

北海道総合開発計画「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」 に関するご意見

番号	ご 意 見
(意見)	(理由)
1	<p>大規模経営だけではなく、「野菜・花きなどの施設園芸作物の生産向上・振興等」を入れていただきたい</p> <p>北海道ブランドのメロン、スイカ、バラ等の施設園芸作物の振興が安定した複合経営につながり、農業所得増大と農業競争力強化になるため</p>
2	<p>次期総合開発計画に「モビリティの向上」を重点的取り組みとするよう行ってほしい。 特に人流物流における道路整備政策を主張したい。</p> <p>北海道の開発は、本格的には戦後半世紀、北海道開発庁の存在によるものと考えられる。従って、その社会基盤整備は本州と比較しても十分な状態とは言えず、特に道路整備にいたっては、陸の孤島を生じるような網状態であり、冬期の厳しい気象条件のもと円滑で安全安心のできる流通機能が期待できない状況である。また、時間距離の短縮化も重要な課題であり、ぜひ新計画においては経済活性化の源ともいえる道路整備の重点化を期待したい。</p>
3	<p>食と観光をそれぞれ独立して記述するのではなく、一体のものとして、北海道の経済の根幹に位置付け、そこにブランド力を持たせるような表現に強調してみたい、と考えます。</p> <p>先日のラジオで、大学の先生が、これからの国のあり方は、戦力でも経済力でもなく、国としての魅力をいかに持つことだ、と言っていました。その魅力にひかれて人や産業が集まり、それが結果として国力となる、と述べていました。 私の住む旭川は、旭山動物園が全国的に有名となり、全国各地から観光客が訪れるようになりました。それまでは、北海道第2の都市でありながら、全国的にはほとんど無名に近かったのが現実だと思います。でも、訪れる観光客が、旭川の町を楽しみ、食に満足し、周辺の観光地に満足して帰るかというとはなはだ疑問です。訪れる人は多くても、1カ所をみて、札幌や本州に戻る場合が多いと思います。地元経済としては、旭山ブームほど盛り上がっていないのが現実です。 旭川周辺の美瑛や富良野、士別など、観光地としてはもちろん、おいしい食材を提供できる地域は数多くあります。今も、個々の企業や個人レベルでの取り組みはありますが、国の計画として、食と観光を融合させ、世界にブランドとして売り出すことができるのが北海道だ、ということを強調して欲しいと思います。道内各地でも、観光と食材はそれぞれで魅力を持っています。こうした原石を光り輝かせるためにも、観光と食を融合することで発展の可能性をより強く打ち出して欲しいと思います。そしてそのことが結果として、日本にとつての国力となると思います。</p>
4	<p>小学生の子供を持つ母親として、意見を述べたいと思います。 今の社会は、子供を育てる上で、不安が尽きない状況です。私が住んでいる地区は、高齢者が多く、近所が顔見知りとあって、都会のような不安は比較的少なく、ある意味、のびのびと育てることができます。しかし、逆に同じ世代の家族がこの地区に引越してくることは少なく、そのことで、児童数が減り、数年後には学校の統合が検討されています。都会と田舎の格差は、別の面から見ると、それが魅力となり、街中の雑踏も田舎ののんびりさもそれぞれに長所があると思います。でも、子供がこれから大きくなるにつれて、やはり児童の少ない地区での子育ては、学力だけではなく、多くの面で不便さが出てくることも事実です。 都会に住むことのメリットの一つには、交通の便利さがあります。私も、地下鉄で通い仕事帰りに買い物をして歩いて帰ることができる場所に住めば、時間的にすごく楽になり、子供や主人にも一層おいしい料理を作ることができます（腕は別として）。今は車で患庭の病院に通っていますが、これから冬場を迎え、今以上に通勤時間がかかると思います。 主人も札幌の会社に1時間近くかけて車で通勤しています。冬になると倍以上の時間がかかります。道路の整備や除雪だけで問題がすべて解決するわけではありませんが、便利で安全な道路があれば、家族との一緒の時間が増え、都会との時間距離が縮まることで、この地区の快適さが一層引き立ち、住む人も若者を中心に増えるのでは、とも考えます。活力ある地域は、そこに住む人が「ここに住み続けたい」と思ってこそ生まれるものだと思います。少子高齢化は、都会への一極集中を加速させます。多様な交通手段、あるいは時間距離を感じさせない交通網があれば、田舎に住み続けたいと思う人は多いはず。また、住んでみたいと思う人も多いはず。異なる世代が混在する多様なコミュニティ形成は、北海道の懐の広さを表わすものであり、全国に対しても北海道の魅力としてPRできるのではないのでしょうか。</p>
5	<p>・具体的取組イメージ(5)安全・安心な国土づくりに賛同 北海道においては、南西沖・東方沖・十勝沖地震や地震に伴う津波の来襲、また、有珠山の噴火など常時観測5火山の存在、台風や豪雨による甚大な被害の発生等、道民が安全・安心な生活・経済活動を行うために、ここに掲げられている各種施策、 ○頻発する自然災害に備える防災対策の推進 根幹的な防災対策の推進、火山噴火対策、地震・津波対策、積雪寒冷地における防災対策の推進が急務と考えます。</p> <p>・過去の各種自然災害を踏まえた、根幹的な河川、火山噴火、地震・津波、豪雪対策は、道民が安心して暮らし、働くために最も重要な課題。災害に対して自分達はこうするが、国・道・町はハード・ソフト対策を含め、「守ってくれる・安心だ」と考えてもらえるよう、各種防災事業の推進と防災関係機関の連携、学校や住民の自主防災組織との強い連携等の推進を願いたい。</p>
6	<p>あまりにも、簡単且つ希薄に書かれていると思います。特に、避難体制の整備、防災教育、先住民との参加を具体的に述べる必要があると思います。</p> <p>北海道外の人間から見て、これまでの経験(有珠、奥尻、十勝沖など)が詳述されていない、及び防災に伴う「避難」計画の整備や、二風谷ダムを経験から出てきた先住民アイヌとの知識の共有及び、先住民の参加(特に伝承として災害のリスクがあることの認識の共有)がないのは理解に苦しみます。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
7	各分野の整理でしようからどうしても総花的に見えてしまいます。第6期計画の点検とすれば平成10年以降の災害や教訓それを受けた新たな計画への方向性も記載しなくていいのでしょうか？また国土審議会としての答申に繋がるのでしようから国の機関としてやるべきこと、(ユーザである道民から)求められていることをきちんと明示したほうがよいと考えます。	平成10年以降の道内災害 2000年有珠山噴火 2003年日高水害 2003年十勝沖地震津波 上記に対する評価はどうなのでしょう？書面上記載されてません。 地方自治体は、厳しい財政状況もあって、優先度が高く投資効果のあるものに限定了取組にならざるを得ません。被災地域でない限り、防災基盤などの整備は、後回しになるでしょう。その意味ですべて地方まかせでは継続性や連続性は担保できないと思います。 「安全安心な国土づくり」とは、個人や地域社会を災害から守るための国土づくり(ハード)さらに人づくり(ソフト)を継続的に広域的観点で連続性を持って行っていくことと考えます。 自然災害に強いまちづくりは、一朝一夕で出来るものではなく長期的な視点に立ち、地域性を加味しながら新たな社会システムを構築することと考えます。そのようなコンセンサスをどう確保するかが今後 必要なこととも考えます。 いずれにしても真の「安全安心な国土づくり」には高度な技術力を持ち重点投資が可能な予算調整能力にも秀でた国の機関 さらに自然を知り危機管理対応力のある組織がその役割を持つべきと考えます。 例 ・被災地の再建には、国のサポートが重要。(故廣井脩東大教授の持論)。個人の疲弊は地域の疲弊に繋がる。 ・2000年有珠山噴火の対応を見ても理解できるよう広域的な災害の危機管理は、国の機関が率先して行うべき。 ・被害の軽減には、防災情報の活用と共有は重要である。根幹情報は、国の機関が保有しており、その共有に向けて国の機関の役割は大きい。 ・日本海溝および千島海溝付近で予想される地震津波災害は、近い将来かならず北海道沿岸を襲います。これに向けて国は、強化地域の指定など広域的な対応を求めています。 このように広域災害に対する予防型の減災施設の整備は、国の機関の大きな役割とも考えるのです。
8	北海道を結ぶ主要都市間の高速道路網を整備していただきたい。	北海道は、広いので電車より車の移動が便利ですが、道路と道路が縦横につがっていないため時間がかかるので。
9	北海道観光を語るときは、国道・道道を含めて、計画を進めなければならない。「シーニックバイウェイ」は、国と地方の協力なしでは成功しない。	国道のみの計画で、道道に対する施策は、どのように取り組んでいくのか？観光は、一体であり「国とか北海道」と区別なしで進めていく必要性を感じます。
10	内容的にすばらしいものと考えます。北海道の重要性を全国民に納得してもらえ理由をわかりやすく、発信することが必要と思います。全国一律でなく、北海道スタンダードを、特に(雪による効能・観光)を前面に出し、全国との違いをわかりやすく、日本にとってこれから北海道はとて大切なんだ、ということを発信してほしい。	
11	社会資本ストックの老朽化により維持管理費については増加傾向にあるとの点ですが、この箇所に対して意見を述べます。 活用が目的としているはずが、維持を目的としているとも言える事がない様に予算執行と効果をバランスの取れた施策展開を望みます。	水利施設の維持についてであります。水田かんがい幹線については減反により利用目的の90%は終了しているのではないですか。維持費ではなく水利権の転用・用途一部拡大を前提とした用途拡充費を提案したい。オホーツク圏は降雨量も少なく、かんばつ地帯でありまして、水田かんがい幹線の水の相当数は利用されていません。水量1に対して水田が1なら畑は6の効果です。それも降水量の無い時期での話です。 緊急かんばつ対策として水利権の緩和を望みます。
12		・北海道にはアイヌ民族の歴史があり、現在の地名はアイヌ語が起因しているものが多い。そのため、地名、河川名の表示標識にアイヌ語地名を併記するとその由来がわかり教育面や観光面から考えて面白いと思う。 ・安定した食の供給を確保するための農水産業に関わる整備及びそれを迅速に輸送するための高速道路網の整備が必要。 ・十勝の観光資源の目玉として、サケの遡上障害を取除くための整備、交渉が必要である。
13		北海道は、他府県に比べ、社会資本の整備が遅れています。特に道内では、幹線道路が、一本も貫通しているものはありません。道路は、農産物の搬送、基幹病院への患者の輸送、観光、又は防衛上の観点からも、必要不可欠と考えます。北海道への、公共事業不要論がありますが、せめて、全国レベルに達してから、論ずべきものと考えます。
14		今国は、財政難を理由に「地方分権」の名を借りて、地方への財源を一方的に切りつめているように思われてなりません。もちろん地方も自立のための努力は必要と考えます。しかし、よき国づくりの観点から、各地方の役割を位置づけ、将来に向け役割を果たすための財源措置を重点的に行うべきです。広大な農地、豊かな漁業等を有する北海道は、日本の食糧基地といわれ久しいが、それへの対応が十分でないと思われず。 国や地方行政は、単に費用対効果のみで事業を行って良いのでしょうか、採算性の高い事業は、当然民間が行います。 光の当たらぬところには光を当てるのが、国や地方行政だと考えます。 北海道の鉄道延長は、民営化により明治時代のものとなり、北海道の地方はさびれ、魅力のある農業経営は望むことができず、人口の札幌一極集中が進んでしまいました。 国が、真に北海道を国づくりのために最大限に活かし、そして、本計画を実行あらしめるというのなら、例えば、道路整備の財源を一般財源化するなどということはやめ、財源的裏づけをし、道路網の整備をより積極的に行うことが大切ではないでしょうか。
15	地球環境問題は勿論だが、地域産業開発の点からも、自然エネルギー問題は早期に取り組む事柄だと思ふ。	私等の富良野盆地は山に囲まれて居る為、小河川が多く小発電により地域の石油に依存して居る生活から電気に替えて行く事が必要だと思ふ。更に酪農家の多い事から、バイオガス発電を行い廃液を畑に還元して完全リサイクルを行い易いと思ふ。水、風等地域集落の力によって、自然エネルギーを創出し、新しい産業として開発して行き易い。施設園芸の多い地帯など廃熱の利用等利用面でも多くの発展が望めると思ふ。局の技術で小規模なモデルが出来ないものだろうか。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
16	<p>(意見)</p> <p>○光触媒などの導入 ・北海道の豊かな自然に加え、光触媒等、匂いや有害物質を分解する物を使うことで安全・安心にさらに付加価値を加えることができ、「北海道に来るだけで、身も心も健康になれる」ということを国内外に広く知れ渡らせることができる。</p> <p>○市民と行政の歩み寄り ・癒着、無駄な公共事業（特に建物）などいろいろと取りだたされている現在、折角これだけ良いものを作ろうとしているのにお互いが理解しあわなければ、なかなか進めることができない可能性がある。行政側から大分歩み寄ってきているように感じるが、もっと身近に感じる行政になってほしい。</p> <p>○徹底した調査 ・「A地域を整備したらB地域の植物が枯れた」などのようなことが起こらないよう、総合的な調査が必要。</p> <p>○今ある財産を生かす ・新規工事ばかりではなく、今ある財産を維持管理、または改良して、使いやすく、また付加価値をつけて使うようにしてほしい。維持管理費はもっと増やせないものか？</p> <p>(その他)</p> <p>○あまった財源は次年度に繰り越せるようにする。 ・年度ごとに使い切ってしまうわけだけではなく、繰り越すことができればもっと長期的な予定が立てられ、より良いものを造ることができるのではないか。</p>	
17		<p>北海道開発の取り組みの方向性のイメージ、北海道開発の進め方のイメージは、そのとおりであると思うが、考えられる取り組みイメージがどれだけ具体的に組み立てられるかが重要だと思う。</p> <p>北海道は本州と比べて、地方（いなか）にいけばいくほど遅れている。冬の厳しさも住んでみないと本州の人には分からないと思う。</p> <p>北海道が日本の国の中から落ちこぼれないよう、国でしっかり将来を見据えて計画を作ってほしい。</p>
18		<p>北海道開発法は、「北海道総合開発計画」を「北海道における土地、水面、山林、鉱物、電力その他の資源を総合的に開発するための計画」と定めている。北海道は国の施策・時代の要請に応え、資源の開発等を計画的に進められてきた地域である。今後においても、他の地域にはない特性を活かした開発が求められている。</p> <p>世界の人口は現在65億人と、この40年間で約2倍となり、今後とも大幅な増加が見込まれており、このことにより食料消費量の増大、エネルギー需要の増加、地球温暖化問題など地球規模での危機が目前に迫っている。これら今日的課題に対処するために北海道の果たす役割は大きいものがある。どの分野に対しても応えられる可能性をもっているからである。</p> <p>とりわけ、食料、地球温暖化問題は持続可能な社会形成の大前提である。我が国全体の4分の1近く占める森林、8割以上を占める湿地、良質で豊富な水、国土保全機能を有する広大な農地など北海道の豊かな自然環境は我が国にとって極めて貴重であり、守っていかねばならないものであると考える。同時に豊かな自然は観光産業の資源でもあるが、これら資源は広大であるが故に道内各地に点在している。したがって、交通ネットワークとモビリティのより一層の向上が望まれているところである。</p> <p>他の地域とは異なる資源・特性を有する貴重な北海道をいかに開発し、国の貢献と地域の発展をいかに図るかについて、明確なビジョンとして今後も示されるべきであり、第6期計画が目標年次を迎えようとしている今、国は直面する課題の解決に貢献すべく「新たな北海道総合開発計画」を策定することが必要であると考えます。</p>
19		<p>文面にカタカナが多過ぎ。読解するのに多大なエネルギーを必要とする。他人に読んでもらいたいなら、わかりやすい文章を心がけてほしい。</p> <p>今後は、土木本体工事にかける比率を少しおさえて、道民の生活に直結する分野の支援をしてほしい。例えば、農水産物、一次産業の原材料を加工、商品化する手助け、道内、東京始め、全国主要都市における販売会、ブランド認証組織、バイヤーとの連携等、市場の求めるリサーチ分野などお願いしたい事は多々あります。</p>
20	<p>北海道の資源は、様々な優位性があるものが多いが、北海道の土地の広大さと移動距離が長いことなどが、資源の価値を半減させていると思う。この貴重な資源を活かすためにも、物流基盤の強化、安全に安心して移動可能な環境整備は必要である。</p> <p>また、北海道の広大さを全国民に知ってもらうことも必要である。</p> <p>教育面からも、適切な知識を与えるべきなので、本州からの修学旅行は是非とも北海道に来てもらって、若いうちから広大さを経験して欲しいと思う。</p>	<p>高速道路網などのインフラ整備をすることにより、道内を限られた時間（日程）で長距離を移動することが可能となる。このことにより、観光面では移動範囲が広くなり、物流面でも新鮮なモノを都市へ届けることが可能になるなど、各方面での経済効果は今以上に高くなると考える。北海道の資源に更に競争力を付けるため、今後も環境に配慮しつつインフラ整備が必要である。</p> <p>本州の方から「今から札幌へ行くから夜一緒に飲もう」などと誘われることもしばしばある。オホーツクから札幌まで何時間かかるのかが分かっていない。これは北海道の広大さや距離感が分からない国民が多いということです。それほど、本州に住む人々と北海道の人々の距離感は違う。この様な考えの基で、「人口の少ない地域にはインフラ整備が不要」などと語って欲しくはない。</p> <p>大都会ほどインフラ整備を抑制、パーク＆ライドを活用して渋滞・公害の少ない都市生活環境を推進して行くべきだと思う。</p>
21	<p>北海道の農業は北海道民の生活を支えるだけでなく、戦後より言われている日本の食糧基地である、生産体制を確立しておかなければ次世代に禍根を残す。</p>	<p>1. 地球の温暖化 50年後日本は、気温が2度上昇する予想がありこれに伴い東京は鹿児島より暑くなり北陸、東北は雪が降らなくなり春先の農業用水が不足し大きな影響がでる、しかし北海道は最高の農耕地帯となり日本の食糧を確保する。</p> <p>2. 農産物輸入国とのトラブル 農産物輸入国との経済摩擦等を起こし輸入ストップしたならばどうなるか、考えただけでも末恐ろしい。食料の自給（100%とは言わないが）は国の基本政策である。</p>
22	<p>新たな計画の内容が中間とりまとめと言う事もあり具体性に欠けると思います。</p>	<p>(中間とりまとめ)を読んでいると北海道が直面している危機 感に欠けると思いますが、現実的に住んでいる我々にとっては冬期間の交通網の乱れや、公共事業縮小、生産基地の移転等 による雇用の減少、収入の減がどれほどの危機感を与えているかをもっと取上げてほしい。又、各地方別に具体的な今後の計画を作り実践する事により、我々住民に安心を与えてほしいと思います。</p>

番号	ご意見
23	<p>(意見) (理由)</p> <p>これから先わが国が直面していく課題の中で「安全・食糧・エネルギー・交流」というキーワードから考えると日本における北海道の役割はますます重要になってくる。</p> <p>北海道において、国、地方公共団体、地域、民間・住民の連携・協働によって「シーニックバイウェイ」のような活動が北海道の各地で取組まれて成果を挙げていることは、単に北海道内の地域づくりというものに留まらず、「国が支援すべきまちたり得るかどうか」という地域住民の自信や誇りにもなるはずだ。そして地方に住むことは広い意味で国土を守ることにもつながる。シーニックバイウェイのその先駆的な活動は大変意義深く、今後も継続して推進していくべきである。</p> <p>気象庁では2005年に「100年後の日本付近の気候変化予測」というレポートを報告しているが、そのレポートに寄れば日本全体の平均気温が全国的に2度から3度上昇し、降水量も20%程度増加が予測されている。</p> <p>過去100年も平均気温の上昇に比べて、今後100年の平均気温の上昇が高いことから考えると、この気温上昇による日本全体の農業生産環境が激変し、北海道があらゆる穀物の生産地となり、国民生活を支えることになるであろう。</p> <p>また、エネルギー問題においては、「最小限度のエネルギーで人や物を移動しなければならない」時代、「最小限度のエネルギーで生活しなければならない時代」が必ずやってくる。</p> <p>今日の常識が明日には変わってしまうような時代に10年スパンの計画を考えることは非常に難しい。</p> <p>私たちは常に「次なる常識は何か？」と考えていかなければならない。</p> <p>50年、100年先の日本のことを考えると、必ず「北海道が日本の切り札になる」という確固たる信念に基づく北海道総合開発計画は必要であり、どんなに常識が変わろうとも将来を見据えたインフラストラクチャーの整備を今から計画的に推進していかなければならない。</p> <p>次期北海道総合開発計画が「北海道が日本の切り札になる」パイプとして次世代を担う子供や孫たちの後世まで受け継がれるようなものとなることを期待する。</p>
24	<p>提言</p> <ol style="list-style-type: none"> 十勝帯広空港の名称を北海道幸福空港に変えるだけで空港利用客は20%増が見込まれる。 家族旅行、友人や恋人との旅行、ミステリー旅行、台湾・中国を初めとした東南アジアからのチャーター便。 「幸福とは何か」を北の大地に立って考え最後千歳空港（千年生きる）から帰る。 幸福とは、健康で長生きする事と見つけたり。 北海道旅行を周遊旅行にして札幌だけの観光にしない。 除雪の為に札幌市は毎年100億円の金をつぎ込んでいますが、大雪をもたらす雲が日本海にあるうちに、雲の上から水を撒くかドライアイス撒いて大雪を日本海上で落とす。今はジャンボ機があるから、新潟から北海道にかけて実施すると経費は充分出てくる。 札幌市だけでも100億円×10年で1,000億円の削減になる。 津軽海峡を横切る外国船から通行料を徴収する。北海道財政が危機的状態にあるので新たな収入を考える。中国のコンテナ船の85%が津軽海峡を通過して米国を往来している。地球は丸いので北側を通過したほうが近くなる。海流が北海道から米国に向かっているため東シナ海を通るより1.5日米国に早く着く。 ※必要条件・十分条件 ①気象情報を1時間ごとに提供する。 ②万が一怪我人、病人が出た時にヘリで救助に向かい病院に搬送する。 ③船舶の衝突、座礁時のオイル漏れの回収作業の基金をつくらせると言う目的で通行料を徴収する。 但し北海道、青森港に寄港する外国船は免除する。寄港すれば物流が発生し経済効果が出ると予測される。 1億円もするクルーザーには、クルマの様な取得税や自動車税が無い様に聞いているが、もしなかったら船にも税金をかけるべき。道税とする。 トラックやタクシーにも税金がかかっているのだから、段階的に全ての船にかけるようにする。 国土面積の2.2%を占める北海道を日本の別荘地とする。 団塊の世代が平成19年度から定年を迎える。北海道からも多くの同世代の人が就職に、進学に離道した。この人達を生まれ故郷の北海道へUターン作戦、及び北海道にロマンを求める人達を迎え入れる環境を整える。 北海道栗山町のように畑付き住宅を安価で貸与する。坪数は80坪から100坪、野菜、果物、花卉を栽培し、その販売を可能にする。 賃貸は例えば3年間で契約更新を行う。 中核都市の近郊で、交通が便利、自然を満喫出来、医療施設が充実し、ショッピングが可能な地域、例えば前記栗山町の他に、栗沢町、長沼町、苫小牧市周辺、帯広市周辺、旭川市周辺、函館市周辺等にし、行政指導で地主とは定期借地（50年）で行うのも良いと考える。 日本の金持ちは六本木ヒルズにマンションを持つだけでなく、北海道にも農場を持つ事。 ブッシュ大統領は親しい友人は農場で栽培した作物でもてなす。それが最高の賛辞。 農家は住宅はそのまま使用し、オーナーの別荘を敷地内に造り、年何回か遊びに来る。 また無農薬の作物を毎週オーナーに送る。 本当の意味での道州制を考え3～5年後に実施。 中国は15年前までポーターヒルで海外に出ていた。開放経済にして外資を導入し知事認可で土地の所有まで認めて経済発展して来た。 インドがそれをまねて成長国になっている。 日本も北海道と沖縄は経済ドックを考える時に来ている。農業が自由化になると950億円マイナスになり北海道経済は合計でマイナス3兆円。霞ヶ関は5%経済を切る可能性が高い。独立独歩の考え方が今一番大切なことである。 このままでは拓銀の二の舞になり北海道は切り捨てられる。 エネルギーは、バイオエネルギー等の小さなエネルギーではなく、日高の太平洋側に堆積されているメタンハイドレートを開発できれば日本のエネルギー市場は、国内で賄うことが可能になる。 北海道が中心となって研究すべき。農業がダメになった時の代替品になる。 アジアのハブ空港として宇宙産業、千歳の代替空港と言うような事を含めて十勝の広大な土地を利用した計画を次期計画に入れられないのか。冬にマイナス30度になるので荷物に付いた害虫は冬に死んでしまう。繁殖できない。

以上

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
25	高規格道路を使用した交通ネットワークの構築について、重点的に取り組んで頂く事は必要だと思います。	町(居住区)が点在している北海道で主要都市間、地方都市間を連結する高規格道路の存在は地域の住民生活には欠かせない物になっています。高規格道路の存在は、近年の高齢化社会の中で高齢者や高度医療を必要としている人々の移手段として大いに必要です。地方都市の経済の惨状を鑑みても地方と都市とを結ぶ高規格道路の存在は、都市への物流、アクセスの向上の点では大いに活用される者と考えます。地方の地域の活性化にとって観光産業が大いに必要となっている今日、1つの町でカバー出来ない点も都市の観光を複合化する事により、小さな町でも大きな利益が上げられるようになるのではないのでしょうか、これにより地域の活性化にも大いに役立つと考えます。
26	新幹線の延長が早急に必要	青函トンネルが出来たとき、当然札幌まで新幹線が来ると思っていた。飛行機は雪に弱く、鉄道は安心が出来る。
27	第6期計画の策定が必要です。	北海道は、日本の食糧基地として重要な位置をしめる中、インフラの整備は遅れています。これを克服するためにも、第6期計画の策定が必要と考えられます。
28	北海道を振興する為には計画を作ることには必要です。 なお、計画には大まかな整備目標、完成目標年を書くべきではないでしょうか。	東京出身ですが、昭和48年結婚して、北海道に移り住みました。当時、高速道路はやつと札幌道、千歳—札幌間が出来たばかりで、新幹線も小樽回りルートが決定したばかりでした。10年後にはできるのかなと思っていましたが、それから30年、まだ、函館にも着ておりません。高速道路も、本州の整備率の半分です。目標が書かれなければ、色々な計画が順調に言ったのか、遅れたのか、検証が出来ません。
29	活力ある地域経済社会の形成には、現在一極集中化している各機能の分散化の検討が必要である。	現在、道央圏への人口・各機能の一極集中化が顕著であるが、このまま一極集中化が進むと道央圏以外の地域が埋没し、結果として北海道全体の持続的発展に影響を及ぼす。特に、来る少子・高齢化社会において医療機能・高等教育機関の一極集中化は道央圏への大規模な人口の流動へと繋がり、より一層の地域の空洞化を招く。これら諸問題は、他の道外地域でも挙げられることであろうが、広大な面積を有する本道においては特に重要な課題である。新たな計画においては、本道の地域特性を十分に勘案した上で計画を策定されるよう、切に望むものである。
30	・北海道はまだまだ風水害による被害が多く、治水整備が必要。 ・地域の安全安心は社会の根幹に関わることに、その記述が少ない。 ・最近、市街地防衛が優先されて、農地は被害があってもやむなしとの考え方が横行しているが、農地開拓を可能にするために進められて北海道の治水の経緯に反するものであり、原点に立ち返って農地もしっかり守って欲しい。	
	・グローバル化の進展・・・の中に、ロシアとの関係強化を明記すべき。今後、益々地方の自主自立が望まれる中、北海道が生き残る為には、国の枠を越えロシアとの人・物の交流が望まれるのでは。	
	アイヌの人々の生活文化を記載すべき。開拓・開発優先の中で自然が破壊され、今、大きく見直さなければならない状況の中で、アイヌの自然感を標記すべきと考える。	
	北海道の風土に合った、新規産業導入に対する抜本的対策を。 現状では即効的に新産業化は無理、産官学の連携を強化、道として北方圏における基礎研究を長期に支援するシステム化を考える必要がある。	
地域圏域ごとの計画を明確にすべきでは。 広範な北海道は気候風土・経済的素地に大きな隔りがあるので、地域格差を解消する施策を講ずるべきである。		
31	シーニックバイウェイの取り組みの推進が観光の振興に資する役割を大きくするための方策としてハード面の充実として道路管理の徹底 夏季は北海道らしい美しい景観が楽しめるよう沿道の草刈り等の徹底とフォトスポットの設置 冬季は本州や海外からの観光客がレンタカー等を利用してドライブを楽しめるための除雪、凍結路対策の徹底 ソフト面の充実として沿道の農村、漁村での作業体験、民泊・食事の体験ができる機会を提供できる農業者、漁業者、事業者の登録と公表	ハード面では夏季・冬季を通じた道路の管理の徹底を図ることにより、レンタカー等で初めて訪れる観光客に道路のホスピタリティを提供できるとともにその道路を普段から利用するドライバーの交通安全上のアドバンテージを提供できる。 ソフト面では民泊は法律面での対応が必要であると考えますが、宿泊業の少ない地域でも観光を提供できる利点がある。また、沿道住民と接することにより各地域の産品を活かした食事をとることができ、食事の面での不満を払拭できる。地元産品を活かした食事や宿泊を提供することにより、地域の経済の活性化にも資する。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
32	<p>戦後60年が経過し、高度成長期時代が国を支え、あらゆる物・人・質を驚異的な勢いで形成された時期を過ぎた現在、社会・経済背景が混沌という時期を数年前から迎えた今、特に北の最北端に住む我々市民は、過疎化も進み、公共事業の削減等の煽りを受け、民間レベルの設備投資などの活力ある社会・町づくりも厳しさも増し限界の瀬戸際に来ていることは知って頂きたい。更に各出向施設・省庁などの統廃合の現実が迫っているこの状況下の中、更なる人口の流失を免れないかなり厳しい状態にあります。特に定年後の都市部への転出は拍車をかけています。教育・文化・芸術何をとっても地域との格差があり、それは仕方がない部分もありますが、近郊の5万人以上の町へ行くのも、6～7時間かかる現実。冬期間は更に安全性から見ましてもその厳しさは想像を超える過酷さがあります。</p> <p>都市部への時間短縮と安全性の強化、生活・教育環境改善整備、緊急医療冬季交通の確保、物流のネットワークの活性と強化など、費用対効果という物差しだけでは計り知れない効果を我々、最北端に住む人々は強く望んでおります。</p> <p>道路財源を違う用途に使えるという様にしようと思っていますが、それには絶対反対です。道路維持管理・安全と道路構築の推進・実現に使用されべきです。我々みたくところに住む人々の切望に使って頂きたいと強く思います。</p> <p>また、子供達の将来を考えますと、このまま過疎化が現実に進み、町としてのいろいろな機能維持が困難となり魅力が乏しくなり、学校・教育・就職など全てにおいて生まれ故郷を去らなければならない不安視が横切ります。「私の時代で稚内は終わりかな…」伸ばしてあげたい長所やそれを教えて頂ける施設・学校や環境がなければ、車で走ってでも伸ばしてあげたいと思います…。それには、せめて北海道の背骨、最北端からの高速道路を今すぐにでも現実として着工して頂きたい。子供達が町を離れていく前に…。</p>	
33	<p>21世紀の日本の繁栄に貢献するためにも、新しい総合開発計画をつくり、その中に明確に基盤整備に関する具体的書き込みをすべきだと思います。</p>	<p>北海道は、国土の約四分の一を占め、日本国の食料の自給と言う観点から重要な地域です。また、自立的発展をしていくべきです。しかしながら、地域の広大さ、大消費地へ遠さというハンディの克服以外、一次、二次産業の安定的発展はありません。そのためには、交通、輸送をはじめとする基盤整備を計画的に進めるべきであると思います。</p>
34	<p>北海道の優れた資源・特性を活かしながら、地域の活力ある発展を図るため、民間や地域の主体的な活動を支援し、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様、必要な整備を進めることが重要である。</p>	<p>グローバル化、自然環境、エネルギー問題、人口減少、少子高齢化といった環境の変化に対応する為、歴史的、社会的、経済的に他の地域とは異なる資源・特性を有する北海道の開発が明確なビジョンとして策定されるべきである。</p>
35	<p>食料の安定供給と自給率向上の為に、国の施策として農地、漁港、道路、空港の整備の為に北海道開発局の役目は今後も必要である。</p>	<p>“日本は世界一の水の輸入国”という新聞の社説を目にして、我が国の食料自給率の低さを痛感しました。世界の人口増による輸入量の減少が考えられる中、農地、漁港等の基盤整備が必要である。</p>
36	<p>北方領土政策について</p>	<p>現時点でロシアは北方領土を売却することはあっても、返還する事はありません。</p>
37	<p>・記述されている通り、同感します。何処の地域、又は何処の国についても同じ姿勢で進まなければならないと思うのですが、特に北海道は適した環境を持っているので、これを守っていかなければならないと思います。</p>	<p>・人類が生きて行く為に来れることとして考えると、目立たないとは思いますが、北海道開発として進めるべきだと思います。</p>
	<p>物流の視点からの道東における現状を踏まえての提案 道東の物流の現状 貨物運送業における道東の物流 ○輸送品目 農水産物 牛乳・ビート・イモ・玉ねぎ・人参・澱粉・砂糖・サンマ・鮭他・ホタテ・昆布 輸送形態 牛乳～農家より集約したもの各クーラーステーションへ集約 コンテナタンクで日々西港より専用船で内地へ搬送 ビート・イモ～精糖・澱粉工場・農家庭先集荷 その製品が西港・苫小牧港から船送各地 その他野菜もトラック輸送を主に一部JR貨物で各市場へ輸送 ○魚についても同様で各漁港や定置で水揚げされたものが加工場へ輸送され、鮮魚加工品となりトラックにより市場輸送される。 ○その他量的に多い輸送品目では、公共工事等での地場主体の土砂砂利の骨材輸送や、食品を始めとする一般生活物資又、紙パ・飼肥料・石油製品とありますが、道東の物流は港湾を介する輸送が主力化の現状にあります。 その様な中で道東における物流は出荷時期の集中する農水産物や、冬期に重要な高まる石油製品など季節変動が大きく、輸送品目用途別の車両の年間稼働率が低いことと合わせて地域の広大な面積の中に拠点が分散している関係で集荷・配送にコストがかかる上、大消費地までは、道内で1・2の遠距離地域であり嫌がおうにも輸送コストがかかる現状であります。 「物流こそ経費節減の宝庫である。」といわれ物流コストをいかに軽減化するかが、全産業の課題であり、我々運送業もそれを受けて、運行経費の削減が最大の課題であります。 その課題解消には、我々一丸と成った自助努力を続けておりますが、物流拠点である、港湾、空港と各生産拠点、又消費地を「安全・確実・迅速」に移動できる道が課題解消の近道であり、求められている道であると思います。</p> <p>～市街地の交通渋滞の解消や、市街地の迂回する道路整備～</p> <p>市街地においては、一般車両と市街地を通過する貨物車が同じ道路に流入いたします。 例を申せば釧路西港を出た大型貨物車が、釧路駅前を通行し根室～中標津方面へ運行します。この様なことが日常であり、交通渋滞や事故の原因となっております。この為、一般車両と市街地を通過する貨物車を分離するバイパス整備が必要であります。このバイパス道はすでに地域では中標津の272号線に整備されており、中標津市街地に入らずバイパスして標津方面へつながっており円滑な交通体系となっております。 当地区では都市間道路周辺を広大な牧草地で占める割合が多く、これからの冬期間においては、吹雪による通行止めが特定の区間で発生し、中では視界不良による追突・玉突き事故も発生すると回避する為の道路網密度が薄いため、長時間かけて迂回を余儀なくされる現状であり、集荷・配送の指定時間に大きな支障をきたす状況下であります。 又、これは吹雪だけでなく、その他災害時においても同様であり、一歩進んだ状況提供システムの構築が必要である。</p>	

