

国土審議会北海道開発分科会
第 8 回基本政策部会議事録

平成 1 8 年 9 月 2 9 日

国土審議会北海道開発分科会第8回基本政策部会議事次第

日時：平成18年9月29日(金)

15:00～17:00

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 第6期計画の点検と新たな計画の在り方 中間とりまとめ(案)
- 資料3 今後の北海道開発の取組の方向性と進め方の提案(具体的取組イメージ)(案)
- 資料4 「新たな計画の在り方等」に関する今後の検討フロー
- 参考資料1 目次構成の対照表
- 参考資料2 中間とりまとめ(案) - 参考資料 -
- 参考資料3 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4 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8回基本政策部会

平成18年9月29日(金)

開 会

○高松参事官 それでは、ただいまから国土審議会北海道開発分科会第8回基本政策部会を開会いたします。

本日はお忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。本日の部会は13名のご出席を予定しております。また、加藤啓世委員が所属いたします札幌市から秋元市民まちづくり局企画部長にご出席いただいております。

私は本日の事務局を担当いたします国土交通省北海道局参事官の高松でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

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思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○南山部会長 皆さんには大変お忙しなかご出席いただきましてありがとうございます。

今日は、これまでいろいろ議論いただきました第6期計画の点検と新たな計画の在り方についての中間とりまとめが議題でございます。早速、事務局から資料に基づいてご説明させていただきます。

○高松参事官 それでは、資料2「第6期計画の点検と新たな計画の在り方 中間とりまとめ(案)」及び資料3「今後の北海道開発の取組の方向性と進め方の提案(具体的取組)(案)」についてご説明させていただきます。

まず資料2でございます。前回の基本政策部会でこの中間とりまとめの素案についてご審議いただいたところでございます。今回、この前回の議論を踏まえて中身を詰めさせていただきました。なお、参考資料1になりますが、全体の構成を少し変えたところを矢印でわかるような資料を用意させていただいております。主に変更させていただいている点を中心にご説明させていただきます。

まずは、「はじめに」でございますが、6月の資料では「序文」で北海道開発の歴史と現状認識があったところでございますけれども、今回のこの中間とりまとめの性格上、これをもってこれから国民、道民の意見を聴いていこうという文章に少し変えさせていただきました。その観点から「はじめに」では、中間とりまとめの性格について簡単に説明させていただいております。また、この下から2つ目のパラグラフの後段でございますが、「関係主体のみならず国民各層において活発な議論が展開され、今後の新たな北海道総合開発の在り方の議論がより実り多いものとなることを期待している」ことを述べ、最後に、部会は来年2月を目途に報告をまとめて、北海道開発分科会に報告するということを述べさせていただきます。

それから、変わったところを中心に説明させていただきますと、2ページでございます。前回の資料では冒頭にありました北海道開発の歴史についての文章を、「北海道開発の現状」の1)に少し移動させていただきました。中身については、前回とほとんど変わっておりません。歴史認識としては、北海道開発法を制定以来の歴史認識に加えて、明治初頭の開拓史以降について記述し、北海道開発法制定以来、今日に至っていることで、2ページの下から2つ目のパラグラフでございますけれども、「この50年余で」ということで、今日の北海道の姿に至っていることについての説明をいたしております。

3ページ目においては、資源・特性。北海道には、フロンティア精神あるいは豊かな自然環境等々があるというようなところは前回と変わらず記述をさせていただいております。

また、7ページ、8ページでございますが、北海道開発に関する批判・意見について、前回「序文」にあったものをこの第4章の最後の締めのところに使わせていただいております。基本認識として、北海道開発に関して、「もはや“開発”は時代遅れではないか」、「北海道を特別扱いする必要はないのではないか」、「国が関与すべきではなく、地方にまかせれば良いのではないか」と、批判・意見をこの3つの例示とさせていただきまして、北海道に関する議論を進めるに当たっては、こういった批判・意見の背景を踏まえ、北海道が我が国における役割の在り方と地域としての発展の在り方を考えていく必要があるということを、基本認識として記述させていただいております。

「(2)北海道開発の意義」でございますけれども、一番下から2行目でございます。「開発」は、国土として価値ある地域を実現するという方向性の下に、自然と共生し持続的な地域の発展を促す基盤づくりを行う機能を有するということを述べ、北海道開発の意義として、8ページの上のパラグラフの最後の3行でございますけれども、「民間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が効果的に活用されるよう、的確にその機能を維持しながら必要な整備を進めること」を北海道開発の意義と位置付けております。

北海道開発の意義を踏まえながら、「(3)北海道開発の目指すべき姿」でございますけれども、2つ目のパラグラフの後段、北海道開発に関する国の視点と地方の視点の整合的なビジョンを広く内外に示すことが必要不可欠である。また、当該ビジョンは、国、地方、住民、NPO等が連携・協働するための強い求心力となり、様々な取組の総合性を発揮させる役割を果たすものでなければならないということで、この北海道開発計画の位置付けを行わせていただいております。

第4章については、概ねこのような修正等を行わせていただきました。

次に、第5章でございます。9ページですが、前回の中間とりまとめ(素案)では、6期計画の体系の中で3つの理念と5つの主要施策という枠組みの中で、理念を中心としたまとめをさせていただきましたが、今回は、この点検につきまして、6期計画の構成とい

うことで、下にありますとおり5つの施策について、以下点検するという流れにさせていただいております。

それに加えて、第 4 章の後段には、この主要施策のほかに進め方に関する記述もございまして、そちらの点検も加えさせていただいているという内容に変更させていただいております。

10 ページから一つずつの施策について点検結果をサマライズさせていただいております。「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」については、ここにありますとおり4つの括弧書きのジャンルがございます。1つ目の地球規模に視点を置いた食料基地の実現については、これまで食料基地としての北海道の役割が果たされていることを整理しつつ、こういった取組の中で民間や地域が主要な役割を担っていることも付記させていただいております。

次に、新たな成長産業の育成についてでございますが、この中では「北海道産業クラスター創造プロジェクト」についての事例を紹介させていただいております。いろいろな取組がなされていることを記述させていただき、最後のほうでは、新しい成長期待産業としての効果が見られるようになってきているものの、それが基幹産業として成長し、経済構造の転換を促すまでには至っていないことを付記させていただいております。

森林についても同様に、今日の森林に関する記述をさせていただき、課題としては、11 ページの上のほうでございますけれども、集成加工などは道外他地域で行われているという現状についても付言させていただいております。

それから北海道産業の活力を向上させる発展基盤の整備でございますが、苫小牧東部基地に関する大きな動きが6期計画の期間中にあったことについて紹介させていただきまして、借入金に依存しない体制の確保等、そういった動きはあったわけでございます。しかしながら、まだ未利用地が広大に残っておりまして、これらについての開発の方向性について検討課題になっていることを付言させていただいております。

「2）北の国際交流圏を形成する施策」ということで、ここは11 ページの下半分に記述させていただいております。特に外国人観光客の伸びなど、新しい話題がいろいろ紹介させていただきつつも、そういった外国人観光客に対する受入体制の問題、あるいは国際物流に関するいろいろ課題、片荷輸送になっているような課題、それから、そういった多様な流通システムの検討、物流拠点等との連携強化などについての課題について付言させていただいております。

12 ページでございますが、北海道の美しさ、雄大さを引き継ぐ、環境保全施策ということで、ここも括弧で申し上げますと、3つの区分に分けて点検をしているところでございます。恵まれた自然との共生の中で、いろいろな景観の維持などについて、あるいは野生動物との共存対策などについて付言させていただきつつ、こういった背景には住民・事業者共生が連携・協働した自然や景観の保全意識の高まりがあるのではないかということ

も付言させていただいております。

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でございます。これらにつきましても、水質の改善などについての紹介はさせていただきつつも、まだその流域単位としてのこういった取組が不十分なのではないかということについて付言させていただいております。

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でございますが、こういった豊かな自然のある北海道においても、例えばごみの排出量、こういったところでは全国平均を上回っている。あるいは、そのリサイクル率が全国平均よりも低い水準にあるという課題についても付言させていただいております。

