

行政情報

Administrative Information

#02

北海道を牽引する力強い地域の形成を目指して 「アジアに開かれた産業形成・物流戦略等検討委員会」の提言

平成20年7月4日に閣議決定された「地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画」では、戦略的目標の一つとして「グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現」が掲げられています。

その実現のためには、東アジアの急速な経済成長を取り込む産業群の育成を進め、開かれた競争力ある北海道を目指すことが必要です。ここにおいて、産業基盤が集積する道央圏の役割が極めて重要であり、北海道全体を牽引していくことが期待されています。

こうした観点から、国土交通省北海道局では、同計画策定中の平成20年1月に、道内の学識経験者等で構成する「アジアに開かれた産業形成・物流戦略等検討委員会」を設置しました。

同委員会では5回にわたり、道央集積圏における産業形成、地理的優位性を活かした国際物流、苫小牧東部地域の活用方策の3つの観点から、「アジアに輝く北の拠点」として、アジアに開かれた競争力のある産業の形成に向けた戦略的対応策の検討を行い、このたび、提言として、「アジアに開かれた産業形成・物流戦略のあり方」を取りまとめました（提言の概要：15頁参照）。

本稿では、同委員会の座長である濱田康行北海道大学大学院経済学研究科教授に、委員会での検討の経緯や提言の内容についてお聞きしました。

聞き手：真砂 徳子（まさご のりこ）
フリーアナウンサー

アジアに開かれた産業形成・物流戦略等検討委員会

◎座長、○座長代理

委員

- 井田 直人 北海道工業大学都市環境学科講師
 - 田村 亨 室蘭工業大学建設システム工学科教授
 - 西部 忠 北海道大学大学院経済学研究科教授
 - ◎濱田 康行 北海道大学大学院経済学研究科教授
- 専門委員
- 伊藤 邦宏 北海道経済部産業立地推進局次長
 - 本間 伸明 北海道経済連合会経済産業部長

「アジアに輝く北の拠点」づくりに向けて

真砂 なぜ今、北海道の産業形成や物流戦略に着目した検討が行われているのでしょうか。

濱田 新たな北海道総合開発計画が7月に閣議決定されました。計画の中には、人の目を引くさまざまな新しい言葉があり、その一つが「アジアに輝く北の拠点」という言葉です。計画は実行していかなければなりません、そのとき“アジアの中で輝くにはどうすればいいのか”と考えると、人々の暮らしがあってこそ輝くわけです。人々が暮らすためには、働く職場、つまり産業がなければいけないということになります。ところが、産業というのは競争にさらされます。競争に打ち勝てる力強い産業を作らなければ、職場も失われてしまいます。

自然を守っていくことなど、ほかにも私たちがやらなければならない仕事はたくさんありますが、「経済」に限定すると、人々の雇用を確保できるような産業がその土地にあることが必要です。そうでないと長くは暮らせません。したがって、北海道の産業基盤をとにかく作らなければいけません。しかし、現状を見ると、北海道の産業はそんなに強力かといわれると、さほどでないという問題があります。では、強力な産業を作る条件がないのかというと、それはあります。人材も、人材を育てる教育機関もあります。

それから、産業ということになりますと、物流のインフラが必要です。IT産業などはそうでないかもしれませんが、いわゆるモノづくり産業を念頭に置いた場合は、人とモノがスムーズに動く場所でないと産業は発達しない。物流ということを考えなければいけません。

そこで、北海道の産業形成や物流基盤について、どこまでできているか、何を足せばいいのかということを検討し、こんな条件を作っていけば人々の生活を支えられる産業群を持つことができるでしょうという提案をしました。それが「アジアに輝く北の拠点」づくりの第一歩になるということなのです。

