのです。

だんだん北海道の話に近づいてくるわけですが、貿易構造の変化、6ページから7ページにまでかけてのいろいろな数字の中で、一番注目していただきたいのは7ページの一番上、ア、イ、ウと書いてあるウなのです。ざっくりと確認したい。06年、昨年の日本の貿易総額、輸出入を足し合わせた貿易総額に占める比重というメモで、対米貿易は17.5%だったという数字に丸をつけてもらいたいのです。つまり、これは3年前まで、そんな話高校生だって知ってますよという常識にも近い日本産業に関するイメージというのがあったのです。日本は通商国家ですと。貿易で飯食っているのですと。貿易の相手先のナンバー1は、輸出も輸入もアメリカなのですというのが半世紀以上続いた事実だったのです。ところが3年前に反転して、一気に変わったと。対米貿易が2割割ったと大騒ぎしていた。それが17.5まで落ちてきたという数字なのですね、去年。ところが関心ある方はメモをとっていただきたいのですけれども、これカレンダーイヤーですね、06年の。フィスカルイヤーの数字が発表になったのです。年度というものです。対米貿易17.2まで落ちたのです、年度で。中国との貿易が17.4だったのです。初めて日本の歴史上、米国との貿易よりも中国との貿易が上回ったという年になったのです、年度として、06年度。どういう意味かと言うと、記憶力のいい方は、3年ぐらい前からそういう話聞いたよと。中国の方が多くなったという話聞いたよというふうに記憶していると思うのですけれども、それは実は中国と香港を足した数字だったのです。ところが、本土中国単体で、初めて対米貿易を超えたという年になったのです、去年。では一体日本はどこと貿易して飯食っている国になったのだというと、ここに書いてある大中華圏、アジアというメモが書いてありますけれども、つまりグレーターチャイナと言われる大中華圏が3割に迫り、アジアが5割に迫ってきているというイメージを確認しておきたいわけです。

大中華圏って何だと、この言葉だけ違和感を感じずと思います。これは要するに、経営

の立場にある方に説明するのは極めて簡単です。連結と単体ということ。中国を本土の単体の中国とだけ考えないと。中国と香港と、それから大中華圏の南端と言われて、要するに人口の76%が中華系の人によって占められているシンガポールと、台湾を政治的体制、イデオロギー体制の壁はあるけれども、産業論的には有機的な連携性を深めている一つのゾーンだとイメージするという考え方がグレーターチャイナという考え方なのですね。どういう意味かと言うと、欧米人と議論しているとよくわかりますけれども、絵そらごとでも足し算の便宜的な議論でもないのです。チャイナというコンセプトが意味する概念は広いのですね。例えば、昨日中国人がやって来て、こういうビジネス提案していったが、あんたどう思うなんていう議論にさんざんつき合わされます。日本のことも聞けよというぐらい、中国とのことについての質問に出くわすというのが昨今の経験なのです。ではどういう中国人がやってきたのと聞き返すと、それは本土の中国の人が来たなんていうケースはまれですね。シンガポール華僑だとか香港華僑、あるいは台湾企業がやって来て、中国の企業を巻き込んでこういうビジネスを実現しないかという提案だったということがもう圧倒的です。グレーターチャイナの相互連関が深まっているから、中国がより大きく見えるというわけですね。世に言う中国の台頭という概念は、中国本土のGDPが増えてますよなんていう概念ではなくて、グレーターチャイナの連携が深まっているから、中国がより大きく見える。海の中国と陸の中国の連携ということですね。本土の中国、陸の中国、海の中国、シンガポールも台湾も香港も島です。なぜ島なのと言うと、それなりの理由がある。つまり大英帝国、インドでこりて、マレー半島の領有に当たって、本土側にヘッドクォーターを置かなかったのです。暴動が起こってもマネジメントしやすいように、海で隔てられた突先の島にヘッドクォーターを置いたと。香港にも同じ事情があります。そこに華僑という人がなだれ込んで独特の経済圏つくったと。今までは華僑圏と本土の中国の関係、親類縁者に送金をするなんていう程度の関係だったのですけれども、イデオロギー体制の壁があるからといって。ところが、中国の10%成長、改革、開放なんていう路線の定着によって、華僑圏にとってもおいしいビジネスモデルのプラットフォームになり始めたのですね、本土の中国。本土の中国も華僑圏を利用していった方が、よりグローバル化した経済の中で発展していくときにはプラスだという判断が相互の思惑をリンクさせてきた。

広域上海に100万人の台湾人が移住して住んでいると言われてます。何のためにと言ったら、台湾企業が受注したものを上海付近に工場を立地して生産しているなんていうのは、もうごく当たり前のパターンになってます。

そういう中で、そのグレーターチャイナとの貿易が日本の貿易の3割に迫り始めているということが非常に重いのですね。05年と06年比べて、05年よりも大中華圏の比重が落ちているなというふうに見るかもしれませんが、これは中東の比重が石油価格の高騰によって高まったことのしわ寄せを受けているだけで、全体の流れは変わってない

のです。

そういう中で、大中華圏及びアジアとの貿易がどんどんどんどん比重を占めていく中で、貿易構造のアジアシフトに伴う物流の変化って、その下に書いてあるところですけども、これはもう多分何回かそういう話に出くわしたと思いますが、06年の数字が出てきて、さらに仰天するという状況になってます。つまり、日本の港湾の世界ランキングでの地位がどんどんどんどん落ちてきてます。かつて世界ランキング4位だった神戸は、32位までついに落ちてきたと。横浜は27位まで落ちてきたと。つまり、通商国家日本のシンボルみたいな港町だったわけですね、横浜、神戸と言え。ところが今や通商国家と言われ、GDP世界第2位と言われている国で、20位以内の港は1港もないという状況になってしまっています。

では今世界の港湾のトップランキングはどうなっているのというのは、その上に書いてあるものですね。これは言うまでもないことですが、シンガポール、香港、上海、深圳、釜山、高雄ということで、トップ六つのうち、私が大中華圏という言葉を使った港が、六つのうち五つを占めているということが見えてきます。しかも、日本の港が特に神戸、横浜がかくも無惨に後退している理由の多くが、この第5位の釜山にやられているということは御承知のとおりだろうと思います。釜山トランスシップというものがどんどん増えてきて、釜山がハブ化してきているわけですね。そういう流れが、まさに一段と加速してきてます。どうして釜山トランスシップがそんなに追い風を受けているのかというと、その②なのですね。日本海物流の時代が来ているからなのです。

これ何年か前から私が幾つかの機会に指摘してきたことなのですが、この話が最近では何かもう一歩前に出た議論ではなくて、ますます深刻になっているような状況になってきてます。つまり、北米大陸と中国、大中華圏を結ぶ物流が対日貿易を圧倒しているというのは、どなたもイメージがとりやすいと思いますけれども、日本人は、上海と鹿児島が大体緯度が一緒ですから、さぞかし鹿児島の南の太平洋に、アメリカと中国の間の船が行き来しているのだろうなんて思いますけれども、大間違いなのですね。つまり、日本海に入ってきているわけです。中国とアメリカを結ぶ物流の主力物流は、これはどんどん毎年その傾向が加速してます。今もっとリテールに、本当に基幹航路の北米大陸と中国を結んでいる物流がどう動いているのかという調査に今入ってますけれども、つまり津軽海峡を抜けて苫小牧沖を、つまり北米大陸と中国との間の物流がどんどんどんどん動いているということなのですね。どうしてと言うと、地球儀を見ればわかります。その方が2日早いのです。だから日本海物流というのがどんどんどんどん、いわゆる主力物流になってきていると。その追い風を受けて釜山トランスシップというのが、ますます勢いついてきているわけですね。釜山の西200キロのところに光陽、光の陽と書いた釜山の3倍のコンテナターミナルヤードの建設を終えて、今東京のホテルで日本企業誘致のシンポジウムか何かやってますね、韓国は勢いついて。そういう流れの中で、日本海物流の時

代というのが指摘せざるを得ないような状況になってきています。

さらに最近の動向として、言い忘れてはいけないのは、この間仙台でのそういう港湾の話をしてくれというので、調べ直して僕びっくりしましたけれども、仙台港でさえ、今までは東京湾内の港に内航船でつないで基幹航路に乗せるという性格の港だったのですけれども、わざわざ津軽海峡を迂回して、釜山につないで基幹航路に乗せるという物流が物すごい勢いで増えているのですね、仙台港でさえ。いわんや四国の今治、松山とか、あっち方面の物流は、神戸につないでいた物流がことごとく釜山につないだ方が有利だという流れになっていっている。

この間、仙台港の数字で僕記憶しているのですけれども、コンテナ一つ当たり、東京湾内の港につないだら、時間がかかる、金がかかる、内航船のコストがかかるというので、平均1個9万円かかるそうです。ところが釜山トランシップだと6万5,000円で済むと。津軽海峡を迂回していくとですね。したがって、そういう流れができていますという話が指摘されてましたけれども、まさにそういう時代だと。さらにそこに追い打ちをかけるように、ここにコンテナ船の大型化というメモが書いてありますけれども、これは最近の動向で、実際にそれを見て僕驚きましたけれども、8,000TEUを超す超大型コンテナ船の登場というものが、2003年に初めて最初の第1船が登場してきたのです。もうついこの間なのですね。8,000TEUというのは、言うまでもなく8,000個のコンテナが積めるという意味なのですから、これが2011年までにですから、あともう4年ですけれども、今建造中の船を合わせて2,286隻になるというわけですね。8,000TEU以上のコンテナ船が。これが基幹航路に来るということですね。8,000TEUというイメージがわからないかもしれませんが、日本郵船が持っている豪華客船飛鳥というのが、2年前に飛鳥Ⅱになって、すごい大きくなったなという、2倍になったというのですね。私、経団連研修の講師を10年やってまして、飛鳥に毎年一部上場企業のいわゆる経営企画担当部長50人を缶詰にして教育をするなんていうインストラクターをやってまして、毎年飛鳥に乗っているので、えらい飛鳥Ⅱは大きくなったなという印象がする。5万トン級、戦艦大和とほぼ同じ大きさですなんていう説明を受けて、へえという話なのですから、8,000TEUというのはその倍ですからね。つまり戦艦大和の2倍のコンテナ船が基幹航路を支えるというその時代になった。水深16メートルの港が必要だというわけですね、この船が接岸するには。今日本でもこの船は二つの港では接岸できますということに建前上はなってますけれども、厳密に言うと一つですね、まだ。そういう意味で、そういう流れの中で、この日本海側港湾への物流のシフトというのと、両方にらみながらちょっとイメージーションを働かせていただきたいわけですが、これは国交省が調べてくれた数字です。平成7年から17年までの間の外貿のコンテナ貨物の取扱量、年平均伸び率、全国平均4.6で、日本海沿海11港12.6とこうなってますけれども、これは何なんだというんですよ、そもそも日本海沿海の11港っ

てどこのことなのという話なのですけれども、つまり秋田、山形の酒田、新潟、北陸3県、要するに伏木、富山、金沢、敦賀、京都、舞鶴、境港なんていうのは、これスーパー中枢港湾の選定委員僕やっているのですけれども、スーパー中枢港湾どころか、その級の港湾1港あるわけでもないのに、日本海側への港湾に物流がシフトし始めているということは、どういうことなんだという話なのですね。これは日本海物流に吸い出されるように、釜山トランシップに便利のような航路が増えているということも大変大きな理由の一つではあるのですけれども、日本海側に運び出した方が有利だという流れが起こっているのですね。したがって、例えば群馬だとか埼玉だとか栃木なんかの中小企業で、ベトナムとか中国とかタイに進出した企業の物流が変わってきてます。今までは東京湾内の港にトラックで運び出して航路に乗せるという物流だったのですけれども、日本海側の方に運び出した方が便利な航路、釜山トランシップにつないでいった方が有利だという流れが起こっているものですから、国土軸という言葉はちょっと適切でないかもしれませんけれども、日本の国土軸が変わってきてますね。つまり、太平洋側にシフトしたものの見方から、日本海側にシフトしたものの見方へと変えていかなければいけない。

