

国土審議会北海道開発分科会第4回企画調査部会議事次第

日時：平成14年2月27日(水)

午後2時00分～5時00分

場所：国 土 交 通 省

中央合同庁舎3号館

4階特別会議室

1．開会

2．議事

- (1) 北海道開発の新たな推進方策の検討
- (2) 北海道総合開発計画の在り方等の検討
- (3) 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第4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 企画調査部会における各委員からの発言概要整理表(案)

参考資料1 「北海道が我が国の発展にどのようなかたちで貢献していくべきか」についての意見に関する参考資料

参考資料2 北海道総合開発計画の在り方等の検討に関する説明資料

(第3回企画調査部会 資料4)

国土審議会北海道開発分科会第4回企画調査部会

平成14年2月27日(水)

【荒井総務課長】 それでは定刻になりましたので、ただいまから第4回の企画調査部会を開会させていただきます。

最初に、逢坂委員のほうから10分程度到着が遅れるという連絡が届いておりますのでご紹介いたします。

それでは、以降の議事進行につきましては、森地部会長、よろしく願いいたします。

【森地部会長】 お忙しい中、遠路お集まりいただきまして大変ありがとうございます。議事次第にしたがって始めたいと思います。

まず、議題(1)北海道開発の新たな推進方策の検討に関連して、佐藤委員、小笠原委員から基調報告をいただき、後ほどまとめて各委員の皆様にご議論いただきたいと思います。

それでは、まず佐藤委員、よろしく願いいたします。

【佐藤委員】 それでは、最初に話題提供をさせていただきます。

今まで講義等の関係でこの部会に出席できず、申し訳ありませんでした。

私の今日の資料は2つあり、一つは文章のものと、それに伴う関係資料です。

最初の論点は、私は交通を専門にしておりますので、北海道でどうやって食べていくべきかということ、それに伴って交通はどうあるべきかということを考えてみました。

最初に、北海道産業の活性化方策について書きました。今まで北海道というのは、広大であるとか、非常に大規模だというようなことが形容詞として使われてきました。事実、それに相応する施策を実施してきましたが、そのことで、大きな誤った認識を私たちが持ってしまったのではないだろうかと懸念しています。北海道は本当に広大なんだろうか、本当に広大なことを売りにしていいのだろうか、ということに対する問題提起です。

ここで、フォーディズムとニッチズムという2つの用語を定義しています。3ページ目にその表があり、生産形態と市場形態でそれぞれニッチズムとフォーディズムを分けています。フォーディズムというのは、大量生産、分業による大量生産のような少品目大量生産の仕方を名づけます。

ニッチズムというのは、すき間産業とかいうことで最近使われている用語であり、多品

目の少量生産を意味し、これを生産形態と市場形態で組み合わせてみたときに、活性化の可能性が見えてくると考えています。

これまで北海道は、少品目大量生産を無差別の不特定多数消費者に、この図で言いますとA1のところをずっと志向してきました。専営的な経営をし、規模、耕地を拡大し、機械化し、労働生産性を上げてコストダウンを図り、低価格での生き残りを図ってきました。馬鈴薯とか、ビートとか、麦とか、どんどんと規模を拡大して生産性を高め、国内での価格競争には勝ってきました。このシステムが交通にも大きな影響を与えており、交通量や物流量は秋に最も大きくなります。それをいかにこなすかということが、北海道の輸送関係者の大きな課題であり、ピーク時対策を重視してきているがために、オフピーク時には遊休な車両を抱え込む結果を招いております。

ところで目を海外に向けると、北海道よりもっと大規模な市場、または生産形態が存在します。最近、輸入農産物に北海道の農産物がどんどん負けています。それを辛うじて法的に、税制で食いとめており、純粋な意味の競争になっていません。

例えば、中国の農産品に対して、北海道の農産品が大規模経営だということで競争に勝てるでしょうか。私は基本的に無理だろうと思います。そのことの認識をしっかり持つことから、北海道の活性化を図っていくべきではないかと考えています。どういふ方策があるのかということについて次に述べたいと思います。

資料の19ページを御覧ください。北海道新聞の日曜版に現在も連載されているものであり、「北の食材」シリーズです。この中で、北海道の食材が全国各地で色々と使われているということを具体的に、そして示唆的に取り上げています。

その次のページを見てください。20ページは、北海道の羽幌町でとれる甘エビが金沢に運ばれ、市民や観光客に高い評価を受けていることを紹介しています。この記事には2つの大きなポイントがあります。

1つは、羽幌町と金沢ではエビのとり方が違うということです。羽幌町の場合は、エビを傷めないようなとり方をして、それをできるだけ早く、鮮度よく金沢に運ぶということを工夫してきました。第2のポイントは、とったエビをいち早く千歳空港まで運ぶことが非常に重要な課題になっていることです。現在は深川からの高速道路を非常にうまく利用しております。この甘エビを北海道の名産品にしたらいという意見もあります。しかし、意外と北海道人はエビ好きではありません。「甘エビ」だといって飛びつかないという面があります。おいしいエビがたくさんとれますが、猫に小判のようなものかもしれ

ません。それが、金沢に行ったらものすごく高い評価を受ける。ニーズのあるところへ良質のものが行ったら価値が評価されます。その結びつきは、市場と生産地のリンクだと思えます。それを支えるのが交通です。このことが北の食材のシリーズにたくさん出ています。このような産業形態は、この表でいきますと、多品目少量生産で差別市場のCのタイプになります。

北海道の場合、少量大量生産でニッチズムタイプのもので期待されています。その事例として、21ページの名寄のもち米があります。伊勢の赤福という有名なお菓子があります。このお菓子屋さんが使うほとんどのもち米が名寄から供給されております。名寄のもち米は、寒冷地で育成されているため粘りが少なく、もちとなったときに製品価値が落ちます。しかし、赤福というお菓子であれば、適宜に歯ごたえがあり、かみ切れるということです。赤福にとっては極めて理想的なもち米でした。もちとして売ったら全く評価されないのが、赤福のもちとして活用されたとき、再評価されたわけです。

ここにいたるまで色々な経緯がありますが、その一つに、赤福に名寄のもち米が出荷されるに当たり、名寄の農協は徹底した品質管理を行いました。一番ポイントなのは、もち米に水稻が入らないために、名寄市でつくる米は全部もち米にしました。水稻がありませんから、混ざりようがありません。赤福という特定のお菓子屋さん、大量の米を売り込んでいるということが、これからの北海道産業の活性化にとって大事なポイントになると思います。これまで北海道は広いとか、大規模とかいうことで満足し、付加価値をつけることや、特定の市場を探すことの努力をあまりしてこなかったのではないのでしょうか。そのような反省をこの19ページの一連の記事を読みますと感じさせられます。ちなみに今週の日曜日は中札内のでんぷんであり、盛岡の冷麺の主要材料になっていることの紹介です。盛岡冷麺は、中札内のでんぷんがあつてこそ、あれだけの量、品質が確保されているということです。

そういうことで、これからの北海道の産業の活性化を図るときには、特定の市場に特定の生産形態でリンクすることを考えていく必要があります。そのためには、交通基盤と情報基盤がますます必要になってきます。このことをシステムのやろうとしているのが、2ページの後半のほうにあります。北海道経済連合会が主導している農業クラスター構想だろうと思っています。

このクラスター構想というのは、市場の変化とか産業構造のギャップを農産物の加工という形で埋めたり、さらに付加価値を高めるために、単に売るだけではなくて、観光とか

教育の面まで農業を活用していこうとするものです。

女満別空港から網走に行くとき、ところどころにきれいな緑と、秋でしたらひまわりの黄色の景観を見ることができます。私は去年の10月、網走に行きましたが、まだひまわりが咲いていました。「まだ咲いているんですか。」と聞きましたら、「10月に咲かすように工夫しています。」と教えてくれました。このような地域おこしがそれぞれの地域で展開されており、それが観光客に北海道の魅力を印象づけ、リピーターになっていくのだらうと思います。

このような産業活性化の方策をより確実に、具体化するためにはどういう課題があるかを4ページにまとめてあります。

ここで繰り返し言いたいことは、「大規模な」とか、「広大な」とかいう形容詞はもう使うのをやめませんかということです。北海道は大規模というには、世界的には恥ずかしい話です。しかし、北海道が世界的に胸を張って言えることは、「多様な土地である」ということであります。

例えば、札幌の年平均降雪量は5メートルを超えます。北米大陸で5メートルの積雪のあるところはロッキー山脈の頂上部しかありません。ロッキー山脈の4,000メートルを超す頂上部に匹敵する雪が降りながら、その一方で夏になったら米がとれるんです。北海道は水稲と白樺の共生する地域なのです。このことを北海道に住む人は当たり前に見ていますが、世界的にはものすごく珍しい地域なのです。この北海道の多様性をしっかりと見すえ、それをもっともっと活用していくべきではないでしょうか。北海道には雪の問題があります。除雪費というのは、結局、北海道を多様性ある地域にするために必要な経費であり、もしそれがなければ単なる寒い地だけになってしまう、と書いています。

北海道の開発を阻害する要因として峠があります。資料の2枚目を御覧ください。

日高山脈が北海道の開発にとって、現在でも障害になっている箇所です。この日高山脈を最短で結ぶ道路、一般国道274号の石勝樹海道路は平成3年によく完成しました。完成してまだ10年たっていません。この峠部がいかに地域間の交流を阻害しているかを、私たちの研究室で調査しました。さらに峠部走行の不安を解消するためにお金を払うとしたら、どれだけ払う意志があるかという調査を行いました。それを3ページからまとめています。

4ページ、5ページは、一般国道274号日勝峠がいかに難所であるかということをも具体的に示しています。特に5ページは、日勝峠が北海道横断道に変わったとき、距離が3

0キ口短縮され、時間にして1時間10分短縮され、標高にして400メートル下がり、霧の発生回数が68%減ります。

6ページが日勝峠と道東道の道路の線型、カーブと勾配がどう変わってくるかをまとめたものです。

このような非常に勾配がきつく、カーブの急な道路に対して、運転者が危ないと感じる度合いを7ページにまとめてあります。

北見峠は、危険を「とても感じる」、「やや感じる」を含めたら85%を超えています。日勝峠は90%を超えています。日勝峠を冬に通るとというのが本当に危ないというのはほとんどの人が感じていることです。これを定量化するために、8ページ、9ページにカーブと勾配の定量化と、それに対する心理的ウエート、心理的負担指数を示しています。

その結果を10ページに示しました。現在の北見峠の指数値は1.20であり、新しく高規格道路ができれば、線型改良によってそれが0.58まで、51%も心理的抵抗が減少します。同じように、日勝峠も横断自動車道ができれば、心理的負担が50%も下がります。日勝峠に高規格道路をつくる意味は、高速で走行するためではなく、安全に通りたいということにあります。そのことをプロジェクトの評価として11ページから12ページに示しています。

11ページに北海道横断道の夕張と十勝清水に未着工区間を示しています。もしこの区間が完成しない場合、十勝清水～池田間は1,300台/日、千歳～夕張間は2,300台/日しか通らない状態がずっと続きます。もしこの区間が完成したら、心理的抵抗が激減し、安心して走れるという効果によって増える交通量を12ページにまとめてあります。夕張～十勝清水間が6,000台/日になります。

13ページは私たちの研究室で行った「峠部を安全に走れるとするなら、あなたならこの道路に幾ら支払いますか。」という調査結果です。回答は、「無料」から、「1,000円」、「1,500円」といろいろありました。CVMという仮想市場法と似ていますが、それと違うのは、中間値でなく、基準価格とか上限価格を求めることができることです。その結果が14ページに出ています。

ここでは、北見峠と日勝峠が高規格道路になり、勾配部とかカーブが解消されたなら、安全に走れることの支払い金額は、北見峠の基準価格が700円、日勝峠が1,900円となっています。この金額は、同区間の高速道路料金とほぼ一致しております。大切なポイントは、早いから、時間短縮効果があるから高速道路に乗る、というのが今までの考え

方でありましたが、北海道の峠部に関しては、早さよりも安全に峠を越したいということに「支払い意志」を持っているということです。

結論に入りたいと思います。北海道の産業活性化をするには地域の多様性に注目し、それを生かさなければなりません。しかし、多様性ということは、道路をつくることを取り上げて非常にやっかいな問題が、すなわち全国一律の規格が北海道では適用しがたいということです。雪が降り、その雪を路側に置くスペースを認めてもらうだけでも30年の時間がかかっています。

現在、北海道で最もアクティブに活躍している若手の起業家の方々、ベンチャービジネスの方々、ほとんどが車で移動しています。「1年間でどのぐらい走りますか。」と聞いたところ、3万から5万キロ走ると言われました。5万キロ走ったとき、リース会社から「もうやめてくれ、その車はもう引き取れない。」と言われたそうです。これだけ走り、活動していることによってその会社が評価され、経済的にも成功しています。その方々に、「一般国道と並行して高速道路があったときどっちを利用しますか。」と聞きました。そしたら、瞬時に「高速道路です。」と答えました。それは、どうしてですかとたずねました。私は時間価値を言うかと思ったら、「安全のためです」と断言しました。1年間に3万キロも走ったら、途中で歩行者とぶつかるとか、お年寄りが出てくるとか、何が起きるかわかりません。しかし、「高速道路を走っている限り、歩行者は出て来ないという安心感は何ものにも変えがたい。」とっていました。

北海道に高速道路のヘビーユーザーがどれだけいるかという問題は、産業の活性化を考えると、極めて大事なポイントだと思います。そして、「安全に走れる道路がどれだけあるのか。」ということが大事な要件だと思います。

29ページに高速道路がいかに安全であるかということをもとめました。

北海道の高速道路は、一般国道が早く走れるから必要ない、とみなされがちですが、実はそうではありません。「安全だから高速道路を使う。」ということをご理解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した。

それでは、続きまして小笠原委員からお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【小笠原委員】 北海道大学の小笠原と申します。お配りしましたレジュメと資料に基づいてご説明したいと思います。

