

ほっかいどう産業振興ビジョン

～潜在的な可能性に磨きをかけて未来を拓く～



平成 23 年 12 月
北 海 道

目 次

はじめに	-----	2
「ほっかいどう産業振興ビジョン」の策定趣旨		
I 基本的な考え方	-----	4
1 我が国経済の状況	-----	4
(1) 国内の経済情勢		
(2) 国の新成長戦略等を巡る動き		
2 本道経済の現状	-----	5
(1) 道内の経済情勢		
(2) 本道経済産業の現状と課題		
(3) 北海道経済活性化戦略ビジョンの成果とその検証		
3 本道を取り巻く経済社会環境の変化	-----	8
(1) 東日本大震災の影響とその後の新たな動き		
(2) 地域課題の解決に向けた主体的な取組の胎動		
(3) 優位性を有する食クラスター活動の展開		
(4) 新たな観光ニーズの高まりへの対応		
(5) 成長著しい東アジアへの輸出拡大の取組		
(6) 環境・エネルギー分野の域内循環を高める取組		
(7) 北海道と東北地域との新たな関係		
4 施策展開方針	-----	14
〈めざす姿〉 経済波及効果の高い様々な産業群が重層的に展開する 持続可能な自立型経済産業構造		
5 取組期間	-----	15
6 ビジョンの位置付け	-----	15
(1) 地域における施策の展開		
(2) 新・北海道総合計画における位置付け		
(3) 他計画等との関係		
II 自立型経済産業構造に向けた施策展開	-----	17
1 東日本大震災の影響に対する対策	-----	18
(1) 道内経済への影響対策		
(2) 被災地への支援と我が国の経済復興に向けた本道の貢献		
2 人々の生活を支える力強い地域経済づくり	-----	20
(1) 中小企業の競争力強化		
(2) 地域商業の活性化		
(3) ものづくり産業の競争力強化と地域展開		
(4) 地域産業を担う人材育成と就業促進		
3 本道経済の成長力強化に向けた取組の推進	-----	26
(1) 〔食〕 ……食の総合産業化による食産業立国の形成		
(2) 〔観光〕 ……地域における魅力ある観光の新展開		
(3) 〔国際〕 ……世界の中の北海道を意識した海外市場の開拓		
(4) 〔環境・エネルギー〕 ……環境・エネルギー産業の振興		
III 推進にあたって	-----	34
1 関係者の連携		
2 推進体制		
3 推進管理		

はじめに

「ほっかいどう産業振興ビジョン」の策定趣旨

本道経済は、景気回復に足踏み感がみられていたところに、平成23年3月11日に発生した東日本大震災と福島第一原子力発電所の重大事故の影響が加わり一段と厳しい状況にある。また、全国平均を上回るスピードで進む人口減少や高齢化、公共投資の大幅な減少、環境問題への対応とエネルギー制約の高まり、国のTPP協議を巡る動向、デフレ経済、米国及び欧州の債務問題を契機とした急速な円高など、多くの課題に直面している。

こうした幾多の困難を克服し、本道が将来にわたって成長発展していくためには、公的需要に支えられた経済産業構造から、経済波及効果の高い様々な産業群が重層的に展開する持続可能な自立型経済産業構造への転換を図っていくことが重要である。

また、大震災によって惹起された電力制約の問題や企業等におけるリスク分散の動きなど、経済社会情勢の変化を的確に捉え、速やかに対応していく必要がある。

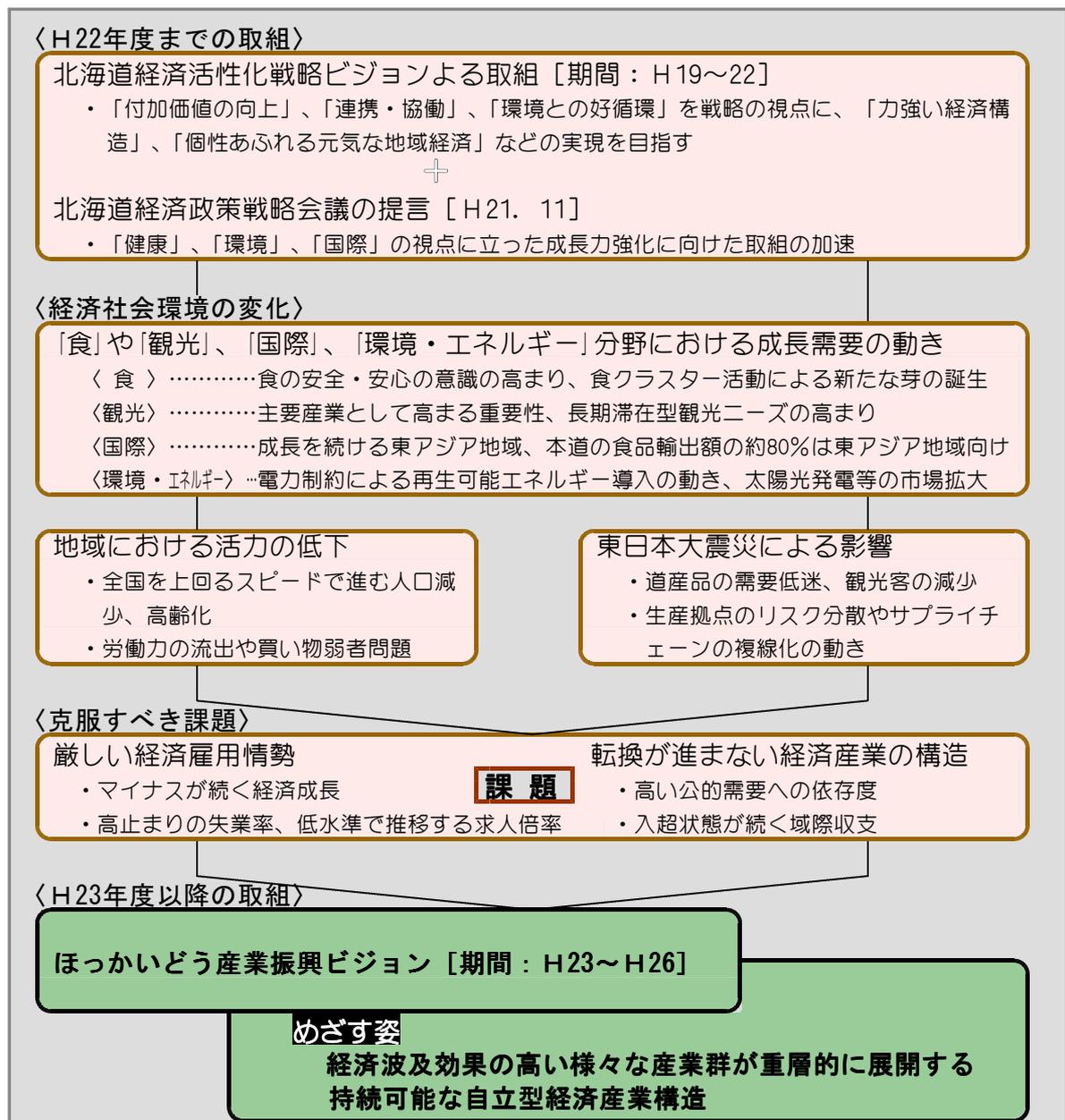
道では、平成19年度に策定した「北海道経済活性化戦略ビジョン」に基づき、目標として掲げた「力強い経済構造の実現」や「個性あふれる元気な地域経済の実現」などに向けて、ものづくり産業の振興や地域資源を活用した取組の強化、新エネルギーの開発・導入の促進など、様々な施策に取り組んできた。