あえてこの段階でちょっとジャーナリスティックに問題提起しておきますと、とにかく僕らの世代というのは、日本の歴史の中でも驚くほどの固定観念の中を生きてきた世代なのですね。つまり、太平洋側を表日本と呼んだ世代なのですね。日本海側を裏日本と呼んだ世代なのですね。どうしてそうってしまったのと言うと、むべなるかななのですね。我々の生きてきた戦後の時代というのは、60年間にわたって、ついこの間まで貿易とは主にアメリカと貿易することだったのですね。僕もアメリカに十何年いて、日米物流の真ただ中にいましたからわかりますけれども、貿易摩擦とは、日米貿易摩擦とイコールだったのですね。外交とは日米2国間同盟とイコールだったのです。したがって、我々は相当自分は勉強家だとか、世界の情報に通じているなんていう自負心を持っている人でも、実はアメリカを通じてしか世界を見ないという異様な価値観に凝り固まった人間になっているということに気がつかなければいけないのですね。

現実には、最近ユーラシア大陸を動き回る機会が多いから、ますます私もそういう実感を持っているわけですが、実はそこで、このカラーコピーになっているこれ三井物産の戦略研究所のロシアチームがつくってくれた資料、これちょっと社内向けの資料ですので、そういう認識で右下に当社案件なんて書いてあるのは、何も秘密の案件ではないから書いてありますけれども、そういう文脈の資料だというふうに、便利だからちょっと配ってもらっているのですけれども。日本海は内海ということをも確認しておきたいのですが、戦後の半世紀を生きてきた人間は、日本海は隔絶の海だったのですね。イデオロギー体制の違う、つまりソ連、中国、北朝鮮と日本を隔ててくれる海、隔絶の海だったわけです。したがって、太平洋側のアメリカをひたすら見詰めて生きてきた時代を過ごしているし、冷戦の時代で、隔絶の海である日本海は裏で、太平洋側が表なんだという

感覚を身につけたとしても、嫌みでも何でもなく、不思議ではなかったのですけれども、よく見ていただいたら言うまでもないけれども、日本海は瀬戸内海のような内海なのですね。ユーラシアのダイナミズムというのは日本をつなぐ内海なのです。それで、そこからなのですから、この間私ウラジオストクに行ってきたして、九州経済圏の人たちといろいろ議論すると、ここで1ページ目の右側に環渤海、環日本海経済圏という図が書いてありますけれども、九州はもう明らかに、この環渤海経済圏という位置づけの中で、これに台湾のエネルギーをも取り込んで、あの地域が総体的に活力を呈しているのは、この環渤海経済圏の中で九州地域の浮揚を図るという戦略とミートしている。緑で囲っている環日本海経済圏というのは、これ言われて久しいのですけれども、実は環日本海なんか言っただけで、輪っこになってないのです。つまり極東ロシアがブラックボックスで、見えないうちに、低迷しているという状況下で、実は北海道経済が外から見ていて、やはり国境を越えた地域連携にやっぱり成功してないと思われる理由は、近隣のロシアが何よりも低迷してきたという、この90年代以降の状況を引きずっているとも言えるのです。そういう流れの中で、僕はこの間行ってきたウラジオストクというのは、ほぼこの札幌の緯度と一緒です。ですから、小樽の沖合からはるかかなたを眺めたら、つまり同じ緯度のところにウラジオストクがあるというふうに考えたらわかりやすいわけですが、極東ロシアなのですから、まず一つの大きな次の大きな枠組みなのですが、極東ロシアに対する問題意識というものをどう深めるのかが、北海道を取り巻く外部環境の要素の中ですごく重い話だろうと思います。

この間、私ウラジオストクに行った理由は、室蘭工業大学とウラジオストクにある極東工科大学の戦略的提携ということと、三井物産戦略研究所のトライアングルの提携というもののサインに行ってきたわけです。これは単に名目的な提携ではなくて、実利につながるプロジェクト化していこうということで、例えば室蘭工大が持っている技術の中でセグメントしまして、今日これから僕、夜室蘭工大なのですから、例えば室蘭工大の雪の保冷技術ですね。僕の生まれた沼田町で、まさにそれが実験プロジェクトが行われているのですけれども、冬の間にはたまたま雪でもって夏保冷していく、お金をかけずに保冷するシステム。実はロシアというのは、統計上は腹いっぱい飯が食えるような農業生産をやっているのに、流通のロジスティックスが物すごい弱いから腐ってしまうのです。腐ってしまってもって消費者に届かないというような壁を抱えているのです。日本の例えば保冷技術だとか、流通にかかわる、ものを腐らせない技術なんていうのは、ロシアにとって大変意味があるのです。それから、例えば寒冷地の住宅の省エネルギー技術。それから原子力の安全にかかわる技術なんていうところです。例えば大学間の連携というものを深めて、しかもそれをプロジェクト化していく。僕はたまたま室蘭工大で説明してはいますが、実は北大の持っている低温科学研究所の技術なんていうのは、本当は世界的に見てももう冠たるものですね。丹保先生がいらっしゃるから申し上げるわけではないのですけれども、本当

に我々から見ていても、大変な技術レベルのものがあるのです。そういったものをもっと体系的に極東ロシアとの連携を深めていくという遡上に乗せていくというのは大事だと思いますけれども、何か突破口をつくっていかねばいけないということで、まずは極東工科大学と室蘭工大の戦略的提携というのに踏み込んだわけです。

それで行ってきたのですね、4月に。大歓迎を受けまして、娯楽がないせいか、私が調印の記念講演をやるなんていったらば、1,000人近くの人が劇場に集まって私の講演を娯楽がわりに聞くというのは、日本人が変なことしゃべるから聞こうぜみたいな、まじの人がわんさかやって来て、何かロックコンサートの乗りで来ているから、やけに不思議な気分で僕話したのですけれども。要するに極東ロシアというものに対するイメージーションを働かせていただくために、いろいろな話をしようと思うわけですが、まずそもそも論で言うと、ウラジオストクというまちは、1860年に建設がスタートしたのですね。北京条約というものをロシアが中国と結んで、中国から奪い取った土地に人工的に都市をつくり始めたのがウラジオストクなのです。これはロシア語でウラジオストクというのは東に攻めよという意味で、東征という意味を意味する、つまりロマノフ王朝の野望を象徴したような名前で、日本にとっては、その名前自体が薄気味の悪いまちなのですけれども、そこにまずウラジオストクというまちな建設がスタートした。1860年、ちょうど日本の幕末ですね。人口を人為的にふやすために、北海道へのいわゆる開拓使ではないのですけれども、同じようにロシアもウクライナから強引に人を持ってきたのです。農業移民という形で、陸路ではないのです。黒海のほとりのキエフの南にオデッサという港町がありますけれども、オデッサから19世紀の間に5万7,000人のウクライナ人がウラジオストクに入植したという、船で日本海を通過して持ってきたのですね、ウラジオストクに。それで、その後これ三大話みたいなものなのですが、極東ロシアに今、その次のページに極東ロシア連邦の情報、結構こういう情報ってあるように思うかもしれませんが、これ相当踏み込んで調べさせてとれた情報ですが、結構バリューがある。極東ロシア、沿海州をはじめとする三つの州に絞って言うと、670万人の今ロシア人がいるとこう言われてますが、そのうち3分の1以上はウクライナ人なのです。ウクライナオリジンなんですね。今申し上げたように、そういう事情があったということに加えて、ウクライナは大変独立心の強い国で、今でももみ合ってますね、ロシアとの間で。

まずは1917年にロシア革命が起こったときに、モスクワに逆らって、つまり日本人はよく白系ロシアという言い方をしましたが、白系というのは顔が白いから白ではないのですね。共産主義にレッドに対する白という意味なのです。それで、その白系ロシアと言われた人たちが、つまりウクライナからモスクワに逆らった連中を強制シベリア送りということで移住させたというところ、2番目にウクライナ人が多い理由があるのですね。3番目に多い理由は、さらにややこしいのですね。ヒットラーが攻め込んだとき、ス

ターリングラードの攻防で攻め込んだときに、ウクライナは独立志向が強かったから、今度はヒットラーと呼応してスターリンに逆らったのです。そのことに対する処罰の意味を込めて、またシベリア送りが増えた。やたらにウクライナ人が多いという、ですから日本海の向こう側の極東ロシアの3州にいるロシア人と言われているうちの3分の1はウクライナ人というのは、そういう理由なのですね。そのことは、実は北海道は影響を受けてます。つまり、浸透圧のようにウクライナ人及び白系ロシアと言われた人たちが北海道にロシア革命以降相当なだれ込んで来たのです。その一人が、例えば旭川のスタルヒンだとか、例えば大鵬という相撲取りのお父さんは、白系ロシア人だったとよく言いますが、お父さんがウクライナ人なのです。私、今経団連のウクライナ研究会の委員長やっているからよくわかるのですが、東京のウクライナ大使館の大使の部屋のところには、等身大の大鵬の写真が飾ってあります。ですから、大鵬はお父さんがウクライナ人だったというのは、ウクライナの人にとっては大変な重みのある話なのです。ですからやたら相撲ファンが多いのです。いずれにせよ、ウクライナ人が物すごく多いというのが極東ロシアの一つの特色なのですね。

この間、私がその講演会をやったら、この地域ってウクライナ人が多いのですよねという話に触れたら、いや本当にそうなんだって、その美術館の館長という人が興奮して、ぜひ見ていってくれと言うから引っ張られて行ったら、ウラジオストクの何か国立美術館か何かに入ったところに、どでかい絵がかかっている、それウクライナの思い出という絵なのですが、要はよくユダヤ人がカナン地の地というのが、もうミルクの流れるすばらしい地帯だったということを描いているように、シベリア送りになった人たちがウクライナの思い出といって、田園のすばらしい地域だったということを思い出してかいた絵がここに飾ってあるのですよなんていうのを見せてくれましたけれども、つまりそういうことがあるのです。

それで、その1860年代にウラジオストクの建設が始まって、1871年、つまり明治4年です。明治4年に、日本人というのはある面では明治の先輩というのはやっぱりすごかったのです。つまり、その前の前の年に、五稜郭の戦いが終わったなんていう状況で、早くもウラジオストクと長崎をつなぐ海底ケーブルの布設が終わっているのです。つまりどういうことなのと言うと、欧州と日本は電信がもう明治4年の段階でつながっていたのです。デンマークのグレート・ノーザン・テレコムという、日本語では大北電信と訳しているのですが、この大北電信という会社が、日本との契約に基づいて、ウラジオストク・長崎の海底ケーブルをつなげたのです。それはどういうルートで来ていたかというと、欧州主要都市からデンマーク、コペンハーゲンを経て、バルト海の下を海底ケーブルで通って、バルト三国のラトビアからモスクワを抜けてイルクーツク、ウラジオストクと抜けてきて、それで長崎とつながったと。ですから、欧州の情報は明治4年の段階で七、八時間で長崎にはたどり着いていたそうです。ところが問題は長崎から東京につなぐ

方にむしろ時間かかったというわけですね。迷信に凝り固まったいろいろな人たちがいて、つまり電信線の下を通ったら死ぬだとか、電信に何かものをつないでおいたら運んでくれるだとか、わけのわかんない迷信がいろいろ入り乱れて、とにかく東京にたどり着くまで5年かかったというのですね。変になってるわけですがけれども、とにかく日本人というのは非常にウラジオストクと縁がある。

