

国土審議会第21回北海道開発分科会

令和2年2月3日

【古川総務課長】 それでは、定刻になっておりますので、ただいまから国土審議会第21回北海道開発分科会を開催させていただきます。

本日は、皆様方、大変お忙しいところ、ご参集いただきまして、まことにありがとうございます。私、この分科会の事務局を担当させていただいております、北海道局の総務課長の古川でございます。どうぞよろしく願いいたします。以後、着座にてご説明させていただきます。よろしく願いいたします。

当分科会でございますが、国土審議会の委員5名、そして特別委員15名の計20名で構成されております。本日の会議でございますが、国土審議会令に定めます定足数を満たしていますことをご報告申し上げます。

本日の議事でございますが、国土審議会運営規則の規定によりまして、原則として会議と議事録は公開ということになっております。このため、本日の会議は、報道関係者や一般の方々に傍聴いただいております。

そして、議事録につきましては、後日、委員の皆様にご確認いただいた上で、発言者氏名入りで公開させていただきますので、あらかじめご了承いただければと存じます。

なお、円滑な議事進行のため、カメラによる撮影は議事に入る前の冒頭のみということにさせていただきます。

なお、本日の配付資料につきましては、議事次第をごらんいただければ、そこに書かせていただいておりますが、過不足等ございましたら、ご遠慮なく事務局にお申しつけいただければと存じます。

また、事前にご連絡させていただきましたが、本日の会議につきましては、ペーパーレスということで推進させていただく観点から、皆さんの前にタブレット端末を置いておりますけれども、こちらにて会議を進行させていただきます。タブレットの操作は、基本的には事務局のほうで操作いたしますので、特におさわりいただかなくてもごらんいただければと思います。また、印刷した資料も置かせていただいておりますので、ご活用いただければと思います。

続きまして、卓上マイクですが、委員の皆様方にはマイクがございますけれども、この

ボタンを押すと赤いランプがつきまして、これでスイッチが入っている状態になって、押すと消えるということですので、ご発言に際しましては、このボタンを押す。もう1回押したら消えるという形で操作していただければと思います。

それでは、議事に先立ちまして、当分科会に属する委員及び特別委員の皆様をご紹介させていただきます。前回の会議以降、新たに委員になられた方もいらっしゃいますので、改めて本日もご出席の皆様方をご紹介させていただきます。

初めに、衆議院の推薦による特別委員の方々でございます。順にご紹介させていただきます。

佐藤英道でございます。

【佐藤（英）委員】 よろしく申し上げます。

【古川総務課長】 武部新委員でございます。

【武部委員】 よろしくお願いたします。

【古川総務課長】 和田義明委員でございます。

【和田委員】 お世話になります。

【古川総務課長】 続きまして、参議院の推薦による特別委員の方々でございます。

岩本剛人委員でございます。

【岩本委員】 よろしく申し上げます。

【古川総務課長】 鈴木宗男委員でございます。

【鈴木委員】 よろしく申し上げます。【古川総務課長】 高橋はるみ委員でございます。

【高橋委員】 よろしくお願いたします。

【古川総務課長】 続きまして、当分科会に属する国土審議会の委員の方々でございます。

石田東生委員でございます。

【石田委員】 よろしくお願いたします。

【古川総務課長】 それから、本分科会の会長を務めていただいております奥野信宏委員でございます。

【奥野分科会長】 よろしくお願いたします。

【古川総務課長】 続きまして、垣内恵美子委員でございます。

【垣内委員】 よろしくお願いたします。

【古川総務課長】 古賀信行委員でございます。

【古賀委員】 よろしくお願いいいたします。

【古川総務課長】 中村太士委員でございます。

【中村委員】 よろしくお願います。

【古川総務課長】 続きまして、各分野において学識経験等を有する特別委員の方々でございます。

家田仁委員でございます。

【家田委員】 よろしくお願いいいたします。

【古川総務課長】 中嶋康博委員でございます。

【中嶋委員】 よろしくお願いいいたします。

【古川総務課長】 真弓明彦委員でございます。

【真弓委員】 よろしくお願いいいたします。

【古川総務課長】 続きまして、地方公共団体の長でございますけれども、本日、秋元克広委員におかれましては、公務の都合によりまして、本日は代理として、吉岡亨札幌市副市長にご出席いただいております。

【吉岡副市長】 よろしくお願いいいたします。

【古川総務課長】 また、鈴木直道委員におかれましても、公務の都合により、本日は代理として、浦本元人副知事にご出席いただいております。

【浦本副知事】 よろしくお願いいいたします。

【古川総務課長】 なお、佐々木隆博委員、船橋利実委員、佐藤俊彰委員及び矢ヶ崎紀子委員におかれましては、本日はご欠席との連絡を頂戴しております。

続きまして、国土交通省側の出席者をご紹介します。

青木国土交通副大臣でございます。

【青木国土交通副大臣】 よろしくお願います。

【古川総務課長】 北海道局長の水島でございます。

【水島北海道局長】 よろしくお願います。

【古川総務課長】 審議官の倉内でございます。

【倉内審議官】 よろしくお願いいいたします。

【古川総務課長】 同じく審議官の住本でございます。

【住本審議官】 どうぞよろしくお願います。

【古川総務課長】 その他、北海道局の各課室長が出席させていただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、ここで、青木国土交通副大臣からご挨拶を申し上げたいと思います。

副大臣、よろしくお願いいたします。

【青木国土交通副大臣】 国土交通副大臣の青木一彦でございます。

委員の皆様方には、ご多用のところご出席いただき、また、平素から国土交通行政の推進にご協力を賜り、心から厚く御礼を申し上げたいと思います。本当にありがとうございます。

北海道、まず、いい話といたしましては、札幌市が2030年の冬季オリンピックの候補地に手を挙げられました。本当に素晴らしいことだと思います。それまで私どもはしっかりと足元を固めていかなければなりません。

平成28年3月に閣議決定されました北海道総合開発計画では、北海道の強みでございます食と観光を戦略的産業と位置づけ、それを担う生産空間を支える取組を推進することにより、世界の北海道を目指すことといたしております。

私も担当副大臣として、昨年11月に帯広市で開催された「車座ふるさとトーク」に出席し、食や観光を担う生産空間を支えている現場の方々と意見交換を行わせていただきました。改めて北海道の潜在的な力、可能性を実感いたしましたところでございます。

また、本年4月24日、北海道白老町に民族共生象徴空間「ウポポイ」が開業いたします。多様なプログラムの実施、多彩な展示等を通じ、年間来場者数100万人を目指しております。

本日の会議では、策定から5年目を迎える北海道総合開発計画の中間点検の実施についてご審議をいただきたいと存じます。

委員の皆様方におかれましては、忌憚のないご意見をお聞かせいただくとともに、計画後半における施策の推進をより一層充実させるため、引き続きご指導、ご鞭撻を賜りますようお願いを申し上げ、私からの冒頭のご挨拶にさせていただきます。

本日はどうかよろしくお願いいたします。

【古川総務課長】 ありがとうございます。

なお、青木副大臣におかれましては、この後、公務のために退席されます。どうぞよろしくお願いいたします。

(青木副大臣 御退席)

【古川総務課長】 それでは、引き続きまして、奥野分科会長からご挨拶をいただきますとともに、前北海道経済連合会会長の高橋委員が退任されまして、分科会長代理が不在となっております。このため、国土審議会令の規定によりまして、分科会長代理をご指名いただきたいと思います。よろしくお願いたします。

【奥野分科会長】 改めまして、奥野でございます。大変僭越に思いますが、本分科会の取り回しをさせていただきます。

先ほど副大臣のご挨拶にもございましたけれども、28年3月に、4年前でございますが、第8期の北海道総合開発計画が閣議決定されたところでございます。同じ年に計画推進部会が設置されまして、調査審議をしながら計画を推進する体制が整いました。前回の分科会では、部会から推進における具体的な目標等を報告いただきまして、議論していただいたところであります。その後、部会は二度ほど開かれておりまして、推進状況の点検等々が行われ、情報の共有が図られてまいりました。

間もなく計画策定から5年を迎えます。総合的な点検の時期になります。第二次国土形成計画も今ちょうど同じスピードで進みつつあるところでございまして、今、長期ビジョンの委員会が始まったところでございます。引き続き、皆様の知恵で行うべきことを着実に行ってまいりたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、分科会長代理につきまして、大変恐縮でございますが、北海道の経済・産業動向に精通しております真弓委員にお願いできればと思っておりますが、よろしゅうございましょうか。

ありがとうございます。それでは、真弓委員、よろしくお願い申し上げます。

【古川総務課長】 ありがとうございます。

なお、ここで報道関係者、一般の方々によるカメラの撮影はここまでとさせていただきますので、よろしくお願いたします。

では、以後の会議進行につきましては、奥野分科会長にお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

【奥野分科会長】 それでは、議事に入らせていただきます。

議事といたしましては、第8期北海道総合開発計画の中間点検の実施についてであります。もう一つ報告事項がございまして、(2)となっておりますが、アイヌ政策の総合的な推進について、この2点を事務局から続けて報告いただきまして、その後、委員の皆さんから順次、佐藤委員から順番にご意見を一通りまず賜りたいというふうに思っております。

ので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

【谷村参事官】 北海道局で参事官をしております、谷村と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

私のほうから1つ目の議事の中点検について説明させていただきます。資料2をごらんください。「第8期北海道総合開発計画の中点検の実施について(案)」とあります。

平成28年度から令和7年度までを計画期間とします第8期目となる北海道総合開発計画におきましては、計画策定からおおむね5年後に計画の総合的な点検を実施するとされております。令和2年度が当該年度に該当しますことから、この計画の施策の推進状況等について点検を行い、現状の課題及び今後の推進方策について整理・検討する必要があります。このため、国土審議会北海道開発分科会において、この計画の中点検について御議論いただきたいと考えております。

具体的な調査審議事項といたしまして2点整理しております。1点目は、8期計画の施策の点検に関する事項でございます。8期計画に基づく各種施策の推進状況を把握し、計画に掲げる3つの目標の達成状況を評価し、課題を明らかにしていただくことを内容としております。

2点目は、今後の推進方策に関する事項でございます。近年の社会経済情勢及び8期計画の施策の点検結果を踏まえ、令和3年度以降における推進方策についてご検討いただくことを内容としております。

