これまでの北海道総合開発計画をふり返って

平成18年12月

北海道開発効果の解析に関する研究会

目　次

まえがき ……3

これまでの北海道開発計画をふり返って ……5

参考資料

1．北海道開発関係データ ……23

2．研究会議事録 ……167

まえがき

この報告書は、北海道開発の成果を、特に第1期北海道総合開発計画から第5期北海道総合開発計画までを中心に、様々な角度から評価することを目的にして、研究会のメンバーが討議を重ねてまとめ上げたものである。

本研究会は、(財)北海道開発協会開発調査総合研究所が自主研究事業として、(財)北海道道路管理技術センターの協力を得て4年前に、政策評価あるいは計画評価、特に北海道開発計画の効果を巡る問題を研究することを目的に立ち上げたものである。これまですでに数度にわたる研究会を開催してきたが、その成果は内部資料としてまとめられている。このたび、これまでの北海道総合開発計画の成果について、展望、評価する機会が与えられた。これを機に日頃北海道開発について研究を重ねてきたわれわれの知見の一端を示すことが出来れば、という思いで、この報告書は書かれている。

個々の事業評価については、その手法がほぼ確立しており、多少の修正を経ながらも、マニュアル化された手法にしたがって、実際に評価が行われている。しかし、政策評価については、検討され論じられてはいるものの、具体化されてはいない。ましてや計画評価になるときわめてむずかしい。それは計画には我が国経済の市場経済化、グローバル化の流れに抗してあるべき姿を求めている要素を含んでいることにも一因があるといえよう。われわれは、各期の開発計画の成果について、単に計画目標の達成度をはかるといったやりかたではなく、マクロ的にみた長期的な評価とあわせて、ミクロ的に個別のプロジェクトの評価にまで踏み込んで検討を進めた。ある政策が効果をもったかどうかは、マクロ的な数値だけでは正しく評価したことにならない、と判断したからである。そうした我々の問題意識や視点を読み取っていただければ、まことに幸いである。

この紙面を借りて、研究会の開催にあたり北海道開発関係等の資料の提供をいただいた国土交通省北海道開発局開発計画課の皆さんと、研究会委員の方々、そして本調査研究にご協力いただいた多くの方々に感謝を申し上げたい。

平成18年12月

北海道開発効果の解析に関する研究会

座長　　小林好宏

北海道開発効果の解析に関する研究会

小林好宏	研究会座長 武蔵女子短期大学学長 (財)北海道開発協会開発調査総合研究所長
内田和男	北海道大学大学院経済学研究科教授
佐藤馨一	北海道大学大学院工学研究科教授
田村　亨	室蘭工業大学工学部教授
北倉公彦	北海学園大学経済学部教授

研究会事務局
(財)北海道開発協会開発調査総合研究所
(財)北海道道路管理技術センター

北海道開発関係資料の提供
国土交通省北海道開発局開発監理部開発計画課

はじめに

北海道は、日本列島の北端に位置し我が国土面積の約4分の1を擁するが、人口密度が低く未開発で潜在的な発展可能性を秘めた積雪寒冷の大地であり、国自らの「開発計画」にもとづいて拓殖、開発がなされてきたという歴史を積み重ねてきた地域である。

明治のはじめに開拓使がおかれてから、「開拓使計画」や「拓殖計画」などの計画のもとで開発が進められてきた。戦後は、北海道開発法により「北海道総合開発計画」が第1期から第6期まで策定され、各期の開発計画にもとづいて開発事業が実施されてきている。

現在、第6期開発計画は実施期間中でもあり、また国土審議会北海道開発分科会において新たな計画の在り方とあわせて第6期開発計画の点検が行われているので、本論では、第5期開発計画までの流れをふり返ることにより、北海道総合開発計画によってどのような成果があげられたのかについて検証する。

北海道総合開発計画が目指したものはなにか

北海道開発法では、「国は、国民経済の復興及び人口問題の解決に寄与するため、北海道総合開発計画（以下「開発計画」という。）を樹立し、これに基づく事業を（略）法律の規定に従い実施するものとする。」こととしている。法制定時（昭和 25 年）の時代背景が法令用語に垣間見られるが、北海道開発が目指す基本となるところは、その時々における我が国が抱える課題の解決に向けて対応し、我が国の長期的な発展に寄与するということであるといえる。そのような長期的な視点をもって北海道をフィールドとした「開発計画」を国は策定し、それにもとづいて開発事業が進められてきている。

それでは、開発計画が目指したもの、開発計画を通じて北海道を開発することによって解決に向けて寄与しようとした我が国の課題とはどのようなものなのか。我が国経済社会の発展段階と関連させて、各期の開発計画の策定目標とするところから整理してみる。

第 1 期開発計画の前半の第 1 次 5 カ年計画（昭和 26 年策定）では、当時の終戦直後の混乱から経済社会の早急な立て直しを図ろうとした時代背景をふまえ、緊急必要物資の確保等が我が国の課題とされた。すなわち、石炭、食料などの国内資源の開発と海外からの引き揚げ者等の収容対策等である。

第 2 次 5 カ年計画（昭和 32 年閣議決定）では、当時の経済計画等とも連動し、我が国経済の復興と自立化（要は赤字の国際収支の均衡を図ること）に向けて、輸出を振興し輸入の増加を抑制して国内蓄積をめざし、自給度の向上を図ることが重点課題であった。

このためには、石炭等の地下資源、農水産資源、木材資源、電力エネルギー資源等の国内資源の開発が求められ、北海道の開発は、石炭の生産、水力火力等の電源開発、石狩川水系の泥炭地開発等の土地改良や農地開発、根釧パイロットファーム等の畑作酪農開発、石炭等の積み出しのための苫小牧での堀込港湾造成への着手等、実施計画的な性格をもった開発計画のもとで進められることとなった。

次の**第 2 期開発計画**（昭和 37 年閣議決定）は、自立経済化へ向けて輸出の積極的な振興を図ってきた我が国経済が、国際経済の仲間に入るべく貿易・為替の自由化（当時は必ずしも 100％ ではなく農林水産物や戦略産業の生産物は例外）を進めて開放経済体制へと歩み始めることとなり、重化学工業を中心として産業構造の高度化を図っていくという時期に策定された。重化学工業を牽引

力として我が国経済がスケールアップされるに伴い、国内の石炭等の生産から海外の石油や原料資源等を輸入する度合いを高めていくが、そのことは国際収支の赤字を招くことになった。この国際収支の天井を契機とした引き締め政策から景気後退となる景気サイクルに見舞われながらも、我が国経済は高度経済成長に向け活況を呈していった。

しかし、太平洋ベルト地帯など先進工業地帯では過度の工業集積が進み、用地、用水等が隘路となるとともに、国内では地域間の所得格差が拡大しはじめた。このような経済的社会的な矛盾を解決すべく、産業の各地域への適正配置により「国土の均衡ある発展」を図っていくことが地域開発上の主要な課題とされた。

北海道開発においては、我が国経済の安定的高度成長に積極的に寄与するとともに資源開発を主体とする北海道の後進的経済からの脱却を期しつつ、北海道の産業構造の高度化を目指して経済規模の拡大を図ることとした。すなわち、中核となる工業拠点での重化学工業化、特に苫小牧では臨海工業地帯の開発を行うほか、石炭は原料炭の生産拡大等とあわせ石炭利用工業の開発振興、農業の経営規模拡大等の近代化、資源活用型の食料品製造業等の振興を図り、さらに地域の拠点となる都市を整備し、産業・社会開発基盤となる重要港湾の整備、冬期間の道路交通の確保などを推進することとした。

第３期開発計画（昭和 46 年閣議決定）は、戦後最長のいざなぎ景気がピークを迎えているなかで策定された。日本経済は、1 ドル 360 円固定為替相場の戦後体制のもとでの効果もあり国際収支は赤字から黒字へと転換するなど、国際化に歩調をあわせながら高度経済成長を遂げるに至った。

反面、国内では高度成長に伴い工業地帯や都市部などでの公害や自然破壊、社会的な緊張が顕著になった。労働力人口は地方部から大都市圏へと大きな地域間移動を招き、過密、過疎問題の解決が迫られた。このため、我が国が長期的に発展を期するためには、狭小な国土をいかに全国的に有効活用するかということ、将来にわたる発展基盤を全国土に展開し「国土利用の抜本的再編成」を図るということが、地域開発上の主要な課題とされた。

北海道開発では、このような国の課題に対応して、広大な開発適地など潜在発展力をもった大規模産業展開の場として革新的な工業基地、国際水準の高度食料生産基地等の建設を担うとともに、高度経済成長のひずみを解決すべく開発途上の地域として、生産と生活が調和する地域社会をつくることに先駆的な役割を果たすことを目指した。このため、先導的な開発事業として、苫小牧東部での大規模工業基地の建設、石狩湾新港地域の開発、道東臨海部での工業開発拠点の開発、根釧地域や天北地域での新酪農村の建設、大規模な栽培漁業地

帯の形成等とともに、大規模港湾、国際的空港の規模としての千歳空港、青函トンネルや高速道路等の骨格となる交通体系の整備、そして地域の中核都市の整備と広域生活圏の形成を図ることとした。

第４期開発計画（昭和 53 年閣議決定）は、計画期間の途中で打ち切られた前計画を引き継いで策定された。新たな開発計画の策定時期は、我が国経済社会が世界経済の大きな渦に巻き込まれ、新たな発展段階に向けての移行が模索された時である。

すなわち、世界経済においては、前計画策定の翌年に発生したニクソン・ショック（ドルと金との交換停止措置など）を経て円が切り上げられ、昭和 48 年には先進各国が一斉に変動為替相場制へ移行するとともに、中東戦争を契機とする第１次石油危機が発生し、混迷とも言える状況に入った。我が国は、列島改造ブームによる地価高騰やインフレに対する抑制政策、さらには石油ショックの後の総需要抑制政策によって、十数年の長きにわたった高度経済成長もついに終焉し、戦後初のマイナス経済成長となるに至った。

また、資源は有限であるという認識の高まりは、大量消費から省資源・省エネルギーの産業構造への転換、石炭等エネルギー源の多様化、食料自給率の向上等の観点からの国土利用の在り方についても再検討を求めることとなった。三大湾地域等では過密の弊害が顕在化し、地方部では人口流出が続いてきたことから地域社会成立の基盤が揺らぎつつあり、国土管理の脆弱さが改めて認識された。このため、産業や人口の望ましい配置を通じて「安定的で均衡ある国土利用の展開」を図り、人間居住の総合的な環境整備を図るための国土条件を整備していくということは、我が国経済の安定的発展と充実した国民生活の実現を目的とする新たな経済計画とも連動する国の課題であった。

北海道開発では、このような転機を迎えた我が国経済社会が抱える課題の解決に向けて、国内資源である北海道の石炭等の地下資源、地熱や大陸棚の天然ガス等の探鉱、開発を促進し、食料供給力の維持向上に努めて、積極的に資源・エネルギー、食料の安定供給を図ることとした。あわせて北海道の社会資本の整備を進め、安定性のある総合環境圏を計画的に整備して定住性を高めていくこととした。このため、札幌を中枢管理拠点として形成するとともに、道央や地方中核都市圏、中核的農山漁村圏などにおいては地域発展の基幹となる工業、農業等の発展基盤を整備し、人口、産業の望ましい配置の実現を図ることとした。

第５期開発計画（昭和 63 年閣議決定）は、世界経済では貿易の対外不均衡問題がクローズアップされ、我が国は国際収支の黒字を減少させ国内投資に振り

向けるという、外需から内需主導型経済への政策転換を図ろうとした時代背景のもとで策定された。すなわち、我が国の加工組み立て産業を中心とする製品の輸出増大は、アメリカの貿易赤字の増大を招き、また先進主要国間によるプラザ合意（昭和 60 年）もなされて、円高ドル安政策への移行が実施された。このような急激な円高による対外重視の経済政策は、国内経済ではいわゆる円高不況を招き、これに対処するために金融が緩和された。当時の経済計画では、対外不均衡の是正、豊かさを実感できる多様な国民生活の実現、産業構造の円滑な調整と地域経済社会の均衡ある発展という諸課題の同時的な解決に向けて、内需主導型経済への転換と定着を図ることとした。

また、我が国経済の国際化の進展により、東京が国際金融の中心の一つになるに伴い世界都市機能が集積し、東京への機能と人口の集中及び過密から生じる問題への認識が強まった。このようなことから、地域開発の上では、東京一極集中を是正し国土全体で適切な機能の分担を行うとともに、人口が減少しつつある地方の活性化を図るため、地方に特性ある極を形成し相互交流しあう「多極分散型の国土の形成」が主要な課題とされた。

北海道開発では、このような我が国の課題の解決に寄与すべく、円高政策の中でこれまで地域経済を支えてきた石炭、鉄鋼等が困難な状況に置かれていたが、我が国の北の拠点形成を目指して札幌等に国際交流、情報等の高次の都市機能の集積を進めるとともに、地域の中核都市では都市機能の整備を行い、新たな先端産業の導入立地の推進、研究開発機能の集積と展開、国際化時代にふさわしい食料食品の供給基地としての発展、国民の健康増進・文化教育の場としての開発を図ることとした。このため、北海道内外の各地域、各層レベル間での重層ネットワークの形成ならびに都市と田園の交流コミュニティの展開を図ることとして、新千歳空港や重要港湾等の交通拠点の国際機能の強化や新幹線の建設着手など、幹線交通網の整備を通じて道内半日、道外一日行動圏の形成を目指すとともに、道内各地域で民間活力によるプロジェクトを発掘し育成することとした。

以上のように、各期の開発計画の策定により北海道を開発することによって解決に向けて寄与しようとした我が国の課題は、世界経済の流れの中で大きく変動してきた我が国経済と地域社会の在り方とに常に連動している。

第 1 期開発計画段階では、戦後復興下というある意味では世界経済の中で閉鎖性をももった我が国経済のもとで、自立経済化に向けて石炭等をはじめとする国内資源の開発と、海外からの引き揚げ者等の受け入れという緊急度の高い

ものであった。

第２期開発計画以降の段階では、我が国経済が世界経済の流れに乗って、国際収支が黒字となり世界的な経済大国となる高度成長期そして安定的成長期へと基調は変わっていくものの、国際化への流れは国内的には多様な問題を惹起した。産業構造は大きく変化し、太平洋ベルト地帯や東京圏など特定地域への人口や産業機能等の集中と偏在が顕在化し、これを是正するために「国土の再編と有効・安定的な利用」を図ることが、地域開発の上の基本的な課題であった。

このような国の課題の解決に向けて北海道において期待されたことは、国土の約４分の１を占める土地の広大さ、人口密度の低さ、石炭等の資源・エネルギーや農林水産資源等の賦存、開かれた社会風土、自然環境の豊かさなど、北海道がもつ潜在的な発展可能性である。そして、この北海道をフィールドとした開発計画により先駆的な開発事業の実施等に取り組んでいけば、潜在的な可能性を顕在化させ、我が国土の再編と有効で安定的な利用に資することになるということであったと言える。

北海道総合開発計画の成果はどうであったのか

北海道総合開発計画は、「政府公共部門にとってはその事業実施の基本となる」性格をもつものであるが、開発計画にもとづく開発事業や産業政策等では実施にタイミングのズレを生じること、また効果の発現には時間を要することなどから、開発計画による成果をみるにあたっては、時代背景の変化をもふまえつつ長期的な視点から評価する必要がある。

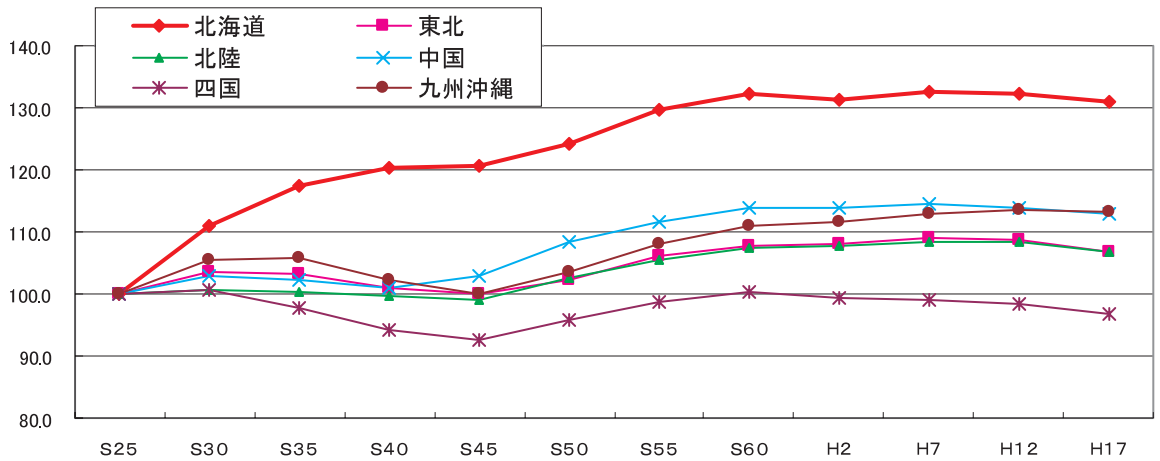
ここでは、開発計画上の主要な指標とした事項について、長期的な推移からみた成果はどうであったのかを検証してみる。

（1）人口の増加

人口は、北海道開発法での主要テーマであり、北海道という国土の使われ方、北海道の経済社会の大きさを端的に表すものとして、開発計画フレームの中心をなすものである。また、人口規模の大きさは、開発計画において人口を北海道に受け入れようとする北海道開発の意欲を示している。しかしながら、開発計画に示された人口規模は、基盤整備等を通じて誘発される投資効果のもとでの間接的な結果として期待する見込み値であり、どの地域にも移動し生活できる自由があることから、政府が直接的に制御できる変数ではない。

現在、北海道には 570 万人が居住している。開発計画での人口見込み値（最高値で 620 万人）には至らなかったが、第 1 期開発計画の直前（昭和 25 年）からの半世紀にかけて、人口の増加は 140 万人近くに達し、全国各地方ブロック全体における人口増加数約 520 万人の約 27% を占めている。

図 1　北海道及び各地方ブロックの総人口の推移（S 25＝100）



（2）北の拠点札幌と地域社会の形成

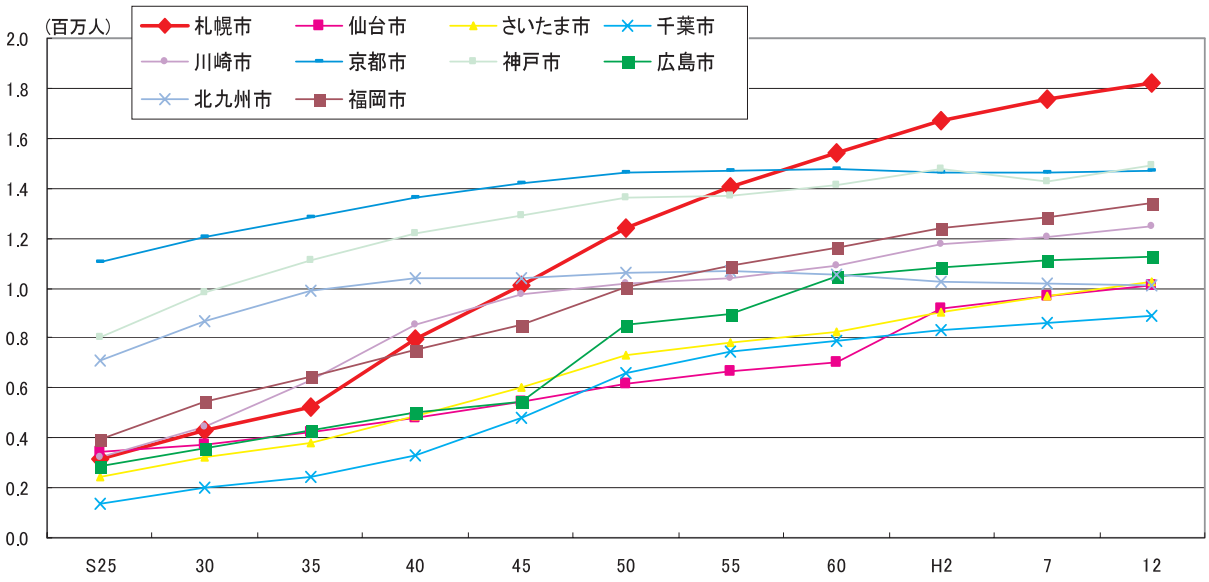
北海道の地域社会は、人口密度が本州の地域に比べて著しく低くなっており、また都市間の地理的な距離は全国の他地域と比較し２倍以上も長く、広域に分散するかたちで形成されてきた。

DID（人口集中地区）の人口集中度合いを見ると、第１期、第２期開発計画期間中には４割程度であったが、近年には７割以上と比率が高まっている。可住地面積に占める DID の割合が低いにもかかわらず当該 DID に高い割合の人口が集中していることは、北海道の土地利用形態や冬期間の厳しい生活環境等から広い地域のなかで集中して居住せざるを得なかったことを示している。

札幌は地方中枢都市として、旭川、函館、釧路、帯広、北見・網走等の拠点は地域の中核又は中心都市として、地域社会の中心機能を担うように計画的に整備されてきた。

札幌は、180 万人を超える全国第５位の人口規模の都市となり、多極分散型国土形成の一環として我が国北方の中枢となる一大「極」に成長し、北方圏諸国との交流拠点の一つになっている。札幌を中心とする道央地域では、苫小牧港や石狩湾新港、新千歳空港が開港されるとともに周辺地域が開発され、工業、商業等の集積が進展している。ちなみに、第１期開発計画の直前（昭和 25 年）と比較したとき、苫小牧の人口は 3.9 万人から 17 万人、千歳・恵庭は 3.5 万人から 15 万人へと各々４倍強、石狩は９千人から 5.4 万人へと６倍強の人口増加をみている。

図２　政令指定都市（都 23 区、大阪、名古屋、横浜各市を除く）**の総人口の推移**（S 25～H 12）



（出典）　図１、図２ともに国勢調査（総務省）により作成

また、札幌が高次の都市機能を有し都市としての魅力を持ったことや高等教育機関などが集積したことは、昭和 30 年代から 40 年代前半の高度経済成長期において全国各地方ブロックが東京など大都市圏に多くの人口を流出させたなかにあっても、若年人口の流出に一定程度の歯止めをかけることになり、東京など過密地域への過度な集中に対する抑制効果をもったと考えられる。

地域の中核都市や中心都市は、背後地域の農山漁村等の発展とともに都市機能を集積し連携して発展してきた。

例えば、帯広は、背後の十勝地域が大規模な農用地開発事業等の実施により北海道の主要な畑作酪農地帯へと成長してきたことに合わせて、地域の中核・田園都市として発展し、人口は 6.7 万人（昭和 25 年）から 17 万人へと 2.5 倍の増加をみた。また、中標津は、根釧原野の別海を中心とする地域がパイロットファームや新酪農村の建設をはじめとする農業開発事業等の実施により、主要な酪農地帯として発展すると同時に、関連産業の立地などにより人口が 1.1 万人から 2.3 万人へと倍増し、地域の中心としての機能を集積している。

（3）基礎的な社会資本の整備

生活や産業活動の基礎的な基盤となる社会資本については、第 1 期開発計画当初には極めて低い水準に留まっていたが、計画期間を通じて大きく整備が進んだといえる。

積雪寒冷地であり広域分散型の地域社会において、冬期間でも人間が住み続け生産活動が持続的に行われてきたことは、地域における空港、港湾、漁港等の産業基盤や下水道、流雪溝などの生活環境の整備が進み、また国道網をはじめとする基礎的な交通基盤の整備が進み、除雪体制が強化され、都市と農山漁村間の機能連携がなされてきた結果であるといえる。また、青函トンネルや空港、港湾等の社会基盤は、海運、航空、鉄路を通じて、北海道外及び海外との経済的文化的な面での交流にも大きく寄与してきている。

基礎となる生活基盤と産業基盤はともに整備が進められることになっても、人口密度が低く広域分散型の地域社会においては、収益性・採算性を求められる鉄道等の公共交通機関等は撤退を余儀なくされ、また新たな産業立地への基盤となる高速道路、新幹線等も整備が遅れる結果を招いている。

開発の歴史の浅い北海道では、災害発生の危険も大きく、安全度を高めるためのダムの建設や河川改修等の国土保全事業が推進され、国土の安全利用の展開が図られてきている。例えば、札幌郊外では、河川事業等の結果、河川流域

は住宅地域としても開発され発展している。

（4）自然環境の保護と利用

北海道の自然環境は、元々恵まれていたわけではなく、むしろ気候・風土面では厳しい環境下に置かれているが、北海道外の他の地域においては既に失われたか失われつつある自然環境が残されている。北海道開発の推進に当たっては、貴重な植生、野生動物、地形等かけがえのない自然の保護保全を図ることに留意しつつ、自然と人間生活との安定的な調和関係が保たれた国土環境がつくられてきた。

こうした豊かな自然環境との調和という観点からは、都市と自然環境の近接性を実現したといえる。すなわち、札幌の背後には支笏洞爺、旭川の背後には大雪山、釧路の背後には釧路湿原、北見・網走の背後には知床など、都市を一歩離れれば我が国を代表する傑出した自然の風景地である国立公園が指定されている。またこれら国立公園への最寄り空港からの平均所要時間は約1時間程度であり、北海道の恵まれた自然環境・景観は、国民全体の貴重な財産として広く利用できるものとなっている。

（5）経済規模の拡大と交流

北海道の道内総生産は、昭和30年の2.8兆円（平成2年価格）から現在では約20兆円へと約7倍の規模に成長し、都道府県別でみると概ね5～7位程度を推移しており、我が国経済の中で一定の規模を占めてきた。

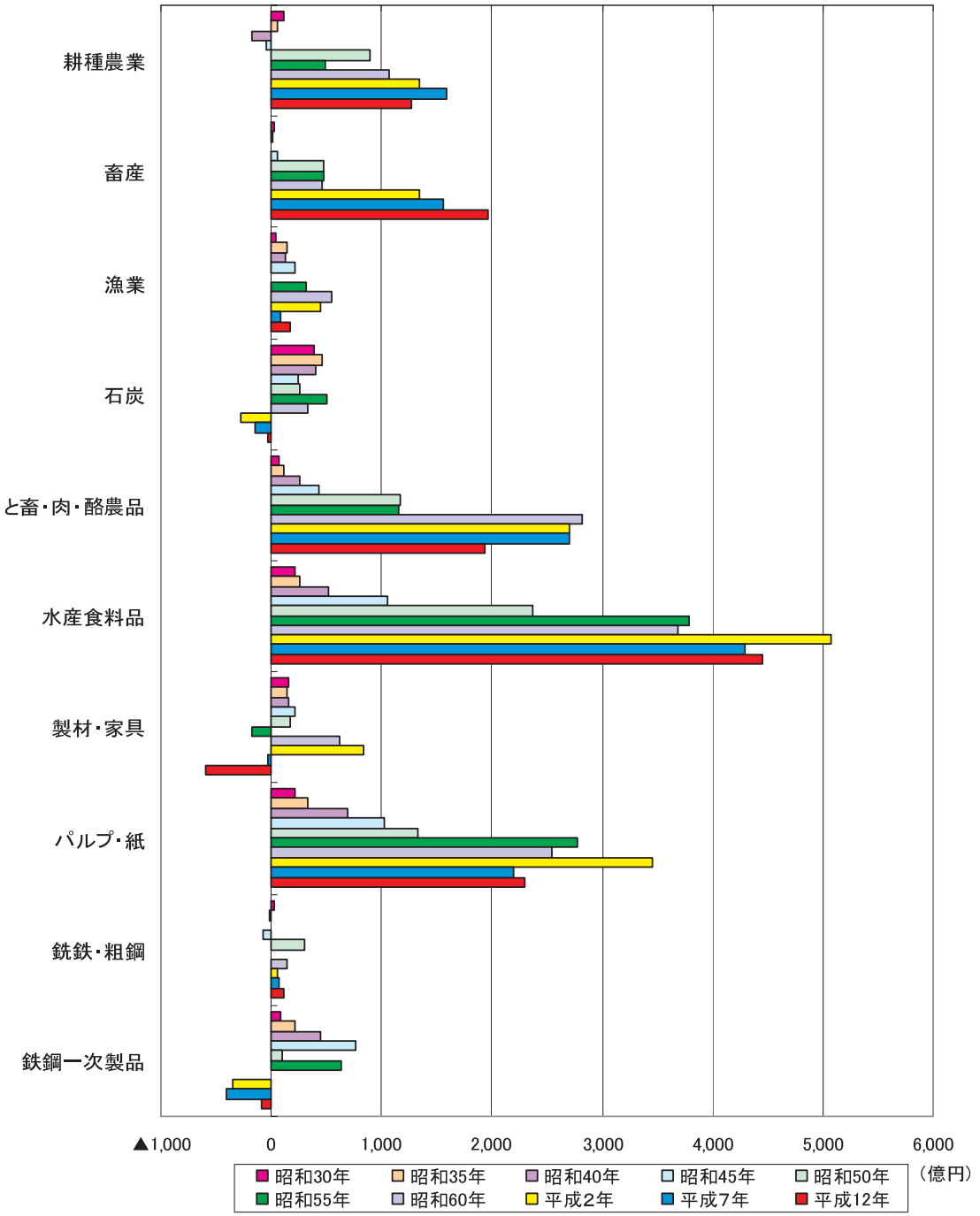
また、北欧諸国の経済規模と比較すると、昭和35年には半分以下であったが、近年ではほぼ肩を並べる水準に至っている。

北海道と道外との経済交流の状況について産業業種別の域際収支で見ると、昭和30年代から、石炭、米麦や豆類、砂糖、と畜・肉・酪農品等の農産食料品、水産食料品、パルプ・紙、銑鉄・粗鋼等を生産し、北海道外に供給してきた。鉄鋼一次製品等については生産水準を下げたものの、現在でも食料品や基礎的素材分野では主として国内向けの供給地として役割を担っている。

北海道全体の域際収支差額は赤字となっているが、このことは我が国経済が成長していくなかでの地域経済の一端を担っている北海道が、国内向けの素材等の付加価値が必ずしも高くない農業等をはじめとする産業分野に特化することで、北海道外の地域との相互補完、交流をしている結果でもある。なお、北海道内の移動には自動車輸送に大きく依存せざるを得ない状況にあることや冬

期間の暖房等から、北海道で生産できない石油製品を道外から移入していることも地域的な要因としてあげられる。

図３　　北海道における主たる部門の移輸出超過額の推移（S 30～H 12）



（出典）　北海道産業連関表（北海道開発局）により作成。各年の金額は名目値

（6）第１次産業の展開と食料の供給

世界人口の増加やアジア地域の経済成長等により食料需要が大幅に増加し、食料需給は中長期的には逼迫すると見込まれている。そのような中にあって我

が国の食料自給率（カロリーベース）は、先進諸国の中でも最低水準にあり、しかも低下傾向にある。北海道の食料自給率は、都道府県別では最も高く、国内産の食料供給の５分の１以上を占めており、北海道は我が国の食料供給の場として重要な役割を担えるまでに成長してきている。

農業の開発は、第１期開発計画からの主要な指標の一つである。農用地の造成、土地改良等の農業基盤整備事業や河川改修事業の実施、品種改良等の弛まざる積み重ねの結果により、寒冷地農業を確立させた。また、石狩川流域（篠津泥炭地域、石狩低地帯、上川盆地）、根釧、天北（宗谷、豊富）、網走、十勝等の各地域には、我が国の主要な水田地帯や畑作・酪農先進地帯が築き上げられている。

耕地面積は、第１期開発計画策定当時には約 80 万 ha であったが、現在では 110 万 ha を超え、全国に占める割合も４分の１となるなど、我が国農業の中に占める比重は高くなってきている。また、農家１戸当たり経営耕地面積は約 17 ha で全国平均の 10 倍以上となっており、大規模で専業的な農家を主体に低コストで生産性が高い農業が展開されており、国際化の流れに対応し輸出に向けた農業も試みられはじめている。

農業産出額は、農産物価格の低迷が続いて大きな伸びはみられないものの、全国に占める比率が近年約 10%、約１兆円台の規模で推移している。道内総生産の約 3% を占めているに過ぎないが、農業は、食料品製造業から観光等まで広く関係する北海道の基幹産業の一つとなっている。

北海道は、その周囲をオホーツク海、日本海、太平洋に囲まれ、北見大和堆、武蔵堆、えりも堆などの好漁場を有している。漁獲量は全国的に減少傾向で推移しているが、北海道は全国の４分の１を超え都道府県別で全国第１位となっており、水産物及び水産食料品の移輸出は増加傾向で推移している。

しかし、未だ国後や択捉等の北方四島が返還されずに国境線も未確定のなかで、国境海域を抱えている根室等北方領土近接地域では、水産関係を主として地域経済は厳しい環境下に置かれている。

林業については、北海道の森林面積、森林蓄積は全国の 22% 程度を一貫して占めているが、植林されたカラマツ等の人工林が利用可能時期に達しつつあるとともに、地球温暖化防止機能等を持続的に発揮させる観点等から重要な役割が求められてきている。

（7）資源・エネルギーの供給

北海道の資源・エネルギーは、戦後の我が国の資源・エネルギー供給面を支えてきた。例えば、石炭は輸送等に関連する基盤が整備されはじめたことと相まって､昭和 30 年代には生活・産業のために消費された全国の 1 次エネルギーの 10% 以上を供給し、我が国の高度経済成長期を下支えした。第 2 期開発計画以降においても、国内全体の石炭生産が縮小されていくなかにあって、北海道内では原料炭の生産や新鉱の開発が図られるなど、国内エネルギー資源の重要性から北海道炭には一定の位置付けが与えられてきた。

しかし、石油等エネルギー資源を海外に依存している状況下においてコスト的に国際競争力をもち得なく、北海道内の生産は縮小を余儀なくされ、平成 14 年には国内最後となる釧路の炭鉱も閉山した。代表的な石炭産出地域であった夕張を中心とする旧産炭地域では、昭和 30 年代には人口約 44 万人が居住していたが、現在では約 9.6 万人に激減している。

北海道に賦存する天然ガスや地熱等は、石油代替エネルギーとして産業や熱供給に開発利用されており、また農業等第 1 次産業をベースにしたバイオマスや、積雪寒冷の気候を活かした雪氷熱利用エネルギー等の新しい技術開発も進められている。

（8）食料品製造業や観光をはじめとする産業の発展

第 2 次・第 3 次産業は、北海道の地域資源を活かした食料品製造業や観光産業が順調に発展し、北海道経済の大きな牽引車となるとともに、近年では研究開発機能も充実し、新たな萌芽として情報産業やバイオ産業などの集積等が進みつつある。

工業出荷額については、昭和 30 年には約 2000 億円であったが、現在では約 6 兆円の規模になっている。特に、第 2 期計画時代から地場資源の食材の付加価値を高めるべく技術開発等に努めてきた食料品製造業は、道内の製造品出荷額の約 3 分の 1 を占めており、と畜・肉・酪農品、水産食料品を中心にして生産額は増加傾向で推移している。

また、木材・木製品、紙パ、鉄鋼、造船等の基礎的素材分野の製造業は、釧路、旭川、函館等の中核都市等に多く立地していたが、昭和 50 年代以降の円高等の流れの中で産業構造調整政策による影響を受けて低迷した。

電気機械等の加工組み立て型等の製造業は、全国各地方ブロックに比べると企業立地が遅れてはいるが、千歳・恵庭や函館等の空港周辺地域や苫小牧等の

港湾周辺地域等に立地が進んでいる。

苫小牧臨海部の工業開発の成果を受けて苫小牧東部地区等では、我が国では先駆的な環境を整えた大規模工業拠点を開発し、北海道工業構造の飛躍的な高度化を図ることとしたが、石油危機等による経済環境の変化等により企業立地は長期的な視点をもって進められることになった。

観光については、北海道における北方的な積雪・流氷等や豊かな農水産食材、山岳等の自然景観や整備された農地等の雄大な農村景観等は、観光資源としても高く評価されはじめ、行ってみたい旅行先の上位に評価されるなど、観光地北海道としてのブランドが形成されつつある。

北海道内の各地域での宿泊・レクリエーション施設整備と相まって、中核、中心都市における空港や港湾、あるいは道路等のアクセスの整備が進んだことにより、北海道が国民にとって多様な自己実現・体験交流・保養の場として活用されてきている。現在、観光関連産業の経済規模は約１兆円を上回るとされており、北海道の主要産業の一つになりつつある。

また、アジア地域の経済発展に伴い、北海道の北方的風土、自然環境・景観等は貴重な存在であることが広く認知されはじめ、台湾、香港、オーストラリアなどを中心とする観光客が近年増加しており、観光を通じた国際交流の促進がなされはじめている。

むすび

以上のように、北海道をフィールドとしてこれまでの各期の開発計画が目指したこと、そして開発計画にもとづいて実施された開発事業等の積み重ねとなる北海道開発の成果については、主要な事項だけでも幅広く見られるところであるが、ここで総括的にまとめると次のように言える。

我が国土の約4分の1という広大な面積を占めるもののほとんどが未開発であった積雪寒冷の地において、半世紀におよぶ各期の開発計画によって、石狩川流域、根釧、天北、十勝平野等に代表される大規模な農業開発、苫小牧や石狩等の地域における先駆的な産業拠点の開発、北海道内・道外を結ぶ港湾、空港、道路等の基礎的な交通ネットワークの形成、そして冬期間でも安心して居住しえる生活環境等の整備が継続的に実施されてきた。

これらのことを通じて、我が国土の北端で北方領土問題を抱える北海道という地域に、570万人におよぶ人口を居住させ、全国の一つの「極」となる札幌を形成し、さらに北海道内には地域の中心となる都市および農山漁村地域をつくり、あわせて豊かな自然環境を育ててきたことは、我が国としての地域開発上の課題である「国土の再編と有効・安定的な利用」に向けて、北海道が大きく寄与してきたことの結果である。

また、北海道の水利施設と一体として整備された農地や管理された漁場・海洋域、資源・エネルギー、森林資源、自然環境など「多様な資源の存在とそれらが有効に開発・活用」されていることは、食料の安定的な供給と我が国の食料安全保障、国民の心身の保養、地球環境の保全など多方面において大きな成果をもたらしている。

さらには、食料や資源・エネルギーの制約等から資源ナショナリズムを背景として国際経済社会の不確実性とリスクが高まり、地球温暖化問題が深刻となることが予測されつつある現在、国民に安全・安心感を与えるなど深層心理に関るところでも大きな役割を果たしている。

参考資料

１．北海道開発関係データ

(1) 北海道開発主要関係指標について……26

(2) 北海道総合開発計画の主要プロジェクト事例……88

(3) 北海道総合開発計画の課題と施策方針一覧 ……106

(4) 北海道総合開発計画の実績について ……110

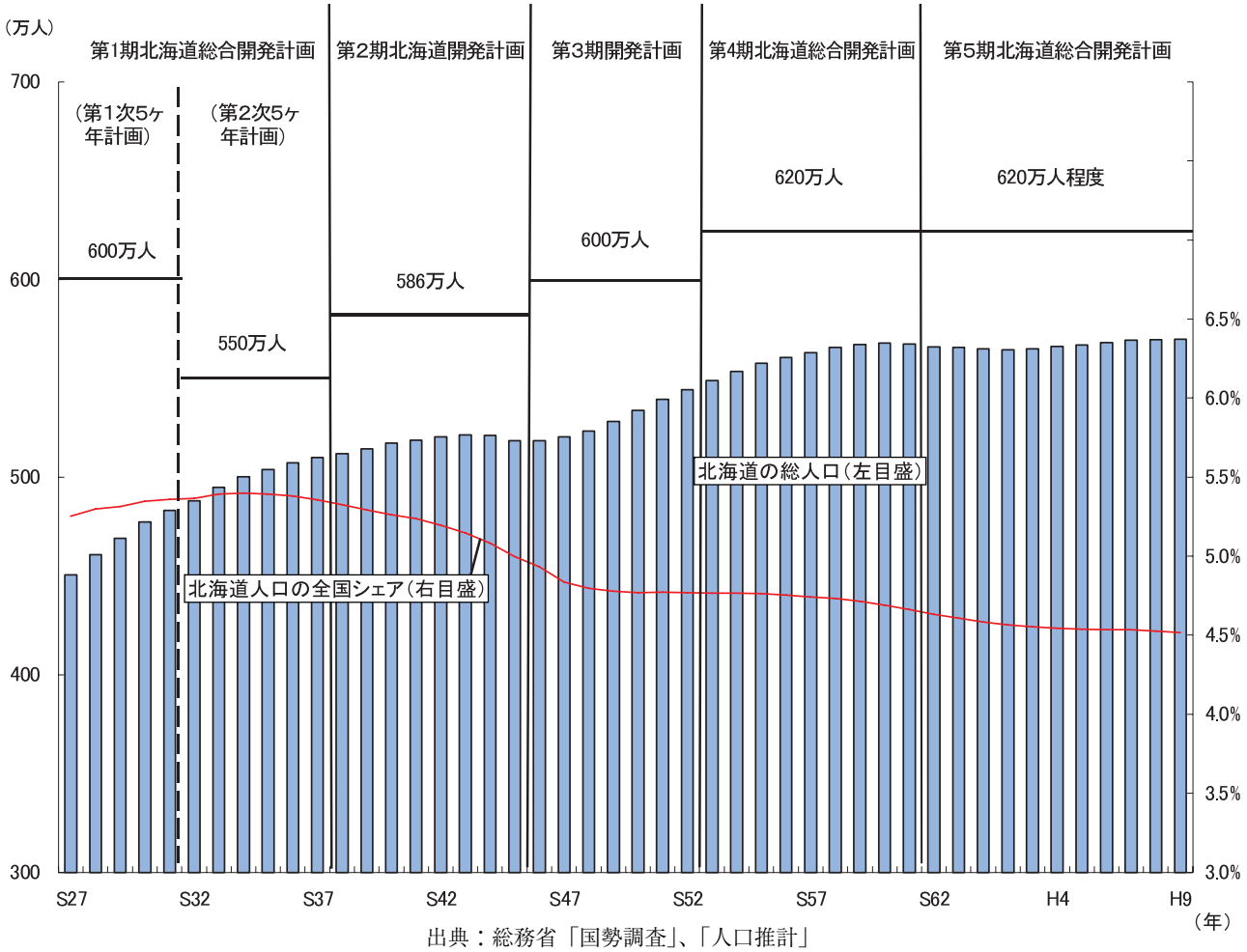
(5) 北海道開発関係年表 ……126

（１）北海道開発主要関係指標について

① 人口関係データ　……26
② 地域社会関係データ　……40
③ 経済関係データ　……44
④ 工業関係データ　……55
⑤ エネルギー関係データ　……63
⑥ 農林水産関係データ　……66
⑦ 社会資本整備関係データ　……74
⑧ 環境関係データ　……80
⑨ 観光関係データ　……82

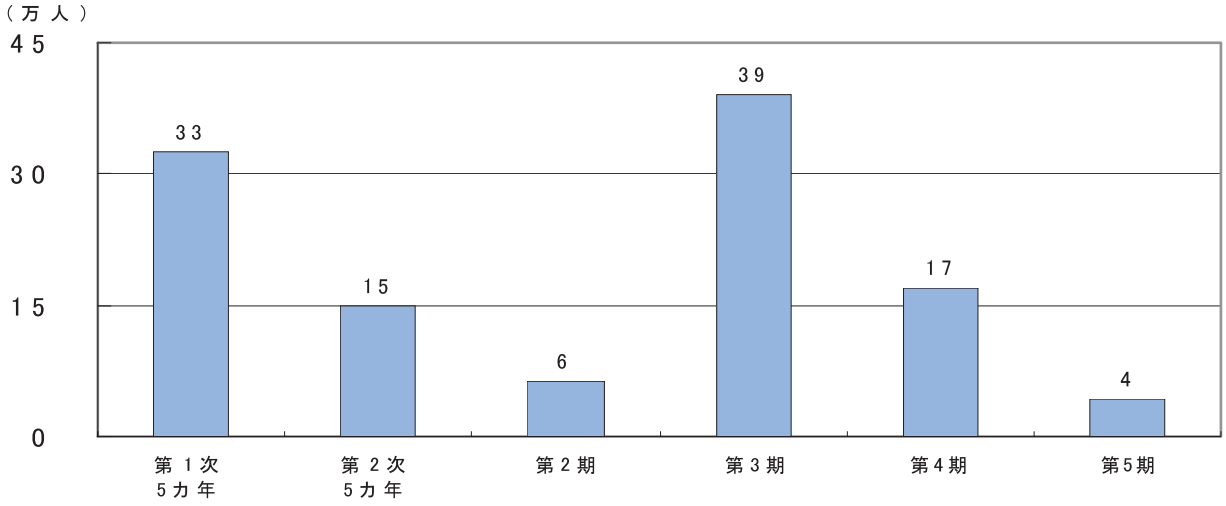
① 人口関係データ

北海道総合開発計画（第１期～第５期）における人口見込みと人口推移



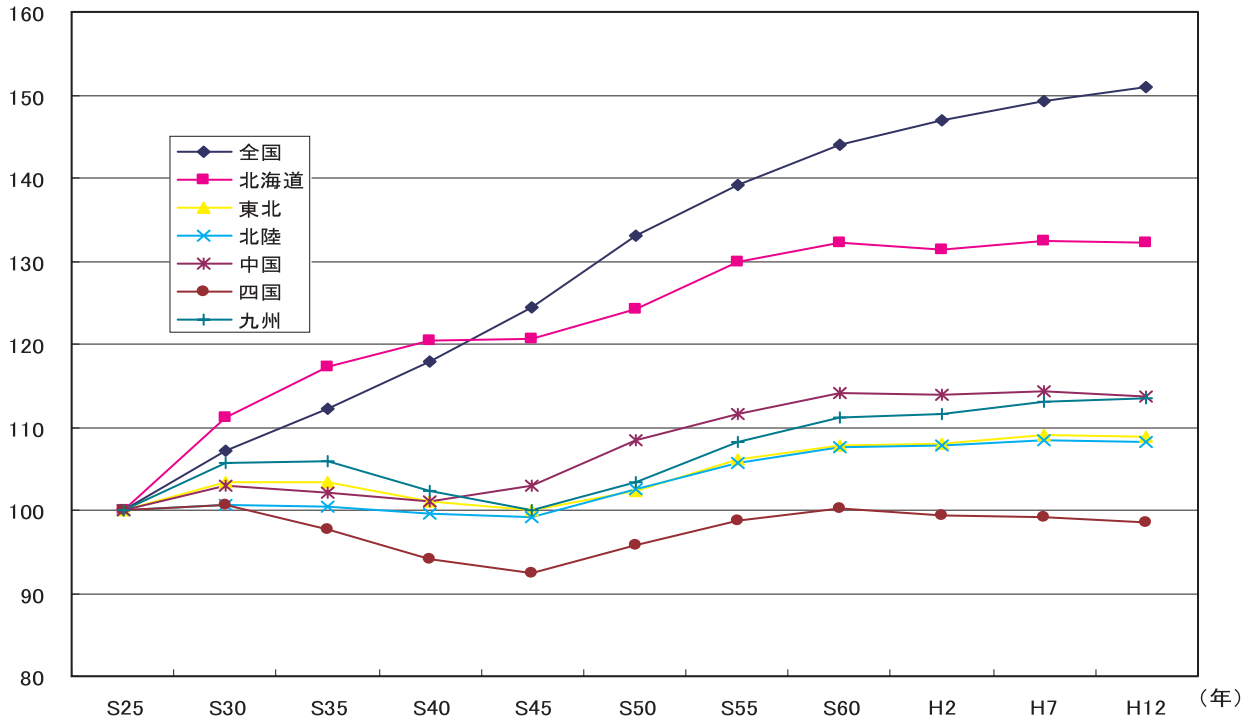
出典：総務省「国勢調査」、「人口推計」

北海道総合開発計画（第１期～第５期）期間における人口増加数

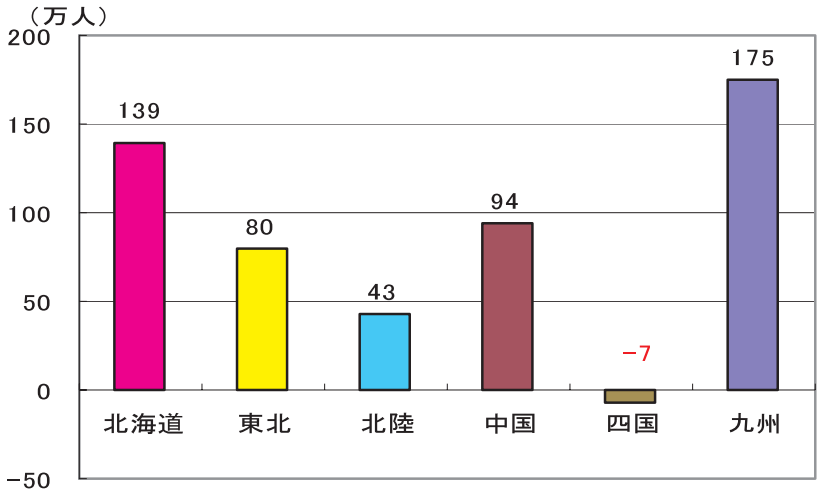


出典：総務省「国勢調査」、「人口推計」

全国地方ブロック別の人口の推移（S25 年＝100）

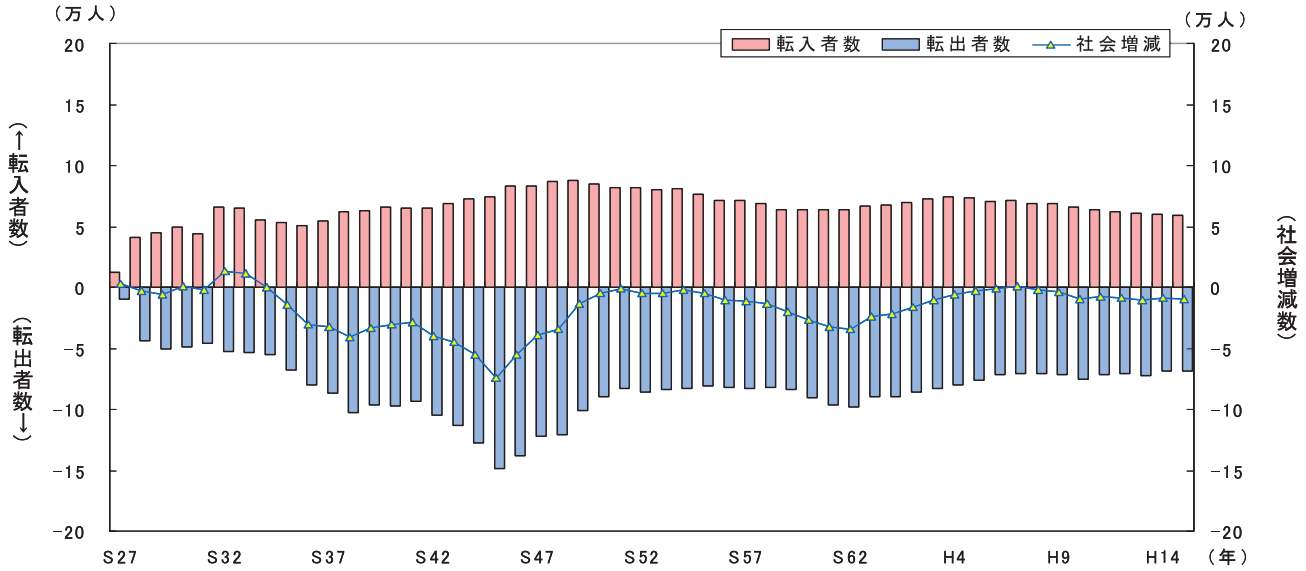


全国地方ブロック別の人口増減数（S25 とH12 比較）



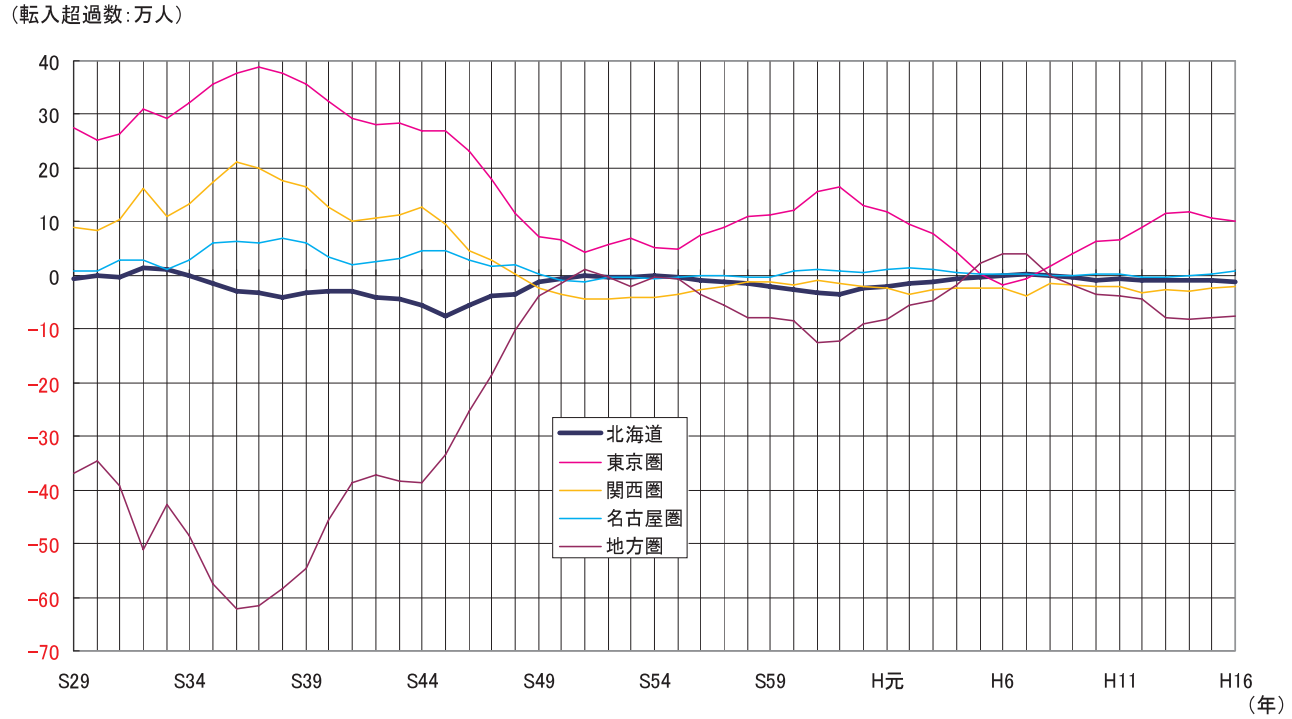
出典：総務省「国勢調査」
注　：各ブロックに属する道県は以下のとおり
　　北海道：北海道
　　東　北：青森県・岩手県・宮城県・秋田県・山形県・福島県
　　北　陸：新潟県、富山県、石川県、福井県
　　中　国：鳥取県・島根県・岡山県・広島県・山口県
　　四　国：徳島県・香川県・愛媛県・高知県
　　九　州：福岡県・佐賀県・長崎県・熊本県・大分県・宮崎県・鹿児島県、沖縄県

北海道における社会増減、転入者数及び転出者数の推移



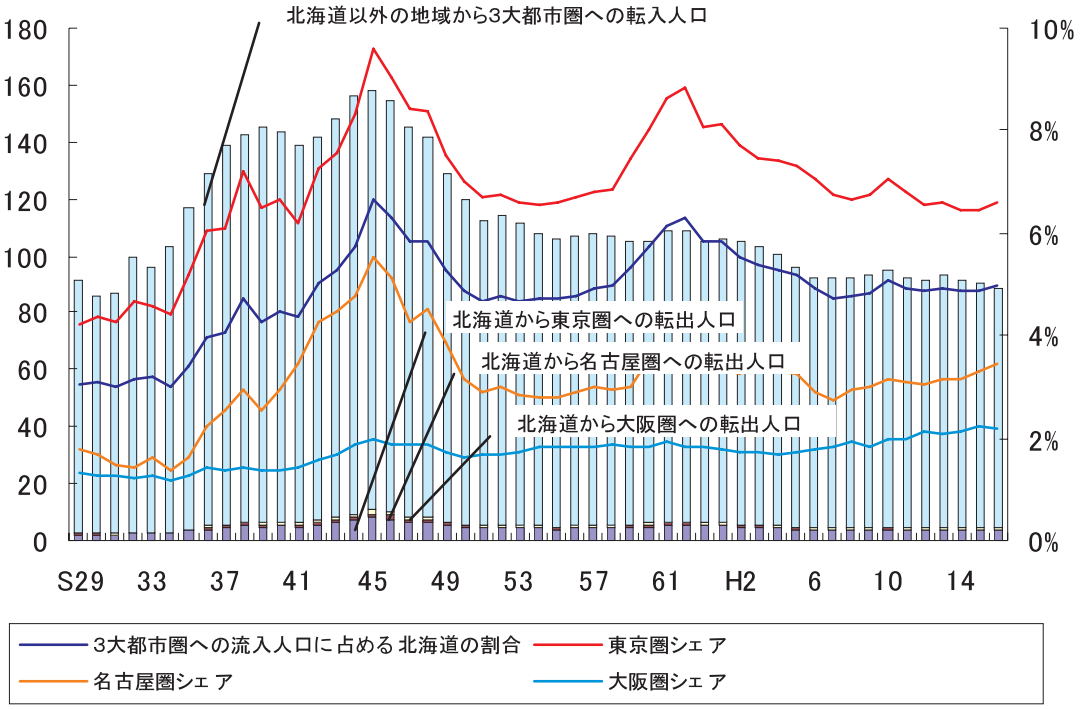
出典：明治 19～昭和 46 年まで「北海道統計資料第 1 編（昭和 48 年 3 月）」（北海道）、昭和 47～平成 15 年まで「住民基本台帳人口移動報告」（総務省）、「北海道統計 110 年の歩み」（北海道統計協会）
注　：社会増減＝道外からの転入者数－道外への転出者数

北海道と、地方圏、三大都市圏の人口移動（転入超過数）の推移（S29～H16）

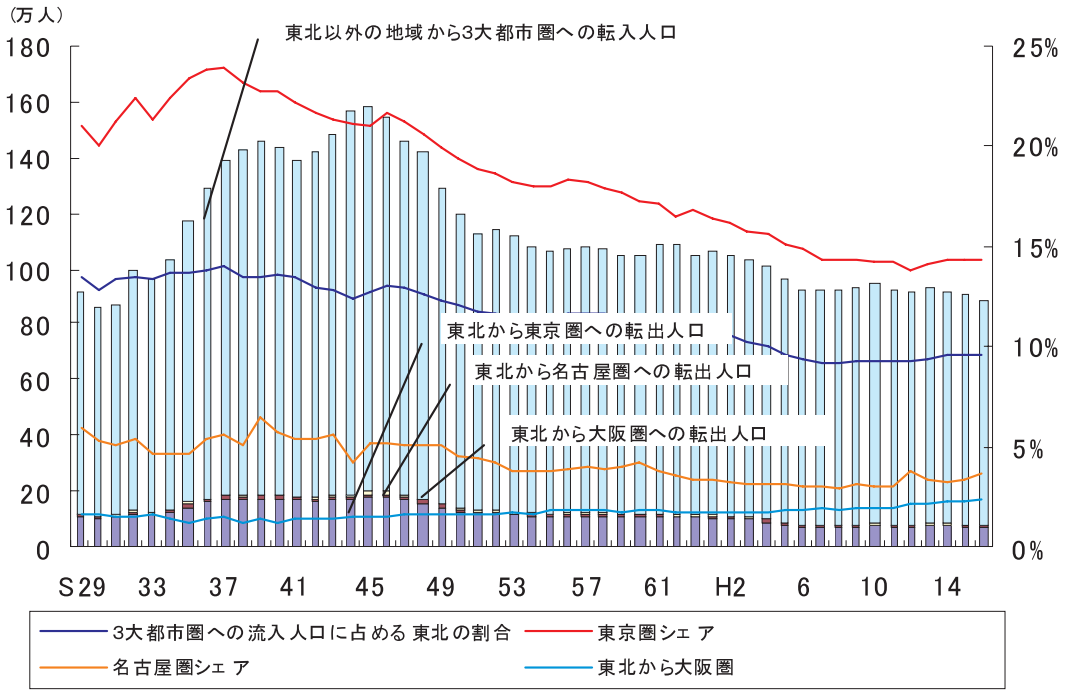


出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」
注　：地域区分　　北海道：北海道　　三大都市圏：東京圏、名古屋圏、関西圏
東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県
関西圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
地方圏：三大都市圏以外の地域（北海道は除く）

北海道の転出人口、３大都市圏の転入人口に占める割合の推移

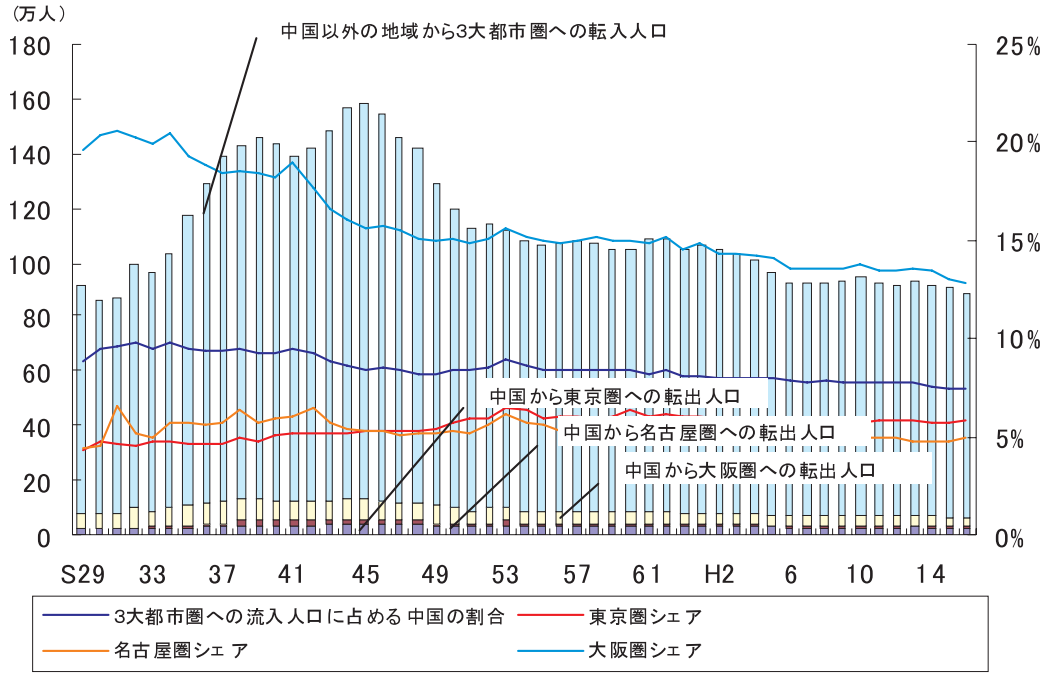


全国地方ブロックの転出人口、３大都市圏の転入人口に占める割合の推移
東北地方

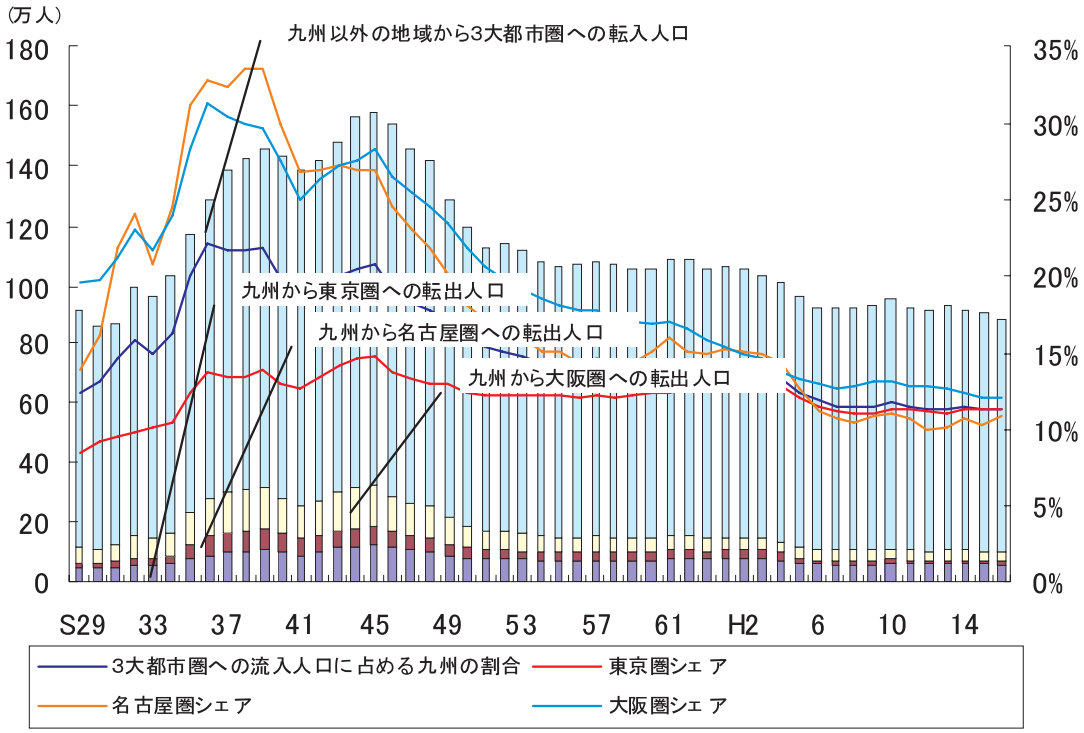


出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」
注　：３大都市圏の転入人口には、東京圏、名古屋圏、大阪圏相互の人口移動を含む。

中国地方

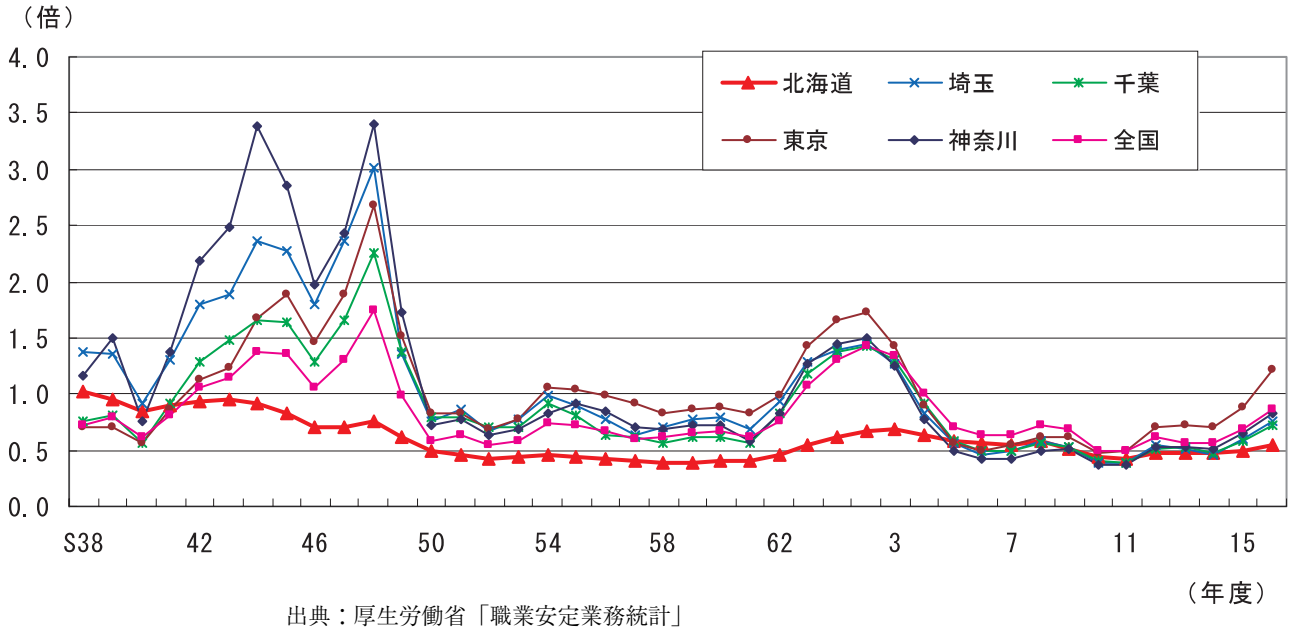


九州地方



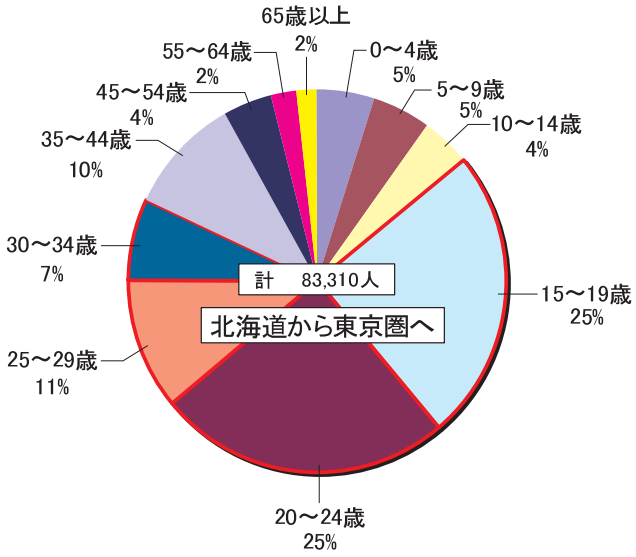
出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」
注　：昭和 29 年から 47 年までは沖縄県の移動者数を含んでいない。

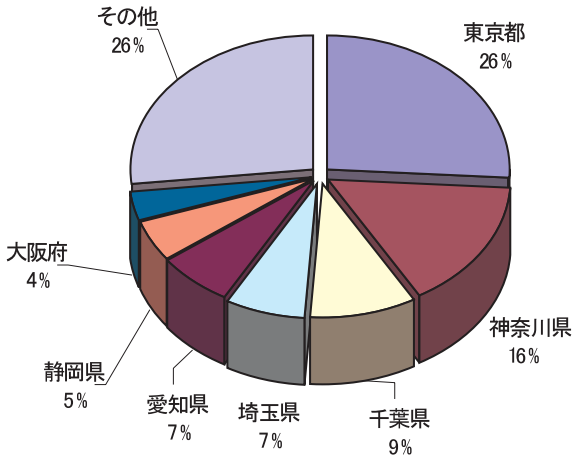
北海道と、全国、東京圏の有効求人倍率の推移



出典：厚生労働省「職業安定業務統計」
注　：有効求人倍率はパートを含む。また原数値の年度別平均による。
　　東京圏は、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

北海道から都府県へ移動した人の主な移動先と年齢層（昭和 45 年）

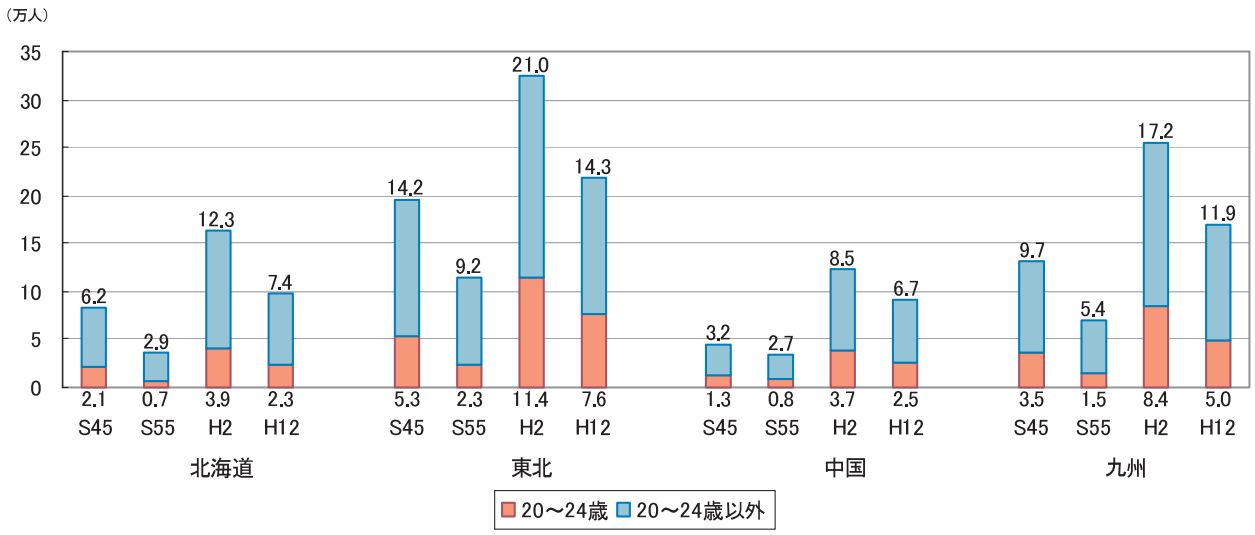




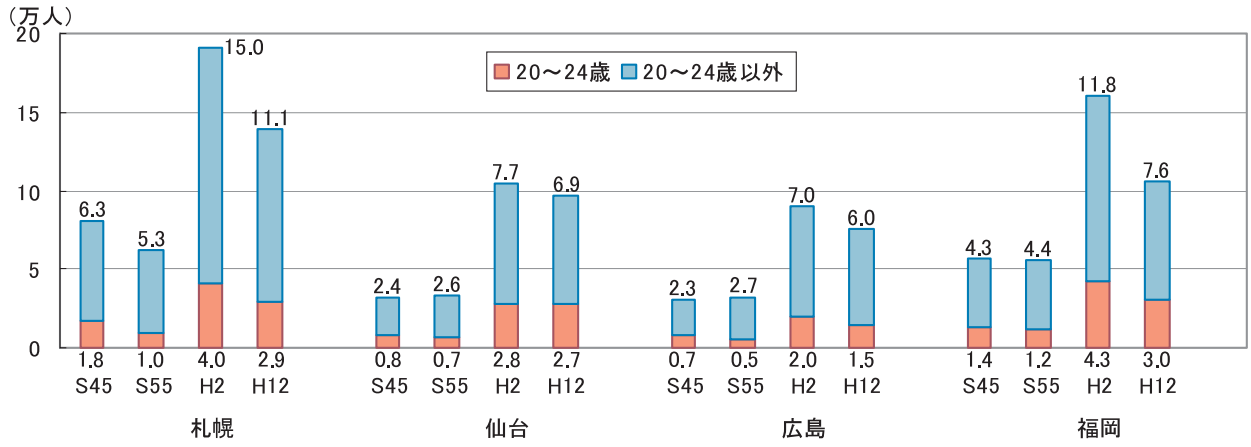
北海道人口（S45）：　5,184,287人
対人口比率：　約1.6%
15～34歳移動人口：　約68%

出典：　総理府「昭和 45 年国勢調査報告」

北海道、東北、中国、九州地方ブロックから東京圏への転出人口に占める 20－24 歳人口の比較（S45，H55，H2，H12）

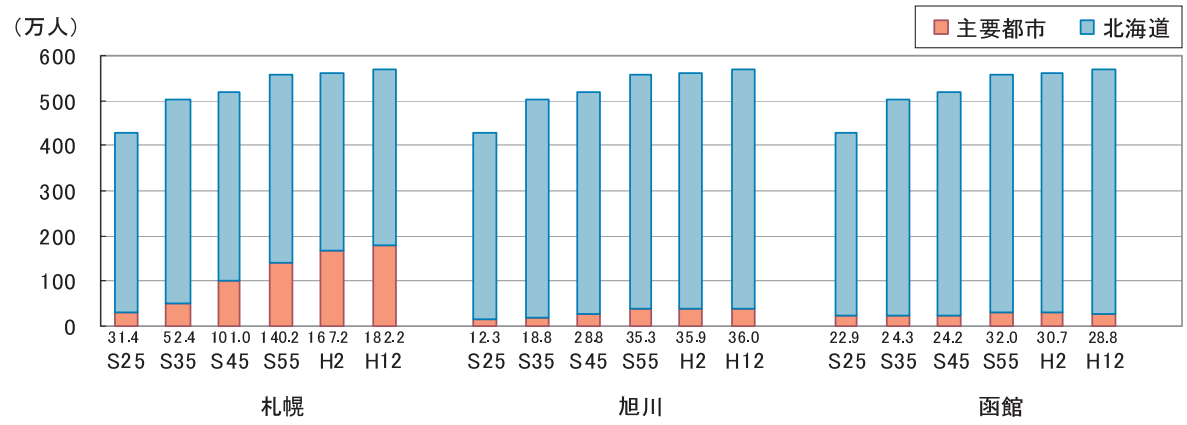


北海道、東北、中国、九州地方ブロック内の人口移動のうち、同一ブロック内の政令指定都市への転入人口に占める 20－24 歳人口の比較（S45，H55，H2，H12）

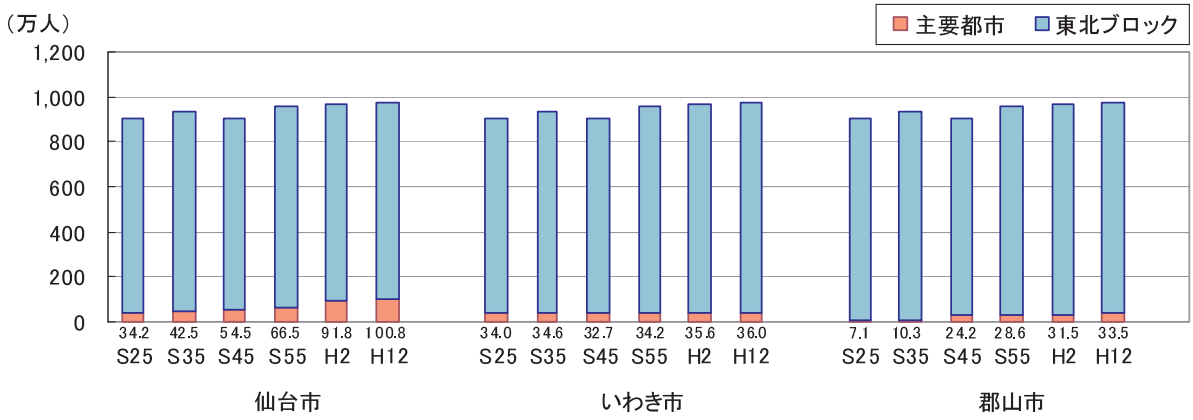


出典：総務省「国勢調査」（昭和 45 年、昭和 55 年、平成 2 年、平成 12 年）
注 1：福岡県については、九州ブロック内から福岡市への転出人口のみ。
2：ブロックの内訳は以下のとおり。
東北：青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
中国：鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
九州：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

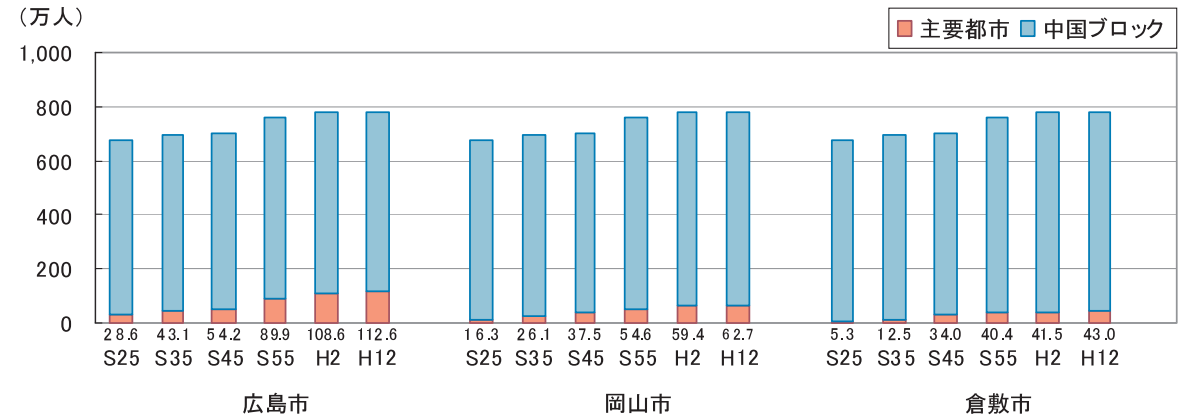
北海道における主要都市（人口の多い上位３都市）の人口の推移



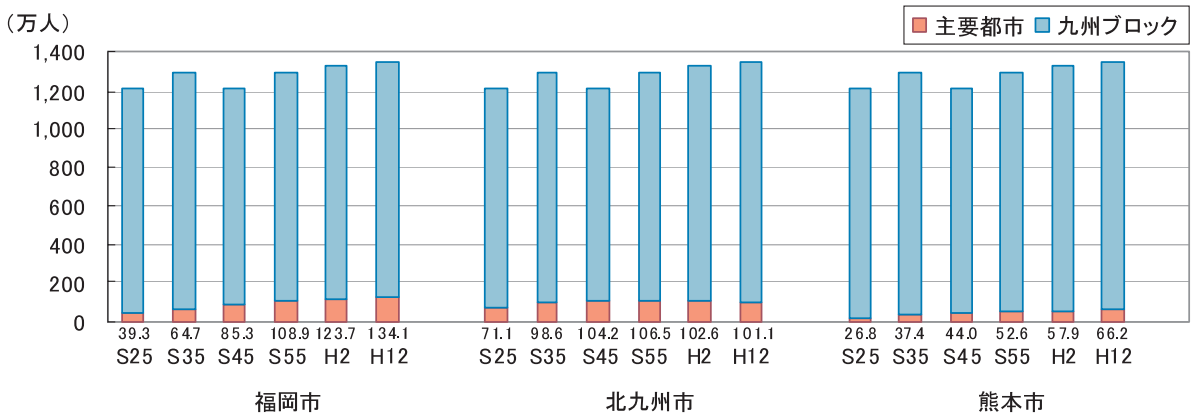
東北地方における主要都市（人口の多い上位３都市）の人口の推移



中国地方における主要都市（人口の多い上位３都市）の人口の推移

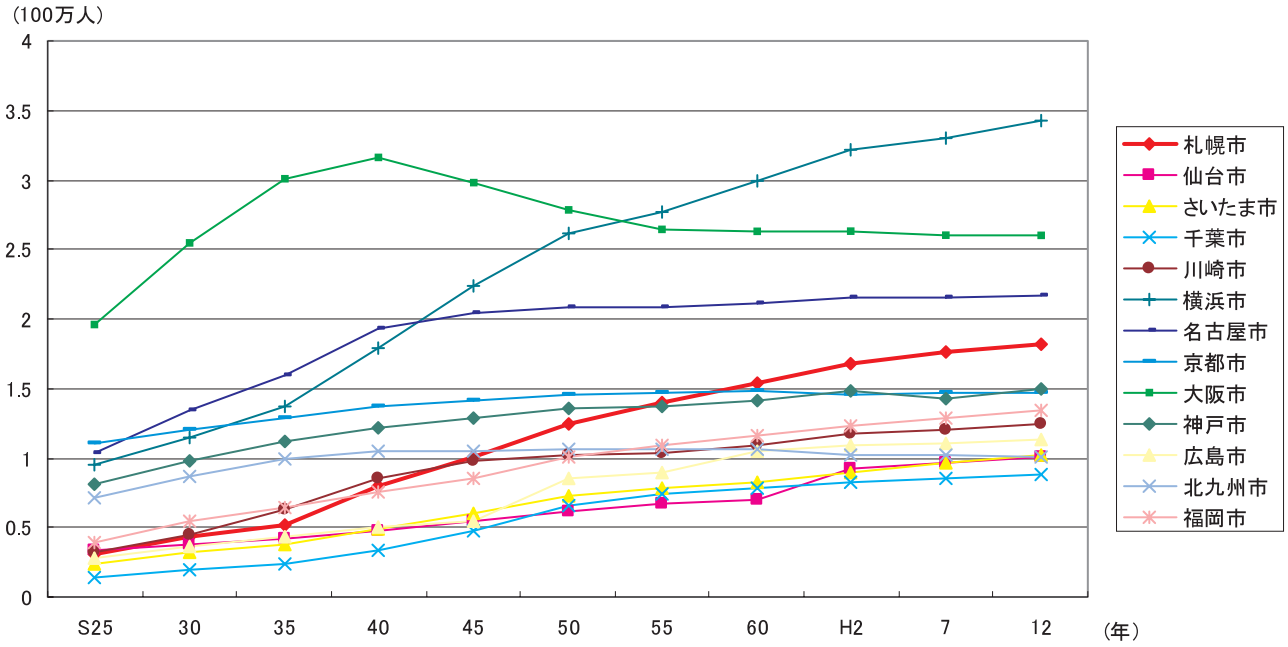


九州地方における主要都市（人口の多い上位３都市）の人口の推移



出典：総務省「国勢調査」
注 1：各年次の上の数字は、各市の人口（万人）を示している。
　2：ブロックの内訳は次のとおり
　　北海道：北海道
　　東　北：青森県、岩手県、秋田県、宮城県、山形県、福島県
　　中　国：鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
　　九　州：福岡県、佐賀県、長崎県、大分県、熊本県、宮崎県、鹿児島県

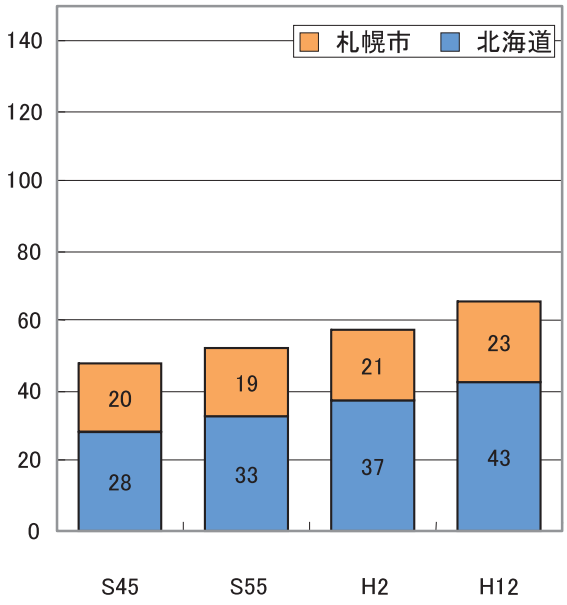
札幌市、主要政令指定都市の人口の推移



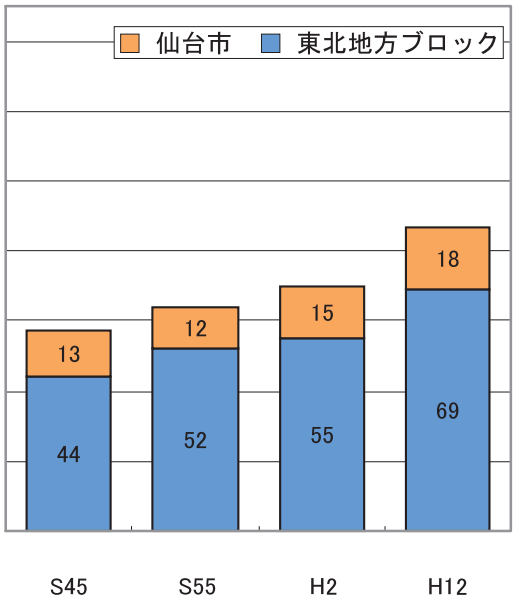
出典：総務省「国勢調査」

地方ブロック内の政令指定都市と同一地方ブロックにおける高等教育機関設置数の推移

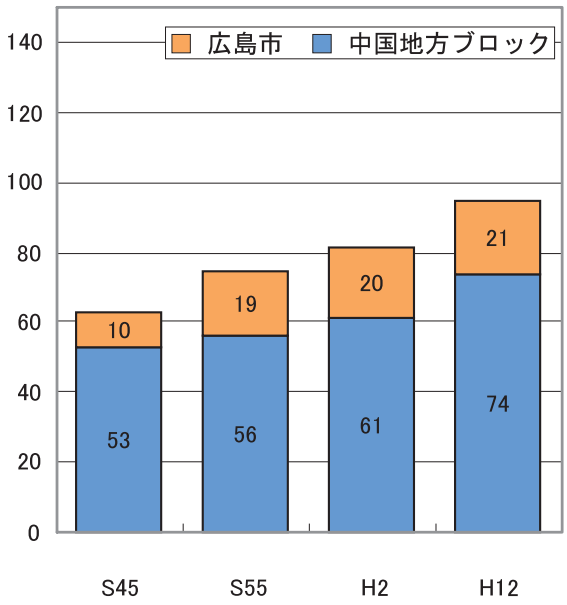
札幌市と北海道



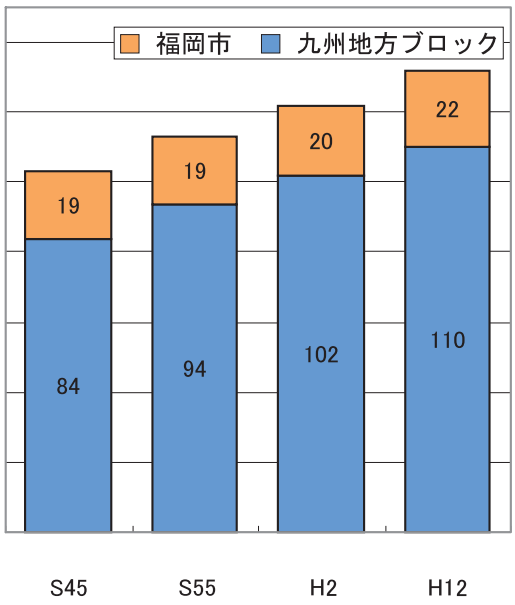
仙台市と東北地方ブロック



広島市と中国地方ブロック



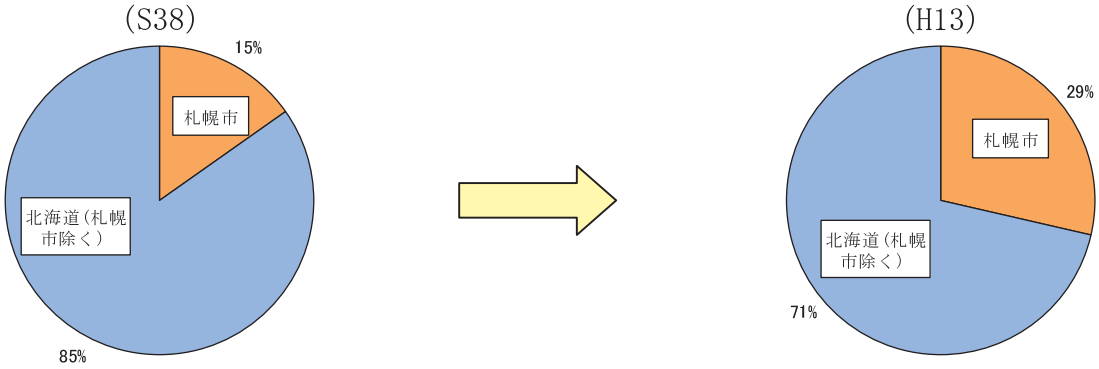
福岡市と九州地方ブロック



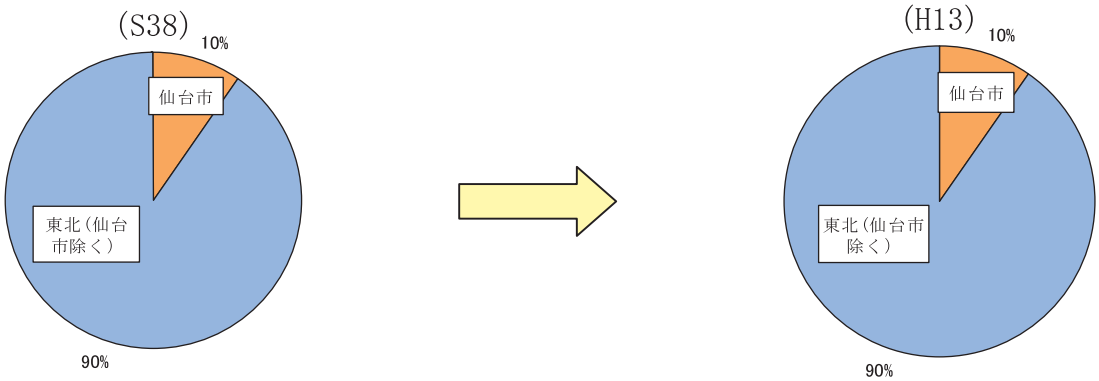
出典：文部科学省「学校基本調査」
注　：各高等教育機関の本部（事務局）所在地による。

