

第9期北海道総合開発計画(素案)に対するパブリックコメントの結果及び提出された意見への対応について

国土交通省北海道局

令和6年2月1日

令和5年10月10日から11月8日までの間、第9期北海道総合開発計画（素案）について、意見を募集し、21名から42件のご意見をいただきました。

内訳は、以下のとおりとなっており、いただいたご意見については、計画に反映させていただくなど、計画の推進に向けて参考にさせていただきます。

分類	件数
計画全般に関するご意見	3件
計画の進め方に関するご意見	5件
食料安全保障を支える農林水産業・食関連産業の持続的な発展に関するご意見	1件
観光立国を先導する世界トップクラスの観光地域づくりに関するご意見	2件
地球温暖化対策を先導するゼロカーボン北海道の実現に関するご意見	5件
北方領土隣接地域及び国境周辺地域の振興に関するご意見	1件
アイヌ文化の振興等に関するご意見	1件
北海道型地域構造を支え、世界を見据えた人流・物流ネットワークの形成に関するご意見	10件
多様で豊かな地域社会の形成に関するご意見	1件
その他（表現の適正化に関するご意見を含む）	13件

番号	意見の概要	意見に対する考え方
計画全般に関するご意見		
1	<p>第9期計画では、北海道のポテンシャルとして、食、観光、脱炭素が重視されているかと推察するが、これは現在の世界のトレンドを考えると、北海道のポテンシャルとして重要である。ただ、北海道の第4のポテンシャルとして「次世代製造業拠点」を重視しており、8ページ13-23行に記述されていることにも関連するが、特に大型半導体生産工場の建設により、その波及効果と産業連関効果を通じて、苫小牧エリアが新たな成長センター(growth pole)になりうると期待している。苫小牧エリアの新成長センターから半導体を中心とする製造業が札幌方面に拡大することで、伝統的な地域開発論がいうところの「メガセンター」が形成されることも、北海道総合開発計画のビジョンとすべき。</p>	<p>ご意見の趣旨については、重要な観点と認識しており、半導体を中心とする産業や苫小牧東部地域における産業展開による各方面への波及効果を期待しているところです。</p> <p>第9期北海道総合開発計画では、北海道の資源・特性を最大限活かして、再エネ関連産業、半導体産業、宇宙関連産業等の競争力のある産業を育成し我が国の経済成長に貢献することを国の課題解決のために果たすべき役割として考えており、ご意見の趣旨に係る内容については以下の箇所に記載しているところです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第2章第3節1. ⑥競争力のある産業を育成し我が国の経済成長に貢献する ・第4章第1節4. (1)再生可能エネルギーを活かした産業振興
2	<p>現状(高齢化、人口減少等)を見過ごすことなく、地方の課題(生産所得が低いことなど)に向き合った計画を立案し、道民が幸せを感じるもので表現して欲しい。</p>	<p>ご意見の趣旨については、重要な観点と認識しております。特に地方部の生産空間においては労働力不足の深刻化が懸念されており、就労環境の整備や地域全体の所得向上の観点も重要と考えています。また、農山漁村の所得と雇用機会の確保、観光業における従業員の待遇改善や高付加価値化による稼ぐ力の向上等の施策の展開が必要と考えており、ご意見の趣旨に係る内容については以下の箇所に記載しているところです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第2章第3節4. ①高い食料生産力を有する農林水産業・食関連産業を形成 ・第4章第1節1. (4)農林水産業の持続性を支える農山漁村の振興 ・第4章第1節2. (1)世界市場に向けた新たな観光コンテンツの創出・拡充と稼ぐ力の向上
3	<p>全体については、非常によくまとまっている。ただ、一点について、物足りなさを感じている。それは、最近になり、近隣諸外国との安全保障などの観点から国土の買収などに関する法律などが制定されている。外務省や防衛省が主たる管轄と推察されるが、歴史的なことを考慮に入れても、関係が深いと思われる本道においては、このことに関して、ある程度の記述がなされていても良かった。</p>	<p>ご意見の趣旨については、重要な観点と認識しております。土地の利用と管理については、安全保障をめぐる内外情勢の変化等を踏まえた対応を図ることが重要と考えており、ご意見の趣旨に係る内容については以下の箇所に記載しているところです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第4章第1節5. (1)北海道の特性を活かした自然共生社会の形成
計画の進め方に関するご意見		
4	<p>定住空間が広域に分散し、特に農村部では家と家の距離が長い北海道において、ニセコ町では「町民議会」にみられるように住民による相互扶助精神が根付いてきた。この事例から第9期計画をみると、「住民参加」の視点が重要。SDGsにおいても「インクルーシブな開発」が重視されており、地域住民が開発計画の策定・実施に関わることにより、北海道の開発に対し「当事者意識」をもつようになるのではないかと。この当事者意識をもつことで、北海道に対する愛着も増すと期待する。北海道総合開発においても、地域住民と市民の協働により地域の課題解決を達成する「パブリックアチーブメント」の発想があってもよい。</p>	<p>「住民参加」については、本計画の実効性を高めるために重要な視点と認識しているところであり、第3章に「官民の垣根を越えた共創により地域の課題を解決する社会を実現していくことが重要」と記述しているところです。</p> <p>ご意見を踏まえ、以下のとおり修正します。</p> <p>【第3章第3節2. (1)官民の垣根を超えた共創】</p> <p>「少子高齢化が急速に進行している地方部においては、多くの社会的課題を行政だけが主体となって解決していくことは困難である。住民参加による地域の課題解決に向けた取組や民間企業が公的役割を担う取組を支援するなど、官民の垣根を越えた共創により地域の課題を解決する社会を実現していくことが重要である。」</p>
5	<p>若い世代の人口増加や定住化を目標の一つとしている中で、先端技術に注目したフロンティア精神の再発揚を掲げている点が個人的には魅力的に感じた。実際に北海道で宇宙・航空産業に携わる方のお話も聞いたことがあるが、そのような産業に注目する“若者”を人材として集めるための先端技術産業に関する北海道独自の魅力や利点が個人的には曖昧であった記憶があるため、そのような点について詳しく知りたいと感じた。</p>	<p>ご意見の趣旨については、重要な観点と認識しており、明治以降の開発の歴史の中で新しい課題に挑戦するフロンティア精神が培われてきた北海道において、半導体産業や宇宙関連産業等の先端産業の発展にはフロンティア精神の再発揚が必要と考えているところです。</p>

