

# 国土審議会北海道開発分科会 第1回企画調査部会議事録

日時：平成13年10月30日（火）

場所：国土交通省中央合同庁舎2号館13階 北海道局議室

国土交通省北海道局

## 国土審議会北海道開発分科会第1回企画調査部会議事次第

日時：平成13年10月30日(火)  
午後2時00分～4時30分  
場所：国土交通省  
中央合同庁舎2号館  
13階北海道局局議室

1. 開会
2. 委員紹介
3. 部会長選任
4. 部会長挨拶
5. 北海道局長挨拶
6. 議事
  - (1) 今後の調査審議の進め方
  - (2) 委員からの報告
  - (3) その他
7. 閉会

### (配付資料)

- |     |                                   |
|-----|-----------------------------------|
| 資料1 | 国土審議会北海道開発分科会第1回企画調査部会座席表         |
| 資料2 | 国土審議会北海道開発分科会企画調査部会委員名簿           |
| 資料3 | 北海道開発分科会企画調査部会の調査審議事項及びスケジュールについて |
| 資料4 | 第6期北海道総合開発計画に係る施策等の現状について         |

- |       |   |
|-------|---|
| 参考資料1 | 第6期北海道総合開発計画 <small>あす</small> 明日の日本をつくる北海道 |
| 参考資料2 | 平成14年度国土交通省予算北海道局関係概算要求概要                   |
| 参考資料3 | 国土審議会北海道開発分科会関係法令等                          |

国土審議会北海道開発分科会第1回企画調査部会

平成13年10月30日(火)

【竹村総務課長】 それでは、ただいまから国土審議会北海道開発分科会の第1回企画調査部会を開会いたしたいと思います。

本日は、お忙しい中、各委員の先生方には、どうもありがとうございます。

私は、事務局を担当いたしております北海道局の総務課長の竹村でございます。部会長が選出されますまでの間、会議の進行を務めさせていただきたいと思います。どうぞよろしくをお願いします。

それでは、本日は第1回目の会議でございますので、議事に先立ちまして、当部会の委員にご就任いただいております先生方をご紹介させていただきたいと思います。アイウエオ順でご紹介させていただきます。

逢坂誠二委員です。

【逢坂委員】 逢坂でございます。よろしくお願いいたします。

【竹村総務課長】 金谷年展委員です。

【金谷委員】 金谷でございます。よろしくお願いいたします。

【竹村総務課長】 小磯修二委員です。

【小磯委員】 小磯でございます。よろしくお願いいたします。

【竹村総務課長】 佐藤馨一委員です。

【佐藤委員】 佐藤です。よろしくお願いいたします。

【竹村総務課長】 田村亨委員です。

【田村委員】 田村でございます。

【竹村総務課長】 濱田康行委員です。

【濱田委員】 濱田でございます。よろしくお願いいたします。

【竹村総務課長】 福田順子委員です。

【福田委員】 福田でございます。よろしくお願いいたします。

【竹村総務課長】 麦屋弥生委員です。

【麦屋委員】 麦屋です。よろしくお願いいたします。

【竹村総務課長】 森地茂委員です。

【森地委員】 よろしくお願いいたします。

【竹村総務課長】 なお、本日は小笠原正明委員、國領二郎委員、生源寺眞一委員、廣井脩委員の先生方はご欠席でございます。

また、北海道庁から総合企画部政策室の稲垣参事にご出席をいただいているところでございます。

【稲垣参事】 稲垣です。よろしくお願ひします。

【竹村総務課長】 続きまして、出席しております北海道局の幹部を紹介させていただきます。

林北海道局長です。

【林北海道局長】 林でございます。よろしくお願ひいたします。

【竹村総務課長】 村岡官房審議官です。

【村岡官房審議官】 村岡でございます。よろしくお願ひいたします。

【竹村総務課長】 仁尾官房審議官です。

【仁尾官房審議官】 仁尾です。よろしくお願ひします。

【竹村総務課長】 以上で紹介を終わらせていただきまして、引き続きまして、部会長の選任に移りたいと思います。

部会長につきましては、北海道開発分科会の会長でございます丹保分科会長から国土審議会委員として基本政策部会で国土計画の新たな課題、新たな国土計画制度の検討にも携わっておられます森地委員をご推薦いただいておりますが、皆様方のご意見はいかがでございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【竹村総務課長】 ありがとうございます。

それでは、皆様方、ご異議がないようでございますので、森地委員に部会長をお受け願うことといたしたいと思ひます。これ以降の会議の進行につきましては、森地部会長にお願ひしたいと存じますので、よろしくお願ひいたします。

【森地部会長】 ただいま部会長にご選任いただきました森地でございます。よろしくお願ひいたします。

今、お話にございましたように、国土計画とか、あるいは土地利用の制度、あるいは社会資本整備についてのいろいろな議論が今進行中で、見方によっては不透明な時代だという人もおられますけれども、考えてみますと、そういう制度改革というのはすべて地域が

よくなるためにどうしたらいいかという、そういうことであるに間違いのないわけでございます。逆にそういう制約を取っ払って、むしろ地域がよくなるためにどうすればといいかということを考える、そういう大変いい機会でもあるかと思えます。そんな意味で、ぜひいろいろなご専門の先生方からご意見をいただきながら、お役に立つような提案をまとめていきたいと思えます。よろしくお願ひいたします。

それでは、議事に入ります前に、林北海道局長からごあいさつをお願いいたします。

【林北海道局長】 北海道局長の林でございます。本日は、皆様、ほんとうにご多用の中、この委員会に御出席を賜りまして、まことにありがとうございます。あわせまして北海道の開発行政に対しますご支援とご理解を賜っていますことを重ねてお礼申し上げる次第でございます。

実は、皆さんご案内のように、本年の1月6日に4省庁が一緒になりまして、国土交通省が発足しスタートしたわけでございますが、それぞれ4省庁が持っております審議会につきましては、いろいろと整理されたところでございます。北海道の開発行政につきましては、従前は北海道開発審議会がその調査審議を行っていたわけでございますが、国土交通省になりましてからは、国土審議会のもと「北海道開発分科会」で審議していただくことになりました。北海道開発審議会の持っていた任務、役割、機能につきましては、全く従前と変わらない形でこの分科会が引き継いでいると考えてよろしいかと思えます。

この分科会は、先月9月25日に第1回が開催され、分科会長に放送大学の丹保学長が選任されたところでございます。その分科会では2つの大きなテーマについて調査審議を行うということになっておりまして、一つは、北海道開発の新たな推進方策の検討ということ、もう一つは、北海道総合開発計画の在り方等の検討ということでございます。さらに、これらのことについて、より具体的な議論をしていただくために、部会を設けることが分科会で認められました。それが本日開催されてございます企画調査部会でございます。

申すまでもなく、ここ数年、社会環境が変化しております。北海道におきまして、97年の拓銀の破綻ですとか、あるいは昨年の有珠山の噴火等々いろいろな変曲点を経て、各種指標を見ましても大変厳しい数字でございます。大変、社会環境、あるいは経済環境ともに低迷している中で、北海道の将来像はどうあるべきか、あるいはどういう方向に進むべきかということは、大変大きな命題だと我々考えております。

現在、北海道の開発行政につきましては、平成10年に策定されました第6期北海道総合開発計画に基づいて展開されているところでございます。そういった意味で、この計画

をベースにしておりますが、実は、昨年11月に開催された北海道開発審議会、実質的な最後の審議会で行っていただきましたけれども、そのときに当時の戸田会長から北海道開発庁長官に対しまして、これからの北海道開発の在り方について建議が行われております。ポイントは3つございまして、一つは、これからの北海道開発に対しては、「北海道開発のための人材の育成」、「知的資産の蓄積」、それから「新たな発展に向けた社会資本の整備」というようなことを念頭に置いて、考慮しながら取り組むべきであるという建議書でございます。

したがって、これから各委員の先生方に審議していただくことにつきましては、それらの建議をもぜひご配慮した上で、北海道が我が国に果たす貢献、あるいは北海道の自主自立に向けた観点から各委員の専門事項につきましてご審議していただきたいと思っております。

それから同時に、先ほど森地部会長がおっしゃってございましたけれども、来年の秋を目途に「新たな国土計画の在り方」ということを国土審議会の基本政策部会で審議されるところでございます。この中の検討状況も踏まえつつ、今後の北海道総合開発計画の在り方等の検討もぜひあわせて、この部会でご議論いただきたいと思っております。

私どもとしては勝手な言い方かもしれませんが、来年の秋ごろには取りまとめていただきたいということで、皆さん、大変スケジュールがタイトな先生方でございますけれども、ぜひ忌憚のないご議論を私ども期待しておりますので、よろしくお願いいたします。

【森地部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、議事に移りたいと思いますが、その前に議事の公開について確認をさせていただきます。北海道開発分科会では、原則として、会議については公開、議事録については発言者氏名入りで公開することとされております。当部会におきましても、同様の取り扱いをしたいと考えております。よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【森地部会長】 ありがとうございます。

それでは、原則として、会議及び議事録とも公開させていただきます。

それでは、議事に入りたいと思います。

まず最初に、事務局から資料についてご説明をお願いいたします。

【吉田企画課長】 企画課長でございます。当部会の今後の調査審議の進め方につま

して、お手元の資料3、「北海道開発分科会企画調査部会の調査審議事項及びスケジュールについて」に基づきまして、説明させていただきたいと思います。

2番の企画調査部会の調査審議事項を見ていただきたいと思います。先ほどこの部会での2つの調査審議事項のお話がありましたけれども、まず1点目の「北海道開発の新たな推進方策の検討」、このことにつきましては、第6期北海道総合開発計画策定後の経済社会情勢の変化、それからこれまでの北海道開発の成果を踏まえ、今日的課題に対応した計画のフォローアップを実施するとともに、今後の北海道開発の推進方策についてご検討いただくということになっております。

それから2つ目の課題でございます「北海道総合開発計画の在り方等の検討」につきましては、第2次地方分権推進計画におきまして、北海道総合開発計画の在り方については別途検討するとされております。国土審議会の基本政策部会における国土計画制度の確立に係る検討も踏まえまして、今後の北海道総合開発計画の在り方等の検討を行っていただくということになっております。

3のこの部会での調査審議のスケジュールでございますけれども、来年の5月ごろまでに6回程度、ということになりますと、ほぼ月1回のペースで審議を進めていただきたいと思います。5月頃には検討状況取りまとめを行うということになっております。この5月以降さらに審議を進めまして、来年の秋ごろを目途に取りまとめを行い、そして北海道開発分科会のほうに報告ということになっております。

それから検討の進め方でございますけれども、別紙1、次のページをごらんになっていただきたいと思います。まず1点目が「現状分析」でございます。現状分析としまして、次の3つの事項について整理することとしたいと思っております。1点目は、第6期北海道総合開発計画で掲げられております課題について。2点目がこの主要施策に関する北海道の現状と取組状況について。3点目が で整理しました課題を踏まえまして、第6期北海道総合開発計画の施策の進捗状況について整理したいと思っております。

この現状分析が計画のフォローアップの基礎になっておりますが、現状分析の参考資料として、お手元の資料4、「第6期北海道総合開発計画に係る施策等の現状について」に、一応私たち事務局のほうで整理させていただいております。ちょっと時間がありませんので、この資料4の説明は省略させていただきたいと思いますが、この資料4をもとに、さらに委員の皆様のご指摘等をいただきまして、内容の追加でありますとか、あるいは掘り下げを行って、現状分析を最終的には完成させていきたいと考えております。

それから2点目について、この部会の進め方でございますけれども、これにつきましては、「北海道開発の新たな推進方策に係る各委員からの基調報告」、これを中心に検討をいただきたいと思っております。この基調報告につきましては、上の1の現状分析及び「我が国の発展への貢献」、それから「自立する北海道」という観点を踏まえまして、新たに取り組むべき施策でありますとか、重点的に取り組むべき施策等につきまして、各委員から報告をお願いしまして、その報告をもとにこの部会の中で検討を行っていただくということにしたいと思っております。

それから3が「基本理念の具体化等に係る各委員からの意見提出」ということで、上の基調報告でありますとか、それから基調報告に基づくこの部会での検討のほか、ここに書いてありますように、北海道開発の新たな推進方策でありますとか、北海道総合開発計画の在り方等についての各先生のご意向を把握するため、以下の事項についてご意見をいただきたいと思っております。

1点目が、北海道が我が国の発展にどのような形で貢献していくべきかということ。それから2点目が「自立する北海道」とは具体的にどのような姿を目指すのか。そのために何をすべきか。3点目が及びを推進する上で国が担うべき役割は何か、ということでございます。各委員のご意見につきましては、1の整理でございますとか、2の基調報告の進捗状況を踏まえまして、適宜、ご意見をいただきたいと思っております。その上で検討状況の取りまとめ、現状分析、それから各委員からの意見、基調報告等も踏まえまして、北海道開発の新たな推進方策でありますとか、北海道総合開発計画の在り方等の検討状況について取りまとめを進めていきたいと考えております。

