

新たな計画（素案）に対する意見

番号	意見
1	新幹線に対する記述が希薄。政府・与党の動向も踏まえ、もっと踏み込んだ記述が必要。真に必要なものであるというのが全然伝わらない。開発分科会での審議が無駄になってしまいます。計画のすべての施策にかかわる事柄でもあり、また唯一の未整備インフラでもあり、21世紀にふさわしい計画となることを切に望みます。道路、港湾よりもウェイトを置くべきです。
2	1 第2章の計画の目標の部分は良く書いており、基本的に賛成である。 2 14頁の下から20行目「発揮させるように保全・管理を推進する」を「発揮させるように保全・整備を推進する」。 理由—森林林業基本法では森林の保全・整備を推進するとしていること。 3 15頁の（重視すべき機能に応じた森林づくりの推進）の下から10行目から6行目にかけて、文章を次のように書き直す。 「このため、カラマツ人工林の主伐後の再造林の確保、トドマツ人工林の間伐の実施、森林所有者のみならず地域住民、NPO、企業等幅広い主体による森林づくりの推進に取り組む「美しい森林づくり推進国民運動」の展開により、主伐後の再造林の確保、着実な間伐の実施や針広混交林化、長伐期化等の多様で健全な森林づくりを推進する」 理由—13頁の（森林資源を活かした産業の育成）にあるように、カラマツ人工林は主伐期を迎えており、主伐後の再造林確保が課題になっていることから、課題を明確に叙述する必要があること。 原文では「都市住民、企業等」とあったが、より正確に叙述することが必要であると考えた。 4 16頁の（3）低炭素社会の形成において、できれば2020年までの温室効果ガスの北海道地域の削減目標を明示することが望ましい。例えば、「1990年対比で温室効果ガスの削減を2020年には25%削減する」などと明示すること。 理由—近年の様々な国の計画をみていると、数量化が可能なものは出来る限り数値目標を明示しているように思う。今回の北海道開発計画の叙述は定性的なものであり、定量的な目標叙述に欠けており、国の積極的姿勢と意欲が伺えない面がある。 5 16頁から17頁の（効率的なエネルギー消費社会の実現） 効率的なエネルギー消費社会の実現には、エネルギー多消費型の生活様式の見直しが不可欠である。道民の生活様式の見直しについて、新たに記述を付け加える必要がある。こうした記述は主婦層に開発計画を理解してもらう場合に不可欠なことである。逆に表現すれば、生活様式の見直しが進まないこと、効率的なエネルギー消費社会の実現は困難である。 6 17頁の上から17行目「地域住民、NPO等」を「地域住民、NPO、企業等」にする。 理由—叙述を一貫させるためである。 7 17頁の（1）広域的な生活圏の形成と交流・連携強化の項において、6つの広域的な生活圏という記述がでているが、6つの広域的生活圏とはどういうものか、それは5頁の「北海道内の各地域」、そして「地域力」とどう関わるかが全く説明されていないのは問題である。 6つの広域生活圏の特徴を、5頁の記述の「高品質な農産物を内外に供給する地域、世界的に価値ある自然資源を保全し観光に貢献する地域、東アジア地域へのゲートウェイとして生産・物流の拠点になる地域」のように、明確に記述するとともに、6つの広域生活圏の振興方向を書き込む必要がある。 8 19頁の人口低密度地域における活力ある地域社会モデルへの取り組み まず記述の仕方として下川町、斜里町など、またオホーツク海から日本海にかけての沿岸漁村における地域振興の成功事例を取り上げて、記述する必要がある。人口低密度地域でもやり方次第では地域づくりはできることを明確にすることが重要である。 私の知見では、ホタテの養殖の成功もあって、オホーツク海から日本海にかけての沿岸漁村の所得水準は高いものがあり、そのことが関係者以外余り知られていない。 以上
3	「長期滞在、二地域居住、冬期集住にも・・・」とあるが、美しい景観などの魅力を通じて都市との交流拡大等を通じた地域社会活力・維持向上を図る上で、「移住」も表現として記載すべきと考える。そのための生活環境整備が必要である。 人口低密度地域においては、情報通信体系整備が大変遅れており、ここに表現されているように大きな課題となっている。そこで、「このため、・・・推進する。」を「積極的、強力に」等、表現を強くしていただきたい。
4	北海道総合開発計画素案拝見いたしました。 大変しっかりと組み立てて、地方の発展を期待できる内容でした。 是非この計画を実行し地域の活性化、経済への波及効果に繋がることを一民間企業の経営者として期待する次第でございます。
5	北海道の抱える課題解消に向けて平成20年度からの計画実践に期待する。 主要施策の中では、 「第3節魅力と活力ある北国の地域づくり、まちづくり」の中で、6圏域の均衡ある発展に力を入れていただきたい。 以上
6	① 我が国の食料自給率の向上並びに本道経済の活性化を効果的に促進する必要がある。農産物等の生産・加工の向上に資する新技術の開発や、消費者へのPR・販路拡大など、農業を中心とした1・2・3次産業が相乗的に効果を上げることが出来る取組を一層推進されたい。 ② 地球環境負荷の低減に向けたクリーンエネルギーの研究・利活用について、地域における取組への支援など、多様な新エネルギーの導入を促進されたい。 ③ 道路交通については、食料供給の観点からも重要であり、十勝地域の農産物等の輸送効率化に向け、物流拠点へのアクセス強化を推進されたい。
7	「それ以外の区間」を、「函館～札幌間」と、明記することを望む。
8	集約型都市構造への移行に際して、居住空間をいかに供給するかが重要である。たとえば、以下のような方法も検討に値する。都市によっては中心市街地周辺に国・地方公共団体の施設や住宅がある。その建替え更新に際し、官民混在・混住型（民間への貸し出し）の建物を建てる。建築に当たってはPFI方式を採用し、UDIに配慮した設計とする。こうすることで当然高層化となり、集約度が高まり、さまざまな効率性が上がることが期待される。 また、各地域の中心都市（たとえば、十勝における帯広）の周辺町村においても中心市街地の公共施設や民間商業施設の混在型の施設建設を推し進める。役場、警察、消防、福祉施設、商業施設が集中することで効率性が高まる。 いずれの実現もハードルは高いが、このくらのことをしないと北海道の地域経営はジリ貧であると思われる。 森林の整備・保全は北海道にとっても、また、地球にとっても極めて重要な課題である。森林面積の拡大を図るべきである。そのためには「新たな計画（素案）」に記述されていることのほかに北海道発の木造住宅の開発（これは北海道のライフスタイル、景観形成にもつながる）による道産材の積極利用、里山（里地）の造成（薪ストーブ用薪炭材の確保等、生活に結びついた森林）という発想もあっていいのではないだろうか。 また、農村景観としての役割も担っている防風林の整備・保全にも取り組むべきである。 現在、輸入木材が8割を占めると聞く。それら木材輸入は不適切な商業的伐採による世界的な森林資源の減少の原因となっているとも言われる。地球環境の視点から見ると、木材資源の自由貿易は見直すべき段階にきているのではないだろうか。
9	① 当管内においては、3次医療を求めるための救急患者の搬送に当たって、緊急車両の安全な走行を確保することや食の高付加価値・競争力強化のため、獲れたものを新鮮なうちに消費地へ輸送するための地域高規格道路などの高速交通ネットワークの早期整備が必要。 ② 札幌圏への一極集中の北海道にあって、北海道民が総じて格差のない日常生活を受けていくために人口集中地域への対策と人口低密度地域の対策が偏らない施策を望んでいます。

番号	意見
	10月31日の第5回計画部会議事録p8に、「第2 節は計画（新たな計画）の哲学の部分」とあります。そうすると、これまでの実施された開発の哲学は、第1節に記述されているものと想定いたします。 ①哲学の部分については、第1節（北海道開発の歴史）は、あまりにも簡素だと思いますので加筆が必要と考えます。 ②明治2年（1872）から135年ですので、1世紀余りではなく、約1世紀半の開発の歴史ではないでしょうか？ ③開発の歴史から、世界大戦を境に、北海道の開拓・開発の哲学は、変ったと考えております。戦前は、多くの海外植民地と国内開拓地との競争であり、どちらかといえば、海外植民地優先政策の中での北海道開拓であったと思います。戦後は、国内にのこされた唯一といっている投資対象が北海道開発であったものと思います。 ④本計画は、新たな計画が表題でありますので、これまでの135年にわたる歴史の重みのある計画と実施についての総括が必要ではないでしょうか？ ⑤国家の活力や時代相において、60 年が節目になっているといわれております。そのように考えると日本国の国土計画、さらに北海道の開発計画は、大まかに戦前の60年、戦後に60年、そして、今、これから始まる新たな時代へと移行する歴史的な変わり目と考えることができます。そのため国土計画は、国土形成計画として国土計画の哲学を変えました。北海道開発計画も“新たな計画”の哲学として、計画策定に意義を明確に記述することが必要と考えます。 6期計の期間における北海道の経済は、記述されているとおりであるものと思いますが、21世紀はじめての開発計画を作成するに、6期計を含め戦後の総合開発計画の経緯が必要であり、直近の6期計についての記述も必要と思います。その内容は、 ①20世紀後半の開発計画が何であり、 ②何の効果があったのか、 ③何が機能しなかったのか ④何が21世紀への課題として残されているのか？ のより深い反省を行い、そこから学ぶべきこと、次世代で解決すべきことを明確にしておくべきと考えます。6期計からの「反省力」が不足しているように思います。 第5回計画部会議事録p9に、「なぜ北海道だけの計画を国がつくるのかということにはっきりと答えたい」とする起草委員の発言があります。それに該当するのがこの節で、非常に重要な記述であると考えます。 確かに、好意的に文章を解釈すると、そう感じることは可能かと思えます。しかし、全国各ブロックも根本は、日本国のための計画です。北海道総合開発計画は、なぜ、国がつくる地域の計画なのか？を明確に記述することが、必要と思えます。 たとえば、「北海道は、他地域に比べ、それらへの対応を早期に実現、その効果が大きいこと等から、これまで、国と地方が連携して開発に取り組んできた経験を活かすことのできる地域である。」はいかがでしょうか？ ご存知のとおり、平成12年11月30日に開催された、第157回北海道開発審議会において、戸田北海道開発審議会会長から森田北海道開発庁長官に対する建議は、「新世紀における北海道開発の在り方について」であります。 この建議を読むと、“新たな計画（素案）”そのものの論理構成、展開であるものと思えます。 ぜひ、この建議を踏まえて、6期計の成果を踏まえた計画であることを強調されることが必要と考えます。 当然、21世紀前半期の展望は、この建議の想定以上に、厳しいものであり、この第2節に書かれてあるとおり、人口減少が本格化し、地球環境の変化さらに、グローバル化等、時代の潮流の大転換期です。 これらを受けても、この建議の文章、 “我が国の持続的発展への貢献と地域の自律的発展という2つの目的を持って推進されていくべきと考える。そのためには、地域の発展の基盤となる社会資本の整備とともに、それらを有効活用する産業振興などのソフト施策が並行して実施される必要がある。社会資本は、地域発展の必要条件ではあっても十分条件ではなく、有効に活用されてはじめてその効果を発揮できるものである。したがって、今後の北海道の発展にとって、ソフト施策が鍵となるが、その中で特に重要なのが、地域の発展に貢献できる人材の育成と知的資産蓄積のための研究開発の促進に関する施策である。”は重要であります。 この文章は、“新たな計画（素案）”そのものの論理構成、展開であるものと思えます。ぜひ、この考え方の加筆をお願いいたします。 2行目に、“その時々”とあり、これは、現在と将来を意味しているものと考えます。 4行目の“現在”は、その言葉を受け継ぐとすると、“現在、さらに今後ともつづくと想定される”ではないでしょうか？ 地球環境問題を明確に“気候変動と環境汚染問題”とするとことを提案いたします。 気候変動問題の解決の一つの施策が、この計画にあります“低炭素社会の形成”であります。これと連携する意味でも、明確に区分しておくことが必要と考えます。 p6の計画期間の記述から、北海道開発は、21世紀前半期を展望し、次期計画は、概ね10年間にこなうとするものと解釈いたします。 この21世紀前半期を展望することは、このページの文末にあるビジョンにつながるものと思えます。 <u>誰のためのビジョンなのかを明確に記述するための工夫が必要と考えます。</u> そこで、下から11行目の“豊かな経済社会づくり”の前に、“<u>21世紀前半期を展望し、日本国民とそれらの子孫のために</u>”を加筆するのはいかがでしょうか？ 内閣府が平成19年12月26日に我が国の経済成長を下記のとおり発表しました。 「2006年の日本の1人あたりの名目GDPは前年比4.0%減の3万4252ドルで、OECD、30か国中18位となった。06年の日本の名目GDPは4兆3755億ドル、前年比で4%減と2年連続のマイナスとなった。世界のGDPに占める比率は前年より1・1ポイント減の9・1%と、24年ぶりに10%を割り込み、1980年以降では過去最低水準、ピークだった94年には17・9%を占めていた。」 このように日本経済は、経済大国から経済中国へと移行しており、人口減少で経済の成長が十分かは、今後不透明であります。予算制約がますます厳しくなるものと想定されますので、“先駆的・実験的な取り組みに挑戦”ではなく、実現化に向け積極的に取り組む姿勢を北海道開発計画で表明するため“先駆的な取り組みに積極的に挑戦”の記述となるものと考えます。 第2節のタイトルは、新たな北海道総合開発計画の意義です。このページには、開発の意義は、明確に記述されておりますが、計画の意義は、明確にかかれていないものと考えます。 文末2行の修文が必要と考えます。 修文は、“21世紀の北海道開発の意義、これからのビジョンを着実に、この10年ですすめるのが、新たな北海道総合開発計画の意義です。”はいかがでしょうか？ これまでの、基本政策部会、計画部会の資料、議論では、北海道の自立が大いに、議論されておりました。 その議論は、どこに記述されているのでしょうか？ 少なくとも、これまでの資料・議論にあるよう①国の課題の解決に貢献、②地域の自立（p4では、地域の活力ある発展を計る）が開発の意義であり、この計画の意義と考えます。 たしかに、戦略的目標において記述されておりますが、この計画の意義にも、明確に記述しておくべきと考えます。 データ集には、北海道に関する現状の分析が、非常に丁寧に記述されています。 p2の環境変化が、どのように起きえるのかの想定は、日本全体のことであります。 このため、 ①人口予測は、計画が21世紀前半期を展望していることから2050年となっておりますが、この計画の終了年次の予測値の記述が必要と考えます。 ②全国形成計画では、将来人口において、さらに関東地域への人口集中が起きることと、地方での人口減少が起きることが明確となっております。これも大きな課題と考えるの、これらを明確に記述しておくべきと考えます。 グローバル化は、経済の面で、国家間の壁が一段と低くなりますが、その反面、資源ナショナリズムの台頭や、ポスト京都議定書を巡る国際交渉に見られるように、国家という枠組みが前面に強くでるようになってきております。特に、エネルギー資源や、食糧資源が再び「戦略商品」としての面が強くなってきております。 中西輝政氏（「日本文明の興廃」から）によると“グローバリゼーションの時代”は、「国家が意味をなさなくなる時代」ではなく、「国単位で考える」ことが求められる時代に認識が必要であるとしており、その意味で、この新たな計画の国家的課題への貢献は、このグローバル化の進展へは、的を得た基本であると考えます。 その国単位で考える場合、ここに記述されているように“国内農業の持続的な発展や食料安全保障の確保が課題となっている”だけではなく、“世界経済の自由化の動きが強まる中で、我が国のエネルギー自給率が4%（原子力発電を除く）による化石燃料等のエネルギー資源の確保や、先端技術製品の製造のためのレアメタルの確保が課題である。さらに、食料自給率40%の我が国は、国内農業の持続的な発展や、食料の安定的確保が課題となっている。”と考えます。 この国家的課題を解消するために、北海道は、国内農業の持続的な発展、特にこれから発生する気候変動による北海道農業への期待への対応を先駆的に受け止めることとする食料基地が施策として、書かれてあります。さらに、北海道は、現在、化石燃料依存の地域であるが、これからは先駆的に低炭素社会を形成し、化石燃料からの脱却を先駆的に行うことが以下の施策にかかれてありものと考えます。 以上から、グローバル化の進展に関する記述を北海道が貢献できる内容にまで、言及しておくことが必要と考えます。

番号	意見
10	①第2章は計画の目標ですが、その記述がありません。 ②戦略的目標の達成年次の設定が必要と考えます。 計画期間内の戦略なのか？21世紀前半期を目指した戦略的目標なのか不明と思います。何のための戦略なのかを明確にするためにも達成年次の設定が必要と思います。 ③第3節の表題は、開発の戦略的目標であります、文中では、“この計画では・・・”となっており、北海道開発計画の戦略的目標とも、受け止められます。 それが正しいのであれば、おおそ10年の計画期間内に、これらの戦略的目標が、どの程度達成するのかが、評価視点となるものと思います。 表題とおりに開発の戦略的目標であるならば、この5行の中にある“計画”の表現を変える必要があると考えます。
	この報告書の中には、今後の北海道の姿が記述されておりません。少なくとも、今後の北海道開発の戦略的目標を議論するこの第3節の冒頭に、その将来（計画年次と戦略的目標年次の姿）の前提条件を明確にしておく必要があるものと考えます。 たとえば、 ①将来の人口減少と高齢者数がどうなるのか？ ②委員会等で議論になった札幌一極集中が将来どのようになるのか？ ③地方中核都市が、将来どのような人口構造となるのか？ ④広域分散社会が、今後どのようになるのか？現状と変わらないのか？ ⑤第2節の北海道の資源・特性はどうなるのか？ 等の条件は明確にしておく必要性があるものと思います。
	p3に国家的課題が記述され、それに北海道開発がそれらの課題に貢献するためp4第3節今後の北海道開発戦略的目標があると考えます。 その関係を図示されることを望みます。 p 3を読むと、次の8つの課題が想定されますが、幾つ課題が存在しているのか、統一した認識が必要ではないでしょうか？①東アジアの成長を取り込む、②国内農業の持続的な発展、③食料安全保障の確保、④国際的なエネルギー資源の確保、⑤生態系のバランスの確保、⑥美しい国土の継承、⑦過疎化の進行による活力の低下、⑧人口減少が国の衰退につながらない地域づくりであり、地域にとっては、⑨地域の活力ある発展を図ると考えます。これら9つの課題とそれを解決する戦略的目標の関係の図示であります。 これにより、地域の自立を図る戦略が明確になるものと考えます。
	文中の“厳しい財政状況の中において、21世紀前半期の我が国経済社会を維持可能なものとしていくためには”は、そのとおりと思います。 重要なのは、経済社会の維持持続であります。国土形成計画は、“開発”の文字を削除しましたが、本計画は、開発があります。基本政策部会、計画部会で、開発についての議論が相当にありましたが、これがその議論の結論なのでしょう。 “開発”の意義が経済社会の維持持続に変わったことを明記しておくべきと考えます。 それが、サステナブルな社会形成とするならば、経済よりも環境問題への対応が世界的な流れであります。 そのためには、必要条件である社会資本整備への的確な対応と十分条件の産業政策にも投資の重点化が必要と考えますが、この記述では、当計画は、社会資本整備計画となるものと思いますので、再考をお願いいたします。
	この表題は、非常に重要で、この計画の本質を表した表題と思います。 しかし、ここでの記述は必要条件である社会資本整備しか記述されておりません。これは、非常に重要な施策でありますので、十分条件の産業政策への新たな北海道イニシアティブも必要と考えます。 それが不十分な記述に関わらず、第4章の第1節につながっております。第4章、第1節の重要性と北海道独自の取り組みをアピールする必要がある、このp 7での加筆が必要と考えます。
	①2行目、食料供給面での問題に“バイオ燃料向け等農産物の需要増加”と“所得の向上に伴う畜産物の需要増加”の加筆が必要と考えます。 ②3行目、“今後、世界の食料需給が逼迫する可能性がある”のではなく、すでにその現象が現れているのが実態であり、その点を明確にすべきと考えます。 ③ 我が国の食料自給率が低い水準ことにより、食料貿易がイ：鉱工業品に比べ、農産物は輸出に仕向けられる割合が低い、ロ：農産物の国際市場への供給は、特定の国・地域に依存から“農産物は輸出国での不作等が国際市場に大きな影響を及ぼす構造”であることを明記すべきであると考えます。 ④ 温暖化により、日本国内での食料生産品構造に大きな変化があり、“水稻について、気温が3℃上昇した場合、潜在的な収量が北海道では13%増加”することも明記すべきと考えます。 ⑤ 現在、我が国は世界の穀物市場から大量の穀物を買付けしており、三大穀物（小麦、トウモロコシ、大豆）の輸入率(2005年)は、86%, 100%, 95%で、世界全体の輸出量に占める我が国の輸入量の割合は、4.4%、20.3%、6.3%と我が国による大量の農産物輸入が他国の食料供給に大きな影響を与える構造であります。すでに、ロシアなど7カ国は、小麦輸出規制を行っております、穀物の国際競争が激化し、農水省は、小麦・大豆の備蓄拡大の検討を始めることにしました。これらを勘案して、北海道は、冷涼な気候、豊富な水、さらに平坦な広大な土地があり、これらへの対応が可能な地域であることも明記すべきであると考えます。これにより、他県の食料基地との差別化を図ることが可能と考えます。
	第5回計画部会の議事録p24に、「3章までは比較的短いが、第4章は詳しくかかれて・・・どんな報告書なのか？」とあります。そのとおりと思います。 これを判りやすくするため、第1節主要施策の全体像（仮称）とでもして、施策の一覧を明記してはいかがでしょうか？ ●第1 戦略的目標の施策 施策1：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 施策2：国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興 施策3：東アジアと共に成長する産業群の形成 ●第2 戦略的目標の施策 施策4：地球環境時代をリードし自然と共生する持続可能な地域社会の形成 ●第3 戦略的目標の施策 施策5：魅力と活力のある北国の地域づくり・まちづくり ●3つの戦略的目標と達成する横断的施策 施策6：内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上 施策7：安全・安心な国土づくり 各施策には、番号をつけることが判りやすくなるものと思います。 1. 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 となく 施策1：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 とすると理解しやすくなるものと考えます。
	各施策の小項目ごとに、整備、推進、促進等の記述で多くの推進策（プログラム）が列記されております。 カウントの仕方によりますが、その推進策は、226プログラムがあるものと想定いたします。 p 6の第3節1.に多様な連携・協働として、この計画の実施にあたるプレーヤーが記述されております。この多くの推進策を確実に推進するためには、誰が担うのかを明確にしておくことが、必要と考えます。 このままの記述にするにしろ、まとめとして、その一覧表があると、この計画が推進する施策の全体像と誰が担うのかが理解できるものと考えます。
	記述されているとおり、北海道周辺水域の資源生産力の向上を図ることは、非常に重要であると考えます。 ①その際、漁場環境の悪化に海水温の上昇があり、漁場環境の変化にあわせた魚種、漁獲の確保のためには、現在、北海道に豊富にある増養殖技術の高度化、関係者の育成も必要であると考えます。 ② この記述は、北海道でのまちづくりにおける研究開発施設や人材育成産業へとつながるものと考えます。これも、p12の（2）と強みを活かした産業の育成の施策の一つと考えられ、産業の育成ではなく、それこそ産業の拡大、産業の厚みを増すことを意味していると考えます。 これらの点が十分表現されることが必要と考えます。
	文節内の3行目に「アジアの中でも特徴的で」とあります。何が特徴的なのかの説明がないので加筆が必要と考えます。 一般的には、「アジアの中で観光インフラを含む様々なインフラの整備が進んでいる、さらに欧州的な風景等特徴があり、・・・」といわれており、これを加筆することが考えられます。

番号	意見
	記述されているとおり、現在、北海道は、北米と東アジアとを結ぶ線上に位置しています。さらに、温暖化に伴い、北極海航路の可能性により、北欧・中欧とを結ぶ線上にも位置していることをアピールする必要があると考えます。すでに、ある研究機関は、2013年には、夏場は北極海を航行することが可能になると発表しております。特殊な船団（砕氷船の活用等）を組織化すると、ほぼ通年、航行が可能となる時代が迫ってきております。10年先には、可能性があるものと思われれます。 さらに、このルートは、未開発の天然資源の宝庫であります。船団ですので、造船技術のある北海道、さらにその地理的優位性の可能性が高い。そのために準備を加味した施設整備が重要と考えます。 (3)に書かれていることを否定するものではありません。人材を育成する、研究をおこなう、地域資源を利用した製品の開発等が、重要であるとされております。そのとおりと考えます。問題は、それらをどう活かして、所得につなげるか？と考えます。 “域外市場へ”とありますが、人材、研究結果、それらから誕生した製品を先ずは、域内にいる人々が、率先して、利活用すること、地域での製品化が重要と考えます。そのためには、地域の人々も使えるものが重要ではないでしょうか？そう考えると、産業育成の条件整備には、技術、研究成果、製品の“地産地消”の意識醸成も必要と考えます。 この“地産地消”の意識がなければ、北海道内の資金を地域内の有効な投資に結びつけ、その資金回収、利益創出には、つながらないものと考えます。換言する道内での生産と需要のバランスをとり、長期的に成長することである。これが北欧の経済構造であるといわれております。 低炭素社会の形成は、政府の「クールアース50」の実現を先駆的に北海道でおこなうことであり、非常に重要と考えます。 その低炭素社会の形成の視点は、①まちづくり、②移動、③居住空間、④エネルギー供給、⑤産業、⑥農林水産業であります。P16、17には、②、③、④が記載されているものと考えます。①、⑤、⑥の視点での記載が必要と考えます。当然、①は、第3節魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくりでも、視点として重要であります。再度記述することになりますが、p17の第3節においても、低炭素社会形成の言葉は、必要と思います。 ⑥に関して、北海道の主力産業である農業、水産業は、化石燃料への依存が高く、これを解消するための積極的な施策の展開が必要であり、その点には、p12の(2)強みを活かした産業育成においても、記述しておくべきと考えます。 国内外の広域交通ネットワークの維持に関しての記述が必要と考えます。この広域交通ネットワークの一つである青函トンネルの維持管理費の増大が今後の大きな課題になるものと思いますが、それに関する記述がありません。 青函トンネルは、道内と道外の物流の大動脈です。エネルギー問題、C02問題から物流のモーダルシフトを考慮しておく必要があり、この青函トンネルの維持・管理は、北海道の開発にとって、必要不可欠と考えます。 さらに、新幹線は、少なくとも、東北～函館は連絡されますので、人流の面でも重要な交通施設です。国内外ネットワークの維持には、不可欠は、施設整備の記述が必要と考えます。 今後、ピークオイルの到来が予想されておりますし、地球温暖化への対策としてC02の排出削減は必須であります。 北海道は、エネルギーの多くを石油に依存し、C02の排出割合は、他地域に比べ、比較的に多い状態であります。 石油の高騰は、いつまでも石油製品が安定的に使えることへの疑念があります。 それを考慮するならば、道内外のネットワークを航空機依存は、あまりにも、リスクがあります。 そこで、北海道は低炭素社会形成をめざしておりますので、道内外のネットワークとして新幹線の重要性、有用性は、明確でありますので、少なくとも航空機輸送の代替えが可能となる新幹線ネットワークの記述が必要と考えます。 この節の6行目に、「さらに、地球温暖化に伴う気候変動等による集中豪雨等の増加や海面上昇等、災害リスクの増大が懸念される」は、そのとおりであります。 これへの対応を先駆的におこなうため、すでに、欧州等で、始められた「Adaptation to Climate Change in the Transport Sector」の思想を盛り込んでおくことも必要と考えます。 具体的には、施設整備において、気候変動への対応を考慮した計画をおこなう北海道アダプテーションの展開と考え、これも北海道イニシアティブの施策の一つとかがなくてはいいかでしょうか。
11	石狩、苫小牧を優先的に開発していくような文言ですが、稚内市は一番外国に近いまちとして、また、サハリン交流が一番盛んなまちとして、地理的優位性があります。 北の流通拠点として位置づけをした政策を望みます。 稚内を拠点にすることにより、日本海、オホーツク海両方の油流出事故に伴う海洋汚染拡大防止に多大な貢献ができると考えます。 ○ 国益を考えると、稚内市は貿易、警備の観点から見ても、非常に重要な地域と考えます。そのことを踏まえた政策を望みます。
12	北海道総合開発計画は、他地域には無い総合計画であり、北海道だけが何故この計画が必要であるのかを打ち出していくべきと思われる。 従来は、東京から北海道への流れであったが、今後は、北海道しかできないもの又は北海道から各地域へ流れていくもの等を明確に強調していくべきであると思う。
13	1) 総合開発計画には人材開発(育成)は入らないのでしょうか。 計画全体を通じて、誰がプレーヤーなのか判りません。 脚本があってそれを演じるのは誰なのか配役が判らない状態です。 国土交通省や農林水産省の施策だけでは北海道は良くなりませんし、何を(どんな将来を)めざし、そのための人材育成がどのような体制なのでしょう。 付加価値を高める産業を担う人材はどこから現れるとお考えなのでしょう。 2) 北海道の南海上を、北米と上海を結ぶおびただしい物流が主流となっています。 北海道は重要港湾の整備をしましたが、整備後の活用に国際戦略はないのでしょうか。 昨年上海(洋山港)の視察をしましたが、その勢いと今回の計画とのギャップを強く感じます。北海道独自では国際戦略を考えた施策はできないのでしょうか。 3) 計画では、他省庁、特に経済産業省との施策のすりあわせをあまり感じられません。日本の経済産業政策の中での北海道の役割と貢献を明確にしたい。30年後の北海道が見える計画にしたい。 これまで築いたインフラの上に花開く産業像を明確に描いていただきたい。
14	・ 観光振興に伴う環境負荷の軽減、体験型観光の振興、広域化、情報発信等積極的な展開を望む。 ・ 人工林資源の活用、計画的な伐採植栽による森林資源の保全等とともに安定した木材の供給体制について更なる整備促進を望む。 ・ 間伐等の適切な森林管理と林地残材等の未利用木質バイオマスの利用拡大と研究支援について一層の推進を望む。 ・ 高規格幹線道路を始めとする交通ネットワークの整備推進に伴う、接続する地域に対する支援措置を望む。(例：インターチェンジ付近における地域への誘導などの案内看板の設置等) ・ 地方小規模自治体における情報通信体制の整備について積極的な実施を望む。(民間用光ファイバ、携帯電話、地上デジタルテレビ等)
	1. 北海道開発局広報誌に於ける北海道開発事業の行政指針は、「ほっかいどうかいはつグラフVol145、2006季刊」及び「北海道の開発2006」に示す様に、地域開発の生産基盤から供給基盤整備段階に及ぶが、8広域圏構想では『青森との他府県物流の基盤整備』が無く、行政方針の目的達成が不可能な内容の為、開発計画は此を達成可能な計画内容とすべきである。 1－1 新しい総合開発計画は、8広域圏構想の国土計画の下で、津軽海峡の他府県物流基盤の整備目的を具体的に達成させる事で、行政方針と立法動機の両方を満たすべきである。 1－2 北海道開発局が(2006年に)広報に示した行政方針とは以下の9項目である。 1) 地球規模に視点を於いた食料基地の実現。 2) 北海道の厳しい経済状況からの回復や、北海道経済の自立。 3) 北海道の自立再生に向けた先導的取り組みを支援するための分野に関する問題の重点的検討。 4) 食料自給率の向上で重要な課題。 5) 中長期的な観点からの食料の国内生産の増大。 6) 持続的な農水産業の発展を目指し、経営の強化、生産基盤の整備。 7) 新鮮、安価な農水産物の供給を進める。 8) 生産から消費の各段階に於いて連携を強化。 9) 生産から消費までのトータルコストの低減を図る等、総合的な施策を展開し、食料基地としての役割を果たす。

