

国土審議会北海道開発分科会  
第4回計画部会議事録

平成19年7月30日

## 国土審議会北海道開発分科会第4回計画部会議事次第

日時：平成19年7月30日(月)

14:00～17:00

場所：中央合同庁舎2号館低層棟

共用会議室2A・2B

### 1. 開会

### 2. 議事

- (1) 新たな計画の基本的事項について
- (2) 委員からのプロジェクト等の提案について
- (3) 今後の進め方について
- (4) 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  | 新たな計画の構成イメージ             |
| 資料3  | 道内市町村長からのインタビュー結果        |
| 資料4  | 委員から提案のあったプロジェクト等について    |
| 資料5  | 今後のスケジュール(予定)            |
| 参考資料 | 新しい総合計画(原案)の概要(北海道庁提出資料) |

国土審議会北海道開発分科会第4回計画部会

平成19年7月30日(月)

【高松参事官】 それでは、皆様おそろいでございますので、ただいまから国土審議会北海道開発分科会第4回計画部会を開催いたします。

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。どうぞよろしく願いいたします。

本日は、所用によりご欠席の矢野委員を除き、14名の委員のご出席をいただいております。これ以降の会議の進行につきましては、南山部会長にお願いしたいと存じますので、どうぞよろしく願いいたします。

【南山部会長】 皆様にはご出席いただきまして、大変ありがとうございます。

これまで3回の部会で、新たな計画に対する具体的な施策の検討、ある程度具体的なと言ったほうがいいかと思いますが、検討してまいりました。当初の予定では、今日の部会で取りまとめを行うことにしておりましたので、今日は、いろいろな施策のうちの基本的な事項についてある程度の整理を行って、特に新たな計画の初年度であります20年度のいろいろな予算等の要求にも生かしていただきたいと考えております。

それでは、審議に入りたいと思います。

まず、議題の(1)新たな計画の基本的事項について、事務局から説明をお願いします。

【高松参事官】 「新たな計画の構成イメージ」と書いてある資料2と、「道内市町村長からのインタビュー結果」という資料3が用意されていると思いますが、この二つについてご説明させていただきたいと存じます。

議事がたくさんありますので、事務局説明はなるべく簡潔に行いたいと思っております。

まず、資料3のほうでございます。最初の部会でご説明させていただきましたとおり、これからの新たな計画の策定に向けて、ホームページ上で意見を受け付けたり、あるいは、市町村長のところにインタビューをしに行ったり、フォーラムとかそのようなことを続けながら、たくさんのご意見をいただいて、計画作成に上げていくような取り組みをさせていただきたいと存じます。

インタビューでございますが、今年の4月から、北海道開発局の各開発建設部長が北海道内の市町村長さんに面談方式によりインタビューを行ったところでございます。面談に当たりましては、前の基本政策部会報告を使いまして、とりわけ、総論的なものというよりも、各論に関連する話題ということで、いろいろな課題あるいはニーズをお聞きした次第でございます。今時点でございますが、北海道内に180の市町村があるうち、166市町村分を資料にまとめております。

次のページには全文を上げさせていただきましたが、全体で意見の数として今のところ

472件の意見をいただいております。そのうちの主な意見を、「主な意見概要」というところにまとめさせていただきました。

基本政策部会の柱に沿った形で、「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」から始めて、それぞれの項目ごとに主な意見を検討させていただいております。おおむね基本政策部会の柱に即したご意見をいただいております、具体的な地域の課題に即して、進め方などについての提案を幾つかまとめております。

詳しい説明は省略させていただきますが、基本的事項を取りまとめる際に、これらの意見を参考にさせていただき、472件いただいたうちの、今のところ大体95%ぐらいはその意見が反映されているような形になっておるのではないかと考えております。さらに、細かい内容につきましては、これからの本文の策定のときにも参考にできる資料なのではないかと考えております。

これらの意見を踏まえることと、これまでの部会での議論を踏まえて資料2を作成いたしましたので、ご説明させていただきます。

何度かご説明させていただいておりますこの構成イメージ、全体を第1章、第2章、第3章、第4章に章立てで分けさせていただいております。これまで、1回目、2回目、3回目の部会のほうでは、特に第3章の各論に係るところで、経済の厚み、あるいはアジアとの連携、あるいは北海道内の地域構造、そんなようなデータを説明させていただきつつ、各論を個別に議論していただいたところでございます。

今日は、全体像をまとめさせていただきました。まず、第1章、第2章でございますが、第1章、それから第2章の1節、2節、3節までは、基本的に基本政策部会の報告を踏襲させていただき形で、それを体系立ててまとめております。

第2章の4節「計画の目標」のところは、4月の分科会のときに、こちらの計画部会に対しても、計画の全体的なビジョンあるいは目標といったような議論を深めるようにという宿題が1点ございましたので、今日は事務局からの案をご提案させていただきたいと存じます。

それから、第3章でございますが、1節は、アジアとか、あるいは産業論のところまでご議論いただいたところでございます。2節の環境のところは今まで議論がなかったところでございます、改めて今回ご議論いただければと考えております。それから、3章の3、4、5のところは、これまでいただいたご意見などを踏まえて、いろいろなところを修正させていただきました。

それから、第4章の「施策推進の基本方向」のところもこの部会としては初めての議論になるところでございますので、基本政策部会報告を踏まえたまとめをさせていただいておりますが、ここについてもご議論いただければと考えております。

1ページ目でございますが、全体の総論の初めを「北海道開発の経緯」とまとめさせていただいております、それから北海道開発の歴史、北海道開発の現状をまず冒頭まとめ

ております。

それから、第1章の2節「新たな北海道総合開発計画の意義」でございます。これも、基本政策部会報告の意義、それから新たな計画策定の意義、この二つがございますので、この部分をここに書いております。とりわけ、基本政策部会の中でも議論がありまして、意義を語る前段としていろいろな批判とか意見とかそういったことも踏まえつつ、今の時代のこれからの開発、あるいは北海道の新たな計画の意義を考える、という流れになっております。

1ページが一番下のところで、「計画の性格」があります。これは、今まで北海道総合開発計画ではこの文章が入ってきておりましたので、ここのところに入れさせていただいております。

2ページでは、「我が国を巡る環境変化と国家的課題」、これも基本政策部会の議論をそのまま踏襲させていただいております。3ページでは、そういった環境変化と国家的課題あるいは北海道の資源・特性を活かしながら、今後の北海道開発の方向性として、「グローバル化」「自然環境・エネルギー問題」「人口減少・少子高齢化」「活力と競争力ある地域社会の形成」ということで、これも部会報告と同様にまとめております。

また、「計画の目標」、ここが初めてのところでございます。これまでの部会議論の中でも、2050年を目標としてなどというご意見もございまして、それを踏まえつつ「21世紀前半期を展望しつつ、2008(平成20)年度からおおむね2017(平成29)年度を目標とする」、こういうふうに書かせていただきました。それで、「新たな計画の推進により、オープンな競争力ある北海道、サステナブルな美しい北海道を実現していくことを共有の目標として掲げる」、こういうまとめ方をさせていただいたところでございまして、この3ページの右下のところにつけさせていただいております。後段のほうで5つの主要施策が出てきますが、そのうちの「グローバルな競争力のある自立的安定経済の実現」、それから「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」、これが少し上位概念ということで、もう少しメッセージ性といいますか、ビジョン性を込めたキーワードとして、この二つを掲げさせていただきました。そういった論を支えていくベースとして下の三つの施策がある。こういう構造でございます。

4ページ目ですが、これは各論の一つ目ということで、一くくりの課題でございます。これもこれまでの議論を踏まえて中身を少し修正させていただいております。

それから、5ページ目のところございまして、観光の視点、それから、下のところで「東アジアと共に成長する産業群の形成」ということで、前回の3回目の部会の中で少し話題がありました「ロシア極東地域にも隣接している」といったようなキーワードも含めて、2点修正させていただいております。

それから、6ページのところでございます。「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」、ここが1回目、2回目、3回目のところでは議論せずに、

今回初めてご議論いただくテーマでございます。

環境に関しては、洞爺で来年開催されるであろうサミットが環境の視点で大きく議論されるのではないかと話題を含めて、昨今、環境に関して政府等において議論が活発化している状況を踏まえつつ、それを今の時点である程度集大成するというようなまとめにしております。したがって、これは特に閣議決定された「21世紀環境立国戦略」を踏襲しつつ、キーワードとして、「自然共生社会」「循環型社会」「低炭素社会」、この三つの言葉で全体をまとめております。

その中では、「低炭素社会」が1番で「循環型社会」が2番で「自然共生社会」が3番になっておりますが、北海道であるということ鑑みると、自然共生のようなイメージがやはり北海道に合うのではないかと趣旨で、順番を変えさせていただいております。

自然共生社会については、基本政策部会の中で議論したこととほぼ同様の内容を踏襲させていただいております。とりわけ、アイヌ文化の振興等というものをこの自然共生の中を含めているのが私どものまとめの特徴だと思います。

それから、三つ目の「低炭素社会の形成」ですが、ここのところも検討なり議論というものはいろいろなところで進んでおりますが、その中の柱としては、一つには、新エネルギーと言いますか、化石エネルギーに依存しないもの、そういった地域エネルギー・新エネルギー系のものを最初に、それから、「効率的なエネルギー消費社会の実現」ということで省エネルギー的なものを2番に、それから3番目として、「温室効果ガス吸収源対策の推進」ということで、ここも北海道には圧倒的に森林とかそういうものがあるということ踏まえたまとめにしております。省エネルギーのところも、北海道のエネルギー、特に民生部門のCO<sub>2</sub>の排出がほかの地域に比べて多いというようなこと、冬期の暖房の問題などもございますので、そういったところを少し上のほうに出しているというのがこのまとめの特徴でございます。

7ページでございますが、これも2回目の計画部会の中でいろいろとご議論いただきましたご意見を踏まえさせていただいております。これまでは都市と人口低密度地域の二本柱ぐらいだったわけですが、その少し上位概念として、生活圏の形成とか、そういったものを少し前のほうに追加させていただいているところが修正点でございます。

8ページのところで、ネットワークモビリティの議論がございました。これもいろいろな見方があるかと思われませんが、北海道内のネットワークあるいは道外とのネットワークみたいなところで、どれがどれということなく、それを全体として一つの大きなネットワークと考えていくというようなことで、大括りの広域ネットワークというようなまとめに修正しております。

9ページのところで「安全・安心な国土づくり」。これは2回目の部会資料とほぼ変わっておりません。

10ページ、11ページが進め方のところでございます。基本政策部会のときには、4つの柱、すなわち、「投資の重点化」と「連携・協働」、それから「イニシアティブ」と「圏域・生活圏」の話をまとめさせていただいておったところでございますが、圏域とか生活圏の話在先ほどの第3章のほうに持っていきましたので、ここの基本的方向としては、一つには投資を重点化していくというようなこと、それから二つ目としては、コラボレーション、連携・協働していくということと、新たな北海道イニシアティブの発揮ということでまとめております。こちらのほうは、具体的にどのような取組をするのかということを少しまとめておりましたが、細かい話ばかりになるのも読みづらいのではないかと思いますので、今のところは、「背景」の下には「基本方向」ということで、考え方なり理念的な表現を入れつつ、それを具体的に補完するような実際の取り組みを説明していくというようなことにさせていただきました。

11ページの下でございしますが、これも6期計画と同じ書き方ではありますが、新たな計画の一番最後のところにもこういったものを入れていきたいと考えております。基本的計画の理念を踏まえつつ、施策とか期間とか、弾力的な運用を図るというようなこと、それから、北方領土をめぐる状況が変化したときには改めてこの開発の基本方向を見直す、この二つのことを付記するというところをつけ加えさせていただいております。

以上、資料2と資料3を説明させていただきました。

【南山部会長】それでは、続きまして、嵐田委員から、北海道の新しい総合計画の原案について、若干ご説明いただきたいと思っております。

【嵐田委員】前回もご報告いたしましたけれども、道においては、7月上旬に「新しい総合計画」の原案をとりまとめたところでございます。お手元に参考資料として原案の概要と、原案本体をお配りしてございますが、概要に基づきまして簡単にご説明をさせていただきます。

まず、概要の1ページの上段には、計画の策定の趣旨などをまとめてございます。1の「計画策定の趣旨」といたしましては、「今後四半世紀を展望しつつ、北海道がめざす姿と進むべき道すじを明らかにする」ということであり、2の「計画の性格」といたしましては、道政の基本的な方向を総合的に示す計画であり、産業、教育などの分野における政策は別に策定する分野別計画等により推進することとしてございます。3の「計画期間」でございますけれども、平成20年度からおおむね10年としており、ただいま説明のございました国の計画期間と同じとなっております。

次に、1ページの下段からは、「基本構想編」でございます。「基本構想編」の第1章におきましては、「時代の潮流と北海道」ということで、「人口減少・超高齢社会の到来」、「グローバル化の進展」及び「深刻化する地球環境・資源エネルギー問題」を時代の大きな潮流としてとらえ、その中での北海道の展望を示してございます。

