

第4回産業基盤部会議事録（5/27）

残り3回なので、効率的に議論を進めていきたい。インフラの項目の中の産業集積とエネルギーについて発言願いたい。

キーワードのまとめでの集約に端的に表現されていると思う。

今までの議論の中で地域の特性や優位性を考えると、この地域にとって集積すべき産業の一つとして食料品製造業という話となった。単純にいうと製造品出荷額というのが企業でいう売上高、付加価値額が粗利益だと思う。帯広では食料品製造業が優位であり、これからも力を入れていくという前提が裏付けられていると思う。あとはこれに肉付けして、水の問題が出てくると思う。用水、排水も含めて、水とか空気などこの地域の特性を売りにしていくという話になるが、地場企業の新增設というのでその辺の話が出てくると思う。場所的、地理的要因で言えば川西のインターあたりが一つの候補という話をよく聞き、中島地区の土地の利用で環境リサイクルという産業集積という見方もあると思う。そういったものを含めて産業集積について議論をしてもらいたい。

ある大手企業は十勝の農畜産物を原料に大規模工場で製造しているが、これは地元で食べられる最終製品ではなく、2次加工品を作り本州へ送っている。輸入原料ではなく「十勝産」という名前を冠する製品をつくるため、その一次加工品を十勝で製造している。十勝というブランドは企業にとって非常に有効。中小企業が十勝というブランドをどう使っていくか。ひと工夫もふた工夫もしないと難しいと思う。どうやって集積につながるかという難しい部分がある。

上場企業からいうと産地形成と割り切ってしまう。最終品まで加工しないで、半製品でしかるべきところに持って行って大消費地に近いところに最後の工程を持つというやり方では地域にとってあまりメリットはない。

そういう形ではない基盤を十勝でどうつくっていくかが課題。

一つの形は十勝に出来ているのではないかと思う。帯広畜産大学等試験研究機関でもものをつくる基礎的な研究がされたものがあると思うが、その研究成果を農家が生産する。生産したものを安全で安心な原材料として加工する。加工を研究するのが食品加工技術センターとして存在する。それがいいものであれば企業が販売する。販売のシステムを構築し売っていくと加工場から副産物が排出され、その廃棄物を畜大、農試が研究して再利用する。そのサイクルを地域で大規模に色々な人が参画し連関を作っていくか、それが十

勝型の産業集積でないか。それが上手くいけばお金が地域の中で回って、外貨を稼いでいくという形になるのではないか。

その仕組みをどうつくっていくか。畜大地域共同研究センターがここに出来てまだ10年。実際に製品化していくまでには上手くいかない部分もある。仕組み自体はまだできていないのではないかと思う。クラスター化するため、大学がどういう役割を果たすか。独立行政法人化でどうなっていくか見えないが、外との連携を強くする形が求められていくとすれば、地域がどのようにお金を出して果実をとっていくかという仕組みが重要になる。センターの今の体制でどの程度できるか、今後どのような体制にしていくか、求められ期待されることを整理しておくことで、大学自体がどう答えていくかということになっていくと思う。今コーディネーターをやっている人に支援することによって中小企業がもっと大学を活用できる。大学が地域で必要とされる人材を備えていく形がとれば、産業集積に向けた技術のリーダーの役割を担っていけると思う。

大学の機能として持っているのは通常、中小企業が担いたくても担えない部分。大学は企業の研究機関ではないが、だけど立地特性を生かすために地域の関連する研究をしなければならぬのが大学の使命。個別の課題は、大学の本来の使命ではないので、その時に研究をだれがコーディネートし、資金をどう回していくかになる。その仕組みを作らないと、大学から何か出てくるという期待感ばかりで終わってしまう。

研究の厚み、スタッフの問題など色々出てくる。「単に大学で調べてもらう」ということでなく、厚みを持って、もう一步踏み込んでいくためにはもう少し工夫しないと、うまくいかない。どう作っていくかは人の部分が大きい。どうやるのが産業をリードする上で必要なことか。協議会の提言を見て大学がどうしていくかということになると思う。

大学が何でもできるという考え方ではなく、大学は教育と研究が看板。法人化になった段階で地域貢献が出来てくる。まずは学内にいる生徒の教育研究にどういう影響が出るかという観点。企業がどうかかわりをしていくかとなると、大学側が期待する部分は販路、マーケティングより、資金など民間の活力ノウハウ。新会社法で認められている、LLC、LLP方式を採り入れ年限を決めてやるのが両者にとって好ましい。ハード整備ではPFIの活用などを検討すべきである。

