

国土審議会北海道開発分科会第5回計画推進部会 議事概要

1. 日時:平成 24 年 12 月 4 日(火)10:00~12:00
2. 場所:中央合同庁舎第3号館11階特別会議室
3. 出席者:[委員]石田委員、北村委員、小磯委員、近藤委員、佐藤(剛)委員、佐藤(俊)委員、田村委員、中嶋委員、林委員、生島委員(代理:大島札幌市東京事務所長)、高井委員(代理:荒川北海道総合政策部長)
[国土交通省]高松北海道局長 他

4. 議事次第

- (1) 開会
- (2) 議事
第7期北海道総合開発計画中間点検報告書(案)について
- (3) 閉会

5. 議事及び主な発言内容

資料について事務局から説明が行われた後、第7期北海道総合開発計画中間点検報告書(案)について、以下の意見等が出された。

【主な意見】

(中間報告(案)全般について)

- 皆さんからのこれまでの意見は、報告書のいろいろなところにほぼ書いてあると思う。総合計画の性格上、ある程度総論的になるのはやむを得ないが、ポイントが浮き彫りにされていないという多くの意見は、文章の編纂におけるクローズアップのさせ方にも起因すると考えられる。

(「はじめに」について)

- 「第7期計画を、引き続き推進していくことが必要」とあるが、第7期計画の目指す方向性は正しいと、もっと積極的な表現をしても良いのではないか。

(「Ⅱ 第7期計画の施策の点検と課題」について)

- 「国、地方公共団体、住民、NPO、企業等」とあるが、NPOとなると、設立等の手続きが必要であり、ハードルが高い。任意の住民団体の活動がシーニックバイウェイ等では多いので、NPOに限定しない方が良い。
- 北海道開発局について言えば、全体のコーディネイターとしての役割のほか、民間が対応しにくい事柄について積極的に対応して欲しい。

(「Ⅲ北海道開発をめぐる状況の変化と課題」について)

- 東日本大震災を受けて示された教訓として、国土の中で東京・首都圏にあまりにも多くの機能が集中している脆弱性というものを、北海道の開発政策としてどう受け止めていくかが大切だが、随所に記述されており感謝している。国民へのメッセージという意味であれば、現在、首都圏に過度に集中している中枢機能の一部を北海道に受け入れていくという強いメッセージがあっても良いのではないかと思う。北海道が我が国の発展へどのように役割を果たしていくのが北海道開発政策の基本的命題だが、北海道が役割を果たしていきたいということは他の地域でも共感を呼んでおり、手応えを感じている。第7期計画は有効であるとやや慎重な表現になっているが、大震災を受けた北海道の役割をもっと積極的に発信する書きぶりにしていただきたい。
- 「リーマンショックと世界的金融危機」を「リーマンショックと長引くデフレ」に変更することについて、長引くデフレは非常に重要な問題であるので、結構なことだが、世界的金融危機の問題点について、改めて記述を加えた方が良いのではないか。計画策定後の大きな変化として、いままで想定しなかったようなリスクを考慮しなければいけなくなったことがある。一つは自然災害であり、もう一つは、世界的なマクロ経済の大きな変動である。社会経済面のリスクを織り込んで、そのような事態が起こっても、計画を推進できるという備えを意識する必要がある。

(「Ⅴ今後の第7期計画の推進方策について」について)

- 土地改良等の農村の社会基盤投資については視線が厳しいが、酪農地帯の草地開発は更新が遅れていて、緑豊かなように見えるが、ひどいところは五割以上雑草で、飼料価値が落ちている。全国の半分を生産している北海道の酪農にとって大きな問題である。
- 漁業について、オホーツク海沿岸の漁業者は投資を続けてきており、それが現在に影響しているという話もある。
- 防災・減災を兼ねた公共部門への投資、経年劣化をしたインフラの新築に等しい修復の果敢なる実行が問われている。防災・減災のための公共投資は、民間ができないものであり、何をおそれることもなく実行すべきである。
- インフラの長寿命化という視点よりも、防災、安全という視点が重要ではないか。限られた財源の中でも、災害を未然に防ぐという視点で、国が基本的なポリシーが見える形で示していただければと思う。
- 防災における連携に関して、例えば、大停電への対応を考えると、農家は緊急用の発電機を持っているが、そのような緊急時に対応できる能力や資源について、情報が整理されていない。大きな災害があった時に、農村が持っている人材や資源も活用する方向で連携する必要がある。
- 建設産業の持続的な発展という表現があるが、量的に更に大きくするという印象を受けかねない。現状を維持して、筋肉質にしていくという方向ではないか。
- 「安定的な食料供給」とあるが、国内だけではなく国際関係にもしっかり目を向けるべきである。食料生産を支える飼料、原材料や農薬等の世界からの調達についての戦略が日本は貧弱であり、民間任せになっている。レアメタルや原油と同様に、官民一体となって課題に取り組むべきである。

