

国土審議会北海道開発分科会
第2回計画部会議事録

平成19年6月4日

国土審議会北海道開発分科会第2回計画部会議事次第

日時：平成19年6月4日(月)

12:00～15:00

場所：札幌第1合同庁舎

10階 共用第1・2会議室

1. 開会

2. 議事

(1) 多様な地域の姿について

(2) 施策の検討について

(3) その他

3. 閉会

(配付資料)

資料1

国土審議会北海道開発分科会計画部会委員名簿

資料2

北海道内における地域の現状に関する検討について

資料3

施策の検討について

国土審議会北海道開発分科会第2回計画部会

平成19年6月4日（月）

1. 開 会

○高松参事官 それでは、ただいまから国土審議会北海道開発分科会第2回計画部会を開会いたします。

皆様、お忙しいところお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

本日の事務局を担当いたします、国土交通省北海道局参事官の高松でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の部会は、委員1名、特別委員2名、専門委員9名、合計12名の御出席をいただいております。国土審議会令第5条の規定により、成立しております。

なお、本日の会議の公開につきましては、前回と同様、原則として会議及び議事録を公開することとし、議事録については原則として氏名入りで公開することとされております。あらかじめ御了承いただきますようよろしくお願いいたします。

議事に先立ちまして、今回初めて御出席いただいた委員の皆様方を御紹介させていただきます。

嵐田委員でございます。

加藤委員でございます。

小磯委員でございます。

坂本委員でございます。

丹保委員でございます。

濱田委員でございます。

なお、櫻井委員、佐藤委員、生源寺委員につきましては、所用により御欠席との連絡を受けております。

これ以降の進行につきましては、南山部会長にお願いしたいと思います。どうぞよろしくをお願いいたします。

2. 議 事

○南山部会長 皆さんには、御多用の中、札幌での第2回の計画部会に御出席をいただきまして大変ありがとうございます。

今日は、皆さんにいろいろ御意見をお伺いしたいことは、議事次第にございますが、一つが、北海道、多様な地域の姿、在り方について。二つ目が、それを実現する上での施策の検討についてということであります。

早速事務局の方から資料の説明をしていただいて、その後、皆さんから御意見を伺いたいと思います。

○高松参事官 それでは、資料の2と資料の3について御説明させていただきたいと思
います。

第1回の時には、産業と、東アジアについて議論をさせていただきました。それが分科
会からの留意事項の2つでございました。今回は資料の2といたしまして、北海道内にお
ける地域の現状に関する検討というのを御説明させていただきます。

この議題につきましては、基本政策部会報告では、これの一番後ろのところに、「北海
道の多様な姿を明らかにするに当たって、地域の果たす機能等に着目した地域構造を検討
し、」こういう文言がございます。それを踏まえて、これから少し地域の議論を具体化す
るに当たって、まずは地域の現状に関する検討について御説明させていただきたいと思
います。

まずは、地域の構造といたしまして、何度か基本政策部会、あるいは分科会の方でも議
論になっておりますが、札幌市についてまず検討させていただきました。とりわけ、広域
ブロック中心都市と書いておりますのが、全国の三大都市圏はちょっと置いておきまし
て、仙台、広島、福岡、こういった日本の広域ブロックの中心都市と札幌市というものを
比較するというのが一つ目でございます。

それから、道内における居住人口の集積圏の分析、これは札幌以外の、いわゆる6圏域
中心都市の残りの5都市を中心とした地域構造についての検討を行っております。

それから、道内の基礎的サービス提供状況、これは都市圏というよりも、さらにもう少
し人口密度が低密度な地域についての現状についてでございます。

それから、2点目といたしまして、そういった人口等の検討に加えて、産業の姿につい
て御説明させていただきます。あとは隣接地域との連携ということで、サハリン、北方領
土、青函地域、そういった地域についての資料をまとめさせていただきましたので御説明
させていただきたいと思います。

札幌と仙台と広島と福岡、この四つの都市について、都市の成長過程について、人口の
伸びを比較させていただいております。とりわけ昭和30年とか、高度成長期に入って、
札幌の急成長というのがほかの三つの都市に比べても際立った成長をしている。都市の成
立過程といたしまして、明治時代、開拓使ができたときには、札幌はほとんど何もないと
ころから、現在これだけの大きなまちに成長しているということでございます。

次に参考資料の方で説明させていただきます。

これは札幌市というよりも、北海道全体の人口としましては現在570万人ぐらいで
す。赤い線が北海道、青い線が日本全国でありまして、人口減少過程に入ってくるわけ
ありますが、北海道がこれだけ明治の時代から急成長するに当たって、特徴的に人口の伸
び、このグラフを見ると、一つの山があって、1回マイナスがあって、もう1回マイナス
が見えて、これから減少過程に入っていくということでございます。

北海道全体の人口動態でございますが、上の図は人口動態のプラス、マイナス、前の年

に比べて何人増えたかという線に対して、それが自然動態と社会動態に分けたものであります。

それで、先ほど2回マイナスの山があって、1回目のマイナスというのが、この辺、言ってみれば日本全体が高度成長過程に入ったときに、それまで明治からずっと戦後に至るまで、北海道の人口の社会動態というのはずっとプラスだったわけですが、初めて社会動態がマイナスになる。しかしながら、自然動態として、たくさん人が生まれたりしておりましたので、プラスマイナスするとまだプラスだったのが、ようやくこの辺でマイナス期が1回出てくる。それから、この言い方が適切かどうか分かりませんが、昭和の後半、平成に入るぐらいのいわゆるバブル期ぐらいのときに、1回マイナスが出てくる。それから、最近になって、社会動態と自然動態のプラスとマイナスで、またマイナス過程に入ってくるということで、足し算した人口動態としては、3度こういうマイナス期を迎えておるといってごさいます。

実はその北海道全体の人口動態というのが、この赤い線で先ほど示したもの。それと、札幌市の急成長の過程というのが、実に北海道全体がマイナスに、元気がなくなってきたときに、札幌が急成長を遂げている。こんな変化が見てとれるというふうに思います。

ちょっと見づらいうグラフで申しわけないのですが、これが今の北海道の全部の市町村のピーク時を1といたしまして、100%といたしまして、過去、国勢調査のデータが残っている大正9年から2050年まで推計し、そのプラスとマイナスがどのような感じだったのかということでごさいます。やはり1950年ぐらいをピークにずっと減少過程に入っている町村がたくさんごさいます。そういった中で、六つの圏域中心都市というのは、そういう町村の減少を吸収するような効果もあったのだろうというふうに思いますが、道内の都市が1950年、こういったところから急成長を遂げてきているということもごさいます。

それから、ちょうど10年、20年ぐらい前、バブル期のころだと思いますが、減少過程に入っている都市が幾つか出てきているということで、その中でも札幌はまだ伸びております。一つ目の、先ほどの北海道全体の社会動態の1回目のマイナスというのがこの時期。それから、2回目のマイナス期に入っているのがこの時期で、最近ではマイナス傾向がだんだん出てきつつあると、こんな各町村別の人口推移を見て、先ほどの北海道全体を見比べると、全体の人口トレンドのようなものが少し見えてくるのではないかと思います。

これが最近の国勢調査、最近といっても、まだ新しいのは出ておりませんが、その前の国勢調査と12年の国勢調査との、移動人口集計というものの年齢別の比較でごさいます。5年間にそれぞれの年齢別に転入と転出を出しまして、その転入と転出の引き算した転入超過数というものを、年齢別に見ていきますと、北海道の場合は15歳、20歳、24歳で転出傾向が大きくなり、それより上の年齢で少しリバウンドして、60歳とか、そのぐらいの時期にもう一度転入の方が増えるという傾向が出ております。

同じように、全国の47都道府県をグラフにつくってみました。赤の太い線が北海道であります。先ほどと同じように、1950年ぐらいにやっぱりピークで、それから減少傾向に入っているような県もございます。それから、もう1回持ち直しているところもございます。それから、今後は減少傾向に入っていく都道府県が多くなってまいります。

今のは人口のトレンドでございます。

次に、札幌、仙台、広島、福岡の四つの都市の総生産を比べてみました。札幌市は、約6兆円の総生産の規模であります。1次、2次、3次産業別で比較しますと製造業、こちら辺は労働生産性が高い分野でございますが、ちょっと札幌は弱い。それから、2次産業でいうと、建設業のウエートが少し高いことがほかのまちと札幌との比較でございます。農業や林業は、都市の総生産でございますので、そんなに多いということではございません。

これから何枚か国際性についての資料であります。留学生の受入数とか、ゲートウェイとか、いろいろな指標を比べても、北海道は今のところそんなに強くはないという傾向が出ております。

同じように、在日の外国公館数とか、従業者数とか、外国企業の事務所数、従業者数、外国人登録者数、どれを見てもそんなに高くはないということでございます。

それから、外国人の就業人口などを見ましても、札幌と福岡、それから北海道全体で見ると、やっぱり福岡の方が多くなってまいります。

おおよそ札幌関係をマクロに見られる資料というのはこのぐらいでございます。

次に、札幌以外の北海道の、いわゆる6圏域の中心都市、函館、旭川、北見、帯広、釧路と言う圏域中心都市は、高次の都市機能を兼ね備えているということなのではないかという趣旨で、同じように九州の都市と比較しております。

都市の規模としては、北海道の6圏域中心都市と同じぐらいの都市規模のまちや、九州の県庁所在地以外の都市も含めて、いろいろな行政の管理機能や、情報発信機能としてのマスコミの数とか、それから、経済金融機能とか、商業機能、それから交流機能としていろいろな施設、学術機能、娯楽、医療関係というような施設があるかないか、あるとしても、その数について北海道と九州を比較したのがこの図でございます。

やはり九州の県庁所在地と北海道の札幌以外の五つの都市というのは、この色を見ていただいてもおわかりになるとおり、九州の県庁所在地と同じような高次の都市機能を兼ね備えていると言っているのではないかと思います。

それから、今度は高次の都市機能を兼ね備えた中心都市が、その圏域の中でどれだけ集積性があるのかないのかというところを少し、人口集積性みたいところを分析しております。

これは、一つのメッシュの大きさが、10キロ平方キロのメッシュで、そこに住んでいる人たちが、言ってみれば何人いるのかという人口密度と、そのメッシュ間を、いろいろ

モビリティのファクターを考慮して、60分圏というところで色分けしながら、60分以内に何人の人に会えるのかという集積性を比較したところでございます。

九州などで言いますと、60分間に30万人圏ぐらいの集積度があるというところが、このぐらい、真っ青になるぐらい、色が塗れていますが、北海道の場合は、30万人以上ということで色を塗れるところは、道央と、それから函館、帯広あたりになります。それ以外のところは、20万人、30万人を含めて想定すると、道央、それから函館、十勝、釧路、オホーツク、それから旭川も当然ありますが、いわゆる6圏域というものの集積性が、このようなメッシュで分析してみると、少し定量的に見えてくるということでございます。

1個1個のメッシュの人口密度を人口推計をしながら変えていき、2005年、2010年、2020年、2030年の集積性がどう変化するかを少し分析しております。

2005年と2030年を少し見比べていただきますと、道央圏でいうと、30万人圏で色を塗っているところが少し小さくなっております。それから、函館というのは30万人圏から20万人圏に、少し色が薄くなってくる。十勝では30万人圏で色を引けたところがほとんどなくなり、20万人圏ぐらいの色になる。同じく北見、釧路につきましては、同じように20万人圏で塗っていた色もだんだん薄くなっていくと、こんな変化が想定されるわけでございます。

今申し上げたシミュレーションというのは、人口を増減させていくと同時に、60分というエリアで引いておりますので、60分をカバーする方法としては、モビリティを上げてやるということが想定されます。それで、そのモビリティを、道路ネットワークみたいなものを少し変化させると、例えば2000年の現況に対して、2030年は、先ほど申し上げたように、こういった北見、それから釧路の地方では緑の色がほとんどなくなってしまいうわけですが、それに少しモビリティを上げてやることによって、例えば北見地方などは20万人圏の色が若干回復すると、こんなことが言えると思います。

北見のところでは申し上げますと、現況として、緑の色、20万人圏の色というのがこのぐらい存在するします。

そして、モビリティを変えるために、ネットワーク条件でこういう北見を中心とした少し放射軸のモビリティを上げるという想定でシミュレーションすると、ネットワーク条件を変化させることによって回復する。背骨的な路線のみ整備という意味は、高速道路系だけをやった場合であります。それに対して、もう少し放射軸のモビリティを上げると、もう少しこの色が大きくなります。

同じように、北海道は冬の問題があつて、冬は夏と比べるとモビリティの条件が少し弱くなるという事ですか、走りづらくなる、移動しづらくなります。夏の旅行速度と冬の旅行速度を変えると、夏と冬とでは少しそういう意味での地域の集積圏の集積性というのが少し落ちるというようなことがございます。

