令和７年度（2025 年度）第１回産業・経済部会

日　時　令和７年 12 月 23 日（火）15：00～17：15

場　所　北海道庁本庁舎塔屋　共用１号会議室

出席者　坂下明彦部会長、奥田仁部会長代理、板垣暁委員（オンライン出席）、伊藤昭男委員、
柿澤宏昭委員、小坂直人委員、小田清委員、韓載香委員（オンライン出席）、東山寛委員、
平澤亨輔委員、満薗勇委員、宮澤晴彦委員、矢部育夫委員、大藤寛之委員

事務局　佐藤室長、前佛主幹、中村主査、髙桑主任、渡辺主任

１　開　会

佐藤室長

○　本日はお忙しい中、御出席いただきましてありがとうございます。ただ今から、北海道史編さん委員会、令和７年度第１回産業・経済部会を開催いたします。

○　本日の委員会ですけれども、委員 17 名のうち、東山委員が少し遅れているということで、現状 13 名出席をいただいておりますので、会議として成立しているということを御報告いたします。なお、板垣委員と韓委員はオンラインでの参加になっております。

○　本日の議事に入る前に、委員と事務局に異動がございましたので、御報告をいたします。まず、委員の異動についてですけれども、金融分野を御担当いただいておりました、齋藤一朗委員に代わりまして、札幌学院大学名誉教授の平澤亨輔委員が就任されました。よろしければ、ひとことお願いいたします。

平澤委員

○　平澤です。私は齋藤先生にこの委員を振った人間でして、それで、もう私は、坂下先生から頼まれたときにこの仕事を引き受けなくてもいいと思っていたんですけど、今年の３月に、不幸にも齋藤先生がお亡くなりになり、急遽、また坂下先生から頼まれて、断れずに今ここにおります。後程レジュメで話をすると思いますけれど、専門は金融ではなくて、拓銀（北海道拓殖銀行）のことについては少しやっていますけれども、金融ではないので、今、一生懸命勉強してやっておりますので、何かサジェスチョンなどがありましたらお教えいただければ幸いです。よろしくお願いいたします。

佐藤室長

○　次に、事務局の異動についてでございますが、今年の４月に異動により変わった職員が４名おりまして、まず私ですけれども、私は道史編さん室長の佐藤と申します。よろしくお願いいたします。続きまして、主幹が前佛と申します。

前佛主幹

○　よろしくお願いいたします。

佐藤室長

○　主査の中村でございます。

中村主査

○　よろしくお願いいたします。

佐藤室長

○　最後に主任の渡辺でございます。

渡辺主任

○　渡辺でございます。よろしくお願いいたします。

佐藤室長

○　引き続きよろしくお願いいたします。

○　それでは、資料の確認をさせていただきたいと思います。お手元に配付の資料ですが、次第、名簿、座席表のほか、資料１、資料２は２－１と２－２、それから資料３のレジュメが付いております。資料の種類は次第に記載しておりますので、不足等がないか御確認をお願いいたします。

○　よろしければ、議事の方に移りたいと思いますので、ここからは坂下部会長に進行をお願いいたします。

２　議事（１）

坂下部会長

○　はい。なかなか全体の方針が決まらなくて、部会が開けないような状況でして、しばらくぶりです。今日は三つの議題で、議事の１で通史編の編さん見通しについて、全体のスケジュールですね、２番目が大体出来上がった通史編１の構成についての確認、３番目が通史編２の中身について、それぞれ御報告いただくということで、今日の中心は３番目になると思います。

○　それでは、議事の１から事務局から説明をお願いいたします。

前佛主幹

○　それでは、議事（１）の説明をしたいと思います。

○　資料１を御覧ください。これは通史編１と通史編２の今後の編さん見通しとなってございます。

○　通史編１でございますけども、現時点においても原稿が全てそろっておらず、先に開催しました編さん委員会において、刊行時期を今年度から来年度に延期することを決定したところでございます。通史編１の原稿審議は来年４月以降となる見通しですが、提出済みの原稿に関しましては、今後、事務局において文言の統一ですとか、索引の作成、口絵の選別、そういった諸々の作業を行ってまいりますので、皆様の御協力をお願いいたします。

○　次に通史編２ですけども、通史編１の執筆が終わった委員の方々には、引き続き、通史編２の執筆に取りかかっていただきます。通史編２の編さんスケジュールにつきましては、通史編１の状況を踏まえていく必要がございます。ですので、現時点では当初の予定どおり、来年３月末までの原稿提出を目標として執筆していただければと思います。ただ、通史編２の全体のスケジュールにつきまして、今後、変更となる可能性がございます。この部会は通史編１の執筆が進んでいることもございますので、遅く

とも、来年の５月末までには提出できるような形で取り組んでいただければと思います。

○　説明は以上でございます。

坂下部会長

○　通史編１が本来は今年の５月までということだったんですけれども、大幅に遅れた部会があったのと、この部会でもちょっと原稿が遅れたということがございますけれど、この前の親会（道史編さん委員会）で通史編１の印刷、出版を１年間遅らせるということが決まっています。

○　通史編２については、一応そのままということになっているんですが、常識的に見ても、来年３月、５月で決着することにはならないわけですけれども、この前メールでもお願いしましたように、連絡自体が遅れてしまって大変申し訳なかったんですが、一応そのままやってらっしゃることを前提に、第１次の提出期限を３月 31 日、第２次の提出期限が５月末ということになっています。

○　それぞれかなり状況が違っているようなので、後ほど、少しお話をしたいと思いますが、１次、２次ということで、一応お送りいただいて、間に合わない方は個別に提出時期を決めていただいて、それに従ってやっていくということにしたいと私の方では思っています。それで、５月になった段階で、皆さんに、今こういう状況になっていますというのをお知らせするような形になるかと思います。

○　校閲の方は出していただいたところから、やっていく形になるかなと。せっかく早く出してもらったのに、放りっぱなしというわけにいかないので、出していただいたら、そこで部会のレベルでの完成原稿にしていただいて、そこで全体の原稿を待つことにして、仕事としては決着していただく方が気持ち的にも良いと思いますので、このようなやり方で進めていきたいと思います。

○　何か御質問等ございますか。よろしいですか。

○　では、議事（１）についてはそういうことで進めたいと思います。

○　それでは、事務局から議事（２）の説明をお願いします。

２　議事（２）

前佛主幹

○　それでは、議事（２）について御説明したいと思います。

○　現在、通史編１は各部会で進捗が異なる状況ではございますけども、この部会、産業・経済部会においては、原稿が概ねまとまったところでございます。

○　皆様のところにお配りしております、フラットファイルの資料ですが、これが資料２－１となります。この資料が現時点における通史編１全体の目次の案と、この部会の通し原稿案となります。

○　先ほどちょっと説明したのですが、通史編１は今後、企画編集部会と編さん委員会による審議が行われる予定でございます。その間、この原稿案等について何かお気付きの点があれば、御連絡いただければ事務局としても助かりますので、よろしくお願いいたします。

○　次に、資料２－２を御覧ください。これはＡ３の横の資料となります。

○　この資料は現時点における、産業・経済分野の通史編の構成と頁数をまとめたものでございます。

○　資料の左側、通史編１の「R7.12.23 原稿頁数」の欄でございますけども、これは先ほどの原稿案の頁数を反映したものとなってございます。この原稿案では現時点で 330 頁ほどとなる見込みで、昨年時点の配分頁数を若干超えていますが、現時点ではこのままの頁数といたしまして、今後、通史編１全体の頁数の状況を踏まえながら調整等をしていく予定でございます。

○　説明は以上でございます。

坂下部会長

○　資料２－１は大体原稿がそろっていますけれど、抜けているのが第２章の 11 頁、分かりづらいんですけれども、上の方に章が書いてあって、農業の 11/46 頁の「(3) アイヌ民族にとっての農地改革」というのがありますけれど、ここが小川委員の担当分なんですが提出がなくて、資料集（『北海道現代史　資料編２』）の解説文を仮置きしています。全体としては２頁です。ここ以外は全部そろっていることになっております。大変ありがとうございました。

○　それから、資料２－２の目次ですが、通史編１の頁数のところ、オーバーしているのは実は私のところです。当初、30 頁だったのが、46 頁くらいになっていまして。言い訳をしますと、左端のところに当初の配分がありますけど、70、70、50、55（頁）とあったのを、第２章、第３章、第４章の配分を全部同じ（30 頁ずつ）にして、やってみると、やっぱり農業はいろいろあったりしまして、ちょっと書ききれないということで、少しオーバーしてしまったというところがあります。

○　それから、第９章の第１節から第５節の青木委員担当分なんですが、ここも 20 頁の予定だったのが 35 頁になっています。これはまだ調整できていませんが、通史編２は 1970 年代以降なので、炭鉱としてはかなり減ってしまっている段階なので、むしろ、通史編１の方でたくさん書いてくださいと私から言った経過もありまして、通史編２の方はそのまま 20 頁になっていますが、ここをちょっと縮小するような形になると思います。まだきちっとお話をしていませんが、そういう調整になるかと思います。

○　もう一つは、どうしようかなと思ったんですが、伊藤委員のところの観光とサービス業のところが、本格的には 1970 年代以降だということで、韓先生はここには書かないということになって、伊藤先生も第１節ということになってしまったんですね。それで、章としては第１節しかない形になっていまして、これは私もいろいろ考えて、もういっそのこと通史編２の方に持っていこうかなと思ったんですけど、それもやっぱりルール違反になってしまうから、良い案が浮かばず、このとおりの形になっているということです。これはちょっと皆さんでどう思われるのかなと。

○　ということで、当初の足し算だと 300（頁）弱だったんですけど、332 まで膨らんでいるという。そしてあと１頁くらい増えるかなという状況です。1000 頁を３（部会）で割ると 333 で、いろいろあると思いますけど、何とか事務局の方でまとめていただけるかなと思います。