続いて、点検の具体的な実施体制でございますが、分科会に設置しております計画推進部会をお願いしたいと考えております。

2ページ目に今後の開催スケジュール(案)としてお示ししております。まず、本日の議論を踏まえて、オリパラまでの間に計画推進部会を開催し、中間報告(案)を取りまとめます。そして、9月ごろに開催予定の分科会において、中間報告(案)を含め、計画推進部会での検討状況を報告の上、ご審議いただき、パブリックコメントを実施します。その後、パブリックコメントの結果を反映させた報告書(案)を計画推進部会で取りまとめ、令和2年度末に開催予定の分科会におきまして、中点検に関する最終報告を行う工程(案)を組んでおります。

本日は、本分科会において、ただいまご案内した計画の中点検に関する枠組み、大局的な視点等についてご審議をいただければと考えています。

次に、この分科会の開催は平成29年以来でございますので、8期計画の要旨をご説明させていただきます、その後、計画の推進状況についてご説明させていただきます。

3ページ目、こちらが計画の要旨でございます。初めに、第1章が計画策定の意義です。3節目に記載しておりますが、北海道開発の基本的意義は、北海道の資源・特性を活かして、我が国が直面する課題の解決に貢献することにあります。8期計画におきましては、人口減少・高齢化の急速な進展等により、食や自然環境など北海道の強みを提供し、我が国全体に貢献している「生産空間」の維持が困難となるおそれがあることから、この計画期間を「生産空間のサバイバル」、「地域としての生き残り」を賭けた重要な期間としています。

また、北海道新幹線の開業、高速道路網の延伸、今年のオリパラ等を北海道の魅力発信の機会として捉え、地域が一体となって戦略的に取組を進めることにより、人々が豊かな暮らしを送ることのできる地域社会の先駆的形成を図ることとしています。

次に、第2章計画の目標です。画面のほかに、お手元に参考資料3、計画本文の10ページ、11ページもあわせてごらんいただければと思います。

この計画では、「世界の北海道」をキャッチフレーズに、2050年を見据えて、「世界水準の価値創造空間」の形成を目指すため、「人が輝く地域社会」、「世界に目を向けた産業」、「強靱で持続可能な国土」の3つの目標を設定しています。

資料2の4ページをごらんください。ここでは、ただいまご案内した3つの目標を達成するために取り組む主要施策及びそれにぶら下がる重点施策を記載しています。

まず、「人が輝く地域社会の形成」に向けては、北海道の広大ないわゆる生産空間から都市部に至るまで、人々が長期にわたり住み続けられる地域社会構造の確立を図るとともに、人々の多様性の確保、人々がその個性を発揮し、多様なライフスタイルを実践し得る地域社会の形成を図ることなどを内容としています。

このため、北海道型地域構造の保持・形成に向けた定住・交流環境の維持増進、北海道の価値創造力の強化に向けた多様な人材の確保・対流の促進、北方領土隣接地域の安定振興、アイヌ文化の振興等の4点を主要施策として位置づけています。

次に、「世界に目を向けた産業の振興」に向けましては、北海道に強みがある農林水産業・食関連産業、観光関連産業などの戦略的産業を成長の核とし、グローバルに飛躍する産業として育成するとともに、各地域の特性を活かした産業全般の振興を図ることを内容としています。

このため、農林水産業・食関連産業の振興、世界水準の観光地の形成、世界の強みを活かした産業の育成の3点を主要施策として位置づけています。

最後に、「強靱で持続可能な国土の形成」に向けては、昨今、大規模災害等に対する懸念や環境・エネルギー面での地球規模での制約が顕在化する中、自然災害等による被害を最小化するとともに、北海道の豊かな自然環境や豊富な再生可能エネルギー源、首都圏等との同時被災リスクの低さ等を活用し、人々の暮らしの安全・安心が確保された強靱で持続可能な地域経済社会の確立を図ることを内容としています。

このため、恵み豊かな自然と共生する持続可能な地域社会の形成、強靱な国土づくりへの貢献と安全・安心な社会基盤の形成の2点を主要施策として位置づけています。

また、計画の策定に当たりましては、国土審議会会長から、幅広い関係者が連携して計画の実現に向けた取組を進めるため、数値目標の共有を図ることなどを内容とする留意事項が示されています。

このため、計画策定後、分科会のもとに設置された計画推進部会におきまして、数値目標を始めとする計画の推進に関する必要な事項について検討していただき、前回、平成29年の分科会において報告させていただきました。以降、年1回のペースで計画推進部会を開催し、計画の推進状況についてフォローアップしているところでございます。

今回は、直近の計画推進部会で報告いたしました参考資料5をもとに、これまでの推進状況につきましてご報告させていただきます。

タブレットのページを進めてください。お手元にはA3の資料も用意しています。また、タブレットを横にさせていただきますと横に広がりますので、タブレットをごらんの方は横にさせていただければと思います。どちらか見やすいほうを見ていただければと思います。

あと上のほうに個人とか共有というボタンがありますが、真ん中のあたりをぼんと押していただくと上のバーが消えますので、消していただければと思います。

それでは、資料の2ページから説明させていただきます。時間が限られていますので、省略した説明になることをご容赦いただきたいと思います。

まず、8期計画のポイントと計画の進め方についてです。北海道の人口は減少傾向で推移し、全国に先駆け高齢化が進んでおりますが、人口減少のスピードは計画策定時の将来推計人口よりも緩やかに推移しています。一方で、農業産出額、あるいは訪日外国人観光客の増加などの現状を踏まえ、食と観光を戦略的産業として位置づけ、それらを担う生産空間を支えながら、世界水準の価値創造空間の形成を目指すことがポイントとなっていま

す。特に生産空間を支える取組として、北海道型地域構造の保持・形成、人流・物流ネットワークの整備、強靱で持続可能な国土の形成を位置づけています。

3ページをごらんください。計画の進行管理についてです。先ほどご説明しました留意事項を踏まえ、8つの数値目標を設定しており、それぞれの数値目標に対し、現状値、推進状況、取り組むべき重点課題を整理しています。いずれも計画期間の途中段階のものとはなりますが、引き続き関係者間で共有してまいりたいと考えております。

次のページ以降は、具体的な施策と取組状況についてのご説明となります。

4ページからは北海道型地域構造の保持・形成についてです。いわゆる生産空間は、北海道が我が国の食料供給基地としての役割を果たす上で、農業・漁業に関する生産の場として貢献するとともに、観光やその他の多面的・公益的機能を果たしており、その維持・発展が必要です。生産空間は、地方部の市街地、中心都市とともに基礎圏域を形成し、人々が住み続けられること、人々の活発な対流を促進することが重要であると考えています。

5ページをごらんください。生産空間における定住環境確保の観点から3つのモデル地域を設定して、圏域検討会を通じて、地域で取り組むべきことについて検討を進めています。名寄周辺におきましては、物流効率化やスポーツ強化団体受入れ体制の構築などについて検討が行われ、スポーツ強化団体の受入れについては、それを契機に官民連携の組織が立ち上がり、合宿誘致や新たな大会の開催につなげています。十勝南地域におきましては、農業の持続的発展などについて検討を進めています。

6ページをごらんください。取組を全道に広げるべく開催しておりますシンポジウムを通じて、生産空間の維持・発展に向けた取組を他地域でも展開してまいりたいと考えています。

7ページからは世界水準の観光地の形成に関する取組となります。北海道の観光を取り巻く状況でございますが、平成30年は胆振東部地震が発生したものの、来道外国人旅行者は298万人と増加傾向が続いています。その一方で、訪問先が道央圏に集中しているほか、客室稼働率の季節変動は、全国と比較すると依然大きくなっています。また、国・地域別割合は依然アジアが多くなっていますが、旅行日程の長期化やリピーターの増加などが見られる状況となっています。引き続き課題に適切に対応し、全道・通年・フル稼働を目指すべく、ページ右側のインフラ整備や観光資源の魅力アップなどの施策を推進してまいりたいと考えております。

8ページから主な施策についてになります。外国人観光客受入れ環境の整備についての

取組となります。新千歳空港の機能強化、クルーズ船の寄港に対応した港湾整備、高規格幹線道路の整備促進などハード整備のほか、情報発信の多言語化などソフト施策などについて、引き続き取り組んでまいります。

9ページ、10ページについては、主にソフト面での取組となります。

10ページをごらんください。北海道開発局ではナビタイムジャパンと連携して、外国人観光客の調査を行っています。右側に外国人ドライブ観光客の実態調査の結果を示しております。特徴として、地方部での宿泊が多く、さらに長期間滞在しており、全道・通年・フル稼働の方向性と合致しています。また、季節や国ごとのデータも取得できています。左下に示しております北海道ドライブ観光促進プラットフォームにおいて、これらのデータを共有するなど、周遊観光促進につなげていきたいと考えています。

11ページからは食料供給基地としての持続的発展に関する取組となります。北海道は我が国の食料供給基地として、世界の食料需要の増加に対応するなど、北海道の持続的な発展と我が国の課題解決に寄与することが求められています。このため、イノベーションによる農林水産業の振興、「食」の高付加価値化と総合拠点づくり、「食」の海外展開を推進しております。

12ページをごらんください。イノベーションによる農林水産業の振興です。水田地帯においては、国や北海道が農地の大区画化や地下水位制御システムといった新たな技術を導入した基盤整備を進めており、あわせて生産者による大型機械の導入を促進することで作業の効率化、生産コストの低減などを図っております。

また、酪農地帯においても草地の大区画化や排水改良などの基盤整備を進めており、大型機械の導入やTMRセンターの設立の促進により、草地管理作業の効率化を図っております。これにより牛の管理が行き届くようになり、良質な生乳の生産や生産量アップに寄与しています。

13ページから15ページについては、主にソフト面の取組となります。

13ページですが、農業基盤整備を契機として、自動走行トラクターや自動走行田植機、農業用ドローンなど、ICTを活用したスマート農業の取組が進められております。

14ページをごらんください。「食」の高付加価値化と総合拠点づくりに係る取組となります。左上は、食関連産業の誘致を目指し、北見市地域で実施した道外企業による視察や意見交換の取組となります。また右上は、漁業者や関係団体、行政が協力して地域活性化に取り組んでいる事例となります。

1 ページ飛ばしまして、16 ページをごらんください。「食」の輸出環境の整備に関する取組となります。平成29年5月に全国で初めて認定された農水産物輸出促進計画に基づく取組を推進しており、屋根付き岸壁が暫定的に供用され始めております。また、中小口貨物輸出支援体制の構築に取り組んでいます。

17 ページと18 ページについては時間の関係で割愛します。

19 ページからは強靱で持続可能な国土づくりの取組となります。激甚化・多様化する災害に備えるとともに、発生した災害への対応力の強化を通じ、より強靱な国土づくりに取り組む必要があると考えています。