次に、北海道総合開発計画の在り方等の検討についてでございますけれども、次の別紙2をごらんになっていただきたいと思っております。この北海道総合開発計画の在り方等に係る検討でございますけれども、これにつきましては、第2次地方分権推進計画でございますとか、国土審議会の基本政策部会における国土計画制度の確立に向けた検討も踏まえつつ、北海道総合開発計画の策定、それから推進の段階における国と地方の役割分担の在り方を中心としてご議論願えればと思っております。

下に参考でありますけれども、まず、第2次地方分権推進計画の関係です。第2次地方分権推進計画では、国土総合開発計画及び国土利用計画の見直しにつきまして、次の2つについて検討を行うこととしております。

1点目は、全国総合開発計画の内容を国が本来果たすべき役割に係る事項に重点化する



という点です。2点目は、地方公共団体との関係では、その指針を示すものであるとの位置づけを法制上明確にするということになっております。

それから、同じく国土関係の計画で、大都市圏整備計画及び地方開発促進計画、これの見直しについては、関係都府県がその協議により計画に盛り込む内容の案を作成すること等の検討を行うということになっております。

この地方分権推進計画では、北海道と沖縄については別になっておりまして、ここに書かれておりますように、北海道総合開発計画及び沖縄振興開発計画の在り方については、その特殊事情にかんがみ、別途検討するとされているところでございます。

この国土総合開発計画等の国土審議会での検討状況については、2番目に国土審議会基本政策部会関係ということで整理しております。国土審議会の基本政策部会におきましては、国土計画における国と地方公共団体の役割分担の在り方について検討することとしておりまして、特に国の計画の策定過程への地方公共団体の参加、それから国の計画の内容に関する地方公共団体の役割・責務、それから国と地方公共団体の調整の仕組み等について検討することとしておりまして、このスケジュールにつきましては、来月11月29日に基本政策部会の部会の中間報告の取りまとめ、それから来年の秋を目途に部会の報告取りまとめということになっておりまして、北海道総合開発計画につきましても、大体同じような時期にご議論を取りまとめていただければと考えてございます。

以上で説明を終わります。

【森地部会長】 ありがとうございます。

【吉田企画課長】 はい。

【森地部会長】 それでは、資料4のほうはご覧いただきまして、先ほどご説明がございましたように、後ほどさらにこういう分析をするべきだとか、あるいはこういう観点のものはどうなっているかとかということのご意見をいただきながら充実させる、こういうことにしたいと思います。

それでは、ただいまご説明ありましたように、大変恐縮ですが、各委員から毎回基調講演をいただいて、そのご報告をもとに、今後の北海道の推進方策について検討していきたいと考えております。早速でございますが、事前に事務局から田村委員、逢坂委員に基調報告のお願いをしているということでございます。よろしくお願いたします。

それでは、まず、田村委員から約20分程度、よろしくお願いたします。

資料は、田村委員資料と書いてあるものが用意されてございます。

【田村委員】 基調報告のトップバッターということで、私、室蘭工業大学の田村のほうから20分時間をいただきまして、私の考えを説明させていただきます。

いただいたタイトルは非常に大きくて、「経済社会の変化を踏まえた地域開発の在り方」です。私の領域を超えてしまう話なんですけど、ちょっと背伸をして、考えているところをメモに書きました。

簡単にこのメモの構成を説明いたします。それから、今日の議論として頂きたいポイント3点をお話しします。

一番最初のページの「はじめに」のところに書いてありますのは、5回目の全国総合開発計画（21世紀の国土のグランドデザイン）において50年間、130年間と言ってもいいかもしれませんが、これまでなされた施策の方向転換が行われたんだということを書いてあります。

特に所得格差是正という今までの流れから、「生活質の向上」という大きな目標が掲げられたということ。それから少子高齢社会の到来で地方部の人口減少が著しくなると。特に北海道の場合、道東、道北が問題になろうと私は思っております。最後に新しい産業の芽が我が国には少ないということを見据えて、安定経済成長を持続させながら生活質の向上を目指すという判断を国が出したと、こういうふうに私は理解しております。

それからその段の下のほうに、先ほど地方分権の話がありましたけれども、「各ブロック単位で、国際的な視野から考えて責任を持って行動する時代である」という話が全総に書き込まれたと思います。これは北海道開発にとっては、もうやっていることでありまして、東北ブロック、あるいは九州ブロックと比べまして、北海道開発庁という組織のもとで今までやってきたことであります。そこを北海道ブロックから全国に向けて力強く訴えるべきではないかという主張が私のメモの後ろのほうに出てきます。

この計画が出たのは98年なのでありますが、それ以降、幾つか変わった点があるのではないかと私は思っています。一つは、農産物にかかわる輸入の自由化が促進されたこと。他の一つは新しい製造業を国主導で興すこと。その2番目の話、新しい製造業につきましては、国の方針はまだ決まっていないと私は思います。ただし、ここに書いてありますけれども、例えば臨海工業地域をみますと、昭和50年ぐらいでしょうか、産業の30%は臨海部に立地していた。ところが、平成11年の統計では10%を割るということで、北海道とか東北ではなかなか現場を見れないんですが、瀬戸内海沿岸を歩きますと、臨海工業地域の工場群が廃墟となっているのを見ることができます。そういうことも踏まえて、

特に製造業のほとんどが東アジアのほうに移っていますので、それに対応する策として、国が新しい産業を興すことを考えている。一度地方分権を掲げたものの、国がリーダーシップをとって外資の導入であるとか、期限付きの有限会社の設立であるとか、地価を低く抑える施策というものをアメリカから勉強して、新しい製造業の芽を我が国に興そうとしているのではなかろうか。それにかかわる北海道の芽があるのならば、ぜひ道央圏で実現してほしいということを書いてあります。

それから2ページ目であります、「北海道開発の時間管理」ということで計画を2つに分けたほうがよさそうだ。6期計画の中にも書かれてあることなんですが、それが明示されておりません。6期計の中に目標が3つ書かれてあるんですが、第2節と第3節の目標が私は中長期計画にかかわる部分だろうとっております。すなわち、地域の自然・技術・芸術を通して、美しい地域に居住していると自覚できる北海道を目指すための理念、目標が掲げられております。これは6期計の中のことです。

それから6期計の中の第1節のところに書かれてありますのが、「国の内外に開かれ自立する北海道の実現」ということで、主に産業施策が書かれております。ここは短期的計画に関わる部分と私は考えています。北海道ではオホーツク価格が存在していますように、まだ市場統合がなされていない地域もある。さらなるというよりも、最後のインフラ投下、あるいは産業施策を明確に打ち出す時期であるというふうに私は理解しています。

ただし、「中長期の生活の質にかかわる部分」と「短期的な部分」、この2つの流れをどう道民に理解させるのか。これは私は非常に難しいことだろうと私は思うのです。

わかりやすく言いますと、道東に、例えば日勝のところに高速道路が必要だということをお説くのは、もちろん国の責任下でただいまの問題として重要なことなんですが、それが生活の質の向上にどうつながるのか。こういう議論が国民に対しては必要なのではなかろうか。ただし、開発局も北海道の人方も考えていることは、これはあくまでも市場統合のため、所得格差是正のための施策であるということ、今までの延長上にとらまえている。ですから、短期の今までの施策の延長上にあるものと中長期の施策との連続性をどうやって図るかということが私は重要なのではなかろうかと思えます。

それ以降、3章のところで、「地域ブロックの自立のための地域連携と、地域・ブロック間競争」ということが書いてあります。「自立・連携・競争」、この3つはもう皆さんご承知のとおりなのですが、あくまでも自立のために連携と競争があると私は考えております。用語ですが、「地域ブロック」と「地域」という言葉を使い分けております。地域ブ

ロックは、先ほどから使っておりますが、北海道、東北、九州という単位であります。それから地域といいますのは、6期計にも示されているように、北海道の6圏域、道南、道央、道北、オホーツク、十勝、釧路・根室のあわせて6地域のことです。

「自立」に掲げてありますことは時間軸で整理して書いてあります。短期的な課題、それから中長期の課題という形でまとめました。短期的には、新しい製造業というものをよく考えて、私は「リサイクル」と書いてありますけれども、明確に打ち出すべきだろう。道央圏に北海道のエンジンをつくるべきだという主張であります。そのためには産・学・住・遊の機能を高めなければ外資は来ないということであります。それから中長期的な課題としては、これは麦屋先生がご専門でありますけれども、観光という話題を書いてあります。

それから「連携」と「競争」につきましては、これは時間軸を外しまして空間的な納め方で見えております。連携の議論からいいますと、北海道は札幌を中心として、すべてが一極集中にはなっておりますけれども、全部が札幌にくっついているわけではありません。一番最後のページに、4地域間の経済バランスを産業連関分析した開発局の資料を載せてありますけれども、道東は経済的に独立しているのであります。道北も道南も道央圏にくっついている。道東の独立している経済圏があつて、それが札幌に従属しているのは確かであります。ただし、道北、道南は札幌に依存してしまっております。ですから、北海道の自立を考えると、札幌にエンジンをつくり、他の地域はそこに引っ張って行ってもらえばよいという単純な議論ではなくて、道東という地域は分けて考えるべきではないかというのが私の意見であります。

地域内についてお話しします。例えば、十勝地域を考えましても、我が国で7番目の大きさを誇る岐阜県と同じ面積を持っています。この地域単位の計画、人々の住まい方を描くことも重要と私は思います。私は、少子高齢化に伴う人口減によって、それから一次産業と公共事業に依存した北海道の雇用調整によって地域衰退が始まるのではないかと考えています。私のイメージは6地域の6都市でありますけれども、その地方中核都市の魅力をいかに高めて人々を住まわせるか。そのビジョンを描かなければ、札幌、あるいは東京に人口が流出してしまうという危機意識を持っております。

それから圏域間、これは例えば道央圏と道南という関係の連携であります。例えば道東をみますと、30万の人口の集まりが200キロの距離を持って点在しているのであります。この道東の3圏域をどうやってつないでいくか、地域を活性化していくかという話に

ついて、私は、従来の手法ではだめなのではないかという気がいたします。もう少しわかりやすく言いますと、インフラ整備と生活の質を高めるということをうまく合わせて、縦割り行政を排して、総合的な施策を打っていくことが必要なのではなからうかということ、で新しい手法が必要だろうというふうに思っております。

それから、最後に競争の話があります。競争の話は、地方分権のことが書いてあります。北海道が全国の22%の国土を有していることを考えて、その22%の地域に1施策というのはあり得るのだろうか。生活の質の向上ということを視野に置いていきますと、草の根的な施策を打っていく必要があるかと思えます。その施策を立案するためには、北海道開発局の中に11個所の開発建設部というのがありますけれども、そういう単位での施策立案能力を高める工夫というのが必要じゃないかということを書きました。それからブロック間競争の話もあって、北海道基準を持つ必要があるよということを書いております。

あと残り5分の時間があります。私が特に申し上げたいことは3つあります。一つは、意思決定のスピードであります。今年の1月6日をもって北海道開発庁という組織がなくなった。わかりやすく言いますと、大臣がいなくなったわけであります。そうすると、意思決定のスピードというのがどうなっていくんだらう。全国のブロック単位の計画と違いまして、北海道の開発に関しては、今までの延長上の短期計画と、生活の質に関わる中長期計画と両方やらなきゃいけません。国の役割は非常に大きいと思うんですが、そのときに意思決定のスピードを高める方法を失ってしまっている。ですから、みずからの中で意志決定のスピードを高める必要があるというのが一つ目であります。

それからもう一つは、道東のお話で申し上げましたけれども、今までの事業手法を変える必要性です。私は土木工学を大学で教えているのですが、道路をつくれれば産業がつくと考えていたのであります。それは間違いでありました。そういうことも含めまして、生活質を上げるための社会インフラというのは何かということをもう少し考える必要があるのではないか。総合的な施策を打つ事業手法というものを考えるべきであらう。

そのときに、道東ばかり例に出して恐縮ですが、人口を含めて一次産業、あるいは公共事業の衰退ということを含めて地域が急速に疲弊してまいります。その疲弊するスピードというものを読み切って施策を打っていかなくてはいけないのではないかと。今までは右肩上がりですから対応できたと思うんですが、これからは地域衰退のスピードというものを含めて事業手法を考えていくべきではないかということが2つ目です。

それから最後の3つ目は、地方分権であります。私自身、室蘭におりますから、室蘭開

発建設部の方々が非常な努力をされてそれぞれの施策を開発局に上げ、北海道局に上げというプロセスを知っております。この地方分権の流れをもう少し強力に押し進める必要があるのではないかという気がします。ここの部分に関しましては、北海道開発庁は今まで総合的な開発計画づくりをやってきた実践のある部隊であります。的確な地方分権モデルの、施策を全国に向かって言えるタイミングにもありますし、北海道の中においてもそういう施策をもう少し打つ必要があるのではないかということでもあります。

最後に二つだけ、こんなことができないかなという夢を追加的に申し上げたいと思います。私は空港のことを勉強しておりまして、アイルランドを定点観測しております。アイルランドでは、地域開発に関わる公務員が国際公務員としていろいろな途上国へ行っているのです。東ヨーロッパとか、フィリピンにも来ております。北東アジアを標榜するとき、北海道の開発施策の経験を海外に展開するような国際公務員という組織ができないかなと私は思っております。

