

講演録

## 「北海道を正しく考える」

講師： 坂口 収 氏（元北海道職員）



### 【自己紹介】

ただいまご紹介いただきました坂口と申します。北海道庁に約37年間務め、一昨年3月に退職を致しました。「道庁」あるいは「役所」は、道民の方にとって身近な存在とは言えません。特に若い方にとっては、役所というとパスポートの交付を受ける場所ぐらいの位置づけしかないのでは。従いまして、今日は役所の事業や政策がうんぬんかよりも、いろいろな方々とそもそも「北海道」というものを、もう一度見直してみる話題を提供させていただきたいと思います。

テーマを「北海道を正しく考える」とちょっと生意気なものになりました。例えば、道政、北海道庁の政策を考える機会というのはよくあると思います。しかし、「北海道」そのもの考えるというのはなかなか機会がないので、今日は短い時間ですが、ご一緒に考えていただければと思っています。

### 【一生涯道職員】

ふと、道職員としての私の最後の挨拶を思い出しました。37年間公務員をやって、様々な挨拶の機会がありました。当時経済部長だったのですが、退職される方々に、退職の辞令とともに、ねぎらいの挨拶をしました。その内容は、「皆さんは今日をもって北海道庁の職員をお辞めになる。明日からは『地域』という道民のために、そして『家庭』という道民のために、そして何よりも『自分自身』という道民のために、『一生涯道職員』であってほしい。」というものでした。私は、「道民」の事を考えるのが道職員の職務とっております。

「550万人道民」の事を考えるというのも道職員でしょうが、今暮らしている「地域」の事を考えるというのも立派な道職員。また、「家族」を支える、これも立派な道職員。何よりも「自分自身」を大切にする、これも道職員とっております。

このような考えの下、私自身も「一生涯道職員」であり続けたいとっております。今日はそういう観点から、お話をさせていただきたいとっております。

## 1 はじめに

### 【様々な視点】

「はじめに」のところで書かせていただいておりますが、皆さんは、北海道の面積はいくらだとか、人口はいくらだという情報、あるいは知識は豊富だと思います。しかし視点、あるいは、考える切り口の角度を少し変えてみると、

### はじめに

- 道政を考える  
＝「北海道」＋「政策」を考える
- 「北海道」に関する情報は豊富。考える軸(視点)が貧困。
- 北海道を正しく考える必要。

また違った北海道が見えてくるのではないかと思います。

例えば、「時間」という軸で、「今の北海道」を「未来の北海道」や「過去の北海道」と比較すると、興味深い北海道が見えてくるのではないかと。北海道をまず知っていただこうと思います。

### 【正しく考える】

それと「正しく考える」というのは、特に、エネルギー政策を担当している時に実感しました。エネルギー政策には、数学のような「正解」というものは、探して見つかるものではない。その時々々の政治情勢であったり、歴史的な環境であったり、様々な要因によって決められるものであって、正解が存在し、探せば見つかるというものではない。それは、「作り出していくもの」だと。

では、正解を作り出すために何が必要か。それは「正しく考える」事。「正しく考える」というのは、論理的に筋道を立てて考えること。「筋道を立てて、きちんと説明すれば、人は必ず納得してくれる。」という私の信念が背景にあるのですが。最近、とことん正しく考え抜くことが、「イノベーション=革新」の源泉と思っています。とことん考え抜くことによって、「希望」と「力」が付与されると。

### 【少数派の意味】

私自身、道庁の中では多数派でなくて、むしろ、少数派だったと思います。異端児の方です。それを良しとしていたのも事実ですが。その理由は、今の時代雰囲気とも似ているのですが、多数派というのは、結構楽なのです。気分で「ああ、そうだよね」と説明すれば、相手もなんとなく雰囲気で了解してくれるのです。時代の雰囲気を読めない人間が少数派と呼ばれる。少数派には、「何故反対なのだ。理由はなんだ。」と必ず「何故」が求められる。明確な反対理由を回答しなければならない。相手は雰囲気だけでは、了解してくれない。「私の反対する理由はこうこうこうだ。」と正しく考え、答えなければならない。

### 【対話と会話の違い】

民主党政権の中で私が好きだった一人は、文科省副大臣の鈴木寛さん。今はもう党を離れているのですが、通産省時代からお世話になりました。あの方とお付き合いのあった平田オリザさんは、鳩山総理の最初の所信表明演説にアドバイスをされた方です。その方のおっしゃられた言葉の中に「対話と会話の違い」があります。「対話」というのは、自分とは異なる価値観の人と妥協点を見つけるためにすり合わせをすること。一方「会話」は、同じ価値観の人との内部のおしゃべり。さっき申し上げたことと関連させると、多数派の方は、少数派の方を説得しようとする行為はあまりしなし、また、する必要性は低い。一方、少数派の方は、理屈をもって多数派の方を説得しなければ、物事が動かないということです。

「正しく考える」というのは、ある意味できちんとした「対話」というか、お互いに価値観が違うところで、自分なりの理屈と自分なりの数字できちんと考え、話しをすることです。道政の一つのコミュニケーション手段として求められるのではないのでしょうか。話の「量」ではなくて、「質」が重要ではないのでしょうか。

### 【数字の力】

数字に関して、もう一つ。2週間位前にNHKが、新宿の書店で「全国の県民手帳の展示会」を放映していました。自分の故郷を懐かしむ人、見知らぬ土地を想像したい人、来場者は様々。残念なのは、手帳を発行してない都道府県は10幾つ。北海道も4~5年前に手帳を廃止し、その仲間入り。統計はそもそも経済的に採算の合うものではありません。しかし、一度中止をしてしまうと過去の資料が全て無駄になる。歴史と同じで、数字で現状を記録し続けることが、現代に生きるものの責務であり、統計は「公共財」と言えるのでは。

山梨県知事が4~5年前に、東京商工リサーチ(TSR)が発表している都道府県別の景気動向調査・意識調査について、「山梨県がいつもビリになる。そういうことを発表すると景気マインドを冷やしてしまう。公表を控えて欲しい。」と要請したそうです。友人に県庁の人間がいるので、「数字で説明が出来ない様な雰囲気やマインドという言葉で、県民の方が納得するのか。そのようなことで納得する山梨県民の民度が低いのでは。数字は、現実を映す鏡であることを忘れてはいないか。」と冷やかしました。

今日、これから説明するのも、できれば数字、理屈っぽいという意味ではなくて、550万道民、また全国の方々に北海道を知っていただく時に、数字というものが非常に有効ではないかと思い、意識的に数字の羅列をしています。