今の図は現況なのですが、2005年の図に、小学校の分布を入れました。黒と赤の点、2種類あるのですが、黒の点というのは、今ある小学校の分布。この平成13年から17年に、赤でプロットしたところの小学校がなくなっております。

それから、右の図ですが、赤でプロットしているのが、小学校の児童数が60人以上、それから、黒でプロットしているのが60人未満ということで、小学校が残ってはいても、少子化というのでしょうか、児童数の少ない小学校というのが今後多く出てくることが想定されます。都市部でいうと、赤の点がたくさんありますので、歩いて小学校に通うというようなことはできるのだろーと思えますが、黒い点、赤い点含めて、白くなっている、人口密度の小さな地域というのは、なかなかこういう状況では歩いて小学校へ通うということがなかなか難しくなっている現状がうかがえます

今度は高等学校であります。小学校はまだたくさんあるのですが、高校となるともって全体の数が少ない。同じように赤と黒とで、赤は生徒数が100人以上の高校、黒が生徒数が100人未満の高校であります。こんなところで、高校などもなかなかこのぐらゐの分布状況ですと、人口密度の空白な地域では、なかなか家から通うということもままならない地域というのも、今後多くなるのではないかとということが懸念されるわけがございます。

今度は医療サービスの分布図でございます。病院そのものの分布というのは、これも6圏域中心都市にはそれなりの数はありますが、人口密度の小さな地域になるとそんなに多くはない。ましてや、産婦人科というのが最近話題に多くなっていると思えますが、これも数がそんなにたくさんあるということでもないという現状がございます。

それから、コンビニ、これもまちに住んでいるとコンビニはたくさんありますが、人口密度の少ないところではコンビニの数もそんなに多くはない。

同じように、郵便局も調べさせていただきましたが、郵便局自体はたくさんありますが、特定郵便局を除くと、やっぱり都市部に集中しているということがわかると思えます。

今までは人口集積みたいな観点で少し北海道内を分析させていただきましたが、今度は北海道を産業として見たとき、やはり農業や漁業といった1次産業が得意な分野でございます。

農業粗生産額などで見ると、さっきの人口分布とは全く違う姿が見てとれると思えます。

同じように、今度は水産の方の漁業でございますが、これも海に接したところが漁業の地域でございます。ホタテ、サケ、サンマとか、北海道の得意とする水産業をなしているのはこういう地域でございます。漁獲量も、先ほどの絵ではないですが、さほど人口の多くないところで頑張っているのだということがうかがえます。

もう一つは、2次産業のうち製造業でございますが製造品出荷額で見ますと、この絵に

あるとおり、道央地域とか、そういうところが北海道の製造業を担っている地域であります。それを人口で割り戻してしまうと、逆に人口当たりの製造品出荷額で大きく出てくるのはこういう地域だったり、先ほどの水産に付随する製造品だと考えられますが、オホーツク海とか、こういう道東の地域、それから道南のこういった地域とかで多くの製造品の出荷を人口当たりではなしているという図でございます。

それから、次は商業の関係で、卸売・小売業でございます。これは絵で示している通り、人口のたくさんいるところに販売額の大きいところが分布しております。

今度は観光でございますが、観光の宿泊客とか入込客とか、それを図に示しますと、まさしくこれが交流人口ということだろうと思います。定住人口ということではなく、観光入込客数で見ると、北海道の人口密度が先ほどの都市の絵とは全く違った絵で入込客の絵がかけますし、それから、宿泊客、これは夜間人口というふうに見取れば、これもまた定住人口とは全く違う人口密度の分布が見られるわけでございます。

これも世帯当たりの所得額、これは今までのいろいろな産業を全部足し合わせ、ミックスしたものでございますが、世帯当たり所得額で見ると、やっぱりこういった道東地域とか、道北の地域とか、こういった地域で高い所得を得ているということでございます。

このように、人口分布と、それからそれ以外の産業、農業、水産、観光などの観点では、全く違う北海道の姿を成していることを見ていただいたわけでございます。

これから先、第1回の部会でも御説明させていただいた絵でございますので、詳しい説明は省略させていただきたいと思いますが、第1回の資料ではもっと細かい表をつけておりましたが、北海道全体の六つの地域、縦、横に入れて、どことどこが強くて、どことどこが黒字で、どことどこが赤字になっているのかというのが少しわかるように資料を再整理させていただきました。

道央地域でいきますと、道南、道北、オホーツク、十勝、釧路・根室、全部の地域に対して黒字の域際収支の構造になっております。しかしながら、道外域際収支で2兆3,000億円ぐらいの赤字構造になっておりますので、全部足し合わせると1兆2,000億円ぐらいの道央としての域際収支があるということでございます。

道南地域は、道央に対しては2,400億円ぐらいの赤字の域際収支になっておりますが、それ以外の道北、オホーツク、十勝、釧路・根室に対しては黒字の収支構造になっている。道外に対しては1,143億円ぐらいの赤字の構造になっておりますので、合計として3,000億円ぐらいの域際収支の赤字になっていると、こんなふうに見ただければというふうに思います。

同じように、道北は道央と道南に対して赤字、オホーツクと十勝に対して黒字、こんな絵でございます。

それぞれ道央は道南に対して何を売って黒字になっているのか、道央は道南に対して何

を買って、どういう部分が赤字になっているのかというのを、先ほどの額、幾らというものを、少し上位三つの品目、それから赤字三つの品目ということで、品目も少しわかるような形で収支構造をまとめさせていただいたところでございます。

次に2ページ前に戻っていただきますと、ここに収支構造をまとめさせていただいておりますが、それぞれ人口があり、GDPがあって、道外収支、道内収支、それから域際収支の合計が、その地域の総生産に占める域際収支の、言ってみれば赤字分というのはどのぐらいの比率を占めているのかというのがここでございます。例えば道北というのは、全体のGRPのうちの24%ぐらいが域際収支の赤字構造になっているというようなところ。それから、その域際収支の赤字が1人当たりにして一体どのぐらいの赤字構造になっているかというのをつけさせていただきます。

これでそれぞれの地域が赤字がだめだと、こういうことを言わんとする気は全くないのですが、それぞれの地域、圏域なるものを、少し先ほどの人口、それから産業の分布、それからこういった生産と消費、こういった観点で見ることによって、少し立体的に北海道全体の構造が見えてこないかと、こういう観点で整理させていただきました。

このようなことから、北海道内の少し多様な姿を整理して、論点を整理していく必要があるのではないかということでございますが、これに加えて、さらに検討すべき事項として、青字が隣接地域との交流でございます。部会報告の中でもまとめさせていただきましたとおり、一つにはサハリン。それから、北方領土隣接地域についての記述、それから青函地域。隣接地域との連携という観点では、部会報告の中でもこの三つの隣接地域との連携について触れさせていただきます。

それから、緑が、先ほどの地域構造検討の方から少し書かせていただきましたが、札幌を中心とする都市圏、これはそのほかのブロック中心都市と相並ぶ、北海道を牽引していく役割というものをやはり考えなければいけないのではないかと。それに加えて、残りの圏域中心都市の都市機能の維持、こういったものをこれからどういうふう考えていくのかという観点。それから、比較的人口の少ない地域で、農業、水産、観光などで頑張っている地域について、一体どういう観点でこれを整理していけばいいのかということでございます。大まかに地域構造的なことはこの三つの緑でこの図では触れさせていただきます。

それから、第1回目の部会の中でも御議論ございましたとおり、産業とか、あるいは東アジアとか、そういったことを念頭に置いたときに、今の基本政策部会報告の中では、石狩湾新港から札幌、千歳、苫小牧、胆振、ここら辺まで含めたような書き方になっております。こういったまとめがよいのかどうか。

それから、特に産業の中では、今、部会報告の中では、成長期待産業の中の一部でございますが、苫東についてはそれを改めて記述させていただいている。それから、先般議論がありました新千歳空港とか苫小牧港を中心とする地域というものを、少しアジアという

ものを見据えながら、これからこの地域をどう考えていくのか。

論点として、論議としてはこういったことをとりあえずその図の中にまとめさせていた
だいでいるところでございます。

次に資料3を説明させていただきたいと思えます。

基本的には、基本政策部会報告をもとに、次の計画の素案、これも全体の1章、2章、
3章、4章、5章という並びは、前回、レイアウトをごらんいただいたところございま
すが、その各論の中で、今、基本政策部会報告と同じ柱で目次立てをしようとするなら
ば、1、2、3、4、5章、それから進め方、こういうふう考えた中で、それぞれの部
品をどう詰めていくかという議論、観点で、この資料はまとめさせていただいておりま
す。

それで、本日は、今の資料2の御説明を踏まえて、一つには、部会報告の中にありま
す、北国の地域づくり、まちづくり、ここのところの少し柱、骨格について、中身につい
て論議いただければというふう考えております。

それからもう一つは、先ほどの資料の御説明の中にございましたとおり、地域の集積性
とか、そういった観点で、やっぱりモビリティみたいなものも北海道全体の地域づくりの
もう一つの柱となり得るのではないかということでございまして、地域づくり、まちづく
りにあわせて、モビリティについても、この中身について御議論いただければというふう
に考えております。

また、そのような地域の、北海道の例えば人口が少ない中で、この国土というものをど
う安全・安心に管理していくのかという観点も踏まえて、盛りだくさんでございますが、
安全・安心な国土づくりについても用意させていただいているところでございます。

今般、この3、4、5節について少しいろいろ御意見賜りたいとぜひ考えておるところ
でございます。

また、今後、次回の第3回の部会では、少しアジアを絡めて、産業のところのまとめり
をどういうふうに整理したらよいか、このことについての御審議をいただきたいという
ふうに考えております。

それから、あとは最後に、環境と、進め方、そして理念もあわせて、基本的なところ
について第4回で御議論いただいて、全体として、第2、3、4回の部会にて、次の計画の
骨格となる柱、主要施策のところについて、ぜひ貴重な御意見を賜りたいというふう
に考えておるところでございます。

そのような位置付けから、第3節でございます。北海道の多様な姿みたいところは、
もう少し充実させなければいけないというふうに考えておりますが、この地域づくり、ま
ちづくり、人口減少みたいなことを念頭に置きますと、やはり都市の活力維持、あるいは
地域の活力維持のためにも、ある程度高次都市機能、そういったものをどう圏域全体を維
持させていくのかという観点での都市論というのが一つあるのではないかと。

それから、人口密度は決して多くはないものの、先ほど絵で見ていただきましたとおり、農業、水産、林業、観光、こういったところで北海道の非常に重要な部分をなしている地域のコミュニティづくり、あるいは地域づくりといったものも一つの大きな柱となり得るのではないかと。

それと、全体を通じて、冬も含めた高齢化社会、あるいは少子化社会への取り組み、こういったものがあるのではないかとということでございます。

それに加えて、北海道に隣接する地域との連携というものをこの3節の中に入れてみてはどうかという考えでございます。

それから、都市のところは主に、先ほどのところは都市圏の経済活力の維持みたいなところがございましたけれども、そういった集積性を確保するためにも、モビリティの向上という中で、北海道の産業、観光、それから生活、こういったものを総合的にどう支えていくのか。

もう一つは、国際競争力とか、アジアとか、こういった観点で国際物流ネットワークみたいなものをこの中に少し入れさせていただいて、少し盛りだくさんな交通ネットワークの構築というものを一つの柱に据えていきたい。

それから、まちの問題、冬の問題、こういったものもネットワーク、モビリティの観点では重要な柱なのではないかなということでございます。

最後に、安全・安心ということで、これは前の基本政策部会報告ともあまり大きくは変えておりませんが、そういったこれまでの北海道の特別なといいますか、北海道ならではの固有のそういう地域事情に即した、安全・安心な国土づくり、地域づくりというものも、少し北海道らしい取り組みの方策というのがあり得るのではないかとという観点で、3、4、5節、盛りだくさんでございしますが、少しまとめて、横断的に、こういった3つの地域づくりに関する話題について御議論いただければと、そんなふうに考えておるところでございます。

かなり盛りだくさんで申しわけないのですが、ざっと資料についての御説明をさせていただきました。以上です。

○南山部会長 ありがとうございます。

それでは、皆さんから御意見とか、あるいは御質問いただきたいと思いますが、お聞きのように、非常に内容が広いので、このまま議論を始めますと収拾がつかなくなる可能性もありますということで、お手元に、本日特に御議論いただきたい論点と書いた紙が1枚配られているかと思います。今、説明のあったのを大きくまとめると、少なくともこの六つぐらいの切り口で御意見をいただくということは最低限必要ではないかとということで、1番目が、札幌都市圏の在り方について。2番目が、それ以外の6圏域中心都市についてどういうふうに考えていくべきか。さらに、それ以外の人口の少ないところについての問題をどう考えていくべきか。それから、隣接する地域との連携について。ネットワーク、

