

社会資本の整備、 北海道の将来の 姿を考える



北海道開発局開発監理部
開発計画課長

佐藤 肇

「北海道の将来の姿」の検討

この3月に、北海道の国土交通省関係機関（開発局、運輸局、東京航空局、札幌管区气象台、第1管区海上保安本部）は、北海道庁、札幌市を始めとして道内の多くの皆様の協力を得て、「社会資本整備に係る北海道の将来の姿」を取りまとめました。これは、社会資本整備重点計画に基づき、重点的・効率的な社会資本の整備にあたっての、新たな国と地方の関係の構築を目指した試みとして、一つの姿を描き出したものです。国土交通省への移行の伴い、それまでは別の組織であった各機関が、地域レベルで一体的に作業を行ったという意味で画期的なことでもありました。北海道経済は、昨今の民間企業設備投資ベースでの経済回復基調に乗り遅れが目立ち、いわゆる「公共事業依存経済」からの脱却が急務となっています。改めて「将来の姿」を読み返し、こうした姿を実現するには、長期的な持続性のもとで着実に地域開発を進めることが極めて重要であるという問題意識が浮かびました。

マレーシアで社会資本整備の重要性を再認識

さて、そのような視点に基づく論点を述べる前に、少しこのゴールデンウィークの個人的な海外

旅行の経験について話をいたします。

私はマレーシアが好きで、今回、クアラルンプールの北200km位の、マラッカ海峡にある小さな島に滞在しました。職業柄、移動中についつい現地のインフラ整備に興味を持ってしまいます。印象的だったものを幾つか紹介しますと、始めに、クアラルンプール国際空港。1998年に黒川紀章氏の設計で完成した巨大空港は、とても美しく壮観で、これはマレーシアの人々の誇りとなりうるものです。次は、クアラルンプール市内の都市インフラで、鉄道・モノレールなど公共交通機関が発達し、高層ビルの建築も進んでいる。イスラム的なデザインの影響か、KLタワーもペトロナス・ツインタワーも夜景が本当に美しい。それと、移動にあたって利用したマレー半島縦貫高速道路。シンガポールから国土を縦貫するこの道路は、まさに物流の大動脈。高速道路を降りて走った一般道も思ったより綺麗に整備されていました。

また、2年前にもベナン島を訪れたのですが、その時もベナン空港の周辺に密集しているハイテク企業の工場群に驚きました。中国人のガイドさんが、「ベナンの港がもっと水深の深い立派なものだったら、シンガポールみたいに独立できたよ。」と笑っていたことがとても印象深く記憶に残っています。

実は、驚くことがもう一つあって、それは、帰国した際の検疫報告がマレーシアとシンガポールからの帰国者には必要ないことです。下水などのインフラ整備がどうなっているか目には見えませんが、衛生状態もかなり良いのではと思います。国の経済成長を支える基盤として、しっかりと社会資本の整備がいかに重要か、再認識させられる思いがしました。

社会資本整備の三つの論点

社会資本整備についてそういったことで、今回の旅行中にぼんやりと社会資本整備について三つの論点を考えていました。1点目は、社会資本のいわゆるフローの効果とストックの効果。2点目は、経済のグローバル化の流れの中で社会資本の意味と在り方はどう変わるのか。3点目は、グローバル化の流れの中で、例えば、100年後も私たちの地域が豊かな地域、世界に貢献する地域として活動しているとすると、その時にどのような社会経済活動がどのような社会資本の上で展開されているのかということです。

