

新たな計画、 北海道の基本戦略づくり



平成10年4月に閣議決定された第6期北海道総合開発計画は平成19年度を目標年度とし、計画の改定期を迎えつつあります。国土審議会北海道開発分科会では、基本政策部会を設置し、第6期計画の点検作業と新たな計画の在り方について検討を進めており、意見募集を経て、本年2月を目途に報告書を取りまとめる予定となっています。この報告書をベースに具体的内容を検討し、平成19年度末には次期計画が策定されます。そのため、平成19年度は、将来の北海道の方向性を決める重要な年になります。

新しい年を迎えるにあたり、新たな計画の在り方の検討作業を担っておられる国土審議会北海道分科会の南山英雄基本政策部会長、品川守北海道局長、北海道開発審議会委員として北海道総合開発計画の策定等に関わられた小林好宏武蔵女子短期大学学長のご三方に、北海道開発の基本戦略として何が必要か、国民・道民との協働・連携のあり方、北海道の将来展望と夢について語っていただきました。

南山 英雄氏 国土審議会北海道開発分科会基本政策部会長・北海道経済連合会会長
品川 守氏 国土交通省北海道局長
小林 好宏氏 武蔵女子短期大学学長・財北海道開発協会会長

1 問われる北海道開発の意義

品川 ご承知のとおり、第6期北海道総合開発計画は、平成19年度を目標年度としています。一方



で、北海道においては、全国を上回るテンポで進む人口減少・少子高齢化、東アジアの急速な成長に伴う交流人口の増加など経済社会が大きな変化に直面していることから、国土審議会北海道開発分

科会では、南山会長を部会長とする基本政策部会を設置し、第6期計画の点検と新たな計画の在り方についての検討作業を開始しました。

部会は、ほぼ月1回というハイペースでご議論いただき、昨年の9月には基本政策部会で、中間とりまとめを了承いただきました。中間とりまとめについて、12月1日まで意見募集を実施しましたところ、おかげさまで、最終的に1,062件もの意見が寄せられました。多くの方々に関心を寄せていただいていることを実感しました。いただいたご意見をみますと、次期計画の策定がぜひ必要との意見をはじめ、食料、観光、環境、モビリティ、

安全・安心等多岐にわたるテーマにわたってさまざまな観点から意見をいただきました。この場を借りてお礼申し上げます。

現在、これらをもとに、更に検討を進めており、2月に最終報告を取りまとめることとしています。

北海道の優位性、可能性を高く評価



南山 部会では、非常にいろんな側面から中身の濃い建設的な意見が本当に次々と出されたというのが、率直な感想です。ただ、いろんな意見が出ましたから、事務局の方はそれを体系的にまとめる

にはご苦労があったと思います。

もう一つ非常に特徴的だと私が感激したことは、いろんな分野、立場の方がおられたにもかかわらず、北海道が持っている自然、産物、人材、あるいは開放的な社会風土、地理的な条件といったものについて、今日的な意味での優位性、可能性を高く評価するという方がほとんどだったことです。そして、こうしたことを日本全体の課題を解決し日本をよりよくするために役立てていくのが大事だという意見が数多く出されました。

それと同時に感じたのは、そういう可能性がある北海道が将来どうなっていくのかということ、を、国家としても考えていかなければいけないし、北海道の人も自分たちの将来について気概を持って考えていくべきだという考え、雰囲気強く感じました。

品川 事務局としては、今後の計画のあり方を議論すれば、ちょっと危機意識をもって言いますと、「計画はもうつくらなくてもいいのではないか」という言い方をされることが想定されました。また、去年から今年の春にかけては、「もう特例は要らないのではないか」「今さら北海道開発でもない」という議論もずいぶん聞かれました。それに対して、「こういうことだから計画は必要」という発信が要するという認識や、「やっぱり計画そのものがグランドデザインとして必要なんだ」ということがコンセンサスを得られることが必要ではないか、という感じをわれわれは持っていました、つくった計画をみんなで推進していくためには、そここのところを少し丁寧にやっておく必要が

あると思っています。南山会長がおっしゃったとおり、部会での議論は、実りの多いものだったと私も感じました。

日本が困難なときにはいつもクローズアップ

小林 北海道は、いつも日本が困難な状態に置かれたときには常にクローズアップされるわけです。例えば、幕末から明治の時期には「北方の脅威」ということで。

南山 「北門の鎖鑰[※]」というすごい言葉があったみたいですね。

品川 平成12年に北海道開発庁で取りまとめられた北海道活性化懇談会報告書（会長：瀬島龍三伊藤忠商事特別顧問（当時））の1ページ目に、「維新後間もない1869年（明治2年）7月、政府は北海道開発を志し、「土地墾闢、人民蕃殖、北門之鎖鑰」を使命とする開拓使を設置した」とあり、この時私も始めてこの言葉を目にしました。明治政府の北海道開発に対する熱い期待というのを感じました。

小林 戦後というのは、まさに非常に困難な状況で、食料がないとか、エネルギーがないとかという、一種の封鎖経済みたいな自給自足を迫られているような状況の中で、北海道は食料供給地、石炭などの資源供給基地として食料や資源を供給しました。開発計画に示した数字どおりにはいっていませんが、急速に人口を吸収し、食料供給を相当増やし、石炭が日本のエネルギーを支えました。また、それらを供給するための輸送体系として、旧国鉄が大変重要な役割を果たした。しかも国鉄職員には引揚者を大量に採用した。ですから、あの戦後の困難な時期を乗り越えるのに、北海道が果たした役割は本当に大きかったといえます。そういうときには絶えず北海道は脚光を浴びるのですが、逆にいうと、日本経済の調子のいいときには忘れられるというところがあるわけです。北海道開発の意義を語るとすれば、そのことを大きい歴史の中で見ておかなければいけないと思います。

そういうことで、1期（第1期北海道総合開発計画）の評価は非常にし



※ 鎖鑰（さやく）：錠と鍵。戸締り。外敵の侵入を防ぐ重要な場所。要所。



やすい。2期から3期にもいろんな貢献をしている。例えば、昭和25年に苫小牧の人口は4万人です。現苫（苫小牧工業基地。現在の西港地区）で急激に増えていく。現在は17万人。ほんの50年間で何倍にもなっている。高度成長の走りのころには既に北海道経済の一翼を担った。ただ、そうすると、「やっぱり苫東（苫小牧東部工業基地）は失敗だろう」といわれてしまう。しかし、苫東は環境や公害問題に配慮し、緑地を整備しながら工場をつくる「緑に囲まれた工場」という先駆性を持っていた。ただ、オイルショックがあって成功しなかった。4期には札幌という200万都市が形成された。多極分散型社会の「極」は100万都市以上でなければ駄目ですが、「北の極」を形成した。意図せざる結果という面もなくはないですが、これは相当大的きいことです。そういったように、その時々々の時代に対応した成果を上げたということはぜひ言うておく必要があります。

