

国土審議会北海道開発分科会  
第7回基本政策部会議事録

平成18年6月23日

## 国土審議会北海道開発分科会第7回基本政策部会議事次第

日時：平成18年6月23日(金)

10:00～12:30

場所：中央合同庁舎2号館低層棟

共用会議室3A・3B

### 1. 開会

### 2. 議事

(1) 中間とりまとめ素案について

(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基本政策部会委員名簿

資料2 中間とりまとめ(素案)の概要

資料3 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(素案)

参考資料1 第7期北海道総合開発計画原案によせて(濱田委員)

参考資料2 第 章 大転換期における北海道開発の諸課題 - 参考資料 -

参考資料3 計画の主要施策の進捗状況(データ集)

参考資料4 国土審議会北海道開発分科会の調査審議事項等について

参考資料5 調査・審議にあたっての視点・論点

国土審議会北海道開発分科会第7回基本政策部会

平成18年6月23日（金）

○鈴木参事官 おはようございます。ただいまから国土審議会北海道開発分科会第7回基本政策部会を開催いたします。

今日はお忙しい中をお集まりいただき、ありがとうございます。今日の部会は10名のご出席をいただいております。また、嵐田昇委員が所属します北海道庁から前川東京事務所長に来ていただいております。同じく加藤啓世委員の所属します札幌市から下村市民まちづくり局長に出席いただいております。私は今日の事務局を担当します国土交通省北海道局参事官の鈴木です。どうぞよろしく申し上げます。

これ以降の議事の進行につきましては、南山部会長をお願いしたいと思っております。よろしく申し上げます。

○南山部会長 皆さん大変お忙しいところをご出席いただきましてありがとうございます。

まず、今日の部会の進め方についてご説明させていただきます。前回の議案でもお話のありました、今日は中間取りまとめの素案を議論していただくことになっております。今回の部会の議論を受けて次回、第8回で中間取りまとめ案をまとめることにしたいと考えております。

今日の進行ですが、既にお配りしてあります取りまとめの素案について、まず、第I章「大転換期における北海道開発の諸課題」と第II章「第6期計画の点検について」を議論していただき、その後で第III章の議論をしたいと思っております。

それでは、第I章と第II章について事務局から資料の説明をいたします。

○鈴木参事官 資料に基づきましてご説明したいと思います。

配付資料が多いので、配付資料のうち資料2「中間取りまとめ（素案）の概要」は資料3「国土審議会北海道開発分科会基本政策部会中間取りまとめ（素案）」を要約したものですので、これで説明させていただきたいと思っております。併せて、参考資料2と3を用いて説明したいと思いますので、まずは資料2と参考資料2を見ていただきたいと思います。

資料2の「北海道開発の歴史と現状認識」ですが、参考資料2の1ページの「北海道開発の歴史」に、昭和25年の北海道開発法制定以来、昭和27年からの第1期北海道総合開発計画、当時の目標は資源開発あるいは産業振興ということから始まりまして、第2期、第3期、第4期、第5期、現在は第6期で平成10年から19年度までという計画の経緯を示しております。

こういう経緯からしまして、参考資料2の2ページに北海道開発の歴史ということもありますけれども、人口でいきますと450万人から560万人、道内総生産も2兆6,000億円から20兆円まで成長してきました。このように北歐の一国にもほぼ匹敵するよ

うな地域経済社会を形成するに至っています。

本文に戻りますが、「しかし、現実の姿には厳しいものがある」ということで、重化学工業化による巨大コンビナートの形成を目的とした苫小牧東部地域開発等のプロジェクトにつきましても、石油危機等予想を超える経済社会環境の変化があり、当初の想定どおり進まなかった。付加価値と雇用創出力の高い製造業の立地・集積が進まず、人材・資本・技術の蓄積は乏しい。食や観光に係る産業は、その比較優位にある諸条件を生かしきれず、確固たる基盤を形成するに至っていない。日本経済の成長の中心となっている産業部門での停滞。更に、平成13年以降の公共事業の削減の影響を受け、北海道の経済状況は全国の最後尾に位置しているという厳しい状況です。

次ですが、これも前回の部会でも議論がありました、「こうした状況を背景に、北海道開発の在り方をめぐる多くの批判・意見がある」ということで4点挙がっております。

国主導の開発で道民に国頼り・官頼りの気風が染みついてしまった。これまで北海道の社会資本整備には国の膨大な資金が投下されてきたが、投下の割には産業面などで体力がついてきていない。北海道の自立を求める声が広がっており、早期に自律的發展を遂げて国への依存度を下げていくことが強く求められている。もはや戦後の開拓期ではなく、社会資本整備水準は全国並みではないか。国策として北海道を開発する時代は終わったのではないかという厳しい意見・批判があります。

一方、北海道における新しい芽としまして、これまで50年にわたる北海道総合開発計画に基づく社会資本整備の成果が徐々に現れてきております。このような中で、国としての北海道開発の意義や、北海道総合開発計画はどうあるべきかということ認識をしながら、21世紀に入りどのような時代環境にあり、時代の要請が強まっているのか認識を新たにしていく必要がある。この部分が最初の前書きです。

2ページは第I章ですが、「大転換期における北海道開発の諸課題」。まずは「我が国を巡る環境変化と北海道開発」(1)「我が国を巡る環境変化と国家的課題」です。

これも、参考資料2の3ページ「グローバル化の進展、東アジアの成長」、各国間・各地域間の競争が激化している状況。

4ページは同じく「グローバル化の進展、東アジアの成長」で、例えば観光部分で言うと、東アジアの割合が非常に多くなっております。右側のグラフの訪日外国人来道者数を見ていただいても、アジア系が非常に多い状況がわかります。

さらに5ページは「世界的な食料・エネルギー需給逼迫の恐れ」で、世界人口につきましては、この40年間でほぼ倍増になってきております。さらに右側のグラフ「世界の穀物の生産量等と期末在庫率の推移」を見ましても、単に収穫面積が下がってきているのに対して人口が伸びている。このように現実には厳しい競争に直面してきている。

6ページの「地球環境、エネルギー問題」でいきますと、左側にエコロジカル・フットプリント(EF)という指標がありますが、既に1.0を超えている状況になってきてい

る。右側のグラフでは、国内の土地だけでは消費水準を支えられるような状態ではなくなっているという問題があります。

本文に戻りまして、このような厳しい状況の中で、一方では人口減少という面を持っておりますので、今後どう対応していくかということが国家的な課題になっております。地方分権の流れの中では自律性・主体性のある地域社会の形成が求められています。

一方、(2)「北海道の特性・資源」ですが、北海道につきましても、フロンティア精神あるいは社会的開放性ということで他に見られない特性・資源を持っております。具体的には、広大な農地、豊かな漁場、良質な水資源、冷涼な気候が生み出す、安全・安心で良質な一次産品。活用可能なクリーンエネルギー源が豊富に存在。地理的には、東アジア、極東ロシアと北米との結節点に位置するロケーション。しかし、厳しい面も持っております。北海道は厳しい積雪寒冷の地であり、広域分散型社会になっています。あるいは、大消費地・産業集積地からは遠いというハンディがあります。

その中で、我が国を巡る課題に対して北海道の持っている優位性を使って解決に向けることが期待される北海道の姿になります。アンダーラインを引いてありますが、北海道に新たな可能性と機会を見出す内外の人々と共に、経済、科学技術、文化など多様な価値創造力にあふれた実力のある地域として存在感を高めていくことが期待されています。そこで、グローバルな視点に立った「新たな北海道イニシアティブ」を発揮することが求められているということです。

2の「北海道開発の基本的課題」は、北海道は具体的に何が求められているか、何が課題なのかということで、3ページの「時代の潮流と諸課題」の中で「グローバル化」。我が国にグローバル対応型の競争力ある地域経済モデルを提供することが課題であり、農水産物の国際競争力強化・輸出拡大。「観光立国日本」の旗手として、国際水準の観光産業創り。サハリン・プロジェクト等極東ロシア地方との様々な活動において連携強化。北方領土問題の解決に向けた日ロの交流拡大や経済協力の促進などが北海道の課題であるということです。

「自然環境・エネルギー問題」につきましても、水、森林、湿原など北海道の豊かな自然環境は、同時に観光産業等の基盤であり、その保全に再重点で取り組むことが重要になってきております。我が国の森林の約4分の1を占める北海道の森林におけるCO<sub>2</sub>の吸収源対策の取組みによって、国内外へ貢献していく。北海道の特性を生かせるような風力、雪氷冷熱、バイオマス、ソーラーなどの自然エネルギーの利用。地球温暖化対策の先導的な役割などの部分です。

「人口減少・少子高齢化」では、北海道の持っている人口減少、少子高齢化、人口低密度、積雪寒冷という条件の下で、活力ある地域社会のモデルを全国に先駆けて実現するという課題も持っております。これも農山漁村の中心集落等において、冬期集住といった新たな居住形態の創造など、雇用、生活面での安定性を高めるための工夫。良質な生産基盤

による生産性の高い農業を維持するため、新規就農者を広い視野に立って求め育成するなど後継者の確保。交流人口増加の努力等です。

一方、「活力と競争力ある地域経済社会の形成」という意味では、地域の活力の源泉は、付加価値を高める力にある。地域に存在する優位な資源・資産・特質を武器に域内循環を促進しつつ、地域経済社会を変革する努力が求められるということで、地産地消的な財・サービスの好循環を創出。民の経済活動を基本に、付加価値の高い競争力のある基幹産業・成長期待産業の育成と集積を図り、地域に新たな雇用を創出する。安全・安心の確保、快適な居住環境、モビリティの向上など、地域を支える各種の基盤整備。

これらが北海道の求められる課題として整理しております。

次に4ページ、第Ⅱ章「第6期計画の点検について」。第6期計画の点検におきましては、「計画の基本理念・主要施策の進捗状況と評価」で進捗状況を評価しております。それは「国の内外に開かれ自立する北海道の実現」、「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」、「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」の3つですが、これは参考資料3のデータ集を見ていただきたいと思います。

参考資料3の1ページが施策の1「地球環境に視点を置いた食料基地の実現」です。安定的農水産物の生産、輸出の増加。クリーン農業等、安全や良食味などの消費者ニーズを踏まえた農水産物の生産、流通が増加しているということで、例えば上左側のグラフにつきましては、全国に対して北海道の農地のシェアが増えつつありまして、平成16年現在24.9%まで増えている。さらに食料の生産額につきましても12.3%まで増えている状況が見えます。さらに右端のグラフは、東アジア諸国への農水産品の輸出につきまして、ここ6～7年で5倍程度まで増えてきております。中段の真ん中にはクリーン農業の農業者も7,000人ということで約7倍になっております。右側の棒グラフで見ると、北海道は農薬の散布量そのものが非常に少ないことなど、このようなことが進んできている状況がうかがえます。