番号	意見の概要	意見に対する考え方
6	<p>下川町は人口2960人(2023年11月01日現在)と決して多くないが、林業を基幹産業とする下川町が生み出す価値は人口以上に大きい。下川町にヒアリングに行った際に感動したことはゼロカーボン核として小さな町が地球温暖化問題という世界規模の大きな課題に取り組んでいること。</p> <p>下川町や美幌町では、カーボンクレジット取引(排出権取引)を通じて北海道外の大企業と関係をもつことができた事例がある。下川町や美幌町のゼロカーボン事業は「小さな町の大きな挑戦」といえ、ゼロカーボンに資する資源は下川町のように成長センターから離れた地域に賦存している。その意味において、第9期計画に脱炭素化が新たなビジョンとして盛り込まれたことは下川町のような「小さな町の大きな挑戦」を後押しすることになる。今後においても、デジタル化もそうだが、脱炭素化のように成長センターから離れた町村の偉大な挑戦を促進するようなビジョンをぜひ第9期計画に盛り込むべき。</p>	<p>ご意見の趣旨については、重要な観点と認識しており、新たな時代を切り開いていくための資源・特性に恵まれた北海道は、再びフロンティア精神を発揮し、豊かな経済・社会づくりに貢献していくことが期待されているところではあります。</p> <p>ご意見を踏まえ、以下のとおり追記します。</p> <p>【第3章第3節2(3)フロンティア精神の再発揮】</p> <p>「また、道内の自治体においてエネルギーの地産地消等の先駆的な取組が展開されており、地方部のこうした小さな町の大きな挑戦が少子高齢化や人口減少に直面する地域における活性化を先導することが期待される。」</p>
7	<p>オンラインによる人のつながりも大切ではあるが、人づくり(道産子の育成)に力を入れる必要があると思う。開拓者精神、忍耐力、汗をかく努力(重労働)、地域を守る共同での出役奉仕で、競って活動してきた。この総力が府県には負けない。今までも人材育成の道を造ってきたが、今後も今以上に必要だと思う。</p>	<p>ご意見の趣旨については、重要な観点と認識しており、様々な活動を支えるためには人づくり(人材育成)の観点も重要と考えています。また、明治以降の開拓の歴史の中で、新しい課題に進んで挑戦してきた開拓者(フロンティア)精神は他府県に負けないものと考えており、我が国の社会経済が大きな転換期を迎えている今日において、再びフロンティア精神を発揮することで、豊かな経済・社会づくりに貢献していくことを期待しており、ご意見の趣旨に係る内容については以下の箇所に記載しているところではあります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第4章第1節1. (1)我が国を先導する農林水産業の生産力強化 ・第4章第1節1. (4)農林水産業の持続性を支える農山漁村の振興 ・第4章第1節4. (3)地理的・気候的な優位性を活かした産業振興 ・第4章第2節2. (1)人への投資と多様な人材・主体による共創 ・第3章第3節2. (3)フロンティア精神の再発揮
8	<p>北海道では2050年には人口が400万人弱まで減少する見込で、人口減少が進行すると、生産年齢人口の減少や消費市場の縮小によって経済規模が縮小し地域の活力も低下する。それに対応する方策の全体像が見えず、地方への移住やUターン、子育て環境に優れた公営住宅や空き家の活用促進等は挙げられているが、不十分と感じる。国は地域に内在する養育力を活かし強化することを視野に2010年代から地域子ども・子育て支援事業を整えつつ、2017年頃から子育て世代包括支援センターを自治体の努力義務とし、出産から子育てへの切れ目ない支援を目指してきた。この方向性は、子ども家庭庁の方針案でさらに強化される予定であり、北海道総合開発計画においても、子どもを産み育てやすい社会、若者が希望をもって就労できる環境づくりが、開発や経済の根幹に関することを強く打ち出していきたい。さまざまな基盤整備において、子ども環境やユニバーサルデザインへの考慮が必要と考える。</p>	<p>ご意見の趣旨については、重要な観点と認識しております。特に、地方部において人口減少・低密度化の加速により地域の活力の低下が懸念されるとともに、都市機能・生活機能の維持が困難になるおそれがあると考えており、北海道の価値を生み出す「生産空間」に住み続けられる環境づくりは少子化対策・人口減少対策にも対応するものと考えております。</p>