次に、2ページの上段には、第2章として「めざす姿」を示してございます。時代の潮

流を踏まえて、北海道の「めざす姿」として太字で書いてございますように、「人と地域が輝き、世界にはばたく、環境と経済が調和する北海道」を掲げまして、大きく三つの観点から、「世界に躍進する産業」「ゆとりと安心のある暮らし」「個性と活力に満ちた地域」という、それぞれのめざす姿をまとめてございます。国の計画の第2章第4節「計画の目標」と共通しているのではないかと考えているところでございます。

第3章「政策展開の基本方向」についてでございますけれども、この計画のめざす姿を実現するために、道が道民とともに進める政策展開を、経済・産業、暮らし・ライフスタイル、環境・エネルギー、人づくり・情報・科学技術、社会資本の五つの分野に区分しまして、今後約10年先を見据えた政策の柱として四角で囲んでいる14本、主な取り組みとして120の取り組みをまとめてございます。原案本体の、例えば、57ページの「交通ネットワークの形成」で言いますと、見出しに「国際交通ネットワークの形成」や「幹線交通ネットワークの形成」とありますが、これを数えていくと120の主な取り組みになるということでございます。

道の計画は長期的なビジョンを示すことに重きを置いてございますが、この部会でもいろいろご議論がございましたけれども、より具体性を持たせたいということで、実は指標を設定してございます。例えば原案本体の27ページには産業関係の指標が掲げてございます。全体で指標は約60本掲げてございますが、例えば、11番の「観光入込客数」や12番の「観光消費額」など、印をつけているものについては、その直近の数字を踏まえて指標を見直していくこととしてございます。

次に、概要の3ページでございます。第4章の「地域づくりの基本方向」でございますけれども、持続可能で活力ある地域づくりを推進するに当たっての道としての基本的な考え方を1で記載してございます。こうした地域づくりを進めていくために、2の「計画推進上のエリア設定」で、拠点性の高い中核都市を核といたしまして、道南、道央、道北、オホーツク、十勝、釧路・根室の6つの連携地域を設定することとしてございます。そして、地域づくりの手だてといたしまして、この6つの連携地域ごとに地域に根差した政策展開をするため、道民や市町村の参画を得ながら、3にございますように、「政策展開方針」、今は仮称としてございますけれども、それを策定して進めていくということでございます。

前日もお話ししましたけれども、6月議会におきましては、実は、この連携地域のポンチ絵について、支庁制度との関連で多くの議論が集中したところでございます。

次に概要の4ページをお開きいただきたいと思います。今回、プロジェクトの委員提案ということで、資料4に項目ごとに8つに繰り直してございますが、私どもは、この「ほっかいどう未来づくり戦略」を提案したところでございます。ここには、計画のめざす姿をより確実により効果的に実現するため、北海道全体の資金あるいは人材、情報などの政策資源を結集して取り組むべきテーマといったものを絞り込み、取り組みの道筋や手だて



を戦略として示したところでございます。具体的には、本道の優位性を一層向上し発揮できる食産業・観光等8つの戦略を掲げてございます。

以上、「新しい総合計画」の原案の概要を説明させていただきました。この原案につきましては、7月13日からパブリックコメントを実施してございまして、8月13日にそれを終了する予定でございます。並行して、市町村・各種団体等への意見照会、そして住民の方々との意見交換会で、現在ご意見等を伺っているところでございます。今後の予定として、時期はまだきちんと明言できませんけれども、年度内には計画を決定し、20年度からスタートしてまいりたいと考えてございます。

なお、北海道といたしましては、北海道開発法に基づき、北海道総合開発計画、今議論している国の計画でございますけれども、この計画に関する意見を提出できることになってございますことから、今ご説明をいたしました「新しい総合計画」を決定後に、これを基本にした道の意見を取りまとめ、内閣に提出させていただきたいと考え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した。

それでは議論に入りたいと思いますが、冒頭申し上げましたように、今日は基本的な事項についてある程度の整理をしたいということで、資料2について皆様のご意見をいただきたいと思います。もちろん、先ほど説明がありましたように、これまでいろいろ議論いただいたところもあります。そういったことで、私のほうからある程度範囲をお示ししながら議論をいただきたいと思います。

最初は、総論的な部分、資料2の第1章と第2章の関係で、特に第2章の第4節「計画の目標」、具体的には細かいことをある程度書いてあるのは3ページの下です。このところを中心に総論的なご意見をいただきたいと思います。

どなたからでも結構ですが、ご意見ございましたら……。「計画の目標」をどこに設定するかということでありますけれども。

もし差し支えなければ、これは全体にわたることですので、皆さんからお一人ずつご意見をいただければと思います。大変恐縮ですが、席順で嵐田委員から、2章の4節を中心に総論的な部分で何か特にご意見がございましたら。

【嵐田委員】ただ今、道の計画の概要で説明させていただいたとおり、この総論の部分である「計画策定の意義」、「計画の方向性と目標」、そして特に計画の目標等については、私どもの原案と基本的に一致していると考えており、特に意見はございません。

【南山部会長】ありがとうございました。

それでは、家田委員、特に何かございませんでしょうか。

【家田委員】結構だと思います。ただ、「北海道」と書いてある言葉を取ってもどこでも通用するものになっているというのは、全国が同じ課題を抱えていると思ってもいいのですけど、あえて言うならば、「新たな計画の目標」の左側のほうの囲みの中に二つ線が入

っていますけれども、三つ目の線くらい引いて、その上にも「資質や特性を活かし」と言うのだけど、それ以上に北海道が抱えている特に重要な課題もあるわけだから、その状況にかんがみて、ひときわ工夫するとか、ひときわこの北海道は違うのだということを、何かちょっと文言でも入れておいたほうがいいかなという感覚は持っておりますが、特に反対意見はございません。

【南山部会長】ありがとうございました。

上野委員、どうぞ。今のところに限らず、この概論のところでもし何かあれば、それでも結構でございますから。

【上野委員】数値目標のようなものを掲げるのはなかなか難しいと思うのですが、北海道が一番目指さなければいけないものは何かというと、何度も言われてきているように、自立を目指さなければいけないということを言っているわけですから、一体どの程度まで、一遍に自立できるとは思いませんので、段階的にどの程度まで目指すのかということくらいあってもいいのかなという感じがしております。

【南山部会長】ごもっともなお話ですが、自立の定義自体もまたなかなか難しい。ある見方をしたとして、北海道だけが自立しているとか、していないとかということになると、なかなか難しい面があるかと思いますが、何か工夫できることがあったら、また最終の計画のときにできればと思いますが。

加藤委員、何かございませんか。

【加藤委員】これまで種々議論をされてきた内容を整理して抽象化すれば、こういう整理になるのだらうと思しますので、特段それについてどうのこうのはございませんけれども、言葉として、例えば「他にない幸せを実現する」だとか、何かわかりのいい言葉の打ち出しみたいなものもあるとなおいいのかなと、こんなふうに思ったりもいたしております。

【南山部会長】家田委員のおっしゃったような、北海道ならではの事情・特性を踏まえた表現というのはやはり必要ではないかと、そういうお考えでしょうか。

【加藤委員】それよりむしろ、市民感覚にもフィットするような、これからの北海道が目指すのは、平場の市民から見ればそういう言葉になるのかなというような、そういう意味合いであえて発言させていただきました。

【南山部会長】ありがとうございました。

小磯委員、お願いします。

【小磯委員】今までの議論を踏まえた体系的な整理は十分されていると思いながら、ただ一つ、北海道という地域の計画らしさといいますか、一言でこの計画の特徴というものを言い表したらどうなるのかなというものを改めて考えてみた場合、私個人としては、第4章の最後にあります新しい制度的挑戦としてのイニシアティブ、ほかの地域に先駆けてここにあるいろいろな目標とかそういうものを実現していくのだという、そのメッセージがいかに加わるかというところではないかと思えます。

したがいまして、今回新たに目標ということで掲げられた文言なんかを見ましても、「オープンな競争力」「サスティナブルな美しい」という、その中にそれをより先駆的にほかの地域に先駆けて実現するのだというメッセージが加わることで、少し北海道らしさが出てくるのではないか。そういう意味で、ただ「オープン」とか「サスティナブルな美しい」というものを、じゃあ北海道という地域で受けとめてどういう政策なんだというところですね。その具体性を持ったものとの見合いの議論だと思うのですけれども、そういう印象を持ちました。

【南山部会長】ありがとうございました。

坂本委員、何かありますか。

【坂本委員】基本的にはこういう方向にあるのだと思いますけれども、一つ「計画の目標」の中に「国への貢献」というものが入っておりまして、結局、北海道が自ら自立していくということは北海道の地域にとっては当然でありますけれども、北海道が自立していくためにも、やはり日本全体への北海道の地域としての貢献が何かないと、国からの補助や援助が得られない。北海道だけが元気になりましょう、元気になりましょうというのは結構なのですけれども、そのためにいろいろな要求もするというような観点で、じゃあ北海道は逆に国家に対して何ができるのか。そういう大きな目標が、極端なことを言うと、北海道だけよくなればいいという感じの理想論だけを訴えて、果たして説得力があるのかどうかということとはちょっとあるのですけれども、やるべき方向はこうだと思います。

もう一つは、主要施策の中に「グローバルな競争力」とありますけれども、やはり現在の北海道の農業関係から考えますと、EPA等、グローバルそのものが自立的経済の安定と相反するような課題も抱えているわけです。このあたりをどううまく言葉だけじゃなくクリアしていくような施策が打てるのかというようなことは、ちょっと私自身としては思っております。

【南山部会長】この第4節をどうとらえるかで、第1章、第2章全体を踏まえて、今、坂本委員が言われたようなことが書かれていて、その全体のもとでこういうところを、ここにも出したほうがいいのか……

【坂本委員】最初の目標ですからね。

【南山部会長】その辺のことかと思えます。

櫻井委員、何かご意見ございますか。

【櫻井委員】この委員を見ますと、北海道関係者ではない人は家田先生と生源寺先生と私の3人ということで、私は北海道には何の利害関係もありませんので、そういう意味で、日本の国の観点から見てどうかということちょっと申し上げます。

もう一つは、先ほど、北海道のほうの「新しい総合計画」のご紹介もあったのですけれども、これは、見るとかなり似ているところもありますけれども、基本的には北海道の中で完結的な感じに書いておられるという印象を受けました。そうすると、こちらの総合開

発計画のほうは国の計画ですので、やはり観点が違わないといけないうものが基本的にはあるかなと思っています。

それで、総論的な話ということで言いますと、やはり第一は、北海道開発というものが日本の国にとってどういう意味があるのかというのが明確にわかるように出すということが基本ではないかと思うのです。それがこの資料はそれなりに完成度が高くとてもきれいで何かいいことばかり書いてあるので、やったらいいじゃないかという気がしますが、そうするとインパクトに欠けるというか総花的になってしまうので、もう少し特徴を出したほうがわかりやすいのではないかなと思います。

一つ私が思ったのは、どこに入れるかわからないのですが、温暖化の話というものがあって、ちょうど河川局で随分一生懸命やっていますけれども、IPCCの報告書なんかも出たところで、気候変動みたいな話をいきなりダイレクトに書くのは厳しいかもしれませんが、温暖化していくということは、例えばこの間の九州の災害もそうですけれども、災害は南のほうほど厳しいのです。社会的なコストということを考えると、日本の国の中心といいますが、首都機能移転とはまた違うのですけれども、もうちょっと北側にシフトする形で開発をするといいますが、ある種の投資なんかにも一定の傾向があってもおかしくなくて、これもすごく大きい話になるのですが、そういう観点で言うと、北海道ってやはり一つのスポットではあって、そういう温暖化の中で北海道がむしろクローズアップされる場所というのはあるのではないかなと思います。

あと、特に北海道について生活のことを考えると、やはり社会基盤といいますが、災害がとても多いし災害に弱いというイメージがありまして、この点はやはり生活の基本なので、古いという話ではなくて、新しい環境変化を踏まえて社会基盤の整備を重点的にやるというのは、それなりに総論的にも説得性を持ちつつあるのではないかと思うのです。災害に脆弱だと北にシフトしても意味がないので、ちゃんと安全にするということです。

それから、北海道さんの計画にもありましたが、拠点の都市をちゃんと形成していくということと、人口がそこに少しずつ誘導されるような形で政策を立てていくというのは、方向性としてはあるのではないかということが第1点です。

2点目は、同じ社会資本の整備についてなのですが、中の話ですね。例えば道路です。道路の話はそこそこでいいかなという感じがちょっとしているのですが、道路ばかりつくってもしょうがないので、むしろ、国として言うべきことは、北海道の中の道路整備だけではなくて、ほかの地域から北海道に行く、あるいは北海道からほかの地域に行く、これはグローバルという話にいきなり飛ばないで、要するに、交通機能を持った社会資本というものをかなり中心的に重点的に整備するということは、観点としてやっていいのではないかと思うのです。

