

# 道内市町村長からのインタビュー結果

## 道内市町村長からのインタビュー結果

### 1. 意見の聴取期間

平成19年4月～（現在実施中）

### 2. 意見聴取方法

- ・ 各開発建設部長と市町村長との面談方式によるインタビュー
- ・ 面談に際しては、資料として北海道開発分科会基本政策部会報告（平成18年12月）の「Ⅲ 今後の北海道開発の取組の方向性と進め方」を使用
- ・ 各自治体や地域が抱えている現状、課題、ニーズをお聴きし、新たな計画に際して取り組むべき施策等に関する提案をして頂いた

### 3. 現時点で集計されている市町村数

166市町村（道内市町村数180）

## 主な意見概要

### ◇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

- ・ スケールメリットを活かした低コスト農業の実現に向け、ほ場の大区画化などを進め、安定した農業経営基盤づくりを図る。
- ・ 漁業では「つくり育てる漁業」の推進が最も重要であり、藻場造成などの基盤整備が急務である。
- ・ 農村地域の持続的発展を図る上では、付加価値を高めた農作物の生産、加工食品など製造業の育成を図っていくことが必要である。

### ◇成長産業としての観光

- ・ 雄大な自然・景観を守りながら観光客を呼び込むことが大切。環境負荷をかけない観光の実現(少人数での観光、環境に優しい乗り物の活用など)や環境教育の充実等が必要である。
- ・ 観光地間の広域連携に資する交通施設の総合的な整備とともに、冬季における安全性の確保、わかりやすい標識の整備等による利便性の向上が必要である。
- ・ 「食」・「農業」等を生かした観光振興を図るため、産業間・地域間の連携を強化することが必要である。

### ◇人と技術による競争力ある成長期待産業の育成

- ・ 公共事業に批判が多いが、産業に結びつく基盤整備、例えば道路や港湾の整備であるが、これらの基盤整備は企業を誘致するにも無くてはならないものである。
- ・ サケの卵巣膜から化粧品や健康食品の原料になるペプチドをつくるベンチャー企業が立ち上がった。今後は、未利用資源を有効活用することが重要ではないか。
- ・ 国産材や道産材の認証制度などで差別化を図り、かつ地元で製材・製品化できる工場を設置するなどで地場産業として発展させたい。

### ◇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

- ・ 適正な森林管理による森林資源の増大や公益的機能の保全が必要である。
- ・ 廃棄物の循環活用など循環型社会の形成に向けた取組を推進する必要がある。
- ・ 太陽光や風力など環境に負荷の少ないエネルギーの利活用を促進する必要がある。

### ◇魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり

- ・ 医療などの高次機能が集積している都市部との交流・連携が重要である。
- ・ 地域づくりのためには情報通信インフラは必要不可欠。情報格差を解消して欲しい。
- ・ 都市部等からの移住や交流人口を増大させる活性化施策の展開とともに、多様性のある地域の姿や活力ある田園コミュニティの形成が必要である。
- ・ サイクリングロードを整備し、隣接している市町村との交流促進を図りたい。

### ◇内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上

- ・ 物流効率化、観光の振興、救急医療面等において、高規格幹線道路網など高速交通ネットワークの整備は重要である。
- ・ 冬期間の安心で円滑な道路確保、空港の就航率向上など冬期交通の信頼性向上を図ることが必要である。
- ・ 高齢社会に対応する歩行空間の確保など、お年寄りなどの交通弱者の足の確保が必要である。

### ◇安全・安心な国土づくり

- ・ 災害に強い道路網、治水整備などの対策や、津波情報提供をはじめとする適切な情報提供が必要である。
- ・ 危機管理体制の強化、地域防災体制の確立による災害に対応可能な地域づくりが重要である。
- ・ 安全な道路環境確保のため、冬道対策、歩行者の安全対策等の各種取組が重要である。

1. 道南地域	1
2. 道央地域	11
3. 道北地域	41
4. オホーツク地域	69
5. 十勝地域	85
6. 釧路・根室地域	101

※ 各市町村長からの意見は、北海道開発局の責任においてとりまとめたものです。

# 1. 道南地域

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	3
成長産業としての観光	4
人と技術による競争力ある成長期待産業の育成	5
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	6
魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり	7
内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上 ・・・・・・・・・・・・・・・・	8
安全・安心な国土づくり	9
その他	10



◇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

・北海道は食料供給基地としての役割があるが、これからは一次産品を生産するだけでなく、農水産物に地元で付加価値を付けて売ることにより、地元の雇用も生み出すことになり、地域振興に寄与するのではないか。

加工品で実際に売れている物がなかなかないのが現状であり、今後の課題である。

・町も交付税が減り財政が厳しい状況である。漁業は町の基幹産業であるが、後継者不足の問題や地元負担の問題がある。このような厳しい状況の中ではあるが、漁業振興のためにはその基本となる漁港や港湾を引き続き整備していく必要があると考える。

・漁港整備の直轄（３・４種漁港）と補助（１・２種漁港）に格差がある。直轄は大規模な整備は出来るが、補助は地元負担の問題があり整備が進まない。制度は承知しているが、同じ漁港でこのような違いがあるのは地域にとっては格差であり、格差を解消すべきである。

本町には、ロシアからウニを輸入して大手として地方でがんばっている企業もある。町の農家は規模が小さく十勝などの大規模農家と比較にならないが、黒千石（大豆）の生産組織をつくったり、地方でも工夫をすれば隙間的に地場産業を育てる方法はある。

◇成長産業としての観光

- ・地域にとっては、新幹線開業があり観光振興のための道路網の整備が重要と考えている。

◇人と技術による競争力ある成長期待産業の育成

・町ではIT産業育成のため「IT研修館」を設置し研修生を受け入れている。IT産業は設備さえ整えば地方でも産業として成り立つと考えている。本町に光ファイバーを敷くには莫大な投資が必要であり整備が進まない。地方のIT化推進のため、地域間格差解消のためにも開発局で整備している光ファイバー網を利用させてもらえないだろうか。

◇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

- ・ 公有林の荒廃がひどいので、民間で間伐等を行って管理・整備する仕組みができないか。

◇魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり

・本市には、国際的な水産・海洋に関する学術・研究拠点都市の形成を目指す「国際水産・海洋都市構想」があり、産学官が連携しこの構想を推進していきたい。

・2011年までに地上デジタル放送に移行しなければならないが、本町は難視聴地域を抱えている。難視聴地域解消のために町として共聴設備を整備しなければならず財政負担が大変である。負担を少なくするため、国道に設置している光ファイバーを安価で利用することはできないだろうか。

・町も財政が厳しい状況ではあるが、これからの人口減少、少子・高齢化社会を見据えて今しか出来ないこともあると考えている。例えば農業の負担金も将来の財政状況を考えて一括償還させてもらった。町有施設も建てたはいいが、維持管理が重荷となってくる。そこら辺を見据えて将来のために何が今できるのか考えていく必要がある。

道州制の議論がなされているが、最終的にどうなるかは不透明である。北海道総合開発計画の中でもしっかり議論していかなければならないのではないかな。

## ◇内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上

・地域にとては交通基盤の整備は重要であり、交通ネットワーク形成のため函館新外環状道路の早期整備をお願いしたい。

・道南地域にとっては、函館・江差自動車道、函館新外環状道路、北海道縦貫道路の早期完成が地域の発展のために重要である。これと北海道新幹線が結びつくと地域は大きく変わると考えている。

・地域にとっては道路整備が何よりも重要である。本町は一般国道228号しか幹線道路がなく、救急搬送の問題など安心・安全な道路の整備は地域の切実な願いである。

・当地域の医療体制を考えた場合、一般国道228号一路線だけでは不安である。函館・江差自動車道や松前半島道路の整備をお願いしたい。高速道路は交通事故が少ないと承知している。地域の安心・安全のためにも必要である。

・北海道縦貫道大沼・七飯間が新直轄区間となった。北海道新幹線が2015年に開業する。新幹線開業に併せて、北海道自動車縦貫道、函館新外環状道路の高速交通ネットワーク構築が地域の発展のために不可欠と考える。

・公共事業が少なくなる一方で、町の人口減少と高齢化により町の財政も厳しい。町としてはこれから企業誘致や観光客誘致など町の振興のために、北海道新幹線の札幌延伸を早期に実現し新幹線駅の開業に期待している。

・地域には大きな病院がなく函館まで行かなければならない。函館までの救急搬送を考えたときに、高規格道路函館・江差自動車道の早期整備が必要と考えている。

本州と比較し遅れている北海道の社会資本整備の状況を訴えていく必要があるのではないか。

・地域には産婦人科がなく子供を産むのに函館まで行かなくてはならない。都市と地方の格差が大きくなっている。この地域の医療を考えれば道路整備は大きな地域の課題である。

・本島は離島で石油の価格が本土より20～30円割高となっている。離島振興のため、離島に関する石油の税率を下げて、フェリー航路の確保に役立てるなどの方策が必要ではないか。

本土と島を結ぶフェリー航路の役割は重要である。本土と島を「海の国道」として結び、航路の安定的な確保など離島振興に繋げることはできないか。

## ◇安全・安心な国土づくり

・本町には病院がなく、近隣の町の病院を利用している。迂回路がないため非常時に国道の通行止めがないように越波、落石防止対策をこれからもお願いしたい。

道南地域は道央・道東と比較し道路整備が遅れていると考えている。安心して365日通れる道路整備をお願いしたい。

国道の越波対策は国で行っており、海岸保全対策は道で行っている。国道区域は国、海岸は道というように所管が分かれてしまい、抜本的な対策ができない箇所もあると考えるので、総合的な対策が行える仕組みが必要ではないか。

・北海道は四方を海に囲まれている。海岸保全対策は現在ほとんどが道で実施しているが、対策が必要な箇所は沢山ある。直轄で行えないものか。直轄で行うことにより、国道の越波対策などと一体で事業を行うことにより、地域の課題の解決にもなる。

国は観光振興と言っているが、観光客が来ても国道が越波で通行止めになるようでは困る。国道を守るためにも海岸保全対策を直轄で行うことが必要ではないか。

・地域にとっては、駒ヶ岳の防災対策があり、避難路の確保のための道路網の整備が重要と考えている。

・本町は合併し、一般国道にある峠をまたぐことになった。峠を挟んで町民の行き来も増えており、冬期間の交通の確保など安全・安心な道路の整備が必要。

日本海を走る一般国道229号が生活道路である。安心・安全の面から越波対策に力を入れてもらいたい。

・道南は先発後進地域と言われるが、道路にしても十勝などと比較しても整備が遅れていると思う。一般国道5号は幹線であり長万部から函館までの重要な路線である。駒ヶ岳の噴火に備えるためにも道路の拡幅や急カーブの解消など、安心・安全な道路の整備を行ってもらいたい。

本町では、台風の後などに流木などの漂着物が大量に流れ着き、その処理を町で負担している実態がある。財政が厳しい中で町負担で処理を行うのは非常に厳しく、道に何とかならないか要望しているが解決していない。何か良い対応策はないか。

・町にとっては道路の整備が重要と考えている。一般国道227号中山峠の整備をよろしくお願いしたい。

・道路整備は地域にとって必要と考える。道南では洪水の危険がある整備が遅れている中小の河川が沢山ある。緊急性の度合いを考えて開発予算の配分を考える必要があるのではないか。

・町にとっては、道路整備がこれからも重要と考えている。特に国道の狭隘箇所の解消や越波対策など、安心・安全な道路網の整備をこれからもお願いしたい。

◇その他

・北海道のために国、道、市町村はそれぞれの役割と責任を果たすとともに、それぞれが連携して行政を進めなくてはならない。

国も地域にとって必要なことは何か地域に提案すべきである。

## 2. 道 央 地 域

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	13
成長産業としての観光	17
人と技術による競争力ある成長期待産業の育成	21
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	24
魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり	27
内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上 ・・・・・・・・・・・・・・・・	30
安全・安心な国土づくり	37
その他	39



#### ◇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

・本市では大規模な3,300ヘクタールに及ぶ農業の土地改良事業を計画している。北海道は全国に食料を供給しているのので、支援をしっかりとやって欲しい。我々（市町村）も色々な経費を負担しながら農業を立て直さなければいけないと考えているので、これらに対する支援を希望する。

・ウルグアイラウンドにおいてMM米（ミニマムアクセス米）の輸入が決まり、毎年74万tが国内に入ってきている。倉庫などの保管料が問題となっている。これを留萌港に入れ、沼田の冷熱エネルギーで保管し、本市のエタノール工場で製品化できないかと考えている。本年から、多収穫米の試験栽培も始めている。米のエタノール化は、苫小牧と本市に立地すべきである。

肉牛にも関心を持っている。新規に飼育を始める場合は農水省から補助が出る。国内肥育農業者の高齢化により、九州あたりの生産が減少していることが背景にある。方式としては、最終肥育まで行うのではなく、最終仕上げは本州で行うことになる。

・新たな産業育成も大切だが、北海道という地域にとっては第1次産業である農業が重要である。

・農業については、今年、大きな改革の年になる。「農業の多面的機能の活用」については、以前から言われているが、実質的には今年から始まる。特に今の消費者は安全安心なもの、高品質なものを求めるようになった。それに応えて行かなければならないと思うが、農家自身も認識が変わって来ており、「買っていただいて、喜んでいただける」との声が出るようになった。今の農地・水・環境対策は、丁度、農家の意識の変化に合うようになって来ており、歓迎できる。品目横断的経営安定対策も本村の農家の経営規模からすると評価できる。

・水産業を核とした本町は、湾の環境改善から水産物の供給力強化と水産物の高付加価値化により所得の向上を図ることを目指しているが、近年、磯焼けにより魚貝類の生息が低調で海藻の減少から藻場造成の実施が急務である。

磯焼け現象の原因は、栄養塩不足が一要因で現在実証実験を行っているところであり、これらの藻場回復によって、経営投資が少なくすむ浅海漁業の振興が図られ、担い手の育成と少子化対策にもつながり、さらには、魚類の繁殖回復によって水揚げ増加につながるなど、地域経済に及ぼす影響は多大で、地域の生き残りを賭けた課題となっている。

・北海道の農業産出額は1兆円を超えて推移しているが、一方で農家は後継者不足、高齢化等により大幅に減少し農村地域の活力低下を招いている。

食料自給率向上には農家の経営安定が重要であり、規模拡大と営農意欲向上に配慮した経営所得安定対策の推進が必要である。また、北海道の域際収支がマイナスである現状を踏まえ、農産物の原料供給だけでなく、農産物の加工等により付加価値を高めるとともに、北海道ブランド確立に向けた官民挙げての取り組みが必要である。

意欲ある後継者育成のため、国立高等専門学校における国内初の「農業高等専門学校」を北海道に設立し、農業経営の専門的な知識を有する担い手の育成を図る必要がある。

・北海道の資源・特性等を最大限に生かした持続的な発展を行うには、一次産業特に農業経営の推進と基盤の強化が大きなキーワードとなり、大規模経営・効率的な経営など新たな農業経営の在り方や担い手の育成が自立した農業経営を実現することになる。本町においても、国営農地再編整備事業の推進により、農業基盤の再編と効率的な農地の整備を行いコスト低減による、競争力のある経営基盤の強化に努めている。

・地域の農業は、過去に水田から畑作へ転換が図られ先進的な農家は畑地かんがいを導入しメロン・スイカの栽培を行うなど高付加価値農業への切り替えを行ってきており、これらの推進には農業生産の基盤となる農地・農業用排水施設の適切な保全管理が重要な役割をはたし、これらの取り組みは競争力ある安定した農業経営の実現となる。

・漁業では、「つくり育てる漁業」の推進が最も重要であり、その前提として磯焼け解消のための藻場造成等への取り組みが急務である。手法としては、休業海域を設け、石灰化した岩礁表面を削りとり、海藻類の繁茂を促すといった荒療治もあるのでは…。何れにしても、ブロック等の工作物の投入と並行して、自然の再生力を助長するような取り組みが重要と思う。

本町の漁業は、就業者数が最盛期に比べ8割以上減少しており、非常に厳しい状況下にあるが、今後も海でやっていかなくては、町のあらゆる産業が駄目になってしまう。特に、沿岸漁業の振興にはお力添えをお願いしたい。

・食料の供給は、北海道が担うべき最も重要な役割である。特にトレーサビリティシステムは、流通に係る全ての品目に導入すべきであり、食料品の安全安心対策の第一歩であるとともに食料供給力の強化、高付加価値や競争力の強化にも繋がる。本町の基幹産業は、水産業ですが、これからは安全な水産物供給を期待する消費者の視点に立った食料供給がますます重要になってくる。これらの視点から、これまでの研究開発機能に加え、新産品開発基盤研究や水産物供給のための手段、水産物の高付加価値化に向けた流通・加工事業を支援し、水産業者、民間企業等との連携による相乗効果を産み出しながら、有機的かつ総合的に開発を進め、新産業の創出に向けた機能整備が必要であると考え。そして最も重要な流通を支える社会基盤としては遅れている北海道の高速道路網の完成は、必要不可欠である。また、食の観光として北海道以外では意外に話題とならない食料自給率を広くPRする手法を模索すべきである。

・政府が日本の食料自給率を2015年までに45%に高める方針を打ち出している。現状では40%といわれており、北海道農業の果たす役割はますます高まっていく。少子高齢化の中における農業の課題として、後継者対策問題、更なる規模の拡大、農産品、農産加工品の付加価値の向上が挙げられる。本町の農業は水稻、果樹、野菜類のため、耕作面積は2.5ha程度であるが、都市近郊という立地を最大限いかしたもぎ取り観光と連動した農業を展開しており、基本政策の方向性は期待できるものと考え。

・地元農産物を関東方面へ物産展などを開催し売り込みを行っているが、冷涼な気候による農薬の減少から安全・安心をアピールし、北海道の気候を逆手にとった季節の端境期の出荷など工夫はしているものの、原油価格の高騰による輸送費の上昇や規制緩和などによる地方への優遇措置がまだまだ必要となっている。

・日本全体での食料自給率は非常に低い。食が無くなればダメになる。

・食育をテーマとした「すこやかクッキング教室」として、保護者、親子、小学生、中・高校生を含め対象別に教室を開催し、開催に当たっては地元の食生活改善協議会の協力を受け、地元産品を食材に活用しようということで行った。クッキング教室により、家庭の中での食育ということをお母さんたちが真剣に考え出した。健康に留意した食事を考えるため、これは地産地消をまさに地でいくやり方だと思った。地元医師あるいは学校関係者たちが連携強化し、今後どのような指導をしていくかが大切であるが、地域が連携しながら農業の大切さを見直す食育の取組を広げていくことが重要である。

・本地区では国営農地再編整備事業をしていただいております。事業は進んでいると聞いているが、農業者も期待している。

・地球温暖化などの気候変動の要因等から、年々、降水量・降雪量が少なくなっている状況を踏まえると、現在実施中である国営かんがい排水事業の貯留施設であるダムは早期効果発現を期待する。

・本町の場合は「食料供給力の強化と食に関わる産業の高付加価値化・競争力の強化」に関して「競争力の強化」をもっと言うべきと思う。道内の米は安定的に売れるという意味でもう安心ではないか。本町の米は全量ホクレンに出荷しているが、殆ど売れ残りが無い。本町の米は、今年、品質、販売量ともに全道一になった。

・農地再編整備事業のお陰で、土壌の攪拌、乾燥後の通水、排水が良くなり、「ななつぼし」などの品質の良い米ができるようになった。農家も喜んでおり、効果的な事業はやはり必要。

近隣市の「おぼろづき」が全国一の食味米に選定されるなどし、本町産も含め「おぼろづき」が売り切れ状態である。本町の道の駅内のレストランでは米は、全部、地元農協生産の「おぼろづき」を使用している。「おぼろづき」の付加価値化へ繋げていきたい。

・開建に整備してもらっている人工リーフは水産協調型ということであり、非常に助かっている。整備後、ホッキやウニなどのほか、魚種が増えている。できれば、アワビやウニの種苗の放流に関する支援だとか、昆布の張り付きの良いコンクリートの形状を考えてもらいたい。本町においては、豊かな食材に恵まれており、特にブランド化に力を入れている。ブランド牛をはじめ、チョウザメを養殖しキャビアを首都圏に出荷しているが、非常に好評を得ているところ。サミット開催に伴う婦人プログラムでもアイヌ文化のほか、食材の提供（昼食）で本町をアピールしていきたいと考えている。

・水利権のほとんどが苦東にいつているため、全体的に水が不足している。このことから農業用ダムである瑞穂ダムから取水できるよう、多目的に使えるようお願いしているところ。農業基盤整備の必要性は認識しているが、農家の負担の問題もある。農業情勢が良くなればという思いであり、北海道農業が全国に遅れないようする必要があると考えている。

・F T A関係を心配している。F T Aが実施されれば、乳製品や軽種馬産業の複合化のために取り組んでいる肉牛生産に与える影響は計りしれず、地域産業の崩壊の危機だと思っている。食の安全・安心にこだわり、低農薬に取り組むなど生き残りを図っていく必要があると考えているが、後継者不足の問題もあり先細り感は否めないが、農業を守る法律がかえって新規参入を阻害する要因となっている面がある。本町にあっては、優良酪農家に限って後継者がいないという悩みを抱えているところ。また、肉牛生産においても、生まれて10ヶ月の子牛を有名ブランド牛の素牛として販売することがほとんどであり、成牛まで肥育して出荷するという一貫した生産体制を執っていないことから、基幹産業として育てていない。このため町営牧場で一貫生産に取り組み、肉牛生産者の意識改革に取り組んでいるところ。

・日高東部地域は空港からも離れており、新たな企業を誘致することは無理な状況にある。このため、古くから地元に根付いている水産業が本町における大企業だと考えている。その水産業にも高齢化や後継者の問題もあるが、漁業者自ら規制を取り払い、新規参入に門戸を開くべきだと考えており、漁協にも働き掛けしている。本町を含め管内の水産資源は豊富であるが、中でも昆布は重要な水産物であり、出汁昆布として全国的に有名であるが、食用の昆布にも力を入れていきたいと考えている。若手漁業者には、これからの漁業は単に採るだけでなく、採った水産物、例えばツブであれば、採った後洗うなど、手間をかけることによって卸価格にも跳ね返ってくる。小さなことでも一步一步踏み出すことが大事だと説いている。本町は合併の道を選ばなかった結果、管内で一番小さな町となったが、小さい町なりに、今の人口を確保していく努力をしていきたい。

・これまで春の定置網に混入したホッケやカジカは販売せず捨てていたが、開きに加工するなど付加価値を高め活用するよう漁協を指導している。これにより町内の加工場での増産にもつながり、新たな雇用創出も期待できると考えている。また、漁協婦人部が本町で採れる「ぎんなんそう（海藻）」の佃煮づくりに取り組んでおり、新商品として開発しているところ。また、本町では「マツカワ（王鰈）」という高級カレイの放流事業に取り組むとともに、沿岸地域の町が連携し、「真ツブ」のブランド化に取り組んでいるところであり、豊富な水産資源と創意工夫に努め、他の地域に取り残されることのないよう取り組んでいきたいと考えている。

・軽種馬産業の複合化として、ミニトマト、アスパラといった施設園芸作物の生産を奨励するとともに、昆布、秋さけ、カレイ、タコ、カニなど、地場で採れる水産物で集客していきたいと考えている。

## ◇成長産業としての観光

・観光産業の振興による交流人口の増加、雇用の拡大は地域経済の活性化につながる。本市の観光入込客数は、平成17年度、18年度と微増しているが、宿泊客数は平成13年度から6年連続で減少している。そこで教育旅行の誘致や全国的に有名になってきた「雪あかりの路」など閑散期である冬期間のイベント強化などを行っている。観光資源の発掘や観光施設の整備などが新たな魅力の創出につながると考えられるが、本市の観光を例にとれば、「時間消費型観光」、「宿泊滞在型観光」へ移行できるような対策を講じることが観光産業による地域の真の活性化につながるものと考えられるので、新たな北海道開発計画の策定に向けて、この点についてもご配慮願いたい。

・直線道路日本一を観光としての「売り」にしたい。本地区の横断歩道橋近くに、日本一の直線道路が見れる展望台のようなものがあれば、観光としての目玉となる。ここを食の駅と連動させたい。

・本市の名物を道内の大手コンビニエンスストアで一斉に発売した(具材は地元企業が製造)。今後もこのように地元の食材や地域資源を民間と連携しながら活かして、本市を全国にPRすることが重要と考える。

・新千歳空港に隣接するショッピングモールが好評で、道内外や海外(台湾・香港等)から年間430万人と大勢の入り込みがある。今年の春、エリアを拡大したことにより、ゴールデンウィークの出足が3日間で16万人とさらに好調である。国道と空港周辺が渋滞しているほどである。ここに来る観光客を支笏湖や市内さらに周辺の観光資源とどう結びつけるかが大きな課題となっている。