初めに、日本における北海道の役割について、日ごろ考えていることからお話ししたいと思えます。

北海道は美しく、広大でバラエティーに富んだところであります。「広大」は禁句だという話があり、私は相対的に広大だと申し上げます。

先住民と日本各地からの移住民が交じりあって、勤勉で率直で開放的な新しい日本人の気質をつくり出しました。北海道の人たちは、広々とした空間の中で、北の自然と親しんだ独自の生活文化をつくり出しております。

ヨーロッパならば優に一国に相当する土地と人口を擁し、国際水準に達した道路、鉄道、港湾、土地基盤などのインフラストラクチャーにも恵まれております。

北海道を子供に例えますと、実力と可能性を持ちながら心理的に兄や姉に依存しがちな末っ子のようなところがあります。一日も早く自立して、潜在的な能力を発揮して一家の中心となって働かなければなりません。

一方で、この末っ子に見切りをつけて北海道をお荷物扱いする意見をよく耳にします。しかし、このような見方は間違っていると私は思います。私の知る限りでも、北海道が日本を支えていた時代がありました。昭和20年代には、北海道から本州へ石炭、木材、海産物、肥料、穀物などが続々と運ばれていました。一方、東京や東北からは送るものがないので、空の貨物列車を北海道に返さなければならないと当時国鉄マンであった父がよく嘆いておりました。どちらがどちらを支えるかは時世によりけりでお互いさまだと思えます。この先どんなことが起こるかわからないのですから、日本は近視眼的に北海道の価値を見誤って、開発から手を引くようなことがあってはなりません。私たちは同じ家族の一員でありまして、だれが脱落しても日本全体が深い傷を負うからです。

最初に述べましたように、北海道は長い目で見れば、日本があるべき姿を先取りして成功する資質と客観的条件に恵まれていると思えます。北海道には、日本人固有の創造的な力とエトスが反映されていると私は日ごろ感じています。北海道は、依然として日本の期待の星なんだと思えます。

北海道の開拓は、地理的な事情と時代的な要請から農業を中心に行われました。北海道の開拓の歴史を、悲惨で矛盾に満ちたもののように描きたがる傾向の人がいます。そのような側面があったことは事実ですし、また、人々の人権が十分に尊重されていなかったことも否定しませんが、開拓が本格化した明治中期以降の北海道の植民政策は整然としており、見事に計画的でありました。北大に残されている植民に関する資料の一部を眺めた

けでも、それがいかに戦略的で合理的なものであったかがわかります。

私は専門家ではないのでこれ以上のことを言うことはできませんが、19世紀から20世紀にかけての農業基盤の開発において、短期間にこれだけ成功した地域は、世界でも例がないのではないかと思います。

北海道の不運は、ようやく日本を支える食料基地として姿をあらわし始めたちょうどその時期に、国全体が工業社会へと大きく方向転換したことです。特に機械製造業、石油産業、及びエレクトロニクスの各分野で北海道は時代の大波に乗り遅れました。その後遺症が今でも至るところに見られます。しかし、トラック競技で1周遅れの選手が先頭に立ってしまうのと同じように、日本全体が産業社会から次の新しい段階へと移りつつある今の時点で、北海道の特殊事情は解消されつつあります。少なくとも言いわけとしては成り立ちません。問題とされているのは、スタートの遅れや産業環境の違いではなく、選手、すなわち道民の体力あるいはクオリティーそのものだと思います。

産業社会の後に来るものは情報社会だとよく言われていますが、私は必ずしもそう考えていません。大学教育について、バーチャルリアルかという議論において、私はリアルの方がはるかに大事だと言い続けています。バーチャルな世界は、あくまでリアルな世界の反映、または変形であって、その逆ではありません。情報、情報と言いますが、結局はそのコンテンツが重要です。コンテンツはそれぞれの現場—工場であったり、研究室であったり、教室であったり、あるいは農場を含めてフィールドであったりするわけですが—そこで発見され創造されるものです。

規格大量生産の工業社会に乗り切れなかったが故に、北海道に残された多様性と生活空間におけるリアリティー、つまり百花繚乱の春もあれば、吹雪の冬もあるという生活の現実、生活実感の失われた日本では、生命力の根源として貴重な存在となるのでしょうか。

産業社会の後に情報が重視される社会が来ることは確かですが、それは、情報がすべての社会ではありません。生き生きとした力のある現実を情報化し、発信する能力と情報の質を判断できる能力が重要になるということです。そういう意味で、私は、来るべき社会をポスト産業社会と呼ぶことにします。

北海道の行く手に広がるポスト産業社会のフロンティアを一般的に議論することは私にはできません。また、それを要求されてもいらないでしょう。私としては、教育、とりわけ高等教育に的を絞ってこの問題を議論し、その延長として北海道の国際化を提言したいと思います。

ポスト産業社会は、高等教育システムが中心になって展開されることになるだろうと多くの人たちが予想しています。この予測には2つの意味があります。

(1)に書いてありますが、一つは巨大な研究大学が産業のシーズを提供し、大学の周辺に大企業やベンチャービジネスを集めて、新しい産業開発の推進力になるというものです。確かに、この10年ぐらいの間に基礎研究は大学で、応用研究は企業や公立研究機関でという従来の図式が成り立たなくなりました。大学と企業の境界はあいまいになり、新しい知識が基礎研究と応用研究の境界上で生み出されています。さらに、応用知識のそのまた応用が大学の研究として展開されているという事態が起こっています。

しかし、私がここで特に強調したいのは、(2)の意味、すなわちポスト産業社会では、人材開発のための高等教育システムがこれまで以上に重要な役割を果たすという予測です。ここで高等教育システムとは、4年制の大学だけではなく、高専、短大、専門学校をも含んでおります。

もともと教育機関の社会的役割は、訓練を受けた人材を社会に供給するということにあります。しかし、一時代前まで、大学、特に4大は基本的には少数エリート学生のためのものであり、しかも、一部の職業に密着した専門的分野を除いて、大学における教育内容はあまり問題にされていませんでした。あるいは期待されていなかったというほうが正確でしょう。

ごく最近まで、企業や役所など、卒業生を受け入れる側では、入学試験におけるグレーディングこそが重要で、それで一定の資質が保証されていれば、あとは自分たちの現場で訓練して役に立つようにしてみせるという自負を持っていたように思います。しかし、このような伝統的な人材育成の方法が、今急速に変わりつつあります。一番大きいのは、企業の側に、人材育成のために時間とお金をかける余裕が失われつつあるということです。必要な職に適用した人材を随時採用して、直ちに役に立てようという傾向が強くなっています。

また、就職する側の流動性が高くなり、定着率が急速に低下しつつあります。これは、大部分は忍耐力のない最近の若者の気質によるものですが、日本の終身雇用制度が根本的に変わりつつあることの反映でもあります。

いずれにせよ、職業にとって有利な資格なり機能なりを身につける場所が、これまでのように最初の勤め先ではなく、基本的には雇われる側の個人の責任であるという意識が広まりつつあります。最近の大学への進学率の向上は、このことと無縁ではありません。こ

ここで資料の 28 ページを御覧ください。

道内の新規大学卒業者の就職内定率は、平成 11 年 3 月卒の 79 % を底に改善傾向にあります。高校新卒者の 12 月時点での就職内定率は非常に低くなっています。29 ページを御覧ください。年によって違いますけれども、今年の求人倍率は過去最低で 5 割以下にまで落ちています。これは、従来高卒の職場であったところに大卒が殺到しているためと説明されていますが、高等教育に対する見方が変わりつつあるということの一つのあらわれでもあります。

このような社会的な要請に対応して、高等教育機関は、その設立の趣旨に立ち戻って、地域の変化を助け、それに適用するように学生を育てなければなりません。高等教育機関における教育は、単なるレッテル張りのためではなく、新しい社会で生きるための質の訓練でなければなりません。

上に述べた研究開発の場合と同様、大学と社会との境界があいまいになり、高等教育システムが地域全体を包み込むようになるでしょう。具体的には、学生が卒業生になり（これは当然ですが）、卒業生は学生になり、また一般の人が大学の教室や研究室に出入りして、新しい社会で生活するための知識と情報を得ることが当たり前になるということです。つまり、だれでもいつでも学べる社会が待望されているのです。

ポスト産業社会における地域の競争力は、その地域に住む人々の適応性とクオリティーに直接関係するようになります。このような社会では、高等教育システムの人材開発能力が最も重要な要素になります。資料の 27 ページをお開きください。

北海道地域の大学等の進学率は 35 % で、全国平均より 10 % も下回っていますが、人口当たりの大学、短大、高専の数は 24 ページを御覧ください。全国でもトップレベルだということはあまり知られていません。国公立大学も、理工系に関する限り、規模においても質においても高い水準にあります。進学率も、専修、専門学校を含めると 60 % 近くになります。高等教育において、北海道は決して後進地域ではありません。

レジュメの 2 ページ目にお進みください。歴史的に言いますと、北海道では、まず官学の高等教育機関である札幌農学校ができました。これは日本における大学レベルの学校として最も早いもので、当時の国内の水準から見ると飛び抜けたものでした。この学校が総合大学への道をまっしぐらに進んでいくのと並行して、国立の職業的専門学校、後の単科大学が一つ、また一つとつくられてきました。

一方、私立大学は、北海道の場合、官学のすき間を埋めるように形成されてきました。

官学の学校が農学、医学、工学など、理科系の実学に偏っていましたが、私学のほうは経済、法律、文学など、文科系の需要を満たすように成長してきました。このような役割分担は、基本的には今でも存在しております。資料の3ページ、それから、この次の4ページを御覧になるとその役割分担の様子がわかります。

さらに80年代からだと思いますが、既存の高等教育機関に比べて、より地域に密着した専門学校が大量に生まれました。このような歴史的経過の結果として、北海道には全国区のフラッグシップ（旗艦）大学から、地域依存型の短大、専門学校まで、高等教育機関が一応ワンセットでそろいました。これはよい面です。北海道の高等教育機関の特徴は、その所在地が道央地区、具体的には、札幌市、およびその周辺のJR沿線に集中しているということです。5ページを御覧ください。そこに分布図があります。

私立大学の場合、全道の入学定員の8割以上が石狩管内に集中しております。これにはよい面と悪い面があります。よい面としては、札幌地区における集積度が高いために、18歳人口に対して全国規模の「集客力」があるということです。東京、京阪神地域は別格としても、江別や石狩を含めた道央地域の高等教育機関の総体は、名古屋地区と肩を並べる力があり、おそらくは福岡地区を抜いております。それは13ページを御覧ください。厳密な比較は行政区と生活圏の違いもありますので難しいようではありますが、そう言うことができます。悪い面としては、言うまでもなく、道内の他の地域から若者を引き抜いて過疎化させてしまうということです。国立大学や高専は、この弊害を避けるように立地されてはいますが、もともと入学定員が少ないので、焼け石に水で、特に道東、道北地区は寂しい状態になっています。

北海道における高等教育の最も悪い点は、上に述べたような多様性と包括性にも関わらず、システムとして機能していないということです。個々の学校がばらばらで、お互いに補ったり競争したり強化したりする関係になく、国、公、私立、大学、短大、高専、専門学校が、それぞれ別個に存在しています。全道で7万を超す学生は、入学するときにはそれなりに多様な選択肢がありますが、入ってしまえばそれっきりで、他の学校や、自分の所属する学部以外の教育環境に触れることなく、卒業まで過ごすことが普通です。また、卒業してしまえば、学校との関係はおしまい、他の学校は言うに及ばず出身校の門さえくぐることはまれになります。大学などでの生活は青年期のある限られた期間における特殊な体験で、それ以降の人生には実質的な関わりを持ちません。要するに、人材養成を通して社会の変化を促し、社会変化の中心となるようには機能していないということです。

北海道の高等教育は、その資源の潜在能力を十分には発揮していません。

この原因は、教育を提供する側の囲い込み意識と縄張り意識にあります。北海道に限った問題ではなく、また高等教育に限った問題でもありませんが、このような「村社会」の雰囲気、学ぶ側の自由と学習環境への適応を妨げています。私たちは、学習する者の立場に立って、どのようにしたら将来のためになるかを考えなければなりません。私たちは、21世紀にふさわしい、新しい教育的精神を持たなければならないと思います。

世界には、社会変化を助け、また、それに適応するように学生を育てるという明確な目的のためにシステム化された高等教育の例が幾つかあります。米国のカリフォルニア州、オレゴン州、北欧のスウェーデン、フィンランドがその成功例です。その中で、アメリカの例を見てみますと、次のような特徴が見られます。

1つは、高等教育機関の規模が大きく、種類が多く、極めて強力な研究大学と多くの地域密着型のコミュニティー・カレッジの両方を持っていること。2番目に、それぞれの高等教育機関の目的と役割が明快に規定されていること。3番目に、それぞれの機関の教育内容が、科目ごとのシラバスのレベルまで公開され、すべての人々が容易にアクセスできること。4番目に、単位を取得する条件が標準化され、取得単位が一種の流通貨幣として通用していること。5番目として、基礎教育、および教養教育が標準化されているため、学校から学校への学生の移動が容易であること。このような地域では、前に述べた、高等教育システムが地域全体を包み込むという夢が実現されています。そして、それが地域発展の中心となっています。

システム化の成功のかぎは、高等教育全体としての透明性と流動性にあります。ここで透明性とは、高等教育システムの中で、現に行われているさまざまな教育の内容を誰でも日常的に知ることができるということであり、流動性とは、最初にどのような種類の学校に入学したとしても、学ぶ過程で、また学んだ後でも意志と能力に応じて学校を替え、その時々で最適と思われるレベルの教育を受けることができるということでもあります。

これを北海道に引き写して考えてみますと、もともと素材となる高等教育資源は既にかき上がっているのですから、あとはシステム化のソフトとインフラを整備すればよいということになります。新しい高等教育システムの創造は、北海道で生まれ育った人達だけではなく、全国各地からいろいろな人材を集めて、北海道の文化的水準と生産性を高めることになると思います。

ソフトの問題で最も重要なことは、学生と教員、あるいは社会全体の意識の問題を別と

すれば、北海道が地域として明確な高等教育政策と高等教育のグランドデザインを持つことだと思います。これは、国公立が入り乱れた関係で存在する現状では簡単ではありませんが、今はそういうことを言っているときではないと思います。