一つの戦略としては、やはり北海道は何となく開発がおくれているというイメージが基本的にはあって、水準的に言うとおくれているのかなというのがあります。そうすると、

空港と港湾、これをやはり重点的にやる。スーパー中枢港湾の話もありますけれども、これは一応スーパーと言っていますけれども、本当は全然スーパーではなくて、グローバルスタンダードからすると当たり前のことで、従来の日本の仕組みからいくとちょっとスーパーということなんだけれども、そうではなくて、開発密度が比較的低いということも踏まえますと、やや実験的なところも踏まえて、本当にスーパーな港湾なんかを整備できるといいなと思っています。

だから、戦略としては、正面からやるときついで、特区的な仕組みを活用するか、あるいは実験でもいいし、特例法でもいいし、特別措置でも何でもいいのですけれども、とにかく恒久的な一般制度ということに必ずしも踏み込まない形でやってしまう、ということの方法論としては考えたほうがよろしいのではないかと思います。

あと農業についても、同じような話が出ているようですけれども、大規模農業といいますが、経済合理性のある農業展開というものがどういうふうに行けるのかということはやはり考えていただきたくて、ただ、きのうの選挙の結果なんかを見ると、どちらの方向に行くのか、少し振れるのかなとも思うのですけれども、しかしながら、ベースとしては、経済合理的なそういう農業経営というのは、やはり日本の将来にとって、それから自給率の観点からも重要なのかなと思っています。

【南山部会長】ありがとうございました。

温暖化が進んでいる日本で、農業の適地は北海道しか残らなくなるというような極端なことを言う人もいますけれども、それをすぐ盛り込むわけにはいかんでしょうけれども、そういう将来のことというのは、当然、北海道を活用するといいますが、役に立つ意味では考えておく必要があるのかもしれませんが。今回のものにうまくフィットするかはなかなか難しいところがありますけれども。

それでは、佐藤委員、お願いします。

【佐藤委員】計画の期間が2008年から2017年ということが書いてありますが、これの持つ意味がやはり通り一遍だということ。北海道にとりましてこの期間は、実は北海道横断自動車道が完成する期間なのです。そして北海道新幹線が函館まで来る期間なのです。そのときにどうなるのかということの議論がない。ですから、ただ単に10年間ということで書いてはいないか。北海道横断自動車道ができて日高山脈が抜けたとしたなら、北海道は一変してくるだろう。それを踏まえての計画になっているのだろうか。それがないので、家田先生がおっしゃるように、「北海道」を外したら日本のどこでも当てはまる。北海道は、この10年は極めて大事な、ある意味では今まで基盤整備をずっとやってきた最後の最後の期間であって、それを生かすか生かさないかがこの計画の持つ意味だろうと思います。そういう点で、北海道の中での基盤整備がほぼ完成される時である。

そうすると、次の問題は、北海道内は大体見えたけれども、对本州に関してやはりネックがあるのです。そのネックは、例えば必ず海を渡らざるを得ないということ。それで、

各港湾が整備されまして、フェリー等で荷物を送ろうとしても、結果的にはフェリーは経済効率によってどんどん苫小牧に集約され、なおかつ最近の原油高騰によって便数を減らされ、航路も減らされ、なおかつ速度も落ちるようになる。そういう状況に今なっています。そうすると、对本州に貢献しようとしても、パイプが少ない、パイプが細いんです。これは極めて大事な問題で、そうしますと、对本州との連結を考える上では、やはり青函トンネル自身の持つ意味を再評価しなければだめだろう。そのパイプを太くしなければ本州への貢献は北海道としては成し得なくなってくる。そういう点でのシナリオが必要ではないか。計画目標として見たとき、この10年間に北海道で完成される事業の成果をより本州に波及させるために何が課題かということ、私は改めて对本州の交通網の強化が課題ではないかと思います。

【南山部会長】ありがとうございました。

それでは、生源寺委員、お願いします。

【生源寺委員】1章、2章は、歴史の分析といいですか、あるいは利用可能な資源の特徴等を整理して、目標・方向性を示すということですので、多分こういう書き方になるのかなとは思うのですが、ただ、3章以下が今度は個別の計画の主要施策あるいは推進の方向という格好で非常に具体的になるわけですね。計画としてはそういう形にならざるを得ないのかなという気もするのですが、ちょっと考えますと、何をやるかということの中で、社会資本の整備、これはいろいろな分野があるかと思いますが、中央政府なり国なり道なりということが主体になるかと思うのです。あとは、実は書かれていることの多くは、経営あるいは事業者が本来担うべき事柄とか、あるいは家計・世帯がいろいろ考えていただく必要のあるものが多いわけですね。つまり、グラスルーツレベルといいですか、その集積によってある意味では目標が達成されていくような、そういう構造があるのだらうと思うのです。

先ほど、加藤委員だったでしょうか、市民感覚に引き寄せてみるとというようなことをちょっとおっしゃったような感じがするのですが、道の中におられる、あるいは家計・世帯がこの計画を見た場合に、何か随分遠い世界のものという感じに多分なるのだらうと思うのです。

それで、二つちょっと申し上げたいのですが、一つは、これは事業の提案という要素を含んでいるのだらうと思うのです。サプライサイドと言ってもいいかもしれません。それからエネルギーの問題等々は、生活の提案もかなり含んでいるのだらうと思うのです。これはユーザーサイドというふうにあるいは言うことができるかもしれません。ですから、書かれていることをどういう角度から見ると、あるいは読み込むと、自分のものとして考えることができるか。そういう視点がちょっと必要なという感じがしたのが1点です。

もう1点は、3章以下にそれぞれは非常にもっともなことが書かれているわけです。繰り返しになりますけれども、事業者の努力なり、あるいはそれぞれの世帯なり、あるいは

地域社会の努力に待つところは大きいかと思うのですけれども、スイッチを入れるというか、稼働モードに移るようなきっかけなり、これは新しい人材ということもあれば、新しい仕組みということもあるのかもしれませんが、そういう仕掛けが必要な分野がかなりあるのだらうと思うのです。潜在力をいわば顕在化するようなきっかけづくり、それがひょっとすると次の議題のプロジェクトということになるのかもしれませんが、そういうようなことをもし書くとすれば、前半のところかなと。各論のところでも一々そんなことを書いていることはできないということもありまして、そんな点をちょっと感じた次第です。

【南山部会長】ありがとうございました。

田村委員、お願いします。

【田村委員】二つ申し上げます。

一つ目は、「計画目標」のところに、「北海道イニシアティブの発揮」という、4章に書いてあることを1行入れられないかなという気がいたしました。挑戦とか先導とか先駆的な取り組みなんていう話を、「計画の目標」に入れるのはどうかということ。

二つ目は、「新たな公」にかかわる話で、3章の3節のところに「新たな公」の話が一応出てくるのですが、私自身、この「新たな公」は国レベルで多用しているのであまり使わないほうがいいと思うのです。北海道のオリジナルとして打ち出すためには、コーディネーター機能の育成はどうでしょうか。私自身の言葉は、需要と供給のコーディネーター役をだれがするのだということです。また、このコーディネーター機能の話をもとにかこの1章、2章の中のどこかに入れられないのかなという気がいたしました。

【南山部会長】ありがとうございました。

丹保委員、お願いします。

【丹保委員】ほとんどのことを皆さんおっしゃいましたので、若干落ちているかなと思うところだけを加えて申しますと、1ページの一番最後の「計画の性格」というところで、前回以降の踏襲だということでございますが、最後の行で「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」と言っているのですが、民間部門にこの計画を踏まえると言うのは、やはりソビエトの5カ年計画みたいなものですから、これはちょっと表現を考えたほうがいいかなと。「調和のある」とか何とかうまい言葉を考えていただかないと、動きがとれなくなるかなと思います。これは単なる言葉の問題です。

それから二つ目、3ページに「自然環境・エネルギー問題」と書いてあります。再生可能なエネルギーの話は書いてあるのですが、これはどこでも多分そうだと思うのですが、今30%以上ぐらいを占めている原子力エネルギーのことは一切書いていない。これはやはり北海道として避けて通れないことで、言葉の上に出さないということがかえって陰湿だと私は思います。ですから、やはりちゃんとそういうことを位置づけるということは書いたほうがいいのではないかと。非常に大事なポイントを意識して外しているような気がし

ますので、みんながそんなことをやっている、日本がおかしくなる可能性がありますから、これはぜひ。

それから、交通網は、さっき佐藤先生が言われました、櫻井先生もおっしゃったのですが、スーパー港湾云々のこともあるのですけれども、道内のネットワークを高速道路だけで表現するのは、確かにここは国土交通省ですからそれが担当なのですけれども、鉄道であるとかそういうものとのリンクをきちっとしないといけないよという総合的な議論をやはり一つ入れておきたい。それができて初めて内輪の軸になる新幹線というものが意味を持ってくるのだらうと思いますので、その形は、やはり中の整備をきちっとして、自立できないまでも中がきちっとした道内での動きがとれるような形にした上で、他地域とリンクを組んだらどうかというようなことをどこかで書けたらと思います。

それから、人口誘導の話はさっきどなたかおっしゃっていました。前からいろいろお話は出ているのですが、小さなところでは、非常に人口密度が低い地方の小さな集落を、ある程度の形でうまくまとめていくにはどうしたらいいかという話があるし、もう一つ、これは議論が出たことはないのですが、札幌市の加藤副市長がいらっしゃいますけれども、一極集中という話があって、一極集中するには何を集めたらいいかという議論はやはりしておかなければいけないと思うのです。30%いるかないかという話だけではなくて、札幌市という巨大都市にどういう機能を北海道は期待しているのかということ、やはりちょっと書き加えておきたい。もっとあえて言えば、年金をもらっている私のような弱者は札幌に住むしかないとなったら、札幌はその機能をきっちり持たなければいけないというようなことを、やはり議論してもいいのではないかと思います。

それから、農業が恐らく北海道にとっては日本全体の中のリーディング産業であります。お金はそんなにもうからないかもしれません。そこで、どこかにバイオエタノールなんて書いてありますけれども、こんな部分の問題をやって、人間が食うものを自動車に食わせていいかどうかという議論さえ決着していないのに、それをここに書き込むのは私はいかがかと思います。書くとなれば、北海道はバイオコンビナート、最終的には石油を使わないでプラスチックのようなものをそこからつくれるような産業の育成まで考えてバイオテクノロジーを議論するのだということになるのではないかと。ですから、これはやはり大きな目標をきっちり立てた上でいくべきではないかと思います。もしバイオエタノールをつくるのが主力になり得るのであれば、遺伝子組み換えをやって、たくさん生産を上げたほうがいいに決まっていますから、そんなことをしないのなら、それはちゃんとした、たくさん採れなくてもうまい良い食べ物をつくらうじゃないというような話になって、かなり矛盾をした表現になりますから、個々のテクノロジーは相当きちっと頭の中で整理しないと。どこかでキャッチフレーズが出たものをそっくりここに書き込まないほうがいいのかと思います。

いろいろございますけれども、北海道がきちっとまとまることと、北海道の中で、弱い



人、強い人、元気な人、衰えてきた人がどういうふうに住むかという話と、それがほかの地域とどうつながるか、道路だけでもなければ鉄道だけでもない、そこはやはりきちっと書き分けたいと思います。

【南山部会長】ありがとうございました。

濱田委員、お願いします。

【濱田委員】まず、総論の第1章ですけれども、数々の批判を意識して開発の意味ということが進化しているのだということを書くことは、これは平成17年のときからこういう議論をしているのですけれども、こここのところをもう一步進められないかなと私は思っています。坂本委員もおっしゃいましたけれども、全国から見れば、「何で北海道が」という批判は依然としてあると思うのです。それにこたえるために、北海道総合開発計画というのは一体国民にとって何なんだということと言い直すことが私は必要だろうと思っています。

それから、第2章の4節でスローガンが出てきました。「オープンな競争力ある北海道」「サステナブルな」云々とありまして、家田委員が北海道のところをほかの地域にしても同じだというふうにおっしゃったのはこここのところだと思いますけれども、最初の「オープンな」というのはちょっと何か意味がとれない。非常に大きな意味で一般的な表現過ぎて、ちょっとどうかなという気はしています。

それと、この二つのスローガン、「目標」と書いてありますけれども、それと第3章に主要施策が並んでいるのですが、それとの対応関係が果たしてつくのかどうか。目標を掲げるなら多少それを言っておかないと、どこがどうつながっているのという話になりかねないと思いました。

それから、第3章の中で、今日議論の対象になっている第2節なのですが、ここはサステナブルという話とまさにぴったりのところだと思うのですけれども、サステナブルということになると、私は二つの内容があると思っています。それは、人々が生きていける、それから自然が保たれる。この自然が保たれるというほうはこの第2節の中にいろいろ書き込めるのでしょうけれども、人々が生きていけるというのは、働く場所があって産業があって、恐らく第一次産業、第二次産業が基本になると思うのですが、そういうものがなければいけない。そうすると、自然が保たれるという話と産業があるという話がどうやって整合するのか。そこが、丹保先生もご指摘になったように、一体それじゃどんな産業を追求すると、北海道の自然も保て人々も生きていけるのかという話にしていかなければいけない。第3章の第1節の3と第2節との関係をちょっと考えざるを得ないかなと思いました。