13ページにまいりまして、「4）観光・保養など国民の多様な自己実現や交流の場を形成する施策」ということでございます。ここにつきましては、特に観光関連の話題ということでございます。政策として、「シーニックバイウェイ」などの新たな取組についての紹介をさせていただいておりますが、国内観光客の推移がここ数年横ばいにあるというようなこと。あるいは、一つの旅行形態であるバックツアーなどについては、一部観光客の不満があるということなどを紹介させていただきつつ、ホスピタリティの向上などが今後の課題なのではないかというような観点、あるいはいろいろツーリズムがあるわけでございますけれども、都会との更なる交流という観点でいろいろな工夫が必要なのではないかというような記述。それから、アイヌの施策については、イオルの再生という事業に着手したことについても付言させていただいております。

5番目でございますが、「5）安全でゆとりある生活の場を実現する施策」ということで、ここは13～14ページに幾つかの分野に分けて書かせていただいております。

ゆとりある生活の場の形成では、特に地方都市における中心市街地などの課題、あるいはリターンするまだまだ高いニーズなどについて付言させていただいております。

ネットワークの形成についてでございますが、様々な施設整備をさせていただいておりますけれども、とりわけ課題としては、空港の冬期の安定的な就航の問題。それから問題点ではありませんけれども、北海道新幹線というように明るい話題、それから高速道路に関しては、まだ6圏域の中心都市間が結ばれていないという課題等々について付言させていただいております。

最後、安全な地域社会の形成ということでございます。防災の課題はいろいろあるわけでございますが、最後のほうで、交通事故死者数のワースト1を返上したという話題がございまして、件数自体はまだ高い水準で推移しているというようなことを付言させていただいております。

14ページの下から15ページにかけて、これは施策ではなくて、今度はその施策をどう進めてきたかというような点検でございます。「1）地域との連携」。これは前回の中間とりまとめ（素案）とほぼ同じ内容でございます。15ページの下の方にまとめ

させていただいておりますけれども、施策の総合的な効果を発揮するためには、こういった連携について一層の強化が必要だとまとめさせていただいております。

「２）施策の重点的・効率的な推進」を前回の素案から付け加えさせていただきました。とりわけ６期計画の期間中の後半、最近でございますけれども、財政制約の問題がございます。そういった財政制約を背景としながら、特に公共事業分野において、コスト構造改革に取り組み始めていること。あるいはその事業の評価についての取組を紹介させていただいております。

１６ページにおきましては、これは進め方の１つの部分ということでございますが、企画調査部会の部会報告の中でも提案されております北海道スタンダードについての取組を紹介させていただいております。

といたしましては、これからの課題ということで、社会資本の老朽化の問題をここに付け加えさせていただいております。既存ストックをできるだけ長く有効に活用していくことの重要性をここでコメントさせていただいております。

以上、施策の評価、あるいは推進対策の評価を踏まえて、１６～１７ページに第 章のまとめということで、この評価と課題をまとめております。１６～１７ページに、「点検結果を見ると、」からつながりますが、こうした動きに対して、民間の活力を強く促すという面からの対応については少し遅れが目立っているのではないかというような反省を書かせていただいております。人口減少が予測される中での地域の活力維持など、新たな視点で検討することが必要になってきて、基盤整備のみできめ細かく対応していくことには限界がある。したがって、人々の住まい方、暮らし方そのものや、経済活動の在り方そのものを変えていかなければならないと。まさに時代の潮流に沿った施策の大胆な転換が求められる状況に立たされているという認識を書きつつ、事業の進め方についての改革も進めていかなければならないというようなことであります。

また、１５年１月の企画調査部会では、「時に全国の水準から見て遅れている点を是正するということが強調される傾向にある北海道開発について、我が国が抱える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、実験的な取組を実施する」ということがまとめられておりまして、最後のパラグラフでございますが、点検結果を総括すると、今後、引き続きこの部会における見直しの趣旨を踏襲し、連携・協働による事業効果の一層発揮する体制等を整えるとともに、より民間・地域の力を引き出し地域を活性化する道筋を、北海道開発の各関係主体共通の戦略として描いていくことの必要性が導き出されると、以上を結論付けさせていただいております。これが第 章まででございます。

最後に第 章ですが、北海道開発の取組の方向性と進め方をまとめさせていただいております。こちらにつきましては、資料３ということでＡ３版の大きなビジュアル版を用意させていただきました。第 章の記述を少しパワーポイントを使ってビジュアルにまとめさせていただいた資料がこれでございます。表紙には「今後の北海道開発の取組の方向性

と進め方の提案」つけさせていただいておりまして、これから先に行うパブリックコメントをイメージして、いろいろな国民の意見を出していただくたたきとして使っていただけるように工夫させていただきました。そういったことから、特に第 4 章のコアの部分をこの左側にまとめさせていただきました。こういった連携を踏まえビジョンと主要施策をより戦略的な内容に改善していくんだということで「今後の北海道開発の取組の方向性と進め方の提案」ということで、方向性につきましては5つの視点、進め方については5つの視点ということでまとめさせていただきました。

1 ページ目でございますが、「グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現」でございます。このページは、特に食にかかるマトリックスイメージ、それから環境・観光に関する取組のイメージをまとめさせていただいているページでございます。特に食料供給につきましては、まずは食料の供給力を強化していくという箱が1つ。それから下のほうでございますけれども、その食にかかる産業の高付加価値化、それから競争力を強化していく必要があるということで、幾つかの施策をこの中で提案させていただいております。

右側でございますが、観光に関する視点では、これも成長産業としての観光ととらえていこうということでございまして、ここは一つには、国際水準の観光地を何とかつくっていけないかという視点、それから観光産業を振興するに当たっては、リーディング産業とかこういった取り組んでいけないかということで、幾つかの施策を提案させていただいております。

2 ページにまいります。同じように「グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現」ということでございますが、前のページの食、観光に加えて、北海道をこれから何を頑張っていくのかというところで、全体を「人と技術による競争力ある成長期待産業の育成」としてまとめております。1つは「成長期待産業の育成」ということで「グローバル産業の創出・育成」。それから森林の取組もこの中に加えさせていただいております。それから下のほうでございますが、こういった産業の育成に向けて条件整備はやっていかなければいけないだろうということで、広大な土地・空間など北海道が優れている条件を活用していくという条件整備。それから「人材育成と人材を惹きつける環境整備」、「産業立地基盤の強化」、「金融機能の強化」ということで、条件整備は4つの箱で施策をまとめさせていただいております。

3 ページでございますが、こちらは「地域環境時代をリードし自然と共生する持続可能な地域社会の形成」でございます。これは3つの分野に分けてまとめさせていただきました。1つは「自然との共生」という観点。こちらは、引き続きこの自然環境を良好な状態に保全していこうという視点と、もう一つは「多様なニーズ対応した多様な森林づくり」ということで、2つにまとめさせていただいております。

それから右側にいきまして、「エネルギー対策」でございます。これは1つには、エネルギーの利活用という観点で環境負荷の少ないものをどのように使っていくのかという観

点での視点が1つ。下のほうでは、地域社会を環境負荷の小さい地域社会にどういうふう
に持っていったらいいのか、という観点でまとめさせていただいております。

それから左下でございますけれども、「循環型社会の形成促進」ということで、廃棄物
の問題、そしてバイオマスが一つ特徴のある取組ができそうな分野であります。「健全な
水循環系の保全」を更なる施策として提案させていただいております。

4ページでございますが、こちらの(3)は「魅力と活力ある北国の地域づくり・まち
づくり」と、「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、上下で2つの
テーマをまとめさせていただいております。地域づくり・まちづくりの観点で申し上げま
すと、1つは大きな生活圏域。北海道は広域分散型社会でございます、その大きなエリ
ア、都市を含め、あるいはその過疎地域も含めた大きなエリアの中でどういった生活圏域
を形成していくのかというような視点。それから真ん中にありますのが、特に都市の問題
に着目し、コンパクトシティへの転換をどういうふうにやっていったらいいのかという観
点。それから、過疎地域という言い方がいいかどうか分かりませんが、都市以外の
部分でどういうふうにコミュニティを維持し、形成していったらいいのかというような視
点での提案がなされております。