番号	意見の概要	意見に対する考え方
食料安全保障を支える農林水産業・食関連産業の持続的な発展に関するご意見		
9	<p>林業の生産力強化には、森林資源の循環利用が最も重要になると思うが、その根本となる森林所有者の引継ぎができていない状況にある。森林所有者の相続等の登記を義務化とする、北海道独自の施策として打ち出す必要があると思う。</p>	<p>ご意見の趣旨については、林業の生産力強化の視点から重要な観点と考えております。国としては、令和6年4月から改正不動産登記法により、相続登記の申請を義務化いたします。また、森林法では、平成24年4月から、相続等により新たに森林の土地所有者となった者に対して、市町村長への届出が義務付けられているところです。</p> <p>なお、平成31年4月からは、森林所有者自らが森林の経営管理を実行できない場合や所有者不明森林について、市町村が経営管理を行うことが可能となる森林経営管理制度が導入されています。</p>
観光立国を先導する世界トップクラスの観光地域づくりに関するご意見		
10	<p>22ページ「多様な旅行者の地方部への誘客に向けた安全・安心な受入環境整備」の「多様な旅行者が安全・安心に旅行できる環境の創出」に向けた施策について、交通結節点における多言語による交通情報提供の推進などの取り組みが必要なのではないか。</p>	<p>「多言語による情報提供」は重要な観点と認識しており、ご意見を踏まえ、以下のとおり修正します。 【第4章第1節2. (2)多様な旅行者の地方部への誘客に向けた安全・安心な受入環境整備】 「多言語による交通情報・医療情報の提供やガイド育成等の安全管理の充実」</p>
11	<p>観光立国を先導する世界トップクラスの観光地域づくり</p> <p>第8期計画に含まれていた「近代の開拓を始めとする地域固有の歴史・文化等の地域資源」との記述を復活させるべき。開拓の歴史遺産そのものが北海道固有の観光コンテンツである。本素案で開拓の記述が一箇所に減ったことは先人を冒瀆する恥ずべき歴史修正であり、民族共生の理念がいかに欺瞞に満ちたものであるかを如実に示している。</p>	<p>第9期北海道総合開発計画においても、北海道の近代の開拓を始めとする歴史・文化等の地域資源は魅力的な観光資源と認識しております。</p> <p>ご意見を踏まえ、以下のとおり修正します。 【第4章第1節2. (3)自然環境・文化の保全と観光が両立した持続可能な観光地域づくり】 「北海道は、自然環境、自然・農山漁村景観、豊富な温泉、ジオパーク、近代の開拓を始めとする地域固有の歴史・文化等が観光資源となっており、これら自然環境や文化的資源を活かした観光へのニーズが高い。」</p>
地球温暖化対策を先導するゼロカーボン北海道の実現に関するご意見		
12	<p>カーボンニュートラル北海道の取組について、目標だけではなく、具体的な取組も例示すべき。過去、現在、未来の取組を記載すべき。どのような未来構想か誰でもわかりやすく記載すべき。道内の交通部門、生産部門、観光部門等、どの分野がどの程度努力すれば、達成できるのか、例示すべき。それぞれの業界が自分事として認識できないと何も変わらないと思う。</p>	<p>第9期北海道総合開発計画は、北海道の資源・特性を活かして国が直面する課題の解決に貢献するとともに、地域の活力ある発展を図るため、2050年までの長期を見据えた北海道開発の展開の方向と施策の内容を示しており、各部門における努力を促す施策を記述しております。ご意見の趣旨に係る内容については以下の箇所に記載しているところです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第4章第1節3. 地球温暖化を先導するゼロカーボン北海道の実現 ・第4章第1節4. 地域の強みを活かした成長産業の形成 <p>また、ご意見の「自分事としての認識」については、積極的に丁寧な広報・広聴等により、計画の実効性を高めていくこととしています。</p>
13	<p>そもそも地球温暖化に関して周知・吹聴されている内容が事実でない可能性が高い。科学的に証明されていることに基づいて議論を進めるようお願いする。その見地に立つと、地球温暖化が進んでいるという科学的根拠は薄弱であり、脱炭素を推進することは無意味。従ってゼロカーボンにかかわる部分は削除をお願いする。</p>	<p>2023年3月に「気候変動に関する政府間パネル(IPCC)」で承認された気候変動に関する第6次評価報告書統合報告書(政策決定者向け要約)では、「人間活動が主に温室効果ガスの排出を通して地球温暖化を引き起こしてきたことには疑う余地がなく、1850～1900年を基準とした世界平均気温は2011～2020年に1.1℃の温暖化に達した。」と報告されているところです。</p> <p>我が国では、2050年までのカーボンニュートラルの実現を目標として、2030年度に温室効果ガス排出量を2013年度から46%削減することを目指すこと、さらに、50%の高みに向け挑戦し続けることを表明しております。</p> <p>北海道においては脱炭素化におけるポテンシャルを発揮し、全国の地球温暖化対策を先導していくことが重要であると認識しており、第9期北海道総合開発計画ではゼロカーボン北海道の実現に向けた施策について取り組んでいきたいと考えています。</p>