番号	ご意見	
	(意見)	(理由)
38	<p>～安全・確実・迅速な物流を実現する道路整備～</p> <p>安全・確実・迅速な物流とは、輸送の安全が最前提であり、それが確実・迅速へつながるものです。このことから輸送の安全性確保の上から申し上げますと、釧根地域釧路～中標津～根室を結ぶ現状の主たる道路4号線・272・243・244号線ではありますが、その各都市間の移動距離は長く、車両相互の事故や冬期スリップ事故等の発生が多く見られます。</p> <p>この地域道路の整備については、現在272号線が高規格道路に改良されてきておりますが、地域道路に対する会員の声を聞きますと多くは様々な輸送の安全性について疑問を投げかけているものであり、今後の対策として、対向車の急な侵入を防止する中央分離帯ガードレールの設置や、冬期間での除雪・凍結解除・早期排雪による幅員の確保、地吹雪対策、轍掘れの解消等々現状で危険を回避できる改善と、長期計画で整備される急勾配・急カーブ等の改良です。</p> <p>今、路上使用する最大車両はトラックです、そのトラックドライバーが感じる道路の安全は、他の車両ドライバーには更なる安全・安心が感じられることだと思います。</p> <p>安全性をより向上させる道路整備が必要であります。</p>	
	<p>～輸送コスト削減の支援～</p> <p>最初に申しましたが、釧根地域では原料乳を除き出荷時期の集中する、水産物や冬期に需要の高まる石油製品など、取扱貨物量の時期的変動が大きく、又、その多くは一時産品での運賃負担力の低いものであり、これから更なる輸送コスト削減するには、一括大量輸送へのトレーラー化をより推進することが必要であります。しかし現状の地域道路には狭い道路・幅員・転回しづらい交差点・大型車同士が離合できない橋梁・狭いトンネル等物流の効率化に伴う車両の大型化に支障となる道路もあり、コスト削減に対応した車両大型化による大量輸送を支援いただく道路ネットワークの整備改良が必要であります。</p>	
	<p>～輸送の迅速性向上～</p> <p>輸送の迅速性は生産地から消費地までの輸送時間の短縮であります。そのためには生産地より釧路・中標津の空港や釧路西港等、各輸送機関と一体となった効率的な物流システムの連携を進展向上させる道路施策が必要であります。</p>	
	<p>～道東～道内他地域における交通不安箇所の解消～</p> <p>道内輸送での最大の難所は峠であります。</p> <p>道内全ての圏域間の移動には峠越えを避けて通れず、トラックドライバーのみならず峠越えをするドライバー全員が一末の不安を抱えているものであります。平地と異なる山間部特有の気象条件と急勾配・急カーブ又、道路の幅員も狭く、大型トラック同士のすれ違いでは、再度ミラーを損傷する接触事故も多く、これが冬期間ともなれば、その道路状況に不安も増大し、通過し終えるまでの緊張は言うまでもない事実であります。</p> <p>我々貨物運送業は道民生活のライフラインであり、産業活動裏方として重要な役割を担っており、その中で常に不安を抱く峠道の改良・整備は必要不可欠であります。</p>	
39	<p>第6期計画は時代の変化を適確にとらえていると考えます。是非計画どおり実施されることを切望します。尚、国・地方・住民・NPO等と連携・協働は、国づくり、地域づくりに欠かせない視点であり、北海道開発局がもっとPRに力を入れて、北海道民の参加を呼びかけてほしい。</p>	
40	<p>北海道は美しい自然に囲まれ、農産物も世界に通用する品質を持ち合わせています。しかし、北海道は都市・生産地が遠く移動するのに大変な時間を要します。この時間を短くすることが北海道の魅力を最大限に引き出す方法だと考えますので、是非計画を作ってほしい。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 都市が離れている 2. 生産地が離れている 3. 距離があるので移動に時間がかかる 4. 都市・生産地を結ぶ高速道路が無い 5. 観光地があっても移動時間がかかりすぎる
41	<p>①公共事業の執行などにより「北海道経済を強く下支え」とあるが、公共事業に代わり、経済を下支え可能な分野が確立されていないことも課題に挙げてほしい。②積雪地型「集約型都市構造への転換」の実現の道筋を。③「多様な主体が進める北海道開発」の成果をもっと詳しく書き込んでほしい。</p>	<p>①1次産業、鉱業の就業者が減少する一方で、就業者の1割を占める建設業は最近まで右肩上がりから横ばいで推移している。今後、公共事業の減が加速すると労働力の道外流出、北海道の活力低下につながると危惧するため。②除雪コストなどを考えると、コンパクトシティが行政コスト削減に貢献することは間違いないが、道路が狭小な上、雪捨場も少ない中心市街地に住民を呼び戻すのは困難が予想されるため。③開発の歴史が浅い北海道で、ここまで社会基盤が充実した（まだ十分とは言えない部分もあるが）のは、国策に積極的に協力した自治体、住民があつてこそ。官依存と言われようが、その協働関係こそ北海道モデルであつたと思うから。</p>
42	<p>「北海道の特別扱い」には批判的意見があるが、最北の厳しい自然環境の中で、国民にとっては、広大な土地を生かした安全な国産食糧の生産基地である。</p> <p>一方、少子高齢化社会の先進地であるとともに、まだまだ保全された自然環境が多く残っている。これら北海道の特性は、国や世界が将来的に直面する課題の実験場でもある。</p> <p>国土の均衡ある発展を目指した時代が終わり、環境などに合った個性ある地域づくりが求められる今こそ、北海道スタンダードを含め、新たな展望ある新計画を切望する。</p>	
43	<p>これからの北海道開発には、多様な主体が共に進める北海道開発が不可欠であり、その為には投資の重点化と効率性・透明性の追求が必要である。</p>	<p>まさしく北海道が持っているポテンシャルを引き出す為にもまだまだ他県と比較して劣っているインフラを含めた北海道開発は多く、それがより多様化しているのが実態であると思います。その意味でも多様な主体が共に進めていく形の北海道開発が必要であり、更にその為にも更なる投資の重点化と効率性・透明性の追求が不可欠と思います。建設業に身を置くものとして、単に企業の存続・発展という意味だけではなく、地域としての北海道が日本の中でイニシアティブを取っていくべきと考えます。</p>
44	<p>当ページ(P18 食料供給力の強化)の記載内容は、なるほどと共感いたしましたので、是非とも時期計画に盛り込んで頂きたいと思ひます。</p>	<p>認識の不足で日本は主要先進国の中で食糧自給率が最も低いとは知りませんでした。しかし、北海道は広い大地を生かした農畜産関係の大規模経営が可能ですので、現在持っている食糧供給力の更なるアップを目指し、それと合わせて、減少傾向にある水産資源の確保に対処するための「つくり育てる漁業」の推進は、急務であると考えます。</p>
	<p>食料供給力の強化（農業）</p>	<p>世界最大に人口を誇る中国が食料輸出国から輸入国に変わった。今まで中国から輸入してきた食料が、今後減少し、食料輸入大国になることが予想される。日本の人口は漸減するが、世界の人口は増え続けることが予想される。世界の食料事情は切迫する。北海道の役割として、日本の食糧自給地域として担わなければならない。</p> <p>次の10年の計画には、その基盤を整備することが必要であると思われる。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
45	極東サハリン州との交流圏拡大	サハリン北部の石油天然ガス開発は、日本国内にも供給される。日本のエネルギー政策の一部として、今後重要な役割を担うことが予想される。この受け入れや支援に地理的特性を活かし貢献することが必要と考える。 次の10年の計画には、物流に対する整備が必要であると考えます。
	CO2削減に向けた取組	再生可能エネルギーの宝庫として北海道は位置している。しかしながら、冬期間の暖房等でCO2の排出量が多い地域となっている。再生可能エネルギーを冬期間の利活用することで、CO2を削減し、地球規模の環境問題に貢献できる。 この次の10年はその技術を整備することが必要であると思われる。
46	今後の北海道開発および各地域のまちづくりを進めていく上では、やはり地域住民の参加が必要不可欠であると考えます。行政が主体、または住民が主体ではなく、官民一体となり、各自が責任を持って、他地域および次世代へ誇れるまちづくりの推進が必要だと思えます。	私が暮らす室蘭市は重工業都市としてのイメージが強いが、近年、海に囲まれた景観の素晴らしさや、やきとり、カレーなどの既存文化の再認識によるまちづくり活動が行われており、最近、漁港・海産物についても街づくりのアイテムとして活用していきこうという動きがあります。 きっかけは漁業振興および街づくりの双方の観点から見た「室蘭直道地域リノベーション計画」の策定で、この計画は漁協をはじめとする水産関係者、行政は基より研究機関、教育、企業、街づくり、大学、飲食店、地元商店会などの各方面の関係者が策定に関わっており、私もその中の一人として参加していますが、官民一体となった多数の事業が既に展開されており、地域の特色を生かした例として室蘭市の政策でもある環境産業の推進に関連する「ロサル（石油精製時に発生する硫黄を利用したリサイクル商品、漁礁等にも使用、新日本石油の商品）を使用した小学生による海藻育成実験や、地産地消を目的とした街場での海産物のPR活動などを行っています。今後においては室蘭市の魚でもあり現在、養殖試験を行っている、クロソイのオーナー制度や室蘭で取れる海産物のレシピ本の発刊などの事業の検討も進められており、これは食料供給力の強化、水産物の高付加価値化という部分においても生産者（漁協、漁師等）だけではなく消費者側も一体となった、街づくりにも資する取組となっていくと思います。 こういった取組状況を見ていく中で、ただ単に水産業の振興を目的とした計画ではなく、街づくりという観点も備えていることから、地域住民の多数参加は価値あるものと感じたことから、上記の様な意見を述べさせて頂きました。
	今後、主要施策の目標を決めるに当たって、具体的な数値目標を決めるべきである。	第6期計画当初における、目標年次での想定社会指標（人口、経済等）が設定されていなかったために、中間とりまとめにおける主要施策の進捗状況が見えなくなっている。具体的な数値は難しいことかもしれないが、可能性や期待度を高めるためにも、今後は必要と思えます。
47	内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上の一環として、国際航空拠点の整備と高速道路網の整備が重要であるが、国際ハブ空港整備を目指す文言を加えるべきではないか。また、高規格幹線道路の整備についても、強く唱うべきである。	内外の交流ネットワーク競争を支える拠点として、国際空港は必要不可欠な施設であり、北海道は国内での立地条件から、有利な立場にあると思われます。 また、広域交通ネットワークの整備に関して、北海道では、観光地を朝早くから長時間バスに揺られて移動しなければ次の目的地へ到着しない状態であり、観光立国を目指す北海道にとっては、高速交通網の整備は緊急の課題であると思えます。
	自然との共生において、人材育成が重要と考えます。環境教育について記述するべきではないでしょうか。	中間とりまとめのI-1-1(1)でも、人材育成が必要と述べられているとおり、北海道の豊かな自然環境を次の世代へ資産として引き継ぐためには、現存する生物資源の保全、生息・生育環境の再生が重要と思えますが、一旦失った自然の再生に要するエネルギーの膨大さ、生物の多様性や外来種による生態系への影響など、幼少期からの環境教育が重要と思えます。幸い、北海道には知床自然遺産をはじめ、国立公園、国定公園、道立自然公園、や道民の森、国営公園などフィールドは沢山あります。 人材育成について、記述をするべきではないでしょうか。
48	第6期計画でも示しているが、6つに区分された地域の主要都市間を連絡するまでには至っていない事から、もう少し必要性を強調する表現にしてはどうか。（ミッシングリンク解消の表現が判りにくい）	北海道の高規格幹線道路の供用延長は、18年4月1日現在で730Kmとなっており、供用率で40.0%と全国の62.9%に比べ大幅に遅れている。（北海道の整備計画延長1,148Kmが全て供用されて、ようやく全国の現在の供用率と同じになる） 高規格道路の整備は、広域分散型社会を形成している北海道に於いて、食料供給・観光・産業等、自立的安定経済の実現を目指すために必要不可欠なものである。
	積雪寒冷地の厳しい気象条件下にある北海道に於いて、地吹雪・豪雪・雪崩・つるつる路面などが、安全・確実・円滑な道路交通の障害となっている。これらを解消する対策の必要性をもっと強調すべきと考える。	「北海道の道路整備は進んでいる」と言う人がいるが、北海道の冬の厳しさを知らない人の言う言葉である。 地吹雪の中、数メートル先しか見えない視程障害の中での運転の怖さは体験した者にしか判らない。又、道路が吹雪・豪雪により長期間通行止めになることは、地域住民生活に多大な影響を及ぼすことは言うまでもない。 又、私自身、通勤にバス・地下鉄を利用しているが、バスの所用時間が通常20分程度（全体ドアツウドアで45分程度）なのが、冬期の降雪後や、つるつる路面発生時に於いては、のろのろ運転で1時間以上（全体ドアツウドアで1時間半以上）かかり、定時性・信頼性の面で大きな問題である。この現象は札幌市内ほぼ全域で発生しており、総時間損失は計り知れないものがある。又、地球温暖化問題に於けるCO2の削減という観点からも大きな社会問題になっている。従って、吹雪対策・冬期の都市内渋滞対策等は、厳しい積雪寒冷地である北海道に於いて重要な課題であると考えます。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
49	<p>公共工事縮減の今日、その依存度が高い北海道は、大きな転換期を迫られている。</p> <p>今後は広大な資源（農地、魚場、森林）を最大限に活用し、従来の作って終わり、獲って終わりの一次産業から高い付加価値を付けた産業に移行し、北海道ブランドを数多く世に送り出す必要がある。</p> <p>そのためには、人材募集、人材育成、研究開発、産学官の連携、融資等の充実が重要になる。</p> <p>団塊の世代も巻き込んだ活動となれば、北海道の新たな活性化に繋がると考える。</p>	<p>国民の健康志向の強まる中、食に対する安全、安心の社会的ニーズは今後益々高まって行くものと考ええる。</p> <p>高齢化、少子化、過疎化、安価な輸入品等々の悪条件を払拭する観点から魅力のある計画である。</p>
50	<p>農林水産物原材料生産者及び加工産業の経済的価値を高めることは、食糧供給の安定と経済成長に及ぼす影響は非常に高いと思っております。</p>	<p>北海道の持つ地理的に優れた条件をさらに向上させ、付加価値をもたらすためには、水産においては「水産畜養施設」や、農産物においては生産性の向上が必要であり、いかに素材の鮮度を保ったまま加工場や消費者に安定的に供給するかが大切な条件であると考ええる。</p> <p>物流機能を強化し、生産地と消費先の輸送ロス削減や保存技術開発などの「食に関わるネットワーク」をぜひとも構築していただきたいと願っています。</p>
51	<p>昨今の北海道に於いて、繁栄し続ける地域また衰退へと向かう地域、その著しい格差が見受けられる。</p> <p>格差をいかに扱うかが問われる今日である。</p>	<p>若年層域、老年層域と地域が分かれていくことのない安定した都市機能が働く為の活性・活力を道、そして道民が興していかなければならない。</p> <p>第6期計画がさらに7期となって、まちづくりの確かな拠点・発信源となっていきたいと願う。</p>
52	<p>当頁に記述されているIT産業・バイオ産業をグローバルな競争力を戦略を持って育成・誘致していくことが必要だと意見に賛同します。</p>	<p>北海道の成長のためには、IT産業・バイオ産業が育成していける条件が満たされていないと思います。もっとその環境を整備し、道内IT企業同士や各研究機関との連携・交流を高め、世界に通用する企業を育成することが必要だと思います。</p>
53	<p>自然災害に備える防災対策の強化</p>	<p>つい最近、北海道に於いて竜巻で9人も命が失われました。日本に於いては、竜巻発生に対する予知能力が遅れております。米国に於けるレーダー網の確立した予知設備等の充実を我が国に於いても早急に実施して欲しい。</p>
54	<p>北海道には、まだ豊富なエネルギー資源が眠っていると思われませんが、無限蔵であるとは考えられません。自然環境に優しく、限られたエネルギーの開発が今後の北海道を支える重要な問題点だと思います。</p>	<p>普段の生活に於いて、環境に優しいエネルギー問題など考えた事ありませんでした。しかし、現状は無限に資源があるわけではなく、今後北海道の社会を維持していくためには、新しいエネルギー開発が重要だと考えられます。</p> <p>また、石油や石炭等の化石燃料の燃焼により排出される二酸化炭素の影響により、地球温暖化を引き起こす要因となっているため、日頃から二酸化炭素削減を念頭におき、新エネルギー開発に努力しなければならないのではないかと思います。</p>
55	<p>流通の活性とはアクセスのしやすさではないかと考える。</p> <p>ネットワーク及びトラフィックが幅広く問口あるいはルートを開くことである。</p>	<p>流通は物流に限らず、文化を運び、人・モノ・金、の経済を行き来させる重要なファクターである。そのための的確な情報ネットワークも必要である。インフラ整備を強化させ、海外との経済・文化・レジャー交流も北海道でさらに活性させることの計画をこのまま続行していただきたいと思う。</p>
56	<p>東アジア諸国の発展に著しいものがありますが、それを真正面からよく見据え観察し、日本の発展に有効にいかすための手だてを講じようとするのは正しいことだと思います。</p>	<p>他国の発展をただ指をくわえてみているだけなら芸のない事です。このことを日本の発展に活用するため基盤作りとしてご指摘の苫小牧東部地域の開発は勿論のこと、新幹線の札幌までの早期開業、有効に連結された高速道路網に象徴される交通輸送網の早期整備を推進。</p> <p>付加価値のある品物を生産し、なおかつ速やかに届ける事が出来るシステムを構築し、それを有効に活用するのは、日本の発展に寄与する事だと思います。</p>
57	<p>北海道新幹線の整備や高速交通ネットワークの強化を是非とも推進してほしいと思います。</p>	<p>私達道民の長い間の夢である新幹線を早く札幌までつなげて頂きたいと思います。それに加えて、高速道路も早く札幌までつなげて欲しいと思います。</p> <p>これらは、北海道の産業発展に悪いはずがなく、そしてやがて日本全体の経済にも好影響を与えるはずです。</p>
58	<p>今までもそうだったと思いますが、これからの時代に、限られた資源を無駄なく、有効に活用して行かなければならない世の中となっていくかなければならないと思われれます。</p> <p>その様な観点からも、バイオマスに関する技術開発、製品開発については、記述の通りだと思います。</p>	<p>日本の中で、北海道の歴史はまだ浅く、面積も広いということから、各種の汚染に関して、日本中の平均と比較しても程度は低いのではないかと思います。</p> <p>その様なことから、その利点を活かして、早々にバイオマスを利用した技術開発や製品開発を推進し、循環型社会の地域モデルを形成できれば、国内の先駆けとなり、他地域のリーダーとなり得ますし、また、それに続く地域との交流促進にもつながると思います。</p>
59	<p>当項で記述の天然ガスについてのお話はまったくその通りだと思う。</p>	<p>日本は資源のない国として、日本人全員がその通りだと思っているはずですが、しかし、北海道とその周辺地域には、天然ガスが豊富に存在するという記述に当項で触れ、ただ北海道だけの話ではなく、日本のためにも、その開発や利用を、強力に実行してゆかなければならないのは至極当り前の話だと思います。</p>
60	<p>今、環境問題は大きな問題として捉えられる時代となりました。私も少なからずこの問題に関心を抱く者ですが、当項に書かれている内容についてその通りだと思うものです。</p>	<p>北海道の森林は我国のその25%を占めるということですが、そうであるならば、地球温暖化防止の観点から、北海道の森林の望ましい姿への誘導、適期を捉えた伐採の実行、適切な森林若返りサイクルの確立と実践などは、日本全体の施策対効果を考慮した時、有効であり、必須な活動であると考えられます。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
61	北海道の豊かな自然環境と共生し、これを次の世代に資産として引き継がなければならぬという意見に同意します。	北海道の自然環境は、日本だけでなく東アジアの国々の人達にも人気があり、たくさんの人達が訪れているとのこと、このことは、北海道は、大切な“宝”を持っていることだと思います。 従って、更なる魅力を引き出すための本来の川の姿を戻す川づくり、貴重な湿地等の保全と再生など自然環境と共生する施策を適切に推進し、次の世代に今よりもっと人をひきつける北海道を残すことは、今を生きる私達の責務だと思います。
62	構造改革により、一方的に公共事業（高速道路など）の削減が実施され、地域間の格差が深刻化している。無駄な公共事業を実施する必要はないが、公共事業には、地域雇用の援助、促進という側面があり、その削減は、地方の職を減らし、低所得者を増やすことにもつながり、地域間格差を引き起こすと言われている。国の一方的な公共事業の削減や地方交付税の削減により格差が広がり、地域としての最低限の社会資本の整備や維持管理ができない状況に追い込まれている。公共事業や地方交付税の削減に対応する地域支援策の創設を切望している。	
63	何かを行おうとする時、どのように行おうかと考えめぐらし、決めたらその通りに実行し、やった後でどうだったのかと反省、その次に何かをしようとする時にその反省内容を活かすのは当たり前なことですので、当項に記載されているような方法で財源を有効に活用して頂きたいと思います。	公共事業は、貴重な税金を活用して行われております。それは国民の皆様の汗からしぼり出た大切な財源です。その財源を活用する時、計画を充分検討吟味してきて、そしてそれを実行する。実行がある程度進んだら、点検をし評価し、次の計画にとられた点検評価内容を確実に反映させる。このようなことをしっかりと実行して頂ければ国民の皆様の汗も無駄とはならないでしょう。
64	北海道は水害など自然災害による被害額が全国でも有数であるとありますが、それに備えるべくいろいろな対策を講じようとする内容ですので、宜しく御対応して頂きたいと思います。	北海道は、水害、火山、地震などによる災害の危険性が高く、それへの備えは未だに脆弱であると記述されています。このことは、北海道の健康的な発展を阻害する要因以外の何物でもありません。 従って、治山、治水対策、火山灰による泥流対策、地震による津波対策、冬季の豪雪対策などを推し進め、早くに今持っている脆弱性を良い方向にへ向かわせるのは必要なことだと存じます。
65	北海道は、全国に先行して、人口減少・少子高齢化が進行していること、そうならば、是非ともそれは食い止めなければならぬと思います。	何も手を打たず、何も努力もせずに、北海道が全国に先駆けて、人口減少や少子高齢化のモデル地域となってしまうのは、道民の一人として黙って見過ごせるものではありません。 北海道の各地域がその特性を活かした発展のための努力をする。又、知恵と工夫を競い合い各地域ごとに自立的な圏域を構築しようと努力する、そして行政はそれを適切にサポートする。 これらは今後の問題として必要不可欠なものだと思います。
66	当ページに記述されております集成材そのものの生産の促進については全く同感です。	北海道の森林資源は、成熟期を迎えつつあり、利用可能な資源が増加しているにもかかわらず、その活用については、集成材原産の供給が多くを占めているのは、北海道の木材産業の本当の意味での独り立ちを妨げるものと考えます。 従って、集成材そのものの生産、又、それを活かした各種製品の開発を基とした木材産業の振興は、大いに進めるべきだと思います。
67	①農業生産性の更なる基盤整備 ②都市間的高速ネットワークの徹底した整備	① 昨今、無農薬等の消費者による物の選別が見直されており、且つ諸外国からの輸入物の規制も著しい中、北海道ブランドの確立を更なる地位の高いものとする。また、今後予想されるであろう温暖化に備え、農地の拡充が必要ではないでしょうか。 ② 東北6県より広い北海道に於いて鉄道等が廃線になり、多くの道民が移動の手段として自動車を使用する中、他県と比べ格段に整備が遅れているのではないのでしょうか。札幌一極集中の中、地方に住む我々にとって高速道整備というのは単に移動手段、物流のみならず、医療施設への移動についても大変深刻な問題となっております。
68	目を通させて頂きましたが、食料、観光、森林、物流、若者、環境、資源、人口、新幹線、高速道路、災害、財源の各問題について、よく、点検が行われ、又、今後の進むべき方向も的確に示されており、スムーズに第7期計画が策定され、実行に移されることを祈念するものです。	私は、函館の建設会社の一員ですので、各問題の中では、どうしても、観光の振興、新幹線の札幌までの早期開業、札幌への高速道路の早期完全供用、外環状線の早期本格的着工などが頭に浮かんでまいります。これらは、道南圏の経済状態を良い方向へ押し上げる要因となることは間違いのないところだと思いますので、それが功を奏せば、道南地域のみならず、北海道全体、そして、日本全体に好影響を及ぼすこととなるでしょう。 上記を鑑み、又、函館者の立場も御斟酌され、観光振興、新幹線、高速道路、外環状線に対する各別な御心配りを頂きますようお願いするものです。
69	農業経営の大規模化・効率化の促進について	・ 農業を継承する若者が少なく成り、農業離れが続いている現状では、国策経営の元に新規就農者を国で育成して進んでいくことは如何でしょうか。（日本の農業経営者が持つ個人の経営面積は、農業だけで食べていける面積でないことから、建設業等に働きに出て生活を補って食べている現状である。）
70	部分的な面での意見ではありませんが、お願いも含め意見を下させていただきます。一部の官庁には試験的に利用されているようですが、国道に整備されている、光ケーブル網を民間（一般家庭含む）にも利用できるようにできないでしょうか。	様々な情報をリアルタイムに多くの住民が共有できる等、今回の中間とりまとめ「今後の北海道開発の取組の方向性と進め方の提案」で示された種々内容を、より行政、関係諸団体、地域住民が一体となって具現化していくうえでも、非常に大きなファクターになると思います。
71	私は、函館に在住しておりますので、当地の夜景を初めとした観光問題の振興に興味を持っており、その部分に触れた当「中間取りまとめ」のこの部分に賛意を表明いたします。	当地函館は、観光産業無くしてその経済が成り立たない処を持ち合わせていながら、その認識の度合いはどうかといえば、必ずしも望ましい状況ではないように思えます。又、国や北海道が、北海道の中の一部としての函館の観光産業の発展が、ひいては、他の地域へも波及し、やがて、北海道や日本の発展に寄与する、としていることを、もっと真摯に地元が捉え、もっともっと努力しなければならないのではと考えています。 従って、第7期計画において更なる御指導を頂き、そのことにより、地元全体が目をもっと大きく見開けるようにと願うものです。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
72	<p>全国に先駆けて北海道から取り組まれた「シーニックバイウェイ」であるが、積雪寒冷地という特性に着目する必要がある。</p> <p>さっぽろ雪祭り後に雪像を大型除雪機で破壊する作業が海外観光客に好評である。また道路を含めた沿道景観の創出として、場所によるが防雪柵・吹払柵の機能を兼ねて植樹をするなど周辺の風景に調和させる必要がある。さらに、雪・氷祭りなど北海道各地でイベントが行われており、冬季の観光ポイントをツアーで楽しむため、冬季でも安全快適な北海道型の道路構造・雪氷対策・高速道路網の整備が必要である。</p>	<p>海外観光客がここ数年増大していること、また海外観光客の大半は暖かい東南アジアからであり、冬季に着目すべき。</p> <p>観光客の増加は道路など社会資本整備の効果が現れたものと思う。このためにも長期にわたる北海道型の道路構造・雪氷対策・高速道路網の計画的整備が必要と思う。</p>
73	<p>1. いままでの計画と実施が好意的に評価されているが、それはミスリードを引き起こすため、今回に限っては誤りは誤りとして認めるべき。例えば、いままで「魚や緑といったものを増やす」という口実の元に無駄な工事を行ってきた。公共工事の削減はすでに政府方針なのだから、いままで公共工事に従事してきた労働者を産業構造的には農村や漁村に労働者をソフトさせなくてはならない。しかし、いままで無駄な工事をしてきたため、農村も漁村も労働者を吸収できないでいる。農村や漁村までもが無駄な工事をする口実に利用され、その無駄な工事でさえ「利益」になるという産業構造的な問題がある以上は、この点を鋭く指摘した上で第六期計画を上程しなければ、魚や緑をきちんと増やしそこで儲けることのできる本物の工事をするのは永久に不可能になる。</p> <p>2. 法治国家であるにもかかわらず、行政学を体系的に理解している人が委員に一名とは少なすぎる。また、行政学者以外の委員も、政策が科学である以上は政策について優れた見識を持つ学者を委員とするべきであり、利害関係を持つ農業、水産、建設といった分野の学者はまた別の専門家としての地位を与え、ゼネラリストが必要と考えたときの意見徴収として活用するにとどめるべきである。</p>	<p>まず、第六期計画の重要性が理解されていない。それは今までの計画の総括がない点からも明らかである。反省点が無いならば、行政上、改善を義務付ける力が発生しないため前例踏襲が行われる。第六期計画は、北海道開発局の職員でさえ1000人を超える純減が計画されている上に、道民の閉塞感が高まる一方でこのような軋みを抜本的に改善する可能性がある。本計画はありとあらゆる意味で、戦後の歴史上もっとも重要なタイミングで出されるのである。にもかかわらず、政策科学に関してのスタンダードな意見が十分に吸い上げられているといえない。</p> <p>公共工事にしろ最小のコストで最大の効果を挙げる義務がある。例えば、私の住んでいる留萌管内では農村の振興などで40億ほどの開発予算があるし、北海道も市も予算を付けている。しかし、農村の生み出す生産品はすべて合わせても200億円ほどしかないし、生活は豊かとはいえない。本当に農村や漁村のためになる工事をしてきたのであれば、第一次産業から利益が生まれ、その利益から更なる工事ができる。ところが、わずか数百人の農業従事者の予算も結局は工事関係者の中で消えてしまい全く農村のためには使用されていない。</p> <p>公共工事は、「工事自体で儲かる」構造があるため「農村の振興」というのは口実にされているためだ。更に、公共工事全般に言えることであるが、地元負担「率」が低くても人口数の少ない自治体には一人当たりの負担「額」は高く閉塞感は増し、政治的無関心が進んできている。実際、農村は減り続けるし、北海道開発局の職員でさえ1000人を超える純減が計画されている。農村だけではない、具体的に言えば、留萌市に在住する漁師の平均年齢は70歳を超えている。このような軋みを抜本的に改善できるのが、今回の第六期計画である。本計画はありとあらゆる意味で、戦後の歴史上もっとも重要なタイミングで出されたものである。</p> <p>今回の第六期計画を一言で言い表すなら「持続可能な開発の推進」ということであり、これはすでに世界中でそうなっている。この結論は間違っていないし、誰しもが賛同するはずだ。しかし、それを実現するにあたり第六期計画で「障害」があることをきちんと指摘しなければならない。北海道は公共工事の波に乗ったが、その年月は浅い。農村や漁村を見切りを付けて公共工事に鞍替えした人が多いのだから、計画できちんと見込みを付ければ北海道はどんどんよくなっていくし、いままでのインフラ事業もすべてが生きてくる。</p> <p>この文章が何人に読まれるかは分からないが、私は次世代に談合や口実がまかり通る社会と多額の借金は残してはならないと思う。ところが、留萌においてはこの「パブリックコメントを出してくれ」と依頼されている人は建設会社に関係する人だ。これを読む立場にいる皆さんはそういうことを踏まえて、第六期計画に今までの計画につき反省すべき点を明確にして、北海道を本当に豊かにすることを考えていただきたい。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
74	植林・山林整備に伴う河川災害、環境対策及び漁業の振興	当町における9月の低気圧による災害は、河川整備のお蔭により最小限に収まった。しかし、増水や流木により下流流域・海に対し相当な被害を被っている。上流の山の保全(植林・山林整備)を行えば、保水力が高まり増水や流木の被害が最小限に抑えられることができる。漁業は、ホタテの稚貝・網などに被害をもたらしている。また、川・湖・海に流れた流木を回収しチップ・ペレット等に利用しゴミの減量化が必要である。 上・中・下流の地域社会が一体により推進することが必要であるが、国によるより積極的な関与が必要と思う。
	まちなかの車道を狭くし歩道の拡幅。	近年、高齢者や体が不自由な方が信号が赤に切り替わっても横断歩道を渡ったり、車道を歩いたりしている光景を目にし、これが、高齢化社会と思える場面です。まちなかの車道や歩道を交通弱者に対してより安全なものにできないでしょうか。
	北海道の雪を夏の都会へ。	輸送コスト・技術に問題がありますが、除排雪された雪が野積みなり春になっても解けない状況にあります。 その様な雪を夏の冷却に利用できないのか。 一部研究しているようであるが、CO2削減や省エネルギーの観点から国家政策として実施促進できないか。
	「人口減少等により都市機能の維持困難で、都市経営コストを抑制したコンパクトなまちづくり」に反対です。	「人口減少等により都市機能の維持困難で、都市経営コストを抑制したコンパクトなまちづくり」は、当然必要なものと考えられますが、田舎に育った私としては、悲しいと思います。 日本全体を考えると東京一極化が進み、北海道の札幌でも少子高齢化が進み自然減で地方と同じ憂き目にあうのではないのでしょうか。 大袈裟ですが、関東大震災・東海大地震が近い将来予想される中で、遷都問題も含め地方に人や企業を分散させる政策はできないものではないでしょうか。 北海道に札幌と同じような都市があつて3～4あれば、近隣に中小の都市ができ、都市と地方との社会格差は正が図れないものか。
カーゴ空港の問題は、どうなったのでしょうか。	「国際コンテナ貨物輸送の拡大に対応した国際物流拠点機能強化」は、カーゴ空港に触れているのでしょうか。 数年前に、首都ハブ空港・カーゴ空港の問題がありましたが、最近聞きません。東南アジア地域や諸々の問題もありますが、騒音被害の少ない広い北海道を有効利用できないものではないのでしょうか。	
