

# 北海道発展の鍵は何か、北海道の未来を探る！

第7期北海道総合開発計画が閣議決定された平成20年以降、東日本大震災の発生、長引くデフレなど北海道総合開発を取り巻く社会経済情勢は大きく変化しつつあります。また、北海道は平成9年の拓銀破綻等の影響により長期にわたり低迷していましたが、さらにリーマン・ショックやその後の世界的金融危機、急激な円高の進行等もあって、引き続き厳しい状況に置かれています。

一方、北海道産農水産品の輸出拡大、外国人来道観光客の増加、雪氷冷熱をはじめとする再生可能エネルギーの利活用など、北海道にとって将来の発展の芽ともいえる明るい動きも見られます。

そのような中、国土審議会北海道開発分科会では、計画推進部会を設けて、第7期計画の中間点検を行っており、第7期計画の進捗状況の評価と平成25年以降の北海道総合開発の推進方向について明らかにする予定となっています。

今回の<sup>ていだん</sup>鼎談では、北海道を巡る社会経済情勢の変化や、中間点検の議論などを踏まえ、今後の北海道の発展の方向性やその実現に向けた課題、北海道の未来づくりを担う、国、自治体、特に民間がそれぞれどのような役割を果たしていくべきかについて議論をしていただきます。

## 出席者

(50音順)

- 奥野 信宏 氏 中京大学総合政策学部教授、国土審議会会長代理・同北海道開発分科会会長
- 近藤 龍夫 氏 北海道経済連合会会長、国土審議会北海道開発分科会計画推進部会会長
- 小林 好宏 氏 一般財団法人北海道開発協会会長、北海道大学名誉教授





**小林** 7期計画が閣議決定されたのが平成20年、その後、リーマン・ショックなどがあり、北海道の開発を取り巻く社会情勢は大きく変化しつつあります。今回の鼎談では、社会情勢の変化あるいは中間点検の議論などを踏まえて、現状の認識、今後の方向、そしてそれらに対し、国や自治体だけではなく、民間団体等を含む道民がどのような役割を果たすべきか、などについてお話させていただきます。

最初に、近藤会長から北海道が置かれた状況や課題について、改めてお考えをお聞かせいただきたいとします。

**食産業を中心とした発展の可能性**

**近藤** 日本経済も北海道経済も大変厳しい状況にあります。デフレが長期化し、脱却の道筋がなかなか見えてこない。いろいろ努力をしても、その成果が目に見える形で現れていない。北海道にとどまらず、全国的に閉塞感が強まってきており、明るい展望が見だしにくい状況にあります。こうした状況からの脱却を考えた場合、わが国は工業立国であり、この分野での輸出でこれまで成長し続けてきたわけですから、やはり工業分野で元気になって、内需を盛んにしていくことが重要です。



併せて、地方の元気もなくなっていますが、北海道には食産業や観光など発展の可能性を残しているものがまだあります。これらの資源を生かすために重点的に取り組み、自立的な北海道経済の形成を進めていくべきだと思います。

北海道経済連合会としても、食資源の更なる活用と、観光・ものづくり産

業との連携による「食クラスター活動」をスタートさせており、また一昨年末には、東アジアの成長市場をターゲットに食の発信基地を目指すフード特区構想を、国の国際戦略特区「北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区」として指定していただき、現在、川上から川下まで一貫した食のバリューチェーンを構築することにより、道内食品産業の競争力強化を目指して産官学金挙げて取り組んでいるところです。

**小林** 状況が変わってきたとはいいながらも、依然として工業のより一層の進展と輸出の増大が日本経済にとっては基本というのはよく分かります。しかし、北海道というと、まずは食料供給基地とか農業といったことが出てきますが、北海道の工業も重要であることに変わりはないですね。

**近藤** そうです。経済界としても従来から、ものづくり産業の育成とそれに基づく産業の活性化をテーマとして取り組んでいます。北海道の場合、中小企業レベルでは光るものを持った企業がたくさんありますが、北海道経済を引っ張り上げる大きな製造業分野は、期待しながらも得ることができなかった。北海道が主体的に取り組む産業を新しく作り上げていかなければなりません。育成は時間をかけてやっていかなければならない大事なテーマです。



**フード特区機構の主な取り組み**

<p><b>食品の安全性・有用性の評価・検証</b></p> <p>企業が利用しやすい低コストで高品質なヒト観察研究・ヒト介入試験など、食品の安全性・有用性の評価・検証を支援します。</p>	<p><b>農水産物・加工食品の輸出拡大</b></p> <p>海外での市場調査や販促活動のほか、新たな鮮度保持輸送技術等について調査・研究し、北海道産農水産物・加工食品の輸出拡大を支援します。</p>
<p><b>機能性食材の探索と新商品の開発</b></p> <p>機能性を有する農水産物を探し出し、高付加価値な新商品の開発を支援します。</p>	<p><b>農水産物の輸入代替の促進</b></p> <p>品種改良や長期貯蔵技術等を調査・研究し、現在輸入に頼っている農水産物の北海道産への代替を支援します。</p>