### 【4つの軸】

今日は、4つの軸に沿って、北海道を考えてみたいと思います。実は私、北海道生まれではなくて、昭和50年に道庁に入って、家内と結婚して道産子になったという人間です。道産子の方々にとって、気質というと若干何だ、と思われるでしょうが、一つは「気質」という軸。2点目が「時間」、3点目が「北海道の規模」というか「大きさ」、4点目が「地理的な北海道」という軸から少し考えてみようと思います。

<p><b>4つの軸で北海道を 考える</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>■ 気質軸での北海道</li><li>■ 時間軸での北海道</li><li>■ 規模軸での北海道</li><li>■ 地理軸での北海道</li></ul>
---

## 2 気質軸での北海道

### ○自動車税の納入を例として

「資料1」を使って、北海道人の気質を考えて見たいと思います。本州生まれの私の非常に主観的・独善というふうに思っただいて結構です。

### 【自動車税の納期内納入】

これは、私が上川支庁長時代のもの。ですから今から6年位前の資料ですので、それをお含み置きください。

ご存じのように、北海道の税収5000億円の内、825億円、15.6%位が自動車税です。自動車税は、景気に左右されない非常に安定的な収入といわれており、その点からも重要な財源の一つです。今こそ偉そうに話していますが、当時は納期が6月1日であることも含め、殆ど知らなかったのです。

5月ごろに税務担当者が、「北海道は、自動車税の納期内納入が非常に低い。道を挙げて

納入率を高める要請を行っている。支庁長も、関係団体をまわり、協力要請をして欲しい。」との説明に来ました。しかし、従来どおりの要請では、「納めたいのは山々だが、うちも苦しくてね。ちょっと待ってよ。」と言われるのが関の山。何か工夫はないかと思ひ作ったのがこの資料です。

この資料作りのポイントは3つ。北海道の納期内納入の実態は、全国と比較してどのような位置にあるのか。もう一つは、「合成の誤謬」。「一人ひとりの幸せを足し合わせると、全体が不幸になってしまう。」というあれです。やっぱり税金は後でゆっくり納めた方がいい、と道内の240万台の自動車の利用者、全員がそう思ったら結果はどうなるのだろう。最後は、逆に納期内納入に頑張ったら何かいいことがあるのか、という三点でこの資料を作りました。

### 【全国平均以下の納期内納入率】

資料の上部の右側に「納期内納付率」の全国順位を並べています。北海道の64.3%が、6月1日に納めていただいている人。逆に言えば3分の1の人が納入期までに納入されていないのです。全国平均が71.1%。当時の上川が全道より低くて61.9%、一番低いのが釧路で59.6%と6割を切っている。一方で滋賀県、奈良県は80%。「当然だろう、所得が低いから。金があれば誰だって納めるよ。」金がないから納期には収めない、本当でしょうか。

参考までに、資料の下側に、課税対象額と一世帯あたり貯蓄額の全国ランキングを掲載しています。要するに金持ち県のランキング。これをみますと、奈良県は、金持ちなので納期内納入率も高いと納得。しかし、滋賀県や香川県は必ずしも金持ちではないが、納期内納入率が高いのです。金がないとかいうのは決定的な要因とはいえないのでは。何と云っても高価な資産である車を持っているのですから。むしろ「いいじゃないか。金が出来た時に納めれば。」という気分、気質に関係があるのではないかと。

### 【納期内納入率が高まると】

もう一つは、資料の真ん中の所。皆さんが、決めたとおり納期内に納めていただいたらど

【自動車税の現状】			資料 1
◎道税収入に占める割合(平成21年度当初予算)			
自動車税	825億円	15.6%	
全 体	5,282億円	100.0%	
◎定期課税の状況(平成20年度)			
上川支庁	280千台	84億円	
全 道	2,296千台	851億円	
◎全国の順位			
1 位	滋賀県	80.4%	
2 位	奈良県	80.0%	
3 位	香川県	79.4%	
	～		
43 位	北海道	64.3%	
	全国平均	71.1%	
【納期内納税率が大幅に上昇した場合の効果】			
◎納期内納税率100%と仮定した場合の財政効果			
・年度当初は税収が少なく金融機関からの借入金に依存しており、その利息2億円、督促状や催告状の発付経費1億円と人件費を除いた単純計算でも3億円余りの経費削減となる。			
◎全国1位の滋賀県並の納期内納税率と仮定した場合の財政効果			
・金融機関からの借り入れの利息1億円、督促状や催告状の発付経費7千万円と2億円弱の経費削減となる。			
(参考) 全国順位と「課税対象額」、「一世帯当たり貯蓄額」のランキングとの関連			
	課税対象額ランキング	一世帯当たり貯蓄額ランキング	
1	滋賀県	10	19
2	奈良県	3	1
3	香川県	22	9
43	北海道	28	42
45	福岡県	16	23
46	大分県	33	41
47	福島県	37	34

んな良いことが起きるのか？納期内の納入がないと、税務課の職員は、再度お納め下さいという文書を出して、電話しなくてはならない。また、道は6月1日に入るべきお金が入らない訳ですから、銀行からお金を借りなければならない。当然利子が発生します。では、納期内納入率100%とすると、なんと3億円の経費削減になる。5000万円の消防自動車が6台も買える。滋賀県並みの80%まで引き上げると2億円の経費削減、4台の消防自動車。これでインセンティブを付与しよう。

### 【納入率を上げる新しい視点】

この資料を持っていろいろなところを回らせていただきました。エピソードをひとつ。自衛隊の第2師団、あそこには8000人位の自衛官がいます。師団長にお会いして要請をしました。師団長さん曰く、「分かりました。来年からきちんと納期内に納めるよう指示をしましょう。8000人全員をまとめて6月1日に納めるようにするから、資料にあるように、道の経費の相当なコストダウンが図られるはずなので、何らかの団体割引があってもよいのでは。」と。さすがそろばん勘定が上手な方、1本採られました。

もう一つは、友人の銀行員の話。税金や電気料金は大半が銀行振替。むしろ自動車税は、年1回の支払いなら簡単だから、自分で済まそうと考えるのでは。逆に、年4回の納入にするなど手続きを複雑にすると、いやあ、面倒だ、もう銀行に任せよう。

納税者から見ると、税金は何も特別なものではなく、単なるコストのひとつ。したがって、税金は、必ずしも行政が徴収するという発想を変え、「徴収＝コスト」と考え、納税者の利便性が高い、あるいはインセンティブを付与するような多様な徴収方法があってもいいのではないかと。師団長の提案のように、きちんと一括大量納入されたところには、奨励金＝費用を出す。車のセールスでは当たり前のシステム。また、コスト削減のため、手続きを変えるという逆転の発想があってもよいのでは。

### 【納期は守る】

納期内納入は、ものづくりで言えば「納期」。ものづくりにとって納期は絶対遵守。信頼の原点です。納期は、ものづくりに限らず、セブンイレブンでも、車がだめならヘリを飛ばしてでも配達。納期は品質保証の証しであり、ブランドの根底との信念があるから。

