

国土審議会北海道開発分科会
第6回計画部会議事録

平成19年12月10日

国土審議会北海道開発分科会第6回計画部会議事次第

日時：平成19年12月10日(月)

14:00～16:00

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) 新たな計画に関する部会報告について

(2) 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 新たな計画に関する部会報告(案)

資料3 今後のスケジュール

参考資料1 新たな計画の構成イメージ

参考資料2 北海道開発分科会計画部会設置要綱

国土審議会北海道開発分科会第6回計画部会

平成19年12月10日(月)

【高松参事官】 それでは、定刻でございますので、ただいまから国土審議会北海道開発分科会第6回計画部会を開会いたします。

皆様、お忙しいところをお集まりいただき、ありがとうございます。本日の事務局を担当いたします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、生源寺先生が少し遅れていらっしゃるようですが、11名の委員のご出席をいただいく予定でございます。嵐田委員が所属する北海道庁から、北海道東京事務所の立川所長にご出席いただいております。上野委員、濱田委員、宮谷内委員、矢野委員におかれましては、所用によりご欠席とのご連絡を受けております。

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】 委員の皆様には、大変お忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。

これまで皆様には、この計画部会、5回にわたって調査、審議を進めていただきました。前回の部会では、新たな計画の基本的事項について箇条書きにまとめたものをベースにいろいろと議論をしていただきました。そして、部会での議論を踏まえまして、起草委員の皆様以案文の策定作業を進めていただいております。そして、このたびこの案文が取りまとめられたところであります。

今日の部会の後、年度内の閣議決定に向けまして、かなりタイトなスケジュールになっております。明日の11日は北海道開発分科会が開催されまして、ここで調査、審議をされます。年内にはパブリックコメントを始める予定であると聞いております。

今日、まず、このでき上がりました案文につきまして起草委員にご説明をいただきたいと思っております。その後、委員の皆様にもいろいろとご議論をいただきたいと考えております。

それでは、この議事次第の議題(1)の新たな計画に関する部会報告について、これを起草委員の方からお願いしたいと思います。佐藤委員、お願いいたします。

【佐藤委員】 私の方からこの計画案についてご説明いたします。

10月24日、北海道開発局に行きまして、起草委員会が開かれて、最終未定稿の審議がされました。数カ所の修正指摘の後、それを最終案とすることがほぼ了承されております。そこでは北海道新幹線について次のような記述がありました。「整備新幹線については、2004年(平成16年)12月の政府・与党の申合せに従い、整備が推進されている。北海道新幹線については、同申合せに基づき、当面は新青森-新函館間の整備を着実に推進するとともに、札幌延伸に向けた環境整備に努めることとする。また、北海道新幹線の道内開業にあわせ、接続する公共交通機関の利便性向上を初め、新幹線と一体となっ

た交通ネットワークの整備を図る。」というふうにございます。

10月31日、本計画部会が開催されました。そのとき最終案につきまして箇条書きにそれぞれの計画案の構成についての審議が行われ、部会の了承を得たわけですが、これを受けまして北海道局は、最終案について省庁協議を行いました。その協議に多少の時間を要したために、11月28日に開催予定の本計画部会は、本日、12月10日に延期となりました。

このときに濱田委員の提案によりまして、11月28日に臨時起草委員会が開催されました。そこでは省庁協議を経た最終案が審議され、了承されています。この臨時起草委員会には私は出席していません。私が最終案を入手したのは12月4日の添付ファイルでございます。しかし、12月4日から9日の間、海外に出張していらしたので、実際に見たのは12月5日です。委員の皆様には12月6日付のメールで最終案が送られていると思います。

この最終案での北海道新幹線の記述は、お手元の資料の21ページにありますように、「北海道新幹線については、平成16年12月の政府・与党申合せ『整備新幹線の取扱いについて』に基づき、着工区間の着実な整備を進めるとともに、それ以外の区間について所要の事業を進める。」というものであります。

この内容は、平成16年の北海道新幹線に関する政府・与党申合せを書き写したものに過ぎません。新しい計画案とは全く言えません。私は北海道新幹線の札幌延伸をライフワークとして取り組んできておりました。その私が起草委員として、札幌延伸を削除した最終案を提案し、計画部会にその審議をお願いするという立場に今追い込まれております。これは全く私の本意とするところではありません。もし私が海外でインターネットを使えなかった場合は、12月9日、昨日までこのような状況にいることすら知ることはできませんでした。これは私の学者生命を断ち切る絶妙な罠と言っても過言ではないだろうと思った次第であります。結局、私は今道民から、佐藤先生は札幌延伸と大きな声で言っているが、結果的には腹の底では反対だったのですね、というような目で見られていると思います。

私は、北海道新幹線の札幌延伸を断固支持し、早急に実現すべきことを明確にしたいと思っております。そのために、本計画部会の委員及び起草委員の辞任を申し入れます。南山部会長には大変ご迷惑をおかけし、申し訳なく思っております。しかし、北海道総合開発計画において札幌延伸の記述が欠落していることは、アリの一穴として堤防全体の崩壊、すなわち北海道新幹線の札幌延伸そのものが覆るきっかけになりかねません。身を挺してその穴をふさごうとしていることをご理解いただければ幸いです。要は格好つけた話ですが、頭にきているということでございます。

北海道局の方々には、佐藤先生に罠を仕掛けるなんてとんでもありませんという弁明をしたいと思います。私も北海道局の方々には悪意はないと思います。ただ、空気が読めないん

です。国土交通省北海道局は、霞が関の空気を読むことには長けております。それがために、札幌延伸の言葉を削除しました。しかし、このことは、北海道民の空気は読めていないことを自ら立証したことになります。北海道新幹線はこれからの北海道を飛躍的に発展させる交通システムです。北海道知事を始めとして、経済界、沿線市町村、そして多くの道民が札幌延伸を実現しようと汗をかいているときに、それを削除した北海道局の判断は組織としての自殺行為であると思います。ということをお願いしまして、私の意見とさせていただきます。本当に長い間、お世話になりました。

【南山部会長】ちょっと突然の話で戸惑っておりますけれども、起草に関する話といたしまして、それでは、田村先生。

【田村委員】7月30日に4回目の計画部会が終わり、起草することを依頼されました。それ以降、7回の起草委員会があり、佐藤先生の今お話の部分は残ったとしても、多くの文章を作り上げてきましたので、その部分に関しては報告申し上げたいと思います。

皆様のお手元に参考資料1があろうかと思えます。これは10月31日の5回目の計画部会と基本的には同じであります。簡単に全体の目次を確認いたしますと、第1章のところに「計画策定の意義」が書いてあります。