番号	意見
1-3	上記9項目の共通因子は他府県物流の基盤整備に基づく『本州並みの他府県物流速度の合理的向上』で、此は本州側の対首都（1000km）圏物流に於ける翌日配達圏入りで均衡有る供給基盤整備の国土計画と整合性を取る事で、北海道開発法の立法目的を達成される。
1-4	『第二次世界大戦の終戦対策』を立法動機に半世紀間事業を続けた北海道開発法の、
1-5	目的とした『過剰人口となった海外からの邦人引き揚げ者の定着と、首都圏人口相当を含む食料（国民人口の30%程度）及び（石炭や電気等の）エネルギー資源不足の対応』で、
1-6	『国民及び北海道民の経済振興に寄与する』上で、今後の有るべき合理的な事業計画は緩急順位が想定される計画で、立法動機を満たさねば国土開発の総合計画とは言えない。
1-7	新たな北海道総合開発計画構想は、津軽海峡区間の国道未供用部分を開通。或いは縦貫道で繋がれて、始めて他府県交流の供給基盤整備により立法動機が満たされて経済振興に寄与する。その後には国土横断方向の交流基盤強化で8広域圏構想に着手すべきである。
1-8	此までの終戦対策事業は津軽海峡の国道区間を外して、未開発地域の多い22%の国土面積全体を対象として来たので、北海道に対する公共事業費の投入率が10%を切る為に、
1-8-1	本州側が既存の国道を越える規格の高速道路や新幹線で、他府県交流基盤の整備促進に対し、他府県物流時間は5時間以上で2倍の対首都圏物流速度較差が放置されて来た。
1-9	此の他府県交流基盤整備の配置は北海道に対する本州側の敗戦対策の食い逃げで、
1-10	此に対して、北海道側が地域開発に限定した結果、他府県交流基盤整備の遅延で、北海道開発事業の物流経済効果が抑止され物流経済的に不況構造となり、立法動機が震んだ。
1-11	これらの問題を調整し本来的な国土交通省の国土計画による均衡を保つべきである。
1-12	県内の物流に対する県外との物流の比率が高まる事を目的に、国土総合開発事業を進めた均衡ある国土政策に従い道・県界の津軽海峡の物流経済的障害は放置すべきでない。
1-13	面積当たり公共事業費率の較差の影響で永久に続く北海道較差は、食料安全保障面でも大きな影響を与え、他府県物流率を左右する津軽海峡の物流障害が経済不況原因故に、
1-14	21世紀の国土計画上で津軽海峡国道の早期供用開始をしなければ、対首都圏物流速度の較差が永久に続く本州後追い経済で、道総合開発も理念無き国土計画に成りかねない。
1-15	新幹線の札幌延伸による波及効果で『海底トンネルは道外物流では新幹線専用になり減少中の7%の鉄道貨物依存率は期待出来ず』。本格的な道外との物流対策が急務である。
2.	新幹線は安定的な輸送システムとして、北海道の農水産物の輸送に貢献し、『新幹線と平行在来線を組み合わせた物流は大きな経済効果を発揮します』と有るが、現在飽和状態の海底トンネルのダイヤが新幹線と同じレール上では、対本州物流は増やすよりも減らす事になる。
2-1	現在、青森・函館間を走る、特急を新幹線に取り替えると、特急ダイヤとの速度差の空きを航空便からの転換客の増便に当てる為、北海道の農水産物輸送で、鉄道貨物は現在以上に1)道外との物流を運ぶよりも、2)会社経営上、運ば無い様になる可能性の方が高いだろう。
2-2	長距離輸送部門で残る鉄道貨物は道外物流依存率の7%台が減少後は海運に移行、
2-3	国内的には道路が果たす道外物流基盤の役割は縦貫道計画では決まって居ない為、10~20km台の海上架橋（中国36km）時代に入り、津軽海峡国道の供用を考える時期が来た。
3.	津軽海峡の鉄道貨物は増加中だが、その依存率は5年連続低下し、海運自動車に転換中。
4.	札幌～函館間の鉄道貨物は長距離物流で、北海道～本州間の物流が多くを占めて居る。
	従って、津軽海峡の鉄道の物流は、新幹線の走る海底トンネルの中では新幹線の走らない時間にダイヤで、追いつかれないように走らなければならぬので、特急と転換した新幹線との走行時間差の合計時間以内に、通過出来る本数は新幹線の増便に経営上重要となり、鉄道貨物の物流便は便数増加が同一レール上で困難に成り、トンネル内物流率は下がる一方になる。
5.	現在、飽和状態の海底トンネルは、ダイヤの関係で高速以外の増便は困難な状態である。
	即ち、津軽海峡は軽量の鉄道の新幹線は現在の特急以上の速度を出せるが、重量の大きい貨物は速度を上げられぬ上、追い越せない為、本数を増やそうにも、本州同様に、新幹線と在来線は同居せずに鉄道貨物は海底トンネルを走らず、物流速度は逆に下がる事にならざるを得ない。
6	国土交通省の物流関係の資料では、『北海道内で発着する物流量の中で、道外との発着量の比（道或いは県外物流）率』が現在、全国平均の1/4と、経済活性度の低い北海道は、海峡の物流経済的対策が無い為、海峡物流速度の低下で北海道の経済不況増復に対策が必要。
7	国土計画の経済活性化手段は、一極集中排除の実質的事業も対首都圏物流速度の向上であるが、県外物流率が全国平均46%に対し北海道は12%と本州で最低の島根県22%の1/2で有る理由は海峡物流障害で、本道の経済不況原因は対首都圏物流速度が本州の1/2の為。
7-1	即ち、首都1000km圏の北海道と九州を比べると、北海道は首都圏供給時間が2倍遅いと、運搬人件費と車両損料も2倍の上、築地市場到着一日遅延で、九州は物流経済上で非常に有利で工場等の誘致促進に対し、北海道は物流速度格差が物流需要を抑制し対策が必要。
8	福岡と比べて本道は首都圏市場への物流が5時間遅い事（物流センサス2000年）から、同じ首都1000km圏でも九州に比べ、物流の翌日配達圏入りが出来ない北海道は、農林統計上でバブル景気後、首都周辺からの野菜生産地転移で50%以上増産した高知・南九州・青森に比べて保存性の大根とタマネギ以外は増えなかった（農業・青森、西尾道徳、西尾敏彦、株ナツメ社）様に、北海道特有の物流経済的な不況構造は、津軽海峡の3本の国道の未供用で、必要な道路に上げない海峡物流障害の配置による対本州格差の（国土計画の）為と見られている。
9	首都1000km圏に入る北海道と九州を比べて、対首都圏物流で翌日配達圏入りに懸命な九州の商工関係者に対し未対策の北海道は、対首都圏物流速度で北海道の九州の1/2で有る事に対し、（日本の時間距離の歪みの拡大～東大大学院工学系研究科清水研究室）国土計画が本州と北海道で対応の違いが有る点に、北海道経済の不況原因があると考えられる。
9-1	北海道開発が終戦対策として石炭や水力発電のエネルギー及び食料不足と、引き揚げ者対策で始めた吉田内閣による戦後復興計画の歴史的な経緯から、地域開発を先行した為に、他府県交流速度の上昇で、他府県交流の国道供用を開始されなかった理由には、
9-2	他府県交流速度対策の新幹線と縦貫道対策に対し終戦対策の地域開発優先があり、北海道は津軽海峡区間の3本の国道が未着工は、熊の数と擲擲された小交通量地点の縦貫や横断自動車道の着工優先の弱者救済の町村感覚と、物流経済的な国土計画配置が対比する。
10	新幹線が物流経済的に効果が有るのは側面的視点で、北海道経済の構造改革の視点で対応するには、流通経済活性化は物流速度上昇が必要条件で、北海道総合開発事業全体の経済効果を上げる上で、物流経済的な視点から、北海道経済は物流構造の改革が急務である。
11	全国的に物流速度の関係で日本の鉄道貨物依存率はトコで見ると、半世紀間に40%から4%と減少し自動車貨物へ転換中（経済学者・日経文庫・物流の知識、宮下正房・中田信哉）で、輸送機関別分担率の転換に伴う物流経済上の速度上昇が戦後の国土計画の原点である。
12	国土交通省の資料では、津軽海峡の物流は、鉄道貨物が増えてはいても、輸送機関別分担率では5年連続減少中に対して、海上運輸の自動車貨物（フェリー）が増加中である通り、
13	札幌・東京間で空輸旅客が新幹線に転換しても津軽海峡に於ける鉄道貨物や、その依存率7%が増加は困難で『経済の需要増加は圏外物流基盤整備の物流速度増加が必要』である。
14	第二次世界大戦後、吉田内閣は人口当たりで2倍も北海道に公共事業費を投入したのは、開発遅延地域の経済振興の為に北海道開発法を作ったと云う見方は側面的視点であって、
14-1	日本が他国と競り合って植民地的に進出した中国と朝鮮半島及び、北方領土と樺太並びに千島からの邦人引き揚げ者を過剰人口と称し、この収容定着が終戦対策と考えた吉田内閣は、その収容に加え首都圏人口相当の食料不足分を国内生産（30%）の為に、面積的に北海道の未開地以外に場所が無いと決めたのが北海道開発法の立法動機と云う視点が正面。
15	終戦対策で原野開拓等の食料やエネルギー資源生産基盤整備の地域開発優先で、都市周辺の基盤整備が目立たぬ所を突き、ドブに捨てた800億と書き立てられた北海道開発は、
16	国土面積当たり公共事業費の投入率が10%/22%と低い為、終戦対策で遅延の間に、『本州側』が国道や縦貫自動車道の海峡架橋等で『他府県交流速度の上昇を促進』に対して、
16-1	開発事業費率が人口当たり2倍と、朝三暮四の感覚の国土計画で、『北海道は終戦対策の地域開発優先』で、海峡の他府県交流速度対策は後回しの為、本州と物流経済的較差拡大。
16-2	本州側と比べて『物流経済的な本道の不況原因対策が後回しの開発遅延』で、国土計画上は将来性に方針が無い地域開発を続けると植民地的政策と見なされる。33兆円の『年間医療費（H15）』と比べ1.1%の金額で10年あれば青函海峡の国道架橋費は捻出出来る』額だが。
16-3	消費地の首都圏への物流速度の上昇が経済活性化への道と、他府県物流速度の向上に的を当ててきた国土計画に対し、北海道だけ、この考えを未だ適用せぬのは遅すぎる。
16-4	『海峡に3本の国道』があり乍ら、此を『必要な道路』と考えるリストに入れられない関係者の視点を理解させて、同じ国内の国土計画で一極集中排除の為、対首都圏物流速度の上昇で足を揃えるべく、何時に成れば北海道不況を抜けるかを、国民に知らせる計画が必要である。
16-5	国土計画は、北海道開発は何を目的に、何時迄に、どの方法で、何を何処までやれば目的達成か？固定したGDP（国内総生産）値なら、とうに達した筈。問題は相対的格差。道内物流速度なら本州内物流速度も同じ。九州と比べ1/2の対首都圏物流速度では北海道の物流経済的地域較差は変わらず、対首都圏物流速度と比例の日本経済を如何に本道で実施するか。
16-6	北海道を一広域圏にして圏内物流速度を上げても、面積的に1/2の事業費投入率では本州と比べ、国内的地域較差である対首都圏物流速度上昇なしに、経済活性化はしない。

番号	意見
	16-7 北海道開発は対首都圏人口相当を補完する農業生産基盤規模を供給目標に世銀借款で本州供給基盤構築も、海峡障害で5時間格差を残し、本州の1/2のままの基盤整備費率の対首都圏物流速度対策では、物流経済的な北海道の地域較差が無くなる筈が無い。 16-8 早期の対首都圏物流速度対策なら、道東の首都圏向き交通流の自動車道で本別迂回や低経済効果地点着工は、津軽海峡の対本州国道物流障害解消と優先順位で検討が必要。 17 他府県物流速度の上昇も北海道は首都圏以西の1/2と、東大大学院工学系清水研究室の資料で指摘された様に北海道の首都圏一極集中対策は遅延して、他府県物流基盤の対策が遅延の結果、北海道は農林統計上でも物流経済的な構造遅延が不況原因と直接指摘され。 18 北海道総合開発計画の北海道経済不況原因対策も本州と縦貫道を繋かず、海峡の他府県物流対策をせぬ国土計画の8広域圏計画で孤立させると、終戦対策の食い逃げになる。 19 北海道は国道等の他府県交流の物流基盤が無く、海運に92%依存で地方道優先から職員を大幅に減じた戦後体制に必要な道路計画は、終戦対策後の地域較差解消策で、本州並みの海上架橋を促進の物流速度上昇が必要な、津軽海峡の物流障害対策が当然必要であるが。 20 地域較差解消の1) 対首都圏物流で海峡障害による5時間の物流時間差解消には、2) 国土面積当たり1/2の公共事業費投入率と、3) 北海道で稼いだ法人税と消費税を本社所在地の道外に納めて赤字財政を続ける、後追い経済の構造的な原因も解決が必要だが財政条件下、20-1 津軽海峡区間国道の着工が道路法の下で、地域開発の生産基盤優先の道路関連の緩急順位の問題と捉えるなら、有料道路の償還後の料金資産を暫定通行税や政府保有の米国債を担保に出資させた『本州・北海道架橋会社』を作り、第二次世界大戦の終戦対策としての北海道総合開発事業を少なくとも、21世紀初頭に終える責務が政府にある。 21 終戦対策で未開地に、世銀借款で7倍の食料生産地を作らせた、北海道農業は本州よりも一経営体当たり耕地が15倍、最高80倍、コストで2倍有利だが、生産調整と海峡物流障害の二重隔差で北海道の自由競争を抑止中、海底電源ケーブルで本州の停電対策を保障の次は、津軽海峡架橋の国道1本で安い食糧の国内自給率向上を保障する国土計画が重要課題である。 22 相対的8広域圏の(北海道孤立)国土10カ年計画関係者は北海道民全体の立場に立って、国土交通省や国土審議会委員等の関係者の叡智と共に、50年来の終戦対策で、北海道地域開発により、必要な他府県交流基盤整備の海峡物流障害問題の遅延を解消すべきである。 23 生産基盤の地域開発から『供給基盤の他府県交流』で遅延した国道の未供用問題である海峡物流障害の解決により、『1/2の対首都圏物流速度を本州並み』にする様に努めるべき。 23-1 基盤整備を含む物流コストが営業利益に対応する5~20%を占める所から、生産基盤について供給基盤の中で、北海道の他府県交流基盤は緩急順位を無視出来ない状態に来了。 24 其れにより7倍の食料生産基盤が無駄になり、128番目に転落した穀物自給率28%がバイオ燃料問題でより深刻化する『農業の足を引っ張る本道の他府県物流基盤』を解消すべき。 25 食料輸出国並みの潜在力を有し、農産物の末端消費者価格の1/3が生産者価格で、小売店マージンと流通経費が各1/3とされる(農産物の流通論争・農業大論争1991・岡崎守~東京農大助教授・農業経済-JICC出版局)為、『他府県物流基盤整備は開発効果を左右』する。 26 北海道総合開発計画に於ける、立法趣旨に対して作った、国内1/3の食料基盤が、その効果を十分に発揮出来ない理由の中に占める、他府県物流基盤の遅延対策は国交省の管轄。 27 国政の根幹を成す部分の北海道総合開発計画が、将来展望の見えない掛け声だけにしかねない8広域圏構想の欠陥部分を補完するには、津軽海峡国道を供用計画具体化すべき。 28 1929のアメリカ大恐慌におけるニューデール政策、1930昭和恐慌の高橋是清の財政による景気振興策、1933クリントン大統領の財政赤字化対策の社会的共通資本形成で歳出集中2003ブッシュ大統領のデフレ対策で33兆円の米国債に於ける日本の引き受けによる景気振興策等、需要喚起の増収増税計画は、所定の成果を得ている為、支出削減後の経済振興策は、 29 政府保有の外貨準備金110兆円の殆どが米国債で、この金融資産担保による国債で国内資金の国内循環により経済を活性化、名目GDPの増加に伴う増収増税で、5兆円の運用資金が確保される(医療費増額資金目的~2008・2・文芸春秋・日本金融財政研究所長・菊池英博)等の医療削減で国民の生活習慣病の予防教育がされず、医療業界の6%以上増大はどうか。 30 北海道総合開発計画も根幹部分で、地域開発の生産から供給基盤の、他府県物流基盤の整備を新たな経済不況対策え入れるべき、財源は上記28~29の経済振興策を基にすべき。 31 北海道開発事業の他府県物流率増加で経済効果による名目GDP増加と増収増税による、政府債務の国民負担率低下で、国債を減じる経済政策の低減を採択すべきである。 32 北海道開発計画は地域開発の目標が有っても、立法目的と此を成し遂げる具体的計画は本州並みの対首都圏物流速度や、他府県物流率にすべく、具体的な数値目標化が必要。 33 北海道開発計画の問題点は、公共事業費率が、国土面積当たりの投入率で、1/2の為に国内的に基盤整備内容で相対的な較差が発生するので、此を補完すべく、津軽海峡の物流障害を財政に左右されずに早期の合理的な解消をし、北海道が本州と終戦対策で相対的な較差の拡大した点に、対応するのが国土計画の勤めである。 以上
16	① 素案の文案は、役所固有の持って廻った言いまわしや形容詞が多いために、ポリウムが不必要に大きく意味が不明確になっているきらいがある。文案から菌の浮いたような美辞麗句をそぎ落として、表現を極力簡潔明確にすべきと考える。 ② 「辺境の特異性を以って中央の普遍性を撃つ」視点が必要。オリエントの辺境ギリシャ・ローマ。ローマの辺境西ヨーロッパ。西ヨーロッパ文化圏の辺境アメリカ。自らの特異性を克服しようとする辺境のイノベーションが、歴史をつくって来た。辺境こそがイノベーションの現場である。日本の閉塞状況を打開する辺境としての役割の中に、北海道の活路である。
17	北海道は将来日本の食料基地として重要な位置づけとなるでしょう。 また、北海道は広大な土地に点在する都市があり、都市を結ぶ交通手段も限られ、都市でも公共交通が十分とはいえません。 そこで最重要となるのが、道路ということになります。 道路は人間の体でいえば血管であり体の隅々まで栄養を運び、生命を維持する重要な役割があります。 特に北海道のような広大な土地を有し、それぞれの土地で生産された食料を大消費地・大都市に新鮮なまま食料を供給する為には、道路はより重要度を増します。 また、食料の供給は四季を通じて供給されるようになり、冬場の交通手段の確保も重要です。 一方、道道・市町村道においては、民間建設会社等が除雪を行っています。 公共工事の削減及び利益率の低下、グレーダー・ショベル等は除雪で稼働するだけの状況等により民間企業も重機の更新が出来ないような状況です。 また、企業では従業員の削減によりオペレーターも減少し除雪業務に支障をきたす状況です。 そのことは将来、地方に居住する住民に危機的・深刻な状況をもたらすと思います。 冬の交通事故を減少するためにも、除雪体制を磐石にする必要があります。 北海道にとって道路が重要な役割を持っていることは当然です。 その道路のあるべき姿は、安全で高速な通行確保にあると思います。 それは対面通行をなくし、除雪・排雪しやすい道路作りが重要であると思います。 また、北海道全体で考えれば、東西の拠点が必要です。西の札幌に比べ東の釧路の整備が遅れております。釧路を物流の拠点として都市機能を充実させることにより、北海道全体の発展の可能性があると思います。 そして、地域医療を考えたとき、札幌圏に比べ道東地域は医師不足が深刻な問題となっています。高度医療は札幌圏に依存している状況です。 その解消のためにも釧路に医学部を持った大学の設置、そして産学官・企業間の連携を進めることが必要だと思えます。 釧路は札幌のような都市を目指すのではなく、観光・物流・医療の東の拠点としての都市を目指し、道東地域の道路整備を充実させることが北海道全体としての活性化になると思います。
	1) 素案のポイントとして、道産材の競争力強化を図るため、付加価値の高い生産や、高次加工、協業化による規模拡大について記載されていますが、「計画的な伐採や植栽等による森林資源の保全」の部分に関し、現在網走西部流域において取り組みを進め、日本最大の認証流域エリアとなっている「SGEC(緑の循環森林認証)」に関する記述を加筆するべきと考えます。 このSGEC(緑の循環森林認証)を推進していくことで、持続可能な森林管理を行うことが可能となり、生物多様性の観点から水源と土壌を守り、荒廃する森林の防止にも有効と考えられるほか、当該分野のみならずP14からの自然環境の保全の分野に対しても意義あるものと思われま。

番号	意見
18	2) 今回の計画では、自然環境や地球温暖化対策にかかる記述が増え、北海道の資源・特性を活かした政策展望の位置付けを図っておりますが、北海道の自然については、森林、河川、海域・沿岸といった資源のほか、オホーツク海における「流水」も自然資源の1つであり、この「流水」についての明記も必要と考えます。 北海道庁では、環境先進地オホーツクとしてクリーンイメージをPRし、地域活性化を図る目的から「オホーツク流水トラスト運動」を展開しており、宿泊施設等における「室温適正化運動」など流水を軸とした多面的な施策を講じています。 同時に、オホーツク海に面する各自治体では、この流水を観光資源の1つとして位置付け活用しているところではありますが、紋別市においては「流水研究国際都市」の形成を目的に、氷海海洋のメカニズムや地球温暖化への影響を調査研究しており、今後の自然環境、温暖化問題に対して、これらの研究が大きな役割を担うものと考えられます。 当該素案においても、この「流水」を北海道固有の資源と位置付け、その調査研究を推進していくことで、観光のみならず、産業、そして環境の分野に大きな役割を果たしていくという表現を加筆すべきと考えます。 3) 当該分野の記載については、「油流出事故に伴う海洋汚染の拡大を防ぐための体制の整備」ということで、他の分野と比較しても具体的な内容に欠けていると感じられます。 現在サハリンにおいて進められているサハリンプロジェクトについては、稼働済みのサハリンⅠに加え、本年中にはサハリンⅡの本格稼働も予定されています。このプロジェクトにより、重油タンカーとLNGタンカーをあわせ、年間約1,000隻のタンカーが宗谷海峡を航行するため、海洋の油汚染対策に対しては、自然災害以上の防災対策や応急体制づくりが必要と考えられます。 素案の表記に関しては、油流出事故発生時に主体的に対応する独立行政法人・海洋災害防止センターが策定した「北海道北岸における流出油事故への緊急計画」に沿った厚みを持たせた記述のほか、ハード・ソフトの両面から主要施策を位置付けるとともに、オホーツク海の海洋防災拠点づくりについて触れることが必要と考えます。
19	①国内食糧自給率は約40%と低く、年々低下している。 これは農水1次産業従事者の高齢化、後継者不足が大きく影響しているが北海道も例外ではない。 国内生産物の消費拡大は1次産業従事者の経営安定と後継者増加に繋がると思われるので「地産地消の促進」も記載してどうか。 ②広域分散型社会の北海道では札幌市等の地域主要市を結ぶ高規格幹線道路の整備は着実に進んでいるが、地域町村を結ぶ一般国道については未整備箇所が多い。(狹隘箇所の改修等) 一般国道は町村の広域的な交流と連携には不可欠な社会資本なので「地域間を結ぶ交通網の整備」の記載も検討してもらいたい。
20	学生達をみていると、若者達にフロンティア精神がいきづいていっているかどうか疑問に感じます。就職でも北海道から出たがりません。理由を聞くと、北海道は競争も激しくなく、住みやすい、北海道から出るのが怖いといえます。 これで、フロンティア精神があるといえるのでしょうか。また、「フロンティア精神を発揮し……ここに、北海道開発の新たな意義がある」といのは、説得力がないように思います。 このとおりだと思いますが、北海道は我が国の食料安全保障の鍵を握っていることを、もっとアピールすべきだと思います。
21	素案にあるとおり、国内農業情勢は食料自給率向上を望む一方で、地域社会は少子高齢化や都市への一極集中による過疎化により、農業生産力の衰退及び将来に向けた展望を見出せない状況となっております。その背景には、世界規模の貿易問題や環境問題をはじめとして、地域では解決に及ばない、国家レベルでの対策が待たなしの現状と認識しております。 特に、食料自給率・供給力に着目すると、お示しのとおり、国内においての北海道の位置付けは、極めて大きな存在であり、その恵まれた自然環境を最大限に生かして農業力の強化を図り、安定して持続する地域経済の構築が望まれます。 ともかくにも、その前提としては、生産を担う地域が健全に存在することが必要条件であり、分権社会の実現と同調した、より一層の産業基盤の強化や定住化促進など、地域社会の体力強化に結びつく施策の展開を強く望みます。
22	計画については概ね理解できるところであるが、計画が画餅にならぬよう、実施計画において事業の具体化に向けた努力を期待する。
23	北海道においては、広大な土地があり米や農作物を多量に作ることは可能である。北海道に災害が発生した場合に、北海道の人口の半分の非常物資を確保できる基地をつくり、また、寒冷地における特性を生かし、非常物資の食料等の長期保管ができる基地を造るようにするべきと思われる。また、これにより物資の基地への輸送路・搬入路の造成を図ることにより非常時の執行体制の確保をしていくべきと思う。
24	1) フロンティアとなる北海道の特性を活かした国際的な先駆的・実験的取組(例えば、小中高校を通じて外国語の会話レベルを引き上げる)を・・・。 2) ・・・品質管理の高度化等を他産業(例えば、卸・小売業観光産業)等との協力を通じ食の安全を・・・。 このため、農産物の生産や輸入、食品加工の・・・。 3) ・・・加工技術の開発等(例えば粉体化)、食に・・・。 ・・・取り組むことにより、積極的な輸出なども視野に入れて・・・。 一方、国際貿易に關し、北海道が環境にやさしい雪氷を利用した国際的大規模食糧備蓄基地として、輸出入国双方の利益を共有出来るような提案をしたり、輸出促進へ向け、情報の収集及び発信、・・・。 註()内は、内容的イメージ
25	各課題の解決のためには、本計画の早期策定と共に、早期着手が必要と思われる、積極的な対応をお願いします。
26	北海道開発分科会の委員の皆様、国土交通省北海道局の職員の皆様に敬意を表します。 新たな計画(素案)を読ませていただきましたが、全体的にまとまっていて、すばらしい内容になっており、これから北海道において10年間で進めるべき基本方針がほぼ網羅されていると思います。 北海道のみならず日本は東アジア諸国の低廉な製品の影響を大きく受けており、コスト面で競争力があるとは言えない状況にあります。 よって、北海道の持っている様々な科学技術や高付加価値な製品を積極的に東アジア諸国やロシアあるいは北米・EUに対し、今まで以上に売り込まなければならないと考えます。 この計画により、北海道がグローバルな視点で現状の公共投資依存体質から抜け出し、より国際競争力のある地域として発展することを切に願っております。 この(素案)がこのまま完成形として計画書として発表されるのかは不明ですが、もう少し図やポンチ絵などを配置してみてもどうでしょうか。例えば、P12の(1)地理的優位性を活かした産業立地の促進の項ですが、地理的な位置をポンチ絵に表現し、北海道が経済成長目覚ましい東アジア地域と北米を結び、あるいはロシア極東地域に隣接し、空港や港湾による人流・物流の拠点となるような位置づけを表現できれば、わかりやすいものになると思います。東京(成田)や関西、中部ではなく、新千歳空港(苫小牧、室蘭港含め)の優位性をもっと強調できればベターかなと思います。
27	1 計画を強力に推進していくためには、記述されているように、多様な主体の連携、協働が必要不可欠と思われます。施策の推進主体である、国、地方公共団体、産業経済団体等の連携、協働が図られるよう、実効ある推進体制を構築することが必要だと思います。 2 今後の社会経済情勢はこれまで以上に予測が困難と思われます。計画は丹念にフォローアップしていく必要があると思います。
28	○計画全体については、北海道の役割を踏まえ、北海道が先導役となる、受身ではない前向きの姿勢が表わされており、北海道民として大いに励みになります。ただあえて言えば、基盤整備の重要性についての記述が弱い感じがします。第3章の第2節に「3つの戦略的目標を達成するための横断的な主要施策として、内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上を図る施策、安全・安心な国土づくりを図る施策に取り組み」とありますが、全体の中でもっと強調されても良いと思います。経済発展、食料供給、環境保全、観光など、いずれも社会基盤がしっかりしていなければ成り立たないということも認識した上で、3つの目標を達成するということから、「安全・安心な国土づくり」や「内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上」の施策を、文章の中でも上位に位置づけることも良いかと思います。 ○この計画に示された主要施策について、国の施策として重視され、実現に向けての措置がきちんと行われることを望みます。地球環境の変化や食料の不足などが懸念されている中で、広大な大地、良好な環境や食糧の供給能力を有する北海道は、日本の中で重要な位置付け(「北海道イニシアティブ」・「北海道環境イニシアティブ」)を担うことになると思います。将来、北海道が活躍するためにも、北海道の持つ潜在能力を十分に活用できるように基盤の整備を、着実に進めていく必要があると思います。
29	新たな計画(素案)には、今後の北海道開発の戦略的目標として3点が挙げられています。どれも納得のいく目標ですが、中でも真っ先に取り組むべき目標は1番目にある「アジアに輝く北の拠点～開かれた競争力ある北海道の実現」ではないでしょうか。 北海道の主要な産業は、言うまでもなく農業や水産業など、食料関連産業です。先進諸国の中で日本の食料自給率が低いことは周知の事実ですが、まず、それを高めなければなりません。これは、安全保障の分野であり、国策でなされるべきものと考えます。農業の地力をつけること、東アジアでの競争力を確保するために流通コストを下げることで、これらを国主導で遅滞なく行うことが重要であると思われます。 将来に禍根を残さぬために、今の北海道でなければできないことがたくさんあるように思います。