○　それから、（第８章の）交通を担当していた市川先生は御都合により執筆が困難とのことで、それで交通の方ですね、無理を言って小坂先生に本当に御迷惑をお掛けしまして、もともと（第９章の）エネル

ギーでたくさん書いていただいたと思うんですけども、お引き受けいただいて。先ほどの、齋藤先生がお亡くなりなった後に平澤委員に無理矢理お願いしたことも含めまして、一応当初どおりの執筆をしていただいたということで、本当にありがたいと思っております。

○　補足的にお話ししましたが、以上でございます。

○　伊藤先生、事前に言えば良かったのですが、この形でよろしいですか。

伊藤委員

○　私はこれで良いですが、全体バランスで第 11 章だけが短くなることをどう決着させるかというところを、その辺は御判断をお任せいたします。

坂下部会長

○　通史編２の前段に持っていってということも思ったのですが、そうすると章立てが変わってしまうものですから、それもまたどうかと思いまして。

伊藤委員

○　これで行けるのであれば、このままの方が歪ではないと思います。やはり第２巻の方が頁数的に多くなるので、１巻目はこの程度で済ませたいなと思います。

坂下部会長

○　はい。では、第 11 章の扱いについてはこれでよろしいでしょうか。ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。では、通史編１についてはそういうことにさせていただいて、次の段取りに行かせていただきたいと思います。

○　早速、議事（３）の通史編２の検討資料についてということで、お願いいたします。

佐藤室長

○　すみません。ちょっと事務局から１点だけ確認させていただきたいんですが、第 11 章のところは１節しかなかったんですけれども、章だけにしますか、第１節は残しますか。

坂下部会長

○　それは残した方がいいと思います。

佐藤室長

○　では、２節はないけれども、このまま第１節という形で残しておくということで。後で決めていただいても構わないので。今決める必要はないんですが、ちょっと疑問に思ったものですから。

坂下部会長

○　章の下に節がないというのもまた変な感じがします。

佐藤室長

○　分かりました。とりあえずこのまま行きます。

２　議事（３）

坂下部会長

○　それでは、議事（３）ですが、『北海道現代史　通史編２』の内容についての検討ですけれども、各委員から、説明の時間はお任せしますけれども、極端に長くならない程度で説明をお願いしたいと思います。

○　先ほどの資料２－２にございますように、通史編２につきましては、通史編１の続きということで、1970 年くらいから 2000 年くらいまでということになっています。分担につきましても、交通については引き続き小坂先生に書いていただくということで、それから、小川さんにつきましては、第 11 章の第３節の観光とアイヌ民族というところで、５頁ほど担当していただくことになっています。

○　では、早速ですけれど、第１章の地域開発と経済政策の小田委員から、あまり長くならないようにお願いいたします。

小田委員

○　小田でございます。私の担当は第１章の第１節、第２節ということで、通巻１（通史編１）で 1970 年頃までの北海道の開発を扱いました。通巻２（通史編２）はその後 1970 年以降ということになります。計画で言えば、第３期北海道総合開発計画以降ということです。

○　既に発刊の資料編２では、歴史の明るいところ、暗いところを意識して書きましたけれども、通巻（通史編）の方では奇をてらうことなく、事実を整理していきたいということで、こういう構成になりました。すなわち、計画内容と、それに関連して北海道経済、あと、その計画に基づいて変わっていったのかというようなこと、それから結果どうなったかという、これはバブル経済崩壊以降、はっきりしてくるんですけれども、そういうことを中心にまとめてみたいと思います。

○　ただ、最近、総合開発計画やその内容はあまりマスコミ等では紹介されておりませんし、それから道庁や北海道開発局などでもあまり開発計画というのは取り上げられなくなってきましたので、一般にはなじみがなくなってきております。しかし、2000 年以前までは計画に基づいて公共投資が実際に行われてきたということで、大事な分野かなというふうに思います。

○　それで、北海道は御承知のように全国とそれから北海道開発庁というところと、それから 1970 年以降で一つ面倒になってきたのは、北海道庁独自で、地域計画ではないんですけれども、地域計画に匹敵す

るか、それ以上の内容をもって計画を作っております。したがって、その３者の関連がなかなか面倒になってきているのですけれども、それを何とか整理したいということ。

○　何でそんなことになったのかというと、北海道開発庁とか、あるいは全国総合開発計画もそうですけども、建前だけはいろいろと書かれているのですけども、その具体的な内容はないということで、北海道にとってあまり役立たないといいますか、そういうことがありまして、北海道独自できちっとしたものを作ろうということになったのかなと思います。これは堂垣内知事のときに決めて、現在に至っているということです。

○　そこで、私が扱うのは 2000 年以前までです。最初の計画は、新全総と第３期の北海道総合開発計画、それから途中で田中角栄の列島改造論、これが北海道の開発に大きな影響を及ぼす、やがて頓挫するんですけども、及ぼしておりましたので、それを扱うということにいたしました。

○　次の頁に行きまして、計画が作られて進められていくのですけども、オイルショック以降では、北海道のあり方というものも随分変わってきました。全国総合開発計画、新全総などでは北海道の期待が大きかったのですけれども、それが頓挫するということで、計画も随分と変わっていきました。

○　つまり、そういう高度経済成長期の大規模計画などを総点検して、計画の骨子や内容を変えていくという、そういう中で北海道独自の発展計画という、北海道庁が作った計画が出てくるわけです。この計画は北海道各地域の発展方向について、かなり詳細に具体的なものが出されておりますので、これを少し細かく整理をしたいなというふうに思っております。

○　その後バブル経済などがありまして、後にそれが崩壊して、北海道経済は大変な状況になるのです。しかし、バブル経済崩壊以降については、計画そのものはバブル崩壊以前に、つまり 1980 年代の後半にバブル経済進展を前提にした計画作りなもので、バブル崩壊を前提にしては扱っていないわけです。したがって、バブル経済崩壊以降、これはおそらく奥田先生のところで扱うだろうということで、私のところでは、計画の中ではそれは扱わないことにしたいと思っております。すなわち、バブル崩壊前にこういう計画が作成されており、その後こういう問題が起きたということで締めようかなというふうに思っております。

○　以上です。

坂下部会長

○　奥田さんと小田さんは大体一緒なので、奥田さんのお話を聞いてからお二人への質問等に行きたいと思います。奥田さんの方からお願いいたします。

奥田部会長代理

○　私は、同じ第１章の第３節と第４節ということでつながっているんですけど、ただ、今聞いていて、小田さんと時期区分が少しずれているのですが、まあいいかなと思ってはいるのですが。

○　私の内容としては、第３節については大体、バブル経済の 1980 年代の半ばくらいまでということで、

高度成長が終わって 1970 年代の半ばくらいから 1980 年代の半ばくらいまでということで第３節、そして、バブル期と、そして、その後の崩壊後の過程の大体 2000 年までを第４節で取り上げて、この２区分で行きたいと思います。

○　そして、そこにありますように、通史編の１巻では、第３節、第４節の２節体制にしたんですけれども、通史編の２巻では、できればほんの短く第５節ですね、これは少し１巻の時期にも重なっていますが、戦後の北海道の人口構造変化、人口問題について系統的に取り上げている場所はありませんので、これを少し短い節として第５節を後ろに付け加えて、トータルとしては 20 頁ということで、収めていきたいと思っています。

○　それで、まず高度成長期以降の、いわゆる安定成長期の過程については、一つは行き詰まりの顕在化ということで、ここにあるような言葉（１セン（造船）、２テツ（鉄鋼、国鉄）、２タン（炭鉱、減反）、３ザン（林産、水産、鉱産））が言われて、北海道経済が全面的に非常に苦境に立たされていく。その原因を考えたときに、これは日本経済全体が国際経済の影響、いわゆる開放経済化への移行ということもあって、それが北海道のこれらの産業に大きく影響を与えてきたという、それが北海道経済の行き詰まりとして非常に強く意識されるようになってきた。これが大体 1970 年代の後半から 1980 年代の前半にかけてということです。

○　それからもう一つは、この中で明らかになってきたことは、高度成長期の成長パターンが行き詰まりをなしてきた中で、高度成長期の公共投資への依存という成長パターンが限界を迎えてきて、1990 年代以降に本格化するんですけれども、いわゆる官依存型経済への批判、または見直しという機運が出来上がってきたのが、この時期だったということですね。

○　そして３番目に、しかしながら実は、新しい模索が進み始めてきたのがこの時期だった。先ほど小田先生もおっしゃっていましたけれども、新長期計画の中、またはそれ以外も含めてそこに書いてあるような、様々な新しい模索、従来型の重厚長大型の高度成長路線とは一味違う模索が進んでいたというのが、この時期だったというふうに思います。

○　ところが、第４節はバブルについて主に論じたいと思っているのですけれども、バブル経済が北海道経済にとって何だったのかというとですね、一言で言うと、こうした転換を先延ばしにしてしまったのがバブル経済の、ちょっとここでは乱暴な言い方をしていますけれども、性格であったのではないかというふうに思うわけです。

○　つまり、端的には公共投資への依存に対する反省が出ていたにもかかわらず、バブル経済の中でその反省が全部雲散霧消してしまったということ、そして、その後にバブルが崩壊した以降も、バブル崩壊後の不況過程の中で、財政投資に依存した経済政策がとられている。こういう中で投資の場としての北海道が位置付けられてきたという中で、公共投資と健全財政が行ったり来たりするような曲折を描いてきたのが大体 1990 年代だっただろうと。そうした引き延ばされた危機が清算されていくのが、象徴的には拓銀破綻であったと考えています。

○　ところが、1990 年代というのは、このようにある意味では、北海道の変化が引き延ばされたということ

があるわけですが、同時に前の時期に引き続いて、北海道発展に向けての新しい模索の試みがあった。その典型的な例というのがクラスターの試みで、これは世界的に見ても最も先鋭的な運動として存在していたということが言えるだろうと思います。