・修学旅行生の受け入れについて現在は、作業体験を各農家をお願いしているが、宿泊施設に限られていることから、受け入れを増やせる状況になっていない。

・道と川の駅近くでガーデニングの事業を行い、北海道の玄関口となるように考えたい。

リブコム(〈The International Awards for Liveable Communities:質の高い環境・景観の保全・創造による住みよいまちづくりにおいて、優れた実績をあげた自治体に与えられる国際的な表彰制度)にも取組を出しグランプリを取りたい。その後も都市づくりグランプリを目指し、北海道ならではのまちづくりを目指したい。

・北海道全体を考えると、やはり観光産業が重要ではないかと思う。本市には8つのゴルフ場があり年間約35万人のゴルフ客が来る。最近では東南アジアなどから来ており、本州のゴルフ場とは違い、北海道の特性である雄大な自然等とマッチしているということで人気がある。この雄大な自然、景観というものを守りながら、海外からも観光客を呼び入れることが必要ではないかと考えている。

・公園展望台が恋人の聖地プロジェクトに選定され、CD販売、大学と共同開発した発泡酒など、民間との大々的なプロモーションを行っており、観光客も増加している。このように行政だけではなく、民間の知恵を中心とした観光施策は、今後、より重要となっていくと考える。

・冬期間には湖のわかさぎ釣りに東京・大阪・名古屋からのほか、雪まつり期間中は、中国からの観光客がジャンボタクシーで来るようになった。農家はビニールハウスやストーブを提供するなど観光にも積極的になってきている。都市と農村の観光交流も変わってきており、本村としても民間とも強く連携しながら、こうした動きを後押しすることが重要と考える。

・広大な森林から供給される豊かな栄養分と複雑な海流のため、前浜には多種多様な魚が生息しており、当地域は長年にわたりフィッシングのメッカといわれ、全道から多くの釣り人がやってくる。特に、本村で開催している冬季開催イベントであるアメマスタービーには、厳寒期にもかかわらず多くのアングラーが集結し、スポーツフィッシングの隆盛は留まることがない。北海道は四季を通じて釣りのできる特異な地域であることから、フィッシングエリアのネットワーク化や外国人旅行・滞在者の取り込みなどにより地域間移動が増加し、地域活性化が図られる。

・自然を生かした環境学習会を開催するなど、滞在型観光を地元で20年間実践し継続しており、21世紀は、環境が最も着目される分野であることから、環境に負荷をかけない少人数の観光や環境教育の充実が必要で、これらについて今後の計画に盛り込んでいくことを期待する。

・本地域では管内を5つのエリアに区分し地域特性を活かした観光交流づくりを進め、その中の1つのエリアは国際リゾートエリアとして国際水準のリゾートづくりに取り組んでいる。

一方で、廃屋や荒れた農地、不法投棄など地域の景観を損なう事象が目立つようになり、関係町村では広域景観づくり指針を策定し広域的に美しい地域づくりに取り組んでいる。

本地域の観光産業は重要な基幹産業で、5つのエリアの広域連携のための基盤整備と観光地として魅力を増す施策、情報発信体制の整備が求められている。また、北海道洞爺湖サミットで環境が大きなテーマであるように、美しい環境、景観を守るため、廃屋処理などの諸課題に対する施策が必要である。

・世界的にも注目される観光地が多数存在する北海道において、国際水準のリゾートを築いていくことが重要であり、観光活性化に取り組む地域への支援強化や、農業、商工業などと結びつけた産業連携を北海道全体で演出していく仕組みが必要。

・スキー場周辺への外国人観光客や土地家屋の取得者には、オーストラリア人ばかりでなく、香港からの方が増え始め、関心が高まりつつある。

今後は冬ばかりではなく、通年型の観光リゾート地としての魅力づくりを強化し、観光や経済の交流を図るべきと考える。

国際リゾートをめぐる、国際競争力の強化を本格的に求めていく必要がある。

・観光振興のためには、道路整備・高速交通ネットワークの確立が必須である。アクセス時間の短縮に加え、北海道の厳しい自然環境にも対応できる安全・安心な道路交通網の整備をお願いしたい。本町は、札幌圏からの観光客誘導に力を入れており、片道2時間のドライブなど日帰り客も大事にしていきたい。ある意味、札幌の都市機能を補完するような施策も重要と考える。この点では、本町のオートキャンプ場は札幌圏からのリピータが多く、一定の成果をあげている。

・北海道産業の大きな柱は、農林水産業と観光であると言われている。しかし、日本にとって「観光」は比較的新しい分野である。言い換えれば日本は、観光発展途上国であり、その日本にあって、北海道はさらに開発が遅れた観光後進国であると考えられる。近年は、観光シンポジウム等が道内各地で開催され節目を思わせているが、依然として地域経済は低迷している。世界的傾向としては、環境問題と相まって「自然」が注目されている。これは、北海道にとって追い風であり、チャンスである。観光の重要な要素として入口と出口があるが、北海道は周辺が海ということもあり、観光PRを実施するうえで飛行機内のチラシの有効性からも分かるように空港、鉄道等の玄関のイメージを強化する必要がある。思いやる心を最も生かせる産業が観光であるように観光サービスの最も強力な生産要素は、「人」であり、特にネイチャーガイド等の養成に力をいれることも重要である。

・“観光の基本は魅力ある地域づくり”と言われている。北海道は人気度が高いという現状に満足することなく旅行者のニーズにあったオリジナルな観光行政の転換を図っていかなければならない。また、観光産業を活性化するためには、地域でいかに気持ち良く観光客を迎え入れるかといった姿勢、もてなしの心であるホスピタリティが重要と考える。また、広域観光を推進することも求められています。交通網の整備もよろしくお願いしたい。方向性として賛同できる。

・観光のためにも高速道路整備が重要事項である。観光拠点間を短時間で移動するために整備が必要。

北海道は全国に食を供給できる能力があり、そのことが観光客に対しても北海道の魅力アップにつながる。

・本町と近隣自治体との協働により、首都圏からの中学校の生徒を相手に農業体験を行っている。その人たちの言葉の中に「やはり自然体験というのはすばらしい」「自然の中には命が育まれている」と言った感想文がたくさんある。今後も近隣自治体と協働し、グリーンツーリズムなどによる交流を進め、将来的には、二地域居住や移住などにつなげていきたい。

・グリーンツーリズムも活発で、本町の農家では、今年は東京などから修学旅行生約3000人の受け入れを予定しており、全国一である。農作業やもぎたての食材で料理をして食べるなど、普段経験することのない体験をし、感銘して帰る生徒もいる。また、帰校してから、お礼の手紙やなどでの交流の効果も大きい。将来的には、グリーンツーリズムの体験者が再度訪れたり、定住につながるような交流を進めたい。

・サミット開催が平成20年度を初年度とする新たな北海道総合開発計画の追い風の材料になればと思っているが、サミットの開催のみに終わらせるのではなく、これを機会として、国際的に「北海道」をアピールしていきたい。サミット開催後の取り組みが大事であり、国際観光地として本圏域もアピールするのであれば、基盤整備にあっても、新しい視点で整備する必要があり、これまでどおりの整備の仕方ではダメである。国際観光地として戦略をもつとすれば、ハードとソフトの両面から検討すべきであり、単なるお祭り騒ぎで終わることを懸念している。昨今、「観光」という概念が膨らんでいくなかには、サミット開催は、北海道の観光を変える突破口になる。新たな北海道総合開発計画の方向性とは違うのかもしれないが、2次産業である「観光」を基幹産業の一つとすることが必要ではないかと思う。

・本町にあっては、かつて87万人にのぼった観光入り込み客数が22万人まで落ち込むなどしており、昨年度、JTB職員を町職員として受け入れ、観光業務に従事させたところ、昨年度の入り込み客数が前年度に比べ1万6千人増となった。これを機会に、民間業者のノウハウを積極的に取り入れていきたいと考えており、今年度も引き続き受け入れている。

・本管内の観光客の入り口として「千歳空港」という意識が強くあるが、本町は帯広に近いという地理的条件から、「帯広空港」が重要との考えに立っており、管内の東西に観光の玄関口である「空港」をもっているという視点で観光政策を進めるべきと考えている。

・平成17年度の観光入り込み客数は22万人であったが、平成18年度は18万人と落ち込んでおり、低気圧等による「黄金道路」の通行止めが影響したものと考えている。地場産業である水産業と観光が結びついていないし、そういう場や機会もないのが現状である。このため漁協主催でウニ・ホッキ・ツブの直売会を5月に2回実施したところ、3時間ほどで売り切れるなど町外からの集客に成功したことから観光客誘致の起爆剤とするとともに、「地産地消」にも努め、地域住民が漁業資源の再発見の場になればとも考えている。4町で取り組んでいる「とんがりロード」や本町で策定したマリンビジョンも含めた観光政策に取り組んでいきたいと考えている。

## ◇人と技術による競争力ある成長期待産業の育成

・道央日本海側の産業構造の脆弱性を解消すべく小樽港と石狩湾新港の連携による施策が進められてきたが、投資に対する経済効果の発現が大きく遅れており、両港への負担が財政上の重荷になっており、各種事業の展開が困難になっている。そこで、基盤整備中心の開発予算確保の視点から脱却し、既存施設・機能の有効活用による地域経済の活性化を図り、国と地方の負担の在り方を見直すとともに地域の均衡ある発展が可能となるよう、新たな北海道開発計画の中で配慮していただくことが必要である。

本市において、産・学・官が連携して民間活力を最大限に引き出し、地場産業の振興や新たな産業の創出を図るための検討を行ってきた中で、東アジア圏からの外国人入り込み数が増加していることや、同圏が今後の成長が見込まれる有望な市場であることに着目し、アジアをターゲットとした販路開拓事業を目指し、マーケットリサーチ事業を展開している。

平成16年には香港で「北海道フェア」を開催し、本市製品の展示販売や観光PRと併せて来場者に対するアンケート調査などを実施した。

平成17年には「東アジア経済研究会」を設置し、同地域における市場調査、販路開拓、観光情報発信を展開するための検討を進め、台湾で開催された「日本商品展」に小樽製品のブースを設けた。

これらをふまえて「東アジア・マーケットリサーチ事業実行委員会」を設立し、それまでの物産展に加え、台湾で現地バイヤーを対象とした商談会を開催するなど、さらなる積極的な取組を進めることにより販路の開拓と恒常的な取引ルートの確立などを目指している。

今後の展開としては①「物産」と「観光」を連動させた事業展開やプロモーション、②地域を絞った関係の強化、人の交流と企業のマッチング、③商品開発等が上げられており、これらを実践していくことは本道産業の振興に寄与することとなり、地域の活性化につながるものであると考える。

東アジアとの関係については、この点以外にもIT技術・バイオ技術、エネルギー産業を含めたグローバル産業の創出・育成として取り上げられているが、本市の取り組んでいる事業なども含めて東アジアに関する本道の産業との関係を新たな北海道総合開発計画の中で整理していただきたい。

・本市も企業誘致を進めることで動いているが、企業誘致するため市内で空いている1400戸の古い住宅の整備について関係機関と協議を進めている。

・市内の国道には道の駅がないので食にこだわった道の駅、食の駅を考えている。農業が元気にならなければ、町の再生はあり得ないと考えており、まず農業を元気にして、商業関係も元気になっていきたい。ハードにお金をかけられないため、バーチャル食の駅というインターネットでの食の駅を総務省の地域ICTのモデル構築事業に応募し、全国29カ所の事業のなか北海道で1カ所採用された。事業費は約7,000万円となり、バーチャルなインターネットでやる食の駅を展開したいが、国のモデル事業ということで100%お金が出る事業なので、本市だけではなくて産炭地も巻き込み、広域で北海道の様々な資源を売り込むことを考えたい。

・滝川市には自動車産業のクラッチ板の工場がある。それを誘致するには技術力の問題がある。千歳市にはダイナックスの工場が進出している。千歳にはそういう魅力がある。残念ながら本市にはない。新しい産業進出のためには、本市の工業地域の再編をしないと企業誘致は難しい。

・この北海道の冷涼な気候も資源のひとつだ。本市にある半導体の工場では、冬でも工場内を熱くしない為に冷房をつけている。こういう場合に、冷涼な外気や雪などを利用できないか。

・本市の生活環境、保健福祉環境の充実も重要であるが、そこに人が住み続けなければ意味が無い。よって、産業の育成による人の定着を最重要課題として取り組むこととしている。

産業振興のためには基盤整備は引き続き重要であり、農業基盤も整備していく必要がある。

・競争力ある成長期待産業を育成するには、まず第一としてベースの格差をなくすことが重要であるが、この部分において北海道は面積、積雪など地域特性から条件不利と言わなければならない。したがって流通ルート整備として高速道路、新幹線の早期整備が鍵となる。また、通常は完成後の状況を想定して整備について議論されることが多いが、実際は整備が決定することでも新しい考え方や行政側が気づかない産業が生まれ、成長期待産業の育成には効果があると考えられる。

・今、ガソリンの代替燃料となるバイオエタノールが話題となり、注目されている。米を原料とする試験的な取り組みが新潟で始まっているとの報道もあり驚いている。日本は後発国のようであるが、前向きに取り組んでほしい。この他のIT、森林資源を活かした産業の育成についても、方向性として賛同できる。

・汚泥を原料にして生石灰を混合し、土壌改良材の製造方法を確立して製品化することに成功している。本町の建設業界は、公共事業も途絶え不振が続いている。そこで、平成16年の6月に有限会社を設立し、「コンポスト」を作って、付加価値をどう高めるか検討しながら土壌改良材を製造して地元農家の圃場に還元することを行っている。今、処理は160トンぐらいだが、2,000トンを処理しなければ採算が合わない状況。よって、これを広域的にどう利用するかが課題。土壌改良材そのものについては、大変評判がよく、近隣市の農家にも利用され、アスパラなどに非常に効果があると聞いている。

・昨年12月に月形町に出来た工場では、製造の時に出る端材をおがくずにして、加熱圧縮し小粒にした木質ペレットを製造している。これからは道内にある豊富な森林資源を保全し、治山・治水に努めると共に、これら資源を活用したバイオマスエネルギーへの利用など付加価値を高め、地球温暖化防止やCO2削減に貢献することが必要である。

・公共事業に批判が多いが、産業に結びつく基盤整備、例えば道路や港湾の整備であるが、これらの基盤整備は企業を誘致するにも無くてはならないものである。北海道は、第1次産業を第一義とし、第2次、第3次産業に移行していくというのが、進むべき道ではないかと考えている。

・管内の85%を占める森林資源を活用し、代替燃料（木質ペレット）の生産を地域の産業として育て、新たな雇用の創出につなげたい。

・管内で一番小さなまちであるが、日本の大企業2社の関連会社が立地している。当該企業は、アルミ電解コンデンサ用化成箔の世界シェア20%を占めており、将来的に本町を日本の基地としたいとの構想を持っているようであるが、製造には相当量の電力が必要とのことであり、安定的で安価な電力が求められている。

## ◇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

・市民生活の安全確保と地域産業・経済の発展に必要な電力やガスの安定的供給及び地球環境問題、とりわけ地球温暖化抑止策としての火力発電燃料の天然ガスへの転換が必要である。そこで本市では広域的視点に立ったエネルギー供給拠点の分散化と適正配置などあるべき姿について、官民共同で研究するため、専門家と意見交換を実施している。今後は道内で最大の人口集積とエネルギー需要のある道央圏におけるエネルギーの安定供給を確保するための拠点整備の在り方と原料等の種類、調達先などの分散化によるリスク回避、並びに環境負荷の軽減と副産物の産業活用に道を開くエネルギー源（LNG）の積極的導入が必要であることから、この点についても新たな北海道開発計画に位置付けるようお願いしたい。

・地域の自然エネルギーを活用した風力発電を進めているが、北海道の特性を活かした新エネルギーの開発や利用促進がこれからも必要であり、特に広大な用地を有する北海道においては、風力、太陽、廃熱などを有効に活用する条件に恵まれていることから、北海道らしいエネルギーの活用が求められている。

・天然記念物「ブナ林」を有し、森林の保全・管理によって美しい農村景観を守り育ててきたが、急速に進む過疎化から廃屋や休耕地の拡大が目立ち、先人たちが築いた美しい田園風景と自然環境を守っていくためには、廃屋処理及び休耕地利用促進の維持管理や整備が必要となっている。

管内でも酪農が盛んな地域のため、多量に発生した家畜排泄物を適正に処理し、環境に負荷の少ないエネルギーの利活用を促進していくことが大切である。

・北海道らしい景観そのものが観光地としての魅力をつくっていることを理解し、ハード・ソフトを問わずさまざまな角度から景観保全に取り組むことが重要で、広域景観づくりに取り組む地域を重点的に支援する施策を講ずるなど、施策の重点化と併せて行うことが効果的である。

・北海道の特性を活かした再生可能でクリーンな新エネルギーの利用促進が益々必要となってくる。町内においても、BDFの活用による加工施設の充実や菜の花プロジェクトなど食料燃料化の検討を行っており、地域が一体となった環境負荷が少ないエネルギー利用による資源循環を形成するまちづくりを進めていくことが必要である。

・世界的に温暖化が急速に進むなか、北海道の森林は豊かで道外と比較しても多様な森林が広まっており、過去に森林管理が軽視されてきたことから、動植物の生息環境を保全しつつ、適正で計画的な森林管理を行うことは、CO<sub>2</sub>吸収源対策に貢献することとなる。

・二酸化炭素の削減を中心とした施策の展開として、温泉熱の新しい利用法と同時に二酸化炭素を消費する森林保護施策の充実強化を図る必要がある。北海道における森林等の恵まれた自然環境を活かし、二酸化炭素吸収対策の先進地として、世界に発信していく必要があると思わ

れる。また、北海道は、国内有数の温泉地域であるが未利用資源の温泉熱や温泉水の再利用を積極的に促進すべきである。

・住民生活の利便性の向上、経済の活性化や地域産業の振興のための国道の維持や交通安全対策、沿道の緑化や環境対策が必要で、道路整備では景観に配慮した施工や野生動物の道路への飛び出しによる交通事故の誘発要因となる路肩部の除草、防風雪柵を折りたたみ式へ切替え、景観の優れた地域においては、簡易駐車帯やビューポイント等の整備など具体的な対策を進めることにより、自然と共生する地域社会が図られる。

・これからの地方、北海道が考えるべきことは、「環境」であり、「環境」は「人づくり」に繋がる。「人づくり」で一番大事なものは「自然」である。自然の豊富な北海道には大きな役割がある。来年はサミットもあるので、この点をアピールする良い機会である。

河川では石狩川があり、森林も豊富でCO<sub>2</sub>の吸収力も非常に大きい。しかし、森林は伐採をし管理をしないと大変なことになる。

家庭から出る温暖化の要因（CO<sub>2</sub>等）についても考える必要がある。企業も同様である。東京へ行くとビルの中は涼しいが、冷房による外気温の温度の高さをどれだけ認識しているのか。

自然、環境の話になると教育論議になる。自然や環境を教育の基本と考えていくべきではないか。そうしなければ森林や河川を守る担い手が地方からいなくなってしまう、大きな問題となる。

・河川はまちづくりの基本である。本町には夕張川があるが、民間が自然をテーマにいろいろな取組を行っていることもあり、これからは多自然型の河川改修が望まれる。

札幌、千歳、それぞれ1時間の至近距離であり、近隣の市町村とCO<sub>2</sub>など環境問題もあるため、乗用車の乗り入れを配慮しながら広域でバス運行をしながら幹線の鉄道あるいは道路等の利用ができないか調査している。

河川法も7、8年前に改正され、多自然型工法ということで今の時代に合ったような河川の改修を積極的に国や自治体でも実施している。夕張川の上流の方でも、これからの政策計画が示されると思うが、本町では自然をテーマにしながらいろいろな活動をしていることも理解してもらいながら、今求めている環境に配慮した河川整備という意味で期待している。

・冬期間の維持管理は重要であり道路幅を示す矢羽等も有効ではあるが、景観に対する配慮も必要であり、吹雪対策の設備（防雪柵等）についての工夫ができないか。

・治山林道協会の総会の中で、北海道から平成20年度に向けた「森づくり」に関する予算の話があったが、治山関係で対前年比91%、林道関係で対前年比80%とのことであり、国よりも地方財政が逼迫している状況が表れた結果となっている。北海道の行財政集中改革プランも大事であると思うが、我々が進めている「森づくり」は、単に森林を再生するだけではなく、地球温暖化防止のためにも必要な事業であるということを理解してもらいたい。

・軽種馬産業が管内の基幹産業となっているが、中央競馬の売り上げ不振が地方競馬にも影響している状況にあり、危機感をもっているところ。軽種馬産業自体、リスクが大きく投機的産業であることから、近年、イチゴ生産を始めるなど複合化を図ってきているが、施設園芸作物であるイチゴ生産に係る暖房用燃料の高騰が大きく影響している。一方、管内の85%は森林に覆われているが、人手不足により除間伐がなされず、大量の風倒木が放置され、森林の荒廃が心配されている。これらのことから、間伐材や風倒木を施設園芸作物用の燃料として木質ペレット化することで森林資源の荒廃を防ぐとともに、代替燃料による産業複合化の安定的持続や新たな雇用の創出につながる。地域の資源エネルギーを「地産地消」する施策として支援を要請したい。

・町内には、「北海道の宝」と言える山があり国定公園に指定されているが、自然保護団体によれば、国立公園への格上げの動きもあると聞いている。山には貴重な高山植物が自生しており、町としても保護に努めていきたいと考えているが、保護に当たっては、全国から寄付を募りたいと考えており、「寄付条例」の制定に着手するため研究しているところ。アイヌ文化の振興等について、町内にはアイヌの人達が住んでいるが、高齢化によりアイヌ文化の伝承が難しくなってきた。平成20年度に「チセ」を建てる予定としていることから、チセを建てる技術の修得に当たらせたいと考えている。また、地球温暖化などについては、本町のように小さな地域で、今から取り組んでいく必要があるのではないかとの観点から、公用車の廃止や自転車の活用など、小さなことから取り組んでおり、北海道全体の取り組みにつながれば良いと考えている。

・本町は1,147平方キロメートルと和歌山県に匹敵する面積を有し、その9割を山地が占めており、町有林9千町歩を有するなど豊富な森林資源に恵まれている。近年、中国における木材の需要が高まり、から松材の値段が高騰（196万円→500万円）していることから、森林組合が3億2千万円を投じ新たに製材工場を建設するなど、新たな雇用創出が期待されている。一方、人手不足による除間伐や風倒木の処理が進まず里山の荒廃が心配されることから、木質バイオマスを研究し、施設園芸作物の暖房用の代替燃料とするなど、これら森林資源の活用を検討していきたいと考えている。管内の営林署は2箇所しかなく、国有林の管理もままならないと聞いたので、町村に国有林の管理を委託してもらい、新たな雇用の創出につなげたいとも考えている。

## ◇魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり

・本市においても中心市街地の活性化は大きな課題であるが、人口減少、観光客の中心商店街への誘導、管理費用の問題による歴史的建造物の解体などの問題がある。これらの問題解決のために住宅・商業・宿泊機能を併せ持つ再開発ビルの建設や歴史的建造物保全への助成・融資、歩行者用標識などの面的整備、商店街活性化の事業への支援などに取り組んでいるが、さらに国などによる財政支援が必要であると考えている。

・北海道は北の大地と言われており、これを活かした開発を考えたい。例えば第2次産業、加工業の育成。メロンや農産物など、第1次産業で丸ごと出荷ではなく、本市でそれを加工する2次産業を伸ばせないものかと考えている。またメロンもゼリー等色々あるが、もっとメロンを中心として色々な商品開発が出来るのではないかと考えている。また、観光だけではなく、雪を活かした農業もこれからの特色として考えたい。管内には、隠れた資源が数多くあるので、本市だけではなく、近隣が一体化し相乗効果が起きるようなイベントを考えたい。

・遊水地を使った新しい地域産業を考えたい。遊水地はこれまで、あまり良いイメージがないが、あって良かったと言われる使い方を考えたい。

・過去、管内の首長が集まって、海外の視察等を行っていたが、ドイツ等の道路は、沿道の農地等に予算が景観保全の目的で出ているなど、運転するにも楽しい道路づくりが進められていた。日本でも、楽しくなれる道路づくりを進めて欲しい。

・団塊の世代はゆとりや心の豊かさを求めている。北海道には自然環境が残っており、移住や定住に関して団塊の世代が北海道を見直すのではないかと考えている。本市には遊水地があり、安らぎのある生活ができる。

・現実的ではないが、車線を減らして緑豊かな通りとすれば本市の街のイメージもあがるのではないかと考えている。

これまでの整備は構造物やコンクリート重点の街づくりであったが、これからは生物の回帰を目指す街づくりを考えたい。

農業を身近に感じられる自然豊かな街づくりにより、人間も生物のひとつであるというライフスタイルを発信する。

自然と共生し、水、ガーデニング、農業などの豊かさをベースに地域の発展に結びつけたい。

現在の空き農地を宅地に転用させてもらえば、北海道サイズの住居としてガーデニング好きな人たちが集まる地区をつくりたい。

・河川流域において、毎年、カミネッコンによる植樹活動を行っている。また、本市を流れる川の合流部、船着き場までのサイクリングロード構想もある。

・防雪柵は夏はたたむようにするなどし、できることをしながら、農村景観は綺麗だと言える

ものにしたい。JRと平行する国道は、両線とも敷地があるが、湿地であり、ヤナギの木や雑草が茫々になり、非常に殺伐としている。農地・水・環境対策で周辺の田畑は綺麗になっているが、JRと国道関係者から応援して貰えないと綺麗な景観づくりができない。