そこからなのですね。1890年に大津事件というのが起こって、つまりロシアの皇太子がやってきて、大津でもって斬り殺されかけて、自分は平気ですよと、怒ってませんよとかというポーズをしているのに、腹の中では煮えくりかえるような思いで、日本への憎しみで、帰りがけウラジオストク経由で帰っていくのだけれども、ウラジオストクでシベリア鉄道の起工式ということをやって、それで1901年に10年かけてシベリア鉄道ができたのですね。これが日露戦争のときに大変大きな意味を持って、日本が大変このシベリア鉄道によってダメージ受けたというか、ロシア人の怖さでもあるのですけれども、シベリア鉄道は単線だから、運べる量はこれぐらいに決まっているとあって、貨車を持ってくる往復させるだろうと思っていたら、ロシア人って全部貨車をこっち側で捨てて、一方的にどんどんどん物資を送り込んできたということで、大変苦戦を余儀なくされた要因に、シベリア鉄道というのがあったのですけれども、戦争が終わって1912年に、余談みたいな話ですがけれども、与謝野晶子がシベリア鉄道で鉄幹を追いかけてパリに行ったという出来事が起こっているのですけれども、象徴的な話だからこの話題に触れるのですけれども、与謝野晶子、新橋駅に500人の人が見送りに出て、万歳三唱で送り出して、東海道線を下って行って、敦賀に抜けてウラジオストクまで船で渡って、ウラジオからシベリア鉄道で11泊12日でパリにたどり着いてます。彼女の日記を見るとですね。ということは、帰りマルセイユから40日かけて帰ってきているのですね、晶子というのは。11泊12日でパリに行けたということは、物すごい速かったということなのです。つまり何が言いたいかというと、ウラジオストクというのは日本にとって、西欧の一番東側の入り口だったというか、したがって我々先輩たちの方は、ウラジオストクに対する認識だとか、知識だとか、関係だとかというものに対して物すごい踏み込んでいて、もう因縁を背負っているのです。実は、日本人がとにかくこの昨今ウラジオストクがブラックボックスになっているだけで、かつての日本の方がはるかにユーラシア大陸に視界を持って展開していたのですよねということに触れたいからそういう話をしているのです。

昨今のウラジオストクなのですがけれども、さっき申し上げたまずエネルギーの高騰と増産の追い風を受けて、金が極東にも入り始めているのです。2012年のAPECの総会というのがウラジオストクで行われるということを想定して、プーチンが5,000億円のインフラ投資をするというのを、この間ぶち上げていってまして、そういうものを受けてえらいブームなのです。しかもさっきの石油、サハリン2だやれ何だという話も含めて、とにかく金が入ってきているのだなということがよくわかります。例えばスー

パーマーケットなんかに行っても、かつての状況ではないですね。日本の高級な果物、ふじみみたいなリンゴも含めて、ウラジオストクのスーパーに並んでいるような状況になってきてしまった。しかも、圧倒的にやっぱり印象深いのは、日本の中古車ですね。統計上は14万台と去年言ってますけれども、実態的には部品にしたり、何かいろいろな形でもって持ち出しているものも合わせると、30万台は下りませんなんていうことを言っていましたけれども、要するに異様なまでの日本の中古車の存在感。つまり走っている車の8割は日本車と。日本のメーカーがディーラーつくって出したのでなくて、不思議な回路でとにかくどっさり着いている中古車が、走っている車、札幌の混み方ぐらいの勢いで混んでますよ。そこからさらに8割がトヨタなのですね。トヨタのブランドイメージが圧倒しているのです。やっぱり寒冷地ですから、プラドなんていう四輪駆動の形の車に人気がいってて、1台日本円で800万円で飛ぶように売れるなんていう状況になってきてます。要するに、日本の中古車に対するイメージが物すごい強いものだから、いよいよサンクトペテルブルクにトヨタが出ていってますけれども、日本のメーカーも続々と西の方に工場進出していってます、ロシアの中ですね。だけれども、ウラジオストクの人たちおもしろいことを言ったのですね。中古車のトヨタとサンクトペテルブルク製のトヨタとだったらどっち買うかと言ったら、断然日本の中古車だと言うぐらい、その日本車に対するある特殊なイメージができ上がっている。今そこからだんだん北海道の話ですけども、今ウラジオストクに行くのにですよ、日本からの空路は新潟から週2便、富山から週2便、ウラジオストク航空というロシアの航空会社が運行している形で、日本の航空会社は1社も動いてないです。

室蘭工大の学長以下先生たちとも一緒に行ったわけですけども、みんな千歳から新潟に飛んできて、トランジションしていくという形になります。飛んでいる飛行機は、スホイ何とかといって、もう四、五十年前のもので、航空工学の先生の話を知ったら、理論的に飛んでいる方が不思議ですというような危うい航空機が飛んでいて、もう祈るような思いで、確かに物すごくすうすう風は来るし、大丈夫なのかなと思うような航空機が飛んでいます。

私は、まずその一つの話として申し上げたいのは、極東ロシアとの戦略的連携というものが、北海道にとってこれから大いに意味を持つてくるとするならば、まず総合交通体系というキーワードで、極東ロシアと交通体系及びロジスティックスとしてどういう基盤を整備するのかということは、これ物すごく重要になります。少なくとも千歳から週に2便ぐらい、ウラジオストクとかサハリンをにらんだ先行的な布陣というものをしておくということは、これからすごく重要になる。つまり、いよいよ本当に極東ロシアのリアリティーのある時代が来たということなのです。つまり、今までは大した中身もないのに先行してもしようがないだろうという話だったのですけれども、今ウラジオストク・新潟という便は、乗られたらわかりますけれども、ほぼ満杯で運行してます。事情が幾つかある

のです。つまり、万景峰号が行かなくなったから北朝鮮に行く人たちがウラジオ経由で動いているということが埋め尽くしているという理由の一つでもあるのだけれども、そうではなくて、さっき言った中古車のディーラーとか、石油関係で大もうけしている連中が日本に遊びに来ているのですね。つまり東京ディズニーランドのバックを持った人だとか、あるいは浦佐のスキー場に行ってきたような人だとかというのがロシアからやって来て、いわゆるウラジオストク航空で、もうこの冬の間に3回も来ましたなんていうのに僕会いましたけれども、知事の奥さんなんていうのは、もう五、六回来たとか何か言ってましたけれども、要はそれぐらい我々の固定観念では、少しよく見えないような動きが出てきます。

そこで、その関連として、今のロシア人の動きも含めてちょっと確認、さっき忘れたことが一つあるので、7ページのもう1回さっきの資料に戻っていただいて、一番下の段に、日本人の出国者、訪日外国人ということで、日本を起点にした移動の数字が出てます。これを御覧になっていただいて、私が言いたいのはアジア大移動時代ということをイメージしてもらいたいからこの数字を載せました。去年とんでもないことが起こったのです。日本人の出国者の総数1,754万人、うち米国に出ていった人367万人、中国に出ていった人377万人ということですね。日本の歴史上、初めて米国に出ていった人よりも中国に出ていった人が上回ったという年になってしまったのです。米国に出ていった人、この1年間で100万人以上減っているのです。これは9・11以降、出入国管理がうるさくなって、指紋とられるの、やれ尋問されるのなんていうことで、アメリカ行くのも考えものだよねという人が増えたということも理由にあるのですけれども、ハワイを含めてどんどん減ってきてます。367万人のアメリカに出ていった人のうち、7割以上はハワイ、グアム島です。ですから本土へたどり着いている人は3割以下なので、そのことから考えても、いかに中国に出ていっている日本人が増えてきているのかということですね。物流と人流というものが、もう対米よりも圧倒し始めているということですね、まず中国。

それから、訪日外国人というものでもですけども、日本にやって来た外国人のうち、微妙な局面に入った。米国81万7,000人と、中国81万2,000人ということで、要するにほぼ並んだのですね。まだ5,000人だけアメリカから来た人の方が多いいけれどもという状況になってます。ただ、いよいよ今年の年末から、上海への直行便が飛び始めます。首都圏をベースにした話として、一種のドラマティックな変化が起こってきているのです。アジア大移動時代を迎え撃って、羽田から、つまり成田まで行かなくても、ソウルとの直行便が、まず3年前に飛び始めた。余りにも満杯なので、1日今8便です。羽田・ソウルですね。ソウルもしか金浦ですから、downtown to downtownということで、我々にとっては物すごく便利だから、ソウル完全日帰り圏ということですね。1日8便の運行で。加えて、いよいよ上海に羽田から直行便が飛ぶということになると。そうなる

と、上海も日帰り圏に入ってきますね。まず1日4便だそうです。これが2009年の第4滑走路の完成ということになってくると、遅かれ早かれ羽田の国際化というのが加速してきて、アジアの都市間交通というのは、羽田から出れるというような状況が来ると思います。関西空港も8月から第2滑走路が動き始めて、アジア都市間交通というのを視界に入れて、ウラジオストクとの便さえ検討すると、この間国土交通大臣の冬柴さんまで一緒にシンポジウムに僕、第2滑走路の話で関西でやってきたところなのでイメージが強いのですけれども、要するにそういう動きが来ます。

中国の81万2,000人日本にやってきたといううちの観光客は30万人です。けれども、これはビザの規制がある状況下で30万人まで来ているので、これが上海直行便なんていうのを機会に、ビザ規制が観光客に対して緩和されてくると、この数字はドラマチックに変わりますね。けたが変わると思います。つまり、大移動時代というのは、もうリアリティーを持った話にどんどんなってくると。そうすると、今まで申し上げてきた話とのつながりで申し上げておかなければいけないのは、まず、私はウラジオストクとの極東ロシアなんかとのロジスティックス面での航空路の開設みたいなものをもっと展開すべきでないかという話を申し上げたのですけれども、同時にその東アジア連携の起点としての物流のベースとしては港湾が、港が物すごく重要で、苫東を持っている北海道というのが、これ物すごい宝の山だということにやがて気がついてくるだろうと僕は思っていますけれども、苫小牧港って物すごく重要なんですね。なぜならば、いわゆる北米大陸と大中華圏との物流が日本海に入ってきて、いわゆる日本海物流がどんどん太くなって、釜山トランシップという形になってくると、別な意味で日本から、日本の港に寄港する後背地の産業構造というのをしっかり構想していければ、苫小牧のロケーションというのは、まさに日本海物流を迎え撃つところの港として、物すごい恵まれた地位にあるのだという状況になってくるだろうと思います。

そういう中で、アジア連携の起点としての港湾と空港というものを視界に入れながら、つまり千歳と苫小牧が物すごい近いということも非常に意味があるわけですが、北海道にとって、まずこのキーワードがすごく重くなるだろうと、こう思います。加えて、後背地の産業構造という意味で、次の話に進めて話を終えておきたいのですけれども、私はアジア大移動時代というものが迫っている状況下で、いよいよ日本人が立ち向かわなければいけないのは、自動車以降のプロダクトサイクルというテーマなのです。つまり、中国へ行っても、アメリカへ行っても、ついこの間ベクテルだとか、ランドコーポレーションだとか、つまり今我々が盛んに世話になっているインターネットの基盤技術をつくった会社ですけれども、受ける質問は、日本は虎の子産業とも言える自動車産業、要するに日本の外貨を稼ぐへそになっている自動車産業が一気に中国へ出ていっていると。

中国ですけれども、8ページのアジアダイナミズムの資料のところを見ていただいたらわかりますけれども、昨年中国自動車生産、粗鋼生産という数字が真ん中にずっと続い

ている中で、自動車生産728万台まで来たのですね。実は、2010年ですから、あと3年ですけれども、潜在生産能力1,800万台という時代になります。中国の自動車生産能力。市場の規模は1,000万台マックスだろうと、こう言われてまして、では800万台はどこへ行くのだという話で、ではアジア市場に中国で生産した車が流れ出てくるのかというような話なのですけれども、粗鋼生産も今4億2,000万トンまで来て、日本の3倍以上の粗鋼生産力という、早くも海外市場に出始めてます。これが2010年には、6億トンになると言われているのです。中国の今粗鋼生産力が。それに依存しながら飯食っている日本産業という姿が見えてくるのですけれども、同時に、つまり次世代プロダクトサイクルという発想が物すごく重要になってきます。では、自動車以降のプロダクトサイクルはどうするのだということなのです。その際、これはシンボリックな話として申し上げたいわけですが、私はトヨタのレクサスに象徴されるような産業技術を確立した日本で、1台のジェット旅客機もつukれないということに対する素朴な疑問というのを持っている方は多いと思うのです。ボーイングの部品の6割を日本がつくっているなんていうあたりで溜飲下げてますけれども、完成体の航空機という意味において、YS11以降、プロペラ機でさえ旅客機をつくってないと。