真砂 今まで足りなかった部分が整ってくれば、これまで本来の力を発揮できなかった能力も十分に発揮できるようになるのではないかとということですね。



北海道の特性と強み

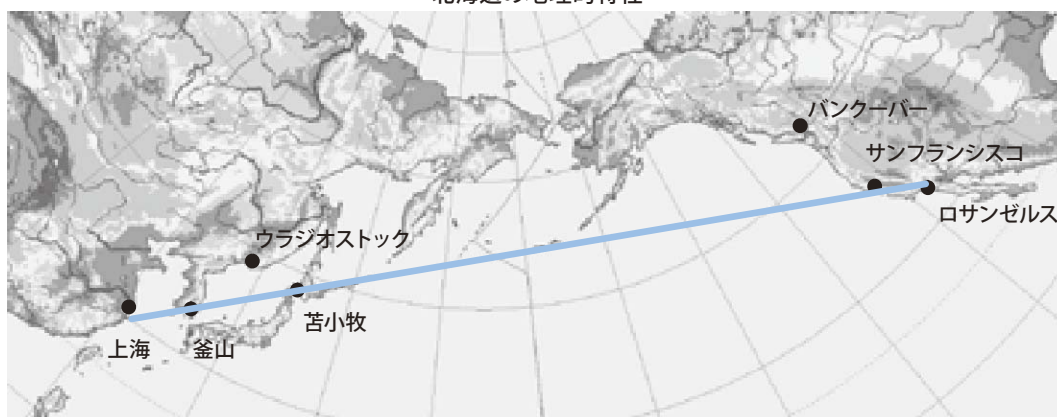
真砂 それでは、提言のポイントをお話いただけますか。

濱田 一つ目は、ただ産業群を作るといっても、要は競争の中でそれが出来上がるのです。勝手に作ったらいというのではなく、弱いものを作ったら立ちどころになぎ倒されるというのが今の世界です。たくさん売れるものを作れば作るほど、世界と競争できるのです。グローバルというと世界中というようなイメージがありますが、当面一番に私たちが考えなければいけないのは、アジアで負けないことです。戦後直後はメイド・イン・ジャパンというのは安物の代名詞でしたが、高度成長を過ぎたころから、ヨーロッパでもアメリカでも品質の良いものの代名詞になりました。ところが今や、メイド・イン・チャイナも、メイド・イン・コリアも立派なものになってきた。だから、まずアジアで勝てなければだめということで、アジアを非常に強く意識して書いたということです。

二つ目は、現在の国や北海道の財政事情を考えたら、一から十まで新しくそろえることはもうできません。したがって、あるものをとにかく生かして活用していく。今まで私たちが気付かなかった、使っていなかった資源がたくさんあるのではないかと。そういうことを見直してみようということです。

例えば、物流を考えると、北海道は、北の方の主要な国に近い。北米に行くにも、北海道から真っ直ぐシアトルに飛ぶのが一番近い。北極の上を飛んでいくと、ヨーロッパにも一番近い。私たちがヨーロッパの都市に出張するときには、新千歳空港から成田空港に行き、成田空港で乗換え、函館の上空をもう一度通って行きます。それであれば、北海道か

北海道の地理的特性



ら目的地へ真っ直ぐ飛ばばいいのではないかと
ことがあります。北海道は地理上、非常にいい場所
にある。そういうことも評価し直そうということ
です。

北海道の沖を通過していく外国船がたくさんあり
ます。韓国から出た貨物船が津軽海峡を通過してア
メリカに行っています。そうした船が苫小牧に寄って
何か積むとか、降ろすとかということを考える。人
口10数万人のまちに港が二つもあるのに沖を船が通
過していく状況を何とかしなくてはならない。

また、苫小牧東部地域には港などさまざまな施設
があって、日本ではほかに考えられない、広大かつ
使い勝手のよい土地があります。

こうした諸要素を、アジアを念頭に置きながら、
有機的に結び付け、活用すれば、一からお金が掛か
る話ではありません、という言い方にしようと思
いました。

真砂 ほかの地域にはない、北海道にしかできな

い強みや利点を、見つめ直しましょうということ
です。

そのような視点で北海道の産業を考えると、時代
によって状況は変化しているとは思いますが、どの
ような特徴があるのでしょうか。

製造業を念頭においた産業形成

濱田 北海道は、歴史的には石炭を代表とする資源
供給の場所でした。それから、広大な土地を生かして
農業基地として発達してきた。しかし、製造業は
ピンポイント的に移植された。つまり、室蘭の鉄鋼
業、苫小牧・釧路の製紙業などですが、北海道全体
として見ると、製造業に弱みを持っていることは事
実なのです。ですから、私たちもやはり製造業を
念頭に置いて産業形成を考えていこうということ
です。