それぞれやれる範囲が決まっているので歩みよってやる必要がある。やれない部分は行政が人材を引っ張ったり、お金を投下したりということだと思う。

行政として、産業構造の変革をどうとらえるか。建設業界と連携してやっていくことが大切である。それぞれの立場で時間軸で優先順位をつけて整理していくと可能性が広がる。

そういうものをつないでいくことが大事で、つなぐ方法がなかなか見つからない。

試験的にやってくださいという環境づくりをビジョンでうたうことだと思う。中小企業の事業活動に好ましい苗床を提供するものであって、主体はどこかというのはまた別の話だと思う。

食品の関連産業ということで、アクセスは高速道路につけるかもしれないが、広尾の港につながればそれに乗っかってくるが、最近の企業は環境をキーワードにして進出してくるのではないか。晴天率、水、企業イメージも含め、帯広のマチのイメージは釧路と違って環境にすぐれていると思われていることが優位性になる。必要な支援の機能としては「水」は大いに使うべきだ。共同利用の施設でいけば、排水の仕組みもそうだが、食に関していえばギョウザの問題があった時に、食品の検査をするのもままならないということであれば、食品に関して畜大の近くに食べ物に関する研究機能ができるのは有利なことであると思う。畜産大学で食品の研究に特化できれば、十勝ブランドというのは重要。そういった要素を数珠繋ぎにすると、大企業が地元にあまり寄与していないと言う話があったが、波及効果を広げるべく環境を整えて迎えるべきではないか。

帯広の水としてはかなり豊富だが、それを戦略として使えないのはいかにも問題だ。何か方法はないのか。配水管整備も終わっているので何らかの方法論はないのか。

水道には「一物一価」という基本があり、そこをどうしていくかという大元の議論だ。町村によっては分けているところあり、そういった論議も必要だと思う。

帯広市は平成20年4月1日に水道料金を改定して、大量に使用すると料金もフラットになった。

もう一つは冷凍食品。帯広ではかなり将来性あるという話もあったが、企業数は大手に押されて数少なくなった。

安い輸入品とどう対抗するか、また大量に使用する電気代の問題がある。中国の冷凍食品製造の構造も変わってきたら優位性もあると思うが。構造としては安いものを目指していくことは変わらないと思う。

公平性の問題が水にはついて回るが、企業誘致の競争激化の中で、「水」と書くだけでも、相当の食品関連に限った話かもしれないが、かなり優位性がある。

町村に進出した企業は問題点として、交通の問題、労働力の問題を挙げている。帯広の労働の質は問題はないと思うが、インフラが整っていますという情報をきっちりと提供しないと分からない。水が優位性といってもコスト的になのか、質的になのか。「たぶん」というあいまいさを持ってではなくて、きちっと伝えていく必要があると思う。

エネルギーの議論はないか。

エネルギーはうちもBDFを使ったりしている。二酸化炭素の排出量売買、BDFを使うことで削減できる二酸化炭素量を国連、日本と民間の三ランクあって、京都議定書のランクだと100万円、民間だと安い排出権認めてもらっても売り先が確約できない。今年のサミットの関連で相手先を見つけなくても排出権をかってくれるというビジネスも盛んになってくるということで、二酸化炭素排出量が180数トで、56万円で売れるらしい。初年度50万円ぐらい認定にかかっても次年度以降、もとがとれるという話もある。環境をやっていく上で、仕組みが少しつまびらかになると勢いがつくのではないか。売れるとなると目の色が変わる。

BDFは地域内で需要と供給が循環できればかなり可能性がある。行政の関わりはどうか。

帯広市も回収から利用まで、実験的に動かしていこうとしている。町内会に呼び掛け、スーパー、ガソリンスタンドを回収ポイントにしたので、今後、公用車の台数も増やしていくことになり、循環していくと思うが厳寒期にエンジンがかからないなどの問題がある。

冬は混合するので、そうなる軽油引取税が出てくる。32円10銭の税がかかる。BDF100%の方が燃焼効率がよく、音も静かになったという話もある。ただエンジンオイルに入ると固まってしまうこともある。

札幌圏では、1リットルあたり最高10円の値を付けて集めている業者も存在していると聞いている。

管内業者はBDF事業は5年後にはきちんとしたビジネスになると言っていた。

絶対量の問題として、BDFはディーゼル燃料全体のまだ1%。値が付き始めると争奪戦が生じる。混合の際の税の問題があり、それがクリアされるとインセンティブが働いてくるのではないか。あちこちで取り合いがはじまって、札幌でも争奪になっているということだ。