もう一つは、観光業の生産額をGDPの20%ぐらいを目標に掲げられないか。観光にかかわる部局というのが縦割りになっておりまして、なかなか一元化しません。ですから、北海道開発の産業施策の中心課題として観光を置くならば、部局としてもきちんと組織化して産業施策にも乗り込んでいってほしいというのが私の夢であります。

以上で終わります。どうもありがとうございました。

【森地部会長】 どうもありがとうございました。

続きまして、逢坂委員、ご報告をよろしくお願いいたします。

【逢坂委員】 多少子供みたいなことを言わせてもらいますけれども、あるいは北海道局のほうで求めているものとちょっと違うかもしれませんが、ざっと思いついたことを紙に書いてきましたので、それに沿ってお話をさせていただきたいと思います。

まず1点目ですが、北海道の将来の姿って何かなというふうに考えたときに、具体的なイメージでいうと、ヨーロッパみたいなイメージというのは、どうしても頭に思い浮かぶんだらうなという感じが一つしております。

それから、北海道の都市と地方の適度なバランスみたいなものがどうしても必要になるということも北海道の目指すべき姿なのかなということですね。

それから、多少田村先生の話の中にも出てまいりましたが、私自身最近感じておりますのは、グローバル化への疑いみたいなものを発信していくのも北海道のこれからの生きていく姿かなというふうに思っているところです。ちょっと漠然とした話ですが、後の議論

のきっかけにでもなればということで、そんなことを漠然と思っているわけでありませぬ。

まず1番目ですが、北海道を眺める複眼的な視点が要るだろうということですね。よく言われていることですが、北海道は日本の中でどんな役割を果たすんだという日本全体の視点からの北海道という見方も必要でしょうし、もう一つは、ミュンヘン、札幌、ミルウォーキーに象徴されるように、北海道は何も北にはないんだという世界の中からの視点ですね。これも要るんだらうなという感じがしております。

それからもう一つなんです、これが今後、特に私は重要だというふうに感じているんですが、北海道民が目指すべき生活の質というものを何か頭の中に思い描いたときに、個人個人の目指すべき生活の質のレベルから北海道というのはどう変わっていくべきかというような計画のつくり方、それがどうしても必要なのではないかなという感じがしております。

日本全体を大きくりにする、例えば国土軸ですとか、北海道の役割というようなものからアプローチするというのも非常に重要ですけども、個人の生活の質みたいなところから北海道のあるべき姿というものをボトムからつくっていくという双方向、両方あっていいんだと思うんですが、そんなことが要るのかななどというふうに感じております。

それからよく言われることですが、ハードの均衡はもう終わったというふうに言われていますが、ヒト、モノ、金、情報の実質的均衡をどうこれから図っていくかということがあります。そのために、一つは、計画のあり方を変えると、計画総量から実効型への目標と、空港までの時間だとか、救急搬送所要時間だとか、そういうような目標を立てて、それが実現されているのかどうかというようなことが一つあるかと思えます。

もう一つは、これは国土交通省の範疇から外れるのかもしれませんが、やっぱり税制というようなものによって誘導していくということも必要なんだらうということですね。私は、これは田中直毅さんなんかと意見がぶつかるんですが、首都圏に幾らお金を投じて、首都圏の効率性というのは飽和状態になっていて、幾ら投下しても改善しないのではないかなというふうに思っております、これは私には定量的に解き明かす力がないものですから何とも、ただ漠然と感覚等でしかわからないんですが、そんなことを考えると、どうしても税制とか、そういうものによって日本全体を少しばらばらにしていくような誘導というのが要るのかなと。それによって実質的なヒト、モノ、金、情報の均衡というものを図っていく必要があるのかなというふうに感じております。

それから常に北海道の問題を議論するときに域際収支の話が出るわけですね。1兆円足

りないんだという話であります。域際収支のトラウマから、トラウマというと失礼なんです。実際そうなんですけれども、脱却すると。北海道内だけで生きてみるというような、素人みたいな言い方ですが、サイドから北海道をもう1回見直してみる必要があるのかなということでもあります。小さな村の中でどうやって生きられるか。そして、その次は、そこで生きられない部分は、次のさらにより広いコミュニティの中でどう生きていくか。そして、その地域の中でどう生きていくか。6圏域の中でどう生きていくかというような考え方というのは要るんじゃないかなという気がしております。

戦時中地方には食料があったなんてわけのわからないことがメモに書いてありますけれども、やっぱり地方はそもそも豊かだったわけでありまして、そういう豊かさを域際収支の観点からではなく解き明かしていくということが私は必要なのではないかなというふうに思っております。

ただし、こういうことを、さっきの生活者の視点から、目指すべき生活の質から地域の問題を考えると、域際収支を度外視してなどということをおっしゃってありますが、実はものすごい小さな地域に係る具体的な地域指標ですとか、データがないというのも今実態でありまして、北海道全体とか道央圏とかというものはあるんですけれども、市町村ごとにそれじゃどうなっているんだとか、そういうものというのは必ずしも、多くの人にはよくわかっていないところでもあります。こういうベースになる数値の整理というものも必要かなというふうに感じております。

それから4番目ですが、北海道の重点化項目ということでキーワードは「シンプル」、それから「集合から分散」、それから「美しい」というようなこと。それから「景観、環境、教育、癒し、休息、頭脳、食料、水、空気、情報通信」というようなことがどうしても重点になるんだろうなと。これはあまりにも突飛な軸をつくっても、価値をつくっても、日本全体の中で認知されなければだめなものですから、日本の中でもこういう項目だったら理解が得られるとするならば、北海道の目標として合格点がもらえるようなものだろうというふうに感じております。

それから次、ちょっと具体的な項目に入らせていただきますが、農業ですが、北海道農業は「多様性」があるということですね。大規模集約イコール北海道農業というふうに思われがちですが、北海道全体をやっぱり一つの政策でくくるというのは、これは無理があるというふうに感じております。

それから「北海道の環境も同じ」と書いてありますが、これはいわゆる環境問題の環境



ではなくて、北海道全体の土地のありようも一くくりで政策を持っていくのはちょっと難しいなというふうに思っていて、やっぱり個別にいろいろと細かい目で見えていく必要があるのではないかというのが私の思いですね。農業に関しては、市町村やJA単位で考えるというようなこと。先ほどもお話をしました域内流通ですとか、それから北海道の農業の多様性、多品種みたいなことを頭に置きながらやっていると、案外域際収支にこだわらなくても、結構生きていけるね、自立できるねという部分があるのではないかという気がしております。

それともう一つ、北海道農業の非常に大きなポイントなんですが、主にインフラ系のもの、あるいは流通系のものをいろいろと整備をしたとしても、一番根っこで働いている実は農業者のトレーニングみたいなものが必ずしも十分ではないというのが実態なんですね。どんなによい農業基盤整備をしたとしても、どんなによい流通体系を考えたとしても、一番根っこになる部分、計数管理だとか、どうすれば効率性がある農業経営ができるのかとか、もっと平たくわかりやすくいうと、青色申告なんてどうやってやるんだとか、そんなところが実は全くぐらぐらしているのが実態でありまして、ここなんかをもっとこ入れしなければ、いくら立派なインフラができてもうまくいかないのではないかなという感じがしております。

それから「農業後継のあり方」もそうですね。相当たくさんの方が今農業をやりたいというふうには、ニセコなどにも来るんですが、新分野からの参入というのは、必ずしも簡単ではないのが実態であります。それから北海道の農業イコール大規模集約というふうに思われがちですが、高齢化が進んできて農業者自身も、「小規模指先」と書いたんですが、ものすごく小さな経営をしていて、家庭菜園にちょっと毛の生えたようなものでも結構暮らしていける高齢者がいるんですね。そして、それらの寄り集まりが実は地域の農業全体の姿を形づくっているというのも実態でありまして、こういうものも北海道としては無視できないのではないかな。全体の数としては、生産量としてはものすごく小さいんだけど、地域をつくる雰囲気としては非常に大きなものがあるというふうに私は感じております。

あと後継者のトレーニングをどうするかなどということはとっても大事だと思います。それから法人の活用ということも、後にもちょっと出てくるんですが、非常に重要なポイントだろうというふうに思います。

それから観光に関してですが、やはりこれは北海道の観光を語るときに、常にどんな問

題も一緒に考えている。地域ごとに、あるいは個別の商売形態ごとに考えていないということでありまして、大量にいわゆるツアーとかで来る観光で行くのか、個人が自由にふらふら歩く観光で行くのか、あるいはコンベンションなどを中心としたものでいくのか、北海道の中でもこれらの棲み分けをしていく必要があるのではないかと考えております。特に重要なのは、今、北海道に限らず、日本の観光地は実は個人では楽しめない観光地が山のように増えてきておりまして、ツアーだとか、何かの企画に乗らなければ全然楽しめない。これは将来的には資産を食いつぶしてしまうのかなということが残念に思っております。

それから「サービスの質は欧米型」というふうにあります。10年ほど前にフランスのクーシュベルからニセコに調査団が北海道開発局の紹介で来たことがございました。あの方たちが明らかに言ったのは、「自然の条件とかは最高、これは世界に誇っていいだろう」という言い方をしたんですが、「案内ですとか、予約ですとか、対応ですとか、海外で商売をするということを考えたら、全くこれは日本人の価値の中での観光でしかない」ということをはっきり言われました。そんなこともありまして、サービスの質というのは、別の基準を北海道は目指すべきなんだろう。そうすることによって日本の中で差別化が図られるのではないかと考えております。

それから、「施設型、環境保全型」というふうに書きましたが、施設型というのは、東京ディズニーランドに代表されるような観光地と、そうではない観光地との棲み分けというものも明確にしておく。何でもかんでもごっちゃにしてしまうと、やっぱり北海道全体の魅力を失わせるのかな。これはどっちがいいとか、どっちが悪いと言っているのではなくて、やはりメリハリというものがとても大事だと思っております。

それから北海道局が国土交通省の中に入ったということで、旧運輸省とも一緒になったわけですが、観光教育というものが日本の中で必ずしも十分にされていない。それは単にウエーターの仕事を学ぶとか、そういうことではなくて、観光の経営とか、そういうこと全体、あるいは環境と観光とか、そんなことも含めて、こういうことを北海道でも目配りをしてよいのではないかと考えております。

それから7番目、非常にげすではあります。具体的に幾つか社会インフラのことが書いてありますが、新幹線の問題、青森から西鹿児島まで新幹線がフル規格で通るようになったということになりますと、収支採算がどうかこうとかいう問題ではなくて、日本の中での地域格差の問題ではないかというふうに私は感じておりまして、ちょっと余談みた

いな話ですが、先般、今年の春ですか、ボブ・ディランという歌手が日本に来まして、私はボブ・ディランが大好きなんです、公演をやったのが東京、大宮、浜松、名古屋、大坂、広島、福岡、仙台、さらに秋田なんですね。札幌には来ないわけです。特に気になったのは秋田なんですね。秋田って実はホールの半分もお客さんが入らない。プロモーターに「そんなんでいいんですか」と言ったら、「それはもう町長さん、飛行機で行ってコンサートがキャンセルされる損害を考えたら、コンサートが実現することでもう十分なんだ」と。要するに移動の定時性というか、そういうものが確保できないということは、「北海道は文化格差がありますね」というふうに言われまして、「あ、なるほど」と。収支採算性とかいう問題ではなくて、これは格差の問題なんだなというような感じがしまして、そういうことを考えてみると、進めるといのが前提なんだろうけれども、もし進めないとするならば、その格差を埋める代案みたいなものはどうしても要るんだろうなという感じが私はしています。

それから北海道の場合、飛行場がちゃんとあるから新幹線は要らないじゃないかと言うかもしれないけれども、新幹線は東京と札幌をつなぐだけのものではありませんので、隣同士を速くつなぐという意味もあるのかなという感じがしております。

それから高速道路については、言われ尽くしていることですが、ネットワークを早期完成しなければ、北海道の中では、いつもテレビに出ているような熊しか通らないとか言われるんだろうなというふうに思っています。ただ、道路は地点と地点を結ぶものであります。北海道の地点と地点の間には必ず峠があります。北海道の地点と地点は連担をしていないところが非常に多い。その間に熊がいるのは当然でありまして、熊が出るところに道路をつくるから意味があるんだと。熊の出ないところに道路をつくったのでは、北海道の道路は移動できないんですね。こういう主張って北海道からもっとしていいのかななんて思っています。ちょっと素人みたいで申しわけございません。

あと建設コストとか管理コストを下げる工夫というのは、まだまだやる必要があるかなという感じはいたします。それから情報通信インフラについては、これはメモに書いておるとおりであります。

それからどうしてもやっぱり視点としては、千歳空港と苫小牧東部というものに目が行く。それで千歳空港の役割というものはものすごく重要だろうと。これをやっぱり武器にしない手はないのかなと。あんな滑走路が4本もあって、とっても使いやすい空港だというふうにパイロットの方も言っているようであります。直接聞いたわけではありませんが。

これはやっぱり資産として活用しない手はないと。それからもう一つがJRの在来線の将来ですね。これをどうしていくかということも一つ重要なポイントではないかなという感じがします。