重要なのは第2章「計画の目標」の部分でありまして、北海道に関しましては第3節のところに大きく3つの戦略的目標を掲げたということでありまして、1つ目は、「アジアに輝く北の拠点」ということで、産業立地等も含めた経済にかかわるエンジンづくりの部分であります。2つ目は、北海道の自然の価値を再認識して、「森と水の豊かな北の大地」を作ろうということが目標とされました。3つ目についてはやや1と2と異なる部分もあるのですが、北海道の広域分散型社会というのは1つの大きな特徴であり、これをもって北海道らしさを出していくべきだということ、「地域力ある北の広域分散型社会」という戦略的目標を作ったということでありまして。

第3章「計画推進の基本方針」ということで、第3節のところに「計画の進め方」、3つありますけれども、「多様な連携・協働」、「投資の重点化」、最後にあります「新たな北海道イニシアティブの発揮」という3つが計画の進め方の部分であります。特に3番目の新たな北海道イニシアティブの発揮のところは、第1章の第2節に書いてあります、新たな北海道総合開発計画をなぜ作るのかという部分と合致してまいります。すなわち「北海道の資源・特性を活かして、その時々々の国の課題の解決に貢献する」、「新たな時代の先駆者としてフロンティア精神を発揮し、先駆的・実験的な取り組みに挑戦する」、「地域特性を踏まえた将来の豊かな社会をつくる」、第1章第2節に書いてあるこの3つを受けて、第3章第3節の3つ目、「新たな北海道イニシアティブの発揮」を打ち出していこうということでございます。

ここまでが全体の部分でありまして、具体の計画の主要施策につきましては第4章のところに書いてあります。まず、第4章の「計画の主要施策」の構成はどうなっているかと

申しますと、第2章第3節の戦略的な目標1、2、3を受けまして、第4章の主要施策の1、2、3が構成されております。この主要施策を実現するための横断的な取り組みとして、第4章第4節「内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上」と、第5章「安全・安心な国土づくり」を盛り込んで、大きく5つの主要施策としてまとめたということでもあります。

個々の内容を個別に申し上げませんが、10月31日の計画部会からどこが変わったのかということだけもう一度お示ししたいと思います。

3つございます。皆さんのお手元の厚い方でありませうけれども、資料2の9ページ目、ここは第1章の経済の食の部分にかかわる部分であります。

(2)のところに「食の安全の確保」という言葉があります。この節は、実はその後ろに続く(3)の「食にかかわる産業の高付加価値化・競争力強化」というところに組み込まれていた文言であります。再度精査したところ、HACCPも含めて北海道の重要な施策であるので、食の安全を切り離して書くべきだということで、改めて書き起こしたところでございます。

それから、17ページまで飛びます。17ページの一番最後、第3節の(1)「広域的な生活圏の形成と交流・連携強化」というところでもあります。ここにつきましては、10月31日の部分において、2段目のところに「6つの広域的な生活圏を単位とし」という具体的な数字が入っておりませんでした。これについては、北海道庁との協議を重ねて、道の計画も進んで書き上がっておりますので、それとの調整の中で「6つの広域的な生活圏」、これは北海道局の総合計画の中でも今まで堅持的にしていた6つの広域圏でありますけれども、それを書き加えたということでもあります。

そして、最後の部分は、佐藤先生がご指摘のところでありまして、21ページ目の一番上段、北海道新幹線にかかわる記述であります。7回のすべてに新幹線の議論をしたわけではありませんが、このところの内容は札幌までの延伸を含めて積極的に書き込んだ、まさにイニシアティブそのものなのかもしれません。そのところが省庁協議によって文言が変わったということでもあります。その点については佐藤先生のご指摘でございます。ここまでが省庁協議や北海道との協議による変更点であります。

それからもう一つ、ささいなことではありますが、片仮名を使っていた部分をできるだけなくそうということで、いろいろな努力をしております。一つひとつは申し上げませんが、例えば「コンパクトシティ」という言葉に関しては「集約的都市構造」とか、できるだけ日本語を使って、一般の読者にもわかるような工夫をしたということでもあります。

もう少し話す予定でありましたけれども、おおよその概要ということで、以上で終わります。

【南山部会長】ありがとうございました。

佐藤委員から提起のありましたことにつきましては、私も突然で、必ずしも適切な対応

が可能かどうかわかりませんが、部会の議論はいろいろなお考えをお持ちの方からのご意見をいただくということは当然でございます。そういう中で、佐藤先生、今大変強いご意見をいただきました。それは意見として、確かに我々もいろいろ感ずるところがございますが、最後におっしゃられた起草委員辞任の件につきましては、恐縮ですが、私、部長預かりということにさせていただきまして、後ほどまたいろいろとご意見を伺いながら適正に対処していきたいと思っておりますので、どうかひとつご了解のほどをお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

それでは、さらに皆様からいろいろとご意見をいただきたいと思っておりますけれども、生源寺委員は2時半ごろにご都合で退席されると伺っておりますので、全体を通してご質問やご意見をいただければと思います。

【生源寺委員】予想外の議論になっておりますので、今の点につきましては部長のおっしゃった形の扱いで調整していただくということで、私としてはやむを得ないのではないかと、あるいはそれで結構かと思っております。

全体の中身につきましては、部会の報告として私はよろしいのではないかと考えております。ただ、やや違和感があったのが最後の付記なんです。部会報告としては付記で構わないと思うんですけれども、計画素案となった場合に、PDCAサイクルに沿って評価を進め、見直しという非常に重要な言葉が入っておりますし、北方領土関連で改めて云々という一種の自己限定のようなことも書かれておまして、場合によるとこれは、むしろ計画推進の基本方針の中とかに書き込んだ方が計画の素案としてはいいのではないかという気がいたしました。部会報告としては別に様式は特にどういう形でもいいかと思っておりますが、その点が少し気になりましたので、ご検討いただければと思います。

あと全体につきましては、今、多少やりとりのあったことも含めて、起草委員会あるいは事務局の労を多としたいと思います。

【南山部長】それでは、皆様からご意見をいただきたいと思っております。少しボリュームがございます。そういった意味で、最初は第1章と第2章のどちらかという総論の部分、第1章「計画策定の意義」、第2章「計画の目標」の部分についてご意見をいただきまして、その後、第3章、第4章の各論についてまたご意見をいただきたいと思っております。

それでは、第1章、第2章、総論の部分につきましては、これまでの経緯を踏まえて、皆様からご意見あるいはご質問等があればいただきたいと思っておりますが、いかがでしょうか。いつものとおりで芸がなく大変恐縮ですが、家田先生から順番にやっていただければ大変ありがたいのですが。

【家田委員】総論に関するのと、もう一つ、先ほどの議論、ちょっと寝耳に水なので、どのようにやられたかは気になるところであります。この種の審議会によるプランニングは、委員の意見も当然考えなければいけないものの、また同時に、官庁の中での調整も必要とは思いますが、修正するに当たっては、どこの官庁からどういう理由でどういう意見