地方ブロック内の政令指定都市の、同一地方ブロック内に占める事業所数の割合

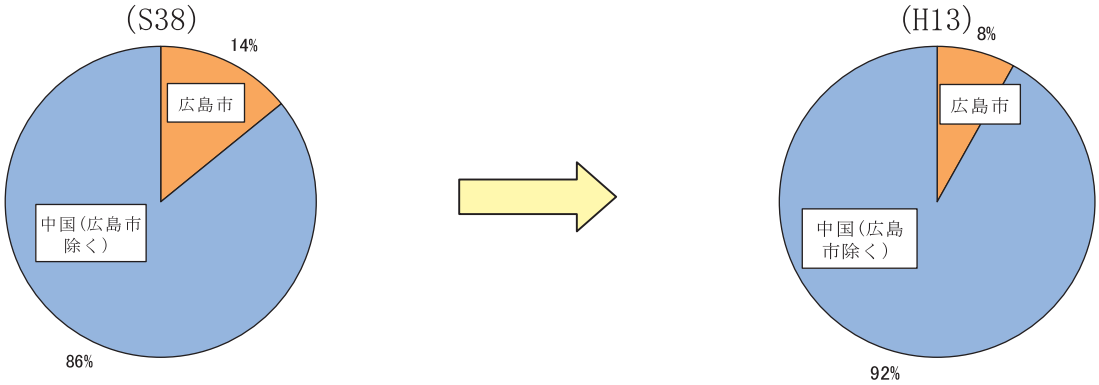
札幌市と北海道



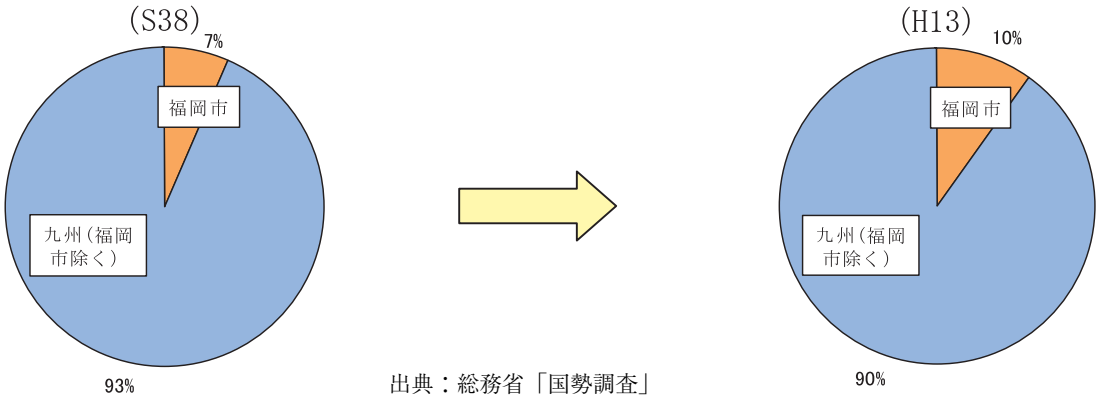
仙台市と東北地方ブロック



広島市と中国地方ブロック



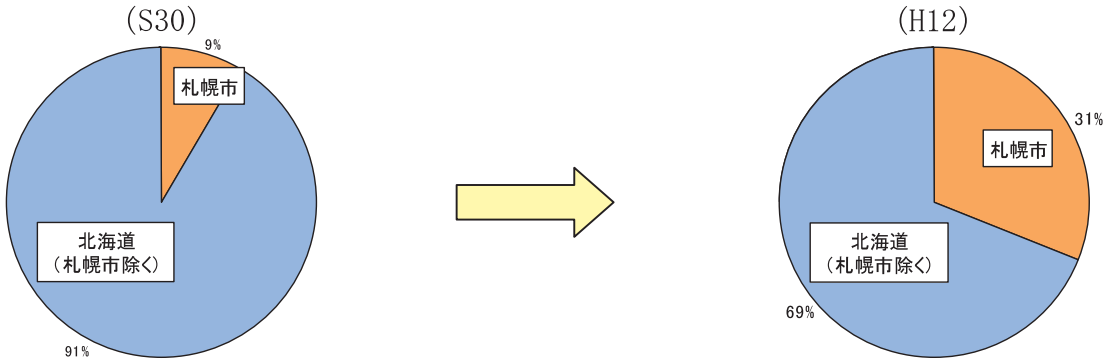
福岡市と九州地方ブロック



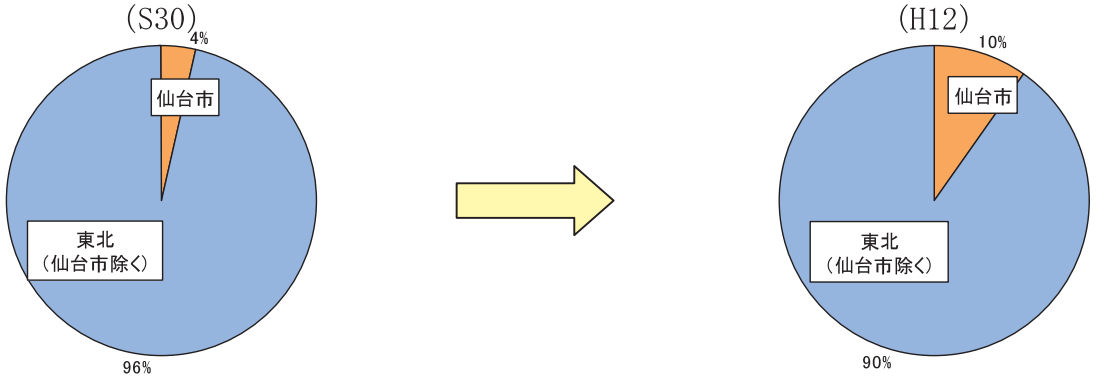
出典：総務省「国勢調査」

地方ブロック内の政令指定都市の、同一地方ブロック内に占める従業者数の割合

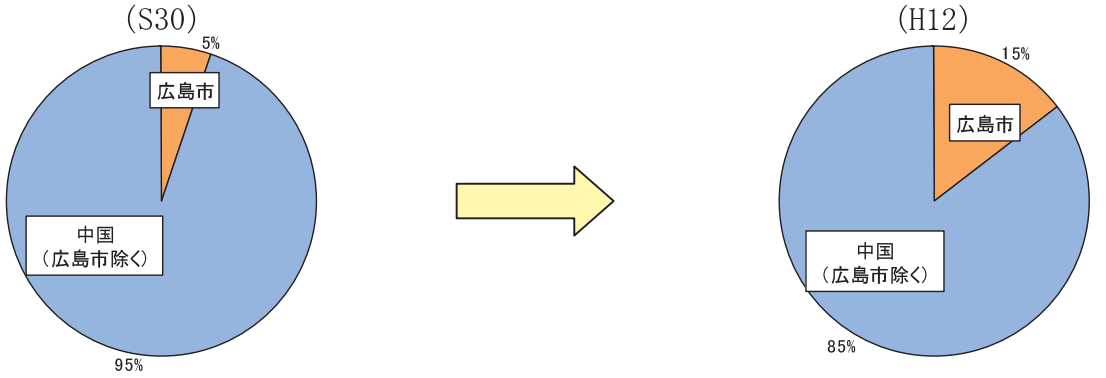
札幌市と北海道



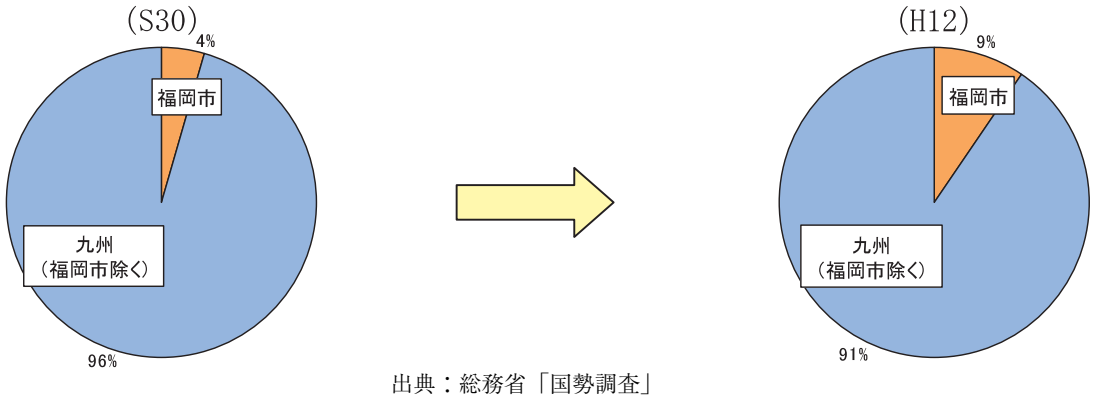
仙台市と東北地方ブロック



広島市と中国地方ブロック

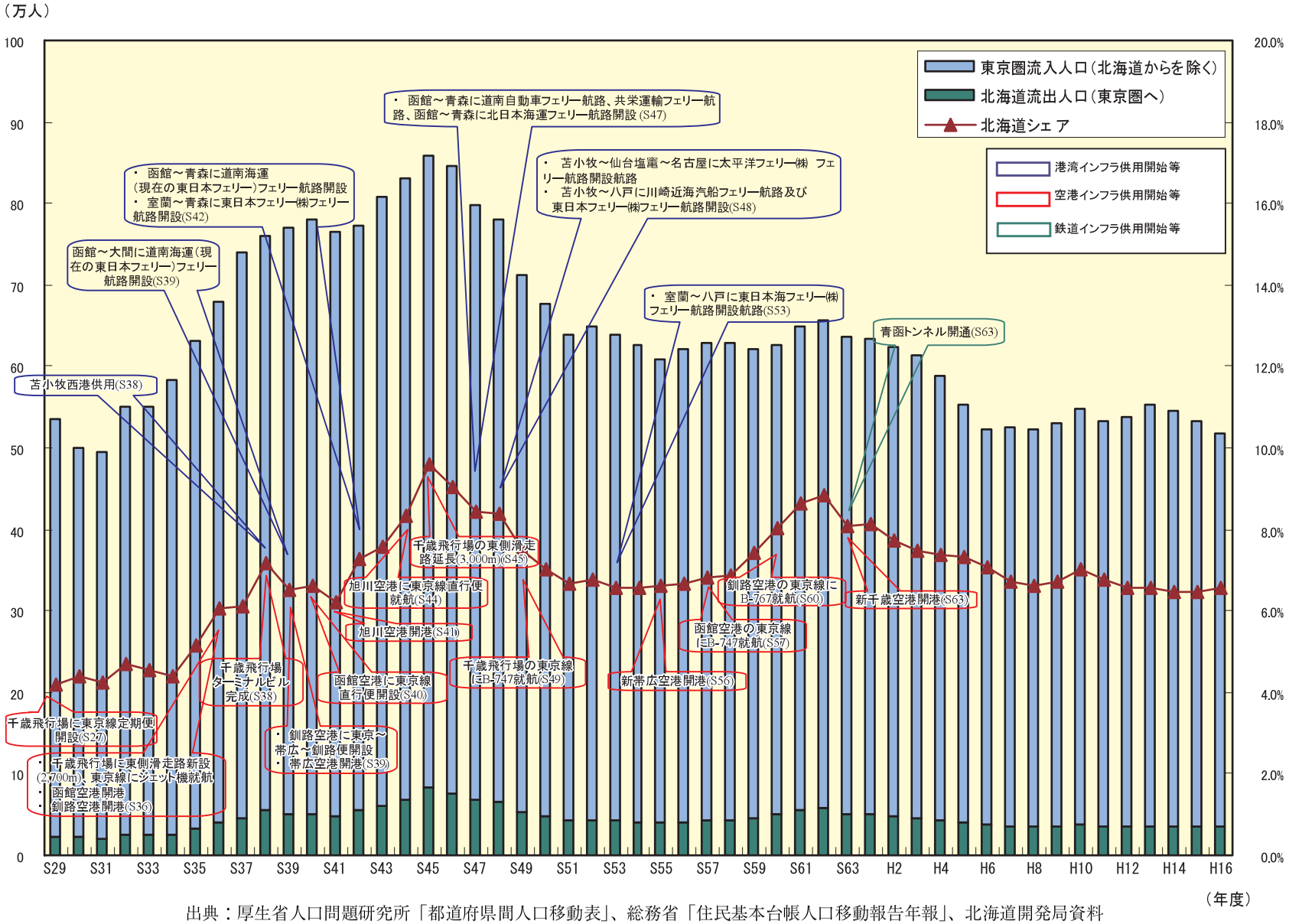


福岡市と九州地方ブロック



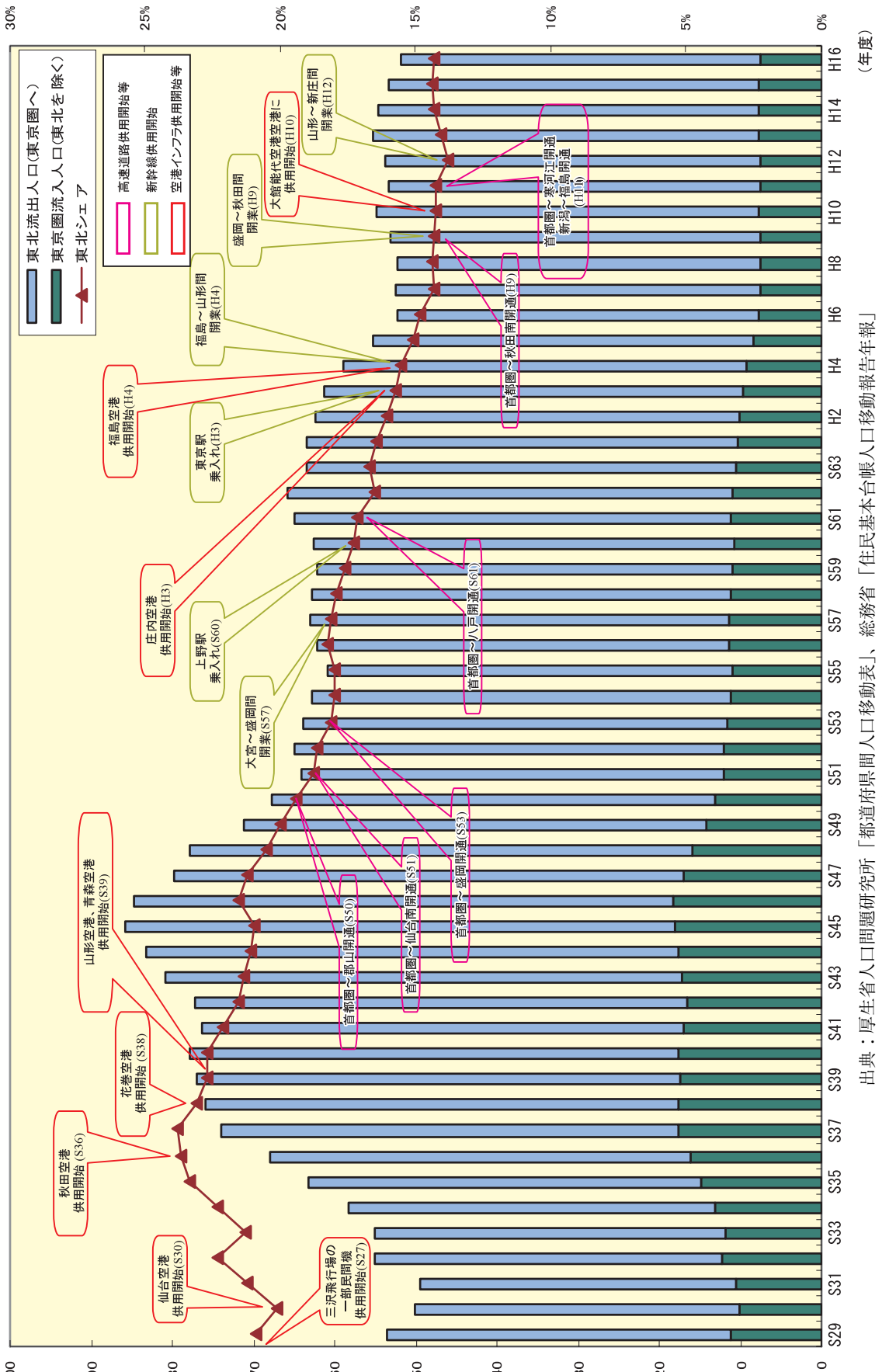
出典：総務省「国勢調査」

北海道からの東京圏への流出人口及び東京圏流入人口に占める北海道シェアの推移と、北海道における交通インフラの整備状況



出典：厚生省人口問題研究所「都道府県間人口移動表」、総務省「住民基本台帳人口移動報告年報」、北海道開発局資料
注　：東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

東北からの東京圏への流出人口及び東京圏流入人口に占める東北シェアの推移と、東北地方における交通インフラの整備状況

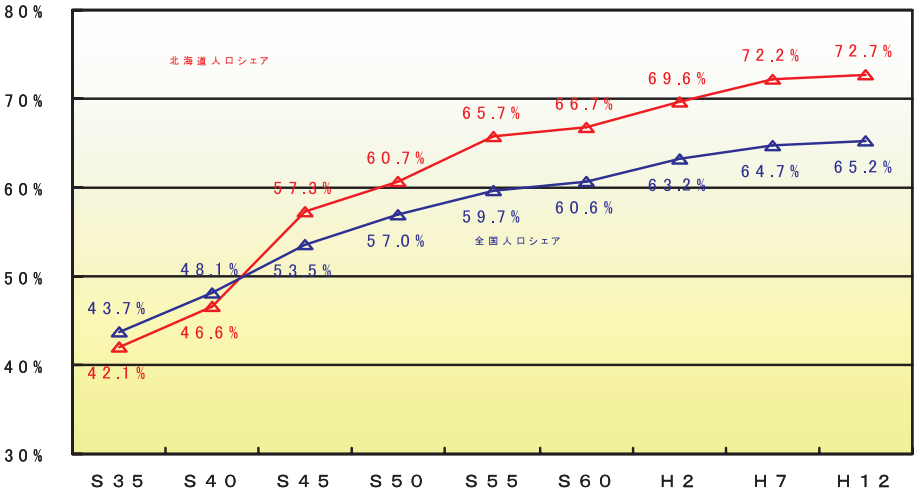


出典：厚生省人口問題研究所「都道府県間人口移動表」、総務省「住民基本台帳人口移動報告年報」

注　：南東北：宮城県、山形県、福島県
　　東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

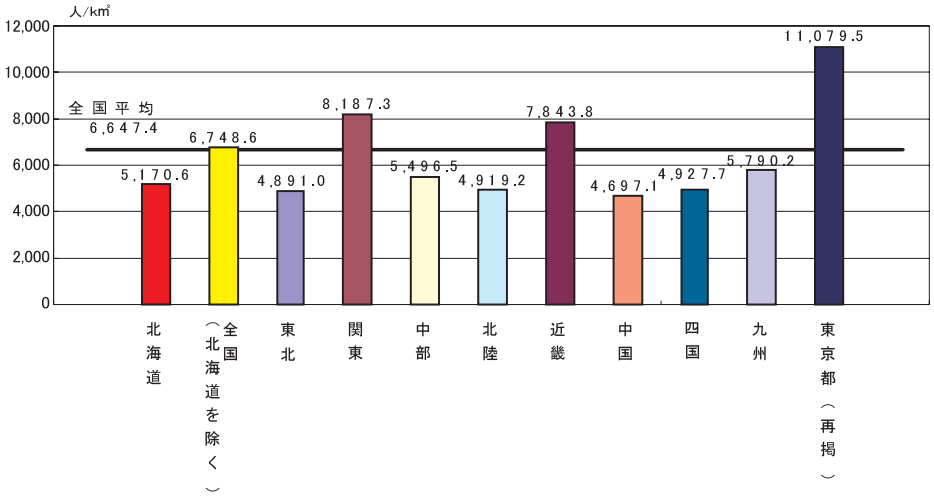
② 地域社会関係データ

北海道の DID 地区への人口集中率の推移

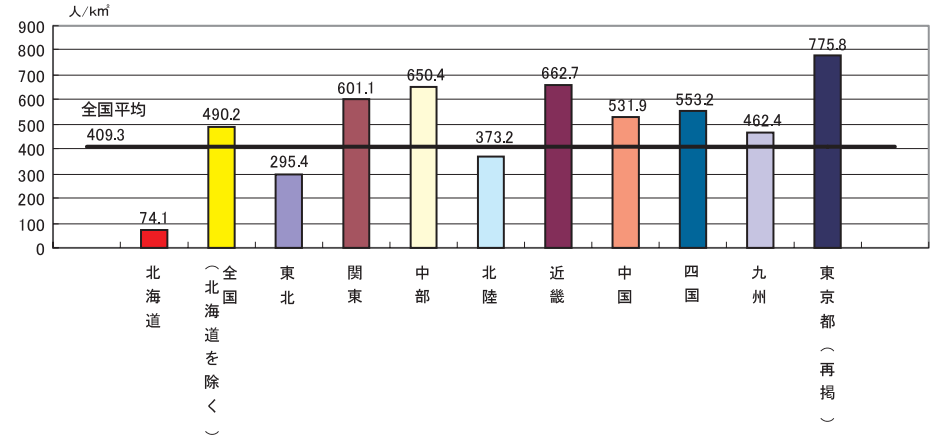


出典：国土審議会北海道開発分科会第 1 回基本政策部会資料

全国地方ブロック別の DID 地区の人口密度



全国地方ブロック別の非 DID 地区の人口密度

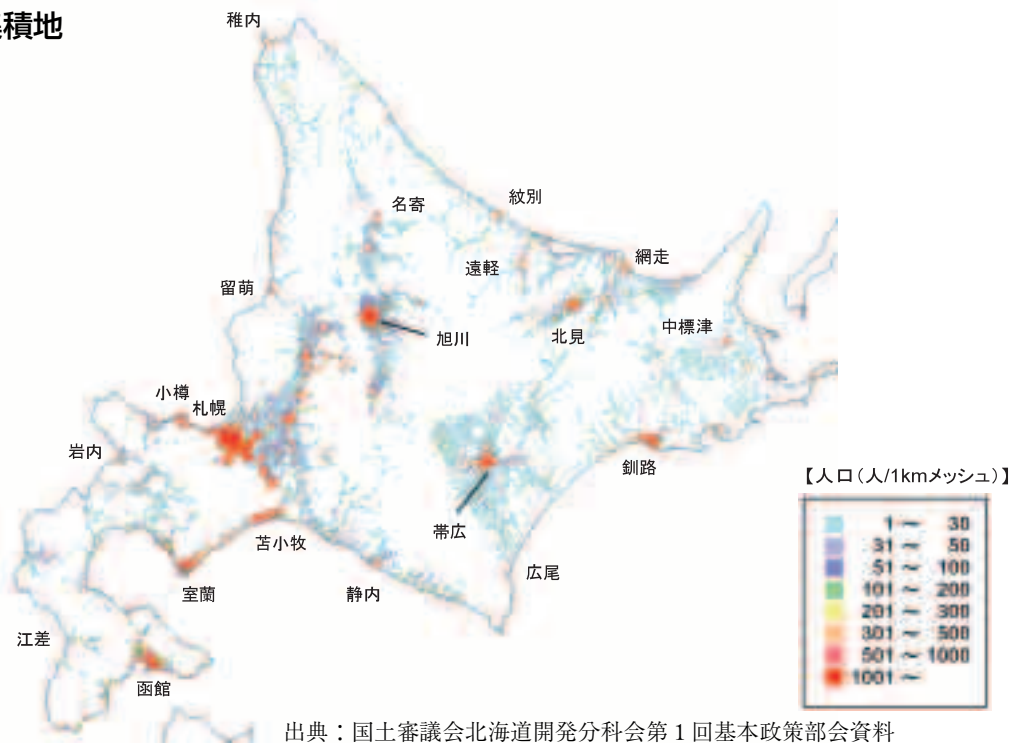


出典：総務省「国勢調査（平成 12 年）」、「社会生活統計指標」

注 1：DID 地区以外の地域の面積＝可住地面積－DID 地区面積
人口，DID 地区人口，DID 地区面積：2000 年，可住地面積：1999 年

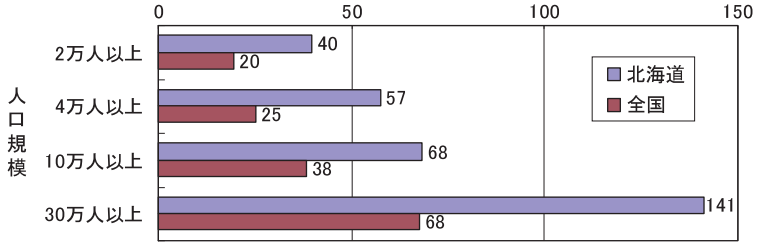
2　各ブロックに属する都道府県は以下のとおり
北海道：北海道
東北：青森県・岩手県・宮城県・秋田県・山形県・福島県
関東：茨城県・栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
中部：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県
北陸：新潟県、富山県、石川県、福井県
近畿：三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
中国：鳥取県・島根県・岡山県・広島県・山口県
四国：徳島県・香川県・愛媛県・高知県
九州・沖縄：福岡県・佐賀県・長崎県・熊本県・大分県・宮崎県・鹿児島県、沖縄県

北海道の人口集積地



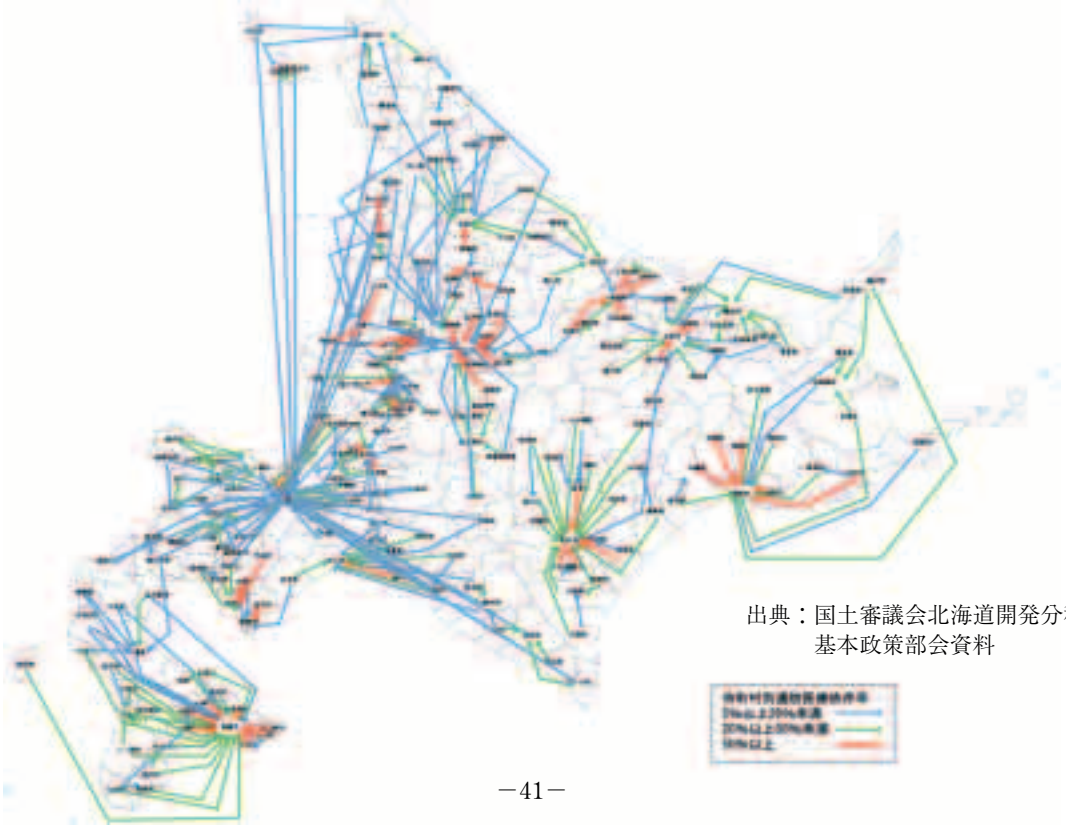
出典：国土審議会北海道開発分科会第１回基本政策部会資料

北海道における最寄り都市までの平均道路距離



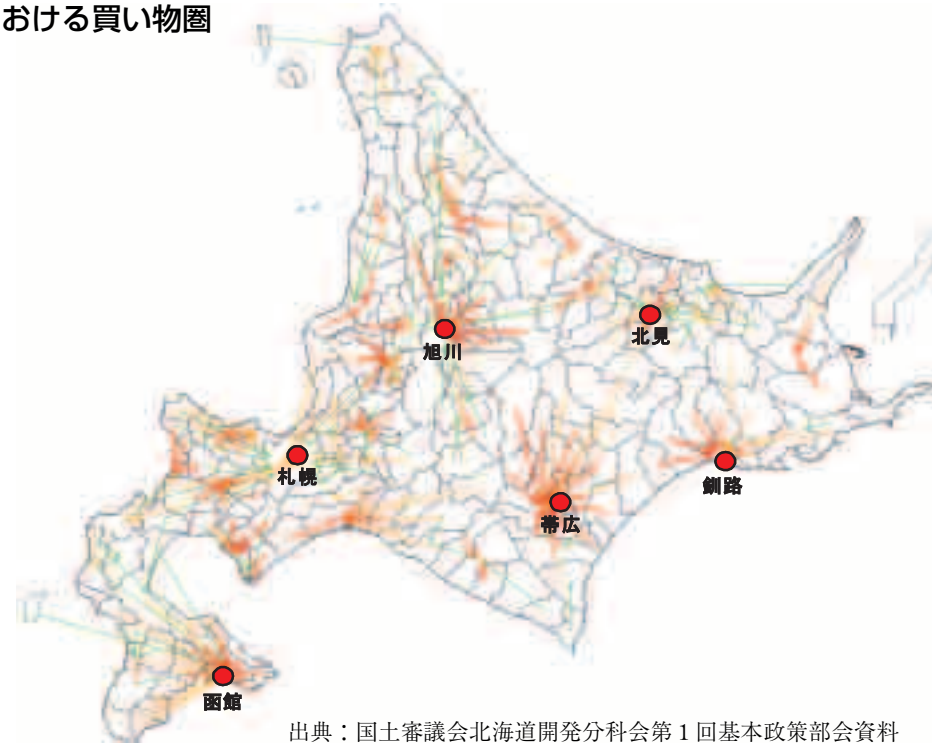
出典：北海道開発局提供資料

北海道の地域社会における通院圏



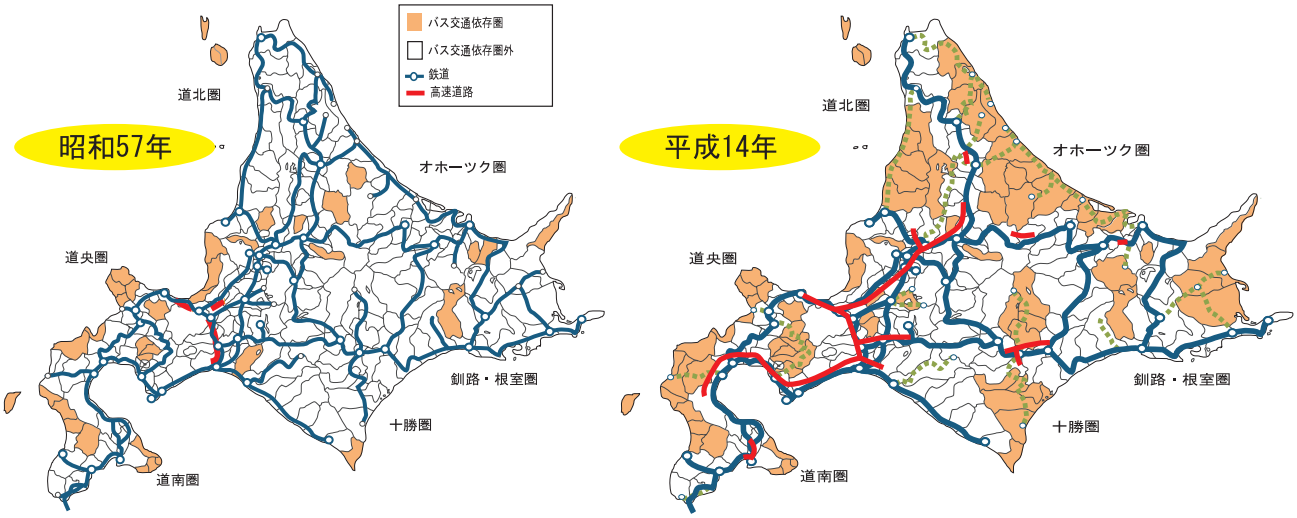
出典：国土審議会北海道開発分科会第１回基本政策部会資料

北海道の地域社会における買い物圏

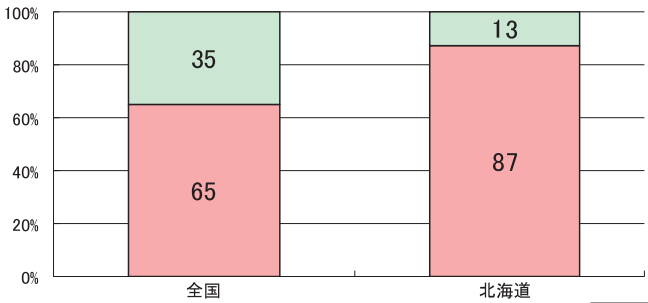


出典：国土審議会北海道開発分科会第１回基本政策部会資料

北海道の鉄道路線とバス交通依存圏

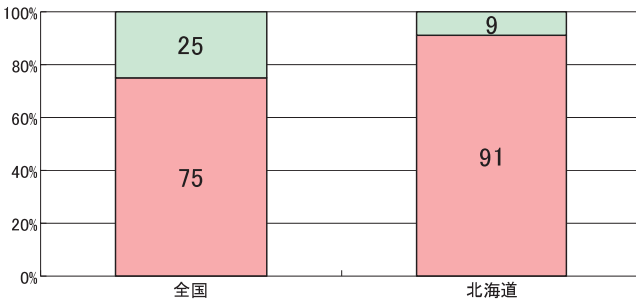


機関別輸送人員割合(S55年)



	鉄道	自動車
北海道	13%	87%
全国	35%	65%

機関別輸送人員割合(H12年)

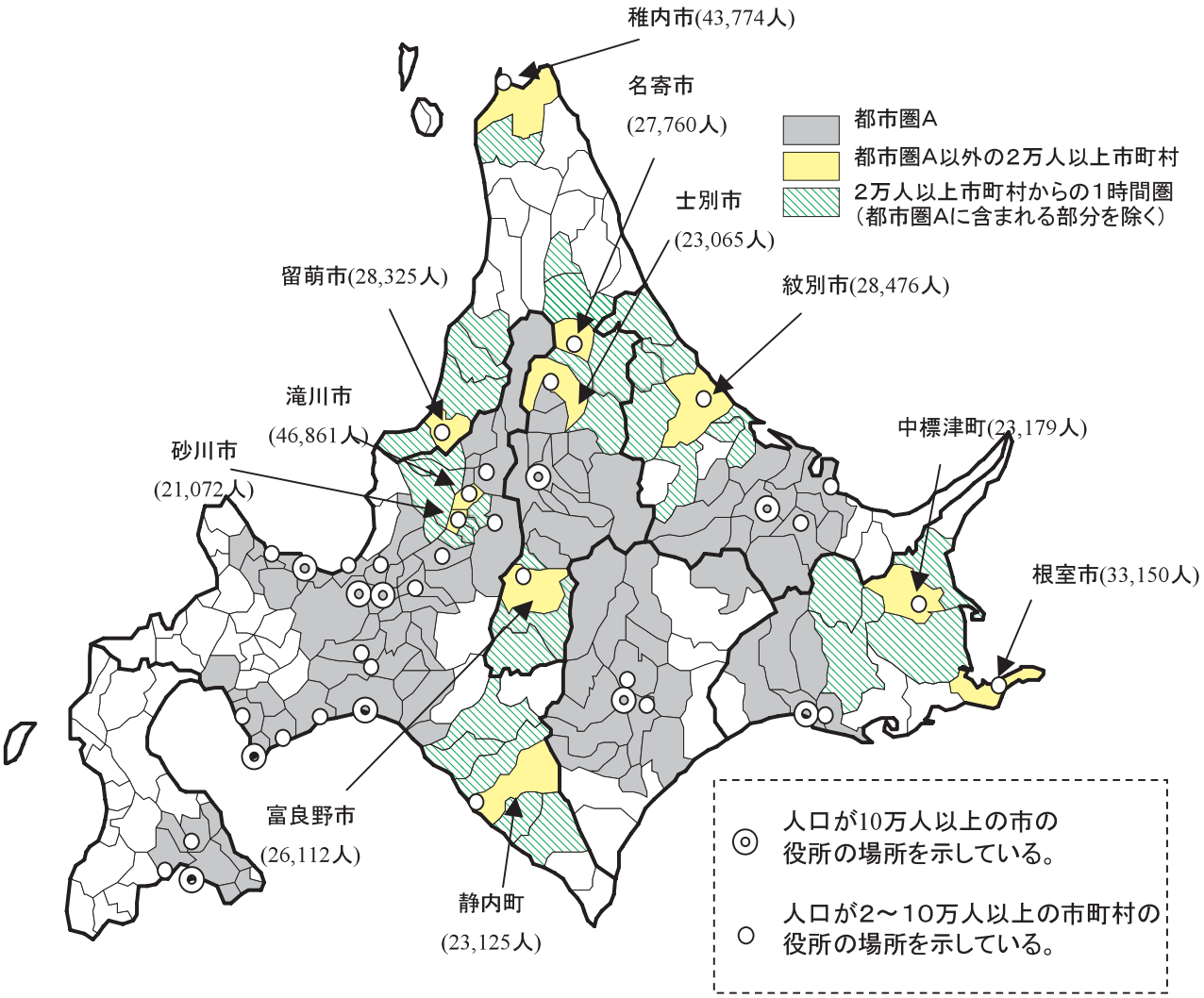


	鉄道	自動車
北海道	9%	91%
全国	25%	75%

鉄道
自動車

出典：国土審議会北海道開発分科会将来展望懇談会（第１回）資料
注　：緑の点線（　）は鉄道路線の廃線を表している。

北海道の主要都市からの一時間圏

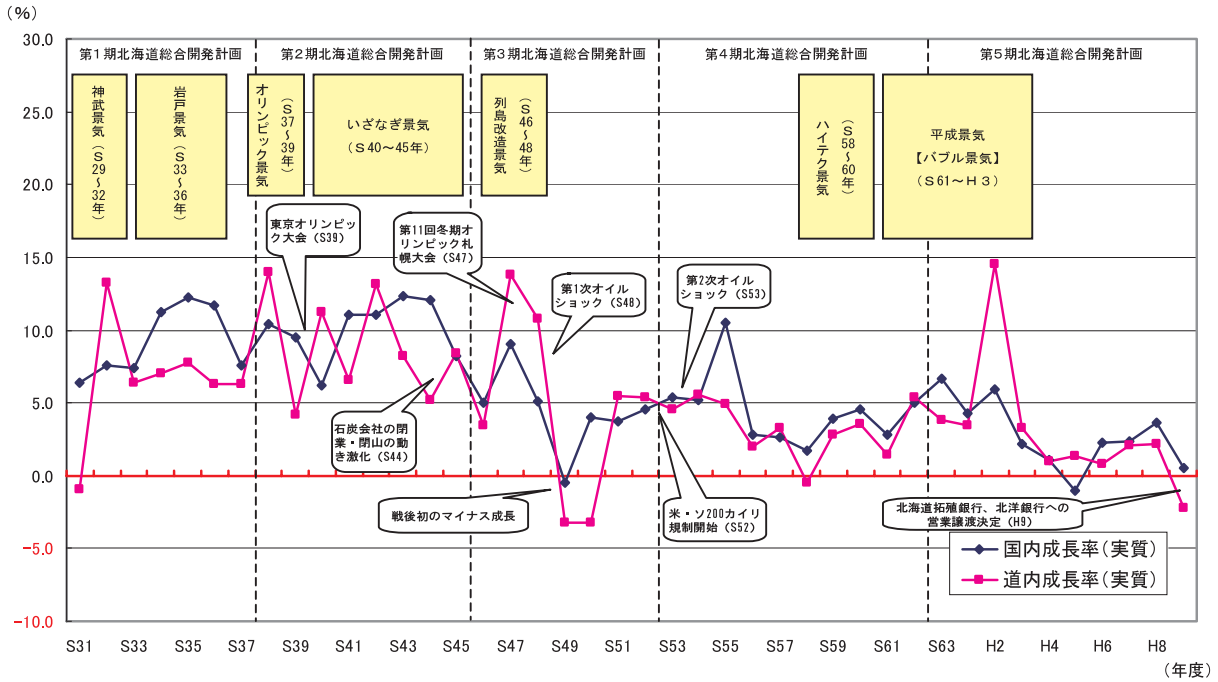


	人口（2000年）		市町村数		面積	
	（人）	カバー率	数	カバー率	（k㎡）	カバー率
都市圏A	4,709,363	82.9	94市町村	44.3	30738.2	39.2
都市圏B	555,779	9.8	48市町村	22.6	22587.6	28.8
都市圏合計	5,265,142	92.6	142市町村	67.0	53325.8	68.0
その他	417,920	7.4	70市町村	33.0	25033.6	31.9
合計	5,683,062	100.0	212市町村	100.0	78416.9	100.0

出典：国土審議会北海道開発分科会将来展望懇談会（第１回）資料
注　：交通ネットワークについては、2001年３月時点の交通ネットワーク（特急を除く鉄道と高速道路を除く道路（一般国道、都道府県道、市町村道））の利用を前提としている。

③ 経済関係データ

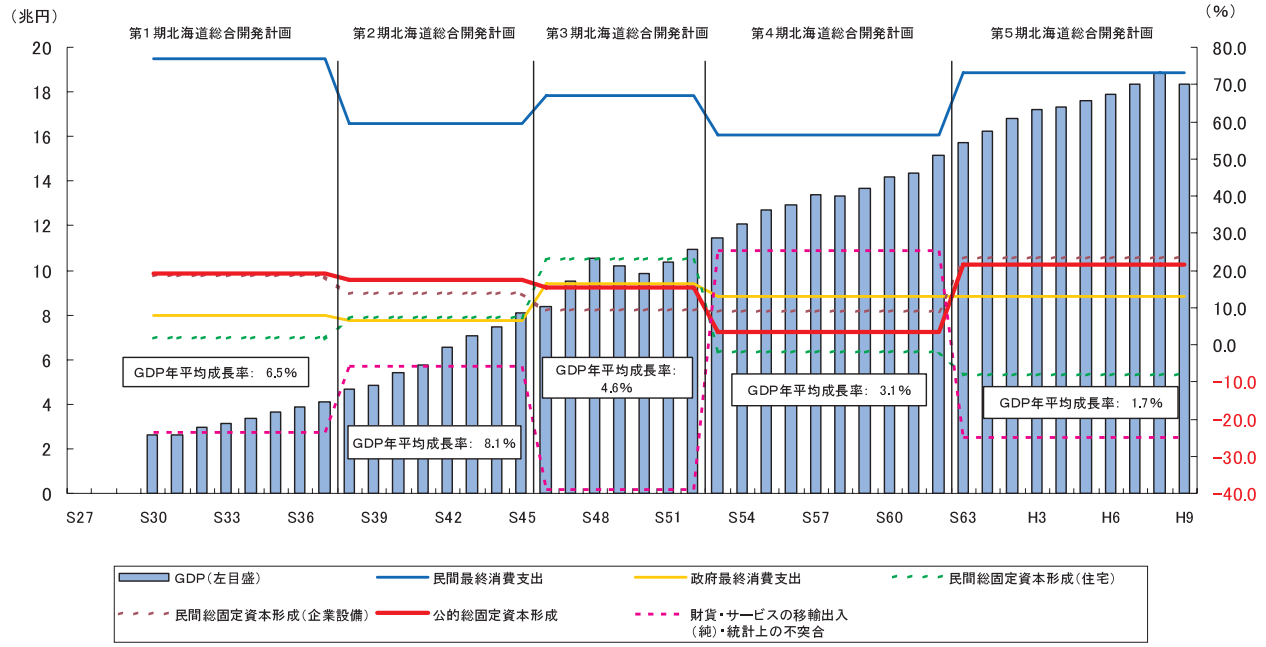
北海道総合開発計画（第１期～第５期）における経済成長率の推移



出典：国内成長率は、S30～54年度まで「長期遡及主要系列国民経済計算報告」（内閣府経済社会総合研究所）、S55～H15年度まで「平成16年版国民経済計算」（内閣府経済社会総合研究所）。道内成長率はS30～H元年度までは北海道調べ、H2～H14年度までは「平成14年度道民経済計算」内閣府経済社会総合研究所「景気基準日付」

注　：国内成長率は、S30～S54年度までは平成２暦年基準、S55～H15年度までは平成７暦年基準、道内成長率はS30～H元年度までは平成２暦年基準、H2～14年度までは平成７暦年基準によるため、長期系列は接続しない。

北海道総合開発計画（第１期～第５期）における成長寄与度の推移



出典：北海道「道民経済計算年報」

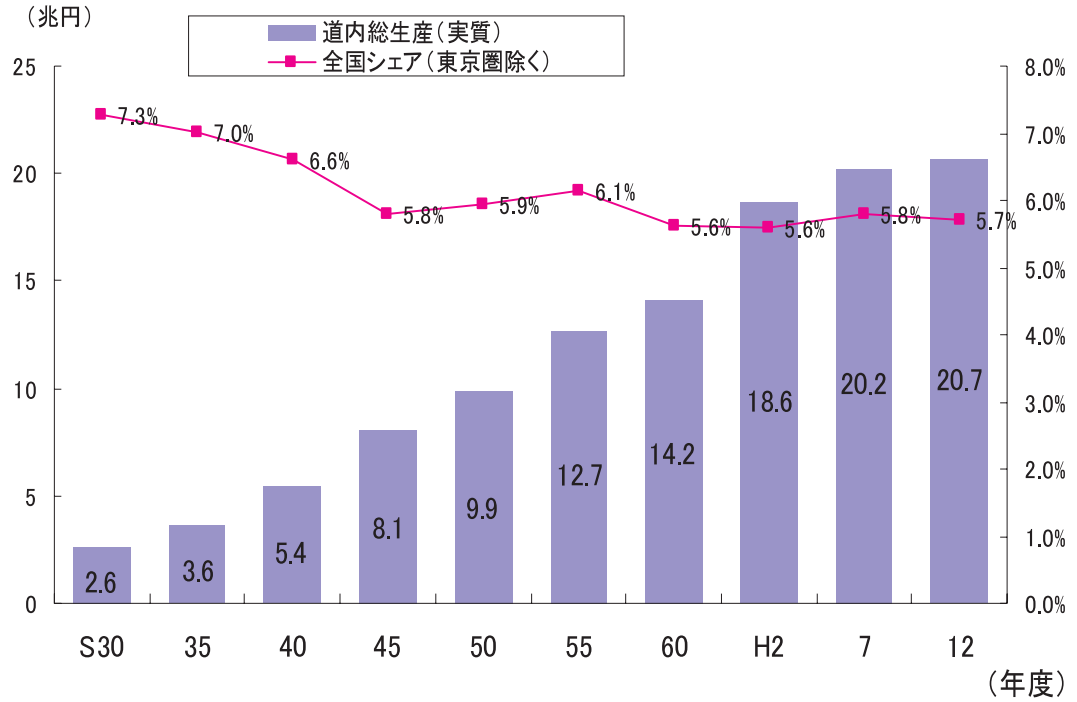
注 1：総資本形成のうち、在庫品増加は含めていない。

2：寄与率（%）＝当該構成項目の増減／統計値全体の増減×100

3：昭和30年からのデータとなるため、第１期北海道総合開発計画の期間についてはS30～37とした。

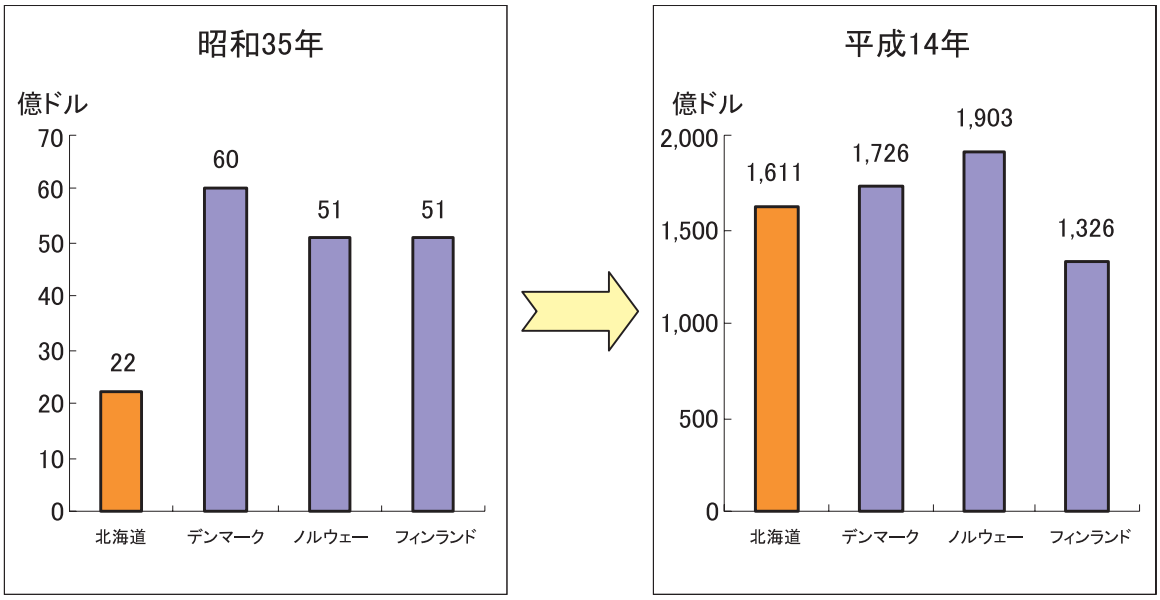
4：道内総生産と道内総支出は概念上一致すべきものであるが、推計上の方法や資料が異なっているため、数値のくいちがいを生じることがあり、この整合性を図るために、支出系列に「統計上の不突合」項目が設けられている。このため、「財貨・サービスの移輸出入（純）・統計上の不突合」の寄与率については、時期によって、「統計上の不突合」の影響を過度に受けている可能性があることに留意（特に、S53～S62）。

北海道内総生産の推移



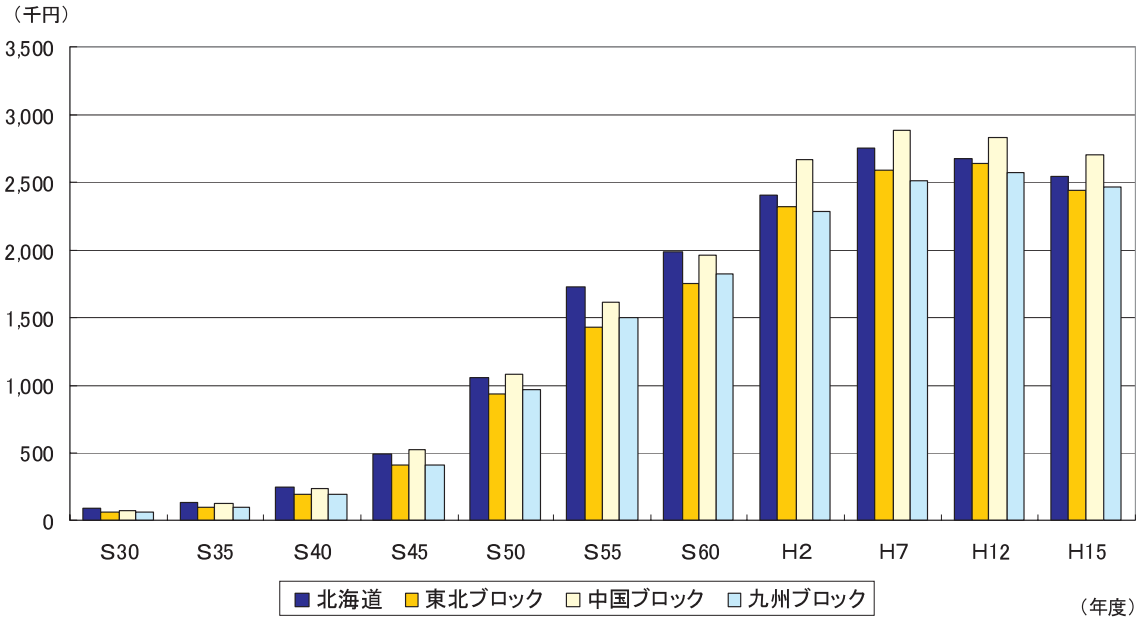
出典：北海道「道民経済計算年報」

北海道の道内総生産と北欧諸国との比較



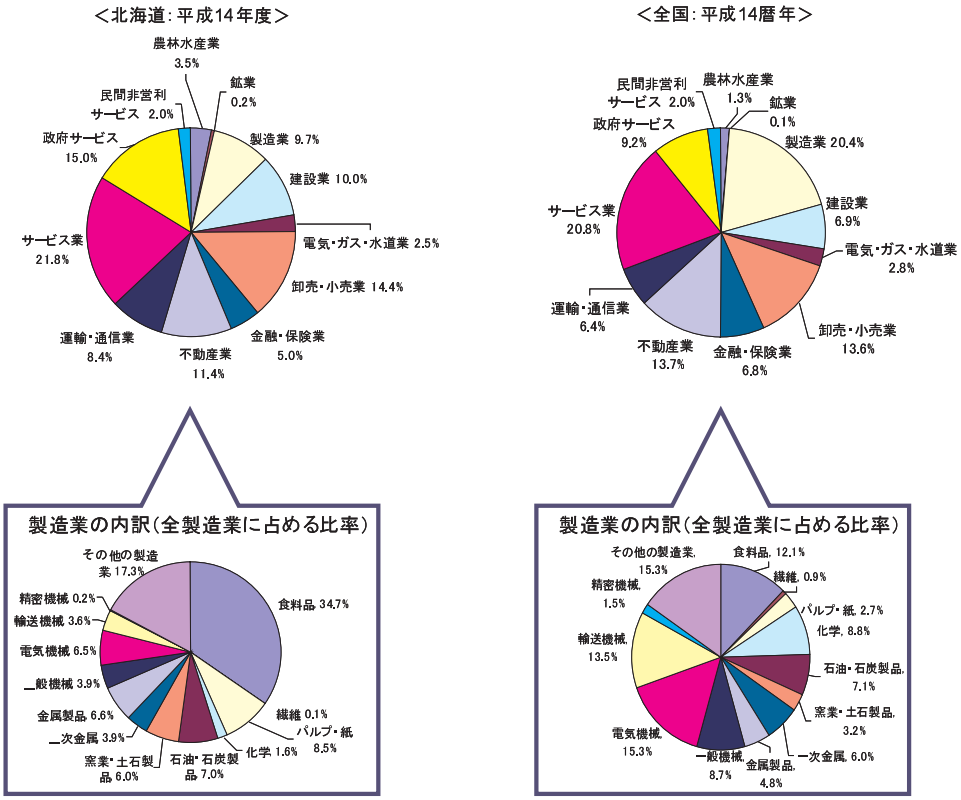
出典：北海道「道民経済計算年報」
OECD 東京センター資料
注　：1960・2002 年ともに名目値

北海道の１人あたり県民所得の推移と、東北、中国、九州地方ブロックとの比較



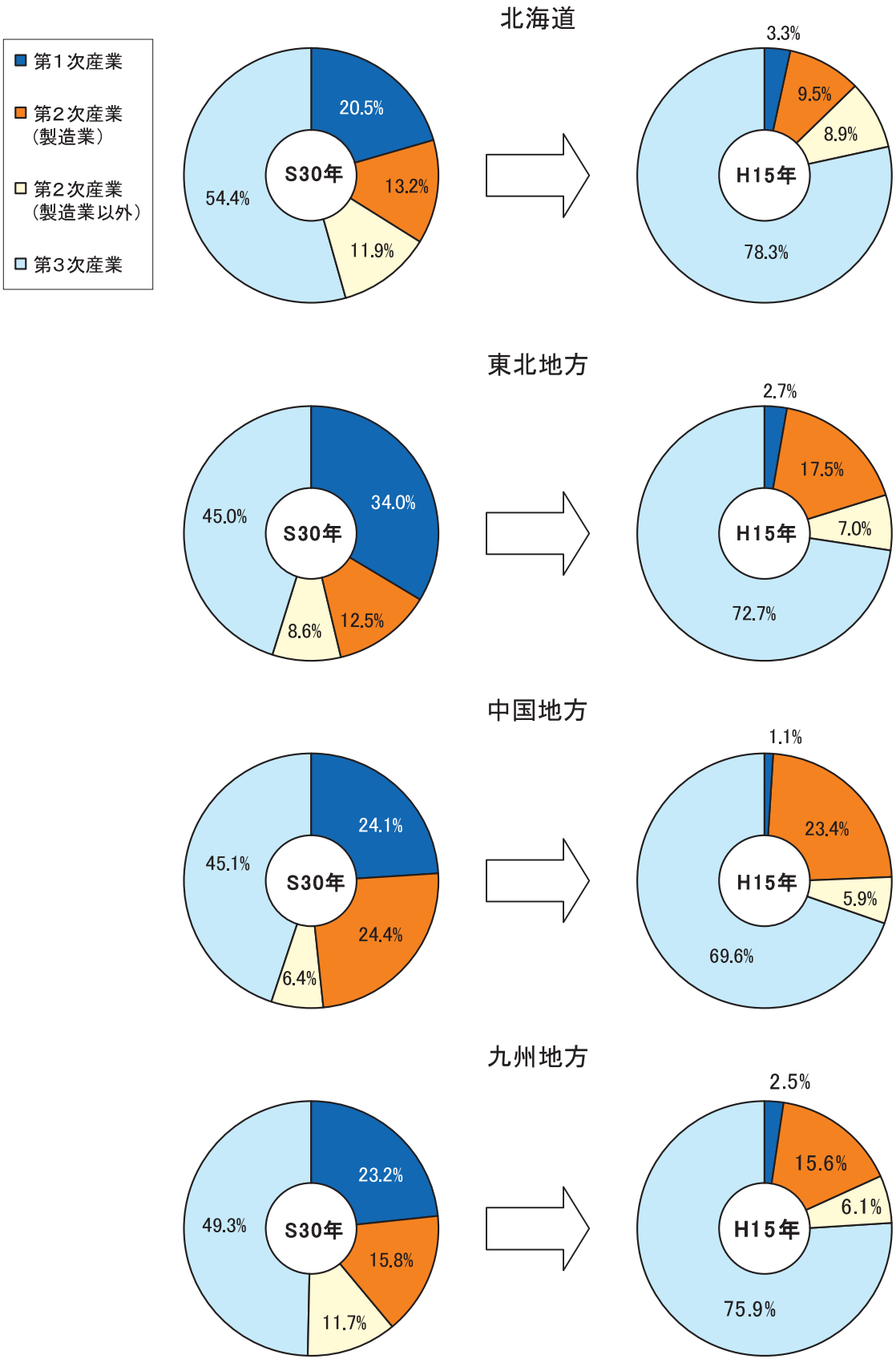
出典：総務省「国勢調査」「人口推計」
　　内閣府経済社会総合研究所「県民経済計算年報」
注　：ブロックの内訳は次のとおり
　　北海道：北海道
　　東　北：青森県、岩手県、秋田県、宮城県、山形県、福島県
　　中　国：鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
　　九　州：福岡県、佐賀県、長崎県、大分県、熊本県、宮崎県、鹿児島県

北海道の経済活動別総生産



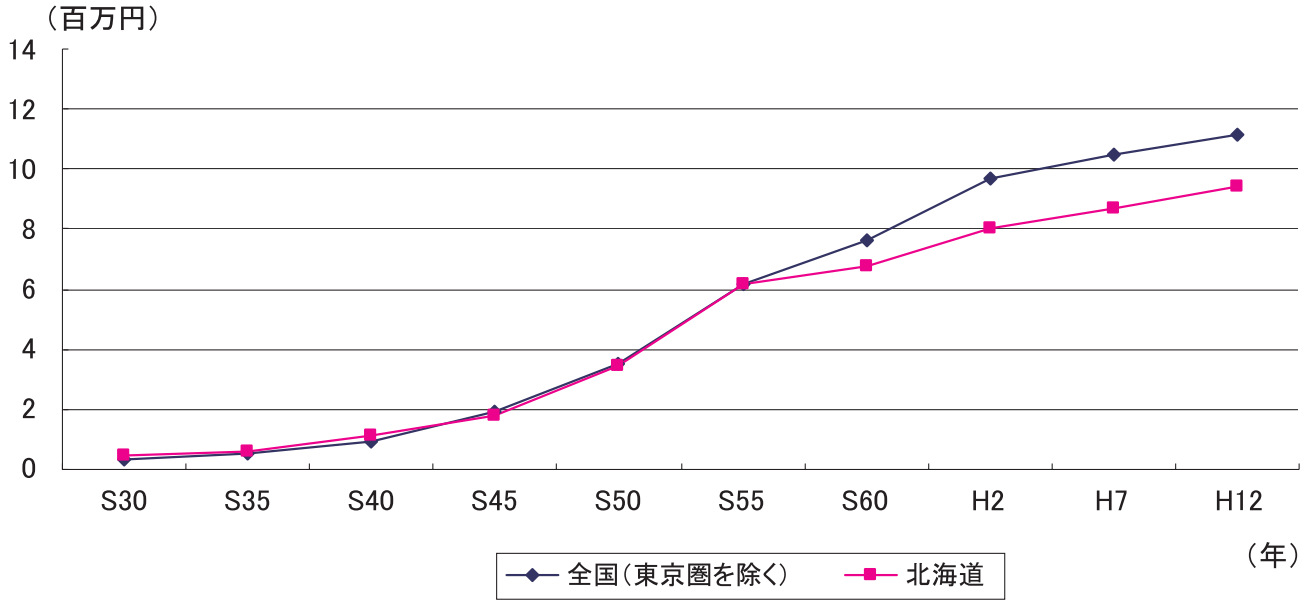
出典：北海道「道民経済計算年報」

北海道の産業構造と、東北、中国、九州地方ブロックとの比較



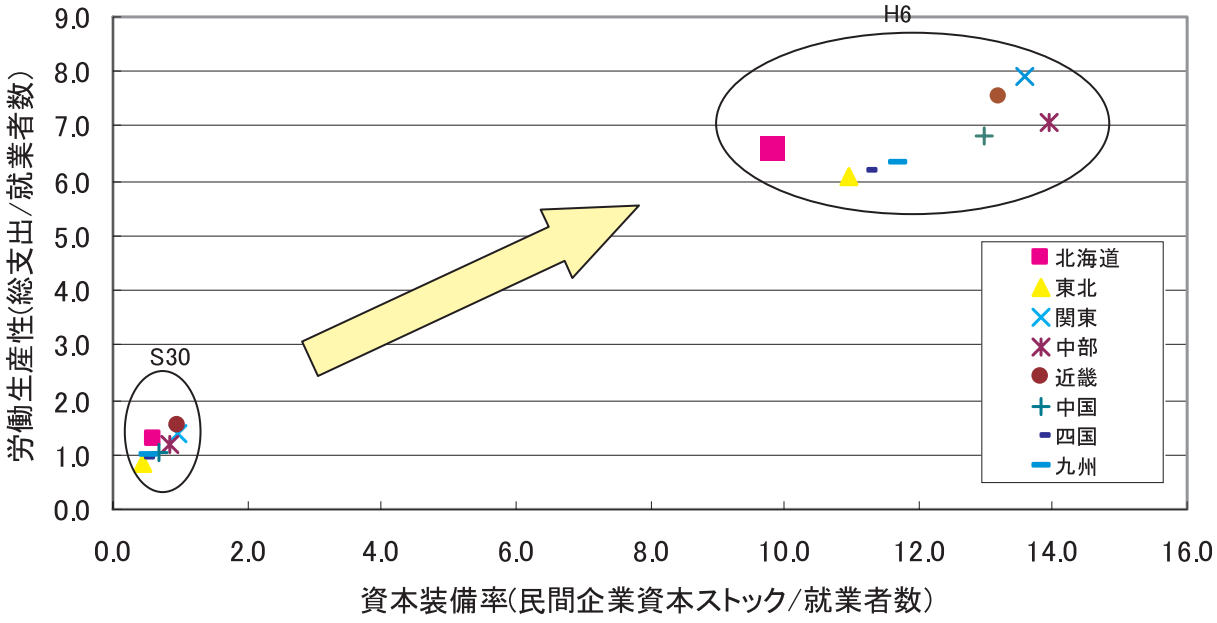
出典：内閣府経済社会総合研究所「県民経済計算年報」
経済企画庁「長期遡及推計県民経済計算報告（昭和 30 年～昭和 49 年）」

北海道の従業員１人当たりの付加価値額（全業種の平均）の推移



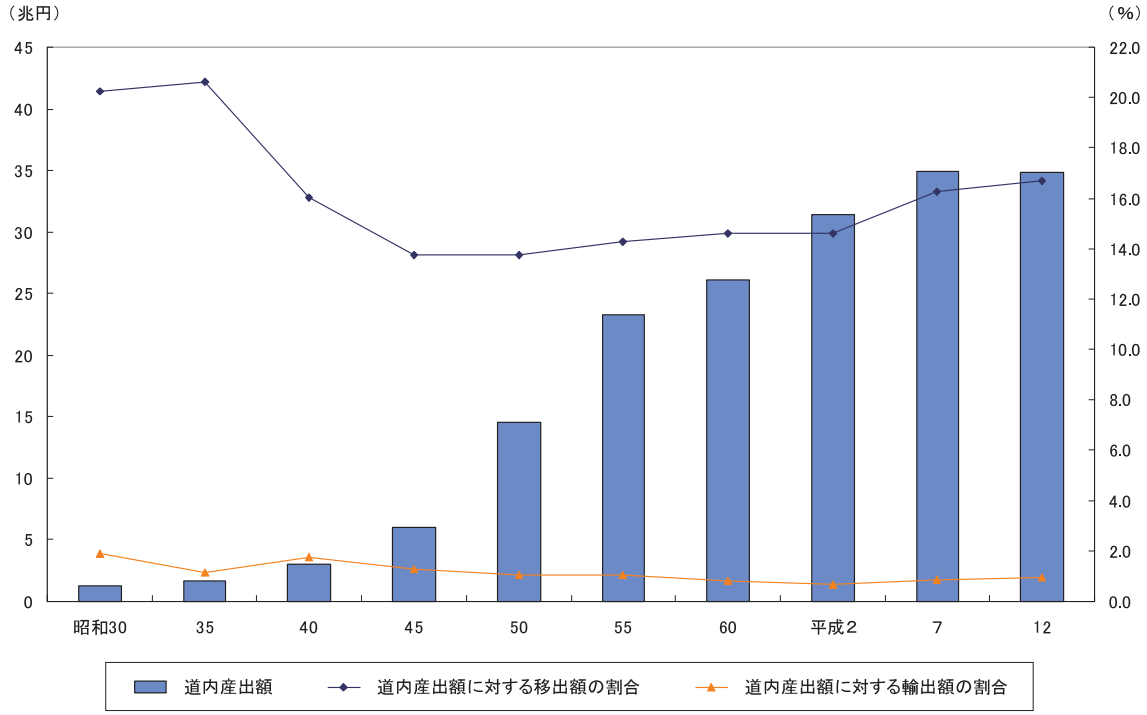
出典：経済産業省「工業統計表」
注 1：1 人当たり付加価値額＝付加価値額／従業員数
2：東京圏とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県を指す。

北海道と、全国地方ブロック別の資本装備率と労働生産性（S30 とH6）

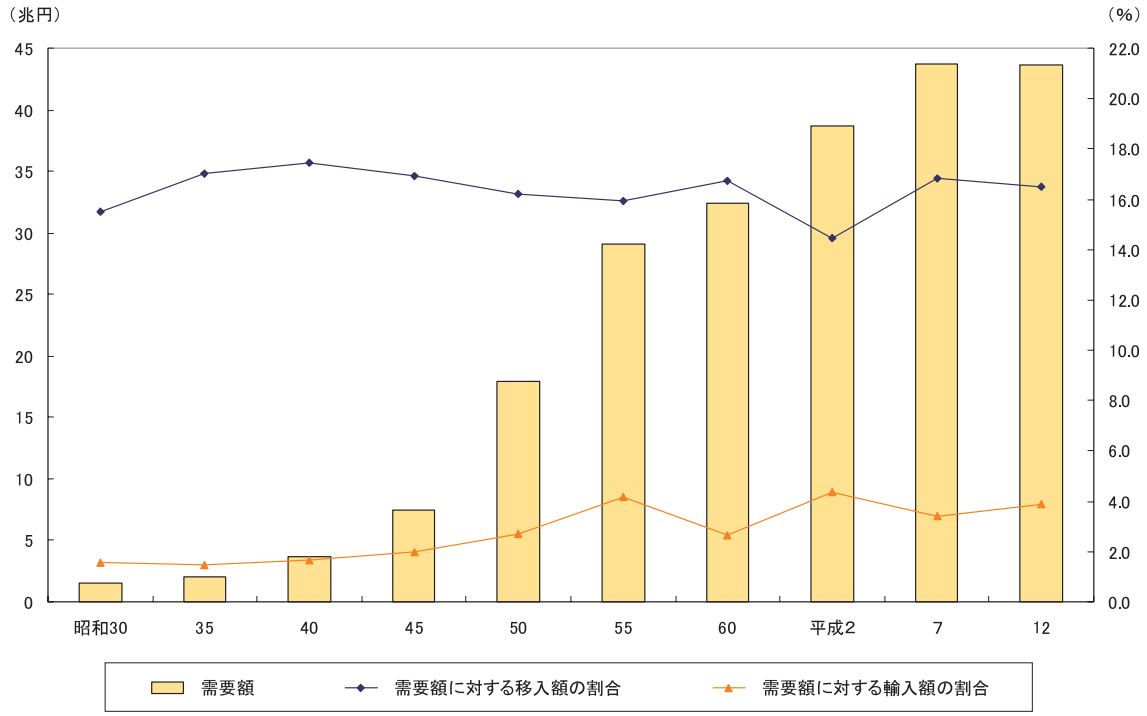


出典：実質民間企業資本ストック（全企業）取付ベース（1990 暦年価格：全国・都道府県別）1955～1998 年度、県内就業者（全国・都道府県別）1955～1994 年度（以上、土居丈朗ホームページ「経済財政データバンク」から抜粋）、内閣府「県民経済計算年報」

北海道の移出額と輸出額の、道内産出額に対する割合の推移

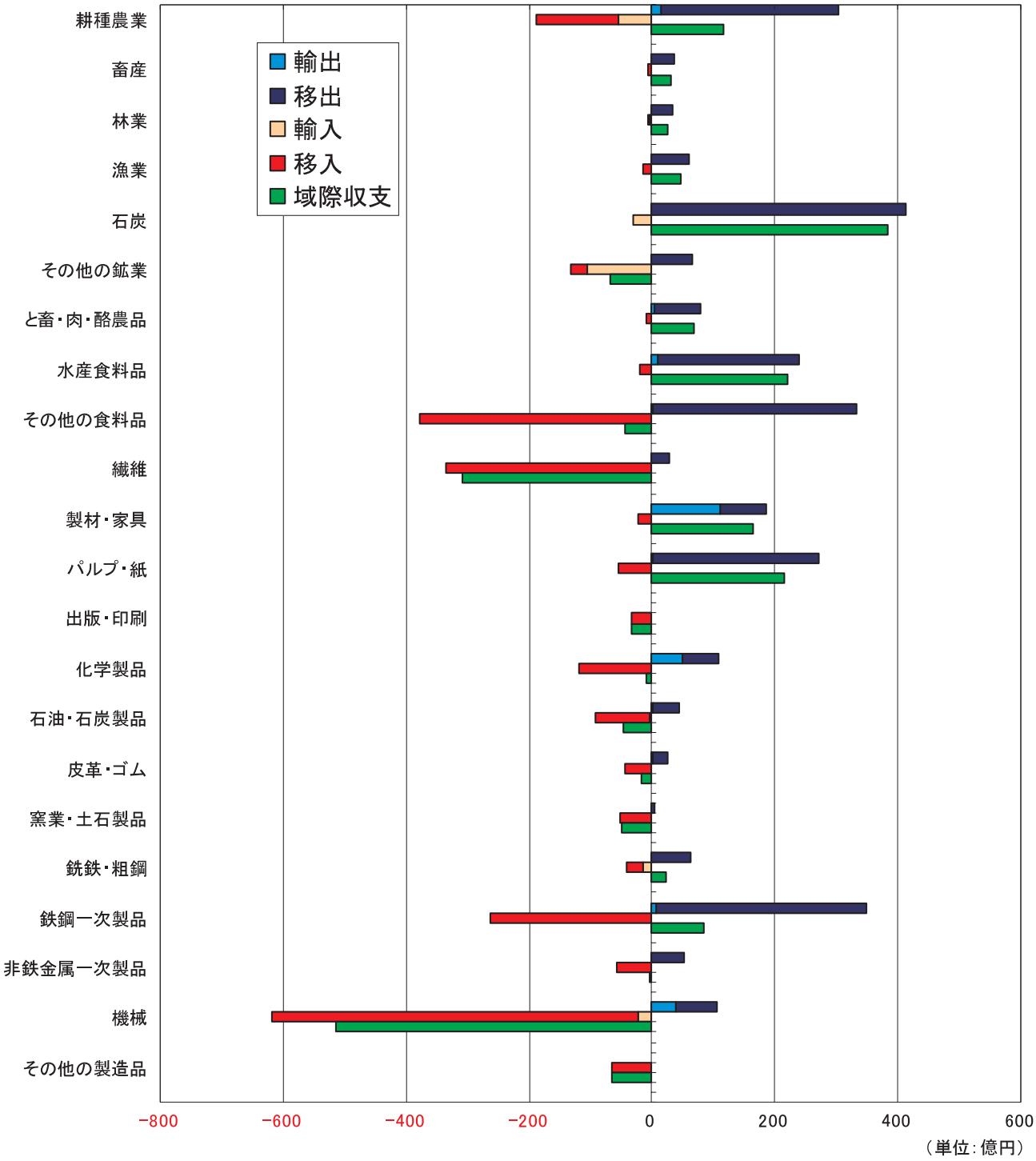


北海道の移入額と輸入額の、道内総需要額に対する割合の推移



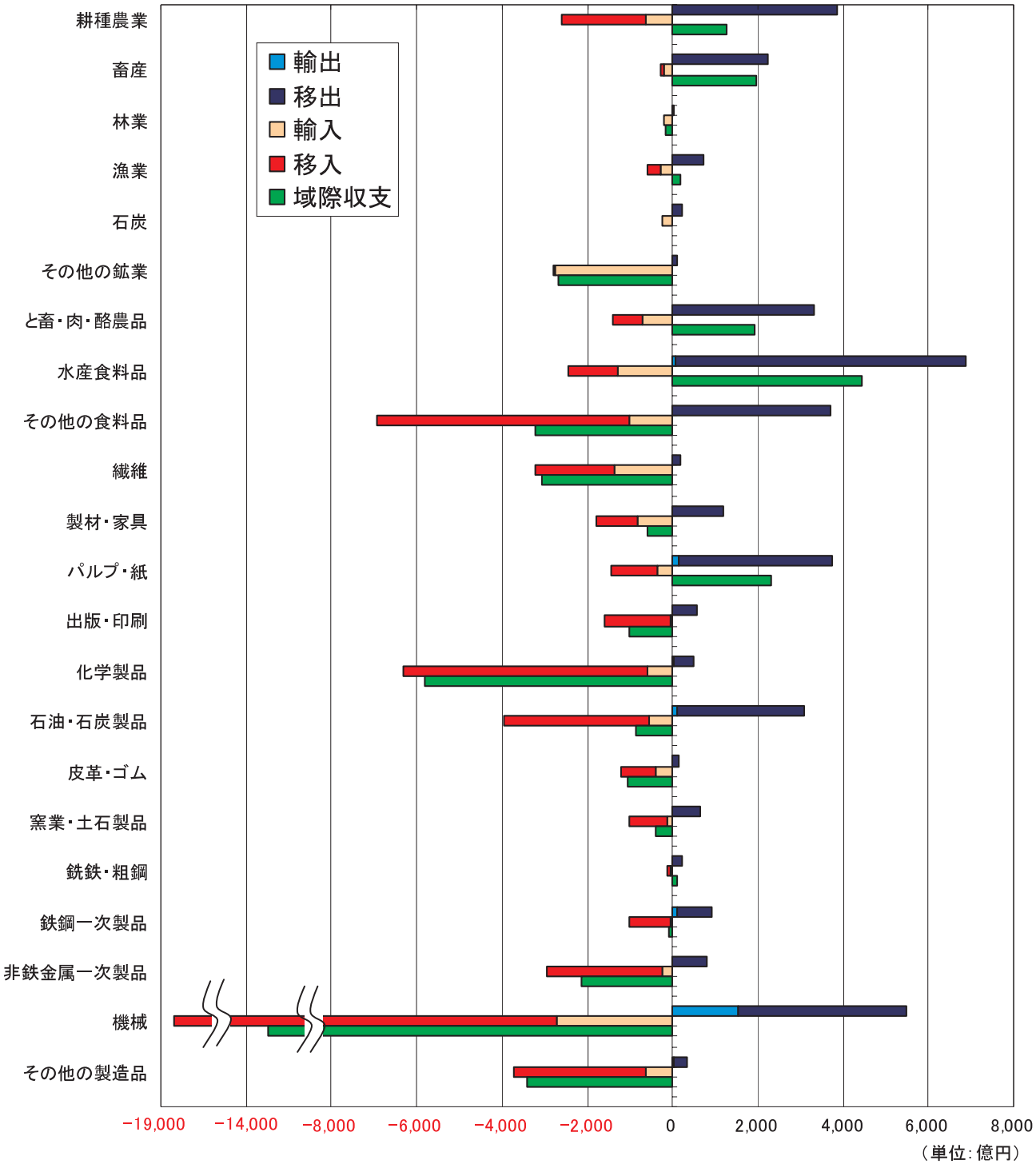
出典：北海道開発局「北海道産業連関表」

北海道の産業別輸移出入額及び域際収支差額（昭和 30 年）



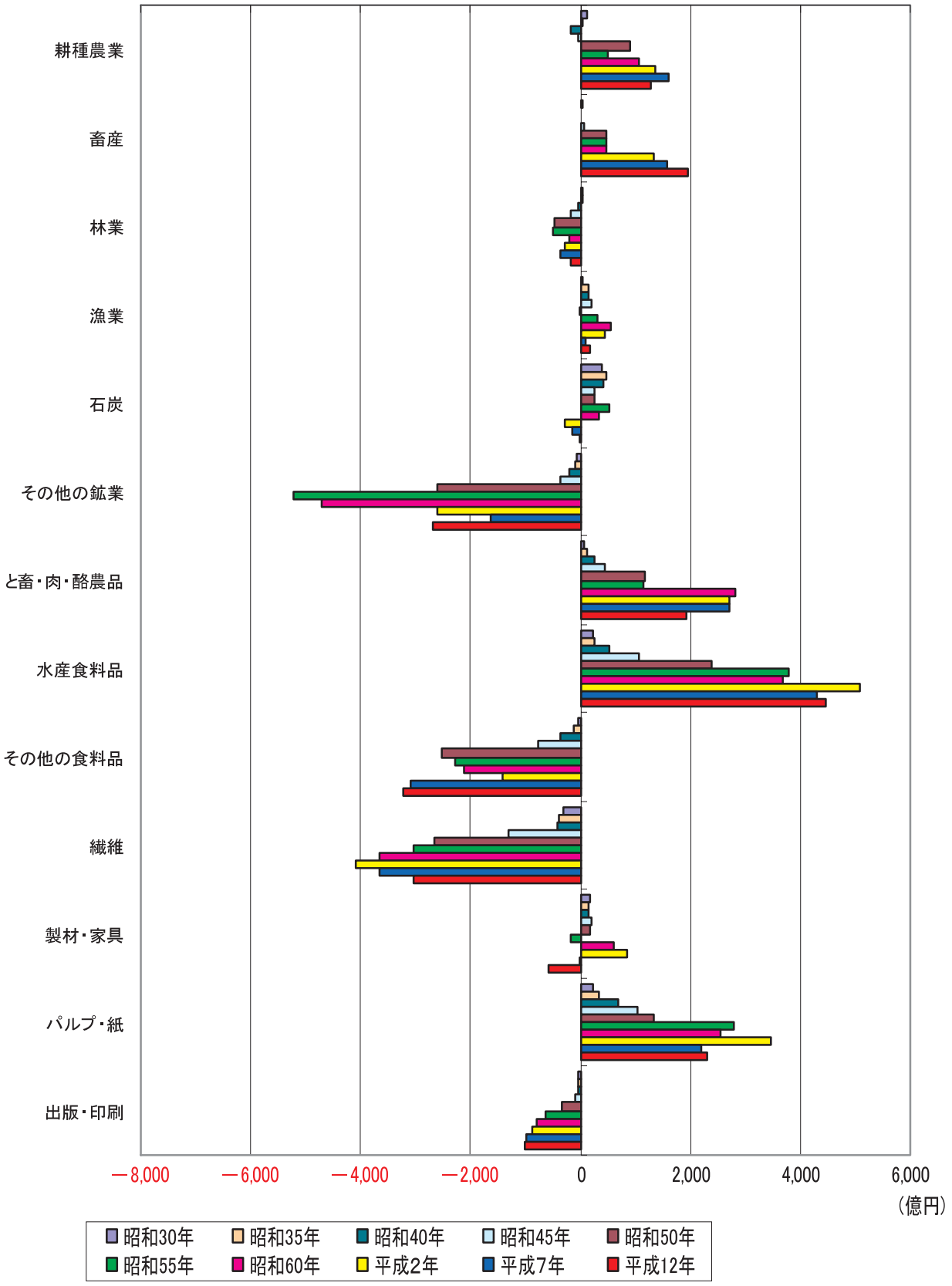
出典：北海道開発局「昭和 30 年北海道産業連関表」
注　：第 1 次産業及び第 2 次産業の数値。

北海道の産業別輸移出入額及び域際収支差額（平成 12 年）



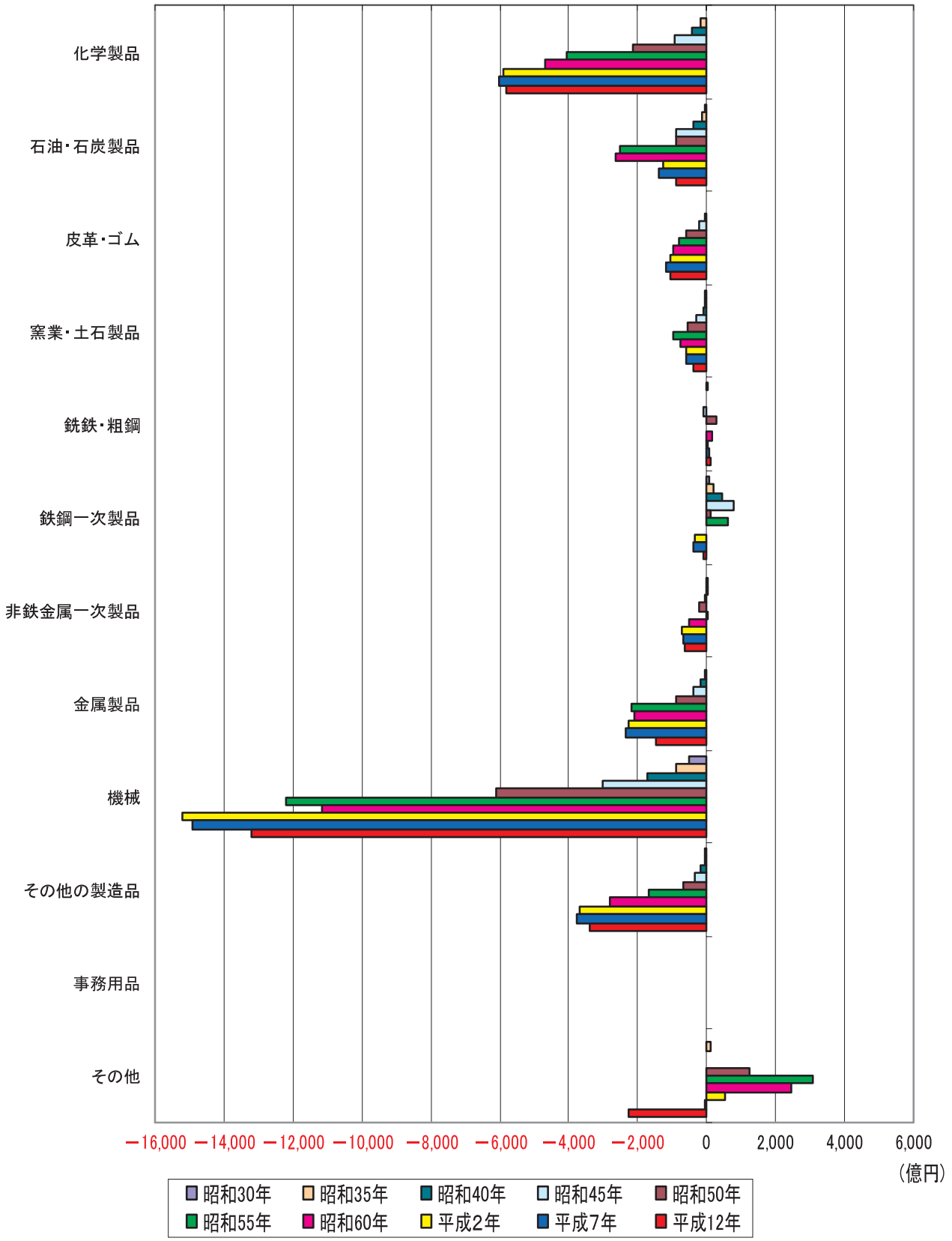
出典：北海道開発局「平成 12 年北海道産業連関表」
注　：第１次産業及び第２次産業の数値。

北海道の産業別域際収支差額（昭和 30 年～平成 12 年）の推移（25 部門）



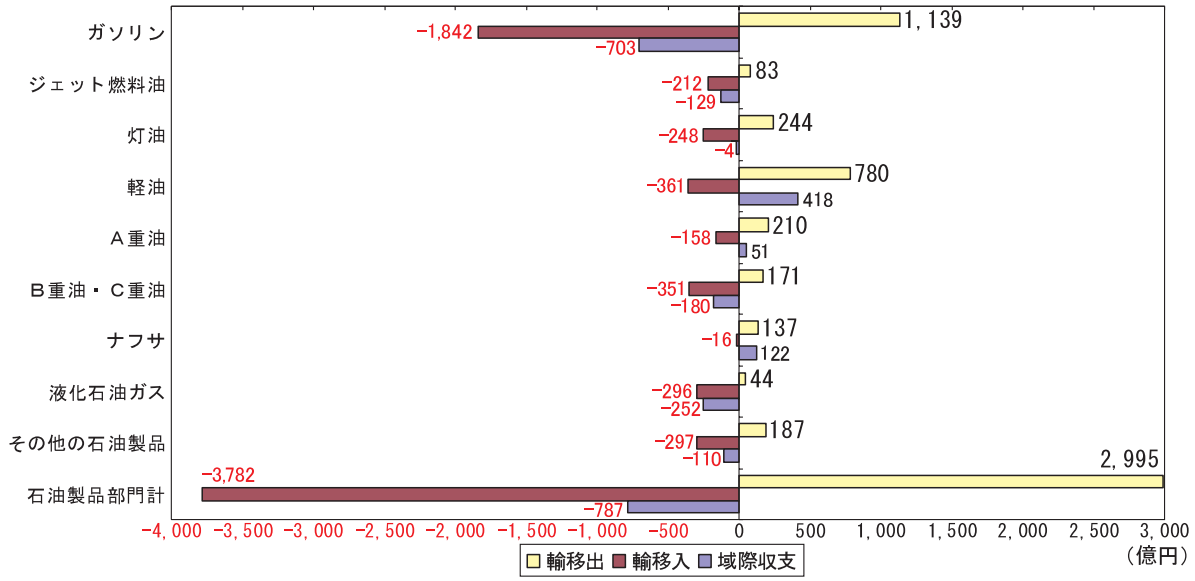
出典：北海道開発局「北海道産業連関表」

北海道の産業別域際収支差額（昭和 30 年～平成 12 年）の推移（つづき）



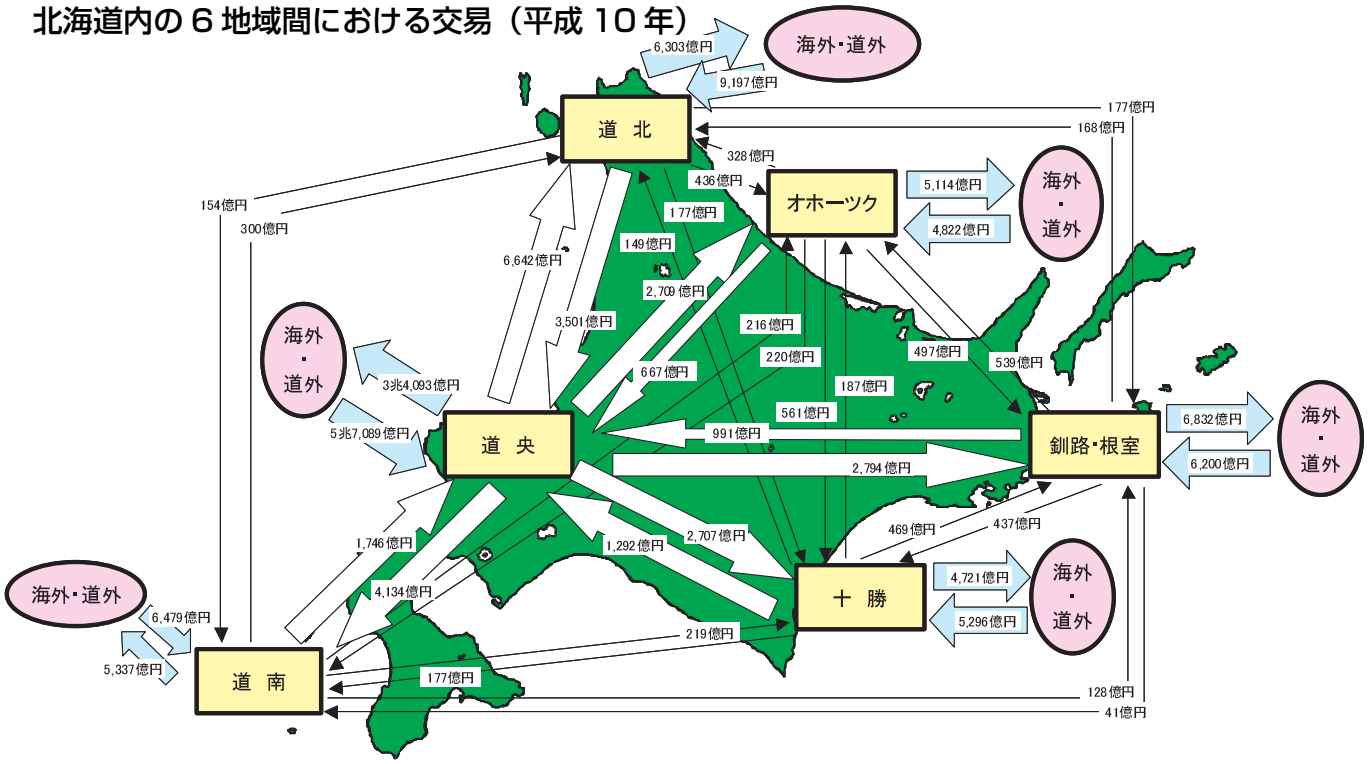
出典：北海道開発局「北海道産業連関表」

北海道の石油製品部門の域際収支差額（平成 12 年）

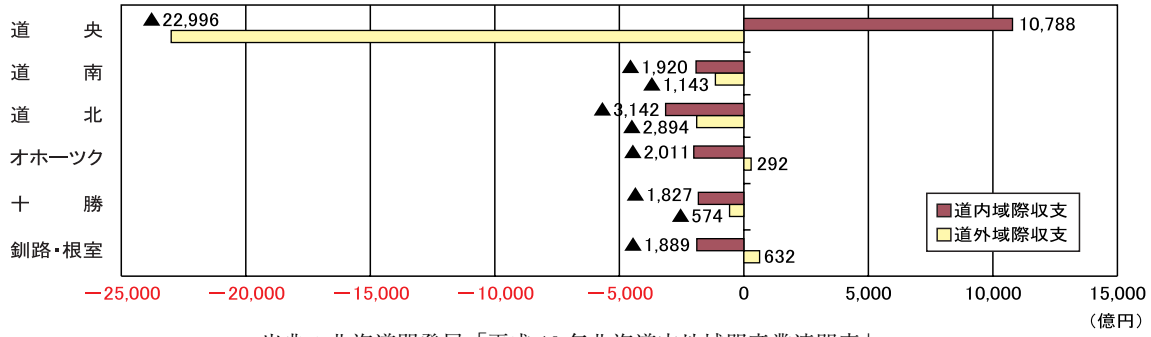


出典：北海道開発局「平成 12 年北海道産業連関表」

北海道内の 6 地域間における交易（平成 10 年）



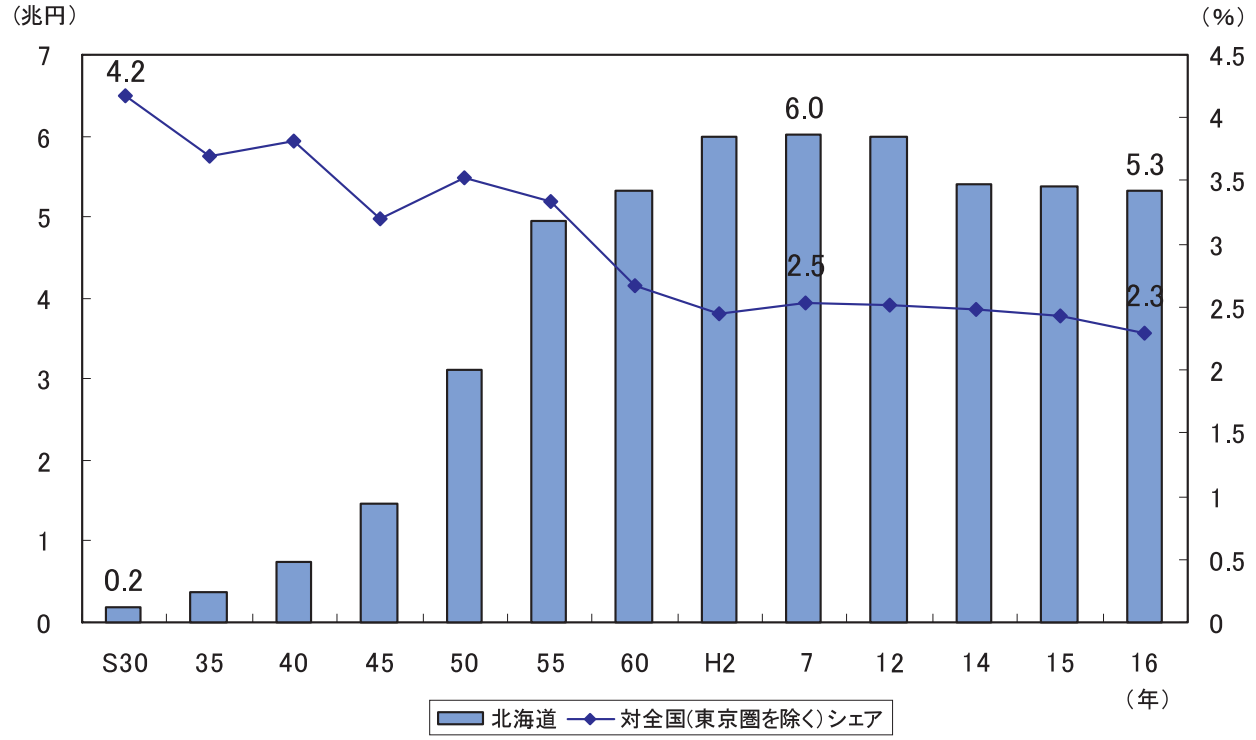
6 地域別の域際収支



出典：北海道開発局「平成 10 年北海道内地域間産業連関表」

④ 工業関係データ

北海道の工業出荷額の推移



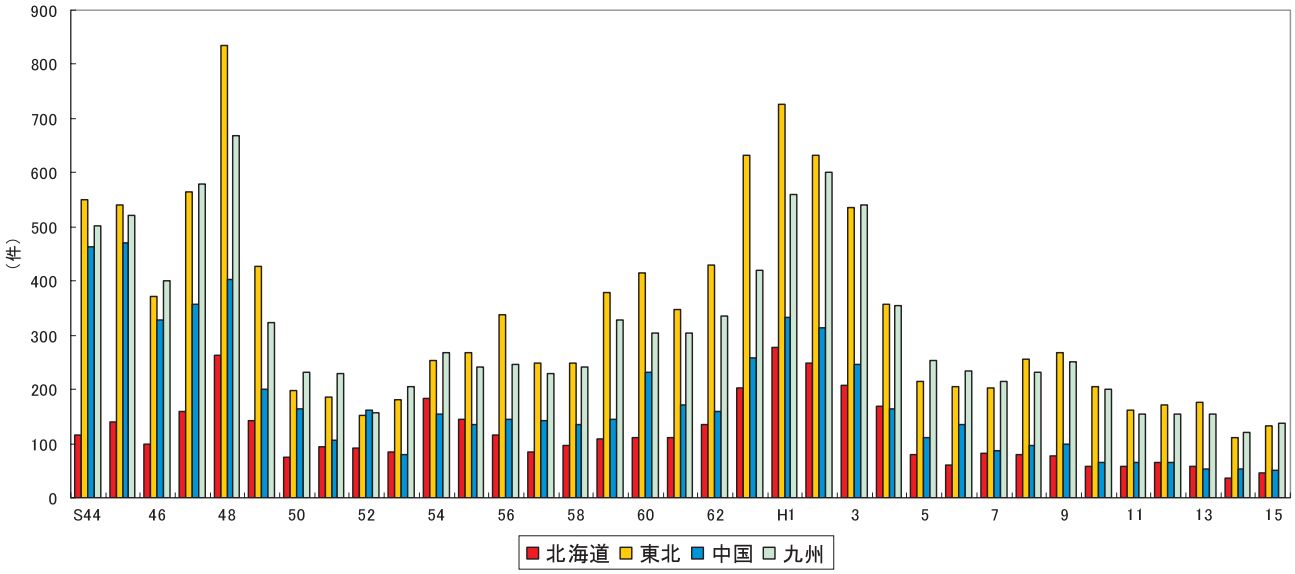
出典：経済産業省「工業統計表」
注　：東京圏とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県を指す。