ストックの意味

第1の論点は、社会資本整備のいわゆるフローの効果とストックの効果についてです。北海道では拓銀の破綻など、度重なる地域経済の危機に対して、公共事業が緊急的な経済対策として実施されてきました。これはフローの効果の活用の面が強く、公共工事が、地域経済活動に支出として直接的効果を与えますが、その効果は、様々な産業に連関的に影響を与えつつ2年位の中で減衰します。しかし、社会資本の本当の意味は、ストックの効果にあるということです。一旦形成されたインフラは、長期に渡って地域の社会経済活動の外枠を規定します。かつて「荒廃するアメリカ」という書籍の中で、社会資本ストックの老朽化の問題が、如何に深刻な影響を地域社会に与えるか、それを克服するのにどれだけの英知が必要かということが紹介されていました。機能的な社会資本を計画的に整備するのは、いつの時代でも地域社会の存立の基礎です。今回示した「地域の将来の姿」は、このストックの効果を念頭に、今後、何度も何度も多くの方々と議論の上に、より優れたものに描き直していくことが重要であると考えます。

グローバルに見た北海道独自の視点

第2の論点は、グローバル経済のもとでの社会資本の意味と在り方です。「経済がグローバル化する中で、北海道はその地域資源の優位性を失いつつある」という主張を時折耳にしますが、それは本当なのかと疑問に思います。グローバル化の本質は、その地域の価値を、国内における相対的な位置づけから国際社会における相対的な位置づけに置き換えてしまうことだと思います。今回の旅で、200万年の歴史を有する熱帯雨林の原始林の中で生活し、その姿に理屈抜きに感動しました。明け方、スコールに洗われた薄もやの中の熱帯雨林に、あたかも東山魁夷の絵を見るような不思議な感じがしました。同じように南国の人々が、冬の北海道の針葉樹林を見ると理屈抜きに感動するように思います。北海道の社会資本は、全国との整備水準の相対的な対比で議論されてきましたが、グローバル社会では、国際空港の意味一つとっても、地域独自の視点に立ち、それが、世界の誰に対してどう機能し、どういう成果を地域にもたらしているかを考えることが重要です。「将来の姿」では、整備目標として多くのアウトカム指標を検

討しました。手がけたばかりの試みですが、こうした議論の蓄積の上に世界と戦える北海道が形作られるのだと思います。

100年後の北海道の姿

最後の論点は、100年後の北海道の姿、北海道の可能性と社会資本の関係そのものについてです。これについて、今春の開発局の初任者研修で「2104年の北海道で重要な役割を果たしている社会資本は何か自由に論ぜよ。」という宿題を出しました。多くの個性的な回答が寄せられました。高速交通体系、研究開発、情報通信等々、そのどれもが真実であると思います。中でも高齢者の就業をサポートし、自立した生活を送ることを可能にするインフラの提案は、大変興味深いものでした。

私は、100年後には食料生産の場として北海道が世界の中で不動の位置にあると考えます。ロシア極東地方は、石油・天然ガス、さまざまな鉱物資源の宝庫ですが、残念ながら食料生産の適地ではありません。また、お隣中国も急速な都市の発展を支えるために農産物に対して強い価格統制を行っているのが現状です。安全で美味しい食料に対するニーズは、今後、グローバル社会の中で強まる一方です。また、食品加工などを通じて蓄積されたバイオ技術は、21世紀の北海道を支える貴重なインフラになるはずで、す。ちなみに、「将来の姿」の重点事項の第1番目には、「安全・安心な食料基地としての役割の強化と産業競争力の強化」が挙げられました。この方向性には多くの方々の賛同が得られるものと考えています。

今、北海道の未来について様々な議論がなされ、多くのビジョンが示されていますが、そのいずれにも北海道の豊かな自然環境を活かした食料生産の場、観光の振興など共通で述べられている将来像があります。であれば、今はまさに行動の時であり、多くの人々との協働・連携のもと、21世紀の北海道を作り上げる絶好の機会が到来しているのだと思います。

profile 佐藤 肇 さとう はじめ

室蘭市出身、44歳。'85年東京工業大学大学院修了、同年、北海道開発庁に入庁。国土庁計画・調整局、札幌開発建設部地域振興対策室、北海道開発局国際室、北海道開発庁予算課、企画室勤務等を経て、'01年国土交通省北海道局企画課産業開発推進官、'03年8月より現職。
