

## 計画部会での審議経過

### 1. 計画部会の開催経過

平成19年5月23日 第1回計画部会

- 今後の調査審議の進め方
- 東アジア連携・産業の厚みについて

平成19年6月 4日 第2回計画部会

- 多様な地域の姿について
- 施策の検討について

平成19年7月11日 第3回計画部会

- 東アジア連携について
  - ・ 寺島 実郎（株）三井物産戦略研究所長からのプレゼンテーション
  - ・ 施策の検討

平成19年7月30日 第4回計画部会

- 新たな計画の基本的事項について
- 委員からのプロジェクト等の提案について
- 今後の進め方について

## 2. 計画部会における主な意見

### 第1章 計画策定の意義

#### 第2節 新たな北海道総合開発計画の意義

- ・ 開発の意味が進化しているという内容を書いているが、議論をもう一步進められないか。全国からみると何故北海道開発なのかという批判が依然としてあるので、国民にとって開発計画とは何かを記述する必要がある。
- ・ 北海道開発が国にとってどういう意味があるのか明確に分かるようにすることが重要。もう少し特徴を出した方がいい。例えば温暖化による災害被害は、南ほど厳しい。そう考えると、日本の人口の重心が北にシフトしていったらいいし、その時に北海道がクローズアップされるのではないか。その際、北海道は災害に弱いイメージがあるため、社会基盤の整備を重点的にする必要がある。
- ・ 新たな計画の意義の一番最後、計画の性格のところ、民間部門の諸活動に関しては、この計画を「踏まえた」創意と工夫が期待されるとあるが、計画と「調和した」といった表現の方がいいのではないか。
- ・ 計画の性格のところにある、民間部門はこの計画を「踏まえた」創意と工夫が期待されるという表現について、行政計画の基本的特徴は、公共部門の基本となり民間の創意工夫を求めるといものなので、これでいいと思う。
- ・ 第3章の計画の個別の主要施策を見ていくと、社会資本の整備は国や北海道が主体的に行うべきものだが、その他は事業者、経営者、家計、世帯が担うべきものが多い。しかし、こうした計画は事業者等には遠い世界なので、どういった角度から見ると事業者等が自分のものとして考えられるようになるかという視点が重要。

### 第2章 計画の戦略的目標

#### 第2節 北海道の資源・特性

- ・ 北海道に関する計画では、フロンティア精神や社会的開放性などがしばしばキーワードになっているが、一度この種の計画では脇を引き締めて、中央依存・官依存で成り立ってきた仕組みに対して根本的に問題意識を深めるきっかけになる計画が必要な段階になってきている。北海道弃でいうと「いいんでないかい」と言ったような、大らかさを反転した大雑把さが北海道にはあり、中央依存・官依存の空気につながっている、そこから脱却し、立ち向かっていくことを考えないといけない。
- ・ 北海道は、日本で唯一ヨーロッパ並みの低い人口密度を持つ地域で、ここで自然との共生をしていかないと日本は立ち行かなくなるということを強調すべき。日本のリーダーになりうる地域。適正な人口密度であるということをアピールしてもらいたい。

#### 第3節 計画の戦略的目標

- ・ 計画の主要施策に「新たな公」に関わる話があるが、需要と供給の間を結ぶコーディネイト役が大事だという話を1章や2章でできないか。
- ・ 計画の主要施策で、グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現とあるが、EPA などの動きがあるなかで、北海道はグローバル化と自立が相反すると思われる。このあたりをどうクリアするかがむずかしい。

- ・ サステイナブルには人々が生きていける、そのための産業があるという意味と、自然が保たれるという意味の2通りある。自然と産業との整合性をどうとるか、どんな産業が北海道にあれば、人々が生きていきつつ、自然が保たれるのかという話をしないとイケない。
- ・ 北海道でなくても通用する内容になっている。あえていうなら、新たな計画の目標部分に、北海道が独自に抱えている特に重要な課題を入れてもいいのではないかな。
- ・ 数値目標といったことになると難しいかもしれないが、北海道が自立するにあたっての段階的な目標があってもいい。
- ・ 今までの議論を抽象化すれば、こういった内容になると思うので、特に異論はないが、言葉として「他には無い幸せを実現する」といった市民感覚に訴える内容が入っていてもいい。
- ・ 北海道が自立するにあたっては、日本全体への貢献が無いと理解が得られないので、北海道が国に何をできるのかという大きい目標があってもいい。
- ・ 北海道らしい計画にするには、新しい制度的挑戦を行うというメッセージをいかに伝えるかではないか。「オープンな競争力ある北海道」や「サステイナブルな美しい北海道」を全国に先駆けて実現していくというメッセージを伝えれば北海道らしさがでてくる。
- ・ 計画の目標に、挑戦や先駆的といった言葉を入れるといいのではないかな。
- ・ 計画の目標に「オープンな競争力ある北海道」とあるが、ここでの「オープン」という言葉の意味がとれない。また、2つ挙げている目標と第3章に挙げている計画の主要施策について、しっかりと対応関係がつくのか整理する必要がある。
- ・ 計画の期間が2008年～2017年とされているが、次期計画の期間は今まで進めてきた基盤整備に区切りのつく大事な期間で、この基盤整備をどう活かすのかが次期計画の持つ意味。
- ・ 計画の目標は2つだと収まりが悪い。3つや5つの方が収まりが良い。2つの上にさらにまとめるような何かを言えないか。北海道にとって、次の十年は今までとは全く異なる正念場であり、正念場を迎える北海道、踏ん張りどころのこの10年といったコンセプトを入れ込むと私もいいと思う。