参考資料3の2ページは「新たな成長期待産業の育成①」で、産業クラスターの形成に向けた取組みやIT産業、バイオ産業の育成に向けた取組みを実施してきています。現在、産業クラスターにおいては、28の地域研究会が展開されておりますし、さらに情報産業関係あるいはバイオ関係の産業につきましても、年々増加しています。一方で、増加が伸び悩んできている部分もグラフから若干読み取れますけれども、本文の中では人材等の供給が間に合わない点が考察されています。

参考資料3の3ページ「新たな成長期待産業の育成②」は、林業算出額が減少している状況であります。カラマツ資源を原料とした集成材等のニーズが急速に高まってきています。また、左下に表が入っておりますが、苫小牧東部地域の用地分譲実績は計画どおり進んでいない状況が見て取れます。そして、預貸率の推移もありますが、政府系金融機関による貸し渋り対策を実施したことにより、金融システムの安定化が図られた部分です。

参考資料3の4ページは「北の国際交流圏の形成」で、訪日外国人の来道者数が増えていること、あるいは国際チャーター旅客数が増えてきている状況が読み取れます。

参考資料3の5ページからが「恵まれた環境資源を誇りを持って次世代に引き継ぐ北海道の実現」の部分ですが、「自然との共生」につきましても、左側の表にありますようなラムサール条約登録湿地も増えてきております。住民・事業者や行政などの連携・協働した自然や環境の保全意識の高まりや、健全な農業経営の維持により、北海道らしい自然と個性的な景観が維持されているということの評価しております。

参考資料3の6ページは「環境保全機能の維持」ですが、上左には「公共用水域の環境基準達成状況」がありまして、河川はほぼ80%以上に達しています。しかし、湖沼の達成率は40%を割っているということで、一部閉鎖性水域での水質はまだ課題を抱えています。また、森林の蓄積の増加による、多面的機能の維持、発揮がなされてきているということで、下のほうには森林面積の推移等が載っています。

参考資料3の7ページは「循環型社会の形成」で、再生資源の利用促進のための施設整備につきましても、ここ6年間で特に資源化等の施設は倍以上の伸びを示しています。ただ、右側の四角にありますように、ごみの排出量につきましても、北海道は1人当たり1日1,414グラムで、全国に比べても多い。リサイクル率も全国に比べて低い。減量処理率は、ごみをそのまま捨てるのではなく焼却、破碎、資源化等で減量する率ですが、上段が平成9年度で下段が平成15年度ですが、また全国に比べて北海道が低い状況にあります。

参考資料3の8ページからが「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」の部分です。「国民の多様な自己実現や交流の場の形成」ということで、全国に先駆けて取組みとしては、「シーニックバイウェイ」、「グリーンツーリズム」など新たな動きが見られるものの、国内観光客数はここ数年横ばい状態である。左上のグラフは来道観光客数ですが、平成12年度の有珠山噴火による観光客の落ち込みがまだ回復し切っていない状況が受け取れます。

参考資料3の9ページは「安全でゆとりある生活の場の実現」で、ゆとり等の達成度を平成10年、15年度で比較しております。ゆとりある生活の場の形成が図られてきたものの、冬季の生活改善やバリアフリー化等についてはニーズが高い状況であり、まだ課題が残されている状況です。

参考資料3の10ページは「暮らしの多様な選択を実現するネットワーク①」で、内貿ユニット貨物そのものは進んできておりますが、フェリーはむしろ減っている現象です。代わってRORO船等が増えてきています。港湾、空港の整備が進んだものの、内貿ユニット貨物量増加への対応、冬季の安定的な就航の確保が課題となっています。左下の稚内空港の月別就航率でいきますと、12月から3月までは就航率が各年とも落ちこむという問題、課題を抱えています。

参考資料3の11ページは「暮らしの多様な選択を実現するネットワーク②」で、例えば道路のネットワーク、左上のグラフがありますが、特に右側に高規格ネットワーク促進とあります。ここ10年近くで高規格の供用率は20%から40%ぐらいまで増してきておりますが、主要都市間を連結するまでに至っていない。一般道路でいきますと、交通需要の増加に対応し道路の多車線化などを進めてきております。また、都市の交通については、多くの都市圏において自動車依存が低下していないという状況になっております。

参考資料3の12ページの「安全な地域社会の実現」では、防災対策は進められてきておりますが、左側の棒グラフにありますように、全国の推定被害額でいきますと、北海道がトップになっております。また、左下図は「都道府県別交通事故死者数ワースト順位」ですが、平成7年は北海道が600人以上で1位でした。平成17年になりますと、約300人、全国ワースト4位で大分改善されてきております。大幅に減少しておりますが、交通死傷事故はまだ増加傾向にあります。

概要に戻りますが、第6期計画の主要施策については以上のような進捗状況です。

「施策の推進体制の評価」ですが、第6期計画期間中には、さらに事業の計画段階においても地方公共団体との連携を拡大し、各種施策の総合性を高めるため、関係行政機関との連絡調整の場の設置、事業への住民参加・理解に向けた取組みを進め、計画から実施等の事業の全過程を通じて、地域との連携を深めてきました。

事業への住民参加・理解に向けた総合戦略化等々により、相乗的な事業効果があらわれてきている。北海道開発局と北海道庁、市町村の調整の場として「地域連携会議」を設置して連携・協働を図ってきましたが、さらに進んで立案から合意形成の過程を含む調整・施策提言の場とする必要があります。民・地域との連携・協働の体制についても一層の強化を図ることが必要です。

「第6期計画の総括的評価」は、企画調査部会の報告にあります「計画中間段階の点検」で表現しておりますが、「時に全国の水準からみて遅れている点を是正することが強調される傾向にある北海道開発について、国の抱える困難な問題解決のための制度設計のフロンティアとなる先駆的、実験的な取組みを実施する」という北海道開発の意義の見直しを行った。第6期計画も中間点検の見直し過程を経て成果を上げてきたということが言えるのではないかと考えます。

北海道開発事業等、ハードな事業を主体とする基盤整備の充実が見られるものの、ハードを有効活用するソフトの領域について、人材の育成、地域発の新技术の開発、民間部門への投資促進といった政策の効果の発現や対応に遅れが見られる。このため、国においては、地域、特に重要な役割を担う民の活力の発現を強く促すため、公共事業の周辺部分を含めて、関係機関との連携をこれまで以上に進めるなど総合調整機能を一層発揮することが必要である。人口減少の中で、地域の活力維持という課題に対しては、基盤整備だけできめ細かく対応していくことには限界があり、人々の住まい方、暮らし方そのものを変え



ていく段階にある。四囲を海に囲まれた北海道では、グローバル化の進展の中、海洋に関しても、資源開発、漁業、物流などの利用面や、環境保全の重要性に対する認識の高まりなどが見られる。

こうした新たな課題を踏まえ、民や地域と連携・協働し、将来予測、民・地域との連携も踏まえた計画のビジョン・主要施策そのものを見直し、戦略的に対応していくことが必要である。より一層民・地域の力を引き出し地域を活性化する道筋とそのための基盤整備の道筋を共通の戦略として描くことが重要である。

ここが評価の部分になりますが、最初にお話しした北海道開発に対する批判・意見等に答えることになる部分にもなっていると考えております。

以上、第Ⅰ章と第Ⅱ章はここまでです。

ここでこの中間取りまとめの位置づけですが、この中間取りまとめにつきましては、今までの基本政策部会での議論の到達点として取りまとめたものでありまして、これをまとめましたら、P I 等により意見を募り、幅広い国民的議論を展開する予定です。その結果を踏まえて、部会において調査・審議をさらに進めて、平成19年前半を目途に最終報告を取りまとめることとなります。

○南山部会長 それでは、第Ⅰ章と第Ⅱ章についてご意見をいただきたいと思っております。

今日は櫻井委員が時間の都合で途中で退席されるということですので、よろしければ櫻井委員から先にお話しください。既に資料として本文が配られておりまして、第Ⅲ章までございます。櫻井委員がいらっしゃる間に第Ⅲ章までいくかどうかわかりませんが、第Ⅲ章についてもご意見があれば、あらかじめおっしゃっていただければと思います。

○櫻井委員 前回の案に比べますと努力の跡が見える感じがいたしまして、随分よくなったということは総体的には言えるかと思っております。ただし幾つか、1つかもかもしれませんが、全体としましては、過去の反省なども踏まえたりということはあって、何となく北海道開発の歴史というものを昔から見ていくと、だんだん内容が増えてきて、その分インパクトが薄まっていくということの延長上もこれもあるなというふうには思うのですが、そういう流れで言うと、「大転換期」とおっしゃってるけれど、わかるようなわからないようなという感じがあります。本当に「大」なのかというあたりがよくわからないので、書きぶりをもう少し変えたほうがいいのかということと、公共事業とか開発事業については相対的な意義が低下していることは確かで、それはもう十分だという感覚がある。大転換期の前に、全体として成熟した世の中になっていて、その中における北海道を切り出すということについての時代的な意義も相対的に低下しているし、開発事業そのものについても相対的に低下している。そういう中で、長期的にはある種、はっきり言うとなんだん縮小していくといえますか、要するに資源配分を変えていかなければいけない。そういう時代の中で北海道開発を今なお切り出すことについてどういう意義があるのかということをもしお書きになる気があるなら、むしろ冒頭に書かれると、「大転換期」

だといきなり浮くような感じもしますが、そういうものを踏まえて、しかもそういう展望の中でグローバルな観点とか社会の構造変化ということを書くと、より説得性が増すと思っております。

そのことと関係するのは、第Ⅲ章になりますが、資料3の24ページで「(3) 多様な主体が共に進める北海道開発」「1) 国民意見の反映と合意形成」ですが、ここはとても大事なことで、それをあえて「国民」と書いておられているのですが、要するに北海道に在住している人たち、北海道民のみならず国民にとって理解されるということ、二重に理解され支持されるのが大事なので、(3)の1)はただ「国民」と書くと少し弱いので、「北海道民のみならず」とか「広く国民に理解される」などと書くべきである。今なおそういう時代的な変化を踏まえて、なお北海道を切り出す必要性について広く理解していただくことが北海道開発の現時点の評価と将来像につながると思うので、この部分は少し書き足していただくといいのではないかと思います。

○南山部会長 ありがとうございます。それではほかの方、自由にご発言いただきたいと思えます。

○田中委員 今、大変高尚なところからのご指摘があったので具体的なことで恐縮ですが、2点確認を含めて意見を言わせていただきたい。

概要の5ページです。ここは総括的評価ということで極めて大事な部分だと思うのですが、2つ確認させていただきたいのですが、1つは、②に「関係機関との連携」という表現があります。この関係機関は具体的に何なのか。下を見ると、「民や地域と連携・協働」とも出てまいりますので、民と地域と理解してよろしいのかというのが1つです。

もう一つは、③の人口減少云々で「基盤整備だけできめ細かく対応していくことには限界があり」と書いてあります。その後のフレーズとして「人々の住まい方、暮らし方そのものを変えていく段階にある」ということで、逆に言えばどう変えるのかが見えない中で、実は総括的評価の一番最終行で「地域を活性化する道筋とそのため基盤整備の道筋」というように「基盤整備」と出てくるんですね。②に関しては基盤整備はだめだと言っているが、逆にそこでは基盤整備という表現が出てくるということで、これは手法等が見えないが、どう理解すればいいかを教えていただきたい。