それからその他としてちょっと思いつくことを何点か。まず一つは、これは国土交通省に言うべきことではないのかもしれないんですが、政策全体を貫く特色や特化分野を持つということですね。例えば、すべての政策に環境という切り口を必ず入れるとか、食料という切り口を必ず入れるとか、あるいは教育という切り口を入れるとか、何か特化したものを必ず持つというのも一つ政策を進めていくコツではないかと思っています。ただし、それだけをやるのではなくて、そういう何か取っかかりが一つできると、最終的に全分野を網羅するようなことというのはうまくいくというふうに思っています。

ちょっと卑近な例ですが、ニセコ町では情報公開という特化したものを持つ。これによってとにかく何でもかんでも、何をやるにも「情報公開、情報公開」としゃべっている。そうすることで何か政策にメリハリが出てくるようなところがあるわけですね。じゃあ北海道で特化するものは何か。環境なのか、食料なのか、教育なのか、何かそういうものが要るのではないかということでもあります。

それからもう一つが、よくマスコミなどに質問されるんですが、「公共工事からどうやって脱却するんですか」と言われるんですが、やっぱり職種転換せざるを得ないのだろうと。一つは農業ですね。大手のゼネコンについては、私ちょっとわかりませんが、町村などにある小規模の土木建築業の皆さんでしたら、農業法人へ転換していくということは、そんなに難しいことではありませんね。現場で働いている皆さんは離農者の方が結構多いですので、機械なんかオペレートする力があります。ただし、計数管理だとか、経営の観念がちょっと弱かっただけでありますから、それは会社経営の事務の人にやってもらえばいいとか、あるいは公共施設の管理部門へ移るとか、それから私は地方分権の中でもよく言っているんですが、小規模の自治体の事務とか人事管理とか、そういうものというのはもう役所でやる必要がない。旧来でいうと、総務課と言われるようなところでやっていたものは役所でやる必要がなく、政策判断が入りませんので、それは民間の会社に移転してもいいのだろうと思っています。

それから公務員の世界も、多分、公務員制度が変わるであろうから、テンポラリーな人材というのがこれからどうしても重要になってくる。そういう人材派遣会社ですとか、事務だとか、人事管理会社だとか、給与の支給会社だとか、そういうものへ転換していくと

というのが一つの手ではないかなというふうに感じております。

それから、最後書いてないことを2つお話ししますと、一つは、やっぱり日本のいろいろな政策を考えているときに、土地利用に対する考え方がよくわからないというか、甘いというんでしょうかね。だから北海道から日本の土地利用モデルみたいなものを発信していくということがあっていいのではないかとことがあります。例えば、土地とその経済政策が密接に結びついているんですが、昨今では国土利用計画法の規制が、経済が厳しいからということで非常に緩くなって、土地の売買が自由になるようになっているんですが、そのことによる地域に与える影響というのがものすごい大きいですね。取り返しのつかない地域の崩壊というか、破壊みたいなものが進んでいるわけでありまして。だから、土地に価値を与えるということは理解できるんだけど、果たしてほんとうにそれだけでいいのかという思いが非常に強くしますね。ですから、市町村なんかは土地利用の担当者というのは顔が見えているわけですね。3年前までは「おまえ土地売っちゃだめだ、土地売っちゃだめだ」ってものすごい厳しい規制をかけていた人が、急に「いや、もう黙って自由に売買していいですから、お好きにおやりください」などと言うと、あまりのギャップに現場では驚いている。しかも、そのことによって地域がどんどん崩壊していくということですね。

それからもう一つが景観。景観は大事だということを言いますが、やっぱりこれは理念や理屈だけを言っているのではなくて、具体的な作業を開始しなきゃいけない。景観、つくるよりも排除するというのが一つと、つくるならつくるでいいけれども、じゃあ具体的にどうつくるんだという、北海道全体は無理なので、ポイントを決めてでもやっちゃうということが重要かなと。

それと最後です。成長しない中でどうやって我々が暮らしていけるのかという経済モデルみたいなものというのは、濱田先生あるんでしょうかね。そういうものをちょっとこれから考えなきゃいけないのではないかと。50年ぐらい先を考えたら、今はやっぱりどうしても金もうけする部分、フロンティアの部分というんでしょうかね。どこかで必ず活性化している部分がないと我々は生きていけないというふうになっているんですが、人口も減っていくし、成長もしないしとなると、成長しない経済モデルみたいなものというのを考えなきゃいけないのではないかとこの感じでありまして。

以上でございます。

【森地部会長】      ありがとうございます。

ご協力で予定より少し早くここまで進行しましたので、せっかくなついていた先ほどの資料4を簡単にご説明いただきたいと思います。よろしくお願いします。

【吉田企画課長】 資料4のうち、北海道の現状に係る部分をご説明させていただきたいと思います。ページでいいますと、2ページから12ページの間です。

まず、2ページを開いていただきたいと思います。今もお話がありましたけれども、人口の推移について現状を整理しております。北海道の人口ですけれども、2000年の国勢調査では約568万人ということでございまして、戦後増加し続けておりましたけれども、近年はほぼ横ばいということでございます。

全国の人口に占める比率でございすけれども、これは1960年がピークでございまして、このとき全国の5.3%の人口でございましたけれども、現在は4.5%、568万人ということでございます。北海道の人口の推移の特色としましては、(2)にあります合計特殊出生率が低いということが言われていまして、北海道の1999年の合計特殊出生率は1.2でございまして、これは全国では都道府県46位、東京都に次ぐ低さとなっております。全国値と比較しましても、全国平均が1.34に対しまして、北海道が1.2ということでございます。

こういう合計特殊出生率等から今後の人口、それから老年人口割合の推計を、これは国立の社会保障・人口問題研究所が行った推計でございすけれども、(3)にございます。この人口推計のうち1997年、2000年については実際の数字になっていまして、2005年からが推計でございすけれども、25年後の2025年には、北海道の人口については568万人から511万人ということで約60万人程度減るとということが推測されています。全国に占める比率については、今の4.5%がさらに低くなって4.2%になるんじゃないかという推計になっています。

それから人口に占める65歳以上の方の割合でございすけれども、これは2000年の現在では、全国17.2に対して北海道は18.0ということで、全国よりちょっと多いんですけれども、これが2025年には65歳以上の人口が20.3%になるという推計がされております。

次に、各市町村別の人口の増加減少割合ですけれども、4ページにございます。これは5年間の人口の推移になっておりまして、一番最近の1995年から2000年の間の人口の推移、これが下の一番大きな図になっていまして、この図では青系統が一番減少している、赤が増加しているということになっています。この増加している赤については札幌

周辺では江別と北広島ということですが、それから函館周辺の上磯町のあたりですね。それから旭川周辺の東神楽町、それから帯広周辺の幕別町が赤ということで、それぞれ札幌周辺、函館周辺、帯広周辺、旭川周辺、それから北見、女満別のほうで黄色、茶色ということで、こういうところは増加になってございますけれども、それ以外のところでは、この5年間を見ても減少が激しい。一番濃い青については、5年間で6%以上の減少ということになっております。

それから北海道の圏域別の将来人口がどういうふうには推計されているかということでございますけれども、5ページです。これは北海道の第3次北海道長期総合計画のほうで推計されている圏別の人口でございますけれども、計画の最終年の2007年、一応この推計では、全道でいいますと、人口が2%程度増加するというふうな推計です。その前提でいいますと、この表の上からいいますと、上から2段目、道南ですね、函館周辺、ここでは2.1%減少、道央が4.4%増加、道北が2.7%減少、十勝が2.2%増加、根釧は1.6%減少、オホーツク1.2%減少ということで、2007年にかけて全道の人口が2%増加するという、そういう前提の中でも、圏域別に見ると、減少する地域が推計されているということでございます。

次に、6ページの「経済・産業の状況」でございます。まず(1)最近の北海道経済の動向でございますけれども、北海道地域では景気は大幅に悪化ということでございまして、個人消費、それから雇用情勢は厳しい状況にあるということでございます。

が内閣府のほうから出されています地域経済動向の中で、各地域別にどういうふうには把握されているかということ、北海道については、前回の「弱まっている」から、今回「大幅に悪化している」ということでございまして、この地域別では、さらに東北、四国も「大幅に悪化している」ということでございます。

それから経済成長率の推移が にございまして、これは黒が全国、赤が北海道ということになっております。北海道については97年11月の北海道拓殖銀行の破綻で全国の経済成長率がマイナス0.1に対して北海道はマイナス2.6ということでございまして、その後1998年、99年は国による景気の下支え等もあり、大体同じぐらいになっておりますけれども、2000年はまた有珠山の噴火の影響等もありまして、少しやはり全国0.9に対して、北海道はマイナス0.4ということで成長率も低迷しているということでございます。こういうことで、雇用の動向につきましても、7ページの上の完全失業率についても、それから下の有効求人倍率についても全国に比べて厳しい状況ということになっ

ております。

次に 8 ページを見ていただきたいと思いますが、このことについては北海道の産業構造が全国と違うと言われていたと思いますが、8 ページは工業出荷額が全国のどのぐらいの比率かということでございます。工業出荷額については、全国に占める比率は 1955 年が 3% だったんですけれども、これがずっと低下ぎみでございまして、1999 年を見ますと、全国の 1.96% ということになっております。

この産業構造でございまして、次の右の 9 ページを見ていただきますと、全国と北海道ということで、傾向としては、北海道についても全国についても農林水産業、製造業の割合が減少して、サービス業が増加しているということでございまして、各産業の割合で見ますと、この図の左から 2 つ目の黄色いところ、これが製造業になっていて、全国で見ると、1998 年でも 20% 以上製造業が占めていますけれども、北海道の場合は 10% 以下ということで、この製造業の占める割合が北海道は少ないということが言われております。

10 ページを開いていただきたいと思いますが、この製造業における付加価値額の比較でございまして、北海道の業種別の 1 人当たり付加価値額を全国と比較しますと、ほとんどの業種で全国を下回ってございまして、全業種平均で見ても付加価値額が低くなっているということでございます。下の表で見ますと、北海道のほうが付加価値額が高いのが石油製品、それから石炭製造業、それからパルプ・紙ということになってございまして、そのほかのところでは全国よりも低くなっているということでございます。

次に 11 ページですけれども、先ほどちょっと域際収支の話が出ておりましたけれども、北海道の域際収支を見ますと、輸移入額が輸移出額を上回っておりまして、他のブロックと比較して、総支出に占める比率が高くなっているということです。輸移入額については約 8 兆円ちょっとということで、それに対して輸移出額が 6 兆円ということで、大体 2 兆円ぐらいの差があるということでございます。この地域別の域際収支については、総支出に占める割合で見ますと、北海道についてはマイナス 12.4% ということになっております。

次に 12 ページでございまして、「公的資本形成の割合」ということでございます。北海道は総支出に占めます公的資本形成の割合、これがブロック別で最も高くなっております。ブロック別の数字は下の表にございまして、全国と比較しても、全国が 98 年度 7.9% に対して、北海道が 14.5% ということで、経済的にも官依存



というようなことがこういう数字で言われているということでございます。

現状の部分だけですけれども、ご説明させていただきました。

【森地部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご報告、基調報告を踏まえて、ご質問、あるいはご意見をご自由にいただきたいと思います。また、今後部会で重点的に議論すべきテーマ、あるいはこういう報告を聞きたいとか、何でも結構でございます。ぜひ積極的にご発言をいただきたいと思います。それから北海道の稲垣参事からもぜひご発言をいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【福田委員】 私、ちょっと早目に失礼させていただくものですから、最初に、質問というわけではない、意見というわけでもない、何というか、勝手に話をさせていただかなと思って伺っておりました。

それで、お二方のお話を聞いておまして、やっぱり時代が変わって行って、量の把握をするのではなくて、個別にとか、質の問題とかいう話がたくさん出てきて、北海道という量で把握できる部分だと思っていたものですから、その意味では大変おもしろいなと思っておりました。

たまたま私、この2週間ほど北海道ともものすごく近い感じを持っておりますのは、「地域経営論」という授業の中で、たまたま逢坂町長の情報公開のビデオを30分、学生に見せまして、それで学生が非常に珍しく静かに見たんですね。委員になられるということを感じ上げないまま見ておりましたので、この前「もしかしたらお会いできるかもしれないから、その話をしますね」ということを言ってきたのが一つと。

それからもう一つは、全く別の目的で学生に、2つの大学の学生にアンケートをとりました。そうしましたら、その中で何げなく聞いた「行きたい場所」というところで圧倒的に北海道が多かったんですね。ディズニーシーを上回っていました。丸をつけるのではなくて、フリーアンサーで行きたいところを書きなさいと。そうしたら2割ぐらいの学生が北海道と。理由を聞きまして、やっぱり食べ物がおいしいというのと自然。これからはカニとウニだというような非常に具体的な話で、北海道についてそれほど知識があるわけでもない若い人たちが北海道に対するプラスのイメージをすごく持っている。京都が出てくるかなとか、九州が出てくるかな、沖縄かなと思ったんですが、それらは1票か2票なんですね。ですから、若い人がこれから行きたいと思っているところが北海道だというのは一つお知らせしておいてもいいかなと思っておりました、というのが一つです。