番号	意見の概要	意見に対する考え方
14	<p>全体的に素晴らしい計画、指針が策定されることと思ひ、ひとりの北海道民としても大変喜んでゐる。以下、気づいたことを言うだけ言わせてほしい。</p> <p>4ページ 28行 「温室ガス排出量 2013年度ベースで46%削減」は4月のG7環境エネルギー大臣会合の共同声明で「2019年ベースで2030年までに43%削減、2035年までに60%削減」の旨、更新、決定されているのではと。その事実は脚注欄に加筆すべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、以下のとおり脚注を追記します。 【第2章第1節2. 気候変動と自然災害の激甚化・頻発化】 2021年4月に開催された米国主催気候サミットにおいて菅総理大臣(当時)が表明。なお、「G7広島首脳コミニケ」(2023年5月)において、「気候変動に関する政府間パネル(IPCC)及びその第6次評価報告書(AR6)の最新の見解によって詳述された、気候変動の影響の加速化及び激甚化に対する我々の強い懸念を強調し、その最新の見解を踏まえ、世界のGHG排出量を2019年比で2030年までに約43%、2035年までに約60%削減することの緊急性が高まっていることを強調する。」とされた。</p>
15	<p>バイオマス、風力、太陽光、地熱等の地域特性を活かした再生可能エネルギー導入・活用</p> <p>第6回計画部会の資料4「地球温暖化対策を先導する活力ある脱炭素社会の実現について」でも指摘されているとおり、「太陽光や風力は不安定であるため、電力安定供給を確保するには、既存の発電設備等の活用が不可欠」なのである。不安定を解消するための議論がなされた形跡もないまま、少なくとも太陽光や風力を重点的に取り組む施策とすることは誤りであり、削除すべき。</p>	<p>ご意見の点については、第6回計画部会の資料4に現状と課題として記載するとともに、「送電システムの強化等(送電網の整備、既存系統の有効活用、系統側蓄電池の活用)の取組を促進する。」ことを施策の検討項目として掲げて計画部会等での議論を進め、「バイオマス、風力、太陽光、地熱等の地域特性を活かした再生可能エネルギーの導入・活用」や「風力発電等の出力変動に対する周波数調整力としての系統側蓄電池・水素の活用」について重点的に取り組む施策としてとりまとめたところです。 また、電力の安定供給の重要性についても重要な観点と認識しており、ご意見の趣旨に係る内容については以下の箇所に記載しているところです。 ・第4章第1節3. (1)北海道の地域特性を活かした持続可能な脱炭素社会の形成</p>
16	<p>燃料電池自動車の導入拡大に資する取組推進は、まだでいい。天然ガスが先でバイオディーゼルで走らない貨物など、E70ガソリン車はバイオエタノール E90、70といける。水素は先に発電から、満たしてから(非化石化90以上)。次世代車につかえる。天然ガスの替わり。発電に蓄電と要るのが貴金属。回して化石率(天然ガス・石油)下げ、この分つかう。15年ほどで合成燃料になる先に発電につかう。大量に要る、蓄電合計80ほど。あとは再エネ。あかんわけではないが、ステーションとか要るからこっちに回すのが。なんで15年後でいい、先にバイオエタノールE90、70をE10か20、専用車の方でもバイオディーゼルE70、E10を必要。天然ガスはもうあるから、ステーションどうせトラックしか使わないし天然ガスの発電を大幅にモビリティに回す(今年の入札で40%ほどだったが石油は15か)水素にしてもらう、こちらを。つくるのが簡単、構造が楽、走ってるから多分走るのだと思う。石油よりまし、CO₂は25%だか半減だか、なんで排出量に応じた緑を植える。発電に非化石化なると一石二鳥、15年ほどしたら次世代車こちらに回せる、水素は減るかもしれない、そしたら合成燃料になるたかだか15年ほどいけば発電の水素が先で、発電の非化石化が90になってからだと思う。それまで発電の天然ガス石油をこっちに回してつかい、そろそろ15年ほどで合成燃料などに切り替え、その頃にはアブラナなども栽培されるだろうからつくれるんかわからないけど、つくれると言ってるからいけるんだろうと、電気事業者の非化石化。救急車両とかは要るかもしれないが、水素は先に発電所、再エネは北海道は風力いけるんで多分台風ない梅雨前線ないから多分増える。</p>	<p>第9期北海道総合開発計画では、地球温暖化対策計画(令和3年10月22日閣議決定)において、自動車単体対策として、「エネルギー効率に優れた次世代自動車(EV、FCV、PHEV、ハイブリッド自動車(HV)等)の普及拡大を推進する。」こととされていることも踏まえ、次世代自動車の多様な選択肢の一つとして「寒冷地における燃料電池自動車の導入拡大に資する取組推進」を重点的に取り組む施策としているところです。 また、合成燃料については、CCUS、合成燃料等の新しい脱炭素技術の開発促進を重点的に取り組むこととしており、ご意見の趣旨に係る内容については以下の箇所に記載しているところです。 ・第4章第1節3. (2)エネルギー基地の形成 ・第4章第1節3. (3)北海道のCO₂吸収力の発揮</p>

