

## 国土審議会第14回北海道開発分科会 議事概要(速報版)

1. 日時:平成 25 年 5 月 23 日(木) 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]中川委員、中村委員、前田委員、松原委員、上田委員(代理:井上札幌市副市長)、高橋委員(代理:高井北海道副知事)、奥野委員、家田委員、石原委員、近藤委員、中嶋委員、橋本委員  
[国土交通省]梶山副大臣、高松北海道局長 他

### 4. 議事次第

- (1) 開会
- (2) 委員紹介
- (3) 国土交通副大臣挨拶
- (4) 議事  
第7期北海道総合開発計画中間点検報告書について  
今後の進め方について
- (5) 閉会

### 5. 議事及び主な発言内容

資料について近藤委員(計画推進部会長)及び事務局から説明が行われた後、中間点検報告書及び今後の進め方について、以下の意見等が出された。

#### 【主な意見】

(第7期北海道総合開発計画中間点検報告書について)

- 中間点検報告書の方向性や目指すべきビジョンについて全く異論はなく、また、将来の議論のベースとして、論点がそろっている。
- 今後の第7期計画推進の基本的考え方として、「課題を踏まえて一層の施策の充実・強化を図りつつ、引き続き計画を推進」とあるが、極めて重要なことである。ハードも大事であるが、北海道の人たちが情熱を持ってこういったテーマに対し前向きに取り組む意欲が重要である。
- 報告書において提示されている課題についてはそのとおりであり、優先順位をつけて、PDCAサイクルの下で実施していくことが大事である。
- 7期計画の施策の進捗状況を見て大きな疑問を持っている。食料自給率等の面から食料供給に貢献したとあるが、むしろ課題になっている排水不良による収量低下というような点への北海道開発局の対応が非常に手薄であったことは大いに反省すべきである。インバウンド観光についても、大きな進展が見られたとは思っていない。防災・減災対策を着実

に実施してきたかについても決してそうではないと思う。今年・昨年も中山峠が通行止めになり、今年の3月の暴風雪では9人の方が亡くなった。道路の舗装がガタガタになっている状況がなかなか改善されない。大雪によって地域が孤立するという事態も起こっている。予算の減少が地域に大きな影響を及ぼしていると考えている。防災・減災事業については反省すべき点が多いのではないか。

- 北海道に関して道路等の社会資本の充足度を比較するとき、北海道局は本州と比較するが、スウェーデン等の北海道と人口密度等の条件が近いところと比較して欲しい。

(今後の課題等について:総論)

- 北海道には他にない優れた資源があるが、それは一つの可能性として残され続けてきている。乾いた雑巾を絞りつつ頑張っている本州の方に比べると、まだぬれた雑巾を絞りもしていない部分もいっぱいある。資源が豊富であって、黙っていても生きてこられたという環境もそうさせた部分があるが、現在はそうはいってられない。北海道自身が有効な資源をいかし、地域のかをつけ、結果的に国にも貢献していくというロジックが重要と考えている。
- 北海道の潜在力をどう活かすのかに尽きる。
- 北海道の可能性と北海道人の力を強く信じるが、現実問題として、経済力は強いとは言えず、所得も低く、雇用も若い人の職場が無く、学力テストも全国の低位であるという状況にあり、足下を固めていくことが重要であると感じている。
- 新規着手も重要だが、今あるものを継続することもできない状況にある。例えば、地熱発電を利用した農業について、新規であれば補助が付くが、継続であれば補助は全くない。また、高規格幹線道路について、進捗率が全国72%に対し北海道は53%に過ぎず、函館市は全国の中核市の中で唯一高規格幹線道路ネットワークにつながっていない。過疎地では、乗り合いバスが補助制度ではやっていけない状況である。コミュニティバスなど、過疎地域においては発想を根底から転換していく必要がある。この数年、北海道庁と北海道局の統合という議論もあったが、国土形成をしっかりと進めていくためには、北海道局の機能・役割は北海道庁とともに2つの大きなエンジンとして、それぞれに機能を果たしていく必要がある。
- 北海道の開発において構造改革特区制度の活用が重要である。道庁のホームページに特区提案の申請の一覧があるが、特区認定が取り消しになっているものも多く、制度が十分に活用されていると思えない。特区について見直しの議論をして頂きたいが、活用方策

