

国土審議会第10回北海道開発分科会

平成20年2月20日（水）

【二見総務課長】ただいまから第10回北海道開発分科会を開会いたします。

本日は皆様お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。私は、本日の事務局を担当いたします国土交通省北海道局総務課長の二見でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の分科会は、国土審議会運営規則第5条及び第1回北海道開発分科会決定によりまして、原則として会議及び議事録を公開することとし、議事録につきましては原則として発言者氏名入りで公開することとされておりますので、あらかじめご了承くださいませようお願い申し上げます。

それでは、本日ご出席の委員及び特別委員の皆様のご紹介をさせていただきます。

まずは、丹保憲仁分科会長でございます。

以下、資料1にございます名簿の順番で、現時点でご出席の委員の方々からご紹介させていただきます。

まず、参議院の推薦による特別委員といたしまして橋本聖子委員でございます。

次に、地方公共団体の長の特別委員といたしまして、上田文雄委員の代理として鈴木東京事務所長でございます。

高橋はるみ委員の代理として、嵐田副知事でございます。

次に、学識経験を有する委員及び特別委員といたしまして、井須孝誠委員でございます。

南山英雄委員でございます。

森地茂委員でございます。

なお、吉川貴盛委員、小川勝也委員、生源寺眞一委員、見城美枝子委員におかれましては、所用のため少し遅れてご到着されるというご連絡を受けております。

本日ご欠席の委員の方々には、飯島夕雁委員、石崎岳委員、丸谷佳織委員、三井辨雄委員、相原久美子委員、家田仁委員、岩沙弘道委員、櫻庭武弘委員で、所用のためご欠席との連絡を受けているところでございます。

続きまして、国土交通省の出席者をご紹介させていただきます。

まず、山本順三国土交通大臣政務官でございます。

品川北海道局長でございます。

奥平審議官でございます。

井置審議官でございます。

鈴木北海道開発局長でございます。

このほか、北海道局の各課長、室長等が出席をしております。

これ以降の会議の進行につきましては、丹保分科会長にお願いを申し上げたいと存じま

すので、どうぞよろしくお願ひいたします。

【丹保分科会長】 それでは、第10回の分科会を開かせていただきます。

最初に、山本順三国土交通大臣政務官にお見えていただいておりますので、ご挨拶をいただけたらと思います。よろしくお願ひいたします。

【山本大臣政務官】 皆さん、こんにちは。ただいまご紹介賜りました国土交通大臣政務官の山本でございます。今日で10回目になりますけれども、北海道開発分科会開催に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げたいと思います。

まず、大変ご多忙の中、ご出席賜りましてありがとうございます。今日は衆議院あるいは参議院の委員会が開催されておまして、先生方の出席がちょっと遅れているようでございます。私も実は今まで衆議院の委員会に出ておりました。まだ今やっているかもわかりませんが、途中で抜け出してまいりました。そういう大変お忙しい中でありまして、皆さん方にご出席賜りましたことを心から感謝申し上げますとともに、平素、国土交通行政に対しまして大変ご指導を賜っておりますことを心から感謝申し上げたいと思います。

ご案内のとおり、昨年4月に冬柴大臣から新たな計画についての諮問をいたしました。その後、皆さん方にいろいろと議論を積み重ねていただきまして、前回は新たな計画の素案が出てまいりました。それについてのご意見をちょうだいしたところでございます。今回、その後、昨年12月21日から2月1日までの43日間、パブリックコメントで一般の皆さん方からのご意見もちょうだいいたしましたところ、225件、499の意見が出てまいりました。本日はこのパブリックコメントの結果、提出された意見等々への対応についてご審議をいただくことになっております。

私もちょっと気になりましたので、どんな意見が出ているのかなと思って調べてみますと、北海道イニシアティブという言葉は非常にいい言葉ではないかと。これを前面に押し出して、キーワードとして大いに広めてもらいたいという前向きな意見がたくさん出ておりますし、また、例の中国ギョーザの話ではございませんけれども、日本の食料自給率をどう高めていくか、そのときに北海道はまさに食料基地としての役割を果たしていかなければならないというご意見もございました。7月7日には洞爺湖サミットが開催されます。その中心議題が環境問題ということに相なろうかと思っておりますけれども、環境を重視した自然との共生が不可欠であるといったご意見がありました。

それから、具体的な意見としては、整備新幹線を札幌まで延伸してもらいたいというお話やら、あるいは高速交通ネットワークの形成や情報通信体系の整備、そしてそれをもって北海道がさらに発展できるような体制を是非ともつくってもらいたいという非常に前向きな意見等々が出てきているやにお伺いをいたしました。是非そういったところを大切にしながら、北海道がさらにさらに発展できるような流れをつくる、その基盤となるのが今回の新たな計画だろうと思っております。是非またこの分科会において、そういった内容

についてしっかりとしたお話の詰めをしていただければ、我々としても大変ありがたいと思うわけであります。

また国土交通委員会に私も戻ります。そして、今、一番中心議題となっておりますけれども、道路特定財源、今日もその話がたくさん出てまいりました。地方の財政、道の財政状況が厳しい、これは前も嵐田副知事からお伺いいたしましたけれども、そういった状況の中で地方の財政に穴をあけるべきなのかどうか、あるいはまた今冬場で、まさに除雪作業に大変な労力と資金がかかると思っております。特定財源がなくなった場合にどうなるのだろうか、そんな議論が今どんどん交わされている最中でございます。私どもも、3月1日、2日はまた除雪の厳しさを現実に見てこようということで、旭川へ参らせていただくことになっておりますけれども、そういった現場の厳しさを十分理解しながら、委員会での議論を深めていってもらえるものと思っておりますが、どうぞこの分科会で是非とも新たな計画をしっかりとしたものにさせていただきますように心からお願いを申し上げながら、皆さん方にご慰労申し上げますながら、一言ご挨拶にかえたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。(拍手)

【丹保分科会長】山本先生、ありがとうございました。会議中でございますので、分科会はそのまま続きますけれども、政務官はお帰りになられます。どうもありがとうございました。

それでは、今既に山本先生からお話をいただきましたように、前回、12月11日に第9回をいたしまして、大方のまとまりがあるものを出して、皆さんの目にさらすことができるようになりました。ありがとうございました。12月21日から43日間パブリックコメントをさせていただきまして、たくさんの方から、先ほどお話がございました件数が出てまいりました。それをいろいろと読んで整理してもらいまして、今日ここでご報告を申し上げながらご議論いただけるところまで参りましたので、今日はそれを中心にしているいろいろなご意見をちょうだいしたいと思っております。

まず、パブリックコメントを受け取って、整理をしていただいております参事官の高松さんから整理の状況等についてお話しくさせていただきますか。

【高松参事官】参事官の高松でございます。パブリックコメントの状況、計画素案の修正方針等についてまとめてご説明させていただきたいと存じます。

用意させていただいている資料が、パブリックコメント関係といたしましては資料2-1、資料2-2、それから参考資料1ということで3種類の資料を用意させていただいております。それから、計画本文の修正につきましては資料3-1、資料3-2の2種類の資料を用意させていただいております。まとめてご説明させていただきたいと存じます。

まず、パブリックコメントの意見の全容につきましては、参考資料1に全文まとめさせていただきます。詳しい説明は省略させていただきたいと思っておりますが、いただいた意見については、全文の形で公表させていただきたいと考えております。

