北海道開発分科会　第４回計画部会　議事概要

１．日　時：平成19年7月30日（月）14:00～17:00
２．場　所：中央合同庁舎２号館低層棟　共用会議室２Ａ・２Ｂ
３．出席者：［委員］南山部会長、嵐田委員、家田委員、上野委員、加藤委員、小磯委員、坂本委員、櫻井委員、佐藤委員、生源寺委員、田村委員、丹保委員、濱田委員、宮谷内委員
［北海道局］品川北海道局長、奥平審議官、井置審議官、参事官、総務課長、予算課長、地政課長、水政課長、港政課長、農林水産課長他
［北海道開発局］北海道開発局開発監理部次長
４．議事次第
（１）開会
（２）議事
　１）　新たな計画の基本的事項について
　２）　委員からのプロジェクト等の提案について
　３）　今後の進め方について
　４）　その他
（３）　閉会

５．議事及び主な発言内容
１）　新たな計画の基本的事項について
資料２、資料３について事務局から説明がなされた後、以下のとおり議論が行われた。

○　資料２のうち、第１章、第２章について
（嵐田委員）
・　道庁の計画原案と共通する内容になっている。

（家田委員）
・　北海道でなくても通用する内容になっている。あえていうなら、新たな計画の目標部分に､北海道が独自に抱えている特に重要な課題を入れてもいいのではないか。

（上野委員）
・　数値目標といったことになると難しいかもしれないが、北海道が自立するにあたっての段階的な目標があってもいい。
→（南山部会長）
　・　自立の定義や、北海道が自立している、していないの判断は難しいが、工夫できることがあれば対応したい。

（加藤委員）
・　今までの議論を抽象化すれば、こういった内容になると思うので、特に異論はないが、言葉として「他には無い幸せを実現する」といった市民感覚に訴える内容が入っていてもいい。

（小磯委員）

・　北海道らしい計画にするには、新しい制度的挑戦を行うというメッセージをいかに伝えるかではないか。「オープンな競争力ある北海道」や「サスティナブルな美しい北海道」を全国に先駆けて実現していくというメッセージを伝えれば北海道らしさがでてくる。

（坂本委員）

・　北海道が自立するにあたっては、日本全体への貢献が無いと理解が得られないので、北海道が国に何をできるのかという大きい目標があってもいい。
・　第３章の第１節で、グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現とあるが、EPA などの動きがあるなかで、北海道はグローバル化と自立が相反すると思われる。このあたりをどうクリアするかがむずかしい。

（櫻井委員）

・　道庁の原案と比較すると似ている部分もあるが、総合開発計画は国の視点でつくるものなので、異なっているべき。
・　北海道開発が国にとってどういう意味があるのか明確に分かるようにすることが重要。もう少し特徴を出した方がいい。例えば温暖化による災害被害は、南ほど厳しい。そう考えると、日本の人口の重心が北にシフトしていって良いし、その時に北海道がクローズアップされるのではないか。その際、北海道は災害に弱いイメージがあるため、社会基盤の整備を重点的にする必要がある。
・　社会資本整備として、空港や港湾など、広域的な交通機能を持った社会資本の整備が重要ではないか。今のスーパー中枢港湾は、スーパーとされているが、世界的には整備されていて当然のもの。本当にスーパーなものを、特区や特例などで実験的に造ってもいいのではないか。
・　農業については、大規模農業による経済合理性を追求してもらいたい。

（佐藤委員）

・　計画の期間が 2008 年～ 2017 年とされているが、この間に北海道横断自動車道の整備が進み、新幹線が函館まで開通する。この影響についての議論が無いため、北海道でなくとも通用する内容になっている。日高山脈を貫いて道路が開通すると北海道は一変する。次期計画の期間は今まで進めてきた基盤整備に区切りのつく大事な期間で、この基盤整備をどう活かすのかが次期計画の持つ意味。
・　北海道内の基盤整備が完成すると、次は本州との関係が重要になる。本州とは海を挟んでいるが、各港湾からのフェリーは、経済効率から苫小牧港に集約され、原油高から便数が減っている。そう考えると、青函トンネルの存在は重要。計画の目標としては、この 10 年の成果を本州に波及させるためにどうするか、対本州との交通網の強化が課題になるのではないか。