そうは言っても、他の地域にない北海道の取り柄—優位性はやっぱり食と観光です。工業分野では、九州も東北も頑張っており、競争関係にあります。しかし、食の分野は、他の地域が頑張っても勝てない農業が北海道にありますので、発展の余地が大いにあります。そこに新たな価値創造を見だし、産業育成に取り組んでいこうというのが私の考えです。

**奥野** 北海道が最近、お米を含めて国際的にも人気のある食料を供給しているということは大事なことです。いいものを作って供給するという点で、食料品は北海道にとって地域と生活を支え、他地域にも貢献する産業に育ってきていると思います。

北海道物産展を開催すると、どこでもごった返します。多少高くてもうまくて、高品質のものを提供できるのは、大きな競争力です。

**小林** 全国的に見ても北海道のイメージは「おいしい食べ物」というのが大きいでしょうね。1次産業を維持し、何か付加価値を付け6次産業化へと育てていかなくてはいけないと思います。

**奥野** そうです。北海道は、食料ではなくて「おいしい食べ物」を供給していて、高い付加価値を生み出せるようになってきつつあるということでしょう。

#### 地域の産業資源を生かし、自立できる産業を育てる

**小林** 少子高齢化、人口減少という問題に日本全体が直面しています。高度成長時代、三大都市圏に人口が集まり、地方圏はみんな人口が減少しているのに、北海道だけは増えていきましたが、高度成長が終わってから十数年、北海道の人口減少率は全国で最も高くなっています。これは北海道にとって非常に大きな問題です。もう少し積極的に、北海道の活性化にはこれだ、という何かが見えてこない、この流れは簡単に収まらないと思います。

**近藤** 道経連もかつて、将来の人口動態がどのように変化していくか調査したことがあります。北海道の人口は現在、約550万人ですが、2030年には100万人ぐらい減る。一方、札幌の人口はどんどん増え全道の3割

を占めていますが、2030年には4割ぐらいになるという見通しになっています。これは、地方の産業が疲弊し続けていることが一番大きな要因です。

北海道の総生産は名目で約18兆円です。10年前は約21兆円でしたが、ずっと減り続けています。これは道央圏の製造業を中心とする工業分野が伸びていないことと、地域産業が成長していないことに原因があります。北海道を元気にしていくためには、自立的に産業が育っていかねばなりません。特に北海道の場合は、地域ごとに農業に関わりを持つ産業があります。地域それぞれが持つ資源を生かしながら、自立的な産業を営み、人を集め、雇用を生み、医療・福祉などの機能も拡大していく。そして、人は安心してそこに来る。そこでまた、その産業が大きくなっていく。このような地域産業を、地域の人が主体的に育て上げていく。それを北海道の中で競争し合う、という循環を作っていくことしか、他に道はないと思います。

#### 新しい価値を生み出す「範囲の経済」

**小林** かつてはかなりの多くの公共投資が北海道に振り向けられましたが、80年代後半からは学会レベルの議論ですら、「公共投資の地域間配分に偏りがあり過ぎる」という批判が出てきました。90年代に入るとなおのこと、「公共事業＝悪者」みたいな雰囲気が出てきました。そういうものを背景にして、北海道をめぐる情勢はますます困難な状況にあります。奥野先生はどう見ておられるでしょうか。



**奥野** 官依存、公共投資依存からの脱却は大事なことです。しかし、公共投資自体は進めないと、荒廃する日本になってしまい、産業の国際競争力も生まれてきません。

ここ数年、リーマン・ショックや東日本大震災があり、日本経済は各ブロック圏とも大きな影響を受けていますが、北海道は回復が遅い。回復が遅い理由は、製造業の集積が少ないことかと思えます。名古屋圏はものづくりが集中しているところで、



あのようなショックがあればもちろん落ち込みますが、V字回復します。ショックからの戻りについては、観光などは遅れますので、北海道への影響力は長引くということかと思えます。

日本の産業発展については、輸出産業が一定の範囲内に集積している地域がリードし、そこに必要なインフラ整備も行われてきたという経緯があります。そういう観点から見ると、ここ数十年の北海道の産業はそれとは違う展開をしてきています。これからも、本州の工業地帯とは違う発展の方向を、北海道の皆さんは目指していると思いますが、そのために何をやるのが大事です。

**小林** 何十年も前から、北海道は早く自立しなければいけないと言われ続けてきました。域際収支の赤字は、北海道の極めて大きな特徴になっていますが、これは赤字分に相当する財政資金が入ってきているということで、いかにも国のお金に依存して成り立っている経済という印象を与えています。どこかで脱却しなければいけません。輸移入に依存して、輸移出が極めて乏しいという経済体質を変えなければいけないのは確かです。

**奥野** 経済学に「範囲の経済<sup>※1</sup>」という言葉があります。北海道の観光とか農林漁業は優位性があるって、アジアでのブランドも確立しており、競争力があると思いますが、それが地理的に大変広い範囲に分散立地しているところが特徴で、日本の戦後の産業発展と対極の発展の仕方をしています。範囲の経済を地域の問題に当てはめると、小さくても特色のあるものが連携して、新しい価値を生み出していくということです。他方、経済学の「集積の経済<sup>※2</sup>」というのは、一定の地理的な範囲内に集積して、お互いに便益を与えて発展していくというものです。北海道には特に範囲の経済を生かす、いろいろな芽があるし、そうした動きがずいぶんあるように思います。