北海道の製造業の全産業生産額に占める割合と都道府県ランキングの推移

	昭和30年度		昭和35年度		昭和40年度		昭和45年度		昭和50年度		昭和55年度		昭和60年度		平成２年度		平成７年度		平成12年度		平成15年度	
1	兵庫県	44%	神奈川	53%	神奈川	49%	神奈川	52%	神奈川	41%	栃木県	46%	滋賀県	50%	滋賀県	48%	滋賀県	44%	滋賀県	42%	滋賀県	40%
2	和歌山		兵庫県		兵庫県		埼玉県		栃木県		滋賀県		愛知県		静岡県		静岡県		静岡県		静岡県	
3	大阪府		大阪府		愛知県		岡山県		愛知県		愛知県		群馬県		栃木県		栃木県		栃木県		栃木県	
4	神奈川		愛知県		埼玉県		愛知県		滋賀県		神奈川		栃木県		群馬県		群馬県		群馬県		群馬県	
5	愛知県		埼玉県		広島県		兵庫県		和歌山		静岡県		茨城県		茨城県		茨城県		三重県		三重県	
6	京都府		広島県		大阪府		京都府		埼玉県		茨城県		神奈川		三重県		愛知県		茨城県		愛知県	
7	三重県	30%	京都府		京都府		大阪府		大阪府		埼玉県		静岡県		神奈川		岡山県		愛知県		茨城県	
8	広島県		東京都		岡山県		滋賀県		三重県		兵庫県		埼玉県		埼玉県		富山県		長野県		富山県	
9	愛媛県		岡山県		和歌山		和歌山		兵庫県		群馬県		三重県		富山県		山口県	30%	富山県	30%	山口県	30%
10	東京都		和歌山		東京都		広島県		茨城県		三重県		岡山県		岐阜県		兵庫県		岡山県		徳島県	
11	岡山県		三重県		静岡県		群馬県		岡山県		和歌山		山梨県		山梨県		長野県		福島県		岡山県	
12	滋賀県		滋賀県		愛媛県		栃木県		岐阜県		岡山県		長野県		岡山県		神奈川		和歌山		和歌山	
13	静岡県		愛媛県	30%	滋賀県	30%	三重県		静岡県		富山県		兵庫県		兵庫県		山梨県		兵庫県		福島県	
14	山口県		静岡県		山口県		静岡県		群馬県		大阪府		京都府		山口県		岐阜県		山梨県		岐阜県	
15	岐阜県		福岡県		群馬県		千葉県		千葉県		岐阜県		岐阜県		岡山県		埼玉県		岐阜県		長野県	
16	富山県		山口県		千葉県		山口県		愛媛県		京都府		富山県		兵庫県	30%	岐阜県		大分県		大分県	
17	埼玉県		富山県		三重県		愛媛県		富山県		長野県		山口県		奈良県		和歌山		大分県		兵庫県	
18	福井県		岐阜県		岐阜県		岐阜県		山口県		山口県	30%	和歌山		京都府		大分県		神奈川		山梨県	
19	香川県		石川県		石川県		奈良県		京都府		愛媛県		大阪府		広島県		福島県		山形県		愛媛県	
20	大分県		福井県		福井県		茨城県		香川県	30%	千葉県		奈良県	30%	石川県		愛媛県		京都府		広島県	
21	石川県		茨城県		富山県		長野県		広島県		大分県		千葉県		和歌山		京都府		埼玉県		京都府	
22	奈良県		長野県		長野県		富山県		長野県		香川県		福島県		福島県		奈良県		徳島県		埼玉県	
23	福岡県	20%	群馬県		茨城県		石川県		福井県		広島県		愛媛県		大分県		石川県		愛媛県		神奈川	
24	栃木県		新潟県		栃木県		福井県	30%	奈良県		奈良県		香川県		愛媛県		広島県		広島県		香川県	
25	群馬県		香川県	20%	福岡県		東京都		新潟県		山梨県		広島県		福井県		香川県		石川県		石川県	
26	宮崎県		栃木県		新潟県		新潟県		東京都		福井県		大分県		香川県		徳島県		福井県		山形県	
27	新潟県		大分県		奈良県		香川県		石川県		新潟県		福井県		山形県		山形県		奈良県		福井県	
28	茨城県		千葉県		香川県	20%	福岡県		山梨県		福島県		新潟県		徳島県		福井県		千葉県		新潟県	
29	山梨県		秋田県		山梨県		徳島県		徳島県		石川県		山形県		大阪府		千葉県		香川県		奈良県	
30	熊本県		徳島県		徳島県		山梨県		福島県		東京都		千葉県		千葉県		新潟県		新潟県		佐賀県	20%
31	徳島県		奈良県		秋田県		大分県		福岡県	20%	徳島県		東京都		新潟県		鳥取県		鳥取県		千葉県	
32	長野県		島根県		北海道	17%	鳥取県		山形県		福岡県		石川県		鳥取県		大阪府		佐賀県	20%	鳥取県	
33	秋田県		長崎県		山形県		福島県		鳥取県		佐賀県	20%	佐賀県		佐賀県		佐賀県	20%	岩手県		大阪府	
34	岩手県		山梨県		大分県		佐賀県	20%	宮城県		鳥取県		鳥取県	20%	福岡県	20%	岩手県		大阪府		熊本県	
35	千葉県		熊本県		宮崎県		長崎県		長崎県		宮城県		宮城県		岩手県		福岡県		熊本県		岩手県	
36	北海道	14%	宮崎県		福島県		山形県		大分県		島根県		福岡県		宮城県		熊本県		宮城県		福岡県	
37	鳥取県		北海道	14%	佐賀県		宮城県		島根県		岩手県		島根県		島根県		秋田県		福岡県		宮城県	
38	高知県		岩手県		鳥取県		宮崎県		岩手県		熊本県		秋田県		熊本県		宮城県		島根県		秋田県	
39	島根県		山形県		宮城県		島根県		高知県		秋田県		岩手県		秋田県		島根県		秋田県		島根県	
40	宮城県		宮城県		長崎県		岩手県		秋田県		宮崎県		宮崎県		東京都		長崎県		鹿児島		宮崎県	
41	山形県		鳥取県		高知県		北海道	15%	北海道	13%	北海道	14%	鹿児島		宮崎県		東京都		宮崎県		鹿児島	
42	福島県		高知県		熊本県		熊本県		鹿児島		長崎県		長崎県		鹿児島		宮崎県		東京都		東京都	
43	青森県		福島県		島根県		高知県		宮崎県		鹿児島		高知県		長崎県		高知県		高知県		高知県	
44	佐賀県		佐賀県		岩手県		秋田県		熊本県		青森県		青森県		高知県		鹿児島		長崎県		長崎県	
45	長崎県		青森県		鹿児島		青森県		青森県		高知県		沖縄県		北海道	11%	青森県		北海道	11%	北海道	10%
46	鹿児島		鹿児島		青森県		鹿児島		沖縄県		沖縄県		青森県		青森県		北海道	10%	青森県		青森県	
47	沖縄県		沖縄県		沖縄県		沖縄県		沖縄県		沖縄県		沖縄県		沖縄県		沖縄県		沖縄県		沖縄県	
	平均	25%	平均	30%	平均	31%	平均	33%	平均	29%	平均	29%	平均	29%	平均	26%	平均	23%	平均	22%	平均	21%

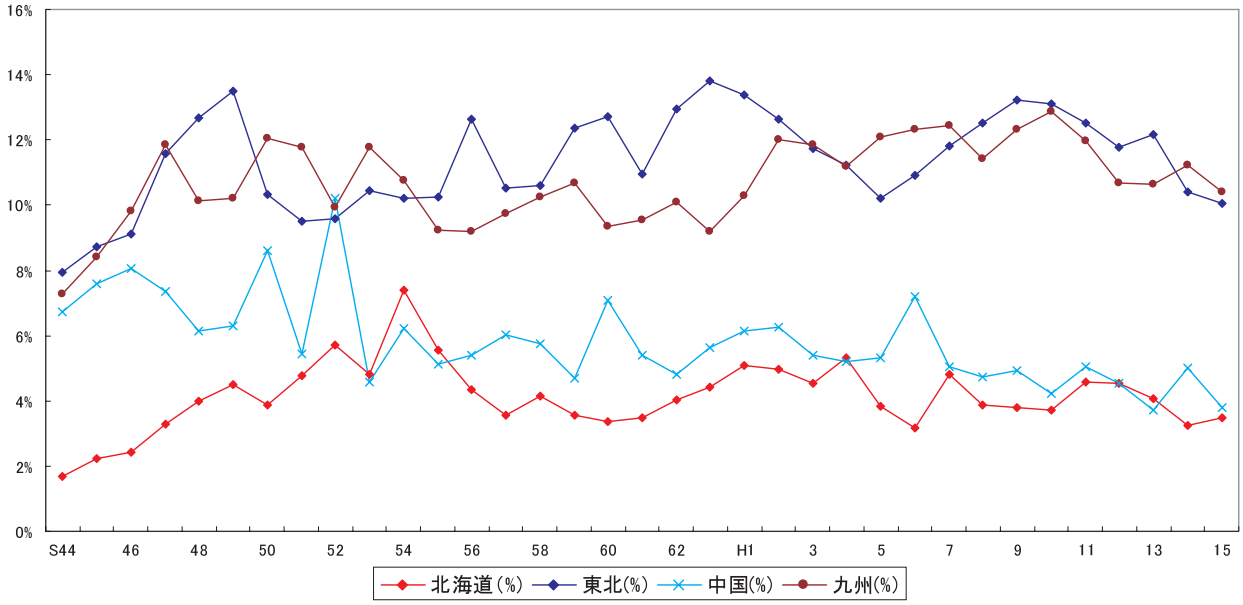
出典：内閣府経済社会総合研究所「県民経済計算年報」

北海道、全国地方ブロック別の工場立地件数の推移



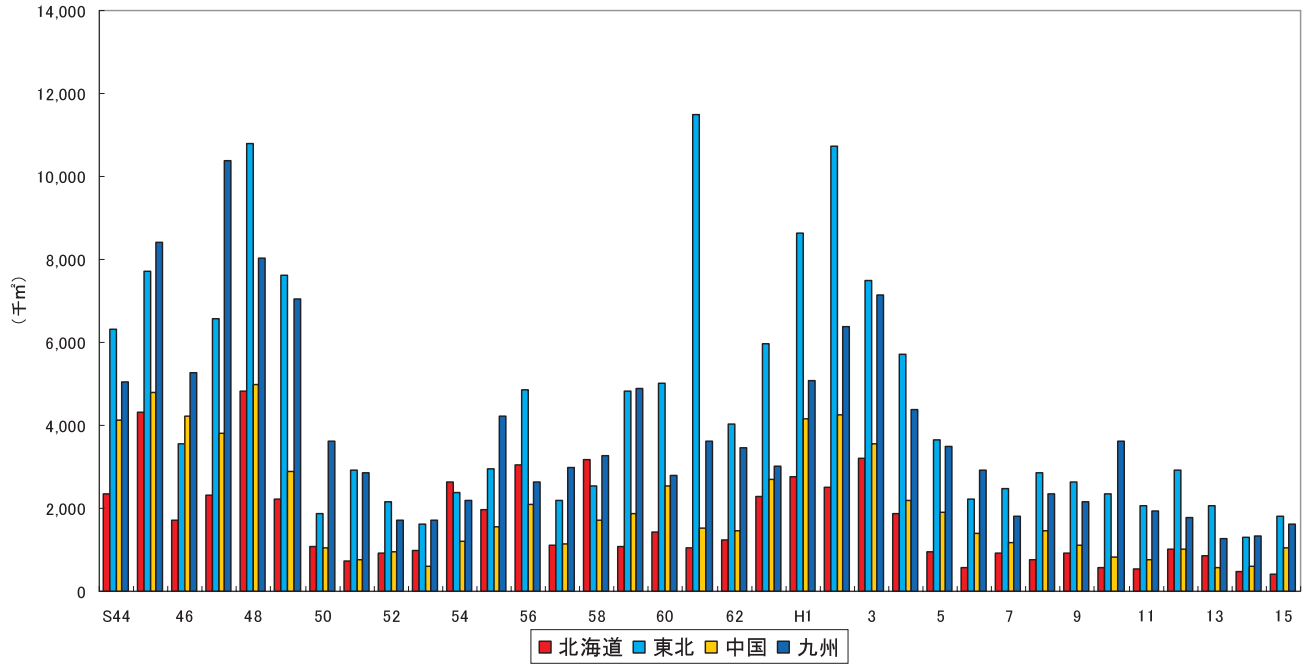
出典：経済産業省「工場立地動向調査」

北海道、全国地方ブロック別、工場立地件数の全国シェアの推移

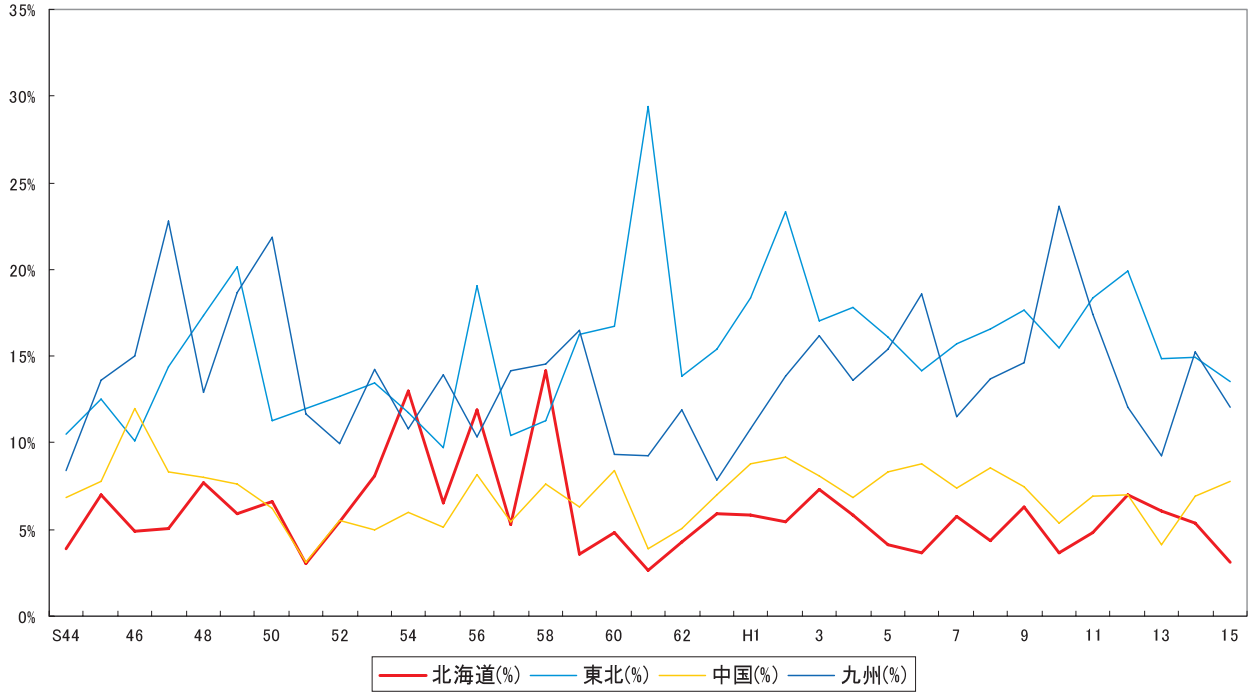


出典：経済産業省「工場立地動向調査」

北海道、全国地方ブロック別の工場立地面積の推移

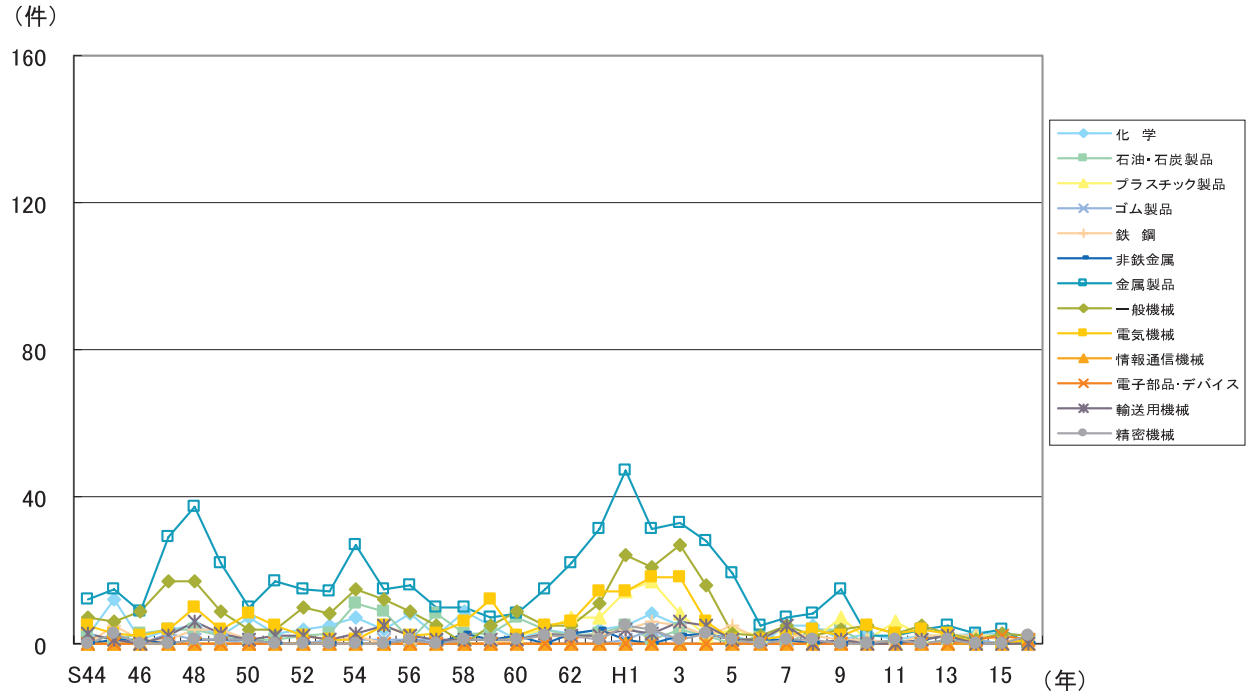


北海道、全国地方ブロック別、工場立地面積の全国シェアの推移



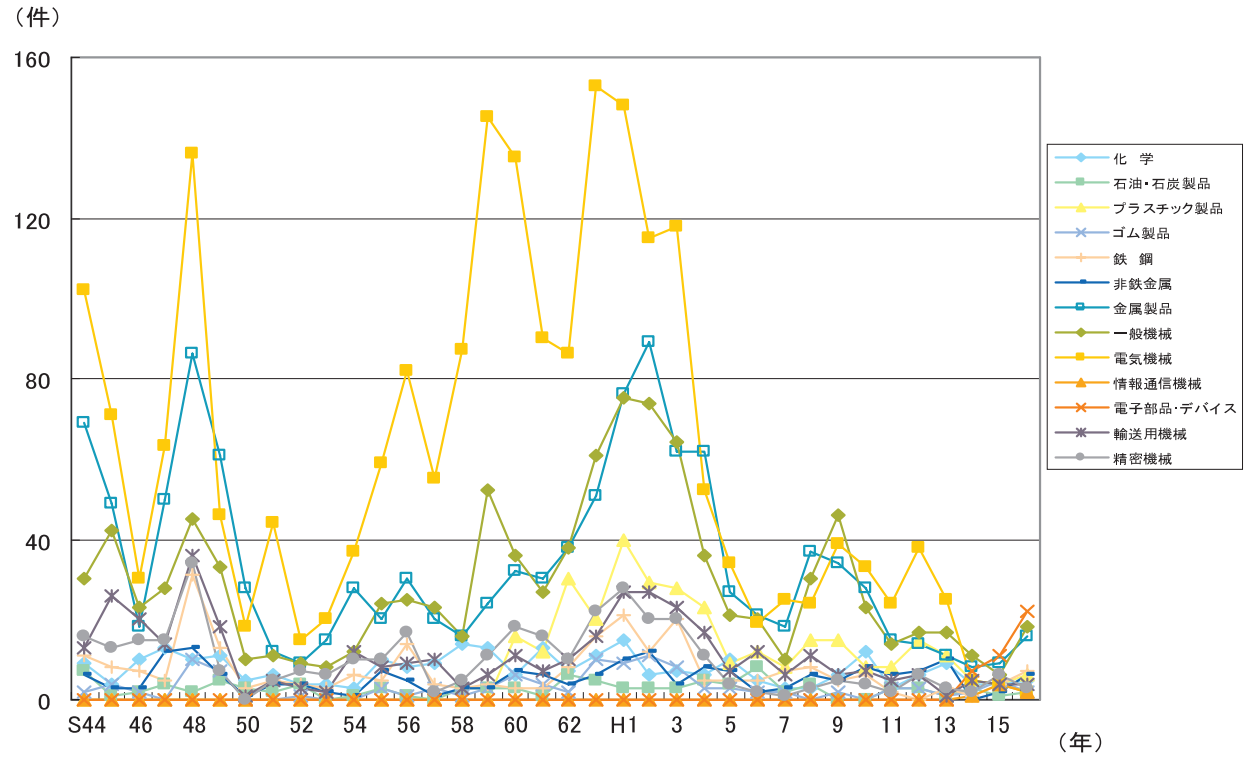
出典：経済産業省「工場立地動向調査」

北海道における主な業種別工場立地件数の推移



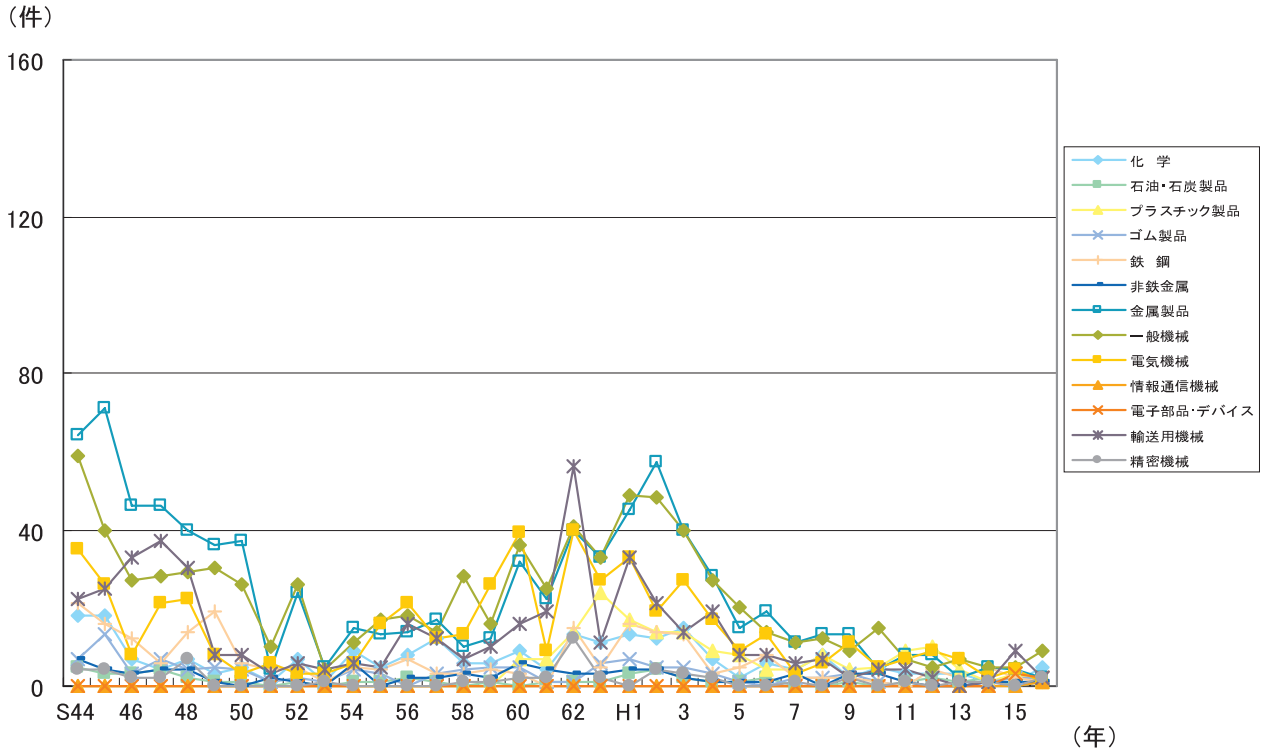
出典：経済産業省「工場立地動向調査」

東北地方の主な業種別工場立地件数の推移



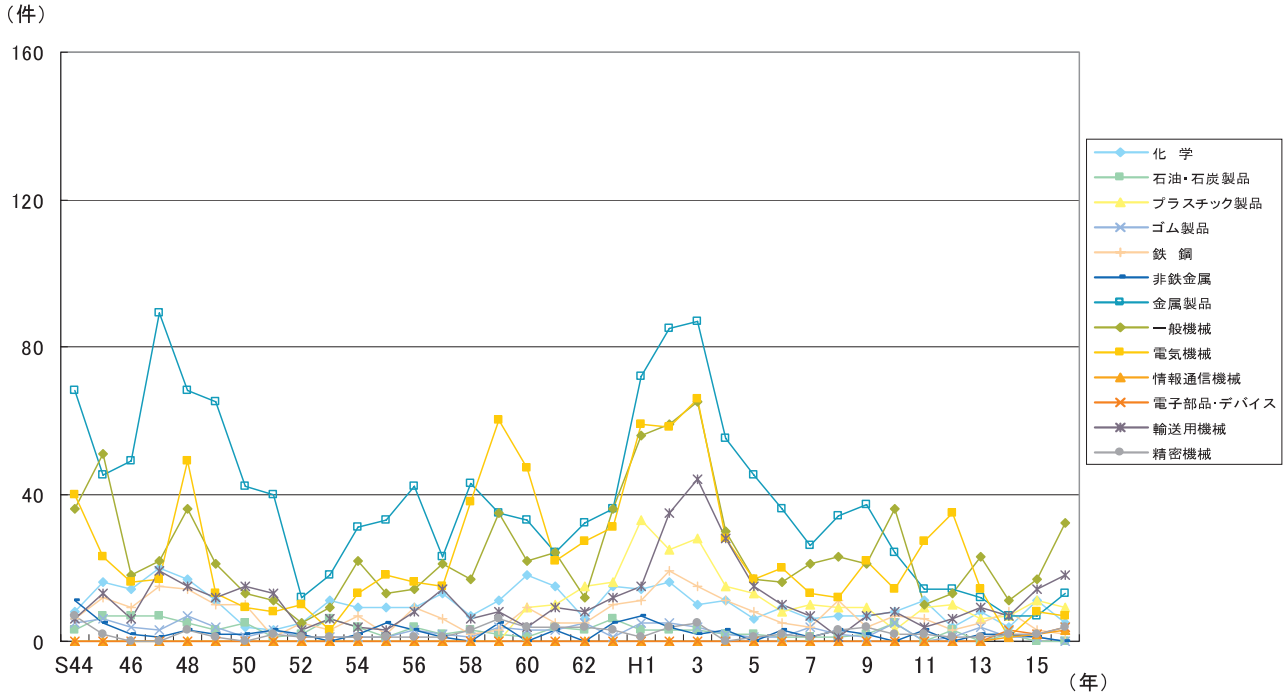
出典：経済産業省「工場立地動向調査」

中国地方の主な業種別工場立地件数の推移



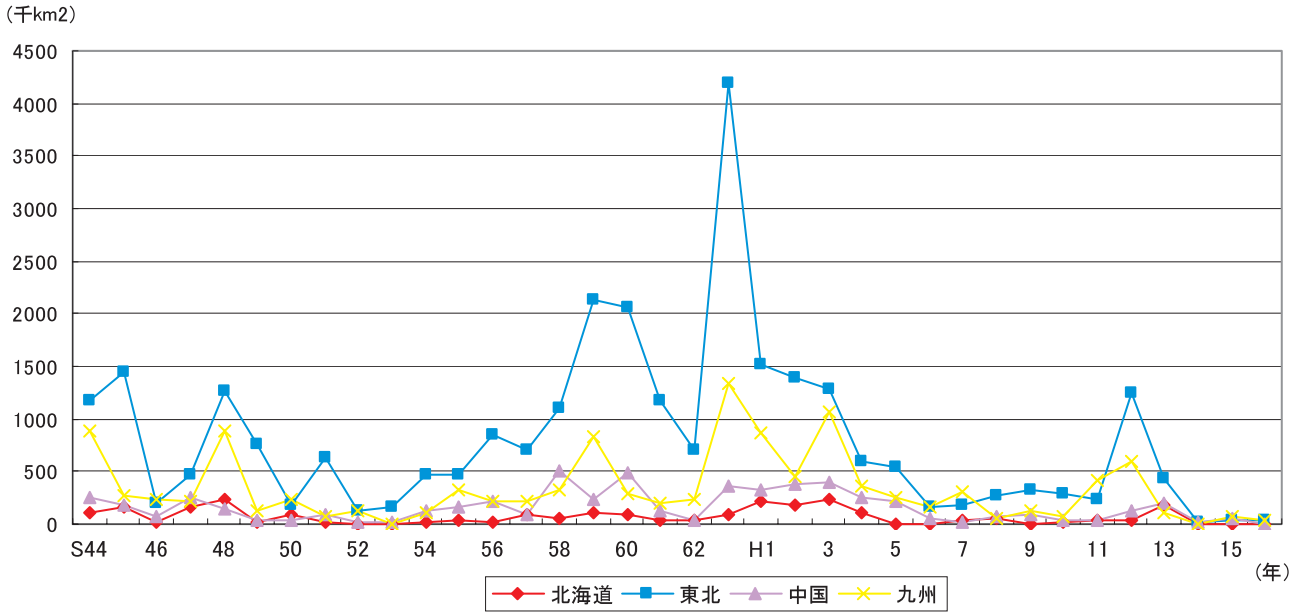
出典：経済産業省「工場立地動向調査」

九州地方の主な業種別工場立地件数の推移



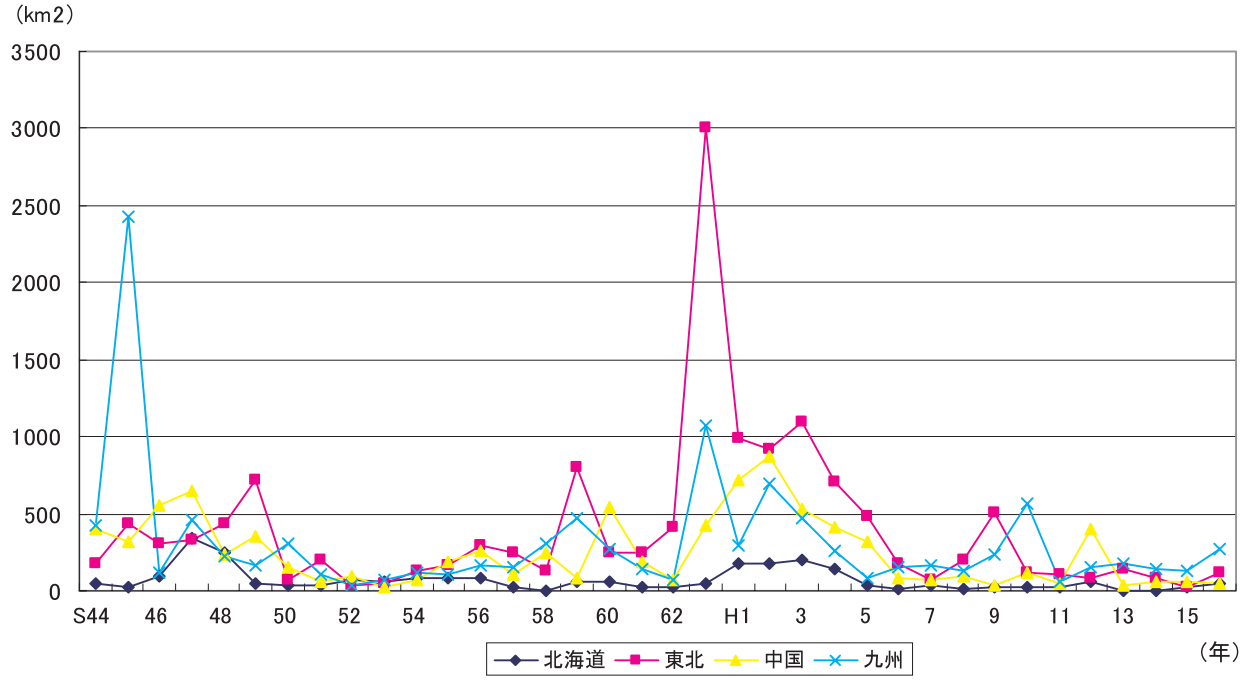
出典：経済産業省「工場立地動向調査」

全国地方ブロック別の電気機械工場立地面積の推移



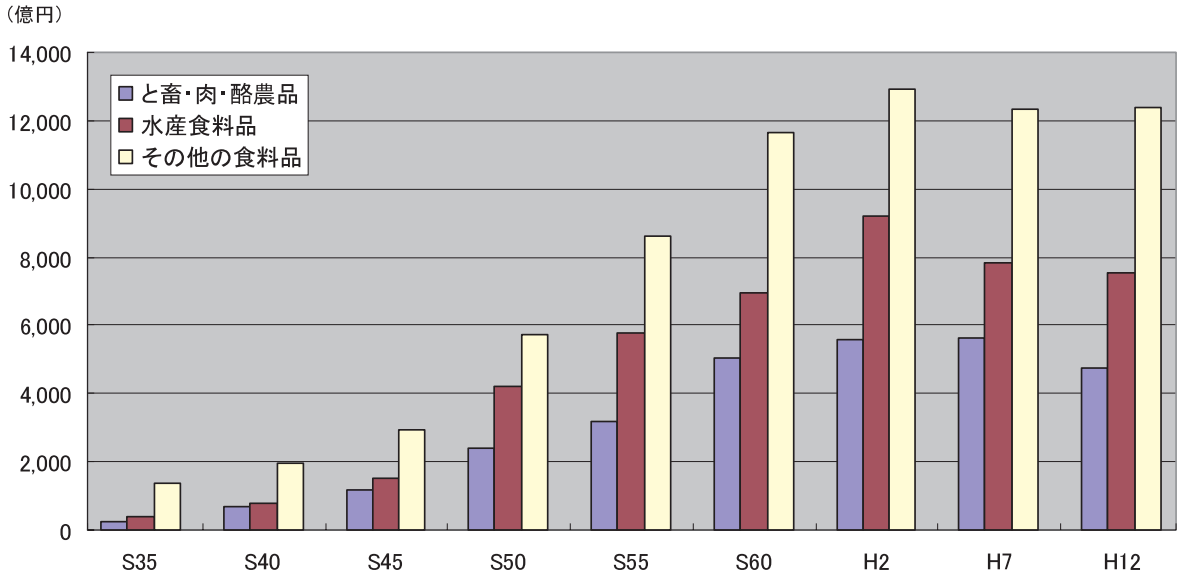
出典：経済産業省「工場立地動向調査」

全国地方ブロック別の一般機械工場立地面積の推移



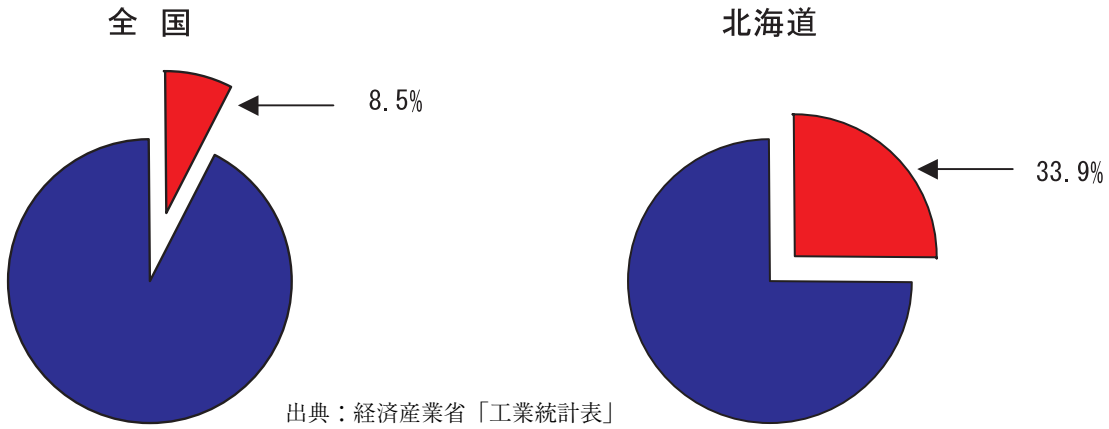
出典：経済産業省「工場立地動向調査」

北海道における食料品製造業生産額の推移



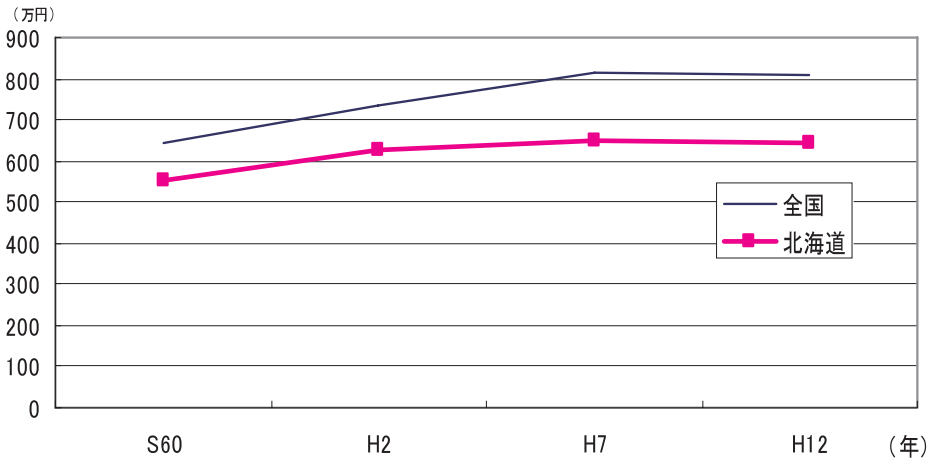
出典：北海道開発局「平成 12 年北海道産業連関表」

北海道の食料品製造業の工業出荷額総額に占める割合（H15）



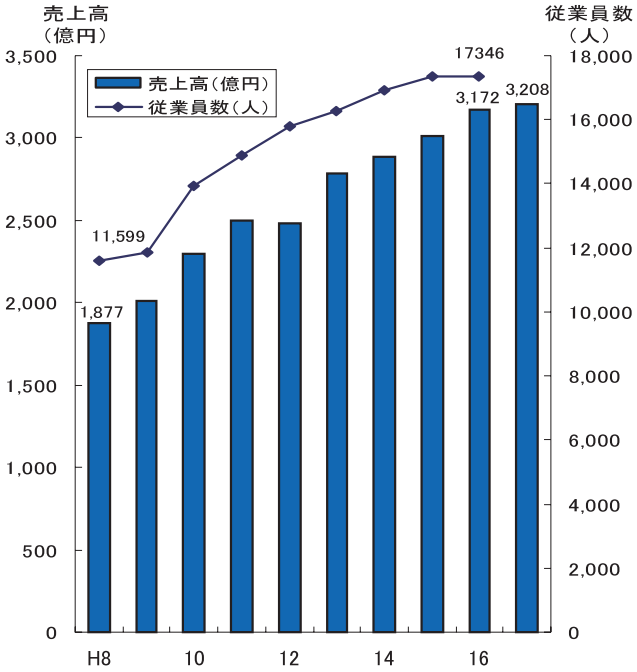
出典：経済産業省「工業統計表」

北海道の食料品製造業の従業員１人当たり付加価値額の推移



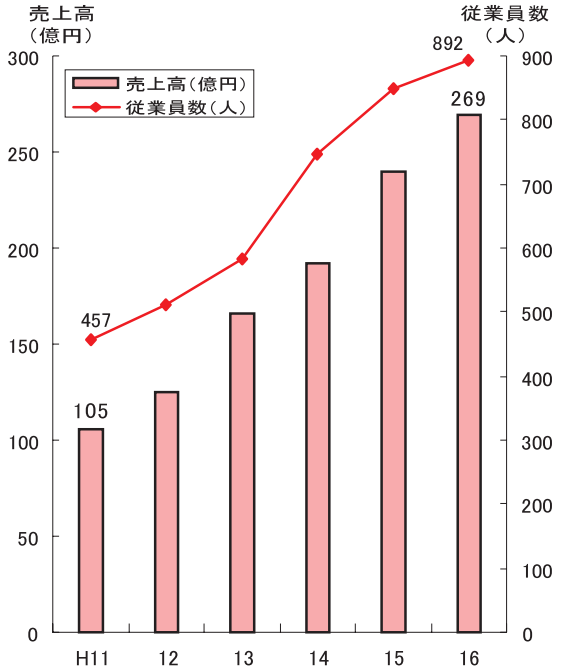
出典：経済産業省「工業統計表」

北海道における情報産業の売上高及び従業員数の推移



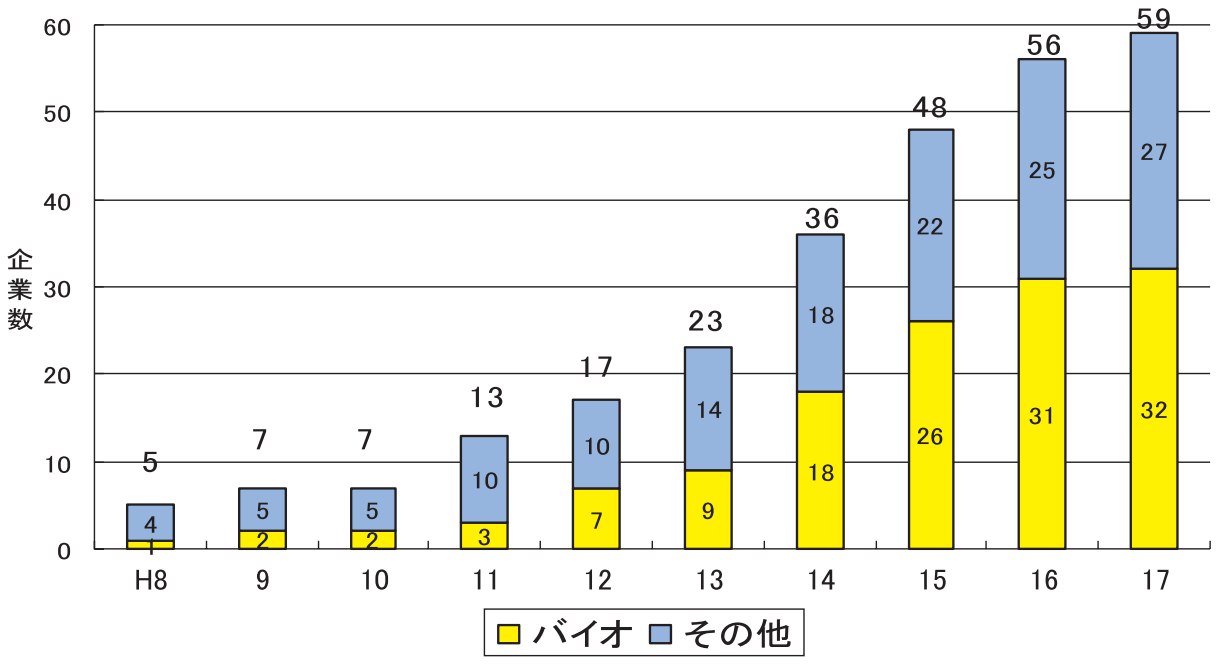
出典：北海道経済産業局「北海道 IT レポート 2005」
注　：平成 17 年度の売上高は見込み。

北海道におけるバイオ産業の売上高及び従業員数の推移



出典：北海道経済産業局「北海道バイオレポート 2005」

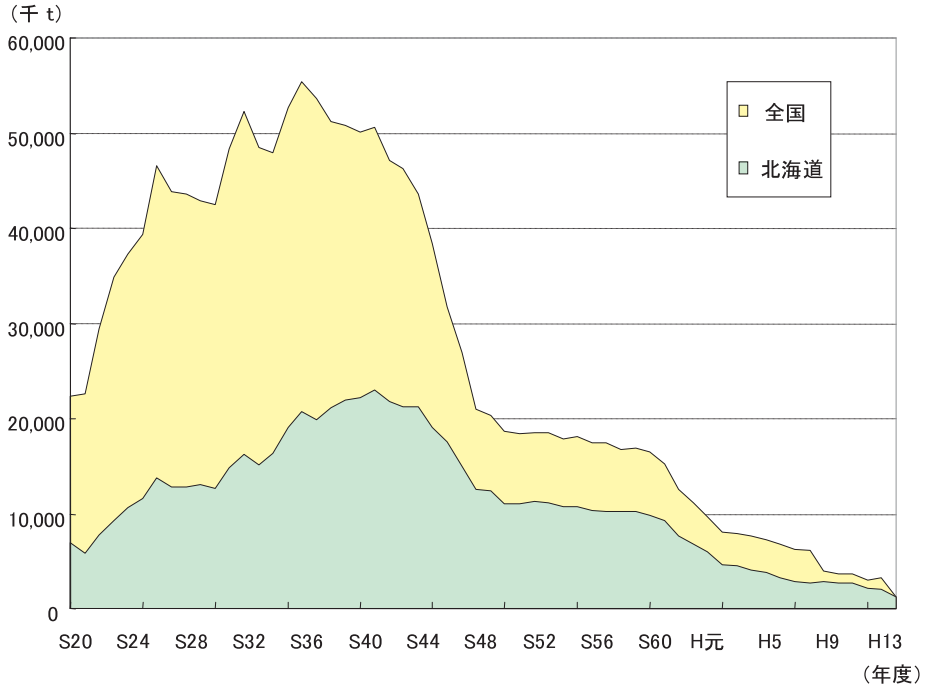
北海道における大学発ベンチャー設立状況



出典：国土審議会北海道開発分科会第 8 回基本政策部会資料

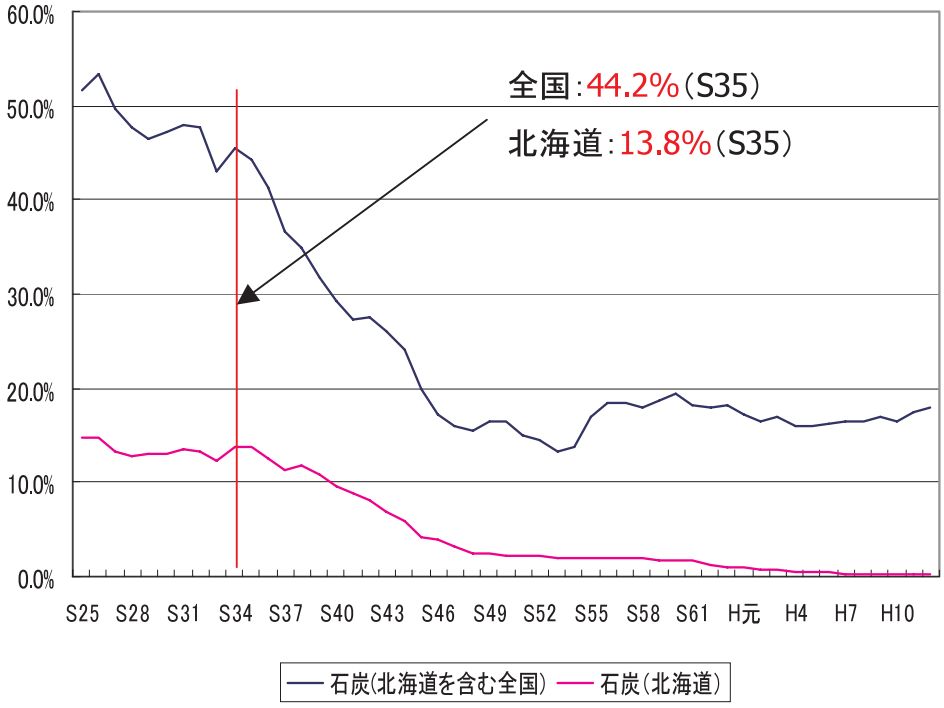
⑤ エネルギー関係データ

北海道の石炭生産量の推移



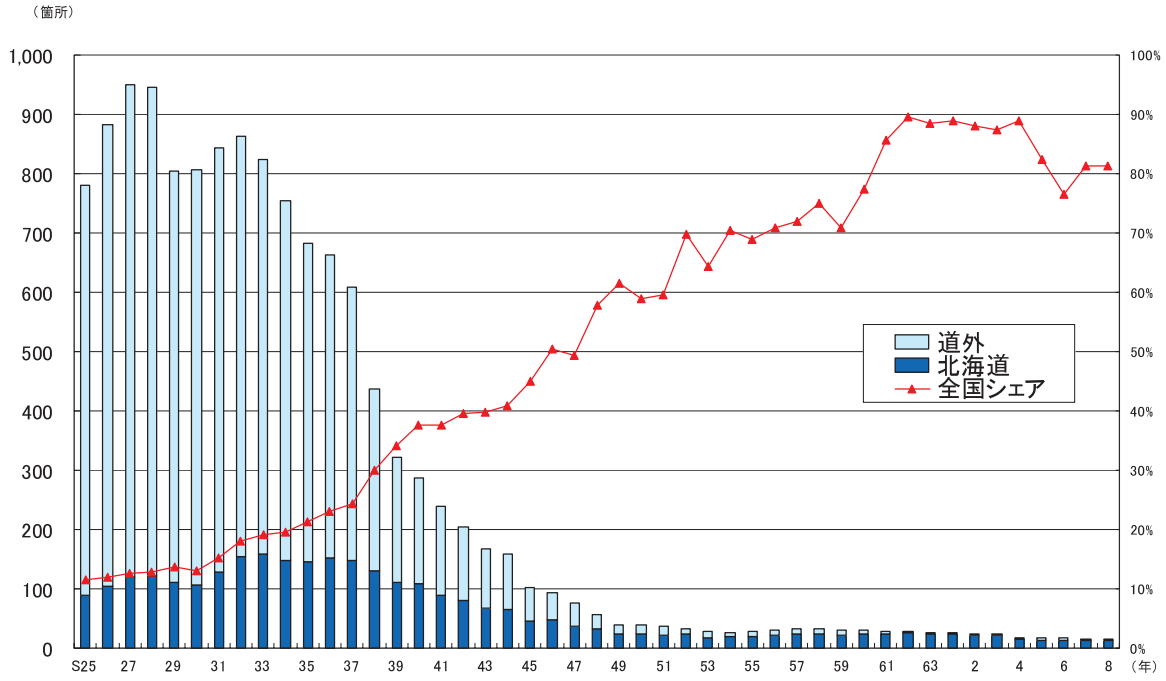
出典：昭和 20～平成 6 年度まで日本石炭協会北海道支部北海道炭鉱技術振興会「北海道石炭統計年報」、平成 6～14 年度まで北海道経済産業局編集「目で見る北海道産業」

北海道の石炭が全国の一次エネルギー供給に占める割合の推移



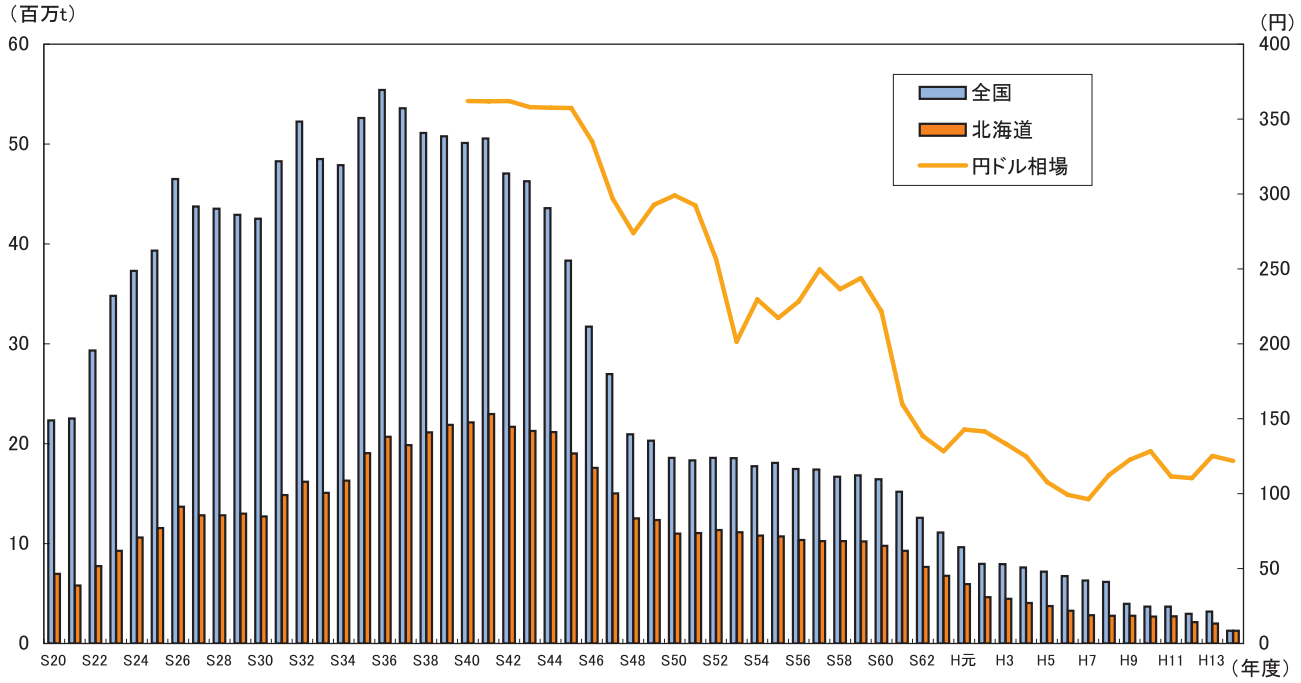
出典：経済産業省資源エネルギー庁「エネルギー白書」、総務省統計局「日本の長期統計系列」、経済産業省資源エネルギー庁「エネルギー需給実績」、通商産業大臣官房調査統計部編「平成 11 年度エネルギー生産・需給統計年報（石油・石炭・コークス）」、北海道通商産業調査統計研究会（北海道経済産業局監修）「北海道経済産業統計年鑑平成 13 年版」を基に開発計画課作成。

北海道の炭坑数と全国シェアの推移



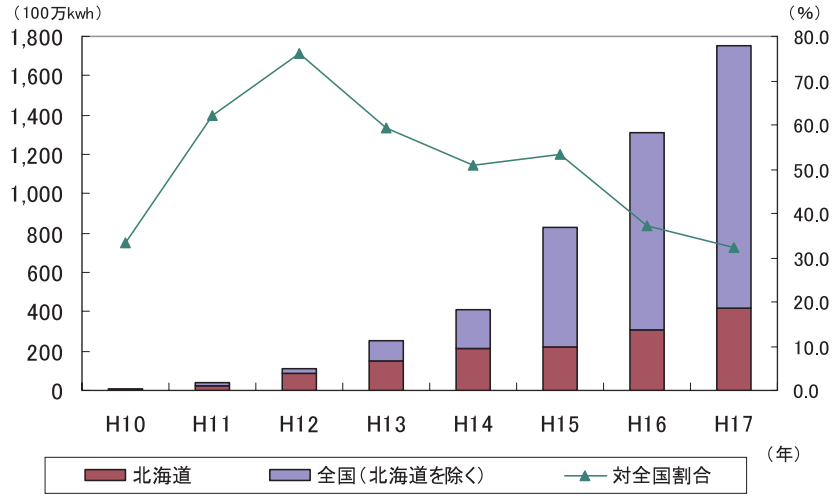
出典：(財)北海道地域技術振興センター「石炭産業のあゆみ」

石炭生産量と円ドル相場の推移



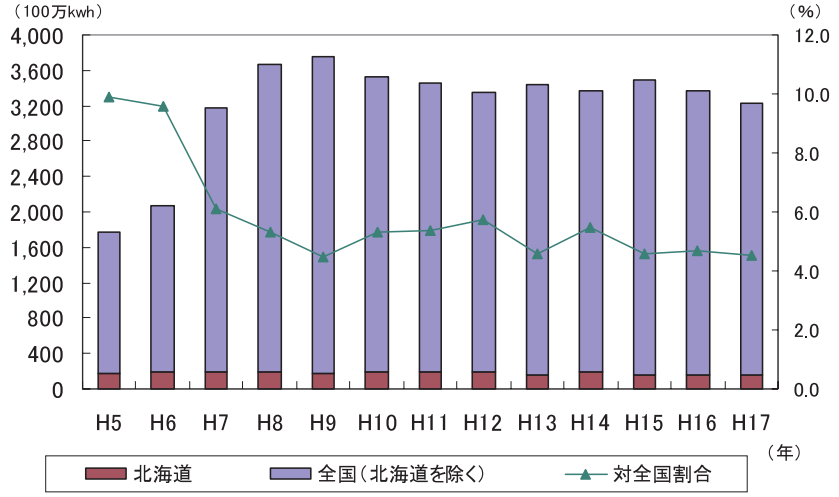
出典：昭和 20～平成 6 年度まで「北海道石炭統計年報」（日本石炭協会北海道支部北海道炭鉱技術振興会）、平成 6～14 年度まで「目で見る北海道産業」（北海道経済産業局）、東京インターバンク円ドル相場期中平均（日本銀行）

北海道における風力発電電力量の推移



出典：経済産業省資源エネルギー庁「電気事業便覧」

北海道における地熱発電電力量の推移



出典：経済産業省資源エネルギー庁「電気事業便覧」

北海道におけるバイオマス資源の賦存量

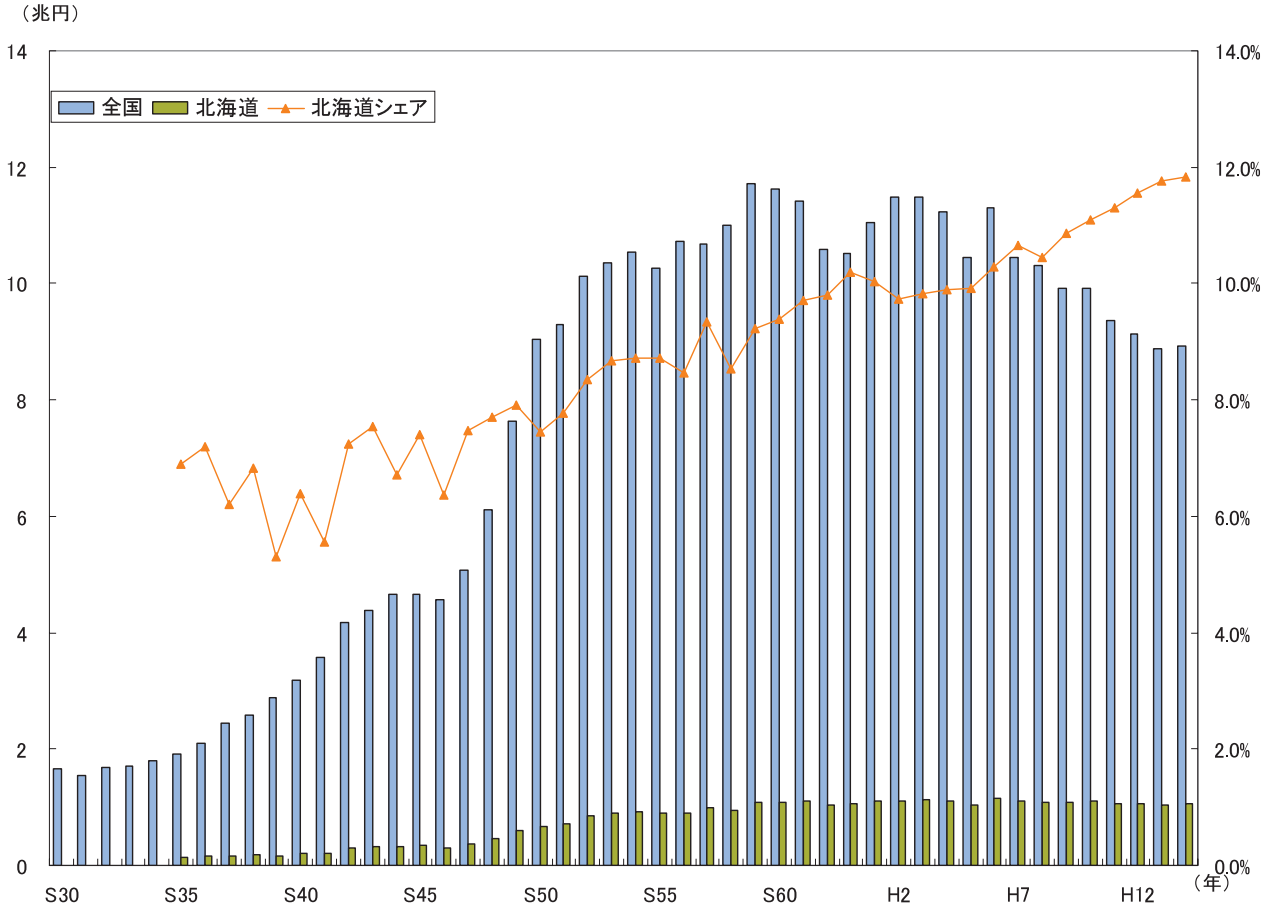
（単位：万t）

	全国	北海道	シェア
木質系	1,480	241	16.3%
非木質系	13,600	682	5.0%
家畜ふん尿	9,100	1,962	21.6%
総計	24,180	2,886	11.9%

出典：国土審議会北海道開発分科会第８回基本政策部会資料

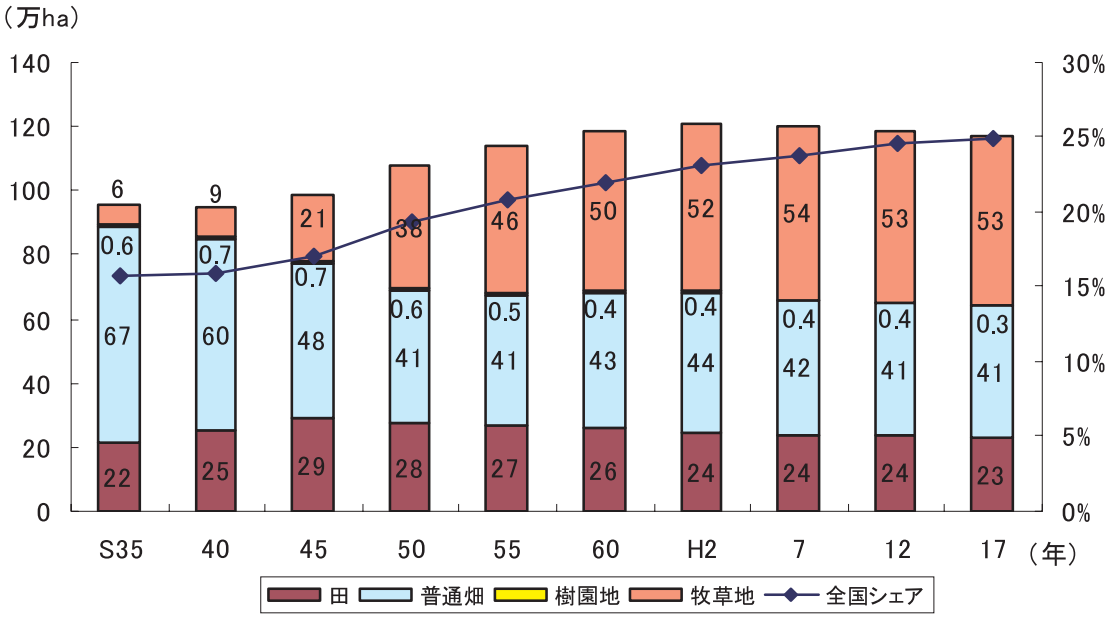
⑥ 農林水産関係データ

北海道における農業産出額の推移



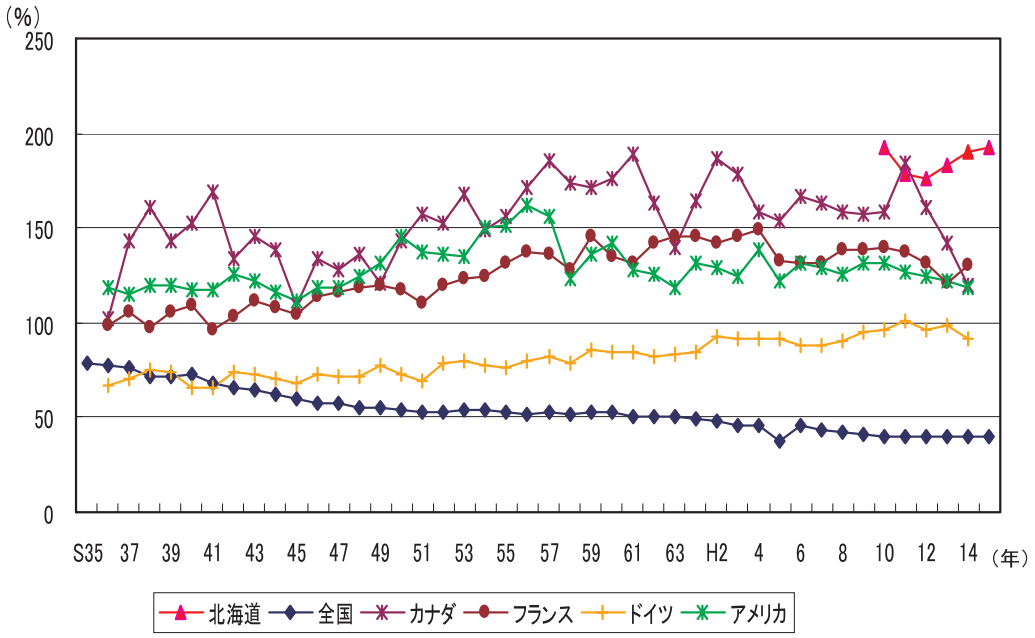
出典：農林水産省「生産農業所得統計」

北海道における種類別耕地面積の推移



出典：農林省「耕地総合統計」、農林水産省「耕地面積及び作付面積統計」、北海道「平成 17 年度　北海道農業・農村統計表」

北海道、全国及び主要先進国の食料自給率の推移



出典：農林水産省「食料自給率レポート」
注 1：供給熱量総合食料自給率は、総供給熱量に占める国産供給熱量の割合である。
なお、畜産物については、飼料自給率を考慮している。また、アルコール類は含まない。
2：ドイツについては、統合前の東西ドイツを合わせて遡及している。

我が国の食料自給率の推移と目標

	平成９年度（実績）	14年度（実績）	15年度（概算値）	27年度（すう勢）	27年度（目標）
食料自給率（カロリーベース）	41%	40%	40%	38%	45%

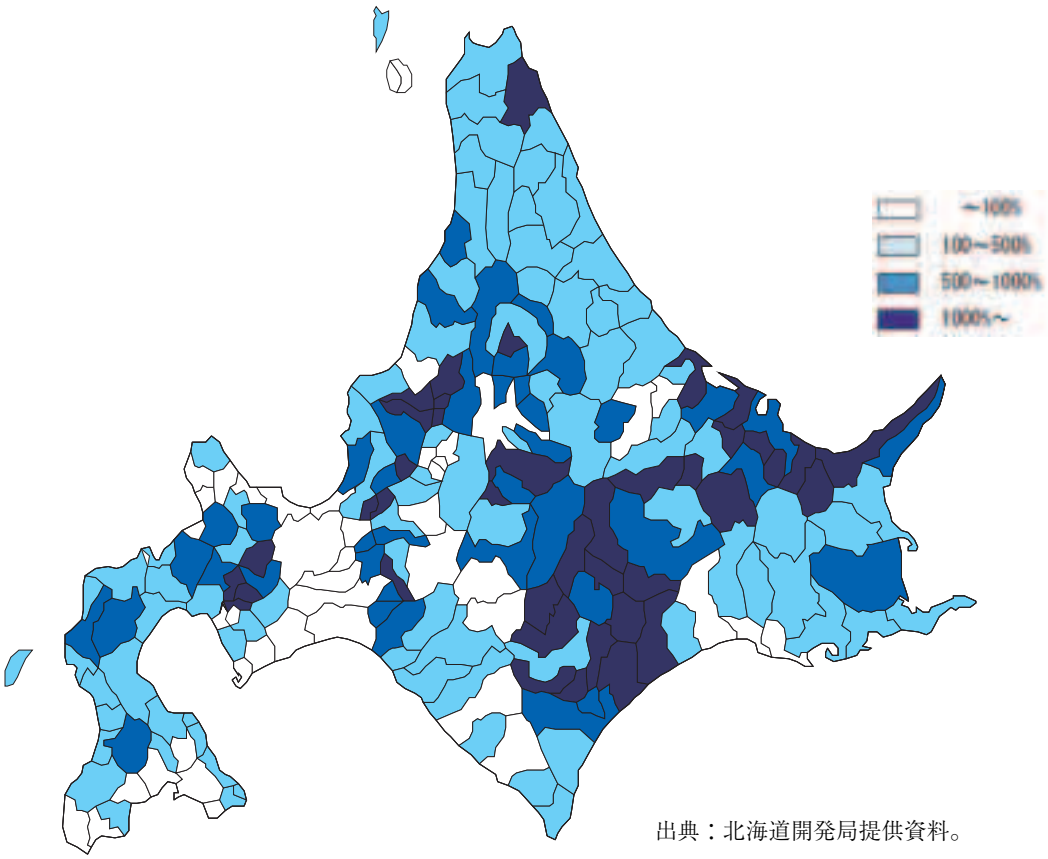
出典：農林水産省「平成 15 年度　食料自給率レポート」

食料の国産供給熱量に占める上位 10 都道府県の割合（平成 16 年度概算値）

都道府県名	国産供給熱量に占める割合(%)	都道府県別食料自給率(カロリーベース)
1 北　海　道	21.5	201
2 新　潟　県	4.3	89
3 茨　城　県	4.2	72
4 宮　城　県	3.9	83
5 千　葉　県	3.5	30
6 福　島　県	3.3	85
7 青　森　県	3.2	117
8 秋　田　県	3.2	141
9 栃　木　県	2.9	81
10 山　形　県	2.9	122
⋮	⋮	⋮
全　国	100	40

出典：農林水産省資料をもとに推計。

北海道の市町村別食料自給率（平成 14 年度）



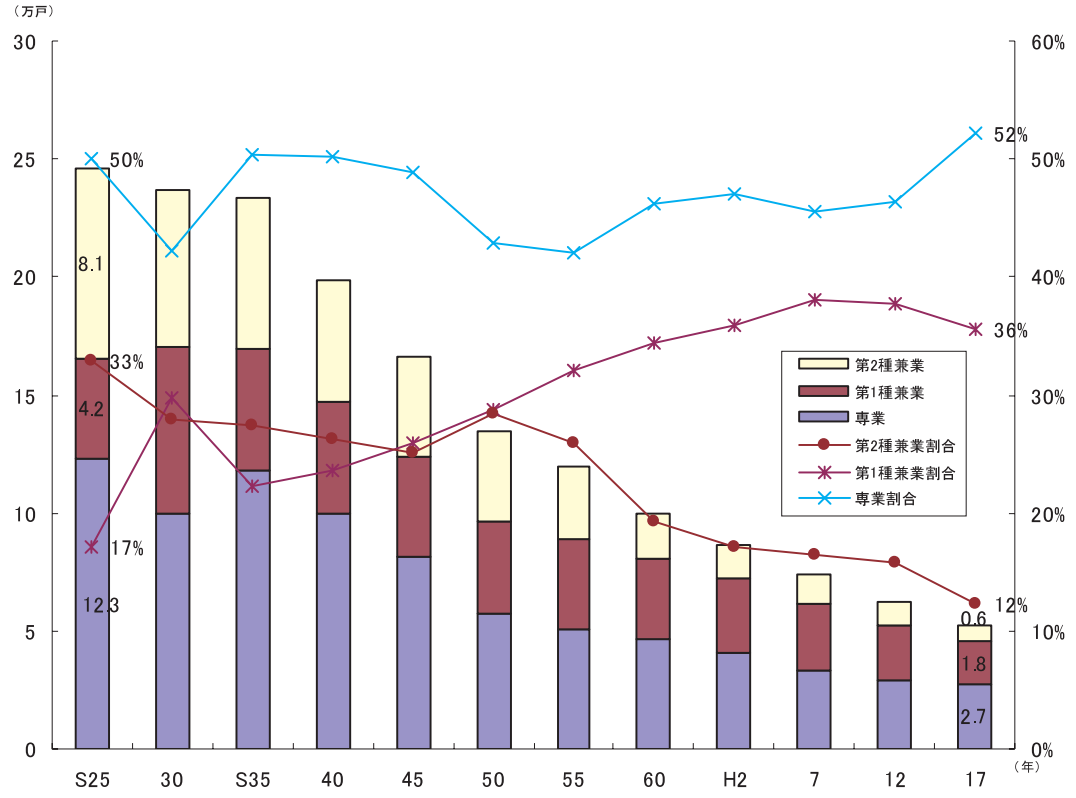
出典：北海道開発局提供資料。

第 1 次産業総生産額が全産業総生産額に占める割合の都道府県ランキング（昭和 30～平成 15 年度）

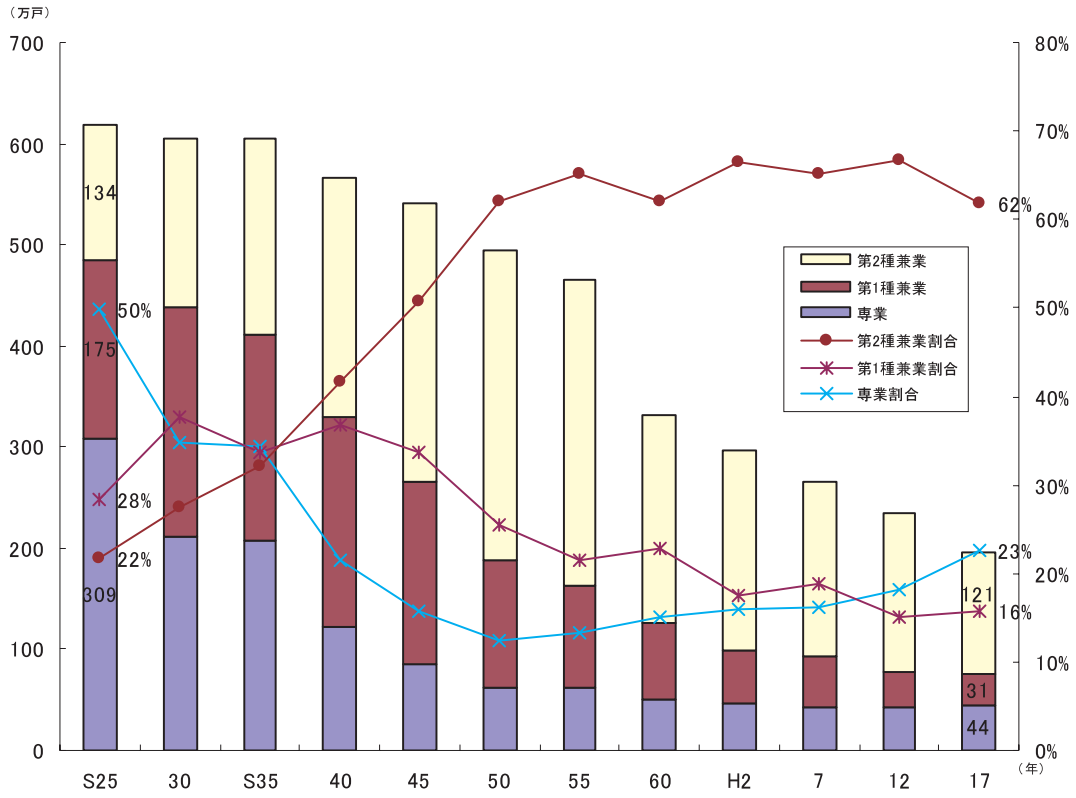
	昭和30年度		昭和35年度		昭和40年度		昭和45年度		昭和50年度		昭和55年度		昭和60年度		平成2年度		平成7年度		平成12年度		平成15年度	
1	青森県	41%	青森県	35%	青森県	29%	青森県	21%	青森県	19%	高知県	12%	岩手県	11%	宮崎県	9%	宮崎県	7%	宮崎県	5%	宮崎県	5%
2	島根県		山形県	30%	秋田県		秋田県	20%	秋田県		宮崎県		高知県		岩手県		高知県		高知県		鹿児島県	5%
3	山形県		熊本県		佐賀県		岩手県		山形県		秋田県		秋田県		青森県		鹿児島県		鹿児島県	5%	高知県	
4	熊本県		秋田県		山形県		山形県		宮崎県		岩手県		青森県		高知県		青森県		青森県		岩手県	
5	秋田県		鹿児島県		熊本県		佐賀県		岩手県		鹿児島県		宮崎県		秋田県		熊本県		岩手県		熊本県	
6	鳥取県		茨城県		岩手県		熊本県		高知県		青森県		鹿児島県		鹿児島県		岩手県		熊本県		秋田県	
7	茨城県		島根県		福島県		宮崎県		熊本県		佐賀県		山形県		北海道	6%	秋田県	5%	北海道	3%	佐賀県	
8	宮城県		宮城県		茨城県		島根県		佐賀県		山形県		長崎県		佐賀県		佐賀県		秋田県		北海道	3%
9	鹿児島県		宮崎県		宮城県		福島県		福島県		熊本県		熊本県		長崎県		山形県		山形県		山形県	
10	岩手県		岩手県		島根県		鹿児島県		鹿児島県		長崎県		宮城県		山形県		和歌山県		和歌山県		長崎県	
11	千葉県		鳥取県		鹿児島県		宮城県		島根県		島根県		北海道	7%	長崎県		北海道	4%	長崎県		徳島県	
12	新潟県		大分県		宮崎県		長崎県		鳥取県		北海道	9%	徳島県		愛媛県		長崎県		愛媛県		鳥取県	
13	長野県		佐賀県		大分県		高知県		宮城県		鳥取県		鳥取県		徳島県		愛媛県		徳島県		和歌山県	
14	佐賀県		栃木県		高知県		茨城県		徳島県		佐賀県		佐賀県		和歌山県		徳島県		大分県		新潟県	
15	福島県		福島県		長崎県	20%	鳥取県		茨城県		愛媛県		大分県		鳥取県		鳥取県		新潟県		大分県	
16	高知県	30%	長崎県		鳥取県		徳島県		北海道	12%	大分県		島根県		大分県	5%	大分県		島根県		茨城県	
17	宮崎県		高知県		新潟県		大分県		大分県		福島県		福島県		長野県		茨城県		茨城県		愛媛県	
18	長崎県		山梨県		栃木県		愛媛県		茨城県		宮城県		茨城県		宮城県		新潟県		新潟県		島根県	
19	徳島県		長野県		徳島県		北海道	12%	長野県		愛媛県		北海道	7%	福島県		宮城県		茨城県		栃木県	
20	栃木県		千葉県		山梨県		山梨県		新潟県		長野県		徳島県		和歌山県		長野県		長野県		長野県	
21	福井県		群馬県		愛媛県		群馬県		長崎県		山梨県		愛媛県		鳥取県		福島県		宮城県		福島県	
22	山梨県		新潟県		奈良県		栃木県		山梨県		群馬県		大分県		島根県		栃木県		栃木県		宮城県	
23	香川県		愛媛県		群馬県		三重県		群馬県		栃木県		島根県		大分県	5%	山梨県		山梨県		山梨県	
24	大分県		徳島県		長野県		新潟県		愛媛県		三重県		福島県		長野県		三重県		三重県		宮城県	
25	岡山県		香川県	20%	香川県		福井県		栃木県		沖縄県		茨城県		宮城県		栃木県		福島県		山梨県	
26	三重県		福井県		福井県		奈良県		三重県		新潟県	5%	長野県		福島県		沖縄県		沖縄県		沖縄県	
27	愛媛県		北海道	19%	三重県		香川県		山口県		香川県		三重県		新潟県		香川県		香川県		香川県	
28	岐阜県		奈良県		北海道	13%	山口県		奈良県		福井県		山梨県		茨城県		栃木県		群馬県		群馬県	
29	群馬県		岐阜県		岐阜県		香川県		富山県		山口県		福井県		三重県		群馬県		香川県	2%	三重県	
30	滋賀県		三重県		山口県		岐阜県		香川県		和歌山県		富山県		山梨県		山口県		千葉県	2%	千葉県	2%
31	埼玉県		岡山県		千葉県		和歌山県		沖縄県		千葉県		山口県		福井県		福井県		静岡県		富山県	
32	山口県		沖縄県		滋賀県		富山県		千葉県		奈良県		千葉県		富山県		富山県		山口県		静岡県	
33	富山県		山口県		富山県		沖縄県		石川県		岐阜県		奈良県		千葉県		千葉県		福井県		福井県	
34	石川県		滋賀県		沖縄県		滋賀県		岐阜県		静岡県		静岡県		石川県		岡山県		岡山県		岡山県	
35	沖縄県		和歌山県		岡山県		千葉県		岡山県		富山県		岡山県		岡山県		静岡県		岐阜県		岐阜県	
36	北海道	21%	埼玉県		静岡県		静岡県		滋賀県		岡山県		石川県		奈良県		岐阜県		富山県		山口県	
37	奈良県	20%	石川県		石川県		石川県		静岡県		石川県		岐阜県		静岡県		奈良県	2%	奈良県		石川県	
38	広島県		静岡県		和歌山県		岡山県		和歌山県	5%	福岡県		滋賀県		福岡県	2%	石川県		石川県		奈良県	
39	静岡県		富山県		広島県		福岡県		福岡県		滋賀県		福岡県		滋賀県		福岡県		福岡県		福岡県	
40	和歌山県		広島県		福岡県		広島県	5%	広島県		広島県		広島県	2%	広島県		広島県		広島県		滋賀県	
41	京都府		福岡県		埼玉県		埼玉県		埼玉県		埼玉県		埼玉県		兵庫県		滋賀県		滋賀県		広島県	
42	福岡県		京都府	5%	京都府		京都府		愛知県		兵庫県		兵庫県		埼玉県		兵庫県		兵庫県		兵庫県	
43	愛知県		兵庫県		愛知県		兵庫県		兵庫県		愛知県	2%	愛知県		愛知県		愛知県		愛知県		京都府	
44	兵庫県		愛知県	5%	兵庫県		愛知県		京都府	2%	京都府		京都府		京都府	1%	埼玉県	1%	京都府	1%	埼玉県	1%
45	神奈川県	5%	神奈川県		神奈川県		神奈川県	1%	神奈川県	1%	神奈川県	1%	神奈川県	1%	神奈川県		京都府	1%	神奈川県		愛知県	
46	大阪府		大阪府		大阪府	1%	大阪府		大阪府		東京都		東京都		大阪府		大阪府		大阪府		大阪府	
47	東京都		東京都		東京都		東京都		東京都		大阪府		大阪府		東京都		東京都		東京都		東京都	
全国		18%		12%		9%		6%		5%		3%		3%		2%		2%		1%		1%

出典：内閣府経済社会総合研究所「県民経済計算年報」

北海道における種類別農家戸数の推移

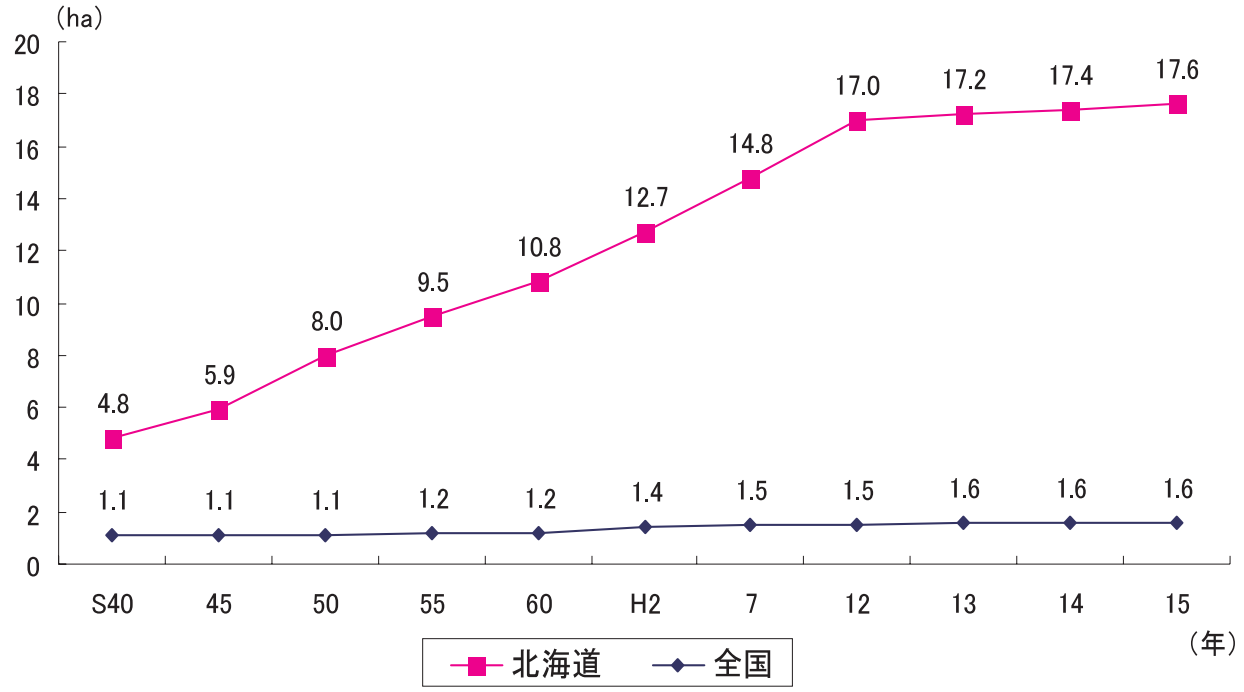


全国の種類別農家戸数の推移



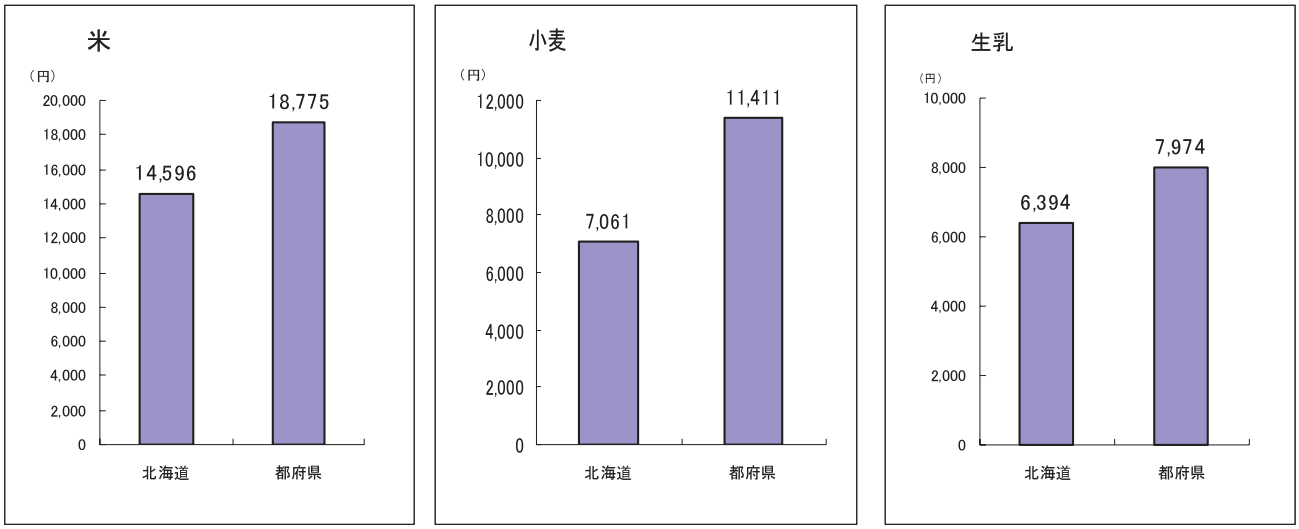
出典：農林水産省「農林業センサス」
注 1：昭和 60 年以降の専業、兼業農家数は販売農家。
2：第 1 種兼業農家とは、農業所得を主とする兼業農家。
3：第 2 種兼業農家とは、農業所得を従とする兼業農家。