4ページの下の方は、ネットワークとモビリティでございますが、内外に開かれた物
流ネットワークという観点からは、特に国際的な物流の問題、それから人流の問題、こう
いったネットワークについての提案。また、真ん中のところでございますが、広域交通ネ
ットワークにつきましては、新幹線も含め、あるいは高速道路も含めた提案。それから、
その右側でございますが、「まちなか交通体系」の再生ということで、これはコンパクト
シティにも通じるところでございますが、もう少し賑わいを取り戻すような交通体系の再
生が必要なのではないか。それから一番右のところでは、冬期交通の問題についての施策
を展開しております。

5ページでございますが、「安全・安心な国土づくり」でございます。これも4つの提
案がございますが、上の2つは青の同じ箱で囲んであるところでございますが、1つは「頻
発する自然災害に備える防災対策の推進」ということで、地震を初めとして、特に積雪関
連地であるということで、雪害や豪雪といった問題に加えて、急に地震が起きたらどうす
るのかというようなことも含め、そういったリスク環境に対する対策が必要だという観点。
右側では、更にそのハード、ソフトを含めて総合的に減災していく仕組みを更に強化する必
要があるのではないかと、ということについての提案がなされております。下2つでござい
ますが、交通安全の問題、それからテロ・セキュリティ対策の問題を下に掲げさせていた
だいております。

最後のページでございますが、「北海道開発の進め方」でございます。これも点検結果
から出てまいりましたように、今後の取組として、更に人口問題あるいは財政的な観点で
いろいろな制約的な課題がある中でのより一層の重点化・効率化・高度化、あるいはそれ

の透明性を確保しながらというような取組が一層必要なのではないかというような視点。それから右のほうで申し上げますと、「多様な主体が共に進める北海道開発」でございます。多様な主体がビジョンを共有しながら施策の実現に取り組んでいくことが何よりだというような視点。それから下のほうにまいりますが、「劣化する社会資本ストックに対応した戦略的管理」。あるいは「多様性のある道内各地域の姿と隣接地域等の連携」を目指していただいております。とりわけ道内各地域の姿に関しては、北海道を一つの投資的な地域としてとらえるのではなく、それぞれの地域地域がその資源や特性に応じて果たす役割に着目し、地域構造みたいなことを十分検討して、多様な姿を明らかにしていかなければならないという問題認識でございます。また、下のほうでは「地理的に隣接する周辺地域との連携」ということで、青函地域あるいは環オホーツク交流圏といったようなことについても言及させていただいております。一番下のところでございますが、「新たな北海道イニシアティブの発揮」がございまして、我が国が直面する課題の解決に向けてグローバルな視点に立って、その優れた資源・特性を最大限活かして「新たな北海道イニシアティブ」を積極的に発揮していくことが何より大切なのではないかとこの第 3 章をまとめさせていただいております。

少し長くなりましたが、今回、中間とりまとめとして用意させていただきました資料につきまして、特に第 3 章は別のビジュアル版を使いましてご説明させていただきました。

以上でございます。

○南山部会長 ありがとうございます。

以上が、中間とりまとめとしてパブリックコメントをいただくものでありますけれども、これについて皆さんからご質問あるいはご意見をいただきたいと思います。どうぞご遠慮なくお手を挙げていただきたいと思います。

○濱田委員 今日ご説明があったものは、送っていただいたよりも何ページか増えているようですね。どこが増えたのかという認識がはっきりしないので、これから申し上げることについてはすでに書いてあるかもしれませんが、幾つか意見を申し上げたいと思います。

全体としては北海道開発に対して批判があるものの、その批判に対して開発の発展的な定義を示すことで対応する。それから、全体のトーンとしては、平成 15 年の企画調査部会の示した方向、すなわち日本の役に立つ北海道。北海道が日本の様々な諸問題に先駆的に挑戦する、そういう前向きの姿勢を北海道が示すということで全体が構成されていると読みました。全体としては、私は賛成いたします。事前に読んでこいということなので、幾つか気がついたことだけを申し上げます。

今さら中身を議論してもしょうがないので、形式的なことが多いんですが、最初に、今日配られたものの 8 ページの開発の定義の話があって、(3)の「北海道開発の目指すべき姿」の上で、参事官もお触れになりました、最後の 3 行ですが、括弧してありますよね。

その前にも「開発」という言葉に括弧がしてあるので、たぶん「開発」という言葉に括弧をして強調する。「開発」の意味はこうなんですよというところを３行で説明してあるので、そこを括弧してあるということなんです。これだけ長いものに括弧を付けると、何か引用と間違えられるような気がして、言葉を強調する括弧は前段はわかるんですけども、ここは「開発」を新しく定義すれば以下のようなものであるというような形で書かれたほうがいいのかと思いました。

それと２１ページ。これはビジュアル版を文字で説明したほうなんです、２１ページの真ん中ぐらいで「製造業が集積している胆振地域…」というところですが、段落の最後に「競争力の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」となっているんですが、創出・育成は一体のものだと思うんですけども、誘致はちょっと性格が違うものなので、これ３つ並べて書くと誤解が生じるような気がいたしました。今日説明していただいたビジュアル版を見ますと、ビジュアル版は「誘致」が付いてなかったように思いますが。２ページですね。「グローバル産業の創出・育成」になっています。誘致は書くのであれば、誘致も引き続き重要であるとか、そういう書き方になるんじゃないかなと思いました。

それから、２２ページの３行目ですが、これは私の専門のところ、この委員会で何回か発言して、それを取り入れて書いていただいたので大変感謝しておりますが、２行目から「北海道内の資金を道内の有効な投資に結びつける努力が必要である」というんですが、この「努力」という言葉じゃなくて、結びつける機構とかシステムと書いていただきたいのが希望であります。「努力」というと少しボケるような気がいたします。

それから２６ページに、これはビジュアル版にも出ていたのですが、２６ページの真ん中で「国際交流窓口である港湾、空港における保安対策の整備・強化等、テロ・セキュリティ対策の強化…」が２行書き込まれているんですが、国土交通省の文書にテロ対策のことをわざわざ書く必要があるのかなと。こういうことは言わずもがななので、何か浮き上がっているような気がします。気になりました。

それで、気になったついでに、一番最後２８ページの下段から北方領土の話になってきて、北方領土が未解決であるから地域社会として望ましい発展を阻害されてきたという記述があるんですけども、送られたきたものには、「根室」という言葉が露骨に入っていたような気がするんですよ。どうかなと私は思ったんですよ。この最終版を見ると、その個別の地名が取れていて、少しここを書き直されたのかもしれないんですが、今、新しいバージョンを初めて見たので、はっきりしたことは言えませんが、この地域が経済的に遅れたことが未解決ということと関係あるのかどうかを我々は議論したのかな。

大体気がついたのは以上でございます。

○南山部会長　ありがとうございます。

特に答えることはありませんか。

○高松参事官 北方領土のところにつきましては、6期計画のところを引用させていただいております。

○濱田委員 それは了解しました。

○南山部会長 ありがとうございます。

それでは、ほかの方はございませんか。

○田村委員 2点申し上げます。6月の時点の素案と今回の素案のところの目次構成の関係で、私はよくなっていると思うんですが、第 章の頭にちょっと数行入れたら、もっとよくなるのではないかなということを申し上げます。

それは、政策レビューも含めて6期計画の改善をしている分が第 章なんですけれども、7期計画はどこに書いてあるかという、ビジョンだと思うんですが、第 章に書いてあるんですね。第 章の頭にも7期計画の目標らしきものをちょっと入れておくと、その後の進め方なりがわかりやすくなるのではないかと。これは2つの意味からで、みんなが読んでわかりやすいように、目次構成をわかりやすくするためです。それからもう一つは、次の計画に向けての施策レビュー的なことから言うと、改善点はこういうふうに変ったのだよということを明示するために入れたほうがいいのではないかと考えます。その入れ方は2項目あって、「日本の中の北海道」ということから言うと、例えば「北東アジアのゲートウェイを目指す」とか、あるいは「成熟社会・ゆとり社会を先導する」とか、何かそういうちょっとわかりやすい日本語で代表的なものを入れておいたらいかがかと。それからもう一項目は、「北海道の中の」という視点からで、北海道ブロックの自立を支援するために、ブロックを形成する生活圏域間の競争を促進させながら自立を目指すなどということを書いてはどうか。生活圏域という言葉を使わないほうがいいかもしれませんが、北海道の中の生活圏に関わることに国が積極的にかかわっていくんだということを入れておいてはどうでしょう。第 章の頭にです。それが一つ目です。