○鈴木参事官 ②の「関係機関との連携」は、ここでは主に北海道庁あるいは市町村の連携が結果として民の活力の発現を強く促すと考えておりますが、特にNPOを含めないかとかそこまで言っているつもりはないです。

それと、基盤整備だけにきめ細かく対応していくと限界があるということは、第6期計画の中でいろいろな整備をしてきたのですが、人口減少・過疎化を止めてはいないという意味で、基盤整備が全く必要ないのかということとそうではなく、住んでいる人も含めて民間とか地域と連携・協働しながらこの地域をどうしていくかということと一緒に見出した上で、必要な基盤整備は共通の項目としてやっぺいこうという部分が、基盤整備の道筋を共

通の戦略として描くという部分で、そこは使い分けているつもりではあるのですが。

○田中委員 もしそうならば、そういうふうにとめるべきだと思いますね。なぜかというのと、マクロトレンドはとめにくいのは事実。ただ、それにぎりぎり知恵を出し合うというのが計画の1つのスタンスではないかというのが1つです。

もう一つは、各所に人材育成とか人の住まい方と出ているのですが、逆にこれが北海道開発計画という1つの開発計画の中で具体的にどう実現するのか、その手法がない。あるいはイメージされない評価というのが、よいことはよいと思うのですが、それに対して何らかの担保をどこかで持たない限り、言葉で終わってしまう。

それで先ほど関係機関と伺ったのは、1つの手法としてそれは北海道開発計画としての限界があるならば、ほかの国の手法の中でどうなのか。あるいは道庁も含めてどうなのか。つまり、民や地域と言うだけではなくて、逆にどこまでほかの官庁も含めての手法を取り込めるのかという開発局の姿勢といたしますか、それがないと、あっさり書くのはいけないのではないかという気がしました。

○鈴木参事官 第6期計画の反省、批判もそこにあると思うんですね。結局、国がハードを一生懸命やってきたけれどなかなかついてきていない部分があるということだと思うのです。先ほども櫻井先生からご指摘がありました、「多様な主体が共に進める北海道開発」という部分ですね。例えば国土交通省だけではなくて、北海道もそうですし、市町村、住民に至るまで共通の目的、目標、ビジョンをもって、そこでそれぞれが分担しながら1つの方向に進んでいくことが、次の時代に非常に大事になる部分だろうと考えて、それがこのバックにあります。

単にこれを閣議決定してほかの省庁も了解するからそれでいいということではなくて、それは最低条件ですが、例えばネット化ということを含めると、そういう多様な主体と一緒に進まないの実効性が上がっていかないだろうと考えて反省している部分でございます。

○佐藤委員 第6期計画の点検と評価の中で書き込んでほしいという要望を申し上げたいと思います。資料3の14ページですが、「交通安全対策の観点…ワースト1位返上に向け、事故分析に基づく効果的な事故対策等を進めてきた」は、まさに警察の事故分析を一生懸命したら自然と事故が減ってきたという形ですね。書き込んでほしいのは、「事故分析に基づく道路基盤整備の推進」とか、それを入れなければ、単にモラルとか交通ルールを守るというような話でワーストワンが返上されたと受けとめられかねないということで書き込んでほしいのが第1点です。

同じく20ページに、今の人材育成の件もありまして、「特に、若年者は北海道の…」に書いてあるのは、単に努力目標を提示しているにすぎないわけですね。その評価は何だろうともう少し踏み込んでほしい。例えば、札幌市はたくさんのコールセンターが立地しているんですね。その理由に幾つかありまして、1つは、若者の定着率が高い、ほかに行

きたがらない。多少たくさんのお金をあげるから例えば東京に行くかといっても、いや札幌で十分だという若者が多いことと、人に先んじるはしっこさはないが、的確な状況判断ができて着実に仕事をこなす能力がある。これはコールセンターのオペレータとして非常に大事な資質であるという評価があるわけです。そういう人材を必要とする産業があるわけですね。そういう点での書き込みとか、例えばIT等の情報産業における、単にプログラマーでない部分の人材、そして若者が住みたがっているまちであることをきちんと書き込むべきである。これも今までの開発計画の成果だと思います。

それと21ページのエネルギーの問題ですが、なぜ勇払の天然ガスが一切記述されていないのか。札幌市全部のガスが勇払から持ってきているわけですね。その事実が全部落ちているのはなぜか。バイオエタノールなど、これからどうなるかわからないものよりは、現在天然ガスとして使われており、資源があることを強調すべきである。まだまだ増えていく可能性があるかもしれない。そこをもう少し書き込んでほしいと思います。

22ページですが、新幹線に関して記述が一面的だと思います。一言で言えば勉強が足りないというか、外国人観光客を始め内外の交流基盤は、北海等新幹線は言ってみると本州の人を北海道に呼び寄せるときに観光客のためだけのものでなくて、基本的には北海道内の交通機関として使われる可能性が高いわけです。札幌と函館が約50分で行くわけです。そうすると北海道内の生活の仕方が一変します。それに伴って産業等も変わってきます。そういう部分の記述がなくて、ただの交流機関としてしか記述でしかない。もう少しきちんと書いて、新幹線が札幌に来たときに北海道がどうなるかというビジョンをこの時期にきちんと示さなければ、後に示す機会はないだろうと思います。以上です。

○南山部会長 ありがとうございます。

○高松地政課長 道路行政がやっていることを念頭に書いていますので、分析しているのは道路管理者が分析し、道路管理者が対策を講じていることを想定しながら書いた文章でございます。

○鈴木参事官 要するに道路対策を進めてきた結果という部分を、道路の整備も含めたものということですか。

○高松地政課長 書きぶりとして、分析も道路管理者がやっている分析を念頭に置いた文章ですので、そこがもう少しわかるような表現方法は工夫したいと思いますが、書いていることは警察の分析を指しているものではないということでございます。

○佐藤委員 普通、分析というとそういうふうを受けとめられがちですね。

○鈴木参事官 そういう方向でいきたいと思います。

○南山部会長 ほかに全体的な考え方も含めてご意見はございませんか。

○山本委員 森林に関することでコメントしたいのですが、まず第6期の点検・評価の部分についてですが、資料3で申しますと11ページに書いてある表現になります。ここでは「戦後造林されたカラマツ資源を原料とした集成材等のニーズが急速に高まっている」

と、確かにそのとおりで、参考資料でもそのような資料が出てくるわけですが、その施策の点検に立ち返った場合、第6期計画の施策ではこういう想定であったのかどうか確認をしておく必要があると思います。当初の施策としては、集成材というよりも普通の製材をより付加価値の高いものとして生産することが目的であって、今回の集成材のニーズもまだ原材料の提供にとどまっていて、付加価値の高い部分はほかの地域に持っていかれている。そういう現状であることをきちんとしておいたほうがいいのではないかと思います。

もう1点は、資料3の6ページの「自然環境、エネルギー問題」で、「森林におけるCO<sub>2</sub>の吸収源対策の取組み」という表現が出てきます。これは後の第Ⅲ章にも出てくることですが、これが一体どういうことを目指しているのか、施策の中身としてどういうことが考えられるのかをわかりやすくしておく必要があるのではないかと思います。参考資料3の6ページの左下に「人工林・天然林の森林蓄積の推移」というグラフがありまして、この量を炭素に置き換えて物事を見るといいということで、確かに徐々に炭素の固定が増加しているわけですが、先ほどのカラマツ等の人工林がこれを担っているわけです。片方で天然林は少し削られてきたという経緯があるわけですね。

これから先を見通したときに、人工林の成長速度は高齢化のためにピッチが落ちてくる。CO<sub>2</sub>の吸収源対策という話にもっていくならば、ここで森林の若返り、活性化を施策として考えなければいけないわけです。一方、別のところでは広葉樹資源等を増やさなければいけない。実は、CO<sub>2</sub>だけで考えていくと、人工林を増やすこととCO<sub>2</sub>の増加、固定は連動するわけですが、片方で広葉樹資源を重視するということは逆にトレードオフの関係にある。そこでどのようにかじを切っていくのか、ある程度の方向性といいますか、両方一度に成り立たせるのはなかなか難しいところがあるので、そういうことについても施策というか、計画の中では方針が必要ではないかと感じました。以上です。

○南山部会長 ありがとうございます。何がご意見があればお願いします。

○林田農林水産課長 ご指摘の点、よくわかりましたので、考えてみたいと思います。

○濱田委員 今日渡された参考資料の細かい部分ですが、参考資料3の2ページの右下に、「北海道における大学発バイオベンチャー設立状況」の表があります。ほかのところは2005年になっているけれど、これだけ2004年ですが、実はつい先日、経済産業省が2005年のデータを発表しました。たしか北海道は59社だと思いますが、一遍に増えたんですね。それはこの1年間に急に増えてわけではなくて、今まであったものがわからなくて、大学の先生は国に届け出などしませんから、それが後で調べてわかった。だから今年になって初めてわかったことは、平沼プランという「大学発等ベンチャー1000社構想」は既に2年目に達成されていたことが今年になってわかったわけです。新しいデータが出ていますので、それを入れたらよかろうと思います。

次の3ページで、これは機会があれば後で関連した発言をしますが、地域金融システムの安定を示したいのなら、不良債権額の低減とか自己資本比率の向上という話になるので、

そういったことがわかるデータを示せばよいと思います。

私の関心は第Ⅲ章にあるので、第Ⅰ章、第Ⅱ章ではほかに特に言うことはないのですが、細かいことで文章上の問題です。

事前に送られてきたものを見ているので、今日配付されたものでは直っている部分もあるのですが、まず資料3の序文です。私が持っているものでは1ページですが、⑤の一番下、「北海道拓殖銀行の破綻による地域金融機能の低下を招き、道内経済に計り知れない深刻な影響を及ぼした」という記述があります。一般的な認識としては、北海道拓殖銀行の破綻を非常によく吸収した、いわゆる継承がうまくいったし、地域金融機関、政府系金融機関が非常に働いて、地域の金融機能はあのときに即座に低下はしなかった。これが一般的な認識ではなかろうかと私は思っているんです。ですから、ここに「地域金融の低下を招き」とか「計り知れない」と書いてしまうと、いわゆる北海道拓殖銀行の破綻後の総括と合わないかなという気がしますので、文章としては「北海道拓殖銀行の破綻を招き、道内経済に深刻な影響を及ぼした」ぐらいにしたほうがよろしかろうと思います。

それと⑥で、「国主導の開発で道民に国頼り・官頼りの気風が染みついてしまった」という表現があるけれど、染みついてしまとなかなか落とせないのも、そういう「気風が生まれた」という表現のほうがいいかなと思いました。「染みついた」というのはいかにも言われ過ぎかなという気がしました。