モビリティの向上について。安全・安心な国土づくりについて。こういったことで、今、資料の3で御説明しました方向性とかそういうのが若干書かれておりますが、それぞれについて、どういうことを考えていくべきかということと、それから、方向性として、今の資料3の方向でどうなのかということについて御意見いただきたいと思います。

それで、テーマがたくさんございますので、皆さんから全部についてお伺いしていると、時間が足りなくなりますので、大変恐縮ですが、順番に、札幌都市圏の在り方について、あるいは札幌以外の都市圏についてということで、区切らせてやらせていただきたいと思います。

それから、もし御意見がどんどん出ればそれで結構ですが、そうでない場合には、私の方から、大変恐縮ですが、お願いをして、御指名をさせていただくことも少し考えさせていただきます。

最初に、札幌都市圏の在り方についてであります。大変恐縮ですが、坂本委員から、札幌都市圏の在り方についてからでも結構です。それ以外のモビリティの関係とか、どれでも結構ですが、あるいは幾つでも結構でございますが、御意見をあらかじめ伺っておきたいというふうに思いますけれども、いかがでしょうか。

○坂本委員 札幌市もおられる中で、札幌圏の在り方について最初に意見を述べるのは非常に堅苦しくなりますけれども……。

○南山部会長 どれでも結構です。

○坂本委員 札幌市の在り方は、今までいろいろな議論をされておりますが、やはり北海道の道都として、観光都市として、やっぱりもっと世界に開かれた都市構造、機能、そうしたものを持っていかなければならないというのは、皆さん意見が一致しているところがあります。私自身は、今、その目標に沿って、皆さん方と一緒に一日も早く新幹線を札幌へ持ってきてほしい。そして、1人3万人ぐらいのお客さんが札幌に入り込んでくれば、これは道外からですが、札幌のまちの構造というのは大きく変わってくるだろうし、また、それにあわせて変え方をしていけないといけないなという気がしておりますし、それから、もう一つ大きいのは、北海道の中で、今、札幌1点集中というのが一番大きな問題になっていて、札幌が本当の意味で成長しているのではなくて、周辺の地域が非常に元気がないから、ある意味では、表現が悪いですが、弱者が札幌に流れ込んできて、人口だけが増加していると、こういう状況にあるものですから、本当に活力ある人口増加につながるような札幌市をつくるためには、やっぱり札幌とほかの都市とがもっと、1点集中だけではなくて、競争力も持たなくてははいけない。そういう意味では、私自身は、今、しつこいようですが、新幹線で、青函で100万都市をつくる。そして、今ここにありました仙台、ここに約100万から150万都市、それが2時間半ぐらいの距離で結ばれることによって、札幌に1点集中が、東北地域を含めて、いろいろな移動によって競争力が出てくる。そういう意味で、また新しい札幌の生き方が変わってくるし、変わっていかねば

いけないなと思っているのが1点であります。

それから、内容的には、やはりこの委員会もそうありますが、やはり札幌市あり、札幌市以外で北海道を活性化するというのに一番大きな問題は、本当は2次産業がどんどん発達していけばいいのですが、残念ながら、今、一気にそういうふうにならないということを考えますと、やはり当面は観光産業を中心とした生き方も一つの基盤として、基軸として持っていかなければいけない。こういうメンバーの中に、観光行政に携わっている人たちだとか、今日は矢野さんが来ておられますので、農業関係はいるのですけれども、漁業関係ですとか、もっと実地に今取り組んでおられる方々が一体になった計画論を出していかないと、どうしても建前論だけの議論に終わってしまうのです。札幌市の在り方につきましても、ただまちの構造とか、そういうハードな面だけでなく、ソフト面で、そういう人たちの力を借りてどうしていくかというふうなこともぜひやっていかなければいけないと、こう思っております。

ざっくばらんで申しわけありませんけれども。

○南山部会長 ありがとうございます。

それでは、札幌市都市圏の在り方についてから順に進めていきたいと思いますが、最初に、札幌市都市圏の在り方について、どなたか御意見のある方どうぞ。もしなければ、私の方から指名させていただきますが、よろしいでしょうか。ございませんか。

○濱田委員 2年ほど前に、札幌、仙台、広島、福岡の比較をやりました。そのときの結果も含めて、補足的に申し上げたいのですけれども、今日の話は人口というところから入ったと思うのですけれども、人口というのは非常に難しく、総合的な現象ですから、我々が取り扱うときには、社会的人口増減というのを取り扱います。普通、人口を決定するものは何だろうと。これは都市に関して言えることなのですが、事業所の数、やはり人間は働くところがないとそこにいられないということで、事業所。ところが、事業所の統計と企業数の統計というのは微妙にずれていまして、これは難しいところがあるのですけれども、これを一緒にして、事業所統計から事業所の増減を見て、その事業所の増減がどのぐらいあったら従業員数に跳ね返ってくるか。従業員数が減ってくると、当然これは所得が減っているはずですから、地域のGDPが減ってくると、こんなふうに追いかけるという手法を使って、4都市の比較をしたことがあります。

実は、それをやったのは2年前なのですが、使った統計はかなり古くて、ここで参考になるかどうかわかりませんが、札幌、仙台、広島、福岡をその点で比べると、事業所が減っているのは札幌と広島で、仙台と福岡は増えている。増えているというのは、96年から01年という5年間での話です。大体事業所がそういうふうに動くと、以下、私の申し上げた従業員数、それから所得の増減というのが動いてきます。

それで、今求められているのは、恐らく01年では話にならないので、その後の5年間について、どれだけ比較ができるか。その結果、札幌がこれらの諸都市に比べて上を向い

ているのかそうでないのかというような分析ができると思っています。資料的な制約がありますので、どうなるかわかりませんが、一応できることがあったら努力したいというふうに思っています。1番についてはそれだけです。

○南山部会長 ありがとうございます。

ほかに札幌圏の関係で御意見いただける方、いらっしゃいませんか。

○田村委員 札幌都市圏内の都市連携の話なのですが、EUの中では、ポリセントリックな都市というのが結構はやっていて、幾つかの都市をまとめて一つの都市圏を形成する。当たり前ののですが、その軸線をしっかりつくろうと。そのときの要点は、どこで競争するのか。札幌都市圏がどこで競争するのかということが明確でなければ、どこで組んでいかかわからないのです。まさかオール北海道を一つのポリセントリックな都市圏として東アジアに打って出るわけではないわけでありますから、東アジアのこのあたりに打って出ろ、そのためには室蘭も含めて、小樽も含めて、そういう軸線をつくろうとか、あるいは観光軸でいけばニセコも含めようとか、富良野も含めようとか、そういう都市圏をどういう形で融合させて世界都市になっていくのかという、その戦略をつくる必要があるのではないかと。ここ10年ぐらいですけども、ポリセントリックな都市議論がヨーロッパはすごく盛んだということで、参考になればと思います。以上です。

○南山部会長 ありがとうございます。

その辺も踏まえて、大変恐縮ですが、札幌市の加藤委員、何か。

○加藤委員 札幌市の加藤でございます。

一つ反省を含めて、札幌市の現状と周辺の状況をちょっとお話しすることが、この辺の問題点を少しは見えるようにすることになるのかなというふうに思いますので、御報告がてら、お話をさせていただきます。

札幌市、189万人といっても、先ほどいろいろグラフでごらんいただいたように、企業はほとんどが規模が小さくて、市民1人当たりに割り返すと小さくなるということもはっきり先ほどのデータで御理解いただけたかというふうに思いますが、そのまちなあって、今どんなふうなことが起こっているかといいますと、かつては郊外に、郊外にというふうに、同心円的に市域が広がり、戸建ての住宅が張りついていた。あるいは副都心構想といったようなこともありますけれども、市営住宅なども郊外に張りつけるというような土地利用がずっと続いておりました。特に1960年代、70年代あたりは、道内の産炭地が閉山になる、あるいは造船がどんどんだめになるといったようなことで、札幌に流入人口が4万人、5万人という時代が長く続きましたものですから、そういった収容するというような土地利用で、やっぱり肥大化したというのは事実でございますが、ここに来て、中央区の回帰現象というのが極端な形であらわれております。したがって、都心部を中心に、中央区のあちこちで大型のマンションの建設が進んでいるということございまして、かつて人口増加の著しかった南区ですとか、そういったところが逆に人口減少を

来しているというようなことです。このことは、単に札幌市の中央区のポテンシャルがどうかということもさりながら、ファンドを含めて投機の対象になっているといったような側面もあるやにも聞いております。しかし、現実、そういうことが起こっているということです。

それから、まちづくりの観点で言わせていただくと、とにかく肥大化する都市といいましか、増える人口を郊外に収容しなければならないというので、札幌市のインフラ整備というのは、これまでずっと郊外を中心に、道路の整備ですとか住宅の整備ですとか、それから団地の完成ですとか、工業団地だとかという整備を進めてきてございましたけれども、やっところ数年、都心に再度税金を投入するという事業を今展開してございます。したがって、駅前通の整備、地下歩行空間の整備、それから、創成の連続アンダーパス化といったような事業というのは、ここ30年も40年も、札幌オリンピック以降、都心への投資というのは全く行っておりませんでしたけれども、都心も更新期に入ってきているというふうな時を迎えているということでございます。

一方、一つ我々の反省点として、正直にお話を申し上げなければいけないし、今後はどう考えるべきかということがありますが、実は、例えば廃棄物などで見ますと、大都市と周辺の衛星都市という関係があって、被害者、加害者ということが随分言われております。したがって、域内処理ということを強いられたということがあります。つまりごみのモンロー主義のようなことが長く続いております。こういうことがどういう現象を起こすかということ、札幌市も清掃工場から高度処理をするためのもろもろの施設をつくり、隣のまちもそれに見合った工場をつくったりするというふうなことでございます。

しかし、今後投資するときには、少ない資源で効果的にというふうに考えることが、この場合、大事でございますので、したがって、廃棄物にしろ、広域医療にしろ、あるいは防災の関係にしろ、もっと上手な役割の分担でありますとか、総トータルで効果的な施設なり機能を備えていくということが非常に大事なというふうに思っております。

もう少し具体的な、違う観点で言いますと、例えば私どもは丘珠空港という小さな空港がございますし、さらに海側には石狩湾新港ということがあって、そこには大変大きなバックヤードをまだまだ未利用の形で有しております。

一方、圏域で考えますと、苫小牧、苫東のように、最近は大きな企業誘致に成功して、かなり技術の高い産業が集積しつつあるというような状況が見られるわけです。石狩の方はどうかというと、現状では、食品加工業、それから静脈系の産業の集積というふうに、日本海と太平洋でははっきり進出する企業、立地する企業の色分けができるといったような状況が見受けられるというふうなことでございます。

この場合の札幌都市圏の在り方というのは、域内で考えるべきなのか、それとも道内の他の地域との関連でお話しすべきなのかということは、ちょっとはっきりはしないのですが、まずもって正直に現状起こっている中身をお話をさせていただいたところで

す。

それで、将来的に札幌圏、本当にどうしたらいいのだろうかというときにき、坂本会長さん、あるいは濱田先生がおっしゃる、やっぱり道内のリーディングセクターというのでしょうか、都市というのでしょうか、そういうところが果たさなければならない、つまり高度機能を集積している、大学機能も集積している、研究機関も集積しているというようところが果たさなければならない役割は確かに一つ大きくあるだろうというふうに思っております。それはまた、ITですとかバイオだとか、いろいろな仕掛けの中で我々としても発揮をしたいというふうに考えておりますし、もう一つ、やはり道民の文化性を確保するというような観点もまた多々あろうと思います。したがって、私ども、一つの例えば音楽ホールをつくる、例えばスポーツのドーム、そういうものをつくるといった場合には、我々は札幌市民のための施設でありながら、560万道民の利用に耐えるものというものを明解に意識しながら仕事に携わっているということも御理解いただきたいというふうに思っております。

全部話すというわけにもまいりませんので、このぐらいのところで。

○南山部会長 ありがとうございます。

ほかにございませんか。

○小磯委員 今回のこの部会での議論、企画調査部会、基本政策部会という、かなりの議論を積み上げて、最終的にいわゆる北海道総合開発計画、計画づくりをどう進めていくのかという視点での札幌都市圏の議論ということで考えますと、やはり北海道の開発政策と札幌都市圏というもの、特に札幌都市圏の発展というものの要因、それはやっぱり開発政策ときっちり絡めて、関係づけて整理しておく必要が私はあるのではないかなど。実はそこから、札幌の今後の発展を目指す開発政策としての位置づけというものがやはり見えてくるという、そういう気がいたします。