納期を守るという規範的な意識が、滋賀県の方よりも北海道の方が低いと言わざるを得ない状況では、なかなかものづくりが進まないのでは。「規範」というのは「損得」よりも上位にあるもの。やはり「約束は守りましょう。」

## 3 時間軸での北海道

### ○北海道の人口動態を例として

#### 【将来の人口】

「資料2」は、よく出てくる人口の話。ここでは3つのことを話したいと思います。

まず、ひとつは、人口推計です。これは、皆さんがよく目にされると思います。2010年で550万人位の人口が、今から20数年後の2035年には440万人位になります。120万人位の人口が減ってしまいます。大都市札幌も例外ではなく、人口が減少します。人口減少の具体的

なイメージは、2005年から2010年の5年間で11万5,000人位減少しました。これは、北見市とほぼ同規模。いわば、北見市が無くなったという程のスピードで人口が減っているということです。

「これは大変だ。これから人口減少の時代に突入する。北海道の経済も縮小して、不景気になる。」というのが一般的な受け止めだと思います。今日は少し視点を変えて、人口に占める「子どもと高齢者の比率」を見てみます。高齢化がどんどん進み、高齢者が増え、一方で子どもが減っています。また、15歳から64歳の「生産年齢人口」も減っていくということなのです。

### 【子供・高齢者が増える意味】

ここで話したいのは、大きく言えば2点です。資料中の「人口全体に占める子供・高齢者の割合の推移」の数字を見てください。1940年代は、老人が少ないが子供が多く、この2つ合わせますと、40数%ありました。それが減少し、1990年に30%台のボトムになり、その後は急速な高齢化に引っ張られる形で増加傾向、いわゆる「Uカーブ」を描いています。

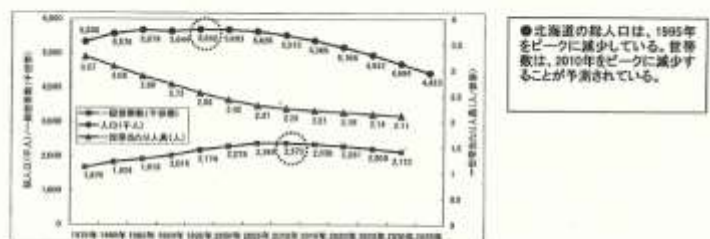
千葉大学の広井先生は、「子供と高齢者」の合計に注目すべきと主張されています。人間のライフサイクルから見ると、これらの層は“土着性”ないし“地域との関わりが強い”特徴から「地域密着人口」と名づけています。つまり、生産年齢人口の方（現役世代）は、就職されたり、結婚されたりして、どんどん地域を移動するし、職場との関わりが圧倒的に強い。しかし、子供や高齢者というのは、自分自身では移動できず、また身体の特徴から考えても、比較的身近な場所で消費したり、その地域の中で生活をする。ですから、子供と高齢者が地域に増えるということは、経済から見ると、ローカル化戦略、つまり、地域において循環するような製品やサービスを重視するような経済が発達しないと、これからの時代には地域が対応できない、と主張されています。

### 【経済のローカル化の必要性】

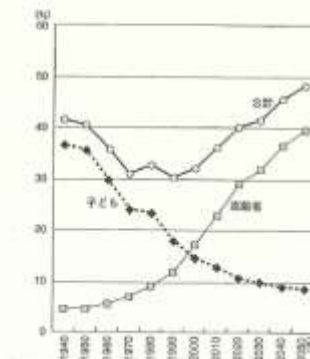
これはある意味で、示唆に富んだ意見だと思います。人口問題を考えるとき、高齢化にしか注目してこなかった。昔は、地域が子供を育てたという時代があったが、そうであれば、人口動態が示すように地域が崩壊すると、今後子育てはどうなるのでしょうか。さらに、高齢化が加わり、地域が老人もケアしなければならない。

北海道の人口の推移

1 人口・世帯数の推移及び将来推計



2 人口全体に占める「子供・高齢者」の割合の推移(全国)



介護福祉のような対人サービスは、モノの様に場所や国境を越えて自由には移動しないことから、経済のローカル化が進むといわれています。しかし、現状では、高齢化が進んでも地域経済とは全く関係ない。

ひとつの事例。いい例が、何年か前に東京の高齢者が入所する群馬の老人施設で多くの方が死亡する火災事故がありました。東京都民を群馬県がケアをしている。高齢者と地域がまったく切り離されてしまっている。高齢者が県境を越え“モノ”として扱われているのではないのでしょうか。

もう1点広井先生がおっしゃっているのが子供の議論です。従来、生活上のリスクは退職以降の高齢者に集中していました。しかし、若者の失業者に見られるように、生活のリスクが子供若者まで及んでいるということです。特に、広井先生の主張は、高齢者の「前期高齢者、後期高齢者」との区別と平行に、子どもについても「前期子ども（15歳まで）」と「後期子供（15～30歳）」を区別し、リスクに応じた社会保障の充実を主張されています。

一方で北海道の場合、医療費は全国平均より高いというふうに記憶しています。ある意味で言えば、医療分野は新しい公共事業とも言える。高齢化率が上昇し、高齢化が増える、それに伴い医療費も増える。医療費には国費が投入されている。北海道には、道路ではなく、病院・医療にも国費が投資されている。お金の動きだけ見ればですが、そういう考え方も成り立ちうる、というふうにこの資料を見て思います。

### 3 人口全体に占める「子供・高齢者」の割合の推移(北海道)

	(%)								
区分・年	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2020	2040
0~14(a)	38.6	33.4	25.3	23.3	18.3	13.9	12.0	10.3	8.4
15~64	57.6	62.4	69.0	68.6	69.5	67.4	63.3	57.0	50.8
65~(b)	3.7	4.2	5.8	8.1	12.0	18.2	24.7	32.8	40.7
a + b	42.3	37.6	31.1	31.4	30.3	32.1	36.7	42.1	49.1

#### 【生産者年齢人口の減少の意味】

もう一つの資料の見方です。先ほど生産者年齢人口の話をしました。生産者年齢人口は、北海道の場合ですと、1980年代から1990年代で69.5%。これがたぶんピークだったと思います。パリバ証券の河野さんというチーフエコノミストの方がおっしゃっているのですが、「生産者年齢人口のピークの時にバブルが起こる」と。日本のバブル崩壊が1989年、ぴったりです。理由は、次のとおりです。基本的に、所得というのは、労働力と資本ストックです。結局、15歳から64歳の生産者年齢人口のピークの時が、労働力供給のピークです。しかし、経営者は将来的な人口を見通せずに、近視眼的に人口が増えるだろうと思って投資をしまわう。でも、現実には、その年から労働力は減少していく。ということで、バブルがはじけるのは、当然だということです。

