

# 行政 情報

Administrative Information

#01

## これからの社会資本整備と北海道開発



21世紀を迎え、グローバル化が進展する中、我が国はこれまでにない人口減少・少子高齢化社会を迎えています。また、公共事業を取り巻く状況は、関係予算の厳しい抑制が続き、更新期を迎える既存施設の増加とも相まって、新規投資の確保が困難な状況になっています。しかし、その一方で国民が安全で安心して生活できる地域社会の形成や、グローバル化に対応した国・地域の競争力強化、持続可能な経済社会の形成は我が国が直面する喫緊の課題となっており、そのための基盤整備が急がれています。

本講演会は、このような変革期において求められる社会資本整備とは何か、また、今後の北海道が我が国の中で果たすべき役割と地域としての発展はいかにあるべきか、その示唆を得ることを目的に、平成19年6月5日、札幌市の北海道厚生年金会館で開催しました。

### 基調講演 1

#### 真に必要な社会資本整備と公共事業改革への取組

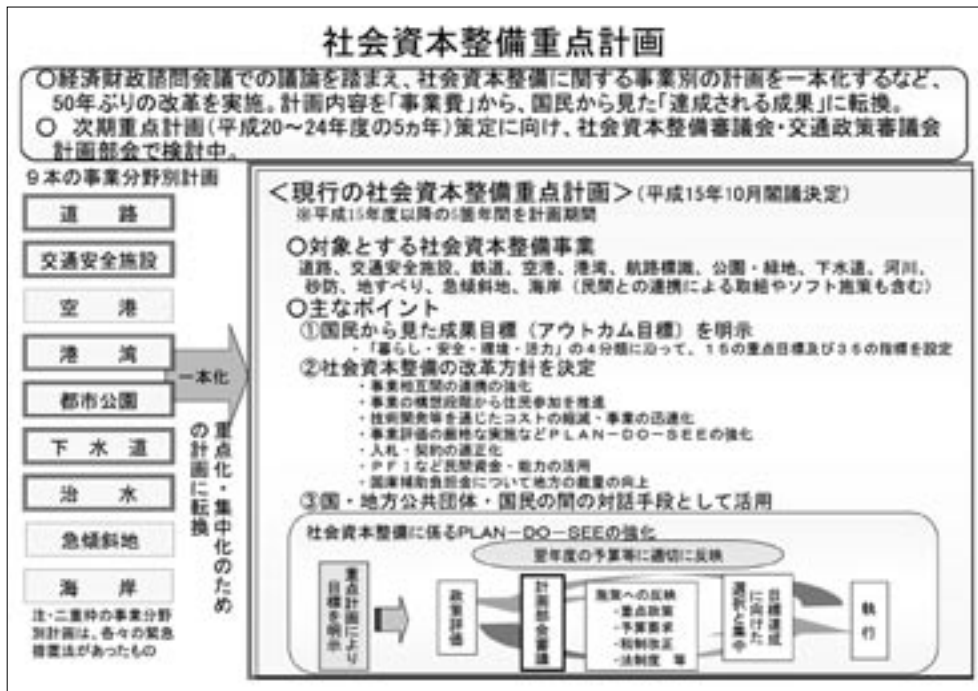


谷口 博昭氏  
国土交通省技監

今は、北海道総合開発計画のほか、国土形成計画や道路整備の中期的な計画も含めた社会資本整備重点計画の次期計画の策定に向けた議論を進めている大切な時期です。

昨年9月22日付「日経コンストラクション」掲載の記事で、国民の公共事業に対する認識が我々とは相当に乖離かいりしていることに驚かされました。この認識の中で難局を乗り越え、後々批判されることのないよう、官と民、国と地方が良きパートナーとして、知恵を出し合う必要があります。