アメリカの産業政策を担当している人と議論していると気がつきますけれども、彼らはドイツと日本に航空機だけはつくらせたくなかったというのが戦後の産業政策のへそのところにあります。というのは、零戦をつくった日本に、航空機なんか不用意につくらせて航空産業なんか育ったらやばいぜという空気が埋め込まれていたということは、もう間違いなく指摘できます。

ドイツは、欧州の共同プロジェクトであるエアバスというプロジェクトの中に、ドイツの戦前の航空技術を注入していくというトランジションができた。日本は、近隣にそれだけの連携の基盤を持っていませんから、自前で例えばプロジェクトを立ち上げると言っても、マーケットバリエーションの壁というのにぶつかったのです。つまり、今さらボーイング、今さら欧州のエアバスと戦いませんよということで、部品を供給するぐらいで慰めていたという状況になります。ところがですよ、アジア大移動時代、都市間交通というのが見えてくると、マーケットバリエーションの壁というのがまるで変わってくるのです。要するに、500人乗りのジャンボで戦うのではなくて、100人乗から150人乗りの中型ジェット旅客機でこまめにつなぐという、チャトル便のようにつなぐ。つまり、ニューヨーク・ワシントンで30分置きにバスのようにつないでいるチャトル便というのが飛んでますけれども、都市間交通をさっき1日8便のソウル便と言いましたけれども、100人から150人乗ぐらいで、ピストンのように運ぶような仕組みの方がユーザーにとっては便利なんですね。航空基盤ができれば、つまり空港の基盤ができれば、それも可能なんですね。需要も増えてきていると。そういう中で、日本が戦後の産業技術を終結して、中型のジェット旅客機の国産化プロジェクトに立ち向かうというのは、絵そら事でも何で

もないのです。なぜなら、ジェット旅客機というのは、新素材の塊であり、IT、バイオ、ナノの塊であり、要するにそのシナジーの大きさにおいて、象徴的なプロジェクトだからなのです。そのすそ野に巨大な中小企業の技術も生かしていけるという一種のプラットフォーム型の産業だからなのです。シンボリックマネジメントとして。

日本には、その潜在技術基盤がないのかなというのと、とんでもないですね。例えば川崎重工の飛鳥なんていうプロジェクトは、防衛目的で開発したとはいえ、もういつでも中型ジェット旅客機として飛び立てる。現実飛んでいるわけですから、基盤を持ってまして、しかも世界で一番短い滑走路で飛び立てるなんていう、超高性能の中型ジェット旅客機になる可能性を持っている。

三菱重工も、それからホンダも航空機というところに照準を合わせ始めて、経産省も本気になってきてますから、3、4年前までよく僕中型ジェット旅客機の国産化プロジェクトで、川重と組んで旗振っていたのですけれども、そのころ荒唐無稽な話ししているなどという顔をしていた人も、大本気になってきているというのが昨今の状態ですけれども、日本も要するに国策としてやるぞという方向を今目指し始めているわけですけれども、では問題はどこが第二のシアトルになるのかという話なのですね。ボーイングの本拠地という意味です。このまま行ったら、間違いなくまた愛知・東海から岐阜にかけての地域が日本のいわゆるポスト自動車の産業基盤の終結点になっていくだろうなというのが現下の状況です。なぜならば、さっき申し上げた飛鳥のプロジェクトは、岐阜県でもって展開しているプロジェクトですし、愛知・東海地区に、やはりそういう種類の航空産業の産業基盤というものが集積しつつあるから。

したがって、私が言いたいのは、後背地の産業構造の一つの目玉として、僕は北海道で、いわゆるアジア大移動時代を迎え撃つということの視界で、港湾とか空港をにらんだような後背地型の産業というものを何を構想していくのかというのが一つの大きな柱になってくるだろうなと。

それからもう一つ申し上げたいのは、もう5、6年前から中川昭一さんと組んでやってきたバイオマスエタノールの話が昨今、もう一つ話題に盛り上がってしまっていますから、今さらないよというぐらいもうセンターラインに話が来てますから言う必要もないのですけれども、北海道やはりこの種のやっぱりかつて炭鉱、エネルギーというところに基盤のあった島として、特にしかも環境に優しいということを価値に掲げていかなければいけない島として、再生可能エネルギーなんかをも大事にしながら、もちろん原子力もリアリティーから言って非常に大切なのですけれども、バイオマスエタノールのようなプロジェクトの実験場として、日本のどこよりも前に出るべきだというふうに思います。事実その方向に向かっているから多くを言いませんけれども、最初に私がワシントンにいたころ、もう10年以上前ですけれども、最初にバイオマスエタノールというプロジェクト、アメリカの場合はトウモロコシから遺伝子組みかえで増産してエタノール抽出し始めて、

人間に食わすと危ないなんていうことになってきてしまったものだから、では自動車に食わそうなんていう悪い発想で、アメリカの農業団体とか農業企業は、ワシントンにロビングしかけてきているあたりから僕気がついたのですけれども、ブラジルだとかアメリカの動向をにらんで、やがて日本も農業基盤を生かし切って、休耕地なんかではなくて、休耕地を生かし切って、しかも環境という問題に立ち向かう中東へのエネルギーの依存を下げるというような、いわゆる多次元方程式を解くような発想で、バイオマスエタノールのようなもののプロジェクトが重要になってくるよということの中川さんと話していて、実は中川さんがE3というのを頑張ってくれたのですよね。つまり、ガソリンへの3%混入ということ。これまだE3ですけれども、ブラジルは20%、カリフォルニアは10%ぐらい混入しているように、やがて日本もですよ、10%混入なんていうものに流れをつくってきたならば、しかも食べれないものということが僕は物すごく重要だと思ってまして、食べれるものからエタノールを抽出するということをやると、やり過ぎると、いわゆる食べ物の高騰みたいな、値段が極端に高くなるなんていうネガティブな要因を引きずり込めますので、人間が食べれないようなものから、つまりセルロース系のような話も含めて、エタノールを抽出していくような流れをつくっていくのが北海道にとって今後すごく重要になってくるのだろうというふうに思います。

それからもう一つは、観光についてなのですが、観光立国については、北海道は観光立国だということで頑張っておられるのですけれども、サミットも来るし、いろいろな意味でイベント的盛り上がりがあると思うのですけれども、雪まつりとYOSAKOIソーラン祭りで盛り上げていくような手法というのが北海道型の観光立国論に絡みつきますけれども、私はもっと北海道に、例えば国際機関だとか、それから国際的な情報の中心地だとかというものを構想して引っ張ってくるようなことをやらないと、つまりイベントと2泊3日で3万円のスキーツアー客をかき集めるだけでは観光立国にはならないと。例えば、パリがどうしてあれだけの人間を引きつけているのかと言うと、引きつける装置があるのですよね。例えば、私がなぜパリに年に2回は行かざるを得ないかというと、情報の集積点があるからなのです。アラブ世界研究所だとか、OECDだとか、それからIEAだとか、いわゆる世界の情報の集積点というものを構想して実現しているから、パリに物見遊山の観光で行っているのではなくて、パリに行かざるを得ない。そのついでに、時間があれば観光地にも寄ろうというような、そういう力学のへそになるようなものが余りにもなさ過ぎる。北海道に行かなければ、その情報が得られないなんていう、つまりリピーターを引きつけるようなものがないと観光立国にはならないのですよね。

例えば、ジュネーブモデルという言葉があるのですけれども、ジュネーブに国連機関が15集積しています。年間40万人の国連関係者が訪れて、100万人の大学の先生とかメディアの人が訪れるということです。つまり、そこに行かざるを得ない。ILOの本部があり、WTOの本部があり、そういう装置設計、例えば農業における第2の札幌農学校的な

ものをつくって、アジア太平洋地域の農業を志す若い者が北海道に集積しているなんていうのは、例えば基盤がつくられるなんていうことでもないと、物見遊山の観光客かき集めても、絶対に観光立国にはならないということだけは確かでしょうというポイントと、それからもう一つだけ言いたいのが、二地域居住の理想的な場だということを申し上げたいのですけれども、要は移動をてこにした活性化というものを図らないと、北海道の活性化は成り立たないだろうなど。というのは、定住人口をふやすということは至難です。つまり、全体の人口の構造の展望を、厚生労働省の日本の長期予測が出てますけれども、7ページのさっきの出入国の上に、人口構造の急速な成熟化を衰亡にしない知恵というもののなのですけれども、北海道のあらゆる資料を見ていたら、少子高齢化社会の到来をどう迎え撃つのかということが盛んに出てますけれども、今までの50年間は、日本全体の話ですよ、5,000万人人口が増えたということ全体に成り立ったビジネスモデルで我々は生きてきた。これからもう40年ないのです。2046年に、1億人を割るという予測なのですね、中位予測で。つまり、これからの40年に2,800万人減るというのですね。ネガティブにとられる必要はないです。人口が減るからと言って衰亡するわけではないです。だけれども、これを衰亡にしない知恵に反転させていくということは、最低大変な知恵が要ります。そういう中で、北海道ですけれども、どう考えても、その今の560万ぐらいの人口が500万を割り込んで、400万代の前半に迫っていく50年というのを前提にしてゲームを組み立てるとなったら、大変に難しいゲームになります。ただし定住人口は減るかもしれないけれども、移動人口をふやすということは可能なのですね。それが二地域居住なのです。今度、国土交通省の国土計画に予定されている報告書の中に登場してくるライフスタイルのところのキーワードで、御存じかと思いますけれども、二地域居住という言葉が登場してきます。二地域居住って大変重要なのですね。つまり、二つの地域に居住して活性化することなのですから、二重の意味で重要なのです。

一つは、個人金融資産を流動化させるという、その金融戦略的なイメージからも非常に重要なのですけれども、もう一つは、移動をてこに地域を活性化させるといいますか、どういう意味かと言うと、団塊の世代が、僕の世代ですけれども、卒業年齢に差し加かって、国道16号線が東京を取り巻いているわけですが、その外に住んで1時間以上かけて都心に通勤してきていた連中が、草加、春日部とか、多磨ニュータウンよりも奥にいた連中が、こここのところへ来て都心回帰を起こしてます。なぜなら、夫婦2人になってしまったと。都心の便利なところに住んで、文化的な環境に近いところにいた方が便利だわということで、どんどんどんどん都心回帰、それで都心の狭いところでもいいということで、マンションが売れるなんていう状況になってます。

ところが、そういうことになればなるほど逆に自然とか、あるいは田舎に対する願望が高まるという傾向がくっきり見えるのですね。別荘を持つほど金持ちでもない。物見遊山で温泉に入って歩いているほど余裕もない。だけれども生活に意味のある形で、ある

いは生産という視点から見てプラスになる形で、何か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整ったらいいなというのが潜在願望として非常に高まってきていると。そこでなんですね、非常に重要なキーワードが農業の生産法人なんていう言葉もすごく重要なのですが、株式会社農業のような仕組みというものを立ち上げて、団塊の世代が卒業したら、田舎へ帰って農業でもやった方がいいなんていう人がいますけれども、農業なんてそんな甘い世界ではないですね。押っ取り刀で駆けつけれるほど。ところが農業生産法人が軌道に乗って、例えばバイオマスエタノールでも高級な果物でもいいのですけれども、生産法人化してきた中で、例えば今まで経理をやっていた人が、その生産法人の経理を手伝うとか、商社マンでマーケティングやっていた人間が、極東ロシア向けのマーケティングを手伝うだとかというようなことぐらいはできると。月のうち2週間とか10日ぐらい、そういうものをサポートするという名目のもとに、移動のコストが出るぐらいの形で、田舎にもう一つ軸足を置けたらプラスだよなという話がすごく見えてくると。そうすると、受け皿をしっかりとつければ、移動を軸に活力を図るというのは非常に意味が見えてくる。