○　最後に第５節の（１）では、いわゆる社会増減、社会移動、そして（２）では、特に現状で問題になってくる自然増減、自然減という問題について、大きな流れを簡単に整理したいと考えています。

○　以上です。

坂下部会長

○　お二人の第１章の地域開発と経済政策ですけれど、確かに時期区分がちょっと違う。僕は 1985 年を重点的に見ているんですけれど、この辺はまだきちんと議論できていないところがありまして、全体として後半部分をどういうふうに捉えるかというのはあるという気はしています。今日のところは、そこまで議論をしなくていいかなと思いますが、１回くらい、できるかどうか分かりませんけれども、全部終わる前にお互いの原稿を見ながらその辺の時期区分なんかも含めて議論した方が良いかなと思います。お二人の方から何かありますか。よろしいですか。

○　では、第２章に行きたいと思います。第２章は農業ですが、これは私が３分の１、東山先生が３分の２になっていて、結構分けるのは難しいと思います。

○　第１節は私の方で 1970 年以降、農業としてはやはり減反政策が非常に大きくなっていて、その問題を見ながらうまく農業経営などの展開を見るという感じになるかと思います。先ほど小田先生が言っていた列島改造論というのは、農業にもかなり大きい影響を与えていまして、考えていなかったのですが、ちょっと入れたいなと思います。相当めちゃくちゃな、原野商法とか、社会的にも問題になっているところなので。

○　では、続いて東山委員お願いします。

東山委員

○　北大農学部の東山です。本日は遅刻してすみませんでした。

○　私は 1985 年から 2000 年までの時期を第２節、第３節で担当することになっています。本日のレジュメでは通して書いてしまいましたが、分けながら書いていきたいと思います。

○　取り上げるトピックは四つありまして、まず１番として、戦後初めて農業分野に本格的に踏み込んだ貿易自由化が行われることになったのがこの時期でありまして、ガット・ウルグァイ・ラウンドの決着とＷＴＯ体制の発足です。これ以降、ＷＴＯの基準を出発点として、常にさらなる自由化の脅威にさらされる起点となったのがこの時期であります。

○　２番目として、農業保護政策の後退と戦後農政の変質ととりあえず書きましたが、1987 年に衝撃的な政府米価の引下げが行われまして、食管制度の廃止、新政策、新基本法の制定が行われたのがこの時期で、基本的に価格政策を放棄しまして、構造政策、選別政策一辺倒に舵を切ったのがこの時期であります。

○　３番目として農業構造の変動なんですが、1990年代は戦後の日本農業を支えてきた、非常に大きな山である昭和一桁世代がリタイアを迎えた時期でありまして、大幅な構造変動が生じます。各地帯における規模拡大の進展を整理するとともに、地価が政府米価の引下げと相まって激しく下落し、その反面、離農が多数出て農地流動化を受け止めなければいけないというような、いかにも北海道的な仕組みを作ったのがこの時期です。

○　４番目として、そういう中で北海道農業としての主体的な対応、積極面を最後に稲作、畑作、酪農それから園芸でそれぞれを取り上げて、ピックアップして、記述して残しておきたいと思います。それが４番目ということになります。

○　簡単ですが、以上です。

坂下部会長

○　ありがとうございました。何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

○　では、次は林業の柿澤先生お願いします。

柿澤委員

○　林業担当の柿澤です。要旨のところに書いてあるのが、大まかな記載する予定の内容で、基本的にはその図に伐採量の推移とありますが、林業の主要な指標としては伐採量の推移というのを見て、それから、もう一つは北海道林産業の状況というのを見たときに、この時期というのは、ほぼ一貫して減少してきている時期というふうに言えます。

○　この 1970 年代半ば以降というのは、停滞縮小の時期というふうに位置付けられるんですけれども、一方で、構造変化というのがあって、一つは、これまで主役であった国有林、道有林の豊富な天然林を主体とした林業というのが、環境問題の発生ですとか、木材市況の悪化ですとか、あるいは経営危機ということで、どんどん伐採量を減少させていき、道内でのシェアを下げていくことになってきました。一方で民有林が、戦後集積された人工林のカラマツを主体として、伐採量を増加させていくというような形が起こってきました。ということで、全体として縮小傾向の中で、人工林を中心として、民有林のシェア、ウエイトというのが高まっていったという時期になります。ですので、全体的な縮小の中で、特に 1980 年代半ば以降、カラマツを中心として、民有林がそのウエイトを大きく伸ばしていったというふうに、この時期を描こうと考えています。

○　もう一つは、この時期、環境問題の関心が高まっていったという中で、森林に関しても多面的な利用ということが大きな課題となってきて、様々な政策的な対応がされてきています。これについても、大きな項目として挙げて考えていきたいというふうに思っております。そういう形で基本的に停滞をする中で、民有林を中心として人工林業が発展をし、さらに、そのカラマツを主体として林産業も新たな展開を見せ始めた。それからもう一つは、環境問題に注目する中で多面的機能への動きが高まったということを書きたいと思います。

○　目次構成としては、いろいろと考えたんですけども、時代区分、時期区分をして書いていくというのは、なかなかうまくいかなかったので、まず、第１節で 1970 年代半ば以降に関して、主に、国有林、道有林といった従来型の林業を中心としながら、2000 年代まで大きな流れを描いていくということをした上で、1980 年代半ば以降に、先ほど話した、民有林を中心としたカラマツ林業、それから、森林の多面的機能ということが重視をされるようになってきたということがありますので、それぞれについて節を設けて、特に 1980 年代半ば以降の新しい動きということで記載をしたいというふうに考えています。

○　大まかには以上のように考えております。

坂下部会長

○　節立てについては工夫されて、中身も大体出来上がっているのではないかと思います。よろしいですか。

○　それでは、水産業お願いします。

宮澤委員

○　水産を担当します、宮澤です。よろしくお願いします。第４章の水産はですね、第１節、第２節に 1980 年代の半ばくらいまでを記述したいと思っております。

○　第１節の方が主に 200 海里体制がこの時期に成立し、沖合・遠洋漁業が高度成長期に急成長していたところ、頓挫していくと。先ほど奥田先生の方からの行き詰まりの顕在化というのは正に、ドラスティックに生じたのは水産の分野だったと思います。

○　当時は三重苦と言われて、一つは漁場が縮小、なくなっていく、規制が強化されていくという状況が第１節の（１）ですね。そういう中で（２）は三重苦の二つ、オイルショックや低成長経済下で、実質魚価が低下傾向に転じているということで、その辺の実態を述べた上で、どれだけそれが影響したかというのは（３）漁業生産構造の変化というところで述べたいと思います。

○　第２節はそういう中で相対的に浮上したのが、沿岸漁業だったわけですね。それで、沿岸の時代というふうに言われて、生産技術の高度化やあるいは漁場整備、これが新たに展開していくという時期ですね。

○　そういう中で、特に新たにホタテの養殖業の生産力再編というのが 1970 年度末に起きます。それからコンブ養殖業が導入されて成長していきます。何といっても、栽培漁業の典型と言われたホタテ貝のオホーツク中心の地蒔増殖、こういったものが脚光を浴びていくようになって、沿岸の時代、つまり大きな 200 海里の影響を沿岸漁業の方は乗り越える勢いを新たに作ったわけですが、そういう中でサケの定置網もその一つの旗頭だったわけですね。

○　そういった沿岸漁業の時代的な進展、特に資源管理型漁業の先進地というふうに北海道がみなされていく時期、この時期がある意味、北海道の漁業の先進性みたいなものを形作っていった時期ではあったのですが、第３節のグローバル化、1985 年以降の状況はそういったものが全面的に新たな厳しい時代にぶ

ち当たっていく。

○　それはなぜかと言うと、急激な水産物の輸入の増加があって、100 万トンくらいの水産物の輸入量が1985 年以降ですね、400 万トン近くまで一気に増えて、2000 年代の初頭には 380 数万トンくらいの量になるわけですね。それの影響というのが非常に強く現れていて、そこを第３節で描こうと思っています。

○　特に、それまでの花形だった北洋漁業もその影響が強く現れて、ロシアとの合弁というのも一過性の延命策になったわけですが、根本的には状況を改善するには至らず、沿岸漁業もいろいろな生産力再編というのが、縮小の中で合理化という形で行われますけれども、どうも明るい展望が描けない状況で 21 世紀に至ると。ただ、そこを全面的に暗くではなく、もうちょっと明るい要素も入れながら、何とか書きたいということです。

○　流れは大体そういうことで 30 頁に何とか収めたいと思います。

坂下部会長

○　ありがとうございます。節立ては、1975年から1985年を２節に分けて、第２節も1975年から1985年で、第３節から 1985 年？

宮澤委員

○　そうです。そんなふうにしたんですけれども。

坂下部会長

○　分かりました。ありがとうございます。ほかに何かありますか。よろしいですか。

○　それでは、次は工業なんですけど、板垣さんの声が出ないということで、今日はレジュメを出していただいていますけれど、今回は読む時間がないので、後で読んでいただくことで次に行かせていただきます。

○　次は第６章の商業をお願いします。

満薗委員

○　私の方は、作業途中のレジュメをそのまま送ってしまって、ちょっとボリュームがあるんですが端折りながら行きます。

○　大枠は目次案というところに書いてあるとおりで、1990 年頃を境に二つに区切ることにしています。第１節のところが「流通近代化に向けて」ということで、通産省の方から「流通近代化」ビジョンというのが出てきて、これに呼応するように北海道も同様の北海道バージョンのものを受け止めていくという形になっています。トータルなシステム化、効率化みたいなことで流通全体をどういうふうに、全体最適みたいな形に持っていくかということが主要な感じになっています。