品川 本当にそうだと思います。

いまも時代の変り目

小林 日本全体が調子のいい高度成長時代に、「食料が余ってきた」「今さら石炭の時代ではない、石油だよ」といわれるようになって、地盤沈下が始まっているわけです。

それでは今は何だということですが、やはり時代の変り目です。もう一度北海道が脚光を浴びていかなければいけない時期だと思います。

品川 私どもは、日本が大変なとき、こういうところで役に立つのだという論理展開で大上段に構えてきていますが、そこであげられたグローバル化や少子高齢化などの問題に北海道が具体的にどのように貢献できるかということにコンセンサスが得られ、それが実行できるかどうか、次期計

画の意味がかかってきます。

そういう意味で、一度1期のときの原点に戻してみる。北海道開発の役割は、遅れているから助けてくれ、他と同じように指標を並べて、それに並ぶためにやるのではないという原点に戻して考えてみるというところが、かなり色彩的には強くなってきました。

北海道開発については、特例問題を含め、道州制特区推進法案でいろんな議論が起き、国会でも議論していますが、知られているようで、実はあまり知られていないというのも実態です。道民も含めてそういう問題があると思っています。

南山 仮に戦後に限ったとしても、まさに国家的な役割がありました。人の受入れ、人材の供給の問題もありますし、食料の問題、石炭という資源エネルギーの問題もありました。人口もずいぶん増えていますし、生産額も増えています。資源はなくなるぐらいたくさん使って役に立ちました。

北海道開発は、国家的な役割、地域の振興という両方をにらみながらやってきて短期間で大きな成果が上がっているという意味では、たぶん歴史上の時間軸で考えれば、世界的に誇れると思います。

現実には日本は今も、そしてこれからも重要な課題を抱えています。つまり、世界の潮流の変化で日本の直面する三つの課題——①経済社会のグローバル化、②地球環境・エネルギー問題、③人口減少・少子高齢化——の中で、北海道の特性を生かしてやれるものは、国のためにも役に立つから、それを国としてやっていこうということです。そこには国家的な意義があるし、北海道の活性化にももちろん役に立つということです。

二つの視点—国家的役割と地域振興

品川 北海道開発は、北海道の優れた資源・特性を活用して、その時々々の我が国の課題解決に貢献するために行われています。しかし、忘れてはならないのは、北海道地域の活性化という視点です。私は、北海道の活性化なしには、我が国の課題解決への貢献もなしえない、この二つの目標を同時に達成するのが、北海道開発だと考えます。

南山 北海道を語るとき、片や北海道の果たすべき役割は何かという、いわば国家的な側面での議論があり、片や北海道の活性化にとって何が必要かという視点での議論があります。ところが二つの議論は、一方を論じるともう一方の議論にそぐ

わない、ピントのずれたものになりかねないという関係にあり、そこに北海道を語ることの難しさを感じます。

北海道は、北海道開発法に基づいた計画があります。ところが、沖縄を除いた他の地域は国土形成計画法に基づいた計画があります。北海道開発の中には「国の役に立つ」というものに加えて、国土形成計画法のカテゴリーに入るものも当然含まれるわけです。また、なければいけないわけです。ところが、ややもすると北海道開発の議論は、「国のため」というところだけでいいのではないかと、それ以外のものが入っていると「これは一体何だ」と議論されるときがあるような気がします。そこをうまく整理するのが難しい。私たちの中では、北海道開発法と国土形成計画法の趣旨の両方が入っているという整理ができているのですが、第三者にはそうはなっていないように思われているのではないのでしょうか。

品川 北海道開発法と国土形成計画法は、それぞれ別の法体系となっていますが、だから全く関係ないかというと、そうではなく、相互に調整を図るべき関係として位置づけられています。

小林 例えば、札幌一極集中ということが言われます。これは北海道の中だけに限ると、札幌以外の地域は一体どうなる、過疎がますます進行していくではないかという議論になりがちです。しかし、実は国土計画、国土形成という立場からは、四全総の多極分散型社会の形成では、その場合の「極」は、例えば人口10万人くらいの都市があちこちにあって駄目なので、従来の三大都市圏に匹敵しないまでも、それに続くくらいの極が日本のいくつかの地域に形成されることが重要だとしています。先ほどもお話しましたが、札幌は間違いなく「北の極」として、それを果たしているわけです。開発計画の目標の中で「札幌」ということはあまりいってはいなかったと思いますので、結果論かもしれませんが、国土計画という面から見ると大変な貢献、成果だといっていいと思います。残された問題として、札幌圏以外のところはどうかということが出てくる。それに対しては、北海道活性化のための方策はきちんと用意している、産業クラスターもあるし、いろいろなことがあるでしょうということで、国土計画的な視点と北海道開発の話とが繋がると思います。

北海道の貢献は、公共財として…

小林 経済的な面から北海道がどういう貢献をしているかは、計算すれば出てくる。ところが、もっと掘り下げてみたら、その土台になっている貢献というのは、本当は地方圏にある。人材の供給を通じて貢献したという間接的貢献です。そういうものが目下、今の市場経済の統計的な処理の枠組みでは現われてきません。

品川 農業の1次生産なんて、まさにそういうものではないかと思うのですが。

小林 農業などに第1次産業の振興や公共投資で国の補助金が入っています。すると、北海道にお金が来ているというふうに見られています。しかし、北海道の農産物は道外に移出され、農産物価格を下げています。ですから、どこに利益が発生しているかというと道外の消費者になのです。というふうに2次効果までみると、実はいろんな貢献をしているのです。それを単に、北海道の農業にずいぶん国のお金が入っているというところだけを見てしまうとおかしいことになります。

品川 最終商品の効果だけでみているから、偏った見方になっているのではないのでしょうか。

小林 そういうことはいっぱいあります。安全とか環境は公共財です。公共財は市場取引の対象になりませんから、GDPを形成していることになっていない。奥さんの労働と同じ無償労働の扱いです。しかし、北海道が日本全体に供給しているものは実はそういう公共財なのです。

例えば、自衛隊の3分の1が北海道に配置され、沖縄と同じように、日本の安全保障という公共財を供給しています。供給するためのコストは国の財政です。国の財政に乗っているところは統計に出てきますが、安全という公共財を供給したプラスの方は統計数字には出てこないのです。

