

第5回目の論議。いくつかのテーマがあるが、産業集積、エネルギーについては提言書の方向性が見えてきた。今回は高速道路と共同利用についてまとめの議論、地場企業に対する支援のあり方、地域内経済循環を中心に議論をしたい。

ストロー現象の懸念に対しては十勝帯広の魅力作りというのが急務でないか。さもないといつまでたっても通過点で終わってしまう。ただ単なる表面的なPRではなく中身の伴ったものを確立していく必要があると考える。観光資源を整えばとかち帯広空港のダブルトラッキングが可能となるのではないかと。空気と水がいいというが、外から来た人が感動する仕掛けがない。根本的に基盤として整備する必要がある。

帯広のようにフリーウェイで空港まで直結するのは道内他地域にはなかなかないと思う。陸路と空路が直結するのはメリット。札幌から音更インターまで170キロなので約2時間半で実質2時間くらいで行ける。高速道路の根本の料金体系を変えるのは難しいが、期間限定で料金割引などインセンティブがあるといいと思う。例えば地域循環のBDFを使用した車は安くするなどが考えられる。

高速道路は観光と産業両方に使える。産業用の物流に関しての割引制度を考えてもらえないかと思う。高速道路プラスホテル宿泊割引があると必ず1泊してもらえるので面白いと思う。東京からのゴルフパックはホテル2泊2ラウンド3万円くらいと、信じられない価格で、これをもっとPRしてはどうか。ただ、帯広周辺の高速道路はアクセスが中途半端。市内に近いところから乗れるなどもっとアクセスをよくして欲しいと思う。

幸福駅から愛国駅まで列車走らせられないのか。

土地を払い下げしているので難しい。仮に鉄路があったとしても大正の市街地から幸福までならまだしも、幸福から愛国になると長い。

幸福駅には海外の人が多く訪れている。

幸福という文字が台湾ではすごく縁起がよいから。

最近、管理用道路を改良して利用できる簡易なインターチェンジであるスマートインターが全国的に流行り。我々にすると乗り降りが遠いと利用しづらい。十勝川温泉で温泉街の近くにスマートインターの設置を要望している。

札幌自動車道にランプと呼ばれる道路に並行で乗り降りできる制度があって、開通後に作ってほしいという話が出てきている。場所により異なるが、一箇所最大で20億円程度と聞いている。

そういった話が出てくる前に本来使いやすいようにすることが必要で、当初のルートはどうやって決めているのか分からない面がある。

幸福のインターから池田までの地域高規格道路が構想としてあって、もっと空港に近いところに乗り降り出来るインターが出来る可能性もあるが具体化のステージには載っていない。

十勝川温泉街近くにスマートインターをという話しは聞く。ゴルフパックで来る外国人は、ゴルフを終えると近隣のゴルフショップにいった大量に買い物をしていくと聞いている。

十勝港の話題になるが、道内で首都圏に最も近いというが、1コンテナあたりの料金はどのくらいなのか？

行き来で決まると思うので、単純に比較しにくいのではないかと。持ってくるものあっても、持っていくものが不足している。

農業関係の食料品製造業に特化して十勝港から輸出できればいい。過去そういう考え方があったのではないかと思うが。企業の3月決算の概要が出てきているが、輸出関連産業が良いという傾向がある。識者からは車、鉄鋼ばかりでなく農業を輸出するという考え方が話題に上がっている。すぐにはないが農産物や関連した機械などは国際的な優位性があると総合商社では判断している。そこをうまく活用し農業食料品製造業に関連して、この地域からどのようにそういった企業に発信していくかがテーマだと考える。出先帯広会の方からは観光客や企業を受入れる体制について本当に考えているのか、といわれる。ハードの整備と地域のホスピタリティーとして考えたときに、観光資源の掘り起こしも大事だが、道に迷わないようにとか、喜んでもらったりするものを作っていくということだと思ふ。