景観づくりのため、本町としては国道の沿線には看板は拒否しようと考えている。先手を打ちながら規制したい。

・急激な人口減や少子高齢化が進むなか、農業では離農による休耕地の拡大や廃屋の増加が目立ち、中心市街地ではその機能と周辺地域の基盤の存続が求められ、それぞれの機能を確保しなければ集落の崩壊に繋がることから、一定の基盤整備と雇用の場の確保が必要となっている。このため、市街地への高齢者への転居、その跡地へ新たな移住や二地域居住の推進、新たな街づくりとしてコミュニティ機能の確保など、このような地域づくりに国の支援が必要となっている。

・北海道における農村漁村集落の活力維持や広域的生活圏の維持には、冬期間の対策が必要不可欠である。雪は、冬期間の北海道にとって魅力的であると同時に欠点でもある。その大きなものは雪対策である。積雪寒冷地であるため道路の除排雪に関する機能や研究開発は、最重要課題であり、魅力ある地域づくり、まちづくり、さらには地域間の交流増大には、欠くことが出来ないと考えられる。また、北海道の既存産業、地場産業、そして観光地をドッキングし、北海道の四季折々の特徴を生かし、地域ぐるみの周年観光体制を組織し、首都圏への営業活動により、あらゆる異業種分野と手を組み、観光のネットワークを形成することが魅力と活力ある北国のまちづくりの一步だと考える。現行では、比較的分野を分けて活動しているため、季節限定的である。春夏秋冬全てのシーズンに対応できる観光地を形成することが重要である。

・生命、財産を守るためには「水」が重要である。水が無くては生きていくことが出来ない。ダムが出来ることによって、水が十分に確保できる。

・北海道の生活においては道路はとても大切であり、毎年、国道の交差点で花植えのボランティア活動を行い、道路行政に対する理解を深めている。維持管理も含めて道路景観を良くし、まちづくりに活かしていきたい。

・農家戸数の減少は歯止めがかからないが、規模拡大を志向する農家があり、賃貸の形で継承されている。本町としても土地の集積が重要な課題だと認識している。何とか農業振興のことを考えて行かねばならないと考えている。

・かつて町の教育委員会で高規格道路の建設現場を見学した際、道路がどのように造られるのかを子供達に教えることは非常に重要と感じた。道路がこれから古くなっていくのであれば、道路の必要性や造られ方を子供に教育し、道路など社会基盤整備の重要性を理解できる人材育成の仕組みづくりを新たな計画に盛り込めないか。

・近隣の市立病院もあるが、最近、医師がいなくなり、5階の病棟を閉鎖したと聞いている。

看護師も不足している。医師は大学の医局から皆都市部の民間医療機関に行く傾向がある。収入や生活面でどうしても条件の良い方へ流れてしまうため、本町の様な地域はどうすればよいのか。医療の都市部への集中は、地域にとってこれから大きな問題になる。

・本町の下水道整備に関し、下水道管を国道にある橋に共架させたいと考えているが、北海道が管理する川の改修が始まらなければ処理できないので、困っている。改修は、放水路との経緯（放水路建設まで、改修に手を付けられない状態であった。）もあることから、早期の改修を北海道にお願いしている。

・本町としては、将来に向けた方向性を視野に入れた施策に取り組んでいきたいと考えている。市町村合併という大きな転換期を迎えた中で、町内を流れる「川」は、両町を結ぶ重要な要素だと考えている。合併前に、旧町同士で10年先を見据えた合併後の町の在り方などについて議論したことがある。その一例として、旧両町にかけて川沿いを走る旧JR線（約36km）の軌道敷地の活用を検討したことがある。当該敷地をサイクリングロードとして整備し、両町の町民が自然の中を行き来して交流人口を増やし、融和を図れないものかというものである。まだ実現していないが、地域にある資源を活用して行きたいと考えており、今年度には、予算を確保し、地域のもっている資源（自然・施設・食材等）を活用し、交流人口の増加につなげられないか検討していく考えである。

・町外者の移住政策に取り組んでおり、現在、2世帯が定住している。このうち若い世帯では花き栽培に取り組んでいる。町内の花き栽培にあっては、特にデルフィニュームという品種が本州で人気が高く首都圏などに出荷しており、6億5千万円もの売り上げがあったところ。また、所得率も40%と非常に高く、収益が安定している。アイヌ振興等においては、「地域イオル」の早期着手を要望したいと考えている。

## ◇内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上

・高規格幹線道路は、地域の活性化や病人の搬送時間の短縮などをはじめ産業、住民生活に大きな役割を果たすものであるが、北海道横断自動車道本市管轄区間については着工の目途が立っておらず、新幹線を含めた広域交通ネットワークを構築するためには、新幹線の札幌延伸実現とともに高規格幹線道路の早期整備を新たな北海道開発計画の中に、より具体的に位置付けていくことが必要である。本市は近隣地域と札幌圏を結ぶ交通結節点機能を担っているが、冬期間の豪雪による交通障害は市民生活や経済活動に重大な支障をきたすため、地域の特性に配慮した除雪支援体制の確立について、新たな北海道開発計画の中に具体的な取組を含めて盛り込んでいただきたい。

・東アジアを視野に考えれば、北海道のウィークポイントは、物流に関して「360度」使えないことが九州に負けている。近隣市において北米航路（韓国）の拠点を形成し、その拠点からデリバリーを生み出すなど、ロジスティックネットワークをつくれなかと考えているところ。また、物流だけでは弱いので、韓国が得意とする家電や電子機器等に関する企業誘致とセットで考えなければと思っている。国（港湾局）から平成20年度の概算要求に向けた港湾整備に関し要請があり、本市としても、先行して基盤投資を行ってこそ、苫東などの利用促進につながるものと理解しているが、本市も例外なく財政再建という問題を抱えており、それには数年かかることから、その間（5年間との期限限定でもかまわない）、国が地方負担を留保するような特例が必要だと中央に訴えている。東アジアとの関係を考えれば、道内では近隣港しかないのが現実である。

・北海道の道路事情は全国的にも低いと考えている。地方が声を出していかないと道路環境は良くなる。

北海道の特殊事情（冬期対策など）を考え、これからも道路整備は必要。

・本市を通る国道は旭川空港、旭川医大にアクセスできるルートとして、早期の整備・完了を期待している（本市の医師は旭川医大から派遣されていることから）。

・国道（道央圏連絡道路）の早期完成を望む。それがないと流通分野の見通しがたたない。産業の関連も点が面になる可能性がある。良いものが点在しているが点と点を連携させるには物流が起点になる。物流を早く確保していただきたい。それをめざしてわれわれも産業構造を変えるような仕組みづくりをやりたい。

・道路整備を行うべき箇所はまだある。また、今後の道路の維持・管理についても重要と考える。

・北海道の道路はまだまだ整備が遅れており、今後とも必要な道路整備を要望していかねばならないと考えている。

広い北海道を見て回るには高速道路の整備が不可欠であり、観光に資する道路施策は重要。

高速道路であっても冬期間は通行止めが多い。その時は国道が渋滞となるので代替路の整備が必要。

・市町村道など地方道に関する採択基準を地域の実情にあったものに変更してもらいたい。

通常のインターチェンジよりも費用がかからないスマートインターチェンジは観光や企業の誘致にも有効である。是非整備したい。

・道路に関しては、国道12号の片側2車線化を旭川まで行ってもらいたい。

旭川の石油エネルギー系の輸送も留萌港からとなっており、深川留萌自動車道の早期完成も必要である。

国道337号の早期の全線共用開始を要望する。なぜならば、本市としても千歳空港とのアクセスの良さをアピールできるからである。現状では、一旦札幌市に入らなければ千歳空港へ行けない。旭川空港も近いが路線数、便数から魅力が少ない。

電線類の地中化、雪対策(コンパクトな街づくりを推進する流・融雪溝)、それに通学路等を表示するカラー縁石なども、細かい話題かもしれないが必要と考える。

東アジアとの交流に関しては、港湾としては、留萌港の活用が望ましい。産業面では、本市は、近隣市と連携するよりも、港湾の物流機能がある留萌市との連携を望んでいる。

・本市としては、今後、タウンモビリティに取り組んでいきたいと考えている。タウンモビリティとは、バリアフリー化された歩道空間を活用し、電動車椅子や電動カートなどによる高齢者等の移動を容易にするサポートサービスであり、高齢者等の「生活の足」を確保する生活支援サービスでもある。これによって、高齢者等の「引きこもり」を防ぎ、中心市街地に対する潜在需要の掘り起こしにもつながるものと考えている。これまでの「産業重視の道路づくり」から、「生活者の視点からの道づくり」へ発想を転換してもらいたい。これからは、生活しやすい「手段」としての道路づくりでなくてはならないと考えている。

・現在、石狩湾新港から江別市方面に50t/年のチップが輸送されており、将来的には90t/年が予想される。道央圏連絡道路(国道337号)が物流上の重要な路線となる。

最近の物流については、冷凍コンテナが多くなっており、倉庫を持たずに流通するシステムが多くなっている。このため道路で渋滞すると物流の障害となっている。小樽港の取扱量が少なくなってきたのは、道路の渋滞も一因と考える。

本市の重要な幹線道路は国道231号、337号であるが、市町村合併後、国道231号はより重要な道路となっている。

石油も苫小牧から札幌により近い石狩湾新港にシフトしてきており、石狩湾新港からの輸送に関しては、ガソリン等の輸送は高速道路の利用が多いが、日用品・食料品は、国道275号が主流で、留萌港に冷蔵機能がないため、旭川までの輸送量も多い。また、コンビニの24時間物流センターが新港にあり、ここから全道各地にジャストインタイムで配送している。

このように、札幌市を後背地に抱え、道内各地への物流の拠点となっている石狩湾新港には、約600の企業があり、ここからの交通ネットワークの構築は益々重要になっている。

・本村への道路アクセスは札幌圏・函館圏からともに3時間30分ほど要し、生活環境の向上あるいは観光産業振興に大きな障壁となっている。

道内屈指と言われる「日本の滝百選」に選定されている景観地と緑豊かな大自然を元に観光産業を起興するにあたり、人口集中地区からのアクセスを容易にする規格の高い道路の整備は緊要の課題である。

主要都市間へのアクセスが強化されることは、迅速な物流体制が実現するとともに日帰圏の拡大により、交流人口が増大し地域が活性化する。

・北海道の旅客輸送と貨物輸送の9割以上は自動車で、本州に比べ自動車交通への依存が高く、平成11年の集中豪雨や平成12年の有珠山噴火など、地域の基幹となる道央自動車道、国道が遮断され、地域の経済や日常生活に大きな影響を与えた。

道央自動車道と一体となって機能する「北海道横断道」が整備され、道央自動車道との環状ルートが形成され、道南と道央、さらには道北・道東を結ぶルートの複線による代替機能を発揮する。

さらに、人流・物流の拠点として苫小牧港や千歳空港、主要都市の東京、札幌を短時間で結ぶ広域交通ネットワークを築くとともに、早期に「北海道新幹線」を札幌まで延伸することが必要である。

道内の地方センター病院が受け持つ圏域の平均面積は、東京、千葉、神奈川を合わせた面積より広く、全国平均面積の約4倍、関東地方では約15倍にも及んでおり、高度医療を有する医療機関への搬送には、道路交通網の整備が不可欠なことから高規格幹線道路や一般国道の整備促進が急務である。

冬期における除雪対策は、北国の生活を守るための欠かせない施策であり、地域の幹線である国道の道路管理体制の維持・充実、地域住民が安心して暮らすために必要不可欠である。

・町民の生命に関わる医療体制は、地域医療の拠点となる地方病院が、新医師臨床研修制度などの要因により、医師の確保、病院の維持が困難となり、緊急時には高度な医療体制の整った札幌市などへの搬送が増大すると推測される。

地方と都市部との安全確実な交通確保と時間短縮を図るため、規格の高い安全な道路を早急に整備する必要がある。特に後志の高規格道路網の整備は立ち遅れており、早期整備とともに、幹線道路の整備促進が必要である。

高規格道路、幹線道路網の整備により、救急医療体制に限らず物流の効率化による産業面での競争力の確保及び観光等の活性化といった多くの面で地域振興に対する効果が期待される。

・北海道の地域特性（寒冷多雪、移動距離の長さ、農業や観光を中心とした産業構造など）を特に考慮したネットワーク整備と効率的な維持管理が重要。また、地域医療や高次医療、沿道景観、道路情報提供等にも目を向け、交通ネットワーク体系を更に構築していくべき。

・道路の果たす役割は、重要な位置づけとなっており、広域交通ネットワークの充実、整備の充実、地域の発展・活性化のためには重要な要件となっている。

高速道路網の整備により、迅速な物流体制が実現され、主要都市間の交流（移動）を安易に

するとともに、観光振興産業の振興が図られる。

地方における医療体制が縮小化してきている中、緊急患者輸送のための高速道路網整備は重要である。

・高度医療機関から遠隔の地にある農山村地域においては、救急医療体制の確立が課題であるが、医療過疎が益々深刻となっている。

救急患者の搬送には、ドクターヘリの活用が考えられるが、気象状況等により飛べない場合もある。このため救急車による陸路の確保を万全にすることが重要であり、緊急時の道路の優先性と高規格道路等の整備が急務である。

・北海道の道路網及び交通体系の整備は、地域が分散しJRが確保されていない場合などは特に顕著で、救急時や地域医療において死活問題となり、道路整備・高速道路の整備と併せて冬期間における除雪・排雪対策は北海道の地域経済社会の活力を維持していく上で重要となる。

・広域交通ネットワークが整備されることにより、物流拠点や主要都市間へのアクセス強化が図られ、町内利用者の利便性がさらに向上し、農林水産物の輸送並びに経済、文化の交流促進等に大きな役割を果たしており、更に少子高齢化の進展に伴いより歩行空間の建設及び地域の特性に配慮した冬期除雪管理体制の維持・充実が必要不可欠となっている。

・本町には、世界に誇る規模のパウダースノーとスキー場があり、オーストラリア人をはじめとするたくさんの外国人スキー客が訪れるようになった。

外国人観光客の急増と共に、長期滞在者向け宿泊施設の建設などへの国内外からの投資も活発化している。

今後、世界に通ずる“国際リゾート都市”をめざす本町にとって、広域交通ネットワークの構築、高速交通システムの確立は最重要課題である。また、リゾートにあっては、まちなか交通体系の再生はより重要な課題となっている。

北海道新幹線の札幌延伸と高規格道路の一日も早い着工が是非とも必要であり、これらの実現により、本町が長期滞在観光の拠点としての充実を図ることができ、また北海道・東北地方の経済・文化の活性化へ大きな貢献を果たすことが可能と考える。

・地域医療体制は医師不足等により十分な医療体制を確保できない状況になっている。また、急速な高齢化の進展に伴い地域医療の体制整備が、これまで以上に重要となっている。地域住民が安心して暮らせる環境を確保するためにも、高度医療機関への搬送を必要とする傷病者の搬送時間短縮が求められており、早急に高規格道路及び幹線道路網の整備が必要である。

隣接する泊原発の3号高炉が建設しているなど、緊急避難経路の充実確保、地域住民が安心して暮らせる道路網の構築が必要である。

・地方における医師不足は深刻であり、これをカバーするためにも、道路交通網の充実が不可欠である。特に、冬期間の難所の一つである稲穂峠については、長大トンネル化など抜本的な対策をお願いしたい。

道路整備の状況によっては、当町から札幌圏への通勤・通学の選択肢も広がるなど、人口減の抑制効果も期待できる。

・地域医療においては医師が不足している状況であり、救急医療機関や都市の救急救命センターまでの搬送時間が大幅に要するなどの状況である。このため搬送時間短縮のためにも早急に高規格道路の整備が急務である。

発電所の万一の事故に際しての避難路として、道路網・高規格道路の整備が重要である

・北海道においては、物流交通の強化と公共交通機関の充実は大きな課題であり、特に都市部以外の移動性の向上は、必要不可欠であると同時に現状を支える対策が必要である。近年、鉄道の廃線やバス路線の維持が問題となっており、コミュニティバスなど多くの対策がとられているが、都市部以外の地域での高齢者等の足となり、まちの骨格となる交通機関の維持対策が不十分であるように思われる。これから高齢化が一層進むこととなるが、北海道の魅力は都市部以外の地域に数多く見られ、これらの対策無くして未来の北海道は創造できない。具体的には、高齢化社会に対応する歩行空間の確保、積雪による車歩道の狭隘防止対策（車道の拡幅か十分な除排雪対策）、死亡事故減少に対する取組強化（速度規制、看板設置、線形の検討等）等も必要と考える。また、物流を強化するためには、新幹線や高速道路網の整備が喫緊の課題である。特に全国的には背骨から肋骨の整備に入っている高速道路網であるが、北海道においては、その根幹となるべき背骨部分の整備がなされていないのは、大きな問題である。今後、農林水産物の効率的な流通体制の補完や緊急医療をはじめとする住民生活の向上のうえからも大きな障害となると考えるので早急な整備が必要である。

・地域の自立・活性化のため、広域的な人流・物流ネットワーク整備は、広大な北海道では今後も促進が必要な事項です。高速道路や高規格幹線道路などの一層の整備により、道内主要都市や空港等から地域までのアクセスの高速化・快適化・安定化が図られる道路整備が必要です。冬期交通の信頼性においては、冬期間の安全・安心な交通の確保や物流や日常生活の上から重要な課題で、除排雪の充実、道路特定財源を財源とした助成制度の新設が必要。

・本町はトンネルの崩落事故以来、国道における安全な通行及び災害情報の更なる充実が、多くの町民の関心事であり、重要事項である。

また、30%を超える高齢者割合を踏まえ、高齢者が利用しやすい道路空間の建設及び冬期間における医療圏への安全な移動ができるよう除雪体制の整備が必要不可欠であると考えている。

・広大な面積を有し、積雪寒冷地である北海道においては、都府県と比較しても、もともとの社会資本整備率が低く、高規格道路の整備や冬期交通ネットワークの信頼性向上、産業立地基盤の強化、多様な災害・事故に対応する危機管理体制の強化など、種々の広域的課題の解決が未だ十分とは言えない状況にあることから、今後も北海道開発を規模縮小することなく、道路港湾等の社会資本整備をはじめ、より一層の事業展開を進めていく必要がある。

地域においては、横断自動車道（黒松内～小樽間）や、積丹半島の防災対策の推進等を重点

施策とし、自動車交通ネットワークの確立が地域産業・経済の発展の基礎となる。

・周辺自治体や札幌市などの大都市と隣接し、医療・流通・経済など多方面で密接な関わりが必要とされており、これらの関係維持に道路交通網が大きな役割を占めている。

近隣地域を結ぶ道路網は、道内の主要都市や道外及び海外からの観光客を受け入れる基幹道路として重要な役目を果たし、産業・観光・生活活動を支えるとともにこれらの交通体系の整備が必要である。

・本町への道路アクセスは非常に不便であることから、本町の工業団地に興味のある企業からも、いつ道央圏連絡道路ができるのかと問い合わせがある。企業はやはり物流を重視している。

町内には鉄道がなく通勤や物資の搬送は道路に依存しているため、高速性のある道央圏連絡道路の整備を進めて欲しい。

農産物も札幌へ運んでおり、運搬においては道路に頼っている現状である。病院についても、近隣市に依存しているため、高速道路網の整備は必要である。

・本町の主要産業である農業の農産物は空港を利用して道外へ出荷している。夜中の便(24時間化)があれば、空港をより有効に活用できる(完熟トマトがおいしいと評判で、流通が円滑になれば、青い内に出荷しなくても良くなる)。

・本町の場合、国道231号、274号、337号が町の活性化、まちづくりに大きなウエートを占めている。長年の懸案であり、苫小牧方面との大型トラックの通行など、最近、交通量が増しているため、国道234号の4車線化を是非、早期に実現する必要がある。

・これからの医療の問題や移住などの交流促進のためには、国道の4車線化などが必要と考える。

・国道12号の4車線化も是非進めて欲しい。

国道275号は4車線にならないと思うが、規制速度の見直しや追い越し車線の整備も行ってはどうか。

・本町周辺からは、旭川空港より千歳空港の方が時間的に近い。旭川空港をより有効に使うためにもアクセス道路の整備が必要と考える。また、農業の将来を考えると、農業者が生活できる条件として道路環境の整備やバス路線等が重要。

高規格幹線道路の整備が重要であり、整備によって、本町の祭りへの来客者、札幌からの修学旅行の増加の効果がある。

・国道275号幌加内峠のトンネル工事でアクセスが800メートル短縮になり、札幌まで2時間以内で行けることになるのでアクセス面で非常に有効である。

・本町の産業の一つに軽種馬産業があり、生産農家が39戸(約500頭)ある。生産した馬の輸送にはネットワークとしての道路整備が欠かせない。また、近隣の4町で広域連携を組ん

であり、当該4町を走るR236天馬街道、R336の黄金道路を周遊する国道に「とんがりロード」という愛称を付け地域の活性化に取り組んでいるが、「黄金道路」は交通規制区間であるため通行止めになる頻度が高く、「とんがりロード」を核とした観光施策に支障をきたしている状況にあるため、早期の解消を要請したい。さらに、今般、新たに愛称が付いた「優駿浪漫街道」と連携した地域活性化策を検討していきたいと考えている。

- ・JR日高線は近隣の町を終着地としていることから、DMVの導入を検討し、終着地以南の交通機関の多様化を図るとともに、観光施策の手段の一つとしたいと考えている。

- ・道路を活用して町外者との交流を活発にしていきたいとの思いからR235からR236に掛けて「優駿浪漫街道」という愛称を付け、地域住民が国道に愛着をもつとともに、観光やまちづくりに活かしていきたいと考えており、「優駿浪漫街道」の積極的なピーアールや日高自動車道の早期整備をお願いしたい。

## ◇安全・安心な国土づくり

・行革の名で自衛隊や開発局などの人減らしが進んでいる。災害時の対応が不安である。

・国土の保全をいかに社会経済活動や生命・財産など生活の安全性を確保するかという観点から千歳川の整備をお願いしたい。

迅速かつ適切な災害対策ができるよう通信技術の高度化やリアルタイムの情報提供などに必要な整備を進めるとともに、危機管理体制の充実もお願いしたい。

・当地域は、日本海と真近に迫る急崖の間に、国道と民家が点在しており、大雨や高波には極めて弱い地域であります。昨今急傾斜地に対する各種安全対策が行われているが、安全な走行を確保するためには、更なる越波対策や防雪対策が必要である。

天候に左右されず安全運行可能な道路と安全な居住地の確保は、地域での定住を促進し過疎化に歯止めをかける大きな要因となる。

・北海道は周囲を海に囲まれており、また、道路も比較的海に近いので、近年の頻発する自然災害、特に台風や低気圧による高波、高潮対策は、安全安心な生活環境構築には欠くことが出来ない。安全安心な国土づくりには、地域のコミュニティ強化と自主防災組織などの育成が必要である。四季の変化が顕著に現れる北海道においては、そこが魅力であると同時にもっとも自然に近いがゆえに、自然災害と隣り合わせといえる。火山噴火、地震、津波、高波、竜巻、吹雪等あらゆる対策を講じる必要がある地域であるため、気象や警報システムなど防災、減災対策の推進が必要であり、気象の研究、新しい防災対策の開発が求められる。緊急の場合においては、行政側の対応にも限界があるため、現在、本町で各町内会ごとにその組織整備を進めている途上であるが地域防災組織の育成が必要不可欠である。また、防災情報センターなどの整備を実施して津波情報提供をはじめ、道路利用者に対する適切な災害情報を提供することも重要である。

・安定的でかつ安全・安心な街づくりのために基盤整備が重要。

・国道の整備、維持管理をしっかりとしてくれてるおかげで、ここ数年は死亡事故が起きていない。

5月下旬に強風で雨竜町や深川市の農家のビニールハウス相当数に大きな被害があったが、地方分権が進んだ結果、災害対応が上手くいくかが心配である。気象変動で災害が多くなっていく可能性もあり、分権後の災害対応の役割や連携に対するしっかりした体制づくりが必要である。

・鉄道が無くなって30年になる。道路が本町と外を結ぶ唯一のものであり、事故の無い道路の整備・管理が重要である。

・冬期の緊急搬送時の対応が重要な課題。本町の搬送先は基本は深川だが、実際には旭川へ運

んでいる。(高速道路の)事故による通行止め等もあるため、旭川側への国道12号の4車線化は必要である。

・町長就任時、開発予算のシェアは10%だった記憶がある。河川関係で言えば、当時、築堤を掘削することとしていたが、平成4年の災害で直接大きな被害を受けたことから、本格的な築堤整備を要望してきた。しかしながら、整備に当たっては、二桁にのぼる事業費が必要になるとのことから、本来の築堤幅ではなく、河道を重視した築堤の整備に転換した経緯がある。当時、上流側についても要望したいと考えていたが、事業費の関係もあり難しいということで今日に至っている。町としては、合併したことを踏まえ、上流側から築堤の整備をお願いしたい。