が出ていて、だからこうしたという整理がないと、起草委員の佐藤先生だけではなく、これまで議論を積んできたものがいとも簡単に省庁協議でころっと変わってしまうというのでは、この部会の意味というものにもかかわるだろうから、ぜひ整理をした上でお決めになる必要があるかと思えます。

それとまた別の話ですけれども、全般的には力強いところも入っているから、よくできているとは思いますが、若干どうかと思うところがないでもなくて、これは今回変えられたところではないので言いつらいところではあるんですが、全体を通して見ると少し違和感がないではないのが、2ページの第2節「新たな北海道開発計画の意義」というところなんです。第1文がどうもという感じがするんですよね。

「北海道開発の基本的な意義は、北海道の資源・特性を活かして、その時々々の国の課題の解決に貢献するところにある。」という、「その時々々の」というのは極めてその時々で、ショートタームで生じる課題をショートタームで解決するというニュアンスが強いと思うんですね。だから、「その時々」を取っても済む話だと思えます。と同時に、ぜひ入れておくべきは、何も国全体の課題に対して身を挺して貢献するのが北海道というだけではなくて、北海道に住む、北海道で暮らしている人々の福利厚生をねらうというのは第一義の意義ですよ。と同時に、国全体の利益に貢献できるようにするという事ではないかと私は思えます。

もう一回繰り返しますと、「その時々」がややひっかかるということと、これだと地元にいる人のことが非常に希薄な感じがするというのを1点だけコメントさせていただきます。

【加藤委員】札幌市の加藤でございます。全体とすればこの間の議論をよくここまで取りまとめいただいたなと思っております。会長初め各委員の先生方、事務局の皆さん、起草委員の先生方、お礼を申し上げなくてはいけないかなと思えます。前にもお話ししたかと思えますけれども、計画が整理された暁には、道民、市民にわかりのいい、ハートを打つキャッチフレーズのようなものもあつたらいいのかなと実は思っています。

それから、第1章、第2章という話でしたけれども、札幌市の場合、どうしてもスタートの衝撃的な佐藤先生のお話を避けては通れません。この表現だと、「それ以外」というのはいかにも不自然な感じは否めないと思えます。やはり十数年来、北海道新幹線という場合には函館 - 札幌間というふうにならずずっとイメージされて議論されてきておりますので、この期に及んで「それ以外」というのは違和感を感じないわけでは

既に11月28日には与党のプロジェクトチームからの決議がございますし、12月14日には政府・与党の検討委員会が開かれるといったような、年内、年度内というのが視野に入ってきている日程になっていると聞いていますので、そういったものの中で、ここをどう表現するかという大変難しい時期なのかなとは思いますが、地元市とすれば、札幌という固有名詞が入ることで運動にもまちづくりにも弾みがつくのかなという希望を述べ

させていただきます、以上でございます。

【小磯委員】新幹線問題は後でということ、とりあえず第1章、第2章の部分についての発言をさせていただきたいと思います。

改めてこの第1章、第2章を読ませていただきますと、これでこの北海道のこれからの長期の政策指針、ビジョンとして全国に出ていくことを想定した場合、最初の「計画策定の意義」の部分は、北海道開発計画とは何なのかという非常に大事な部分ではないかと思えます。そうすると、改めて読んでみますと、「北海道開発の経緯」の特に開発の歴史という部分、ここでは今までの北海道の開発政策とは何だったのかというところをある程度メッセージを出していく部分で、その必要性があるのではないかと感じます。

では、具体的に何だと言われれば、やはり北海道の発展というものと、その中で北海道の開発政策というもの、そこをある程度峻別して考えていく必要があるのではないかと。北海道の発展はまさにこのような形なんです、北海道の開発政策ということになりますと、基本的には公共投資政策というものを主要な政策手法として展開されてきた。その結果の戦後60年というものを眺めてみますと、一言で言うと、安定的な社会基盤整備はある程度なされてきた。その上に産業、民の力で主体的に自立的に発展していく力、その部分はいろいろ構造転換の問題という課題がある中で、これからこの計画の施策に盛られた方向でしっかりと地域が主体的に頑張っていくという、その部分だと思うんですね。

例えば北海道は札幌を中心に大きな発展があったということ。ただ、それと同時に、札幌市と同じぐらいの戦後の人口規模の発展を遂げた地域に苫小牧があるんですね。苫小牧というのは、戦後初めて開発、それも先行的に港湾整備、道路整備、都市整備をやった。それが今や、ある意味で産業の立地がある程度芽が出てきた。50年、60年で基盤整備の芽が開発政策の成果としては芽が出てくる。そういう時代的位置づけというところが、前段の策定の意義の開発の歴史の中に少しでも盛り込まれていけば、北海道開発政策というのは何なのかというところがメッセージとして伝わっていくような感じを改めて思いました。もちろん今の段階で具体的に修文は難しいかもしれませんが、もし可能であればそのような北海道開発の歴史、政策の意義というものを付け加えていかれることによって、開発計画そのものの政策的意味が高まっていくのではないかと感じた次第です。

【坂本委員】第1章、第2章は具体的な意見はないんです。全体的に言いまして、ちょうど今日のメンバーの中で南山さんがたまたま経済界代表なんですけれども、部会長をやっておられますので、北海道の経済界代表として、全体としてこの計画の内容を見させていただきますと、今、北海道経済界は5つの柱を立てて、10年計画で当面の中期計画をやっている。その1つが、北海道ブランドを確立したい。2番目に、新しい産業を創出したい。3番目に、産学官の連携をしっかりとやっていきたい。4番目に、戦略的な企業誘致をやっていきたい。5番目に、今立ち遅れている社会資本の整備をしっかりとやっていきたい。これらの5つの柱を立てて、今、経済界はこれから活動をしようという指針を決め

ているところであります。

今回の開発計画を見ますと、最初の北海道ブランドの確立というのは、第4章第1節の食料供給力云々のところで食料・観光の話が出ておりますし、第2番目の新しい産業の創出におきましては、共生する持続可能な地域社会の形成ということで、ここに記述をされておりますし、産学官の連携は第3章で多様な連携・協働のところで述べられておりますし、戦略的な企業誘致は、第1節の中で東アジアと共に成長する産業群の形成というところに載せておられますし、第5番目の社会資本整備はこれからまた議論をいたしますけれども、一応いろんな事柄を載せられているということで、表現その他の重みは別にしましても、大きな方針は今経済界がとっている方針とこの開発計画とはある意味で整合性がとれているということで、この点は我々と一体となって計画を進めさせていただけるので、ありがたいというのが第一印象でございます。そういう意味では非常に感謝をいたしております。

