

国土審議会第9回北海道開発分科会議事録

日 時：平成19年12月11日（火）

場 所：中央合同庁舎第3号館 11階特別会議室

国土交通省北海道局

国土審議会第9回北海道開発分科会議事次第

日時:平成19年12月11日(火)

14:00～15:30

場所:中央合同庁舎第3号館

11階特別会議室

1. 開会
2. 委員紹介
3. 大臣政務官挨拶
4. 議事
 - (1) 新たな計画(素案)について
 - (2) 今後の進め方について
 - (3) その他
5. 閉会

(配付資料)

資料1 国土審議会北海道開発分科会委員名簿

資料2 新たな計画に関する部会報告

資料3 今後のスケジュール

参考資料1 新たな計画の構成イメージ

参考資料2 国土審議会北海道開発分科会関係法令等

国土審議会第9回北海道開発分科会

平成19年12月11日(火)

【二見総務課長】お待たせいたしました。時間になりましたので、ただいまから第9回北海道開発分科会を開会いたします。

本日は、皆様お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。

本分科会は、本分科会に属することとされました国土審議会委員3名及び特別委員16名の計19名から構成されております。本日の分科会は、現時点におきまして、19名のうち12名の委員の方々のご出席をいただいておりますので、国土審議会令第5条第1項及び第3項の規定により、成立をしているところでございます。なお、この後遅れて来られる委員の先生方もいらっしゃるところでございます。

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

議事に先立ちまして、前回の分科会の後に新たに就任されました委員をご紹介します。

三井辨雄委員でございますが、少し遅れておられるようでございます。三井委員は、金田誠一委員の辞任に伴いまして、11月1日付で新たにご就任いただいたところでございます。

なお、全体の委員につきましては、お手元にお配りいたしました委員名簿をもちましてご紹介にかえさせていただきたいと存じます。

続きまして、国土交通省側の出席者でございますが、山本順三国土交通大臣政務官にご出席いただいておりますほか、北海道局長等が出席しているところでございます。

これ以降の会議の進行につきましては、丹保分科会長をお願いを申し上げたいと存じますので、どうぞよろしく願いいたします。

【丹保分科会長】お忙しいところ、ありがとうございます。これから丹保が進行を行わせていただきます。

最初に、山本順三国土交通大臣政務官がおいででございますので、ごあいさつをいただきたいと思っております。

【山本大臣政務官】皆様、こんにちは。ただいまご紹介を賜りました国土交通大臣政務官を拝命いたしております山本順三と申します。本日は、北海道開発分科会、第9回目になるようでございますけれども、開催にあたりまして、一言ごあいさつを申し上げたいと思っております。

まずは、委員の皆様には、大変ご多忙のところをご出席賜りましたことを心から感謝申

し上げますとともに、平素から国土交通行政に対しまして多大なるご尽力を賜っておりますことを、心から感謝申し上げます。

ご案内のとおり、本年4月に冬柴大臣から諮問いたしました新たな計画につきましては、この分科会において具体的な検討を進めていただきました。このたび、計画部会におきまして、新たな計画に関する部会報告を取りまとめていただいたところでございます。本日の分科会では、この報告をもとにして新たな計画の素案を策定いただく、取りまとめていただくというふうに伺っております。委員の皆様方におかれましては、ご審議のほどよろしくお願い申し上げたいと思います。

実は私、先般、11月でございましたけれども、横にいらっしゃいます丹保分科会長がその実行に大変ご尽力をいただいております「石狩川サミット」が北海道の浦臼町で開かれましたけれども、このサミットに出席をする機会を得ました。流域の46の市町村長の皆さん方に集まっていただいて、そして、その中で延々、午前9時から午後6時ぐらいまで、各市長さん、あるいは町長さん、村長さんがその流域の発展のためにさまざまな角度から意見交換をされておりました。流域の地域づくりについての共通認識を作り上げていこうというサミットが行われておりまして、大変感銘を受けました。今回のそのサミットのテーマが「大河の環境を活かす」「人口減少下の発展戦略」ということになっておりましたけれども、私どもといたしましては、地域が主体になって取り組んでいく、そういうサミットが北海道の石狩川流域で行われているということを大変うれしく思っております。全国のモデルにぜひともしていただきたい。そして、その成果というものを踏まえて、先般、別府で開かれました「アジア・太平洋水サミット」、これまた私も丹保分科会長も出席をさせていただきました。その成果を「アジア・太平洋水サミット」に波及していくのだと、そういう意気込みを持って浦臼町長さんも出席されておりましたけれども、大変うれしく思ったところでございます。大変うれしかったので、一言ご報告を申し上げます。

さて、本日、新たな計画素案について取りまとめていただければ、12月の末にパブリックコメントを行い、広く国民の皆様からご意見を頂戴しながら、3月末の閣議決定に向けて精力的に取り組んで参りたいと考えております。

私どもといたしましても、北海道開発の推進に力を尽くして参る所存でございますので、ぜひ委員の皆様方におかれましては、新たな計画の策定に向けて忌憚のないご意見を賜り、また、引き続き一層のご指導ご鞭撻を賜りますようお願いを申し上げまして、一言ごあいさつにかえたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。(拍手)

【丹保分科会長】ありがとうございました。

山本政務官はお仕事のご都合でご退席されます。どうも本当にありがとうございました。

(山本国土交通大臣政務官退席)

【丹保分科会長】 それでは、議事に入らせていただきたいと思います。

この分科会は4月に計画部会を作らせていただきまして、新たな計画を計画部会にご検討いただくように進めて参りました。南山部会長のもとで、何回も何回も議論を繰り返して、中間段階で意見を交換しながら最終的な詰めを進めていただいております。起草委員会が7回あったのでございまして、6回の計画部会プラス7回ということで、何回もの議論をして、今日ここで委員の皆様にご意見を頂戴できるところまで参りました。ですから、今日は素案ということで、もちろんでき上がっているわけではございませんけれども、皆様方から、大事なところはこれだということをご確認いただいて、もし足りないものがあればご意見を斟酌しながら、かつパブリックコメントで、国民の皆様、道民の皆様のご意見をいただきながら、最終的な分科会の詰めに進みたいと思っております。いろいろスケジュールがタイトでございますので、かなり厳しいところもございまして、どうぞ忌憚のないご意見を頂戴いたしまして、この分科会が次の10年の北海道のために何をなせるかということを書き出していただければ幸いです。

まず、今日は1時間半ぐらいしか予定時間がございません。国会議員の先生方は大変お忙しいスケジュールをやりくりしていただいております。まず、能率よく大事なことをきちっとお互いに伝えたいと思っております。

まず、南山部会長から、起草委員会での議論を受けて、計画部会のご議論をご開陳いただきまして、そこから始めたいと思っております。

南山委員、どうぞよろしく願いいたします。

【南山委員】 計画部会の部会長を仰せつかっております南山でございます。新しい計画の部会報告、それから、昨日開催されました計画部会での審議結果、この二つについて、ご説明をさせていただきます。

