

産業部会も今日が7回目で討論の最後。各部会の部会長、副部会長もいらっしゃるので言い足りないことあれば、この場でお話をいただきたい。今日部会としては地域内経済循環、農商工連携の2つのテーマに議論をいただき、また提言書を検討いただきたい。

<事務局より説明>

<農商工連携について>

これまでに、十勝モンロー主義的な発想でいいのか、地元調達率を高めることが企業の経済合理性の観点に照らしているのか、という意見があった。

「連携」が進まないということの言葉上のイメージは、「企業」と「企業」が集まって売れる商品が作られていないというイメージでいいのか。

地元調達という言葉もそのイメージの中に入るのではないか。

そうすると地元調達が進まないといっているのか。農機具メーカーは農家とのやりとりから向上が生まれ出されるので、それを持って連携と言えないこともない。もう少し連携の意味を幅広くとらえると、本当にそういった取り組みがないのか。

イメージから言うと1市3町を中心とした十勝に外からお金を持ってきて、持ってきたお金をなるべく中で使いましょうということ。中で使うというのが仕入れ、購買という行為において地元だけでなく、地元外から調達するという考え方がある。最近は管外、道外から仕入れるところが多くなっている。ただそれは地域に金を残さないことになるという人もいるが、どうだろうか？

域内の経済の中で付加価値率が高い要因として考えられるのは、たぶんビートや、スイートコーンは域内で加工せざるを得ない。十勝特有の農産物の特徴からそうなっている可能性がないわけでもない。一方で小麦は製粉所がなく、外に出て行ってしまふ。そういったものは付加価値を高めていく可能性があるが、スイートコーン、ビートなど域内加工率の高いものはどうするかということになる。馬鈴薯は農協が主導して澱粉を内部で加工する体制を作って、食用と加工両方ある。加工にカルビーが入ってきて、当初、農協と軋轢に直面するが調整して、その後生産されている。馬鈴薯は農協を介しているが、企業と食品加工と連携をとってやってきているもののひとつであると思う。農産物の品目によって状況が変わっている。まさに小麦などは取組むべき一つであると思う。必然的に農産物と

加工がセットになるものはいいが、後発的に生産されてきたものはなかなかうまくいかない。馬鈴薯は域内で農協が主体的にやって、外から来て企業もやっている。あとは豆類。長いも、ごぼうなど野菜類を民間の加工でどう進めていくか。域内の食品、加工メーカーの連携の中でどう展開していくかということが焦点になると思う。

地元調達率が高い業種というのは分かるのか。

平成 16 年の経済産業省の調査では、食料品製造業というのは分かるが詳しい分類は分からない。

逆に調達率が低いものをどう付加価値をつけていくかが重要になってくるのではないかな。十勝として加工における場面では資格などのネックがあって、歴史的に本州に行ってしまうというのがある。調達率が高かったらそれ以上高くしようがない。品目特性によって考えていくことがいいと思う。

「地域内経済循環」と「農商工連携」は違うのではないかな。地域内経済循環は作ったものを加工して付加価値を高めて外貨を稼いでそれを地域で循環させるということであるし、農商工連携では、経済的にどうプラスになるかというより、バランスよく生産することが主眼。経済の域内循環と農商工連携は別ではないかなと思う。

提言書において、食料品製造業の産業集積を前提として書くということも一つの考え方であると思う。

地元調達率が進まない、産業間の連携が進まない、農商工の連携が進まない、という状況なのかなと思っていた。地元調達率の高さでは、率の問題とボリュームの問題とあると思う。地元のものをボリュームとして上げるなら企業誘致だと思う。新たな仕入れができる企業が外から入って来ないと地元調達量が増えていかない。一方で企業数が少ないと地元の調達率が上がると思うが、調達率を上げるには限界があるのではないかなと思う。