例えば、「シーニックバイウェイ北海道」は、まさに「範囲の経済」を目指しています。いろいろな地域

でいろいろな取り組みを住民やNPOが行い、それをネットワーク化して交流・連携を生み出し、そうした「中間支援機能」で新しい価値を生み出しています。

先ほど「北海道の自立」というお話がありましたが、もう一つ、もう少し狭いエリアでの、地域の「自律」があります。それには、住民がよりよく生きるために自ら参加して行動する姿勢を持つことです。北海道にはそうしたことがたくさんあります。例えば、阿寒湖の冬の利用ですが、今では、冬場も夏場と同じくらい観光客が来ています。旭山動物園は今やアジアで有名です。ちょっとした知恵でできるという取り組みがいっぱいされていて、「範囲の経済」でネットワーク化し、交流・連携を作っていくことで、新しい価値が生み出されていきます。

**小林** ネットワーク化、つまり情報の発達の一つの役割を果たしていますが、実際にネットワーク化を達成するには、交通は重要なファクターです。行ったり来たりが自由に行われる条件整備が必要です。

**国土計画の基本理念は「交流・連携が生み出すダイナミズム」**

**奥野** 国土政策と国土計画の基本理念は、昭和37年の全国総合開発計画からそうですが、「交流・連携が生み出すダイナミズム」です。経済で価値を生み出す源泉にはいろいろありますが、交流・連携は、価値を生み出す大事な源泉だと思います。江戸時代、特に本州の宿場町とか港町の繁栄はまさにそうです。大都市も、要するに交流・連携で価値を生み出す場です。これには二つのことが大事で、一つは交流・連携のハードの整備、もう一つは、ソフトです。ハードの整備が基本で、これがなければ交流連携の担い手であるNPOや地域住民の活動などのソフトは動きません。

そう見ていくと、北海道で感じるのは、一つは高速道路のミッシングリンク<sup>※3</sup>です。北海道に高速道路が要るのかという話を聞くことがありますが、一般道路がいかに真っ直ぐでも、高速道路とは機能が全然違います。ミッシングリンクを解消することは、北海道の「範囲の経済」、6次産業化を実現していくためには基

※1 範囲の経済  
単一の事業でなく、複数の事業を持つことによって、低コストの運営が可能になること。多角化の経済性、多様化の利益とも呼ばれる。

※2 集積の経済  
異業種の企業が集中して立地することで得られる外部経済。

※3 ミッシングリンク (missing link)  
失われた環。進化において、生物の系統を鎖の環に見立て、その欠けた部分に想定されるもの。

本的に大事なことです。

それからもう一つ、国際化とも関係するのですが、例えば農産物・海産物などを輸出する機会がもっとあってもいいと思いますが、輸出するルートが整備されていない。そういうインフラの整備をまずやらないと範囲の経済が実現できないと思います。

#### 交通インフラの整備



**近藤** 今回の第7期計画の中間点検でも再三申し上げていることは、産業活動に最低限必要な交通インフラの整備です。広大な北海道で本州並みに経済活動を展開しようと思っても、交通インフラが整備されていません。これは、決してぜいたくなお願いではありません。

昭和32年に国土開発縦貫自動車道路建設計画を国が打ち出しましたが、本州の場合には計画どおり昭和42～43年には造り上げ、さらに新しい計画を作ったという手順で、当初計画の100%近い道路が完成していますが、北海道は当初計画がいまだに完成していません。

函館・札幌間は未完成ですし、帯広から釧路に抜ける道路もできていません。北見方面の道路も足寄まで、その先はなしという状況です。特に足寄から北見に抜ける区間には、昔は鉄路がありましたが廃止になっています。オホーツクは農業も盛んですし、農産物を本州に持っていく場合には、北見から太平洋岸の釧路や帯広に抜ける道路が絶対に必要です。昭和40年代の計画にも書いてありますが、これすらまだできていません。釧路方面も、昭和32年の計画にありましたが、まだできていません。これらの完成を見ないことが、北海道の食産業を盛んにしていく上でのハンディキャップになっていますので、何としても実現してほしいと思います。

**小林** 北海道の食産業を担う若い人たちが、オホーツクや根室に住み着いて、生活をある程度エンジョイしていけるようにするには、札幌などの都市に容易に出

てこられるという交通アクセスの条件整備も必要だと思います。交通インフラは実は非常に重要な意味を持っているということを理解してほしいですね。

#### 交流・連携のダイナミズムを生み出す担い手の育成

**奥野** 交流・連携が生み出すダイナミズムという意味では、そうした交通インフラの整備をやらないといけません。それが前提条件ですが、もう一つは、交流・連携のソフトで、担い手をどう育成していくかです。北海道では各地域でいろいろな取り組みをされていて、素晴らしいと思います。しかし、NPOや地域団体は、必ずしも広域的な視点を持って活動をしておられるわけではなく、自分たちの身の回りの必要性から起こっていることが多い。シーニックバイウェイはそれをうまくネットワーク化していて、私は大変に期待しています。日本の場合まだNPOなどの市民団体が脆弱です。アメリカではボランティア活動やNPO的な活動が盛んですが、6割以上は教会や宗教がバックにあって強い。