それから、新幹線の話をしていいですか。それは後にしますか。

【南山部会長】そうですね。後で各論のときに多分皆様からそれぞれ出るかもしれませんが、そのときにまとめてお願いいたします。

【櫻井委員】私も3時半ぐらいに退出しなければいけないので、全般的に申し上げさせていただきます。よろしいでしょうか。

私は特段、北海道に思い入れがあるわけではなく、利害関係もございませんが、先月の後半に地方分権委員会の中間取りまとめが出まして、いろんな意味で余りできのいい中間取りまとめではないなと思ったんです。その中に北海道に関することは特に切り出された形では全く出ておりませんで、あの議論そのものも大都市圏については言及があって、三大都市圏ですけれども、それ以外という形でくくられている中で、北海道局が存続すべきかどうかという話とは別としまして、ローカルなくくりでの特性を踏まえた議論がないといけないのではないかとということを全般的に思った次第です。

今回の部会報告案は、当初の案から比べますと随分よくなっているということは前回も申し上げたとおりで、やり方の問題はあるでしょうけれども、内容的にはそこそこいい線をいっているのではないかと思います。

ただ、道路の書き方のところは依然として気に入らなくて、やっぱり道路偏重であることは明らかなので、何か必然性がないんですね。道路も重要かもしれないんですけども、重要なのは道路だけでは全然ない。そのあたりが21ページでしたか、新幹線の前に道路の話が出てくるわけですが、何で道路が国際競争力に関係あるのかということはややへ理屈と思えますけれども、そういうあたりはどうしても政治的なバイアスや組織のレゾン・デートルがかかっているなとは思っております。

それから、せっかく佐藤先生が職を辞して発言されましたので、もう少し私は申し上げたいんですけども、審議会的なものの委員は私も少なからずやらせていただいております。

して、日ごろ思うところはいろいろあるんです。まあ、なめられているかなと思うときも結構あって、しかし、北海道局でそういうことを感じたことは余りないんですが、第三者というか、学者が行政とどうかかわるのかという点で見ると、私が普段思っておりますのは、特に工学 国交省の場合は事業官庁ですので、どうしても工学とのつながりがダイレクトにあって、産官学の連携の中で私は法学ですので、そういう意味では利害関係はありませんので、そういう目から見ると何か一蓮托生で、余りいい感じがしない。社会を支える技術としての工学の有用性はあるんでしょうけれども、学問として何かうさんくさいなどと思うときもないわけではなくて、どうなっているのかと。全く道路局の議論なんかを見ておきますと、そういうことを強く強く感じるわけなんですけれども、今日は工学の先生に一片の良心を見せていただきまして、大変強い清涼感を感じたということでございます。

ただ、新幹線を整備すべきかどうかについては、また別途議論があり得るところだと思いますけれども、北海道の特性に合った形での社会資本整備が、本当にニーズに合った形でされることが重要であって、恐らく空港や港湾の方が一番でしょうし、その次が新幹線でしょうし、その次ぐらいが道路かなと思ったりしているところでございます。

【南山部会長】それでは、佐藤先生、いかがですか。

【佐藤委員】本当はいないつもりなんですけど……。全体を通じて私が思うことは、コンサドーレがJ2で優勝しました。まさかという感じであります。戦力が去年より特段に強化されたわけでもないし、資金源も財政的にも本当にカツカツであります。ですけれども、優勝したわけです。日ハムも去年、あれだけのスター選手がいなくなった後、多分だめだろうとみんなは思ったんですが、これまた優勝いたしました。

これを考えたときに、北海道の文化といいますか、特徴をきっちりと守ることをすれば、チャンスが出てくるということの日ハムもコンサドーレも示していたのではないだろうか。監督はそこのところを攻撃ではなく、守りの徹底さ、守りだけは誰でもができるだろうと。攻撃はある意味では天才的な部分があるかもしれません。ただ、守りだけはしっかりやる。それは自分に課せられたことなんだと。それをしっかりやっているうちにチャンスが出てくるということ私たちに示したのではないだろうか。

これは、私は北海道にとって今後ものすごく大事にすべきことであり、そのことを大きな北海道の暮らし方といいたいでしょうか、文化にしていくべきことではないかと思えます。そして、その守りの中にものすごく強いチームワーク、メンバーのチームワークなくしての守りでは勝てません。それぞれのポジションの人がチームワークとして自分の役割をしっかりと認識した上でサポートしたり、あるときは攻撃したりします。コンサドーレも日ハムもみんなチームワークがいいということを聞いています。それだけに、北海道のこれからの開発においてチームワークが乱れることだけは避けてほしいというのが私の最後の発言であります。

【丹保委員】第1節はさっと書いてあるからよろしいんですけども、第2節はちょっと前後しているような気もしないでもないんです。例えば1行目の「北海道開発の基本的な意義は」というのは、恐らく2つのことが頭をよぎったのだと思うんですね。北海道開発法というのがあって、短い法律ですけども、それが北海道を特別な扱いをしてきたという条件がちょっと資源立地という意味から薄れつつあって、その次、どうなるんだろうか、ただ1つの地方であるに過ぎないのではないかということが、起草した人も、北海道局も頭の中にずっと置いていたのだと思います。なかなか言いにくい状況が何年も続きましたから。

そこで、「その時々々の国の課題の解決に」と先ほど家田先生がおっしゃいましたが、「その時々々の国の課題」というのはやはり少し言葉としてはまずいし、北海道は常に日本を先導してきたと。それは近代化ということ、恐らくアメリカ経営の近代化ですけども、非常に速く走って白地に物を書いてきたという歴史がありますし、そして今、少子高齢化という状況が世界中起こってくる、そのはしりが日本で始まったわけです。そのときに、もしかすると北海道が食料自給率200%を超えているという意味で、唯一踏みこたえられる次の状況を除ける地域であるような気がいたしますし、今佐藤さんが話したように、我々がいろんなことをきっちりスクラムを組んでやっていったら、恐らく日本の中で一番速く近代から次の時代に転換できる地域であろうかと私は思っているんです。

したがって、それを北海道の使命として書ければ、もう少し大きな、骨の太い表現ができるような気がいたします。東京から見たのでは、これはわかりません。やっぱり北海道という土地が日本がつぶれないための大きなてこになれる土地であるということを何らかの表現で書きたいと思いますので、修正してしまった後ですけども、もう少し骨太に言葉を挟んでいただいて、若干前後することがあればよろしいのかなと。「転換期を迎え」云々と書いていますが、全くこれは第三者の話しているようなことであって、自分たちが転換期を先頭を立てて歩いていこうというような意気込みを書いておいた方がいいのだろうと僕は思います。それがこの全体の話でございます。