近年、全国的に大きな災害が頻発しており、平成30年度は7月の豪雨、9月の北海道胆振東部地震を始め、北海道においても被害が生じています。こうした状況を受け、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」が平成30年12月に閣議決定されました。同対策は、重要インフラなどの機能維持の観点から緊急に実施すべきソフト・ハード対策について3年間で集中的に実施するものです。

20 ページをごらんください。最近完成した社会基盤などを紹介しています。道路や河川、港湾の整備により、地域の安全・安心が高まっています。

21 ページをごらんください。気候変動を踏まえた先導的な取組として、北海道開発局と北海道庁で設置した、平成28年8月北海道大雨激甚災害を踏まえた水防災対策検討委員会の報告を踏まえた行動計画に係るさまざまな取組となります。この検討は、全国的な検討の先行事例となっています。

22 ページをごらんください。冬期への対応として、左上は、除雪現場の省力化を目指し、生産性・安全性向上を推進する i-Snow。また、左下は、除雪作業の影響による滑走路閉鎖時間の短縮を図る新千歳空港の誘導路複線化でございます。また、ページ右側のとおり、地震・津波災害への対応も進めております。

23 ページをごらんください。再生可能エネルギーの活用状況でございます。北海道の導入量は、2012年度末と比較して、2017年度末では1.7倍となっています。

24 ページをごらんください。北方領土隣接地域の振興についてです。北海道が作成する振興計画をもとにハード事業、ソフト事業を一体的に組み合わせて推進しております。

25 ページには、先ほど3 ページで説明した計画の数値目標と施策などの関係を参考までにお示した体系図です。先ほども説明しましたとおり、この資料は計画推進部会で報告した資料でございます。部会委員からは、設定した数値目標に関する意見が多くあった

ところでございます。必ずしもここで設定した数値ばかりにとらわれ過ぎずに、いろいろな視点で捉えるべきという意見をいただいております。

例えば観光については、来道外国人などは伸びていますが、目標達成に向けて安売りして人数を伸ばすのではなく、消費の状況を見たり、質を高める取組であるとか、7空港の民営化が始まりますので、それを見据えた取組を行うべきではないかといったご意見をいただいております。また、「食」については、農産物の価格が上がっているにもかかわらず、全国的に見ても産出量、実質的な生産量は伸びていないというところに着目すべきでないかといったご意見をいただいております。

なお、中間点検におきましては、今回の報告内容を含め、人が輝く地域社会、世界に目を向けた産業、強靱で持続可能な国土の3つの目標の達成状況を評価し、課題を明らかにするとともに、令和3年度以降の計画推進の方向性をご検討いただきたいと考えております。

私からは以上でございます。続いて、アイヌ施策の説明に移ります。

【古川総務課長】 総務課長の古川でございます。私の方から「アイヌ施策の総合的な推進について」ご報告させていただければと存じます。タブレット画面を御覧いただくか、資料3を御覧いただければと思います。

1 ページ目、「1. 新たなアイヌ政策の体系」について、四角囲いの中にこれまでの経緯として、主なものを掲げております。平成9年にアイヌ文化振興法が制定されました。それから10年後の平成19年には「先住民族の権利に関する国連宣言」がなされ、その翌年、平成20年には衆参両院におきまして、「アイヌ民族を先住民族とすることを求める決議」がなされまして、官房長官談話に至っております。それから、少々飛びますが、平成31年、昨年4月に「アイヌ施策推進法」が公布されまして、5月に施行されているという状況でございます。

下方に図がございますけれども、左側の「従前の施策」としては、福祉政策、文化政策が中心でしたけれども、今後はそれに加えて、右側の図のとおり、国際交流、産業観光振興、地域振興・地方創生、環境保全等々の施策を総合的に行っていくということでございます。

2 ページ目には、今申し上げました、新しい「アイヌ施策推進法の概要」を載せております。「1. 総則」に掲げましたとおり、※印で、「先住民族であるアイヌの人々」と法律上記載しまして、先住民族としての認識を示しております。

それから「2. アイヌ施策の総合的・効果的な推進」でございますが、政府は基本方針を策定し、それから市町村が地域計画を作るということでございます。地域計画はもう既に作られておりまして、これによりまして、支援策としまして、左下ですが、交付金の交付を行う、ないしは右下の方でございますが、法律上の特例措置等を設けると、こういったことで推進しているという状況でございます。

3点目に「民族共生象徴空間の管理に関する措置」も法律に規定されておりまして、この象徴空間、愛称は「ウポポイ」と呼んでいますけれども、この管理につきましては指定法人に委託するということが、現在、アイヌ民族文化財団という公益財団法人に委託がなされているという状況でございます。

最後の「4. 推進体制の構築」ということで、これは各省庁が取り組むべきものでございますので、「アイヌ政策推進本部」が設置されているという状況でございます。

次のページ、こちらは内閣府のご担当になりますが、「3. アイヌ政策推進交付金」につきまして紹介させていただいております。下の方の図をごらんになっていただきますと、文化振興や地域・産業振興、コミュニティ活動支援事業、こういったことに取り組む市町村を交付金で支援していこうというものでございます。令和2年度政府予算案におきましては、20億円を計上させていただいているという状況でございます。

「4. アイヌの人々の課題解決のための規制緩和等」ということで、先ほどの地域計画が認定されますと、こちらに掲げられていますように、例えば国有林野に関する林産物の採取の特例等々、特例措置が活用できるようになるということでございます。

次の5ページからが民族共生象徴空間、愛称として「ウポポイ」と呼んでおりますけれども、その概要です。この「ウポポイ」は、「(おおぜいで) 歌うこと」という意味で、これは全国からの一般投票で、3つの案の中で一番投票数の多かった「ウポポイ」を採用させていただいております。そして、今年の4月24日には北海道白老町にオープンすることとしており、来場者数目標100万人を目指しています。

下方にいろいろな図表を掲げています。左下に国立民族共生公園、そして右には国立アイヌ民族博物館、それから慰霊施設、このような施設がウポポイの構成施設として含まれております。営業日、入場料金については、時期によっては夜8時まで営業する時期もございます。入場料金につきましては、大人1,200円、中学生以下は無料となっております。

次の6ページ、「5-①国立アイヌ民族博物館」でございます。こちらは文部科学省がご担当になりますが、アイヌの歴史と文化を6つのテーマで構成して展示を行って

くものでございます。

続きまして、「5-②国立民族共生公園でございます。公園の中にはさまざまな施設を用意しておりまして、体験交流ホールや体験学習館等々でございます。こういったところで体験していただいたり、交流していただくということを考えているところでございます。

次の5-③、体験交流プログラムでございますけれども、その例を挙げさせていただいています。食文化や伝統芸能等について、体験していただきたいというものでございます。下方には学校団体向けのプログラムを掲げています。既に修学旅行等での御予約も承っております。準備を進めているところでございます。

次のページでございますが、慰霊施設でございます。これは全国各地の大学で保管されていますアイヌのご遺骨等につきまして、アイヌの人々による尊厳ある慰霊を実現するために整備しました施設でございます。昨年11月から12月にかけて、大学からご遺骨等を集約させていただいた状況でございます。

続きまして、最後のページでございますけれども、4月24日が開業日でございますので、現在、その開業に向けて準備を進めているところでございます。右側の「施策の充実」というところを赤色で囲んでおりますけれども、時期によっては夜の8時までやる時期もでございますので、エンターテインメント性のある夜間プログラムを行うための準備、あるいはプロモーション活動等を今積極的に行っているという状況でございます。

簡単ではございますけれども、アイヌ施策につきまして御報告させていただきました。以上でございます。

【奥野分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいま説明・報告いただきました内容を踏まえて、今後、中間点検を実施していくということになります。各委員の皆さんからご意見を賜りたいと思います。

先ほど申し上げましたように、佐藤委員から一渡りご意見をいただきます。大変恐縮ですが、時間の関係もございまして、3分程度をめぐにご発言をお願いできればと思います。

では、佐藤委員、お願いいたします。

【佐藤（英）委員】 ありがとうございます。佐藤でございます。北海道総合開発計画の中間点検に当たり意見を申し上げたいと思います。

この計画ができた平成28年と比べまして、現在の社会は5Gの導入など、ITやICTの新技术が社会に行き渡るスピードがより速くなっていると考えます。また、温室効果ガスの影響による温暖化が予想を上回る急速な進行も見せています。さらに世界の政治・

経済情勢も不安定化しております。北海道の未来もこれらの要因による影響を避けることはできない。迅速かつ的確に対応していかなければならないとの考え方から、以下、幾つか今後の北海道の発展のために提言をさせていただきたいと思います。

1 番目に、新幹線の高速化、鉄道・物流の安定性向上、北本連系線の大幅増強など多くの効果が見込まれる第2青函トンネルについて、本格的な検討に入るべきであります。

2 番目に、人流・物流がさらに活発化する中、観光分野を順調に伸ばしていくため、特に都市間交通の整備の速度を大幅に引き上げるべきであります。特に北海道新幹線の札幌開業の効果を全道、北海道中に波及していくために、特に札幌都心アクセス道路、通称「アンビシャスロード」の建設を踏まえて新たなバスターミナルを、新宿バスタなどを参考にしながら設置について検討していくべきです。

3 番目に、新技術の社会実装化のためのパイロット事業を積極的に誘致し、北海道を Society 5.0 の先進地域としていくべきであります。例えば、気象状況の影響を受けないレベルの自動運転技術に係る実験、ドローン技術などを活用した空間的交通に係る実験、土や水の管理や播種から収穫・出荷までの全工程を完全自動化する超スマート農業や、出漁から水揚げ・加工・出荷までの全過程を完全自動化する超スマート漁業、水産業の実験、さらに生活排水などの未利用エネルギー活用による道路融雪や省エネルギー住宅が面的整備されたスマートエネルギータウンの実験なども考えられます。

4 番目に、気候変動、地球温暖化で緊急事態に陥っている状況を踏まえ、風力や地熱、バイオマスなど再生可能エネルギーの開発にもさらに挑戦的に取り組むべきであります。

5 番目に、災害に強く系統接続の制約を受けない地産地消、分散型エネルギー社会の実現を目指す自治体や地域の取組も強力に支援できる枠組みを確立すべきであります。

6 番目に、高齢化や人口減少下でも不可欠な社会インフラを維持するため、新しいインフラマネジメント方式の導入を検討すべきであります。例えばライフラインのバインド型整備やセンサー利用の一般化などがこれに当たります。

7 番目に、札幌冬季オリンピック・パラリンピックの2030年の誘致にあわせて北海道の魅力を余すことなく世界にアピールするための活動を、ハイレベルな芸術家の力を活用し、SNSなどあらゆる媒体を通じて戦略的に展開すべきであります。