それから、お話を伺っている中で、生活の質とか、使い手とか、住んでいる方というようなものから発想していくべきだろうというお話が幾つかございまして、私は専門がマーケティングとか流通なものですから、たまたまマーケティングの中で「製品概念」というのを考えるんですね。それは製品といっても、実際の物である場合もありますし、サービスである場合もあるし、地域である場合もあるし、「製品」という言葉を使っているだけで、中身はいろいろなんですけど、その中核部分をなすのが「便益の束」です。bundle of benefitというものを「便益の束」と訳したんですけども、それは何かというと、問題解決の束というのが製品の中核概念でなければならない。

例えばということよく出てくるのは、化粧品の口紅の例です。工場では口紅をつくる。しかしながら、消費者は何を求めて店に来るかということ、口紅を求めているのではなくてきれいになりたいと思って化粧品店に行くんだ。それがたまたま口紅だったのだと。もっときれいになるものがあつたら、そっちになるだけで口紅を目的とするのではない。生産者は便益の束の発想はできないけれども、それを発想できるのは消費者に一番近いところにいる小売業者なのです。その発想ができない人が商品開発はできないというふうな話をするんですね。

ただ、便益の束は中核部分ではあつても、それだけで製品はできない。だから実態部分としてブランドだとか、色、柄、サイズ、スタイルといったようなものが出てくる。北海道の場合は、例えば観光地だったり、資源だったり、いろいろなグッズでもいいんですけども、そんなものが実態部分になる。しかしそれだけでも製品にはならないのです。付随機能としてサービスの部分、返品ができるとか、クレジットが使えるとか、配送してくれるといったようなサービスが必要であるというような話をします。この発想はあらゆるところに使えるんだとすれば、北海道に対する便益の束は住んでいる人にとっては何なのか。それから外部の我々観光として考えている人にとっては何なのといったようなことから考えていけば、マーケティング的にはいい製品ができるはずなんです。ということで、最初に物ありきではなくて、最初に便益ありきということで考えなきゃいけないだろうというふうに思って聞いておりましたというのが一つです。

それから「自立」という話が出ましたけれども、たまたまある論文を書くときに哲学の本を呼んでいたら、イリイチという人がとてもいい言葉を使っています、これだと思ったので引用させてもらったんですけど、それは「自立」と「依存」という対抗するものがあるとすると、そうではなくて、それをつなぐものがあつてもいいんじゃないか。それが「自

立共生」という言葉で、これはしょっちゅう言われますけれども、イリイチはconvivialityという言葉を使っていたんですね。私がconvivialityという言葉聞いたのは、お祭り騒ぎとか、宴会ということで聞いたことはあったんですが、それが自立共生という言葉とは知らなかった。それで、それは何かというと、自立をしていなければ、お互いに共生もできないと。どっちだけが自立していて、どっちかがしていないというわけにはいかないので、というような話だったんです、簡単に言えば。

ということは、北海道は、ある独特の文化を持って独特の地域であると。それを捨てることは全くなくて、それを生かしていく方向で自立をすると。そうすると、同じような発想のどこかと共生できるかもしれない。もしくはそれが価値になるかもしれないというようなことで、高度経済成長期、発展期のような開発のような考え方・手法は、これは今なじまないし、はやらないだろうと。ですから、意思決定はスピーディーにですけども、いろいろなものはゆっくりと進んでいってもいいんじゃないか。商品開発の工学系の人みんなオリンピックみたいなことを考えるんですが、便益の束を考える消費者はゆっくり行くためのことを考える。ですから、速く行くんじゃなくて、ゆっくり行く。そのために座り心地のいいすや、居心地のいい電車を開発してほしいと思っているのに、開発者のほうは速く着くことばかり考えているというような時代があったというふうに理解しておりますので、そうすると、やっぱり使い手のほうから考えていくと、新しい北海道の価値というのが見えてくるんじゃないかなというふうにお二人の話を伺って感じておりました。

【森地部会長】     ありがとうございます。

小磯委員、どうぞ。

【小磯委員】     第1回ということでこの企画調査部会に、どういう視点で議論に参画していったらいいのかということでもまずお話しします。今、北海道の総合開発計画のあり方を考えて行く上で、やはり地方分権の流れというものが私は非常に大きなものだと思います。それで、第2次の地方分権推進計画で北海道と沖縄だけが別途検討ということで別扱いされたという意味を考えると、一つは、沖縄における特殊な問題ということと、北海道に対しては特別に国と地方との関係のあり方を検討される地域だという、そういう認識が意思決定の中にあったなというふうに思います。それに対して、どう我々北海道側が受けとめていくのか。

そこで大切なのは、全体の地方分権の流れの中で北海道がどうなっていくのかという受

け身ではなくて、やはりこの機会に北海道という地域が地方分権、国対新しい地方政府の関係の中で新たな北海道モデルと呼ばれるような、そういう先行的な仕組み、システムをつくり上げていけるのかどうかというのが非常に大きなポイントじゃないかなというふうに思っております、そういう面では今日、田村委員からも、それから逢坂委員からもご提言があった部分というのは、そういう意味での意義のあるご提案だと思いながら聞いておりました。

ただ、その議論を進めていく場合には、これは北海道総合開発計画という仕組み、システムだけではなくて、実は北海道における、北海道庁、それから市町村のあり方、北海道庁の中でも今いろいろな議論があるようですが、さらに市町村合併という、それは結果的に全部つながっていくものではないかなというふうに私自身感じております。いずれにしてもやはり地方分権の流れというものをきっちりと、この部会での議論の前提となる状況ということで認識しておく必要があるというのが1点です。

それから、北海道という一つの地域がブロックという単位の地域であると同時に、都道府県の県の単位であるというその特殊性に着目しておく必要があります。北海道の地域を一本のデータで分析し、そこで政策を議論してしまうことの限界、限度というものがあると。これは田村委員のご発言の基調だったとも思うんですね。それに対して計画論としてどう立ち向かっていけばいいのか。その中で特に難しいのは、札幌圏とそれ以外の地方圏というものが北海道に内在している。今回の計画も、前の計画も北海道内6地域という地域区分、圏域区分して政策を進めていくということがある程度定着してきている中で、北海道内の圏域ごとの施策について、それをどういう形でこれから計画論として議論するのか、例えば計画システムとして別の計画をつくるのか、一緒にやるのか、そういうところの議論というのもこれから一つ大事な私は視点じゃないかなというふうに思っております。基本的にはその2点でございます。

あとちょっと細かい点なんです、さっき田村委員のほうから地方における疲弊するスピードの早さというお話がありまして、私も全く同感で、今までの計画では、常に上向きの目標値を数字で見て、それで議論するような状況が多かったと思うんですけども、やはりこれからは人口が減少していく。特に都市部と地方部の人口減少の格差が大きくなる。そういったものはきっちりしたデータで確認しながら議論していく必要があるんじゃないか。そういう意味では、そういった面でのデータも少しそろえていただければなというふうに思います。

以上でございます。

【森地部会長】 ありがとうございます。

佐藤委員、どうぞ。

【佐藤委員】 田村先生のまとめは大変すばらしく、非常に忙しい中で論点を整理していただいたなと思います。今、小磯先生からも発言がありましたが、私もこのペーパーを見ていて、これまでの北海道開発計画とこれから新たにやろうとする計画において大きな違いは何だろうとずっと考えていました。田村先生のブロック化というのは、従来思考の枠内にある気がします。これから新たにこの部会をつくって議論すべきこと、もっと言いましたら、今までの開発計画で取り残してきたものは、札幌市の問題じゃないかと考えています。

首都圏整備計画には国の政策・方針が入っています。しかし、札幌市が北海道においてどうあるべきかということについては、札幌市だけに任されています。国と北海道、札幌市と一緒に話し合いをしながら、北海道の中における札幌市のあり方を論じたこともありません。ですから札幌市は極めて内向きなんです。それが北海道開発のこれまでの成果を空転させたり、または札幌が一人勝ちし、それらを一切吐き出さない、ということがあったと思います。

今までは、札幌市の計画に北海道開発局も開発庁もほとんど関与できませんでした。これからは、事業振興部という組織が北海道開発局にでき、一緒に考えることができるようになりました。それをどう生かすか、それをどうハンドリングするかがポイントです。地方分権ということが尊重されすぎ、国はあまり文句を言うなということになったらせっかくの組織をつくったことも意味を持ちません。

札幌が独自のまちづくりをし、他に一切迷惑をかけないと言っても、交通だけを考えてもそれはできません。環状道路計画は札幌市だけのものではないのですが、市の長期計画の中では採択されませんでした。札幌の地下鉄はゴムタイヤ方式です。当時の運輸省がそれを思いとどまらせるように忠告したのですが、札幌は独自路線を走ってきました。それがために現在、札幌の地下鉄はJRとの相互乗り入れができません。ですから完全に市内の交通だけになっています。もし東京都市圏のように、相互乗り入れができるならば、千歳空港からまっすぐ大通公園まで電車で行けるようになるわけです。札幌と苫小牧、小樽との連携を考えたときに、鉄道は非常に重要な意味を持ちます。

この部会の会長に森地先生がなられました。首都圏計画の問題点や反省点について、森

地先生はいろいろな研究をされておられます。札幌市がかつての東京都のように、環境を大義名分にして内向きになろうとしていることについて、ぜひ森地先生の指導性を発揮していただきたいと思います。多分、札幌市と森地先生とはほとんど縁がないですよ。都市計画において森地先生の知恵を借りないということはありません。これが公開されたら札幌市は怒るでしょうけど。

【森地部会長】 情報公開ですから。

【佐藤委員】 課題はそこではないかなと思います。その視点が欠落していたと私は思います。

【森地部会長】 ありがとうございます。

どうぞ、関連することを膨らませていただいても結構ですし、別途のことでも結構です。間があいて、またもとへ戻っていただいても、どうぞご自由に。

【濱田委員】 発言を全部記録するというので、うかつにこれは冗談も言えないなと思っています。今日はお二人のお話を聞かせていただきまして、ありがとうございました。田村先生の名刺をいただいたら、建設システムと書いてあるのですが、社会科学の知識もすごく豊富で驚きました。我々が書いてもこんなふうには書けない。私の順番が回ってきたらえらいことだなと思っています。

逢坂さんは、とても選挙で選ばれた人とは思えません。ニセコ町にお帰りになったら議員さんたちといろいろわけのわからない議論をされているのかもしれませんが、そういう状況の中でこれだけおまとめになったというのはすごいなと思いました。

逢坂さんが私に質問してくださったので、その線に乗って発言をします。経済学者も遅ればせながら「成長しないで豊かになる方法」、マイナス成長ではありませんけれども、ゼロ成長でも豊かになる方法はないかということを考えています。経済審議会の最後の答申では、やっぱりゼロ成長、マイナス成長はいろいろ問題があるからまずいよなということで、一応巡航速度の成長を目指すという話になったんですが、研究者の間ではいろいろなことが議論されています。

昔から一番単純な方法は人口を減らすという方法であります。「口減らし」という言葉があって、これは飢餓から人を救うというときに人間が思いついた一つの知恵でしょう。

悪い知恵なのかもしれません。これは非常にネガティブなことです。そうじゃない形で豊かにするということになると、既に持っているもの、我々はストックと呼びますけれども、ストックを有効に使うということでもあります。ストックというのは物的な財であった

り、知的財産であったりするわけですが、有効に使うというのは、そういうものの組み合わせをよくするという意味です。

そのときに、おそらくこれが障害になるということがあります。それは私的所有という問題です。我々の家をよく見てもそうなんですが、いろいろがらくたがいっぱいですよね。

だけど、それは私の家の中にあるものですから、ほかの人には使えません。そういうことが社会的にもマクロ的にもいっぱいあるんだろーと思います。あるところにはある。だけど、使われていない。それは市町村レベルでも山のようにある。北海道大学の中に使われていないコンピューターが一体何台あるだろう。特に21世紀は、知的な財産をいかに共有するかという問題なんだろう。このことをうまくやれば、いわゆるGDPベースで成長しなくても、人々の生活を豊かにすることができるのだというふうに考えています。そういう方向で今後も考えていきたい。だから「逢坂さん、希望はあるのですよ」というのが答えです。

【逢坂委員】 ありがとうございます。

【濱田委員】 田村先生のおっしゃったことには、私はほとんど同感です。確かに大臣がいなくなった。それで意思決定はどうするんだろうかというのは、私も気になっております。

これは私の認識不足なのかもしれませんけれども、私たちの部会がどこにどういうふうにあるのかということをもう少し目に見えるように示してほしい。国土審議会というのが頭にあるということはわかりました。国土審議会に分科会というのがあって、部会というものもある。分科会の部会というのが我々の位置づけだということなんですが、全体の中の当部会の位置づけを目に見えるように示していただければありがたい。私たちがどのぐらい発言すると、どうなるかというようなことがわかるとやりがいがあるなという気がしています。それを一つお願いしたいと思います。

それから先ほど小磯委員がお触れになったことなんですが、私も非常に気になることです。これは今日お配りいただいた資料3の別紙2です。そこに小磯委員が先ほど言及されましたけれども、「北海道と沖縄は特殊事情にかんがみ、別途検討する」ということになっている。ごくごく一般的にいうと、沖縄は特殊だということは国民的合意だと思います。これは戦後史の中で沖縄の置かれた地位を、そして最近沖縄で起きたさまざまな事件を考えると、沖縄は特別だという認識は一般的です。しかし、果たして北海道は特殊なんでしょうか。それは必ずしも強く認識されているのでしょうか。北海道は大きくて広くて、