審議経過につきましては、先ほど、分科会長からもお話がありました。それから、資料3の今後のスケジュールにも書いておりますけれども、これまで6回の計画部会を開催いたしまして、調査・審議を重ねて参りました。その中で、佐藤委員、濱田委員、田村委員のお三方に起草委員をお願いし、先ほどお話がありましたが、起草委員会も7回開催して議論を重ねてきております。

昨日の第6回計画部会において、お手元でございます資料2の「新たな計画に関する部会報告」を取りまとめたというところでございます。これは少しページがありますので、全体については、参考資料1というものが1枚もので後ろでございます。タイトルは「新たな計画の構成イメージ」というものであります。前回の10月10日に開かれました第8回分科会でもご説明させていただきましたが、ご覧になっていただくとわかるように、全体構成は4章構成となっております。このうち、第1章「計画策定の意義」と第2章「計画の目標」、これが総論に当たる部分、それから、第3章、第4章が各論に当たる部分と言えるかと思っております。

第1章につきましては、「新たな北海道総合開発計画の意義」につきまして、第1章の一番上の右側の四角の中に書いてありますとおり、我が国が当面している課題の解決に貢献すること、それから、先駆的・実験的な取り組みを行うこと、将来の豊かな社会づくりに取り組むこと、この3点をまとめております。

第2章では、「計画の目標」として戦略的な目標を3点掲げております。「アジアに輝く北の拠点」「森と水の豊かな北の大地」「地域力ある北の広域分散型社会」、こういうキーワードで、具体的には、「開かれた競争力ある北海道の実現」「持続可能で美しい北海道の実現」「多様で個性ある地域から成る北海道の実現」、この三つを戦略的な目標として掲げております。

第3章ですが、ここには計画の推進に当たって三つの基本方針を掲げてございます。一つは「多様な連携・協働」、二つ目が「新たな時代を見据えた投資の重点化」、それから「新たな北海道イニシアティブの発揮」ということで、時代の潮流が変わる中で、新しい課題に進んで挑戦する、そういうフロンティアとしての北海道イニシアティブを掲げて、閉塞感といいますか、厳しい状況を打破していこうという方向を示しております。

第4章は、取り組むべき具体的な施策を五つの柱にくくってまとめております。第1節が「グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現」ということで、小項目として、「食料供給力の強化と食にかかわる産業の高付加価値化・競争力強化」、2番目が「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」、3番目が「東アジアと共に成長する産業群の形成」であります。

第2節に当たるのが、「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」であります。第3節が「魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり」、第4節が「内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上」、第5節が「安全・安心な国土づくり」ということであります。全体の中ではこの最後の第4章のボリュームが最も多くて、全体の7割ぐらいを占めております。

この前の計画である第6期計画との主な相違点について簡単にご紹介しておきたいと思っております。ある程度の考えの違いがおわかりいただけるかと思っております。

まず食についてでありますけれども、第6期計画では、どちらかというと低廉な食料の供給が必要だというニュアンスでの施策が記述されておりました。新たな計画では、「食料供給力の強化」「食の安全の確保」「高付加価値化・競争力強化」、この三つの柱立てとなっております。

観光につきましても、第6期計画では、主に観光・保養など、国民のいわば多様な自己実現あるいは交流の場の形成ということで記述されておりましたが、新たな計画では、観光としての国際競争力の強化を重点にして、観光地づくり、あるいは観光産業振興、この二本柱で施策を充実させるということをしております。

産業につきましては、第6期計画というのは、ご承知のように拓銀破綻がその背景にあ

ったわけですが、金融システム全体の危機管理について記述すると同時に、産業全般について幅広く記述をされておりました。新たな計画では、発展している東アジアと共に成長する産業群、あるいはIT・バイオなどの成長期待産業、こういうところに重点を置いた記述となっております。

環境につきましては、第6期計画では、恵まれた自然との共生を中心に記述がされておりますが、新たな計画では、地球環境時代を意識しまして、環境立国戦略に即して、自然共生社会、循環型社会、低炭素社会、この三本柱で整理をされております。クリーンエネルギーの先導的な利用とか、あるいは温室効果ガスの吸収源対策、こういった取り組みが充実されていると言えます。

地域づくり・まちづくりにつきましては、第6期計画では、安全でゆとりのある生活の実現ということで整理されると同時に、6つの圏域ごとの方針がある程度記述されておりました。新たな計画では、6圏域の地域区分については特に記述はございませんが、都市と人口低密度地帯とで形成されております広域的な生活圏、こういったものを概念として打ち出し、それに札幌市、地方都市、人口低密度地域、こういったものがそれぞれ全道にあるわけですが、取り組むべき施策について、課題とか方向性を示しております。

ネットワーク・モビリティ等については、第6期計画では、交通機関全般にわたって、ある意味では網羅的に記載がされておりました。新たな計画では、先ほど言いました戦略的な目標を達成するための基幹的なネットワークの形成、これを中心に記載されております。

安全・安心につきましては、第6期計画では、豊浜トンネルの事故がございました。そういうことを背景に、どちらかというとハードウェア中心の施策が記述されておりますが、新たな計画では、地域防災力の強化に向けて、ハード施策というのはもちろんでありますけれども、ソフトも含めた具体的な記述がなされております。

以上が全体の概要、それから第6期計画との主な違いであります。続きまして、昨日開かれまして計画部会での審議についてご紹介をいたします。

参考資料でご覧になっていただだけでも結構だと思いますけれども、第1章第2節の「新たな北海道総合開発計画の意義」では、「北海道開発の基本的な意義は、北海道の資源・特性を活かして、その時々々の国の課題の解決に貢献するところにある」、こういう表現になっておりますけれども、「時々」というのは言わずもがなでもあるし、あるいは、そういうことだけではなくて、北海道の発展という視点も入れるべきだという修正意見が出されております。そのほかに、道民にとってわかりやすいことが大事であるということ、それから、今までの北海道開発政策を振り返ることも必要ではないか、それから、北海道はこれまでと同様これからも日本のいろいろな課題を先導していくべきだと、そういった意見も出されております。

第4章の第1節、これは食のところでありますけれども、ここでは、北海道の食の安全を打ち出すということは食料供給力の強化を強調することが重要であると、先ほどちょっと申し上げたようなことが意見としても出されております。

第4章第1節の2で観光のところがございますけれども、中を見るといいところばかり書いてあるけれども、北海道の観光には反省すべき点多々あるのではないかと、その辺のところもしっかり認識しているというようなことを記述すべきだと、そういうご意見もございました。