ここで30ページをお開きください。30ページ以降に示されているように、現在でもさまざまな地域の生涯学習の取り組みが行われていますが、その方針をもう一歩進めて、高等教育の根幹的な部分、すなわち、学士、修士などの学位に直結する部分での単位互換、夏期講座、遠隔教育、カリキュラムの相互乗り入れなどが必要です。基礎及び教養教育プログラムの標準化、単位の標準化、単位互換のネットワーク形成などは、地域のいわゆる旗艦大学と言われている大学—具体的には北大ですが—その大学のイニシアティブが重要でしょう。

また、北海道の特徴である数多くの地域と職業に密着した専門学校をネットワークに取り込んで、ステータスの高い高等教育機関との共存共栄を図ることが必要です。

ハードの問題としては、北海道を開かれた高等教育のモデル地域とするための種々のインフラ整備が挙げられます。各教育機関をつなぐ高速デジタル推進網や、道北・道東などの教育過疎地をカバーするための遠隔教育施設、設備の充実が望まれます。

もう一つ、学生の流動性を高め、特に本州方面から若者のみならず夏期講座などに社会人を集めるためには、シーズンを限って開放される宿泊施設やセミナーハウスなどを整備することが大切です。このような面での整備は、土地空間に余裕のある北海道ならではのことだと思います。

ハードとソフトの中間で最も重要な問題は、道内のすべての高等教育機関を結ぶエリアネットワークの構築です。現在でもある程度情報ネットワークができていますが、個々の教育現場を公開し、それぞれを結びつける手段としては一般性を欠いていました。しかし、この4、5年の間に、ハードウェア上の制約が開放され、WebCTなど、強力なe-learningのためのソフトが出現して画期的な教育環境が提供できるようになりました。そのことについては、レジユメの後の細川さんの記事に出ております。特に米国では、またたく間に教育のネットワーク化が行われ、上に述べたカリフォルニア州の高等教育システムなどは、これによってさらに質的に強力なものになりつつあります。この情報ネットワークは、学校間の情報格差をなくすだけでなく、個々の教育現場、すなわち授業におけるコミュニティーづくりを助け、それを活性化するという機能があります。

中央からの情報を一方的に流すのではなくて、教育現場から世界に発信する機能を備え

ています。これは単に、授業にメディアやインターネットを取り入れるというレベルをはるかに超えたインパクトを高等教育にもたらしています。いつでも、どこでも、だれでも学べる世界はこのように実現されつつあります。

最後に、このモデルと関連して北海道の国際化についてちょっとだけ触れたいと思います。時間がありませんので省略して言いますと、私は、米国とスウェーデンとポーランドの3カ国に住んだ経験がありますが、国際化というのは難しいことではなくて、要するに、言葉とそこに住んでいる人々のマインドの問題であるということを理解しております。したがって、自分たちの言葉を大事にし、誇りにする一方で、コミュニケーションの道具として英語を併用する必要があります。一つの提案としては、北海道を一つのモデル地区として、いろいろな面での2カ国語表示をする運動を始めてはいかがかと思っております。2カ国語表示というのは、日本人には無意味なんですけれども、外国人のストレスを格段に減少する効果があります。

最後に、北海道の自然環境と開放的な気風、また、よく設計されたゆとりのある居住環境は国際化を助ける要素となっています。このような利点を大いに活用して、北海道にユニークで活力のある国際的な高等教育システムをつくり上げることを提案したいと思いません。

時間も超過して申し訳ありませんでした。

【森地部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、今から40分ぐらい、3時半まで、このお二人の基調報告についてのご質問とかご意見、議論をしていただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

【金谷委員】 事務局サイドからでもいいですが、道東自動車道の今の現状と、あと、未着工部分が今どのような計画になって、あるいは仮にそれを着工するとしたら、あと幾らかかるのかということ、まず教えていただけたらと思えます。

【本多地政課長】 今、事業費については手元に資料がありませんが、全体の状況だけお話しさせていただきたいと思えます。

佐藤先生の27ページを開いていただけますか。縦貫道については南は長万部まで供用してございます。長万部から七飯は、このあたりについては施行命令がおりて、現在工事中ということでございます。それから、北のほうでは和寒まで供用してございまして、和寒から名寄までは施行命令がおりております。

それから、横断道でございましてけれども、黒松内から小樽、千歳を通過して帯広、本別、

本別から網走、それから本別から根室という路線でございますけれども、供用している区間は小樽 - 夕張間、清水 - 池田間でございます。小樽 - 余市の区間については整備計画が策定されておりまして、現在調査指示がおりてございます。まだ施行命令はおりてございません。夕張 - 十勝清水の区間については、現在施行命令がおりて工事中でございます。さらに池田から北見、池田から釧路の区間についても、現在施行命令がおりてございます。釧路 - 根室間、それから北見 - 網走間についても、基本計画なり予定路線ということになってございます。

【金谷委員】 これは今いろいろ話題になっている部分でもあると思いますけれども、私は高速道路をただ引くというのでは知恵がないのかなと思ひまして、前回私が話したパイプラインのお話にも通じるんですが、ご提案があります。

1つは、高速道路の路肩にパイプラインを通せるようにすると、これは別に北海道に限らず、今考えられているサハリンからのパイプラインを関東まで引くものが、実は大体半分の事業費で済む可能性があるということがあるので、今は資源エネルギー庁の話題になっているので、こういったパイプラインを高速に通すという発想は一切ないんですけども、高速道路を活用するという発想があれば、非常に安くパイプラインが引けて、そうすると石油メジャーだけではなく、非常にいろいろな日本の企業がそれに参入して、ようやくやる気になる領域に入ってくるというのが1点。

もう1点は、例えば、この上からずっとパイプが高速沿いを通ってくるということを前提とすると、道路を引くときに、今パイプだけでもキロメートル4億円から6億円の間に試算していると思いますけれども、道路のお金ってどのぐらいかけるものかが私はよくわからないのですが、高速を引くときに、もっと総合的なエネルギー計画の一環としてパイプを引いてしまえば、実はコストとしては1足す1が1.2ぐらいで引けてしまう。パイプの管なんて非常に安く、結局9割方施工費ですので、もう一回穴を掘ったり、トンネルを掘ったり何なりしてパイプを引くのではなくて、道路をやるときに本当は一緒にやってみれば、民間の投資を上げるのではないかと。特にこの夕張からつながってくれば天然ガスが出ているところがあって、しかも幹線ですと札幌とかこの辺をパイプが通ってくるのであれば、ここから非常に安い天然ガスが帯広とか釧路方面に行くことが可能になるということであれば、おそらくエネルギーコストも、ぐんと小さくなる。今我々が買っているガスは立米130円ですが、サハリンでは立米0.8円という安いガスがそのパイプを通じてやってくると考えれば、厳密な試算は今後もし検討するのであればしていただけ

ればと思いますけれども、北海道民や北海道の企業には大きなメリットになる。私は総合的な道路の開発を、道路の活用を含めて考えていただくようなことを考える、すなわち、ただ道路を引けではなくて、もっと道路を活用するということで意義があるのではないかと思います。

【森地部会長】 ありがとうございます。

【麦屋委員】 私も観光の立場から今の金谷先生と同じ意見でして、ただ高速道路をつくるというのではなくて、北海道の高速だから実現できる何かすばらしさみたいなものを観光的な視点からもぜひ考えていくべきだなというふうに常に思っています。一番最初の回ときに田村先生が、数とか量とか長さとかではなく質であるというようなことをおっしゃっていたと思うんですけれども、それと同じようなことです。

佐藤先生のレジユメの最後のページに、北海道規格という言葉が書いてありましたけれども、この北海道規格というのも、雪国だからとかいうマイナス部分のハンディーを克服するための北海道規格ということだけではなくて、プラス思考の北海道規格というんでしょうか、こうするとさらにもう一つ別の機能を高速道路は持つことができる、楽しさを提供できるとか、雄大さを、雄大さ、広大さと言ってはいけないんですが、そういうものを感じられるとかというような視点で新しいインフラ整備をするということが一番重要なのではないかなと思っています。

それと、よく高速道路は早くて安全だと言われますが、というか、これもいろんなシンポジウムや議論の中で出てくる話なんですけれども、雪が降ったときに一番安全なのは高速道路でありながら、最初に高速道路から閉鎖されていくということが確かありますよね。高速道路から通行止めになってその後に国道、道道、市町村道ということで、それもそうなる何か仕組みがあるので、仕方がないんだというような話をいつも聞くんですけれども、安全であるならば、条件が悪いときほど高速道路を走っていただけるようなことというのは何か工夫できないんだろうかと前から感じていました。

以上です。

【森地部会長】 ありがとうございます。

【金谷委員】 今に関連していいですか。もし高速道路にパイプが通れば、すごい安いコストで融雪が可能になるということをつけ加えさせていただきます。

【森地部会長】 川城さんもどうぞ、ご遠慮なく。

【川城政策推進評価課長】 今麦屋先生からお話のあった雪が降ると高速道路から閉鎖

するというのはまさにそのとおりでして、私も羽幌のほうに出張に行ったときに猛吹雪で高速道路が止まって、一般国道を行ったという苦い経験がございまして、まさに麦屋先生がおっしゃったとおり、北海道こそ、高速道路の安全を志向するのであれば、頑張っても高速道路を通すというような仕組みが必要かなと痛切に感じました。

【森地部会長】 小笠原委員、私のほうから、全くお話は同感なんですけど、北海道と東京とかの資源配分ではなくて、青森とか秋田に比べて北海道だけを特殊扱いする論理が欲しいんですよね。

【小笠原委員】 何に関してですか。

【森地部会長】 例えば、公共投資の比率ですとか、あるいは道路ですと、全部が直轄国道とか、農業もそうですけど、いろんな意味で、北海道が優遇されている、あるいは沖縄は基地の問題とかあれなんですけど、20年来食料基地だったからという理由だけでなかなか説明しづらいものですから、ターゲットとして、ほかの離島ですとか、いろんなハンデキャップエリアに比べて北海道を優遇する論理を明確にする必要があります。

【小笠原委員】 2つあると思います。

1つは、可能性という問題です。北海道が広大かどうかという議論がありました。私は若いころにミシガン州にいましたが、あの州というのは、北海道とほとんど同じ面積なんですけど、私の印象では非常に狭いというか、広いと思いませんでした。その理由は、べったり平らで道路が発達していて、ちっとも多様性がないんですね。それに比べると、北海道ははるかに奥が深くて、多様性に富んでいると思います。だから、多様性に富んでいるということは、それだけ広いということであって、広いということは可能性があるということだと思います。それを生かすためには、佐藤先生がおっしゃるとおり、やっぱり道路網と情報通信網を張りめぐらすことが必要です。十分にインフラを整備すれば、さっき言ったとおり、北海道は将来、日本の中心的な部分になることが可能です。

2番目は、私が北欧で生活した印象から来ています。北欧のノルウェーとか、スウェーデンでは、どんな小さなフィヨルドのところに行っても必ず人が住んでいて、そこで生活がきちんと保障されているんです。なぜそういうことになっているかというと、歴史的に人がいなくなるとすぐよその国の人がやってくるんです。日本は天然自然の要害に恵まれているので、何となくここは日本人の土地だと思っていますが、世界的にそれはやや特殊です。人が住まなくなったら、つまり日本人が住まなくなったら、別の国の人がやってくるだけの話です。そうしますと、国土の20何%を占める北海道を保つというのは政府の

責任でありまして、そのことについてもちゃんと政策を持たなければならないということです。だから、市場原理に任せればそれでいいという問題では全然ないと思います。2つの理由で北海道は特殊であると思います。

【森地部会長】 ありがとうございます。

【小磯委員】 最初に佐藤先生のほうからのお話に関して、私自身北海道の道東、釧路というところに生活をしておりまして、自宅が札幌ということですから、まさに北海道の中心部分道央と道東の行き来をしているということで、実体験から言って、今日の佐藤先生のお話、峠を越えて移動するということを実際に体験している者の立場からすると、安全な高速旅客のネットワークの形成という点での高速道路の整備の必要性というものは、まさに今日お話があったのと全く同感でございます。

これをこれからの北海道の政策という面でどのように見ていけばいいのかということ。やはり一番気になるのは、高速道路網の今のネットワークの形成というものが、道路公団の例ではないんですけれども、採算性という市場原理にややウェイトを置いた議論がされていることです。少なくとも釧路と札幌が担っている、例えば、釧路あたりであれば本州地域における県の規模、そういう広域的な経済、社会的な圏域の中心都市と札幌とが冬場になると1,000メートルを超える峠を越えてちょっと吹雪の中では行き来も本当に身の危険を感じるようなネットワークで整備されている状況で果たしていいのかということです。それは採算性とか市場原理というものを超えた、きちっと安全な高速旅客のネットワークというものを最低限の整備として整備しておくという物の考え方が、まだまだ必要な地域なんだなという思いをまさに身を持って実感しているということを最初にお話をしたいと思います。

それから、小笠原先生のほうから、人材開発ということでお話がありました。私自身も今地方の大学で学生を教えるというよりは、地域研究という研究活動の中で、地域の方々と一緒に活動しながら、広い意味での人材育成の取り組みに今関わっております。

そこで、今私自身が考えている視点で2つございまして、1つは、人々の地域教育といいますが、それぞれの地方における地域らしい人材育成、教育のあり方があっていいのではないかと。私も今釧路公立大学という一部事務組合の大学で活動に当たっているんですけれども、ややもすると文部科学省的な枠組み、あるいは地元の自治体のルールに拘束されがち。いかにその中で自由なルールで新しい研究活動をやっていくかということに今は苦労しながら挑戦しているという意味で、この機会にやはり地域教育という地域らしい、

