

北海道活性化懇談会報告書

平成 1 2 年 6 月

北海道活性化懇談会報告書目次

北海道の現状と課題	1
北海道活性化に必要な施策	4
1 有珠山対策	
（1）有珠山噴火の経緯と現状	4
（2）当面の対策	6
（3）復旧・復興対策	10
（4）有珠山周辺地域の復興に向けて	15
2 観光	
（1）北海道観光の現状	17
（2）有珠山噴火による北海道観光への影響	20
（3）今後の北海道観光の飛躍に向けての方向性	21
3 産業振興	
（1）基本的考え方	29
（2）北海道の持つ優れた地域特性や資源を生かすという	

視点からの方策	29
(3) 産業クラスター運動の展開	36
4 21世紀型の社会資本整備	
(1) 北海道の社会資本整備の現状	40
(2) 今後の社会資本整備に当たっての留意点	43
(3) 社会資本の高度化	44
(4) 北海道の地域特性	51
(5) 北海道の自主・自律	54
(6) 日本・世界への貢献	56
(7) 国土保全・防災事業の強化	59
北海道新世紀を目指して	60

北海道の現状と課題

維新後間もない1869年（明治2年）7月、政府は北海道開発を志し、「土地墾闢、人民蓄殖、北門之鎖鑰」を使命とする開拓使を設置した。爾来130有余年に亘り、その開発は、国の強い意思の下に推進され、地方や民間の自発的な努力とも相まって、人口、経済とも優に北欧の一国にも匹敵する地域社会を形成するに至っている。この間、北海道は、エネルギー供給、食料供給、観光保養などその時々、の国策上の課題の解決に対処してきたが、同時に、その広大で開放的な国土は、わが国の長期的な戦略を樹立する際の実証実験の場、あるいは人材涵養の場として期待され、活用されてきた。

わが国は、右肩上がりの経済成長の終焉後、社会の成熟化に伴い、国民の価値観が多様化する中で、かつて国民の労働意欲を喚起し、社会に活力をもたらした同じシステムが機能不全のまま新たなシステムに転換出来ずにいる。このことが、将来に対する漠然とした不安感や社会の閉塞感をもたらしている。

今や、日本は心の豊かさを持たなければならない時代に入った。北海道こそ日本人の心の豊かさを育む場として日本に残されたフロンティアである。大久保利通公をはじめ明治の元勳が北海道の開発を通じて新しい時代にふさわしい人づくりを夢み、あるいはあまたの在野の先達が本州等から北海道に渡ったのも、北海道という地に大きな可能性を見、その魅力に惹かれたからに違いない。そして、今日でも、北海道に対する国民の期待は変わっていない。

このような視点から、改めて北海道を見てみると、余りにも厳しい現実と直面せざるを得ない。開拓使の時代から、北海道は、農地の開墾を進めて人口の増加をはかる一方で、天然資源、とり

わけ石炭の開発利用を積極的に推進し、わが国の工業化に大きな役割を果たしてきた。それとともに、道内には石炭を中心に巨大な産業集積が形成され、1945年には一時的とはいえその人口が都道府県の首位に立つまでに至った。しかしながら、1960年代のエネルギー革命は石炭から石油への転換を促し、これに成功した本州等が高度経済成長を謳歌している一方で、日本最大の産炭地であった北海道は、次第に国全体の動きから取り残されていった。1970年代には、この後れを一気に取り戻すべく苫小牧東部地域に石油化学等を中心とした重化学コンビナートの建設に着手したものの、石油危機によって挫折し、更にその後の世界規模で目まぐるしく変転する経済社会の動きに翻弄され続けた。特に、バブル経済崩壊後は、北海道拓殖銀行が破綻するなど真に危機的な状況に陥り、このため、政府は、間断のない公共事業の執行などによって北海道経済の瓦解を防ぎ、漸くこのところ落ち着きを取り戻してきたところであった。

そのような中で、本年3月31日、有珠山が火山爆発を起こし、その後も複数の火口から小噴火を繰り返すなど火山活動は長期化の様相を呈している。有珠山の火山活動の影響は周辺に止まらず、北海道の中央部と本州を結ぶ交通の大動脈を分断するなど、北海道全体に及んでおり、漸く立ち直りの気配が見られるようになった北海道経済を再び深刻な状況に陥れることが危惧されている。

周知のとおり、第2次世界大戦後の北海道開発を支えてきた北海道開発庁は、来年の1月には、国土庁、運輸省、建設省とともに国土交通省に移行することとなっている。北海道が当面する危機的状況を克服し、併せて産業構造上の諸問題を解決する道筋を示すことが強く求められており、また、それに応えることが、国土交通行政の中で北海道開発行政の地歩を固めるために不可欠である。二階北海道開発庁長官は、このような問題意識の下に、長

官の私的諮問機関として当懇談会を設置したところである。

当懇談会は、二階北海道開発庁長官の求めに応じ、以上のような問題に対する回答を早急に作成するため、有珠山対策、観光、産業振興及び21世紀型の社会資本整備の四課題を設定した。四月末の発足以来2ヶ月の間に、それぞれの課題毎にチームを設けて精力的な検討を行う一方で、全員参加の会議を8回、現地視察を含む数多くの個別会議を経て、本報告をとりまとめたものである。実際の検討に当たっては、新たな視点から推進すべき課題を中心に行った。また、具体的な政策展開を念頭に置き、中長期的な観点から実施し得る施策を選択するとともに、北海道の自主・自律を前提に、本州等とは歴史、風土、スケール等が大きく異なる北海道においては、政策、制度のあり方を本州等のそれとは変えるべきである（北海道スタンダード）との考え方に立って検討を進めた。

北海道活性化に必要な施策

1 有珠山対策

(1) 有珠山噴火の経緯と現状

1) 噴火の経緯

有珠山周辺では、平成 12 年 3 月 27 日午前から火山性地震が次第に増加し、28 日午後からは山麓で有感となる地震が多発し、低周波地震も発生し始めた。

また、29 日から 30 日にかけて壮瞥町壮瞥温泉では震度 5 弱を 7 回観測するとともに、30 日午前には、北屏風山西尾根内側斜面等で地割れ等地殻変動が確認され、31 日には小有珠の亀裂や洞爺湖温泉の断層群、洞爺湖から虻田町に抜ける国道 230 号沿いに亀裂が確認された。

31 日 13 時 10 分頃、有珠山の西山西麓で噴火が発生した。噴煙の高さは最高で 3,500m に達し、東に流れた。その後、4 月 1 日 11 時 30 分すぎ、有珠山北西側にある金比羅山西側山麓に新たな火口群が形成され、噴火が発生した。

現在、これら有珠山北西山麓において断続的に噴火活動が続いている一方、地震活動は低調である。最初の噴火前後に観測された広域の地殻変動はほとんど停止しているものの、西山西麓を中心とする地殻変動は、長期的には鈍化しながら継続している。

火山噴火予知連絡会の見解も、4 月 12 日の時点では、「現状の観測データでは、山頂部の大規模噴火に移行することを示す現象は見られず、当面は、北西山麓での噴火活動に対する警戒が最も重要である。引き続き火山活動の推移を厳重に監視する必要がある。」とされていたが、5 月 22 日の見解では、「マグマ活動は次第に低下しており、このままの傾向が続けば噴火が終息に向

かう可能性がある。しかし、現在の活動火口周辺に影響が及ぶ規模の爆発が発生する可能性は、当分続くと考えられる。また、現在の活動域または新たな場所で更に大きな噴火に発展する可能性も否定しきれない。以上のことから活動火口周辺では引き続き警戒が必要である。また、新たな活動活発化に対し、火山活動を注意深く監視していく必要がある。」とされている。

こうした火山活動により、３月２９日から、壮瞥町、虻田町、伊達市において避難指示が出され、４月２日時点では、３市町あわせて15,815人が避難指示の対象とされた。

その後、４月１２日の火山噴火予知連絡会の見解を踏まえ、各市町において避難地域の一部解除がなされ、その後も徐々に避難地域が解除されてきており、さらに５月２２日の見解を踏まえた一部解除も行われ、その後も解除が進められてきている。しかしながら、６月２０日現在、虻田町において、依然として2,329人が避難指示の対象となっており、548人の住民が避難所での生活を余儀なくされている。

２）被害等の状況

有珠山は約２０年から５０年周期で噴火を繰り返している。最近では昭和５２年８月７日に大噴火が発生し、その後の大小の噴火や地殻変動及び降雨による土石流も含めて周辺地域に総額５００億円を超える大きな被害をもたらした。

今回の被害については、依然として活動が継続していることから、その全容は明らかではないが、既に地割れ、降灰、地面の隆起等の被害が報告されている。また、営業不能等による被害については有珠山周辺ばかりではなく、北海道経済全体に及んでいる。

例えば、景気ウォッチャー調査（経済企画庁）の平成１２年４月の調査結果によれば、北海道以外の地域については、改善もし

くはほとんど変化がないのに対し、北海道においては、大幅に悪化しており、全国で最も厳しい判断がされているが、景気悪化の判断の理由の中には、有珠山噴火による影響も挙げられている。

また、来道客数（北海道観光連盟）をみると、平成１２年４月は大きく落ち込み、前年同月比９．４％減となっており、有珠山噴火の影響が大きいと推測される。

現在、北海道経済は、平成１２年１～３月の失業率が過去最悪の６．５％となるなど、依然として厳しい状況が続いており、今回の有珠山噴火の影響も加わり、北海道経済全体の景気回復の腰折れが懸念されているところである。

（２）当面の対策

有珠山は噴火が終息に向かう可能性はあるものの、現在も噴火、隆起、地震活動等が続いている。活動火口周辺では引き続き警戒が必要であり、また、新たな活動活発化に対しても、火山活動を注意深く監視していく必要があるとされている。このため、ピーク時に比べると減少したとはいえ、今なお相当数の住民が避難所での生活を余儀なくされている。

当面、国、道、地元市町等の関係機関は、観測・監視体制の強化を図るほか、被害の拡大防止に必要な現時点で可能な限りの防災施設の整備や、迂回路、緊急輸送道路による交通の確保等を図るとともに、避難者や地域経済への支援を図るべきである。

１）観測・監視体制の強化

３月３１日の噴火以降、北西山麓においては、断続的に噴火活動が続いており、また、地殻変動は、北西山麓に局地化して現在も継続している。

このため、緊急に地震計やＧＰＳ等が増設され、緊急観測・監

視体制の強化が図られたところであるが、今後も厳重な観測・監視体制を続けるべきである。

２）泥流対策

有珠山に源流を発する溪流のうち、洞爺湖温泉街を流れる西山川、虻田町市街地に流入する板谷川では、噴火口の出現と火山灰等の堆積により熱泥流や二次泥流による市街地への土砂災害の危険性が増大していた。これらの溪流は立入禁止区域となっているので、無人化施工により板谷川の土石流出防止のための遊砂地工事（ $59,000\text{m}^3$ の掘削）に５月１日から着手し、出水期の７月までに $15,000\text{m}^3$ を掘削することとなっている。また、西山川では、流出し障害となっている橋梁の撤去が６月９日に無人化施工により着手されている。さらに、住民の帰宅が進んでいる板谷川流域では、泥流警戒基準雨量（１時間雨量 10mm 、連続雨量 50mm ）及び泥流避難区域が設定されている。

有珠山は、現在もなお活発な火山活動を続けており、今後とも地殻変動により被災した防災施設や降灰の著しい溪流について施設の復旧及び整備を行い、被害を最小限に止めなければならない。

３）交通の確保

道路交通

６月２０日現在、噴火の影響により、以下のとおり道路交通規制（通行止め）が行われているところである。

- ・道央自動車道 豊浦ＩＣ～伊達ＩＣ 26.8 km
- ・一般国道
 - 国道230号 虻田町洞爺湖温泉町～虻田町泉 5.3 km
- ・道道
 - 洞爺湖登別線 虻田町国道230号交点～虻田町洞爺湖温

このうち、一般国道 2 3 0 号の通行規制の長期化に備え、当面、国道の代替機能の確保のため、道道豊浦洞爺線及び道道豊浦京極線の一部（2 路線 計 15.3km）が国道に編入され、舗装強化、路肩拡幅、曲線部や交差点の改良など、所要の整備及び管理が直轄事業として行われることにより、住民をはじめとする道路交通の確保等が図られている。

また、道央自動車道については、不通となっている豊浦～伊達間の乗継料金が設定されているほか、豊浦町に新たに虻田洞爺湖仮出入口の設置工事が行われるなど、高速道路の利便性の向上が図られている。