パブリックコメントの件数、あるいはどういった分野に意見が来たかということにつきましては、資料２－１の１ページ目、２ページ目にまとめさせていただきました。

資料２－１の１ページ目でございますが、パブリックコメントは１２月２１日から２月１日まで４３日間、意見の数といたしまして２２５件、合計して４９９の意見が寄せられたということでございます。

２ページ目には、それを新たな計画（素案）の目次構成に沿った形で意見の分類をさせていただきました。第１章、第２章、第３章、第４章、その他の意見ということで、ほぼこの計画（素案）のほとんど全部のページにご意見をいただいているぐらい、広範な範囲でさまざまな意見が寄せられたところでございます。特に意見の多かったところは、各論に当たります第４章のところが３８０意見でございます。数の多いほうから申し上げますと、ネットワークとモビリティの関係で１０２件、食料供給力のところで８１件、地域づくり・まちづくりのところで５７意見、このような分野についてたくさんの意見が寄せられた状況でございます。

次にそれぞれの目次構成に即した形で、資料の４ページ以降に意見の概要、主な意見、代表意見を事務局で整理させていただきました。それに対する対応方針を右側のほうにまとめさせていただいております。

ご参考までに、資料２－２は、計画（素案）の本文のどの部分にどんな意見が来たか、素案と意見との関係が対比出来る資料を用意させていただきました。先ほど申し上げましたように、意見としてはほぼ第１章から第４章に至りますまで広範な範囲でご意見をいただいておりますので、本文との対比の資料としては結構厚手の資料になっております。

それを総括したのが資料２－１の４ページ以降でございます。意見は事務局で一つひとつ丁寧に読ませていただきまして、基本的には今の素案の文章の中で読めるか、あるいはこの素案を修正する必要があるか否か、こういった観点で分類の作業をいたしました。

大きなところからご説明させていただきます。説明が後先になります。資料３－１、資料３－２のほうで読ませていただきまして、修正案をお出ししたところを先にご説明させていただきますと思います。

資料３－２で新旧対照表をまとめさせていただきました。修正箇所は、資料３－２で合計１６カ所修正させていただいております。これを先に一つひとつご説明させていただきますと思います。

資料３－２の１ページでございます。第１章第２節「新たな北海道総合開発計画の意義」では、原文は「北海道開発の基本的な意義は、北海道の資源・特性を活かして、その時々々の国の課題の解決に貢献することにある。」ですが、「その時々々の」を削除いたしました。これはパブコメの意見というよりも、前回の分科会での委員からのご指摘も踏まえて、そのような修正をさせていただいたということでございます。

第４章の「計画の主要施策」でございます。１つ目といたしまして、「食料供給力の強

化と食にかかわる産業の高付加価値化・競争力強化」のところでございまして、「生産・加工・流通等の食にかかわる産業において、安全性や高品質性を確保することにより」という部分を「食品の安全を確保した上で」ということで、少し表現の適切化を図ったということで修正いたしました。

それから、「農産物の供給力強化」のところで、「法人化等を含めた」という書き出しのところは、「地域農業の維持・発展につながる法人化等の効率的な形態の育成・確保及び多様な人材の円滑な新規就農を促進する。」ということで、これにつきましてはパブコメからも出された意見を踏まえております。また、今年の計画部会においても、食料供給力強化に関する記述を強調すべきというご意見等々がございまして、そういったことを含め修正させていただきました。

2 ページ目でございます。同じく「食の安全の確保」でございまして、「安全な農水産物の生産や」と来まして、「品質管理の高度化等を通じ、生産段階から食卓まで一貫した食の安全を確保することが重要である。」と原文を修正いたしました。また、後段のところでございしますが、「GAPやHACCPの導入及び流通段階における衛生管理施設の整備等」ということで、ここにつきましても食の安全確保について取り組むべき、打ち出していくべきであるという意見を踏まえて修正することいたしました。

(3) でございしますが、「食にかかわる産業の高付加価値化・競争力強化」でございまず。これは1つ目のパラグラフの後段のところでございしますが、「食のブランドの確立へ向けた取組とともに、地域産業の活性化につながる地産地消の推進等、消費者と生産者等の結びつきの強化に向けた取組を促進する。」という修正、それから後段で「輸出促進」と書いていたところを「東アジア地域等への農水産物・加工食品の輸出促進」ということで、ここも表現を地産地消に関する記述の追加、あるいは東アジア地域に関する記述の追加を行っております。

次に、観光の振興のところでございます。冒頭でございしますが、1つ目のパラグラフに、「なお、旅行者ニーズの多様化、観光分野での国際競争・地域間競争の激化等観光をめぐる諸情勢に著しい変化が生じており、これらに適切に対処する必要がある。」ということでございます。これはとりわけパブコメ意見というよりも、計画部会の中で北海道観光にかかわる反省、あるいは現状認識みたいなことをしっかり踏まえるべきではないかというご意見を踏まえ、この記述を追加させていただきました。

(1) 「国際競争力の高い魅力ある観光地づくり」のところでございしますが、「北海道は、アジアの中でも特徴的な自然環境等を有しており」に加えて、その後に「地域それぞれが持つ資源・特性を活かして」という表現をつけ加えさせていただきました。これは北海道を一つの観光地として見るのではなく、北海道の中をもう少し個性豊かな観光地づくりを目指してはどうかという意見を踏まえて、このような修正をしたところでございます。

次の3 ページ目でございますが、環境のところでございます。これは文言の一部修正で

ございますが、「国民参加の森づくり」を「森林づくり」という一文字追加の修正でございます。これは表現の適正化を図ったということです。

同じように表現の適正化で、その下でございますが、ネットワーク・モビリティにおいて、「RORO船」の脚注に「ロールオン・ロールオフ」というのを追加し、「DMV」という言葉に「Dual Mode Vehicle」という表現をつけ加えました。

4ページの上のところでございますが、「ILS」という言葉に「Instrument Landing System」という注釈を加えたという修正を行いました。

修正箇所の中でございますが、「安全・安心な国土づくり」で、「地域における防災教育活動を支援する取組」という表現でございましたが、「地域における防災教育活動を推進するとともに」ということで、国土交通省がみずから実施しているものも含めて表現を適正化しまして、パブコメ意見を踏まえてこのような修正を行いました。

先ほどの森林とRORO船とDMV、ILSにつきまして、これはパブコメ意見というよりも、事務局の判断で表現の適正化を図ったところでございます。

大きなところはそういうところの修正を行いまして、もう一度資料2-1の4ページに戻らせていただきたいと思います。あとは新たな計画の素案の中で読めることが多くございましたので、そのような趣旨を右側に記載させていただいております。

まず、資料2-1の4ページでございますが、これは第1章、第2章、第3章、総論のところでの意見は代表意見ということで、細かくはいろいろありますが、少し大括りに代表意見をまとめさせていただきました。北海道は、これまでのいろいろな課題解決に向けた取り組みを一層果たしていく必要がある、それからこういう取り組みを広くアピールしていくことが必要という部分につきましては、この素案にございますような趣旨を簡潔にまとめて、その趣旨を含めて「新たな計画の推進に活かしてまいります」という対応方針を記載させていただきました。