### 第3章 計画の主要施策

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

#### 第1節 グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現

- ・ 産業について突き詰めて考えれば、北海道産の產品の高付加価値化と、地域の高付加価値化すなわち観光地域づくりが喫緊の課題。いずれも短期的な経済活動としてみれば民間の努力が第一に求められるが、長期的には地域文化の振興、よりよい民間活動のための条件整備など行政による支援・政策誘導が重要。
- ・ 地方の行財政改革により、産業連関分析にいう「政府サービス」の額は今後減少傾向であろう。強い産業を伸ばして弱い産業をカバーすることが重要になる。
- ・ 東アジア連携に関して、北海道庁の計画の原案では、食や観光を始めとしてアジアを対象とした新たな展開の期待が大きく、また、自然環境・資源・食料供給力は国内外に積極的な役割を果たすことが可能であるとの認識の下、様々な施策を展開する必要があるとしている。
- ・ 国土形成計画素案では、広域ブロックごとの東アジアとの連携が強く打ち出されており、広域ブロック

同士の競争に打ち勝つための戦略の構築が重要であると考えている。

- ・ ロシアという長年のブラックボックスが台頭してきており、そのブラックボックスが仲間になれるかどうかという話になるので、それにどう対応するかについては、中途半端なパワーでは対応不可能であり、きちっとこなすためのシステムが必要。グローバル化の中で我々がそれをやっていく時に、**世界の流れとその中の北海道の位置をしっかりと見きわめる必要。**

## 1. 食料供給力の強化と食に関わる産業の高付加価値化・競争力強化

### (食料供給力の強化)

- ・ **食をめぐる世界の動きは急展開しており、10年後の姿は相当変化していると考えられる。だからといって漠然と「食料危機」として捉えておくのではなく、ある程度焦点を絞った見方が必要。**例えば、BSE以降、魚に対する関心が世界的に高まっているが、その波に日本の水産業界は乗り遅れているきらいがある。また、穀物について、コメはほぼ国産でまかなっている一方、飼料類はほぼ全量を輸入に頼っている。畜産物は輸入した飼料で育てているので半分自給という状況にあり、バイオエタノールの世界的増産によって飼料価格が上がると畜産物にどのような影響が出るかも考慮が必要となる。
- ・ WTO、FTAについて、関税率を平均すると日本は決して高い訳ではない。米とか麦とか乳製品は高いが、それでいて日本の食料自給率は、1961年の78%から現在では40%と低下している。先程からバイオ燃料の問題も出ているが、穀物の自給率も1961年の75%が今は27%と低下している。これまで、英国やスイスも自給率を上げてきている。何故日本はこのようになってしまったのかという問題を国内的にはまず考える必要がある。また、**安い物さえあればといった考え方で本当に食の安全を保てるのかという事を考えることが重要。**
- ・ **食料自給率やエネルギー問題は、戦略意志をもつ必要がある。**アメリカもヨーロッパも食料・エネルギー戦略をしっかりとやった上で、次の戦略を行っている。農林水産省は食料自給率を50%にすることを目標にしているが、本当にそれでよいのか戦略意志としてしっかりと問いつめて、しっかりと方向性を定める必要。
- ・ 農業の後継者が減って、**遊休地が出てきており、有効に活用する方策の検討が重要。**
- ・ **遊休農地を仕事のない人に活用してもらうためには、融資による農業への参入支援だけでなく、農地を直接貸与するといった方法があってもよいのではないか。**
- ・ 「食料供給力の強化」に「分散化している農地の連担化」という言葉がある。農地の分散化は主に都府県での問題なのに、北海道も同じような問題を抱えていると取られかねない。**表現の工夫が必要。**それによって、北海道の農業は他の都府県の抱える問題に打ち勝っているということがいえるのではないか。
- ・ 農業については、**大規模農業による経済合理性を追求してもらいたい。**
- ・ コントラクターの活用による大規模化への支援についての部分でも、**北海道らしさを出すならゴール無き規模拡大は終わったと打ち出したほうがいい。**
- ・ **農業の規模については、他の産業との所得均衡で適正規模を考えるもの、他の産業の所得がほとんど静止状態となっている現在、規模の拡大はもう必要ない。むしろ産業としての厚みを増す取組が必要。**