非常にフレキシブルな枠組みの中での取り組みというのがあっていいのではないかなというふうに私は思います。

これは、今いろんな芽が出ておりまして、例えば、森地先生も来られたことがある釧路湿原、標茶町という町がありまして、あそこにもともと農業系の高校があるのですが、今北海道でアウトドアスポーツの資格認定というものを条例でやってみよう。その資格認定を高校のカリキュラムの中に取り入れて、標茶高校を卒業すればその卒業資格でアウトドアスポーツのインストラクターとしての資格が取れる、そういうような教育のルールづくりをしようということで、今地元で要望が上がっています。ただ、やっぱりこういうものも既存の教育という枠組みのルールからいくとなかなか難しい問題がある。これは象徴的な事例で、そういう取り組みというのがこれからの時代、一つ必要ではないかなという気がしております。

もう一つ、私自身、地域経済研究センターという大学の研究機関でいろいろな研究活動に取り組んでいるわけですが、すべての人材を釧路という地域ですべて、研究者、専門家をそこで調達するということが事実上不可能なわけです。今どういうふうにやっているかという、客員研究員ということで非常に柔軟な形で研究に参画してもらおう。忙しい方而言えば、年に1回、2回、多くても3、4回ぐらい来ていただくような形で、研究員という形で、柔らかい形で一緒に研究活動をしている。地方というのは、そういう形でしか大学の合同研究活動というのはなかなかやり得ない。そこにおける一つのポイントは、人材の外部化、外部による優秀な人材をいかに地方の人材としてうまく組み込んでいくような知恵を働かせていくのかというのが、これからの地方における一つの人材開発というんですか、人材育成の一つの大きなポイントになるのではないかなという気が私はしております。

以上です。

【森地部会長】 ありがとうございます。

慶應義塾大学名誉教授の高橋潤二郎先生が、ドイツでワンダーフォーゲル運動が起こったり、アメリカでボーイスカウト運動が起こったのは、都市化して子供たちの教育がうまくいかなかったときだと。今日本で教育改革で 3 とか、3.14 とかいうたぐいの話ではなくて、違うことを考える必要があるのではないかということをおっしゃるんです。今のお話と小笠原先生のお話を伺いながら、そんなことを思い出しました。

【福田委員】 ありがとうございます。今日は多分2つインフラの話をつたったかなと思

って、一つは交通、一つは人材ということで伺っておりました。私も少しひねくれておりますので、佐藤先生のお話を伺っておまして、インフラ整備がスムーズにできれば何も問題はないんですが、さっきのコストの問題とか、それからスムーズに全部行き渡るわけではないので、現状の中でもう少しビジネスを進めていくための方策を考えていくことだろうと思っています。しかも、これから情報化社会ですので、SOHO的なビジネスが増えていこう。それにはまさに北海道はビジネスモデルとしてはすごくいい地域だと思うんです。ですから、出かけて行って会わなければいけない、3万キロも5万キロも行かなければいけないという状況から少し開放されるのではないかなと思っていましたので、交通網の発達、それから拡充というのは必要ではあるけれども、できない場合のやり方というのを何か考えられないものかというのが一つ。

それから、食材が道外、海外へ出荷されているならばなぜ付加価値をつけて自分のところで食材だけではなくて2次産業、3次産業につなげていかないのかなと考えたことです。それが一つ。

それから、小笠原先生のお話は、まさに私も千葉県の地方の大学で、今ちょうど生涯教育センターの運営委員をやっておまして、これはちょうどいい資料をいただいたと思っていましたが、私どもの生涯教育の位置づけというのは、キャリアデベロップで就職にまでつなげようということで、2つの道を考えています。一つは資格を取らせるということで、これはエクステンション講座で、できれば資格によっては大学の中で単位を認定しようというふうな動きになっております。90分の授業を12回やれない場合は6回で1単位ということで積み上げていって、キャリアにつなげていこうというような考え方です。それを企業がどう評価するかという調査と、ほかの大学でどういうキャリアデベロップをやっているかというアンケートをとったばかりなんです。その中でも、授業の中にキャリアを入れていこうという動きのある跡見学園が来年度から単位認定をやるそうですけれども、そういう例もございましたし、できればこれを単位化するとか、単位互換を考えるとといったような方策にするとモチベーションとしていいのではないかなと思って伺っておりました。

もう一つは、道内の近隣の大学、もしくは教育機関との交流も必要でしょうけれども、地方の大学でそこへ行って勉強したいという人には国内留学、もしくはインターンシップという形で、何らかの仕組みができないものかと思いました。でも、いろんな教育のプログラムができていよう、これは私たちにもすごく参考になりました。ありがとうございます

いました。

【國領委員】 私が申し上げたかったのは、実は今の福田先生の第1点目と同じことを申し上げようと思っていたんですが、これだけ素材を供給しながら自分のところのブランドがないというか、ブランドがとても大事なんですよね。残念な事件があったわけなんです、やっぱりそこで付加価値が多くとれていくので、それがないと実はインフラの整備をやると逆に吸いとられるという現象が起こってくると思うんです。九州など見ていても、私は佐賀とのおつき合いが多いものですから、みんな佐賀から高速道路で福岡へ通勤してしまうので、やっぱり求心力というのはどこで生きるのかというのをよく考えないといけないかなということです。それがあってインフラがあると初めて発展があるのではないかと思います。

【森地部会長】 ありがとうございます。

【佐藤委員】 非常に良い議論が出て、問題提起をしてよかったと思います。

資料ほ1ページの下の方に、そういうことを書いてあります。スケソウダラの子が九州に行き、明太子として加工され全国に販売されています。北海道には加工のための工夫や知恵がないという批判がされています。このことを北海道民も思っています。素材の提供だけでいいのか、新しい商品をつくるべきだと考えている人は多くいます。私は北海道で加工までやることを目指すか、徹底した素材づくりに徹するか、ということを実際に議論すべきだと思います。例えば、たらこでしたら、道民の多くはとれたての薄塩のたらこのほうが、明太子よりもおいしいと思うと思います。ですから、あえて加工したものを食べようとはしない気がします。北海道と九州では完全に価値観が違っています。

例えば、赤福と同じようなものを北海道でつくったとします。しかし赤福を越すことは無理だろうと思います。類似の赤福をつくるのが、徹底して赤福にもち米を提供する道を選択するかは議論が分かれており、ぜひ皆様のご意見をお聞きしたいと思っていました。

【生源寺委員】 私も関連するようなお話をいたしたいと思います。佐藤先生のお話を伺ってまして、非常に同感するところが多かったわけです。

資料19ページを引きながらお話しされて、私自身も北海道にいたときに知っていたものに比べますと随分増えているなという感じで、名寄のもち米というのは私がいました20年前にもございましたけれども、随分増えているなという感じがしております。

今、福田先生からもお話がございましたけれども、であれば、道内で加工までというような話になるわけで、ここはそういう形に展開したほうが有利なものもおそらくまだ埋も

れていて、掘り起こす必要はあろうかと思いますが、一つ一つの品目なり、あるいは品目が加工されていく現在のフードシステム、食料の供給システムの流れなりを冷静に見て、可能なものがあるかどうかというのを少しチェックしていく必要があると思うんです。

非常に単純なお話をいたしますと、例えば生乳です。これは道内で加工されているのは、基本的には脱粉、バター、つまり100の牛乳から90近い水を除いて製品が12、3%の重さになるものをつくっているわけです。これは、原料製品比率で言えば、原料の生産地で加工したほうがいいということになるわけです。しかし、飲用乳であれば、これは製品も原料も同じ重さですからどちらでもいいと。実際に製品で運んでいるものもあれば、原料で運んでいるというものもあるわけで、多分それぞれの品目によって特性が違ってくると思います。

それから、仮に素材としてほかのところに渡るとしても、北海道の素材というラベルがついて回るものと完全に埋没してしまうのでは随分意味が違ってくると思います。そういう意味では、一般論はできなくて、幾つかの基本的な観点を押さえた上で掘り起こしを図る必要があると思います。いずれにせよ、それぞれがこういう継続的な取引関係をおそらく結んでおられると思うんですけれども、こういう関係をつくっていったプロセスなりノウハウなり、あるいはいろんな障害を乗り越えてきた過程で得た教訓なりを、もっともっと広げることによって、おもしろいものがまだまだ出てくるような気がいたします。

それから、先ほど部会長から、北海道ならではのサポートする根拠というお話がございました。これも私自身は農業、農村の分野の専門ですので、そういう観点からいろいろ考えてみたいと思うわけですけれども、昔からあるのは農業に対するサポートであって、農家のサポートではないという観点です。ただ、これはもうオールジャパンの議論になっていると思うんです。しかし、量的には、やはり北海道の場合には、基本的に農業のサポートであって、そこから生まれる便益がもう一度消費者のところに戻っていくということはあるだろうと思うんです。

もう一つは、コミュニティの維持と農業がセパレートできないような側面が非常に強いということがあるだろうと思うんです。あるいはちょっとこれは言い過ぎかもしれませんが、私の報告の中でも申し上げましたけれども、都府県の場合には、農地であっても価格が非常に高い。今デフレですので少し様子が変わってきておりますけれども、しかし、農業から得られる収益ではとても説明できないような地価が形成されているわけです。これは、私は一種の間接補助の面があるというふうに思っております、担保価値

として非常に思い切った投資ができるとか、あるいは農業の基盤整備の場合にも、ある一部分を、例えば、公共用地で捻出して農地とは違う価格で処分すると。それでもって基盤整備の費用の地元負担分をカバーする、これは完全な補助です。もちろん、私的な財産を処分するわけですから、そのこと自体どうのこうの言うことはないんですけども、しかし、産業としての農業と非農業の関係から見ると、明らかにこれは一種の補助になっているわけです。北海道は、幸か不幸かそれがないわけです。こういったことも、ある意味ではサポート、もし北海道ならではの根拠があるとすればという議論に結びつくのかなという気がしております。

それからもう1点だけ。交通の問題で、こういう話がこれからずっと広がるかどうか私もよくわからないんですけども、いわゆるフードマイレージ、あるいはフードマイルズという話がかかり進んできて、これまでの非常に遠くから輸送してくるものに対するアンチとして地産地消という話があります。私は、これは非常に結構なことだと思いますけれども、今ではむしろ単なる距離ではなく、いわゆる負荷の問題として、例えば、飛行機を使えば、CO₂なり、エネルギーなり、非常に負荷が強いと。しかし、船であればそうではないと。そうしますと、案外中国から持ってくる野菜などというものは、そういう意味での負荷は小さいですね。おそらく北海道から飛行機で何かを持っていけばそれを上回るというような話があり、特に生鮮のものについては、そういうことも少し頭の片隅に入れておいたほうがいいかなという感じがいたします。

【森地部会長】 何年か前に、韓国の国際化という国際会議に韓国政府に呼ばれたことがあるんですが、そのことを思い出したんですが、明太子ぐらいは韓国から輸出させてほしい、何で日本が……。そのころ北九州の方が多かったんです。非常に驚いたんですけど。これは産業の層の厚さみたいなのがあって、産業の多様性をどう広げていくかという課題があるのかなという気がします。

それから、佐藤先生がお話しの国内への食材供給と同時に国際的な同じようなことがあるのかなと考えます。例えば、北海道のホタテだとか昆布だとか、中華系のところでは一流ブランドとなっています。あのときに、紋別のホタテがいいと北京の人が言っているのを聞きまして、ブランドって北海道ブランドがいいのか、紋別ブランドがいいのかと考えました。そのエリアは観光の場合ですと、遠くに対しては広いメッセージを出さないといかんのですが、食材などはどういう売り方をすればいいのかと、こんなこともまた議論をしていただければと思います。

あと5、6分ございますがいかがでしょうか。

【逢坂委員】 遅れてまいりましてどうも申し訳ございません。

実は、朝の1時に私どもの町の議会の議員さんが事故で亡くなりまして、一昨日の夜の7時に自宅で転倒いたしまして頭を打ちまして脳外科の救急で運ばれたんですが、実際にオペが始まったのが夜中の12時を過ぎてからということでした。結局オペが早ければ多分助かったであろうというようなこともあって、やっぱり北海道においてもスピードというのにも必要とされているなということを改めて実感いたしました。

それから、テレビなどで、北海道は一般道が早く走れるから高速道路は要らないという議論がありますけれども、一般道を早く走れるということは、実際にスピードを利用しているということでもありますので、それをいかに安全に実現するかというのがとっても大事なことだと改めて今感じています。

私の友人でトラック運転手がいるんですが、札幌から函館まで3時間台で走れということとを毎日強要されているんですね。これはちょっと不可能な話なんですけれども、それが現実だということでもありますので、きれいな議論もとっても大事なんですが、そういう人たちがたくさんいるのも北海道の実態だというふうに思っています。

それから、小笠原先生のお話を聞いて改めて強く感じましたが、やはり北海道における教育で国際化というのはものすごく大事なことで、日本の中でそれが実現できるのは北海道なのかなという感じが私はします。特に教育の現場における大学外の方のアコモデーション、宿泊だとかそういうことも含めて実現しているのは北海道ではないかというふうに思っていて、これはまた改めて意を強くしたということ、2点だけ申し上げて終わります。

【森地部会長】 ありがとうございました。

あと、沖縄が経済特区的な特例が出てきて、そういうことがどんどん広まるということには問題はあるんですが、地域での工夫、北海道で何かをやったことが、ほかの地域でも役に立つ、そういう観点のこと、社会実験の地域版みたいなものがあるといいですね、ある一定期間やれば、それがほかの地域でも使える、ビジネスモデルがつかれる、そういうことだとか、何かのルールをちょっと変えてやったら何かができるとか、そんなようなこともお考えをいただければと思います。

【小笠原委員】 まさにその点で、地域の高度教育ということ考えた場合、北海道というのは、新しい高等教育システムのモデルになり得るところだと思うんです。その理由

は、一つは地域的にまとまりがあるということと、多様性があるということと、先ほど言いましたが、資源となる高等教育機関がワンセットであると。つまり、フラッグシップ大学から誰でも入れる専門学校までみんなそろっている。だから、それをどういうふうにシステム化すれば、それが有効に地域のためになるかということが試される場所だと思うんです。

例えば、北大という大学は、競争的な研究資金の獲得順位で言うと全国で5番目から7番目の間を行ったり来たりしている立派な大学なんですけど、一方で北大の存在が専門学校とか短大にとっていいか悪いかというと、現状では関係ないと。そういうフラッグシップ大学があるということと、自分たちの学校とは何の関係もないということがシステムとして問題があるということで、それがお互いに有利になるというか、うまく機能するということはどうやってつくるかということをごここで試みる価値があると思います。それが成功すれば日本の各地で地域の高等教育をどういうふうにシステム化するかという方向が見えてくると思います。