それから、3つの戦略的目標は納得できるといったご意見が5件ございましたが、「計画の推進に努めてまいります」という回答をつけております。

また、多様な連携・協働につきましていろいろご意見をいただいたところでございまして、もっと連携をしっかりとやってもらいたいということが多くございましたが、「多様な連携・協働を図りながら、新たな計画の推進に努めてまいります」という答えにしております。

「北海道イニシアティブ」という言葉につきましても、8件ではございましたが、是非進めてほしいという意見でございまして、これも「積極的に推進してまいります」という対応をしております。

5ページ以降が第4章のところでございます。基本的には先ほど修正する箇所を先に説明させていただきましたが、この回答の事例の5ページで申し上げますと、法人化、新規就農対策について、先ほどお話ししましたような趣旨でご意見をいただいております。対

応方針といたしまして、法人化の部分については地域農業の発展につながるということで法人化を説明しつつ、後段では「経営体の育成・確保及び多様な人材の円滑な新規就農を促進する」という修文を行いましたというところについては、そのような対応方針を記載させていただいております。

例えばこの上の「食料供給力の強化」でございますが、ご意見としては、日本の食料基地としての役割を果たしていくことが必要であるというご意見を27件いただいております。これは素案の本文に記載されている箇所を少し引用させていただきまして、「いただいた御意見については、その趣旨を踏まえ、新たな計画の推進に活かしてまいります」としております。基本的にはこのような構造で、一つひとつの意見について答えていくという資料のつくり込みをさせていただいたところでございます。

一つひとつの詳しい説明は省略させていただきたいと思いますが、前回の分科会で議論がございました新幹線のところについて説明させていただきたいと思います。

資料2-1の13ページでございますが、新幹線関係につきましては合計で17件の意見がございました。北海道新幹線の札幌市への延伸について積極的な表現を望みますという意見、新幹線については迅速に事業が遂行されることを期待するという意見、それから新幹線の反対意見も含まれておりました。対応方針でございますが、新幹線につきましては政府・与党の申合せに基づいて進めているところでございますので、ご案内のとおり着工区間としては新青森-新函館間、新函館-札幌間については工事実施計画申請がなされているという事実関係を踏まえて、計画には着工区間とそれ以外の区間について記述していますという対応方針を記述させていただきまして、本文のほうの修正は今回は行わずに、お示しさせていただいております。

ちなみに、新幹線の記述につきましては、資料3-1の21ページの上から6行目でございますが、「北海道新幹線については、平成16年12月の政府・与党申合せ『整備新幹線の取扱いについて』に基づき、着工区間の着実な整備を進めるとともに、それ以外の区間について所要の事業を推進する。」という記述でございます。

もともと整備新幹線を推進するということは、ここに記載されておりますとおり、政府・与党の申合せに基づいて推進しているところでございまして、私どもの計画でそれを踏み越えるような記述も現段階では難しいのではないかという趣旨からが1点と、原文におきまして着工区間の記述、それ以外の区間の記述がございましたので、札幌延伸のご意見等についてもこの原文では読めるのではないかという考えで、一応は原文どおりで対応方針をまとめさせていただいたところでございます。

それから、資料2-1の最後のページになりますが、素案について主なところは今申し上げましたとおりでございますが、それ以外の各論や、全般にわたる意見もいただいております。計画のフォローアップ・評価をしっかりとやってくださいということ、計画の推進、社会資本整備、こういったこともしっかりとやって欲しい、期待するというご意見でござい

ます。最後に、計画をもう少しわかりやすく作ってはどうかというご意見もいただいております。この計画のわかりやすさについては今後さまざまな工夫に努めてまいりたいと思いますといった表現にさせていただきました。

時間の関係上、細かいところを一つひとつご説明することにはなりませんでしたが、修正するところ、あるいは修正しないところの主要な部分の概要としては今申しあげましたとおりでございます。

【丹保分科会長】ご苦労さまでした。

今、高松参事官から説明をいただきましたが、いろいろたくさん議論がありましたものをはめ込んできたところもありまして、今日はこれから委員の皆様からご意見をちょうだいいたしまして、次回が多分3月19日になると思いますけれども、そのときまでに必要な修正があれば加えるということも頭の中に置きまして、どうぞご議論をいただきたいと思います。どなたからでも結構でございますので、ご発言をちょうだいしたいと思います。

もし時間的に緊迫された方、橋本先生、何かお忙しいようでしたが、ご意見ございましたらどうぞ遠慮なく。

【橋本委員】参議院の委員会の関係で退席をさせていただくものですから、最初にご指名をいただきましてありがとうございます。

何点かあります。1つは新幹線なのですが、パブリックコメントにも積極的なご意見がたくさん寄せられておりました。札幌延伸に向けた環境整備に努めるということをしかりと明記するべきだと思います。16年12月の政府・与党申合せに基づいて、着工区間である新青森―新函館間の整備を着実に推進するとともに、参考資料2にも高橋はるみ知事からの願いとして書いていますけれども、札幌への延伸をしかりと明記していただくことは是非お願いしたいと思います。

それから、隣の食事情ということではないのですが、中国におけるさまざまな食環境について、マスコミ等でも、本当にこれは消費者も含めて大変な不安がいろいろあります。その中で、どの国もそうだと思うんですが、特に日本という国を考えたときに、戦後、経済が発展してきて、その経済をしかりと支えてきたのは人だと思うんです。その人をつくってくるのはやはり食料なんですね。そういった意味においては、国を支えていくものの基礎・基本は何かというと、私はやはり農業だと思っているんです。しかりとした安全・安心の食料を提供できる、そういった農業の基盤を構築することこそが私はこの日本の発展につながっていくと思っています。さまざまな観点から、スポーツも含めてですけども、今、食育というのが絶対に必要な強化対策の1つになっているものですから、あらゆる点から食の大切さと農業の再構築という運動を今展開させていただいています。そういう中で、将来、農業に就いてみたいという子どもたち、そういう子どもたちの希望や夢をどうやって農業政策の中ではぐくんでいくかということも同時に大変必要なことであると思うんですね。



今回、オリンピックの話をちょっとさせていただきたいのですが、8月8日から北京でオリンピックが開催されます。そのときに、近代オリンピックが始まって108年目の大会に当たるのですが、大きな見どころの1つとしては選手の活躍等もなのですが、もう一つの観点からは食というものに世界でも注目しておりまして、オリンピック選手村の食事は常に世界から注目されるんですね。自国の食文化を発することのできるという意味においては、スポーツと同様に選手村の食卓というのは大変注目を浴びて、その国の文化力というか、食育を発揮する大きな力になるのですが、今回、いろいろな食事情、または環境の不整備というのでしょうか、中国はいろいろな問題があって、初めて自国が選手村の食をあずかることができなくなっているんです。それはご存じのとおり、IOCが大変な危機感を感じて、アメリカを中心としたさまざまな国々が北京の選手村の食をあずかる方向になりました。

そういった意味では、それを認めてしまうということは、私自身は中国はそれだけそういった事情を認めてしまったのかなとも思っているんです。そこで、まさに輸送コストが一番低いといえますか、安心・安全でいいものが提供できて、しかもコストが安い日本に一部をお願いしようじゃないかという動きもあって、私はスケート連盟のほうなんですけど、日本の食やスポーツ選手全体のことを考えたときに、やはり日本の食の安全・安心というものはここでしっかりアピールできることの1つではないかと考えているんです。

