

国土審議会 第9回北海道開発分科会 議事概要

1. 日 時：平成19年12月11日（火）14：00～15：20
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〕丹保分科会長、相原委員、飯島委員、家田委員、石崎委員、井須委員、上田委員（代理出席：札幌市市民まちづくり局下村局長）、小川委員、見城委員、櫻庭委員、生源寺委員、高橋委員（代理出席：嵐田北海道副知事）、丸谷委員、三井委員、南山委員、森地委員
〔国土交通省〕山本大臣政務官、品川北海道局長 他

4. 議事次第

- (1) 開会
- (2) 委員紹介
- (3) 大臣政務官挨拶
- (4) 議事
 - 1) 新たな計画（素案）について
 - 2) 今後の進め方について
 - 3) その他
- (5) 閉会

5. 議事及び主な発言内容

新たな計画に関する部会報告及び第6回計画部会における審議の概要について、南山部会長から説明がなされた後、以下のとおり議論が行われた。

【主な意見】

- ・ いい内容のものが出来ている。今まで食料、農村について意見を述べてきたが、厚みをもった農業という意味で良い形に記述されている。また、国土形成計画との関係でも、理念を共有できていると思う。今後、パブリックコメントや分科会での議論をとおして、さらに磨いていってもらいたい。
- ・ 内容のあるものが出来たのではないか。最新の施策も盛り込まれており、勉強になる。

北海道は、国土形成計画とは別に、独自に北海道総合開発計画をつくっている。独自の計画体系になっていることの意味をどう認識し、位置づけるかが大事。

現状分析をもっとしっかりとすべき。北海道は、経済、産業、雇用、地域、どれも大変厳しい状況。現状を冷静に見据え、厳しいという認識を持った上で、産業構造、経済の弱さをどう克服するか、打開のためのツールを示すことが必要。

水や食、エネルギー等の面で、北海道が国策に貢献することが大事。

道民、国民にアピールするポイントが明確になるよう、書き方や見出しを工夫することが大切。

計画を具体化するために、公共事業以外のツールをどう確保するかが大切。北海道の財政は大変厳しく、新規施策を行える状況にない。計画を具体化

するための財源、予算に制約があることについても、認識が必要。

新幹線については、函館以北について、既に地質調査などを実施しているため、「札幌延伸に向けた環境整備に努める」といったもう少し前向きな記述をするべき。国土形成計画と異なる表現を工夫して、独自の計画として存在感を出すべき。

- ・ 部会報告の内容は、道庁で策定中の新たな総合計画案と整合がとれたものになっている。

新幹線の札幌延伸については、表記を工夫し、記載してもらいたい。

食の安全性についてP 9に独立した項目が立てられたこと、広域的な生活圏についてP 17に6つと明記されたこと、道州制についてP 6及びP 26にしっかり書かれていることを、感謝したい。

道庁の新たな総合計画案は、現在、財政状況を踏まえた修正を行っている。年内に成案とし、これに基づき、国の新たな計画に対して、北海道開発法に基づく道としての意見を提出したいと考えている。

- ・ 北海道のデメリットを克服するというよりはメリットを活かすという書き方になっているが、新しい北海道をつくるには重要なことで、心強く読ませてもらった。

部会では、新幹線に光が当たりすぎているという意見もあったようだが、今までに無かった新しいインフラができるという点から、新幹線にスポットライトを当てた表現がなされているという理解でいいのではないか。

安全・安心について、安全には客観的指標があるが、安心は主観的なもの。安全性が高まったという情報を住民に伝え、安心に繋げるための施策がもう少し盛り込まれていてもいいのではないか。

- ・ 地域によっては、新幹線が開通しても自分たちには関係がないといった声もあるが、新幹線は北海道全体に大きな影響を与える。分科会の役割として、これをメッセージとして大きく伝え、盛り上げてもらいたい。

物流機能の強化として、港湾への取組を挙げていることは重要。北海道では各自治体が港湾を管理しているが、自治体だけの取組では十分に活用できない。各地域の港が力を発揮できるような施策を進めてもらいたい。

危機的な財政状況の自治体が出てきているが、その大きな要因は、不採算地域の医療を担う自治体病院の経営が苦しいこと。厳しい現実を認識し、北海道の医療・福祉をどうするかについて触れてもらいたい。