・管内には、近隣の町に航空自衛隊、陸上自衛隊が駐屯しているが、本町に海上自衛隊を誘致し、艦船が停泊できる港湾を防災港として整備し、地域防災の拠点にできないものかと考えている。また、本町を走る国道にあるトンネルについて、冬期間におけるトンネル内の交通事故が多発しており、様々な対策を執ってもらっているが抜本的に改善されていない。隣接する旧道の隧道を活用する方向で検討するよう示唆を受け、検討しているところ。

## ◇その他

・道州制がらみで開発局の立場はどうなるのか。国の方針は開発局を廃止するとの意図か。もしそうなら三桁国道の問題もあり、道庁が維持・管理できるのか心配。

・来年のG8サミットを控え、新千歳空港は北海道最初の玄関口でもあるから、歓迎を表わすシンボリックなものがほしい。

・北海道は国策による影響を受け、米や石炭などで日の当たる部分と影の部分があった。

・5本柱に示された表題と項目は、そこに北海道の文字がなければ何処でも通用するような事柄である。

次期計画に関しては、開発局として乾いた雑巾をさらに絞るつもりで知恵を出してもらいたい。

・市道の橋梁の老朽化を懸念しているところである。

・北海道開発庁・北海道開発局が設置されたのは、そもそも食料増産、農業振興のためだった訳で、農業の基盤整備に北海道開発局は大きな役割を果たして来たが、基盤整備が進んだがゆえに、現在、開発局が立ち行かなくなったとも言える。開発局が農業の大切さを再認識してくれると起死回生できると思う。

北海道も、社会資本整備では、まだ頑張らなければならないと思う。

米国のように高速道路が劣化していくことは、本当に恐いことである。

・いわゆる「開発」の原点は、道路網の整備にあり、整備した道路網に付随する形で産業、経済や医療の発達が進んできたと思われる。道路整備は、道路維持と対であり、いわば永遠に継続されるもので投資の重点化と効率性の追求には、限界がある。北海道は地域特性から維持に費用を要する地域であり、さらには、気候特性から実情に即した効果的な先駆的、実験的取組の一層の拡充が必要であると考えられる。開発基盤である道路の役割からすると消極的な事業実施は逆に産業振興をはじめとする主体的な地域の発展基盤強化の妨げとなる。このような考え方は、特例法をつくり今まで数十年にわたって実施してきた北海道開発の意義を無駄にしかねない。また、逆に欠点である地域特性を利用して近年の気象状況の変化等から道路と災害に関するリサーチ地域を設定し、産官学連携の様々な対策の調査研究を積極的に推進していく必要がある。

・人口が急激に増加しているインド、中国が高度成長すると脅威な存在となる。隣国の経済発展が進むと輸入に頼る日本は取り残されてしまう。

・新たな計画策定については、基本政策部会の委員として関わっていたので、了解している。地域と中央の格差が生じていると感じている。ふるさと納税が議論されているが、現実に子

供を育てるのに高校まで1,600万円の教育費がかかる。高校を卒業すると都会に出て行ってしまい戻って来ないから中央と地方が対立構造のようになっている。本来は、中央と地方の対立構造ではなく、地方はどういう役割を果たしているのかを理解されることが重要。

・小さな町村にしてみると、(道路特定財源の一般化など)正直迷惑である。世の中が急速に変わるとは思っていなかったが、マスコミの影響が大きいと思う。(開発予算が毎年削減されて来たことに対し)将来的には大変なことになるのではないか。事業予算が減っていく中での計画をしっかりと作らなければならないと思う。

・本町にも年数の経った橋があり、これから維持管理が心配な時代になると思う。

・国道275号の降格(三桁国道の道への移管)は絶対駄目である。

道が委託した道道の維持・管理について、今年の冬は除雪回数も少なく除雪の仕方も良くない。権限だけを移譲すればよいと言うものではなく、実りのあるものにしなければならない。

橋梁の維持・管理は必要である。

・橋梁の補修は重要な点と考えている。本町を走る国道と橋も40年を経過して心配である。近隣の市のようなやり方(歩道整備)で維持管理する方法も良いと思う。

### 3. 道北地域

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	43
成長産業としての観光	49
人と技術による競争力ある成長期待産業の育成	52
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	53
魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり	57
内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上 ・・・・・・・・・・・・・・・・	59
安全・安心な国土づくり	65
その他	67



## ◇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

・本市は、豊かな自然と恵まれた気象条件のもと、稲作を中心に幅広く農畜産物を生産しており、農業は基幹産業の一つである。北海道のクリーン農産物表示制度の認証件数は全道一であるなど、地場のおいしく・安全な本市の農産物は高く評価されているが、この貴重な資源が十分にいかされているとは言えず、また、農業所得の伸び悩み、従事者の高齢化、担い手の不足など生産主体である農家は様々な問題を抱えている現状がある。

地域における安全・安心な農水畜産物や加工食品の生産・提供への取組や農水畜産業と食品加工業との連携を推進・支援することで、総合的な「食」の北海道ブランドの押し上げを図ることが必要である。本市においては、今年度から地場の農産物を活かした食品加工の調査・研究に着手したところであり、ブランドとなる新たな加工食品の発掘などを進めたいと考えている。

これらの取組により、農業、工業、商業、観光など総合的な地域の活性化が見込まれる。

・1次産業は次の施策が必要な時期に来ている。1次産業は社会全体で守る姿勢が必要である。将来、中国・インドが台頭してくると考えられる。そのような状況下、北海道が生き残るには、1次産業のさらなる振興が必要である。

・現在、食の安全性等に関する国民の関心が高まっている。トレーサビリティの確立等、商品の付加価値化を高めるとともに、徹底した衛生・品質管理を行っているが、大消費地から遠距離にある本市にとって、迅速、安定化した高速ネットワークの構築が必要である。

第1次産業が中心なので、産品を製品化して、高付加価値を付けたいがなかなか進まない。現在は大消費地の近くに工場をつくる方が多いが、逆に北海道に進出し、産地としてブランド化を図ることが良いとして、道内に進出する企業も増えている。地元企業を誘致するために本州の有力な企業と原材料の供給地のマッチングを国が主体となってやっていただきたい。

地場の生鮮品及び加工品に付加価値を高める新たな起業と、本市の原材料を地場で製造する企業誘致が地域の活性化に不可欠であるが、そのためには、流通経済の充実が必要である。

・わが国は、約40%といわれる食料自給率の状況の中で、農産物の主たる輸入先である中国をはじめとする海外における生産物の安全性などが懸念されているところである。

北海道はわが国の食料基地として安全で安心な農産物の生産を担っており、地域の条件や特色に応じた生産と消費のシステム作りが今後の課題ともなっている。

農業は、単にその分野にとどまることなく、他産業への波及効果も高いことから、真の農業の振興を図ることで地域の活性化を促進するため具体的な振興方策が望まれるところである。

また、農業分野を中心に本道の優れた技術を習得するため東アジアから多くの研修生が訪れているが、労働力の確保の面からも、受入体制の充実を図っていかなければならない。

・近年の日本の食料自給率は、カロリーベースで40%であり、国内で100%を超えるのは岩手県から北海道とされている。とりわけ十勝の自給率は1100%と高く、北海道全体の200%を支えている。国内の耕地面積は、約500万haに対して海外依存面積は1200万h

aと言われている。限られた国土での耕地面積の拡大は、都市化や少子高齢化が進む日本において難しく、食料安全保障を支える観点から改めて北海道の食料基地としての重要性を示さなければならない。また、食料の安定供給、適正価格の確保等を図るため食料備蓄対策の推進が必要だ。ひいては、道北の基幹産業である農業の振興、地域の活性化に寄与する。

・北海道は広大かつ肥沃な大地を背景に食料供給基地として発展してきた。我が国の食料自給率の高まりが求められている今日、冷涼な気候に支えられた低農薬による安全で安心な農作物の生産は今後もますます必要となる。

近年、エゾシカによる農作物被害が急増し、早急な対応が迫られているため、適正な処理による資源としての有効活用を図る必要がある。

・過疎地域や農山村部における農家人口の減少や高齢化は深刻な問題であり、農地の保全や食糧供給基地としての役割が大きい北海道にとっては、第1次産業の体質強化が重要である。

安全・安心な農産物の生産やサービスなどの付加価値を高め、優れた農産物の販路拡大を図る必要がある。

・道営事業による基盤整備を実施中であるが、本事業に対する市町村の負担が伴うため財政的に厳しい状況にある。また、補助事業以外での基盤整備についても生産者が行っており、これらの事業費に対する助成措置も行っている。

高齢化が進む中で、担い手の確保を推進することが重要である。そのためには、農業が魅力ある職業であり、農業経営が安定したものでなければ後継者等の確保は難しいと考えている。水稻にあっては米価の下落・米の入札制度・道産米に対する評価など厳しいものがあり、水田地域にとっては安定した米価の設定が必要と考えている。また、米を始めそ菜、花卉などについても広域的な取り組みの中で、栽培体系・出荷体制を推進する必要がある。

担い手への農地集積に向けた取組については、各自治体において様々な方法で進められているが、条件不利地(傾斜地・小区画・排水不良ほ場等)の集積及び有効利用が難しい状況にあり、農地の遊休化・荒廃化が進むと思われる。これらを防止するためには土地条件に合った作物の選定及び品種改良と受益者にとって負担の少ない基盤整備事業を行っていく必要がある。

農業経営の安定化を図ることから当町においては、水稻プラスそ菜・花卉との複合経営を推進している。また、そ菜・花卉にあっては近隣町村の生産者を含めた広域的な生産団地化を目指しており、農産物の販売戦略を推進する上では「質的・量的・安全安心」を基本に広域的な取り組みを今まで以上に推進する必要がある。

・北海道は、「食」や「観光」に強みがあり、一次産業が産業構造の柱になっている。農業者の高齢化など担い手の課題はあるが、農村社会の持続的発展を図る上では、付加価値を高めた農作物の生産、或いは、加工食品などの二次産業の育成を図っていくことが必要である。また、安価な外国の農産物とは一線を画し、安全・安心・高品質の農産物を生産し、それをいかに消費者にPRして買ってもらうかということも課題である。

・単に価格競争にまきこまれる事なく、安全・安心・食味はもとより地域としてのブランドを

構築し、選択される作物を供給する体制づくりに努める。

・各農家の経営規模拡大を行いながら、安定的な農業生産を行っていくことが日本の食料基地としての北海道の位置づけ上重要であるが、一方で、農業者の高齢化と離農は進んでいる。これらの遊休農地を既存の農業者だけではまかないきれない状況になってきており、今後一層進む遊休農地の発生に対応するためには、規模拡大だけでなく多様な農業経営の方法を導入するための規制緩和や条件整備などが必要となると考える。

東アジア地域との関係では、特に観光面での関わりが大きくなってきてはいるが、良質な農産物等の輸出も拡大してきており、今後の北海道農業発展のカギとして、アジア地域への輸出を視野に入れた施策の展開が必要である。

・本町の農業は、良質でクリーンな農産物のエコフード産地づくりに取り組み、米及び玉葱などの野菜類が全国の消費者に広く受けられています。農家の平均経営面積は9.5haと中小規模層が多く、かつ離農跡地継承に伴い農地が分散するなど、生産性は低く、農業経営は不安定なものとなっている。

このことから、品目的横断経営安定対策にも対応した営農体制を確立すべく、大規模な集落営農組織への移行により、スケールメリットを活かした低コスト農業の実現に向けた、ほ場の大区画化、また、水田の地目変換による畑地化を一体に勧め、安定した農業経営基盤づくりを図る。

・本町の農業経営は農産物の市場価格や品質収量などにおいて、ここ数年厳しい経営環境を迎えており、加えて農産物の国際競争が現実により高まりを見せようとしている中で、農業者の高齢化と減少による農地の流動化など、多くの課題に直面している。

また、近年観光客の伸び悩みが見られることから、第1次産業から第3次産業までの連携による自然体験観光の振興を図り、農産物の高付加価値化や、地産地消の考え方にに基づき、地域の木質資源を熱源として農業用ハウス等へ有効活用することにより、燃料コストの低減による収益性の向上と、積雪寒冷地のハンデを補い、年間を通じた作物の生産と安定供給が図れる。

・野菜の企業向け半製品開発プロジェクトとして、日本有数の南瓜作付けを誇る本町は、南瓜のブランド化を目指し南瓜のイベント等を通じて広く道内外にPRすることで、本町の顔となる農産物になった。更に農業者の所得向上のため、市場に出荷できない企画外品を活用した加工品を企業に提供できないかと商業者が一次加工を施し、付加価値を高めた南瓜のスライス、ブロック粉末等の半加工品の試作研究を重ね商品化を目指し、雇用の確保と地域経済の活性化を図る取り組みを展開している。

・日本の食料供給基地としての北海道は、今岐路に立たされている状況にあります。国はオーストラリアとの経済連携協定交渉では、オーストラリア産の農畜産物への関税撤廃を視野に交渉が進められ、仮に関税が撤廃された場合、米・小麦・牛肉など北海道の主要な農畜産物と競合し、北海道の農畜産物は壊滅的な影響を受け、農業と関連産業への影響は甚大なものになります。関税が撤廃された後、国が考える食料供給力の強化を推し進めるところか、経営規模に

関係なく、ほとんどの農家は営農ができない状況となり、日本の食料供給基地が崩壊へと、危惧するところであります。

世界人口の増加、経済成長が著しい中国や欧州等の食文化の変化、また新たなエネルギーとして着目している「バイオエネルギー・バイオマス」の普及などにより、もともと自国の食料自給率が低い日本において、食料安全保障、つまり食料自給率を高めることが大きな課題である中で、農業者、水産業者の視点に立った、食料安全保障の施策をお願いします。

・安心安全な食料供給を推進するため、基盤整備等を進め、農畜産物の供給力を強化するとともに、地産地消や地域産品のブランド化など付加価値を高め、競争力を高める。

・本道農業は食料基地と言われながらも、国の示す方向では自給率向上を目指す姿勢となっていない。輪作体系が守られるような施策を求める。

小さなJAが小さなロットでも、高付加価値を付け、地域の農業経営が成り立つような施策が必要である。

・地域資源の利活用 休耕地・遊休地の利用促進 雇用創出・省力農業  
観て楽しむ・香り楽しむ・果実で楽しむ・・・多種の加工製品  
緑化貢献（地球温暖化防止）

・農作物のバイオエネルギー化が流行だが、まず食料自給率を確保することが、大前提である。生産体制を磐石に構えることと、原料の生産の域から付加価値を加えた加工品の製造へと発展することが、北海道農業に求められていると思う。

・農業、水産業、加工業の何れもが堅調な収益を上げているが、水産加工業を中心に労働者の確保が難しくなっている。現在、多くの中国人が本町の1次産業（専ら水産加工業）に就労している。彼らの大部分は数年で中国に戻ることから、将来中国の水産加工業が伸び、本町の産業が相対的に衰退していくことを懸念している。日本人は1次産業に従事することを嫌忌する傾向があり、これを是正する必要がある。

・本町の主要産業は大きく農業と漁業である。漁業は、過去の行政の英断もあって、現在順調である。条件によっては通年雇用も可能になってきている。今後はナマコについても官学産で連携した取り組みが必要になるのではないかと考えている。

農業は、最近新規就農者が増えてきたこともあって、さらなる展望を考える必要があると思う。そのためには、農家の所得を増やすことが重要である。現在、本町の農作物は高い評価を受けており、これ以上の品質向上による単価アップは、さほど望めないと考えている。重要なのは農産物価格の48%が流通コストだということである。まずは流通改善を行い、農家収益を上げることが重要であると考えている。

また、農業規模については、部門毎（作物毎）の適正な規模を考える必要がある。

・農業関係については、地球温暖化などで環境が変化してきており、そのための備えは必要と

考えている。

・一次産業が村の基幹である。観光と絡めながら振興を図りたい。また、本村単独では地域振興を図れないことから、大きな計画と絡めながら展開したいと考えている。

一生懸命努力している農家が報われないのは問題である。今後は加工に力を入れたいと考えている。

漁業は、ホタテ、ナマコは安定しているが、サケやタコはホタテ、ナマコほど安定していない。

・本町の漁業は安定しており就業者が若い。鮮度保持のため養蓄施設を設けたが、今は鮮魚の価格が低迷し高く売れなくて困っている。しかし、施設を有効に活用するため、活タコや活ヒラメの生け簀としては使用している。次期北海道総合開発計画では、後継者もいる漁業インフラ整備を充実して欲しい。また、流通面からも道路の充実は必要である。

農業については、品目横断的経営安定対策によって補助を受け入れられるような地元体制に変化しつつある。この結果、新たな営農集団のために将来的には農地再編整備などの事業が必要になると思われる。町としては、農業の土作りに貢献するため堆肥センターを作っている。また、建設業などが農業をはじめののに対して振興基金から融資などを行い支援している。これらの新しい生産組織（農業法人）のネットワーク化を図りたいと考えている。

・個別農家の規模が大きくなった結果、新たな営農ビジョンが必要となっている。今後、草を作る農家、搾乳を行う農家と分業体制が進んでいくと思う。

また、現在の農業情勢（乳価の低迷に伴うコスト削減は必至、日豪EPA、世界的なバイオエタノール普及）から、地域で粗飼料を作る必要性は高まると思う。泥炭地の不利性も鑑み、土壌を良くするための試験事業を国で行ってほしい。

・酪農関係については、大型酪農法人ができ、今後も集約分業体制が進むと考えている。高齢化になり若年世代では酪農の経営の仕方もIT化が進み、個体管理もブロードバンドに移行できると経営も更に効率化されているが、大多数の酪農家は高齢化しており、また地域が広いだけに無理が伴っている。

水産業については、本村では漁港を中心に自らつくり育てる漁業を早くから実践してきた結果、今や本村のホタテはブランド化され、海外にまで輸出するまでになっており、「食の安全・安心」は確たるものになっているが、北海道の財政状況から漁港整備が遅れ「安全・安心して操業」できる漁港にはなっていないのが実態であることから、漁港を第2種漁港から第4種漁港へ格上し、国の直轄事業として整備することが必要である。

・鮭、毛ガニ、ホタテ、ナマコは漁連を通じて中国へ輸出されている。

ホタテの加工場で中国から研修生の受け入れを行っている。

・ホタテの加工場に中国人研修生の受け入れを行っている。

干しナマコ・ホタテを台湾、中国へ輸出している。

・現在、関係国間で行われている、EPA交渉に伴う関税撤廃問題は、日本の農業に大きな影響をもたらす懸念材料ではあるが、特に北海道にとっては本州と比較して100年の歴史しかない中、しかも条件不利地が多い中で生産基盤整備も公共・個人の投資努力をしながら、国際競争力や国民に対する安心・安全な食の提供を目指して努力しているところであるが、投資意欲の減退に伴う食料自給率の低下を含めて、日本農業の将来が心配である。国は開発途上にある農業の保護に最善をつくすべきである。

・人口が減少する中、地元では費用対効果で話をされると整備が進まない。北海道は基盤整備が本州と比較して遅れていることから、引き続き整備が必要。今は財政難でやりたいことがあっても出来ない状況のため、国がてこ入れして対策を進められないか。

都会の人間は自分たちの税金が地方で使われていると言うが地方は都会の食料を提供している。こういうことを都会にPRすることが必要ではないか。

## ◇成長産業としての観光

・人口が減少していることから、地域全体の経済のポテンシャルが落ちていく。移動人口を増やすことが必要。ただし、観光地としての魅力が自然頼みだったので、これからは素材を活かした観光振興が必要。

近年の観光形態が団体客からグループ・個人に移行している現状を踏まえ、その受け入れ態勢の構築が急務となっている。雄大な自然を背景にするのであれば、クリーンエネルギーで動く自動車、例えば水素自動車のレンタカーでシーニックバイウエイルートを走ってもらうことも良いし、蓄電池で動くスノーモービルで自然の中を走行することも観光として利用できる。冬の観光はやらないだけで色々やれば観光客は来る。冬のベンチャースクールみたいなものをつくりたい。滞在型の観光地にどのように脱皮するかである。

高速交通ネットワークが整備されていないため、本市まで足を延ばす観光客が少ない。途中に何か観光ポイントをつくらなければならないと考えている。

本市は地理的・歴史的条件を背景に、サハリン州と経済・文化交流が活発に行われており、サハリン州との交流拠点の形成に向けた様々な取り組みが行われている。今後は現在運行されている稚内・コルサコフ間フェリー定期航路の安定的運行の継続と、新たな交流人口の増加のため、稚内・ユジノサハリンスク間の定期航空路の開設も必要。東アジアだけではなく、地理的に東アジアに位置するサハリン州との関係強化も今後、必要と考える。

・道外の地域にはない独自の気候や風土、あるいは道産子のおおらかなフロンティアスピリットは、国内外の多くの人たちが訪れてみたい地域として根強い人気を誇っている。

こうした広大な大地と雄大な自然景観を生かしながら、健康づくりへの取り組み、環境問題への取り組み、自然に親しみながらの体験などを通じた教育など、今後の北海道に大きな期待が寄せられているところであり、近年は、移住先としても脚光を集めている。

こうした観光行動をさらに刺激していくためには、基本的な社会資本を充実していくことが重要であり、特に広大な面積を有する北海道にとっては、高速モビリティ、とりわけ高速道路網の整備が求められるとともに、それぞれの地域の独自性の高い取り組みへの支援が不可欠である。

夏季における美しい自然景観や冬季の「雪」を資源に、中国や韓国をはじめとする多くの外国人観光客が北海道を訪れている。

観光は、様々な産業への波及効果が高いことから、各地域においてもその活性化の方策として積極的に取り組まれているところであるが、国内に限らず海外へも目をむけた観光施策を展開することで地域の国際化にも大きく寄与することが可能となることから、情報の発信や受入体制の整備を早急に対応していくことが必要である

・本市の外客来訪の入り込みは、豪州観光客誘致事業や東アジア圏へのプロモーションにより、平成16年度9千人であったものが、平成18年度には2万6千人、2.8倍と急増している。また、冬季間の滞在日数は、スキー場を中心に豪州7泊8日、韓国3泊と長期の滞在が顕著であり、長期滞在需要に対する基盤整備や受け入れシステムの構築が急務となっている。

・国内に限らず外国、特にアジア地域の人々を積極的に受入れ、環境整備（ソフト、ハード両面）を図るべき。

・観光は、従前の物見遊山から大きく変貌しており、現地での現場確認や体験等、自らの実現への移行中と考える。この動向を捉え、多様な機会提示と地域づくりに資する体制整備が求められている。

・北海道の観光は従来の「食べる・観る」観光から自然環境や景観を有効に活用して「参加・体験」を重視した観光に移行してきているが、近年増加しているアジア諸国の方々は、従来の「食べる・観る」団体で移動するといった形態であり、今後一層増加するアジア諸国の方々へも「参加・体験」の観光サービスを提供できるような施策の展開が期待される。

・観光においては、3つの「気付き」が必要だと常々思っている。①自分たちの住んでいる自然のすばらしさに住民として気付くこと。②すばらしい自然をPRする必要性に気付くこと。③リピーターを確保するためには、ホスピタリティーが重要であることに気付くこと。北海道として、ホスピタリティーのあり方には、まだまだ工夫の余地があると思う。

自然体験を中心として、東アジア地域の人々のニーズを掘り起こしたいと考えるが、ツールや手段がない。

・留萌管内の長所を活かし、特長を出すためにも管内独自のエネルギー振興策と景観を活かした観光産業の振興を図るべきである。

これらは、1市町村だけで対応することは不可能であり、各地方自治体などが連携して、取り組むことを考えなければならない。

・本地域の自然は湿原の特殊性とともに海岸から臨む利尻富士の夕陽や温泉など、単品の材料でも優れているが、国内外の観光地と競うには、ホスピタリティーや個性の指摘改善とともに、アピール手法やルートの選択肢が狭いため、広範なルートの開拓が必要である。

このためには、交通アクセスの整備向上とミッシングの解消が必要である。

・観光客は増えているが多くはない。

台湾からの観光客は旭川までは30万人来ているが、稚内までは3,000人。この差は交通アクセスの悪さも影響しているのではないか。

・これからの課題であり、韓国・台湾等との交流を検討したい。

離島の場合、直接観光客が入って来ないので、そこが問題。

一時期は外国人観光客も入っていたが、料金の問題で当時は受入が難しくなった。

ベストシーズンは外国人と日本人の双方ともニーズは高いので、どう選択するのが課題。

・観光客が減少傾向にある中、本地域の空港の有効活用を図るため、知床観光で人気の高い道東と離島観光を結びつけて、観光客を呼び込むために、道東（女満別空港・中標津空港）と本