それから2つ目は、これは資料2から言うと、24ページ目の(4)の上の段落です。「過疎地域」という言葉があります。この言葉が気になりました。私自身、生源寺先生の専門分野にかかわるようなことを申し上げて恐縮なのですが、北海道のような広域な分散型の地域においては、都市と農村をいかに融合させて圏域をつくっていくかということが重要であると考えています。それは北海道が他の地域に先導してできるし、北海道オリジナルにもできるだろう。その「都市と農村が関連する圏域」という表現方法はないだろうかと考えています。勿論、「農村だけで自立している地域」もあるでしょう。ここで言う「過疎」は死語でしょうから使わない方がよいとしても、ここで言いたいことは「都市」と「都市と農村が関連する圏域」と「農村だけで自立している地域」と「それ以外の地域」における「それ以外の地域」ではないでしょうか。

以上です。

○南山部会長 ありがとうございます。

ほかにご意見はございませんか。

○家田委員 だいぶよくまとまったなと思います。１個だけちょっと抜けているような気もするのがあり、それはどう入れているかはちょっとよくわからないんですが、都市に関すること入ってしましてね。だけど、どっちかというところは地方部の生活圏のような、そういう意味においての都市圏みたいなところで扱っているところと思うんですけども。ブロックとしての独立性・独自性・自立性を標榜する際には、札幌というものの意味合いを非常に重視しなければいけないわけであって、それは必ずしも私も明るくないんですけども、道内では、札幌にばかり人がいて悔しいみたいな、そういうようなことばかり言っているような感じがある。ただ、札幌の協力じゃなかったら、それすらできなくなるんですよね。ほかのところがやっていくことすらできない。北海道全体ですら難しくなってくる。

ただ、その場合に、札幌がどのくらいの力を持っているのかというのをほかの仙台とか名古屋、福岡辺りと比較したときに、いろいろな方がいろいろプラスの意見もネガティブなご意見もありますよね。私はもう少し札幌の拠点性を高めて、しかも、国際交流性を高めたり、本社機能を増やすとかいうところを目指さなければいけない。要するに、札幌の強化は要るんじゃないかと思っている側であります。何か札幌という記述があったのかなかったのか、ちょっとサーッと見ている中ではなかったような感じもするんだけど、それが１点です。どこかに何か、議論もあんまり足りないから問題提起くらいでもいいですけど、ちょっと触れられてはどうかと思います。あとは細かいところをザーッと要っちゃいます。

ページの前のほうからですが、まず最初は、１０ページで１）一番上に（地球規模に視点を置いた云々）という表現があるんですが、これはちょっと日本語が何か変な感じがします。「地球規模に視点を置く」って、地球規模というものに視点を置けるのかと。「地球規模な」とか「の」なのは、これをよく見ると変な感じもします。

それから１１ページの一番上の３行。木材産業について言うと、これは文章がちょっとよくわからないですね。「出荷額が減少しており」、次は「原板は増加しているものの」と、道外でやっている現状がある。要するに、伸びているんだったら伸びているでどんどん言う。だけど、課題として集成加工材を道内でももっと頑張るんだというような、何かもっと素直に言うような感じがいたします。これはむしろ僕は今の明るい話題としてチャンスだと受け取りました。

１４ページ。同じく文章上の問題なんですが、上から４つ目のパラグラフ。「都市内の交通について」の中で、その一番最後の文章「また、交通結節点云々」のところですね。「利便性は高まったが」「自動車依存は低下せず」「高齢者の外出頻度の減少が懸念される」という、これも論理がちょっとおかしくなっているような気がします。文章を切って上手にやったほうがいい。必ずしも公共交通の利便性を高めるのは、自動車依存を低下さ

せるためじゃなくて、複数の選択肢を置くのが、こういう比較的人口の少ないところでの公共交通の意味だから、大都会での低下とはちょっと違う。あんまりこういうふうにかくと、やらなければいいのかなという感じが読めるように思われます。

それから19ページ。(成長産業としての観光)これは結構なことなんですが、3つ目の表現で、「開放的な道民気質」があるんですが、ここはもう少し強調すべき人的資源と言っていいのではないかなと思って、言うならもっと強く言ったほうがいいという意味です。開放的な道民気質と言うと、何かちょっとばかっぽいような感じを受け取るようになると思うんですが、そうじゃなくて、異文化の人も明るく受け入れて交流していく、そういう積極的な「進取の積極性に富んだ気質」とか何とかそういう感じじゃないかと思います。

それから続けて21ページ。下から3つ目のパラグラフ。苫小牧東部地域は恵まれた地理条件に入っているんですけども、気候条件が大変に恵まれているということなんですよね。雪も少ないしとか。それを気候条件という言葉と、たぶん地域というのは地形と気候ということになるんですが、それを両方明示的に入れておいたほうがいいと思います。それから、「貴重な未利用広大地」は、「貴重な」が付いているからいいようなものですが、リザーブなんですよね。取ってあるとか、次のチャンスであるということである。次のチャンスが「貴重な」を仮に取っちゃうと、「未利用広大地」で何かネガティブという感じになってくるので、もう少しポジティブ用語も使っていただきたい。それから「陸海空の優れた交通条件」ということで集約されているんですけど、あんなに便利なところはないですからね。港湾と空港とあれだけの大きな敷地と水資源。そういうのをもう少し丁寧に書いて、次の躍進の日本にとっての最後のリザーブというようなことを書いていいんじゃないかと思います。

それから、その同じく下のページで、「産業の核は人であり、」というパラグラフがありますけれども、これについては、大変失礼な言い方に聞こえちゃうかもしれないんだけど、いろいろ大学等の研究機関はあるんですが、大学のランキング等々の研究成果や何かで言うと、大変申しわけない言い方になるんだけど、北海道の大学研究機関の全体のあれが少し低下傾向にあるところがありまして、課題もあるんだと。つまり、知的なレベルでも開放的にして、そして、優秀な研究者を集めて云々とか、ここに抜本的な手入れが要るんだというぐらいのことは少し言ったほうがいいんじゃないかという感覚を持っています。

それから23ページ。下から2つ目のパラグラフで、「北海道では民生部門を」がありまして、CO2云々とあるんですけども、これは人口密度の高い我が国の中で比較すればこういうことになるのは当たり前なんですけれども、同等程度の人口密度でよその国と比較したときに、北海道が排出量が多い云々はちょっと様子が変わってくるのでね。もっと言い方を変えますと、日本がこういう面で得をしているのは、多分に施策の善し悪し以上に人口密度が高いからなんで、比較する対象が、北海道が何か頑張っていないような感

じに受け取られるようなのは少し避けたほうがいいんじゃないかと思われます。

それから29ページですが、「新たな北海道イニシアティブの発揮」ということで、口語で使っているときの「北海道イニシアティブ」は、北海道がイニシアティブをとるべきだというようなたぐいに使うときにはいいんですけれども、かぎ括弧でくくって「新たな北海道イニシアティブ」というと、おそらくは大体の英語感覚で言うと、何か提言文書をつくって、それに基づいて何か実施していくというある種のプロトコルみたいな感じがするので、ちょっと用語がいいのかどうか。これは官庁の中でご検討をいただければいいことですが。

以上でございます。

○南山部会長　ありがとうございます。

それでは、ほかにご意見はございませんか。

○川島委員　1点、比較的自分に近いところなのでいいかと思ひまして、その点についてコメントをさせていただきます。これまでも大体同じことを言っているのですけれども、北海道にとってグローバル化が重要であるのは、この中でも一貫して言われていることなんです。それに対して今後重要になるといわれる一つの成長産業としてIT産業についてというくだりが20ページの真ん中ほどにあります。「今後は、IT産業については道内IT企業同士や大学・研究機関との戦略的な連携を進めることにより世界に通用する企業を育成することが必要である。」と。実際にこの中に身を置いている者として発言をさせていただきますと、道内企業同士ということ以上に外との交流が非常に重要であると考えております。ややもするとこの文章は、道内で小さくまとまるというような感じに見えますし、実際にその規模としては、道内だけでまとまって世界に通用するものは到底できるとは思えません。そういった意味ではこの表現は、もう少し外との交流みたいなことが必要なのではないかと思います。