第4章第4節のネットワークの部分では、報告書そのものでは21ページでございますけれども、冒頭に、「北海道新幹線については、平成16年12月の政府・与党申合せ『整備新幹線の取扱いについて』に基づき、着工区間の着実な整備を進めるとともに、それ以外の区間について所要の事業を進める」、こういう記述がございますが、これに対して、「札幌延伸」という言葉を具体的に記述すべきであるとか、あるいは、平成16年の政府・与党申合せ以降もいろいろと議論が重ねられているので、記述は適切とは言えないのではないかとという意見もございました。こういう意見があった一方、この計画に具体的な区間の整備方針まで記述する必要はないのではないかとというようなご意見も出されております。

さらに、21ページの下の方、3段落目ですけれども、交通関係で「新幹線と一体となった公共交通機関の利便性向上や空港へのアクセス強化などを推進し、交通機関相互が連携・連続した利便性の高い高速交通ネットワークの形成を図る」、そういう表現がございますけれども、道内のネットワークの考え方をきちんとまとめて、それを踏まえた上で、その中で新幹線の位置づけをはっきりして導入していくべきものではないかと、新幹線中心に考え過ぎているのではないかと、そういうご意見がございました。

また、20ページに高速交通ネットワークの強化というものがございますけれども、これは全体として道路関係に偏重しているのではないかと、空港・港湾・新幹線をまず記述して、道路はその次に記述すべきではないかと、そういう修正意見がございました。

そのほかに、物流ネットワークの強化には鉄道も重要である、さまざまな工夫によって必要な道路を整備する必要がある、これはいろいろなやり方があるということもございまして、港湾の国内物流機能にも着目すべきであると、そういった意見が出されました。

それから、この報告書の一番最後に付記の部分がございます。一番最後のページですけれども、PDCAサイクルを回すというような趣旨のことを書いてございます。こういったことは計画推進に当たっての基本方針として取り入れるべき内容ではないかと、そういういろいろなご意見がございました。

以上、報告書の概要と昨日の審議について、ご報告を申し上げます。よろしく審議のほどお願いいたします。

【丹保分科会長】ありがとうございます。

今、南山委員のほうから、この報告書をかいつまんでご報告いただきまして、かつ、いろいろ議論がありまして、いろいろな議論の中でこれをもう少し先の問題として展開をしていくということなのでございますが、事務的に高松参事官からもしバックアップする経過の説明があればしてください。

【高松参事官】議題が少し前後しますが、資料3の2ページ目に「今後の検討フロー」というものをつけさせていただいております。これから議論がございます関係上、簡単に今後のフローということでご説明させていただきたいと思います。今日、新たな計画の素案についてのご審議をいただきまして、でき得れば、今日の議論の中でこの素案についてある程度まとめていただきまして、それをパブリックコメントにかけて、2月以降の分科会でまたそれを仕上げていく。このような位置づけで今日のご議論をお願いしたいと、補足的にご説明いたします。

【丹保分科会長】これからご議論をいただこうと思えますけれども、生源寺委員は14時半がここにおいでになられる限界のようでございますので、まず、生源寺先生、ご意見がありましたら。

【生源寺委員】まことに申しわけございません。大学の会議にどうしても出る必要がございますので、先に失礼させていただきます。

私、計画部会の委員としても参画して参りました。今回の部会報告、これが計画素案のベースになるかと思えますけれども、基本的にこういう形によろしいのではないかと考えております。もちろん、パブリックコメント、あるいはこの分科会での討議を経てさらに豊富化されていくということがあれば、それはそれで大変結構なことだろうと思っております。

私自身は、特に食料・農業・農村の観点からいろいろご意見申し上げました。今の食料供給力の問題も含めて、厚みを持った北海道農業なり、あるいは食料供給力の形成という意味では、大変いい形になっているのではないかと思います。

それから、私は国土形成計画のほうにも多少関与しております。文言上、非常にはっきりしている部分ばかりではございませんけれども、国土形成計画とのリンクといたしますか、理念上の共有項もある程度見えているということもありまして、その点でも私は妥当ではないかと考えております。以上でございます。

【丹保分科会長】お急ぎのことだったもので、生源寺委員から先にご意見を頂戴いたしましたが、今、南山部会長から説明をいただきましたこの資料2に係わるものについて、今日は、順番にというようなことではなしに、どうぞ、どなたからでもご意見をいただきまして、2月の分科会までに、パブリックコメントとここの分科会の議論とを受けて最終的な案に持っていきたい。したがって、今、南山部会長から説明がございましたように、いろいろな議論がまだ含まれておりますので、完全にでき上がったもので「これで行きまし

よう」と言って世の中にお見せするのではなくて、我々が議論しているのと同じような平面上で皆さんのご意見も頂戴して、それをさらに我々の責任で最終的にまとめるというようなプロセスをとりたいと考えますので、どうぞ、2月に向かって、パブリックコメントをいただくことと並行して、この分科会も先にどういう準備をしておいたらいいかというようなことについてのご意見を頂戴したいと思います。どなたからでも結構でございます。今日は時間が余りございませんので。

石崎委員、どうぞ。

【石崎委員】全体の意見でもよろしいでしょうか。

【丹保分科会長】どうぞ、結構でございます。

【石崎委員】長時間にわたって、計画部会、起草委員会でご議論していただいて、大変中身のあるペーパーができたと思います。最新の政策ツールの知見もいろいろ入っておりまして、大変勉強になりました。

そこで感じたことは、今、北海道・沖縄以外の地域の国土形成計画を同時並行で作成中であり、今回から他地域は国土形成計画ということで、全総から変わってくるわけであり、北海道は引き続き総合開発計画という枠組みで計画を決めていくということの違いいいものをどういうふうに認識をしていくのか。つまり、北海道のこの計画は国土形成計画には載せないという発想の根源というものをどう我々は認識すべきなのかということでもあります。もちろん、北海道開発法というものが原点にあり、そこから総合開発計画が引っ張られ、開発予算、そしてさまざまな仕組みができ上がっているということは十分承知をしておりますけれども、国土形成計画と分離をするということの意味合いというものを、この北海道総合開発計画にしっかりと位置づけるということも大事な要素ではないかと思えます。

それから、現在の北海道の現状の分析なり認識なりというものを、もっとしっかりすべきではないか。私どもも政治家として日々地元に戻り、北海道の経済・雇用・産業・地域が大変今厳しい状況にある。これは、もちろんこれまで我々の政治がやってきたことの結果ではありますが、北海道のさまざまな行政、その結果というものも、今、北海道の現状に現れていると思えます。今、この時点に立って、北海道の現状をもっともっと冷静に見て、ある意味ミゼラブルな部分もあります。大変厳しい部分もある。そういう現状認識をしっかり持った上で次なる10年の計画を立てるべきであって、その厳しい北海道の現状を打開していくために、どういうツール、どういう政策を考えるかという手順をしっかり持つべきである。ですから、はるかにマイナスからのスタートであるという原点を踏まえるべきではないかというのが率直な感想でございます。そういう意味で、北海道の産業構造、経済体質の弱さ、そういったものをどう克服していくかということがやはり一番大きなテーマでありますから、そのためにどういう政策が考えられるかということが大事だと思います。