- 北海道の場合は燃料にお金がかかっていることを考えると、木質バイオマスを産業化していくことが重要であると考えているので、強く書くことができないか。また、再生可能エネルギーについては、雪氷冷熱エネルギーについてもっと強く言っても良いのではないか。例えば、伊達市においては、条例を作って木質ペレットを公共施設に入れたりしている。
- 市町村の意見交換において、活力ある地域づくりに非常に関心があつたことに照らすと、もう少し強く記述するべきではないか。例えば、「これを活かした地域活性化方策」を検討するとあるが、具体的な内容が無い。これでは、各市町村が残念に思うのではないか。
- 活力ある地域づくりについて、国、北海道が中心となって179の市町村と協力していこうというトーンに見えるが、市町村が主体となり、その競争原理の中で頑張っていく市町村を救うというスタイルが正しく、そのようなメッセージが入らないか。
- 頑張っている地域を応援することについて、先導的なモデルをつくる上では大事だが、最終的には全体を活性化していく必要があると考えている。裏を返せば、地域の主体性のある取組を促すという趣旨を入れていくことが大事であるとする。
- 活力ある地域づくりにおいて、地域内の経済循環を高めていくという文言も入っていると、地域の人にとって地域づくりのイメージが沸くのではないか。
- 地域づくりについて、資源循環・資金循環は重要である。資金や資源の域内循環を、活力ある地域づくりの重点化の理由において、もう少し明確化すべきではないか。
- 北海道内における地域間の連携が重要になってくると考えられ、読み込めるようになると良い。
- 再生可能エネルギーを有効なものにするためには、様々な要素について、全体像を示して関係者が連携して取り組む必要がある。ヨーロッパでは、税制措置もリンクしているし、農業者へ、こういうことをすれば農業の規模拡大に伴う環境負荷をクリアできるであろうか、国民へは、化石燃料の消費については追加の負担をしなければならないというようなことも、全体をリンクさせて行っている。そのような総合的な議論と方向性が欠けている。
- 協働型のインフラマネジメントを模索中だが、地域の実際の担い手としてコストパフォーマンスの良い仕事をしていただいているので、そのような特徴がでるような調達の仕組みについて触れていただきたい。
- 笹子トンネルの事故がありインフラの維持管理が着目されている。点検について、建設会社へより高度なものを依頼したり、一括発注を考えても良いと思うが、その際、瑕疵の問題をどう整理するのか等を書かないと、定期的な巡視・点検を行うと書いてあるが、できないことを書いてあることになる。
- インフラの長寿命化について触れられているけれども、これまでの計画推進部会でも議論となっていたが、単体のマネジメントでなくインフラ全体のマネジメントに注目が集まっているので、そのような視点が織り込まれると良い。
- 他の都府県の成長戦略では、製造業を中心として、中国だけではなく、ベトナム等の多極化した東アジアの中での経済成長に軸を置いているところが多い。北海道は1次産業と観光が中心なので、ベトナムやシンガポールなどを書き込むのが良いのかどうかは解らないが、もう少し東アジア全域を視野に入れた記述を入れた方が良いのではないか。
- 第7期計画策定以降の北海道開発政策として注目しなければならない動きとして、航空・

空港をめぐる政策や社会の変化がある。世界最大の旅客数の航空会社がLCCとなり、新千歳も関空との間にLCCによる便が増え、空港利用客の増分のほとんどがLCCによるものである。また、民の原理を入れていく方向性の空港政策に北海道としてどう向き合うのかという命題がある。その中で考えなければならないのは、新千歳空港の位置付けであるが、ヨーロッパでもハブ空港は北へ行っている。日本の空港戦略は首都圏に特化している状況であるが、北海道開発の立場からは、北に位置する優位性を持つ新千歳の空港戦略は大事である。そういう問題意識で中間点検に書き加える検討をしていただければと思う。

- 北海道の強みは、定期路線のある空港が多いことがある。ハブに立ち寄るよりは、ダイレクトなサービスを安価に提供できるかどうか地域に死命を制すると思う。地方空港をどう活用するかどうか各地域に問われている。ただ、航空はものすごく動きの速い世界であるので、スピード感を持ってどう施策を展開できるかが重要である。今後の検討として航空政策のあり方についても検討が必要である。
- 交通政策の重要性が高まっている。新幹線の延伸が決定したが、二次交通の整備が重要な課題となっている。航空ネットワークについても大事である。高規格幹線道路も着実に整備が進んでいるが、更に強化が必要である。グローバル化の進展に対応して交通ネットワークの形成を盛り込むことも可能ではないか。
- 北海道の物流についての記述が弱いのではないか。新幹線の延伸が決定したが、一方で在来線の貨物輸送やフェリーなどの農産物の輸送について大きな課題がある。
- 第Ⅴ章の3.として、施策の効果的な推進への取組が付け加わったことにより、多様な実施主体と計画を共有していくということが明示され、ビジョンとしての報告書の位置づけが明確になった。
- 7期計画策定後の変化も大きいですが、今後も大きな情勢の変化があると思われるので、今後の情勢変化に応じた弾力的な計画の推進について記載されると良い。

質疑応答の終了後、近藤委員(部会長)より、本日の議論を踏まえた報告書(案)の修正の内容の確認について、部会長に一任して欲しい旨発言があり、異議無く了承された。

以上

(速報のため、事後修正の可能性があります。)