新幹線の話はまた後でと思っておりますが、新幹線を入れるか入れないかということも非常に大事なことですけれども、それにも増して北海道の中の交通・情報ネットワークをあらかじめちゃんと並行して作っておかないと、新幹線が来てもそれは有効に働かない。その両方をやろうと多分前の案は書いてあったと思うんです。ですから、それをきちんと我々は認識した上で、新幹線が来る順序は順番がどっちになるかわかりませんが、とにかくそれは1つのうちの柄のようなものですから、うちの骨ができて、柄が繋がらないとうちわになりませんので、そのことをどこかできちっと書き込んでおいた方が私はいいのではないかなと思います。

これはさっき櫻井先生が言われましたが、各省間の協議でいろいろ大事なことが決まるんですが、骨になる部分についてポコッとそこで消えてしまうなんていうのは審議会とし

てはあり得ないことでして、審議会は出したんだけど、それが結果としてはだめだったということもあり得ても、出る前につぶされるというのは、肝心要のことについては表現はいろんなことがあったとしても、やはりみんなが今まで議論してきたことはきちっと書いていくということをしないと、北海道がその次の時代にどう働くかということとの兼ね合いが必ずしも全体のトーンを貫かなくなるかもしれません。食い物の問題ももちろんいっぱいあります。ただ、情報系と交通系を道内にどう張りめぐらすかということをしつちりした上で、本州とちゃんとリンクしないと北海道は生きていけないので、そこはぜひここに書き込んでいただけるといいかなと思います。

【南山部会長】それでは、今日は嵐田知事が欠席ですが、立川所長、何か。

【嵐田委員代理（立川北海道東京事務所長）】大変お世話になっております。道としては新しい総合計画の策定を進めており、それに応じて必要な意見を申し上げてきていますので、今日の段階では特にございません。

【南山部会長】それでは、事務局から補足のご説明をさせていただきます。

【高松参事官】新幹線の書きぶりについて、若干補足説明をさせていただきたいと存じます。

今まで、7月30日に第4回の計画部会、10月31日に第5回の計画部会を開催いたしまして、今の原案の1つ前のバージョンについてご審議をいただいたところでございます。そのところの新幹線の書きぶりを読み上げさせていただきますが、「北海道新幹線の整備とこれに合わせた公共交通機関の利便性向上や空港へのアクセス強化などを推進し、交通機関相互が連携・連続した利便性の高い高速交通ネットワークを形成」という表現でございました。それに比べて、今回はご案内のような書きぶりでございます。先ほど来でございますように、21ページの上のところでも申し上げますと、前回の第5回の部会では、この「また」のところの3行の文章に加えて、今回、北海道新幹線については平成16年12月の云々ということで、この3行を前回に付け加えさせていただいたという、部会資料としてはそのような修正を行わせていただいております。

なお、起草委員会は、8月1日、8月24日、9月11日、10月5日、10月11日、10月24日、11月28日ということで合計7回行いまして、その中にはいろいろなバージョンをご議論いただいたところでございます。佐藤委員からお話ございましたバージョンは、第5回と第6回の起草委員会の中で議論していたバージョンでございます。安定的な財源見通しを確保した上で、札幌延伸の着工を行う」というバージョンもございましたが、その趣旨、意図を生かしながら今回の書き方、表現で今回お示しさせていただいたということでございます。今日この場でいろいろご意見がございましたら、そういうことも含めて承りたいと考えております。

【南山部会長】それでは、今の問題も含めまして、3章、4章の各論の部分についてまた皆様からご意見をいただきたいと思います。

恐縮ですが、家田委員からお願いしたいと思います。

【家田委員】とりあえず1回パスで結構です。

【南山部会長】加藤委員はいかがですか。

【加藤委員】先ほどお話しさせていただきましたので、結構です。

【小磯委員】1点だけ、これは意見と同時に少し状況報告ということで、観光についての取り組みです。

今、実は道庁の方でも、観光審議会というところでこれからの10年、長期の観光政策の考え方を取りまとめていこうということで、ちょうど議論をしている最中でございます。私も今、取りまとめ役でかかわっております。北海道も経済界、それこそ南山部会長を中心に、また、坂本委員がこれから主体的な担い手として、新しい体制での北海道の観光の取り組みがちょうどスタートしているところでございます。

改めて北海道にとって観光の取組みの意義は何かを考えてみますと、私はやはり今までの観光施策、観光の取り組みというものを観光産業という形で、ある意味で産業戦略論として位置づけていくこと、これが今の課題ではないか。今、北海道でも観光政策をそういう形で、観光産業という切り口でしっかり施策の体系化と戦略的位置づけをしていこうという流れにあります。

これはどういうことかという、これから北海道は何で地域の力を高めていかななくてはならないかという、1つは外からしっかり稼いでくること。もう1つは、地域の中でしっかり稼いだお金を漏らすことなく、循環し、回していくということ。後者については、今まで開発政策ではそんなに強い意識はなかったんですが、今回、いろいろところで循環型とか、いろんな形でそれが見えると思います。では、外から稼いでくる部分、従来は製造業、工業の誘致という戦略論できたわけですが、それだけではなかなかいかないということで、1次産業の高付加価値化、もう1つ大きいのが、観光というものを観光産業として、外から観光客はお金を持ってきて、そのお金をしっかり北海道に落とす。その消費を北海道の産業がしっかり受けとめて、北海道の経済の力を高めていく。

なぜこれが今大事かという、今、公共投資を含めて政府の財政支出がどんどん少なくなってきています。今、北海道の地域の域際収支赤字は大体2兆円ある。今までそれは公共事業や地方交付税、補助金で埋めていたわけですね。ところが、財政環境が厳しくなると、それが埋められなくなる。埋められなくなるとどうなるかという、北海道の経済の力そのものがどんどん縮小していくわけですね。それにかわるものを稼いでこななくてはならない。そうなってくると、外からお金を持ってきてくれる観光客を対象に、それをしっかり産業として位置づけていくという戦略が非常に大事だと思うんです。

例えば少し時間を借りてお話ししますと、沖縄との対比で言いますと、沖縄も同じように公共投資依存、基地経済依存、その中で外からの政府資金がだんだん入ってこない中で、昔は沖縄は域際収支赤字が1兆円近くあったのですけれども、現在はもう4,000億を

切って3,800億ぐらいです。しかも、観光客が沖縄に持ってくる、外から沖縄が観光で稼いでくるお金と同額ぐらい、約4,000億あるんですね。だから、観光消費の沖縄への輸入がなければ、実は8,000億近い赤字があるのが今4,000億弱であると。

北海道の場合はどうでしょうか。今、2兆円の赤字なんですけれども、外から観光消費で北海道に持ち込まれている消費額は5,000億ちょっとです。だから、沖縄の対比で見れば、まだまだ観光産業というもので北海道の健全な経済構造をこれから構築していくことができる。