### (食に関わる産業の高付加価値化・競争力強化)

- ・ 漫然と「北海道ブランド」といってもインパクトは小さい。「十勝」でも訴求力は弱いとの声もある。より個別の産地名でアピールすることが必要。また、中高年向けなのか若者向けなのかによって売り込み方、製品の仕立て方が違うように、**マーケットの状況に応じた戦略的対応も不可欠。**

- ・ **食については、食料の生産が高付加価値化に結びついていない。結びつかない原因をマイクロレベルで調べる視点も大切。**また、北海道で作ることができるものは他地域でも作ることができるので、差別化を図るために食のクオリティ、安全・安心が重要。**北海道の食は本当に安全か、安全の為にどのようなことに取り組んでいるか踏まえることも重要。**
- ・ **北海道の農畜産物の7割は道外に移輸出されることから、どのようにして北海道内で付加価値を高めてから道外に出すかが重要。**これまでは、1次産品としては良いものを生産できるが、加工食品ではノウハウが蓄積した都府県の食品メーカーとの熾烈な販売競争で遅れをとってきた。様々な業態間で協力し、克服していく必要がある。

#### (その他)

- ・ 北海道は農業王国・水産王国と言いながら、農業・水産の高等専門学校が1つも無い。**実践的な農業・水産の高等学校・専門学校が、もっと北海道にあるべき。**

## 2. 国際水準の観光地づくりに向けた観光の振興

- ・ **観光については、送出側の事情にも注意を払う必要がある。**台湾からの海外渡航客は全体として増加の限界まできており、北海道への観光客数についてこれ以上の伸びが期待できる状態にない。中国から北海道への観光客数は伸びているが、中国人の主要な観光先は日本ではなく韓国であり、中国人にとって北海道が圧倒的に魅力的であるという訳でもない。**数が伸びているというだけで安心せずに、北海道観光の欠けている部分を冷静に見直すべき。**
- ・ **中国東北部との直行便が開設され、観光客受入れの可能性が出てきた。**北海道の文化、日本の文化に触れ、理解してもらえるような受入れ方が必要と考えている。
- ・ 製造業の振興が一朝一夕で出来ない以上、**札幌都市圏では当面は観光施策を重視すべき。**計画が建前論で終わらないためには、観光や農業、漁業について地域の実情に詳しい人に参加してもらい、実地に立った意見をもらう必要がある。
- ・ 北海道の発展にあたっては、当面は**観光を基幹産業にする必要がある。**
- ・ 観光について、それぞれの観光地がいかに受け入れ態勢を整備するかということで色々取り組んでいるが、いつも問題になるのは、**コンベンションホールについてで、それぞれの観光地単独で運営していくのは難しく、1時間圏内の広域で整備・運営するなどの工夫が必要。**

## 3. 東アジアと共に成長する産業群の形成

#### (東アジア等との関係)

- ・ 東アジア連携についての議論の**ポイントは、今後北海道が食べていくために東アジアの成長をどのように糧にしていくか**ということ。
- ・ **東アジア「連携」だとお互いに協力しあう語感**だが、現実には成長する東アジアを利用して北海道がどう生き残るのかということ。「連携」は人的交流などの文脈で使うとして、これとは別の表現もあわせて用いてはどうか。
- ・ **東アジアで成功している企業関係者から聞くと**ころでは、**成功の鍵はひとえに情報と人的ネットワーク**とのこと。
- ・ **海外進出で成功する企業は、現地の安価な労働力を当てにするばかりでなく、進出先の地域の発展に**

尽力している。

- ・ **東アジアの中の北海道を考えると、地域における起業をより重視する方向で考えるべきではないか。**
- ・ インドがこれから一つの目玉であることは間違いないが、今日インドの話をしなかったのは、**北海道にとっての優先度からいくと、極東ロシアを視界に入れた戦略を立てることが一番**であると考えている。ロシアは、ウラジオストクを軍港から産業の基点に育てようとしており、資本集約型産業でGDPを上げていこうといったプロジェクトで走り始めており、そういうものを眺みながら、どうリンクしていくか考える必要。北海道は、環日本海構想の中で出遅れている。北海道に来ないとロシアにアクセス出来ないといった位のことをしたたかに作り上げる位のことをやらないと、北方圏なんて言ってみても始まらないと思う。
- ・ マネーゲーム化している**世界経済という観点で考えると、苦しんではいるが産業基盤がマネーゲームによってうつろに水ぶくれしていないのが北海道の良い所であり、しっかりとした根っこのある産業の技術力とR&Bを積み上げて、近隣の国々に対して拡大しながら生きていけるストーリーを描ける**と思う。
- ・ **中国のものづくり産業が発展している中、これまで匠の技と言っていたことが国内的、道内的にどうなるのか。**団塊の世代がこの数年間で退職していく中で、これまで培ってきた**技術や伝統を考えると、10年20年かけて育てて行かなくてはならない分野、守らなくてはならない分野もある**と思う。
- ・ ビジネス面の中国の最大の弱点は、**ブランドが無いこと。**韓国はブランドがあるが、LG、サムソン、ヒュンダイの3つしかない危うい状況。**日本は、重層的なブランドを確立し持っているのは強み**である。
- ・ **北海道産業のグローバルな展開**ということでは、**アジアとの航空路線を考えても、新千歳空港11路線、その他の空港3路線、合計14路線あるが、これらを活用した新たな展開などが重要**である。