さらに、平成21年度には、道内各界のトップなどで構成する「北海道経済政策戦略会議」の提言を受け、「健康」、「環境」、「国際」の視点から、本道経済の成長力強化に向けた取組を加速させた。

こうした取組の結果、企業立地件数やバイオ産業の売上高などで一定の成果がみられたものの、依然として全国に比べて公的需要への依存度が高いことなどから、力強い自立型の経済産業構造を実現するまでには至っていない状況にある。また、道央圏と他地域との活力の差の拡大といったことも懸念される。

これらのことから、これまで推進してきた「北海道経済活性化戦略ビジョン」の取組を継承・発展させるとともに、大震災により生じた我が国の経済社会における環境の変化などを踏まえ、経済活性化のための産業振興施策の推進に当たっての新たな道筋を示すものとして、「東日本大震災の影響に対する対策」と「人々の生活を支える力強い地域経済づくり」、「本道経済の成長力強化に向けた取組の推進」を柱に、重点的かつ集中的に取り組むべき方向性と施策を体系的に整理した「ほっかいどう産業振興ビジョン」を策定し、経済界や市町村などと認識を共有しながら、このビジョンが定める基本方向に基づき、本道経済の活性化に向けた取組を一層強力に加速推進することとする。

〈策 定 趣 旨〉



I 基本的な考え方

1 我が国経済の状況

(1) 国内の経済情勢

我が国経済は、平成21年春頃から好調な輸出と国の経済対策の効果に牽引されて持ち直し、平成22年度の名目GDP^{表1}は前年度比0.4%と、平成19年度以来3年ぶりのプラス成長となった。

一方で、平成22年6月以降の急速な円高が輸出産業に大きな影響を及ぼす中、高い失業率など雇用面での厳しい状況が続き、デフレ状態にあるところに、さらに、同年秋のエコカー補助金の終了などの影響を受け、景気は足踏み状態となった。

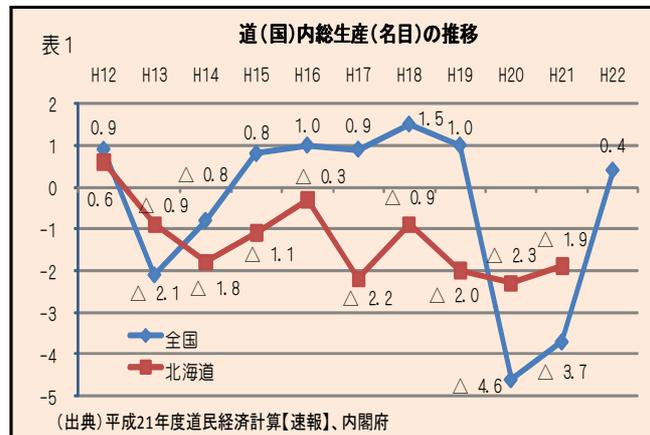
こうした中、平成23年3月に東日本大震災が発生し、消費者マインドの落ち込み、サプライチェーンの障害や電力制約に伴う生産活動の低下、原発事故による風評被害など、我が国経済全体に大きな影響をもたらした。

また、同年7月には、米国の債務上限引上げ問題を背景に、一層円高が進んだ。この状態が続くと、輸出型産業を中心に企業の収益悪化や、企業の海外流出が加速し、産業の空洞化に拍車がかかることが懸念される。

(2) 国の新成長戦略等を巡る動き

国では、「強い経済」の実現に向けて、平成22年6月に「グリーン・イノベーション」や「アジア経済」等7つの戦略分野と21の国家戦略プロジェクトを示した「新成長戦略」^{*1}を決定するとともに、平成23年1月には「新成長戦略」の成果の見える化を図り、今後における取組の基本的な考え方を明らかにする「新成長戦略実現2011」^{*2}を決定した。