この他、迂回路・避難路を確保するため、パトロールの強化及び降灰除去のための体制がとられている。

さらに、地殻変動の影響により被災した国道 2 3 0 号入江跨線橋の応急組立橋による仮復旧、洞爺湖温泉街の住民の一時帰宅に対応するための国道 2 3 0 号等の降灰除去作業が実施されたほか、地震や地盤の変動による路面の亀裂や段差の解消等の復旧も実施されている。

鉄道交通

鉄道については、室蘭本線洞爺～北入江間で線路屈曲等が確認されたが、4 月 1 4 日から復旧工事を開始し、4 月 2 7 日から貨物列車、4 月 2 9 日から旅客列車の運行を一部再開、さらに 6 月 8 日には通常運行に戻った。

室蘭本線は、道央と道南・本州を結ぶ人流及び物流の大動脈である。特に物流については道内各地域と道南・本州間の鉄道貨物のすべてが室蘭本線を経由していることから、運行に支障を来すことによる北海道経済全体への影響は大きい。

現在、通常運行に戻ってはいるが、今後の火山活動の動向によっては、輸送力の確保が再び重要な課題となろう。

4) 避難者への支援

現在でも、未だ2,300余名もの住民が避難指示の対象とされており、うち4分の1近くの人々が避難所での生活を余儀なくされている。

火山災害については、噴火活動の長期化が避難生活を長期とする場合が多い。今回の噴火についても、依然として噴火活動が続いており、避難生活も3か月に及ばんとしている。避難所における生活は、プライバシーを十分に保つことが困難であり、精神的にも多くの苦痛を伴う場合が多い。このため、地元市町、道、国等の関係機関は、避難生活にできるだけ不自由が生じないような物資等の提供に加え、避難者の不安やストレスを可能な限り取り除くとともに、避難所での生活ができるだけ短期間となるよう努めなければならない。

これまで、噴火活動の状況を避難者に迅速かつ正確に伝達するとともに、避難生活に必要な情報を提供する体制の整備が行われている。また、避難所の生活では肉体的・精神的な負担を受けかねないことから、医療及び心のケアを図る体制が整備されている。

さらに、避難者の当面の住宅を確保し、避難所での生活を解消するため、既存公営住宅の活用とともに応急仮設住宅の建設等の住宅対策が講じられているが、その設置場所等については住民への細やかな配慮が必要である。また、今回のような災害に備え、避難所生活の早期解消に資するモバイルハウスの活用についても、全国的な見地から検討を急ぐべきである。

この他、住民の避難がスムーズに行われるよう、道央自動車道の工事車両用出入口等（3か所）の避難時の使用や、避難者が道央自動車道を通行する場合、区間を区切ったの無料通行（豊浦～長万部、伊達～室蘭間）等の措置がとられている。

今後とも、関係機関は避難者の肉体的・精神的な負担を軽減す

るために可能な限りの対策を講じるとともに、避難後の生活の安定にも配慮すべきである。

５）地域経済への支援

噴火の影響を受けている地域には道内の代表的な観光地である洞爺湖温泉街等が含まれており、ホテルや土産物店、飲食店等が数多く存在している。また、食品加工等の工場などの事業所も含まれている。これらの営業不能等により、離職を余儀なくされている従業員も生じている。

このような状況を最小限に止めるため、被災事業所等における雇用の維持が図られているとともに、離職者の経済的基盤の維持のために雇用機会の創出が図られている。

また、政府系中小企業金融機関において、経営に影響を受けている中小企業者に対し、災害復旧貸付が適用されている。

（３）復旧・復興対策

一般に、被災地の復興については、同じ場所において復興する形態、他の地域に移転して復興する形態、住宅等一部を移転する形態などが想定される。どのような復興形態を選択するかについては、被災者の意向、被害の程度、将来の安全性等を踏まえる必要があり、今回についても、地元住民、商工会、学識経験者、関係行政機関等において十分調整の上被災地の復興の形態が決定されるべきである。なお、移転については、最終的には、住民の意思が尊重されるものであるが、自己の責任及び負担が伴うことなどを十分認識した上での判断が求められる。

１）地域経済の再生

農林水産業

避難区域内の正確な被害状況は把握されていないが、調査が可能となり次第被害状況を把握し、復興の形態に応じた被災農林水産業基盤等の再建を図るべきである。特に、今回の噴火で被害を受けた虻田町の虻田漁港については、機能の移転を検討する必要がある。

また、営農上の被害を受けている場合には、農地等の再建や生産力の回復、経営の安定に必要な金融支援を図るべきである。

観光業

有珠山周辺地域は、洞爺湖温泉を中心とする道内でも有数の観光地であり、地域にとって観光業は主要な産業である。また、前回の噴火の際には、大噴火の47日後に営業が再開されたが、落ち込んだ観光客が噴火前の水準まで回復するのに、10年以上もの長期間を要しており、今回も大きな影響が懸念されるところである。

このため、できる限り早期に営業を再開することが重要であることから、復興形態に応じた再建が図られるよう、資金の確保が困難な事業主に対し、金融支援等を図るべきである。

また、地元の意向を踏まえつつ、火山資源を活用した新たな観光施設についての検討も視野に入れる必要がある。

加えて、施設等が復旧しても、一度離れた観光客を呼び戻すことは非常に困難であることから、積極的なイベント開催等による観光客誘致、全国各地域へのPR活動等を展開することが重要である。

その他の産業

火山災害によって被災した企業については、工場等の事業所を再建し、生産・営業活動を再開することが重要である。このため、復興形態に応じた早期の再建が図られるよう、資金の確保が困難

な事業主に対し、金融支援等を図るべきである。

２）安全な地域社会の実現

有珠山は、周期的に噴火を繰り返し、周辺地域へ被害をもたらしてきた。このため、単に被災した地域を噴火前の状態に復旧するだけではなく、将来再び発生するおそれのある火山災害に対しても安全な地域社会を実現することが重要である。

国土保全施設の整備

今回の有珠山の噴火では、地殻変動や熱泥流により砂防施設等の国土保全施設に甚大な被害が生じており、避難指示区域の縮小及び避難住民の帰宅が進む中で、これらの施設の復旧を早急に進めなければならない。

また、隆起量 4 千万立方メートルと算出される地形の変化や、火山灰など火山噴出物の堆積により、現在の施設的能力を上回る土砂の流出が懸念される。これらの土砂は、降雨や融雪等によって泥流等となり、地域に甚大な被害を及ぼすおそれがあることから、不安定な土砂量についての調査を進め、泥流等の発生を監視するカメラ等観測体制の整備や、情報収集・伝達体制、初動体制の強化も含めた、新たな国土保全施設の整備計画を早急にまとめ、短期間で河川、砂防施設や森林、治山施設の整備を進めるべきである。

これらの国土保全施設の整備に当たっては、地域の復興形態等とも十分調整をとる必要がある。

安全な市街地の形成

火山災害から市街地を復興する場合には、単に市街地を復旧するだけでなく、安全性の高い市街地を形成していくことが重要であり、こうした観点から地元公共団体を中心に復興形態が決定さ

れ、それに応じた土地利用の見直しや防災施設等の整備が行われるべきである。

その際、高齢者など災害弱者にも配慮して市街地のバリアフリー化を積極的に促進するとともに、必要に応じて緩衝緑地帯の設置なども検討すべきである。

また、安全性の確保を前提としつつ、特有の観光資源をいかした地域の活性化・魅力ある街並み整備など新たな視点から地域を再生する「創造的復興」を支援することも重要である。

このような観点から、住宅、上下水道、公園、廃棄物処理施設、避難路等の整備、市街地の再整備及び土地利用について検討を進めていく必要がある。

災害に強い交通基盤の整備

災害に強い交通ネットワークの構築に当たっては、施設の「強靱性」の強化、施設被害に対する「回復性」の確保、代替路等の「代替性」の確保、道路輸送・鉄道輸送・海上輸送・航空輸送等の交通機関相互の「多重性」の拡充を図る必要がある。また、地域の復興を支えるとともに、災害に強い新しい地域づくりを進めるため、まちづくりと一体となった道路や街路の整備等を推進することが望まれる。

有珠山周辺地域は北海道全体と道南・本州を結ぶ交通の要衝にあることから、交通が寸断された影響が北海道全体に及ぶこととなった。このため、被災した道央自動車道の速やかな全面復旧はもとより、応急復旧により不通区間の短縮を図ることや、乗り継ぎの不便を余儀なくされている利用者へのサービス向上などに取り組むべきである。

一般国道230号の復旧に当たっては、火山の活動状況や影響範囲を見極めつつ、火山や地質の専門家の助言も得ながら、地元との調整を進め、将来の噴火活動による影響を受けない幹線道路網の構築を図るべきである。

さらに、今回の交通の寸断による影響の大きさを勘案すれば、室蘭 - 長万部間の交通の早期復旧に加え、災害が生じても人流・物流の確保が可能となる札幌から小樽を経由して函館・本州を結ぶ北回り札幌ルートを北海道のライフラインとして緊急に整備することが極めて重要な課題となる。このため、高規格幹線道路（黒松内 - 小樽間）や国道 5 号の整備を進めるほか、石狩湾新港、小樽港など日本海側の港湾機能を早急に強化すべきである。

また、緊急時における交通の代替性を備えるよう、地元の要望等を踏まえ、有珠山周辺地域における連絡路・避難路について、所要の整備を行うほか、噴火活動が長期化して冬期にも及ぶ場合には、安全で確実な冬期交通の確保を図らなければならない。

防災活動体制の拡充

災害に強い地域社会の形成のため、観測体制の整備、情報収集・伝達体制、初動体制の強化等防災活動体制の充実を図らなければならない。

このため、関係機関は防災情報通信施設等の整備をはじめとして、早期復旧のため防災拠点となる公園、緑地、防災ステーションや、ミニフロート（浮体式防災基地）、災害対策用車両等の整備を進めるとともに、資機材の備蓄を促進すべきである。

併せて、地元市町は防災関係機関との連携の一層の強化を図るほか、地域住民の災害に対する認識を高めつつ、自主的防災組織の育成・強化等を図る必要がある。

また、有珠山の噴火に関する研究については、昭和 52 年に、北海道大学大学院理学研究科附属地震火山研究観測センターの有珠山火山観測所が設置され、有珠山を始めとする北海道内の火山の常時観測や測地測量などの現地での地球物理学計測を通して、噴火の前兆現象や噴火機構、火山の構造などについて研究が行われてきたが、この成果が、地元市町の適切な対応と相まって、今回の迅速な避難の実現に大きく寄与したところである。

しかしながら、今回の噴火が終息した後においても、再び大規模な噴火が発生することが懸念されており、また、活発に活動する火山についての研究機会は世界的にも限られている。

このため、学官が連携を強化し、噴火の予知や被害の軽減等についての研究を充実する必要がある、同時に、観光面での活用にも配慮した総合火山防災研究センター（仮称）の設立についても研究すべきである。

（４）有珠山周辺地域の復興に向けて

現在、有珠山は依然として噴火活動を続けている。有珠山周辺地域はすでに大きな経済的損失を被っており、北海道経済全体にまで影響が及びつつある。今後の噴火活動の推移によっては被害がさらに拡大するおそれもある。このような状況を踏まえ、可能な限り早期に復興体制を整備することが望まれるところであり、地元住民、商工会、学識経験者、市町、道、国等の関係機関が連携して多種多様な復興対策を効果的かつ円滑に推進できる体制を整備する必要がある。

また、道及び地元市町においては、関係機関との連携を図りつつ、住民の意向やハザードマップ等の情報を踏まえ、被災者の生活や地域経済全体の再建策、被災した市街地や公共施設等の復旧・復興策等を盛り込んだ復興計画を作成しなければならない。

なお、復興計画に盛り込まれた多種多様で膨大な対策については、災害に強い地域社会の形成はもとより地域経済支援の観点からも、早期に実施する必要があるが、そのためには復興財源の確保を図っていくことが重要である。地元公共団体においては、被災による税収入の減少が見込まれることから、多様な財源確保の手段を検討すべきである。

５月２２日に発表された火山噴火予知連絡会の見解では、噴火

が終息に向かう可能性を指摘する一方で、更に大きな噴火に発展する可能性を否定しているわけではない。したがって、今後の噴火活動の進展による被害の状況によっては、特別立法をも含む更に広範な対策の検討が必要となろう。

なお、北海道においては、今世紀に入って、有珠山を含め5つの活火山が噴火し、幾度となく大きな被害を被っている。関係機関は、今回の有珠山の噴火をも教訓として、他の活火山においても被害を最小限に止めるための防災対策や、被災時の経済活動への影響を軽減するための交通機能の代替性・多重性等を確保するための施策を講じるなど、災害に強い地域づくりを急ぐ必要がある。