今回はオリンピックの話をさせていただいたのですが、世界が注目をするときに、日本の食というもののすばらしさをアピールする運動をすること、また、牛乳もなかなか中国のものは飲むことができないのではないかとということで、他国から輸入をする。そうすると、北海道の乳製品は大変すばらしいものでありますので、北海道としてどのように協力をしていくかということも必要な運動だと思うんですね。そのようなことをすることによって、食料自給率も含めた中で、日本の農業がアジアにおいてどうあるべきかということもまた大きな問題提起につながると思いますし、同時に担い手ですとか、子どもたちが私たちの住んでいる北海道の食材はそれだけ世界に求められて、そしてすばらしいんだという大きな夢につながっていくのではないかと思います。

そういうことから、是非北海道の食のすばらしさをこれからもっともっと、攻めの農業とよく言えますけれども、力強い農業の経営ができるような施策をしっかりと北海道として、これは国ももちろんですけども、構築するために力を注いでいくべきだと思っていて、そのことは今回是非強くお願いしたいと思いました。

あとは、それに観光も当然ついてくることだと思いますし、もう一つは、北海道は特に農業がしっかりと整備されての北海道だと思いますので、教育の現場に——教育特区で福島の喜多方市が19年度から農業科という科を小学校3年生からつくりました。国語、算数、理科、社会と同じように農業科を入れて、土をつくることから、種をまくことから、そして除草から全てをやって、最後は食の加工までいくという、一連の農業というものを

科に入れた学校が特区であるんです。それを真似するわけではないのですが、北海道こそがそういった教育をしっかりと小学生のうちから、農業体験という、ただ収穫するときだけ行ってということではなくて、やはりしっかりと土から、自然環境と対話をするのがいかに大切かということまで教えることのできる学校教育に農業を入れ込んでいくということは、これはまさに北海道こそがやらなければいけないことではないかと思っておりますので、そういうことも是非これから考えていただければと思います。

【丹保分科会長】今お話をいただきましたことは大変重要なことでございまして、部分的には書き込んでいるのですが、全体のバランスで淡々と書いているものですから、きちっとストレスをかけて書かれておりませんので、これも次回、19日にできるかどうかは別として、国土審議会のときに意見を申し添えるという格好で、審議会の岡村会長、森地先生等から冬柴大臣に意見具申がついたものが出てきましたね。これは各省で調整が要るようなものでなくて、さらにこの分科会がこのように考えた、今、橋本委員がおっしゃったようなことなどももしみんなが同意が得られたら、そういうアディショナルな、付加的なものとして残していけるといいなと思っておりますので、続けてご議論をいただいて、紙がちゃんと残って、議論があつて、これは大事だよと。ただ、分科会のレポートに全部きちっと書くように書き込めない部分があつても、これは大事なものとみんなが認識したと。多分、新幹線なども何回もここに出てきておりますけれども、各省調整でなかなか難しかったのだらうと思うんです。でも、ここの審議会はこういう議論をしたんだということを残すとすれば、ノートという格好があるのかなという気もいたしますので、大変大事な話をいただきました。

特に農業をどうするかというのは、北海道にとっては大変大きな未来の問題、現在の問題でもありますので、そんなことも含めて続けて議論を加えておいて、さらには実態的な議論もこれから展開しなくては行けませんので、どうもありがとうございます。もし何かございましたら、こちらの事務局のほうにおっしゃっていただきまして、ノートをつくってもらいまして、みんなでも議論をいたしますので、よろしく願いいたします。

【小川委員】同じく参議院から出席をさせていただいております小川勝也でございます。遅参をして恐縮でございますけれども、また用務が入りまして中座をさせていただくので、発言の機会をいただきました。

今、橋本委員からもお話がありましたように、食の安全というのは北海道にとってはメリットになる分野だと思いますし、内外の情勢を考えますと、油、エネルギーが高騰し、食料も高騰する、そしてさまざまな森林由来のものも輸入が難しくなってくる中で、日本全体として大変なんですけれども、北海道の未来を語っていくには、大変ささやかではあっても、追い風が吹いているのかなと思っています。

そんな中で、北海道選出の議員として一番心配なことは、高橋知事からの記述にもありますとおり、急激なる人口減少でございます。特に全土、広い地域を回ってみますと、地

元に残れない、雇用がないというのが直接の原因でありますので、こういった時代認識を雇用に結びつけるんだというムードや記述がもう少し望まれるのではないかと考えています。橋本委員からもお話がありましたように、北海道はどうするんだという議論をしますと、よく言われるのは第一次産業と観光だと。これは日本の不動の柱だと思います。農業から食品加工へどうやって雇用をつくり上げていくのか。あるいは先ほど申し上げましたように、森林素材がこれから国内産が大変重要になってまいりますので、製材だけではなくて、さまざまな木材関係、森林由来の製品を北海道で付加価値と雇用を生み出していくのか、そんなことにも言及していただければと思います。

観光については追い風も吹いておりますので、さまざまな観点からいい記述が書かれておりますし、パブリックコメントに寄せられた意見もなるほどなという意見も散見されて、感心いたしました。北海道に愛着を持っておられる皆さん、そして我々が議論をして、未来に向けて明るい北海道のビジョンを描いていけたらなと考えています。我々も頑張っていけますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。

【丹保分科会長】人口減少問題は大きいんですが、振り返ってみますと、私や井須委員が生まれたころは北海道は300万だったんですね。今、570万いるんです。ですから、過去70年間で1.7倍ぐらいになっているんです。ですから、人口減少で落ちてはおりますけれども、300万まで落ちたら大変ですが、それをどのように我々はしのいでいくかというのは、逆に言いますと、エネルギーはかなり北海道は厳しいんですが、水にしても、土地にしても、いろんなことにしも、サステナブルな将来を自立的にできる日本の空間は多分北海道しかないのだらうと思います。本州ではサステナブルにはなりませんので、そのときに北海道が適切なものを設計できるかということが問われているのだと思います。

ですから、そのときに北海道はどのようにやっていくのか。かつてエネルギーを出した北海道が今、新しい21世紀、もしくは22世紀に向かってのサステナブルな社会というのはこういうバランスの上で成り立っているんだよということを、世界経済が完全にフラットになって、グローバルになってきたときに、ニッチで何を我々はやるかということを含めて、かなり長いスパンで議論をしなければいけないと思うんですね。

今、小川委員がおっしゃったようなことをすぐにここに書き込むにはなかなか合意が得られませんので、これはみんなで勉強会をしたり、コメントを付加的に出させていただいたりということで処理できたらいいなと思います。本当にありがとうございました。19日にもう一回まとめの議論がございますので、ご提案がございましたら、事務局におっしゃっていただければと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

【高橋委員代理（嵐田副知事）】高橋はるみ知事は、今日の2時から平成20年度予算の記者発表ということでございまして、私から若干意見を述べさせていただきたいと思いません。

今、橋本委員の話にもございましたけれども、今日はお手元に参考資料2といたしまして、総理大臣あての法に基づく意見書が配られてございます。これは昨年12月末に決定いたしました道の新たな総合計画をもとに、2月14日付で出ささせていただいたものでございます。