本州の高速道路のパーキングエリアには名物がある。例えばアンテナショップ的な道の駅があって豚丼を置けば帯広に下りてみようかと誘客のきっかけになると思う。

道の駅のパンフレットが東京のヒトにはうける

中札内の道の駅にはすごい人がいる。道の駅が幸福にあればすごい人が入るのではないか。

駅をぐるぐる回ってもらおうということを道央圏、道東に PR してやってもらうことを考えてはどうか。

十勝全体で食もチーズも味噌もワインもお菓子も全部使ったメリットが出せるきっかけが出てくると思う。面が作ればストローなど心配しなくてもいい。

目玉がないという気がする。旭川であれば旭山動物園に行こうとなっていて、行ったらトータルで楽しめる。わざわざ遠くから来るきっかけとなっている。

帯広・十勝の観光は上っ面と見られる。なぜ出来たかというストーリー性に乏しい。豚丼学会を作って、それぞれの店の豚丼の違いや、なぜ出来たかという話を語れる人がいると面白い。チーズなどについてもしかりだ。

イギリスは強力な都市計画の権限を持って作る。ショッピングセンターをつくるとなればそこに高速道路を組み合わせたものを作ったりする。便利さを享受できない感じが、イギリス人は都市計画を考えることが好きな国民。高速道路が都市の真ん中に入っていないよう迂回させたり、交通網に凝った時期があって、そうすると人が排除されるので、どう人を行き来させるかとか、その時、行政がすごい権限を持っている。景観に対してすごいうるさい。勝手に家の出窓も作れない。コンパクトシティを考え執行できる権限を行政が持っている。住民があれをやりたいこれをやりたいではできない。ああしたらよいこうしたらよいという集積をしていかないと、いいものが作られていかない。プランニングをどういいものにしていくか。後はお願いしますでは上手くいかない。だからといって便利な国ではないが。とんでもない近代的な町であったり、古いものをメンテナンスをして作ったりというところもある。

日本は土地の価値を大切にするが、イギリス、フランスはモノ（家）の価値を大切にする。

考えられているものをプランニングされたものが活用されていけばいいと思う。

コンパクトシティはどういうことで出てきたのかは地域づくりとして重要なファクター。小泉、竹中路線では市場至上主義、マーケットで決まる、チープガバメントということで実際に地域が成り立つかというところではない。地域内における調達率を上げたり、地場企

業が受注できるインセンティブを考えていかなければ。地域独特のモンロー主義がややもすれば独りよがりな外部に対する排他的排除主義的な考えだとすると、この地域は成り立たない。地場の結束力を高めるという意味ではモンロー主義でいいが取り残される懸念もある。このテーマを議論する時期に来ている。他地域を含め面でまとめることが大切。

昨年度の開発局の電気工事の発注額のうち地元へ落ちたのはごくわずか。ランクの格付けの変更で管外、札幌などの大手企業に大半の仕事が流れている。

建築土木は発注自体がなくなっている。ランクの低いところは仕事ができない。

地域の仕事、地場企業の食い込む余地は減って、管外企業へ行っている。地域内循環の仕組みが、小泉政権以降崩れた。地方分権、主権といわれているが、準備が出来ていないので再構築が必要。

高速道路に関しては途中下車のシステム体系がない。ヨーロッパはフリーウェイに近いのでどこからでも入って来れる。村に住んでマチに仕事に行く。地域が使いやすくなるよう、要望をどんどん挙げていくべき。シーニックバイウェイは点と点を結ぶことで、十勝は面を考えないと、何とか高速道路でやれる方法はないと思う。

通勤割引制度など、みんなが使いやすい体系になったらいいと思う。地域活性化料金という考え方はどうか。帯広空港がもしダブルトラッキングになると、浦河から客を引っ張ることが出来る。というのも日高の高速道路は富川からは無料。浦河から札幌線の都市間バスはドル箱と聞いている。天馬街道から帯広がダブルになれば利用されるのではないか。接続がよくなれば道東圏の空港としては利用されてくる。空港に対する商圏も違ってくると思う。