2 観光

(1) 北海道観光の現状

1) 北海道における観光の重要性

北海道は、豊かな自然環境や鮮やかな四季の移り変わり、豊富な味覚や温泉などの多彩な観光資源に恵まれ、全国有数の観光地として発展してきている。

北海道における観光関連消費額は1兆464億円（平成5年度）にのぼり、農業粗生産額（1兆357億円）に匹敵している。また、観光産業は雇用も含め波及効果の大きな産業であり、波及効果も含めると、その生産額は1兆6,140億円（平成5年度）となっている。

さらに、来道観光客による経済効果は、道内の観光による経済効果の40%以上を占めている。このように観光産業は北海道の重要な基幹産業であり、観光産業の振興、特に、来道観光客の飛躍的增加を図ることは、北海道経済活性化について非常に重要である。

2) 北海道観光のポテンシャル

北海道は日本の他の地域に見られない豊かな自然に恵まれた地域であり、同時に、広大な空間を背景に本州等では味わえない開放感等を満喫することが可能である。そのため、宿泊旅行で行ってみたい地域の第1位に挙げられるなど日本国内の観光地の中でもっとも人気の高い地域である。また、近年は雪の北海道を目的として、台湾、韓国をはじめ、東南アジア諸国からの観光客が急増しており、その特徴ある自然が日本国内のみならず、海外にまで観光対象として注目されている。

その一方で、道外から北海道を訪れる来道観光客は年 2 % 程度の高い伸び率を示しているが、未だ道内客を合わせた入り込み客全体の 10 % 強を占めるにすぎない。従って、北海道観光振興の観点からは来道観光客の飛躍的増大を図る必要があり、日本各地、あるいは近隣アジア諸国との観光客誘致競争が激しさを増す中、北海道観光関係者にはより充実した取組みを強く求められている。

3) 北海道観光の特徴

現在の北海道観光の特徴は、次の 4 点に整理できる。

来道観光客の道央圏への集中

全国にその名を知られた観光地は全道各地に存在しているが、来道観光客の訪問地は、札幌圏を中心とした道央圏に集中している。

道央圏以外には、有名観光地のほかにも、観光地としての今後の発展を期待できる地域も多い。今後、これらの観光地としての魅力をさらに増大させ、広く情報提供を行うことが必要である。

季節的な偏在

来道観光客は特に夏期に集中しており、この期間の来道観光客数は年間来道観光客数の半分以上を占めている。このため、夏期には予約をとるのも非常に困難なほど混み合うとともにサービスの低下といった問題を生じている一方、その他の季節においては宿泊施設、交通機関等の稼働率及びそれに伴う採算性等の問題を生じている。特に、冬期を中心とするオフシーズンの観光戦略をどう組むかが、今後の北海道観光の死命を制すると言っても過言ではない。

このため、今後の北海道観光の振興に際しては、他の地域には見られない冬期の景観等を生かしつつ、オフシーズン対策を進め

ていくことが必要である。

周遊型ツアー中心の旅行形態

従来から北海道観光の形態は、道内を周遊する旅行形態が主流であり、特に、ここ数年は道内の１～２の地域を２泊から３泊程度の短期間に周遊するいわば「安・遠・短」型のツアーが目立ってきている。

一方、観光客の方では、安価に自由な個人型の旅行を行う要望も強く、全国的にはマリンリゾートを中心として個人滞在型の旅行が増加している。北海道においても、個人の自由な行動を確保するような安い航空券とホテルのみをパックにしたツアーが増加するとともに、広範囲を個人が自由に移動するための手段としてレンタカーの利用も増加している。

こうした来道観光客の多様なニーズに対応するためには、個人旅行にも対応した多彩なメニューづくりが求められている。

自然鑑賞中心の旅行形態

来道観光客の旅行内容は、北海道の美しい自然の鑑賞、特産品の買い物や飲食、温泉・保養等がほとんどを占めており、ドライブやスポーツ活動等個人活動型の旅行内容の比重が低い。このことは、近年のツアー料金の低下とあいまって、北海道観光の主流が周遊型旅行中心となる１つの原因となっており、滞在型観光にも資するようなメニューの多様化を図ることが求められている。

北海道観光メニューの中核として期待されているアウトドアスポーツは、ラフティングなど急速に伸びてきているものも見られるが、来道観光客に占める割合は低い。一方、冬期の来道観光客の確保、観光メニューの多様化の重要な柱として期待されてきたスキー客が、世界的なスキー需要の沈滞する中、近年減少傾向にある。

このようなことから、今後、北海道観光については、自然鑑賞、

スキー以外の新たな観光メニューづくりを早急に進め、観光客のニーズに応えていくことが必要である。

4) これまでの北海道観光の特徴を踏まえた各地域での取り組み

以上のような北海道観光の特徴に対し、道内各地域で様々な取り組みがなされてきた。

網走、紋別地区においては、10年前ほどから、これまでは冬期の生活の障害としてしかとらえていなかった流氷を観光資源に、冬期観光の振興を図ってきた。また、これと併せて、観光ルートにあたる釧路地域においてもタンチョウ鶴観光を振興するとともに、摩周湖、屈斜路湖、阿寒湖と周辺温泉地との間の冬期道路交通ルートの確保や温泉地の冬期営業の確保等の努力を行ってきた。この結果、近年、冬期の旅客数が年々増加し、冬期における観光振興策が実りつつある。

また、首都圏等の子供たちを対象とする自然体験教育キャンプなど、アウトドア活動や農林漁業等体験メニューの多様化が全道各地で取り組まれている。

さらに、近年、台湾、韓国等のアジア地域から、北海道への観光客が急増しているが、これらの旅客は自国にはない北海道の冬期の景観、特に雪の景観を主たる目的としている。現在、道内各地域で台湾等のアジア地域からの集客強化が図られている。

(2) 有珠山噴火による北海道観光への影響

今回の有珠山噴火により、営業休止を余儀なくされた有珠山近傍の洞爺湖温泉地区、壮瞥温泉地区のみならず、北海道観光全体への影響が懸念されている。

例えば、洞爺湖に比較的近い登別温泉は、有珠山から約30km離れており、噴火に際して直接的被害はなく、営業も通常通り

に行っているにもかかわらず、洞爺湖近傍と同様の状況にあるのではないかとのイメージから宿泊客の減少がみられた。また、北海道観光全体についても、観光客の側に北海道全体が噴火により大きな影響を受けているかのような誤解に基づき、「このような状況下に観光に行くべきではない」との自粛ムードが広がるおそれがあった。このため、4月18日には、観光関連事業者、交通関連事業者、地元関係者等から構成される「有珠山噴火に伴う北海道観光対策連絡会議」が開催され、一般利用者に対する正確な情報提供等の措置がとられたところである。

しかしながら、本年ゴールデンウィーク期間中における道内発着路線の航空旅客数は対前年同期比17.7%減と大きく落ち込んでおり、全国の国内航空旅客数が6.7%減であることと比較しても非常に大きな低下となっているなど北海道への観光需要には低下傾向がみられた。

夏期のトップシーズンを控えて、北海道の観光が風評被害により落ち込むことのないよう、関係者が連携し、引き続き来道観光客への正確な情報提供、キャンペーンの展開等の取組みを進める必要がある。

(3) 今後の北海道観光の飛躍に向けての方向性

1) 有珠山噴火に伴う当面の対策

夏期のピーク時期を控えている北海道観光は、来道観光客が有珠山噴火の被害等を誤解する等により、手控えられることが懸念される。このため、当面、北海道観光への手控えムードを払拭し、夏期のピーク時期に向け、来道観光客の減少を食い止め、むしろこれを増加させるため次のような方策が必要である。

有珠山噴火の被害を実際に受けている地域を明確に示す安全情

報を提供する体制を充実し、有珠山近傍以外は今までと何ら変わらないことの更なる周知徹底を図る。

北海道観光需要の喚起を図るため、行政、旅行業界、交通業界等関係者が一致協力して、夏期の北海道観光に向けての集中キャンペーンを実施する。

すでに、４月１８日の「有珠山噴火に伴う北海道観光対策連絡会議」における決定に基づく北海道観光を支援する取組みとして、航空会社による北海道割引運賃の設定、旅行会社による特別ツアー商品の発売などが取り組まれつつあるほか、北海道サイドからも、観光キャラバン隊の全国への派遣などが行われている。さらに、夏期以降も「ガンバル、フンバル、北海道」キャンペーンの一環として、北海道観光の需要喚起を図るための事業を効果的に展開し、政府もこれを支援することとしている。今後とも引き続きこのような動きを拡大していくことが必要である。

２）北海道観光発展のための中長期的な取組み

北海道の観光は、高いポテンシャルを有しており、今後、北海道経済を活性化させることは十分に可能である。

その一方で、今後、国内の他の観光地、近隣アジア等の海外観光地との競争激化が予想される中で、来道観光客の道央圏や夏期ピーク期への集中、自然鑑賞に偏った観光メニュー、個人滞在型観光への対応が不十分である等の問題がある。

このような課題に対処し、観光地としての競争力を高め、北海道経済の起爆剤としての役割を果たすことが期待されており、このため、次の諸点について、北海道の観光に関わる官民の各主体が連携して戦略を練り、すみやかに実行に移していかなければならない。

観光振興に関する取組みの一層の強化

北海道を国際的にも通用する質の高い観光地として発展させるとともに、観光を北海道の基幹産業として育成するためには、観光に関わる関係者のみならず、道民一人ひとりがその役割を認識し、観光振興に関する取組みを一層強化しなければならない。同時に、多岐にわたる観光振興施策を総合的、計画的に推進するため、道を中心に、北海道全体としての観光振興の基本的なあり方、方向性、必要な体制、仕組みについて、早急に検討を進める必要がある。

このため、道は、北海道観光振興条例（仮称）の制定に向けた検討を急ぐ必要がある。また、観光産業を北海道経済の柱の一つとして、さらに発展を図っていくためには、他地域との競争を勝ち抜くための差別化が必要であり、官民が協力して北海道の魅力を引き出すための積極的な投資を行うことも必要である。

さらに、北海道観光の振興のためにも、国民が旅行に出かけやすい環境づくりが必要である。特に、祝日３連休については、北海道観光に大きな効果があったことから、引き続きその拡大を求めたい。

景観の保全、形成に向けた取組みの一層の強化

雄大な自然景観や美瑛、富良野地域に代表される美しい農村景観などは北海道の最大の観光資源であり、次世代の国民の大切な資産として継承していく必要がある。北海道では既に北海道景観形成基本計画を策定し、これに基づく事業にとりかかっているが、さらに公共事業による景観への取組み、屋外広告物等のあり方等多方面から景観保全に関係機関全体で取り組まなければならない。

このため、道は、景観形成についての住民のコンセンサスのもとに、土地利用規制、景観と調和した公共施設整備、地域の主体性に基づく景観づくりへの支援制度など、総合的な枠組みとして、北海道景観条例（仮称）の制定に向けた検討を進めなければなら

ない。これに合わせて各市町村においても景観条例の制定等地域の景観保全、形成に取り組む必要があり、これらの過程を通じて道民意識の向上を目指す必要がある。

地域に根ざした多彩な観光メニュー、特色ある観光地づくり
北海道の観光は、主として夏期に有名な湖沼、山岳等の景観を楽しむものが多く、道央圏、夏期への集中、周遊型団体旅行、特に近年のいわば「安・遠・短」というべき旅行形態の原因となっている。北海道観光がさらに発展するためには、従来の周遊型観光だけでなく、体験型、滞在型、学習型観光、また、高齢者をターゲットとした観光などの観光メニューや移動手段、宿泊施設の多様化を図り、長期滞在やリピーター需要を喚起する魅力を備える必要がある。

すでに有数の観光地となった小樽、網走、美瑛・富良野などは、従来観光の対象とされてこなかった大正時代の建築物や、流氷、農村景観などの地域資源を、地域が主体となって一つのビジョンに基づいて観光資源として積極的に活用し成功した事例である。

北海道には、自然景観、まちなみ、農村空間等地域の特色ある資源を生かし、差別化を図った地域づくりやイベントの創出を進めることにより、新たな観光地として発展しうる地域が存在しており、地域の主体的な取組みが期待される。

北網地区のラグビーなど道内各地で行われている全日本レベルの様々なスポーツ合宿を観光に生かしていく、子供の教育や国内の留学生との交流などを観光に生かしていく、あるいは各地のスカイスポーツ活動を空から見た観光に結び付けるなどの工夫が求められている。いずれにしても、大胆に様々な可能性に挑戦する姿勢が必要である。

また、こうした地域の取組みを支援するため国等には、空港、道路、港湾、鉄道の整備等交通アクセスの改善、河川における自然の復元等自然環境の保全復元、まちなみ、海辺、農村等の景観