第Ⅰ章に入りまして、4ページの(3)「期待される北海道の姿」があります。私の持っているものでは4ページの一番下になりますが、「内外の人々と共に、経済、科学技術、文化など多様な価値創造力にあふれた実力のある地域として」という表現があります。今日の要約でも「実力」となっていたのですが、これは「魅力」の間違いではないかと思ったのですが、あえて使われたならそれはそれで構わないと思います。

文章的に幾つか気がついたところもあるのですが、それは後ほどまとめて何かの形でご指摘したいと思います。以上です。

○南山部会長 ありがとうございます。何かありますか。

○佐藤企画調整官 今日配られた文書では、序文の⑥でいろいろな批判があったというところですが、ここは過去の北海道開発審議会時代の建議文、国会の議論の中での討論と、前回、企画調査部会を実施したときの議論の内容、それとほかでP I活動を行ったわけですが、そのときの総括的評価の中から表現を引用しております、そういう意味では「国頼り・官頼りの気風が染みついてしまった」は、平成12年の北海道開発審議会の建議文から引用してきてございます。ただ、実際に歴史認識としてどう評価するかというときの表現については少し工夫の余地もあると思いますので、そのままということではない内容を考えていると思っております。

○南山部会長 ありがとうございます。私も、北海道人として「染みつく」のはちょっとという感じで、これは濱田先生が言われたような趣旨ではないかと思えます。

○北委員 「染みつく」という話ではありませんが、この文章にありますように、かつては国主導といいますか、国頼りあるいは官頼りという機運が残っている。ただ、その硬直が現在もあるということも忘れてはいけないと思います。今は過渡期であります。ご存じのとおり第4期計画までは開発の色がそろっていたのですが、第5期計画、第6期計画については少しずつ熟成してきているということが言えます。今はまさにグローバル化。農業を含めてグローバル化に対応できるいわゆる諸般の環境をいろいろな面でつくり上げてきたということも事実だと思います。これは何も遠慮することなく、これはこれできちんと明確に出していく必要があるだろうと思います。

そういう中で特に食料の安定供給、国としてのグローバル化への対応といいますか、WTOなどの問題等がございますが、何がどういふふう国際競争力に徐々に勝っていくか、並べていくか。こうなりますと、北海道の農業はいろいろな面で今後とも、当然ながら国際ステージでも活躍できる場所であると私は考えておりますから、そういうものをつくり上げてきた。例えば石狩川が大氾濫した場合、私の町も半分以上が埋まってしまった。そして再生産に向けて3年ぐらいかかったが、土地づくりをきちんと立派にしてきたということで今日のクオリティのいいコメができてきている。しかも最近は消費が拡大してきておりまして、本州米とほとんど変わらない、30%アップしていますね。

こういうことがなぜできたかという急にできたわけではなく、基盤が今日的課題として解決し、次の世代に向けても国際競争力の中にきちんと位置づけなければいけない。そういう意味では何も遠慮して書くことはない。これはこれとしてきちんと評価すべきである。

ただ、「染みついた気風」ということ自体、言葉はちょっとおかしいのですが、いずれにせよ、そういう機運があったことは事実です。それもはっきり書けば、今は相当進んできておりますから、そういう意味でも大転換期でないか。むしろこういうふうと考えているわけです。

いずれにいたしましても、北海道の諸般の状況が、トヨタの社長さんもおりますが、農産物も輸出がある程度できるようになった。しかも、トヨタさんが進出してきて、製造業も少しずつ発展しつつある。あるいは観光客が来る。今までと状況的に変わってきたというこの基盤は相当役割を果たしたということ、何も遠慮することはない。ただ、これからについては、批判・意見の背景を分析しながら現在の時代環境、時代の要請に対して認識を新たにしていく必要が当然のことながらあると思っております。

○南山部会長 ありがとうございます。それでは家田委員、どうぞ。

○家田委員 時間もありませんので、なるべく一つ一つは手短かに言ってしまう。最初に単純な質問をしておきますので、後で教えていただければと思います。

参考資料3に大変興味深いデータが出ておりますが、そこから3つ質問をしておきます。私の意見の後で教えていただきたいと思っております。まず1ページの「農薬の散布量」が全国

と顕著に違う。これは大変感動的なデータだと思うのですが、なぜだというところを教えてください。

2番目は、10ページに「内貿ユニット貨物の推移」がありますが、ここで言っている中身はRORO船とコンテナ船とフェリーですよ。内貿ユニットというデフニションとちょっと違うのじゃないかという気がします、どちらかという複合型の輸送・交通手段のアウトプットを出していると思いますが、ここでおっしゃっている内貿ユニットの定義がどういうものでお使いになっているのかを教えてください。

次の11ページ、これは本当に単純なのですが、札幌付近と函館で交通手段分担率が出ているのですが、分担率だけではなくて量も出ていて、函館は総量も減っているのですが、これは人口が減っている反映だとは思いますが、そこをもう少し教えていただければと思います。その際に、ビジターも減っているということなのかも知りたい。以上は単純な質問です。

その間に意見も言ってしまう。資料2に基づいて1点申し上げようと思うのですが、まず大局的に言うと、前のものよりもずっとよくなっていると思います。ただ、できればもう少しシャープな流れというか、論理のストリームをもっと骨太に流れるようにしないと、部品は各場所で全部正しいことを言っているのだけれど、もう少し流れがよくなるようにするほうがいいと思っております。

最初に細かい話ですが、染みついてしまったとか体力がついてきていないというのはそういう意見や批判ということで書いているのだから、「染みついてしまったのではないか」という表現にしておけば、染みついている云々と書いてもいいわけで、要するに疑問形で終わらせておいたほうがいいと思うんです。ただ、こういう批判があるのはわかっているという意味ではぜひ書いていただきたいのですが、このレポートでそれに答えなければいけないんですね。これはその後が答え切っていないんです。中間報告ですから、答え切るのは難しいと思うのですが、こういう批判についてはこういうふうを考えているのだ、みたいなどころもさらに出るように構成すると、先ほど申し上げた流れが太くなると思います。

2点目は、1ページに歴史が書いてあるのは大いに結構であります、それについて申し上げますと、記述が戦後から始まっているんですね。そういうことではなくて、明治から一言言ったほうがいいし、次のページには明治が少し出てくるんですが、太い流れで言うと、要は日本の人口増大を吸収してきたのが北海道で、それは鉱産品と粗放的な農業で吸収してきた。鉱産品は残念ながらオイルの登場により衰退し、これは北海道のせいではないですね。粗放的な農業も、アジア的な低価格の農業と太刀打ちするという意味では転換を求められている。求められてきたがゆえに、戦後は工業のほうで大型化でいこうとした。けれど、それが必ずしも上手にできたとは限らない。ここへもってきて今度は人口減少。つまり、人口増大を吸収する面と鉱工業と粗放的な農業でいこうとしたのが、どちらも努



力不足ではなくてつらいところにある。これが現状認識ですね。

ここからがここではなくて後ろに書くことなのですが、そういう中で何をねらうという  
と結局、量から質への転換ですね。僕は農業もすばらしいと思っているのだけれど、それ  
は量を生産して、それが日本の食料安全保障に量的に対応するところが強過ぎるよ  
りは、圧倒的に高い質を追求していく。そして付加価値型でいく。付加価値型は農業プラ  
ス観光であるという感じですね。

ついでにここで申し上げますと、観光も「成長産業」という言葉でどこかで出てきてい  
るのですが、これは楽観し過ぎだと思ふんです。日本の国内観光は全然伸びていませんし、  
国際観光も中国が伸びているからその余波で来ているけれど、中国人のメインの行き先は  
もう欧米に転換していますから、決して楽観できない。楽観できない中でこそ北海道は比  
較的いいスタートを切っていますから、漫然とすることなくハイクオリティの観光へと転  
換していく、誇りを持てる観光に転換していく。観光の中にもある種の危機感を入れてほ  
しいんですね。それが全体の流れに関する私の意見でございます。

もう少し細かい話になるのですが、資料2の2ページの(2)「北海道の特性・資源」  
は非常に重要なパートですが、書きぶりがあっけない感じがする。ここが最も重要なもの  
になるはずなんですね。ほかにも出ているところで例を言うと、北海道は今までつらい状  
況だったから助けてねと言ってきたのが、これからはつらい状況の国の中での実験場にな  
るというような言い方が点検で書いてあります。それは否定はしないけれど、それが道民  
にとっても、あるいは国民にとっても、そんなにわくわくするような話ではないですね。  
それよりは北海道の特性や資源で、そこをクローズアップするのがいいわけです。

2ページの書きぶりで行くと、まず「フロンティア精神と社会的開放性」で、その次に  
自然資源であると言うのだけれど、言うとならば逆ですよ。まず自然資源であって、そ  
れが質の転換を図る最大の武器になるということを書いてから、幸か不幸か開拓・開発が  
比較的最近、ここ200年程度で行われてきたがゆえに、日本中のいろいろな地域から来  
た開放的な土壌が現状ではまだ維持されている。それがIターンやJターンを快く迎え入  
れて、しかも交流の質が相乗的、拡大的なものを生む土壌になっている。そして、ここ  
については是非いいデータが欲しいですね。情報人口や交流人口で、それも継続性のデー  
タがあるでしょう。そういうもので北海道のほかの地域との交流の質の高さ、つまりポテン  
シャルの高さのデータが何か欲しい。これが1つの特質だと思います。

もう一つは、極東ロシアとかいろいろ書いてあるけれど、もう少しクローズアップして、  
エネルギーは日本の最大のネックであって、今まで中東に依存していたけれど、北方アジ  
アあるいはロシアとの友好を通じて、北方からのエネルギーゲートウェイになるチャンス  
は北海道が担うべきである。その糸口としても、北方の海洋での協調路線をやっていく。  
こういうあたりが北海道の特質・資源としてうんと書くと、はっきり言えば北海道の国家  
的価値をここで強調していただきたい。

どこで言うかですが3ページでしょうか、「時代の潮流と諸課題」の「グローバル化」は4行書いてあるのですが、「北海道」と確かに1行目に書いてあるけれども、これほどここに変えても同じになってしまう。これでは書いても意味がない、そういうのは書かないほうがいい。書くのだったら、その下に書いてあるような独自の用語を入れて書いていただいたほうがいいと思います。そうでなければリアリティが薄くなる感じがあります。

「第6期計画の点検」について言うと、5ページの「第6期計画の総括的評価」で、「困難な課題解決のための制度設計のフロンティアとなる先駆的、実験的な取組みを実施する」についてはどういう成果報告があるのかわからない。例えばシーニックバイウェイ等は確かにフロンティアだけれど、ここはそういうことを言っているのではないんですね。もしここに書くのだったら、その成果を言わなければいけないし、逆にその成果が大してないのだったら、こういうものに拘泥せずにもっと打って出るようなものに転換せざるを得なくなる。