北海道の農家一戸当たり耕地面積の推移



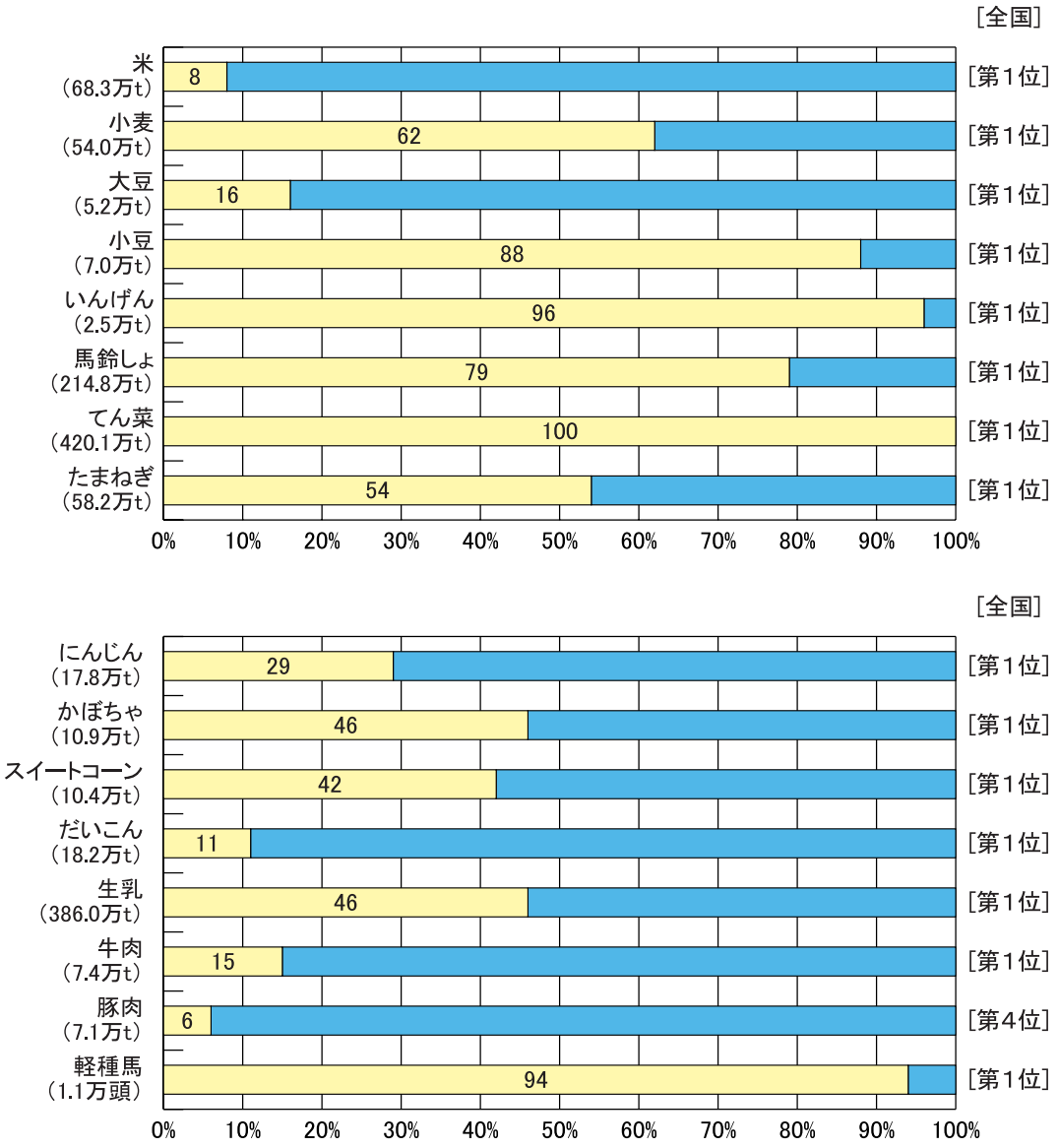
出典：農林水産省「耕地及び作付面積統計」、「農業センサス」、「北海道農林水産統計年報」

主要農畜産物の生産費の比較（平成 15 年）

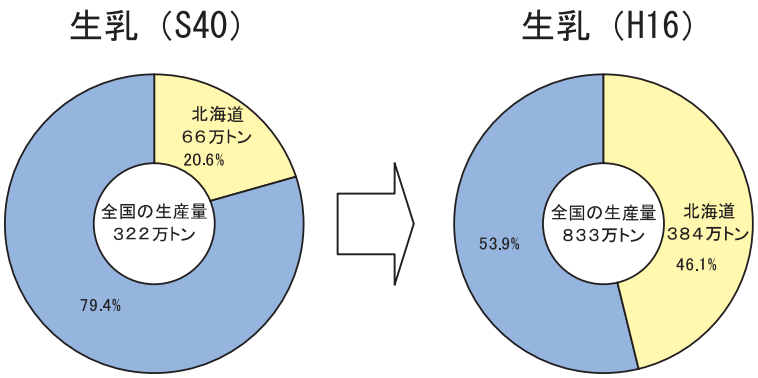


出典：農林水産省「農業経営統計調査報告　平成 15 年産米及び麦類の生産費」、「同　平成 16 年畜産物生産費」
注 1：生産費は、農畜産物の生産に費やした費用合計から副産物を控除した生産費に、支払利子、支払地代など実際には支払いを伴わない、自己資本利子と自作地地代を加えた、全算入生産費のことを指す。
2：米、小麦は 60 kg 当たり、生乳は 100 kg 当たりの数値
3：米の調査期間は平成 15 年 1 月～12 月、小麦は平成 14 年 9 月～平成 15 年 8 月、生乳が平成 15 年 4 月 1 日～平成 16 年 3 月 31 日までの 1 年間である。

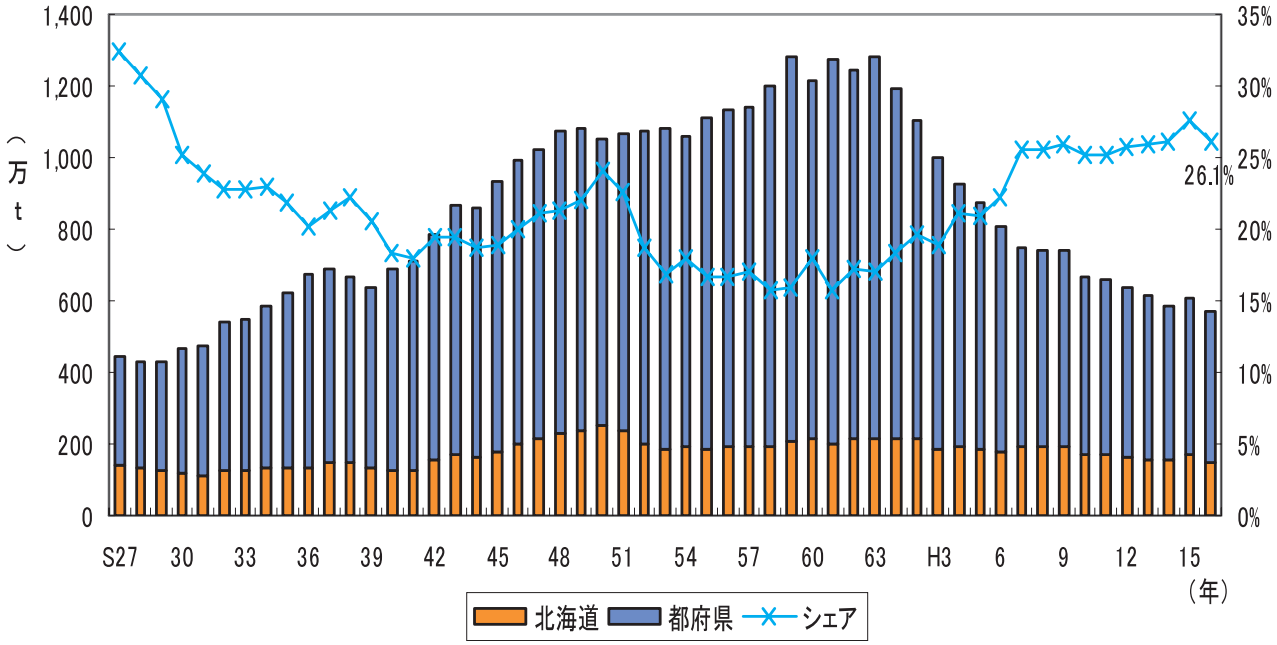
北海道の農畜産物生産量の全国に占める割合



出典：北海道「北海道農業・農村の現状と課題」
注　：生産量、全国順位ともにH17の数値

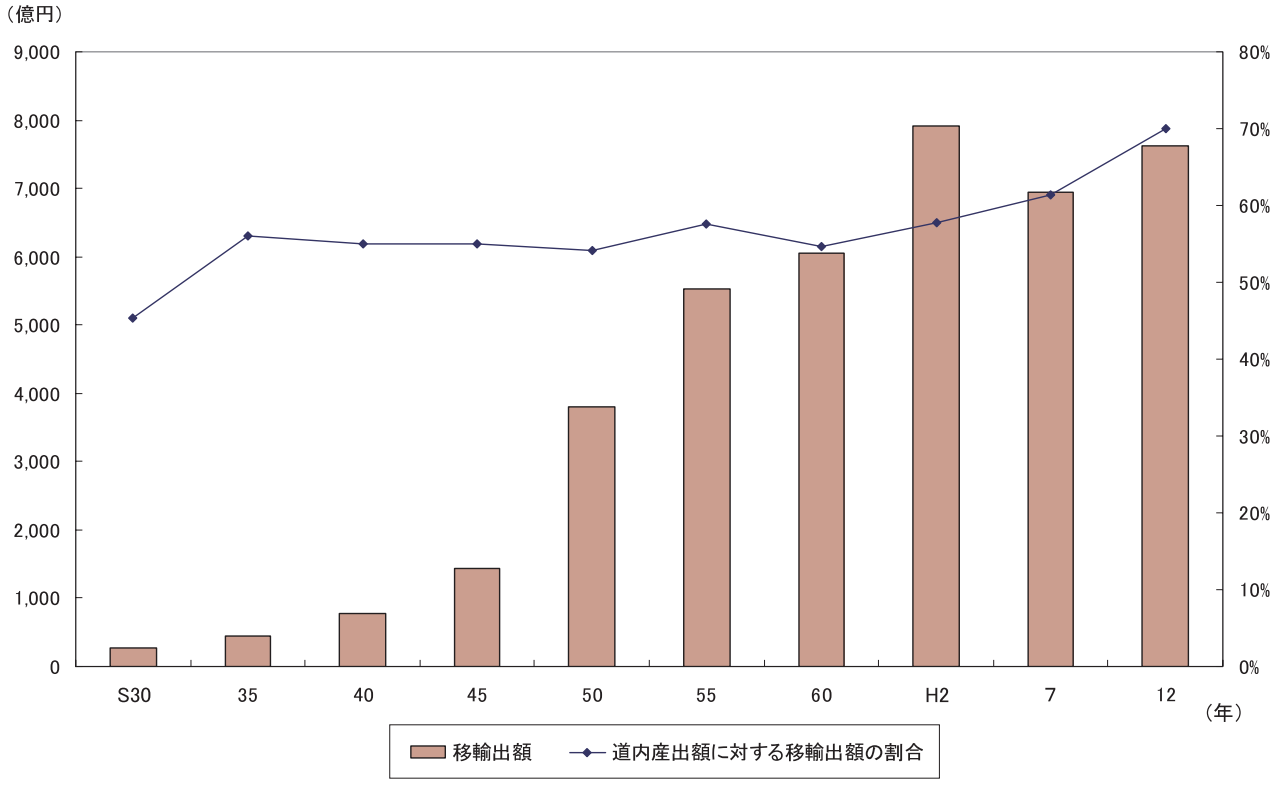


北海道における漁獲量の推移



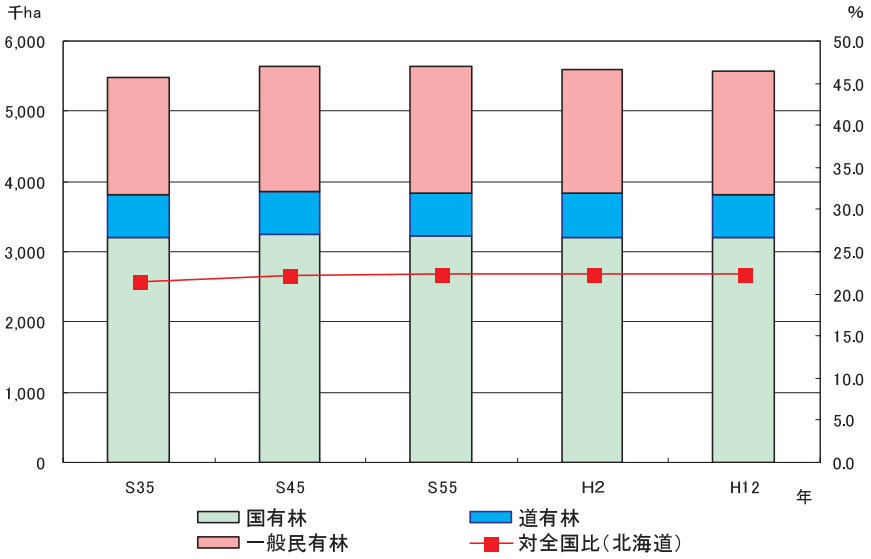
出典：農林水産省「漁業・養殖業生産統計年報」

道内産出額（漁業及び水産食料品）に対する移輸出額（同）の割合の推移



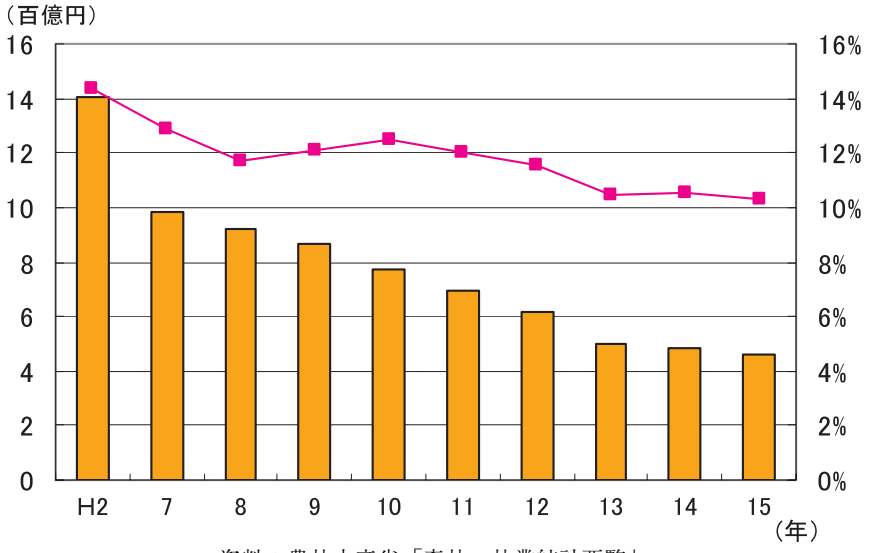
出典：北海道開発局「北海道産業連関表」

北海道の森林面積



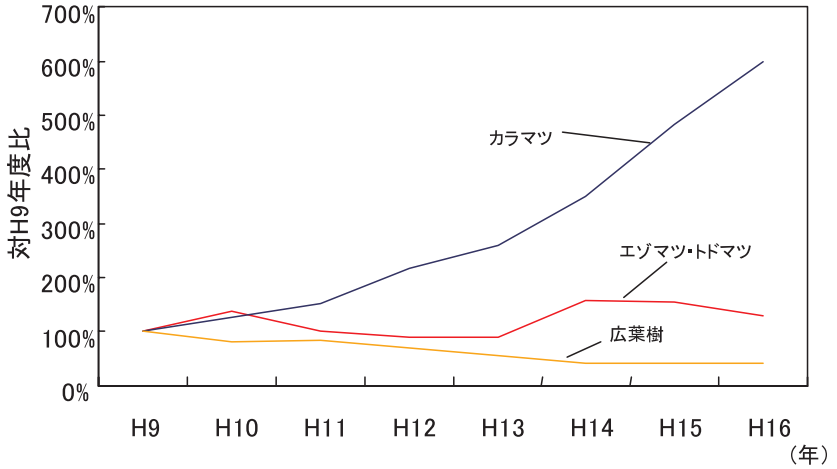
資料：農林水産省「世界農林業センサス」
林野庁「森林・林業統計要覧」

北海道の林業産出額の推移



資料：農林水産省「森林・林業統計要覧」

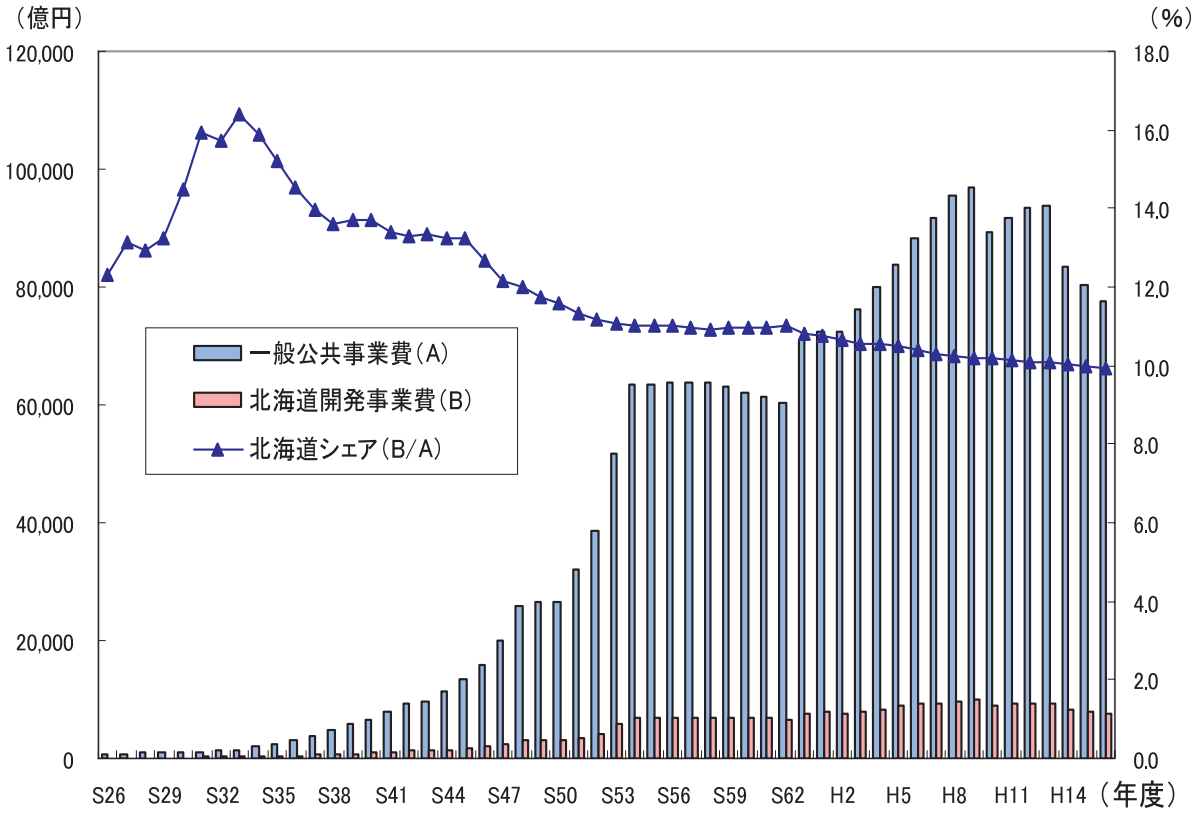
北海道における集成材用原料消費量の推移



出典：国土審議会北海道開発分科会第５回基本政策部会資料から抜粋

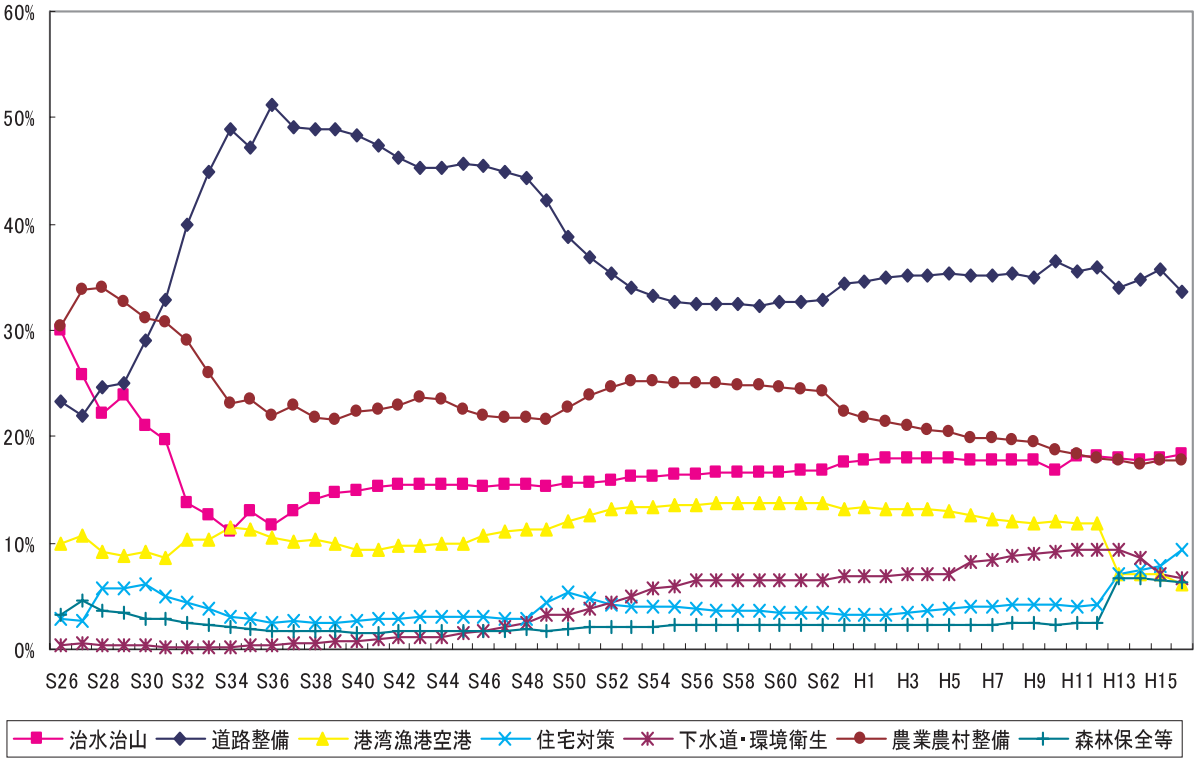
⑦ 社会資本整備関係データ

北海道開発事業費（名目）及び一般公共事業費の推移



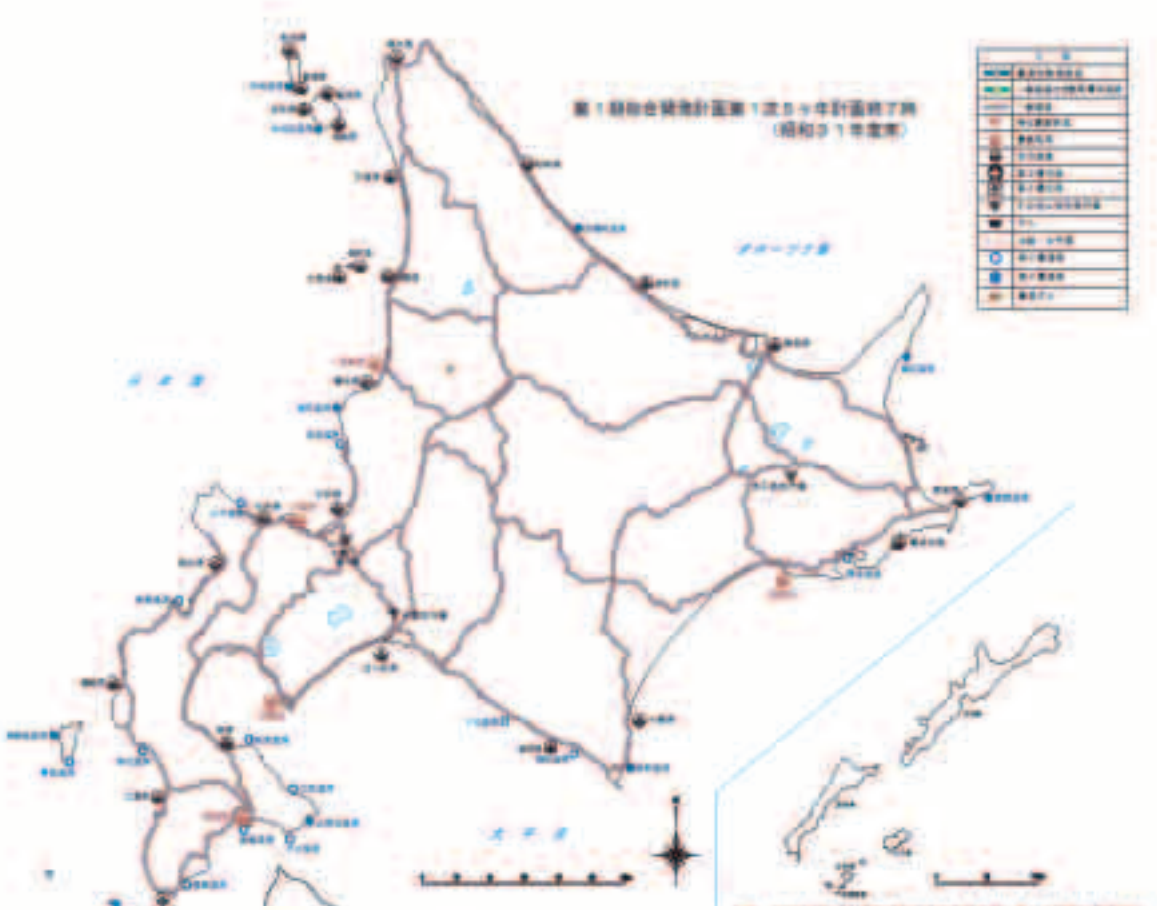
出典：国土交通省北海道局「北海道開発予算に関する予算額調」

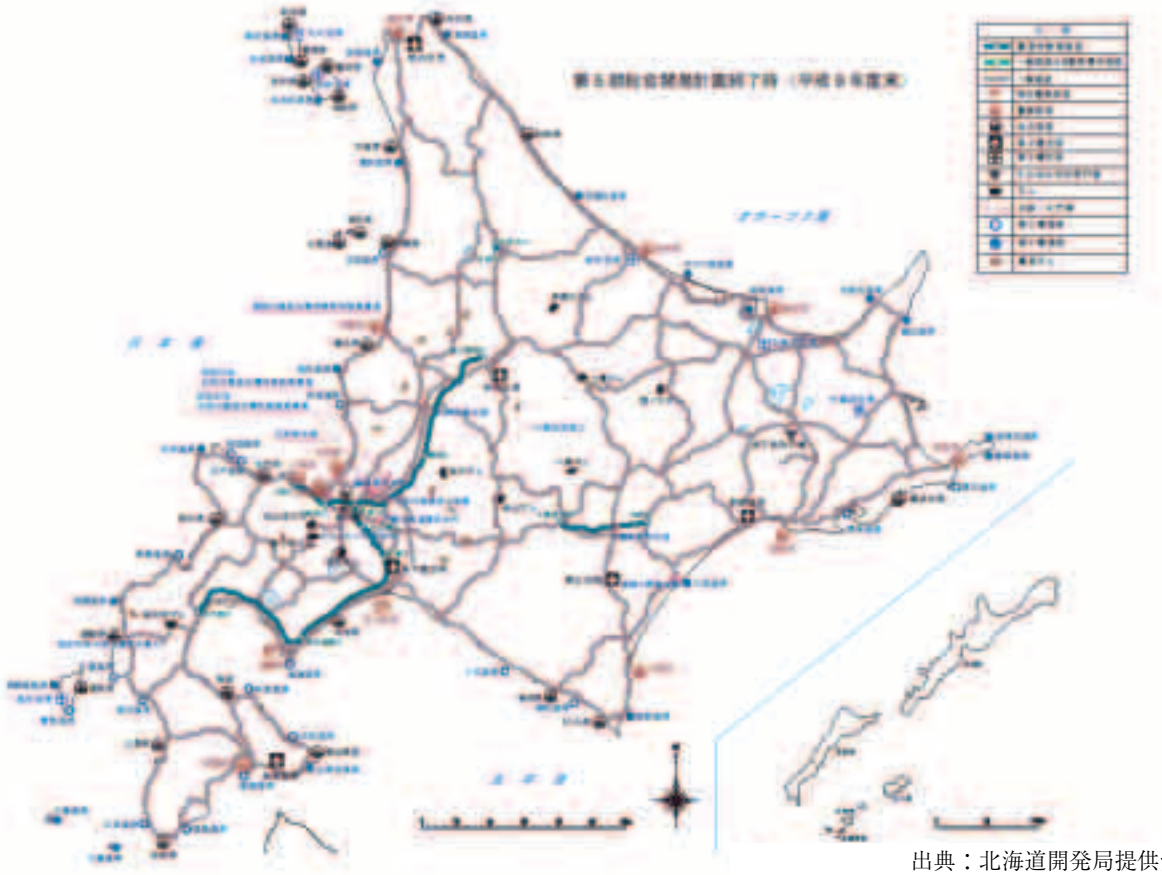
北海道開発事業費（当初国費・名目）の主要経費別構成比の推移



出典：北海道開発局提供資料

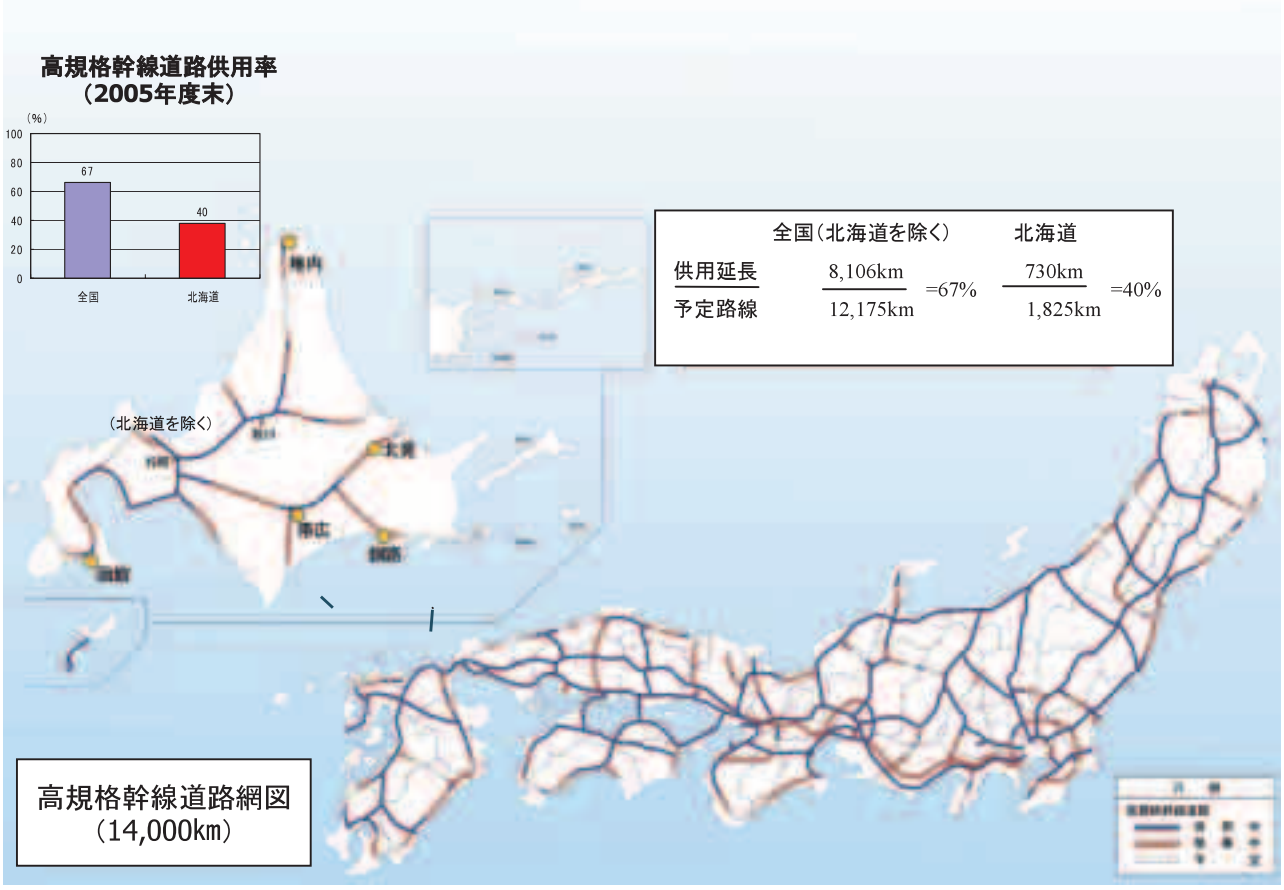
北海道開発事業における主な社会資本整備の推移（第１期及び第５期開発計画終了時）



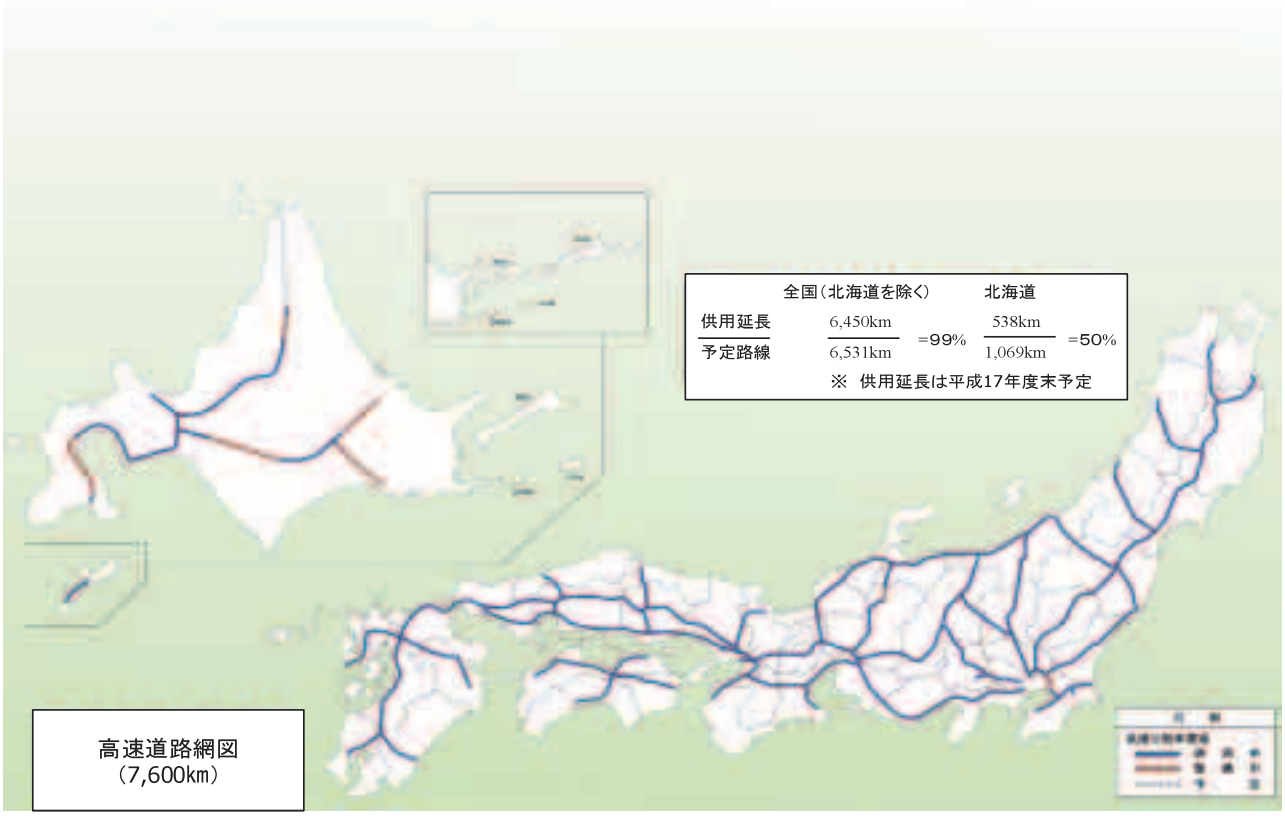


出典：北海道開発局提供資料

北海道における高規格幹線道路の整備状況

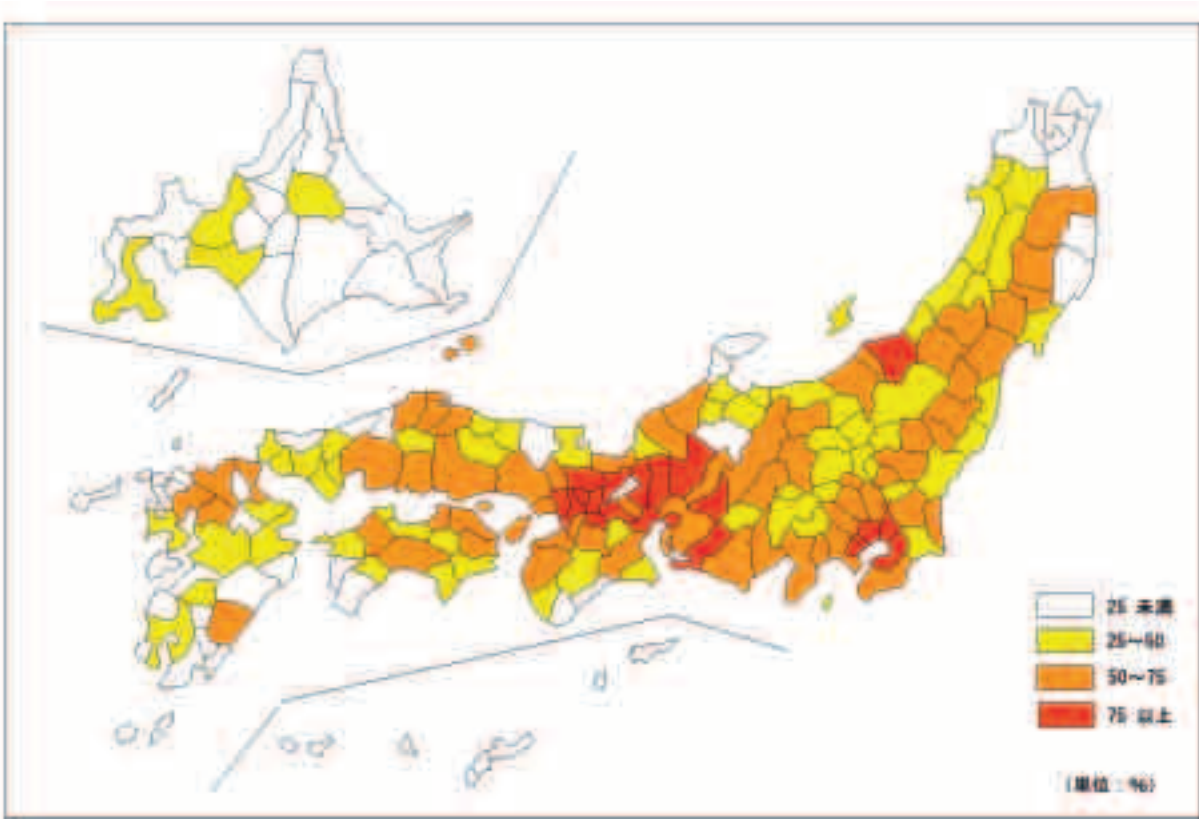


北海道における国土開発幹線自動車道の整備状況



出典：北海道開発局提供資料
注　：国土開発幹線自動車道：「国土開発幹線自動車道建設法」（昭和 32 年法律 68 号）に基づき建設することが定められた道路

全国１日交流圏の達成状況（平成 10 年）



出典：国土審議会北海道開発分科会第５回企画調査部会資料

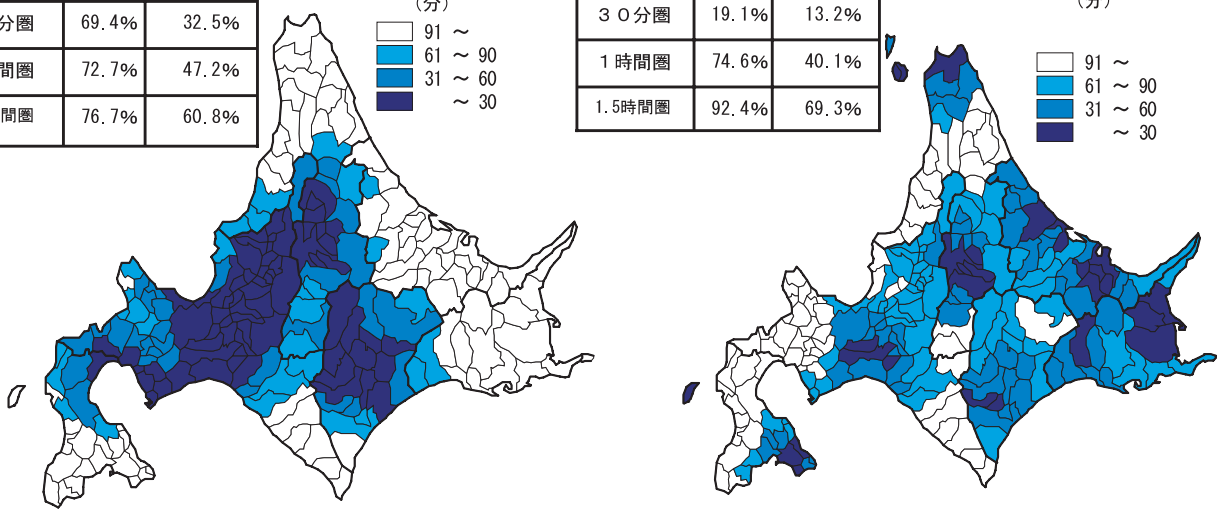
北海道市町村別高速ＩＣ・空港までの所要時間（平成 12 年）

高速ＩＣカバー率

	人口	市町村数
３０分圏	69.4%	32.5%
１時間圏	72.7%	47.2%
1.5時間圏	76.7%	60.8%

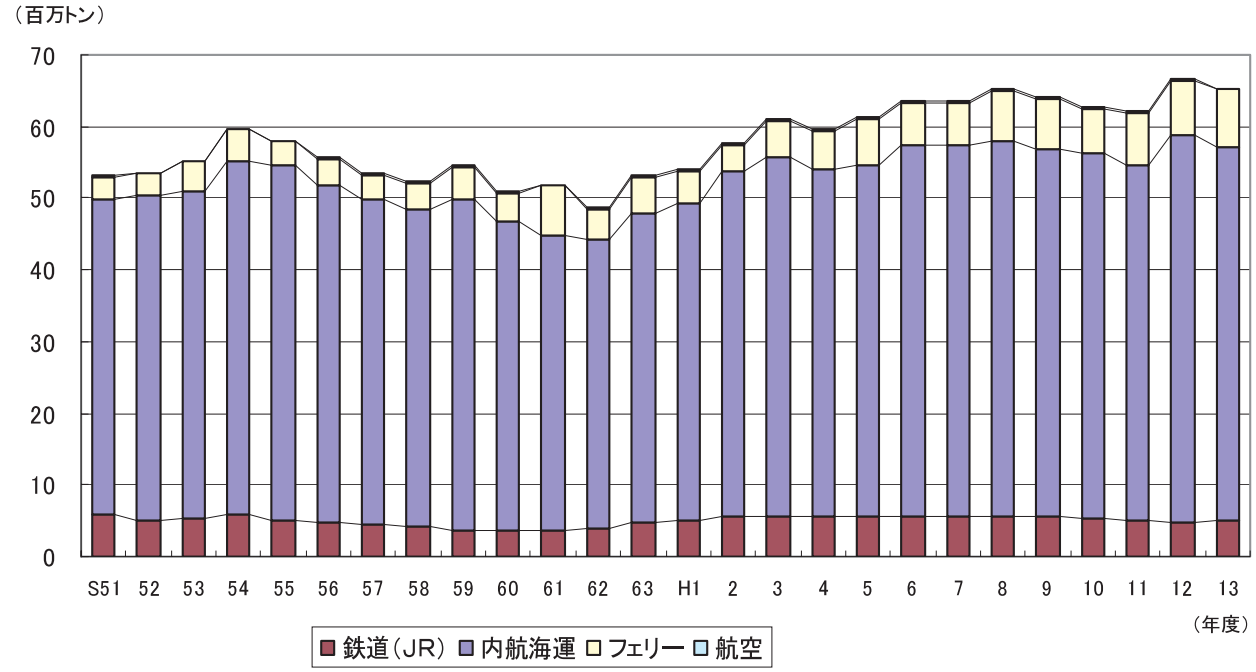
空港カバー率

	人口	市町村数
３０分圏	19.1%	13.2%
１時間圏	74.6%	40.1%
1.5時間圏	92.4%	69.3%



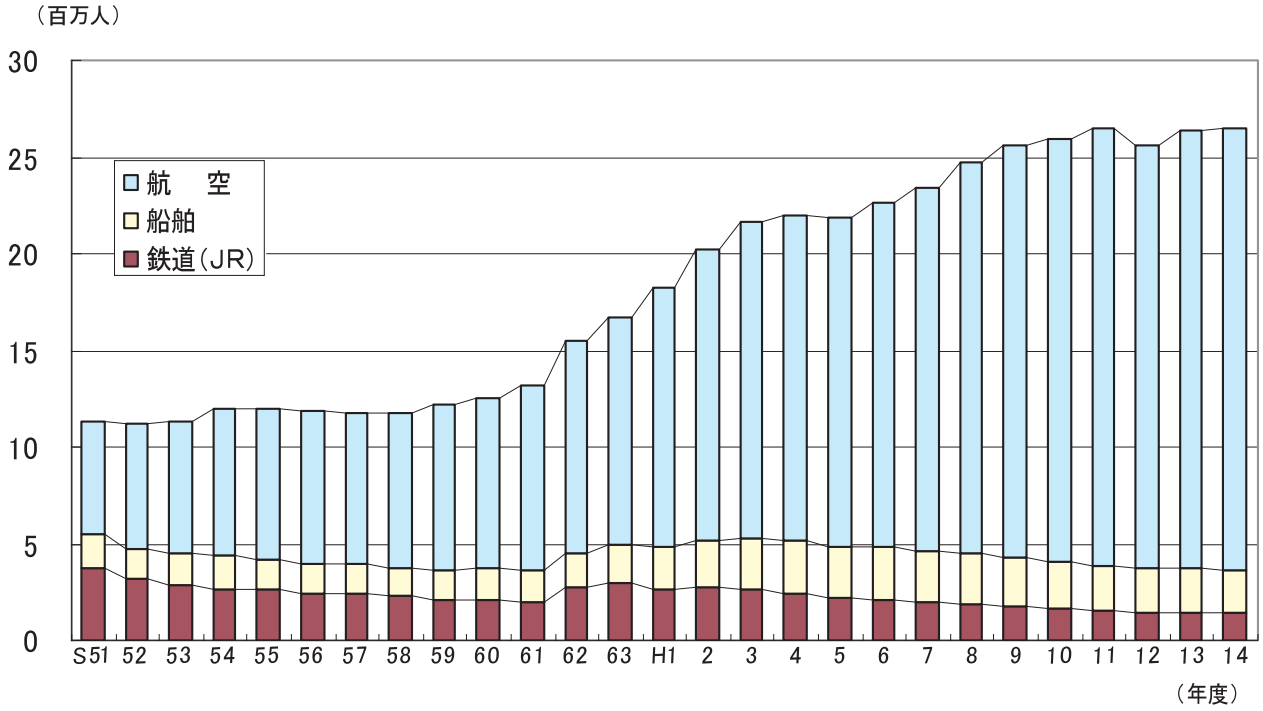
出典：国土審議会北海道開発分科会将来展望懇談会（第１回）資料

北海道～道外間における機関別輸送量の推移



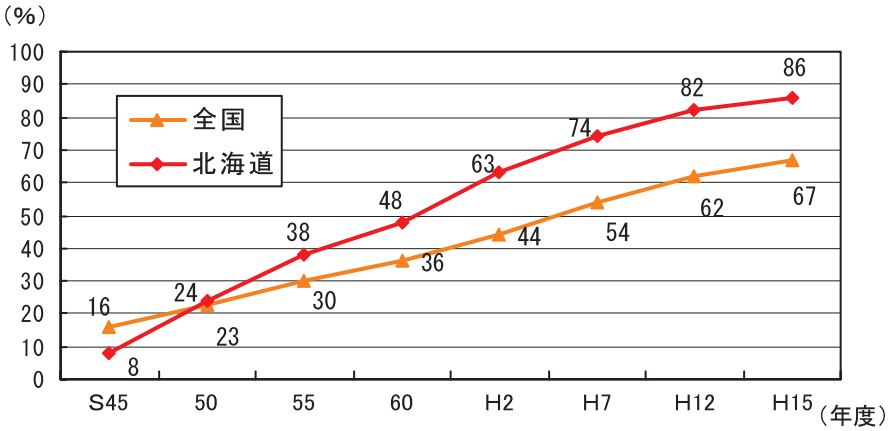
出典：資料：北海道陸運協会「数字で見る北海道の運輸」

北海道～道外間における機関別輸送人員の推移



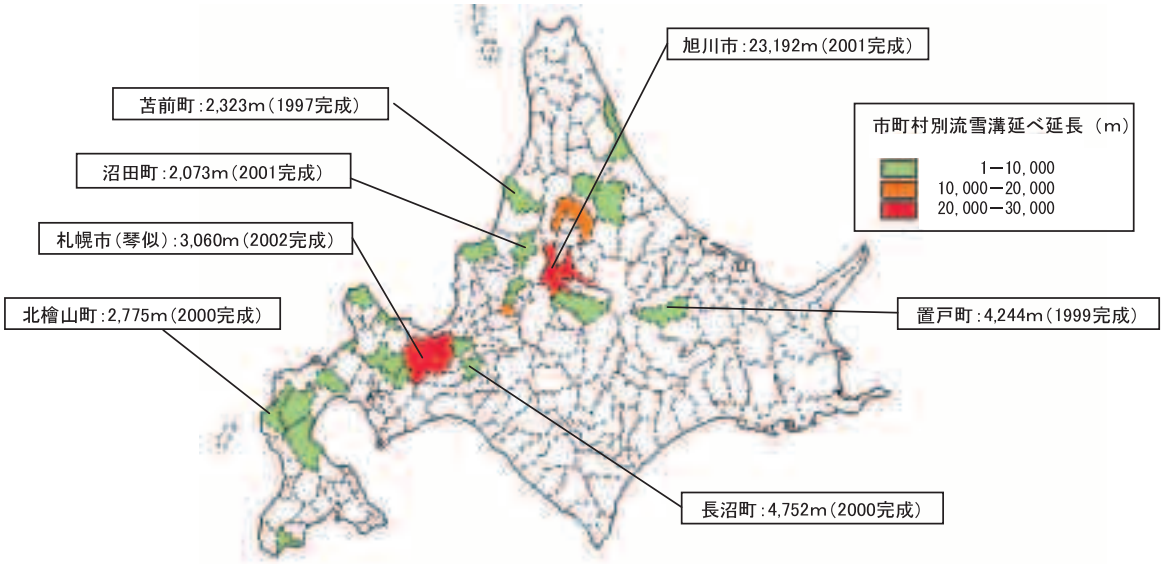
出典：北海道陸運協会「数字で見る北海道の運輸」

北海道における公共下水道普及率の推移



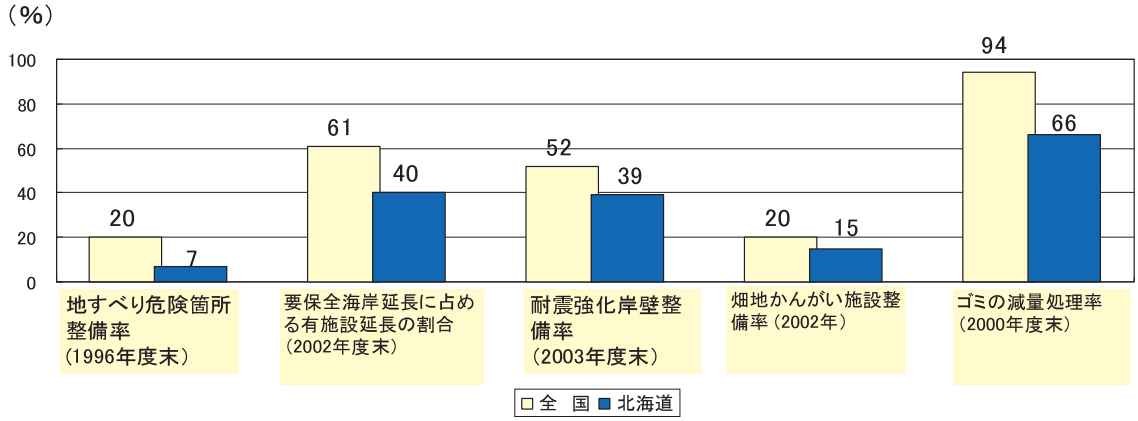
出典：国土交通省調べ

北海道における流雪溝・融雪溝の整備状況



出典：北海道開発局提供資料
注　：平成 16 年 4 月 1 日現在。

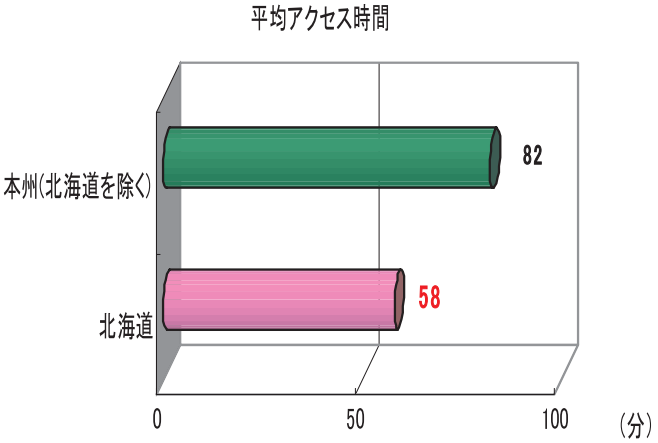
その他の社会資本の整備率

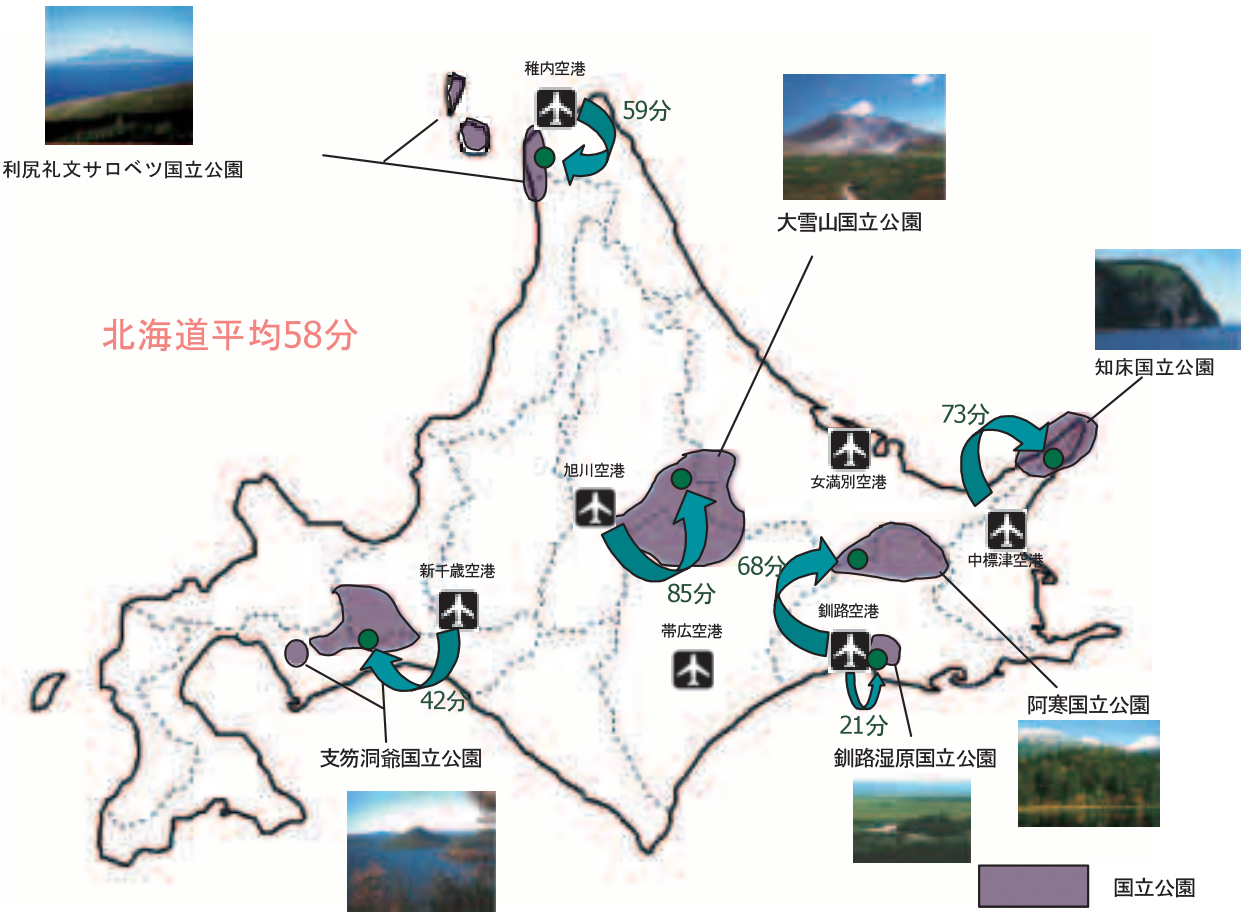


出典：地すべり危険箇所整備率：同「砂防便覧」等
要保全海岸延長に占める有施設延長の割合：同「海岸統計」
耐震強化岸壁整備率：国土交通省調べ（整備中含む）
畑地かんがい施設整備率：農水省「土地利用基盤整備基本調査」「農用地建設業務統計」による推計。
ゴミの減量処理率：環境省「日本の廃棄物処理」

⑧ 環境関係データ

北海道における空港から国立自然公園までのアクセス時間





●は、ビジターセンター等を示す。

出典：北海道開発局提供資料

自然公園等の指定状況（平成 11 年度末）

				1人当たり面積（全国・北海道）（㎡/人）	
		全　国	北海道	全国	北海道
国　立 公　園	箇所数	28	6	162	886
	面積	2,051,179 ha	503,263ha		
国　定 公　園	箇所数	55	5	106	374
	面積	1,343,273 ha	212,359ha		

出典：北海道「北海道環境白書 2000」

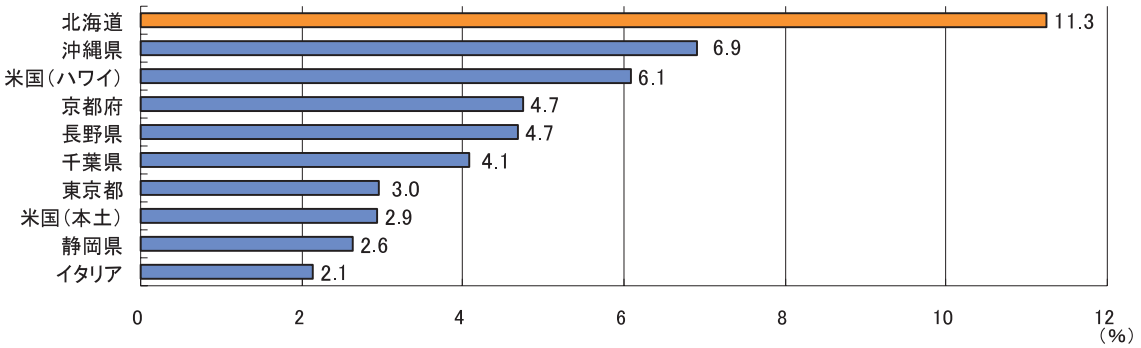
ラムサール条約登録湿地（平成 17 年）

	所在地	面積（ha）	登録年月日
釧路湿原	北海道	7,863	昭和55年6月17日
クッチャロ湖		1,607	平成1年7月6日
ウトナイ湖		510	平成3年12月12日
霧多布湿原		2,504	平成5年6月10日
厚岸湖・別寒辺牛湿原		4,896	
宮島沼		41	平成14年11月18日
雨竜沼湿原		624	平成17年11月8日
サロベツ原野		2,560	
濤沸湖		900	
阿寒湖		1,318	
風蓮湖・春国岱		6,139	
野付半島・野付湾		6,053	
伊豆沼・内沼	宮城県	559	昭和60年9月13日
谷津干潟	千葉県	40	平成5年6月10日
片野鴨池	石川県	10	
琵琶湖	滋賀県	65,602	
佐潟	新潟県	76	平成8年3月23日
漫湖	沖縄県	58	平成11年5月15日
藤前干潟	愛知県	323	平成14年11月18日
仏沼	青森県	222	平成17年11月8日
蕪栗沼・周辺水田	宮城県	423	
奥日光の湿原	栃木県	260	
尾瀬	福島県 群馬県 新潟県	8,711	
三方五湖	福井県	1,110	
串本沿岸海域	和歌山県	574	
中海	鳥取県 島根県	8,043	
宍道湖	島根県	7,652	
秋吉台地下水系	山口県	563	
くじゅう坊ガツル・タデ原湿原	大分県	91	
藺牟田池	鹿児島県	60	
屋久島永田浜	鹿児島県	10	
慶良間諸島海域	沖縄県	353	
名蔵アンパル	沖縄県	157	

出典：環境省

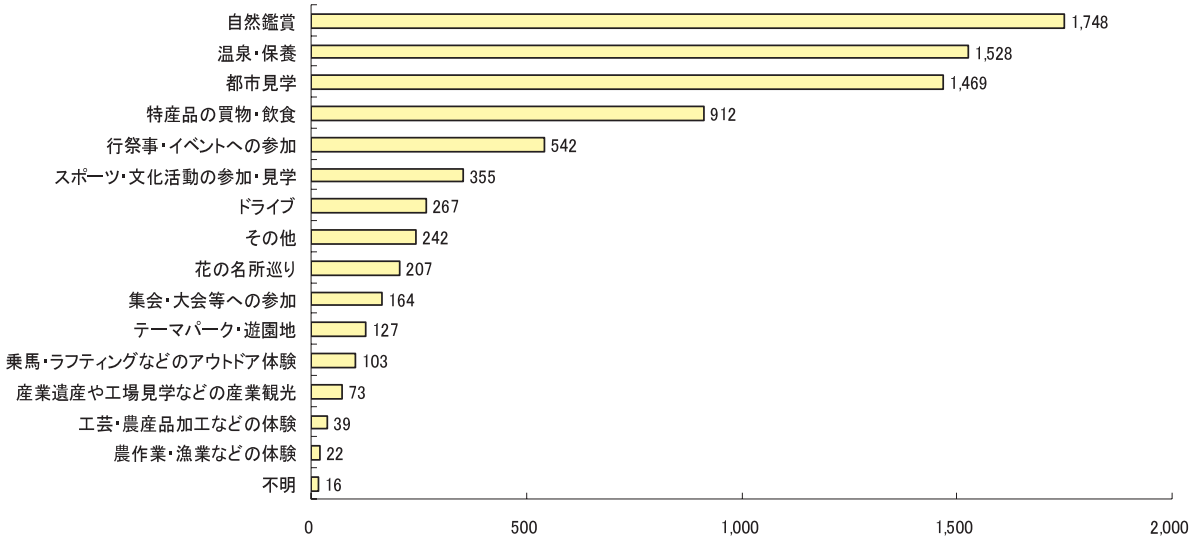
⑨ 観光関係データ

行ってみたい旅行先トップ 10



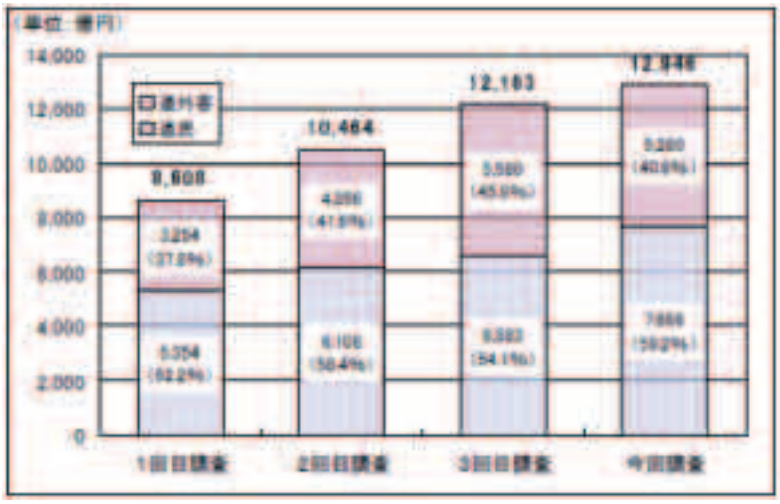
出典：(財)日本交通公社「旅行者動向　2005」

北海道旅行における旅行内容



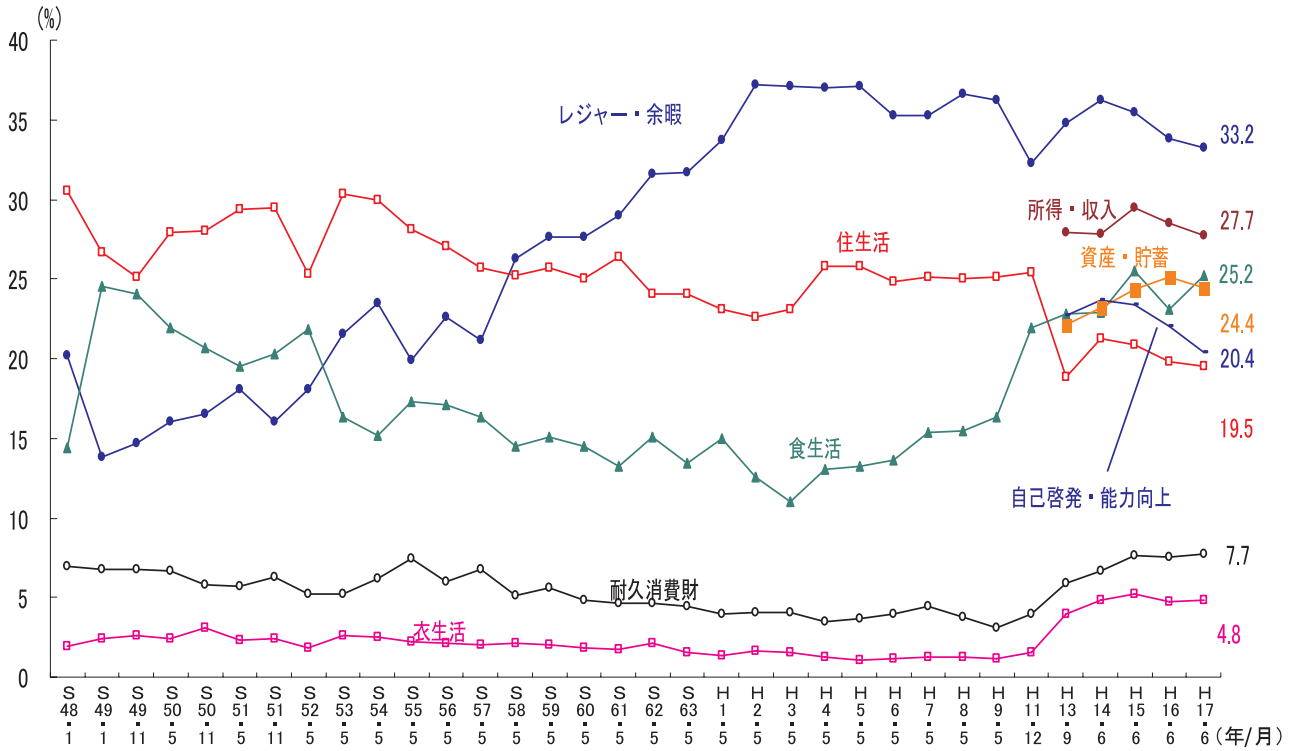
出典：北海道「平成 14 年度来道観光客動態（満足度）調査報告書」
注　：交通機関（航空機・鉄道・フェリー）を利用した者 5,396 人からの複数回答。

北海道の観光消費額の推移



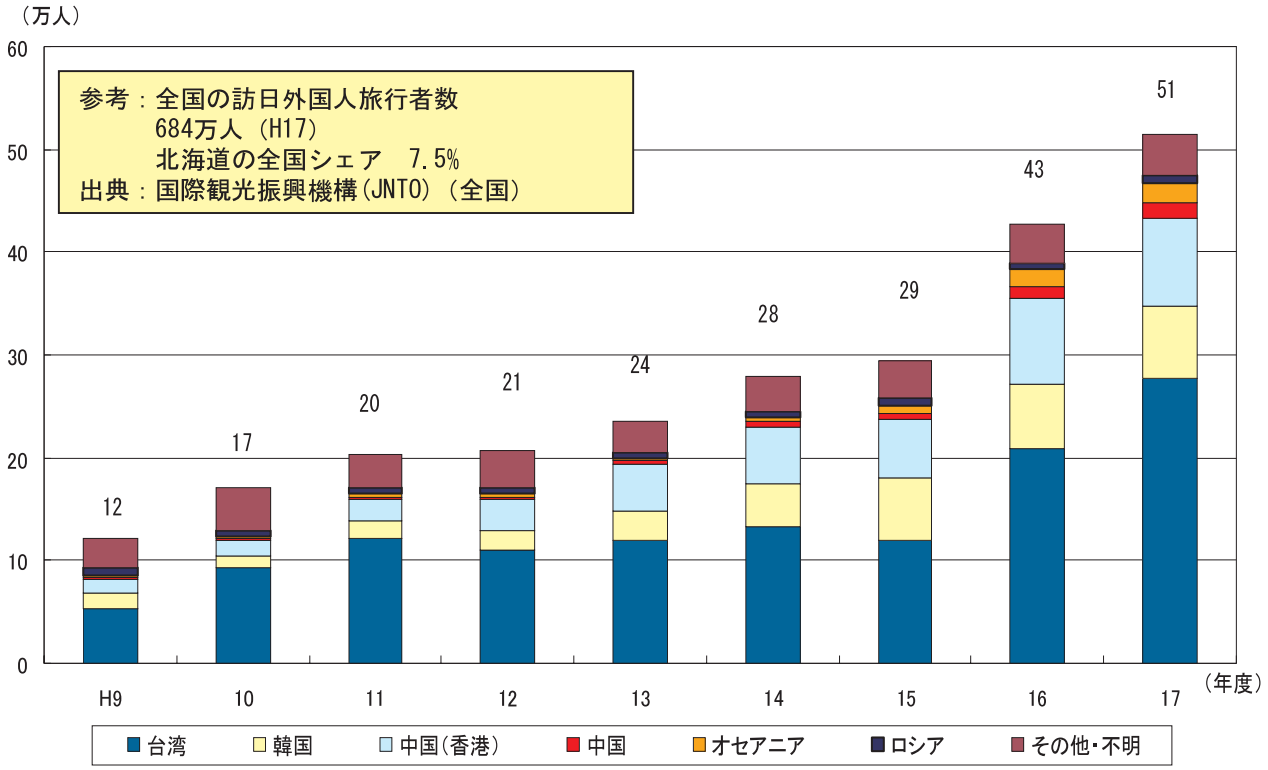
出典：北海道経済部「北海道観光産業経済効果調査」
注　：観光消費額の調査期間は、「1 回目：昭和 63 年 10 月～平成元年 9 月、2 回目：平成 5 年 10 月～平成 6 年 9 月、3 回目：平成 11 年 1 月～12 月、今回：平成 16 年 7 月～平成 17 年 6 月」。

今後の生活の力点の推移



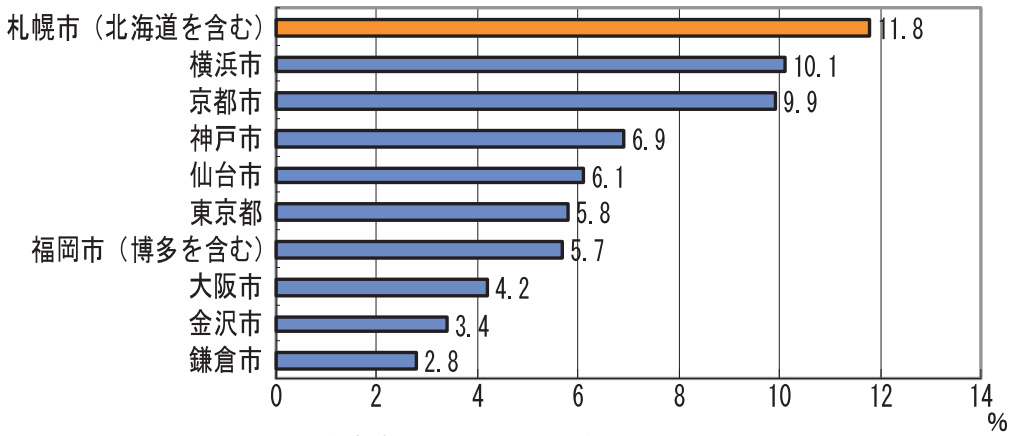
出典：内閣府「国民生活に関する世論調査」
注１：耐久消費財：自動車、電気製品、家具などの耐久消費財の面
　２：Ｓ49 年～Ｓ51 年は年２回調査を実施。また、H9 年～H13 年は隔年調査。
　３：H13 年以降の調査において以下の変更がなされた。①複数回答結果、②「所得・収入」「自己啓発・能力向上」「資産・貯蓄」の３つの選択肢を新設

北海道における訪日外国人来道者数の推移



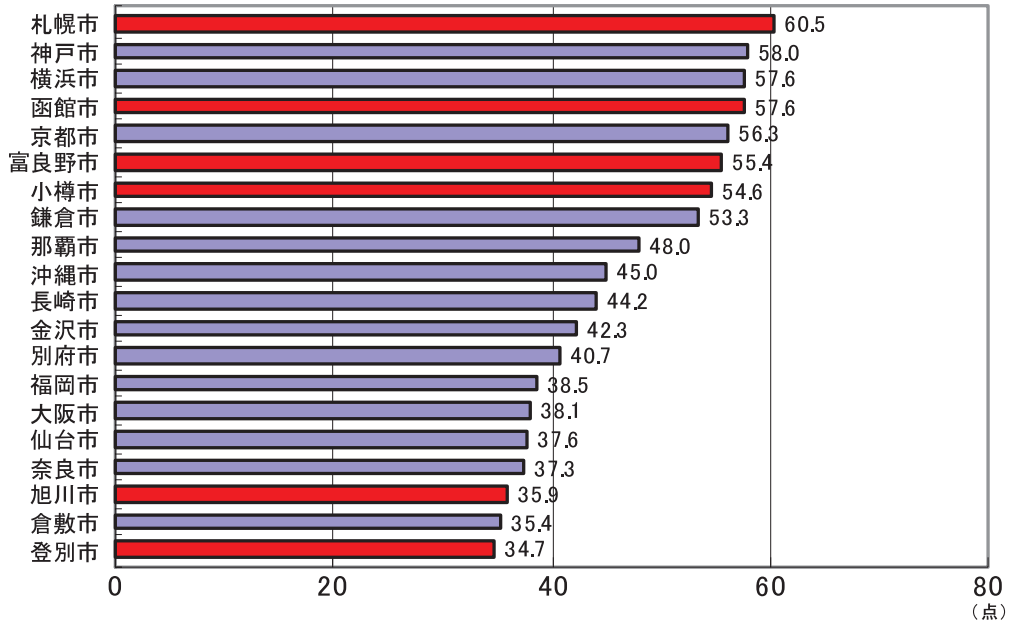
出典：北海道「北海道観光入込客数調査報告書」

住んでみたい都市



出典：平成８年(財)日本ファッション協会実施アンケートより
注　：20 歳、40 歳代の男女 2,566 名対象

市の魅力度ランキング



主要な評価項目の上位ランキング

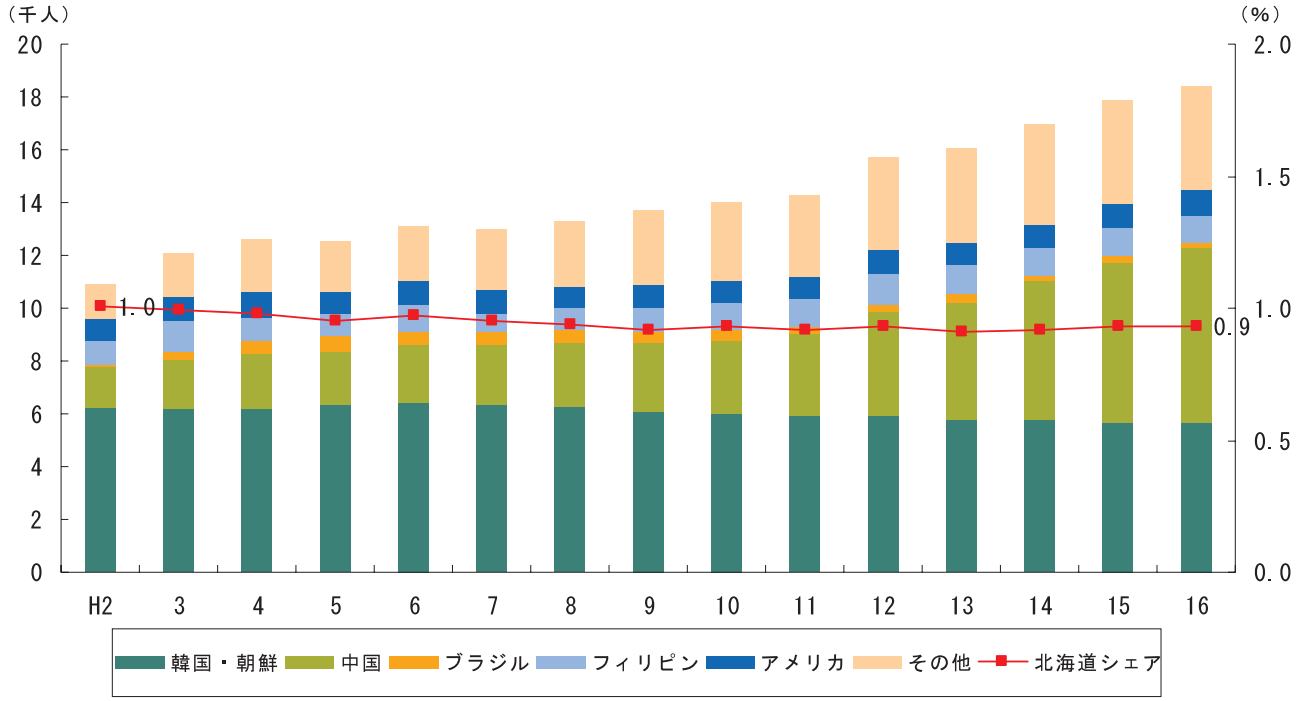
	1位	2位	3位
認知度	横浜市	京都市	神戸市
魅力度	札幌市	神戸市	函館市
情報接触度	横浜市	札幌市	大阪市
居住経験	大阪市	横浜市	名古屋市
居住意欲	横浜市	神戸市	鎌倉市
観光経験	横浜市	大阪市	京都市
観光意欲	札幌市	函館市	富良野市
産品購入経験（食品）	札幌市	函館市	沖縄市
産品購入意欲（食品）	函館市	札幌市	青森市
産品購入経験（非食品）	横浜市	京都市	神戸市
産品購入意欲（非食品）	伊万里市	京都市	小樽市

市のイメージ項目

	1位	2位	3位
都会的である	横浜市	神戸市	名古屋市
親しみがある	小樽市	旭川市	鎌倉市
憧れる	京都市	横浜市	那覇市
活気がある	横浜市	大阪市	名古屋市
センスがいい	神戸市	横浜市	芦屋市
安心できる	京都市	富良野市	鎌倉市
環境にやさしい	富良野市	宮古島市	四万十市
他にはない魅力がある	那覇市	函館市	京都市
豊かさを感じる	富良野市	帯広市	石狩市
情緒がある	京都市	小樽市	鎌倉市

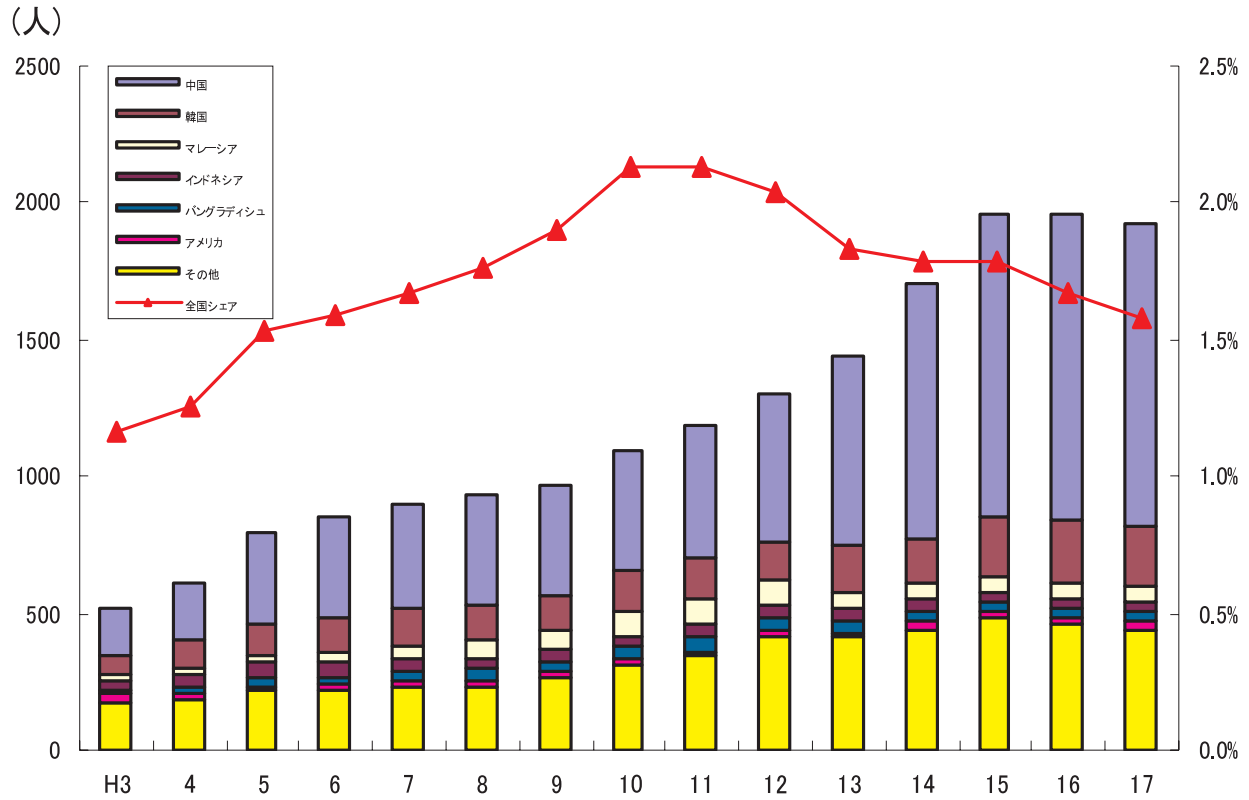
出典：㈱ブランド総合研究所「地域ブランド調査 2006 市版」

北海道における主要国籍別外国人登録者数の推移



出典：法務省「出入国管理統計年報」

北海道における外国人留学生数の推移



出典：道内留学生数については、北海道調べ
　　全国の数値は、独立行政法人日本学生支援機構
注　：道内の留学生は大学、短大、高等専門学校、専修学校（専門課程）の総数
　　全国は大学、短大、高等専門学校、専修学校（専門課程）、準備教育課程の総数

北海道の市町村における姉妹友好提携の推移

年代	提携数	市	町村	内訳
昭和30年代	3	2	1	ｱﾒﾘｶ2、ｽｲｽ
昭和40年代	17	11	4	ｱﾒﾘｶ5、ﾛｼｱ5、ｶﾅﾀﾞ2、ﾌﾞﾗｼﾞﾙ、ﾄﾞｲﾂ、ﾌｨﾘﾋﾟﾝ、ｵｰｽﾄﾘｱ2
昭和50年代	18	10	8	ｶﾅﾀﾞ6、ｱﾒﾘｶ4、中国2、ﾆｭｰｼﾞｰﾗﾝﾄﾞ2、ﾄﾞｲﾂ、ｵｰｽﾄﾘｱ、ﾛｼｱ、ｵｰｽﾄﾗﾘｱ
昭和60年～平成6年	38	14	21	ｶﾅﾀﾞ13、ｱﾒﾘｶ10、ﾛｼｱ9、韓国2、ｵｰｽﾄﾗﾘｱ2、ｽｳｪｰﾃﾞﾝ、ﾌｨﾝﾗﾝﾄﾞ
平成7年～平成16年	28	11	14	ﾆｭｰｼﾞｰﾗﾝﾄﾞ3、ｵｰｽﾄﾗﾘｱ2、ﾌｨﾝﾗﾝﾄﾞ、ｶﾅﾀﾞ4、ﾛｼｱ3、中国9、韓国、ﾉﾙｳｪｰ、ｽｳｪｰﾃﾞﾝ、ｱﾒﾘｶ、ﾌﾗﾝｽ、ｲｷﾞﾘｽ
平成17年～平成18年3月	3	0	1	中国3
累計	107	48	49	17ヵ国

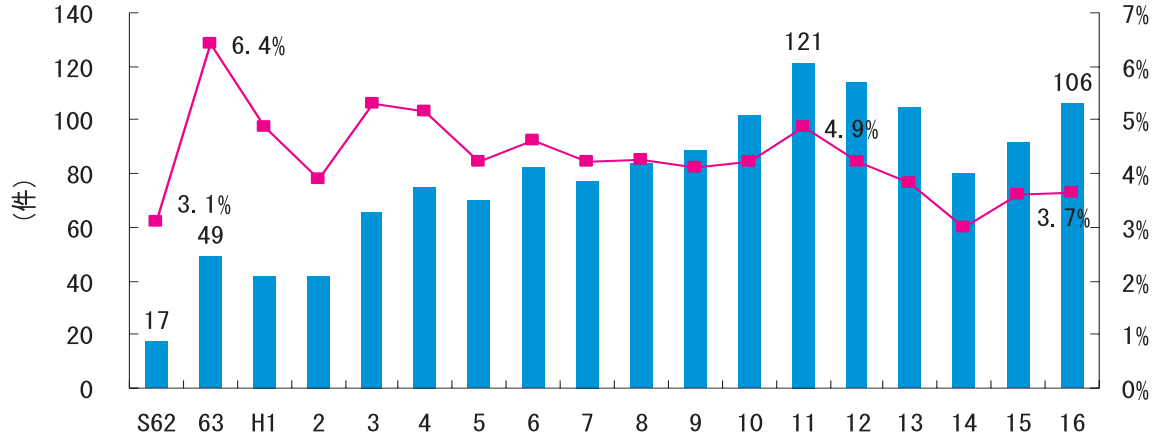
出典：北海道調べ

世界冬の都市市長会議　開催状況

会　議　名	開催都市	期　　間	参加都市数
第1回北方都市会議	札幌	1982／2／7～10	6カ国　9都市
第2回北方都市会議	瀋陽	1985／9／19～22	6カ国　10都市
第3回北方都市会議	エドモントン	1988／2／13～15	12カ国　17都市
第4回北方都市市長会議	トロムソ	1990／3／2～4	10カ国　20都市
第5回北方都市市長会議	モントリオール	1992／1／17～21	11カ国　34都市
第6回北方都市市長会議	アンカレッジ	1994／3／5～10	10カ国　30都市
第7回北方都市市長会議	ウィニペグ	1996／2／9～12	9カ国　33都市
第8回北方都市市長会議	ハルビン	1998／1／15～18	10カ国　49都市
第9回北方都市市長会議	ルレオ／キルナ	2000／2／12～16	10カ国　26都市
第10回北方都市市長会議	青森	2002／2／7～10	13カ国　28都市
第11回北方都市市長会議	アンカレッジ	2004／2／18～22	11カ国　27都市
第12回世界冬の都市市長会議	長春	2006／1／15～18	13カ国　29都市
第13回世界冬の都市市長会議	ヌーク	2008／	
第14回世界冬の都市市長会議	プリンス・ジョージ	2010	

出典：世界冬の都市市長会ホームページ

北海道における国際コンベンション開催件数の推移



出典：国際観光振興機構「コンベンション統計」
注１：国際コンベンションの選定基準は、参加者総数が20名以上で、かつ参加国が日本を含む２ヶ国以上を占めた国際会議、または、参加者総数が20名以上で、かつ外国人参加者数が10名以上を占めた国内会議。
　２：セミナー、シンポジウム等は、上記２つの条件を満たしていれば統計の選定範囲に含める。

（２）北海道総合開発計画の主要プロジェクト事例

① 新千歳空港 ……88
② 苫小牧港 ……91
③ 石狩湾新港 ……94
④ 篠津地域泥炭地開発 ……96
⑤ 根釧パイロット・ファームと根室地域新酪農村建設 ……98
⑥ 天北地域の農地開発 ……100
⑦ 道路整備 ……102
⑧ ツール・ド・北海道 ……104

① 新千歳空港

航空自衛隊と民間航空機が共用していた千歳飛行場（旧千歳空港）が手狭になったことを背景に、昭和 63 年に開港した新千歳空港は、開港以降、北海道経済、社会の発展に大きく寄与してきた。

新千歳空港は 3,000ｍのＡ、Ｂ2 本の滑走路を備え、国内初となる 24 時間運用を開始するなど、国内でも有数の空港機能を有しているほか、ソウル、台北、ケアンズなど多くの国際線が運航されている。

開港以降、新千歳空港の旅客数及び貨物取扱量は順調な伸びを見せており、近年では年間 1,800 万人を超える旅客数を記録している。国内路線別に見ると、新千歳～東京（羽田）間は年間旅客数、年間貨物量ともに国内第１位を記録し、中でも新千歳～東京間の年間旅客数は、平成 16 年度輸送実績で 911 万人と、単一路線では世界有数の輸送人員を誇る路線となっている。

また、物流拠点として、周辺の千歳市、恵庭市では工業団地における企業立地に伴い、工業出荷額も大きな伸びをみせている。

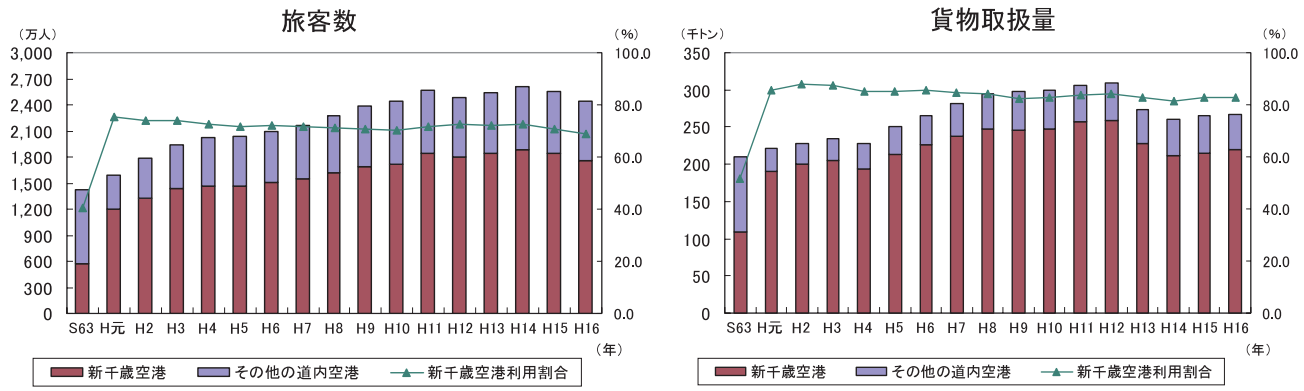
国際線旅客ターミナルの供用開始を目前に、今後は、国際航空ネットワークの拠点、アジアと世界を結ぶ国際ハブ空港としての役割が期待されている。