そして、丹保先生の研究テーマでもあります、例えば水とか食料とかエネルギーとか、こういったものが日本の国益・国策に貢献する、そのための北海道を作っていくということが大事だと思いますし、計画全体が、行政ペーパーではなくて、道民・国民にアピールするような、キャッチといたしますか、目玉といたしますか、アピールポイントといたしますか、そういったものが明確に打ち出されるような記述の仕方とか、見出しのつけ方とか、内容の振り分け方とか、そういうことが大事ではないかと思えます。いつも申し上げておりますが、計画を作るだけではなくて、それを具体化するツール、これは北海道局や国土交通省は公共というツールしか持ち得ていないわけではありますが、計画を具体化するためには公共以外のツールが当然なければならない。そこをどう担保していくのか。

一方で、北海道庁の財政は今大変な状況で、向こう4年間で財政健全化計画を行う。それは、ほとんど新規の政策実行を許さないというような財政状況であります。そういう財政状況をどう見ていくかということも大問題でありまして、この計画を紙に書いて、しかし、それを具体化する財源・予算、そういったものが国及び北海道というものに今はないということもやはり冷徹に考えていくべきではないかと思えます。ですから、もろもろ北海道の現状に対する認識、スタートライン、そういったものをしっかり持つべきだと思います。

それから、先ほど新幹線のお話もございましたが、今の表記では、平成16年の政府・与党合意というものがベースになっておりますけれども、函館以北については、高度化予算を使った形で地質調査及び駅部調査というものを既に実施している。函館以北の調査が既に進行しているということ踏まえれば、もっと前向きな表記をするべきではないか。札幌延伸に向けての環境整備に努めるとか、いろいろな表現があろうかと思えます。これは計画部会で佐藤先生がかなり主張されていたと新聞報道で少し読んでおりますけれども、前向きな表現が必要ではないか。ここは国土形成計画と横並びの表記にしたのだと思えますけれども、北海道総合開発計画が別の形であるということの存在意義は、横並びということではなくて、北海道独自の考え方をそこに盛り込むということが大事ではないかと思えます。以上でございます。

【丹保分科会長】ありがとうございます。

今、石崎委員からお話しいただきました二つ、大きく分けると三つになろうかと思えますけれども、大変重要な点でございますので、次の分科会で最後のまとめに行く間に、パブリックコメントを受けながら議論を進めさせていただくことにしたいと思います。ありがとうございます。

【石崎委員】分科会長、今、党の税制調査会を同時刻にやっております、途中で退席させていただきご無礼をお許しください。

【丹保分科会長】お忙しいところをありがとうございました。

それでは、どなたからでもどうぞ。今、いろいろ全国の計画との問題がありました。森

地先生が来ていらっしゃるけれども、明日国土審議会の本会議がございまして、それのご開陳が多分あるのだと思いますが、北海道の計画は少しタイミングが遅れて出てくると思います。そのリンクをどうするかということと、北海道は其中でどういう独自性を表現できるかということは非常に重要なポイントだと認識しておりますので、十分にまたご意見を頂戴しながらと思います。ありがとうございます。

どうぞ、嵐田副知事。

【高橋委員代理（嵐田副知事）】まずもって、本日の素案提示までに至る間、丹保分科会長、南山計画部会長をはじめ委員の皆様、そして北海道局の皆様のご労苦に心より感謝申し上げます。そして、私も計画部会の委員として参画をし、基本的事項につきましている意見を述べさせていただきました。本日ご提示された内容等につきましては、私どもが現在議会に示している新しい総合計画案と基本的には同じ方向であるということで、評価をさせていただきます。

ただ、今、石崎委員から北海道新幹線についてご説明がございましたけれども、実は、今日道内で、昨日の計画部会でのやりとりが報道されまして、道議会新幹線・総合交通体系対策特別委員会の理事会で経過の説明を求められたところでございます。これからまた来年にかけてこの分科会もあるということでございます。何とか、道民の悲願でございます札幌延伸といいますが、札幌までの早期開業だとか、いろいろな表現はあるのかと思いますけれども、もう少し工夫をしていただければありがたいというのが1点でございます。

また、先ほどもご説明ございましたけれども、9ページにおきましては食の安全の確立を一つのパートに独立させており、17ページにおきましては、私どもがずっと求めてきました広域的な生活圏の形成に関して、6つという数字を入れていただいた。あるいは、私どもの計画も道州制につきまして修正をして今議会に報告しましたけれども、今日の素案を見ますと、6ページあるいは26ページにきちんとそういった点が明記されているなどの点で、私どもは評価したいと思っております。

私ども、厳しい財政状況との関連についても、計画を修正して今議会に報告してございます。今後、年内には成案を得て決定をし、それをもとに道としての意見を提出させていただきたいと考えておりますので、よろしくお願いをしたいと思います。以上でございます。

【丹保分科会長】ありがとうございます。

どうぞ、ほかの委員の皆様、ご発言をいただけますか。丸谷委員、どうぞ。

【丸谷委員】長い時間をかけてご審議していただき、また、今、意見も含めてご説明を頂戴いたしまして、よくわかりました。ありがとうございます。

その中で、一つ大きな流れの中で感じたこと、感想につながるかもしれませんが、北海道は、確かに非常に厳しい気象条件ですとか、経済また地理的な条件等ございますが、その北海道のデメリットをどう克服していくかということよりも、北海道が持っているメ

リットをどう生かしていくかという視点で全体的に書かれているということ自体が、まさしく新しい北海道を作り上げていくために必要ではないかと思い、非常に力強い思いをもってこの計画を読ませていただいた次第でございます。

その観点から考えましたときに、ご意見の中にも新幹線に光が当たり過ぎているのではないかといった意見があったようでございますけれども、当然、広い北海道の大地におきまして、道路、それから鉄道も必要でございますが、全く北海道には新幹線がなかったという時代を経て、新幹線が北海道にやってくる、まさしく新しいツールとしてインフラとして新幹線がやってくることを考えたときに、表現上ではスポットライトを当てた表現で新幹線というものが位置づけられていることは許容できるのではないかと。また、新幹線が新しく来ることによって、そのメリットをどう最大限に生かしていくかという考え方が盛り込まれているという理解でいいのではないかと思います。

最後に1点ですけれども、安全・安心な国土づくりという第5節がございます。安全というのは極めて客観的に数値で測れるものですが、安心というのはまたこれは反対に極めて主観的なものでございまして、安全な国土づくりをしていただいたということ、何がどうなったのかという情報を道民にどう伝えていくのかということが、道民の安心を得られるか否かにかかってくると思いますので、この安心を作るための環境整備、情報提供というところがもう少し盛り込まれるといいのかなと感じました。以上でございます。