北海道開発局開発監理部開発計画課  
事業振興部技術管理課



より多いのです。平成12年9月の東海豪雨災害の被害額は6,700億円ですが、事前投資があれば5分の1にできたとの試算があります。今の公共投資は削減することだけが目的化していますが、今の状態で本当にいいのかということを考える必要があります。

#### (適切な維持管理・更新)

昭和40年代の高度成長に建設された橋梁は約20年後には更新が必要となりますが、今の状態が続くとその投資ができなくなります。

米国は2004~09年の6年間で史上最大の道路整備予算を

### (1) 真に必要な社会資本整備の推進

公共事業関係費は、平成10年度(補正後国費ベース)の14.9兆円から、19年度には6.9兆円と半分以下となりました。社会保障関係は増額ですが、公共事業関係が大幅削減されています。「骨太の方針2006」では1~3%削減とすることが盛り込まれましたが、経済が好転しているにもかかわらず、3%削減では理屈に合わないと思います。増大する維持管理・更新、成長力の強化、地域の自立・活性化、安全・安心の確保を考えると、「公共事業関係予算の削減はもう限界ではないか」と懸念しています。

#### (成長力強化と地域の自立・活性化)

国際競争力強化の観点でも、港湾、空港、道路などの交通インフラ整備が不可欠です。首都圏ですら上海と比べて不十分な現状といえます。名古屋周辺の東海環状道路や空港周辺への工業団地の形成の例からも、交通の便が良くなければ企業は立地しないので、雇用も所得も増えません。

#### (安全・安心の確保)

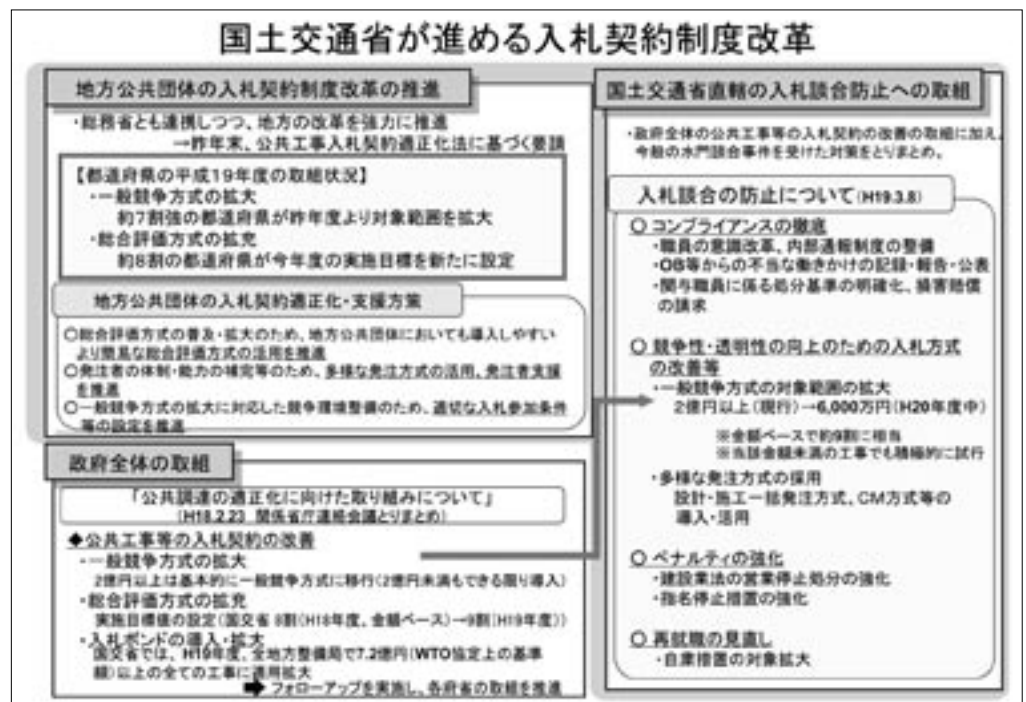
日本は、面積当たり、自然災害被害額が欧米先進国

確保しました。英国では'97年~06年度にかけて5倍の投資が行われました。仏国も中国も韓国も交通関係事業への投資増加を戦略的に行っており、日本だけが別の対応をしています。

