

行政情報

Administrative Information

#02

新たな北海道総合開発計画に関するシンポジウム 北との交流を考える

北海道開発局開発監理部開発計画課

21世紀を迎え、我が国は、地球規模のダイナミックな競争、かつて経験したことのない人口減少・急速な少子高齢化の進行などの大きな課題に直面しています。

北海道が、このような情勢の急速な変化に対応し、優れた資源・特性を活かして我が国が直面する課題の解決に貢献するとともに、地域の活力ある発展を図るため、平成20年7月4日に「地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画」が閣議決定されました。

活力ある地域社会を構築していくための重要な要素として、国際交流、経済交流、観光交流、都市と農村との交流、コミュニティにおける高齢者と若年層の交流など多様な交流があげられます。

北海道が、大いなる可能性の下に、それらの交流をいかに進め、活力ある地域社会を構築していくべきかを考えることを目的として、平成20年6月18日(水)、札幌市においてシンポジウムを開催しましたので、その概要を紹介します。

講演 1

北海道の風土、文化を活かした21世紀の交流



岩井 國臣 氏
社団法人国土政策研究会会長

日本の中で北海道はどういう役割を果たすべきかというときに、日本の国のこれからあるべき姿、役割がわかっていないといけないと思います。日本国のあるべき姿は、グローバル社会において、世界との交流、貢献ということがあります。

北海道は北の玄関なのですから、アメリカ、カナダもぜひ視野に入れて考えていただきたいと思います。

私が国土交通副大臣のときに国土総合開発法が改正され、国土形成計画法ができました。基本方針は国で決め、そしてそれぞれの地方が中心になって、ブロックの計画をつくるシステムになり、国土交通省の地方整備局の役割が大きくなったと思います。北海道は、北海道総合開発法という法律に基づいて北海道開発局が中心になって北海道をどうするかということを決めていくのです。

本日、私が申し上げたいのは文化力です。北海道は、日本の中で一番歴史が古いのです。2万年前、氷河期の中でも一番寒かった時期、サハリンと陸続きで、間宮海峡も陸続きでした。シベリアにいたマンモスが寒

くなくて南下し、北海道にもやってきます。それとともにマンモスハンターがマンモスを追いながら北海道に来るのです。また、インドネシアにいた人類が、船の技術、航海技術を持って南から日本列島に来ます。このような北回りと南回りのモンゴリアンがいて、それがどうも日本人の起源であろうと考えられます。

北海道の歴史はそのときから現在までつながっているのです。明治政府ができてから北海道開拓が進んでいくわけですが、北海道の価値というものを考えるときには、ぜひそういう歴史的なスパンで考えていただきたいと思います。

私は観光担当の副大臣をしてきましたが、これからの観光は文化に力を入れていく必要があると思います。

これからの新しい文化をつくるには、古い北海道の歴史、また風土というものを考えていただいて北海道の新しい文化をつくってもらいたいと思います。

白滝村の旧石器遺跡に見られるように、北海道にはアムール川を通過して北から人が来ているのでユーラシア大陸とのつながりがあります。それから、ロシアのアムール川の近くにも類似の遺跡があるようですので、アムール川の流域全体が北海道とのつながりを持っているのではないかと思います。こういう感覚で、ジオパークをつくってもらいたいと思います。

世界遺産が大変関心を集めていますが、これは保全が目的です。ジオパークは、同じユネスコの認定制度ですが、観光開発です。ジオパークは日本にはありませんが、世界に53あります。それで、日本でもユネスコ認定のジオパークをつくらうという動きが出てきています。ジオパークは、地質学、地理学、生態系、歴史、文化の5つの要素から、地域の光り輝くものを発掘して磨き、観光客に見てもらおうということです。

また、これからあるべき姿を考えたときに、東アジアにあわせて、アメリカ、特に北米に北海道は向かなければならないと思います。北海道のロケーションでないとできないこと、北海道が東アジアのゲートウェイになるのです。東アジアとの関係がベースにあり、かつ、北海道がアメリカとつながっていれば、今度は東アジアの人たちが北海道を経由してアメリカとつながっていくということになります。それには千歳空港の第2滑走路の延長問題があり、北海道としてぜひ重点を置いていただきたいと思います。

講演 2

交流による地域の発展を支える北海道のインフラ整備



佐藤 馨一 氏
北海商科大学教授

中西輝政先生は、国の文明の核心となる伝統、価値観、制度、ある場合は神話を含めて、どんな危機においても、繁栄の中でもこれらを絶対に放棄しなければ、国体が滅びてもその国は再興していく、と述べています。北海道開発局の文明