そのため、「国の財政に依存している」だの、「域際収支が赤字」という議論ばかりになってしまう。もし取り引きしていたら、域際収支の大きなプラス要因になります。北海道は良好な自然環境を保有している。二酸化炭素の排出量の面ではどうかというようないろいろな議論がありますが、そういう公共財を実は供給していますということで



す。また、万が一のときに北海道という場所があるということで、どこか国民は安心感を持っている。まだ日本は発展する余地があるのではないかと、どこか心の底で思っている。そうした心理的な面で与えている効果もずいぶんあると思います。現在の統計手法で計算されるものだけでは、物事の一面しか見ていないのだということは言わなければいけない。

2 北海道のおかれた状況と課題

産業面、社会面、地方財政の三つの課題

南山 北海道のおかれた状況と課題は、大きく3点に整理することができます。一つは産業面、二つ目は社会面、三つ目は地方財政面です。

産業面での最大の課題は、道内産業構造の転換です。北海道は製造業、特に加工組立型産業の比率が低く、建設業や一次産業の比率が高い。産業構造が偏っているということが問題です。これは必ずしも今の開発法に基づく開発計画の結果ではなくて、北海道が日本の中で待ったなしで役に立たなければいけなかった。人を吸収したり、食料をつくったり、資源を出したりという、国の求める大まかな役割に應えることで、私たちも生きられたし、国もそれで十分だったわけです。その結果として、製造業の比率が非常に小さく、しかも付加価値も小さいという状況を生んでいるわけです。したがって、今後はより製造業の高度化、付加価値を付ける技術レベルを上げていかなければいけないという課題があります。道経連会長だった戸田さんが一番心配して、そして実際にご自分で活動された産業クラスターの創出は、まさにこのことだと思うのです。

こういった産業構造上の問題が、北海道経済が全国の景気回復に遅れをとり、今なお回復基調に至っていない大きな要因になっています。そのため、産業構造の転換は北海道にとって喫緊かつ最重要な課題です。

次に社会面での課題としては、①人口の減少問題、②札幌一極集中と地域の過疎問題、③基盤的な社会資本整備の遅れといった問題などがあります。特に、北海道の人口



は2030年時点で480万人、約100万人減少すると予測されています。自然減少の対策は難しいですが、社会的な流出入については有効な対策を講じることで食い止め、増やすことも可能です。また、札幌圏での人口は微増、その分地方は大幅な人口減が予測されています。そのため、札幌圏の過密化対策、地方の過疎化対策が長期的な重要課題です。また、広域分散型社会である北海道では、中核都市の整備とそれらをつなぐ交通網、情報通信網の整備が必要不可欠ですが、こうした人口問題を踏まえて、それらの整備を早急に講じていく必要があります。

地方財政問題については、夕張市の財政破綻に端的に見られるように、道をはじめ道内市町村ほとんどが非常に厳しい状況に置かれています。対策としては、衰退企業の再生と同じく、歳入を増やし、歳出を減らすという経営の基本原則に尽きます。歳出の削減は、行政の効率化、公共サービスの低下に対する住民受忍など自助努力によって実現可能ですが、歳入の増加は、地域産業の活性化はもちろんであります。さらには東京にお金が集まる現行の財政システムの変更―財源の地方移譲と地方交付税の適正な配分によって実現させていく必要があります。

ノウハウを付加する

品川 先日、アフリカ、アジア、旧ソ連などからJICA（国際協力機構）の研修で来ていた10人ほどの研修員の表敬を受けたのですが、「何がよかったですか」と聞くと、「日本はものすごい工業国だと思って来ましたが、北海道で研修を受けてみたら、すごい農業国、農業の盛んな国だということがわかった」と言います。彼らにとってはいい場所で研修を受けたという感想をお持ちのようでした。もう一つは「食べ物が非常においしい」と言います。「作り方は覚えましたが」と聞くと、「残念なことに時間がなく、食べただけです」と言います。

それを聞いて思ったのですが、これまで基盤整備とか、品種改良に苦勞してきて、北海道農業には今その成果としていろんなものの萌芽が見えてきた。これからが非常に大事な時期だという感じがします。おいしいものをどうすれば料理できるのか、そういうノウハウが加わればもっと違う取り組みにつながっていく。これはたぶん、観光で足りないといわれている「ホスピタリティー」につながっていく話ではないかと思います。

一周遅れのトップランナー

小林 私も10数年、JICAの講師をしています。研修生が日本は先進国で、自分たちは発展途上国。先進工業国から工業を学んでも、いつも後を追いかけるだけで、追い越すことができないという話です。追いつき追い越せで、日本からもし学んでもらうものがあるとしたら、何も先進工業国という側面だけではないのです。途上国の人たちが日本に追いつき追い越したい場合に、同じことをやったのではしょうがないので、「自分たちのどこを生かしていったらいいのか」という問題があるということです。

そういう視点で考えたとき、^{ひゆ}比喩的な言い方をすると「一周遅れのトップランナー」。グランドのどん尻を走っていたのが、振り返ってみたら自分がいつの間にか一番先頭を走っていたという感じ。つまり、工業化という点では遅れたが、21世紀は「脱工業化」といわれる新しい時代。その姿はまだ見えてきていませんが、一番そこに近いのが北海道ではないかと思います。

しかし、原始状態から脱工業化社会にジャンプしていくかといえば、絶対そんなことはありえない。脱工業化—ポスト・インダストリアル・ソサイエティーは、工業化社会あるいは都市化社会を基盤にしている。そういうものをデザインした上で、次の時代に移行していく。

工業化社会とは違う社会の「キーワード」として、環境などいろいろ出てきます。また、今はグローバル化している時代。経済的な意味だけではなくて、生活の面でも精神的にもいろんな面でグローバル化している。それにふさわしい、国際化に非常にスムーズに入っていけるような社会。ある程度の工業化、産業集積、都市化していて、しかも同時に優れた自然環境を持っている、という条件を全部そろえているところは、実は北海道の、特に札幌を中心とした道央圏・札幌圏が一番近い状況にあるのです。

200万人近い大都市、都市化社会で、先端をいく都市があつて、しかも環境的にも恵まれている。周辺に苫小牧・千歳・恵庭とある程度の産業集積があり、新千歳空港・苫小牧港・石狩湾新港といった、国際化時代にふさわしい空港や港湾が全部そろっている。あまり広くないところにこれだけの条件を全部そろえているところが、世界中で他にありますか。ほとんど世界に類例のない好条件の