川勝平太という僕の友達がいるのですけれども、軽井沢に住んでいて、東京に週に二、三回教えに出てくると。移動をすれば、人間は利口になるというのが彼の理論の中で大変おもしろいのです。つまり、移動をてこに活力を図るという意味で、つまり何か気づくと、移動すれば、季節の変化とか、都会と田舎の違いとか、人情の違いとか、何かプロジェクトが生まれ、消費が生まれ、動けば動くほど、ある種の社会的な活力が生まれる。そういう中で、21世紀のキーワードは、この移動だというのが物すごく重要なポイントだろうと。したがって北海道、つまりこの二地域居住の受け皿というようなものをしっかり構想して展開していければ、実は東武と組んで、僕のところの研究所が千歳から30分ぐらいのところにある由仁町にハーブの里構想というものを展開してきていて、これはもう一つの成功モデルになってますけれども、500坪ぐらいの分譲を東京方面に住んでいる主婦の人たちにやって、ガーデニング、庭を物すごくきれいな庭にするということが条件で分譲するという事で、移動しながら、例えばガーデニングに物すごい凝った奥さんなんかいる人にとってみれば、北海道に自由にガーデニングができるスペースのある家を持つというのは大変意味のあることですね。あそこの由仁町が、そういうまちにどんどんなっているというのは、皆さんも御存じだと思いますけれども。要は、東京方面でも大変話題になっているのが、倶知安の土地の値上がりランキングが全国一だったということで、これは国際移動ビジネスの受け皿になったということですね。南半球と北半球のスキー客をニュージーランド、オーストラリアから引き寄せる。というようなことで、移動をてこにした受け皿プラットフォームを構想するなんていうあたりが、北海道にとっても大変重要になるだろうということを申し上げて、ざっと1時間半以上お話ししてきましたので、とりあえず話を打ち切って、あとは議論に参画したいと、こういうふう

思います。どうもありがとうございました。（拍手）

○**南山部会長** 大変ありがとうございました。

本来であれば、御質問を皆さんからお受けしたいと思いましたが、若干時間が押ししましたので、今後の議論の中でまた、その中身に応じて御質問等いただければというふうに思います。

それでは、事務局から次第の2番目にあります施策の検討、これを説明していただきまして、これについて議論を、寺島さんもぜひ御参加いただいてお話しいただければと思います。

○**高松参事官** それでは、資料3を使いまして、今度は新たな北海道総合開発計画の方に戻って御説明させていただきたいと思います。

資料3でございますが、1回目に配った資料を少し今時点で再整理をかけております。新たな計画（素案）の全体構成のイメージを改めて資料として付けさせていただきます。

新たな計画の全体の構成のイメージとして、最初に総論部分があり、新たな計画の意義という第1章、それから第2章で計画の方向性、目標、第3章で計画の主要施策、第4章で施策推進の基本方向、という4部構成を念頭に置いております。ここでは第3章の主要施策の中身を議論いただくということで進めております。

カラーの資料ですが、特に主要施策につきましては、第1節から第5節の五つの柱で中身を詰めていくため、それぞれの部分を1回目、2回目、3回目、4回目の部会で議論を深めていくという作業を進めております。

今回は、とりわけ今お話しがいろいろございましたような東アジア、あるいは極東というものを念頭に置きつつ、第1節のグローバルな競争力ある自立的安定経済の実現という部分と、第4節のネットワークとモビリティの向上について御議論をお願い致します。第4節につきましては、前回も御説明させていただいたところでございますが、前回各委員からの御指摘がございましたので、それを修正する形で、あるいは今日の議論と一体的に、特に国際交流のような部分について、ぜひ御議論賜りたいというふうに考えております。

次ページ以降から、それぞれの各論全体にわたりまして6ページの資料を用意させていただきました。

1ページ目でございます。グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現ということで、これを三つの視点でまとめさせていただいております。

一つ目の視点、食料の供給力強化と食に関わる産業の高付加価値化・競争力強化でございます。食料需給につきましては、中長期的には逼迫する可能性もある中、主要先進国の中でも食料自給率が低いという我が国の特徴があるわけでございます。とりわけ食料の安全保障を支える観点ということから、食料供給力の強化を進めていくということが一つ

目。それから、食の原材料の生産、輸出にとどまることなく、それに対する付加価値を高める、あるいはブランドを確立するといった観点、この二つの観点で食についてはまとめさせていただいているところでございます。

食料供給力の強化という観点でございますが、左右に分かれておりまして、左側では農産物の供給力強化、右側の方では水産物の供給力強化について記述させていただいております。

農産物につきましては、それをまた二つに分けて、効率的な農地の利用による生産性の維持・向上、それから持続的・効率的な農業経営の確立という観点で、さらにそれを実現するための推進すべき施策を、その下にぶら下げてさせていただいております。

水産物の供給力強化についても同じでございますが、水産資源の有効利用による生産性の向上と、持続的・効率的な漁業経営の確立という視点で、各論を入れさせていただいております。

2 ページ目が、今度は産業の観点でございますが、食に関わる産業の高付加価値化・競争力強化ということでございまして、これにつきましても、一つ目、安全で高品質な農水産物の生産・供給と、その活用により付加価値をもたらす食品産業の育成・強化という観点で、さらに五つばかりの施策を例示させていただいております。

それから、農水産物や食品のブランド化に加え、地域イメージと相まった地域ブランド育成等による消費者への訴求力強化という観点で、その下に三つの施策を記述させていただいております。まず、食の観点では、以上の2 ページでまとめさせていただいているところでございます。

それから、3 ページ目でございますが、国際水準の観光地づくりに向けた観光の振興というふうに二つ目の視点をまとめさせていただいております。グローバル化の進展、特に、アジア地域の成長により、国際交流が本格的に進展している。観光等による内外の人々の交流は世界・アジアをはじめとする他地域の活力の取り込みを可能とするとともに、地域に対する誇りと愛着をもたらす、地域固有の自然・文化・風土等に関する理解を深めさせるものであることから、活力に満ちた地域社会の実現に不可欠である。このような書き下しで背景を説明しつつ、取組の方向性としては、一つには国際水準の観光地づくり、二つ目にはリーディング産業としての観光産業振興という観点で施策を書かせていただいているところでございます。

国際水準の観光地づくりににつきましては、地域固有の魅力を活かした個性豊かな観光地づくりということで、シーニックバイウェイ北海道というものも例示させていただきました。取組二つ目として、ホスピタリティ向上のためのハード・ソフトのインフラ整備の推進ということで、交通アクセスなどの視点からまとめさせていただいております。

国際水準の観光地としての戦略的情報発信ということでは、二つばかり施策を記述させていただいております。

リーディング産業としての観光産業振興につきましては、一つには食、自然等の地域の魅力を生かして付加価値を高めた人的交流のスタイルやサービスの提供に向けた産業間連携・産学官連携・地域間の連携強化ということで、産業振興の視点で連携強化を掲げ、二つ目には人材確保、育成、スキルの向上を書かせていただいております。

4 ページ目に参ります。グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現という三つ目の視点でございます。これは「東アジアと共に成長する産業群の形成」というふうにサブタイトルを入れさせていただきました。第1回部会の際に、東アジア連携という言葉を使って、連携という言葉が余り適切ではないのではないかという御指摘をいただき、それを踏まえて、「東アジアと共に成長する産業群の形成」といたしましたが、こういった書きぶりでもいいのかどうかについても、御意見いただければと思っております。

その産業群の形成につきましては、北海道が活力を維持するため、世界、特に成長著しい東アジアの人・材・資金・技術・情報などを活用、誘引するためのたゆまぬ努力が不可欠であり、優れた資源・特性を活かし、地域としての独自の役割を担いながらアジア市場において競争力を確保し得ることが必須である。また、優位な資源・特性・資産を武器に、資金の域内循環を促進し、人材を育成するとともに、資本ストック活用の効率性を高めていくことを出発点として、地域の経済社会を変革していく努力が求められております。

このページにございますとおり、一つ目には、産業育成に向けての条件整備ということで、この下に物流、スピーディーでシームレスかつ低廉な物流の実現のためのハード・ソフトにわたる諸施策の推進。空港、港湾等の国際物流基盤周辺の優れた立地条件を活かし、苫東開発等を推進。地域の特性を活かした産業集積の形成・活性化や企業立地促進のための基盤の計画的な整備を支援。大学、試験研究機関等による人材の育成や優秀な研究者等人材を惹きつける高等教育環境等の整備を促進。道内での起業への道内資金の投資、道内への対内直接投資の拡大を支援を条件整備としてまとめております。

それから、二つ目の視点でございますが、強みを生かした産業の育成ということで、IT、バイオ等成長が期待される産業というふうに位置づけさせていただきまして、一つにはIT産業について。二つ目としてバイオ産業クラスターにおけるネットワーク形成。それからIT、バイオ含めて環境エネルギー関係産業を三つ目に例示しております。特にこういった分野の産業に注目しながら、必要な支援を行っていくというようなスキームでまとめております。

また、森林資源を生かした産業の育成ということで、大量、安定的かつ低コストでの木材供給体制の構築と、加工度の高い製品の生産拡大の促進を掲げております。

以上、第1節のグローバルな競争力ある自立的安定経済の実現では、一つ目として「食」、二つ目として「観光」、それから三つ目として「成長する産業群の形成」というふうにまとめさせていただきました。ぜひこの資料につきまして、寺島先生からのお話も

含め御意見いただければと思います。

それから、最後の5ページ、6ページ目でございますが、第1節から飛んで第4節のネットワークとモビリティの向上についての資料をつけさせていただいております。前回の第2回部会で御意見を幾つかいただきまして、それを踏まえた修正をさせていただいております。背景の記述としては、グローバル化が進展する中、競争力ある自立的安定経済の実現に資するため、道内外の拠点を効率的に結び、産業や観光などの経済活動を支援するネットワークの強化とモビリティの向上に取り組む必要がある。とりわけ国内外との交流の基幹となる北海道新幹線の整備、それから国際物流ネットワーク機能の強化というものを特出しさせていただいているという書きぶりが一つ目のパラグラフ。

それから二つ目のパラグラフは、全国に先駆けて人口減少、少子高齢化の進む北海道において、魅力と活力ある北国の地域づくりなどの実現に資するためということで、こちらの方は少し生活に軸足を置きまして、地域医療など暮らしを支える交通ネットワークの整備とモビリティの向上、さらにまちづくりと一体的に進める都市交通の円滑化、公共交通の利便性向上、歩行者空間の快適性の確保というものを例示させていただいております。3点目には、積雪寒冷地における安定した冬期交通の確保というものをつけ加えさせていただきまして、この三つの形式段落を踏まえて、6ページ目にネットワークのところを改めて再整理させていただきました。

前回、国際物流みたいなものを一番最初に置いて、これが少しピンと来ないというような御指摘がございましたので、そういったことを多少前の背景の書きぶりを念頭に置きつつ、上の方から御説明申し上げますと、高速交通ネットワークの強化ということで、最初に新幹線の整備というものを上に置きつつ、高速道路あるいは空港というものを高速交通ネットワークとして掲げ、二つ目の太字で、国際競争力を高めるための物流ネットワーク機能の強化ということで、前回が一番上に上がっていたものを2番目に下げました。それから、国内物流における複合一貫輸送ネットワークの強化。その下に地域経済・社会活動を支えるための交通ネットワークの強化ということで、地域の暮らしの視点を下の方に入れまして、一番最後に情報通信網を入れているというのが国内外に開かれた広域交通ネットワーク等の構築ということでのまとめております。

それから、まちなか交通体系の再生、冬期交通の信頼性向上については、基本的には前回御説明した資料と中身は変えておりません。

このようなことで、各論から御議論をいただいているところでございますが、第1節、第4節の特に経済に関する部分、交通に関する部分についての資料を用意させていただいたところでございます。

御参考までに、私どもの方で第1回部会で説明に使わせていただきました東アジア連携、産業の厚みのデータ集というのは、改めて今回も配付させていただきました。ぜひ今日の冒頭の寺島先生のお話しも含めて、第1節の3の東アジアと共に成長する産業群の形