河野さんは、中国は今人口が増加しているが、中国の生産者年齢人口は、2020年がピークで、それ以降は減少する。中国では、2020年にバブルがはじけると予想されています。人口を考える時に、こういう観点から数字を見ると様々な見方が可能になるということです。将

来人口の動態から、我が町が消滅してしまうというのも一つの見方。また、先ほど申し上げた通り、生産者年齢人口に着目してみると、何年後にどういう現象が起こるのだろうかというのも一つの見方。

#### 【人口をみんなで考える意義】

このような事例は、人口問題をさまざまな観点から、地域全体で考えなければいけない、との重要な示唆を与えているのではないかと思います。

人口問題について、日本もそうですが、北海道においても、15年位前ごろから、議論をしなくなりました。あるいは、議論が衰退しはじめたとの印象を私は持っています。

昔は、北海道の計画には、必ず「将来の目標人口」があり、目標人口の推計はどのような方法なのか、どのような政策を実施して人口を伸ばしていくのだ、等々の議論がありました。しかし、今の計画にはたぶん「将来の目標人口」は入っていない。行政は予測屋ではないのだから、目標人口が達成されたか否かは無意味だということなのでしょう。一方で、高齢化の問題だけを議論し始めたのではないのでしょうか。

市町村合併の時でも、財政議論と同様にベースとなる人口の議論をもっとすべきではなかったかと思えます。将来の人口予想を見たときに、街が消滅するようなデータが出ている町村もあったはずですが。そのような町村こそ、人口データをベースに、街づくりが可能な選択肢について、議論を深めればよかったと私は思っております。

もうひとつ大事な点。人口というのは財政と違い、今、仮に1兆円の投資をしたからといって、人口が即座に、倍になることはあり得ません。移住政策を採れば、ある地域は増えても、日本全体では「ゼロサム」。解決にはなりません。人口増加のためには、女性の就業率であるとか、子育てであるとか、長い時間をかけて環境整備をしなければ、出生率は上がらないのです。金だけではなく、時間がかかるのです。だからこそ、将来のために、今から議論をし、対策を講じなければならない、と人口について考えています。

## 4 規模軸での北海道

### ○我が国に占める北海道の地位を例として

### ○県庁の職員数とコストを例として

続きまして「資料3」。これは北海道が、全国でどの様な位置にあるのかという資料です。

#### 【明治時代の北海道の位置づけ】

明治維新の時に、首都をどこにするかとの議論がありました。皆さんご存じのように、京都か東京かと喧々諤々の議論があったそうです。その議論の中で、日本の郵便制度を創られた前島密さんがおっしゃったのは、「日本の将来にとって蝦夷（北海道）は非常に重要である。その重要な北海道を浪速（大阪）からコントロールするのは、遠過ぎて無理だ。従って江戸から蝦夷（北海道）をコントロールするしかない。首都を江戸にしなければ。」というのが前島さんの主張。

明治時代、日本における北海道の位置づけ、あるいは果たすべき役割は非常に明確であり、問題意識も高かったということです。「北海道」は、このように歴史的にも国家戦略の元に、



様々な施策が実施されてきたということです。

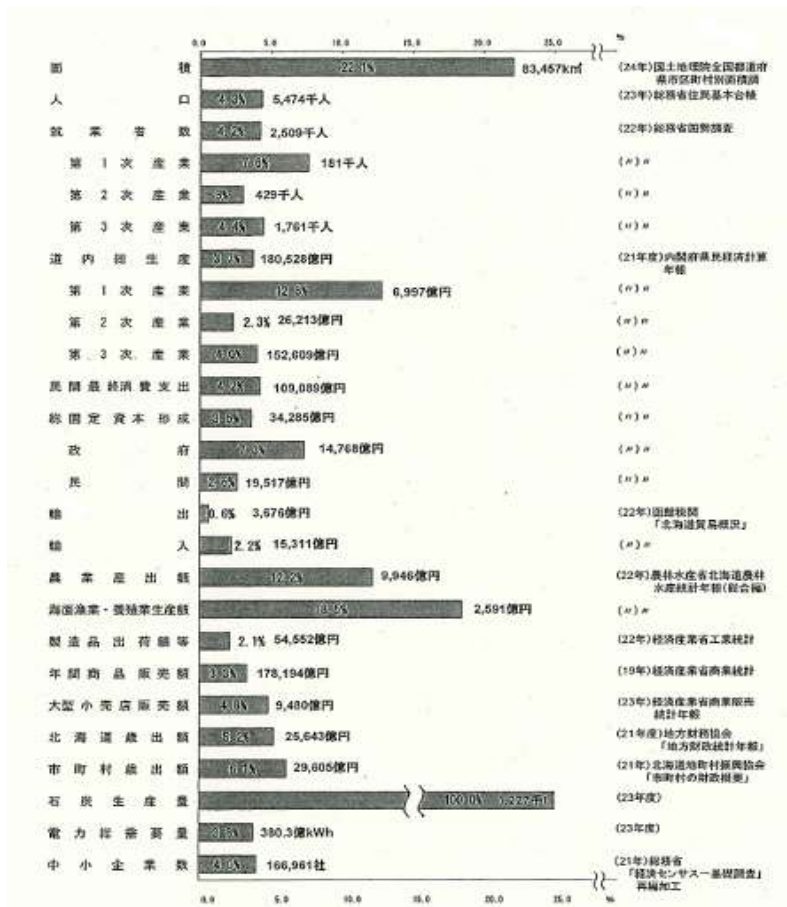
【数字で見る北海道の大きさ】

じゃあ皆さんは、「北海道の大きさ」と言えばどのように考えるかということで、データをいくつか用意しました。北海道をさまざまな面から捉え数値化した、なかなか分かりやすい資料だと思います。ご存じの通り、面積から見れば全国の22.1%。「北海道は全国の面積の4分の1の大きさがある。だから、国政ついて4分の1の発言権を持って、議論しなければならない。」とお考えになっている方もいらっしゃる。一方、人口でみると550万人で4.3%。また、道内総生産でみると、経済力は3.6%。全国には、47都道府県ありますが、その一つと考えれば47分の1で2.1%。皆さんのもっている北海道の大きさのイメージは？ということです。人口ベースでは、4.3%。所得で見れば、確かに農業は非常に大きなシェア12.8%をもっていますが、経済全体では、だいたい3.7%位の実力だというふうに考えざるを得ない。これを踏まえて北海道が、どういう発言なり、役割を担うか、そして、未来に向けて、位置づけをどのようにしていくのか、ということだと思います。