以上、7点にわたって提案して、私からの意見にかえさせていただきます。以上です。

【奥野分科会長】 ありがとうございました。

事務局からのリプライは最後にまとめてお願いできますでしょうか。ただ、具体的な質

問があった場合には個別に対応をお願いいたします。

それでは、続きまして、武部委員、お願いいたします。

【武部委員】 ありがとうございます。私からは2点に絞って意見を申し述べたいと思います。まず、1つ目ですけれども、国土強靱化への取組について、この5年間で28年の台風・豪雨災害、それから一昨年の胆振東部地震など北海道が経験したことの無い大規模な自然災害が相次いで起きました。この2つの災害から北海道は、河川、道路、橋梁、電力など、自然災害に対してのインフラの脆弱性が露呈したと私は思っております。

北海道局の中に復興・強靱化推進本部を設置していただきましたけれども、この資料のデータを見ると、短時間雨量がこの30年間で約1.9倍に増えているということ。それから政府の地震調査委員会が千島海溝での巨大地震の可能性も指摘されております。これらを考えますと、さらなる減災・防災への対応が必要だと思えます。災害への人材育成、それから気候変動も考慮していただいた復旧のあり方、例えば改良復旧を推進していくことなど、こういったことを見直していただきたいと思えます。

2つ目に、食と観光に関連して申し上げます。ただいまの説明の中でもドライブ観光が地方部への誘導に効果が出ているというデータをご紹介していただきました。インバウンドを含めた観光客の道央圏からの分散、それと各地域で医師不足も含めて地域医療が大変な状況にありますけれども、こういった医療分野などについては広域的な連携が大事になってくると思えます。その意味で、人流・物流の拡大をしていくために高速ネットワーク網の整備は大変重要であります。ミッシングリンクの解消も進めていかなければならないと思っております。

農林水産物の輸出促進を含めて食料の安定供給の観点から、北海道の位置づけが一層重要になってきています。スマート農業を進めることもそうありますが、その進める上でも農業基盤整備、それから輸出対応の港湾・漁港の整備を進めていただきたいと思えます。

私からは以上です。

【奥野分科会長】 どうもありがとうございました。

続きまして、和田委員、お願いいたします。

【和田委員】 持ち時間3分ということで、4点にまとめて発言をさせていただきたいと思えます。まず1点目でございますけれども、北海道が食料供給基地という位置づけをしていただきました。世界的にはこれから人口が増えていく、また異常気象が今まさに増えているという中、世界における食料不足リスクというのは、これからますます高まると

考えております。

そういった中、北海道の食料の生産量、これをしっかりと上げていかなければいけないと思うわけでありましてけれども、まず、農林水産業の支援、これをしっかりと強化する必要性を訴えたいと思います。とりわけスマート農業、スマート漁業、こういったものが大変大事になってまいりますし、また、大規模な農家さんだけでなく、中小も含め、また都市近郊型も含めて、しっかりとした支援体制を固めて、そして、北海道全体的な農林水産業の強化を実現していくといったことが必要だと思います。

2点目でございますけれども、食料に関してでございますが、やはり食料を本州等々に運んでいくルートというのがまさに大事なわけでございますけれども、一方で、例えば高規格道路一つとりましても、整備率は全国で最低といった惨たんたる状況でございます。こういった中、やはり物流がスムーズにいかないということは、物流コストが上がり、すなわち北海道に落ちる富が減ってしまう。または本州等々の道外の方々に高い値段の物を供給せざるを得ないといったことで、これは北海道にとっても、北海道以外の日本全体にとってもマイナスというようなことになってまいります。

折しもトラックドライバーさん等々人材不足が本当に顕著になっている状況下、またスピードが全ての命である中、高規格道路の整備又はJR北海道さんの整備、支援、こういったことは大事になってくると思いますので、この重要性も訴えさせていただきたいと思っております。

3点目、観光についてでございますけれども、今、中国、そして韓国の観光客がいろいろな理由によって減少していると、そしてそのインパクトを直接的に受けているわけでありましてけれども、これはやはり観光誘致のあり方と考え方というところでしっかりとリスクヘッジをしていく必要があると思っております。

今は中国、韓国、香港、ここに圧倒的依存をしているわけでございますけれども、欧米、そして中東への積極的な観光プロモーション、これが現時点では進んでいないと、十分ではないというふうに私は認識してございますので、こういったプロモーションをしてリスクヘッジをしっかりとやるといったことが大事だと思っております。

最後のところはインフラでございます。老朽インフラ、これは本当に生命にかかわる問題でありますので、対応しなければいけませんし、また、国土強靱化によって災害等々から道民の命を守るといったことも、これまた大事なところでございます。さらには、北海道がさらなる発展を遂げるためには5G、インフラ等々も含めて、これはしっかりと進め

ていくことの重要性を訴えたいと思います。

以上、4点でございます。ありがとうございました。

【奥野分科会長】 どうもありがとうございました。

続きまして、岩本委員、お願いいたします。

【岩本委員】 ありがとうございます。順番でありますので、鈴木先生、高橋先生の前に発言をさせていただくこと、ぜひ御理解いただきたいと思います。

まず、今、武部委員と和田委員からもありました高規格道路、高速ネットワーク、これはやはり最大限、これからの北海道の未来のために早急に整備をする必要があるかと思えます。中身につきましては、農業、物流、医療、また人口減少に対する対応のためには、どうしてもこの高速ネットワークシステムを100%確実に整備するということが大切なんだろうというふうに思います。それは全く同じ考え方であります。

次に2点目でありますけれども、ご案内のとおり、今度、次世代5Gの通信施設が必要になってくる時代に入っております。聞き及んでいるところによりますと、直線的にしか5Gの周波、電波が届かないということもあって、さらにICT、スマート農業に対応するためには、ある程度のそれを受ける通信施設設備等の受け口がないとできない、大規模農業のために大きなVR等々の活用をしていくとなると、大変大きなそういった設備が必要になってくるということでもあります。そのためにもぜひ光通信始め光ファイバー等、まだまだ十分でない地域があるものですから、そういった通信設備についても、ぜひこの中間点検の中で積極的に取り組んでいただきたいというふうに思います。

次に、働き方改革と労働力不足があります。それは現場の皆さんがよくご存じかと思えますけれども、状況によっては北海道の場合、冬期間の工事があります。その中では大変、工期を考えていくと厳しい状況が出てくるのも今起り得るわけでもありますので、そうした中で、土曜日・日曜日の働き方等、また工期の問題、また繰越明許等の考え方、そういうこともこれからの5年、10年の中で、労働力不足は間違いなく北海道もあり得るわけですから、そのことについてもぜひいろいろな形の中でご検討いただければありがたいと思えます。

もう1点、環境問題についてもぜひ取り上げていただければありがたいと思えます。観光についても、農業についても、建設業についても、これから環境を考えながらいろいろなことに取り組んでいくということが大切になってくるのだろうと思えますので、そのことについてもご検討いただければありがたいと思えます。

最後に、国土強靱化について、平成30年から3か年間、緊急の予算がついております。先ほど武部委員からもお話があったんですけれども、基本的に災害対策の復旧というのは原状復帰が基本的なスタンスであります。ですから、1メートルの例えば塀が壊れたら、1メートルしか直せない。ただ、災害対策を考えていくと、もっと1メートル20、1メートル50、そういった基盤整備が必要になってくる考え方があるわけでありまして、そうした中で原状復帰、さらには災害対策ということを考えていくと、3か年の緊急の予算はありますけれども、それ以降、まだまだ道内を走っておりますと、河川敷地内には、当時28年度に起きた台風災害の流木もまだまだありますし、道路整備についてもまだまだ厳しい地域がたくさんあります。ですから、そうした中で、今後、予算化についても国土強靱化、原状復帰、さらには第8期の総合開発計画の中でしっかりとした、先ほどからお話があります基盤整備についての予算化を実現できるような考え方をしっかり盛り込んでいただければと思います。

以上です。ありがとうございました。

【奥野分科会長】 どうもありがとうございました。

続きまして、鈴木委員、お願いいたします。

【鈴木委員】 なるべく重複は避けられますけれども、私は閣議決定というのは重いものだと思っております。地方で閣議決定されているのは沖縄と北海道だけありますから、この利点を生かして、総花的な話じゃなくて具体的に提議していくべきだと思っております。そのためには、よく食と観光と言われているけれども、じゃ、幾ら予算が必要なのか。これだけの予算はぜひとも北海道振興にはいただきたいという具体的な要求を上げるべきだと、こう思っております。

よく観光と一概に皆さん言いますが、観光には条件があります。何が必要か。受け入れです。ホテルだとか、交通体系とかアクセス。2つ目は自然景観です。3つ目は食べ物です。おいしいものがあるかどうかです。4つ目は文化です。文化とえば、アイヌ文化ですから、この4つそろっているのは北海道、沖縄、あるいは関西地区が顕著なんです。だから人が行っているんですね。

そういった意味でもアクセスがしっかりしなければ、鉄道、航空、港、うまくこれを使うことが大事でありますから、金が伴いますので、具体的に予算というものを役所のほうで計算して要求したほうがいいと。それがより北海道に人も来れば、産業として生きていくと、こう思っています。

食にしても、なぜこれだけの北海道が食料自給率200%を維持できるかと言えば、農業基盤整備であります。わけても十勝はあの1地区だけで、人口33万人しかいない地区で3,700億円、粗収入を上げている。釧路、根室を合わせても追いつかないんです。倍ぐらいの十勝の生産。それは一概に、1つ言えるのは基盤整備です。中川一郎先生がやったこの政治は正しかったという証明でありますから、ここら辺もぜひとも皆さん方に考えていただきたいと、こう思っております。

あと、観光で道央圏に集中する。これなぜかという、東京一千歳は安いからです。大ざっぱに片道料金が約4万円です。釧路、中標津、旭川、女満別は片道5万円です。1万円差がある。だから、札幌に集中する。特に札幌が中心の旅行パックになるものですから、なお団体旅行は片道1万円ぐらいの料金で来るから安くなる。この7空港が民営化するならば、札幌の料金を上げてでも地方の空港を逆に半分ぐらいの値段にすれば、北海道全体に行き来するという、こういった提言もぜひとも私はしていただきたい。世界中のドル箱路線が羽田―新千歳でありますから。かつてはニューヨーク―ワシントンだったけれども、今、落ち込んでいますから、ここが世界一でありますから、この現実も生かして私は取り組んでいただきたい。とにもかくにも先立つものはお金でありますから、堂々と予算要求をしていただきたいと、こう思います。