【南山部会長】ありがとうございました。

宮谷内委員、お願いします。

【宮谷内委員】総体的にはよくまとめてあるなと思います。ただ、先ほどどなたかからお

話がありましたけれども、これは10年のスパンでものを考えているわけです。昔はよかったと思うのですけれども、今は3年、5年でどんどん変わっていくわけですね。そういうものをきちんとこの計画を作って進めていく段階で、もちろんフィードバックしてやっていくのでしょうかけれども、そういうことを3年おきか5年おきにやっていくのが必要ではないのかと思います。

それから、先ほど人口誘導の問題がありましたけれども、私は北海道に住んでいて、札幌一極集中というか、そういうふうになるということは、農村があったり漁村があったり、今180の市町村がありますけれども、いろいろな農業をやったり漁業をやったりするそれぞれの営み、そこにこれまでの北海道百何年の文化が形成されるというか醸成されてきたのではないのかと思います。だから、自然にそうなるのならいいのですけれども、それをあえて作為的に動かしていくということはいかがなものかということで、北海道に住んでいて、言い方は古いかもしれませんが、やはり均衡ある発展をお願いしたい、そういうふうに思います。

それから、道路の問題がありました。日本の自給率のことも言いましたけれども、よく関税が高いとかその部分だけで言われるのですが、私は北海道に住んでいて、町村長145人いますけれども、いつも、どなたに聞いてもまだまだで、私も多様なニーズへの対応の道路整備ということで、医療としての道路の問題、あるいは食料を担う道路、生産した新鮮な野菜や新鮮な魚介類を札幌や都市圏に輸送していくための道路網、観光にしてもそうですが、まだまだいろいろな面であると思うのです。そういう面は私は声を大にして、無駄なことはやることはないですけれども、必要だと思います。

例えば、北海道洞爺湖サミットということで今沸いていますけれども、10年くらい前に有珠山が噴火したとき、私どもの道南周りで国道5号線を車が走ったり、何度も言いますけれども、単線の函館本線をポイントをつけかえて複線にして通っていくという、そんな大変なんだということが災害のときに起きているわけです。実際に現在はどうかというと、また忘れ去られたように、高速ネットワークというか、そういうものから見ると離れた問題だと思うのです。そういうのがたくさんあると思うのです。そういうことで私は重要だと思っております。

それから、バイオエタノールの話もいろいろありましたけれども、バイオ燃料というと、今、E3とか、外国は10ぐらい入れているのですけれども、すぐエンジンがかかってそれで走れるかということ、これは横浜へ全部持っていかなかったら使用できないんですね。ものすごくコストの高いものなんです。そういうことも含めてもっと研究して、どなたがおっしゃったように、この問題だけでなく、そして、家畜の食べるものまで今それに回そうとして、酪農家やそういう人の原価が上がっていったら経営が大変だということも含めて、もっと全体的に考えていく必要があるのではないかと思います。すぐガソリンに入れてやれるというような問題ではないということもあるわけです。

もう一つは、北海道が日本のためにどうして必要なのかということ、先ほどどなたか言っているように、この計画の中でもっとアピールしていく必要があるなと思います。ちょっと気になったのは、「安全・安心な国土づくり」で、上のほうは北海道と言っているのですけれど、私は「安全・安心な北海道づくり」ってなぜ入れないのかなと、おかしな話ですけれども、そういうふうに感じました。

【南山部会長】ありがとうございました。

第1章、第2章の総論的な部分で皆さんから大変貴重なご意見をいただきました。

それでは、次に、第3章、第4章のやや各論的な部分、あるいは施策を推進するに当たって考えるべき方法論、そういったことについてご意見をいただきたいと思います。

最初に第3章、各論でありますけれども、これについては、先ほどの説明にもありましたように、幾つか議論を既にされたものがございます。今回は特に、先ほど濱田委員からお話が少しございましたが、第3章第2節の環境の部分を中心にご意見をいただければと思います。もちろん第3章のほかの部分でも結構でございます。

家田委員、どうぞ。

【家田委員】ちょっとだけ戻らせていただきたいのですが、第2章4節の「計画の目標」で、どうしてちょっとパンチが足りないのかなとよく考えたのですけれども、2つ挙げられているのです。それで、変な話ですけれども、大体、2つというのはまとまりが悪いんですよね。3とか5というのは落ちつくのだけれども、それでなんだなと思って、この上にもう一つ何かまとめるような格好で何か言うようなものを、いずれの段階かを考えて、今から考えたらどうかと思いました。

いろいろな先生方がお話しされた中で、私は佐藤先生がおっしゃったのが大変な達見だなと感服させていただきました。要するに、北海道にとってこの10年というのは、前の10年とかそのまた前の10年とは全く意味の違う正念場なのだと、ここで踏ん張る、踏ん張りどころのこの10年とか、正念場を迎える北海道とか、今頑張らないでどうするんだ北海道とか、そういうある種のまとまったコンセプトを佐藤先生はおっしゃったのだと思うのですけれども、そういうものをここに入れ込むというのは私も賛成でございます。それを全体がまとまる一つのキャッチフレーズにすれば、その下に二つあってもいいのではないかという感触を持ちました。

それから、もう1点だけ申し上げさせていただくと、北海道のほうの、さっき嵐田委員からご紹介のあった「新しい総合計画」の話を今さらさらっと見せていただいて、それからこの総合開発計画のことをさらっと見させていただくと、矛盾がないんですよね、合っているんですよ、合い過ぎている。ということは何を意味しているかということ、十分調整したという意味ではなくて、何でも入っているということだと思うのです。総花的だから矛盾しようがないということだと思うのです。どこかしらに両方が必ず入っている。

恐らく、今後特に重要なものにプライオリティーをつけるということがどうしても必要

になるので、そのときに論議を呼ぶような計画のほうが本当はいいんですね。つまり、開発計画のほうはここに重点を置こうと言っているけれども、道のほうの計画はそれじゃなくてむしろこっちに重点を置きたいとなっている。そのほうがむしろ健全な姿で、そこでコンフリクトがあってちょうどいいところにおさまる、というようなことを少し模索する意味で、今ちょっと両者の話が合い過ぎているというのはむしろ課題かもしれない、後ほどチェックが必要だ、というふうに少し認識してはどうかと思いました。余計なお話ですけども、すみません。

【南山部会長】ありがとうございました。

それでは、第3章の第2節を中心にご意見をいただければと思いますが、ご質問でも結構でございます。何かありませんか。

丹保委員、何かございませんか。

【丹保委員】日本で北海道だけがヨーロッパ並みの人口密度とある程度の近代化を終えた地域なのです。したがって、それが共生とか自然と組み合っていけなければ、日本はもう絶対いけないほど高密度化していますから、そこはやっぱり強調したほうがいいと思います。日本がこれからいくための非常に重要なリーダーになり得る地域であるというふうに思います。ですから、人口密度の話はぜひ入れておきたい。適正な人口密度である。少子化ということはありますけれども、北海道の人口が400万人ぐらいまでに落ちたってかなりのレベルの密度を持っていますから、そこはきちり書いておいたほうがいいのだらうなと思います。ぜひ適正な地域であるということを書いて、だからしっかりと投資をして新しい状況をつくりましょうと。

私どもが子供のころは、日本の人口というのはたかだか9,000万人弱でございました。ですから、今1億2,000万人ありますから、3,000万人減ったって、私が大学に入る、戦争に負けるころまでの日本の状況ですから、そんなにびくびくすることはないので、それをどうするか。北海道はそういう地域だというふうに振りかぶっていいのではないかと思いますけれども。

【南山部会長】ありがとうございました。

ほかにございませんか。

【佐藤委員】6ページのところで「アイヌ文化の振興等」と出てきますね。これで本当にこの意味することをわかる人が本州にどれだけいるだろうか。極めて誤解を与えるかもしれない。ある意味では、こういう項目の位置づけなのだろうか。もっと言いましたら、地球環境時代をリードし自然と共生する生活の仕方は実はアイヌなのかというようなことです。ここに「アイヌ文化の振興等」を入れてきた意味です。ここに入れることが適切なのかも含め、アイヌ文化そのものの持つ中身と、それから、これからつくろうとする地球環境時代の自然共生社会とが果たしてきちんとリンクしているのか、その議論はされたのでしょうかという質問です。

【高松参事官】基本的には6期計画の中身を踏襲してここに入れさせていただいております。文化のほうで見るかアイヌのほうで見るか、あるいはこういう自然を含めた総体として見るのかということがあるのですが、それを文化という切り口で見えてしまうとおさまるところはなくなってしまいます。したがって、もともとの北海道の開拓以前の時代をある程度念頭に置いて、「アイヌ文化の振興等」と書いているのは、その伝統的な生活空間の再生も含めて、取り組みとしてこのところに今は入れさせていただいております。ここが駄目ということであれば、また方法を考えなければいけないと思います。

【佐藤委員】北海道局にはアイヌ施策室がありますよね。それが非常に大きな特徴のある組織体であって、そのこと自体をどうやってアピールするのか。それは、北海道局としてアイヌ文化にかかわる一つの見識といいたいでしょうか、発信の仕方というのでしょうか、それはぜひ検討してほしいと思います。

【南山部会長】ありがとうございました。

ほかにご意見ございませんか。

【生源寺委員】1節の「食料供給力の強化」のところですけども、表現あるいは重点の置き方だと思うのです。4ページの上の左の枠の中に「農産物の供給力強化」というところがあって、例えば、一番上の矢印の中に「圃場の大区画化や分散している農地の連担化」というふうにあるのですけれども、分散している農地がなくはないですし、連担化が必要なケースもなくはないと思うのですけれども、これは都府県で問題となっているそれこそ100筆の田んぼが半径5キロの円内に分散しているというようなことは全然違うわけですね。かなり団地化していますし、それから、北海道の場合には交換分合というような制度をうまく使っているような経緯もありますので、このままだと北海道以外の地域と同じような問題を抱えているというふうに読み取られかねないような気もいたしますので、このあたりは少し工夫する必要があるかなと。こういう工夫をすることによって、北海道の農業なり農村のビジョンが北海道らしく打ち出せるという面が私はあるように思います。

それから、ついでに申し上げますと、「持続的・効率的な農業経営の確立」とあって、その後に「コントラクターの活用による」云々とあって「大規模化への支援」とあるわけですね。昨日の選挙の話で櫻井先生もされましたけれども、ここも現時点での北海道らしさを出すとすれば、私はむしろゴールなき規模拡大の時代は終わったというぐらいのことを言うほうがリアリティがあるように思います。

ちょっと説明申し上げますと、農業経営の規模についていろいろな目標を立てる場合に、幾つかの考え方がありますけれども、基本は、特に日本、ヨーロッパなんかもそうですけれども、農業以外の産業の所得なり効率との均衡で考えるわけですね。所得均衡でもってこれくらいの規模が必要であろうと。それで、北海道の農業を称して「ゴールなき規模拡大」と言われた時期があったわけですけども、それは、ほかに農業以外の産業がないということもあって、そこで農業をやらないということになると離農という形態をとらざるを得

なかったことがあるわけですがけれども、同時に、均衡すべき農業以外の所得がずっと上がり続けていたわけです。ですから、それを追っかけるという時代が長く続いていたわけですがけれども、今後の経済の成長をどう見込むかにもよりますけれども、均衡の相手である農業以外の所得は、ほぼ静止状態ないしはごく低いレートで成長するという状況ですので、ある意味ではゴールなき規模拡大の時代は終わったというふうに言っているのだからと思うのです。

そこで、いろいろあるように、むしろ経営の厚みを増す必要があるということとか、それから、ここは実は今申し上げていることと全く矛盾しないと思っておりますけれども、非常に大きな法人の経営ができております。ただ、これをよく見てみると、人と土地の比率は、例えば10人の法人であれば10の経営が集まって、集まることによって合理化できている面があるということであって、とにかく大きくなればなるほどよいというような話では多分ないのだからと思うのです。そのことは多分これからの農村のあり方にも非常に重要な意味を持ってくるわけであって、ただ規模を拡大すればそれでいいというような話の時代は終わっているというふうにもむしろ言ったほうがいいのではないかと。つまり、北海道の場合には所得均衡という意味では十分な規模の拡大を遂げてきたセクターが多いわけですので、それが全くできていなかったのが実は都府県の水田農業、こういうことでありますので、この辺はむしろメリハリの聞いた表現ということを考えていいのではないかと。部品はそれぞれ特に異論があるところではないのですけれども、次のビジョンをどう提示するかというときに、少しお考えいただいたほうが良いかなと、こんな感じがいたしました。