#### (地場産業等)

- ・ **地域の人口が減少する中で、受け皿となる働き口のないことが問題。**地元中小企業の雇用確保対策も重要。
- ・ 北海道では経済の回復が鈍く、有効求人倍率や失業率も他県と比べてよくない。北海道は第3次産業の割合が高く、製造業が弱い。**苫小牧東部地域に自動車関連産業が進出してきているが、愛知県で自動車部品の調達率が70~80%なのに対し、北海道では現在9%弱しかない。**これを高めていくための**地場産業育成が重要**だと考えている。
- ・ 苫小牧にトヨタの自動車工場が立地しているが、部品を供給できる工場が無いなど、**北海道は産業の裾野が狭い。**今後の展開を考えるにあたっては、**産業の裾野の拡大を意識することが大切。**

#### (苫小牧地域等)

- ・ 北大のビジョンとして北東ユーラシア構想を打ち出した際に、航空ネットワークについて調査したが、“海外”という概念が私たちの頭を固定観念化しており、今は、空との繋がりにおいて地域を考え、“海外”という感覚は捨てた方が良くといった議論をした。更に、北東アジア経済圏の主要都市間の航空ネットワークについても調査したが、その中で、日本の航空路線が東京に集中していることを実感した。**北海道のこれからを考えていくときに、空との関わりの戦略とそれに基づく苫東を中心とする地域の優位性を具体的にどう展開していくかが必要。**
- ・ **千歳・苫小牧エリアは日本に残された最後のチャンス**だと思うので、どこかで例示すべきではないか。
- ・ **苫小牧地域には、今後成長拠点になる可能性がある。**苫東計画策定当時と現在とでは交通ネットワークや後背地の整備状況が変化しているし、10年後の姿もまた変化していると考えられる。地域の価値・ポテンシャルについての分析・評価など、**もっと踏み込んだ分析があってもよいのではないか。**

### (人材等)

- ・ 現在、製品に占める輸送費の割合はかなり低く、たとえ部品の供給工場が周辺に無くても輸送すれば補うことが可能。そう考えた場合、北海道は広大な土地があり、気候も厳しすぎず、労働力も豊富にあるのに、**製造業が根付かないのは一体何が原因なのか。**
- ・ **製造業に人が来ないのは、若い労働者が建設業に吸収されていることが一因としてあるのではないか。**建設業に依存しすぎないことが大切。
- ・ 今まで北海道で発展した産業は、**パルプや石炭、鉄鋼などそれぞれの工場で独立して成立する産業だったので、裾野が広がらなかったのではないか。**
- ・ **北海道の大学、例えば道東には、北見工大、室蘭工大、帯広畜産という特徴のある大学があるが、それらが1つのユニットとなって働くといった事が出来ていない。**法人化をして各大学を競わせるのは良いが、その上の大きな戦略が無い。高等教育のレベルを上げたクラスターというか塊が無いと、細胞がバラバラでは北海道はどうしようもない。

## 第2節 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

### (自然共生社会の形成)

- ・ 国土の色々な開発の過程の中で、よい自然環境の姿が消えていつてきている。今後、開発を進めていく中で、**これからの北海道の農業と環境問題をどう位置づけしていくか。**

### (低炭素社会の形成)

- ・ **バイオエタノールについては、食物を車に用いる是非についてもまだ議論が決着していない中で、ここに書くのはいかがなものか。**書くとすれば、バイオコンビナートをたてて石油を使わずにプラスチックをつくる産業を育成するといった、大きな目標をきっちり立てるべき。
- ・ **バイオエタノールについては、一度横浜に持って行かないと使用できないためコストが高いといった問題や、家畜の飼料まで燃料にまわされ、飼料の価格が高騰しているといった問題などを含め、全体的に考える必要がある。**
- ・ 特に畜産であるが、生産の弾力性が無く、また、餌を輸入に依存しすぎている。需要に見合った生産ということを考えると、**バイオエネルギーにもっと力を入れる必要。コスト面に問題があるので、エネルギー化するだけではなく、その残さを餌やパルプなどに活用するといった組み合わせも考えることが重要。**
- ・ **ホクレンが中心となって、約60億円かけ清水町において、バイオエタノールの実証プラントをスタートする。バイオエタノールの関係については、農林水産省、経済産業省、環境省もまだまだ一体ではないし、支援の法制度も整っていない。**新たな北海道総合開発計画の中で、各省庁とのこういった問題について連携をとってやっていけるように、仕組みとして織り込んでいってもらいたい。
- ・ **現在様々なメーカーが燃料電池車の普及を目指して研究しているが、問題の1つが寒冷地への対応。北海道がこうした研究に協力すれば、技術革新型の環境保護に寄与できる。**
- ・ **今後の北海道開発の方向性の自然環境・エネルギー問題で、再生可能なエネルギーである原子力が入っていない。**発電量の30%を占める原子力は北海道では避けて通れないものなので、ちゃんと計画に位置づけた方がいい。
- ・ 低炭素社会の実現に原子力が入っていない。一般論としては入っている方がいいのかもしれないが、先日の地震で問題になったように、**原子力行政は壁に直面しており、計画に入れるか入れないかは難しい問題。**