農産物の加工を「1.5次産業」といいますが、こ
れも製造業の一つです。水産物だって、生のままの
魚では日持ちがしないわけですから、それをどう
やって加工していくか。今まで捨ててしまっていた
部分を利用して、バイオ系の製品を作るということ
もあります。

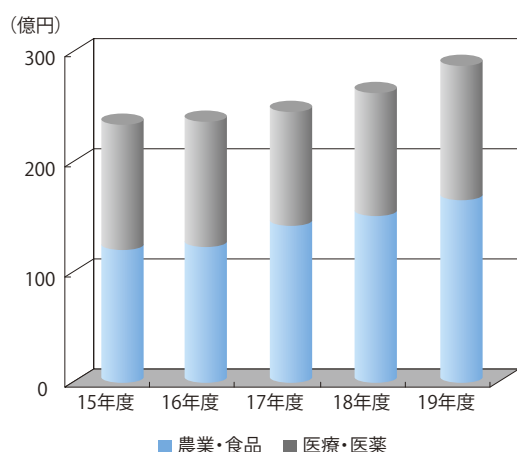
昔は1次産業が中心でしたが、今は先ほどいった
ような条件を使って、北海道の中にさまざまなタイ
プの新しいタイプの製造業を作っていきたいとい
うことです。

道央集積圏をまずアジアで負けない地域に

真砂 そうした現状を踏まえ、今後どのように産業
形成をしていくべきなのでしょう。

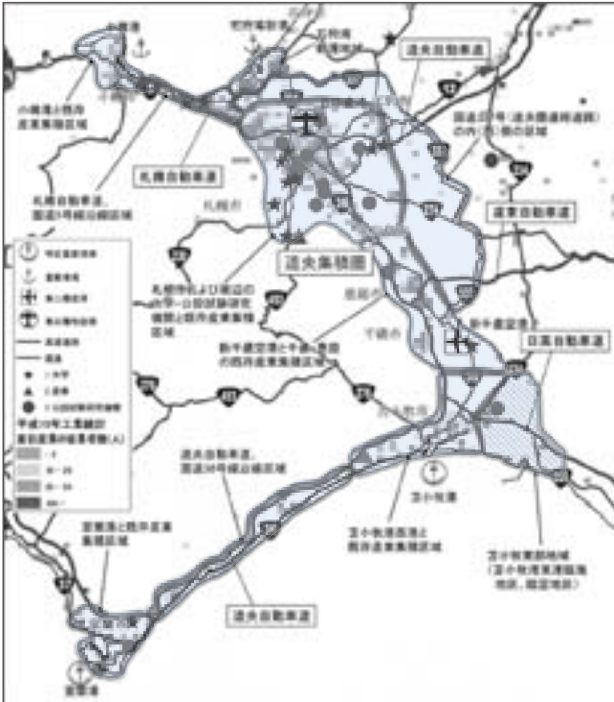
濱田 いわゆる工程表を作って、いつまでにこうい
うことをやってということは、今回の提言では書い

北海道バイオ企業の分野別売上高の推移



北海道経済産業局
「北海道バイオレポート2008」より作成

道央集積圏の区域



ていません。私たちは大きなデザインを示しました。その枠を使って中身をしっかり書き込んでいくというのは、どなたがどうやるかは別にして、今後の仕事だと思っています。だからこれは最初のステップなのです。