地域の空港を結ぶ航空路の需要調査を行い、最初は季節運行でもよいから道筋を付けたいと考えている。

また、観光客は旭川までで止まっていることから、宗谷地域にこれらの観光客を呼び込むためには、旭川・稚内間の移動時間の短縮のため高規格道路の整備が必要である。

新たな航空路の開設と道路の高速化が実現すれば観光客も増加すると考えられる。

2月・3月の冬期間でも寒さを体感するため何万人も観光客が来ているが、町内の公衆トイレには暖房設備がなく使えない状況なので、冬場の観光客対策も検討しているところである。

## ◇人と技術による競争力ある成長期待産業の育成

・北海道の企業はオーナー企業が多く、オーナーの体力が無くなると企業の力も無くなり、これによって企業の数も減っている。

今後は、旭川市や深川市とさらなる経済交流を深め、地理的特性を活かした高度な産業の誘致が必要である（港の利活用）。

若手が素直になって協力して頑張ってもらいたい。最近、本市の経済界の社長は若返りつつある。今後思考が変わって、連携して地域の活性化に繋がればよいと考えている。

市としてもリフォーム業者に補助を出すなどして、若手企業の振興を含めたまちづくりを行っている。

・低迷する北海道経済の中にあって、農業の分野では、バイオ産業の研究が進展し、さらには農業の企業化が進むなどの新しい動きも出てきている。北海道の優位性を大いに発揮できる新しい農業のあり方を今後とも一層推進していく必要がある。

また、自動車産業の進出も実現し、今後の北海道産業の起爆剤ともなっており、関連産業の誘致とあわせ北海道全体が活性化する方策を推進する必要がある。

・（東アジア地域に対し）木工関連商品の輸出（グレードの高い商品）を積極的に展開すべき。

・地域として競争力を持つためには、現在の背景では重工業系には無理がある。基本としている農林業をベースに、この一次、二次加工を視野とするが、昨今の情報化でその基盤にも弱味があり、社会資本の整備に都市を中心とする発想で民間にまかせきりとも言える現状の打破が望まれる。

・IT、バイオ関連産業にも期待するが、芽生えてきた航空宇宙工学に期待している。

・商工業の低迷が著しいのが現状である。流通業界の激しい変化に対応できていないのではないかと感じられる。

また、生鮮食料品はその鮮度が価格を決める重要な要因である。試行されている事項として漁船と市場（札幌）の直結がある。日本の魚単価高いのは、きめ細やかな管理ができる流通によるところが大きい。流通形態の変化に対応できる整備は必要と考えられる。

社会資本整備には期間を要することから、時代に合わせて、規格を変更して実施していただきたい。

・地域産業を活かすには、道路などのさらなる社会資本整備が必要である。

・堆積岩における深地層研究所はフランスと道北地区にしかなく、世界的にも注目されると考えている。研究所ができつつある中、今後13～14年間で研究期間と認識しており、その間に次の施策を軌道に乗せるべきと考えている。次期北海道総合開発計画にもこのようなことを盛り込んで欲しい。

## ◇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

・本市において、地域の特性を活かした風力発電施設が74基設置されている。また、現在、「大規模電力供給用太陽光発電系統安定化等実証研究」が行われている。さらに新エネルギーとしてバイオマスもあるが現在のところ技術・コスト面では難しい。

将来的には市内の消費電力全てをこれらの新エネルギーで賄えるようにしたい。また、省エネにも取り組んでいきたい。

・広大な森林面積をはじめとする豊かな自然環境、雪や氷、自然動物との共生など、北海道は優れた環境を維持している地域であり、知床の世界遺産の指定や2008年のサミットの開催により、さらにその優位性を示すことになる。

地球温暖化対策は、世界共通の重要な課題として各国で取り組まれているが、自然を活用した対策についても、様々な資源を活用した対策についても、北海道がその中心的な役割を果たしていくことが必要であり、この施策の確立が必要である。

・北海道は、全国と比べて農水産物などの食料と一般的な自然環境に恵まれているが、厳しい冬の生活や産業活動に必要なエネルギーを殆ど生産することができない。北海道で優位性があると言われる風力発電、水素、バイオマス等の自然エネルギーについて一部実用化や研究が始まっているが、農産物を使ったバイオエタノール生産は、問題点が指摘され今後課題を含んでいる。勇払の天然ガス開発も数十年の埋蔵量と推察されることから、道北地域を経由する民間主導で構想が進められているサハリンの天然ガス導入を積極的に推進し、北海道の多様な中長期的エネルギーの確保に努める必要がある。

・ごみの減量やリサイクルの強化、環境に配慮した農業の推進など、農村環境保全の取組が重要であり、減量・分別・リサイクルなどの推進による循環型社会の実現が自然と共生する地域社会の形成につながる。

・北海道には多くの自然が残されており、これからもこの自然環境を大切に残していくことが、一人ひとりの大きな役割である。地球温暖化は人類共通の課題であり、持続可能な地域社会の形成のためには避けては通れない問題です。自然と共生し、自然を大切にすることが、北海道の魅力を一層引き上げるものと思います。本町のまわりには、大雪山連峰とそこを源流とする石狩川が流れており、自然環境の維持向上が図られるような施策が必要だと思います。

・山環境が保全できるように上流区域の森林整備や環境保全への支援を積極的に図るべき。

・既存インフラの再整備や有効活用を進め、環境の美化、浄化に取り組む手法が望ましい。CO<sub>2</sub>対策で、バイオエタノールへの転換が課題となっているが、現在の国の方針は都市集中を推進する方向に見え、農村・農地が荒廃すると、こうした手法も成立しがたいもの。

・本町は、総面積の約90%を占める広大な森林を有しており、林業は農業とともに重要な基幹

産業であるが、国産材需要の停滞と価格の低迷から厳しい環境であり、林業労働者の減少と高齢化に拍車をかけている。

しかし、森林が持つ多面的機能は、動植物多様性の保全や地球温暖化の緩和、水源かん養機能、気候緩和及び大気の浄化など、人々の生活には欠かすことのできない役割を果たしている。

本町の恵まれた自然環境を次世代に残すとともに、未利用であった木質資源の積極的な活用を図り、保全と利用を両立させることが重要であり、木質バイオマスエネルギーなどの自然エネルギーの利用による循環型社会の構築を図ることにより、森林産業の活性化、更に自然と共生した地域活性化を図ることができる。

・世界的に地球温暖化対策は急務な対応が求められており、地球環境への負荷を抑えるために、国・地方が協力して、具体的な対策を講じ、実践することが必要です。そのためには、国は地方自治体へ多様な面での支援が不可欠であり、それを受けるため、地方自治体では具体的実践に向けた計画を策定することです。今北海道の特性を生かし、雪や食料（ただし、食料自給への影響ある食料は避けること）を活用した新しいエネルギー開発を進めてはいますが、地方自治体はその受け皿となる取り組みがあれば、各自治体が連携し、広域的に取り組むことが、効率的、効果的な取り組みと思います。国は地方自治体への情報の提供と、財政支援など不可欠であります。

CO<sub>2</sub>削減（吸収）のためには、国のリーダーシップの下、国有林・道有林・町有林など全ての森林保護の手立てを見直して、所管機関同士が連携の取れる具体的計画を策定し、かつ計画実践に必要な財政面での支援を推し進めることが必要と思います。

・本町は豊富な森林資源をもとに林業、林産業を重要な基幹産業として発展してきた町であり、循環型林業を目指し、長年にわたり様々な施策を講じてきているが、木材価格の低迷や森林所有者の経営意欲の減退など林業を取り巻く状況は非常に厳しいものとなっており、北海道全体としても同様の状況である。

このような中、適正な森林管理による森林資源の増大や公益的機能の保全、木材の高度加工等を伴う国産材の流通体制確立を図ることが必要となっている。このため、地域材に環境原理に基づく付加価値をつけて消費者の選択的な購入を促し、国産材の需要拡大とそれに伴う森林整備の推進を図るため、森林認証取得への取り組みを推進する必要がある。

#### 本町の取り組み

平成14年度には、森林認証取得に向け具体的作業に着手、平成15年度本審査が終了し、同年8月に2,040haのFSC森林認証を取得している。平成18年度は、新規認定952haを含め、5,997haの維持管理している。

持続可能な循環型社会の実現のため、地球温暖化の原因となっている化石燃料からの脱却が必要である。そうした中、森林、林産業が基幹産業となっている当町において木材の新たな利活用として木質バイオマスエネルギーの導入を図り、循環型林業経営の促進、地産池消、産業の創造、地球温暖化防止に寄与するため導入を促進するものであり、さらなる利活用を研究検討する計画である。

#### 本町の取り組み

平成17年3月 温泉木質バイオマスボイラー設置、平成18年4月町幼児センターに木質バ

イオマスボイラー設置、平成19年5月北海道草木バイオマス新用途研究会設立、平成18年6月森林吸収量を活用した地域経営に関する政策研究会設立（37市町村参加）

・エネルギー対策ではなく、エネルギー政策をどう考えるのか俯瞰した視点が必要だと思う。  
原子力エネルギーも含め、政策的観点で考えないと、風力エネルギーのあり方や化石エネルギーの代替としてのバイオエタノールの行く末を考えると不安要素が大きい。

・留萌管内で風力発電は多いが、現在の売電単価では、経済的に風力発電の施設を増やす状況にはない。

本町を流れる川には、他にはないシジミがあり、サケの大規模な遡上もある。他にはない貴重な自然環境と味（食材）に恵まれている地域である。この貴重な環境の保持を考えていきたい。最近、理由は分からないが水質に赤さびが増えてきている。泥炭地帯の宿命とは言え、問題視している。

・本村は第1次産業が中心であることから、地球温暖化による酪農業及び水産業への影響を防ぐために、毎年、ボランティア団体による植樹を実施し、自然環境の保全に努めている。また、二酸化炭素を少しでも削減するため、新エネルギーの開発にも取り組んでいるが、一村で頑張っても極めて微力である。地球温暖化防止のためには緑豊かな森林を保全することが最も効率的であり、全国規模での植樹の取り組みが一層必要である。

本地域では毎年相当数のホタテの貝殻が産業廃棄物として処分されているが、本村ではホタテの貝殻は未使用資源ととらまえており、これを有効活用することが課題となっていることから、現在、ホタテの貝殻を利用したリサイクル事業に必要な粉碎工場の誘致を進めているところ。

ホタテの貝殻はインターロッキングや区画線に使われている実績がある。また、薬品や住宅の壁材のホルムアルデヒドの問題に対しても使え、用途は非常に広い。

ホタテの貝殻を産業廃棄物として処分する場合、集積してきちんと管理しなければならない状況において、このような事業が進み産業廃棄物が減少すれば環境保全にも大きな効果があることから、北海道ばかりではなく道外へもアピールしていきたい。

・現在、環境省で湖の保全対策のための調査をしている。水質には問題がないようだが、水底にヘドロが溜まり底が上がってきていることで、水生生物が減ってきている。ヘドロを取り除く方法を現在検討中だが、町だけでは対応出来ない大きな問題である。

湖には毎年たくさんの渡り鳥がやってきており、町の重要な観光資源となっている。水生生物が減ればそれを食べている渡り鳥も減ることとなり、観光にも大きな影響が出てくる。今後、町だけでなく他の機関とも調整検討していくことが必要であるが、このようにラムサール条約に登録されている自然を守ることは大切なことである。

・現在、本町の6期計画の折り返し時点であるが、この計画を策定する際に町民が町外に誇れるものについてアンケートを行った。一番多かったのは「豊かな自然」だった。森林に植林をして地球温暖化防止に貢献していくことが北海道として必要ではないか。

北海道は予算が厳しいため、補助率は変わらないが基準を変更したため、従来より植樹できる本数が少なくなっている。

地球温暖化防止のためには植林の奨励が必要であり、このためには植林対策をきめ細かくしてほしい。防雪柵を防雪林に変えていくことも奨励してほしい。山だけではなく、地球にやさしい防雪林を推進してほしい。

地域でやり方は違うが本町は植樹等で地球温暖化防止を図っていくことが大事。本町の面積の85%は森林である。

宗谷管内は観光、水産業にしても森づくりで成長していくと思う。森づくりなくして地域の成長はない。

・地球温暖化による国際社会での取り組みが喫緊の課題であるが、特に都市部において重視されていない気がする。むしろ農村部の方が地球温暖化に対する認識が高く、本町においては自然と産業の共生の必要性が「自然再生事業」を通じて浸透されつつあると思っている。

また、エネルギーについても温泉のメタンガス空中放散改善と天然ガス利活用の研究も町民の方々とともに始まっており、可能な限り後の世代に継承できる活用システムを導入したいと考えている。

## ◇魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり

・有効求人倍率の低迷に見られるように、北海道においては未だに経済不振から脱しきれない地域が多くなっている。各市町村は、それぞれの歴史や資源、人材を活用しながら積極的に地域の活性化に取り組んでおり、一定の成果もあげているところである。

しかしながら、相互の連携などについては、そうした機会も少なく、ある面においては類似したまちづくりの傾向や、反面では類似する取り組みのスケールメリットが発揮できないケースも多々見受けられる。

地域の統一的なイメージを発現していく契機作りが求められる。

・暮らしやすい魅力ある北海道のPRにより、都市部からの移住や交流人口を増大させる活性化施策の展開を図るとともに、多様性ある地域の姿や活力ある田園コミュニティ地域の形成が必要である。

・「内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上」の項目とも密接に関連するが、北国が直面する冬期間の活動に支障のない道路ネットワークは欠かせない条件。地域、住民活動の活性化なくして、魅力あるまちづくりは語ることが出来ない。

・本町は大雪山系十勝岳連峰のふもとに位置し、雄大な景観とのどかな田園景観を併せ持つ地域であり、これらの景観こそが魅力となると考えられ、北海道ならではの雄大な自然景観を活かした施策の展開が、今後の農業・商工業・観光など多様な分野で重要となると考える。

特に高速の相互通信を可能にする、光ファイバーの整備など都市部に比して地域格差は拡大しており、広大な北海道であるがゆえに必要なはずの高速通信網が整備されていないのが現状である。これらの地域格差解消をはかる施策の展開が必要である。

・リゾート法の下での地域振興には一定の成果がありました。道路、住宅、上下水道診療所、学校、保育所、集会施設等々の整備や国際交流（米国・姉妹都市）の活性化を上げることが出来ます。しかし、リゾート企業の自己破産や民事再生により村財政は一変しました。行政改革を進める中、相当の緊縮予算を組んでいますが、地方交付税の削減が生活基盤の維持を困難なものにしています。そのため、①歳入に見合った歳出を可能とするため、不用不急の事業の絞込み、②歳入確保に向け収納体制の強化、が必要となっています。

村の財政推計では合併新法後の姿が描ききれません。地域が自力で取り組めることには限界があるので、政府が地方財政の見通しを明らかにしないことには対応が極めて困難。

平成18年度から外国の小学生を受け入れています。産業振興の見地ではなく「国際交流／人材育成」の側面を有しています。

・若者を中心に人の流出が依然として続いており、お年寄りが一段と増えています。特に農村地域（集落）の民家が散在し、そこに住むお年寄りの足（公共交通機関）、医療と食品などの生活必需品購入の場の確保は、これからのまちづくりの大きな課題であります。コミュニティ形成上、或いは安心して暮らすために中心市街地への転居も考えられます。しかし、強制してま

でも転居を進めるには、当該お年寄りの理解がなければならず、また仮に転居する場合には、新たに居住する公共住宅の建設、場合によっては必要とする公共施設の集約など、それ相当の財政負担が伴います。これらを進めるには国の財政支援など不可欠であります。

・農業を基幹とする地域であるので、業種間連携と共同による地域づくりまちづくりを、農業のまちづくりから農村のまちづくりとして、観光の視点も入れて、意識的なリードをする施策が必要である。

明るさ、元気も必要であり、文化・スポーツも加味していただきたい。

・地域資源の利活用 休耕地・遊休地の利用促進 雇用創出・省力農業  
観て楽しむ・香り楽しむ・果実で楽しむ・・・多種の加工製品  
緑化貢献（地球温暖化防止）

・集約的都市形成については、財政面の観点だけではなく、”北海道らしい国づくり”としての哲学的な悟りが必要。つまり、集約的形成の極みは、札幌一極化となる。

一方、北海道らしい魅力ある地域が点在する姿を維持することと矛盾するため、何が、「北海道らしい」のかを論じなければならないと思う。

・現在の法・制度は、離島での生活上、不都合が多いと感じる。どの様に離島での生活を維持するかを検討する必要がある。

食や観光による地域活性化を考えた場合、離島は魅力的な地域資源を擁している。

離島に合わせた制度を考えていただきたいとともに、離島航路に対する欠損補助金カットの政策などは、考え直していただきたい。

## ◇内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上

・本市における基幹産業のひとつである生鮮食料品や加工品の高付加価値化及び市場の拡大を図るためには、迅速、安定した輸送路の確保が重要であり、幹線道路の交通機能を強化する必要がある。

高次医療を要する救急患者の搬送において、生命を守る点から輸送時間の短縮が急務であり、年間を通して迅速かつ安全な高次医療アクセスルートが不可欠である。従って、現在、施工中の防雪事業などの既存道路を最大限活用した整備等が急がれる。

本市は、道路・港湾・空港と最低限のアクセス機能を有しているが、空港の特に冬期間の就航率の向上が観光等に対する信頼性が得られると考える。

・北海道はわが国の重要な食料基地として大きな役割を担いながら発展してきたところであり、今後も大きな期待が寄せられている。

基幹産業である農業は、「輸入自由化の波」「後継者不足」など、多くの課題を抱えており、これまで培ってきた北海道独自の農業体系の上に、さらにバイオテクノロジーなどの新技術を導入しながら、安全で安心な作物を生産し、差別化をはかり、「北海道ブランド」を確立していくことが求められている。この優れた農産物を速やかに、確実に輸送するためには、まずは高速交通ネットワークの充実が求められるところであり、海路や空路とあわせ、特に高速道路網の整備が求められる。

また、観光振興の上においても、地域分散型の社会を形成する本道にあつては、最も重要な社会資本が高速道路網でもあり、この整備充実が喫緊の課題である。

・広大な面積を有する北海道は、広域分散型の地域構造であるので主要都市間を連結する高規格道路網の形成を図る必要がある。地方における医師不足は深刻であり、第3次救急医療機関が配置する保健医療福祉6圏域の早期ネットワーク化が少子高齢等による過疎地域の命綱と言っても過言でない。

また、北海道の一般道路での死亡事故の多くが正面衝突と言われるのに比べて、高規格道路は、トラック輸送や車両移動が安全で時間予測が正確なことから、道内各地から消費地への農水産物搬送は元より観光空白地といわれる道北地域へ本州からの観光客や脚光を浴びつつある東アジアからの観光も活発化させることができる。特に、北海道縦貫自動車道旭川名寄間のうち残された士別剣淵・名寄間の24Kmは結節してその効果が発揮されるので早期完成する必要がある。

・富良野圏域は、北海道有数の観光地であり、夏の観光シーズンには渋滞が頻繁に発生し、その緩和策が求められている。

富良野圏域は高規格幹線道路網の空白地帯となっているため、北海道縦貫自動車道と北海道横断自動車道をつなぐ高速交通ネットワーク化が必要である。

十勝岳は活発な火山活動を呈する活火山であり、1988年の噴火の際、国道が6日間に渡り通行止めとなった。地域有事の際の避難経路、物流経路、救急患者搬送ルートの確保は必要である。

・本町では、地域間を結ぶ道路網の整備が遅れていることにより交通安全の確保はもとより、地域経済の発展を支える人的・物的交流に支障をきたしている現状にある。

計画的な道路整備や交通ネットワークの整備により、産業や観光などの交流が盛んになり、地域の活性化につながる。

積雪寒冷地における除排雪の充実と冬期交通安全の確保が重要である。

・近年、企業の道内進出の報道が多々あり、期待をしているところでもあります。活性化対策の一つとして、道内に就労の場をつくることによって、地域振興が図られるものと考えます。その中でも進出する企業が道央圏に集中してしまう実態があり、地理的要件などやむを得ないこともあります。それぞれ地域においても企業誘致に向けてさまざまな取り組みを行っているところです。国や北海道のご支援をいただくことで、企業側が求める条件に近づけられるものと思っています。

上川中南部においては、依然として高規格幹線道路網の空白地帯となっています。交流人口の拡大による地域活性化を図るとともに、道路を通じた物流拠点へのアクセス強化や高度医療等の公共サービスの供給、生活関連の幹線的物流の確保など、安全で安心できる生活に必要な環境整備のため、一定水準の交通サービスが重要であると考えます。

・2国道が縦横断し、各圏域を結ぶ主要なアクセス拠点である。地域間交流や物流の効率化、安全性を保持するうえで改良整備、補修、除排雪対策は大変重要な問題であり、今後も道路交通の一層の機能強化を望む。

高速道路網の早期構築は均衡ある経済の発展と地域活力の向上のためには急務の課題。

今後も特定道路財源の見直しに影響されることなく、計画的に道路整備が進められることを望む。

・本町においても過疎化、少子高齢化の進行に加え、高次な都市機能が圏域中心都市に集中しているなど、都市と農山村の地域間格差も拡大し、地元地域経済は大変厳しい状況である。

農産物をはじめとした地元特産品や自然環境・温泉を拠点とする観光を生かした地域振興を図るため、主要都市への道路網整備が重要であり、特に、高規格道路など高速交通ネットワークの早期完成が必要である。

物流拠点や主要都市へのアクセスを強化することにより、本町の地域特性を活かした産業及び観光等の交流が盛んになり、地域が活性化すると考える。

・国、若しくは道と広い範囲で考える時、機能を果たす地方・地域社会の役割を無視しての発展はありえない。単に、人・車、物の流通のみを基礎として費用対効果で対応を検討することは、木のみを見て、森も見ない発想となる。

・本町の中央に位置する湖は、本町観光の中心でもある。

左岸を通る町道、湖を横断する町道は、本町の重要な産業である鉱山を抱えた経済路線であるとともに、湖観光へのアクセス道路として重要な路線となっているが、湖を横断する橋は幅

員が狭小で 近年の交通量の増加、車両の大型化により通行上危険な状況にある。

また、右岸を通る道道は、ダムで分断された市外間を結ぶ唯一の地域連絡路線であるが、勾配、曲線が多く、大型車の通行、観光車両の通行など、交通安全上問題となっている。

これらを改良整備することで、観光振興をはじめ地域の活性化に果たす役割は大きいと考えられるが、特に橋の改良・架替については、町での実施は不可能である。

また、北海道横断自動車道と併せ、旭川・十勝高規格道路の整備は、本町の主要産業である農業と観光リゾートの振興には欠かせないものであり、物流と観光等の交流が盛んになり、地域が活性化することになる。

・お年寄りが増える中、中心市街地から離れた農村地域に住むお年寄りの足（公共交通機関）の確保は、これからの課題です。中心市街地への転居も考えられますが、地域（ご近所）との繋がりを重んじるお年寄りにとって、長年住み慣れた地を離れることは淋しさに耐え難いものがあります。現に路線バス（大型バス）を運行するも、自動車の普及でバス利用者は多いとは言えない状況で、仮に財政的負担から運行本数減を実施すると、バス利用のお年寄りにとっては支障を来すことが予想されます。お年寄りなどの交通弱者を対象に、自宅から目的地まで、乗合タクシー方式による送迎サービスを行っている地方自治体も多く、検討すべき事項ではありますが、町の財政が厳しく、新たな交通公共サービス（デマンド交通システム）を実施するには、国の財政支援など不可欠であります。

・北海道は中心都市への距離が長い広域分散型社会を形成しており、また、過疎化、少子高齢化により、救急医療等への対応、物流等のネットワークの形成が急務であることから、高速道路等高規格道路の整備が必要である。

・高速自動車道・道央道の整備も着実に進行しております。士別・剣淵インターから士別市多寄までの区間工事着工もさることながら、名寄市までを結ぶ区間の早期着工を望むと共に名寄市以北区間の早期完成を望みます。このことは農業生産物等の迅速な輸送、医療拠点である名寄市への患者輸送、道北観光振興への大きな貢献が望まれるものであり、道内はもとより道外からの入込みも見込めるものと考えます。

・安全・安心な国土づくりと併せて交通網の形成は言うまでもなく、まず最初に整えるべき社会資本である。

・安全・安心な地域作りのために医療体制と学校の確保は重要である。

医療体制の確保は、札幌からの救急ヘリコプター（ドクターヘリ）もあるが、冬場の気象条件を考えれば、いつでも通行できる道路の確保は重要である。

また、医師はスキルアップのために都市部へ簡単に行き来できる環境を必要としており、医師が地方で働いていただくためにも道路の整備は必要である。これは、医師だけに必要なことではない。

余談だが、日本は薬漬けのサケを輸入し、安全・安心な高価なサケを輸出している。格差社会の影響かも知れないが、不思議なことだと思う。

・留萌管内の医療体制は、管内だけでは整わなくなってきた。今後は、地方であっても旭川や札幌を中心とした医療体制を構築する必要がある。学校に関しても厳しい状況にある。このための社会資本整備は不可欠である。