そういう視点で今回のを読んでみますと、いわゆる食に関しては産業的視点があるんですけれども、観光に関しては観光地づくりというまちづくり的視点、もう少しそういう意味での産業戦略としての観光政策が明確に打ち出されていくことが、北海道が観光でどうやって立ち向かっていくのかが、外に向かっても、また北海道の中に向かっても、より明確なメッセージになるのではないかと。最近の北海道における観光政策の議論にかかわりながら、改めて今回の主要施策の案文を見せていただきまして、位置づけはきちりと重要な産業として位置づけていただいているんですけれども、もし可能であればそういう視点、観光産業、外から稼ぐ産業をしっかりとものにしていくことによって、北海道の健全な、安定的な産業発展を目指していくということが明確に伝わるといいなと感じております。

【坂本委員】それでは、新幹線について意見を述べさせていただきます。

平成16年12月の政府・与党の申合せというのは何かといいますと、この時点で初めて北海道が函館まで着工するかしないかという議論のときにまとめられた話でありまして、ここはとにかく函館までまず着工しようと。札幌までは無理だと。それから、平成27年度に完成しようということが決められたことと、整備新幹線全体については今後は必要に応じて随時見直しをしていこう、これだけが決められただけの申合せ事項がこの平成16年12月なんです。

それからもう何回も議論をされておまして、今の時点では札幌への延伸と福井県への延伸、それから今問題になっております九州新幹線の中の長崎新幹線をどうするか、これだけで大体整備新幹線は終わるわけでありましてけれども、これの議論が今盛んにされているところであります。私自身は、この北海道新幹線につきましては、やはり地方の重視、高速交通体系の整備、環境に配慮した国づくりという観点からも、最も緊急・重要課題であって、引き続き新函館 - 札幌間についても所要の整備を図る。これから10年計画ですから、これをしっかり明記してもらわなければいかんと思います。

少し誤解を受けているような気がするんですけれども、どうも新幹線を作る、高速道路を作るのが目的のような議論を皆さんされておりますけれども、私はあくまでも公共交通整備をやるというのは手段であって、目的はほかにあるということをしっかり頭に置いて議論をしなければいかんと思います。新幹線を作るのが目的であれば、それはいろんな批

判があると思いますけれども、今言ったような環境、その他もろもろの北海道の活性化のためには、新幹線は手段であって、そのためにはただ新幹線だけではだめなんです。高速道路も、飛行機も、全体的なネットワークを組んでもらって初めて北海道のための活性化に寄与する。今の縦割り行政のように、道路は道路で作る、新幹線は新幹線で作る、飛行機は空港だけ整備する、これでは本当に無駄と言われるわけであります。そのいろいろな高速交通体系をいかにうまくネットワークで組んで地域の活性化のために役立てるか、ここをしっかりと記述していかないと、何か目先の省庁のやりとりに終わってしまうような気がいたしております。

先般、経団連の面々と議論をいたしまして、トヨタが今苫小牧に出てきておりますけれども、なぜ北海道にもっと出てきてくれないのかという話をしました。そうしたら、その経団連のある首脳は、北海道は広大な用地があり、水も十分あり、戦略的な拠点でもあり、安い人材も得られる。しかし、何といても、そこへ商品を運びこんだり、でき上がった商品を持ち出すための基本的な交通手段、交通機関整備がしっかりされていない。どうやってもそこへ進出するメリットがない、実績がないということで、それが立ち遅れているので、もっと機能的な整備をして欲しいというお話を中央の経済界からも強く要望が出されました。それだけ魅力ある土地でありながら、そういうところが劣っているということであって、やはりこの点については再度、「それ以外の区間について」なんていうことではなくて、10年計画である以上、手段としてしっかり明記をしていただきたいと思っております。

それから、手前みそでありますけれども、その下の物流につきましても、鉄道も物流は非常に重要な使命だと思っておりますので、港湾、道路だけではなくて、鉄道につきましても、環境問題も含めて物流として加えていただきたいと思っております。

【南山部会長】櫻井委員、時間が間に合いましたけれども、もし改めて何かあれば。

【櫻井委員】特段ございません。

【南山部会長】佐藤委員、特にございませんか。

【佐藤委員】結構です。

【南山部会長】田村委員は。

【田村委員】新幹線の議論なのですけれども、起草委員会のチームワークを乱した張本人は私であります。起草委員が11月28日に集まったものを起草委員原案としたという決議をした。計画部会に上げるためには起草案がなかったらできないわけですから。そのときの議論は、9月の下旬ぐらいのときには札幌まで延伸の議論があったと。それが何回かの起草の中で変わってきた。11月28日の最後の起草委員会のときに抜本的に変わったというか、行政用語そのもので出てきましたので、これでいいだろうかという話が議論になったということであります。

私は、6期計画の見直しのお話を11月28日にしました。平成16年だったと思うので

すが、函館までではなく札幌までの延伸を書き込むか否かの議論です。このときも大変な議論があって、行政側にとって新幹線議論は政治マタ - なので、行政側は積極的に書き込みたくないが一貫しておりました。当時の座長の森地先生の判断で「段階的整備を進める」と記述した。この話を踏まえて、何か方策ないのかと私は28日に聞いたのです。事務局としては、これから国会議員も含めて分科会の議論を取りまとめるということで、まだまだ成案にしていくための調整段階がこれから必要であると。あくまでもここに書いてあるものが最後の起草案でなくてもいいし、計画部会の案でなくてもいい。パブリックコメント等々も含めて、これから修正が加わるものであるということをお願いしました。

特に議員の先生方にとっては重要な議論であろうということは誰もがわかっていることですし、私自身、起草委員の取りまとめで一番苦労された佐藤先生がこれでイエスということではないなということも伝わったという認識の下で、起草委員の案として計画部会に提出したということであります。何か弁解済みしておりますが、以上です。

【南山部会長】それでは、丹保委員、各論の部分で。

【丹保委員】やはり新幹線の部分の書き様とも絡むんですけれども、分科会でまた議論させていただきますけれども、例えば21ページの上から8行目、「また、新幹線と一体となった」というこの辺が、イエスであっても、ノーであっても、まず新幹線ありきで、新幹線とそろえて整備するという発想は、公共投資の金を見えるところから落としていくという見え見えのことをイエスカノーかとけんかをしているんですね。

実はさっき坂本委員が言われたみたいに、北海道の中で鉄道、道路、通信、場合によってはその他のネットワーク、そのネットワークであるからには拠点が要りますから、地方、地方に相当集約した集落がなければこのネットワークは行きませんから、そういうものをきっちり整備しながら、それにきちっと要になる新幹線を引っ張り込むという順番を立てていかないと、新幹線に合わせて道内のネットワークを整備していくなんていうのは本末転倒の話をやっているんだと僕は思います。