## (アイヌ文化)

- ・「地球環境時代をリードし自然と共生する持続可能な地域社会」にアイヌ文化等の振興が入っているが、アイヌのことを知らない人に誤解を与えるのではないかな。**アイヌ文化と自然共生社会とのリンクについて議論はしたのか。**
- ・北海道局のアイヌ施策室は大きな特徴で、これをどうアピールするか、**アイヌ文化の発信の仕方を検討してほしい。**

## 第3節 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり

### (広域的な生活圏の形成と交流・連携強化等)

- ・道外域際収支赤字の大部分が道央圏において生み出されているのは大事なポイント。**道央圏の中心を占める札幌の将来を視野に入れた計画づくりが必要。**6期計画では道央の位置づけ、札幌の役割に関することが抜けており、地方に任せてきた部分がある。
- ・札幌市では、現在、世の中の変化を踏まえて、**札幌市が道都としてどのような役割を果たすべきか議論しているところ。**1次産品の高付加価値化について言えば、札幌で加工することにより札幌のブランド力を活用していただくなど、**道内のプラットフォーム的役割を担うことができるのではないかと考えている。**
- ・現在の札幌一極集中は、元気の無い他地域から社会的弱者が流入している面がある。**札幌が成長するには競争力が必要。**
- ・EUを参考に、札幌もポリセントリック(多核的、多中心的)な都市圏を形成すべき。そのためには競争相手を明確にし、どの都市と連携するかという戦略が必要。
- ・今までは札幌市への人口流入とそれによる郊外への街の拡大が起きていたが、現在は中央区への回帰が起きている。このため、今までは人口増へ対応するため郊外のインフラ整備に集中していたが、現在は都心部の整備を行っている。
- ・札幌は道内の牽引役として、ITやバイオなどの分野で役割を果たしたい。文化面でも道民全体の利用を意識した文化施設の設置を心がけている。
- ・第2期計画以降、開発政策の枠組みで道央地域の産業拠点づくりに国費を重点的に投入し、苫小牧や石狩湾新港、札幌市における都市基盤の整備などを行ってきた。**現在の札幌は今までの開発政策の成果でもあり、それを踏まえて今後の計画で札幌をどう位置づけていくか考える必要がある。**
- ・札幌への一極集中と、それ以外の地域での人口減少、都市機能の低下が起きている。特に地域の医師不足は大きな問題。**札幌市の役割には、他地域のサポートをする役割と国際性などで北海道をリードする役割の両面がある。**
- ・人口に関しては、人口密度の低い小さな集落をどうまとめるかという話もあるが、**札幌という巨大都市にどのような機能を期待するかを書き加えたほうがいい。**例えば年金暮らしの高齢者は札幌に住むしかないといったことになると、それに応じた機能が札幌に必要となる。
- ・札幌、仙台、広島、福岡の4都市を、都市の事業所数の増減が従業者数の増減を生み、都市経済に影響を与える、という視点で分析すると、札幌と広島は経済が下向きであり、仙台と福岡で経済が上向きであるという結果であった。
- ・札幌都市圏、旭川や帯広などの中心都市圏、その他の地域は、階層構造をなしてお互いに補完しあっている。札幌は札幌にしかない物品、サービスを北海道全体に提供している、中心都市はより一般的なものを提供している、といった**階層ごとの役割分担を明示すべき。**



- ・ 図書館などは、国、道、市町村が別々に設置し、管理している。相互に連携し、無駄の無い効率的な運営をすべき。
- ・ 人口減少・少子高齢化における医療・福祉サービスのあり方は重要。
- ・ 人口減少による地域のダメージは大きく、効率的な行政サービスの提供には、人口の少ない地域と中心都市とが連携した広域での取組が必要。
- ・ 人口規模と高次都市機能の関係については、この施設があればこの程度の人口が維持される、といったことがいえるのではないか。
- ・ 室蘭が製鉄で活性化しており、再チャレンジの取組が成功しつつあることも計画で踏まえるべき。

#### (北海道に隣接する地域等との連携)

- ・ 北方領土隣接地域や極東ロシア隣接地域では、地域の人々が長い時間をかけて交流を続けており、これを継続して支援することが大事。
- ・ 国の領土問題に関連する政策として、北方領土隣接地域は大事。水産業の振興施策だけでなく、自然環境、観光資源なども含めた幅広い取組が重要。
- ・ 青函地域は新幹線の開通によって交通軸ができるので、海をはさんだ対岸同士として特色のある施策を打ち出すべき。
- ・ 青函地域は、青函連絡船の廃止で交流が下火になっている。新幹線の開通により、再度の活性化が必要。