そうすると、やはり戦後60年、開発政策の進展の中で、やはり開発政策と札幌都市圏とのかかわりというところに行きますと、やはり特にこれは第2期計画以降、北海道では重点的に拠点の開発ということを進めまして、苫小牧であり、石狩を含むかなり広域的な道央都市圏を拠点地域という形で展開していったというのが北海道の開発政策の大きな特徴だと思うのです。当時、新産業都市という、産業都市という整備手法ということで全国展開されたのですが、北海道の場合、やはり札幌都市圏を含む都市圏が産業の重点政策の対象地域でもあったと。現実に開発予算の推移などを見ましても、札幌都市圏の下水道とか公園とか、都市基盤の整備に実は国費を含む開発予算がかなり重点的に投じられた。その基盤の成果というのが、やっぱり札幌都市圏の全体のまちづくりの魅力の基盤を支えてきているという、実はこの見方が必要ではないかなど。70年代に入って、やはりオリンピック、当時のオリンピックの政策というのも、当時の北海道開発庁長官がオリンピック担当ということで、かなり開発政策の枠組みの中で都市整備を進めていったと。

限られた時間の発言ですので、それ以上申し上げませんが、要は北海道における総合的な地域開発政策、それが成果として現在の札幌の都市基盤整備が、やっぱり成果というものがあって、その発展というものを、その成果を生かしながら、次の段階にどうつなげていくのかと、そういう視点で、やはり開発計画論として、札幌都市圏というものの在り方というものをきっちり位置づけていかれることが私は大事ではないかなというふうに感じております。以上です。

○南山部会長 ありがとうございます。ほかにございますか。

矢野委員、ずっと農協の関係で、地方から見られて、札幌に対してのお考えとか、特にございませんでしょうか。

○矢野委員 私は十勝の芽室町で農業経営をやりながら、たまたま農協の組合長をやり、ホクレンで仕事をさせていただいております、ちょうど札幌で単身赴任が今年で16年になるわけですが、土、日は大体十勝の芽室に帰るわけで、実は今朝もJRで芽室から札幌に戻ってきたわけです。

住んではいますが、札幌市について十分承知していない中で、発言するというのはどうかと思っていますが、いずれにしても、今回の開発計画、将来に向かって、これは我が国全体もそうですが、非常に人口が減少していく、そういう中で、どのように札幌市を中心とした北海道全体を活性化していくかということは、大変重要な課題であり、又難しい問題だと考えております。いずれにしても、北海道の場合は、前回の1回目の会議でもいろいろお話ありましたが、やはり先ほどの資料を見ましても、非常に道外向け、あるいは海外向けの力のある輸出産業、製造業が少なく、他の府県から見れば、経済的な効果をもたらすようなところに行っていないということでもあります。先ほどからお話出ています、観光が大きな資源でありますから、この観光関連産業を伸ばしながら製造業なり加工業をどう位置づけ拡大していくかということがこれからの課題であろうと思っております。いずれにしても、中心となる札幌市と、それから中都市、さらには農村、漁村を含めた地域とのバランスある発展をどう構築していくかということが非常に大事だろうと思います。

先ほどからお話ありました新幹線の問題もそうでしょうし、例えば私、今、十勝の芽室まで車で帰るとしますと、まだ夕張までしか高速ができておりません。3時間半も4時間もかかるわけでございまして、先ほどからも出ておりましたが、バランス的な発展をしていくということになりますと、まだまだ北海道は、私も九州や中・四国も行きますけれども、交通網という面では遅れているのではないかと。そういうことが整備されることによって、バランスある発展というのはなされていくのではないかなと思います。

いずれにしても、札幌市はこれからも北海道の中心都市として、これは発展していただかなければなりませんし、そのためにはどうするかということでもありますけれども、やはり先ほどからいろいろ皆さん言われているような、今日抱えておりますさまざまな問題を掘り下げながら、その中からどうしていくかということを経後もさらに詰めていく

必要があるのではないかなと、そんなふう感じております。

何かマクロ的な発言で大変申しわけないのですが、感じたことだけ申し上げました。

○南山部会長 ありがとうございます。

札幌の問題というのは、ある意味では、裏返したら北海道の問題でもあるわけで、これを議論していますと、ずっと尽きるところがないかと思しますので、時間の関係で、とりあえず札幌圏についてここで一たん切らせていただきまして、次の2番目の、札幌以外の6圏域の中心都市、これは現実に、先ほどの絵にもありましたように、人口は少ないものの、事実上、本州の県庁並みの機能を果たしている、あるいは果たさなければならないところでありませけれども、こういう都市機能を維持するために、あるいは、さらにその上で発展していくためにどういう取り組みが必要か等々について、いろいろと御意見いただければと思います。

これにつきましては、ぜひ市長会会長でもおられます上野委員から、何か一言お話いただいてと思いますが、いかがでしょうか。

○上野委員 自分のところは道央圏に属しているものですから、あまりほかの圏域のことはよくわからないのですが、ただ、先ほど札幌圏のお話の続きになりますけれども、札幌市にいろいろな情報が集まり、それを発信してくれているわけですが、ほかの圏域で、札幌ではなかなか手が届きにくいのではないかなという特徴を持った圏域、例えば十勝とか、あるいは水産、漁獲物の生産が飛び出ているオホーツク海沿岸の圏域とか、釧路とかあると思います。そういうところの特徴を全部札幌が集約してやれるかという、必ずしもそうでない。機能分担というところがそこに出てくるのではないかなという思いがしております。

しかし、そういう意味で、それぞれの圏域をしっかりと特徴を持たせたまま残し、発展させなければいけないのではないかと思います。地方行政を担っている立場から申し上げますと、これから何年か後の人口の減少というのは相当ひどいダメージを受けると考えざるを得ないなと思っておりますが、それで、前向きな対策としては、ある程度広域の圏域の中にある資源をどう活用して、それに付加価値を高めて、道外や、あるいは海外に持っていかということによって、産業基盤を強め、就業の場を広げて、人口の社会流出をとどめる工夫が必要だと思っておりますし、もう一つ、後ろ向きの政策と言ったら何ですが、人口の減少は、その結果、地域の衰退、特に集落を維持できない、コミュニティを維持できなくなってくるところが出てきます。それは、単独の小さな市町村が握ってしようが、広域の行政が把握してしようが、時間の問題で、そう変わりはないのだらうと思っております。ということになりますと、効率のよい行政サービスをやるか、あるいはすみ分けをするといったことを政策的に持っていくということになれば、どうしても広域の取り組みが必要にならうと思っておりますし、そういう意味では、地方都市と圏域の中心のところとの連携ということも必要になってくるのではなかろうかと、そのような思いをしております。

○南山部会長 ありがとうございます。

○家田委員 1、2、3番と関連して1番目のことを申し上げようと思うのですが、まず一つは、札幌都市圏と、それからほかの旭川等々の都市圏、それからもっと違うところというのが、まず理解してもらわなければいけないと思うのは、関係性があるということなのです。つまり札幌と旭川や何かは独立しているわけではなくて、私ども、随分解析してみたことがあるのですが、札幌都市圏はいろいろな購買、何かを売っている、買っている、そういうことからすると、札幌都市圏だけをサービスしているのではなくて、北海道全域をカバーしている都市圏なのです。つまり札幌でしか享受できないような高度なサービスや物品というのがあるのです。それよりもちょっと利用頻度の高いものが旭川や帯広、北見等でやられるし、そこでは供給されているけれども、そうではないものがそのまた下になっていて、都市圏の階層性が大体4段階ぐらいになっているのです。

だから、まず言いたいのは何かというと、こういう今話題に出ているような都市圏が相互に階層的な関係になっているので、では札幌ではかくかくしかじかのようなサービスや何かをやるけれども、ほかのところは、逆に今度は独自のものをやらなければいけないのだということをまず明記しておいた方がいい。決して何もこれは競り合っているわけではないのです。競り合っているのではなくて、相互に補完し合っていると。一番大きいところが北海道全域を見て、そしてその次のところがそれぞれの圏域を見て、そのまた下のところをもっと小さい生活圏を見ていると、こういうつくりになっているということをまず言った方がよくて、札幌かそれ以外かという分けはあまりしない方がいいのではないかと考えております。

2番目は何かというと、今日の話は割り和生活というところに近い話題になっていると思うのですが、市街地の問題でございます。資料3の中で、取り組みの仕方として、中心市街地の活性化、都市の再生というのが非常に大きな柱として出ていて、これはこれで結構なのですが、ここに書いてあることは、率直に言うと、北海道ではなくて日本全域で使える事柄だと思うのです。だけれども、御承知のように、北海道の人口密度は本州とは全然違うわけであって、要するにライフスタイルは本州と同じである必要はないのです。それからまた、歴史も違いますから、中心市街地の集積されてきた歴史の長さや、集積してきたものも随分違うわけです。だから、中心市街地の活性化を言うなどとは言わないのですが、どのようなところが中心市街地の再生をやるのか、どのようなところは、言い方は悪いのだけれども、中心市街地の再生は幻想であると。そうではなくて、新しいところに新しい市街地を再構成すべきであるというようなことをはっきり言わないといけない時代だと思うのです。モビリティがこんなに発達していて、車でしか動けない場所でしょう、ほとんどの地域は。札幌都市圏以外はほとんどそうですよね。

例えば、私は昨日、ちょっとそういうところの目的もあって、旭川を自分で車で随分動きましたが、39号線沿いの圏域なんて、本当に郊外型のショッピングやレストランやら

がうわーっとなっていていますよね。それに対して、駅の周辺なんて大したことない状況ですよ。もうちょっと北の方に行くともた別ですけれども、そういうふうなつくりになっているわけですよ。もうちょっと小さい規模のまちに行ったらもっとそうでしょう。

ぜひこの中心市街地活性化、都市の再生というの、もうちょっと冷静に見て、過去のプラスの意味での遺産を持っているところは活性化するし、そうではないところは、新しい市街地の構成をするしと言わないといかんと思っています。

3番目は、今日は生活というところがポイントですから言うのですが、北海道のライフスタイルというのを確立する時代に来たというの、やっぱり言うていいと思うのです。定着していく、住んでください云々というのだけれども、優良で日本に誇れる住宅地というのは北海道で幾つ数えられるかという、私は十分知らないで言うのも申しわけないのですが、非常に寂しい状況だと思います。用地は十分あるにもかかわらず、風景、それから景観、生活の水準等々を含めて、最高水準の住宅地をつくろうというふうなものを各圏域ごとにモデル地区1個ぐらいは持ってもいい。そうでもしないと、なかなか定着ということを行う具体性が欠けるのではないかと思います。

それから、4点目ですけれども、これで最後ですが、大変おもしろいデータも出していただいて、例えば資料2の23ページのところに、小売・卸売、要するに商業の集積度の図が出ておりますけれども、決して大きいまちだけでなく、中標津だとか、それから宗谷、稚内の付近もそれなりに集積が生じていますよね。

したがって、これから申し上げたいのは何かというと、いわゆる住んでいる人の都市圏をつくるだけではなくて、もう一つ、ここでもおもしろいのが出ましたね。観光の入込客数というのは全く別の場所に出ていると。そのいわば旅エリア、旅地域、旅の都市圏とも言いますかね。そういうようなところをセットにするような圏域をつくっていく。その場合に、例えば道北というと、通常これまでの理解では旭川の圏域というふうにみなされてきたのですが、リアリティが非常に薄いのですよね、旭川からあんなところまで動くというのは。とすると、宗谷地方が一つの、これは都市的な集積はないけれども、旅的な集積はこれから育成するのだというような地域にするとか、そういうような旅地域と生活都市圏というのをセット、もしくは独立に持つというようなことを書き込むなり、つくったりできないかなと思いました。以上、4点申し上げました。

○南山部会長 ありがとうございます。

ほかにございませんか。丹保委員も何かございましたら御発言いただければと思います。

○丹保委員 最後に申し上げようかと思ったのですが、今、家田さんがおっしゃっていただいたこととかなり重複しまして、大変中心的なお話をいただいたのですが、一つは、一昨日、実は宗谷をぐるっと回ってきたのですけれども、ほとんど打ち捨てられた状況だと思います。この計画の中で見ても、いくつかの小さな集落がものすごい元気を出してやっ

ていて、それがそのアイデアでとまっているものですから、外へ出ていけばかなりのものになるはずが、なれないでいるというのはあちこちに見受けられるのです。それは実は、例えば一番小さな町で、下川というところに下川うどんというのをやっているのですが、全部自己消費しているのです。せいぜい札幌までしか出てこないのです。讃岐うどんと比べる歴史が違いますけれども、讃岐うどんのレベルのことができれば、たった3,000人ぐらいの町ですから、1村1品とだれかのまねをするわけではありませんけれども、圏域を広げれば十分に食っていけるところも、小さなままではぶら下がっているのです。これはあちこちにあると思います。