成というものの書きぶりを中心として、少し中身をもんでいただければというふうに考えております。よろしく御議論お願いいたします。

○**南山部会長** ありがとうございました。

ということで、説明した順序と若干違いますけれども、最初にグローバル化の全体的なこと、あるいは産業群の育成、これは御説明した資料で言うと、4ページに当たるところですが、ここから話を始めさせていただいて、あと観光、食、ネットワーク関係ということで進めていきたいと思います。

資料の4ページを御覧になっていただきながらグローバル化全体に対する考え方、それから東アジアと共に成長する産業群の形成、こういう観点から寺島さんのお話しなども、寺島さんに対する御質問がある場合は、それでも結構でございますが、いろいろと議論を進めていただければと思います。

濱田委員が御都合で退席されたようです。メモを置いていかれましたので、皆さんのところにお配りしていると思います。

それでは、嵐田委員、大変恐縮ですが、道庁の方でも北海道庁の計画について御検討されているというふうに我々承知しておりますけれども、この辺の関係で何かお話をいただければ、まずスタートとしてよろしければ。

○**嵐田委員** 嵐田でございます。

道では、月曜日の9日に終わった道議会第2回定例会に、新しい総合計画の原案を示しましたが、いろいろ議論がありました。大きくは三つでございまして、一つ目は国の計画との連携、二つ目が新しい総合計画の考え方ということで、今日寺島先生からお話しがございましたけれども、人口減少に伴う課題や東アジアでの独自性の発揮といった意味での計画の今後の位置づけ、それとやはり道議会の中では地域政策のあり方といいますか、エリアの問題で多くの議論がございました。

今後の動きでございまして、パブリックコメント手続きなどで幅広く御意見を伺いながら計画案を取りまとめ、年度内に計画を決定して、国の方に意見を出していきたいと考えているところでございます。

本日のテーマである東アジア連携ということに関しましては、私どもの計画では、アジアの経済発展をとらえまして、北海道の強みである食、それから今お話にございましたけれども、観光をはじめアジア対象のビジネス等の新たな展開の期待が大きいものと位置づけております。また、自然環境資源や食料供給力などが、国内外に積極的に役割を果たすことが可能であり、さまざまな施策を展開する必要があるという認識のもとで、計画の原案を取りまとめております。

例えば、北海道産業のグローバルな展開ということでは、北海道と東アジアなどとの航空路線一つとっても、千歳で11路線、千歳以外でも3路線の計14路線があり、今回の計画の原案では、国土形成計画の素案で、特に東アジア地域との交流、連携が強く打ち出

されていることもあり、他の広域ブロックとの競争にも打ち勝つための戦略の構築が必要であると考えているところでございます。

また、道の計画は長期的視点に立ったビジョンを明らかにする計画になっており、分野別の取組は分野別計画に委ねることとしておりますが、今日の先生のお話などを踏まえて、地域をどう活性化していくといった意味でも、二地域居住の問題やリピーターを引きつける観光などは、今後、個別計画等で詰めていかなければならないと思っているところでございます。

○**南山部会長** ありがとうございます。

ほかの方で、上野委員は何か産業育成というような観点での御意見ございませんか。

○**上野委員** 質問みたいなことなのですが、北海道の農地は、これを保全して有効活用しなければいけないということを前提にしますと、今までのことを振り返ってみますと、設備投資をやってしまっただけで型にはめてしまったもので、特に畜産関係ですけれども、だから生産の弾力性がないと言いましょ、それにえさを輸入に依存し過ぎているという感じが強く思っております。今、もちろん需要の拡大を図ることは当然のことなのですが、しかし需要に見合った生産をしながら農地を保全していくということを考えますと、先ほどお話しがありましたように、バイオエネルギーにもっともっと力を入れていかなければいけないのではないかと。もちろんコストの面で問題がありますから、それを克服するにはエネルギー化するだけでなく、その残渣を例えばえさに回せられないのか、あるいはパルプとして使えないのかといった組み合わせをもう少し考えられないものかということを中心に思っておりました。

観光の方ではもっともなお話で、私どもは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でいろいろ取り組んでおりますけれども、やはりいつも問題になるのはコンベンションホールが欲しいなど。しかし、それぞれの観光地で単独では持てないということでもありますから、時間距離1時間以内ぐらいのところの範囲で、広域の利用ができる公共でいいまいしょうか、力を合わせてそういうものをつくって運営していくということを考えなければ、なかなかそれぞれが、私どもの持っている温泉地だからだけということでは発展するわけにはなかなか難しいなど、そういう思いを持っております。

○**南山部会長** 寺島さん、何か御意見については。

○**寺島所長** この計画に関してなのですが、私の意見まずちょっとクリアカットにしておくと、今副知事も言っておられましたけれども、ビジョン計画として非常によくまとまっていて、バランスもとれていると思うのですが、問題はこの次に書く実行計画というものです。民間企業で言うと、まずビジョンを確定した後、実行プラン、プロジェクト化していく幾つかの目玉プロジェクトをはっきりさせるというのが物すごく大事だと思うのです。そこで具体的に言うと、例えば少子高齢化を迎え撃つという流れの中で、逆に2050年から現在に遡って目を開いてみて、100万人人口が減った状態の北

海道と、それから65歳人口比重が45%を占めている北海道というものを前提にして、この島を最大限に活力持つ島にしていくためには、どうしたらいいのかという実行計画を考えてみると、例えばさっき僕が言ったことでいえば、移動人口を500万人ふやすと。100万人人口は減るけれども、年間の移動人口500万人ふやすと。今49万人来ている外国からの観光客を200万人までにふやしてみる計画を、やるとしたら何と何をやらなければいけないかということが見えてくると思うのですね。そんな荒唐無稽な数字言っただけで、なるわけないよという話から引っ込むか、いやそうじゃない、やっぱり200万までするためには、どことどの地域に対してどういうことを打ち込んでいかないと200万人まではふやせないぞという、受け皿のファシリティの問題も含めて、そういう形でプランを踏み込むと。

それから、例えば新潟が環日本海研究所というのをつくって、環日本海に関する情報の集積点をつくろうということに物すごい努力してますけれども、北海道はとにかく極東ロシアの情報については、北大の研究機関も含めて、北海道に情報が集積しているという地点をつくれれば、世界中から今ロシアに関する情報というのは観望されてますから、例えばそういう人たちが続々とやってくるような研究者が集積しているような起点を一つぐらいつくってみるだとか、ほかにどこにもないそういうシンクタンクだとか、それからさっき僕がちらっと言った農業の、第2の札幌農学校のものを、帯広畜産大学とどこと組み合わせるのは別にして、アジア、太平洋の農業を志している若者は北海道にたんは来ているというぐらいのことをつくったら、もうやってくる人たちのクオリティーが変わるのです。そういう意味での実行計画、それから後背地産業もそうなのですから、エネルギーも日本のどこよりもバイオマスエタノールに踏み込むと。

さっき、えさとパルプでもって残滓を使えないかというような話も出てましたけれども、バイオマスエタノールというプロジェクトのやっぱり魅力は、農業基盤を生かしてエネルギー問題に立ち向かって、しかも環境という問題に挑戦するという非常にチャレンジングなテーマなわけで、だからそういう意味での21世紀型の北海道に目玉を置いたプロジェクトって何にするんだということを少なくとも三つ絞り出して、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なければいけないのかという計画をつくっていったら、この書いてある青写真が、ビジョンとしては結構ですよという段階から、にわかには殺気立ってくるというか、そういう局面が大事なのでないかな。

というのは、僕実は幾つかの県のこの種の計画の策定に携わっているのですが、もはや県と地域の名前を入れかえたら、どこへでも通用するなんていうような計画つくっている場合ではないのですよ。北海道だけでしかできないだろうということをつくるためにも、そういったビジョン計画から実行計画に踏み込むというのが大事なのでないかなということだけ、印象として持ったということだけ。

○南山部会長　ありがとうございました。

実は、私どももいろいろ事務局と中で議論してまして、やはり今おっしゃったように、将来を見ためり張りのついたプロジェクト構想といいますか、その辺のところをぜひ盛り込みたいなということで、会を終わるときにぜひ私の方から皆さんにそういったことの、今まで個別になかなか議論する時間もありませんでしたので、皆さんから自由なお考えで御意見を出していただこうかなということをお願いしようと考えていたところでありました。ありがとうございました。

それでは、とりあえずとしましては、産業群の形成という観点から中心にお話を進めていきたいと思えますけれども。

佐藤委員何か御意見ございませんでしょうか。

○佐藤委員 次に丹保先生がお話しになると思いますが、前座を務めます。と申しますのは、先ほどの寺島先生のお話の中で、やはりロシアに関してですが、丹保先生は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というのを打ち出されまして、北大の中のいろいろな研究機関、研究者を総動員しまして、北海道大学と北東ユーラシアの関係、これは科学技術のみならず、非常に幅広い点で勉強しているというか、また、そういう組織をつくるというようなことをやりました。5年ほどこのプロジェクトが続きまして、非常に立派な報告書もできています。そういうのがどれだけ生かされているかといったら、ほとんどだれも見えてないのでないかなという。

非常に先ほど寺島先生おっしゃったような部分についての指摘もあります。私はその中で交通を担当したのですが、やはりこの北東ユーラシアとの経過と北海道を考えるには、もう飛行機しかないだろう。飛行機によるネットワークということを随分調査しました。そのときにふと思ったのは、海外という概念が随分私たちの頭を固定観念化している。海の外が外国だというのは、かつての明治時代までかもしれません。今は、やはり空とのつながりにおいて国を考えると、例えば地域を考える。海外という感覚は、もう外した方がいいのでないかなというような、そういうことの議論もしたことがあります。

それから、さらにそれぞれの、この寺島先生のおっしゃった、お持ちになられました三井物産のこの資料の中で、北東アジア経済圏という集団都市があります。この都市間に、どれだけの交通があるだろうかということで調べまして、資料はないのですが、やったのは飛行機の便数と使用する機材がわかったのですね。そうすると、何人乗っているかわからないけれども、マックス何人乗れるかわかるという提供機材数といいますか、そうするとたくさん移動になると、これはたくさん提供機材数も多いだろうというので、そのようなネットワークを結んでみたこともあります。そのことをずっと通じて実感したのは、日本が何でも航空路線が東京に集中していることなのですね。この異常さを物すごく感じたという実感があります。

そういうことで、北海道のこれからを考えていくときに、やはり空とのかかわりの戦略と、それからそれに基づいて苫東を中心とする地域のやはり地政学的な有利性、それを具

体的にどう展開していくかということが必要だなということは、全く先ほどのお話しの中でも指摘されましたが、同感でありまして、そのことについて先見的にですか、具体的にやられていますということを前座として紹介しまして、具体的に丹保先生に、どういう理念でもって、この地域が北海道大学を持っていこうかとしたことについてお話を続けていただければ幸いです。よろしいですか。

○**南山部会長** ありがとうございます。

それでは、丹保委員お願いいたします。

○**丹保委員** 余り長い話をするわけにいきませんし、中途半端も困るのでございますが、今北東アジア、ユーラシア動き出したはずだったのですが、最後はしり切れトンボになって今は動いてない。組織の解体してしまったみたいに思いますけれども、それはまた別な話で、先ほどから寺島さんがいろいろお話しくださったことの中で、やっぱり北海道で考えなければいけないことは、例えば二地域居住もそうですし、新幹線もそうなのですが、それができたときに、内側はどうなっているのかということに対する議論がしっかりないのですね。ですから、新幹線がやって来たときに、それを迎え撃つ北海道の内部の構造がどうなっているかということをしっかり、新幹線が来たら何かが行くようなふうに思ったり、それからアジアと航空網ができれば何かができると思ったりでは、実は困るのでございまして、それがちゃんとできる北海道というシステムでなければならない。それがばらばらの細胞だったら、どうにもならないというふうに私は思いますので、その部分について、例えば前から何回も言っているように、過疎化して100万人も減れば、どういう住み方をしたらいいのだろうか、外装型の計画たくさんあるのですけれども、もうそんなことやっている我々余裕がありません。さっきプログラムと寺島さんおっしゃいましたけれども、450万になったときにどうなるの。そのときから逆に引っ張って戻ってきて、今570万いるのだけれども、そこからどうやってすりつけるのかということをやったりやらなければならない時代にもうなっているはずなのですが、依然として570万をベースにした議論をやっているというのは、やっぱりまずいかなと。これ内部の話です。