【奥野分科会長】 どうもありがとうございました。

続きまして、高橋委員、お願いします。

【高橋委員】 高橋でございます。ただいま道庁を始め、道内の各自治体と連携をされながら、国交省として、北海道局として総合開発計画を推進してこられた。そして、これからは進めていかれるという強い決意のお話がございます、一道民として、心から敬意と感謝を申し上げるということをまず申し上げたいと思います。

その上で幾つか各論について入らせていただければ、食、観光など、北海道発展の可能性、そして潜在力というのは、まだまだ大変大きいものがあると、このように考えるところでございます。ですから、この計画の主要施策でもご説明がございましたが、こういった北海道がさらに発展し、日本国全体に、あるいは世界に貢献する分野について、これをしっかり伸ばしていくご努力をさらに行っていく必要があるであろうと、このように思う次第であります。

次に、私ども北海道は2016年の夏に大雨・豪雨災害を経験し、また、2018年の9月には胆振東部地震という、北海道始まって以来の大きな地震を経験いたしましたところで

ございます。そういった際に、全国的なニュースでも取り上げられましたとおり、エネルギー、電力について、供給エリア全体における電力の供給途絶という、日本国が経験をしたことのないような状況も北海道は経験をしたということ。このことを踏まえまして、エネルギー面の強靱化ということ、このこともしっかり関係省庁とも連携をしていただきながら進めていく必要があるだろうと思うわけであります。

一方で、再生可能エネルギーについては、これは広大な北海道は全国の中でも有数な潜在力を有しているところがございます。ただ、現実として、再生可能エネルギーがたくさん賦存するようなところというのは、人が少ないということもあって送電網は必ずしも十分ではないという、こういったミスマッチの部分をもどのように対処していくかということも含めて、エネルギーの道内における強靱化ということ、このことも重要だと思っております。

加えて、これも大雨・豪雨災害、あるいは地震のときの経験も踏まえて、やはり道路・国土の強靱化ということをもさらにしっかりと進めていただく必要があるであろうと考えるところでございます。

去年の関東あるいは東北、そういったところの被害の状況というものの、厳しさということ、私も一部視察をさせていただいたところでございますが、これだけ気象変化が激しい中で、今年、北海道でもまた改めて大きな被害がないことを心から祈るわけですが、やはりそういったことに対処するためにも強靱化ということをしっかりお進めいただければと、このように思う次第であります。

最後であります。アイヌ、ウポポイ（民族共生象徴空間）4月スタート、大いに期待をするものであります。日本国における先住民族としてのアイヌの人たちは、北海道における明治に至る長い期間、北海道の歴史を支えてきていただいた方々であります。そういったさまざまな文化、歴史、北海道の深みという、社会の深みというものをぜひ多くの日本国民、そして世界の方々、とりわけ子供、お子さん、若い方々に訪問していただき勉強していただければと、このように大いに期待するところであり、年間100万人の来訪者達成、このことに私ども国会議員もしっかり貢献をしていかなければならない、こんなふうに考えるところであります。

以上であります。

【奥野分科会長】 ありがとうございます。

それでは、石田委員、お願いいたします。

【石田委員】 ありがとうございます。3点ばかり申し上げたいと思います。1つは生産空間でございます。国土計画的に初めての新しい概念をつくられて、それを今、名寄、十勝、釧路の3領域で施策パッケージというをつくられて、これから実践していこうという、そういう段階だというふうに理解しております。

実践していくと、何人かの委員の方々からもう既に出ておりますけれども、オペレーションとかマネジメントをどううまくしていくかということが非常に問われます。そこでやっぱりスマート化ということをよく考えないといかんだろう。そういう色彩が若干弱いんじゃないかなという、そういう印象を持っております。ところが、世の中はもっとそれよりも先に進んでおりまして、例えばモビリティ・アズ・ア・サービス、新しいモビリティサービスのあり方でいうと、十勝でも、あるいは阿寒でも実証実験が始まっておりますし、あるいは災害についてのデータプラットフォームなんていうのも随分進んでまいりましたし、私は専門ではありませんけれども、農業のスマート化がいろいろところで着実に実践されておりますので、そういうものを捉えて、どうスマート化をしていくかと。Society 5.0とか、あるいはその具体形としてスマートシティということがよく言われますけれども、北海道の生産空間は、ぜひ新しいスマートローカルな形を追求するという、そういうことをぜひ志向していただければありがたいなと思いました。

2番目は、谷村参事官からご紹介がありましたけれども、参考資料の5ページ目の数値目標でありまして、観光が必ずしも思わしくない、よく考えてみましょうねという趣旨で発言させていただいたんですね、計画推進部会で。ここにある数値目標自体は国民への約束でありますから、やめたというわけにはいかんのですけれども、その中で何がどう起こっているかということをしっかり考えて、政策あるいは施策に反映していくということをぜひお願いしたいと思います。

最後は、少しいちゃもんっぽい話なんですけれど、参考資料5に再生可能エネルギーのページがございます。23ページでございます。よく言うんですが、再生可能エネルギーというと、すぐ太陽光、風力、地熱と言うだけなんですけど、真ん中にある図を見ましても、今でも水力が最大エネルギーなんですね。大きなダムをつくるのはさすがに難しいかもわかりませんが、今あるダムのリハビリとか、あるいは小水力という、エネルギーの賦存量というのは、北海道は非常に豊富だと思っておりますので、無視されるとちょっと寂しいなという気がしますので、その辺もお忘れなく、よろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

【奥野分科会長】 ありがとうございます。

それでは、垣内委員、お願いいたします。

【垣内委員】 ありがとうございます。今回の計画、価値創造に焦点を当てて、生産空間の維持、人が住み続け、そしてそこになりわいとか雇用が継続するということを目的にさまざまな施策が行われているというふうに理解いたしました。

特に北海道のブランド力、あるいは競争力の源泉である食と観光に焦点を当てて、その大きな可能性を実現化していくという意味で大変重要な施策群であるというふうに思いますし、数字については、多少目標値を下回るものもあるかもしれませんが、しっかりと推進がなされているというふうに思います。

ただ、食も、そして特に観光もそうなんですけれども、実証研究の中では生産性が必ずしも高くない産業群でして、多くの雇用、あまり熟練しているわけではないような雇用がたくさん生まれるかもしれませんが、付加価値をつけていくという計画の目的を達成するためには、さらに工夫が必要であり、とりわけICTとかAIとか、さまざまなスマート化も必要ではないかなというふうに感じている次第であります。

また、「食」に関して言えば、この資料の中にも入っておりますけれども、やはりブランド力が重要で、実際、いいものがあるというだけでブランド力が発揮できるわけではなくて、それを支える仕組みというのが必要であろうと思います。日本でも地理的表示というものも制度として入っておりますし、北海道のすばらしい自然空間の中で安心・安全で提供される、そういう食についてのブランド化を、既存の制度も活用して、さらに進めていただきたい。そのブランド創出のための制度に支えられた食品、あるいは加工物の輸出というものをぜひ推進していただきたいというのが1点です。

2点目ですが、先ほどご紹介がありましたウポポイでございます。アイヌの方々の文化と歴史をきちんと国際的にも発信すると同時に、日本の中でも共有するという意味で非常に重要な、文化多様性の観点からも重要な施設であろうと思いますし、施設・設備だけではなくてプログラムというソフトの面も十分ご用意されていること、非常にすばらしいことと思います。

中でも民族博物館、基本的にいろいろな体験を、本物の体験を提供するためには、アイヌの文化の調査研究、そしてコレクションの充実、また形のない伝承や伝統芸能といったものについては継承したり、記録保存したりといったようなさまざまな、サンクコストと

いるのでしょうか、なかなか経費が回収できないような活動が必要になります。でもこの活動があつてこそ、その後のエンターテインメントも含めたさまざまな展開ができるものと思っておりますので、この点についての投資もぜひお考えいただければと思います。

最後に、ウポポイの年間入場者目標100万人ということですが、かなり強気の設定であらうというふうに思われます。実際この計画の進行管理の目標値も、ほかのものもかなり強気の設定になっているので、それに合わせたものとは思いますが、ちょっと心配なのは、この100万人を達成されなかった場合に、あまり効率的な管理ではないといったようなネガティブな評価をされないようにしていただきたい。ウポポイのような施設は継続して長期にわたって運営していくことによって、初めて当初のミッションを達成することができますので、目標値は高く掲げながらも、それに至らなかったとしても、活動をしっかりと継続していただければと思っております。

以上2点です。

【奥野分科会長】 ありがとうございます。

続きまして、古賀委員、お願いいたします。

【古賀委員】 まず、この第8期北海道総合開発計画の中間点検という観点でお話しさせていただきます。確かに、計画で掲げられている目標に対し、進捗の数値そのものは未達の部分も多い状況になっています。しかし、私は、基本的には良い方向で進んでおり、また良い芽が出てきているように感じます。重点的に取り組む事項として3つの目標が掲げられていますが、この中で、3番目の「生産空間を支える取組」に含まれる、「強靱で持続可能な国土づくり」という観点がとりわけ重要だと考えております。これについては、北海道に限らず、日本国中がこれまでとは異なる環境になってきており、その点を踏まえて取り組む必要があると感じます。また、他の重点項目である「食」や「観光」の分野でも良い兆候は見えてきていると思っておりますので、これらを更なる強みに繋げていけるよう進めていくべきだと思います。

強靱で持続可能な国土、いわゆる「国土強靱化」という観点では、もちろん「元通りに戻す」ことが当面の方針になると思います。ただ、ここで考えなければならない点は、単に元に戻すことだけを目標にして良いのか、ということです。日本の国を取り巻く環境そのものが変わってきている中、元通りに戻すだけで本当にこと足りるのか、改めて考える時期だと思います。特に「どこでも、誰でも、同等のサービスを受けられる」、いわゆるユニバーサルサービスをあまりにも強調し過ぎることには、注意する必要があります。「どこ

でも」という点に過度に重点を置くと、「誰でも」という本当に重要な点が見捨てられうるリスクが出てきます。おそらくこれからは、「誰でも」という観点を最重要目標に掲げ、新たな工夫によって誰もがベネフィットを享受できる体制をどう実現していくのかという議論も、必要になってくるのではないのでしょうか。

次に、今後の推進方策についてです。北海道は、今以上に規制緩和を梃子に、施策を推進して体制の強化が重要だと思います。例えば、他の委員の皆様のお話にも出ているスマート農業です。先日、岩見沢で自動走行トラクターを見学させていただきました。確かに全自動で作業を行う、非常に優れた技術でありましたが、そのトラクターが保管場所と圃場との往復のため公道を通過する際は、道路交通法の規制下にあり、自動走行はできず、従来通りの人が運転しているという現実を目の当たりにしました。特区という名称にするか否かは別として、私は北海道こそ、もう少し先進的な規制緩和を実行するエリアにしていく努力が必要だと思います。