それからもう一つは、道州制のような話をしているときに、国と道と、いろいろなところで、県がもっと下の方を持っているわけですがけれども、たった400万人から500万人の人口で、あらゆるものはそれぞれ持っているのです。例えば道立の何々とか、国立の何々とか、場合によっては町立、市立、大学までそういう格好で持とうとしているのですね。図書館などもまさにそのいい例で、そういうものを総合的に使うというための工夫を一切していない。そういう予算をとっていない。したがって、これは県の範囲、道の範囲、これは国の範囲の中だと、そういうことがいきますと、これはどうにもならないことになりまして、東京のような人口密度、1平方キロ当たり5,000人もいるところと、100人そこそこのところが同じことをやれるわけがないわけです。

例えばノルウェーなどは、図書館というのは全部ワンシステムで動いています。国の図書館も都市の図書館も全部ワンシステムで動いております。そうすれば、どこからへでもサービスが末端までいけるというようなことがございまして、今言った個々の町村の努力をもっと外へ出して、内部消費しないで、外へ持って行って稼ぐというようなことだと思います。そうでないと、札幌が、言葉は悪いかもしれませんが、弱者といいますか、収入の少ない人たちの人口増にあえぐことになるという、さっき加藤副市長が言っておられましたが、そのような状況が起こっていて、地方に対しての手当をしていない。

観光をやるのだったら、例えば、今、稚内の話を家田先生が話されましたけれども、日本海沿岸に、2時間走ったら廃屋が50戸や100戸あるわけですね。あれは処理できないから放ってあるのだと思うのです。あんなもの、国の金、道の金でつぶせないはずがないので、それをつぶすための予算というのは多分出せないのだと思うのですけれども、観光をやるのだったら、ごみをずっと路肩に、国道沿いに放っておくなどということはしないとか、いろいろな全体としての評価が僕はあると思います。そういたしませんと、いろいろ努力をしろといっても、夕張みたいなことがすぐ起こるわけです。夕張問題がなぜ起こったかといったら、石炭がなくなったからで、もう自明のことなのです。それを今になって、その後になった市長さんの議会のやり方が必ずしも十分でなかったというのですけれども、石炭があればそんなことは起こらなかったわけで、なくなったわけです。

ですから、そういうことをみんなで、どの部分までは相互にサポートしていくのか。投

資でも結構ですけれども、それをやらないと、東京から見ている、それから札幌から見ている地方というのは全く違うものを僕は見ているのだと思います。したがって、これはいせずに座って考えたのではどうにもならないので、やっぱり自分の足で歩いてみていただいて、どうしたらいいだろうかということをやっぱり考えるべきだろうと。首長さんが本気になってやってくれないと、これは多分中央からのトップダウンではだめだろうと思います。

したがって、今の話、簡単にまとめますと、やっぱり小さなところが自立するためには、グローバリゼーションなんていう話ではないのです。せめて本州まで持って行って、せめて東京まで持って行って売って見ないかと。それができないのです。北海道物産何々というのが東京の駅の周辺にたくさんありますけれども、その程度のものではなくて、やっぱり名が出るようなことをやっぱりして差し上げないと、その最後のことが、札幌市のレベルの低い、収入の低い集団の増加に跳ね返ってくる。札幌も、戦うよりは、むしろ自己防衛のためにエネルギーを使ってしまうということが多分起こっているのだろうと思います。ちょっと長くなりました。

○南山部会長 ありがとうございます。

今、家田先生からもお話ありましたように、1、2、3というのはつながったものを無理に分けたというようなところも考えようによってはあると思います。

それで、3の人口の比較的少ない地域、今の圏域中心都市、札幌市、それ以外の大部分の北海道を占める地域、こういったものでは、特に人口が減っていくということと、直接的には医療だとか教育がどうなるのだろうというような、そういう問題もあります。こういうコミュニティをどうするかということと、今まで議論があった札幌、それから6圏域中心都市との関係、この重複があっても構いませんが、皆さんから御意見いただければと思います。

○小磯委員 今議論ありました、札幌以外の6圏域中心都市ということで、私の場合、釧路という地方都市で活動している立場から、まず一つ申し上げたいと思います。

地方都市、地方中核都市という言い方で、札幌以外の地方都市の表現をしているのですが、取り巻く環境が大変厳しい。地方財政の厳しさだけではなくて、経済的環境というもの、それからまちづくりの課題、ここですべてを申し上げるわけにいかないのですが、1点だけ、これからやはり地方都市がどう発展、活性化というものを進めていくかという中で、まちづくり政策と、やはり産業政策、雇用政策、どうやって地方が食べていく、そこで暮らしていくための働く場をしっかりと維持し、創出していくかという政策というものを、やっぱりこれから一体として考えていかなければ、これからの地方都市の生き残りはないなというのが正直な実感です。

そういう意味で、従来、地方において、産業政策とか雇用政策というものに実は地方自治体もなかなかやはり関与できない今の日本の仕組みがある。そういう中で、やはり自力

で産業創出をどういふものを図っていけばいいのかというのは、実は大変難しい課題だというふうに思います。

その中で、今日御紹介いただいた資料の絡みで一つ申し上げたいのは、検討資料の26ページで、圏域ごとの域際収支、相互の金のやりとりというところでデータ紹介がございました。域際収支、それで考えていく視点というのは、私、非常に大事だと思います。

その中で、例えば釧路、根室地域というところは、実は北海道以外、これは海外も含めて、道外との収支で黒字であるというところ、オホーツク地域と釧路・根室地域だけが黒字であると。いわば圏域として、ある意味で自立採算的に北海道外とはやりとりしている。実はこれは平成10年の地域間産業連関表ですけれども、5年前の地域間産業連関表では、釧路・根室だけが唯一黒字であったという、私がいる釧路・根室地域というのは、そういう意味で自立性が高い。要は対外的に稼いでくる製造業、あるいは水産業、そういうところがしっかりしていたということなのです。

ところが、内容を分析していきますと、5年前の地域間産業連関表と平成10年の連関表では、実はかなり、例えば釧路・根室地域では変わってきております。ちなみに御紹介しますと、平成10年の表で、実は私の方で、いわゆる観光消費、外から来る観光者が域内で消費する、それを観光産業として見た場合、どれぐらいのウエートがあるのかというところで実は試算をしてみた作業があります。そうすると、実は500億円近いお金が観光、いわゆる交流産業という形で外から消費してもらわれている。そうすると、釧路・根室地域の自立性、黒字をもたらしている、実はほとんどの部分が観光という外からの消費でもたらされている。観光産業というものが、実は地域の発展をかなり、それがなければかなり赤字に転落していたかもわからないという、だからやはりそういうものを、地域のこれから産業戦略としてどう見据えて、それを地域のまちづくりまで含めた戦略にどうつなげていくのかというのは、これからの地方都市の生き残っていく、私は大きな大事なテーマではないかなというふうに思います。

ただ、そのための視点、分析をするためのデータ、情報というものはまだまだ不足しております。ただ、やはりこの視点というのは私は大事だと思ひまして、いわば観光という、言葉としては狭いのですが、交流産業ですね。外の人との交流によって、やはり地域がこれから発展していくと。実はそうすると、例えば釧路などもそうなのですが、今までは生産だけであれば、自分の中で生産するわけですから、そこはある程度汚くても、別に外から見られなくていいのが、実は外から魅力ある地域として多くの消費をもたらすということになると、地域にあるものをしっかり見つめ直して、景観でもまちづくりでも、あるいは地域にある自然環境というものをしっかり守っていこうとか、いろいろなまちづくり、地域づくりというものにかかわってくる。

今回の計画の中でも、産業政策というものと、地方都市のまちづくり政策というものを少し一体として考えていくというような視点も、そこから大事ではないかなというところ

も読み取れてくるかなというふうに思います。これが1点です。

それから、人口の比較的少ない地域について、地域の構造というものを今後どう考えていけばいいのかというところで、これは1点、私自身が取り組んだ経験を御紹介しておきたいと思います。

実は昨年度、北海道の中では、市町村合併議論というのが大きな議論になりました。今日は嵐田副知事が来ておられますけれども、北海道の方で市町村合併の審議会ということで、1年間議論をいたしました。そこでの議論は、合併をすべきかどうかということ、それも大事なのですが、実は合併というものに北海道という地域がどう向き合っていけばいいのか。そうすると、それぞれの地域において、10年後、20年後、将来、やはり地域にとって大切な行政サービスとは一体何なのだろうかと、そういうものをこの機会にしっかり考えようということで、かなり突っ込んだ作業を行いました。

そこで浮かび上がってきたのは、例えば昭和の大合併と言われる戦後の近い時期の市町村合併を取り巻くときの環境というのは、実は教育問題だったのです。どんどん人口が増える。それで、市町村という自治体は責任を持って中学校というものを政策整備していくためには、小さな自治体ではだめだと。ある程度8,000人規模ぐらいの、そういうまとまった行政単位が必要だと。

実はこれから考える市町村合併というのは、実はそうではないだろうということで、いろいろサーベイしてきましたら、やはりこれから高齢化時代で、その中で求められる、本当に住民が求めている行政サービスというのは、実は医療であり、それを防いでいくための衛生であり、福祉政策であり、実はそういうものに見合う、やはり地域の行政サービスの提供者の在り方という、その議論がやっぱりこれから非常に大事ではないかなというところが浮かび上がってきました。

そうすると、北海道の場合は御存じのように1次医療圏、2次医療圏、3次医療圏という、その中で、例えば2次医療圏という、ある程度地方の都市が医療の機能を担う、そういう圏域でいくと、今、21ぐらいの圏域がある。そういう中で、やっぱり一つの生活単位として、住民が求める行政サービスの一つの枠組みとして考えていくというところが、実は議論の経過としてございました。別にだからこうやれということではないのですけれども、実はそういう議論は、北海道の総合開発計画を考えていく、今後人口減少下の中で地域の在り方を考えていく中で、どういうところが地域に対して行政としてかかわっていくべき枠組み、構造なのかということを考えていく大事な作業経過ではないかなというふうに私自身考えております。だから、そういう高齢化時代における医療機能みたいな、そういう視点というのもこれからの地域問題を考えていく上での大切な視点ではないかなというふうに感じております。以上です。

○南山部会長 ありがとうございました。

この問題については、ぜひ最後に嵐田委員から御意見伺いたいと思いますが、その前

に、宮谷内委員、何かございますか。

○宮谷内委員 いろいろ先生方のお話を伺っておりました。私は、2時半になりましたら要望会がありまして出かけなければいけませんので、人口の比較的少ない地域についてということを含めて、今まで聞いたことを私なりにお話ししてみたいと思います。

まず、今の計画部会で検討するに当たって、これはちょっとさかのぼっておかしなことなのかもしれませんけれども、北海道の第3次北海道長期総合計画というのがあります。これはすごく関係があることで、この文章の中を見ると、圏域ごとにすばらしいことが書いてありまして、ただ、ここで言えることは、10年たってみて、人口の推移も、その当時推計したのでいくと、人口も増えることになっています。それから、失業率も2%台となっているわけです。素晴らしい、そういうことなのですからけれども、まずこういうことを要所に、10年間近く経つと相違が起きています。このことは何かということ率直にやっぱりフィードバックして、反省することが必要であり、今後またこれから10年間、開発計画をつくっても、ローリングしない限り、現実と差のあるものがどんどん出てくるのではないのかなと考えます。それがまず私がちょっと考えてみて大変だなと思ったことです。

それから、先ほど札幌に人口がということで、田舎から見ていると、私ども町村は145あるのですが、ほとんどが人口が減っていつているわけです。私どもも定住促進、あるいは交流人口を増やそうということで、いろいろ工夫してみんなでやっているわけですが、しかし、人口を引きとめて、定住をずっと、また自然人口を増やす、そういうことを考えるときに、何が一番問題かといったら、それぞれの先生もおっしゃったように、働き場の、所得がないことです。私の住んでいるニセコ連峰は、本当にすばらしいと思います。しかし、働き場の、利便性としては、やっぱり教育とか、先ほどお話あったように、医療とか、それから福祉の問題があります。私たちの町では、例えば医療においては、毎日のように無料の患者輸送車を出したり、地域の人が福祉の大会に行くといったら、全部無料で町のバスを出したり、また、少年野球では練習試合においてもバスを出しています。道立高等学校のサッカーの練習試合も出しておりますが、最終的には子供たちが卒業したら、みんな札幌にいい職業がある、東京にあるというふうになっていくというところに、非常にむなしさを感じております。