1ページの前文でございますけれども、国の計画の策定推進に当たりまして、道の総合計画の趣旨を尊重していただくといったことが1つ、それと政策の基本的な方向とも調和と連携のとれたものとなるよう、必要な行財政措置も含めた配慮をいただきたいといったことについて記載した上で、大きく2本柱になってございまして、「計画の策定に関する事項」として、1つは計画の閣議決定による実効ある推進についてお願いしたいということが1点。2点目といたしまして、北海道新幹線の札幌延伸の明記という、この2項目につきまして是非ともお願いしたいというのが1つでございます。

それともう一つが「計画の推進に関する事項」ということで、たくさん書いてございませぬけれども、要は道の総合計画に掲げた「ほっかいどう未来づくり戦略」が8つございませぬ。その推進にかかわるもの、地域づくり、あるいは各分野ごとの政策展開の支援など4項目の柱から成ってございます。

特に北海道新幹線の札幌延伸に関しましては、ただいま申しましたように、国の新たな計画に何とか「札幌延伸に向けた環境整備に努めていくこと」といった明記をしていただければと思っております。さらには、計画決定後におきましても、札幌延伸の早期着工に対する国の支援について特段の配慮を求める意見も掲げているところでございます。現在、官民挙げて札幌延伸に向け取り組んでいるところでございますので、何とか本計画における明記について、昨年12月11日にもお願い申し上げましたけれども、改めてお願い申し上げる次第でございます。

なお、資料3にございますパブリックコメントで出された意見などを踏まえた修正につきましては、私どもとしては特に異議はございません。以上でございます。

【丹保分科会長】ありがとうございます。今、知事からの福田総理大臣あてのものについて嵐田副知事からご説明がございましたが、これまた大変に重要なことでございますので、最終的なところに載せるべき形というのいろいろご検討いただきますし、また、ご協議いただきまして、できれば次回までに一応の合意は得られたものが出せたらと思っておりますので、よろしく申し上げます。

ほかの委員からございませうか。生源寺先生、さっき農業の話がたくさん出てきましたが、コメント等を含めて、もしご感想があればちょうだいしたいと思います。

【生源寺委員】パブリックコメントで、食料あるいは農業に関するものがかなり多かったと思っておりますし、具体的に変更案で中身といいますか、形式的な変更以外の実質的な変更という意味でも、食料、農業のところが大変多かったというふうに印象づけられております。中身については、具体的な記述を加えてわかりやすく、あるいは強い姿勢を述べていると

いう形の変更がほとんどだと思いますので、こういう形でよろしいのではないかと思います。さらに強調すべき点ということであれば、先ほど分科会長がおっしゃったような国土形成計画の際の方法論が私も参考になるかなという感じがいたしました。

多少感想めいたことを申し上げますと、これは計画部会するときにも話題になったかと思えますけれども、食料自給率が8年連続40%を下回り、39%になったということで、これ自体は気象的な要因などもございますので、一喜一憂する必要はないという見方もできますけれども、ただ、むしろ世界の食料事情が大きく転換しつつあることがあらわになっているこの時点で39%に落ちたということは、むしろ私どもはこれをいい意味での警鐘として受けとめる必要があるのではないかと考えております。

食料の自給そのものは短期的にかなり振れが大きい状況になっております。これは気象の要因もございまして、一部は投機的な資金が流れ込んでいるということもございまして、今の状況が一旦鎮静化することも恐らくあるかと思っております。ただ、中長期的には、これは人口の大きな途上国の経済成長が順調に続いておりまして、1つはバイオ燃料のこともございますので、需給がやや逼迫基調を強めていくことは間違いないだろうと思うし、よろしいかと思えます。

そういう中で、今、日本、世界全体がそうなのかもしれませんが、世界の食料自給事情の問題と食卓の問題がいわば直結して眼前にさらされている状況でありまして、その意味では、先ほど小川委員が追い風とおっしゃいましたけれども、これまで北海道はこういう地域ですので、食料、農業の重要性はほかの地域に比べればはるかに強調してきたと思えますけれども、ある意味で北海道の認識のレベルにほかの地域も追いついてきているという言い方もできるかなと思っております、ここは北海道の国全体の食料供給上の意味合いをさらにアピールすることで、この計画の実効に風をさらにいただくようなことも考えられるといいかなと思っております。

それから、昨今話題になっているお隣の国の食の安全性の問題があるわけですがけれども、国内、私どもの国の中にもあまり褒められたものでない状況もありますので、ここはきちんと対処すべきことはすべきでありますけれども、やはり冷静に考える必要のある部分もあるかと思えます。お隣に限らず、東アジア、もう少し広くアジアと言っているのかもしれませんが、日本の食料、農業の問題とのかかわりで言いますと、幾つかの関係の側面があるわけですね。世界の食料自給、あるいは穀物と大豆の話になりますと、それをどう調達するかという意味でのライバルであるという点がありますし、それから日本に相手側から農産物が入ってくるという意味では、日本の農業のライバルでもあるわけですね。

一方、このところ順調に伸びていますけれども、輸出は水産物も含めて7割、8割がアジアに向かっているわけですね。これはむしろお客さんとしての相手国という関係もありますので、それぞれ切り分けて、しかるべき措置なり、表現ぶりなりをしていく必要があるだろうと思えます。こういった問題は時として非常にヒートアップして、非常に一面

的な言説でくくられてしまうようなこともないわけではございませんので、計画に直接関係するわけではございませんけれども、今の状況の認識という意味で申し上げた次第でございます。

【丹保分科会長】ありがとうございました。

安心・安全というのは、安全に関しましては裏向きのリスクとの問題である程度客観的に評価ができるんですけれども、安心というのは無限定な話でございますので、それを表へ立てて言いつのると、いろんなことがまた出てまいりますので、その辺は非常に慎重にやって、かつ安心という意味でも北海道はあるレベルにあるよと言うことはいいんですけれども、それを絶対視しないようにしないとならんのかなという気がしますね。

中国は今大変な問題が起こっています。あれは農薬の話が出ていますが、水の問題だって、今、揚子江の水を北へ揚げれば、下流の水質はものすごく悪くなります。そうすると、あれを使っている農業もひどいことが多分始まるだろうと思います。そんなことを言い出したら、もう大変なことが始まりますので。

それでは、この辺はもし必要があればご意見をちょうだいした上で、大変上手に国土審議会がきれいなサポートを出されましたので、あれにならって、何か必要があればまたご相談させていただこうかと思っておりますので、よろしく願いいたします。

さて、札幌市は何かご発言いただくことがございましょうか。

【上田委員代理（鈴木東京事務所長）】札幌市東京事務所長の鈴木でございます。本日1時から市議会本会議が始まりまして、ただいま代表質問をしておりますので、市長が出席できません。代理出席をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

以前、基本政策部会や計画部会、あるいはこういう分科会の中で札幌市からは市長、副市長が出席しておりますけれども、札幌に集積する大学やIT企業など知の集積の活用、それと食品の高付加価値化、あるいは資源エネルギー分野での先導的な役割、北海道全体の情報発信拠点としての役割等々、札幌市として特に積極的に貢献し得る分野につきまして幾つかの意見を申し上げてまいりました。