【丹保分科会長】ありがとうございます。

昨日もいろいろ議論がございまして、新幹線というものも非常に大きなスポットライトでございますけれども、北海道内の交通ネットワーク、情報ネットワーク、そういうものをしっかり持っていた上での新幹線だということは委員皆さんの合意でございましたので、まず新幹線ありきではない、ということは部会では大体の合意になりましたので、北海道は自分でやりましょう、それで新幹線でちゃんとつなぎましょう、というような文脈に多分なっていくのだらうと思います。ありがとうございました。

それから、安全と安心は本当にありがとうございます。

さっき生源寺委員がお帰りになりましたけれども、食べ物の場合、安全・安心というのは消費者の側から見た安全・安心、リスクが少ないということ。ところが、作るほうの側にもそれは意味があるのですが、作るほうの側は作らないことにはだめなのです。ですから、農作物をちゃんと作ろうじゃないか。ちゃんと作って、それが安心・安全である。安心・安全という消費者の側の要求だけを北海道が先に書くのはまずいという意見があって、それはきちっと部会長のもとで書かれました。農作物、農業生産をきちっとやりましょう、しかもそれが価値として安全であり、もちろんリスクの少ないものでなければならぬという文脈になっておりますので、今、丸谷委員がおっしゃったようなことを議論してきたのだらうと思います。どうもありがとうございました。

どうぞ、ほかの委員からご意見ございましたら。

【飯島委員】飯島でございます。よろしく申し上げます。取りまとめ、ありがとうございます。ありがとうございました。

北海道新幹線の関係のそれぞれのご意見なりご回答を今いただいたところですが、私の選挙区は空知と留萌で、留萌の端っこのほうまで行きますと、「やっぱり新幹線って余り関係ないよね」というのが地元の声として現実あるのです。しかし、向こう10年のこの計画の中で、初めて新幹線がいよいよ北海道に来るということは、やはり「関係ないよね」じゃなくて、全道に影響を与える大変大きなきっかけなのだとということ、新幹線が札幌までであったとしても、そこから先へ大きく広がるものなのだとことをメッセージとして伝えていくのがまさにこの分科会の役割なのではないかと私自身は思っています。ですので、地元を回っていても、関係なくはないですよという話を折に触れてさせていただいているわけですが、ぜひ分科会でもそういった意味でのリーダーシップを文面上に散りばめていただいて、北海道民全体でこの機運を盛り上げていくきっかけにしていだけたらと思います。

後2点お願いしたいのですが、国際競争力を高めるための物流ネットワーク機能の強化という項目があります。この辺で港湾についても触れていただいていることに感謝を申し上げます。港湾の多くは各自治体が持っていることが多くて、今、北海道内だけでもやはり一極集中がかなり強いと思います。苫小牧であったり札幌であったり千歳であったり、都市部に近いほどやはり発展していますが、一步離れると非常に閑散としているという中で、各自治体だけで抱えている港湾はなかなか十分に使えていないという現実があります。これをぜひ一極集中することなく、何せ北海道は四方が海でございますから、それぞれの港が十分にその力を発揮できるように。立派に整備された港はいっぱいあるのですけれども、閑散としているのです。これをぜひうまく活用できるように、各自治体だけの努力ではちょっと無理かと思しますので、そういった形でこういった中に盛り込んでいただいていることに非常に感謝を申し上げます。

最後に、またしても選挙区の話が多くて恐縮ですが、うちの選挙区内では、夕張が破綻して大きなショックを受けました。全道に広がりました。今回また連結決算ということで、どこが危ないのだ、どこが引っかかるのだと新聞で連日報道されていますが、実際に具体的に危機的状況にある自治体がまた現れました。そういった中で、多くの原因は、自治体病院が一番大きい原因なわけであります。不採算地域の医療を担っている自治体病院のあり方等をやはりこれからはしっかり考えていかないといけない。

自治体はかなりスリム化する努力をして、一生懸命改革をしていますが、やはり医療や福祉というものは欠くことができないものであって、不採算地域であってもそこに存続させていかなければいけない。規模の大小はいろいろありますけれども。そういったものを考えたときに、北海道では、医大などを中心に遠隔医療をやったり、非常に優れたことにも取り組んでいるわけですので、この広い道内の医療・福祉をどういうふうにも充実させる

のかという未来に向けてのこういった提言も十分うれしいのですが、今現在、各地域に住んでいる人たちが北海道らしい医療や福祉サービスによって安心して暮らしていけるというようなものがどこかに感じ取れるようなものも盛り込んでいくことが、今破綻を控えたり現実に苦しい生活や経済、先ほど石崎先生がおっしゃったような具体的な現実から今のこの提言に飛ぶには、やはりそこに至るステップや今を認識しているという内容もまた必要なのかなと思っております、前向きな発想の中にも今を捉えるという中で、特に医療・福祉部分についてあえて触れていただくことをお願いしたいと思います。

ちょっとほかの公務で、途中退席を後ほどお許しください。

【丹保分科会長】ありがとうございます。

いろいろと拠点の構成等を書いてございますが、今、飯島委員からいただきましたお話、2月に向かっての議論の中で多分皆さんに検討していただけるのだらうと思っておりますので、よろしくどうぞお願いいたします。

見城委員、どうぞ。

【見城委員】見城です。

まず、今日は小樽の水が出ているので、すごくうれしい。いつもこういう会議等に出席させていただいて、一生懸命、北海道なら北海道をよくしたいと思っているときに、フランスの水なんかがここにありますが、どうして北海道の水を飲まないんだと思っていたものでして、こういう一つひとつのことが大変私は有意義だと思って、今日はうれしく、まずこのことを感謝します。

それから、全体的なこととして、大変わかりやすくまとめていただけたと思います。本当にご努力あってのことだと思います。というのは、私は北海道という中には住んでおりません、ある意味では部外者です。ですから、北海道のことをどうなっているのか知るために、先ほどからずっと一連のお話とこの内容を読ませていただいて、非常にわかりやすいということでは、まずこれは本当にご努力されたことだと思います。

次ですが、そういう中でわからないという点があるんですね。それが重要だと思うのは、例えばページ2の「エネルギー資源の逼迫」ということがあります。続いてページ4に、北海道は森林が25%、湿地が8割以上、国土面積の22%を占めると、例えばこういうことが書いてあって、自然エネルギー源など地域資源の活用で低炭素社会に持っていく、そのために北海道はこれから活躍できるのだということだとは思いますが、例えばこういったエネルギー資源の逼迫というのはわかっているのですが、そういうものと低炭素社会に北海道が本当に具体的にどう動いていくのかを、もっと自信を持って、計画の段階ですから、私は強く書いていただきたい。そのための北海道なんだという部分が出てもよろしいかなと思いました。