したがって、北海道というものがしっかりしたネットワークを持っていて、新幹線は残念ながら荷物は運びません。あれは情報の固まりしか運ばないんですから、情報のネットワークががっちりできている、北海道の中があるということを前提にして表現をしないと誤解を招く。だから、我々としては北海道の中のネットワーク、拠点をきちっと整備して、これは坂本委員とか高速道路の人たちが、何分間、何時間でつなげるかということをやっているから、そういうものをきっちり書き出した上で、飛行機と新幹線がどいういう価値を北海道に持ち込むかという表現にして、だから、我々の体力と国の体力がもつ、できるだけ早い時期に新幹線が欲しいという表現なのだろうと僕は思うんです。

それが順番が逆になると、新幹線が欲しい、欲しいという話にしか聞こえなくなると、北海道は欲しいものばかり言っているのではないかという誤解を招く可能性がありますので、これはやっぱり書き方をきっちりしないといけないのかなと私は思います。

【家田委員】さっきパスしたので、言わせていただこうと思います。

さっき櫻井先生に学がないと言われた分野、エンジニアリングの人間ですけれども、学問じゃない分野から申し上げさせていただくと、道路について、櫻井先生は道路ばかり作ると書いてあるんだけど、ちょっと僕はニュアンスが違ってまして、例えば日勝峠であるとか、ああいう種類の難所、それから極めて遠距離で離れている、しかし、いろんな事情からランク落ちせざるを得なかった場所がありますよね。道路のネック。そういうものをただ作れという必要は全くないんだけど、いろんな工夫をしながら、有り体に言えばスタンダードをどうするというところにも聞こえるんだけど、そうとは限らず、非常に工夫を凝らしてローコストでやっていく。よく四国の山の中で1.5車線なんて言い方がありますがけれども、決して高速道路を1.5車線で作る必要はないけれども、そういう種類の工夫を凝らして、必要な部分についてきちんと手を打つというのがどこに書いてあるのかよくわからなかったもので、それは質問です。特に難所の克服というのが人口密度の低いエリアのポイントだと思いますのでね。

それから、観光については小磯先生がおっしゃるとおり、非常に大きな書き込みがあるので、私も大方賛成なんですけど、やや書きぶりが、これから加筆が可能ならば申し上げるんですけど、悪いけれども、ちょっといいことばかりしか言っていないくて、北海道の観光の反省というものが余りにおわない。北海道の観光は決していいことばかりでは全然ないでしょう。それを書いておかないと、真の姿を見ていないなというふうにも見られかねないと思います。これが2点目です。

それから3点目は、食の安全は独立して書いていただいて私は賛成です。そんなような発言もした覚えもございませんし、ぜひ書いていただきたいんですけど、それは食と自然で行くと北海道が言う以上、食の安全は最後の砦であって、だからこそこうやって書いて欲しいんです。わずかに数行しか書いていないせいもあるんですけど、これは一体誰がやるのだからよくわからない書きぶりなんですよね。何か国全体がまとめて、霞が関でやるような仕事にも見えるし、北海道でやることは何か特別のものがあるのかどうか。北海道が主体になってとか、北海道でこそこれをパイロットとして進めていくのだから、もうちょっと力強い表現がないと、独立させた意義がもたないなという感じがいたします。

それから、最後に17ページ、「6つの広域的な生活圏」というのがあるんですけども、この6つというのはいろんなところで出てくる場所でもあるんですけど、いろいろ伺ってみると、説得力がかなりはっきりしている生活圏もあるので、場所によっては、どうしてここここが1つの生活圏というリアリティを持っているのかというところがないではないですよ。だから、何か「6つの広域的な生活圏」というと、もう北海道の人からはア prioriに認められているように見えるんですけど、冷静に考えれば必ずしもそうでもないの、もう少しここは従来言われてきた6つの生活圏を基本にしつつも、その具体的な姿をより深度化することによって云々とか、もう少しやった方が将来の広域圏を

形成するに当たって、より現実性のある表現になるのではないかと思います。

最後に、新幹線について私も一言申し上げようと思います。私自身は、高速交通体系はなるべく整備するにこしたことはないと思っている口なんですけれども、この部会がどこの区間までどのくらい具体的なことをやるのがいいか、やらないのがいいか、どんな姿がいいかということまできっちり検討するだけの議論をしていないですね。だから、例えばそういうのを書こうとすると、高速道路について言うとなんインターから何々インターについて先行してやるべしということを書くのと同じ意味だと思うんですね。だから、地元の声としてそういうことが、例えば札幌延伸みたいなものを大いに期待している声があって、それに連携しながら産業の誘致等を図ろうという経済界の強い意向があるみたいなことは承知した表現にすべきだと思うんだけど、余りこのタイミングで具体をガンガン出すのはいい結果を生むとは限らないと私は感じ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。

ほかの皆様で、改めて何かご意見、全体を通してございませんでしょうか。

【小磯委員】17ページの「広域的な生活圏の形成と交流連携・強化」というところで6つの広域的な生活圏、私の視点は、今回の北海道総合開発計画で今までにない議論が起きている、それは地域のパイといいますか、今まで北海道にある市町村の数、支庁の単位、そういうものは前提にあって、その中で計画論としてどういう圏域にする、どういう生活圏に分ける、そういう議論だったのですけれども、今、現実には私も道州制議論に加わったり、現在は市町村合併の議論を北海道でやっているんです。要は基礎的自治体としての広がりの方とか、その上にある中間自治体の広がりの方、それが今まさに議論をされている、そのあり方が問われている。そういう中で、計画論としてどういう圏域論を提起していくのかというのは、実は今度の計画の中では大切なテーマだと私は思います。

そういう問題意識で、1つこれは質問なんですけれども、ここで「広域的な生活圏を単位とし」という表現がありますね。実は戦後の北海道の総合開発政策の中では、いわゆる広域的な生活圏という単位については北海道を大体20にくくって、これが広域的な生活圏ということでずっと施策を展開してきました。現在、その広域生活圏というのは、いろんな施策の単位としてはそんなに機能していないと思うんですが、今大事なのはこれから高齢化時代で、福祉、医療、保健の行政サービスをどう担っていくかという中で、北海道では21の広域的な生活単位で行政サービスを展開していこうと。

極端なことを言えば市町村合併の議論などでも、長期的にはそういう形で市の基礎的自治体の枠組みを持っていくべきではないかという議論も今あるわけなんです。そういう議論がある中での「広域的生活圏」という言葉で、この6つ、昔は経済生活圏という言い方だったと思うんですけども、それをあえて生活圏と言いきってここで整理しておられるその意味ですね。そこは言葉の意味とか、使われ方とか、従来から使われてきたものとの