【森地部会長】 国際化について、こんなことも考えたほうがいいかなと思うんですが、明治の時代のお雇い外国人、北海道だけがアメリカ人が多いですね。多分、開拓ということだったんだろうと思うんですが、そこで途絶えている。その後アメリカはまた違う展開をしていくんだけど、その文化というのは伝わらなかったのか伝わったのかは如何ですか。また、よその人を連れてきて教育するときに、一番重要なことは、北海道で教育した人がよそで活躍しているという実績です。そこが非常に問題で、むしろ佐藤先生は、そういうことをおやりになっているんですが、発展途上国だとか、そういうところに北海道の人が行ってどれくらい活躍しているのかが問われています。先進国のみではなく、発展途上国でも広く活躍し、その人々が北海道の発展に帰依するといった連鎖が欲しい。

【佐藤委員】 北海道がアメリカの技術で開発されたというのは事実です。その後の経過ですが、仮説があります。第二次世界大戦で日本が負けたとき、ソ連が北海道の割譲を主張しました。そのときアメリカは、自分たちの先輩が開発した北海道をみすみすみソ連にやってなるものか、という思いがあったというものです。アメリカは北海道に親近感を持ってずっと見てきたんじゃないかな、ということは当たっているような気がします。

さらに、外国に関してのことですが、東大が先行していますが、北大でも英語だけで教育し、学位を出すコースがつけられました。毎年5～10人程度の外国人が英語だけで大学院を修了でき、各研究室に配属されると一気に学生の国際化が進展します。こういう形

での国際交流をすることが一番基本的な姿勢かなと思います。

【森地部会長】 ありがとうございます。

ここでいったん休憩をして、その後、小磯先生の基調報告をいただきたいと思います。
15時40分までに席にお戻りいただければと思います。よろしく願いいたします。

(休 憩)

【森地部会長】 それでは、議事を再開したいと思います。

議題(2)北海道総合開発計画の在り方等の検討に関連して、まず小磯委員から基調報告をいただきます。その後、事務局から参考資料説明をいただいて、さらにその後、各委員の皆様にご議論をお願いしたいと思います。

小磯先生、また20分程度でよろしく願いいたします。

【小磯委員】 それでは、北海道総合開発計画の在り方ということで、私のほうから報告させていただきます。大変難しいテーマを与えられましたが、これを真剣に考えていきますと、戦後北海道開発政策の科学的な検証というものを踏まえなければ、これについてのコメントはできないんですけれども、あくまで問題提起ということで、私なりに議論のための少し幾つかの視点を用意させていただきました。

最初に、現時点で北海道総合開発計画の在り方を検討する意味、今どういう流れの中でこの在り方についての検討というものが行われているのか、それをきっちり整理することが、この議論を発展させていく上で非常に重要なことではないかということで、1ページ目に、検討の背景ということで3点掲げてみました。

1つは、今北海道総合開発計画の在り方が求められている流れの中で、この部分が非常に大きい部分ではないかと思いますが、地方分権下における、新たな国と地方公共団体との関係における計画策定、推進の在り方が求められているというふうに考えられていると思います。具体的には、これはもう既に部会でも議論されているように、第2次地方分権推進計画で、1つは、全国計画の内容ということで、国が本来果たすべき役割に係る事項に重点化しなさいという見直しの方向が示されています。

さらに、もう一つは国が策定する地域の開発計画というものについては、その役割、それから地方公共団体との関係というものを、きちっと法制上明確にしなさいという流れではないかなというふうに私は思います。

地方分権という意味なんですけれども、単に地方に権限委譲する、権限を移すということ以上に、この意味で大きいのは、国と地方の関係というものをきちりと明確化しましょうという流れではないかなというふうに私は思います。地方分権の流れの中で、やはりいろんな国と地方の関係というものが法律上、法制上明確になってきている。そういう流れの中で、これからの計画の在り方というものを私はとらえる必要があると思っています。

北海道と沖縄については、特殊事情にかんがみ別途検討という考え方が示されたわけです。それに対して、沖縄について、沖縄振興特別措置法というのが今月の2月8日に閣議決定されました。そこにおける計画体系というものを眺めてみますと、かなりの計画体系の再編があったのではないかと思います。振興計画につきましては、知事が原案を作成し、総理大臣が決定する10カ年計画、この基本的枠組みは今までの沖縄の計画と一緒になんですけれども、個別計画、特に沖縄の振興上大切な観光振興、それから情報通信、あと農林水産、雇用もそうです、そういったものについては個別計画ということで知事が作成する。アクションプランというふうに呼んでいますけれども、しかも計画は5年以内、かなり機動的な計画体系に再編されると。これは、基本的に地方分権の流れだと思います。従来の計画法、そこにはないかなり詳細な事項というものが法律上明記されてきている、この流れというものを一つ受けとめる必要があるかなというのが1点目です。

2点目。国の策定する総合開発計画の在り方について検討が進められているということ。これは、昨年未だに、国土審議会基本政策部会中間報告がされました。その中で、国土計画の課題、開発から国土管理へという新たな対応が問題になった。そこで新たな国土計画制度というものが、今問われてきているわけです。

北海道の立場で、この流れに対して、どういうところを見つめていくかという意味では、私は、国土総合開発法という法律体系、これと北海道開発法という法律体系が、いわゆる過去の歴史的な流れからいくと、北海道のほうが先にできた経緯がある。いわば、対等の関係に位置して戦後50年、その計画体系が位置づけられてきた。それに対して、今北海道は、この流れに対して、どういう対応をしていくのか、そういう見方が必要だと思います。ただ単に黙っていることが結果的には国土計画体系の中に埋没してしまう、それはそれでいいという意見もあるでしょうけれども、それでいいのかという考え方をやっぱりきちんと議論していくべきではないかと私自身は思います。

特に問題になるのは、国土審議会の基本政策部会の中における広域ブロック計画の性格です。都府県をまたがる一体的な対応、連携協力に関わるものを、効果的に地域整備を進

めていくために広域ブロック計画というものが位置づけられています。これは極めて消極的な位置づけだと私は思います。北海道が戦後、北海道のための開発法ということで、特別な法体系として位置づけされた理念からいくと、この枠組みの中に埋没してしまっているのだからということ、これが2点目の視点です。

3点目。ここはあえて書かせていただきましたけれども、北海道開発の意義、それから計画システムの実質的な変化にどのように対応していくのか。これは大きく2つに分けられると思います。

1つは、もう既にいろいろなところでも、この部会でも議論をやっておりますけれども、現行法における北海道総合開発計画の目的というのは、国民経済の復興及び人口問題の解決という戦後間もない時期の国民的課題に北海道が応えていくことになっています。それに置きかえられる今日的な意義があるのかと。また、仮にそれが出てきた場合、それが国民的な合意を得られるものなのかということです。

それからもう1点は、北海道と旧北海道開発庁、現在の国土交通省の策定する国の計画との関係です。昭和53年以降、北海道庁のほうで独自の長期計画を策定してきております。北海道における国の計画と北海道という地方自治体の計画のシステムというものをこのまま維持していった方がいいのかどうか、そういうところをこの機会にきっちり議論しておく必要があるのではないかなと思います。これは検討の視点ということです。

次に、こういう視点に立って、北海道における総合開発計画の在り方を考えていく場合には、まず、総合開発計画というものが本当に必要なのかどうか、そこから議論をスタートしていくべきではないかなと思います。

その一番大きな議論のテーマは、北海道開発というものが、今日的な意義を有するのかどうかということだと思います。これは言いかえれば、現行の開発法の目的、いわゆる人口の収容であるとか、そういう戦後に置かれた目的が今日的な目的に置きかえることができるのか、それは、国民的な合意を得ることができるのか。さらに言えば、そのような特別措置を北海道に講じるということを法的根拠として明記できるかと、ここまでの議論を私はこの機会に議論しておくべきだと。法制上明確にできるかという視点が非常に大事なところだと思います。

それでは6期計画を上回る明確な意義は見出せるかということについて、別紙の1を御覧いただきたいと思います。5ページ目につくっております。

これは、この部会の皆様方が「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」ということで回答された意見、それを現在の第6期計画において示されている北海道の役割というものに当てはめていくと、一応第6期計画における北海道の役割、食料基地の実現であるとか、北の国際交流圏、観光・保養基地の形成、環境や資源の次世代への継承、環境・エネルギー問題への解決、それから、多様な自己実現や交流・生活の場の提供、大体そういう役割というものに集約できるのではないかと。ここで何を私が申し上げたいかという、やはり6期計画ということで、これだけ議論して作成された計画における北海道の役割というものを上回る明確な意義というものが出てくるかどうか、これはなかなか難しい問題ではないだろうかということです。

それでは、北海道開発の本質的な意義というものをどういうふうに考えていったらいいのか、少し視点を変えてみたらどうかというふうに思います。レジメに戻っていただきますと、私は、北海道という地域に対する認識として、異質性、それから、日本の中で特別な地域だという認識が国民の中にあるのではないかなというふうに思うわけです。そうすると、従来の国家的な課題にこたえる、国策に寄与するというような意義に必ずしもこだわらなくて、実は、ほかの地域に先駆けて地域開発のモデルを目指していくというような理念があってもいいのではないかなというふうに私は思います。

特に、現実に今、地方分権、それからグローバル化という、世界が同じ規格で統一されていくというような動きの中での地域としての役割の大切さが求められています。例えば、新たな国土管理、そういうものへの対応というものは、どこかの地域が率先して、先駆的に取り組んでいくということは、逆にそのことが日本社会全体にとっての意義になるのではないかと、そういう気がしております。

例えば、地方分権ということでいけば、ここには書いてございませんけれども、今一部の行政学者の間で、例えば、北海道、それから沖縄というところを対象に一国多制度、特別な地域だけの特別法の形式で、そこで実験的な地方分権のモデルを実現していったらどうかというような意見も出てきております。これはまさに地方分権という流れの中で、それぞれの地域が独自の政策、取り組みができる時代になってきた。そういう流れの中で、例えば、グローバル化という問題があります。先ほどからもご議論が出ておりましたけれども、北海道が今まで取り組んできた伝統の中で、やはり国際交流、世界的な視野の中で国際交流の取り組みという面では、開拓使の歴史もそうですし、戦後でも北方圏構想という、これは北海道総合開発計画というもので提起された独自の国際交流の取り組みを行ってきた伝統があります。こういったものを生かしながら、他地域に先駆けた一つのモデ

ルを目指していくという理念があってもいいのではないかなというふうにはここでは思いました。

ここで何を申しあげたいかという、受け身の姿勢ではなかなか今日的な意義というものは見出しづらいのではないかと。積極的に挑戦していく姿勢、前向きに取り組んでいく中でこそ、北海道開発の今日的意義というものが出てくるのではないかとということです。

それから、北海道総合開発計画の必要性についての検証ということで、2点目に、政策手法としての総合開発計画というものの意味というものが今あるのかどうか、これもしっかり考えいく必要があると思います。

北海道の場合は、予算の一括計上、あるいは公共事業費の高率補助ということで、北海道地域に対して特別の政策システムがあります。やはり北海道に対する特例措置というものを担保していく上で、国がつくる計画というものの必要性というもの、消極的な意味あいですが、一つの点としてあるのではないかと、これが1点目です。

2点目は、計画策定、推進段階での総合調整機能という、これは日本の行政の特質のたて糸構造の中で、北海道開発政策というよこ糸を通していくためには、総合計画というものの策定、あるいは推進という中で調整していく必要があるのではないかなというふうには私は思っています。特に日本の行政の場合、計画行政という調整システムは非常に一般的です。そういう意味では、この点での計画の必要性ということも挙げてもいいのではないかと思います。

3点目は、これは特に道東地域でということを感じているんですけども、国土面積の20%の管理ということです。特に貴重な自然環境の保全管理、そういうものをきちんとした計画手法として取り入れることが、これからの時代、私は大変必要になってきているという認識を持っております。ただ、これは法体系的には国土利用計画法との関係ということになります。その関連づけをどうするのかという問題があります。

それから、総合開発計画の必要性の3点目。私は、北海道においては、開拓期以来の伝統、他地域に先駆けて計画的な整備が進められてきた地域の伝統というものはあるのではないかなと思います。そこで北海道における総合開発行政システムの変遷という簡単な表をつくってみました。

130年間の北海道における開拓、開発の歴史の中で、開拓使、その後、3県1局時代という混乱期がありました。それを乗り越えて内務省北海道庁による拓殖計画による安定期というものが61年間続いた。それが内務省がGHQによって解体されて、戦後しばらく

く4年ぐらい各省庁による北海道の政策、この時期もある意味では混乱期であったのではないかなと思います。その後、戦後50年、北海道開発庁による総合開発計画による総合行政ということ。いわば、北海道の130年間を振り返ってみますと、下に説明してございますように、総合開発行政システムと総合開発計画との連携によって安定的に進められてきた地域開発政策の伝統というものがあるのではないかなと。そういう意味では、現在までのそういう総合開発計画システムの経験を生かして時代変化に対応したより発展的な地域開発計画システムの実現を目指していくことが、今求められているのではないかなというふうに思っています。

ここで申し上げたいのは、より積極的な姿勢での計画の在り方というものを、これから検討していく、そういう流れの中で総合計画の必要性というものが生まれてくるのではないかなというふうに思います。

次に、それでは、これからの計画の在り方を考えていく上で、今までの総合開発計画の課題、特に戦後の北海道開発政策経験の中から何を学ぶべきかということで4点整理いたしました。

1つは、計画内容というものが非常に変化してきているということです。資料としてはそろえられませんでしたけれども、例えば第1期の計画から第6期の計画の目標値と参考指標というものをながめると、大変大きく変わってきております。当初の計画というのは、要は事業実施基本計画的なものでした。資金計画も大変具体的、事業実施の目標も数字であったんです。それが次第にマクロの指標に変化していくということで、第6期計画という計画を見れば、これはもう計画というよりは、ややビジョ的な性格が大変強くなってきていると。そういう計画内容が変化してきているということがあります。