形成、地域の観光資源の魅力向上に資する道の駅、オートリゾート、高質化された旅客船ターミナルの整備等観光関連基盤の整備に対する積極的な対応が求められる。

広域的な連携による魅力ある地域づくり

これまでの観光関連施設の整備や観光メニューの提供は、市町村単位、事業者単位で進められる傾向が見られるが、行政界を越えた複数市町村の連携により、それぞれの観光資源を有機的に結合し、テーマ性ストーリー性を備えたより魅力ある観光ルートづくりを進めることが重要である。

このため、地域が主体となった、広域的な連携による観光地域の形成のための体制づくりを地域ごとに進めるとともに、広域的な観光を支える道路網、鉄道網整備、レンタカー利用の利便性向上等を進める必要がある。

北海道観光を支える人材の育成

観光は人が人をもてなす産業であり、良いサービスを提供していくためには、相応の人材がそろっていることが肝要である。また、北海道が自らの力で観光を発展させていくためにはそれを支える人材の育成が急務である。このため、北海道の特色を踏まえた観光振興を推進できる人材を養成するため、観光を体系的に研究教育する体制の整備を図る必要がある。

すでに、昨年、北海道において全国の大学で2番目の観光学部が設立されたところであるが、引き続き観光に関する人材育成体制を強化するとともに、観光関連産業で人材の積極的活用を図ることが望まれる。

また、従来振興を図ってきたアウトドアスポーツ、自然体験等体験型観光については、需要はあるものの、観光客の安全を図りつつ適切な指導を行うことのできるインストラクター、ガイド等

の人材不足が普及の障害となっている面が見られる。関係する諸団体を中心に、体験型観光に関するインストラクターの資格制度等を創設し、その資格基準を明確化するとともに、インストラクターの増員を図り、誰もが手軽に、かつ、安全に体験型観光を楽しめるようにすることが必要であり、北海道独自の資格認定制度の導入も含め、検討を進める必要がある。

さらに、ホスピタリティの向上や国際観光の振興を図る上で、観光ボランティア、語学ボランティアの組織化と活用が重要である。

北海道の魅力を広める国際観光の振興

近年、台湾、韓国等アジア圏を中心として北海道への観光旅客が増加している。これらの外国人観光客は自国にはない北海道の冬期の景観や欧米的な風土を目的として来道している。今後、北海道のこの魅力を世界に広め、国際交流を進めるとともに、冬期のオフピーク対策としてさらなる外国人観光客の誘致を図ることが必要である。

このためには、関係者が協力して、外国人観光客がより快適に過ごせるよう、ホテル、旅館等のホスピタリティの向上、外国人を案内できる通訳案内体制の整備、英語、中国語、韓国語等の外国語標識、案内所等外国人観光客に対応した観光地の整備を図ることが必要である。同時に北米等との競争に勝ち抜くためには、現在優位に立っている北海道の食文化をさらに磨く必要がある。また、特にアジア圏を中心とした北海道キャンペーンの拡充を図ることも効果的である。

このほか、日本・韓国共同開催となる2002年のサッカーワールドカップは、札幌でも試合が予定されており、海外から多くの観光客が来道することが見込まれる。この機会が北海道全体の国際観光の強化へつながるよう、観光関係機関においてキャンペーンの展開、ホスピタリティの向上等が強く望まれる。

北海道の魅力を広めるプロモーション活動

来道観光客の増加を図るためにはイベントを中心としたプロモーション活動の強化は必須である。特に、インターネット等新たな情報通信手段を活用することによって個人に対して直接・随時、情報を伝達できることから、オフピーク対策、個人旅客増加策として有効である。

このため、観光関係者は、道内の各地域で行われているイベント等の連携、北海道に関するアンテナショップの積極的活用、新たな情報通信手段を活用した情報発信、特に北海道観光に関するリアルタイム情報の発信の強化等により、北海道観光の魅力を、より正確・詳細に全国各地や海外に発信して行くべきである。特に、流水、渡り鳥、花などが有力な観光資源となっている北海道は、これらの詳細な情報の発信が欠かせない。

また、広大な北海道の隠れた魅力を全国に伝え、これを振興につなげるためには、道内の観光資源が「どこに何があり、どの程度の時間、費用等で周遊できるか。」を伝えることが効果的である。このため、例えば50ルート程度の北海道観光モデルルートを設定し、国内各空港等に設置されているビデオ装置やインターネット等の多彩な手段を通じて、これを全国に広めていくことが必要である。さらに、各地域毎にそれぞれの特色を踏まえた詳細な観光マップを作成する必要がある。

北海道観光振興のための体制

以上のような観光振興を推進するに際しては、国、道、市町村及び道内外の関係団体、企業等が連携し、施策を具体化していくことが不可欠である。

例えば、国内、海外に対する共同宣伝、海外からのイベントや会議の招聘、各種地域イベントの効果的な開催、ボランティア活動との連携、各種団体への協力要請などについて、北海道観光振

興のために、国、自治体、民間団体が一体となって取り組むべき戦略方針を立て、これに基づいた具体的な行動を起こすことが必要である。

北海道においては、二階北海道開発庁長官兼運輸大臣が「平成10年に609万人であった来道観光客（うち外国人17万人）を10年以内に1,000万人（同60万人）とする。」と提唱している。この趣旨に賛同した道内外の関係者を網羅した「北海道の観光を考える百人委員会」が設立されているが、今後、同委員会においてこれまで提言した北海道観光振興のための方策の具体化について、検討されることが期待される。

3 産業振興

(1) 基本的考え方

現在の北海道をみると、高規格幹線道路をはじめとする社会資本整備の立ち遅れが目立っているほか、日本経済を支えているような輸出産業が育っておらず、経済構造は極めて脆弱である。現状には大きな危機感を持つ必要がある。したがって、ナショナルミニマム、シビルミニマムを達成する観点から社会資本の整備を重点的に実施すべきことはもちろん、大きな公共的プロジェクトをきっかけに閉塞感を打ち破る必要がある。さらに、北海道の広さを本当の意味で生かすためには、情報産業基盤の整備が極めて重要であることは言うまでもないが、当懇談会は、現在の北海道の産業振興策として最も重要な「北海道の持つ優れた地域特性や資源を生かすという視点からの方策」と「産業クラスター運動の展開」という課題に絞って検討を行った。

また、これらの施策を実施に移す際には、全国一律の規制等を、本州等とは大きく異なる気候風土、スケール、歴史的背景を有する北海道にふさわしいものとする北海道スタンダードの確立に努めることが不可欠である。

(2) 北海道の持つ優れた地域特性や資源を生かすという視点からの方策

1) 優位性のある産業分野の育成

農業・酪農の振興

北海道は、日本の食料基地として、都府県農業と比べ、気候条件、人口密度、大規模・専業経営などにおいて特異性は顕著であり、その振興策も他の地域と当然異なることから、そうした特性

を生かして北海道の農業・酪農を振興すべきである。

北海道においては、厳しい国際競争に立ち向かうため、企業的な大規模・専業経営の確立を目指した取組みが徐々に行われてきており、例えば、モデルケースと言われるまでに躍進を遂げた士幌町農業協同組合では、畑作（馬鈴薯・根菜、小豆・小麦等）と酪農を主体とし、「生産から加工・流通まで」を合言葉に大型機械の導入や生産物に付加価値を高めるための加工工場、寒冷地バイオテクノロジー研究所など設備の充実とともに、クリーン農業の確立、企業的な農業経営と豊かな農家生活を築くための努力が重ねられている。こうした取組みを一層普及させるためには、国・道等には、特に以下の2つの施策が必要である。

第一は、農業経営の近代化を普及させるシステムの構築である。

食料・農業・農村基本法では、加工・販売などへの経営の多角化に農家自身が主体的に取り組むことができるよう、農業経営の株式会社化に道筋が付けられた。大規模・専業化が進展し、かつ本州等に比べ相対的に計画的な土地利用が守られているなど、北海道は、日本の食料基地として創造的で多様性のある農業にチャレンジできる我が国随一のフィールドであり、しっかりしたゾーニングに基づく計画的な土地利用制度を目指しつつ、その持ち味を生かせるよう、より一層の規制緩和が必要である。

第二は人材の育成である。

農家子弟のみならず、農業に対し情熱を持つ人達が、夢と希望を持って農業に取り組めるようにするためには、高度な技術や企業者意識を有する担い手を育成することが不可欠である。

現在、北海道に農業大学校が設置されているが、その内容については、技術的職業訓練に偏っており、今後は経営者教育に重点を置いてステータスを高めていく必要がある。即ち、農業者教育の一層の充実、企業型大型経営の担い手たるべき人材を育成するため、農業大学校におけるより多彩なプログラム、コースの準備などに加え、少なくとも5年間は全寮制で農業の専門教育が受け

られる独自の教育機関を設ける必要がある。また、こうした教育機関にアジアなど諸外国から意欲ある人材を積極的に受け入れることにより、国際協力に貢献していくことも重要である。因みに、先進農業国デンマークでは、農業者教育の充実を図るとともに、カリキュラム終了時に与えられる「グリーンサーティフィケート」なしには30ha以上の農場の新規参入者になり得ないなど、経営者能力の向上を重視した取組みがなされているところである。

なお、豊かな自然は、北海道農業のもう一つの魅力であり、広大な酪農地帯の非アジア的な景観などを活用し、観光と結びついた総合的な施策、制度が考慮されるべきである。

環境関連産業（クリーンエネルギー）

今後、資源・エネルギーの制約の下、我が国が21世紀において安定的な成長を目指すためには、環境と調和した循環型の経済社会システムの構築が不可欠となっている。

北海道は、豊かな自然、広大な大地に加え、風力、太陽光、バイオマス、冷熱エネルギー、天然ガスなど、クリーンな資源・エネルギーに恵まれていることから、これらの優位性を生かし、循環型社会形成の先導地域とすることを国策として進めるべきである。

1970年代のオイルショック以降、世界的に再生可能エネルギーの利用について論議されてきたが、EU（欧州連合）では2010年までに全エネルギーのうち自然エネルギーを12%へと倍増させ、全体の8.5%をバイオマスにする計画が立てられている。スウェーデン、デンマーク、ドイツなど欧州各国においては熱心な取り組みが行われている。

北海道においても、クリーンエネルギーの積極的な導入目標を定め、その達成に向けて、公共部門における先導的な利用拡大、電気事業者の電力買取のルールの確立など、関係機関が一体となって取り組むための措置を講ずることが必要である。また、こう

した自然特性を生かしたクリーンエネルギーの導入や天然ガスの新規利用技術（燃料電池など）の開発など、我が国のクリーンエネルギー開発の実験基地としての体制を整備すべきであり、そのためには、国内外からの公募による研究者の招聘、研究費の十分な手当の支給などを制度的に確立すべきである。

一方、北海道の農村は、我が国の耕地面積の4分の1を占めており、国土・環境の保全等の多面的・公益的機能を発揮している。農家等は、化学肥料や農薬の適切な使用の徹底、家畜排せつ物等の不適切な処理の改善等により、農業用水の汚濁、河川・湖沼の富栄養化、地下水の汚染等、環境への悪影響の防止に努め、適切な水質浄化対策を実施することを求められている。特に、北海道内の家畜から排せつされるふん尿の量は年間2千万トンに及ぶと推定されるが、これは全北海道民から発生する量の6倍にも相当する。北海道の畜産農家は、家畜飼養頭数の増加に対し、ふん尿処理施設の整備が遅れており、特に、道東・道北など酪農が主体の地域では、地域の大きな問題となっており、堆肥化等資源としての循環利用の取組みが急務となっている。既に道内では、酪農学園大学や町村農場において、今年度より乳牛数百頭規模のバイオガスプラントが実働を始め、更には北海道開発局開発土木研究所においても、別海町、湧別町をはじめ関係機関との幅広い協力・連携の下に独自の実証試験をスタートさせている。

このほか、官民が協力して間伐材等の利用、水産廃棄物の再資源化、そして農地等への還元利用技術の開発など自然環境の保全・回復・創生に向けた積極的な取組みが求められている。

環境共生型住宅

近年、豊かな自然とのふれあいやゆとりある生活スタイル、アウトドアスポーツを志向する価値観の広がりを背景として、北海道への移住やセカンドハウスを希望するニーズが増加しており、その潜在的な需要は非常に大きいと予想される。

このため、そうしたニーズに応える北海道ならではの景観にマッチした住宅など、豊かな住環境の形成や多様なハウジングサービスの提供、そして移住を支援するきめ細かな情報サービスの提供などが期待されている。また、北海道の将来の発展を支える産業の担い手の確保に当たっても良質な住宅の確保は急務である。