先ほど来話題に出ている7空港の民営化についても、規制を緩められるところは柔軟に緩和することで、7空港間の連携がさらに進む工夫が生まれるのではないかと感じます。北海道は、観光資源も多く、来訪者にとって大きな魅力があると思います。ただ、一方で土地がかなり広大です。広大な地域を結びつける空港の民営化は、北海道経済がさらに活性化するきっかけにもなるかと思っています。そのような意味で、7空港の民営化がより実効性ある形になっていくことを、大いに期待しております。

以上です。

【奥野分科会長】 ありがとうございました。

それでは、続きまして、中村委員、お願いいたします。

【中村委員】 ありがとうございます。私の専門的な部分から、特に環境とエネルギー、生産や防災をどうやって両立していくかということについて3つぐらいお話ししたいと思います。

1つはエネルギーの問題で、再生可能エネルギーは大事であるし、今後も進めていかなくてはいけないというのは重々承知しておりますが、片方で、例えば風車の問題ですと、バードストライクの問題があって、そういったものはアセスである程度チェックはされているんですけど、それをモニタリング結果等でフォローしながらバードストライクが起こらないような風車の配置を考えていくというような、そういったシステムが必要なんだろうなと思います。

それから、太陽光エネルギーについても心配するのは、ほかの会議等で聞くところによると、例えば太陽電池の中に環境汚染を招くものが入っている太陽電池もある。外部に流出するとまずいような、そういった太陽電池もあるということで、FITが機能しているときは開発業者もきちんと管理はすると思うんですけど、買取制度がなくなったときに、ただ放置されるということはある得ると思うんですね。それが法的な形でちゃんと規制されて、開発した業者は、事業から撤退する場合は必ずもとに戻さなくてはいけないといった、そういう決まりが必要です。私が知らないだけなのかもしれませんが、もしないならば、必ずそういうものを担保しておかないといけないんじゃないかなというふうに思います。

それから、国土強靱化の問題です。19号台風だけじゃなくて、先ほどもあったように2016年に北海道も多くの災害がありました。私も幾つかかかりました。今後についてなんですけれども、もちろん計画規模を上げるとか、現状を強靱化するというのは1つの大事な選択肢ではあるんですけど、それでも実際には、整備計画水準に到達していない川はたくさん既あって、その途中で気候変動による激甚化が起こるということで、計画規模を上げて一足飛びにその水準にはいかないわけですよ。ですから、その過渡期の部分をどういう形で減災するか、が大事です。災害は起こるんですけど、激甚化しないような、被害を少なくするような、そんな対策を片方で考えていくべきだと思います。

北海道の場合、これは1つのアイデアではあるんですけど、例えば石狩川は直線化されて農地として利用されて、旧川が50ぐらいはあると思うんですね。いわゆる三日月湖的に人為的な短絡によって残った旧川ですね。それは少なくとも開発局とか北海道など、行政機関によって土地所有がなされているということで、仮にそういった旧川を生かしながら内水なり外水をうまく処理する。そして、被害は出るかもしれないけど小さくする。平常時はそういった場所に野鳥とか生物がすめるような場所にする。間違いなくタンチョウも来ます。千歳空港からすぐ近くの長沼町舞鶴遊水地に来ているわけですから、それが石狩川で見られるということになれば、先ほどのインバウンドの問題も含めた、より経済的にもメリットがあるということで、できれば防災だけではなくて、経済もどういう形で動かしていくかという両面を見ながらご検討していただきたいと思いました。

最後にアイヌの人々の問題について、確かに来場者数というのはわかりやすいし、社会にもインパクトのある数字なのかもしれませんが、あまりこれを言っても、アイヌの方々の日常性から離れているように感じます。そもそも推進法の中の、アイヌの人々が民族と

して誇りを持って生活することができるという日常性を重視した視点から考えると、アイヌ民族博物館というのは、非日常性に感じます。要は、観光客の方がどれだけ来るかということですから、そういう意味では、もう一つの車輪としては、いろいろな森林からの資源であったり、サケ資源を儀式のときには使える。でも、できれば儀式じゃなくて日常性の中で使えるような、そういうことがないと、やっぱり文化として維持されていかないと、思うんですよね。もちろん、漁業の問題であるとか、ふ化事業の問題であるとか、密漁者が来てしまうとか、いろいろな問題、クリアしなくてはいけない問題はあるとは思いますが、ぜひとも日常性の中にアイヌの方々が誇りを持って生活できるような、そんな施策の評価もあったほうが良いと思います。

以上です。

【奥野分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、家田委員、お願いいたします。

【家田委員】 家田でございます。見直しというか、チェックとこれからのどうするかという話なので、まぜこぜでお話ししたいと思いますけれども、まず、基本的には日本の平成の30年間というのがいろんな、何というんですかね、世界の中での日本のポジションの大幅な変化とか、すごくダイナミックに変わっているんですよね。したがって、この北海道総合開発計画というのが営々とずっとやってきたんだけど、それをその中でクローズしながらチェックしてやることをやっていきたいと思いますということ以上に、もっとフレキシブルでダイナミックに考えていかないと、何やっているんだかわからないなという意識を強く持ったほうがいいんじゃないかというのがまず根本です。

その上で具体を幾つか申し上げたいと思うんですけれども、まず第一は整備新幹線、北海道新幹線の件です。これは北斗までできて、札幌までということで工事中ですけれども、整備新幹線は、皆さんご存じのように、基本的には最高速度260キロでやってきたんですね。今どき260キロで新しい線をつくるというのは、世界の中では高速鉄道とは言わないくらいの状況です。だけど北海道は320キロでしたかな。今までの慣習を突き破って、より速く走ろうじゃないかという積極的な施策をやろうとしている。これは大いに多とするところだと思います。

何を言いたいかというと、北陸新幹線を見ておわかりのように、新幹線というのは極めて大きな地域へのインパクトを持ちます。北陸新幹線の予想人員も予想した輸送量よりも非常に大きくなっていますし、地域の人口定着も予想よりも高くなっています。それと同

じようなことを北海道も狙うためには地域、もちろん道もそうですし、それから沿線の市町村も、私が聞いているようなところよりも一歩も二歩も踏み込んで、よりよい連携的な地域政策をとらないと、新幹線は来るけども、ほかはついてこれられないということになったら心配だと思います。ぜひ、北海道の交通体系が大幅に変わり得るのが新幹線である。それに伴って地域の構造も変化させよう、よりよいものにしようというところをものすごく積極的にやっていただきたいというのが2つ目のポイントです。

それに関連して、高規格幹線道路、あるいは地域高規格道路に関するものも課題は多いんですが、少しずつ進んでいるのも実情です。そうした中では、JR北海道の経営が非常に苦しい、実際インフラとしても極めて劣悪な路線が多いですから、あそこに頼るということから一歩脱却して、高速道路をより積極的に使っていくという体系に交通体系を変えていくという時期が、僕はもう今から始めなきゃいけないんじゃないかというふうに思っております。

そんなところで一例を申し上げますと、北海道で、外人の場合はちょっと違いますけど、日本人がレンタカーを使おうとすると、長距離動くと乗り捨て料がかかるんですよね。ところが北海道への滞在日数というのは、何も中部地方とは全然違いますので、もう少し長く動きたいわけです。ところが、レンタカーの乗り捨て料に引っ張られて、もとのところに戻らなきゃいけない。これが非常に大きな制約になっています。交通体系の高度化とあわせて、ここら辺を大幅に変えていくような工夫が要るんじゃないかというふうに、これは一例ですけど、思います。

それから、もう1点申し上げますと、この計画の中に書かれている非常に重要な言葉が「北海道イニシアチブ」という言葉です、もとは北海道スタンダードという言葉を使っていたんですが、スタンダードというと自分のところが中心みたいなので、北海道イニシアチブという言葉を使っていますけれども、要は、北海道は気候風土も人口密度も本州以南とは全然違うわけですね。そういう中では、本州と同じようなことをやっていけばそれでいいんじゃないくて、北海道独自の工夫をして、独自のオリジナルな手を打っていこうという自信と独自性を強調する言葉です。

実際、高速道路についても抜本見直し区間と言われていたところが、いろいろな工夫をすることによって少し前に進んでいますよね。そういうような意味で、チェックする際も北海道イニシアチブというのがいろんな分野でどんなことがなされたのか。そこに関する成功体験もあるでしょうし、反省もあるでしょうし、そこをレビューしておくというのも

ぜひお願いしたいと思いますし、それを今後も北海道開発の基本等にするべきではないかと思えます。

最後、長々としゃべる話じゃないんですが、注目しなきゃいけないのは電力の安定性です。あの災害で極めて長期にわたって電力の問題が生じた。その後の千葉県で、少々北海道地震のことが忘れられていますけれども、電力供給の安定性、これはもちろん原発をとめている理由があるわけですが、それを乗り越えてどうするのか。これはメイン中のメインの課題だと思います。

もう一つだけ、木材について北海道は極めて重要なエリアであって、今、建築の分野で木材を現代建築にも使っていく方向にあります。決して木造の和風住宅じゃなくて、いいものにも使うんです。構造材として使う。そういう中では、面積的にも傾斜が本州に比べれば緩やかである北海道では、林業に対する期待というのは大きく期待できるんじゃないかと思えます。その辺もぜひお考えいただけたらなと思えます。

以上です。

【奥野分科会長】 ありがとうございました。

続きまして、中嶋委員、お願いいたします。

【中嶋委員】 私は農業が専門ですので、その観点から2点申し上げたいと思えます。

豪雨災害、胆振東部地震で発生した被害、ここから改めて考えるべきことが幾つかあったと思えます。今、家田委員からのご指摘がありました電力の問題ですが、現代の農業がいかに電力に支えられているかということに改めて確認いたしました。それから、出荷するための物流網というのは非常に重要であるということも確認した次第です。こういったレジリエンスを強化しなければならないということ、今後、計画を進める上でやはり確認しておきたいと思えます。

北海道が今後も持続可能な発展を続けるためにも、それから日本国内の食料の供給責任を果たすためにも、ぜひとも交通網、それから電力、さらにインターネットも加えたいと思えますが、そういった生産空間のインフラの整備を進めていただきたいと思っております。

これに関連してちょっと気になるのが、実は生産者の方々の心の問題です。特に都府県の災害のときに感じたんですが、被害に遭った後、立ち直っていくのをどういうふうに残していか。今、復旧復興のための公的支援は充実されていますけれども、生産者の方たちが立ち上がって立ち向かっていく、そして復興に進んでいく気持ちがないと、それ