それから、ページ12の「地理的優位性」ですが、ここで、北海道は北米・東アジアとを結ぶ線上に位置しているとか、ここの5行まで読ませていただいて非常に重要だという

ことがわかるのですが、では、なぜ地理的にこれだけ重要なところに位置しているのに北海道は沈んでしまっていたのか。先ほどから大変苦しいというご事情が出ていますが、本当にこういうところがうまくいっていないのでということ、書けることと書けないことがあるとは思いますが、優位であると書かれても現状が厳しい、その乖離は埋まらないという気がするのです。ですから、これだけ優位なものがあるのになぜかという、そのなぜかのところもぜひ書いていただけたらと思います。

それから、ページ16の(3)「低炭素社会の形成」ですが、地球環境負荷の少ないエネルギーの利活用の促進というふうに書いてございます。先ほどから、北海道が低炭素社会のリーダーとしてやっていくということを期待していいのかなと思っていたのですが、例えばこういうところで外の者が考えるのは、北海道の人は、もしかしたら暖房などですぐエネルギーを使っているのではないかと思ってしまうのです。使っていないのなら使っていないと書いていただきたいのですが、使っているとしたら、生活エネルギーの消費は現在こうなっているが、例えば低炭素社会に向けて北海道の生活エネルギーは自然エネルギーに変えていくとか、地域冷暖房に変えていくとか、何かそんなような目安でももし書いていただければ、外部の人も納得するのではないか。ここは、北海道のエネルギー消費がどのくらいかのデータも知らずに申し上げているので失礼かもしれませんが、一つ引っかかりました。

それから、ページ19の「ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたまちづくり」に関してですが、日本全国どこでもこういうことはおっしゃっています。それで、こういうものを書かれたときに、もしこの記述がこうなるならば、子供を産み育てられる環境というところでちょっと問題があるのではないか。というのは、例えばその前のページ17の「魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり」というところでは、医療を維持していくということが書かれていて、「医療、福祉、教育、情報、商業など地域の暮らしを支える都市機能を広域的な生活圏において維持し」とあるのですが、多分、具体的に子供を産めない状況が現実あるのではないかと思うのです。なければ構わないのですが、出産できる医院が果たして地域にどれだけあるのだろうか。それから、出産・育児のそういった医療体制、救急車も含めて、例えば救急医療も含めて、こういったところが私は不安で仕方がないので、もしそれが現実整っていないのなら、残念ながらそういうことがあって、これを絶対カバーしていくという、これを読んだ北海道の方が、現状はこのような不備があるけれども、10年先に向けて確実にそれをパワーアップしていけるという実感を持てるものであってほしい。そのためには、もし現実にそういった不足分やいろいろなマイナス面があるならば、現実をきちんと踏まえたところを見せてほしいと思います。

それと、後はページ20の「多様で個性的な北国の地域づくり」ですが、私の期待する北海道、北海道の本当のよさというのは、もしかしたら農業にしても、カナダとか北米で大変大規模にやっていますが、本当はああいった思い切ったことが農業政策を転換してい

ただければできるのではないかと常々思っておりまして、本州のほうの農業とは違うというところをもう少し具体的に、北海道の方が読んで、やっぱり北海道にいてよかったと思えるような部分をここでは強調していただけたらと思います。ありがとうございました。

【丹保分科会長】ありがとうございます。

パブリックコメントからもいろいろなご意見がいただけると思いますけれども、今、見城委員からいただいたこと、先ほど飯島委員も福祉・医療のことをおっしゃってましたし、その辺も、いわゆる集落をきちっと集合的に作るという提案もありますので、それと絡めたりしながら議論をさらに進めていただくようにしたいと思います。

それから、北海道は産炭地が駄目になってしまって、日本のエネルギー供給基地ではなくなってしまうということは事実なのですけれども、もし北海道が最盛期のようにフルに石炭を出していても、日本のエネルギーには間に合わないのです。そんなものでは到底間に合わないぐらいものすごいエネルギーを日本は今使っていますから、北海道の石炭が全部出たって日本のエネルギーの1割ぐらいしか供給できないんです。そういうふうに状況がすっかり変わってきておりますし、逆に言うと、今、食の問題では北海道だけが200%ぐらいのエネルギーベースで食料を出せるのですが、しかし、これは日本全体で言えば40%をついに割りました。これはエネルギーベースですが、穀物ベースでいったら28%なのです。3分の1ないのです。そんな国は世界中ないのです。ですから、北海道が頑張ったって到底日本に供給しきれないのですけれども、それでも北海道は立ち上がるだけの足腰を持っているのです。そのことがちゃんと書かれておりまして、それをどうするかということ。頑張っていけば、日本も人口が減ってきて、もう少しいろいろなことをやって、ほかの国が食糧をくれなくなったときにどうするかという問題につながるきっかけをまた北海道から作れるかな、ということの議論があったと思います。

それから、エネルギーの問題は非常に難しく、自然エネルギーでどこまでいけるか、せいぜい5%、10%は無理だと思いますけれども、10%ぐらいまでいけるかもしれません。そうすると、残り90%をどうするのだという話になりますね。そうすると、一番先にまいるのは北海道で、油がなくなったらみんな凍え死にってしまうんですね。本州の人は布団をかぶって寝ていけばいいのですけれども、北海道は布団をかぶって寝ているわけにはいきませんので、そこをどうするかという問題になると、低炭素社会といとも簡単に書いちゃっているのですけれども、いろいろなことを含めて、新しい施策を、あえて言ってしまうと分散型の原子力を使うとか、そういうことまで議論しなければならなくなるはずなんです。ですから、これは今の我々の持っているノウハウと道民合意の中で簡単に書けない部分がございますので、これはやはり頭の中に置いておきながら、北海道はエネルギーに弱いのだということ、今、見城委員がおっしゃっていただいたようなことを中に置きながら、かつ自分だけいい思いをしようなんてことはできませんので、そのことをだんだんに書き込んでいくことが始まるのかなと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

どうぞ、家田委員。

【家田委員】家田でございます。簡単に若干のコメントをさせていただきます。

私もこの計画部会に入れていただいて、お話をさせていただきますので、全般的にはおおむねまとまりのいいものになっているのではないかと考えております。

その上でまず1点目ですけれども、これからパブリックコメントということで、今、先生からのお話もありましたように、例えばデータを見ますと、かなり理解できるところは多いのです。例えば暖房用のエネルギー消費、これも先進国の同じような人口密度のところと比べると、北海道はむしろ優秀なんですよね。もちろん寒いですから日本の平均よりはたくさん使っていますけれども。そういうデータを事務局でうんと作ってくださっているの、そういうものも、この文章だけではなくて、多分見ていただけるような格好でのパブリックコメントだと思うのですが、それを充実したらいいのではないかと考えています。これが1点目です。