北海道における住宅・ハウスウエア関連産業は、林業、木材産業、建設業などと密接に関連していることに加え、高気密・高断熱に関する高い技術を有している。今後は、こうした技術とともに、20世紀初頭のイギリスにおいて世界で初めて建設された田園都市レッチワース、太陽エネルギー、家庭菜園、車庫と家との分離など環境に優しい工夫をコンセプトとした米国カリフォルニア州ビレッジホームズ、森林都市として建設されたテキサス州ウッドランズなどの環境共生型都市づくりに倣って、雪や熱電併給型のエネルギーの利用、或いは広大な田園地域の豊かな環境を最大限活用した優良田園住宅のパイロット的建設、北海道でしか実現できない特色ある住環境・住文化の形成を支援すべきである。

そのためには、積雪寒冷地である北海道にふさわしい建築基準や、快適な北海道ライフを謳歌できる環境整備として、例えば、乗馬を楽しめる馬道の整備などが必要である。

低温海洋深層水の利活用

四囲を海に囲まれた北海道は海洋資源に恵まれており、漁業だけでなく海の産業化に本格的に取り組む必要がある。

太陽の光の届かない200m以深の海水（海洋深層水）は、低温安定性、清浄性、富栄養性などの特徴を持ち、水産、エネルギー、環境、医療など様々な分野での利活用が期待される再生循環型の資源である。

北海道においては、日本海側では岩内町、太平洋側では羅臼町などで、低温保管倉庫や魚の増養殖、水産加工や食料品、医薬品など事業化に向けた取り組みが行われている。

今後は、北海道の最大の特質であるクリーンな資源の一つである海洋深層水の開発利用を重点プロジェクトと位置付け、各事業者が連携して低温保管倉庫や魚の増養殖への活用等のための港湾、漁港施設の整備を図ることが必要である。

２） 大規模国際研究プロジェクトの誘致

現在、我が国が参画し計画が進められている世界的な大規模研究プロジェクトのうち、最も現実性の高いものの一つに、国際熱核融合実験炉（ITER）がある。

ITERの日本立地については、今後、原子力委員会等で検討されることとなるが、先端科学技術の発展と21世紀の地球環境に調和するエネルギーの実用化に対して日本が世界に貢献するプロジェクトであり、日本への誘致が実現されることを強く期待したい。

日本への誘致の実現を図る際の立地場所については、豊かな自然と広大な土地、豊富な用水に恵まれた循環型経済社会の先端の実験基地を目指す北海道が適しており、中でも、新千歳空港をはじめ苫小牧東港など陸・海・空の交通の要衝に位置し、高度な都市機能や大学を有する道都札幌に近接するなど、国際的な大規模共同研究の場として極めて優位性の高い地域である苫東地域が最適である。

３） 物流システムの改善

北海道は、首都圏など産業活動の中心地から遠距離にあること、道内の産業活動の領域が広域的にまたがっていることなどから、ヒトの移動やモノの流通に伴うコストが高く、また、製造業の集積が低いため部品やサービスなどの調達コストが割高になるなど、

ビジネス面で高コスト構造となりやすい。

特にモノの流れについては、北海道には穀物などの原材料輸入の主流である5万トンクラスの船舶に対応した大水深岸壁がほとんどないため、海上輸送コストが割高となっていたり、施設数の不足により大型貨物船の沖待ちが著しく発生している。北海道を発着地とする国際コンテナ輸送は京浜港等経由のフィーダー輸送によるものが約6割となっており、このフィーダー輸送による年間コスト増が約42億円（平成8年実績に基づく試算による）にものぼっている。

国際化時代にふさわしい流通構造を実現していくためには、苫小牧東港区の国際コンテナターミナルや、既に着工している釧路港、函館港等の大水深岸壁などの国際物流基盤の整備を重点的に進め、早期の供用開始を図る必要がある。さらに、物流の高コスト構造を是正するため、高速交通空白地帯の解消に向けた施策の展開や、道路・鉄道・空港・港湾などの交通施設相互の結節機能の強化、雪の保冷倉庫の実用化の促進などモノの保存・加工・流通等に関連する諸施設の体系的整備を推進するとともに、物流ビジネスの新規参入と競争促進を図ることにより、効率性が高く機能性に富んだ複合的・総合的な流通システムを構築する必要がある。

4）北海道に適した独自のシステムづくり

これまでの北海道は、開拓期以来、その時代の社会的要請や国策上の位置付けに基づいた開発が進められてきたため、地域振興に関わる政策や制度の立案についても官主導による全国画一的なシステムに長く依存してきた面がある。

北海道の持つ優れた地域特性や資源に立脚した独自の自主・自律的活性化戦略を描き、全国一律の政策、制度・規制の下では北

北海道の優位性や主体性が十分発揮されない分野、例えば積雪寒冷地の都市計画、大規模農業経営の展開方向など、既存のシステムを思い切って見直し、北海道の地域特性に適合した新たなシステムを構想するとともに、国の政策や制度・規制のダブルスタンダード化を更に押し進め、北海道独自の規制のあり方、システムを実現していく必要がある。

（３）産業クラスター運動の展開

１）産業クラスター創造の意義

北海道は、歴史的に官主導の下で開発が進められてきたため、中央依存、公共投資依存の強い経済体質となっており、産業の集積が遅れている。また、民間の研究開発力が弱く、新しい技術、新しい産業が自然に発生することが期待できない状況にある。

このため、道内経済界の主体的提唱により、民間だけでは興し得ない産業の連鎖的な形成を産学官の連携により意図的に行うことを目標とする「産業クラスター創造活動」の展開が始まったところである。これは、従来の官主導の産業政策と異なり、民間の自発的創意による産業戦略であり、北海道の産業活性化の突破口となるものである。この動きは、北海道の自主性、創造性のシンボルであり、自治意識に根ざした道民意識の涵養のため、この小さな芽を大きく育てていくことが必要である。

産業クラスターは、「食」、「住」、「遊」など北海道が比較優位にある産業を核に多数の関連産業を内発的に育成しようとするものである。特に、食品加工業は、北海道の製造業の中で最も大きなシェアを占めているにもかかわらず、付加価値率は全国と比べ極めて低く、これを高めることは北海道経済発展のチャンスとなるものである。

本年4月には、産業クラスターの活動拠点として、国立大学構内

に民間が建設・運営する我が国初の施設である北海道産学官協働センター（愛称：コラボほっかいどう）が北海道大学構内に設置された。同センターにおいては、産学官の共同研究の企画・実施、大学等から企業への技術支援等の実施や起業化支援、産学官の連携・交流の促進が行われることとなっており、既にグリコクラスターや人工咽頭などの共同研究がスタートしている。昨年には、道内の大学の連携により大学の研究成果を民間が活用できるようにするための技術移転機関である「北海道ティー・エル・オー（株）」が設置されており、産学官連携による研究成果を産業に結びつける環境が整ってきたところである。これまでのところ、道内各地にクラスター研究会が発足するとともに、「雪を活用した住居用冷房システム」や「オゾンを利用した衛生管理機器」など商品化・事業化の事例も生まれ始めている。

このように産業クラスター活動は緒についたばかりであるが、今後、この活動を飛躍的に展開させるためには、こうした研究開発機能や情報産業の集積を活用し、北海道の技術・研究開発の一大集積拠点を形成するとともに、道内各地域の大学の地域共同研究センター等を中心に産学官のネットワークを強化することにより、産学官の連携を基軸としたベンチャー・中小企業を積極的に育成することが必要である。

２）克服すべき課題

北海道において産学官の連携を円滑に推進するためには、これを阻害している以下の３つの点について解決しなければならない。

第一は、大学の役割である。

大学には、研究、教育など様々な役割が期待されているが、産業クラスターによる産業の育成が急務となっている北海道においては、地域に対する貢献も大学の大きな使命の一つとすることが重要である。このため、大学の自主性・自律性を高めることによ

り、自在な研究活動が行えるよう、大学の学長がリーダーシップを発揮し得る環境を整備するとともに、産学共同の実績公開、地域への貢献度を大学の評価の観点に含めるなどの取組みを具体化すべきである。

第二は、人材面である。

北海道の産業技術を高めるには、先端的、独創的な研究開発を促進し、その成果を道内に蓄積させる必要がある。そのため、大学や試験研究機関における研究員のポテンシャルを十分に活用するとともに、公募による短期契約の特別研究員制度の導入などにより、刺激的で優秀な人材を国内外から積極的に誘致する仕組みを具体化すべきである。

第三は、資金面の支援である。

現在の研究開発に対する公的な助成制度は、特定の事業者や産業分野のみを対象とし、縦割りの制度となっているほか、予算の使途が細かく限定されているなど、画一的・硬直的なシステムとなっている。また、予算が単年度制となっているため、事業の着手時期が遅れたり、複数年にわたる場合に事業の空白が生じることもある。地元北海道では既に弾力的に使える自由度の高い予算措置を行っているが、国においても産業クラスターのような異業種の連携による横断的な事業を推進するため、一定のルールの下、特定の事業目的のために、予算を複数年にわたり継続して弾力的に使えるような工夫が必要である。

また、産業クラスター創造の目標は、北海道がこれまでの官主導の下で意思決定を中央に委ねてきたシステムを変え、自ら頭を使って市場競争力を獲得することにあるが、民間の力が極めて弱いことから、これを実現するにはかなり長い時間を要すると考えられる。しかし、時代の変化は速く、クラスター運動の自然な成長を待つ時間的余裕はない。

このため、当分の間、国がこの活動を積極的に支援していくことが必要であり、国、道、民間が協力して、人づくり、研究開発、

事業化・商品化など広い用途を包含した「産業クラスター支援基金」（仮称）の設置に取り組むべきである。

4 2 1 世紀型の社会資本整備

(1) 北海道の社会資本整備の現状

1) 北海道の地域特性と社会資本整備

今後の北海道における社会資本整備の在り方を考えるに当たっては、まず最初に、その自然的・地理的特性や社会的・経済的特性を把握し、それが社会資本の整備にどのような影響を与えているのかを踏まえておく必要がある。

北海道の地域特性とその社会資本整備に与える影響の詳細は参考資料のとおりであるが、ここでは特に、北海道が広域分散型社会であるという点に注意を喚起したい。すなわち、北海道は、約83,452平方kmという広大な面積を有し、各拠点間の距離が長いという基本的特色がある。

一市町村当たりの規模では、全国平均で人口39千人、面積117平方kmに対して、北海道は人口27千人、面積394平方kmというように、過疎市町村が多く(212市町村のうち152が過疎)、一市町村の面積も広大である。他方、北海道における人口の都市集中度は全国の他地域よりかなり高くなっている。

また、県(道)庁所在地から主要都市までの拠点間の物理的、時間的距離については、全国平均で169km、2.8時間に対して、北海道は256km、4.8時間であり、拠点間の移動が、他地域に比べて著しく長くなっている。

拠点間距離が長く、しかも道央への集中が進む一方、地方中核都市が点在する下において、道路、港湾、空港、鉄道、情報通信等の都市間ネットワークの強化は北海道の地域発展の基礎である。特に、道路では高速走行の確保、港湾では各地域の需要に応じた港湾機能の拠点配置や複合一貫輸送システムの確立が喫緊の課題

である。

このように広域分散型社会の北海道では、他地域に比べて、移動がし難い社会であることを前提に、定住人口だけでなく、広く他地域の人々をも視野に入れた経済構造が成り立つよう、戦略的に社会資本整備を進めることが重要である。

今後我が国の人口が減少し財政事情が厳しくなると予想される中であって、遍く国民に提供すべきミニマムの社会資本は着実に整備する必要がある一方、北海道はその地域特性を活かした社会資本整備に努め、魅力ある地域社会を創ることが必要である。また、北海道は道央、道北、道東、道南の各ブロック毎に大きく異なる特性を有していることから、その特性を活かし、各ブロックの力を十分引出す社会資本整備に努めるべきである。

２） 北海道における社会資本整備の現状と評価

次に、今後の北海道における社会資本整備の在り方を考える上で、北海道における社会資本整備が現在どの程度まで進んでいるのか分析、整理しておく必要がある。

道路、治水、海岸、港湾、空港、鉄道、住宅、下水道、上水道、廃棄物処理、都市公園、農業基盤、漁港の各分野の社会資本整備水準について分析すれば、参考資料のとおりであるが、北海道における社会資本整備の現状をまとめれば、以下のように整理できる。

北海道は、我が国の国土の５分の１強を占める広大な面積を抱え、明治２年の開拓使設置以来１世紀余りという開拓の歴史の浅さという制約条件を負っていたにもかかわらず、今日の北海道の社会資本ストックは着実に整備されつつあると言えよう。

各部門毎に見ても、道路、農業基盤、港湾、空港、下水道、都市公園等の分野で、遅れていた社会資本を早急に整備するため、全国を上回るストック量の伸びとなり、「道なき土地に道を引く」