特に今、医療の問題が深刻なのは、私たちが住んでいる後志管内で、倶知安の厚生病院を含めて、岩内の協会病院や余市の協会病院も、医師不足と、それから看護師の不足であるということです。確かに看護師は10人に1人だったのが7対1体制になって、患者のためにはすごくいいのです。大事なことなのです。ところが、実際はそのことによって、国家的な政策で診療報酬がどうなるということになると、みんな引き抜かれているのです。

それから、一方ではまた、医師の研修制度の問題もありまして、田舎にだんだん来なく

なりました。先ほどの産婦人科の問題だけではなくて、それはもうとっくにそれを過ぎ去ってしまっています。心臓や、脳の障害が起きたときにどうするかというと、東京でもお話ししましたがけれども、1時間、2時間近く、私が朝来るのでも、今日も2時間10分ぐらいかかってくるわけですから、救急車を走らせても、よけていただいても、やっぱり2時間近くかかります。そういう辺地なところ、辺鄙なところがまだまだ北海道の中にたくさんあると思うのです。北海道の背骨としての、やっぱり高速交通ネットワークというのをきちんとしてもらわなければいけないなど、これは余分な話かもしれませんが、そういうふうに思います。

それから、さらに問題なのは、先ほど言いましたように、農林水産業の一つ提案ですけれども、生産することはみんなできるのです。先ほどどなたか言ったように、それを製造して、小さなところでもと言っていましたけれども、今の時代に、蘭越町で、直営の温泉を二つ持って、山菜加工場の小さいのを一つ持ったり、道の駅を直営で、別々の会計でやって、キャッシュフローではずっと黒字になっています。今どきそういうことをやることではないというのですけれども、働き場を確保するのに、つまり地元の食材を使い、地元の雇用の場をつくって、できるだけ守っていこうということを独立採算でやっています。幽泉閣という建物が、北海道のお世話になって新しく建て替えたのですが、それも今、2億1,800万円だったと思いますが、基金を積んで、一般会計より率がいいのではないかといいくらい頑張っております。

ただ、問題は、先ほどお話があったように、自分のまちだけでやっても、このパイを大きくしていかなかったら、これは最後にはやっぱり行き先は決まっているなど思っております。そのためには、やっぱりほかに売り出すための時間的空間というものをどんどん短くしていかなければいけない、そういうことが私は望まれると思います。

それから、変なことを言うようすけれども、この間、春の園遊会に行ったら、宮様が、「倶知安に私のお友達がペンションを買って、オーストラリアの人です」と言っていましたけれども、たくさんおいでになっているのだけれども、それを受け入れる体制と、ただ、新聞やマスコミでお話がある、そのこととは随分大変困難なこともいろいろ起きているわけです。そういうものをどうしていくかという問題もあろうかと思えます。

最後に、今、地域のコミュニティにおいて、一生懸命頑張っておりますけれども、地域のイベントや、そのまちや村によっては、秋のお祭りすらだんだんできなくなっていくのではないかといい人口減少、高齢化になっています。

そういうことを考える中で、今度、農業関係で、農地・水・環境保全対策事業というのができました。このことによって、非農家の人たちも、農業以外の人たちも取り組んでやっていくという、我が町でも14ぐらいのそういう組織ができましたし、北海道全体でも80町村ぐらいやることになっていまして、そういうことが素晴らしいコミュニティの在り方として、一つのこれからの在り方を見出すのに、環境を守りながら農業もやっ

くという、農家だけではないということからいくと、素晴らしいことだなと、このように思っています。

それと、先ほどどなたか図書館の例などを言っておられましたが、まさにそのとおりで、我が町でも町外から来た人が、町政懇談会のたびに図書館をつくりなさい、つくりなさいという猛烈な話があります。こんな田舎に図書室でいいのでないのかということも言っても、やっぱり図書館がないと都市機能がないと言われて、代替の建物を今改築しながら、そこにやろうとしているのですが、まさにこういうのは広域でどんどんやっていく、そしてその中で、北海道とか、付近の都市からそういう図書をどうやって貸し出したり、そういうことをやれる機能というのを生み出すことがどうしたらいいのかというようなことも私は必要だと思います。

それから、先ほど小磯先生がおっしゃったように、まさに北海道では、合併問題で212あった市町村が今180市町村になったのですけれども、私たちのまちも今、後志広域連合ということで、16の町村で、4月24日から、知事の許可を得て取り組んでいます。そういう中で、また一つの問題は、いろいろ我々市町村長と議会との間接的に出てきていますので、いろいろな考えの違いがあるのですけれども、これを克服しながら、一つの地域の在り方というものを頑張っていこうと、こういうふうに考えています。

いずれにしましても、人口問題は本当に地域にとっても北海道にとっても大事なことで、これを克服するのにどのようにしていくかというのが、これはハードの面だけではなくて、ソフトの面でも考えていかなかったらならないと、そのように思っています。

以上です。

○南山部会長 ありがとうございます。

図書館の話ありましたけれども、たしか私の記憶では、図書館は今、かなり連携がされていて、札幌市の中の図書室で、道立図書館にある本とか、そういうほかの都市にある本の検索ができて、場所によっては、頼むと送ってきてくれて、2週間以内に返せとかと言われるけれども、だんだんそういうのは皆さん工夫しつつはあるのですね。それがシステムティックにできているかどうかはちょっとわからないですけれども。

それから、先ほどちょっとお話しいたしましたが、嵐田委員からぜひこの点について、あるいはその前のものも含めてお話いただければと思います。

○嵐田委員 それでは私の方から、現在の道の総合計画の取り組みも含めまして、簡単にポイントだけお話ししたいと思います。

まず、資料にありますとおり、北海道は全国を上回るスピードで人口減少、高齢化が進んでおります。何もしなければ、そういう人口の減少とともに、端的な言い方をすれば、人口が札幌の方に集中してしまうという状況ではないかと思えます。公共投資の縮減、あるいは市町村財政の悪化などにより、地域経済が非常に厳しい中で、札幌市やその周辺地域での人口増加やさまざまな機能の集積が加速し、他の地域で過疎化や高齢化、都市機能

の低下が進行していることは、北海道全体の発展にとっては非常に問題ではないかと考えてございます。とりわけ昨今問題になっているのは、医師の地域偏在、あるいは特定診療科目の医師不足が起きていることとございます。人口減少、中心市街地の衰退等による都市における活力の低下、これも札幌という意味ではなくて、地方中心都市の活力の低下も今後見られてくるのではないかとということで、こういったことに対応するのが、これからつくる総合計画ではないかと思っているところでございます。

次に、札幌一極集中についてでございますが、今日いただいた資料からしますと、先ほどもございましたけれども、どちらかという札幌の位置づけというのは、これからの地域間競争をサポートする、あるいは国際競争をサポートするという、本道全体をリードするという面と、もう一方、本来なら道外へ出ていくかもしれないものを、道内にとどめている面がある。圏域別に見ますと、札幌は人口や働く場等で北海道全体をサポートするという地域との関係でのサポート役と、国際的な面から、さらに発展するリード役の機能と、こういった二つの視点が今後必要になってくるのかなと思っております。

現在、策定作業を進めております総合計画においては、地域の具体的なイメージというのは、まだ今日ここでお話しできるような形にはなってございませんが、いずれにしても、北海道は面積が広がっております。そして、農業一つとっても、畑作、稲作、酪農、あるいは水産業でも、日本海、太平洋、オホーツク海と、それぞれに特徴があるのではないかとござります。当然、一次産業一つとっても、北海道を一つとして考えるのがいいかどうかという問題があると思っております。今の道庁の進め方としては、それぞれ特色のある地域をきちんととらまえて、大括りでもいいから幾つかのエリアに区分して、政策展開をしていく必要があるのではないかとこの方向で検討を進めてございます。

そういった中で、今後、人口の比較的少ない地域になるかもしれない地域に対して、生活面でのサポートや、ネットワークづくりなどを政策として具体的に詰めていく必要があるのかなと思っております。

一例としまして、高速道路につきましては、昨年は、60キロぐらい供用開始されました、あと4、5年で、道東方面から函館方面への背骨は少なくともつながるわけでございます。そうした状況を踏まえ、都市と地域のネットワークのつくり方、あるいはサポートの仕方などを、今後の政策展開の検討の中で詰めていく必要があると思っております。

○南山部会長 どうもありがとうございました。

大変恐縮ですが、時間の関係もありまして、次の隣接地域等の連携についてというところに移りたいと思っておりますが、これは資料の3で事務局から簡単に言及いたしました、資料3、第3節のところ、青函地方、あるいはロシア極東地方、それから北方領土隣接地域等が例として挙がっておりますけれども、こういう方向についての御意見、あるいは、さらに新たな発想から、こういうことも考えるべきだというような御意見をいただければと

いうふうに思います。

前回、サハリンの話をちょっとお伺いしました家田委員、何かこの辺のところで、隣接地域との関係で考えるべきことについて御意見ありませんでしょうか。

○家田委員 とりあえず具体的につけ加えることは持ち合わせてございませんけれども、前回は申し上げましたとおり、青函にしても、サハリン、宗谷方面にしても、非常に長い期間かけて地元の方々が営々と関係性を築いて、そしていろいろな、やや細々としていると言ったら語弊がありますけれども、続けていらっしゃるので、それを継続して支援していくということではないかと私は思います。

ただ、1番目に書いてある青函についていうと、新幹線の開通という非常に大きなエポックがございますので、といたしましょうか、交通の軸がない限り、言うだけの連携になってしまうのですけれども、青函については、言うだけではない、実を伴うことがあり得るので、通常の道南地域での、さっき議論したような生活を中心としたような施策、そのエリアでの施策と同時に、水を挟んだ関係性というものは大いに着目できるのではないかと思います。

北海道の話ではないのですが、国土形成計画でも、本当は瀬戸内海というのは非常に大きなポテンシャルを持った圏域のはずで、したがって、中国地方と四国は瀬戸内海を挟んだエリアとして位置づけると、非常にユニークな、世界でもまれな地域計画ができると思ったのですが、実は圏域はあそこでぱっと切れてしまう。つつい海の上で切って、陸を中心にものを考えがちなのですが、この青函は、そういう意味でエポックがございますので、何らかの特殊扱いをしてもいいのではないかと私は思っております。以上です。

○南山部会長 ありがとうございます。

ほかに御意見のある方、いらっしゃいませんか。

○小磯委員 何回も発言させていただいて申しわけありません。隣接地域という中で、2点。

一つは、ロシア連邦、極東地域と隣接する地域としての今後の展開ということなのですが、実は私、経済協力関係で、中央アジア地域、その地域の開発、発展ということで、長くお付き合いをしているのですが、実は中央アジア地域というのは、1991年以降はロシア連邦共和国との隣接地域ということで、ここ数年、やっぱりロシアと中央アジアの変わり方というのは随分激変しております、私はある国の、これはJICAの地域総合開発調査という本格的な調査事業なのですけれども、マスタープランづくりというのをちょっとお手伝いしております、その中で、実はロシアから来る観光客だとか、あるいはロシアとの経済交流という、その辺のやっぱりフレームというのを大きく今見直す動きが中央アジアの中にあります。やっぱり想定以上のすごい経済発展というものの、構造的にはいびつなものを含みながらも、ロシアという国そのものが今展開しつつあると。そのロシアとの交流のやはりパートナーとしての北海道の位置づけというものは、単に極東地域

と隣接する地域というサハリンプロジェクトだけではなくて、今後10年ということを考えれば、かなりやっぱり北海道の役割として大切な部分が私はあるのではないかなというふうに感じております。だから、そういう可能性のある国としてのロシアの経済発展の今の動きというものをもう少し重く見た位置付けというのが大事ではないかなというのが私の感じです。これが1点です。

それから、北方領土の隣接地域の問題、実はこの取り扱いも、北海道総合開発計画が、やっぱり国の政策として閣議決定まで目指す計画という性格から考えれば、国の領土問題という、その問題に寄与する政策として、この位置づけというのは、私は少なからぬものがあるのではないかなというふうに感じております。ところが、この隣接地域も、いわゆる法律という枠組みで政策展開されるようになって約20年という、かなり長期の経過があります。

その内容なのですけれども、基本的には産業振興、それから住民の生活安定という中で、やはり地元の基幹産業としての水産業、漁業の振興というものが今までの政策の大きな主眼でした。また、それを受けとめて、北海道であり、地元の方も進めてきたと。ところが、これからの北方領土の隣接地域、根室地域を中心とする地域、領土問題というものをにらみながら、隣接地域として発展していくということを考えますと、やはり自然環境とか観光資源を含めた、そういうものの地域資源というものを活用した持続的な発展スキームというものは、水産業だけではない、幅の広いものが今後あるのではないかなと。そういうところは、やっぱり北海道総合開発計画の中でも方向性というものはできる限り指し示していただけるような、今後の検討というのは私は必要ではないかなというふうに考えております。以上です。