○　２頁目を見ていただいて、卸に関しては、物流の問題がかなりこの時期は大きくなってきて、流通業

務団地が整備されていくという形で、流通卸売業の物流的な側面の整備がかなり進んでくるというところに大きな特徴があるということです。

○　３頁を見ていただいて、小売業に関しては、大店法が出てくるという形で、大規模小売店舗法との関係がこの時期の大きなトピックで、総合スーパーをはじめとする大型店が、どういう形でこの大店法との関係で、北海道の中で進出してくるのかという話をおおよそ書いていくと。大店法の規制にかからないような中小型店を中心とするような業態開発も進んでいくということが、これは全国的な流れと同じなんですが、その中で北海道の特徴なども少しつかまえながら書いていこうというのがここの部分になります。

○　４頁に行っていただいて、その中で４番のところですけれども、地域商業として大店法が出てくる、その地域の側の商店街がどうなっていくのかという話を書くことで、地域の側からあるいは商店街の側からどうかというので、資料編の資料調査でいろいろと、この調整に関わるような資料を見て、集めてきましたので、そこで得た資料をピックアップして具体的に書いてみたいと思います。

○　６頁に行っていただいて、第２節が 1990 年頃から始まっていて、同時代にバブル崩壊後の長期経済停滞と消費者ニーズが変わってくるみたいな話が問題意識としてはあって、そこで卸の方もいろんな課題が出てくるということです。あるいは卸売市場を介さないような取引も増えてくるみたいな、そういった構造変化が現れてくるのが６頁でした。

○　７頁に行っていただいて、小売業に関しては、大店法が制定後から 1980 年代くらいまでは規制強化の方向で運用されていたんですが、1980 年代終わりから規制緩和の方向に向かって、結局 2000 年に大店法が廃止される。1998 年からまちづくり三法という形で、流通政策が大きく転換するということがあるんですけれども、その流れというのが 1990 年頃から規制緩和の方向に向かっていくという意味で、一続きの時代というふうに捉えられると考えています。その競争構造の変容の様相を２番のところで大型店を中心に考えると。

○　それから、３番のところで商店街の側も中心市街地全体が大型店の郊外立地の影響もあって衰退してくるという中で、まちづくりということを受け止めながら、いろんな新しい取組が出てくる、出て来始めるくらいで、2000 年前後くらいだと終わってしまうんですけど、それを少し展望するような形で、最後終わりたいというふうに思っています。

○　以上です。

坂下部会長

○　私のジャンルで言うと協同組合なものですから、生協とかＡコープはかなり力を持っていると思うんですけれど、その辺はどういうふうに位置付けられているのかなと。

満薗委員

○　あれは業態としてはというか、経営形態としては協同組合方式なんですけれども、小売業の業態とし

て見ると、大型のスーパーに近いような業態で展開していくというような位置付けなので、この小売業態が多様化してくるみたいな話の中に入れて、生協・農協系のシェアが高いというのは北海道の特徴だということを書き込んでいこうかなと思っています。

坂下部会長

○　分かりました。ほかによろしいでしょうか。

○　では第７章お願いします。

矢部委員

○　第７章を担当します株式会社きたリンクの矢部と申します。私の方は 10 頁程度で、1976 年～2000 年頃までということで担当します。

○　第３節と第４節の２節で整理いたしまして、第３節が 1976 年から 1980 年代頃まで、1970 年代後半については、先ほど炭鉱のお話も出ましたけども、炭鉱閉山を受けて、失業者対策と言いますか、雇用の受け皿として建設業の役割があったよという、資料なりいろんな文献がありますので、こちらを中心にまとめて、建設業の役割がこの時期こういうことであったという形で表現しようかなと思っています。

○　同じく 1976 年後半から 1980 年にかけて、公共事業が変化したというか、奥田先生のところの開発論ですとか、公共投資の関係ですと奥田先生の方でも触れられるんですけれども、質の部分というか、事業の変化というところで、例えば、昭和 56 年の 56 水害と言われるやつですけれども、こちらを契機に治水事業のあり方が抜本的に変わって、これもまた、ほかの分野に影響するかもしれませんが、このときに千歳川放水路というのが計画されて、その後、住民運動、環境問題、それまではほとんど建設業、公共事業というのはあまり環境問題とリンクしないというか、イケイケドンドンの形でやっていたんですけれども、それを契機に千歳川放水路、あと士幌高原道路なんかもありますけど、公共事業の見直し、廃止というのが出てきています。

○　どちらかというと建設業というのは、建設政策の部分になってしまうものですから、あまりここを踏み込んで書いてしまうと、建設業ではなくてというところになるんですが、建設業に与えた影響は大きいよねと。あるいは、建設業は主たる受注元である公共事業というものが質の変化により、建設業の体質改善等も進めなければならなくなったという流れでまとめようかなと思っております。

○　この時期、特に海と空の部分の基盤整備は石狩湾新港ですとか、道内各地で滑走路延長が盛んにできていますので、これを受注できる企業というのは、逆に言うと、北海道の企業ははっきり言って港湾事業はそれまであまり受注できていません。いわゆる本州のマリコンという、海洋工事を中心とする工事業者が多かったのですが、第１部（通史編１）で書いた北海道機械開発のような北海道の港を専門に整備しようとする企業が立ち上がったり、それから、石狩湾新港、苫小牧港を含めて、空港もそうですけれども、海と空（の港）の事業の受注を目指す企業が増えてきたという、公共事業の変化による業態の変化と言いますか、工事分野、事業分野の拡大みたいなのも出てきたということを建設業の視点からま

とめようかなと思います。

○　同じく、第７章第３節では、高度経済成長期で一気に発注がされているんですけれど、やはりいろいろ弊害が出てきます。不良不適格業者の存在ですとか、戦後もあったんですが、そういったことを踏まえて、より適切な受発注の体制をどうしたらいいのかということで、入札制度改革がこの時期、まず皮切りとして始まりました。ただ、これはあくまでも 1990 年代のいわゆる建設産業政策大綱という、建設業界にとっては大変衝撃的な施策の前触れというような位置付けであります。

○　第４節のバブル崩壊と建設産業政策、こちらバブルがあってバブルが崩壊したというそういう流れ、平成の初めくらいですけれど。それから平成 10 年くらいまでがバブル崩壊後で、この時期に拓銀が破綻いたしまして、そこにやはり建設業もかなり融資ですとか、いろんな影響があったものですから、ここでセーフティネットを構築しようということで、北海道建設業信用保証というところを中心として、いろんな建設業の資金繰りも含めて、セーフティネットを作ろうねというような動きが出ております。

○　そして、バブル崩壊によって当然、北海道の企業はものすごく影響を受けて、一番端的なのはカブトデコムという会社があったんですけれど、こちらが破綻した。それが拓銀の破綻のいろんな意味の一つの要素的なものになっていると思うんですけど。

○　ただ、道内企業、今残っていると言いますか、企業にとっては、一部の不動産投資などをしているところには影響があったんですが、本業をやっている建設業にとっては、逆に言うと、平成６、７年のバブル崩壊後から公共事業の補正予算というのがものすごい勢いで経済対策の名の下で計上されます。当初予算並みくらいになって、今の公共事業費は大体１兆 3000 億円くらいなんですけれども、その分がまるまんま、当初予算で計上されて、補正でもその分が計上される。今と比べると倍以上の年間の公共事業費ということになります。奥田先生がさっきおっしゃったように、バブルが崩壊してちょっと厳しい状況だね、と思ったときに、公共事業費がすごく付いたものですから、結局、黙っていても受注できるような状況になって、逆に言うともうお腹いっぱいみたいな状況になってしまって、構造改善ですとか、経済指標をどうしていくのかというのは、先送りになりました。

○　その後、2001 年に北海道開発庁が廃止、その後の小泉政権によって公共事業が毎年純減していくという、冬の時代のときにバタバタと建設業は倒産が増え、リストラも増えていって、冬というか氷河期を迎えたという状況のときに、このままではいけないねということで、建設産業政策大綱ができて。

○　今まで指名競争入札で 10 社くらいを開発局で指名して、そこが一般競争入札になり、好きな人が応募していいよ、その中から一番安い業者を選びましょうというのが、ざくっと言って当時の一般競争入札ですが、それをやっていくとダンピングがものすごくなりまして、予定価格が 100%近くで取っていたのが、この一般競争導入後は一気に 40%とか 50%まで行きまして、忠別ダムが典型的なんですが。

○　その後、それだとダンピングで業界も持たないけれども仕事は欲しい、開発局、発注者側もそんなに安く取ってちゃんと工事ができるの、下請業者へのケアがちゃんとできているのかという、いろんな問題が出てきて。その後に、ダンピング対策ということで制限価格、当時の予定価格の 85%くらいだったんですが、それを下回ったら失格ですよというような制度を設けて。

○　さらにそのバージョンアップしたのが総合評価といって、今現在主流になっている、応札価格と技術提案という、こういう工夫をして、こういう体制で工事をします、それに対して評価点を与えて価格の高いところと低いところを相関して、そこが受注できる、そういう入札方式になって、今に至っているというのが、この平成５～６年くらいの建設産業政策大綱及び中建審建議というのが始まって今に至っております。ですので、この時期が一番、建設業にとってはある意味、今に至るメルクマールの時期になります。

○　最後に、社会・文化のところで自然災害というのが第７章で出てきているんですけれども、当時この1990年代、まだ記憶にも新しいと思いますけれども、釧路沖地震、北海道南西沖地震、東方沖地震が相次ぎました。このときに初めてと言ってもいいかもしれないですが、建設業者が災害の最前線で現場復旧をして、復興の一助になっているのではないかと。今だと結構メディアにも取り上げられるんですけれど、当時はなかなかそういう建設業がクローズアップされることがなかったときに、この災害を契機にちょっとクローズアップされたというような、建設業の見られ方の変化みたいなものをちょっと視点に入れようかなと思っています。

