

行政
情報

Administrative Information

#02

新たな北海道総合開発計画に関する講演会
21世紀の戦略ビジョンの策定に向けて

21世紀を迎え、我が国は、グローバル化の進展、生存基盤そのものを脅かす地球環境問題、かつて経験したことのない規模の人口減少と急速な少子高齢化などの大きな課題に直面しています。

東アジア地域の急速な経済成長をどのように取り込んで自らの成長の糧としていくか、環境と経済が調和した持続可能な経済社会をいかに形成していくか、また、人口減少や少子高齢化の進行による過疎化、活力低下を抑えていかに地域の活性化を図っていくかが問われており、現在、素案が示されている新たな北海道総合開発計画においても重要なテーマとなっています。

日本、アジアの中でも特徴的な自然環境、風土、文化を有する北海道が、大いなる可能性のもとに固有の資源・特性を活かして、活力と競争力ある地域社会を形成し、我が国の課題解決に貢献していくための戦略について、国民の皆様とともに考えていくことを目的として、各界で活躍する有識者を迎え平成20年1月18日（金）札幌市において、新たな北海道総合開発計画に関する講演会を開催しました。



北海道開発局開発監理部開発計画課

講演1

新たな地域発展モデルを求めて



森地 茂 氏 もりち しげる
政策研究大学院大学教授・運輸政策研究所所長

1966年東京大学工学部土木工学科卒業。東京工業大学工学部土木工学科教授、マサチューセッツ工科大学客員研究員、東京大学大学院教授などを経て、2002年東京工業大学名誉教授、'04年政策研究大学院大学教授、東京大学名誉教授となる。国土審議会計画部会長、社会資本整備審議会会長代理などを務める。専門は交通工学、国土計画。

日本の経済発展と国土・社会資本政策

戦後、我が国の国土・社会資本政策の主たる目的は、都市に人口が集まったので住宅・鉄道・上下水道を整備するなど、その時々の問題に対応するといったものでした。

その後、経済効率をあげるために高速交通体系や工業団地を整備し、水・エネルギー資源等を用意することで経済成長を遂げることができました。戦後から80年代半ばまでは、社会資本整備が地域構造を変革させた時代であり、社会資本整備を行えば民間等の活動も追随し、うまく発展できた時代であったのです。

世界中で第1次・2次オイルショック後、それから'80年代まで不況が続く中、日本だけが好景気で推移してきましたが、その後の、プラザ合意*1により、円の相場が上がり、輸出関連産業の国外移転が進み、地方部へ公共投資を行えば民間企業が追随するといったシナリオが崩れ、税収も上がらず公共事業依存体質と呼ばれる格好になりました。'90年代は新たな地域発展モデルを求めて模索していた時代といえると思います。

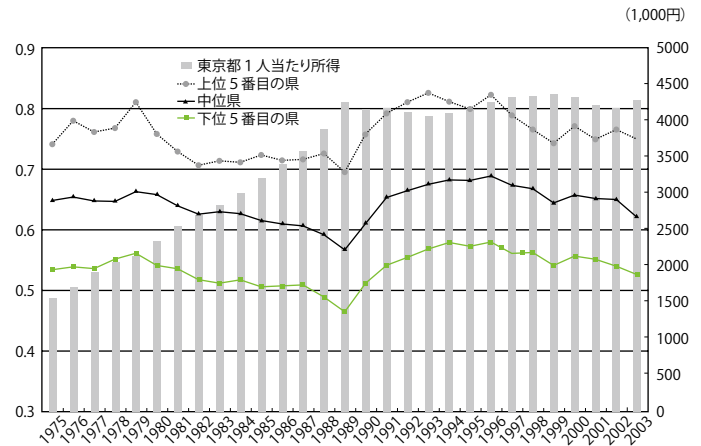
社会資本についての議論は今もまだ続いています。そういう中で、国土形成計画と社会資本整備重点計画を車の両輪として地域を良くしていこうという制度を確立しましたが、社会資本整備に関する多面的な議論をどう展開するのかが十分に熟していないと思われます。

地域格差

我が国は、農業、工業、サービス業などの産業間の所得格差と地域間の所得格差を同時に解決し、所得格差が非常に小さな国をつくり上げました。各種のデータに基づき検証してみますと、所得格差は、関東と九州といった地域ブロック間の格差よりも九州の中の福岡と鹿児島など、ブロック内の格差の方が大きく、各ブロック内の格差