その後、同年3月の東日本大震災の発生による影響を踏まえ「新成長戦



*1 「新成長戦略」(平成22年6月18日閣議決定)

*2 「新成長戦略実現2011」(平成23年1月25日閣議決定)

略」を再設計・再強化する「政策推進指針～日本の再生に向けて～」*³が5月に決定され、本指針に基づき、各政策分野における取組についての検討を進め、「震災復興」と並ぶ日本再生のための取組として、「財政・社会保障の持続可能性確保」と「新たな成長へ向けた国家戦略の再設計・再強化」を柱とする「政策推進の全体像」*⁴を8月に決定した。

また、産業振興面では、経済産業省が国を挙げて産業のグローバル競争力を強化するため、平成22年6月にインフラ関連／システム輸出（原子力、水、鉄道等）や環境・エネルギー課題解決産業（スマートコミュニティ、次世代自動車等）等5つの戦略産業分野と9項目の日本の産業を支える横断的政策からなる「産業構造ビジョン2010」*⁵を取りまとめた。

2 本道経済の現状

（1）道内の経済情勢

本道経済は、公共事業費が大幅に縮減する中、エコカー補助金・減税や家電エコポイント制度などの政策効果によって個人消費が堅調に推移するなど、緩やかながら持ち直しの動きがみられた。しかし、平成22年末には、円高に伴う輸出鈍化による国内経済の減速やエコカー補助金の終了などから持ち直しの動きに一服感がうかがわれ、本格的な景気回復には至らない中、この度の大震災によって、水産業を中心に大きな被害が発生したほか、生産活動の低下や観光客の大幅な減少など、大きな影響を受けた。

その後、個人消費や生産活動に持ち直しの兆しがみられるものの、原発事故の風評被害により、道産食品等に対する海外での輸入規制の強化や来道観光客、特に外国人来道者が減少しており、こうした大震災の影響に加え、経済活動で名目GDPのマイナス成長が続く中、デフレ状態によって景気の停滞感があるところに、さらに急速な円高が追い打ちをかけている状況にあり、雇用情勢では、失業率が高止まりで、有効求人倍率も全国と比べて低水準で推移するなど、本道経済は依然として厳しい状況にある。

* 3 「政策推進指針～日本の再生に向けて～」（平成23年5月17日閣議決定）

* 4 「政策推進の全体像」（平成23年8月15日閣議決定）

* 5 「産業構造ビジョン2010」（平成22年6月3日産業構造審議会産業競争力部会報告書）

(2) 本道経済産業の現状と課題

本道では、道内需要（道内総生産から移輸出入等の道外需要を除いたもの）が年々減少する中で、公的需要の割合^{表2}は、依然として30%を超え、全国と比較して大幅に高く、年々公共事業が減少^{表3}していく状況にありながらもなお、従来型の公的需要に依存した経済構造にある。

また、豊富な農林水産資源や観光資源を活かした1次産業や3次産業で強みを有している一方、2次産業、とりわけ製造業のウェイト^{表4}が低い状況となっている。

近年では、ものづくり分野での裾野が広い自動車産業の集積が進みつつあるが、製造業における業種類型別の出荷額の構成比^{表4}をみると、加工組立型の割合は、全国に比べて低く、本道経済を牽引する力強さには欠けるといった状況にある。

産業競争力の面においても、就業者1人当たりの総生産を表す労働生産性^{表5}が全国平均を大きく下回っている上、全国との格差が拡大している傾向にある。

さらに本道が道外に売った財貨・サービスである移輸出と道外から買った財貨・サービスである移輸入との差を表す域際収支^{表6}は、移輸入が移輸出を上回る入超の状態が続いている。

本道経済が将来にわたって活力を高めていくためには、こうした経済産業構造の課題の克服が急務となっている。

表2 公的需要のGDP比の推移

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度
北海道	32.6%	32.7%	32.1%	31.8%	32.6%
全国	23.3%	22.9%	22.3%	22.4%	22.9%

(出典) 平成20年度道民経済計算、平成20年度国民経済計算確報

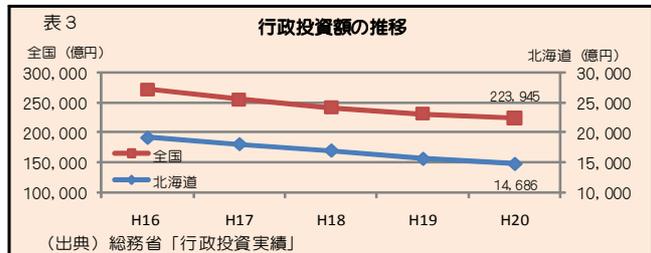


表4 道(国)内総生産の産業別構成比(平成20年度)

	第1次産業	第2次産業		第3次産業
		うち製造業		
北海道	3.7%	15.1%	8.1%	83.9%
全国	1.5%	26.1%	19.9%	74.6%

(出典) 平成20年度道民経済計算

道(国)の業種類型別製造品出荷額等構成比

	地方資源型	基礎資源型	金属	加工組立型	雑貨型
北海道	48.6%	28.1%	4.9%	12.3%	6.1%
全国	17.9%	24.4%	4.6%	43.8%	9.3%

(出典) 平成21年工業統計(経済産業省)により経済部が作成

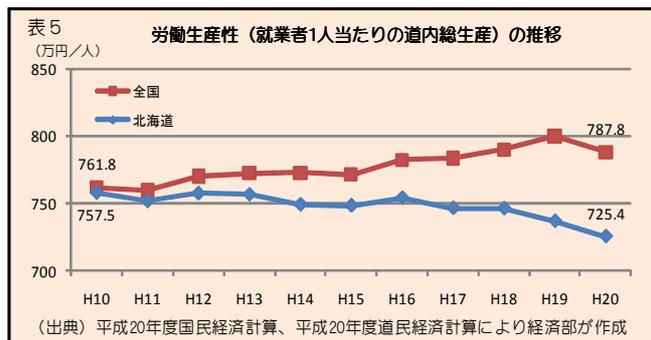


表6 本道の域際収支の推移 (単位: 億円)