・北海道はまだまだ整備が遅れている。例えば、北海道価格の是正のためにも、さらなる社会資本整備は必要である。中央（東京）では、北海道の流通状況を理解していない。今後とも道路などの社会資本整備をしっかりと行っていただきたい。

・地元には水産物など良いものがあることから、これらを活かすのに必要な流通の整備などを掲げて欲しい。まだまだ整備が遅れている状況にある。

・救急医療のために長距離を走る必要がある。症例によって、稚内に行くか名寄に行くかわわる状況にあり、ここで対応できなければ、旭川や札幌に行くことになることから、患者にとって長距離移動はこたえる。このような面からも道路の充実が必要である。

本町の港は、過去に近隣の港が結氷した際、フェリーの受け入れも行っており、重要な港湾と認識している。

・北海道には背骨となる道路が必要である。過去、日本の高速道路網には、日本国内どこからでも1時間で到着できる構想があったと思う。また、今ある道路をいかに良くするかが重要である。

また、現在、地方自治体の大きな悩みは夜間診療が行えないことである。医師の総数が増えても、地方に来る医師は減っている。

・本地域においては、生活面、経済面、医療面において、国道を利用する機会が多いが、高規格道路は日本海側の国道40号で整備が進められていることから、オホーツク海側の国道から高規格道路に最短距離で接続する道路整備が必須である。高規格道路整備と並行して早期に整備を進めていただきたい。

国道は観光地めぐりの利便性や交通安全施策のためにも重要な道路であるとともに、医療圏道路としても唯一の生命線である。

・道路のしっかりとした整備は、産業や物流、人の命にも関わってくることである。

特に最近では漁業だけではなく酪農業も好調なことから、質のよい牛乳もとれる。水産物や農産物を運ぶためにも道路整備は重要である。

今は近隣市まで行くのに90分掛かっているが、1時間ぐらいで行けるように、道路ネットワークの整備が必要だ。

・やはり道路である。この地域は医療にしても高速道路を整備することによって生活ができる。近隣市まで1時間以上掛かる。また、冬期間の既存道路の維持管理がしっかり出来ないと生活には不安がある。道路網の整備が重要である。特に国道275号天北峠旭川側の整備が重要。

2 + 1 までではないが、もっと幅員が必要。道路交通法で速度制限を緩くすることも必要と思う。

医療・観光・生活圏も道路がしっかりしていないと、この地域は住みにくい。高齢化が進めばやはり病院である。医療機関が時間的に近くに有れば安心できる。

・道路の整備が一番の優先事項である。特に交通は身近な問題であり、近隣市まで行くのに1時間半掛かる。医療、企業や観光客の誘致、また災害時にも高速道路等の広域交通体系の構築が必要である。

本州と比べても高速道路の空白地帯が多いのは明白である。

幹線道路の整備は当然重要だが、当地域にとっては幹線につながる支線の整備も必要である。

特に国道275号天北峠旭川側の整備が重要。春・夏はまだよいが、旭川側の冬場の除雪体制の充実と登坂車線等についても検討して欲しい。地域単位ではなく、圏域としての取組が必要。

・本町は管内の玄関口であり、企業も用地を求めてきており、流通団地として土地の確保も検討している。バイパスが完成すれば、さらに利便性が高まる。

現在、本州向けの牛乳輸送のため、苫小牧まで毎日6台のトレーラーが走っていることから、道路整備は死活問題である。留萌からフェリーがあれば留萌からでも良いが、苫小牧まで輸送するのであれば旭川までの高規格道路の整備が必要である。

今後、地方の病院は診療所となっていく。このため、医療となれば中核病院まで搬送することになることから、ますます道路の整備が重要になる。

カートレイン構想も一部であるように聞いているが、物流・救急医療面から言えば、道路整備を優先すべきである。ヨーロッパのように道路整備をまずやって、鉄道はヨーロッパのように文化的な側面ということを含めて整備するのが良いのではないか。

・首都圏や道央圏から遠い位置にある宗谷・道北地域ではあるが、「食」と「癒し」の空間を全国に提供することで貢献してきた。

今後も更に離島を含む宗谷の産業・経済活動を支援し、生活の安定を図ることにより、地域間格差が是正され、地域の活性化が図られることから、もっと全国に貢献できるよう高速交通ネットワークの形成を望むものである。

交通ネットワークを整備することによって、札幌圏、首都圏等との時間が短縮され、交流や物流が活発になる。

・本町には国道はないが、稚内・名寄間の高速化が図られることにより、水産物の流通には大きな効果がある。今日獲った魚をフェリーの最終便に載せて札幌の翌朝の「せり」に間に合わせているが、時間も掛かることから国道の整備は大切な課題である。

また、稚内市内の病院から札幌の病院へ転院する場合も国道を利用するので、高速化は医療面でも必要。

また、シーニックバイウェイの活動も進んでおり、この活動と連携した国道の整備も必要ではないか。

- ・ 離島から水産物を出す場合、フェリー運賃が掛かるため、価格が割高となっている。  
食料供給基地としての役割を果たすためには価格を下げる必要がある。そのためには、フェリー航路を国有化し、国道が対応して欲しい。

## ◇安全・安心な国土づくり

・北海道の漁村は海に山が迫っているため津波対策が重要。千島沖地震の発生により、本市においても避難勧告等が出されているが、避難場所への交通路の確保及び携帯電話圏外の解消等、情報通信の整備が急がれる。

本市の海岸において、浸食が進んでいる箇所があり、早急な対策が望まれる。

・近年、地球温暖化ともあいまって、気候の変動が著しく、過去に類を見ない大雨や台風、豪雪などによって、大きな風水害の被害を受けるケースが多発している。

ひとたび災害となると、人命はもちろんのこと、農地をはじめ財産にも大きな影響を被ることとなります。

治水事業の推進をはかり、その安全度を向上させるとともに、災害に強い地域づくりを進める施策の展開が必要と考えます。

・北海道では、国全体の安定と発展のために開拓使設置の時代から開発を進めてきました。特に、住民生活や産業の発展のため、川の利用や水の利用が大きく貢献していたものの、一方では幾多の洪水との戦いの歴史であった事が記録されている。道北地域での天塩川水系の本格的な治水事業は、地域期成会の長年の悲願の末、昭和9年に「天塩川第1治水工事」として着工された。その後においても度重なる洪水に対処して今日に至っている。しかし、近年は、気象異変から集中豪雨や異常渇水現象が発生していることから、さらなる治水対策はもとより安定した水利用や河川環境の保全のため、天塩川水系河川整備計画に基づいて、安全安心な地域づくりを推進する必要がある。

・自然災害や道路災害などに対応する危機管理体制の強化が必要。

道路事故をはじめ交通分野における事故の発生を未然に防ぐため、各種安全対策の取組が重要である。

・安全・安心を語る上では、単に治安のみならず、食料や水、電力や空気等、社会生活を支える多様な資源を考慮することが必要。このため、これからの基礎を支える地域、地方の振興抜きで考える安全・安心は机上の空論と思う。

・本町は活火山のふもとに位置し、大正時代には多くの犠牲者を出した泥流災害も経験している。火山をはじめ、水害や地震などさまざまな災害に対応可能な地域づくりが必要であるが、地域ごとにその対策・対応はまちまちであり、国が主導となって多くの危険をはらむ地域に重点的に対策を講じ、安心して暮らすことのできる地域を構築する必要がある。

・天塩川の整備計画も確立されておる中、過去の水害による大きな被害は村民の多くの記憶に未だあり、地域住民の生活と暮らしを守る見地から天塩川の河川整備については最大限の防災対策をとって頂ける様に要望します。

・気象の状況が変化し、北海道においても集中豪雨や冬の猛吹雪の頻度が高くなってきている。この状況にすみやかに対応した治水、道路整備が必要であり、その姿勢や動きを示すことが、住民の安心感につながると考えている。

・これまでこの辺りは災害のない町として考えられてきたが、昨年から2度津波警報が発令される等、安全だとは言っていられなくなってきている。

災害時何か起こった場合、少しでも早く医療の中核へと病人・怪我人を移送する手段としても交通の確保はやはり必要である。

人口が少ない過疎地だからといって、後回しにされては納得ができない。

光ファイバーの接続が遅れている地域があり、災害時の連絡に支障をきたしている場合がある。本町では合併の際に費用がかさんだが、他の町と合併するに当たって、それが一番の問題となっている。情報ネットワークの整備は防災上、また町民へのサービス提供や産業基盤の育成の面からも重要である。

・離島にとって生命を守る医療は何よりも大事。しかし、道北地域の医療は危機的状況にあり、生命に関わる問題として、高速交通ネットワークの整備が必要。

特に海上交通しか持たない離島においては、安全・安心な産業活動や経済活動はもちろん、安心して日常生活を営むためには、空港の滑走路を延長し、航空路による高速交通ネットワークの整備を望むものである。

本町の空港は北海道管理であるが国の直轄で整備できないか。空港の整備がとり残されている。北海道は財政が大変なので国で何とかならないものか。

離島だからこそこのようなことを言っている。特に冬は大変である。

・離島の開発が報告書には入っていない。ぜひ、計画に盛り込んでいただきたい。

離島は自国の領土・領海、国境、資源を守る役割を担っているが、まだまだ離島の役割が重要視されていない。

離島の安全・安心づくりには海岸線の道路はもちろんのこと、港湾等全てのインフラ整備に繋がる防災事業を進めることが必要。

日本海側にも活断層があり、いつ地震が起きてもおかしくない状況であり、耐震岸壁は南西沖地震規模にも耐えうるような整備が必要だが、本島には現在耐震岸壁が1箇所しかないので、早期に整備を進めるためにも、難しいとは思いますが管理者負担の軽減をお願いします。

・島民も国民として等しく権利がある。離島の格差が少しでもなくなるような対策をお願いします。

・5つの柱の中に離島やサハリンに関するコメントがない。

利尻沖ではロシア船同士が何かやっている。国防という観点からはもっと監視体制をしっかりした方が良いのではないか。離島は国防上も重要な役割を担っていることから、人口減少と高齢化が進む離島の安全・安心づくりを進めるため、もっと離島振興策を計画に盛り込むべきである。

## ◇その他

・小泉改革は地方を衰弱させた。地方は国より豊だといわれるが、実情は逆である。中央は地方から吸い上げるばかりである。地方で生まれた子供は、東京の大学に行き、その間の学費や生活費は、地方から送られる。この結果、地方で稼いだ金は東京で消費される。さらに、地方で生まれ育った子供達は大都市に就職し、地方の人口が減っているのが実情である。

国は、地域から人と金を吸い取るだけの施策ではなく、国策としていかに地方を守り育てるかを考えるべきである。

地域の人も地域のことを自らが考え、謙虚に人の話を聴き、一生懸命実践する人を育て、大事にする必要がある。

・サハリンは一大市場であるが、ビザが問題。現在は招待のような形をとらなければならないので、地域限定ビザ・短期ビザなどで手続きを簡素化することで交流ができないか。ただ、日本に来て本市だけとはならない。札幌へも行きたがることから、このあたりをどうするかが難しい。

・人口の減少が全ての過疎に繋がっている。

地域で生き残るために何をしなければいけないのかを考えなければならない。

・次期北海道総合開発計画のような根幹になる計画は必要である。

機会ある毎に必要な性は訴えていきたい。

・事業費の軽減は地方交付税でなされていると言うが、国が出せる限度に基づいて一括で割り戻されるため、事業を採択してもどの様に反映されているのか分からないのが実情である。事業の費用が地方交付税に反映されてることが分かるようになればよいと思われる。

夢づくりが可能な地域にしていくことが大事であり、現在の地方財政を踏まえた事業の創出を望む。

・サハリンの村と姉妹提携を結び友好交流をしてきたが、現在は休止中。

同村は以前は単独行政であったが、現在はコルサコフ管轄となっていて、コルサコフを通さなければ交流は無理があり、財政面からしても実現不可能の実態にある。

また、サハリン1・2の関係では油流失が懸念される。

このほか、構造改革特区を受け、中国に干し貝柱等を輸出している関係から、中国人研修生、実習生（3年間）を受け入れ、随時友好交流を図っている。

・あまり意識したことはないが、中国との交流は現実にやっている。

観光客は台湾から入っているが、中国からは農家の花嫁や実習生が入っている。

これからは韓国、台湾とは観光面で交流が多くなると思うし、中国も大きな観光市場だが、観光面だけではなく人事面の交流を続けていきたい。日本と中国の格差が少なくなると、観光のうち自然という面で勝負するだけでは中国国内の大自然には太刀打ちできず、観光客も減る

ことが懸念される。

今後も農業関係で人事交流をやっていきたい。

・情報ネットワークの整備が遅れている。光ケーブルは本町までは整備されていない。

N T Tでは予算がないので整備できないと言っているが、このような状況では遠隔医療対応も難しい状況にある。

地上波デジタル放送の中継局の整備も含め、早期のネットワーク整備をお願いする。

平成13年頃までは高校生や子供たちを中心としてサハリンと交流を行っていたが、サハリンから本町までの費用も負担することになったことから財政面の問題で中止している。

・観光客はほとんど来ていないが、中国人が研修生として水産加工業、ホテルなどで数十人も働いており、引き続き受け入れる予定。

## 4. オホーツク地域

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	71
成長産業としての観光	74
人と技術による競争力ある成長期待産業の育成	76
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	77
魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり	79
内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上 ・・・・・・・・・・・・・・・・	80
安全・安心な国土づくり	82
その他	84



## ◇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

・本市のホタテの8割が輸出されている、今後は高付加価値化が必要である。

食の高付加価値化では、本市にある大学と食加研、産業界が連携している産業振興ビジョンで、少しずつ芽が出てきている。

今後は、農業も漁業も1万トン単位の出荷からブランド化が重要である。

元々降雨量が少ない当地方が地球温暖化の影響で、更に雨が少なくなるとの予測がある。安定的な食料供給基地として農業基盤整備が必要である。

サハリンのポロナイスクと友好都市を結んでいるが経済交流はない。過去に経済交流があったがうまくいかなかった。サハリンなど極東ロシアには、将来野菜の供給を考えるべきである。

・機械化に適した作物として、馬鈴薯、ビート、小麦などを作付けしているが、将来このままやっていけない。次の作物としては、中国が将来、食料輸入国になることを見越して輸出できる作物を見つけるべき。守りから攻めの農業に転じなければならない。

今は、中国人が自国の物を安全で良い物とは思っていない。今月末に中国吉林省から視察に来るが、無農薬の栽培を見せて欲しいと言われた。本市でも低農薬は取り組みつつあるが無農薬栽培はない。中国も食の安心・安全には関心があり、日本の安心・安全な食料が受け入れられる可能性はある。

中国遼寧省の撫順から友好都市交流の申し入れがある。撫順は漢方薬の開発に力を入れており、気候が似ていることから、向こうで栽培しているものを本市でも栽培可能かと思っている。

・オホーツクの水産資源が、1次加工の段階で中国などに輸出され、そこで加工されて欧州などへ再出荷されていると聞いている。その流れも確認しなければならないが、地元で出荷する段階で付加価値をつけ、ブランドを図ったものにして出荷するようにしていかなければならないと考える。

・EPAの問題は慎重な検討が必要であり、これからいかに地域農業を守っていくか日本にとって大きな問題である。農業が壊滅的な状況に陥るおそれ大きい。自給率を高め、食料の安定的供給を目指すべきである。農業には機械・肥料等様々な産業も付随しており、それらが成り立たなくなる。農業基盤整備については、国・道で取り組まれ、開発行政の大事さを痛感する。しかし基盤整備の事業着手時には、既に離農しているというケースもあり、地域農業を支える更なる施策を求めたい。現状で推移すると、離農による農家人口の減少、農地の荒廃が進み、結果として少子・高齢化により自治体の運営自体が困難になることが予想される。本町では有機農業に力を入れているが、農業者が将来に展望をもてるような総合的な支援策を求める。温暖化による様々な問題も出てきているが、それらに対応できる施策も必要である。国・道あるいは部門間の積極的な連携を望む。

・国内農業は、自国での自給率は40%程度という低い数字であり、かつFTA、EPA交渉によりさらに危機的な状況である。日本の安全・安心な食を守るためには、国内での安定した食料生産が不可欠であり、農業ひいては農業者を守るため、国策としての将来展望をもった食

糧政策による食料自給率の向上を図らなければならないときである。現状での課題は、国内自給率のますますの低下につながるであろうEPA交渉における関税撤廃の阻止であると考えられる。国内自給率の向上がなければ、国内農業ばかりではなく、商業や観光などの地域経済にも影響を及ぼし、農村地域の破壊にまで至ることが懸念される。

・ 厳しい農業経営のもと、後継者不足による戸数減少や離農後の遊休農地発生などの状況がある。農地は資源であり、財産であることからいかなる状況でも農地保全・基盤整備の継続は欠かせない。創造性のある農業をめざし、安全・安心にこだわった作物作りやブランド化などの農産物生産を行っていきたいと考えている。そのための、意欲もてる農業政策（後継者確保のための新規就農者への奨励金や、担い手対策事業など）が必要である。画一的ではない独自の視点で新しい農業のスタイルを確立していくことが求められている。EPA・FTAの協議がされている現在だが、ベースに自国の農業を守るという姿勢がなければならない。またEPA対象外の作物の生産など、小規模でも生き残りを図るブランド作りや、グローバルな競争力の視点を変えて、独自のスタイルを作ることも必要。地産地消や生産者が見える農業、消費者教育も欠かせないものである。エネルギー転換作物を農業生産物で行うことは疑問であり、まず自給率を高めることが大事である。

・ 従来からの酪農経営は限界にきている。機械的な農業経営ではなく、もっとゆとりをもった経営を目指せないものか。乳量を増やして頭数を減らす、自前の牧草を食べさせ、購入飼料に頼らない酪農にならなければならない。個人的な酪農は経営は成り立たないような状況になっている。乳価が上がる要素はなく、下がったときに経営の維持が可能か不安である。分業体制や法人化を図らなければならない状況。農業の先行きが見えないから後継者も出ない。希望がもてるような農業施策が必要だ。国として北海道の酪農の将来をどう考えているのかが不明だ。生産調整があるために、思い切った独創的なことができない、或いは収穫の喜びが実感できない。

・ 消費低迷により牛乳の生産量を上げることができない。また、飼料価格の高騰による酪農業の経営環境悪化を懸念している。牛乳の消費拡大やチーズ加工などの付加価値拡大に向け、商品開発の研究や販売研修の実施、本町の独自ブランドの展開等が必要となっている。また、農業の基盤強化を図るため、新規就農者受入への支援や後継者の確保、土づくり及び生産性向上のための補助等を進めている。

・ 日豪EPA交渉の進捗状況が不安。安価な酪農製品の流入による、基幹産業である酪農業への影響を懸念している。また、バイオエタノール需要の増加に伴う、飼料価格の高騰も心配である。そこで、安全・安心な食料を供給することやコスト削減による健全経営が必要と考える。冷涼な気候で、他の農作物では農業が成り立たない当地域は、酪農に依存しているため、安価な酪農製品の流入は、地域の死活問題である。

・ 基幹産業の農業・水産業は、気象条件等に大きな影響を受けるため、自然災害に強い基盤整備が必要となる。国営によるかんがい排水事業による農業用水確保、漁港漁場計画等に基づく

漁業の基盤整備がなされている。

グローバル化による競争力強化のためには、製品の輸送コストの縮減と輸送スピードの向上が課題となるが、抜本的な改善は地元だけでは解決困難な問題である。地域の競争力強化は地方の自助努力だけでは無理であり、地域経済発展のためには産業及び関係する国策としての基盤整備が不可欠である。

・農業はグローバル化で、EPAなど海外からの守りの体制に入っている。守るだけではますます縮小していきただけであり、攻めていかなければならない。本町でも長イモを輸出しているが、国内はもとより海外へも輸出するような体制の構築が必要である。

食に係わる高付加価値化については、原料が新鮮な地元で加工して出したいが、流通コストがかかることや人口減少による工場の労働力確保に不安がある。また、農家に農家民泊や農家レストラン、農産物加工をやらないかと声をかけても忙しくて乗ってこない。

地球温暖化により、元々雨が少ないオホーツクが影響を受ける。今でも年間降雨量が600mm程度だがもっと少なくなるとの予測もあり、攻めの農業のためには、水の確保などの基盤整備が必要である。

## ◇成長産業としての観光

・サロマのカキは生食では日本一という人がいるが、観光と結びついていない。食と観光を結びつけ、国際化に向けて挑戦する。圏域一帯となり、中国をターゲットとする。

常呂や網走などの遺跡を世界遺産への動きがある。知床の自然遺産だけでなく、この地には文化遺産もある。流氷に依存しない観光としても考える必要がある。

外国人向けの看板・標識の整備が必要である。また、ホスピタリティーの向上が重要であり、語学力を向上させ、国際人を育てるなど、観光産業の国際化を図る必要がある。

・観光の課題は、①人口減少に伴い国内の動きが少なくなる。②若い人の海外志向。③国内の航空運賃が高すぎることである。

若い人は海外へ、国内は高齢化で動きが少なくなることから、外国からの集客を強化する必要があるが、狙いは中国本土を始めとした東アジアと考えている。

中国とは双方向が課題となっており、こちらから中国へ向けての集客が難しい。

中国・韓国の旅行者は先ず、知名度の高い札幌に寄る。道東に目を向けさせるためにも札幌との時間距離を短縮しないと良いツアー商品を組めない（例えば、韓国人の旅程もせいぜい3泊4日が限度であり）ことから、道路の高速化が絶対必要となる。

サハリンのロシア人以外の外国人労働者が保養に出てくる可能性がある。不定期便でもいいから、航空便が就航して欲しい。

・中国をはじめとする東アジアからの観光客の呼び込み、交流で観光の振興を図りたい。その際には、レンタカーで移動する観光客が多いことから、外国語での道路標識の設置が必要となる。外国語標記の案内標識の整備が必要である。

・知床の世界自然遺産の登録やシーニックバイウエイルート指定により、これらの国道は、観光道路としての位置付けがあることから、景観に配慮した道路やわかりやすい標識の設置、観光情報システム等の整備をお願いしたい。

・サロマ湖は、本町の観光資源であり、ホタテを代表とする水産資源は基幹産業となっている。しかし近年、サロマ湖の水質環境が悪化し、その要因の解明と対策に取り組んでいる状況である。地域資源である水産資源の保護・確保と水質環境保全が大きな課題となっている。この貴重な地域資源を活用することで観光産業の発展も見込まれることから、地域産業を守り育てていくことが第2次産業の振興につながると考えられる。

・背骨となる道路網の整備は喫緊の課題である。その課題の解消なくして、観光は語れない。観光客が訪れやすい観光地となる交通アクセスの向上、さらには観光情報や広域観光の拡充などに努めなければならないと考える。また様々なアイデアで、一過性でない滞在型の観光を目指したい。そのためには農村の特性を生かした景観づくりが必要であり、また農村の生活環境の改善ということも必要となる。花回遊200kmを推進しており、そのための広域の道路整備をお願いしたい。

・芝桜観光は、開花時期の1ヶ月間のみであることから、通年の観光資源を模索中である。今年度から、共通入場券を発行し、他町と花観光の連携を実施した。また、昨年から増加傾向にある台湾や韓国からの観光客向けに看板を設置したり、渚滑川溪谷遊歩道の整備等による、滞在型・体験型観光へのシフトを進めている。観光客の誘導策として、高規格道路浮島ICに看板を設置すること、短区間でも国道273号の最高速度規制を70kmまでに緩和することをお願いしたい。

HPや観光パンフレットに英語や中国語、韓国語等を表記している。また、構造改革特別区域計画「オホーツク紋別地域外国人研修生受入特区」の認定により、町内の事業所でも、外国人研修生の受入人数枠の拡大を実施している。

・北海道の観光は脱皮が必要である。単に自然を見せるだけでなく人為的な景観（富良野・美瑛や大空町などの農村景観等）を見せるといった第1段階までは進んでいるが、遊びや体験を通して滞在時間を増やす、もう1段階の脱皮が必要。

農業体験も農家の人に全部お願いするのではなく、例えば、テレビの「DASH村」のように地域のお年寄りが農業や炭焼きなどを指導する方法もある。そのような、サポーター的人材の育成・確保が大切である。

体験観光では、夜の星空を見せて説明する野外プラネタリウムや、春は山菜の取り方だけでなくマナーも指導し、更に加工の体験なども加えれば滞在時間も延びる。冬は雪原歩きなどもある。