地域が北海道にある。これを生かさない手はないということです。

21世紀のモデルをつくる

小林 首都圏で、どこに行って住んでみたいかというアンケート調査をしたら、「札幌」と答える人が多い。イメージだけでの面もあるかもしれませんが、実際に通勤族で住んでみて「とても良い」という人が多いです。

ですから、日本全体も札幌圏で示されるような状況に近づけていかなくてはいけない。北海道の開発は、そういう少しソフトな意味で良いモデルをつくってみせるということだと思います。

高度成長時代には、欧米が達成すべき目標としてあり、追いつき追い越す目標だった。今はそれがなくなってしまう。そうすると、モデルを自分でつくらなければいけない。自分でつくるとなったときに、一番つくりやすい、よい場所がある。それを提示し得る場所として、北海道は21世紀のモデルになるべき条件を十分そろえているということです。

品川 部会の議論の中でもそれが一つの切り口になっています。人口減少、少子高齢化社会の極端な例に、全国あるいは世界に先駆けて最初に北海道になる。地域社会を見ると、集積している場所もあるけれど、田園地帯のように広域分散で、放っておくとコミュニティそのものがなくなり、老人が独りで住まなければならないという世界がある。現実的にそういう問題が他の地域より先に発生する。したがって、その解決に取り組むこと



で、結果として他の地域に先例を示すことができるという、フロントランナー的なものとのとらえ方ができるだろうと思っています。

今、田園地帯については、ITを使ってとか、あるいは冬期集住―積雪を原因とする家屋倒壊による事故の発生や、住民や行政による除雪の負担等を軽減・回避するため、冬期間、地域内の複数世帯が一か所に集まって住まうといった居住形態―という新たな住まい方はいかがですかというように、いくつかの提案を組み込んだ調査を進めています。全国のモデル的なものになり得るというのは、今後の北海道開発を進めていく際のキーワードのひとつです。

小林 モデルにふさわしい「幸せな生活」というのは何かといえば、それは1時間という限られた時間にどれだけ充実した質を達成できるかということではないかと思います。それを経験できる時間は長いほどいい。また、その時間の中で生活する空間は広いほどいい。つまり、時間と空間の両方をふんだんに使える生活が一番ハッピー、しかも寿命が長くなってきた。時間の量としては人々に非常に幸福な条件が与えられてきたといえる。ただ、その時間の質が充実しているかということが一つある。もう一つ、自分が生活できる生活空間は広いほど豊かで楽しいが、広い空間を使って生活するには移動に時間を食いますから、両立しにくい。そこをうまく両立させることが、人間社会の発展とか技術の進歩には非常に重要な条件で、インフラ整備は実はそれを果たしてきたわけです。

北海道をそういう空間の広さと時間が無駄なく使える場にする。19世紀、20世紀の工業化社会は非常に密度を濃くして生産性を上げ、だれもが息せき切って過ごしてきましたが、これからはフルにエンジョイできる生活自体を獲得できる、そういう時代にしなければいけないと思います。それを考えても、北海道というのは大変いい実験場になります。都会の生活、田舎の生活、田園生活を日常生活の中で比較的経験できる。北海道は、そういう生活を提供できる場であり、国の政策としてそれを率先してやる、21世紀のモデルにふさわしい場ということです。



地域の自立は地域間内部補助が前提！

南山 「地域の自立」という言葉がよく言われますが、すべての地域が独立国のように自立することが可能なのでしょうか。

小林 あり得ない話です。一時、過大な国のお金が投じられ、国の財源に依存するところが多過ぎるということが盛んに言われて、官依存だなんだというたぐいの議論がかなり続きました。確かにそういう面もないとは言わないのですが、国を単位として見たときに、それぞれの地域がみんな同じ構造を持っていることはあり得ないわけです。例えば、筑波研究学園都市には立派な研究機関が集中している。しかし、あそこだけ切り離して自立できるわけがない。身の回りのものは何もなく、頭だけあるというようなものですからね。

南山 生き物でも、みんな同じものだけで、変わったやつがいないと、条件が変わったらみんな一緒に死んでしまいます。

小林 お上に依存してばかりいては駄目だと言うのはそのとおりです。ただ、そのことを「自立」という表現で、あたかも自給自足を主張しているかのように受け取られるのはおかしい。そのへんのあいまいな言葉の使い方はよくないと思います。

インフラ整備は全部のネットワークができて、初めてそこで本当の効果を発揮するという議論とつながることなのですが、道路でも交通でも通信でも、ネットワーク型タイプの産業の場合は、地域間内部補助というのは必ずあります。一時、3公社民営化、NTT分割といったときに、「内部補助はいけません」「それぞれ自立しなさい」という議論が幅をきかせた。しかし、そんなことはあり得ないです。例えば、札幌の地下鉄は、宮の沢や新札幌の端の方だけで見たら絶対赤字で成り立つわけがない。北12条ぐらいからすすきのや中島公園ぐらいまでだったら大幅黒字です。都市交通では内部補助をやっているわけです。実はJRもそうなのです。札幌周辺は成り立つ、だけどそれ以外は赤字。交通というのはみんなそうです。

輸送自身もそうです。ネットワークというのはそういうものなのです。それを全部がお互いに補助し合いながら成り立って、初めて全体として一番大きい効果を発揮する。そこのところを忘れてはいけないのです。

南山 電力会社でも同じような話があります。私のところでは、JRと同じで札幌近辺は良いです。けれども、地方は厳しい状態ですから、合わせて全体として成り立っているわけです。そういうバランスで考えて、お互いに相通じながらやっていかなければならないということですね。

また、国家についても同じことが言えるのではないのでしょうか。国家だって、地方が集まって成立しているわけですから、地方間のネットワークをしっかりと構築し、地方がそれぞれの特徴を活かして発展しているそのメリットを集積させ、国全体として相乗効果を生むような仕組みが、常に必要ではないのでしょうか。ただし、地方間の格差は歴然としてあるわけですから、国全体の利益を分配してその格差をある程度是正していくための再分配が必要となる。そうすることで国全体がバランスを保ちながら発展できるのだと思います。

小林 国家という単位がどのようにして成り立っているのかということまで振り返って考えないと、自立、地方分権論もいいのですが、そのへんをわきまえた上の議論をしないとまずいと思います。

品川 私も今のお二人の議論と同じような意味で、北海道の経済的な自立は不可能ではないかと思っています。北海道は、広大な土地や自然環境を、非常に少ない人間で管理していかなければならない世界です。経済効率だけで量られる世界では自立することは難しい。自律という考え方もありますし、何をもって自立というかは、模索していかなければなりません。