と東京都内の格差を比較すると東京都内の格差が大きいわけなのです。また、2000年前半の本当にデフレが厳しい時期においても、他の県等と比較して東京都の1人当たり所得が突出して増加したわけではありません。

1人当たり県民所得：対東京都対比(倍)



ところが、このところ起こってきた地域間所得格差は、構造改革の影響もあると思われますが、経済のグローバル化による歴史的必然であり、日本型地域発展モデルの終えんを表しています。国際競争の激化により、企業は猛烈なコスト削減を行います。そうすると、国家間の格差は縮小するものの、国家内の格差は拡大することとなります。

また、格差是正のために東京及びその他の中枢都市への集中を抑制すべきとの意見がありますが、これらの都市を発展させ他の地域へ広げていくことが取るべき道であると考えています。

格差是正という観点からは、今後、公共投資が民間投資をどう生み出していくか。郡部から始まり、東京にまで進行していく高齢化にどのように対応するのか。将来への展望をどのように持つのか。こういった課題が生じています。

何故アジアか？

一つ目は、中国、東南アジアなどの高度経済成長により、アジアは世界の成長拠点となっており、そこには多様な機会（ビジネスチャンス）があります。

二つ目には、世界で初めてアジアにおいて水平分業型の産業移転が実現しました。例えば、コンピューターの生産も中国で行うようになり、その半導体が向こうからも行き、日本からも行くといった状況にあり、生産基盤や投資の行き来が活発化しています。

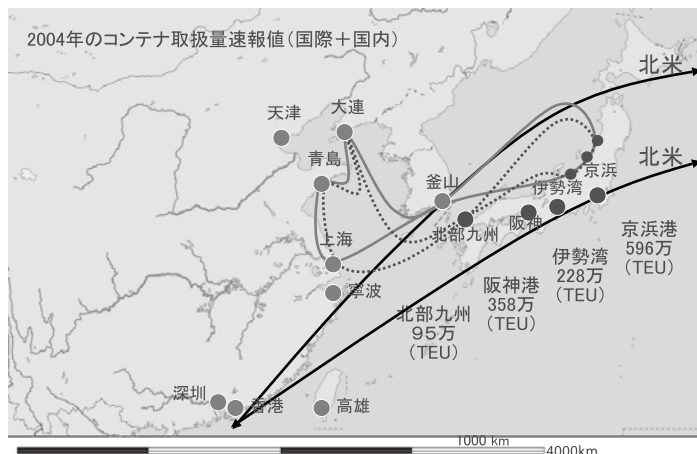
三つ目は、現在、交通をめぐる競争が起こっています。

*1 プラザ合意：1985年、米国ニューヨークの「プラザホテル」で行われた先進5カ国蔵相・中央銀行総裁会議により発表された、為替レートに関する合意。

海運ネットワークでは、船会社・港湾運営会社などがすごい勢いで世界企業化しています。航空ネットワークにおいては、低価格運賃を掲げる航空会社が急成長しています。また、世界の物流・流通業界は、急激に変化を遂げています。運送業から物流全体を行うばかりか商流や金融支援業など、かつて商社が行っていたような事業を全部やるということを始めました。

このような流れを受け、世界中の都市がゲートウェイ拠点^{※2}のみではなく、サプライチェーン拠点^{※3}の誘致をも目指しています。その中でも一番競争が激しいのがアジアなのです。

日本海航路の幹線化：振り子型航路(国内+国際)



かつては、北米とアジアを結ぶメイン航路は太平洋側でした。現在は、距離的な関係から日本海側に移っています。それに伴いゲートウェイ拠点も釜山、大連、上海など日本海側を見据えた場所に立地しているのです。我々もそのことを十分に認識する必要があります。

国土形成計画の要点

新たな時代の国土とは何か。留意すべきは、次の4点であると思います。

- ①人口減少が衰退を意味しない国土
- ②東アジアにおける各地域の個性と競争力の発現
- ③新たな「公」を機軸とする地域力の結集
- ④多様な自立広域圏からなる状況対応力ある国土

現在、これらを実現するために、国土形成計画では制度的枠組みの改変もうたっており、各省庁はインセンティブ型、競争型の地域支援制度をつくっています。これは、頑張っている地域を応援する仕組みであり、これらをどのように活用していくかが地域にとって重要なことです。