○　新千歳空港の沿革

昭和 49 年　第二種（Ａ）空港の政令指定
昭和 50 年　空港建設工事着工
昭和 58 年　Ａ滑走路工事着工
昭和 63 年　新千歳空港開港（Ａ滑走路 3,000ｍ）
平成 4 年　新ターミナル供用開始
平成 5 年　Ｂ滑走路工事着工
平成 6 年　新千歳空港 24 時間運用開始
平成 8 年　Ｂ滑走路供用開始（Ｂ滑走路 3,000ｍ）

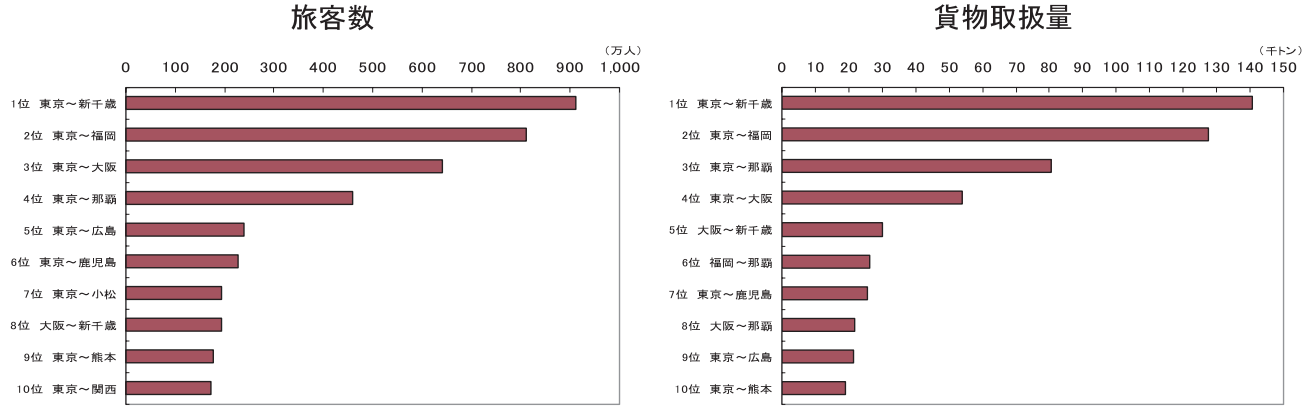
※　北海道開発局「北海道の港湾・空港」

新千歳空港における旅客数、貨物取扱量の推移（S63～H16）



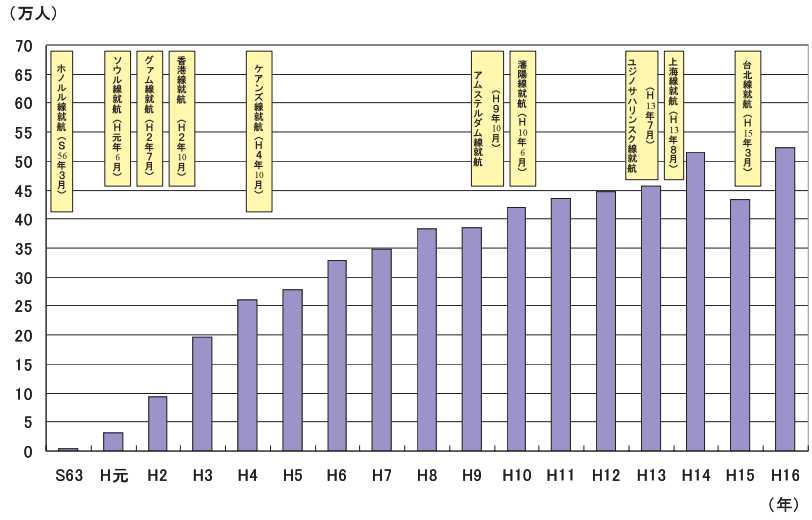
出典：国土交通省「空港管理状況調書」

平成 16 年度路線別輸送実績（旅客、貨物）



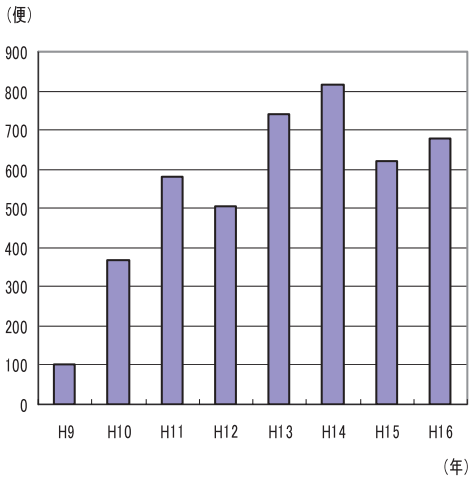
出典：国土交通省「航空輸送統計調査」

新千歳空港における国際定期便の就航状況と国際線旅客数の推移（S63～H16）



出典：国土交通省　「空港管理状況調書」
注　：国際線旅客数は、定期便旅客数のほか、チャーター便旅客数を含む。

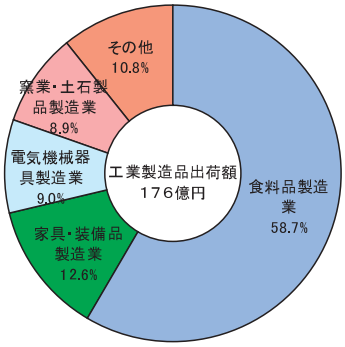
新千歳空港における国際チャーター便数の推移



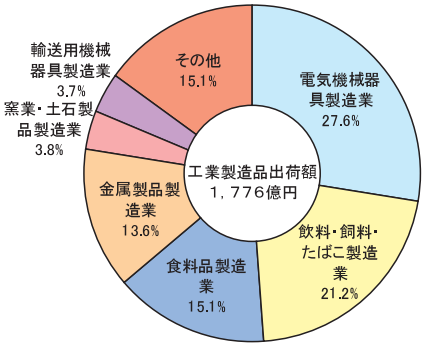
出典：北海道ＨＰ
「道内空港における国際チャーター便実績」

千歳市、恵庭市の工業製造品出荷額の推移（S46、S63、H16）

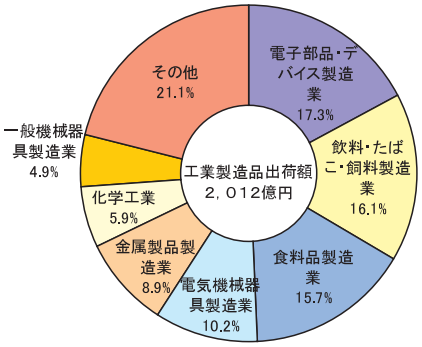
千歳市（S46年）



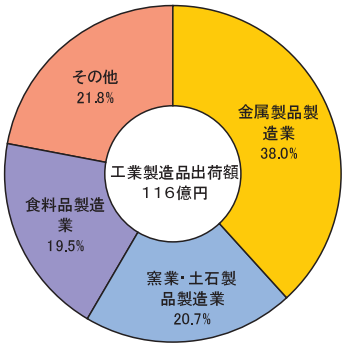
千歳市（S63年）



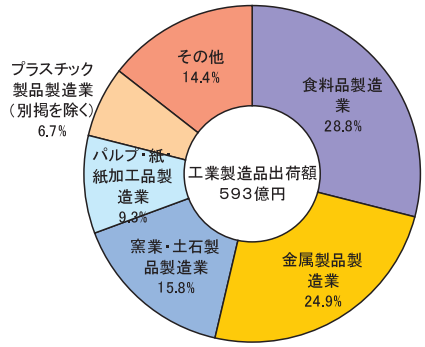
千歳市（H16年）



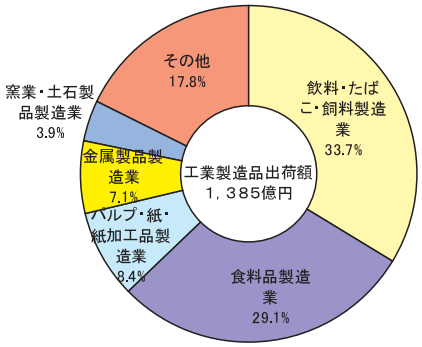
恵庭市（S46年）



恵庭市（S63年）



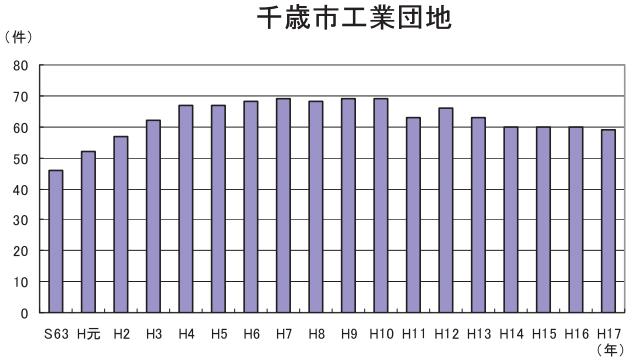
恵庭市（H16年）



出典：経済産業省「工業統計」

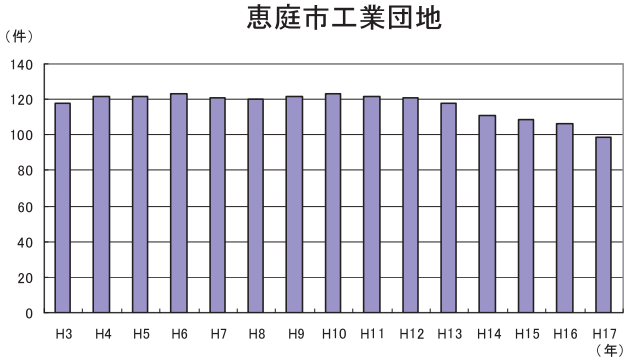
新千歳空港周辺地域（千歳市、恵庭市）の工業団地における企業立地の動向

千歳市工業団地



出典：千歳市企業振興課資料

恵庭市工業団地



出典：恵庭市「恵庭市統計書」

② 苫小牧港

港湾整備以前の苫小牧港は一部製紙業の立地はあったものの、札幌都市圏に近接する地理的優位性を活かすことなく、酪農業と水産業が中心の比較的経済活動の希薄な地域であった。

戦後の政府の石炭政策を背景に、昭和 26 年 8 月、日本で最初の本格的な掘込式港湾となる苫小牧港の建設が開始され、昭和 38 年 4 月、苫小牧港（西港区）が供用開始となった。当時、道央石炭産地の最寄りに位置する苫小牧港は、期待される石炭積出港としての役割を担うこととなり、昭和 40 年代には苫小牧港から年間約 400 万トンの石炭が道内外へ向け積出されていた。

物流拠点と臨海工業地帯の形成を目指した結果、苫小牧港は平成 17 年現在、北海道の港湾取扱貨物量の 4 割以上を占める道内最大の取扱貨物量を誇る港湾へと発展し、さらに背後地域は大規模な工業地帯を形成するに至った。また、苫小牧市の人口は、苫小牧港建設開始当時の人口の 4 倍を超える増加をみている。

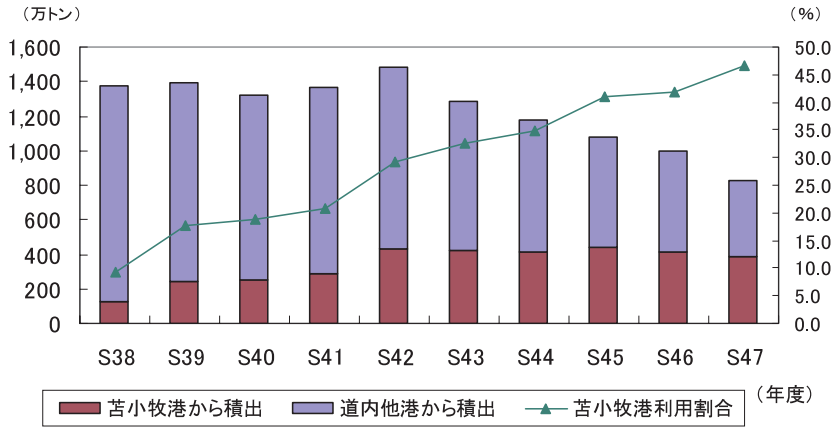
苫小牧東部地域開発とその基幹的施設である苫小牧東港整備は、我が国の経済構造の変化によって、当初の想定どおりの推進が困難と判断されるに至り、平成 7 年の苫東新計画において、苫小牧東港については「苫小牧東部地域の工業開発に対応した大規模工業基地港湾」から「西港区と一体となった広域的な物流需要に対応した流通港湾」へと転換を図ることとなった。

現在、北海道の海の玄関口となる苫小牧港には、名古屋、東京、大洗、仙台、八戸、敦賀、新潟、秋田を結ぶ 8 航路のカーフェリーが就航。さらにナホトカ、北米、東南アジア、韓国、中国を結ぶ外航コンテナ定期航路のほか数多くの内航定期航路が開設され、北海道はもとより日本の流通拠点港として大きな役割を担っており、今後、国際貿易港としてのより一層の伸展が期待されている。

○　苫小牧港の沿革

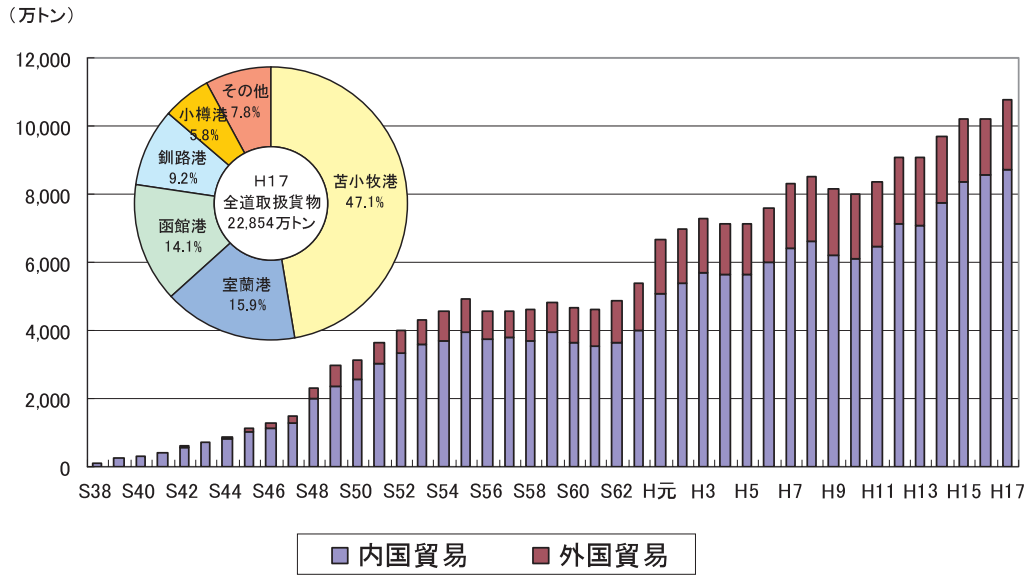
昭和 26 年　苫小牧港（西港区）建設開始
昭和 38 年　重要港湾の指定、苫小牧港（西港区）供用開始、第一船（石炭船）入港
昭和 41 年　外国貿易港の指定を受ける
昭和 46 年　苫小牧東部大規模工業基地開発計画策定
昭和 51 年　東港区建設着工
昭和 55 年　東港区供用開始、第一船入港
昭和 56 年　特定重要港湾の指定
昭和 63 年　東南アジア、北米コンテナ航路開設
平成 7 年　苫東新計画策定
平成 9 年　入船国際海上コンテナターミナル供用開始（暫定）
平成 14 年　入船国際海上コンテナターミナル本格供用開始

道内港湾における石炭積出量と苫小牧港のシェアの推移（S38～S47）



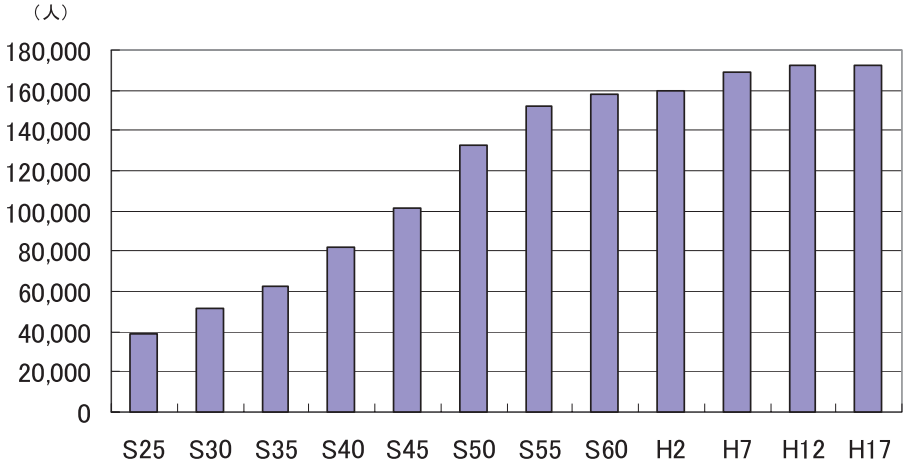
出典：札幌通商産業局「北海道石炭統計年報」

苫小牧港における海上出入貨物量の推移（S38～H17）



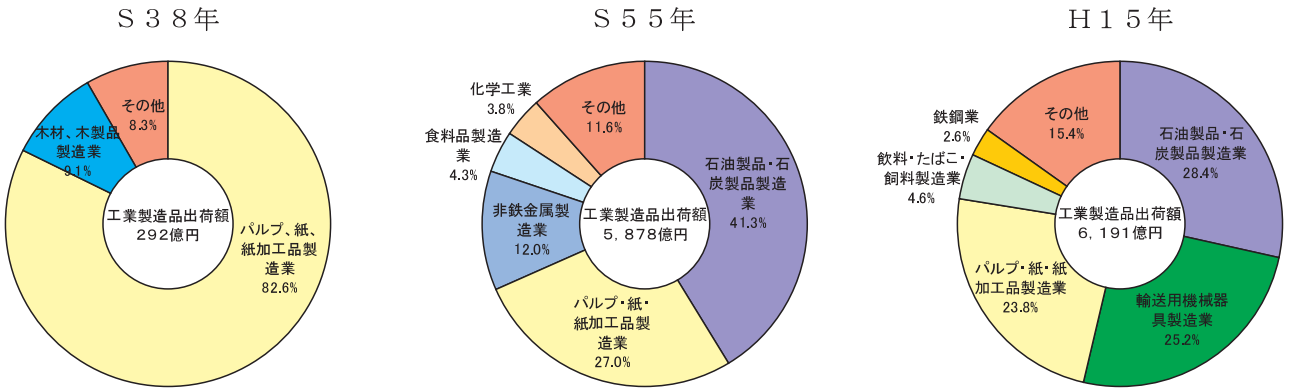
出典：国土交通省「港湾統計年報」

苫小牧市における人口の推移（S22～H17）



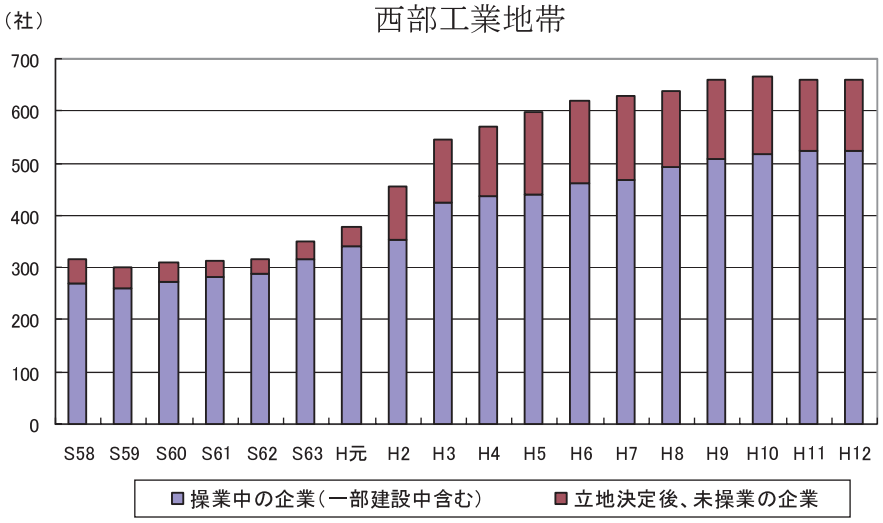
出典：総務省「国勢調査」

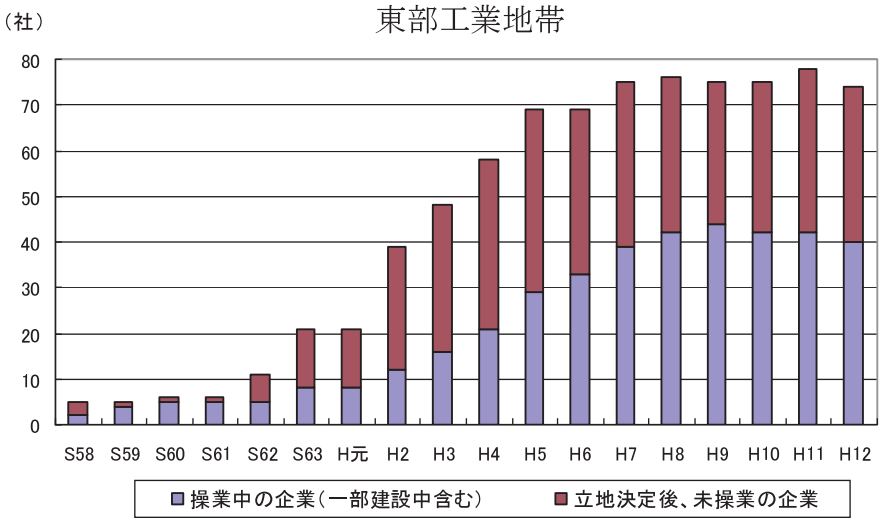
苫小牧市の工業製造品出荷額の推移（S38、S55、H15）



出典：経済産業省「工業統計」

苫小牧市における企業立地の動向（西部工業地帯、東部工業地帯）





出典：苫小牧市「苫小牧臨海工業地帯」

③ 石狩湾新港

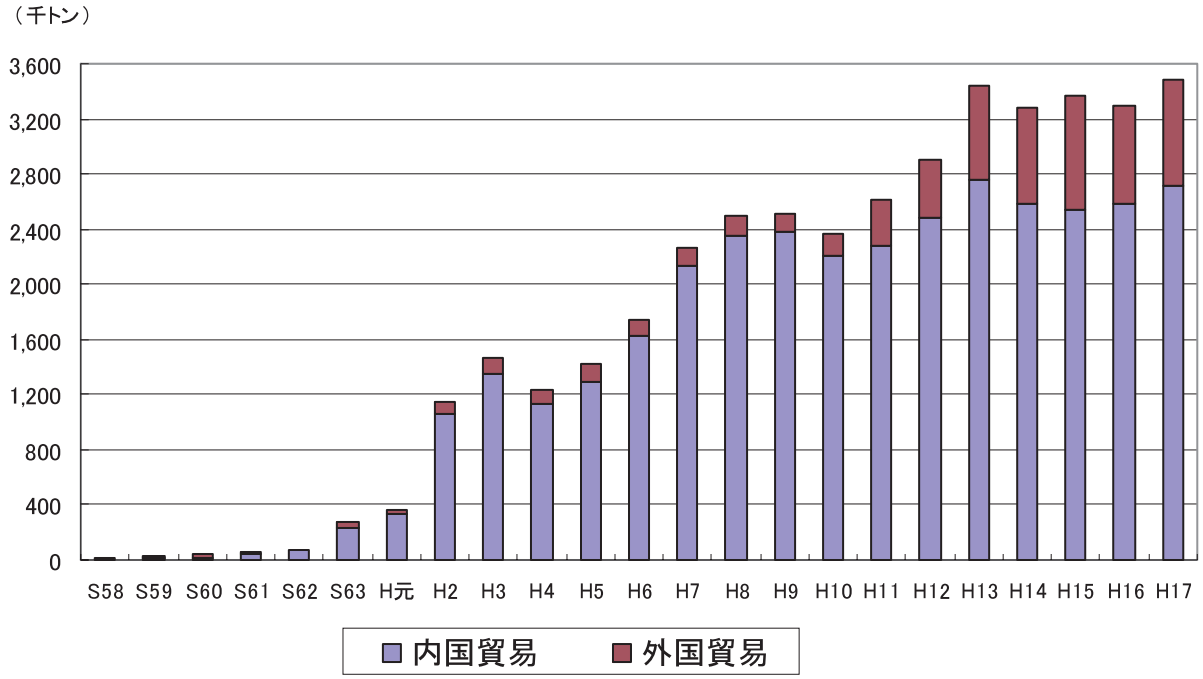
石狩湾新港は昭和45年に閣議決定された「第3期北海道総合開発計画」において地域開発の核となる流通港湾として建設が決定され、道央圏の物流・産業拠点として、また、北方圏諸国などとの交通拠点として重要な役割が期待されている。

石狩湾新港の整備は、昭和48年から本格的に着工し、昭和57年8月、東ふ頭木材岸壁に待望の第一船が入港した。以降、札幌圏さらに道央地域の発展に適切に対応する流通港湾としての機能の充実、背後地域の産業活動の活発化に対処するため、外貿・内貿物流機能の強化を図っており、近年では、平成15年に静脈物流拠点港（リサイクルポート）に指定され、札幌圏のリサイクル拠点港としても今後の発展が期待されている。

○　石狩湾新港の沿革

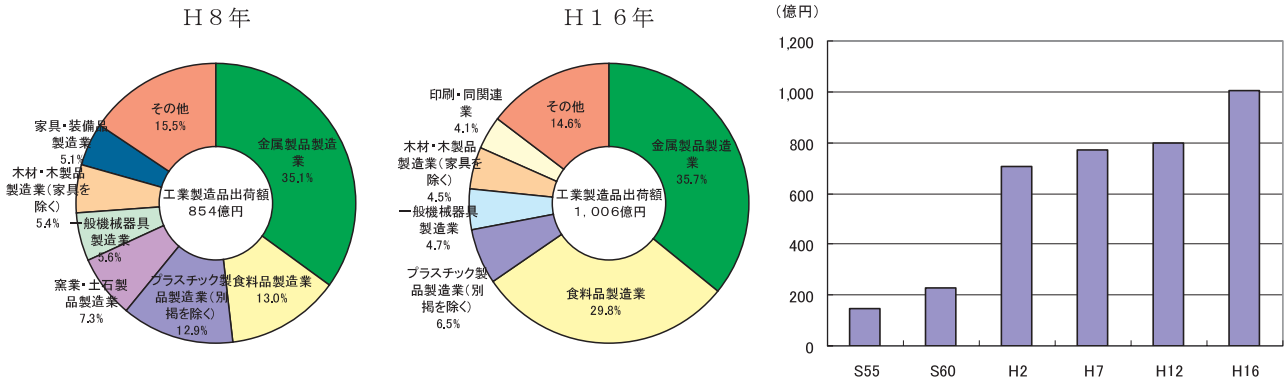
昭和47年　石狩湾新港地域開発基本計画決定
昭和48年　本格的整備着工、重要港湾に指定
昭和57年　東ふ頭の一部を供用開始、第1船入港
平成 6 年　関税法に基づく開港の指定を受け国際貿易港へ
平成 9 年　石狩湾新港～釜山港にコンテナ定期航路開設
平成15年　港湾物流特区の認定、リサイクルポートの指定
　　石狩湾新港～中国・東南アジア間コンテナ定期航路開設
平成16年　中国・東南アジア間コンテナ定期航路を中国・韓国航路へ改編
平成18年　石狩湾新港西地区多目的国際ターミナル供用開始

石狩湾新港における海上出入貨物量の推移（S58～H17）



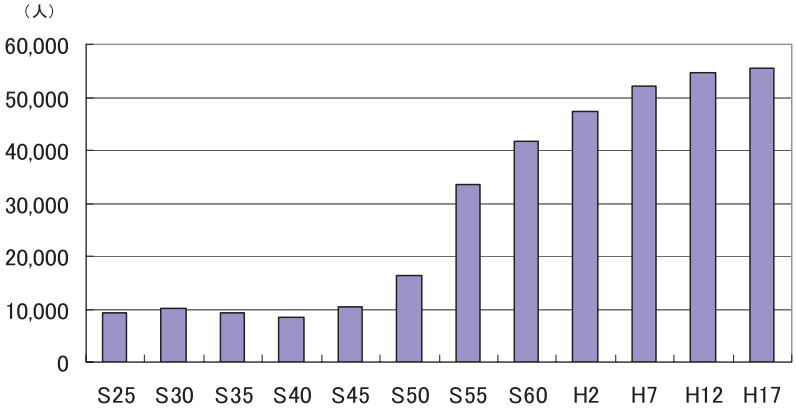
出典：国土交通省「港湾統計年報」

石狩市の工業製造品出荷額の推移



出典：経済産業省「工業統計」

石狩市における人口の推移（S25～H17）



出典：総務省「国勢調査」

④ 篠津地域泥炭地開発

篠津地域の開発は、北海道開発庁が昭和 25 年に石狩川水域総合開発計画を作成し、昭和 26 年から国営かんがい排水事業として始まった。当初は、排水施設として篠津運河を掘削し、排水路を整備するだけの事業だったが、その後、敗戦国の復興のために組織された国際復興開発銀行（現在の世界銀行）からの借り入れなどを受け、昭和 31 年に篠津地域泥炭地開発事業という総合開発事業になった。

篠津地域は、江別市、当別町、月形町、新篠津村にまたがる石狩川右岸の 11,400 ha の地域であるが、開発事業が始まった当時は 2,800 ha の水田と 7,000 ha の畑があり、1,600 ha は未開の原野であった。ここを、大水田地帯として開発するために、国、道そして関係市町村が、総事業費 210 億円（国営事業 140 億円、道営事業 30 億円、市町村営 40 億円）（当時の 210 億円は、現在の 830 億円相当）、15 年の歳月をかけて、排水施設である篠津運河（用水・排水兼用施設）・排水機場・排水路の整備、かんがい施設であるダム・頭首工・揚水機場・用水路の整備、さらに、農道整備、暗渠排水、客土、防風林植栽、上水道整備、開墾などが行われ昭和 46 年に完了した。

開発の結果、篠津地域は道内でも有数の水田地帯となり、我が国の食料供給の場として大きな役割を果たしてきている。

○　事業の経過

昭和 26 年 ～	石狩川水域総合開発事業計画に基づき国営かんがい排水事業として排水事業着手
30 年 4 月 17 日 ～	土地改良法適用により国営農業水利事業に切替変更確定（事業費928,492千円）
5 月 ～	世界銀行借款2,412,316＄余剰農産物見返資金借款450,000千円の枠決定。
10 月 ～	第1回計画変更書作成。
31 年 3 月 20 日 ～	篠津地域泥炭地開発事業として計画変更、計画確定（事業費8,534,966千円）
34 年 7 月 ～	機械計画変更の世銀借款を900,000$に変更決定。
36 年 6 月 ～	第2回計画変更書作成。
37 年 11 月 11 日 ～	第2回計画変更、計画確定（事業費13,728,388千円）
39 年 4 月 ～	簡易上水道新規計画承認（事業費187,325千円）
40 年 7 月 ～	石狩川頭首工、篠津運河の維持管理計画承認。
41 年 4 月 ～	補整客土新規計画承認（事業費710,000千円）
42 年 10 月 ～	第3回計画変更作成。
43 年 3 月 ～	第3回計画変更作成、計画確定（事業費136,000千円）
44 年 4 月 ～	太美地区、計画確定（事業費136,000千円）
46 年 3 月 ～	国営並びに道営事業完了。

出典：(財)北海道開発協会「篠津地域泥炭地開発事業誌」

○　総地積（計画面積）

地目 / 市町村名	田		畑		その他		計	
	土地改良	開拓	土地改良	開拓	土地改良	開拓	土地改良	開拓
江別市	27.2	－	1,930.3	(197.4)	59.1	(168.2) 161.9	2,061.60	(365.6) 161.9
当別町	2,546.5	－	2,893.8	(444.2)	142.3	(208.6) 130.1	5582.6	(652.8) 130.1
月形町	32.3	－	387.6	(363.5)	190.6	(190.6)	610.5	(554.1)
新篠津村	113.6	－	1,804.1	(474.7)	214.3	(810.9) 719.5	2132	(1,285.1) 719.5
計	2,764.6	－	7,015.8	(1479.8)	606.3	(1,378.3) 1,011.5	10386.7	(2,858.1) 1,011.5

注　：(　) は開拓地総地積でかんがい受益が土地改良扱いとなるものを示したもの。
出典：(財)北海道開発協会「篠津地域泥炭地開発事業誌」

○　事業別面積

現況／計画	田		畑		その他		計	
	土地改良	開拓	土地改良	開拓	土地改良	開拓	土地改良	開拓
用水改良	2,754.1	－	－	－	－	－	2,754.10	－
開田	－	－	6,960.2	－	606.3	1011.5	7,566.5	1011.5
排水改良	(1,735.5) 10.5	－	(5,519.9) 55.6	(1,479.8)	(239.5)	(1,378.3)	(7,566.5) 66.1	(2858.1)
計	2,764.6	－	7,015.8	－	606.3	(1,378.3) 1,011.5	10,386.7	1011.5

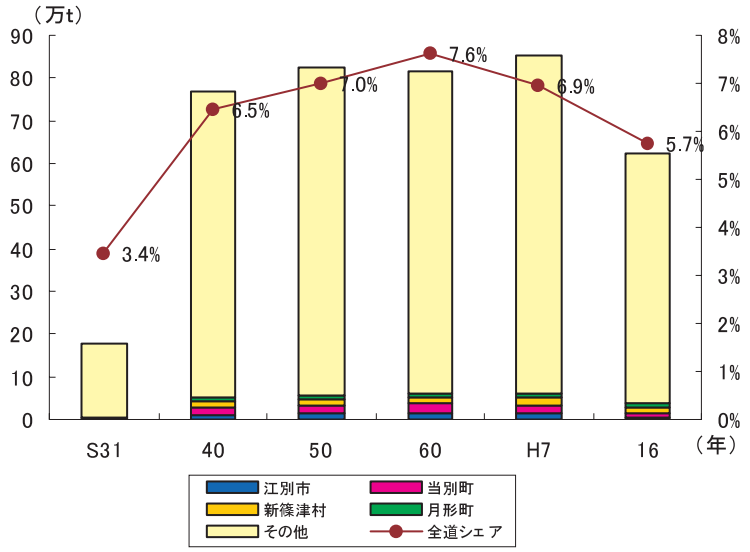
注　：（　）は、排水受益総数で重複分を含む。
出典：(財)北海道開発協会「篠津地域泥炭地開発事業誌」

○　主要農作物作付面積・収穫量の実績

		江別市			当別町			新篠津村			月形町		
		S31	S46	増加率	S31	S46	増加率	S31	S46	増加率	S31	S46	増加率
人口(人)		35,172	67,231	91%	19,358	18,365	−5%	4,300	4,675	9%	9,228	6,604	−28%
耕地面積計(ha)	田	923	4,980	440%	2,504	7,320	192%	1,623.0	4,684	189%	939.6	2,417	157%
	畑	6,944	2,734	−61%	3,844	1,070	−72%	2,120.0	624	−71%	1,662.0	377	−77%
主要農作物作付面積(ha)	米	726	3,490	381%	2,265	4,480	98%	959.6	3,640	279%	824.6	1,880	128%
	小麦	71	1	−99%	8	5	−35%	0.4	0	−100%	7.7	0	−100%
	エン麦	1114	235	−79%	854	453	−47%	367.8	99	−73%	224.9	44	−80%
	小豆	832	291	−65%	408	286	−30%	991.0	115	−88%	234.4	73	−69%
	ばれいしょ	305	141	−54%	282	164	−42%	63.9	8	−87%	92.7	57	−39%
収穫量(t)	米	1,163	10,600	812%	2,775	13,200	376%	1,311	12,600	861%	936	5,900	531%
	小麦	123	1	−99%	10	8	−22%	0.6	0	−100%	8	0	−100%
	エン麦	4,899	576	−88%	347,535	1,040	−99.7%	979	99	−90%	851	94	−89%
	小豆	125.9	364	189%	89	366	314%	539	115	−79%	142	79	−44%
	ばれいしょ	132,465	2,950	−98%	127,980	3,380	−97%	1,700	8	−99.5%	31,556	1,160	−96%
収穫量(全道)	米	179,786	518,900	189%	179,786	518,900	189%	179,786	518,900	189%	179,786	518,900	189%
全道シェア	米	0.6%	2.0%	216%	1.5%	2.5%	65%	0.7%	2.4%	233%	0.5%	1.1%	119%

出典：北海道「北海道市町村勢要覧　昭和 33 年刊、昭和 47 年度版」
注　：S31 の収穫量（ｔ）は、玄米換算の重量

４市町村の米収穫量の推移及び全道シェアの推移



出典：北海道統計協会「北海道市町村勢要覧」、農林水産省北海道統計・情報事務所「北海道農林水産統計年報」
注　：S31 の収穫量（ｔ）は、玄米換算の重量

⑤ 根釧パイロット・ファームと根室地域新酪農村建設

開拓開始後の根釧地域では穀物生産と馬産が中心であったが、昭和 29 年に根室管内全域が酪農振興法により集約酪農地域に指定された。昭和 31 年には現在の別海町中春別地区を中心として根釧パイロットファームの建設が実施され、入植が開始された。この事業は、北海道開拓政策の中で、初めて酪農専業経営の創設を目指したもので、世界銀行から資金を借り、機械開墾方式を採用した事業であった。昭和 31 年から昭和 39 年までに開墾地約 5,000 ha、入植は約 360 戸になり、根室酪農の基盤を築いた。

その後、我が国の高度経済成長に伴い、より高度な酪農村の建設が求められるようになると、農業基盤の整備だけでなく、酪農経営施設や農業機械の整備・導入、広域的な生産・加工・流通に関する諸施設の整備等を総合的、一貫的に行おうとする、新酪農村の建設計画が策定された。昭和 48 年から 10 年の歳月をかけたこの事業は、根室市、別海町、中標津町の区域で、約 3 万 ha にわたる広域の農用地交換分合と、これに伴う移転入植及び移転整備が行われ、長年の課題だった農地の分散化問題の解消に貢献した。また、経営規模の拡大が進むとともに、長年に及ぶ水に対する懸念と不安が一掃されるなど大きな成果を残した。

○　根釧パイロットファームの概要

		単位	床丹第2地区（豊原）	床丹第1地区（美原）	計
総面積		ha	4,169	6,608	11,227
入植戸数	計画	戸	195	264	459
	実績	戸	187	174	361
開墾面積	計画	ha	3,431	3,863	7,294
	実績	ha	2,837	2,596	5,433
主な事業			道路、明渠排水、防風林、開墾、営農施設、共同施設の建設、乳牛導入（ジャージー種）609頭		
総事業費			21億9,300万円		

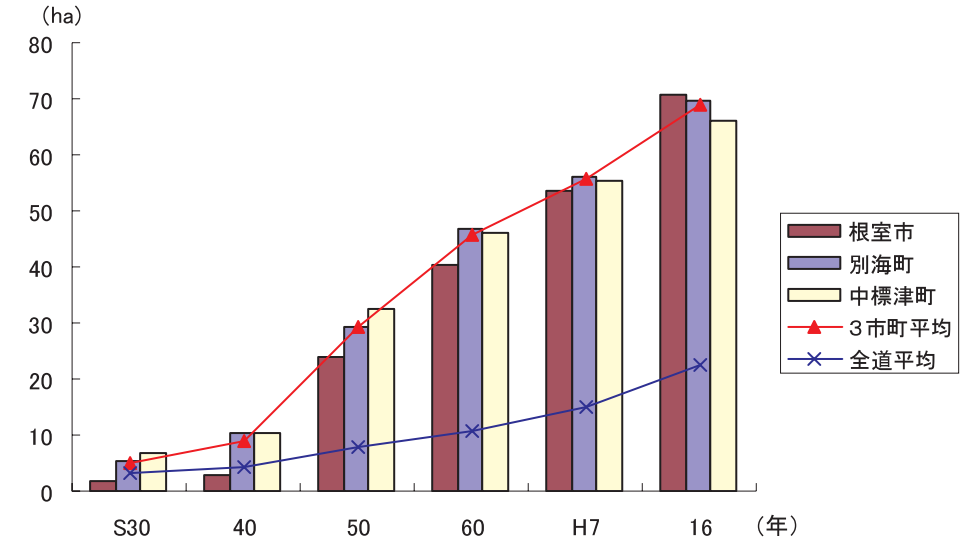
出典：北海道開発庁五十年史

○　根室地域新酪農村建設の事業計画の概要（変更後、昭和 58 年 5 月確定）

入植戸数	94 戸
農地造成	14699 ha
農業用用水施設（管路）	905 km
農業用排水	11.5 km
道路	373 km
防災林	514 ha
経営基本施設（畜舎）	104 千m²

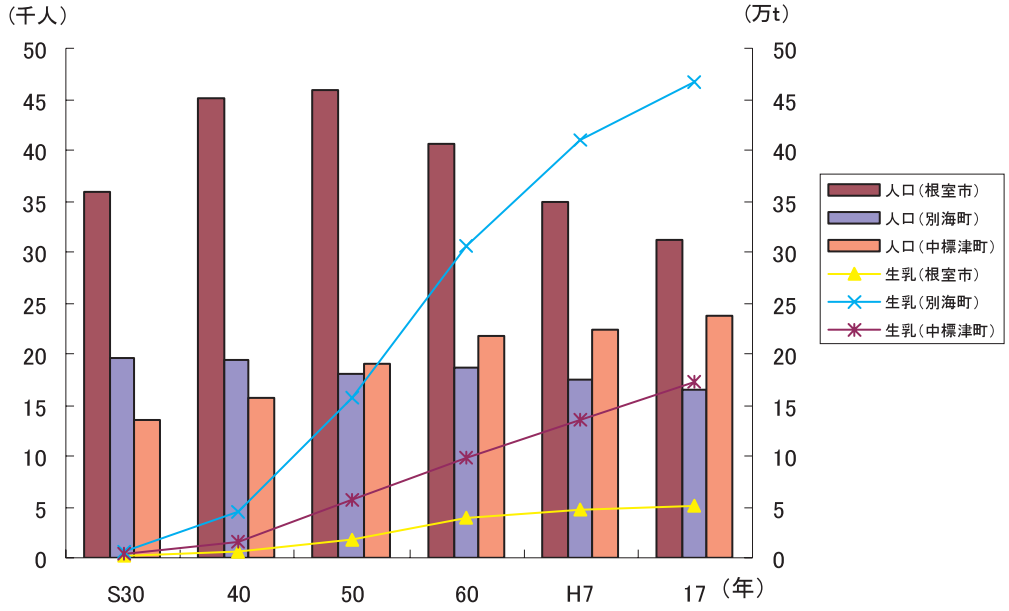
出典：北海道開発庁五十年史

農家一戸当たり耕地面積の推移（根室市、別海町、中標津町、全道平均）



出典：北海道統計協会「北海道市町村勢要覧」、北海道「農林業経営体調査結果報告書」、
農林水産省北海道統計・情報事務所「北海道農林水産統計年報」

根室市、別海町、中標津町の人口及び生乳生産量の推移

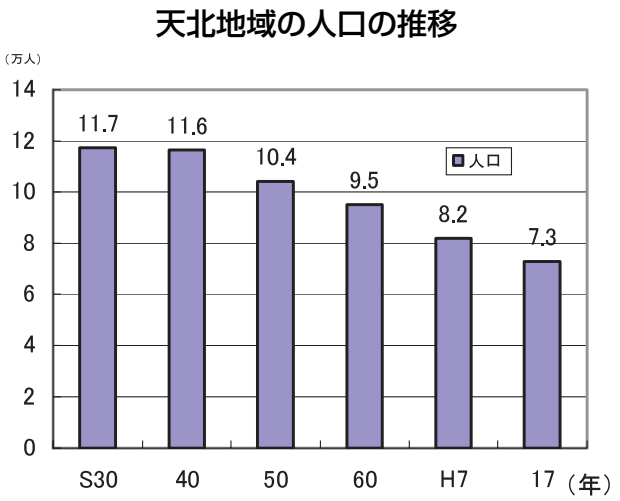


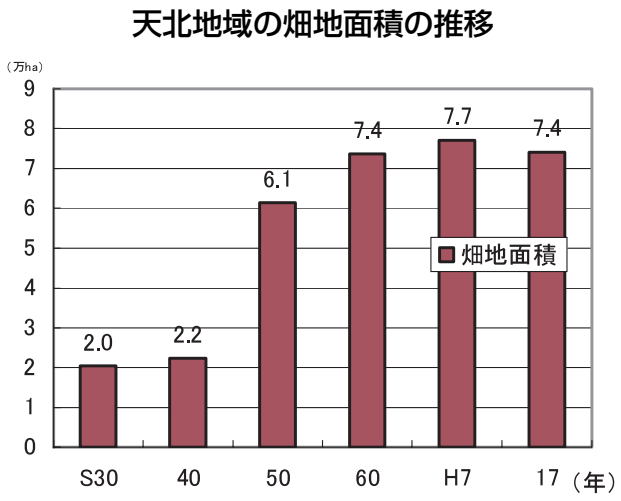
出典：北海道統計協会「北海道市町村勢要覧」、北海道「農林業経営体調査結果報告書」、
農林水産省北海道統計・情報事務所「北海道農林水産統計年報」
注１：昭和 30 年の根室市の人口及び生乳生産量は、根室町、和田村、歯舞村の総計。
２：生乳生産量のＳ30 はＳ29、Ｈ17 はＨ15 実績。
３：生乳生産量のＳ30 については１石＝180.4 リットルとして実績を水換算。

⑥ 天北地域（＝宗谷管内の市町村（離島を除く）及び天塩町、幌延町を含めた地域）の農地開発

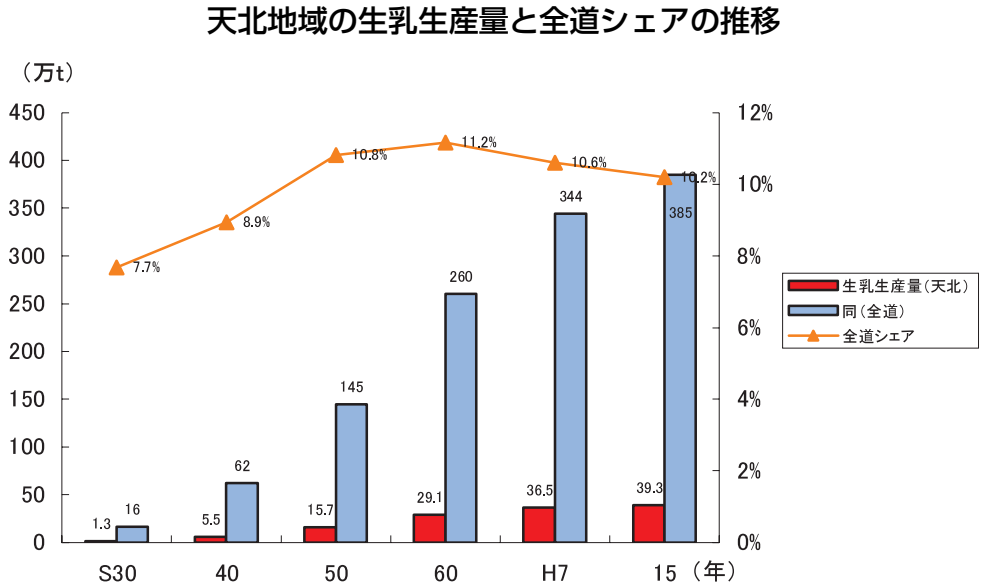
農地開発事業など一般の土地改良事業地区の調査とは別に、比較的開発の進度の遅い広い地域を対象とした広域基本調査が、北海道開発局開局以来全道各地で連綿として行われてきた。稚内開発建設部管内は、昭和 26 年度から 27 年度にかけては、まず「サロベツ川流域」において原野の開発構想が樹てられ、また、同 29～31 年度には猿払村と浜頓別町を対象とした「東天北地域」が、いずれも「大規模開拓基本調査」として実施され、その後の農業開発事業の基礎を築いた。

昭和 52 年度からは、広域農業開発基本調査「天北北部地域」として、調査の範囲は稚内市と猿払村の 2 自治体に限定された。この基本調査の着手 2 年後の昭和 54 年度からは「宗谷丘陵地区」として地区精査が実施されて地区開発構想が策定され、昭和 59 年度から平成 2 年度まで 1 期分として農用地整備（開発）公団が事業を実施した。この結果、天北地域は、道内で有数の酪農地帯に変貌した。





出典：北海道統計協会「北海道市町村勢要覧」、農林水産省北海道統計・情報事務所「北海道農林水産統計年報」



出典：北海道統計協会「北海道市町村勢要覧」、農林水産省北海道統計・情報事務所「北海道農林水産統計年報」
注　：S30 実績については、1 石＝180.4 リットルとして実績を水換算。

○　天北地域の農地開発の沿革

開発計画	構想・調査	事業
第１期 【S26～S37】	大規模開拓基本調査「サロベツ川流域」【S26～S27】 （豊富町）	＜開墾建設事業＞ ・鬼志別地区（猿払村）【S27～S44】 ・ﾎﾟﾝﾆﾀﾁﾅｲ地区（浜頓別町）【S31～S43】 ・増幌地区（稚内市）【S31～S44】 ・沼川地区（稚内市）【S36～S43】
	大規模開拓基本調査「東天北地域」【S29～S31】 （猿払村、浜頓別町）	
第２期 【S38～S45】	農用地開発改良地域調査「稚内地域」【S39～S42】 （稚内市）	＜農地開発事業＞ ・浅茅野地区（猿払村）【S40～S45】 ・豊富東部地区（稚内市、豊富町）【S43～S49】 ・豊別地区（稚内市、豊富町）【S44～S56】 ・勇別地区（稚内市）【S44～S56】 ＜草地開発事業＞ ・天北西部地区（豊富町）【S40～S45】 ・天北東部地区（浜頓別町、歌登町）【S44～S52】
	広域農業開発基本調査「東天北地域」【S44～S47】 （稚内市、猿払村、浜頓別町、中頓別町、枝幸町、歌登町）	
第３期 【S46～S52】	広域農業総合開発基本調査「天北地域」【S48～S51】 （宗谷管内及び天塩町、幌延町）	＜農地開発事業＞ ・頓別地区（浜頓別町）【S46～S60】 ・浅茅野第２地区（猿払村）【S47～S56】 ・幌別地区（枝幸町）【S50～S62】 ・沼川地区（稚内市）【S51～H2】 ・猿払中央地区（猿払村）【S52～H8】 ＜総合農地開発事業＞ ・サロベツ第一地区（豊富町）【S49～H8】 ＜草地開発事業＞ ・稚内地区（稚内市）【S46～S55】
第４期 【S53～S62】	広域農業総合開発基本調査「天北北部地域」 【S52～S63】（稚内市、猿払村）	＜農地開発事業＞ ・歌登地区（歌登町）【S53～H1】 ・浜頓別地区（浜頓別町）【S57～H7】 ＜総合農地開発事業＞ ・枝幸南部地区（枝幸町）【S55～H11】 ・東豊富地区（稚内市、豊富町）【S61～H9】 ＜草地開発事業＞ ・豊富地区（豊富町）【S56～H4】 ＜広域農業開発事業＞ ・宗谷丘陵地区（稚内市）【S59～H2】
第５期 【S63～H9】		＜草地開発事業＞ ・南天北地区（中頓別地区）【H2～10】

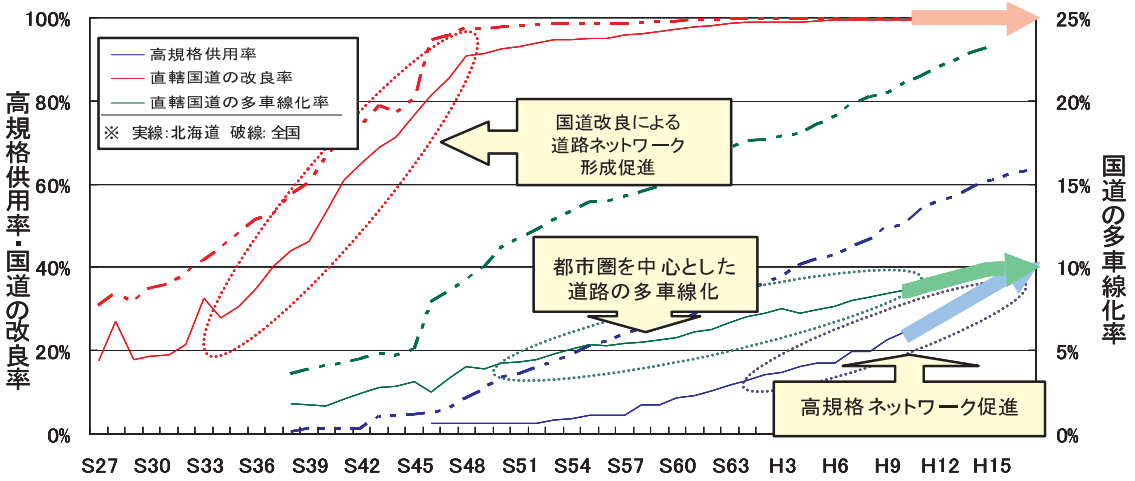
出典：北海道開発局資料

⑦ 道路整備

北海道は全国土面積の約 22% を占める広い国土に都市・集落が散在しており、中核都市を中心とする地域の生活・経済圏もより広域となっている。このため、従来から自動車交通に大きく依存していた。さらに、今後も交通需要が拡大することが見込まれるように、ますます、自動車交通が生活のなかで重要性が高まっている。

北海道の道路は、戦後から今日まで着実に道路整備が行われ、平成 17 年 4 月 1 日現在約 88,101 km の延長があり、その内訳は一般国道 6,514.6 km、道道 11,716.5 km、市町村道 69,870.6 km となっている。

道路整備推移



出典：国土審議会北海道開発分科会第 6 回基本政策部会資料から抜粋

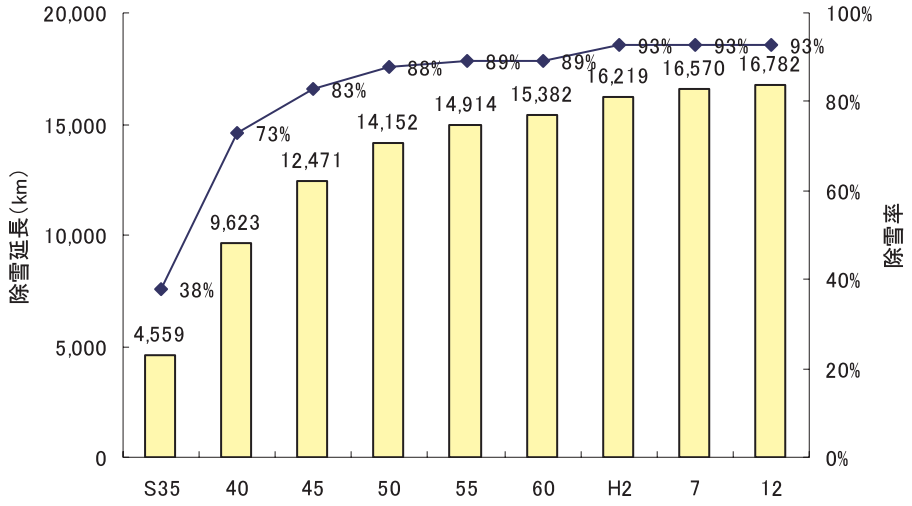
道路現況の推移

年度	一般国道						都道府県道					
	実延長 (km)	改良済延長 (km)	改良率 (%)	舗装済み延長 (km)	舗装率 (%)	道路密度 m/km²	実延長 (km)	改良済延長 (km)	改良率 (%)	舗装済み延長 (km)	舗装率 (km)	道路密度 m/km²
S37	4,291	1,727	40.2	780	18.2	55	7,785	1,256	16.1	263	3.4	99
H16	6,476	6,476	100.0	6,470	99.9	82	11,705	10,887	93.0	10,810	92.4	149

年度	市町村道						合計					
	実延長 (km)	改良済延長 (km)	改良率 (%)	舗装済み延長 (km)	舗装率 (km)	道路密度 m/km²	実延長 (km)	改良済延長 (km)	改良率 (%)	舗装済み延長 (km)	舗装率 (km)	道路密度 m/km²
S37	46,876	3,957	8.4	318	0.7	597	58,952	6,940	11.8	1,361	2.3	751
H16	69,651	44,609	64.0	37,819	54.3	887	87,832	61,972	70.6	55,099	62.7	1,119

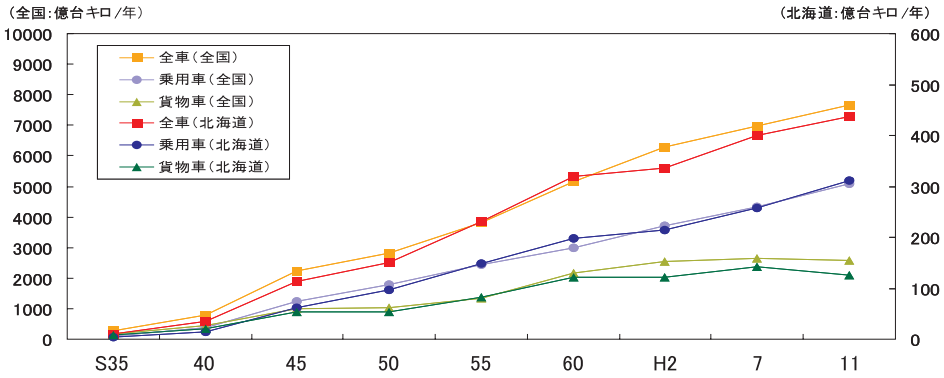
出典：北海道「道路現況調書　平成 16 年 4 月 1 日現在」
注 1：昭和 50 年以降は年度当初（各年の 4 月 1 日）、その他は年度末数値である。
　 2：道路密度の計算に用いた面積は、北海道については 78,522 km² で試算した。

幹線道路の除雪延長と除雪率



出典：北海道幹線道路協議会「第１回北海道の道を考える会」資料
注１：道道以上を対象
　２：各年年度末
　３：除雪率とは、国道、道道のうち除雪が行われている道路の比率

交通需要推移



出典：国土審議会北海道開発分科会第６回基本政策部会資料

北海道における高規格幹線道路整備状況

出典：国土審議会北海道開発分科会第６回基本政策部会資料

⑧ ツール・ド・北海道

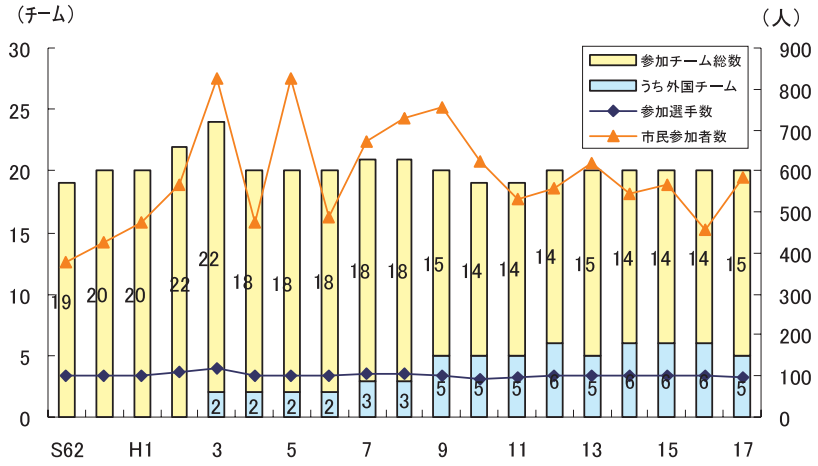
昭和 61 年 11 月、北海道開発庁は、北海道の豊かな自然と広大な大地を生かしたわが国初の本格的な自転車ロードレースの開催を通じてサイクルスポーツの振興と地域の活性化を図る「ツール・ド・北海道」構想を発表した。

この大会の推進母体として、昭和 62 年 5 月には(財)ツール・ド・北海道協会が北海道開発庁、通産省､文部省の共管により設立された。

ツール・ド・北海道の大会は、北海道を道央、道東・道北・道南の 4 ブロックに分け、第一回大会が昭和 62 年に道央で開催されて以来、毎年順次実施されており、これまで平成 17 年度までに 19 回開催され、平成 9 年第 11 回大会からはＵＣＩ（国際自転車競技連合）公認の国際大会となっている。

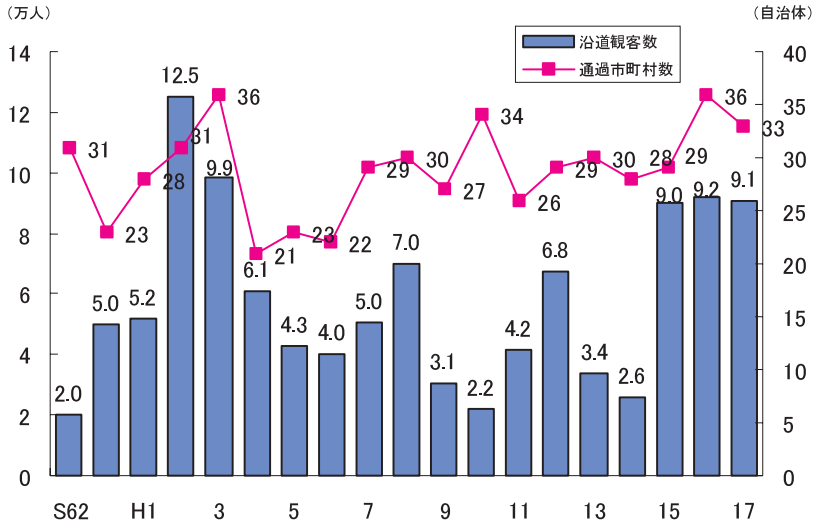
ツール・ド・北海道は、一般ロードを利用した本格的ステージレースとしては、わが国唯一であり、わが国を代表するステージレースに成長した。また、北海道全体を舞台として、国の機関等、北海道、市町村の大部分が参画すると共に､道民がボランティアとして千数百人参加するなど､道民が主体となって実施しているイベントであり、地域振興や観光活性化の起爆剤として大きな可能性を有している。

ツール・ド・北海道の参加チーム数、参加選手数及び市民参加者数の推移



出典：(財)ツール・ド・北海道協会

ツール・ド・北海道の沿道観客数と通過市町村数の推移



出典：(財)ツール・ド・北海道協会

（３）北海道総合開発計画の課題と施策方針一覧

北海道開発計画の課題と施策方針一覧

時期	区分	経済計画での国の課題	時期	区分	全国総合開発計画での国の課題	時期	区分	北海道総合開発計画に記されている国の課題	計画の目標	施策の方針
						S26	第一次五ヶ年計画	貧困なる資源と過剰なる人口が悩み **自立経済の確立**を期するには 一、国内資源の開発 二、輸出の振興 **国内にある資源は、出来る限り開発**	北海道の未開発資源である ①食糧事情からみた土地資源 ②水産資源 ③森林資源 ④地下資源（略） の開発	産業振興の基盤となる基盤施設の整備に重点
S30	経済自立五ヶ年計画	○計画の目的 ・経済の自立 ・完全雇用 ○重点政策課題 1 設備の近代化 2 貿易の振興 3 自給度の向上 4 消費の節約				S32	第二次五ヶ年計画	増大する生産年令人口を容し、 **経済の安定的発展**を維持するため 輸出の飛躍的伸長を図るとともに 経済性の許す限り国内資源は最大限に開発利用し、**自給度の向上**に努め、 輸入の増大を防止	労働力人口収容 石炭、木材資源、畜産物、てん菜等の生産増強 原料活用の諸工業の振興 道民所得の増大	産業振興の基盤となる農業生産基盤の拡充強化、道路、港湾の飛躍的増強 農林水産業の生産性向上 新規鉱工業の積極的開発 三次産業の振興
S32	新長期経済計画	○計画の目的 ・極大成長 ・生活水準向上 ・完全雇用 ○重点政策課題 1 産業基盤の強化 2 重化学工業化 3 輸出の拡大 4 貯蓄の増強								
S35	国民所得倍増計画	○計画の目的 ・極大成長 ・生活水準向上 ・完全雇用 ○重点政策課題 1 社会資本の充実 2 産業構造の高度化 3 貿易と国際経済協力 4 科学技術の振興 5 二重構造の緩和と社会的安定	S37	全国総合開発計画	基本的課題 1 都市の過大化の防止と地域格差の是正 2 自然資源の有効利用 3 資本、労働、技術等の適切な地域配分 基本目標 地域間の均衡ある発展 開発方式等 拠点開発構想	S37	第二期北海道総合開発計画	経済の安定的成長の極大化を企図し重化学工業を中心とする第２次産業の拡大による産業構造の高度化が主要な課題 先進工業地帯での工業の過度集中は、用地、用水、輸送面等にあい路工業立地条件の劣悪化傾向を強める過大都市問題、地域格差問題等の経済的社会的矛盾の解決 **産業の適正配置、農業等の近代化**をはかることが必須	産業構造の高度化を主軸とし経済規模の飛躍的拡大 北海道経済の自律的発展の基礎を固める	産業の積極的開発振興と社会資本の積極的な充実 ①農林水産業の近代化 ②道内資源活用の諸工業振興 大規模な工業地帯の開発造成 石炭の安定強化 ③道内、本州間の総合的交通通信体系の確立 ④国土保全、利水の総合的推進 ⑤社会生活環境施設 ⑥産業技術開発、教育訓練 ⑦拠点開発の推進
S45	新経済社会発展計画	○計画の目的 ・均衡がとれた経済発展を通じて住みよい日本の建設 ○重点政策課題 1 国際的観点に立つ経済の効率化 2 物価の安定 3 社会開発の推進 4 適正な経済成長の維持と発展基盤の培養	S44	新全国総合開発計画	基本的課題 1 人間と自然との調和、自然の恒久的保護保存 2 開発の基礎条件整備による開発可能性の全国土への拡大均衡化 3 地域特性を活かした開発整備による国土利用の再編成と効率化 4 安全、快適、文化的環境条件の整備保全 基本目標 豊かな環境の創造 開発方式等 大規模プロジェクト構想	S45	第三期北海道総合開発計画	経済成長と同時に、 経済社会の過密化、過疎化 公害、自然の破壊、社会的緊張などに直面 狭小な国土をいかに全的に有効活用が重要な問題 高度な福祉社会の建設をめざし発展を期するには 将来にわたる発展基盤を全国土に展開 **国土利用の抜本的再編成** をはかる必要	潜在発展力を発現し 産業構造、社会生活構造の革新を通じて 生産と生活が調和する豊かな地域社会の先駆的実現	高生産性産業展開の環境整備 北方的地域社会の環境整備 先導的開発事業の計画的重点的展開 ①近代的産業の開発振興 ②社会生活基盤の強化 ③新交通、通信、エネルギー輸送体系の確立 ④国土保全、水資源 ⑤自然保護、観光開発 ⑥中核都市圏の整備と広域生活圏の形成
S51	昭和50年代前期経済計画	「安定した社会を目指して」 ○計画の目的 わが国経済の安定的発展 充実した国民生活の実現 ○重点政策課題 1 物価の安定と完全雇用 2 安定した生活の確保と住みよい環境の形成 3 世界経済発展への貢献 4 経済的安全と長期発展基盤の培養	S52	第三次全国総合開発計画	基本的課題 1 居住環境の総合的整備 2 国土の保全と利用 3 経済社会の新しい変化への対応 基本目標 人間居住の総合的環境の整備 開発方式等 定住構想	S53	第四期北海道総合開発計画	①三大湾地域では過密の弊害が顕在化 不効率性を招来諸活動の拡大に限界 地方部では若年層を中心に人口流出 地域社会成立の基盤が揺らぎつつあり 国土管理のぜい弱化などが進んでいる **安定的で均衡ある国土利用の展開** ②人間と国土の安定的な関係を確保し得る望ましい人口配置を早急に実現そのための国土条件を整備 ③産業構造の省資源省エネ型へ転換 資源有限性の認識の高まり エネルギー問題、食糧問題への対応 原子力、石炭等エネルギー源の多様化 食糧自給率の向上などの観点からも 国土利用のあり方を再検討	安定的な国土環境の創出とわが国の人口、産業の望ましい配置の実現にこたえ得るよう 北海道の国土条件を改善し人間活動のための安定性ある総合環境を計画的に整備する	①基幹的産業の発展基盤の整備 ②中枢管理拠点の形成 ③都市、農山漁村環境の整備 ④基幹的交通通信体系の整備 ⑤水資源開発施設 ⑥国土保全 ⑦北方的社会文化環境の形成 人口の定住性を高めるため 地域総合環境圏の展開 ①道央都市 ②地方中核都市 ③中核的農山漁村 ④振興農山漁村、産炭地域
S63	経済運営五ヵ年計画	「世界とともに生きる日本」 ○計画の目的 内需主導型経済構造への転換・定着 ○重点政策課題 1 豊かさを実感できる国民生活の実現 2 産業構造調整の円滑化と地域経済社会の均衡ある発展 3 大幅な対外不均衡の是正と世界への貢献	S62	第四次全国総合開発計画	基本的課題 1 定住と交流による地域の活性化 2 国際化と世界都市機能の再編成 3 安全で質の高い国土環境の整備 基本目標 多極分散型国土の構築 開発方式等 交流ネットワーク構想	S63	第五期北海道総合開発計画	一段と厳しさを増す四囲の情勢に対処し 産業構造の調整 **多極分散型国土の形成** 国際化への対応 など国全体の課題	活発な研究開発の展開 新たな産業立地の推進 食料等の安定的効率的な供給 国民の健康の増進、文化教育の場の開発提供 同時に道内諸産業の活性化 国の内外との競争に耐え得る力強い北海道を形成	重層ネットワークの形成 生活圏、経済圏の広域化重層化 都市田園コミュニティの展開 地域社会での交流 ①柔軟で活力ある産業群の形成 ②高度な交通、情報通信ネットワーク ③安全でゆとりのある地域社会 地域開発のプロジェクトの推進 ６地域の特性をふまえた開発整備 不況等特定地域の計画的整備

人口、経済規模	社会資本	農業一次産業	資源エネルギー	工業	観光リゾート
人口約600万人 　自然増約60万人 　社会増約110万人	電源開発 交通通信施設の整備 開拓土地改良の推進 道内９地域の重点開発調査 公営住宅建設 上下水道整備	石狩川水系泥炭地開発など 土地改良50万町歩 酪農振興乳牛11.5万頭 新規入植毎年4000戸	水力火力電力の開発 地下資源調査 石炭の生産	鉄鋼、化学肥料、セメントの設備増強	
人口約550万人 人口増加率2.0%（全国0.8%） 就業人口の純増35万人 　道外からの社会増13万人 二次、三次産業比の増加	石炭、原材料のための港湾、 重要幹線道路網の整備 冬季交通確保 空港、鉄道、電気通信 河川、砂防 主要都市では街路下水道等 都市施設の整備 文教施設、厚生施設、労働 関連施設の整備 耐寒不燃構造の住宅	寒地農業確立を図るため 農業生産基盤整備の強化 甜菜生産の拡大	石炭出炭増、新鉱開発 金属、非金属の生産 原油、天然ガス積極的開発	鉄鋼、紙パ、化学肥料等の基幹産業の生産拡大 石炭等利用新規工業の振興	
人口約586万人 経済構造を著しく高度化 道内生産所得ほぼ2.5倍 一次産業生産所得1.6倍 二次　2.7倍 三次　2.5倍 就業者一人あたり生産所得 1.9倍　年率6.6%	道路網の充実 冬期道路交通の確保 高速自動車道の調査促進 開発港湾の苫小牧港等整備 軍民共用空港の分離 新線建設、青函ずい道促進 通信施設整備 都市、生活環境施設の整備	畜産物、甜菜等の成長農 産物の生産拡大、規模拡大 自立経営農家の増大育成 生産性向上と所得増大	原料炭の生産拡大 石炭利用工業の開発振興 産炭地域を振興	中核工業地帯で重化学工業を積極的に誘致開発 新規製鉄、石油精製基地 重化学の比率30%→45% 地域中心都市で域内原料で 諸工業を育成振興 産炭地域は電気銑、アルミ	観光資源の保護開発 受け入れ体制の整備拡充
人口600万人 経済規模　３倍に拡大 一次産業生産所得1.7倍 二次　3.8倍 三次　3.0倍 就業者一人生産所得　2.6倍 産業間生産性格差縮小	①社会開発基盤の強化 中核都市等の環境整備 農山漁村の環境整備 地域暖房の整備 研究学園都市の建設検討 ②交通通信施設の整備 骨格道路体系の形成 大規模港湾の整備 千歳は国際的空港の規模で 整備	広域農業開発の推進 農地流動化経営規模拡大 根釧、天北に新酪農村 大規模林業圏の開発 総合的な栽培漁業地帯形成	原料炭中心で新鉱開発 石油、天然ガス開発 産炭地域を振興 大規模原油備蓄基地	苫東に大規模工業基地 生産規模　1.3兆円 道東に新たな工業開発拠点 中核工業地帯の整備	自然公園等の保護保存利用 観光受け入れ施設の整備
人口620万人程度 前半期は、わが国経済の安定成長経路への定着と軌を一にして安定的な発展 後半期は、臨海性工業等の立地により一層の発展 平均成長率　７％ 経済規模　2.3倍に 一次産業　４％ 二次　47% 三次　49%と高度化が進む	①住宅生活環境施設の整備 住宅、公園緑地、下水道、 廃棄物処理 ②社会生活施設 学園都市の建設検討 教育文化スポーツ施設 医療保健、労働福祉施設 ③交通通信施設 骨格幹線道路の整備 青函トンネルの完成 新幹線青森札幌間の建設 港湾、空港 流通施設、通信施設 ④国土保全、水資源開発 ⑤環境保全 自然環境の保全、公害防止	地域農業基盤の開発整備 農業経営の集約化 規模拡大 農村環境の整備	北海道の地下資源を積極的 活用し資源エネの安定供給 石炭生産は全国の60%以上 地熱開発 原子力の新たな導入 北方圏からの天然ガス検討 原油備蓄施設整備	苫東では石油精製、石油化学、鉄鋼の工業の導入 石狩等では地場資源型工業 機械工業を導入 空知等工業団地の整備	自然公園の適正利用 観光レクレーション地域の整備 長期滞在型の国民観光レク 基地の開発 観光受け入れ施設の整備
人口620万人程度 50万人程度増加 年平均成長率　4.25% 産業活動水準は1.5倍 一次産業　６％ 二次　40% 三次　54%	道内半日行動圏、道外一日行 動圏の拡大 幹線道路網の形成 航空路網の充実 新幹線の建設に着手 交通拠点の機能強化 周辺地域開発の推進 新千歳空港の国際空港機能強化 国際港湾としの機能強化 情報通信体系の整備促進 千歳川放水路に着手 機能的でゆとりある都市基盤 農山漁村型複合産業の育成 快適な冬の生活環境 高等教育機関等の整備 良好な環境の保全	国際化時代にふさわしい食料・ 食品供給基地として発展 生産性の更なる向上 低コスト・高品質の農業生産 優良農地の拡大整備 寒地農法等の国際交流 水産業は資源管理を軸に展開	石炭鉱業の生産体制の円滑な 集約化	新しい展開を目指す工業 航空宇宙、高度医療を含む先端 技術産業の導入 研究開発機能の集積 加工組み立て型産業の展開 海外企業の誘致 苫東、石狩、函館テクノの促進 情報関連産業の積極的な展開 国際エアカーゴ基地構想推進 北海道国際医療・産業複合都市 構想の検討 航空宇宙産業基地の検討 インキュベータシステムの充実 産学官の連携 原子力関連の研究施設の建設	観光関連産業の振興 リゾート基地の開発 観光情報提供システムの充実

（４）北海道総合開発計画の実績について

① 北海道総合開発計画第１次５カ年計画（Ｓ27～31）の実績　……110
② 北海道総合開発計画第２次５カ年計画（Ｓ33～37）の実績　……113
③ 第２期北海道総合開発計画（Ｓ38～45）の実績　……116
④ 第３期北海道総合開発計画（Ｓ46～55）の実績　……119
⑤ 第４期北海道総合開発計画（Ｓ53～62）の実績　……122
⑥ 第５期北海道総合開発計画（Ｓ63～Ｈ９）の実績　……124

① 北海道総合開発計画第１次５カ年計画（S27～31）の実績

1）開発目標（※計画に記載されている主なる経済指標表を抜粋）

区　分	単　位	基準年 (24～25 年度)(A)	目標年次 (31 年度)(B)	実績 (C)	計画の目標 B/A(倍)	基準年に対する実績 C/A(倍)
耕　地	万 ha	73	94	93	1.29	1.27
乳　牛	千頭	53	115	124	2.17	2.34
主食(米換算)	万 t	75	120	70	1.60	0.93
水　産	万 t	94	131	113	1.39	1.20
石　炭	万 t	1,150	1,840	1,485	1.60	1.29
電　力	万 kw	53	90.5	83	1.71	1.57
人　口	万人	428	600	483	1.40	1.13

注１：主食には、米、麦類、大豆、馬鈴薯、牛乳を含む。
　２：電力には工事中のものは含めていない。
出典：耕地、乳牛、水産については、農林省農林経済局「第 33 次農林省統計表」
　　主食については、北海道「北海道総合開発第１次５ヶ年計画実績概要」（昭和 33 年３月）
　　石炭については、日本石炭協会北海道支部北海道炭鉱技術振興会「北海道石炭統計年報」
　　電力については、北海道通商産業調査統計研究会「北海道通商産業年鑑　昭和 32 年版」
　　人口については、総理府統計局「昭和 31 年推計人口」

2）社会資本整備率の状況

区　分	単　位	計　画	実　績	達成率	備　考
道　路					
一般道路	km	2,800	566	20%	
舗装新設	km	200	148	74%	
開拓道路	km	1,700	529	31%	
一般道路(補助道路)	km	1,900	528	28%	
資源開発道路	km	960	113	112%	道道のみ
永久橋架換	m	14,500	25,118	173%	
港　湾	港	36	33	92%	
河　川					
重要河川	河川	36	47	131%	
うち特殊河川	河川	9	10	111%	
農　業					
土地改良	万 ha	49.6	20.8	42%	
耕土改良	万 ha	59.5	13.5	23%	
新規入植	戸	43,000	42,025	98%	
開墾面積	ha	24.8	16.1	65%	
簡易軌道	km	110	72	66%	
水産業					
漁港整備（着工）	港	90	71	79%	
（整備）	港	69	5	7%	

区　　分	単　位	計　画	実　績	達成率	備　　考
林　　業					
造　　林	万 Ha	33	27	82%	
（国有林）	万 Ha	11	7	67%	
（民有林）	万 Ha	22	20	90%	
林　　道	Km	1,530	1,747	114%	
（国有林）	Km	794	1,136	143%	
（民有林）	Km	736	611	83%	
軌　　道	Km	382	277	73%	
民有林治山事業	万 Ha	3	0.6	20%	
都市計画					
都　市　計　画	市町村	15 市､30 町､2 村	20 市、14 町	72%	
上　水　道　整　備	箇所	21 箇所	13 箇所	62%	
下　水　道　整　備	箇所	5 箇所	7 箇所	140%	
地下資源の開発調査	枚	180	77	43%	5 万分の 1 地質図幅地図
電　　力					
電力の開発（水力）	万 kw	30	18	60%	
総　発　生　電　力	万 kw	90.5	83.6	92%	
（水力）	万 kw	61.5	49	80%	
（火力）	万 kw	29	34.5	119%	
鉄　　道					
新　設　（　国　鉄　）	Km	300 km	73.3	24%	
（私鉄）	Km	45 km	－39.3 km	－87%	
鉱　工　業					
（生産量）	万 t	1,840	1,424	77%	

出典：道路については、北海道開発局「北海道の道路」、北海道「北海道総合開発第一次五ヶ年計画実績概要」
港湾については、北海道開発協会「北海道港湾建設史」
河川については、北海道開発局「北海道の直轄河川」
農業については、農林省札幌、北見、函館、帯広統計調査事務所「北海道農林水産統計年報」、北海道「北海道総合開発第一次五ヶ年計画実績概要」
水産については、農林省札幌、北見、函館、帯広統計調査事務所「北海道農林水産統計年報」、北海道「北海道総合開発第一次五ヶ年計画実績概要」
林業については、北海道「北海道総合開発第一次五ヶ年計画実績概要」
都市計画については、北海道「北海道総合開発第一次五ヶ年計画実績概要」
地下資源の開発調査については、北海道「北海道総合開発第一次五ヶ年計画実績概要」
電力については、北海道通商産業調査統計研究会「北海道通商産業統計年鑑」
鉄道については、日本国有鉄道北海道総局「鉄道統計年報」
鉱工業については、通商産業省「本邦鉱業の趨勢」

3）所要資金

（単位：億円）

区　分	計画額（A）	実績（B）	達成率（B／A）
道路	418	324	77%
港湾	122	56	46%
河川及び砂防	344	189	55%
農業	812	570	70%
水産業	156	243	156%
林業及び治山	181	268	148%
住宅	579	89	15%
都市計画及び水道	40	50	124%
地域別基本調査	6	2	20%
地下資源開発調査	8	0.6	7%
電力	520	295	57%
鉄道	118	260	221%
電気通信及び郵政	134	349	261%
鉱業	897	1,396	156%
合　計	4,335	4,090	95%

注　：価格は名目値。
出典：北海道開発庁「北海道総合開発第１次５ヶ年計画」
　　北海道開発局「資本形成調査報告書」（昭和 39 年）
　　北海道「北海道総合開発第１次５カ年計画実績概要」（昭和 33 年）

② 北海道総合開発計画第２次５カ年計画（S 33～37）の実績

1）開発の目標（※計画に記載されている参考表を抜粋）

区　分	単　位	基準年 (30 年度)(A)	目標年次 (37 年度)(B)	実績(C)	計画の目標 B/A(倍)	基準年に対する実績 C/A(倍)
農業生産額	億円	938	1,272	1,339	1.36	1.43
耕地	千 ha	906	997	957	1.10	1.06
米	千 t	510	623	751	1.22	1.47
乳牛	千頭	103	290	249	2.82	2.42
林業生産額	億円	303	307	437	1.01	1.44
素材	千 m^3	3,878	3,926	9,016	1.01	2.32
水産生産額	億円	448	584	429	1.30	0.96
水揚高	千 t	1,241	1,500	1,453	1.21	1.17
鉱業生産額	億円	625	1,052	886	1.68	1.42
石炭	万 t	1,272	2,167	1,999	1.70	1.57
工業生産額	億円	2,182	4,295	5,878	1.97	2.69
銑鉄	千 t	556	1,450	1,769	2.61	3.18
洋紙	千 t	298	567	803	1.90	2.70
アンモニア系肥料	千 t	273	517	417	1.89	1.53
セメント	千 t	386	900	1,209	2.33	3.13
電力	百万 kw	2,498	4,413	5,790	1.77	2.32
生産所得	億円	3,940	6,356	5,373	1.61	1.36
就業者数	千人	1,967	2,316	2,242	1.18	1.14
総人口	千人	4,773	5,500	5,099	1.15	1.07

注１：耕地、米、素材、水揚高、洋紙については単位換算した（耕地：千町歩→千 ha、米：万石→千 t、素材：万石→千 m^3、水揚高：百万貫→千 t、洋紙：百万ポンド→千 t）
　２：価格は 30 年度価格（生産額については日本銀行「卸売物価指数年報」（総平均）、生産所得については内閣府経済社会総合研究所「長期遡及主要系列　国民経済計算報告」を基に推計）。
出典：農業生産額、林業生産額、水産生産額、鉱業生産額、工業生産額、生産所得、就業者数については、北海道「昭和 37 年道民所得推計報告書」
耕地については、農林省「北海道農林水産統計年報　昭和 37 年　農林編」
米、乳牛、水揚高については、農林省農林経済局「昭和 37 年　第 39 次農林省統計表」
素材については、北海道「昭和 37 年度　北海道林業統計」
石炭、銑鉄、洋紙、アンモニア系肥料、セメントについては、北海道通商産業調査統計研究会「昭和 38 年版北海道通商産業統計年鑑」
人口については、総務省「人口推計」
電力については、北海道通産局「昭和 41 年北海道電力需給概況」

2）社会資本整備率の状況（※数値目標があり、実績が明らかな事業に限る）

区　分	単　位	計　画	実　績	達成率	備　考
港　湾					
重要港湾	港	函館港外5	6	100%	
地方港湾	港	紋別港外20	24	120%	
避難港	港	広尾港外6	6	86%	
漁　港					
3種・4種	港	23港	22港	96%	
1種・2種	港	67港	65港	97%	
区　分	単　位	計　画	実　績	達成率	備　考
空　港					
第2種空港	港	稚内外2港	3港	100%	
電源開発					
電源開発	万kw	35	51	145%	
林　業					
人口植栽	万ha	38	12	31%	
林道	km	4,400	2,653	60%	
漁　業					
漁船総トン数	万t	12.3	20	162%	
鉱　業					
金属及び非金属	万t	276	270	98%	

出典：港湾については、北海道開発局「昭和33年～37年　北海道開発事業実施概要」
漁港については、北海道開発庁「昭和38年度版　北海道総合開発の概要」
空港については、北海道開発庁「昭和38年度版　北海道総合開発の概要」
電源開発については、北海道通商産業調査統計研究会「昭和38年版　北海道通商産業統計年鑑」
林業については、北海道「昭和37年度北海道林業統計」
漁業については、北海道「昭和37年北海道水産現勢」
鉱業については、北海道通商産業局「北海道通商産業統計年鑑　昭和38年版」

3）所要資金

単位：億円

区　分	計画額(A)	実績(B)	達成率(B/A)
所要資金合計	6,600	9,048	137%

うち開発事業費の実績

区　　分	計画額（A）	実績（B）	達成率（B／A）
北海道開発事業	1,910.0	1,612.9	84%
Ⅰ 産業基盤整備	1,777.2	1,529.9	86%
1. 輸送通信施設	961.3	966.1	101%
道　　路	763.4	791.3	103%
港　　湾	108.0	107.4	99%
漁　　港	81.5	50.4	62%
空　　港	8.3	8.0	95%
2. 国土保全施設	313.3	193.8	62%
河　　川	276.1	171.0	62%
砂　　防	12.3	8.2	67%
治　　山	25.0	14.6	59%
3. 農業生産基盤	502.7	369.9	74%
土 地 改 良	272.7	227.0	83%
開　　拓	230.0	151.8	66%
Ⅱ 産業振興	35.0	29.1	83%
1. 農林水産業	35.0	29.1	83%
林　　業	35.0	29.1	83%
Ⅲ 文化厚生労働施設整備	97.7	54.0	55%
1. 住宅・都市計画	96.4	52.8	55%
住　　宅	80.8	46.2	57%
都 市 計 画	15.6	6.6	42%
2. 厚生施設	1.3	1.2	91%
環 境 衛 生	1.3	1.2	91%
Ⅳ 開発基本調査	(7.8)	(4.3)	(55%)

注　：価格は30年度価格（内閣府経済社会総合研究所「長期遡及主要系列　国民経済計算報告」を基に推計）

出典：北海道開発局「北海道開発計画調査　資本形成調査資料」（昭和30年度～昭和43年度）
北海道開発局資料を基に作成。

③ 第２期北海道総合開発計画（S 38～45）の実績

1）計画の目標年次における経済の規模と構造（見込み）と実績
（※計画に記載されている経済指標表を抜粋）

区　分	計画		実績(C)	計画の目標 B/A(倍)	基準年に対する実績 C/A(倍)
	基準年 (35年度)(A)	目標年次 (45年度)(B)			
総人口（万人）	504	586	518	1.16	1.03
就業者数（〃）	218	269	246	1.23	1.13
農林水産業生産額（億円）	2,369	3,900	3,260	1.65	1.38
鉱工業生産額（〃）	5,198	16,187	14,544	3.11	2.80
生産所得（〃）	6,061	14,135	14,327	2.33	2.36
第１次産業（〃）	1,399	2,172	1,914	1.55	1.37
	(23)	(15)	(13)		
第２次産業（〃）	1,766	4,770	4,115	2.70	2.33
	(29)	(34)	(29)		
第３次産業（〃）	2,895	7,193	8,487	2.48	2.93
	(48)	(51)	(59)		
就業者1人当生産所得（千円）	278	525	582	1.89	2.09

注１：（　）は構成比を示す。
　２：価格は35年度価格（生産額については日本銀行「国内企業物価指数」、生産所得については内閣府経済社会総合研究所「長期遡及主要系列　国民経済計算報告」を基に推計）
出典：総人口、就業者数については、総務省「昭和45年国勢調査」
　　その他の指標については、北海道「昭和45年　道民所得推計結果報告書」

2）主要生産指標（※計画の参考表から抜粋）

区　分	単位	計画		実績(C)	計画の目標 B/A(倍)	基準年に対する実績 C/A(倍)
		基準年次 (35年度)(A)	目標年次 (45年度)(B)			
農業生産額	億円	1,363	2,472	2,048	1.81	1.50
農地及び草地	万ha	96	130	99	1.35	1.03
米	万t	79	99	91	1.25	1.15
乳用牛	万頭	20	61	52	3.05	2.60
牛乳	万t	40	150	118	3.75	2.95
林業生産額	億円	537	748	465	1.39	0.87
木材総生産	10万m^3	104	141	108	1.36	1.04
水産業生産額	億円	469	680	748	1.45	1.59
生産高	万t	138	182	199	1.32	1.44
鉱業生産額	億円	886	1,061	859	1.20	0.97
石炭（精炭）	100万t	19	24	20	1.26	1.03
銅鉱(精鉱含有量)	100t	36	76	69	2.11	1.91
鉛鉱（〃）	〃	82	184	148	2.24	1.80
亜鉛鉱（〃）	〃	227	467	438	2.06	1.93

区　分	単　位	計　画		実績（C）	計画の目標 B／A（倍）	基準年に対する実績 C／A（倍）
		基準年次（35 年度）（A）	目標年次（45 年度）（B）			
工業生産額	億円	4,313	15,126	14,182	3.51	3.29
銑鉄（電気銑を含む）	万 t	122	522	371	4.28	3.04
機械	億円	145	1,195	866	8.25	5.97
石油製品	万 kl	76	646	190	8.50	2.50
セメント	万 t	86	260	261	3.02	3.03
洋紙	〃	49	146	162	2.98	3.31
バター	100 t	73	380	296	5.21	4.05
電力（需要端）	億 kw	45	141	130	3.13	2.89

注１：米の生産実績は、他に推定 26 万 t の生産調整が 45 年度に実施された。
　２：木材生産＝素材＋薪＋木炭＋チップ
　３：価格は 35 年価格（日本銀行「国内企業物価指数」を基に開発計画課推計）
出典：農業生産額、林業生産額、水産業生産額、鉱業生産額は、北海道「道民所得推計結果報告書」
　　農地および草地（＝耕地面積）、米、乳用牛、牛乳、水産生産高、バターについては、農林水産省「第 37 次、47 次農林省統計表」
　　木材総生産については、北海道「北海道林業統計」
　　石炭、銅鉱、鉛鉱、亜鉛鉱、銑鉄、石油製品、セメント、洋紙については、北海道通商産業調査統計研究会「北海道通商産業年鑑」
　　機械については、北海道「北海道統計」（昭和 35 年、45 年）
　　電力については、北海道通産局「北海道電力需給概況」

3）その他の目標指標（※計画本文から抜粋）

区　分	単　位	目標（A）	実績（B）	達成率（B／A）
農業生産所得	億円	1,420	1,244	88%
就業者	千人	530	388	73%
土地改良	万 ha	60	22	36%
農地及び草地開発	万 ha	35	16	45%
林業生産所得	億円	450	273	61%
就業者	千人	64	40	62%
水産業生産所得	億円	310	406	131%
就業者	千人	84	88	105%
鉱業生産所得	億円	530	451	85%
就業者	千人	87	53	61%
重化学工業生産額	億円	7,000	3,930	56%
製造業に占める比率	%	46	29	63%
生産所得	億円	2,660	1,124	42%
就業者	千人	398	79	20%
国費河川	河川	14	13	93%
特殊河川	河川	16	23	144%
電源開発（最大出力）	万 kw	190	268	141%
住宅建設	万戸	50	38	75%
（うち公的資金）	万戸	20	2	8%