今回の提言の特徴は、「道央集積圏」という言葉を使って、ある地域を塗り分けたことです。小樽の方から線路沿いに札幌があって、千歳があって、苫小牧に抜けて、室蘭あたりまでですが、この地域で最初に強力な産業が形成されるのがよい、ということを行っています。これがなぜ特徴かという、今までは、札幌を応援しますと国がいうと、ほかの都市はどうしてくれるのかという話になり結局、何でもかんでもみんなやりますとなってしまいました。しかし、そういうことはもう現実的ではないので、この際、順番をつけようということです。

私たちの立てた目的である北海道の“産業形成”や“国際物流機能の高度化”の実現のためには、道央集積圏をまずアジアで負けない地域にしようといわせてくださいということです。それは決して、ほかの地域をないがしろにしているというのではなくて、まず勝てそうなものを作ろうという発想なのです。私がこういうふうに説明すれば、理解してくれる人もいるとは思いますが、これまではそういう言

い方にはかなり抵抗がありました。

真砂 すべての地域に同様な対応が求められていたのですね。

濱田 どうしても、おしなべてやってくれという話になる。だから、その「おしなべて」原則を無視したわけではないですが、ちょっと時間差をつけてやらせてくださいということです。「うちの地域はこの地図から外れているのではないか」という話になるかもしれませんが、それは、まずこの地域を強くしてから、という考え方なのです。

真砂 ある地域が強くなり、付随して周りの地域も強くなっていくという方法はないのでしょうか。

濱田 それはすごくいい質問です。高度成長のころはそれが当たり前で、質問する人もいませんでしたが、今はそれが大事な問題なのです。経済が持続的に成長していくときには必ずそういうふうになります。波及していくのです。

ところが、例えば1%しかGDPが成長しないという経済を考えたときに、そういう波及効果があるかどうか。それからもう一つ、高度成長のときには暗黙の前提がありました。つまり、人口が増えていたのです。しかも都市人口というのは社会移動もありますから確実に増えていた。そういう中でやっていると、まずここが強くなれば当然、都市は膨張していくわけですから、あちこちに好影響が出てきてということは考えられるわけです。ところが今は、その条件がないのではないかとということがひとつの問題点で、今後検討しなければいけない。新しい波及の経路ということです。

とはいえ、ここでさえ負けてしまったら、もう勝てそうなところがなくなってしまいます。だから、まず道央集積圏という考え方を教えてください、ということが一つです。

日本海と太平洋が平野でつながる唯一の地域

濱田 それからもう一つは、今までエリアを考えると、例えば太平洋エリアとか、札幌圏とか、小樽というふうにバラバラに対策を考えていたのですが、今度、こういうふうによりエリアを結びました。これにすごく大きな意味があるのは、日本海側と太平洋側がつながっていて、その間が平野なのです。日本の地図を見てください。日本海と太平洋が平野でつながっている地域はほかにはありません。



室蘭港の産業集積 (写真提供：日本製鋼所)

日本海に港があって、間に高い山も何もなく、太平洋に抜けられて、そこにも港があって、その間に空港があるという場所はほかにはなく、地理的に非常に有利な場所です。ですから、この陸路の物流をしっかり作り上げれば、日本海貿易と太平洋貿易の航路がつながる。これは素晴らしいことです。

日本海側にロシアという大きな国があって、太平洋側は北米航路も近い。こういうものをつないで、ここに競争力のある産業があるということになった



ら、世界の人、少なくともアジアの人は「どちらから行っても結構、ここは便利な場所だ」と見てくれるのではないかという提言です。

真砂 日本海側には日本海側特有の、太平洋側には太平洋側特有の、地域それぞれに特色があります

ので、産業も多様ですよ。

濱田 そうですね。おっしゃるように、小樽に行ったら水産系の会社がたくさんあるし、それに関連した昔からの産業があります。苫小牧は製紙業、室蘭は鉄鋼業、江別は昔はれんが工場、今は食品加工工場などがあります。そして真ん中に札幌という希有の大都市があるわけです。札幌の機能もちゃんと見直し再発見して、我々の構想と190万都市札幌が持っている機能をどうつなげるかということも考えなければいけない。そうすれば何とかなる、何とかしてほしいという希望です。具体的にどの産業ということをおっしゃっているのではないのですが、今いった枠組みでもう一回考え直そうということです。