女満別空港にチャーター便で海外から入ってくる。人の移動が商品の移動に繋がる。単に観光だけでなく、物を売り込む機会としたい。そのためのCIQの充実が必要。

現在、本町では長イモを台湾や韓国に輸出しており、観光客も台湾・韓国・中国からが多いため、看板などに、中国語や韓国語表記が必要である。

## ◇人と技術による競争力ある成長期待産業の育成

- ・中国が最大のターゲットだが、更にインドやベトナム、親日国家であるインドネシアなどとの関係構築が必要である。

本市にある食品加工業者の一つが加工品で20億円を超える規模になった。食関連の企業誘致を進めたい。

産学官の連携で、特許は取っているが製品化に至っていない。今後は、商業ベースに乗せる取組が必要である。

- ・どの分野も待ちの姿勢で、攻めが見られない。守るだけでは競争にならない。特に、建設業はこのまま維持できるとは思わない。何か手を打つべきだ。

持っている資源をいかに活用するかがうまく出来ていないから苦戦している。産業構造の転換を図れなかったら将来はない。

東アジアとの関係は重要だが、これから向かっていくのはベトナムやインドではないか。ベトナムは労働力の質が高い。

- ・海外とは各企業が個々に対応しているが、戦略的に進めるための情報の共有化が必要である。システムとして構築し、応援できないか検討したい。

- ・サロマ湖は、水産資源の宝庫であり、特にホタテは全国に知られるブランド品となっている。しかし、近年サロマ湖の水質環境が悪化し、その要因の解明と対策に取り組んでいる状況である。水質改善を図り、地場産業としてのホタテ養殖の産業を守ることが現在の最大の課題である。この水産資源から生み出される地域特産物が観光資源ともなっており、これらの農林水産物は貴重な地域資源となっている。これらの活用は、それに関わる人材育成・技術開発を推進することでなされるものであり、さらに地域の経済や雇用の発展・安定につながることから、その振興と定着を図ることが課題となる。

- ・林業は本町の基幹産業の一つであるが、輸入品との競争激化や価格の低迷などから、現状は厳しい。人工林が成熟期を迎え原木としての価値を持つようになっている。国産材や道産材の認証制度などで差別化を図り、かつ地元で製材・製品化できる工場を設置するなど地場産業として発展させたい。あわせて農産物の食品加工でもブランド化による新規創出などのきっかけがあればと考える。

## ◇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

- ・日照率が高いことを活かし、太陽エネルギーを活用している。熱変換の温水パネルを大分前から取り組んでいるが、石油と温水パネル設備との価格の関係で普及がなかなか進んでいない。

市街地が歯抜け状態となっている。病院や買い物に歩いていける、都心部にコンパクトなまちづくりをすることが省エネルギーに結びつき、環境問題に貢献する。

- ・地球温暖化の原因の一つである二酸化炭素の排出量の削減や抑制が進んでおらず、地球温暖化が進むことによる自然景観や生態系の破壊、さらには、町の基幹産業である農業や林業の衰退を懸念している。そのため、町では、18年度に新エネルギービジョンを策定し、太陽光発電の導入や木質バイオマスエネルギーの利用を促進している。また、FSC森林認証を取得し、地域材の利用量に応じて財政支援を行うなど、林産業の活性化を進めている。ペレットの価格差補填等、化石燃料に替わる新エネルギー対策への支援をお願いしたい。

- ・民有林で伐採した跡地の植栽が行われない状況が拡大する傾向にあり、山の荒廃が危惧されている。本町では制度事業を活用し、助成に取り組んでいるが、財政状況から持続が厳しくなっている。

全国の中山間地域の人口減少が急速に進む中で、山元から人がいなくなり、森林や農地の荒廃がますます進むと予想されることから、網走川源流域の環境保全のため財源として「森林環境交付税」の創設が求められる。豊かな森林を育てることが、日本の環境を守るためにも必要な取組である。

本町では、平成18年にバイオマスタウン構想を策定し、家畜糞尿・生ゴミ・樹皮・下水道汚泥などを堆肥センターで堆肥化し町民に還元している。今後は、林業における林地残材等の未利用資源利活用の連携システムを構築し、農業資源・森林資源・家庭及び事業所から排出される有機資源廃棄物の循環活用に取り組み、耕畜林連携による循環型社会の構築を目指す。

- ・町の特産物である「じゃがいも」の付加価値をつけるために、じゃがいも焼酎を年間160k l製造しているが、単式蒸留のため、一部の搾りかすは廃棄処分している。搾りかすは、バイオエタノールへの活用が見込まれることから、バイオエタノール生産に向けた技術支援や財政支援をお願いしたい。

- ・異常気象の原因の一つと考えられる地球温暖化を防ぐため、太陽光発電等のクリーンエネルギーの普及等が緊急の課題である。

- ・森林荒廃が進む現状で、伐ったら植えるという原則で森を再生していく必要がある。水・木動植物の自然体系を守るという姿勢が大事である。

- ・町の面積の86%を森林が占めるが、国の林業施策の後退や長年続いた国産材価格の低迷、過疎や高齢化によって十分な手入れが行き届かなくなっているのが実情である。局所的・短時間に強い雨が降りやすくなっている。河川の下流域（漁業）に様々な影響を与える原因とされ

るのは行き着くところ森林であり、循環型社会の形成を国レベルで考えていかなければならない時代になっている。木の成長は50年もの長いスパンでの話になるものであり、長期の目で見た開発計画の大きな柱となるべきものと考えている。材木価が上向きになり伐採も進められているが、「伐ったら植える」を大原則として、森林再生のための財源を得るために伐るという感覚が必要である。森から水の問題にもつながっていき、21世紀において深刻となる問題であり、経済性だけでなく、環境・防災といった観点からも取り組むことが重要である。

・町内で、エネルギーの自給を目指し、木質ペレットなどの製造に取り組んでいる。また、基幹産業である林業・林産業の活性化を図るため、地域材の活用や後継者、雇用の確保を進めている。このように、地域の自然資源を活用し、域内の循環型社会の形成を目指すため、「新エネルギービジョン」の策定を検討している。

・エゾシカの増加による、農業や林業の被害、交通事故の増加を懸念しており、エゾシカ猟の銃使用期間の緩和やNPO法人による「猟区」運営を実施している。エゾシカ「猟区」設定は3年目だが、入猟料や宿泊代などにより、観光閑散期の地域振興に寄与している。事業拡大には、シカの生態に詳しい人材を育成する必要があり、将来的に村内で肉処理や消費流通まで検討したい。

・林業不況からの脱却で伐採が進んでいるが、伐採後に植栽をしないで裸山で売却されている。植栽の助成制度があるが、民有林に対する補助が少ないため植栽が後回しになる。森林の育成をきちんと守らなければ、環境の保全はあり得ない。

植栽は針広混交林が望ましいが、広葉樹がチップにしか利用できないのであれば厳しい、広葉樹を上手に製材する技術の確立が必要である。

## ◇魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり

・中心部人口の減少と高齢化、車社会の進展さらには郊外への大型小売店の出店など、中心市街地の衰退・空洞化が進んでいる。市街地の分散により、高齢者が暮らしやすいまちづくりができなくなるほか、社会基盤整備費用の増加や整備の遅れが生じ、利便性がよく経済活動が効率的な地域が衰退してしまう。そこで、町では、16年度に中心市街地活性化基本計画を策定し、市街地の整備改善と商業の活性化を進めるとともに、空き店舗活用事業補助（月額家賃の半分の町・商工会議所が1年間支援）を実施している。また、中心市街地に公営住宅を整備し、中心市街地と郊外住宅地等を結ぶ100円バスを導入するなど、中心市街地への移動の確保と利用者の回帰を図っている。中心市街地活性化対策の総合的支援（財政支援の強化含む）と規制緩和をお願いしたい。

・本町においても、農村部で少子化の状況の中で保育所や小中学校の統合、高齢者世帯の増加が進み、更に商店の撤退などにより、災害時や救急時の対応など、生活と健康・安全を課題とした対応に迫られている。また、市街地においても、公営住宅や一般住宅が郊外に分散し、商店も点在していることから、高齢者が快適な生活を維持していくには多くの課題を抱えている。

当町では、「歩いて暮らせるまちづくり」をテーマに、住環境の整備、遊休資産の活用、既存施設の有効活用などを進めていき、活力ある地域社会を形成していきたい。

・町では、住民参加で、「花と緑と交流のまちづくり」を進めている。また、宅地分譲やHPの情報発信により、定住・移住対策を進めているが、定住人口はなかなか増加しない。特に、農業は、後継者が少なく、また、一人当たりの耕地面積が大きいため、農作物をつくるだけで、付加価値をつけるための加工販売に取り組む余裕がない状況である。そのため、基幹産業である農業の活性化のため、町外や異業種から、新しい発想を持った新規就農者を促進する施策をお願いしたい。

・人件費抑制による職員数減少の状況で、今後の市町村への権限移譲に対応できるか不安である。地域に身近な権限のみを移譲して欲しい。また、市町村合併による、地域コミュニティの衰退が心配である。市町村合併により、住民意見が反映されない恐れがあり、公共施設の合併などにより、住民の生活が不便になる可能性がある。さらに市町村合併で職員が減ると、防災業務が対応できなくなるなど、地域が崩壊してしまう可能性がある。地方分権の先行きの不透明さが一番の心配である。

・市街地に住んでいると大容量での情報のやりとりが出来るが、農家に嫁いだ方が自宅で何かやろうとしても市街地から離れたら出来ない状況にある。情報過疎にならないよう、農村地帯の末端までもブロードバンドネットワークの構築が必要である。

## ◇内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上

・オホーツク圏は広大な面積を有しており、移動時間の長さの克服が課題となっている。特に、圏域の三次医療機関は北見赤十字病院のみであり、地域住民の生命を守るためにも、幹線道路整備による救急搬送時間短縮が急務である。

高速交通ネットワークの整備を早急に行うとともに、既設国道や主要な道道も2+1車線整備や制限速度の緩和が必要である。

JR石北線は高速化が大きく遅れており、道内他都市と比較して大きく見劣りする状態となっている。北海道の厳しい気象条件を克服し、安定的な交通ネットワークを形成するためには道路網と併せて、鉄道網の整備が必要不可欠であり、フリーゲージトレインの導入やJR石北線の高速化が必要である。

高速交通ネットワークが未整備なままでは、地域の観光振興や企業誘致が進まないばかりでなく地域内の産業も停滞し、救急医療体制についても他地域と比較して貧弱なものとなってしまふ。

住民の生命を守るとともに、豊かな自然や農水産物及びその加工品等の地域資源を活用し、地域が発展するためには高速交通ネットワークの形成は欠かせない。

・特に道東地域は高速道路網の整備が遅れており、ネットワーク化を図ることにより、知名度の高い札幌による中国・韓国の旅行者の目を道東に向けさせることになり、観光の交流が盛んになる。

・高規格道路網の整備は、高度医療受診のできる近隣都市への移動のためにも不可欠である。遠軽～紋別間の事業化を強く要望する。

・高次救急医療機関への搬送時間を短縮し、救命率の向上につながる高規格幹線道路の整備をお願いしたい。

・食料問題は重大な局面を迎えている。食料供給基地としての北海道農業の価値を高め、一方ではコスト削減と安全安心な食料を消費者に安定供給する体制作りが必要である。そのためには広域道路ネットワークの早期整備で、流通のハンディをなくさなければならないと考える。

・水産物の輸送に関しては、「新鮮さ」が第1であり、そのための安全かつ短時間・低コストでの輸送を確保できる道路網が不可欠である。また、産業ばかりでなく医療面からも救急医療道路として都市と地方をつなぐための早急な整備は重点的かつ優先的に行われるべきである。また、日常における安全配慮はもちろんのこと、冬期間の積雪や凍結に配慮した町道や道道、一般国道の道路網整備は、地域経済の発展や住民生活の向上に欠かせないものである。

・広域ネットワークの構築に、旭川紋別間自動車道の開通は欠かせない。早期完成を望む。ただ待っているだけでなく、最終点となる紋別からの着工も視野に入れて積極的に訴えていきたい。都市部との格差、人口減少、少子高齢化などのあらゆる問題解決につながっていくもので

ある。地方のことを真によく理解した上での国の対策が必要である。また、経済活動・人的交流からの必要性だけでなく医療面からみても不可欠である。

・広域ネットワークの整備が最重要。物流による地域経済の活性化などその効果は大である。紋別市および紋別空港までの高規格道路の整備は地域の悲願である。あわせて高度医療を求める地域住民の願いでもある。あわせて冬期間における交通の安全性の確保も強く求める。交通網の遮断を避けるための道路改良なども含めて検討願いたい。

・過疎の医療体制では高次医療は受けられない。医療面からみても都市と地方を結ぶ高規格道路は必要である。産業の適正配分のためにも道路整備は必要。一次製品の安全・安心の確保ということも含めて、優先的な投資による整備が必要であり、また、冬期間の道路環境整備による、安心で円滑な道路確保も大事である。

・高速道路網の整備不足で、救急医療に不安。各種要望活動を実施しているが、救急救命率向上や産業生産物などの輸送力の強化のために高速道路網の整備をお願いしたい。

・グローバル化による競争力強化に対して、良品な産品を消費地に供給するため、輸送にかかるコストの縮減と輸送スピードの向上が大きな課題となっている。

本町の経済は生産を主軸に関係産業が連関・循環し、地域の経済バランスが保たれてきた。今後、グローバル化が進む中、農業・水産業に直接関わる基盤整備とともに、物流に係わる基盤整備が図られなければ地方格差はますます拡大し、経済への影響を始めとした地域の衰退が大きく懸念される。

## ◇安全・安心な国土づくり

・最近当市でも災害が多発しており、大雨の際、無堤防地区の氾濫の恐れや水防資材及び水防機材の常設箇所が少ない。

大雨などの洪水被害を最小とするため、堤防などの治水事業促進と併せて、減災を目的とした水防拠点の充実を図ることが必要である。

・中国で松花江へのベンゼン流出事故があったが、アムール川を経てオホーツク海へ流出する。中国との交流を進め、安全・安心な国づくりのための環境保全技術を移転協力することが、日本のためにもなる。

・近年自然災害が多発する傾向にあり、防災体制の確立も急がなければならない。津波対策はオホーツク海側の対策マニュアルの作成に期待する。ロシアのサハリンプロジェクトが脅威である。もし何らかの事故があった場合、稚内から知床にかけての広範囲の漁業・環境に重大な被害を被ることとなる。重油流失事故などに対する油回収船・資材備蓄等の対策と、速やかな情報伝達のシステム確立をお願いしたい。

・町は、4国道が交差する道東交通の要衝であり、安全な道路環境を確保するために、道路気象情報システムの整備や冬道対策、歩行者などの安全対策をお願いしたい。

・災害のなかでも津波は予想しにくい。津波警報が出た場合の住民への周知徹底方法が確立されていない。住民からは迅速でわかりやすい情報提供・避難誘導を求められており、道路情報システムを利用した警報発令の周知などの実施もとりたい。津波警報が発令された際の道路の管理基準や活用防災システムの構築は町単独では無理であり、道や国のレベルで対処すべき問題と考える。国土保全に関しての統一的な施策が必要と思われる。サハリンプロジェクトによる原油流失の危険性も考えられ、それらの災害に対する海洋防災システムの構築も必要である。

・近年、低気圧による自然災害が頻発し、管内では被害が発生している。また、昨年、千島列島沖を震源とする地震による津波警報がオホーツク沿岸に発令され、住民の避難勧告がなされたが、実施体制に課題が残った。そこで、町では、今年度に「ハザードマップ」を作成することとしているが、災害情報の早期伝達等のために、地域が連携して広域的に災害対策に取り組む必要がある。また、近年、海岸線の浸食により、海岸線が変化してきている。自然海岸が消滅し、キャンプ場などを閉鎖しなければならなくなるので、海岸線保全の取組をお願いしたい。

・災害対策（河川災害）は、原型復旧が原則となっており、そのために同じ状況で被災を繰り返している現状である。根本を見直し、現状に見合った整備を求めたい。常呂川の保全対策協議など、流域の市町村全体で取り組むという広域的な活動が必要である。

・近年自然災害が多発しているが、警報や避難勧告発令時の住民への連絡手段は独自に防災連

絡設備を整備していないため、テレビ・ラジオに頼らざるをえない状況である。災害通報に関しては1町のみ課題ではなく、国土交通省が整備する光ケーブルの活用などにより、広域的な一斉警報の実施などの対策が必要である。またオホーツク海沿岸からの津波が、沿岸地域のみならず内陸部にも与える影響の調査研究と、それをもとにした住民への防災意識の啓蒙や危機管理意識の徹底が必要である。防災体制を強化する広域的な防災連絡システムの構築が不可欠である。

- ・昨今の異常気象による災害多発のため、災害対策が重要な問題となっている。特に河川災害が懸念される。従来から、河道断面確保などによる河川整備改修はあらゆる機会を捉えて訴えてきている。特に河床整備を強く求める。昨年津波警報時には、湧別町からの避難者を町の施設に受け入れたが、避難施設までの交通渋滞がひどかった。防災の面から避難経路の設定など課題が多い。

- ・自然災害に備えた防災計画の策定が急務である。とくに津波警報発令時の地域住民への的確な情報提供のためのシステム作りを急がなければならない。また避難経路の確立や、解除後または長期化した場合の対応、高齢者・病人等の避難方法など課題が多い。1町だけの問題ではない。国を挙げての課題とすべきである。災害に関する予算措置が必要である。また災害時に下流域で被る土砂や流木の被害は甚大である。国土保全の面からも国としての抜本的な対策をお願いしたい。河道断面確保・河床整備が必要である。

◇その他

- ・北海道の計画と国の計画の整合性を図るべきである。
- ・本町では、お互いにロングステイを行うなど台湾との交流を進めている。8割が農業の町なので日本の技術を指導したい。
- ・様々なシステムの導入等による業務の電子化が図られているが、町の財政はそれらのシステム開発委託料や、改修費で逼迫している。国の施策によりシステムの導入を図らなければならないものや、改修を要するものは、財政面も含めて国が責任をもって取り組んでいただきたい。

## 5. 十 勝 地 域

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	87
成長産業としての観光	90
人と技術による競争力ある成長期待産業の育成	91
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	92
魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり	94
内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上 ・・・・・・・・・・・・・・・・	96
安全・安心な国土づくり	99



## ◇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

・バイオマスエネルギーの増加とともに、食料供給としての農業とエネルギー供給としての農業の間で、土地利用上の競合がおこるのではないかと懸念されている。休耕田の再利用でエネルギー用作物の調達を図るような施策も必要。

・当町では、基幹産業である農業が他の関連産業にも大きな影響を与える。個々の農家のモチベーションが高まるような施策が必要。

・当町においても、現在のところ後継者は何とか確保されているが、今後はもう少し法人化や複合経営などの取組が必要ではないかと懸念されている。

「農業」のサイドとしても、単に作って売ればよいという発想ではだめであり、都市消費者との食についての共通認識を高めるなど、より一層の自助努力が必要であるが、農産物の価格だけではなく安心・安全な食の確保の観点で「農業」を評価して欲しい。また、「食」という観点でいうならば、生活や教育という観点でも非常に重要であり、農業・農村の多面的な機能ももっと評価されるべきである。

林業などでは状況が良くなっているなどと聞くと、その背景には輸入材が入ってこないなどの状況もあると考えられる。「食料」でも昨今、バイオエタノール原料への転換などの影響も出てきており、また今後、中国などでの肉需要が本格化した場合など人口と食料の関係を考えると、国内、特に北海道の農業はこれからますます重要なものとなってくると考える。

・中国の経済発展の状況を見ると、今後、世界的な食料問題が発生する可能性が高い。その時のためにも、継続的な基盤整備は必要。

既に基盤整備が終了した地域でも、老朽化や状況変化（気象、食料事情）による作付け作物の変化により、更新事業や新たな基盤整備が必要となってきた。

・「食料・農業」はなによりも十勝の基本である。

「食」の供給力の強化や高付加価値化を進めるとそれが十勝の「観光」をも引っ張っていくこととなる。

そのためにはそれなりに生産基盤等への投資も必要であり、また流通上の対策等が重要となる。

・当町は湿性火山灰地であることから、土地改良事業による湿害対策は効果が高い。これからも整備は必要。

高付加価値化だけではダメ。どこに売るかということが問題。国内だけではなく、海外にも目を向けた販売戦略が必要。

日本国内だけを相手にしては、北海道経済（特に農業）は立ちゆかない。経済成長著しい東アジア地域との交流が今後はますます重要になる。

・大規模経営化による農業機械の大型化など、農業状況は変化しており、かつて行った基盤整

備では対応できなくなってきたり、老朽化により更新が必要になってるものもある。そうした面での基盤整備も今後は重要。

「生産」「加工」「販売」を一括して地元でやるような仕組みづくりを構築していかなければならない。

各地域の産品に合わせた、その地域の身の丈にあった加工工場をつくっていく（小さな工房づくり）という視点が必要。

国内だけではなく、海外も見据えたブランド化、高付加価値化の視点が必要。

当町の大豆が台湾の高級スーパーに輸出されている。東アジア圏の国々は、普通の経済論理ではなく、人間関係を重視する商習慣があるので、そうした歴史や文化を理解することが今後の東アジアとの交流には重要。

・農業とそれに付随する関連産業が当町の基幹産業。EPA、FTA対策は、農業だけではなく、総合的に考えて欲しい。

温暖化により、ビートなどの耐寒冷地作物に影響が出てくることが懸念される。作付作物の変更や品種改良などを先行的に実施する必要がある。

・「農業をどう守るか」という視点がなければ、十勝地域は語れない。

農業のグローバル化で安い外国産が入ってきて、当面は良いかもしれないが、値上がりしたらどうするのか？場当たりの施策ではなく、農業の安定度を増すような先を見据えた施策展開が必要。

・個別完結型（小規模経営、単品栽培）から多角化（法人化、多品目栽培）へシフトして安定化を図る必要がある。

担い手育成というが、小規模経営の農家では優秀な人材が育たない（流出してしまう）。優秀な人材を育てる（流入してもらう）ためにも、住宅、医療、社会福祉などの生活基盤整備が必要。

・食料供給基地として北海道の位置づけは重要。

農業は日本の最も重要な産業であるという位置づけが必要。そのためにも、小中学校での職業としての農業について、きっちり教える必要がある。

当町の主要産業である酪農では、高齢化による離農の後にメガファームが参入しているが、今後、離農が増加していった場合、さらなる大規模資本の流入が見込めるかどうか不安がある。そのためにも、担い手育成は重要。

・「食料」はまずは北海道、十勝の基本である。

そのためにも生産基盤の整備は重要である。H18年の冷湿害の際には基盤整備済圃場と未整備圃場では大きな差が生じていた。

また当町では野菜にも力を入れている。今後、グローバル化が進む中でも安定した農業が展開できるよう、高付加価値化、多様化も非常に重要である。

・内水排除対策については、町内各地域で整備されてきてはいるが、未整備地域もあり、まだまだ基盤整備は必要。

十勝ワインについては40年の地域ブランドづくりの結果、ここまできたが、これに頼り切っているのはダメ。肉牛のブランド化や地元農林産物を利活用した第2次産業（製造業）の育成など一層の高付加価値化が必要と考えている。

・食料供給基地としての北海道はこれからも大事。EPA、FTA対策は重要。

鶴川のししゃもには、十勝産のししゃもが多く入っている。農業はもちろん漁業においても十勝としてのブランド化が重要。

農産物も水産物も原料供給ではなく、2次加工産業を育成して高付加価値化する必要がある。

・食料問題は世界規模の問題。EPA問題があるので、「自給する」という意識の向上が必要ではないか。

「キレイマメ」という豆の商標化を行ったが、今後、ますます、ブランド化・高付加価値化が必要。また、こうした流れを他地域へ広げる施策も必要ではないか。

十勝全体規模でのブランド化もやっていたらよい。

・食料供給基地としての北海道の位置づけは今後とも重要。

原料供給地的な面を、企業育成等により変えていく必要がある。

林業は関税撤廃により大打撃を受けた。EPA等により農業が同じ道を歩まないためにも、社会資本整備の面で、国や道が担うべき部分はきっちり担ってもらわなければ日本の農業は成り立たない。

・食料供給基地としての北海道では、まだまだ農業基盤整備が必要な地域は多い。当町の場合、低地帯もあり、台風時などに内水被害が発生しており、まだまだ基盤整備が必要。

世界的な食料情勢を考えると、今後、北海道の食料供給基地としての重要度は増す。それを見据えた施策が必要。

## ◇成長産業としての観光

・十勝の場合、豊かな自然を有しているという地域性を利用し、今ある素材（自然）を生かした体験型観光（スカイスports、乗馬など）が重要。シーニックバイウェイやグリーンツーリズムが活発化するような施策が必要。

・「食」への取組が十勝の「観光」をも引っ張っていくこととなる。

楽しく食べさせる「食」が重要。

十勝はもっと「食」にこだわるべきである。

・今あるものを有効活用するという観点からのアプローチが観光には必要（自然環境と調和の取れた農村地域の景観等）。そのためには、看板規制などが必要な場合がある。

水産資源を観光資源として成功している地域もある。農産物も高付加価値化すれば観光資源となる。

・一部には、高速道路の整備による札幌方面へのストロー現象を懸念する向きもある。しかし、そのような懸念より、まずは住民の力を活用し、観光産業等を延ばしていくべきと考えている。

当町でも、合併により、町として多様性が形成されたことを契機とし、さらに観光にも力を入れていきたいと考えている。

・町としてワイン観光や乳製品、羊関係など民間も頑張っているが、十勝・道東における連携、情報発信が必要（市町村単独での観光振興策は難しい。十勝・道東地域全体での情報発信が必要。）。