75	1 パブリックコメントに記載する個人情報の範囲について パブリックコメントの性格上、住所・氏名は、責任のある意見を提出するために必須であるが、会社名と所属、電話番号、電子メールアドレスまで記入するのは抵抗があり、特に建設会社や役場などは、個人としての意見が会社や役場としての意見と取られないか、逆に組織的な意見の取りまとめをしているのではないかと、などと勤められる可能性があるため、意見を寄せる障害になると思う。 日頃、国土交通省のしっかりした仕事ぶりを見ているので、個人情報についても適切に取り扱っていただけるものと確信しているが、一般の人が同様に考えるととは限らない。折しも、文部科学省のヤラセが報道されているので、ご一考をお願いしたい。	
	2 p 8 (北海道総合開発計画策定の意義) について 他の都府県と異なり、総合開発計画が非常に重要で、新たな計画の策定は必須と考える。 他県と比べて遅れている社会資本整備ももちろんであるが、他県に先駆けてシーニックバイウェイ等の取り組みを行ったり、世界に互する企業が育ってきたりしており、それらの取り組みを連携させ、総合的・効果的に伸ばすためにも、国の支援や総合調整機能が求められており、従って北海道総合開発計画を策定する必要があると考える。	
	3 p 23 (自然との共生) について 森林のCO2吸収源の働きのみならず、未利用・低利用の林地残材や間伐材などは、チップ化・ペレット化などでカーボンニュートラルな燃料として利用することも考えてはいかかか。 北欧では、林地残材の枝条などをペールマシンで圧縮梱包して林外に運び出し燃料化している。林地の地力低下との兼ね合いもあって、全ての残材を運び出すのが良いか議論はあるが、検討すべきではないだろうか。	
	4 p 24 (エネルギー対策) ここに書かれているとおりであるが、代替エネルギーの開発は、単にコスト面だけでなく、エネルギー自給の面からも継続して取り組むべき課題であり、今以上の国による支援・優遇措置による方向づけが重要である。 木質ペレットが石油危機の時期にもはやされたが、原油が安くなった途端、開発が中断した歴史もあり、今後、石油事情の逼迫は長期的に見て間違いのないため、国産エネルギーの自給率を高めてゆくことが必要であると考え。	
	5 p 26 (広域交通ネットワークの構築) 府県と比較すると、一県に相当する支庁の所在都市間が高規格道路で結ばれていないため、特に積雪期においては、観光の障害となっている。特に、道路交通に頼る比重の高い北海道においては、国道や高規格道路は生命線で、都府県とはくらべものにならない位重要性が高い。継続して広域交通ネットワークの構築を図ることが必要と考える。	
	6 p 27 (頻発する自然災害に備える防災対策の推進) 「活火山である樽前山・駒ヶ岳周辺」とあるが、有珠山周辺にも全国的な物流ネットワークである室蘭本線、道央自動車道等が通っていることから、有珠山を記述に加えてはいかかか。 以上	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
76	<p>十勝のシンボルマークについての提案 元気な十勝 MEDE IN TOKACHI</p> <p>地域社会の経済活動は、熾烈を極め、生き残りの戦いを余儀なくされております。一方IT革命によって、都市部の人々は、地方の特産品やうまいもの捜しにインターネットを活用して、生活をより豊かなものにしようとする動きがあります。十勝は豊かな自然に恵まれた食料王国でもありますし、これらを由として、一部の農産品、水産品、加工品に十勝産品でないにもかかわらず十勝産を名乗っている商品も出回っております。私は、これらのことから豊かな自然に恵まれ、育まれた、たぐいまれなる十勝産品の安心、安全とブランドを消費者にイメージしていただき愛される様にこれらの十勝産品を守ってゆかねばなりません。今日まで、これらのイメージするシンボルマークは有りませんでした。十勝産の産品をイメージするシンボルは、他県や輸出入品との差別化、そして消費者のニーズに答えるためのシンボルでもあります。農協・漁組・商工(加工)・メーカーさん(経費のかからない販売促進です) 売上の向上・増税・元気な十勝に！</p> <p>これによって、十勝はこれから経済発展に向けて邁進していこうではありませんか(100%十勝産のみ) ご理解ある方に使用して頂ければ幸に存じます。御社のお墨付きをお願い申し上げます。</p>	
77	北海道での現在の現状を考えると、ぜひ取組で致きたい事です。	
78	<p>北海道の交通を切り開いたのは川です。都市は川に面しているため、堤防上に道路を設け、都市間の交通網を整備できれば、季節の変わり目を車にのりながら楽しむこともできますし、物流においてもスムーズに都市間を結ぶこともできると思います。文明発祥の原理に戻り、自然の力を物流に活用する等できれば、将来の地球にとっても有効ではないでしょうか？</p>	<p>温暖化が進み、北海道にも大きな天災が頻繁に発生するようになり、台風・大雨の際には河川の氾濫を垂防止しなくてはなりません。防止対策と観光道路整備そして物流の為に、堤防の整備事業や河川周辺の整備を進める必要があると考えます。</p>
79	<p>日本最北の稚内とロシア連邦共和国サハリン州は43kmという隣国であり、稚内にとりましては中国や台湾だけが交流先ではない。</p> <p>幹線道路の整備が遅れている地域をもっと早くに実現していただきたい。</p>	<p>現在天然ガス及び石油開発が進み大きな発展をしております。ビザなど問題点はありますが、今も行われている物資や人的交流は今後経済圏、生活圏としてもっと地域間交流が進むと思われまます。またサハリンの開発がひと段落した時、はじめて真の交流が重要になると思えます。</p> <p>① 観光振興 離島(利尻島・礼文島)とともに風光明媚な宗谷地域はシーニックバイウエイの認定を受けています。広い北海道での観光客の移動手段に車(レンタカー)が使われ始めたのですが例えばカーナビゲーションで札幌から稚内を指定すると340km、6時間以上と表示されます。これでは離島を含め行こうとすると3日かかりとなります。高速道路が通じることで4時間程度となれば観光客の行こうとする意欲が大きく変わります。</p> <p>② 少子高齢化、若者の流出 日本の端となると、北海道の中心地札幌・旭川へ6時間とか4時間を有します。これでは人が行き来するには遠すぎます。「稚内にいたら街に遊びにいけない」ということになる訳です。これでは若者は流出してしまいます。自然が多く、人も優しい田舎の良さを知っている若者も、都会との距離があまりにも「遠い」「遊びに出れない」という観念を持ってしまふようです。これだけ情報化が進むと子育てや暮らすのは田舎、遊ぶのは都会という若者も増えてきますが距離が遠くて行けないのは致命的です。少子高齢化、若者の流出を防ぐ手立てとなり得ると思えます。</p>
80	<p>① 主要都市間を結ぶ高速自動車道、高規格道路の早期開通 ② 災害や地域医療(救急搬送)を考慮した道路交通網の整備</p>	<p>① 物流の活性化による産業、観光経済発展のため ② 地域住民が安心して暮らせる環境づくりのため</p>
81	北海道でのガソリン代替エネルギーバイオエタノールの生産を更に拡大を目指して欲しい。	今年のガソリン類の価格の安定(安い程良いが)と、バイオ生産の拠点としての北海道の経済活性の為です。
82	今後も、次の時代への北海道発展施策の為に北海道総合計画の策定が必要であります。	<p>北海道総合開発計画第六期までの取組みは北海道の発展、地域活性化に大きく貢献してきたと言えます。しかし、時代の変革、進化は予想を超える速さで進んでいます。特に北海道は、これから日本の中での食料基地、国民の癒しの場所等々貢献すべきと多くあると言えます。これらの状況を考え、道民自らも努力するが、やはり国、北海道との協働が必要です。其の為に、大きな指針となる北海道総合計画の策定が必要です。もちろん、国にだけ頼るのではなく道民一丸となって北海道作りを一人一人が実践できる環境づくりにも力を入れていかなければならないと考えます。特に、国としての次世代の人づくり(子供たち)が無ければ北海道の発展もないと考えます、次期の計画策定ではこの点についても十分に審議していただきたいです。国がする事、北海道がする事の役割分担は、それぞれ違うと考えます又、道民が取組まなければならない問題も多くあります。国の施策を活かし道民がリーダーシップを発揮して行くためにも、その指針となる北海道総合計画の策定を要望します。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
83	<p>これからの漁業は、魚介類資源の枯渇が顕著に現れている状況から、養殖等育てる漁業とその資源管理が生き残りの道と考える。</p> <p>当組合においても、栽培漁業を進めるなかで、近々の問題として自然災害（河川からの土砂流入等）によるホタテ等の資源減少対策、水揚げする魚介類の安心・安全対策を高め、以って地域基幹産業の円滑な運営を図る必要がある。</p>	<p>①最近の自然災害は、相当の被害をもたらすケースが多く、当組合でもホタテの死斃や稚貝への影響、定置網の損壊等大打撃を受けている状況で今後の漁業経営に影響を及ぼすこととなる。</p> <p>これらの対策として、1組合、1事業者では困難な場合が多く、河川からの土砂流入対策の強化を関係機関に働き掛けや、育てる漁業に対する漁場の保持・造成などへの助成制度を拡充する必要がある。</p> <p>②近年の魚介類への品質や衛生管理など、消費者ニーズや自然環境等の変化により、一貫した管理（ハサップ）が求められている。</p> <p>本港は、歴史的に漁港として発展している港であり、他の漁港と同様に、国直轄で屋根付き岸壁や海水取水の施設などの支援制度拡充を図る必要がある。</p>
84	<p>①食料供給力の強化</p> <p>②広域交通ネットワークの構築</p>	<p>① 日本の食料自給率がここ数年、主要先進国最低40%で推移している事は、不慮の事態で輸入がストップすることを考えると、ひじょうに危機的状況にあると思われる。これを解消するため、食料自給率を向上させることが急務であり、北海道の食料基地としての役割は、今後ますます重要性を増すと考えるため。</p> <p>② 北海道主要都市を結ぶ高速道路、高規格幹線道路は未完成であり、物流ネットワークのネックになっている、特に冬期間は安定運行の確保が難しい状態である。農産物生産地、消費地と広域分散型社会を形成している北海道に合わせた、交通ネットワークの構築が必要と考える。</p>
85	<p>より大きな中心的都市への人口の流出、生活保護世帯の増加。熊しか通らないような道路は要らないと面白おかしく比喻させながら進まない道路整備。おざなりな道路維持、食料基地といいながら危うげな流通ネットワーク。脆弱な経済は、いまだ景気の回復など診られない病に冒された北海道である。病の原因を診ないで勝ち組負け組みにこだわるなかで北海道はどうやって自立できるのだろうか？ほっといたって自立しないよ！</p>	
86	<p>食料供給力の強化策として、既存の優良農地の確保が重要となることから、その対策として担い手農家や農地制度の見直しの検討を早急に進める必要がある。</p>	<p>今後、世界人口の増加が予想され食料需要が大幅に増加することが見込まれる一方、食料供給面では、自然的要因等により世界の食料自給が逼迫する可能性がある。このことに伴い我が国に於いては今後、外国からの食料の輸入が減少することが予想されることから、食料自給率の向上が重要な課題となる。北海道農業は日本の食料基地としての役割を担っているが、現在北海道に於いては農地の遊休化が増加傾向にあり、農地は一旦改廃するとその復元が困難となることから、高齢化の進展に伴う担い手不足による耕作放棄地の増大や離農による農地のスプロールの改廃農地の増加に歯止めを図ることにより、既存の優良農地を永久的に確保する必要がある。このためには早急に担い手農家や農地制度の見直しの具体的検討が必要である。</p>
87	<p>釧路市は、昨年10月3日市町による合併を実行しました。これは、厳しい政府財政環境や地方分権を始めとする地方制度の大きな改革に対応したものであると同時に基幹産業の衰退や全国平均を上回る速さで進行している少子高齢化と人口減少など、地域が今までに経験したことがない厳しい状況を乗り切るための選択であったと考えます。まちの活力が低下した原因は、これまで地域経済を支えてきた石炭や漁業に対して、国際化や産業構造の変化、資源の減少といった逆風が吹いたことがあげられます。さらに、政府の構造改革政策による公共投資の削減や地方支援政策の撤廃も少なからず影響を与えています。これらのことが地域経済活動全体に停滞をもたらすとともに、若者の流出や市民生活の不安につながる結果として、まちづくり全体に影響を及ぼしていることは否めません。この道東地域は、日本の食糧基地であり、食の安全、安心という視点からもまた観光面においても2つの国立公園を有し、北海道を代表する温泉観光地であります。これが地域に潜在している資源を十分に生かし、魅力ある都市づくりを形成する可能性は、十分にあると考えます。</p> <p>高速道路ネットワークは、地域経済活動や社会活動に密着しており、ユーザーである地域住民の意向を多様な形で取り組む仕組みの構築が重要であると考えます。釧路、根室圏は、北海道の中でも最も高速道路の整備が遅れており、骨格幹線道路網の整備が強く求めています。この地域は、地震多発地帯であり、また広域緊急医療、観光産業、食糧基地など地域課題の解決に貢献する大きな役割を果たすと考えます。以上、次期北海道開発計画の必要性を強く要望します。</p>	
88	<p>第6期北海道総合開発計画を継続する、第7期北海道総合開発計画が必要。</p>	<p>日本の需給率は約40%である中、北海道は約200%の需給率があります。中国が発展している中、また世界の人口を考える時、日本全体の需給率を上げる必要があると思います。そのためには、広大な土地を有する北海道の開発が必要です。そのための社会資本整備は不可欠です。特にオホーツク海は冬季、港が閉鎖される訳で、高速交通ネットの整備を急がなければなりません。このような理由により第7期北海道総合開発計画を策定し実行していかなければならないと思います。</p>
89	<p>北海道の都市においては、すでに人口減少と高齢化が進み、中心街の空洞化が目立つなど、また、企業等の撤退により活気がまったく感じられない状況にあります。</p> <p>「活力の源泉である都市の魅力を高める都市再生を進めていく」ための具体的な方策等を是非示してほしいです。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
90	～冬期集住 新たな居住形態ではあるが、非現実的である。冬期間のみ移動、移転する考えは受け入れられないのでは。	
	～新規参入者がとけ込みやすいなどの北海道の気風 とけ込みやすいのではなく、無関心に起因する。関心がある地域は逆にとけ込みづらい。特に伊達市。	
	「シーニックバイウェイ北海道」は先進的な取組として前項の評価欄に記述されているが、シーニックバイウェイ施策は既存の北海道観光を打ち砕く、究極の観光施策である。 この項において、強力に上記施策を推進する旨、一文を加えるべき。 また、当施策は予算の確保がなされていないことから、地域活動団体が活動を推進するにあたり、活動支援に係る位置づけが不安定な状況であるため、国における財源の確保は地域の活動を推進する更なる起爆剤として有効であるので、ぜひ加えていただきたい。 地域主体による取組は官による取組と比較した際、費用対効果は前者の方が特段に優れているのは事実であり、また、地域固有の特性に応じたきめ細かな取組が行われているのが事実である。 シーニックバイウェイの地域活動団体の実情は、活動に対する支援が国という大きな後ろ盾が見えない形では無いことから、一部の地域で活動を停滞させている要因となっている。 新計画に位置づけ、明確に取り組むことを文言化することは更なる地域活動を助長させ、観光立国北海道の中核を担うことと確信する。	
	1. 道路特定財源の一般財源化には反対	道路特定財源の高い税率は受益者負担の原則により容認しているものである。北海道で車は生活の一部であるため、一家に2～3台となっており、都市部の1台以下と比較すると道路特定財源の一般財源化は地方部の大幅な増税となるため強く反対する。 又、北海道の道路整備はこの30年で一気に整備されてきた。建設された橋梁等構造物の老朽化に伴う更新・維持管理が計画的に必要となりその工事費は建設時の費用より高額となる。道路整備に一定の目安がついたとして一般財源化するのには危険と考える。
2. 高速・高規格道路の完成	北海道の高速道路は今、盛んに工事が進められていますが、未だに繋がっていない。本州並みの整備率及びネットワーク化の早期完成を要求する。	
91	3. 新幹線の札幌までの延伸の急務	本州への移動は現在飛行機に頼っているが、北海道は冬期間の降雪及び濃霧により、飛行機の発着に大きな影響を及ぼしている、又、空の過密化に対する安全対策として、現在着工されている函館までの区間を札幌まで延伸し、継続して新幹線が札幌まで整備される事が急務となっている。
	4. 開発建設部の縮小への反対	北海道の道路は国道・道道・市町村道に分担し、開発建設部・北海道（土木現業所）・市町村が整備してきた。二重行政と言われているが交通量・幹線道路等の区分によりそれぞれに合った規格により整備されており、国道はより高度な技術が導入されている。トンネル・橋梁・道路付帯工作物の維持管理補修に当たり、交通量の多い国道は多大な経費と技術力が不可欠となっており、今の開発は必要。北海道管理の道路の最近の維持管理はきびしい財政のあり、極端に減らされており、危険な状況も目につきます。こんな中、北海道に国道が移管されることには断固反対する。
92	十勝の農作物の作成状況と現在の明渠の深さや耕作地の状況とが合っていない所があるので、日本の畑作地帯・食料基地の十勝としての生産性・品質向上の為に農地改修が必要ではないだろうか？ その結果整備した流通経路も活き、北海道ブランド、十勝のブランド力向上につながるのではないかと？ 一方、日本における北海道ではなく、東アジアにおける北海道と言う点をもっと明確にした方がいいのではないかと？ 極東ロシアに一番近いのは北海道であり、北方領土等に災害があれば中央からの要請で動くのではなく、北海道独自の援助や動きがアジアにおける北海道の存在感を示すのではないかと？ 数年先を見れば今の投資は無駄に見えるかもしれないが、50年、100年先の事を考えれば決して無駄にはならない。 最後に「北海道には我が国の中で特徴的な資源・特性がある。」となっているが、それに気付いている道民は実際の所どの位いるのだろうか？ 道民の勉強不足と言われればそうかも知れないが、北の大地で生まれ育ち、ここしか知らない人々に「素晴らしい資源が北海道にはある！」と言っても実感できないのでは？ 私達も含めてもっと勉強し、見聞を広め、他者に伝える事が必要となっているのではないかと？	
93	北海道の経済状況が停滞しているなか観光に関しては今後とも非常に成長が期待される産業分野であると思います。国内旅行の観点においては、いわゆる日本離れたロケーションとあいまって沖縄とならぶ人気スポットのポジションを維持していますし、旭山動物園や世界遺産の知床に代表される道内各観光地は台湾・韓国・中国といった東アジアを中心とした海外からの観光客の入り込みも年々増加しております。また「時差がない・雪質がよい・北半球で季節が逆転するため通年スキーができる」等の理由でニセコにオーストラリア観光客が急増しているのも、北海道の観光という点で新たな可能性を感じさせてくれます。こういった北海道観光の魅力は「ビジット・ジャパン」キャンペーンの大きな一つの「売り」になるのではないのでしょうか。是非とも第6期計画においてもこの観光地とし北海道が持つ魅力・優位性を活かす施策を推進していただきたいと思っておりますし、今後ますます北海道局の役割も重要になると思います。	
94	北海道の開発計画が不要だと中央及び政府内でささやかれていると聞き、驚き、あきれている。 私の考えでは民間企業は短期志向、地方自治体は中期志向、国は長期志向でこの国のありようを考えながら、組織／政策運営をすべきだと思うのに、国が国土の一部である北海道の総合計画を軽視するのは、まさに近視眼的発想で、「貧すれば鈍す」の最たるものだ。 北海道は将来の世界の食料基地である。インド、中国など膨大な人口を有する発展途上国は、先進国に追いつくまで化石燃料を消費しつづけ、自然破壊のスピードを緩めることはないだろう。結果、人口急増、地球温暖化がすすみ世界の食糧事情は悪化することはあっても改善されていくことはない。10年後に平均気温が1℃上昇した場合の、農業や漁業収穫高に与える影響はもちろんわからないが、その時の起こりうる苦しみを想像することなく、現下の財政改善一辺倒で将来有望な地域を切り捨てるとしたら、現在の為政者たちは歴史に残る愚政者になるだろう。きれいな飲料水、日本文化に根ざした多種な魚、穀物が自給できなくても、国民が輸入食品だけで命を永らえられればそれでよしとするなら、今の大学生以下の青少年たちは浮かぶ瀬がない。北海道を食糧基地としてしっかり国の中で位置付けるべきだ。そのために時代に合わせた10年計画はなくてはならないものである。 百歩譲って財政重視で、短期的な国への貢献を北海道に求めるとすれば、それは①行きを見たことがない人たちの観光スポット、②都会人を癒す休養スポット、③処理困難な廃棄物を炭鉱跡などに受け入れる廃棄物処分スポットとしての活用が考えられると思う。③の視点は今回の中間取りまとめには含まれていないので、国立がんセンターや経済産業省エネルギー部門の北海道移転誘致とからめて議論すべきと考える。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
95	北海道の財産である農業・水産業の付加価値を高める為に次期北海道総合開発計画の策定が必要です。世界的に食糧輸入競争が始まっている中で食糧生産地、北海道の更なる生産性の向上を計る為の基盤インフラ・流通インフラの総合整備を促進する為にはオール北海道の視点が大切です。早急に次期の計画に着手して頂きたいと思ひます。	「中間とりまとめ」の中にある「世界食糧需給は～国民の強い関心を呼んでいる」とありますが実はほんの一握りの人しか関心を示しておらず大多数の国民やメディアも無関心であるのが大変問題が大きいと思ひます。北海道の食糧需給力の強化が北海道の経済的問題ではなく近い将来の日本経済を大きく左右する問題との認識を高める必要があると思ひます。少子化対策よりも目先の税収増に重点を置き輸出産業強化の対策が結果的に将来的なGDP成長を妨げる要因となっている反省を踏まえて早め、早めの対策が必要だと考えます。その対策の柱の一つが次期北海道総合計画の策定ではないでしょうか。
96	シーニックバイウェイのような地域の自然や景観等を生かし、地域の特性を見出せるような事業展開を指定地域だけに限定せず普及できれば良いのではないかと思ひました。	海や山の景色が、電柱等の障害物で損われている所がたくさんある。北海道の自然や景観をもっとアピールするため。
97	<ul style="list-style-type: none"> ・十勝で帯広空港まで、高規格道路が整備された。 ・この路線は道東道から重要港湾である広尾町までの物資の円滑な輸送のために計画されているが、空港以降は整備の見通しが立っていないと聞いている。 ・その理由は広尾港の利用策が明らかでないことも一因であるらしい。 ・であるならこの路線の大きな整備の目的が実現できないということであり、本当に今整備が必要なのかと疑問に思ふ。 ・道路整備などハード整備を行うには、その整備必要 具体的なソフト施策をあわせて考え、その実現の見通しがある程度持つてから整備すべきである。 ・この事は、地元の関係する自治体の責任でもあるが、しかしこのような重要なハード整備の根幹に関わるような事項については、国も大きく関わっていく必要があると思ふ。 ・つまり国と市町村の連携を図る施策が必要と考える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の総合開発計画では、これまで蓄積したハードな社会資本を有効に活用したソフト施策が、これまでの開発計画をはるかに上回って示されていることは大変喜ばしい。 ・これまで北海道の開発は、ハード面を主体とし北海道と開発局がそれぞれすみわけをして行ってきたと思ふが、ハード施策が主体であったからすみわけも割りと簡単に出来たのだろうと思ふ。 ・次期総合計画では、人材育成を始め地場産品の付加価値化、観光振興などの多くのソフト部門の施策を重点的に進めることが、道州制実現後の足腰の強い北海道につながるものと思ふ。 ・このソフト施策を進めるにあたり、北海道と開発局の両組織があつて本当に効率的で有効な対応が出来るのか大変疑問である。 ・本来的には、北海道と開発局の統廃合が望ましいとは考えるが、このことは一朝一夕にはそこまで対応が難しいことも理解するが、次期総合開発ではソフト部門に関する両組織の連携強化を強く望む。
98	今日、我が国をとりまく多様な社会環境や自然環境の変化に対応するには、今後北海道の潜在的特性の活用が必須である。	近年の異常気象などを考えると北海道のインフラ整備はまだ不十分である。第6期計画が目標年度を迎えようとしている今、国は上記を踏えた新たな北海道総合開発計画を策定する必要がある。
99	自然災害に備えた国土づくりは国民共通の願ひであります。近年、豪雨による災害が増加しております。河川の氾濫などによる災害は地域産業や住民生活に大きな被害を与えますので、災害に対応できる河川の整備を積極的に実施していただきたい。	当町では本年10月7日から9日にかけて発達した低気圧による大雨で湧別川が増水し、埋設されていた水道導水設備を川岸ごと破壊するなど大きな被害がありました。ライフラインの確保に不安がありますので、大雨災害に対応した河川の整備対策が必要と考えます。
100	日本の食糧自給は、これからの最大の関心事です。この部分での、北海道の役割は増々大きくなると考えます。単に生産量が確保されるも大切ですが、農産物・水産物の鮮度が価値を決定するのです。冷凍技術が高度に向上した現在、世界中から食糧が輸入されている現在、交通のアクセスが特に大切であると思ひます。北海道の交通アクセスはまだ不十分です。地球温暖化防止のために、エタノール混入の時代を迎えます。これも、輸入にたよるのではなく、北海道農業のための機会ととらえ、積極的な国の施策が不可欠です。	
101	第6期計画は今まで以上に北海道開発のために知恵もお金もつぎ込んで欲しい。特に旭川紋別自動車道といった高規格道路の早期完成や新規の高速道路の着工。今後、日本の高令化社会は加速的になっていく。今、社会資本整備をしないと対応した社会を作れないので先行した整備が必要。また、気候が変わったためか災害が多くなった。早急な対応と長期対策と両面が必要と考えます。食料基地として北海道の農業・漁業が担う部分は日本のために大きい。しかし地域の経済は今、非常に厳しく破綻しかけています。地域や道のコミュニティは、コンパクトになっていったとしても、商店、農業、漁業、学校、建設業、役所、その他関連諸々、そういった異業種が並立してあることで成り立っています。今のままでは、北海道全体が力を無くし、日本国も力を失いかねません。地方を切り捨てるということは、そういう危険をはらんでいると思ひます。第6期計画ではそのことを踏まえ、未来を見ずえて、今まで以上に北海道のための計画を立てて下さい。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
102	<ul style="list-style-type: none"> ・道路環境の整備（一般道及び高速道路） ・農林水産業の企業化 	<ul style="list-style-type: none"> ・北海道は面積が広いため観光等にも移動時間が非常に負担になる。道民が移動するのにも時間、費用が掛かり過ぎるため、道外への旅行を行う事が多い。移動時間、手段を気にせずに道民が動けることが、環境の地産地消に繋がるのではないかと。また旅行者、高齢者の増加に伴い、雪道での転倒防止を考慮した道路環境整備も早急に必要と思われる。雪道での転倒は生命にも関わる問題となると思う。 ・農林水産業の企業化については、北海道ブランドを全体に意識するためには、個人レベルの意識改革が必要となる。現在の農林水産業は多くが個人経営であり、自然環境に左右されるため経営悪化等になると廃業となり、後継者も育たない。又、個人経営からの資金不足等もあり、ブランド意識を感じるまでに到達していない経営者が多い。そこで、企業化することにより、最低賃金保障、出来高性等の取組により個人意識、全体的ブランド意識が向上すると思われる。北海道ブランドが向上することにより、道民の地産地消も高まり、観光は基より、グローバル化も発展し、自立的安定経済の実現を得られる。なにより、道民であることに誇りが持てると思う。
103	北海道総合開発計画の策定は、必要であると考えます。 特に北海道は、将来の日本の台所として、農業部門（米、野菜）の強化を図らなければならないと思います。	地球温暖化による食料事情の悪化が、懸念されるから。
104	当ページ記載内容に共感し、次期計画に盛り込むことに賛成致します。	<p>地球温暖化問題、貴重種の急速な減少、天然資源の減少など自然環境は憂慮すべき段階にまで達し、その保全・再生と維持可能な利用が世界的な課題になっていると言う事が分かり、他国及び他の地域と比較して美しい豊かな自然環境で優位にある北海道がリード的な役割を果たして行くことはとても意味のある大事なことと考えます。</p> <p>自然再生事業や農村整備事業を進めて北海道らしい個性的な景観形成をする事が、最近テレビニュースでみましたがグリーンツーリズムなど人の多様な自己実現や交流の場の形成及び観光資源として相関し、とても大切なことと感じました。</p> <p>また、花粉症リトリートツアーや森林セラピーなど保養空間や交流空間を多くの地域で創造提供することで、観光客のみならず北海道民のホスピタリティの向上にもなります。</p> <p>地域・民間の活力を促し、「安全・安心な北海道」の積極的な取組を今後も期待します。</p>
105	戦後、昭和26年に開発局が出来以来、まだ56年と半世紀の北海道は、道路、治水、港湾、農業と整備されて来ましたが、まだまだ不備と思れます。今後共、国土保全を考えて下さい。	この北海道にて、毎年の様、河川の洪水発生、海岸侵食などの事件があり、これからも国の力が必要と考えます。
106	第6期計画の評価	北海道開発は、北海道開発法の下に時代とともに進化し、過去150年資源基地となり農地基地として近代日本の発展の基礎となって来ました。 そして現在歴史的転換期の中、柔軟な発想と共に様々な分野の政策が立案実施され、その結果成果を治めて日本最北の土地は、役割を変え日本全土に貢献してきました。 人口や産業や経済や環境・・・すべてが変化する時代だからこそ、しっかりした計画が必要で、そのための論議が必要だと考えます。
	第7期計画について	産業の構造が巨大な転換期を迎えている時代において1次産業から2次産業、そして3次産業にニーズが移行し、農業社会から工業社会へ、そして情報社会へと移行してゆく現状を踏まえ下記の分野での論議が必要と考えられます。
	特に期待が持てる分野として	
	<ol style="list-style-type: none"> 1 自然再生事業 2 日本の食糧基地 3 農業のブランド化 4 薬草の栽培 5 バイオマス産業の確立 6 観光立国 7 情報化産業 8 リサイクル産業 9 北海道移住 10 食品加工（食品加工団地、廃棄物をバイオマス発電） 	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
107	<p>最初に、 第7期計画は、ぜひ必要であり、推進する組織、開発局は必要です。 実効性のある、道標になるような計画であればと思います。</p> <p>全般事項1 P18 今後の北海道開発の方向性の記述、「...我が国が直面する課題の解決に貢献し、地域の活力ある発展を図ることである。」という「主旨」は非常に大切に、良いと思います。7期計画へ向かうスタンスは、この考え方を基本にすべきと考えます。</p> <p>全般事項2 首都圏の価値判断でつくられた社会システム、評価指標では、歴史、背景が違う北海道は、どうしても遅れているような指標数値となり、後進的な地域と錯覚して（されて）います。</p> <p>評価段階から、 ・ 中央からの視点も大切だが、 ・ 21世紀には間違いなく日本を背負う地域である ・ 北海道にはこんなに魅力と潜在力がある... という という視点で記述し、第7期計画では、こうするのだ！というトーンにすべきと考えます。</p> <p>※ 上記が首都圏居住者に理解されない、とよく聞きますが、その意識を払拭するために何をすべきか、というところまで記述がなされると良いと思います。</p> <p>全般事項3 北海道は、厳寒期の車両の運転は命がけ！大きなリスクを背負いながらも、日本における役割を果たしている。そのためにまだまだ必要な道路整備はたくさんある実態をもっと記述すべき。道路特定財源の一般財源化には反対。</p> <p>全般事項4 もう少し具体的な数値があると良いと思う。</p> <hr/> <p>その他、気がついた点は、次のとおりです（細かなことで恐縮ですが）。</p> <p>P9（2）点検の手順 記述されたとおりの「各種施策について個別にその進捗状況と成果の点検を行う。」とあるが、以後P15までをみるとそういった内容に、必ずしもなっていない。</p> <p>上記補足 ・ 別途参考資料にはあるが、本文に数値の記述がない。 代表的な項目（数値）を掲げた方が説得力を持つと思います。</p> <p>・ 第6期計画の検証では施策の「くくり方」がまちまちでは。 記述の内容が、施策毎に差がある。統一すべき。 掲げた施策への点検評価がないものが散見。検証すべきでは。 ※P13 ニューカントリー等の施策の評価は？ P14 高度情報インフラ整備の評価は？ など</p> <p>P14（安全な地域社会の実現） あたかも地域防災が後進的であり、課題山積との記述ですが、豊浜、奥尻や本州の大規模災害の経験と、科学者、住民、行政が連携した2000年有珠山噴火対応は、北海道だからできた、災害対応のモデルとして、大きな成果（評価）を得ています。（開発局、北大の役割は非常に大きかったと思います。）</p> <hr/> <p>こういった例もあることから、北海道だからできたこと、全国のモデルになるものをもっと具体的に記述すべきで、それが北海道のアピールする機会になるとも思われます。</p> <p>上記に関連して、P27 安全・安心な国土づくり 有珠の記述がないのが非常に残念です。田村亨委員、田中淳委員も賛同されるのでは？</p> <p>P15 1) 地域との連携中...運動、釧路湿原自然再生協議会など)の部分参考資料P31 ②にある「洞爺湖周辺地域エコミュージアム構想」もモデル例として取り上げられています。現在、シーニックバイウエイ洞爺湖ルートの運営計画の中心でもあり、また、道路管理者の絶大な協力を得て、連携したサイン整備も進んでいます。我が地域のことで、P15で活字にされてはいかがでしょうか？</p> <p>P16 3 第6期計画の評価と課題 マイナス面が強調されすぎていると思われる。 視点を変えた記述にすべきと思います。</p> <p>以上よろしくお願ひします。</p>	
108	食料基地としての北海道未来作り グローバルな観光が不利	高速交通ネットワークが未完成では、本州に負ける海外との貿易港が必要 札幌一極集中ではなく、入国手続きが、千歳空港以外では、異常な時間が掛かる
109	<p>私は、農業土木主体の土建屋と野菜を生産・販売する会社を経営しております。 日本の食を考えた時、まだまだ国に頼らなくてはならない北海道農業の開発は、自給率向上、食の安全・安心を確保する為、必要不可欠だと思います。 国民の食を国民が守るのは国民の義務であり、その為に税金を使うことは当然のことと思います。 特に農産物・水産物の供給力強化、食に関わる産業の付加価値化は、今の北海道農業発展のために是非とも実現してほしいと思います。</p> <p>私も、少しでも雇用拡大と生産者拡大を目指し、平成9年に野菜の農業生産法人を設立し、現在に至っておりますが、無農薬・有機栽培の為、コストが高く、又、稚内でやっているので輸送コストが高く、よほど消費者の皆さんが高値で買って頂かないと続けられない状況にあります。</p> <p>ですから、道路整備を含めた今後の流通アクセス基盤整備に大きな期待を寄せております。</p> <p>景気が回復したと世論は言いますが、それは都市だけの事で私共、地方では低迷の一途であります。</p> <p>教育・医療等、子供達の将来に不安を感じているのは、ほとんどの地方の人間に共通していることと思います。</p> <p>近年、道州制等 地方を無視・切り捨てのような政策を平気で打ち出していることに大きな不安を抱いております。</p> <p>私の住んでいる稚内は、サハリンが近く、国際交流圏といった意味でも今後の開発に期待を寄せております。又、地球環境の維持を図る視点からもサロベツ原野等における、自然との共生型の事業に注目しているところでございます。</p> <p>北海道総合開発計画 第6期計画の継続と、北海道の発展を祈願しております。 まとまりのない文書の拝読ありがとうございました。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