開発の成果がストック面で現れている。また、大規模な農業経営が実現しているほか、下水道や都市公園といった「生活環境型」の社会資本の中にも、その整備水準が全国レベルを超えるものがあり、良好な自然環境も含めて「生活の質」という面で北海道の優位性が増してきている。他方、道路等ネットワーク型の社会資本の整備水準が全国を下回っているほか、治水・海岸整備率やごみの衛生処理率も未だ十分であるとは言い難く、今後一層の整備が待たれる。近年、大量化、高速化時代を反映して、より高度な機能を持った公共施設のニーズが高まっているが、このような高規格化された社会資本の整備については、高規格道路の供用率や国際海上コンテナターミナル、新幹線の整備状況に見られるように、北海道は未だ低位の状況にある。

総括すれば、北海道の社会資本はこれまでかなりの整備が行われてきたが、海外や日本の他地域と比べれば、立ち遅れた部門が多数あるのが現状である。今後、この立ち遅れた部門を中心に、社会資本整備を重点的・戦略的に進めていく必要がある。

３） 公的総固定資本形成と経済構造の転換

北海道の総支出（総生産）は平成９年度に約２０兆円に達したが、その１３．３％が公的総固定資本形成（用地・補償費を除く公共投資の実質部分）で占められ、全国水準（７．７％）より高い水準にある。また、公的総固定資本形成が総支出に占める比率を地方ブロック別に見れば、沖縄に次いで高くなっており、北海道の総支出に占める公的総固定資本形成の割合が高いことは、北海道経済が公共投資に大きく依存し、その動向に強い影響を受けることを意味している。

北海道経済は、北海道拓殖銀行の破綻以来、極めて厳しい状況が続いており、その中で公共投資が地域経済や景気の下支えとして果たしてきた役割は極めて大きいと言えよう。

しかしながら、いつまでも公共投資に大きく依存する経済に甘んじる訳にはいかない。今後、経済のグローバル化や規制緩和の進展に伴い、北海道の特色を生かした新たな産業分野を開拓するとともに、研究開発環境の整備や生産性向上を目指した条件整備を促進し、民間投資を誘導すべきである。そうすることによって公共投資に過度に依存する構造から、民間主体の自立型経済に転換していく必要がある。

そのために、公共事業も、観光、食料基地等これまで北海道が他地域に比べ比較優位にあった分野の他、北海道経済を新生させ得る新たな分野等、21世紀を迎え、新たな時代や多様化する国民ニーズに即応した社会資本を重点的・戦略的に整備していく必要がある。

(2) 今後の社会資本の整備に当たっての留意点

21世紀に向けた北海道開発行政の推進に当たっては、以下の点に留意する必要がある。

第1に、社会資本整備の効率性を確保し、投資の重点化により整備効果の早期発現を図るよう留意すべきである。全ての公共事業において、費用対効果分析を含め、新規採択時の事業評価を適切に行うとともに、現在、実施中の事業についても再評価を行い、継続が不適当なものについて中止又は休止するなど、効率性の確保に努める必要がある。また、限られた財源の効率的な執行に努め、完成間近な事業等への重点化を図る等により、社会資本整備効果の早期発現に意を用いるべきである。

第2に、公共事業のコスト縮減に留意する必要がある。機動的に計画・設計を見直す等により公共事業のコスト縮減を図るほか、とりわけ、北海道特有の課題である積雪寒冷地に起因するコスト縮減のため、冬期施工技術の開発や新工法の導入などに積極的に取り組むことが必要であろう。

第3に、社会資本の事業選定に当たって、透明性、客観性を確保することが重要である。公共事業の選定に際しては、国民や地域住民のニーズを十分に踏まえるとともに、整備計画の策定経過や入札・契約など公共事業の執行の経過など、社会資本整備に関するあらゆる場面において、その手続きを透明化し、国民の理解と合意のもとに社会資本整備を進める必要がある。

このように、事業主体が説明責任を十分に果たすことが、社会資本整備の意義について国民の理解を深める上で大きく寄与するものである。

(3) 社会資本の高度化

1) 情報技術(I T) 革命への対応

情報伝達インフラの整備

ア 光ファイバー網・情報ボックスの整備

近年、情報技術の著しい発展に伴い、あらゆる社会・経済活動において、インターネットの活用など、高度情報通信技術を前提とした組織・システムへの急速な変革が進んでいる。この情報技術(I T) 革命は、21世紀の社会を最も大きく変革する一つの流れとなっている。

道央への集中が進む一方、地方中核都市が点在し拠点間距離が長い広域分散型社会である北海道においては、先進的な医療情報システムの導入や、観光情報・行政情報など各種情報サービスの提供を行うなど、情報通信技術を「距離」を克服する手段として、社会経済活動のあらゆる分野に先導的に導入すべきである。このための基礎的基盤として光ファイバー網の整備を早急に進める必要がある。

社会資本としての光ファイバー網は、現在、N T T など民間の電気通信事業者により整備が進められているところであ

るが、公共事業においても、治水事業による河川管理用の光ファイバー網を整備するほか、道路事業において、光ファイバー網及びその収容空間としての情報ボックス等の整備を重点的に推進すべきである。また、これらの基盤の利活用を行政体や民間において促進するための諸方策を早急に検討する必要がある。併せて広域分散型社会である北海道にふさわしい無線通信システムの整備にも留意すべきである。

イ ITS（高度道路交通システム）の推進

高度道路交通システム（Intelligent Transport Systems。ITS）は、最先端の情報通信技術等を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして、ナビゲーションシステムの高度化や有料道路等の自動料金収受システムその他、安全運転の支援、道路交通管理の最適化を図るものである。

積雪寒冷地であり広域分散型社会である北海道は、自動車交通への依存が大きい社会であり、正確でリアルタイムの気象・道路情報により安全な道路走行が強く求められている。道路交通の安全性、輸送効率、快適性の飛躍的向上、渋滞の軽減等の交通の円滑化を実現するため、ITSの積極的な導入を図ることが必要である。

また、北海道においては、今まで高速道路や一般道路の峠部を中心に道路交通情報通信システム（VICS）を整備し、道路交通情報の提供を行っているが、今後は、このVICSのさらなる技術開発を進め、積雪寒冷地の安全走行支援のためのシステム導入に積極的に努めるべきである。

２） 人流・物流の基幹的ネットワークの整備促進

拠点間距離が全国に比し段違いに長い広域分散型社会である北海道においては、交通基盤の整備が、都市、農村を問わず、生活環境の向上や地域経済の新生にとって重要な課題である。高規格

幹線道路、新幹線、T S L（テクノスーパーライナー）、多目的国際ターミナル、空港の整備等を通じた基幹的ネットワークの充実により、道内外各地域間の時間距離の短縮や輸送コストの低廉化を進めることが必要である。なお、利用者や需要者がこれら交通モードを一連のものとして効率的に活用するため、各事業間で十分な連携をとることが極めて重要である。

高規格幹線道路、拠点空港・港湾等交通体系の整備

ア 高規格幹線道路

広域分散型社会の地域構造を持ち、道路交通への依存度が特に高い北海道においては、高速性を確保することが特に重要であり高規格幹線道路の整備が喫緊の課題である。

北海道における高速幹線道路は、高速自動車国道1,375 k m及び一般国道の自動車専用道路5路線450 k mの合計1,825 k mから構成され、平成11年度末の供用延長は493 k mで供用率は27%と全国（54%）の半分に止まっており、その整備が著しく遅れている状況にある。

21世紀社会においては、経済効率性や地域連携の拡大が要請されており、北海道では高速交通基盤の必要性が他地域よりも高い。21世紀に向けた基幹的な社会資本として、地域活性化に極めて効果の大きい高規格幹線道路について、その整備手法をも充分考慮しながら重点的に進める必要がある。

イ 小樽経由札幌ルート（北回りルート）の増強

札幌と函館など道南地方及び本州を結ぶルートは我が国の交通大動脈の1つである。

歴史的には当初札幌から小樽を回り函館・本州と結ぶルートが幹線として整備されたが、その後、室蘭、苫小牧の工業都市の発展、新千歳空港の整備の促進、登別温泉・洞爺湖温泉など、有数の観光地を抱えることから、高規格幹線道路や

鉄道、港湾、空港の整備など、主として苫小牧・室蘭を回り函館・本州と結ぶルートに整備の重点が置かれてきた。

今回、有珠山の噴火により寸断された南回りルートの早期復旧に加え、災害等が生じても人流・物流が確保できる北回り代替ルートを北海道のライフラインとして緊急に整備することが最重要課題である。具体的には、高規格幹線道路（黒松内 - 小樽間）について、整備計画区間（余市 - 小樽間）の速やかな工事着手を図り、未着工区間についても調査を急ぎ、多様な整備手法を講じて整備の促進を行うとともに、緊急的に一般国道5号・230号や、岩内港、小樽港など日本海側の港湾機能を早急に強化し、札幌から小樽を経由して函館・本州を結ぶルートの増強を急ぐべきである。

ウ 道東・道北の人流・物流

近年、国内各地や海外との交流が活発化している道東・道北地方の一層の活性化のためには、人流・物流の基盤として、空港や高規格幹線道路、鉄道的高速化などの高速交通体系や港湾の整備を進め、札幌を中心に集積している我が国の北の拠点としての機能を積極的に活用することが喫緊の課題である。

そのためには、先ず道央圏とこれらの地域を結ぶ高規格幹線道路の整備が重要であり、北海道横断自動車道の夕張・清水間等、北海道縦貫自動車道の旭川以北、さらには旭川紋別自動車道等の一般国道の自動車専用道路の整備を促進すべきである。

また、釧路港や留萌港などに地域の物流拠点となる多目的国際ターミナルの整備を進めるとともに、国際海上コンテナ貨物に対応する中核国際港湾の苫小牧東港区におけるコンテナ専用埠頭とそのアクセス道路、札幌圏を中心とした鉄道ネットワークの強化、特に新千歳空港駅から苫小牧及び日高方

面、さらに道東方面との鉄道アクセスの充実について検討する必要がある。

さらに、道内空路の要である札幌飛行場についても、滑走路延長の工事を急ぐとともに就航率の向上を図る必要がある。

なお、これまでも新紋別空港の供用、釧路空港、女満別空港、中標津空港等の滑走路延長や、これらにアクセスする地域高規格道路、ＪＲ北海道の根室本線、宗谷本線、石勝線の高速化事業が進められてきたが、今後その整備の一層の促進を図るとともに、交流基盤としての根室港の整備、中核都市釧路や空港・港湾等の拠点を結ぶ釧路中標津道路等の地域高規格道路の整備など、北方領土隣接地域振興に関する社会資本整備が必要である。

北海道新幹線

北海道新幹線は、多軸型国土構造の形成や北海道と本州のより一層の交流促進・拡大に資するとともに、沿線地域の開発効果が極めて大きいと考える。また、構造的には新幹線規格で建設されている青函トンネルの一層の有効活用を図る意味からも重要な基盤施設である。整備新幹線については、政府・与党の検討委員会等で検討され、この結果に基づき平成１０年２月に新青森・札幌間の９つの駅とルートが公表された。平成１０年５月から鉄建公団において「北海道新幹線新函館駅部構想調査」が開始され、同年１０月より環境影響評価について環境影響評価法に基づく所定の手続きが開始されている。また、今後の整備については、本年４月より、政府・与党整備新幹線検討委員会において、財源の確保、収支採算性の検討が行われている。

北海道新幹線については、整備新幹線全体のスキームの中で議論が進められているが、着工に際しては、財源問題、並行在来線の取扱い問題、貨物輸送確保問題等解決すべき数多くの課題がある。

なお、道外の案件ではあるが、東北新幹線における並行在来線の取扱い結果によっては、北海道・本州間の鉄道貨物輸送に多大な影響を与えることに留意しておく必要がある。

以上の諸問題を踏まえ、整備新幹線の枠組みが整えば、10年以内に函館次いで札幌への乗入れの早期実現を期すべきである。

3) 環境・エコロジーへの対応

地球環境問題への対応、良好な自然環境を求める国民のニーズの高まりから、21世紀に向けて環境への負荷が少なく、循環を基調とする経済社会システムの実現が急務である。

資源循環型の基盤整備

ア 環境・資源循環プロジェクト

環境・資源循環プロジェクトを通じて、年間2千万トンにものぼる家畜糞尿の集中処理や堆肥化技術の経済性の確立に努めるとともに糞尿処理施設の整備計画を策定し、個別処理の徹底とともに酪農地域で実施している環境保全型かんがい排水事業等により循環型農業の推進に努めることが喫緊の課題である。

イ 森林・河川・海域の機能の連携

北海道は水資源賦存量が全国の約14%を占め、極めて良質な水資源に恵まれている。この良質の水資源は、将来にわたって開発・保全していくべき貴重な資源である。そのため、森林保全、治山、治水など上流域から中・下流域で行われる各種事業の連携を図ることにより、森林、河川、海域等の有する環境保全機能を向上させ、また、自然河川の復元に向けた新しい川づくりなどを積極的に進めるべきである。