番号	意見の概要	意見に対する考え方
北方領土隣接地域及び国境周辺地域の振興に関するご意見		
17	<p>31ページ「北方領土隣接地域の安定振興」に向けた取り組みとして交通インフラ整備とあるが、新たな交通インフラを整備するのではなく、既存の交通インフラの維持存続や機能強化などの取り組みが必要ではないか。</p>	<p>ご意見の趣旨については、重要な観点と認識しております。第9期北海道総合開発計画においては、北海道における交通インフラの整備、維持管理、防災力強化等の方向性を示しており、北方領土隣接地域における「交通インフラ整備」においても、既存の交通インフラの維持等の整備に加え、新たな交通インフラの建設に取り組む考えであり、ご意見の趣旨に係る内容については以下の箇所に記載しているところです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第4章第2節4. 生産空間を守り安全・安心に住み続けられる強靱な国土づくり ・第4章第1節6. (1)北方領土隣接地域の安定振興
アイヌ文化の振興等に関するご意見		
18	<p>アイヌ文化の振興等 かつて、アイヌ文化は現在よりも遥かに魅力的であった。 年間来場者数の低迷から民族共生象徴空間(ウポポイ)の計画が失敗であることは明白である。政府は直ちに失敗を認め、これ以上公費を投じることなく計画を廃止すべき。 また、同計画失敗の責めを負うべき者が、年間来場者数100万人の誘客促進に関与することは国民に対する背信である。 マイノリティに特化した過剰な振興策は、公正な負担と分配を損なう。何が過剰であるかと言えば、主要施策の一つとなっていること自体が、アイヌとそうでない文化の間での公平性を欠いている。 日本国憲法の下、日本国民の権利は等しく保障されており、属性に基づく優遇は一切不要であり、アイヌ施策推進法は廃止する必要がある。 政府は個人認定を必要とする施策は盛り込んでいないとしているが、市町村に対する交付金も廃止すべきである。</p>	<p>平成20年の衆参両院の「アイヌ民族を先住民族とすることを求める決議」に基づき、政府としては、アイヌの人々が我が国の先住民族であるという認識の下、平成31年4月のアイヌ施策推進法の成立、また、同法に基づくアイヌ政策推進交付金の創設、また、令和2年7月のウポポイの開業など、アイヌ施策の充実に取り組んできたところです。</p> <p>政府としては、アイヌの人々が民族としての名誉と尊厳を保持し、これを次世代に継承していくことは、多様な価値観が共生し、活力ある共生社会を実現するために重要であると考えており、引き続き、総合的なアイヌ施策の推進に取り組んでまいります。</p>

番号	意見の概要	意見に対する考え方
北海道型地域構造を支え、世界を見据えた人流・物流ネットワークの形成に関するご意見		
19	<p>第2章第3節1の2「豊かな土地・水資源等を活かして我が国の食料安全保障を支える」及び3「豊富な地域資源を活かして我が国の脱炭素化を先導する」を推進するために、第2章第3節4の10に6行「地方部で暮らす人々を支え、」の次に「本州のネットワークとの連携を強化し」を追加することが必要と考える。</p>	<p>ご意見を踏まえ、以下のとおり修正します。 【第2章第3節4⑩経済・社会を支えるネットワークを確立】 「持続可能な道路・港湾・空港・鉄道による利便性の高い人流・物流ネットワークを構築するとともに、本州のネットワークとの連携を強化し、地方部で暮らす人々を支え、生産空間で生み出した北海道の価値を国内外に届けることを目指す。</p>
20	<p>第4章第2節3に、以下の主旨を追加していただきたい。 19行へ追加「国際物流を強化することも重要である。」の次に「近い将来、本州のネットワークとの連携を強化することも必要となる。」を追加していただきたい。</p> <p>33行へ追加 「国土全体の物流のシームレスな輸送を実現するため、北海道と本州間において鉄道、自動車、船舶、航空輸送がそれぞれの輸送特性に合わせ補完しあうマルチモードネットワークを構築する」</p>	<p>ご意見を踏まえ、以下のとおり修正します。 【第4章第2節3(2)産業を支える物流基盤の整備と物流システムの維持・効率化】 「また、今後、運送事業者の減少やドライバー不足等により輸送力の低下が深刻化すれば、地域物流の確保や生産空間からの食料供給等が困難になると見込まれることから、シームレスかつ持続可能な物流ネットワークが重要である。さらに、国土全体の物流のシームレスな輸送を実現するためには、農水産物等の道外への移出や日用品の移入に対応した本州のネットワークとの連携強化が重要である。加えて、海外からの飼料等の輸入に対応した国際物流の強化も重要である。」 <重点的に取り組む施策> ・道内及び北海道と本州間におけるトラック・鉄道・航空・船舶等の特性に合わせ補完しあう多様な輸送体系の構築 ・災害時に備えた複数のルート確保等による強靱な輸送体系の構築</p>
21	<p>36ページ「産業を支える物流基盤の整備と物流システムの維持・効率化」について、北海道新幹線開業以後における本州と北海道各地をつなぐ貨物列車の維持・存続に向けた検討や支援を進めていく必要があるのではないかと。また、ドライバー不足の解消に向けた具体的な施策を行っていくことが必要ではないかと。</p>	<p>ご意見を踏まえ、以下のとおり修正します。 【第4章第2節3(2)産業を支える物流基盤の整備と物流システムの維持・効率化】 「また、今後、運送事業者の減少やドライバー不足等により輸送力の低下が深刻化すれば、地域物流の確保や生産空間からの食料供給等が困難になると見込まれることから、シームレスかつ持続可能な物流ネットワークが重要である。さらに、国土全体の物流のシームレスな輸送を実現するためには、農水産物等の道外への移出や日用品の移入に対応した本州のネットワークとの連携強化が重要である。加えて、海外からの飼料等の輸入に対応した国際物流の強化も重要である。」 <重点的に取り組む施策> ・道内及び北海道と本州間におけるトラック・鉄道・航空・船舶等の特性に合わせ補完しあう多様な輸送体系の構築 ・災害時に備えた複数のルート確保等による強靱な輸送体系の構築 また、ご意見のドライバー不足の観点については、物流事業者の経営資源を最大限活用した貨客混載、中継輸送、共同輸送等の実現や物流拠点整備による持続可能なサプライチェーン構築も必要と考えているところであり、ご意見の趣旨に係る内容については以下の箇所に記載しているところです。 ・第4章第2節3.(2)産業を支える物流基盤の整備と物流システムの維持・効率化</p>