の核心は何かと問いますと、私は北海道総合開発計画である、と考えています。この計画が北海道の開発を導き、これからも発展させていくことを確信しています。

新たな北海道総合開発計画では、内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上を重要なテーマとして取り上げています。その中で、国際競争力を高める物流ネットワーク機能の強化を明確に位置づけており、「北海道は北米と東アジアを結ぶ線上に位置している」という記述があります。この認識に立ち、北海道の基幹産業等の競争力を高めるための基盤整備を、具体的には苫小牧港等の整備、活用を提言しています。

さらに北海道庁が現在策定中の「北海道の交通ネットワーク総合ビジョン」においては、苫小牧港や室蘭港などに加え、大消費地である札幌に近接している小樽港や石狩湾新港など日本海側の港湾のさらなる活用を促しています。石狩湾新港は今後さらに重要性が増し、この港湾の持つ役割、機能を再評価する必要があります。

アジア大陸から日本を見ると、日本は太平洋に向かう航路を塞いでいます。ロシアが太平洋に出るためには津軽海峡を利用するしかありません。ロシアは自由に太平洋に出ることを悲願としており、「東を征服する」という意味を持つウラジオストクを建設しました。

このウラジオストクに対抗する防衛拠点として札幌がつくられた、というのが私の札幌論です。札幌はロシアとの関わりにおいて地理的にも、歴史的にも、そして人的交流においても密接な関係にあります。そのことを北海道民はしっかりと認識する必要があります。

北海道と本州の関係を考えるとき、大事なポイントは青函トンネルです。青函トンネルは単なる鉄道施設ではなく、北海道と本州を一体化する社会基盤であり、

日本の国体を維持する最重要インフラです。私は青函トンネルの整備効果を研究してきました。現在の青函トンネルは、2対1で貨物列車の本数が多く、青函トンネルは貨物輸送のために機能しています。青函トンネルの費用便益比を計算すると、在来線だけで1.95に達し、1兆円をかけて作った青函トンネルは十分にその便益を国民へ還元しています。青函トンネルは北海道の農業、水産業を支えており、北海道が日本の食料基地として今後さらに発展していくためには、青函トンネルをさらに活用しなくてはなりません。

この青函トンネルに新幹線の通ることが決まりました。その通し方は第三軌道方式とあって、在来線の外側に新幹線が通る線路を1本増設するものです。この方式は物理的には可能ですが、列車ダイヤに根本的な支障を与えます。新幹線の出発後に貨物列車が発車しても、貨物列車の速度が遅いため次に新幹線に追いつかれてしまいます。

この対策は三つあります。一つは、新幹線の速度を遅くすることです。しかし、新幹線の速度を遅くしたら航空機との競争に負け、新幹線の建設費が償還できなくなります。二つ目の方策は、貨物列車の本数を減らすことです。しかし、そうすると北海道の第一次産業が壊滅します。三つ目は、今までにない新たなシステムの導入です。このシステムはトレイン・オン・トレインと呼ばれ、新幹線車台に在来線の貨物列車をそのまま乗せ、高速で青函トンネルを通過させるものです。

この方式は現在のところ、青函トンネル区間だけで検討されています。しかし、トレイン・オン・トレインを長万部まで延長したら、室蘭や苫小牧を経由する鉄道貨物輸送がレベルアップします。さらに、札幌までの延長も工学的には不可能ではありません。このとき、鉄道貨物輸送と石狩湾新港との連携も視野に入れることが出来ます。北海道の将来の産業構造を考えると、鉄道計画や道路計画、港湾計画等を単独に策定するのではなく、北海道総合開発計画のように地球環境規模のビジョンを持つ必要があります。

21世紀の北海道は、全ての道民が北海道総合開発計画というビジョンを共有し、その実現を図ることによって発展し、日本に、世界に貢献していくでしょう。

講演 3

ロシア極東地域との交流・連携を視野に入れた北海道のグローバル戦略



寺島 実郎 氏
財団法人日本総合研究所会長、
株式会社三井物産戦略研究所所長

去年まで食料に関する世界の会議では、日本は「世界最大の食料純輸入国」というメッセージが必ず枕ことばに来ていました。私が北海道の高校を出て東京に向かった60年代後半、日本の食料自給率は70%台でしたが、今39%という水準です。エネルギーと食料は外から買ってくるという日本のあり方をつくってしまったのです。

その日本も、食料自給率の向上を通じた省エネと環境保全に立ち向かわざるを得ない局面に入り始めました。食料を輸入する際、輸送に大変なエネルギーを消耗し、CO₂を排出します。輸送にかかわる省エネと環境保全という問題意識が重要になってきました。

