

21世紀の北海道

北海道拓殖銀行 調査部次長

福田 富弥



今、北海道においても21世紀の北海道について真剣に論じられている。北東公庫が中心となった「北海道・東北を考える21世紀展望研究会」が今春その報告書をまとめたし、現在、北海道経済連合会の主催で、北海道電力・当行が協力して「21世紀の北海道を考える会」を発足させ、道内外の著名人の意見も聴取しつつ検討を加えている。

2度のオイル・ショックを契機として、日本の産業構造が変化し、財政事情が変化し、そして国際環境が大きく変化してきている中であって、日本の将来をどのように展望し、どのような社会・経済・文化をめざすか、大いに議論することは非常に大切なことであるが、北海道にとっても、地域特性を考慮した独自の社会・経済・文化をいかに形成するか、そして日本の中でいかなる役割を果たしていくかを考えることは、北海道の発展という視点のみならず、国家的見地からも重要なことである。

もともと北海道は明治政府によって開発に着手され、110年強の歴史しかもたぬ若い土地である。開発当初は、日本の食糧基地、石炭・林業等の資源基地としての整備が目的であった。その面ではかなりの成果を挙げてきたものの、高度成長時代を通じ、エネルギーの全面的な石油への転換により石炭産業の大幅な後退を余儀なくされたし、太平洋ベルト地帯に集中した重化学工業化にも、北海道は寒冷・市場からの遠隔地として遅れをとってきたのである。

しかし、21世紀に向けて北海道をこのまま放置

しておいていいわけがない。狭い無資源国の日本にとって、広大な土地、食糧・林業・鉱物資源は大きな国家財産である。日本の人口密度は非常に高いし、人口増加率は低いとはいえまだ増加していく。また世界人口が大幅に増加していくことを考えれば、食糧自給率の低い日本にとって、21世紀の食糧問題は大きな不安材料である。このように考えると、北海道は日本における人口受入基地、そして食糧基地として重要な位置を占める。財政事情は苦しくとも、国家100年の計に立って、国家的基盤整備を積極的に推進すべき地域なのである。

今後の農水産業はバイオテクノロジーによって大きく変貌しよう。これを応用することによって食糧生産も大きく変化・成長すると考えられるが、まさに北海道農・水産・林業には大きな飛躍が期待できる。この面での研究開発を含め、北海道の広大な土地を有効に生かしていく必要がある。

次に北海道は新しい産業基地として非常に有望だということである。従来北海道は寒冷の地、関東・中京・関西等大市場に遠いというハンディキャップがあった。しかし、考えてみると、世界の先進主要国は北海道と較べ高緯度の所が多い。このことは文化・頭脳労働において寒冷の地のほうが適していることを物語っている。事実北海道の冬は耐えられないような寒さではないし、建築技

術の進歩は断熱効果を高め、冬の生活をより快適に、かつ低コスト化してきている。また春・秋は目に染みるような新緑と紅葉、そして夏の湿気の少ないさわやかな気候で高コストの冷房をあまり必要としないことを考えると、北海道は四季の変化に富み、コスト的にもハンディのない、まことにすぐれた住環境となってきている。

また、市場から遠隔ということだが、たしかに従来のように、リーディング産業が重厚長大型で主対象市場が国内である場合はハンディであった。しかし21世紀の日本の主力産業はICに代表されるような軽薄短小型・高付加価値産業となっており、輸送コストは問題でなくなっているし、また主要市場はワールドワイドに広がっているようから遠隔地との概念が当てはまらなくなっているよう。

このように考えてみると、21世紀の北海道は、従来いわれてきたハンディが存在せず、むしろ低廉にして、緑豊かな広大な土地、真面目で素朴な労働力、そして豊かな時代に最も重要視されるすぐれた職住環境と、企業立地にとってメリットある地域となっていよう。

以上のような基本認識に立って、個々のプロジェクトが検討されている。たとえば、農林水産加工コンビナート、木材加工コンビナート、海洋都市、エネルギー関連産業基地、航空宇宙産業基地、ハイテクパーク、国際リゾートゾーン等々、夢は多彩である。だがこれら個々のプロジェクト案は別とし、これから21世紀に向けその前段としてわれわれは何をなさなければならないか、また今何をなしているかについて簡単にふれてみたい。

まず第1にインフラの整備である。新千歳空港がもっか着手中であるが、国際化の時代にふさわしい国際空港をもつことである。現在北方圏国際交流が盛んとなってきており、外国企業の道内進出もみられるようになったが、社会・文化・経済・スポーツあらゆる面での積極的な国際化が必要であろう。また高速交通手段の整備が必要である。道内航空路網・高速道路網・新幹線（または

リニアモーターカー）等の充実を図っていかねなければならない、青函トンネルは日本四島が陸続きとなった国家的意味合いがある。当面の採算にとられてこの大財産を無にするのではなく、100年単位で生かしていくことを考えるべきだろう。さらにインフラ整備では、情報化社会に対応したニューメディア網の整備もつけ加えておきたい。

第2に大切なことは、道内民間活力の向上である。北海道には永年にわたる開発投資で、一部に財政依存体質が見られる。また開発当初のフロンティア精神が、2代・3代の世代を経て薄らぎ、やや保守的な姿勢の出ていることも指摘できる。こういう風土が残っているのはこれからの厳しいサバイバルの時代・技術革新の時代を生き抜いていくことはできないだろう。……現在、その面に関する反省が大いになされている。昨年より横路知事の提唱でスタートした一村一品運動も各地で芽が吹き出してきているのも、その現われともいえる。これは1つ1つをとれば小さな運動だが、こうした地道な活動が広がって北海道全体の活力を高めていくことにつながっていこう。また新しい技術開発の気運も高まってきている。特に北の風土に関連した技術、たとえば超低温技術、不凍栓技術、断熱・エネルギー関連技術等々は北海道らしい技術として今後国内外に広がっていくことが楽しみだ。さらに今、札幌を中心にシステムハウスおよびソフトウェアハウスが次々と誕生し急成長してきている。こういう頭脳労働も冷涼な気候、札幌という学際集積と都市集積、そして緑豊かで伸び伸びとした生活環境を考えれば、札幌は最適の地といえよう。

開道以来110数年。北海道はやっと青年期に達したところである。21世紀には壮年期を迎え、日本経済の担い手となっていることだろう。今は苦しい試練の時だがそれを乗り越えた時、洋々たる前途が開けてくることはまちがいない。北海道を地盤とする金融機関として当行の責務も大きい。これからますます忙しくなっていくことだろう。