番号	意見
30	北海道の農業従事者が減少し、且つ高齢化が目立ち、耕作放棄地も出現している状況があります。今後、少子高齢化が進みこの傾向が顕著になると思われます。その結果、食料の供給力も先細りになることが考えられます。 一方、団塊の世代が退職時期を迎え又、企業においても農業の新規参入を希望する者が増えることと思われます。 現状では、新規参入をすることは規制が有り困難な状況である。 このままでは先人が苦勞して開拓した農地を活用することなく荒廃地になる可能性がある。 しいては、北海道の農業も衰退のおそれがあります。 特区などの制度を利用し、農地の譲渡が進みやすい方法が可能になることを希望します。
31	① 北海道は他の地域にない自然環境、景観を抱えたりリゾートが多数存在する。これら特色を今後も最大限発揮していくため、観光資源の情報ネットワーク化の更なる推進、さまざまな観光スタイルに対応できる社会基盤の整備、公共性の高い先進的な実証実験の推進などに計画の力点をより一層置いていただきたい。 ② 高規格幹線道路を始めるとする交通ネットワークは、広大な面積を有する北海道における生活、産業の最も重要な基盤であり、これらの整備、維持について、計画の力点をより一層置いていただきたい。
32	北海道は歴史や環境など他の都府県とは異なるものが数多くあるが、今回の素案では、これら他地域との違いこそがアピールポイントであるという観点からつくられていると感じた。 現在、北海道を取り巻く環境は大変厳しいものがあるが、このような状況に対応するためにも本計画が早期に策定され、実行性のある施策を推進していただきたい。
33	北海道の公共事業において、持続的な発展が可能な環境保全型社会の構築に資することが重要である。 そのためには、北海道の良好な自然環境の保全に配慮した設計や施工について、具体的事例を通して技術的特徴、創意・工夫・改善・改良した点、その効果及び評価・課題等を広く道民に向けた情報公開が必要と考える。
34	地域住民や企業を含めた自助、共助、公助のバランスの取れた地域防災力の再構築、総合的な防災・減災対策の必要性を強調しておりますが、道民も、少しでも早く、ソフト、ハード両面のより強力な危機管理体制が構築されることを望んでいます。 その観点から、まず行政の共通した基本認識と、一元的な対応が求められるため、地域住民や企業を含めた共助、公助について議論を深め合い、新たな北海道総合開発計画に反映していかれることを要望します。
35	1 地域間格差の解消・緩和と施策の早期実施について 全国と本道との様々な格差、また、都市部と南宗谷地域をはじめとする過疎・へき地における地域間格差は厳然と存在しており、これら解消・緩和のため、今期計画素案に盛り込まれた5つの主要施策の着実・早期の実施を求めます。 また、そのための財源確保に向けた取り組みについて、一層の強化を求めます。 2 環境や食に対する役割・貢献とアピールについて 本道は豊かな自然環境や基幹となる第一次産業により、地球環境や食糧供給の面で大きな実績と発展可能性を持っています。 これら、地球的・全国的な課題に果たしている本道の役割と貢献について、将来的にも発揮できるよう投資・整備を継続すると共に、広くアピールしていくことが必要と考えます。 3 北海道における次期計画との連携・補完について 現在、北海道においても次期計画の策定に向けた作業を進めていることから、本道の振興発展には、両計画が連携しての相乗効果の発揮や相互補完が必要と考えます。
36	1. 計画の進め方について 3章3節に書かれているように、重点的に取り組むターゲットを絞り込むと同時に、10年間の大まかな基本工程を示して欲しい。 更に、プロセスの中間において、到達、達成度の検証についての記述が必要だと思う。 付記にあるP・D・C・Aでは曖昧ではないか。 2. 北海道庁の総合計画との連携、整合性について 道庁の計画との接点や連動性について、具体的に検討、検証する項目や作業についての記述がどこかで必要ではないか。 「多様な連携・協働を図る」ではあまりに抽象的だと思う。 3. 道民への周知について この計画の実効性を担保すると同時に、計画が将来を担う若者達に夢と希望を与える為に、中学、高校、大学生や教育関係者に、アプローチ、PRする機会を積極的に持って欲しい。
37	本計画は、グローバル化が進展する国産環境下で、北海道が東アジアを中心とする成長市場と直結し自ら成長していく指針を示すものとして高く評価いたします。 しかしながら、その活力の源となる北海道の人口は、少子高齢化の進展による減少過程にあり、将来人口の予測においても全国の推移を大きく上回って減少するとの推計があります。 人口減少下での持続的発展を実現するためには、交流人口及び定住人口の増加を実現する政策が不可欠です。 世界的にも注目される豊かな自然環境や恵まれた農林水産資源を活用し、環境問題や食糧問題などの日本及び世界が直面している課題の解決に北海道が貢献していくために、経済的・文化的交流を活性化する北海道新幹線は北海道のみならず日本にとっても欠くべからざる社会資本にほかなりません。 とりわけ、新幹線には、2地点間直行輸送である航空機と異なり、沿線主要都市相互間の交流を活性化させる大きな効果があります。この点こそ、裾野の広い産業としての観光を発展させる礎として北海道新幹線が必要とされる所以といえます。 さらに、定住人口増加の効果としては、イノベーションを実現する優秀な人材が集まり、育つことにより、豊かで多様な資源を活かした新たな産業の創出と特色ある持続的発展を可能にします。 新函館までの開業にとどまらず札幌延伸が実現することが、既存の道内鉄道網や本計画に記載された高規格幹線道路整備の効果と相俟って、札幌以遠を含む全道的な経済波及効果をもたらすものと信じて疑いません。 新青森・新函館間の着工を機とする道民の期待と熱意が、官民あげての新幹線建設促進運動の高まりとなって現れている事実を反映した計画であるべきと考えます。 世界市場における競争力を血肉化し、特色ある地域として発展していくために、国内外との交流、連携をもたらす北海道新幹線の札幌延伸を視野に入れた記述を強く望むものであります。 以上から、以下のとおり修正されることを要望します。 《修正案》 『北海道新幹線については、平成16年12月の政府・与党申し合わせ「整備新幹線の取扱いについて」に基づくとともに、その後の計画の進展を踏まえ、既着工区間新青森・新函館間の早期完成と未着工区間新函館・札幌間の整備を推進する。』
38	北海道は、過疎による産業の低迷など活力の低下が続いている条件不利地域が多く存在し、将来に向けては、これらの地域の活性化による道内全体の経済振興が欠かせないことから、旧産炭地を含め、条件不利地域への施策横断的な振興策という視点をより明確にする必要があると考えます。

番号	意見
39	私達が暮らす北海道は、豊富な資源や国土を利用し、国全体の安定と発展に寄与することを目的として、明治2年の開拓使設置以降、国の特別な開発政策の下、計画的に開発を進めていただきました。 北海道は、日本の食料基地としての大きな役割を担いながらも、時代のニーズに対応するグローバルな競争力ある自立的安定経済の実現を目指す必要がありますが、国内の景気低迷と農産物価格の下落、広域分散型の地域構造から輸送ネットワークの形成に時間と多額の費用を要する等多くの課題を抱えています。 このことから、新たな計画では、これまでの計画にかかる諸課題の達成と時代のニーズに対応できる事案を整理し、計画の目標を定め、計画推進の基本方針・主要施策が示された重要な計画であります。 計画全般が実施されることを強く願うものですが、とりわけ、本町に取って極めて関わりが強い第1次産業を中心に次の課題について、この計画のとおり実行されることを願うものです。 ◆グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現 食糧供給の強化と食にかかわる産業の高付加価値化・競争力の強化を図ることは本町の農業においても重要な課題で、加えて、担い手の育成と担い手への農地の集積などと併せ、圃場の段階的整備や圃場の大区画化は、大切な食料基盤を支える施設であり、極めて重要な施策であると認識し、本計画の主要施策であるこれらの課題が早期に実施されることを願うものです。 ◆地球環境時代をリードし、自然と共生する持続可能な地域社会の形成 北海道の単なる豊かな自然を守るのではなく、生活や産業との関わりを重視すべきである。農業との繋がりで言うならば環境負荷低減型農業や循環型農業の展開などの施策が必要で、本計画に示された施策が積極的に実施されることを願うものです。 ◆安全安心な国土づくり 安全安心な暮らしのためには、防災対策の推進と日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等、地震津波に備えた防災対策の推進が極めて重要な対策であります。とりわけ十勝地域は大型の地震が発生する地域で、過去の地震でライフラインの寸断・河川堤防への被災など住民生活を始め公共施設についても大きな被害を受けました。民生安定と公共施設の長寿命化に対応出来る安全・安心な国土づくりを着実に推進していただくことを強く願うものです。 今回の新たな計画（素案）は、今後の北海道経済の自立・発展と地球環境に配慮した北海道づくりなどの主要施策が示されています極めて重要な計画であり、これらが早期実施されることを強く願うものであります。
40	冬季の北海道観光は流水および雪祭りに代表される冬季祭典に限定されているように思われるが、毛氈、御神渡り、ダイヤモンドダスト、フロストフラワーなど、本州には見られない自然現象があり、魅力十分である。ただし、これらが観光資源として十分認識されない理由として偶発性が高く、募集団体旅行に適さない点が挙げられる。個人旅行レベルでは、オーロラを見に北欧まで出掛けることを考えると十分集客力があると思われるが、冬道の自動車運転の安全性から本州からの旅行客の来道に、二の足を踏ませているように思う。そこで、高規格道路による横断道、縦貫道の完成と、この高規格道路と主要国道の冬季完全除雪を行い、これをアピールすることで、冬季来道者の増加を図ってはどうか。幹線道路が正常スピードで運転できれば、目的地へのアクセス道路を時速30キロで走行しても、十分旅行の機動性と安全性は確保できると思う。
41	北海道では広大な地域に都市が散在する広域分散型社会を形成しています。 その中で、本町を含む過疎地域の多くには鉄路が存在せず、通院や通学、買い物など日々の生活に自動車やバスを利用しており、道路交通への依存度が極めて高い状況となっています。また、こういった地域の基幹産業は農業であり、その振興を図るためには、農畜産物を安価で速やかに輸送するための道路網の整備、特に高規格道路の整備は非常に重要となっています。そして、北海道における冬期間の道路交通は、積雪・凍結による事故や走行速度の低下といった課題を抱えており、安全で快適な生活を確保するため、除排雪の実施、凍結路面対策が求められています。 以上のことから、北海道にとって国道を始めとする基幹道路の整備や維持管理は重要であり、今後もその事業について一層の推進が図られることを要望します。
42	①「アジアに輝く北の拠点…」は、北海道が「アジアの宝として輝きたい!」という目標であるとは思いますが、他の二つの現状（事実）認識とは若干異なるものであり、「アジアと共栄する北の拠点…」位の方がなじみ易い表現と思います（11p 東アジアと共に成長…とも整合）。 ②平成15年、社会資本整備重点計画策定時においては、都道府県の意見聴取とパブリックコメントと同時に、産学官のトップ（24人）による「北海道ブロック戦略懇話会」を設置し、情報交換・意思疎通等を図ってきました。 本計画策定は大臣諮問により国土審議会が行うものであり、今般、北海道開発局および各開発建設部では、経済界、市町村長、有識者、マスコミ等に対して素案内容を説明し、パブコメ 募集の周知をされているとは思いますが、厳しい船出が予測される中、今後10年の戦略ビジョンの共有と実現に向けて、北海道の各界トップが一堂に会して意見交換し、さらなる連携・協働を図っていく場が必要であると考えます。
43	1. 道路の高速化について 根室市において今、脳・心臓・お産などの医療を125km離れた釧路に頼っております。吹雪や事故で時々国道が閉鎖され、手遅れが心配されます。医療不安で若者が根室を離れたとの話が聞かれます。 更に、水揚げされた水産物を大消費地の市場に間に合うように、一刻も早くと、学校前でずら急いでトラックが走ります。交通事故が心配されます。 もし、道路の高速化が実現されますと、これらの問題が解決されます。道路作りは交通量やコスト面からよく議論をされておりますが、都会の命も地方の命も、重さは同じと考えます。 2. 港湾・漁港について 根室は水産物供給基地であります。水揚げされた魚介類の衛生管理（安全安心）から、屋根付きの漁港荷揚げ場が必要になってきております。根室は北方領土原点の町でもあります。北方領土への物的・人的交流の町であります。根室港に北方領土に向けたターミナルや保管庫のスペースが早急に必要であります。北方領土紛争で、漁業経営が成り立ちづらく、根室経済の疲弊に繋がっております。 3. 総論 日本経済で、グローバル化や国際紛争を議論されておりますが、財務省を中心に予算削減の議論ばかりで、内需拡大のための必要な投資を、何故議論されないのか不思議でなりません。日本経済の足腰が強くなれば、財政赤字の削減に繋がらないと考えます。このままでは地方が衰退し、都市のスラム化に繋がります。国際競争にも置いて行かれることが心配されます。 迎合評論家やマスコミに負けることなく、安全安心な国づくりからも、内需拡大のための公共事業行政を、自信を持って進めていただきたいと思います。大いに期待いたしております。
44	1. 地球温暖化、漁法の多様化（底引き網漁等）により、海中の生態系の変化が危惧されております。今後も持続的に水産物を獲得するためには、この対処方法についても触れるべきではないでしょうか。 2. 「シーニックバイウェイ北海道」の国民の認知度は未だに低い状況であると感じます。このことから、今後「シーニックバイウェイ北海道」をよりPRすることは北海道の観光業を活性化するためにも重要であると思います。さらに、新ルートの提案を各自自治体の団体等に促進することも重要であると思います。北海道には指定されているルート以外にも美しい景観の道路はまだまだたくさんあります。 3. 道外に流れた人口を再び北海道に呼び込むことや、道外および海外出身者を道内に呼び込むことも産業を活発にするためには重要であると思います。これについても触れてみてはいかがでしょうか。さらに、道内の地方都市では過疎化が急速に進んでおります。過疎化は産業の衰退にもつながります。地方の過疎化を抑えるための対策についても触れてみてはどうでしょうか。 4. 水と緑あふれる都市空間によって、「地域コミュニティの創造を図る」などの表現を付け加えてはどうでしょうか。地域コミュニティは地域の文化、産業、安全を支える上で重要な役割を果たすものであると思います。 5. 観光業は近隣市町村が一体となり、複合的に取り組むことによって、より効果的・効率的に活性化するためであると思います。「近隣市町村が一体となって取り組む」という表現を付け加えてみてはいかがでしょうか。 6. 前述したように「シーニックバイウェイ北海道」をより広く国民に認知して頂くことが必要であると感じます。さらに、ルートに指定されるには「景観が美しい」だけではなく、地域による地域の個性を活かした活動も審査の対象になります。この活動をきっかけに地域コミュニティの活性化も図れると思います。「シーニックバイウェイ北海道」について、その効果、付加価値などについても触れることにより、その意義が国民にも伝わりやすいと思います。 地域コミュニティの重要性についての記述も載せてみてはいかがでしょうか。地域コミュニティの効果は地域の問題をいち早く発見できることや地域が自立的に問題に取り組むこと、地域の魅力づくり、災害時の援助の迅速化等様々なメリットがあります。地域コミュニティの繋がりをより強固にしていくことは重要である感じます。

番号	意見
45	今後の人口減少下の地方都市の都市づくりの取り組みとして必要事項を記載しております。 特に、郊外部における土地利用等による都市機能の適正配置を進めるうえで、次ページに記載のある人口減少密度地域における活力ある地域社会モデルと連動しながら、規制だけでなく、北海道の郊外部（農地等）の資源を生かし、都市部とは差別化した魅力ある地域とするため都市計画と農地との総合的な土地利用を示す北海道スタンダードの人口減少下の都市づくりを示すためにも、モデル都市における計画から実施までの一貫した総合的な政策（集約型都市づくりの総合事業のパッケージ事業の創設）を示す必要があると考えます。 また、これに合わせて、公共交通についても、北海道のような低密度地域においては、民間のバスだけではその採算性は維持することはより一層厳しくなり、もうすでに限界にきている都市ばかりではないかと思えます。そういった対策の具体を早急に示し、今後の北海道の地域づくりどうすすめていくのかを示すことが、北海道スタンダードでもあると考えます。 また、北海道の固有の豊かな田園風景を作り出すには、その生産手法もさることながら、その暮らしそのものであり、既存のコスト高の電線の地中化ではなく、いかに規制を外しコスト安で実施できるのか、今後の街を形成する様々な建設（地場の建設資材の活用など）が如何に北海道スタンダードになるのか、成功するモデル都市を作ることが一番の近道ではないだろうか。
46	北海道における農水産業が果たす役割の重要性と現状の農業政策との整合性をどうとるのか。 将来的に日本の食料の確保が懸念される状況の中であって、生産主体の農業者や新たな農業の担い手が、農業を魅力ある産業として持続的に経営できる政策とすることが必要。 今後の観光のマーケットとして期待される東アジア地域の来道者へのサービスの充実として、国道における道路案内看板の表示規制（現状二カ国語までと思いますが）を緩和し、中国語・ハングル語の表示も可能とすべき。 面積が広く、都市間の移動距離が長い北海道の特殊性に応じ、高規格幹線道路においては全道のネットワークの早期整備を図るとともに、より有効利用及び利用者の利便性の向上、地域の活性化につなげるためにも連結施設の増設が必要であると考えます。 情報化社会において、地域の情報通信網の整備充実が都市部のみならず山間地域においても今後益々必要となってくると考える。このため、地理的条件不利地域における情報化の確立、特に市街地から遠距離にある地域においては、整備コスト的に極めて困難な面もあることから、衛星通信技術を活用し、より低コストで利用可能なシステムの開発が必要である。 これまでの総合開発を着実に実施してきた結果、北海道におけるインフラ整備は一定の成果を上げてきたが、全国的にみると遅れており今後も総合的な開発整備が必要。その上で、北海道の経済活性化が最も重要であり、北海道の新たな総合計画との整合性をもちながら産業振興の面ではこれまで以上に多様な取り組みを期待したい。 また、新たな計画（素案）を具現化するための具体的な施策や実施計画が重要であり、地域の実情に沿った効果的な取り組みを期待するとともに、道や市町村は財政的に極めて厳しい状況にあり、民間も含めていかに効率的に連携していくかを十分検討願いたい。
47	平成16年12月の政府・与党申し合わせ「整備新幹線の取り扱いについて」は、年度内の見直しに向けた作業が現在進められていることや、今後10年の進捗状況を見ると、現在の記述内容は実態を反映しているとはいえない。 北海道新幹線は、高い輸送能力、定刻性、安全性に加え、少ない環境負荷など数多くの優れた特性があることから、首都圏はもとより、東北・北関東地域との文化・経済交流の促進や新産業の創出等、様々な産業分野へ大きな経済波及効果をもたらし、北海道経済の活性化に大きな役割を果たすものである。また、北海道が我が国に貢献して行くために、欠かすことのできない高速交通ネットワークである。 我々は北海道新幹線の札幌延伸に向けた誘致運動を積極的に推進しているが、国民が整備新幹線の意義・必要性を幅広く理解し、誘致活動に弾みをつける意味でも以下の通り修正願いたい。 【修正意見（9行目～11行目）】 『北海道新幹線については、沿線地域はもとより北海道全域の経済産業の活性化に大きな役割を果たし、交流人口の増加等に伴い我が国経済の活性化にも貢献することから、着工区間の早期開業を実現するとともに、未着工区間の完成に向け整備を推進する。』
48	平成16年12月の政府・与党申し合わせ「整備新幹線の取り扱いについて」は、年度内の見直しに向けた作業が現在進められていることや、今後10年の進展を考えると、現在の記述内容は実態を反映しているとはいえない。 北海道新幹線は、高い輸送能力、定刻性、安全性に加え、少ない環境負荷など数多くの優れた特性があることから、首都圏はもとより、東北・北関東との文化・経済交流の促進や新産業の創出等、様々な産業分野へ大きな経済波及効果をもたらし、北海道経済の活性化に大きな役割を果たすものである。また、北海道が我が国に貢献して行くために、欠かすことのできない高速交通ネットワークである。 特に、当地においては、新幹線の開業効果として、広域交通結節点が確立され、観光拠点としての広域交流の場の構築、基幹産業である一次産業の振興や、それと連携した広域観光の振興、さらに移住・定住の促進等が予想されることから、北海道新幹線の札幌延伸に向けた誘致運動を積極的に推進しているが、道民・地域住民が整備新幹線の意義・必要性を幅広く理解し、誘致活動に弾みをつける意味でも以下の通り修正をお願いしたい。 【修正意見（9行目～11行目）】 『北海道新幹線については、沿線地域のみならず北海道全域の経済産業の活性化に大きな役割を果たし、我が国経済の活性化にも貢献することから、着工区間の早期開業を実現するとともに、未着工区間の完成に向け整備を推進する。』
49	計画に記載された施策が、着実に展開されるような個別事業の実施を望みます。
50	「戦略無き国家日本」の歩調に合わせることなく、独自の北海道戦略の構築と実現に向けて、北海道開発局は社会資本の整備充実のために、情報戦略機能システムを持つべきである。かつてのスコットランドやフィンランドに係わる戦略的政策論争の未消化は、広告宣伝費の不足と情報発信機能システムの未成熟（予算不足）の中で行われた結果である。「アジアの宝北海道」を実現するために、北海道が東アジアの情報の最大集積地となり、情報発信の拠点として、無教養番組を駆逐することを目指し、多彩な広報活動を展開してほしい。東アジア各国やEU の実情を広く認識させ、独自の政策戦略の展開を可能とするソフト面からの啓蒙活動が必要であり、あわせてインフラ整備の急務と優先順位を明確に示すことである。そのためには定期的なテレビ番組が製作報道されるだけの十分な予算化が重要であり、北海道を考え・議論し・決定し・実現するシステムが無ければならないと考える。
51	観光産業の発展のために人材育成は必須だと思しますので、人材の育成と能力向上については是非とも促進していただきたいところですが、大学との連携のみならず、小学生など子供時代から教育していく必要があると思います。
52	このことは、極めて重要なことであるが、複数の地域が広域的に連携して周遊観光を実践するためには、周遊のための道路が必要であることから、「広域周遊型観光の促進に必要な幹線道路の整備を行う。」と記入してもらいたい。 苫小牧への一極集中の発想が感じられる。特に港湾については、太平洋側と日本海側を均衡ある整備を計画すべきであり、苫小牧に東アジア地域を視野にと書いているが、日本海側の対岸を意識した計画が必要である。 札幌延伸の意志がぼけている。従って、「更に札幌延伸に向けて所要の手続事業を進める。」と明記してほしい。
53	平成16年12月の政府・与党申し合わせ「整備新幹線の取り扱いについて」は、年度内の見直しに向けた作業が現在進められていることや、今後10年の進展を考えると、現在の記述内容は実態を反映しているとはいえない。 北海道新幹線は、高い輸送能力、定刻性、安全性に加え、少ない環境負荷など数多くの優れた特性があることから、首都圏はもとより、東北・北関東との文化・経済交流の促進や新産業の創出等、様々な産業分野へ大きな経済波及効果をもたらし、北海道経済の活性化に大きな役割を果たすものである。また、北海道が我が国に貢献して行くために、欠かすことのできない高速交通ネットワークである。 特に、当地においては、新幹線の開業効果として観光振興、企業誘致、定住等が予想されることから、北海道新幹線の札幌延伸に向けた誘致運動を積極的に推進しているが、道民・地域住民が整備新幹線の意義・必要性を幅広く理解し、誘致活動に弾みをつける意味でも以下の通り修正をお願いしたい。 【修正意見（1行目～3行目）】 『北海道新幹線については、沿線地域のみならず北海道全域の経済産業の活性化に大きな役割を果たし、我が国経済の活性化にも貢献することから、着工区間の早期開業を実現するとともに、未着工区間の完成に向け整備を推進する。』
54	北海道は、開拓使設置以降、特別な開発施策の下、計画的に推進され現在に至っています。北海道の我が国における重要度は、今後ますます進展し、日本の食料供給や観光そして地球環境時代に特別な位置を占めることとなると考えます。しかし、グローバル化の進展やかつて経験したことのない地球環境問題そして急速な少子高齢化を背景として安穩とはしていられない状況です。「新たな計画（素案）」については、このことを的確に捉え北海道における持続可能な開発をいかにして進め、ビジョンとして打ち出して行くかにかかっています。今回の計画の主要5施策については、今後の北海道に必要な要素を網羅していると考えますが、第4節の「内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上」について、計画中の位置づけを強化すべきと考えます。戦略目標達成には、この交流ネットワーク形成は、必要不可欠であり、基盤となるものです。特に高速交通ネットワークの強化、冬期交通の信頼性向上や道路防災に関しては、戦略目標全ての根底となる事項であることから重点目標として掲げるべきと考えます。また、昨今、道路の中期計画策定や道路特定財源の見直しが話題となっておりますが、現代社会においては、変革やニーズが飛躍的に加速する傾向にあり、計画の意図するところが、時代とマッチしづらい傾向にあります。計画よりも時代が先に進むと計画自体が死に体となってしまう可能性があります。全ての事業項目に言える事ですが特に道路の背骨も未完の北海道では基盤事業の道路整備等に関しては、できるだけ事業を加速し、前倒して実施することが望ましいと考えます。加えて暫定税率の維持は、今後の北海道総合開発計画にとって重要な柱であるとともに地方維持活性化には今後も必要となる制度と考えています。

番号	意見
55	広域分散型の典型である北海道においては気候特性とも相まって、都市間の時間距離で他府県と比べ大きなハンディを背負っている。また、社会活動における人流、物流は陸上交通に依存しており、道路の高規格化、ネットワークの構築は北海道の自立、発展に欠かすことのできない重要な課題と思考する。 本「新たな計画」の主要施策が計画的かつ迅速確実に展開されることを切望するものである。
56	新たな北海道総合開発計画については、我が国の課題の解決に貢献する北海道イニシアティブの発揮に期待します。そのために、雄大な自然の恵みを体感できる北海道づくり（第2章第3節2.）を進めていかなければならないと考えます。私たちは、その北海道の優位性を活かして、アウトドア活動としての自転車による地域振興を進めています。計画（素案）には「冬のイベントやスポーツを目的とする体験型観光（第4章第1節2.（1））」とありますが、「グリーンツーリズム、マリンツーリズム」ばかりでなく、自転車などのアウトドアスポーツ全般の振興についても、ぜひ、触れていただきたく要望します。
57	1 全般について 素案の全般についてはおおむね納得できます。挙げられている3個の戦略目標については、概ね納得のできる戦略となっているのではないのでしょうか。 2 第4章について 第4章の主要施策については、食糧供給力の強化については、どのようにして供給力を強化するのかについて、ハード面、特に農地の再整備について触れられていますが、担い手の育成や休耕田や放置農地の利活用、あるいはブランド力の強化、生産物の利益率の強化についても検討されるべきではないのでしょうか。そのためには高付加価値化として、減農薬や有機農法のみではなくマーチャンダイジングの強化を踏まえた商品開発と流通力の強化などがより明確に触れられる必要があると思われます。 次に、産業群の育成と環境に関連する事項ですが、例えば北海道大学や室蘭工業大学或いは北海道工業大学において進められている、先端産業研究である航空宇宙技術や、マイクロサテライト開発研究などは、道内の企業との産学協同として今後有効な技術となりうえると思われます。特にマイクロサテライトは植生或いは地質調査等に特化した利活用も、その製造・打ち上げ単価から考えて有効であると思われます。しかも大樹町の滑走路など、インフラについても、初期については整備が進みつつあることも考慮されるべきではないかと思われます。また、可能かどうかについては意見が分かれるかもしれませんが、深海部のマグネシウムボールなどの未開発資源の開発につての研究についても促してはいかがでしょうか。 最後に、広域に散在する集落について、それぞれに地域にあった生活形態の形成について検討を進めるよう促すべきではないかと思われますがいかがでしょうか。
58	計画の狙いがハッキリして、且つ、読みやすく、理解のし易い総合計画だと思っております。 この計画を実現するためには、総務省の行政評価局が進めている「政策評価」のような達成状況を途中で、或いは計画完了時に確認することが出来るようになってはならないと思います。この評価の測定項目はどの様に設定されるのでしょうか？ また、少なくとも政策支出の伴うあらゆる施策或いは、事業、その予算項目の構成においても、この計画意図が明確に（従来のように既存制度の運用ではなく）示されなくてはならないと思います。 いわゆる縦割り行政の中の“、弊害”の部分を解消する仕組みを整えること。弊害とは“構想は構想、計画は計画、或いは事業は事業と云うような観点を計画推進の仕組方で排除していくこと。 以上
59	第1章から第4章までを通読いたしました、良く整理された理解のされやすい構成になっていると思います。 新しい計画を策定することの意義、計画の目標、そして、計画を推進する際の基本的な視座が説かれた後、目標に達するための5つの主要な施策が配されている。 5つの主要な施策についても、3つの目標との対応で3つの施策が配されるとともに、これら諸施策を横断するものについては、別途、ふたつの施策が提示されている。 内容あるいは書きぶりとして、詰めを要する点はあろうかと思いますが、基本的なビジョンの展開として、このわかりやすい構成は最後まで堅持していただきたいと思います。 また、本素案は「計画」と銘打ってはおりますが、内容的には、素案の中に明記されておりますように「ビジョン」が記されております。「計画」と「ビジョン」の差異につきましては解釈の仕方にもよろうかと思いますが、「計画」よりも上位に位置する「ビジョン」を実質的な内容とすることで、向こう10年間の大括りなフレームが指し示されますとともに、今後の時代環境の変化に対して、「計画」の柔軟性を確保するという利点を有しているものと思われます。 以上
60	・担い手育成ということで、優秀な人材を育てるためにも、住宅、医療、社会福祉などの生活基盤整備が必要。 ・農家経営も個別完結型から多角化ヘシフトする必要がある。 ・良質な作物を短時間で輸送し、付加価値を高めるため物流ネットワークの整備は重要。 ・グリーンツーリズムへの対応などからも高速交通ネットワーク網の基盤整備が必要。 と考えておりこれらの項目が反映されている本計画は適正と考える。
61	（意見） 地球温暖化対策も考慮した農業生産の国内自給率確保策として畑地かんがい整備は優先事業と位置づける事とその補完整備として地方道路の整備を進めてほしい。 （理由） ここ数年間の干ばつとも言える現象にて農作物の収量に変動がきています。地域内での差が歴然としてきたりもしています。こっちでは雨が降っているが、あつちは降っていない、近い集落での差が出ています。水の散布、調整により施肥、追肥の減量が可能でありそのことで節水も可能、定植、生育時の水の確保も可能となり生産効率が図れます。環境対策も同時に可。オホーツク圏の新しい品目に生鮮野菜も拡大可能です、同時に物流ネットワークの完備の条件も必要です。そのために地方道路の整備を急ぐことです。
62	北海道は、戦後の食糧難・人口問題への対応、エネルギーの供給などその時々での国の課題の解決に寄与するため、国、地域が一体となって取り組みを進めてきたところであり、今後も北海道はこうした役割を果たしていく必要があるものと考えます。 今、我が国は、地球温暖化への対応などの課題に直面しているほか、食料安全保障はグローバル化の進展によりさらなる対応が求められている。北海道は、森林資源やバイオマス資源が豊富なほか、安全で質の高い食料の生産基地として、こうした課題に大きく貢献するポテンシャルを有している。 このため、森林の適切な管理、バイオエタノールをはじめとするバイオマスエネルギーの普及などの取り組みを積極的に進め、全国に先駆けて環境負荷の少ない循環型の地域社会の構築を実現するほか、安全で質の高い食料の生産、農業の生産性の向上のため、引き続き農業基盤整備などに取り組み、グローバル化時代に対応した農業を展開する必要があるものと考えます。 素案には、他地域にも共通する課題に対し北海道がその特性を活かしながら先駆的な取り組みをすすめるという視点が示されているが、こうした視点は、北海道開発の意義から大変重要な視点であることから、北海道は地域の資源や特色を活かしながら、先頭に立って様々な課題の解決に取り組んでいく必要がある。 全国で高速道路、新幹線などの交通ネットワークの整備が進む中、北海道の交通ネットワークは未だ整備が遅れている現状にある。広域分散型の地域構造となっている北海道において交通ネットワークは重要な社会基盤であることから、早期にネットワーク化を図る必要がある。 地球温暖化に伴う異常気象による水害の発生が懸念されるとともに、北海道は過去、千島海溝などを震源とする地震被害を受けており、地震災害への対応が安全な地域づくりの大きな課題となっている。このため、治水対策を積極的に進めるとともに、災害が発生した際には迅速かつ的確な対応ができるよう、国等の防災拠点施設や体制の整備を進める必要がある。