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度
移輸出	52,408	54,820	57,914	58,302	56,918
移輸入	71,941	72,271	72,823	73,106	72,531
域際収支	▲ 19,533	▲ 17,451	▲ 14,909	▲ 14,803	▲ 15,613

(出典) 平成20年度道民経済計算

(3) 北海道経済活性化戦略ビジョンの成果とその検証

「北海道経済活性化戦略ビジョン」では、施策の成果を明らかにするため、全体で70の指標を定め、ものづくり産業の振興や中小企業の育成・強化、「食」や「観光」のブランド化の加速などに取り組んできた。

こうした取組の結果、平成22年度までの4年間で、企業立地件数や機能性食品等のバイオ産業の売上高などで目標数値を上回り、地域における経済の活性化や雇用の拡大に寄与した。一方、平成20年の世界的な景気後退の影響や厳しい本道の経済情勢を反映して、加工組立型企業の立地件数やIT産業の売上高などが目標に達せず、また、製造品出荷額等や道内総生産に占める製造業のウェイトなども、目標を下回る進捗に留まり、力強い経済産業構造への転換に向けては、まだ道半ばといった状態にある。

「北海道経済活性化戦略ビジョン」の取組成果

(平成23年9月時点)

- 「北海道経済活性化戦略ビジョン」の施策の成果を明らかにするために設定した70の指標のうち、主な達成指標及び主な未達成指標、主な目標を下回る指標については、次のとおり

■主な達成指標

項目	指標	実績
企業立地件数	H19～H22 200件	H19～H22 222件
バイオ産業売上高	H18 286億円(見込み) → H22 500億円	H22(見込み)501億円
輸出額(函館税関を通じた本道分)	H18 3,089億円 → H22 3,314億円	H22 3,408億円
海外新規成約件数	H19～H22 240件	H19～H22 343件
経営革新に挑戦する企業	H19～H22 300社	H19～H22 329社

■主な未達成指標

項目	指標	実績
加工組立型企業の立地件数	H19～H22 累計42件	H19～H22 22件
IT産業の売上高	H18 3,327億円(見込み) → H22 4,500億円	H22(見込み)4,125億円

■主な目標を下回る指標

項目	指標	実績
製造品出荷額等	H22までに過去最高(H3:6兆2,700億円)	H21 5兆2,026億円
道内総生産に占める製造業のウェイト	製造業のウェイト H22までに11%台	H20 8.1%
製造業の付加価値生産性	H17 927万円/人 → H22 1,100万円/人	H21 857万円/人
食品工業の付加価値率	H17 29% → H22 31%	H21 28.3%

- 70の指標の達成状況については、今後統計データが公表されるものなどがあるが、現時点では、「目標を達成」が30、「目標を未達成」が23という状況

■指標の進捗状況

区分	目標を達成	概ね目標どおりに進捗	目標を下回る進捗	目標を未達成	計
指標の数	30	2	15	23	70

※ 「概ね目標どおりに進捗」または「目標を下回る進捗」は、平成22年度の統計データが今後公表される指標及び平成23年度以降を目標年度としている指標を全体の進捗状況から判定

3 本道を取り巻く経済社会環境の変化

(1) 東日本大震災の影響とその後の新たな動き

東日本大震災は、甚大な人的、物的被害をもたらしたほか、生産、消費、物流をはじめとしたサービスなど、これまでの我が国の経済社会システムを根底から揺るがす未曾有の事態を引き起こした。まさに我が国の今後の経済社会システムのあり方が問われている。

このため、国では、平成23年7月に「東日本大震災からの復興の基本方針」*6を策定（同年8月改定）し、総力を挙げて、大震災からの復旧、そして将来を見据えた復興へと取組を進めている。

本道にとっても、大震災の影響は、「今、そこにある危機」である。原発事故の風評被害によって、食品をはじめとした道産品に対する海外での輸入規制の強化や来道観光客、とりわけ外国人来道者が大幅に減少しており、こうした「危機」に対し、迅速かつ集中して対処するのはもちろんのこと、この「危機」を乗り越え、本道の経済活性化につなげていく必要がある。

この大震災を契機として、生産拠点のリスク分散やBCP（事業継続計画）*7の策定、サプライチェーンの複線化*8、電力制約を背景とした多様なエネルギーの利活用、食料備蓄や事業活動の機能補完等を目的としたバックアップ拠点の必要性の高まり、といった新たな動きが現れている。

本道は、ビジネスの面では、大消費地から遠距離にあり、物流コストが事業コストを押し上げる一因となっているが、自然災害のリスクが低く、大都市圏から一定の距離を隔てていることに加え、広大で安価な産業用地や豊富な食・水資源、冷涼な外気や雪氷、太陽光、バイオマスといった多様な再生可能エネルギー*9の宝庫であることなどから、リスク分散の適地といえる。本道は他の地域に比べ、こうした多くのメリットを有しており、これらの資源を効果的に活用し、我が国の経済復興に向けて積極的に貢献

*6 「東日本大震災からの復興の基本方針」（平成23年7月29日東日本大震災復興対策本部策定。平成23年8月11日改定）

*7 Business Continuity Plan（ビジネス・コンティニューイティ・プラン）の略。企業が大規模な自然災害などに遭遇した際、事業資産の損害を最小限に留め、限られた経営資源で最低限の事業活動の継続等を可能とするために、事前に策定される行動計画