区　分	単　位	目標(A)	実績(B)	達成率(B/A)
都市公園				
(市街地人口1人当たり面積)	m^2	4	7	179%
上水道整備(給水人口)	万人	470	380	81%
下水道整備(排水面積)	ha	9,600	6,299	66%

注1：土地改良、農地及び草地開発の昭和38年、39年については、国営事業のみ
　2：価格は35年度価格（生産額については日本銀行「国内企業物価指数」、生産所得については内閣府経済社会総合研究所「長期遡及主要系列　国民経済計算報告」を基に推計）
出典：農業生産所得、農業就業者、林業生産所得、林業就業者、水産生産所得、水産業就業者、鉱業生産所得、鉱業就業者については、北海道「昭和47年度　道民所得推計結果報告書」
土地改良については、農林省構造改善局「農用地建設業務統計　昭和40年度～47年度実績」、北海道開発局資料
農地及草地開発については、農林省構造改善局「農用地建設業務統計　昭和40年度～47年度実績」、北海道開発協会「北海道開発局農業水産部　事業概要」、北海道農政部資料、農地開発機械公団「農地開発機械公団十年史」
重化学工業生産所得については、北海道「昭和45年度　道民所得推計結果報告書」
重化学工業生産額、製造品に占める割合については、経済産業省「工業統計表（品目編）」
重化学工業就業者については、総理府「国勢調査報告」
国費河川、特殊河川については、北海道開発局資料
電源開発（最大出力）については、北海道通商産業調査統計研究会「北海道通商産業統計年鑑　昭和47年版」
住宅建設については、国土交通省「建築統計年報」
住宅建設（公的資金）、上水道整備（給水人口）については、北海道統計協会「北海道統計110年の歩み」
都市公園については、北海道住宅都市部都市施設課「北海道都市公園の年度別現況調書（昭和35年度末～昭和50年度末）」、総理府「昭和45国勢調査報告」
下水道整備（排水面積）については、北海道土木協会「'82北海道の下水道」

4）所要資金

（単位：億円）

区　分	計画額(A)	実績(B)	達成率(B/A)
行政投資	9,400	9,492	101%
産業基盤整備（道路、港湾、治山治水）	5,500	5,618	102%
産業振興、社会生活基盤整備等（農林水産業、空港、海岸保全、住宅、その他）	3,900	3,724	96%
政府企業、民間企業等投資	23,600	38,931	165%
合　計	33,000	48,423	147%

注1：行政投資とは、国、地方公共団体及び公団による社会資本投資を指すが、ここでは防衛、災害、官庁営繕等の投資は含まれていない（官庁営繕については国費分のみ控除）。
　2：政府企業、民間企業等投資とは、国、地方公共団体、公団による企業的投資並びに民間企業投資及び個人住宅投資である。
なお、国及び地方公共団体の補助金を含む。
　3：価格は35年度価格（内閣府経済社会総合研究所「長期遡及主要系列　国民経済計算報告」を基に推計）
出典：北海道開発局「北海道開発計画調査　資本形成調査資料（昭和38年度～昭和46年度）」

④ 第３期北海道総合開発計画（S 46～55）の実績

1）計画の目標年次における北海道経済の規模と構造（見込み）と実績
（※計画に記載されている経済指標表を抜粋）

区　分	単　位	計　画		実績(C)	計画の目標 B/A(倍)	基準年に対する実績 C/A(倍)
		基準年次 (43 年度)(A)	目標年次 (55 年度)(B)			
総　人　口	万人	524	600	558	1.15	1.07
就　業　者　数	〃	244	282	242	1.16	0.99
農林水産業生産額	10 億円	504	858	704	1.70	1.40
鉱工業生産額	〃	1,249	5,492	2,626	4.40	2.10
生　産　所　得	〃	1,905	5,754	3,793	3.02	1.99
第１次産業	〃	308	515	342	1.67	1.11
	(%)	(16.2)	(9)	(9)		
第２次産業	10 億円	538	2,038	1,022	3.79	1.90
	(%)	(28.2)	(35.4)	(26.9)		
第３次産業	10 億円	1,059	3,201	2,430	3.02	2.29
	(%)	(55.6)	(55.6)	(64.1)		
就業者1人当たり生産所得	万円	78	204	156	2.62	2.01

注１：(　) は、構成比を示す。
　２：価格は 43 年度価格（生産額については日本銀行「国内企業物価指数」、生産所得については内閣府経済社会総合研究所「長期遡及主要系列　国民経済計算報告」を基に推計）
出典：就業者数については、北海道「労働力調査結果」
　　上記以外については、北海道「道民所得推計結果報告書」（昭和 55 年）

2）主要生産指標の実績（※計画の参考表から抜粋）

区　分	単　位	計　画		実績(C)	計画の目標 B/A(倍)	基準年に対する実績 C/A(倍)
		基準年次 (43 年度)(A)	目標年次 (55 年度)(B)			
農業生産額	億円	3,308	5,600	4,290	1.69	1.30
農　用　地	万 ha	99	131	114	1.32	1.15
乳肉用牛	万頭	47	152	82	3.23	1.75
牛　乳	万 t	91	311	212	3.42	2.33
米	〃	123	110	59	0.89	0.48
林業生産額	億円	791	1,260	858	1.59	1.09
木材生産	万 m^3	1,089	1,660	1,151	1.52	1.06
水産業生産額	億円	943	1,725	1,890	1.83	2.04
漁　獲　量	万 t	188	231	210	1.23	1.12
鉱業生産額	億円	1,104	1,780	1,000	1.61	0.91
石　炭	千万 t	2.1	2	1.2	0.95	0.57
銅鉱(精鉱含有量)	千 t	6.8	17	4.0	2.50	0.59
鉛鉱（〃）	〃	13.5	56	11.0	4.15	0.82
亜鉛鉱（〃）	〃	33.3	129	36.6	3.87	1.10

区　分	単　位	計　画		実績(C)	計画の目標 B/A(倍)	基準年に対する実績 C/A(倍)
		基準年次 (43 年度)(A)	目標年次 (55 年度)(B)			
工業生産額	億円	11,385	53,140	25,491	4.67	2.24
粗鋼	万 t	350	1,400	328	4.00	0.94
石油製品	万 kl	115	3,470	888	30.1	7.72
洋紙	万 t	131	240	241	1.83	1.84
電力(需要端)	億キロワット時	101	518	222	5.13	2.20

注　：価格は 43 年度価格（日本銀行「国内企業物価指数」を基に推計）
出典：農業生産額、林業生産額、水産業生産額、鉱業生産額、工業生産額については、北海道「道民所得推計結果報告書」（昭和 52 年度及び昭和 55 年度）
農用地、乳肉用牛、牛乳、米については、農林水産省「北海道農林水産統計年報」（昭和 55－56 年）
木材生産及び漁獲量については、北海道「北海道統計書」（昭和 57 年）
石炭、銅鉱、鉛鉱、亜鉛鉱、洋紙については、北海道通産局「北海道通商産業統計」（昭和 56 年）
石油製品については、通商産業省「石油統計年報」、「エネルギー統計年報」
電力については、北海道通産局「北海道電力需給概況」（昭和 45 年）、北海道「北海道統計書」（昭和 57 年）

3）その他の目標指標（※計画の本文から抜粋）

区　分	単　位	目　標	実　績	達成率
個人消費支出	万円	71	49	69%
個人可処分所得	万円	92	30	33%
上水道普及率	%	100	89	89%
下水道普及率	%	100	37	37%
幹線道路舗装率	%	100	93	93%
都市公園面積		基準年次(2,834 ha)の 2 倍	1.68 倍(4,772 ha)	84%
電話普及率	%	70	124	177%
林地面積	万 ha	560	563	101%
宅地面積	万 ha	7	8	120%
畜産生産額	億円	2,800	1,822	65%
農業生産所得	億円	3,300	1,994	60%
農業就業者	万人	23	25	111%
林業生産所得	億円	820	499	40%
林業就業者	万人	3.5	2.9	82%
水産業生産所得	億円	1,030	925	90%
水産業就業者	万人	7	7	102%
鉱業生産所得	億円	850	566	67%
鉱業就業者	万人	5	3	56%
重化学工業生産額	億円	28,000	7,633	27%
軽工業生産額	億円	25,100	16,758	67%
工業に占める重化学工業部門の比率	%	53	31	59%
工業生産所得	億円	13,300	4,921	37%

区　分	単　位	目　標	実　績	達成率
工業就業者	万人	51	28	55%
電源開発	万 kw	740	564	76%
住宅建設	万戸	75	83	111%
市街地における人口1人当たり公園面積	m^2	3	2	72%

注１：個人消費支出は、道民１人当たり家計最終消費支出
　２：個人可処分所得は、勤労者世帯における１人当たり可処分所得
　３：価格は 43 年度価格（生産額については日本銀行「国内企業物価指数」、個人消費支出、個人可処分所得及び生産所得については内閣府経済社会総合研究所「長期遡及主要系列　国民経済計算報告」を基に推計）
出典：個人消費支出については、北海道「道民経済計算年報」
　　個人可処分所得については、北海道「第 89 回　北海道統計書　昭和 57 年」
　　上水道普及率、下水道普及率、林地面積及び宅地面積については、北海道統計協会「北海道統計 110 年の歩み」
　　幹線道路舗装率については、全国道路利用者会議「道路統計年報」
　　都市公園面積については、北海道庁資料
　　電話普及率については、北海道統計協会「北海道統計 110 年の歩み」、総理府「昭和 55 年国勢調査」
　　畜産生産額、農業生産所得、林業生産所得、水産業生産所得、鉱業生産所得及び工業生産所得については、北海道「昭和 55 年度　道民所得推計結果報告書」
　　農業就業者、水産業就業者、鉱業就業者及び工業就業者については、総理府「昭和 55 年　国勢調査」
　　重化学工業生産額、軽工業生産額及び工業に占める重化学工業部門の比率については、経済産業省「工業統計表」
　　電源開発については、北海道通商産業調査統計研究会「北海道通商産業統計年鑑」
　　住宅建設については、国土交通省「建築統計年報」

４）所要資金

（単位：億円）

区　分		計画額（A）	実績（B）	達成率（B／A）
政府投資		85,500	50,707	59%
	産業振興	15,500	13,367	86%
	社会開発基盤整備	12,500	10,056	80%
	産業基盤投資	53,500	27,284	51%
	調整費	4,000	－	－
民間企業等投資		122,000	98,118	80%
合　計		207,500	148,825	72%

注１：政府投資とは、国、地方公共団体による行政投資及び政府企業、地方公営企業による投資である。
　　ただし、災害復旧、官庁営繕の投資は含まないが、官庁営繕については国費分のみ控除。
　２：民間企業等投資とは、民間企業設備投資及び個人住宅投資である。
　３：価格は 44 年度価格（内閣府経済社会総合研究所「長期遡及主要系列　国民経済計算報告」を基に推計）
出典：北海道「昭和 56 年度道民所得推計結果報告書」
　　北海道開発局「北海道開発計画調査　資本形成調査資料（昭和 55 年度資本形成調査結果）」

⑤ 第４期北海道総合開発計画（S53～62）の実績

1）計画の目標年次における経済社会の水準（見込み）と実績

（※計画に記載されている経済指標表を抜粋）

区　分	単　位	計　画		実績(C)	計画の目標 B/A(倍)	基準年に対する実績 C/A(倍)
		基準年次 (50 年度)(A)	目標年次 (62 年度)(B)			
総人口	万人	534	620	566	1.16	1.06
労働人口	〃	252	300	263	1.19	1.04
域内総支出	千億円	65	145	96.6	2.23	1.49
個人消費支出	〃	40.1	85	59.4	2.12	1.48
総固定資本形成	〃	25.5	58	33.6	2.27	1.32
一般政府	〃	7.5	18	14.0	2.4	1.86
企業設備	〃	12.5	26	13.4	2.08	1.08
民間住宅	〃	5.5	14	6.0	2.55	1.09
移輸出	〃	22.3	51	44.8	2.29	2.09
移輸入（控除）	〃	36.3	69	67.0	1.9	1.85
1人当たり可処分所得	万円	68.9	180	99.1	2.61	1.44
1人当たり消費支出	万円	83.5	140	137.0	1.68	1.64
農業粗生産額	億円	6,744	11,000	8,998	1.63	1.33
工業出荷額	兆円	3.2	10	4.2	3.13	1.3
産業構造						
第1次産業	%	7	4	6	0.57	0.86
第2次産業	%	45	47	36	1.04	0.80
第3次産業	%	48	49	58	1.02	1.21

注1：価格は 50 年度価格（農業粗生産額及び工業出荷額については日本銀行「国内企業物価指数」、それ以外については内閣府経済社会総合研究所「長期遡及主要系列　国民経済計算報告」を基に推計）
　2：1人当たり可処分所得は、勤労者世帯1人当たりの可処分所得。
　3：1人当たり消費支出は、1人当たり家計最終消費支出。
　4：区分のうち、「産業構造」は「産業連関表ベースの道内産業別生産額（産出額）構成比」。

出典：人口については、総務省「国勢調査」、「人口推計」
労働人口については、総務省「労働力調査」
域内総支出、個人消費支出、総固定資本形成、移輸出、移輸入（控除）及び産業構造については、北海道「昭和 62 年度道民経済計算年報」
1人当たり可処分所得については、北海道「第 97 回　北海道統計書　平成2年」
1人当たり消費支出については、北海道「平成 15 年度　道民経済計算年報」
農業粗生産額については、農林水産省「生産農業所得統計」
工業出荷額については、北海道「北海道勢要覧」

２）所要資金

（単位：億円）

区　分	計　画	実　績	達成率
政府投資	約 181,000	約 137,060	76%
産業振興、社会開発基盤等整備 （農業水産業、鉱工業及び住宅、生活環境施設等）	86,000	79,354	92%
国土保全、交通通信基盤等整備 （国土保全施設、交通通信施設等）	90,000	57,705	64%
調整費	5,000	—	—
民間企業設備等投資 （民間企業設備投資及び個人住宅投資）	約 290,000	約 184,429	64%
合　計	約 471,000	約 321,488	68.30%

注１：政府投資とは、国、地方公共団体による行政投資及び政府企業、地方公営企業による投資である。
　　ただし、災害復旧、官庁営繕の投資は含まないが、官庁営繕については国費分のみ控除。
　２：産業振興、社会開発基盤等整備は、農林水産業、鉱工業等及び住宅、生活環境施設等にかかる投資をいう。
　３：国土保全、交通通信基盤等整備は、国土保全施設、交通通信施設等にかかる投資をいう。
　４：民間企業設備等投資とは、民間企業設備投資及び個人住宅投資である。
　５：価格は 51 年度価格（内閣府経済社会総合研究所「長期遡及主要系列　国民経済計算報告」を基に推計）
出典：北海道開発局「北海道開発計画調査　資本形成調査資料」（昭和 62 年度）

⑥ 第５期北海道総合開発計画（S63～H9）の実績

1）目標年次における経済社会の水準（見込み）と実績

（※計画に記載されている経済指標表等を抜粋）

区　分	単　位	計　画		実績(C)	計画の目標 B/A(倍)	基準年に対する実績 C/A(倍)
		基準年次 (60 年度)(A)	目標年次 (H9 年度)(B)			
総人口	万人	568	620	570	1.09	1.00
労働力人口	〃	274	300	289	1.09	1.05
65 歳以上人口比率	%	10	14 程度	16	1.40	1.66
工業出荷額	兆円	5.3	10 程度	6.4	1.88	1.20
産業連関ベース産出水準 (60 年度＝100)	—	100	154	142	1.54	1.42
道内総支出	兆円	13	21 程度	18.2	1.61	1.41
構成比						
第１次産業	%	7	6	4	0.86	0.62
第２次産業	〃	39	40	33	1.03	0.84
第３次産業	〃	54	54	63	1.00	1.17

注　：価格は 60 年度価格（工業出荷額については日本銀行「国内企業物価指数」、道内総支出については内閣府経済社会総合研究所「長期遡及主要系列　国民経済計算報告」を基に推計）。

出典：人口及び 65 歳以上人口比率については、総務省「国勢調査」、「人口推計」
労働力人口については、北海道「労働力調査結果」
工業出荷額については、経済産業省「工業統計表」
産業連関ベース算出水準、道内総支出、構成比については、北海道「道民経済計算年報」

2）所要資金

（単位：億円）

区　分	計　画	実　績	達成率
計画額	60 程度	54.9	92%
うち広義の国土基盤投資	40 程度	36.1	90%

注１：広義の国土基盤投資とは、公的固定資本形成、民間住宅投資及びエネルギー、交通、情報・通信、都市再開発等にかかる民間企業設備投資。
　２：国土基盤投資に係る民間企業設備投資は、その範囲及び金額は暫定的なものである。対象とした投資分野は、電力、ガス、水道、旅客輸送・物流の事業全般を含む交通、通信、放送、教育、医療、社会福祉、再開発、土地造成、農業基盤である。
　３：価格は 60 年度価格（内閣府経済社会総合研究所「長期遡及主要系列　国民経済計算年報」を基に推計）。

出典：北海道開発局「北海道開発計画調査　平成９年度　資本形成調査」
農林水産省統計情報部「農業経営動向統計」
農林水産省統計情報部「農業経済調査報告書」
北海道「北海道統計」

（５）北海道開発関係年表

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 20. 8	鈴木内閣総辞職 東久邇内閣		第２次大戦終結
10	幣原内閣		国際連合成立
11			緊急開拓実施要領を閣議決定
12			第１次農地改革実施（農地調整法の改正による）
			ブレトン・ウッズ協定発効(IMF、世銀設立)
			この年、北海道冷害
21. 2			新円発行、旧円預貯金封鎖
5	吉田内閣		婦人参政による最初の総選挙
6			世銀が業務開始
9			公共事業処理要綱を閣議決定
10		北海道拓殖行政を再検討する旨閣議決定（昭和 22 年度予算編成方針に関する件）	第２次農地改革実施（自作農創設特別設置法の制定及び農地調整法の改正による）
			復興金融公庫法公布
11		内務省、北海道開発調査委員会を設置	
12			経済危機突破根本方針を閣議決定（鉄鋼、石炭の超重点的増産を図る傾斜生産方式を採用）
22. 1		北海道開発庁設置を閣議決定（北海道拓殖費に関する昭和 22 年度予算編成上の措置）	内閣法公布
			マッカーサー 2.1 ゼネスト中止を命令
3		第２期拓殖計画終わる（昭和 2～21 年度）	国有林野事業特別会計法公布
4		北海道開発庁の措置に伴う官制要領並びにこれが運営組織に関する件を閣議決定	
5	片山内閣	北海道開発庁の設置に関し、総司令部と折衝開始	日本国憲法施行
			地方自治法施行
		総司令部、北海道開発庁の設置に関し反対である旨の意思を明らかにする	
		北海道開発庁の設置について閣議了解（北海道開発庁の設置を確認）	
6		北海道開発に関する行政機構等に関する件を閣議決定（さきの北海道開発庁設置案を廃し、委員会を設置）	
7		北海道開発に関する事務を内務省から各省へ移管	第１回経済白書「財政も企業も家計も赤字」発表
9			キャスリン台風、関東地方を襲う
10			関税・貿易に関する一般協定（ガット）23 ヶ国調印
12			臨時石炭鉱業管理法公布
			農業協同組合法公布
23. 3		総司令部、北海道開発運営機構について非公式の委員会設置を認める	
5		地方開発協議会設置に関する件を閣議決定	経済復興５ヵ年計画発表
9		北海道、北海道総合開発計画を策定（10 ヵ年計画）	
10	第２次吉田内閣		
12			道路の修繕に関する法律公布

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 24．2	第3次吉田内閣		
		北海道総合開発審議会の設置を閣議決定（内閣総理大臣の諮問機関として、4月、内閣に設置）	ドッジ、日本経済の安定に関して声明 総合国土開発審議会の設置を閣議決定
4			1ドル＝360円設定、東証設立
6			土地改良法公布
8			シャウプ税制勧告（25.4実施）
10		北海道総合開発審議会、北海道総合開発に関し内閣総理大臣に中間答申	
12		北海道総合開発審議会、北海道開発法案要綱を発表	改正漁業法公布 外国為替、外国貿易管理法公布
25．1			1000円札発行
2		北海道開発法案を閣議決定 北海道開発事業の取扱を閣議決定	第1回札幌雪まつりを開催
3		北海道開発法案を第7回国会に提出	
4			豪雨により石狩川、天塩川氾濫
5		**北海道開発法公布**	漁港法公布
		北海道総合開発審議会、北海道総合開発に関し内閣総理大臣に答申	住宅金融公庫法公布 国土総合開発法公布 港湾法公布
6	長官：増田甲子七	北海道開発庁発足	朝鮮動乱起こる（28年7月終結）
9		北海道開発審議会、石狩川水域開発計画を答申	
10			ジェーン台風、関西地方を襲う
26．1		室蘭港、函館港、小樽港重要港湾に指定 北海道開発審議会、北海道総合開発計画要綱参考案を承認	自立経済審議会、自立経済3か年計画を答申
2		北海道知事、北海道総合開発第1次5ヵ年計画に関する意見を内閣に提出	
3		北海道開発のためにする港湾工事に関する法律公布	
4			日本開発銀行設立
5		北海道における開発関係現地機関の整備要綱を閣議決定（北海道開発に関する直轄事業を直接国が執行するため現地に国の総合執行機関、北海道開発局を設けること） 北海道開発法の一部改正案（北海道開発局の設置）を第10回国会に提出	第1次漁港整備計画を国会承認 電力再編成に伴う9電力会社発足
6	長官：周東英雄	北海道開発法の一部を改正する法律（北海道開発局の設置）公布	景気の山（朝鮮動乱ブーム） 公営住宅法公布 土地収用法公布 国有林野法公布 改正森林法公布 官庁営繕法公布
7	長官：野田卯一	北海道開発局設置 幾春別川総合開発（桂沢ダム）建設着工	

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 26. 8		北海道開発審議会、北海道開発財源確保に関し、国の借款による外資の投入を政府に要望	日本航空㈱発足
9		釧路港重要港湾に指定	北海道初の民間ラジオ放送開始 対日平和条約･日米安全保障条約調印
10		**北海道開発審議会、北海道総合開発計画及び北海道総合開発計画第1次5ヵ年計画（S 27～31）を答申**	東京～札幌間に民間航空運航開始 景気の谷
		苫小牧港西港区建設に着手	
27. 2		北海道開発審議会、北海道拓殖銀行に長期資金業務を兼営させることを政府に要望	
		留萌港重要港湾に指定	
3			十勝沖地震、道東一帯に被害
4		北海道総合開発第１次５ヵ年計画実施に移る（昭和 27～31 年度）	対日平和条約･日米安全保障条約発効
5			北洋漁業再開、船団函館出港
6			道路整備特別措置法公布 改正道路法公布
7			農地法公布 保安庁法公布 電源開発促進法公布 航空法公布 白書「独立日本の経済力」
8			世銀、IMF へ加入調印
9		北海道開発審議会、寒地住宅建設促進に関する立法措置について政府に建議	
10	第４次吉田内閣 長官：佐藤栄作		
11		石狩大橋完成（道道札幌沼田線） 赤平橋（一級道路札幌根室線）完成	
12			保安隊、北部方面隊編成
28. 2	長官：戸塚九一郎		
5	第５次吉田内閣 長官：戸塚九一郎		
7		泥炭地開発計画を策定 北海道防寒住宅建設等促進法公布	離島振興法公布 道路整備費の財源等に関する臨時措置法公布 白書「自立経済達成の諸条件」
8			港湾整備促進法公布 産業投資特別会計法公布
9		石狩川水域開発計画概要を策定（昭和 25 年９月策定の石狩川水域開発計画を改訂）	
10			ガット準加盟国に承認
11		札幌～千歳間の改良、舗装完成（国道 36 号、弾丸道路） 茂岩橋第１期工事完成（国道 38 号） 青苗漁港完成	
12		鷹泊ダム（発電、かんがい）完成	この年、冷水害で被害甚大

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 29. 1	長官：大野伴睦		景気の山（消費・投資景気）
2			民間航空、戦後初の国際線（サンフランシスコ線）開設
3		総合かんがい排水事業雨竜川地区完成	
5		苫小牧工業港造成計画概要を発表	保安林整備臨時措置法公布
			第1次道路整備五箇年計画を閣議決定
			土地区画整理法公布
6			酪農振興法公布
			自衛隊法公布
7	長官：緒方竹虎	石狩川水域泥炭地開発計画を策定	白書「拡大発展への地固めの時」
		北海道開発機構の整備（北海道特別行政地区制、北海道開発金庫の設立）等を閣議に報告	
8		小樽港3号埠頭完成	
9		雨竜地区総合かんがい事業完成	台風15号、北海道を襲う（洞爺丸、函館港外で座礁転覆）
11		北海道総合開発促進に関する機構整備の方針を決定（開発計画の調査立案とこれに基づく事業遂行の権限を一元化する）	景気の谷
12	鳩山内閣 長官：三好英之	北海道開発審議会、北海道総合開発促進に関し政府に建議（北海道開発庁の実施官庁化）	道内大手鉱閉山等合理化へ この年、冷害・台風による被害甚大
30. 2		北海道農地開発公社設立要綱を決定	
		世界銀行、篠津地域泥炭地開発事業、根釧パイロット・ファーム事業を世銀融資対象事業とする旨の調査報告を公表	
3	第2次鳩山内閣 長官：大久保留次郎	北海道開発審議会、北海道産業振興開発公社要綱案を作成	
		臼尻漁港完成	
		鵡川橋完成（国道235号）	
5		苫小牧港においてアイソトープ漂砂テストを実施	
6		北海道開発審議会、北海道における産業育成のための投融資機関として北海道産業振興開発公社を創設するよう政府に建議	
		日本民主党、北海道開発調査特別委員会を設置	
7			日本住宅公団法公布
			道央一帯、戦後最大の豪雨により被害甚大
			白書「前進への道」
			通産省、石油化学工業育成等発表
8			農地開発機械公団法公布（10月発足）
			石炭鉱業合理化臨時措置法公布
			第2次漁港整備計画を国会承認
9			日本学術会議、南極学術探検隊派遣を決定
			ガットに正式加入

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 30.10		日本民主党北海道開発特別調査委員会、北海道開発要綱を発表（北海道省の設置を骨子とする行政機構の改革案、北海道開拓６ヵ年計画案）	
		石狩川月形大曲捷水路通水	
11	第３次鳩山内閣 長官：正力松太郎		大蔵省、貿易自由化積極政策発表
12		自由民主党北海道開発特別委員会、北海道開発公庫案を決定	経済自立５ヵ年計画を閣議決定
		自由民主党、社会党共同提案の北海道開発推進決議案を衆議院本会議で可決	
31. 1		社会党、北海道総合開発特別委員会を設置	
		北海道開発審議会、北海道開発公庫法案を答申	
2		北海道開発公庫法案を閣議決定	
3		社会党北海道総合開発特別委員会、国土開発機構基本構想試案を発表	改正道路整備特別措置法公布 日本道路公団法公布
		沙流川橋完成（国道 235 号）	
		室蘭港中央埠頭完成	
4		北海道開発庁設置法案を閣議決定（北海道開発局と他の国の機関を統合して北海道開発庁の地方支分部局たる北海道総局とする）	積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法公布 都市公園法公布 空港整備法公布
		北海道開発庁設置法案を第 24 回国会に提出（昭和 33 年４月、第 28 回国会で廃案となる）	森林開発公団法公布 官公庁施設の建設等に関する法律公布（営庁営繕法改正）
		北海道交通開発株式会社設立要綱案を作成	
5		根釧パイロット・ファーム、篠津地域泥炭地開発事業に着手	海岸法公布
		北海道開発公庫法公布	
6		北海道開発公庫発足	
7		北海道知事、北海道総合開発第２次５ヵ年計画に関する意見を内閣に提出	白書「日本経済の成長と近代化」（もはや戦後ではない）
		北海道交通開発株式会社設立構想を北海道開発審議会に諮問（10 月、審議会に特別委員会を設置、11 月審議打切りとなる）	
8		北海道開発審議会、北海道総合開発第２次５ヵ年計画要綱を答申	
10			東京～札幌間にマイクロウェーブ開通 日ソ国交回復に関する共同宣言調印
11		北海道開発の国民経済的意義に関する調査を財団法人統計研究会に委託（昭和 35 年２月最終報告書が提出される）	
		電源開発㈱施工による糠平発電所完成	
12	石橋内閣 長官臨時代理：石橋湛山 長官：川村松助	北海道地下資源開発公社法案要綱を作成	国際連合に加盟 この年、北海道大冷害

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 32. 1		産業計画会議、北海道開発に関する勧告書「北海道の開発はどうあるべきか」を発表	
		北海道開発公庫法の一部を改正する法律案を閣議決定	
2	岸内閣 長官：川村松助		
3			特定多目的ダム法公布
4	長官：鹿島守之助	北海道開発審議会、寒地農業確立のための恒久対策に関し政府に建議	開拓営農振興臨時措置法公布
		北海道東北開発公庫法公布（北海道開発公庫法の一部改正）	国土開発縦貫自動車道建設法公布
5		稚内港重要港湾に指定	
6		常盤～中川間開通、一級国道の不通区間解消（国道 40 号）	自然公園法公布 景気の山（神武景気）
7	長官：石井光次郎		白書「速すぎた拡大とその反省」
8			積雪寒冷特別地域道路交通確保 6 箇年計画を閣議決定
9		桂沢ダム（北海道最初の多目的ダム）完成	
		苫小牧臨海工業地帯造成計画の構想を発表	
		天塩大橋完成（国道 40 号）	
10		大雪・武華両国道層雲峡～留辺蘂開通（国道 39 号）	
12		北海道開発審議会、北海道総合開発第 2 次 5 ヵ年計画を答申	新長期経済計画を閣議決定 東京～札幌間に電話即自通話開設
		北海道開発審議会、北海道地下資源開発調査の推進について政府に建議	電子工業振興臨時措置法
		北海道総合開発第 2 次 5 ヵ年計画（S 33～37）を閣議決定	
33. 2		北海道地下資源開発株式会社法案を第 28 回国会に提出	
3		国民経済研究協会、北海道における公共事業の調査研究を発表	地すべり等防止法公布 道路整備緊急措置法公布
		函館港中央埠頭完成	関門国道トンネル開通
		多度志地区直轄かんがい排水事業完成	
4		北海道総合開発第 2 次 5 ヵ年計画実施に移る（昭和 33～37 年度）	分収造林特別措置法公布 改正下水道法公布
5		北海道地下資源開発株式会社法公布	
6	第 2 次岸内閣 長官：山口喜久一郎		景気の谷（なべ底不況） 白書「景気循環の復活」
8		北海道地下資源開発株式会社設立	
		苫小牧港開発株式会社設立	
9			千歳飛行場の航空管制権、米軍から返還される
10		余市～古平間改良工事完成（国道 229 号）	
11		帯広市大通跨線橋完成（国道 236 号）	
12			10,000 円札発行

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 34. 1			メートル法実施
2			第2次道路整備五箇年計画を閣議決定
3		元稲府漁港完成	特定港湾施設整備特別措置法公布
4		北海道寒冷地畑作営農改善資金融通臨時措置法公布	日本学術振興会、北海道開発の経営学的研究報告を公表
6	長官：村上勇		JETRO 設立
8		北海道開発審議会、北海道鉱工業開発のための試験研究に関し政府に建議	白書「速やかな景気回復と今後の課題」
		室蘭港・小樽港・稚内港港湾計画新規策定	
9		北海道工業開発試験場設立要綱案を作成	伊勢湾台風、中部地方を襲う
11		北海道開発審議会、北海道東北開発公庫の貸付基準金利の引下げを政府に建議	水俣病
12			三池争議はじまる
35. 1			日米新安保条約に調印
2		北海道開発の国民経済的意義の研究結果まとまる	
3		函館港港湾計画新規策定	治山治水緊急措置法公布
4		北海道工業開発試験所設置（工業技術院）	
		稚内空港供用開始	
5			住宅地区改良法公布
			チリ地震で三陸、道東太平洋沿岸に被害
6		北海道開発審議会、開発基本問題調査委員会を設置	貿易、為替自由化計画決定
7	池田内閣 長官：西川甚五郎		国土開発縦貫自動車道、中央自動車道の予定路線を定める法律公布
			白書「日本経済の成長力と競争力」
10		岩見沢大橋完成（道道当別栗沢線）	
11		直轄明きょ排水事業シブケウシ地区完成	
12	第2次池田内閣 長官：小沢佐重喜		国民所得倍増計画を閣議決定 治水事業十箇年計画及び治山事業十箇年計画を閣議決定
36. 3		北海道開発法の一部改正案（部の新設）を第38回国会に提出(審議未了、廃案となる)	港湾整備緊急措置法公布
		千歳飛行場、民間航空区域の新設に着手	
		直轄かんがい排水事業北空知地区完成	
4		函館空港供用開始	
		鉄道建設審議会、青函トンネルを調査線とすることを決定	
6			農業基本法公布
7	長官：川島正次郎	釧路空港供用開始	石狩川氾濫、昭和7年以来の被害
8		翔竜橋完成（道道沼田妹背牛線）	開拓パイロット事業実施要綱を決定
		盤の沢橋完成（国道230号）	白書「成長経済の課題」
9		札幌第1合同庁舎完成	千歳飛行場ジェット機就航
10		茂岩橋全橋完成（国道38号）	第3次道路整備五箇年計画を閣議決定

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 36.11			低開発地域工業開発促進法公布 水資源開発促進法公布 産炭地域振興臨時措置法公布 災害対策基本法公布 景気の山（岩戸景気）
12		大夕張ダム（発電・かんがい）完成	各地に石油化学コンビナート建設 この年、北海道米生産全国一（85万4,500 t）となる
37. 2		北海道知事、第2期北海道総合開発計画に関する意見を内閣に提出	第1次港湾整備五箇年計画を閣議決定
4			豪雪地帯対策特別措置法公布 産炭地域事業団法公布（47.6 工業再配置･産炭地域振興公団法へ改称）
5			新産業都市建設促進法公布 草地改良実施要綱を決定（大規模草地の開発始まる）
7		北海道開発審議会、第2期北海道総合開発計画を答申 **第2期北海道総合開発計画（S 38～45）を閣議決定**	白書「景気循環の変貌」
8		利尻空港供用開始	台風9号により北海道各地で被害、石狩川2年連続の大災害
10			全国総合開発計画を閣議決定 景気の谷
11		稲穂トンネル完成（国道5号） 北海道工業開発試験所完成	
12		「北海道開発に関する会」を札幌市にて開催	
38. 2			札幌市、オリンピック冬季大会立候補をIOCに正式届出
3		直轄かんがい排水事業神竜地区完成 国営かんがい排水事業沼田地区完成 川端ダム完成	第3次漁業整備計画を国会承認
4		第2期北海道総合開発計画実施に移る 苫小牧港（西港区）供用開始 苫小牧港重要港湾に指定 女満別空港供用開始	㈶北海道開発協会設立
6			貝殻島周辺の安全操業18年ぶりに実現
7	長官：佐藤栄作		今世紀我が国最後の皆既日食、網走を中心に観測 新住宅市街地開発法公布 OECD日本の加盟承認 白書「先進国への道」
8		北海道開発審議会、草地開発の推進について建議	
12	第3次池田内閣 長官：佐藤栄作	石狩川月形頭首工完成	外貨予算制度廃止、観光渡航自由化決定（39年度から）

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 39. 1		大沼トンネル完成（国道 5 号）	
2			日本鉄道建設公団法公布
3		室蘭港西 2 号埠頭完成	
		稚内港中央埠頭完成	
		苫小牧港港湾計画新規策定	
4		室蘭港港湾計画改訂	日本正式に IMF 8 条国へ移行
			農林省北海道農業試験場に草地開発部を新設
			新産業都市に道央地区を指定
5			青函トンネル調査坑(北海道側)に着手
6	長官臨時代理：池田勇人		奥地等産業開発道路整備臨時措置法公布
7	長官：増原恵吉		林業基本法公布
			改正河川法公布
			白書「開放体制下の日本経済」
9		臨時行政調査会「行政改革に関する意見」を提出（この中で、内閣府を新設し、その機関として総合開発庁を新設して北海道開発庁をその機構に統合すること、北海道地下資源開発株式会社を改組再編成すべきこと等を勧告）	
10			東海道新幹線東京～新大阪間開通
			第 18 回オリンピック東京大会開催
			景気の山（オリンピック景気）
11	佐藤内閣 長官：増原恵吉	岩内港中央埠頭完成	
12		帯広空港供用開始	
		石狩開発株式会社設立	
		十勝川締切工事完成（浦幌）	この年、北海道冷害
40. 1			第 4 次道路整備五箇年計画を閣議決定
			中期経済計画を閣議決定
2		札幌開発総合庁舎完成	
3		直轄かんがい排水事業沼田地区完成	
4		室蘭港特定重要港湾に指定	
		改正河川法に基づき、石狩川水系工事実施基本計画を決定	
5			山一証券に日銀特融
			山村振興法公布
6	長官：福田篤泰		加工原料乳生産者補給金等暫定措置法公布
7		苫前～添牛内間開通（国道 239 号）	白書「安定成長の課題」
		中標津空港供用開始	
		留萌港港湾計画新規策定	
8		拠点開発計画（第 2 期北海道総合開発計画の一環として）を策定	第 1 次下水道整備五箇年計画を閣議決定
			第 2 次治水事業五箇年計画及び第 2 次治山事業五箇年計画を閣議決定
			第 2 次港湾整備五箇年計画を閣議決定

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 40. 9		苫小牧地区開発連絡協議会を設置	
10		開発道路日高清水線日勝道路開通	景気の谷（40 年不況）
		静狩峠新道開通（国道 37 号）	
11			補正予算で戦後初の赤字国債発行
12			この年、北海道 2 年続きの凶作
41. 3			土地改良長期計画を閣議決定
4			交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法公布
			第 11 回（1972 年）オリンピック冬季大会札幌市に決まる
6		旭川空港供用開始	住宅建設計画法公布
7		紋別空港供用開始	国土開発幹線自動車道建設法公布
		十勝川水系、天塩川水系工事実施基本計画を決定	住宅建設五箇年計画を閣議決定
			札幌オリンピック冬季大会組織委員会発足
			白書「持続的成長への道」
8	長官：前尾繁三郎		石炭業の長期安定策閣議決定
10		豊平橋完成（国道 36 号）	
11		北海道開発審議会、寒地農業の確立について政府に建議	「一日内閣」を札幌市で開催
			札幌オリンピック冬季大会準備対策協議会を総理府に設置
			南大夕張、新鉱開発へ着手（46.5 操業）
12	長官：二階堂進	畑地帯総合土地改良パイロット事業創設	この年、全道にわたって冷害
42. 2	第 2 次佐藤内閣 長官：二階堂進		
3		苫小牧港東防波堤完成	経済社会発展計画を閣議決定
		室蘭港西 3 号埠頭完成	
		根釧パイロット事業完成	
6			資本取引自由化基本方針決定
			下水道整備緊急措置法公布
7			EC 成立
			白書「能率と福祉の向上」
8		北海道開発の長期展望―豊かな北海道へのビジョン―を公表	公害対策基本法公布
		北海道開発審議会、寒地農業開発法の制定、北海道東北開発公庫の資金運用等について政府に建議	
		北海道初の直轄南 6 号排水機場完成	
9		金山ダム（直轄多目的）完成	
10			日本軽金属㈱、苫小牧進出を決定
11	長官：木村武雄		イギリス、ポンド切り下げ
12		第 3 回臨時行政改革閣僚協議会、北海道地下資源開発株式会社の民間改組を了承	
		釧路港中央埠頭完成	
		留萌港中央埠頭完成	この年、大豊作で道産米 100 万 t 突破
43. 2		常呂川水系、尻別川水系、鵡川水系、釧路川水系工事実施基本計画を決定	

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 43. 3		北海道地下資源開発株式会社を廃止する法律案を第 58 回国会に提出	第 5 次道路整備五箇年計画を閣議決定
		直轄かんがい排水事業新十津川地区完成	
5			苫小牧共同発電㈱設立
			十勝沖地震、北海道と東北地方に被害を及ぼす
6		北海道地下資源開発株式会社を廃止する法律公布（7 月、民間会社となる）	改正都市計画法公布
			北海道・本州送電連けい懇談会設置
7		北海道東北開発公庫に特別金利を設定	白書「国際化のなかの日本経済」
		稚内港港湾計画改訂	
8		北海道地下資源開発株式会社解散	函館本線、小樽～滝川間電化運転開始
		馬追運河、南 9 号排水機場完成	
9			北海道開道 100 年記念祝典
10		新石狩大橋完成（道道札幌沼田線）	
11	長官：野田武夫		この年、豊作で国内産米過剰
44. 1			新石炭政策（4～閉山の動きへ）
2			第 2 次下水道整備五箇年計画を閣議決定
3		沙流川水系、後志利別川水系工事実施基本計画を決定	第 3 次治水事業五箇年計画を閣議決定
		岩見沢大橋完成（道道当別栗沢線）	第 3 次港湾整備五箇年計画を閣議決定
		苫小牧港東埠頭、西埠頭完成	
		釧路港港湾計画改訂	第 1 次空港整備五箇年計画を閣議決定
			第 3 次治山事業五箇年計画を閣議決定
4			第 4 次漁港整備計画を国会承認
5			新全国総合開発計画を閣議決定
			自主流通米制度発足
			東名高速道路全線開通
6			都市再開発法公布
7			農業振興地域の整備に関する法律公布
			白書「豊かさへの挑戦」
			日本軽金属㈱苫小牧工場操業開始
			急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律公布
10		北海道開発に関する会を札幌市で開催	
		定山渓～中山峠間完成（国道 230 号）	
11		砂川新水路が通水し、石狩川 29 ヵ所のショートカット完成	
12		函館港万代埠頭完成	この年、全道的に低温と降雹による被害
45. 1	第 3 次佐藤内閣 長官：西田信一	北海道知事、第 3 期北海道総合開発計画に関する意見を内閣に提出	
2			奈井江石炭火力発電所 2 号機運転開始
3		総合かんがい排水事業大夕張地区完成	日本万国博覧会開催（大阪）
		網走川水系、湧別川水系工事実施基本計画を決定	

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 45. 4		渚滑川水系工事実施基本計画を決定	過疎地域対策緊急措置法公布
5		十勝港重要港湾に指定	新経済社会発展計画を閣議決定
			全国新幹線鉄道整備法公布
6		北海道開発審議会、第3期北海道総合開発計画を答申	交通安全対策基本法公布
7		**第3期北海道総合開発計画（S 46～55）を閣議決定**	景気の山（いざなぎ景気） 白書「日本経済の新しい次元」
9			鉄道建設審議会、青函トンネルの工事線昇格を答申
11		北海道開発審議会、北海道開発庁を地域総合開発庁（仮称）に統合することに反対	
12			農用地開発事業実施要綱を決定 この年、米の生産調整対策を実施
46. 2			米の生産調整始まる
3		岩尾内ダム（直轄多目的）完成	第1次海岸事業五箇年計画を閣議決定
		中央合同庁舎第4号館完成、北海道開発庁入居	第6次道路整備五箇年計画を閣議決定
		大規模草地開発事業天北西部地区完成	
		函館港港湾整備計画改訂	第5次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画を閣議決定
			第2期住宅建設五箇年計画を閣議決定
4		第3期北海道総合開発計画実施に移る（昭和46～55年度）	
		豊平川において北海道発の河川環境整備事業に着手	
		石狩川上流において北海道初の直轄砂防事業に着手	
5			産業構造審議会、70年代の通商産業政策の基本的方向を中間答申
6			国有林野の活用に関する法律公布
			農村地域工業導入促進法公布
7	長官：渡海元三郎		環境庁発足
			白書「内外均衡達成への道」
8		苫小牧東部大規模工業基地開発基本計画策定	第3次下水道整備五箇年計画を閣議決定
			ニクソン・ショック
11		函館空港2,000m滑走路供用開始（ジェット機就航）	青函トンネル本工事に着手
12		十勝港港湾計画新規策定	北海道横断自動車道小樽～札幌、北海道縦貫自動車道千歳～北広島供用開始
			札幌市に北海道初の地下鉄南北線開通 景気の谷
			円レート切り上げ決定、308円 この年、北海道冷害
47. 1		石狩開発株式会社第3セクターに改組	㈳北方圏調査会設立（53.4㈳北方圏センターに改称）

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 47. 2			交通安全施設等整備事業五箇年計画を閣議決定
			米中国交正常化
			第 11 回札幌オリンピック冬季大会開催
3		小樽港 4 号埠頭完成	第 2 次空港整備五箇年計画を閣議決定
		篠津地域泥炭地開発事業完成	
		総合かんがい排水事業厚真地区完成	第 4 次港湾整備五箇年計画を閣議決定
		開拓パイロット事業厚南地区完成	
		有明ダム（補助治水）完成	
		稚内港港湾計画改訂	
4		十勝川直轄砂防事業に着手	札幌市政令指定都市となる
5		留萌港港湾計画改訂	沖縄返還、沖縄開発庁発足
6			田中通産相「日本列島改造論」発表
			都市公園等整備緊急措置法公布
			工業再配置促進法公布
			自然環境保全法公布
			第 4 次治山事業五箇年計画を閣議決定
			都市公園等整備五箇年計画を閣議決定
			工業再配置・産炭地域振興公団法公布
7	田中内閣 長官：福田一	苫小牧東部開発株式会社設立	白書「新しい福祉社会の建設」
8		北海道開発審議会、石狩湾地域開発基本計画を了承	
9			日中国交樹立
10		石狩湾新港港湾計画新規策定	新全国総合開発計画を改訂
		小樽港港湾計画改訂	
		豊平峡ダム（直轄多目的）完成	
12	第 2 次田中内閣 長官：江崎真澄	日高トンネル完成（国道 274 号）	
48. 2		北海道開発審議会、北海道開発事業費の一括計上の範囲拡大に関する要望	経済社会基本計画を閣議決定
			円の変動相場制移行
3		室蘭港外防波堤完成	第 5 次漁港整備計画を国会承認
		小樽港中央埠頭完成	
4		十勝ダム（直轄多目的）建設着工	
		根室地域新酪農村建設事業に着手	
		石狩湾新港・石狩港重要港湾に指定	
5			外資審議会、例外 5 業種（農林水等）を除き 100% 資本自由化答申
			新土地改良長期計画を閣議決定
6		石狩湾新港地域の用途区域告示	第 7 次道路整備五箇年計画を閣議決定
			第 6 次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画を閣議決定
			奥地等産業開発道路整備計画を閣議決定
			白書「インフレなき福祉をめざして」

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 48. 8		石狩湾新港の港湾工事に着手	
9		留萌港南防波堤完成	大規模小売店舗法成立 都市緑地保全法公布 旭川医科大学設置
10		旭川地区鉄道高架事業完成	中東戦争、OPEC など原油価格引き上げ 水源地域対策特別措置法公布
11	長官：町村金五	釧路空港 1,800m滑走路供用開始（12 月、ジェット機就航） 千歳飛行場 3,000m滑走路完成 北海道新幹線整備計画を決定	石油緊急対策要綱を閣議決定 景気の山（列島改造ブーム）
12		苫小牧東部地域の用途地域告示 苫小牧東部大規模工業基地第 1 段階計画策定	石油危機各地に波紋 石油緊急 2 法成立 総需要抑制策
49. 1		苫小牧港東港区の港湾計画承認	
3		直轄かんがい排水事業雨竜地区・十勝岳地区完成 留萌川水系工事実施基本計画を決定 札幌市東月寒地区で都市保全緑地事業に着手	炭鉱離職者緊急就労対策事業を閣議決定
5		北海道ウタリ対策関係省庁連絡会議を設置（連絡会議の運営に関する事務は北海道開発庁が行う） 利尻空港 800m滑走路供用開始	農用地開発公団法公布 沿岸漁業整備開発法公布
6			地域振興整備公団法公布 国土利用計画法公布 国土庁発足 白書「成長経済を越えて」
9		奥尻空港供用開始 新千歳空港実施設計調査に着手	
11	第 3 次田中内閣 長官：福田一	北海道開発審議会、北海道の総合開発に関する建議（第 3 期北海道総合開発計画に代わる新しい総合開発計画の策定） 新大函トンネル完成（国道 39 号）	
12	三木内閣 長官：福田一	岩見沢バイパス完成（国道 12 号） 釧路港西港区供用開始	雇用保険法公布 北海道経済連合会発足
50. 3		茂津多トンネル完成（国道 229 号） 直轄かんがい排水事業美瑛川地区完成 様似ダム（補助治水）完成	景気の谷（第 1 次石油不況）
4		紋別港重要港湾に指定 鹿ノ子ダム（直轄多目的）建設着工	
8			台風 6 号で石狩川が氾濫、被害 農林省、総合食糧政策発表 白書「新しい安定軌道をめざして」
10		大雪ダム（直轄多目的）完成 北海道初の石狩川激甚災害対策特別緊急事業に着手（～54 年度）	

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 50.11		新千歳空港建設に着手	第1回先進国首脳会議開催
		釧路港西港地区第1埠頭完成	
12		紋別港港湾計画新規策定	石油備蓄法公布
			財政特例法成立（赤字国債発行）
51. 3		直轄かんがい排水事業幌新地区完成	第3期住宅建設五箇年計画を閣議決定
		矢別ダム（補助治水）完成	
4			沿岸漁業整備開発計画を閣議決定
5		苫小牧港東港区に係る漁業補償妥結	昭和50年代前期経済計画を閣議決定
			国土利用計画を閣議決定
			都市公園法改正(国営公園制度創設)
6			林業改善資金助成法公布
8		苫小牧港東港区建設着工	第2次都市公園等整備五箇年計画を閣議決定
			第4次下水道整備五箇年計画を閣議決定
			白書「新たな発展への基礎がため」
9	長官：天野公義		
10			第5次港湾整備五箇年計画を閣議決定
			第3次空港整備五箇年計画を閣議決定
11		石狩河口橋完成（国道231号）	第2次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画を閣議決定
		幣舞橋完成（国道38号）	
		小樽駅前市街地再開発事業完成	
12	福田内閣 長官：小川平二	石狩湾新港地域の土地造成事業（区画整理事業）に着手	この年、北海道冷害
52. 1			景気の山
2		苫東工業基地の土地造成事業（区画整理事業）に着手	第2次海岸事業五箇年計画を閣議決定
3			第6次漁港整備計画を国会承認
			米国、ソ連等200海里宣言
			経団連、減速経済化の日本産業の針路発表
4		札幌市東北公園（現在の百合が原公園）が天皇陛下御在位50年記念公園に指定	
5			領海法公布
			漁業水域に関する暫定措置法公布
6			治水事業五箇年計画、治山事業五箇年計画を閣議決定
			日・ソ漁業暫定協定発効
			日・ソ漁業交渉に伴う救済対策の基本方針を閣議決定
7		北海道知事、新北海道総合開発計画に関する意見を内閣に提出（北海道発展計画）	
8		北海道開発審議会、北海道総合開発の推進体制に関し要望(北海道開発庁の存続等)	有珠山噴火（降灰で伊達市、壮瞥町を中心として農作物に被害、53年4月砂防激甚災害対策特別緊急事業に着手）

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 52. 8			白書「安定成長への適応を進める日本経済」
9		北見地区鉄道高架事業完成 開発道路早来平取線（北進平取線）指定	
10			景気の谷（ミニ不況）
11	長官：加藤武徳		第3次全国総合開発計画を閣議決定 北海道電力苫東厚真発電所(1号機)の建設に着手
12			特定不況業種離職者臨時措置法公布
53. 2		北海道開発審議会、新北海道総合開発計画を答申 **新北海道総合開発計画（第4期計画）（S53～62）を閣議決定**	
3		沙流川水系工事実施基本計画を改訂	新幹線　東京～博多間全通
4		新北海道総合開発計画(昭和53～62年度)実施に移る 定山渓ダム（直轄多目的）建設着工 網走港、根室港重要港湾に指定 道立石山公園一部供用開始	第8次道路整備五箇年計画を閣議決定
5		住宅宅地関連公共施設整備促進事業発足	第7次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画を閣議決定 奥地等産業開発道路整備計画を閣議決定 森林組合法公布 特定不況産業安定臨時措置法 新東京国際空港開港
6		礼文空港供用開始 網走港港湾計画新規策定 石狩開発株式会社、石狩湾新港地域の用地分譲を開始	サミット（機関車論）
7			北海道環境影響評価条例公布（都道府県では初）
8		北海道開発審議会、電力料金の安定に関する要望	白書「構造転換を進めつつある日本経済」
9		釧路～阿寒自転車道線完成	
10		開発道路中川幌加内線(板谷蕗之台線)の指定	(円高1ドル170円)
11			特定不況地域中小企業対策臨時措置法公布 特定不況地域離職者臨時措置法公布
12	大平内閣 長官：渋谷直蔵	函館空港2,500m滑走路供用開始	この年、水田利用再編対策が開始
54. 1			米国・中国の国交樹立
2			イラン革命
3		畜産基地建設事業大雪地区、上川北部地区完成 総合かんがい排水事業大野地区完成 苫東への石油備蓄の立地と段階計画への組入れを苫小牧東部大規模工業基地開発連絡会議（12省庁）で了承、決定	北海道石油共同備蓄㈱設立

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 54．4		北海道初の総合治水対策特定河川事業伏籠川に着手	
		美利河ダム（直轄多目的）建設着工	
5			イギリス　サッチャー首相へ
			三菱大夕張炭鉱でガス爆発事故
6		国営滝野すずらん丘陵公園建設に着手	第５回主要国首脳会議（東京サミット）開催
7		概算要求基準で一般行政費にゼロシーリング設定	
8		根室港港湾計画新規策定	新経済社会７ヵ年計画を閣議決定
9		総合かんがい排水事業美唄地区完成	白書「すぐれた適応力と新たな発展」
10		オシンコシントンネル完成（国道 334 号）	
		札幌新道豊水大橋完成（国道 274 号）	
11	第２次大平内閣	稚内港天北１号埠頭完成	
	長官：後藤田正晴	苫小牧東部大規模工業基地第１段階計画を改定	
12		苫小牧港港湾計画改訂	北海道･本州間直流連系設備運転開始
		小函トンネル完成（国道 39 号）	外国為替、貿易管理法改正公布（原則自由へ）
		滝野上野幌自転車道線完成	
			この年、生乳・乳製品の需給緩和で計画生産実施
55．1		小樽港勝納、色内埠頭完成	
		十勝川流域下水道事業、十勝川流域下水道浄化センター供用開始	
		開発道路霧立小平線完成	
2			景気の山
3		十勝川水系工事実施基本計画を改訂	過疎地域振興特別措置法公布
		石狩川激甚災害対策特別緊急事業完成	苫東に苫小牧綜合化学（三井グループ）の企業立地決定
		釧路港港湾計画改訂	
		第２貝殻島こんぶ礁完成	
4			北海道持家建設資金交付のため高断熱住宅基準制定
5			農用地利用増進法公布
6		北海道開発庁設置 30 周年記念式典	衆議院、参議院初の同日選挙
			OPEC 原油引き上げ
			白書「先進国日本の試練と課題」
7	鈴木内閣		北海道新幹線調査坑（駒ヶ岳付近）着工
	長官：原健三郎		
8		新北海道総合開発計画に基づく地域総合環境圏の展開構想を作成	
9		知床横断道路開通（国道 334 号）	釧路湿原を「特に水鳥の生息地として国際的に重要な湿地に関する条約」（ラムサール条約）の指定湿地として登録
		漁川ダム（直轄多目的）完成	
			国鉄千歳空港駅（現､南千歳駅）開業
10		穂別大橋完成（国道 274 号）	苫東厚真石炭火力発電所１号機運転開始
		稚内港北防波堤ドーム完成	
		余市港中央埠頭完成	苫小牧港東港区第一船が入港

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 55.10		北海道縦貫自動車道苫小牧西～苫小牧東間開通	
11		雄冬～別刈間開通（国道 231 号） 雁来大橋完成（国道 275 号） 十勝港港湾計画改訂	農産物の需要と生産の長期見通し（目標年昭和 65 年度）を閣議決定
12		56 年度予算開発事業費（総事業費ベース）初の 1 兆円台となる 北方領土隣接地域安定振興対策等関係省庁連絡会議を設置（連絡会議の運営に関する事務は、北海道開発庁が行う）	公営住宅等家賃対策補助制度の創設 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法公布 この年、北海道冷害
56. 1			2 月 7 日を「北方領土の日」と閣議決定 国家石油備蓄の苫小牧東部工業基地立地を決定
2		一般道道静内中札内線開発道路に指定	苫小牧東部石油備蓄㈱設立 アメリカ、レーガノミックス政策へ
3		室蘭新道完成（国道 36 号） ガマタトンネル完成（国道 231 号） 一般道道東藻琴豊富線開発道路に指定 国営農地開発事業括込地区完成 国営総合農地開発事業西士幌地区・恵北地区完成 新帯広空港供用開始（ジェット機就航） 函館港港湾計画改訂	第 4 期住宅建設五箇年計画を閣議決定 北海道防寒住宅建設等促進法施行令改正（住宅の断熱基準の引上げ） 千歳～ホノルル間に国際線開設 臨時行政調査会（第 2 臨調）発足
4		白鳥大橋事業着手（国道 37 号） 歩行者優先道路コミュニティ道路に着手（道路事業（補助）交通安全事業として初めて岩見沢市で実施）	予算編成方針でゼロシーリング
5		苫小牧港特定重要港湾に指定 伏籠川流域浸水実績図公表（昭和 50 年洪水）	いすゞ自動車㈱苫東基地 D 地区に進出 日米自動車協議、対米輸出規制実施
6		概算要求基準で公共事業費にゼロシーリング設定	
7		函館港湾岸道路に着工	
8		石狩放水路で緊急暫定通水	石狩川を中心に全道で未曾有の出水被害（被害額 1,000 億円） 門別町で山地災害 第 7 次石炭政策答申（今後の石炭政策のあり方について～2,000 万 t 生産体制） 白書「日本経済の創造的活力を求めて」
9		奥尻島砂防激甚災害対策特別緊急事業着手（～59 年度） 近文大橋完成（国道 12 号）	
10		石狩川激甚災害対策特別緊急事業着手（～61 年度）	石油公団国家備蓄基地を苫東に着工 国鉄石勝線開通（千歳空港～新得間） 北炭夕張新鉱ガス爆発事故
11	長官：松野幸泰	札幌新道完成（国道 5・12・274 号） 岩見沢バイパス完成（国道 12 号）	第 3 次特定交通安全施設整備事業五箇年計画を閣議決定

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 56.11		札幌～留萌間全線開通（国道 231 号） （12 月雄冬トンネル北坑口で大崩落発生 58 年 12 月復旧完了） 虹の橋完成（市道札幌市）	第 5 次下水道整備五箇年計画を閣議決定 第 6 次港湾整備五箇年計画を閣議決定 第 3 次海岸事業五箇年計画を閣議決定 第 3 次都市公園等整備五箇年計画を閣議決定
12		千歳市鉄道高架事業完成 室蘭港祝津埠頭-10m岸壁 2 バース完成 函館港豊川埠頭、海岸町船溜り完成 紋別港第 2 埠頭完成	第 4 次空港整備五箇年計画を閣議決定 北炭夕張鉱会社更生法申請 この年、北海道は冷害
57. 1			北海道第 4 期住宅建設 5 か年計画策定
2		北海道総合治水対策連絡協議会設置	札幌で第 1 回世界冬の都市市長会議
3		石狩川水系工事実施基本計画改訂、千歳川放水路計画決定 国営農地開発事業浅草野第 2 地区・北斗地区・豊別地区・追分地区完成 国営草地開発事業東台地区・大和地区完成	第 7 次漁港整備長期計画を国会承認 下水道普及率 40% 突破 電源開発調整審議会にて北電泊原子力発電を電源開発基本計画に組入れ決定 浦河沖で M 7.3 の大地震
4		長橋バイパス事業着手（国道 5 号） 沙流川総合開発（二風谷ダム、平取ダム）建設着工 釧路市～網走市（391 号）、釧路市～本別町（392 号）、小樽市～倶知安町（393 号）の 3 路線国道に昇格 住宅宅地関連公共施設整備促進事業の対象地域の拡大（旭川圏、函館圏、釧路圏、室蘭圏の追加）	第 2 次沿岸漁場整備開発計画を閣議決定 ㈱日立製作所 LSI（大規模集積回路）工場を千歳に建設する旨決定
5		石狩湾新港木材港区埋立工事一部竣工	砂川石炭火力発電所 4 号機運転開始
6		浦幌十勝導水路通水	’82 北海道博覧会開幕
7		概算要求基準で一般行政費にマイナスシーリング設定	旭川空港ジェット機就航 釧路港スワード港と姉妹港提携 第 6 次治山事業五箇年計画を閣議決定 臨時行政調査会基本答申
8		北方領土問題等の解決のための特別措置に関する法律制定（議員立法） 石狩湾新港東埠頭－10m岸壁供用開始 室蘭開発建設部新庁舎落成式	石狩湾新港木材岸壁に第一船入港 新日鉄㈱第 2 次合理化計画発表 白書「経済効率性を活かす道」
9		美唄ダム（補助多目的）完成 小樽湾利礼航路フェリーターミナル完成	
10		糠平新道開通（国道 273 号） 開発道路稚内天塩線完成	夕張新炭鉱閉山
11	中曽根内閣 長官：加藤六月	石狩放水路完成 岩見大橋完成（国道 12 号） 旭川空港 2,000m滑走路供用開始	森地熱発電所運転開始

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 57.12		釜谷バイパス完成（国道 278 号） 開発道路今金八雲線完成 開発道路初田牛浜中線指定 釧路港西港区第 2 埠頭完成 紋別港第 2 船揚場完成 小樽運河周辺地区環境整備（臨港線整備事業）に着手	大規模林道（平取・えりも線）政令指定
58. 1			青函トンネル先進導坑が貫通 都市計画法適用市町 100 市町となる
2			景気の谷（第 2 次石油不況） ノボ・インダストリー㈱（本社・デンマーク）が石狩湾新港工業流通団地に進出
3		開発道路維持線の指定休止 十勝川水系工事実施基本計画改訂 国営農地開発事業アイボシマ地区・鷹栖地区・望来地区完成 国営草地開発事業中川地区・八千代地区完成	臨時行政調査会最終答申・解散 ㈱スウェーデン交流センター設立
4		滝里ダム（直轄多目的）建設着工	第 3 次土地改良長期計画を閣議決定 北海道開拓の村オープン
5		第 1 回開発行政に関する管内市町村連絡会議を各開発建設部で開催(以降毎年開催) 伏籠川流域浸水実績図公表（昭和 56 年洪水）	第 8 次積雪寒冷地特別地域道路交通確保五箇年計画を閣議決定 第 9 次道路整備五箇年計画を閣議決定 高度技術工業集積地域開発促進法（テクノポリス法）公布
7		概算要求基準で公共事業費にマイナスシーリング設定 北方領土問題等の解決の促進を図るための基本方針を決定 国営滝野すずらん丘陵公園一部供用開始	高見水力発電所運転開始 苫東コールセンター建設着工 臨時行政改革推進審議会（旧行革審）発足
8		北方領土隣接地域の振興及び住民の生活の安定に関する計画を承認 芦別～桂沢間開通（主要道道夕張芦別線） 高見ダム（補助多目的）完成 鹿ノ子ダム（補助多目的）完成 豊頃大橋完成（国道 38 号）	1980 年代経済社会の展望と指針を閣議決定 白書「持続的成長への足固め」 胆振地方の集中豪雨により登別温泉が孤立（9／24～25）（過去最高の時間雨量 126㎜を記録）
10		池田排水機場（十勝川）完成 東大雪橋完成（一般道道忠別清水線） 大雪崩橋完成（一般道道古平神恵内線） 芽室大橋完成（町道芽室町河北西 19 号線） 石狩湾新港中央水路掘込工事着手	函館空港国際定期便用代替空港に指定 国鉄白糠線（白糠～北進間 33.1㎞）が廃止（赤字線廃止の第 1 号）
11		北海道縦貫自動車道札幌～岩見沢間開通、白老～苫小牧西間開通 太櫓峠改良完成（国道 229 号） 白老バイパス供用開始（国道 36 号） 桧山トンネル完成（国道 229 号） 黄金道路開通（国道 336 号）	日本車対米輸出規制延長

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 58.11		支笏湖公園自転車道完成	
		根室地域新酪農村建設事業完成	
		留萌港古丹浜埠頭－10m岸壁完成	
12	第2次中曽根内閣 長官：稲村左近四郎	開発道路小平幌加内線指定 急傾斜地崩壊対策事業を開発予算に計上 枝幸港東防波堤完成	知内石油火力発電所1号機運転開始 この年、北海道は低温と日照不足により農作物に被害
59. 1		石狩湾新港地域特定公共下水道一部供用開始	道立中央農試が水稲の新品種「ゆきひかり」を開発
			新日鉄㈱第3次合理化計画を発表
2			空知中核工業団地分譲開始
3		尻別川水系、釧路川水系工事実施基本計画改訂	
		国営農地開発事業深川南地区・積丹地区・智恵文地区完成	
		国営草地開発事業中札内地区完成	
		畑地帯総合土地改良パイロット事業鹿追地区完成	
		稚内港港湾計画改訂	
4		大規模工事牛朱別分水路事業着手	大蔵省、為替管理の自由化簡素化を実施
		忠別ダム（直轄多目的）建設着工	日米農産物交渉決着（牛肉、オレンジ割当枠拡大）
			㈱テクノポリス函館技術振興協会設立
5		浮島トンネル完成(国道273号)（一般国道では道内一）	
		ほりかっぷトンネル完成（国道229号）	
6			日本、男女ともに世界一の長寿国に
7		室蘭港崎守埠頭－12m岸壁完成	テクノポリス函館構想承認
		小樽港勝納埠頭－12mフェリー岸壁供用開始	土地改良法の一部を改正（効率的な事業実施の推進）
			第1回水防演習を江別市地先の石狩川で実施（以降毎年実施）
8		釧路市米町地区環境整備事業（区画整理事業及びコミュニティ住環境整備事業）に着手	第6次国内石油可燃性天然ガス資源開発五箇年計画答申
			環境影響評価の実施についてを閣議決定
			白書「新たな国際化に対応する日本経済」
			北海道酪農・肉用牛生産近代化計画（目標年昭和65年度）公表
9		佐幌ダム（補助治水）完成	
		新中野ダム（補助多目的）完成	
		根室港花咲港区東外防波堤、築堤着工	
10		十勝ダム（直轄多目的）完成	釧路港、ニューオリンズ港と姉妹港提携
		美笛峠開通（国道276号）	
		豊頃トンネル完成（国道229号）	
		開発道路丸瀬布芽登線(留辺蘂本別線)完成	
11	長官：河本嘉久蔵	砂川市の中心街に火力発電排水利用の流雪溝完成	

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 59.12		新豊浜トンネル完成（国道 229 号） 開発道路白糠足寄線指定 函館港中央埠頭こ線橋完成 釧路空港 2,100m滑走路供用開始	函館ドッグ㈱、来島グループ傘下に
60. 2			北海道が 21 世紀を展望した新総合計画基本構想をまとめる
3		苫小牧川放水路（中小河川改修）事業完成 開発道路古平神恵内線完成 石狩川流域下水道一部供用開始 直轄かんがい排水事業鵡川沿岸地区完成	札幌市、帯広市、テレトピア地域指定 室蘭港～大洗港～苫小牧港フェリー就航 青函トンネル本坑が完成
3		畑地帯総合土地改良パイロット事業鹿追地区完成 国営農地開発事業勇知地区・中空知地区完成 国営草地開発事業阿寒地区・木地挽地区完成	科学万博つくばが筑波研究学園都市で開幕
4		北海道開発庁図書館、国立国会図書館支部図書館として認可 道路開発資金貸付制度の創設 住宅宅地関連公共施設整備促進事業対象地域に帯広圏を追加 道立野幌総合運動公園一部供用開始 緊急地方道路整備事業の創設 ふゆトピア事業に着手 ウッディパーク事業発足 札内川ダム（直轄多目的）建設着工 函館市初めての都市河川事業、石川都市小河川事業着手 十勝川音更地区（木野）大規模引堤着手 新女満別空港供用開始（ジェット機就航）	「電話」「たばこ」民営化
5			苫小牧港が秦皇島港（中国）と友好港提携 三菱南大夕張炭鉱ガス爆発事故（62名死亡）
6		北海道開発審議会、北海道総合開発の長期ビジョンを了承	景気の山（ハイテク景気） 半島振興法公布 男女雇用機会均等法公布 本州と四国をつなぐ大鳴門橋開通
8		十勝港第 3 埠頭着手	旭川市ニューメディアコミュニティ（高度情報都市）地域指定 白書「新しい成長とその課題」
9		白鳥大橋着工（国道 37 号）	G 5 によるプラザ合意 （以後円高ドル安が急速に進む） 第 5 回全国豊かな海づくり大会開催
10		稲里～福山間開通（国道 274 号） 忠別橋完成（国道 237 号） 函館開発建設部新庁舎落成式 北海道縦貫自動車道登別～白老間開通、札幌南～札幌間開通	苫東厚真石炭火力発電所 2 号機運転開始

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 60.11		ウエンチクナイトンネル完成(国道 229 号) サンタロトンネル完成（国道 278 号） 神恵内村大森～キナウシ間開通(国道 229 号) 札内橋完成（国道 38 号） 札中トンネル完成（一般道道遠軽滝上線） 帯広空港 2,500m滑走路供用開始 小樽港港湾計画改訂 紋別港港湾計画改訂 北海道開発局衛星通信回線開通	
12	長官：古賀雷四郎	北海道総合開発の長期ビジョン現地説明会を開催 創成川沿道路 1・2 工区完成（国道 5・231 号、北 13 条～45 条） 新張碓トンネル完成（国道 5 号） 全国初の身体障害者ケア付公営住宅建設（札幌市山の手団地） 開発道路夕張厚真線指定	
61. 1		国営滝野すずらん丘陵公園冬期供用開始	
2		羽幌川放水路（中小河川改修）事業完成 小樽港にて臨港線建設に伴う第 1 期運河一部埋立完了	室蘭港～東南アジアコンテナ定期航路の開設
3		北海道開発庁広報誌北のいぶき創刊 直轄かんがい排水事業温根別地区完成 国営農地開発事業頓別地区・幌呂地区・下オソベツ地区完成 国営草地開発事業串内地区完成 留萌港港湾計画改訂 室蘭港港湾計画改訂	第 5 期住宅建設五箇年計画を閣議決定 下水道普及率 50% 突破 紋別市テレトピア地域指定 土地改良法及び特定土地改良工事特別会計法の一部を改正（国営土地改良事業についての借入金の活用） 第 1 回冬期アジア大会札幌で開催(7ヵ国参加)
4		旭川圏を都市河川区域とし永山 2 号川都市小河川事業着手 札幌ニュータウン共同溝完成	経済構造調整研究会より内閣総理大臣へ「産業構造調整」に係る報告書（前川レポート）提出 小樽に道内初の職業訓練短期大学の設置決定
5		香深港－6mフェリー岸壁着工	豊平川でリバーフォーラム（河川懇談会）開催（同年全道各地で開催） 民間事業者の能力の活用による特定施設の設備の促進に関する臨時措置法（民活法）公布
6		苫小牧東部大規模工業基地第 3 段階計画を策定 沓形港－6mフェリー岸壁着工	公益信託河本記念新疆ウイグル・北海道開発技術交流基金を設立 臨時行政改革推進審議会答申・解散 岩見沢で北海道 21 世紀博開催 札幌市百合が原公園で第 4 回全国都市緑化フェアー開催
7	第 3 次中曽根内閣 長官：綿貫民輔	鵡川大橋完成（国道 235 号）	北海道電線地中化五箇年計画策定 札幌市南区に芸術の森オープン

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 61．8		国道でのキャブ（CAB～Cable Box）事業に着工（国道 36 号札幌市薄野地区）	函館市ニューメディアコミュニティ（高度情報都市）地域指定
		苫小牧港港湾計画改訂	白書「国際的調和をめざす日本経済」
9		北海道縦貫自動車道登別東～登別室蘭間開通	ガット・ウルグアイ・ラウンド始まる
		入江高架橋完成（国道 36 号）	
		朝里スカイループ橋完成（主要道道小樽定山渓線）	
		滝見大橋完成（一般道道霧立小平線）	
10		日勝大橋、熊見トンネル開通（国道 274 号）	札幌テクノパーク分譲開始
			北海道立工業技術センター設立
11		端野大橋完成（国道 39 号）	第 4 次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画を閣議決定
		路側通信システム運用開始（国道 230 号中山峠）	第 7 次港湾整備五箇年計画を閣議決定
		水穂大橋完成（札幌市道南通）	第 4 次海岸事業五箇年計画を閣議決定
		十勝川温泉帯広自動車線完成	
		函館港西埠頭完成	第 5 次空港整備五箇年計画を閣議決定
		小樽港勝納防波堤工事竣工	
			第 6 次下水道整備五箇年計画を閣議決定
			第 4 次都市公園等整備五箇年計画を閣議決定
			第 8 次石炭政策答申（今後の石炭政策のあり方について～1,000 万トン生産体制）
			農政審議会 21 世紀へ向けての農政の基本方向答申
			第 2 回日中河川及びダム会議札幌会議開催（第 1 回は中国北京で開催）
			景気の谷（円高不況）
12		小砂子トンネル完成（国道 228 号）	特定地域中小企業対策臨時措置法公布
		十勝港外北防波堤完成	日本国有鉄道改革法等の公布（62 年 4 月分割民営化）
		えりも港防波堤（南外）完成	釧路市鳥取 10 号公園が天皇陛下御在位 60 年記念健康運動公園に指定
			㈶室蘭テクノセンター設立
			タイなど東南アジアへ生産基地移る
62．2		’87 ふゆトピアフェア札幌で開催（全国克雪・利雪シンポジウム、全国克雪・利雪見本市）	新日鉄㈱第 4 次合理化計画を発表（室蘭製鉄所の第 2 号高炉を平成元年 3 月までに休止）
			ルーブル合意
3		石狩川激甚災害対策特別緊急事業完成	北見市テレトピア地域指定
		一般道道芦別東神楽線開発道路に指定	地域雇用開発等促進法公布
		総合かんがい排水事業天塩川上流地区完成	北海道第 5 期住宅建設 5 か年計画策定
		直轄かんがい排水事業風連地区完成	
		国営農地開発事業阿歴内地区・羽幌地区・中雪裡地区・長節地区完成	富士通㈱札幌テクノパークに進出

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 62. 4		「北海道を考える懇親会」（瀬島龍三座長）を開催（4月～7月計6回開催、懇談会における意見の概要「北海道活性化のために」を取りまとめる）	国鉄分割・民営化、JR北海道発足 臨時行政改革推進審議会（新行革審）発足 産業構造転換円滑化臨時措置法公布
		奥尻港－5m岸壁改良完成	
5		北方領土問題等の解決の促進のための特別措置に関する法律を一部改正 ルクシトンネル完成（国道333号） 砂川遊水地事業着手 十勝岳特定火山周辺泥流対策事業着手 網走港第3埠頭－5.5m岸壁供用開始 鬼脇港－6mフェリー岸壁着工	奥尻港1,600t級フェリー就航 ㈶ツール・ド・北海道協会設立 日米首脳会談　内需拡大声明 経済審議会構造調整の指針（新前川レポート）
6		高規格幹線道路14,000kmに決定（北海道では追加国幹道釧路根室110km、北見網走50km、黒松内小樽120km　計280km－国自専道5路線450km決定） 広尾海岸CCZ（海辺にふれあいのまちづくり整備計画）に認定 石狩湾新港中央水路通水開始 稚内空港1,800m滑走路供用開始（ジェット機就航）	第4次全国総合開発計画を閣議決定 総合保養地域整備法公布
7		大型補正予算成立、事業費が大幅増（当初比121.2%）となる 概算要求基準で公共事業費ゼロシーリングに戻る	網走市、小樽市ニューメディアコミュニティ（高度情報都市）地域指定 森林資源に関する基本計画を改訂 釧路湿原国立公園を指定
8			三井砂川炭鉱閉山 第1回豊平川かわまつり開催（以降毎年開催） 白書「進む構造転換と今後の課題」
9		愛別ダム（補助多目的）完成 北海道開発に関する会（一日開発庁を旭川市にて開催）	第7次治山事業五箇年計画を閣議決定 社会資本整備特別措置法公布（無利子貸付制度創設） 第11回全国育樹祭を野幌森林公園、支笏湖モーラップで開催 北海道縦貫自動車道岩見沢～美唄間開通
10		北海道知事、第5期北海道総合開発計画に関する意見を内閣に提出（北海道新長期総合計画） 石狩川激甚災害対策特別緊急事業完成 然別川災害助成工事完成 開発道路豊富中頓別線完成 開発道路夕張芦別線完成 瀬棚港マリンタウンプロジェクト事業着手 室蘭港マリーナ着工	砂川オアシスパーク事業着工 北炭真谷地炭鉱閉山 ブラックマンデー（世界的株価暴落） 第1回ツール・ド・北海道大会札幌・小樽・室蘭開建管内にて開催（以降毎年開催）
11	竹下内閣 長官：粕谷茂	北海道開発局土木試験所創立50周年 天売港－4.5m岸壁完成	

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 62.12		安春川(札幌市)“ふるさとの川モデル事業”北海道第1号に指定 稚内港潮騒プロムナード完成	千歳～ホノルル線運休
63. 2		第1回新千歳空港関連プロジェクトに関する関係省庁連絡会議開催	道立上川農試が良食味米きらら397を開発 ガット理事会農産物12品目のパネル裁定を採択
3		美登位・山本排水機場完成 材木排水機場部分供用開始 直轄かんがい排水事業余市地区完成 開発道路稚内猿払線指定 開発道路雄武西興部線指定	第8次漁港整備長期計画を国会承認 第3次沿岸漁場整備開発計画を閣議決定 緑と水の森林基金の設置
3		開発道路上風連大別線完成 国営農地開発事業中川中央地区・雄武地区・古舞地区・名寄地区・幌別地区完成 国営草地開発事業サンル地区完成 石狩湾新港花畔埠頭－10m岸壁2バース供用開始	津軽海峡線（青函トンネル）開業、青函連絡船廃止
4		北海道開発局土木試験所を開発土木研究所へ改組 高規格幹線道路苫東道路、上越白滝道路、川西中札内道路事業着手 マチの顔づくり事業に着手 千歳川放水路事業着手 救急内水対策徳富川地区（石狩川）着手 サンルダム(直轄多目的)実施計画調査着手 北海道初の直轄胆振海岸事業着手 十勝港第3埠頭－10m岸壁着手 道立石山公園でハイウェイオアシス事業に着手	恵庭リサーチビジネスパークが民活法に基づくリサーチコア事業として認定 スカイスポーツフェア推進協議会設立 本州と四国を結ぶ瀬戸大橋開通
5			第9次積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画を閣議決定 第2次急傾斜地崩壊対策事業五箇年計画を閣議決定 地域産業の高度化に寄与する特定事業の集積の促進に関する法律（頭脳立地法）公布 世界とともに生きる日本－経済運営5ヵ年計画－を閣議決定
6		北海道開発審議会、第5期北海道総合開発計画を答申 **第5期北海道総合開発計画（S 63～H 9）を閣議決定** 多極分散型国土形成促進法制定 魚無川(網走市)“ふるさとの川モデル事業”に指定 直轄胆振海岸保全工事着手	㈶道央テクノポリス開発機構設立 日米牛肉・オレンジ交渉合意（平成3年4月より自由化） 世界食の祭典札幌で開催（80億円の赤字）

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和 63. 7		第2期北方領土隣接地域の振興及び住民の生活の安定に関する計画を承認	㈶北海道地域総合振興機構（はまなす財団）設立
		苫小牧東港中央水路－10m岸壁2バース供用開始	苫小牧港～北米コンテナ定期航路の開設
		苫小牧東港中防波堤着工	苫小牧港～東南アジアコンテナ定期航路の開設
		石狩湾新港花畔埠頭公共1号上屋供用開始	
		十勝港第3埠頭－5.5m岸壁3バース供用開始	新千歳空港国際定期便用正規空港に指定
		稚内港－12m岸壁着工	ベイ・はこだてオープン
		新千歳空港供用開始	滝野グリーンフェスティバル'88開催
			十勝海洋博開催
			青函博開催
			'88スカイスポーツフェア札幌市で開催（以降毎年開催）
8		北海道国際医療・産業複合都市構想の推進に関する関係省庁連絡会議を設置	留萌川流域を中心に道央、道北で豪雨による出水被害
		札幌大橋完成（国道337号）	白書「内需型成長の持続と国際社会への貢献」
		網走港第3埠頭－7.5m岸壁完成	
		網走港第4埠頭－10m岸壁完成	第1回東京・帯広こども体験学習交流事業（以降毎年実施）
		石狩湾新港港湾計画改訂	
		網走港港湾計画改訂	
9		上富良野バイパス完成（国道237号）	
		釧路港フィッシャーマンズワーフ着工	
10		第5期北海道総合開発計画説明会を開催（全道11ヵ所で実施）	
		野々沢川新水路（豊平川砂防）通水式	
		豊平川都市砂防を考えるシンポジウム札幌市で開催	
		定山渓ダムのシンボルマーク、湖名（さっぽろ湖）、道路（定山渓レイクライン）の愛称を公募により決定	
		北海道縦貫自動車道美唄～滝川間開通	
		オロフレトンネル完成（主要道道洞爺湖登別線）	
		稚内空港2,000m滑走路供用開始	
		ピンネシリ山レーダー雨雪量計システム北海道第1号として完成	
11		ルクシ峠開通（国道333号）	北海道緑のマスタープラン策定
		留萌川直轄河川激甚災害対策特別緊急事業着手（～平成4年度予定）	恵庭テクノパーク分譲開始
		JR函館線・札沼線連続立体交差供用開始（札幌市）	第4回日中河川及びダム会議札幌会議開催
		紋別バイパス完成（国道238号）	道東中心の豪雨による出水災害
		札幌地区鉄道高架（札幌市街路事業）暫定供用開始	
		江差港公共マリーナ完成	
		小樽港島副防波堤工事竣工	
		焼尻港－4.5m岸壁完成	

年　月	内　閣	事　項	参考事項
昭和63．12	竹下内閣 長官：坂元親男	薄野キャブ完成（国道36号） 小樽市臨港線完成（主要道道小樽港線） 森港－5.5m岸壁完成 苫小牧港西港区勇払埠頭6号岸壁－9m完成	十勝岳噴火(昭和37年以来26年ぶり) 函館臨空工業団地分譲開始 税制改革関連法成立（消費税導入）
64．1			天皇陛下崩御、皇太子が新天皇に即位
平成 元．1		札幌藻岩下流雪溝が完成 国幹道七飯～長万部、鷹栖～士別、池田～本別、本別～阿寒、本別～訓子府の整備計画決定	
2			道央テクノポリス構想承認 室蘭港～東南アジアコンテナ定期航路の開設 日本IBM㈱札幌テクノパークに進出
3		石狩川を始め6河川の河川環境管理基本計画策定 国営農地開発事業斜里山麓地区、上湧別地区完成 国営総合農地開発事業更別地区完成 国営草地開発事業三石中央地区・標津川沿地区・西部十勝地区完成	北海道オートリゾート・ネットワーク研究会設立
4		江差港公共マリーナ完成	消費税スタート、税率3%
5		十勝岳直轄火山砂防事業に着手 市町村施行河川環境整備事業第1号着手（千歳ママチ川） 留萌ダム（直轄多目的）建設着工 漁太川排水機場（恵庭市）完成 岩内港－8m岸壁着手	国営土地改良事業制度の再編（基幹かんがい排水事業の創設、農地開発事業の廃止、農地再編パイロット事業の創設）
6	宇野内閣 長官：井上吉夫	新札幌第1地方合同庁舎完成 山鼻川（札幌市）・茂漁川（恵庭市）“ふるさとの川モデル事業”指定	泊原子力発電所1号機運転開始 稚内港～利尻、礼文間3,200tフェリー就航 国内初の湿原サミット（釧路） 新千歳～ソウル間に国際線開設 スカイスポーツ振興協会設立
7		旧美唄川（北村）・軽川（札幌市）“桜づつみモデル事業”北海道第1号認定 沖見海岸（留萌市）、CCZに認定 中標津空港滑走路1,200m暫定供用開始	第7次国内石油可燃性天然ガス源開発五箇年計画答申 釧路港フィッシャーマンズワーフ、オープン
8	海部内閣 長官：阿部文男	「国の機関等移転推進連絡会議」、北海道東北開発公庫の移転候補地の一つとして函館市を提示	白書「平成経済の門出と日本経済の新しい潮流」
9		国営滝野すずらん丘陵公園「青少年山の家」供用開始 育素多（十勝川）・兜野（後志利別川）排水機場完成 北海道縦貫自動車道滝川～深川間開通	日米経済構造協議開始 はまなす国体を開催 北炭幌内炭鉱閉山 IMF　日本の対外不均衡是正報告
10		定山渓ダム（直轄多目的）完成 十勝岳火山サミット火山砂防シンポジウム美瑛町白金温泉で開催 苫小牧港勇払浜地区マリーナ着工	日本　鉄鋼輸出自主規制延長 新日鉄㈱室蘭、広畑両製鉄所の高炉休止期間を6ヶ月延期する旨発表 地下無重力実験センター建設開始

年　月	内　閣	事　項	参考事項
10		北海道東北開発公庫函館・青森両事務所開設	三菱製鋼㈱が同社東京製鉄所を新日鉄室蘭工場の遊休地に移転する計画を発表
11		厚真川放水路（中小河川改修）完成 紋別港流氷緑地着手	貯蔵工学センターに係る関係省庁連絡会議設置 ベルリンの壁消滅
12		環状夢の橋完成（市道札幌市上野幌通） 釧路空港2,300m滑走路供用開始 苫小牧港西港区晴海埠頭1号岸壁－12m完成	函館ドッグ㈱、来島グループとの資本提携関係を解消する旨合意
平成　2．1			農産物の需要と生産の長期見通し（目標年平成12年度）を閣議決定
2	第2次海部内閣 長官：砂田重民	'90ふゆトピアフェア旭川市にて開催	㈶北海道リニアモーターカー調査会設立
3		国営かんがい排水事業双葉地区・北桧山右岸地区完成 国営農地開発事業共成歌越地区・啓明地区・沢木地区・歌登地区・美留和地区・北幌加内地区完成 国営総合農地開発事業統内地区完成 国営草地開発事業上陸別地区完成 函館港流域下水道一部供用開始	過疎地域活性化特別措置法公布 江差港開陽丸青少年センター完成 三菱南大夕張炭鉱閉山
4		小樽港マリーナ一部供用開始	㈳北海道スカイスポーツ協会設立 土地改良負担金総合償還対策の創設 臨時行政改革推進審議会（新行革審）最終答申 G7　円安防止の協調確認
6		北海道開発庁設置40周年（記念シンポジウム等を開催、開発功労者表彰の実施） 石狩川治水80年記念事業が各地で開催される（～.9） 藻南橋架替（札幌市道川沿石川連絡線） 消流雪用水導入事業、石狩川上流（旭川市）、三毛別川（苫前町）で事業着手 幾春別川総合開発事業（新桂沢ダム、三笠ぽんべつダム）（直轄多目的）建設着工 松前港－5.5m岸壁着工 網走港12m岸壁着工 白老港親水護岸インカルミンタル完成 札幌市篠路（あいの里）地区ニュータウン造成事業完成 北海道東北開発公庫法施行令の一部改正（外貨北海道東北開発債券の発行に係る規定の整備）	スパイクタイヤ粉じん発生防止に関する法律公布 日米構造問題協議最終報告 公共投資基本計画を閣議了解（平成3～430兆円、その後630兆円）
7		岩内新港東埠頭－8m岸壁完成（岩内～直江津間フェリー航路開設） 北海道開発に関するシンポジウム・講演会を道内11ヵ所で開催 中標津空港1,800m滑走路供用開始	新千歳～グアム・サイパン線開設

年　月	内　閣	事　項	参考事項
平成 2. 8	長官：木部佳昭		戦後初の北方墓参団第1陣根室港出発
			白書「持続的拡大への道」
9			
10		十勝港第3埠頭完成	新千歳～香港線開設
		北海道縦貫自動車道深川～旭川鷹栖間開通	
11		茨戸大橋・花畔大橋開通（国道231号）	
12	長官：谷洋一	白老港漁港区供用開始	
3. 1			湾岸戦争
2			景気の山（平成バブル）
3		国営かんがい排水事業幌向川地区完成	
		国営農地開発事業幌延東部地区完成	
		国営総合農地開発事業沼川地区完成	
		国営草地開発事業江丹別地区・鴻輝地区・標茶地区・太田地区完成	
4		北海道東北開発公庫法の一部改正（社会資本整備促進低利融資等に係る規定の整備）	泊原子力発電所2号機運転開始
5			稚泊航路が復活（戦後46年ぶり）
6			石炭鉱業審議会新しい石炭政策を答申
			素形材タウン構想の候補地に空知地域が指定
			日米建設協議（外国企業参入）
7			地下無重力実験センター開業
8		根室港花咲地区東－10m岸壁完成	白書「長期拡大の条件と国際社会における役割」
9		国道274号全線開通（石勝樹海ロード）	旭川頭脳立地構想承認
			第8次治水事業五箇年計画を閣議決定
10		美利河ダム（直轄多目的）完成	
		北海道縦貫自動車道室蘭～登別室蘭間開通	
11	宮澤内閣	苫小牧港西港区中央北埠頭1号東岸壁、東港区東埠頭2号岸壁（－12m）完成	第8次港湾整備五箇年計画を閣議決定
	長官：伊江朝雄	ルクシ峠道路冬期交通不能区間解消（国道333号）	第5次海岸事業五箇年計画を閣議決定
			第6次空港整備五箇年計画を閣議決定
			第5次都市公園等整備五箇年計画を閣議決定
12		国幹道士別～名寄、阿寒～釧路、訓子府～北見の整備計画決定	EU発足
			ソビエト連邦解体
		国幹道黒松内～黒松内、倶知安～小樽、北見～端野の基本計画決定	
		稚内港末広埠頭（－12m岸壁他）完成	この年、牛肉の輸入自由化スタート
4. 2		新千歳空港長期構想調査委員会設置	新千歳～ホノルル線開設
		丘珠空港旅客ターミナルビル供用開始	
3		国営かんがい排水事業上磯地区完成	㈱旭川産業高度化センター設立
		国営総合農地開発事業下川地区・茶内地区完成	輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法公布
		国営草地開発事業中標津地区完成	政府　緊急経済対策決定

年　月	内　閣	事　項	参考事項
平成 4. 4		室蘭港エンルムマリーナ開設	北方領土ビザなし渡航第1陣花咲港に到着
			㈶北海道東北地域経済総合研究所設立
6		天塩港新港地区供用開始	地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律（地方拠点法）公布
			生活大国5か年計画－地域社会との共存をめざして－を閣議決定
			農水省、新しい食料・農業・農村政策の方向（新政策）公表
7		新千歳空港旅客ターミナルビル供用開始	日米首脳会談で大型補正予算公約
			白書「調整をこえて新たな展開をめざす日本経済」
8		根室港花咲港区－10m岸壁完成	総合経済対策決定
		苫小牧港西港区晴海埠頭2号岸壁－12m完成	
9		札樽自動車道札幌西～札幌、北海道縦貫自動車道室蘭～伊達間供用開始	三井芦別炭鉱閉山
10		国営滝野すずらん丘陵公園滝野パークブリッジ開通	新千歳～ケアンズ定期直行便就航（オーストラリアカンタス航空）
		留萌川激甚災害特別緊急事業竣工	トヨタ自動車北海道㈱の工場稼動
		国道231号増毛町歩古丹～大別苅間開通（冬期交通不能区間解消）	
12	長官：北修二	高規格幹線道路深川～留萌自動車道着工	
		十勝河口橋開通（国道336号）	
		石狩湾新港中央地区樽川埠頭－10m岸壁完成	
		長沼町、東藻琴村、仁木町のニューカントリー構想受理	
5. 1		'93ふゆトピアフェア札幌市にて開催	EC市場統合スタート
			釧路沖地震
2			帯広地域が地方拠点法に基づき指定
3		北海道開発局研修センター完成	
		石狩湾新港中央地区花畔埠頭－7.5m岸壁完成	
		国営かんがい排水事業三石地区完成	
		国営農地開発事業南後志地区・音威子府地区・芽登地区完成	
		国営草地開発事業積丹古平地区・大滝地区・美幌地区完成	
4		道の駅14ヵ所開設（道内第1回指定14ヵ所）	第4次土地改良長期計画を閣議決定
			新総合経済対策決定
		サンルダム（直轄多目的）建設着工	
		小樽港勝納地区－13m岸壁完成	
5			第3次急傾斜地崩壊対策事業五箇年計画閣議決定
			旭川リサーチパーク造成開始
6			第5回ラムサール条約締約国会議が釧路市で開催(アジア地域で初めて)