番号	意見
	北海道の優れた資源・特性を活かした独自の取組としての「新たな北海道イニシアティブ」の展開は基本的視座としては評価できるものと考えます。しかしその後続く、具体的な施策内容については上記の理念が十分に反映されているとは言い難いと考えます。 P11(2)リーディング産業としての観光産業振興において示されているのは「グリーンツーリズム」「マリンツーリズム」「ヘルスツーリズム」といった全国どこでも進められているものばかりで、北海道らしさ・北海道の優位性が明確に示されていません。 反面、第5期計画において示された、アウトドアレク関連施策（オートリゾートネットワーク構想、サイクルネットワーク構想、スカイスポーツ構想等）は北海道の自然や広大さを最大限活かしたネットワーク型観光振興施策で全国的にも他に例のない先進的な取組であると考えます。本構想は第6期計画においても引き継がれ、その推進が図られてきました。しかし平成18年の点検作業でも何らの評価もなく、また今回の計画にも全く反映されていません。 こうしたことから、計画案に対しまして以下のような修正をご提案する次第です。
63	現行 (2)リーディング産業としての観光産業振興 このため、豊かな自然環境と農林水産業を始めとする地場の産業を組み合わせたグリーンツーリズム、マリンツーリズム、ヘルスツーリズムといったニューツーリズムの創出・普及を、産学官が連携して促進する。また、地域資源を利用したその地ならではの製品の開発・販売やこれらの活用を促進する。 ↓ 修正案 (2)リーディング産業としての観光産業振興 このため、豊かな自然環境と広大な大地を活かし、農林水産業を始めとする地場の産業を組み合わせたグリーンツーリズム、マリンツーリズム、ヘルスツーリズムといったニューツーリズムの創出・普及、そして全国的にもトップランナーとして推進を図ってきたアウトドア・レクリエーション振興を、産学官が連携して促進する。また、地域資源を利用したその地ならではの製品の開発・販売やこれらの活用を促進する。
64	新たな計画（素案）は、10年先の基本的な方向性を見据えて策定されているが、10年後の検証により進捗状況や効果がわかるのではなく、計画に着手して早期に進捗状況や効果がわかるような方法で国と地方が協調して進めていただきたい。
65	平成16年12月の政府・与党申し合わせ「整備新幹線の取り扱いについて」は、年度内の見直しに向けた作業が現在進められていることや、今後10年の進展を考えると、現在の記述内容は実態を反映しているとはいえない。 北海道新幹線（新青森・札幌間）は、我が国の高速交通体系の骨格を形成する上で極めて重要な国家的プロジェクトであり、「北の大地北海道」がその個性を生かし、魅力と活力あふれる地域社会を創り上げ、21世紀の我が国に大きく貢献していくために、欠かすことの出来ない社会資本である。 また、東北、北関東、首都圏との文化・経済交流の促進や新産業の創出等、本道の様々な産業分野へ大きな経済波及効果をもたらし、北海道の活性化に大きな役割を果たすものと確信している。 北斗市内においては、現在「渡島当別トンネル」の掘削工事が順調に進捗しており、また、「新茂辺地トンネル」が着工され、「函館総合車両基地」の用地取得などが計画どおり進捗しており、地域住民の新幹線建設に対する期待は益々高まっている。 北海道新幹線の新函館（仮称）駅の早期開業と札幌延伸に向けた誘致運動が積極的に推進され、道民・地域住民は整備新幹線の意義・必要性を幅広く理解している。 今後の誘致活動に弾みをつける意味でも以下の通り修正をお願いしたい。 【修正意見（9行目～11行目）】 『北海道新幹線については、沿線地域のみならず北海道全体の経済産業の活性化に大きな役割を果たし、我が国経済の活性化にも貢献することから、着工区間の早期開業を実現するとともに、未着工区間の完成に向け整備を推進する。』
66	「新たな計画」では、アジア、東アジアということばが頻繁に使われています。 そのなかで用いられている「東アジア」は、 ①辞書の意味では、通常「日本、中国、韓国」（広辞苑）を指すとされています。 ②『国土形成計画（全国計画）に関する報告』（国土審議会）では、注で「日本、中国、韓国、台湾、ASEAN10ヶ国及び沿海地方など隣接するロシア」と示されております。 「新たな計画（素案）」のP.12によると 3. 東アジアと共に成長する産業群の形成 (1) 地理的優位性を活かした産業立地の促進 北海道は、北米と東アジアとを結ぶ線上に位置し、ロシア極東地域にも隣接している。 と記載されています。 この「東アジア」はどの位置を意味しているのでしょうか。もし、中国、韓国を意味するのであるなら、『国土形成計画（全国計画）に関する報告』（国土審議会）に示されている「東アジア」の定義と異なることになります。 『新たな計画』では、「東アジア」をどちらの意味に用いているのでしょうか、注などで説明していただければと思います。 人によって解釈が異なるのは困ると思います。 なお、経済的・戦略的重要性を考えたとき、東南アジア(ASEAN)は、中国・韓国と同様かそれ以上に重要だと考えます。 ASEANとの経済的戦略的重要性を考慮して、「国土形成計画」と同じく「東アジア」の定義にはASEANも入れる方が適当ではないかと思います。 ある特定の国と経済発展を共有する将来計画は、時として相手の政情に影響を受け、当方の計画見直しをしなければならないことも想定されます。ある程度の幅を持った地域との連携がよいと考えます。
67	北海道は、国土の4分の1近く占め、国策により一次産業を中心に発展整備を進めて来ているが、他府県と比べその整備内容は、今だ同格とは言い難く、食料自給率の少ない我が国において、唯一、向上させられる区域であります。 我が国が、他国と対等に交渉するためにも、これらのことを基本に、開発計画を立案すべきであり、その内容に合致した計画でありますので、今後も、当該内容で、推進していただきたいと考えております。
68	○札幌一極集中が当該期間中に更に進捗し、このため札幌圏以外の多くの地方が空洞化、過疎化に追いやられている。この事実をしっかりと受け止めなければ、北海道総合開発計画は画餅に帰すことを肝に銘じて頂きたい。 ○札幌一極集中の是正は古くて新しい問題であり、官民ともに問題視していながら、この問題について立ち上がろうとせず放置しているのは、フロンティア精神が欠けているものであり遺憾である。明確に取上げるべきである。 ○上記「新たな北海道総合開発計画の意義」として述べたことの戦略的目標として、以下のように改めて頂きたい。 ①「1. アジア…北海道の実現」の中に、「日本の食料基地としてのインフラ整備」の趣旨を織り込むこと、②「3. 地域力…北海道の実現」については、上から5行目以下の「札幌を中心とする都市圏の機能により北海道全体を牽引」の文言を、「札幌一極集中を是正」の文言に置き換えること。 なお、②点については、今回の「北海道総合計画」（素案）においても、前述の通り札幌一極集中を課題に掲げながら、是正するための施策については無為無策。例えば、北海道と札幌市とが、この問題についてプロジェクトチームを編成するなど協議機関を設けて、英知を結集して検討すべきことを提案しても動こうとしない。これは、高橋知事が選挙公約の一つとして掲げながら指導力不足や道庁の事勿れ主義、前例踏襲主義の後ろ向き姿勢によるもの。 ○上記の通り「今後の北海道開発の戦略的目標」を改めることに伴い、所要の手直しをする。 ○支庁再編案でもある“6つの広域的な生活圏”については、かなりの地域から反対の声が上がり、道民のコンセンサスを得ていないばかりか、道議会でも異論続出の有様。このように、北海道の今後10年間の道筋である総合計画が、道民の受容性に欠けたものを土台としていることは、何のための総合計画であるのか理解に苦しむ。 したがって、本総合開発計画においても、“6つの広域的な生活圏”は流動的であるので（9つの「総合振興局」と5つの「振興局」に再編し、事実上の現状の14支庁と同じになる公算大）、このような表現は避けて頂きたい。 ○「シーニックバイウェイ北海道」については、注記して頂きたい。
	以上

番号	意見
69	北海道の持つ可能性の一つとして、国内は勿論であるが、北東アジアにおける、高品質の食糧供給地になることと考えます。 現在は水産物の輸出については韓国、中国方面での実績はありますが、農産品（野菜）の輸出は殆ど無いと認識しており、このことに積極的に取り組むことが将来の北海道の自立につながると考えます。 北海道、特に道北の冬期間の交通システムは脆弱であり、地域センター病院への通院も非常に困難な状態がしばしば発生する。特に道北地域にはお産の出来る病院が稚内と名寄にしかなく（旭川以外）、安心して出産も出来ない状況である。少子高齢時代だからこそしっかりとした体制が望まれると考えます。
70	意見－１（全体的内容について） 章、節の構成やその内容については良い形でまとまっている印象を受け、昨年11月の地方再生戦略とも方向性に違いがないと思われます。但し、北海道総合開発という地域を特定した計画としては抽象的表現が多く具体性に乏しいこと、特に時限的制約もある計画推進ではプランの大纲でも各所に加えることが望ましいと考えられます。 意見－２（７ページ ３．３．３．北海道イニシアティブの発揮） 第２章の２、３節で述べられているように北海道の特性に十分配慮した計画推進が望まれるところである。このための制度設計のひとつが建設、港湾空港、農業水産の部署を抱える北海道開発局の形であるといえる。 故に、ここでは寒冷地の営農、交通、地域振興など各部署の案件から連携できる可能性を秘めた事例の一部を取り上げてでも、ここに付記することで道州制への対応姿勢をより表現できると考えられる。 意見－３（１０ページ ４．１．２．観光の振興） 北海道の特性を強調すると食料自給率と観光資源に至るものと考えられる。 観光客に好まれている美瑛、富良野や十勝などのような景観は観光目的に作られたものではなく、地域産業の形成自体が評価されている実例である。 シーニックバイウェイなどの取り組みの中に看板や廃屋の撤去、無電柱化などの実務を伴うものは、予算的処置で側面支援を行う事を明確にすることで沿道住民、自治体、NPOなどの取り組み姿勢が強固となると思われる。 北欧、南仏、スイスなど写真や景観だけでイメージできる地域づくりを目指す形としたいが、これは特定の町村や商店街の努力では難しく北海道開発全体を統括した計画と推進の実務を担う省庁の力が必要となる。
71	「(3)人口低密度地域における活力ある地域社会モデルへの取組」に、二地域居や長期滞在への対応とともに、団塊の世代等を対象とした北海道移住に対する支援、取り組みについての内容も必要ではないかと感じています。 「北海道新幹線」の整備による高規格幹線道路や他の交通機関等との高速ネットワークの構築が物流、観光、経済にもたらす波及効果を示したほうがよりわかり易いのではないのでしょうか。 同時に、北海道として示すことのできる、ミッシングリンク解消の方向性や効果等について、高速ネットワーク構築と絡めて記述してはどうでしょうか。
72	日本の高度経済成長を支えてきた炭都、夕張市は最盛期の人口は、１２万人を擁していたが、炭鉱の相次ぐ閉山により地域住民が市外流出し過疎化の一途を辿り、現在の人口は、十分の一の１万２千人を割り込む厳しい状況になっている。 昨年、市の財政再建計画への移行に伴い人口が極端に激減し、住民に対する行政サービスの低下や住民税、各種手数料等の負担増などにより住民の転出が後を絶たず、自治体が存亡の危機に直面し、地域社会の低下や社会的なサービスの低下が懸念されている。 現在、再生夕張に向けて「食、観光、ものづくり、コミュニティビジネス」を地域の特性にあった地域経済社会づくりを目指しているが、具体的な振興策として①農業の振興「メロン、長芋の生産などの品質保持と販路の拡大」②企業誘致・地場産業の育成「工業団地分譲の割引PRなど」③観光産業の振興「自然観光と体験観光・スキー、温泉など長期滞在型のリゾート開発の促進」など３項目を重点事業としてバランス性を保ちながら安定した産業基盤を確立させることにより雇用の場の創出にもなりマチの賑わいにも繋がる。 とくに、「人、もの」の地域資源を有効に活用したマチづくりが強く求めている中であって独創性に溢れた知恵と創意工夫を図りながら旧来の発想にとらわれない新しい発想で地域経済社会の構築を推進すべきである。 マチの活性化の基本は、「地域づくりは、人づくり」からはじめなければならない。
73	特にありませんが積極的に取り組み、計画を推進していただきたい。
74	特にありませんが積極的に取り組み、計画を推進していただきたい。
75	特にありませんが積極的に取り組み、計画を推進していただきたい。
76	農業従事者の減少や高齢化による耕作放棄地の増加が懸念されています。若年層は雇用機会の多い都市部へ集中する傾向が大きい反面、スロウライフに興味をもち、北海道の自然や農業・酪農経営に憧れを抱いているものおり、地域活性化と少子高齢化対策の一環として、道外者に対する1次産業の雇用の推進を盛り込んではどうでしょうか。
77	近年の医師不足による地域医療の集約化を踏まえた、無医村と都市部を結ぶ道路ネットワーク整備およびモビリティ向上が必要と考えています。医療の遅れが直接死につながることから、緊急医療支援の観点からのインフラ整備、モビリティ向上のための支援、システム作りがこれからの高齢化社会には必要不可欠な課題であると考えます。
78	少子高齢化が進行する中で、高齢化率が50%を超過する限界集落が将来的に増加し、モビリティの確保が難しい高齢者が多くなるといわれています。 また、広域分散型の社会へ移行した場合に、医療の集約化などにより、医師減少、医療機関の経済悪化により、無医地区が今後も増加するため、地域格差、医療格差が顕著になっていくこれらの格差を考慮するというようなコメントがあればいいのではないのでしょうか。
79	経済のグローバル化が進む中、北海道の東アジアの中での位置づけを力説されておりますが、この点につき意見申したく存じます。 東アジアの彼国々との関係深となすは、領土問題をはじめとし種々問題等を内包する中、果たして如何なものかと思えます。就中、北海道地域は、北方四島に主権を回復できない異常な状態にあまじいところ、東アジアとの連携強化は、他の領土問題に波及し、国の主権に影響を与えはせぬか危惧いたします。 福沢諭吉が甲申事変後脱亞論を寄せた頃と、見かけ上大きく異なるといっても、自らを世界の中心とする思想変化なく、彼の国と関わりを深くするのは隷属を意味し、如何かと考えるとす。 また、彼の国の四大国有銀行の不良債権は膨大であり増加しているともささやかれており、いずれかの時期に確実に露呈し金融市場の混乱懸念いたす処。関係を深めることは、直接的傷手を負うのでは無かるうかと・・・。 安全面においても、彼の国人の流入は、著しい治安劣化を引き起こしており、危惧いたします。 公衆衛生においても著しく劣り、昨日の冷凍食品事故などを鑑みると彼の国と関わることは、国民の生命を危険にさらすこと必至と考えます。 東アジアのなかの北海道という位置づけは、主権、安全保障に些か不安を感じる次第です。日本国の一地方である北海道地域の有り様が大事かと。 亂文誠に失礼かと存じましたが、せつかくの機会、意見申し上げ、ご笑覧に供す次第です。
80	日本最北端の地「稚内市」への観光客が5年連続減少している要因のひとつは、観光客の四割を占めている道内客が、ここ数年の景気低迷で費用のかかる観光地巡りを敬遠し、人気の旭山動物園に一極集中があります。また、台湾、韓国、香港など東アジア地域の北海道観光ブームを背景に旭川空港へのチャーター便や国際定期便も増加しているが、最北稚内までの交通に要する所要時間等がネックとなり、ツアー商品化が敬遠傾向にあります。 北海道の観光スポットは「点」で存在しており、国道の高規格化による「点」と「点」を結ぶ「線」、あるいは「面」での広域的な連携による観光振興が求められており、また、冬季観光面でも交通網の防雪対策が必要不可欠であり、これらの整備がなされてこそ通年での北海道の広大な自然景観が観光誘致の大きなインパクトとなり得ます。ライフスタイルの変化や嗜好・ニーズの多様化と共に、ビジット・ジャパンへの対応や障害者へのやさしい道路や景観づくり等の観光も新たな取り組みが求められ、交通環境整備の一層の充実が必要不可欠であり、本北海道総合開発計画の推進を大いに期待致します。
81	本計画に沿った戦略的な取組みにより、疲弊しきっている地域経済の活性化へ繋がるものと確信しており、本計画を計画のみで終わらせることなく、産学官連携のもと地域資源・地域人材を十分に活用しながら、住民参画・官民協働による計画目標達成に向けた各方策を具現化し、着実に実行していくことが重要である。

番号	意見
82	新たな北海道総合開発計画については、今後の北海道の発展にとり必要なものだと思う。計画通り早期に実施してほしい。 (1) ニューツーリズムの創出に関する運輸局の事業等で活動しているが、そのような活動を進めていくうえで、計画に書かれている内容の行間を、地域の私たちが埋めていきたいと思う。 また、計画の中にフィードバックを行うという考え方も欲しいと思う。富良野市で行っている経済観光調査のように、取組の効果が数字やアンケートによる観光客の声がわかると計画が実状と沿っているか、または効果がでているのかなど取組む者にも実感がわくので、そのような点が今回の計画にも盛り込まれるとよいと思う。
83	○ 現況農業政策における実質的な食糧生産規制は、作る作物が無いという矛盾した現状に直面しており、飼料用米やバイオ燃料穀物等、制限無く耕作できる作物を環境保全からも国の政策により構築する必要がある。 ○ 温暖化現象等が自然系の生態系を崩し、鹿等の農作物への動物被害が急増しており抜本的な駆除対策が必要。 ○ 大消費地が遠距離である地域にとっては、高規格道路等の基幹ネットワークの整備は緊急を要する。
84	1. 「我が国の課題解決に寄与する北海道」（素案1頁）というフレーズは、海外植民地を失い戦災で荒廃した敗戦直後の日本において、北海道が「ホープ」視されたところに由来しよう。そして、戦後60余年を経て北海道は日本経済の復興に大いに寄与してきた。その一方、石炭から石油への転換や米飯消費の低下、あるいは公共事業減少などの環境変化のなかで、北海道経済自体は低迷している。 そうした事態をうけて、例えば食味の落ちる「やっかいどう米」と言うような表現や景気により遅れる「旅客機後輪」論など、多くの道民は「我が国の課題解決に寄与する北海道」というフレーズを忘れていくかのようでもある。果たして北海道及び北海道経済の位置はそうしたところにあるのであろうか。すくなくとも、かつて今も食糧基地・北海道の位置づけには変わらない。食料自給率の低い日本にとって広大な北海道は不可欠であり、農林・水産業、そして酪農・畑作・稲作などの北海道農業の重要性は増している。さらには酪農の普及や寒地農業の確立などにみられる北海道開発史の先駆性については、そうした農林水産業の環境を支える自然の豊かさとともに、「我が国の課題解決に寄与する北海道」として正当に評価すべきであろう。 国と地方が中心となつて必要な調整を行い各種事業・施策の連携・協働を進め、多様な民間主体が展開してきた北海道開発と言う手法（素案6頁）の特性の一つは、世界に類を見ないほどの短期間で高い成果を達成してきたことであろう。一言でいえば、「分権化時代のナショナル・プロジェクト」の在り方について格好の先駆的事例を成している。こうした評価の上で、新たな北海道総合開発計画が考えられるものであろう。 とはいえ、一例として農家経営を取り上げていえば、農業基盤整備と自作農体制下での規模拡大だけでは限界もある。家族経営と農協を基本とする従来型の展開では、規模が拡大すればするほど日常の仕事に追いつけられただけでマーケティングや高付加価値化など収益向上に向けたところにまで手が回らないと言う実状もある。計画（素案）では、農産物の供給力強化（素案8頁）を達成するための「持続的・効率的な農業経営の確立」に触れているが、従来の自作農中心の農業経営の弱点について課題を踏まえた新たな経営の方向性とそれに関わるインフラ整備についての言及が必要であろう。「北海道イニシアティブ」はこうした分野にこそ発揮されるものであろう。 2. 北海道内を都市圏として分類すると、地形的・気候的にみて、札幌中心の道央圏、函館中心の道南圏、苫小牧・室蘭圏、北見・網走中心のオホーツク圏、帯広中心の十勝圏、釧路・根室圏などの「広域分散型社会」としてとらえられる。素案では、その観点から「多様で個性ある地域からなる北海道の実現」（素案4～5頁）を戦略的目標として掲げ、多様な主体の連携・協働を説いている。その際、「高品質な農水産物を内外に供給する地域、世界的に価値ある自然資源を保全し観光に貢献する地域、東アジア地域へのゲートウェイとして生産・流通の拠点となる地域など」が例示されている。 これらの広域分散型の都市圏の歴史的形成が、地理的・気候的な制約やそれぞれの歴史的事情を抱えてすすめられる過程において、大学や試験場等の各種研究機関などの配置も成されてはきた。高品質な農水産物や生産・流通の拠点づくりを進める上では、それらに寄与する新たな研究機関の更なる配置が必要であろう。それらについて「分権化時代のナショナル・プロジェクト」として計画的に進める必要がある。その際、従来型の都市圏形成では、周辺地域の製造業が都市圏の下請け・部品や原材料供給に片寄っていたことを改善する方向性を持つものでなければならない。また、そうした改善の方向性は、それぞれの地域にある既存の諸機関のネットワーク強化への側面支援においても、総合開発計画に織り込んで推進することが重要である。
85	意見等ございません。 北海道の未来のために強力に計画を実行されることを望みます。
86	営農条件を備えた農地・農業用水の確保のため、農業水利施設等の計画的な更新整備、暗渠排水の整備など中心的に触れられてはいますが、今、全国的に農地の耕作放棄地が増えている中、これに関係する担い手への農地の利用集積、条件不利地域への支援など進捗してはいますが、可能な範囲で、もう少し具体策に触れていただければと思います。 「多様な個性ある～実現するためには、医療、福祉、教育など～生活圏において維持し」、と触れられています。 医療については、具体的に触れられていないことから、もう少し深く踏み込んだ記述をお願いします。 例えば、道路整備のほか、空路の整備や必要なネットワークづくりなど、地域医療への具体的な支援策をご検討いただければと思います。
87	新たな計画（素案）の総合的な構成として、計画策定の意義、目標、計画推進の基本方針、主要施策により策定され、北海道内外また諸外国との関係、さらに今日的課題である地球規模の環境問題、食料供給基地等の関係も整備されており素案そのものには特に意見はございません。 ただ、現在、北海道の地域医療の確保・整備につきましては喫緊の重要課題であり、今後において広域医療圏として整備される計画であります。特に課題解決の重点項目としてセンター病院と圏域を結ぶ高速交通ネットワークの整備が上げられています。 これらの関係が、素案の17頁から21頁のどこかの部分で表現されていれば、よりインパクトのある素案となるのではないのでしょうか。
88	特に意見ありませんが、計画の課題の解決のため、強力に尚且つ早急に本計画を推進くださいますようお願いいたします。
89	北海道開発の着実な推進を図るため、第6期にわたって策定された北海道総合開発計画は、戦後の経済復興や食糧増産、人口の増加と高度経済発展による生活基盤整備など、都市と地方の均衡ある発展に寄与してきました。 市町村では、本開発計画と連携してインフラ整備を主体としたまちづくりを進め、住民の生活向上と経済の発展に努めてきました。近年の社会情勢は、様々な要因で厳しい低迷期にあるが、北海道のあたりまえにある世界から見ると貴重な財産である空気、水、四季などの自然環境や大地、海を活かし、東アジアや首都圏に発信できるソフト・ハード両面で定した北海道を創る必要があります。そのための指針となる新たな計画（素案）には、その方針が盛り込まれていますので成案となるよう期待します。 北海道の人口減少傾向が続く中で新たな計画の実施にあたっては、交流人口の拡大策に関連するインフラ整備を重点的に推進するよう希望します。
90	北海道総合開発計画については、北海道の発展にとり必要不可欠なもの。早期に実施してほしい。 (1) 広域的な連携を取り上げている部分は良いと思うが、札幌に力を入れている点が非常に気になる。札幌中心の計画ではなく、その他の地域も、ともにお互い違うことを模索していくべきで、その地域でしかできない魅力を拾い出してくる作業を、別の項目で行うべき。 (2) 産業振興の面では、施策が後追ひ的である気がする。 ポスト自動車関連産業を模索する必要がある。 (3) DMVは、まず小口貨物として利用してはどうか。人を輸送する観光等の利用より先に、BDFや夜間利用なども含めて貨物利用を検討したほうが実用化が早いと思われる。 鉄道資源の有効活用と設備更新支援（ローカル線）を行い人口の高齢化に対応した交通ネットワークを構築すべき。 (4) 防災の点では、地域のどこで何が起きたときに住民がどのように動くかなど、地域のハザード研究を自衛隊と地域住民・地方自治体と交えて行ってはどうか。
91	今回の計画の中身はすべて北海道に必要なものだと思う。 (1) 特にこれからの農業を元気にしていくためには、後継者の問題が大きく関わるので、若い後継者を盛り上げていけるような、農業の将来についての明るい内容があればよいと思う。 農業後継者としての若手の育成も課題と思うが、農家の若手は非常に多忙なので、若手が希望を見出せるようなしくみが必要と思う。 (2) 北海道では東京や九州ではつくれない花づくりができると思うので、花を使った北海道の特産としての風景をつくっていく必要があると思う。たんに農業景観を見せるということもあるけれども、新しい景観をつくるなかで、価値のある景観が生まれてくると思う。

番号	意見
92	(1) たくさんの人が北海道に来てほしいと思っているが、そうなると観光に結びつきがちだが、スポーツ合宿であったり、農業・自然（森林）体験でもよいと思う。最終的にはたくさんの人に移住していただくということまで、つながっていければよいと思う。 (2) 剣淵高校では全員が農業体験を行うが、生徒がみな掃除がとても上手で、それは農業体験で土に触れたり用具を洗ったりする経験によるのではないかと感じている。教育の面からも農業体験をカリキュラムにどんどん取り入れていくべきである。
93	北海道の上川地域の活力向上には、海外市場を拓きには語ることができないと考えられる。高度な木工加工技術を活かした家具類、安全な農産物の輸出、安心できる観光地としての誘客促進が課題である。この対応をいち早くとることのできるように連携強化を図る必要がある。商品PR、市場開拓、輸出促進等に向かって行動を起こす必要がある。
94	特になし。 新たな北海道総合開発計画（素案）の推進に期待します。 新たな北海道総合開発計画については、北海道の発展にとり必要なものと考えます。計画どおり策定してほしい。
95	(1) 特に「北海道の特性を活かした先駆的・実験的取組」の部分について、計画を具体化していく際には、さらに一步踏み出していくような力強さを期待したい。 何か新しいことにチャレンジする際に、規制ばかりでなく、規制を取り除くなり大目に見るようなものがあるのもよいのではないか。それを北海道でつくりだしていき、拓銀やタ張のような事例ばかりでなく、好事例も北海道から出していただきたい。
96	新たな北海道総合開発計画については、概ね良いと思うが森林資源の活用に関する記述が少なく感じている。 (1) 上記を踏まえ、もっと森を前面に出して、森に頼っても良いと思う。北海道はCO2の排出量が多いが、冬期の暖房が一番大きく、それを森林資源と合わせてエネルギー産業と森林を結びつけていただきたい。また、森林セラピーのように、森林は健康面などいろいろな可能性があるため、森林資源をもっと評価していただきたい。 (2) ユニバーサルデザインやバリアフリー化が示されているが、実情は地域ごとによりバラつきがあるようなので、北海道全体として統一的な基準を考えていただきたい。
97	(地域防災力を向上させる取り組みの推進) 迅速かつ円滑な災害対応を行うため、情報や体制の整備も勿論必要であるが、津波情報に対して、避難しないなど未だ、理解や意識が不十分と思われる。 そこで、万一の場合に、我が身を守る（自助）ためには、子供から大人まで、防災教育が必要であり、ソフト面としての教育活動を支援ではなく、もう一歩進めて、積極的に推進するでは如何でしょうか。 また、計画推進のためには、予算の確保が重要なポイントと思われます。計画に盛り込むことは出来ないと思いますが、当局の努力を応援したいと思います。
98	北海道の自然や食は、評価されていると思うので、「日本（北海道）に人は、イイ人たちだった」と思われるように、人間性を評価されるようになったら良いと思う。
99	ガソリン税が無くなると冬の除雪作業、道路の修復が出来なくなると大変困ると思う。 ※道路上の穴、段差がかなり多いと思うので予算を減らさないで修復等をしたほうがよいと思う。
100	ガソリン税が無くなると建設業（道路工事）関係の仕事が悪化し、建設業にかかわる会社が大変きびしくなります。道路の改良、除雪等、なくてはならない大切なことだと思います。
101	・日本の食料自給率が先進国の中で低い水準になっている事について、ニュースなどでも度々聞いてましたが、確かに普段生活していて食料の大半が海外からの輸入物が多いので安心して食べれないのが事実です。野菜などもやはり産地のものと安心して購入できます。安定した食料を得られるように色んな食料が取れる北海道を筆頭に日本の食料自給率を上げていけたらと思います。
102	冬季交通の信頼性向上について、除雪・凍結路面の対策強化による交通事故の低減 道路交通事故等の無い社会を目指した交通安全対策の推進について、観光道路等の整備をしてほしい（歩道の拡幅・車道の拡幅）
103	計画の目的・戦略的目標達成のための主要施策は北海道の実情をよく反映していて良いと思います。 ただ全体的に目標（観光・農水産物の供給等）達成の手段として既存空港のアクセス道路等に関する記述が少ないような気がします。
104	北海道経済の将来を考えると第一次産業、特に農業経営の安定促進が不可決で、特に土地基盤整備が最重要問題と思う。これにより関連効果として、自然災害の防止、地球温暖化の減少にも貢献すると思う。
105	現況の化石燃料には原油コストの高騰が今問題のガソリン税問題の引金になっているので、燃料コストが安ければ税金代など誰も文句は言いません。是非北海道の広大な土地と人材を有効利用出来るバイオ燃料又はクリーンエネルギー関連事業を推進して下さい。
106	儲からない農業を辞めて、製造業にシフトせよという風潮があるが、農業がCO2削減に果たしている役割は考えられているのだろうか。成長が止まった森はCO2を吸収しない。 伐採と植林、長期サイクルを計画する必要があると思う。
107	日本が北海道をどのような位置づけで考えているのか、住んでいながらわからなくなることがあります。 政策の大項目に挙げられている食料自給率の向上にしても、項目が小さくなるごとに目立たなくなってしまう。 温暖化の影響で、北海道の農地は30年後には高騰すると言われていますが、30年後の利益の為に今投資する力は民間企業にありません。 観光においても、観光立国を目指している中、渋滞で夏の北海道にはきたくないという意見がでているのを見過ごすわけにも行きません。 広域連合を促進するといながら、医療にしても福祉にしても、交通ネットワークがその広域をカバーしきれていない状況もあります。 今こそ、行政の力が必要なときです。 将来にわたり、北海道の付加価値を高めることができるのか、可能性を潰してしまうのか、今まさに問われているときだと思います。
108	・「冬期を想定した」ではなく、積雪のある地域、時期にも避難訓練を実施すべきでは、北海道の積雪寒冷地域に生活する人々は、より現実的ではないかと思われます。
109	今後の農業：（素案）にもありました北海道の食料供給率については全国平均から比べると高い水準ではあるが地域で考えると国の政策により減反農家が多く農業失業者が富良野地域でも毎年数十件になっています。失業者以外でも土建業者への兼業農家が殆どで北海道の公共事業への依存率を考えると農業者の所得拡大が景気の上昇に繋がると思うため、全国レベルで自給率を100%以上にする又は農業繁忙期以外の冬期工事を増やして頂きたい。 道路整備：北海道の道路整備については依然として開通率が少ないと感じます。近年、地域の医療経営が悪化していて地方に総合病院医療施設が完備していないため、札幌や旭川に行かなければ不安があるため、幹線道路の整備をもっと実施して頂きたい、具体的には富良野から旭川までは平日なら1時間で行くところが6～9月の週末でひどい渋滞のときは3時間以上かかります。又開発道路の（旧名）白川美瑛線が開通出来れば観光ルート的にも層雲峡と旭川と富良野を結ぶことが出来るため観光収入が見込めるのでは無いか、マスコミが何も判らず騒いでいる「造っても車が通らない道路」というのは誤りで路線全線を開通せずには部分開通だけでも通行量が少ないのは当たりまえのため、早期の全線開通をお願いします。又、費用節約のため除雪出動回数の減少や雑草除去を無くしたり、サービスをすることが、景気対策になるのでしょうか？中小企業では赤字が増え更に国民の血税を使い「企業再生法」を適用しなければならぬのでは無いでしょうか？又、個人では数年前からの自動車重量税の北海道特区による減税が廃止になり10年前から考えると約2倍の重量税を全道民が支払っているにもかかわらず、除雪をしない！させない！では道路利用者は納得出来ません。無駄は省かれなければならないが、必要なものを省くのは誤りだと思います。北海道では札幌以外の過疎地域を見て頂きたい。
110	旭川～富良野を移動する際、国道237の渋滞を避けるため、美瑛の丘を走る裏道を利用するのですが、冬季は通行止めになっています。万が一、国道237が使用できなくなったときには、医療の面でも重大な問題が発生すると思われますので、冬季も通行できるようにしていただきたいです。
111	①食料供給力の強化と地域活性化として道内産、地元産の流通強化における道路整備計画の推進 ②冬期交通の信頼性向上について除雪体制の強化、路面管理の強化（拡幅除雪、路面整正）の出動頻度の向上アップ。凍結防止剤を自然にやさしい（エコ）材料の選定。現在、融解後自然にもどるものがある。（融雪後の路面清掃がいらぬ）