新たな地域発展モデル

今後は、従来の日本型地域発展モデルに替わる広域地方圏ごとのモデルを追求しなければなりません。また、

名古屋万博の際に建設した東海環状道路完成により、売れ残っていた工業団地などが完売となったことやニセコ、沖縄への観光投資の集中など、地域が活性化する事例が多様に展開し始めています。

そこで重要なのは、地域の競争力をどうやって上げていくかということです。地域の競争力には、交流環境、投資環境、生活環境に関する競争力など、いろいろあるはずですが、そのためには、それぞれの地域資源を再認識することが重要です。日本はアジアとの歴史的な蓄積があり、培ってきた日本ブランドをうまく活用し、相手先の好みに合わせた工夫が必要となります。

また、民間投資誘発型政策展開と公共投資をどうするかですが、重要なことは公共投資と民間投資の時間概念のずれを解消すること、公共投資と地域政策（産業、福祉等）の整合を図ることなのです。

北海道は、地域ブランド力が非常に高く、サミット開催以降は間違いなく世界的なブランドとなります。問題は、北海道のイメージが画一的であるため、いろいろと性格の違う地域の多様性をどのように演出しPRしていくかということであると思います。

※2 ゲートウェイ拠点：人流・物流などにおける拠点。

※3 サプライチェーン拠点：供給者から消費者を結ぶ開発・調達・製造・配送・販売など一連の業務に係るつながりを備えた拠点。

講演2

新たな北海道総合開発計画の精神

濱田 康行 氏 はまだ やすゆき
北海道大学大学院経済学研究科教授

1970年東北大学卒業。'80年経済学博士号取得。'91年北海道大学大学院経済学研究科教授、2006年京都大学経営管理大学院客員教授となる。内閣府、国土交通省などで委員を務める。また、北海道開発分科会計画部会で起草委員も務める。専門は金融論、協同組織金融など。



私は経済学者ですので、日本と北海道の経済の現状などについて述べ、そのことを意識した上で新たな北海道総合開発計画の素案についてお話しをさせていただきます。

日本と北海道の現状

日本の経済力は、どうも弱まっているというのが私の認識です。本来であれば、通貨の価値というのは国の価値であります。例えば、中国の経済成長に伴い、人民元は強くなっています。ところが日本では、円安株高(円高株安)といった組み合わせで推移しています。しかし、円安に

なり株が高くなって喜ぶのは、普通の事態ではないのです。

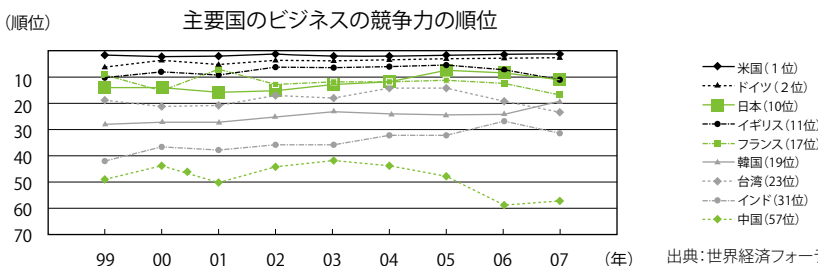
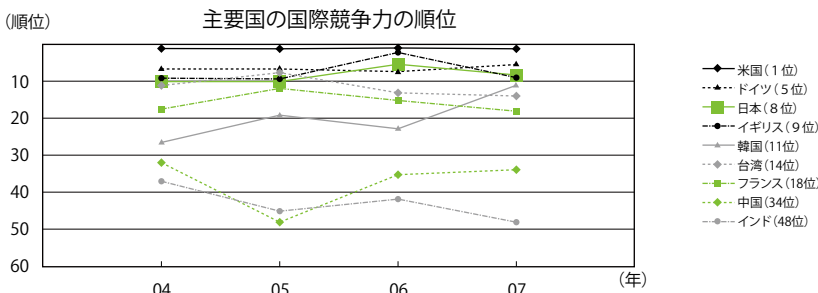
また、世界経済フォーラムという機関が発表している世界競争力ランキングによると日本は第8位です。スイスのIMDという機関の発表でも第8位とのことです。実は、この10年間、アメリカがずっと1位で、20年前だと日本が1位でした。日本はGDP世界第2位ですが、直近の報道だと日本のGDPは世界全体の10%の水準を割り込んでおり、世界第2位のGDPといってもだいぶ陰りが出てきたということです。