*8 サプライチェーンとは、原材料や部品等の調達から、生産、流通を経て消費者に至るまでの一連のプロセスのことで、東日本大震災により、サプライチェーンが寸断されたことから、物流等のルートを単一ではなく複数設けようとする動き

*9 雪氷や太陽光、水力など、自然界から得られ、継続して利用できるエネルギー資源

しながら、本道経済の成長力強化へと結び付けていくことが重要である。

また、社会インフラの重要性の認識も高まっている。とりわけ、交通ネットワークの整備は、産業活動の発展や住民の安全・安心な暮らしに大きな役割を果たすとともに、バックアップ拠点の機能として不可欠であることから、本道のメリットを最大限に発揮するため、北海道新幹線の札幌への延伸や、高速道路の整備促進、道内空港・港湾の機能強化も重要となっている。

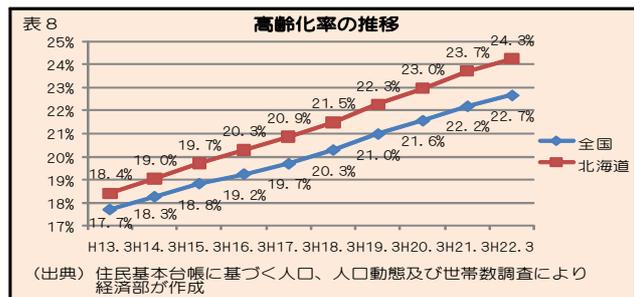
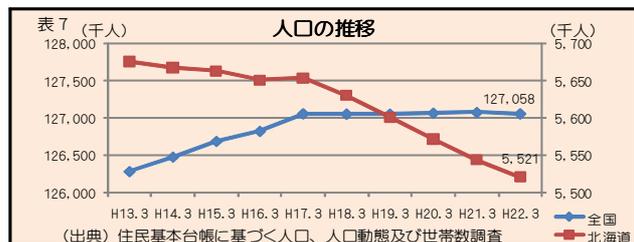
（２）地域課題の解決に向けた主体的な取組の胎動

本道では、全国を上回るペースで人口の減少^{表7}や高齢化が進展^{表8}している。これに伴い地域においては活力が失われ、過疎化やコミュニティ機能の低下をはじめ、若年労働力や購買力の流出、生産活動の縮小、買い物弱者の増加など様々な課題に直面している。

街の中心であった商店街や市場などが往時の賑わいを失い空き店舗が増加する、いわゆる「シャッター通り」化や、大型店の出店・撤退などによる中心市街地の空洞化が進行している。これに加え、長引く景気の低迷などにより地域の経済や雇用を支える中小企業では、売上の減少や収益の悪化など厳しい経営を余儀なくされている状況にある。このままでは「地域」がますます疲弊し、負のスパイラルへと落ち込む懸念がある。

こうした中、最近、社会的な課題や地域における課題を自らが創意工夫をこらしながら解決していこうという動きもみられる。福祉・介護や子育て支援、まちづくり、環境問題、個人向けサービスなど、様々な分野のソーシャルビジネス^{*10}やコミュニティビジネス^{*11}が生まれており、地域経済の活性化や雇用の担い手として、大きな注目を集めている。

道内においても、買い物弱者への支援や「地域商社」^{*12}の設立・運営な



*10 福祉や教育など社会的課題の解決に向けた取組を持続可能なものとして展開する事業

*11 住民等で組織し、企業などが対応しにくい生活者の需要を掘り起こして展開する事業

*12 根室市などが平成22年5月に「根室市アジア圏輸出促進協議会」を設立し、既存の商社を通さずに地域において、自前でサンマ等をベトナムなどに輸出する取組を展開

どの取組が生まれつつあるほか、新商品や新サービスの開発にチャレンジする中小企業がみられるなど、「地域」のこうした取組をきめ細かに支援することにより、大きな取組へと育てていくことが求められているとともに、地域を支える中小企業の経営革新等の取組を支援していく必要がある。

また、力強い「地域」づくりのためには、地域の特性に応じた産業の集積を高めていくことが重要である。そのためには、道外からの企業の誘致に加え、地場企業の競争力強化が不可欠である。

近年、自動車関連企業の集積が進んだことに伴い、官民、試験研究機関などが一体となって、地場企業の自動車産業への参入を促進するため、生産管理技術の向上などの品質・コスト・納期（QCD）^{*13}対応力の強化や、道外自動車企業とのビジネスマッチングなど、幅広い取組を積み重ねてきた。その結果、自動車産業をはじめものづくり産業への参入を目指し、技術力の向上やコスト意識の徹底に向けた企業の自発的な取組が盛んになっており、これを地域に広く浸透させていくことが重要である。

（3）優位性を有する食クラスター活動の展開

本道の農業は、全国の約4分の1の耕地面積を有しており、平成21年の農業産出額は1兆111億円で、全国の約12%を占めている。品種別の生産量でも、小麦や馬鈴しょ、大豆、たまねぎなど多くの品目が全国一であり、また、水産業では、平成21年の海面漁業・養殖業の生産量（属人）^{*14}は約149万トンで、全国の約28%を、生産額は2,580億円で、全国の約19%を占め、いずれも全国一となっているなど、本道の食料自給率は187%（概算値）に達している。