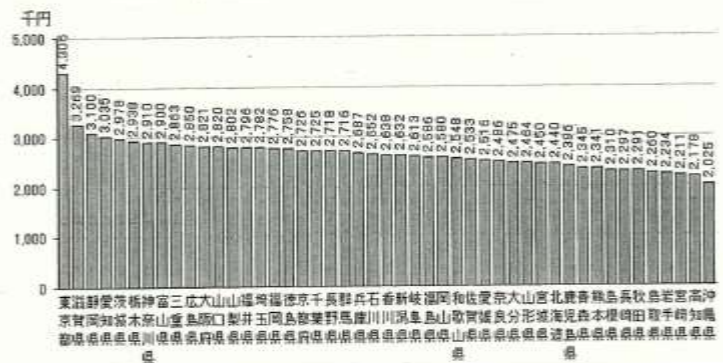
【全国平均という神話崩壊】

経済力の指標である「所得」について、「1人当たりの県民所得ランキング」を参考資料として載せています。2010年度のデータで、一番左の特別多いところが東京都で430万円位、北海道は確か右側の34、35番目位の240万円位、沖縄が47番目で200万円位。皆さんはよく「全国平均」という言葉が使われます。「子供たちの学力の全国平均はこの位置。北海道はそれを下回っているので、全国平均に近づけなければ

資料3 【各指標からみた北海道の位置】



<参考> 1人当たり県民所得ランキング (2010年度)



ならない。」ということです。1人当たりの県民所得の全国平均が、確か300万前後だったと思います。9番目か10番目位の富山県が、290万円ですので、11番以降は全国平均以下の県ということです。何を言いたいか。現在の日本には、ダントツの「東京」とどんぐりの背比べの「その他の府県」。この2つしかないということです。「全国並み」という県は実在しないのです。遙か先に東京の背中が微かに見える。それが今の日本の所得ベースを見たときの実情だと私は考えます。

「全国並みにしよう」と言っても、何を指すのだという議論をしないと、全国平均に達しても、実態は何も変わっていないという状況もありうるのです。私は「全国平均の神話の崩壊」といつているのです。全国平均というのは神話でしかあり得ない。

議論の中で、「平均、合計、対前年比」という言葉が出てくると要注意です。実像か、虚像かを今一度お考えください。

### 【職員数とコスト】

「資料4」の「職員数とコスト」。この資料は私のオリジナルです。北海道に来て感じたのは、北海道の方は、北海道のことはよく知っておられますが、全国のことには余り関心がない。いわんや、他の府県のことはほとんど知らない。例えば、工業出荷額でみれば、北海道は5兆円位なのですが、北海道と同じ工業力の5兆円位の県はどこか。滋賀県は6兆円、長野県は5兆円位だし。人口では、滋賀県は140万人で4分の1。長野県は210万人で3分の1。逆に人口規模が近い550万人の兵庫県は14兆円の工業出荷額。

北海道と同じレベルの県と比べた時に、自分たちの強みは何で、弱みは何なのか。そのような点で同じ規模の他の府県と比較するという発想をあまりしない。どうも、北海道の方の発想が、「北海道」と「全国」という二つの視点しかないように思われます。

### 【北海道 大阪府 愛知県 宮城県との比較】

これは、北海道と愛知県と大阪府とそして宮城県の4つを比較しようというもの。宮城県を選んだのは、以前私は仙台に住んでいたという単純な理由。

4つの府県について、職員数と人件費と税収と、そして職員の中でも知事部局の職員と教育局の職員、先生ですね、あと警察官の方。このデータは、平成23年度のデータです。北海道の場合ですと、職員は74,000人。北海道の就業者が全体で260万人の中で、74,000人の職

## 資料 4

職員数とコスト（平成23年度）

	(億円 % 千人)			
<b>【職員数】</b>	北海道	愛知	大阪	宮城
知事部局	14971	8776	8057	4808
教育	48089	46741	51891	18182
警察	11807	14057	23092	4222
合計	74867	69574	83040	27212
<b>【人件費】</b>				
人件費	6563	6985	8210	2712
歳出総額	27410	22546	36418	10822
シェア	23.9	31.0	22.5	16.1
<b>【税収】</b>				
県税入	4947	8847	11209	2056
対人件費	75.4	126.7	124.3	75.8
<b>【人口千人あたり警察官数】</b>				
人口	5507	7408	8862	2347
対警察官	2.14	1.90	2.61	1.80
<b>【教員1人あたり生徒数】</b>				
生徒数	420	652	740	194
対教員(人)	8.7	13.9	14.3	10.7

員がいる。ひとつの組織でこれだけの職員を抱えているのですから、すごい数だと思います。知事部局、教育、警察と分野が分かれます。後ほど人口との比較をしますが、愛知県ではだいたい70,000人。北海道よりちょっと少ない。大阪府では83,000人で1万人位多い。宮城県が27,000人。

### 【他府県の人件費】

では人件費はどの位かという対比です。人件費が歳出のどれ位のシェアをもっているかと。そして次の税収のところでは。人件費が税収でまかなえていない。それは地方交付税だとかいろいろな制度の問題があるとしても。ただ言いたいのは愛知、大阪はきちんと税収で人件費をまかなえているということ。警察官の定数がどの様な根拠で決定されているのか、私はよく知りません。人口を考慮して配置しているとは思いますが。単純な数字だけで並べてみますと、人口が北海道の場合ですと550万人で警察官の数が12,000人位ですから、千人当たりの警察官の数が2.14人、愛知が1.9人、大阪が2.61、宮城が1.8人。大阪は人口一人当たりの警察官が多い。ということは、行政コストが高いということでスタートから不利なのです。何故警察官が多いのでしょうか。失礼な言い方ですが、治安が悪いからではないでしょうか。制度というのは、全国ルールを作っても、その地域、地域の社会環境によって費用がかかってしまう。大阪は、全国基準で人口に対し、警察官何人と決めても、治安は維持できない。だから警察官を増やさざるを得ず、それだけで行政のコストアップ要因になっている。とりもなおさず、県民性を変え、治安をよくすれば警察官が少なくなり、行政コストダウンにつながって行くということです。

### 【市場からの行政評価】

もう一つは、道債。実は、道債の金利は、神奈川県や横浜市のそれよりも高い。債権の購入者である皆さんの感覚では、金利が高い方が良いのですが、企業にとって金利が高いことは、金利を高くしなければ、融資をしてくれない、債権を買ってくれない、ことを意味します。その企業のリスクが高いと市場が評価しているということです。金利が高いという事は、あの企業は危ないからという事になるわけで、優良企業は、そんなに高い金利で金を借りません。ですから、同じ1億円を借りるとしても、北海道の場合は、利子が横浜市とか神奈川県よりも高いので、利子コストが余計にかかってしまう。北海道は、経済の体力が弱いから、税収が少ないから、市場が北海道をリスクが高いと評価し、起債利子が高くなり、行政コストが余計にかかる。これが体力を弱め・・・と悪循環に陥ってしまうのです。