私も今は今、NPOをどう育てていくかを、国土政策の一つの中心課題に据えています。現在の国土計画では、五つの基本戦略の一つが多様な主体の参加です。「新たな公」と呼んでいます。他の四つをベースで支えるという位置づけがされています。ほかの四つは、「東アジアとの円滑な交流・連携」「地域の持続的な発展」「災害に強いしなやかな国土」「美しい国土の管理と継承」です。国土交通省の政策も一つはハード、もう一つは交流・連携の担い手の育成、多様な主体の参加でだと理解しています。

「多様な主体（新たな公）」の活動が、官依存体質からの脱却の契機になっていくと思います。個々の活動はエリアが限られているし小さいのですが、「範囲の経済」という面からも、それを育てていくことが北海道には大切だと思います。また、それを結んでいく「中間支援機能」もまた大事で、そういうことが中心都市としての札幌の街を魅力あるものにするのだと思います。市民の皆さんが自分たちで面白いものをやろうと

いう機運はずいぶん盛り上がっています。女性の方が活発ですが、面白そうなことをやっていると、人というのは集まってきます。

**小林** 女性に人気のある地域社会は、いいと思います、札幌はどちらかというとそうです。

**奥野** 日本の中山間地域に都市圏の大学、大学院を出た若い人が入って活躍しています。一緒に飲んで聞いたら、「楽しい。やりがいもある。給料は安いけど、それはいい。しかし、夜、一人になると、キャリアパス<sup>※4</sup>がないことで、胃が痛む」とおっしゃる。地域づくりの分野で、人を大学院にちゃんと受け入れて、博士号を取れるように指導することが必要です。彼らが専門家として、行政やコンサルタント、大学教授として活動できるようになると、ずいぶん違うと思います。



**小林** 北海道大学の場合には公共政策大学院があって、民間や役所を定年で辞めた人などが入ってきています。大学と実社会との連携が将来にわたって続いていくという仕組みが必要です。

**奥野** ブロック圏の中心になっている大学がそれを担っていかなければいけないと思います。特に北海道の場合、各地域の取り組みをネットワーク化して「範囲の経済」の力にしていくには大事なことです。

話が違って恐縮ですが、NPOなどの市民団体を育てる場合には人材の問題がありますが、もう一つは資金の問題です。私が座長をしている国土交通省の「新しい公共・官民広域連携推進会議」では、地域金融機関と連携した資金的支援のあり方などを議論しました。

これについては、東京が中心ですが、信用金庫などがソーシャルビジネスで何かやりたいというNPO等にノウハウの伝授などでバックアップし、資金を融資する動きが広がりつつあります。もう一つは、労働金庫です。労金の性格上、事業の立ち上げ資金の提供はできませんが、運営の手伝いはできます。近畿労金や東海労金などが熱心です。本当は、メガバンクがやっ

てくれればいいのですが、銀行協会はまだ「そんなものは」という感じです。

#### 大都市機能の地方分散が雇用と税収を生む

**小林** 第7期計画の中間点検でも取り上げられていると思いますが、3.11東日本大震災を契機にして、大都市に集中していた重要な機能を地方に分散させる。つまり、国土の脆弱性が改めて問われて、その受け皿として地方圏にもう少しいろいろな機能を分散すべきだという意見が出てきたと思います。具体的には、例えば、平成23年に石狩市に開設されたさくらインターネット(株)のデータセンターのようなバックアップ機能の受け皿になるようなことが、これからの北海道にとって重要になってくるのではないのでしょうか。

**近藤** 東京一極集中をとにかく分散すべきという議論はかなり早い時期からありましたが、なかなか前に進まずに、3.11に至りました。これを機会に、社会・産業の機能分散を考えていかなければなりません。

この観点から、北海道の価値は上がり始めています。北海道は、遠隔地であると同時に、本州に比べれば冷涼な気候で、台風もあまり来ないし、地震も少ない。特に旭川辺りは地震が非常に少なく、涼しい。単にリスク分散だけではなく、生産性向上にも結びつく好条件が揃っています。首都圏の機能を、工場もさることながら、企業や国の機関の中核の一部を北海道に移すぐらいの検討を始めていいのではないかと思います。来て頂ければ、必ず北海道は国の役に立つというPRもしていくべきだと思っています。

私どもの最終的な目的は、雇用と税収です。特に雇用を生むことにつながるものを、機能分散、危険分散の観点で首都圏から北海道に優先的に移転してくれたらと思っています。

#### 札幌の国際化機能を高める

**奥野** 3.11の直後に国土審議会に設置された防災国土づくり委員の委員長をしていて感じたことです。政府の会議に限らず東京での議論では、東京一極集中はよいことだという理論武装を知らず知らずのうちにして

※4 キャリアパス (career pass)  
企業での昇進を可能とする職務経歴。



いるような印象を持っています。これまでは東京が大災害に襲われたらどうなるというので、さいたま副都心を造り、両方一緒につぶれることはないと思心してあるようなところがありましたが、今度の3.11で両方危なくなることがあるという危機意識で、委員会の中間答申では、バックアップ機能の整備が出されています。そういう意味では札幌は非常に大事な位置にあります。ただ、受け皿になるためには、札幌の国際都市としての機能強化をしなければいけない。そこを考えてほしいと思います。