小林 域際収支の議論から自立論に持っていくのは、ミスリーディングだったと思います。公共財の供給とかいろいろなことを考えずに、単に域際間の取引だけで見てはいけません。

もう一つ、自立論議で大事な点は、国の補助とか国の資金が要らないかということ、そんなことはないのです。しかし、「遅れているから助けてください」では駄目です。日本にとってそれが非常に大事なことから、国が金を出すのだという理屈をちゃんと説明しなければいけないのです。

3 北海道の基本戦略

お金に換算できない価値

南山 中間とりまとめでは、北海道の果たすべき役割を、先ほども言いましたように、時代の大転換期—グローバル化の進展、自然環境・エネルギー問題、人口減少・少子高齢化など、わが国が直面する課題の解決に貢献することであると整理しています。

これらの国家的な課題に北海道がこれから果たす役割の中で、部会の共通認識としてあるのは、北海道の価値は必ずしもお金に勘定できないということです。食料の問題についても、金があっても買えないというときは必ずあり得るし、過去にもあったのです。そういう観点からの北海道の位置づけは、長い目で見れば非常に重要で大きい。国家としてはそこを考えておかなければいけないということです。

また、北海道は特に深刻ですが、人が減っていく。人が減っていく中で、地方の社会がある意味では崩壊する可能性がある。そういう中で、活性化を保ち、そこに暮らす人がお金だけではない幸せを感じながら生きていける社会をつくっていかなければいけない。そういう点では、まさに北海道が先駆的に取り組む必要がありますし、そういうことがやれる土地も風土もあり、あまり細かなことにこだわらない、新しいことをやってみようという気性があるという面で非常に大きな可能性もあると思います。

さらに言えば、今後、人間がどれだけ生きていけるのか、地球がいくつあればいいのかという資源や環境の問題、いかにわれわれが今後とも存在していけるかというような問題についても、北海道はそういう試みをしやすいところです。自然の資源もありますし、あまりエネルギーを使わないでも幸せを感じられるような生き方とか、あるいはそのための仕組みというのは、北海道が工夫して提供できるものです。それは国としても大事なことで、北海道が役に立っていくことができるということで、今回の中間とりまとめでは、そこに焦点を置いて基本戦略を整理しています。



しかし、こういった点に加え重要な点として付言しておきたいことが三つあります。

一つは、道民の意識改革。危機意識を持って行動するという点です。道民は歴史的経緯から中央依存・官依存意識が強いのですが、今後は自分たちはこうしたい、自分たちはここまで頑張るから、国にはこうしてほしいという、自立意識、また、北海道はいま危機的状況にあるという意識を持って行動しなければならない。これが北海道の再活性化の基本です。

二つ目は、「売り込む」ということ、そのために何をなすべきかという発想の転換の必要性です。北海道では北前船の時代から道外の人が道産品を買い付けに来ていたことから、消費者が何を求めているのかとか、マーケティングの重要性といったことにあまり関心がなかった。しかし、最近では、原料を加工して付加価値を付け製品化することで収入が増える、消費者が求める安全安心な食材は高く売れる、観光客のニーズにマッチしたサービスを提供することで観光リピーターが増えるということを身にしみて感じるようになってきています。経済活性化のためには、この高付加価値化への取り組みが必要不可欠です。

三つ目は、「人づくり」です。北海道が未来に向けて持続的に発展していくためには、未来の北海道を担う若者、道内産業を担う職業人、新産業創出の担い手となる研究者や起業家などの人材が必要不可欠です。北海道の気候風土やオープンな道民性は、子供の養育、大学生の養成、研究者の研究環境などにとって最適な地域です。そのための取り組みを積極的に展開していく必要があります。

わが国の将来に備える先導的なモデル

小林 「お金に換算できない価値」を重要視されたというのは、非常に重要な点だと思います。

いろんな政策が行われるときに、お金で測れる効率という視点だけで議論が進んでいることは事実です。例えば今、公共事業でお金がばらまかれ過ぎていているという批判から、公共事業の見直しや事業評価がうるさくいられていますが、その手法は費用便益分析（B便益/C費用）です。その論



理だけでいけば、北海道の道路も港湾もみんな便益比が低いという批判がすぐ出てくる。しかし、この手法には重大な欠陥がある。すべての資源は必ずフルに利用されているものであるという前提に立っている。それでいくと、潜在的な利用価値というようなものは数字に出てこないのです。

例えば、オイルショックの後、石油備蓄をやりました。使わない資源を持っていることの価値が非常に大きいのですが、どこにも指標が出てこない。備蓄するコストをかけているということだけが表に出てきている。備蓄の理由ははっきりしている。安全とか安定とかに一種の保険料、安心料を払っているわけです。石油備蓄も食料も同じことです。さまざまな分野に北海道が果たしている役割は、実はその部分が大変大きいのです。

世界的食料危機とか国際紛争、そういう国家の安全のために、日本国土の22%を占める北海道が維持されており、しかも人が住んで、みんなが生きがいを感じて生きていられる。そういう生活をしている状態が実は大変大事なことだと思います。

ネットワークは全体ができて初めて本当の効果

南山 リスクヘッジには金がかかるというのは、当たり前です。そこを忘れて議論すると、しかも増分効果と増分費用を比較するのは、モノによってはナンセンスです。

例えば、先ほどの話にもありましたが、ネットワークとしてできたときに初めて十全な機能を発揮するものについて、部分をつくりながら、その部分だけの効果をいくら勘定しても意味がないことです。そういったものは、国家全体の姿を描いた中で位置づけをはっきりさせ、1回全部きちんとつくる必要があると思います。新幹線や高速道路、港湾、航路というのは、みんな同じカテゴリーのものです。基本的なところ、背骨みたいなところ、本当に大事な人間の中枢に当たる、神経に当たるようなところはきちんとしないとけない。部分的でも効果がないことはないですが、体系ができて初めて本当に効果が発揮できる。そういう観点を忘れると、地方の発展は望めないのではないかと思います。それはまさにリスクを減らし長期的な効果を発揮させるためのものであり、長い目で見た計画性が一番必要だと思います。

北海道は特に広域分散社会に必要な不可欠な高速交通体系の整備が遅れていますから、このままで

いけば、それぞれの地域の自立という中でハンデがついたままの状態になってしまうという大きな課題が残っています。

食料問題と北海道農業

小林 日本にとって将来、重要なのは何かといったら農業です。中国だっていずれ食料不足になるに違いない。今は発展途上国が必死になって工業化を進めていますが、その結果、環境破壊や深刻な食料問題が顕在化すると危惧されています。