現在放棄されている全国の農地をしっかりと手入れすれば、CO₂の吸収力を2倍にできるという報告があります。農地を有効的に耕すということが重要になってくると同時に、何回でも再生できるエネルギーの耕作という考え方への転換です。「食料」と「エネルギー」と「環境」、この三つのキーワードを頭の中に置いて、プロジェクトを考えていかなければなりません。

北海道にとって、交通、交流が重要だといってみても、北海道自身が持っている産業構造に力強さがなければ、みんなバイパスしてしまいます。新たな基軸になり得る可能性があるのは新しい装いをした農業、食料の生産基地としての北海道です。しかも、産業力、工業生産力、技術力を生かした農業生産力、食料生産力の向上というところが大変重要なポイントだと思います。

北東アジアの歴史の中で北海道の位置づけですが、実は北海道と極東ロシアは双生児のようなものなのだと気がつかなければなりません。1860年、極東ロシアにウラジオストクの建設が始まり、江戸幕府も、極東までロシアが迫ってきていると感じ取り多くの人たちが防衛のために北海道にやってきます。それで、極東ロシアが張り出してくるのと呼応するような形で、北海道開拓や屯田兵という北海道の歴史が見えてきます。人口の浸透圧で北海道には多くのロシア系の人たちがかつて来ていました。これは北海道の特色でもあ

ります。

2007年のロシアの石油生産はサウジアラビアとほぼ肩を並べて、世界トップ水準になりました。プーチンは過去わずか6、7年で、エネルギーをてこによみがえるロシアを演出しています。そして、ここへ来て極東ロシアが様変わりしています。プーチンが、極東ロシアに2兆円を超すインフラ投資をすると表明しています。

私は極東工科大学と室蘭工大の戦略的提携を仲立ちしていますが、ロシア側は、室蘭工大の雪氷を夏場の空調に使う技術などに関心をもって交流を深めています。北海道のアカデミズムとの連携というものが実利も実態もあるという流れです。今後北海道こそが極東ロシア及びロシアについての情報の集積力があるという状況をつくる必要があるのではないのでしょうか。そのために、千歳の持っているポテンシャルを生かして、極東ロシアとの連携のロジスティックス基盤^{*}を確立することもポイントになってくると思います。

昨年の貿易統計の相手先比重で、日本の戦後の歴史で初めて対米貿易を対中貿易が上回った年になりました。産業的に連携を深めている、中国、香港、シンガポール、台湾の大中華圏という視点で見ると、日本の貿易の3割を占めています。

2007年世界港湾ランキングの中で日本の港は東京港の23位が最高位です。世界のトップの港湾は、大中華圏の港が占めていて、それほどまでにアジア太平洋の物流構造は激変しています。アメリカにとっても物流構造は大きく変化し、日本よりも中国との貿易のほうが多く、その主力物流は、日本海に入って津軽海峡を抜けています。後背地の産業構造がしっかりすれば、この米中物流に介入し、関わるができます。苫東は航空貨物にもアクセスしやすいロケーションで、大変なポテンシャルがあり、これは北海道にとって大きな構造変化をもたらす可能性があります。

日本海側の港湾から釜山トランスシップで運んだほうが日本の太平洋岸を経由するよりコストがかからないので、日本海側の港湾に物流がシフトしています。北海道は、太平洋側と日本海側を両にらみできるポジションにあるので、後背地の産業構造をしっかりリンクさせていくことが北海道の将来にとって大変意味があると思います。

^{*} ロジスティックス基盤：原材料の調達から生産・在庫・販売まで物流を効率的に行うための管理システム基盤

意見交換



岩井 國臣 氏

寺島 実郎 氏

コーディネーター

鈴木 英一 北海道開発局長

鈴木 まず、今後10年間で北海道の持っているポテンシャルを発揮するためには具体的にどのようなことを目指していけばいいかというような点についてお聞きしたいと思います。

岩井 北海道のために北海道はどうあるべきか、それと同時に、日本のために北海道しかできないようなことを考えて、あるべき姿というものを議論してほしいと思います。日本国としての世界との経済的、文化的なつながりをも考えて、グローバルな視点で、日本国のあるべき姿、そして、その中で北海道が果たすべき役割を考えなければいけないのです。そのリーダーシップをとるのは北海道開発局であり、計画でいえば北海道総合開発計画だと思います。

そこで、私は日本国はもっと観光という面に力を入れ、世界の人々との交流を視野に入れた文化交流を展開するべきだと思います。ぜひ北海道も、文化観光面に力を入れていってほしいと思います。ジオパークにもぜひ関心を持っていただきたいと思います。