（生源寺委員）

・　第３章の計画の個別の主要施策を見ていくと、社会資本の整備は国や北海道が主体的に行うべきものだが、その他は事業者、経営者、家計、世帯が担うべきものが多い。しかし、こうした計画は事業者等には遠い世界なので、どういった角度から見ると事業者等が自分のものとして考えられるようになるかという視点が重要。

（田村委員）
- 第４章第３節の北海道イニシアティブに先立ち、第２章第４節の計画の目標に、挑戦や先駆的といった言葉を入れるといいのではないか。
- 第３章第３節に「新たな公」に関わる話があるが、需要と供給の間を結ぶコーディネート役が大事だという話を１章や２章でできないか。

（丹保委員）
- P1 の新たな計画の意義の一番最後、計画の性格のところで、民間部門の諸活動に関しては、この計画を「踏まえた」創意と工夫が期待されるとあるが、計画と「調和した」といった表現の方がいいのではないか。
- P3 の今後の北海道開発の方向性の自然環境・エネルギー問題で、再生可能なエネルギーである原子力が入っていない。発電量の３０％を占める原子力は北海道では避けて通れないものなので、ちゃんと計画に位置づけた方がいい。
- 交通ネットワークについて、高速道路だけでなく、鉄道などとのリンクをしっかりする必要がある。そうした総合的な議論をして初めて、軸となる新幹線が生きてくる。
- 人口に関しては､人口密度の低い小さな集落をどうまとめるかという話もあるが、札幌という巨大都市にどのような機能を期待するかを書き加えたほうがいい。例えば年金暮らしの高齢者は札幌に住むしかないといったことになると、それに応じた機能が札幌に必要となる。
- バイオエタノールについては、食物を車に用いる是非についてもまだ議論が決着していない中で、ここに書くのはいかがなものか。書くとすれば、バイオコンビナートをたてて石油を使わずにプラスチックをつくる産業を育成するといった、大きな目標をきっちり立てるべき。

（濱田委員）
- 第１章第２節では、開発の意味が進化しているという内容を書いているが、議論をもう一歩進められないか。全国からみると何故北海道開発なのかという批判が依然としてあるので、国民にとって開発計画とは何かを記述する必要がある。
- 第２章第４節にオープンな競争力ある北海道とあるが、ここでの「オープン」という言葉の意味がとれない。また、２つ挙げている目標と第３章に挙げている計画の主要施策について、しっかりと対応関係がつくのか整理しないと、どう繋がるのかという話になりかねない。
- 第３章第２節はサスティナブルと対応する部分。サスティナブルには人々が生きていける、そのための産業があるという意味と、自然が保たれるという意味の２通りある。自然と産業との整合性をどうとるか、どんな産業が北海道にあれば、人々が生きていきつつ、自然が保たれるのかという話をしないといけない。第３章第１節３．と第２節との関係を考える必要がある。

（宮谷内委員）
- この計画は１０年スパンで考えているが、今の時代は４、５年で大きく変わるので、数年おきにフィードバックしていく必要がある。
- プロジェクトの提案として多様なニーズに応じた道路整備を出した。医療や食料輸送、観光など様々な面から、道路網の整備は必要。
- バイオエタノールについては、一度横浜に持って行かないと使用できないためコ

ストが高いといった問題や、家畜の飼料まで燃料にまわされ、飼料の価格が高騰しているといった問題などを含め、全体的に考える必要がある。

・　北海道が日本のために必要だということを計画の中でもっとアピールする必要がある。安全・安心の国土づくりなどは、どうして安全・安心の北海道づくりでないのか。

（家田委員）

・　第２章第４節の計画の目標は２つだと収まりが悪い。３つや５つの方が収まりが良い。２つの上にさらにまとめるような何かを言えないか。佐藤委員から発言があって感服したが、北海道にとって、次の十年は今までとは全く異なる正念場であり、正念場を迎える北海道、踏ん張りどころのこの１０年といったコンセプトを入れ込むと私もいいと思う。

・　嵐田委員から説明があった道庁の計画と、北海道総合開発計画を見比べると、矛盾無く合っている。これは調整がしっかりおこなわれているというより総花的な計画になっているということではないか。今後はプライオリティをつけることが必要になる。そのときに道庁の計画と総合開発計画でそれが異なり、論議がおきるくらいのほうがいい。矛盾がないのはむしろ課題かもしれない。