もう一つ示すと、景気ウォッチャー調査という調査があります。これは、2000年に始まった景気調査で、私を含めた3人が当時の経済企画庁に提案して、その時の長官であった堺屋太一さんに取り上げていただき、始まりました。この調査によれば、日本の景気後退は昨年の秋から始まっていました。もちろん、この調査だけで景気を判定することはできませんが、現在の景気状況を先行的に表していたのです。

日本の景気回復というのは、国内消費の低迷から輸出頼みであり、輸出するには円安でないとなかなか売れませ

世界競争力ランキング

	日本	米国	イギリス	ドイツ	フランス	中国	台湾	韓国	インド	1位の国地域
1. 国際競争力	8	1	9	5	18	34	14	11	48	米国
(1) 基礎的条件	22	23	16	9	13	44	19	14	74	デンマーク
(2) 効率性向上要因	13	1	2	11	20	45	17	12	31	米国
(3) イノベーション要因	2	4	14	3	16	50	10	7	26	スイス
2. ビジネス競争力	10	1	11	2	17	57	23	19	31	米国
(1) 企業運営と戦略	6	1	11	2	12	54	18	10	27	米国
(2) ビジネス環境の質	12	1	11	2	18	57	23	19	33	米国



出典：世界経済フォーラム「The Global Competitiveness Report 2007-2008」(ホームページより)
注：昨年に引き続き本年も算定方法が変更されている。

ん。また、日本の個人投資家が日本の株式等を買わず、外国の株式等を買う。そうすると、持っている円を売って外国の株式等を買うわけですから円安になるという構造ができあがります。

北海道についていえば、輸出比率が非常に低く、大型の設備投資も少ないため総需要が全国平均よりも低くなっています。このため、経済成長率の格差があるだけでなく、景気悪化も全国に先行するといった北海道型の景気循環の特徴がみられます。全国もあまりよくないが、北海道はもっとよくないという状況になっています。

消費の不振は、所得格差の拡大によるものであり、低所得層が増えれば国内消費が増えるわけではありません。北海道は東京よりも所得が少なく、さらにその傾向が強いのので、人々に安定的所得をもたらす産業の創生は北海道の課題といえます。そのためには、既存産業の強化と新産業の育成、それを生み出すための公共投資を一定量維持することが必要です。

新たな計画

新たな計画の精神として、国も困っている中、“北海道をなんとかしてくれ”との考えでは受け入れられないであろう。むしろ、困っている国の課題に対して北海道が率先して挑戦するというメッセージを伝えるべきだと考えました。

国が直面する主な課題とは何でしょう。まずは、グローバル리즘であり、次に人口減少と少子・高齢化で、最後に地球環境問題です。これらの課題解決に向けて北海道から提案していこうということです。

これらの課題解決に向けた試みは、全国「初」を北海道「発」で行い、我が国経済社会をリードすることが重要です。そのことは、新たな計画の基本的な精神として、二つのキーワードに象徴されます。一つは、他地域のモデルとなる先駆的、実験的取組を展開する「北海道イニシアティブ」。もう一つは、北海道固有の課題に対する取組である「北海道スタンダード」なのです。

新たな計画の概要

我々が作成しました、この新たな計画の素案は4章構成になっています。第1章は北海道開発の経緯とこの計画の精神が述べられています。

第2章は計画の目標を書いた部分であり、先ほど述べました三つの国家的課題と北海道の資源・特性を述べています。これらを踏まえ、

- ①アジアに輝く北の拠点（グローバルズムへの対応）
- ②森と水の豊かな北の大地（環境保全への対応）
- ③地域力ある北の広域分散型社会（少子・高齢化への

対応）

といった戦略的目標を掲げています。

第4章では掲げた目標をどう実現するのかを述べています。目標①に対しては、安全・安心な食料供給基地の実現、国際競争力ある観光の振興、東アジアと共に成長する産業群の形成を図るための施策。目標②については、自然共生社会、循環型社会及び低炭素社会の形成を図るため施策。目標③については、都市を活用した周辺地域の活性化などの施策を提示しています。また、これら3本の施策の柱を展開させるために必要な2本の施策の柱として、モビリティの向上と安全・安心の確保が示されているのです。

最後になりますが、これからの計画は、全国から注目されるものでなくてはならないと思います。このようなことを日本のために行うのだといったことを前面に押し出すために、「北海道イニシアティブ」という言葉に行き着き、それを計画の精神・哲学とした次第です。