地域内経済循環の中で農が大きなウエートを占めているので、農商工連携ということばになっているのではないかなと思う。

「地域内経済循環」は本当に実現していないのかという印象がある。

農商工連携は産業振興の基本方向的な性格のもので、域内経済循環は方策上の切り方の問題だ。この部分が議論が不足していたと思う。地域の中でどうすれば、地域の経済振興、

活性化になるのかということは、産業振興ビジョンのために議論してほしい点である。

地域内の経済循環を壊したものは何かという議論をした時に、平成3、4年のころ管内にコンビニが入ってきた。コンビニは入金になったお金を全部本部へ送金し、また仕入れ先も決められている。車も特定のところから買う。棚卸も札幌の在庫管理会社が行う。関連している会社はほとんどが地域外。だから地域内経済循環という話になると、流通全般に目を向け検討する必要性が出てくると思う。

地域資源をどうやって利活用し、そこに付加価値を加えるか。地域の産業構造の中で食品製造業の率が高いものとしてはビートがある。大手企業が地域内のものをなぜ調達できるかという、量があるということ。乳業メーカーの付加価値率がどの程度あるのか疑問だが、地元調達率の高い業種を分析することも大事だが、低いものを検討することが焦点になると思う。農業系統の素材が加工されて外に出て行くところを、地域の中小企業に流通すれば地元での付加価値が高まる。農業系統の素材の加工がよそに出ているものをここにとどめてやればプラスになる。農商工連携ひとつのポイントになる。

都市エリア産学官連携促進事業に取り組んでいるが、原料のまま域外へ出していく場合と、一時的な加工をして出していく。これまでそこで止まっている状態のものを未利用の加工残渣から機能性物質を抽出して、付加価値を付けて外に出していく。さらに機能性の高いものもある程度抽出して出すということができれば、幅広く、地元の原料を使い尽くせるのではないかと考える。

農商工連携に取り組んだとして地元調達率が高くなるのか。食品関連の大手工場企業にもっと働き掛けをすべきではないかと考えるが。

現状に満足していると連携しない。個々の企業が自立して満足していると連携はしない。ビジョンがあってこういうものを目指すのだということがあれば、それをやるには一社で出来ないのが必然的に連携せざるを得ないということになっていくと思う。現状で満足しているからできないのか、ビジョンがないからできないのか、理由が2つあるのではないか。もし現状に満足しているのであれば自らやる人は出て来ない。地域としてこれを目標に外貨を稼ごうとなった時には動きが出てくるので、そういったものを作る必要があるのではないかと思う。

カルビーでも原材料の調達をめぐって当初上手くいかなかった部分があったと聞いている。外から入ってきて、即、原料が調達できるという話ではない。系統組織の中での流通の仕組みから民間を経由して流通する難しさはあると思う。

聞いた話だが、「十勝は植民地経済」という人がいた。植民地経済とは、ここで作ったものを外へ持っていこうという、北前船と同じ発想でスタートしている。そういう形で来ているので、ある地域では徹底的にしつこいぐらい地域資源を開拓しているが、それが帯広にはない。なぜそうなるのかとなると前述したことが背景としてあるのではないか。地元調達率の高い業種を分析し、集中的に育成するとともに、そういう高い業種を育成していく、見つけて養成していこうという表現になると思う。戦略的に食料品製造業がこの地域の育成の課題であることは明確だが、そこがよくなればほかがよくなるかとなるとそうでもない。表現の工夫が必要になってくると思う。

地域内経済循環と農商工連携というと、どうしても作る側なので、それだけでは循環する力が弱いような気がする。

まとめ方のアイデアとして、提言書の冒頭に地域内経済循環を移して、農商工連携だけを産業基盤部会の中に残すということができないのではないかなと思う。

地域内経済循環といった場合にどういうイメージを描き、なぜやる必要があるのか、議論が必要と思う。

パイが縮小し、地元からお金が流出していくのはまずいという認識がある。地元から外貨を獲得できて、地域住民の所得を大きくして豊かになっていくことが循環の目的。うまくいかないというのは農業でいくと、畑作がそもそも右から左に売るという前提で作っており、ここで何か付加価値を高めようという現状にない。徐々に変わりつつあるとは思っている。農商工連携と地域内経済循環は、もう少し切り口を明確にし産業基盤部会としての農商工連携のあり方、趣旨を明確に書き足していただければと思う。