日本の食料自給率はカロリーベースで40%、これをいきなり50何%にとっても、今の自由化の流れの中では簡単にはいかない。そうは言っても、何かというときに対応できるだけの用意が必要です。「農地」の備蓄という意味にもなると思いますが、それができるのが北海道だということです。しかし、空き地を抱えているだけでもお金がかかる。当然それは普通の市場経済ベースでは維持することが難しいわけです。日本の中で北海道が比較優位にあるのは農業であり、観光資源です。ところがグローバルゼーションの世界で日本が一番比較劣位にあるのが農業です。国際的には比較劣位にある農業が、国内的には北海道に比較優位があるというところに難しさがあるわけです。

長い目で見たととき、将来は非常に重要な位置を与えられてくる農業。そのためのインフラはどうしても必要だということを特に強調しておく必要があります。自由経済だから自由競争に任せておけばよいで通る話ではないということです。

品川 確かに、途上国ではどんどん爆発的に人口が増えています。中国はもう間もなく頭打ちになるだろうと言われていますが、絶対数が多い。途上国では人口増に食料生産が追いつけないという状態が必ず発生する。水もないという国が多い。そうすると結局、先進国は自分で食料は賄うしかないということなのですね。土地だけがあれば農業生産ができるわけではなくて、それだけの技術なり基盤整備ができなければいけません。

私たちはこれまで、基盤整備ということに取り組んできましたし、できてきたと思いますが、そこをサボると、本当に大変なときに対応できないということがあると思います。国内的にそういうことをちゃんとやっておけるようなコンセンサスを得ておくことが、最低限必要なのでしょう。

小林 炭鉱閉山のときにずいぶん問題になったことですが、技術というのは使っていなければ廃れ



ていく。閉山はやむを得ないとしても、今まで蓄積してきた技術をどうやって持続させていくかということです。農業技術もそうだと思うのです。必要なときにいつでも生かせるように用意しておく。用意するためには、その技術を使っていなくてはいけない。しかし、市場のメカニズムの中で一農家が自由にやれるというものではない。やはり、国策として技術・ノウハウを維持して将来に備えるという政策が必要だと思います。

品川 農業生産は、非常にリスクの高い“商売”で、それに自由経済を持ち込むのは無理があるというのが、農家の方から最近主張としてずいぶん出てきています。そのとおりではないかと私思うのです。

南山 そういうことに北海道の果たすべき役割がたくさんあるのではないかとというのが、部会ほとんどのご意見だったと思います。中間とりまとめでも、わが国の将来に備えるといった意味で、先導的にモデルを示すとか、そういったイメージを強調しています。

人材の育成、知的資産の蓄積

南山 北海道開発庁が統合されるときに、開発審議会が建議していますが、基本的な考え方はここにもう既に出ていると思いました。

「21世紀の北海道開発は、国家の持続的な発展に貢献すると同時に、地域の自立的発展を目的とすべきだ」と、まさに先ほどの議論です。そのために、多様な社会資本の整備、それを有効に使うための産業振興などのソフト的な施策も欠かせないとして、そのための「研究開発の促進」と、特に力が入っていたのは「人材の育成」で、結果としての「知的資産の蓄積」。これまでも言われていますが、今後の世界的な競争を考えると絶対

に欠かせないということで、特に北海道の場合、農業、それから北大に専門の大学院ができましたが観光です。北大は少し難しいところをターゲットにしているようですが、建議では「専門的職業能力の上がるもの」で、農業では、もちろん農業技術もあるのですが、農業経営の知識、そのレベルを上げる。農業もこれからは伝統的なスタイルではいかなくなるので、北ヨーロッパに比較的多いですが、ビジネス経営体としての観点を備えた農業をやっていく必要があります。しかもだれでもやる農業ではなくて、あるレベルの技術的あるいは経営的な能力のある人ができるような姿にしていく教育が重要であると建議されています。

観光も同じで、ただきれいにして、おいしいものをつくって出せばいいかといったら、そうではない。今はもう既にそうになっていますが、観光の課題は、そこに求めるものは景観や食べ物だけではないのです。住んでいる人の生き様やそこにいろいろな物語。その中で自分が体験できることを、個人ないしは小グループで来て総合的に体験しようという方も多いのです。その提案ができる、あるいはそういうデザインができる人がいなければ観光は立ち行かないと思っていますし、既に提案されてもいます。建議の持つ意義は今も変わらないと思います。

「財」としての人



品川 北海道開発分科会の丹保憲仁会長が、人材教育や人材の供給をぜひ次の計画に入れられないだろうかとおっしゃっていますが、これからどうしていくかという中の一つとして、「財」として

の人をどう育てていけばいいか、受け入れていくにはどうすればいいのかという部分が必要になってくると思います。

北海道には、開発の歴史の中で培われてきた、挑戦する人を受け入れる風土と文化があるのではないのでしょうか。こういった社会的開放性を最大限に活かし、北海道に新たな可能性と機会を見出す内外の人々を広く受け入れていく、ということが重要なのかもしれません。

小林 北海道の人たちは、割とUターン志向とい

うか、地元で働きたい、残りたいという志向がある。また、北大にやってきた学生ができれば札幌に北海道に住みたいというのが結構います。北海道が郷里である人間の地元志向が強いということの、マイナス面ではなくて、プラスの側面をどうやって醸成するかということだと思うのです。

もう一つは、地元以外の人、特に外国人が入ってきやすいということが重要です。人材を育てる教育も大変大事なのですが、それだけでは限界があって、外国の優秀な人材を受け入れていくというのも非常に重要です。ノーベル賞受賞者の数はアメリカが圧倒的に多い。ところが、生粋のアメリカ人はそのうちの1割。それ以外の人外国から引っ張り込んできた人だということです。

ばか者と若者とよそ者が要る

品川 2年くらい前になると思うのですが、北海道開発局で、地域で活動をしている40歳以下の若い方々との意見交換会を全道各地で開催したのですが、ある方が、地域をどうしていくかという場合には「ばか者と若者とよそ者が要る」と言うのです。よそ者の一つは、先生がおっしゃった、Uターン、Jターン、Iターンなのです。北海道の中だけ見えても、北海道の良さとか、それがどうだとか、何を伸ばしていけばいいかということに意外と気がつかない。外へ出た人は外の実験から逆にそういうものを見やすい、そういう人が結構頑張っているというところがあります。