ウ 地域熱供給

都市において環境の負荷が少ない循環を基調とする社会経済システムを実現するためには、省エネルギー・省資源を推進し、エネルギー利用の効率化を図るべきである。

地域熱供給は、一箇所または数箇所の熱供給プラントから、地域内にある複数の建物に導管を通じ、冷水、温水、蒸気を送って冷暖房を行うシステムである。使用熱源として、都市ガス、石油、電気などに加え、ごみ焼却場、変電所、地下鉄などから出る排熱などを用いるため、エネルギー供給の効率化ばかりでなく、未利用エネルギーの有効活用を図ることが可能となる。

特に、寒冷で冬期の熱使用量が多い札幌市などの北海道の都市部においては、地域熱供給を積極的に活用することにより、クリーンでかつ効率的なエネルギーの活用を図ることが肝要である。また、地域熱供給を融雪槽等の熱源として活用するなど、市街地の無雪化のための基盤整備に活用し、エネルギー効率の高い、快適な冬の生活環境づくりに努めるべきである。

4) 高齢化への対応

高齢化社会の進展に伴い、高齢者、身体障害者等を含めた全ての人の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性が高まっており、本年5月には、鉄道駅周辺等におけるバリアフリー化の推進を目的とする「交通バリアフリー法」が成立したところである。21世紀に向けた北海道開発の推進にあたってはこうした高齢化等に対応した人に優しい生活環境を整備すべきである。

高齢者や障害者に配慮した住宅・公園の整備促進、住宅施策と福祉施策の連携強化の促進を図るとともに、段差等バリアの解消などによる円滑な動線の確保等に配慮した商店街や交通施設の整

備やコミュニティゾーンの形成等による高齢者等への社会参加を支援する歩行空間の面的整備を進めるべきである。また、これら事業の推進にあたっては、特に冬期利用を念頭においた北海道スタンダード（設計基準）に基づき整備を進める必要がある。

（４）北海道の地域特性

北海道は、積雪寒冷、広域分散型社会といった自然的・地理的特性や、食料の供給基地、北の国際交流拠点といった、社会的・経済的特性を有している。このような北海道の地域特性を長所として社会資本整備に活かす視点が重要である。

地球規模から見れば北海道と同じ緯度帯には、ニューヨークやパリなど多くの大都市が存在し、自然環境や地域特性を活かしたまちづくりが行われている。

地域の特性を活かす視点による基盤整備を積極的に図ることにより、地域の活性化がさらに推進されよう。

１）積雪・寒冷地特性の活用

北国のまちづくり事業

ア 流雪溝、融雪槽、ロードヒーティング等の整備による中心市街地活性化

積雪寒冷という気象条件を有する北海道は、冬期の社会経済活動を行うにあたり、除雪や排雪、凍結対策のため莫大なコストを払ってきた。他方、広大で積雪寒冷という地域特性を有する北海道では、開拓の歴史の中で我が国の他の地域とは異なる開放的なまちづくりが行われてきた。２１世紀に向けて、北海道が産業経済の新生を図り、四季を通じて快適な生活環境づくりを一層進め、個性にあふれた北国のまちづくりを進めるべきである。

具体的には、地方都市の中心市街地において、雪対策を組み入れた新たな21世紀の都市づくりを目標として、道路や下水路などを組み合わせた流雪溝の面的整備を進めるべきである。そのほか、冬期交通のネックとなる都市部の坂道において、ロードヒーティングなどの消融雪施設による冬期路面対策のほか、冬期除雪スペースを念頭にいった道路及び周辺施設等の整備を進めるべきである。

また、温泉水、地下水、下水処理水などのローカルエネルギーを有効利用した省エネルギー型の消融雪施設や流雪溝、融雪槽等の整備を重点的に進めていくとともに、こうした雪に関する技術の蓄積を進め、北海道を技術革新の拠点とすべきである。

イ 低温海洋深層水の活用

太陽の光の届かない200m以深の海水（海洋深層水）は、低温安定性、清浄性、富栄養性で優れた特徴を有する再生循環型の資源である。特に、北海道における海洋深層水は、低温性・清浄性に優れるとともに、良好な取水適地を有し、地域活性化にも効果が高いことから、マリンビジョン21構想など、地域の活性化施策の一環として、地元のニーズを踏まえ、積極的に活用し、低温保管倉庫や魚の養殖への活用等港湾・漁港施設の整備を図るほか、水産加工や食料品、医療関連等幅広い利用を図ることが必要である。

2) 豊かな自然・国土資源の活用

苫東プロジェクト

苫小牧東部地域は、我が国に残された貴重な一団の広大地であり、かつ、陸海空の交通基盤施設が集積するなど将来の開発可能性が高く、北海道はもとより我が国にとっても将来十分に活用す

べき地域である。当該地域の今後の開発については、新会社（株式会社苫東）が関係者の協力の下で民間の創意や活力を最大限に発揮しつつ、当面は、既に開発が進む臨空部及び臨海部において、各種プロジェクトや企業等への一般分譲を進めることが求められる。

また、千歳・苫東を一体の地域として捉え、陸・海・空の交通機能の結節点としてのメリットを活かし、時代に則したプロジェクトの導入を図っていくこととし、関係者が各々の役割と責任の明確化を図りつつ連携し、開発を推進していくべきである。

ア 産業の誘致

苫東地域が臨空性、臨港性及び広大で良好な自然環境を有するといった恵まれた条件を活かすと同時に、新会社の設立に伴って分譲価格が競争力のある価格に低下したメリットを十分活用し、先端技術、情報、物流、リサイクルなどの産業発展を図るため、これらを担う企業を積極的に誘致する必要がある。

このため、企業立地に係る補助金や税制面の優遇措置の拡充を図るとともに、日本政策投資銀行の積極的な活用を図る必要がある。

なお、企業の誘致にあたっては、子女の教育環境を整えることが、実際の企業進出に大きな役割を果たすことにも留意すべきである。

イ 実証実験施設

苫東地域の恵まれた条件を活かし、公的試験研究施設等の立地を促進しその相乗効果を活用することが重要である。

このため、今後原子力委員会等で検討されることとなる国際的な実験施設である国際熱核融合実験炉（ITER）の誘致に向けた環境整備を行うとともに、寒地土木研究フィールド、防災拠点等を整備する必要がある。また、鉄道試験線等広大

な用地を必要とする施設を広く検討の対象にすべきである。

観光関連社会資本の整備

雄大で豊かな自然や風土、あざやかな四季に富む北海道の景観は、北海道最大の観光資源であり、21世紀に引き継ぐべき我が国の貴重な資源である。こうした北海道の景観は、単に自然の美しさのみではなく、美瑛町の農村景観のように、人々の生活と農業農村整備事業が一体となり固有の風土として作り上げられたものであり、景観形成における社会資本整備の役割が極めて大きなものとなっている。社会資本整備に当たっては、観光周遊ルートや観光地へのアクセス道路の整備、道の駅等を活用した観光情報の発信に努めるとともに、河川復元などによる良好な水辺空間の形成や小樽運河の再整備などの歴史的港湾施設の保全・活用を図り、美しい景観づくりなど観光地の魅力の向上に配慮すべきである。また、近年急増している海外からの観光客に対する受け入れ態勢にも留意するなど、観光関連社会資本を戦略的に整備すべきである。

(5) 北海道の自主・自律

北海道が公共投資に過度に依存する経済構造の転換を図り、地域が自律、発展していくためには、産学官の連携のもと、独創的、先端的な科学技術の振興を図り、新産業の創出など経済産業の新生を図ることが期待される。

1) 研究開発インフラの整備

開発土木技術研究

北海道には、国立研究機関15機関、民間研究機関28機関がある

が、その集積状況をみると、全国に占める北海道の国立研究機関の割合が14.3%（全国105機関）と比較的多く集積しているのに対し、民間研究機関の割合は1.0%（全国2,895機関）と極めて少なくなっている。

北海道の地域特性と今後の成長期待産業を勘案すると、寒冷地における土木建築技術、ソフトウェア・システム開発技術などの比較優位のある技術を基にした産業技術開発や研究開発プロジェクトを推進することが必要であり、その際に公的な試験研究機関の果たす役割は極めて重要である。

北海道の公共事業は、積雪寒冷地の過酷な気象条件、広範囲に分布する泥炭性軟弱地盤など厳しい条件の下で実施するため、多くの技術上の問題に遭遇する。

北海道開発局開発土木研究所は、北海道内の河川、砂防、道路、港湾、空港、土地改良など広範囲にわたる土木分野での試験研究を行っており、地域における土木技術の研究センターとしての役割を果たしてきた。今後、独立行政法人に移行するにあたり、産・学・官の連携による研究の強化及び国際的な研究交流の推進を積極的に図り、地域産業の育成にも指導的な役割を発揮するため、人材の育成や経営の安定化など抜本的な機能強化を図るべきである。

研究開発機関の整備

北海道経済の新生のためには、大学・公的研究機関の活性化や地場の企業育成を早急に進めることが必要であり、開発土木研究所をはじめとした各種研究機関やファインケミカル、医療、糖鎖工学など先端研究を担うベンチャー企業の取り組みを一層支援する必要がある。

このため、北海道が比較優位にある分野の研究・開発を強力に推進するため、札幌近郊に産学官協同研究推進の核となる研究開発機構を設置するなど、札幌周辺への一大研究センターの集積を

図るべきである。

これにより 21 世紀に向けて北海道が戦略的に推進しているミレニアム・プロジェクトを産学官の総合的な協力により実現すべきである。

(6) 日本・世界への貢献

北海道には、食料基地として食料を日本全国に供給してきた歴史がある。また、サハリンでの石油・天然ガス開発や、環オホーツク海での経済交流の活発化、欧州への直行便の就航により、新たな北方圏経済交流の拡大に向けて、北海道に新しい地理的な意味付けがなされることとなった。21 世紀に向けて、北海道開発の歴史の中で蓄積されてきた寒冷地技術の集積など北海道の有する優位性を積極的に活用し、日本及び世界に貢献することが必要であり、そのための社会資本の整備を行うべきである。

1) 食料基地として食料の安定的・効率的供給

農業・水産基盤の整備

世界人口の増加、アジア地域等の経済成長により、世界の食料需給は今後逼迫が懸念されるとともに、国民の食品の安全に対する関心が高まっている。この中で、我が国の農業は、農地面積や担い手の減少が続いており、また、水産業では、周辺水域における主要魚種の資源量が減少傾向にあることなどから、食料供給を量・質ともに安定的に確保していくことが喫緊の課題となっている。

このため、北海道においては、「食料・農業・農村基本法」に示された食料の安定供給（自給目標45%、長期的には50%を目途）の確保や水田地帯を中心とした麦・大豆の国内生産の増大、環境保全などの多面的機能の発揮、持続的な農業の発展及び農村の振

興などの新たな理念に基づき、用水の安定供給、排水条件の整備や大区画のほ場整備など生産基盤の重点的な整備や交通体系の整備を進めて流通を効率化するなど、我が国の食料基地としての役割を一層発展させることが重要である。

また、水産業においては、水産資源の適正な管理、増養殖場の造成等つくり育てる漁業の展開により水産資源の増大を図るとともに、拠点となる漁港の重点的な整備が必要である。また、近年の漁港へのニーズの多様化に対応し、漁港内で漁獲物を一時蓄養するための海水交換を行う機能を付加した防波堤・護岸の整備や、高度な品質衛生管理等に取り組んでいくべきである。

2) 北方圏経済交流の拡大

国際航空路線の拡充

ア 新千歳空港のハブ空港化

北海道においては、気候条件の類似する北方圏諸国との経済交流・文化交流を長年進めてきたが、これに加えて、ロシア極東地域に近接し、北米・欧州と東アジアとの結節点に位置する優位性を活かし、積極的に国際貢献を進めることが期待されている。新千歳空港は北方圏を含めた世界各地との国際交流基盤として大きな役割を担っており、2本の3,000m滑走路を活かし、国際化をさらに推進していく必要がある。新千歳空港の平成10年度の国際航空輸送は、旅客42万人、貨物5千トンとなっており、また、国際定期航空路線網については、現在5路線が開設されている。近年では、平成9年10月にKLMオランダ航空により新千歳 - アムステルダム線が、平成10年6月に中国北方航空により新千歳 - 瀋陽線がそれぞれ開設された。