番号	意見の概要	意見に対する考え方
22	<p>・計画における道内の鉄道ネットワークインフラの位置付けの明確化と支援を求める</p> <p>本計画の「人流・物流ネットワークの形成」においては、道内の既存インフラとしてはほぼ唯一、鉄道インフラが記載されていない。 近年の道内鉄道ネットワークがハード・ソフト共に深刻な課題を抱えている点については、策定時にも審議・提示されていることから、本計画における課題の一つと認識されてはいたものと推察するが、結果示された本計画素案において全く触れられていない事は強く遺憾である。 従前の北海道開発政策に続く本計画における鉄道インフラの欠如、無視は、本計画で示された2050年カーボンニュートラルの実現、従前国交省が示している国土強靱化の基本方針、及び物流の担い手不足緩和等の対策として国交省が総合物流効率化法に基づき推進している鉄道へのモーダルシフト政策と真っ向から矛盾していると言わざるを得ない。 分割民営化等の過去の経緯は理解できるが、例年の北海道開発予算において「港湾空港鉄道等」と費目に記載し続けている以上、道内の人流・物流インフラの適切な維持と発展の為に、本計画内においても道内の鉄道ネットワークインフラの位置付けを明確化する事を強く望む。 さらに鉄道局等と連携し道内鉄道インフラの将来像を示し、その為の適切な政策の策定及び鉄道インフラの維持・強化への支援を本計画に盛り込むことを強く望む。</p>	<p>ご意見については、広域分散、低密度の北海道の特殊性に十分に配慮しながら公共交通、鉄道を含む交通ネットワークの確保を図っていくことが重要であり、国としても地域の関係者間での議論を後押ししているところです。</p> <p>また、生産空間で生み出した北海道の価値を国内に届けるためには本州との人流・物流ネットワークの構築が不可欠なことから、利便性が高く、持続可能な道路・港湾・空港・鉄道による人流・物流ネットワークが構築が重要と考えているところです。</p> <p>さらに、輸送モード間を含む交通結節機能強化、都市間の連絡及び生産空間から都市に至る複数の輸送手段・ルートの確保等による持続可能な交通体系の構築やトラック・鉄道・航空・船舶等の特性を踏まえた輸送手段や災害時に備えた複数のルート確保等による強靱な輸送体系構築も重要と考えているところです。</p> <p>以上、ご意見の趣旨に係る内容については以下の箇所に記載しているところです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第2章第3節4⑩経済・社会を支えるネットワークを確立 ・第4章第2節3(1)広域分散型社会を支える交通ネットワークの形成 ・第4章第2節3(2)産業を支える物流基盤の整備と物流システムの維持・効率化
23	<p>・計画における公共交通機関の役割の明示と支援を求める</p> <p>前記指摘は地域内交通を除くバス等の公共交通機関全般についても当てはまる。 特にバスについては、札幌駅でのバスターミナル整備について述べているのみで、その先の人流ネットワーク形成に必要な広域の鉄道・バス網の形成は事業者の自助努力に任せる形となっている。結果、各事業者の努力が限界に達し「自家用車を保有しないと生きれない北海道」「レンタカーで長時間運転しないと観光できない北海道」をもたらすと危惧する。 よって本計画内においては、既述の「輸送モード間を含む交通結節機能強化」をさらに一歩進め、道内全域における鉄道・バス・タクシー・空路等の公共交通機関の位置付けと連携を明示する事を強く望む。 さらに鉄道局・自動車局等と連携しその将来像を示し、その為の人材確保、技術開発を含む、道内全域の地域公共交通計画策定等の適切な政策の策定及び支援を本計画に盛り込むことを強く望む。</p>	<p>ご意見については、広域分散型社会の北海道において、地方部の日常生活における移動環境の確保は、生産空間に住み続けられる環境づくりや観光等の人流の円滑な移動のために不可欠であると考えているところであり、輸送資源を最大限活用した持続可能な交通サービスの構築や地域の実情に合った交通や物流システムの導入・維持方策の一体的な推進に取り組んでいく必要があると考えております。</p> <p>また、国内外から人を魅きつける多様な暮らし方を実現するため、利便性が高く、持続可能な道路・港湾・空港・鉄道による人流・物流ネットワークが構築され、地方部で暮らす人々を支え、生産空間で生み出した北海道の価値を国内外に届けることを目指すことを考えているところです。</p> <p>いただいたご意見については、今後の参考にさせていただきます。</p> <p>以上、ご意見の趣旨に係る内容については以下の箇所に記載しているところです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第4章第2節3.(3)安全・安心な移動環境の確保 ・第4章第2節3.(1)広域分散型社会を支える交通ネットワークの形成 ・第2章第3節2. 将来像② ・第2章第3節4. ⑩経済・社会を支えるネットワークを確立
24	<p>「持続可能な交通体系」という議論をする時期は既に過ぎているという認識。北海道においては、札幌近隣地区を除けば、国土の維持に最低限かつ効率的な交通インフラを国家として責任をもって行う必要がある地域と位置付けるべき。</p>	<p>広域分散型社会の北海道においては、北海道の価値を生み出す生産空間での生活を支えるためには交通ネットワークの形成が不可欠であると考えており、ご意見の趣旨に係る内容については以下の箇所に記載しているところです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第4章第2節3.(1)広域分散型社会を支える交通ネットワークの形成