それを前提としまして、千歳の第2滑走路の延長問題を早急に解決してほしいと思います。

寺島 まさに観光立国が重要だと思いますが、本当に観光立国を志す気なら、リピーターとしてやってくる質の高い人を引きつける力が必要です。そのためには、単なる自然だけではなく、北海道に行かなければと思うような、人を引きつける魅力、情報の集積力がなければリピーターは来ないでしょう。

また、私は日本の食料自給率を、せめてイギリス並みの70%へ向上させるということを主張しています。日本は必ずエネルギーと食料自給率の向上に立ち向かわざるを得なくなり、その流れを受けて北海道が果たす役割は非常に大きいわけです。

バイオマスエタノールは風向きが悪いですが、日本

経済の弱点でもあるエネルギーを自前でつくろうとするときには、北海道こそが立ち向かうべきです。エネルギーと食料に関する総合戦略を開発局の戦略としっかりと結びつけていくと、北海道を変えることができると思います。

鈴木 観光の話がありますが、ジオパーク、文化観光という部分で北海道は何を目指すべきでしょうか。

岩井 ジオパークの目的は地域活性化、観光開発で、中身が重要です。財力を持った人たちが繰り返し訪れる質的に高い観光地に仕上げなければいけないのです。そこで一番大事なことは、ジオパークの場合は大学の先生方の助けを借りて学問的に見て地域の光り輝くものを発掘する必要があります。

地域の産業と大学と行政が一体になってやる一種の地域づくりといえますが、今、函館が水産・海洋都市構想を持っています。函館も歴史的に非常に価値の高い観光資源がたくさんあるので、観光も視野に入れた形で水産・海洋都市というものをつくり上げています。世界の、地域の産業と研究機関とが一体になって観光開発をやっている例を参考にしながら、前に進んでほしいと思います。

鈴木 北海道としてどのような方向でバイオエネルギーの開拓に向けていくべきでしょうか。

寺島 食料価格の高騰という副作用をもたらさないようなものに重点を置いた技術的開発が重要になるでしょう。やはり北海道を生かし切って、エネルギーと環境問題に立ち向かうという、ストーリーをしっかりと組み立てる必要があると思うのです。

そこで、エタノールだけが農業の対象ではなく、昨年の日本の貿易で、日本の農産品の輸出が4,200億円を超えました。価格は高くても安全でうまいということが、購買力をつけてきた近隣の国々にとって魅力になってきているのです。知恵を出して、エネルギーとの相関の中で考えていく方法もありますし、外に向かって攻めるという方法もあるかもしれません。

鈴木 農業のポテンシャルは高くても、高規格道路が通っていないということで、いい場所にありながら活かしきれていない部分もあります。北海道のポテンシャルを伸ばすために、私どもはインフラが、北海道の将来、世界に向けた戦略の中で非常に重要性が増すのではないかと思います。インフラの関係やグローバルの関係についてお考えがあればお願いします。

岩井 港湾にしる空港にしる高速道路にしる、基本的には交通インフラが重要だと思います。国土交通省になったのも、そこが一番のねらいだったわけです。だ

から、開発局として本省や国会に対して、北海道としてこうあるべきだということを堂々と意見をいってもらうようにお願いしたいと思います。

それで、今日は佐藤先生から石狩湾新港、寺島さんから日本海の港の現状のお話がありましたが、港がやはりだめなのです。それから、千歳の話もしましたが、空港も全くだめなのです。道路は道路で、道路特定財源で国土交通省は苦勞しているわけですが、このままではいけません。ですから、やるべきことは多々ありますが、陸海空の交通インフラが重要だと思います。

鈴木 ロシアの2兆円規模の極東開発のお話がありましたが、ロシアの極東開発と日本との関係をどのように考えればよいでしょうか。

寺島 極東ロシアについては、中国のように人口を期待して物が売れるという相手ではないことを認識しなければいけません。ただし、資本集約型のエネルギー関連の産業、人口が多くなくても対応できる産業構造というものを視界に入れて展開してくると思います。それと相関して、北海道はどう動くのかということが重要になってくると思います。ロシアが大きなパラダイム転換を起こしている今、アカデミズム連携を取っかかりとして、始めているところです。

北海道に後背地の産業構造としてどういうものを構築するのかが、インフラとしての港湾や空港ということと両輪のように進められなければ意味がないと思います。高付加価値産業を農業とともに北海道で育てていく気があるならば、単に団地、港湾、空港をつくるだけではなく、そこで働くことに魅力があるようなアメニティーも含むソフトの発想というのが重要になります。

鈴木 北海道の課題を解決するために力を入れる部分は、やはり観光、食料、バイオということですが、あわせて学問や学校、産業の集積ということが大事になるということだと思います。特にこの10年は、まさに北海道人の本気度が試される時期だといえるのではないのでしょうか。