これは単なる意見というか、どうお考えになっているかということで申し上げてみるのですが、ほかの地域のグローバル化、例えば関西等で話をすると、関西が一体ではなくて各県ばらばらで違う方向を向いていて、そのブロックが1つの方向を出すのが非常に難しい、ここがネックだと言うんですね。北海道は逆に道庁は1つしかないし、開発局が力を入れてきたので、ベクトルは向きやすい。一方で、例えば九州のようにいろいろな県がある中で福岡がリーダーシップをとっているエリアについて言うと、いろいろな県の知事が独自の路線を言って競争し合っただけで切磋琢磨する、こういうところが強みでもあります。つまり、北海道のあるベクトルに向きやすいことは道州制等に一番向いていたような地域であるにもかかわらず、実は必ずしもそういうふうにはならない。地域内での切磋琢磨みたいなものをするには、どうも政治体制がぴったりしていたとは思えない面があるでしょう。そうすると、ここに出てくるグローバル化でそういうことを言わないと、どだい待っているだけではグローバル化にはならない。これはどこに何を書きなさいではないけれど、非常に気になっているということで申し上げました。以上でございます。

○南山部会長 ありがとうございます。歴史認識について明治時代からというのは、私もそう思います。そうでなければ北海道の現状を的確に説明することができないと思います。観光について言えば、確かに今は伸び悩みですが、根本的な問題を抱えているということもこれまたそのとおりで、危機感を持っております。そのほかに幾つかのご質問に答える部分をお願いします。

○林田農林水産課長 最初にご指摘のございました具体の点について1つずつ順番にお答えしたいと思います。参考資料3の1ページの農業関係のデータですが、農薬の散布量はなぜ少ないのかにつきましては、これは実績のデータでございますので、事実使われた農薬の対比ですが、その原因としては、農耕期間に降雨量が少ない、湿度が低いことと、気温が冷涼であるので、農薬をまく理由である細菌、ウイルス等の発生、昆虫の発生の頻度

が非常に低い。農薬を少なくまいて済む状況にあるということだと思っております。

○南山部会長 今回の農薬の件で、北海道の雨竜ということで、本州に物を売るときにはそれを顔写真と一緒に書いて売っている方もおります。

○佐藤港政課長 もう一つ、10ページの内貿ユニット貨物の定義についてですが、北海道はご存じのように道路で本州の他の地域と結んでいませんので、道路内を移動した貨物はすべて海を渡っていく。その海の渡り方がフェリーでありRORO船でありコンテナ船。基本的にユニットはばら荷ではなく1つの箱に入ったもので、自走式のトラックの中に入ったものと、他走式といいますか、本体だけあってトラクターで引っ張るか、ないしは箱ごとに船に載るといって、箱ごと船に置くのがコンテナ、自走式で船に運んでいくのがフェリー、ヘッドだけとってしまっただけの貨物をシャーシーで引っ張る形で、そこに中身だけを置いていくのがRORO船で、相手の船に行けば……。

○家田委員 それは知っているのですが、要するにユニットを使う場合はユニットロードシステムで使うんですね。パレットとかコンテナとか、ある規格に基づいたものを使うことによって荷役の効率を上げる。そのときにユニットという言葉を使うのですが、おっしゃっている意味からすると、複合海送ですね。でも、内貿ユニットというユニットロードのユニットを使うと意味が変わってくると思います。つまり、普通のトラックをあるときは4トン車、あるときは4.5トン車という類は、普通はユニットとは使わないですね。

○佐藤港政課長 それを全部含めてユニットロードといって、複合一体の量をはかるときにユニットロード貨物の量でやっています。それをタイプ別に……。

○家田委員 用法が違うように思いますが、それはまた後で。

○高松地政課長 11ページの函館でございますが、道路のほうはパーソントリップからとれていまして、道路も自動車も増えているけれどほかの交通機関とのバランスを見るような絵になっていまして、これだけ見ると、函館のほうは自動車交通は増えているがバス・路面電車が落ちて歩かなくなっているということを言いたくてつけた図でございます。もともとのデータが都市より引っ張ってきていますので、歩行者はどこから引っ張ってきているかよくわからないのですが、恐らくは1986年ぐらいと1999年ですとまち中が結構さびれていて、ほかの五稜郭等に大型店が移って行って、都心部の方向等のデータがうまくとり切れていないような感じもいたします。ちょっと統一ではないので、後でもう少し調べて、これでいいか……。

○家田委員 これですと、函館都市圏はえらく人口が減っているという寂しい感じの図ですが。

○高松地政課長 はい、調べてみます。

○鈴木参事官 5ページの第6期計画の評価の中での中間点検で成果を上げてきたという部分ですが、ここで言っているのは、1つは、取組みとして地域連携会議等も含めて地域との協働的なプロジェクト等は、特に中間点検以降増えまして、シーニックバイウェイも

もちろんその1つですが、そういう部分が増えてきているのが1点と、先駆的、実験的な取組みということで、開発計画調査でも充実したようなこと出てきている部分、これは事業そのものを絞り込んで重点化した部分等があつて、それらを全体になって散らばっているものですからこういう表現しかしていないのですが、もう少しわかるようなことで少し例示したいと思います。

○家田委員 要するに言いたかったことは、「フロンティアとなるようなことをやると見直しを行った」、その次に「第6期計画は、こうした経過を経て成果を上げてきた」と書いてあるから、このまま読めばどんな実験的な取組みが成果かなと読むわけである。下に書いてあるのはそうじゃないでしょう。どうもそのロジックがというところです。

○鈴木参事官 わかりました。もう少し考えたいと思います。

論理構成の中でこういう批判がある、もちろんその前には実は歴史認識の部分があり書き込めなかった部分もあるのですが、歴史的な経緯があつて、国がかなり主導的にやってきた部分があつて、それが結果として国頼りという批判を受ける。そういうことに対して、先ほどの評価の部分ではその反省、実は5ページに込めている部分ですが、それがおそらくちゃんと言えていないというか、きちんと反省していないのではないかと言えらると思います。

○家田委員 必ずしも反省しろと言いたいのではなくて、この中の批判にはもっともな面も一部あるかもしれないけれど、もっともではない面もあるので、それはデータをもっときちんと行って、それで前へ行くことをちゃんとやるという意味であります。

○鈴木参事官 わかりました。その辺はもう少し整理してみたいと思います。

○狩野委員 全体について、まず国土の22%という日本のバランスのとれた成長発展を期すという趣旨から北海道の開発をしなければいけないということを実感できましたし、全体的によく理解できていると思っています。

資料2の4ページに「誇りを持って次世代に引き継ぐ」という表現があります。この「誇り」が北海道の人たちが誇りを持っていただかなければいけないわけですが、残念ながら仕事がないとかいろいろな面、特にリーダーになるような人の働き場がないということが、北海道の人間がセカンドシチズンのような気持ちになってはいけません。特に政治家はしっかりしていただかなければいけないと思います。

資料の苫小牧東部用地分譲実績がなかなか進まないということについて、なぜ進まないのだろうと考えますと、企業は目先の経済合理性で決めますから、とりあえずカネがあればほかに回したいということになってくるわけですが、短期的な目先のことの積み重ねがまた長期でもあるわけです。そうは言うものの、戦略的に国土の22%あるという意味でのバランスのとれた発展のために、目先は損するかもしれないがここへ行くことが皆さんに誇りを持っていい仕事をできるし、メインランドの本州の人たちにも喜んでいただける。そういう発信が、北海道のよさをうまく伝えることの必要性和感じます。

最近経験した2つの事例につきましては、70歳の方ですが、50年前、若いときに北海道を一周しました、非常にいい、あんないいところはないと相変わらずそういう言い方をしてくれています。事実そうだと思うんです。そういうことが若い人はわかってくれない。いわゆる大衆的な若い人たちがどうも北海道よりも外国の旅行のほうがいいとかそういうことをしますから、大衆を引っ張るようなリーダーの必要性、そういうことを誇りと考えたいと思います。

もう一つは、最近アメリカの立派な人で、63歳でミシガン出身の方ですが、支笏湖に連れていきました。水が非常に透明で、湖の上に行くと水が本当に群青色です。こういう本当の北海道のよさを皆さんは知ってくれていないということも含めまして、安い大衆の旅行もいいのですが、北海道を発信することがもっと必要ではないかと思っています。全体的にこれを見て、自分は何ができるのかということを考えさせてもらいました。

交通事故では、北海道と愛知県がいつも並んで出ているのですが、どうしてこういうふうになるのか。北海道は交通死亡事故が減りました。1つは飲酒運転の罰金が厳しくなったことがあるのではないかと思っています。離散的な町ではタクシーを呼んでも来てくれませんから、そういうことも大きいのではないか。罰金を高くするという事は、捕捉率を高くするよりも効果があるのではないかとも思っています。

いろいろな面で北海道の発展になるように、この文章がしっかりしたものになるように期待しています。以上です。

○南山部会長 ありがとうございます。

時間の都合もあり、第Ⅲ章を説明させていただき、その後で第Ⅰ章、Ⅱ章に対するご質問、ご意見でも構いませんので、ご遠慮なくお話ししていただければと思います。

それでは、第Ⅲ章をお願いします。

○鈴木参事官 資料2の6ページ、第Ⅲ章「北海道開発の意義と取組みの方向性」について説明させていただきます。

1「北海道開発の意義」は太字で書いてありますが、「北海道開発の」の意義は、以下のように位置づけることができる。グローバル化の進展、人口減少・少子高齢化などの我が国の環境変化に対応し、北海道の優れた特性・資源を活かしながら、大転換期の我が国が直面する課題の解決と、地域の活力ある発展を図るため、民や地域の主体的な活動を支援し、また、これらの活動を支える経済社会基盤を整備すること。

さらに、「北海道総合開発計画の意義」が書いてあります。国は、地理的、自然的にまた歴史的、社会的、経済的に他の地域とは異なる特性と魅力を有する北海道を、いかに開発・利用・保全し、国への貢献と地域の自律性のもとに持続的な発展を図るかについて、国の視点と地域の視点の整合的なビジョンを国と地域の連携と協働の中で、総合性を発揮するための計画として提示することが重要である。

内外の人々との協働のための明確なビジョン。国、地方、住民、NPO等が連携・協働

するための強い求心力、様々な政策の総合性を発揮させるビジョン。

2は「北海道開発の取組みの方向性」です。ここで別表が出てきますが、資料3の後ろにあります「別表」です。これはそれぞれ具体的な施策についてまとめたものです。

別表も見ながらになりますが、資料2に戻りまして、(1)「グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現」の「農水産業等食に関わる産業の高付加価値化・競争力強化」です。具体には別表の(1)に記述してあります。日本の食料安全保障を支える観点から、北海道の食料基地としての役割は質量共今後益々重要性を増す。農水産業と食品産業等北海道の食に関わる産業は、北海道が優位に立つ可能性のある最大の産業である。農業を育成する観点から、カロリーのベースに比べ低位にある生産額ベースの自給率に着目するとともに、品質の良い高付加価値の食品を求める市場のニーズに、タイムリーに応えられる経営能力・供給システムが必要である。一次産業から二次・三次産業も含めて食に関わる全事業者の連携と力の結集を図っていくことが必要であるということで、別表には①食料安全保障からの施策、②食の高付加価値化への施策を提示してあります。