年　月	内　閣	事　項	参考事項
平成 5. 7			北海道南西沖地震 白書「バブルの教訓と新たな発展への課題」
8	細川内閣 長官：上原康助	高規格幹線道路日高自動車道厚真門別道路着工 網走港新港地区－12m岸壁完成	新千歳空港地域が地方拠点法に基づく地域指定
9		高規格幹線道路旭川・紋別自動車道旭川愛別道路着工 地域開発政策に関する国際会議開催	緊急経済対策決定
10		函館港港町地区－14m岸壁工事着工	景気の谷（平成不況） ㈳北海道オートリゾートネットワーク協会設立
12		第1回ニューカントリーフォーラム開催 環境衛生施設整備費の北海道開発予算一括計上	ガット・ウルグアイラウンド農業交渉合意、WTO協定 この年、戦後最大の北海道冷害（被害額1,974億円）
6. 2			札幌で記録的豪雪 住友赤平炭鉱閉山 総合経済対策決定
3		石狩湾新港中央地区樽川埠頭－7.5m岸壁完成 苫小牧港西港区中央南埠頭3号岸壁完成 北海道縦貫自動車道虻田洞爺湖～伊達間開通 国営農地開発事業幌ワイス地区・相和地区・当麻地区完成 国営総合農地開発事業北門地区完成 国営草地開発事業弟子屈地区・音羽地区完成	第9次漁港整備計画を国会承認 千歳市、苫小牧市を輸入促進地域とする北海道FAZ計画承認
4	羽田内閣 長官：佐藤守良		FAZ事業実施主体となる北海道エアフロント㈱設立 三菱製鋼室蘭特殊鋼㈱、北海製鉄㈱等操業開始 稚内港シーポートプラザオープン 函館～ユジノサハリンスク航路運行開始
5		樽前山直轄火山砂防事業着手	
6	村山内閣 長官：小里貞利	石狩川、魚がのぼりやすい川づくり推進モデル指定 国営公園で初のオートキャンプ場オートリゾート滝野完成 新千歳空港24時間運用開始	道内初の天然ガスパイプライン工事着工（苫小牧勇払地域～札幌市近郊）
7			稚内水夢館オープン 白書「厳しい調整を越えて新たなフロンティアへ」
9			関西国際空港開港

年　月	内　閣	事　項	参考事項
平成 6. 10		三国峠全線供用(国道 273 号)（冬期交通不能区間解消）	北海道東方沖地震
11		苫小牧港西港区中央南埠頭 2 号岸壁－12m 完成	
		長橋バイパス完成供用(国道 5 号、小樽市)	
		帯広北バイパス完成供用（国道 241 号）	
7. 1	長官：小澤潔	石狩湾新港東埠頭－7.5m岸壁 2 バース完成	WTO（世界貿易機関）発足
2		網走港南防波堤ぽぽ 260 完成	阪神・淡路大震災
3		ウタリ対策のあり方に関する有識者懇談会（内閣官房長官の私的懇談会）設置	空知炭鉱閉山
		国営かんがい排水事業南美原地区・ネシコシ地区完成	千歳ワールド･マーケット･プレイス NEWS 営業開始
		国営農地開発事業今金東部地区・春日地区・新十津川西部地区完成	㈱千歳国際ビジネス交流センター設立
		国営総合農地開発事業茶安別地区完成	
		国営草地開発事業豊富地区完成	
4		夕張シューパロダム（河川、農業による共同事業）建設着工	国営農地再編整備事業の創設
			緊急円高経済対策
5		白老港商港区供用開始	
7		オホーツク自転車道(大規模自転車道)開通	旭川リサーチパーク分譲開始
			白書「日本経済のダイナミズムの復活をめざして」
8	長官：高木正明	苫小牧東部開発新計画策定	
9		地域開発政策に関する国際会議開催	当面の経済対策決定
			空知素形材タウン造成工事に着手
10		釧路空港 CAT－Ⅲ運用開始	道央栗沢工業団地着工
		北海道横断自転車道清水～池田間開通	
11		十勝川大橋供用開始	主要食糧の需給及び価格の安定に関する法律（新食糧法）施行
12		旭川流雪溝一部完成	構造改革のための経済社会計画－活力ある経済・安心できるくらし－を閣議決定
8. 1	橋本内閣 長官：岡部三郎	'96 ふゆトピアフェア小樽市で開催	
2		国道 229 号豊浜トンネル崩落事故発生	紋別港氷海展望塔完成
		紋別港第 3 防波堤クリオネプロムナード完成	
3		稚内港中央埠頭－7.5m岸壁	北海道駒ヶ岳小噴火
		網走港新港地区－7.5m岸壁 2 バース完成	
		国営かんがい排水事業大原地区・十勝川左岸地区完成	
		国営畑地帯総合土地改良パイロット事業駒ヶ岳地区完成	
		国営農地開発事業北雨地区･羊蹄北部地区･五厘沢地区･豊丘地区･浜頓別地区完成	
		国営総合農地開発事業豊北地区完成	
4		新千歳空港 3,000mB 滑走路供用開始	札幌圏への道産天然ガス（勇払ガス田）の供用開始
		稚内港国際旅客ターミナル供用開始	
		マリンビジョン 21 推進モデル事業に着手	基幹水利施設管理事業の創設

年　月	内　閣	事　項	参考事項
平成 8. 5			北海道大学先端科学技術共同研究センター（CAST）開設
6			第7回全国みどりの愛護のつどい開催（滝野公園）
7		アイヌ関連施策関係省庁連絡会議設置 釧路空港新旅客ターミナルビル供用開始	千歳オフィス・アルカディア造成に着手 白書「改革が展望を切り開く」
8			国際電機㈱、千歳臨空団地に進出 サハリンⅠの試掘開始
9		十勝港第4埠頭－8m岸壁供用開始	釧路～十勝～東京フェリー就航
11	第2次橋本内閣 長官：稲垣実男	国道229号積丹町～神恵内村（小樽～江差）全線開通（不通区間解消） 石狩湾新港中央地区花畔・樽川埠頭－7.5m岸壁2バース完成 JR根室線（帯広市）連続立体供用開始	北海道国際航空が設立（H 10.12新千歳～羽田線就航）
12		北海道・ゆめプラン表彰式開催	第9次港湾整備五箇年計画を閣議決定 第6次海岸事業五箇年計画を閣議決定 第7次空港整備五箇年計画を閣議決定 第6次都市公園等整備五箇年計画を閣議決定 第8次廃棄物処理施設整備計画を閣議決定
9. 1		北海道開発局災害対策用ヘリコプター就航	
2		北海道ゆめプランフォーラムを横浜市で開催（この後、名古屋市、苫小牧市、旭川市において開催） 国幹道夕張～清水間の整備計画決定 国幹道黒松内～倶知安間の基本計画決定 旭川空港2,500m滑走路供用開始	
3		国営かんがい排水事業高岡シップ地区・ペーパン地区・神居地区完成 国営畑地帯総合土地改良パイロット事業北見地区完成 国営農地再編整備事業新生地区完成 国営農地開発事業栗沢東部地区・剣淵東部地区・美瑛東部地区・猿払中央地区・西別地区完成 国営かんがい排水事業大原地区・十勝川左岸地区完成 国営総合農地開発事業サロベツ第一地区完成 国営草地開発事業天塩高台地区・幌延地区完成 函館港臨港道路ともえ大橋供用開始	

年　月	内　閣	事　項	参考事項
平成 9. 4		苫小牧入船国際コンテナターミナル供用開始 利尻空港新滑走路 800m供用開始	消費税 5% に引き上げ
5		アイヌ文化の振興並びにアイヌの伝統等に関する知識の普及及び啓発に関する法律制定（アイヌ文化振興法）	景気の山 経済構造の変革と創造のための行動計画を閣議決定
6		利尻島自転車道線（大規模自転車道）開通	㈶アイヌ文化振興・研究推進機構設立 公共投資基本計画を改定（3 年延長） 函館港～青森港超高速フェリー就航
7			石狩湾新港～釜山外貨コンテナ航路開設 白書「改革へ本格起動する日本経済」
8		国道 229 号第 2 白糸トンネル崩落事故発生	
9	長官：鈴木宗男	上杵臼道路開通（国道 236 号）（不通区間解消）	特殊法人等の整理合理化について閣議決定
10		二風谷ダム（直轄多目的）完成 北海道縦貫自動車道長万部～虻田洞爺湖間開通	北海道～ヨーロッパ初の定期航路開設（KLM オランダ航空就航）
11		名寄バイパス開通（国道 40 号） ㈶アイヌ文化振興・研究推進機構をアイヌ文化振興法に基づく指定法人に指定	第 7 次空港整備七箇年計画を閣議決定 北海道拓殖銀行が経営破綻 ㈳北海道うまの道ネットワーク協会設立 財政構造改革特別措置法成立 農水省、新たな米政策大綱策定
12		北海道知事、第 6 期北海道総合開発計画に関する意見を内閣に提出（第 3 期北海道長期計画） 青森県知事、第 6 期北海道総合開発計画に関する意見を内閣に提出	行政改革会議最終報告提出 京都議定書採決
10. 1		国営滝野すずらん丘陵公園歩くスキーコース供用開始（4 ha）	第 9 次治水事業七箇年計画を閣議決定
2			日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律公布 北海道新幹線ルート公表 科技庁、北海道知事に対し貯蔵工学センターの取り止め、深地層試験の実施を申し入れ
3		日高自動車道苫小牧東～沼ノ端西間開通 札幌駅北口広場総合整備事業完成 国営かんがい排水事業共和地区・早来地区・共栄近文地区・女満別地区・上湧別地区完成 国営農地開発事業八雲地区・大壮地区・稲穂地区完成 国営総合農地開発事業南幌加内地区・東豊富地区・阿寒東部地区完成 国営草地開発事業奥尻地区・北雄武地区完成	金融機能安定化緊急措置法成立（公的資金導入） 21 世紀の国土のグランドデザインを閣議決定 特定非営利活動促進法（NPO 法）成立

年　月	内　閣	事　項	参考事項
平成 10. 4		深川・留萌自動車道深川～深川西間開通	千歳科学技術大学開学
		第 6 期北海道総合開発計画（平成 10～おおむね 19 年度）閣議決定	総合経済対策決定
5		釧路港西港区第 2 期工事着工	第 4 次急傾斜地崩壊対策事業五箇年計画を閣議決定
			札幌地区で一般道路の VICS 情報提供開始
6		白鳥大橋開通（国道 37 号）	新千歳空港への中国北方航空就航開始
		中央省庁等改革基本法公布	
			中心市街地活性化法公布
7	小渕内閣	日高自動車道沼ノ端西～厚真間開通	白書「創造的発展への基礎固め」
	長官：井上吉夫	札内川ダム（直轄多目的）完成	
		セタカムイ道路防災記念広場オープン	
9			エコタウン札幌計画承認
10		旭川空港全面供用開始	北海道新幹線環境影響評価開始
		石狩川水系砂川遊水池供用開始	苫小牧東部地域に苫小牧市テクノセンター開設
		十勝岳、有珠山火山防災シンポジウムを美瑛町で開催	金融再生関連 8 法が成立
			長銀、日債銀は特別公的管理へ
			道央栗沢工業団地分譲開始
			北海道駒ヶ岳小噴火
			動燃事業団廃止、核燃料サイクル開発機構発足
11			苫前町で国内最大規模の風力発電施設が運転開始
			雌阿寒岳小噴火
			北海道拓殖銀行、北洋銀行に営業譲渡
			緊急経済対策決定
12		北海道東北開発公庫法の一部改正（金融環境変化対応融資の拡充）	農水省、農政改革大綱及び農政改革プログラム公表
			新事業創出促進法公布
			北海道、FAZ 計画中止を決定
11. 1	長官：川崎二郎	サロマ湖漁港流氷流入防止施設供用開始	景気の谷（平成金融不況）
			EU の通貨統合スタート
2		’99 ふゆトピアフェア網走市で開催	
3		函館空港 3,000m 滑走路供用開始	日銀ゼロ金利へ
		国営かんがい排水事業音江山地区・苫前地区・網走川下流地区完成	農水省、新たな酪農・乳業政策大綱を公表
		国営農地再編整備事業生田原川地区完成	
		国営農地開発事業七飯地区・富良野東部地区完成	
		国営総合農地開発事業常盤地区・磯分内地区・萩野完成	
		国営草地開発事業南天北地区完成	
4		白糸トンネル開通（国道 229 号）	小樽商科大学ビジネス創造センター（CBC）開設
		国営環境保全型かんがい排水事業別海地区着手	
5			千歳オフィス・アルカディア分譲開始

年　月	内　閣	事　項	参考事項
平成 11. 6		利尻空港 1,800m滑走路供用開始	釧路公立大学地域経済研究センター開設
		日本政策投資銀行法公布	
7		十勝港開港	㈱苫東設立
		室蘭港中央埠頭地区－9m岸壁完成	苫小牧港～敦賀港フェリー就航
		地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律公布（北海道開発法の一部改正）	サハリンⅡ原油生産開始
			食料・農業・農村基本法公布
		国土交通省設置法公布	経済社会のあるべき姿と経済新生の政策方針を閣議決定
		中央省庁等改革のための国の行政機関関係法律の整備等に関する法律公布（北海道開発法の一部改正）	千歳川放水路計画中止
			白書「経済再生への挑戦」
			民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI 法）公布
8		JR 札沼線連続立体供用開始（札幌市）	石炭鉱業審議会現行の石炭政策の円滑な完了に向けての進め方について答申
		小樽港、釧路港開港 100 周年	
10	第 2 次小渕内閣 長官：二階俊博	日本政策投資銀行発足（北海道東北開発公庫廃止）	
		道東自動車道千歳～夕張間開通	
11		滝里ダム（直轄多目的）完成	
		紋別空港供用開始	
		紋別港港南地区－7.5m岸壁完成	
		十勝港内港地区－12m岸壁完成	
12		独立行政法人北海道開発土木研究所法公布	北海道ティー・エル・オー㈱設立
		国幹道小樽～余市の整備計画決定	
		国営滝野すずらん丘陵公園スノーパーク開園	
12. 1		留萌港古丹浜地区－7.5m岸壁完成	
2		女満別空港 2,500m滑走路供用開始	
3		国営農地開発事業トリトウシ地区完成	室蘭港～釜山外貨コンテナ航路開設
		国営総合農地開発事業枝幸南部地区・パナクシュベツ地区・標茶西部地区完成	過疎地域自立促進特別措置法（新過疎法）公布
		国営草地開発事業士幌地区完成	食料･農業･農村基本計画を閣議決定
		国営総合農地防災事業頓別中央地区完成	有珠山噴火
4	森内閣 長官：二階俊博	北海道活性化懇談会開催（4 月～6 月に計 8 回の全体会議を開催､報告書取りまとめ）	北海道産学官協働センター（愛称：コラボほっかいどう）運営開始
		石狩湾、地方港湾へ港格を見直し	公立はこだて未来大学開学
			農水省、中山間地域等直接支出制度を実施
			産業技術力強化法公布
5		ガンバル、フンバル、北海道　北海道産品購入促進キャンペーン始まる	
6			札幌駅北口にビジネス・カフェ開設
7	第 2 次森内閣 長官：森田一	国営滝野すずらん丘陵公園中心ゾーン開園	白書「新しい世の中が始まる」
9			新千歳空港エバー空港プログラムチャーター開始
			北海道駒ヶ岳小噴火

年　月	内　閣	事　項	参考事項
平成 12.10		北海道縦貫自動車道旭川鷹栖～和寒間開通 青苗漁港人工地盤（津波避難場所）完成	北海道知事、幌延町における深地層研究所建設を容認 泊原子力発電所3号機を電調審承認 新発展政策決定
11		釧路空港2,500m滑走路供用開始	景気の山
12	長官：扇千景		
13. 1	国土交通大臣：扇千景	国土交通省発足（北海道開発庁、国土庁、建設省、運輸省統合）	
3		第一回北海道田園委員会（わが村は美しく―北海道運動を推進） 国道230号北一条地下駐車場完成	農地法改正 日銀、新しい金融市場調節方式（量的金融緩和）へ
4	小泉内閣 国土交通大臣：扇千景	国道5号函館新道供用開始 開発土木研究所が独立行政法人として新たなスタート 国土交通北海道地方懇談会	
5			予知連が有珠山マグマ活動終息宣言
6		北海道の観光を考える100人委員会 国道229号豊浜トンネル完成	札幌ドームがオープン 特殊法人等改革基本法成立
9		国土審議会北海道開発分科会第一回	小樽ベイが再生法申請 アメリカで同時多発テロ 国内初のBSE発生
11		道央自動車道国縫～長万部間開通	中国がWTO加盟
12			特殊法人等整理合理化計画を閣議決定 経済財政白書「改革なくして成長なし」 この年、道内の信用組合の経営破綻相次ぐ
14. 1		国際冬期道路会議札幌大会	EU、単一通貨ユーロ流通開始 構造改革と経済財政の中期展望を閣議決定（公共投資を削減） 国内最後の太平洋炭鉱が閉山 景気の谷
3		高規格幹線道路旭川・紋別自動車道上越白滝道路開通	
6			エア・ドウ、再生法申請
7			日本ハム球団、札幌移転へ
9			小泉首相、初訪朝
10			総合デフレ対策
11			白書「改革なくして成長なしⅡ」
12			構造改革特別区域法公布 農水省、米政策改革大綱決定
15. 1		国土審議会北海道開発分科会、北海道総合開発計画のあり方等に関する企画調査部会報告を了承	
3		高規格幹線道路帯広・広尾自動車道帯広～帯広川西開通 雨竜川捷水路事業竣工 国道40号名寄バイパス開通	札幌駅南口にJRタワー開業 イラク戦争 社会資本整備重点計画法成立
4		函館・江差自動車道函館～大野上磯開通	産業再生機構成立

年　月	内　閣	事　項	参考事項
平成 15. 5			食料安全基本法成立
6		道東自動車道池田～本別足寄間開通	
7		高規格幹線道路深川・留萌自動車道秩父別～沼田間開通	内閣府に食料安全委員会発足
8			台風 10 号により日高・十勝地方中心に大きな被害
9	小泉第二次改造内閣		
	国土交通大臣：石原伸晃		十勝沖地震発生、苫小牧で原油貯蔵タンク炎上
10		道央自動車道和寒～士別剣淵間開通	白書「改革なくして成長なしⅢ」
11			社会資本整備重点計画を閣議決定（道路等事業分野別計画を 1 本化） この年、10 年ぶりの冷害
16. 1			オホーツク地方で記録的な大雪
2			道北から釧路地方広範囲に大雪
3		札幌飛行場 1500 メートル滑走路完成 牛朱別川分水路竣工 高規格幹線道路旭川・紋別自動車道比布～愛別間開通	社会資本整備に係る北海道の将来の姿を策定
5		シーニックバイウェイ HOKKAIDO フォーラム開催	
6			道路公団民営化法成立 都市景観法公布
7			白書「改革なくして成長なしⅣ」
8			駒大苫小牧高校が甲子園初優勝
9	第二次小泉内閣改造内閣	小泉首相が北方領土を海上視察	台風 18 号上陸し、日本海側に大きな被害
	国土交通大臣：北側一雄		
10		高規格幹線道路旭川・紋別自動車道愛別～愛別上川間開通	
11		国道 40 号豊富バイパス開通	
17. 3		道央圏連絡道路美原大橋供用開始 高規格幹線道路深川・留萌自動車道沼田～北竜間開通	新たな食料・農業・農村基本計画を閣議決定
4		函館駅前土地区画整理事業完成	丸井今井が不採算店閉鎖再建へ
5		北海道新幹線新青森・新函館間建設工事起工式	
6		留萌ダム定礎式	会社法成立
7		国道 39 号美幌バイパス開通	ユネスコが知床を世界遺産に登録決定 国土総合開発法改正（国土形成計画法）
			白書「改革なくして成長なしⅤ」
9			米原油 70 ドル突破
10			東日本高速道路㈱等が発足 郵政民営化法成立 農水省、経営所得安定対策等大綱決定

年　月	内　閣	事　項	参考事項
平成 17.11		国土審議会北海道開発分科会、北海道総合開発計画の点検と新たな計画の在り方検討に着手	
12			行政改革の重要方針を閣議決定（北海道開発関係）
18. 2			苫東にアイシン精機が進出表明
			地方制度調査会、道州制のあり方に関する答申
3		高規格道路日高自動車道鵡川～日高富川間開通	日銀、量的金融緩和策を解除
		高規格幹線道路帯広・広尾自動車道帯広川西～幸福間開通	平成の市町村大合併で道内自治体180（全国で1820）に再編
		奥尻空港の滑走路延長事業供用開始	
5		北方領土隣接地域振興協議会の設置	行政改革推進法、公益法人制度改革関連法等が成立
			都市計画法、中心市街地活性化法改正
6			夕張市が巨額赤字を抱え財政破綻
			国の行政機関の定員純減について閣議決定
7		日中韓観光大臣会合を釧路市等で開催	日銀、ゼロ金利政策を解除
		白老港第3商港区着工	白書「成長条件が復元し新たな成長を目指す日本経済」
		北海道国際物流戦略チームの設立	
9	安倍内閣 国土交通大臣：冬柴鐵三	北海道総合開発計画の点検と新たな計画の在り方を中間とりまとめ	ロシア、サハリンⅡの一部事業中止命令
10			北海道日本ハムファイターズ44年ぶり優勝
			低気圧による風水害によりオホーツク海、太平洋沿岸地域を中心に災害発生
11			景気拡大期間が4年10月と戦後最長、北海道経済は低迷
12		石狩湾新港西地区多目的国際ターミナル供用開始	地方分権改革推進法成立
			道州制特区推進法成立

注：平成12年までは「北海道開発庁50年史」年表を、平成13年以降については「北海道開発會報」主要日誌をベースに加筆した。特に「参考事項」欄には、各開発計画策定の時代背景を見るために、経済・景気動向などの事項を追加した。

参考資料：北海道開発庁50年史編纂委員会「北海道開発庁50年史」、北海道開発会「北海道開発會報」、北海道「新北海道史年表」、北海道新聞社「北海道年鑑」「北海道新聞縮刷版」、通商産業省「通商白書」、経済企画庁「経済白書」、内閣府「経済財政白書」、総務省「法令データ提供システム」、国土交通省「国土交通白書」、農林水産省「食料・農業・農村白書」、北海道農政課「北海道農業発達史年表」、日本政策投資銀行「地域ハンドブック」、東洋経済新報社「経済統計年鑑」、エコノミスト「戦後日本企業史」、中村隆英「日本経済その成長と構造」、太田愛之他「日本経済の二千年」、景気循環学会他「景気循環入門」

参考資料

２．研究会議事録

(1) 第 1 回研究会 （平成 18 年 8 月 11 日） ……169

(2) 第 2 回研究会 （平成 18 年 8 月 30 日） ……188

(3) 第 3 回研究会 （平成 18 年 10 月 19 日）……220

（注）研究会における意見交換のところは、編集上読みやすさを念頭に、適宜「小見出し」をつけました。「小見出し」に沿って意見交換をしているものではありません。

（1）第 1 回研究会

日　時：平成 18 年 8 月 11 日(金)　17 : 30～20 : 00
場　所：(財)北海道道路管理技術センター　6 階会議室

議事次第

1. 研究会座長あいさつ

2. 論点整理メモ等の説明

3. 意見交換

（配布資料）
① 研究会について
② 論点整理メモ
　北海道総合開発計画に関する総合点検について（骨子案）
③ 北海道開発関係データ集
④ 第 1 期から第 6 期北海道総合開発計画書と北海道開発関係年表

（注）資料③の修正版及び資料④の「北海道開発関係年表」は、本報告書の参考資料にあります。

研究会　出席者

小林好宏　　研究会座長、武蔵女子短期大学長
　　(財)北海道開発協会開発調査総合研究所長
内田和男　　北海道大学大学院経済学研究科教授
佐藤馨一　　北海道大学大学院工学研究科教授
田村　亨　　室蘭工業大学工学部教授
北倉公彦　　北海学園大学経済学部教授

北海道開発局　竹原開発計画課長補佐、音喜多主任、神田事務官
(財)北海道開発協会　半田参与、草苅主任研究員、斎藤研究員
(財)北海道道路管理技術センター竹田理事長、池田総務部長

1. 研究会座長あいさつ

小林： この研究会は、(財)北海道開発協会と(財)北海道道路管理技術センターの自主研究事業の一環とて平成15年3月にスタートしまして、開発効果についていろいろと勉強してきました。個別事業の評価については、もうかなり前からマニュアルもできあがっています。しかし、開発効果とか開発計画の総合的な評価になるとかなり難しくて、いろんな意見があるだろうということで、その方面の研究をしている識者を講師として招いて勉強をしようとしたのが、この研究会の発足の由来です。これまでに研究会は、年に何回かというペースで開催してきました。

そんなことで、このところこのメンバーで集まる研究会は開かれてなかったのですが、北海道開発局の方でこれまでの北海道開発計画の論点を整理して、開発計画の経緯なり効果を取りまとめてみようという話になりまして、この研究会の目的とするところと同じでありますので、今回研究会を開催するということになったわけであります。まお、農業等の検討のために新たに北海学園大学の北倉先生にメンバーとして加わっていただきました。よろしくお願い致します。

今日は、開発局の方から説明をしていただいて、その後それをベースにしてお互い自由闊達に意見交換を進めていき、最終的には研究会として取りまとめをして行きたいと思っております。

2. 論点整理メモ等、配布資料の説明

半田：資料①の「研究会について」と、資料④の「各期の開発計画書本文と北海道開発年表」について説明（省略）

竹原：資料②の「論点整理メモ」と、資料③の「北海道開発関係データ集」について説明（省略）

3. 意見交換

北海道開発計画の目標

小林： 北海道開発の目標というのは、北海道開発法の第2条に示されています。北海道の豊かな資源を活用して、その時々の国の課題に応えるということになっている。その時々の国の課題に応えるからこそ国家的な事業として北海道開発を行うということが正当化されている。その理屈が今も尚ずうっと続いているのかどうかというのが一番大きな問題なわけです。

さて、そのような国の課題というのは、その時その時で変わっているはずですね。開発法が制定されてから56年くらいですが、その間に大分変わってきてい

るはずです。その国の課題がどんなふうに変わったのか。開発計画の第 1 期、第 2 期、第 3 期、第 4 期、第 5 期とそれぞれ重点施策、目標時の指標が出されているけれど、それはその時その時の国の課題と称するものと対応しているのかどうかということを見ておく必要があるんだと思うんです。

国の課題は、いろいろ歴史的に振り返ってみれば数十年の間にいくつかポイントが変わっているけれど、それはやっぱり反映していたよと言って良いのか、そうでもないのか、非常に重要なポイントだと思うんですね。その辺あたりを話の取っかかりにしてみたいと思うんですね、最初に提起された問題でありますから。その先はご説明いただいた開発関係データに基づいて論議したい点はいくつかあると思います。人口移動をめぐる議論だとか、インフラと人口移動の関係だとか、大いに議論すべき点はあると思うんです。最初の論点あたりからきっかけにして、ご意見を伺いたいと思います。

私は少なくとも、北海道開発法ができたのが昭和 25 年、第 1 期の開発計画は、昭和 27 年からということですが、第 1 期計画の頃は明らかに北海道開発の目標というのが明確にあったし、それに大変応えていたと思うんです。食料増産であるとか人口の吸収とか。人口の目標は確かに第 1 期計画では、当初目標通りに達成できなかったかも知れないけれども、そうは言ったって何十万も増えているわけですよね。実を言うと北海道の人口は戦後急速に増えたのは、昭和 20 年代の前半であって、驚くほど増えているわけです。それから 20 年代後半は第 1 期計画の目標値ほどは達成できなかったとは言いながら、やっぱり増えているんですね。だから、北海道開発の目標が国の課題に応えるという、その課題にまさに応えたのが昭和 20 年代だろう、ということになる。

ところが、じゃあ 30 年代の高度経済成長に入る頃になってくると、一体目標はどうなるんだろう、課題はどうだったんだろう、それにどう応えたんだろう、という議論になってきて、そこで議論が分かれるんですよね、実は。その時の国の課題は、相当変わっているんだと。変わっているのに開発計画の方は追いついてないんだという評価があると思うんです。それに対して、いや、開発計画の方はそれぞれの時代の背景に応じて一応の課題を設定して目標を設定してやってきた、やってきたじゃないかという見方もあると思うんですね。その辺どう見たら良いのか。そのあたりからちょっとご意見を伺えたらなと思います。

一番簡単な、ばっさり切り捨てるような言い方をすると、もう高度成長時代に入る頃から、目標はすっかり変わっているのだと、変わっているにも拘わらず、開発計画の方は北海道開発法制定当時の感覚を引きずっていて、そこに相当ギャップができたんじゃないか、という言い方をしてしまえば、簡単なんだと思うんです。でも、そう言い切ってしまえば、もう北海道開発というのは課題を失ったのだという言い方になってしまうかもしれない。でも、それもまた困るし、と

いうようなところがあって、一体その辺をどう見たら良いかということがあると思うんですね。その辺のところを、皆さんがどのようにお考えか、ちょっとそこらを私の方からもお聞きしたいという気もする。その辺りから話を始めたいと思いますが、いかがでしょうか。

開発計画のタイムラグ

北倉：　農業のことでお話しさせていただきますと、今、小林先生総括されましたが、第1期計画、ここはまさに戦後の緊急開拓、食料増産、これに非常に真っ正面から応えたと。先生のおっしゃった部分は、まさに当てはまる。

第2期計画以降になると、北海道をめぐる政策要因がかなり農業では変わってくるわけですね。例えば第2期計画の期間、これはまさに農業基本法が昭和36年にできて、それに北海道は非常に応えてきたわけです、積極的に。その結果がどうかという話は別にしまして、第2期計画時点でも、やはりまだ国の施策に積極的に応えていた。例えば農業基盤整備事業ですとかですね。ところが第3期計画になってくると、ちょっと状況が変わってきまして、この第3期計画の時代にお米の生産調整が始まる。ですから第3期計画の段階では米の生産調整といったものが、あまり良く反映されていない、始まったばっかりですから。そういった意味でこの時点から6期計画までのつまずきが始まるわけです。

それぞれの時期にはいろんな事件がありまして、第4期計画になると完全に変わってくる。というのは昭和59年から北海道が作った農産物の価格低下の時期がやってくる。現在までの23年間、価格が下がり続けている。そういった第4期計画の時代に価格低下ということで北海道の農業は完全に状況が変わってしまう。第5期計画になると、平成5年の12月にガットウルグアイラウンドの農業合意が決まる。これが計画の途中で発生する。今度の農業交渉の決着の付き方はそうではありませんけれども、そういった農業をめぐる政策要因と言うんですかね、そういうことが北海道農業に非常に大きく作用しているわけです。しかし、そのことはストレートに開発計画とは繋がらないような気がするのですよね、私は。ですから、常にタイムラグがありますね。おそらく第4期計画、第5期計画を見ても、現在とほとんどそんなに無理な計画にはなっていないですよね。かなり状況が変化しているものですから、それに十分対応できていないというのが確かにあるとしても、果たして開発計画自体の評価に全てを繋げて良いのかどうか､私はちょっと疑問に思ってるんですけどね｡開発計画を作る時の状況とは違った状況が計画の途中で起きてくる。ですから、タイムラグを置いてその次以降の計画を評価していった方が良いと思うんですね。

小林：　つまり、例えば食料増産、それからエネルギー資源供給、これは昭和20年代に本当に役割を果たした。例えばエネルギー資源というのを見ますと、先程出さ

れた資料③に石炭生産量の推移（本報告書 63 頁）が書いてありますが、北海道、実は昭和 40 年代の初めくらいにピークが来て、つまり日本全国の石炭生産量のピークがもう落ちだす頃まで、まだ北海道は伸びているわけですね。これ北海道の人口のシェアから見たら、エネルギー供給のシェアというのは、ものすごく高いわけですよね。エネルギー資源の供給ということに関しては、すごい役割を果たしたと。ところが、かの有名な三井三池争議が昭和 35 年でしたっけ、そこを契機に石炭から石油への転換というのが基本方向として起こりますよね。でも、その後も北海道はまだ伸びていくということがあって、これは本当にタイムラグですね。だからエネルギー供給の重要な役割を担うというのは文字通り北海道の開発計画の一つの柱であったわけです、第 1 期計画で。第 2 期計画においても、多少その延長はあって、しかし政策の上では、実は当時流体革命なんて言葉が使われてたと思います。石炭から石油へという転換が起きる。それからエネルギー資源の輸入という、基本的に国内資源への依存ではなくて輸入依存へと展開するということは、既に昭和 30 年代の高度成長がスタートする頃から始まっているわけです。そういうタイムラグがある。だけれど、当初計画の目標は非常に十分とは言えなくても達成している。そういうずれがありますよね、時間のずれ。エネルギーの場合、完全にこれはずれが見えていると思うんですけれど。

おそらくそれは食料についてもやっぱりある程度、農業についても言えたんじゃないですか。昭和 36 年の農業基本法ですか。それは、一つには高付加価値だとか生産性とか大規模化とか規模拡大、それを一番達成したわけでしょう、北海道が。だから、そういう国の基本施策と開発計画がどうだったのかというそこの繋がりは分からないけれども、やっぱり達成してるんだと。なのに米が生産調整だという話ですよね。だから、そういうことをどう見たらいいのか。エネルギー資源の供給だって十分目標を達成したじゃないか、だけど石炭から石油へという転換がある。同じく食料もやっぱり規模拡大という目標をいち早く達成しているけれど、米の生産調整ですよという、そういう話ですよね。

北倉：　そうですね。この資料③の石炭の生産量の、全国と北海道の対比ですね、これを水田面積に置き換えると、よく似ていると思うんですね。全国的には水田の増加がピークが過ぎてからでも、北海道はまだ増加が続いていきますので。

小林：　計画というのは、計画を立てました、1 年経ったら状況変わりました、だから止めたという話にならないわけでしょう。だけどその辺のところをもう少し説得的に説明する仕方ってあるんじゃないですかね。米の生産調整というのは、予測がつかなかったんですか。

北倉：　それは基本法が昭和 36 年にできますけども、その 3 年くらい前に農業基本問題調査会がスタートしてまして、その時点でもう米の生産過剰は完全に予測できたんですね。完全に予測してるんです。そうは言っても、米が最も儲かる作物で

すから、ブレーキが利かなかった。

小林：それは、儲かる作物だったとは言いながら、でも食管制度の元でのことでしょう。

北倉：それはそうです。食管制度で一番潤ったのは北海道ではなくて各県ですね。

小林：　実を言うとそういうずれを起こしたのは農業団体じゃないのかな。むしろ旗立ててというような面はあるわけです。だから、そういうようなことを言い出したら、計画の評価とかいうこととずれてしまうんですね。そこは難しいけれども、いずれにせよそういう計画に対して北海道は大変良く対応したんだけれど、どうしてもタイミングのずれが起こってくるという問題があるんですよね。

北倉：　生産調整に関しては、北海道は最も貢献したわけですよね。半分の面積を休田したのですから。

小林：　生産調整でも最も貢献しているというのは、規模拡大でも貢献し、何でも貢献して、それでもという感じですね。高度成長期に入る頃、それから第一次石油危機以後と、やっぱりポイント、ポイントがあるでしょう。その時々の国の課題っていうのが明確に出されてるのかな、どうでしょうかね。

北倉：　今、先生がおっしゃったように、各分野で非常に重要なポイントがありますよね。そのポイントを押さえていって、どこで考えたら有効なんでしょうかね。その出来事に的確に対応できたのかどうか。例えば、第3期計画でしたか途中で打ち切って新計画を作ったことがありましたよね。

小林：　昭和45年でしたか、第3期計画がつくられたのは。昭和48年はオイルショックですから。それで途中で打ち切って第4期計画になりますよね。今の問題は、話をもう少しいろいろ進めて行く中で、もう少しまた後で整理することにしたいと思います。

　最初に開発局の方から今までのデータを提示されながらご説明を受けたんですけれども、どこからでもお気づきの点があったらどうぞお出し下さい。

人口移動とインフラ整備

小林：　一つちょっと気づいて言いたい点があるんだけれども。人口移動の話が出てきています（本報告書29頁）けれども、つまりね、開発計画という視点から言ったら、北海道の人口を増やして人口を呼び込むことが主眼点なのか、日本経済の発展に労働力を供給して貢献したかということを言おうとしているのか、そこはちょっと話が混在しているのではないか。労働力供給という面から言ったら、東北の方がずっと供給しているわけですよ。過疎ということが非常に際立って出てくるのが昭和30年代の特に後半からですが、東北、中四国辺りの方が、ずっと過疎の問題が出てくるんですね。40年代になって、北海道が人口増加率がほとんどゼロかマイナスに転ずるのが昭和45年、高度成長のピーク時ですから。ところが東北や中四国はもっと前に経験してるんですね、人口の減少。北海道は若

い人が留まったんだということを強調しようとするのか、東京にどんどん行って日本経済の発展に貢献したということを強調しようとしているのか、そうではなかったんだと思うんだけど、さっきの説明で混在しているところがあるので、どの点を強調するのか、少し整理していただいた方が良いと思いますね。

もう一つそれと関連してるのだけれども、インフラ整備との関係（本報告書 38 頁）。つまり、東北からは新幹線が通るようになったらあまり出て行かなくなったっていう話があるでしょう。インフラ整備というのはよく言われるようにストロー効果が起こっちゃって人口流出するって言われるけど、そうじゃないぞっていうことを強調しようとしているのか、だから北海道に新幹線が通っても多分出て行かないから大丈夫よっていうのか。強調点をどういうところにするのか、あまりたくさんのことにふれているので、少し混在しているところがありました。どうぞご意見を。

全国総合開発計画との関係

田村：　二つあるのですけれども。

一つは、我々は今、第 1 期計画から第 5 期計画までのレビューをするという話ですが、この作業は、北海道局が行っている第 6 期計画をレビューしながら第 7 期計画を作ろうという作業と、どのように関係するのでしょうか。何かの目的があって、第 1 期計画から第 5 期計画までの歴史を綴る、その目的や戦略は何か。北海道の計画と異なり、かっての全国総合開発計画（全総）は国土形成計画と名前を変えた。開発という言葉を落としたわけですが、我々は開発という言葉を入れたままである。小林先生がまとめられたように、その開発を中心に、検討方法は 2 つありそうです。一つは将来から過去を透視する方法と、他の一つは過去から将来を透視する方法です。多くの場合は後者でしょうか。しかし、前者の 30 年先くらいから見たらこういう連続性の中にあるのだよという議論を進めていくのも重要ではないか。何故なら、今が時代の変化点だからです。これから迎える人口減少や長寿社会などへの対応を戦略的に打ち出すためには、30 年先くらいの将来から過去を透視する方法もよいのかな、と考えます。

私自身、全総は時代背景を踏まえて明快に変わってきてきたと思うのです。分かりやすく言うと、高度成長時代は全世界からお金を集め、全国からも人を集めて、太平洋ベルト地帯にエンジンを作った。次の時代は、そのエンジンで生み出したお金を使って、今度は田舎の方へ富を分配する。所得格差を是正するという大きな流れで行くはずだったのですが、プラザ合意を契機に世界に日本が開け、為替相場も、金融も大変動の時代になるわけです。昭和 60 年ですから 3 全総の終盤で予定が狂った。これが軌道修正されないままに、全総＝所得格差是正として、4 全総と 5 全総が作られてきたのではないか。5 全総では、小泉首相の「稚

内から石垣島まで」の都市再生が打ち出されて、「所得格差の是正は終わった、次は、生活の質の向上だ」と打ち出した。しかし、施策も国民の意識も「全総＝所得格差是正」のままだったのではないでしょうか。

以上の流れから言うと、北海道の開発計画の第2期計画から第5期計画までは、全総の第1次から第4次までに相当し、北海道の開発計画の第4期計画と第5期計画が所得格差是正を謳いあげた3全総・4全総にあたる。そして、日本中の大きな話題となった所得格差是正の施策が3全総中に既に破綻していた。北海道の開発計画の第4期計画の中で、北海道が待ち望んでいた地方部における所得格差是正が頓挫した。しかし、全総も北海道の開発計画も、それを修正しないまま、5回目の全総や第6回目の北海道の開発計画を作ってしまった。ここで問題は、高速道路や新幹線が徐々に出来上がった本州を基準にして、「生活の質の向上」を5全総で謳ったことではないでしょうか。すなわち、北海道の現状を検証せずに、所得格差是正は終わったと言ってしまった。

今、国土形成計画をつくろうとしています。人口減少や長寿社会や東アジアがキーワードになろうとしている。変革点である今、全国の動きに乗って、北海道は一緒に変革して良いのかどうか。まだ全国並みにインフラ整備が終わっていない。新幹線も高速道路のネットワークも不十分な北海道は、どのような戦略で臨むべきなのか。国土形成計画として、開発という言葉を捨てた全国計画。北海道の第7期計画は開発という言葉を意識して使ってかつ、人口減少や長寿社会や東アジアの先導者としての「新しい開発」もしなければならない。歴史を単に綴れっていうなら簡単なのですが、私自身は、開発という言葉が気になっているものですから、その開発というものの中身も、資源もこう変えるぞ、という北海道民の意思が必要と思うのです。それが一つ目です。

もう一つは、北海道開発そのものの議論です。全総よりも前の昭和25年に何故、全国に先駆けて計画を作ろうとしたのかという話を、まだご健在の下河辺さんに本年夏に聞ききました。北東北3県で3年に一度しか吹かない「やませ」が3年間続けで吹いて、北東北3県の人をまず食べさせなくちゃいけないということが戦後すぐに起こった。このために北海道の開発計画を先に作ったと彼は言うのです。時代の「大きな流れ」と「小さな流れ」がある。人口の変化とか産業の変化とかという「大きな流れ」の把握とともに、「やませ」という「小さな流れ」も50年の開発の歴史の中では重要なようです。資料②「論点整理のメモ」の中に示されていることをどうやってストーリーとして繋いでいくのか。大きく2つのトレンドみたいな話があって、50年ピッチで見ていく時の流れと、5～10年ピッチくらいで見ていく時の流れがあるときに、どういうふうにして綴っていけば、今必要な「開発」というところに結び付いて行けるのだろうか。私自身も分からないのですけど、そういう感想をもちました。

内田：　田村先生と全く同じなんですけど､私も視点が違うのではないかと思うんです。どういう意図で今回の資料②の「論点整理のメモ」が作られているか。というのは、やっぱりある程度着実にきちんとやってきましたっていうポイントを出しておかないといけない。確かに問題点いっぱいあるんです。北大でも全学教育の評価で、うちはここはマイナスもあるけどもこう特徴があるんでと言って出したら､そのマイナスを突かれて評価でランクが落ちたんですよね｡こっちとしては、きちっとそれをやってるんだっていうことで。だけど、そういうふうには見られない。

だから、このとりまとめの目的がどういうのかっていうのがやっぱり一つ大きなものがあるので、私も全総のことは気になっています。先程国の計画と言う時は、経済の計画っていうのと全総の計画のスタンスというのは、実は微妙に違っているわけですよね、その意味では。さっき言われたように、国際化に向かうというのと、それを閉じこめてとにかくやっていこうしたとき、それが違ってるわけですよ。だから、そこにもう国の施策の中にベクトルがちょっと違ってたところがある。だけど、問題なのは、ここが難しいんですけども、国のそれを着実にやってきて、ここまで来てますよということをどの視点で応えておくかということで、そうするとやっぱり全総のスタンスになるんですね。それでいくと、着実に来ているということをある程度読める。だけどそれだと今度、国全体の貢献ということになるとどうなるかということで、矛盾がいっぱい出てるわけですけれども、やはりそこの書きぶりが一番難しいんだと思うんですね。

つまり、着実にやってきたんだというその視点はやっぱり置いておかないと、これはもう、それがなかったら、いくらこれから良いことを言っても、ばっさりやられてしまうので。だからその着実にやってきたんだというのは何をもってそう言ってるかといったら、全総を踏まえた形でやってきたんだというのを、ある程度言っておかないといかんのではないかなと思うんですよね。それが上手くいかなかったというのは、ある意味で逆に言うと、全総にその責を投げるような、そういう要素がどこかに隠れてあるという形の書き方が、私としては良いかなと思ってるんですけど、ものすごく難しいかな。つまり北海道開発局、というか北海道局としては、着実に国の施策をきちんとやってきたということを謳うというのがこの計画の検証の時にやっておかないと、ポーンと蹴られちゃうということがあるんで注意した方が良い。そこは、経済の発展、長期的な発展に貢献するということは、全総のスタンスでいくと、そういう形ではなくなってきているわけですよね、全総自体が。つまり先程言ったように、地方に対して恩恵が回るような形のスタンスに変わってきて、それが発展ということととどう繋がるかということについては、全総自身がもう既に変わっちゃっている。だけど、北海道としては、国の施策ということできちんとやってきた。ここの書きようがやっぱりもの

すごく難しい。だから、ちゃんと計画通りにはやってきているというところを一つ踏まえておかないと、これからの計画に対して、何も言えなくなってしまうというので、それは言っておく必要があると思うんですね。その時に全総を使う。

だけど、先程田村さんがおっしゃったように、グローバル化してる中で、それを今度新しい形に、どのように活かしていったら良いかという未来図をどういうふうに描くかというのはまた別問題ですよという形で、開発という言葉を全総自体が取ったとすれば、北海道自身もそういう言葉を取る取らないじゃなくて、考え方がそういう方向にこれから進んでいく計画になるべきではないかというような、そういうトーンを持っておく必要があるかなと思うんですけどね。

それで関係するんですけど、この資料③の「北海道開発関係データ」指標では全国の平均と比べるんですよね。その時に東京を外した全国というので比べてみるというのをやられたら良いと思うんです。東京が入ると極端に、平均値っていうのはご存じのように高い方に行きますから。クラスの平均点取ったら真ん中より上のランクになるんですよ、授業でも何でも。だから平均貯蓄額がなんぼですよって言って、大半の人が「俺はそんなにいってない」っていうんだけど、それは当たり前で平均っていうのは全部上に行きますから。真ん中の人が取ってるのはどこかっていうのは平均より低いんで、だからその意味では、関東圏を外したところで、北海道がどういう位置にあって、ちゃんと貢献していると。いわゆる地域の中ではきちんとしてやってきているんだということを見せるような形で、上手くいくかどうか分からないんですけども、必要なところはそういう形で、他の地域よりはやはり貢献しているんだという、そういうものが見せる。東京を入れた全国の比でなくて、東京を入れない全国の中で北海道が占めている位置付けみたいなものを見せることで、良くやってるんだっていう形をとれる指標もあり得ると思うんですね。そういうのを僕は使ったら良いかなと思うんですけども。

小林：　大分頭が整理されてきたけれど、全総との関係は一つありますね。第1期計画は北海道が先行してるからずうっと早いけれども、少なくとも高度成長、つまり所得倍増計画が出たのが昭和35年。昭和37年に第1次の全国総合開発計画というのが出るわけですよね。実は、だから北海道開発計画の方が11年早いわけですよ。そうすると全総との関係はどうなんだっていう議論があるんだけれど、一番オリジナルなというか、一番最初の北海道開発の目標を設定して開発計画作った時というのは、独自であったんでしょうね、まず。

それから第3期計画、第4期計画、第5期計画と行く時には、必ず全総と照らし合わせながらすり合わせ作業というのをやっているわけでしょう。だから、そこはちゃんと整合するようにできているわけですよ。で、そこがどういう風に見たら良いんだっていう問題が一つありますね、どういう風に考えるかという判断。しかし、そういうことはあるけれど、結局内田さんが言われたのと同じなんで、

やる時には、少なくとも僕は全総もそうだと思うんですが、国土計画という側面が非常に強いですよね。だって国土庁なんだから、やってるのは。経済企画庁ではないわけですから。所得倍増計画っていうのは、もう経済計画としては一番の上位規範としてあって、それに整合するように国土計画を作るとしたら、どうなるかっていうんで、昭和 37 年に全国総合開発計画ができます。だから関係してるんだけれども、国土計画っていう側面が非常に強いわけですよね。北海道開発計画はそういう流れをちゃんと踏まえた上で、日本の国土の 22% を占めるところの、北の端の北海道の開発をやってきたんだぞというところがありますから、きちっとやったんだということは、やっぱり言わなきゃいけない。そういうことを言った上で、経済計画というのを見ると、やっぱり国際環境の中でのいろんな影響を受けて、実際に、国土計画はこうなんだけど、現実にはいろいろ変わってきますと。それとの対応性のなさっていうのはある程度やむを得ないところはあるけれども、少なくとも開発計画としては、ちゃんとやってきたんですよっていう話は、やっぱりしなきゃいけない。

第 6 期開発計画との関係

佐藤：　総合点検という観点から見ると、第 1 期計画から第 5 期計画を対象とするというのは公平さを欠く気がします。第 6 期計画ではスキームが一変します。第 5 期計画までを見ていると、華々しく千歳川放水路、国際エアカーゴ、苫東開発などのプロジェクトがうたいあげられています。それが第 6 期計画では全部消えています。そのフォローアップは誰もしていません。今回の総合点検では、そこのところをきちんと評価する必要があると思います。第 5 期計画において色々なプロジェクトを提案しながら、第 6 期計画の中で落した経緯が重要です。

もう一つは、プラザ合意以降、我が国の方向性が見失われました。第 5 期計画がつくられた時と、プラザ合意の時期というのはオーバーラップしています。平成 2 年に 630 兆円の公共投資基本計画が打ち出され、バブル経済へ突入します。大規模リゾート計画が構想され、東京湾横断道路などが建設されました。これらのプロジェクトはことごとく破綻しました。プラザ合意と国土計画とは距離があり、なかでも北海道開発計画とはもっと距離があったと思います。プラザ合意が我が国に何をもたらし、その後のバブル崩壊と開発計画との絡みを精査する必要があります。

北海道という国土を徹底して有効利用しようとする北海道開発計画は 1 本の筋が通っており、浮ついた経済的な効率を図ろうとはしませんでした。総合点検のなかでこの点を注目しています。

経済学ではプラザ合意の総括をどう行っているのですか。

内田：　産業構造の空洞化とかバブルっていうのは、基本的にはプラザ合意を全部引き

ずっています。つまり、日本の政策が対外政策の公約として動きだしたんです。黒字減らしをするので、内需を拡大しなきゃいけないという形で、ちょうどその時日本が「Japan as No.1」という形で勢いに乗っているので、東京を国際都市にする、それからリゾート法という形です。前川レポートが出ましたが、これは明らかにもう対外政策なんです、全部。対外政策を受けて内需拡大をした。で、バブルがばぁっと行ったんですね。その後円高になりますから国内の製造業が外国に出て行くっていう形になって、今のいわゆる景気が良くなっても地方に恩恵が被らない。本来ならば地方に工場を建てたものが、外国に出て行ってしまった。だからおっしゃる通りプラザ合意から大きく変革している。結局日本が、自分達が自分達のスタンスをきちっと認識していなかったということがすごく大きいんですね。

それともう一つ、やっぱり国際社会の中のルールに従っていかなくてはいけないという過渡期でもあったものですから、それを制度としてやっていこうという時期といっぺんに重なっちゃったんですね。欧米は長い時間かけて、金融自由化もそうですけども、ずうっとやってきたものを、日本はいっぺんにあの短い中でやろうとしたものですから、バブルになってバブルがはじけていった。プラザ合意が結局原点というか起点になってるのは、おっしゃる通りですね。

小林：　今の話からいけば、国土計画というのは、まさに国土ですから国内の計画ですよね。それに対してプラザ合意が何をもたらしたかといったら、まさに対外政策によって猛打されたということ。そうすると、先程来の全総と経済計画というか、それとの間にずれがあるのだというお話と繋がってると思います。これまでの総合点検という時に、継続性のもとで北海道開発計画というのを見ていくのか、何かこれまでとこれからと、どこかに不連続点というか時期とか何かを認めてこれから新たに少し違った視点で計画というものを見ていったら良いかとかという種類の問題と、多少関わってくるように思いますね。

佐藤：　全国総合開発計画の策定前には太平洋戦争直後と言うこともあり、国土計画という言葉はタブー視されていた気がします。しかし北海道開発計画という言葉は北海道に住む人は実感してきたと思います。国土にかかわることは全ての基本だと思います。安倍総理は「美しい国土」という理念を打ち出し、日本人としての拠り所をしっかりと見始めました。世界銀行の基準や国際基準というのはアメリカのためのルールであり、日本にはなじまないものです。わが国はバブル崩壊によって、ものすごく高い授業料を払ってこのことに気づきました。

第６期計画を含めて総合点検すると北海道開発の特色が出てくる気がします。今までの北海道開発計画にあった所要資金額の見込みもなくなってしまい、穏やかというか、華やかさがない計画が、この時期に作られた背景は重要です。

開発予算との関係

田村：　ちょっと話は変わるのですが、この総合点検に関しては国土交通省政策評価会がありますよね。東大の金本先生が座長ですよね。

竹原：筑波の石田東生先生、東大の田辺先生といった方が政策評価会の先生方です。

田村：　政策評価会では、港湾とか道路とか 10 年くらいスパン先の事業評価、例えば港湾ですとスーパー中枢港湾の事業評価を B/C などでチェックしている。これに対して、今回の北海道局では、政策レビューとして計画を評価しようとしている。国土計画とか北海道の開発計画とかの政策レビューするのは初めてなのですよね。国土計画のレビューは、まだ、終わっていませんよね。

竹原：国土計画は、去年終わりました。

田村：　それでは、国土計画のレビューで何が議論されているかもわかりますね。私が知っている限りでは、金本先生は、国土交通省の部分と財務省の予算の部分とを一緒になって議論しないと政策評価になりませんと言っている。自分達の計画は「B/C から言って上手くできました」なんて、そんな独りよがりのことやらないで、財政と連動させた計画の評価を行い、次の財政計画に反映させましょうと言っているのではないでしょうか。その流れが生きているのならば、今佐藤先生がおっしゃられた、金融は重要になる。財政計画なり経済計画なり、国土計画と違うところにある計画との連動で、北海道の開発計画をまとめる必要もある、そういうことになりませんか。

内田：　今先生が言われたことは気になってたことですね。つまり、ここの話の中に開発予算との関係が出てないんですよね、一つも。これは、意図的にこういうふうに外してるのか、入れるとものすごく厄介になるなと思うのですけれども、いわゆる効果を見るという時に、開発計画がどういうふうに実行されたかというのを見るのは、本当に開発予算を投下して、それがどういうふうに活かされたかというふうに見るというのが、一番はっきりするんですよね。だから、そこをこちらから言っちゃうと、ものすごく厄介だなと思うんで、それは意図的に出さないで開発計画は計画として実行されているかという形で留めておくという、そういう意味でやっておられるんだろうというふうに私も理解したので、言わなかったんですね。だけど、どこで評価されるかというのは分かりませんけれども、そのどこかでやられる可能性がもしあるとすれば、内々にでもやっぱり検証しておく必要はあるなというふうに思いますね。つまり、なんて言うのか、お金が活きているんだ、活かされているんだという、そういうことが言える形をどこかで作っておく。だから意図的にというか、私も北大の例があるんで、当然自分もこんなお金のことを検証したら全部自分のところにはね返ってくるのはすぐに分かるので、そうはしないという。だから、この評価がどういうふうな視点で評価してるのかという、それがちょっと分からないと、やぶ蛇になるようなことは絶対やっ

たらだめだということがあるので、そこはちょっとどうなのでしょうかね。

小林：　金本さんが言ったとかっていうのは、それはもう資金効率のことを入れなきゃ意味ないだろうということでしょう。だからいくら金かけても良いんだったら何とでも言えるんだけれどという話だと思う。そういう話に対して、北海道の開発計画というのは大事だよと、ちゃんとやったよと言っても、それは金をかけりゃそれは馬鹿でもできるだろうって言われる。反論する論拠をどうやって作るんだという話。だから、これだけの開発予算をもっと別なところにかけていれば、日本国のために遙かに役に立つことになったろうってことを言われるかもしれないことに対して、いや、そうじゃないんだって言うか、もうお金の話は一切しないとするのか。どういうふうに考えていったら良いかということですよね。

半田：　なんで第１期計画から第５期計画までで第６期計画は入れないのかとか、事業的なものつまり開発予算ですけれどもそれをどういうふうに取り扱うのかとかという議論は、この研究会開催前に事務的にもあったのですけれども、時間的にも経費的にも制約がある。また、第６期計画の方は現在実施中であり、北海道開発分科会の政策部会で、田村先生、佐藤先生にご参加いただいていますけども、そういうところで点検する。第１期計画まで合わせた形のものをどう政策評価会に持って行くというのは、北海道局としての政治判断などがあるでしょうし、そこでいろいろ考えられて提出する。だから研究会では第１期計画から第５期計画までの整理をしてくれという頼まれ方をしてるんです。政策評価会に持って行った時には、どういうことを言われるかという想定はいくつもあるんですよね。そこは戦略的なことを考えた形でやるのが時間の制約の中でやる時には作業効率的にも良いことなんだけど、この研究会ではそこのところは割り切っていただきたいと思う。

佐藤：　報告書の書き方は第５期計画までとしても良いと思います。しかし総合開発計画の考え方を第５期計画で留めることは評価できません。第５期計画から第６期計画のパラダイム変化を避けて総合点検はできません。大規模リゾートの失敗は時代の変化であり、その計画を立てたこと自体はやむを得なかった、という総括は耐えられません。

半田：　第６期計画の取り扱いについては、東京の方での政策部会でお話あるんじゃないかと思うんですけれどもね。政策部会の検討項目の中には第６期計画の点検というのは入ってますよね。

佐藤：　第５期計画までを考えないで、第６期計画だけ取り出して議論しても本当の評価になりません。

半田：　第６期計画の点検は、次の新しい開発計画を作るために現在実施中の第６期計画の点検をしているという考え方ですが、今回の総合点検は、裏腹になっているんですけども、国土交通省として開発計画の政策レビューとしてやっていくと

いう話だから、そこでは北海道開発はどういう意味があったって一言で言えるような話が求められている､それがまた模索されているんじゃないかと思うんです。

北海道開発の効果のとらえ方

小林：　開発と言うからには、つまり投資効率とか、いわゆる経済効率、効率という基準だけでは割り切れないものも当然あるわけでしょう、国土計画という時には。未開の地を開発するなんていうわけではないけれど、でもほぼ未開の地を開発したんだったら投資効率もへったくれもないわけなんであって、投資効果が発揮されるまで 100 年もかかるなんていうことはいくらでもあること。だけど、もはやそんな時代じゃないよと、北海道はそんな未開の地じゃないよと言われるに決まってるわけですね。

それでも尚かつ北海道開発だという時に、国土計画的な視点から何を言うか、何か言うべきことを持っているか。僕はやっぱり単純な格差是正論はだめだと思うんですね。北海道よりもっと低いところはいっぱいあるんだから。何も北海道に格差是正のために無駄な金をつぎ込んで良いなんて理屈は通らないだろうと思うんですね。だから、そういうのではなしに、でもやっぱり北海道っていう論拠というのが一番根本問題だと思う。

半田：　これまで、この研究会では開発効果について方法論的なことでいろいろ勉強したりしてきたっていう流れもあったものですから、振り返って北海道開発はどういうような成果があったのかということについての開発局からの相談に今回乗ったわけですよね｡そういう意味では､今度の研究会は具体論的な話になりますが、引き続き先生方にいろいろアドバイスいただきたいと思います。

そういうことで、北海道開発はどんな効果があったのかということを、一つの方法として、長期的な指標、農業でいえば食料供給基地になったと言われるわけだから、そのようなことをデータで見ればこういうふうになったんだということなどを図表類だとかを作ってみたいと思っているんです。それから、産業はどうだったかというと、製造業から見たら、北海道は製造業の集積がなくて、今景気が悪いのも結局輸出関係の製造業が少ないからだと勝手なことが言われても、それは日本経済のなかでそういう産業構造的な役割をもってきた面もあると思うのです。そこは方便的な話になってきてしまうけれども、そういうデータを揃えられたらと思ってるんです。

それで、メルクマール的にいくつか項目を挙げて、経済社会的なデータを整備して、それで北海道開発はこういう面では非常に効果があったんじゃないか、着実に成果を挙げたんじゃないかという形で、北海道開発の効果を整理していくということは出来ないのかなと思っているんです。

佐藤：　議論としては第 6 期計画まで見据える必要があり、それをどう記述するかは別

の問題です。今日のメンバーの開発に関する考え方とか、ここが重要な視点であるという指摘は大事です。それを意見交換することは意味があります。

半田：　例えば人口移動について言えば、交通基盤の整備とどう関係しているのかということなどについては先生のご見識でご指導いただきたい。

佐藤：　それは永遠の課題であり、あるところでは発生するし、別のところでは発生しないかも知れません。人口に関して言えば、交通網の整備によって変化はするでしょうが、他の影響もあるわけです。その全てを交通で説明しろというのはできません。

小林：　そういうことじゃなくて、人口移動に影響するファクターはいっぱいあるんだけど、ただそういう中でさっきの説明で強調したかったのは、インフラ整備というものがもたらしている効果っていうものは何だろうかっていう話であって、その内の一つは交通インフラっていうのがあった。その他に、都市化の進展であるとか。だから DID 人口のブロック全体に占める割合で見たら北海道は随分高い。ところがそれの面積は逆に小さい、だからコンパクトに集中して住んでいる（本報告書 40 頁）。それが一つの地域社会の非常にユニークな在り方なんです。これはアメリカやカナダ、オーストラリアに行ったらあるのだけれども、日本の他の地域にはない。こういう非常にユニークな点をどう見たら良いかとか、そういうようなことを積極的に話し合いしたい。言うとしたら、つまり、人が都市に集中して住んでいて、都市と都市との間に全然人が住んでいないところがけっこうある。汽車の窓から人家が見えないところを 1 時間以上も走ってるなんていうのは北海道しかないとかという、北海道としての特徴があるでしょう。そういう地域社会は良いんだろうかどうなんだろうかと。これは非常に自然環境を維持し残しながら、しかも非常に発展の成果を享受できるような居住地として生きるための一つの条件、効率の良いはなしではないのか。そこを上手く繋いでいけたら大変良いのではないか、とかいうようなストーリーとか、そういうものに繋がっていく良いモデルを示してるんじゃないかとか。

佐藤：　札幌は、地下鉄がなければこんなに発展しなかったと思います。地下鉄の整備計画は費用便益的な評価ではなく､国土計画的な見地からきめられました｡現在、多額の負債を抱えていますが、地下鉄があるからこそ札幌のポテンシャルが持続されています。同じように北海道を見たら、冬期間でも夏の 8 割程度の交通サービス水準を確保するインフラ投資を行ってきました。もしこの投資がなければ、北海道全体の人口はもっと減っていると思います。北海道開発とは、人口の少ない地域に公共インフラが必要なことを示してきた、ということを強調する必要があります。自然に恵まれているとか、広大な土地という売り込みはマイナスであり、これらがそのまま資産になるわけではありません。

竹原：　一つ念のためというか申し上げておきますと、この研究会の先生方にご議論い

ただきまして、報告書というか最終的に取りまとめて、それがそのまま政策レビューの場に出るというものではなくて、政策評価会ではそのものが議論されるというわけではございませんで、そこからアイデアなり、一つの参考とさせていただくというものでございますので。

半田：　資料②の「論点整理メモ」の考え方は、開発の成果のとらえ方として、一つの方法はそれぞれ各期の開発計画の実績評価であり、それからもう一つの方法は長期的に見て北海道というのはどういうふうになったかというものを経済社会的なデータで見たいということです。特に長期的なデータで見るというのは、どういう指標で見たら良いのかどうかというのは、この研究会で言われればまた開発局からデータの提供をしていただけるかと思います。できましたら先生方からアドバイスしていただいて、こういうデータが面白いんじゃないかなというものを言っていただき、そのデータを整理したらとは思ってるんですけれど。

小林：　さっき内田さんが提示したような、つまり東京を外した平均値を出してみたらどうかというのは非常に具体的には、大分数値が変わってくるでしょう。

佐藤：ものすごく北海道が上がる可能性がありますね。

小林：　だから、こう見たらこうだけど、ちょっとこういうふうに視点を変えたらこうよというような書き方は可能性としては出てくるわけでしょう。

佐藤：東京を外すと、北海道は全国の平均値を越している気がします。

小林：　そういうことを挙げればいろいろある。例えば道央圏だけ取り出して見たら、こんな良いところが他にあるかという話もでてくるかもしれないし、いろいろあるでしょう。だから、やっぱり開発の効果なり意義なりを、第６期計画を入れる入れないという議論は別としてそういう時に、それなりに開発計画をちゃんと実行してやってきたんだと、こういうふうに見るとなるほど相当成果を挙げたんだね、放っておけばこんなになったかもしれないのにというような議論はできるんだと思うのです。

佐藤：　気象条件の厳しさをもっと明確に出すことが重要です。現在でも北海道の冬を生きるのは大変です。その地にこれだけ多くの人が生活できるようになりました。オランダの土地は海底よりも低いところにあり、水をくみ上げるエネルギーを常時使っています。そのエネルギーが無駄か、という議論は起きていません。北海道で生活するために除雪費は不可欠の経費であり、その経費を削減するとオランダが水没するように、北海道は雪に没してしまいます。それが国土なのです。

半田：　資料②と③では、長期的な指標として人口だとか、経済だとか、農林水産、工業、自然環境だとか、観光だとかの視点からみて効果があったという見方をしてデータを整理してるんですけども、この辺のそういうアプローチはいかがでしょうか。佐藤先生が言われる土地条件、気候風土の厳しさをどう扱うか。

佐藤：　これからの北海道を考えていく時、この原点が疎かにされています。北海道に

おいて現在の社会生活ができるために当たり前のことではなく、不断の努力と経費が払われていることを忘れてはなりません。

国土の安全保障

内田：　ちょっと突飛なこと言うんですけど、安全保障上の問題っていうのは言及しなくて良いんですか。位置付けはどういうふうになってるんですかね、この開発計画の中で。ほとんどそういうのは表てに出ていないが。

竹原：国際交流拠点とかですね、そういった文脈では書かれていますけども。

内田：　それこそ北方領土問題とか、そういうことを言うのは、マイナスなのかプラスなのかよく分からない。鈴木善幸さんが一番熱心で、初めて北方領土、あの人総理になった時に見た人なんですね。どういう訳か知らないけど、すごく力入れてお金も投下してくれたんですよね。今の小泉さんは全然問題外なんだけども。やっぱりそういう位置付けも置いておくっていう必要はあって、その視点というのは意外とないんですよね、この開発計画とか北海道開発の中に。それは所管が違うといえば違うんだけど、やっぱり今でもある意味で重要かなと思うんですけどね。

竹原：　開発庁、今では北海道局は、北方領土の隣接地域振興と住民安定の生活に関することを所掌しており、これまでの開発計画の中でも関係の記述は見られます。

半田：　開発計画は閣議決定しますから全省庁に協議することになるのですけれども、主だった省庁とは最初に詰めるでしょう。その時点では防衛庁には特にしていない。防衛だとかそういう認識は、開発計画上は表立ってはないんですよね。

内田：　さっきの佐藤先生の話に関連しますが、バブルがピークで崩壊する時にやはり冷戦構造が終わってるんですよ。

半田：　それは開発計画っていうのはそもそも何かっていうところの哲学論に関わってくるんですよね。だから防衛っていうのは国土計画に書かない。

小林：でも国土計画という時には、広い意味での安全ということがあるでしょう。

半田：　暗黙のこととして、北海道での防衛の認識は、平成３年まではまだソビエト連邦が存在していましたし、オホーツク海も閉ざされていましたからあったと思います。

小林：　だから安全の意味を広く取っていて、食料の安全供給もあればエネルギー問題もあるし、広い意味での安全保障ですね。それはやっぱり国土計画で非常に密接な部分であって。

佐藤：　交通計画や国土計画に携わる者として防衛は禁じ手です。費用便益比の小さいプロジェクトでも、「防衛」という評価を入れると話が別になります。しかし土木工学はシビルエンジニアリングであり、市民生活のための技術です。この視点は忘れてはいけません。社会資本プロジェクトの副次的な評価として防衛が浮上することはあり得ます。青函トンネルはその好例です。

小林：禁じ手だっていう意味は。

佐藤：　プロジェクトの多様な評価ができなくなります。賛成か、反対かの二元論になってしまいます。地域生活は色々な視点で作り上げ、評価しなければいけません。

半田：　農業では、北海道は食料供給基地っていう話になっているけれど、そういうことをデータ的にはどう説明するのか。資料③のデータ（本報告書 66 頁）を見てると耕地面積が全国シェアで高いっていうが。

北倉：全国トータルの面積がどんどん減るから、北海道のシェアは増えている。

半田：そういう捉え方くらいしないですかね。

北倉：　内情はなかなか厳しいんですよね。農家収入のかなりの部分、3 割以上は財政投入で補ってますから。北海道は確かに自給率 100% あるけども、ほとんど財政で賄ってるんじゃないかと。

佐藤：　他も同様であり、もっと凄いですよね。しかし農業なら仕方がないという「暗黙の同意」があるかもしれません。北海道の特徴は土地の広さしかありません。全国の 22% ある土地をどのように活用するかが永遠の課題です。

小林：　予定の時間が過ぎましたので、それじゃあ、一応このくらいで。いろいろ参考になるご意見いただき、有り難うございました。次回は、今月末 30 日午後 1 時半ということで。

半田：　そのあとまた 3 回目を 9 月か 10 月頃にやりたいので、後ほど日程調整させて下さい。

小林：本日は有り難うございました。

（2）第２回研究会

平成 18 年 8 月 30 日(金)　13 : 30～16 : 30
場　所：(財)北海道道路管理技術センター　6 階会議室

議事次第

1. 研究会座長あいさつ

2. 配布資料の説明

3. 意見交換

（配布資料）
① 北海道総合開発計画の総合点検に関する参考資料
② 北海道総合開発計画の開発目標について
③ 北海道開発関係データ（修正版）
④ 各期の開発計画の主要課題と施策方針一覧
⑤ 国土計画の政策レビュー結果（抜粋）
⑥ 研究会議事録（未定稿）

（注）資料②～資料④は、本報告書の参考資料にあります。

研究会　出席者

小林好宏　　研究会座長、武蔵女子短期大学長
　　(財)北海道開発協会開発調査総合研究所長
佐藤馨一　　北海道大学大学院工学研究科教授
田村　亨　　室蘭工業大学工学部教授
北倉公彦　　北海学園大学経済学部教授

北海道開発局　松浦開発計画課長、真田企画官、竹原課長補佐、音喜多主任
(財)北海道開発協会　半田参与、草苅主任研究員、斎藤研究員
(財)北海道道路管理技術センター竹田理事長、池田総務部長

1. 研究会座長あいさつ

小林： 前回は局のほうで大変詳しい資料を用意していただいたので、今日は主としてお互いに意見を出し合っていくことで進めたいと思います。

前回いくつかの点で議論になったことがあって、それは議事録を見ていただくと分かるんですけれども、第１期計画から５期計画を振り返った時に問題点を指摘しだしたらきりがないと。開発計画というのは国の課題を反映して作られていて、それなりに成果を数字で示すのはなかなか難しいですが、成果を挙げたんだということを言うべきだろう。これは、内田さんから強く出た意見ですね。そうしないと、ここがこういうところが問題だったとか、思うように達成できなかったのは当時の状況からいってこうこうであるとかと理由付けられるんだけれども、それを言ってしまうとこれからの北海道の開発計画をどうするかという議論と結びつけていく時に必ずしも建設的なものにはならないだろう。問題点はいくらでも指摘できるし、今までもそうやってきたし、それを今更どうこうということではない。前回の皆さんの意見では、かなりその点は共通していたように見えます。

とは言ったって、数字による裏付けというようなことが必要になってくるわけですね。計画は十分意義を持っており、成功したみたいなことを言うだけの理屈付けができるかという問題が難しいがあるわけですね。それについて、データの提示の仕方というのがあるだろうと。前回これまた内田さんから出た意見でしたが、全国平均から比べると北海道はどうだという言い方をよくするんだけど、その時の平均というのは首都圏、東京の値が本当に強く出た平均値なんであって、それと比べて北海道どうかと言っても困る。データを変に加工しようとかなんとかという話じゃないんですが、突出しているところを除いた全国平均っていう言い方でも良いし、地方圏の平均の中での北海道どうかとかってやっても良いし、とにかくデータの出し方でちょっと一工夫必要じゃないかっていう意見もありました。

また、北海道開発法が昭和25年、それからその１年後には第１期計画が策定されているわけですね。ところが全国についての全総（全国総合開発計画）はその11年後なんですね。全総が出てくるようになってくると、その時々の国の課題というのは全総に反映してくる。それと北海道の開発は整合するようになってくるんだと思います。そもそも戦後という特殊な状況の中でスタートした北海道開発と違って、高度成長政策がスタートした所得倍増計画によってその翌昭和37年に第１次全総が出てくるわけですが、高度成長時代にこれから突入という際に出てきた全総との間には、その転換というか繋がりというかはどうなのかというような議論も出てきました。

今日は、前回以来の主要な論点をもっと突っ込んで議論をやっていきたい。

2. 配布資料の説明

竹原： 資料①です。「北海道開発計画の総合点検の参考資料」ということで前回も同様のものを作ったのですけれども、前回は各期毎の開発計画の部分で達成状況の記述がなかったものですからそれを入れました。その達成状況の具体的な根拠となっています数値自体は、資料②の方（本報告書 109 頁）でそれぞれの開発計画において出されております目標と実際とはどうだったのかということを実質値で示しております。

簡単にご説明いたしますと、最初の 1 期、2 期計画くらいまでは、まだいくつかの指標によっては目標を達成しているところもあったんですけれども、第 3 期、第 4 期計画となるにつれて、達成状況という点のみで申し上げますと、目標を下回っているということが言えると思います。

資料③の「関係データ」でございますが、いくつか追加したものがございます。前回ご指摘いただきました東京圏を除いたらどうだろうという、それにつきましては、工業出荷額の図（本報告書 55 頁）ですけれども、北海道の対全国シェアは東京を含めての時より若干上がっています。次に、全国と北海道の従業員一人当たりの付加価値額の推移を図（本報告書 48 頁）につきましても東京圏を除くと若干全国に近づいている程度かと思います。これ以外にもいろいろと東京圏を除いて見れるようなデータがないかと探してみたんですけれども、東京圏を除いて意義があるであろうと思われるものがなかなか見当たりませんでした。

あと資料⑤といたしまして、「国土計画の政策レビュー結果」と書いてある資料ございますけれども、昨年度に政策レビューのテーマの一つとして国土政策、全国の国土計画をまとめたものです。国土計画の方では、国土形成計画法の改正という大きなこともございましたので、その転換の道筋を示すというような形でのストーリーとなっています。過去の国土政策の経緯という点では、結局地域格差の是正というのを一貫してまとめていたような形でさらっと書いています。全体的な例えば社会資本整備の状況がどうだとか人口の推移がどうだとか、そういう形で示しておりますが、それ程厳密な形での評価ではありません。

政策レビューのスケジュールですが、政策評価会というものが 10 月中旬に予定されております。その政策評価会では、評価の在り方なり手法についてアドバイスいただくというもので、あまり内容について深く詰めるというものではないという話です。最終的には来年 1 月に入りまして、国土交通省の中で幹部に評価書の報告書を上げていくというような作業のなかでいろいろと幹部から指示があるだろうということでございました。この研究会で各先生方から必ずしも秋の政策評価会ということでタイミング的に間に合わせていただくのではなくても、1 月の幹部説明なり詳しい報告書作成に向けてアドバイスなりをいただければ、非

常に助かるということを道局の担当者は話していました。

半田：　配布資料の④です。前回の研究会の中で、北海道開発にとっての国の課題というのが全総との比較ではどうなのかという議論がありましたので、全総と当時の経済計画との比較する形で、北海道開発計画における国の課題、政策の方針、人口、社会資本、農業、資源エネルギー、工業、観光など主だった北海道開発にとって成果があったんじゃないかと思われるものを各期の開発計画書の中から抜き出しして一覧表として整理いたしました。一覧表にする関係上スペースが足りないことがあったので十分ではない点もあろうかと思いますけれども、議論する時の参考にしていただけたらと思います。それから前回佐藤先生からは、今までの流れから見ると第５期計画までではなくて第６期計画ということも頭において第５期計画までの話をするということが大事ではないかというご指摘がありましたので、一覧表には第６期計画も一応載せてあります。詳しいことはご質問があれば、意見交換の時になさってください。

3. 意見交換

開発計画での国の課題

小林：　ちょっと補足して言いますと、資料④のＡ３にまとめられた一覧表（本報告書106頁）ですが、結局前回の議論でも申し上げたように、北海道の豊かな資源を活用してその時々の国の課題に応えるのが、北海道開発の目的であると謳っている。北海道開発法ができた時というのは、いわゆる戦後という特殊な時期だったということがあって、食料増産であるとか海外から引き揚げてくる人口の吸収の場であるとか資源の開発といったようなことを具体的にやってきたわけです。しかしそれも状況が変わってくるわけです。変わってくるけど北海道開発の方は生きていて目的というのはその時々の国の課題に応えることであると述べている以上、その時その時の課題って一体何だということを振り返ってみて、それに対して北海道開発計画がその時その時に重要な課題に応えるべくそれぞれの計画が主要な重点項目と言いますか、それは反映されているんだというようなことを抽出してみなければいけないだろうと。しかし、振り返ってみた時に、その時その時の国の課題は何だったのかっていうのは的確に捉えられていたし、北海道の開発計画もそれと整合するように目標を設定する方向に向かってきたんだということを整理して捉えてみるということは、それなりに意味があるんですね。定性的な話だけれども整理してみる。課題が昭和30年半ばはこうだった、40年に入ったらこうだったというようにそれぞれ変わってくることに対応して、北海道の開発計画の第１期、第２期、第３期、第４期と来るにつれて主要課題が変わってくる。更に突っ込んで言えば微妙に北海道開発らしさを残している部分というのがある

んじゃないかと思うんですよ。

前回の議論で議事録を振り返っていただくとわかると思いますが、例えば個別の分野について見ると、日本全体の動きとはちょっと違った動きをというか、目標を北海道は立てているというようなところがあると思うんですね。もう石炭から石油へという転換が始まった昭和30年代において、北海道においては依然として石炭を非常に重要視する。それは時代遅れの話なのかというとそうではなくて、その時期になぜ北海道で石炭を資源供給の場としてどんな意味を持っていたかといったようなことを引き出してくるというのは大変意味があるんではないかという気はするんですね。不幸にして結果的にはマイナスになったということがあるのかもしれない。あるのかもしれないけれどその時において日本の国のエネルギー政策としては石炭から石油へという転換ではあるけれど、しかしエネルギーの需給であるとか、自国のエネルギー資源を最低限度維持しようとかなんとかいろいろ意味があるんだと思うんです。そういう意味付けがあってそれを担ってきたんだというところがある。同じことは、農業なんかについても言えるのではないかという気がするわけです。

もう一つ、国家の目標として非常に重要であるのは安全であるとかいろんな意味をもっている。北海道に期待された役割の中にはそういう多様な面があって、例えばエネルギーの需給率を維持するということになったら、当時としては日本は石油じゃないんです、やっぱり石炭。いくら石油に転換していくとは言いながら、新鉱開発なんていうことがやっぱり必要なんじゃないかというような役割を果たしていたんだと思うんですよね。それはエネルギーの一種の安全保障だと思うんです。同じような意味を食料についても言えるのか、言えなくちゃいけないんだと思うんですよね。

それが高度成長に入って大規模化ということになる。この前の北倉先生の話にあった大規模化というのは、本当によく実現したな、やっぱり北海道だなとなる。個別に取り出してみるとそれなりに北海道開発というのは国全体の流れと矛盾してはいないんだけれども、一つ北海道にとりわけ期待されて担ってきたっていう部分があって、そこのところを抽出するといいますか、見つけ出して指摘するということは必要ではないかなって、私思っているんですね。

そういうのを整理するのに、資料の④は、まず国の課題がその時々においてどうなっているか、北海道開発計画の主要課題はどうなっているか、個別に落としていくとどんなことが行われてきたかということを一覧表にまとまめてあるので、これなんかをベースにしてそこから今のような論点を引っ張り出せないかなと私は思っているわけです。最初の話のきっかけということで、どんなふうにまとめていったらいいかという時に、私の方からの問題提起というふうに思っていただければと思います。

目標値を出しておいて達成度はどうだっていうと、達成してないに決まってるわけです。何かちょっと違うぞという、そのちょっと違うところをどうやって引っ張りだすかっていうのが、大変大事な点ではないかなという気がします。ちょっと見ると時代錯誤に思えるようなことってぽつんぽつんとあるのだけれども、しかしその時期にはこういう意味を持っていたっていう、素直に十分意味があって大事なことだったんだっていうような捉え方というのは必要なんじゃないのかなという気がしています。

田村：　今のお話はその通りだと思うのです。北海道の開発計画の第１期、第２期は全総と関係なく策定されています。北海道の第２期から第３期くらいまでは国の戦略として北海道に期待するものは明確であった。石炭とか食料とか。その後の第４期、第５期のあたりになってくると国自身の戦略というものが不明確になってきた。

今国土形成計画を作ろうとしている時に、もう１度、「戦略」について議論されています。特に、東アジアとの関係において日本国土はどうあるべきかという戦略が問われてくる。ここで、北海道のみならずわが国が国土計画上の戦略を明確にできなかった時期の存在を、どのように考えるかが問われそうです。北海道の開発計画の第１期における食料供給・移民の地としての北海道の役割は、戦後すぐの時は明確であった。その後、食料供給を北海道に全て任せて良いのか、といった議論も全国民的に行わないままに、戦略を示さずに大いに揺れる時期があった。この課題が未解決なまま戦略を持たない時代があり、今また改めて東アジアの中の日本、あるいは東アジアの中の北海道という戦略が国を挙げて必要とされている。このように、計画意図の濃い時期と薄い時期がありそうです。国民や道民が北海道の開発計画をどのように考えるか、その必要性を含めての議論をするときに、国による計画意図の濃い時期と薄い時期の存在は、重要な考えとなるのではないでしょうか。結論を急ぎますが、国土形成計画の立案がなかなか国民の世論とならないことも含めて、第７期の北海道の開発計画が「東アジアの中の北海道」とか「ゆとり社会を先導する自然豊かな北海道」などの戦略性を持たないと、国民にも道民にも計画立案が話題にならないのではないか、と考えます。

小林：　高度成長期は、だいたい昭和30年代から40年代そして第１次石油危機の昭和48年までという時期ですね。その時期というのは、これといった戦略を持たなくても発展したわけですよ。もっとはっきり言ったら別に北海道に期待しなくてもいいわけですよ。なにも期待しなくても日本は伸びてるわけですから。だから北海道開発計画だって、むしろ期待されていない時の方が達成度が良いわけでしょう、２期計画の時みたいに。だけど、やっぱり非常に期待されて大事な役割を担った時期があって、それは終戦直後がそうですね。それが今度また日本の国土政策なり、そこにおける北海道の位置付けなり再び問われているんだと。こち

らは問われてほしいんですよ。問われているんだという時期に来ているというストーリーであれば良いんだと思うんですよ。日本経済が調子良くやっている時には別に北海道というようなこと言わなくたって良かったんですから。

振り返ってみれば、やっぱり危機的な状態とかこれからどうしたらいいだろうとか先が見えないとかというそういうような時期にこそ、たえず北海道がクローズアップされてきている。それは幕末から明治というのはまさにそういう時期なんですよ。それから戦後というのもそうです。21 世紀にもやっぱりそういう意味で北海道は日本にとってどんな役割を果たすか、幕末、明治から勘定したら 3 度目ですよね。奇しくも 60 年か 70 年単位で興ってきているわけです。ちょうどそのくらいの間隔で話にストーリーが繋がっていけるような把握の仕方というか捉え方もある。とはいっても定量的なことを一切抜きにして物語の展開があって良いかというとそういうわけにもいかないだろうと。そういう時に多少裏付けデータ的なものを提示しなくちゃいけないだろう。その提示の仕方になにか一工夫あるかもしれないし、案外気が付いていないデータって他にないのかどうかとか、そういうことですね。そこをもうちょっと皆さんのお知恵をお借りできれば。

北海道の計画との関係

佐藤：　北海道総合開発計画の成果は法律や制度と密着に関連しています。国は国土計画において目標を立てます。それを都道府県にブレークダウンしていく段階で、国土の 22% を占める北海道には中間の総合開発計画が不可欠となります。この位置付けをしっかりする必要があります。国の目標を受け、都府県にブレークダウンするにあたって、広大な土地の北海道は独自に対応できるようにしなければなりません。この一覧表にもうひとつ、北海道の長期計画との対比をつけていけば具体的な目標ができますね。

小林：　うん、ちょっと整理していうと、道が独自に計画作ったのは北海道発展計画というのが初めてだった。それまでは、北海道開発法に盛られた制度通りに運営してきた。一応ルールからいったら、北海道の開発計画というのは国の計画になるんです。計画の作成に際しては、地元の意見を聴取することができるというルールになっている。地元意見として道庁が作った。しかし同時に地方自治体を抱えた道政があって、それの指針であるという。だから一方では国に対する意見書で、もう一方では道行政の指針であるという性格を持っているのが道の計画なんです。発展計画以後もそういうふうに続けている。

佐藤：　これまで開発庁が総合計画を作りながら、一方で北海道が発展計画を策定してきました。現在、国土交通省北海道局が新計画を策定していますが、この計画がどのような位置付けになるか、整理する必要があります。

小林：　どうなんだろう。北海道発展計画っていうのは、堂垣内さんの時ですよね。そ

の後新計画を横路さんがつくったが、15の戦略プロジェクトなどあの辺りからあんまりリンクしなくなってきたと思います。国の計画との間のリンクって、つまり大きな謳い文句は引きずっているんだけれども、かなり独自に15の戦略プロジェクトだとか何だとか抽象的なプロジェクトをいっぱい作ったのが、新計画です。その時には第５期計画との対応性ってあんまりないんじゃないかと思う。

半田：　法律の面から見ると、国の開発計画に対する地方自治体の意見は何も北海道庁に限らない。第６期計画の時には青森県まで提出してましたから。地方が持ってきた計画を政府が決定するっていうのが一般的な形ですが、北海道の場合は地方は意見を述べることができるっていう形の中で道庁は作って持ってくるわけです。その時に第３期計画までは事実上表裏一体の関係で道庁が組織を挙げて作っていました。それが第４期になった時から道庁は、私は当時は他省勤務でしたのでどんな理由があったかは知りませんが、社会福祉からなにかまで含めた道行政の指針となるような計画を作って、それを意見書としてそのまま持ってきてる。それを国として開発行政の視点から反映させるものをもって国の開発計画を立ててきたんだと思うんです。だから第５期計画の時には道庁の持ってきた15の戦略プロジェクトそのものは単純に国の計画には挙げていませんけれども、北海道開発としてやらなくてはいけないようなものは、第５期計画の中にも反映しているわけです。原子力は反対だからと道の計画には載っていませんけれども、国の計画としては原子力行政も進めなくてはいけないという観点から第５期計画に入っている。国と道庁とでは立場が違うし、対象も違う。北海道の開発においては国土開発上の計画であり、道の方は地方行政の指針となる計画だという位置付けだと思いますけどね。今ここで議論しようとしているのは、国土計画としての北海道開発計画はどういうふうに国の与えられた課題に対応してどういう成果をあげてきたのかということではないかと思います。

佐藤：国の国土計画と北海道の行政計画ですか。

小林：道行政の指針となるべき計画です。

佐藤：　だからこそ、北海道開発庁が作った総合開発計画は国の目標を地方自治体にブレークダウンする時に重要な役割を果たしてきた、という制度的な意味合いが明確になってきませんか。

半田：　開発計画は、2面性もっておりまして、これは私の言い方になるのですけれど、あくまで北海道に資金投入するというのは国として北海道に魅力ある資源等があるから開発していくのだという意味の開発計画があるわけですが、事実上それは北海道のためにもなるということになっているんだと思うのですね。北海道の開発は北海道の地域振興になる。時代と共に北海道の地域振興的な意味合いが強まった開発計画なってきているように見えますが、本来的には国として北海道を開発する意味があって、そういうところからも国の開発計画が作られてきたんだ

と考えています。

小林：　つまりそこのところがすごく大事なポイントですね。やれ地方分権だ道州制だという議論が出てくる時ですから。そういう時に地域の計画って一体何だってことがあると思う。他方、国の課題に応えるという大目標というのがあって、そこからどういうふうに関係してるのかっていう話があるわけでしょう。仮想の全く仮に完全な分権的な社会であれば、まず地域毎にそれぞれ勝手に計画を作る。連邦主義の国であれば、各州の計画があっても連邦政府は独自に全体の総合的な計画を作ってるわけではない。分権主義的な計画というのは、それに近い。しかし北海道開発は、まずその時々の国の課題に応えるということを目標に開発することを法律上定めているわけでしょう。実際そういうふうにやってきた。だからこそ、シェアが多いだのと言われているけど、やっぱり国がお金を投じてやってきたわけだし、その理屈で良いんだと思うんですね。国として、都道府県にブレークダウンしていくっていう道筋はそれなりにはあると思うんです。しかしそのことと、北海道開発計画という国土の 22% 占める北海道の計画の位置づけを照らし合わせて考えた時に、単純に国家目標があって都道府県にブレークダウンしたその中のひとつが北海道というのとは違う。その違うぞという言い方がどこからきているかということをまず整理してみると分かる。その次に今度は道の計画という、それは連邦国家における州の計画と同じようにまず自分たちのところのウェルフェアーを大きくするのが目的なわけですから、より近くなりますね、道の行政指針としての計画は。そこらの関係を整理をしていただくと良いのではないかな。

佐藤：　農業の場合、北海道をいくつかの地域に分け、分県的に見ることで政策が違ってきます。しかし北海道をまとめて見るからこそ北海道の土地を有効に、ある意味では国家的に使うことができるのです。北海道が分県化されたら、バラバラになると思います。例えば苫小牧港開発計画が作られましたが、これを分県的政策で進めると釧路港や十勝港も同規模ものを作ろうとします。北海道というまとまりで計画を立てるとき苫小牧港がハブ港湾になり、北海道物流の大拠点になりました。北海道を分県化しなかったことが、北海道開発計画の持つ重要な意味だと思います。

小林：　今の分権の話は、道東なんかで盛んにやったやつですね。北海道だけは県が更に 4 つに分かれるということもなく来ました。そのことをこの時点でもう一度その意味を振り返ってみましょうということになりますかね。それはそれで良いと思うが、どうなんでしょうね。僕は分かんないな。

半田：　私も判断付きかねますね。産業関係なんかで言うと、例えば企業誘致活動とかでは北海道の知事は道内の特定地域のためということではあまり動かなかったですよね。道内の地域が分県になっていてお互いに競い合い、本州の他の県の知事

のようにきめ細かく動いていたら、北海道の産業開発はもっと別の姿になっていたかもしれませんしね。

佐藤：　22% の国土を一括して開発計画を立てたことは良かったのか、という評価になります。

小林：　そこ微妙なところで、意味があったっていうことをやっぱり言いたい。だからこそ、北海道開発法という法律があってやってきたんだという後からの理屈付けになったにせよ、それは欲しいっていう気はする。

ただ、どうだか分かんないなというのは、苫小牧や千歳に資本の集中的投下が行われたと言えるかどうかは、これは逆じゃないかって疑問もある。道庁の人は国からの予算を３割減らされてもやれるということをいう。それは、やれてやれないことはないんだと思う。但しその場合には、道央圏に集中投資をして投資効率をうんと上げるようにやれば、それはやれるんだと思う。その代わりに、人口1万人なんかの漁港の整備だとかは捨てちゃうという話になるでしょう。それだったらそれなりに効率を上げてやることができる。

今までの総合開発はそうではなかったと思いますよ。佐藤さんも一緒だった事業評価委員会ではよくこんなところに予算付けたと思うことがある。人口７千人とか８千人とかの漁港整備に何十億とか、それからどっかの道路を少し変えるのに予算を付けてるわけでしょう。そうやって隅々に目配りしてやってきたんですよね。それむしろ国の政策としてやってるわけですよ、そういう事業は。もしも北海道にお前達好きなようにやれって言った時に、本当に効率的なお金の使い方となるのか。新幹線を通そうとする、新千歳空港も滑走路伸ばして整備しようとか、苫小牧港もっと整備しよう、あとは知らんという。やればその方が投資効率は高いかもしれない。しかしそれは何とも言えないんじゃないかなって気がする。今まで何年間か見てきた時の印象からいって、国の機関がこんな末端の小さいところまで予算を付けてやってるわけですよね。それらをトータルすると今年は８千なんぼの開発予算を期待するということになる。効果のないところはもう目をつぶって重点的なところに集中投資する、した方が良いんだっていう議論がありうると思うんです。しかしそこのところは何とも言えない気がするんです。ただ一道一県だからできたことの意味をどういうところで理屈付けるかということは議論しておかなくちゃいけない。