#### (都市における機能の強化と魅力の向上)

- ・ 「中心市街地の活性化、都市の再生」の記述は日本全体でいえることで、人口密度の低い北海道が同じことをする必要はない。北海道は開発の歴史が短く社会資本等の集積も少ないため、既存の中心市街地の活性化にこだわらなくていい。
- ・ 中核都市を活性化するには、まちづくり政策、産業政策、雇用政策を一体として考える必要がある。観光産業、交流産業は外からの目を意識して地域を見つめ直すことになるので、まちづくり、地域づくりにつながる。

#### (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)

- ・ 人口の少ない地域には、農林漁業など札幌にはカバーできない特徴がある。人口減少へ対応するには、地域内の資源に付加価値をつけて他地域にだすことで産業を振興し、就業機会を創出することが不可欠。
- ・ 都市からの視点だけでなく、人口の少ない地域への対応も重要。インフラの維持や除雪コストの削減などの点から、北海道の山村でコンパクトタウン、コンパクトビレッジとして集住してみる施策を実験的にするべき。
- ・ 人口減少により地域のイベントも維持困難。農林水産省の農地・水・環境保全向上対策では、地域住民が広く参加する組織を作ることとされている。コミュニティのこれからを考えるにはこうしたソフト面での施策も大切。
- ・ 農業だけが大きくなっても意味が無く、家内工業等の工業を取り入れることで、地方山村の底上げをすることが重要。農業だけでは厚みがないので、厚みを増すとはどういうことかという話をどこかに入れるといい。
- ・ 「ルーラル地域」という言葉は分かりづらく、素直に田舎とさえいい。

- ・ 国道沿いでは必ず携帯電話が繋がるようにすること、雪の多い山村で冬期は都市に集住するなどの**2地域居住にモデル的に取り組むこと**など、北海道ならではの施策を打ち出すべき。
- ・ **二地域居住についても受け皿がしっかりしていないといけない**が、農業側もそういった勉強をしていないし、それを支えるための大学の動きもない。そういった事から片づけていく必要。
- ・ 体系的な戦略プランがないとプロジェクトだけ立ち上げてもしようがないというのはその通りと思う。**受け皿となる産業群無しに、中途半端な二地域居住をやっても、何の生産性のある話にもならない**。根っこのある話にしていくためには、今お話ししたようなキーワードを実体化させるためのプランを描き切らなくてはならない。
- ・ 定住人口を増やすには、景観や生活サービスなどが全国最高水準の住宅地を各地域に一つずつつくるなどして、**北海道ならではのライフスタイルを打ち出すべき**。
- ・ 定住人口が少なくても観光客の多い地域がみられる。定住人口の集積をみるだけでなく、**交流人口も含めた圏域を考える必要**がある。
- ・ 国土形成計画全国計画では、国民的経営や「新たな公」を重要な柱としている。突き詰めれば住民次第で国土は変わるということで、国民への啓発が重要。関東は人口3千万人を抱えており、地方計画の策定にあたっては3千万人への啓発が必要。**北海道は住民の数は多くないが、色々な人が訪れるという点では、住民以外の人も考慮にいれることが重要**。住民ではないが地域をサポートする「汎住民」とともに地域を担うということを意識すると良い。
- ・ 東京や札幌からみても地域のことはわからない。地域の活性化には個々の市町村が努力をして、**グローバルとまではいかずとも本州、東京で通用する商品を作る必要**がある。

#### 第4節 内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上

- ・ 北海道内の基盤整備が完成すると、次は本州との関係が重要になる。計画の目標としては、**この10年の成果を本州に波及させるためにどうするか、对本州との交通網の強化が課題**になるのではないかと。
- ・ 今後10年の交通状況を見据えて計画を考えるべきという話があったが、新幹線は函館までの開通は決まっており、札幌まで延伸されるように現在取り組んでいるところ。**新幹線が札幌まで開通したとき、札幌以北、以東に効果をいかに波及させるか今から検討する必要**がある。
- ・ **新幹線が札幌まで開通し、1日3万人ほどの人がくれば、札幌市のまちの構造が変わる**。仙台と約2時間半で結ばれるなど、東北を含む他地域との交流により競争力がでる。
- ・ 九州や中四国と比べて北海道は交通網の整備が遅れている。**札幌市と中核都市、農村漁村とのバランスのある発展には新幹線も含めた交通網の整備が必要**。
- ・ **バラバラの北海道に新幹線が来ても何も変わらない**。
- ・ **社会資本整備として、空港や港湾など、広域的な交通機能を持った社会資本の整備が重要**ではないか。今のスーパー中核港湾は、スーパーとされているが、世界的には整備されていて当然のもの。本当にスーパーなものを、特区や特例などで実験的に造ってもいいのではないかと。
- ・ モビリティに関して、道内各空港の国際機能向上の推進とあるが、**道内の空港全てを対象とせず重要なものに絞り、そこと道内各地を結ぶに陸上交通ネットワークを整備する**というほうが良い。
- ・ 産業連関分析では道東経済の自立性が比較的高いように見受けられるが、**道東の自立性が高いのは高速道路が通っていないから。高速道路がないから、航路を使って直接道外とやりとり**をしている。しかし、将来道東と道央が高速道路で繋がれば、道央を経由するモノの流れの増加が予想される。
- ・ **ここでの施策は、道外との交流や物流機能が主に記載されており、地方の実情からすると違和感**がある。まず打ち出すべきは、各地域と札幌とのネットワーク整備。