「成長産業としての観光」は、成長については家田委員の意見も含めて少し検討していただきたいと思います。アジアをはじめ広く内外の交流人口を増大させるため、北海道の豊かな自然環境を保全し、開放的な道民気質を活かしながら、観光戦略とその基盤の構築を図ることが必要である。観光が雇用を創出する波及効果の高い重要な地域複合型総合産業として、食や健康と観光の相乗効果の発揮により北海道の中核を担う基幹産業に成長することが期待される。別表にはそういう意味での具体の観光施策等を1ページと2ページにまとめて記述しております。

「競争力ある成長期待産業の育成とものづくり」は、自由度の高い広大な土地・空間、製造業が集積している胆振地域等の高い技術力、新千歳空港・苫小牧港・石狩湾新港等の良好な国際物流基盤、大学等の豊富な人材供給力、水資源、北米と東アジアを結ぶロケーションなど優れた条件を分析・活用し、競争力ある成長期待産業の創出・育成・誘致を進めることが必要である。別表には成長期待産業の育成、苫小牧東部地域開発について記述しております。

「人材の育成・安定的供給」は、大学、試験研究機関などの知的資本の集積、産学官・企業間の連携の強化による知の集積などその基盤整備を進めることが重要である。若年層が北海道で活躍できる雇用の場と地域環境を整えていく努力が必要である。

「地域金融・投資機能の円滑な発揮」は、資金の円滑な道内好循環を創出する。内外の資金交流、特に対内直接投資を拡大する導入戦略が必要である。

以上がグローバルな競争力ある自立的安定経済の実現に向けての施策としての方向性を整理したものです。

(2)「地球環境時代をリードする環境保全、エネルギー対策」としましては、北海道の豊かな自然環境と共生し、これを次世代に資産として繋ぐという価値観、倫理観を育て、

持続可能な経済社会を構築することが重要。水素・バイオエタノールなど先端エネルギー開発、都市活動に伴う排熱等未利用エネルギーの活用、環境負荷の少ない交通体系の構築、自然環境と共生する農業、健全な水循環の構築など、環境に配慮した取組みを体系的に進めることが重要である。そこで別表の3ページに「地球環境時代をリードする環境保全、エネルギー対策」としまして、具体的に環境負荷低減に配慮した資源・エネルギーの有効利用、多様化、ストックの増強の施策。良好な自然環境の保全、提供のための施策が提示してあります。

(3)「魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり」は、食、観光、環境、健康、福祉などの需要を踏まえ、新たな産業創出により雇用機会を増大させ、若年層から高齢層、女性が生きがいを持って働ける場を創出する必要がある。公共公益サービス等の都市機能を中心部に集積して、コンパクトなまちづくりを進めることで、地域のアイデンティティや誇りが継承される地域社会を形成することが求められる。ハンディキャップを持った人々の社会参画を進める冬期バリアの克服等、積雪寒冷地におけるユニバーサルデザインの実現。住民にとって必要な都市サービス、高等教育、高度医療、福祉等のサービスが持続的に提供される魅力ある暮らしやすい地域社会の形成が必要ということで、別表には過疎地域等のコミュニティの維持・地域活力の確保のための施策。持続可能な地域経済社会の構築の施策。コンパクトなまちづくりのための施策を列挙しております。

(4)「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(5)「安全・安心な国土づくり」は、どちらかといいますと、そういう施策を支えるための施策という位置づけです。東アジアとの物流が準国内化する中で、産業の国際競争力の強化につながる、内外に開かれたシームレスな物流システムを戦略的に構築する。内外の人々との交通基盤として、道外との交通高速ネットワークが必要である。

「使えるハイウェイ」の実現を図っていく。冬期を含めた交通ネットワークの信頼性向上に向けて一層の取組みが必要。

(5)「安全・安心な国土づくり」では、自然災害から国民の生命や財産を守ること、交通の安全確保、テロや急増する犯罪に対する暮らしの安全・安心の確保は、我が国の最も基本的な課題である。広大な土地、三大都市圏から離れた地勢などの北海道の特性を活かし、我が国の大規模災害発生時のバックアップ機能など北海道の貢献策についても検討することが重要であるということで、別表の4ページに「内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上」では、シームレスな物流システムの構築、広域モビリティ、モビリティデバインドの解消等による利用者にとって最適な都市交通の実現が施策として考えられております。「安全・安心な国土づくり」では、自然災害対策、交通安全対策が掲げてあります。

以上が北海道開発の取組みと方向性です。

資料2の8ページの3「北海道開発の進め方」、(1)「投資の重点化・高度化と効率性

・透明性の追求」は、真に必要な重要分野に絞り開発効果の早期発現を目指し、より一層の投資の重点化が必要である。具体的には、北海道の特性に適した北海道スタンダードを導入し、計画策定から実施、点検・評価、計画、プラン・ドゥー・チェック・アクションのフィードバックサイクルの透明性・効率性の確保などが必要である。

(2)「劣化する社会資本ストックに対応した戦略的管理」は、維持管理・更新を計画的かつ効率的に行うとともに、各施設の特性を踏まえた的確な維持管理・更新を行うことが必要である。

(3)「多様な主体が共に進める北海道開発」は、実は先ほどの批判、第6期計画の評価等の1つの出口としてこういうものが必要であるという意味での部分になります。

1)「国民意見の反映と合意形成」は、我が国のフロンティアとして、国民が北海道に寄せる期待を具体的に取り込んでいく有効な仕組みが必要である。具体的には、P I、インターネット等の活用、双方向対話型等の意見交換が必要である。

2)「連携・協働による施策の効果的な実現」は、国民が期待する北海道として、個性に満ちた夢のある未来の姿を実現するためには、北海道開発に関係する国、地方、住民、NPO等の多様な主体が計画策定に参画し、十分な議論のもとにビジョンを共有するとともに、それぞれが施策の実現に責任を持って連携・協働していく、実施までの担保が必要である。

(5)「道内各地域の多様性のある姿の反映」は、北海道は広大でありまして、多様な地域から成り立っている。その中で各地域の自然・特性に応じて地域の果たす役割に着目して地域区分を検討し、北海道の多様な姿を明らかにするとともに、異なる地域ごとに政策の立案・選択、重点化、及び地域の特色のブランド化を進めることが必要である。これも第6期計画の中で地域を区分していますが、そういうことも背景に置きながら、方向性としては地域の多様性についても着目する必要があるという方向を示しております。

以上が第Ⅲ章になります。

○南山部会長 それでは、皆様からご意見をいただきたいと思います。第Ⅰ章、第Ⅱ章でも結構です。

○川島委員 先ほどの第Ⅰ章、第Ⅱ章はあまりコメントがなかったので発言しなかったのですが、総括して特に第3章が重要になるのではないかと見ておりました。大きく2つの意見があるのですが、1つ目は、もう少しツリー構造が意識できるような内容になり得るのではないかと。何を言っているかといいますと、網羅的にいろいろなことが書かれているので、あれもやります、これもやりますという意味で網羅性はいいのですが、裏返して言うとどこに焦点が当たっているのかが少しぼやけるのではないかと。特にもちろん農業とか自然が重要であるという認識をしているのですが、私が日ごろからかかわっている部分で言いますと、産業の集積は大変重要な課題ではないかと。資本主義社会ですので、成長産業という産業集積をしていくことがこの後の北海道を考えていくときに極めて重要で



あって、私が10年前に北海道に移住したときに仕事がなく困ったということが経験としてあります。今でも友人などで北海道に戻ってきたいとか、北海道に仕事さえあれば行きたいという声はよく聞くんですね。裏返して言うと、北海道は仕事がないので来られないという声は本当に多いと思います。

そういう中で、資料2の7ページ、「競争力ある成長期待産業の育成とものづくり」の施策が1つの中心になって、例えばその次の人材の育成、魅力ある北国のまちづくり、モビリティでの交通等は最終的には産業集積、特に競争力のある産業集積をしていくものに向けての、ツリー構造で言うとその順序の中にあるのではないかと感じます。

一方、日本全体を俯瞰してみますと、ともかく一極集中型が進んでいるという特徴のある国だと思います。何でも東京にあって、最近に関西でさえみんな東京へ出て行って関西が空洞化しているということです。そういう中で北海道が何となく同じようなことをやって、一般的な形の施策でここに産業集積させるというのは、実際問題としてはかなり難しいというか、実効性が伴わないのではないかとさえ思うわけです。

そうすると、別表などに提示していただいている具体的な施策の説得力がもうひとつ心に響かないといえますか。例えば(3)の成長力ある産業の育成とものづくりは具体的に何をやるのかが書かれていますが、とても教科書的な感じがしてなりません。「研究開発機能の一層の集積強化を図る」は、それはそうなのでしょうけれど、今の状態は研究開発機能が集積しているのかということ、それで雇用が十分確保されているかどうかということ、やはりそうではないので、北海道には住めないという声がたくさんあるわけですし、「札幌バレーの集積促進」とありますが、札幌バレーの競争力はどのぐらいかをもう一度問い直してみる必要もあると思います。個人的には、札幌バレーは集積の言葉はありますが、競争力という点ではないのではないかな。もっと質を変えていく必要があるのではないかな。そういうことを考えると、もう少し踏み込んだ施策を考える必要があるような気がします。

1つ参考になるのは、日本を見ているとどうしても東京集中が進んでいますので、海外の事例をもう少しスタディしてみる。たびたび例に出すのですが、アイルランドという全く物がなかった国が20年足らずで相当な力をつけてきたのは見ていて驚きでしたし、北海道にも参考になるような事例があるのではないかな。そういう抜本的な政策をとらないと、産業集積は難しいと思います。

以上、網羅的にはなりませんが、そういうことが盛り込まれるといいと考えております。  
○南山部会長 ありがとうございます。アイルランドは私も関心を持っていますが、あそこは基本的にこのままでは生きていけないと国民の皆さんが思ったところからのスタートで、それが一番大事なんですね。

○濱田委員 まず資料3の目次を見ていただきたいのですが、序文Ⅰの2の(3)に「活力と競争力ある地域経済社会の形成」があって、今議論しているⅢの2「北海開発の取組

みの方向性」の(1)の中に幾つかあって、その3つ目に「競争力ある成長期待産業の育成とものづくり」があり、さらにそれが別表で補強されているのですが、川島委員もツリー構造のような形で読んだ人にわかりやすくというお話をされましたし、家田委員が冒頭に部品はそろっているけれどアセンブリが云々という話があって、私は北海道に成長産業をどのようにつくっていくかというのは、冒頭の我々への批判に対する実質的な答えとして有力なものなので、ここをしっかりとアピールするように書いていただきたいと思っています。ところが構成上も分かれているんですね。

例えば資料3の7ページを見ていただきたいのですが、私は事前に配付されたものを見ているのでページが合わないかもしれませんが、(3)「活力と競争力ある地域経済社会の形成」があって、①は総論的なことが書かれていて、②は資金の話、③は新しい分野をつくらなければいけないという中で分野についてはちょっと抽象的になっていて、④で人の話になっていますね。第Ⅲ章にいて、19ページは「競争力ある成長期待産業の育成とものづくり」になって、ものづくりの総論のようなものがあるって北海道は製造業が弱いという話があって、その後20ページの③へいて、具体的に分野特定の話となっています。

第Ⅲ章の新産業の話が少しやせているように思うので、もう少し書いてほしいと思うのですが、それに関連する別表の2ページを見ますと、(3)「競争力ある成長期待産業の育成とものづくり」となっていて、大学、IT、札幌バレー。そしていわゆる具体的な話だと思うけれど、スギからカラマツへという話が出てきて、その次に苫小牧東部開発もあるのですが、苫小牧東部開発の話はここに座りが悪いような気がしています。成長期待産業の育成と苫小牧東部開発がここで並んでいるのは、いわゆる部品の配置という問題があるような気がしました。

今日配られた資料2の概要を見てみますと、7ページに「競争力ある成長期待産業の育成とものづくり」の最初の「○」の下線部、「競争力ある成長期待産業の創出・育成・誘致を進めることが必要」と書かれています。これが目的なわけですが、この目的を達成する手段として、よく言うのですが、ヒト・モノ・カネという話があって、私はモノは技術だと思っていますから、人の問題と技術の問題と資金の問題が並べられるほうがツリーにはなっている。「○」が書かれると、目的と手段がごっちゃになって、この辺を少し整理して書いていただきたいと思っています。

私自身も自分でアイデアを出そうと思っていますが、今日配っていただいた参考資料1は、前回、家田委員が提唱された会議に出ささせていただいて、そこで時間があまりなくて話せなかったことが書いてあります。そこでも私の最大の関心として、参考資料1の2ページを見ていただきたいのですが、ロの「新しい産業の育成」の新しい産業はいろいろなタイプがあるんですね。思いつくままというか、気がついた順番で④までありますが、いわゆるハイテク型もあれば、複合型は異なった産業同士が結びついて新しいものをつくっ

ていく。町おこし型は、いわゆるクラスター運動はこれに入るのではないか。全部が全部ではありませんが、産と官の協力という形で展開する。ファミリー型は生きがいを求めておこすものもあって、検証しなければいけないのは、北海道でどういうタイプの新産業がどのぐらい進んでいるのか。そして今後のことを考えると、どういうタイプの新産業をどのように進めていくのかというあたりまで書いていただくと、北海道ではこういう新産業をつくろうとしているのだなというイメージが人々も描けると思っています。

言っていることがばらばらしましたが、せっきく新産業、成長期待産業を北海道でつくるのだという主張があるわけですから、あちこちにばらけているのを統一的に、これが目的でこれが手段というメリハリも入れた形で記述していただければありがたいと思っております。以上です。

○南山部会長 ありがとうございます。

○家田委員 濱田委員が最後におっしゃったところ、全く同感です。先ほど川島委員が言った競争力ある成長期待産業の育成が大事というのもそのとおりだけれど、別表にも載っているのですが、たくさん書き過ぎるから薄まってしまうんですね。先ほど申し上げたように、農産品にベースを置きながら外側に広げていく。そこでイノベーションも図るところはまずいけるのじゃないかと思います。そういうものを大きくクローズアップしながら、そのほかにもという感覚で書くといいと思うし、濱田委員がおっしゃったいろいろなタイプごとに例題を挙げて、別の資料でもいいと思うのですが、そういう中から糸口を出すのはいいのではないかと私も思います。

関連して言いますと、資料2の6ページから順番にいきます。まず、一番大事なのは1の「北海道開発の意義」ですが、もう少しもまないといけないという感じは持ちますね。

『開発』の意義は時代とともに進化する」と書いてありますが、これは大いに結構な話で、いろいろな事情から北海道開発という用語は使わざるを得ないのが今の状況ですけれども、もう中身の違いは私たちもわかっていると書かないと。そういう意味からすると、「以下のように位置づけることができる」という中身は大して変わっていないようにも見えて、もう少し言葉に…。例えば自然再生という用語とか、つくるだけでなくてそれを使いこなしていくとか、それも開発の意味なのであるとか。それと、「社会基盤を整備すること」で最後は体言どめになっているけれど、その社会基盤とそれを使う道民・国民も含めた総合システムをつくり上げる、これが人材開発も含めた新しい北海道開発なのであるとか、もう一味入れたほうがいいのじゃないかという感触を持っています。

その次の「国は、地理的」云々は、なぜ国が、なぜ北海道にというところがもう少し踏込みが要りますね。それは先ほどどういうところに着目したらいいかという私の意見は申し上げましたので繰り返しません。

次の2の(1)ですが、下線部の「市場のニーズに、タイムリーに応えられる経営能力・供給システムが必要」は、これではまだ足りないですね。市場のニーズを先取りして、

ニーズを創出したり、新たなものをつくり出す創造力や、それに取組む気概がないとだめなんですね。つまり、誰かが欲しいと言ったからつくるのでは遅いわけで、欲しいものは新たに作り出す。しかも、その次の「全事業者の連携と力の結集」と言うのではだめで、一次・二次・三次と分けていること自身が北海道では古い、総合産業化する、それが北海道のコンセプトというぐらいまで出したいと思います。

観光については先ほど申し上げました。

7ページの「競争力ある成長期待産業の育成とものづくり」は、2行目の「大学等の豊富な人材供給力」は、北大の先生方もたくさんいらっしゃる中で言いにくいけれど、総合大学が幾つあるかというところが知っているわけですね。そういうところに対する北海道の中での大学間の競争力の不足、競争の不足、競争環境の不足。それによって、北海道が人材の交流という意味では極めてオープンなマインドを持ちながら、北海道の中では割合クローズしたシステムになっている。ここを脱却しないとだめだというぐらいのつもりで書いたほうがいいと思うんですね。「大学等の人材供給力やそのオープン性あるいは国際性にも大きな限界を抱えている」ぐらいのことは書いたほうがいいと思います。

それがゆえに産官学・企業の統合化というか総合化、センター化ということがあります。今新しい大学をつくるのは全然場違いですから、今ある大学を生かしつつ、その限界を踏み越えるためには本格的な産官学の連携が北海道でこそ必要なのだという感覚が要ると思います。

次に「人材の育成・安定的供給」があるので同じような課題を抱えているのですが、ここで言いたいのは、日本の中で最も人口密度が少ないところで、しかも定住人口は減っていく可能性が高いところであるから、国土計画の中で言うと、情報交流人口とか交流人口、2地域居住人口等の定住人口以外の人口に着目すべきこそが北海道なのだ、ほかの地域以上に我々はそこに着目してやっていく、定住人口だけが脳ではない。それをここではもっと強力に言ったほうがいいのではないかと私は思います。

8ページですが、いろいろな用語が出ていて、実は私が使い始めたものなので自分でも言うのも申しわけないですが、「使えるハイウェイ」とか「北海道スタンダード」等があるのですが、個別にそういう活動をするときには必ずしも悪い名前ではないと思いますが、ここに出てくるのは少し場違いのような…、もう少しちゃんとした用語を使ったほうがいいと思います。真面目なレポートですので、不真面目なコンセプトではないのですが、受けねらい的な用語なので変えたほうがいいと思っています。

同じように、「PI」も官庁の人は常識になっているのかもしれないけれど、国民に参加してもらって意見をちょうだいというのに英語を使う必要はないわけで、ぜひ日本語で言っていただきたいと思います。

同じように用語で、「フィードバックサイクル」と言いますが、これを言うならきっと「マネジメントサイクル」だと思います。

最後に、出ていないので森林関係の先生がおっしゃると思いますが、最も質の高い森林を持っているはずの北海道で、第Ⅲ章では森林があまり見えない。しかも蓄積がたまってこれから投資は高いと前のほうで言っているけれど、答えが書いていない。これは書きたい。それは自然再生であるとか、材木としての森林だけではないところに着目して書くべきだと思います。

櫻井委員が前に言った海洋も答えのところにはほとんど出てこない。これも書いたほうがいいのではないかと。私は北のエネルギーとも繋げた海洋と書くべきだと思っています。  
○南山部会長 ありがとうございます。

○北委員 先ほどのお話と関連するのですが、文章の中にわかりやすい事例を入れることが大事ではないか。一般的な言葉としては、非常に簡潔で要領よく、記号のついたところもきちんと入っていますから、一般論としていいと思うのですが、これがどういう動きなのだろう、どう動けばいいのだろう、どうすればいいのだろう、こういうことがすぐわかる、読み取れるようなことをすべきではないか。

先ほどもお話があったように、事例を入れることでわかりやすく、なるほどなとつながっていくと思います。例えば私が思っていることは、隣の砂川市がお菓子で大活躍して、お菓子だけで約50億円の売上げで、まちづくりとして非常に大きなウエイトがあるわけですが、そこで今動き出そうとしている。先日、朝のテレビを見ていましたら、「スイートロード」という名を売って、協力して進めていく。今、北海道の牛乳の消費が伸び悩んでいる、したがってそれを使って店ごとに工夫を加えて、牛乳プリンをつくり始めている。北海道の酪農の中で消費改革につながるのだと思いますが、同時に北海道の地域酪農家とこれが結びついていけばいい。そして、一体的にやることによって地域産業おこしにもなるのではないかと。そういう思いをしていますが、特にどういう牛乳を生産しなければいけないか。今は太ってはだめだと、ローファットのたんぱくをどのぐらいにするか、あるいは体細胞をどうするか。酪農家はそれだけを考えて売ろうとしている。お菓子屋と連携して全国販売にすると、酪農家の方々も一体になって押し進める。まさに地産地消。その中で開発局がどういう役目を果たせばいいかという問題が出てくる。

その中につなぐ官が必要なことも事実です。地元の市町村もそうですけれど、そういう中でどうつなぎ、それがまた観光にも結びついていく。こういう企画を考えていくことによって、これからどんどん発展していくのではないかと。こういうことが北海道の新たなものをおこす、書き言葉で「新たにおこす」と言っても簡単ではないんですが。だから、農産物とお菓子、現実にあるもので今動こうとしている動いているところですから、そういう意味でこのような事例をとりながら、この文章にあります付加価値をどう高めていくか。しかも地域連携をどう推進していくかという1つの事例としてこういうことがある。

現場へ行って現場の人に聞いたらよくわかると思います。これを聞かないで、ただデスクの上で考えて文章化してしまうと、実感がこもってこない。せっかくつくるのだから、

どう動いたらいいか、どう前向きにしたらいいかがすぐわかるような、まあ難しいことですが、事例を加えてわかりやすく読まれるものにすべきではないかと思っております。以上でございます。

○南山部会長 ありがとうございます。

○田中委員 皆さんの話を聞いているとほとんど共通なので、要するに北海道ブランドをつくれということだと思うんですね。それをかなりの食、あるいは観光という産業を越えた形でうまくイメージをつくっていければ。そこには食の安全だったり雄大な自然ということで、雑談で恐縮ですが、ソメスサドルという馬具メーカーがあります。ああいうものは日本で唯一の馬具メーカー、そして牧場、北海道と実に美しい流れですね。あるいはこの前も伺ったときに、隣町で木のエッセンスを集めたものを売っているのですが、空港に行ったらあるかなと思っただけですね。何かというと、砂川市の例もありましたが、北海道ブランドを目指して動いているものをうまくまとめてドーンと持って行ってあげる仕組み、例えば東京の新宿に北海道物産店をつくれという話ではないと思うんですが、極端に言うと、あるものは全部北海道に集めて、それを並べてわかりますかという話だと思います。

それはさておき、その中で1つは、先ほどのツリー構造で（1）から（5）まで挙がっているところの接続詞がよく見えないということだと思います。具体的に言わせていただくと、1つ目は、（5）の「安全・安心な国土づくり」があります。これは災害をやっている者として残っているのは大変ありがたいのでありますが、ここは「○」の1つ目がその理由になっている。もしほかとの関係で言うのだったら、いきなりバックアップ機能が2番目に来るよりは、観光にしても食にしても、実はイメージ産業の側面を持っているので、そういうものへの影響を受けにくくするという意味でもこういう防災対策が大事になってくるわけですね。

例えば、わざわざ火山の危険性があるというところにはいかないのが普通であって、そういう危険性をどううまく減らしてあげるかということ。これは、実は北海道ブランドの高度化と持続ということを考えてときに、どんな施策をしても大規模なものは吹っ飛んでしまうんですね。その持続性を確保することは極めて大事なのだという、産業政策の持続という意味で大事なのだという書き込みが1つあり得るだろうという気がしました。

もう一つは後のほうで細かい話が出てきますが、これは何かというと、国の物流としての波及が大きいからですね。北海道がどうこうという話ではなくて、千歳がとまると日本全国に波及するわけで、その波及シナリオをとめるという全国視点の話を書いたほうがよいのではないか。

バックアップ機能は、北海道に特化した防災を広げるために入れていただいたのだと思うのですが、少なくとも一次避難機能、箱物の議論はおやめいただいたほうがよいという気がしました。

これはどう書いていいかわからないところですが、7ページの(3)の社会の部分について見せていただくと、「コンパクトなまちづくり」と言っている地域はどうイメージしているのかということです。確実に拠点化、集積をすると周辺部はすたれるわけですね。周辺部の地域は崩れていく。ここの地域のアイデンティティや誇りとは何なのかというと、広域で考えれば地域かもしれない、あるいは北海道ということで考えれば地域かもしれない。でも、例えば特定の町や村の人から見れば、自分の町や村がなくなっていくということ。ここは、論理上は非常に微妙な両極を選択し得ることなのに、片方しか書いていないのは、この前伺った地域の方々が「ここに生まれてよかった」と思う施策をしてくれと言われたときに、ちょっとつらいという気がしました。

同じような意味で、4番目の「○」で「高等教育や高度医療、福祉等」と並んでいます。なぜ高度医療なのでしょう。ほかの医療はどうなってしまうんでしょう。なぜ何うかという、高等教育や高度医療は多分、拠点化とかネットワーク化、あるいは中心のところに集中するというのになじむと思うんですね。しかし、福祉は逆です。あるいはそういう面で見ると地域医療は、高度医療が進むことによってどんどん衰退していつてしまう。医療という言葉ではなくて、高度医療と書いてあり、地域医療は要らないのかということになりますし、もしそうならば福祉が並んでいるのは論理矛盾だと思います。

そういう面では、ここも先導していく部分、高度化していく部分と持続していく部分を切り分けた議論をしておかないと、ふわっとした言葉で書かれているのではないかという印象を持ちました。

○北委員 田中委員からご指摘のあったことはそのとおりだと思うのですが、いわゆる初期医療と高度医療との関連だと思うんです。医師が不足して、地方に行けば行くほど深刻な状況で、それをどうカバーリングしていくかということになりますと、初期医療だけを進めさせるわけにはいきませんから、高度医療のできる拠点と初期医療とネットワークをきちんとしておく、連携をしていくことが大事で、まさに初期医療は全般的に一番大事なことですから、それを基礎とした連携をどう構築しネットワークをつくっていくかという意味ではないかと思います。そういう中での福祉もリンクしていくわけですから、このままではやはり誤解を生むだろうと思います。

○佐藤委員 北海道がつくる総合計画と北海道局のつくる総合計画の差別化は何だろう、それだけを考えていたんですね。どうも北海道でも同じようなものはつくれるのではないか、それならば北海道に任せたほうがいいですし、国の機関としての北海道局が北海道総合計画を立てる柱としては何かとずっと考えていたのですが、私の今の結論ですが、技術政策という柱があるのではないか。北海道の開発の歴史を見ると、札幌が本州の技術では全く太刀打ちのできない自然であり気候であり、そして土地であった。だからこそ日本古来の技術でなく、欧米の技術を導入して北海道の地を開発してきた。それは今でも全く同じで、本州での技術がそのまま移入できる土地ではないだろう、そのための技術政策、新

たな開発、そしてそれを国として支援してきた。そのことによって今の北海道の開発の成果がある。

一度網羅的に全部挙げるのは必要ですが、柱として、技術官庁であった開発庁、技術政策たるものの柱でもう一度見直してみて、そこに国の支援、そしてさらなる投資が要するというシナリオをつくったら、これは北海道ではできないと思います。北海道という自治体は技術政策は持ち得ない、やり得ない組織だろうと思うんです。現実には、北海道と北海道開発局の河川管理か道路管理か、まあ全部含めて技術的なレベル差はやはりあります。その重要性、そしてそれが国として北海道だけにとどまるものではなく、これからアジア全体に引き継がれていく。また、北海道が率先して力を出していくということがあり得るのではないかと。

技術政策という柱を一度立ててみて、いろいろなものをもう一度まとめてみることを検討いただければと思います。

○鈴木参事官 最初の北海道がつくる計画との違いという面ですが、私たちは、1つは国のつくる計画は北海道に対して国として何を求めるかという部分だろうと思っておりまして、それが結局、国の課題の解決のために北海道として貢献する部分というふうに考えます。

技術政策という部分では、確かに今まで議論しているのは、技術的にとか高度なもの、あるいは大きなものに対しては全国でやってきたような技術が必要なもので、例えばダムにしても、ただ北海道の中だけでできる技術ではなくて、全国のいろいろなところで培ってきた技術をダムに結集するということが必要なもので、確かにそういう部分はあると思いますし、必要なことだと思っておりますが、この中でどういうふうに表現するかは、今まで深く議論していないのでもう一遍考えてみたいと思います。

○山本委員 先ほど家田委員が森林にふられたので少し触れておきたいと思います。森林のこれからの整備のあり方について第Ⅲ章で表現されていることについての印象として、どうしても量的な表現に偏ってしまっているということがあります。例えばカラマツの大ロットの供給とか、あるいはCO2もどうしても量の話になるのですが、片方で質的な面での整備、発展を意識しなければいけないと思うんですね。また環境として見たときも、同じ樹種で一面同じカラマツ林であるよりも、紅葉の美しい広葉樹も混じった林を意識した森林の整備がこれからのテーマになってくると思うんです。具体的に言うと、今まで一斉に皆伐して、全部切ってまた植えるやり方が主流ですが、広葉樹を生かそうと思ったら、間引き、抜き切りのようなやり方とか、あるいは小さな面積の皆伐で天然の力で新しい森をつくっていくやり方をしっかりやっけていかないと、広葉樹林はなかなか生きていけないわけですが、今までこれが事例として少なかった。経験値として少ないわけで、こういうものを回していく仕組みづくりをこの先意識していく必要があると思います。

具体的に言うと、木材をちゃんと使って消費に結びつける流通機構の整備、あるいは消



費者の意識の改革、売り込み。また新しいニーズの開拓等も含めたトータルな施策が必要になってくると思いますし、ここで書かれています、アジアの森林保護にもそういう技術を生かしていけるのではないかと思います。ですから、これからの施策で今のところをもう少し具体的に提案していく必要があるのではないかと思います。

もう一つ違うことで私の印象を申し上げたいのですが、少子化に関することです。今回の報告での少子化のとらえ方ですが、ここでは少子化は与えられたものといえますか、与件として、少ない人口の中でどういう社会を組み上げるかという論理構造になっているかと思うのですが、もう少し前向きに、子どもを育てる環境にある北海道ということを強調することをできないかと思うんです。以前この会議で北委員から、北海道では出生率の高い地域があるというご紹介がありましたが、そういう地域がなぜ出生率が高いのか、その辺の分析があってもいいのではないかと思います。私の想像ですと、地域の農業等の第一次産業にかかわる若い人がいるところでは子どもを育てやすい環境があるのではないかと。そうすると、先ほど出てきた農という産業の評価の1つの側面として、少子化と農ということも説明ができないかなと、おぼろげな想像ですけど、そういう議論も可能ではないかという印象を持っております。以上です。

○南山部会長 ありがとうございます。代理で出ておられます前川所長はご意見ございませんか。

○前川北海道東京事務所長 この素案につきましては、道がこれまで申し上げてまいりましたいろいろな意見は基本的に反映されていると思っております。私どもとしては、この素案をきちんと受けとめまして、全庁的に検討を行い、新たにご意見や、ご質問を提出しなければいけないところがあるかどうか精査したいと思っております。

○南山部会長 ありがとうございます。下村部長は何かございませんか。

○下村札幌市市民まちづくり局長 今日は代理で出席させていただきましてどうもありがとうございます。札幌市の市民まちづくりということで私も非常に参考になる議論を聞かせていただいて、今日出席して有意義だったと思っておりますが、今までの議論なりまとめを見せていただいて1つ感じたことは、札幌市の問題でもあるととらえているのですが、約1世紀以上にわたる北海道開発は第6期を終えてこれからの新しい時代にどうつくっていくかという中で、100年間の開発行為が行われてきた中では、ちょっと悪い言い方をすると、客観的に見ると海洋、森林、都市空間、景観を削り出してきたというのがある面にとらえられるのではないかと思います。そういう実績を踏まえてこれからの開発を展望する場合に、資源の循環のとらえ方をどうしていくか。例えば北方圏の気候、風土、広大な空間、そこにある森林、それを囲む海洋という資源プラスアルファとして人的・技術的な資源をどのように結びついていくかという認識の方向性を示していただけるとありがたいという感じがいたしました。

○南山部会長 ありがとうございます。残念ながら予定した時間が来てしまいまして、

以上、今日の議論はこれをもって終わりとしたいと思います。先ほども申しあげましたように、これまで7回にわたって部会で議論をしてきました。次回は、この取りまとめの作業となります。次回の日程につきましては、作業状況も踏まえて事務局とも相談の上、皆さんにお知らせしたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

事務局から連絡事項をお願いします。

○鈴木参事官 ただいま部会長からお話がありましたように、次回第8回当部会につきましては、部会長と相談の上、日程を調整したいと思っておりますので、改めてお知らせします。

○南山部会長 どうもありがとうございました。