それを考えるとき、その2ページ後ろの22ページの(2)のすぐ上の文章ですね。ここにはきちっと「内外の資金交流、特に対内直接投資の拡大は、我が国、そして北海道にとっても大きな命題である。」明確にこういうふうに書かれております。重要なことは、北海道の中だけで閉じていては生き残っていけないんです。したがって、外と交流して、よりグローバルな視点で、世界のそこを見すえた中での北海道を一方でつくっていけないとたぶん生きていけないんだというのが大きなメッセージだと思われるんですが、そこに向けての施策がここにはきちっと書かれているんですけれども、それ以外のところがちょっと弱いのではないかと。これまで言い続けておりますことなんですが、新千歳空港はやはり大きな資産でして、国際化にもっと力を入れるんだというくだりがあまりなかったように思われます。

また、25ページに、2つ目のパラグラフのところが、「急増する外国人観光客を始め」のところですが、ここに空港についても書かれているんですが、「航空路線網の拡充と空

港サービスの高度化」こういう文言になっております。確かに、新千歳空港を例に挙げますと、航空路線網という意味では、おそらく日本でもトップの次ぐらいに入る、非常に充実した路線網を持っている。それから、空港自体の施設としても非常に上位にあるというものだと思いますが、不足しているところは、国際線ないしは国際へ開かれたところは極めて遅れているということでもあります。そういった明確なグローバル化ということに向けてどういうステップでそこへ向かっていくかというのが、例えばＩＴという言葉の切り口にして、産業を取り込んでくる。そのためのステップはこういうふうにやっていくということが、少しロジックが飛んでいるような感じがしたものですから、そこを埋めるのがよいのではないかなと考えております。

以上です。

○南山部会長　ありがとうございました。

○高松参事官　ちょっと修正案を大至急考えさせていただきたいと思います。

○南山部会長　ほかに。

○田中委員　今日いただきました中間とりまとめ(案)の25ページの一番下の段落です。これは私が最初に言わせていただいたことをそのまま反映していただいているところですが、「頻発する云々」のところで、「また、活火山である樽前山・駒ヶ岳の周辺には」でございます。この趣旨は、今出てまいりましたような千歳は大変重要な拠点でありながら樽前山で止まってしまう、観光も産業もまさに安定を考えた場合のボトルネックなんだということで入れさせていただきました。ところが、樽前はしばらく噴火しないという説が地元に出てきてしまいました。言葉一つで地元市町村の防災対策に悪影響が出ないか心配もあります。活火山の周辺には、産業・観光の基盤である北海道のみならず云々というような、固有名詞を落としていただくことも含めて、地元市町村とも調整して頂きたい。

あともう一点ですね。これは何度も伺っているところなのですが、最後のところ、資料3で見させていただくと、6ページの右側の「多様な主体が共に進める北海道開発」という欄がございます。そこで矢印で「計画に基づく各種施策への住民参加・理解に向けた」というのが出てまいりますが、これは大変大事なことだと思います。これは北海道開発のみならず全体の開発計画がこういうことなんだと思うんですが、ただ、前も同じことを伺ったと思いますが、その具体的な開発局として何かメニューがあり得るのかというところがいつもひっかかっております。それは最終答申(案)に向けてご議論いただければよいと思うんですが、そのメニューイメージがあるのかなのか、あるいはそのへんだけお伺いできればと思います。

○南山部会長　ありがとうございました。

○高松参事官　協働・連携のところでございますか。

○田中委員　はい。施策に何があり得るのかなという点です。

○高松参事官　かなり幅広い概念というふうに認識させていただいております。かなり高

い理念的な協働・連携を意識した書き方をさせていただいておりますが、具体には、例えば開発局でということが考えられるのかというような部分では、一つひとつこういう総合開発計画に基づいた具体的な個別事務とか事業の中で、こういうことがどれだけ実現できるのかというようなレベルのところまで見ていかなければいけなく、例えばそういった観点でいきますと、地域協働プログラムというようなものをやらせていただいていたたり、それを夏に特化したり、冬に特化したもの、あるいは、まちづくりに特化したみたいなものも皆さんとともに、というようなところで協働・連携の取組はやらせていただいております。ただ、次の計画でこれをどういうふうに計画の中に書き込んで、あるいはその計画の中でどういうふうにこれを具体的に書き込むかというのは、これをもとにもう少し中身は詰めていくべき大事な課題と考えております。

○南山部会長 ありがとうございます。

○狩野委員 多くの意見がありまして、随分と意見を入れていただきことを感謝しております。私は製造業の立場から21ページ等の胆振地域の製造業が集積しているとかいう表現がありますけど、まだまだ集積しているとは言えないと思うんですが、こういうような北海道における実態をもっと記載すべきである。先ほど家田委員も言われましたけれども、あるいは川島さんも言われていますけど、外に対して理解をしていただかなければいけない。つまり、東京の方は北海道をよくご存じだけれども、前から申しますが、関西の人は非常に北海道に疎いのであります。大変な大雪についても、新潟の雪を見て、北海道中が大雪であると思っている。実は、苫小牧はそう雪はないところだとか、北海道のいろいろな地域が多様な気候であることもここに書いていただいていますので大変ありがたいんですが、そういうことを本州に対してもっと強くアピールすることで製造業も北海道へ行きやすくなる。そこで働く、主導する人たちもいい印象を持ってくれる。特に関西の人たちにですね。そういったことで、そういう自分たちの存在をアピールするようなことを、一つ言っていたけるといいかなと思いました。

まあ、そんなところです。

○南山部会長 ありがとうございます。

○佐藤委員 A3の資料3で、特に第 章に相当するということで、非常にわかりやすくなっています。その中で特に大事にしたい言葉として、先ほど家田先生も指摘されましたが、「北海道イニシアティブ」という言葉です。これについてもっと特徴として、ある意味では非常に新しいというか、今後の北海道開発の進め方にとってキーワードになってくると思いますので、ここについては明確に理念を出してほしいなと思います。

そうして見ていきますと、同じこの6ページの中で「北海道スタンダード」とあるんですよね。その中で例えばシーニックバイウェイの説明があるんですが、「北海道イニシアティブ」という中に、私はシーニックバイウェイ的なものが入っていいんじゃないかなと。そうすると、「北海道スタンダード」にシーニックバイウェイが入って、「北海

道イニシアティブ」にはそれが入らないというような分け方をすると非常に混乱します。そこを概念整理をしてほしいということが第1点です。

それから2つ目に、この「イニシアティブ」の中身の言葉ですね。これは中間まとめの中では8ページに入っています。第1章にはないんですね。それは何か要約しているのか、この絵はどういう意味を持つのかということを明確にしたほうがいいのかなというような感じがしました。私は本文のほうにもきっちり書くか、本文と逆にする感じですね。29ページにこそ8ページの中身をきっちり書いたほうがいいんじゃないかなという感じがして読みました。

また、資料3の4ページの中で、「まちなか交通体系」という言葉がでまして、これもいい言葉だなと思いましたが、資料2にはないんですね。これも非常に新しい概念で、私はこういう「まちなか交通」の再生といいましょうか、これが北海道が最も必要としているこれからの政策だと思います。そのことをまともに取り上げているだけに、この本文の中にもその記述をしっかりと述べてほしい。少なくとも何も書いてないのはちょっとこれはひどいという、そういう感じがしました。

以上です。

○南山部会長 ありがとうございます。

ほかにございませんか。

○生源寺委員 あまり大きくもないんですけども、内容にかかわることを2点ばかりと、あとちょっと細かな文章的なことについてもこの機会に申し上げておいたほうがいいかと思しますので。

内容的な問題の1つは、北海道開発計画のレゾナードトルといいますか、一つとして国全体の安定と発展に寄与することを目的としてとこういうことがあるわけですね。それがほかの地域の開発計画とは違うんだということ。そのことが何箇所か書いてあります。これは文章上で表現していただきたいということでは必ずしもないんですけども、8ページに同じようなことで、(3)に「北海道開発の目指すべき姿」とあって、その下の2行目から「我が国が21世紀において直面する課題の解決に貢献し、」とあるわけですね。これが具体的に何であるかということを尋ねられたときに、明快に現時点ではこうだということを示すことができることは非常に大事だろうと思います。具体的にということで、あとの文章の中にはいろいろ入っています。例えば、食料問題、防衛問題も入っていたと思います。それから北方領土問題もある意味ではそういうことです。それから災害のバックアップ。これは内地で災害が起こった場合のバックアップというようなことです。それから、製造について前回の検討から言えば実験的な取組とかですね。シーニックバイウェイなんかもそういう一つの見地として出ているわけですけども、この点を整理して書くかどうかということは別として、かなりきちんと意識をしておくことが必要だと思っております。それが1つです。