も活用できません。これを支えるためのいろいろな仕組みやきずな、それは地域のコミュニティの支えかもしれませんし、それから生産者が付き合っている消費者からの励ましかもしれません。

北海道の農業はかなり大規模化が進んでいて、都府県とは違うと思いますけれども、ただ、構造変化が進んでいくとコミュニティがかなり変化していくとっております。そういった災害があった、リスクがあったときの支えの問題というものもこれから考える必要があるのではないかなと思った次第です。

それから、2つ目は「食」の総合拠点づくりのあり方であります。北海道の食料生産体系を付加価値の高いものへと展開するために、「食」の総合拠点づくりを進めているところでもあります。そのために、まず食品工場の誘致、これを目指していると思うんですけども、その進め方をここ数年間見ていて、改めてちょっと考えなければいけないなと思うところがございます。それは、近年の食の産業構造が変容しているということです。どういふことかと申しますと、生鮮品も加工品も、食料を提供するためのサプライチェーンは、今や全国をネットワーク化しながら組み立てています。1つの場所で完結するというモデルではないのです。そういったことを踏まえながら、北海道が全国的なネットワークしたサプライチェーンの一翼をどのように担うかを構想しながら、「食」の総合拠点づくりを目指すべきではないかと。そのためには、今後も最終的な食品を製造する拠点をつくることも目指すべきと思いますが、それだけでなく、例えばサプライチェーンの一部である、一次加工の拠点づくりに集中して強化するといったような方針も組み入れていただければと思います。

以上であります。

【奥野分科会長】 ありがとうございます。

続きまして、真弓委員、お願いいたします。

【真弓委員】 ありがとうございます。私の所属しております北海道経済連合会でありましても、北海道は広域分散型社会であるということを前提に、この先、Society 5.0を実現して北海道経済を牽引する食と観光、これを中心に世界を相手に稼ぐ力を高めようということを申し上げているところであります。そのためには持続的な経済発展と社会的な課題、この解決の両立をしていかなければならないということでもあります。そういった観点からは、今し方、皆さんからお話があったとおり、社会資本整備の継続的な強化と道内、道外との物流ネットワークの基盤の強化、そして人材の確保・育成も必要で

あるというふうに思っています。

この観点から3点申し上げたいというふうに思います。1点目は自然災害についてですが、国としてレジリエンスの強化、国土強靱化の推進に取り組んでいただいておりますけれども、北海道におきましては、先の胆振東部地震の後に石狩低地東縁断層帯の地震、それから千島海溝沿いでの大規模地震、この発生が想定されているところであります。一部3か年緊急対策などで対策は施していただいているとは思いますが、切迫していると言われながらも、そのスピードに遅れはないのか、そして道民の皆様の防災意識が高まっているのか、懸念されるところであります。大きな気候変動を踏まえまして治水対策なども含めて、特に被害が想定される地域での各種施策の計画的かつ積極的な取組が必要ではないかと考えております。

また、レジリエンス面では、先ほど環境面で、事務局から電気自動車（EV）の活用というお話もあったと思っておりますけれども、レジリエンス面においては、このEV車両も活用できると考えておりますので、EV車両の導入拡大などについても考慮すべきではないでしょうか。

2点目、Society 5.0、それからSDGsなどについての取組であります。国、そして北海道もSociety 5.0実現に向けた取組を推進していますが、人口減少、それから労働力不足といった課題解決に資する技術開発、社会実装のスピードは非常に速いというふうに思います。乗り遅れることなく、本道の気候や環境に応じた取組、例えば冬期間の車両自動運転、空港などでの自動運転の除雪、北海道エアポート株式会社やJR北海道と平仄を合わせたMaas、こういった二次交通網の構築、交通機関のキャッシュレス化、積極的な取組が必要と考えます。

一方で、5Gの実装化に向けては、これは先ほど来お話しありますけど通信インフラ整備、こちらの強化が必要であります。現在、ESG、それからSDGsと持続可能な社会づくりを目指す取組が盛んにうたわれておりますが、食や観光などについても環境面、持続可能な面に焦点を当てますと、北海道の強みをPRすることができるのではないかと考えます。

話は変わりますが、北海道十勝の大樹町におきましては、昨年5月、日本で初めて民間ロケットによる宇宙空間到達に成功しております。商用化に向けて着実に進めていかれることを期待しておりますけれども、将来、衛星データの利活用を含め、幅広い分野での課題解決、宇宙産業の創出に向けた取組、いわゆる6次産業化を目指しているところであります。

す。周辺地域のインフラ整備についても拡充の必要性があると思います。

最後になります。観光についてであります。7空港のコンセッション、それからウポポイ、オリンピックのマラソン・競歩、そして来年にはアドベンチャートラベルのワールドサミットも北海道での開催が予定されているところであります。大きなイベントが続くわけでありますけれども、一過性にとどめることなく、永続的な誘客が可能となるよう観光コンテンツの充実が急がれると思っております。

一方で、ニセコなど海外の富裕層をターゲットにしましたリゾート開発を進めておりますけれども、ある意味、北海道は旅行としては高いのではないかというふうな風評が根づく懸念がないか心配されています。全道的に宿泊・飲食業界での人材不足がコスト高につながって誘客に影響が出てくることもうたわれています。幅広い層を受け入れる施設、業界の量や質を整えて、人材育成と確保に向けた取組を強化すべきではないかと考えます。ぜひこの機会を通じまして、世界が憧れる北海道、こういったことを子供たちに、そのポテンシャル、魅力、そして北海道の歴史などをしっかり理解してもらう教育を実践することが、時間はかかるでしょうけれども、人口減少や労働力不足の一助になるのではないかと考えております。

私からは以上です。

【奥野分科会長】 ありがとうございます。

続きまして、札幌市、吉岡副市長、お願いいたします。

【吉岡副市長】 ありがとうございます。谷村参事官から北海道総合開発計画をご説明いただきました。3つの目標を掲げ、食、観光を戦略的産業として推進していく、大変重要なことと考えるところでございます。とりわけ、その前提となります強靱な国土づくり、各委員からもご指摘がございましたけれども、大変重要と認識するところでございまして、札幌市では、平成30年の北海道胆振東部地震を踏まえまして、札幌市強靱化計画を昨年12月に改定したところでございます。

胆振東部地震を振り返ってみますと、阪神・淡路大震災以降、これまで国が進めてこられました耐震対策等の強靱化策が奏功して、橋梁落下等の都市型の大規模災害はなかったものの、一部地区では甚大な家屋倒壊が集中し、また地下鉄沿線で4キロメートルにわたって大きな道路陥没被害が発生したところでございます。しかしながら、国会議員の先生をはじめ、国、関係機関の大変なご理解、ご協力、お力添えをいただきまして、足早に災害防止のための復旧作業を進めることができ、来年度、令和2年度内には概ね復旧が完了

する見込みでございます。改めてこの場をおかりして感謝、御礼を申し上げます。ありがとうございます。

地震の際に顕在化した問題点といたしましては、観光客あるいは帰宅困難者への対応、情報提供ということでございまして、このようなことから計画改定の中では、特に観光客の一時避難施設や観光客への情報提供の強化に取り組むこととしております。一例といたしまして、国の緊急3か年対策事業によります札幌駅と大通とを結びます地下歩行空間への非常用電源の整備、避難所としての活用の拡充を図るものでございますけれども、国管理部分もございまして、北海道開発局と一緒に整備を進めさせていただいているところでございます。観光先進国の実現をリードするためにも、このような強靱化と観光の一体的な取り組みは大変重要な視点と感ずるところでございます。

また、再生可能エネルギーの推進についてでありますけれども、札幌市は平成20年（2008年）に「環境首都・札幌」を宣言しまして、市の施策もSDGsと関連づけるなど、世界に誇れる環境都市を目指し、さまざまな取り組みを進めてきているところでございます。

これも参事官の説明にございましたけれども、北海道では再エネや水素の取り組み、数多く行われているところでございますけれども、札幌市におきましては、前回分科会から進んだ点といたしまして、札幌市内に商用の移動式水素ステーションが開設されましたこと、また公用車への燃料電池自動車の導入のほか、市内企業における導入も出始めているということが挙げられます。胆振東部地震の際には、札幌市の公用車の燃料電池自動車、水素電池自動車でございますけれども、市民や観光客の携帯電話の充電用電源としても活躍し、メディアなどでも取り上げられたところでございます。こうした定量的にあらわれてこない事柄も定性的には重要な評価の視点と感ずるところでございますので、今後の評価の中でご考慮いただければと考えるところでございます。

東京2020のマラソン・競歩が急遽札幌に決定いたしましたけれども、札幌の魅力、北海道の魅力を広く世界に発信できる貴重な機会と捉え、しっかり取り組んでいきますけれども、マラソンの先導車は新型の燃料電池自動車、水素電池自動車と伺っておりまして、市民、道民への普及啓発も期待できると考え、札幌市も普及啓発にしっかりと取り組む考えでございます。

また、古川課長からアイヌ施策に関してでございますけれども、ウポポイのお話がございました。札幌市ではアイヌ施策関連としまして、地下鉄さっぽろ駅構内にアイヌ文化を

発信する空間「ミナパ」、これは「大勢が笑う」という意味でございますけれども、2019年3月にオープンし、大勢の皆さんに訪れていただいているところでございます。ウポポイへの道内外の修学旅行生の予約、滑り出し好調と伺っておりますけれども、札幌市教育委員会では、市内小中学校への修学旅行としての利用促進など、アイヌ文化振興の一翼をしっかりと担っていけるよう努めてまいります。

引き続き、国・道と連携し、国会議員の先生の力添えなどもいただきながら、北海道総合開発計画の関連事業の推進、秋元市長を先頭にしっかりと取り組んでまいりますので、引き続きよろしくお願ひ申し上げます。

札幌市からは以上でございます。

【奥野分科会長】 ありがとうございました。

続きまして、浦本副知事、お願ひいたします。

【浦本副知事】 ありがとうございます。北海道副知事、浦本でございます。

第8期の北海道総合開発計画の中間点検を進められるに当たりまして、同じく総合計画を推進させていただいております自治体の道といたしまして、ご配慮いただきたい点につきまして、数点申し上げたいと存じます。