○南山部会長 ありがとうございます。

ほかにございませんか。

嵐田委員、道はサハリンといろいろと交流を継続してやってきておられますけれども、何か特に、青函もありますし、北方領土もあります。近隣との関係について何か御意見ありませんか。

○嵐田委員 今、検討している総合計画の中では、青函交流につきましては、少し書くことも含めて検討しなければならないかなというのが今の状況でございます。

サハリンも含めたロシア極東地域などとの経済交流等につきましては、さらに具体的に輸出拡大などの取り組みの加速について触れようかなと思っております。

北方領土の問題につきましては、道のスタンスは、今のところは早期返還を前面に出しながら、その過程で隣接地域、これは領土という意味ではなくて、根室などの隣接地域の振興等を推進していくという流れで整理しているところでございます。

今日いただいたご意見の中では、特に青函地域につきましては、新幹線の整備の状況を見ながらこれを活用した隣接地域との交流について、道としても検討しなければならない

かなと思っているところでございます。

○**南山部会長** ありがとうございます。

青函地域というのは、別に連絡船も何もないころから非常に、というか、むしろそのときの方が非常に連携が強くて、列車が走って、それから高速のフェリーができて、青函連絡船がなくなったころから、離れたような形になりましたよね。そういう意味では、今回は新幹線を活用して、少なくともももとに戻すというのは絶対に必要なことだというふうに思いますね。

○**坂本委員** 今回の整理としては、北国の地域づくりということで、隣接する青函地域なり、ロシア連邦なり、北方領土隣接地域との連携ということで出されているのですが、現状の北海道の観光なり、あるいは農産物の輸出等について、非常に最近顕著に出てきているのは、台湾とか香港とかシンガポールとか、また中国との、非常に観光客も北海道は増えてきておりますし、我々も今、台湾なり香港なり、あるいはシンガポール、農産物の輸出もこのところかなり増えてきておりますし、これから中国の中心都市も含めると、非常に接点が広がっていくのではないかと、そんなふうに考えておりました、これをどういうふうに位置づけしていくかということもどこかで検討していただければなと思うのですが。

○**南山部会長** ありがとうございます。

ほかに御意見ございませんか。

それでは、時間の関係で、次へ進ませていただいて、また御発言の途中で戻っていただいても結構ですが、その次は、5番目のネットワーク、モビリティの向上についてということであります。これも資料の3に、これはかなり詳しく書いてございますが、こういった考え方でいいかどうかということ、あるいは進む方向としての御意見等をいただければというふうに思います。

○**田村委員** 室蘭工大の田村です。

率直に申し上げまして、資料3の3ページ目でありますけれども、非常に古い書き方ではないかなという気がするのです。国も今気がついて、新たな公などという話をしていますけれども、日本中、人口減と長寿社会、さらには地球温暖化対策もあって、自動車を中心にモビリティ数の減少が始まっている。それに対して、モビリティではなく、その根源となるアクティビティを高め地域を活性化させようという動きがあります。人が1日に1回しか出ないのだったら、3回出ればいいのではないかと、こういうことだろうと思うのです。人が活動すれば、それだけ地域が活性化するかどうかという、このあたりはすごく難しい話なのですけれども、日本全体が縮退ムードにあるときに、北海道がそれに反する形で、住民、あるいは企業が道民と一体となってアクティビティを高め地域を活性化しましょうという共通理念を持つ。本文中のモビリティを戦略的に確保していく、この引き気味といいますか、ネガティブさはちょっと許されないなど。もっとポジティブに書くべき

ではないかなということでもあります。北海道民の一体性ということから言えば、シーニックバイウェイというものをやっている先進性もありますし、地域住民とか企業という地場に張りついた人方の意見を聞く、そこまでは自治体の役割かもしれませんが、それを総合施策として持っていくのは国の役割ですから、そのあたりも含めて、国が力強く書くべきことではないかなというのが1点目です。

それからもう一つは、情報にかかわる記述がほとんどない。ですから、アクティビティを、あるいはモビリティを高めるために、情報をどういうふうにするのだなどという切り口をもう少し入れたらいいのではないかなと。

これで最後ですけども、今回の背骨にもあるのですけれども、計画立案に地域住民とか企業の人が入ってください、こういうメッセージが出てくるし、今までも議論してきたと思うのですが、これはもう改めてもいいのではないかと。これからは、地域住民や企業の人々が計画だけでなく、運用・運行にまで関与してくる。こういうメッセージをどこかに織り込めないのかなというのが私の意見です。以上です。

○南山部会長 ありがとうございます。

○濱田委員 資料2の12ページを映していただきたいのですが、北海道の地図が三つあるページです。モビリティを高めると、ほっておくとこういうふうになんか薄くなってしまっただけけれども、それを防止するにはモビリティを高めるのだと、こういうロジックだと思います。

そこで、前に戻るかもしれませんが、資料2の8ページにいろいろな施設が並んでいますね。この中にないものもいっぱいあります。小さな診療所だとか、派出所だとか、郵便局、これは分析にありましたけれども、そういうものがあります。それから、ここに並んでいるのは、言ってみればハードですけども、ソフト機能を持ったもの、相談機能があるかとか、それから、お年寄りが遊ぶことができるかとか、そういう施設があるわけです。

まず最初にこういう分析をやった方がいいなと思うのは、60分30万人とか、60分20万人とか、10万人とか、ずっと下がっていくわけですね。それぞれのレベルを維持するのに、さっき8ページの表にあるもののどれが効いているのか、どれがないとどうなるのかという分析ができそうな気がしています。その上で、モビリティが高まると、どれを防止できるのか、どの施設はなくてもいいとか、こういう話になってくる。だから、表の8と12と、それから今議論しているモビリティの話題というのは、一つの連関で議論した方がいいなと思っているのです。そうでないと、単に高速道路を走らせるとか、そういうことだけ言っているようにとられてしまう。

以下、蛇足です。これは社会学者の受け売りなのですが、長崎県に、ある島に炭鉱があって、それが閉鎖されて、徐々に人口が減って行って、最低人口になったというケースがあるのだそうです。それをずっと眺めていた研究者がいた。様々な施設があった

らしいのですが、だんだん消えていく。最後に残ったものは何かという研究をした。残ったのは、お店と、それから診療所と交番かな。それで最低限の人口が最後維持されたという話がある。同様の研究がイギリスにもあるのだそうです。人口が減ったと事例の研究は、社会学の世界でも多くないのだそうですが、それを逆にしていけば、どういう施設をつくっていけばどのぐらいの経済圏を維持できるという逆の計算が成り立つ。次回までに私もその人によく聞いてこようと思っていますけれども、そんな研究も役立てられるなどというふうに思いました。以上です。

○南山部会長 ありがとうございます。

宮谷内委員、何かこのネットワークとか交通とか、あるいは冬期の問題とかについて御意見ありませんでしょうか。

○宮谷内委員 先ほども申し上げましたけれども、やっぱり地域が、今いろいろお話ありましたが、一番私たちが地域に住んでもらおうということで努力していても、この表の、今のところにもありましたけれども、札幌では救急というか、災害の総合病院がないとか、ゼロになっていますけれども、それよりもっとひどいのは、先ほど申し上げましたように、本当に安心・安全で地域に暮らせるかということ、それすら確保されないわけです。そういうことからいくと、私は、今まで生産、生活、産業のための道路網の整備とか、いろいろ地方でも言っていましたけれども、それ以前に、命にかかわる問題が今出てきているのではないのかなと思っています。それを先ほどもちょっと言いたかったわけです。

それで、先ほども言いましたように、後志管内は19の町村、1市、小樽を含めてあるのですけれども、その中に、本当に脳外科や、それから心臓で何かあったときに、それをどうできるかという病院、そういう総合病院はほとんどないわけです。そういうところからいって、私は、ちょっと話がそれるのかもしれませんが、そういう上での道路整備とか、あるいは高速交通ネットワークというのは、特に北海道の場合、遅れているし、後志管内の場合は全然そういうものがないわけです。列車もまた、先ほどお話あったように、駅の方を向いて全部まちがつくられていたわけです。それを、今では国道に沿ってやっていっているわけです。その国道も、渋滞やら信号やらで、命にかかわることもままならんと、そういうことを申し上げたいと思います。

それから、もう一度繰り返しますけれども、やっぱり今、地方財政がこれだけ大変な中で、例えばいろいろ生産したものを加工してやっていくとか、自分たちでそういうことを努力していても、いろいろ言われることもあるのです。しかし、町村の中では、もうそういう努力はしているのだけれども、議会というのがあるって、そういうことに手を出して、夕張市のようにならないのかという基本的な考え方が潜在してしまっていて、そういうものにだんだん萎縮していつているということもあろうかと思っています。

いずれにしても、我々も頑張っていかなければいけないのですけれども、この計画

が本当に実効性のあるものになってほしいなと思っております。そのために、さっきかわりのある第3次の北海道長期総合計画を反省にして、かわりのあるこれ一つを見ても、副知事が来ているから言いにくいのですけれども、実はこれが10年間でどれだけ実現されたかということと同じに、第6期の、今までの北海道総合開発計画もどうだったかというのを素直に反省しながら、それをよくフィードバックして、ここを見直していったらどうだろうか、そういうことをやるのが必要でないのかなと考えております。

とりとめない話になりましたが、そのように思います。

○南山部会長 ありがとうございます。

一番最後のお話につきましては、実は前の基本政策部会が始まる時に、6期はどうだったか、何が良くて何が悪かったか、それを踏まえてどうしたらいいかと、一応さらっとおさらはしたのですが、宮谷内さんからごらんになって十分だったかどうかはちょっとわかりませんが。ありがとうございます。

○家田委員 このモビリティのところなのですけれども、田村先生がおっしゃるように、ちょっと書きぶりが、たまたまここに書いてあるのでしょうかけれども、少しかたい感じはありますよね。それで、もうちょっと北海道色を、北海道の特徴というのを踏まえた表現の方がいいかとは思っております。

3点申し上げようと思うのですが、1点目は、モビリティは死活問題であると。モビリティで食っていくんだ、それが北海道だというぐらいに言わないといけないなというのが私の感覚です。

よく日本の交通部門でのCO₂排出、あるいは1人当たりのエネルギー消費と、アメリカと比較して、アメリカの方がめちゃくちゃ悪くて、それは鉄道がないからだというふうな言い方をする人もいたりするのですが、主たる理由は、人口密度が低いからなのですよね、アメリカは。同じように、北海道もそのところなのです。かといって、人口密度が低いのはあなたが悪いと言われても困るので、そういうのがライフスタイルなのですから、そういう中で、活力のある生活をしていくには、モビリティがなくては話になりませんという開き直りを言ってもらいたい。そして、今、自動車開発しているのは、あと10年とはちょっと言いにくいのですけれども、もう少し先になると、1リッター50キロ走るという感覚になるのです、目標は。となってくると、今のような、とにかく動くこと自身が悪であるという感じは僕はなくなっていくと思っております。なくなる限り、あり得ないですね、将来発展が。という感じです。

それで、特に先ほどの産業連関を見ても、北海道について言えば、観光も評価に入れると話が変わってくるのだけれども、ものの移動、産業で見ると赤ですよ。観光を入れると黒に、多分これからなっていくように方向を持っていくのだと思います。つまりいろいろな物産を移入しなければいけない裏腹として、北海道の農水産品等々を、あるいは工業品もそうですが、付加価値をうんとつけて外に売る、そのためには動かさなければいけな

ので、車で相乗りで札幌まで来ると。そのときに、やっぱり7時間前後かかる。これが東北であれば、青森と仙台と大体同じぐらいの距離なのですが、高速道路で3時間ちょっとで移動できる。九州でも宮崎、鹿児島から博多までそれぐらい。このハンディ、ギャップというもの、実は国の政策としては昭和41年に国土開発幹線自動車道ということで、7,600キロという全国の幹線交通ネットワークを完成しますよというたいながら、北海道ではまだ道北道と道南と、まだ未完成。

そうなってくると、ここで文章を見ますと、急増する外国人観光客をはじめとした、そういう方たちの交流基盤としての高速交通ネットワークの強化と、やっぱりちょっと違うのではないかなと。まず北海道で、我々、道東地域だと車がなければ生活できません。経済活動もなかなか展開できない。そういう中で、やはり札幌、中枢拠点との交流というのは、いろいろな問題はあるにせよ、やっぱりある程度必然の課題。そういうものをしっかりこの計画期間中において早期に整備完了すると、その宣言を、まさに次回の計画期間中における、私は大事な交通ネットワーク上の課題ではないかなと。それをうたうことによって、やっぱり我々の地方で活動している立場から見ても、やっぱりそのメッセージは私は大変大事ではないかなということを感じました。以上です。