熊が出てということですが、それは特殊なのか。

東京でいろいろな人と議論すると、「何だ北海道ばかり」という議論がむしろ多いのですね。だから、北海道の特殊事情というのをもう1度この部会で再確認して出発しましょう。私はそういう気持ちであります。ですから、親の分科会でどういう議論があって、何を特殊事情だと言っているのか、もう少し敷衍していただければありがたい。

【森地部会長】 どうでしょうか。今の2つの点は僕からお答えしましょうか。間違っていたら言ってください。前半の位置づけは、もともと役所の機構改革に関連して審議会は幾つとか決められていたので、今のようになっています。

ただ、冒頭申し上げたように、いろいろなことが動いているときですから、いいことを言えば行政に反映されるし、言っていることが大したことなきやどうにもならないと考えます。つまり、審議会の仕組みでもって我々の言っていることの価値をはかろうと言っても、あまり意味がなくて、なるべく広くいい議論をしていただいて、いい提案を出す。それだけが力だと、こういうふう理解します。

それから北海道の特殊性の話はおっしゃるとおりですが、法的に、あるいは今までの仕組みとして特殊だったから、こういう格好に位置づけられたのであって、私も先生と全く同感です。しかも、一律に北海道という、皆さんからご意見があったように、例えば公共投資でいうと、人口で5%のところは10%の公共投資が割り振られてきた。ところが札幌は全国から見ると、極めて恵まれたところであるのに、それも北海道という一律の枠の中で議論される。特殊性は一体何かというと、歴史的に食料基地だったとか、北方領土のお話だとか、いろいろな問題はあったかと思いますが、その議論はぜひしていただくほうがプラスにいくんだろうと、そんな気がしています。

それから北海道についての認識については、福田委員のおっしゃったように、極めてポジティブな印象だけがずっとあったのに、この五、六年で北海道は悪いことをしているのではないかという、そういうたぐいの議論を私もしょっちゅう聞くようになりました。沖縄の知事さんには「あんなったら大変ですよ」ということを私はしょっちゅう申し上げて、ここをやっぱり、何が特殊で、だから北海道にもっとこういう格好でということをお話を我々として発信しないと、今まで10%だったから当然でしょうという話はおそらく通用しないんじゃないか、こんなふう考えます。間違っていたら、局長どうぞ。

【林北海道局長】 先生のおっしゃる視点で議論していただければと思います。

【吉田企画課長】 審議会の位置づけと部会の位置づけですけれども、ちょっと説明さ



させていただきますと、参考資料の3がございます。「国土審議会北海道開発分科会関係法令等」というのがございまして、この1ページに「北海道開発法」が書いてございまして、この北海道開発法の第4条、「国土審議会の調査審議等」というのがございまして、「国土審議会は、開発計画に関する重要事項について、調査審議し、その結果に基づいて国土交通大臣に建議することができる」となっております。

それから「国土審議会は、国土交通大臣の諮問に応じ、開発計画に関する重要事項について調査審議する」となっております。

この国土審議会の構成ですけれども、5ページを見ていただきたいと思います。この国土審議会につきましては、4省庁統合によりまして、多くの審議会が国土審議会になっております。したがって、この審議会では分科会が幾つかつくられておりまして、第2条にありますように、土地政策分科会から、次の6ページに見ていただきますように、「北海道開発分科会」という分科会も設けられまして、この分科会では、先ほど1ページでお話ししました北海道開発法に係る部分については、この北海道開発分科会で議論することになっています。

この北海道開発分科会は9月25日に開かれまして、その中で調査審議事項が決められまして、この調査審議事項については、一応いろいろ専門的にわたるところがあるものですから、今回企画調査部会の中で審議していただきまして、それをこの開発分科会のほうに報告してほしいということで分科会が開かれておりまして、位置づけとしては以上でございます。

【竹村総務課長】      どちらにしても、濱田先生の御指摘については、次回にポンチ絵みたいにして、分科会の委員の先生方の名簿なんかもちよっと入っていなかったりしていますので、わかりやすいように資料を用意させていただきます。

【森地部会長】      ありがとうございます。

金谷委員、どうぞ。

【金谷委員】      今のにも少し関連するんですけれども、北海道の特殊性というのは、この会にも言えるのかなというふうに私が思うのは、第1回は、本来の北海道総合開発計画を練るには、北海道のビジョンというか、北海道民が今後10年、20年、30年、100年とどういう北海道にしたいのかという声が見えてきていないことだと思う。それを我々が真摯に受けとめた上で、例えば国として、あるいは実際にそれを実現させてあげるため、あるいは実現に向けて一番いい方策、開発の企画、あるいは調査というのを側面から

さらに支援したり、それをファシリテートしたりするような知恵を出していくべきではないかと思っております。一度、次回でもいいんですが、逆に道民の考える北海道のビジョンって今どうなっていて、今後北海道のビジョンを、道民参加でどういうふうにつくるのか、もう既にできているのかどうなのかということを含めて一度レクチャーをいただくというの必要なのかなというふうに思っています。

とはいえ、こういった北海道総合開発計画を審議していく上で重要なと思われる視点をお話しします。先程の逢坂さんの話の中で、最初にちらっと触れられた点で、「ヨーロッパ的な」ということをちらっと言われたんですけども、これはちょっとおもしろい視点だなと思いました。私自身は札幌生まれで、北海道を出てきちゃって東京に住んで、毎週青森に通っているというような生活をしているものですから、そういった意味でちょっと北海道を眺めてみて感じる点は、これは総合開発計画の本題とちょっとずれますけれども、やはりいろいろな意味で北海道の都市もミニ東京みたくなって、私は東京からいろいろな方をお連れしても、なかなか北海道らしさというのを伝えられるところがないとか、実際に北海道から発信したり、北海道で付加価値をつけることが少なく、どんどん支店経済化していってしまっていて、北海道らしさというのをほとんど感じる機会を見つけるのが大変なぐらいになっている。

ニセコ町の逢坂さんは大変頑張られているんですけども、逆にご苦労されている点だと思うんですけども、さっき言われたように、ニセコのホテルなど、私、何度あのすばらしい景色を見に連れていっても、ホテルへ行って食事やサービスに北海道らしさがなく、みんながっかりして帰ってしまう。実はそういういろいろ細かな点で、北海道自体、先ほど福田さんが言われたことと近いんですけども、みんな北海道に行きたいという人が多いというのに甘えていたために北海道の資源が何かということを見落としていて、それをどうやって高付加価値化させていくのかということにほとんど力を払わずに来たというのが私自身の大きな印象で、むしろそういったところに恵まれていない岩手とか、いろいろなところで頑張っていて、むしろ周回遅れで実は先頭に立っていた、というのを目指してやろうとしているところが出てきている。

本来そういった恵まれているところでどういった地域の資源を最大限に活用していける仕組みをつくるのかという視点に立ち、私はアメリカではなく、あえてヨーロッパと言われたのは、逆に今までと全く逆の発想で、中央の考えていることに全く反対の方向で持っていくような考え方が北海道にあっているんじゃないかな。専門じゃないことを今言って

いるので、あくまで参考として聞いていただければと思います。例えば、どんどん札幌も今後都市の再生に向けて容積率を増やしていくとか、全国一律の都市の再生の流れってありますけれども、北海道では全くそれと逆行するような形で、日本で一番1人当たりの居住面積が広くて、1人当たりのオフィス面積が広いようなまちをつくるとか、全然逆のことをやってみるというオンリーワンの発想も今後の北海道の自立というものに向けておもしろいのかなというふうに私自身は思っています。

ましてこれまでは、建物をつくっては壊し、つくっては壊してきて、それで経済を上げてくるような方策をとってきたのを、逆に北海道では全国に先んじて100年以上もたない建物はつukらないとか、こうしたヨーロッパ的な視点こそ重要だと。ヨーロッパは大体30万人都市の圏で、ある程度その域内でも自立できるような仕組みで成り立っている都市というのは結構ある。そういったところというのは、私もいつも行って非常に感動するのは、100年後の都市をどうするのかという議論をみんなで重ねているケースがある。10年、20年、ではなく100年という非常に長い視点で開発というか、そもそも都市とか地域のビジョンってつくっていくというようなことを考えると、これまでと全く違ったプランができると思います。

あと1点だけ指摘しておきたいのは、この部会は国土交通省のマスターとしてやっているんですけども、私はやっぱり皆さんの、今日の委員の逢坂さん、それから田村さんの意見を聞いてもちょっと感じるんですけども、今までのように国土交通省としてどういったものに開発予算を出すのかということだけじゃなくて、政策の枠組みというか、制度とか、いろいろなものとセットにして考えていく必要があると思う。私のプレゼンのときにこれは詳しくお話ししようと思っているんですけども、本来おそらく経済産業省の政策とこちらのが両方一緒にスクラムを組んである仕組みをつくったら、北海道にとって一石何鳥のメリット、例えば1投資して、それに対してリターンが4も5も返ってくるというようなものというのは、実は本来手を下されていないものの中に結構あるんですね。何かこの会で、そういった省庁を横断的に考えられるようなものを多少提案していくような余地というか、そういった部分があってもいいのかなとかどうかというようなことも教えていただければと思います。我々がある限られたパイの中だけで何かを発言しろと言われるのかどうかで北海道ビジョンのつくり方が大分違ってくるものですから、その辺のことも少しお聞かせいただけたらありがたいなというふうに思いました。

【森地部会長】      ありがとうございます。多分、福田さんがおっしゃった前半の話は、

マーケティングをもっとちゃんとやって何がニーズかよく見てくださいますとか、あるいは地域の特色は何かという話とつながるお話かと思います。

麦屋委員、どうぞ。

【麦屋委員】 観光の話が随分出てきたかなというふうに思っております、北海道に限らず、多分これからの「地域振興」という言葉を使っていいかどうかわかりませんが、地域が元気になっていくためには、交流型の産業とか、観光というものが大分期待されているなと思っています。その一方で、北海道が特に顕著に出ているんですけども、行政というか、国の施策のあり方とほとんど一緒に、旅行業を含む観光に関係してくるあらゆる産業がすべて従来型発想で、言ってみれば、北海道で代表されるような団体型であったり、短い時間だけその地域を見る、そういう観光に終始してしまっていて、残念ながら我々財団日本交通公社の母体である株式会社のほうのJTBもそういうものばかり追ってきたということがあります。

ところが、これはある程度変えていかないといけない。福田先生がおっしゃったような、ニーズのほうは既にそれを超えているので変えていかなきゃいけないだろうと思ってるんですけども、北海道の場合は遠隔地にある、飛行機でなければ行きにくい、それから道内の公共交通がなかなか個人で使いにくくなっている。もちろん札幌周辺はいいんですけども、例えば道東ですね。先ほど田村先生のお話で、道東が自立しているというお話があったので、これはいい意味なのか悪い意味なのかと、我々の認識では、「道東はほんとうにきついよね」という話がしょっちゅう出てくるので、むしろいい意味で自立してほしい。そのためにも観光資源は非常に豊富なところですから観光というようなもので自立してほしいなと思っています。

そういう道東にしても札幌から遠いということで、なかなか個人型の人動きにくいということがあると思っています。今、レンタカー等で個人の方も随分動くようになっていきますけれども、航空券を買うにしても旅行会社を通したほうが安くなるというようなことで、残念ながら、従来型発想の旅行会社に牛耳られているというのが北海道の観光の現状かなと思っています。

田村先生のお話とか、逢坂町長のお話を伺わせていただいて、先日たまたま「小都市を考える」というフォーラムを思い出しました。そのときに、非常に刺激的に、「21世紀これからは大都市と田舎だけになって、間にあるべき小都市、中小都市なんて要らなくなるんじゃないの。本気になって大都市とは違う論理というか、生き方みたいなものを追求

していかないと、中小都市なんてなくなっちゃうよ」という話が随分出てきていました。これはある意味では「中小都市頑張れ」という応援歌の発言だったんですけども、そういうふうに見ていくと、北海道の札幌以外の中核都市ですね、これは意外と生き残れるんじゃないかと私自身は思っています。というのは、本州に比べると、函館にしても、帯広にしても、旭川にしても、釧路にしても、釧路らしさとか、旭川らしさとか、帯広らしさがある、中小都市でありながら、まだリトル東京、リトル札幌になっていないんじゃないかと思っています。

そういう意味で拠点となる都市、6つの圏域の拠点になる都市なのか、それとはまた違うくくりなのかわかりませんが、観光ということを考える上でも、その中核都市がどう頑張ってくれるか、どうすてきになってくれるか、どう魅力的になってくれるかということが多分ポイントなんだろうなと思っています。

札幌という大都市が北海道の中にあり、そして中核都市ということで帯広等々があって、さらに農村地帯があるわけなんですけれども、めり張りをつけて魅力的になることがとても重要だなと思っていて、これは逢坂町長がおっしゃっていたようなことなんですけれども、そのためにはいよいよ地方分権になったわけですから、先ほど小磯先生がおっしゃっていました北海道モデルというようにお話しや公共事業にも北海道スタンダードのようなものはできないだろうか。