110	<p>1 人口減少、少子高齢化が急速に進む中、基礎的サービスを提供する行政体制や地域社会の在り方(再編を含む。)についての視点、記述があつてよいと思われま す。夕張市 の問題も、一市だけの問題ではないように思われます。</p> <p>2 計画は帰るところ、いかに実行に移され、実現が図られるかがポイントと思われま す。その意味で、次期計画においても、具体の施策・プロジェクトを積み上げ、それを推進する体制(国・北海道・市町村・産業経 済団体その他)を構築し、毎年、進捗 状況をフォローアップすることが必要と思われま す。 (このことについて、計画本文に書き込まれてはどうかと思われま す。)</p>	
111	<p>活力ある経済社会を支える人材の確保が 必要であると考えますので、早急な対策 が必要かと。</p>	<p>若年層が定住しないと、人口増加が望めず地域の担い手も育たずに活性化は見込めな い。 北海道における人口減少・少子高齢化の原因は、北海道において若年層の雇用の場が少 なく、本州の都市部へ流出するためと思ひます。北海道経済の向上及び少子高齢化対策 には若年層の雇用の場と地域環境を整える必要があると考えます。</p>
112	<p>このたび、「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」にふれて、現在の日本及び世界が抱えるさまざまな問題、 そして、北海道の厳しい現状を再認識するとともに、これらの問題や課題の解決に結びつけることが出来る力(資源、魅力、可能 性)が実は北海道には多数内包されている事に改めて気づかされました。「次期の計画」においては、私たち道民に新たな目標 や、夢を与えていただけるものとなりますことを心からお願いいたします</p>	
113	<p>地域の特性を活かし、自然エネルギーを 利用することを先導的に取り組んでいく 姿勢に大きな期待を寄せています。他の 1) グローバル化と3) 人口減少、少子 高齢化と比べてその部分のスペースも トーンも低く感じました。特に雪氷は北 ならではのエネルギーであり、その積極 的導入を推進する面で北海道開発局の果 たす役割は極めて大きいものと思ひま す。</p>	<p>エネルギー問題はとかく経済産業省との重複分野が多いと思ひますが、雪氷に関しての 位置づけはやはり北海道開発局が今までの知見やノウハウ・実績を活用し、積極導入の 先頭に立つべき行政官庁だと思ひます。当初、克雪から始まった雪対策が今や立派な未 利用エネルギーとして各所で利用されているので、これを寒冷地全体に広める面で国の 支援は不可欠と思ひます。</p>
114	<p>建設業に身を置く者として一言</p> <p>今建設業から異業種に進出するソフトランディングが叫ばれ、行政からも支援されていますが、全く新しい業種もありますが、 やはり建設業のノウハウ、資産を活かせる業種が多く見られます。 つまり、誰もが考える、誰でも出来る業種しか進出していないわけですから、このまま上手く進んだとしても、その業種のなか で新たに価格競争が生じ、行政の補助金無くては経営破たんに向かうことになるでしょう。 何事も初めて何年間はマスコミも好意的に取り上げてくれますし、行政も資金援助、補助金、免税措置等の恩恵があるでしょ うが、結果的には夕張市の観光事業と同じことになるでしょう。 そもそも北海道は、自立は出来ません。公共事業が基幹産業として、農林水産業を支え、経済効果により消費を支えて、結果的 にGNPを維持している現状です。 農家も漁師もサービス業も年間の収入の何割かは、直接賃金として、あるいは間接的に公共事業費の恩恵を受けているはずで す。 公共事業なくして、今の道民の人口流出をさせず、生活レベルを維持する事は不可能な事です。 今まさに北海道の位置付けは、建設業と同じ体質で国のバックアップが無ければ、前に進めないどころが、現状維持すら出来な いのが現状でしょう。 オンリーワン：北海道で注目される産業を育てよう！！ 高速道路と空港と新幹線が競合ではなく、共用できるネットワークを創ろう！！ 札幌は黙っていても人は集まりますが、地方は、公共事業の減少と共に、人が減り、若者が減り、残るは老人と衰退した中心市 街地です。 でも再開発には反対します。ダイヤの悪い鉄道網を中心とした街づくりに固執する時代ではないからです。時代に沿った交通網で 新しく構築するべきだと考えます。 地方にオンリーワンの産業(あるいは観光資源)を創ろう。一村一品は無理でしょうから道条例で1支庁1産業を行政がバック アップして、特化させましょう。 旭動物園、冬のスキーといえば豪州に人気のあるニセコ周辺、特化した産業、観光資源は他支庁では真似のできないよう条例案を 整備しましょう。 雪も寒さも資源です。地震も竜巻も考えようによっては資源になります。 映画のロケ地として積極的に官民一体となって営業しましょう。警察の協力も不可欠です。 映画のロケも立派な公共事業です。うまくいくと観光資源になります。</p> <p>いい産業を育てても輸送コストが高ければ、本州あるいは海外と相互交流はできません。 道路網を整備してください。新幹線網を高速道路並みに整備してください。 人件費と土地が安く、魅力のある地域も輸送コストが、高すぎて躊躇してしまいます。 北海道は広いです。同じ距離でも九州と移動距離が違います。これでは観光客は時間コストが高くつきすぎて、敬遠してしま います。 飛行機の運賃も高すぎます。時刻表も時間間隔も空きすぎて不便すぎると思ひます。 安く早くいろんな場所に観光できる交通インフラを作ってください。 団体ではなく、小旅行が楽しめる交通アクセス網が必要です。空港にインターチェンジや新幹線の駅が直結しているだけで、ア クセスも時間コストも変わります。 北海道が北海道らしく魅力ある地域として、情報発信するために、インフラ整備は欠かせません。 まだまだ地方は、観光で生きるにも産業振興するにも交通網が不十分すぎます。 開発局はもっと胸を張って責任を果たしてほしいと思ひます。マスコミ操作に負けないで下さい。決して無駄な公共事業などあ りません</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
115	<p>1. 食糧自給率を早急にあげる施策をお願いしたい。あわせて輸入仮想水（バーチャルウォーター）の減少～外国の水不足に影響を受けない国づくりをお願いしたい。</p> <p>2. 食に関わる産業の高付加価値化は大賛成です。 具体的には農業・水産業→加工業→輸送業。札幌→東京は鉄道コンテナ輸送がメインとなるが、札幌までの横方向の輸送手段に問題があると思います。 高速道路の整備、主要国道の片側2車線化、制限速度60→80km/hの検討をしてみてもどうでしょうか。</p> <p>3. 極東ロシアからの入国自由化。</p> <p>4. 安全・安心な国づくりに対し、異常気象を見据えた防災対策をしていただきたい～先年1/200の確率を超える異常な洪水が発生した沙流川や今回のサロマ地区の竜巻による被害など異常気象による災害が頻発しています。また、地球温暖化による異常渇水も想定する必要があると考えます。</p>	
116	<p>北海道は、我が国が直面する様々な課題の解決に貢献するポテンシャルを持っており、課題解決へ向けた取り組みを効果的に押し進めるためには国がビジョン・計画を作成し、道民のみならず国民がそれらを共有し、協働していくことが必要と思います。特に北海道の豊かな自然は、京都議定書などに代表される我が国が抱える地球環境問題への貢献ができると思います。また、「自殺者八年連続三万人超す」全国の状況下において「自殺対策基本法」が成立しておりますが、森林セラピーなど自然に触れることがその防止策となり得ます。</p> <p>バイオマスによる循環型社会の形成やバイオエタノールなどによるエネルギー対策を推進し、我が国のエネルギー問題の先導的役割を果たしていただけるでしょう。</p> <p>また、観光産業の成長には、観光客へのホスピタリティの向上が必要で高規格道路によるモビリティの改善が急務と思います。</p>	
117	<p>釧路地区も釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウエールが認定され、大枠観光のベースが出来上がったように見えます。しかし、道外、国外の観光客のニーズに応えるには、さらにルートから分岐する観光モデル(決して道造ることではなく)コースを、各JR駅、道の駅や空港を拠点として地域住民が提案して行かねば、所詮通過するだけのルートになりかねません。観光モデルコースの立案、運営に国が積極的な補助を行うことで、小さな規模ではありますが各地に新ビジネスや雇用が生まれる可能性があります。</p>	<p>昨今の観光形態は団体一律志向から、個人多目的多嗜好になっています。観光する内容の選択肢を増やすことにより、一度の来道で飽きないリピーターとしての北海道ファンが増えると思います。</p>
118	<p>本道の食料供給基地としての可能性、又、南半球や亜熱帯エリア等から幅広く人気を集める観光拠点としての位置付けは、今後国内において一層重要度が増すものと考えます。</p>	<p>これらを効率よく推進して行くには、場当たり的な対応や目先だけの短期的な計画だけでは不十分であり、北海道開発計画に掛る期待は更に高まるものと考えます。</p>
119	<p>第6期 北海道開発計画に関する意見書</p> <p>1. 北海道における開発の意味合い意義と、北海道の課題と国家的貢献は？</p> <p>私の故郷十勝に開拓の鎌が入ったのは1883年(明治16年)であるから、開拓から123年が経過したことになる。十勝に最初に入植した人はもう少し早いのが、当時武士の出身が中心となり集団で開拓の意志と計画を持って入植したのは極めて異例の地と云われている。この開拓の実施組織は「晩成社」と云われ代表者の依田勉三は十勝開拓の祖といわれている。私の祖父の兄が晩成社の中心であったことから、祖父は兄を頼り1892年来道し、最初に現在の音更町駒場の農業試験場(現在の「独立行政法人家畜改良センター十勝牧場」)の前進を作る事に加わり当時最重要の課題であった軍の徴用馬の育成を手がけ、その後十勝管内(清水町美蔓、鹿追町)の開拓に従事したと聞いている。</p> <p>明治初期北海道の開拓は北海道開拓使が札幌に置かれ、ケプロン等の米国の学者等の指導を受けながら進められたが、道内各地の開拓の中心は「屯田兵」と「月形刑務所等道内の受刑者」の労力を中心として実施された。</p> <p>当時の本州の農村は貧しく、国家の食料と石炭等の資源開発が急務の国家課題であったことから、水産資源も含め北海道は新天地として大きな期待を持って開拓されたと思う。本州からの政策的な集団移住、資源開発はまさしく最重要の長期的な国家プロジェクトとして期待され進められたと理解している。その後昭和に入り、さらに広大な地を求めて北海道から満州に移住した人は数多い。</p> <p><当時と比較し北海道開発の意味合いとなる国家の背景は変わったのか？></p> <p>石炭が石油に変わり、電力がエネルギーの根幹を支えているが、国家的にはエネルギーの自給体制はほとんど絶望となっているし、食料のエネルギー換算ベースの自給率は40%前後にあり、米・野菜以外の食料を海外にゆだねているのが実情である。農産物自給率低下の主な要因は工業への過度な傾斜であり、外貨の獲得から安易に食料の海外輸入を容認し、さらに現在世界的に資源量として将来の不安を抱えている「水」を世界各国から収奪していると云える。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 穀類を中心に発展途上国への食糧供給が急速に増加し、今後輸入食料の確保がコスト高・量的な確保の面からも大きな課題となる。 ・ 特に農産物の高品質な生産の持続には、モンスーン気候に適応した「稲作」と異なり、畑作・酪農の農用地の基盤整備は、近年最重要の課題である。 ・ 海外の農産物が「エネルギーを主とした資源作物化」しているが、今後もこの潮流に変化はない。(化石燃料の枯渇と環境問題、ゴミ等有用資源廃棄物の資源化が急務)北海道にとって付加価値の高い加工生産分野の育成と、資源作物への対応は今後の大 <p>◎ 国家の重要な課題の対応のため、北海道の活用の必要性は益々強くなる。</p> <p>2. ヨーロッパの社会とインフラ投資から感じる事。</p> <p>10月末帯広商工会議所視察団の一員として環境先進国ドイツ視察団に参加したが、視察の目的はバイオマスの利活用と風力等自然エネルギー、及び環境機器・住宅に関連する施設・機器の視察をターゲットとして実施された。過去ヨーロッパには視察・調査を中心に10回ほど訪問したが、わずか2年前に比較しても産業政策・エネルギー政策がより急速に変化、進化していることを実感として感じさせられた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ドイツは自然環境が北海道と類似しており、学ぶ点は多かったが、日本の産業政策の曖昧さ・優柔不断さと比較すると、かなり広い分野で問題点を明確にすることが出来た。その中から二つを重要課題としてあげる。 	

番号	(意見)	ご意見 (理由)
	<p><エネルギー政策・環境政策></p> <ul style="list-style-type: none"> 化石燃料の環境への負荷と資源の枯渇化、原子力利用の問題点から、天然ガスの利用は多いが、将来のエネルギー政策として（自然エネルギー：太陽光、風力発電）、（バイオマス関連：エタノール<植物系・木質系>、植物油のジゼル利用、家畜糞尿・植物残渣・廃棄物等のバイオガス利用等々）の普及のための関連機器の開発普及への多額な助成、エネルギー生産への重点補助、農産物の資源化等に見るものが見られた。 （事例：太陽光発電に関する設備補助、資源作物の奨励、例えば農家が集団で風力発電を事業化～設備費の50%補助<このほか地方自治体の補助があり事業者の負担は約30%>、さらに20年間1*_{0.7}約51.7セント<約80円>の買い取り、20年以降は46円程度） ゴミ等廃棄物処理の再利用のシステムが明確であり、国家政策として国民の隅々迄浸透している感じ。 <p>◎ 北海道はバイオマス資源の宝庫であると同時に、将来の再生産が唯一可能な地域であり、国家として重要な位置にある。</p>	<p><交通網の整備と高速道路の必要性></p> <p>ドイツは東西統合後、約8200万人の人口を抱え、GDP三位の経済大国であるが、国内には100万人を超える都市はわずか4都市のみとのこと。</p> <p>つまり国土の均衡ある発展を最重要の課題として国家のランドデザインを実施してきたと感じた。もちろんルール地方のように工業に特化した地域はあるが、地方の幹線道路を走っても日本のように寂れた田舎町はほとんど見あたらない。特にさすがはドイツのアウトバーンと感じたが、走行路線は大都市近郷になると5車線となり、フランクフルトの朝方は対向車線から見ると車両の帯が大きく広がる。走行路線別スピード区分もしっかりしているが、何よりも高速道路への各路線からのアクセスが、実に簡易なロータリーにより繋がっており、ほとんど渋滞することはないし、小さな道路を走行しても実に上手く高速路線を網の目のように整備しており、住民が田舎に居住し都会に仕事で通勤しやすい環境作りが出来ていることが、均衡ある国土の活用と発展に寄与していると感じた。</p> <p>◎ 北海道の高速道路は地域間のアクセスを便利にするレベルの投資にいたっておらずズタズタ。今後北海道の活用のレベルを高めるために、さらに道路網の整備は国家的な見地からも最重要課題といえる。</p>
120	<p>北海道は土地が広くインフラ整備が進んでいるように見えますが本州と比べたら極端に悪い私も30年前名古屋から北海道北見地方に来ましたが夏場は凄く良いところだと思いましたが冬生活してみると氷と雪の戦い道路も除雪するのですが捨て場があるようで実際は全く大変、舗道にしてみれば歩く巾を確保するのが精一杯この様な状況は生活してみなければ判りません、都市部に住んでいる人は幸せだと思います。</p> <p>私も町内会長をしていますが札幌に出かけるには旭川廻りで出でかけなければ途中には石北峠これが又難所、旭川から紋別までの高規格道路が整備されていますがまだ先のこと早く北見～帯広～札幌間での自動車専用道路が整備されないかと思っています、でも聞くところによれば足寄方面は現国道を採用しての道路と聞きますこれでは何のための自動車専用道路か判りません、札幌～網走間の自動車専用道路が繋がらなければ意味がないと思います、是非早くに専用道路として採用して頂きたい、何度も申しますがオホーツク循環専用自動車道の整備が早急に必要だと思っています、又、北海道の北見地方は豊かな農産物も収穫出来る土地がありますが一次産業にもう少し力を入れて頂き日本の食糧基地として確立し将来の食糧難対策にも是非必要だと思っています、日本の国の自給率を上げるには北海道しか有りません。</p>	<p>北海道は土地が広くインフラ整備が進んでいるように見えますが本州と比べたら極端に悪い私も30年前名古屋から北海道北見地方に来ましたが夏場は凄く良いところだと思いましたが冬生活してみると氷と雪の戦い道路も除雪するのですが捨て場があるようで実際は全く大変、舗道にしてみれば歩く巾を確保するのが精一杯この様な状況は生活してみなければ判りません、都市部に住んでいる人は幸せだと思います。</p> <p>私も町内会長をしていますが札幌に出かけるには旭川廻りで出でかけなければ途中には石北峠これが又難所、旭川から紋別までの高規格道路が整備されていますがまだ先のこと早く北見～帯広～札幌間での自動車専用道路が整備されないかと思っています、でも聞くところによれば足寄方面は現国道を採用しての道路と聞きますこれでは何のための自動車専用道路か判りません、札幌～網走間の自動車専用道路が繋がらなければ意味がないと思います、是非早くに専用道路として採用して頂きたい、何度も申しますがオホーツク循環専用自動車道の整備が早急に必要だと思っています、又、北海道の北見地方は豊かな農産物も収穫出来る土地がありますが一次産業にもう少し力を入れて頂き日本の食糧基地として確立し将来の食糧難対策にも是非必要だと思っています、日本の国の自給率を上げるには北海道しか有りません。</p>
121	<p>1. 高規格道路ネットワークの整備について、北海道内において部分的供用化が徐々に図られておりますが、私どもが居住する道北地域においては、整備の進捗状況が鈍化しているのが現状であることから、早期着工及び全線供用化が急務である。</p> <p>2. 防災対策については、着実に整備されていると感じていましたが、昨今において頻発する自然災害には脅威すら感じています。災害を未然に防ぐための社会基盤整備の充実（既存施設の維持等も含め）を早期に実現願いたい。</p>	<p>1. 道北地域における少子高齢化は、全国に比べ急速に進むことが予測されるとともに、現実的な総合病院の減少（サテライト化）及び医師不足等により、救急外来或いは重病を患った場合、適切な処置が出来ずに命を失うことも少なくはないことから救急輸送体制の早期確立を図らなければならず、また、冬期間において悪天候による急激な路面状況の変化及び、車両のスタッドレス化等に伴い冬型交通事故が多発する傾向にあることから、高規格道路ネットワークの整備は、この道北圏に居住する私ども国民の生活には必要不可欠なものである。</p> <p>2. 災害に備えた施設整備の充実を図るといことは、北海道に居住する我々国民が安全に安心して生活できることはもとより、都市圏において万一災害が発生した場合、被災者が一時的にでも安全に避難し生活できるようにすることが、北海道全体で国に対し貢献できることであり、災害発生頻度が低いこの道北地域の防災環境の整備充実を図ることこそ、最重要課題である。</p>
122	<p>「北海道サイクルネットワーク構想」を次期長期計画でも是非継続して頂くとともに、同構想の施策メニューとして「路肩の拡幅」を取り上げて頂くことを要望します。</p>	<p>財団法人ツール・ド・北海道協会は、北海道の優れた自然環境を生かし、サイクルスポーツを核とした活動を展開することにより、健康や体力の増進、文化の振興、北海道観光の振興に貢献することを目的に活動している団体です。この目的のため、協会は毎年「ツール・ド・北海道国際大会」を開催しています。</p> <p>私どもはこうした活動を通じて、多くの自転車愛好団体や愛好者と連携を図っていますが、こうした人たちから、いつも北海道におけるサイクリング活動の大いなる可能性と、そして現状の課題を聞かされています。</p> <p>曰く、「北海道の沿道環境は素晴らしい。そして本州と比べれば自転車も走りやすい。しかし北海道はまだその資質を生かし切っていない。北海道の道路は温暖な地域の道路に比べれば比較的広いが、それでもまだまだ安心して走れる状態ではない。サイクリングは基本的に車道や路肩を走る。もともと広めの路肩をあと数十cmだけ広げてくれれば、そして少なくとも1.5mの路肩を確保してもらえれば、北海道は自転車天国になれる。観光サイクリングだって今以上に誘客できる。」</p> <p>北海道の道路は堆雪スペースも考慮されていて、雪のない地域の道路に比べれば比較的広めです。国道の路肩は1mから1.25m位はあるでしょう。本当にあと数十cm広げるだけで、北海道の自転車走行環境は劇的に改善されます。</p> <p>北海道開発局ではこれまでも「北海道サイクルネットワーク構想」を掲げ、サイクリングルートの検討や自転車道の整備促進に取り組んで来ました。基本的なインフラ整備の水準は確実に高くなっていると思います。これまでの取組みに加え、道内の主要な道路の路肩を少なくとも1.5m以上に拡幅し、そこに自転車走行スペースを確保すれば、「北海道サイクルネットワーク構想」は質的に大きく向上し、観光の振興、交通事故の削減、環境問題に大きく貢献することが出来ると思います。</p> <p>こうした多方面にわたる貢献が期待できる「北海道サイクルネットワーク構想」を次期長期計画でも是非継続するとともに、施策のメニューとして「路肩の拡幅」を取り上げて頂くことを強く要望します。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
123	<p>北海道は、よく「やっかいどう」と揶揄される。これは、経済効率、投資効果が本州に比べて見劣りするということなのであろう。それならば、我が国を経済効率最優先にならざるを得ない民間企業経営に見立てたらどうであろう。おそらく、日本国株式会社の本社経営陣は、不採算部門である北海道支店を直ちに閉鎖してしまうであろう。すなわち、北海道をどこか外国に売却し、そのお金で道民を本州に引越させ、さらに、当座の生活費位はその中から捻出させるであろう。これで厄介者の始末を終え、会社としてはまずは一安心となる。</p> <p>この北海道売却論を国民に問えばどういふ返事が返ってくるであろうか。恐らく殆どがNOであろう。それは、北海道には単なる経済効率だけでは評価しきれない数々のメリットがあるからであろう。</p> <p>国土審議会の会長代理も務めておられる森地茂氏が、某紙の「どう見る地方分権と本道開発」と題する連載記事に識者の一人として登場し、今の北海道を巡る状況をどう見るかとの問いに対し「なげ今、北海道が議論の対象となるのかを解き明かしてみること、問題は割とクリアになるのではないか。仮に日本に北海道がなかったら、と考えてみれば、食糧基地や観光など、その役割は極めて明快になる。…」と述べられている。この、<u>仮に日本に北海道がなかったら</u>というキーワードが本道の進むべき方向を如実に示唆しているものと思います。</p> <p>意見としてはこれに尽きるものであるが、具体的なことについて1点だけ述べてみたい。</p> <p>この春、道州制特区問題に関連して、一般国道の管理について北海道は恵まれ過ぎてはいないか、との批判がなされたが果たしてそうであろうか。一般国道は「道路密度は人口密度の平方根に比例する」という国土係数理論に裏打ちされて道路の網目、延長が形成されているものと思うが、一般国道の事業費について、住民一人当たりで換算してみると、小生の試算(平成15年度事業費)によれば、国費に関しては北海道は本州の3倍強の値となっているが、これは、人口密度が本州に比し1/6にしか過ぎない本道にとってはむしろ当然と云えよう。大事なのは事業費から国費を除いた分(≒地元負担分)であるが、本州では住民一人当たり9千円であるのに対し、北海道は1万2千円と、本州より3割以上多く負担している。したがって、北海道は決して本州に比べて高待遇とは云えないと思いますがいかがでしょうか。</p> <p>更に付言すれば、かつて、国鉄の民営化に当たり、北海道では赤字廃止路線のうち90%(1,316km)をバス転換として道路に依存させたのに対し、本州では31%(530km)しかバス転換となっていない。このことは、本道の道路管理にあたって決して忘れてはいけないことと思います。</p> <p>また、観光客の道内における移動手段として、道内客では84%、道外客でも71%が道路を利用している実態にあること等々から、産業の振興の大切な基盤である道路整備に従前以上に力を注ぐべきものと考えます。</p> <p>終りに、全国の国土面積の22%を占める本道の国土計画を、たった4.4%の頭脳と叡智で知恵を絞って作り上げるということは極めて困難な大作業であります。この度パブリックコメントを募集することとなったことはまことに時宜を得たものであり、敬意を表したいと思います。幅広い各層からの意見を徴集され、草の根の、地に付いた立派な新計画が樹立されることを期待します。</p>	<p>以上</p>
124	<p>北海道の自然環境を活かした観光産業の活性化を計る為にも次期北海道総合開発計画を作成してもらい、交通ネットワークの充実を進めて頂きたいと思えます。</p> <p>北海道は主要都市間の移動距離が本当に長く時間が掛かり過ぎだと思えます。又、冬期間の安全性を高める為にも是非安全性を高める為にも是非安全に走行できる道路を作ってください。</p>	<p>自分は実家が網走なので、帰省するのに夏で6時間冬は7～8時間掛かりかつ大変危険を感じながら運転をしています。安全で快適な道路があればと常日頃考えさせられます。</p>
125	<p>水産資源の安定・向上策による国内外への食料提供基地となる北海道の基盤整備への取組に賛成する。</p>	<p>より安心・安全な食料提供は北海道水産業への大き期待であるとともに、道内地域産業活性化の起点となるものである。</p> <p>特に世界自然遺産地「知床」そのものが今や「北海道ブランド」であり、「知床」への注目度は高まる一方の中での地域水産物提供基地としての漁港整備・消流交通網の整備は急務である。</p>
126	<p>北海道の大部分は過疎地域で人口減少問題を抱える非効率的地方かもしれませんが、北海道には他地域にはない自然環境や広大な大地、豊かな水資源など沢山の財産があります。</p> <p>又、食料供給地としての大事な役割もあります。</p> <p>ぜひ、次期の北海道総合開発計画では北海道の特色を生かした夢のある計画を策定して実施してください。</p>	<p>北海道は現在経済分野において、日本のお荷物的な印象で報道される事が多いように感じます。</p> <p>日本の食料や環境を守っているのは、実は北海道なのだという事を日本全体に理解してもらいたいと願っております。</p>
127	<p>交通ネットワーク(道路)のより一層の充実に期待します。</p>	<p>主要都市間のアクセス強化及び冬期の安全な道路環境のさらなる向上。</p>
128	<p>本州で勤務しておりますが、ここでは常に北海道の今後について参考になる点を本州地域の研究の中から模索しております。そこで最近私は、国内の競争力ある地域との対比で北海道の活性化を考えていく視点も必要なのではないかと思うに至っております。すなわち「グローバル」を前面に出すのではなく、あえて「ローカル」に着目してみることの重要性です。そしてこの「グローバル」と「ローカル」をバランス良く考えていく(グローバル・ローカライゼーション(global localization))の視点に立脚していけば、北海道の特徴(ローカル)とグローバルの均衡の中から活性化の解が見つかるのではないかと考えます。</p> <p>どうも「グローバル」の視点が際立っているような気がしました。</p>	<p>ローカルの視点が欠けていれば、地域の資源を見極めることはできません。それは、かつての「ディスカバー・ジャパン(副題:美しい日本と私)」のような情緒的なキャンペーンではなく、北海道の資源を様々な角度から捉えなおし、新たな開発の可能性を模索することを今一度、考えてみるための視点です。ここでいう資源とは、単に鉱物や木材などの一次資源ばかりでなく、観光や人材、新たな産業振興の種など幅広い意味で用いています。</p> <p>また従来の資源に対する感覚では、思考や価値観が固定化しており、新しい開発の可能性を見出すことは大変困難だと思われる。そこで、世界(グローバル)の最新の研究開発の動向などと関連させた「北海道の有用資源再発見」のプロセスを通じて、集中させるべき新たな資源へのコンセンサスを獲得していけばよいのではないかと期待します。この集中させるべき新たな資源とは従来から我々が知っている資源であってかまわないと思います。むしろその方が望ましいような気がします。</p> <p>そして最終的に何らかの競争力ある資源を再発見することで、初めて北海道のグローバル化の可能性が拓けてくるのではないのでしょうか。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
129	郷土を愛する、道民の一人として、北海道開発計画に期待するところは大きいです。 ただ、教科書の様で、とっつきづらいのが難点だと思います。	将来、自分達のこととなる、小、中学生等を含めて、もっと一般の人間でも気軽に読める工夫をしていただければ、さらに良いものになると思います。
130	北海道にとって優位性のある観光振興、しかし重要となる高速交通ネットワークの整備が、国内の他地域と比べて非常に遅れた状況にあります。将来を見据えた長期的な計画のもと、整備の促進を図って頂きたいと思います。	北海道の美しく豊かな自然環境は、安全・安心で良質な一次産品を生み出し、寒冷地型の観光も素晴らしく、国内のみならず東アジア諸国等からも人を惹きつけるなど、他の地域と比較して優位なものとなっています。 しかし一方で、高速道路や新幹線などの高速交通体系の整備が、国内の他地域に比べて遅れた状況にあります。 国際観光地として大きく成長していくためにも、北海道の高速交通体系の整備は国家的な課題だと思います。
131	食料自給率を高め、我が国の安定した将来を築くには、食料生産基地としての北海道の役割を再認識する必要があると思えます。より安全で新鮮な食料確保の為に、高速交通体系の整備促進が重要と思えます。 今後必要となる北海道の開発の在り方については、国の責任でしっかりと計画を立案することが必要であると思えます。	近年世界人口はこの40年間で約2倍となり、今後も大幅増加が見込まれており、21世紀の我が国は、安定的な成長の前提として世界的な食料・エネルギー等の獲得競争という現実と直面しています。 農業や漁業における食料生産については、国土の2割の面積を占める北海道の位置付けが益々重要となってきます。 北海道は高速交通体系の整備が遅れているが、より安全で新鮮な食料確保の為に、高速交通体系の整備促進が急務と思われる。 我が国の将来にとって重要な位置を占める北海道の整備や振興については、国の責任でしっかりと計画を立てていただきたいと思えます。
132	進め方は、共感がもてます。 (4)は一村一品でなく広域なので良いと思えます。又、全体開発はわかりますが、地域として各建設部の特色、方向、地域とのかかわりなども、企業と同じように、競争するものがあるのも良いと思えます。 少子高齢化のモデル地域になって下さい。	
133	世界は、1日24時間眠ることなく、どこかで産業活動が行われていますが、今は、そのどこかで行われている産業活動全体に目配りをしなければならぬ時代となって来ております。 従って、当項に記されている事項については、もっともなことだと考えられます。	世界経済は、グローバル化が進んでおります。これに適切に対処するためには、北海道、ひいては、日本の物流に関する競争力を高める必要があります。そのため、国際物流拠点機能の強化、国際RORO船航路など、多様な貨物輸送手段の確立、高規格幹線道路の整備、空港、港湾とのアクセス強化などの施策の推進は、必要なことと思えます。
134	北海道出身で、北海道に勤務経験があり、現在埼玉県に居住する者ですが、北海道に関心を寄せる者として意見を提出させていただきます。 北海道では、道庁と国との二重行政あるいは北海道開発局との二重行政だとよく言われている。反面では、それだけ、明治以降国策として進められた北海道開発の歴史的経緯を含め北海道における国の機関や開発局の位置づけの大きさを示しているともいえるが、他方、本州を見れば、ブロックごとに地方整備局や地方農政局、地方経済産業局などがあり、国と地方の役割分担のもとに、各県の行政と連携して国の行政を行っており、たまたま行政範囲が同じだから、二重行政というのは的外れの議論ではないか。 国は国の役割、都道府県は地方自治体としての役割で動いているのであり、各々司々としての役割があると考えられる。 確かに、道州制の枠組み・仕組みが整理されれば、その中で、国の地方支分部局と県が一体となった道州という仕組みで機能すればよいが、その設計図は未だ描かれてはいない。 しかも最大の課題は、東京都を含めた地方間の財政調整であり、中々に成案を得るには時間がかかるものと思われる。 特に、日本において、東京は別格で、特別な地域と考えられ、東京を道州制の枠組みの中で、どう位置づけするのが最大の課題と思う。 今回、北海道、沖縄以外は、国土形成計画を策定することとなったが、これは、北海道においては北海道総合開発計画を策定することを前提としており、当然、現行の6期計画が満了に近づけば、次期の新たな計画を策定するのは当然のことと受け止めている。 そして、その際に、北海道庁が策定する総合計画との調整・連携を十分にとれば良いと考える。 世界が、日本が、そして北海道が大きく変化してきている中にある新たな計画策定は、厳しくも、難しいものがあるだろうが、しかし、例えば、地球温暖化により、100年後の気候は、現在の気温より3℃～5℃上昇するとの研究報告があり、そうすると現在の中部、関東地方の気候が東北地方及び北海道のそれとなる、また、東アジアでの観光地の一番人気は北海道であるなど、長期的に見ると、北海道は、食料の確保、日本人の癒し空間としての存在が、今以上に日本になくてはならない存在になることは必至と考えられる中で、日本に貢献する北海道、自立する北海道を目指して、北海道の進むべき目標と道筋を示し、北海道の活性化に向けて努力して頂きたいと考えております。	