私は、世界都市としては四つの機能が必要だと思います。すなわち、「ビジネスが効率的に行われ、高齢者も住みやすく、国際的に活用され、歴史・文化が感じられて環境に優しい街」です。これらを照らし合わせると、札幌はずいぶん整備されてきて、ここ10年、15年の変化はすごいと思います。

**小林** 課題は幾つもありますが、最も大きな課題はやっぱり国際化機能でしょうね。確かに、バックアップ機能の一つとして情報センターが進出してきてはいますが、それだけではいまひとつ足りない。

**奥野** 都市としてバックアップ機能を担うには、世界的な都市機能だと言えるようなものがなければいけません。これは札幌だけではなく名古屋も大阪も仙台もみんなそうです。かなり進んではいるのですが、さら

に強化しなければいけないと痛切に思います。

ただ、札幌は国際的な都市として今から伸びていくと思いますが、札幌の外への関心、国際化への関心は、ほかの地域とは違って薄いように感じます。名古屋でも大阪でも、地域づくりの議論では、上海がどうか、中国、韓国、東南アジア、欧州、アメリカの都市との競争はどうかという議論が中心テーマのひとつになります。名古屋にいてもこれらの海外の諸都市については、東京や大阪と同じような位置付けで議論が始まるのですが、札幌などで議論するときには、なかなかそうはなりません。

**小林** これは北海道にとっても、札幌にとっても一番の問題です。かつて札幌・仙台・広島・福岡といった地方中枢都市ちゅうしゅうの会議で議論をしたときに、中枢都市の高次都市機能は、都市の賑わい、文化芸術機能、学術研究機能、国際化機能といったものですが、札幌で一番劣っているのが国際化機能でした。

新千歳空港は、物理的には立派な空港ですが、国際線の便数、外国人乗降客数も少ない。北海道大学には千何百人という留学生がいますが、東北大学や九州大に比べてずっと少ない。また、札幌で開かれる国際会議も仙台や福岡に比べてやはり少ないです。

**奥野** 国土政策の議論に加わって、広域圏の自立とはどういうことかを考えていますが、それは、「広域圏



がそれぞれ地域自前の国際戦略を持って、日本や世界の各地と東京経由ではない独自のネットワークを構築し、経済的に自立するということが要件だと思います。

例えば、九州は東京を見ていない。彼らは独立国みたいな感じで、独自に韓国と交流する。国際的なネットワークの意味では、東京を当てにしていません。その辺が札幌と違います。

**小林** それは昔から言われています。海外への直行便が少ない。どうしていちいち羽田、成田を経由しなければいけないのかということがたくさんあります。

**奥野** 韓国では北海道の魚に対する評価が非常に高いのですが、輸出しようと思っても輸出するルートがなく、陸送し福岡あたりから船に乗せて運ばなければならない。ところが、日本の陸送費用はものすごく高いし、日にちもかかる。国際化という意味では、物流ルートにもまだまだ課題がありそうです。

#### 食料やエネルギーの安全保障

**小林** 北海道の特性を生かしていくことは非常に大事です。その特性の一つとして一般的にいわれているのは、北海道の食料です。同時に、3.11以後、特に重要視されるようになったのは、効率だけでは測りきれない安全や安心です。つまり、広い意味の安全保障、国際政治上の安全保障ばかりでなくて、食料やエネルギーも含めた安全保障です。それが、わが国には非常に重要だと思います。そう見たときに、エネルギーといえはかつては石炭だったわけですが、依然として食料とともに、エネルギーについても北海道に期待される役割は大きいと思います。

**近藤** 国家の要諦<sup>ようてい</sup>とは、一つにはエネルギーです。そして領土を守る国防。その次に、国家を形成する人間は食がなければ生きていけませんので食。エネルギーと国防と食の三つが国家の要諦だと思っています。

かつて石炭で北海道は欠くべからざる存在でした。



国防という点でも、北海道は国境のエリアですので、最近の情勢からは今後ますます国防に関心が高まるし、北海道の存在意義は大いにあります。したがって、北海道が一番、国家の要諦への関わりが強いわけです。それだけに、私たちは誇りを持って、国に欠くべからざる存在としての北海道であることを打ち出し、それを一つの糧にしながら発展していくべきだということですが、私の食を盛んにすべしということの理由の一つでもあります。国が存立するために必要な三つについて、北海道が深く関わっていることを、上手に使わない手はないということです。

**小林** 国境エリアにある北海道の過疎地に、人が住み続けるためにはどうしたらいいかということは、国家的な観点から重要なことです。北海道で考えるだけではなくて、日本国として、また日本国民全体として十分考えてほしいと思います。昨今ではそれが重要になってきていると思います。