基本的にはこうした意見を含めたこれまでの議論の中身が十分に網羅された計画(素案)となっておりますので、今の段階では内容に関する特段の意見はございません。今後は道都としての札幌市がこの計画の推進におきまして、これらのような分野を中心にどのようなかわり方をし、計画の実効性を高めていくことに寄与していけるかが重要な課題になると認識しております。

特に計画(素案)の18ページには、札幌市を中心とする都市圏の役割などについて触れられておりますけれども、市長は、札幌の持つ機能は北海道全体で有効活用されてしかるべき、あるいは圏域——札幌圏ですけれども、圏域間における連携、相互補完の必要性、重要性、こういったことを常日ごろ申し述べております。札幌市としてはこうした基本的なスタンスに立って、この計画をよく踏まえた上で、国土交通省さんはもちろんのことで

ありますが、北海道さんや他市町村とも十分に連携させていただきながら、今後の施策を進めてまいりたいと考えております。

皆様方のご支援、ご協力をいただきますようよろしくお願いいたします。以上でございます。

【丹保分科会長】ありがとうございます。北海道全体のかなめであると同時に、もし北海道が世界に打って出るとすれば、札幌市を經由して出ていくしかないんですね。函館等もありますけれども。そこまで書き切れてはおりませんけれども、そこでも札幌が考えていただければ、いろんなお話をいただくように、北海道がぶら下がっているのではないよといったときには、出ていくためには出撃拠点がどうしても必要でございます。それは札幌市がかなりの部分を占めるだろうと思いますので、これからこの議論と札幌市がいろんなものを重ね合わせるときに、道民サービスプラス、そこから得られたものが出ていくときの出口のほうのことも是非札幌市が考えていただけるとありがたいなと個人的に思うのでございます。

ですから、札幌市は一応メトロポリスでございます。メガロポリスにはなっておりませんが、ある部分については出ていける力を持っているのだらうと思います。是非お帰りいただきましたら、また19日までにその辺のことで加えることがあれば、ご議論いただければと思います。

さて、井須委員、どうでしょう。サハリンのほうをにらんだらどういうことになりましようかね。北海道で一番悪戦苦闘してきた部分でございますのでね。

【井須委員】そうですね。ロシアという国は非常に難しい国だなと思いますことは、しっかりした約束で始めたプロジェクトでも、都合によってはみんな召し上げてしまうようなことが現実にあるわけなんですね。そういうこともありながらずっとやってきましたけれども、ロシアという国は非常に北海道に近いし、関係も深いわけでありまして、これは我々は引越すするわけにいかないんですね。どうしていかなければいけないかというと、やっぱり仲よくしなければならぬ。それには、相互がプラスになるような方向で行かなければならないという考え方で、私どもが一番近いものですから、ずっとやってきたんです。

例えば最近、経済的にもサハリンがよくなってきているのでありますが、以前はそうではなかった。そういうときに我々が何かできないかということもございまして、今も研修生を受け入れて15年目になりますが、受け入れて技術を習得させる。技術というのは工業的な技術のこともありますが、例えば物の売り方ですね。こちらの小さなスーパーマーケットに人を呼びまして、それが非常にうまく行って、今、卒業生が70名ぐらいいます。誤解のないように、研修生といっても、今、中国やベトナムから来ているのと全く違います。少数精鋭で来てもらっています。卒業生が15年の間に70名ぐらいになって、何とサハリン稚内会という会ができています。毎年交流があるということで、1つのい

い例になっているのではないかと思います。それから、資源の管理方法とかで、具体的には、うんとやったらカニなんかもいなくなってしまうよということを言ったり、いろいろなことをやっております。

そういった観点からずっと見てみますと、今回、この素案は、本当に私は大変ご苦労なさったなと思います。凝縮してよくできているなと思うんです。私はこの会議でよく申し上げたのは、もっと北海道はグローバル化、グローバリゼーションの考え方の中から何が世界のためになるか、何が日本の国全体のためになるのかということで進めていかないとだめなのではないか。

道路を1つつくるにいたしましても、この道路は何なのだということになりますと、実は北海道の農産物などをサハリンや大陸ロシアへ輸出をするときには、港までは絶対道路がなければだめなんです。これがでこぼこで時間がかかったのでは、農産物が萎びてしまいます。これは国際インフラという概念があるかどうか知りませんが、私は国際インフラという概念で、日本のため、北海道のためだけでなく、世界の国民、世界の人類と言うと大げさであります、そのためなんです。そういう例が世界的には随分あるんです。

例えばシンガポールの港とか、チャンギ空港なんていうのは、あれはシンガポールの国のためにつくっているのではないんですね。世界に役立てるためにつくっている。それで、できた結果はどうかというと、非常にシンガポールの収入のためになっているということがあるんです。近くは韓国の釜山の港にしても同じです。そういったことの観点でいきませんといかんとおもいますね。

マクロな話になりますと、農産物というけれども、井須さん、北海道の農産物、日本の農産物は国際競争力があるのか、なんて言われてしまうんですね。それは、小麦とかいうものは国際競争力はないんですよ。要するに新鮮な野菜とか果物は、サハリンや極東ロシア、あるいはアラスカのあたりまで絶対競争力はあるんです。韓国からも中国からもアメリカからも、新鮮な野菜、果物はなかなか持っていきません。持っていても高いものにつきます。北海道の野菜とかは高いのでありますが、非常に喜ばれています。

では、なぜそれが発展しないのかといいますと、これは要するに関税の問題なんです。韓国や中国よりも約3.5倍の関税を払わざるを得ないということになっているんです。それにはロシアがWTOに加盟してもらって、世界のレベルで公平な貿易をしないとだめなんです。それがなかなかできないということにあるんです。でありますから、北海道というのは、そういうことから言いましても、農産物も海産物も非常に国際競争力を持っている。ただ、いろんな障壁があって、それがなかなかうまくいっていないということだと思います。

この素案、ずっと拝見させていただきますと、そういうことが全部くまなく私は書かれているなと思います。しかも、大変な配慮で書かれておまして、一般論的に日本の農産物は競争力がないんですよというような言われ方をされないように、北海道の農産物や水



産物はと書かれていますから、大変結構だなと喜んでおります。

そんなことでございますので、昨今、どうも北海道開発局に逆風が吹いておりまして、1,000人もの人を減らすなんて言われると、がっかりしてしまうのですが、そういうことは大変不屈きな話でありまして、北海道を何と心得ているのかということなんですね。そういうことございまして、我々は断じてそんなことのないように努力をしなければならぬと、この分科会の委員でなく、一道民として強く強く思っております。今日は先生方、みんな忙しくて帰ってしまったんですが、先生方にも働きかけて、そんなことのないようにやっていきますので、どうか皆さん、めげないで頑張ってくださいたいとお願いを申し上げます。

【丹保分科会長】ありがとうございます。

それでは、吉川先生、ご発言いただくことはできますか。

【吉川委員】このたびの総合開発計画に対しまして、私は少しだけ意見を申し上げさせていただきますと思います。

分科会長の丹保先生を初め、ご関係の委員の皆さんが精力的にこの総合開発計画をおまとめいただきましたことに、まずもって心から敬意を表したいと存じます。いろいろなご苦勞があったらと思いますけれども、この総合開発計画に関しまして、私はおおむね自分自身でも理解をしていますし、さらにこの計画が北海道の自立に向けてどのような役割を果たしていけるのかということところが最大のポイントの1つであろうかと思っております。同時に、北海道の自立ということになっていきますと、この総合開発計画がこれからつくられようとしている北海道の計画そのものとの整合性もしっかりしておかなければならぬだろうと思っております。