今後10年間は、新しい世紀に入っの礎を築くべき最も重要な時期なので、もっと戦略的に対応すべきです。

### (2) 国土交通省が進める入札契約制度改革

入札契約制度は価格だけではなく、技術力を加味する必要があり、技術と経営に優れた建設業界であって



ほしい。総合評価方式は、都道府県では導入されてきました。市町村には技術者不足など難しい面もありますが、食わず嫌いにならずぜひ取り組んでほしい今後の命題と考えています。

### (3) 事業評価のより一層の厳格な実施に向けて

事業再評価の取組には平成10年度から取り組んでおり、既に7兆円相当の事業を中止しました。費用対効果(B/C)は諸外国に比べても遜色ないものだと認識していますが、さらに評価手法の高度化を検討する必要があります。

### (4) 諸課題への対応

#### (コスト縮減)

取組は一般化されつつあり、頭打ちの状態になって来ていますが、計画設計から維持管理の全段階を通じた取組の一層の充実、技術力を活用する多様な公共調達手法の採用、拡大も含めた取組が必要です。

## 『緊急公共工物品質確保対策』の概要 (H18.12.8)

### (1) 総合評価方式の拡充

技術評価において、施工内容を確実に実現するための体制を確保できるかを審査要素として加味。

### (2) 品質確保ができないおそれがある場合の具体化

極端な低入札について特別重点調査を実施し、契約内容の履行ができないおそれのある者とは契約しない会計法(第29条の6第1項)の仕組みを的確に運用。

### (3) 一般競争参加資格として必要な同種工事の実績要件の緩和

実績づくりのために無理な入札を行わなくてもすむように緩和。(過去10年分→当面、最大で過去15年分)

### (4) 入札ボンドの導入拡大

#### (市場による与信審査を通じて資力信用をチェック)

現在、先行的導入を行っている入札ボンドの対象について、地方公共団体の導入と連携して拡大。

[宮城県] 3億円以上に導入  
[東北地方整備局] 7.2億円以上に導入→2億円以上に導入

### (5) 公正取引委員会との連携強化

不当廉売に関する審査に資するため、低入札情報を、公正取引委員会に通報。

### (6) 予定価格の的確な見直し

急激な平均落札率の低下を踏まえ、最新の取引実績を積算基準へ反映するため、特別に実態調査を実施し、その結果を迅速かつ的確に予定価格に(積算基準)に反映。

### (品質確保)

国は会計法で最低制限価格による低入札の排除ができませんが、特別重点調査を実施しており、かなりの成果を上げています。

### (低入札)

落札率85%を下回ると工事成績が低下し、下請企業の赤字が増えるという傾向があります。目先の受注を優先するという事情もあるかもしれませんが、いずれは官側の積算に反映せざるを得なくなるかもしれない、大きな価値観と展望を持ってほしいと思います。

### (総合評価方式)

従来の除算方式に加えて、技術力をより評価できる「加算方式」の実施を検討しているところです。前年比で落札率の改善傾向が現れ始めています。

### (5) 市民参加・国民参加等の話題

公共の「公」という字は「開かれた場」という意味があり、国土交通省では「子どもの水辺」再発見プロジェクトや未知普請などの取組を進めています。また、北海道ではシーニックバイウェイ、全国的には日本風景街道という施策を提案しており、好評です。それらの施策における国民参画を通じたコミュニケーション、コラボレーションが地域づくりを活性化・再生し、それは自ずと美しい国と合致するものと考えています。



皆様には、地域をよく見て、地域の声をよく聞いてほしい。そうすれば、諸外国の大きな流れに応じた施策の転換というように見えてくると思います。この講演を参考にして発言し行動していただければ幸いです。