それからもう一つは18ページで、これは表現上の部分と申し上げたほうがいいのかもしれませんが、食料供給力の評価というところがございます。ここについて3点ほど少し表現について工夫していただいたらどうかと思う点がございます。1つは、これは下から2つ目のパラグラフになるんでしょうか。その真ん中辺りに「担い手への農地の利用集積を進め食料供給力の強化につなげていく」と。これはこれでよろしいんですけども、この「担い手への農地の利用集積」という、これは今日、日本の農業政策の非常に大きな課題ですけれども、通常はこれは都府県の特に水田農業で、総兼業化、高齢化していて、さあどうしようかという、こういう問題なり状況を想定して語られる言葉ですので、それと同じような文脈でこれが使われているというふうに理解されてしまうと、非常によく使われる言葉ですので、やや北海道の特色が弱くなってしまわないかと。つまり、専門的な経営によるという表現がどこかほかにあったかと思いますけれども、そういう構造を今後とも維持・強化していくというこういうことだろうと思うんですね。

それから、その下のパラグラフの「また、今後はカロリーベースの云々」という言葉がございます。これも私は発言した記憶がございます。特に「生産額ベースの自給率にも着目して」とありますが、問題は、その後がやや漠然としていて、「産業としての農業や水産業を育成していく」のは当たり前のことであって、この前の「カロリーベース云々」あるいは「生産額ベース云々」ということを受けて言うのであれば、経済的な価値の高い作物なり、あるいは水産物の生産なり、漁獲の振興と、こういうことになるだろうと思います。

それから、だんだん細くなってきて恐縮ですが。その下の下から3行目になりますけれども、「北海道が最も比較優位に立つ可能性が高い産業」という表現ですが、「最も比較優位」というのも何となく妙な感じがしました。「比較優位」という表現を使うと、逆に絶対劣位を暗示してしまう面がなくはないと思うんですね。北海道の農業の場合には、絶対的にも優位である部分が生産性等についてはあるわけですので、ここは素直に「優位」でいいのかなと感じがいたします。

あとは本当に細かなところばかりですので、事務局なりでご検討をいただければと思います。1つは6ページに。(2)があって、最初のパラグラフというか固まりの中の下から2行目に「資本ストック活用の効率性と稼得力を高めていく」とあるんですが、この「稼得力」は「所得稼得力」と理解していいのかどうか、ちょっと私よくわからなかったの。こういう言葉が通常に使われているということであれば結構なんですけれども、もしそうであれば、私の不勉強ということでもありますので、無視していただいて結構です。

それから7ページです。ここはちょっと内容にもかかわるというか、ちょっと神経を使ったほうがいいかなという感じがする部分でございまして。先ほどどなたかご発言されたいろいろな批判があるというところの表現であります。こういう批判を受けた上で開発の再定義をきちんとされていることは非常に結構なことだと思うんですけども、ただ、

「多くの批判・意見がある」と。これは多い・少ないということではなくて、受けとめるべき様々な見地からの批判があって、それをきちんと受けとめて開発の再定義ということになっていますので、「多くの批判」の「多く」という言葉は、これは少し考え直したほうがいいのかないかなという感じがいたしました。

それから１２ページです。これは本当にどうでもいいような話でありますけれども、下から２番目のパラグラフの最後から２行目に「京都議定書の目標達成に向け」とありますけれども、その後すぐに「国を挙げて一層の取組を進めることが重要である」と。北海道の開発計画で別に国を挙げて取り組むことが必要であるというようなことは当然でありますけれども、むしろこう書くのであれば、何か北海道の果たすべき役割を書かないと、ちょっと収まりがよくないような感じがいたしました。

それから１７ページです。あとは日本語として、私自身ちょっと理解しにくかったという点であります。１７ページの２行目から始まる文章はちょっとよくわかりません。「人口減少が予測される中での地域の活力維持など、新たな視点で検討することが必要となっており、基盤整備のみで云々」ということなんですけれども、この「新たな視点で検討すること」は何を受けているのかあたりがちょっとよくわからないところがあります。これは「人口減少が予測される中での地域の活力維持など、新たな視点で検討すべき課題に直面しており…」というようなことなのか、ちょっとこの意味がよくとれないように思いました。

それから２３ページです。第２パラグラフの５行目に「大変優位にある」という表現がありますけれども、ちょっと何か口語的なような感じがいたしますので。「北海道では条件的にも大変優位にある」という、何となく文章として妙な感じがいたしました。

それから２７ページです。これも言葉なんですけれども。「劣化する社会資本ストックに対応した…」の３行目に「既存ストックの延命化」という言葉があります。この「延命化」という言葉も何か妙な感じがするんですけれども、「長寿命化」という言葉でいいのではないかと思います。

それから２８ページの上から２つ目の固まりの２番目のパラグラフで、「機能の異なる地域ごとに必要とされる」というここもちょっと文章がストンと落ちないような感じがいたします。つまり、「機能の異なる地域ごとに必要とされる政策は異なってくると考えられことから、政策の立案・選択や重点化が行いやすく」というこのことの因果関係がよくわかりませんので、すみません、少し検討をしていただければと思います。

以上です。

○南山部会長　ありがとうございました。

○高松参事官　「稼得力」に関しましては、検討させてください。

○事務局　要するに、ストックのような形で、いろいろなストックの能力が発揮していないというようなことを「稼得力」という言葉で表現してみたのですが、確かにこなれてな

いと思います。

○南山部会長 ほかにご意見はございませんか。

○小磯委員 まず、今回の中間とりまとめ、今まで私いろいろ発言をさせていただいたんですけれども、きめ細かく受けとめていただいているなという印象を持ちました。まず、それは感謝したいと思います。大変よくまとまっていると全体的な印象を持ちます。

1点だけ細かいところを含めて申し上げたいと思います。現在の計画の点検、それから新たな計画の在り方も、国の政策としての北海道開発計画という形で取り組む中で一つの大きなテーマは、国が抱えている様々な課題に対して、北海道開発政策でどういう形でそれに寄与、対処し、政策的にもその効果を発揮できるかということだと思います。これは第1回でも申し上げたんですが、第6期計画の時代の中で大きな国が直面した課題は、1ページの下にもありますけれども、経済活動と環境が共生する持続可能な、そういう経済社会の形成が、特に90年代以降、地球環境問題が議論される中で提起されてきた。それはある意味で北海道という地域が、国が抱えるそういう課題に対して、先駆的にそれを実践し、北海道総合開発計画という計画の施策の中で展開し示していくことができれば、それは大きな一つの北海道開発政策の国の政策としての意義であり役割ではないかなと、そういう思いで私はずっとこの部会の議論を見ておりました。

そう見てきますと、第6期計画の点検が参事官から説明がございましたが、実は第6期計画の柱、項目を見てみますと、その中で環境を守ることと経済発展をすることが別の枠組みで柱立てされて構成されております。それが具体的にどういう形で新しい計画の在り方の中で融合されていくかということが新しい北海道の計画の在り方の一つの大事なポイントではないかなと私自身は思っております。そういう意味では7ページの下の中で「北海道開発の意義」を Sustainable Development という、こういう言葉を前向きに受けとめて、自然と共生して持続的な発展を促す基盤づくりを担う機能、そこを開発の意義として受けとめておられるのは大変大事な問題意識であり、姿勢だと私は思います。

そうすると、第6期計画の中では、これは3番目の柱ですが、12ページ。環境を保全する施策という中で環境を守り、経済発展については、食料供給基地としての発展、あるいは観光・保養などのそういう交流の場等の施策推進という中での産業発展という別々に施策展開されたものが、新しく18ページ以下の「北海道開発の取組の方向性」の中でどういう形でそれが有機的に結びつけられているのかという、そういう観点で見ますと、実は22ページにあります「持続可能な地域社会の形成」については、基本的な環境をしっかり守っていくこと、更に循環型社会の構築というところで、少し踏み込んで整理をしておられるというところ、これは大事なことだと思います。