それからもう一つは、北海道は大変たくさんの大学があるのですけれども、これは地域と組んできちっと、室蘭工大が今シベリアへ出始めている。大変いいことだと思いますけれども、例えば東北海道で北見工大、それから室蘭、帯広という特徴のある二つの大学があるのですが、それが一つのユニットになって道東で働くというようなことができてないのですね。それはやっぱり法人化をして、各大学を競わせるということはいいいのですけれども、ではもっと大きな意味のストラテジーがどこにあるの。表現悪いと嵐田さん言いますけれども、道庁はただの一度も高等教育に関して知見を持ったことはありません。これは無理なのです。地方自治体にそれ預けてありませんから。そういうことをしっかりやらないと高等教育、少なくとも教育研究を含めた高等のレベルを上げたクラスターがないと、クラスターというのでしょうか、塊がないと、細胞がばらばらでは北海道は何ともなりま

せん。ばらばらの絵のところの新幹線が来たって何も変わらないだろうと僕は思いますし、場合によっては吸われてしまうだろうと。

それからもう一つ、逆に言えば、二地域居住の中で受け皿がしっかりしていないと、たまたま東京で力もてあました人がボランティアに北海道に来て何かしようということぐらいの話はたくさん聞こえますけれども、それが具体としてどうなったらいいかという話が動いたことはかつてない。ですから、農業の方もそういう勉強はきちっとしてない。それを支えるための大学の動きもない。そうすると、やっぱりそこから片づけていかなければいけないだろうと思います。ですから、二つのことがあって、内輪の平らな部分の中、絵の方は別として、平らな部分の中をどうするかという話一つと、それはレベルを上げるということに尽きると思うのです。それから、ある大きさを持つということに尽きると思うのです。

それから、外側、内側という話でなくて、アジアはもうすぐ隣にあるわけでございますから、幸い先ほどからかなりショッキングなお話し承りましたが、ロシアという長年のあだが台頭してきておりますので、そのあだが仲間になれるかどうかという話になりますから、それに対してどう対応するか、それは中途半端なパワーでは対応多分できませんので、それをきちっとこなすためのあるシステムが要るだろうと。ですから、グローバルというものの中で我々はそれをやっていくときに、さっきお話しございました、ちょっと長くなって済みませんけれども、上流側がどんどん金がかかってきて、下流側がどんどん減っているという、これは日本だけの現象なのか、これはまた後でお話ししていただければありがたいと思うのですけれども。

それから、金融のようなものがどんどん膨れて、実際何が本物の実質GDPなのか、見かけなのか私はわかりませんけれども、要するに追いかけてきて、まだ余力のある若干の空白地帯に、ニッチとは申しませんが、刺さり込んでいって、そこで膨れていっているものが経済なのか、そうすると北海道は日本の中で何なのか、その辺の大きな位置をしっかりとやっぱり見きわめておかないと、単なる数字だけでは何も多分機能ができないのではないかなと。

ちょっととりとめのない話ですけども、申しわけございません。

○**南山部会長** ありがとうございました。

寺島さん何か今に関連してお話しございますか。

○**寺島所長** 丹保先生のおっしゃっているとおりで、体系的な戦略プランがないと、プロダクトだけぶち上げてもしようがないというところは、本当にそうだと思うのです。だから二地域居住でも、受け皿になる産業群なしに、中途半端な二地域居住なんかやると、うつろな人がうろうろしているような地域に終わってしまうだけで、何の生産性のある話にもならないというのものもあるから、根っこのある話にしていこうためには、今僕が語ってきたようなキーワードを実体化させるためのプランというものをそれぞれきちっと描き

切らなければいけないのでないかということだけは、まず確かだと思うのですね。

ところがそれに絡んで、今、北海道ということについて、これ率直な話として、今ミートホープの問題がやけに我々の至近距離でも、東京方面でも話題になっているから申し上げるわけですが、北海道に関するこういう計画を見ると、例えばフロンティア精神とか、社会的開放性だとかという言葉が必ずキーワードのように登場してくるのですけれども、1回この種の計画で脇を引き締めて、やっぱり中央依存、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ような計画が、もう必要な段階になってきているのではないのかなと。決して嫌みとかそういう意味で申し上げるのではないのですけれども、北海道の人間だからこそ、余計愛着があるから悲しみを込めてなのでも、例えばミートホープのような事件、それから北海道以外のところでああいう事件が起こるだろうかという仮に設問をして、いやそんなことせん、全国どこにだって起これますよという回答の人も半分ぐらいいるかもしれないけれども、いやあながちそうとも言い切れませんよねという部分があって、つまり雪印の事件でも、それから西友ストアの行列つくって金返してくれという札幌で起こった話でも、一連の話の中に、北海道の社会的開放性とフロンティア精神というのがどこかで逆転していて、まさにある種のおおらかさという部分の反転した大ざっぱさというか、アバウトさというか、非常に北海道弁で言うと、いいんでないかいという世界が、何でもいいんでないかいということで、今日もミートホープのおやじがインタビューしているのにびっくりするのだけれども、彼は物すごく貧しく、音威子府かどこかで生まれたのですね、あの人って。それで、そこから物すごく苦勞してはい上がってきたような人なのだけれども、であるがゆえに、いろいろな肉の部分捨ててしまうのはもったいないと思ったみたいなたぐいのことなのだけれども、もったいないからと言ってまぜこぜにして、表示も変えて売るといのは何なんだいということになるのだけれども、その辺もちょっと考えられないけれども、いいんでないかいの世界があるのですよね。いろいろなさまざまな意味において。だからそれで僕は北海道って、やっぱりここらあたりで1回ちょっとふんどし締め直してという言葉ありますけれども、ある種の中央依存、官依存の空気から脱却して、本当にここで書いてある自立・自尊という言葉キャッチコピーにしないで、立ち向かっていくようなこと考えないと、例えば自己責任のイラクで人質になった二人の若者も北海道の出身だったのですけれども、じつと北海道の出身者として、東京でいろいろな北海道についての会話につき合っていると、ある種のもの悲しさがあるのは、どこかに何か甘さというのかな、おおらかさと言ってしまっただけで笑い飛ばしたらそれきりなんだけれども、そうじゃない部分があるのですね。ただしその一方で、僕は北海道は可能性があると思うのは、さっき冒頭やけにマネーゲーム化の話に時間をとって話したのは、そういう意味合いにおいて、うつろに水ぶく裂してないという部分があるのですよ。だから基幹産業を見失って低迷しているとも言えるのだけれども、まだまだそういううつろな部分がないというところは、やっぱりこの島の

いいところだと思うのですね。産業基盤が、苦しんでいるけれども、マネーゲームによって水ぶくれしているわけではない。だからそのあたりをやっぱり大事にして、しっかり根っこのある産業の技術力とR&Dを積み上げて、近隣の国々に対して、そういう影響力を拡大しながら生きていくストーリーを描いていけば、尊敬されながらこの島が生きるというストーリーが書けるというふうに僕は思うから、今そういった発言をしているのだけれども。

○**南山部会長** ありがとうございます。

あと観光と食もございます。この辺も含めまして、また御意見いただければと思います。宮谷内委員何か。

○**宮谷内委員** まず、寺島先生のお話を聞いていて、聞けなかった部分を何点かお話しすると、一つはWTO、FTAでいろいろ今議論になってまして、その中で日本は関税が高いとかいろいろ言われているのですけれども、実際は関税を平均するとアメリカが6%で日本が12%、それ以外はEUも全部20%とか何とかになっているわけです。例えば、米とか麦とか乳製品は高いのですが、それで自給率は昭和36年、1961年では、78%食料の自給率があったのが、現在では40%となっています。

それから、先ほどからバイオ燃料の問題も出てまして、穀物の自給率というのはやはり1961年、昭和36年には75%あったのです。それが今27%ということで、これまで英国やスイスもやっぱりこれを改善して自給率を上げてきているわけですね。そういう面で、なぜこんなになってしまったかという、そういう問題をまず国内的には考えていかなかったらいけないと考えております。

それから、安いものさえあればという考え方で、本当に食の安全というのが保てるのかということに対して、私は40%の自給率ということは、60%というのは、要するに防波堤がないから60%日本に食のエネルギーが入ってきているということが言えるのではないかなというのが一つでございます。

それからもう1点は、やっぱり先ほどからお話を聞いていまして、道内の解決すべき優先課題や成長発展に可能な高い経済分野というのは、やはりターゲットを絞って、これからは社会資本の整備も研究機関も、それから人材育成もベンチャーも集中して投入することが必要なかなとちょっと聞きまして考えました。

それからもう1点は、先ほどから聞いていて、中国の自動車生産を大体聞いてまいりまして驚いたわけですが、そうすると、今ものづくり大国と言われた、それがいわゆるもう巧の技とか、そういうことを言っていたことが、一体国内的に、道内的にはどうなるのか。例えば団塊の世代と言われる人方が人口の5.3%ぐらいが、この数年間で退職していってしまうわけですね。300万人とかも言われていますが。そうすると、これまで培ってきた技術や伝統というものをどういうふうに考えて、10年、20年かけて育てていかなかったらならない分野もあるわけですが、そういう文化も含めてどうなるのかなとい

う、そういう率直な疑問がありまして、その辺の守るべきところもあるのではないのかなということも思いました。

それからもう一つは、先ほどから先生は国際的な大学についていろいろなことを言ってきましたが、私も過去に、田舎の町長がこういうことを言っておかしいのですが、全国の公立の高等専門学校はすべて電気とか工業で60ぐらいあるのです。ところが北海道は農業王国だ、水産王国だと言いながら、全国に農業、水産の高等専門学校というのはたしか、インターネットで調べても1個もないと思うのです。それで私は北海道に、先ほど言ったような農業、水産の高等専門学校が必要と思っております。私のまちにも何かよく中国から農業を見に来る方々がいるのですけれども、私は前から言っているのですが、なかなかそういうことはつくりにくいのだと言われましたが、これだけ高等学校、農業高校もあるのでないか、また、大学もあるのでないかとも言われています。しかし帯広畜産大もあるし北大の農学部もあるといいましても、もっと実践的なそういう農業高等学校、あるいは農業高等専門学校、あるいは水産専門学校、北海道ならばそういうのがあっていいのではないのかなと、このように考えてます。

もう一つは、ロシアというのは意外と、ウラジオストクというのは私は軍港かなと思って、そこへは行ったことがないものですから、思っておりましたけれども、先ほどからお話を聞いて、本当にいろいろなことが変わっていくのだなというふうに思いました。その中で、これからのやっぱりターゲットはインドだと言われているのですが、そのあたりの話を聞くことかできなかったもので、ちょっとお聞きしたいなと思います。以上です。

○寺島所長 大変重要なことおっしゃってます。私自身もつくづくそう思う部分が多いです。

申し上げたいことの一つは、要するに例えば食料自給率ということですが、エネルギーの問題もそうですけれども、戦略意思というのをはっきり持たなければいけない。例えば4割の食料自給率でいいのかと。欧米は動いていても、先進工業国だと言われている国で、食料自給率が4割だなんていう国はないわけです。アメリカはもちろん世界最大の食料供給国だし、ヨーロッパの主要国もことごとく、自分のだけでものど元、食べ物については盤石の戦略を打った上で次なる展開をやっている。アメリカの場合には、世界のマネーゲームの震源地みたいな状況を繰り広げているけれども、同時にエネルギーと食料に関しては、盤石の戦略を打った上でマネーゲームに走っているわけで、日本はその潮流に乗って、マネーゲームに傾斜はしているけれども、自分のしりの下という言葉がありますけれども、そのところがたがたな状態でマネーゲームに狂奔しているから、一たん事があったときの弱さというのは、物すごいことになりますよね。