について分析結果やお考えがあれば提示して欲しい。

(今後の課題等について:国土強靱化関係)

- 国土強靱化のキーワードを盛り込んだことは素晴らしい。
- 我が国全体への貢献の観点から、首都直下地震や南海トラフ地震の際に北海道がどのようなバックアップ体制をとれるかどうか、企業や住民のニーズに如何に応えるかが、今後の五年間の最大の課題である。
- 国際社会では、国家のレジリエンスが産業の競争力と両輪で評価されるようになっている。我が国のレジリエンスに北海道が貢献する必要がある。地域間の広域連携で相互にバックアップする仕組みを作ることが重要である。どのような機能についてどこの地域がバックアップの役割を果たすのかを具体的に設計していくことが今後必要になる。
- 極東ロシアとの経済交流をこれから意識すべき。北海道の寒冷地技術がロシアで活かされる可能性が出てきている。このことと、レジリエンスの観点から、日本海側の港湾の耐震化などをしっかりやっていく必要がある。

(今後の課題等について:観光振興関係)

- 食の素材や自然環境の良さにいかに付加価値をつけていくのかが大きな問題である。ユーザー指向のおもてなしの精神をセットすることで、北海道の良さが活かされる。農業の6次産業化と言われるが、観光の6次産業化も必要であろう。
- 現在、議員立法で北海道観光振興特別措置法案の準備をしている。北海道がインセンティブを持って海外の観光客を引きつけることで我が国の成長戦略にも資すると思っており、しっかり進めることが重要である。北海道に訪れる人が増えることで、食に対するイメージも向上する。また、交流人口が増えることで、地域の活力を生み出すことにつながる。そのために交通インフラの整備を行っていく必要がある。
- 食・観光・環境の北海道の3つの方向性については異論がない。1兆円の産出額である農業について、いかに2兆円に伸ばすかということを考えなければならない。インバウンドに関しては、東京に来た外国人がさらに片道3万円の運賃を負担して北海道に来られるかということを考えると、航空運賃を引き下げること考えなければならない。

- 中国では映画がきっかけとなって北海道への観光客が増えたが、中国の人は北海道民の外から来る人に寛容な人間性にも感激していると言っている。また、国際会議の開催等、ビジネスという観点からも人を呼び、国際社会への情報発信源となることを期待する。
- インバウンド観光については、北海道が国の顔になることを強く意識すべき。グリーンツーリズムを観光の重要な要素とすると、地域の隅々までが国の顔となる。そのための意識の改革やインフラの改良が求められる。
- インバウンド観光はもちろん大事だが、来道者の総量に照らせば、日本人の北海道訪問にも重点が置かれるべきである。現在、観光ルートとなっているのは道南から道東であり、道北や日高・えりも方面は観光地として演出されていない。このような潜在的なエリアがまだある。
- 通勤電車の女性専用車両は利用者の満足度も高く、観光に関しても女性に優しいものを考えていく必要がある。

(今後の課題等について:食の供給力強化・高付加価値化関係)

- 食品の付加価値の向上が重要である。特定保健用食品や機能性食品などの加工技術についても産学官で取り組むべきである。
- 農業者が今年の冷涼な気象状況に苦慮しており、農業分野におけるセーフティーネットの充実が必要である。
- 全国の革新的な農業者は民の力でやっている。北海道の農業でも官の力も活用しつつ、民の力が主導していくような施策が必要である。
- フード特区が国際戦略特区に指定され、規制の特例、税制支援、金融支援、財政支援等をいただいている。その活動を徹底するため、検討中のアベノミクスの戦略特区構想にも位置付けられることを目指したい。北海道が元気になって、国に貢献するという循環をつくるべく取り組んでおり、中間点検の結果を大事にしながら活用していきたい。

(今後の課題等について:活力ある地域社会関係)