【南山部会長】ありがとうございました。

【丹保委員】今、生源寺先生が言われたことと同じようなことを、先ほど、私がちょっと人口誘導というような表現をして言葉足らずだったのですが、例えば農業規模が大きくなったときに農業だけが大規模になっても実はしようがないので、集村型をつくって情報系も中に取り入れる。それから、その他のいろいろな家内工業型も取り入れる。そして、ある種の集落をつくることによって、地方の山村型の底上げをきっちりするようなことをやる。極端な弱者がそこで維持できなければ札幌周辺にしかるべく収容して高度医療をやるとか、いろいろなそういうことがあって、まちをつぶすというような意味では全くないのです。

ですから、今、生源寺先生がおっしゃった農業の厚みを増すという意味で、この時代、農業だけをやったのでは厚みはふえないのです。したがって、農業の厚みを増すということはどういうことなのかという話、そういう議論をどこかにうまく入れたら、今、生源寺先生がおっしゃったようなことを補強できるかなと思います。

【南山部会長】ありがとうございました。

小磯委員、どうぞ。

【小磯委員】第2節の「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」というこのポイントは、やはり、北海道の持っている豊かな環境資源というものをしっかり守っていく知恵、それを実は、第1節の自立的な安定的な経済の発展、そういう産業の育成、そういうものにどう結びつけていくことができるのかというのが、まさにこの計画で掲げられたサステナブルというところで具体的に問われている部分だと思うのです。だから、この部分をどこまで施策の中で位置づけられ、書き込めるかというところは、やはり大きなポイントだと私は思います。

抽象論をしていてもあれなので、少し具体的に私が今かかわっているお話をしますと、昨年度から、地元にある摩周湖というところ、あそこは展望台まで直接車の乗り入れができるのですが、今、透明度が落ちているということで、思い切って今年地元の人と一緒にマイカーを規制しました。それだけでは、ただ環境を守ることなのですが、じゃあ、どういう人たちがどういう意識を持ってそれに参加したのか、反対する人、賛成する人は、そういう分析をして来週発表するのですけれども、実は、その分析結果からは地域に対してしっかり消費をしている、すなわち地域にとって観光産業を含めて今後の産業発展に非常に結びつく、そういう可能性を持っている方たちは、環境を守ることに対して非常に賛成の意識を持っているという結果が出ています。だから、自然を守るためにきっちり規制をかけることが、結果的に地域にとっては、観光客の量は減っても安定的な持続的な所得を多くもたらす、安定的な産業発展に結びつくという、実はそういう環境と経済発展の共生を目指す挑戦がこれからある意味で北海道イニシアティブでありサステナブルな取り組みである。それを施策としてどういう形で構築していけるのかというところは、これからの北海道の開発政策としても大変大事なことだと思うのです。

なぜ開発政策で大事かという、実は、今年摩周湖で社会実験ができたのは、国土交通省道路局の社会実験と、北海道運輸局の環境を守る公共交通実験という二つの国の政策の支援があったからできたわけです。でも、次年度以降それがどうなるか、これは全く手だてがない。実は開発政策としてもそういう取り組みを既にやっている、そういう部分を、第3章の第1節、第2節、ここをうまく融合するような形でサステナブルな持続的な取り組みというものを、自然環境・地球環境時代をリードする自然共生の中から一つでも二つでも読み取れるような、そういう政策が出てくれば非常にいいのではないかと感じております。

【南山部会長】ありがとうございました。

【田村委員】地球環境のこの記述のところでは、北海道が地球環境の問題をどういうふうにとらまえているかということです。と申しますのは、地球環境に関してヨーロッパは、自然環境も含めて規制の概念で何とか地球環境問題を乗り切ろうと思っている。日本とアメリカは技術革新をもってその問題を解決していこうという、その大きく二つの流れに向かっている。この記述に関して言うと、北海道はヨーロッパ型の規

制緩和のほうを目指していると受けとめられがちで、いいところを両方取るんだよという話もあるのではないかという気がするのです。

例えば水素社会を考えたときの燃料電池、これは2030年に関して水素にかかわる燃料電池車を日本全体で走らせようということで、いろいろな工夫をメーカーがやっているのです。トヨタ自動車なども一生懸命最先端の技術をつくらうとしているのですが、そのときの最大の問題は、寒冷地対応の水素燃料電池をどうするか。ですから、北海道に来ていろいろな社会実験をやられている。その場所を北海道は提供するんだよ、積極的に提供していくんだよというところは、一つ技術革新型、アメリカ・日本型でありますけれども、北海道は提供できるわけです。そのあたり、ヨーロッパの規制概念とともに、日本のものづくりに関わる技術革新型も北海道はねらっているんだよという、こういう書き方もあるのではないかという気がいたしました。

【南山部会長】ありがとうございました。

次の第4章は今まで一回もまだ議論をしたことがないところですので、ぜひまた皆さんのご意見をいただきたいと思います。

政策を推進するに当たっての基本的な方向といいますか考え方ということで、10ページ以降に書いてございますが、投資等の重点化を徹底していく、あるいは連携・協働、その辺のところにはウエイトを置く、さらには、今まで何回かいろいろな意味で議論がありましたけれども、北海道イニシアティブの発揮、この辺のところではぜひ皆さんからのご意見をいただきたいと思います。ご質問でも結構ですが。

どうぞ、宮谷内委員。

【宮谷内委員】今、世界との連携・協働という言葉が使われているのですが、この解釈の仕方、協働という解釈をどういうふうにしたらいいのか、私は私なりの意見をちゃんと持っています。これは書きやすいことなので、私の町でも「融和と自立と協働のまちづくり」という総合計画をやっているのですが、「この協働って何で協同組合の『同』を使わないんですか」と聞いたりするのです。私はこの意味はどういうことかわかりませんが、例えば行政と議会と専門職員が片方にある。片方に市民と言われる人と団体と企業とがある。そして、この市民というのは、例えば蘭越町では市民なんかいないでしようと言われるのですけれども、これは公共社会の担い手として、札幌市とか登別市とかというのではなくて、そういう感覚でものを言えば、その6つが互いにいわゆる力を合わせて、そしてまちづくり、地域づくりをしていくことなんだということを、私は「協働」というふうに私なりの解釈で言っているわけです。これはものすごく使いやすい言葉で、みんなこれでお互いに「そうだね」となっているのですが、この意味をはっきりしないと私はすごくいけないことかなと思います。いろいろな場面が出てきます。北海道のいろいろなことも全部出てくるのですが、そのことをきちっと理解しないと、とんでもないことになるのではないかなと思っています。私はそういうふうにもっています。



【高松参事官】どういう意味で使っているかというのはまだ書いておりませんが、一方で、国土形成計画では、「新たな公」ということがございまして、「新たな公」とは何かということがいろいろ解き明かされております。それをそのまま北海道に当てはめても、またちょっと北海道らしさみたいな味付けが要るのではないかと考えております。、そのため国土形成計画で言う「新たな公」とは書かずに、「ビジョンの共有と多様な連携・協働」、こういうふうに書かせていただきました。

一つは「ビジョンの共有」というのを頭に出したところが、もともとの報告書からすると、北海道総合開発計画というものの性格は、国の時代、地方の時代、いろいろな住民、いろいろあるかもしれませんが、求心性のあるメッセージ・ビジョンとしての役割を果たしていくべきであるというような趣旨から、「ビジョンの共有」という頭をつけて、そこに求心力を持たせつつ、多様な主体がともに働くというような解釈で、それも連携と協働ということで、今のところはいろいろな概念をミックスしておりますので、そういう意味で厳密な定義的な書き方ではないというふうには考えておりますが、そういう趣旨で使っている言葉だと考えています。

【南山部会長】よろしいですか。

濱田委員、どうぞ。

【濱田委員】第4章は今日初めてということですがけれども、一回説明されただけでは頭の中によく入らないのです。例えば1節のところに「投資の重点化」と書いてあるのだけれども、普通、「投資」というのは回収を意識した行為を言うのですけれども、そういうことなのですか。それとも国が何かにお金を使うというのを広く「投資」と言っているのですか。「重点化」と書いてあるけれども、この「取組のイメージ」のところには書いていないですね。だから、どこに「重点化」するのか、だれが「投資」するのか、そこら辺のイメージがよくわからない。

第2節は極めて真っ当な当たり前なことが書いてあるのです。これをみんなでやりましょうという話ですから。

第3節は、今度一転して、第1章のいわゆる開発の概念、開発というものに対する批判にどうこたえるか、それと非常に合っている部分で、またここの第4章の3節でそれを書くのかな。何かちょっと第1章の表の冒頭のところと重なっていやしないかというイメージを持っています。これは質問ですがけれども、何か追加解説があったらお願いします。

【高松参事官】一つは、第4章1節の投資の重点化のところで書きづらかったのは、まさしく、今、国土交通省で別につくっている社会資本整備の重点計画というのがあります。中間とりまとめぐらいのところ、社会資本整備の重点化とはどういう重点化をやるのかというようなところの柱が幾つか立っておりますが、それをまた延々とここに書き始めると……まあ中間とりまとめぐらいの段階なので、投資の重点化といえは何となく言葉として理解していただけるのかなと思って、それを解説せずに事業だけ書いておしまいにして

いるのですが、そちらの取りまとめ状況を横目で見ても、最終的にどう整理するかはそのときに考えさせていただきたいと考えております。

それから、二つ目の行政マネジメントのほうは、今の時代でございますので、政策レビューとか、あるいは業績評価だとか、そういうところの動きを少し頭の中に描きつつ、PDCAサイクルによる行政マネジメント、端的に書いているのはそこら辺の動きのことを頭の中に描きつつ、それはアカウンタビリティとかそういうものとセットで進めていくということで、そのイメージは、「取組のイメージ」のところでも少し書かせていただいているところでございます。

それから、確かにイニシアティブだけはどう説明していいかというのがあって、それで、最後のわりには理念的なところに戻ってしまっているのですが、ここに書いている基本方向というのは、すなわち、企画調査部会報告の報告を踏襲しながらそのところを書いていて、最後にイニシアティブを持ってくるのがいいのかどうかというところがあるのかもしれませんが、このイニシアティブこそ、具体的な取り組みというよりも、少し理念的なことを書きかいていったほうが良いのではないかと。こういう書きぶりしかあり得ないのかなという思いで、とりあえず書かせていただいております。またご意見をいただければと思っております。

【南山部会長】前の計画もいろいろご意見があったように、なぜ北海道かという観点でやっていたら、自ずから結果として北海道イニシアティブ的なものができてきますね。それは初めから意識してやろうと言っているように見えますね。どちらかというところとそういう感じですか。

【家田委員】それでは、第4章についてコメントしますと、第4章が従来のものに比べると若干なじみのないようなものが出てくるというところは、いいことだと思います。つまり、「ああ、このとおりね」となるようなプランとかプロポーザルは、現在あまり意味を持たないので、「何これ？」というくらいでちょうどいい。という意味で、今わからないというのは、ちょうどいいところではないかと思うんですけどね、これからはめばいいし。

それから、2節で、さっきの協働云々のところですが、ちょっとご参考までに申し上げますと、全国計画のほうでさっきご紹介があったとおり、「国土の国民的経営」とか、「新たな公」とか、こういうのが非常に重要な柱になっているので、これは突き詰めていけば、結局、国民がどんな人かによって国土が変わってくるということですよ。国民がどうしようもない人だったら、国土もだめになるということですよ。ということは、突き詰めれば、国民を啓発といいますか、ちょっと僭越ですが教育というのか、いろいろ体験してもらって、理解してもらおうということが本質的なのです。

それで、関東の地方のブロックのことをやる場所でいろいろ議論したのですが、関東地方は極めて重要な責務がある。日本最大の東京都市圏を抱えているのだから、3,000万人の人間に教育しなければいけないのだと。この3,000万人の人間が、マスコミも

含めて国土というものにどのくらい共感を持って自分が汗をかくかによって全然変わってくるし、それを真似してほかのところも行くと言っているのです。

逆に言いますと、北海道はそうではないのです。いっぱい人がいるわけではない。ただ、北海道にはいっぱいいろいろな人が来るのです。つまり、受け側の学習の場でもあるのです。したがって、ここに書いてあるのは何が言いたいかという、「住民」という言葉は出ているのだけれども、実は住民以外の方が北海道では重要なのだということを示し上げたいのです。それをある場所では「汎住民」、つまりそこに住民票を置いていないのだけれど住民、たまに来る人とか、来ないけれどもサポーターとか、北見のサポーターなんていうのがいたりするわけですよね。そういうような人たちこそが、狭い意味の住民と一緒にあって、いわゆるここを担う人たちだということを、地域住民、NPO等……多分「等」に入っているのかもしれませんが、そこを意識するのが北海道の価値だと思います。一番よその人が魅力を感じて来るところですから。ぜひそこを強調したいと思います。

次に、11ページにある、先ほど来、わかりにくいと言われているイニシアティブですが、趣旨は私は賛成でございます。ただ、その中で挙げる事例として、「取組のイメージ」でいろいろ挙げたい気持ちはわかるのだけれども、根本的に大改革になっているものに絞ったほうがよくて、例えばランブルストリップスは結構なことで、よく工夫したけれども、じゃあこれが抜本的に何か発想のチェンジになっているか、ということもないではないですよね。ぜひよく選んでやられたらいいと思います。