当初、細かく集める計画だった。大きな施設でやるとコストがあがるので、細かくやった方がいいということだったが、ビジネス化するととなると問題が出てくる。

早く十勝でビジネスモデルとして構築しないと。

教育啓発という部分では、十勝は行き渡っているので、ほかの地区からささってくるのではないかと。何の意識もないところに来るといふのと別で、帯広では末端までコマース、教育が行き届いている。コミセンに油を持ってきてもらうのに燃費の悪いSUV車で来るのはどうかという話もある。きちっと啓蒙していくと徹底的に教育していくことが防衛手段になる。

帯広は啓発の取り組みをしてきたということと、ごみ分別、リサイクル、ごみ有料化をしてきたことで、意識がほかの地域よりは少し定着が早い。主要都市のリサイクル率を比較しても、帯広市は全道の中でも高い。そういう市民のベースがあってBDFの取り組みは比較的順調に事業が動いている。

十勝の人たちがそういったものに対する意識が高いというのは漠然とだが希望が持てると思う。意識が高い人たちがいる地域から生まれてきた何かイメージ的にはいいものになっていくのではないかと。経済的に産業を支援するというまでには至らないがイメージ的に貢献するような気がする。

十勝がエネルギー的に優位に立てるものというものはあるか。

帯広市はバイオマスタウン構想を公表しており、生物資源を有効にエネルギー化しているという動きをしている。バイオマス資源というのがエネルギー活用という意味では優位性がある。

帯広の優位性は農業副産物系のほか、北見と並んで太陽光があると思う。NEDOなどの補助金もあり、市の補助金もあるが、もの本体自体が高く、価格が下がって来ない。例えば10キロワットを起こすなら1000万円かかるので、もっとローコストなものを技術的な面で研究する施設があればと思う。清川小学校は電力の2割ぐらいを太陽光でまかっている。費用対効果で、元をとるには20年30年かかる。いかにローコスト化するかが問題。あとは寒さを利用した雪氷エネルギーがある。冬場の雪と氷を夏場に採用することは、この地に合っているのではないかと思う。

興味があるのは牛ふんペレット。ドイツのカッセルを訪問したとき太陽光発電は1キロ

ワット81円で買ってくれて、15年間保証してくれる。買入れる枠があって、一般の電気は30年。5年前3人で始めたメーカーが150億円規模になっている。15年後には自然エネルギーによってかなりの部分が代替できる。そのときには太陽パネルも飛躍的に安くなるという産業政策。風力発電も81円。バイオガスが1キロワット23円、十勝では12円で採算が合うという。ドイツではきちんとそういう制度が出来ている。風力発電の発電量は全部あわせて150万キロワットになるという。投資利回りだけで農家の年間債務を全部支払っても6%ぐらいになるという。これだけエネルギー環境が変わってくると、今まで採算が合わなかったものも合ってくる。バイオガスはガスそのものを公共交通機関の燃料に使えたらと思う。

インフラについての議論に移りたい。

高速道路が出来て、ものが向こうへ効率よく運ばればいい。そのために料金がどのくらい安くなるのかというのが問題であると思う。

旅客だと路線という括りで認可をとれば半分。都市間バスは半分。

時間とコストの関係がどうなるかが大きいと思う。十勝のものづくりは札幌を商圏として重要視し、その後、道外という複眼的な戦略を持つべき。十勝のものが人口の多いところに速やかに行くシステムが出来上がるのに基本的にそれを活かさないのはおかしい。ストロー現象が懸念されるが、ここでどの程度の商圏を形成できるか。人口の集積とのバランスになる。人口の多いところには多量な多様なものが市場形成されるので、それに対して十勝からものを持っていくと、せっかく向こうへ行ったから別なものを買ってくるという形は避けられないと思う。それを逸れてしまい不便なままでいいかとなると、長期的にはマイナスになる。道路ができることを利用して2時間の移動時間でこちらに住むことのメリットを作っていくというのが基本。高速道路の使い方は多様な使い方ができる仕組みにしてもらえばいい。コストが高いと特別な時にしか使わない。輸送するインフラとして考えたら、コストが高いとマイナスなものしかない。ストロー現象も強化される。輸送の面に使う上では低く設定できるなど、多様な料金設定があればいいと思う。