地方自治体は、これまで、「住民（議会）」と「中央政府」という二つの利害関係団体と調整をしながら、事業を実施してきたのですが、新たに「市場」という利害関係団体が参加してきたのです。行政評価を市場の視点から評価するようになったのです。いわば、「起債の利子」という形で、市場が地方自治体をランキングしているのです。

道債の購入者も、北海道に住んでらっしゃる方だけでなく、東京の機関投資家、あるいは海外の投資家が登場することも。これらの方々が北海道庁の政策をどう評価するかという事になってくるわけです。あそこは、経済見通しも良くなく、業務改善も進まずコスト増とリスクが大きいから、金利を横浜よりコンマ0.1高くしよう、そうでなければ引き受けない、と言い始めたのです。北海道知事が、道民への説明責任だけではなく、企業の社長と同様に、

海外の投資家に I R（投資家説明）をする、そういう時代であることを、資料を作りながら思いました。

### 【過疎の意味】

教員数は、面積が広く人口が疎らという事で、北海道は、生徒 1 人当たりの教員数が、他府県に比べ多くなっています。私は、和歌山県の高野山の近く、真田幸村で知られている九度山の出身で、高校までいました。小学校は 1 学年 8 人。中学校は 3 つの小学校が一緒になってやっと 20 人。「クラス替え」というのを高校になって初めて経験して、「クラスメートが変わるのか」と感動した記憶があります。

そういう過疎地に住んでいましたので、過疎地というのを身をもって経験しておりますが、過疎地が不幸だとは決して思っておりません。逆に密度の濃い教育を受けたとの印象を持っています。過疎地 ⇒ 人口減少 ⇒ 不幸という、単線的な思考は、人口増の東京からの発想。人口が、過去にはたくさんいたけど、今は少ないというだけの話ではないでしょうか。このままでよいとは思っていませんが、不幸とも思っておりません。過疎地なんか日本にはいくらでもあって、むしろ東京以外はみんな過疎地なのです。なぜ、その他の地域が普通で、東京が異常に過密だとの意見が出ないのでしょうか。そもそも、東京の中にも過疎地があるのが現実です。「数字」だけの議論ではなく、数字に表れた現実的意味をしっかりと議論する事が大事だと思っています。

## 5 地理軸での北海道

### ○東北・北海道の関係を例として

#### 【都市の配置】

最後は「資料 5」。全くの私見です、たぶん独善と言った方がいい。ここで言いたい事が 2 つあります。まず一つは、この図の見方ですが、東京が右下にあります。カッコが人口です。ですから東京は 834 万人であると見ていただければと思います。左側、すなわち西へ行って、名古屋は 215 万人とみて下さい。楕円の中に 366 と書いてあるのは「距離」です。さらに西へ行って大阪があって、広島まで 340 キロあります。そして北九州があって福岡があって鹿児島があります。

右上、北側に行くと、東京から仙台、盛岡、青森、函館、札幌、旭川、稚内。先ほど前島密さんのお話をさせていただきますけれども、この地図でお判りかと思いますが、実は 300 キロでだいたい 100 万都市、政令市があります。ビジネスでいえば、「1 日行動圏」の中心にそういう 100 万人規模の政令市があって、ここを中心に経済活動がされていると。

例えば、西へ行くと名古屋があり、大阪があり、広島があり北九州、福岡そして鹿児島と。そして北へ行きますと仙台、300 キロですと青函で札幌になる、こういう順番になります。その中間に 150 キロ位から盛岡だとかそういう 30 万人規模程度の中心都市がある。これが日本という大きな地図の視点から見ると、都市がそのように発達してきたということです。

東北地域と広がる経済格差・縮む時間距離

【東北と北海道の関係】

もう1点、「東北」を皆さんがどういうふうに見ているのかということです。多くの北海道の方は、東京へは、たいてい飛行機で行かれますので、東北には観光以外で行ったことはないというのが一般的。また、北海道の方々にとって東北は、経済規模をたいしたことがなく、北海道が支えなくてはとの意識があるのではないかと思います。

実態はどうでしょうか。資料の右下のほうに、東北の人口と経済規模を書いてあります。東北の人口というのは965万人ですから、約1,000万人。北海道のほぼ倍。GDPを見ても1.5倍、工業出荷額が約3倍です。東北は、大きな経済圏を持っています。東北には関東圏が付いています。北海道は東北についていかなければ将来はありません。「主は東北で、北海道は従。」

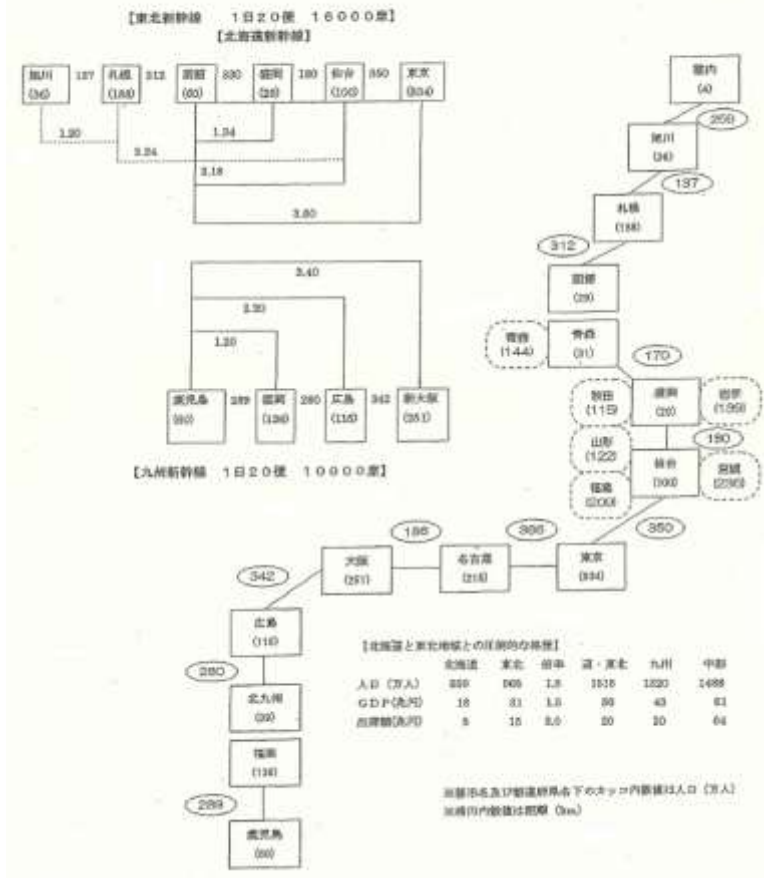
もう一つ、九州と名古屋を中心とした中部との比較。それを見ていただくと、東北、北海道を足すと、人口、GDPでは九州、中部と同じような規模になる。工業出荷額は、中部はトヨタがあるので圧倒的に多いですが、九州とだいたい同じ位です。電力の販売量を見ても、北海道電力が0.6兆円、東北電力が1.7兆円位だったと思います。九州と中部電力が2.2兆円とか2.3兆円。ですから東北電力と北海道電力を足すとちょうど中部電力、九州電力と同じような電力販売規模で、経済規模とだいたい同じです。