豊富な農水産資源に支えられた本道は、製造品出荷額等における食品工業^{表9}が全体の約42%を占め、全国の約13%と比べると、非常に高いウ

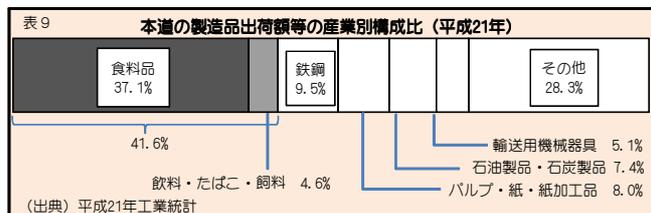


表10 本道の食品工業の位置付け

製造品出荷額等						（単位：億円）
順位	1	2	3	4	5	
都道府県	静岡県	北海道	愛知県	兵庫県	神奈川県	
製造品出荷額等	22,495	21,662	21,318	18,882	17,801	

（出典）平成21年工業統計

付加価値額・付加価値率						（単位：億円、%）
順位	1	2	3	4	5	
都道府県	静岡県	愛知県	兵庫県	北海道	埼玉県	
付加価値額（注）	7,669	7,225	6,687	6,123	6,119	
付加価値率	34.1	33.9	35.4	28.3	38.4	

（出典）平成21年工業統計
注：従業員29人以下は租付加価値額
付加価値率は全国44位

*13 Quality（品質）、Cost（コスト）、Delivery（納期）の略。生産管理において、重視すべき要素を表す用語

*14 漁獲量などについて、水揚げした経営体の所在地において計上する集計方法

ェイトとなっている。製造品出荷額等^{表10}について、本道の食品工業は静岡県に次いで全国2位であるが、一方、付加価値額^{表10}は4位、付加価値率^{表10}では44位にあることから、国内外における食の安全・安心への意識の高まりなども踏まえ、本道の優位性を活かしながら、製品の付加価値をより高めていくことが必要である。

また、道では、食の総合産業の確立を目指す「食クラスター活動」を平成22年度から展開しており、この取組によって、新商品の開発や製品の高付加価値化など、食分野における新たな「芽」が誕生している。

(4) 新たな観光ニーズの高まりへの対応

本道の観光は、国内外からの人気が非常に高く、平成22年度の観光入込客数（実人数）は5,127万人に達している。

観光産業は関連する産業の裾野が広く、平成21年7月からの1年間における観光消費額^{表11}は1兆2,992億円となっており、主要産業としての重要性が増している。

訪日外国人来道者数^{表12}についてみると、平成22年度は実人員で約74万人となっており、このうちアジアからの来道者が約84%を占めていることから、アジアは極めて重要なマーケットとなっている。

また、高等学校などにおける体験学習や野外学習を取り入れた教育旅行、原発事故の影響を反映して長期滞在型観光が注目されていることに加え、平成27年度に予定される北海道新幹線の新函館までの開業により、潜在的観光需要の掘り起こしが期待されており、こうした新たなニーズを積極的に取り込んでいくことが必要である。

(5) 成長著しい東アジアへの輸出拡大の取組

世界経済においては、先進国と新興国の成長速度の差が鮮明化している。アジアをはじめ世界の新興国は市場として量・質ともに急速な拡大を続け

表11 本道における観光産業の経済効果

観光消費額	1兆2,992億円	(道内産業への直接効果1兆451億円)
↓波及効果		
生産波及効果	1兆8,237億円	
所得形成効果	9,814億円	
雇用効果	16万人	
税収効果	645億円	

(出典) 第5回北海道観光産業経済効果調査(北海道観光局)

表12 本道への訪日外国人来道者数(実人数)(単位:人、%)

国・地域別	来道者数	構成比	備考
台湾	183,700	24.8	外国人来道者数に占める割合は約84%
韓国	148,900	20.1	
中国	135,500	18.3	
香港	87,100	11.7	
シンガポール	28,800	3.9	
マレーシア	21,700	2.9	
タイ	18,400	2.5	
アメリカ	21,200	2.9	
カナダ	9,300	1.3	
ロシア	11,300	1.5	
オーストラリア	25,600	3.5	
その他	50,200	6.8	
合計	741,700	100.0	

(出典) 平成22年度北海道観光入込客数調査
(注) 平成22年度から新方式による算定。

ており、特に中国、ASEAN、インドなどが需要地としての存在感を高め、東アジア地域が生産・需要の中心として自立した経済圏となる可能性が高まっている。

生産拠点の進出等、東アジア地域への直接投資が近年大きく増加するなど、我が国との結び

付きが強くなる中、本道においても、水産物や農畜産物、加工食品の輸出額^{表13}は、平成22年で約369億円と総輸出額の約10%を占めており、このうち中国及び香港、韓国、台湾で全体の約80%^{表14}を占めるなど、成長著しい東アジア地域は重要かつ将来的にも有望な輸出相手先といえる。

なお、輸出の拡大を目指す上で、原発事故の風評被害を早急に払拭することが不可欠であり、そのためにも、国内外に向けて、正確な情報に基づく「安全・安心」な道産品ブランドの発信力を強めていく必要がある。

（6）環境・エネルギー分野の域内循環を高める取組

地球温暖化対策への対応を背景に、太陽光発電設備の市場拡大^{表15}が見込まれている。これに加え、大震災による電力制約を契機に、発電に再生可能エネルギーを導入する動きが急速に高まっている。国内の大手通信会社などが、太陽光等による発電事業への参入を検討^{*15}しており、広大な土地の確保や日照面で優位性をもつ本道も建設候補地であることから、平成23年8月に、いわゆる再生可能エネルギー特別措置法が成立したことを受け、今後、施設の設置整備の取組が加速するものと思われる。

次世代自動車^{*16}についても、生産台数^{表16}は大幅に伸びている。これに伴

表13 本道の食料品輸出実績（平成22年）
（単位：百万円）

総輸出額(A)	うち食料品輸出額(B)	B/A(%)
340,801	36,923	10.8%
	水産物 25,543	
	農・畜産物 1,644	
	加工食品 9,735	