○　最後に、どちらかというと公共土木がどうしても中心になってしまって、建築に関してはあまり触れられていないというか、一番大きい住宅ですとか、そちらなんですけれど。資料２－１の、これも社会・文化のところですね、第 12 章の芸術文化の中の住文化というのがありまして、ここで北方型住宅ですとかいろいろ入っている。これは第１部（通史編１）なので、２部（通史編２）は分からないんですけれど、この流れだと同じく住文化で、北方型住宅、寒地建築研究所とかコンクリートブロック住宅、ここが出てきているので、住宅施策は道庁が一番中心的にやってきたので、ここでかなり触れるのではないかなということで、私の方ではそこまで触れると頁がもう足りなくなると思いますし、そういう思いで、10 頁以内でまとまったと、今の感触でございます。

○　以上です。

坂下部会長

○　節立てですが、３、４節というのは１、２節ということでよろしいですか。

矢部委員

○　はい。すいません。１、２節でございます。

坂下部会長

○　ありがとうございます。

○　それでは、第８章の交通について小坂委員お願いします。

小坂委員

○　第８章の担当をしています小坂と言います。最初に坂下部会長から話がありましたように、急遽、後を引き受ける形になったのですが、既に執筆している１巻の部分ですね、参考に掲げてありますが、こちらの部分については基本的には市川先生が既に資料編などで構想されている目次、内容に沿って、私の方で執筆した形です。問題意識が完全に一致するということはありえないのですが、章立てそのものは市川先生のプランに沿って、私がそれを跡付ける形で書いたということになります。

○　ただ、１巻の第３節のモータリゼーションについては、市川先生は２巻の後半でやられる予定だったようなのですが、私は内容として前にくっつけてしまった方が良いと判断して、１巻の方で書きました。ただ、これはモータリゼーションと都市交通ということで、例えば札幌の地下鉄なんかについて言うと、当然、１巻のオイルショックの時期までの段階で書く方がいいのかなと一方では思うのですが、後のことを考えると、むしろ出発点にした方が良いというのが私の判断で、これは今回の２巻目のところでは、改めての形で、モータリゼーションと都市交通については触れたいなというふうに思っています。

○　それで、２巻ですが、ここにありますように、３節構成で、国鉄の赤字路線と分割民営化ですね、それから道路・港湾・空港の整備問題、最後に都市交通と都市間交通という形で、節構成を作っております。先ほど申し上げたように、都市交通については、モータリゼーションの問題をもう１回ここで扱うという、そういう趣旨になろうかと思います。

○　それで、２巻の柱になる問題ですけれども、やはりここでは、国鉄の、いわゆる赤字路線問題と分割民営化というのを基軸にして、他の交通手段についても書いていくというやり方にするのが、一番、筋が通りやすいというか、分かりやすいのではないかなというふうに考えています。

○　したがって、第１節は、最初に置かれたという意味は、時代的にもそちらの方から入って、つまり、1960年代からの問題として入った方がいいかなという意味で、最初に掲げているんですが、これは第２節、第３節の方にもずっと連なっていく問題という、そういう位置付けで書こうと思っています。

○　それで実は、分割民営化の問題については、もう既に起きてしまっている事柄ではあるんですが、やはり北海道について言うと、これは現在の、いわゆるＪＲ北海道の路線の転換問題も含めて、その後の根本的な問題というのは、この時期にもちろんあるわけで、これは２巻の時期、つまりオイルショック以降の段階においても、当然、分割民営化に至る国鉄の問題というのは、ずっと原因としてはあるという判断で、これはしつこく追及していくべきではないかなというふうに思っています。

○　その際、いわゆるモータリゼーションで自動車交通が発達することで、それが支えになっている道路交通などが整備されていくということが、鉄道問題の赤字の根本的な原因だと。つまり、モータリゼーションに敗れた鉄道が崩れていくというプロセスで描いていくというのは通常のあり方だと思うんですが、私はもちろんそれが、根本というか基礎にあるとは思っているんですが、しかし、それを問題の、何と言うんでしょうか、単純化がちょっとあって、やはり国鉄自身、あるいはＪＲ自身という鉄道交通の運営主体の問題というのを、きちんと据えるべきではないかなと思っています。

○　そしてそれは、例えば新幹線問題なんかに典型的に現れているんですけど、国鉄時代に新幹線ができたのは 1964 年、東京と大阪の間が開通するわけですけど、このときというのは、考えてみると、高度経

済成長真っ只中で、そういう意味では鉄道にとっても、本来的に言うと、十分発展し得る余地があった時代だというふうに思います。しかし、あえてこのときに新幹線を作ったということが、国鉄にとっては発展の芽であると同時に、国鉄自身が崩れていく原因だったのではないかと。

○　これは今日の北海道の新幹線問題にも正に言えることであって、青函トンネルを開通させて、当初は新幹線がまだできていませんので、もちろん通りませんけれども、青函トンネル問題と、北海道新幹線問題は、もちろん一対の問題であって、このことは北海道のいわゆるＪＲ問題、つまり、鉄道輸送問題に、私は希望であるとともに、同時にこれがずっと北海道の鉄道問題の言わばネックになるんだというような観点で問題を見ていきたいなというふうに思っています。そんなことをちょっと意識しながら、２巻の交通問題を書いてみたいなというのを、今回のレジュメでも書かせていただいたところです。

○　細かいことはプランニングがまだできていませんので、どういうことを書いていくかということ自体は、まだ変更の余地があると思いますけれども、都市交通問題でも、札幌一極集中問題と、札幌市の交通というような観点ですね、それと、都市間交通を、結局、札幌一極集中の問題と、札幌以外の函館や釧路、旭川といったような、その周辺都市との交通問題が起きるという、そんな観点ですね、この第３節については書いてみようかなというふうに思います。

○　第２節については、これはどちらかというとインフラ整備の問題としてまとめようということで、流れという意味よりは、実際上の現実的なインフラの整備過程をここではまとめてみたいという捉え方で、考えているということです。

○　私からは、そんなことで、交通については終わりたいと思います。以上です。

坂下部会長

○　ありがとうございます。何かございますか。

矢部委員

○　よろしいですか。

坂下部会長

○　はい。どうぞ。

矢部委員

○　小坂先生の第２節の道路・港湾・空港整備の関係なんですけれど、高速道路ができたから、バスがいっぱい通って、モータリゼーションが進んで国鉄・ＪＲが赤字になったんだよという、そういう単純な問題ではなくて、国鉄・ＪＲ自身の問題だと、正におっしゃるとおりだと思います。

小坂委員

○　はい。それで、触れませんでしたけれど、北海道の特徴として、札幌に各支庁のいろんなところから人がやってくるという、北海道独自の構造が、交通問題としてあるんですけれど、そのとき道路ですね、バス交通と、それから鉄道と、それから、その二つに比べるとやや弱いんですけれど、やはり航空輸送が北海道では丘珠、千歳ももちろんですけれど、丘珠との間で結ばれているという、こういう空と陸、陸も道路と鉄道と三つ巴の交通関係というのは、北海道の特徴だと思います。

○　これはもちろん、北海道は広大だということによるんですけれども、それが結局、交通体系に他の府県には見られない、非常に興味深いシステムを作り出しているのではないかなと。そんなことを、インフラの問題と併せてちょっと触れてみたいなと。ただ、インフラの部分に直接というよりは、第３節の都市間交通のところで今の問題については触れられるのではないかなという、そんなイメージを描いております。

矢部委員

○　インフラの部分の第２節のところですと、北海道の高規格道路、1980 年代に旧建設省が打ち出した、１万 8000㎞という整備計画があって、それに対しての北海道の整備率は、ものすごく本州に比べて低い状態がずっと続いて、今でも本州が大体 90%近く行っているのが北海道は 70 数%くらいなのが現状、御存知かと思うんですけれど。

○　おそらく、このような事情で高速道路整備率が低い、もっとやれ、予算を付けろという一方で、地方道の改築というのはものすごく遅れたんですよ。いわゆる国道も道道もそうなんですけれど。そこに限られた開発予算で、10%くらいのシェアの中で、道路局の中で北海道の予算が限られている中で高規格道路に回せなかったというか、そちらに配分すれば地方道があるいは、国道の改築が遅れてしまうと、モータリゼーションもそれによって遅れているという、何かそういう道路行政というか、北海道特有の状況についても何かお気づきの点があったら触れていただくとありがたいというか。

小坂委員

○　はい。行政的な予算の問題について、まだ十分に頭に入っていないんですけれども、いずれにしても、高規格道路と一般道路ですね、そういう間の問題とか、それから、その路線をどこに引いていくのかという、ある意味ではもう決まっているようなところがあるわけですよね。それを変える余地とかがあるのかどうかを、そういうこともぜひ考えてみたいなと思っています。

矢部委員

○　はい。もし機会があればよろしくお願いいたします。

坂下部会長

○　だんだん面白くなってきたのではないでしょうか。時間がないものですから、申し訳ないですが次に

行かせてもらいます。

○　第９章の前半、炭鉱と鉱山は、青木さんがお休みになっていますので、第９章の後半、続けて申し訳ないんですけれど、小坂委員にお願いします。

小坂委員

○　第９章の鉱業とエネルギーですけれど、こちらの前半は青木さんにお願いして、石炭、鉱山ですね、こちらを中心にしてやるという形で、１巻も、それからこの２巻の方もそうするという配置になっております。それで前のプランでは、２巻は第４節で石炭以外の鉱山について何か書かれると言われていたんですが、炭鉱のことをこれからより詳しく触れられるという、そういう構想に変わったんですね。

坂下部会長

○　いや、まだ聞いていないんです。前の方からまとめて書いて、前半を今のところ出していただいたということになっていて。この部分についてはまた調整させていただきます。

小坂委員

○　分かりました。いずれにしても、石炭関係の叙述が終わった後、後半の部分では私が書くことになっているというのは、もともとのプランです。

○　それで、２巻は２節ということで、私の方では、石炭・石油と環境問題という節と、それから第３節で、エネルギー多様化と低成長時代という、こういう大きな節で、細かいことはまだ中身としては決まっておりません。