2011年に全線開通するので、ストロー現象に対して、地域、産業全体で具体策が出せればと思うが。

われわれの業界としてはメリット、デメリットはないと思う。クリスマス前後、札幌往復のJRが混雑している。札幌の駅前近辺で帯広の人に会うことが多い。道路ができれば、小売に関してはストロー現象がないとはいえない。逆に食べ物で帯広に引っ張れると思う。

通勤族に言わせると食は一つの魅力。スイーツも含めて。食はもう少し上手な連携がとれればと言われている。

連携というのが一番難しい課題だと思う。

個々に競い合うことは企業として必要だが、一定期間のスタンプラリーなどで色々食べてもらう。定期的に十勝の食ということである程度、来てもらえる企画が必要。在札商社の人間の目で見ると食べ物とゴルフ場。釧路で食べ物という話しは聞かないが、地元のカレー屋さんが全国チェーン店の店を退けるほど人気を集めているということを見ると、食の優位性を持っていると思う。

具体的な方策として考えられることは。

もう少し、イベントを打ったら来てくれると思う。地元菓子店は全国区。パティシエ実演、スイーツイベントなど十勝の食材を全面に出したイベントはここでしかできないイベントで、他地域からうらやましいといわれている。

ストロー、逆ストローをどう利用するか。高速道路をどう使いこなすという話が現実的だ。ものづくりの技術集積と同様に運輸関係でいけば、流通の部分でも集積されていれば、時間帯は深夜に行く大変なので共同配送ができたり、一社一社だと大変な人の問題とかあったりするので、高速道路のインターチェンジ近くに、ガソリンスタンドも備えたセンター的な施設があればいいと思う。地域として、足も確保されているようなものがあれば、一気に持っていけるような仕組みがあればよいと思う。

業界では高速道路整備をどう受け止めているか。

本州の旅行会社は高速道路が出来あがってしまえば必ず使用するという考えだ。高速道路利用は観光客の必須条件だ。その中で途中でどう帯広に降ろすか。何かインセンティブがあるから降りますよというルート設定を考えているが、ドライブイン関係者も考えているのではないか。

この地域に人が来てもらうために、自動車道がどういう役割を果たすのかという議論だ。道外から来る人にどうしたら利用してもらえるか。また道内他地域からどのように帯広に呼ぶかというのは非常に大きなテーマとなる。

帯広が札幌と道東の中間にあるという地理的な優位性がある。大手ホームセンターの物

流を扱っている業者がここに拠点を置いている。もう少しそういったものをもう少し集めていったり、道東から吸い上げたりする立場にもなりうる。

流通の面、産業集積の面でつながるメリットでPRしていけばいいと思う。実際に道東道を使って札幌に行ったが、多くの帯広の人間に会うので地元の小売にとっても厳しい状況だと思う。帰りは国道を通過してきたが日高の道の駅が閑散としてきている。

消費者の行動、市民の行動はより多様な便利なところを求めることは当然だ。その流れを止めればその地域が繁栄するかというと、そういう時代でない。2時間で行ける十勝がより住みやすい場所であれば選択される可能性ある。ものづくりの面でも水など優位性があれば、ここから道央圏にものが動いていく。ものが動くときにコストが高くなれば、道央の方が優位性が高くなってしまう。そこをいかにして低くしてもらって近くなったところが逆に優位になるようにするか。ここでものづくりの活動と人口が確保できれば商圈が確保される。商圈が形成されないライン、いわゆる臨界点に近づくと一気に道央圏に吸われていく。十勝ならではのものづくりで優位に立たなければならぬと変わらない。

帯広の老舗豚丼屋は大きなストロー効果を発揮していただいている。札幌でフランチャイズ展開すれば全然この地域の優位性がなくなる。

本店に行くというのがインセンティブとなっている。本店にしかないものがあるので、コンビニの関所のような商売でなく、最終目的物を持つ商売でないといからは難しい。ここは高速で2時間圏内でターゲットになるとすると、居住もある。住むとなると医療などの問題が大きな問題。北見でも医師が大量退職し診察ができなくなり患者が旭川に引っ越したとか、美幌の人が北見に通院していた奥さんを釧路の病院に送迎するために会社を定年前にやめたとか。そういった地価の問題と周りのサービスの問題はその年代によって違う。その点、帯広は地理的利便性がよく、もすごくいいところであると考える。

ここで住みたいという人は多い。そういう意味では優位。ただ結局仕事がないので外へ出て行く。ものづくりなどここで産業集積できる基盤をつくっていくということが一番大事な問題と思う。