- ・ 地域医療は今、医師不足で大変な状況。経済的な観点からだけでなく、**人命の観点からも高速交通ネットワークの整備は必要。**
- ・ 地方の医療は危機的な状況。**産業のための道路整備という観点以前に、命に関わる問題として、道路交通ネットワークの整備が必要。**
- ・ 地域の人口の維持拡大に大切なのは働く場所の存在。商品を広く売り出すには個々の町の努力だけでは限界がある。**交通ネットワークの整備によって都市との時間距離を短くする必要がある。**
- ・ まちなか交通はもつともだが、**北海道の人口密度を考えると、公共交通機関というよりは、質の高い道路を中心としたまちづくりのほうが重要**ではないか。
- ・ **交通ネットワークについて、高速道路だけでなく、鉄道などとのリンクをしっかりとる必要がある。**そうした総合的な議論をして初めて、軸となる新幹線が生きてくる。
- ・ **モビリティ部分の書き方が古い。**人口減少によってモビリティは縮小するが、代わりに人の1日の活動量を増やせばよい。道民、企業、行政など北海道全体でアクティビティを高める取組が必要。また、**情報に関する記述が全く抜けている。**
- ・ 北海道の特徴として人口密度の低さがある。この低さを補う取組ではなく、**人口密度は低い情報網は重点的に整備されている**といったことや、**国道や主要道道沿いでは5年以内に携帯電話が必ず繋がるようにする**といった取組をするとよい。
- ・ **新しいインフラ整備だけをするようにとれるので、既存インフラの性能をチェックし、現状維持でよいか、改良すべきか、新規建設すべきかの検討が必要。**
- ・ **地域住民や企業から計画立案の段階で意見をもらうだけでなく、実際に交通事業の経営、運行自体に携わってもらうというメッセージを織り込むべき。**
- ・ 地域の活性化のため、**それぞれの市町村は努力をしているが、夕張の財政破綻の影響で無駄な財政支出を戒める空気が強まり、萎縮気味になっている。**

## 第5節 安全・安心な国土づくり

- ・ 例えば道央圏について、**石狩平野で災害が起きて陸路が絶たれた際に石狩湾新港をどう利用するか**など、圏域レベルでの災害対応の議論が十分されてこなかった。
- ・ **各都市で備蓄している非常用物資について、分散して保管するのがいいのか一カ所にまとめているのがいいのかなど、災害に関する幅広い検討が必要。**

## 第4章 計画の進め方

### 第1節 ビジョンの共有と多様な連携・協働

- ・ **連携・協働事業の協働の意味を明確にしておいたほうがいいのか。**蘭越町の計画は「融和と自立と協働のまち」と名付けているが、ここでの協働は、行政・議会・職員・市民・団体・企業の6つが力を合わせて町づくりをしていくということ。協働という言葉は使いやすく、安易に色々なところで使われている。
- ・ **協働とは、公的主体だけで行うには限界があるので、市民を含めみんなで一緒にやりましょうというもの。**ある種の職務放棄のような言葉だが、そういう方向に行くべきという流れの中で、使われることが増えている。
- ・ **基本的事項は、主にハードに偏っており、ソフト計画が抜けている。**例えば農業の規模を拡大するだけでなく、それに観光を結びつけるというような、**ソフトの施策を含めた総合的政策が必要。**それがない

と10年後にどんな北海道になっているかイメージがわいてこない。

## 第2節 新たな時代を見据えた投資の重点化等

- ・ 道内の解決すべき優先課題や成長発展可能な経済分野というのは、ターゲットを絞って、社会資本整備も研究機関も人材育成もベンチャーも集中して投入することが必要。
- ・ 4章は頭に入りづらい。「投資の重点化」について、投資は回収を前提に使う言葉だが、どういったことを想定しているのか不明確。重点化という言葉も取組のイメージには入っていない。また、第3節の内容は第1章の計画の意義の部分と同じようなことが書かれている。
- ・ 投資の重点化は、広く一般的な投資は無理だから管理に力を入れる必要があり、それは投資を重点化することになるということだと思う。
- ・ この計画は10年スパンで考えているが、今の時代は4、5年で大きく変わるので、数年おきにフィードバックしていく必要がある。
- ・ アカウンタビリティについては、説明業務の負担が大きく効率的でないという問題が行政課題として出てきているので、そこまで重要視する必要は無いのではないかと。