番号	意見の概要	意見に対する考え方
25	<p>35ページ「広域分散型社会を支える交通ネットワークの形成」において、全道各地の交通事業者が厳しい経営状況に置かれていることを踏まえ、持続的な鉄道網・バス路線網の構築に向けた利用促進運動等の取り組みを実施する必要があるのではないか。</p>	<p>ご意見の趣旨については、重要な観点と認識しており、複数の輸送手段・ルート確保等による持続可能な交通体系の構築が必要と考えております。ご意見の趣旨に係る内容については以下の箇所に記載しているところです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第4章第2節3. (1)広域分散型社会を支える交通ネットワークの形成
26	<p>36ページ「安全・安心な移動環境の確保」について、冬季間の大雪をはじめとした輸送障害発生時に、交通事業者・行政などが一体となって利用者の安全を確保する取り組みの実施が必要ではないか。</p>	<p>ご意見の趣旨については、重要な観点と認識しており、冬季間の大雪についての冬期災害や複合的な災害に対する防災力強化や交通事業者・行政が一体となった安全の確保、さらに、まちづくりと一体となって安全・安心な交通体系の構築が必要と考えております。ご意見の趣旨に係る内容については以下の箇所に記載しているところです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第4章第2節4. (3)冬期災害や複合災害に対する防災力の強化 ・第4章第2節3. (3)安心・安全な移動環境の確保
27	<p>鉄道維持に関する記述が見当たらない。 北海道新幹線と札幌都市圏の鉄道は、鉄道事業者による自立運営が可能としても、その他はどうするのか。民業だからと減ぶに任せるのか。 国土強靱化に加え、国土防衛の観点からも、(そこに旅客を乗せるかどうかは別として) 鉄道による輸送手段を確保するのは、目先の収益という観点を脇に置いてでも必要なことと考える。さらに、北海道の産品を運ぶ手段としても鉄道は重要と考える。他の手段([高速]道路網、船舶、航空機)でもれなく遅滞なく運びきるとい方針なのかもしれないが、輸送手段の多重化は、北海道という広大な地域だからこそ確保すべきものではないか。</p>	<p>ご意見については、広域分散、低密度の北海道の特殊性に十分に配慮しながら公共交通、鉄道を含む交通ネットワークの確保を図っていくことが重要であり、国としても地域の関係者間での議論を後押ししているところです。</p> <p>また、ご意見の国土防衛の観点については、北海道は、長い海岸線を有する北の国境地帯として、我が国の領土・領海等の保全を図る上で重要な役割を担っており、緊迫化する国際情勢において、我が国を取り巻く安全保障上の課題が深刻化する中、経済安全保障上の観点から社会経済活動を支えるインフラ整備を図る必要があると考えているところです。</p> <p>さらに、北海道の産品を運ぶ手段として鉄道に限らず、他の手段も含め、特性を踏まえた輸送手段の多重化が重要であると考えているところです。</p> <p>以上、ご意見の趣旨に係る内容については以下の箇所に記載しているところです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第4章第1節6. (2)国境周辺地域の振興 ・第4章第2節3. (2)産業を支える物流基盤の整備と物流システムの維持・効率化
28	<p>37ページ「札幌における交通結節機能と都市機能の強化」について、札幌駅に新たなバスターミナルが開業するまでの仮設バス停の利便性・快適性向上に向けた取り組みも必要ではないか。</p>	<p>ご意見については、新たなバスターミナル開業の実現に向けた過程において留意していくことが重要と考えているところであり、いただいたご意見については、今後の参考にさせていただきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第4章第2節3. (4)札幌における交通結節機能と都市機能の強化