ただ、私自身が感じますのは、それだけで本当に足りるかなと。しっかりとした、特に北海道の場合は自然環境資源は一つの大きな地域の資源であり財産です。それを守りながら地域が発展していくための知恵は何か。そのための仕組みは。実は環境部門だけではな

くて、成長産業としての観光にその可能性があります。私自身も今観光にかかわっている地域の中で携わっている中で、例えば知床の世界遺産の問題、これに対して地域がどう受けとめていけばいいのかという問題がございます。実はなかなか多くの観光訪問客が来たからそれでハッピーということでは決してなくて、様々な環境問題が実は提起されている。今、地元では、摩周湖とか屈斜路湖をある意味では、観光訪問客の数を規制しながらでも、本当に地域の発展に結びつくようにしなければならないと考えております。摩周湖も今は大変汚れています。それを自動車規制もかけながらしっかり守り、なおかつ規制をかけることによって、それを価値として認めてくれる観光消費効果をもたらすような、そういう観光訪問者もいるわけです。そういうものをしっかり受けとめるような、これはまさに持続可能な地域の発展に向けた知恵だと思うのですが、持続可能な概念は、環境を守るという柱だけではなくて、成長産業としての観光という観光分野の取組の中でも、自然環境と共生した産業としての視点を北海道の中で打ち出していく。更に言えば、食産業の中でも水産業、資源管理というような、そういう視点での持続可能な視点。持続可能なこれからの開発を目指していくという大きな軸、柱ですね。そういったものをこれからの計画の中でどのような形でしっかり打ち出していくことができるのか。政策の肉付けと同時に、今後の構成の問題もあると思いますが、中間報告の中で云々というよりは、今後に向けて是非そういう問題意識、そういう気持ちで取り組んでいただければということで発言をさせていただきます。

以上です。

○南山部会長　ありがとうございました。

○北委員　今、小磯先生がだいぶ私の言いたいことを話していただいたので、省略させていただきますが、北海道の特性といいますか、これを活かした中でどう経済発展を含めて発展させていくかということを、まとめとしては私どもの意見も十分入れていただいて、なるほどなというふうに先日読ませていただきました。今日もそのように思いました。

同時に、環境政策においては、大切な地球環境をどう守っていくか。そういう中で北海道の森林を含めてすべてのものがそうですが、特に農業生産において環境対策というか、この中にも少し書いてありますが、これは相当インパクトが大きいのではないかと。いわゆるCO₂の吸収力とかそういったことを含めて、北海道の農業政策そのものの価値観といたしますか、こういったものを並行して考えて、国民の皆さん方に理解をしていただくことが非常に大切なことだと、私なりにこういうふうに考えております。

それからいま一つは、先ほどからちょっと話がありましたが、「新たな北海道のイニシアティブの発揮」といういわゆる理念をどういうふうにするか。先ほどからご指摘がありますが、私も同感でございますが、北海道として総体的まとめはわかるんですが、どういふことで本当の意味のイニシアティブを取るのか、どういうふうを考えているのかと、この理念をしっかり今後展開すべきではないかなと、こういうふうに思います。

それからいま一つは、北海道庁が策定する総合計画との相互の連携が極めて重要であると。そのとおりだと思います。道庁がどういうふうに、副知事さんがおられますけれども、どのように策定し、今どういうプロセスにあるかということも含めながら整合性を図り行うことは、私ども市町村にとりましては極めて大切なことですのでございますから、十分連携を取り合いながら行っていただきたと思います。

特に地域政策に関しましては、地域の基盤を区域別に行うとなっておりますが、地域区域は一体どういうことが一つの目標としているか。こういったことも、これは非常に道政の中の地域政策と大変かかわりのあることですから、このへんをもってしっかり連携をとっていただきたいと、こういうふうをお願いを含めて申し上げておきたい。総体として非常に私どもの意見も入っておりますし、大変にまとめとしてはいいという評価をしながら、このように思っております。以上でございます。

○南山部会長 ありがとうございます。

それでは、道の計画の話も出ましたので、嵐田委員をお願いします。

○嵐田委員 嵐田でございます。まずもって各委員の方々のご意見を中間とりまとめ(案)にうまくとりまとめられました事務局のご労苦に感謝申し上げたいと思います。私どももいろいろ意見を言わせていただきまして、ほとんど整理をしていただいたものと考えております。

とりわけ、今、北委員からございました28ページの地域区分の考え方については、わざわざ記述していただきまして、誠にありがとうございます。私どもは20年度からの長期計画を策定すべく、今年の11月末に計画素案をお出しして、パブリックコメント等を行いながら、計画原案をとりまとめるというスケジュールで動いてございます。今議会でも、特に議論になってございますのは、これまで進めてきた地域生活経済圏でして、こういう形にするかどうかは別といたしまして、その圏域設定に関して、計画で掲げる地域政策を展開する圏域と道の支庁制度を合わすべきじゃないかという議論がいろいろございます。そんなことで、今後とも私ども北海道と連携をとっていただけることに非常に感謝をしてございます。

それと、今日のご意見を聞かせていただきまして、我々もこれから実は中身を詰めることが多くございます。各委員の方々のご意見は、北海道の果たす役割をもっとわかりやすく端的に、北海道の持つ可能性などをもっとアピールできる、そしてわかりやすくということだと思いますので、今進めている道庁の作業の中でも、そういったことに留意してまいりたいと、このように思っております。

以上でございます。

○南山部会長 ありがとうございます。

山本先生、何かございますか。

○山本委員 それでは森林に関することで意見を申し上げたいと思います。資料2の5ペ

ージの6行目の辺りに課題として、北海道の森林のCO₂の吸収源対策が必要であるという認識の下に、第 章でその対策を整理されておられますが、22ページの下から2つ目のパラグラフの辺りで、その対応策を具体的に記述しておられるわけですが、ここで書かれていることが、CO₂の吸収源対策の話と多様な森づくりといいですか、生物多様性のことについて両方記述されているわけです。このところがやや一緒になって話が書かれており、前者の吸収源対策ということは、森をつくる考え方から言いますと、ある程度効率化といいですか画一化の方向にシフトせざるを得ない。後者の多様な森づくりとある程度トレードオフの関係があるわけです。したがって、ここの対策を掲げる際に、このあたりを整理された上で記述されたほうがいいんじゃないかと感じました。具体的に間伐の推進は、前者の森林の健全化・活性化につながるわけですけど、もう少し突っ込んで言えば、森林の若返りといいですか、そういったことまで触れていただければと思います。後者の混交林とか複層林、あるいは伐期の長期化。伐期の長期化と言ってしまうと、これは最初の吸収源対策とはちょっと逆の方向を指していることになりますので、ここはそれぞれの目標に応じた書き分けをされておいたほうがよろしいんじゃないかと、このように思いました。

そして、ちょっと戻りますが、20ページの最後のパラグラフから21ページの最初のパラグラフについて、森林の産業としての木材需要の振興について触れておられますけれど、実はこの22ページで書かれておられます吸収源対策とか、かような森づくりと、この川下にあります産業界との連携、これは深くかかわっておりますので、22ページで書かれるところでこの産業の育成のことにも触れていただければと、そのように思いました。それが22ページのところで。

あと、本当に細かいことになってしまいますけれども、先ほど11ページの上のパラグラフ、先ほど家田委員からご指摘があったように、ここのところは日本語としてちょっと整理していただきたいということがあります。これも本当の揚げ足取りになってしまうんですが、10ページの下から3行目で「道産材の割合が2割」を強調されておりますが、実はほかのところで森林面積が4分の1をどこかで書かれているので、この2割を書いても、逆に生産性が低いんじゃないかとそんなふうな印象をとられるんじゃないかというふうな印象であります。

以上です。

○南山部会長 ありがとうございます。

それでは、札幌市からオブザーバーで参加されています秋元企画部長、もし何かありましたら。

○秋元札幌市市民まちづくり局企画部長 本日は委員の加藤が市議会の委員会審議の関係で欠席をしております、大変申しわけございません。私は今日、オブザーバーで参画をさせていただいておりますがまず、この部会で今日の非常に活発なご意見をいただいて、