これは私の個人的な感想ですが、国土論が最近は大変な気がしています。ナショナリズムと結びつけて領土問題と結びつきがちですが、国民国家が成立して以来、国土をどうするかという国家の政策課題は、絶えずあったはずで、過疎地を含めた国土政策をどうするかという問題意識が、わが国の政策の中でどう位置づけられているのでしょうか。

**奥野** そこがまさに東京一極集中の弊害の最たるものです。国土審議会には国土政策検討委員会などの委員会があって、私も幾つかに入っていますが、私以外はほとんど東京の人たちです。そこでは東京一極集中はよいことだということが無意識のうちに議論の背景になっています。日本の文化は、江戸時代に参勤交代などで全国各地の文化が江戸（東京）に集まり、できてきたものです。それなのに、日本の文化に地方が貢献しているという意識は全くない。だから、地方は厄介なものという意識しかないわけです。それがだんだんと強くなってきているように感じます。

1990年に首都圏で生まれ育ち住んでいる30歳代前半



の人の割合は約58%。それが1999年には約72%にまで増えています。東京生まれの東京育ちばかりになってきています。そうすると、田舎の集落はかわいそうだから早く移転してもらえという話にすくなってしまう。国土の利用もなにもないという感じです。

**小林** 日本の国土には過疎地が各地にあります。人が生活していることが、国土であることの重要な条件です。

**奥野** 日本の国土計画は、昭和37年の全国総合開発計画から始まり平成10年の五全総で終わって、その後国土形成計画になり、今は第6次の国土計画ですが、その中に「海洋」という問題意識はほとんどありませんでした。ところが今、領土問題が出てきたので、勉強を始めている。それが実態だと思います。国土政策、国土計画として、海洋問題に関心がゼロだったわけではありませんが、中山間地に比べれば手薄だった気がします。

#### 観光もまちを磨いていく要素

**小林** 外国からの観光客は、ここ一、二年は3.11や尖閣諸島問題による中国との関係で減ってはいますが、北海道の観光は今後も北海道経済の大きな柱です。来てもらうためのいろいろな努力をしているところですが、今後の北海道観光について何が必要でしょうか。

**奥野** 観光には大きく二つの意味があります。一つは観光それ自体に意味があるということです。もう一つは、観光で来てもらうことによって、まちが磨かれるということです。それによってさらに日本や世界から喜んで来る人が増えるということになります。北海道の場合には後者の部分があまり意識されておらず、観光客として来てもらうことが重要という受け止め方がかなり大きな割合を占めているのではないのでしょうか。北海道が日本の首都圏のバックアップ機能を備え、そういう人たちの「観光もまちを磨いていく要素」ということで受け入れていくとまた違うと思います。お土産を買ってもらうだけでは不足だと思います。

**小林** 外国語案内表示や案内カウンターでの外国人観

光客対応というレベルの話はされてきましたが、観光客が来ることによって“まちが磨かれる”ということの意味がどの程度意識されてきたか、甚だ疑問です。

**奥野** 北海道には北海道大学があって、多くの世界的な研究者がいつも滞在していると思いますが、そうした人たちが街の中でお酒を飲んで市民と接触、「札幌のまちって、面白いぞ」という話になると、市民の皆さんの意識も、まちの雰囲気もずいぶん変わってくると思います。

**小林** 地域社会を盛り立てていく方策というのは、意外とそういう種類のところにあるのかもしれない。

**近藤** 札幌に限った話ではありませんが、十年前、これほどまでに外国人観光客が増加すると想像できたでしょうか。足元では、領土問題の影響からインバウンドが落ち込んでいますが、今後も何がしかのショックにより観光需要が影響を受ける場面は出てくるでしょう。しかし、アジアには無い気候と風景、食を有する北海道の優位性に変わりはありませんので、マーケットの分散を図り、ホスピタリティを高めリピーターを増やす努力を続けていけば、成長するアジアの活力を道内に取り込むことが出来ると期待しています。

また、道内における海外との交流機会を増やすことで、道民が地元の良さを再認識したり、あるいは異文化を取り入れ新たな価値を生み出していくという面でも、インバウンドの振興は重要なテーマだと思います。

他方、インバウンドの拡大に合わせ、アウトバウンド、つまり道民の海外渡航を増やすことも必要です。北海道の海外渡航率は全国平均の半分程度であるのが現状ですが、特に次代を担う若者の海外経験を促進することが、グローバル化が一層進む中で、観光面に留まらず人材開発、ひいては北海道の将来の競争力にとって大きな意味を持つのではないのでしょうか。



## 留学生を増やし、世界中に日本びいきを増やす

**小林** インバウンドの振興と言われましたが、昨今のように国際関係がぎくしゃくしてくると、それがよい大事になってきます。私がいた札幌大学では、留学生10万人計画で留学生を学生定員の10%ぐらい入れました。私費で来る留学生に授業料相当分のお金を大学側が出しましたが、みんな良い思いをし、日本が大好きになって帰る。訪日外国人も、そうだと思いますが、短い時間でも良い思いをして帰ったら、みんな日本びいきになります。