○南山部会長 ありがとうございました。

まだほかにも意見があるかもしれませんが、時間の関係で、次の、最後の論点といえますか、6番目の安全・安心な国土づくり、これについて、資料3に、背景、あるいは取り組みの方向等書いてございます。この辺の考え方、あるいは皆さんのお考えになっていること等についてお話をいただければと思いますが、どなたか。

よろしければ、丹保委員、何かこれについて御意見ございませんでしょうか。

○丹保委員 気になっているところは幾つかあるのですが、例えば、やっぱり都市という、近代で一番金を稼げるところからものを見ているということはどうしても否めない。小さいところで、金が稼げないから放り捨ててしまうというわけにもいかない。そうなったときに、安全・安心、地図で白く抜けている、いろいろな絵のところもたくさんあるわけです。例えばそういうところで、さっきのモビリティとかアクセスの話もありましたけれども、恐らく一番戸惑っているのは、初動をどういうふうにするかということが、地方はできないのだろうと思うのです。ですから、野中の一軒家の人が何かになったときに、札幌の病院までたどりつくための時間というのは、走っている時間よりは、むしろ走り出すまでの時間の方がはるかに長いのだろうと思います。そうなったときに、どういうふうにかえたらいいかというので、これは非常に総括的な表現をしていますが、私、昔、土木学会の会長をしているときに、コンパクトシティという話が出始めたところで、「人口減少下の社会資本整備」という本を書いたときに、そのことを書きましたら、コンパクトシティというのは、札幌のようなまちがスプロールして、国道沿いに大きなスーパーが出ていってしまうということも一つあるのですが、それともう一つは、北海道などの場合に

は、山村なのです。そうすると、コンパクトシティというよりは、むしろコンパクトタウンをつくっておかないと、安心・安全も、それからモビリティの問題も、それから冬期の不要な除雪区間の問題も、それから冬期間の電線やら電話線の保守の問題等も処理できないのです。特に自動車がここまで、使う、使わないは別としても、発達してまいりますと、何もバラバラに住んでいる必要はなくて、どこかに集まって住むということを実験的にスタートするという話も随分前からいろいろ申し上げているのですけれども、それはいろいろなところで予算措置がなかなかできない。堀前知事さんにも申し上げたこともあるし、道経連さんとも話したことがあるのですけれども、なかなかスタートができませんでした。ですから、新しいところで、総合的に、一番根っこの部分をどうするかということで、コンパクトタウンとコンパクトビレッジというのでしょうか、冬と夏と、例えば東京の人は2地区で、働くところとレストするところなどは大々的に今の国土計画に出ていますが、そうではなくて、もっと違う、小さなスケールのところで、四国だとか北海道だとか九州だとかの山村地帯は、そういう新しい手当をしないと、ちゃんとした生活ができないのだろうという気がいたします。それはぜひ計画の中で議論をさせていただきたいなと思っていることで、これは安心・安全、それからいろいろなアクセス、アプローチ、そして道内のローカル鉄道網をどういうふうに整備するかという話も本気でやっぱり議論しないとイケません。これだけ広いところですから、ローカル鉄道網がサークルになってネットワークになっていないと、これからいろいろなものに対して対応の方法がありません。そして、ローカルネットワークの鉄道のこと、JR東日本の会長の松田さんと話したこともあるのですが、東京周辺で自転車を積んだ、バイクを積んだ電車などということは不可能なのです。北海道では、ローカル線の場合には、車両の一部にバイクを積んだり、スノーモビルを積んだり、何ぼでもできるのです。そうすれば、駅と家との間のアプローチもいろいろできますし、いろいろなことが北海道は考えられる。これはもうヨーロッパの北へ行きますと、自転車を積んだ、バイクを積んだ列車などというのは普通のことですから、北海道でできないはずがないので、いつもそれは東京周辺からものを見て、札幌からものを見ているから、そこまでの話になかなかとどろつかないのだろうと思います。私も北海道へ帰ってまいりましたので、その辺のことをぜひ御議論いただけたらなと思っております。

○南山部会長 ありがとうございます。

上野委員、地方の都市を預かるという観点からでも、あるいは全道的な観点からでも結構ですが、この辺の安全・安心といえますか、災害とかその他について、何か御意見ございませんか。

○上野委員 今一番ひどいのは、海岸の高潮で随分痛めつけられるのが多くなりまして、相当道路を何度も整備しているのですけれども、あるいは漁港をいじっているのですけれども、相変わらず被害が発生しています。何が原因なのかよくわかりませんが、一

つには、道路が海岸沿いに出ていますので、もう少し、護岸事業が少し進んできましたから、これからもう少しよくなるのかという期待はしておりますけれども、何度やってもだめなところがありまして、これは国道ではないのですが、道道なのですけれども、残っています。それは基本的に初めの対応が十分でないのではないかなという気がしております。

それから、この間申し上げましたけれども、漁港で畜養施設をたくさんかわるような施設になっていくと思いますけれども、ちょっとした高潮でそれが流されてしまうという被害が随分多発しております。せっかくつくるものですから、それが防げるような対応をしていかなければ、せっかく投資しても効果を十分あらわせないということになります。

それから、苦情ばかり申し上げてもしょうがないのですけれども、私ども、札幌には車で、高速を利用して1時間半ぐらいで来るのですけれども、冬はどうしても車では、気をつけないと、50キロなのです、ちょっと雪が降ると。50キロで、一般国道よりもスピードが落ちるなどということになる。ところが、国道の方が渋滞していますから、なお時間がかかるのですけれども、なかなか、もうこのぐらいなら大丈夫ではないかなと思ってももどに戻してくれないといった、管理上の問題もあるのかもしれない。もう少し臨機応変な対応ができないものかなという気がしますし、基本的にそういう場所が限定されていますから、特に悪いところというのはあるわけなので、その防雪対策とか、何かやる必要があるのではなかろうかなと、そういう気がしております。

それから、沿道につぶれたような家が残っているということでどなたか御指摘ありましたが、それもそうなのですけれども、山の風倒木の処理が適切でない。もちろん森林の管理自体に問題があるわけでありましてけれども、それが適切でないものですから、何年たっても、また雨が降ると海に倒木が流れてしまう。それがよその海岸に打ち上げられるという事態がまだ連続して起こっています。その処理の対応については、後始末のことですから、時間をかければ終わりますけれども、基本的にそういうことを防ぐための施策というのを、もう少し力を入れてやらないといけないなど。つまり森林をしっかりと維持管理していくということを、道が必死に環境税を検討しているようですけれども、ぜひとも何とか有効になるように期待したいと思っております。以上です。

○南山部会長 ありがとうございます。

加藤委員、人口が非常に多い都会からの観点でも結構ですが、安全とか安心とか防災とか、そういったことについても何かあれば。

○加藤委員 最初にお話申し上げたときに、広域的なネットワークで防災なりいろいろなものを考えるべきだというお話を差し上げておりますけれども、この安全・安心の部分も、例えば陸路が断たれた場合にはどこを使うのだとかというふうに考えたときに、大体道央圏、石狩平野から太平洋に至るまで、ベルト地帯になっておりますので、かなりのダメージを仮に受けたときに、例えば石狩湾新港をどう使うのかとか、そういったところが

少しまだ圏域内の議論が足りないのかなというふうには実はちょっと思っております。例えばいろいろな備蓄、大きな災害に備えて、各都市で備蓄だとかしているのですが、これはリスク分散で、少しずついろいろなところに保管するのがいいのか、あるいは、やっぱりあるところは相当数、圏域を賄えるぐらいのものをストックするのがいいのか、その辺は私、専門外でわかりませんが、もう少し広めのところの議論の調整なり何なりというのをやっておく必要があるのではなかろうかというのを常々感じております。

それから、この分野でなくなるかもわかりませんが、実は今日、出席させていただくに当たって、前回の各先生方の御発言の要旨をタペー生懸命読ませていただいております。そうすると、かなりのキーワードがたくさんあるということに気がつきまして、大変それぞれ識見の高い先生方であるな、大事なことをおっしゃっているなというふうには実は思っております。

これから政策みたいなものを詰めていく場合のツールみたいなことも随分御指摘をいただいております、お二方の先生、きょう、家田先生いらっしゃいますけれども、しっかり反省に立って、ミクロのところに見通しをしっかり持って展開しないと、もう勝負にならないよといったようなことだとか、あるいは農地の問題でも、今の農地法だとかという枠を超えてものを考えないと、もう立ちゆかないといったような御指摘だとか、複数の先生方が、やはり同じところに立っているいろいろなお話をされております。あとは、ではどういう地方自治体で何を目がけるかというところを整理することかなというふうには実は思っているのです、次回以降、そんなお話ができればなと思っております。

以上でございます。

○南山部会長 ありがとうございます。

いろいろと御意見いただきました。不十分な、まだたくさんおっしゃりたいところがあると思っておりますけれども、残念ながら時間が近づいてまいりましたので、最後に何か、これだけはどうしてもちょっと言い忘れたので話しておきたいということがございましたら。

○家田委員 今の安全・安心で、短く言いますけれども、一つつけ加えると、もう一つは質問なのですが、安全・安心で、資料3に書いてあることはみんないいことなのですが、人口密度の低い北海道ならではやらなければいけないと私は思うのは、少なくとも国道沿いのエリアでは、狭くてもいいのですが、携帯電話が使えるようにすること。都市部は別に放っておいても、市場メカニズムでやるからいいのですが、地方部はそれができないのです。いざとなることのほとんどは携帯電話がアクセシブルにするだけでいけるのです。これが新しい意味の道路インフラだというふうには北海道では考えるというようなことを言ってほしいし、それは決してユーザーだけではなくて、道路管理者にとっても便利なのですよね。ぜひそれを御検討いただけないか。これが1点です。

2点目は、先ほど丹保先生がおっしゃったのですかね、この間、僕、山形県の飛島というところに行ったのです。僕は離島になるべく行くのが好きなので、これは酒田市なので

す。それで、日本海の孤島ですので、冬はびゅーびゅーに風が吹いて、家もありますけれども、かなりの人が冬の間だけ酒田市の中心部に住むのです。それで、夏の観光シーズンというか、漁業のできるようなシーズンになると、もう1回家に行って、二重居住というのですかね。東京でいうところの二重居住と意味が違いますけれども、そういうのは北海道ではどういうふうになっているかという質問なのですけれども、それを決して離島だけではなくて、豪雪地帯で、除雪困難地域みたいなものは、そういう手を、さっき丹保先生がおっしゃった意味のモデル地区みたいなことで始めるという可能性はないのかなと思いますが、いかがでございましょうか。

○南山部会長 どなたか。

○佐藤企画調整官 今回の二地域居住に関係してです。私どもの経費の中に、開発計画調査というのがありまして、その一環として、旭川が主な舞台になるのですけれども、冬期集住という考え方のもとに、実際に、冬の間、高齢な農村の方々に都市の方に移っていただいて、そこで生活するという実験を昨年から進めるところです。そういった中では、いろいろな条件が出てきて、難しくなる状況もあります。事業を進めているNPOとも協力した中で、実践的なデータを集めて、冬期集住であるとか、北海道型の二地域居住ということをご提案していかなくてはならないと考えています。

○南山部会長 ありがとうございます。

私もだいぶ前にテレビジョンで、中山間地の方がおっしゃったような姿で、夏場は自分の家に来て、冬場は里の方に行って、娘とか息子たちと暮らすといいますか、それが偶然酒田市だったのです。だから、酒田というのはもしかしたらそういうプラクティスが根づいているのかもしれないね。

残念ながら以上で、時間がまいりましたので、今日の議論をしていただく時間はこれで終わりしたいと思います。

いろいろな大変貴重な御意見いただきました。事務局の方で整理をして、反映を図っていただきたいというふうに思います。

それから、議事次第にはその他というのがありますけれども、何か。

○事務局 ございません。

○南山部会長 それでは、以上で今日の議題を全部終わります。

以上で分科会を終了したいと思います。どうもありがとうございました。

事務局から何か。

○高松参事官 ちょっと御連絡でございます。

第3回の部会でございますが、7月11日、13時から16時、今日と同じ、この会議室での開催を予定しております。

次回は、三井物産戦略研究所の寺島実郎所長に入ってくださいまして、お話を聞き、議論を進めたいというふうに思っております。

それから、今日の資料でございますが、机の上に置いていただければ、郵送させていただきます。以上です。

3. 閉 会

○南山部会長 どうもありがとうございました。

これで計画部会を終わりたいと思います。