そこで、例えば、一つの理屈を越えて、食料自給率の問題についても、一応長期的には5割を目指すというのが今の農林水産省の目標ですが、そんなことでいいのかということを経済意思としてしっかり問い詰めて、例えば100%とは言いませんけれども、

少なくとも食の安全と安心を図るということの前提のもとに、輸入野菜の5割を中国に頼るなんていうような状況でいいのかということをしかり方向を定めていかないといけないところに来ていると思うのです。それが今昨今になってちょっと、毒物が入っているなどというので急に話題が盛り上がってますけれども、ですからこの種の話題というのはすべて戦略意思で、食料とエネルギーの話というのは覚悟の問題なので。要するに、この国はどうしたいと思っているのだというところがポイントですね。そうなっちゃいましたよなんていう話ではないのです。その戦略意思の問題だということ。

それから日本の、例えば中国が今物すごい勢いで工業生産力を高めてますけれども、この国はやっぱり決定的な弱点もあります。今の安全性の問題とか、知財権の問題とか、環境の問題とか抱えている弱点だけでなく、ビジネスの現場から見ていて、中国の最大の弱点は何だというと、ブランドがないのですね、この国は。例えばさっき自動車生産1,800万台になるだろうと言いましたけれども、例えば中国の企業の固有名詞のブランド、何か一つでも思いつきますかと言ったときに、ハイアールが三洋と提携して白物家電をつくっているとか、例えば聯想がIBMのパソコン部門を買収したとか言いますが、よほどの事情通の人でないと、中国のブランドとしての聯想とかハイアールなんて知らないですよ。ところが日本はやはりそこが産業界の持ってきた実力ですけれども、ソニー、パナソニックを始めとして、いわゆるブランドとして世界に通用するものを確立してきているという部分が物すごく大きいですね。いろいろな分野において、やっぱりブランドを持っている。

韓国は、なるほどブランドを育ててきているけれども、危うい構造にあるのは三つしかないわけですよ。GDPの5割が三つのブランドが支えているなんて。LGとサムソンとヒュンダイがGDPの5割を占めるなんていう危うさは、必ず親亀こけたらという構図になっているわけです。日本はそういう面では重層構造にある。日本の強みをよく考えて、せっかく育ててきたブランド、これ北海道だってある種のブランド力で、この間シンガポールで僕驚いたのですけれども、新婚旅行に北海道に行ってきたという夫婦がいました。だからそれぐらいの時代が来ているのだから、まさにさっきインドの話ということを質問されましたけれども、大中華圏の南端としてのシンガポールの重要性というのは、印僑と華僑がせめぎ合っているという意味において重要なのです。インドは御承知のようにIT大国化してきているということなのですから、バンガロールとシンガポールをつなぐ光ファイバー網もタタグループというのが握ってまして、これとグアム島、グアム島・米本土というのが、これがアジアと欧米をつなぐITの基幹インフラなのです。インドというのはやっぱりそこらあたりしたたかなのですよ。タタグループが全部握っているのですよ、この基幹インフラを。インドがやっぱりこれから一つの目玉だということは、まず間違いないわけですから、私が今日インドの話一切しなかったのは、北海道にとってのやっぱり優先度ということから言ったら、徹底的にやっぱり極東ロシアを視界

に入れた戦略を立てる方が、そういう中からインドも見えてくる。逆説的ですけども、どういう意味と言うと、ウラジオストクがロシアにとっても一段と重要になってきているわけですよ。どうしてと言うと、例えばロシアの港の南側の出口と言われたウクライナの、さっき話題に出したオデッサ、これがウクライナが独立したことによって失って、いわゆる基幹港、南の出口を失ったのですね。西の出口はバルト三国が独立したことによって失って、サンクトペテルブルグはあるけれども、不凍港としてのウラジオストクの意味というのは、東の出口というだけでなく、台頭するアジアのエネルギーに向き合うために、ロシアにとってもウラジオストクというのは物すごく重要だから、今後そのおっしゃったように軍港という位置づけから、大いに産業の起点として育てようとしていて、ただしロシアの場合には人口が少ないから、中国のようなイメージの台頭というのはあり得ないと。だけれども、ロシア政府が今考えているのは、原子力発電を極東に持ってきて、それで電力を供給して、労働集約型の産業ではなくて、資本集約型の産業で、例えばアルミニウムの精錬だとか、そういうプロジェクトでGDPを上げていこうなんていうプロジェクト計画を持って走り始めてますよね。そういうものをにらみながら、エネルギーだとか、そういうアルミ精錬だとか、一連の中間財のところあたりまでをねらってきているロシアの動きとどういうふうにリンクしていくのかとか、川下の消費者のところのプロジェクト、韓国の企業がなだれ打ったように極東ロシアに入ってます。スーパーマーケットも含めてですね。北海道のスーパーなんか、本当は極東ロシアをにらんで連携していけば、その先、非常におもしろいだろうと思うのです。中国をも見据えながら。だからそういう意味で、いろいろまだまだ描けるシナリオはいっぱいあるといいますか、そういう流れの中で逆にインドも、ロシアの今南進というのがすごくて、ミャンマーからインドにかけては、もう本当にロシアが再びいわゆるお金にあかしてということでアプローチしてますね。

中国の南進というのも物すごいことになっていて、メコン川のデルタ地域に対する中国のいわゆる影響力の拡大というのは、さっき僕はシンガポールと香港と台湾をグレーターチャイナだと言いましたが、広義に理解する人は北朝鮮も、あるいはASEANの国々もグレーターチャイナになりつつあるという表現をする人さえ出てきている。そういうダイナミズムの中で、北海道の優位性ってどこにあるのだろう、優先度というのはどこにあるのだろうという戦略が重要になってくるというのが、この環日本海構想の中でやっぱり出遅れてますよ、北海道は間違いなく。それは今、僕は新潟の人たちと議論していても、北陸3県の人たちと議論していても、物すごい殺気立ってますよ。環日本海構想の中の自分たちがへそになろうと思ってですね。だから極東ロシアこそ、ユジノサハリンスクへの航空機だけは函館から飛んでますけれども、やはり北海道に来なければロシアにはアクセスできないぐらいのことをしたたかに作り上げるぐらいのことをやらないと、北方圏なんか言ってみても始まらないのでないかなという気がしますね。

インドの話しを始めるときがないのでやめます。

○**南山部会長** ありがとうございました。

それでは、矢野委員、農業その他食、観光でも結構です。

○**矢野委員** 宮谷内委員から農業関係、前段でお話しありましたので、私もお話をさせていただこうと思っておりましたが、その関係は省かせていただきますが、ただ現実の北海道農業は、やはりWTOなり日豪EPAの結果なり、国際化の中で非常に厳しい現状に置かれているのは、そのとおりでもあります。しかしそういう中で、いずれにしても我が国の食料基地として、これから私どももさまざまな農業形態があるわけでありますけれども、それぞれ努力をしていかなければならないなと思っておりますが、今回のこの計画の中でも若干感じたわけですが、その一つは先ほど先生からもお話しがありましたバイオエタノールとの関係でありますけれども、私どもホクレンが中心となって、約60億かけて実証プラント、十勝の清水でスタートすることになったわけでありますが、我が国の高い農産物価格で、実際にエタノールをやっていくということについては、なかなか採算面では合うような状況にないわけですが、ただ北海道は今稲作が5割以上転作をしている現実もありますし、畑作も酪農も一定の生産調整の中で農業をやっていくという中では、あとそれでは何をつくっていくのかと、また過剰な環境をどう処理していくかという中で、私どもが今回このエタノールに実は取り組んだわけでありますが、実証試験でありますから、先ほど先生がお話しありましたように、農産物だけではなくて、木材だとか稲わらだとかいろいろなセルロース関係も含めて、これから十分実証試験をやっていかなければならないと思っておりますが、たまたま今回は、これは農水省の関係で私どもスタートさせていただいているわけですが、今後まだ日本のこれらの関係については、経済産業省も環境省も農水省もまだまだ一体でありませし、そういう支援する法律もまだできてはいないわけであります。ぜひとも国土交通省、今回北海道の開発計画の中で、各省庁ともこういった問題について、やはりきちっと連携をとってやっていけるように、仕組みとして盛り込んでいただきたいと思います。その点お願いをしたいと思っております。

それから、人口移動の話し、先生からも今あったわけでありますが、いずれにしても北海道にとっては、観光についてはこれからも重要であることは間違いないわけでありますが、そういう中で私ども農業関係から申し上げると、皆さんもヨーロッパの農村回られて一番感じるのは、ドイツでもフランスでもスイスでもそうですが、やはりグリーンツーリズムが非常に徹底しておりまして、民宿なり、もちろんその国土のいろいろな開発の過程、道路をつくるにしても、護岸工事一つするにしても、我々子供のころは、どこの森に行っても昆虫はたくさんおりましたし、どの川へ行ってもヤマメが釣れたと。そういう実はいい環境にあったわけですが、開発が進むにつれて、そういう姿がほとんど消えてしまってきているわけですが、やはりこれからのいろいろな開発を進めていく上では、そういった自然環境、今いろいろ護岸工事や都市計画の中でも緑化とかいろいろなこと、

ここ数年は以前とは違った形で行われているということは承知しておりますけれども、やはりこれからの北海道の農業とプラスしてその環境問題、このところをやはりどう位置づけしていくかということについても、いろいろ議論をして取り入れていただければなと、そんな感じをいたしております。以上です。

○**南山部会長** ありがとうございます。

5 ページ、6 ページのところですけれども、ネットワークとモビリティというタイトルで書いたところについて、何か皆さんから内容について御意見ございませんか。

それでは、全体を通じて言い逃したこととか、そういうものがもしありましたら遠慮なく言っていただきたいと思いますのですが、よろしいでしょうか。

それでは、今いろいろと御意見いただきました。最初の産業群の育成、これについては皆さんからいただいた御意見を踏まえて反映がたといいますか、なかなか難しいところがございますが、事務局で考えてもらいたいと思います。

観光とか食とかネットワークについては、おおむねこの資料の基本線で進めていただきたいというふうに思ってます。

その他では、特に何か。

それでは、私の方から、先ほどこっと寺島さんのお話しにもございましたけれども、こういうことでいろいろなビジョン的な、あるいは計画的なものの考え方が並ぶわけですが、やはり北海道の将来をにらんだプロジェクトといいますか、あるいは構想といいますか、そういったものを明確な形で打ち出していくことも、これ絶対必要でないかなということを考えておりますが、残念ながら個々の一つ一つについて御意見をいただいて、それをまたこうじっくりと論議をするという、なかなか部会の時間にもなっておりません。4 回で中間報告をまとめようというかなりきついことを考えているわけでございますので。それで大変恐縮ですが、委員の皆さんには北海道の将来、すぐとりかかれるものもあるでしょうし、それから長い目で見て、10 年、20 年先のことを考えた上で、当面こういう形をやる、その先の形はこういうものだ、したがって今こういうことをやるべきだという、それを概念的にまとめた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、御意見を賜りたいというふうに思っております。それを踏まえて、また最後の案をまとめていきたいというふうに考えておりますし、事務局でも、やはりそういった観点から、今まで寺島さんの言われた県の名前を変えたらみんな似たようなというようなことではなくて、やはりそれを具現化すれば、こういう形だというようものをなるべく考えていただいて入れ込んでいくことにしていただきたいというふうに思っています。

そのようなことで、また後から事務局からお願い申し上げますが、よろしくお願いいたします。

事務局から連絡はありますか。

○**高松参事官** 寺島先生、本日はどうもありがとうございました。

次でございますが、第4回の計画部会は、7月30日月曜日午後2時から東京での開催を予定しております。よろしくお願いいたします。

それから、机の上に資料を置いていただければ、後日郵送させていただきたいと思います。以上です。

3. 閉 会

○**南山部会長** それでは、どうも長時間ありがとうございました。これで第3回を終わりたいと思います。