番号	意見の概要	意見に対する考え方
多様で豊かな地域社会の形成に関するご意見		
29	<p>人への投資(34ページ)について、教育はもちろん、企業による賃上げやリスクリングも必要。また、「生産年齢人口」の減少が見込まれた場合に懸念されるのは真っ先に労働力不足であり、地域経済はまだしも、「コミュニティ」の活力維持に直接結びつくものなのか。コミュニティの活力は、高齢者や子供たちの力によっても維持できるのではないかと。生産年齢人口の減少により地域経済の維持が困難になることとは別と思う。</p>	<p>ご意見を踏まえ、以下のとおり修正します。 【第3章第3節2.(1)官民の垣根を越えた「共創」】 「このため、関係者が対話して北海道の価値への理解を深めながら、その魅力や可能性について未来を担うこともたちに伝える取組や、リスクリング(学び直し)等により社会の変化に適應する能力を高め、果敢に挑戦する人材を育成するなど人への投資を推進する。」 【第4章第2節2.(1)人への投資と多様な人材・主体による共創】 「北海道は、全国に先んじて人口減少が進んでおり、定住人口のみでは、地域経済の活性化やコミュニティの活力維持が困難となっていくことが懸念される。」</p>
その他(表現の適正化に関するご意見を含む)		
30	<p>例えば6ページ「3. エネルギー・資源」 核放射性廃棄物の最終処分場選定に向けた文献調査が寿都町、神恵内村にて行われている。この重要なテーマが全国的議論になることを期待している。NUMOでは処分場の安全性を科学的な根拠を着実に積み上げているようである。調査が行われている事実としてのみ加筆するのもありではないか。この計画が奥深く立体的になることを期待して。</p>	<p>第9期北海道総合開発計画では、エネルギー政策の個別の諸課題について網羅的に記載しておらず、エネルギー・資源に関しては、北海道に多く賦存する再生可能エネルギーや森林資源に着目して北海道の果たすべき役割と計画の目標を整理し、目標を実現するための施策を展開することとしています。</p>
31	<p>各種事業の発注先は日本企業に限るように願います。本社を国外に持つ会社の日本法人や外国企業には極力発注しないようお願いする。</p>	<p>計画に対するご意見とは認識しがたいため、ご意見に対する考え方を示すのは控えさせていただきます。</p>
32	<p>2ページ前文「戦後四つの島にとじこめられたわが国において、豊富なる未開発資源と広大な地域を有する北海道の開発は、経済自立の問題、人口解決の問題併せて国民の志気の問題等よりみて絶対推進すべきことだからである。」と引用しているが、少なくとも沖縄返還以降、わが国は「四つの島にとじこめられた」状況にあるわけではなく、また、今日的な価値観に照らせば、本州四国九州北海道以外の島嶼に在住する国民に対する配慮が欠けた不適切な文言である。北海道開発が改めて「絶対推進すべきことだから」となったことについて反論するものではありませんが、第一期計画の趣旨のどの部分が継承して計画を策定したのか、明らかにすべき。</p>	<p>北海道開発は、改めて「絶対推進すべきことだから」であることを、メッセージとして強調したく、昭和26年10月に策定された北海道総合開発計画の計画の目的として記載された文章を、原文のまま引用したものです。</p>
33	<p>北海道総合開発計画は北海道開発法に基づき策定されるとのことだが、同法第2条第2項では、「開発計画は、北海道における土地、水面、山林、鉱物、電力その他の資源を総合的に開発するための計画とし、その範囲については、政令で定める。」とされている。これまでの審議会の議事録を確認したところ、政令で定めた範囲についての説明や議論はなされていないようである。第9期計画では、観光、アイヌ文化の振興等、その範囲が多岐にわたっているが、これらは北海道開発法第2条第2項の政令で定める範囲に適合しているのか。適合していない場合は法律違反になると考えるが、問題はないのか。</p>	<p>北海道開発法は北海道における土地、水面、山林、鉱物、電力その他の資源を総合的に開発するための法律であり、同法第2条第2項の規定に基づく政令は、その範囲を更に正確にする必要が生じたときに定めることとされています。これまでも、同法に基づき、北海道総合開発計画を策定し、計画的に北海道開発を推進してきたところであり、その主眼は、産業の適正配置、エネルギー、食料の供給、観光等、時代の変遷に伴い変化していますが、一貫して、その時々々の国の課題解決に寄与することを目的としているところです。第9期北海道総合開発計画では、観光、アイヌ文化等も含めた多様な北海道の資源について総合的な開発を推進することとしております。</p>
34	<p>表現の適正化に関するご意見(9件)</p>	<p>必要に応じて表現を適正化します。</p>