2点目は、全国計画のほうも若干お手伝いさせていただいておりますけれども、それとの整合等々でもう少し充実したほうがいいかなというのが2点ございます。パブリックコメントを経ながら途中で少し作業なんかをしてみて、最終案のときに考えたらどうかという意味で今申し上げようと思うのですが、まず1点目は、一つの柱として重要なのが経済力、アジアの中でのある種の活力でございますけれども、これはこの計画の中では11ページ付近に「東アジアと共に成長する産業群の形成」となっているし、その具体的なアイテムが食料供給力や観光地ということで、8ページ、10ページあたりに書いてあるのですが、より具体的に、東アジアと共に成長するといったあたりのことをさらに詰めて、そして迫力のある記述をする必要があるというふうの一つ思っているところです。これが1点目です。

もう1点申し上げますと、全国計画の中でも、「新たな公」とか「国土の国民的経営」という言葉で、要は、人々と一緒になってやらないと国土は形成できないし、産業もできないし、いいまちづくりもできない、こういうふうになっているのです。これに関連する記述はもちろんこの中にもあるわけでありまして、17ページあたりのところに「地域づくり・まちづくり」があるし、そういう中では、国土の国民的云々を使って皆さん一緒にやりましょうと書いてあるわけですが、私の考えるに、これから人口が減っていく中、日本は全国的に最も希少な資源になるのは人材であって、その中でも最も人口密度の低い北海道はなおさら人材が貴重ですよね。希少資源で一番大事なものは人材だとまず重要な認識をしておいたほうがいい。

プラスの面を申し上げますと、私もいろいろな地方でその種のことを勉強させていただいたりしているのですが、北海道が非常に素質があるのは、主として明治時代以降から移住が始まったせいもあって、いろいろな地域の人々が最初から入って一緒になってやっている地域柄なので、よそから来た人に対して極めてウェルカムなのです。フランクなのです。

だから、いろいろな地域で、Ｉターンというのですか、今までは東京に住んでいた人なんだけれども、北海道に行きたくて行って、いろいろな事情で行って、それで地元の人と仲よくなって、そして地域おこしの活動をやったりということが非常によく見られます。それが、他の地方ではどうしてもその土地柄の中に溶け込むのは難しいのですけれども、北海道だけがそれができるのです。その非常にいい例が北海道のシーニックバイウェイで、非常に美しい格好で進めていらっしゃる。その種の活動、シーニックバイウェイだけではなくていろいろな活動が北海道の中でもあるのですが、それを少しクローズアップして、そこに活力を見出して、そういう開かれた文化力あるいは開かれた交流力を持っている、その地域力こそを生かすのが北海道の「新たな公」であり「国土の国民的経営」だということを、後ほどもう少し充実するようにはどうかと思います。シーニックバイウェイは観光の施策のところでは取り上げられているのですが、もちろん観光にも役立ちますけれども、地域力育成の一番のいい事例ではないかと思ったので申し上げました。以上でございます。

【丹保分科会長】ありがとうございます。

【上田委員代理（下村市民まちづくり局長）】札幌市の下村でございます。今日は、本来は上田市長が来るべきところを、公務のため私が代理で出席させていただいております。

今回で6回に及ぶ計画部会での熱心な議論を重ねた結果としまして、今回の素案が取りまとめられるに至りましては、丹保会長をはじめとする当局の皆様のご努力にこの場をお借りして感謝を申し上げたいと思います。

特に今回は、第4章第3節において、前回の議論を含めて、札幌が果たすべき役割をもう少し述べてはどうか、加えたらどうかということで意見を述べさせていただいて、記述を新たにいただいたということについては、特に感謝を申し上げたいと思います。私ども道内自治体にとって、今後進むべき方向の指針として非常に大きな意義を持つものとして、これからもこれをよく吟味しながら参考にさせていただきたいと考えています。

加えて、私どものほうから一言、道内自治体としての要望を申し上げさせていただきますと、私どもも、実はもっと小さいスケールで、札幌市内におけるまちづくりというものをどう進めていくのか、札幌のまちづくり戦略を、どう都市間競争力を高めていくのかということで進めていく中では、札幌のまちづくりの仕組みや何かについて、ここでこういうご紹介を申し上げるのは甚だ失礼なのですが、札幌市の都市計画でこれからいろいろ変えていかなければいけないものがあるものですから、これはマンガなのですけれども、「まち本」というものを作りまして、札幌市内の小中学校と、札幌近郊の小中学校のほうにもご希望があれば無料でお配りしています。というのは、北海道総合開発計画の意義ということが2ページ目に盛られているわけですが、この北海道総合開発の意義をだれが理解をしてだれが実行するのかという問題が非常に大きな問題としてあるわけで、我々自治体だけが理解して、または、さまざまな都市基盤を作っていく主体の方が理解すればいいかと

いうと、そうではなくて、やはり将来を担うお子さんも含めて、しっかりとこの北海道総合開発計画の意義ということを理解していくということで、ぜひ周知の仕方に意を用いていただきたいということが一つございます。

それからもう一つ、新幹線の議論でございますけれども、札幌延伸ということが入っていないということでございます。今日、早急な対応が求められる環境・エネルギー問題に対応しながら、北海道が持つ豊かな資源が我が国の発展に貢献するためには、国内主要拠点と北海道の拠点を高速鉄道ネットワークで結ぶことの重要性について、もう少し広く道民・全国民が知り、理解できる記述を加えていただけたらという気持ちであります。以上でございます。

【丹保分科会長】ありがとうございます。

札幌市が頑張っていたら、分散していてもどうしても持ちきれないものがやはり北海道にはたくさんありますので、札幌市が持ってくれるしかないという部分がたくさんあります。やはり頼りにされていますので、ぜひぜひ、札幌モンロー主義ではなくて、北海道の札幌ということいろいろなご計画を進めていただけるとありがたいなと思います。

今のご本、もしなんでしたら、私に後で一冊いただけますか。よろしくどうぞ。

どうぞ、森地委員。

【森地委員】読ませていただいて、大変よくできていると思います。今これをどうこうではなくて、家田先生がおっしゃったように、パブリックコメントの後の意見として、こんなことも考えたいということが四点ございます。

一つは、9ページの「食の安全の確保」、ここにGAP、HACCPというやり方が入っているのですが、もう少し、前回のときから申し上げていることですが、北海道だから道民を挙げて安全な食を、世界で最も安全な食をと、それが旗印だろうと思うのです。そのときの保証するシステムというのは、悪いものをチェックするシステムではなくて、文字どおり安全なものを作り上げる、消費者も含めて、そういう形の広い概念あるいは運動論に高められないかということが前から申し上げていることでございます。それが第1点です。