○　それで、どういうことを書きたいのかということなんですけど、第２節では、北海道にとって石炭業が欠かすことのできないエネルギー産業である、これはもう言うまでもないんですが、これについては青木さんに書いていただいています。

○　それで私の方は、当然、その石炭鉱業それ自体の問題というよりは、１巻もそうだったんですが、道内炭を利用して北海道の電気事業は、いわゆる石炭火力という形で北電（北海道電力株式会社）としても、戦後 1960 年代に道内炭の保護という問題とも絡めて、石炭火力をずっと展開してきたという、そういう時代が続くわけです。その絡みで、道内の石炭火力を取り扱うということを一方ではやっておりました。

○　しかし、御存知のようにエネルギー危機までは、本州方面では石炭から石油というふうに、燃料転換をしていくわけですけれども、北海道は道内炭を使うということで、石油火力が遅れるわけですね。伊達火力と道南の知内火力という形で、石油を使う火力を展開し始めたんですが。ただ、もうそのとき既に、実は世界的には、日本もそうですが、石油火力はＩＥＡ、国際エネルギー機関の規制があって、石油火力を作ってはいけないという、そういう縛りが起きてしまって、結局、北電としては石油火力を作ったにもかかわらず、これはほぼ、主要な電源としては使われないという、何とも悲しい事態になった

という、その辺の経過を、私はもう１回考えてみるべきではないかと思います。

○　つまり、エネルギー革命、石油流体革命と言っていた事態は一体何だったのかということなんですね。私たちは、日本の経済の発展の中でエネルギー危機という形で、これをずっと言ってきたんですが、そのエネルギー危機の意味は、本当のところは何だったんだろうかと。

○　なぜこんなことを言っているかというと、石油危機という形で、エネルギー転換は確かにされた側面はあるんですが、しかし、実のところは、それは石炭から石油に変わったということではなくて、道内含めた国内石炭の、いわゆるスクラップ化はしたけれども、石炭自体はオーストラリアなどから輸入して、どんどん使うという政策に転換しただけであって、これはエネルギー革命でも何でもないのではないか、というのがまず素朴な疑問としてあるわけです。

○　その辺の問題を北海道の石炭というものを考えたときに、もう１回位置付けをし直して、このエネルギーの歴史の中に位置付けをすべきではないかというのが、実はこの石炭・石油と環境問題というところで、私が言わんとしているところです。

○　それから、第３節のエネルギー多様化というのは、その後、エネルギー危機が、第２次石油危機の後ですね、バブルがあって、1990 年以降のいわゆる不況の時代に突入するわけですけども、そういう中で、石油・石炭問題というのは、基本的には全く変わらないままずっと来ております。つまり、石炭火力ももちろん大きなウエイトを占めていますし、石油もそのバックアップ電源として使われてきた。

○　ところが、環境問題というのがそこに入ってくることによって、石炭・石油よりは、いわゆる天然ガスが火力発電のエネルギー源として主役になってくる。それは、エネルギー源として天然ガスが環境的にも優れている側面がある。優れているというのは、二酸化炭素排出量がより少ないという意味で優位性があるということがあって、天然ガスに転換してきたんですが、そのことと同時に、環境問題はもう一つのプッシュ状況として、いわゆる再生可能エネルギーがそこに入ってくる。

○　本格的には 2000 年代以降というふうに考えているんですけれども、そういう天然ガスと自然エネルギー、再生可能エネルギーが登場してくるプロセスというのは、日本のエネルギー問題にとって、先ほど申し上げたような、いわゆる石油エネルギーへの転換、つまり、エネルギー革命以降のエネルギー問題の日本が取った対応の仕方として、いつも外向きと言うんでしょうか、国際エネルギー機関のような、そういう外圧と言いますか、世界のエネルギー政策に日本のエネルギー政策がある意味、翻弄されてきたその流れのまま、今日のエネルギー問題というのが続いているのではないかと。

○　そういう視点で、もう１回この時期の、オイルショック以降のいわゆる低成長時代、日本の 1990 年以降の低迷期と言われているような時期におけるエネルギー政策のあり方というのを、1970 年代からのエネルギー危機以降の政策の中に一つの筋というか、流れとして描けるのではないかなという、そういう思いでこの第２節、第３節の位置付けを考えてみたところです。

○　そんなことで、私の方からは終わりたいと思います。

坂下委員

○　ありがとうございます。これは、現段階では2000年までということなので結構難しいですね。

小坂委員

○　はい。2000年の初めまでですね。もちろんそうです。その後のことは書いているところもあるんですが、それはちょっと筆が滑っているので、そこは外しますので。2000年代の、５、６年くらいまでは、ということで考えています。

坂下部会長

○　はい。ではそういうことで、よろしいですね。

○　それでは、第10章金融の平澤先生お願いします。

平澤委員

○　金融は、大体1975年から2005年と書いてあるんですけれど、2003年くらいまでというのを今のところ考えています。

○　金融の問題を捉えるときに、その一番根底にはやはり北海道経済の低迷ということがあります。ただ、私つい最近、県民経済計算で1975年から1999年の成長率を見たところ、あまり変わらないんですけれど、1975年から1990年はかなり低いと出ています。ですから、まず前半はそこら辺の低いところを考えています。

○　それで、やはり北海道の産業構造の問題として、第１次産業と第３次産業の構成比が高くて製造業の構成比が低いというのが背景にあって、そこに持ってきて、低成長で金融機関の競争が激しくなる。そして、さらに金融の自由化という問題も起こってくる。そして、一方では企業は最近の内部留保の蓄積にあるように、銀行離れという要因が加わってくる。そういう中で北海道拓殖銀行とか北海道銀行は、バブル的な投資に手を出して、非常に苦しい立場に立ってきて、拓銀が破綻するということになるわけですね。

○　一方、相互銀行、第２地銀の問題もあるんですけど、北洋銀行（旧：北洋相互銀行）がバブルに手を出さなかった。札幌銀行（旧：北海道相互銀行）も個人向けの投資を中心にやって、何とか生き延びてきたんですけれど、将来のことを考えて統合する。合併するのは2008年なんですけど、2001年までの相互銀行を扱っていく。

○　信金の方は、富良野信金みたいにやはりバブルで破綻したところもあるんですけれども、あと、札幌信金はどうかというのを今調べている最中なんですけれども、多くの信用金庫はひどくバブルの崩壊は影響しなかったと考えているのですが、やはり札幌一極集中に伴う地域経済の停滞によって経営基盤が弱い。一行当たりの預金残高とか、貸出残高を見ると、北海道の信金は小さいということがあって、そこが弱くて、そのためにだんだん、例えば、遠軽信金が旭川に出てきたり、稚内信金も旭川に出てきたり、そういう進出があるし、さらに2001年頃に根室信金と厚岸信金が合併して大地みらい信用金庫に、

それから北海信金が幾つかの信金を合併するんですね。それから、富良野信金は旭川信金と合併、そういうことが起こってきて、その後、信金がまた合併するんですけれども、経営基盤の弱さから合併していくという動きが起こってくるというふうに捉えたいと思います。

○　それで、第１節では、一応、バブル経済への道筋と書いたのですけど、これも、1975 年から 1980 年、1980 年から 1985 年、1985 年から 1990 年と分かれるような気もするんですが、まだ自信がない。低成長に伴って金融機関の競争が激しくなる、それから二つのコクサイ（国際、国債）化の中で金融自由化も起こってくる。そうすると護送船団方式の崩壊というのが起こってきて、それから企業の銀行離れ、政府の内需拡大政策ということで、北海道拓殖銀行と北海道銀行がバブル的な営業をしてしまうということになる。信金の方は、さっき言ったように地域の経済が停滞しているので、新たな貸出先を求めて札幌とか旭川に進出するものが多かった。これは全ての信金ではないですけれど、進出する信金があったというところがあります。

○　それで、第２節でバブルの崩壊と金融構造の変化ということで、大体 2003 年くらいまでということになるんですけれど、総量規制とか、そういう政府のバブルを抑えようという政策でもってバブルが崩壊して、そして不良債権が出てくる。

○　それで、北海道銀行と拓殖銀行が合併しようとしましたけど、結局それはうまくいかなくなって、最後に北海道拓殖銀行が破綻して北洋銀行に営業譲渡される。一方で北海道銀行が不良債権の処理に苦しんで北陸銀行と統合する。そして、北洋銀行も札幌銀行と 2001 年に経営統合する、合併は 2008 年なんですけれど、その前に統合をするということで、金融機関同士の経営基盤の強化というところになってくる。信用金庫については、さっき話したとおりで、繰り返しませんけれども、そういうふうに合併が起こってくるというところもあります。

○　それから、政策金融の部分で言うと、北海道東北開発公庫と日本開発銀行が統合して日本政策投資銀行になる。これは齋藤先生の文章をそのまま持ってきてしまったんですけれど、北海道開発の国民的な意義が薄れる中で、開発予算の縮小が起こるということ、それから、政策金融に対する批判が起こってきて、日本政策投資銀行に統合されるということが起こってくる。これが 1999 年ですかね。ここら辺はまだ、どういうふうに書くかというのは迷っているところです。

○　以上です。

坂下部会長

○　ありがとうございました。金融機関という大変重要なところですね。よろしいですか。

○　では、第 11 章は伊藤先生からお願いします。

伊藤委員

○　では、私の方で、第２巻の第１節と第２節のところですが、お手元の資料は私の今の整理用の３頁ほどのものを付けています。

○　第１巻のところでですね、オイルショックの前まで書いたので、第２巻に関してはそれ以後という形で、はっきり何年までとはちょっと書きづらいんですけども、2003年くらいを目安にというふうに思っています。