- 市町村に対して知恵を出させ、審査員に評価させて表彰するコンテストの手法が極めて有効である。その評価基準は全市町村が参加したいと思うようなものでなければならない

ので、地域の実情を踏まえたハンディをつけることも必要ではないか。

- 札幌の人口は減っていないが、地方都市はシャッター通りが目立つ。地方都市が自らのブランド価値を高めるために努力する必要がある。
- 北海道において特区等を活用した先駆的な動きに期待するし、道州制が導入されるならば北海道が最初になることは間違いがないので、規制緩和等について地域の人から考え、全国に広げていくことが大事である。
- 日本の農業は岐路に立っているが、北海道はヨーロッパと遜色ない経営規模となっており、内地と比較して構造改革が進んでいる。しかし、改革の反作用として、農業を続ける人手がないなど、農業を支える地域社会が脆弱なものになっているのではないか。農業を強化しようとして活力ある地域社会が崩れることは問題である。その対応として、農業を中核に再生可能エネルギー、観光等関連する産業を組み合わせることで振興し、地域社会を支える人を残していく必要がある。
- 人口減少については、合計特殊出生率を北海道だけでも3.0を目指して何ができるのかということを考えてみても良いのではないか。
- 地域の産業の競争力の強化のため、グローバルな視点での特色ある産業の集積を図っていくことが極めて重要である。企業の連携等を通じて新しい世界に通用する産業を生み出すための仕組み作りを強めていく必要がある。大企業も地域で細かくビジネスをやっていくノウハウはなく、大企業と地域の関係者が組んで新しいビジネスをつくるというのではないか。観光でも、観光協会が地域版の旅行商品を出すなど、ビジネス活動体となっていくことが必要ではないか。インフラの面では、運営ノウハウを持った担い手の企業をつくっていくことが必要である。
- 新千歳空港への一極集中は道内各地域の多様性を重視する観点からは課題が多いのではないか。とち帯広空港では機材を小さくして頻度を増やして利便性が高まったが、一方で農作物のカーゴ輸送ができなくなってしまった。観光で乗客を増やして機材を大型化し、カーゴ輸送を復活することが重要である。
- 北方領土隣接地域の振興は極めて重要である。北方領土において一時期、日本に帰属しても良いという感情が高まったと聞いている。それは日本の経済が魅力に見えたからであり、対岸にあるところが栄えていないといけぬ。帰属問題を解決するためにも、4島に隣接しているところは繁栄している必要があり、国家政策として検討すべきである。

(今後の課題等について:環境・エネルギー関係)

- 北海道が我が国にエネルギーの面から貢献するには、北本連系の充実が不可欠である。それを抜きにして再生可能エネルギーのことだけを語っても意味がない。
- 地熱発電について促進することを盛り込んで欲しい。
- 地球の水危機への日本の行動に関して勉強を進めているが、北海道が水戦略のリーダーの役割を果たせると良いと考えている。

(今後の課題等について:多様な主体の参画、人づくり関係)

- 施策を繋ぐ基本的な理念として、人のつながりや多様な主体の参画が重要であると考えている。国土政策では、平成20年の国土形成計画において多様な主体というのは「新たな公」と呼ばれており、今日に至っている。
- 人のつながりについて、現在、内閣府の共助社会づくり懇談会において議論しているが、2つの点が出てきている。1つ目は、人のつながりがしなやかな強さを持つ安定した社会を構築すること。2つ目は、人のつながりが地域のビジネスをつくるため、成長戦略としても大事であるということである。
- 大学に入った直後のギャップイヤー等における就業体験等について、今時、みんな外国に行くが、北海道でも農業体験などできることが一杯ある。北海道が人づくりの土俵になるということを標榜できないか。
- グローバルなビジネス経験のある人材が企業に一人入るだけで企業の経営が変わってくる。グローバル人材のマッチングの仕組みができないかという問題意識を持っている。

質疑応答の終了後、奥野委員(分科会長)より、資料の報告書を計画推進部会の最終報告とするとともに、任務の終了した計画推進部会を廃止したい旨発言があり、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。)