○　資料２のうち、第３章、第４章について

（丹保委員）

・　北海道は、日本で唯一ヨーロッパ並みの低い人口密度を持つ地域で、ここで自然との共生をしていかないと日本は立ち行かなくなるということを強調すべき。日本のリーダーになりうる地域。適正な人口密度であるということをアピールしてもらいたい。

（佐藤委員）

・　第３章第２節の「地球環境時代をリードし自然と共生する持続可能な地域社会」にアイヌ文化等の振興が入っているが、アイヌのことを知らない人に誤解を与えるのではないか。アイヌ文化と自然共生社会とのリンクについて議論はしたのか。

→（高松参事官）

　・　第６期計画での位置づけを踏襲する形でここに入れている。アイヌの伝統的な生活空間（イオル）の再生という観点からこの位置になっている。

→（佐藤委員）

　・　北海道局のアイヌ施策室は大きな特徴で、これをどうアピールするか、アイヌ文化の発信の仕方を検討してほしい。

（生源寺委員）

・　第３章第１節の「食料供給力の強化」に「分散化している農地の連担化」という言葉がある。農地の分散化は主に都府県での問題なのに、北海道も同じような問題を抱えていると取られかねない。表現の工夫が必要。それによって、北海道の農業は他の都府県の抱える問題に打ち勝っているということがいえるのではないか。

・　コントラクターの活用による大規模化への支援についての部分でも、北海道らしさを出すならゴール無き規模拡大は終わったと打ち出したほうがいい。農業の規模については、他の産業との所得均衡で適正規模を考えるもの、他の産業の所得がほとんど静止状態となっている現在、規模の拡大はもう必要ない。むしろ産業として

の厚みを増す取組が必要。
・　記述されている個々の施策はいいが、それらをどのように組み合わせていくかが重要。

（丹保委員）
・　農業だけが大きくなっても意味がなく、家内工業等の工業をとりいれることで、地方山村の底上げをすることが重要。農業だけでは厚みがでないので、厚みを増すとはどういうことかという話をどこかにいれるといい。

（小磯委員）
・　自然との共生と競争力ある自立安定経済を両立させることがサスティナブルということで、これを計画にどこまで位置づけられるかがポイント。自然を守るための規制が持続可能な発展に繋がるという挑戦が、北海道イニシアティブではないか。これを施策としてどう構築していくかは開発政策としても重要で、第３章第１節、２節で読み取れるといい。

（田村委員）
・　地球環境問題への対応には、規制によって環境を守ろうとするヨーロッパと、技術革新で環境問題を解決しようとする日本やアメリカという２つの流れがある。ここでの内容をみるとヨーロッパ型を目指しているようにみえるが、両者のいいところをとればいいのではないか。例えば現在様々なメーカーが燃料電池車の普及を目指して研究しているが、問題の１つが寒冷地への対応。北海道がこうした研究に協力すれば、技術革新型の環境保護に寄与できる。

（宮谷内委員）
・　連携・協働事業の協働の意味を明確にしておいたほうがいいのではないか。蘭越町の計画は「融和と自立と協働のまち」と名付けているが、ここでの協働は、行政・議会・職員・市民・団体・企業の６つが力を合わせて町づくりをしていくということ。協働という言葉は使いやすく、安易に色々なところで使われている。

（濱田委員）
・　４章は頭に入りづらい。第１節の「投資の重点化」について、投資は回収を前提に使う言葉だが、どういったことを想定しているのか不明確。重点化という言葉も取組のイメージには入っていない。また、第３節の内容は第１章の計画の意義の部分と同じようなことが書かれている。

→（参事官）
　・　社会資本整備重点計画の中間とりまとめで、社会資本整備の重点化について柱立てがある。まだ中間取りまとめ段階ということで、柱立ては載せずに社会資本整備の重点化という言葉だけを使っている。取りまとめ状況を確認しつつ、整理していきたい。北海道イニシアティブについては、基本政策部会報告を基にしている。最後に載せるべきかはさておき、記述としては具体的というより理念的なものになる。