例えばイメージでいうと、私の感じはこういう感じです。つまり、何か国全体が決められている基準がある。全国一律に決められている基準がある。それに従って本当はやらなければいけない。けれど、実はそれを決めていた奥には性能がある。心の底では性能を決めているはずなのです。その性能を満たすのだったら、そこに書いてある仕様のとおりでなくてもいいでしょうという、性能基準化をしている世界ではそれが当然なのですけれども、それを北海道はどんどんやっていくのだということだと思います。例えば鉄道の世界ですと、規定を全部性能基準にしてみましたから、書いてある仕様基準は守ってもいいし、それは守らないけれども、その上にある性能をこうやって守れるのだからいいでしょうというふうに、いわば特殊扱いが幾らでもできるようになっているんですよね。JRのあとそういうふうにしたわけです。例えば道路の世界だって、本当だったらそれをやってもいいのですけれども、まだそこまで至っていないだけで、それを先取りしながら、精神的にそれをやっていくというのが、例えば技術面ではこの文脈だと思います。

それから、大変恐縮なのですが、手前にちょっとだけ戻らせてもらって、ここで言うおかないと言うところがなくなってしまうので、第3章で気がついたことを一つ、二つだけさらっと言います。

第3章の3節の中に「ルーラル地域」という言葉があるのですが、ルーラル地域って何？田舎という意味？そうしたら田舎って書けばいいじゃない。つまり胸を張って田舎をつく

ろうよというぐらいのものを書くほうがいいし、何だかわけのわからない「ルーラル地域」なんていう言い方は、どうかなと思います。

それから、8ページのネットワークのところでも若干コメントさせていただくと、「国内外に開かれた広域交通ネットワークの構築」のところですか。結構なんですけれども、「道内各空港の国際機能向上」「航空路線網の拡充」と書いてあるのです。恐らく重要なのは、北海道もそれなりの大きさのエリアですから、みんなどこもここも外国と航空路線をいっぱい設定すると、便数が減るだけの話で、北海道全体にとってみればあまり意味がないんです。ましてや、先ほど佐藤先生がおっしゃったように、陸上交通がこれから10年でそれなりに一生懸命やっていこうとすると、国際化というのも、全て全否定ではないのですが、特定の場所に重点的に国際化をやる、方面別に国際化をやる、そこに陸上交通でネットワークを張る。ドイツ型の航空ですよ。そういうふうな方向を重点化と選択で頑張りましょうと書くほうが筋がいいのではないかと思います。

もう一つ言うと、千歳・苫小牧エリアというのは、最後のチャンスというエリア、北海道にとってではなくて日本にとってですね。それをここで、海上云々のことも書いてありますので、もう少し、例えばということで入れる余地があるのではないかと思います。

それから、まちなか交通の体系ということで、確かにこのとおりではあるのだけれども、北海道の人口密度と交通の状況を考えれば、この種の公共交通を軸としたまちづくり以上に重要なのは、質の高い道路を中心としたまちづくり、なんていうこともきちんと考えなければいけないのではないかと思います。そこがちょっと抜けているのではないかなと思いました。

【南山部会長】ありがとうございました。

それでは、全体を通じて何かご意見とかご質問とか、言い忘れたことがございませんか。

【小磯委員】今のイニシアティブのところにも少し関連する話なのですが、北海道イニシアティブ、いわゆる制度設計のフロンティアということで、そこでの考え方は、今回のペーパーを読ませていただきますと、やはり北海道の特性に合った規制とか基準という考え方のイニシアティブ、先駆的な部分。

ただ、もう一つ、私は北海道らしい取り組みという中で、特にこれから政策、仕組みとすることを考えていった場合、今のややもすると縦割りになりがちな政策構造の中で、北海道らしい総合政策をいかに展開していけるかという、ここも政策としてはかなり先駆性の意味のあるところだと思うのです。

北海道開発政策の今までを振り返ってみても、例えば、地域政策の中で、20年前ですけども、「ニューカントリー」という政策が北海道でありました。あれはそれぞれの地域において、国の北海道開発局の開発建設部が町村のためにその地域の発展を考える場をつくって、そこに北海道庁も一緒に入って、地域全体で議論するというもので、それが地元地域に非常に評価された。ややもすると、国は国、道は道となりがちの中で、そういう

一緒に仕組みづくりをつくって、しかも、地域主体で構想づくりとか事業展開ということで、要は、これからの新しい制度設計の中で、そう目新しいダイナミックなものがどこまで出てくるだろうかということ考えた場合、やはり総合政策を一つでも二つでも、せっかく北海道開発局と北海道庁というそういう関係がある中で、国の縦部門の総合政策という部分、それから北海道庁と北海道開発局が一体になって、地域にとって望む政策を一体的に推進していくというような、そういう新しい制度設計への挑戦といいますが、そういった部分もここで読み取れるような形で整理されたらどうかと。

確かにその前の第4章の第1節を見ると、それは書いてあるというふうに読めるのですが、けれども、少しここは理念的過ぎて、一歩でも二歩でも。実際に例えばシーニックバイウェイというような政策が今かなり定着しているわけです。これもあえていえば、道路局としての政策から、農業も入り、河川も入り、港も入り、あるいは道道を管理する北海道庁も、市町村道を管理する市町村も一緒になって、より幅を広げていくというような、実はそういう地道な取り組みというのがこのイニシアティブの枠組みの中で私はあってもいいのではないかと感じております。

【南山部会長】ありがとうございました。

【櫻井委員】第4章のコメントからちょっと入りたいのですが、第1節で投資の重点化の話がありましたが、これはPDCAサイクルとか、コスト縮減とか、要するにあまり差別化しないで、一般的な投資ということはもはやできないから、管理を重視して、したがって、反射的な効果として投資が重点化するのですよという文脈でつながっているのだらうと思いますので、それは一つの流れではないかと思います。

それで、どのくらい先端的なことを書くかということですが、全体に気になるのは、どこかで聞いたことがあるような話ばかり出てくるのです。まずアカウンタビリティの確保なんていう話は、私の理解では、もう既に第2ステージに入っていて、今はむしろ説明業務が多過ぎるといいますが、平成13年に政策評価法なんかもできて、政策評価しますよということをやったのですけれども、そろそろ言っていると思うのですが、やはりあまり効率的ではないですね。本当に意味のある業務なのかというのは、やはり再検証しなければいけなくて、行政にとって重要なのは、本質的には説明業務ではなくて本来的業務なので、説明する前にいい開発をしてくれればそれが一番いいわけですし、そうすると、アカウンタビリティについても、むしろどこで終わるのかという話が実際の行政課題としては出てきているので、あまり媚びなくてもいいのではないかなと個人的には思っているところです。政策的にどう書くかという問題はあろうかと思いますが、基本的にはそういう問題があるだろうと。

特に、総体的に北海道の場合は開発が重要だということになりますと、まずはそっちが先決で、重要度という点でいうと、相対的にそちらのほうが高いのではないかと思うところです。

それから、第2節のところ、「協働」という概念がございましたけれども、これは法的に、近代的な国家の任務ということからいうと、昔の中核的な業務については、協働というのは普通あり得ないのです。つまり市民を参画させるという話なので、それは公の主体がやることなわけですね。ところが、にわかにはここ十数年の間に「協働」という概念が出てきているというのは、一つには、特にこれは開発立法ということになるので、そうすると、中核というよりは、世の中をよりよくしていく部分の話なので、だから市民も参画できる、公私で協働できるという、そういう文脈が一つある。

それから、防災の話なんかが出てきますけれども、防災の話なんていうことになると、公的主体が能力に限界があるということ、私一人ではやれないということ、正直に言っているという話が協働の話ですね。ですから、みんな一緒にやりましょうというか、やらざるを得ないねということなので、法的な議論としていいますと、パートナーシップも同じ話ですけども、そういうものがないまぜになって、便利な言葉なので、ある種の任務放棄になると困るのですけれども、しかしながら全体的にそういう方向性に行くべきだということに使われている言葉だと理解しております。

これは最初の、たしか丹保先生がおっしゃいましたか、1ページになりますけれども、計画というのが公共部門の基本となると同時に、民間も創意工夫が期待されるというのは、まさに行政計画の基本的な特徴で、ある種、世の中を一定の望ましい方向に誘導していくためのビジョンが計画ということなので、したがって、それは公的主体が主導しつつ、民間にもついてきてねというふうに呼びかける。多少いろいろな工夫はそれなりにあって、仕掛けがあるわけですけども、そういうことでつながっているので、全体としてまとまり的にはいいのかなと思っています。

それから、第3節で、北海道イニシアティブの発揮というところですが、「イニシアティブ」という言葉の使い方はなかなかいいのではないかという感じで、この話は、先ほどご説明もありましたが、北海道らしさといいますか、北海道の特徴は何なのかというあたりとつなげて使われると、インパクトが少し出てくるかなと思います。

結局のところ、北海道開発法という法律があって、北海道は特別扱いされているわけですね。その特別扱いの意味合いを、従前の昔ながらの開発的な話と、それから、少し最近の環境的な話とか、グローバルな話とか、地球温暖化とか、そういうことで読みかえて、特別扱いの中身がどう違うのか、それが出せるのかというのがここでの大きな課題で、そういうものがイニシアティブの中身として入ってくるといいのではないかと思いますし、「取組のイメージ」のところでも、あまり細かい話ではなくて、そういう意味では大改革といいますか、筋が出るような施策をちょっと選んで書いていただくといいのではないかと思います。

関連して、第3章の2節で環境の話がございましたけれども、「低炭素社会の形成」のところの原子力が入っていないというのは、これは意図的に外しておられるということな

のですか。たしか新エネ法でクリーンエネルギーといったときに、原子力は入っていなかったような気がします。バイオマスとか太陽光とか、基本的に自然系のもですね。だから、いずれにしてもメインではなかったと思うのです。

あと、原子力の話を入れるか入れないかというのは、一般論としては入れたほうがいいという話があるのかもしれませんが、やはりこの間の地震のときの柏崎原発の話なんかを見ますと、原子力行政は非常に大きな壁にあたっているというのがはっきりしていることですね。ちょっとずさんにやりすぎたというところがあって、そういう意味では、けっこう根本的に見直さないといけない局面に入っているのかなという感じもしまして、それを書き込むか、書き込まないかについては、現時点では難しい、あるいはペンディングで少し考える必要があるのではないかと思います。

【南山部会長】ありがとうございました。

いろいろご意見をいただきました。大変ありがとうございます。時間の関係で、この「新たな計画の構成イメージ」の全体については、一応これで議論を終わりたいと思います。

2番目の議題として、「委員からのプロジェクト等の提案について」というのがございます。こちらに移りたいと思います。

前回の部会で私のほうから、北海道の将来をにらんだプロジェクト的なもの、そういうものを明確な形で知っていただく、見ていただくのが大事ではないかということで、これまであまりそういう観点から議論することはできなかったのですが、皆さんからぜひそういった観点でお考えになって出していただければと発言をいたしました。

事務局からも具体的なお願いをいたしましたけれども、皆さんから、大変短い期間にもかかわらず、いろいろご意見をいただきました。大変ありがとうございました。これについて事務局から説明をお願いします。

【高松参事官】資料といたしましては、「資料4」というのを用意させていただきました。各委員からいただいたプロジェクトの項目をまとめております。また、机上配付ということで、お手元に各委員からいただいた資料を各委員ごとにまとめてお配りさせていただいております。

先ほどお話がありましたように、嵐田委員のほうからは、道庁の8つの戦略を今回のプロジェクトということでご提案いただいておりますので、先ほどの8つの柱を、私どもに即した形で分類し直してテーマを掲げさせていただいております。それから、各委員からいただいた資料は、机上配付のほうにはまとめさせていただきました。

ここで少し概要を申し上げますと、5つの柱に即してプロジェクトを分類させていただいております。「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3本柱、食、観光、それから成長期待産業ということで、ここでは合計10個の提案プロジェクトがございます。とりわけ、事務局からも提案させていただいております。食のほうでいくと、「大規模な地域農業生産システムの推進」ということで事務局。それから、道庁の

ほうから食産業戦略、生源寺先生からのご提案。

それから、観光につきましては、嵐田委員と上野委員からご提案いただいています。私どものほうで似てそうなところを大括弧でくくらせていただいております。

それから、成長期待産業のほうでございますが、これは部会長のほうからです。それから私どものほうでも、お配りした資料につけさせていただいておりますが、ロジスティクス・ハブの形成ということで、事務局と部会長のアイデアを括弧でくくらせていただいています。そのほかに大学の知的産業。それから、経済の自立をリードするものづくり産業振興戦略は嵐田委員、加藤委員のほうからは高付加価値・競争力強化、こんなようなまとめにさせていただいております。

環境関係でございますが、宮谷内委員から環境を重視した北海道づくり、嵐田委員の先ほどの8つのプロジェクトのうちの2つ、それから「北海道環境イニシアティブ」ということで、事務局のほうで少しまとめました構想で、事前にお送りさせていただいた資料にこのキーワードを使わせていただいております、それに即したご意見を田村委員からもいただいております。