もう一つは、計画内容が網羅的になってきているということで、国、地方公共団体、民間の分担というものも少し不明確になってきた部分があるのではないかと。これをどのようにこれからの計画の在り方というところに受けとめていくかというのが1点目です。

2点目に、計画の推進手法についてということです。今までの計画というのは、やはり公共投資政策というものを支える計画という意味合いが強かったと思います。これは安定的な社会経済基盤というものを北海道にもたらしたという面での一定の評価がなされていると私は思います。

それから、計画の前半時期における総合プロジェクト方式、地域総合官庁である特性を生かした総合プロジェクトというものが、例えば酪農開発としてのプロジェクトであった

り、工業開発のモデルであったり、そういうものは総合開発体制による総合開発計画に基づく政策としての評価があっているのではないかと思います。

ただ、問題は、その中で一貫して総合開発というものを目指してきた北海道総合開発計画というものが、なかなか工業開発というものを主導にした産業政策という面では限界があったのではないか。それは、公共投資政策手法としての限界でもあります。それを今後ソフトの政策分野にどう展開していくのか。さらには、先ほど申し上げました国土管理政策との調整ということが一つの大きな課題になっていくのではないかなというふうに考えます。

3点目は、先ほど地方分権というお話を申し上げましたけれども、北海道庁の国の計画への関与という部分をどのように考えていくか。特に初期の計画というのは、北海道庁と北海道開発庁一体でつくってきたわけです。それが次第に2期、3期と。第4期になって北海道として独自の計画をつくっている。しかも、その独自の計画は、北海道開発法の第3条による地方公共団体の意見になっていると、こういう仕組みが、実は本当に国民に理解される明快な仕組みなのかどうか。先ほど地方分権というものが国と地方の関係を明確化していく流れであるというふうに申し上げましたけれども、新たなわかりやすい仕組みがここで必要ではないかという気がしています。

4点目。これはちょっとやや個別の視点になるんですけども、私自身はこの点が大事な点だと考えている部分でございます。

これは、北海道の中の地域をどういう地域区分で開発していくのかという歴史です。実は北海道は広い、広くないの議論がありましたけれども、実は都道府県の平均の広さというのは、大体8,000平方キロぐらいです。ということは、その都道府県の10倍の広さを持っている北海道、それを計画という形でどういう形で区分して管理して計画推進に向かっていくのか、これは実は戦後50年の北海道開発計画の一番の大きな悩みなわけです。それで、別紙の2というものを用意いたしました。

私のほうで独断でまとめたものでございますので、解釈上の間違いがあれば後でご指摘いただきたいと思います。

左のほうに、北海道開発庁の北海道総合開発計画、右のほうに北海道庁の北海道計画ということで分けて区分しております。ただ、第3期の計画までは一緒の計画でございます。第4期から上のほうの北海道の独自の計画。北海道の総合開発計画において、北海道における地域区分というものをどういう考え方を見てきたのかをここで簡単に整理したもので

す。

第1次5カ年、この時期は、北海道地域を9地域に分けて地域ごとに開発を推進していききました。この時期は石狩川水系、TVAの開発にならった河川流域の開発が中心で、あとの地域については特段の重点的な事業実施というものはございません。

それが第2期の計画になりまして、このときに全国総合開発計画も策定されるようになり、「拠点開発」という考え方が出てきたわけです。ご存じのように、新産・工特という法律によって裏打ちされた拠点開発、そのときに北海道としては、全国ベースでの拠点開発としては道央圏、札幌、苫小牧・室蘭という地域だったんですけども、北海道内においても函館、旭川、帯広、釧路、北見、網走という、いわゆる中核的な都市地域を中心に拠点開発を進めていくという考え方が出てきました。それは3期計画の段階で一つ展開を見せて、中核都市圏の整備という、全道で7地域ですが、考え方が出てきます。第3期計画では、広域生活圏という考え方も出てきます。既存の市町村という単位では、計画展開というのはなかなかできない、生活圏というものの視点に立とうということで全道で20地域です。この後、第4期の時期になると、ここでは北海道が独自の計画をつくったということもあり、北海道の計画の考え方と開発庁の考え方というものなかなか調整がとれておりません。いわば混乱期ということで、総合環境圏というような開発庁の計画、それから、北海道としては道内を4区分していると。ただ、これもなかなかうまくいかないということで、第5期の計画になりまして、生活圏の考え方に経済圏という考え方も加えて、北海道内を6地域、道南、道北、それまで道東は一本という考え方を北海道はとっていたわけですけども、それを中核都市に合わせた形で十勝、釧路、根室、オホーツクという6地域に区分をした。そして、それが第6期計画、現在の計画に、国の計画も、北海道の計画も引き継がれて、今実施されてきているという流れがございます。

ここで何を申し上げたいかということ、一つはやはり北海道における総合開発計画の推進に当たって、北海道内の地域というものをどういう区分でとらえていくことがいかに難しいか。もう一つは、現在の6圏域という地域区分というものが比較的安定して認識されてきているというところを酌み取っていただければというふうに思います。

そうすると、これからの計画の在り方というところで、北海道内の圏域別の計画システムということはどういう形で導入していったらいいのか、それが一つ大きなこれからの検討のポイントだと思います。それに対して、これはあくまで私の一つの考え方ということでお聞きいただきたいと思うんですけども、地域間における競争原理の導入による北海

道の活性化という視点が圏域別計画の中に必要ではないかなというふうに私は考えております。

この問題を考えていただく上で、その下にちょっと斜体で書いてあるんですけども、この50年間ぐらいの諸外国における地域開発の進められ方をちょっと参考までに眺めてみますと、例えばフランスは、ご承知のように3万6,000という非常に細分化された市町村と100足らずの圏という2層性の自治体があったわけです。ところが、1963年に新しい地域開発を国が進めようということでDATARという国土整備省という、地域開発を行う国の機関ができました。それはドゴール政権によって推進されたわけなんですけれども、そのときに、フランスの既存の自治体の区分ではなかなか競争原理を働かせる機能的な単位にならないということで、フランスを22に区分して、DATARの地方支部部局をそこに置いて地域開発を進めてきたわけです。これは1982年にregionという、州ですね、地方自治体の単位となって、現在は、州の知事も直接選挙で選ばれる完全な地方自治体になってきているという流れがあります。

ここで申し上げたいのは、国を競争力のある形で発展せしめていくためには、地域開発の単位として競争力ある地域区分としての地方自治体というものを創出しているという流れがあるということです。地域における開発計画の在り方と、それを支える地域区分、その区分地域における計画主体の在り方、そして地方分権という流れという視点で見ていく必要があるのではないかなという意味です。

フィンランドは、あそこは北海道と大体同じぐらいの国で、人口規模も大体同じぐらい、面積がちょっと広いぐらいなんですけれども、そこに450という市町村。大変たくさん市町村があるということで、これも競争力を持った形でEUの中で競争力を高めていくためには、国のほうで20ぐらいの大きさの広域市町村連合という枠組みで連合体をつくりなさいと。結果的には、それが現在は地域開発の単位ということで、国の政策としても市町村の広域連合の単位としても組み合わせさせてきているという流れがあります。時間がないので省略しますが、要は、地域間競争原理というものをやはり圏域別計画というシステムの流れの中に組み込むことによって、計画システムによる北海道の活性化というものが目指せるのではないかなという私なりの考え方で4点目を整理いたしました。

今申し上げましたような北海道総合開発計画の必要性、それから過去の北海道の開発政策における経験から得られる幾つかの課題というものを踏まえて、これはひとつ大胆にこれからの検討の方向はどうあるべきかということで、最後に4点整理をさせていただきます

した。

これを一言で言うと、他地域に先駆けた地域開発計画システムモデルを北海道から提案していくということです。

まずその1つは、先駆性ということではないかなというふうに思います。地方分権型の地域開発システムモデルというものを北海道から構築していく。その下に書いてございますのは、例示的にどういう中身かということで書いたわけですが、例えば、新たな国土計画、広域ブロック計画とは別に、北海道における独自の法体系によるシステムというものをきっちりと提案していくということ。あえて言えば、地域開発計画の分野での国と北海道との対等の立場での連携ということ。これが大事なことだと私は思います。それから、北海道は国の特別の政策対象地域であることと、都道府県レベルでの北海道という自治体がある、そういう地域に対して、これから21世紀、新しい国と地方自治体が融合化されたシステム、仮にそれを道州制という言葉で言えば、道州制を先駆的に実現していくような取り組みが、地域計画開発計画の分野からあってもいいのではないかなという、そんな思いで書いてございます。

2点目は明確性ということです。先ほども過去の取り組み、それから地方分権の流れということで申し上げましたけれども、沖縄の例にもありますように、やはり計画体系というものを明確化していくということが大事ではないかなというふうに思います。例えば、北海道の計画においても、基本計画と個別部門計画、あるいは圏域計画というようなものをきっちり峻別した計画体系というものを明確化していくような方向もあるのではないかな。例えば、その中で国は長期の開発政策の指針を示す基本計画を策定する役割、個別・圏域計画については、地方主導で策定していくというような議論があってもいいのではないかなというふうに私は思っています。それで2点目は明確性ということで位置づけました。

3点目は総合性という視点から、従来の公共投資というものに頼る政策手法からの脱皮をどこまで図っていけるか。非公共分野、産業政策、雇用政策を含めた展開、さらには国土管理、あるいは環境管理というようなところまで計画部門としてどこまで広げていくのかというのが3点目の視点です。

最後に申し上げたのが、先ほどの地域区分の思想の変遷ということで説明した趣旨に由来するものですが、北海道におけるこれからの活性化の視点として、北海道内における競争原理というものをいかに創出していくのかということです。そのために、例

えば、圏域計画的なものについて少し自主的な圏域計画の策定主体というような機動的なシステムというものを検討していくこともこれからは大事ではないかなと。現在も市町村合併とかいろんな議論がなされています。こういう機会に、計画論としても一つの新たな策定主体の地方政府論というものを議論していく必要があるのではないかなということで挙げてみました。

以上、雑駁ではございますけれども、お話を終わらせていただきます。

【森地部会長】 ありがとうございました。

続きまして、事務局から資料の説明をお願いいたします。

【吉田企画課長】 企画課長です。

参考資料の1を見ていただきたいと思います。これは前回の第3回部会の中で「北海道が我が国の発展にどのようなかたちで貢献していくべきか」について、各委員の皆さんの意見の概要を整理させていただきました。それに関連するデータ等を参考資料1ということでまとめましたので、簡単に紹介させていただきたいと思います。

目次を見ていただきたいと思います。この資料は、1の「食料基地関係」から、この目次の次のページの8の「その他」まで、8点について整理させていただいております。

まず、1の食料基地関係についてですけれども、1ページを御覧になっていただきたいと思います。ここの折れ線グラフにありますように、世界の人口については、2050年には現在60億6,000万人が1.5倍の93億2,000万人になるというふうに、今後大幅な増加が見込まれております。

2ページを見ていただきたいと思います。上が主要先進国の供給熱量自給率でございますけれども、我が国の食料自給率は主要先進国の中でも低く、かつ低下傾向にございます。その中で、北海道でございますけれども、2ページの下にありますように、北海道の農水産業というのは、全国の中でも大きな位置を占めております。耕地面積もそうですし、次のページにありますように、一戸当たりの耕地面積、それから専業農家の割合、こういうことで、我が国が食料自給率を高めていく上で、北海道の果たすべき役割が大きいと考えられています。

次に5ページを開いていただきたいと思います。国際交流圏の関係でございますけれども、北海道とロシア連邦の貿易実績について整理しております。北海道が日本とロシア連邦の貿易において一定の割合を有しております。右に2000年の数字がございませけれども、北海道は963億7,300万円ということで、日本とロシアの輸出・輸入の合計

の約17%を占めております。

次の6ページを開いていただきたいと思います。国際的な資源・エネルギー開発との関連でございますけれども、我が国の資源・エネルギー供給に大きな関係がございますサハリンプロジェクトが数年後に本格化するという見込みになってございます。この下にございますように、サハリンに隣接しております北海道で、このサハリンプロジェクトに対する支援の動きもございまして、将来の資源エネルギー事業の逼迫ということを見据えたときには、このロシアとの交流を深めていくことの重要性ということが考えられております。

次の7ページ、観光関係でございます。北海道は宿泊旅行先として国民の人气が非常に高いというのがこの図でございます。

8ページでございます。訪日外国人の増加傾向でございます。このように多様化する国民の余暇への対応ですとか、国際観光の観点から、北海道の役割ということが考えられます。

9ページに新聞記事でアジア地域での北海道に対する関心ということを書いてございます。

次に12ページを開いていただきたいと思います。恵まれた環境の継承、環境・エネルギー問題解決への貢献でございますけれども、北海道は雄大な自然が残されていまして、貴重な動植物が生息するという、多くの特色ある自然環境を有しています。

13ページを開いていただきたいと思います。環境・エネルギー問題解決への貢献の取り組み事例として、新エネルギーの主な導入事例を紹介しております。我が国がCO₂、温室効果ガスの削減、そういう地球環境問題に対応する上で北海道の役割が考えられるのではないかと考えております。

次、15ページでございます。多様な自己実現や交流、生活の場の提供でございますけれども、このグラフにもありますように、Uターン、それからIターン希望者に対する調査結果から、「健康的な暮らしをしたい」とか、「のんびり暮らしたい」、そういうニーズに応える場として北海道が期待されているということがうかがえるのではないかと考えております。

次、17ページを開いていただきたいと思います。経済の低成長でありますとか、人口減少という状況においても、生活の豊かさを実感する社会の形成ということでございます。人口推計、真ん中の色つきの棒グラフを見ていただきたいと思いますが、2025年までの人口推計を見ますと、北海道全体の人口が1割程度減少するというふうに推