これから北海道を考えるためには、どうやって東北と連携をとるか、というのがポイントだと私は思っています。

【北海道新幹線の意味】

北海道新幹線をどのように考えればよいのでしょうか。資料の左上のところを見てください。九州新幹線と北海道新幹線を比較しています。九州新幹線は、鹿児島—福岡が1時間20分、鹿児島—広島が2時間20分、鹿児島—新大阪が3時間40分。昔「ひかり」が登場した時、東京と新大阪は3時間10分だったと記憶しています。

では、九州新幹線の始発駅はどこでしょうか。「新大阪」です。大阪には九州の観光パンフレットがふんだんにあるそうです。だから関西圏の方が、新幹線に乗って九州に旅行に行くというのが非常に多い旅行パターンとなりました。この新幹線は、九州と東京と繋げるもの



ではない。東京へは飛行機だと。九州新幹線は、やはり関西と九州、鹿児島を繋ぐのが新幹線です。ビジネスマンから見ても、3時間40分というのがビジネスの移動時間にすると、限界ギリギリという所ではないでしょうか。

では、北海道新幹線に当てはるとどうかというのが上の図です。新聞から拾った数字なので、正確性は若干欠けていると思いますが、函館—東京が3時間50分、函館—仙台が2時間18分、函館—盛岡が1時間34分。それで新幹線が札幌まで来ると、札幌—仙台が3時間24分。今、スーパー北斗で行くと（札幌・函館間）3時間10分位だったと思います。こうやって見ると、「3時間」がビジネスマンの移動時間のひとつのメルクマールということです。

北海道新幹線についての私の主張は二つ。一つは、「北海道新幹線が札幌と仙台を結ぶ新幹線」。ある大手企業のインターネットで見ていると、本社が東京、地域担当として、北海道・東北地方本部があり、仙台に本部を置き、北海道をコントロールする組織設計です。仙台からだ首都圏に行くにも、距離で見ると300キロ位ですから新幹線に乗れば、1時間半で本店に行けると。一方、北海道は全道をカバーする必要はなく、札幌以南をカバーすればよい。苫小牧、室蘭、函館など、カバー率で言えば、北海道550万人のうち300万人位はカバーできる。新幹線ができれば、仙台まで3時間24分の距離。十分な一日行動圏。そうすると、東北・北海道本部を仙台に。それが経済界や企業にとっては、合理的な考え方だと思います。北海道・東北経済圏の中心は、「札幌ではなく、仙台」。これが、北海道新幹線によってますます加速されるというというのが、私の考えです。

### 【札幌開通までの20年間の意味】

2点目。札幌までの延伸時期の議論はいろいろあるのですが、仮に20年後だとすれば、その間には新しい駅はできず、函館が20年間ずっと北海道の玄関口であり続けるという事です。北海道の鉄道にとって20年間というのは不思議な期間です。20年前の1990年頃には、石勝線の開通、青函トンネルの開通。2010年代には函館まで新幹線。20年後の2030年代には札幌まで新幹線が延伸。

このように交通体系にとって20年間は、短いか、長いか、は我々が主体的に決めることです。函館が少なくとも札幌以南の経済圏と東北とを結ぶ大きな結節点＝インフラ。函館を中心とした、全道交通ネットワークを考える必要があります。苫小牧の自動車関連部品メーカーが仙台のトヨタ東日本に下請けに行く時にはどのような交通手段？ 台湾の観光客が、仙台空港に降りて、東北観光の後、旭山動物園を見て、旭川空港から帰国する時にどのような交通手段？ 新幹線の函館の駅前から、全道各地への高速バスが発着し、HACが函館から釧路、旭川、稚内、紋別に飛んでいるというようなイメージです。

函館に「みらい大学」があります。定員数は240人。うち東北から25人で、21人が青森。仙台からはほとんど入学がありません。しかし、新幹線が開通すると、函館に下宿し、週末は仙台に帰省というパターンが十分考えられます。大学にとってもビジネスチャンス。逆に函館の学生が仙台の大学に行く可能性も。これも市場競争です。

### 【まとめ】

これをまとめますと、いわば「天動説」から「地動説」への転換。交通体系や街の集積は、歴史の積み重ね。明治維新の北海道開拓は、その意味では極めて歴史上稀な例。北海道から。

日本を見るのではなく、日本から北海道を見る、東京から北海道を見る、この視点も必要です。日本の中で、どのような規模の街が、どのような配置になっているのか。それが経済力となって、じゃあ新幹線という移動時間を短縮するインフラが出来た時、どういうふうに関係が変化するのか。私は、北海道の活性化だけではなく、日本経済のリスク分散としても、東北と北海道が一つの連携体にならなければならない。連携のインフラとして新幹線を活用すべきと考えています。

トヨタ自動車の地域展開戦略がこれだと思います。トヨタ自動車は、中部、九州、東北と生産拠点を3つに分散しています。仮に、中部に地震が起きても、九州、東北で生産を継続する。3つ同時の災害は考えられない。また、物流から見ても、中部は、名古屋港から北米へ。東北は仙台港。レールで運べば、秋田港から極東ロシア、ヨーロッパへ向かっていける。九州からは、中国、韓国、ASEAN。トヨタ自動車の経営戦略のほうが、合理的な国土政策といえるのではないのでしょうか。

南海沖大地震が現実味を帯びる中、日本の経済活動を維持するために、北海道が果たすべき役割は、東北との連携による「完結型の経済圏」を形成することと思っています。

私の独善にもとづき、4つの軸で北海道を見ると何が見えるかということで、資料を説明させていただきました。

### 【おまけ】

おまけとして、数字マジックの例。

「食料自給率」についてもいろいろな議論があります。日本はご承知のとおり40%前後ですが、バングラディッシュの食料自給率がどの位かご存知ですか。80数%と非常に高い数値ですが、その実態は食料のバリエーションに乏しく、ほとんど穀物で占めているようです。正にエネルギー源の観点です。食料自給率の数値だけを見ると、日本はバングラディッシュを目指すべきという事になりますが、同じ文化であれば、自給率がうんぬんだと分かりやすいのですが、食料事情が違う、例えば肉の方多いとか、国家間で比較するのは有意義ではない。