非常に短い時間の中で中間とりまとめということでおまとめをいただきましたことに各委員の皆様、それから事務局の方に敬意を表させていただきたいと思います。

その中で、先ほど家田先生からも札幌のお話がございました。人口的には、北海道全体の3分の1の人口が札幌に集中してございますので、その中心都市としての役割を強く認識をしていかなければならないということで、先ほど来各委員の皆様方からもお話がありましたように、グローバルな中での北海道をどうしていくかということで、札幌といたしましても、世界に目を向けた形でまちづくりを意識していかなければならないだろうと思っております。例えば現在進めております都心の街並みでありますとか、それから佐藤先生の先ほどお話もございましたけれども、まち歩きといいますか、そういった都心の交通の問題、それから世界を意識しますと、空港とのアクセスの問題、こういった数多くの課題がございますし、人・情報・お金が、民間投資も含めて、北海道札幌にそういった投資が行われていくような形のまちづくり、それからそういった金融的な問題など数々課題があるかと思えます。それと、都市と農村の連携等のお話もございました。そういう意味での今口ハスということで新しいゆとりある生活感という中で、これからの新しいライフスタイルを北海道の中から提唱していけるような、そうした都市と農村との連携と、こういったようなものについても数多く取り組んでいかなければならないなと感じておりまして、それらが今回の中間とりまとめの中に網羅されておりますので、私どもといたしましても、私どもの政策との連携を強めてさせていただきたいなと感じております。

こういった感想を持たせていただきました。

○南山部会長 ありがとうございます。

これで一応皆さんからはお話をいただいたわけですが、もし何か言い残したことがあるとかございますか。

○川島委員 先ほど話をしたんですけれども、もう一つどうしても最後のところがたぶん締めなところだと思われるので、ここのまとめ方についてちょっと気がついたところでお話をさせていただきたいと思います。

26ページ以降なんですけど、資料3の6ページと呼応しているところなんですけれども、26ページの第1パラグラフが、要は、財源には限りがあるので、重点的に、また選択的に投資をしていかなければならないということが書いてあって、これはそのとおりであろうと思います。その結果として、この下に続くパラグラフが資料3の一番上に「背景・課題」に3つの○が書いてありますが、これで読むと非常にわかりやすく、したがって効率的に求められていて、北海道特有のオリジナリティの高い先駆的、実験的施策について積極的に制度設計を進めながら、こういうところに選択的にやっていくんだというようなことが読み取れますが、資料2を読んでいきますと、その後ろに続くのは、冬期の生活改善、環境改善への対応とかということがずっと書いてありまして、「高規格道路、国際海上コンテナターミナル整備など、北海道が未だ低位の状況にある社会資本への投資の重点化が

地域の競争条件の向上に向けて極めて重要である。」この文章は資料3には出てこないの
で、ここをどういうふうにつなげて、もともとロジカルができていいのかと。これはもう
絶対あって、重点課題の第1であると。それ以外に、シーニックバイウェイに代表される
このようなオリジナリティの高いところに重点的に投資をしていくんだというふうな構成
であれば、資料3にも入れるべきではないかと思います。

それから(2)の「社会資本ストックに対応した戦略的管理」は、上の「背景・課題」
を読みますと、選択的に投資をしなければならないので、既存ストックの有効活用を図る
というロジックになっており、これはとても理解がしやすいですが、資料2を読みますと、
ここはつながりがいま一つはっきり見えなくて、(1)が1つあって、(2)がまた別に
あります。資料3の下全体のイメージ図のところでも、ブロックが完全に分かれていま
すので、投資の重点的というところに完全につながっているのかというのがちょっと読み
にくいのではないかなと。その上で、3つ目の多様な主体、多様性のあるというのは、こ
れは独立してあるのはよくわかるんですけども、ここの整理をもう少し明確にしたほう
がいいんじゃないかと。ここは締めの部分になるから、余計にそうではないかと感じます。

以上です。

○南山部会長 ありがとうございます。

ほかによろしいでしょうか。

それでは、一応ご意見を皆さんからいただきました。出尽くしたと言っては語弊がある
かもしれませんが、議論はこれで終了させていただきたいと思います。中間とりまとめ
(案)につきまして、大変熱心に本当にいろいろとご意見をいただきまして、ありがとう
ございました。

今日いただきましたご意見を踏まえて修正をいたしまして、それをもって意見募集とい
うふうにしたいと思います。そういうことで、作業上大変恐縮ですけれども、中間とりま
とめについては、今回了承ということにさせていただきまして、今日いただきました意見
等による修正につきましては、私のほうにご一任いただきたいと思います。よろしいで
しょうか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

○南山部会長 ありがとうございます。

それでは、そのようにさせていただきます。

それから、これ以降の部会の進め方について、具体的に事務局から説明があります。

○高松参事官 資料4という一枚紙を用意させていただいております。左側には、これま
での部会、分科会の流れをまとめさせていただいております。

右の上のほうには、これから進める今後のパブリックコメントについて簡単にまとめさ
せていただいております。パブリックコメントの方法といたしましては、インターネット
等による意見募集の方法をとらせていただきたいと思います。基本的には国土交通省の水

ホームページ上で行わさせていただきたいと思います。できるだけ多くの意見が得られるよう努力いたしたいと思います。このため、いろいろな形での広報活動をパブリックコメント期間中、キャンペーンを少し取り組まさせていただきたいということをただいま検討中でございます。

これからの作業上の流れがございしますが、今とりまとめました中間とりまとめの修正等をさせていただきまして、できれば10月中旬ぐらいにパブリックコメントを開始いたしまして、大体1ヶ月の期間が普通のようにございしますが、少し長めに1ヶ月半ぐらい取って、11月末ぐらいまでを目途に考えております。

それから大至急結果を踏まえた報告書、今の中間とりまとめの修正作業にかかっていきたいと思っております。ここでは、19年1月と書いていますが、できれば年内にもその素案を作成し、また、作業等が整った段階で部会をご案内させていただきたいと存じます。2月には、これを最終的にまとめるということで整理させていただきたいと思います。

なお、左側の下のほうにちょっと書いておりますけれども、今年度中に国土交通省が行う政策レビューの中で、北海道総合開発計画に関するレビューを行うことになっております。そのために、今回のまとめの特に第3章の点検の部分を、こちらのレビューのレポートのベースにさせていただきたいと考えておりますので、そのような作業も今までのご議論あるいはパブリックコメントの結果を踏まえて整理したいと考えております。

資料の説明は以上でございます。

○南山部会長 ありがとうございます。

今後の進め方ではありますが、丹保分科会長にも事前にご相談をして、このような方向で進めていきたいと思っております。

中身について何かご質問とかご意見はございませんか。よろしいでしょうか。

それでは、これで進めさせていただきたいと思います。

時間がまだ若干ありますけれども、ご審議をいただきました。これで議論を終了したいと思います。最後に品川局長からご挨拶をお願いいたします。

○品川北海道局長 長時間にわたりましてご審議をいただきまして、大変ありがとうございました。

本日部会におきまして、中間とりまとめをいただいたところでございまして、この場をお借りいたしまして、南山部会長をはじめ委員の皆様には御礼を申し上げたいと存じます。

昨年12月2日の第1回部会以来、本日の第8回部会まで委員の皆様には大変ご多用な中、また遠路よりお集まりをいただき、貴重な、そして、それぞれの専門の分野から忌憚のないご意見を頂戴いたしました。厚く御礼を申し上げる次第でございます。

先ほど議論が出ましたが、道の計画あるいは私どもの計画、こういったものとの連携は当然だと思いますし、まさにこれから立ててまいる計画自体が、行政だけでなく各方面の方々、道民の方々連携の下に進めるべきものだろうと認識しております。そういっ

た観点から、本日おとりまとめをいただきました中間とりまとめにつきましては、早速その内容について広く知っていただけるように手筈をとりたいと思いますし、また、よりよい計画策定に向けて、道民だけではなく多くの国民の皆様からご意見をいただけるように進めてまいりたいと考えております。

委員の皆様には、この意見募集の結果も踏まえまして、最終報告のとりまとめをお願いすることになろうかと考えてございます。また引き続きご指導を賜りますように、よろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。

○南山部会長　ありがとうございました。

それでは、これをもちまして第8回の基本政策部会を閉会といたします。きょうはどうもいろいろと熱心にご議論いただきまして、ありがとうございました。

閉　会