## 基調講演 2

### 「北海道開発戦略とその実践方法」



田村 亨氏  
室蘭工業大学教授

本日は、①東アジアの中の日本・北海道、②二つの道、③使えるインフラ、④新たな公という四つの点からお話しをさせていただきます。

#### (1) 東アジアの中の日本・北海道

まずは、EU（欧州連合）の話から進めさせていただきます。EUは25カ国の統合を目指し、一つの共同経済圏を形成しました。EUが統合された際、ベネルクス3国（ベルギー、オランダ、ルクセンブルク）が高速鉄道を導入するのに当たり、フランスのTGVにするかドイツのICEにするかの選択をする必要がありました。彼らにとってどの路線を選ぶかで、将来の国際戦略もEUの中の立場も変わってくるようになります。タフ・ネゴシエーションの中で成果をあげなければならないため、国力を挙げてEUの交通戦略会議に臨むのだとのことでした。

今、日本において中国を中心とした東アジアについての議論をするべきなのですが、あまりされていない状況にあります。EUの方々から「日本はそのまま中国の市場をとれるのか。EUが統合した理由は中国を中心とした東アジアを有望な市場として狙っているからである」と聞かされます。

国土計画に関する議論の中において、北海道、東北等々のブロックは、ヨーロッパの各国と同程度の人口、面積、1人当たりGDPがあるので、日本の中でクローズドせず自立して国際社会の中で生き延びるべきだといわれています。いよいよ国土形成計画という新しい全国計画がつくられ、それとは別に各ブロックごとの広域地方計画もつくられることとなります。この広域地方計画においては、独自の戦略をもって東アジアを生き抜けるよう、計画づくりが進んでいくと思います。北海道総合開発計画は、元々、北海道開発庁が計画をつくっていたわけですから、東北地方整備局などでつくる計画に比べると経験もあるため、かなり先進的な計画がつくられるのではないかと期待しています。

では、北海道の東アジア戦略を考えてみたいと思

います。以前から北海道のターゲットはロシアだとの意見がありますが、私はそうは思いません。あくまで中国であり、特に交易などの拠点となっている上海をターゲットとするべきです。中国を拠点にヨーロッパへの航路が開かれているのですから、かつての日本の栄光ばかり夢見て動いてはいけません。東アジアの中での北海道というものを厳しく見据えて、北海道の戦略を立てる時代になったということです。

#### (2) 二つの道

まず、一つめの道とは、果たして北海道には、東アジアに勝れる技術があるのか。売れるものがあるのかということです。ないのであれば、技術革新型の経済成長、東アジアに売れる技術という戦略を立てることはできません。

皆さんもご存知のように、十勝の川西農協のナガイモが台湾で爆発的に売れました。売れ始めた翌年には、青森県がより良いナガイモを生産し、台湾での競争に勝ちました。それを受け、川西農協が何をしたかといいますと、ナガイモから土を取り除く技術を独自で開発したのです。台湾の人々の食卓に、日本のナガイモが行き届く努力をしたわけです。ですから、食に関わる部分については、北海道は東アジアに対して勝れる技術があるといえるのではないのでしょうか。

また、産品を輸出するだけではなく、北海道の豊かな自然を活かし、それを資源と考える戦略もあります。すなわち観光です。ただし、台湾の観光客の需要が飽和し、いよいよ中国の門戸が開いたときに、中国の方々が北海道へ来るか来ないか、これは重要な問題ですが、そういうことも含めて「安全な食」と「観光」に関して、北海道は東アジアに売れる技術があると思います。