	p-8 (北海道総合開発計画策定の意義) 新たな計画を策定する上では、国土形成計画における全国計画、広域地方計画と北海道総合開発計画の違いを整理し、北海道は、国土形成計画ではなく、北海道総合開発計画を策定する意義、有用性についてキチンと言及するべきである。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<p>(理由)</p> <p>国土交通省においては、平成17年に、国土総合開発法を抜本的に改正し国土形成計画法とする法律の成立・施行を受け、国土形成計画を策定する動きに入っている。</p> <p>これは、</p> <ul style="list-style-type: none"> ○全国総合開発計画を廃止し、国土形成計画策定に大転換 ○全国計画と広域地方計画の二本立て ○北海道と沖縄除き。 ○量的拡大「開発」基調から、成熟社会型の計画に移行の枠組みとなっている。 <p>一方、北海道総合開発計画は、社会資本の整備に加え、起業、産業育成、研究開発促進、人材育成といったソフト施策を含めた総合計画であり、その推進に当たっては、各府省、国と地方、産学官関係者の連携・協力が必須の要件とはなるが、いわば国土形成計画の視点より、より幅の広い総合計画であり、木に例えれば、幹があるだけでなく、枝があって、葉があって、そして、光と水が供給される仕組みがあって木が成長するように、幹だけの計画ではなく、今の時代こそ、総合的な計画が必要と認識している。</p> <p>従って、新たな計画を策定する上では、国土形成計画における全国計画、広域地方計画と北海道総合開発計画の違いを整理し、北海道は、国土形成計画ではなく、北海道総合開発計画を策定する意義、有用性についてキチンと言及するべきである。</p> <p>また、計画策定に当たっては、その計画を達成するための、具体的な戦略、手段や数値目標の設定など、計画を具体的に推進する手立てや点検、改善が可能な仕組みの導入が必要と考える。</p>	
135	次期北海道総合開発計画策定の意義	<p>我が国を巡る環境の変化や、課題に貢献する担い手とし、北海道の持つ優れた資源や特性を生かし得る。</p> <p>特に、世界人口の膨張と食糧問題は、次期計画中に、今以上に顕在化する、食糧基地たる大地の重要性を示せる。</p> <p>中央から地方への時代、自前の北海道開発論を持ち、国策である、北海道総合開発計画を明文化することで、強力なリーダーシップが図れる。</p> <p>民間や地域の活動を支援するための、積極的な社会基盤整備を後押しする。</p> <p>長期的視野に立った北海道イニシアティブの発揮や北海道スタンダードの発現が図れるような、地域開発の指針となる。</p>
136	<p>・留萌地区の主要産業である水産物の多くが、道内の主要都市（札幌等）本州（関東・関西）などにトラック輸送されている。特にロシアからの水産物（ニシン）のカズノコの加工品は、全国1位であり全国へ出荷されている。留萌は道北圏の物流の窓口として全国への食料供給を支えており、都市間の連絡する高規格道路の整備・促進が期待される。</p> <p>・留萌地区内を訪れる観光客のほとんどが自家用車、観光バス等の交通手段を利用している。夏期が多く冬期間は著しく低下する。冬期間の道路整備（吹雪対策）を実施し通年の道路交通の信頼性を向上し冬期観光の強化が必要である。</p>	
137	<p>道路整備の促進について</p> <p>地域が発展するため活力が持てる基盤整備が必要であり、その一環として地域間との多彩な交流の活発化、安心と、ゆとりのある暮らしが出来る道路整備が必要であると考えます。</p> <p>道南においても、鉄道網の減少により旅客輸送、貨物輸送の道路交通を利用する役割が多くなっている。</p> <p>又、都市間距離が長く、冬季には、地吹雪等の交通障害が発生し、道路整備の防災面においても脆弱である等多数の問題が残されている。</p> <p>このような中で現在、既存する道路については、信頼性の高い安全で確実な道路整備が進められてきている反面将来災害が発生した場合の代替道路の計画、現在進められている道内外交流の活発化に伴う高規格幹線道路の施工、空港・港湾等交通拠点へのアクセスする地域高規格道路等の整備計画がようやく動き出した所である。</p> <p>今後は、代替道路の計画促進、高規格道路を含め地域高規格道路の着工と残る区間の早期完成により地域活性化につなげるべきである。</p> <p>早期整備が必要とするもの</p> <p>駒ヶ岳噴火、地震による路面陥没、波打ち現象等による交通傷害が発生した場合。</p> <p>代替道路</p> <p>国道5号</p> <p>札幌～函館間を結ぶ唯一の国道5号の代替道路として機能する道央自動車道は現在札幌、八雲間まで開通この先函館に向け現在工事中早期の完成を望む。</p> <p>国道278号</p> <p>季節の市町村道は代替道路又は、避難路として利用可能か、新たな別線の必要性等について早急に解決する必要がある。</p> <p>地域高規格道路</p> <p>函館JCT～函館空港間</p> <p>市中心部、郊外から空港間の交通混雑解消のため早期着工完成を望む。</p>	
138	<p>厳しい競争社会、地域間にあっても競争原理の働く今日、広い視野にたった北海道総合開発計画は生き残りの地域戦略であると思えます。北海道の恵まれた大地、自然、資源等実力を生かし、日本に貢献できる地域として発展できますよう、本計画が継続されますことを願います。</p>	
139	北海道開発は国への貢献と地域の発展が目的であるが、国への貢献を国民に賛同を得ることが重要と思えます。昭和30年代は、食料不足であり、北海道を食料基地にする事を大体的に取りあげ、国民に賛同を得れたが、現在は輸入等で品不足の現状ではない。	<p>北海道開発に関して、北海道を特別扱いする必要はない等、国の関与についての批判、意見がありますが、これらは国への貢献部分のイメージが不足しているからと思えます。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
140	<p>広大な土地、様々な資源、そして可能性に富んだ北海道をグローバルでロングレンジの視点をもって開発することが、地球規模で深刻の度合いを増す人口・食料・温暖化・気候変動・エネルギー等の問題に日本として対処する上で、最も有効且つ重要であると考えます。北海道開発を否定する思考には、時間軸・危機管理と言った視点が欠落していると思えません。</p> <p>日本を支える北海道として発展できますよう、Plan、Do、Check、Actionを重ねながら「北海道総合開発計画」を継続いただきますことを熱望いたします。</p>	<p>今後、食料及びエネルギーは、戦略物資としての色合いを一層濃くすると考えます。中国が既に食料輸入国に転換し、温暖化の進行、気象変動は世界の農業生産を狂わせております。また、今世紀中に枯渇すると危惧されております化石燃料からの転換は、現在模索中という状況です。全国比で面積22%の広大な土地を生かし農業生産の増大、また風力発電等クリーンエネルギー及びバイオエタノール燃料の研究開発等を積極的に進め、日本を取り巻く課題解決に寄与できる北海道となる為に、産・学・官（国・道・市町村）全てが、共通のビジョンの下に努力する必要があります。それが「北海道開発計画」だと考えます。北海道は、日本を救う切り札ともいえるのではないのでしょうか。</p>
141	<p>いろいろな視点から北海道経済が自立出来るような、第6期計画を提言していただきたく考えます。</p>	<p>北海道においては地方に行くほど建設産業が地域経済を支えており、それを牽引してきた開発局を切り捨てるのが、北海道経済にどのような深刻な影響を及ぼすか訴えてほしいからです。</p>
142	<p>日本の食糧自給率を高め、将来の安定を図るためには食糧生産基地としての北海道は重要である。</p> <p>そのための、整備・振興の在り方については国の責任として計画・立案する事が必要と思われる。</p>	<p>世界的な穀物生産量の不足や中進国における経済発展に伴い食肉需要が急速に増加し食糧事情の悪化を招く事が心配されている。食糧自給率向上のような長期的課題については、国家戦略として取り組む必要がありそのためには、国土の22%の面積を占める北海道の整備・振興を国の責任で計画・立案し実施して頂きたい。</p>
143	<p>国家の中で北海道が担うべき役割とその重要性は理解出来るものであると思います。しかし近年の国の方針・施策からみますと個人的には疑問符が付いてしまいます。北海道がその役割を充分に発揮するためにもまだまだ立ち遅れている社会資本の整備が急がれます。とりわけ私共道東地域は水産・酪農といった北海道はもとより国内における食糧基地としての役割を担っているものと自負いたしております。また全国民の悲願である「北方領土問題」を抱える地域としても特に交通網の整備が切望されております。</p> <p>本文中にもあります「地域の活力ある発展」の為に北海道の実情をご賢察頂き賢明なる計画とその実施を真に切望いたしております。</p> <p>乱筆乱文にて失礼いたします。</p>	<p>北海道の高速道路は、道民生活、観光振興にとっても最も重要です。しかし、高速交通施設の整備が他地域に比べて非常に遅れています。北海道の将来を見据えた長期的計画に基づき整備を図って頂きたい。</p>
144	<p>我が国の食料時給率を高め、食料生産基地としての北海道の整備・振興のあり方については、国の責任でしっかりと計画を立案する事が必要だと思います。</p>	<p>日本は、アジア諸国を大きなマーケットとして産業や経済活動を行っていく必要があります。日本の自然や文化が諸外国からの観光需要の受け皿になるべく、国策として観光諸政策を進める必要があります。日本が観光立国として成功するための大きな資産は北海道の自然環境です。しかし、観光産業の振興にもっとも重要な北海道の高速道路網の整備が、国内の他の地域に比べて非常に遅れています。国際観光地として日本が成長するには、北海道の整備は国の課題として考えるべきだと思います。</p>
145	<p>我が国の食料時給率を高め、食料生産基地としての北海道の整備・振興のあり方については、国の責任でしっかりと計画を立案する事が必要だと思います。</p>	<p>近年、世界的な人口の増加に伴う穀物・海産物生産の不足により、世界的な食料事情の悪化を招くことが、心配されています。</p> <p>我が国の食料自給率向上に対する長期的な課題は、国家戦略として取り組まなければ、食料の安定は計れないと思います。</p> <p>特に食料生産では、国土の2割の面積をしめる北海道が大きな役割を果たしております。北海道の整備や振興については、国の責任で計画を立案していただきたいと思っております。</p>
146	<p>北海道は明治2年に北海道開拓使が設置され、何も無いところから整備が始まりました。以来137年、着実な整備を行われてきました。特に北海道開発法が制定され、北海道総合開発計画の元、国内随一の食糧基地となり、5000万人弱の観光客が訪れる観光地としても発展してきたところです。</p> <p>しかし、厳しい気候条件、広域分散型社会等の問題を抱え、社会資本整備の状況は、高速ネットワークの形成率が低いなど、多大なハンディキャップを背負っています。この社会資本整備の遅れが経済的自立の妨げとなっており、計画的・持続的な社会資本整備の必要性が高まっております。今後の世界における食糧事情・エネルギー事情等を考えると、今後ますます日本に重要な地区になると考えています。経済的自立を果たすためにも、厳しい環境下での国民の安全を担保する意味からも、計画的・持続的な社会資本整備が必要です。時代にマッチした第7期北海道総合開発計画を早急に策定し、閣議決定していただきますようお願いいたします。</p> <p>補足をさせていただきます。</p> <p>2030年には石油の使用量が中国一國で現在の世界の生産量を上回ると、レスター・ブラウン博士が読売新聞の論文で述べています。インドも経済発展を続けており、2050年には中国を抜いて、世界一の人口を有する国になります。中国・インドの発展は世界中のエネルギー・食糧不足が予想されます。我が国はエネルギーのほとんどを輸入に依存し、食糧自給率も40%しかありません。1989年、1991年、1992年に世界人口一人あたりの穀物生産高、食肉生産量、漁獲量がピークを迎え、減少の一途をたどっています。今後、中国が食料の輸入量を増やし、インドも食料の輸入国になると予想されています。将来とも需要の伸びが予想される国と、人口減で需要が伸びない国に対する食料輸出は価格的にも不利になります。食糧の自給率が200%を超えている北海道は、食糧基地として、今後重要になります。食糧基地を維持するには、更新整備も欠かせません。計画的な農業基盤整備が必要なのです。</p> <p>また、エネルギーについても、バイオマスエネルギーの利用促進の可能性は北海道が一番です。バイオマスエタノールにしてもバイオガスにしても、資源の豊富な北海道が日本を牽引する必要があります。また、風力発電においても、最適地が豊富にある北海道に優位性があるのです。</p>	<p>北海道は明治2年に北海道開拓使が設置され、何も無いところから整備が始まりました。以来137年、着実な整備を行われてきました。特に北海道開発法が制定され、北海道総合開発計画の元、国内随一の食糧基地となり、5000万人弱の観光客が訪れる観光地としても発展してきたところです。</p> <p>しかし、厳しい気候条件、広域分散型社会等の問題を抱え、社会資本整備の状況は、高速ネットワークの形成率が低いなど、多大なハンディキャップを背負っています。この社会資本整備の遅れが経済的自立の妨げとなっており、計画的・持続的な社会資本整備の必要性が高まっております。今後の世界における食糧事情・エネルギー事情等を考えると、今後ますます日本に重要な地区になると考えています。経済的自立を果たすためにも、厳しい環境下での国民の安全を担保する意味からも、計画的・持続的な社会資本整備が必要です。時代にマッチした第7期北海道総合開発計画を早急に策定し、閣議決定していただきますようお願いいたします。</p> <p>補足をさせていただきます。</p> <p>2030年には石油の使用量が中国一國で現在の世界の生産量を上回ると、レスター・ブラウン博士が読売新聞の論文で述べています。インドも経済発展を続けており、2050年には中国を抜いて、世界一の人口を有する国になります。中国・インドの発展は世界中のエネルギー・食糧不足が予想されます。我が国はエネルギーのほとんどを輸入に依存し、食糧自給率も40%しかありません。1989年、1991年、1992年に世界人口一人あたりの穀物生産高、食肉生産量、漁獲量がピークを迎え、減少の一途をたどっています。今後、中国が食料の輸入量を増やし、インドも食料の輸入国になると予想されています。将来とも需要の伸びが予想される国と、人口減で需要が伸びない国に対する食料輸出は価格的にも不利になります。食糧の自給率が200%を超えている北海道は、食糧基地として、今後重要になります。食糧基地を維持するには、更新整備も欠かせません。計画的な農業基盤整備が必要なのです。</p> <p>また、エネルギーについても、バイオマスエネルギーの利用促進の可能性は北海道が一番です。バイオマスエタノールにしてもバイオガスにしても、資源の豊富な北海道が日本を牽引する必要があります。また、風力発電においても、最適地が豊富にある北海道に優位性があるのです。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<p>北海道の自立策のうち、観光は大きな要素です。</p> <p>日本の国としても「ビジットジャパン」キャンペーンを行っており、中国・台湾・韓国・アメリカ等からの観光客の誘致に努力されていますが、北海道の観光に占める意味は大きいと思います。京都・奈良をはじめとする日本古来の歴史観光も大きいのですが、北海道もアジア各国から有望な観光地です。中国圏のお客にラベンダーが大人気です。紫色の花を付けますが、紫色は高貴な色で中国圏のひとつには憧れなのです。この民族性に由来するものであり、傾向は今後も続き、多くの海外旅行に出る、中国圏の人たちに魅力があるのです。上海・香港等の亜熱帯の観光客には雪と、日本において一番多い温泉も魅力です。また豪雪地帯であるのに、除雪体制がある程度整っているのも魅力です。</p> <p>韓国客には1ラウンド5千円～1万円程度のゴルフツアーも人気です。</p> <p>しかし、北海道の観光は雄大な自然が売り物で、雄大であるが故に、観光地間の移動に要する時間がかかります。旭川空港に降りて、旭山動物園で遊んで、夕方富良野に来て、次に日に知床まで行くツアーがあります。8時間以上バスに乗るだけのツアー。この客がまた来てくれるでしょうか？</p> <p>食料を増産して、全国に出荷するにも、物流インフラが大事です。観光振興にも同じことがいえます。ところが高速ネットワークが整備されていません。早期の高速ネットワークの完成と、冬期間のより一層の物流体制が求められています。</p> <p>食料・エネルギーの不足の前に、世界規模水不足が深刻化しています。食料の輸入は、各国の水を輸入していることとなります。将来、中近東等から原油を輸送してくるタンカーに、水を積み込み輸出することも考えられます。主要港湾の整備も一層必要と思います。</p> <p>行政の役割は、国民の安全・安心・快適・豊かさ・幸せを求める施策を企画立案することにあると思っています。北海道民・ひいては日本国民のために、第7期北海道総合開発計画を策定して、計画的な開発をすることを望みます。</p>	
147	北海道の高速道路ネットワーク整備の急務。 十勝における農業基盤の整備と食料基地としての計画造り。	<p>今後 環境の変化により日本の平均温度は100年後には4℃上昇するといわれており、北海道に於ける今後の食料基地としての役割は明らかである。これから先の準備を今からやらなければ未来はないと思います。特に十勝地方に於ける農業基盤の整備や道内の高速道路の整備については早く繋げる事が輸送の面でも関東地方に早く届けられ新鮮な物を供給できる。また農用道にしても、同じである。無駄といわれたい為に道路については一部を見てしまわれがちだが、日本全体のネットワークからみれば絶対に必要な整備であり未来の日本の為に必ず必要不可欠であるから。</p>
148	北海道総合開発計画に関する意見	
	<p>今後の北海道開発の取り組みの方向性については、提案通りと考えるが具体的な推進策が、概念的で、わかりづらい。</p> <p>北海道の主産業である一次産業は、全国で唯一それぞれ産業としての成立が期待できるものであり、その強化策を具体的に打ち出すべき。</p> <p>特に農業については、高齢化や、人口減が明らかな中、さらなる発展を目指さなければならず、担い手との能力向上と、新規参入者の積極的な受け入れ策を、北海道独自の案として、担い手の育成・資格認定制度とそれと連動した低利融資等の参入支援制度を提案すべき（産業として成り立つ唯一の地域として）。</p> <p>* さもなければ、大規模化、集約化が避けて通れず、総生産額の減少と、地域社会の崩壊が不可避となる。</p> <p>具体的には、農業者子弟に限らず、就農意欲のあるものに、必要な教育訓練（機械整備、動植物の生産技術、経営技術、実務実習）を実施し、必要な技術力が備わった者に、資格を付与する。</p> <p>資格を持つ人間に対しては、農地や生産資材等の購入資金として、必要な金額を低利で融資するとともに、具体的物件の斡旋を行う。</p> <p>農地や機具を適正に管理した場合には、それらの評価が低下しないため、常時の営農においては、金利分の支払いを行えば、基本的に農地等を新規就農者に転売できるため、高齢化等のため、引退するときには、融資を受けた金額を償還することが可能。</p>	
149	<p>過疎について</p> <p>魅力ある地域づくり・まちづくりと提唱していますが、この道北の地に居住した事のある方が調査・審議を進めて来たのでしょうか？</p> <p>人口が少ない、若者がいない、高齢化率が高いなど、大きな課題に直面していると書かれていますが、実感を持っての中間とりまとめなののでしょうか？</p> <p>グローバル化が地域社会の過疎化をもたらしたのですか？</p> <p>確かに北海道は国からの恩恵を戦後60数年に渡り受けて参りました。</p> <p>この施策に慣れてしまった道民は、今になって地方分権だとか、構造改革の名のもとに、北海道が一番自立しやすいとかおだてられ、経済基盤の脆弱性や厳しい気候風土が、あたかも良好な環境で豊かな資源を特性ブランドと持ち上げ、日本国の食料基地確立が北海道であると言う具合に、本当の意味での北海道開発への意識が薄れつつあるのではないのでしょうか。</p> <p>北海道そのものが、開発局存続のためだけに利用されるべきではないし、現実味を帯びた施策が道民意識への改革につながるものと考えます。</p>	
150	北海道の地形と自然は多様な価値観を持った人々に多様な魅力を与えている。優良田園住宅の建設の促進に関する法律が平成10年に議員立法で成立した。北海道こそこの精神を取り入れた政策を活用すべきと考える。子供が自然、植物、小動物とふれあい、家族で無農薬の野菜を作り、さらに農業の担い手育成にもつながる政策として効果がある。この法律を推し進めるべきと思うが、現実には実現性が極めて薄い内容である。	都市計画法の規制がこの法律に被さり、開発行為の技術基準値の援用で田園構想の精神を壊している。インフラ整備されていない市街化調整区域での開発行為を奨励している法律でありながら、国、道、市町村のインフラ整備の応援は無い。道は地方自治体の優良田園構想ありきの地区計画に対しては、市街化区域の空き地、人口減を理由に当該法律の精神を考えず、将来の北海道像を見据える事が出来ずに抵抗的である。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
151	<p>広大な土地と豊かな自然環境、冷涼な気候、進取で解放的な気質を活かした、今後逼迫する食料基地としての役割強化、国際水準の観光地づくり等を目指すという方向性は、北海道、我が国が直面する課題の解決に貢献するものとして期待します。</p> <p>地球温暖化の防止を今こそ優先しなければならない時であることから、北海道の豊富な森林資源を大いに活用する施策とその保全に力を入れるべきであると考えます。また、クリーンなエネルギーである天然ガスの開発・利用を促進することが必要と考えます。</p> <p>広域分散型社会である北海道にとり、北海道新幹線の整備と主要都市間を連絡する高規格道路の早期整備とアクセス強化や生活道路の整備が重要であると考えています。</p> <p>風水害、火山災害、地震・津波災害、豪雪災害の危険性が高く、自然災害に対して未だに未整備な北海道にとって防災対策は重要であると考えています。</p>	
152	<p>第7期北海道総合開発計画の必要性について</p> <p>基本構想</p> <p>◎北海道を日本に於ける基幹的な食糧生産基地としての位置づけを明確にする。</p> <p>○北海道を日本に於ける食糧備蓄基地として位置づける。(道東の永久凍土の活用)</p> <p>◎北海道を日本に於ける自然観光基地としての位置づけを明確にする。(自然保護との共生)</p> <p>○北海道を多様なレクリエーションの場として位置づけ総合的な整備を計る。(外国人観光の増加)</p> <p>(スキー、ラフティング、サイクリング、乗馬、カヌー、登山、つり等々)</p> <p>◎北海道を日本に於けるエネルギー備蓄・供給基地と位置づける。(ロシア・サハリン石油天然ガス)</p> <p>○北海道を日本に於けるエタノール生産基地として位置づける。(沖縄との調整)</p> <p>○クリーンエネルギーの開発推進(風力・地熱・波力)</p> <p>◎医療機関・大学施設の整備を行い、医療過疎の解消を図る。</p> <p>◎日本に貢献する北海道とするため地域の活力を生かし、北海道地域の均衡な発展を計る。</p> <p>基本施策</p> <p>◎高速交通ネットワークの整備、構築を計り、交流・物流・医療・文化・生活の安定的な北海道を実現する。</p> <p>◎港湾の整備を進め、背後圏と本州との大型物流、効率的な交流ネットワークの確立。安定的な漁業の確立とともに、災害に強い中核漁港の整備促進も併せて行う。</p> <p>◎北海道新幹線の札幌までの早期整備促進により、政治的経済的地位の向上。</p> <p>◎北海道の未整備な地域インフラ整備により安全な国土としての位置づけを明確にする。</p>	<p>世界的な異常気象による地震・冷夏・暖冬・風雨による洪水、旱魃、発展途上国における人口増加、これらによる飢餓・食糧不足は十数年後には顕著となり、食糧危機の問題は、もはや自明の理である。こんな中、日本そのものは人口減少期に入ってしまったが、食糧供給率の向上はさけて通れない状況となっています。これからは、世界各国から安易に食料・飼料の輸入の出来る状況ではなくなり、今の様な状況下ではせめて70%程度まで食糧自給率を引き上げる必要に迫られます。</p> <p>ここで、北海道の持つ可能性の重要度が期待されることとなります。非耕作地の有効活用等が今こそ大切なこととなります。また当然、新規就農者の利活用が不可欠であり、新たな発想を生かした就労対策を取る必要があります。また不要農地で有用植物の栽培、サトウキビとの比較によるエタノール生産原料の栽培、これからの環境の課題として論をまちません。当然沖縄との調整は不可欠となります。</p> <p>この外水産資源の枯渇も心配されております。つくり育てる漁業は推進されておりますが、世界のマグロ資源について危惧されているとおり、世界的な計画性のある採る漁業の見直しも必要でしょう。</p> <p>しかしながら、我が国に於ける物流のネットワーク構築で有効かつ効率的な、均衡ある発展は原則現時点では工夫により維持発展が可能です。それには高速交通ネットワークの整備、港湾設備の持つ大型物流、大量の人的交流の可能性が大きいと言えます。函館までの新幹線を直ちに札幌迄延進し、高速鉄道における早期の事業効果を発現させることです。オーストラリア、台湾等にもみる外国人観光が伸びつつあります。これらに対応するポイントの整備、付随する医療過疎の解消等のホスピタリーが最も大切であり、緊急の課題となるでしょう。</p>
153	<p>北海道総合開発計画は、北海道の進むべき方向を示すロードマップであります。私たち北海道民が、道に迷わず、踏み外さず、確かな歩みが続けられますよう今後も道を示していただきますよう希望いたします。</p>	
154	<p>道州制を視野にいれた「北海道経済の自立」・「自己財源確保」に向けた取組みとして、食料基地(食料調整基地ではなく)としての農業・漁業そして商工業に於ける高付加価値化さらに観光産業のさらなる振興が必要と考えます。北海道経済の活性化に欠かすことのできない道路網の整備と共に環境保護との共存も考慮しなければならないと思います。</p>	
155	<p>北海道は人口減少、少子高齢化が全国に先行して進んでいる。そこで首都圏の団塊世代に向け北海道に移住(又は長期滞在)させるためのインフラ整備、及び施策を進めるべきである。</p>	<p>首都圏で定年を迎えるサラリーマンにとって北海道で生活する事に魅力を感じている人は多い。ネックは生活資金と冬期の気候である。生活資金は住宅の格安提供を考えれば良い。(例えば年金で生活が可能な賃貸方式)又、冬の寒さは首都圏の人には厳しいと思うので完全移住が無理ならば、夏を中心に半年のみ北海道で生活できる仕組みを考えてあげれば良い。</p> <p>これが進めば団塊ジュニア世代も北海道に来る機会が増え、将来的にはその子供達が北海道に住む可能性も今よりはるかに増えて行く事が想定される。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
156	食料もグローバル化する中で、自給率を高めると共に安定した品質を確保することが重要であり、国内における食料基地としての位置づけを明確にアピールする必要があります。農業技術の近代化と相応した農業農村基盤整備を国の責任において実施できる仕組みを計画の中で立案すべきと考えます。	全国では農業生産額が低下傾向にある中で、12%程度の生産額を占め、ほぼ一定していることは、約4分の1の農地面積を保有し、冷涼な気候が減農薬によるクリーン農業の展開を容易にしている等、豊かな資源があることにほかなりません。農業者の高齢化は、全国的に進む中で、作業の機械化による大型の農地利用は、コストダウンが見込まれます。技術の高度化と併せて対応できる生産基盤づくりが急務となります。将来に向けて、多くの可能性を見込める地域と言えます。このことから、しっかりとした計画と具体的な施策が必要です。 以上
157	北方領土関係が最終部分に申し訳なさそうに記載されていますが、総合的な施策を、引き続き計画的に推進するという、抽象的な内容になっています。 総合的な施策とは？引き続きとは？今現在の何を続けるのでしょうか？ 100年後の北海道が日本の生命線であるという強い認識の下で、基本施策を貫いていただきたいと思います。	
158	何をなすにもその元となるのは人です。明日を担って欲しいと願う若者が北海道を去らないようにとのお考えは当然のことと考えますと共に、強く力点をおかなければならないと思います。	全ての基本である人材を育成し、その人材が北海道で活躍できるべく、その環境作りを行う。具体的には高等教育環境整備、研究開発にスムーズに対応できる環境整備などを推進するのは、原状況下の北海道にとって最重要課題なのではないでしょうか。
159	北海道で生活する住民の意識改革を促す施策の必要性。	<ul style="list-style-type: none"> ・人材育成が観念論で終わってはいけない。 ・高等教育機関での人材育成だけでは経済活性化は不足。 ・過去の経験に照らし行政の先導に道民（の意識が）が付いて行っていない。 ・いつも一番不足しているのは道民のやる気意識。 ・道民全体に起業の意欲が根づく風土形成を責任ある体制でとって欲しい。 行政が直接出来なければNPOの活用など必要。 次期計画にあわせ小・中学校から始めて10年くらいのスパンは必要。 <ul style="list-style-type: none"> ・同じく道民全体に北海道の豊かな資源に対する経済価値の認識を持たせること。 ・特にその中で重要なのは、北海道の自然や風土そのものの美しさの認識をもたせること。 シーニックバイウェイなど大変素晴らしい観光行政とを感じるが、民間や住民レベルでの取組があって本物になる。 <ul style="list-style-type: none"> ・行政の施策と道民の意識改革があって最強の取組となる。
160	函館新道、江差自動車道を生かすためにも、函館外環状道路の早期着工、早期完成を宜しくお願い致します。	私は、函館市湯川地区に住居する者です。郊外から自宅に戻る場合、あるいはその逆であっても、日常的に道々函館上磯線を利用することになりますが、建設当時は片側2車線であり、大巾な時間短縮が図られバイパスとして機能していましたが、大型商業施設がはりつき、道路としても一般生活道路となり、路線バスの運行区間となりましたが、バス停車帯も作れず、渋滞が慢性化しております。函館郊外から湯川温泉に向う観光バス、函館空港に向う車輛もやむなく、従来の国道を利用し、湯川温泉、空港に向う等、渋滞を市内に持ち込み、函館市の発展を阻害しています。
161	かつて北海道で育った者にとり、北海道の貴さの一つは、その広さと自然にある。どのような将来プランもこのことを是非生かしたものにしたい。たとえば、北海道は北欧に模され、知識集約型の産官学構造の進展が期待できる。その実際の成立には、高度な通信基盤が整備されてきた今日であっても、人的な交流が肝要である。 実際、フィンランドでは、大学生が週の数日だけ研究機関や製造現場で働くという形態があり、将来人材の育成に奏功していると聞く。そこで、それらの各拠点をひとつの地区にセットしたり、広い用地を必要とする試験研究施設を併設することが、北海道では可能であり、遠隔地間にある既存機関の相互協力よりも優れた、質的にも異なる連携が可能になりそうに思われる。また、良好な自然環境は知識産業に従事する人々に大切な生活上の要件となろう。一方で、国内外の他地域との交流も重要な事項であり、この面できかにエネルギー効率が高く、環境負荷の点でも優れた、人と物の移動手段を用意していくか、課題を検討していくことが望まれる。	
162	資源が枯渇している状況から、資源エネルギーの確保を真剣に考えていかなければならないと思います。 従来のような、短期的な資源の再生ではなく、長期的な考えかたで進めるべきだと思います。 ですから新たな北海道総合開発計画を策定・実施していくことを希望いたします。	
163	新たな成長期待産業の育成に欠かせない 産学連携の一層の強化を期待する。	産学連携については、従来かけ声だけに終わり、具体的成果が見えにくい。IT産業、バイオ産業等のグローバル産業の創成のみならず、人材育成をも含め、産学連携の方策、あり方について、やや踏み込んだ記述が必要ではないか。
164	広大な土地を持つ北海道は積雪寒冷の地であって、首都圏から遠いなどハンディキャップを抱えているものの、個性ある多くの地域が存在し、安全安心な農水産物の供給、豊かな自然環境を活かした観光振興、人材育成など様々な課題に対し積極的な取り組みによって着実に発展を遂げてきた。 時代の変遷により少子化による人口の減少やグローバル化等の進展、財政事情の悪化など課題はあるものの、今後においても経済の安定化を図るとともに重要な食料供給地としての役割を果たしていかなければならない。北海道が活力を維持・発展させていくためには、活力ある各地域のまちづくり、その基盤となる産業・観光・生産活動を支えるための安全で信頼性の高い道路交通網の整備、近年、頻発している自然災害に備えた防災体制の強化など、多種多様に存在する課題に適切に対処していくことが重要である。 今後の北海道開発の取り組みについては、計画の中でその方向性を実効性のあるものとして明確に示すべきであり、その計画策定に大いに期待したい。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
165	<p>北海道の総合的な発展方策を考える前に、首都圏問題を考えてみます。</p> <p>まず、東京周辺に2000万人を越える人間が集中していることは異常です。通勤時間、電車混雑度、住宅価格、水道水質、道路混雑度・渋滞損失、冷暖房コスト、レジャー機会の制限、災害リダンダンシイの脆弱など、あらゆる面で、21世紀の社会水準としてはもう限界に来ているのではないですか。こんな地域は世界の先進国のどこにもないですね。なぜ暴動が起きないか不思議です。そこにどっぷり浸かっている人々は、アキラメ感と同時に、皆で固まって居ることにある種の安堵感があるのでしょうか。</p> <p>もう擦り切れかかった「真に豊かな暮らし」という言葉を、「ただの憧れ」から「現実手の届くもの」とするには、首都圏に凝縮しているものを地方に移転させなければなりません。その最大・最適な可能地が北海道です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北海道の気候風土は研究開発業務や知的産業などの場としても最適です。 ・北海道ではうまい水が蛇口からのめる（2ちゃんねるで、「東京の水道水では調理もしたくない」と出ていました。） ・北海道ではあらゆる屋外活動が手軽に出来る。 ・住宅地価は、札幌で坪15万～40万円。 ・年間で窓を開けて暮らせる日数：北海道7ヶ月。東京は？ <p>「高い国際競争力」と、「安全・安心な暮らし」と、「多様な自己実現」の同時回答の地が北海道です。日本の国土の特に重要な部分として、今後とも北海道開発についての計画が策定されるべきと考えます。</p>	
166	<p>京都議定書の目標達成に向け、北海道のみならず、日本全体で取組むべき！！</p>	<p>地球温暖化は、確実に進んでいます。日本の目標達成は、困難な状況に有ると聞いています。目標の達成には、強烈なりーダーシップが必要です。</p>
167	<p>水産資源に恵まれています。漁港整備計画の中に『国民の食料』を確保する基地機能を加えて頂きたい。漁獲物の水揚げだけが重要視され鮮度と輸送に着目されていますが、貯蔵や備蓄機能を是非漁港に備えて欲しいと思います。</p> <p>北海道の観光は、何処を切っても金太郎飴で山間部でも魚の刺身・蟹の食べ放題はなぜなのでしょう？地域の特性に拘らなければ、観光の幅も広まらないと思います。</p>	
168	<p>北海道は、樽前山、駒ヶ岳、有珠山等多くの火山を抱える地域であります。噴火災害時には①噴火始動時の緊急避難路と②火山活動継続時の代替路の2つの確保しなければならない「みち」があると思います。</p> <p>2000年有珠山の噴火の際は北大岡田先生らの予知により①に関してはしっかりと確保され、避難も混乱なく行われました。ただ、同地域は洞爺湖温泉街を抱えていることから今後に向けては緊急大量避難も想定し、地元船舶企業と連携し上で洞爺湖上の避難ルートの検討も必要かと考えます。</p> <p>②につきましては、道南と室蘭・苫小牧を結ぶ国道37号線、JR室蘭本線等主要なルートが火山活動期約3ヶ月遮断され、その間大幅な迂回（平時の約3倍）を余儀なくされておりました。現在230号線進ルートの建設を進めていただいております。災害時ネットワーク確保に御努力いただいておりますところであります。</p> <p>交通ネットワークの中核に位置する樽前山、駒ヶ岳におきましても、人的被害を回避し、その後の交通ネットワークを如何に確保していくか、平素からハード及びソフト面での検討が重要と考えますので、全北海道の問題としてご検討いただきますようお願い申し上げます。</p>	