これは、国際化機能とも結びつくし、観光とも結びつくわけです。広く世界中から人を集めて、彼らが北海道に良い印象を持って帰ってくれることを重要な柱に置くということではないでしょうか。

**奥野** 留学生は、1980年代半ばに中曽根内閣が留学生10万人計画を出してから増えていきました。文部省は留学生センターを作り、留学生担当教官を置いている。いろいろな努力をしましたが、もう一つ重要なのは、市民の協力です。例えば、地元の企業が奨学金を出す、空いた社宅の一部を留学生や外国人研究者に提供する、留学生を自宅に招いて夕食をごちそうする、バザーを開くなど連携関係を作ってきたのです。新しい公共、いわば多様な主体の参加が国際化にとって大事なことです。

## 北海道開発は終わったのか

**小林** 今も「北海道開発」という開発が行われているわけですが、もはや「開発」という言葉自体が時代遅れで、すでに開発の段階は過ぎているといった考え方を持っている人がかなり増えています。そういう中で、これだけ成熟した経済レベルになった今の時点においても、依然として北海道が国による開発の対象地域であると主張していく説得力のある論拠を示さなければ国民の理解は得られません。

**近藤** それは明快です。日本の各エリアにおける社会

経済活動で最低限必要なエッセンシャル・ツール<sup>※5</sup>としてのインフラが、北海道だけ整備されていません。すなわち、高速道路、新幹線といった最低限の社会インフラが整備されていない。それらが完成すれば一つの区切りにはなると思いますが、そこまでまだ到達していません。この意味から、北海道総合開発計画は意義が残っていると考えています。

**小林** そこまで完成すれば一段落というのはそうだと思いますが、基本的なインフラの整備が本州並みに進んだとしても、その先、日本国全体として次のステップへ飛躍していく。そのときに、それをリードする役割が北海道に期待されてしかるべきだし、その可能性を持っているのではないのでしょうか。

**近藤** それはやはり、食と観光です。本州が北海道に対して「自分たちはかなわない」と思うのは、やはりこの2つです。エッセンシャル・ツールである道路と鉄路の幹線ができたときに、道民がそれを道具として上手に使いながら、食・観光産業をしっかりとものにしていける努力をし、「なかなか上手にやっている」「さらに期待したい」と中央を動かせるかどうか。それは北海道人にかかっていると思います。最低限のインフラが整備され、その次の展開も期待できる北海道となったときに、今後は視点を変えて、さらに日本に貢献できる開発計画にしていければ良いと思います。

**小林** その時々々の国の課題にこたえるのが北海道開発の役割だとすれば、今の国の課題は何か、将来どんな課題が出てくるかという、課題のとらえ方が問題になってきます。

**近藤** 特に食に関しては、日本の食料自給率は40%もありません。これは大変だ、2020年までに50%にしなければならぬと国も言っています。先進諸外国に比べれば、はるかに低い。世界の食料状況はどんどん厳しくなっています。今のままでは必ず、困った状態になります。食は、今日から将来にわたって、北海道が国に貢献できる大事なテーマです。

それから、一極集中から機能分散の時代に入ってお

※5 エッセンシャル・ツール (essential tool)  
欠くことのできない道具。

り、将来に向けてこのニーズは高まってきますから、そうしたテーマにきちんとこたえていけるような開発計画であるべきです。

#### 開発計画を具体化していくためには

**小林** 北海道開発を進めていくうえで、国、自治体、経済界、NPO、そして広く国民・道民、それぞれに役割があると思いますが、いかがでしょうか。

**近藤** 開発計画を作り、具体化していくというプロセスを考えた場合に、最初の作業はプランニングです。そして、次のフェーズが、プランに基づくコンストラクション<sup>※6</sup>です。次に、完成して、それを活用しメンテナンスしていくという三つのステップに大別できます。プランニング段階は関係当局が主体的に取り組むべきだと思いますが、しかしこの段階でこそ民が強く関わっていくべきではないかと思えます。官が事務局を務め、中身の具体的な立案にも関わりながら、民は民側の思いをしっかりと伝えて、それを可能な限り反映してプランニングするという事です。私は、そこでの民の参加を、今まで以上に強くしていくべきだと考えています。

コンストラクションは、プランに従って官が具体化し、整備していく。効率的に、迅速にプランを具体化し、竣工してからは民が上手に活用し、これを当局で効率的に維持するという役割分担になると思えます。ごく当たり前の役割分担をしっかりと形に進めていくことで良いと思えます。

ただ、役所サイドは担当分野が細分化していて、所管する役所が違ったり、役所の中でも部門が分かれています。民で横のつながりをやらなければならないケースも、今まで結構ありました。事務処理についてはそうならないように、迅速かつ柔軟にやってもらいたいと思えます。

**奥野** 「多様な主体（新たな公）」の活動が、官依存体質からの脱却の契機になっていくと思うのです。だから、NPOや地域団体の活動はエリアが限られているし小さいけれども、「範囲の経済」という面からも、

育てていくことが北海道には大切だと思います。

官依存体質では限界があります。大体、行政にはお金がありません。高度成長期のように税収が伸びているときだったら、伸びた税収でいろんなことができたけれども、今はそれが無いからやりようがありません。