→（南山部会長）
　・　基本政策部会において、なぜ北海道開発が必要かという問題を突き詰めた結果、「北海道イニシアティブ」の考え方がでてきた。

（家田委員）
- ４章は馴染みの薄い内容だが、違和感を持つくらいでちょうど良い。
- 国土形成計画全国計画では、国民的経営や「新たな公」を重要な柱としている。突き詰めれば住民次第で国土は変わるということで、国民への啓発が重要。関東は人口３千万人を抱えており､地方計画の策定にあたっては３千万人への啓発が必要。北海道は住民の数は多くないが、色々な人が訪れるという点では、住民以外の人も考慮にいれることが重要。住民ではないが地域をサポートする「汎住民」とともに地域を担うということを意識すると良い。
- 北海道イニシアティブの趣旨には賛成。ただ、記載は抜本的なものだけに絞った方が良く、例えばランブルストリップスが抜本的といえるかどうか。イメージとしては、国が一律に基準を決めているが、その奥で性能が想定されており、性能さえ満たしていれば基準のとおりでなくとも自由にできるという「性能基準」のようなことを北海道が積極的にやっていくということだと思っている。
- 第３章第３節の「ルーラル地域」という言葉は分かりづらく、素直に田舎といえばいい。
- 第３章第４節のモビリティに関して､道内各空港の国際機能向上の推進とあるが、道内の空港全てを対象とせずに重要なものに絞り、そこと道内各地を結ぶ陸上交通ネットワークを整備するというほうがいい。
- 千歳・苫小牧エリアは日本に残された最後のチャンスだと思うので、どこかで例示すべきではないか。
- まちなか交通はもっともだが、北海道の人口密度を考えると、公共交通機関というよりは、質の高い道路を中心としたまちづくりのほうが重要ではないか。

○全体を通じて
（小磯委員）
- 北海道イニシアティブに関連していうと、縦割りになりがちな行政のなかで、いかに総合政策を展開していけるかということも、先駆的取組として意味があるのではないか。例えばニューカントリー施策では、道庁も含め地域全体で地域の発展を考える場をつくり、好評を得た。新しい制度設計として、目新しいダイナミックな施策を果たしてどの程度打ち出せるのかは疑問で、国の縦割りを排除した総合政策や、開発局と道庁が一体となった総合政策といったことを新しい北海道設計への挑戦としてここで整理できるといい。例えば「シーニックバイウェイ」も総合政策の１つで、こういった地道な取組がイニシアティブの中にあってもいい。

（櫻井委員）
- 第４章第１節の投資の重点化は、広く一般的な投資は無理だから管理に力を入れる必要があり、それは投資を重点化することになるということだと思う。
- アカウンタビリティについては、説明業務の負担が大きく効率的でないという問題が行政課題として出てきているので、そこまで重要視する必要は無いのではないか。
- 協働とは、公的主体だけで行うには限界があるので、市民を含めみんなで一緒にやりましょうというもの。ある種の職務放棄のような言葉だが、そういう方向に行くべきという流れの中で、使われることが増えている。
- 第１章第２節にある、民間部門はこの計画を「踏まえた」創意と工夫が期待され

るという表現について、行政計画の基本的特徴は、公共部門の基本となり民間の創意工夫を求めるというものなので、これでいいと思う。

・　北海道開発法によって北海道が特別扱いされていることについて、昔からの開発的なものから環境やグローバル化への対応といったものに内容が変わっているということを、北海道イニシアティブにだせるといい。

・　第３章第２節の低炭素社会の実現に原子力が入っていない。一般論としては入っている方が良いのかもしれないが、先日の地震で問題になったように、原子力行政は壁に直面しており、計画に入れるか入れないかは難しい問題。

２）　委員からのプロジェクト等の提案について

資料４について、事務局から説明がされた後、以下のとおり議論が行われた。

（加藤委員）

・　札幌の機能を発揮して、道民全員に貢献するということを考えていかないといけない。

・　佐藤委員から、今後１０年の交通状況を見据えて計画を考えるべきという話があった。新幹線は函館までの開通は決まっており、札幌まで延伸されるように現在取り組んでいるところ。新幹線が札幌まで開通したとき、札幌以北、以東に効果をいかに波及させるか今から検討する必要がある。