169	<p>1. クルーズ船寄港による観光振興を謳う</p> <p>2. 観光スポットの地域連携による相乗効果を謳う</p>	<p>1. 近年、富裕層の健康（癒し）のアイテムとしてクルーズ船観光が人気を博している。一時寄港して飛行機や車によるオプションツアーも人気があり、地域への経済効果も大きい。受け入れ側のホスピタリティー向上と港湾空港道路の整備が重要である。</p> <p>2. 旭山動物園や雪祭り、流氷観光、各地国立公園等、観光スポットの連携と独自性により、バリエーションに富んだ長期間の北海道観光を提供することが出来る。因って滞在期間が長くなることによる経済効果が期待できる。</p>
170	<p>ビジョンを共有している多様な主体の中でも、「地域の住民や民間が一步前に出て頑張っている地域には、その努力が報われるインセンティブ（人、施策、財源）を与える」ことを謳う。</p>	<p>例えば、宗谷、稚内地域において進められているサハリン交流事業やシーニックパイウェイ構想は道内の他地域に比して抜きん出ているものであり、その民間の発想を支えるのは官側の理解と財源である。北海道全体を総花的に捉えるのではなく、努力が見える地域（例えば「サハリンといえば稚内」というように）にインセンティブを与えることが即ち、下段（2）でいわれる透明性に繋がり、投資の重点化、効率化にも繋がるものと思う。</p>
171	<p>最近、北海道の開発をめぐる、予算規模と補助率の優遇とう国内より批判を受け、毎年予算規模が縮小されてきています。一方、外国人観光客の増加、北海道米の消費の増加など、ようやく北海道自立の種が芽生えてきています。今、開発のスピードをゆるめることなく、今後10年において、一次産業、三次産業に必要なインフラの整備は不可欠だと思います。</p> <p>地球温暖化により、北海道は暑くなってきています。従って、現在以上に農作物の収穫は上がり、コストは縮小します。漁業においては、養殖に適した漁場と港の整備は必要です。そして、さらに観光産業のこと考えると、道路網、空路網の整備はかせません。</p> <p>北海道において二次産業が育たなかったのは、運賃コストです。国内で原材料持ち込んで、製品を出荷する場合は二重運賃コストですが、北海道の原材料で海外への出荷となれば、コスト面の問題も別な話になります。</p> <p>まずもって、道内の高速道路網は早期完成すべきです。</p> <p>第6期総合開発計画、2北海道開発の進め方を読み実現を考えると、10年かけて、必要なインフラの整備、そして日本に先行して英語圏の一員となる、北海道独自の教育システムが必要です。北海道の人口減に対して、またIT産業の発展にたいして、国際金融基地などの構想実現のためには、外国人による協力が必要です。共通の言語があれば、たとえば、フィリピン人の農業従事者、インド人のIT技術者、シンガポール人のディラー等、グローバルな北海道を実現できます。北海道の将来を考えるヒントはやはり、北欧にあります。各国とも北海道と似た自然環境にありながら、独立した国を形成しています。</p> <p>この先の10年は北海道のポテンシャルは開花するはずで、あと、成果まであと一歩です。開発のスピードを落とさないでくださるようお願いいたします。</p>	
172	<p>地方経済が悪化の一途をたどり、都市一極集中が加速している現状を打開する事が重要である。</p> <p>産業が無くなり若者が流出して破綻した夕張市の状況を北海道全体に波及させてはならない。</p> <p>開発局が中心となって推進してきた北海道総合開発計画に基づく施策はこれからますます必要であると思います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路ネットワークの構築は産業面ばかりでなく災害への備え、救急医療対応等を考えても急務であろうと思われる。 ・北海道開発局が中心となって行われてきた、地域との連携事業（「わが村は美しく北海道」等）は実効が上がつつあり、この状況を止めず、更に加速させる必要がある。 ・近い将来、国際的な競争にさらされるであろう本道農業を考える時、計画的、持続的な農業・農村整備はどうしても必要である。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
173	<p>恵まれた自然環境を活かした自然とのふれあい空間の創造及び提供を推進する事が重要である。 これの実現に向け、新たな北海道総合開発計画はどうしても必要だと思われる。</p>	<p>マイカーやレンタカー利用の個人観光が中心となりつつある現在、北海道特有の農村景観などを活用した「シーニックバイウェイ」の取組を拡大し、地域活動団体、「道の駅」等との連携を計る。</p>
174	<p>良く練られた取りまとめとは考えますが、一道民としては、記述全般が、控えめで、北海道が持つ歴史的役割、将来的可能性に自信と自負をやや失っているように感じてしまいます。北海道のわが国における気候、地理、環境的な特性が、わが国の将来にわたっての優位性を維持する上で、非常に大きな機能（潜在的機能も加えて）を持っていることを明確にし、国家戦略の面で、他の圏域とは異なっていることを、より明確に主張すべきではないでしょうか。</p>	<p>21世紀、世界が直面する課題は、水、エネルギー、食糧という生命を維持する上での基本資源の逼迫であり、これを助長する地球温暖化、そして、その背景にある地球環境の悪化があります。 北海道は、わが国にとって、これら基本資源が唯一自給の可能性を持つ圏域であり、地球温暖化のなかで、わが国が有する唯一の亜寒帯地域でもあります。 本来、江戸時代における3000万人余りの人口が限界ともいわれる国土にあって、北海道が持つ潜在的キャパシティは、必要不可欠とすら思えます。過去にも、国内における開発余力と潜在的キャパシティは、遺憾なく発揮され、明治の開拓はもとより、戦後の緊急開拓でも、70万町歩の開拓と20万戸とも言われる開拓農民を吸収しています。 21世紀においては、北海道は、わが国における基本資源戦略の最後の砦の機能を果たすことになるのではないのでしょうか。 産業界では、過度な競争と成果主義が、反省され、再び中長期を見据えた日本的経営が見直されつつある今日、日本の地域設計においては、地域間競争と成果主義が一律に適用されようとしていると感じます。 これが過ぎれば、「国家の機能を最大限に発揮し、国民の福祉を達成するための国家による地域戦略の策定」という国の役割の放棄に繋がりがかねません。 北海道は、わが国にとって、環境・生態系と国民福祉と産業振興が、今後とも持続的に調和し、さらに「その潜在力を開き、発信する」余力を有する最大の圏域でもあります。 国家としての長期戦略の中で、北海道の潜在力を含めた位置づけをより明確にすることが必要と考えます。</p>

番号	(意見)	ご意見 (理由)
175	<p>①「広域交通ネットワークの構築」に関し (高速交通ネットワークの整備) 北海道は函館稚内間、函館根室間が約700キロと東京青森間に匹敵し且つ広域分散地域であることから、高速交通ネットワークは大変重要であります。経済効果の検証は欠くことのできない視点であります。また先行投資の姿勢も社会資本整備には必要と考えます。 未連結区間の解消、ネットワークの確立は物流・観光・医療・教育・防災等あらゆる面での可能性を高めるものでありますので、ご推進いただきますよう切望いたします。</p> <p>②「暮らしの多様な選択を実現するネットワークの形成」に関し 都市交通の麻痺、特に冬期間の渋滞は経済的損失のみならず救急医療の視点からも解消が望まれます。JR・地下鉄へのシフト、これらを促進する為の郊外での駐車場確保等により交通量の減少を誘導しては如何でしょうか。 冬季間大量降雪時にあっては早期除雪にも寄与すると思われま。</p> <p>③「施策の重点的・効率的な推進」に関し (自動車専用道路料金の柔軟な運用) 全国一律の料金体系に対し、独自の割引制度の実証実験は画期的であると考えます。通行料の減額は、利用者の利便性の向上、一般道路の混雑緩和、事故回避、CO2削減等多くのメリットがあげられます。更に割引額の検討を進めることにより通行収入の増額に繋げることも可能ではないでしょうか。是非今後とも御検討お願いいたします。</p> <p>④路面上の眠気防止舗装について 舗装路面上の凹凸は、積載物特にイチゴ等果実が振動による変形によって、著しく価値を減じる(1輸送につき最大40万円の損失)ケースがおきております。全面に凹凸を付けるのではなく、中央及び路肩部分に限定いただければ、走行方により回避可能ですので、是非御検討いただきますようお願いいたします。</p> <p>最後に、私達運送事業者が厳しい経営環境の中、道路環境改善の目的のために負担してきました「道路特定財源」は、特に北海道にあっては、前述の理由をもってまだまだ必要であります。この機会をお借りしまして、<u>一般財源化の回避</u>を強く申し入れいたします。</p>	
176	<p>日本の様々な地域の中であって、広大な土地で特殊な役割を担う北海道は他の地域とは別の考え方と手法で時代にあった「開発」を進めなければならないと考える。エネルギーや食料等を将来にわたり計画的安定的に生産し、国内の他の地域へ提供するためには北海道の地域特性に沿った独自の計画が必要である。</p>	<p>エネルギーや食料はこれからの国際社会の中で重要な位置を占め、国家の戦略となりうる物である。日本の中でこの両方を質と量の面で他の地域よりも有利に生産できる地域である「北海道」には長期的な視点とグローバルな視点での独自の計画樹立が必要不可欠だと考える。</p>
177	<p>*道路整備について 最近、マスコミ等では道州制と言う言葉が広く国民に根付いたかの様に報道されていますが、はたしてどうなのでしょう？ 地方の自立、地方の切り捨て、東京首都圏の人達にはどちらの解釈も似たようなものなのかもしれません。しかし、私達道民にとっては死活問題で、全くの地方切り捨てと理解する他に有りません。もし、地方の自立とするならば我々(少なくとも道民)は本当に今の経済状況、生活環境のまま地方の自立を望んでるのでしょうか？ とてもそのようには思えません。地方が自立を願い、そして自立する環境が整って初めて地方の自立ではないのでしょうか？ 私の住んでいる稚内市の生活環境にもまだ多くの問題があり、一番切実なのは医療過疎の問題です。稚内市は皆さんが存じている通り日本の最北端に位置していますが、稚内市には脳外科がなく、産婦人科医(1名)と悲惨な状況にあります。この道北でまともな脳外科手術を受けようとするならば、250km離れた旭川まで行かなければなりません。また、人口による地方への予算傾斜配分の中、稚内市も人口増に努力しなければなりません、稚内市(人口4万人)で産婦人科医1名が何人の妊婦さんの出産、診察を受け持てるのでしょうか？ 国は、このような医療問題をただ単に地方の問題と切り捨てず、この道北に住む人達にとっての人命に関わる高規格道路の早期整備を実現して頂きたいと思えます。また、道内にはこの様な問題を抱えている市町村がまだ沢山あると思いますので、第6期北海道総合開発計画のなかでも人命の観点からも様々の計画推進をお願い致します。</p> <p>*農業基盤整備について 全国的に食の安全が叫ばれているのに何故、北海道の酪農家の経営は厳しいのか？ また酪農が増えるのか？ そしてこの事に関して国は何の恐れも抱かないのか？ 私は、疑問に思えます。北海道は全国の約4分の1の農地面積を保有し、12%の農業生産高を占めています。このことから、もはや北海道は日本の食料基地と位置づけは確立されていると思います。では、何故・・・ 1つの原因として思えるのは、都会のスーパーには海外、国産問わずに豊富な食物が揃い、日本の食料自給率が約40%という極めて低い数字になっている。そしてこの結果に首都圏の人々が、あまりにも無頓着、無防備になりすぎている為だと思います。日本の食料問題を考えるには、まず低水準である日本の食料自給率40%を念頭に置くべきと考えます。たとえ、米が余り、牛乳が余ったとしても食料は命に密接しているので安易な生産調整をせず(余った食料は輸出、食料援助で対応)、食料防災の観点から農業の体力をそぎ落とす事なく、今まで以上の農業基盤整備の続行をお願い致します。</p>	
178	<p>北海道の基幹産業でもある観光振興にとって最も重要なカギとなる高速道路や新幹線など交通基盤整備が国内他地域と比べ非常に遅れております。将来を見据えた長期計画のもと、北海道の整備促進を図って頂きたい。</p>	<p>近年、アジア諸国の経済成長は目覚ましいものがあり、日本はこうしたアジア諸国を大きなマーケットとして産業・経済活動を展開しております。こうした諸外国の所得増加に伴い観光需要が飛躍的に伸びることが予想されます。北海道はアジアなっては唯一とも言える寒冷地タイプの観光エリアであり、北海道の自然環境は日本が観光立国として成功するための大いなる資産です。 しかし、一方では高速道路や新幹線など観光産業の振興にとって最も重要な高速交通体系の整備が、北海道においては非常に遅れた状況にあります。国際観光地として日本が大きく成長するためにも北海道の整備は国家的課題だと思います。</p>
179	<p>休耕田の有効利用</p> <p>スローガン 高度医療2時間行動圏の確立</p> <p>高度医療等施設へ2時間以内に到達できる道路網の整備</p>	<p>今、農家は後継がなく近い将来、田圃は、放置され明治の開拓前の原野に先祖返りします。ここに水を張って、洪水の調節、地球の温暖化防止に役立てられないでしょうか。 又、原野にするよりは、後継者に移民の導入はどうでしょうか。</p> <p>高齢化社会を迎え老人病である脳梗塞が増えています。脳梗塞の血栓を溶かせるのは3時間以内と言われています。稚内には脳外科がないそうです。名寄せ行かなければなりません。このような地域は沢山あります。 高規格道路の整備が必要です。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
180	『食料供給力を有しており、その要素である(農業基盤となる)農地(保全)・(任い手)農業用水(資源)、農業(総合)技術(開発)の確保(確立及び農村再編)等を図りつつ、今後とも(資源循環型)の専門的大規模経営を維持・発展させることにより食料供給力の強化につなげていくことが必要である。』	全体的に前段の前置きが長く、肝心な部分が欠けていることは北海道農業のビジョンが、まだ詰めが、甘まいのではないかと。全国に比して、北海道の国土は1人当りの管理、保全面積が多く、地域住む農民や、住民が、その役割を任うことが重要であり、地域としての農村の崩壊をどうくい止めるかが、きわめて重要です。直接支払いなど現行を弾力的に運用して発展させる方策が望まれる。
181	『広大な北海道は、(わずか百数十年で発展をとげ、)気候・自然・人口・産業・歴史・文化等が異なる多様で個性的な地域から形成されている。地域の発展の姿を描くに当たっては、(各支庁を県とみなして)北海道を一つの同質的な地域として捉える(う)のではなく、地域の個性を十分に理解(活用)することが重要である。また、グローバル化、人口減少・少子高齢化が進展する中で、自然環境の保全、安全・安心な食料の供給など、その資源・特性に応じて地域の果たす機能に着目して地域構造を検討し、我が国に貢献する北海道の多様な姿を明らかにすることが必要である。』 ～『地域の個性を十分に理解することが重要である。また、グローバル化、人口減少・少子高齢化が進展する中で、』～ ↓ 一般的用語ではなく、具体的に 『開拓の歴史文化に秘めた道産子パワーの人材育成や、その活用を図る。また、道開発と自然環境との調和の反省のうえに立つて、今後、百年の大計を、この際自然環境の復元も含めた独自の視野を模索した、』・・・例えば、高校野球に見る、あきらめない勇気を与えること。 ～『グローバル化、人口減少・少子高齢化が進展する中』～ ↓ ・前段から何度同じ言葉を使っているか文字検索システムで同じ文字を回数チェックする。	
182	北海道総合開発計画に賛成である。	道民としては、北海道の開発は必要であると思います。道の開発によって都市からの人口の移住、雇用率アップになると思います。北海道の活性化につながると思います。
183	1. 北海道の国道整備のさらなる充実及び拡大 2. 国道(主要道路)の災害時迅速な対応の充実と拡大	1) 冬期間の積雪による、道路維持(除雪を含め)を国道以外の各地域の主要道路も国での管理により充実を測ってほしく(道々及び市道の除雪対応が悪く交通事故、渋滞原因の為) 2) 今般の異状気象による、各地での天災が多く、その対応が地方では怠慢で有り予算対応が悪いので、国直轄による、予算を含めた迅速な対応にて今後、一般市民の財産及び生活の向上、命の保障を強く望み及エリアの拡大により国の発展を望みます。
184	少子高齢化の上手な活用方法を探し、地域発展の活性化に生きがいを感じる働く場所を提供してほしい。	高齢の雇用は各地域のシルバー人材センター等に登録している人を就業させているようですが、企業の求めている人材とは多きなギャップがありすぎる。ですから、高齢者を生かせる適材適所の〇〇や施設を必要ではなからうか。多くの高齢者の働く意欲の出る方法を探すべきだと思います。
185	人口減時代に突入し縮小の未来が地域に重くのしかかっています。長期的に雇用の場を増やしたり、安心して子育てができる環境づくりが大切だと思います。地域の自立を果たすためにも、国による北海道総開発計画の作成を是非ともお願い致します。	人口減の荒波が全国におよんでおりますが、若者の流出が続き高齢化に拍車を駆けています。全国で高齢者の割合が高い北海道の旧産炭地では、炭坑に代わる産業振興が進まず働き口を求める若者が流出しています。高齢化によって社会保障費が膨らむ一方で国からの地方税収が減り、財政難が深刻を増しています。地方地域としての基盤として国際空港、高度で多彩な港湾機能を持ち国際貨物を扱える港、そして良好な交通インフラが必要と言われております。よい学生を惹きつけ訓練された卒業生を送り出してくれる大学・研究施設が存在することも重要かと思っております。
186	北海道開発については、グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現(食料基地としての位置づけ)地球環境時代をリードし自然と共生する持続可能な地域社会の形成など、今日的視点に立ち、北海道開発局が中核となり、北海道との共同による計画策定が、より効果の上がる策定基準と考える。	・北海道開発の在り方：基本認識の中に北海道長期計画が反映されている。・北海道開発局の権能・組織強化が図られ、揺るがないリーダーシップを示すことが、効率的な計画実現に繋がる。・国の計画とした位置付けにより、財源も含め、より安定した計画の樹立に繋がる。・現状の北海道における財政基準が厳しい現状にあること。
187	7頁～8頁にある通り第6期北海道総合開発計画の在り方については、従来どおり国の基幹組織である北海道開発局が中核となり、北海道とのタイアップにより計画を具現化していくものと認識している。	基本認識の中に北海道長期計画が反映されていること。北海道開発局の権能をより充実させ、かつ組織強化が図られ、計画実現に向けた早道であること。・国の計画とした位置付けにより、財源も含め、より安定した計画の樹立に繋がる。現在、北海道における財政状況が厳しい現状にあること。
188	後志は、札幌市に近いわりには観光客や宿泊客を奪われていて、札幌を中心に横断道路などを整えることで道央から道南まで一体的な発展を進めることが必要です。少子高齢化が進むなか、民間の力、地元建設業などを使い地域が元気になるような計画を作ってほしい。 まだまだ道路など整備するところが沢山あり、次の計画を立て頑張ってください。	
189	北海道の広大な土地を利用した、食料生産基地としての役割と、食料自給率を高める為に、様々な整備に、国としての計画、立案が不可欠と思う。 北海道の大自然を、観光資源とした取り組み戦略を、国策として掲げ、その中で最も重要な高速道路や、新幹線等の交通網の整備促進を願いたい。	安心、安全、安定した農作物、漁獲の確保。 日本の美しい自然や文化を、海外諸国より高い評価を受け、観光国日本としての地位を高める為の諸施策を国策として取り組み、その一環としての北海道の位置付け、整備が望まれると思う。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
190	道路、河川、農業等の整備を次期計画ですべて取上げ、安心・安全な生活が出来るよう取組んでほしい。	北海道の発展なくして日本の発展はないと考える。
191	<p>私たち地方で生活する者にとって、日常の移動・輸送手段の確保が大変重要になっています。国鉄の廃線により公共交通機関が縮減され、バスや自動車による移動を余儀なくされています。唯一の移動・輸送手段の根幹である安全な道路の確保は日常生活は勿論のこと、運転免許の持たない高齢者の通院や子供たちの通学にとっては大きな問題です。高次医療を受けるには札幌に行くしかありません。峠では車線を広げて整備されていますが完成にはまだまだ時間がかかりそうです。冬の中山峠を越えるには大変苦労しています。</p> <p>本州とは比較にならない積雪寒冷の厳しい北海道では、特に冬期間における除雪など安全で安心な道路管理が重要であり多くの住民が期待しているところですので是非この記述をご検討願いたい。</p>	<p>豪雪地帯で暮らす私どもにとって、半年間は雪に埋もれじっと春を待つことしかできませんでした。国道の道路除雪が始まり冬の北海道の暮らしが大きく変わりました。その感動は今でもはっきり覚えています。</p> <p>真冬の吹雪の中、馬そりで病院にかけつけたことや、真っ暗な山道を農作業の資機材を購入し、馬で運んだ時代から道路が舗装・除雪され、車社会の変遷に的確に対応し、冬の北海道の経済活動に大きく貢献してきたことなど北海道開発局（国の直轄）が果たした役割は大変大きいと思います。北海道の基盤整備はまだ成就していません。北海道は明治の開拓からわずか130年たらずです。本州とは歴史的に違うのです。いま、地方分権や市町村合併の議論も進んでいます。自治体財政が大変厳しい状況にあるのも事実です。</p> <p>一方で道州制が議論され、あたかも北海道の財政破綻がなくなるような幻想がありますが、基幹産業である農業、漁業、観光の振興対策や防災対策の推進の面においても、国としてやるべき基盤整備はまだ必要だと思います。</p> <p>マスコミは、道庁と北海道開発局の二重行政とよく言っていますが、本州では地方経済産業局、地方農政局、地方整備局があり、国は国としての役割を分担しています。佐呂間町で発生した竜巻や台風、水害、斜面崩壊など頻発する自然災害の防災対策に対応するためには、国との連携を深め安全・安心の確保を望むところです。</p> <p>本州では「国土形成計画」を策定すると聞いていますが、北海道においても、次期の新たな「北海道総合開発計画」を策定し、自立する北海道、全国に世界に期待と信頼される北海道づくりに道民の夢と実現に向けた希望ある計画を策定していただきたい。</p>
192	治水事業が持つ役割について	治水対策事業は、国民共通の願いである安全で安心できる生活を営む上で、最も重要なことであり、また、国土発展の上でも将来的な社会構造を見据えた整備をすべきである。
193	<p>長期的視点に立った北海道の位置づけ</p> <p>これまで北海道は日本列島4島における資源供給基地としての役割が大きく、そのための北海道開発の重要性は大きく意義深いものがあつた。</p> <p>しかし、近年は流通・経済のグローバル化が急速に進化した結果、それとは対照的に北海道の位置づけは低下することとなつた。</p> <p>かつての農林、水産、地下資源は枯渇に近い状態になりつつあり、従来とは異なつた北海道像に変革することが望まれている。</p> <p>すなわち、北海道には豊かな自然と広大な大地が残されており、これを生かした国家的開発と北海道中心の地域型開発があるものと考えられる。前者については、さまざまな考え方があつると思われるが、たとえば本州大都市圏などで重大災害が生じ都市機能が麻痺した際、コンピュータ機能などバックアップ基地を北海道に設置し速やかな対応を取れる体制を整え関係省庁との連携を行うことも考えられる。</p> <p>後者の北海道型開発は札幌圏への集中化と地方の過疎化が同時に進行しており、北海道の地域別開発計画と重点施策が重要であり、地域別の指針が求められる。</p> <p>地域間を繋ぐ交通網の整備にも注力すべきと考える。道央自動車道が国縫・八雲間が開通したことによって札幌・函館間の貫通は近いが、全開通によって北海道はどのように変わるであろうか。やがて北海道新幹線は札幌にまで到達するであろう。このような事態になれば新千歳空港と併せて札幌集中型となり中間の地域の地盤はますます低下するであろう。中間の地域に対する開発計画が極めて重要となる。</p> <p>そこでひとつの考え方ではあるが、例えば最近外人観光客に人気のあるニセコ、倶知安地区から南方に高規格道路を建設し、西胆振と繋ぎ、洞爺・登別を含めた観光ゾーンを形成、さらに周辺地域を巻き込んだ噴火湾総合開発計画を立案されたら如何であろう。そして、自然の豊かさを生かした農・漁業、さらには自然由来のエネルギー（水力、風力、太陽、バイオマスなど）による環境調和型完全自給エネルギーのニュータウンを先駆けて構築し、モデルとして全国に発信する夢が欲しい。</p>	<p>このように、北海道は日本列島4島における資源供給基地としての役割が大きく、そのための北海道開発の重要性は大きく意義深いものがあつた。</p> <p>しかし、近年は流通・経済のグローバル化が急速に進化した結果、それとは対照的に北海道の位置づけは低下することとなつた。</p> <p>かつての農林、水産、地下資源は枯渇に近い状態になりつつあり、従来とは異なつた北海道像に変革することが望まれている。</p> <p>すなわち、北海道には豊かな自然と広大な大地が残されており、これを生かした国家的開発と北海道中心の地域型開発があるものと考えられる。前者については、さまざまな考え方があつると思われるが、たとえば本州大都市圏などで重大災害が生じ都市機能が麻痺した際、コンピュータ機能などバックアップ基地を北海道に設置し速やかな対応を取れる体制を整え関係省庁との連携を行うことも考えられる。</p> <p>後者の北海道型開発は札幌圏への集中化と地方の過疎化が同時に進行しており、北海道の地域別開発計画と重点施策が重要であり、地域別の指針が求められる。</p> <p>地域間を繋ぐ交通網の整備にも注力すべきと考える。道央自動車道が国縫・八雲間が開通したことによって札幌・函館間の貫通は近いが、全開通によって北海道はどのように変わるであろうか。やがて北海道新幹線は札幌にまで到達するであろう。このような事態になれば新千歳空港と併せて札幌集中型となり中間の地域の地盤はますます低下するであろう。中間の地域に対する開発計画が極めて重要となる。</p> <p>そこでひとつの考え方ではあるが、例えば最近外人観光客に人気のあるニセコ、倶知安地区から南方に高規格道路を建設し、西胆振と繋ぎ、洞爺・登別を含めた観光ゾーンを形成、さらに周辺地域を巻き込んだ噴火湾総合開発計画を立案されたら如何であろう。そして、自然の豊かさを生かした農・漁業、さらには自然由来のエネルギー（水力、風力、太陽、バイオマスなど）による環境調和型完全自給エネルギーのニュータウンを先駆けて構築し、モデルとして全国に発信する夢が欲しい。</p>
194	<p>マリンビジョンの政策により、食料問題にあたる影響は大であり、今後における北海道は、水産物の根元となり得る状況にあつて、マリンビジョンの取り組みの必要性が重視される。</p> <p>資源減と言われていたが、復活に向けて色々取り組んでいる。雑駁に書かれているが、北海道は新たな食料倉庫である。</p>	<p>マリンビジョン政策により、地産地消の発行等による宣伝効果が増し、付加価値が上がっており期待できる。</p> <p>衛生面でも安心かつ安全な食料として信頼を得ることが出来ると思う。</p> <p>また、サケ、サンマ、サバ等は想像以上に水揚げがあり、末端までの調査にはいたってないはず。</p> <p>実際の所、ウニ等を例に上げるが、処理能力以上の輸入品におされて、自場物があまっている状況等もあるのです。</p>
195	<p>北海道の特性（広大な土地や、自然、冷涼な気候など）地域に賦存する資源を活かし、わが国における北海道の役割を明確にしてそれを達成すべく開発計画を策定すべきである。</p> <p>*食料供給基地としての農業基盤整備を行い、生産性の向上や大規模経営の拡充を図る、*空港や港湾との高速交通ネットワークの整備が必要、*首都圏における、大規模災害発生時のバックアップ機能の早急な具体化</p>	<p>*今後、中国などの発展途上国の、経済発展生活水準の向上、地球温暖化による影響や、砂漠化などによる農地の減少により、世界的な食糧不足にいたることは明らかであり、このため食糧自給率の向上はわが国にとって重要な課題である。*国際的な物流の拠点を目指すにしても、観光振興の観点からも高速交通ネットワークの整備は最も必要な基盤整備である。*旭川は自然災害も少なく、就航率の高い空港も近くにあり、土地も確保しやすいため首都機能バックアップシステムの設置の場所として最適である。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
196	農業基盤・観光地は、わが国において北海道を抜きには語れなく、わが国の食料自給率を支える観点から、北海道の食料生産基地としての役割は非常に大きく、又観光産業は内外の交流を増大させ食や健康を一層発揮させることが、今後必要だと思えます。	わが国の22%を占める広大な北海道は、6つに区分された地域(道南、道央、道北、道東、十勝、オホーツク)の均衡ある国土発展に参画するには一般道、高速道路ネットワークの整備を強化することが重要あります。 利便性の高い物流サービスの提供により、農産物の原材料だけではなく高付加価値を持った加工品を産地での一環生産するよう基盤整備をする必要があります。 また、空港と連結させた高速道路を利用した観光ルートを確立し、北海道にとっての観光産業は他の産業と連携した主要産業に成長させることが重要であります。
197	これからは、国際交流なしは北海道の産業は考えられない中、国際物流・観光などの面から広大な北海道としての環境整備が充分とは言えない。	韓国、中国、台湾などアジア諸国からの観光客やオーストラリアなどの外国人観光客は増加しているが、広大な北海道の周遊観光はまだ弱く、限られた観光地での滞在型になっているのではないかと。 新千歳空港は、ヨーロッパやアメリカなどと日本の最も近い空港であり、新千歳空港を日本のハブ空港と位置付けし、高規格道路とのアクセス強化を図り、北海道の周遊観光のスピード化が必要である。 又、北海道の農業・水産物の役割は、原材料の供給だけではなく、品質の高い付加価値の食品を産地から生産加工流通まで一貫した産業基盤を国として、国内更に国際的に北海道から発信してもらいたい。
	頻発する自然災害に備え、過去の災害規模を想定した防災対策の基準を見直し、安全・安心の確保が必要ではないか。	近年、過去の自然災害の想定を上回る自然災害が頻繁に発生し、過去の基準での防災対策では防ぐことが困難になっている。 最近の降雨量などから今後の基準を見直し、今まで対策が必要としなかった箇所等、また対策済み箇所を見直し、土砂災害や地震災害から道路の安全確保が必要。
198	将来予測される世界的な食料不足に備え、農地施設の保全、更新に重点的配りよを。	中国、インドの人口増による食料不足。
199	高速道路を早く整備してほしい。	北海道は広大な土地であり都市間距離が長いので、救急医療や観光のための移動時間の短縮が必要。
200	人間の生きる術である食料が極低水準にある日本の自給率向上のための安定生産・安定供給対策と、これを確保するための新資源開発と生産基盤づくりが最大の課題であり、200海里規制の定着により沿岸資源確保がますます重要性を増していることから、食料自給を担保する沿岸漁場開発や環境保全対策が急務課題である。	日本国民の多くが、輸入食品に依存することによって、手の届くところに高付加価値の美味しい食材がいくらでも求めることができる過飽和状態の中にどっぷり浸かって、極めて危険な食料事情を自覚されていないのが実態である。しかし、近い将来に世界的な食糧危機が必ずや到来するであろうことは誤りのない事実であり、これを払拭できる地域は国内農水産物の食料供給の基地として高い潜在力を秘める北海道において他になく、そのための確固たる資源づくり・生産基盤づくりは不可欠課題である。 食料生産者であるが故に憂いを感じるこうした国民的課題に対して、国を挙げて孫子の代に禍根を残すことのないよう真剣に議論するとともに、具体的対策を構築し、同時に国民への意識の高揚を図るための社会的ネットワークづくりを積極的に推進する必要がある。
201	全体に総花的でこれといった特徴が感じられない。 (3) 新たな北海道イニシアティブの発揮の部分では「地球環境問題」の解決のために、「【循環】をキーワードにした北海道型の新しいライフスタイルの提案」特にエネルギーについて言及されたい。「化石燃料」に頼らない自前のエネルギーの生産やそのエネルギーを使用して動く「自動車」・「農耕機具」・「暖まる住宅」の開発事業の推進等。北海道が地球の「北方圏地域」のリーダーとしての先駆的な取り組みや、その活動が世界に向けて「誇り」の持てる、または「自慢」のできるライフスタイルの実践と広報への具体的表現をして欲しい。	
202	「このため、冷涼な気象条件を活かした環境保全型の農業や、」のあとに、「雪氷冷熱利用の冷温倉庫による大規模長期食糧備蓄基地の推進」を加える。	食糧保安や良質な農産物の安定供給と言った観点からも、電気エネルギーの1/5と言われる雪氷冷熱利用による農産物の備蓄は、北海道の特性を生かした国家的プロジェクトになり得ると思えます。
	「北海道において優位性のある水素エネルギーや風力、バイオエネルギー等の自然エネルギーといったクリーンエネルギーに・・・」の風力のあとに「波力」を加える。	大学等において実用化に向けた波力発電の研究がかなり進んでいますが今一步の感があります。離島や小集落等に有効と考えられますので、大規模な実証施設等を構築し、安価で効率的な実用化技術を確立すべきと考えます。
	“北朝鮮、中国、ソビエトと隣接する地理的条件と広大な土地・空間を利用した”と“防衛施設や宇宙産業の誘致”といった文言を加える。	P-6、13行目で「安全保障の面からも、・・・」と文言がありますが、開発計画には安全保障に関する具体的貢献の文言がない様に感じます。
	「生息・生育環境の保全による・・・」の中に「磯焼け再生プロジェクトの推進」を入れる。	海浜環境保全や水産資源の増産の観点からも磯焼けは非常に大きな問題となっています。 砂防ダム、河川のコンクリート護岸、森林の荒廃等がその一因とも指摘されており、早急にその原因究明と対策の早期実施が望まれています。
	「国際公約である京都議定書の目標達成に向け・・・」の中の「環境共生住宅の普及促進」のあとに「暖房エネルギー削減のみならず冷房エネルギー削減にもなる高気密高断熱木造100年住宅の普及促進」の如くの文言を入れる。	高気密・高断熱住宅は本州の暑い地方でも冷房エネルギー削減の点からも注目されている。また、通常の木造住宅は耐用年数が25年程度と短かく、スウェーデンハウスに見られる如く高耐久性木造住宅の開発が望まれている。道産木材の活用や道内産業の競争力強化の点からも取り組むべきと考える。
	「北海道では条件的にも優位にある風力、太陽光、雪氷冷熱などの自然エネルギー・・・」の中の風力のあとに「波力」も入れる。	波力発電については大学等において実用化に向けた研究が進んでおり、離島や小集落には最適な自然エネルギーと考えます。