所得水準よりも生活環境の満足度を選ぶ

小林 自分たちが先頭を切ってやるときに、確かに経済性というのは大事なのですが、所得水準で追いつき追い越すということはあまり言う必要はないという気がします。東京の所得に追いつくなんていうことはあり得ない。むしろ、それでも「北海道の方がいいよ」と言えるような地域社会であることが重要です。所得水準を先進地域並みに上げようとしたら、企業が成り立つわけがない。安い賃金でもまじめに働いてくれるから、企業が来るわけです。所得水準はそんなに高くなくても、生活環境が良くて、満足度が高い社会として、北海道が一番いいモデルをつくっていく。

そこで、北海道イニシアティブ。そんなにお金を使わないが、非常にハッピー、充実した生活ができるような工夫をしてみようというのがひとつあると思います。

品川 北海道は今、北欧の一国に匹敵する規模の

地域経済社会を形成するに至っていると言っています。ですが、中にいる人間の生活レベルにはやっぱり厳然として差があるわけです。

小林 そこで大事なのは、所得水準は日本国より低い、同じ日本語を話すし、環境もいいから、どこかではなくて、やっぱり北海道だねと思わせることです。

品川 新鮮なものを食べていますよとか、そういうところですね。

小林 「だからここにいたい」と思わせる生活環境の改善が、これからの北海道を考える地域活性化の一つの条件だと思います。

また、「安くても北海道でいいよ」と言えるためには、職種が低賃金職種ではまずいと思います。例えば、日本全国で平均年収300万円、北海道は20%低い240万円という職種。これでは食えないという話になって出ていく。しかし、全国の平均年収1,000万円、北海道だと800万円。それなら「800万円でもいい」と言えるわけです。北海道の望ましい産業構造、産業を考えるときには、そういった面も考えておかななくてははいけない。

一次産業、観光、と同時に比較的技術水準が高い高賃金職種。バイオ関連とかにはそれがあります。「札幌で好きなように開発をやったら面白い」という人がいますから。

品川 これは糖鎖工学の話ですが、世界でトップクラスのものが北大で生み出されたのですが、これをどう企業化するか、つまり経済に転化するかとなると、本州の一流企業が持っていってしまう。つまり、北海道の工業化に結びついていないというのが現状です。頭脳を北海道でホールドすることだけが目的ではないと思いますが、それをどう道内で生かすかという視点も必要だろうと思います。

4 国、地方、住民等との連携・協働

ソーシャルパートナーシップ

南山 国や地方の財政事情が厳しいことはみんなわかっていますから、自分たちができるところは自分たちで、そうでないところは協働してということがかなり浸透してきているとは思っています。

何といっても、北海道らしさの発現には、地域自らの発想による地域づくりが必要です。そのためには、地域との連携が不可欠です。ただ、つく

るときも、計画ができたときも、必要なのはお互いの顔が見えることです。顔が見えて、意見を交わすことで、信頼感も生まれ、相互理解が進みます。それが協働ではないかと思います。それを積極的に行なうことで、新たな計画の策定の必要性も幅広く理解していただけるものと思います。

ヨーロッパの小さい国でよくあるのは「ソーシャルパートナーシップ」です。典型的な例がアイルランドですが、政府関係者や業界団体、労働組合、学者だとか、代表者が集まって協議し、「これはこういう方向で行かなければ、わが国、わが地方は成り立たない。だから、こういうことをいつまでにしよう」と合意すると、みんなそれを一生懸命やる。まどろっこしいようですが、関係者がそういうことをやっていかないと駄目ではないかと思います。

これに、もうひとつ付け加えて言いたいことは、危機的な状況に対する共通認識を持たなければいけない。危機意識を持つことによって、自分でも何がしかのことをやろうという自立心が出てくる。みんなが危機意識を持たないと、やっぱり集団というか人の集まりはよくならないと思います。

品川 北海道開発を進めていく上において、地域の方々との連携、協働が極めて重要だと考えています。このため、新たな計画は、北海道開発に関係する多くの方々と一緒に策定していく。また、新たな計画は、北海道人が意欲を持って前へ向かっていくためのビジョンとなる、そういうものにつなげることができればと思うわけです。場合によっては、ちょっと口幅ったいですが、国の計画からの道民の方々に対する、ある意味での「メッセージ性」ということがあってもいい、そんな取り組みができればと思っています。できているのかというと、具体的にはまだ、なかなかそうはいきませんが。

接触の利益を作り出す

小林 行政と民間のコミュニケーションの問題にもかかわってくるのですが、中枢管理機能の集積したところが一番発展のテンポが速い。「接触の利益」という言葉をよく使うのですが、大都市というのはいろんな人が互いに接触して情報交換する機会が圧倒的に多い、それを得ようとしていろんな企業がオフィスを大都市に集中させる。

ですから、こういう計画を受けとめながら活動

していく際には、意図的にそういう接触の利益をつくり出すことが非常に重要です。

産業クラスター創造活動

南山 昨年、亡くなられた戸田一夫元道経連会長は、各地域で仕事や立場の違う人たちがまず集い、それぞれ知恵を出し、明日を切り拓くことの重要性を訴え、自ら北海道“発”の地域振興戦略「産業クラスター創造活動」を産学官の垣根を超えた取り組みの中で生み出しました。今は各地で次々とクラスターが立ち上がり、売上高も成長曲線を描きはじめています。こういった取り組みをより一層機能させ、地域の活性化に役立てていきたい。

5 将来展望、21世紀の夢

世界に発信する北海道

南山 道経連では一昨年6月「北海道の目指す姿と道州制」と題する提言書をまとめました。この中では、産業構造の転換による経済の自立的・持続的発展を目指し、重点分野を戦略的に絞込み、経営資源を投入する「選択と集中」が必要であるとしています。

そして、自立的・持続的発展のための重点分野として、①優位な道内既存産業の高度化による競争力強化、②新規成長分野における新産業の戦略的創出、③研究開発の促進による知的資産の蓄積と事業化の推進、④産学官や企業・産業間の既存ネットワークの強化や新たな連結による有機的なネットワークの構築、⑤海、空、大地の優位性を活かした国内外企業の誘致という5分野を示し、これらの推進は、北海道経済の発展ばかりではなく、わが国への貢献にもつながるとしています。これは地元の経済界としてのお話ですが、新春鼎談と言うことで、少しロングスパンで見た「夢」もお話します。

一つは、世界をにらんだ試みとして、一国二制度的な試みとして、苫小牧とか千歳の辺りを生産も含めて自由経済区域にすることが北海道のためにも、日本のためにもいいのではないかと思います。あそこは、日本でそういうことが大規模にやれる残された最後の土地だと思います。