○　それで、書き方的には時間軸で書くことになるかなと思っています。どうしても観光の場合、経済の派生事業的なところがあるので、経済の変動を受けながら、観光の動きを見ていくというのが整理しやすいのかなと思います。そのときに、あまり羅列になってしまうとまずいなとは思うんですが、どうしても受け身の観光としては、その傾向はやむを得ないかなと思っています。

○　それで、お手元の１頁にあるんですが、第１節は円高基調・内需拡大と北海道観光というふうなタイトルを考えています。オイルショック以後ですね、それから、バブルのところ、1990年くらいまでというのを想定していて、それで２頁目なんですけれど、真ん中にこの第１節の箇条書きなんですが、総括というか要点みたいなものを、今の段階で書いているんですが、時間軸的な流れみたいなものを整理しながら、この時期どんな観光だったのかを考えようと思って、その辺は貿易摩擦から円高、内需拡大受入れと、そして、企業の銀行離れと言いますか、逆に言うと、金融機関の金余り現象みたいになってきているので、そういったものを受けて、リゾート開発とか、都市・住宅開発、社会資本整備、不動産業への融資、土地転がし、過剰投資というふうな形で観光がそれに並行していくような形で動いていくのかなと。それが最終的にバブル崩壊という形に行くので、北海道観光の場合も個別の事業ではあるんですが、やはり国の大きな流れとある程度相関して動くことになるので、北海道の独自性というのはその事業とか施設の個別のところで出てくるのであって、大きな流れはやっぱり、日本経済の動きに合わせた中で、ある程度動くというふうな書き方になるかなと思います。

○　それで、第１節に関しては、戻って申し訳ないですけれど、１頁目のところで今想定したのは、第１項と第２項の２項くらいかなと思って。円高基調期の記述と、内需拡大のバブル経済期の二つくらいに分けて、この第１節を書けないかなと思っています。第３項と書いたんですが、総括的なまとめ的なことを書きたいなと思ったんですが、それを書くとほかの記述と合わないので、この第３項というのはやめた方がいいのかなと。第１節の最後のまとめ的な文章とか、第２項でのまとめ的な文章をやれば、自分の整理みたいな記述もできるかなと今の段階で思っているので、そういう書き方になると、第１節は２項立てかなという感じで、今の段階ではイメージしています。

○　それから、ボックスに書いてあるのは、このときに起きた観光に関することを羅列しているということで、こういった情報を基に、この後整理できればいいかなと。ある程度時系列で書いたつもりなんですが、そういうふうなのを考察、文章化すればいいかなと思います。

○　それから１頁の後半なんですが、第２節は観光需要の多様化・国際観光の兆しと北海道観光と、そういうタイトルを今イメージしております。バブル崩壊を受けて観光事業が経営不振期を迎えると。それと観光事業も言ってみれば多様化のような形で、少しずつ回復期を経ているのですが、日本レベルで行くと国際観光の動きが少しずつ出てくるというところなので、兆しという程度しか。2000年以降は書けませんから、そのギリギリのところまで行くんだけれども、ただ、北海道観光が回復してきて終わりとい

うのも、ある意味では寂しい感じがあるものですから、その意味で 2003 年か、もうちょっと記述的には引っ張って、国の国際観光の動きにちょっと北海道も近付いてくる、兆し的な動きを最終的には書けないかなと思っております。

○　第２節の総括の要点は３頁の２番目のところなんですが、バブル経済の反省を受けて、観光事業が多様化して、地域観光戦略的なものも動いていくと。その後に国際観光の兆しという流れ、国の観光政策が出始めるんですが、その辺との一貫性も考えて、どこまで書けるかなというところなんですが。最後は展望というわけにもいかないんですけれども、2008 年が本当は大きいんですけれども、それを書くと時間軸的に整合性が取れないので、2003 年くらいまでの国の動きを短く書くと。

○　それから今の段階では、国の観光はビジットキャンペーンだとか、いろいろあったんですけれども、少し観光政策に波があるんですね。だから観光は羅列的に書くしかないんですが、少しは国の観光政策が一貫していないというところを、私なりの整理をもし盛り込めたら、北海道の観光政策も一貫していないというところにつながるんですけれども。批判ということではなくて、何か政策的なものも少しくらいは盛り込みたいなと、そんな流れでやっているところです。

○　資料的には１巻でやったときに調べた資料からそんなに追加的な資料はこの分野はなかなかないものですから、これから調査というわけにもいかないので、ある資料を何とか駆使して、その辺のところをうまく整理できればなと、そんな感じで思っています。

○　以上です。

坂下部会長

○　ありがとうございます。節の下の扱いなんですけれど、この第１項、第２項は問題ないんですが、具体的に書くときは、小見出しはもう少し小さく付けていただくことになるので。その辺ちょっと工夫を。

伊藤委員

○　第１項、第２項ではなくて、（1）、（2）になるということですか。

坂下部会長

○　はい。そういうことになります。よろしいですか。

○　では、韓先生お願いします。

韓委員

○　法政大学の韓と申します。レジュメの準備がちょっと間に合わなくて、画面共有で見ていただくことになります。ちょっと見づらいとは思うんですけれども、内容的にそんなに長くはないので、簡単に報告したいと思います。

○　私が担当したのは第 11 章の観光とサービス業の中で第４節に当たるサービス業のところになります。

基本的な流れは時系列になっていて、１年くらい前に報告したものと大きく項目は変わっていません。まだ文章を作成中なので、全体的な流れが分かるような形で、簡単に申し上げます。

○　サービス業というのをどういうふうに捉えるかということ自体が非常に難しいんですけれども、板垣先生が担当されたところにも、広く捉えればサービス産業に含まれているものがあって、買うことも重なるところがあるし、情報化関係の幾つかの重要な産業とも関係があるんですが、これを除いたものということになりますので、結構雑多なものが多く含まれているので、できるだけまとまった形でどういう特徴を持っているかということを説明したいと思っています。

○　それで、そもそも第１巻においては、サービス業というのは項目としてなかなか立ち上げることができなかったんですが、そういう意味で言えば、第２巻において、サービス業という項目を少しではありますけど、入れたこと自体がそれなりに、北海道の産業の全体的な流れから見ると意味がある、という説明を最初に入れています。

○　それで、全体の流れにおいて幾つかのキーワードを報告のために作成してみたんですが、それは、この最初に見ていただくような幾つかのキーワードです。全体的に見ると本節で取り上げるサービス業というのは、1970年代以降、特に日本全体的に進んでいく第３次産業の成長の一環として考えることができると。個別の産業の重要性はあるんですけれど、私が担当しているサービス業というのは、サービス産業全体を含めて雇用吸収の意味として重要性があるということですので、細かい話はしませんけれども、これが産業自体の成長を意味するのか、製造業のような本来的に雇用吸収力が大きいものが、北海道の場合は成長に限界があったので、その矮小性というのを引き受ける形で、雇用吸収の意味合いが大きくなるのか、ということも少し考えてもらうような書き方にしたいと思っています。

○　特にこの点において重要なのが、1980年代以降になります。そもそも、北海道のサービス産業、サービス業というのは、全国的な流れから見ると、若干遅れて成長し始めるというのが分かっているんですが、そういう意味で言うと、1980年代に、言ってみれば非常に急激にサービス業の成長があって、この雇用吸収力で言うと、もともとすごく大きい商業を上回って、かなり大きくその重要性を増していくという、そういうところにサービス業の重要性があります。

○　言ってみれば、全国的に見ると、もともと遅れて成長し始めているのに、相対的にはサービス業における雇用吸収力が全国レベルよりも高まっていくというのが、一つ興味深い点というふうに考えています。

○　しかしながら、総体としてはそうなんですけれども、産業個別的に見ると、性格が違うものが多様であったり、かなり細分化されている市場に基づいているので、個別の産業レベルで見ると非常に規模が小さい、その結果もあって、多様でありながら、細分化されていながら、個別企業の零細性というのが特徴としてあるという話になります。

○　大きくは四つの項目に分けられていて、北海道のサービス業の特徴を、今申し上げたようなことを中心に、対象としている時代をかなり長期で見て、特に全国の動向と違った北海道のサービス業の特徴を最初の（1）のところで述べるようにしています。

○　全体的に見ると、まず日本、北海道だけではなくて日本全体的にサービス産業が成長していくわけなんですが、その背景において、社会構造とか社会のニーズとか、人々の意識の変化があるので、そこを踏まえることによって、なぜ市場が多様であるかということを捉えることができるので、人々の生活レベルのニーズと、企業側の活動においてのサービス需要の高まりというところから、背景を見ていくのが二つ目の項目になります。

○　（3）のところでは、特に 1980 年代に北海道ではかなりサービス業が伸びていくので、幾つかの産業を取り上げて、北海道のサービス業の特徴が現れるような、例えば、労働力が男性中心のものとか、女性中心のものであったりとか。

○　これも一つの北海道経済の特徴なんですけれど、環境の関連で言うと非常に季節性があるので、常用の労働力より、女性でかなり臨時的な、そういう仕事が多いとか、そういう北海道のサービス業の特徴を表すような幾つかの、多様性を持たせるのが難しいんですけれども、細かくて小さくて多様なものの中で、今申し上げたようなことが分かるような産業を代表例ではないんですが、ケースを取り上げてみたいというふうに思っています。

○　最後に、時系列になっていますので、最後は 1990 年代と 2000 年代初めを対象にして、サービス業がどうなっているかというのを説明したいと思っているんですが、その辺はまだ資料が十分にそろっていなくて。

○　面白いのは、個別産業の動きはよく分からないんですが、1980 年代に急成長して。サービス産業、サービス業というのを、個別産業別に政策側がある程度育成しなくてはいけないという、そういう動きがちょうど 1980 年代末から 1990 年代初めに実際の振興方針を発表していくというのがあるんですが、ちょうどそれがバブル経済の崩壊と重なっているので、それがどれくらい持続性のあるものか。