計されております。さらに、道央圏を除く圏域では、2割から3割、20%から30%程度の大幅な人口減少が生じる可能性も推定されております。

次の18ページを開いていただきたいと思います。これは部会でも説明させていただいた資料でございますけれども、1時間圏から1.5時間圏という人口で見たときに、人口30万人以下の地域、ここでは青で塗っている地域がそうでございますけれども、北海道で広範囲に分布しております。国土審議会の基本政策部会の中間報告で研究されております広域的な生活圏という考えが、すぐには北海道にあてはまらないという可能性がございます。こういう地域社会の維持のための、北海道としての対応ということが必要になるのではないかと考えております。

次、19ページの産業、技術の問題でございますけれども、これは北海道の1990年から1998年までの傾向を書いております。下の全国と比較したときに、黄色い部分、製造業の部分が北海道は全国に比べて割合としては低いということが指摘されております。

次、20ページを開いていただきたいと思います。これも付加価値額でございますけれども、平均的に言うと全国よりも低くなっているということでございます。

次、21ページを見ていただきたいと思います。北海道の今後の発展を考える上で、先ほどもお話がございましたけれども、大学を中心とした産学官連携の充実だとか強化ということが重要と考えられております。こういう大学の教員の方の数をほかの県と比べてみますと、東京が圧倒的に多いんですけれども、それ以外では、青が国立大学ですけれども、こういうところから見ても、北海道では大学の教員の数が多いということです。あるいは22ページに、北海道での産学官協働施設、共同研究センターというのができておまして、今後ともこういう動きを強めていく必要があるのではないかと考えています。

次の23、24、25ページについては、現在、北海道局の取り組みでございます産学官連携の例を書いてございます。

次に28ページでございます。その他の自然的、社会的条件、それから北海道の財政力、それから、32ページには、社会資本の整備状況等を整理しておりますけれども、ほかの地域に比べても厳しい状況ということを、その他のところで整理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、小磯先生のお話、あるいは今の資料に関連してご議論をお願いいたします。

小磯先生のお話、私もほとんど同感なんです、競争原理の導入というところだけや

遠慮されているのかなど。要するに、競争しようとするとその主体がはっきりしていないといけなし、その中での政策のある体系化が必要となってくると、おのずから行き着く先は道が一つでいいのか、こういう話に行かないと論理が繋がらないような気もするんですが。

【小磯委員】 その点少しつけ加えさせていただきたいと思います。

ざっくばらんに申し上げまして、北海道が一つであることで、特に道東などを見ますと、札幌との距離が遠いということで、これはもう随分昔から、北海道、いわゆる分県、都道府県の県を分けてというような運動としてはございました。ただ、これは現実論として北海道庁を分けることはなかなかできないと。ただ、私自身は、先ほどから諸外国の例だとかを申し上げているのは、これからの自治体というのは、総合的な政府でなければ、自治体でなければならないのか、必ずしもそうではない。私も釧路公立大学という、これは特別な地方政府、一部事務組合という、大学を設置し運営するための地方政府のそこにいるわけです。だから、計画をつくる、あるいはそれを推進していくという仕組みだけでも、例えば、北海道の中に、今6圏域という圏域区分があるのであれば、例えば、道庁とか市町村が一緒になって、例えば広域連合というような計画の策定、推進のための特別なシステムをつくることによってそこで競い合う、そういう仕組みというものを持ち込んできても、北海道における競争原理の導入による活性化の一つの実験にはなり得るのではないかと、そういう意味合いで、ここはお話をさせていただきました。これはあくまでも一つの考え方です。それでなければならないという議論がこれからあってもいいのではないかなという思いで申し上げました。

【森地部会長】 ありがとうございます。

【佐藤委員】 検討の方向のところでは4つの視点があり、これは私も賛成いたします。

もう一つ、検討すべきだと思うことは、計画の評価システムを最初からつくり上げておくことです。大学の研究、教育活動が今、点検評価を受けております。教育の目標、研究の目標を数値で点検する作業が始まりました。大学の研究組織もわかりやすく説明するという時代に入ってきた、ということを感じています。総合計画を立てていくとき、その評価指標は何か、とかいうことが必要だと思います。4つの視点のほかに評価というのはどのようにお考えかということをお話しさせていただきたいと思います。

【小磯委員】 私も全く同感です。今、私のほうで今回お話をさせていただきましたのが、総合開発計画の在り方ということ、いわゆる法制上の議論として少し絞り込んだ視

点で申し上げました。今日、北海道庁からお見えになってはいますが、私も北海道の計画の議論にも参画させていただいているんですけど、北海道では、計画を推進する部署と政策評価の部署が同じ課です。私も一緒に議論に参加していますが、計画に掲げた目標値、指標というものと、実際日々の政策評価で行われる政策評価のフレームというものを連動させ、議論することによって計画をつくるときの発想とか、物の考え方にもフィードバックされることがあって、そういう仕組みというものがこれからの計画の中身として私は非常に大事な事かなと、私もそのように思っております。

【森地部会長】 これは前にも申し上げたんですが、この資料の6地域がいいかどうかはともかくとして、北海道一体ではなくて、大体先ほど小磯先生のお話にあった一つの県ぐらいの大きさの面積とか、そうやってとってきたときに、やっぱり青森とかと全く違うということが浮き彫りになるような資料をつくっておいたほうがいいかなと、思っているんです。つまり、北海道をどういう格好で特殊なエリアだと位置づけるかというときに、一つのやり方としてはそういうデータを持っていたほうがいいかなと。これはいろんな指標について、基本的に自立という枠組みで見たときに、じゃあ、道北はどうするのかと言ったら、明らかにやっぱりほかの県と違うというのが、そこはそこ、道東は道東とそれぞれあって、その集合体としての北海道という説明の仕方はそんな不思議な話ではないかなと思います。

【金谷委員】 小磯先生の非常に示唆的なお話だったと思います。私も一国多制度の実験地域にというのは賛成で、これはどういうふうになれば実現するのかというのは、いろんな戦術があるのかなと思います。これは実質的に国全体というのが改革、改革と言ってもなかなか動かないところで、私も先だって言ったエネルギーの分野でもどこでも規制を見直せばいけるという分野を、例えば多制度、まず北海道から実証していこうというようないろんな実験に使ってくださいと。そこで生まれたものを北海道が新たな特許戦略というか、実証したものを道と参加してくれた企業が一緒にパテントを取って、戦略的に運用する。仮に今までの土地を売るという姿勢ではなくて、そこで生まれたものが、例えば、それを中国で展開するときにも北海道にも後々パテント料が入るといって、新しい仕組みをつくっていける地域戦略にもつながるので、一つはそういった形で一国多制度というのがあるのかどうやったら実現していけるのかという方策を検討するというのは非常に重要だと思っているのが1点。

もう1点は、私、やっぱりここで建前だけで議論していくのか、本音で議論していくのか

かということは非常に重要だと思います。本音で言えば、なぜ沖縄とか特別扱いされるのかと、やはり沖縄にそっぽを向けられると日本政府が困ってしまうというものを持っているところだと思います。じゃあ、北海道がそっぽを向くと、日本政府が困るものがあるのかということ言えば、さっきも食料とか、幾つか北海道の意義が出ていましたが、そこまでの実弾というか、やはりそれが無いといけないということ言えば、私は、これは国が考えて挙げるというより、北海道がその地域戦略として本来考えるべきことだろうと思うし、私もほかのいろんな県の審議会に入っていて、ほかの県は、やっぱり北海道を特別扱いする必要はないと。先ほど6地域あると、広いだけだから量的に何倍かあるならば、それだけしておけば別に特別扱いする意見はないという意見は大半ですし、おのずと北海道以外の地域の政治家はそういう圧力をかけてくるに違いないので、北海道がなければどうして国が困るのか、逆を言えば、北海道は何らかの形で食料なのか、エネルギーなのかという形で、安全保障上どうしてもそれが必要だというものを北海道が、「選択と集中」といいますが、集中的に投下して、やはりなくてはならない存在になる必要があるだろうと。そういう意味で言えば、先ほど青森との違いと言いましたが、例えば、経済産業省、国に関して言えば、最近はこちらかと言うと青森のほうがなくてはならない、青森がそっぽを向けば、原子力発電を止めなければならない。北海道が国にとってどのようななくてはならない存在になれるのかも考えなくてはならない。

【森地部会長】 私が競争と言ったのは、もちろんそういう面もあるんですが、むしろ小磯先生に近くて、もうちょっと前向きの競争で、そのときに、競争は域内の競争もあるんですが、最大の問題は、北海道はどこと競争しているかという意識が欠如しているところが非常に問題。この地域が環境上もっと望ましいような、あるいはエネルギー的にもそうですし、生活空間としてもそうです、あるいは経済的にも全部自立する必要はないんですが、自立の方向に向かっていく必要がある。そのモデルとしてちゃんとやっていこうというマインドがうまく働き、それが出てくるような、そんな姿かなという気がします。

多分、北海道開発の今日的意義で、6次の項目に比べて、小磯先生が道州制のモデルだとか、地域開発のモデルだとか、いろんなところで書いておられる、そういう話をこの軸の中にどういう格好で入れるかということかなと思います。どういう格好で入れるかというと、この別紙1の1、2、3、4、5のそれぞれにおいてもそういうことがあるし、それを横切りしたようなところでも何かあるのではないかという話を多分いただいたのかなという気がしますけれども。

【麦屋委員】 1つ質問も入れてなんですけれども、4ページの先駆性の中の「別の法体系によるシステム」というところなんですけど、これは、現在の北海道計画がおかれている位置づけではなく、そういう意味では従来の国土計画、北海道総合計画とは別の法体系、例えば、従来含まれなかったのかもしれない土地利用計画のようなものにまで踏み込んだ、これはこの2ページ前に出てきていた国土利用計画法とか、そういうものもきっちり入れ込まないと北海道のきっちりとした総合計画なりというのはつくれないという、今まで小磯先生が総合計画に関わってこられて、足かせになっていた部分というか、そういうものなのかなとちょっと思いました。具体的に、「別の法体系によるシステム」というのはどういうことなのかということを知りたいということが一つ。

それと、小磯先生のまとめでは、6圏域区分はこれで安定しているから、圏域としてこれでいいのではないかという結論なんですか。その議論については、たしか前もやって、道北と道央というあたりがちょっと微妙なんじゃないか、要するに、旭川がだんだん札幌圏に入りつつある中で、中核都市がなくなりつつある道北圏みたいなものが出てきていると思うんです。現状と目指すべき姿とは違いますから、あくまでも道北圏という形で切って旭川を中核というふうに位置づけるのかもしれないんですが、その辺のお考えを知りたいこと。

それと4ページのまとめはこのとおりというか、目指すものとしてはいいと思うんです。ただ、私、とても気になっているのが、言葉として新しい言葉にしていきたいにしても、中身が前と同じというか、体制として国と道庁さんと2つあるから道州制のモデルになり得る、確かになり得る、でも、これまでそういう意識が全くなくやってきたわけです。その不安というんですか、つまり、中身を変えなくていいんじゃないかと思ってしまっているという気がすごくするんです。計画書的にはというか、言葉としては、本当にこれでいいんでしょうけれども、中のものをきっちり新しいものをつくり上げて、本当に先駆性を求めていくんだというあたりの決意表明をするべきではないかなというふうに思うんです。これは、多分北海道に住んでいる方もそうだし、国の方も、道の方も、市町村の方もそうだと思うんですけれども。

以上です。

【小磯委員】 最初の「別の法体系によるシステム」というのは、最初に申し上げました現在の北海道開発法というのが、国土総合開発計画を規定している国土計画体系とは別の枠組みであるという、そういう独自性というものを今後とも私は維持していくべきでは

ないかなという意味で、別の法体系という言葉を使いました。

【麦屋委員】 今までと同じ法体系でかまわないということですね。

【小磯委員】 いえ、独自の北海道における法体系というものを目指すべきではないかということです。さっき申しましたように、現在、国土総合開発計画の在り方を議論する、広域ブロック計画を議論する、そこで北海道が何も動かなければ、その枠組みの中で東北、九州と同じように北海道も位置づけされるという流れになってしまうのではないのでしょうか。そういう中で、独自の北海道としての法体系というものを構築していく必要があるのではないのでしょうかという意味合いでここは申し上げたわけです。

2点目のご質問。実は、そのご質問に答える意味で別紙の2をつくったんです。実は、どういう地域区分が理想的かという議論をやっていけば、これは結論が出ないと思うんです。実は戦後50年、これだけ地域の区分に関して模索をしてきたということを見ても見ていただきたいなと思います。その中で、やはりこの6地域という区分、もちろんここにはいろんな問題があります。稚内と旭川がどう結びつくんだと言われてもそれは難しい。少なくとも大局的に見た計画論として、少し安定した地域区分が、今北海道の中に定着しつつあるのかなということです。沖縄の新しい法律では、圏域別計画というのをきちっと明示しています。でも、どういう圏域で計画をつくりなさいというのは、法律では書いていません。それはいろんな社会経済的な状況変化の中で考えていくべきものなんでしょうね。でも、今北海道であれば、例えば、こういう地域区分で一つ試行的にやってみるという考え方はあるのではないかなというふうに思います。

それから、最後のご質問ですけれども、私自身も今の北海道と国の関係というものがやや不明確で、国民から見てもわかりづらい部分を明確化していくことが、今大事なんじゃないかなというふうに私は思っています。ただ、これは単に明確化だけではなくて、多分、これもこれからの国のあり様なんでしょうけれども、地方分権という流れが、特に国の業務、国の権限というものも地方に移行していく、それを地方がどう受けとめていくかという流れの中で、やっぱり道州制というのが一つの大きな議論になってくる。そのときに、北海道開発庁という組織があって、現在の北海道局、そこに一つの総合的な出先機関としての北海道開発局、北海道庁という一つの県があって、一つの地域がある。その関係を生かして、これからほかの地域の理想になるような、モデルになるような連携のシステムにつくり上げることができないだろうか。現在、北海道庁と開発局の地域連携会議ということで、新しい取り組みのスタートを切っておられます。地域から見ると非常に評価の高

いものです。国の行政機関と地方の行政機関が地域の中で一体になって政策を進めていく、そういうものをこれから一つ法制度上のシステムとして議論していく意味があるのではないかなということで、そういう表現を使わせていただいたわけです。