- ・ 分かりやすくまとまっている。

地域資源を活用して低炭素社会を実現することについて、具体的な取組を自信を持って強く書くといいのではないか。

P 12に北海道の地理的優位性が書かれているが、現実には、北海道経済は沈んでいる。うまくいっていない原因を書くべきではないか。

P 16に低炭素社会の形成とあるが、北海道はむしろ他地域よりもエネルギーを多く使っているのではないか。そうであれば、現在のこういった問題をこう変えていく、という表現にしたほうが、外部の人から納得を得やすい。

P 17に医療などの都市機能の維持、P 19に安心して子どもを生み育てら

れる環境の確保とあるが、現在、安心して子どもを生めるような医療体制が確立されているのか。不十分ならば、現状の不備を踏まえ、改善していくという書き方が必要ではないか。

P20の多様で個性的な北国の地域づくりの部分では、例えば農業の大規模化など、本州とは違う北海道らしさがだせるといい。

- 全体的にはうまくまとまっている。
計画本文には明記されていなくても、データを見ると分かることは多い。例えば北海道の二酸化炭素排出量は、日本全体と比べると多いが、同程度の先進国と比較すると低い。今後のパブリックコメントでも事務局の持っているデータを活用するといい。
P11の「東アジアと共に成長する産業群の形成」の部分では、内容を更に詰めて、迫力のある記述ができるといい。
人口減少社会では、人材はとても貴重。全国に先んじて人口減少が進んでいる北海道ではなおさら。北海道の特性として、明治以降色々な地域の人を受け入れてきた開放的な風土が挙げられ、他地域の人が北海道の地域おこしに貢献している例は多い。シーニックバイウェイはその好事例。「開かれた交流力」を北海道の「新たな公」として位置づけ、シーニックバイウェイを観光のための取組としてだけでなく、地域力育成の取組としてクローズアップするといいのではないか。
- 札幌の果たすべき役割にも触れられており、重要な指針としていきたい。
北海道開発の意義について、将来を担う子どもを含めた幅広い理解を得るために、周知に工夫をすることが重要ではないか。
新幹線の札幌延伸について記載されていないが、北海道がその特性を活かして国に貢献するためには、他地域の拠点と北海道の拠点が結ばれることが重要であるということに記載してもらいたい。
- 広域分散型社会の北海道において、札幌しか担えないものが多くある。札幌モンロー主義では無く、北海道のための札幌として取り組んでももらいたい。
- 基本的に、よくできている。
安全性を確保するために、悪いものを除くだけでなく、いいものを取り上げていくという運動論が大切ではないか。
P10に海外市場も視野に入れた競争力の強化とあるが、どこを対象に何をするのか、もっと明確に伝わる表現にすべき。
観光では、P10に地域固有の魅力を活かした観光地づくりとあるが、北海道としての魅力しか書かれていない。北海道としては既にブランド力を持っている。問題は各地域が個性を持っていないこと。
札幌は、拠点都市にとって重要な、外貨を稼ぐ機能が弱いと思っている。札幌が北海道をリードする地域になるためにどう頑張るべきか、書き加えるべき。
- 自分の快適さだけを考えて、外部との競争を考えていないことが、北海道の内向きの姿勢に繋がっている。例えば、食の安全についても、それが北海

道が打って出る鍵であることが理解されていない。そうした道民の弱いメンタリティについて、厳しいご指摘を受けた。北海道で、外部と競争しうる地域は札幌だけ。札幌が、札幌市民のための札幌ではなく、フラッグシティとして北海道を引っ張っていくんだという認識のもと、そのために何をするべきかを書けるといい。

- 食料輸入には、輸送コストの高騰というリスクがあり、それに対して北海道が食料基地として果たす役割は非常に大きい。これについて、P 9やP 10に具体的に書けるといいのではないか。
- 計画部会及び起草委員会において、度重なる検討をしていただいたが、新幹線を始め、まだ議論の必要な点が残されている。パブリックコメントでは、出来上がった案文ではなく、まだ議論の必要な点も含めて国民の皆様公開し、そこでのご意見を取り込んだ上で、2月頃にまた分科会でご議論させていただくこととしたい。また、2月までには十分な時間があるので、随時、委員の皆様からもご意見をいただきたい。(丹保分科会長)

以 上

(速報のため、事後修正の可能性あります。)