## 第3節 新たな北海道イニシアティブの発揮

- ・ 北海道ならではの特色を打ち出すべき。人口が少なく広域分散型社会の北海道では、モビリティこそ命。北海道は他地域より遅れているという視点だけではなく、北海道ならではの2+1車線などを載せるべき。
- ・ 「2+1車線など」という表現は不十分ではないか。暫定二車線という課題のある道路整備についても、北海道イニシアティブで新たな方向付けができないか。
- ・ 北海道イニシアティブの趣旨には賛成。ただ、記載は抜本的なものだけに絞った方が良く、例えばランブルストリップスが抜本的といえるかどうか。イメージとしては、国が一律に基準を決めているが、その奥で性能が想定されており、性能さえ満たしていれば基準のとおりでなくとも自由にできるという「性能基準」のようなことを北海道が積極的にやっていくということだと思っている。
- ・ 北海道イニシアティブに関連していうと、縦割りになりがちな行政のなかで、いかに総合政策を展開していけるかということも、先駆的取組として意味があるのではないかと。例えばニューカントリー施策では、道庁も含め地域全体で地域の発展を考える場をつくり、好評を得た。新しい制度設計として、目新しいダイナミックな施策を果たしてどの程度打ち出せるのかは疑問で、国の縦割りを排除した総合政策や、開発局と道庁が一体となった総合政策といったことを新しい北海道設計への挑戦としてここで整理できるといい。例えば「シーニックバイウェイ」も総合政策の1つで、こういった地道な取組がイニシアティブの中にあってもいい。
- ・ 北海道開発法によって北海道が特別扱いされていることについて、昔からの開発的なものから環境やグローバル化への対応といったものに内容が変わっているということも、北海道イニシアティブにだせるといい。

### その他

- ・ 一般論として、最終的には国民に向けて元気の出る計画を示すべきだが、当部会で議論する上では現状を冷静に厳しくみていくことが必要。
- ・ マクロの状況を生み出す基となっているミクロの要因を把握して政策を打ち出すことが大切。今までの失敗例も参考にするといい。

- ・ 幾つかの県のこの種の計画に携わっているが、もはや、**県名を変えたら全部同じといった計画を作っている場合ではない**。北海道でなくては出来ないという計画を作っていくためには、ビジョン計画から実行計画に踏み込む事が重要。
- ・ **道庁の原案と比較すると似ている部分もあるが、総合開発計画は国の視点でつくるものなので、異なっているべき。**
- ・ **道庁の計画と、北海道総合開発計画を見比べると、矛盾無く合っている。これは調整がしっかりおこなわれているというより総花的な計画になっているということではないか。今後はプライオリティをつけることが必要**になる。そのときに道庁の計画と総合開発計画でそれが異なり、論議がおきるくらいの方がいい。矛盾がないのはむしろ課題かもしれない。
- ・ **記述されている個々の施策はいいが、それらをどのように組み合わせていくかが重要。**
- ・ **今回の計画では、北海道はあらゆる面で質を追求するということが重要なポイント**だと考えている。質を向上させるためにこういうことをする、ということがいえないか。例えば食の安全を得点化する取組でクオリティを上げるといったように、質の追求のために厳しいことも率先して導入していくことをいいたい。観光は重要。北海道の観光の質をチェックし、星をつけるといった取組が重要。現状では、北海道のサービスは、決して質が高いとは思えない。札幌がますます強くなると、北海道の各地域はバラバラになって東京圏に組み込まれてしまう。アジアの中で札幌は強いのか弱いのかをチェックして、より強くするための戦略をこの中に入れたい。

#### **プロジェクト等の提案について**

- ・ これまでの部会資料や第6期計画等を見せて頂いたが、**ビジョン計画としては良いと思う。しかし、問題はその次の実行計画であり、目玉プロジェクトをはっきりさせていくことが重要**。2050年の姿から現在に遡って考えていくと、やるべき事が見えてくるのではないか。21世紀型の北海道に目玉を置いたプロジェクトを絞り出して、そのプロジェクトを実行するためには、どういった企業を動かして対応して行かなくてはいけないのかという計画を作ったら、書かれている青写真は良いという段階から、にわかには殺気立ってくるし、そのような局面が重要。
- ・ **10大プロジェクトとしてごく限定的な、厳選されたものを打ち出すといったことをやったほうがいい。**
- ・ **プロジェクトの提案として多様なニーズに応じた道路整備を出した。医療や食料輸送、観光など様々な面から、道路網の整備は必要。**
- ・ (提出したプロジェクトに関して)2つ目の制度の点検の話は、4章のイニシアティブに関わるもの。**内地の基準を北海道にもそのまま当てはめたため実情にあっていないというものが色々あると思われ、これを点検する作業を計画の中に位置づけてもいい。**
- ・ 1つ目のプロジェクトの話について、農林漁業金融公庫のアグリフード EXPO は、農林水産業と食肉産業による商談会を東京で開催する取組み。**北海道でも道内の農業、食肉産業などがつながるようなチャンネルがあっ**ていい。家田委員のおっしゃった食の安全性の点検については、**畜産物や食品について道内産品の循環の度合いを評価して消費者に示すようなものがあったらいい**と思う。