苫東は日本の財産

真砂 苫東の活用に関しても、お考えをお聞かせいただけますか。

濱田 日本中に工業団地はたくさんあります。工場を出す方してみれば、どこに出したっていいわけです。便利で、労働力を確保できて、作った製品がすぐ出荷できる場所はほかにもないわけではありません。したがって、苫東も競争にさらされています。

苫東への企業立地面積はまだ全体の2割程度にとどまっていますが、進出当時は小さかった企業もみんな大きくなっていますし、また天皇陛下が植樹祭に来られるような場所にもなっています。そういう自然環境もあるし、自然と産業が共生できる条件も持っています。水道やガスのインフラ、新千歳空港に近い二つの港と高速道路、陸・海・空、全部そろった場所なのです。

これだけそろった地域は日本でほかにはない。山手線の内側の1.6倍という広大な面積の真ん中に苫東の展望台があるのですが、平らですから周りが全部見える。そこに上がると森林がずっとあって、その向こうに厚真の火力発電所が見えるのです。東京から来た人に「今、あなたが立っているところが新宿駅で、見えているあの厚真の発電所は東京駅です」というとびっくりします。そのぐらい平らで広い。



インフラも整っている。そういうところをもう少し活用しましょう。これは北海道の財産というだけでなく、日本の財産ですから、日本の役に立つように頑張りますという主張をしなければだめだと考えています。

真砂 その良さを理解していただくまでに、PRが至っていないということなのでしょうか。

濱田 開発に着手したときは安い土地でしたが、インフラを整備するのにお金が掛かり、工業用地として値段が高いという問題もあるのです。競争力のある値段を付けて、もっとアピールして、日本の名だたる産業をあそこに集めたい。そのときはもちろん環境協定をしっかり結んで、環境は守ってくださいとお願ひします。



苫小牧東部地域

真砂 豊かな自然環境は、働く人たちにとっては戦場であり生活空間にもなるわけですね。

濱田 そうですね。ですから、例えば大きな研究機関に来てもらう。研究者には家族もいますから、安心して通える学校、安心して通える買い物の場所があります。帰りたくなったら新千歳空港がすぐそばにありますとアピールできる環境を作る。そのときには、やっぱり航空運賃が非常に重要な要素になる。そういうことをみんなトータルで考えていかなければならないと思います。

“あそこなら家族を連れていってもいいか”と、奥さんが「うん」という場所を作らなければなりません。高等教育機関は札幌にあります。それでは、札幌へのアクセスはどうする。住宅としては東京の3倍ぐらいの家には住めます—というようなアピールを展開していかないと、工業開発地域という発想だけではなかなかうまくいかないと思います。

みんなが当事者！心と力を合わせて

真砂 最後に、今後の展開や北海道への思いなどをお聞かせ下さい。

濱田 提言はやや抽象的で、「だから何をしろというのだ」「具体的な話になっていない」と思われる方もいるかもしれませんので、引き続き検討していくことにしています。

こういうものは、みんなでやろうという話にならないとだめです。国がやっているのだからいいやとか、それは北海道の仕事だろうとか、うちの市町村は関係ないからという話になってしまうと、こういう全体的な構想はうまく進みません。ですから、みんなが当事者にならないければいけません。北海道は

いいところだ、いいところだとみんながいていますが、このままだと賃金は安くなってしまったり、若者は出ていってしまう。ですから、少しみんなで力を合わせて、この話は力を合わせる前にまず心を合わせないとだめなのですが、なかなか北海道というのはそれができない。

心をつひとつというのは、いつも思う。いいところですよ、北海道は。住んだ人がみんなここにずっと住みたいと思ってくれる場所なのですが、働く場所がないところは長持ちしません。食いつぶしたら終わりですから当然です。ですから、北海道のいいところを何とか維持して、発展させましょう。