番号	意見
112	19P 人口低密度地域における活力ある地域社会モデルへの取組関連 ・北海道には統合・廃校となった小中学校校舎が多数存在する。これらを機能的に改築するとともに交通環境を整えたならば、各種スポーツ団体の合宿、企業の研修施設として活用でき、その地域の活性化にもつながるのではないかと。 23P 頻発する自然災害に備える防災対策の推進関連 ・災害対策については、10年に1度の災害対応程度と感じている。道外に比し、地震、火山噴火、風雪水害の脅威は決して少ないとは思えない。100年に1度の災害に対応できる整備が必要と思料する。
113	「アジアに輝く北の拠点～開かれた競争力のある北海道……」を実現するためには、農村整備、道路整備、空港整備が最も重要と考える。安心安全な食品、四季折々に個性的な風景を見せてくれる観光、環境問題に大きく貢献している自然、人々に豊かな生活をもたらしてくれている水。どれをとっても競争力をつけ力強く肉付していく要素となるものは、農村整備、道路整備、空港整備につぎだと思います。
114	①現在の市町村道および在来国道の幅が狭い、拡幅し中央分離帯等を設ける事で、正面衝突等の重大事故防止する。又、歩行者と自動車の完全分離が望ましい。現在の歩車道分離縁石では、安心して歩行者は利用できない。現在のスペースのなかでは、分離用の防護柵設置は最低限必要です。 冬期、路面凍結・吹雪・雪崩等の障害による交通事故が発生しやすい路線には、覆道・シェルター・路面ヒーティング等の設置。又、交差点や横断歩道にも路面ヒーティング等を設置することにより、交通事故減少できる。 ②現在、十勝岳の活動は平静を保っていますが、噴火に対する防災対策が不足している。ソフト面では、上富良野町民1000人（軒）に「十勝岳噴火」についてのアンケートを取ったところ、4割の方の回答があり、防災対策に不満・何処に避難するか判らない・行政がどのような対策を行っているか判らない・避難区域になっているかどうか判らない等々の意見が多く出ていました。これは、行政の広報不足や住民の関心薄れが有ると思えます。何時噴火しても犠牲者を出さないような、対策・広報・訓練等が必要。 大正泥流の流下河川のみハード対策（火山砂防工事）がされていますが、噴火口が現在の位置より南側になる可能性もあると考え、ベベル川への流下も十分考えられます。現在の対象河川以外の河川への火山砂防工事が必要。又、大正噴火は歴史的に泥流が発生しましたが、十勝岳は、溶岩流・火砕流ともに発生する火山で、それらについても具体的な対策が必要。
115	道路整備においては、道内でも格差が生じている。 道東の人間からは、道北の道路は30年前の道路だといわれる。 夏は渋滞がひどいから富良野方面には行かないという話をよく聞く。 これからは観光を重視、という国や道の方針があるのであれば、観光道路の整備は絶対条件。
116	北海道は、北海道の持つ資源・特性を活かして国全体の安定と発展に大きく寄与する地域である。 それには全国水準から見て遅れている社会資本整備をすることが不可欠である。
117	占冠トマム～十勝清水間の高速道路の開通により、南富良野町への観光客の入込が爆発的に増え、担当者も驚いているとの事。 車が通らない高速道路とかマスコミが言っているが、部分開通しかしていない道路を人が通らないのは当たり前。 北海道の生活を変えるためにも、少しでも早い全線開通を祈っています。
118	今の新幹線の計画には反対。 無いよりはあったほうがいいに決まっているが、北海道開発予算が激減している中、北海道が4000億近くも持ち出しする計画はバランスを欠いていると言わざるを得ない。 札幌だけが便利になって、また一極集中が加速し、地方は益々疲弊する。 そのお金を、地方に使ってください。
119	十勝岳が噴火した場合、国道237は通行止めになってしまいます。 緊急医療を旭川に頼っている富良野地域にとっては、命にかかわる問題です。（特に、脳疾患に関する医療は、富良野地域ではできません。応急処置ができれば助かる命が、捨てられることになります。） 何らかのセーフティネットをお願いいたします。
120	1.（高度交通ネットワークの強化）について ● 高規格幹線道路や北海道横断自動車道の通らない私どもの地域（北見市留辺蘂町）においては、観光地としての温根湯温泉から国道39号線及び242号線を経由し北海道横断自動車道・訓子府ICまでのアクセスの確保が強く望まれています。自民党12区支部の移動政調会に要望している案件で（別紙）図面のとおり置戸町秋田から一部道道を経由し訓子府ICまで国道242号線のルート変更して接続する案であります。名寄～北見間の開通に合わせて本案が実現できますよう要望いたします ● 緑資源幹線林道（大規模林道）「滝雄～厚和線」の早期完成について このルートは所管が北海道に移ると言われているが、着工から既に27年を経過しておりますが未だ全線開通していません。 「旧白滝～旧丸瀬布」（21.5km）区間を早期完成することにより、高規格道路（白滝IC）から大規模林道をとおり国道39号線及び242号線を経由し北海道横断自動車道（訓子府IC）に結ぶアクセスが可能となり道内各圏域への時間が短縮できることから早期完成を強く要望するものであります。 ● 当地域の幹線道路は国道39号線です北見市の西の玄関口は標高1050mの石北峠です、幹線の道内主要峠で一番整備が遅れており長年にわたりレストハウスの建設、駐車場の拡張等の要望しておりましたところ、昨年8月老朽化した売店等が全て消失しました。 これを契機に、層雲峡と温根湯温泉の中間点で観光の面からもまた災害時の緊急避難場所としても整備が望まれています。国交省（網走開発建設部）が主体となって関係機関との調整を図り整備の推進をお願いしたい。 2.（重視すべき機能に応じた森林づくりの推進）について 国の林業政策は「持続的安定供給を図り」地域の林業・林産業の循環経済を構築するといっている。戦後炭鉱の土留め材「坑木」として植えられたカラマツ、炭鉱の閉山で需要がなく大径化したカラマツがいま技術開発が進み目の目を見はじめた、材値の値上がりで追い風なのか伐採が進み、初めて人工林の収穫期をむかえた、さて、植林から収穫期までの生産コストの回収がついたのか疑問が残る。 国有林が売り出した「分収林」の元本割れに見られるように、山作りは採算に乗らない筈だ、林業が生業としてなり立たないことを証明しているのではないかと、 民有林の再投資は、農業政策の土地改良法に見られるような、私有の田畑に国費を投入して生産基盤の整備をしたり、不作の時の補償や市場の変動のときなどは経済的支援まである、山にもこんなシステムを導入すべきだ。 ・森林だって公共的機能を有する（CO2の吸収源）物だから「私有林」の再投資の財源は公費で負担すべきだと思う、山の底地は民有地でも生えている木は収穫期まで公共的機能を発揮しているじゃないですか。 ・財源は、木材取引税が過去にあったように、市場に出るときに一定率を付加し、国全体でプールし公的機関が再投資の管理を全国一元化していく。 ・こんな展開をしないと、市場原理の社会で山の所有者は増加しない、金融資産にばかり投資を促す「竹中理論」を、国民共有の「森林」への投資に政策転換すべきではないか、林野の政策は地方の施策だから、いま、地方との格差が問題なのだからこの解決にもなる。 ・林地材等のバイオマスエネルギー利用を促進させるため、「造材仕様」に枝条や伐根などを里までさげるようにすべきではないか。 3.（人口低密度地域における活力ある地域社会モデルの取組）について 米国、ワシントンDCは「森のなかの都市」という人もいる。雄大な北海道に、森のなかの「高原モデル都市」を造ってみたい。 全国から文化人、芸術家のアトリエ群、作家活動の拠点、経済界の人達など、悠々と四季折々を満喫しながら、現役でも、後半の人生を過ごすのもいい、 三国峠から眼下の「十勝三股」などでもいいのではないかと。 以上
	○ ここでは、わが国の「食料安全保障の観点」から「食料供給力の強化を図ることが必要」と記述されているが、食料自給率が低いわが国にあって北海道が食料安全保障への貢献度をさらに高めるため、4行目以降に「農産物の生産のみならず、大規模食料備蓄計画の実現にむけて研究・検討を促進する」を付け加えることを提案したい。食料備蓄には雪・氷を活用した自然冷熱の活用を図る。 ○ 総括文にあるように、世界の食料需給が逼迫し将来には地球規模での食料競争も考えられている。水・土地が豊富で冷涼な気候の北海道が、日本の食料基地としての役割を明確に果たすためには、生産のみならず「備蓄」機能を高めることが必要ではないか。「備蓄」と言う概念・機能を導入することで「生産・出荷の調整」「食料安全保障機能の強化」「非常・災害時等での食料供給」などの面も含めた食料供給力の強化につながるかと考える。 *上記の意見は、別紙のような構想をイメージして提案している。

番号	意見
121	(別紙) 農産物備蓄構想(案) 農産物の備蓄といっても、ホウレンソウやトマトなど一般的な野菜等をイメージしているのではなく、国民の生命を保持するために必要な最低限のカロリーを確保し、かつ、大量生産が可能で、備蓄しても多方面の用途に転用可能な基本な農産物を考えている。 農業の専門家ではないので断定的な言い方はできないが、例えば以下の内容で調査・研究・検討を行うことを提案したい。 1. 備蓄農産物の種類 例えば「トウモロコシやイモ類」など (理由) これらの農産物は大量生産が可能で、最終的に「食料」「家畜飼料」「バイオエネルギー」など必要に応じて多用途に転用できる。また、用途に応じて国内での利用のほか海外への輸出も可能であることから、備蓄をしても十分に流通を考慮して運用できる。 2. 農産物の生産者 「道内の建設会社従業員」を主体とした農業法人 (理由) 道内の建設会社の窮状を考えて、現在、建設業を行っている企業の従業員を主体とした法人組織を立ち上げ雇用を図る。 道内の建設業は、元々、地方に行くほど農業関係者との付き合いがあり、人的ネットワークを構成しやすい。建設業界の窮状打開、産業の転換という意味でニューディール政策?に資金を投入し食料基地北海道を構築する。ただし、既存の農家に支障とならないよう、農業法人のあり方を検討するなど配慮も必要。 3. 農地の確保 道東、道央、道北、道南など道内に主要拠点を確保し、休耕地などを主体とした耕地面積を数十haから数百haの農地を確保する。 農林水産省が進める休耕地の活用策にも連動させる。 4. 備蓄基地・構造物の計画 苫小牧港、十勝港など備蓄した農産物を大量に運送できる港湾設備を有する地域近傍エリアに数十haの土地を確保する。また、雪や氷を確保でき気候が冷涼な場所であることも条件の一つとなる。 備蓄にあたっては、実績のある雪氷蓄熱技術を活用するほか、冷熱活用や農産物の搬出入に合理的に対処できる半地下構造物等を計画する。 5. 事業の展開 わが国の食料安全保障の観点から、国家事業として位置づけ産・学・官の英知を絞って調査・研究・検討を行い事業を実施する。国家予算と民間資金を投入し土地・設備等を確保し、非常時などは食料安全保障の観点から国の指揮に応じ、常時は国内外の流通を考慮して民間法人の経営を主体とした運営を行う。 6. その他 上記の構想を具体化するためには、「農作物の選定・生産量の想定」「耕作地や備蓄基地の計画」「備蓄技術と品質確保」「国内外の流通予想と経済性」「非常時の搬出体制」など数多くの調査・研究・検討が必要である。 北海道は「広い大地と恵まれた自然」など与えられた条件に単に満足することなく、食料問題やエネルギー問題など国家の安全保障にさらに積極的に関わる姿勢を打ち出すことが必要と考える。 中国やインド、ロシアなどの台頭、地球環境の変化の予兆、地球規模での人口増大、わが国の抱える様々な課題など、今後10年先を見通すのは難しい時代に遭遇している。 このような状況にあって、北海道のわが国における位置づけは従来とは大きく異なってくると考えており、今回の新たな計画策定にあたっては、従来の発想とは異なりより力強い戦略的な北海道論を構築して頂きたい。 以上
122	平成16年12月の政府・与党申し合わせである「整備新幹線の取り扱いについて」は、現在見直しに向けて検討中とされており、早ければ年度内の見直しの可能性があることから、今後の整備新幹線事業の進捗状況も併せて考えると計画素案の表現では不十分であると思われる。 新幹線は我が国の高速交通ネットワークの骨幹であるが、整備新幹線の中でも北海道新幹線は整備が進んでいるとは言えない状況であり、北海道知事を始め関係自治体・経済界などが早期開業及び札幌延伸の実現に向けて奔走中である。 また、北海道新幹線の実現は道民の悲願であり、ここ道南だけでなく北海道全体の経済産業の活性化には必要不可欠のものである。 そういった北海道の事情や道民の期待を踏まえ、着工区間の早期開業及び未着工区間の早期完成について下記のとおり具体的に記載頂きたい。 【修正意見(9行目～11行目)】 『北海道新幹線については、沿線地域のみならず北海道全域の経済産業の活性化に大きな役割を果たし、我が国経済の活性化にも貢献することから、着工区間の早期開業を実現するとともに、未着工区間の完成に向け整備を推進する。』
123	平成16年12月の政府・与党申し合わせ「整備新幹線の取り扱いについて」は、年度内の見直しに向けた作業が現在進められていることや、今後10年の進展を考えると、現在の記述内容は実態を反映しているとはいえない。 北海道新幹線は、高い輸送能力、定刻性、安全性に加え、少ない環境負荷など数多くの優れた特性があることから、首都圏はもとより、東北・北関東との文化・経済交流の促進や新産業の創出等、様々な産業分野へ大きな経済波及効果をもたらし、北海道経済の活性化に大きな役割を果たすものである。また、北海道が我が国に貢献して行くために、欠かすことのできない高速交通ネットワークである。 特に、当地においては、新幹線の開業効果として、函館を中心とした観光客の大幅な増加等が予想されることから、北海道新幹線の札幌延伸に向けた誘致運動を積極的に推進しているが、道民・地域住民が整備新幹線の意義・必要性を幅広く理解し、誘致活動に弾みをつける意味でも以下の通り修正をお願いしたい。 【修正意見(9行目～11行目)】 『北海道新幹線については、沿線地域のみならず北海道全域の経済産業の活性化に大きな役割を果たし、我が国経済の活性化にも貢献することから、新函館までの早期開業及び札幌延伸を実現する。』
124	今後10年間の北海道開発計画については、課題となる少子高齢化・人口問題に大きくページを割いている。また、6期計画よりも、ユニバーサルデザイン、冬の暮らし、都市の魅力・活力などの項目においても内容が変化し、人口の集中する地域と低密度地域への取組みなど、道内が抱える問題を的確に捉えていると考えています。 1. 札幌を中心とする都市圏についても大きく触れられていますが、この地域は、北海道の人口の約4割を占め、経済、文化、学術、情報などを牽引して行く役割を担っていますことから、北海道新幹線について、「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進める。」との表現ですが、札幌市への延伸について積極的な表現を望みます。 2. 環境・温室効果ガス削減への取組み、自然への共生等、現代的な課題に対して積極的な姿勢や地震対策等が大きく扱われています。しかし、防災センターの整備と一緒にさせていただいたように、千歳川の治水対策と市内の河川整備も重要に感じているところであり、「堤防、遊水地等の整備とまちづくり・地域振興施策とを連携させるなど、災害に強いまちづくりを推進する。」の部分ですが、千歳川流域における治水対策など具体的な表記はいかがでしょうか。
125	「LNG(液化天然ガス)の輸入促進基地の形成と関連産業の育成」を入れるべき ※16ページ「(3)低炭素社会の形成(地球環境負荷の少ないエネルギーの利活用促進)」に関連
	地域性などを考慮した地域別の方針を示したほうがよいのでは

番号	意見
126	1.「第4章 第3節 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり（P17～20）」について ・新たな北海道総合開発計画（素案）について、北海道の広域分散型構造及び地勢学的指摘事項（気候特性・社会文化・道民気質など）等は正鵠を得ていると考え、検討分科会の皆様に敬意を表します。 ・総論と致しまして、地域を特徴ある6広域生活圏に区分し、その中心都市に都市機能を集積、その周囲に職住区域を配置する構想（観光都市型・情報発信都市・農業集落等々）が、少子高齢化時代に対応できる唯一のシステム（円環形の地域社会）と考え賛成致します。 ・その全体の統合都市としての札幌（インテグレートッド シティ）の位置づけにも賛成致します。 ・各論と致しましては、住民合意形成が次の課題となりますが、本州各地に比べ、歴史の少ない区域とは言え各地域の郷土意識、土着性は「私の故郷だけはこのままで」というバイアスが残念ながら生じています。 ・したがって、総論を各地域の各論に展開（大方針を提示する）する前に、既に、十分行われているとは思いますが、住民合意を形成するシステム、地域検討会（町単位から圏域内まで）の結成と議論、より広域な協議会の設置と検討システムの構築が必須と考えます。 ・固定化されている郷土意識や地域との密着度の異なる行政単位（区域・村・町・市・支庁・道・国など）を横断した協議会の設置と効率的な議論のあり方も、キーになるコーディネーターの育成とともに最重要テーマと考えます。 2.「地域に即したモビリティの確保」（P22）について ・効率的行政執行のため、まず、社会情勢の激変する以前の明治大正時代に区域設定されたアンバランスで合理的に富むとは思えない市町村境界の見直しが急務と考えます。 （あえて、適正な市町村合併促進と言っても良い） 3.「根幹的な防災対策の推進」（P23）について ・国は国民の生命財産を守る義務が有る事から、事前にその危険性・可能性について、危険度合別に、明確に明示すべきであると考えます。 ・防災対応に関し意趣をもって軽視している感の有る一部の人々に対応するためにも必要と考えます。 ・合意形成段階においてNPO等との協力依頼は必要と考えますが、各々担当する分野・能力が適正でなければ効率が劣るばかりでなく、時間経過による危険性も包含する事が想定されますので、所掌、対応分野を明確にする必要があります。 4.「地域防災力を向上させる取り組みの推進」（P24）について ・少子高齢化、逼迫する公共事業費の現状から、自助・共助・公助の現状を勘案した住民意識、あり方について明確に知らしめる必要があると考え、まず、自助を優先させる仕組みを造るべきであると考えます。 * 時代の流れに沿わざるを得ない現実があるとしても、あえて蛇足とは思いますが危機管理の面からこれら対策の一環として御意見申し上げます。 以 上
127	「新しい計画」（素案）に対する若干の意見 （新計画が多くの方の道民に夢と希望を抱かせ、計画の内容について理解を示し、計画の実行にあたっては、積極的な協力とやる気（行動する意識）が得られるような、説得力と具体性のあるものを期待する。） * 北海道のインフラ整備はおおむね出来上がったのではないかな。（開発事業実施による大きな成果として評価。） * 今、期待され求められているのは、21世紀に向けた新たなランドデザインではないのか！ * 地球上で飽和状態にある65億人に及ぶ人類を抱えて、食料、エネルギー、環境そして水の確保などは、いずれも深刻な問題である。地球温暖化防止対策と併せて、真剣に考えなければならない。 * 北海道は、今、尚、優れた自然環境や、豊かな資源に恵まれる等、高いポテンシャルを有している。 * 北海道が今目指す姿としては、資源循環型の魅力ある大地＝緑のドリームランドではないか？ * このような視点にたって、北海道の新たなランドデザインを構想すると同時に、構想の執行にふさわしい、斬新な運営管理体制（地方分権を考慮した）についても検討されたい。以上宜しくお願いします。失礼の段は平にご容赦ください。
128	●新たな計画全体について 北海道離島町村においては、現在、創意と工夫を凝らした取り組みで、何とか交流人口の拡大を図り、地域活力を向上させようとしています。が、依然として若年層の流出による高齢化と、自然減による人口流出が著しく、地域活力の低下が危惧されていることから、これらの解消にはインフラ推進は必要であり、是非、新たな北海道総合開発計画が策定・実施に向け進められるよう希望いたします。 ●計画の主要施策の項目追加要望について 国は、平成19年4月成立の海洋基本法において、離島が我が国の領海及び排他的経済水域等の保全、海上交通の安全の確保、海洋資源の開発及び利用、海洋環境の保全等に重要な役割を担っていることにかんがみ、離島に関し、海岸等の保全、海上交通の安全の確保並びに海洋資源の開発及び利用のための施設の整備、周辺海域の自然環境の保全、住民の生活基盤の整備その他の必要な措置を講ずることとしており、今後の離島対策に重点をおいています。 このことから、新たな北海道総合計画においては、北海道離島の役割の重要性を考慮し、計画の主要施策の項目として「離島振興対策」を追加して頂くよう要望致します。 ●地域交通・情報通信基盤の形成について 北海道離島にとって、離島航路は鉄道、国道に匹敵する公共交通機関であります。生活物資、建設資材、生産物の輸送等あらゆるものがカーフェリーを主とする海上輸送に依存をしています。この運賃が離島のあらゆる物価高に影響を与え、島民の日常生活及び産業活動の上で大きな負担となっているのが現状です。本計画中における「地域交通・情報通信基盤の形成」では、本土との格差がない安心できる住民生活や産業経済活動ができる、離島の物流コスト軽減対策を是非盛り込んで頂きたい。
	開発局に期待する 平成20年の日本は株価軟調気配で新年を迎えた。国内政治状況の先行き不透明感と合わせ、波乱を予感させる幕開けである。さらに屠蘇気分も抜けない1月3日の北海道新聞朝刊一面には「開発局職員半減勧告へ」の見出しが躍った。公共事業削減で不況にあえぐ道内の隅々に激震が走った。有効求人倍率は6ヶ月連続でダウンし、国内最低ラインの0.49倍。企業倒産件数は高水準で推移し、完全失業率も5%で全国最下位。どの経済指標をとっても健全さがみえてこない道内に、この記事が与えたインパクトは大きかった。 今、北海道は岐路に立たされている。明治初年以來、その時々々の国策に応じて日本経済の下支えをしてきた本道が、「中央から地方へ」のスローガンの下、その存在を根柢から揺るがされようとしている。新聞記事が意味するものは単に一官庁の縮小というだけの問題ではない。開発局の縮小は、開発予算の縮減と表裏一体をなすものである。“地方への権限委譲”は“地方への既存予算配分の委譲”と決してイコールではない。9%超の北海道開発予算という金科玉条に暗雲がたれ込め始めたのである。 「中央から地方へ」は時代の流れであるのかもしれない。しかし、現在、行政府・北海道は厳しい財政状況下にあり、北海道全体としての歳入が減ることになれば、生命や生活に直結する事業の執行に多大な影響を与えることも危惧される。 地方分権改革推進委員会は、国道と都道府県内で流域が完結する一級河川の管理を都道府県に移管させる中間報告案をまとめた。一元管理による効率化というのがその理由である。この規定に従えば、流域面積トップ・テンのうち、本道を通る石狩川（2位）、十勝川（7位）、天塩川（10位）の三河川だけが移管対象河川に指定されることになる。 流域面積の多少は災害発生時の災害の多少に直結する。 引き続き国の管理下に置かれる阿武隈川や天竜川の3倍の流域面積を有する石狩川で災害が発生した場合、その被害がより甚大なものになる可能性は大きい。「一都道府県内で流域が完結する」というだけの基準で、大河川の管理を国が地方に委ねるとしたならば、それは国家責務の放棄に等しい。 国の最も基本的な行政サービスは「ライフ・ラインの確保」であらねばならない。防災はそのためにする要の事業であり、道路・河川の管理は水、電気、情報などのインフラ整備と同様、国家として国民へ保証する優先的責務である。効率化という理由で、“暮らしの安心と安全”に地域格差をもたらすとすれば、それは中央と地方の信頼を損ねる悪しき行政改革である。 昭和56年、我々は石狩川の氾濫を経験した。温室効果ガスに起因する地球の温暖化は世界中で異常気象を発生させている。年間いくつもの爆弾低気圧が本道を通り、1時間あたり100ミリを超える降雨も珍しくなくなった。本道を取り囲む海底プレート、内陸に横たわる活断層—毎年のように繰り返される地震、いつ起きてもおかしくない大災害・・・ 21世紀は国家間で水、食糧、エネルギー資源の争奪にしのぎを削り、温室効果ガスの削減に苦慮する世紀になるだろう。北海道の広大な大地と森林は食糧・エネルギーの供給・備蓄基地として、環境保全空間として、日本の生命線としての役割をより多く担うことになるだろう。北海道の大地を、国土を、国として守り抜くこと、それは大いなる国家利益につらなる21世紀最大の国家戦略である。 明日の北海道づくりに向けて、必要な予算を確保され、今次計画された素晴らしい事業が着実に執行されることを期待したい。

番号	意見
129	はじめに 新たな北海道総合開発計画の素案が示された。過去の歴史を振り返りつつ、明日の北海道開発に対する強い思いが綴られた意欲的な素案である。現場や地域に向向いて生の声に耳を傾け、アンテナを張り巡らせて最新の情報を捉え、想像力とスピード感をもって柔軟に事業計画が推進されることを期待したい。 地域活性化のカギを握るのは人材である。事業計画を継続的に遂行し、持続的な地域活性を図るためには、地域や事業に精通した人材の確保が不可欠である。以下で、“人材づくり”に関する私見を述べる。 人材づくり ここにひとつの事例がある。アメリカ合衆国ノースカロライナ州の試みである。ノースカロライナ州はかつての重厚長大産業が凋落し、ワーキング・ブアの広がり社会問題となりかけていた。州では新たな産業として、海外流失の恐れが低い「バイオ産業」の育成に取り組み、430社もの法人を生み出し、州の基幹産業として軌道に乗せることに成功した。しかし、ここで問題が生じた。企業の研究スタッフが不足し始めたのである。ここでコーディネーターとして登場したのが州当局であった。バイオ企業に就職を希望する者に保障を与え、州立大学で新技術や知識を学ばせ、地元企業への斡旋に乗り出したのである。州政府の斡旋は上首尾に終わった。企業は地元の者を雇い入れることでスタッフを確保し、社会的企業としての信用をつかみ、高い定着率でコストの縮減を図ることができた。職を得た者は新技術や知識を習得し、以前より高い収入を得ながら、地元での就職が叶えられた。産業集積が進み、企業は利益を生み出し、正規雇用も増え、州の税収が伸びたのはいうまでもない。少子高齢化が進み、学生の確保に窮している日本の教育機関であれば、新規入学者の獲得というメリットも生まれる一石四鳥の試みと言えよう。 この事例は更なる可能性も秘めている。社会的弱者を社会につなぎとめることで、貧困の連鎖を断ち切り、将来の犯罪防止や社会保障コストの削減までも視野に入れることができる。地元への定着は人と人とのかかわりを深くし、地域リーダーの育成やコミュニティ復活への足がかりともなる。 ここに行政機関の新たな道が示されている。地域のコーディネーターとして、「産学官&人」をマッチングさせ、持続性のある人材育成に取り組むという新たな道である。 自動車産業においても、IT産業においても、北海道の企業は下請体質からなかなか脱却できない現状がある。北海道の優位性を活かせる産業を集積させ、リーディング・カンパニーとして成熟させるために、こうした地道な“人材づくり”こそが今、行政に求められている。 整備新幹線の札幌延伸 函館までの整備新幹線工事の進捗にともない、函館駅付近に新規ホテルが15軒オープンするらしい。東海道新幹線開通から数えて40年あまり、やっと今、北海道の入り口にまで新幹線が迎り着こうとしている。 この間、新幹線は中国地方を駆けぬけ、九州地方を縦断し、北陸地方に伸び、東北地方にまで鉄路が張り巡らされた。各地域の拠点都市が新幹線で結ばれ、ひとが動き、ものが動き、経済もまた多面的かつダイナミックに動いている。 新幹線は国家的プロジェクトである。まさに中央と地方を結び、地域へ均等な機会を与え、地域活性化のキッカケをうながす起爆剤そのものである。アクセス手段の広がり移動手段の多様な選択をもたらし、多様な選択はより安い運賃を生み出してくれる。“時間が読める”移動手段は正確な行動計画をもたらし、新幹線はビジネスや観光において、最も頼られ、利用される交通手段となった。 2008年7月、洞爺町において、「北海道洞爺湖サミット」が開催される。北海道の歴史、風景、まち並み、人情が世界中に発信され、北海道の知名度は格段に上がることになるだろう。 国内においても、行ってみたいところ・住んでみたいところアンケートや、各地で催される物産展での本道の人気はきわめて高い。 北海道にビジネス・チャンスを創出させ、より多くの観光客と移住者を呼び寄せ、根づかせるためには、この熱い視線をつなぎとめる手段が必要である。そして、その有効な手段こそが、新幹線の札幌延伸なのである。 時速360キロの新型車両が札幌・仙台間を2時間半で、札幌・東京間を3時間57分で走りぬけたとき、はじめて北海道は中央と結ばれ、先行する他の地域と均等な機会と競争力を与えられ、真の活性化への道を進むことができるだろう。 新たな北海道総合開発計画に基づいて、迅速に事業が遂行されることを期待する。
130	未来に希望もてるこの新たな北海道の10年計画に期待しています。 ほとんど勝手な感想ですが以下に述べます。 北海道のインフラ整備は全国平均から遅れているからもっと整備が必要、と言うような従来の姿勢ではなく、国の課題解決のためにフロンティアとして率先してリードしていく姿勢は良いと思います。「北海道イニシアティブ」というキーワードを是非広めて進めてください。 P11に「ホスピタリティ向上のための社会基盤整備の推進」を是非進めていただきたい。道内観光地では豪快さ、ざっくばらんがおもてなしと勘違いしている人が多いので、国際基準のホスピタリティ向上策が必要です。例えば、ホテルのフロントは英語での対応が当たり前できるように、教育の仕組み、研修の補助制度なども考えた方がよいです。英語での対応ができる人には北海道認定の「〇〇マーク」のバッジを与えると、手当を支給するとか……。観光には施設もそうですが、様々なソフト面のインフラも必要です。それから、国際化に向けては小学生ぐらいから教育していく必要があります。小学生も10年経てば社会人として活躍できるのですから、小・中・高・大学における国際感覚を養う教育インフラについても計画を加えていただければと思います。あの、クラーク博士のフロンティアスピリッツによって内村鑑三が育ったように……。 セルロース系からのバイオエタノール、コールベツトメタンなども北海道の資源を活かすキーワードだと思います。これらの開発も進めて欲しいです。 以上です。
131	北海道は、これまでの数々にわたる北海道総合開発計画に基づき、積極的な北海道開発が計画的に進められてきたため、現在では食料生産や観光・保養などの主要拠点として貢献してきている。 しかし、回復基調に転じたと報じられる国内の経済社会の中で、北海道の経済成長は依然として低迷しており、さらに人口減少や少子高齢化が急速に進み、全国的な問題となっている地域間格差が際立った地域であることは、誰もが認めざるを得ない現状となっています。 こうした厳しい社会環境に未だ置かれている北海道にとって、本「北海道総合開発計画」の意義は極めて大きいことから、年度内の閣議決定とともに計画に基づく効果的な事業展開が進められるよう強く望むものです。