本道では、これまでも各委員からお話しのありました、本年の道内7空港の一括民間委託、これを皮切りにウポポイのオープン、そして東京オリンピックのサッカー・マラソン・競歩、こういうことが札幌で開催されるなど、大きなイベントが相次いで予定されてございますし、また、来年に向けまして、先月に内定いたしましたアドベンチャートラベルワールドサミットの本道開催、さらには北海道・北東北の縄文遺跡群の世界文化遺産登録の実現、こういったことにも取り組んでいるところでございまして、さらにその先には、2030年度北海道新幹線の札幌延伸、そして、先日、国内候補地に決定いたしました、札幌での冬季オリンピック・パラリンピックの招致といった、北海道がこれから大きく飛躍するチャンスが控えてございます。こうした好機を的確に捉えまして、将来を見据えた取り組み、これを効果的に推進できますよう、今回の北海道総合開発計画の中間点検を通じまして、未来の明確なビジョンを、国、我々自治体、そして民間の方々、皆様が共有できるような形でぜひお進めをいただきたいと存じます。

次に、計画がスタートいたしまして、現在までを振り返りますと、これも先ほど来お話がありますが、SDGsの推進、そしてSociety 5.0の実現や関係人口の創出・拡大、こういった新たな動きも出てきているところでございます。こうした動きを的確に捉

えること、例えば一例といたしましては、関係人口の拡大に資すると思いますが、7空港一括民間委託、これの受け皿となりますSPCと連携した2次交通のアクセスの強化、さらには観光の振興、こういった取り組みをしっかりと進めていく、こういったことが広域分散型で、人口減少、高齢化が全国を上回るスピードで進んでおります北海道の創生を進めていく上では大変有効なものではないかと考えてございまして、こうしたことを8期計画にどのように反映していただけるかといったことにつきましてもご議論いただければありがたいと存じます。

そして、何よりもやはり足元では、一昨年胆振東部地震をはじめといたしまして、全国的にも自然災害等が頻発、激甚化している中、北海道の強靱化、これも引き続き、喫緊の課題でございます。近年の災害からの教訓を踏まえたハード・ソフト、これが一体となった治水対策、こうした北海道の強靱化につきまして、今回の点検も通じて社会インフラの整備をはじめ、引き続き強靱化を促進しますよう取り組みの充実強化も進めていただきたいと存じます。

最後に、道では現在、国と同時にスタートいたしました、北海道総合計画の中間点検を今年度、実施してございまして、3月には今後の推進方針を取りまとめる予定となっております。8期計画との一体的な推進を図りながら、総合計画をさらに推進していく考えでございます。北海道みずから持続的な発展を遂げるとともに、課題解決先進地域として全国に貢献していく上では、今回の中間点検は大変重要な作業となると考えてございます。道といたしましても、今後開催されます、先ほどご紹介ございました計画推進部会を通じまして、引き続き具体的な意見を申し上げてまいりたいと考えてございますので、よろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

【奥野分科会長】 どうもありがとうございました。一渡りご意見をいただきました。

まだ若干時間があるようなので、私のほうからも3点ほど話をさせていただきたいと思っております。皆さんが既にご発言になったところではありますが、特に私としてどういうところを期待しているか、どういうところが気になっているかということでもあります。

第1点は、北海道新幹線の効果の広域への波及ということでもあります。これについては佐藤委員、和田委員、それから家田先生からも言及がありました。私は、新幹線駅と札幌、それから在来線、高速道路、これらの結節と利便性を図るということは非常に大事なことだと思っています。皆さん、ご案内のように、高速道路の結節、あるいは新幹線の駅と高

速道路の結節が1つできますと、人の流れというのは幾何級数的に増加していくということとは幾らでも事例があることでありまして、これを北海道でもぜひとも追求してほしいというふうに思っております。

それから、2番目が高速道路のミッシングリンクの解消、それから物流機能の改善であります。物流機能の改善について、特に漁港の屋根付き岸壁の設備の設置、これは1つの大きな改善になるのではないかなと思っております。それから港湾と高速道路のアクセス、これも徐々に改善されてきているように思います。ただ、全体のミッシングリンクの解消につきましても、私はまだ北海道の中だけの理解ではなくて、外の全体的な理解もさらに浸透する必要があるのではなかろうかと感じています。

3番目が許認可であります。空港の民営化につきまして、鈴木委員、古賀委員、それから真弓委員、それから副知事からも発言がございましたけれども、私も空港の民営化は当然やるべき流れだと、やらなきゃいけないと感じておるものであります。ただ、大規模災害直後の復旧の段階では市場経済は機能しないということがあります。私は公共経済学を専門にしておりますが、こういうのは市場でしっかりとっているわけでありまして、それを痛切に感じましたのは、あまり具体的に言うと差しさわりがあるかもしれませんが、関空が台風に襲われたときであります。

あの直後は、利用者の皆さんは何日も空港にとめ置かれて、かなりご苦労なされたというふうなことを報道で見聞きしているわけでありまして、仮にあれを国営でやっていたら、もうちょっといろいろな方法で大阪なり、神戸なり、船、ヘリコプター等々での移送ができたのではなかろうかということもちょっと感じておりまして、私は国土の強靱化に創設以来ずっと政府にかかわっておりますけれども、今、強靱化のほうでもそういう大規模社会資本の民営化に伴い震災直後、災害直後のことをどうするかということがテーマになっておるところであります。空港について、そういうことが詰めて議論されたということは、私の知る限りではないのではないかなと思っております。そのこともまたご配慮いただければと思います。

最初のほうに岩本委員から河川敷の流木の問題が出てまいりまして、私も北海道は随分いろいろなところを行かせていただいて、またお話も聞いて勉強させていただいているところではありますが、それは私も気になっておったところの1つであります。どうもありがとうございました。

【家田委員】 1点だけよろしいですか。

【奥野分科会長】 どうぞ、はい。

【家田委員】 航空分科会長をやっている家田でございます。今、奥野先生から関空の災害の問題がありましたので、ちょっとだけコメントしますと、航空分科会の中でも、災害が起こったときの空港のあり方ですね、これについては非常に大きな議論をしております。それで、それに伴ってどういう対応をすべきかというのが、委員会をつくって答申がなされ、新しいBCP、A2-BCPというんですけれども、そういうものやっっていくという格好になっていますが、その中の理解としては、民営化しているからできなかったのではなくて、ああいう事態まで想定するというのを、民だろうが、官だろうが想定していなかったと理解されております。したがって、あれが羽田空港で起こったときに、ああいう事態にならなかったかと言ったら、そんなことはないし、また、国の航空局はあの時期にできる限りの航空の采配をやっております。その辺航空局から資料を持ってくればいいんですけれども、ご理解いただけたらありがたく存じます。

以上です。

【奥野分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、事務局のほうからリプライをまとめていただけますでしょうか。

【谷村参事官】 非常に幅広く多岐にわたる貴重なご意見をいただきました。全てはまとめられないですけれども、気候変動だとか、28年の豪雨災害であるとか、胆振東部地震であるとか、そういった自然環境を踏まえなければいけないんじゃないか。また、まだまだ高規格道路を始めインフラが整備途上であること、労働力がどんどん減っているといった課題であるとか、留意点であるといったことをいただいたのかなと思っております。

それを踏まえて、いただいた話といたしましては、国土の強靱化、着実なインフラ整備であるとか、農林水産業の育成、またSociety 5.0、ICT、スマート化、あと北海道独自の取組を進めていくべきだ。また、札幌・千歳空港中心ではなく、地方に人を持っていく仕組み、エネルギーの問題、いろいろな方向性を、ご意見いただいたのかなと思っております。

本日の審議を受けて、今後、部会で中間点検を進めてまいりたいと思っております。いろいろな御意見、ありがとうございました。引き続き、よろしく申し上げます。

【奥野分科会長】 どうもありがとうございました。

今のコメントについて、ご発言がございましたらどうぞ。たくさんはいただけませんが、家田委員、どうぞ。

【家田委員】 言い忘れたところで、新幹線なんですけれども、北海道の中でクローズしているようなプランでは、おそらく効果が限定されると思います。北海道が北東北とつながる、もうつながっていますけれども、それがもっと強力につながるという認識をして、青森県なり、岩手県なり、宮城県のプランと北海道を整合させて、あそこの海峡をまたがるエリアが一体のものであるという意識を持ちながらプランを立てていく時代になる。それがまだ十分じゃないと思いますけれども、それを新幹線の札幌延伸を目標にしてぜひお考えいただきたいと思います。

以上です。

【奥野分科会長】 どうもありがとうございました。

鈴木委員、どうぞ。

【鈴木委員】 水島局長に聞きたいんですけどね、新幹線あるかないかと言ったらあったほうがいいです。しかし、現実に関館まででも年間30億円の赤字をJRがしょってますね。札幌まで来ると、また倍にもなると言われていますね。そうなった場合、JRがやっていけるかどうかという問題もきますね。だからいい話、あるかないかと言ったらあったほうがいいけれども、その後の責任は誰が持つかということも考えて議論しなければいけないと思っております。

同時に、山ばかりの新幹線ですよ。トンネルが7割ですね。1回乗ったら、みんな飽きると思います。北海道へ行ったら暗かったぞと言われて、終わりですよ。その点、飛行機との組み合わせだとか発想を変えないといけませんね。大阪はなぜいいかと言ったら、300キロのスピードで富士山が見られるというのが最高の売りなんです。その点、羊蹄山も何も見えない。この点はある限り明るい話でない。この点ちょっと知恵を使わなければ、ただ新幹線が来たらいいんだと。それは来るにこしたことはないけれども、その後の責任をどう持つかというの、逆に政治の責任ですから、しっかりここは考えた議論をしていただきたいと、こう思います。

【水島北海道局長】 わかりました。ご意見を踏まえて、考えていきます。

【奥野分科会長】 ありがとうございました。もうお一方ぐらい、よろしゅうございますか。

どうもありがとうございました。それでは、議事（1）第8期北海道総合開発計画の中間点検の実施について、本当に多様な真摯なご意見をいただきました。ありがとうございました。これを踏まえて計画推進部会で審議していただきまして、中間点検の報告書をま

とめまして、令和2年度中に本分科会に報告していただくことにしたいと思いますが、それでよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【奥野分科会長】 それでは、そうさせていただきます。

続きまして、議事(3)その他であります。何か事務局からございますか。

【谷村参事官】 ございません。

【奥野分科会長】 それでは、本日の議事は、以上で終了させていただきます。

事務局にお返しします。ありがとうございました。

【古川総務課長】 ありがとうございました。

これからのこの分科会のご予定でございますけれども、先ほど事務局からご説明した中にございました。計画推進部会を数回開催させていただいた後、9月ごろに開催させていただければと存じます。また、そのころが近づきましたら日程調整等のご連絡を差し上げたいと考えております。

それから、本日お配りしました資料につきましては、そのまま机の上に置いていただければ、我々のほうから後日郵送させていただくことは可能でございますので、どうぞよろしく願いいたします。

本日はお忙しい中、ご出席賜りまして、まことにありがとうございました。以上をもちまして、第21回の北海道開発分科会を閉会させていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —