

## 中間とりまとめに向けた各委員からの意見

国土審議会北海道開発分科会における  
中間とりまとめに向けた意見

北海道副知事 嵐田昇

北海道においては、現在、平成20年度を始期とする新しい総合計画の策定に向けて取り組んでいるところである。計画の策定に当たっては、北海道が直面する時代の潮流と経済社会情勢の変化として、

- ・ 経済社会のグローバル化、
- ・ 本格的な人口減少時代の到来と少子高齢化の急速な進行、
- ・ 地球規模の環境問題の一層の深刻化、
- ・ 地域主権型社会への移行、
- ・ スローライフなど心豊かなライフスタイル志向の高まり、
- ・ 経済・雇用の回復の遅れ、未曾有の道財政危機、深刻な市町村財政等の北海道の直面する困難

といった項目を掲げている。

新しい総合計画は、こうした時代の潮流等の変化を的確に踏まえる観点から今後四半世紀を展望しつつ、道民福祉の向上を基本理念とし、次のような意義と役割をもつものとして構想することとしている。

- ・ 急速なグローバル化が進展する中であって、豊かで美しい水と緑、安全で良質な食料の供給力など本道のもてる資源や潜在力を生かして、国内外の人々を魅了し、活力あふれる北海道の将来像を提示する。
- ・ 本格的な人口減少・少子高齢化の中で、人々が支え合い、健康で心豊かな暮らしができる住みよい北海道を描く。
- ・ 地球社会の一員として環境負荷の少ない持続可能な地域社会を実現していく北海道を描く。
- ・ 地域が主体性と責任をもって自らの将来をデザインし、相互に連携・補完しあいながら実現していく地域主権時代の北海道を描く。
- ・ 地域の宝を再確認・再発見し、道民が共に北海道の未来への夢を描き、行動していく契機とする。
- ・ 限られた行財政資源を重点的な政策に投入する成果志向の行財政運営の基本指針とする。

国の新たな計画の策定に向けても、こうした視点が的確に反映されることが必要であると考えている。

また、北海道開発法に基づき、これまで6次にわたる北海道総合開発計画が策定され、重点的な社会資本の整備が図られてきたところであるが、北海道が引き続き我が国における安定的な食料供給、豊かな自然環境の保全や観光・国際交流などの拠点としての役割を担うとともに、広域分散型の地域において遅れている社会資本の整備を着実に推進するためには、北海道開発の基本的な枠組みが引き続き維持されることが必要であると考えている。このため、北海道開発の根幹をなす北海道総合開発計画についても、北海道の意見を反映し、閣議決定された計画として推進する必要があると考える。

なお、今後さらに議論が必要な視点として、次の2点を付加する。

#### (1) 地方分権の推進について

市町村合併が進み、地方制度調査会から道州制の在り方に関する答申が出される中で、北海道においては、道州制特区の取組をはじめ地域のことは地域自前で、できる限り住民に近いところで決められる地域主権型社会の実現に向けた取組を進めているなど、自治のかたち、自治体の役割が大きく変わろうとしている。

道としては、北海道開発の基本的な枠組みは引き続き維持される必要があるという認識のもとで、こうした時代の潮流を踏まえ、国の新たな計画の検討に当たっては、公開と地域ニーズの反映など、地方分権の視点を重視した取組が必要でないかと考える。

#### (2) 圏域について

北海道では、現行の「第三次北海道長期総合計画」において、広域的な観点から地域の発展を目指し、都市と農山漁村の結びつきを強め、それぞれ特色ある発展をしていく地域的なまとまりとして「地域生活経済圏」の形成を図ることとし、6つの圏域を設定して、生活関連サービスの維持と地域経済の発展の両面から、様々な施策を展開してきている。

平成20年度を始期とする新しい総合計画においては、地域政策の展開に当たっては「地域生活経済圏」の考え方を基本に、今後、計画策定作業の中で、圏域の設定等について検討していくこととしており、今後の北海道開発においては、道の検討状況も踏まえながら、圏域の取扱い等について、十分な検討が行われる必要があると考える。

# 新しい総合計画の策定に向けた考え方

平成18年 3月  
北 海 道

平成20年度を始期とする新しい総合計画の策定に向けた考え方を次のとおりとする。

## 1 計画の性格

新しい総合計画は、道の政策の基本的な方向を総合的に示すとともに、道民と道の共通の指針としての性格をもつものとする。

また、新しい総合計画は、北海道行政基本条例（平成14年北海道条例第59号）制定後に初めて策定するものとして、これまで以上に、道としての独自性や主体性を発揮するものとする。

## 2 計画の意義と役割

### (1) 時代の潮流等

北海道は、今、次のような時代の潮流や経済社会情勢の変化に直面している。

- ・ 経済社会のグローバル化
- ・ 本格的な人口減少時代の到来と少子高齢化の急速な進行
- ・ 地球規模の環境問題の一層の深刻化
- ・ 地域主権型社会への移行
- ・ スローライフなど心豊かなライフスタイル志向の高まり
- ・ 経済・雇用の回復の遅れ、未曾有の道財政危機、深刻な市町村財政等の北海道の直面する困難 等

### (2) 意義と役割

新しい総合計画は、こうした時代の潮流等を的確に踏まえる観点から今後四半世紀を展望しつつ、道民福祉の向上を基本理念とし、次のような意義と役割をもつものとして構想する。

- ・ 急速なグローバル化が進展する中であって、豊かで美しい水と緑、安全で良質な食料の供給力など本道のもてる資源や潜在力を生かして、国内外の人々を魅了し、活力あふれる北海道の将来像を提示する。
- ・ 本格的な人口減少・少子高齢化の中で、人々が支え合い、健康で心豊かな暮らしができる住みよい北海道を描く。
- ・ 地球社会の一員として環境負荷の少ない持続可能な地域社会を実現していく北海道を描く。
- ・ 地域が主体性と責任をもって自らの将来をデザインし、相互に連携・補完しあいながら実現していく地域主権時代の北海道を描く。
- ・ 地域の宝を再確認・再発見し、道民が共に北海道の未来への夢を描き、行動していく契機とする。
- ・ 限られた行財政資源を重点的な政策に投入する成果志向の行財政運営の基本指針とする。

### 3 計画の組立て等

#### (1) 基本的考え方

時代の潮流や計画の意義と役割等を踏まえ、新しい総合計画の組立ての基本的考え方を次のとおりとする。

- ア 長期的視点に立った確かなビジョンとそこに至る道筋（戦略）の提示
- イ 経済社会情勢の変化への柔軟な対応
- ウ 計画の構成や内容についての分かりやすさの重視

#### (2) 計画の期間

次のような考え方から、計画期間は平成20年度からおおむね10年とする。

- ・長期的視点に立った確かなビジョンと道筋（戦略）を示す観点から計画期間には一定の長期性が必要
- ・経済社会情勢の変化に柔軟に対応する観点から計画期間には幅をもたせることが適当

#### (3) 計画の構成

全体を「基本構想編」及び「重点プラン編」の2部で構成する。

- ・基本構想編は、将来を展望した目指す姿と、道政全般を視野に入れた政策展開や地域政策に関する基本的な考え方などを記述する。  
なお、地域政策の展開に当たっては、地域生活経済圏の考え方を基本に記述する。
- ・重点プラン編は、基本構想の実現に向け、独自性・優位性、選択・重点化、分野横断性を重視した、戦略的な視点に立った複数の重点プランで構成する。
- ・個別具体的な施策・事業は、総合計画が示す政策の基本的な方向に沿って策定、推進される特定分野別計画等に委ねることとし、総合計画には掲載しない。

#### (4) 計画の推進

ア 総合計画とは別に策定する次の計画等を総合計画の推進の手立てとする。

##### ・特定分野別計画

特定分野における政策の基本的な方向等を明らかにする計画（以下「特定分野別計画」という。）について、総合計画を推進する手立てとして明確に位置付ける。

##### ・施策・事業プログラム

総合計画の基本方向に沿って重点的に推進する施策や事業などを盛り込んだ中期計画（以下「（仮称）施策・事業プログラム」という。）を、知事の任期に合わせて策定する。その策定に当たっては、経済社会情勢を踏まえるとともに、知事公約に十分配慮するものとする。

なお、知事公約の実行計画が策定される場合は、当該実行計画をもって「（仮称）施策・事業プログラム」とする。

・圏域政策展開方針

総合計画の基本方向に沿って圏域ごとに政策を展開するため、道民や市町村の参画を得ながら、「(仮称)圏域政策展開方針」を策定する。

イ 総合計画の推進に当たっては、おおむね4年ごとに中期的な点検をするとともに、次のような仕組みにより政策の効果的かつ効率的な推進に努める。

- ・政策評価と密接に連動した道政のマネジメント・サイクルの確立
- ・アウトカム(道民にとっての成果)志向の分かりやすい指標の設定と進捗状況の公表

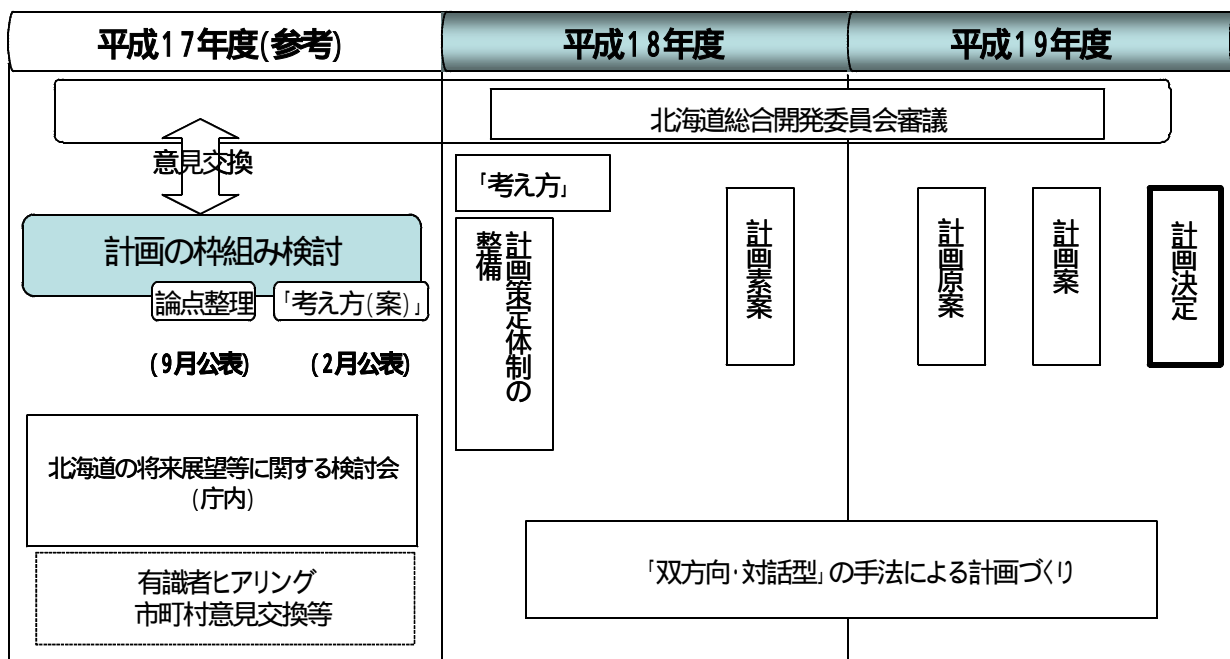
4 道民・市町村の参画

地域のことは地域で決める地域主権時代にふさわしい計画づくりが求められていることから、計画の策定に当たっては、幅広い道民や市町村の参画を得て「双方向・対話型」の手法による策定過程を重視した計画づくりに努める。

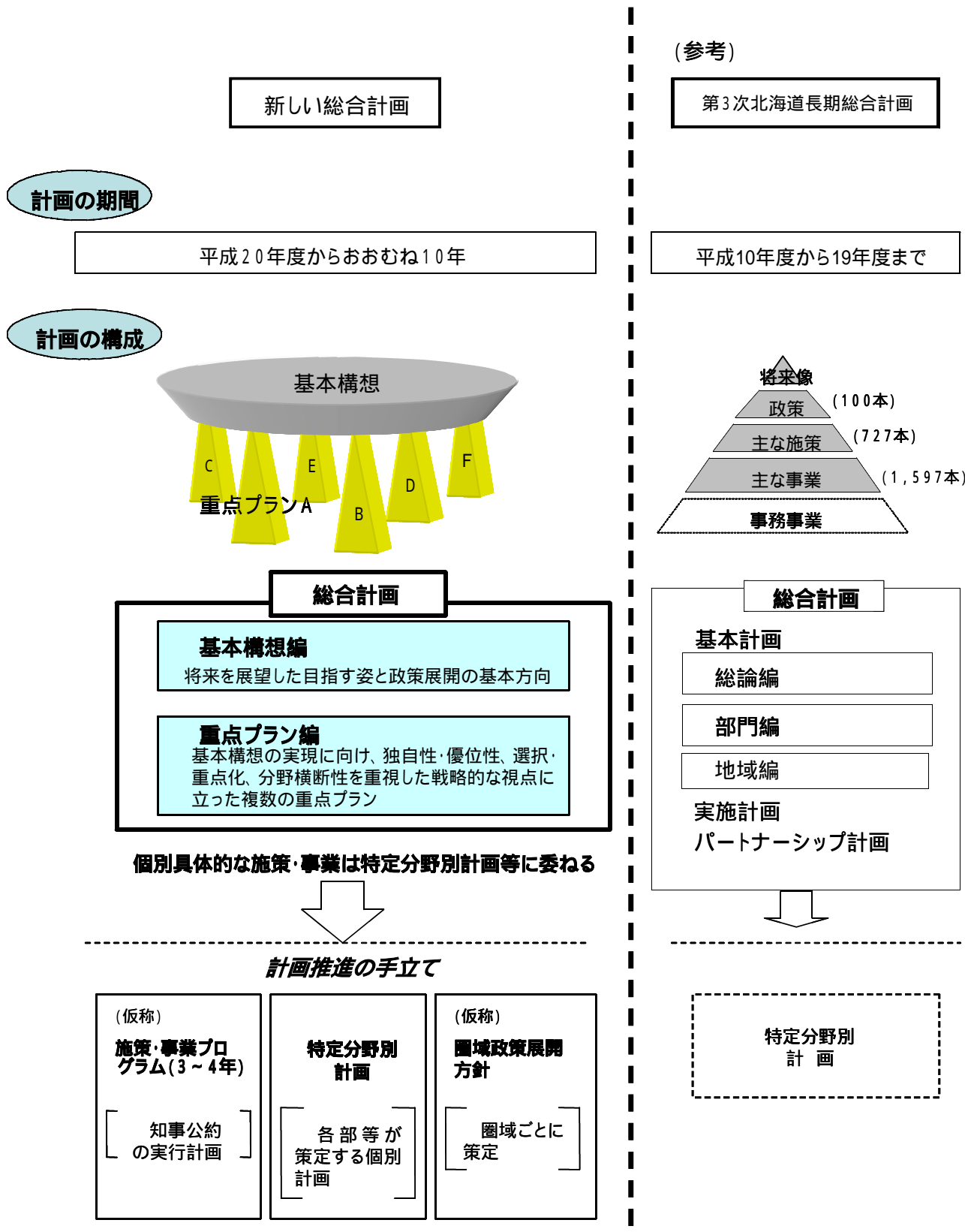
5 国の計画との関連

計画策定に当たっては、北海道総合開発計画など国の関連計画の動向に留意する。

6 策定のスケジュール



# 《新しい総合計画のイメージ》



## 中間とりまとめに向けた意見の提出

株式会社藤崎快適生活研究所 牛尾陽子

### 1) 時代の潮流の変化と北海道開発の意義について

基本的には、この記述内容で妥当であると考えています。しかし、国による北海道開発ということを見ると、「北海道の開発がなぜ国家的課題なのか」という点について、もう少し議論を深める必要があると思われれます。

言うまでもなく、国の事業は国民の税金を投入して行われます。従って、北海道以外の地域の国民にとっても、北海道の開発が国家的課題であると合理的に納得できる論拠を提示しなければなりません。

しかし、現在の記述においては、この部分が希薄(脆弱)であると思われれます。

### 2) 6期計画の点検について

主要施策4について:ターゲットを絞った効果的な戦略が必要と考えられます。

総花的なものでは、施策の成果の検証が困難となります。これまで北海道の観光・保養はどちらかといえば若者やファミリー層が中心ターゲットでした。

今後は団塊主体の中高年層、中国人ヘシフトする必要があると思われれます。

とりわけ、団塊リタイア層のU・Iターン促進にはもっと注力すべきではないでしょうか。第4回基本政策部会の濱田委員の「事前配付資料についての意見」(参考資料1)にも言及されていますが、『第二の人生を北海道で』キャンペーンは先生がおっしゃっている北海道企業の定年延長等々といった労働面のみばかりでなく、広く21世紀のライフスタイル提案キャンペーンとして、国家が取り組む試みになれると考えられます。

### 3) 新たな計画のあり方について

日本が食料(食糧ではない)輸出国となるためには、北海道の農水産物及びその加工品の国際競争力強化が最も効果的であると推測されます。

現在東北地方では、各県が個別の取り組みを行っていますが、北海道は1つの大きな地域ブロックとして、取り組みができることで東北地方に比べて優位性があります。観光の分野でデスティネーション・キャンペーンが実施され、効果をあげているということなので、食品の分野でも例えば商社と組んでキャンペーンを試みることが有効ではないでしょうか。

その際、中国の中・高所得層にターゲットを絞ったほうが効果が高いと思われれます。



## 第6期北海道総合開発計画の全体評価

### 「中間とりまとめに向けた意見」

トヨタ自動車北海道株式会社  
狩野 耕

#### 1 時代の潮流の変化と北海道開発の意義について

(記述内容の妥当性に関して)

北海道を深く愛するという視点で開発の意義が述べられていると思う。

本部会の主旨としてそれでいいと思うが、異なった見解を持つ国民も存在するので、クールな見方が必要である。

グローバル化した日本においては、北海道よりも自然環境がよく、資源の豊富な地域にいつでもアクセス出来るようになった。

したがって、全ての肯定的表現を否定的表現にしてみる必要がある。

また、国家に貢献する、しようとすることは当然であるが、お荷物にならないように心がけることも、現在の北海道にとって重要であると認識したい。

そのなかで特に強調したい課題は、人口減少と高齢化についてである。

全国のほとんどの地域で該当するキーワードであるが、特に、大きな島である北海道では特別のニュアンスがあると思う。

つまり、都会は札幌のみであり、他は過疎地。札幌以上の都会は東京だけであり、過密な東京には住めない(住みたくない)、本州の他の都市に行きたくないなど、移動の選択肢は極めて限定されている。道民の閉塞的な意識も問題であるが、結局、道内に住み続けるしかない。

若者の働き場所、行き場を確保することの必要性は、他の地域よりも切実かつ喫緊の課題である。

美しい北海道がバランスのとれた年齢人口で構成され続けるよう諸施策をとってゆきたい。

## 26 期計画の点検について

### 主要施策 1

地球規模に視点を置いた食料基地を実現し成長期待産業等を育成する施策

1 ) 食料供給基地として、道産一日当たり総熱量も全国シェアも向上している。農地面積は減っているが、全国シェアは向上している。漁業生産量も同じ。

ただし、国内消費量の全体の記述がない。輸入された総熱量や漁獲高は極端に伸びているはず。

道内生産は量的に横ばいであり、需要の総量に対しては比率的には低下している。

海外からの輸入食料に比較して高級品を生産することになってきた。

本州の農業はもっと進んでいるとあってよい。

高い労務費と高い地価、減少する労働力がその背景にある。

この傾向はもっと進行するであろう。

多額の補助金と、規制によって守られた農業・漁業である。国の食料自給率低下を押しとどめる約束に支えられたところが大きい。(これ自身十分に有意義なことである)

北海道は、そういう意味で、国のための食料基地になっている。しかし道民にとって魅力ある農・漁業であるだろうか。

若者がもっと従事したいという産業になっているだろうか。

いくつかの先駆的事例はあるのだろうが、企業として、組織化して農業を行うこ

とで、定期的な休日や長期休暇をとらせてあげないと、多くの若者は従事したがらない。

もっともっと、規制緩和や特区の仕組みを適用するべきである。

2) つぎに、道民が、自立する。グローバルな中での競争に打ち克つために。

道内に職(ジョブ)を増やすことである。

そのためには、農・水産物・木材他の素材を加工して付加価値をつけて販売すること。

今回トヨタ北海道は、室蘭の素材(鋼材)を直接受け入れ、半加工品を作ること  
を決定した。この半加工品を最終品にするのは既にやっている。しかし、この最終品もまだ直接お客様の手に渡るものではない。

愛知県を中心に、車輛工場に輸送され、クルマとなって最終ユーザーの手に届く。ここまで一貫生産出来れば理想である。しかし先ずは、今回のように、<sup>なま</sup>生を加工して使い易くすることが第一歩である。

着実に進めていくことが必要である。

主要施策 2~5 略

### 3 新たな計画の在り方について

#### 1) 「時代の潮流の変化と新たな計画の在り方の視点・論点」

新たな時代の潮流の変化に対応する北海道の役割への意見

##### a. 少子・高齢化社会

働ける方は現状で可。(その地に住み続けて可)

働けなくなった一人または夫婦の場合、福祉の経済的観点から老人ホームに集める。子供を含む若者が面倒を見てくれる限りはその範囲にあらず。

地域が老人の面倒を見る経済力を有することが重要。そのためには、若者が働く場が必須。そうでない過疎地は「自然に返す」と割り切る。

##### b. 自然環境の維持

都会化するところ、農業・工業地、自然維持と分類する。

成行きから見て、北海道の自然地は増加する。過去行き過ぎた開発に対して自然に戻り易くすることはしてもよいが、自然にまかせるものはまかせる。

##### c. 自立的な安定経済のために

若者が働ける場を作る。

まず道内産素材を使った製造業を活発にする。

農・水産物加工、林産物加工、室蘭の鉄、つまりあらゆる製造業への投資を誘導する。

##### d. 東アジアの活性化への貢献

観光、高級食材の提供

## e. 北海道各地域、圏域の将来の姿

### 札幌圏(道央圏でも小樽から千歳まで)

政治、経済、商業の中心。本州、海外からも最もアプローチし易い所。東京の郊外として文化の中心。

ひとつの矛盾は、成田と羽田が離れていることから外国の旅行者が札幌へ来にくい。成田 新千歳便が極めて不便である。

せめて、アジアからの国際線には羽田を利用するように変更してもらいたい。

新千歳空港の国際線ターミナルの充実が必要。

この札幌圏だけは人口が増え続ける。

### 苫小牧港を中心とした工業地帯

冬の積雪も少ない広大な未利用地を持つ地域。

室蘭の棒鋼・条鋼を活用した金属加工業の育成。

空と海の港が近く、本州との輸送窓口として本州各地域と交流し、人材・物資の付加価値を向上する。

現代の「北前船」として、日本海、太平洋岸、アジア各国の諸都市と交流する海運を活用する。

自然の景観、歴史資料、温泉などと農・水産業の町として、

### 存在する地域

函館、旭川、釧路、帯広を中心として上記の産業と共に生きてゆく。

## 2) 新たな計画の在り方について(個別意見)

新たな時代の潮流の変化に対応し、北海道が国家的課題の解決に果たす役割

製造業の視点から、環境・エネルギー問題について

あらゆる製造業は、とりわけ自動車業界においては、その製品が作り出す環境への影響低減、エネルギー消費の削減・効率向上は企業の生命、業界としての生き残りをかけた研究開発対象であり、各社競争の真只中にある。

また製造過程における環境汚染原因の撲滅、省エネルギー化による CO2 削減まで含めて、企業の社会的責任を全うすることを大前提として日夜業務を行っている。

北海道は寒冷地故、冬の暖房に使用するエネルギーは多く、したがって、CO2 の排出量も多い。

しかし夏期の冷涼な気候は、冷房を必要としない。冷房用の電力使用量は全国的に急激に増大してくるようになると思う。

仮に、夏と冬でエネルギー使用量が相殺されるなら、北海道の暖房方法の方が、電気以外の燃料を使用できる分、融通がきくとも言える。

特に発電時に発生する熱を利用するコジェネ発電は、寒冷地向きの発電方法であり、エネルギーの有効活用になっている。

電力多消費で熱も必要な製造業には北海道は向いている。さらに労働力に暖房が必要となれば、さらによい。

結局、北海道においては、高度な技能を有する集団による知的集約型機械工業(ものづくり)を目指すのがよい。

IT 産業が札幌バレーを形成しているのは喜ばしく、第一歩といえるが、これが形のあるものづくりにリンクしていけばよい。

戦前からの長野県諏訪地方が、時計を代表とする精密機械工業を得手としてきたように、現在の北海道は進むべきである。

環境、エネルギー、雇用のたいていを解決してくれる道であると思う。

問題は技術移転であるが、道内経済界、労働界、政治による強力な後押しを期待したい。

追) 精密機械工業のところを高級果物や野菜(夕張メロン、糖度の高いトマトなど)に置き換えることが可。

平成18年4月17日

## 北海道開発分科会中間とりまとめに向けた意見

川島昭彦

### 1) 時代の潮流の変化と北海道開発の意義について

記述内容は妥当だと思います。追加的に議論を要する事項は特にありません。

### 2) 6期計画の点検について

(地球規模に視点を置いた食料基地を実現し成長期待産業等を育成する施策)

#### 1. 食料・農業政策について

私は食料・農業政策やその実情に詳しいわけではありませんが、企業経営の立場からの意見ということで考えを以下の通り述べさせていただきます。

- これまでの農業政策は国の食料安定供給政策の下、国内農業保護政策が敷かれ計画経済的色彩が強いものであったように思われる。ところが最近の牛乳の過剰生産問題などを見ると、段階的・部分的に自由競争原理を持ち込んだ農業育成を考える時期にあるのではないかとと思われる。
- 第6期の食料基地実現に向けた政策の結果を見ても、安全・安心、高付加価値化の指標であるクリーン農業の取り組み者数は9倍(H11 H16)に伸びており、着実に良い商品を高い価格で提供するという、差別化への芽が育っているように見受けられる。
- 北海道の農水産物は元々高いブランド力を有しており、今後は更にマーケティングを進め、このブランド力を背景に高品質な製品をニーズ高い市場にタイムリーに届けることによって、生産者の努力や品質の高さに見合った価格で販売できるような体制を整えることが大切なことではないか。さらにマーケティングや物流・流通の整備を各生産者の自助努力に任せることには無理があるので、これらを提供できるような体制の整備を行政側でサポートすることが必要ではないだろうか。
- 併せて高付加価値化という観点で、粗製品から加工製品へという取り組みもより力を入れて取り組む課題であると思われる。

#### 2. 新たな成長期待産業の育成について

- 北海道の産業育成には様々な施策が取られてきているが、未だ北海道の企業は内輪で固まるような傾向が強いように思われる。このことは北海道のオープンな気質と矛盾するようにも見えるが、北海道は外から入ってくる人、物、文化を排除するようなことはしない反面、自ら外に向かって何かを発信し外の市場に打って出るという意味ではあまり積極的でないのではないだろうか。
- これからの北海道の発展を考えると、東京からみた一地方という従属的な立場を抜け



出し、グローバル化の進む市場経済社会の中で北海道の特長を活かし、東京、名古屋、大阪といった国内主要都市は元より、成長著しいアジアの主要都市、環太平洋地域と対等に渡り合い共存・共栄していくことが重要なことではないだろうか。持ち前のオープンな気質と、広大な大地を背景に真の国際化を目指し、世界各国の人々が行きかい、多様な価値観や能力が集積する北海道を実現することにより、競争力のある産業を育成することが出来ると信ずる。その為まず最初に手がけることは、新千歳空港の本格国際空港化である。そのことについては次項に詳細を記す。

### 3) 新たな計画の在り方について

#### 北海道の将来における国際化の重要性 - 新千歳空港の国際空港化

北海道経済が停滞する中、北海道は国内市場のみならず海外市場に目を向けるべきであり、その切り札となるのが新千歳空港の本格国際空港化であり 24 時間化である。

##### 1. 北海道の将来において真の国際化が鍵ではないか

- 北海道は戦前、戦後より日本の高度成長期において、燃料基地、食料基地、雇用創出の重要拠点、対ソ戦略防衛などの国の重要な位置を占めてきたが、近年の冷戦終結、バブル崩壊、中国・アジアの台頭、グローバル化といった流れの中で、その役割は大きく変わってきたと言わざるを得ない。昨今の北海道の沈滞の要因の多くは、その役割の変化に北海道が合わなくなったことに理由があるように思われる。また、日本国内資本の多くが、人件費の低廉さと海外マーケットでの信用の視点から現地生産方式をとり製造拠点を海外にシフトしている現状を鑑みると日本資本の目を北海道に向かせることは相当に難しいと思われる。
- これからの北海道のあり方を考えると、東京から見た日本の一地方・地域という従属的な立場ではなく、アジア、オセアニア、米国西海岸などの環太平洋地域と北海道が直接繋がり、その存在を確立すること、そして海外企業や外国の方々の自由な選択の中で選ばれる魅力的な地域となることこそ最も重要なことではないだろうか。それは真の国際化ということでもある。

##### 2. 北海道国際化の可能性

- 北海道は他の日本地域に比べ歴史が浅く、その分新しい文化や人を受け入れやすい特性がある。他方、日本は先進諸国に比べ外資の直接投資額などが極端に低く相対的に閉鎖的であるとの指摘がなされているが、北海道の特性を活かせば日本の先進事例として外資に開かれた地域を形成することが可能ではないか。
- 北海道は亜寒帯に位置し、開拓の初めから、気候風土の類似している欧米の都市計画や営農方式を導入した結果、欧米的な景観やインフラを有する地域を形成し、これが多くの観光客を魅了している。
- また道央圏を考えた場合、札幌という都市インフラの整った大都市があり、内外のコスモポリタンにとって住みやすい地域である。特に欧米人にとっては住の面だけを取れば高温多湿で物価の高い東京に比べると遥かに住みやすいという声は多く聞かれる。
- 北海道は、特に東アジアを中心とする環太平洋地域で人気の高い観光地となっており、

観光客 ビジネス交流 - 海外企業立地と繋がるならば、欧米的なインフラと景観、発展可能な広大な土地、日本的な感性と勤勉な労働力、政治的な安定性、安全な社会システム、東アジア各地域と米国各都市とを繋ぐ中間地点に位置する世界でも有数の経済センターに発展する可能性を有している。

### 3 . 国際化へのアプローチ

国際化に向けては、まず長期ビジョンを確立し、それに向けての具体的な戦略を練りこれを実行し、PDCA サイクルに持ち込むことが有効なアプローチであると考えられる。

#### 3 - 1 . 長期ビジョン

- 欧米アジア諸国の企業より直接投資を受け入れ、国際的に見た優位な産業基盤を道央圏を中心に確立する。その際、北海道の地域特性を活かした分野を見つけ出し、そこに注力することが肝要である。例えば、欧米企業にとってはバイオ関連の研究所や IT 関連のダブルバイト圏向け開発拠点、アジア企業にとっては日本技術や技術者との融合を機軸とする開発拠点や日本市場向けの生産拠点、またトヨタ自動車のような優良企業との連携を目指した開発製造拠点などが挙げられるであろう。

#### 3 - 2 . ビジョンを達成するための戦略

- まずは、昨今特に脚光を浴びているアジア、オセアニアよりの観光産業を発展、多様化させることが有効なアプローチの一つであると考えられる。例えば年間××百万人の観光客を××百万人まで引き上げるといった目標を掲げ、その施策としてニセコ地域に見られる外国資本のリゾート施設への直接投資の促進や、リピータ確保のための様々な施策が練られるべきである。
- 別のアプローチとして、アジア、オセアニア、北米西海岸などの環太平洋地域とのビジネス面での繋がりの強化が挙げられる。これまで北海道の事業会社は東京・大阪・名古屋といった国内大都市圏に目を向けてきたが、これからはこれら国内市場に加え、上海、北京、香港、台北、ソウルなどの新しいマーケットに如何にアプローチし、食い込めるかが重要である。
- これらのいずれにも共通して重要な事項は、国際化の窓口となる新千歳空港を真の国際空港化することである。

### 4 . 新千歳空港の国際化

- 北海道の国際化への第一歩は、海外との窓口となる新千歳空港の国際化である。(海外から見て成田で数時間のトランジットを要する不便なところに太いビジネスラインをもたらすことは殆ど不可能だと思われる。)
- 既に新千歳空港は様々な観点で相当レベルに整ったインフラを有する空港であり、ま

た土地の広さ、安さ、周辺住民の少なさなどの観点から、将来の拡張性は国内他空港に比べ遥かに有利である。

- しかしながら現在の新千歳空港は年間利用者のうち国際旅客の占める割合は僅か3% (H17FY)に過ぎず、その規模や路線の多さに比較すれば、全く国内空港に特化した空港と言っても過言ではない。
- この現状を打開するために、国際定期便を各方面に増加すること、特に喫緊には中国沿岸地域への直行便を増加させること、北米西海岸地域から最も近い国内空港である地理的な利点を活かし北米地域への直行便の新設することを目標に、「魅力的な空港作り」を目指し、空港インフラの更なる整備、内外エアラインへの積極的な働きかけ、発着料の引き下げ、完全24時間化など具体的な施策を打って行くことが重要である。
- 特に完全24時間化は、キャリアや航空機関連メーカーの機材メンテナンス基地としての可能性をもたらす。駐機料を安価に押さえ、機材メンテナンス基地を誘致できればそれに伴う航空機エンジニアの集積や雇用創出に寄与し、ひいては航空機産業の誘致に繋がる可能性もある。
- また、完全24時間化により、アジアと欧米とをつなぐ国際物流ハブとしての可能性もある。
- ターミナルビル運営を自治体の協力の下、空港の競争力強化に投資を特化し、エアライン、旅客へのサービスを「少なくとも日本一にすること」を目標に運営することにより、ターミナルビルそのものの利益と競争力を高め、更なる雇用創出という好循環が期待できる。
- 加えて、国内空港の乱立が問題視される中、新千歳空港に戦略的、重点的に投資を振り向けることにより、その特長を背景に、比較的安価に国内の空港整備政策の一翼を担うことができるのではないだろうか。

## 5. 新千歳空港民営化の可能性

- 仮に新千歳空港の運営が民間で可能であれば、多くの投資家が参加し、より良いサービスが提供できる競争力のある空港運営が出来るのではないだろうか。成田空港、関西空港は国策株式会社から民営化を進めており、中部国際空港は既に商法上の株式会社であることを考えると、新千歳空港も民営化し、より柔軟な発想の下で国際競争力のある空港として北海道の国際化の基点として発展することが可能であるように思われる。

## 参考

### 大きな可能性を持った新千歳空港

- 新千歳空港は、3000m滑走路2本を有する（うち1本は3500mに延伸予定）わが国の基幹的空港（2種A）であり、国内34路線、海外9路線を有しており、特に東京へは1日48便近くが飛んでいる（H18.3）。
- また、空港利用者数は昨年で1760万人（H17FY）を数え、国内旅客数では、羽田、伊丹、に次いで全国91空港（第1種空港5、第2種空港25、第3種空港55、自衛隊との共用5、米軍との共用1空港）中第3位（H16FY）であり、そのターミナルビルの売り上げは403億円（H16FY）に達して、人口9万人（H18.3.1 住民基本台帳91,913人）の千歳市の小売業販売額（商業統計 H14FY120,182 百万円）の約三割以上を占め、また JR 新千歳空港駅の年間乗降客は、839万人である。
- しかしながら、国際旅客数は僅か3%以下であり、空港利用者数がほぼ同じ福岡空港の4分の1程度に留まる。
- 新千歳空港の立地は、北米各主要都市からは最も近い国内空港である。
- 将来の拡張へのコストは、土地の広大さ、付近住民の少なさにより他の国内地域に比べ遥かに低く抑えることが可能である。
- 東京一極集中によりこれ以上の過密が難しいなか、その有効な代替空港となりえる可能性が高い。

尚、アイルランド、シャノン空港に見る空港を軸とした地域産業の振興政策には多く学ぶところがあるものと思われる。本レポートを作成するにあたり、室蘭工業大学の田村先生のレポートを参考にさせて頂きました。ありがとうございました。

レポートの URL は以下の通り。

<http://www.yamayosijisyo.co.jp/etc/hs3-syanon.htm>

国土審議会北海道開発分科会・基本政策部会  
中間とりまとめに向けた意見のとりまとめについて

第4回基本政策部会において提案された、標記意見の取りまとめに対して、次のとおり提出いたします。

平成18年4月17日

奈井江町長 北 良 治

- 1) 時代の潮流の変化と北海道開発の意義について
- 2) 6期計画の点検について

・以上2点については、特に意見はありません。

**3) 新たな計画のあり方について**

資料4 - 2「時代の潮流の変化と新たな計画の在り方の視点・論点」について

\* 北海道が有する貴重な価値・資源、優位性を活かす方策として

観光、教育の場としての活用に関する課題に関し、その一つの引き金として、将来を担う子ども達の関係に注目している。

北海道の安全な食料や有効な自然資源を活用して、教育の観点から、「人が生きるために必要なモノが北海道にある」ということを視点に立ち、過疎地域・一次産業について、都市に住む子ども達が学ぶためにより多くの接点を創り上げることが重要と考える。

北海道の優れた資源を直接肌で感じ取り、自然環境の保全や生命の大切さなどを学びとるための応援をする。

そこから進んで、北海道の農業農村が持つ多面的な機能をより多くの国民に理解してもらい、そして、北海道の経済活動や定住、少子化対策等の施策の展開に結び付けていくことが必要と思われる。

(関連資料 別紙1～2)

## 別紙1

### 奈井江町と近隣自治体との共同による首都圏中学校農業体験事業

○日 程 9月1日～4日

○参加校 国学院久我山中学校 337名(4～5名を一世帯で受入)

#### ○事業内容

- ・北海道開拓史、積雪寒冷地の農作業などを地元のお年寄りなどから学習
- ・農家における農作物の収穫、出荷、農機具等の学習、家族との夕食交流

#### ○学校が掲げる意義、目的

- ・農家の方々とふれあい、たくましく生きる力を育てる
- ・土や家畜に触れ、日本の農業について理解を深める
- ・自然体験による感動を大切に、自然を守り、自ら学ぶ心を育てる
- ・集団行動による協調性と、思いやりの心と、感謝の心を育てる

#### ○子ども達の感想

- ・作物をとってそれがご飯となって出てきて、うまくて最高だった。この体験は大人になっても決して忘れないと思う。本当に楽しかった。
- ・北海道の広さや自然のすごさなどたくさんの体験を通じて知った。これをきっかけにもっとたくさん北海道を経験したい。
- ・酪農の作業はなかなか重労働で、毎日なんとなく飲んでいる牛乳も農家の方のご苦労があって飲めることを実感した。
- ・ミニトマトの出荷作業の時、このトマトが「みんなの弁当箱に入る」と思うと感動した。
- ・食事の時、農業のこと、家族のこと生活のことなど北海道ならではの話をたくさん聞かせてくれた。
- ・今回の体験で、初めに思った「農業なんて・・・」という気持ちがどこかへ行ってしまった。ファームインは本当に良かった。
- ・雄大な大地とさわやかな風に守られた。今東京に住んでいるが、自然という大切なものをいつも身近に感じて生きて行きたい。
- ・作物一つ一つへの手間や努力の大きさを知り感銘を受けた。作物を大切にしたい。
- ・都会とはまるで別物のように美味しい野菜、米、果物はしっかり頭に残っている。
- ・野菜はまずかったり、にがいものではないということを、たった一口のトマトが教えてくれた。
- ・将来は是非北海道で働きたい。それくらい北海道が好きになった。

別紙2

北海道農業・農村の多面的機能の評価額（H10：道農政部調査）

1．国土保全機能 7,405億円	・洪水防止 6,143億円 ・土壌浸食防止 32億円 ・水資源かん養 543億円 ・大気浄化 687億円
2．アメニティ機能 4,149億円	・環境保全 2,464億円 ・保健休養 1,044億円 ・生態系保全 641億円
3．教育・文化機能 1,027億円	・自然教育 1,017億円 ・農業実務研修 10億円
合計 1兆2,581億円	

今後の課題（H16 北海道町村会の要望事項）

- ・繰り返し農村を訪れてもらうための農村環境の保全
- ・景観の維持が農業生産に影響を及ぼす場合にあっては、経済的不利益を補完する新たな仕組みづくり
- ・生活環境の整備、情報受発信機能の強化等



## 基本政策部会への意見

平成 18 年 4 月 17 日

釧路公立大学地域経済研究センター 小磯修二

既に部会で発言した内容に加えて、次の 2 点について意見提出します。

2 点ともに「6 期計画の点検」及び「新たな計画の在り方」に関わる内容となっています。

### 1 観光政策の展開について

- ・ 北海道にとって観光産業は、域際収支を改善する貴重な移輸出産業である点、多様な産業からなる地域複合産業である点、さらに地域資源の活用によって成り立つ産業である点などから、今後北海道が「自立的な発展」を目指していくための重要な柱となる産業であるという計画上の位置づけが必要であろう。
- ・ しかしながら、従来の計画では観光については、誘致、集客、施設整備等の発想が主で、観光を産業として捉える視点が欠けているように思われる。(6 期計画の点検も、入込み指標、施設数等に着眼したものとなっている。)
- ・ 新たな計画において「自立する北海道」に向けた観光政策を展開していくためには、北海道における観光者消費がどのような産業に経済波及しているかという実証的な分析による観光産業の実態的な把握とともに、それらを踏まえた産業間の有機的な連携によって観光産業全体の発展を目指していくという「観光産業」の視点での戦略的な検討が必要である。
- ・ そのためには、観光消費の経済波及効果推計による観光産業の実態的な分析とともに、計画マクロフレームへの位置づけや観光経済計算の国際基準である TSA 等に向けた検討も必要であろう。

### 2 計画における圏域の捉え方について

(基本認識)

- ・ 新たな計画における地域区分の検討に当たっては、第 5 期、6 期計画における 6 圏域区分による施策展開の効果、課題等についての実証的な検証作業を踏まえて議論されるべき。
- ・ 残念ながら今までの 6 期計画の点検作業ではその点が不十分である。
- ・ 北海道をすべて均一的な考え方で開発施策を展開していくことにはやはり限界があり、

地域の特性に対応した地域区分は必要。また、地域間の競争によって北海道全体の活力を引き上げていくという視点からも、圏域毎に独自性を持ちながら施策展開していく計画システムは必要。

- ・ 地域区分の検討に当たっては、理念的な議論に偏ることなく、「計画によってどういう施策を重点的に展開していくのか」という観点から有効な地域区分はどのようなものかという視点で、あくまで計画の目指す主要施策との有機的な結びつきの中で検討していくことが望ましい。
- ・ 過去の北海道総合開発計画においても、同質地域区分（総合環境圏等）と機能地域区分（6圏域等）が試みられているが、それらの評価は目指すべき政策との関連でなされるべき。
- ・ また、市町村、民間、住民に対する分かりやすさも心がけねばならない。

（現在の6圏域について）

- ・ 現在の6圏域については、第5期、第6期の計画で継続するとともに、北海道の総合計画との連携もあったこともあり、中核都市の都市機能集積を生かしながら周辺の農山漁村地域との一体となった広域施策を展開していく地域の広がりとして、基本的には安定したものとなってきているように感じる。
- ・ ただ、道央圏域については、一体感を感じられない地域も含まれているとともに、札幌圏について同列に扱うことの難しさもある。

（北海道計画との連携）

- ・ 次期計画については、計画施策のより効果的な展開を図るためにも北海道の策定する総合計画との相互連携が重要。
- ・ 北海道の推進する施策との有機的な連携によって計画の相乗効果を高めていくという観点からも、地域区分については北海道と十分連携をとりながら検討していくことが必要であろう。

（地方制度改革の動きへの対応）

- ・ 次期計画に向けての潮流の中で、今までの計画策定時になかった動きとして、道州制、道州制特区の動き、支庁制度の再編、市町村合併など地方政府制度再編が進められていることがある。
- ・ 地域区分の検討に当たっては、これらの地方制度改革の検討状況や考え方とも十分連携をとりながら進めていくことが必要である。

## 北海道開発分科会中間とりまとめに向けた意見

札幌国際大学観光学部観光学科 越塚宗孝

### 1) 時代の潮流の変化と北海道開発の意義について

北海道開発が転換期にきていることは確かであり、それは開発基調の量的拡大から成熟型計画へのシフトという表現は妥当だと思います。今後の議論がさらに成熟型計画の中身に焦点があてられることを期待しています。

また、これまで北海道に蓄積された社会資本の維持、管理の問題とそれらの前向きな活用の問題とが同時並行的に議論されることを望みます。この二つの問題を議論するためには、人口減少・高齢化、自然環境・エネルギー、グローバル化、自立的安定経済、安全・安心な国土、北海道の各圏域の特性といった時代の潮流要素などを考慮することも当然だと考えます。

一方、時代の潮流である強い改革は、これまでとは異なる性格の格差問題を生起させていることも確かです。北海道は直面する格差問題を解決しなければなりません。重要な視点として指摘されている自立的安定経済への移行と格差問題の解決とは密接な関係があり、北海道における自立的安定経済の仕組みの構築が期待されます。そして、その構築に国はどのような役割を果たすべきかが検討課題だと思います。

### 2) 6期計画の点検について

#### 主要施策 2

国が目指す観光立国の実現へ向けて、北の国際交流圏形成に関わる施策は寄与してきたと思われます。しかし、観光立国への道はまだ入口段階であり、今後、観光目的地としての北海道の姿を確立することが必要です。

#### 主要施策 4

国民などが北海道を魅力ある観光目的地であると認識していることは確かです。これまで行われてきた施策、シーニックバイウェイ、わが村は美しく、道の駅などは魅力形成に貢献してきたと思います。しかし、質の向上といった視点での改善策は今後の課題として残されています。

### 3) 新たな計画の在り方について

#### 観光の視点から、グローバル化の進展について

わが国が進める「観光立国」への貢献という視点で意見を述べたいと思います。国は2010年、1,000万人という目標を設定し、国際観光客の流入を促進しています。北海道は、世界から国際水準の観光目的地として認知されることを目指さなければなりません。そのための観光基盤は何か、その上に構築されるスーパーストラクチャーなどはどうあるべきかを検討することが課題です。

現在、国内線、国際線を含む乗降客の70%以上は、新千歳空港に集中しており、同空港が道外観光客、国際観光客の北海道観光の主要な出発、到着基点となっていることが理解できます。近年、著しいのは、国際チャーター便の運航であり、北海道観光の国

際化の一翼を担っていることも確かです。2005 年日韓協議により、旭川＝ソウル、札幌＝釜山、函館＝ソウルが直接結ばれることが決まりました。これは、新たな流通チャネル確保の道が開かれたことを意味しています。

総じて、国際観光客を受け入れるパイプは太くなりました。しかし、今後、流動する国際観光客の期待に応えるだけの観光地域としての価値を高め、流動の量的確保とその安定を築く手立てが必要となります。成長するアジアの国々は、国際観光需要の発生地であると共に他国からの国際観光客の受け皿となっています。この国際間の競争に勝ち残らなければなりません。

一方、グローバル化の進展は、新たな観光基盤の必要性を認識させます。観光行動を生起させる要因は、時間、お金、情報ですが、北海道においては、地方においては高度な情報通信基盤が不十分です。100Mbps レベルのサービスを受けられる地域は限られており、都市地域と過疎地域の格差拡大が懸念されます。総じて、観光地は過疎地域に位置しているため、民間事業者の動きを待っているだけでは、高度な情報通信基盤の普及は遅くなってしまいます。e-Japan 戦略が示す「すべての国民が IT のメリットを享受できる社会」の実現に向けた地域と国の協働の取り組みを期待します。

最後に、国家的課題である「観光立国」への貢献は、北海道の観光価値を向上させることに尽きると考えます。基本的に、北海道の観光価値を向上させることは、各観光地の魅力を増加させ、良いと評価される観光地を数多く生み出すことだと考えています。しかし、良い評価は観光客の主観的評価に依存していますから、必ずしも安定しているとはいえません。

観光価値は、観光資源が有する価値、それに付加される観光施設の価値、そして人的サービス価値から構成されていると考えています。観光資源は所与のもので、それ自体を増加させることはできません。しかし、観光施設、人的サービスの価値は増加させることができます。例えば、2005 年から 2006 年にかけて上士幌町を舞台に、医療と観光という複数次元の結合による観光価値の創造が試行的に行われています。現在は萌芽的なものですが、将来、多様な国民の観光、保養ニーズに対応する具体例の一つになると思われます。

なお、観光者が複数の観光地と比較し、北海道の観光地は十分な価値を提供していると認知してもらうことは重要です。さらに、価値を認知してもらっても他の観光地が同様の価値を相対的に低い価格で提供することになれば、観光者は他の観光地へ流れることとなります。従って、他の観光地が簡単に実現できない価値が含まれていることが必要です。

今後、国内外の「個」の観光者への対応の仕組みとその実践が大切です。北海道の観光地は、観光者に選択される品質の高い観光価値づくりに向けて知恵を出し、競争することが期待されるのではないのでしょうか。

## 中間とりまとめに向けた意見（佐藤馨一委員）

### 1．人口減少・少子高齢化社会について

今後、北海道の人口が減少するであろうことは論を待たない。このことは社会資本を効果的に整備し、その運用を効率的に進めることを促す。具体的には高度情報インフラと、高速交通インフラの整備が重要になる。

ローマ帝国は僅か数十万人の常備軍で広大な領土を支配したが、それを可能にしたのが、ローマ街道の整備と拠点港湾の建設にあった。

北海道開発においてもこの視点を忘れてはならない。

少子高齢化社会の課題は、今後北海道より大都市圏において深刻になるであろう。なぜならば、現在、高齢化が進んでいる地域は20年もすると高齢者人口が減少し、非高齢者とのバランスがとれるようになるからである。人口の少ないことを憂えることはない。過疎ではなく、適疎な地域社会を形成すればよい。

### 2．グローバリズムの進展と東アジアの成長

北海道は東アジアの成長に強い影響力を有している。2005年9月28日に発生したイスラエルのコンテナ船と、北海道のサンマ漁船との衝突がそのことを証明している。アジア大陸とアメリカ大陸を結ぶ船の基幹航路として津軽海峡があり、道東沖の海域はその延長線上にある。アメリカは江戸末期にこのラインの重要性に気づき、ペリーを日本に派遣した、という説もある。第二次大戦後、ソ連が執拗に北海道分割を主張したのに対し、アメリカが断固として拒否した背景もこの点にあると言われている。

問題は北海道民がこの点に気づいていないことである。これは北海道開発の主力が土地開発に置かれ、海洋開発の視点が欠落していたことによる。海洋国家日本において、北海道の占める地政学上の位置は極めて重要である。この視点から東アジアの発展と北海道の役割を考える必要がある。例えば悪いが、津軽海峡がマラッカ海峡のように海賊だらけであったなら、東アジアの成長は大幅に制約されるであろう。

### 3．安全・安心な地域づくり

2005年、北海道の都道府県別交通事故死者数は全国4位であり、久しぶりにワーストワンを愛知県へ返上した。この成果は交通管理者の労苦によるところも大きいですが、同時に道路整備の効果も無視できない。

とくに高規格道路整備が進み、その利用率が高まるにつれ、都市間距離の長い北海道では交通

事故の削減効果に直結したと考えられる。

北海道の高規格道路は利用台数が少ないと酷評されてきたが、交通事故死を削減した効果は社会資本整備の模範的事例である。ちなみに2006年の交通事故死者数は、5月6日時点で70人であり、昨年の87人に比べてすでに17人減少している。これは高速道路のみならず、北海道における道路整備の総合的評価と見なすべきである。

豊浜トンネル事故を見るまでもなく、北海道の道路は極めて過酷な自然条件のなかで供用されており、道路管理者は常に細心の注意を払って災害防止に努めてきた。しかしそれでも、一般国道333号北陽地区の災害や、336号庶野地区の災害で犠牲者を出している。北海道の道路は維持管理に手を抜くと、たちまちにして自然の攻撃を受け、人的被害が発生する。もし道州制の採用によって、3ヶタ国道が北海道庁へ移管されたとき、自然災害による人的被害をしっかりと防ぐことが出来るか、疑問である。

北海道の外敵は、明治政府時代のロシアではなく、崩落しやすい急崖斜面であり、冬将軍である。これらの敵に勝つのではなく、全力を尽くして引き分けに持ち込むことが、これからの北海道開発の重要戦略となる。このための費用は国民の安全保障費であり、国家が支払うべき費用となる。

基本政策部会意見メモ  
- 食料・農業・農村の観点から -

生源寺眞一

1) 北海道農業は全体的には専業農家・主業農家中心の構造を維持しているが、地域や作物によって農業従事者の高齢化の傾向にも留意する必要も。農家と農業従事者に関する営農類型別・地域別の趨勢を注意深くウォッチすることが大切。担い手の確保は長期の問題。手遅れなどといった状況になるまえに、法人化の促進や農外からの参入（個人と企業）のための条件整備を進めておくことが重要。とくに水田地帯の動向に注意を払う必要がありはしないか。

2) 北海道農業に対しては構造政策の優等生との評価。担い手を支える的確な施策であれば、政策資源の投入が消費者の利益（農産物のコストダウン、農産物の品質向上、食料自給力の確保）として国民に還元される構造が比較的明瞭。そのことを分かりやすく提示することで納税者としての国民の理解を得ることも大切。

3) 兼業農家による農地の資産的保有が構造改善にブレーキとして作用する関係は存在せず。逆に、高い農地価格による「間接的な補助」の恩恵も存在せず。隠れた資産が存在しないため、農業経営の破綻がそのまま家計の崩壊につながる構造。土地担保に過度に依存しない農業金融のありかたを工夫することが重要。不振な経営の救済や終結の手法にも研究の余地あり。退出を余儀なくされる際の条件の明確化は、参入希望者の不安の圧縮にもつながる要素。これらは日本農業全体の課題であるが、北海道農業においては特にニーズが強いはず。

4) 長い間行政価格対象作物が高いシェアを占めてきた北海道農業。農協のいわゆる組勘（営農計画・支出計画）がしばしば家計と経営に対する過度のコントロールとして機能。こういった制度的・経済的環境のもとで受け身の姿勢に傾きがちであった農業者の行動。農政改革や一步先行する米政策改革のもとで、北海道の農業者や農業者の組織からどのように創意・工夫を引き出すかが問われる状況に。

5) 基礎的食料の供給基地として、日本の食料安全保障（フード・セキュリティ）を支える北海道農業。ただしカロリーベースの自給率201%（全国40%）に対して、生産額ベースの自給率は177%（全国70%）（2004年度）。産業としての農業のボリュームを確保する観点からは、カロリーベースに比べて低位にある生産額ベースの自給率に着目することも重要。市場性を充分考慮した地域戦略作物の振興がポイント。

6) 80兆円に及ぶ飲食費の年間支出額のうち農業や水産業に帰属する価値額は2割。残りの8割は農業や水産業の川下に位置する食品産業(食品加工・食品流通・外食)で付加しないしは移転された経済的価値。食の原材料の生産・移出にとどまることなく、付加価値を道内にもたらず食品産業の厚みをいっそう増やすことが重要な課題。農業や水産業と食品産業のコミュニケーションの密度を高め、さまざまな連携・融合モデルを発掘・創出することが大切。

7) 食の安全性(フード・セーフティ)に対する国民的関心の高まりに北海道の農業と食品産業がどう応えるか。3つのレベルの品質(製品の品質・生産工程の品質・供給システムの品質)を明確に意識して、その維持・向上を目指すことが重要。生産工程の品質のシンボルがHACCPやISO9000シリーズ、供給システムの品質のシンボルはトレーサビリティ。現代の国際化した食ビジネスの世界は、製品の品質競争に工程の品質競争が重なり、さらにシステム間の品質競争が加わる時代に。

8) 比較的冷涼・低湿な気象条件を活かした環境保全型の農業は、北海道の農産物と食品を差別化する重要な要素。これも生産工程の品質の問題。家畜排せつ物や食品廃棄物の循環利用は、北海道の農業と食品産業の新たなセールスポイント。生産工程における資源循環度の指標作成など、農業と食品産業の健全性を伝える方法にも工夫が必要。放置できない過度に集約化された農業生産。畑作や草地型畜産を中心に専業農家に支えられる北海道農業にとって参考になるのは、比較的似通った品目構成と農業構造を有するEU中北部諸国の環境政策。

9) 空間の多目的利用(産業活動の空間・アクセスの空間・コミュニティの空間)を特徴とする日・欧の農村。だからこそ決定的に重要な空間利用の秩序形成。無秩序な混在化や景観に無頓着な「公共悪」の居座った都府県の多くの農村とは対照的に、合理性とアメニティに富んだ北海道の農村空間。計画的な土地利用のモデルとなるべき北海道農村。私権と公共性のバランスを回復する先駆者としての役割を果たすべき北海道の農村。

10) 人口減少下においても、若い農業者の確保と生産性の高い農業の維持が充分可能な北海道の農村。人口減少と極端な高齢化が同時進行する都府県の中山間地域集落との違いを踏まえておくことが重要。異なっていてしかるべき農村地域政策の着眼点。世帯減のもとでも、自立した農業経営を中心とする発展型のコミュニティを維持・再生産することは可能。中長期の視野に立って地域社会の将来像をデザインする仕事に住民自身が積極的に参加し、これを行政が側面からサポートすることが大切。北海道の農村には既存の集落にとらわれない感覚や新規参加者が溶け込みやすい気風が存在。これらはいわば開拓者魂のDNAの表出であり、地域社会の前向きなデザインを支える重要な要素。



## 持続可能な社会資本の形成を目指して

東洋大学 社会学部 田中 淳（防災分野）

### (1)災害に強い社会資本形成

北海道は、地震、火山、風水害、雪害といった自然災害が多発する自然環境にある。それが観光や農林業に恩恵をもたらしているのだが、ひきかえに人的被害や物的被害を生じてきた。これらの災害のなかで、北海道の経済社会にもっとも大きな影響を与えかねないのが樽前山の大規模噴火であろう。樽前山は、周囲に支笏湖という観光地を抱え、苫小牧市や千歳市など市域に隣接しているだけではなく、さらに東方には新千歳空港や苫小牧港があり、降灰による甚大な物流機能支障が生じうるからである。実際に、1739年の噴火では大規模な軽石の降下が続ぎ、風下にあたる現在の新千歳空港がある地域で厚さ1mに達したとされる。しかも、火山災害の場合には、活動が年単位に継続し、その影響は長期化する恐れがある。大規模噴火が発生する可能性は非常に低いと考えられているが、万一発生するとその影響は極めて甚大となる。また、1909年（明治42年）や1874年（明治7年）のような中規模噴火では、山麓の被害は一部に限られるが、それでも積雪期の火山泥流が懸念され、市域に降灰し、航空機へ影響がでるなどライフラインの機能低下は予想される。

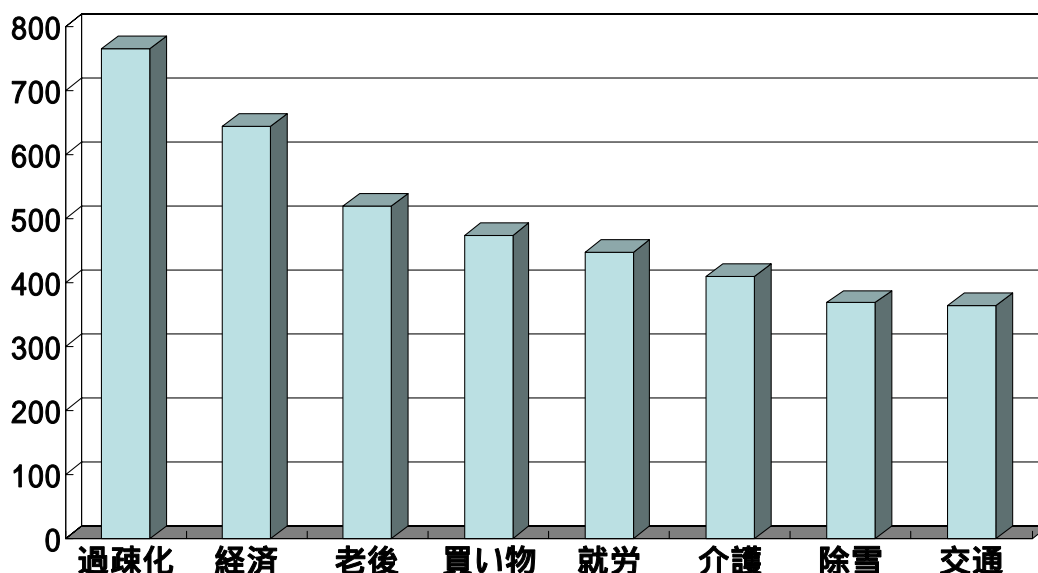
新千歳空港は、観光や物流の拠点であり、ことに物流面では全国的にみても大きな役割を担っている。それだけに万が一、長期的に機能が低下した場合の、道経済に、さらには国家経済への影響は計り知れないものがある。航空輸送だけではなく、道路交通や鉄道交通、海運も含めたコンティンジェンシー・プランと対応策を、検討しておくことが求められる。

同様に、北海道駒ヶ岳は大沼国定公園という観光地にあるとともに、山麓を函館本線や道路交通が通る交通の要衝にある。日本の活火山の中でも樽前山と並んで最も活動的な火山の一つであり、最近では1996年（平成8年）から2000年（平成12年）にかけて小規模噴火が発生した。駒ヶ岳が大規模噴火した場合には、やはり長期にわたる物流や観光への影響が懸念される。これまで大規模噴火は、1929年、1856年、1694年そして1640年に知られているが、なかでも1640年（寛永17年）の大規模噴火では、岩屑なだれが内浦湾まで到達し、津波により沿岸に死者700人を出している。また、1929年（昭和4年）や1856年（安政3年）の噴火では、火砕流が流下するとともに、軽石や火山灰が山麓にまで降下し、被害をもたらした。

長期計画としては、これらの自然災害による人的・物的被害に加えて、産業活動への影響を評価し、その被害を軽減しうる社会資本を長期的な視野から形成していくことは喫緊の課題である。

### (2)持続型地域経済の形成

同じ北海道内においても南北格差は大きい。道南や道東と比べると、道北は若年層の流出が多く、高齢化が進み、過疎化が進んでいる。下川町や美深町、中頓別町などでは、すでに高齢化率が30%程度に達している。図1に示したように、中頓別町の調査でも町民が日頃悩んだり、困ったりしている課題の一番に過疎化が上げられ、経済、老後と続いている。



(中頓別町調査より)

図1 日頃、悩んだり、困ったりする課題

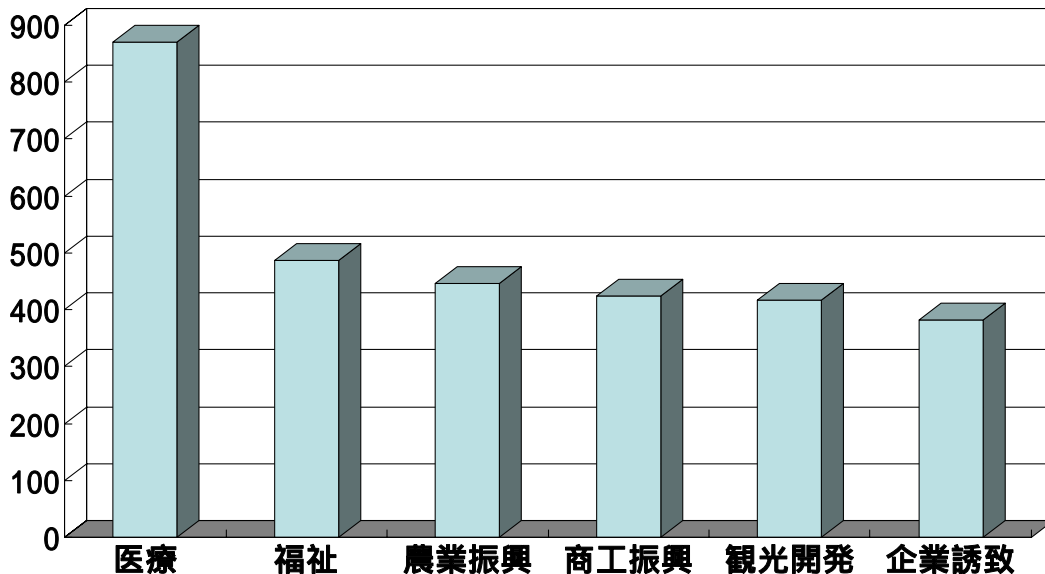
その原因は構造的であるといわざるを得ない。畑作だけでは生活は難しい、あるいは地場産業が衰退し、若年層が流出している。この農業経営や地場産業の低下や高齢化は、地元購買力の低下を招き、地域経済の回復を阻害している。その解決に向けて、高級野菜への転換や効率化を志向するが、輸送コストがネックとなっており、さらに機械コストの負担が農業経営を苦しめる一因ともなっている。それ以上に、都市向け商品の開発などが求められるが、若年層の減少によって、民間においても、行政においても企画力が殺がれてしまう。その結果が、職の機会を低め若年層の流出を拡大するという負のループが発生しているからである。

このような負のループを断つには、企画の場の維持・形成をはかり、社会基盤としては交流人口を高めうる交通ネットワーク整備をしていく必要がある。道路網の整備は、地域の競争力を高める、交流人口を増やすうえで効果があるが、その一方で、中核都市への人的・経済的流出を同時に引き起こす両刃の刃ともなりうる。

取り残される者のない持続型地域社会の形成が求められるが、そのためには拠点間道路網の整備に加えて、ハブ型から拠点内のネットワーク型道路整備への積極的な支援が求められることになる。また、これからはソフトも含めて、企画力を維持・向上を支援する社会資本を組み込んでいくことも求められよう。

### (3) 安心で安全な地域社会の形成

産業面と連動しているが、種々の生活問題に対する解決も求められる。図2に示したように、地域社会に必要な政策としては、医療・福祉の充実があがっている。



(平成13年、中頓別調査より)

図2 町の将来に重要なこと

なかでも医療の偏在は大きな課題といえよう。札幌市等の都市部に医療機能が集中しており、他方医師が1名といった地域も多くみられる。たしかに全国的な傾向ともいえるが、北海道という広大な地理環境を考えれば、この格差は地域住民にとって不安を感じずにはいられない課題だからである。たとえば、道北地区の町村では、救急搬送全体に占める転院比率が高い。美深町や浜頓別町では年間約200件程度の救急要請のうち、60件程度が、下川町では半数近くが転院搬送とされる。しかも、転送先の名寄市までは1時間以上、旭川市までは2時間以上を要する町村も多く、まして積雪期の搬送は道路が狭くなる、追越ができないといった一層の支障が伴う。このために、搬送中に症状が急変する可能性や、搬送に耐えられない恐れも生じうる。高齢化社会に即した整形外科医や理学療法士がいない、産婦人科医や小児科医がいないために「子供を安心して産める環境」がない、といった切実な声が聞かれる。高度医療を経て安定期に入った患者や症状から遠くまで行けない患者に対する地域医療機能は求められる。

しかし、地域医療の維持には難しい環境もある。住民がセンター病院を志向していることもあるが、地域医療は経営的にも厳しい状況におかれている。医療技術の維持・高度化のためには拠点病院等との人事交流が求められる。その解決には、人事面では拠点病院との人事ローテーションを行うとともに、拠点病院を持たない近隣の市町村で共同して診療科数を分担する仕組みづくりが考えられる。そのためには、やはり拠点内ネットワーク型の社会資本形成が前提となる。実際に、地元医師の一人は、「医療圏の再生は道路。特に

東西は弱い」点を指摘していた。

( 1 ) 時代の潮流の変化と北海道開発の意義について

1 ) 資料 4 - 1 について

- ・ 資料 4 - 1 が全体のどの部分にあたるのかが分からないが、まず、わが国における「時代の潮流」をしっかりと書き込むべき（「大転換のとき」であることを謳う）。具体的には、人口減、産業の高度化、東アジア交流の 3 点でわが国の大転換を書き込んでどうか。
  - ・ その次に、北海道の地勢・風土に触れて、自然資本・制度資本・社会資本に関する東アジアの中の北海道の優位性をまとめては如何か。自然資本は地球環境問題で、制度資本は市場機能と行財政システムで書き込めないか。
  - ・ 以上に続いて、「東アジアにおける日本の役割・貢献」として、自然資本・制度資本から新たな展開がわが国に期待されており、それを実現するための社会資本（＝北海道開発）が必要である、として纏められないか？具体的には、「ゆとり社会の人々の住まい方の実現（環境との共生、アグリビジネス、など）」、「東アジアにおける市民社会の実現（シ・ニックウェイにおける市民協働、使える社会資本づくり、など）」を北海道で先導する。
  - ・ 資料 4 - 1 の最後の部分：「多様性を有する道内の各圏域」の記述は平仄が合っていない？
- 2 ) 「読みたくなる構成・わかりやすい記述」として以下の項目を盛り込めないか。社会資本を意識して項目立てを考えた。
- ・ 大転換の時代（人口減少、産業の高度化、東アジア交流）における社会資本の役割
  - ・ 次世代に引き継ぐ美しい公共空間づくり
  - ・ 人と環境、老若男女、多様な人々の共生の社会資本づくり
  - ・ グロ・バルな活動ができる社会資本づくり
  - ・ フロンティアを形成しつづけていける知的な社会資本づくり

( 2 ) 6 期計画の点検について

1 ) 全体

- ・ 6 期計画 企画調査部会報告 7 期計画、という時間軸の中での開発政策の変化を書くことが重要。

2 ) 「全体評価の視点・論点」

- ・ 企画調査部会報告の論点は、以下の議論から生まれている。やや長いが、当時の議事録から引用する。

「6期計画の基本理念と計画策定時からの状況を踏まえ、北海道開発に求められる付加すべき役割は、人口密度の低さや環境問題にも対応した新しい社会・経済システムの率先した形成であり、具体的には余裕ある生活環境の形成、コストの低い社会システムの構築、小地域の需要だけでも成り立つ産業システムの創出等である。そのために必要なインフラ整備、技術開発、制度の改正について検討を行う必要がある。

また、北海道の既存開発地の利用可能性や恵まれた自然等を複合的な組み合わせにより活かし、都市を舞台とした制度も含めた実証実験や医療社会福祉、環境関連技術開発に係る拠点形成等についても先進的な役割を果たすことが求められる。

これら我が国における率先した取組は、北海道において最も効果を発揮しやすく、北海道の自立に資するとともに、その成果は我が国全体に効用をもたらすものとして期待される。」

- ・ 上記の引用文の最後の文章が、「国は、この計画の下に経済社会の変化に応じた制度設計のフロンティアとなる先駆的、実験的な取組を北海道を舞台として積極的に展開していくべきである」という企画調査部会報告の最重要文に繋がった。
- ・ 「点検」から言えば、「6期計画の途上で開発計画の本質について、定義を見直しながら、計画を推進し、現在に至っている。」という記述があれば、十分ではないか。
- ・ 資料3の3)の部分は、6期計画 企画調査部会報告 7期計画、という時間軸の連続性ではなく、「7期は6期とは全く異なる、大転換のときの計画であること」を強調すべきではないか。
- ・ 特に、資料3の3)の最後の(・)の                    は6期計画を引きずっている印象が強い。

### 3)「主要施策の点検」

- ・ 主要施策2「北の国際交流圏を形成する施策」

どこか            : 新千歳空港への高速道路アクセスが改善されていない  
                          標識・公共看板の国際化の推進  
                          ワンストップサービス  
                          都市のコンパクト化で美しい都市空間(北海道らしい)を見せる

- ・ 主要施策5「安全でゆとりある生活の場を実現する施策」

36ペ - ジ : 稚内空港の欠航率が改善されていない  
                          札幌-根室間の移動時間の短縮が改善されていない  
                          携帯電話不感地域  
                          交通情報のプラットフォーム  
                          開発土木研究所の社会実験(ニセコe街道)

39ペ - ジ : 防災に関わる迂回性・多重性・代替性  
                          都市防災は？

その他 : 社会基盤の維持管理状況

私の担当ではないが、

- 主要施策 1 : ・ 東アジアに北海道の農産物がどのくらい運ばれているのか、 食品加工に繋がる可能性、 自動車組み立て産業の集積、 などを書き込むべきではないか。
- ・ 7 ペ - ジの 4 . の指標及び指標の推移の平仄が合っていない ( 農林漁業、 金融、 産業クラスター - . . . ) ?

### ( 3 ) 新たな計画の在り方について

#### 1 ) 全体

- ・ ここだけを取り上げて 7 期計画と考えると、この部分を誰に読んでもらいたいのか、それを想定して記述すべき。道民、国民、市町村長 . . . 、小中学生。
- ・ の構成に疑問がある。政策レビュー - に関わる ( 2 ) の記述では、6 期計画 企画調査部会報告 7 期計画、という時間軸の中での開発政策の変化を書くことは、重要。特に、6 期計画 企画調査部会報告の変化の部分。しかし、新たな計画である ( 3 ) においては、「6 期計画 企画調査部会報告の変化の部分」は不要ではないか。時間の連続性ではなく、「6 期と 7 期は全く異なる」、「大転換のとき」を強調すべきではないか。
- ・ その意味で、 の 1 . は不要と思われる。
- ・ の 2 . 全体は、いつまでに実現すべきと考えていることなのか。
- ・ の 2 . 6 ) は平仄が合っていない。以下を参照。

#### 2 ) 「地域計画の視点から、北海道の圏域の捉え方について」

これまでの 6 圏域の議論をやめて、圏域の捉え方についての論点のみを記述してはどうか。理由は、例えば、旭川生活圏域が稚内をカバー - するはずがなく、これまでの 6 圏域は生活圏域と自然共生地域で構成されるから。また、6 圏域を跨ぐ自然共生地域の連携、生活圏域とコンパクトシティなどが議論されるべきであり、6 圏域の議論に意義が見出せないから。

#### { 地域ブロック }

- ・ 新しい産業の芽や、国際競争に打ち勝つことが地域ブロックの施策になるのか？むしろ、東京を経由しないことで、国際物流・国際観光が低コストになるという市場の動きが予想されるのではないか？
- ・ 都市間交通を業務交通と観光交通に分けて考えると、物流・エネルギー - 環境に関わる業務交通は地域ブロック内で増加する可能性が高く、地域ブロックの個性化が図られれば観光交通に関わるブロック間競争が行われる可能性が高い。
- ・ 北海道の場合、地域ブロック内の生活圏域の多様性が少ない。成熟社会は地域の文化・

歴史・風土の中で醸成すべきもので、多様である。ここに着目して、生活圏域の多様性を育てられれば、観光交通も地域ブロック内で増加する可能性が高い。この点は、本州の地域ブロック(生活圏域の多様性のあるブロック)と北海道ブロックの違いとなろう。

- ・ 経済から言えば、日高山脈を境にして、東と西が独立した経済圏を持っている。2つの小国(地域ブロック)からなる北海道という視点もあろう。

#### {生活圏域}

- ・ 圏域は、行政組織とか企業活動、人々の生活パターンなどの変化に合わせて弾力的に構成すべきであって、交通ネットワークの整備にも関係するが、交通のみから圏域を設定すべきではない。
- ・ 人口移動は、雇用と生活質で決まることを考えると、新たに生活圏域を作っていく発想も必要。企業活動とか人々の生活パターンがどのように変化していくのかを見極めて、30年先の生活圏域を作っていく努力が必要。
- ・ 先に、成熟社会は地域の文化・歴史・風土の中で醸成すべきものと述べた。現在の生活をどうするということではなく、生活を醸成するような部分も踏まえて、生活圏域を議論すべき。
- ・ 将来に向かって何年先を読みとって、生活圏域を設定するのが重要。ここ10年は、5000人規模の町村における高齢者対策が重要と考える。これは医療・福祉などの配置問題ではなくて、高度な介護技術を持った人など人的資源の投入可能性から、できるだけ孤立する町村を生活圏域の中に取り込めるように施策を打つべきであろう。
- ・ 札幌一極集中問題への対応は、北海道ブロックの「世界都市：札幌」で整理できないか。世界的な情報を持つ「金融やシンクタンク」機能をどのように集積させるかがポイントである。
- ・ 北見・釧路・帯広・函館にある「地方大学」をどのように利用して生活圏域の発展を図るか、真剣に考えるべきタイミングである。教育大学岩見沢分校の大躍進は参考になる。

#### {自然共生地域}

- ・ 広域分散型都市構造を持つ北海道は、明らかに本州とは異なる集落再編が進行する。本州の尺度である「福祉施設や救命救急施設の配置」ではなく、「酪農家は職住分離ができない」・「小中学校の統廃合で通学圏が大きく拡大している」といったことをきめ細かく調べて、計画を立てるべき。北海道の広域農道の使われ方、速度規制に関しても施策に織り込んだ方がよい。これらの検討こそが、国土形成計画(全国計画)との差別化になる。
- ・ 宗谷支庁・根室支庁などは、国土管理の観点からシビルミニマムに関わるサービスを確保すべき。スウェーデンの「国土管理の観点からのシビルミニマム(国道50Kmごとに250世帯の集落が教会を中心に構成され、ドクタヘリ・通学ヘリが飛んでいる)」が役に立つ。

以上



## 北海道開発分科会中間とりまとめに向けた意見

東洋大学 根本祐二

### 主要施策 1 食料基地を実現し成長期待産業等を育成する施策

#### 1 食料基地

食料基地としての適性には異論はないが、食料自給率引き上げのための量産基地としての印象が強い。北海道の問題は、素材は良いがそれを商品として売っていくための知恵が不足している点。「農業や水産業を中心とした産業クラスター」、「農水産物の付加価値化」とは具体的にはどのような例があるのか例示できないか。ないなら、正面から問題として指摘したほうがインパクトがあるのではないか。

食料品の場合地域ブランドを作り上げる工夫が必要。夕張メロンという全国の地域ブランド商品の代表格に君臨している成功事例も存在する。北海道ブランドは大きすぎるので、各地域別ブランドの連携が必要。ブランドがないという地域でも無理に探せば必ずある。大分の一村一品や豊後高田の一店一宝が参考になる。行政が旗を振ってリストアップし、地元が必死に考え、また行政が宣伝していけばよい。

#### 2 新たな成長期待産業の育成

成長期待産業はその中からおのずと生じる。一気にとは考えず、象徴的なものを少しずつ積み上げていけば良い。

その意味では規模は小さいがバイオに魅力を感じる。「長生き、若返り」をキーワードに、自然食品や健康サービス、居住空間等を含めて広い意味でのアンチエイジング産業として売り出せないか。北海道に来れば年取らないというイメージができれば次々に新しい産業ができるのではないか。

#### 4 発展基盤

金融に関していうと、拓銀破綻の影響が最小限にとどまったといえるのではないか。これは金融機関を含む経済界全体の努力の成果であり、地域として胸を張ってよいことだと思う。

苫東は、新千歳空港からの近接性を活かした国際的な視点が必要。

### 新たな計画のあり方について

#### 地域金融の視点から自立的安定経済への移行について

今、地方財政に市場原理を導入する動きあり。残念ながらこれは逆風であるが、一方では民間金融の機能を活用して経済構造を変えるチャンスかもしれない。

まず、従来財政（道、市町村）が担当していた公共サービスを民営化、PFIを最大限

に活用して大胆に民間に動かすこと。委託料を従来の財政支出から削減すれば確実に財政負担は減るし、民間にとって大きなかつリスクもそう大きくない市場が生じる。その結果、本州企業と地元企業の競争は生じるが、地元企業が効率化して競争に勝っていけばよいわけであり、決してネガティブに捉えてはいけない。

#### その他

地元の関係者は、使えるものは皆使っていると思いがち。だが、ニセコのラフティングのように、外からの発想によってはじめて発掘されることもある。まだまだ眠っている資源はあるのではないか。

北海道というと競走馬。他地域にない直線 1 マイル ( 1600m ) 以上のコースを作って実際にレースを開催できないか。(日本最長 新潟 1000m、海外でも 1200m どまり)

2006年4月13日  
北海道大学 濱田 康行

## 概況

日本経済全体でみると景気は着実に拡大し、一部には史上最長記録になるという観測もある。確かに地価は中心部で上昇し始め、株価はその先行性もあってか昨年9月頃より急回復している。

しかし、地方経済となると、一部の地域を除いて、停滞は続いている。戦後の日本経済を振り返ると、大都市圏の景気回復が先行し、やがて全国に及ぶというパターンがしばしば見られたのであるが、今回は様子が違っている。様々な分野・次元での二極化が話題になっているが、まさに大都市圏、特に東京と地方（特に東京から遠い地方）とに状況は二極化し、それが定着しつつある。つまり、全国平均で語ることを意味がない状況なのだ。地方経済の側に立ってみれば、全国の回復は喜ぶべきニュースではなく、なぜ置いていかれたかを問われることになる。

2005年に書きたいいくつかの評論で私は、全国回復といっても、それはどこかで腰折れする弱い回復だから、地方は追いつくチャンスがあると主張した。しかし、どうやら、全国は再離陸し、北海道をはじめとする遠隔地方は置いていかれたようである。おそらく、それは様々な要因の複合による結果なのだろうが、その中の主要なものとしてこの数十年の間に地方経済の“構造”が弱体化したことがある。もはや、地方の時代を唱える人はいないが、地方の繁栄のない一国の長期繁栄を考えるのは、いくらグローバリズムの現代とはいえ不可能である。

新しく策定される北海道の開発計画は、地方復興の狼煙であるべきだ。それは、各地方（停滞局面にある）が復権・復興を望んだ際の規範たるべきものでありたい。だからそこに、先導性と新規性が盛り込まれていなければならないのである。

## 第6期計画

食糧基地に北海道がなることは当然であるが、6期計画期間中にはむしろ農家戸数の減少、農産物輸入等が拡大した。農産物の高附加価値化が進展したとは言えない。農業への新規参入も思った程の件数になっていない。（農業生産法人は全国最多の2182である）

成長産業についても、大学発ベンチャー等はある程度実績をみせたが、IT関係は2000年バブル崩壊以後、せっかくのクラスターが拡散気味である。中核企業の東京地区移転がみられるバイオに関してはチャレンジはしているが、成功への道は遠い。環境対策などは進展したとして評価してよい。漁業についても減少比は全国程ではないにしても、後継者

不足は深刻である。ここでは、前近代的な労使関係も残っており、魅力的な海の仕事（しかも近代的な）づくりが必要である。

一次産品加工は技術的にまだまだ改善の余地があり、大学発の技術を生かす可能性は大いにある。

農業系高等教育（高校、高専、大学）への補助を増やし、奨学金の増額などがあるべき。将来を農業に託すなら費用はかからないぐらいのインセンティブは必要。その昔、内村・新渡戸両先生は、学費免除はおろか給付まで受けていた給付生であった。だからこそ、中央から優秀な人材を集められた（もちろん、それだけではないが）。

### 金融システム

地元諸機関の努力により、波乱を避け安定に向かったことは評価されてよい。しかし、依然として預貸率は低く、大きな金額の資金が北海道から流出している。現在では、政府系金融機関がその一部を引き戻してきている型だが、政府系の民営化でその型も保てなくなる。そこで既存の札幌証券取引所を活用した、北海道資本市場構想を検討して欲しい（第3回部会への意見書）。

### クラスター運動

売上高が2000億円に迫ったことは注目すべきだ。しかし、各地に多くできた事により拡散した感もある。かつての一村一品の失敗にならないよう、これからは各クラスター内の連携・統合による焦点の統一が必要。クラスター運動はその経済的効果もさることながら、それに運動した人々の元気の向上、コミュニティの活性化という面で大きな成果であった。今後のことを考えると販売に関しては、個々に売るより、統一した方がよい。

### 苫東もしもの町

北海道が日本に貢献する例のひとつ、しかも、こうした貢献は北海道にしかできそうもない。詳細な検討は三菱総研のレポートがある。

### 7期計画に向けて

7期計画が進行する平成20年～29年がどんな時代になるか想像をめぐらしてみよう。まず悪い材料。高齢化の進展、少子化、財政危機、食糧自給率の低下、エネルギー自給率の低下等はかなり高い確率である。また、文化、社会面では初等教育問題、自殺率の上昇、離婚率の上昇、晩婚化などがある。産業について言えば、主要産業の国外流出、金融面では金融資産の国外流出がある（進行すると、高金利、円安が進行する）。これらの事を総合すれば、金持ちニッポンであるにもかかわらず、安心して住めない日本、安全でない日本、希望のない日本である。

しかし、これらの事態は人口動態を除けば人為的に防ぎうる。

多少、明るい展望があるのは就業率の上昇(失業率の低下)、定年延長による所得の増加、環境の回復、生産性の向上、さらに新産業の発展、社会・文化的にはコミュニティの復活、外国人の増加、新しい文化の誕生等であろう。

要は、起こりそうな悪い事象の発生を防止し、逆に良い事を発生し易くする事が求められている。もちろん、北海道単独ではできない事もある。

これらの課題のうち、北海道が自前の資源で率先してできる事を示すことだ。その場合に、期間 10 年のうちに実現できるようプロセスを説明する。6 期計画までのように網羅的にすべての分野に言及するのではなく、重点を定める。それは政策的もそうだし、地域的にもそうした方がよい。その意味で新しい圏域の考え方は支持されよう。

安定的な食糧基地であるという性格は来期計画でも中心課題になる。ただし、後継者問題を考えると、農家中心から農業法人(株式会社を含む)の主体の変化は避けられない。漁業でも主体の変化は必要だ。また、最近の牛乳問題のように、生産しても流通しないという状況をいかに回避するかの工夫がいる。農業への法人参入が本格化すると、農業金融も農協系にまかせきりという訳にはいかない。最近、北海道の地方銀行が無担保の農業ローンを導入した。金融機関が農業について本格的に検討し、全国に展開可能な融資類型を確立することが望まれる。また、そのための必要な公的支援はあってよい(情報提供等)。

新産業は人口を維持するためには必要だ。クラスター運動の全道的な統合が望まれる。北海道で 7 期計画の最初の 5 年間で公開企業を 100 社作るとしたらどうしたら良いかを考えてみるのもよい。7 期計画では、いくつかの分野で数値目標を掲げ、そのための具体的な実行プロセスを年次進行で記述するという試みもあってよい。

道内のバイオ産業は成長を続けている。3 月に発表された「北海道バイオレポート 2006」でも売上高 7.6%の伸長が確認されている。ただ、調査 102 社のうち上位 8 社で 63.8%と寡占状況にあり、新規参入は難しい状況にある。バイオの新しい分野を大学との協力で開拓し事業化することが課題である。ここでも成長のネックは販路であるので、公的需要を一定期間つけてやるなどの育成策は有効と思われる。

一次産業と並んで北海道の柱になるものに観光があることは 7 期計画中も不変であろう。最近のレポート(第 4 回北海道観光産業経済効果調査)では経済効果は 2 兆円と見積もられているが、波及効果は本州・全国平均に比べて低い事も判明した。製造業の弱さ、附加価値の小ささが影響している。製造業の強化はここでも望まれている。外国人観光客の増加は大いに期待されるが、より多くの支出につながる工夫が必要だ。ソフト面では、北海道の「観光地ではどこでも英語が通じる」というような状況をつくり出したい。京都では市バス、タクシーの乗務員も簡単なやりとりができるよう訓練している。

< 南山委員の意見：北海道開発分科会基本政策部会の中間報告に向けて >

1．時代の潮流の変化と北海道開発の意義について

これまでの開発計画は 10 年程度先を見越して策定されてきているが、次期計画についても 10 年先のわが国および北海道はどうあるべきか、その目指す姿を描いて、それを実現するための計画でなければならない。また、時代の潮流がこれまでにどう変化し、今後どのようなようになっていくのか、それに伴って発生する問題・課題は何かを予想し、その解決策、その実現方策としての計画でなければならない。

(以下の意見には、わが国が目指す姿については平成 17 年 4 月に経済財政諮問会議が『日本 21 世紀ビジョン』として報告しているのを省略、北海道の目指す姿については北海道経済連合会としての考えを現在取りまとめ中なので記載していない。第 5 回基本政策部会には提示可能。)

( 1 ) 時代の潮流の変化とその影響

21 世紀を迎え、わが国および北海道を取り巻く時代の潮流は大きく変化し、それらを踏まえた早急な対応が必要となってきた。以下に、主要な潮流の変化とその影響について整理した。

**グローバル化の進展**

- ・グローバル化とは、情報通信技術（IT）や高速交通ネットワークの発展によって人・モノ・金・情報等の動きがボーダーレス化すること、そのために国家間および地域間の競争が激化し、地域は世界各地域との競争に勝ち残らなければならないことを意味する。
- ・新興工業国（BRICs）の世界市場への参戦など、日本および北海道にとっては東アジア、特に中国との経済関係がより一層重要となる。そのため、東アジアに重点を置いた世界市場への積極的な経済活動が必要となる。
- ・国際競争力を見てみると、フィンランドなど人口 1,000 万人未満の小国の国際競争順位が高く、日本の順位は低迷。これらの小国は外部環境変化に機敏に対応できることが強みとなっており、日本は各地域の優位性・可能性を活かした地域独自の取り組みを支援し、地域の国際競争力を強化する等の戦略が必要となる。

**環境・エネルギー・食料問題の深刻化**

- ・急速な経済成長を遂げる中国など東アジア新興国の台頭により、国際資源・エネルギー・食料の安定的確保と価格高騰が世界共通の大きな課題となってきた。食料自給率の極端に低いわが国にとって、食料（含む飼料）の輸入量確保と食品の安全性確立が重要な課題となっている。

- ・また、温暖化や酸性雨、水質汚染など地球的環境問題の深刻化している。そのため、国内における貴重な自然環境の保全や、地域間および産業間連携による“循環型社会”の早期構築が必要となる。

### **本格的な人口減少社会と高齢化社会の到来**

- ・少子化による人口減少、そして高齢化の進行は、国内市場の縮小や地域の過疎化を引き起こす。北海道は全国を上回る速度で人口の減少・高齢化が進行し、札幌への一極集中と地域の過疎化という問題が加速化する。
- ・過疎化が進む地域では、コミュニティの崩壊、森林・農地を含めた国土の荒廃といった問題が懸念される。

### **地方分権の進展による地方の自立的発展と地方財政再建の必要性**

- ・地方分権の推進のためにも、地域主権型社会の構築、地域経済の自立的発展が求められ、「国土の均衡ある発展」から地域の自主・自律、地域間競争を前提とする「地方の自立的発展」へと国策が転換されている。
- ・国内各地方の経済格差が拡大している中、北海道および道内市町村の地方財政の健全化が喫緊の課題。

### **安全・安心な国民生活の確保**

- ・地震、津波、河川氾濫、土砂崩れ、台風、噴火など自然災害への対策、また交通安全対策や防犯・治安対策など、国民生活の安全・安心に対する関心がより一層高まってきている。

### **価値観の多様化**

- ・国民の価値観が多様化し、物質的なものより精神的なものへ、量より質へ、ハードよりソフトへと価値の比重が変化するとともに、個々人が独自の価値判断で豊かさを感じるようになってきた。
- ・そのため、ライフスタイルの面では、個人・家庭生活の重視やレジャー・余暇生活等を大切にする傾向が強くなってきており、所得の上昇分や増加した余暇時間は心の豊かさや自然とのふれあいによる安らぎやゆとりのために利用したいとする人々が増加しつつある。

## **(2) 北海道の特性**

今後の北海道開発では、北海道を新たな時代のフロンティアと位置付け、北海道特有の資源を活用して、国や地域が抱えている困難な課題を解決する先駆的・実験的な取り組みを行っていく必要がある。

そのため、以下に主な北海道の優位性・可能性と特有の制約条件を整理した。

### <北海道の優位性・可能性>

全国土面積の22%を占める広大な国土  
第一次産業の優位性  
豊かな自然環境  
サハリンに隣接、欧米と東アジアとの結節点に位置しているという地理的優位性  
高等教育機関や研究施設の集積と優秀な人材の輩出  
多様な資源・エネルギーの賦存  
開放的な道民性 など

また、地方分権の推進に向けた北海道の自立的発展のためには、国が地域の自主・自律的な取り組みやその地域が抱える特有な制約条件を踏まえた施策の展開も必要となる。

### <北海道の制約条件>

広域分散型社会（広大な国土に人口や社会機能が分散）  
積雪寒冷という厳しい自然環境  
水害、火山災害、地震災害等の自然災害の多発  
全国に先駆けて到来する少子化・人口減少、高齢化、過疎過密化  
逼迫する地方財政危機  
脆弱な資本・技術の蓄積と産業構造  
官依存・中央依存から脱却できない道民意識 など

### (3) 北海道開発の意義

- ・わが国は、無資源国であるがゆえの積極的輸出政策等によって急速な経済成長を遂げ、グローバル化の進展による海外諸国との交流・連携によって安定と発展を成し遂げることができた。しかし、食料やエネルギーの安定的確保、環境問題の解決、豊かな自然環境の下での国民への安らぎの場の提供等、やはり自国で解決しなければならない課題もまだ数多く残されている。
- ・北海道開発は、明治初期の開拓使設置以降、国が北海道の豊富な資源や広大な国土を利用し、国全体の安定と発展に寄与するため、計画的かつ組織的に進められてきた。今日においても、全国土面積の22%を占める広い国土、豊かな自然環境、オープンな道民性等、北海道が保有する優位性や可能性を活かし、それらの課題解決に向けた施策を展開していく北海道開発は大きな意義があり、今後も継続して推進されるべきと考える。
- ・すなわち、安全・安心な食料の安定的供給、観光立国への貢献、環境問題への対応、循環型社会の形成、などの取り組みは全国のどの地域でも実施されているが、北海道の場合はその規模の大きさから開発効果が相対的に高く、国への貢献度も高い。そのため、北海道の開発は国の持続的発展にとって重要な意義を持っている。
- ・また、地方の自立に向けた取り組みは、地方分権の推進のためにも非常に重要であり、北海道の自立に向けた地域独自の取り組みを支援するという観点からの北海道開発も



必要かつ重要である。さらには全国土面積の 22%も占める国土の保全、他地域とは異なる豊かな自然環境の保持、そして国民の安全・安心な生活環境の確保という国土形成という観点からの北海道開発も、わが国の持続的発展にとって必要不可欠であり、充分意義があると考える。

## 2. 第 6 期北海道総合開発計画の全体評価と主要施策の点検について

### ( 1 ) 第 6 期北海道総合開発計画の基本理念とその施策

平成 10 年から 10 力年計画で推進されてきた第 6 期北海道総合開発計画は、以下のような 3 つの基本理念とそのための主要施策で構成されている。

#### [ 基本理念 1 ]: 国の内外に開かれた自立する北海道の実現

地球規模に視点を置いた食料基地の実現

成長期待産業の育成 (IT、バイオ、水素燃料電池等の新エネルギーなど)

森林を支える産業の育成

北海道産業の活力を向上させる発展基盤の整備 (経営規模の拡大、金融支援、産業クラスター活動、北大 R&B パーク構想、(独)北海道開発土木研究所、苫東・石狩、国内広域交通体系の整備、北海道新幹線の着工など)

北海道産業の国際化 (海外進出支援、サハリンプロジェクト、国際観光の促進など)

地域間の国際交流・国際貢献 (北方領土とのビザなし交流など)

国際交流基盤の整備 (多目的国際ターミナル、新千歳空港など)

#### [ 基本理念 2 ]: 恵まれた環境や資源を誇りを持って次世代に引き継ぐ北海道の実現

恵まれた自然との共生 (天然林の維持、釧路湿原の自然再生、シーニックバイウェイなど)

森林、農地、河川、湖沼、海域の有する環境保全機能の維持向上 (水資源確保のためのダム整備、下水処理施設や家畜排泄物処理施設等の整備、森林蓄積など)

環境への負荷の少ない循環を基調とする地域社会の形成

#### [ 基本理念 3 ]: 多様な生活や文化を享受できる安全でゆとりある北海道の実現

国民の多様な自己実現に対応した余暇・生活空間の形成 (来道観光客の増加、アウトドア関連、道の駅、わが村は美しく運動、シーニックバイウェイなど)

個性的な農山漁村と都市との交流の促進 (ニューカントリー構想、交流拠点の整備など)

多様な個性を尊重する文化の展開 (北海道遺産、YOSAKOI ソーラン祭り、さっぽろ雪まつりなど)

アイヌ文化の振興と生活環境の向上

ゆとりある生活の場の形成 (冬季・雪対策、少子高齢化など)

暮らしの多様な選択を実現するネットワークの形成 (高規格道路、航空、情報のネット

ワーク化など)

安全な地域社会の実現(水害、地震、津波、火山噴火への防災、交通事故対策など)

## (2) 主要施策の評価と課題

- ・北海道総合開発計画には、国への貢献施策とともに地域の自立的発展を支援する施策も盛り込まれている。また、総合開発であることからハードインフラの基盤整備ばかりでなく、ソフト施策すなわち地域経済や産業の発展・振興、人づくりや研究開発の推進といったことも計画の中に盛り込まれている。
- ・その上で第6期計画を評価してみると、計画の執行組織である北海道開発局がハードを中心とする事業を主体としていることから、基盤整備は充実してきたものの、そのインフラを有効活用するソフト施策が十分でないための遅れや無駄が目につく。以下に今後の施策展開に必要な不可欠な点を整理した。

### 次代を担う人材の育成

- ・人が国家の礎であるように、地域もその基盤に人があって、人を通しての開発でなければその発展は望めない。また、大競争時代は、言い換えれば“知恵の時代”であり、そこでの優劣はどれだけ優秀な人材を抱えているかに依っている。そのため、これからの北海道開発は地域の発展基盤となる人材の育成に重点を置いて展開すべきである。
- ・北海道はその歴史、国主導の開発が行われてきたことから、道民の間には国頼り、官頼りの気風が染みついてしまったとの批判もある。そのため、自主・自律の気概を持ち社会貢献への強い意志を有する人材を結集するとともに、生涯教育の充実、教職員の再教育などにより、IT革命、高齢化、国際化など時代の大変化に対応する知識・技術を一人でも多くの道民が修得し得る環境を整備しなければならない。

### 新たな成長期待産業育成のための開発

- ・わが国がグローバル化の進展に伴う国際競争に勝ち残っていくためには、より一層の科学技術の開発促進が必要であり、総合開発計画の中に盛り込まれなければならない重要な施策である。しかし、北海道開発局がそれらの行政主体でないこと、他省庁や研究機関等との連携が計画どおりに実施されていないこと等から、成果という点ではまだまだ計画の途中段階にあると言わざるを得ない。
- ・そのため、科学技術の開発は今後も継続していくべき事項であり、特に国は「第三期科学技術基本計画」(=H18~22年度の5カ年計画)によって科学技術立国、知財の蓄積を図っていく計画であることから、北海道は研究機関や施設、研究者が多いという優位性・可能性を活かして、独自の研究とその成果の事業化に積極的に取り組み、新たな成長期待産業を育成発展させていかなければならない。