行政主導では限度がある。民間が自らやるという意識づけが観光振興には重要。

地元産の安心・安全な食をアピールし高付加価値化すれば、観光振興にも繋がるのではないか。

・四季がはっきりしている北海道は、それだけで魅力的。東南アジアの人たちにとっては雪があるから北海道は魅力的に映ってる。これらを活かした観光振興が必要。

観光については、各市町村が独自にやっても限度がある。十勝全体での取り組みが必要。

観光は時間もお金もかかり、継続して行わないと意味がない。世界遺産に指定された地域などについては、国が積極的に財政支援を行っても良いのではないか。

・現状、各市町村単独での観光振興というのはなかなか難しい。十勝地域全体での取り組みが必要。

道の駅の設置や町内の温泉の活性化による観光振興策を考えているが、町の発展とどのように結びつけていくかが難しい。

◇人と技術による競争力ある成長期待産業の育成

- ・成長期待産業の育成には産学官のより一層の連携が重要である。  
官より産学からのより積極的な取組が必要である。

## ◇地球環境時代をリードし自然と共生する持続可能な地域社会の形成

- ・北海道の国土保全やCO<sub>2</sub>吸収源、カラマツ材などの道産材の活用による林業の振興等、森林資源に考慮した施策が必要。

先住民の保護対策などは諸外国からの関心が高い事項。先進国として日本はアイヌ文化振興に力をいれるべき。

北海道は島国で、ある意味閉鎖的な地域性。こうした地域性の中で循環型社会の形成は他地域と比較すれば容易でありメリットも大きい。積極的に推進すべき。

- ・「環境」と言っても、単に自然環境だけを見るのではなく、生活や産業とのかかわり合いを重要視するべきである。

「農業」とのつながりで言うならば環境負荷低減型農業や循環農業の展開を図るなど、具体的に経済や福祉の面などときちんと結びつけた上で議論を展開しなければいけない。「環境問題」だけでは成り立たない。

また、バイオガスで発電したとしても、現在は売電など経済的に成り立たない。売電などは民間の問題という意見もあるが、民間同士の経済原理だけで進まない課題も多い。そのような問題には国が先導役となって必要な施策を講じていくことが重要である。

- ・現在、お金をかけて処分しているもの（流木、公共下水道の汚泥、生ごみなど）を利用したバイオマスエネルギーの開発が循環型社会の形成には必要。

河川の上流部で小規模発電を行うなど、地域を限定した、その地域ならではの循環型社会の形成も考えていくべき。

- ・北海道の自然は、日本全体の為に残された自然。その環境保全、維持は北海道の責務である。守っていく自然と手を加える自然の棲み分けをしっかりとすることが重要。

河川事業では結構、改修が行われているが、かつて土地改良事業で整備した農業用ダム下流の用排水路などはコンクリートが剥き出しのままになっている。自然に考慮し、改修を行った方がよいのではないか。

将来的には、北海道で消費するエネルギーは、すべて道内産原料由来のバイオエネルギーで賄うくらいの考えが必要。

- ・バイオマスに限定しない新エネルギー開発という視点で循環型社会を考える必要がある。

循環型社会について、より具体的に住民にアピールする必要がある。

- ・漁業も重要な産業である当町では、海や河川の汚染が心配。魚の住む場所が少なくなっている。

植栽による環境保全は重要。次世代へ森林資源を引き継ぐという視点が必要。

農業、林業、水産業をトータルで考えなければ環境問題は解決できない。

- ・地球温暖化対策として、CO<sub>2</sub>排出量の少ないメタンハイドレートの開発計画を国として進

めて欲しい。メタンハイドレートの製品化の研究も必要。

北海道周辺の海中には、大量のメタンハイドレートが存在しているといわれているので、その調査を早期に行なって欲しい。

・過年度の風台風による倒木で、山が荒れている。CO<sub>2</sub>削減の意味からも森林の育成が重要であり、当町としても長期的な視点で山づくりを考えることが必要と考えている。

しかし、林業はよくなってきつつあるが、実態としては町有林などの維持管理は大変である。

・自然との共生を考えた場合、ビオトープの多面的な機能については理解できるが、飛来する野鳥による農作物への被害も少なからずあるのが現実。そこで生活している人たちの経済的な負担と都市部に住んでいる人たちの「将来へ自然を残したい」という考え方の間に軋轢を生まないような方法で環境問題は考えるべき。

## ◇魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり

・人口減少、高齢化が進む中での地域コミュニティの活性化には、既存コミュニティを何とか維持しながら活性化を図るか、中核的なところに人口を集約し、その地域に集中的にインフラを整備する方法があると思われる。今は、そのどっちの方向性に進むべきなのかの岐路に立っているのではないか。

UDなまちづくりには、ハード、ソフト両面での仕組み作りが重要。

当市でもブロードバンドが普及していない地域が多い。情報インフラの整備は必要。

・農村部の情報過疎が若者の流出、担い手不足の原因となっている。農村地域コミュニティの形成のためにも、情報インフラの整備が必要。

十勝の発展には、道路、鉄道、空港、港湾の連携が必要。そのためにも個々の市町村対応ではなく、十勝全体のランドデザインを作り、十勝総ぐるみで問題を解決していかなければならない。

・移住・定住など、都市との交流を進めるにあたっては、ブロードバンドの普及は必須。電話などと同様に情報通信の基盤整備は国がおこなって欲しい。

地域コミュニティ、田園コミュニティの形成には、地域の伝統的な文化を残しながら人の交流を進めるような施策が必要。

・北海道の特色（緑、水、空気）を生かした地域づくり、人づくり（教育）が必要。

情報格差が著しい。生活の快適性という面もあるが、緊急災害時対応などの危機管理上からも情報インフラの整備が必要。（通信事業者や市町村の対応では限度がある。）

・中心市街地の衰退は加速度的に進む。地元住民と行政との連携が重要。

・情報格差是正のために情報インフラの整備は必要。民間では対応できないようなインフラ整備は国で整備を行うべき。

不便な農山漁村地域こそ、情報インフラの整備が必要。情報インフラの整備により遠隔地医療やサテライト授業が可能になれば、過疎地の医療、教育問題も改善されるのではないか。

過疎地に住むことに価値観を持つことができるまちづくりをすることが、地域コミュニティの再生を促し、高齢化対策にもなるのではないか。

・地方が元気にならなければダメ。そのためにも、希望が持てる地域づくりが必要。

・企業誘致などが難しい現在、地元にある資源を如何に生かして地域の活性化を図るかという視点が必要。

田舎が崩壊した時に都市部の生活は維持できるのか？というような危機感を持たせるような施策も必要。

福祉とタイアップしたような地元商店街の再生という視点も必要（地元商店街が連携して老

人宅へご用聞きに行き、地元での消費を拡大させるとともに、地域全体で老人を見守るような体制)。

## ◇内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上

・物流、観光、地域コミュニティの形成の観点などから、高速交通ネットワーク網の整備は必要。

・首都圏の企業が立地や周辺人口などの要因から、工場建設に興味は示してくれるが、物流面でなかなか実現しないている。その面からも高速交通ネットワークの整備は必要。

農業に関連する産業を育成し雇用の場を作ることが、当町における人口減少対策と考えている。その産業育成の面からも高速交通ネットワークの整備が必要

今後は拡大するまちづくりではなく、いかにコンパクトにするかという視点が必要。そのためにも交通網の整備、連携が必要。

・安全・安心なくらしのためには、まずは医療などの地域間格差を無くしていくための取組が重要である。

そのような観点から、高速道路のネットワーク整備なども含めて適正なインフラ整備等が必要である。

・交通ネットワークの背骨となる高速交通ネットワークの早期整備が必要。

単なる移動手段としての道路ではなく、移動を楽しむ、快適なドライブができるような看板や駐車帯、ビューポイントの整備を考慮した施策が必要。

国道の物流の基盤としての重要性を考慮して、厳寒期の除雪体制の維持など、維持管理は今後も重要。

・十勝の基盤となる「食・農業」への取組をしっかりと進めるためには流通における取組が重要である。

・交通ネットワーク網が整備されていないと、物流、観光面での発展性が見込めないばかりでなく、緊急搬送等、地域住民の生活にも影響がある。早期の整備が必要。

道東道の利用価値をより高めるためにも、十勝圏の玄関口である当町でスマートインターチェンジの社会実験を行って欲しい。

交通ネットワークの整備による輸送時間の短縮は高付加価値化になるとともに、流通コストの削減にもなる。

・物流、観光、地域コミュニティの再生など、全ての面において、交通ネットワーク網の整備は重要。

・高速交通ネットワーク網の整備は当然だが、それに接続する関連道路の維持整備も重要。

現在、町の第4期総合計画を策定中だが、その中で、ICや国道、道道とのアクセス、踏切の状況などを考慮した町道の整備計画をきっちり位置付ける予定。今後はこうした取組みが重要。

- ・「食」の移動時間短縮も高付加価値化である。そのためにも、高速ネットワークは必要。  
「十勝地域」－「帯広空港」－「十勝港」という物流ラインは、十勝地域の全体的見地から重要。中札内－大樹－広尾間の高速道路が整備されて初めて効果が発現するものである。
- ・グリーンツーリズムとは言うが、環境がまだまだ整備されていない。高速交通ネットワーク網などの基盤整備は必要。  
寒暖の差が大きい地域なので良い野菜などが取れる。これを短時間で輸送し、付加価値を高めるためにも物流ネットワークの整備は必要。
- ・物流や緊急搬送はもちろんだが、災害時の避難路や物資供給ルートなど、国土防災上も高速道路は必要。  
高速道路の整備は帯広が起点になって行われているが、逆方向（広尾）からの整備も考える必要があったのではないか。
- ・「集荷」→「陸運」→「海運」という一連の流れが構築されなければ物流ネットワークの強化は難しい。そのためにも高速交通ネットワークは必要。  
十勝港の利用促進を図るためにも、高速交通ネットワークが必要。
- ・高速道路網が整備された際には、観光産業への効果も大きい。  
ただ、一般道路では維持費の確保が大変である。維持管理への配慮が重要と考える。
- ・国道と道道や町道とのアクセスの改善など、交通ネットワーク網の整備は、まだまだ必要。
- ・北海道の気候風土に魅力を感じる東南アジアからの観光客が増えている。さらなる観光客誘致のためにも、「食」「モビリティ」「魅力ある地域づくり」の連携的な施策展開が重要。特に高速道路の整備は重要。  
札幌周辺の都市部ではインフラ整備は進んでいるかもしれないが、まだまだ未整備な地域は多い。特に高速道路の整備は遅れている。
- ・町民の生活環境等の充実の面からも高速ネットワーク網の整備は必要であるのはもちろんだが、既存道路の維持改修等も必要である。
- ・近年高齢化の進展により北見や帯広への救急救命搬送が急増し、年中安定した交通の確保が必要であり、そのためにも早期の高速ネットワークの整備が必須。  
冬は港が凍結してしまうオホーツク圏からの安定的な物流ネットワークの確保という面からも高速交通ネットワークは必要。  
高速ネットワークの整備は観光客のためにもなる。
- ・当町には、大型工作機械の耐久試験場があるが、国道38号線のトンネルが狭隘で、その運

搬に影響が出ている。大型工作機械は中国等への輸出で今後も成長が見込める産業であることから、この狭隘なトンネルの国際規格化が必要。

本別～釧路間の高速道路は現在整備中であるが、地域交通体系の活性化や産業の活性化の面からも、当町付近にインターチェンジの設置をお願いしたい。

国道236号（天馬街道）の開通により交通量が増加傾向にある国道336号線は、国道38号線の代替道路として、また1次産業を主体とした地域産業の振興の面から早期整備が必要。

## ◇安全・安心な国土づくり

・山林の荒廃（過去の台風等の影響）や土地利用の変化などにより、中小河川における降雨時の流出が変化してきている。十勝川のような大河川は粛々と整備が進められているが、このような中小河川における対策も重要である。

・ハード面での津波対策を町が独自に行うのは限度がある。十勝の海岸沿い4町の水産物供給基地としての重要度を考慮して、国として対策してもらいたい。

地震多発地帯である地域性を考慮して、港湾だけではなく、他の事業においても耐震構造で整備を行うことが総合的な防災となるのではないか。

防災対策は様々なセクションに渡ることから、総合的に対応できるような仕組み作りが必要。

市町村、道、それぞれの立場で対応できる事には限度がある。国土防災に関する大規模なものについては、国として対応するべき。

・地震多発地帯で海に面している当町にとって、津波対策は最重要課題であるが、津波対策事業となると規模が大きく、町独自での対策は難しい。こうした面は国として対応して欲しい。



## 6. 釧路・根室地域

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	103
成長産業としての観光	105
人と技術による競争力ある成長期待産業の育成	106
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	107
魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり	108
内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上 ・・・・・・・・・・・・・・・・	109
安全・安心な国土づくり	110
その他	111



#### ◇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

- ・ 1次産業の振興が最も重要であり、捕る漁業から育てる漁業へと転換を図っている。

- ・ 町の基幹産業である酪農、漁業の生産性を高め維持していくかが課題である。

特にコンブは中国からの輸入で影響を受けている。

羅臼コンブと比べ価格は約4分の1であり、ブランド化が必要と考える。

WTOの輸入制限撤廃するか心配である。

コンブは半製品、加工調理品が輸入されてきていることから影響を受けている。加工品も原産地表示が必要。

漁連は天然のコンブの台湾への輸出を考えている（中国産より品質がよく美味しい）。

- ・ 安全・安心な食料供給基地として、1次産業の振興が重要。そのためにも、物流ネットワークの確立や観光振興との連携が必要で、これらを通じて安全・安心な食料が消費者に届けられる。

競争に勝つには、環境に配慮しながら安定した生産を行っていく必要がある。そのための生産基盤づくりが重要である。また、安全な食料を供給するためにも流通・交通ネットワークづくりが重要。

- ・ 農業が安定しないと地方に人は残らない。定住のためにも農業振興は重要。

農業だけでなく関連する食料産業の振興も重要で、付加価値を付けることが必要。中央と違うことをやらなければ生き残れない。そのためには情報ネットワーク整備が必要。

酪農については、飼料の自給ができていない。

農業の関連産業は弱かった。原材料、付加価値をつけなければならない。

- ・ 北海道は、1次産業の地であることを忘れてはいけないし、今後もこれを改善させていく必要がある。

北海道農業は、日本の食料基地として重要な産業とよく言われるが、それをどう展開していくかが重要であり、北海道内でも地域ごとにビジョンを持つことが大切である。（例えば、釧路、根室地域は、気象条件から、道内でも有数の牧畜地帯であるが、今後はさらにそれに特化させるというようなビジョン）

1次産品を収穫するだけでなく、それを加工し高付加価値化して、いかに効率的に販売していくかが重要である。そのためには営業のプロの育成や、効率的な販売を円滑ならしめるインフラの整備など、ソフト的な意味合いの濃い公共事業が今後は必要になってくるのではないかと。

また、これからは各市町村などの小さな単位でのブランド化を進めるのではなく、釧路地域産、北海道産というような大きな単位でのブランド化を進めていくべきではないかと。

また、かつて中国では牛乳消費がなかった。これは、冷蔵庫が日用品でなく保存できる技術がなかったためである。富裕化が進む現在の中国では、それも解消されているため、牛乳の販路としても十分に魅力がある。

・町の基幹産業、ブランド化が必要。また農業は循環型産業であり重要である。

これからは海外を視野にいれていかなければならない。

付加価値を高め、差別化。地場産は病害虫が少なく、農薬をあまり必要としない安全安心さが売りである。

・冷涼な気候の北海道が、日本最大の食料基地となることは間違いない。

現状、日本で流通するチーズの8割は輸入品であるが、道内各所でチーズの増産が進んでいる。今後、これをどう販売していくかが一つのテーマだが、東アジア（特に中国）は、大きなマーケットになるのではないかと考えている。

・食料基地としての北海道をどう堅持していくかが重要である。食料に関わる安全保障は国のリーダーシップで対応することが必要である。

1次産業に関わる者が、将来性を感じられる体制の構築も必要である。

本町では、8年前から地元産のサケ・ホタテに関し、地域HACCPを推進し、徹底した鮮度管理、生産履歴管理を行っている。北海道全体で、地域HACCPに取り組んで、北海道ブランドを作り上げることも考えるべき。

地元産のサケの3割程度が中国に仕向けられているが、中国で加工され逆輸入されることもある。今後は地域内で加工を活発化し製品として出荷することが必要である。

中国から加工技術を修得するための研修生を受け入れているが、人口減が続くことが予想され、今後は東アジア地域から労働力を受け入れられるよう検討してもらいたい。

## ◇成長産業としての観光

- ・観光振興を図るためには他の施策との連携が重要。

NPO等の取り組みもあることから、開発局の関係するものについては弾力的運用や配慮が欲しい。

釧路空港の国際化を精力的に図ることで、観光振興等に繋げていきたい。

釧路～ソウル定期便が就航した場合、道路標示、標識の整備が必要となる。

レンタカーのカーナビの韓国語対応も必要。

- ・格差のない交通ネットワークづくりにより、広域的な観光でも「ゆったりとした癒し」の時間の確保を図るなどが重要。

・北海道の観光はともすれば、5，6，7，8，9月だけのデカンショ観光になっている。旅行エージェントに旅行パッケージの作成を依頼しても冬期間に魅力を見いだしてもらえない。それを改善するには、(4)にも関連し、冬期間にも強い交通インフラの整備である。これがあって初めて、通年型観光、滞在型観光が成り立つ。

・知床の豊かな自然環境を維持することはもとより、周辺地域においては増加する観光客を見込んだ交通ネットワークの整備を図り、知床及び管内の他の観光資源とのアクセス強化を図る必要がある。

#### ◇人と技術による競争力ある成長期待産業の育成

・他地域から経済的に取り残されないために、この地域の経済活力の活性化を進める上で、これらに係る産業構造の確立を図っていく必要がある。

・町では、町内を流れる2つの河川の水質研究を行っているが、日本で一番おいしいと言われる水と成分的には変わりない。経済成長を続ける中国は水不足の問題を抱えているため、こちらの水を供給できないかと考えている。

今後、日本と中国は素直にお互いに良いものを出し合って、経済面でも人的な部分でも堂々と交流を深めていくべきである。

・サケの卵巣膜から化粧品や健康食品の原料になるペプチドをつくるベンチャー企業が立ち上がった。今後は、限られた資源を有効活用することが重要ではないか。

◇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

・”緑の循環構想”と称して分別した資源ゴミを売る収益で植樹用の樹木を購入し、町民による森づくりを行っている。

環境を守ることや食料生産について、地方がいかに取り組み、コストがかかるということを消費者に認識させ理解してもらうかが課題。

生産性で妥協しても今ある自然環境を守るべきであり、地方はゆったりと過ごせる時間を提供していくべき。

もう既に人の力で環境を変えているのだから、ハードはダメ、自然に任せるといった論理は成り立たない、新たな技術によるハードを含めた人間の手による自然管理が必要。

・釧路・根室地域は北海道内でも有数の牧畜地帯であるが、家畜が増えれば当然にふん尿処理の問題も生じてくる。処理対策については、最終的に農家にお任せというのではなく、国や道はより積極的に技術研究・開発を進めていくべきである。

・地球環境保全は大きなテーマであり、人間が住み続けられる地球環境を保持していくことを考えていくべき。本町は人口が増加し、まちも郊外に広がりを見せている中で最も危惧すべきは自然や環境の破壊である。町としてはそれに対処するべく環境基本条例の策定を急いでいるところ。

河川への家畜ふん尿の流入を防止し、水質悪化を防ぐため下流の自治体と協定を締結し、町としてもふん尿流入防止に務めているところだが、町としての酪農家への指導には限界がある。例えば、河川の100m程度は放牧してはいけない、薬品を撒いてはいけない等の規制を国の施策として統一的に行っていくべきではないか。

#### ◇魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり

・高規格道路等の幹線道路の整備が進んでいった場合、交通の流れに変化が生ずるため、これをどのように地域の道路と結びつけ連携させるのか、これからのまちづくりとしての課題である。

交通量の変化によって、集客力のアップが期待できる商業地域と、そのために交通量が減少する地域（旧国道）では全く対応が異なることになる。

開発局等で設置した構築物等の歴史的検証を行わない、土木遺産（観光スポット）としての活用を図るべきではないか。

国の政策として（機能の）集約化を図っていつているが、地方において中央と同じ生活はあり得ないとしても、それを補完するもの、安心して暮らせることは必要である。

・人口が増えている今だからこそ、まち中への機能の集約化（コンパクトシティの実現）を進めているところ（人口が減少し、散在した状態からの集約化は困難だから）だが、移住・定住促進事業で定住しようとする都会の者は、長大な面積が確保できる郊外に家を持ちたいと考えているようで、コンパクトシティ実現と移住事業促進に矛盾が生じている。

まち中に、高齢者用の公営住宅を建設したいと考えている。今後は高齢化が進むが、それに対応できるような快適な居住空間を確保することにも国は注力すべき。

## ◇内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上

- ・農水産業の高付加価値化・競争力強化、成長産業としての観光を支えるためには、高速道の整備、港湾整備が最も重要。

それら全ての連携を図っていくべき。

地元の要望に応える形で（標識のわかりやすさなど）の細やかな調整も図っていくべき。

- ・当地域は、道央圏との距離が遠いという地理的に不利な条件を抱え、また、1市町村当たりの面積が広く、地域社会が散在しており、医療面では高度中核医療機関のある中核都市への通院・搬送や、産業面では酪農・水産業の主要生産地として消費地への輸送時間の短縮といった面からも高規格道路などの道路網の整備は緊急の課題となっている。

釧路・根室地域の人的・物的交流や都市的サービスである高度医療、教育・文化、観光等の利便性を向上し、物流拠点である空港・港湾と各地域との輸送効率を向上させるため、釧根地域をトライアングル上に結ぶ高速交通ネットワークの整備を図ることが重要である。

- ・医療過疎地からすると道路整備はたいへん重要である。国道44号、根室道路の整備を待ち望んでいる。

- ・格差のないネットワーク作りが必要。千歳羽田間と中標津羽田間を比べると航空運賃が高い、国の施策で見えていくべき。

道路交通網の整備は時間短縮は、ゆったりした時間を増やすことになり観光にも繋がる。

- ・交通ネットワークの整備は地域にとって重要である。

- ・地域医療の過疎化、医師不足が生じており、本町も例外でない。医療施設の整った近隣自治体まで搬送せざるを得ないが、そうすると生命を預かるのが「道路」であり、中標津～釧路間の地域高規格道路の整備は早急に必要と考えている。

また、本町には鉄道がない。道路の重要性は身をもって感じており、道路特定財源の重点配分はこういう場所にこそしていくべき。

- ・冬期間にも強い交通インフラ整備が必要である。

医療施設の偏在はやむを得ないが、それを補いより速く地域の拠点病院にたどり着けるような道路網の整備が必要である。そういう意味で、中標津～釧路間の地域高規格道路は早急な整備が必要である。

- ・（国道橋梁拡幅、線形改良、越波防止工事）本町は中標津・釧路方面への移動手段として、1本の国道だけであることから緊急搬送道路・物流道路として、道路線形の改善などの整備を進めてもらいたい。

狭小橋梁の整備は1日も早く完成し、安全通行の確保を願いたい。

◇安全・安心な国土づくり

・防潮堤、防災無線、ステーション整備をやってきているが、住民は津波被害に不安を持って生活している。

とっさの場合に避難できる施設（避難タワーなど）整備が、3～5基は必要であると考えている。

・地震対策として施設の耐震化が必要だが金がかかる。

一番困るのは「水」、家畜も飲んでおり、対策が必要。

・海面上昇しているのでは？護岸の嵩上げ、消波ブロック、避難所整備など防災対策は重要である。

・国道334号、335号及び道道知床公園羅臼線は、他に代替路線がない唯一の生活路線であることから、災害に強い道路網の整備が求められている。

## ◇その他

・北方領土問題未解決によりその望ましい地域社会の発展が阻害され、疲弊が進んでいる北方領土隣接地域の振興推進を図る必要がある。このため、国交省が18年度に行った「北方領土隣接地域振興協議会」で策定された地域整備の基本方針について、確実な実施をお願いする。

・道州制については大変憂慮している。昭和26年設置の北海道開発庁の力があったからこそ、北海道でも全国的なまち並みが形成されたと思っている。北海道には国の力が必要である。

道の駅については、色々な面で整備を進めて欲しいと考えており、情報発信基地としての役割の外にも、地域の防災拠点としての役割など、様々な側面から活用していくべきではないか。

・ニューカントリーのような縦割りではないすばらしい取り組みがあった。ものを造らなくても、開発局が地域と一緒に考えてもらえるとありがたい、無形の財産である。

外国に対しては特に意識していない。環境、エネルギー技術で貢献できるのではないか。

・経済諮問会議の議論では地域は成り立たない。

・自治体財政は依然として厳しい。北海道にはまだまだ国の力が必要と感じている。

上記の5つの柱を言うは易しだが、実現・実行していくことが重要。