それから、次のページの「食にかかわる産業の高付加価値化・競争力強化」のところ、細かいことですが、「海外市場も視野に入れて競争力を強化する」、この言葉は結局抽象論で、むしろ海外のどの地域の誰に対してというところが重要で、細かい言葉ですが、例えば西安に対してとか、上海に対してとか、それぞれに対して何をやるのかということがはっきり道民に伝わるような表現にするべきではないか。海外市場とか世界とか、こういう抽象論ではなくて。そこが2点目でございます。

それから、3点目は観光のところ。後ろには書いてあるのですが、10ページの「地域固有の魅力を活かした個性豊かな観光地づくり」、この中の文章を読みますと、結局、北海道固有の魅力を活かしたというふうに読めてしまうのです。北海道ブランドはもう十

分その力を、日本で珍しいぐらい非常に高い地位を持っている。国際的にも持っている。問題は、北海道の中の各地域が結局北海道ブランドにぶら下がってしまって、それぞれの個性が持てない。そこが問題なのだろうと思います。後ろに書いてある、道内の各地域が北海道の中でこの特色を持てるという、そういう動きにつながる必要があるのではないか。

それから、最後は18ページ、札幌市の方には大変失礼でございますが、「拠点都市としての役割に加えて」ではなくて、ほかの拠点都市はその拠点都市が一番外貨を稼ぐ中心都市で、そういう役割が札幌は極端に弱いのではないかと、私自身はそういうふうに理解をしております。したがって、「交流を発展させる取組を推進する」という何か非常に小さい書き方ではなくて、交流を発展させるのは人口が多いから当然のことで、むしろ、産業にしる、いろいろな活動にしる、札幌がリーディング地域としてどう頑張れるか、こういう格好になるべきなのではないかと、こんなことを思っております。以上でございます。【丹保分科会長】ありがとうございます。

札幌だけかというとおかしいのですが、今、外と戦える人口集中を持っているのは、北海道では札幌だけしかないのです。ですから、それが自分のためにエネルギーを使ってしまったら、北海道が潰れてしまう。今の状況だと思っております。札幌が悪いという意味ではなくて、自分のための快適さを自分自身で言い過ぎてしまって、戦いに出ていくことを考えていないのです。それがやはり北海道の内向きの姿勢にもつながっていますし、それから食の安心・安全も、自分が安心・安全でいたいという思いのほうが強くて、自分が世の中へ打って出るためにはそれが鍵だというふうにはなかなか書かれていないし理解されていない。今、森地先生から大変に痛いところを、北海道民の持っている非常に弱いメンタリティをおっしゃっていただいたと思うのです。札幌は北海道のフラッグシティでございますから、旗を立てて進まなくちゃいけないというおしかりだと思っておりますので、その辺も、札幌市民のための札幌ではなくて、北海道という島が動くためのフラッグシップだというふうに、この記述ももう少しうまく書けるものなら書いて、札幌市にその先頭に立っていただくというようなことをぜひお願いして、そのために何が要るのだとか、どうしたらいいのだとか、というふうに行くといいのだろうというお話だと思っておりますので、よろしくどうぞお願いいたします。

また、全国との組み合わせにつきましては、また森地先生にもご相談させていただいて、遺漏なきようにしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

ほかのご意見ございませうか。見城先生、どうぞ。

【見城委員】食の安全のところで、書いていただけるかどうか、本当は書き込んでいただいて北海道をアピールすべきだと思うのは、輸送コストの問題です。一般の人たちは安い食料であればどうしても受け入れてしまうのですが、やはり今後の問題として、海外からの輸入食料というのは輸送コストの問題も大きいと思うのです。食が安全かというその安全の中に、輸送コストの高騰による危機というものがあるものですから、そういうことで

言えば、やっぱり北海道が食料供給地になるというのは、先ほどパーセンテージはとても満たないとおっしゃいましたが、私はとても大きいことだと本当に思っているものですから、そういったフードマイレージと言われていたような輸送マイレージの問題も具体的に危機感として出ておりますので、できたらどこかに具体的に書いて、特に9ページや10ページにあります食の安全のところ、こういったことに対して北海道の存在意義がある、また北海道はそれに向かって立ち上がってやっていくんだというような形で出していただくと、北海道があつてよかったということにつながると思いますので、そこはより具体的をお願いします。

【丹保分科会長】もし検討を進めるものなら、させていただきます。ただ、そのときに、表現は悪いのですが、その一番悪い人は東京都民なのです。食料自給率1%なのです。1%の人が全然それを考えないで、要するに安ければよろしいと。安ければいいに決まっているのですけれども、どんな場合でも安ければよろしいということをやっちゃったんですね。ですから、北海道からも発信しながら、国土計画の中で東京都民がまずいよと書くわけにいきませんから、いろいろとまた工夫をしながら、どういう価値があるかという北海道の価値の中で書き込めたらうれしいと思います。どうもありがとうございます。

さて、どなたかから。あとご発言いただいている方がまだいらっしゃるのかな。もしよろしければ、無理は申しません。何も時間まで頑張らなくてもよろしゅうございますので。まだ2月までたっぷり時間はありますから、2月までかけてご議論いただきながら、よろしいですか。

今日もいろいろな議論が出ました。ここで部会が南山部会長のもとで大変ご努力いただいて、特に起草委員が7回も頑張ってくださいましたのですけれども、これでもまだ新幹線をはじめ、いろいろとまた意見が欲しいところが出ております。ほかにも重要な意見がたくさん出ております。ですから、でき上がったものをさらすのではなくて、この過程の中で一たんこの議論を皆さんにさらさせていただいて、パブリックコメントを頂戴して、それを取り込んだ上で2月ごろまでに議論をするというような足どりでこの分科会を進めたいと思うのでございますが、よろしゅうございませうか。従いまして、その間は十分にまだ時間がございますので、ネットでも結構でございますし、また事務局に声をかけていただいて、ご意見を頂戴してもよろしいかと思うのでございますが、ぜひこれからも、もう一月、二月慎重な議論を進めたいと思います。

また、明日国土審議会の総会がございませうので、全国のパターンが見えて参ります。それも横目で見ながら、北海道が独自にやるべきことは何であるかということも、もう一回、北海道開発法というしっかり生きている法律がございませうので、それを頭の中に置いて議論をしたいと思ひます。

それでは、少し予定よりも早いというのはめったにないことなのですが、どうございませう、これで閉じてよろしゅうございませうか。今日は一日ありがとうございます

た。事務局のほうから何か。

【二見総務課長】今日お配りしております資料につきましては、お席に置いていただければ後ほど郵送させていただきます。よろしく願いいたします。

【丹保分科会長】北海道局長は、何か一言ありますか。

【品川北海道局長】特にございません。

【丹保分科会長】よろしいですか。それでは、終わります。どうもありがとうございました。

了