そういう意味におきまして、北海道は今、農水産業や観光が1つの大きな基幹産業になってきているところでありますが、さらに札幌を中心とした経済的な自立を進めていくためには、新たな産業の誘致ですとか、そういったことも含めて、構造改革が北海道にとっては最も必要になっていくのだらうなと思っております。その構造改革を進めるに当たっても、この計画が指針になればいいなと思っております。

さらに2つ目でありますけれども、インフラ整備という面から考えてみますと、空港、港湾、道路のことがまだまだ北海道は社会的なインフラ整備を進めていかなければならない地域でもあらうかと存じますので、自立に向けた北海道のさらなるインフラ整備、この計画からどのようなインフラ整備が急がれていくのか、これがまた今後の課題になっていくのだらうと思っておりますので、そういった視点をとらまえて、是非ともこの計画を進めていただきたいと思っております。

それで終わればよろしいのかもしれませんが、1つだけ私は注文をつけさせていただきますと思っております。先ほど私は北海道のこれからの計画との整合性をというお話をさせていただきました。新幹線の問題についていろいろと話題が提供されているとこ

ろでございます。今現在、私の立場は政府・与党のプロジェクトチームの一員でもありませんけれども、できればこの3月に札幌まで延伸を決めたいですね。未着工区間の財源ですとか、そういったものを全て解消、解決をしながら、この延伸を決めていきたいですねといったところまで今来ているところでございます。願わくばというよりも、できれば北海道新幹線の位置づけに対して、この計画の中にございますような書きっぷりだけではなくて、北海道からもこの計画に対する要望の中にも書き込まれていると思いますけれども、何らかの形で札幌までの延伸をこの計画の中に私は記述すべきだと思います。それが道民に対する1つのメッセージでもございますし、北海道が自立をするための大きな1つの要素になっていくだろうと思います。

今現在の書きっぷりであれば、これは北海道の地元の皆さんがしっかりやってくださいよというふうにしかなれないですね。やっぱり北海道総合開発計画の中で北海道新幹線の札幌までの延伸ということを記述することによって、これがまたさらに北海道の発展につながっていくと思いますので、ここだけは私は譲れない線でございます、あえてこの部分に強く発言をさせていただきました。

あとの全てのことにしましては、丹保先生初め皆様のご努力に心から敬意を表しまして、了解をさせていただきたいと思っております。以上でございます。

【丹保分科会長】ありがとうございます。

今のお話も前から何回も、特に前回の12月11日のときにはかなり激しい議論がありました。どのように書き込めるかというあたりはもうちょっとみんなで検討したいと思えます。

あと、南山委員と森地委員からまだご発言がないのですが、森地先生、まず全体の国土審議会が大きく動きましたので、それを頭の中に置いてここへいろんなことをコメントいただけたらと思います。そして、森地先生のコメントをいただきましたら、南山委員が全体の取りまとめをしていただきましたので、最後にコンクルーディング・リマークスを南山委員にさせていただきたいと思えます。

それでは、森地先生、よろしくどうぞ。それから見城先生、もしありましたら、その後続けて、どうぞよろしくをお願いします。

【森地委員】この素案については非常によくできていると思います。先ほどたびたび分科会長から附帯意見の件がございましたので、そのことについて若干申し上げたいと思えます。

あの後の記者会見で、何のために附帯意見をつけるのかというジャーナリストのご質問がございました。もちろんここにたくさん書いているものに対してどういうメッセージをつけ加えるかということであって、中が足りないから附帯意見をつけるのかというご趣旨の質問なのですが、そうではありませんと申し上げました。それで、これからどうやっていくかということについてのコメントです。

一言だけ申し上げたいのは、前回も同じことを申し上げたのですが、文章としてはお役所の文章ですから、そう私が言うようにはクリアには書けないんですが、私自身が思っているのは、日本の条件不利地域の議員立法の法律を全部1回廃止して作り直すべきだと心から思っております。ただ、お役所の方々は、議員さんがおつくりになったので、そこはなかなか難しいと。それから、随時更新でいくのでということですが、私自身はそう思っております。

そのことは、世の中が言っている選択と集中というその脈絡での問題ではなくて、この財政事情のもとではいや応なくその予算は減っていかざるを得ない。現実には、先日、計画の原案をつくりました特土法、特殊土壌、シラス台地をどうするかという非常に深刻な。これも前々回の5カ年からいきますと、4割以上減っております。公共事業が減っているからという、ただそれだけで減っているんですが、ほかの過疎村とか、豪雪地帯とか、離島とか、社会資本整備をしたときに自己負担が少なくなるというメリットだけがその法律の中身ですから、離島に社会資本整備をして、その島の人たちはこれからどうするんだと考えますと、もっといろんなことをやらなければいけないはずなんです。そのことも含めて、それから選択と集中と言いながらも、非常に人口が減っていく中で、隣の町まで遠いようなところを国家として一体どうするのかという話を根本的に作り直す必要があるのだろうと思っております。

全体の国土形成計画のコメントには、制度の仕組みも含めて云々というのはそんな書き方しかしておりませんが、北海道の場合はまさにここでそういう低密度で住む、それをすばらしい形にするんだというのが1つの柱ですから、そこを支える枠組みをもう一回ちゃんとつくるべきだという主張は個人的には大変強くしたいなと思っております。

【丹保分科会長】ありがとうございます。国土審議全体が少し先に動きましたので、半歩遅れて今追っておりますので、整合させることもありながら、かつ北海道というのはかなり特異な状況にありますので、それをどのように我々は考えたらいいいのか。もしかしたら各省協議で書き切れない部分があったときに、こんなことを考えたらどうですかというのを委員の皆様方からご意見をちょうだいして、パブリックコメントもたくさん出ておりますので、それが何らかの形で表現できたらという思いもございますので、どうぞよろしくお願いたします。

見城委員、最後になりますけれども、よろしゅうございましょうか。

【見城委員】仕事の都合で大変遅くなりまして、失礼いたしました。

何回も回を重ねるたびにいろいろな意見が集積されてまいりまして、私は随分わかりやすく読みやすく、かつまとまってきて、本当にご苦労がございましたとつくづく思います。そういう中で、道路に関して特別に従来の考え方プラス、例えば出産に際しての道路が整備されていないと。あれこそ急を要するものですから、本当に命がかかわるわけですね。そういった細かいことをどう入れるかというのはちょっと問題はあると思うんですが、こ

れを読ませていただいている、「ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたまちづくり」では、「安心して子どもを生み育てられる」と書かれています。

あと、道路のほうも冬の積雪の中での交通網ということはまた別のページで書かれています。もう少し強調してもよろしいかなと。人々の生活を本当の意味でつなぐ道路という部分が、首都圏等の道路状況、交通状況の頭で考えていますと、全く予測がつかない部分があります。できれば実際にそこで暮らす人、子どもを身ごもって、生むまでの間ですら、いろいろな意味でインフラが整備されていないと困るということもありますので、その辺も何かのところで具体的に、北海道の方以外の方が目を通されたときに、北海道を理解するという意味でも、少しどこかで強調していただければと思います。