追い風は吹いています。地球は温暖化だし、東京の灼熱地獄はますますすごいことになっている。北海道もそうですが、平均気温が本当に上がっています。

真砂 そのために北海道では、かえっておいしくなった農産物もあるという話を耳にしたことがあります。

濱田 そういう意味では、北海道の地理的優位性は増しています。

真砂 先生のお話をうかがい、北海道の輝く才能に気づき、さらに輝かせるためには直面する問題に目を向けると同時に、さまざまな点においてこの地を俯瞰して見つめることが、大切なんだと改めて感じました。

本日はありがとうございました。

*

今回は、今後北海道がいかに独自の魅力を発揮し進んでいくかという大切な視点でのお話で、一道民としても大変興味深いものでした。委員会では今後さらに具体的な検討が行われるとのことですが、情報を伝える仕事に携わる者として、“計画の実現には、みんなが当事者意識をもって、力を合わせていくことが必要”という、とても大事なメッセージを、多くの人たちの心に伝えていくにはどうすればいいのかと思ひながら、インタビューを終えました。

(真砂 徳子)

国土交通省北海道局HP

http://www.mlit.go.jp/hkb/hkb_tk_7_000036.html

「アジアに開かれた産業形成・物流戦略等のあり方」概要版

1 はじめに

【北海道の課題】

- ▶ 北海道の資源・特徴を活かした、我が国の持続可能な経済社会づくりへの貢献
- ▶ そのため、アジアに輝く北の拠点として、開かれた競争力ある北海道の実現

- ▶ 東アジア地域の成長を取りこんでいくことができる産業群の形成
- ▶ 北米及び東アジア各地域との迅速で円滑かつ低廉な物流の推進
- ▶ そのため、道央集積圏に期待される役割は、産業形成・国際物流機能の高度化・苫小牧東部地域の活用

【具体的な戦略の視点】

道央集積圏における産業形成

国際物流機能の高度化

苫小牧東部地域の活用

2 道央集積圏における産業形成

① 道央集積圏の産業形成のあり方

【北海道を牽引する道央集積圏】

- 既存の産業集積・産業基盤から北海道を牽引すべきエリアとして「道央集積圏」を設定
- 産業形成から見た道央集積圏の特性

【産業形成にあたり着目すべき産業】

- 「東アジアの成長・活力」、「既存産業集積」、「今後の成長産業」の3つの視点からの着目すべき産業

② 道央集積圏の産業形成の進め方

- 5つの地区毎の特徴を踏まえた産業形成の進め方

4 苫小牧東部地域の活用

① 国際物流機能の高度化における視点

- 今後の着目産業を踏まえ苫小牧東部地域の産業形成と一体として考えていく

② 産業形成における視点

- 現在の既存集積産業や今後の成長産業を結合した新たな成長産業を検討

③ 産業形成と国際物流機能の高度化との一体化

- 産業形成と国際物流機能の高度化の両者が一体となった戦略・施策の実施

3 国際物流機能の高度化

① 国際物流機能の高度化のあり方

- 国際物流ネットワークの形成
- 今後の国際物流に求められるもの
- 道央集積圏の産業形成との連携

② 国際物流機能の高度化の進め方

- 道央集積圏を中心とした物流ネットワークの構築
- 国際港湾物流拠点の形成
- 3つの地域からの物流ルートの中継基地化
- 港湾との近接性を活かした新千歳空港の活用

5 おわりに

- ▶ 以上の実現のため、関係者・関係機関がそれぞれの役割分担を自覚しつつ、将来のビジョンの共有が重要
- ▶ 関係者・関係機関がそれぞれの自主性を発揮しながら、着実にその具体化・実現化に向けて取り組んでいくことが重要

- ▶ 社会経済情勢の変化が産業形成に与える影響、その影響を踏まえた今後の産業展開を考慮していくことが必要
- ▶ 地球環境問題の深刻化に対応したCO₂削減に向けての取組やエネルギー効率化等による原油価格高騰対策などの観点を踏まえつつ、北海道において地球環境時代の産業形成や物流体系の構築を進めることが必要