現在、中国の上海などからたくさんのコンテナ船の列がどんどんアメリカへきびすを接して航行している。みんな苫小牧の前を通過して行っているわけです。その半分ぐらいは苫小牧に寄る、そし



て加工してアメリカや中国に持っていく。日本の各地でできたものもそこに入ってきて出ていく。

二つ目は、前から言われていることですが、日本には国際レベルのハブ空港がない。世界第二の経済大国としてはまことに異常なことだと思います。これはまさに国家的にやらなかったら、日本からはただ物が行くだけだということになってしまふのです。それをつくるとなったら、まとまった広い土地を調達することが可能なのは、日本では北海道以外にありません。そのハブから日本の各地にまた飛行機が行く。成田に着いてもそれから先に行くのが大変だという状態ではなくて、日本国内そして世界へスムーズにモノが流れていくような姿をつくっていくべきではないかと思います。

三つ目は、これらの相乗効果を高めるといこともありますが、ハブたる千歳空港と高速道路網で結ばれて、美しく整備されて、研究と生活がいい環境でなされるような世界的な研究開発都市を北海道につくれるのではないかと。最近「北海道に住んでもいい」という人が増えていますし、外国人のことを考えれば、夏場の高温多湿の本州よりも北海道でという方が受け入れられやすいと思います。北海道の学問レベル、産業レベル、あるいは集積というのも国際的な姿にしていこうことによってできていくのではないかと。

そうすると同時に、観光地として北海道はアジアの中ではある程度優位性があるわけですから、国際レベルの自然景観だけではなく、観光地としての品格のある景観、それからホスピタリティーで人を歓迎する、それで生きようという観光地をつくっていく。それらを併せると、北海道はキャッチフレーズとして「海があるスイス」になれるのではないかと思います。夢をと言われたので、「ハブ」なんていう大ぶろしきを広げましたが、新千歳空港はとりあえずは24時間化、6機だけということではなくて、完全な24時間空港になってほし

いという、現実の足元の課題もあるのです。

小林 外国人、特にヨーロッパ人にしてみれば、北海道は本州のように湿潤ではない、乾燥した空気で非常に良いという評判です。

南山 日本にずっと長くいる方が、北海道に来て「自分のふるさとに似ている」と懐かしがりますよね。そういう意味では、ニセコ地域には既にオーストラリア人が入ってきていますが、北海道は外国人にどんどん来てもらって、フリーゾーンで定住もしてもらわなければいけません。

北海道はあまりこだわらないで、割とそういうのを受け入れる風土があります。

大陸から見た日本と北海道、発想の転換

品川 日本海の上部に日本列島、下にロシア、朝鮮半島、中国がある通常のものとは違った向きの地図があります。これを見ると、苫小牧港、つまり北海道と朝鮮半島はものすごく近いのですよ、時間距離として。食料を運ぶ際、国内よりも1日早く送り届けることができる。食料はどれだけの時間で運べるかということが非常に重要です、手続きがシームレス化になっているかどうか重要です。今は車のシャーシ（コンテナ）だけを船で持って行って、それぞれの国に行ったらそこで車をつないで引っ張っていくというようなことが進められていますが、実は国内に運ぶよりもはるかに早く生鮮食料品が届けられる世界があります。こういう話というのは、国家的な物の見方をしなければ出てくる発想ではないはずなのです。

道民一人一人が、こういった発想の転換というのでしょうか、グローバル社会の中で、これまでと違う着眼点で北海道を見つめなおせば、北海道の得意分野をより伸ばしてゆくことが可能となり、北海道が活性化していく。そういう姿を実現していくことが重要ではないでしょうか。その意味では、外国から来られた観光客に、道民みんながひとこと声をかけることができたなら、と思います。

二つの懐かしさを感じる地域

小林 今はもう少子高齢化、人口減少の時代で、量の拡大で考える時代ではなくなってきた。それでいて、なおかつ北海道というとき、自分は北海道に何を求めているか。正直言って、そういうところがあります。しかし、自分は北海道をどれだけ知っているかということを考えてみると、案外知らないところがあります。北海道の再発見です。

こんなに長いこと北海道に住んでいて、「いやあ、こんないいところがあったのか」というのが結構あります。それでいて、日本国内の他の地域を旅行して、やっぱりいいなと思ったり、感動したり、それはそれで、それぞれにあるのだと思う。それもある意味で再発見なのです。再発見の積み重ねの中から、「やっぱり北海道はいいな」と多くの人が思えるような地であれば大変いいと思います。

どうしてそんなことを言うかということ、修学旅行で初めて津軽海峡を渡ったとき、白壁やかわらぶき、かやぶき、わらぶきの民家や段々畑などが列車の窓から見えます。絵本で見た世界に初めて接するわけです。そのときに、懐かしいと思うのですよね。自分の生活経験にないのに懐かしいと思う。「これが日本だ」という、そういう懐かしさにひたって帰ってくる。そうすると北海道に帰ってきたとき、再び懐かしいわけですよ。つまり、郷里に帰ってきたという懐かしさがある。旅をすると、二つの懐かしさというのを感じるのです。

つまり、日本の中で北海道というのは、両方を感じられるところなのです。これは一つの比喻ですが、帰ったときに「ああ、やっぱり北海道はいいな」と思えるような場であるというのがいいのでしょうね。

profile

南山 英雄 みなみやま ひでお

1940年深川市生まれ。東京大学工学部電気工学科卒業後、北海道電力株式会社入社。取締役社長などを経て、2004年3月から取締役会長。北海道経済連合会会長、北方圏センター会長、北海道科学技術総合振興センター（ノーステック財団）理事長など公職多数。

品川 守 しながわ まもる

1949年小樽市生まれ。北海道大学大学院工学研究科（土木工学専攻）修了後、'76年北海道開発庁入庁。国土交通省北海道局水政課長、北海道開発局石狩川開発建設部長、北海道開発局建設部長などを経て、2006年7月から現職。

小林 好宏 こばやし よしひろ

1935年札幌市生まれ。'57年北海道大学経済学部卒業。'62年北海道大学大学院経済研究科博士課程修了、山口大学経済学部講師、'65年北海道大学経済学部助教授、'77年同教授 '98年より北海道大学名誉教授。札幌大学経営学部教授を経て、2005年4月から現職。『パターンリズムと経済学』、『公共事業と環境問題』『サービス経済社会—ソフト化がもたらす構造変化』など著書多数。