地域内経済循環を理解した上でその取り組みを整備していきましょうという話題づくりのために、例として「農商工連携」という言葉を使っているという感じがする。

ものづくり創業部会、経営基盤人材部会は企業経営、企業力を高めるための戦略。産業基盤部会は地域の経済、産業戦略であり、考え方におのずと違いが出てくる。

どこかに戦略性の問題、地域経済、地域産業の論点。地域の特性として農商工連携が重要な課題である、というような形でまとめてはどうか。次に農商工連携の旗振り役として、とかち財団があるが、財団のあり方に対する意見を伺いたい。

さまざまな商品をつくってもその後、商売としてどうするか。流通のチャンネルをどうするか。片手落ちでそこでとまっているような気がする。作ったあと、そのあとどうするか。流通チャンネルを見つけてきて、農商工と連携し新産業を作っていくという完結型でないと上手くいかないのでは。とかち財団ばかりではないが、農商工連携は新産業をつくるための目的であって、地元で完結させるのは難しいが、手の内を見せないで産業間連携できない。農はあるので、商を外から見つけてビジネスマッチングに持っていくことも、とかち財団が担っていていいのでは。聞いているとただ「単機能」であるような印象がある。

地域の企業等の要望を聞くと、販路拡大、マーケティングをやってくれという要望が強く、それらはとかち財団に担ってほしい部分。

まさしくとかち財団が中心となってコーディネーターづくりをしていくべきと考える。

財団として数値目標を作ってはどうかという話をしたことがある。十勝ではコーディネートするところがない。こういうものが出来て、売れるための支援をするのがとかち財団ではないのか。

とかち財団については、私としてはよく分からないというのが現状。業種が違えば全然知らない。財団の知り得ているものというのは、業者向けだと思うが、一般として知れ渡っていないので、ソフト面の宣伝で知れ渡っていない。

こういう目的でやるという組織目標があるのか。職員の役割、極めて多岐にわたっているので、とかち財団の組織の特性、趣旨に鑑みて決まっていると思うが。

食品加工技術センター、十勝産業振興センターを管理しており、相談を受け、技術指導をし、創業や経営相談も担っている。

北海道の戦略プロジェクトの中の一つである「農業地域産業複合拠点形成地域」は十勝圏とオホーツク圏の2圏域でとかち財団はその中核的な機構として設立された。試験研究機能を持った施設は函館の財団があるが、その後、地域の産業推進役として全道各地に作られていった。当初の目的としてはかなり幅広いことをやっていけるので、産業に関わる部分で財団が出来ない部分はないと考えてもいいぐらいだ。全体で12億6000万円の出捐を仰いでやっている。十数年経過し、より役に立つ方向を目指していく必要がある。

産業基盤部会の課題はすべてとかち財団でできるということか。

個々の企業経営になると難しい部分はある。十勝地域の産業振興に必要なことはやりうる組織として設立していると考えている。

機能していないという原因はどこにあるのか。

1つは体制的なマンパワーの問題、ほか色々な問題がある。

われわれはどう活用したらいいかが分からない。

広くこのように使えますということを積極的にPRすることが必要。

東北大学の堀切川先生のように、企業に入り込んでいって、商品開発なぜできなかったのか、この部分であれば大学で出来る、あの企業で出来るという指導をする。企業に押しかけてきてコーディネーター役として積極的に入り込んでほしい。とかち財団もそういう仕組みができるような組織になってほしい。そうしていただくと、最初は市役所もとかち財団も敷居が高いので、行くだけでもかなり覚悟して行かなければならない。

どういうスタッフがいて、どういうことが出来るのか実は分からない。それがスタッフとしてそろっているのか、やるメニューとしてはあるが、スタッフとして対応が難しいのか。

とかち財団に対しての期待も多い。産学官金という枠組みで、企業に対してファイナンスできるかどうか考えた時、計画が立てられるか、事業化の可能性がどの程度あるか、それを評価しようということだが、常設の機関としてとかち財団に委ねることが本筋。財団機能をその設立の原点に戻り、そして活躍してくれるような方策を考えることが必要と思う。農商工連携の担い手として産業基盤をプッシュするという表現でとかち財団の機能に触れてはどうか。