データで議論をするときは、いったいこの数字はどういう根拠で、何を説明する為に出来た数字なのかを考える必要がある。数字を議論する時に、私みたいに独善で、作成者の意図とは異なる使い方をされる恐れだってある。数字という同一の土俵で、議論することを恐れないで、発言していただければと思います。

## 質疑・意見交換

### 【質問】

「資料5」の全国の中での北海道の位置は、刺激的な資料だと思う。北海道には、様々な優位性があるとされている。先々のことを考えると、気候変動の中で北海道は、農産物など本州ではできないものが、北海道ではできるようになるのではないかと、北海道は優位に立てるのではないかとされている。一方で、人口減少がある中、優位性があるにしてもどう活かすか、そこに住む人間の知恵とアイデアではないかと思う。楽観的な気分にはなれないが、東北との連携を考えると、北海道の何を使って連携できると考えているのか。

## 【講師】

優位性の議論をすると、「北海道にはブランド力がある。」とよく言われる。しかし、「北海道ブランド」は、意識的に自分たちで作ったものではなく、いつの間にか出来ていたもの、誰かが評価してくれたもの、と言えるのでは。だから、「ブランド力」が落ちた時に、その原因が判らない。だから。対応策も打つことが出来ない。

「潜在可能性」とは、とことんまで落ちた人が、自分には何か潜在力がないのかを必死になって探し、活かす方法を命がけで考えて、初めて見えて、現実化する。幸か不幸か、北海道はそこまで落ちておらず、なんとかなっているから真剣に考えない。全国に対する北海道のアピールも、そのように言えば、なんとなく納得してくれるだろう、という雰囲気なのだと思います。

エネルギー問題についても同様なのではないでしょうか。再生可能エネルギーの利用可能性、北海道の潜在能力がよく言われます。しかし、石油・石炭の埋蔵量というのは、客観的な数字、物理的な不変の埋蔵量を意味するものではありません。

たとえば、今まで地下 100 ㊦までしか掘れる量を埋蔵量と言っていたのが、エネルギー価格が上昇し、コスト的に地下 150 ㊦まで掘っても採算が合うとなれば、埋蔵量は地下 150 ㊦までカウントするので増加するのです。埋蔵量は、コストにより変化するのです。再生可能エネルギーも同じで、北海道は優位だといっても、他の要因が変化すれば、その優位性は崩れてしまう。言い換えると、「北海道の優位性」、あるいは「北海道ブランド」というのも相対的なものです。他の追随を許さない絶対的なものにするには、必死の努力が必要です。

2点目の東北との連携については二つあります。九州経済連合会は、九州の企業だけではなく、山口県の企業も入っています。これは、下関などが九州経済圏と密接な歴史的関係にあるとの背景があります。そもそも経済活動には、「合理性という境界」はあっても、「県境」にはこだわっていません。県境にこだわるのは何故でしょうか。国境があることによって、為替で儲けている人がいるように、県境があることによってメリットを受ける人がいるということでしょう。経済活動こそ、合理的に議論する必要があり、県境をまず外して考える必要があるのではないのでしょうか。

一つの例は国際観光です。アジア、特にタイから多くの方が北海道へ来られていますが、北海道からタイへ行く人は意外に少ない。考えてみるとこれは当たり前で、タイの人口は 6000 万人。札幌周辺の経済圏は 300 万人弱。タイに旅行する時、釧路の方は千歳からではなく、成田から行かれるのでは。となると周辺人口という視点からみると、一番効率が良いのは、函館から国際便を飛ばせばいい。仙台を始め、東北各地からも函館に来ていただき、タイへ出発すれば一番いい。しかし、頭ではわかっている、実現するには「自分の県が一番」との意識の変革などの問題が多くある。しかし、合理的に考えるところは、合理的な行動をとり、経済的な効果を挙げている。

経済圏では、東北と北海道の力の差は歴然としているわけで、その様な状況のなかで北海道はどうするか。仙台とどう連携するか。仙台との関係でどうビジネスチャンスを持つてくるかということを考えなければならない。北海道は、潜在的には面積が広い、自然環境に恵まれていることは事実。しかし、これをどうやってブランド化するか。潜在能力というのは、



ブランドではなく、あくまでも素材。だから、どうブランドまでに高めていくかです。

それは東北も北海道と同じで、潜在的には可能性はあるが、ブラッシングしていませんから、まだこういう議論がないというだけです。あらためて、新幹線が札幌に来るまでの20年の間に何をすればいいのかを真剣に考えて欲しいと思います。

もうひとつ、国際観光は北海道の輸出産業です。外国人観光客の国内での消費額は13万円程度といわれています。昨年の北海道への外国人観光客は100万人を超えられています。とすれば1300億円の外貨を獲得する勘定になります。食料品の輸出額が600億円ですから2倍の規模。しかし、実態は、タイの旅行客が、千歳のアメリカの投資会社の「アウトレットモール・レラ」で、アメリカ製の10万円の「コーチ」のバッグを、タイバーツで支払う「VISA」のクレジットで買って帰る。北海道には外貨が落ちていないのです。正確には、「レラ」の従業員の賃金が落ちるだけです。このように、外国人観光客数が増えていることだけを単に喜んでいてもだめで、実態と数字がどうなっているのか、冷静に分析しなければいけない。せっかく多くの外国観光客がお見えになっているので、多くの外貨を地域に落とすだけいただき、満足度を高めていただけるか、ということです。



### 【質問】

自動車税の話がされたが、道庁自身にはそんな発想はない。その後、このような発想が広まったのかどうか。

### 【講師】

市町村税である「軽自動車税」はもっと納期内納入率が悪い。50%をきっていると聞いています。私の利用している携帯電話会社は、月々の電話料が3千円以下だと請求書を送付しない。コストかかるから。発送コストに見合う電話料になれば請求書が送付されてくる。月々の請求の経済的な合理性がないということ。

税金も、「国民の義務」だと思って払う人もいれば、単なる経費の一項目、私の携帯電話料金と同じ様に、銀行振り替え後に通知だけで十分という国民もいるわけです。道庁は早く納入して欲しい督促していますが、このような意識の納税者にはインセンティブが働いていない。納めないというマイナスのインセンティブをひっくり返す強烈なプラスが必要。消費者心理に応じ、1ヵ月前に納めてくれるなら割引しますとか、2年分を一括納めてくれればこうですと、インセンティブになりうるブコスト計算をすれば良い。「納税義務」に訴えるというだけでは効果は限定的で、支払う側の意識の変化に柔軟に対応した手法を開発しなければならないのではないかと思います。

以上