それから、地域づくり・まちづくりの観点では、各委員からいろいろなご意見をいただいております。特に地域づくり・まちづくりの下のほう、21)から25)まで勝手にくくらせていただきました。また、「ルーラル地域」でございますが、実は、先ほど小磯委員からあった「ニューカントリー」という考え方を今の時代にリニューアルしたい、あの政策をリニューアルするというような新しい政策のキーワードを今探している最中ございまして、約15年前、ニューカントリーができて、推進していて、それを今の時代に新しいキーワードに切りかえる。こういうことを事務局のほうで検討中という内容でございます。

それから、ネットワークとモビリティ関係で幾つかアイデアをいただいております。そして安全・安心です。

それから、その他ということで、今の5つの柱には分類が難しかったものも幾つかまとめさせていただいております。

2から4ページのほうに、その概要を簡単に紹介するものをつくらせていただきました。とりあえずプロジェクトでございますので、少し具体的なイメージがわかったほうがいいだろうということで、理念的なことを紹介するところを全部取ってしましまして、この政策は何をするのかという、具体のところにあるようなキーワードを少し載せさせていただいております。改めてのご紹介であります、食の供給力のところで事務局からの大規模、嵐田委員からの食産業戦略、生源寺委員のこの三者を地域密着型で戦略を検討する。こういうものが紹介されているのを少し比較できるような形でまとめさせていただいております。

観光関係が4番と5番ということで、2ページ目をごらんいただければと思います。



成長期待産業ということでは、2から3ページにかけて、部会長のほうからは「産業ベルト」というキーワード、それから事務局のほうで「ロジティクス・ハブ」というのは、産業に交通ネットワークみたいなものをダブらすイメージのアイデアでございます。

8～10番がそれぞれ成長期待産業で、「大学の知的資産」というキーワード、「ものづくり産業振興戦略」というキーワード、それから加藤委員からのご提案は、このところでおわかりいただけるとおり、少し札幌というものを意識したご提案でございます。

それから、3から4ページ目にかけて環境関係の提案がございますが、特に13番の嵐田委員からの提案は新エネルギー、14番の田村委員と事務局というのは、ここは北海道の自然の恵みを体験する、世界に開かれた美しい北海道づくり、それから低炭素というようなところで、北海道モデルを目指すというのが事務局のアイデアでございます。

4ページ以降の北国のまちづくりということで、田村委員から経済の観点、それから地域戦略を実現する社会資本という視点、加藤委員からのご提案は知的集積を活かした創造性を資源としたまちづくり、都心部を中心とした都市機能の強化、それから5ページにいきまして、19番、20番というのは、それぞれ高齢者、子育てという観点でございます。

21番は社会資本整備のスピード、それから地方部の生活質確保という視点でのご提案でございます。

22番は地域力増強戦略、これは道庁の8つのプロジェクト、それから23番の事務局のものは、先ほどのニューカントリーの十何年ぶりのリニューアル版だということでございます。

6ページにまいりまして、部会長のほうから「コンパクトビレッジ」というキーワード、それから上野委員から「楽々営農コミュニティの形成」というキーワードをいただいておりまして、いずれにしても、人口低密度地域の施策のあり方についてのご提案が幾つかあったということでございます。

ネットワークとモビリティでは、「マルチ・モーダル」というキーワードを田村委員からいただいております。「新たな公による交通運営と運行」、こんなキーワードです。「多様なニーズへの対応と道路整備」、宮谷内委員からのご提案でございます。

29の「協働型みちマネジメント」も4のネットワークのところです。30番の「北海道コミュニケーションネットワークの構築」までがネットワークとモビリティで、7ページにいきまして、31番と32番が「安全・安心な国土づくり」に関するご提案です。濱田委員からは、“もしもの町”というところが最後の結論で、そこに至る苫小牧の利用みたいなご提案です。

田村委員からは、石狩のこういうお話、それから適切な維持管理の更新その他ということと、北海道独自基準の創出ということで生源寺委員からのご提案でございます。

1ページにある櫻井委員のものは、先ほどメールを見たものですから、後ろの資料はつけておりません。

資料の説明は以上でございます。

【南山部会長】ありがとうございました。

それでは、皆さんからご意見とかご質問、あるいはご自分でお出しになったもので補足が必要だということであれば、その補足でも結構でございます。ご意見等をいただければと思いますが、どうでしょうか。短い文章で書いてありますので、あるいはご質問もたくさんあるかもしれませんが。

【加藤委員】この議論が始まるこれまでの間に何度か、札幌をどう評価して位置づけるのか、あるいは戦略的に札幌のストックをどう使うのかといったような議論もあったやに記憶をしております。

今回の整理では、7ページの「魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり」、3章の第3節の「背景」のところに、中段から「なお書き」で札幌に関する記述が書かれています。「なお、様々な機能が集積している札幌市を中心とする都市圏については、そのポテンシャルを活かし、グローバル化の進展に対応した北海道の持続的発展に向け、諸外国を含む他地域との交流を進めるための機能の強化が必要である」と、こういうふうな記述になってございます。

さて、そのときに私ども札幌は、札幌市なりに道都としてという思いも含めてまちづくりを進めているわけですが、それが他の市町村から見たときに、ひとりよがりですべて560万道民のためになっていないというお叱りを実は、今までは受けたことはないのです。しかしながら、ひとり勝ちであるというようなことは、けっこうまだ喧伝されていないわけではない。

しかし、これから私どもが考えなければならないのは、もちろん均衡ある発展は望ましいことですから、過去10年、20年ぐらい前の国土計画が「均衡ある国土発展」みたいなうたい文句であったと同じようなことですが、それは別としても、現状は現状としてあるわけで、そのときに、札幌は札幌としての都市機能を発揮しながら、道内全体にも何がしかの貢献をし還元をし、というようなことも当然考えなければならないだろうと実は思っております。

そのときに、先ほどモビリティのお話のときに、佐藤先生から、10年後はこういう交通の重要な仕事が仕上がって、新しいステージに入るということを見きわめた上で、この間の10年を議論し、その先の10年を議論したらよかるうということがあったと思います。間違いなく函館までの新幹線というのは、もう実現されるわけですが、今、一生懸命運動をして、札幌までということもあわせてお願いをしているということでございます。そのときに、仮に北海道新幹線が現実のものになって、10年、15年、20年のうちにできたとしたときに、札幌から以北、以東、北海道全域にその経済効果なり大きな大動脈が来たということの利益を、いち早くどういうふうに伝えるのかといったようなシステムは、今からもう十分検討しておく必要があるだろうと実は思っております。それが

縦貫道ができれば事足りるのか、さらに都市間の高規格道路の整備が必要なのか。いずれにしても、札幌まで来た新幹線を稚内、網走、釧路と、隅々までどう及ぼすのかというのは、大変重要な課題であると実は思っております。

そこで、このペーパーでは情報のことが書かれておりますけれども、情報も全く同じだと思います。交通情報、これを潤沢に隅々まで至らしめた上で、さまざまなものを共有して戦略化するということがなければ、なかなか道内全体というところには至らないかなと思います。

そのときに、当然、役割の分担みたいなものが生じてまいろうかと思っております。例えば食のことがる書かれてございます。食を議論するときに、生産地と消費地、こうはっきり二分化されるわけですけれども、その場合、どこが生産を担うのかというのは、やはりヒエラルキーがあるだろうと実は思っております。札幌の周辺にも相当程度の食品工業が集積をしておりますけれども、それではその吸収力、吸引力でもってどんどんやればいいのかということには決してならない。

したがって、私どもの発想は、例えば食であれば、高機能食品というような分野が多分札幌圏域が今後担い得る分野ではなからうか。つまり、今までの食品工業よりも少しレベルをアップした部分、つまり大学の研究機関などが当然そのときに威力を発揮する。そういう仕掛けの分野が札幌圏が担うべき分野かなと思います。そういう意味では、まだまだ議論がされ尽くしていないところも多々ございますので、できれば今後とも札幌かくあるべきというご意見があれば、お寄せをいただければと思います。十分検討させていただいて、取り組んでまいりたいと思っております。

【南山部会長】ありがとうございました。

【坂本委員】その件に関していいですか。

【南山部会長】どうぞ。

【坂本委員】今、札幌が一点集中で、札幌ばかり希望を受けて、ほかの均衡ある発展にひがみを持たれているのではないかというご心配もありますけれども、私は北海道が発展していくためには、まず当面は、いろいろな二次産業や生産事業がここ10年で活発に動くのはなかなか難しいので、まず基幹産業としては、当面、北海道にたくさん来ていただける観光産業をぜひ育てていきたい。それがひいては二次産業といったものに結びついていけばと思っているのですが、そのための手段として新幹線や航空網の整備が必要なのでありますけれども、例えば我々が外国へ行く場合、例えばフランスへ行く場合に、フランスの田舎町を目指して旅行するかというと、そうではない。パリへ行きたいのです。イギリスならロンドンなのです。ですから、北海道へまず人をより集めるためには、札幌のまちをもっと魅力的にしてほしいのです。とにかく北海道に一人でも二人でもたくさんの人間を連れてくるという、そうした一つの大きな核、それがやはり僕は札幌だと思っております。

北海道へ来て札幌まで足を踏み入れたら、それで帰る人もいるでしょうけれども、さらに地域にいろいろな魅力があれば、例えばフランスなら郊外のブドウ畑へ行くとか、そういうふうな形で北海道のよさが情報で伝達されて、北海道全体に地域が広がっていく。こういうことでありますから、私は札幌は何にも遠慮せずに、ボンボン思いどおりに魅力ある都市づくりをやってもらいたい。それによって、我々はどうやって相乗効果で受けとめていくかということをやっていかなければいけないのでありますけれども、今日は、これを見てみますと、そういう意味では開発計画ですから、主にハードが非常に多く書かれておいて、それをつなぎとめるソフト計画が全体論として抜けています。

最終的に書いてありますのは、それが結局、事業・施策の連携、ソフト・ハードの連携というふうな意気込みが書かれているのでありますけれども、例えば農業問題にしても、農業だけで規模を拡大し、そして経営の効率化を補うのはもう先が見えている。そうすると、やはり観光と結びつくとか、流通と結びつくとか、そうした総合施策、いわゆるソフト面の構築なくして一つ一つのプロジェクトは成立しないような気がしていました。

いろいろありますけれども、例えば先ほどの新幹線も含めて高速交通ネットワークでありますけれども、新幹線だけをつくる、空港も整備する、そして高速道路も整備する、こういうふうに書かれておりますけれども、それだけでは、個々の縦割りでは絶対に北海道はよくなるないので、新幹線と高速道路と、あるいはそれを満たせない地方空港、いわゆるコンピューター空港とかのネットワークづくりをどうするか。1カ所に集中した効果を全体に広めていくようなソフト効果をどうやって出していくか。例えば観光にしても、食べ物以外に一番大きなソフトは、例えば我々は観光をすると、演劇とか音楽とかスポーツとか、そうしたものに非常に魅力を感じる。そういう政策の組み合わせ、ソフト計画をどうするか。そういうところがないと、これを見て、10年後にどういう北海道になるのかというイメージがわいてこないような気がするのです。ちょっと余分な話をいたしましたけれども、要は、恐らく人を北海道へ連れてくる問題ですから、どんどん、札幌は札幌として新幹線を手段として使っていただいて、魅力あるまちづくりをやってもらいたいと思っています。

【南山部会長】ありがとうございました。

【家田委員】ちょっとコメントさせていただきます。私自身が出さなかったもので、偉そうなことは言えませんが、本当に皆さんご立派なのを出されたなと感服しているところでございます。

その中で、どういうふうに理解するかなと思うのですが、私自身も、前回言ったのか、あるいは個別に言ったのか忘れましたが、より具体的な打ち出しをしないとインパクトがないと思いますし、できれば10大プロジェクトとか、ごく限定的な厳選型のものを打ち出すようなことをやったほうがいいと思うので、部会長からのご提案でこういうふうに進めるのは大いに賛成でございます。

いろいろ拝見すると、レポートをつくる際のキャッチフレーズとして使ったらいいなというところでご提案いただいているものももちろんあるし、今、坂本さんからおっしゃったハードというようなものもあるし、制度みたいなものもあるのですが、今回の選挙で一部の政党が、財源の関係も何もなしにおいしそうな話だけ並べているようなものもありましたけれども、あれでは多分これは入ってこないで、実現性がないといけないというフィルターを一度通してみるのは当然だと思います。

それで、私としてはどういったものを挙げるべきかということ、3種類あるかと思うのですが、1つは方向を示したり誘導をするということで、これは何も具体プロジェクトでなくて手前のほうに入ればいいので、今日挙げられたようなものを前のところに参考にして使えばいいと思うのです。