**小林** インフラ整備というのは、国家の事業、日本じゅう隅々まで高速道路をちゃんと通して、というのは国の事業ですよ。

**奥野** それは国がやらなければいけない。そうしないと荒廃する日本になってしまう。しかし、何でも国でということではない。自分たちで面白いものをやろうという機運は随分盛り上がっていますよね。女性の方が活発だと思いますが、それが大事ではないかと思っています。何か面白そうなことをやっていると、人というのは集まってきます。



#### 北海道に期待される役割と克服すべき課題、そして夢

**小林** 最後に、北海道に期待される役割、解決すべき問題点、将来への抱負・夢などをまとめておうかがいできればと思います。

**奥野** 例えば観光では、政府は訪日外国人3,000万人が目標と言っています。1割強は北海道へ来ていますから、3,000万人だと300万人以上来るわけです。そういう可能性が、探せば北海道には多分いっぱいあると思えます。

また、北海道のような分散型社会に大事なことの一つ目は、多様な主体の参加です。住民団体、NPO、大企業・中小企業を含めて、多様な主体が参加して地域をつくっていくことが重要です。それには、交流・連携の担い手を育成しなければなりません。二つ目は、札幌の国際都市機能の強化です。ヘッドクォーター<sup>※7</sup>はやっぱり札幌です。三つ目は、国際化への関心をどう高めていくかということです。四つ目は、インフラの整備です。この辺が、今の札幌でも日本全体でも弱く、共通の問題としてあるような感じがします。私は

※6 コンストラクション (construction)  
建設。建造。

※7 ヘッドクォーター (headquarters)  
本部。司令部。本社。



特に、国際都市としての札幌の機能強化を一番期待したいと思います。

**近藤** 日本は今まで東京を中心にして発展してきましたが、わが国のある種の機能は北海道が一つのハブになって、広がっていく時代が来てほしいと思っています。北海道にはそういうファクターが十分にあります。それが実現できるか否かは、まさしく道民の思いと熱意にかかっているという気がします。

シベリア鉄道を上手に使うって、ユーラシアと北海道との交流を鉄道で盛んにするというのも夢です。鉄路で走れば、その沿線にもいろんな都市があります。これらの都市との交流は、ロシアなどの発展にもつながるし、北海道の活力維持・向上にもなります。これは、超長期的なテーマかもしれません。しかし、日本の一部の機能で北海道が中心になる時代は必ず来ると期待しています。私としては一つの夢として、そういう考えを持っています。

**小林** 北海道の中心的産業としての食と観光の振興やそれを支える公共事業の重要性というように、お話しは多岐にわたって進められてきましたが、お二人の話に共通していることの一つは、グローバル化時代における北海道の位置づけと役割についての強い関心であったように思います。近藤さんが特にロシアとの関係を意識しておられたのは印象的でした。奥野さんの話も国際化を巡る問題が非常に重要な位置を占めていました。例えば、同じ地方圏でも九州などでは、東京などと関係なしにアジアと直接つながっている。それに比べて、北海道は直接的に世界を意識するというのが乏しいと言われました。

札幌は文化、スポーツ、その他種々の面で優れていますが、国際化という点ではまだまだだと思います。これからの北海道、あるいは札幌にとっては、この遅れの解消が重要課題と言えるでしょう。これについて、お二人とも、貴重なアイデアを提供してくださいました。これを将来に生かしていきたいと思っています。

本日は、どうもありがとうございました。

(本鼎談は、2012年11月に札幌市で開催したものに、加筆していただいたものです)

## profile

### 奥野 信宏 (おくの のぶひろ)

1945年島根県生まれ。69年京都大学大学院農業経済学専攻修士課程修了。名古屋大学経済学部教授、同学部長を経て、2004年から中京大学総合政策学部教授。学校法人梅村学園理事。主な著書に『公企業の経済理論』『公共経済』『公共の役割は何か』『地域は「自立」できるか』。

### 近藤 龍夫 (こんどう たつお)

1945年札幌市生まれ。69年北海道大学工学部卒業、同年北海道電力(株)入社、泊発電所長、理事苫小牧支店長、取締役事業開発室長、同事業推進部長、常務取締役・(株)アイ・エス・ティ北海道(現ほくでん情報テクノロジー(株))取締役社長、北海道電力(株)代表取締役副社長を経て、2004年代表取締役社長。08年から取締役会長。08年6月から北海道経済連合会会長。

### 小林 好宏 (こばやし よしひろ)

1935年札幌市生まれ。62年北海道大学大学院経済研究科博士課程修了。山口大学経済学部講師、北海道大学経済学部助教授、同教授、札幌大学経営学部教授を経て2005年武蔵女子短期大学学長、09年退職。現在、(一財)北海道開発協会会長・開発調査総合研究所長、(公財)はまなす財団理事長、北海道大学名誉教授。主な著書に『パターナリズムと経済学』『公共事業と環境問題』『サービス経済社会—ソフト化がもたらす構造変化』『北海道の経済と開発』『生活見なおし型観光とブランド形成』(共著)。