番号	意見
132	私は、札幌市街地から約30km離れた市内定山溪地区の連合町内会長を5年前から任されております。かつて定山溪地区は、温泉による観光業、林業及び鉱業で成り立っていましたが、産業構造の変化や鉱山の閉山で、近年は観光業一つに依存しております。 今までの観光業は、飲食・入浴・土産販売等をホテル内で完結する方式をとってきており、古くからの住民からは「観光客が街を出歩かなくなり、地元の商店街が寂れた」との指摘があり、最近ようやく一部のホテルでは夕食フリープランを設定し、温泉街の飲食店の利用が微増し始めたところです。 定山溪温泉は現在でも日本有数の温泉ではありますが、他の観光地の進出もあり苦戦しているところです。 これを解決し、再び定山溪地区の活性化を図るには、計画にもある通り、国際競争力の高い魅力ある観光地にするための複数の地域が広域的に連携して行う観光資源のネットワーク化が必要であります。 幸い、本年7月には洞爺湖でサミットが開催されます。これを機に札幌を基点とし、定山溪・洞爺湖等を結ぶネットワークの構築の可能性があります。これらの地区を結ぶ環境負荷を低減させる道路網の整備が必要となります。 今後、地域の存続に当たり、地域の個性を活かしたまちづくり、高齢者が安心して住みつけられるまちづくりを進めていきたいと考えております。そのためには、若者層、中年層の雇用・定住化、そして人材育成に有効な施策を新たな「北海道総合開発計画」に期待します 具体的には、 ①老朽家屋等が建つ民有宅地を集合住宅に容易に建替え可能にし、低廉な料金で居住できる制度緩和あるいは制度創設。これは、小規模で段階的な建替えも可能であればさらに実効的です。 ②豊かな自然景観を損なわないための建築物の高度制限 ③道路敷や河川敷の健康散策路の新設・維持管理の支援 ④日帰り観光客の安全確保のための冬期の通行機能確保等です。 私の考えている「地域の個性を活かしたまちづくり」とは、歩いて暮らせる定山溪地区のコンパクトさを下地に ①良好な自然環境を維持し観光客だけではなく住民の安らぎの空間を確保すること ②観光業に携わっていない一般住民も暮らしやすい活気ある集落を再生すること ③豊富な湯量を活かし、低廉な湯治場など都市近郊の健康保養の場としてブランドを確立すること ④個性的な飲食店や土産物店をそろえ、230号線の通過車両を定山溪地区に立ち寄らせること ⑤散在する木彫り工房等を集中させ、体験型観光を強化すること ⑥地区（特に宿泊施設）から排出されるゴミや食用油を、堆肥やバイオディーゼル油に再活用する取組みを一層進め、エコロジーな地区にすること等です。
133	（１）はじめに 「道北の地域振興を考える研究会」は1997（平成9）年に結成されました。この結成は、国道40号音威子府バイパスの建設問題に端を発しています。北大研究林は当時、やがてバイパス建設工事が始まる時、それに伴って生じる自然環境の改変や地域社会の変化を展望して、いくつかの研究組織を発足させることにしましたが、その一つがこの「研究会」です。「研究会」は現在も継続していき、その構成員は大学の研究者、各種の行政担当者、住民運動家など20人あまりです。 「研究会」の活動に当たり、一貫して北海道開発局旭川開発建設部、名寄市、名寄市に事務局を置く上川北部地区広域市町村圏振興協議会、名寄市立大学、同大学道北地域研究所、北海道新聞社名寄支局、名寄新聞社、北都新聞社及び道北地域の住民各位からご指導、ご支援をいただきました。特に旭川開発建設部から寄せられたご厚意に対し、この場を借りて厚く御礼申し上げます。 （２）過疎問題に関する「（素案）」の基本的態度 1) 著しくバランスを欠いた北海道の人口配置 北海道はいま、人口のおよそ3分の1が札幌市に暮らしています。これに、札幌に隣接する小樽市、北広島市、石狩市や隣接の恵庭市などを加えると道内人口の2分の1近くが札幌圏ないし道央都市圏に居住していることになります。北海道の人口分布は、明らかにバランスを欠いているといわなければなりません。 しかし、以前からそうだったのではなく、1960年代ないし1970年代からときに激しく、ときにゆっくりと多くの道民が札幌とその周辺に移住してきました。道民がそのように移住するには各自それぞれの理由ときっかけがあるに違いありませんが、しかし政策次元で見た場合、北海道という国土をバランス良く発展させるべき個々の具体的な政策が功を奏さなかったからであるといえるでしょう。高度経済成長期には明らかに、人々が農山村から都市に移動する労働力流動化政策が採用されましたが、高度成長から低成長に移行し、労働力流動化政策が終了したのちも北海道内における住民移動はとまらず、むしろ加速されている感すらあります。 札幌圏にそれだけ多くの人口が集中すると、当然ながら他の地域の都市や農山村では過疎化が進行します。その結果、例えば北海道第二の都市・旭川市でさえ、札幌市との格差は開くばかりです。いま全国的に、構造改革政策がもたらした各種の格差が問題になっていますが、北海道内の人口配置はこの格差構造を象徴するような状況になっています。 2) 過疎の実態 私たちは『北海道北部の地域社会』で、道北地域とは塩狩峠を通して東西に線を引き、その線からほぼ北側の地域を指すということにしました。国や北海道の意図する道北地域とは異なる範囲かと思いますが、この点はどうかご容赦いただきたいと思います。 そうすると、私たちの描く道北地域にはおよそ25の市町村が含まれます。そのうち現在、人口密度が1km²あたり8人以下の市町村は12を数え、同じ性格の全道30市町村の4割に達します。このように過疎化が進行するなかで、過疎地域に残された高齢者の生活はより困難になって、この点からさらに過疎化が進み、いま盛んに議論されている“限界集落”どころか消滅する集落が目立つ状況になってきています。単に過疎ではなく、激疎とでもいうべき状況が次第に道北地域を包囲しているのが現状です。 3) 「（素案）」における過疎化の理解 「（素案）」を拝見するに当たり、過疎問題をどの程度、意識しているのかという点に注目しました。「過疎化」という表現は第2章第1節でわずかに1回、使用されているだけだと思います。しかしこの箇所は全国的動向を論じていて、北海道に関する記述部分ではありません。 北海道を論じた箇所では、第4章第3節「(3)人口低密度地域における活力ある地域社会モデルへの取組」で「人口低密度地域」という概念が使用されています。この「人口低密度地域」と第2章第1節の「過疎化」が概念上、同じなのか、違うのか、違うとすればどのような意味合いにおいて違うのか、説明されていませんので、これ以上の概念論議はできません。しかし「人口低密度地域」も同じく1回、使用されているだけだと思います。 （３）過疎地域の住民が豊かに暮らすために 私たちが研究対象とした道北地域のみならず、いま過疎問題が広く全道をおおっています。過疎地域があまりに広がってしまった、といわなければなりません。そのため「（素案）」は過疎問題の広範囲の存在をしっかりと前提に置き、過疎地域対策を計画の重要な柱に位置づけるべきではないでしょうか。過疎問題に関して解決すべき課題は、過疎地域に暮らす人々がいかにかいたら豊かな生活を送ることができるか、です。ここでいう「豊かな」とは、物質的にも精神的にも豊かな状態を指しています。 過疎地域において重要な要素は、産業振興、医療・保健・福祉・教育・文化など社会政策の内容的充実、交通・通信を含む各種の生活基盤整備、そして自然環境の保全などをバランス良く進展させることだと思います。そして、このような施策を推進するに当たり、地域住民が主体性を発揮し、自立（律）意識を高めるようにせしめることが政策当局の基本的立場ではないでしょうか。「（素案）」から「第7期北海道総合開発計画」（この名称を用いてよいかわかりませんが）へと計画が固められていく段階でこのような立場が明確に定められることを期待しますし、また「第7期北海道総合開発計画」が施行されているあいだ—およそ10年間という理解でよいでしょうか—、過疎問題にかかわる政策がどのように実行されていくのか、注意深く見守っていききたいと思います。 以上

番号	意見
134	開発計画の素案を拝見致しました。素案の内容に関して意見のあるものを下記にまとめます。 ■自然環境をいかに活かすかについて 北海道は他地域に比較して、大きな土地資源をもっている。それは森林資源についても同様である。しかし、林業の衰退は森林資源の有効利用を妨げている。森林は温暖効果ガスの固定のみならず、水源涵養や土地保全の役割をもっている。そのため、日本で先駆けて森林資源を有効活用できるシステムを構築することで、森林の保全と活用という像を日本社会に提示する必要がある。そのためには、道路などのフィジカル面だけでなく、森林資源を有効に使用する制度（例えば森林認証制度）を満たす環境およびシステムがいかなるものかを道民に啓蒙し、自然環境と共生できるライフスタイル実現のための産業および生活の環境整備が求められると考える。 ■北海道の産業を充実させるために 1) 観光地域としての北海道になるために 北海道は自然環境といった観点では国内でもっとも環境資源の恵まれた地域ではあるが、明治以降の開発地域である。そのため、本州以南のような近世以前の伝統的地域はない。また、伝統的建造物保存地区に指定されているのは函館のような特定の地域である。よって、観光産業など次世代に残すべき産業は限られてくる。 そこで、自然環境を文化観光資源としてとらえ、それを活かすようなシステム作りが要求されると考える。そのためには、1つに交通インフラを十分に整備し、観光主体が北海道の魅力を十分に体験できる枠組みを作成する必要がある。それは点と線を単に結ぶのではなく、北海道という面をいかに観光資源で活かせるかであると考え。 面として体験する方法の1つとして、観光地を歩くことが考えられる。経験をより深化させ、その場所の価値を十分に感じるような「観光のかたち」を創り出すことが求められる。そのためには、道路も歩くための道である必要があり、また景観論という雰囲気をつくりだすことに価値作りに繋げていくことが重要となる。 2) 地域住民の意識を高める必要 自然環境とは公共の財産であり、地域の財産である。そのため、地域住民の理解なしに、その財産の有効活用はない。地域住民の教育という点では景観教育が実施されているが、より地域住民に開かれた環境教育を実施することが必要である。 また、それが特定の地域住民ではなく、将来の道民にとって財産になることを伝え、そのために何が必要となるかを市民主体の意志として、その具体像を導き出させる試みが必要であると考える。 3) 北海道の農産物の価値化について 国外、特に中国からの輸入農産物および加工食品の危険性から、国内生産物に対する需要は高まりつつある。そういった背景から、国内の食料需要に対すべく、北海道は重要な地域である。 そのためには、農業基盤を支える生産環境を充実させる必要がある。それは水資源、耕地環境などで、いかに合理的に安全な農産物が生産可能となるかという当然のことと共に、そのような農産物をいかに潤滑に市場に供給できるかが重要である。また、供給する際に、エネルギー効率を抑えられるかが重要であり、そのためには効率的な輸送システムをさらに工夫する必要があると考える。 そうすることで、生産から輸送までのプロセスで環境に配慮したとされれば、北海道の農産物はさらに環境とともにあると認識され、市場価値もこれまで以上に認識されると考える。付加価値の在り方については、地域住民の自主的取り組みと共に行政が担う面は大きいと考える。 ■地域資源を活かすために 1) 地域資源の差別化 北海道には、自然環境という財産がある。その財産を他地域と差別化して価値形成を行う必要がある。そのためには、自然環境観光がどのようなかを十分に理解してもらえようような仕組みを作り、その普及を実施することが求められる。 そのような差別化というコンセプトを軸にしたものをもとにまちづくりを実施することで、住民の住むまちも観光の場と生活の場が整合性をもてると考える。 2) 既存建築物の利用 北海道では十勝地区沿岸では地震が多い。そのため、建築物の耐震化が求められる。しかし、それが建替えを正当化するものではない。既存の建築ストックを十分に活用する観点から、改修およびリファイン工法を採用し、既存ストックを資源としてとらえ十分に活用していくシステムが求められる。新たなシステムで活用できれば、地域住民の新しい活動の啓蒙にも寄与する。 建築ストックの有効活用は、廃棄物排出量の抑制にも寄与する。さらに、建替え時に投入する資源量も抑制される。 ■高齢者地域のライフスタイルに向けて：快適なライフスタイルをいかにつくるか とくに高齢者の生活の場所をいかにつくるべきかは、高齢者の生活の安定および安心、さらに快適を実現する上で重要である。そのためには、個室だけではなく、グループホームや、スモールタウンに見られるように機能を集約した新しいライフスタイルを提案することが求められる。 北海道は他地域に比較して高齢化率が高いことから、バリアフリーやユニバーサルデザインという言葉以上に、高齢者に新しいライフスタイルを提案することが重要であると考える。 ■エネルギーに関して 1) 新しいエネルギー生産に関して 北海道は広大な生産基盤をもっている。そこから生産される農産物の余剰をエネルギー転換することで、化石燃料の抑制に大きく寄与する。また、家畜排泄物のメタン化なども有効である。 このようなエネルギー生産に必要なものとして初期投入すべきエネルギーである。それは、例えば家畜排泄物のガス化発酵過程に必要な熱エネルギーであるが、それらを地熱（主として温泉）によって供給するシステムを創出することが求められると考える。 温泉は入浴保養のためのものであるというこれまでの通念的な考え方だけではなく、温泉がもっている熱エネルギーを利用して、新たなエネルギーを創り出すようなシステムを創り出すことが必要であると考える。 2) エネルギー生産のための道路のあり方 生活にとってエネルギー生産は大きな役割を果たしている。そのため、エネルギー生産のための道路システムは今後より重要になってくる。これまでは地域住民の利便性のために道路整備が行われてきたが、エネルギー生産基盤の充足のための道路が不可欠になると考える。 とくに農産物からのバイオマス利用によるエネルギー生産、家畜排泄物からのガス化エネルギー生産のどれを考えても、資材運搬にとって道路は重要な役割を果たすことから、より合理的で生活道路と競合しない道路システムが求められると考える。
135	森林資源の活性化で木材における端材の利用性（国産割り箸等の重要性）による財政確保及び資源活性化をアピールしてはどうでしょうか？
136	・ 集約型の都市構造への移行は必要な考えかたであると思いますが、1次産業が主産業の我々十勝では町村部や農村部も重要な地域であり農業を守っていかなければならない現状からも、最低でも各町村部や農村部への地域医療や福祉に対する考えかたを示してほしいと思います。
137	現在の北海道経済の状況は公共事業の減少に加え個人消費の低迷などにより中小企業の経営は極めて厳しい状況に直面しております。今後、この状況の打開策として考えたとき北海道、十勝の地域性を活かした産業の強化を第一に推進し2次産業以降の中小企業を活性化させることが第一であると思いました。十勝には基幹産業である農業・漁業があります。それぞれ現在も充実した発展までも至っていないのが現状と思われます。まず農業・漁業の技術の発展・優秀な人材の育成・情報等の管理、活用を促進・整備する事に重点をおいた計画を立て地域経済を活性化させ十勝の雰囲気盛り上げてほしいと思います。計画を練る、政策・目標を検討するなど机の上での業務はすぐに出来ます。まず実行に移す行動が道民に求められる第一歩ではないかと強く思います。
138	新千歳空港をオープンスカイの対象空港とし、対外開放を積極推進して欲しい。 24時間開放の為に地域合意・自衛隊との協議・国内航空会社の保護等々この構想を進めるための課題は山積しているのは充分理解しているが、北海道の将来を考えると、北米・欧州・極東アジアに一番近い北海道が国内における海外の玄関口に相応しい。これをキッカケにして、人・物・金の流れが道内で活発になると思う。

番号	意見
139	計画の意義の中では、北海道開発を推進するためには、「国、地方公共団体、住民、NPO、企業等の各主体の連携により施策の総合性を発揮するための戦略的取組を描くことが必要である」とし、また、「国から地方へ、官から民への流れの中で、各主体はそれぞれの役割分担と責任を自覚しつつ、北海道の地域特性を踏まえた将来の豊かな社会づくりのために共通のビジョンを持ち、同じ方向性の下に各自の取組を進めていくことが重要である。」としている。 今後、計画に沿った開発を進めるに当たっては、当然、道民（地域住民）をはじめとする道内の各種企業、NPO等が同じ将来像を描きながら連携・協働の下に取り組んでいくことが必要であることは理解するところであるが、そのためには、道民や企業等に当該計画の意義や目的を十分に理解していただき、協力を求めていくことが必要不可欠である。 そのような観点から、全体的に、道民や企業等の視点からのアプローチが乏しいように感じられる。今後は、行政主導ではなく、道民や企業等の主導による施策展開が必要となることから、道民や企業等の視点に立った中で、それぞれの役割や責任を明確に示すべきである。
	計画の推進においては、「北海道の資源と特性を活かす」ということが一つのキーワードとなっている。北海道農業は、肥沃な大地と豊富な水を資源に大規模で生産性の高い経営を展開し、北海道の基幹産業として、そして、日本の食糧基地として重要な役割を果たしていることは言うまでもなく、今後、食料自給率の向上を図る上からも、その重要性は一層増すものと思われる。そして、この北海道農業を支えているのは、基本的には「人」としての農業者であり、北海道が有する豊富な資源と共に貴重な財産であると言える。しかし、近年、UR農業合意やWTO農業交渉等に伴い国際化が急激に進捗し、主要農作物の価格引下げや生産抑制を余儀なくされ、また、新たな政策が展開される中で、農業の高齢化や担い手不足による農家戸数の減少が急激に進行しており、今後更に深刻化することが懸念されている。今後とも、基幹産業として北海道農業を発展させていくためには、次代の農業を担う意欲ある担い手の育成・確保や支援が急務であることから、新規就農対策も含め、農業の担い手育成に関する具体的な施策を示すべきである。
	昨年、道内の食肉加工販売会社の品質表示偽装事件に端を発した一連の偽装事件は、有名製菓会社や料亭の消費・賞味期限の偽装表示事件など北海道のみならず全国的に食の安全を揺るがす大きな事件へと発展し、消費者の信頼を著しく損ねる結果となったことは誠に残念である。これらの問題を引き起こした原因は、事件当事者の消費者を軽視した身勝手な考え方にほかならないが、「監視の目」にも甘さがあったことは否めない。一度失われた消費者の信頼回復のためには、食品加工・製造業者はもちろんのこと、農畜産物等の生産者や各関係機関が丸となって「安全・安心な食品」の提供に向け努力しなければならない。そのため、事件の検証を行い、責任の所在を明らかにするとともに、生産現場から製造・加工に至るまでの過程をしっかりと監視するシステムを構築し、徹底した品質管理を行っていくことが必要である。 また、北海道の大きな使命・役割の一つには、恵まれた自然環境を生かしながら「安全で安心な食料や食品」を生産又は加工し、提供することであり、そのことは、国内需要を拡大し、国際競争に対抗するための最大のセールスポイントになることは間違いない。そういった意味で、反省すべき点を踏まえ、生産者、加工・製造業者及び行政等各関係機関それぞれの責任と食の安全に向けた具体的な改善策を明記すべきである。
	環境問題を主要なテーマの一つとする北海道洞爺湖サミットを控え、地球温暖化をはじめとする環境・エネルギー関連施策は、北海道にとっても、今後の大きな課題の一つである。当該計画の中でも、これら環境問題やエネルギーに関する項目が記載されているが、「第4章 計画の主要施策」の中において横断的に記載されているために、推進方針の考え方や施策相互の関連性が理解しにくい。したがって、環境・エネルギーの関連施策については、一つの大きなテーマ・課題と捉え、環境の保全、産業の育成・開発、自然との共生、森林の整備・保全などといった観点から、独立した節を設けて整理すべきと考える。
	第4章第3節の中で、「活力ある地域社会を形成していくためには、地域経済と暮らしにおけるつながりを持つ6つの広域的な生活圏を単位とし、圏域全体で暮らしや経済を支えていくことが必要である」としており、今後、計画を推進する上で、「6つの広域的な生活圏」とは具体的にどのような圏域を指すのか明確にすべきである。また、現在、北海道で検討している支庁制度改革において、拠点性の高い中核都市を核とした「6つの連携地域」を設定しているが、その検討内容との整合性をどのように考えているのか。さらに、「第3章 計画推進の基本方針」の中で、「北海道内の各地域がそれぞれの地域資源を活かして多様で個性的な発展を遂げていくことが重要」としていることから、それぞれ「6つの広域的な生活圏域」における役割や今後の具体的な取組を示すべきである。
140	北海道の経済産業の振興を図る上で、交通・物流ネットワークの構築は極めて重要である。高規格道路や高速道の整備は、冬期間における交通の安全性の向上、効率的な運行による輸送コストの削減、地方都市における物流拠点としての地位確立、観光産業の振興、緊急医療体制整備への貢献、災害発生時の緊急輸送道路の確保など様々な効果が期待される。 また、各圏域内や圏域間を結ぶ空港・港湾・鉄道などのネットワーク化は、物流需要の拡大や輸送コストの縮減など地域経済の発展や産業の活性化に大きく貢献するものと期待されるところである。全国に比べ動きが鈍い北海道経済の回復に弾みをつける上においても、交通・物流ネットワークの構築は緊急の課題であると言えることから、これらネットワークの「早期構築」の重要性をもっと強調すべきである。
	特に近年は、地域住民の防災・減災の意識が高いと感じており、地域の集まり等で、住民参加型の防災訓練等が少ない（周知が弱い）との意見が多かった。 関係機関、地域企業、住民等が一体となった、洪水ハザードマップを利用した、その地域にあった災害訓練等を多く実施していくことにより、地域特有なソフト面の向上とハード面の問題点が出てくると思われる。 建設業、レンタル業、食品業界等、地域企業ともに、再度、強固な防災組織をつくりたい。
141	北海道は毎年、交通事故ワーストワンを争っている。 毎年数百人の命が失われている。まだ若い働き盛りの方が家族を残し、人生これからという児童が親よりも先に一瞬にしてこの世を去るのである。悲惨極まりない。 この悲惨な状況が毎年繰り返されるのはなぜか。 年々道路事情は良くなっているが、まだまだ整備しなければならない箇所があるのではないかな。 もちろんドライバーの速度違反や安全運転義務違反が原因での事故も多い。自業自得と言わざるを得ない場合を除き、危険箇所の整備を一刻も早く行っていただきたい。 特に北海道型事故の温床である一時停止の交差点。これを見落とすドライバーは死亡事故に直結している。お金がかかろうが「一時停止」の標識を「信号機」に変えるべきだ。 更には冬道アイスバーンによる対向車線への飛び出し。 正面衝突ではどんなに安全装備が充実した車でも助からない。事故多発地帯には中央分離帯やポールをもっと増やすべきだ。 また交通量の多い道路の割には狭い道路がまだまだある。拡幅工事を切に願う。 これらの対処により「北海道の道路は全国で一番安全だ」と言われる日が待ち遠しい。
	北海道は、都市機能が広域に分散している。食の安全面から考えても、農産物、海産物等の機能を確保することが、重要であることは言うまでもない。 広域に分散する都市機能を結ぶ高速流通システムを構築するために、港湾及び空港の整備、高速ネットワークの早期実現が最重要と考える。 高速道路は、都市間が繋がってはじめて、その有効性が実現できる。 厳しい国家財政の中ではあるが、日本の食糧供給基地としての北海道の役割を十分に果たすために、今後もこれら流通経路確保の政策を積極的に進めてほしい。
143	私は、日頃何かの「事」を為すにあたり次のことをイメージします。 進める「事」に関わる「必然」を最も注視致します。 そのように考えたときに、「アジアに輝く北の拠点～開かれた競争力ある北海道の実現」・・・等々効果的に計画を推進する。とされているのは最も自然体で「必然」を感じます。 目標を掲げて「事」を為すためには、関わる事柄がなるべくスムーズに進展しなければならないと考えます。 その為に「予算」も当然に原動力になるでしょうが、それ以外の「力」として私は「必然」が重要と考えます。 この「必然」はとてもローコストで「力」があります。 「必然」お奨めです。

番号	意見
144	1. P 5「多様で個性ある地域からなる北海道」について 首都である東京などを見ていると「その場に行けば何でも揃う」場所と秋葉原のような「それしか無いが、そこじゃないと手に入れづらい（または目に出来ない）」場所があり、最近では後者が随分と賑わっているように感じられます。 北海道もそのように徒歩で移動できるような限られたある特定の地域を定め、その地域では電化製品販売店が軒を連ねている、またある地域では北海道産の農産物を使った菓子等の食料品を販売している。 更には限られた客層をピンポイントで狙ったブランド街を計画するのも一案かと考えます。 これらを実現するために、まずアパレル業や販売業者に受け皿となる商業地区の希望を募り、実現可能なようならそこにどのような商店街を形成したいか。 また、形成し出店するにあたり企画書を提出してもらい、その企画書によって必要となる経費の一部を官庁が補助するなり、税の優遇を図るなりすると同時に出店希望の業者から事業費を出資させてはいかがでしょうか。 2. P 17「温室効果ガス吸収源対策の推進」 自然に恵まれた地という好イメージが北海道にはあると考えますので、森などの緑に囲まれたモデル地区を作り、そこでログハウス等木材をメインにした住宅地を形成し、道路にはエコカーのみを走らせるなどして、清浄さを保ち、その場の酸素の濃度や二酸化炭素の排出量を計測して都市部との比較を行い定期的に周辺へその結果を報告し、クリーンなイメージをより強固なものにすると同時に、高評価を得られ人々の興味を引く事が出来たなら、モデル地区を周囲に発展させられるのではないのでしょうか。 当然、住宅やエコカーの購入費用等に対する補助費は必要となるかと思いますが、これは温暖化対策でもあり、世界へ向けてもアピール可能なのではないかと考えます。 また、モデル地区の候補を募れば、それなりの数の町村が立候補に名乗りを上げるのではないのでしょうか。
145	1. 高規格道ネットワークの早期完了 } 物流、人流、緊急対応etc. 2. " インターチェンジの増設 } 3. 一般国道の冬期管理の充実（※凍結防止、スリップ防止、路線除雪、市街地・駐車帯の排雪等） 4. 一般国道狭部分の拡幅（旧規格部の改良、歩道増設、交差点拡幅、ゆずり合い車線・登坂車線の増設等 5. 道の駅の増設（観光北海道では必要） 6. 国道境界内の植栽増設（エントレスサイン・防風雪林・環境保全）
146	北海道経済は、依然景気回復しておらず、先行きの見えない状況が続いており、それに追い討ちをかけて原油の高騰で様々な産業に影響を及ぼし景気回復の足かせとなり厳しい状況が増えています。 これを打破するためにも、北海道には豊かな自然環境と観光資源、高品質な農産物等と魅力あるものがたくさんあります。これらを武器に国内外からの観光客が来てもらうように積極的なアピール活動と、北海道の広域分散型社会を考慮した高規格幹線道路と基幹ネットワーク整備・充実を早急に推進する必要があると思います。人が来れば様々な形でお金が動きます。これらが企業・産業に恩恵を生み、北海道経済の回復に繋がっていくと思います。又、国際的な流れから環境を意識した中での交通ネットワーク構築等が必要である。
147	①食にかかわる産業の高付加価値化・競争力強化、国際競争力の高い魅力ある観光地づくり、国際物流機能の強化を目的とした地理的優位性を活かした産業立地の促進等、北海道の資源・特性を活かした大変素晴らしい施策だと思えます。 ②北海道開発の根幹であり、交流を支える基幹的な基盤でもある高規格道路を始めとする基幹ネットワーク（新幹線・空港の整備を含む）に関する記述が比較的弱いような気がします。
148	昨今、世界経済のグローバル化で自国の繁栄をすることが出来ない状況は分かりますが、せめて自給自足の最低限の確保をしないと世界の状況に振り回されて太刀打ちが出来なくなると思われます。 コストが安いからと訳の分からない物を輸入して自国では作らない。胃袋を外国に渡し金の力で集めれば良いかのような状態です。 自給自足に関しては国がもっと力を入れて欲しい、北海道を食糧生産基地としての援助をお願いしたい。
149	平成16年12月の政府・与党申し合わせ「整備新幹線の取り扱いについて」は、年度内の見直しに向けた作業が現在進められていることや、今後10年の進展を考えると、現在の記述内容は実態を反映しているとはいえない。 北海道新幹線は、高い輸送能力、定刻性、安全性に加え、少ない環境負荷など数多くの優れた特性があることから、首都圏はもとより、東北・北関東との文化・経済交流の促進や新産業の創出等、様々な産業分野へ大きな経済波及効果をもたらし、北海道経済の活性化に大きな役割を果たすものである。また、北海道が我が国に貢献して行くために、欠かすことのできない高速交通ネットワークである。 特に、後志地域においては、航空機利用でも東京まで5時間以上を要する現状から、新幹線の開業効果として地域間交流の活発化が予想され、現在1割にも満たない東北地方からの観光客の増加や後志を起点とした新たな観光圏の形成が期待されます。 後志地域が全国の観光リゾート基地として発展していくため、北海道新幹線の札幌延伸に向けた誘致運動を積極的に推進しているが、道民・地域住民が整備新幹線の意義・必要性を幅広く理解し、誘致活動に弾みをつける意味でも以下の通り修正をお願いしたい。 【修正意見（9行目～11行目）】 『北海道新幹線については、沿線地域のみならず北海道全体の経済産業の活性化に大きな役割を果たし、我が国経済の活性化にも貢献することから、着工区間の早期開業を実現するとともに、未着工区間の完成に向け整備を推進する。』
150	・食料自給率の低下、特に主食の米等に於いても自国の生産量調整をしている現状ですが、外食産業等に於いて安価な輸入物を利用しているので、先進国に於いて主食の自給が確保されていない国は、日本だけと思われ、国内保護又補助制度の見直しで自給率の確保が最小限必要と思われ、確保の為規模拡大等に対応出来るのは北海道だと思いますので、官民一体の行動が必要です。 指導お願い致します。
151	反対意見などあるはずのない内容である。 ただただ気持ちよさげな「お題目」を並べ、一切具体性が無い。 これでは議論のたたき台にもならない、愚昧な計画。 こんなものを計画といってもいいのだろうか。 間違っていないことだけが救いの計画。
152	子供が出来ない母親に対する支援・援助が少ないと思います。 体外受精等に関する費用が以上に高く、子供がほしくても、普通妊娠できない母親が多いと思います。 私の周りでも子供の出来ない人が多くて、よく費用に関してのことを話しています。 体外受精等に関する支援・援助を多くすれば、少子化は少なくなると思います。
153	①サミットを契機に環境先進地域として自然エネルギーや省エネ構造の建物などの進化、普及を深めるべきと考えます。 ②地域で人や機械を保有する建設会社が、より地元で地域貢献できるように強力な差別化をすべき。 ③官依存の脱却をどう進めるかも重要と思っているが、どういう手法でというより逆境の中で個々が考えていくべきことと思う。
154	北海道のこれからは観光の振興と一次産業の発展にあると考えます。 観光については特質ある豊かな自然を国内外より集客も楽しんでもらえるよう安全な交通機関と道路整備（冬期、除排雪を含む） 一次産業においても高付加価値を進め、流通経路等におけるコスト削減はもとより北海道のというのがブランドになるよう、より一層の取組を推進してほしい。
155	北海道における産業の回復は北海道特有の資源・特性を活用させ、国際的な観光地づくりに取り組む事が重要だと考えます。北海道の気候は北国らしい自然環境、四季の風景が美しい事から外国人観光客の誘致を図る事がグローバル化の第一歩だと思います。 2008年の北海道洞爺湖サミットの開催は非常に有効であり、それに向けての道路、河川等の整備を強化し、美しい景観づくりを重要視し、話題となる観光地として世界が注目し、これにより北海道が活力ある地域として先進国でも第1にリードしていく国になると思います。 その最中、ガソリン税問題は非常に日本を苦しめる結果になり得なく、ガソリン税と道路整備は切り離して考えていくべきだと思います。
156	衣食住及び生活環境の確保は絶対条件ですので、なんとか現状以上に確保していかなければならないと思われ。 又次世代への明るい将来を期待する為、現在の冷え切った北海道を改善せねばならないと思います。 私個人の意見としては、現在バイオ燃料の普及に伴い、食料不足が懸念されていますが、この広い北海道の土地（現在離農により、耕作面積の減少）を有効活用し、食料生産基地へと整備を行い、食料時給率の向上を図ってはとっております。