もう一つの道は、新しい価値観による経済成長、長寿社会とゆとり社会のビジネスです。それは極論するならば、経済成長しなくとも豊かになれる方法があるということです。もう一歩踏み込んでいえば、経済成長がマイナスでも豊かになる方法があるのです。例えば、大学にある本を図書館ごと市民に開放する。もしくは、大学には置かず、まちの真ん中で開放するとします。そうすると、図書館にある本を市民みんなが使えるようになり、市民は豊かになります。今まで本を買ったり、新聞を取ったりしていたことをやめるかもしれません。そうするとお金が動かなくなるわけですから、経済成長はダウンするものの、人は豊かになるという仕組みです。ヨーロッパでは、このメカニズムを既に実践しています。

北海道の開発戦略として私が提唱したいのは、次のようなことです。まず、目指すべき方向性としては、①持続する豊かな地域にしましょう、②静かな成熟した生活を営めるようにしましょう、③尊敬される文化と人々を育成しましょう、④地域内の経済バランスを保ちましょう、⑤美しい誇りを持てる環境をつくりましょうの五点です。

採るべき施策としては、一点目はやはり公共事業からの脱却です。明日からというわけではなく、段階的に脱却を図るということです。二点目は海外からの投資の誘致です。そのために思い切った優遇措置や広報を行う必要があります。三点目は地域振興策として産業を育成することです。これは、現在、策定中の北海道総合開発計画のおおよその骨子であろうと考えています。これから北海道局、あるいは北海道開発局が皆様に投げかけるはずで、それに対して皆様は、忌憚のない意見を出すべきであると考えています。

### (3) 使えるインフラ

全国1万4千kmで形成される高規格幹線道路網計画という計画がありますが、今までに何を目標として道路建設がなされてきたかという、所得格差の是正であり、市場の統一のためです。例えば、ボールペンは日本全国どこでも1本100円で買えます。一方、稚内から石垣島までの距離は3千kmあります。沖縄をヨーロッパのイタリア・シチリア島に当てはめると、稚内は何とスウェーデンのストックホルムよりもっと北の北極圏に入ってしまうわけです。このひよろ長い国の市場を統一し、どこでもボールペン1本が100円で買えるのは驚異的なことです。アメリカは州単位で異なり、ヨーロッパでももちろん異なるのです。

市場を統一するという命題でつくられてきた高速道路ですが、現在はその命題が変わってきていると思います。もう市場は統一され、次のステップとして成熟社会を目指した生活の豊かさを目標とする時代への転機が訪れたということです。

道路に関して北海道は、全国に先駆けて、地域の人々と一緒になりながら使えるインフラをつくりましょうという議論が進んでいます。例えば、稚内から延びている道路は2プラス1車線とし、真ん中の車線はリバーシブルで、片側1車線になったり2車線になったりします。そのことにより速達性や時間信頼性を確保するわけです。このような取組が北海道中で、北海道スタンダードとして整備されてくる可能性は非常に高く、空港、港湾、農道などにも波及するのではないかと

と考えています。使えるインフラにするための情報は現場にあるのですから、現場の方と一緒にしながら手を打っていく必要があります。

### (5) 新たな公

「新たな公」という言葉があります。それは、住民、NPO、企業が行政によらず、運営や運行に取り組むのが「新たな公」なのです。

従前は行政があってその上に公共があり、企業と住民は分かれておりました。ところが、お金がなくなり行政が小さくなってきたこと、高齢社会等が進行し、企業や住民が公共に関わる部分が大きくなってきました。今日は多様な公共サービスが大きく広がっているため、多くの企業（交通事業者など）、住民（利用者など）などが公共に参画し、豊かな社会つくろうというわけです。

ならば、開発局（国）は要らないのでしょうか。そうではありません。それには二つ理由があります。一つは北海道のみならず、日本、東アジアという地域を鳥かんし、ハード・ソフトの両方にわたる総合的施策を行う必要があり、それは国の役割です。もう一つはゆとり社会の実現に向け、新しい価値を創造していくことを先導する。これも国の力でなければできないことです。

以上、これからの北海道の開発戦略と実践の方法がいかにあるべきかということの説明いたしました。ご静聴いただき、ありがとうございました。