道内空港でダブルでないのは帯広ぐらいでは。

大阪線の季節運行再開で大阪の代理店を回ってきたが、通年化しないとツアーを組むにも難しいということだった。

帯広に対するインセンティブが少なく代替空港的な位置づけ。まずは女満別、釧路。やるとすればエアドゥを引っ張ってコードシェアするとかが考えられる。

共同利用施設のテーマに移りたい。

前回は話が出たが、使えば使うほど高くなっていくという水道料金体系は、逆に使うほど安くすべきではないか。

企業の行動原理としては納得されない。これだけ利用して貢献しているのだから単価を下げてくださいとなると思う。

帯広には業務用という水道料金区分はない。

利用者によって価格を変えることはむずかしいのか。企業誘致を考える上で利用度合いに応じて単価を下げるなどの対策がないと難しいのでは。

現行では水を使うのは悪、ペナルティーが課せられているような料金体系と思われる。水で稼ぐよりは納税してもらおうというトータルで考える。地域全体で考えるという視点に立たないといけないと思う。

本で読んだが基本的には日本は大量の水輸入国。バーチャルウォーターを輸入している。農業用水が枯渇しているということなので、水資源が温暖化でどうなるかのかなという懸念もある。

日本の優位性は、ほかの国と違って水が潤沢にあること。十勝はセーブしなくてもいい地域であり、ここで水を使えないような仕組みがあると、地域の優位性を失ってしまう。

水が資源となるので地産地消でなくてもいいのかなと思う。ここにはダムがあり、水が投機の対象になるのではないかと指摘されている。淡水化プラントには膨大な電力が必要で限りがある。恵まれているものを通常の使い方で行くのか、それとも戦略的な使い方が何かあるのではと思う。日本は水に恵まれているという印象があるが、水は本当は足りないというスタンスも持っていないと大変なことになると思う。

この地域の優位産業が食というのはいいが、土木建築など地域の地盤沈下は技術力という要素が多いのではないかと考える。

技能講習をやって技術レベルを上げていくのはあるが、新しい技術を開発していくシステムはない。

そうすると、ここにある既存の教育機関等には備わっていない機能があるので、他地域との連携、必要なものを引っ張って来れる、より先端的なものを摂取できるシステムを視

野に入れておけばと考える。

そういった部分の議論をお願いしたい。こういった形で乗り越えていくか。例えば通信制の講座の活用などが考えられる。

技術的なもの以外では帯広商工会議所、中小企業家同友会をはじめ、中小企業大学校を活用するとか、帯広信用金庫の経営塾などもある。商業系の大学と連携してやっている。同友会ではマネジメント的な講座等はあると思うが技術的なものがないのでここをやってもらえるといいと思う。

考えてみてもいいと思う。

地場企業に対する支援、地域内経済循環、農商工連携のテーマについてご意見を頂きたい。

一般の企業からみて支援制度が使いやすいか使いにくいかという検討をしなければならないと思う。

ワンストップでアンテナを張りながら一箇所で集約していかないとトータル的な支援はできないと考える。

地場企業ではないが、本州から進出する企業はどのようなルートで進出する土地条件などを調べてくるのか。

会計事務所に電話を掛けてくるところが多い。不動産屋さんにも聞くということもある。全国展開するフランチャイズなど、地場の企業と提携し、金融機関から情報を得る。情報を得てここがいいとなると市役所に相談するという流れになる。ロータリークラブやライオンズクラブなどの奉仕団体や会計士の全国組織などを通して情報を得ることもある。

雇用が増えないと補助対象にならないという補助金制度は使い勝手が悪いと思う。

農商工連携では、同友会の農経部会とほかの会員との付き合いを見ると連携の萌芽みたいなものがある。

どうしたら解決できるか分からない。ただ大きくやると難しいが個別でやれることはやれる。

農商工連携を進めるのであれば会議所会員に農家が入り、医療部会のように農業部会なるものをつくると、例えば観光面でも意識が変わっていくと思う。農業改良普及センターでやる気のある農業法人を集めて産業の中でどうやっていくか勉強している地域があり、金融機関も入っている。農林漁業金融公庫も拠点を置いた。