<提言書について>

短期、長期で施策を分けているが、インパクトのあるものがほしい。

産業振興ビジョンでは、重点化すべき事業について、強弱を付けて盛り込んで行こうという作業をしている。

よいものができたという、分かりやすいものが表記されているといいなと思う。

産業振興はものが売れてナンボ。商談会の開催は一企業では大変なので、インフラ的に実施してはどうかと考える。

提言書に対する私見だが、共同利用の長期的検討すべき施策で、取水、排水設備について議論した経過があるが、議論の中で出てきたポイントになることばが提言書の中に残っていればいいと考える。

地域内経済循環の提言の中で検討していただきたいのは、地域経済のため、シンクタンク機能を持った常設機関の設置を検討すべきだと思う。畜大の退官した先生をはじめ活躍していただける人材を登録するなどが必要と考える。

連携という言葉が出てきているが、政策的に具体的な連携をリード、コーディネートしていく問題が重要だと思うし、難しいところなので、例示をしてもらえれば分かりやすい。

協議会の後継組織がそれを具体化していくのではないかと考える。

高速道路と航空網の問題。道路網での集積、航空貨物の問題をどうするか。考え方によってはダブルトラッキングの問題色々出たが、帯広十勝としては旅客もあるが貨物を重視した路線戦略も必要。高速道路の利活用のしやすさも運動の問題。途中下車はETCを使えばできるのではという話があって、これが、現在、どういったメリットがあるのか。呼び込むということを考えると、帯広だけでなく各地域がよくなるような地域振興、バランスとれていくようになればと思う。あちこちに取り付け口が増えるという話もある。どうやったら高速道路を上手に活用できるか。この地域にとっては大きな課題。産業基盤の一番の問題は、どうやってその必要性を地域に啓発し、進めていくかが問題だと思う。

航空便を減らさないためには、航空貨物で埋めないとならない。道東の共同物流拠点を置くとか、千歳の物流も持ってくるとか。これを戦略的に働き掛けていかないと。今の陳情だけの要請活動だと、航空会社の企業論理としては、就航することにはならない可能性が高い。

陳情だけで実現することはない。飛行機の場合は搭乗率が出てくるので分かりやすい。冷静に地域の経済としての行為を前提にした行動にしないと、陳情だけでは難しい。全国的にみてもこれだけ飛行場を作ってしまったらどうするのかという気持ちもあるし、帯広空

港を利便性のいいものとして提供できないとダブルトラックは難しい。

ダブルトラックを実現する前に整理しなければならない条件として貨物を増やすことと、安定的なビジネスユースが必要。そうすると産業基盤を整備することが根本になる。航空会社は観光客とビジネスユースを分けて分析をしている。ダブルトラックの実現は単純なことではなく、産業集積を進めたり、長期的に人口を増やしたりするなどの産業振興が重要になると考える。

ひとつのジレンマがあって、高速網が出来ると、千歳空港の利用が便利になる。それは決してマイナスでなく、高速道路（道東道）の是非を観光という意味ではなく物流から捕らえると高速道路がプラスになる。広尾方面に高速が伸びていくと帯広空港にも日高圏というエリアにインセンティブをつけることができる。空港であるとか、高速をさらにプラスにするととなると札幌などの道央圏ばかりでなく道東圏・日高圏などの脇の部分攻めという表現を加えていただきたい。物流となるとそういった点でいいのかなと思う。

< 中小企業振興協議会の後継組織について >

次につながるものというのは何かの形でやらなければならないと考える。

必要なのだと思う。作っていただくことを強く要望するが、どういう性格のものにするのかということがあるのではないかと。帯広市中小企業振興基本条例がある理由をもっともっと知ってもらう必要がある。中小企業振興指針を討議するだけでいいのかということもあり、若手の経営者の議論の場のようなものもいいと思う。

当然のことながら必要であろうと思う。一番の成果は行政と経済界が一体で協働できたこと。他の地域からなぜそういうことができたのかとよく聞かれる。若い人に替わっていくためにも後継組織が必要。場合によっては市民団体の代表、消費者協会などに入ってもらうことも必要かもしれないと考える。

それでは全会一致ということ必要ということで整理したい。