【丹保分科会長】大変難しいことが起こっておりますので、変な経験を申し上げますと、私の弟は東京都の新庁舎の建設本部長でございましたが、生まれたときにはお産婆さんもいなくて、私の母1人で産んでおります。近所のおばさんに手伝ってもらって、稚内の近くの山の中でございますけれども。したがって、人口300万のときの北海道はそんな状況がありまして、死んでも不思議はないのだと思いますが、生まれて育ちましたけれども、そんなことが昔はたくさん起こっていたんですね。これから多分いろんなことが起こると思いますので、交通網なんていうのは大変に重要なことだと思います。ありがとうございます。

先ほどから新幹線の話が出ておりますけれども、21ページの6行目のところにさらっと書いてあるんですね。北海道新幹線については、整備新幹線の取扱いに基づいて云々、それ以外の区間について所要の事業を進めると読めば読めるんですけども、それではちょっと足りないねという意見がずっとありました。それをどのように考えたらいいかということと、それから飛んでおりまして、今度は「新幹線と一体となった公共交通機関の利便性向上」云々と書いてあるのですが、今、見城委員がおっしゃったように、北海道の中のネットワークがしっかりできていないと、新幹線をせっかくつないでも、あだ花になる可能性があるわけですね。

だから、自立する北海道をつくるためにはむしろこれは順序が逆で、北海道の交通網をしっかりつくって、そして、それに必要な新幹線がきちっとつながっているというのが道民の基本的な発想だろうと思います。ですから、新幹線ありきだけではなくて、新幹線が我々にとってどういうものなのかを、我々自身の中で構造ができていてつなぐということを書けばご理解いただけるのかなと。今のお話も新幹線だけではなくて、道路網もみんなつながると思うんですけども、総合交通体系をどうするかという話がそれぞればらばらにやられては困るのでございまして、是非今のご意見などももしどこかでコメントすることがあれば、みんなの中で議論をしていただけるといいなと思っております。

最後になりました。19日が多分最後の分科会になるのではないかと思いますけれども、南山委員、ずっとリードしていただいておりますので、最後、どこへ向けて着陸したら

いいか、ちょっと今までの経過も踏まえながらご発言いただければありがたいなと思います。よろしくどうぞ。

【南山委員】この分科会で、丹保分科会長さん以下、皆さん、新しい案につきまして大変有益なご議論をいただきましてありがとうございます。計画部会長としては、もうちょっときちんとまとめておけば、皆さんが議論を集約されてできてよかったのかなと、ちょっとじくじたる思いがありますけれども、本当にありがとうございました。

また、パブリックコメントも、先ほど紹介がありましたように、コメントの集中度合いを見ますと、我々がこれからの北海道はこういうところが大事で、こういうことですよということに焦点を当てたところにたくさんコメントをいただいたということは、我々の計画部会からお出ししたのもそんなに見当違いのものではなかったのかなと安堵しているところであります。

いずれにしましても、今日は実は新幹線の話は何が何でもしようと思ってきたんです。計画部会長というよりは、北海道経済連合会を代表してと思っていたのですが、皆さんからいろいろお話がありました。特に加えて申し上げることはありませんが、この計画全体はやはり国の計画であると同時に、北海道民に対するメッセージでもあると思うんですね。北海道はいろんな事情があって今の現状に至っておりますけれども、北海道の発展のために、経済の発展、医療の問題も全てそうですけれども、ネットワークというのが非常に大事だと。その中でも新幹線は象徴的な存在なわけですね。

これについて、確かにご説明があったように、着工区間とそれ以外の区間についてきちんと書いてあると言われればそうかもしれませんけれども、やはり北海道の人に出すメッセージという観点から考えた場合には、北海道では「それ以外の区間」というのは函館と札幌の間しかございませんから。いろいろな言いよう、書きようはあるのであって、それをこれまでいろいろご意見があったような形で、何らかの形で札幌－函館間の延伸に関する記述はきちんとされ、示されるということが、北海道の人にこの計画自体は北海道のいろんな問題の中でも特に大事なものを忘れていませんよということを伝えることになると思います。いろんなやり方があるというお話は今までございましたので、是非工夫をしていただいて、北海道の方に、ああ、ちゃんと考えていてくれるなと思っていただくようにしていただければ大変ありがたいと思っています。どうもありがとうございました。

【丹保分科会長】一渡りご発言をいただきましたので、さらにもし2サイクル目のご意見があればちょうだいいたしますが、よろしゅうございますか。

今、幾つかの論点について何人かの委員から強いご発言がございまして、これは北海道局長以下、ご検討いただいて、調整を最大限にさせていただいて、いろいろな役所の調整、各政党間の調整等、難しい問題がたくさんあると思うんですけれども、やはりこの北海道開発分科会というのはそれなりの意見も持っているんだということで、たくさんのご意見が今ございましたので、それも表現させていただくことを含めて、道庁からも意見をいた

だいておりますし、是非最終のところまで行ったときに、我々のメッセージが失われないように議論をしていただければと思います。

もし事務局のほうで何か発言がありましたら、どうぞどなたかいかがですか。いいですか。

では、高松さんはもうそれをやる係ですから、鋭意やっていただくということにいたしまして、もし特別な発言がなければ、分科会をお預かりしていてこんなことを言うのはおかしいんですが、南山委員からずっとやってきていただきまして、もちろん事務局が一生懸命頑張ってくれたんですが、最後に非常にスムーズな文になって、もちろん中身もしっかりしているわけですが、なかなか読ませる答申なのかなと、これは自画自賛ではなくて、本当に議論をしたかいがあったなと思っております。それをどうやって実体化するか、それが何を意味するかということをもう少しきちっとしたメッセージで皆さん方にお伝えするようなこともこれから計画していただいて、分科会が議論だけでなく、こんなことを考えていたんだなということをいろいろな場面、場面でご理解いただけるような展開にしたいと思います。

今日はもう吉川委員しかいらっやいませんけれども、あと何かするときには、やはり政党の先生方が頼りでございますので、またいろいろとご相談いただいて、バックアップをきっちりとっていただいて、法律のところまでいくようにしていただけるとありがたいと思います。

それでは、大体これでご議論をいただいたということにいたしまして、次回、3月19日が予定日のようでございますけれども、後で事務局から具体にお話を申し上げますが、それに向かって最終の詰めをこの上に仕上げていきたいと思っておりますので、どうもありがとうございました。

それでは、事務局から最後のご連絡をいただけますか。

【二見総務課長】最後になりましたが、本日の分科会は、委員総数19名のうち11名の委員の方々にご出席をいただいておりますので、定足数を満たしております、国土審議会令第5条第1項及び第3項の規定によりまして成立しておりますことをご報告申し上げます。

なお、本日お配りしました資料につきましては、そのまま机上に置いていただければ、後ほど郵送をさせていただきます。事務局からは以上でございます。

【丹保分科会長】今日はいろいろ大変お忙しい、国会のお仕事などがございまして、出たり入ったりですが、席は成立したようでございますので、どうもありがとうございました。それではこれで終わります。19日にまたお目にかかって、最後の仕上げをしたいと思います。どうもありがとうございました。

— 了 —