「また、活火山である樽前山・駒ヶ岳の周辺には・・・」の中の樽前山と駒ヶ岳の間に「有珠山」を入れる。	周知の通り、先の有珠山噴火では、国道・高速道路が寸断され大打撃を受けた。現在、国道230号のルート変更工事が行なわれているが、以前として主要幹線道路が活火山周辺にあり、交通基盤等の代替機能確保が、この有珠山周辺地域にも必要であると考える。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	「国際交流窓口である港湾・空港における……」の中に、「泊原発の保安対策の整備・強化」という文言を追加する。	泊原子力発電所がテロに襲われた場合は、風下に小樽市、札幌市を控え重大事故に発展する恐れがある。 また、北朝鮮からノドンミサイル攻撃等を受ける恐れがあることから、迎撃用ミサイルの配備等を防衛上の見地からも検討すべきと考えます。
203	拝啓 この度の「中間とりまとめ」を読ませていただきまして、(1)グローバル化と北海道、(2)自然環境・エネルギー問題、(3)人口減少・小中高齢化、(4)北海道の社会経済状況、等どれを取りあげても、これからの日本国における北海道が果たす役割が多岐にわたり多数有りその一つ一つが大変重要である事を改めて認識致しました。 又、今後の「北海道開発の進め方」の一つとして示された、多様な主体が共に連携・協働するということわ当然の事と思いますが、昭和26年度の第1期計画より6期にわたりその策定を担ってきた北海道開発局が今までに蓄積してきた計画のノウハウが今後の北海道開発計画の主体(柱)となる様願うものであります。 更に、「北海道の開発は時代遅れ」、「国が関与すべきでない」などの批判・意見等については、この「中間とりまとめ」を一読すれば、例えば食料問題一つを取り上げて今後益々その重要性(必要性)が増す事、更に今日の地方財政の現状では地方だけで出来るものでない事は明らかでないでしょうか。 今後の報告書のとりまとめに向けての益々のご活躍をご祈念申し上げます。	
204	日本の現状を考えた時、今後北海道が担う役割は重要になってくると思います。大都市にはない広大な土地・資源を活用することで、食料自給・エネルギー開発・観光など北海道の開発・発展が、イコール日本の経済成長につながるのではないのでしょうか。また、広い北海道に住む人々にとって、今後高齢化の中、老人・病人・子供が安心して暮らせるようインフラの整備も必要と思われれます。今後新しい北海道総合開発計画(第7期計画)の策定をぜひお願い致します。	1 中国が食料輸出国から輸入国に変わったことから、食料自給に対する北海道の役割が重要となる。 2 道産材が近年輸入材との価格競争で対抗できるようになったことから、更なる森林資源の活用を促すための整備が必要。 3 今後高齢化による老人・病人が安心な生活を送る上で道内の大都市へのアクセスが可能ないように、高速道路網などの整備が必要。 4 近年アジアからの観光客の増加を一時的なものに終わらせないため、観光ルートなどの整備が必要。
205	(食料供給力の強化)で『今後これら多くの不安定要因が顕在化すれば、世界の食料需要は中長期的に切迫する可能性もあり、国民の強い関心と呼んでいる。』と記載されているが、中長期的に見れば、世界の食料需要の切迫は不可避の状況であり、もっと強い表現にすべきと考える。その上で、「食料安全保障」の観点から、一次産業の育成とそれらを運ぶ物流の効率化にも言及すべきである。	下記理由により、食料需要の切迫は不可避。 ①温暖化ガスが急激に減少するとは考えにくく、地球温暖化による食料生産量の減少が深刻な状況となる。 ②10億人とも言われる飢餓人口を解消するには、現在の生産能力では限界となっている。 ③発展途上国を中心に、食料生産能力の向上を遙かに上回るペースでの、爆発的な人口増加が続いている。 ④発展途上国での生活水準の向上に伴い、食生活が肉食に変わり、穀物飼料の需要が増加する。
206	「また、北海道の恵まれた自然資源を都市内においても積極的に保全・活用し、さらに風土色豊かな質の高い緑を新たな創出することにより、都市の骨格を肉付けし、まちの個性を引き出す緑のネットワークを形成するとともに快適な生活環境、歩行空間の確保を図り、楽しく歩いて暮らせる健康なまちづくりを進めることが必要である。」	今後の人口減少時代における地域経営において人々が住んでみたいあるいは訪れてみたいと感じる魅力あるまちづくりは、定住人口あるいは交流人口の維持・拡大を図る上で必須の条件である。 まちの魅力を引き出し、全国の他の地域、都市との人口獲得競争に打ち勝つためには、北海道の持つ長所を最大限生かす必要があり、その最大の資源は自然と考えられる。 したがって、まちづくりにおいても自然との融合を戦略的に都市構造の基本として位置づけ、他の地域にはない北海道独自の魅力を備えた個性豊かなまちづくりを目指す必要があると考える。
	潜在的価値の高い資源を有する観光地の一層の個性化と圏域での適切な役割分担、機能連繫によりを「戦略的に推進」の前に挿入	国際的に競争力を持つ観光地を創出するためには、ポテンシャルの高い観光地が相互に差別化を意識し、相互補完・連繫により圏域全体としての魅力を高め、総体として国際水準の観光エリアを形成する方向での戦略的な取り組みが必要ではないか。 そういった広域的・計画的な戦略の必要性を明記すべきと考える。
207		1. 北海道開発の基本認識、意義について(7ページ) ・基本認識の中で、「北海道を特別扱いは必要はないのではないか」という批判があることを記載しているが、そのことに対する北海道開発の意義において、「北海道開発の意義は、(中略)北海道の優れた資源・特性を活かしながら」という記述だけでは、批判に対する説明としてはわかりづらいのではないかと。北海道が、他の地域と大きく異なる、北海道にしかない資源や特性を具体的に記載すべきと考える。 2. 施策の重点的・効率的な推進について(15ページ) ・コスト構造改革や既存ストックの有効活用など、効率的に施策を推進してきたことが記載されているが、数値などを用いて、よりわかりやすく記載すべきではないか。 3. 広域交通ネットワークの構築について(26ページ) ・北海道新幹線の整備の記載があるが、「札幌までの開通」など、具体的に記載をすべきではないか。 4. 全体を通して ・近年北海道開発局は、地域との連携を強化しているようだが、地域との結びつきはまだ弱いのではないかと。特定の事業だけではなく、もっと地域に向き、住民と直に接するような施策の実施を期待する。 ・「道の駅」は、道路利用者にとっても、地域にとってもメリットがあるものと思うが、北海道開発局が積極的に推進しているようには感じられない。設置者への支援を手厚くするなど、積極的な推進を期待する。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
208	<p>1 食料基地並びに観光立国としての役割強化 北海道は日本の食料基地として大きな役割を果たしているところであり、しかしながら、輸入農産物との競争など農業経営者は厳しい状況に置かれており、離農などにより我が国の食料生産力の低下につながっています。 次期「北海道総合開発計画」の策定にあたっては、食料供給基地として更なる機能強化を図るため農業生産基盤の整備に取り組み、食料供給基地としての北海道の特性を伸ばすことにより地域の振興を図るとともに、我が国の食料自給率の向上につなげていただきたい。 また、北海道は道内外だけでなく外国からの観光客が訪れる観光地であり、「知床」が世界自然遺産に登録されたことにより、ここオホーツクに対する注目度が高まっています。この地域の持つ自然と美しい景観を活かし交流人口の拡大により地域の活性化を図るため、シーニックバイウェイの推進、道内の輸送基盤となる道路網（高規格幹線道路・地域高規格道路）の整備について重点的に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>2 河川環境保全及び地域資源の活用 当地域は1級河川湧別川及びその支流を中心として町が形成されており、今般の4町村合併についても湧別川流域として、かねてから広域的な取組みを行ってきたことが結実したものと考えます。また、湧別川が育む豊かな自然は、地域住民の宝となっております。 しかしながら、近年、農業排水や生活排水による水質の汚濁、地球温暖化の影響による河川災害が近年多く発生しており、その対策が望まれております。この問題は湧別川の問題に止まらないものとなっております。 河川環境の保全は、河川だけでなく森林の適正な管理が必要であります。この地域の地域資源であります木材の有効活用（木質ペレット、認証林制度等）により地場産業の活性化を図るとともに循環型社会を構築するために、次期「北海道総合開発計画」の策定にあたっては、河川環境保全について重点的な取組みをお願いいたします。</p>	
209	産業、観光、生活活動を支えるため、道内交通ネットワークの整備が必要である。	高規格道路の強化と冬季渋滞対策等の推進が必要である。
210	北海道特有の広域的な生活圏を支える高規格幹線道路の交通ネットワーク整備を早期に進めていただきたい。	広大な土地に中核となる都市が疎らに存在する都市間距離の長い、まさに広域分散型社会を形成する北海道に住む人々にとって、JRローカル線、地方バス路線など公共交通機関の相次ぐ廃止・撤退に伴い、地域住民の生活・文化・医療活動を支える交通手段は、ほぼ非公共自動車交通に依存する状況となっており、これら地域住民の生活等に係る移動を支える道路は極めて重要であり、特に冬期（積雪寒冷地）における移動の時間短縮、安全・安心な交通を確保する意味で交通ネットワーク整備、とりわけ高規格幹線道路の早期整備・供用を願うものである。
211	“グローバル”な表現と視点、それに伴う考え方に、抽象的ですが疑問を感じていますが、これからの北海道を夢見るとき（3）の表現に感銘し、将来像を描けると感じます。	グローバル化は平準化と混同されがちですが、北海道らしい開発（活用）を目指し、北海道ルールを確立するべきと思います。（4）にあるとおり、具体的に地域ごとの将来像を描く事が重要と考えます。その中には、開発する事が成長ではなく、しないことが将来への活用に繋がる事もありえると思います。
212	北海道の開発について、今北海道に任せる事は現状では難しく再考を求めます。北海道開発局には今後も景観、自然、一次産品等に係る、北海道の特性を生かした施策を期待します。	北海道の歴史的経過と現状から考えるに、今後の開発整備を道庁、地方自治体などに委ねるのはまだまだ時期尚早である。北海道開発局が中心となった総合開発計画は絶対必要である。
213	北海道は全国的にも特に自然環境が豊かであり、地域の自然や景観を生かした観光施策が最も必要かつ期待出来る地域である。観光振興による地域の活性化を図るためにもシーニックバイウェイ事業等を生かしたモデルとなる事業を大いに実施すべきである。	都市環境の悪化は国全体に広がっており、北海道をモデルとしたエコ型事業が必要である。このシーニックバイウェイ事業が北海道全体の活性化に貢献しており、今後も北海道開発局のご支援を戴きたい。
214	北海道の雄大な自然を生かした観光政策を実施して戴きたい。また、景観及び環境保全施策を更に強力に進めて戴きたい。道路網については危険箇所から優先して整備して戴きたい。国道だけでなく道道の整備についても支援をお願いしたい。	北海道全体が赤字体質であり、国の施策として実施して戴かなければ、現情として何も先が見えて来ない。
215	登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。 また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。	
	登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。 北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。	
	マリビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。	
	登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。 観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
216	都市機能を圏内拠点の集約を進めて行くにあたり、地域切り離し型になってはいけない。都市部と地域との繋がりをスムーズし、機能を集約しても人々の交流が促進するような環境整備が必要になる。公共交通機関の整備、道路整備、ネットワークの整備等の必要性が出てくると思います。 現在地方財政が非常に厳しい環境の中で、公共投資等が削減されている現実。この時にこのような大きな動きがあるということは地域経済に与える影響は非常に大きいものがあります。 少子化が一段と進み、それに加え若年層の人口の流出も抑えられない。北海道は人口の減少に歯止めがかけられない。この現実を何もしないで良いのでしょうか。北海道開発局が北海道総合開発計画を推進してゆくということは、経済が動くことであります。働く場所が出来、子供を育てる環境も整備され、経済が安定することによって活気ある北海道が戻ってくるのではないのでしょうか。一つの歯車を回すことによって、小さな多くの歯車が回り始めるのではないのでしょうか。今後の北海道総合開発計画に期待したい。	
217	今後の北海道の開発計画として、地方が自立できるような取組を進める計画としていただきたい。 これからは国が主導するのではなく、地域と連携して事業を進めていく時代であると考えている。 特に今年度から着手されている横断道の延長区間である、倶知安～余市間は、後志や北海道の今後を考える上で、早急な整備が求められている路線である。ぜひ直轄での早期整備を求めるものである。 又、昨今国道の維持レベルが下がってきて、困っているというご指摘が当方にも時折入っている事を、あわせてお伝えしたい。	
218	私たちが北海道民は、大自然の中で生活していながら、環境悪化に対する危機感が非常に乏しく、多くの人が自分には関係のないことだと、感じているのではないのでしょうか。 私たちの生活は、環境を破壊して今日の豊かさを得てきました。今の豊かさを維持しながら、再生可能で環境負荷の少ないエネルギーの導入を早急に決断し、実行しなければならなく、この分野で北海道が果たす役割は、世界にとってさらには将来の人類にとって大変重要な問題であることを認識しなければならぬと思いました。	
219	国・地域の限られた財源・資源をいくら重点的・効率的に活用しても、それだけで広域交通ネットワークの構築を実現できるのだろうか？ 広域交通ネットワークの構築のために、道路特定財源の維持に関しても言及してほしい。	地域に幹線道路を通しそれを結節させていくことは、本来国の一般の税財源で行う性格のものである。しかし、特に早急な整備が必要なために、例外的に受益者負担主義を採用して追加財源を求めたのが道路特定財源である。道路整備のためとして調達された財源は、真に整備が必要とされる道路計画がある限り、その整備に全額を投入するのが筋である。 道路特定財源の維持は、広域交通ネットワークの構築のために不可欠である。
220	北海道が日本の台所を支えているということ、国民のみんなが理解してもらえる様にしてほしい。 特に政治家の皆さんには冬の北海道の大変さを体験してもらい、自分で運転するなど、冬の大変さを実感して、まだまだ北海道には、国が整備しなくては、地方ではどうにもならないことが多いと理解してもらいたい。 北海道には魅力的な観光地が多く、また広く散らばっているため、北海道を支えている観光業のためにも道路整備と、メンテナンスをしっかりとってもらいたい。 資料がわかりづらいので、何とかして欲しい。	
221	来道外国人数は飛躍的に伸びてはいるが、今後ともこのまま伸びていくとは、思われない。	来道外国人のほぼ半数は、台湾で占められている、北海道になぜ来るのかというと、狭い台湾より広大な自然とラーメン・蟹、冬の祭り等が理由である。この観光数を維持していくには、リピーターを増やさなければならない。夏・冬に一度ずつ訪れれば終わりではない。 そのためには、団体旅行だけではなく、個人で行動出来る様にレンタカーでの運転を認め、道路案内の英語表示を増やす、高速道路の早期整備等により、北海道の広さを売りにするべきではないか。将来的に、道東の空港にも台湾・香港の定期便が就航する様に観光数を増加させるべきである。
222	地方では医師不足、特に産婦人科不足が深刻です。私は、村内に産婦人科が無かった為、第1子を約30キロ離れた病院で出産いたしました。第2子出産の際は冬期間であったことから、郷里で出産せざるを得ませんでした。 町村毎に、実数自体が少ない産婦人科医師を確保することは難しいと思いますので、道路網、移動距離・時間等を御研究いただいた上で中核都市における医療の充実・集約化を進め、安心して出産を出来る環境を整えることが、少子化問題解決の第一歩だと思いますので、お取り組みいただけますようお願いいたします。	
223	食料供給率の向上 エネルギー対策	現在、日本の食料供給率は40%程度になっている。もし食料の輸入が止まったら立ちどころに、国民生活に重大な影響を及ぼす事が考えられる。この事から、北海道は安全・安心な食料供給基地として、今後益々自給率の向上に努める事が必要であるとともに国際競争力の体質強化が必要である。これらを解消するにも生産性の高い社会資本整備が北海道は必要である。 又、エネルギー問題についても化石エネルギーの依存体質軽減を図るため、北海道の広大な農地を利用したバイオエタノール供給基地としての研究・開発・整備が必要と考える。
224	北海道の各地域の自立に向けた新たな計画の策定する必要があるのではないかと。	過去と現在では北海道が“特別”である意味が世界的なグローバル化と共に変化してきていると考える。今までの特別とは日本の中での資源生産地、食糧基地、観光地として将来性を含め特化していたことだった。グローバルスタンダードの流れによる国際的な価格の平準化や、公共事業削減などにより道内へのお金の流入が減少している。しかし、グローバル化による消費先地域の拡大し道内からのお金の流出が増加している。これだけが要因ではないが、大規模都市を除いた地域循環型経済中心の市町村経済の循環を崩壊させている。自立できない経済地域が他地域と比較して多いことが特別となっているのではないかと。
225	安全・安心な国土づくりを中心に、地球環境問題とを合体した施策を優先していただきたい。	安全・安心な地域はもう建造物ので、対処出来なくなってきたと思います。近年の異常気象は地域、町、国(行政)が一本化し、取り組んでいかなければ地球温暖化を抑制出来ません。雨のたび避難の用意は大変です。
226	災害に強い道路の整備を推進してください。	苫小牧に通院していますが、8月18日の豪雨で行けなくなりました。葉が無くなると困ります。
227	治水事業の推進を、お願いします。	平成15年 台風10号の時に避難をした1人として安全・安心な地域をつくって頂きたいです。
228	道路の整備を推進してください。	毎日、富川へ通勤していますが轍が深くなってきてこれから積雪路面の時滑るため。
229	具体論の実現を可能づける方向で、実施計画を作るべき。計画は必要である。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
230	これからの少子高齢化に伴ない、道内のまちも各地域の中核都市に都市機能やヒトも集約される事となる。そのような中、各地域の特色ある発展を支える為に、各都市間の交通アクセスの整備は急務であり、交通ネットワークが必要。	グローバル化の中、国内や海外の観光客の利便性を高める事や各地の物産を早く消費地に運ぶ為、また広域な地域の救急救命としての道路の役割が高い。
231	北海道総合開発計画に基づく施策により、北海道の開発は社会資本整備に一定程度、成果が現れてきているといえますが、広大であるがゆえに他府県と比較すると、まだまだ遅れている現状も散見されます。また、北海道の多くを占める過疎市町村における少子高齢化の進行も顕著であり、これに伴う地域産業の担い手確保が大きな課題となっております。 一方、世界に目をむけますと、中長期的には、世界人口の増加に伴う食料問題がわが国を直撃する可能性が高く、最悪の場合には食料が輸入出来なくなる事態も想定される中で、わが国の食料自給率は、40%と極めて低い状況にあることを考えますと、有事に耐える国内生産体制を構築することが緊急かつ最大の課題であるといえます。 北海道開発の取組の方向性に係る記述にあたっては、こうした視点をもっと強く打ち出し、今後の食料供給基地「北海道」における農業の国際競争力を強化しうる基盤整備等を総合的に推進する必要性を強調すべきものと考えます。 このほか、近年、問題になっています地球規模での異常気象の大きな要因である地球温暖化の対策も重要となっておりますが、林業振興を通じた二酸化炭素の吸収の取組みや自然エネルギー活用の部門における先導的な役割は、豊かな自然資源を有する北海道が担っていくことが最善であります。従って、従前以上に北海道総合開発の必要性が増していると考えておりますので、次期計画策定にあたりご配慮をお願いしたいと存じます。 【その他】 中間とりまとめにおけるカタカナ語の使用が多いのが気になります。極力、誰もが分かる様な表現に配慮すべきと考えます。 例：14頁の「モビリティディバイド」 ※注釈中の「モビリティの格差」も分かりづらいと思います。	
232	本中間とりまとめについては、心強く結構と思います。 (1)については食料生産拡大と備蓄について考慮いただくことも必要と考えます。 (2)については国道他主要道路の拡張を優先する必要があると考えます。	(1)世界的に将来の食料不足と言われるなか、日本が自助努力なしに食料を買い集めることは許されなくなります。多種の食糧生産、備蓄、分別の基地として北海道は大規模効率的な体制の再構築が大切。それにより近隣国への輸出も可能になると考えます。 (2)広大な地域を有効化するには道路網が必須であり、国道他、主要道路の複線化等で、域内交流、搬送のスピード化は最も有効な方法と思います。
233	北海道の経済的な冷え込みは深刻です。何か、国から切り捨てられているようにさえ感じます。これから先安心して暮らしていくため、私たちもこういった取り組みに関心をもっていかなければならないと思いました。住んでいる者が「誇り」をもてる北海道にするため、北海道開発を協力に推進していただけるよう心から期待しています。	
234	(a) 過疎化する農山村の農家を市街地等へ集落移住させ、農地を法人化し規模拡大しコスト削減をする。 (b) 市街地等で比較的交通量の多い道路へは一定間隔で融雪層を設け、通行の安全を計る。又、高層ビル部では夏季の冷房にも使用出来ないか。	(a) 家族が市街地へ住む事により、文化的な向上が計られ過疎防止とならないだろうか？ (b) 豪雪地帯の道路両端の雪山は交通上、危険極まりない。除雪作業で融雪層に投雪出来れば道路を有効に使える。
235	日本、及び北海道の置かれている立場や課題はその通りですが、要はどう解釈するかではなく、どう変えるのか、しかもリスクを負ってというところが問題だと思えます。 従って、産・官・学に銀行も加えた組織をつくり責任を分担し合いながら、より精度の高い分野への投資を進めていく必要があると思えます。	
236	グローバル化は、消費者にとってはより安く商品を楽しむことができるシステムを作り出した反面、大きな弊害も生み出した。弱肉強食の世界を作り出した結果、競争力の弱い体質が多くを占める北海道は、厳しい試練にさらされていると言えるのではないのでしょうか。こうしたグローバル化を乗り越えるためには、農業、建設、商工関係も含め、より集約された形でコストダウンを図るための施策が必要と思われれます。 ただ、同時に考えなければならないのは、広大な面積を抱える北海道での災害対応を考えると、各地域にそれを担える建設会社も必要です。	
237	登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。 北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。	
238	北海道における開発は未開の大地に積みあげられた歴史的な経緯がある。現在、北海道開発のあり方の基本認識が低下している。いわゆる開発不要論である。北海道の社会基盤整備は全国比で大きくおこなわれており、高速交通ネットワーク未整備、新幹線でも未開通であり、これらを全国レベルまでおし上げる必要がある。現在、6期北海道総合開発計画は後1年を残し進行中であるが、7期総合開発計画を策定することが必要である。	北海道には、北海津開発法という国策法があり、それに基づいて北海道総合開発が進められている。 この取り扱いがなくなれば、本道の社会基盤整備は壊滅的な打撃をうけ、あまねく北海道の発展は阻害される。

番号	ご意見 (意見) (理由)
	<p>近年の構造改革による経済合理主義の徹底により、大都市と地方の格差、大企業と中小企業の格差の拡大、契約社員の拡大による下流社会の出現など、日本が大きく変質。 人間で言えば、エンジンの機能を持つ心臓である大都市圏が丈夫でも、手足や体の一部に例えられる地方が変状をきたせば、やがては体が、日本が蝕まれていくのでは・・・と大いに懸念。 食についても、中国など東アジアの経済発展は食料需給の逼迫をもたらし、将来、日本の食料輸入もままならないことを懸念するとき、食料安保の観点からも、日本の食料自給率が40%の現状は問題と考えられる。 日本人を、そして国土を、そして地方を有効活用する理念、政策が必要ではとつくづく考えるこの頃。 そのなかで、将来の食料需給の逼迫、地球温暖化等による北海道農業の存在価値、また、日本人の癒し空間として、研究・教育の場として、冷涼で、四季鮮明かつ豊かな自然景観に恵まれた北海道の存在価値は、今後益々大きくなるものと確信している。 少子高齢化、国際競争、地域間競争が進む中で、北海道にとって、この10年が極めて重要な時期であると考えられる。 是非、北海道の進むべき目標、道筋を新しい北海道総合開発計画で提示いただき、北海道の活性化に向け、共に努力していきたいと考えております。</p>
	<p>p-11 北海道の美しさ雄大さを引継ぐ環境を保全する施策 p-18 食糧供給力の強化と食に関わる産業の高付加価値化・競争力強化 p-11で、「健全な農業経営が維持されることにより良好な・・・」の記述があるが、農業も十勝の大畑作地帯のように上手く機能している地域もあれば、空知の米農業に代表される地域のように、米価の下落により、厳しい経営環境におかれている地域もあり、一くくりに、健全な農業経営が維持されているとは言えないのではないかと。 また、農家経営が収支面で農協の差配のもとにあり、これが健全な農業経営といえるか・・・とも思う。 一方、北海道の景観は、自然景観と農業の生業としての景観、地域の居住景観などの複合であり、特に、地域ごとに水田、畑作、酪農と異なる農業景観を持つ農業の持続的発展が、北海道の景観形成に大事な位置づけとなっていることは論を待たないと考えている。</p> <p>p-18 関連 農業は、北海道を支える基幹産業であるが、北海道の農業人口は、今後とも種々要因による後継者不足等により、大きく減少していくことが予測されている。 また、米価の低迷などにより、米農家は厳しい経営環境の下に置かれている。 他方、将来、正に、世界人口の増加、アジア諸国の経済的台頭により食糧需要が増加する見通しや、例えて言えば、中国人が牛肉を食べるようになるなかで、穀物需給に大きな変化をきたすことなどが予測されている。これらの変化の中で、北海道農業の比較優位が見出され、日本における北海道農業の位置づけがより増大し、重要になることが予見、期待される。</p> <p>新規就農者増大を図る戦略的検討、農業経営の法人化、農業の業態ごと、品目ごとの比較優位の検討を踏まえた戦略を打ちたるなど、新たな計画における「農業」の記述については、もっと切り込んだ取り組みの提示が必要と考える。</p>
239	<p>p-12, 13 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 p-19 成長産業としての観光 「道の駅」が、北海道の観光振興に果たしている役割は大きく、今後の展開も含め、関連記述があつてよいのではないかと。「・・・シーニックバイウェイ」の記述を、「・・・個性豊かな地域づくりを地域発案の下、地域住民と行政が連携して進める「シーニックバイウェイ北海道」などの・・・」としてはどうか。 これは、シーニックの活動は北海道発信であり、また、全国的には、具体的活動はこれからと聞いている。</p> <p>グリーンツーリズムも、観光農園や農地貸与農園の取り組みは良いとして、宿泊型、滞在型の場合には、専業農家主体である北海道の農家にとっては、その対応が難しく、その中を取持つ、NPOであったり、民間の役割の検討がより必要と考えられる。</p> <p>p-19 関連 北海道の基幹産業である農業と観光の振興は、北海道の自立戦略として極めて大事な位置づけにあると考えられる。 観光については、道観光連盟ばかりでなく、官、民やNPOの力も結集した枠組みの提示など、より掘り下げた取り組み記述が欲しい。</p>
	<p>p-21, 22 産業育成に向けての条件整備 起業化に当たって、製品が売れるまで、どう資金を確保し、どう経営を持ちこたえるかが鍵となっており、そこをサポートする仕組みが強く求められていると考える。 産業立地盤整備、人材育成、金融機能の強化まで、記述は誠にもっともであるが、具体的に進展させる手立てについて、より切り込んだ提示が必要と考えられる。</p>
	<p>p-25 集約型都市への転換、活力ある地域社会モデルとしての田園コミュニティの形成 少子高齢化や中央から地方への財源移転の縮小などにより、地方の活力が減退し、自治体経営はより厳しさを増しているといえよう。 北海道においては、特に市町村合併が進まない理由に、過去の市町村合併において、新たな市町の周辺部となったところが衰退した経緯を踏まえ、新規合併で周辺部となる町村が地域崩壊への危惧から、当面広域連合を志向するところが多いと聞く。 また、自治体の首長にとって、近年の構造改革、財政改革を受け、自治体財政が厳しいことから、動かない方が得策との選択をしているところも多いと聞く。 他方、財政の効率的な運用の観点からも、地方での集約型コミュニティ形成の計画的取組みが必要と考えられ、提案のあった「冬期集住」など、新たな地域モデルの提示と取り組みが北海道においては特に重要なテーマとなると考えられる。 そして、その実現には、国と地方自治体、住民との連携がより益々重要になるものと考えられる。</p>
	<p>p-26 広域交通ネットワークの構築 札幌まで新幹線が整備されたときの北海道全体の交通機関別分担を含めた「あるべき交通の姿」の分析と、それを踏まえた交通ネットワークの提示が必要ではないかと。 また、少子高齢化、人口減少のトレンドを考えると、相対に財政余力のある今後概ね10年以内に、高規格道路の整備を完了させるなどの物流面、人流面における競争力の強化を図るべきと考える。</p>
	<p>p-27 冬期交通の信頼性向上 地方部においては、公共交通機関の縮減などにより、より自動車による移動を余儀なくされてきており、特に冬期における除雪を含めた道路管理の重要性が増大していることから、選択的、重点的な道路管理の取り組みについて記述すべき。</p>
	<p>p-28 多様な主体が共に進める北海道開発 地方分権や市町村合併議論が進む一方、地方交付税の減額を受け、夕張は例外？としても、自治体財政が逼迫した状況にあり、大きくは道州制の議論もある中で、首長によっては、中々動きが取れないところも出て来ていると聞く。 こういう中で、国と地方が連携・協働していく仕組みづくりがより重要になるものと考えられる。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
240	<p>先般、雨竜川の治水対策として今後30年間の河川整備計画の方針が示され、地域住民説明会が開催されたところですが、計画の策定に当たっては地方自治体を始め、関連機関との連携を図るとあるが、その内容はまったく不十分なものと思われます。</p> <p>今回の治水対策はあくまでも河川管理者の立場で考えたものであり、なぜ洪水が発生するのか原因究明に欠けているものがあります。それは、戦後から特に木材伐採機械の普及による山林伐採、間伐採など昭和の時代に過度な伐採が続き木の植樹や管理が進んでいないことが人工的な洪水を引き起こしており、河川整備だけでは片手落ちである。</p> <p>そこで先にあげた無立木地及び雑木地の植樹、管理をし「緑のダム」を生かすべきと思います。</p> <p>今後、無立木地に植林を計画的にすると緑のダムと同等の機能効果が発生し、洪水防止機能が発揮され治水対策に効果的であると思われます。また、地域活性化の意味でも植林等により地元雇用効果もあります。</p> <p>更に、森林の公益的効果においても河川環境の整備と保全に合致するものです。</p> <p>将来地方分権型自治の先鋒として道州制移行が上げられているが、縦割り行政の欠陥をなくし、道や関係機関と一体となった総合的な整備及び管理を行い、危機管理体制の確立を願うものです。</p>	
241	<p>マリノビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>	
242	<p>p 3 l 7 良質な水資源→良好な水資源 水資源な質的に良いだけでなく、その賦存状態もよいのです。〔例えば雪どけ水があり、その利用で梅雨がなくて晴天の続く春→初夏の気候条件を活用して水田農業を可能にしています〕</p>	
	<p>p 3 l 18 未開地に→明治の開拓以来 農地の各種基盤整備は新墾地のみでなく既農地にも暗渠・客土などを単なる蓄積ではなく繰り返し実施することでその生産力を保持し向上させてきているのです。道路、水路、ダムなどで諸施設も合わせて整備水準の向上を図ってきました。今後とも整備手入れが肝要です。</p>	
	<p>p 3下l 3 p 4 l 2 課題が疑問型表現はおかしい（重要なものをさがすのではなく、求められているものを探すべきでしょう） i) システムが課題であり ii) 北海道という地域は小さな多様な地域の連結状態であることに注目すべし</p>	
	<p>p 6 l 2～3 農山漁村の持つ国土保全などの多面的な機能にも留意する。 →農山漁業の持つ国土保全などの多面的な機能も評価する。</p>	
	<p>p 6 l 16 地域の活力＝経済でよいのか。</p>	
	<p>p 7 北海道は単なる「所」ではなく、そこには生活・文化がすでに形成されているのである。東京のスケールからすると弱小であっても、道民にとっては等身大なのです。</p>	
	<p>p 7 l 24～25 「資源」が産業素材資源→社会共通資源→地域資源と変わってきたのでしょうか。</p>	
	<p>p 7下l 8 北海道開発には未開の大地に積み上げられた歴史的経緯がある。 （この考え方は批判されるべきである）</p> <p style="text-align: right;">← 注ぎ込まれた</p>	
	<p>p 7下l 6 時代とともに進化して→変貌して。 〔今更、進化論はないでしょう〕</p>	
	<p>p 8 l 5～6 活動を支える経済社会基盤が……… →活動を支える社会共通基盤が………</p>	
	<p>p 8 （北海道総合開発計画策定の意義）について ○計画に戦略的取組を描くためには戦術的担保の表現も必要でしょう。 ○「国・地方……が連携・協力するため」に必要なのは求心力よりも共感性でないか。 ○「様々な取組の役割」は関係・相互性では。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	p 12~13 (国民の多様な自己実現に対応した余暇・生活空間の形成・個性的な農山村と都市の交流の促進、アイヌ文化の振興等) アイヌの人達は自分達の住むところをアイヌモシリと呼んだ。「アイヌ=人間」「モ=静かな(貧しさ)」「シリ=大地(テレスではなく、トポス)」とのことでこれを花崎皋平や池沢夏樹は「静かなる大地」とした。小テーマパーク的施設に満足することなく、自然と共生する「アイヌモシリ」と形成することが現代の北海道に必要なのでは!	
	p 15下4 規制→「規範」でありたい。	
	p 17 110~12 「……」どうであるならば、この事業は農業サイドの意見意向に注意し、しみ込まれるべきではないか。農村景観をどう理解しているのか?	