つまり、観光的な視点から申し上げますと、道路というのは、ただ速く移動するためだけの機能ではなくて、周りの景色が非常に美しく見えるというか、北海道の観光の特徴というのは、移動しているときもとても気分がいい、美しいというような、そういう特徴があると思うんですね。であれば、道路の作り方も本州と同じでなくてもいいんじゃないかというようなことが一つ。

それから農地の機能も、ただ生産しているというだけではなくて、北海道の旅行商品のパンフレットの表紙はほとんど最近農地の写真になっています。ラベンダー畑なんかもありますけれども、ジャガイモ畑とか、そういう写真が非常に多くなってきていて、農村景観というか、農業景観自体が観光資源になっているわけです。そうすると、今農家に対して直接お金を補助したりというようなことも出てきていますけれども、それを生産という視点からだけではなくて、観光的な視点というか、景観的な視点というか、美しい北海道景観をつくっているんだよという、そういう機能に着目してお金をつけるというか、そんなような仕組みができないだろうか。こういうのもおそらく北海道から発想していける

ものだと思うので、今回のこの部会の中で、落としどころで何か新しい施策につながる、そういう提案ができたらいいなというふうに思っています。

それと福田先生がおっしゃったように、我々がやっているアンケート調査でも圧倒的に北海道に行ってみたいという人は多いんですね。ところが、一番最初に申し上げたように、従来型発想のシステムができ上がっているので、1回来ればいいやというような形のお客様の処理の仕方しかしていなかったわけですね。これを何回も来ていただくような北海道ファンというか、顧客をつくっていくような形にサービス自体を変えていかなくちゃいけないんだろうと思うんですが、これは多分、中央にいるJTBのような民間の旅行会社とか、それから北海道の出先のところであるとか、それから地域の観光をやっていらっしゃる方々とか、農家の方々とか、いろいろな人たちが対等な立場で物を言う、意見を言って新しい仕組みをつくっていくという、そういう場がないとうまくいかないだろうなと思っています。

ようやくJTBのほうでもいろいろそういうことに気づき始めていまして、地域の中に入って牧場をやっている方の話を伺ったりとかという動きが出てきていますけれども、そのときに、JTB主導でいくと、またもとのもくあみですから、ぜひ北海道の人たちに頑張ってもらって対等な立場で話し合い、新しい仕組みをつくるような、そういうことをぜひやってほしいなと思っています。ぜひ売り手市場にしてほしいということですね。例えば、マッカリーナのような。ということで、一応終わりにします。

【森地部会長】     ありがとうございます。

稲垣参事、どうぞ。

【稲垣参事】     大変おもしろく聞かせていただきました。それで、小磯先生が地域社会がこれからどうなっていくかと、そのあたりが一つポイントじゃないかというふうにおっしゃっていたんですが、私もそのとおりだというふうに思っています。

北海道は転換期という言葉が使われて随分長いわけですがけれども、北海道の経済構造の弱さがこれからかなり地域社会の中で出てくるんじゃないかと、そういう気もしています。よく言われる話で、これからの公共事業の見直しという傾向が避けられないとするならば、北海道の雇用の問題はかなり深刻になるんじゃないか。それは今までのように都市型の雇用の問題ではなくて、まさに地域の問題という形になってくるんだろうというふうに思っています。

建設業の就業者が市町村によっては、特に小規模な自治体ほど建設業就業者の割合が高

くて、一番高いところでは3割を超えるような町村もあります。そういうところで、これからほんとうに雇用をどう支えていくのか。地域としてどう支えていくのかというのはやはり大きな課題なので、そういう意味で逢坂町長さんがおっしゃっていたような多様な農業と申しますか、農業の多様性ですとか、一次産業を持っているいろいろな力というのは、これから改めて評価をして、その中で、やはり地域として雇用の受け皿を自分たちでつくっていくと、そういう取り組みを進めていく必要もあるのかなというふうにも思っています。

これから地域社会の将来ということ考えたときに、麦屋先生は中核都市は生き残れるんじゃないかというふうにおっしゃったんですが、北海道の場合、やっぱり中核都市の都市機能をどう高めていくのかというのはやはり大きな課題なんだろうというふうに思っています。札幌対ほかの都市ということでもそうなんですが、やはり圏域全体を支えていく中核都市の都市機能というのは、果たして今どういう状態なんだろうか。これからどうつくっていくんだろうかというあたりは大きな課題だろうというふうに思います。

それと田村先生がおっしゃった話は極めて同感なんですが、新しい手法、社会的インフラを新しい手法で考えていく必要があるんじゃないかなというお話、そのあたりをもう少しお考えになっていることがあれば、教えていただければありがたいな思っています。

【田村委員】 まず、都市機能の充実について申し上げます。社会インフラを新しい手法で考えようという動きは、市のレベルには既にあると思います。例えば、これまでの重厚長大のイメージを持つ室蘭市のイメージを抜本的に変えたいという市と市民の欲求です。

このための調査を中心市街地活性化や都市再生の一環として、多くの省庁が用意しています。ところが、調査の範囲は、国の縦割り行政の中に縛られており、市が考えている総合的・体系的な都市改造の調査に結びついてゆかないのです。地方中核都市のリノベーションを行なうための総合調整機能を市に求めることは、人的資源の限界から無理であり、そこを支援する新しいソフト手法が必要と思います。例えば、臨港地区を都市的に使うための規制緩和であるとか、都市計画税率など財源確保方法のメニュー出しとかを、国で用意すべきではないか、というものです。

都市間交通に関わる社会インフラの新しい手法については、5全総のときも議論されたドイツの都市ネットワークという概念が大切だと思います。先ほど濱田先生がいわれた「知的資産と既存インフラ」とも関係するのですが、これからの都市間交通網は、人々が知識

を豊かにするための装置であり、単なる交流や通路としての空間ではないと思います。このためにも、インターモーダルな施設設計の必要性です。多様な交通機関の機能・規模・配置について、その組み合わせを含めて、地域にふさわしい交通体系を再構築すべきです。このような構造面・交通機関の組み合わせ面のみならず、財源の確保方法も含めて、新しい社会インフラの手法が必要と考えます。

第1回の部会ですので、今回の検討範囲を超えることとは思いますが、国土利用法に関わる話しをします。美しい国土、自然環境との共生を考えると、北海道という広大な面積の土地利用が重要になると思います。ドイツのように平坦な地形ではないのですが、自然資源を避けて自動車専用道を作ることや、景観に配慮したインフラづくりを考えるためには、広域的な空間整備計画が必要だと思います。流域圏とか、森林資源といったまとまった単位を積み上げていって、土地利用と社会基盤整備を統合したような空間整備計画ができないものか、と考えます。北海道総合開発計画と「開発」という名前がついているわけですから、新しい計画論を北海道から発信する気概がもてないかと思えます。

【林北海道局長】 私のほうからお話してよろしいでしょうか。

【森地部会長】 どうぞ。

【林北海道局長】 先ほど濱田委員のお話ありがとうございましたけれども、今回のこの部会は、私どもとしては、事務局はあくまでも資料はお出しさせていただきますし、また、委員の方々からの要請があるような資料についても努力させていただきますけれども、各委員の方々がぜひ本音で議論していただいて、これをもって私どもの北海道の将来のあるべき姿の考え方の参考にしていきたいと思っております。例えば、5期計画と6期計画を見ますと、大きな差というのは、5期計画のときは、ある程度具体的な整備量的なものを記載していましたが、6期計画は見ておわかりのとおりですが、そういうような具体的な整備量というのは記載しておりません。どちらかという、理念、指針的な方向で書いております。

それに向けていろいろと努力しておりますが、先ほど森地部会長がおっしゃいましたけれども、いろいろな面で北海道に、例えば先ほどの予算の面も含めまして、かなりの面で逆風が吹いていることは事実です。

したがって、北海道局も、当時は北海道開発庁ですけれども、そんなことをやっていたのかなと、驚かれるかもしれませんが、例えば、観光の面でも積極的に取り組んでございます。先ほど麦屋委員もおっしゃいましたけれども、北海道局としては北海道の観光を考える百人委員会というのを作りまして、その中で具体的に北海道内に当座は50のル



ーティングをする。そういうものでいろいろな面で観光に対するアプローチをする。

それから農業の関係では、「わが村は美しく」という、もともとドイツが原点なんですが、それを北海道バージョンとして、北海道として農村景観等を取り入れながら、地域の活性化に資するような、そういう運動展開をするということもやっておりますし、また、水素エネルギーを利用するような施策に対しても北海道局が取り組んでいるということで、ある意味ではかなり我々も従前にはないようなハードからソフト的な面での施策を努力はしていますが、しかしながら、もう一步それから飛び出せるような形のものでどうしても我々としては必要と考えておりますし、また、これから全国に対しても北海道の位置づけなり、意義づけなりを理解していただくためには、各委員の皆様方のそういう議論を踏まえて、これを分科会に諮って、それをぜひ今後の指針として、当然それはやっていくというようなことで考えております。ですから、先ほど麦屋委員がおっしゃったような観光の面も、私どもPR不足だったかもしれませんが、いろいろと取り組んでおります。

詳細等につきましては、担当セクションがございますので、またいろいろとレクチャーさせていただければと思います。

【森地部会長】 ありがとうございます。観光も北海道にとって農業よりも観光が生産所得レベルで高くなったという話はよく聞くんですが、逆にアジアから見ると、北海道があるから日本が魅力的になっている。これも間違いないですよ。今台湾からの観光客が多いのですが、早晩タイから見て、あるいはフィリピンから見て北海道をどう売っていくのかということです。もちろん東京は異質なもので、それとの組み合わせの魅力も演出できます。

【麦屋委員】 先ほど逢坂町長がおっしゃっていたように、ヨーロッパ的とおっしゃいましたけれども、「アジアに一番近いヨーロッパとかって」、そういう言われ方の北海道であってはいかんと思うんですね。その辺がちょっとまだまだだと思います。

【森地部会長】 私のほうからちょっと質問をさせていただきたいんですけど、この11ページの移出・移入は、これは公的な、例えば交付税だとか、そういう話はどう扱われているんですかね。これは産業連関ベースですか。

【鷲見企画調整官】 これは総支出ベースですからGDPベースです。だから交付税とか、そういうのは関係していません。

【森地部会長】 2兆円ぐらいですか。

【鷲見企画調整官】 2兆円です。8兆円から6兆円で2兆円。GDP統計ベースです。

【森地部会長】 これはさっきの域内、北海道の6ブロックについてもこういう計算と  
いうのはあるんですか。

【鷲見企画調整官】 先ほどの田村委員の資料は産業連関表ベースでやっています。だ  
から産業連関表ベースであれば、移出入というのは計算できますけれども、産業連関表の  
場合、データがちょっとどうしても古くなるのと、5年に一度の集計となります。

【森地部会長】 それから先ほどの逢坂さんのお話で、建設業は農業のある種の受け皿  
になるはずだというようなことを何度か申し上げたことがあるんですけども、農林省の  
方から伺うと、後半でおっしゃった土地の所有、その話との問題で、だれにでも法人化し  
てやらせるのについては、農業そのものとか、地域社会等が破綻する可能性がある。した  
がって、極めて限られた法人、こういう話になっているわけですね。そのところは地元  
におられると、そんなのはちゃんとマネージできるというふうに考えていいんですか。

【逢坂委員】 できますね、そこは。例えば、ニセコの現状を見ると、それは大丈夫で  
す。といいますのは、現に農業をやっていて危なそうな人がいます。その人を法人化しち  
ゃえばいいんです。そして、その実質の経営を建設をやっている人が入っていけばいい、  
乗り込んでいけばいいんですね。何かむちゃくちゃなことを言っているようですが、でも  
可能だと思いますけど。個人が法人化をして、そこへ乗り込んでいけばいいわけです。

【森地部会長】 土地の所有はもとの人が持っている。

【逢坂委員】 そうです。そして法人化してしまえば、今度は土地は買っていただけますの  
で、農業生産法人になればですね。何かそんなことが考えられるんじゃないでしょうかね。

【森地部会長】 現実にはそう難しい問題の悪いほうにいくということはないと。

【逢坂委員】 と申しますけど。だから通常の商業法人に関係しちゃうということは、  
これは相当問題がありますけれども、ただ地元、小さい域内だけで見ると、そんなひど  
いことにはならないような感じはしますね。

【森地部会長】 それから田村さんの話で、あるいはほかの話でも出たんですが、地方  
分権という話が一つの大きなトレンドとしてわかるんですけども、地方分権という話は、  
地域間で健全な競争があるということを前提にしたある種の仕組みである。そのところ  
については、北海道という単位では極めて特殊で、九州の各県は、平松さんといえども、  
隣の県知事さんが気になる。北海道の知事は青森県のことは多分あまり気にしておられな  
いので、そういう意味で県間競争に匹敵する競争というのはどういうふうになり、その下  
のレベルの市町村は一体何を舞台に何を競争し、どういうアイデンティファイをしている

のかというのは、実は道外の人からあまり見えませんよね。つまり、道東とか、言ってみれば、北見と釧路は違うというのはわかるんですけども、その間でどういう競争が起こり、それがどういうふうに展開しているのかというのがわからない。これが一つです。それは地域の制度をどういうふうに設計していけばいいのかというのが疑問点なんです。