・　北海道全体の発展には役割分担が大切。例えば札幌にも食品加工業が集まっているが、道内の食品加工業をどんどん集めてこればいいわけではなく、技術を活かした高機能食品の生産など、札幌は高度な生産を担うといったような分担が重要。

（坂本委員）

・　北海道の発展にあたっては、当面は観光を基幹産業にする必要がある。例えばフランスやイギリスに行くにも、いきなり田舎に行くのではなく、まずパリやロンドンに入ってから田舎を訪れるもの。北海道が人を集めるためには、札幌がもっと魅力的になり、人を呼ぶ核になってもらう必要がある。そうなると、札幌から道内他地域にも効果が波及していく。札幌には新幹線も手段として、魅力のあるまちになってもらいたい。基本的事項は、そういう意味では、主にハードに偏っており、ソフト計画が抜けている。例えば農業の規模を拡大するだけではなく、それに観光を結びつけるというような、ソフトの施策を含めた総合的政策が必要。それがないと１０年後にどんな北海道になっているかイメージがわいてこない。

（家田委員）

・　１０大プロジェクトとしてごく限定的な、厳選されたものを打ち出すといったことをやったほうがいい。

・　各委員からのプロジェクトには、キャッチフレーズ的なもの、ハードに関するもの、制度的なものなど色々あるが、まず実現可能性を考える必要がある。取り上げるべきものとしては３種類が考えられる。今後の方向性を示すもの、地名が入るような具体的なプロジェクト、そして新しい制度を提案するもの。例えばルーラル地域の形成などは新しい制度の提案にあたるのだろうが､新しい制度をつくる際には、どの地域にも一律の対応をするのではなく、トップランナーを育てる制度にするべき。

・　今回の計画では、北海道はあらゆる面で質を追求するということが重要なポイン

トだと考えている。質を向上させるためにこういうことをする、ということがいえないか。例えば食の安全を得点化する取組でクオリティを上げるといったように、質の追求のために厳しいことも率先して導入していくことをいいたい。坂本委員がおっしゃったように、観光は重要。北海道の観光の質をチェックし、星をつけると行った取組が重要。現状では、北海道のサービスは、決して質が高いとは思えない。嵐田委員から札幌市についてお話があったが、札幌がますます強くならないと、北海道の各地域はバラバラになって東京圏に組み込まれてしまう。アジアの中で札幌は強いのか弱いのかをチェックして､より強くするための戦略をこの中に入れたい。

・　北海道の特徴として人口密度の低さがある。この低さを補う取組ではなく、人口密度は低いが情報網は重点的に整備されているといったことや、国道や主要道道沿いでは５年以内に携帯電話が必ず繋がるようにするといった取組をするとよい。

（佐藤委員）

・　第４章第３節の北海道イニシアティブについて、「２＋１車線道路など」という表現は不十分ではないか。暫定二車線という課題のある道路整備についても、北海道イニシアティブで新たな方向付けができないか。それが無理なら、暫定二車線については高速道路料金を半額にするといったことを検討するのも良い。

（生源寺委員）

・　２つ提出したプロジェクトの補足をしたい。1つ目のプロジェクトの話について、農林漁業金融公庫のアグリフード EXPO は、農林水産業と食肉産業による商談会を東京で開催する取組み。北海道でも道内の農業、食肉産業などがつながるようなチャンネルがあっていい。家田委員のおっしゃった食の安全性の点検については、畜産物や食品について道内産品の循環の度合いを評価して消費者に示すようなものがあってもいいと思う。

・　２つ目の制度の点検の話は、４章のイニシアティブに関わるもの。内地の基準を北海道にもそのまま当てはめたため実情にあっていないというものが色々とあると思われ、これを点検する作業を計画の中に位置づけてもいい。

（南山部会長）

・　計画の実行に向けて有意義な議論ができた。事務局には、計画の策定に向けて、委員の皆さんからいただいたプロジェクト等を参考にしていただきたい。

３）　今後の進め方について

事務局から、今後の進め方について、資料５をもとに説明が行われ、部会長から計画素案の起草委員として、佐藤委員、田村委員、濱田委員が指名された。

また、基本的事項のとりまとめと、次回北海道開発分科会への報告については、部会長に一任することとされた。

以　上

（速報のため、事後修正の可能性があります。）