2つ目は、地名が入るような意味の具体プロジェクトです。これはあまり細かいのよりは、どしとしたものでないという意味がないと思いますが、そういうもの。

3つ目は、これがより重要だと思うのですけれども、新しい制度を提案するというようなものをつくってはどうかと思います。特に、さっきのルーラルエリアとかいろいろなものがありますけれども、カントリーとかルーラルとか、わりあい英語が好きなんです。国自身がお金をどこどこルーラルに突っ込むというものばかりでは多分ないわけでしょう。市町村やなんか頑張ったり、地元のいろいろな経済団体が頑張るといふものだと思うのですが、多分、新しい制度をつくって、そこにインセンティブを与えて、いいものを少数育てる。要するにトップランナーを何人か出す。何都市かかもしれませんけれども。そういう方式だとすると、ここに書いてあるような方向をやるには、こんな制度をつくりましょうと、それは厳選型だし、選択型というか、先に走ったものが勝者、いいものは立ち上がるという、こういう種類のものにつくるべきだと思います。恐らくこれだけ広い北海道で、どれもこれも一律に補助しますとなった途端に、何の意味もないようなものになってしまう。そこを強調したいと思います。

それで、あと具体を幾つか申し上げたいと思うのですけれども、私自身は、あらゆる面において、今回の計画であえて言うのであれば、質、それを北海道は追っかけていくのだというのを、ポイント中のポイントというふうに思っております。

生源寺先生からご提案があったのは、僕はすばらしいなと思います。大賛成なのですが、これのキーになるのは、圧倒的に高い質を維持するために、あるいは向上させるためにこれをやるのだという言い方、それが何かできないかなと思うのです。食の安全というのは、全国的な意味では農林水産省のお仕事かもしれませんけれども、それに加えて北海道では独自のアプローチとしてこれだけ高いクォリティのものを絶対にやる。その第一歩として北海道の食の安全をチェックする。得点化するとか。例えば交通だったらすぐにやりますよね。各鉄道事業者が各区间ごとのサービスの水準を評価して公開する。あるいは国交省的にいえば、各自動車の質を全部評価して公開する。これはやっていますけれども、とい

うようなことをやればいい。そういうことによってクオリティが上がっていくし、クオリティが高い北海道の農水業がもっともっとよくなっていく。こういうようなところがあるうかと思えます。質を追求するために、やや厳しいことも自ら率先して導入するというの言いたいなと思うのです。これが1点です。

それから、同じく坂本さんがおっしゃったように、観光はキー中のキーだと思うのです。ただ、そのときに同じような意味で、北海道の観光の質をチェックする。そして、いいところはいいと言うし、だめなところはだめと言う。そこに星をつけるというぐらいのことをやらないと、どこへ行ったって同じものを売っているわけだし、決して北海道の観光の質は僕は高いとは思っていません。素質はいいけど、提供している仕方は決して高いとは思えない。それを厳しくチェックするというある種のせっぱ詰まった感覚がないと、この10年に賭けるといふところが足りないと思うのです。これが2点目です。

それから、札幌は僕はもっともっと強くならなければいけないと思えます。当然です。札幌が弱くなったら、各北海道の地域が東京に直結するだけの話であって、北海道ごと単に東京の属国になるだけですから、札幌が強くなかったらしょうがない。

ただ、もうちょっと言いたいのは、北海道の中だけでなく、アジアの中で札幌は強いかというのをチェックして、その弱点を補強するなり、あるいは逆にいいところをもっと伸ばすなりの、札幌をもっとすごい都市にするための戦略というの、この中に僕は書きたいですね。一つか二つぐらいはぜひ入れたい。そういうものだと思います。それは多分国際的という意味ではないかと思えますが。

最後になりますが、やはり北海道がいいところでもあり、特徴でもあるのは、先ほど丹保先生がおっしゃったけれども、人口密度が低いところ。これが日本の中では極めつけに低くて、すばらしい面でもあるということだと思います。そのときにぜひ何とかしたいのは、人口密度が少ないからそれを別の手で補うということではなくて、人口密度が低いからこそ、例えば情報のネットワークだけはどっと整備しよう。前にも申し上げましたけれども、国道と主要道道の上では、どの携帯電話も5年以内に確実に使えるようにします。そして、何か道路上あるいはその周辺で異変があった場合でも、ユーザーの側から管理者に言ってもらえるようにする。それが国土の国民的経営の北海道型のあり方なのだと。情報を徹底的に整備することによって。そしてまた、異常時があった場合には、情報をユーザー側にも伝えられるようにするというふうにしてはどうか。かといって、いろいろな峠道で、民間のプロバイダでは、独自にアンテナとかをつけるわけにいきませんから、それを共同で場所を提供するなり、下の躯体はやるなり、そしてそのネットワーク自身を道路管理者自身も使うのだというようなことでやってはどうかと思えます。

以上、細かい話を申し上げました。

【南山部会長】ありがとうございました。

ほかに皆さんから何かご意見は。

【佐藤委員】11ページのところに北海道イニシアティブがありまして、家田先生からもっとはっきり明確に出せというお話がありました。このプロジェクトの提案ともつながるのですが、「取組のイメージ」に「2 + 1車線道路など」と書いてあります。これが極めて中途半端なのです。もっとはっきり、暫定2車線は整理するということが、多分北海道イニシアティブとしてのこれからの方向性だろうと思います。

新しい道路計画のアンケートが来ていまして、「無駄な道路投資とは何ですか」という質問があったのです。そのときに、いの一に私が答えたのは、暫定2車線です。将来4車線になるかもしれないという形で、ああいう形のセンターにポールを置くようなことをつくって、これから先それを解消するような見通しがあるのか。そのまま放っておけばまさにむだな投資ですよ。そうすると、その暫定2車線たる道路が本格2車線か、2 + 1車線かということも含めて、北海道イニシアティブで暫定2車線に関する新たな方向づけといたしますか、それをぜひ取り上げてほしい。これは道路行政全体にもかかわる話だろうと思います。もしそれまでしばらくできなかつたら、暫定2車線区間の高速道路料金を半額にすると、そういう高速道路料金にかかわる北海道からの提言というのも検討されているのではないかなという気がします。

【南山部会長】ありがとうございました。

【生源寺委員】ちょっと補足させていただきたいと思います。私、二つ提案を申し上げておりまして、一つは「農林水産業、食品産業、農村空間利用の連結戦略」、縮めるところのものになっているのですけれども、ここで私が提出したメモには、ヒントになるものとして、一つは農林漁業金融公庫がやっているアグリフードEXPOといいましたか、農業と食品産業を結びつける商談会なのですけれども、東京で年一回、8月の末にあるかと思えます。多分、札幌あたりでも説明会があるのだらうと思うのですけれども、これは道の中の農業と食品産業の間では、当然そういうことがあっていいのかなという感じがいたしました。ほかにもいろいろ方法論はあるかもしれませんが、もっともっとつながるためのチャンネルを用意する必要があるかなと、こういうことで申し上げたことがございます。

それから、もう一つ、農村空間利用ということで、特にイングランド、ウェールズのフットパスなんかが参考になるのではないかと申し上げました。実は私、直接踏み入れたことはないのですけれども、道東にフットパスという形の取り組みがあって、なかなか本格的だと伺っております。これは、ちゃちなものをつくらうとすれば幾らでもできるわけですが、そうではなく、本格的なものが北海道であればできるという意味では、大変いいケースになるのではないかと思います。

それから、先ほど家田先生のおっしゃった安全の問題で、前から私申し上げているのですけれども、例えば畜産物なんかについて、自給飼料を使ったり、あるいは食品産業の残渣を使ったりというような、いわば循環の度合いを評価して、これは非常にレベルの高い

ものをラベルの表示という形で、道産のものの中でもさらに循環の高い生産環境のもとでできたものというようなことで、例えば消費者に訴求するとか、そんなようなこともあっていいかなということがここでの思いであります。

それから、最後の「制度・政策の基準の点検と独自基準の創出」というのは、4章のイニシアティブのところには実は絡んでいるのですけれども、私、これを提案したときに強調したのは、こういう点検を網羅的にやってみてはどうかと。たしか以前の、前身の部会のさらに前身になるのでしょうか、森地部会長がおっしゃっていたのは、道路交通法の関係だと思うのです。今もそういうご発言があったのですけれども、実は農政の分野でもあるような気がいたします。私の専門は農政ですので、つまり内地の基準をほぼそのまま持ってきたことによって、何となくしっくりこないような制度があるのです。多分ほかの分野にもあるのだらうと思います。それをむしろ点検するようなこと、これはこの部会の仕事というよりも、計画が始まってその中でやっていくということでもいいのではないかと思います。そう簡単にできることではないかと思しますので、また、摩擦がいろいろ起こることが当然に予想されるわけですので、それこそ、あまり拙速にやる必要はないかと思えますけれども、いろいろな分野でそういうことがないかどうかということ、一度点検してみてもどうかというのがこの趣旨でございます。

【南山部会長】ありがとうございました。

ほかにどなたか、よろしいでしょうか。

それでは、いろいろご意見いただきました。計画の実行をするに当たっても、あるいは今後この計画をまとめるに当たっても、いろいろと参考にさせていただきたいと思っております。

次に、議題の3番目で、今後の進め方について、事務局から説明をお願いします。

【高松参事官】資料5「今後のスケジュール(予定)」という紙が1枚ございます。これを簡単にご説明させていただきたいと存じます。

今回、第4回の計画部会ということでございまして、計画部会はこれまで4回行いました。冒頭、部会長のほうからもお話がございましたとおり、夏の時期でございまして、いろいろ概算要求とかそういうことも念頭に置きつつ、今回のこの新たな計画の基本的事項というものを踏まえながら、私どものほうもいろいろ勉強なり検討なりを深める部分があるかと考えております。

また、分科会のほうのスケジュールでございしますが、これも4月の分科会のほうの資料から持ってきておりますが、予定でいきますと、4月に行いまして、夏と秋頃にそれぞれ開催を予定していることが、おおむね分科会のスケジュールになっております。今後、今回までの部会の議論を踏まえ、夏頃に開催予定の北海道開発分科会に一度上げ、分科会のほうの委員の方々にも少しご議論をいただいて、整理していきたいと考えております。

このように、この計画部会といたしましては、10月頃になろうかと思われませんが、そ



のときまでに文章を書く作業をいたしまして、それで新たな計画の素案の議論に移ってまいりたいと考えております。

つきましては、4回部会と5回部会が少し時間があいてしましますが、何人かの方々に起草委員ということでお手伝いいただいて、それまでに素案作成に向けた作業を行い、5回目の10月上旬頃の部会でまた議論していただくことを考えております。

また、8月、9月の時期を少し利用しながら、引続き、シンポジウムなどいろいろな形で、多くの方々からのご意見、あるいは基本的事項も含めて、素案の中に生かしていくことを考えております。このような流れを事務局としては考えておりますが、ご質問等はいかがでしょうか。

【南山部会長】以上であります、皆さんから何かご質問等ございませんか。

【家田委員】質問ではないのですけれども、全国もそうだし、ここもそうですけど、さっきの「協働」とかそういうのが、現在の国土形成系のキーなんですよ。そうすると、ここに例えば8月から9月で、国民や地方とのコミュニケーションとあるのだけれども、このコミュニケーションは紙に書いたものをコミュニケーションするというのももちろん重要なけれど、それと同時に北海道でもいろいろなことをやっているでしょう。森はこうしています、農村はああしています、道路はこうしています、川もそうですね、そういうのに有志でいいのだけれど、こういう委員が自主的に参加して、そこにいる人たちとコミュニケーションする。それでこの計画について云々する。そういうのを率先して北海道がおやりになると、大きいのではないかと思うのですが、まあ提案でございます。

【高松参事官】その他のコミュニケーションにつきましては、ご意見を参考に検討していただきたいと思えます。

【南山部会長】ほかにはございませんか。よろしいでしょうか。

それでは、おおむねこういう手順で進めさせていただきたいと思っております。

また、話がありました素案、「新たな計画（素案）」と書いてございます。この文章をつくるに当たりまして、起草委員ということで、佐藤委員、田村委員、濱田委員のお三方にお願いしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

それでは、佐藤、田村、濱田の3委員については、大変お忙しいところ恐縮ですが、ご指導いただきたいと思います。よろしくお願いたします。

このスケジュールにもありましたように、次の北海道開発分科会で計画部会におけるこれまでの検討状況について報告して、議論をしていただくこととなります。基本的な事項の取りまとめ、それと報告につきましては、ぜひ部会長にご一任をいただきたいと思います。よろしくお願いたします。

それでは、今後、起草委員の皆さんには、長期間にわたっていろいろとご面倒をおかけしますけれども、10月ごろに次回の部会を開催できればと考えております。よろしくお

願いいたします。

次に、議題の（４）その他ですけれども、事務局から何かありますか。

【高松参事官】ございません。

【南山部会長】それでは、以上、今日の議題は全て終了であります。長時間にわたりご審議をいただき、ありがとうございました。

最後に、事務局から連絡事項で終わります。

【高松参事官】本日お配りした資料につきましては、そのまま机の上に置いていただければ、後日郵送させていただきます。

【南山部会長】それでは、これをもちまして第４回の計画部会を終了させていただきます。今日はどうもありがとうございました。

了