開発計画と時間軸

佐藤：　総合開発計画は、制度として 22% の国土を占める北海道では有効な役割を果たしたことをしっかりと評価したい。しかしそのことが、小林先生が最後におっしゃったように国が隅々にまで目を配って漁港とか、交通量の少ない道路の整備までも面倒をみるというマイナスの面が起きているかもしれません。

小林：　マイナスかどうかはわかりませんよ。それは何とも言えない。どっちか分からないし、そんなところまで目を付けなくても良いのではないか。細かいところまで全部目配りしたから1兆円になる予算獲得ができたんじゃないですか、やっぱり。

半田：　隅々まで北海道の社会資本整備をしてきたことについて言えば、例えば開発道路の制度が以前にはあって、むしろ投資効率が悪いところに道路を先に作ってそのことを通じて地域の産業振興をしようとした。かなりきめ細かい開発事業を通じて北海道の各地域に社会資本の整備をしてきたことは事実だと思いますよ。

佐藤：　公共事業をB/Cだけで評価できるのか、という意見があります。「必要性がある」という論理をきっちりと立てるべきです。北海道では、これだけの国土が有効活用されています。それを経済的な評価尺度だけで、開発計画の評価を行うことは違うと思います。

小林：　開発計画の意義なり効果なりを評価するという議論をする時、時間軸をどう扱うかということがありますよね。苫東は10年単位でいったら失敗、だけど50年経ってみたらどうだと。あれだけの用地を確保したのだから。市場経済の枠組みからいったらこれは失敗ですよね。不動産屋が用地造成して売ってるわけですから、すぐ売れなかったら金利がかさんでとっくに倒産してる。そもそも国家プロジェクトを第3セクターなんかで良いのかという問題だってあるのです。だからそこ難しいですよね。あれだって例えば中国が三峡ダムをやってるのと同じじゃないですか。投資効率からいけばとんでもないロスかもしれないけれど、中国は社会主義だからああいうことをやれる。国家プロジェクトは、いくら市場経済と言っても必要なんだと言える。それが安全とか、国家的な安全保障であるとか、何かそういうことに寄与するような部分というのは、どうしても国の政策として必要なんだという理屈を作った。その必要性に応える役割としてきたのが北海道であるという、何かそういう理屈付けがないと、B/Cが1以下でも良いよという話にはならない。

佐藤：　公共事業の評価において、北海道横断道路の清水～池田間は無駄の象徴のように報じられてきましたが、高速道路が着実に伸びていることにより都道府県別死亡事故数は1位を返上しました。1年間に100人も事故死者数が減ることは、警察の取り締まりだけで出来ることではありません。安全な道路が着実に整備されてきたことが成果を上げています。平成18年は去年に比べて、現時点で20人以上死亡者数が減少しています。これは安全な道路環境を守るための投資をした成果です。B/Cを計算するだけではなく、利用する交通量が少ないけれども、地域として交通事故で死亡する人が減っていることをもっと前面に出すべきです。

北倉：　農業の最たる問題は、農産物の価格が20数年前の水準であることです。おそらく20年前の価格水準なんて産業は他にどこにもないと思うんです。B/Cで単

純にそれだけで計ろうとすると、もう北海道の農業はなくても良いよって話になってしまいますよね。

小林：　ここでは事業評価のことを討論してるわけではないんだけれども、しかしその事業評価の際に重要な論点というのは、やっぱり計画の評価についても関わりあるのではないかな。つまり公共事業というのは、例えば 90% まで達成したっていうだけでは、90% の成果ではない。橋を架けるのと同じで向こう岸まで橋を渡して初めて 100% となる、一番極端な例だが。どこからスタートするかでも随分違うということもありますから、時間軸の次元から中途半端に終わったらだめだよってこともある。高速道路も新幹線も主要都市間を結ぶところまで出来たというところではじめて成果を見なくてはいけない。そういうところの大目標というか大計画みたいなものが仮にあるとすれば、それには至っていないという状態で、本当の意味での効果はまだ計られていない、発揮できていないんだっていう言い方ができるでしょう。

佐藤：　北海道総合開発計画がなければ、今日のような高速道路のネットワークが実現できたとは思いません。開発計画があり、22% の国土面積を占める北海道を総合的に見たからこそ高速道路の整備計画が策定されたと思います。

竹田：　私は昭和 61 年から北海道開発局で高規格幹線道路網計画の調査を担当しました。有料採算性がどうか等から、かなり難しいこともあったんですけれど、最終的に決着の時期には思っていた以上に路線採決になりました。それは北海道開発庁という組織と開発計画を巻き込んでものを言える仕組みがあったことが良かったと思いますね。苦労はしたけれども結果的に思った以上に採択されたなっていうのが実感でした。やっぱり 50 年、100 年の大計で考えて道路体系を作っていくことが必要であると思う。

佐藤：　北海道は広域分散型の社会ですから、長距離の都市間を移動する自動車専用道路が必要です。さらに実際の利用者を見てみますと、1 年間に 4 万キロから 5 万キロ以上走る人が高速道路を使っています。これらの人にヒアリングすると、時間価値よりも安心して走れることを評価して高速道路を利用しています。交通事故が少ないという安心感は、年間 4 万 km 以上走る人にとってものすごく重要なことです。本州では時間価値かもしれませんが、北海道では安全価値が評価されています。

開発計画と産業施策

小林：　ここでちょっと整理をしますと、最初は定性的な話から入っていって、それが北海道開発計画は全国計画の中でそれを各地域にブレークダウンしていくだけのものとは違う、独特の意味を持っていたっていうところから話が始まっていたのですがね。

北倉：　そこはある程度線引がありますよね。先程の話のなかで全国総合開発計画全体の国土計画、北海道総合開発計画は北海道の国土計画だと聞こえたんですけど。

半田：北海道総合開発計画は北海道という国土の開発計画でしょう。

松浦：　北海道開発計画は全総計画とは別の法律体系ではあるが、国土計画の一種であると理解はされていますよね。

半田：　歴史的に遡って見ても、全総は所得倍増計画に伴ってようやくできたように、基本的には所得格差の是正ということが目標ですよね。北海道の開発計画はただそれだけじゃないと思いますよ。だから政策レビューでも、国土計画のように所得格差は是正されて人口も落ち着いてというところで成果が上がったっていうだけではないと思う。

北倉：　北海道の開発計画の性格なりを、きちんとしておかないと評価ができないのではないかな。

半田：　北海道開発計画というのは、国としての諸課題、当初は食料増産、人口吸収という明白な目的だったかもしれないけれど、そういうことをもっと普遍的に考えて、その時々の国の課題に合わせる形で北海道の資源開発をやることによって国に貢献するという目的で作られた計画ですよね。そこに一本筋が通っているとすると、時々の国の課題に対応しているっていうところに開発計画としての目的があったんじゃないか。

　その国の課題というのは、一つは全総による国土の均衡ある発展に乗ったものが一つベースとしてあったでしょう。それは北海道自体の地域振興にもなったかと思うんですけどね。その他に、国としての別の課題、表裏一体ともいえる関係の課題っていうのがあったんじゃないかと思うんですよね。それは、北海道の土地資源等を活用して、例えば新たな産業の拠点を作ろうとか、農業資源の開発で言えば食料供給基地を作っていこうかとか、そういう形でより新しいものを北海道でやっていこうという開発意欲があったんじゃないかと思うんです。

北倉：　農業の場合その時々の課題というのは､農業政策に翻弄されているんですよね。そういった意味では農政の変化にどういうふうに対応した計画を作ろうかっていうことに苦心するんです。それがまた計画期間の途中で農業政策が変わっていくからもっと困るんです。常にタイムラグを持って次の計画に反映していくっていうのが農業であったと私は思うんです。それが国の課題に対応するっていうことなのか適合しているのかどうかっていうあたりが評価の基準になるのかなと思ったのですが。

佐藤：その場合の農業の計画というのは国土計画ですか、産業計画ですか。

北倉：産業計画です。国土計画では全くないですね。

半田：　農業の場合は、一つには産業基盤の整備をやってるっていうのが基本的な国土計画の性格としてあるんですよね。その上にソフトとしての産業としての農業が

育っていくという形で北海道農業が良くなっていって国に貢献するっていう流れじゃないですか。基盤整備づくりというハード面では農業について見れば、土地改良事業、泥炭地の改良などの基盤整備事業をしてきたと思うんですよね。その上に立って農家経営が成り立ってきているのではないのですか。

北倉：　要するに土地改良事業というのは申請事業ですから農家が申請しない限りできない。だから農業基盤に関しては国土計画なんていうのは考えられない。産業計画でしか考えられない。それから泥炭地開発、あれはまさに総合開発計画に最もふさわしいと思う。

半田：　そういう意味では、農業は一番成果があったわけじゃないですか、北海道開発計画の中では。

北倉：だけどちょっと違うかなと思うのです。こんなに価格が下がるとは思わなかった。

佐藤：農業基盤事業は高速道路整備とは違う気がしますが。

半田：　同じようなもんじゃないですか。農業が申請事業かどうかとかの議論は別にしても基盤づくりをしてきているということでは道路と同じです。

北倉：　道路ではネットワークを作ろうっていう目的はありますよね。農業の場合にはネットワークなんて全く考えません。

半田：　ネットワークを作るのは主目的ではないですよ。ネットワークを作って何かをするってところが北海道開発の目的とするところでもあるんじゃないですか。

松浦：北海道にこういう農業を期待するっていうのがありますよね。

北倉：　灌漑排水事業であるか農用地の造成事業であるか土地改良であるか、事業の性格によっても違ってくるんですけどね。

小林：　さて、いくつかポイントになる点もう少し絞り込もうじゃないかと思うのですが。北海道というところにこそ期待されたもの、そういうものを引き出してみるといくつかあるでしょう。当時としては国としてはこうなので、北海道に期待している。石炭もそうですよね。採炭ベースでみれば第３期計画については、国全体としてはもう減ってきている。タイムラグをもって北海道は増えていますよね。

昭和 46 年に苫東のマスタープランができますけれども、昭和 46 年というのは非常に象徴的な年であって、産業構造審議会では産業構造の改革を内容とするレポートを提出したんですね。これがなんで有名になったかというと、それまでの日本の産業は資源多消費型、公害多発型産業が中心であった。これからは高付加価値の加工度の高い無公害型で資源節約型の産業を中心にしていかなくちゃいけない。これからの伸びていくべき新しい産業というのは知識集約型産業だということを言ったわけです。以来産業のことを論ずるというと何かといえば知識集約型が流行語になる。その昭和 46 年に苫東計画ができるんですけれども、そのマスタープランで立地すべき業種として鉄鋼、石油精製、石油化学というのを生かしたわけです。そして２年後にはオイルショックになって、重厚長大の時代は

もう終わり。苫東の計画はタイミングの遅れであるとか時間のずれであるとか、もう時代も変わっているのにこんな計画作ってとか批判すれば何とでも言える。

けれども、あの当時それでもやっぱり北海道にはこれが必要なんだっていう言い方がされていたと思うんですね。重厚長大の時代じゃないと言ったって、もう要らなくなるなんてことは絶対にありえないんだと。しかも、今までに展開した大規模臨海工業基地とは違うんだよと。これからのタイプの大規模工業基地だというのであって、新しい時代に対応した先駆的な意味を持つような計画であったと思うんですね。

そういうのをどう評価するかという問題がある。つまりこれからの時代、さっきの石炭と同じですよね、もうこう変わるのだからもう産業立地も全部変わるっていうのではなくて、しかし北海道ではやっぱりこれが必要という、そういう部分ってやっぱりあったんだというふうに言わないと、時代錯誤ばっかりやっているということになってしまう。そうじゃないんだという理屈付けが必要だと思う。そういう種類のもの、ポイントになるのをいくつか挙げて、やっぱり北海道にはそういうことが期待されていたんだという何かを見つけ出したいという気がするんですよね。

一度ああいう計画作っちゃうとなかなか修正しようとしない。役所って一度決めたものをなかなか変えないと新聞なんかで叩かれるっていうことをやるわけですよ。段階的に見直したみたいなことを言って少しずつ変えてくということをやる。変更はしないということまで批判の的になっていた。当時のことを思い返してみると言うことがあると思うんですね。それはやっぱり一面的な見方であって、もっと長期を見た時に、やっぱりこういうことが必要とかそういう理屈付けってあると思う。

佐藤：　苫小牧港開発（現苫）と苫小牧東港開発（苫東）を比較したとき、現苫は石炭を効率的に道外に送ろうとして港湾を作りました。これは産業政策というより国土計画の一環だと思います。苫東では国土計画から産業政策にウエイトが移りました。広い土地があることはひとつポイントです。しかし、産業政策にとって重要なことは市場であり、国土計画にはこれはありません。

小林：　だけど、そこのところを議論すればいろいろある。だって高度成長をリードしたのは典型的には臨海部に立地したコンビナートだけれども、それは段々に西日本の方に展開していきますよね。四日市、瀬戸内海沿岸で岡山県の倉敷、水島とか、徳山だとか、瀬戸内海沿岸沿いに西に行く。ようやく今度は東に目を向けてきて鹿島に来るわけでしょう。そこで終わっちゃうんですね。その次の大規模開発はどこかっていったら３つ、苫東とむつ小川原と志布志湾が挙げられた。その中で一番可能性があるのはどこかと言ったら苫東だとあの当時は言われていた。だから高度成長時代の流れではあったんだと思うんです。

各期の開発計画にみる国の課題

真田：　先程小林先生が北海道開発を考えた時に、特別な意味っていうところを定性的でも良いから見出していきたいと言われましたが、東京での議論から地域での議論まで含めて考えてみると、道民が思う特別だっていうのは 22% の国土があって、そこに人口が離散的に住んでいて、何で我々は本州の人と同じような生活条件が享受できないのかっていうことではないかと思う。だからまだまだ開発が必要なんじゃないか。東京、全国的な見地から考えると、特別な意義というのは北海道が日本のために何をしてくれるのかということ。気候も冷涼で例えば農薬の少なくて済む野菜をたくさん作れて、今や海外にも出してくれるじゃないかと。そういうのを伸ばせば良いんじゃないかということではないだろうか。道民が思うことと乖離するんじゃないかなと思うのです。

開発計画がその時代時代の諸課題に対応するんだということであれば、諸課題というのを、どう捉えるか。道民が捉える諸課題と国民が捉える諸課題と、多分違うのではないか。今一度総合開発を考える時に、やっぱり国の課題に対応するんだと言うんであれば、先程の道内の地域の均衡ある発展というところから少し脱してですね、国の計画に特化するということではないだろうか。だから地域としてうんぬんかんぬんは議論しませんと言って、ある意味国に擦り寄るみたいな計画があって良いのかどうか。いやそうじゃないんだと。やっぱり地域あっての北海道だから、地域地域のことを含めながらやるんだということですね。どっちの方向でいくのかなと。その方針が定まらないと今までの第 1 期から第 6 期計画までの評価というのも定まってこないのではないか。少なくとも政策レビューっていうのは、どこの省、どこの局でも、次の政策を打ちたい、その政策をある程度修正しながら継続的に発展させたいがために、ある程度こういう政策をやりたいんだというものを決めた上で、過去を評価するということだと思うんですね。そういう路線で評価されるんだとすれば､第 7 期計画はどうなんだっていうこと、まさしく道局でも議論していることなんですけど、そこのところの視点を少し考えながらですね、その第 1 期から第 5 期計画では、ここは国の課題、ここは道民の課題ということを整理しても良いのかなという感じがしているんですけど。

小林：　全総との絡みになってくると思いますけれど、第 1 期から第 3 期と第 4 期とでは明らかに違うと思うんですね。第 4 期はもう地方のことは地方でやってくれとまでは言っていないけども、スタンスはすごく変わってくるわけでしょう。定住圏構想とか、総合環境圏だとかという話になってきて、それぞれそこに人を住まわせてそこで考えなさいというように、当初の国土計画とは全総自体が変わってくるというか、曖昧になってくるんだと思うんですよ。つまり昭和 50 年代というのが､それまでの高度成長時代と一つターニングポイントがある｡オイルショック経て、そこで変わったと。だけどそれで良かったのかどうかということは一つ

評価としてあるんだと思うんですね。

さて北海道はどうか。北海道の第1期、第2期の時にははっきり目標もあった。第3期もそうだったのかもしれないけれど、今度は生産と生活の調和とか、住民の生活とか福祉だとかってだんだんスタンスが変わってくるわけでしょう。それはまさにそこに住んでいる人にとっての目標という話に何となくウエイトが移る感じがしてくるわけですね。だから全総とは別だけど、でも時代がやっぱりそういうふうに変わってきている。そしてもう道州制だよとか、地方分権の時代だよと言えば、それでおしまいっていう話になるんだと思う。

地方分権がどうだとか、道州制がどうだとかということは一応置くとして、やっぱり国による開発という制度を位置付けるとしたら、その存在理由は何だといった時に、やっぱり国の課題というのがあって、それに北海道がどう応えるかという話に持っていかなくちゃいけないわけですよね。それが定住圏の辺りから曖昧になって、交流だとかネットワークだとか抽象的になって段々分からなくなってくるでしょう。そういうのが実は高度成長以後の日本の状態だったんだと思うんですよね。

しかし、また次の課題が要求されてくるんだというふうに話を持って行かなきゃいけないと思う。終戦直後の国の課題、これは食料増産だ、石炭増産だ、人口吸収だという話で良かった。高度成長はそういうのを基盤にして経済成長し、国土的視点から開発の余地をまだまだ持っている北海道の開発だよという話に繋がっているんだと思うんです。投資効率から言ったら必ずしもそうじゃなく、太平洋ベルト地帯の投資の方がはるかに効率が良いんだけれども、でもまだやっぱり開発の余地を持った北海道っていう認識はあった。それはオイルショックを経て3全総の時期になると変わってくる、曖昧になってくる。北海道の計画の方も第4期、第5期計画というのになってくると分かりづらくなってくるということ。それが高度成長以後の日本の方向が何となく漠然としてきたが、地域住民とか、地域にとってのウェルフェアーとか福祉とかいうことがもっと前面に出てくる時代になってくるわけですね。そうすると国の課題に応える北海道の役割というのは別にどうって話ではないではないか、ということに国家的レベルから見るとなってしまう。今までの習慣でこうきていただけかもしれない。だけど21世紀はまた違うぞという話をしなきゃいけない。ストーリーはやっぱりそういう繋がりではないかと思うんですよね。

真田：国の諸課題が曖昧になったのは第4期、第5期計画辺りですか。

小林：　そう考えても良いと思うんですよね。今まで成長一途にやってきたけれども、ここでちょっと今走っていたのを少しゆっくり歩いて地域に目を向けましょうというのが第4期、第5期の時代。だけど国が今度外に向かってもう1回どうとかしなくてはいけない時に何ができるか、北海道に何が期待されるかというよう

な、流れとしては話はそういうことじゃないですかね。

真田：　第１期から第６期計画まで全て国の課題に応えてきたということを言わなくちゃいけないんじゃないかという我々の呪縛みたいのがある。今の先生の話を伺いながら思ったんですが、この３回くらいの計画についてはちょっと埋没していたが、それはそれでそういうものだったんだと評価してしまって、それが国の政策だったんだからしょうがないと。北海道だけが飛び出るということはなかったと。ただこの時代、また人口減少で地域の問題が非常にクローズアップされている時代だから､北海道の新しい役割があるんではないかというふうに言っていく。全て達成しました、評価して良いんじゃないですかっていうことを言い続けることは逆にはないのかな。

小林：　３全総、４全総は、何かかにか理屈付けていますよね。理屈付けているんだけれども、地域がかなり前面に出てきてそれに引きずられるところがある。一番印象的なのは４全総の中間見直し作業をやった時に、それぞれの地域ごとの役割を国が指定するわけですよ。東京は世界都市東京とか、北陸の方は先端技術とか何かとか、北海道は食料供給基地とリゾートか何かで、要するに米を作って後は遊んでなさいっていう話になる。皆一斉に反発するわけでしょう、各地域が。そんなこと国が決めるべきことじゃないだろうという反発があって、４全総の中間見直しでしたかね、修正せざる得なくなったという今までになかったことが起こるわけでしょう。あの頃からその地域にとってどうなりたいのかといことが最優先課題だっていうふうに変わってくるんだと思う。自分達のところはどうありたいか、国から見てどういう役割を与えられるかではなくて、自分達がどうありたいかの方が優先されるべきだという具合に変わるんだと思うんですね。同じく北海道も北海道にとっては何が、どうありたいかっていうのがあって、国家目標がこうだからそれに応えるとか何とかという話ではなくて、北海道がどうありたいかという、それはどこの地域もそういう具合に変わってくる。これが昭和 50 年代、60 年代位に出てくる。それはそれで一つの時代の流れとして、国がリーダシップをとってやるという形を少し修正を加えざるを得なくなってくるということなんだろうと思うんです。

だからそういう意味では国土計画としても何か政策目標がやや曖昧になってくるし、それと整合する北海道開発計画もそういう意味では国の課題、北海道の課題というのがいまいちはっきりしなくなってくる。けれども 21 世紀というのは、また状況が変わってくる。人口減少とかグローバライゼーション、世界の中でとか東アジアでの位置とかそういうものが非常に変わってきて、そういう中で日本はどうあるかという大きな課題があって、そこで北海道の役割というのはその時点でもう１回見直されなくちゃいけない。特に北海道に期待される役割が出てきたよというお話に整理した方が話が分かりやすいんだと思う。４全総なり５全総

なりとか、第4期、第5期、第6期計画とかはみんなそれぞれに果たしているっていうんじゃなくて、はっきり課題に応えた時期と、国の課題自体もなんだか曖昧になってきている時期と、全部は等しくなくても良いと思うんですけどね。

佐藤：　真田さんみたいな捉え方もありますが、それを言ってしまったら終わりだと思います。しぶとさと言うべきか、したたかさというのか、それが要求されている気がします。そうでなかったら自分で言い訳を作って良い、ということになります。

小林：良いわっていう意味でもないと思うけれども。

佐藤：　開発計画という形に拘ることは、北海道では大事だと思います。この制度があったからこそ、今日のような北海道が形成されたと思います。

真田：行政的には、確かに佐藤先生のおっしゃる通りだと思います。

小林：　この前、佐藤先生が言われたように、こんな寒くて元々人間が住んでいられないところにこれだけ人が集まってこれだけの近代都市が生まれて生活してることは大変なことだって、それはその通りだと思う。それはその通りなんですけども、それは戦後の北海道開発だけがそれを可能にしたんじゃなくて、明治時代からの積み重ねですよね。

佐藤：　道路整備がすすみ、冬でも車が走れるようになってからの北海道は変わりました。それまでは鉄道しかなく、冬には馬そりを使うしかありませんでした。雪寒法ができて除雪が制度化され、北海道の冬の生活ができるようになりました。これが北海道を変えました。それまでは冬眠だったような気がします。

小林：　国の課題に応える云々っていう話と、開発が効果をあげた、開発の成果が生まれたという話とどっちもあるんだと思う。後の方の話になると、やっぱり不連続に、もちろん連続して徐々に徐々にそうなってきているわけだけれども、いくつかポイントがあって、これができてからこれだけ違いが出たじゃないか、これが完成したからこれだけ違いが出たじゃないかというような、単純に数字に表しにくいけれども、何かそういう話に繋がっているはずでしょう、今のことは。かっては鉄道しか雪が降ってる時は通れなかった、その鉄道もしょっちゅう止まったというのは我々もよく知ってるわけだし、だから比較にならない状況に今なっているわけです。

　資料④の一覧表はよくまとめてあるのだけど、ちょっとキーワードを整理してみて、第6期以降についても将来どうなのかというストーリーをずうっと頭の中で整理しておいて、それなりに一貫した流れというふうなものがあるのか、あるいは明確だった時期とそのぐらい曖昧な時期とがあるっていうふうに言えるのか、少しそういう整理をしてみたらどうか。

半田：　資料④の一覧表（本報告書106頁）のなかの北海道総合開発計画の欄に、国の課題というところがあるんですけれども、そこでゴシックで下線を引っ張ってあ

るのがキーワードとなるものです。

つまり第１次計画、第２次計画まではですね、国の課題というのは、サンフランシスコ条約後の閉鎖経済的な経済状況であり、そういう面で国内資源をできるだけ開発しようということが国の課題であったわけですね。それに対応して北海道の資源開発という目的があった。第２期計画になると、所得倍増計画に伴う地域格差の是正という話がありまして、全総もそういう流れになっていますけれども、北海道の第２期計画っていうのは産業の適性配置、農業の近代化、そういうところがキーワードではないかと思うんですけれども。それから高度成長期の真っ只中の時の第３期計画というのは、過密過疎、公害問題が発生したということから、地域バランス取るような形で工業再配置と産業配置があって、しかも生産と生活が調和するような社会を作ろうという形の問題意識のもとに国土利用を再編するという認識が国の課題になって、北海道はその先導的なことをしようということになると思うのです。第４期計画になると、オイルショックの後に作られた計画ですから、もうちょっと環境面に配慮して、しかも人間が定住できるような環境整備をしようということから、安定した均衡ある国土利用という形が国の課題としてあり、北海道は定住人口の受入れと資源開発をやっていきましょうということになります。それから第５期計画になると、全総的にはもっと地域に定着・定住・交流するような地域社会、多極分散型国土を作ろうということが国の課題になってくるので、北海道の方も多極の一つの極になるような形で北海道開発をやっていこうという形の哲学になる。

一貫してみると北海道総合開発は、どうも計画を作る時々の時代情勢の他に、作成に当たった担当者のものの考え方などとか、いろいろなことが計画作りに影響してるところもあるのですが、大きな流れとしては、国土の適正利用を図っていくという中で北海道が人口だとか産業を受け入れる形をとって北海道はそれをベースにして生産と生活が調和する先進的な地域社会を作ってみたいということが北海道開発の哲学ではないかと思います。形としては国の課題、国の要請はどういうところにあるのかということをふまえて、国土の適性利用、そして北海道の資源の開発ということを大義名分に掲げて、北海道に特別に資本投下する道をひらいてきたのではないかと思います。

小林：　国の課題と北海道の課題の対応関係というところ、ちょっとしたズレはあるにせよ、キーワードは確かにはっきりしてくると思うんです。第１期の１次、２次、これはもう自給自足の経済で国内資源の供給地として、あるいは食料供給地としての北海道の役割、これは極めて明快であったと。第２期計画以降というのは、ちょうど全総と対応してくるわけですけれども、これは全国自体も高度成長時代に入っていて、成長発展という主目標が明確に出てくる、これがオイルショックまでずっと続くわけですよね。北海道も一応それに応じた産業の適正配置とい

う、北海道が受け持つべき産業配置という。だからここのところだと国土政策、産業政策が非常に重なっているような気がしますけれども、第4期計画から安定という表現になるでしょう。安定とか均衡とか。

半田：　多分そういう言葉の裏側というのは、当時の昭和50年代の前期経済計画だとか3全総なんでしょうけども、オイルショックの後で経済的に安定成長に向かっていくという、もう高度成長の時代ではないという認識が安定という表現になっているんではないかと思うんです。しかも、それが産業中心ではなくて国民生活のレベルアップ、質的向上を図っていこうという意味においても安定ということの言葉の含みがあるかと思いますけども、そういう経済社会に向かっていこうという方向転換があり、2回のオイルショックがありましたから、国土計画上もそういう流れでそれぞれの地域に定住していけるような地域を作ろうという発想になってきているのではないでしょうか。

「極」としての札幌

小林：　なぜ北海道かという部分が一番曖昧なのは、この時期ではないですか、むしろ。第5期計画で多極分散型となってくる時には、北海道ははっきりした一つの極ですから。国の課題として多極分散型社会を目指そうっていうのが明確に打ち出されてくるわけです。4全総において。それに対応して北海道も多極分散型社会、国土の形成に寄与しようということになってきた、極ということをいう時に22％の国土全体は必ずしも極ではない。札幌は間違いなく極だと思う。だから今度地方中枢都市がリードすることによって、多極分散型社会に入っていくんだぞという話に持って行った方が良いんじゃないでしょうか、第5期計画以降の話は。

　私の認識では、全総と新全総の時代は、まだ三大都市圏集中でしょう。ところがオイルショック後、今度はどうなるかっていうと東京一極集中に変わる。しかしそれでは困るという話になってくるんで、国土政策としては多極分散でいかなくてはいけないと。しかし、どこでもリードしているのは中枢都市圏、大都市圏だ。そうすると、そういう視点で見た時に札幌、仙台、広島、福岡という地方中枢都市を中心とした発展ということが現実に起こっている。けれども国土政策の上には札仙広福というのは出てきてないんだけれど、実は本当はそれが中心になっていて多極分散という時に、北海道の全域とか九州の全域とか四国全域という話ではないんだと思うんですよ。やっぱり中枢都市で引っ張っていくところがどうなるか、そこだけ見たら、なるほど札幌というのはこういうふうに発展をしましたよ、という話にはなる。ただ、それが北海道内から人口を集めているというだけじゃなくて、もっと引っ張る力を持てるかどうか、というようなストーリーじゃないかな、理屈付けすれば。それだと話はある程度通ってくるように思うけれど。

田村：　先週スエーデンに行っていました。国際空間地理学会では今先生がおっしゃられているような話でして、「地域」という単位で北海道を見ているのではなくて、「極」として見た時の札仙広福の議論、そういう時代にヨーロッパはなったという話がありました。ただ日本の中ではあまり議論されていないことです。EU 統合において、「地域」という用語は国際性を持ったと言われています。かつて国家と基礎的自治体の中間に位置付けられていた「地域」という言葉が、複数の国を跨いだ都市連合として使われるようになっている。「ポリ・セントリックな都市」、すなわち「複数の都市の極」として地域が捕らえられている。全国計画の中の広域地方計画の立案は、それに似ていて、札仙広福という極と地域ブッロクの関係が問題となるでしょう。世界都市東京があって、大阪・名古屋の三大都市とともに、札仙広福という地域ブロックの極が、東アジアとどのような関係を持つのか。札幌と福岡のように、極が明確な地域ブロックとそうでない地域において、地域開発や地域経営の戦略がどのように異なってゆくのか、が気になります。これらの指摘は、小林先生が指摘するまで誰もしていないものですから、特に重要な指摘だろうと思います。日本の中で議論していないが世界的には当たり前になってきているので、北海道から「極の議論」を発信したいですね。

小林：　私は前から七大都市圏、つまり旧三大都市圏と札仙広福と合わせて、要するに富士山型じゃなくて八ヶ岳型にしたいと言っているが、多極分散とはそういう意味ですからね。だとすると、従来の三大都市圏と四大地方中枢都市圏、合計７つ。七大都市圏がリードしていく社会になってこそ本当に多極分散型となるのではないかと。今のところ、まだ一極集中と言っている。何も札幌だけで良いよという話をしているんじゃなくて、実は仙台だって広島だって福岡だって、やっぱり集中しているんですよね。札幌はとりわけ際だっていますよという話。ただその際だち方が周辺の衰退と共存してるところに問題がある。じゃあそこを梃子入れしようじゃないかという話になれば、めでたしめでたし。だから、札幌の話をもっと強調していかないと良い面がないでしょう、北海道は。何かストーリーをそういうふうにできたら良いのかな。

　自分の意見ばっかり言ってたらなんだけど、札幌の話は持ち出せる。そしたら札幌以外の他の地方はどうだっていう話になってくる。それは一つの逃げだけれど､そこで初めてやれ環境だ何だという話だと思う｡だからキーワードを出そうっていう時に、やっぱりポストインダストリアルソサエティの一番理想的な姿っていうのは何だろう、やっぱり都市中心の近代社会なんだと思う。だけど自然環境とうまく調和してとかいろんなことがあるんだと思うんですね。その時に中心を成して引っ張っていく、日本の中の一つの重要な極を見事に表現しているのは札幌だよという話はできる。じゃあ道北とかオホーツク圏とかはどうなるんだっていう話になってくるわけで、湿原の何十％がここにあるよとか何だとかがそこで

生きてくるんだと思う。実はそこはもう一つ21世紀の貴重な国土ですよっていう。多極分散型の極をちゃんと形成するぞっていう話と、21世紀にとって貴重な国土をどう維持し保全していくかという話と、くっつけていく以外にないんじゃないですかね、北海道のこと考えると。ストーリーとしては僕はそうだと思うんだけど。

田村：　北海道においては人口が疎な空白地域が山ほどある。札幌に人口を集中させず、北海道の地方部に人口を留まらせる施策を何故に取らなかったのか、と言われるのであれば、一生懸命、札幌に北海道のエンジンを作っていたんですと言えるのではないか。わが国の高度成長期と一緒で、札幌都市圏のエンジンを作り、ここで得た富を北海道全体に行き渡らせるのが計画の基本であった、こういう議論があったっておかしくない。

スコットランドが2001年に国土計画を議会に出したしたのですが、エジンバラとグラスゴーの間のところしか開発しないって言うのですよ。ネス湖などスコットランドの北の上の方から人がどんどん抜け落ちて誰も住まなくなっちゃった。一国の戦略としては、EUの中に埋没しちゃうか、投資や人口を集中させてエジンバラ、グラスゴーだけでEUの中で戦っていくかっていうことを迫られたら、誰もが描く道です。

そういう意味からするとわが国が東アジアに開かれた時に、北海道としてエンジン部分を作って置いたことの意義は大きい。ただし、東アジアに通用するエンジンを札幌に作っておいたものの、オールジャパンで見た時に、人口減少や集落崩壊が進んでいる北海道の地方部への対応が、これから益々重要になってくる。北海道の開発計画は、わが国の東アジア戦略を先導するものであり、かつわが国の地方部で展開される長寿・ゆとり社会を先導するものだと言えないでしょうか。

小林：　だからそれを疲弊させる話じゃいけないよというストーリーをもう一つ作らなくちゃいけない。札幌っていう話とその他地域の話と。その他をどうするかという話になるんです。その他をどうするかっていうストーリー展開、やっぱり環境だ自然だ云々という､そこしか救いようないでしょう｡札幌の富を波及させて云々と言ったって、じゃあ高速道路を稚内まで全部通しましょうっていう話もあるかもしれない。良好な環境といっても、人がそれなりにそこそこに定住して生活できてこその自然環境と言える。やっぱり知床だって何も観光客が溢れる必要はないんだけれども、それを守っていくある程度の人が定住できるような状況は作っておかなきゃいけない。そういうものがあってこそ、本当に良好な環境を活かせるんだっていう話ですよね。

今、第5期計画までまとめてみましょうということだけれども、そういう兆しがようやくできたのは第5期計画ですよという話。多極分散型で札幌は応えた。もう明らかにその後をみれば応えている。問題は札幌以外はどうなのかっていう

ことなのであって、実はそこのところは、この後ぐらいから強調されだした環境だとか何とかという話なんだという。そういうことにならないですか、展開としては。

北海道内の地域

半田：　その他地域は、環境だけじゃなくて、農地開発だとか１次産業の適地にもなるものですよね。

小林：　食料自給率 40% まで落ちたけど、これまで 40 何%だとか出来ればもっと上げましょうという話に、地球環境と世界的食料危機とか、それに対応して日本はどうしますかという話があるのじゃないのか。それは札幌やら北海道の他の地域は、実はそういう課題に応えるべき可能性を持った唯一の地域として残されていますよっていう話だと思いますね。

第１次産業と、観光、観光と言ってますけれどね、やっぱり自然環境とか良好な環境を維持していくためには人がそれなりに定住できる場でなくてはいけない。人間がいなくなって放置しておくんじゃなくて。だから森林資源だって、やっぱりちゃんと整備しなきゃいけないわけでしょう。そういうものが整備していけるようなそれだけの条件を北海道では維持していきましょうというストーリーに繋がるように、第５期計画までを整理する。

第５期計画で多極分散型っていうのは前面に出てくるから、その視点を強調すると極は何かって言ったら札幌ですと。札幌が神戸、京都の人口を抜くのが昭和 55 年代後半ですかね。だから第５期計画から第６期計画にかかるくらいじゃないですか。昔は旧六大都市と言ったわけだけど、その六大都市の中の神戸と京都を抜いてしまうわけですからね。それだけ人口が集中し、大都市になりました。多極分散型社会形成にとっても極としての資格は十分果たしているということなんだと思うんですね。しかし、それは北海道内の他の地域の疲弊を伴ってるのではないかという反論は出てくる。いや、そうではないと。そういうふうに見える面もあるけど、しかし逆に言うと、道東、道南、道北、確かに人は減ったかもしれないけれど、次の時代の重要な課題に応えるべき土地としての意味がありますよという。次の時代、来たるべき世界的食料危機や地球環境なんかに応えるには、森林も大事だし農業も大事だしその他の自然環境の維持・保全っていうことも大事なんですと。都合が良すぎますかね、そういう解釈。しかしストーリーを作るとしたら、そんなところではないだろうか。

田村：　空白地域があることを知っていて、札幌一極集中を是認していたというのではなく、空白地域の発展施策も札幌の発展施策も両方を行っていた。その結果として、施策効果が顕著であった札幌都市圏の発展が進んだ、と言うのが科学的でしょうね。世界的に見て、人口と都市への集中を留める施策は、人々の価値観が変わ

るか、成長管理などの規制方策を講じなければ実現しないことは明らかですから、このあたりはロジカルにも、戦略的にも書けそうです。

半田：　国土をどういう使い方をするかっていう問題の時に、札幌だけという話にするとちょっと書きづらい面もありますね。札幌を一つの極にして地域開発、北海道総合開発を進めてきて、こういう成果が挙がったということだけれども、その札幌が成り立っているのは、結局背後となる地域があったからこそなんですよね、北海道の地域間産業連関表を見てみると（本報告書 54 頁）。だからそういう札幌以外の地域の力が落ちることは、結局札幌の力も今後は弱くなっていく恐れが多分にあるんじゃないか。「札幌も危ないよ」ということを調査研究レポートで昨年出したんです。そういう意味において、北海道内では広域分散型な地域社会の中で、その地域の中心都市を作ってきたわけですよね。第 2 期計画から拠点都市を作ってやってきましたから。そういう流れで地域には中心の都市が形成されてきているんで、背後地域の方では人が減ったりしていることもありますけど、札幌と一体的な開発を、これからもやっていかなくちゃいけないという話じゃないかな、と思うんですよね。

そういう背後地域は生産力の元です。人が住んで生活できるところっていうのは、農業だとか第 1 次産業主体だったんじゃないかなと思いますね。そういう意味で、食料供給をしている場所としての北海道というのは、篠津とか新酪農村だとか天北とかいうのも、拠点的な農業開発事業としての成果が出てきている、その背後地域の経済力を高めてきたというのが北海道開発の一つの成果ではないかと思うんですよね。やっぱり根釧パイロットファームがなかったら、別海の今の地域は成り立っていないですよ。あんな原野で、ひどい気象条件、土地条件の基でやってきたわけですからね。篠津泥炭地や天北原野だってそうですよ。だから北海道開発のやり方では、背後地域となるところでの拠点的な開発方式というのが一本ずうっと柱としてありますよね。

それは工業についても、個別の企業をどうするっていうことは北東公庫等の出資や融資の機能にゆだねて、工業開発の拠点を作っていくという政策をとってきたわけです。だから、現苫などの工業拠点開発だって上手くできたんだと思います。苫東はいろいろと理由があってうまくいかなかったというのはありますけども。私、室蘭に勤務していた時には、苫小牧地区の開発状況を視察に来た人達には、苫小牧は北海道開発の下支えでできた町だと説明していました。つまり、苫小牧市は昭和 25 年には人口 4 万人の漁村で製紙メーカーなどがメインでしかなく、背後には勇払原野が広がっていた。それが港の掘り込みが始まって、昭和 38 年に石炭の積出の港ができた時には人口 8 万人になるんですよ。そして工業港ができて港周辺に製造業や関連産業が貼り付いてきた 40 年の半ばになると 16 万人。だから 20 年たらずで 4 倍になった。苫小牧が大きく成長できたのは北海道

開発の成果だと思いますね。中標津町だって根室パイロットファームなどの農業開発事業があったから町ができたんです。そういう地域ごとにみれば北海道開発の事業との裏腹の関係で地域の中心となる町が形成されてきたんだと思いますよ。

小林：　今のような個別事例を挙げながらというのがすごく良いと思うんですね。だって、マクロの統計数字を出すと、どうしたって目標何パーセントです、達成度これだけです、50% しか達成してませんという話になる。

僕はそれと全く同じこと主張したことがある。北海道のことじゃなくて日本経済のことですが。例の財政投融資の効果があったかどうかという話があった。つまり郵便貯金を集めては政府系金融機関を通じて主要産業に投資しますよね。それ効果があったのかどうかという計量分析をやった。今主流になっている竹中さんなどの経済学者はむしろネガティブなんです。だから郵政民営化に賛成になる。あんな財投は大体民間の金融機関の銀行金利とどれだけ差があるんだと。ちょっとくらい低かったからといって、それがどれだけ投資を誘発したか。財投は計量分析では見合わないというような分析結果だったんです。ところが、それはマクロで見るから、マクロの計量分析でやるからそうなんで、あれを使ってどんな産業を育ててきたかというのを振り返ってみたらやっぱり違うんですよ。例えば造船業は戦後計画造船で復活した。開銀の融資の約 6 割は造船でしたもの。戦後壊滅状態だったんですね、全部沈められて海運業界は。で計画造船が始まって昭和 32 年に世界のトップに躍り出るわけ。日本の造船業は建造量で世界の 50%。たった 10 年間で世界一になっちゃうわけです。そうすると船の船腹になる厚板、あれは鉄鋼業です。船から鉄に移るでしょう。それで鉄鋼が昭和 30 年代の後半にはもう輸出産業になっちゃうわけ。船というのはエンジンだタービンだっていろいろ使うから自動車産業に繋がるわけ。そうやって戦後の高度成長や輸出をリードする重化学工業が伸びてくるんですよ。個別に調べていくと、やっぱりあれの政策的効果ってすごくあったわけ。復興金融公庫が後に開銀になってそこに財投の資金を振り向けて、特定産業の振興をやる。そういう個別な産業分析やると効果というのは絶対あったということが分かる。それをマクロで見て政策金融の金利が普通の銀行金利よりこれだけ安いと、安い金利で融資したからどれだけ投資誘発したかっていうとさっぱりだ、というようなマクロ分析ということになる。だから効果ないから止めろというようなことは、あの連中は言ってるんだけど、それは計量分析だったらそういう答えしか出てこない。

それと似ている、今の話。だから個別をよく見てごらんという。こういうふうにやったから、だから根室の酪農村ができたじゃないのとか、何だかんだ言ったって苫小牧は人口 4 倍に増えたじゃないかとか、それはそれで相当大きい意味があったんだよという話はできると思う。だから成果を言う時に、マクロの統計デー

タで目標何パーセントでした、達成率何十%だとさっぱりだっていう話にされちゃう。個別事例をむしろ取り出した方が良いと思いますね。

食料の安全保障

北倉：　私の方から農業について言うとすれば、国が北海道に期待するのは食料供給ではないんですね。北海道は日本食料安全保障の鍵を握ってるわけですよね。農水省の試算によると、今の農地面積をフル稼働して、今1900キロカロリーを供給できると。1900キロカロリーというのは戦後のだいたい昭和20年代後半くらいまでの供給量なんですけれども、そのくらい供給できれば餓死者は出ないという数字なんですね。そういった意味では4分の1の農地を持っている北海道がなければ、それさえ維持できない。

その北海道は、今さっきも申し上げたように農産物価格は20年前の数字まで落ち込んでしまってB/Cが1以上の数字なんか絶対取れない。しかし、開発したことに意味はなかったのかというとそうではない。食料の安全保障を維持できる、北海道が下支えするところまで農地面積を増加していった。ほとんど平成2年頃までに終わってしまったんですけどね、平成2年以降はほとんど農地造成がありませんから。それは新酪農村もそうですけど、天北もそうですし、各地で農地造成を積極的にやってきたわけですよね、国営農地開発事業として。だから今も面積を確保できているわけですよ。平成2年をピークに、さすがに北海道も農地面積が減少してきています。そういった意味では、今天北、新酪農村を今の状況の中で新たに開発しようなんて絶対できないですね。あの当時だからできた。昭和40年代、50年代だから農地造成を積極的にできたんですね。昭和60年頃から農産物価格どんどん低下してきますから、もう農地造成はほとんど申請事業ですから、手を挙げる人いませんから、農地造成はほとんどなくなってしまった。そういった意味では、北海道開発の農地開発の意義は十分あったんだと私は言いたいですね。

だからそういった意味で、その時その時を見ればいろいろ問題あったかもしれませんけどれも、本質的にレビューしても、非常に大きな効果があったんだと私は断言できるんではないかと思うんですね。北海道がいくら頑張ったって食料自給率が40% から50% になるわけはないんですから。生産のサイドで1% 上げるといったら絶望的な努力を要求しますから。

佐藤：食料の安全保障というのは、1900キロカロリーですか。知りませんでした。

北倉：　なかなか分かってもらえないんですけども、要するに農水省は食料・農業・農村基本法を作ったんですが、自給率の目標を入れたくない。農水省は基本的には自給率に意味はないと言ってるんですね。農水省の基本的な考え方は、食料自給力に意味があるんだ、食料自給率に意味はないというのが基本スタンスです。そ

こで持ち出したのが食料安全保障。これだけ供給できる、これだけ供給する力がある、それで良いじゃないかということなんですね。

小林：　少なくとも餓死しないだけの供給力はあるぞっていう状態を作り出すのが、一国としては最低限の条件。

北倉：　今休んでる水田全部でお米を作る、牛乳は病人と子供だけ飲んでください、というようないろんな条件付けてそれで 1900 キロカロリー。これ戦争直後の状況とほとんど変わらない。だから心配しなくて良いっていう。

小林：　その議論は非常に重要な気がするんですけれども。供給力がある、しかし休んでいる土地がいっぱいあって。

北倉：　ええ。ですから北海道というのは供給力のベースは農地面積ですね。都府県の農地面積はどんどん減っていきますから、北海道も少し減ってはきていますけど、北海道よりも遙かに早いスピードで減っていますので。

小林：しかしその場合農地として維持しておく必要があるわけでしょう。

北倉：　私がいつも主張するのは、水利施設も含めてダムだとか水道を含めて、農地を装置、生産装置として備蓄する考えを持ってくださいということなんです。

小林：　だんだん頭が整理されてきました。エネルギーについても備蓄というのがあったけれども、同じように農業もそうだと。

北倉：　農地は食料として備蓄するんじゃなくて、水利権や土地を一体とした物として、生産装置として備蓄するという考えを持ってくれれば、北海道はそれに十分応えられる。

小林：備蓄のコストは誰が負担するんですか。

北倉：　例えば食料を備蓄するとしても、国は当然備蓄コストを払わなくてはいけないですね。生産装置として備蓄するほうがずっと安い。

小林：　だから備蓄することが必要である。その場合には同じ供給力を余力として持つ時に備蓄コストの安い方を選択するとすれば､それは装置だよっていう話ですね。

北倉：　装置として備蓄するというよりは、維持管理するということです。今、土地改良区が管理したり市町村が管理してますけども、それに法的関与を少し強めれば、その方が国民全体の合意が得やすいのではないかと思うんですね。農民にお金を出すっていうと、何で農民だけ、中小企業はどうするんだという議論になりますけれども、装置として備蓄するためのコストだというふうに理解してもらえば、合意は得られやすいのではないかと私考えますけどね。そういった意味で、北海道の農地は、他のどこの地域よりも守りやすい。だから、そこへ国が連続的に今まで何度も何度も土地改良投資をしてきていますけども、後は適正な管理をすれば、機能は維持できる。都府県より遙かに安上がりのコストでできるんではないかと思います。

小林：　だから安全保障費というものはどれくらい必要なのかという時に、食料の安全

保障、エネルギーの安全保障、軍事的・政治・外交的な安全保障、いっぱいある。それぞれの安全保障のコストは必要である。それはできるだけ節約して、しかし効果は発揮できるというのが望ましいであろうという話ですよね。そうした時に、北海道は非常に安いコストで安全保障の役割を果たせるんだっていう。先の話をする時はそういう夢のある話で、第５期計画までの整理をしましょうという場合には、なかなかそういう話にならないんですけどね。

でもそういう問題に繋がるような何かストーリーが必要である。多極分散型っていうところまでキーワードで出てきた。それにそういう視点で見たらやっぱり応えているぞという。さっきのプロジェクト主義で一つ一つ取り上げてみたら結構あるよというのはありますよね。先導的プロジェクトと言い出したのは第３期計画の時でしたね。苫東もあるし、根室の新酪農村もあるし。それはやっぱりそれぞれに時間をかけてはいるけれども、花開いてきてきているんだという話はできるんではないか。

田村：　北倉先生に一つ質問なのです。農水省の人達と勉強しているのですが、新しい食料・農業・農村基本計画においては、農村の部分の計画が殆ど入っていない。農水省は、FTA（自由貿易協定）に関連した市場価格競争が重要なのであって、国土管理にも関わる農村は国土交通省でやってくれ、とまで言っているのではないですか。農業・農地・農村の農村は捨てた、と言っているのではないですか。ちよっと、ストレートな質問で恐縮ですが。

北倉：それはありえないでしょう。

田村：　ただ北海道の場合には、開発局の中に農業部隊もおりますから、国土管理として開発局が農水省・国土交通省の壁を破って実践する。東京の霞ヶ関ばかりみていないで､開発局や北海道局が自立的に施策を打ち出すべきではないでしょうか。北海道＝農業であることは、明らかなのですから戦略的に。勿論、水産業も含めた議論としてですが。

北倉：そういう発想は、農水省の自己否定ですよね。

田村：　そうですね、下手をすると二股に分裂しますから。ただ、市場原理でどこまで世界に通用するのかということと農地の流動化が、次の議論でしょうか。

北倉：　農地の流動化っていう意味では、今も検討していますけどね。それは国土の一部として国土交通省でやって下さいという発想は、農水省から出るはずがないですよね。

田村：　これまでの農業基盤投資を考えて､沢山投資されているところに､人々が集まって住むということは考えないのですか。畑作は勿論、水田の圃場整備には大変な金かかるそうですね。

北倉：　土地改良の整備部門は、地方整備局に入りなさいっていう感じですかね。開発局と同じような。開発局には農水部があるでしょう。しかし、そこは農水省所管

ですよね。

半田：　開発システムとしては、やっぱり農業開発が一つの北海道開発の柱だったですね。農業開発と一緒に河川改修事業や道路事業がされていた時期もありましたよ。ある意味で面的な総合的な開発システムであったのですがね。

とりまとめの方向

小林：　まとまりつかない話のようだけど、結構良い話が出たような気がしてるんですけど。さっきのキーワードを整理してそれに従って、もうちょっと個別、第１期にはこういう、第２期にはこういうって具体的にこういう形でちゃんとできているよというのを少し強調するまとめ方をしたらどうか。キーワードとの関連でいえば、第１期、第２期計画ははっきりしている。第３期、第４期計画は分かりづらいけど、第５期計画まで来ると今度は多極分散型国土形成という、東京一極集中に対してどうするかという大きな課題があって、その時に地方中枢都市圏というのがもっと前面に出てくる時期に来たんだと思うんですね。だから、札幌っていうのは出さなきゃいけない。実は第５期計画までというのはそこまでの話なんだけれども、じゃあそれ以外の道内の他地域はどうなるのっていう話になるんだけど、そこがやっぱり農業だ環境だという話と繋がるようなまとめ方になってくるんじゃないかな、という気がします。

佐藤：　土地の備蓄という概念がショックでした。土地は備蓄できないものと思っていました。土地を備蓄するっていう点から見た時、22% の国土はものすごい価値を持ちます。苫東の債務は土地の備蓄という形で整理しました。地方は土地を備蓄しているのです。

小林：　それはなぜ重要かというと、今世の中動かしているみたいな顔をしてる経済学者の大前提は、資源は常にフルに使われているっていうのが大前提で、遊休してる資源はないという議論なんですよ。そこから出てきているわけ。だから土地も時間もそうなの。B/C の計算だってそうでしょう。無駄にしてる時間はない、無駄にしている資源はないという前提でいろんな分析やってますから。ところが実を言うと土地はどうなるだろうか、備蓄という概念は出てこないね、そこからは。だけど、実はよくよく考えてみたら安全保障とかいろんなこと考えてくると、使っていない土地を持ってるとか、使っていない石油を貯めてるとか、石炭を貯めてるとかということが出てきますよね。しかし、それは安全という効率だけでは計りきれない重要な要素になっていますよっていうことなんだから。それを北海道は担ってるんだ、その資格を持ってるんだという話を入れておかないと。

真田：　次の開発計画に向かって世界の備蓄基地北海道、東アジアの備蓄基地北海道みたいに言い方をした時に、その備蓄の機能をどうやってメンテするんだというところが問われてくると思うんですね。こんな感じかなというのを思いつつ、第１

期から第5期計画を評価していただくと、先に繋がってくるストーリーになってくると思うんですけど。おそらくまた10年後に第7期計画の評価をすることになると思いますので、何をもって評価するのかということも考えながら第1期から第5期計画の評価していただくと良いのかなと。同じく10年後にまたこういう議論をたぶんすると思いますんで。

小林：　実を言うと、よくよく見れば世界中どこだってある程度の備蓄ということはやっているんだと。それにはコストがかかると、それは石油の備蓄でも証明済みですよ。だけどそれ必要だったでしょうという話ですよね。それから備蓄にもいろいろあって、自分のところの資源を未開発のまま留めておくっていうのもアメリカでちゃんとそれやってたわけで、オイルショックが起こった時だって自分の国内の資源はちゃんと保持して、絶えずそういうことをやっているわけですね。我が国は本当はどうだったんだろうと。それが欠けていたんじゃないかっていう反省をして、やっぱり遅まきながらきちっとしなきゃいけない。

その役割をちゃんと持っていたのは北海道じゃないかと、将来的に向けてその可能性持っているのも北海道だと。来るべき食料危機に備えると言ったってそう簡単にできるわけではなくて、それは土地の備蓄という形でするのが一番効率的です、コストが安いですという。しかし、それは他のところじゃ不可能であると、というようなストーリーですね。東アジア全体の中で、じゃあそれがどう活かされていくかっていう話になった時に、むしろそれは中国あたりでも食料不足なんていう問題が表面化した時に、どういうルートで供給力発揮するかとか、そういう話なんじゃないかという気がするんです。実際に需要とか必要性が出てくるよという、繋がりとしてはあるかもしれないなっていう気がしますけどね。その兆しというのは、既に食料の輸出が始まった、これはあまりないかもしれないけど、そういうような話かなという気もしますけれども。

そういうことで結構良い話ができたような気がします。後でまた議事録整理していきたい。もう1回くらいで、何か方向付けをはっきりさせてまとめをしてはどうかと思うんですが、どうでしょうか。

半田：　当初3回の予定でということで研究会を開いています。国土交通省の評価会が10月の初めにあるんじゃないかということでしたので9月中に取りまとめを考えていましたが、先程竹原さんの方からお話があったように来年1月くらいというような話があり時間の余裕ができましたので、今日の話を踏まえて頭の整理をして、もうちょっと議論できるような資料を作って、意見交換したいというふうに思います。

小林：　全体的なデータは、北海道開発関係データなど相当もう十二分というくらい詳しくあると思います。付け加えるのだったら、個別プロジェクトやなんか少し列挙して、根室の新酪農村はどうなっているかとか、石狩湾新港は最近はこうだと

か、計画立てたのはいつでどれくらい投資が行われて、現在はこうなっているという個別の事例をいくつか主だったものを上げていくということをやっていけばいいかなと思います。

本日はお忙しいところをありがとうございました。これで閉会とさせていただきます。

（3）第３回研究会

日　時：平成 18 年 10 月 19 日(金)　10：00～12：00
場　所：(財)北海道道路管理技術センター　6 階会議室

議事次第

1. 研究会座長あいさつ

2. 取りまとめ資料等の説明

3. 意見交換

（資　料）

① これまでの北海道総合開発計画をふり返って（検討素案）
② 北海道開発関係データについて
③ 第 6 期計画点検等中間とりまとめ(北海道開発分科会基本政策部会資料)
④ 研究会議事録（未定稿）

（注）資料①を再整理したものが、本報告書本文です。
資料②は、本報告書の参考資料にあります。

研究会　出席者

小林好宏　　研究会座長、武蔵女子短期大学長
(財)北海道開発協会開発調査総合研究所長
内田和男　　北海道大学大学院経済学研究科教授
田村　亨　　室蘭工業大学工学部教授
北倉公彦　　北海学園大学経済学部教授

北海道開発局　松浦開発計画課長、竹原課長補佐、音喜多主任
(財)北海道開発協会　半田参与、草苅主任研究員、斎藤研究員
(財)北海道道路管理技術センター　池田総務部長

1. 研究会座長あいさつ

小林： いろいろ議論いただいてきましたが、今回でこの研究会でのまとめということにしたいと思います。よろしくお願いいたします。
早速、取りまとめ資料等の説明をお願いいたします。

2. 取りまとめ資料等の説明

竹原： 資料②は、「北海道開発関係データ」ということで、今までの研究会でのいくつかデータをまとめて再整理しました。目次にありますように、一つは北海道開発関係データです。二つ目は開発計画に基づいての主要プロジェクトのいくつかの事例です。三つ目は、開発計画の課題と施策という表です。最後に各期の計画の主要な目標とその達成状況ということで参考ということで付けております。全体として本文の参考資料という扱いでございます。

もう一つ資料③は、「第６期計画の点検と新たな計画の在り方中間とりまとめ」です。これは先月９月29日開催の国土審議会の北海道開発分科会基本政策部会で取りまとめられたものです。最初に出てくるのが本文で、その後に図表類が中間とりまとめに関する参考資料という形で付いてございます。今週の月曜日から、もう一つご意見募集という紙も配布させていただきましたけれども、パブリックコメントの手続きに入ってございます。12月１日までインターネット等で国民の方々の意見を募集することにしています。この後来年の２月くらいに最終報告を取りまとめようというスケジュールでございます。

半田：資料①の「とりまとめ検討素案」を説明（省略）

3. 意見交換

とりまとめ検討素案

小林： ありがとうございました。資料①について若干の補足説明をさせていただきます。内容を大きく分けたら前段部分と後段部分に分かれています。前段部分が第１期計画から第５期計画までのそれぞれの時期の計画策定の背景になっている経済社会環境と、それを背景としてどこに重点を置いた計画であったかというところを記述してあります。

そして後段部分では、その開発計画の成果はどうであったかという成果を論ずるという形にしてあります。その後半の成果を論ずるところも、第１期計画はどうだった、第２期計画はどうだったという言い方ではなくて、ポイントポイントを取り出してみています。北海道開発ではやっぱり人口というのは一つの柱とな

るわけで、その場合も強調点をはっきり出そうじゃないかということで、地方ブロックの中ではどうだっていう言い方をしてるわけですね。それから政令指定都市の人口の推移。これを見ても、やっぱり札幌が際立ってるというのがはっきり出てくるわけです。そういうポイントポイントをちゃんと示して、そうやって見ると成果はあったじゃないかということです。まあ、これはこじつけと言われるかもしれないけれど、むしろ出すべきじゃないか、ということなんですね。

そこでもう少し補足説明させていただきますと、今までの時期を大きく分けて第1期計画の時、第2期計画の時、第3期計画の時って、その計画の時期に対応して言えば、それはそれで良いんだけれど、大雑把に言って、戦後の、要するに食料増産だ、人口吸収だ、資源開発だって言ってた時期、それから今度は高度成長期、それから今度は東京一極集中が始まって多極分散型社会の形成というのが非常に大きな課題になってきた時期。そしてその後、という具合に大きく分けて、それぞれに北海道がどんな役割を果たしたかという言い方をすれば、かなり良い線に行けるんじゃないかと思うんですね。

最初の食料増産、資源開発という時は、もちろん石炭の生産だとか、農地の拡大とかという指標を見ると、いろいろ文句を言う人は言えるにせよ、これはやっぱりたいしたもんだったと。今度高度成長が終わって東京一極集中が始まる。日本の、我が国の大きな課題は多極分散型国土の形成ということになるだろうと。そうなった時に、東京一極集中に対してどうするかという時に、それは全国に人口を散らばらせるということは、もうほとんど不可能であって、工業化の段階を経て都市化というような時代ですから、そうすると極というのはやっぱり、今まで富士山に対して八ヶ岳で、頂がいくつかに分かれなくてはいけないと。その頂になる部分というのが、つまり一つの極ですね。そうやって見たら、札幌は明らかに極だろうという言い方。そういう強調の仕方をしたいんです。やっぱり成功したじゃないのということになりますね。

というふうに見た時に、それぞれの時代における日本の一番大きい課題には応えてるよ、という言い方にしたいと思う。細かい点を比較すればいろいろとあるだろうが。強調する時にちょっと言いづらいのは、高度成長時代ですよね。高度成長時代というのは、日本がやっぱり最初は太平洋ベルトゾーンで工業化が進んで、段々広がっていって、オイルショックでガタッときちゃうまで、その時期の我が国の課題が何で、北海道がどう応えたか、というところが一番言いづらいところだ。それをどういう風に表現するかというのをちょっと苦労するところがありますね。だけど、その後今度東京一極集中が始まった、それにどう対処したかという時に、地方中枢都市というのは非常に重要な役割を果たして、その中でやっぱり札幌は伸びたぞ、という話をする。それは開発の成果だったというかどうかというのは、いろいろ反論あるでしょうけれども、そうは言ったって事実こんな

大都市が形成されたじゃないかという言い方はできるだろう。そうなると、「それはしかし北海道のその他の地域が過疎という大きい問題を抱えることになった。それと裏腹な関係にあるじゃないか」と言われるに決まっているわけですね。だけど今度そこで、それに対してどうするかというのは北海道の課題なんだと思うんですね。脱工業化っていう時代に向かっていく中で、それらの地域をどうするかという大きい課題があって、観光だ、環境だ、何とだかという話になってくるんだと思うんですね。

私の頭に、大体繋がりとしてはだいたいそういうことで、そうやって大きく区分してみると、それぞれの時代に、やっぱりちゃんと成果を挙げてきたんじゃないかというトーンで言って良いんではないかなと思っています。そういうふうに読み取っていただけると大変ありがたいです。だから東京一極集中がどうなったとか、東京が国際都市になって人口が集まってとかいうような話を少し詳しく書いているんですが、それに対して国土の均衡ある発展と多極分散型国土の形成とかいうことが非常に大きい国の課題で、それに対して北海道はちゃんとお応えできるでしょうという話になると思うんですね。

要するに北海道開発の目的というのは、その時々の国の課題に応えるということなんだから、そうやって見れば、日本のその時期その時期の国の課題の一番中心になっているのは何かって言えば、今お話したようなことだろうと思うし、それはそこそこちゃんと応えてきたと言えるでしょうということ。それから、ポイントポイントをプロジェクトを中心に見ながら見ていくと、結構たいしたもんだなという話になるだろうと。そういうところをやっぱりちゃんと強調しておいた方が良いんではないかというので、そういうトーンで大体まとめてみました。

そんなことですが、これに対してご意見を伺いたいと思いますが。記述の中身でも良いし、その他何かありますか。

田村：　北海道の開発計画は、今、中間とりまとめの段階であり、パブリックコメントしている段階にあります。このなかで第６期計画の点検について書いてあります。その記述は、第６期計画が作成された当時は拓銀が破綻して金融面での動揺があった。計画を策定してすぐに、破綻処理とも言うべき、北海道の産業振興施策の積極的展開を書き込まざるを得なかった。

一般に、国の計画を作る時には産業計画と社会資本計画を連動させて立案します。この点について、一部の土木系の人には国土計画＝社会資本を作ることだという意識が強く、特に北海道開発計画ではその意識が強い。このためか、拓銀破綻という金融破綻が、開発計画に与えた影響を分析したり、その結果を積極的に報告することが少ない。拓銀破綻への対応に北海道が頑張ったというメッセージがなかなか本州や国民に届かない。今回のとりまとめ検討素案では幸いなことに、これを明示した。大事な指摘を発信していると思います。

今、第６期計画の点検で悩んでいることの一つに、「東アジア」と「自然環境」のどちらを強く打ち出すのかがあると思います。第１期から第５期計画までの延長上で出てくる「脱工業化社会」の話では、北海道の豊かな自然を生かして長寿社会やゆとり社会の実現が第一義の検討課題となるでしょう。その一方で、WTOを含めた北海道の農産品の市場競争や、苫小牧東部を中心とした「ものづくり」がある。東アジアに向かって北海道から技術革新を行い、産業を興して行くという考えもある。我々が提言する検討素案では、第１期から第５期計画を通して見ると「脱工業化」ということでしょう。世界的に見ても、知識社会の到来は明確なものですし、これでよいと考えます。ただし、「東アジア」に対して、自然環境を生かした長寿社会やゆとり社会を北海道が目指すとして、東アジアが改めて北海道に注目するか、観光客が増えるのか、というと疑わしい。やはり、「東アジア」と「自然環境」のどちらかひとつが強調されるべきでしょう。

「東アジア」を北海道は第二義的課題とするしかないのか。これに関連して、世界都市札幌の競争力を高める方向で議論することや、苫小牧東部を中心とした「ものづくり」の促進といった扱いを薄めるのか。脱工業化は大きな世界の潮流であり、長寿・ゆとり社会、知識社会を先導することは北海道の取るべき戦略であるが､東アジアとの交流においては目玉施策とならないということでしょうか。或いは、「東アジア」と「自然環境」を両論併記するというのもあるかもしれない。第７期計画は、そうなっているのですが・・・。両論併記するなら、バランスの問題で、「東アジア」と「自然環境」のどちらを強調して書くかでしょう。全国の計画は、明らかに「東アジア」が強調されていますが・・・。

最後に一つだけ、文章的な構成からいうと「はじめに」があるので、一番最後のところのものを「おわりに」という形でまとめたほうがよいと思います。

小林：　今フォローしていただいたんで大変嬉しいんだけど。つまり、札幌一極集中は一番批判の対象になるわけでしょう。だけど、脱工業化社会にも間違いなく入っていくぞという時に、札幌は新しい時代において次の潜在的な可能性を持っているというニュアンスを持っておく、それをもうちょっと強く印象付けたら良いかな、という気はしているんです。札幌は、多極分散型社会の形成というところでは成功したじゃないのということについての反論は必ずあるわけです。「それは札幌一極集中ってことだろう」とか､「他は過疎だろう」と言われるわけですよね。それに対して「いや、だけど次の時代を考えてごらんよ」という話に、ストーリーとしてはそうなっていく、そういう結びつけをしたい。東アジアとの関係では、やっぱり食料資源ということが大きい問題になるぞと。その準備を今しているんだよっていう、その話ですよね。脱工業化ということと。それはやっぱり今までの流れの整理の中の最後を締めるんだと思うんですよね。だから第７期計画の時にそういうトーンで見ていただけると、大変良いわけですね、こちらとしては。

半田：　先月の 29 日に基本政策部会の時に出された資料としての「中間とりまとめ案」と、今回パブリックコメントとして出されている「中間とりまとめ」とを比較すると、いくつか変わっている点があるが、そのうちの一つに札幌のことがある。つまり、札幌を中心として機能を高めていくんだという一文が新たに追加されましたね。これまでの北海道の開発計画の流れとして見てくると、札幌は中枢管理拠点として、さらには一つの極にするんだという認識が出されてきているので、そういうことを誰か言ってくれた人がいたなと思いましたが。

田村：東大の家田先生からの意見ですね。

松浦：　「中間とりまとめ」の中の「魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり」のところに札幌圏の話が出ておりまして、田村先生がおっしゃるように東大の家田先生が 9 月 29 日の部会でご発言されてこれが新たに書き加えられました。その時の部会では、札幌は他の国内の中枢都市と比べて国際的な交流圏の核としてまだ弱いんじゃないかという、そんなニュアンスでご発言されていました。

小林：　本当のところでどこに力を入れたら良いかという時に、やっぱりそれはデータ的に明白でしょう。新千歳の国際線の便数だとか、仙台に比べたって少ないですね。まさに指摘されるとおりで。人口規模だけはもう立派なもんだけれども、ということじゃないですかね。

半田：　札仙広福といいますが、福岡だとか仙台に比べるとですね、背後地域である北海道内での経済力が落ち込んできていることに伴って、札幌の機能も相対的には弱くなってきていると思われます。

小林：　さっき指摘がありましたように、「おわりに」でまとめるのが良いと思いますね。全部を一貫して一番強調することを記述する。札幌に極を形成したのは成功なんだけど、同時にそれ以外の地域がこれから果たしていくべき役割とか潜在的可能性だとか、そういうことをちょっと強調しておけば良いかなと思う。

北倉：　資料①で、言葉遣いを直したらと思うところが何カ所かあります。根釧パイロットファーム等の畑作酪農開拓は、「開拓」と言わずに「開発」と言ったほうが良いのではないかな。それから多極分散型の国土の形成、ここの次ですね、ここの書き方がちょっとよく分かりにくいのではないかと思うんですね。「北海道開発では円高政策の中で地域経済を支えてきた石炭、鉄鋼等が困難な状況に置かれていたが、このような我が国の課題の解決に寄与すべく」と、こう繋がる方が良いのではないか。それから、国土の再編と有効利用を図ることが基本となる課題と「なったと言える。」といって次の段落の最後が「あったと考える。」なんですね。考えるというと如何な表現かなと。むしろ、上の方は「基本的な課題であった。」下の方は「ということであったと言える。」ということではないかなと思います。それから、大規模草地開発事業、確かに十勝中部は日本最初の大規模草地開発事業なんですけれども、なぜ士幌を例にしたのか。

半田：　個別に開発事業名を書くことは極力避けてあります。士幌は十勝を代表する大規模草地だし豊冨など天皇陛下が視察に来たようなところは書いておいても良いかなと思い悩んだのかな。

北倉：　士幌の大規模草地は、確かに第1号だということは間違いないんですけどね、面積的にはね。他の国営農地開発事業を十勝は一番沢山やったわけです。ですから十勝地域で大規模な農業地開発事業と言ってもらえば、士幌等はいらないのではないかという感じがします。

それと、新酪のことが書いてあって中標津の人口が1.1万人から2.3万人に増えたよっていう話ですね。「主要な酪農地域として形成されたことに伴い」、確かに伴いなんですけれどもね、中標津が人口増えたのは新酪農関係で機械メーカーだとか関連産業がたくさんできてきたんですよね。だからむしろ農業地開発事業、確かにそれは直接的効果ですけれども、それによって関連産業が立地したんだよ、結果的に地域の人口は増えたんだよというふうに説明した方が良いんではないかなと思います。それから、「また昭和35年には半分以下であった北欧諸国の経済規模と比較すると、近年では北欧諸国とほぼ肩を並べる水準に至っている。」ここがちょっとくどい感じがする。「昭和35年には北欧諸国の経済規模の半分以下であったが、近年はほぼ肩を並べる水準に至っている」で、良いのではないか。

次にここはこう書けないでしょうか。「食料供給については、長期的な観点からは、世界人口の増加やアジア地域の経済成長等により食料需要が大幅に増加し、食料自給が中長期的には逼迫すると見込まれている。」で、1回切る。要するにその世界の食料需給は中長期的に逼迫しますよ。その中で我が国の食料自給率は、先進国で最も低いんだという話ではないかと思います。それから、耕地面積の規模。これは明らかに間違いです。第1期計画策定当時わずか8万、これは80万haです。80万haとなると僅かが付くかどうかです。ですから僅かは付けない方が良いですね。また、一時120万ありましたけど今110万ですから、10万単位でやるならば80万から110万と、こうした方が良いんではないでしょうか。それから「農耕地」とあえて耕地をいれなければならないのか。「農地等の」で良いのではないですか。

それからですね、「おわりに」という形で締めていただくんですが、「水資源や灌漑施設を持つ草地等の備蓄」これは私の言っていた意見を取り入れていただいていますが、ただちょっと全体の流れから言うと備蓄と言ってもですね、なかなか通りにくいかなと。でこういうふうに書き改めたらどうかなと思いました。「現在、水利施設と一体となった優良農地を要し、我が国の食料安全保障に重要な役割を果たすと同時に、国民の食料安定的に供給し」。要するに、北海道、今農水省の考え方もそうですけれども、現在の耕地をフル稼働すれば2000カロリーくらい供給できますよというのが、一つ食料供給力として国は持ってるわけですよ

ね。その中で４分の１の農地面積をもつ北海道がなければ、もう国の食料安全保障自体が成り立たないわけですよね。そういった意味で、農地を装置として備蓄しておくっていう考え方が非常に重要なわけですけれども、なかなかそれでは一般受けしないので、食料安全保障に積極的に寄与するだけの実力を北海道は開発の結果つけましたよ、というふうな表現はいかがかなと思ったんですけれども。

内田：　ここ括弧書きしてあるのは、ある意味を持って書かれているわけですよね。ここは地球温暖化と同時に寄与するものを持っていながら食料供給に安定したものを持たせるという意味合いで、従前北海道がずっと食料供給の安定性をやるんだけれども、現在の食料供給の安定の仕方が、北海道ではこういう地球温暖化の深刻化にも耐えうるような形のものだよ、というニュアンスがここにはあるのではないですか。括弧があるという意味合いが、食料の安定供給をそのままということではなくて。

北倉：　ここの括弧は前回の私の意見を取り入れたものですが、草地の「そう」が違うんですよ。私が言ったのは水利施設と一体となった装置です。装置としての農地という意味です。それを草地にしたのでおかしいんですよね。農地をそういう装置として備蓄するんだという考え方を私重要だと思うんですけれども、なかなかそれは理解しづらいとすれば､ちょっと表現変えた方が良いかなと思ったんです。装置としての農地の備蓄、水利施設と一体になった装置なんですね、農地というのは。

内田：　装置としての農地の備蓄だと分かりますね。同じ意味合いではっきりしてますね。装置だけにしちゃうと、逆に言うと全く逆行するような建物をどんどん建てるというそういう形になるから。

北倉：　それともう一つ、ちょっと気になるのは食品製造業と言ってみたり食品関連産業と言ってみたり。いろいろその場所で言い方が違うのがちょっと気になる。おそらく関連データなりと連動している言葉だと思うんですけれども。

半田：　ご指摘のように不統一なところがありますね。最後にとりまとめる際には言葉を統一します。また表現も検討してみます。有り難うございます。

石炭のこと

内田：　私は１回目の研究会の時に、開発計画の達成状況、つまり実態の数値がばあっと並んだお話だったので、そうではなくて、開発計画にそってきちっとやって、そして計画が実行されているんだといういう形にするのが良いのではという形で話をしたが、この検討素案はその通りになっているので私は良いなと思ったんですが。

　次に、技術的な問題で言うと、この開発の成果がどうであったかというところは､これ長いんですよね､ずうっと読んでると｡きちんと小見出しを付ける方が、

つまりポイントをちょっと出す方が良いのかなという感じを受けました。最初のところの上手に小見出しを使って印象を与えるというような感じ。それと、ちょっと読みやすくするという意味合いで。大体そういう風にまとまってはいるんですけれども、ずっと読んでいくには長いなという感じが一つしたところですね。

それからもう一つ、これはどういうふうに考えたら良いのかちょっと分からないのがあったんですけれど。それは、やたらエネルギーのところに石炭が出てくるんですね。石炭が後まで引っ張っているんですよ。途中までは仕方がないと思うんですけれども、エネルギーの供給源という時に必ず石炭等と出るんですね。もうほとんど駄目だと言われている時期ですね、後半の方のところもそれをそういう形で書いているところが数カ所あったんですね。それがすごく気になったんですね。だから天然資源とかいうふうにかなり変わってきたよ、札幌市内も全部天然ガスですし、そういう形で変わってきているので、やたら石炭という言葉を最近まで引っ張るのはちょっと気になった。石炭等エネルギーと書いてあるんですよね、必ず一括りで書いてあったので。実際図3（本報告書17頁）をみると実は言葉で言う程じゃないというのが分かってしまうんですよね。エネルギーの供給基地だというのは謳い文句なのですが、高度成長くらいの時までは良いんですけれども、いわゆる安定成長に入った後の計画の時には「石炭等」を消した方が良いかなと、それが一つですね。

それからもう一つが、書き方の問題なんですけれども、最後の観光のところです。実は今観光は伸びている、このことはやっぱり交通の便というか道路を整備して、それから空港も整備して、そういう意味でいわゆる人々が移動しやすい仕組みを作ったからです。つまりそういうのがなかったら、いくら北海道の自然環境が良くたって来れなかったわけですよ。だからちょっとそういうのに関連付けたらどうか。他のところは大体対応はするようなことは載ってるんですけれど、観光は自然があったから来ましたというのではなくて、やっぱりそういう空港整備したり道路整備をしたことによって人々のツーリズムの便を良くしたことが大きいと思うので、簡単に触れた形で書き直していただくとすごく良いかなと思ったんです。

小林：　その通りですね。やっぱり開発の成果だから。石炭の話はよく分かるんですけれど、そこの書き方、つまり三井三池争議だとか、もう石炭から石油への転換なんていうのは昭和30年代の話、だけど北海道ではまだまだ石炭というのが実態ですよね。そういう時期にありながらなおかつ北海道では。

内田：　後半は石炭という言葉でなくてね、天然資源という形に変えるとか、ちょっとした工夫をする方が良いのではないか。石炭という言葉が入ることによって全体の基調が「ん？」というふうに読み手に思わせてるところがちょっとあるんですね。

小林：普通思うほうが自然ですし、一般の人々はもう潰れた石炭というイメージがある。

内田：　最初の開発計画の部分のところは良いんですけどね。しかし、成果のところで書く時に、資源のところでは必ず一対で書くんですよね。石炭等の地下資源となっているので、ちょっと工夫していただくとありがたいなと思ったのです。

半田：　先生が言われるような表現に変えても構いませんが。

内田：　うん。上手な書き方ができれば良いのですが、ちょっと代替的な案がないんですけども。この図を見た時に、やっぱりそうしたほうが良いなと思ったので。

半田：　図の域際収支の差額だけで見ると、石炭は北海道内で生産していても、海外炭が火力発電所などに入ってきていているので、その微妙なところが出ない可能性がありますね。

内田：　石炭は実際に重要だったんで、初期の方は良いんだけど、最近の方に書き込む時はちょっと避けたほうが良いかなと思っただけです。

半田：　検討してみます。なお、全体的には、内田先生が言われるように出来るだけ前向きに前向きにみて、後ろ向きのことは書かないようにしたつもりなんですけれど、産炭地域はですね、今夕張問題があるので、これは意識的にふれました。

内田：　このことを書くこと自体は私は悪くないと思いますよ。しかし、北海道はエネルギー供給基地という時の枕詞みたいに、今もって石炭等のエネルギー供給基地と書いてあるんで、表現として適当かなと思ったんですよ。

第６期と次の開発計画へ

半田：　考えると第５期計画までは検討素案のような取りまとめになるにしても、第６期計画の点検は非常に難しい環境の中にあると思います。さっき田村先生が言われたように第６期計画の時代に急激に変わったと思うんですよね。橋本首相の時代の金融政策面でみれば拓銀が経営破綻し、さらには小泉構造改革路線で公共事業が徹底的に抑えられてきたあたりから、内需中心の民間部門も低迷し、また人口も減少の時代に入り、計画をとりまく環境が全く変わっちゃったんじゃないかと思います。

田村：　そのことが、すごく大事な話なのです。いろんな流れがあったとしても、最後に来るのは産業構造の変革です。まだ、日本では来てないのですが、ヨーロッパでは脱工業化はかなり根付いてきている。中間とりまとめでも、第６期計画の始まりである平成９年に起きた拓銀破綻という金融破綻は書いてある。

　もっと大きな流れは、日本中の産業構造の大変革期がくるかもしれないということ。維持管理も含めて公共事業は無くなりませんが、市場原理による産業構造の変革は、わが国を挙げての大きな課題です。それに、北海道はどのように対応すべきかを、そろそろシミュレーションする必要がありそうです。

内田：　簡単にいうと世界の中の北海道という形が次の計画のポイントですね。言うな

らば裸になっちゃうんですよ、どの地域も。国内では守られないんです。とくに北海道は裸がはっきり出ちゃうので、世界の中で裸になってもやっていけるのかっていうこと。だから世界の中の北海道という視点がないと、もう絶対にだめなんですね。それは田村先生がおっしゃる意味だろうと思うんですけれども。

半田：　第5期計画までを振り返って見ての検討素案では、各開発計画策定時の時代背景として世界経済と日本経済の動きを為替を中心的にみています。急激な円高になれば、コスト的にも輸入ものに押され国内の一部の地域にしわ寄せがきているわけですよね。北海道にも端的に現れたんじゃないかと思う。例えば、石炭でみた時には円相場との関係もみられると思います（本報告書64頁）。そして、対外関係の問題は国内向けの施策として、開発計画のサイドとしても対処していくという形になる。

今後とも、国際化、グローバル化という面がますます強くなっていくと考えられますから、先生が言われるように、次の開発計画では世界経済の動き、世界的な食料やエネルギー環境等の中で、北海道をどうするかということがポイントになるのでしょうか。

内田：　道外や海外からの企業や研究機関などの誘致とともに、人材の誘致も大きなポイントになるでしょう。北大もいろいろな国々からの研究者等で賑やかになることを期待したいですね。

また、空港にしろ港湾などのインフラについても、今までの有り様がどういう使い方に対応していくかという視点で考えないと、実は北海道のやってきたことが活かされなくなってしまうという視点がないとちょっといけないと思う。

農業でも国内というより、もう世界に売るという、つまり北海道の農産物を世界に売る、中国等に売る。当然中国等はこれから良質なタンパク質を求めますから。所得が上がってきますからね。だから世界の中の北海道という視点が前提となる。東京は関係ないとかではなくて、それぞれの地域が裸にされたなかで、それぞれが世界のなかで頑張れば日本全体が良くなるんだという、そういう開発計画になると良いなと私は思うんですね。

田村：　そういう意味で、この検討素案では、開発計画としての国の課題に拘っているところが重要。日本の課題があり、日本全国からの要請としての北海道への課題、その課題の解決に向けて貢献はどうかという整理の仕方で来ている。目標にこだわること、戦略を持つことが大事であるというのは、最近の計画の作り方が手続き論の話になっているからでしょう。道民と一緒に議論して目標を作るのだという流れは、今様です。しかし、戦略を立てる目標論を捨てて、手段である予算の話とか手続きの議論をしたってしょうがない。例えばシーニックバイウェイは頑張っているのだけれど、これだけでは、国際化を睨んだ目標、戦略になりえない。

今だからこそ第1期計画から第5期計画までの流れからみれば、我が国の課題

解決の地として北海道があり、北海道はその課題に応えてきたし、これからのグローバル化にも対応して先行的に脱工業化の備えもできる。札幌一極集中批判もあるかもしれないけれども、札幌一極集中があったからこそ次の目標が作れる。こういうメッセージを強調することが、今回の集まりの目的だったのではないかと私は思っている。

小林：　目標を北海道が先行的に示すよというぐらいの意気込みがあっても良いわけですね。脱工業化社会って何だか皆さん漠然としたイメージしかない。そのモデルをまず提示しますよということが非常に大事。道州制を先にやってごらんなどということを言ってるよりはずうっと良いと思うんですがね。

半田：　脱工業化というのかどうかはわからないが、北大をはじめとして研究開発機能も充実してきていますし、情報産業だとかバイオだとか新たな産業の芽も見られるのではないでしょうか。農業等での研究開発機能をより充実させ第一次産業資源をとり込んだバイオ化学的な分野のものに関係する産業なども伸ばしていくという方向性もあるんじゃないかと思いますね。

内田：　ただ今の話などは、僕自身は書いたら良いなと思ったんですけど、書いたら次の計画づくりに浸食することになるので、この検討素案ではやっぱり抑えておられるんだなと思った。ある意味で僕は非常に見識だと思ってたんですけれども。もしそれを書くとすれば、具体的な政策の内容ではなくて、今田村さんがおっしゃったように、こういう形でやってきたという形で、このやりようは、このもの自体は悪いことじゃなくて、やはり計画をきちんと立てるというか、合ったものを立ててやっていけばこういうふうに上手くいきますよっていうニュアンスの方が私は良いと思います。

田村：　社会資本と経済･産業というものの連動性は、国土計画を作る時の両輪です。その話は、あくまでも物理的なものを作ってということであって、財政のことが明示されていないわけです。今のわが国の財政状況をどういうふうに次の計画に反映させるのか、気になる点です。これからは、「財政的な自立」にも意識して、新しい計画を作る必要があるのではないでしょうか。やりすぎですかね。

内田：やりすぎだと思いますね。

小林：　今の議論、さっき内田さんが観光のことを言って、観光は産業として捉えているわけですね。だけどなかなか有望だよという話をする時に、自然があるから美しいからというだけじゃお客さんはたくさん来れない、やっぱりインフラ整備をしたからというのがある。インフラは、産業基盤整備、生活基盤整備、いろいろあるんだけれども、観光を誘発してるのは両方だと思うんですね、産業基盤整備の道路、生活基盤の道路。これまで道路や空港などのインフラ整備なしには、観光はありえなかったので成果だということは、やっぱり指摘しておかなければいけない。

ここでもう一つ「新幹線をよこせよ」ということを言いたい。だけれども、ここでの書き方は、どうしたって北海道の特性から言って収益性をもたらすことに直結するようなインフラの整備というのは、どうしても遅れがちになると、面積広いんだし人口密度も希薄だから。ということで残念ながらそれは遅れていますっていう書き方にしている。それはやっぱり財政の制約なんですよね。それがこういう形で来てるわけで残念なことなんだけど、それが昨今の状況においては、やっぱりそういうきつい制約条件の中でもなんとか努力をしていかなければならないんだという言い方が、まあ妥当な言い方なんでしょうね。高度成長時代くらいの成長率が続いていたら、もうとっくに新幹線は通っていたでしょうからね。

国土の利用計画

田村：　もう一つあるのですけれど。「国土の開発計画」と同じ位置づけで「国土利用計画」があります。日本ではそのバランスが悪くて「国土利用計画」は殆ど形骸化している。それに反して、北海道はこれまで国土利用に関わることにしても工夫してきた。例えば、本州に行くと都市と農村の間では喧嘩をしますが、北海道では、農村が新参者であったという経緯から、都市と農村の区域が明確になっている。比較的仲が良いと私は思うのです。本州に行くと都市が農村社会にはみ出している。農村の中に都市が土足で入り込んでいるような文化がある。だから国土利用については、本州ではほとんどの人は語りません。その点北海道に関しては、都市と農村は空間的にきれいに分かれているし、大きな軋轢がなくて協調できている。北海道ならではと言いますか、本来あるべき国土利用計画をしっかりやっているなという認識が私にはあるのです。「国土利用計画」と「開発計画」の連携の見本が、北海道にあるともいえそうです。東アジアの人々は欧米に行くまでもなく、北海道から国土の利用計画を学べばよい。

小林：　それはこういうことでしょうかね。北海道はとにかく未開拓のところが非常に多かったということがもちろんあるんでしょうけど、要するに歴史が浅いとか何だとかいうことが、一方では非常にマイナス要因になるんだけれども、他方ではだからこそこういうことができた、ということがすごくあるわけでしょう、歴史的に見てると。それと同じように、農村部と言ったって、もう既に農地が開発され尽くしてるわけではないから、都市が農村を浸食するなんてことはないということだとか、既存の開発された何かをぶっ壊して都市が広がるとかということなしに済ませることができたっていうことで、つまりそれは新しさとか土地の広さとか未開発の部分も、まさにフロンティアであったということがこうやって生きているという話ではあるんだろうと思うんですけど、それはどういうふうに表現したら良いのかな。

田村：　現在、中川町という酪農地域で調査しています。名寄市から 90 ㎞くらい北に

離れたところにあります。スウェーデンなどを見ていると、90㎞は通勤通学圏です。子供達は自然豊かなところまで通学して教育を受けている。医療はさすがに診療科目もあるから名寄市になりますが、そういう距離概念が北海道だと成り立つのです。本州ではそんな議論が起きない。新しい都市と農村の住まい方で、先進国でやっていることを北海道ではできるかもしれないという気がしてるんです。そのときインフラ整備も含めて地域の住まい方に関して、まだやるべきことがありそうだなと思います。道路が整備されていれば、90㎞以上でも通学が可能と思います。人口減少下における都市と農村社会の在り方という問題は、土地利用が大事であり、「農地」という生産基盤と「農業」の関係、さらに「都市と農村」の３拍子がそろって議論されなくてはいけないのではないでしょうか。土地利用とものをつくる議論と住まい方は一つの軸上にあるように思う。

内田：　そのことは、この検討素案では札幌の都市機能の一つの魅力の次の段落のところで、田村さんが言う程のあれではないんですけれど、触れているのではないですかね。地域の中核都市や中心都市というのは、背後の農村の発展と共に都市機能を集積でうんぬんと。つまり、ここをもう少し今の気持ちを入れるような気持ちで書くということはあっても良いかなとは思いますけどね。ここはどちらかというと、札幌がこうなったと、地方も実は中核として機能してきましたよと言って人口も増えましたと言ってるんだけれど、そこにいわゆる農村と調和してこうなっているというニュアンスをもうちょっと表に出すという、そういうことかなとは思ったんですけれども。多分田村先生がおっしゃっているのは、もうちょっとまとめとしてのおっしゃりたいというのは分かるんですけど。

田村：　おっしゃる通り、書き込むならそこですね。このままでも良いのかもしれません。日本の国土利用計画は曖昧であるが、北海道はそうじゃないということです。

半田：　北海道では、都市があって背後には農村部があって、非常にこうコンパクトにまとまってますよね。そして、周りには自然環境がある。こういうのが北海道らしい地域社会だと思うんですけれども。これは開発計画を通じて作られてきた地域社会だと言えるのか、自然の流れでそうなったのか、どうなのでしょうか。

田村：　都市計画法が最初に作られた時に、ha 当たり 70 人以上いる地域を都市計画区域としました。勿論、自己申告ですが・・・。このとき、まだ北海道は未開発であって農業に遠慮せずに、都市がその区域を決められた。本州では、都市的集落が農村部に沢山顕在していた。だから半分も都市の区域に入れないで都市計画区域を決定したものだから、それ以降人口増加すると農村部のところに飛び地のように都市がはみ出していく。その点で、北海道は 99% 都市計画区域の中に都市的営みがあって、農村の区域の中に都市的な営みを求める必要がなかった。このようなこともあって、開発事業が効率的にできたと私は思うのです。

小林：空港建設で成田みたいなことはやっぱり起こらないということですね。

とりまとめ

小林：　他にいかがでしょうか。そうしたら、ご指摘あったように「はじめに」と「おわりに」か「むすび」という形でまとめることと、いろいろ先程指摘された点を含めて修正して、それで一応まとめたいと思います。あと、この研究会に出されたデータとかは参考資料になるのでしょうかね。

半田：　今まで開発局の方で非常にご尽力いただいてデータを揃えてきているので、せっかくですから整理しておいた方が良いかなと思っていますが。

小林：　研究会には相当膨大なデータなどが出されていますが、うまく整理しまとめて下さい。それから、今日までの研究会での議事録はどうなりますかね。

半田：　今日３回目の研究会をやりましたので新たな議事録を作りますが、１回目からの分が未定稿のままになっていますから、メンバーの先生方に手を入れてもらい定稿にしたい。これまでの研究会でいろいろ意見交換されたことが、結局とりまとめ検討素案に反映しています。議事録とあわせて読むと理解されやすいという表裏一体の形にもなっているので、議事録も参考資料としたいなと思います。本日の検討素案は、ご指摘受けた点をふまえて修文させていただきます。また個別にも相談させてもらいたいと思っていますのでよろしくお願いします。

小林：　他によろしゅうございますか。それでは、大体かなり良い方向にまとまったんじゃないかなと思います。皆さん方にはいろいろとご協力いただきまして有り難うございました。

これまでの北海道総合開発計画をふり返って

平成 18 年 12 月

編集　北海道開発効果の解析に関する研究会

発行　(財)北海道開発協会　開発調査総合研究所
札幌市北区北11条西 2 丁目10　セントラル札幌北ビル
TEL　011−709−5213　　FAX　011−709−5229

(財)北海道道路管理技術センター
札幌市北区北 7 条西 2 丁目 82　東京建物札幌ビル
TEL　011−736−8577　　FAX　011−736−8578

印刷　(株)岩橋印刷