番号	意見
157	一個人としては、消費者の立場、一般家庭の支出に対し圧迫が強いられています…が、地域、地方自治体全体を見て、ガソリン税の暫定税率の見直しには反対です 「歩道の段差解消」「電柱の地中化」「道路除雪」等の削減がけねんされる為ですので、断固反対致します。
158	北海道のほぼ中心に位置する旭川空港を国際空港にし国際物流機能の強化を図り、各産業の集積を活用した生産・物流の拠点とする。 たとえば、旭川空港に貨物便を就航させ、富良野地域でとれた、おいしいお米、野菜、くだ物等や、日本海、オホーツク海で漁獲された水産物等を、新鮮な状態で食卓まで届れる流通システムを強化する。北海道ブランド品の発展を目標におく。又、観光については、旭山動物園の人気があるうちに、富良野地区までに足をはこめる交通手段、地域環境の整備を図る。 国内外にとわず、北海道の第2の都市旭川を“国際都市旭川”に発展させるべきではないでしょうか。
159	P19 27～28行目 「都市との交流の拡大等を通じた地域社会の活力の維持向上を図る必要がある。」 意見 「北海道の地域特性に立脚した、本道特有の都市と農村の交流（融合）の姿を、表現してほしい。」 本道が模索している、都市と農村の新たな関係づくりの先には、都市計画法と農業振興法の両者を包括した姿が、投影されて来るものと思れ、「北海道イニシアチブの発揮」という視点からも、この部分に関し、両者の対等な関係を意識した表現がなされるべきと考えます。 北海道の基幹産業である農林水産業と、「街づくり・地域おこし」との関わりにおいては、精緻な表現がなされるべきであり、都市農業の普及や農業知識の社会還元といった、現行交流の内に、「命を育む産業」としての一次産業の本来的な姿や、ここから伝えられるべき「心の教育・命の教育」といった思いが存在することを、本道一次産業（人口低密度地域）を捉える際の背景として、認識すべきではないでしょうか。
160	豊かな自然、資源、風土を持つ北海道には、わが国の安全、安心を支える食料基地としての重要な役割がある。 そして役割を担うためには、北海道の社会資本基盤の着実な整備が重要である。
161	広域ネットワークの構築は広い北海道において、全ての産業の発展強化に共通して、大事な項目と思う 食の安全（北海道の安全な食料の需要）、地域の安全安心（救急医療機関に行くまでに時間がかかる、又は冬季間の安全な道路）の確保の面から見ても、道路整備はまだまだ足りない。 特に早い時期の高速ネットワークの整備が必要と思う
162	日本の食料自給率が40%を切るという中で北海道はわが国の食料基地として大変重要な役割を担っている。 豊富な資源を持つ北海道が日本の先頭に立って発展していくことが次世代の日本を築いていくことになるが、北海道は他の地域と比べて経済の低迷が長引き苦しい状況にある。 広大な面積を持ち都市間距離の長い北海道は物流網の整備が遅れている。道路はいうに及ばず空港や港湾、新幹線などの社会資本整備の拡充が急務と考える。
163	関係者が浸食問わず知恵を絞って策定した計画案に異論はないが、北海道は、四季折々を心身で鮮明に感ずることが特色といえる。それは、道南・道央・道東・道北とそれぞれ又一味違う特徴があり美しき自然が財産と思う。合併とか生き残りとかの岐路にもあるが、北海道として道州制を含めて何をどうするのが最善なのか 温泉・都市・農業・漁業・林業・海・山・湖・湿原等々数多の産業や環境資源が存在する。これらを観光に結びつけるには機動力が必要と考える。東京に金があって北海道に金がない。この地域間格差の是正が最優先である。きれいな事を並べても集客無くして維持・発展はない。早期の北海道新幹線・高速道路の延伸・拡充。飛行場の拡大・新設。豪華客船入港に対する港湾整備等々熟慮の上の先行投資。早く着いてのんびり出来る。そして、安くてうまい食事で安全なコメを中心に豊富な野菜・魚・肉・果物といった北海道のブランド品を提供し、長期滞在型により自給率向上につながると思う。忘れてならないのは将来危惧される水不足。地球温暖化対策の一環として水資源確保が重要と考える中、環境に配慮したダム建設が必要と考える。北海道局・道開発局のさらなる発展を期待してやまない。
164	私は、洞爺湖サミットが開かれる洞爺湖町で生まれました。確かに森と水の豊かなとてもきれいな地域ですが、交通の便が悪く、商店街も閉鎖されて、過疎化が進んでおります。現在は帯広市の建設会社に勤務しておりますが、公共事業の減少とともに年取も減り、「中央ばかり景気が良く地方は取り残されている」を身にしみて感じております。 計画に書かれていることは、どれもこれもすばらしいものだと思います。特に第4節にある交通ネットワークの構築、地域交通の基盤の形成、冬期交通の信頼性向上等の社会基盤整備は、私どもの会社に直接係わってくるものであり、力を入れて考えて頂きたいと思います。また、仕事のことを抜きにしても、冬期に峠道を通る怖さは経験した者でなければ分かりません。是非ともこれらの計画を推進し将来にわたって安心して住める、北海道にして頂きたいと思います。
165	現在日本の食料の自給率が30%代までに下がっています。中国など生産に疑問がある国から安ければよいという経済の関係ではなく、自国の食料は自国で作るを原則で北海道は日本の生産基地となるべく地域の整備と輸入国に負けないような対策（補助金など価格が同じなら国民は自国の物を買う）を要します。
166	道路ネットワークの早期完成をぜひしてもらいたい。
167	主要施策の冒頭に、「食料供給力強化」を位置づけたことの意義には大いに共感するが、この施策が他の4つの主要施策を牽引する、核となる施策であることを強調する必要がある。さらに、北海道を日本の「食糧基地」と位置づけ、「食料自給率を現在の40%から70%に引き上げることを目標とする。」など、ナショナルセキュリティの観点からも目標となる数値を上げて、その必要性を強調した記述とすべきだ。地球温暖化による、異常な気象変動により、現在の農産物輸出国と言っても、自国の食料確保が厳しくなった場合は、日本に回す食料はなくなり、我が国が飢えて苦しむ日が到来する。豪州の記録的な干ばつによる、農産物の値上げ、農民の自殺者急増、家畜飼料不足による輸入開始、など穀物輸出国と言っても地球温暖化の影響を受けつつあるのが現状である。日豪EPAにより、北海道農業は壊滅的な損失を被るばかりか、食料自給率も限りなく“ゼロ”に近づくことが予想される。今こそ、国策として食料自給率70%を「国是」として法律化し、米など主要品目に絞り込んだ食料安全保障対策が必要となる。このように切迫した現状を踏まえ、「食料基地北海道」を強調した記述としていただきたい。 この項で記載のある（農産物の供給力強化）に比べ、具体的な取組手法の記述が無い。 北海道には、北見大和堆や武蔵堆などの海丘があり、世界でも有数の好漁場として知られている。この内、日本海の武蔵堆などは、底引き網漁によって、産卵や育成環境が破壊されてきている。このような好漁場を再生し、資源回復を図る為に大規模な沖合整備が必要である。魚礁ブロックの据付事業に止まらない海洋牧場の創設など具体的な記述としていただきたい。また、レジャー産業との連携を図るならば、地場の魚介類を増殖し、釣りや潮干狩りが楽しめる施設作り、これと隣接した港湾漁港施設へは、産卵。育成環境を必須条件として持たせていくことも重要。 北海道を日本の食料基地と位置づけることの一要因として、地球温暖化が及ぼす世界的な農作物への悪影響があるが、これを抑制する活動も同時に実行しなければならないことは周知の事実である。北海道で事業を行う事業者は、主たる事業における環境負荷値、即ち二酸化炭素排出量を把握し、この6%を吸収するに値する植林を北海道条例により規定するか、実績や実行可能な計画を有する事業者には積極的にインセンティブを与えるような施策をとる、などの記述を検討していただきたい。 北海道を6つの広域的な生活圏に分けることの記述があり、ダイジェスト版には「6圏域の地域区分については記述しない」とされている。これは、支庁再編の在り方に支障を来すことを懸念したものと思われるが、支庁にこだわることなく、地域の特色を活かした経済域を考え、更に効率的な交通ネットワーク等を動案すると、6圏域に分割する事が、この総合計画を実行する上で有益である旨を強調した上で、現時点の分割原案を、圏域名で紹介するなど6箇所とはどの地域を指すのかを注釈を入れるなどで明確に記述し、ダイジェスト版との繋がりを持たせるようにすべきだ。 「安定振興対策を計画的に推進する」との記述があるが、この安定振興対策とは何かが不明である。昨今、支庁再編に絡み、根室支庁の在り方が取り上げられているが、北方領土返還運動の勢いが減速するのでは、これまでの取組が意味を持たなくなる。根室支庁は、北方領土支援支庁として存続し、「北方領土返還マラソン」など、多くのイベントを開催して、全国に返還運動の必要性を強く発信していくなど、具体的な記述としていただきたい。
168	・地球環境保護の一環として、森林の保護・整備が目立っていますが、森林整備対策費が年々減少してると考えられます、台風等の被害による倒木の処理がされなく、北海道の豊富な森林資源が荒廃していつてます、環境保護からも計画的な保護対策を取り、自然を守りたいと思います。
169	十勝平野における気象条件は世界に誇る気象風土があり、世界に通用する農産物の生産を安心、安全を基本に輸出促進に向け数多くのブランドを確立させるよう更なる指導を願う。又観光についても日高三脈、大雪山連峰等の高い魅力ある景色や湖、植物の観光地が色々在りマイカーの進入禁止等自然を守る対策を早急に実施し、豊富な資源を残し将来スイスと同じような観光地としてアピール出来る北海道にしていきたい。

番号	意見
170	・今後の北海道の進むべき道はP4の「・・戦略的目標」の中での確に示されていると思う。 ・観光の振興について一言。 北海道の人々は自分たちが住んでいるこの地が国際的にみても、国内的にみても如何に素晴らしいか認識できていないのではないかと。お客様に“おもてなしの心”で接するにはまず、我々道民がこの北の観光資源に対して自信と愛情を抱かねばならないと考える。 外向けのPRと平行して道民一人ひとりが理解を深める啓蒙施策も必要ではないかと。
171	国際的に地球環境や貿易問題、テロなど様々な不安定要素が多い中に、北海道を日本の食料供給基地として位置づけ、自給自足に備えることが極めて重要なことであるが、北海道農業の現状は、後継者不足・担い手不足と高生産コストが大きな問題である。 建設業の既存形態のまま農業に参入するには、農地の賃借方式で参入するしかないが、既存の会社形態のまま農地の権利取得ができるなど、さらに法律等の規制緩和により、参入しやすい環境の整備を図るとともに、生産コストの低下のための支援施策についてお願いしたい。 高規格幹線道路を始めとする基幹ネットワークの早期完成のため、道路特定財源を堅持するとともに、豪雪地帯の冬道に強い施策を展開し、吹雪や凍結による交通止めの解消についてお願いしたい。 また、地域格差の解消は、主要都市と地方都市間の道路整備が必要不十分であるが、地方都市間の道路整備が不十分であるので、地方に配慮したバランスの取れた道路整備を推進し、モビリティの向上を図っていただきたい。
172	国土面積の約22%を含める北海道は各都市間の距離が長く、特に冬季間の物流・移動環境がたいへん厳しい。日本の安全(昨今の輸入食糧問題等)な食料基地としての役割を担うため・国土の均衡した発展のためにも、他の地域より遅れている、引き続き今まで以上のインフラ及び生活環境の整備が必要と考える。 また、今後の維持・補修などのライフサイクルコストを減少させるため地域の特性(気象・環境)を考慮した工法・整備の見直しなども必要。
173	医療機関の医師人数変更により、緊急の整形外科が3月いっぱいではなくなり、帯広に1箇所の病院しか無くなる今日。札幌までの高速道路が急がれる。郡部から帯広、帯広から札幌と交通網が整備されないと、医師不足の解消にならない。人命の為に基盤整備を進めて欲しい。
174	北海道が自立的安定経済の実現に向けて、北海道の資源特性を生かす事が不可欠である。そのために広大な北海道の発展のためには、まだまだ未開発である。 また、開発計画策定し、北海道の豊かな自然環境を生かし魅力ある観光地づくりをすすめる事が必要に思う。 よって、道路・海・河川などの社会基盤整備が必要である
175	新たな計画(素案)は、簡潔で具体的に取りまとめられていて、よく理解できました。これまでの北海道開発の現状を分析し、それを基にいま北海道の置かれている状況を国内外からの視点をあて、将来を見据えた計画が立てられていると思います。 第4章「計画の主要施策」ではグローバル化が進行する中で北海道として将来を展望した場合、自立的に安定した経済を実現するための競争力を高めることが掲げられています。更に我々がこの地域で安全で安心して暮らせるための具体的な施策は、北海道の資源や特性を活用することの重要性から導き出していることから現実味が伝わってきます。 「北海道の各地域での特性を最大限活かした魅力と活力ある地域社会を形成していくことが必要である」とあり、北海道の現状を切り開く上で、この新しい計画(素案)は大変魅力にあふれていると思います。 問題は、この新しい計画(素案)を各地でより具体化し実現するための地域における人材育成が重要であり急務であると思われます。
176	今までのような全ての面での官依存という意識ではなく、国民・住民一人一人が、一企業が独自で、市町村・自治体が自主自立を目指し、それぞれが自分で考え、自分で管理し、自分で活力の維持・発展が可能になる究極の理想に向かって努力する必要があるのは勿論ですが、その過程の折々、節々で行政の強い指導力が不可欠と考えます。 国を頂点とする仕組みの構築、運用の少しでも早い定着のために、一個人、一企業として努力・精進を前提として、行政の強いリーダーシップに期待したい。
177	広域分散型社会の北海道において交流の要である高規格道路の構築をしていただきたい。 今現在の状態では非常に中途半端ですし環状の計画も取り組んでいただきたいと思います。
178	内容の中にはいろいろな面での重要性を挙げているが、地域差が大きいことをもっと強調しなければならない。全国から見た北海道は、食料の供給・観光・保養の主要な拠点と位置づけられている。しかし、大都市に比べすべての面において基盤整備が遅れていることをもっと多方面に理解していただく必要があると思います。文章内に「我が国の食料安全保障を将来にわたって支えていくため、北海道の食料供給力を強化し・・・」重要であるならば、どのようにすれば北海道の食の安全を確保するか、作物を作る良好な農地と農家の国が行うべく方策、食料を敏速に全国に流通させネットワークの整備の必要性を明確にし、全国のなかの北海道の重要性を理解してもらう努力が必要です。面積の大きい北海道はまだまだやらなくてはならない基盤整備が山積に残っています。大都市と区別して考えることはしなければならぬと思います。
179	食料基地として、また観光を特化する地として、地球環境の保全をリードする地として、それらを達成する社会資本整備の充実に向け、是非この北海道総合開発計画を実施していただきたいと考えます。 <北海道イニシアティブ>期待いたします。
180	本計画案から、今後10年間、北海道開発が我が国にとって如何に重要であるかを再認識致しました。 いろいろ課題がある中で、食料自給率が低い我が国にとっては、何と言っても北海道の農水産業の充実には特に重要な柱の一つです。また、食の安全が強く求められる今日、海外の農水産物に負けない安全で高品質な農水産物の生産が喫緊の課題でもあると思います。 そして、北海道は一年を通じた観光資源にも恵まれています。北海道洞爺湖サミット開催を機に、外国人観光客の受入れ等、観光資源の見直しや充実発展に力を入れることも重要だと思えます。 さらに、地球温暖化による自然災害が多発している今日、安心・安全な国土づくりも欠かせない課題であります。ハード・ソフト両面の防災対策推進への取り組みが、他産業の発展にも大きく関わる重要な課題だと思えます。
	取り急ぎ北海道開発計画素案の水産漁業に関してのパブリックコメントを添付いたしましたのでご確認お願い申し上げます。 私の職業は公認会計士と業務分野は違いますが、水産業を営む顧客との縁から水産現場の実態聞き及び実際に漁船に乗り、加工工程を視察し、財務数値を背景とした改善提案をしております。会計ビックバーンによりキャッシュ・フローを中心とした企業形態に転換し、海洋環境の異変があろうとも、長期持続的維持が可能な財務構造体質に改善に努めると同時に地域独特の旧来の陋習を破り、「天地の公道に基すべし」との視点より、経営者に伝統の重要性の認識を戴き、現在も尚、陋習の無言の圧力はあるものの経営者の行動力でカバー一致しております。 これまで、縁あり開発局次長・高等検察庁の検事長・検事総長・北海道大学水産学部・工学部教授等との交流・水フォーラムの会員として森嘉朗様からの招待として、別府サミットに参加し、水産学会への参加(東京海洋大学)も体験し、天候異変・温暖化の漁師レベルの全国の漁師の抱えている問題点も拝聴し、交流して参りました。 また、時流変化の学びに「地域交流センター12期生(西村幸夫ゼミ)」として、自費で、東京まで通い、海外研修も参加し、地方自治についても学びました。 函館から通い、「ススキノ深夜道路清掃」も企画実行しました。 息子の加州州立大学での海洋学履習時には、日本の漁業につき、相当の批判を米国友人から相当に激しく避難を受けた様です。 個人的にも、公務員の出前講座で学び、土木学会元会長森地茂様、川勝兵太様、竹村公太郎様・月尾嘉夫様から現在も教えを戴いております。 有限責任中間法人第三者社会基盤評価支援機構(CPD研修)の役員として設立、戦後の社会基盤の制度疲労の安心安全の評価支援機構として、北海道大学工学部教授を中心に、教授・博士・技術士と学んでいる。 「異分野との交流が人を育てる」を基本に交流に努めている見地より、その事実体験を総合して、パブリック・コメントを申し上げます。 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、その時々の国の課題の解決に貢献にある。 北海道の持つ特徴ある大自然の豊かさを物理的条件とし、技術的に再評価した安心・安全な社会基盤を前提とした豊かな生活を営める社会を構築しなければならない。 人と人との穏やかな連携・絆が、努力に報われる持続可能な豊かな経済社会を構築する。

番号	意見
181	北海道開発を推進する為には、広く官の叡知に民間の叡知を融合して時代の流れに順応させて課題の解決に貢献する為、自らを変化させる努力をするのが努めであります。 戦略的取組各主体の連携により施策の総合性を発揮する為の戦略的取組みを描く事で、長期持続的可能な開発を如何に進め、我国の課題の解決に如何に貢献するか計画を策定しなければならないのではないのでしょうか？ 北海道の自然海岸の再生と海底漁場の再生に関して政策を講じなければ、北海道大学水産学部の教授の発言する通りの例えば、函館から鳥賊が不漁となる事実現象が表面化する事は、明らかであり、現在、道東漁師後継者の不足による漁業組合の解散方向に進まざるを得ない事も否定出来ない事実である。 何故かと言うと後継者に魅力ある豊かな生活体験を十分に経験してなく、子供時代より前浜で戯れる自然環境になく、潜在意識に刷り込みがなされていないからであります。 後継者の育成は、何故に縄文時代の太古から生活の場として、生活漁場としての創意工夫により各地域の順応した漁法を構築し、長期持続的維持が出来る漁法を北海道発祥の地として、引き継がれ、今日に至っていることも厳然たる事実である。 しかし、地球規模での海洋環境の変化は、現在の沿岸漁師の財務経営形態で長期持続的維持は、困難なものであり、世界的財務会計の思考のビックバーンにより、適法適正に経営責任を持ち、自らの財産を全て債務担保に差し入れても、管理不可能な海洋自然環境の変化に、個別な対応は、非力であり、一地方行政のレベルで対処出来るものでもなく、現実を直視すれば、当然に外交問題・地球環境の問題であり、地方行政が権限範囲を大幅に逸脱している事も事実であります。 不漁であれば、簡単に冷凍魚類を輸入し、補助金補填させ、価格を不安定化させる事には、理解の範囲を超えております。自国の漁獲したものでないので、大きさ・量・色・衛生基準は、自由主義経済の営利・拝金主義の最先端商社等に依存せざるを得ない現実、如何なるものなのでしょうか？ 大自然の海洋生態系を長期的に育てていかなければ、漁師の意欲を殺ぎ落します。これでは、近海魚食の民である日本人の本来の姿は見えてはきません。誰が、日本の沿岸自然を守るのでしょうか！拝金的な自由主義経済の株価優先の大企業の定時勤務・退社のサラリーマンが、「板一枚下は地獄」の荒波に立ち向かえるのでしょうか？最近では100kgを超える巨大な越前クラゲの大群は、漁獲作業を阻害し、漁獲した商品価値を喪失するだけであります。 海洋変化・越前クラゲの巨大化・群生並びに大型石油タンカーの座礁は、零細沿岸漁師では、対処できる問題ではないのであります。外交的・国際海洋問題であり、沿岸零細一漁師の経営管理不能な要因は、自然環境の異変であります。経営的に管理不能要因であります。 漁師が他分野への進出により、経営管理要因で資金繰りが窮地に追い込まれるのは、仕方がないとしても、真摯に努力しても魚のいない漁場では、水産漁業基盤に何らかの構造的問題があると指摘されても仕方がないのであります。 原因である、温暖化現象は国レベルで国際的に対応していかなければならない問題を一弱小零細漁師に、後始末を求めるのは、論理的ではない。その様な時にこそ、日本国政府の水産行政の力が不可欠なものであります。現場漁師の立場に立った、政策の履行を願うものであります。 また、公海の不法流物の日本沿岸への押し寄せ現象は、国・外交レベルの問題であり、一地方行政が対処出来るものではないと思慮いたします。 漁業者が融資を頼めるのは漁業組合と農林金融公庫だけであります。しかし、現在は漁業者では融資を受けるのは大変困難であり、その理由としては来期の利益の予測が出来ず不安定だからと言う理由であります。そもそも、漁業の様に自然を相手にする職業に対し、確実な利益・漁獲予測を求めること自体無理があるのではないのでしょうか？この様な資金支援体制では、基本的人権の最低の生活維持を長期持続的維持は、国民の納税義務を果たし、長期持続することは、困難と言わざるを得ない。 魚種が温暖化の影響から海水温・塩分濃度により、北上している事実を認めざるを得ない。 本来の地域で漁獲される魚種でない魚の豊漁であっても、季節外れの魚種の豊漁は、1社買手の独占状態の商社であれば、自由主義経済の根幹の形態を構成していない。これでは、命を掛けて、荒波に漁獲行動しても報われる事はない、その買上げ価格をグローバルに水産庁・開発局がその仕組みを構築して戴ければ良いことです。日本では、価格が付かない魚でも、韓国・台湾では高価格で商いされていると聞き及びます。高級魚だけではなく雑魚の販売市場を開拓する事は大事なことで思慮いたします。 鮮度維持の為の革新的冷凍技術は、日本にあるはずであります。豊漁漁獲をグローバルな視点で、開発局・水産庁の指導を戴き、販売ルート開拓をすべきであります。 現在の人口減少・高齢化を補填する都市化する傾向は、進み、考えて見て下さい、「現在より、海が美しく、清浄な海は絶対に期待出来ますか？」都市化は自然環境破壊しかないのです。否定出来ない事実であります。 養殖施設が、海の底の事実適法な深さまでに設置し海底は、貝養殖の排出物の滞積ヘドロ化しており海洋環境は悪くなるばかりです。消費者に対し鮮度が欲安全な水産物を安定的に供給すると共に、漁場の整備をしていかなければ、地球自体が持つ自浄能力による海の資源の再生力が疲弊するのは、否定出来ない自明の事実であります。 個人の漁船の専用駐船場としての漁港公共工事には問題があります。沿岸漁師が生活出来る環境の創造を行い、違法漁獲は、厳しく取締り、安価な海洋生態系に影響を及ぼさない「漁場の創造方法論は、道外であるから、海洋環境に付加に与えない方法論に「聞く耳もたない」には、万機公論に決すべしであります。 新たな北海道開発計画（素案）の意義の9頁記載について、 （水産物の供給強化） ① 「漁場環境が悪化傾向にある北海道周辺水域の資源生産力の向上を図り、・・・」 水温・海流・塩分濃度の変化は、温暖化の諸原因が明確であり、その地球全体で対策を講じなければならず地方地域の行政機関の対処で解決出来る問題なのではないのでしょうか？ 海洋環境の再生は日本国だけの問題ではありませ。その原因は、日本周辺国で発祥する災害等により、水温・塩分濃度、海流に影響を与え、魚群行動・生態系にも重大な影響を及ぼしているのは、否定出来ない事実である。 海の生態系は、国境を越え移動し周辺諸国と分かち合っているのにも関わらず、国同士の外交で折り合いを決めなければならない事も多々あるのに地方自行政に権限を負託させるのは疑問である。 今後、地球環境、海洋環境の悪化に伴い、外交問題として取上げられる事は避けられないのではないだろうか？ ② 「消費者に対し鮮度が欲安全な水産物を安定的に供給すると共に、」 海産物の産地表示について、水揚げされた港をもって、採用するのは、理解しがたい。他国の海域で漁獲された物を日本の港で水揚げしたらそこが産地として表記されるような現実では国民に安全な水産物を供給すると言う事と矛盾しているように思われる。 本来は、前浜で漁師が、漁獲し、季節ごとの魚類の鮮度を維持して供給する事が大事であり、その為には現在の海洋環境を改善・再生する事が急務あるように思われる。それを漁獲と加工を分離させ、工場により大量生産するから、正味期限を越えて、返品が発生するのは当然の事である事は当然の帰結です。

番号	意見
	③「資源状況に見合った持続可能な漁業生産構造を確立する事により、」 * 海洋資源が被弊し、漁場の事態の浄化能力の再生は、急務であり・不可欠であります。 最低限の港・護岸は、不可欠です。しかし、それは便利性・効率性的な移動には、必要だったと思慮しますが、沿岸への海洋環境を破壊していることは事実であり、沿岸への海の生態系を破壊し、魚類の接岸・産卵場所を破壊した結果、漁獲量が激変した一因でもあると思慮します。 永続的事業には、金融機関の協力が不可欠であります。しかし、金融機関は、ある程度、将来の漁獲予測出来た一昔であればともかく、漁獲想定が出来ないので、少額の融資の返済も目処が付かないので、漁業・親子舟・兄弟舟・夫婦舟漁業と言え、一切資金融資しない。それであれば、事業として成立しません。結婚も出来ないし、後継者も出来ない。漁業組合が消失しても仕方の無い現実であります。 資源状況に見合った持続可能な漁業生産構造を確立は、現在の気候・海洋環境の降雪量・海面状況・海流・塩分濃度を前提とした国際漁業環境をものであり、定量化出来るものではない。 ③ 産物の供給力を強化する事が必要である。 水産物の供給力を強化する為の港、道路の整備が出来ても、問題は、漁獲がある事を前提としています。 しかし、その漁獲が無くなれば、今までの資本集積が無駄になる事は、現在の地方自治体の中心商店街の極端な被弊による人心の被弊から明らかであります。水産物の供給力が出来ないといい、輸入に依存する・金銭で物事を短絡的に解決する方法論・手法は、受け入れられない時代の流れにある事を理解して載きたい。「魚食の民」としての日本、本来の姿・視点から検討して載きたい。 永続的資源管理の為に、 i. TAC（漁獲可能量）制度や ii. TAE（漁獲努力可能量）制度の適切な運用や漁業者自らによる漁獲規制による資源の回復・管理及び iii. 種苗放流等による栽培漁業の取組み iv. 産卵・生育環境となる藻場・干潟等の漁場の整備 等の促進する方法論はありますが、それは厳守されてこそ制度として定着しますが、この許可範囲の拡大を漁業組合長の要請により任意に拡大させる事件がありました。許可範囲の拡大を裏人には、許す漁業環境をもって、漁業意欲が無いと判断するのは短絡的であると思慮致します。実際には、生活がかかっている漁師にそれを厳守させ管理していくことが可能なのでしょう？永続的資源管理の為の視点より、豊かな海洋・海底環境を更新し、創造していく未来・次世代の継承に視点を置いた、その漁場で最低の基本的な生活が可能にする為に資本投下の重点を移すべきである。 自然は、放置するのではなく、人間の観知で、積極的な創造なくしては、海洋資源が減少していかざるを得ない事実認識をして載きたい。理論的勉強も不可欠ではありますが、それに増して、実践的実学の観知の活用を優先すべきと思慮致します。
182	開発計画ということで、様々な討議がおこなわれておりますが、現国家、北海道情勢においてこれが一番良い、ということはないと感じられます。 北海道の魅力・・・私は十勝に住んでいますが雄大な十勝平野をひとつにおきましても、これは最大の北海道の魅力であります。しかし、この平野を活かして何か発展を行うとなりますと資産運用はもとより、何かを建設することは魅力を損なうこととなります。しかし、十勝には何かをアピールするこれといったものが無いのもひとつです。 札幌になにかを・・・私的に思うのは札幌は都会という魅力ですので、北海道の魅力とはいいいがたいと思います。 やはり魅力の第一次産業を発展させ、自然豊かな風土の中で全世界の人々が触合える場の提供（富良野、帯広、阿寒、未知の町村等）が北海道の経済成長、はたまた第二次産業の発展にも繋がっていくのではないのでしょうか。
183	TV等で日本のゴミの排出、自然でのマナーとうが悪いという話を聞く。 それについてもっと学校、TV、新聞等により教育、啓蒙していくことも、大切ではないかと思います。
184	力強い農業構造の実現に向けた動きが加速している一方で、生産者は高齢化、後継者不足などにより減少しています。 将来的には生産力の維持に加え、国内の食料確保すら困難になることも考えられ、関係省庁の法令・制度・施策と十分に調整・連携し、実効性を確保した抜本的対策を講じる必要があると考えます。 同時に食料供給力の強化を推進するためには、農家所得の一定水準以上の確保対策も必要条件と考えます。 旧産炭地域（空知地方）に散在する炭鉱遺産を結びつける街道をシーニックバイウェイに位置付け、街道沿いの各炭鉱遺産をひとつくくりとした広域公園構想の着手が望まれます。 道内火力発電所の燃料として使われている露頭炭について、電力事業者は海外炭の高騰により国内炭の利用にシフトしている状況と聞きます。 上記炭鉱遺産の活用に加え、露頭炭の安定的な採掘による産業基盤の充実や地域固有のエネルギーとしての環境教育の実践など、大きな可能性が露頭炭にあると思われますが、旧産炭地域における発展支援策として位置づけられないのでしょうか。 バイオマス燃料の普及は北海道農業にとって、従来の食料供給に加えて、エネルギー供給という国の根幹に関わる重要な役割を担うことにもつながり、休耕地による農耕地の荒廃や農業の将来展望の不透明さといった問題に対して、一つの解決への可能性が示唆されており、前述の食料供給能力の強化につながるものと考えます。 都市間を結ぶための道路網整備は、生活・物流・交流等において必要不可欠であり、幹線道路のアクセス強化などによる、円滑な交通ネットワークの構築により、地域の優れた資源・特性の有効活用が可能となり、北海道全体の活性化に貢献できるものと考えます。 特に北海道では災害時や冬期間の安全な交通確保を含めた道路ネットワークの基盤整備が遅れており、北海道産業に不可欠ともなっている主要幹線道路については、4車線化などの基盤整備がどうしても欠かせないものと考えます。 先般の「地方分権改革推進委員会」の中間とりまとめでは、「一の都道府県内で完結する一級河川については、都道府県管理とすべき」との意見が出されているが、石狩川などの大河川を多く抱える北海道ほど整備に巨費を要することになります。 北海道が大きな責任を負わされ、そのために河川整備が進まないということがないように、国として配慮願います。 あわせて、現状の下水処理の方法は、資産価値が高い市街地に集まる仕組みになっています。下水道計画の整備が概ね終了した今、現在している排水機場などの治水施設には当初想定していたよりも高い負荷がかかっているため、内水を市街地に流さない放水路（バイパス）を中小河川に活かす検討が必要と考えます。 北海道にはその広大さから、欧米並みの航空モビリティまで向上できる可能性があります。道内に点在しているグライダー滑空場のネットワーク化、地方空港を活用したグライダーやパラプレーンなどのスカイスポーツの振興、北海道特例による航空ライセンスの一括管理の実施などによって、既存ストックの有効活用や新たな空路網の充実に繋がるのではないのでしょうか。 また、防災時には陸路が遮断されることが想定されます。当該施設には航空輸送や被災状況の確認などのため、グライダーを利活用できる防災航空基地機能や夜間離着陸対応設備などを検討してはどうでしょうか。
185	各地方自治の最小単位である町内会にプロジェクトチームを発足させ、多方面からの意見を聴取し、活性化を「多人事」としてとらえることなく、自分の事として考えるシステムをつくる。 リーダーは、公的機関のメンバーを派遣する。構成メンバーは、意欲のある人を集める。自主計画への発案をしていく人が良い。
186	北海道は建設業に従事している人が非常に多い中で、建設業の仕事が減っている事により、北海道の人口が減っている現実を無視しては「魅力と活力」あるまちづくりはできないと思います。 その地域に暮らす人が、安心して暮らせるまちづくりができた時に「魅力と活力」が生まれるのではないかと。 事実、過去にできた観光施設等が、廃墟のようになっている中で、新しい施設を設けても先が見えているように感じます。 本当の必要性・重要性を考えていなかったからではないでしょうか。 住民、企業、行政の協働により地域が一体となって、地域の特性を生かした産業（短期ではなく息の長い）を見出すことで、未来に明るい日差しが差すのではないのでしょうか。 その結果「魅力と活力」は自ずとついてくるのではないのでしょうか。