もう一つは、かつて北海道という、この域内流出流入の移出入の話からいうと、台湾だったり、あるいはヨーロッパのある一国だったり、そういうところに対して非常に貧しい時代があって、一時期は豊かになってきて、また、今台湾とか韓国とかと比べると極めて、産業の構造も非常にコンプリケートされていない。そこが悩みだったりする。その間が、どこの競争に負けて今の姿になったのか。それはほんとうに国の食料政策だとか、そういうところでそうになったのか。あるいは人材の問題やその他の理由でそうになったのか。そこはもう北海道の中では答えが出ているんだとすれば、ここを直せばいいってわかりますよね。その辺はどんな議論を道なんかではしているのですか。

【稲垣参事】 なかなか難しい議論ですけど、北海道は一つの県であって、国土面積の二十数%を占めていると。そういう意味では、極めて特殊な地域でして、自治体の構成でいきますと、212の市町村があって、北海道という県機能を持った組織であると。現在、道では14の支庁という総合出先機関を置いていまして、従来は出先機関といっても、単に本庁で決めたことを実施する機関だったわけですが、最近少し変えようということで、地域の中で物事を決めていったりとか、あるいはいろいろな補助金にしても、許認可の権限にしても、できるだけ地域に落としていって、地域という場で一つ完結できるようにしようと、そういう話をしています。

今支庁自体14を時代の流れに合わせて見直しをしようじゃないかという議論を今しているんですが、そのときのねらいの一つに競い合うということが、先生おっしゃるように競争というものを地域の中でしっかり持っていこうと。それは6圏域という、先ほど来6圏域というブロックの中で北海道の地域というものをとらえてきているわけですが、その6圏域構想といいますのも、やはり競い合うということの一つのキーワードにして、圏域が一つのまとまりを持ちながら、ほかの地域と競い合っていくということで議論されています。

ただ、おっしゃられるように、例えば東北だとか、九州だとかと違って、地方自治体としての県と、それから北海道の場合の6圏域ですとか、あるいは支庁というものと比べた

場合には、やはり自治体という性格ではありませんので、その辺の制約というのは非常に大きいのかなという感じがしますが。

【小磯委員】 補足させていただければ。今、稲垣参事がおっしゃったとおりなんですけれども、北海道というのは、さっきも申し上げたんですが、ブロックという単位である同時に県の単位であると。そこを北海道庁という県の単位の組織が北海道全域をマネジメントしていることに起因する問題がある。例えばなかなか地域の中での競争原理が生まれづらいということがあります。そこから出てくるマイナス面が今北海道のいろいろな課題としてあるのではないかと感じています。道庁の稲垣参事の前でちょっと言いづらいんですけれども。北海道庁としては支庁の再編とか、道庁組織内での分権ということでご努力はされているんですけれども、この分科会の議論というのはやはり北海道開発計画論として、その外側からそれらの課題解決に向けてどういうふうにこれからコミットメントしていったらいいのかということだと思います。そこは議論し尽くされているということじゃ決してなくて、これからの議論だと思うんです。

それから、森地部会長がおっしゃられた北海道という地域とほかの地域の関係、これにおいても十分な議論の整理は私はないと思います。これだけの域際収支の北海道が、これだけがメルクマールだと私は思いませんけれども、日本の中で置かれている立場の認識やこれからどれだけポテンシャルを持って競争力を持った地域になっていくのか。これらもこれからの議論なんじゃないでしょうか。そういうふうに感じています。

【森地部会長】 どうぞ、佐藤委員。

【佐藤委員】 計画論を述べる立場は、いろいろありますが、私は交通計画から話したいと思います。交通計画は数字がいろいろなことの基礎になりますし、論理性を説明してきています。それに対して、地域計画や都市計画は、ビジョンが優先されます。数字を通じて北海道の都市を見たら、極めて深刻だと思います。中核都市の人口が減少し、業務交通の生成原単位も大きく減少しています。これ以上は人口も増えないし、交通量も増えない。今の施設でも十分間に合うのに、これ以上つくる必要があるかということが数字の上から判明します。そのことを直視するか、それはさておいて夢を語るか、これが大きな分かれ道だと思います。

自分の胃の調子が悪いとき、検査したら悪い病気が見つかるのではと精密検査を逃げていてはまずいと思います。きちんと検査を受けて、悪いところはここだと自覚した上で、病巣と共存するか、あるいは取ってしまうかを決めることが重要な気がします。

先ほど100年先という話をされましたが、この分科会長の丹保先生は、100年先の日本の人口は7,000万になると言うんですね。「その中で北海道はどれだけウエートを占めるんですか。そしてなおかつ、そこで必要な社会資本は何ですか」という設問を出されています。私達は人口は横ばいになる、横ばいであってほしいという願望が計画の基礎になっています。しかし人口が激減するときに、それでもなおかつ必要な社会資本は何だろうかということまで考えなさい、という宿題を出しています。

今までの北海道開発計画は、先行投資論を基本方針とし、計画の性格で言ったら、マキシマックス戦略という最大便益を最大にするような、非常に夢がある計画を作ってきました。これからは最小利益を最大にするのか、または損失を最小にするかというミニマックス戦略を採択する必要があります。少なくともマキシマックスの便益最大を目指す計画論はもう成立しません。そうすると、何を落とすか、優先順位はどうか、という議論がブロック別にも事業投資別にも、避けて通ることはできません。それを認識するところから、次の展開が出てくると思います。そういう意味で、今回の資料はまだまだ精密検査に至らず、病巣をえぐるところまでいっていないような気がいたします。

【森地部会長】 昨日、国土審議会の中間報告の素案が部会で公表されたんですけども、そこで私自身は、極めて単純なことを作業していただきました。日本中人口が減るところはたくさんあるわけです。何とか30万から50万、1時間圏ぐらいでまとまると、どこが落っこっちゃうのかという計算をしてくれと。人口30万から50万のサービスって一体何だろうかというのを例でいいからクリアにしてほしい。事務局のほうでつくっていただいたのは、例えば、32お医者さんの科があるんだそうですけれども、そのうち幾つあるのはどういうまとまりか。市町村単位でやると、ほとんどのところが極めてプアなんです。その市町村から1時間圏とると、25から28科あるところが8割、9割、大体サービス水準を満たせる。こういう話になっていて、一つの仮説ですが、もし30万から50万って普通の県庁所在地ぐらいの規模。そこは複数のショッピングセンターがあり、大学があり、緊急医療がある、娯楽もそこそここできという規模です。それで1時間については大都市の人間はそれぐらい我慢しているんだから地方もそれぐらいの移動は我慢してくださいという仮説です。

そうやって圏域をくくったときに、そこから外れるところを一体どうするかという話と、その1時間、30万から50万、1時間半でもいいんですが、それは一体問題解決になるのかならないのか、この検証をする必要がある。それで考えると、釧路とか、それから北

見とか、落っこっちゃうんですが、だけど我々外から見て、北見も釧路も大変快適な都市に見えるんですね。だとすると、そこは20万でもいいのかもしれないし、もしそうじゃなくて、20万ではいろいろな多様性とかだめだとすると、その多様性を持たすために何らかバックアップする方法があるのか。極めて乱暴な話をすると、ショッピングセンターの多様性がないと言ったら、ショッピングセンターは公園事業で、あるいは街路事業でもうちょっとまじな郊外ショッピングセンターを新しい都心として育成するなんていう話もあるかもしれないし、ウォーターフロントで何とかやるという話と商業の支援策とくっつけてやっていくという手があるかもしれない。極めて乱暴な言い方です。それが何なのか。あるいはそれでおおよそいいのか。これが一つの欲しい答えです。

あと一つは、そこから外れるエリアは、昨日も審議会で申し上げたんですが、さっきあったように、何とか分科会の中に半島、過疎、山村、豪雪地帯、いろんなのがありますが、そのアドバンテージはほとんどが公共事業に対する自己負担率と起債条件でメリットを与えているんです。佐藤先生がおっしゃるように、そこにもうちょっと道路をつくったところで、そのナショナルミニマムを満たすわけではない。そうすると、そういうところのハンディキャップエリアに対する施策というのは一体どういう施策があるべきなのか。あるいはそれが変にいろいろなバックアップした結果、またかえって疲弊するようなこと、自助努力も含めてですが、なっちゃいけない。そこはどういうふうに設計すればいいのか。ここがもう1個の課題です。

それから札幌とか、旭川とか、あるいは函館とかは十分魅力的な都市です。決して特殊な地域ではない。こういうところ、帯広もそうかもわかりませんね。そうやってイメージすると、多分、もう皆さん、答えが出てきそうな気がするんですけどね。それに対してある種のイメージを持って、それで開発計画というものは一体その何をどう提案するのか。あるいは制度というものは一体どういう格好でやるのかという答えを書き出していけばいいのかな。そんなイメージを私は持っています。

それで時間がもう大体あと数分なんですけど、事務局をお願いしたいのは、公表用には時系列的におしゃべりになった話がばっと議事録になって出るんでしょうけれども、それはほとんど次の議論には効率的じゃないので、どんな分類でもいいですから、分類軸を幾つかつくって、この項目についてはこういう発言があった。括弧してどなた。どなたと書いてあったほうが発言内容が思い出しやすいので。そういう整理をしていただいて、それを送っていただくと、「いや、この箱の中の議論は全然まだ足りないよ」とか、そういう格好

で追加でき、それが蓄積されると思いますので、ぜひお願いします。あまり難しく考えなくていいですから。悩んじゃうと、そんなマトリクスは無限にあるので、どんな切り口でもいいので、だあっと羅列されないで、キーワードだけ並んでいて、数行でそのボックスの中に意見が入るような、そんな整理をしていただけますでしょうか。

そんなことで、まだ追加で発言がございましたら、どうぞ。

【濱田委員】 今日いただいた資料について、私の順番が回ってきたときの用意もあって質問をしておきたい。それは33ページからです。田村先生もおっしゃったんですが、新しい製造業を国主導でつくる。私は製造業は国主導だと思うのですけれども、地方からも新しい企業興しをやれると書いてある。33ページの設備投資動向を見ると、99年から2000年にかけて製造業は下がっていますけれども、全体としてはやや微増している。

ところが、その次の34ページに政策投資銀行の融資額というのが入っていて、これが随分と下がっている。それから37ページにも政策投資銀行の新規事業融資のグラフがあって、これも1999年から2000年にかけてかなり下がっている。よくみると、たった3～4億円なんですね。

そこで調べておいていただきたいのは、北海道東北開発公庫の機能は継承されているんだろうかということです。政策投資銀行には、私も大変お世話になっています。逢坂さんとの共同プロジェクトでもお世話になっています。知恵の銀行でもあってお金を貸すだけが能じゃないことはわかるのですけれども、この統計を見ますとよくわからない。どうしてなのかなと思うのです。バックグラウンドがあったら、次回にご説明をいただければと思います。

【森地部会長】 98、99は、多分、貸し渋りでダウンと増やしていますから、その分が減っているのかもしれませんが。どちらにしても原因を後で。

逢坂委員、どうぞ。

【逢坂委員】 先ほど佐藤馨一先生がおっしゃった精密検査という比喩を使われましたが、その手法というものについて、やはり見直す必要があるのではないかという感じが、果たして今の精密検査の手法というものでいいのかどうかというところは随分と気になるところですね。一言だけ。

【森地部会長】 ありがとうございます。

それで、まだ多分、ご発言していただくことがたくさんあるかと思いますが、事務局からお話がございましたように、基本的にここでの調査審議事項について、各委員からな

るべくたくさん出していただいて、それを一つの土台にしてシナリオをつくり上げようという、そういうお話でございます。今後の調査審議を効率的に行うために、各委員からご意見を提出していただきたい、そういうことでございます。

それで、お手元に番号の振っていない電話番号とファックス番号を書いた資料がございます。1行目、「各事項について、ご意見を事務局あてにご送付願います。様式自由」。随分人使いが荒い部会で恐縮でございますが、日付まで書いてございますので、ぜひ11月12日をめどに事務局あてにお送りをいただきたいと思います。

それで、次回以降の議論すべきテーマ、基調報告をしていただく委員につきましては、その提出いただいたご意見を踏まえて、あるまとまりで順次お願いをしていきたい。こういう事務局のお考えのようでございますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

それでは、最後に、事務局から事務連絡等よろしくお願ひいたします。

【竹村総務課長】 どうもありがとうございました。

まず、今後のスケジュールの点をちょっと申し上げたいと思うんですが、先日ファックス等で2回目から4回目までの会議開催日程案を送付させていただいて、皆様のご都合をお伺いしているわけでございます。今のところ、比較的先生方が多数お集まりいただけるのが、第2回目は11月30日の午前中ということでございまして、現在その方向で調整をさせていただいております。決まりましたら、またご連絡をさせていただきます。

それから、言うまでもないことでございますけれども、本日の資料、必要があれば、後で郵送させていただきますので、念のためということでございます。

私のほうからは以上でございます。

【森地部会長】 ありがとうございます。

それでは、田村さん、逢坂さん、大変貴重なご意見をありがとうございました。先ほどまとめていただくところのかなりの部分はお二人の意見でマトリクスが埋まるんだろうと思っております。次回以降もまた、ぜひよろしくお願ひいたします。

本日は、これで閉会いたします。ありがとうございました。

午後4時30分 閉会