峻別、そこはしっかり議論された上で計画の言葉として使われるべきではないかというのが1点です。

それから21ページ、新幹線は皆さん言われたので、それ以外の部分で港湾の話ですね。私は専門家ではないんですが、実際に釧路という土地にいて、港湾の役割の重要性、まさに物流機能を担う港ですね。北海道の場合は、苫小牧の港の役割はめちゃくちゃ大きいと思います。今、取り扱い量でも全国で第4位、1億トンを超えました。そういう苫小牧の機能というのは、ここにある日本の港湾が抱えている国際競争力を高めると同時に、日本の経済の強さというのはやっぱり国内のマーケットですよ。そういう日本の国内の物流拠点としての位置づけ。

さらに北海道の中では西は苫小牧ですけども、東はかなり釧路が担っている。例えば釧路の港で担っている農業用の肥飼料、こういうものを合わせれば北海道の半分以上を担っている。その港湾機能が途絶えれば非常に大きな影響がある。そういう部分での港湾の国内物流ネットワークとしての機能を今後の北海道の発展の基盤としてどう位置づけていくのかというところが、何かここは国際競争力という、全国どこでも言われている日本の港湾の文章表現的なものに置きかえているような感じがしたものですから。

あえて言えば、今、港湾の整備というのは北海道で非常に大きな問題があって、それは北海道だけが市町村が管理しているということです。したがって、港湾整備を市町村の財政で裏負担しなくてはならないというこの仕組みは、もう限界に来ていると思います。そういうシステムの問題も北海道の中であって、せっかく北海道イニシアティブということで新しく挑戦的にそういう仕組み、システムでこれからの開発政策を考えていかれるということで、それは別にここで表現しろということではないのですけれども、それだけ重みを持った港の議論は北海道ではこれから問題意識が提起されてくると思うんですね。

例えば釧路だと、釧路市民が港湾整備の地元負担を担っているんですけども、実際の受益は東北海道へ広域的に受けている。それを仕組みとしてどう考えていくのかというのは、潜在的な問題としてあるなということを感じながら、この部分について申し上げました。以上2点です。

【南山部会長】ありがとうございました。

事務局から幾つか。

【高松参事官】生活圏のところでご質問がございましたので、少し補足説明させていただきたいと存じます。

1つには、全国議論の中で、国土形成計画の中でも広域の生活圏という言葉を使って、とりわけ政策としては人口減少化で都市的サービスの向上を市町村から広域生活圏で高めるといった観点が強く出されております。それと、従来、北海道総合開発計画は6圏域というものがありました。今、道庁の新たな計画では6つの連携地域ということで、そういった圏域に関するいろいろな議論が行われているところでございます。北海道局としては

違う圏域みたいなものも出さずに、道庁の考え方をある程度追認させていただく形で「6つの」という言葉を入れさせていただいております。そのため生活圈域ということで、道庁との計画とも相まった形で地域政策を進めていくという考え方で記述させていただいたところでございます。

後段の方のご意見については、少しいろいろ勉強させていただきたいと存じます。

【南山部会長】いろいろとご意見をいただきましたが、全体を通して特にご意見が出尽くしたと言うべきか、いろいろいただきましたが。

【坂本委員】1つだけ。北海道が日本のために一体何をし得るかということで今考えられる一番大切なものは、やっぱり食料自給率をしっかりと維持していく。日本全体で40%以下の中で、日本という国家が外国に食料を頼らなければならない、こんな情けないことはない。しかも、今、EPAだとか、いろんな形でどんどん攻められている。そういう中で、北海道が日本のためにやれるとしたら、やはりしっかりした食料供給、しかも安全な食料を供給しなければならないということで、食料供給力の強化というところを書いてありますが、いろんな手段をぜひ実行するような形で、もう少し大きな声で言ってもらいたいという気がいたします。

特にそういう中で今の農業経営というものが、ここに書いてあるように、もう労働力がない、あるいは耕作地が放棄されて北海道でも荒れ放題になっている。さらには1次産業だけで、生産は付加価値がついたものがなかなかできてこないということで、この9ページにあることが本当にできるのか。「法人化等を含めた効率的な経営体の育成」、今日は矢野さんがおられないんですけれども。それから、「新規就農を可能とする取組」、農民だけ、農家だけではなくて、企業も含めて、あるいは経営の複合化、起業による経営の多角化、こういうことは北海道にしかできない。それから、北海道だけしか日本全体に対して恩恵を与られない。ここが北海道の非常に重要な、これからの世の中を見てみると、このあたりをもう少し強調できないかなというのが私の意見であります。

【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て、大変難しいものやら厳しいものもございましたが、冒頭、佐藤委員から大変大きな問題提起がありました。

大変貴重な意見をいただいたわけですが、明日、分科会が迫っております。部会で取りまとめる案文ということでは、今回の部会の成果を案文としてご了承いただきまして、分科会に向けての必要な修正あるいは報告につきましては私にご一任いただきたいと思います。分科会には、趣旨から言って、内容は必ずしも極端な修正はできないということもあるかもしれません。その場合に限らず、いろいろなことにつきまして、今回の部会での意見を分科会で十分紹介をして、また審議をいただきたいと考えております。そのようなことで、私にご一任ということでご了解いただきたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

ありがとうございます。それでは、明日の分科会におきましては、今申し上げたようなやり方で進めさせていただきたいと思います。

次に、議題2、その他、事務局から何かございますか。

【高松参事官】これからのスケジュールにつきまして、資料3を用意させていただきました。

今年度、4月に計画部会が設置されて以降、今日で合計6回のご審議をいただいたところでございます。これから計画を詰めていく段階で、分科会での議論、あるいは広く国民に意見を問う、このような手順をとりながら、計画の案文をさらに煮詰めていくような流れをとってまいりたいと考えております。

今日のご意見などもご紹介させていただく形で、明日の分科会の中で議論を詰めていただきたいと考えております。また、分科会の方においてはこの計画の素案を固め、それをパブリックコメント、国民意見を広く聞きながら、さらに来年の2月、3月に、パブリックコメントの意見を踏まえた形で最終的な答申に向けて検討を深めていくスケジュールを想定しております。以上です。

【南山部会長】以上で今日の議題、審議を終了したいと思います。

5月23日以来、今日の第6回の部会まで皆様には大変お忙しい中、時間を繰り合わせていただきまして、忌憚のないご意見をいただきました。大変ありがとうございます。また、今お話がありましたように、今後、分科会での調査、審議になると聞いておりますけれども、必要があれば計画部会を開かなければいけないこともあり得ると考えております。どうかその際にはよろしくお願ひしたいと思います。

それでは、今日の第6回計画部会を閉会したいと思います。どうもありがとうございました。

了