番号	意見
187	都市への人口移動により、地域の過疎化が進み各地域の医療機関も減少している。そういう過疎地域に対する対応をどのように考えるか。北海道は冬が長く気温も非常に下がるので、一人暮らしのお年寄りに対する社会保障の問題等不安があります。北海道の地域で生産されたものは北海道で加工され製品化されて市場に流れるようなシステムになると雇用が増えて地域が活性化すると思います。
188	1. (文末に追記) そのためにも、安全で安心して快適で早く走行できる、幹線道路網のネットワークを早期に構築する必要がある。このことは、地方の人々が健康で安心して暮らせることが必要な、地方中核都市の充実した医療施設の容易な移動が可能となる。 2. 寒冷地域である、北海道の住宅暖房・農業ハウス暖房等に貴重な石化燃料の代わりに、間伐材等を利用した、低コストの木材ペレットの利用拡大と安定供給を促進する。
189	北海道経済の衰退は、われわれ建設業に従事するものにとって将来の生活不安にもつながります。また、技術力の低下・技術者の不足を招き、これらにより緊急時の重大災害に対する対応能力の低下を招く恐れがあります。尚、北海道経済が持続的に発展するような開発計画を。
190	現状として、ガソリン等石油製品と小麦等穀物・加工製品が値上がりし、国民生活に大きく影響しています。いずれも多くが輸入されており、資源の乏しい日本においては、早急に農産物の自給率の向上、代替燃料の実用化が必要であると思います。 以上のことから、農業の生産性を向上させる圃場整備、農産物を早く・安全に運ぶ道路網整備、港湾・空港整備が必要となります。また、それらを維持管理するための地震等自然災害対策も当然のことながら必要となります。 しかし、ニセコのように国際的な観光地も増えてきていることから北海道の観光資源である多くの自然もまた、大切にしなければなりません。建設業に従事しているものとして、自然と共生しつつ工事を進めることを再認識しています。
191	優秀は人材は自然と都会に集中しますので、大学進学に対しては北海道に戻る条件で、補助を出しては如何でしょう。
192	平成18年工業統計速報（従業者10人以上の事業所）の食品製造業の付加価値率は、北海道は全国平均より7.9ポイント低い。原因は①原材料費に見合う販売価格になっていない②設備投資が大きい③加工度が低い等が考えられるが、③が北海道の真の課題であると思う。製造業の育成に力点を置いてほしい。 小ロットであれば新たな良い製品はできる。しかし小規模・零細業者には販路拡大が課題となっており、新たな製品がヒットせずに終息しているケースが多い。 道が行ってきたこれまで新製品の紹介はイベントの域を出ず、業者の基礎体力づくりとなっていないように思う。継続的に販路拡大をもたらすシステムづくりが必要と考える。
193	・WTO（世界貿易機関）体制の下、EPA（経済連携協定）等の交渉について、「世界経済の自由化に向けた動きが一層活発になっていく。」、「国内農業の持続的な発展や食料安全保障の確保が課題である。」事については、北海道が策定する「新・北海道総合計画」の中でも同じ認識である。方向としては、北海道の食糧供給力を強化し、食の供給基地としての役割を一層高める事について、期待するところであるが、持続的な発展のためには、過渡期においては、北海道農業を守る取組も必要である。
194	「多様で個性ある地域から成る…」 「多様な連携・協働」 「多様で個性的な…」 人口減少社会の最先端である北海道では、今後、いかに『多様性』を育て、エネルギーにしていけるかが、他の地域より、切迫した課題！小さな組織でも形ばりの多様性は軋轢を生みやすく、人や地域間のつながりは薄れやすい…。これらデメリットを乗り越えて、文化へとつなげていく為の行動計画（力強く実行性の高い）を今後、より具体的に示して欲しい。
195	北海道は四季のはっきりとした地域特性があり。年間通して継続的に生産できる物は少ないと思われる。今後は、年間通して生産できる資源という物を開発していく必要があると思う。
196	北海道全体が明るく、人々が安全で安心して暮らせる地域となるよう本計画が確実に実行されることを望みます。
197	基幹ネットワークの構築による道路網の体系整備と合わせ集中的な事故対策を推進いただきたい。特に、高速・高規格道とアクセスする国、道、町道間の交通事故未然防止と安全確保に努めていただきたい。また、北海道は積雪寒冷地域として、除雪・防雪・凍雪害防止対策は冬期交通の安全確保及び人命にかかわる重要な防災対策であり、本計画の主要施策の重点として今後も十分な対応を願いたい。以上、第5節にある安全・安心の確保をなくしては国民の生活や社会の安定は図れないので、前章からの全体を含めて、北海道の実情に即した効果的な取り組みの拡充と推進に努めていただきたい。
198	農業なども含めた文字どおり北海道の総合的な開発計画であり、地域間格差の是正も含め、北海道の特性を生かした本計画を推進していただきたいと思います。
199	本町は、年間260万人の観光客が来訪するまちとして、国内外の旅行者を真心のこもったおもてなし（ホスピタリティー）を町民一丸となり推進しています。近年は、外国人観光客の増加、高速交通ネットワークの整備、旅行形態の多様化(団体旅行から個人・グループ型、体験・滞在型観光)など、観光客のさまざまなニーズに対応した魅力ある観光地づくりやイベントの充実を考えております。また、北海道は恵まれた自然、優れた自然環境を有しており、本町においては、大雪山国立公園の雄大な自然を守り育てるとともに、広域周遊型観光を促進するため、各地域や関係機関(国・北海道など)との連携の強化や情報の共有・発信の取り組みが重要と考えており、本計画の推進をお願いいたします。 近年各地で、豪雨豪雪や暴風、竜巻などの異常気象による災害や大規模な地震が発生しており、住民の防災に対する関心も高まってきています。本町では、住民の生命、身体及び財産を災害から保護し防災の万全を期するために地域防災計画を策定し、住民への防災情報の提供などを行っています。今後も、危険箇所対策や防災体制づくりなどに日ごろから取り組み、災害に強いまちづくりを進める必要がありますが、町村では、防災・災害の専任職員がいなことから、これらに対する専門知識が手薄となっている状況もあり、洪水、土砂災害、火山災害等の各種ハザードマップの作成・普及に対する支援をはじめ、職員の防災技術向上のための講習会の実施等、地方公共団体の防災力向上を支援する取組について、ハード・ソフト(財政支援も含め)一体となった、支援をお願いいたします。
200	化石燃料のひとつである天然ガスの関連事業について、。環境負荷の少ないエネルギー源の確保が容易になる等が考えられることから、環境整備の推進に向けた検討をお願いしたい。北・北海道の道路整備は、今なお立ち遅れており生活生産の基盤として道路網の整備は、高速輸送体制の確立を図るための重要な課題であります。 ついては、道北地域の産業経済の活性化と観光振興、救急医療の充実、防災の対応など豊かで安心安全な暮らしを創造するため、総合的な事業化について節をお願いしたい。
201	全体に良く纏まっていると考えます。一点、高齢化・後継者問題で労働力・農家所得（投資力）が不足している現状で法人化・複合経営・多角化・食品安全確保・高付加価値化・環境保全型農業が果たしてどこまで可能なのが心配されます。法人そのものの高齢化（法人の存続）、また、複合化・多角化・食品安全確保・高付加価値化・環境保全型農業での研究時間と準備・推進経費が課題です。低コスト化・省力化は勿論のこと、労働力・農家所得（投資力）確保の抜本策が急務であり、経営改革に向けた豊富な情報・資力が求められます。現在の余剰のない経営状況下での新たな取組みは、相当なリスクを伴い、高齢化が決断の足かせとなり、先進事例の紹介以降の段階へ踏み込めません（一部を除く）。本土改良区の組合員平均年齢は61歳となっています。新たな総合開発計画に期待し、実現に努力いたします。

番号	意見
202	(1) グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現のなかで示されている、食料供給力の強化や圃場の大区画化、担い手への利用集積等は、これからも必要と思う。ただ条件不利地（中山間地域）においては集約化等の農地整備を実施するよりも、今後植樹等を実施することにより、温暖化等の解決に寄与すると思われるのでそのような視点からも検討していただきたい。（条件不利地は維持コストが平地に比べて高く、農業経営上採算がとれない。） (2) 農業の面からは、食の安全や食を産業につなげていく部分は大事で、これからも伝えていかななくてはいけないと思う。また観光についても、グリーンツーリズムということで、食育や地域の産業とも関連させていきたい。 (3) 農業をやっていくうえでも、たとえば空いている施設を民泊に使いたいと考えても色々な法律がある。規制緩和についても考えるべきと思う。 (4) 農業体験については、アウトドア体験などとあわせて、担い手やリーダーの育成も含めて考えるべきと思う。
203	北海道の距離の解釈は東京中心の思考では無理であり、モビリティや情報化の推進は強く押し進めていただきたいところです。もともと人口が少なく、しかしさらに人口減少が進み、それでいても日本国民の一部が居住している以上、暮らしやすさを求めて施策を推し進め、その環境を実現できれば、都市部人口の分散も望めると考えます。また、地球全体の気候変動により、北海道（特に北部）はさらなる食糧基地となる可能性が大いと考えます。そのためにも、環境に影響が少ない効率的な流通手段や情報手段の向上には必要であり、長期的視野の下に今から推進する必要があります。新たな「日本国」のありかたを北海道から発信することが、先進国として世界を牽引する日本としての責任であると考えます。
204	1 食料の供給力強化 * 安定的、良質の作物生産を持続的に確保するために、農地の基盤整備は全て国営とし食料の安全保障を確立する。 * 限界集落の崩壊を防ぐためには、地域農業の法人化を進め企業的農業経営をめざし農業退職者や新規就農希望者を雇用し生産から加工、輸出までを支援する、また農地の生前贈与の特例を拡大する。 * 酪農地帯は、搾乳飼育部門と飼料供給部門を分けて組織強化し建設業や食品加工業と連携する仕組み作りを支援する。 * 農漁産物生産機械等にかかる燃料税を特区として廃止する。 2 国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興 * 道内観光地のそれぞれピンポイント特出し、個性的特長を磨き育成し観光客としてではなくマニユア、ファン、交流住民として位置づける。 * 良質なサービスの提供は人からである、人材の育成と仕事環境の整備と待遇の充実が必要である。 * 国際化に外国語対応は当然であるが広い北海道こそ情報通信技術の推進と交通体系の充実が急がなければならない。 * 北海道は自然を「学ぶ」学問としての国際観光を推進するべきである。 3 東アジアと共に成長する産業群の形成 * 各産業界や行政は、今まで以上に大学や研究機関の利用連携を促進する。 * 広い土地、豊富な水、冷涼な気候、低い湿度などの地域特長を生かした産業育成を推進する。 * 隣国の中国、ロシアの将来ニーズを見定め、関連産業を高度化させる。 以上
205	寒い地域で生活する者は、我慢強くフロンティア精神は末だに体の奥底に潜んでいる。しかし、今の現状を見ると経済の冷え込みより、企業存続及び企業間競争の狭間に陥り、すっかりその陰さえ見られない。 北海道の活性化を目指す様々なすばらしい計画を生かすも殺すも、そこに生活する者の底力があって初めて達成されると思います。 北海道の利点はなんといっても広大な面積を抱える土地を持った食糧基地の産業をもてることだと思います。その土地で作られた物がその土地に流通し、そこに住むものが潤ったとき、初めてその地域に活気がよみがえるように思います。 生産する者は、作って喜びを感じたときに又作ろうという向上心のある考え方が生まれてきます。その喜びを感じたときに産業の振興・発展が自ずから訪れるのではないのでしょうか。
206	(1)自然共生社会の形成、に感銘いたしました。 個人的な感想と要望となりますが、意見とさせていただきます。 道東の太平洋沿岸にて築港の仕事をしておりますが、いつも津波や高潮の心配をしています。 下記の数点を切望致します。 1. 災害に強い港をめざし、旧防波堤の嵩上げや防潮堤の新設等 2. 漁業者の高齢化対策等の人に優しい（漁港・漁村）へと改良 3. 厚岸大橋の架け替え 4. 干潟・藻場の環境改善や増設 5. 水産動植物の養殖を推進する拠点整備
207	本素案の中でも示されているとおり、今後重点的に取り組むべきことのひとつとして、本道の貴重な地域資源である自然環境や景観を活かした観光や「北海道ならではの」美味しく安心・安全な食とそれを支える農林水産業を最大限にリンクさせ、この地の魅力や価値を高めていくかが重要であると考えます。こうしたなかでは当然、これらの活動を支える強固な基盤づくり（農業生産基盤、高規格幹線道路、情報通信体系などの整備）を一層進める必要があるとともに、各地域の個性や特性を尊重しつつ、地域間や多様な主体相互の連携を強めていくことが不可欠であることから、国・道・市町村が、それぞれの役割分担と相互理解のもとに、協調して取り組みを進めていくイメージを示していただければと考えます。なお、p9では、「施設野菜・園芸や肉牛の導入による経営の複合化」とあるが、これらにとどまらず、羊や他の家畜についても、複合経営の確立や地域の特産としての位置づけを図るべく、同様の取扱いとされることを望むものである。
208	現在シーニックバイウェイ北海道 大雪・富良野ルートで町内の活動団体が積極的に活動しており、このような取り組みの根底として、標記のような戦略目標は指標としてふさわしい。 北海道においては、他の都府県に比べ、国・道・市町村の良好な連携により開発・発展を進めてきた経緯があり、今後は更に各種の団体や民間企業・NPOなどの多様な住民組織などとも一層の連携を深めながら取り組みを進め、日本のモデルとならなければならないと考えられる。 安全な食、自然環境と景観を活かした観光など、北海道は様々な面で特色があり、これらを活かした施策について、積極的な展開を期待するし、そのためにも、国・道・市町村・住民の一層の連携を図るよう具体的な施策について連携の手法を明確にしながら進めていくことを期待する。 防災においてハードとソフトは両輪であり、どちらかが欠けていても総合的な防災対策を進めることはできないため、これから一層の地域力（ソフト）が求められる中で、ハード面での整備について、国・道・市町村などの行政サイドの責任は大きい。今後も一層のハード面の充実についても期待している。
209	実効性ある計画の推進に期待
210	新たな北海道総合開発計画（素案）の策定については、対話型コミュニケーション活動やパブリックコメントなど地方の積極的な意見反映を意識して作成されたものと認識しています。広域分散型社会の北海道は、地域交通や情報通信基盤が立ち遅れていることから、活力ある地域経済社会の基盤を整備していくためにも、地域高規格幹線道路などの高速交通ネットワークを強化する必要があります。
211	北海道が特性を活かしわが国の経済・社会に積極的に貢献するためには、他都府県に先駆けた「環境を重視した自然との共生」が不可欠。首都圏のように幾重にも環状線を作る必要はないと考えるが、北海道人が「不便さを感じない」程度までは社会基盤整備が必要と考える。
	①人口の減少。より早い少子高齢化の進行→原因分析がない。ex. 雇用の場がない。離婚率高い。 ②計画の立て方。ランドデザインとしての長期計画は意義あるが、中期及び短期の計画はないのか。現状を分析し、見直す。コマメに軌道修正することが大切。 ③“取り込む”一方的なものととれる。相互的なもの、互換的なものであるべき。 ④定住人口だけで判断するのは一面的。人口減少は避けられない。人が流入する（一時的にではあっても）仕掛けづくりが大切。ex. 観光客、季節移住者、（気候の優位性もある）スポーツ等の合宿。 ⑤既に北陸地方等地域間競争始まっていて、一部流出している。あぐらをかいている状況ではない。+αの付加価値をつける。独自の分析。台湾あたりに“センターを創設”して日常的に情報収集、分析、フィードバックするシステムを構築する。ローカルの人も採用する

番号	意見
212	⑥在野の庶民（市民）の声を反映させる。十分な話し合いに基づいた計画が必要。おしきせでない自分達も参加・参画した計画。見直す勇氣も大切。計画の数値化。 ⑦”世界の食糧基地”としての位置付け。中国のテイクオフ。とうもろこしの油への転用等将来的に逼迫すると思われる。優先すべきでは人ではないか？ ⑧安全なものはコスト要する＝高いという認識。より高度な意識。環境フレンドリーな消費者教育。日本の農産物は安全→ブランド化、性悪説に立ったチェック体制、必要な人員・予算措置が条件 ⑨住民自らの街づくり。しかし、一番良くわかっていないのは住民が、地域の財産をわかっていないのも事実。外部からの視点も大切。（転勤族の意見は貴重である） ⑩先ずは、日本人道外居住者に対して観光ではなく保養基地としての北海道を提案する。ベビーブーマーを引きつける意味でもより滞在日数が増えるので喫緊の課題である。 もてなし及び自家用車非所有者に対するアクセス手段の確保が必要。 ⑪高齢者が住みやすい街今後成長する街。東京以上に札幌一極集中が問題。分散化したコンパクトシティ（老人が歩いて散歩、買物ができる） ⑫”巡回型居住” 公営の賃貸住宅の空きを開放。大人の遊び場としての北海道。社会人向け大学の夏期講座の充実。外国語大学の創設（ロシア、中国、韓国など）
213	新たな計画（素案）を読ませていただき、本計画が着実に実現されていくことを望みます。 特に少子高齢化、就業人口の減少、北海道の人口転出などについては大きな不安を抱いております。 第4章1節の計画については、それぞれの地域の持っている資源や強みを活かした産業の育成が急務と考えます。 起業家意識の醸成と人材の確保により、ニュービジネスを創造していかなければならないと思います。 又、観光面についても交流人口の増大の面だけではなく、産業振興の視点からも取り組んでいく事が大切かと思ひます。 新しい計画が遂行される中で、私達道民力を合わせてがんばりたいと思ひますので、宜しくお願い致します。
214	高規格幹線道路をはじめとする基幹ネットワークについては、中期的な計画に則して効率的な整備を推進するとの記載がありました。北海道は震災等の災害時における迂回距離が極端に長い路線が多いため、基幹路線を補完するネットワークについても機能アップ等の整備推進が地域医療や産業活動のうえで重要と考えられます。 道路の代替性の強化や基幹ネットワークを補完する路線の整備推進について記載してはいかがでしょうか？
215	北海道総合開発計画（素案）に対する意見 標記について、下記のとおり当会の意見を提出します。 北海道総合開発計画の趣旨は、「北海道が国の課題解決に寄与すること」であるが、本計画素案では国が直面する課題に対し、北海道の資源・特性を活かしてその解決に貢献していくとともに、地域の活力ある発展を図るため、3つの戦略的目標を掲げ、それらを達成するため5つの主要施策を記述している。 具体的な施策については、第4章に記述されているとおりだが、今後北海道が積極的に推進すべき施策が漏れなく記述されており、その点では評価できる。 しかし、今後さらに厳しくなる国の財政状況を踏まえると、これらの施策全てを重点的に実施することは困難であると考えられる。そのため、国土交通省は、総合的・戦略的見地に立って、施策の優先化・重点化が可能となるよう、北海道総合開発計画に基づく事業の実施に関する他府省及び自治体等との調整機能を、より一層強力に発揮すべきである。 また、全国に先駆けて人口減少・少子高齢化を迎える中、広域分散型社会を形成している北海道においては、生活面、産業面、観光面さらには冬の安全面からも、都市間・地域間の交流・連携を支える基幹ネットワークとなる高規格幹線道路、北海道新幹線等を積極的に整備することで高速ネットワークの形成を図ることや、情報通信体系の整備を図ることが必要不可欠である。 これらの社会資本整備についても、早期の解決に向けて、ぜひ検討していただきたい。 国民および道民が本計画の意義を正しく理解するためには、それぞれの施策を着実に実行し、その結果が北海道経済および地域社会の発展に反映されること求められている。 本計画に基づき実施される各年度の事業により、「魅力ある地域社会の形成」と「地域の創意工夫を活かした自立的発展」が促進されていくことを期待している。
216	2006 年の北海道の合計特殊出生率は1.18 と全国の47 都道府県のうち下から2 番目であり、また、2005 年の年少人口（14 歳以下）の比率も12.8%と下から3 番目である。北海道は新生児が生まれる比率が少なく、子どもの数の比率が低いという意味で、日本の地方のなかでは最先端を進む地域となっている。 本計画素案のなかには、少子化・人口減少社会を前提とし、それによるデメリットを最小限にしていこうとする対策として、「産業界育成に向けての条件整備」（13 ページ）、「集約型都市構造への移行」（18ページ）、「人口低密度地域における活力ある地域社会モデルへの取組」（19 ページ）、「地域の実情に即したモビリティの確保」（22 ページ）の記述がある。 しかし、少子化の先進地域である北海道として、少子化に歯止めをかけるという記述がない。北海道の地域特性を踏まえた将来の豊かな社会づくりのためにも、年少人口の減少に歯止めをかけることは極めて重要と考える。 そのため、「第1章第2節新たな北海道総合開発計画の意義（2ページ）」の中に、人口減少・少子高齢化社会を所与の事象とするだけではなく、それに歯止めをかけていくことも重要であるとの認識について、具体的に記述すべきである。
217	国内外における北海道の最大の優位資源は、豊かな自然環境であり、それを基盤とする基幹産業である食、観光産業の競争力を確保していることである。 これらに留まらず、豊かな自然環境の中で生活している人々と自然環境に恵まれた生産現場、自然・バイオマス・原子力など脱炭素エネルギーの利用率の高い生産現場において生産される製品など、これらも北海道の持つ強みと位置付け、食と観光に囚われず生産物など全てを「メイドイン北海道」とブランド化し競争力を幅広く付け、北海道の環境と経済の共生による低炭素社会と循環型社会の構築および産業の活性化をめざし、地球社会、我が国および北海道経済に貢献することについても、戦略的目標を達成するための主要施策に示すべきと考える。 バイオマス利用の中に、北海道の間伐材・建築廃材等を利用する暖房（薪ストーブなど）の技術開発と普及拡大による民生部門における脱石油の推進と、林業・燃料・暖房機器などの産業創出について明記すべきである。
218	8 ページ3 行目～6 行目より、「食料安全保障」という概念の中には食料需給逼迫時（緊急時）の対応も含めて考えられているが、その対策に関する記述がない。その対策で最も確実なのが「備蓄」である。 緊急時のための「食料備蓄」については、国内最大の食料供給基地であり、また冷涼な気候のため低コストかつ長期での「備蓄」が可能な北海道こそ最適地であることから、本計画素案に北海道における食料備蓄の推進を盛り込むべきであり、以下のとおり修正願いたい。 【修正内容】 ① 8 ページ19～21 行目を修正 「このため、食料安全保障の観点から、食料自給率の向上に向けて国内農水産物の消費拡大を促進することおよび食料備蓄の強化に向けた取組を推進し、総合的な食料供給力の強化を図ることが必要である。国内最大の食料供給力を有し、冷涼な気候のため長期間・低コストでの食料備蓄が可能な北海道の農水産業が果たす役割は今後一層重要性を増すこととなる。」 ② 9 ページ（水産物の供給力強化）の後に「（食料備蓄の推進）」を追加 （食料備蓄の推進） 「世界的な食料需給逼迫、さらにはその長期化に備えた食料安全保障の観点から、国内での食料備蓄の強化に向けた取組を推進する。特に米、小麦、豆類などについては、大規模で長期間の備蓄が可能な「食料基地」を北海道に設置する。」 ③ 12 ページ19 行目を修正 「雪氷等の自然エネルギー源を活用した大規模農産物貯蔵・備蓄施設の整備」 循環型社会の形成について、北海道独自の法定外目的税である「循環資源利用促進税」（平成22 年までの5 年間）を利用して実施している事業の考え方（特にリサイクル関連の中小企業の育成および廃棄物排出事業者とリサイクル事業者のネットワーク化）を追加し、事業のより一層の推進を図る。また、「リサイクル製品の利用促進→価格低減→さらなる利用促進」に向けて、行政が率先してリサイクル製品を活用することを知りてと表現するべきであり、以下のとおり修正願いたい。 【修正内容】 「さらに、国・北海道・市町村等の行政機関は、事業ごとの特性や必要とされる機能の確保、コスト等に留意しつつ、率先し、最大限、環境物品等の調達を推進する。また、建設工事のゼロエミッション化に向け、公共事業の実施に伴う発生土砂の有効活用などを推進する。 さらに、北海道での循環型社会の形成に欠かせない、リサイクル関連の中小企業の育成および廃棄物排出事業者とリサイクル事業者のネットワーク化を推進する。加えて、何より大切な人々の意識と行動の変化を促すような環境教育等を実施する。」

番号	意見
219	人口低密度地域の社会的サービスでは、医療体制にも大きな格差がある。他の施策に関する記述で、それぞれの観点から交通体系の整備が論じられているが、地方における働き手の確保、とりわけ一次産業の担い手確保に向けては、安心して働ける住・生活環境の整備も必要である。こうした観点から、都市と人口低密度地域を結ぶ交通体系の整備（道路等）についても記載すべきと考える。 なお、今後推進していく長期滞在や二地域居住、観光などの面からも、都市部の医療機関への良好なアクセスに向けた交通体系の整備は必要と考える。
220	本計画素案における道路整備に関する表現は、全般的に抽象的なものが多い。北海道の高規格幹線道路の供用率は44.4%と全国(65.5%)と比較すると整備が遅れており、且つ、地域医療の問題や食料輸送等考慮した場合、優先度は高くすべきであり、より具体性のある表現とすべきである。
221	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」は、年度内の見直しに向けた作業が現在進められていることや、今後10年の進展を考えると、現在の記述内容は実態を反映しているとは言えない。 北海道新幹線は、高い輸送能力、定時性、安全性に加え、少ない環境負荷など数多くの優れた特性があり、首都圏はもとより、東北・北関東との交流の促進や新産業の創出等、北海道経済の活性化に大きな役割を果たし、また、北海道が我が国に貢献していくために、欠かすことのできない社会資本である。 北海道では官民が一体となって、北海道新幹線の札幌延伸に向けた誘致活動を積極的に推進しているが、国民・道民が整備新幹線の意義・必要性を幅広く理解し、札幌延伸の誘致活動に弾みを付ける意味でも、以下の通り修正願いたい。 【修正内容】 『北海道新幹線については、北海道経済の活性化に大きな役割を果たし、我が国経済の活性化にも貢献することから、着工区間の早期開業を実現するとともに、札幌延伸に向けた整備を推進する。』
222	農業水利施設等の計画的な更新整備及び生産基盤を積極的に整備することにより、国民課題である食料自給率の向上のための基本であるが、北海道の特徴を生かした、地域の環境整備についても配慮しながら、農村振興を図る事も、重要であると思う。
223	(1)「リーディング産業としての観光産業振興」という考えには賛成だが、特に道北地域で考えた場合、農業との関連で注意が必要で、観光客が落としていくお金が直接農家まわるようなしくみが必要だと考える。農業については農業景観の面でも重要で、一般の人に、最初は農業景観を楽しんでもらい、その次に農業体験をしてもらうというようなグリーンツーリズムも考えられる。 (2) 北海道の農家の方と会うと10年後も続けてくれているか心配に思う。農家に現在と別のルートからお金が入ってくるしくみづくりが、どうしても必要と思う。
224	北海道が担う食料の安定供給、観光・レクリエーション、休養・保養等といった役割を十分に果たすためには、広大な北海道の均衡ある発展と、生活や産業基盤の確立を図るための広域交通ネットワークの整備強化が重要だと思います。また、北海道の基幹産業である農業を振興するため、農産物に付加価値をつけ、地域ブランドを創出し、食料需給の拡大と食の安全を図ることが重要だと思います。
225	北海道の人口低密度地域は、人口減少、少子高齢化、産業の低迷などにより、存亡の危機にあるが、近年では、地球温暖化、環境汚染、熱帯林の減少などが地球規模での問題となっており、農山村地域は食糧や木材供給のみならず、森林整備、バイオマスなどのクリーンエネルギーの活用、CO2吸収など国土保全、自然環境保全を担う大きな役割がある。 このような現状から、新たな計画においても、北海道の資源・特性を最大限活かし、課題解決にあたれるとともに、北海道の持続可能な開発をより一層推進していただきたい。