○　もう一つ、サービス業というのは非常に景気変動と深い関係があるので、1980 年代に層として大きくなったサービス産業というのが、1990 年代になると、大きな再編にはなりませんけれども、出たばかりの幾つかの新しい事業とか産業というのが、あまり安定的に定着しないという、そういうイメージを持って、今、描こうとしているんですけれど、この辺の資料がまだちょっとそろっていないので。全体的な流れはこういうふうにやっていこうかなと思っています。

○　細かいところを説明すると時間がかかると思うので、一旦全体の流れを踏まえるような報告で、ここで終わりにしたいと思います。何か御質問とかございましたら説明をしますが、いかがでしょうか。

坂下部会長

○　ありがとうございます。皆さんの方から、何かよろしいですか。

○　レジュメを事務局の方へ送ってください。では、また相談したいと思いますので、よろしくお願いいたします。

韓委員

○　はい。ありがとうございます。

坂下部会長

○　あと、先ほどの伊藤委員の資料の後ろに、小川さんのアイヌと観光についてちょっと書いてあるものがありますので。そういうことで、第11章は以上です。

○　最後になりますが、第 12 章の労働運動のところを、お願いします。あまり時間がなくなってしまって申し訳ないです。

大藤委員

○　はい。なるべく短くします。本章では 1970 年代から 1990 年代までの北海道の労働運動について記述します。

○　この時代は全国的には労使協調的な労働運動が増加しています。北海道では全体的に組合数と組合員数が減少していきます。こうした傾向を踏まえて、本章では北海道の労働組合数や組合員数の推移について統計資料を使って概観していきたいと思います。

○　私自身、1970年代、1990年代の辺りの労働運動はこれまであまり専門に勉強してこなかったので、今、勉強しながら、研究を進めているところです。

○　まず、第1節としては、安定成長期の労働運動というところで、まず、この時代は全国的に国鉄労働者の運動が目立っていまして、これは全国的に 1960 年代くらいから、鉄鋼業界を中心に労使協調的な運動が拡大していく中で、それとは対照的に国鉄労働者の組合、国労ですとか動労では民同左派の主導により運動を展開していたということがありまして。北海道内では機関助士廃止反対運動ですとか、マル生反対闘争、あと、これは動労が実施してやったんですけれど、車両基地統廃合反対運動ですとかが、ストライキや順法闘争という職場闘争の一種なんですが、そういう手法によって展開されます。

○　一番の山としては、ここに書いてないんですけども、1975 年 12 月に8日間やったストライキ権奪還闘争というのが全国的、公労協は国鉄だけではないんですけれど、公労協でやって、国鉄の鉄道路線が8日間ストップしたという運動があって。結局それでストライキ権は獲得できなかったんですけれど、それを境目にして、国鉄労働者の運動がどんどん下火になっていくという感じになります。流れとしてはそういう流れになります。

○　本項目では、そういう国鉄労働者の運動が、全国的な労働運動の中で、どういう動きで展開されて、どういう経緯をたどっていたかについて、ここと、あと横のつながりの部分についても広げていきたいと思います。

○　あと、結構有名な話として、上尾事件みたいな、国鉄労働者の労働運動で、鉄道がストライキで運休したりして、それに対して利用客の反感を買ったりだとか、あと貨物がストップして輸送業に影響が出たということがあったので、そういうことについても記述したいと思います。

○　次に、国鉄労働者の運動以外の運動として、北海道では私鉄総連のじょうてつ（定山渓鉄道）による

交通一元化要求闘争ですとか、あとは大手炭鉱の閉山反対闘争とか、前の時代から連続して起こっているんですけど、そういうのが展開されたりとか。あと、北炭幌内炭鉱の再建闘争ですとか、北炭新夕張炭鉱の再建闘争が労働災害を契機として展開されたりとか、あとは函館ドックの合理化反対闘争ですとか、こういったものが当時の産業構造の転換の時期だったので、そういうものを背景に展開されていきます。

○　そのほかに、国鉄で 1975 年頃から、もともと国鉄の路線の駅で荷物を受け入れて、それを貨車に積んで発送するという事業をやっていたんですけれど、それの大部分を廃止にすると国鉄が方針を示したり。あと、先ほど小坂先生の報告の中にも出てきたんですが、国鉄のローカル線の廃止、国鉄で 1980 年代くらいから全国的に２回にわたってローカル線を指定して、それを次々に廃止していくということやっていたんですけど。北海道では 1984 年の白糠線から、ほとんどのローカル線を廃止にしてきたんですが、そういったローカル線の廃止に対しても、地域の過疎化などにつながるということで、全道労協ですとか、自治体が反対運動を展開しています。

○　あと、この時代の特徴としては、全国的な傾向なんですけど、春闘の役割が大きく変化しておりまして、従来の春闘は組合が全国規模、全国の標準に合わせて賃金を上げろということを言ってきたんですが、1970 年代に入って、賃金問題のほかに、物価問題や年金問題などの社会保障の問題を加えた国民春闘、国民春闘は 1974 年に形が出来上がったと言われているのですが、国民春闘が展開されていきます。この背景としては、高度経済成長期の中で生活水準が上がったというほかに、公害問題とか、そういう生活の問題がいろいろと起こってきたということが背景にあると言われてます。

○　あと、1975 年の春闘からは鉄鋼労連が中心になって賃金抑制の方針を示して、それで日経連が賃金抑制のガイドラインを設定したことで、賃上げがマイナスアルファに転換したということ。これは、企業の経営状態を反映した、そういう春闘に移っていったということがあります。

○　本項目では、1970 年代から 1980 年代にかけて展開された北海道内の労働運動が、当時のいかなる経済情勢や政治情勢を反映して行われたかについて記述します。春闘は、今、説明させていただいたそういう大きな転換期があるので、そういうものが北海道の春闘にどういうふうに反映したのかということについても記述したいと思います。

○　次に、第２節が、まだタイトルが確定していないんですが、ここではバブル経済期の労働運動ということで、大体 1984 年くらいから 1990 年代の初めくらいまでの労働運動について扱おうと考えております。

○　まず、分割民営化と労働運動ということで、1980 年代に入って国鉄の民営化案が登場して、1986 年 11 月に国鉄を分割民営化するという方針が決まって、1987 年４月に分割民営化が実施されたということがありまして、これに対して、国鉄の分割民営化が多くの国鉄労働者の解雇につながるとして、総評、全道労協、国労などが分割民営化反対闘争を全国規模で展開して、北海道でも運動が展開されていました。

○　この中で、レジュメには書いてないんですけど、国労の組合員が減少したり、動労が全国のナショナルセンターの総評から脱退するということがあって、分割民営化反対闘争の中で国鉄労働者もその運動が大きく変化したというか、衰退していくことにつながっていきました。それで、分割民営化でＪＲグ

ループができたんですけど、このときに、国労所属の国鉄組合員の差別採用があったとして、道内では国労が北海道地方労働員会に救済申立てを行って、1989年に地労委はＪＲ北海道とＪＲ貨物に対して、不採用になった組合員の採用を命令しています。それでＪＲに採用されなかった国鉄職員の多くが国鉄清算事業団の所属となって、道内では国労や全道労協が国鉄清算事業団職員のＪＲ北海道、ＪＲ貨物への職場復帰を要求して運動を展開しています。こうした分割民営化をめぐる労働運動の取組経緯や取組について記述をしたいと思います。

○　ここには書いてないんですけれど、分割民営化に対する反対運動の中で、北海道にかつて幾つか鉄道の町というような、鉄道職員が多く住んでいた町、追分、池田、北見と釧路とかが有名なんですが、そういった町がありまして、そういった町の分割民営化反対運動について、当時の地方紙を見たら出てくるかもしれないので、それもちょっと調べて、見つかったら取り上げようかなと考えております。

○　次に労働戦線の統一と再編というところで、1970年代から全国的に労働戦線の再編が進んで、1989年に連合と全労連ができて、北海道では1990年に連合北海道が結成されて、1989年に全労連の傘下の組織として道労連が結成されています。そういう、北海道でどのように労働戦線の統一がされたのかについて記述したいと思います。

○　最後に（３）地域組織の再編とパート労働者の運動ということで、北海道内で、連合北海道と道労連が結成されたということを反映して、地域組織の再編も進められました。それまで北海道では、戦後に地域の経済的な問題に取り組んだり、地域の労働者の横のつながりを強化する組織として地区労というのが多く、北海道各地の地域にあったんですが、それがこの時代に地区労連ですとか、地区連合会という組織に変わっていきます。また、パート労働者の組織化もこの時期に進みます。本項目では、こういう地域組織の推移や道内のパート労働者の組織化と運動について記述します。

○　それで、これからなんですが、最後に連合会の結成だとか、結成された地域が分かる資料が北海道の経済部にないかということを、可能であれば、取材を希望したいと思います。

○　かいつまんで説明しましたが以上になります。

坂下部会長

○　12章分の説明は以上です。かなりできている方もいらっしゃいます。

○　先ほどの日程表にありましたように、第１次締切りを３月末、第２次締切りを５月末で、皆さん、いつくらいにできるかというのは、今日は聞いていませんけれども、一応、３月、５月ということで、今年度どの程度目標に向けてやられていたかをちょっと把握しておりませんので、全体がどうなっているのか分かりませんけども、一応、月ごとに連絡させていただいて、場合によっては部会を開いて、先にできた方に仕事をしてもらって、全然議論していないので、今日もちょっといろいろともったいないなと思ったことが若干あったので、部会も年度内にもう１回くらいやりたいなと思っております。引き続き、執筆もよろしくお願いしたいと思います。

○　今までのところで何か御質問、御意見はございますか。よろしいですか。では、議題（３）のところ

までは以上です。

○　それでは、事務局からお願いいたします。

3　閉会

佐藤室長

○　以上をもちまして、令和７年度第１回産業・経済部会を終了します。ありがとうございました。