（出典）貿易統計に基づき北海道が独自に集計

表14 本道の水産物や農畜産物、加工食品の輸出先
（単位：百万円）

区分	輸出額	備考
中国	18,365	水産物等の輸出先に占める割合は約80%
韓国	1,432	
台湾	1,084	
香港	8,758	
その他	7,284	
合計	36,923	

（出典）貿易統計に基づき北海道が独自に集計

表15 全国の太陽電池出荷量

H21年度	H22年度	増加率
1,668,531 kW	2,538,814 kW	1.5倍

（出典）一般社団法人太陽光発電協会調べ

表16 全国の電気自動車・ハイブリッド自動車生産台数

H20年度	H21年度	増加率
411,745台	826,251台	2.0倍

（出典）一般社団法人次世代自動車振興センター調べ
注：原付自転車を除く

*15 平成23年11月時点で、10社ほどが本道でのメガソーラー事業を検討中

*16 トヨタ自動車北海道(株)は、今後の事業展開に活かすため、改造電気自動車の製作に取り組み、平成22年9月に試作車を完成させ、テスト走行にも成功

い、関連するモーターやパワー半導体、蓄電池等のイノベーションも期待されており、こうした分野の集積促進のほか、寒冷地技術を活かした取組の事業化などにより、本道における環境産業の市場拡大が見込まれている。

また、道が誘致を進めてきた環境配慮型データセンターでは、平成22年6月に、外気冷房を全面的に導入した最新鋭の大型データセンターの立地が決定したこともあり、積雪寒冷な本道の立地環境が注目を集めている。

これら環境・エネルギー分野における成長需要を的確に捉え、地場企業の参入促進に取り組むなど、域内循環の動きを高めていく必要がある。

（7）北海道と東北地域との新たな関係

北海道と東北地域は、これまでも経済界や行政分野を中心に、官民ともに、連携の取組を進めているが、両地域を取り巻く情勢の変化を踏まえ新たな視点で見ると、東北地域との連携強化は本道経済活性化に向けた好機と捉えることができる。

東日本大震災により甚大な被害を受けた東北地域の復興支援は、喫緊の課題である。復興資材や生産活動に必要な部品、原材料などを本道から供給することを通じて、道内企業の新たな受発注先の確保につながることも期待される。

また、東北地域は、自動車製造分野において、国内第3の拠点を形成しつつある。本道と東北を一つの圏域と見なして、部品調達を展開していくことが見込まれており、今後は東北地域との連携を強化し、道内企業の自動車産業への参入を促進することで、ものづくり産業の振興を推進することが必要である。

さらに、平成27年度に予定されている北海道新幹線の開業は、本道と東北地域との関係に大きなインパクトを与える。特に、観光面では、函館を中心に、北海道と東北が一体となって、広域観光地としての魅力を向上させ、連携してPRを行うことで、首都圏をはじめとした国内からの誘客促進につなげることが期待できる。

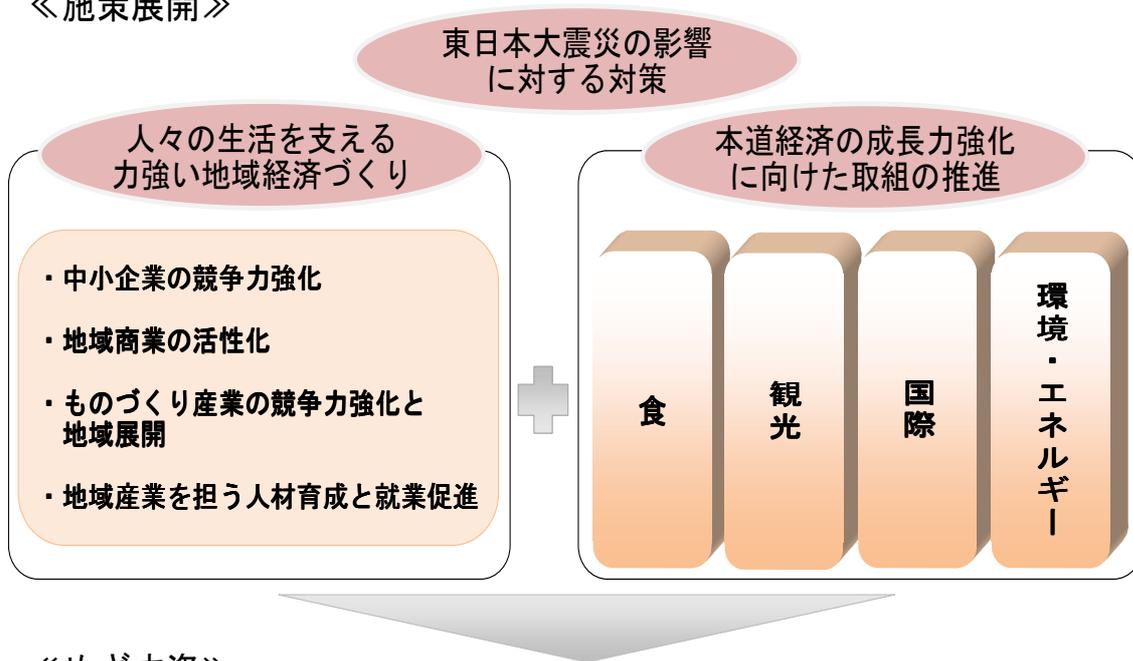
こうした情勢の変化を背景に、今後は、北海道と東北を一つの市場と捉え、東北地域との連携を新たな視点から促進することが、本道経済活性化の上で重要である。

4 施策展開方針

本道経済にとって、懸念される要素や乗り越えなければいけない課題とともに、チャンスともなる経済社会環境の変化が進んでいる。本道が抱えている経済産業の構造的な課題を克服するには、こうした動きを的確に捉えて、道外の需要を獲得する移輸出型産業を強化するとともに、道内の需要を道内の供給で賄う域内循環を高めていくことが必要である。