【森地部会長】 多分、新しい法体系のところは、前回、少しそういう考えを申し上げたんですが、小磯先生のお考えでは、全総、あるいは国土利用計画の法の変化の中で埋没していく、こういう危機感から新しいシナリオを出そうという御提案です。もう一つの考え方は、そうは言いながらブロック計画なるものが、まだ極めてはっきりしない、これからまだあと半年ぐらい議論が進む。それと港だとか、道路だとか、いろんな長期計画、こういうものとブロック計画の関係も不明です。またそれぞれのインフラについても地域ごとに計画をつくっていきましょうというような格好になっていて、そのところもどういう仕組みになるのかまだやや見えないという状態です。それから、地方分権も本来は健全な競争のもとの地方分権であるはずなのに、そういう意味では、北海道というのは、さっきの議論のような意味で、やり方はともかくとして問題を残していると考えます。しかも、今やや国の世論の向きが国土の管理とかいう話から、マーケットメカニズム的な議論に動いているタイミングでもって、北海道の開発計画を根本的に見直して打って出ることのタイミングはいかなるものかという議論が片やにあります。当然のことながら、大学の人間から見ると、そんなところ打って出なくてどうするんだということが言いたくなるんですが、じゃあ、本当に打って出て、最終的にでき上がったものが朝令暮改するべきものではありませんから、きちとしたものがこれから半年とか1年の間にらせるかというこっこのフィージビリティの絡みでどうしたらいいのか、こんな議論が合わせてございます。次回以降、あるいは5月ごろからその辺の事務局としての資料もつくっていただくお願いはしてあります。

【國領委員】 ビジネススクールというところにおいて、マーケットメカニズム的な話を普段はしている観点から申し上げますと、先ほどの佐藤先生の19ページと、この今の別紙の2とがどうつながるかがポイントなのではないかと思うんです。つまり、実態経済がどういうふうに動いていて、実態経済のほうは別に行政区域と関係なく動くのであって、実態経済が栄えない限りは行政区域が栄えることはあり得ないわけでありまして。つまり、東京圏を考えてみても、僕は世田谷に住んでいるんですけど、世田谷なんて、まるで一体感はないです。むしろ、小田急線沿線とかそういう圏で、むしろ、私は井の頭線ですけれども、はるかに杉並と関係があるとか、何が言いたいかと申しますと、やっぱりどこの物

産がどこへ流れていって、どういう経路になっているか、そっちのほうが大事で、そういう戦略をどういうふうにつかというのが大事で、それに合わせてインフラストラクチャーを考えるとということだろうと思います。

今日、皆さんが北海道を愛しているのがよくわかって、私は全く北海道の人間ではなくて申し訳ないなと思いますけれども、例えば、残念ながら、山を無理やり越えなきゃだめなんだという発想は、本当にそうなんだろうかというところがありまして、本当にそこをつなぐとそこに経済活動が出るならそれはそれでいいんですけども、むしろこうやって見ていると、北海道の中でユニットを形成しているよりは、北海道の外と北海道の特定の地域とか、特定の町がくっついて産業を成しているほうが強いように、今日のいろいろな資料を拝見していて思えたんです。そうすると、むしろそれをサポートするインフラというのを考えるほうがいいのではないのでしょうか。

【佐藤委員】 平成14年2月に青森県知事と北海道知事と中村英夫先生が集まってフォーラムをやりました。その中で非常に印象的だったのが、青森県と秋田県と岩手県は3県合体するということです。私は、生まれが青森県で、育ちが岩手県です。それだけに、「えっ、私のふるさとがなくなるんだ。」とすごくショックでした。しかし、青森県、岩手県と秋田県が具体的に今年4月から北海道に3県合同の事務所をつくりましょうとか、3県と北海道で外国に連絡事務所を持とうとかが検討されています。南部藩、津軽藩と言えば、仲良くすることに心理的抵抗がありました。しかし、現在ではそういう抵抗がなく、合併しようという話で盛り上がっています。それを支えているのが高速道路です。盛岡から青森、盛岡から八戸、秋田に行く高速道路による交流が、時間的抵抗はもとより、心理的抵抗も軽くしています。

今、山の抵抗がいかなるものかという議論がありましたけれど、北東北の3県が合併しようという気運が起きた背景に、峠部を越える抵抗が軽減されてきたことを指摘したいと思います。

【逢坂委員】 4ページの4つの視点の明確性のところで、国の基本計画のことと、個別圏域計画については地方主導ということが書いてありましたが、これはまさにそうだなというふうに思うんですが、これを解いていくかぎは、多分、日本の国の中で政府間関係みたいなものをきちんとできるかどうかだと思うんです。要するに、国という政府と広域エリアを統括する政府と、さらに小さいエリアを統括する政府、これは地方分権議論の中でも、常に政府間関係というような言葉で整理できるかどうかにかかっているんだと思う

んです。国と地方というようなわりとあいまいな言い方で言っている限りは、この辺はなかなか整理できないなということで、政府という概念を日本の国の中でつくれるかどうかにかかっているというのが、日ごろの分権議論の中での私の感想です。

もう一つは、他地域に先駆けた地域開発計画システムモデルという非常に先駆的な言い方をしていますが、これを解いていくかぎは、やはり土地利用計画みたいなものを日本の中で見直すと、その先駆的モデルを北海道でやってみる必要があるのではないか、これは前にも話したかもしれませんが。特に私が地域に暮らしていると思うのは、土地というものが日本の中で景気浮揚の道具にされるという側面がありまして、これが地域の姿を極めていびつなものにしているわけです。10年前まではものすごい規制があったものが、景気浮揚策で一気にそれが緩むことによって、地域開発計画も何もあったものではないというところがあるんです。それをマーケットメカニズムから脱却して北海道ができるかどうかというようなのが、もしかすると一つのかぎになるのかもしれないなという感じが私はしています。

それから、3点目に評価という言葉が出ました。評価については、税というもので行う評価と、資本主義経済の原理の中で行う評価というものを多少分ける視点が必要かなというふうに思っています。税というのは、資本主義の原理で実現できないものを実現しようということで不公平な概念を与えているのが税でありますので、そこを最近の評価はちょっとごっちゃにしているのではないかなという気が私の感想としてはします。

以上です。

【福田委員】　ちょっとひねくれ者の発言ということでお聞きいただければいいかと思うんですが、もともとこれは北海道総合開発計画というテーマになっているわけで、総合とか、開発ということ自体が非常に前近代的だと思うので、もう次のステップに行ってもいいのではないのでしょうか。もう一つは、これはどうしても国の委員会ですので、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言葉が出てくるのは仕方のないことかもしれませんが、北海道の開発を考えるのであれば、北海道に住んでいる人が一番幸せに感じるという開発計画にしておかなければいけないのではないかと。最初に、この我が国の発展にどのような形でというのが、ずっと頭に残ってしまっていて、とてもそれは気になっていることなんです。北海道に住んでいる人、それからそこで働く人がいい計画、いい開発になったら、結果として国に貢献をするのではないかとこのように思ったというのが一つです。

それから、これは非常に個別の話で私は江戸川区に住んでいるんですが、江戸川区は、かつて自信の持てない、プライドの持てない区を何とかプライドの持てる区にしようということで頑張った区長がいらっしゃいました。そうすると、必ずしも東京都のやり方になじまないで、わりとわがままに独善的におやりになったんです。しかし、その基本は、区に住んでいる人が幸せならという理念に基づいていたので、江戸川方式が通用したのだと思うんです。その結果、住んでいる人が、この区にもっと住みたいということで、移動する人も区から区へ同じ区内で移動したいというような実態がありました。ですから、住んでいる人、働く人にとっての北海道総合開発計画でなければならないだろうというふうに思っているんです。

特に、私などはマーケティングの視点でいくと、パワー関係(権力という意味ではなく、意思決定の権限という意味)が川上から川下に移ってきたといわれていますから、先ほどから何回も出ている、国の計画と北海道の計画とどうすり合わせるかというところで、まず、北海道が個性的な道庁のほうでおつくりになって、それに国がどうしようかというふうに考えたほうが、より具体的ではないかなというふうに思ったのが一つ。

それから、國領先生と同じで、やっぱり山を越えなきゃいけない、それって非常に古い発想ではないかと思うんです。越えるのが困難なら、それ以外のことを考えたほうが現実的でしょう。行ったり来たりするビジネスではなく、行かずに済むようなビジネスとか、別のところと連携すればいいし、佐藤先生に怒られるかもしれませんが、地球規模で考えて、地域的に行動するというのを考えておかないと・・・グローバルスタンダードから言ったら、ちまちまとした計画ではなくて、世界的なスタンダードを考えながら、地球規模で考えて、まさに北海道的に行動するというで新しい開発計画システムモデルができたらいいなというふうに思いました。

ここにぜひ加えていただきたいのは、独自性というところではないかなと。言葉にはいっぱい出てきますので、その言葉をどこかに入れていただいたらいいなということです。

【森地部会長】 前段のお話はおっしゃるとおりなんですが、端的に言うと、いろんな特例措置がたくさん国としてとられているわけです。その根拠は何か、何で東京のお金がそっちに行って使っているのかというときに、北海道のために幸せだといった途端に、じゃあ、青森と同じでいいじゃないのとなるわけです。そこの論理が、我々に今一番求められていると思います。だから、地方分権だからって、それはおっしゃるとおりです。それで、じゃあ、特例措置を全部取っ払いますかということが、現実には永久にやるかどうか

かはともかくとして、きっと大変な問題を起こす。そういうことをどういう格好の論理で説明するかが……。

【福田委員】 それが、さっき先生がおっしゃった特別に扱う根拠というのがはっきりするということですね。

【森地部会長】 必要なんですね。それはあくまで、国家というか、日本全体にとって北海道がこういう貢献をしている、あるいは、ほかの地域にとって北海道はこんなに重要なところだという論理がないといけない。恵まれない地域だという話だけでは、これは全く違う話で夢のない話なので、より積極的な位置づけをしたいと思います。

【國領委員】 その視点、こことしてこれが大事だということはよくわかるんですけども、世の中の客観情勢を考えると、バックアッププランを持っていたほうがいいと思うんです、これは、企業でもリスクマネジメントとか、コンティンジェンシーという形で言うんですけども。

いろんなところで今のフレームワークが維持できないリスクが結構高まっていると思うので、そうなってしまったときに、どうやって危機管理ができるかという視点、生活が完全に崩壊してしまうようなリスクをどうコントロールできるのかというのを後ろ側で持っていないと。後ろ側で持っておいて、その上で、これは大事なんだから本当はやるべきなんじゃないですかという今日の議論みたいなこともあっていいという、両面ぐらい持っていないと、ちょっと危ない時代になっているのではないのでしょうか。

【森地部会長】 そうなんです、逆の危なさもありまして、さっきからご議論のように、人がいなくなった国土をどうやって考えていくとか、食料はどのように考えていくか、こういう話があるので、そことのバランスの問題。何も公共投資をどんどん続けてやれという話ではもちろんなくて、もっといい地域計画モデルというのが求められており、そういう意味で、小磯先生は提案していただいたんだと思います。

【小笠原委員】 繰り返しになりますが、国の基本的な方針としては国土保全だと思うんです。これは非常に大事で、それこそリスクマネジメントできちんとそこを押さえておく必要があります。その上で言いたいのは、北海道というのは、理念型の地域なんだということです。北海道を開拓するという日本人の意志があって、政策が打ち出されて、それに従って人々が入植するという経過がありました。もちろん、もともと住んでいる人もいたわけですが。それは、今も基本的には変わっていないんです。昔と違って北海道出身の人がたくさんいますから、愛郷心が出てきたというところは違うんですが。北海道に人

を住ませるというだけではなくて、そこにより社会をつくるという一種の理念を掲げないといけないと思うんです。北海道で日本人が生活することの意味というか理念というものを高く掲げて、その上でいろいろな方策を打たなければならない。その一つの方向として、例えば、私が述べた北海道にいと高い教育が受けられるとか、北海道にいと開放的で国際性の高い生活ができるとかいうようなことがあります。その上で、背景として国土保全という意識を持つというのが正しいスタンスではないかと思います。

【森地部会長】 ありがとうございます。川城さんのほうから何かご発言ございますか。ご遠慮なく。

【川城政策推進評価課長】 ありがとうございます。示唆に富んだ話を伺い、私も大変勉強になりました。

【逢坂委員】 一言だけ。ちょっと感情的な議論かもしれないんですが、今朝、私ここへ来るのに起きたのは、朝4時15分なんです。ですから、山を越えなければいいという議論は確かに私もわかるんですが、4時15分ですからね、やっぱりそういうところに住んでいる人と、例えば、海外にも気安く行ける地域に住んでいる人との、これは非常に感情的な議論かもしれませんが、そういうこともやっぱりどうしても背景に考えざるを得ないのではないかということを一言申し上げたいですね。

【麦屋委員】 ほとんど冗談ですけども、この北海道を考える会議がここで開かれていること自体が問題かもしれないというふうにも一応……。

【森地部会長】 それでは、大体時間がまいりましたので、これまでにしたいと思いません。

次回は、社会資本整備や地域経済の活性化会議で、さらに北海道総合開発計画の在り方についての議論を行うことにしたいと思います。基調報告については、事務局から別途依頼していただくということでございます。

また、事務局には、昨年10月に提出のあった第6期北海道総合開発計画に関わる施策等の現状に関連し、また、これまでの委員からの指摘等も踏まえて、第6期計画に関わる施策のフォローアップの取りまとめ作業をお願いしたいと思います。

それでは、最後に事務局から事務連絡等をお願いいたします。

【荒井総務課長】 それでは、最後になりますが、第5回の企画調査部会について、お話をさせていただきます。

次回は、4月8日月曜日、午後2時30分から午後5時30分まで、今日と同じく3時

間を予定させていただきたいと思います。正式に決まりましたら、追って連絡をさせていただきます。

それから、資料につきましては、お席に置いていただければ、後ほど事務局のほうから送付をいたしますので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

【森地部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、第4回企画調査部会、これで閉会させていただきます。大変熱心なご議論、ありがとうございました。

それから、基調報告をしていただいた先生方、大変ありがとうございました。

午後5時00分 閉会