### 消費者や道民ニーズに視点を置いた開発(=ハードとソフト施策との連携)

- ・田や耕地、草地の大規模化など生産基盤の整備は進展しているものの、担い手の減少や

需要見通しの甘さによる減反政策、生乳の廃棄などの現象が起こっており、結果的には投資効果の低い事業展開になっている。そのため、今後の施策展開にあたっては次のような点に留意する必要がある。

整備するインフラの投資効果を高めるため、農水産物は国内市場だけではなく海外市場もターゲットにおいた食料供給計画を考える。

消費需要を高める観点から、量的確保とともに消費者ニーズに応じた食料の戦略的生産を視野に置いた施策を展開する。

特に、わが国の食料自給率向上に向けた供給計画については、成果をあげるため具体的生産品目ごとの供給計画とともに、具体的目標値と期間を明示した Action Plan(実行計画)も策定し、実行 - 評価 - 改善・対処していく必要がある。( PDCA サイクルを回す! )

#### **多様な主体との連携・協働と既存ストックの積極的活用**

- ・産業振興、人づくり、研究開発の促進などのソフト施策と連携して開発を推進するためには、他省庁および地方公共団体や民間団体等を含む多様な主体と連携するとともに、既存ストックを効果的・効率的に活用するなど、投資効果の十分な発現を図る必要がある。

### **3. 新たな計画の在り方について**

新たな北海道総合開発計画のあり方を考えるにあたって、次のような4つの観点からそのあり方を検討していくべきと考える。

#### **[ 観点 1 ]: わが国が目指す姿の実現と重要課題解決の手段としての北海道開発**

21 世紀においてわが国の目指す姿の実現と新たな時代の潮流の変化にともなう重要課題の解決のため、北海道開発法に基づき、北海道が保有する優位性と可能性を活かしてそれらの実現と解決を図っていくという観点から、北海道総合開発計画を考えるべきである。

#### **[ 観点 2 ] 地域と国の協働作業としての北海道開発**

地方分権の進展によって地方は地域主権型社会の早期構築を求められているが、すでに北海道は、自らが抱える問題・課題の解決や 21 世紀における北海道の自立的発展を目指した独自の取り組みを積極的に展開している。それら地域の自主・自律的取り組みの中には、わが国が目指す姿の実現や時代の潮流の変化によって発生した各種課題の解決に貢献し得る取り組みも含まれている。

そのため、それらの取り組みを国が支援し、地域と共に協働することによって、より大きな成果と早期の解決につながることを期待できる。新たな北海道総合開発計画は、

わが国が目指す姿の実現や重要課題の解決と北海道の自立的発展という“一石二鳥”の観点から推進していくべきである。

**[ 観点 3 ]: 地域の自立や最低限の発展基盤整備への支援としての北海道開発**

国の発展は地域の発展の総和である。そのため国は、北海道の自立的発展に向けた独自の取り組みへの支援とともに、全国並というナショナルミニマムの観点から地方の発展基盤となる最低限の基礎的社会資本の整備を支援すべきであり、北海道総合開発計画はそれら2つの観点から推進すべきである。

**[ 観点 4 ]: 前計画の評価を踏まえた新たな北海道開発**

第6期北海道総合開発計画の評価を前提に、未達項目や継続実施すべき項目について再検討し、必要と判断されるものは再度新たな北海道総合開発計画に盛り込む必要がある。

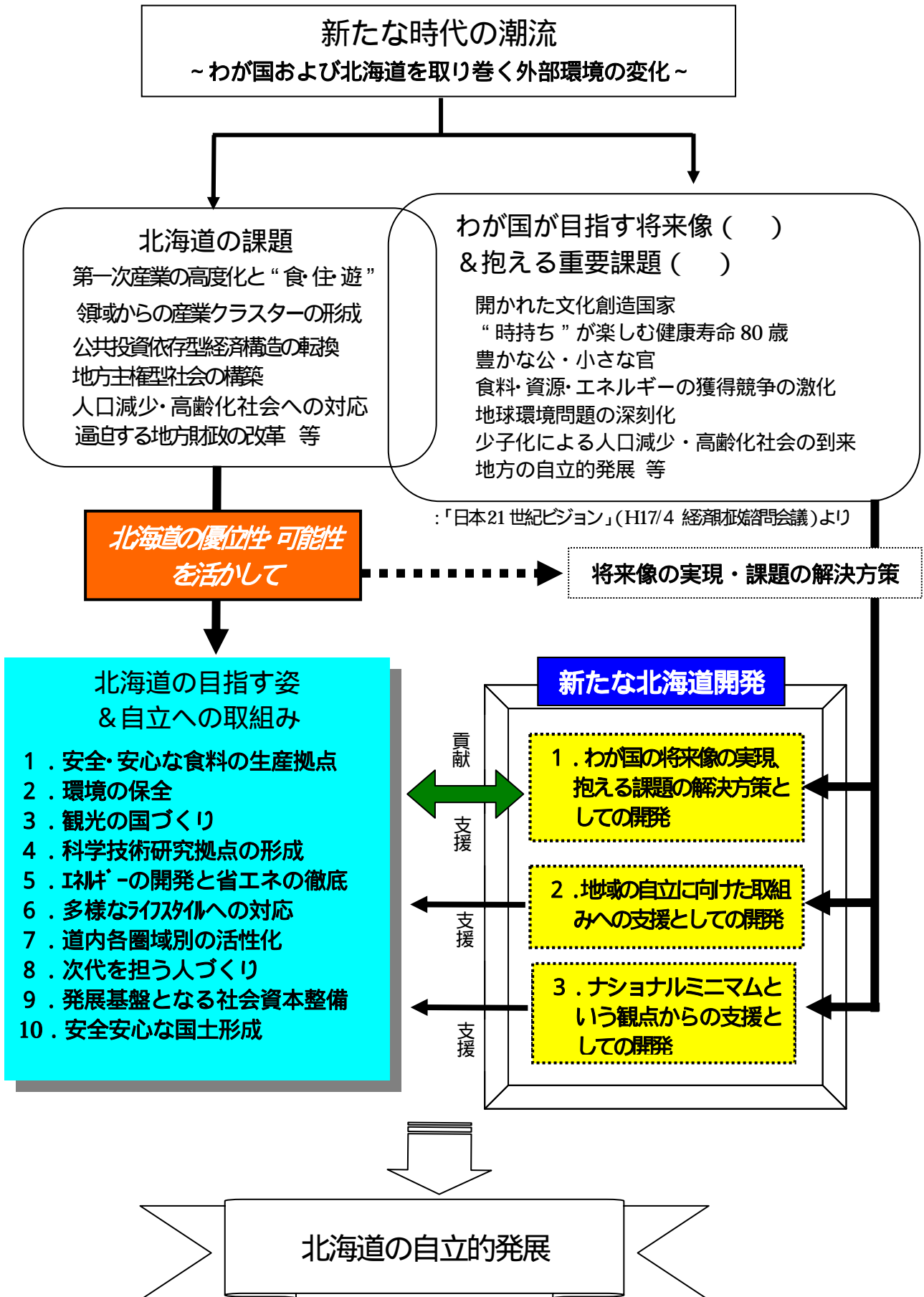
また、以上のような北海道開発を進めるにあたっては、次の点を考慮した施策の展開が望まれる。

＜新たな開発計画の策定において考慮すべき点＞

- 1．新規投資ばかりではなく既存ストックの有効活用に努めること
- 2．そのためにハードを有効活用するソフト施策との戦略的組み合わせ
- 3．各事業間、省庁間、国と地方間の連携・協働による総合性の発揮を図ること
- 4．PFI手法の導入など民間投資の誘発・活用を図ること、等

以上

# 新たな北海道開発のあり方



## 中間とりまとめに向けた意見

委員 山本博一

### 1) 時代の潮流の変化と北海道開発の意義について

北海道の優位性を主張すべき論点として、「対自然、対人間関係において、国内の都市地域と比較してより濃密な繋がりをもつ地域であり、このことによってより人間らしい営みの可能な地域である」という視点から北海道の発展性を求める必要があると考える。

「グローバル化への対応」では経済競争力の向上に重点がおかれているが、アジア地域との「共生力」という観点から考える必要がある。例えば、林産物については輸出拡大というよりも、アジアの森林保護の観点から北海道の森林資源を日本国内の市場においてシェア拡大するという主張が求められる。また、森林保護・自然保護の観点からの国際協力関係の構築が重要である。

### 2) 6期計画の点検について

施策の点検という意味では、P5「3. 森林を支える産業の育成、主伐対象人工林面積」という指標は、40年以上前の植栽行為の反映であり現時点の施策の成果ではない。このことについて施策を評価するならば、人工林の間伐実施状況、林道等の生産基盤の整備状況を施策点検の指標に用いるべきである。林業産出額の減少が重要な問題であるが、施策の点検としては、減少の要因についての分析が十分になされていない。「戦後造林された人工林が生育途上」という理由は「伐採対象人工林面積の増加現象」と矛盾している。森林を支える森林組合については広域化率のみならず、事業量や事業の内容についても施策点検を行うべきである。(トビックス)として消費者との連携を取り上げているが、林産物の需要拡大に向けた施策の展開についても点検を行う必要がある。

P20で環境を保全する施策が点検されているが、自然公園や自然環境保全地域における保全のための施策やその成果が示されていない。具体的に保全の対象となる地域の面積がどのように変化したのかを示す必要がある。

P25, 基本理念2の主要施策の点検において、「バイオマス等の再生資源の活用」について連携と協働に関する記述が見られるが、行政としてどのような施策がなされ、成果が認められたのかという観点からの点検が必要である。

「循環型社会の形成」の指標として住宅や建造物の木造率も指標に取り込む必要がある。

どこで取り上げるべきか判らないが、第一次産業の維持と自然保護のために安定した集落の維持という観点からの施策の点検が必要である。

### 3) 新たな計画のあり方について

第4回部会でも指摘したように、農水産物の輸出拡大の前に「国内シェアの拡大」という課題も示しておくべきである。

P2, 2) 自然環境の保全、資源・エネルギー問題解決という課題については、経済面だけでは限界があり、次世代に資産を繋ぐという価値観、倫理観からの議論が必要である。このことは我が国のみならず世界に発信することの可能な課題である。

## 中間とりまとめに向けた意見（鷲谷いづみ委員）

地域の発展の基盤となる資源(英語ではcapital)としては、インフラのように人がつくったもの、労働力をはじめとして人間そのものがもつさまざまな能力、人と人との絆がもたらす力の源ともいえる社会関係、3つに加えて自然資源(Natural Capital)も忘れられがちではあるが最も基本的で重要なものである。特に北海道が他の地域から差別化でき、優位に立てるのはこの自然資源の豊かさではないかと思われる。開発計画における基本理念の2にはそれが反映されているのだろう。

しかし、これまでの開拓、開発の歴史においては、それを資源として保全しながら持続的に活用しようとする視点が欠けていたようである。特に近年の開発においては、自然環境に関する配慮が本質的に欠けていたように思われる。そのため、自然資源の価値の低下には著しいものがある。農地等として開発された後に放棄された土地が外来植物で覆われた荒地になっている場所も散見される。河川は過度に人工的に整備されて川特有の生態系を失っている。生態系の不健全化があらこちらで目につくが、おそれなければならないことは、不健全化がある限界を超えることによる不可逆的な価値の喪失である。生態系の不健全化は人間活動がもたらすインパクトに対して単に線形に反応するのではない。ある閾値を超えると別の不健全な状態に移行して原因を取り除いても自動的にもとの状態に復帰することができなくなる。そのような生態系の変化をレジームシフト、もしくはカタストロフィック・シフトというが、現在はその瀬戸際なのではないかという気がする。なお、カタストロフィック・シフトを含む非線形の変化、すなわち作用因の増大に対して反応が線形ではなく、飛躍的な変化が起こり、生態系サービスの提供という点から見て生態系がまったく異なる状態へシフトしてしまうような変化は、世界中で増加しているもようである。加速的な変化、突然の変化、あるいは不可逆的な変化など、「非線形の」変化は、新興伝染病の発生、水質の突然の悪化、青潮の発生、漁業の崩壊、地域気候のシフトなどにみられるように、さまざまな災禍をもたらすものである。

無秩序な開発や一次産業を含む自然資源の利用を抑制し持続可能性を確保できるように人間活動を調整するためには、流域レベルでの順応的な生態系管理を主要な政策とする必要があるだろう。これについては、国連のミレニアム生態系評価

<http://www.millenniumassessment.org/en/index.aspx>

におけるシナリオ分析の結果が参考になる。検討された4つのシナリオのうち、Adaptive Mosaicと名付けられた地域環境の順応的保全・利用を重視する政策は、他の政策に比べて、生態系サービスの保全・増進およびそれを通じた人々の幸福の増進にもっともよく寄与するという分析結果である。

このシナリオが仮定したAdaptive Mosaicの政策では、地域、特に流域での政治的・経済的な活動に重点が置かれる。地域の生態系管理戦略が重視され、地域社会の制度的強化がなされる。生態系の機能や適切な管理に向けた理解や知識を向上させるために重点的な人的、社会的投資がなされ、生態系の復帰可能性(レジリエンス:外力をうけてももとの状態に戻る性質)や脆弱性、

可変性など、現在は欠けているが生態系の適切な管理に欠かせない情報・知見が蓄積する。そのような知識を学ぶことに対する努力がなされる一方で、人智の及ばない事柄に備えるという謙虚さもこのシナリオにおける順応的な生態系管理の特徴である。源流域から海までの生態系複合を一体的に順応的に管理することで、自然、人間関係、人的、人造すべての資源を目減りさせずに人々の幸福の増進のために活かすことができるはずである。

アメリカ合衆国ではミシシッピ川上流域での順応的な取り組み等を参考にして考えると、北海道においても農地と河川の間には緩衝帯となりうる湿地や河畔林を再生することが下流域の河川・湖沼および海の生態系の健全性維持にとって必須であり、順応的管理の中でも優先的に取り組むべき課題になりうるのではないかと思われる。

いずれにしても、生態系の不健全化がどのように進行しているかを正しく理解し、そのことが地域社会とその将来にどのような影響をもたらすか予測することが緊急の課題である。生態系サービスを評価の中核とした国連のミレニアム生態系評価を参考にして北海道においても生態系の総合的なアセスメントを実施する必要があると思われる。