今後、新千歳空港が北の国際交流拠点として、その地理的優位性と周辺に広大な土地を既に有しているメリットを活か

し、国際路線網の充実や国際貨物の増加を図るためには、産業誘致等により後背圏の需要の増加を図りながら、長距離国際路線の安定運行のための滑走路延長（3,000m→3,500m）、完全な24時間空港化、各国の航空会社による円滑な利用の促進などを地元を含む関係方面との調整を経て早急に実現することが望まれる。特に、滑走路延長については、平成8年度に第7次空港整備7ヶ年計画に盛り込まれて以来未だ地元調整が進んでいないが、本件は本計画の期限（平成14年度）内に地元調整等を完了させ速やかに着手を図る必要がある。

サハリン・プロジェクト

ア 対岸交流拠点の整備

国際的な資源・エネルギー開発として、サハリン大陸棚石油天然ガス開発が推進されている。構想が浮上してから四半世紀を経て初の商業生産に至り、21世紀に向け北海道の隣接地域に新たな巨大エネルギー供給源が確保されたことになる。この巨大プロジェクトを北海道としても、経済産業の新生・飛躍への起爆剤として捉え、積極的に支援すべきである。

このため、建設資材や消費物資等の供給能力を活かし、稚内市、函館市など道内各市、地域で港湾・空港機能を核とした後方支援機能を一層強化し、積極的に対岸交流拠点の整備を進める必要がある。

さらに、パイプラインや備蓄基地の建設を含め、石油、天然ガスを北海道の地域開発にどう活かすかという観点からの検討も重要である。

また、サハリン石油・天然ガスプロジェクトの商業生産に伴う物流の活性化、ロシア極東地方との経済交流の活性化から、近年、稚内港、小樽港など北海道の各港へのロシア船の来港が著しく増加している。このため、石油開発に伴う事故、

老朽化したロシア船の事故等に対して危機管理の必要性が高まっており、油の流出に備えた油回収機能の強化などのインフラ施設の整備に努めるべきである。

(7) 国土保全・防災事業の強化

上記(3)～(6)のような21世紀に向けて新たな視点に立った社会資本整備以外に、遍く国民に提供すべきミニマムの基礎的社会基盤として、国土保全や災害などへの危機管理など安全な社会・国民生活を実現する社会資本については、着実に整備する必要がある。

北海道は、今回噴火した有珠山等15の活火山のほか、千歳川流域のような低平地を中心に集中豪雨や春期の融雪による水害、侵食されやすい山地の土石流や日本海側を中心とする岩盤崩落等災害が発生しやすい自然環境にある。

このような自然災害から住民の生命・財産等を守るためには、災害弱者に十分配慮した危機管理体制の充実を図りつつ、国土保全・防災事業の強化を図るべきである。

また、災害に強い地域社会の形成に向けて、上下水道、電気、ガス、電話等の防災機能を強化するとともに、ライフラインの系統多重化等を推進すべきである。その他、緊急輸送道路の整備、岸壁の耐震性強化等基幹的基盤の強化を推進するとともに、防災拠点となる公園・緑地、防災ステーション、避難路、浮体式防災基地、災害対策用車両等の整備に留意すべきである。こうした基盤整備を活かして、災害対策を効果的に進めるためには、迅速な状況の把握など発災直後の初動対応時に機動的に対処しなければならない。このため災害対策用ヘリコプターの拡充と、地上での支援システムの整備、河川や活火山の観測機能の強化を推進することが喫緊の課題である。

北海道新世紀を目指して

本懇談会設立のきっかけとなった有珠山の火山活動は、一部に再噴火の可能性が指摘されているものの、このところ小康状態を保っており、このまま終息に向かうことが期待されている。しかしながら、今なお噴煙を上げている火口付近の安全が最終的に確認されるまでには更に多くの時日を要するものと考えられ、現在でも、不自由な避難生活を余儀なくされている2千名を超える避難者の間には、焦燥感と将来に対する不安感が広がっている。また、その活動が停止した地域産業の復興の目処は立っておらず、同時に観光はじめ多くの分野でその影響が北海道全体に広がっている。

北海道開発庁は2001年1月、国土交通省に再編されるが、この変化は、1869年の開拓使の設置、1886年の旧北海道庁の設置、1950年の北海道開発庁の設置による戦後北海道開発体制確立という大変革にも匹敵する大きな組織改正である。正にこのような歴史的な時期に、当懇談会は設立され、有珠山対策をはじめとする当面の課題とともに、北海道が抱えてきた中長期的な課題の解決への道筋をつけることについて検討を行った。また、具体的な施策の検討に当たっては、新たな視点に立って推進すべきものを中心とした。

北海道開発行政の基本は、自然的・地理的、また、社会的・経済的に日本の他の地域と大きく異なる魅力をもつ北海道を、いかに開発ないし保全するかということについて、国の視点と地域の視点との整合性を図りつつ、方針を決定し、官民の協力の下に、その実現を図ることにある。従って、当懇談会の提言の実現を図るに当たって、北海道開発庁の機能を引き継ぐ国土交通省北海道

局は、この点に十分留意しつつ、公共事業の周辺部分を含め、関係機関との事業の連携をこれまで以上にすすめ、北海道開発予算の一括計上による総合調整機能を一層発揮することが期待される。また、同局は国土交通省の内部部局として、これまでよりも権限的により広範囲での行政展開が可能となることから、北海道の発展のため、さらに積極的に施策を推進することが期待される。その際、同局の機能のあり方について、引き続き検討を行う必要がある。

一方、地方分権の大きな流れの中で、道民や市町村には、これまで以上に自立自助の精神や取組みが求められる。また、これらをサポートする北海道庁の役割に対する期待には大きなものがあり、政策、制度のあり方を本州等のそれとは変えて、真に北海道にふさわしいものにしていこうとする北海道スタンダードの確立に向けて、道州制の論議等も視野に入れつつ、さらに検討を進めることが望まれる。同時に、北海道庁の行政機構を見直し、市町村や支庁への権限の委譲についても引き続き検討を進めるとともに、国土交通省北海道局との連携を密にしつつ、地域のニーズを調整し、道民や市町村を結集して北海道の発展のため新たな視点に立って努力をする必要がある。

なお、昨今、既存の公共事業については、時代にそぐわず無駄が多い、各事業のシェアが固定され硬直的である等強い批判がなされている。こうした批判は一面的であったり、あるいは誤解に基づくものもあるが、他方、社会のニーズに速やかに、かつ、きめ細かく応える社会資本整備が必ずしも十分に行われなかったことや、地域住民への説明責任等透明性を十分に確保し、効率的に事業を執行することが必ずしも十分ではなかったことに対する批判でもあった。公共事業による社会資本整備は、それによって国民生活の便益、福祉が向上するストック効果や景気の下支え等総

需要に及ぼすフロー効果など経済に及ぼす影響は非常に大きいものがある。むしろ、そうであるが故に、社会資本の整備に当たっては、国民のニーズを十分踏まえ、真に必要な事業を行うため、事業主体は、事業選定の効率性・透明性を重視し、十分に説明責任を果たすことが重要である。

この意味で、当懇談会の検討期間中、北海道庁が発注した農業農村整備事業の入札に関し、公正取引委員会から勧告や改善要請があったことは極めて遺憾である。北海道庁はこの事態を深刻に受け止め、入札制度改善の行動計画を策定し、指名選考における恣意性を排除する新たな指名競争入札方式の導入や、入札指導監察監の設置など組織体制の整備に取り組んでいるが、今回の事件を契機に、北海道庁は厳しく反省し、再発防止策を徹底させるとともに、一日も早く透明で公正な競争の確立を図るべきである。

ここで取り上げた施策の多くは、中長期的観点から必要不可欠なものである。特に、北海道新幹線、札幌周辺への研究開発機能の集積及び苫東・新千歳を一体として捉えた開発は、北海道のみならず、日本全体に資する国家プロジェクトとして推進すべきものである。同時に、これらのプロジェクトが、道内民間の創意を刺激し、投資を誘発していくことが期待されなければならない。

本報告書の提言は、国は勿論のこと、道、市町村、道民を含めた国民の一人ひとりに至る全ての北海道関係者が、一丸となって実現に努力することが期待される。北海道関係者の奮起に大いに期待し、北海道が飛躍的な発展を遂げることを願って止まない。

北海道活性化懇談会委員

伊藤 義郎（（社）北海道商工会議所連合会会頭）

遠藤 安彦（2002年FIFAワールドカップ日本組織委員会事務総長）

兼子 勲（日本航空㈱代表取締役社長）

黒野 匡彦（㈱東海総合研究所常勤顧問）

児島 仁（（社）北海道倶楽部理事長）

坂本 春生（セゾン総合研究所理事長）

真田 俊一（北海道副知事）

（座 長）瀬島 龍三（伊藤忠商事㈱特別顧問）

月尾 嘉男（東京大学大学院教授）

戸田 一夫（北海道開発審議会会長、北海道電力㈱取締役相談役）

野村吉三郎（全日本空輸㈱代表取締役社長）

藤井 治芳（日本道路公団副総裁）

船曳 寛真（（株）日本エアシステム代表取締役社長）

松田 昌士（東日本旅客鉄道㈱社長）

松橋 功（（社）日本旅行業協会会長）

涌井 洋治（（社）日本損害保険協会副会長）

（敬称略）

顧問及び参与

(顧 問)

稲葉 興作 (日本商工会議所会頭)

今井 敬 ((社) 経済団体連合会会長)

小粥 正巳 (日本政策投資銀行総裁)

丹保 憲仁 (北海道大学総長)

堀 達也 (北海道知事)

(参 与)

石月 昭二 ((社) 日本観光協会会長)

薩 一夫 (札幌観光協会会長)

生源寺真一 (東京大学大学院教授)

広川 一彦 (㈱北海道新聞社東京支社長)

(敬称略)

懇談会出席者一覧

石川 裕己（運輸省鉄道局次長）
石山 醇（（社）日本旅行業協会事務局長）
磯田 憲一（北海道総合企画部長）
大橋 洋治（全日本空輸（株）代表取締役副社長）
小山内一夫（北海道構造改革推進室次長）
加藤 甫（（株）日本エアシステム常務取締役）
熊谷 勝弘（北海道開発局長）
河野 明男（日本航空（株）常任顧問）
莊司 暁夫（（社）日本旅行業協会副会長）
戸田 靖雄（（株）日本エアシステム常務取締役）
中島 眞二（全日本空輸（株）顧問）
羽生 次郎（運輸省運輸政策局長）
藤野 公孝（運輸省観光部長）
星野 茂夫（運輸省政策課長）
松尾 道彦（（株）日本エアシステム取締役副社長）
森 俊雄（気象庁地震火山部長）
安原 敬裕（運輸省地域計画課長）
横山 善太（日本航空（株）代表取締役副社長）
吉田 洋一（北海道東京事務所長）

（敬称略）

懇談会における検討体制

課題別検討チーム

(有珠山対策)

遠藤	藤田	委員	委員	(主査)
真月	尾	委員	委員	(主査代理)

(観光)

兼子	光	委員	委員	
野村	子	委員	委員	
舩	村	委員	委員	(主査代理)
松田	曳	委員	委員	
松橋	田	委員	委員	(主査)

(産業振興)

伊藤	藤島	委員	委員	
児	島	委員	委員	(主査)
坂本	本	委員	委員	(主査代理)
戸田	田	委員	委員	

(社会資本整備)

黒野	野	委員	委員	(主査代理)
藤井	井	委員	委員	
涌井	井	委員	委員	(主査)

北海道活性化懇談会報告書起草委員

伊	藤	委	員	
児	島	委	員	(委 員 長)
坂	本	委	員	
真	田	委	員	
戸	田	委	員	
松	田	委	員	(副 委 員 長)
松	橋	委	員	
涌	井	委	員	

山 崎 事 務 局 長

調査協力者

一條 昌幸（北海道旅客鉄道（株）鉄道事業本部工務部長）
小林 進（日本道路公団北海道支社長万部工事事務所長）
鈴木 勝幸（（株）苫東代表取締役専務）
高光 美幸（（株）苫東常務取締役）
千葉 俊輔（（財）北海道地域技術振興センター クラスター事業＆FC担当部長）
野川 晃一（日本政策投資銀行理事）
濱本 英輔（日本政策投資銀行副総裁）
町村 均（（有）町村農場専務取締役）
宮内 昭征（日本道路公団北海道支社副支社長）
山本 祀彦（（株）苫東総括参与）
吉澤 慶信（（株）苫東代表取締役社長）

（敬称略）

事務局体制

菅 正広（北海道開発庁予算課長）

惟村 正弘（運輸省観光地域振興課長）

山本 芳治（前 運輸省観光地域振興課長）

金藏 法義（北海道開発庁農林水産課長）

田口 平治（北海道開発庁経済課長）

深田 洋（伊藤忠商事秘書部部長代理）

町村 泰貴（亜細亜大学法学部助教授）

松本 政美（北海道開発庁計画官）

安田 明弘（北海道開発庁企画調整官）

（事務局長）山崎 一彦（北海道開発庁企画室長）