このため、東日本大震災の影響対策はもとより、北海道の元気の源である地域にこだわり、「人々の生活を支える力強い地域経済づくり」に向けた取組を展開するとともに、国の戦略分野とも方向性を共有し、本道が優位性を有している「食」及び「観光」、「国際」、「環境・エネルギー」分野において、北海道価値を磨き上げ「本道経済の成長力強化に向けた取組」を推進する。

《施策展開》



《めざす姿》

経済波及効果の高い様々な産業群が重層的に展開する
持続可能な自立型経済産業構造

5 取組期間

平成23年度から平成26年度までの4年間

6 ビジョンの位置付け

(1) 地域における施策の展開

本ビジョンの地域における施策の展開に当たっては、新・北海道総合計画に沿って、6つの連携地域ごとに策定した「政策展開方針」等に基づく、各地域の経済産業の活性化に必要とされる施策とあわせて実施する。

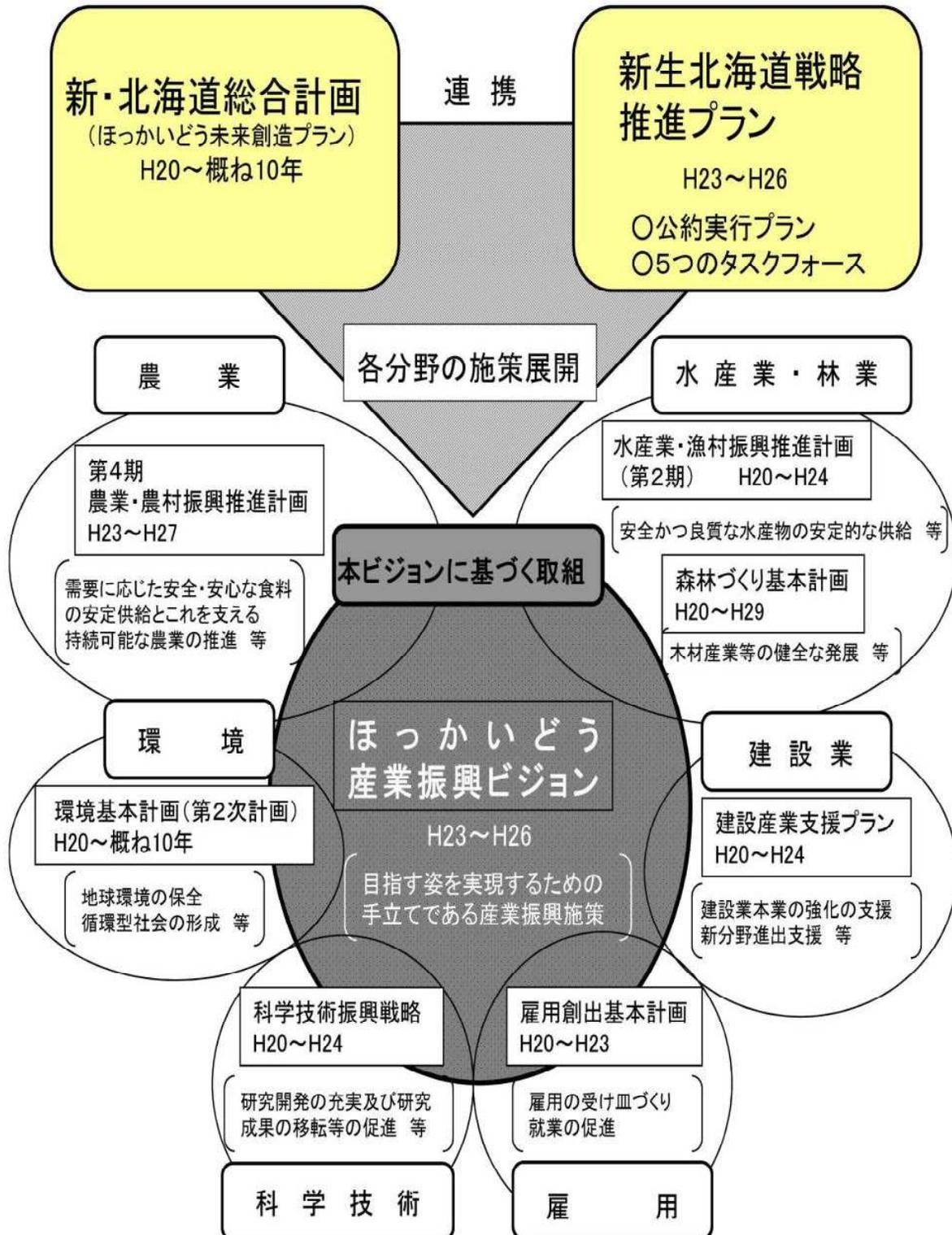
(2) 新・北海道総合計画における位置付け

本ビジョンは、これまでの「北海道経済活性化戦略ビジョン」と同様に「新・北海道総合計画(計画期間：平成20年度から概ね10年)」の「強みと可能性を生かした力強い経済・産業」分野における特定分野別計画と位置付ける。

(3) 他計画等との関係

本道経済の活性化を目指し、本ビジョンの施策の展開にあたっては、1次産業の振興を図る「第4期農業・農村振興推進計画」、「水産業・漁村振興推進計画(第2期)」、「森林づくり基本計画」のほか、「建設産業支援プラン」、「科学技術振興戦略」、「環境基本計画(第2次計画)」、さらに「雇用創出基本計画」など関連する分野の計画等と連携しながら、取組を推進していく。

<<他計画等との関係>>



※重なっている部分は、各分野が密接に連携し推進する施策を表す