	○資料「今後の北海道開発の取組の方向性と進め方の提案(具体的イメージ)」 2北海道開発の進め方 「多様性のある道内各地域の姿を隣接地域等との連携」の中に「北海道を一つの同質的な地域としての捉えるのではなく……」とあるが、これはこれまでの計画に欠けていたもので、新しい計画の基本となるべきものかと思えます。しかし、「中間とりまとめ」にはこの考え方が表現されていません。是非「北海道内各地域の多様性」、しかもそれは団地分割ではなく、モザイク的多様性であることを認識し、展開されることを期待します。北海道自体が多様性を意識的に構築することによって強い北海道となるのです。	
	全般として、 ○北海道の農業経営は大規模・大面積であるから無理して全農地の連担を図ることなく、むしろ分割してある方が災害防止などに有効な場面もある。 ○北海道の農地は排水条件がその死命を制している。ただ、全国的事業制度としては「灌漑排水」であるため、排水が評価され難いので、その点を強く表現されたい。 ○「オリジナリティを高く」「先駆的」「実験的」などと形容されるものが散見されるが、これらを実施・実現するためには、先ずは着実に安定したベースとしての地域の形成が必須である。現在成り行きとして形成されている文化・生活を基本とした地域があつてこそ、発展的取組が可能となるのであろう。	
243	北海道は日本の食糧基地として、食糧安定保障の面からもますます重要不可欠の存在である。一方、自然との共生も求められて、地球温暖化対策とともに北海道の役割は益々大きくなる一方であり、公共、民間の更なる投資が必要である。(p23) 自然環境と共生するリーディングプロジェクトの推進をうたい、資源循環型社会の促進をバイオマスの利用促進による技術開発、製品開発の活性化を提言する事には大いに賛成するところであります。しかし、根本的視点の欠落もあり、いま一步、推進体制というが問題意識が希少であると思う。まず自然界のメカニズム(食物連鎖)が殆ど断ち切られてしまっている(別表)それは農作物を大量生産する為に、化学肥料、除草剤、農薬を大量使用していることにより、江戸時代は完全な資源循環社会であった、そして明治・大正まではどうやら続いていた。食物連鎖は見事に断ち切れ硝酸塩により農地の汚染が急速に進行し、今やミミズ一匹いない農地が大部分であり、もちろん昆虫やカエルも姿を見せなくなりつつある。又、土中に高濃度で含まれたNO2が酸化上昇し、地球温暖化を促進している(NO2はCO2の800倍の効果があるとされている。)この土壤汚染の結果、北海道はおろか、日本中の地下水は高濃度の硝酸塩で汚染され飲料水として適さないものになっている。こんな土壌で作られた食物が人体にとって安全、安心なわけではない。(完全有機栽培は1%にもなっていない)	
	これも全てアメリカの真似であり、アメリカの農地はすでに砂漠化が進行している。日本はまだ間に合うので、一日も早く食物の完全有機栽培を徹底推進すべきである。一方循環社会を強力に推進しているようであるが、肝心なところが抜けている。それは日本が食物自給率が37%の国であるが日本人は自分で食べる食物の25%を生ゴミとして捨てている、更にその「生ゴミ」の資源化率はたったの9%である、あとの91%は高い費用をかけて焼却するか埋めているのである。こんなおろかな無駄使いは一日も早くやめるべきで100%の資源化すべきである。具体的な対応を早急に進めるべきである。 民間ベースでは技術的・コスト的なものは解決済みで小規模ではあるが進行しているので実にはやる気になれば簡単である。行政トップの問題意識の変化だけで、問題は簡単に解決するものである。 (別表) ■自然界のメカニズム(食物連鎖)■ 1. 動植物の糞・死骸(有機物)等が発生 ↓ 2. 動植物の糞・死骸(有機物)を昆虫などの小動物が食べる ↓ 3. 小動物の食べかす、糞を微生物が分解 ↓ ⇒アミノ酸(微生物の糞!?)を生成 4. このアミノ酸を植物が根から吸収 ↓ 5. 植物体内でアミノ酸の集合体としてタンパク質をつくり、細胞をつくる ↓ 6. 遺伝子により、これらの細胞がそれぞれの植物体を形成していく ↓ 7. 動物がこれらの植物を食べる	
244	主要都市間を連結する高規格道路の強化による広域的な生活圏を支える交通ネットワークの整備が必要と書いてありますがいつ頃に整備されるのですか?	先ごろ知床半島も世界遺産に登録され、道東地区が注目されています。近隣の市町も観光等の恩恵により活性化されていますのでより一層の交通ネットワークの整備が早々必要と思いますが、その整備がいつ頃まで行われるのかがわかりません。現に中標津釧路間も途中区間は2車線に整備されて道路幅も広く走りやすいですが、まだ部分的に整備されているような感じがします。また、道道もこれから整備されると聞いていますが先に述べた区間の整備も途中でその他の道路も整備していく事になるといつ頃に生活圏を支える交通ネットワークが整備される時期を明確にして頂きたいと思いました。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
245	『わが国を巡る環境変化と国家的課題』の中における北海道のあるべき立場を、この際明確に示す必要があるものと思う。しかし、北海道が取り組むべき課題は余りにも多いため、全体を一気に解決することは不可能であることは理解しているが、国土の22%を占めている北海道の気候風土を考えたとき、第一次産業が安定的に定着する政策に力を入れることの重要性は、誰もが認めるところである。 しかし北海道農業を見ても、今日までは残念ながら、生産性の向上・コストの低減のみに主眼を置いてきたと言っても過言ではないと思う。そのために、過剰な化学肥料や大量の農薬が使われていることも事実である。このままの状態を続けていると、北海道は近い将来、栽培不可能な農地のみになってしまうことは、想像に難しくないであろう。 21世紀における食糧生産のキーワードを安全・安心とするならば、温故知新ではないが『健康な土作り』を基本とした農業政策を最重要課題として、直ちに実行に移すべきだと思う。 そのことへの取り組みとして、バイオマスを挙げていることは高く評価するが、これには決して多額な費用をかける事無く、総ての農業者が取り組める政策の実行が大切であり、北海道開発局の果す役割は、まさに大きいものだと思信している。	
246	株苦東の用地を利用し、「バイオマスエタノール製造基地」を設置。	①E3およびE10への拡大は国家事業として取り組むべきである。 ②道内の輸送道路の確保、農業・林業との関連、流通など多岐にわたる諸問題を解決し実現させるには、開発局の組織を有効活用する必要がある。 ③広大な用地と苫小牧港を持つ立地条件は、原料の受け入れとエタノール流通に適している。
247	1、「2 北海道開発の進め方(1)多様な主体がともに進める北海道開発」に関し、多様な主体の中で「企業」を追加し、企業の役割を明確化してはどうでしょうか。近年企業の社会的責任も重視されている事でもあるし、また本文は官民各階層についての協働のように読めるので最近の動きでもある異業種間のコラボレーションにも言及してもよいと思います。 2、北海道のリレーディングインダストリーとして観光産業を挙げていますが、戦略としてはどのようなことを考えていますか。観光はよく「見て、聞いて、触れて」みるのがポイントと言われているようですが、北海道の観光のほとんどの時間はバスの中、観光地が点在している難点があります。これを改善し、道内滞在中充実した内容となるよう交通基盤の整備は盛り込まれているようにも思いますが、他に何かが必要なのではないでしょうか。 3、新たな成長期待産業では故戸田会長が精力的に提唱し数多くの産業クラスター研究会が誕生し、そこから萌芽が芽生えており、それを継続・推進するような施策も必要かと思えます。もちろん、近年特に話題となっているバイオ関係の産業は先進的に導入しなければならないとは思いますが。 4、北海道が多くの国民の移住希望地となるためには、冬期間の雪と寒さをどう克服していくか、働く場をいかに確保していくか、この2点に絞られるでしょう。広大な自然に囲まれた環境で生活するのが理想との国民が大勢いるでしょうが、依然大都市に人口が集中するだけは豊富な働き口があることによります。起業や誘致を官民挙げて行う必要があるでしょう	
248	北海道は全国の約25%の農地面積を持ち、又漁業生産量についても約25%を占めており、食料生産基地として北海道の役割は重要である。 北海道においては、高速道路や新幹線など物流の輸送や観光振興にとって最も重要なカギとなる、高速交通施設の整備が国内の他地域に比べて非常に遅れた状況であり、将来を見据えた長期的な計画のもとで北海道の整備促進を図って頂きたい。	近年、後進諸国の人口増加に伴う穀物生産量の不足や、経済発展が食肉需要を増加させ、世界的な食料事情の悪化を招くことが心配されています。 食料自給率の向上のような長期的な課題については、民間に経済活動を委ねるだけでは、なかなか進まないことであり我が国の将来の安定を計るためには、国家戦略として食料自給率の大幅な向上に取り組みまなければならない。 又国内の物流では複合一貫輸送ネットワークの強化が必要である。 アジア諸国の経済的な成長が目覚ましい勢いで進んでおりこうした諸外国においては、所得の増加などに伴い観光需要が飛躍的に伸びてくることが予想され、日本の自然や文化が海外諸国から発生する観光需要の受け皿になるべく国策として、観光諸施策を進める必要があるとおもいます。 北海道はアジアにあっては、唯一とも言える寒冷地タイプの観光エリアであり、北海道の自然環境は日本が観光立国として成功するための大いなる資産ではないでしょうか。 高速道路や新幹線など観光産業の振興にとって、もっとも重要な高速交通体系の整備が、北海道においては国内の他地域に比べて非常に遅れた状況にあり、国際観光として日本が大きく成長していくためにも、アジアで最大級のポテンシャルを持つ北海道の整備は国家的な課題だとおもう。
249	北海道開発に対して「時代遅れ」「特別扱い」という意見があることは承知していますが、認識不足ではないかと思われまます。また、「地方にまかすべき」との考え方にも賛成しかねます。	「開発」のとらえ方について、確かにこれまでのような「未開拓地を開拓する」という意味は薄くなったと思います。しかし、食料供給地としてだけ考えても(観光資源などほかにも色々ありますが)、そう遠くない将来において日本の国土の中で北海道の位置付けは相当重要なものになると考えられます。意識的にその方向に向かって今のうちから準備し、施策を以って取り組むべきものと考えます。これは国防であり、いうまでもなく国策です。地方任せでは将来に禍根を残す結果になると思います。国や地方の財政が厳しい時代です。無駄な投資はいけません。食料供給地のさらなる整備とそれに絡む交通ネットワークの確保は、日本の将来の為であり、国の施策でなされるべきであると思います。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
250	<p>北海道経済の歴史認識から考えた時に日本国が北海道を蝦夷地と呼んでいた時に遡る必要がある。</p> <p>蝦夷地からの良質な資源や特産物や労働力を使って日本国内のために利用してきており、それを北海道は買って貰い、働かせて貰うという「お世話になっている」という感覚から、「将来は一旗揚げてやる」というフロンティアスピリッツという言葉もあるが、本州の人には理解しがたい「劣等感的発想」が長く北海道人には根づいているしこれで良しとしてきた。</p> <p>だから北海道の人たちの産業には工夫して何かを生み出そうという気概に乏しい。</p> <p>例えば、酪農と言えば北海道だが牛乳加工製品は牛乳、バター、チーズである。これはホクレンが酪農家に対して「牛乳だけしぼって、これで生活しろ」という政策しか勧めない。アイスクリームは大手の工場に作らせるから個人の酪農家にはその必要性はない。大企業重視とかパラエティーに富んだ個人企業者を育成して行かないホクレンや国の政策をそのまま受け入れてきた結果である。</p> <p>しかし、近年は少しずつではあるが特色ある事業を営む農家も出て来たがまだまだ地域ブランドを確立するまでには至っていないようである。</p> <p>北海道漁業もそうである。前浜から上がった鮮魚を漁連市場で競られ、大手の商社、大手のスーパーにより安く大量買付けされ、小規模商店の手に渡ると何倍にも上がった魚を消費者が手にする。経済の論理だからそれも仕方がない。しかし、それでいいのだろうか。やはり、漁師は地元の消費者に安く手に入りしかも安い。その魚を使って1次加工だけではなく高次加工食品を作るというような産業がどうして少ないのだろうか。</p> <p>それは北海道は古くから食糧生産の基地という名を借りた「作ったものを付加価値を付けずにただ本州の人にあげている」という感覚であり、地方からの情報発信の遅さや地方のブランド化が本州より歴史の浅い北海道への国の扱いを感じてならない。(ひがみ根性でしょうか)</p> <p>また、北海道特有の季節変化による冬場の厳しさからくる加工環境の違いが、農業等一次産業の高コストを生んでおり高次加工についても中々手をつけられないのも現実である。</p>	<p>そこが上記加工産業が成立していかない理由なのかもしれない。</p> <p>しかし、近年は冬場の対策を施した加工施設も目立ち始めているが暖房費用等へのコストが本州とは比較にならない程高コストに悩まされている。</p> <p>それから、一番の問題は北海道は人口の少子高齢化の進捗が著しいという人口ピラミッドの中で良質な労働力が本州に採られており、ホワイトカラーや肉体的労働者も長引く景気低迷の中流出しているという事だ。</p> <p>中でも、近年の公共工事の減少と大手ゼネコンの地方公共工事への参入による小規模建設業者の工事受注率の低下もあり労働者全体が減少しており、公共工事に支えられた北海道、取り分け中小建設業者からの雇用が低迷するという事はイコール建設現場で働き生活している人達には益々北海道を捨てて本州の企業に活路を見つけ出すために流出する、結果的に労働人口の減少、少子高齢化という構図が出来上がり、効率の悪いものは切り捨てて行かなければならないという発想にもつながってしまう。</p> <p>北海道はまだまだ本州より景気回復が遅れているとの事だが、やはり国による投資的公共事業としての道路工事や河川の改修工事を必要としている。</p> <p>同じ日本国民なのだから公平に国のサービスを受けれたい。</p> <p>川や道路の整備は国の力で北海道民のために整備していかなくてはならないが、国もお金がないという事であるので少ない投資で最大限の効果を得るためにも「自分たちでできる事は自分たちで行う」という自主自立の精神で厳しい時代を乗り越えていく雰囲気づくりに北海道民の一人として協力していきたい。</p> <p>そのためにも、大都市集中や地域間格差への発想ではなく、地方こそ新しいモノづくりの基地であるという事をもう一度第6期北海道総合計画に盛り込んで頂きたい。</p>
251	<p>北海道には水害・地震・火山等の災害による被害は全国でも有数である。又、交通事故死者数は毎年ワーストワン争いをしております。安全な地域社会での生活には自然災害に備える防災対策の整備や交通安全の確保は急務であります。次期北海道総合開発計画には最重要課題として取り上げてください。</p>	<p>私の住む所は水害や地震の多発する地域です。しかしながら国道と農免農道しかなく水害や地震等の災害が発生すると交通は遮断され陸の孤島となってしまう生活が脅かされます。頻発する自然災害に対し、ハード・ソフト両面からの総合的な対策が必要であると思えます。</p>
252	<p>行ってみたい観光地はの問いに必ず北海道が1～2番目に入っています。最近ではオーストラリアからのスキー客や一年を通してアジアの人々が北海道観光に訪れるようになりました。</p> <p>このことは四季を通して北海道には豊かな自然環境と梅雨のない冷涼な気候そしてそこに住む人々の開放的気質が国内のみならず諸外国の人々を惹きつける事と思えます。</p> <p>この様に北海道らしさを全面に押し出した観光客誘致を次期北海道総合開発計画の中に入れて頂きたい。</p>	<p>豊かな四季やラムサール条約登録湿地更には知床の世界自然遺産登録に見られるように北海道にはすばらしい自然が残されており、又、美しい農村景観や鹿やキタキツネや熊などの野生動物との共存対策も進められております。更には北海道には登別や洞爺湖温泉など日本有数の温泉地でもあり北海道全体が一大観光地であります。このようなすばらしい北海道の財産のより良い活用について次期北海道総合開発計画の中で策定して頂きたい。</p>
253	<p>生活道路網の確保と除雪の徹底</p>	<p>私は、週3回、地域の基幹病院へ人工透析に通っております。70才を超えているため、バスでの通院も考えますが、1時間1本と不便な上、年金暮らしの身では、高いバス代の支出は負担が重すぎるため自家用車で通院しております。夏場は、よほどの事がない限り、道路が通行不可能になることはないのですが冬場は、吹雪や凍結、除雪の遅れなどで高齢ドライバーにとっては危険な日が増えます。田舎のため、通行できる道路が限られ、1つの道路が閉ざされると移動することが不可能になるのも冬期の不安要因にもなっております。</p> <p>私は、長年、この地域に住み愛着も持っておりますが、時折訪れる、東京、大阪といった大都市圏に比べ移動手段が限られることや医療・福祉の面で、不都合を感じずにはいられません。同じ国民として、住む地域によって、納税者として当然受けられるはずの権利やサービスに格差があるのは、納得がいかない気持ちです。せめて、冬期の除雪は、住民の生活に支障を来さないようシーズンを通して行っていただけるよう強く希望します。また、国道、道道といわず、地域の生活道路網の充実を強く望みます。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
254	生活道路網の確保と除雪の徹底 高齢者に優しい地域づくりを	<p>地域社会の高齢化が著しく、私たちの住む町もその例に漏れません。老老介護は珍し事例ではなく日常であります。小泉内閣以来、ここ数年の国政を見ておきますと、弱者切り捨てが堂々とまかり通り、おまけに地方切り捨てと、私たちのような地方暮らしの年金生活者にとっては2重3重に責められてきているような気分になります。</p> <p>中央では景気回復と浮かれていますようですが、地方では、その実感は全くなく、これまで公共事業に従事してきた人たちが職に就く事ができず、</p> <p>失業保険などで食いつなぎしのぐという風景をここ数年、見て参りました。テレビや新聞などでは、よく無駄な公共事業などと言い、立派な先生達がいっぱいな事をおっしゃっているようですが、私たちが住むような地方都市では、まだまだ道路整備などの公共事業は必要であり、かつ、建設業は地域経済を支える重要な基幹産業であります。小泉内閣の改革は、地方に失業者をあふれさせただけではなく、年金暮らしの私たちのような弱者のわずかな希望をもむしり取る悪政以外の何物でもありませんでした。このような改革の継続を私たちは望みませんし、ここ数年でずたずたにされてしまった地域社会の修復を期待する意味で、今後の北海道総合開発計画に大きな期待を寄せます。</p> <p>地方には雇用の確保、地域に住む住民の安全確保などの観点から道路網整備が不可欠です。また、冬期間の除雪も重要な課題です。高齢者が安全・安心に暮らせる地域づくりのためにも、身近な生活道路網の整備と、また除雪などの徹底。それに道路を管理する管理者の体制を削減することなく整えておくことが重要と考えます。</p>
255	日本国内での癒しまは洗練されたり ゾートとしての北海道への期待。	<p>北海道と長野県は地形や積雪があるなど非常に似ておりますが、1点だけ違う点は、長野は東京という大都市圏から近く高速道路、新幹線といった交通手段が整っておりますが、北海道は主な手段が飛行機しかないという点です。何度か観光で訪れましたが、札幌から阿寒など道東地区、または富良野などへの移動など大変時間がかかり、大変だった記憶があります。また、観光地は雄大な自然は素晴らしいものの、リゾートとしての質、豊かさや文化度などの点については、まだまだ未成熟な印象をうけました。長野には軽井沢、白馬といった有名な避暑地があり、軽井沢は新幹線駅もできたことから、大規模なアウトレット店ができるなど週末家族連れで楽しめる施設もたくさんあり、かつ、綺麗で洗練されおり、長野県民の誇りでもあります。</p> <p>北海道は札幌という美しい大都市はありますが、点在する観光地はどれもリゾートとよぶにはお粗末で、貧弱なものが多い。私たち、本州の人間にとって北海道は外国のような憧れを感じる気候・風土を持つのに、それが必ずしも生かされていないと感じています。</p> <p>私たち本州の人間が北海道に望むものは、カナダやスイスなど雄大な自然を生かしつつ洗練された場所・空間を提供していくれる高品質リゾートです。長野県民が軽井沢を誇りに思うように、日本国民が日本には北海道がある！と自慢できる、洗練された癒し・リゾート空間を北海道には求めたいです。</p> <p>まず、各観光地の移動手段の充実。高速道路、新幹線なんでもよいですが、外から訪れた観光客がスムーズに移動できる手段の充実。ニセコなどがリゾート開発で脚光を浴びているようですが、観光地の景観や商店街などの底上げ。洗練された景観づくりと、子どもではなく大人が楽しめる仕掛け、店づくりの徹底。点在する観光地すべてが無理なら、まず順番を決めてニセコならニセコに重点投資し、リゾートとしての体裁を早急に整える。南国リゾートで得られるような、開放感と高級感が北海道での味わえるなら、バカンス需要も伸び、リゾートとして北海道は世界的に有名になるのではないのでしょうか。これはひいては日本国全体にとっても非常に有益な事だと思います。</p> <p>これには長時間かけて熟成するようという進め方ではなく、短期間に早急にかつ多くの人に分かりやすいように進めるのがポイントかと思えます。国のやることはテンポが遅く、的を外している事が多いように感じられますが、ニセコ・オーストラリアの件のように、チャンスを捕らえる機敏さが今、求められているような気がしてなりません。</p>
256	ソフト対策について地域住民等の理解・協力を得る事が重要であるが、ハード対策の必要性、即ち「これまでのハード対策で安全性を高めてきたが、まだ十分ではなく、更なる推進が必要」「あくまでもハード対策が基本で、その現状能力を超過する場合はソフトで対応」と言う事についての理解も重要である。これに関する記述（出来れば具体的施策も）が必要と考える。	<p>公共事業バッシング・公共事業不要論が衰えをみせていない。むしろ、広く国民に浸透してしまった感がある。何とかしなければならぬが、正面から反論するのは、対立激化を招くだけで得策とは思えない。</p> <p>ここは「急がば回れで」、教育から始めるべきと考える。例えば、小学校教育に組み込み、開拓歴史教育や防災教育等と併せて、ハード対策の理解を得るのが良いと考える。勿論、従来からの教育・啓蒙活動も重要であり継続する。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
257	<p>●食料の自給率アップ 先進国の内、自給率100%を超えているフランスや米国に比べ日本は40%と食料の輸入依存度がとても高い状況です。最近の異常気象やグローバル化に伴う各国の摩擦などを考えていくと将来どのような状況が勃発するのかとても不安です。有事に備え我が国が自給自足できるよう一刻も早く実現すべきと考えています。そのためには、我が国の国土の約1/4を保有している北海道を日本の食糧基地にすべく、国費を投じて農業基盤整備や現在使われなくなっている農地の再整備化などの対策が必要です。また、水産物の供給力強化も早急の課題です。東京などの大都会の食糧基地です。何故、大都会の住民からそのような声が上がってこないのか不思議でなりません。真っ先に困るのは大都会の人達なのに……。</p> <p>●社会資本の維持管理 我が国経済の成長と共に膨大となった社会資本が、これから耐久年数を超えます。少子高齢化による財政難や環境問題、さらには限られた化石エネルギーの問題などで【スクラップ&ビルド】の時代は終わり、【維持・補修】の時代に突入しました。社会資本のライフサイクルコストを考慮したアセットマネジメントの体制作りが一刻も早く必要です。その為には、既存の社会資本の状態をできるだけ低コストで把握することから始めなくてはならないと考えています。社会資本のデータベースの作成を早急に進めるべきです。</p> <p>●その他(国道のグレードアップ化) 北海道の道路整備は、他都府県と比べ未整備と思います。上述したように日本の将来に於いて北海道は重要な食糧基地となります。その為、新鮮な食料を道外に届けるために道路網の整備は必要不可欠と思っています。高規格道路網を張り巡らすことがベストですが予算の関係上不可能と思います。そこで、主要国道の車線増などのグレードアップが絶対に必要であると考えています。</p>	
258	<p>成熟社会に入り、特に地方では人口減少・少子高齢化等将来への不安を多く抱えています。魅力と活力あるまちづくりを進める上で、長期的雇用の確保や子育て支援等安心して暮らせる環境づくりが大切だと思います。地域の風土や誇りが次世代に継承されるためにも「北海道総合開発計画」が継続されます事をお願いいたします。</p>	
259	<p>私はまず、将来の北海道を時代のすう勢によってどう取組んでいくかの方針を定める総合計画は絶対必要な仕組みだと思います。</p> <p>我が国が今後想定される・人口減少・少子高齢化・財政事情の悪化・自然環境の悪化や北東アジア(中国)の経済、軍事力の台頭及びエネルギー資源や食料等の争奪戦で、北海道の位置付けは国家戦略上からも高まると思います。そのため、生活の原点であります一次産業、特に農林・水産業に対する自給率の向上を図るため「地産地消」「産消協働」の意識を高めることが重要であります。上述の様な意識が向上するに伴い人的基盤の整備を促進させ人口過密地での大量消費の抑制につなげたり、供給基地としての役割を課すべきであります。</p> <p>中国の経済発展に伴い、中国国民の食料消費も我々が想定も出来ない位増加する懸念もあり食料・エネルギー資源の輸入競争も予想されることから、生産地から本道への直接取引による陸揚げする重点取扱いバースの整備と取扱企業の育成を図り、北海道の受給を賄う体制作りが必要と思います。</p> <p>最近では財政の悪化によって効率化のため、投資の重点化によって、広大な北海道を重点化、効率化で追求しすぎると地方の格差が生じ調整する舵取りを弾力的に出来る仕組み機能を、同総合開発計画に持たせるべきと思います。</p>	
	<p>3 P 2) 北海道の資源・特性 ●「こうしたポジティブな発想や工夫と不断の努力により……」の部分について、「新しい創造の場というような位置づけを表記すべきではないか。」</p>	<p>今後の北海道は、現状の打開と併行して新しい価値観などの創造が求められる。それは、1つは新しい将来像なくして発展が見込めない分野が多いことや、過疎化や高齢化など克服すべき問題は新しい価値創造なしに打開はできないからである。将来に対する挑戦の方向性としての用語であるので十分な配慮が必要であると考え。</p>
	<p>4 P (1) 時代の潮流と諸課題 1) グローバル化 ●L14「北海道がその地域特性と固有の資源、培われた技術……」という記述に関しては、地域の固有性という概念を整理して説明すると良いのではないか。北海道の場合は冷帯湿潤気候区で風土形成が欧州に類似していることなど、その特性は日本ならずアジアで特異な固有環境を有していることなどは北海道民の資産である。</p>	<p>北海道は冷帯湿潤気候区で土地資源が多く、そのうえ生産資源が多い地域である。さらには、農業などの1次産業がアジアの中では最も集約的であると考えられる。そのような田園生産地域であることを資産として位置づけるべきであると考え。抽象的な記載より、より具体的な部分を強調して世界の中で北海道をどのように位置づけるかを明確化することが望ましいと考える。</p>
	<p>5 P 2) 自然環境・エネルギー問題 ●「同時に観光産業の基盤であり」という記載があるが、狭義の産業としての観光ではなく新しい生活形態および価値創造のための資産や基盤であると記載すると良いのではないか。自然環境などは地域住民の資産であり、さらには日本およびアジア、そして世界の資産ともなっている。その点を十分に資源という観点で強調すべきではないか。</p>	<p>北海道の自然環境は世界に誇る資産である。それを狭義の観光資源であると記載してしまうことは望ましくないと考える。大きな見方で道民の財産であるという表現を示すことで、それを保全そして創造的活用を行う必要性を喚起する必要があると考える。</p>
	<p>3) 人口減少、少子高齢化 ●「農業においては、これまでの取組みで得られた良質な生産基盤により……」の部分で担い手を確保することや育成を行っていくことを重要な課題としているが、そのような問題が生じている現状の問題点を精査して、それを解決するために必要な手段を明示する必要がある。</p>	<p>これは北海道のみならず日本各地で起こっている問題であり、農業生産基盤という物理的整備のみでは日本農業が成り立たず持続性を確保できないことを精査する時期にきていると考える。つまり、担い手が就農して経済的に自立するような日本農業の将来像を精査し、それが人口減少および少子高齢化の中で成立するか否かを考えるべきではないか。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
260	6 P ●L8～「観光の拡大・長期滞在・二地域居住・・・」などとあるが、これを新しい北海道の住文化の創造としている。ただし、このような方向性は流行のようなもので、日本各地の振興策を見ていると流行的なものは持続的なものになっていない。よって、それを持続的なものになるような方向性を精査して併記すべきである。	観光産業や居住形態に関する提案は流行に依るものが大きく、そのために持続的なものではない場合が多い。日本は今後少子高齢化することを念頭におきながら、そのような価値形態で持続可能な生活形態を提案できる地域になっていくというような方向性を示すことが重要なのではないかと考える。
	7 P ●L3～「北海道が軸足を置いていくべき分野を選択し、付加価値の高い分野・・・」とあるが、地域ごとに付加価値があるので、行政がそれを選択する姿勢を示すのではなく、各地域の自主性を尊重して行政は支援やインフラなどの整備を行うという姿勢を示すことが良いのではないかと考える。その中で行政はpriority(優先順位)を指し示すことをする程度の明記にすべきであると考える。	北海道は面積が多く、集落も形態が様々である。そのため、価値形態などにさまざまなものがある。よって付加価値形成も多様である。それを行政が選択すると明記すると、価値創造の範囲が狭くなってしまふ。これはこれまでの日本社会の失敗でもあるが、地域の自主性を尊重するシステムの中で行政がもつべき姿勢を明記すべきであると考える。つまり、選択するのは地域住民や地域であって、行政はそれを支える立場であると考える。
	3 北海道開発の在り方 (2) 北海道開発の意義 ●L9～「国土として価値ある地域を実現するという方向性をもとに・・・」とあるが、自律的な地域の発展を促す基盤づくりに関して、住民が誇れるような住環境をいかに形成するかが課題であり、日本の中で先駆的に行う必要のあるものであると考える。	北海道は土地資源が豊富であるが、その反面高齢化や過疎化の進行が他の地域に比較して高い。よって、そのような問題を住民の意識で克服していくことが求められる地域となっている。そのような問題解決のために必要なインフラ整備などは生活を支えるために不可欠となる。よって無駄な公共事業にはならない。そのような道筋を論理的に明記しておくことが求められるのではないかと考える。
	P 10 (新たな成長期待産業の育成) ●L3～「研究者・研究機関のネットワーク強化の必要性や・・・」については、研究者が直接産業寄与する研究のみならず地域の発展に寄与する研究を評価支援するような制度設計が必要なのではないかと考える。	現行の研究業績評価では、産業に直接寄与するものが求められる。しかし、研究には短期的な社会要請に対応するもの以外に、中長期的に地域の社会基盤を支えるものもある。そのような研究を評価できる仕組みは地域の持続的発展を支える上で不可欠である。そのような制度を設計していくことで、研究者の知財を地域が活用できるようになるのではないかと考える。
	(森林を支える産業の育成) ●新しい木材利用の創造と森林機能の評価システムを北海道という地域に合わせて樹立する必要があるのではないかと考える。	北海道の場合、農業や漁業が主産業である。そのような基幹産業にとって森林資源は大きな役割を担っている。その基盤を地域という場で評価するシステムを構築する必要があるのではないかと考える。
	1 1 P 3) 北海道の美しい雄大さを引継ぐ環境を保全する施策 (恵まれた自然環境との共生) ●「北海道らしい自然と個性的な景観が形成されている」とあるが、景観というより、固有の環境は回復されていない。このような非科学的な明記ではなく、自然環境資源の賦存量は多い程度が良い。とくに農村景観はハウス栽培用資材などで景観は著しく損なわれている。	自然環境をアウトラインとする景観と景観が固有のものであり、それが北海道の資産であるという議論は別のものである。富良野などのような顕著な景観は資産として考えても良いと考えるが、多くの農村景観はハウス栽培資材などが多く点在しており、北海道という地域を修飾する景観となっているかは疑問である。また、景観がディスプレイとして一部形成されても、固有の環境(河川環境)などは回復していないので、景観論を自然環境の中で論じるのは難しいと考える。
	1 2 P (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) ●「水質の維持および改善」などの記載があるが、水環境については環境保全機能と同時に生態保全機能がある。この点を十分に整理する必要があるのではないかと考える。とくに北海道は生命多様性を考えると水環境が重要な場となる	北海道は他の地域に比較して生命多様性を維持できる可能性をもっている。よって、水環境の維持および回復の方向性に生命との共生というものを併記していくと良いのではないかと考える。少なくとも水は人間だけが生命活動で用いるものではない。そのような生命多様性は他にバイオ産業など諸産業の産業基盤になりあることも考えると、そのようなことも重要であると考える。
	1 3 P ●L2～「農林水産業と観光の連携という観点から」という記載に関して、観光を先に考えるのではなく、地域が豊かになっていくことで地域が観光資源を自主的に形成するというものがよいのではないかと考える。つまり地域住民が自主的な活動で地域の固有資産を活かして産業形成していくという見方が地域の持続性を確保すると考える。	先述の通り、観光のために観光産業を計画すると経済市場原理で地域社会を大きく歪める可能性がある。よって、地域住民が地域に誇りをもって地域を知り、そしてそれを活用するという中で観光資源が形成されるものになっていくと良いと考える。農業生産が地域で取り組まれ、結果として観光型になるのは良いが、観光目的の農業は成果をあげるかどうかは疑問であると考える。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
16P 3 第6期の評価と課題 ●地域の自主化および自立化を促すような政策が見えず、また高齢化する農村社会の価値創造に関する方向性が見えない。これが大きな課題になると考える。産業振興も地域活性の1つであるが、地域住民の自主自立性と活気こそ地域活性の源泉であるので、それが無いことを課題とすべきではないか。	確かに「先駆的な取組み」は北海道的であるが、北海道は「高齢化・過疎化」をどのように克服するかの実験地域である。そのような地域での必要要件を精査する必要がある。そうすると、地域の総合計画にはインフラ整備の在り方とともに制度設計が必要になると考える。	
19P (食に関わる産業の高付加価値化・競争力強化) ●L2～「より経済的価値の高い生産の・・・」やL6「付加価値を道内にもたらす食品産業の・・・」とあるが、産業樹立の為に付加価値形成を可能とする創造的人間の存在が不可欠である。北海道には農業高校や北海道大学農学部があるが、そのような教育機関と地域が連携した固有の環境と農業をリンクさせた取組みが重要であると考え。	創造的な取組みは既存の集落や農家が実験的に取り入れることはできない。各種農業学校や農業試験場の成果が大きく反映されるものである。例えば、新潟県の「コシヒカリ」はその例であるが、そのような取組みの持続的積み重ねなしに農業の付加価値形成はありえない。北海道という名前のブランド化だけでは流行形成は可能であっても価値化しない。そのような取組みのスキームを作成し、制度で支援する姿勢が行政に求められるのではないかと考える。	
20P (リーディング産業としての観光産業振興) ●諸々の産業の総和が観光であり、各産業が醸成されていく過程で観光産業が注目される。また、北海道の場合には、自然環境を観光産業基盤とするが、振興は自然環境の劣化を誘発する可能性を潜在しているので調和の取れた観光の在り方は重要になると考える。	観光産業がそれ自体で成立するものではない。地域の各種産業のもとに成り立つ第3次産業である。よって、そのような産業形態を支える地域ごとの仕組みをどのように樹立するかが地域ごとの課題となる。また、観光目的で開発行為を取ると自然環境が劣化することが多い。そうすれば観光資源が劣化して産業停滞をまねく。そのため、それを防止するためのガイドラインを併行して検討する必要がある。	
21P 3) 人と技術による競争力ある成長期待産業の育成 ア 成長期待産業の育成 (森林資源を活かした産業) ●L6「集材材原板の供給のみならず・・・」やL10～「ニーズに対応した付加価値の高い・・・」とあるが、北海道の木材資源の有効活用を考えると①安定した資材供給と②価値形成された資材供給があると考え。そのためには、木材産業の在り方を整理していく必要があると考え。	国内木材の価格が高いのは生産から流通までの経路が複雑なことがある(流通に7つ程度の段階がある)これを整理して産業競争力を確保することなしに海外産材との競争力確保は実現できないと考える。さらに、道内にも数事例あるが森林認証制度などを活用した付加価値形成を基本とした北海道ブランドを確立する姿勢が必要であると考え。とくに、それを産業側が自主的に進め行政が支援する制度設計が望ましいと考える。	
23P (2) 地球環境時代をリードし自然と共生する持続可能な社会の形成 (自然との共生) ●L2～「他の地域と比較して優位なものになっている」とあるが、これは北海道固有の環境であるので「固有性」を強調すると良いと考える。またL6～からそれに関する具体的な条項が併記されているが、共生という用語を用いるのであれば上位概念として「自然環境を尊重した北海道の住まい方」のようなものを明示すると良いと考える。	「河川の回復」、「貴重な湿原の保全・再生」「自然環境との調和を配慮した農村整備」などが併記されているが、これらは「自然環境を尊重した北海道の住まい方」という上位概念のもとに形成される。よって大きな目標のようなものを明記して、そのためには各条項が必要であるという道筋を論理的に示す必要があると考える。	
25P (集約型都市構造への変換) ●L5～「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し・・・」とあるが、現行世代が誇りを持つことなしにそれが形成されることはない。そのため、地域住民が地に足を付けたコミュニティーの樹立が先に必要となる。またアイデンティティとは觀念形態であるので、文化もそれに従属するが、住文化といった文化形態も明記すると良いと考える。	アイデンティティのような抽象語句を用いるより、住文化のような具体的なライフスタイルや生活全般が次世代に継承されていくというようなスキームのほうが将来の北海道を描く上で重要であると考え。さらに、次世代が継承すべきか否かは次世代の選択であり、選択可能な将来像を描き出すことが現行世代の社会的責任であると位置づけることも必要であると考え。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	26P ●L3～「北海道らしい住環境・住文化等の創造など・・・」とあるが、そのためには地域に適合した活性のためには地域住民が地域(まち)を知ることが重要になると考える。そして、そのような啓発活動をいかに行うかということになるが、それは行政ではなく市民団体やNPOなどの地域の側の主体が行うべきであり、行政はそれを支援する姿勢をもって制度設計することが必要であると考え	住環境や住文化の創造は地域や地域住民の課題となってくると考える。それを行うためには、そのための機会が必要になっており、それを啓発活動とするのであれば、活動を行う団体をいかに形成していくのが重要になる。それは市民団体等が行うことになるが、それらの団体の活動が活発化すれば民意は向上し、地域形成及び活性化は段階的に進むと考える。行政はそのような流れの中で、市民団体などを十分に理解して支援する必要があると考える。
	28P 2北海道開発の進め方 ●L3～「それぞれが施策の実現にあたって現実に責任をもって・・・」とあるが、国は「地方や住民に社会的責任をもって、地域活動や地域形成に施策策定(スキーム)や支援を行う立場をもつ」というように役割を明確化するとよいと考える。21世紀のビジョンや方向性および将来像を国や世界に広げて展開できるのは国(国家行政)の特質であるから、その部分を北海道という地域に還元できる組織としての施政が求められると考える。	地域住民の自主性などは地域形成に重要であるが、それを支えるための仕組みや地域で解決できない広域的な課題(インフラ整備等)は国家単位の責任である。それを明確にすることが求められる時代であると考え。そのような仕組みや支援制度、インフラなしに地域経済は循環しないのは欧米各国の事例で明らかである。21世紀はそのような地域住民の自主性と国家行政がうまくかみ合うことが要求されるので、それを国家が目指す姿勢を示すべきであると考え。
	30P ●L1～「地域ごとの将来像等を明らかにすることは・・・」とあるが、地域の施策などについては地域を尊重するという姿勢が求められるのではないかと。北海道庁の政策との相互性などは明記されているが、地域を支援するという立場と国家行政がもつべき役割を区別し、それが国民にわかりやすく見えるというような表現が必要であると考え。	国民(地域住民)が果たすべきことについては、国家行政は支援や制度によって関わることで十分な時代になっていると考える。それは、地域開発の意思決定プロセスの段階でもそのようになっていると考える。よって、北海道の開発計画で実験的にでもそのような意思決定プロセスを導入して、地域住民の自主性が喚起できる制度設計をしていくことがよいのではないかと。そして、それを明示することは国民の理解を得やすい方法になるのではないかと考える。
261	北海道には農水産業や自然環境を活かした観光等一次産業を基幹とするものが多数ありますのでその点に重きを置いた次期北海道総合開発計画の策定が必要と思います。	その中で我が管内は3兆円超の売上のある、中央・地方競馬に競走馬の資源を提供しております。しかしながらそれら競走馬を生産している農家の大半は冷細農家が主であります。我が国の中のこの北海道の中の一部の地方でしか生産のない軽種馬生産という特性を活かした農業への対策も必要と思います。
262	・国道の通行規制区間が多く異気象時にも対応できる国道の基盤作りが必要と思います。	北海道地方にも近年台風の上陸、接近等により被害が多く見られるようになり、一番信頼している上位の国道が通行止となると孤立する地域も考えられます。通行規制区間の解消による交通基盤の確保に向けた国土づくりに期待したい。
263	北海道の気候は、暖房等の必要性は極めて貴重で、また観光に取組むにしても、熱源の果たす役割が求められる。	※火山性熱源を、活かせる地域が北海道には、多々有ると思われる。 ※自然エネルギーを、活かすので環境を損なうことが少ない。 ※利用できる技術が生み出せれば、資源が豊富にあると思われる。
264	新たな北海道総合開発計画を策定する必要がある。	地域の活力ある発展のため、民間や地域の主体的な活動を支援し、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。 特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を図ることが望しい。
265	戦争や飢餓がある中でも世界人口は、一年に4億人も増加。食料を輸入に頼るのもいずれ限界に。日本が、豊かな生活を維持するには、限定した優秀な労働力を海外に頼る事態にもなることも視野に食料自給率をあげる対策が必要。その意味で食料基地北海道はいざという時の日本の備えとしての要です。近年の農業革新はめざましく、温暖化もあり生産増に結びつく環境の変化もみられ、水がめとしてのダム対策も心配される事態も。 (むすび) 将来において最も“自立性”の高い地域は北海道ではないのか。例えば、日本の人口バランスが、ほぼ正常化するであろう20年先のあるべき姿、その理想型を今から計画立案し、そして国として誘導してほしい。	
266	国が中心となり、北海道地域の安全・安心な国土づくりをお願いしたい。	特に自然災害に対して弱い北海道にとって防災対策は大切。
267	広域分散型社会を形成している北海道において、地域経済社会を支える為、北海道新幹線の整備や高規格道の整備等、公共交通機関の早急な整備が求められており、次期北海道総合開発計画の中で早急実現されることを望みます。	北海道の景気回復については本州に比べて今ひとつ遅れをとっております。これは各公共交通機関の整備の遅れが、物流の停滞を招きそのことが、景気回復の遅れの一因と見えます。地域経済社会を支える為、交通ネットワークの整備が必要と思います。
268	北海道は広大な面積を有し、都市間が時間を有し、高規格道路、現国道の整備について、まだまだ多額の金額を要する。冬期間については雪害により(吹雪)交通止も多く発生している。	高規格道路については、緊急時に大都市の病院に輸送できる。現道についても、舗装の凹凸があり、救急車が一般車と同じ位のスピードで走っているようでは患者も助けることが出来ない。山岳部では吹雪のため、雪崩の危険等で、交通止も多々あり、“北海道特有”の景観を配慮した災害防対も必要である。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
269	北海道は高速道路網の整備が全国平均より20%以上遅れており、国道においても積雪寒冷地における冬期間の交通の安全性の確保が必要である。このためには国道の追越区間及びパーキングエリア等の増設が事故防止にも関与するため必要である。	北海道は広域な土地であり、都市間の距離も非常に遠く、物流の敏速性からも安全な道路整備が強く望まれる。 このことから第6期北海道総合開発計画に引き続き、第7期計画を作成され、安全な道路整備が実施されることを切望致します。
270	今までのように国が中心となり、北海道地域の安全・安心な国土づくりをこれからもお願いしたい。	特に自然災害に対しては弱い北海道にとって防災対策は大切だから。
271	登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。 観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。	
	登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。 北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。	
	登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。 しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。 また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。	
	マリビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。	
272	国がやる北海道総合開発計画はまだ必要だと考えるが、北海道が他府県から見てどういふところが遅れているかを明らかにし、他府県並みになるにはどういふことが必要かということをはっきりさせる必要があるのではないか。	他府県並みになることを目標に計画をやることにより、数値目標ができ、計画に対する評価が国民から見て分かり易くなる。 仮にほとんどのものが他府県並みになれば、北海道総合開発計画の必要性はなくなり、道州制もしやくなるのではないかと。
273	当社では、石油精製の課程で発生する硫黄にスラグや(ホタテ)貝殻等を混ぜて生産されるリサイクル製品(魚礁ブロック等)の開発を室蘭(港)で実施中です。今後は、室蘭での成果を踏まえて全国に展開していく予定ですが、やはりこのような全国に先駆けた開発は四方を海に囲まれて実験環境も整っている北海道(室蘭)が一番です。 そういう意味で、新たな北海道総合開発計画では、是非、日本の先導的な取り組みに役に立つ北海道づくりをより一層推進できる計画策定となることを強く期待しています。	
274	私の住む苫小牧市は、北海道の海の玄関である重要な「港」を有しています。北海道としてもこの苫小牧港を東アジアの拠点となる港として、しっかりとした基盤整備していく必要があると考えます。しかし、国際的に見ても苫小牧港の施設は競争力のあるものではないのが実情です。予算の投資もこれからは集中した投資をしていくことが得策です。北海道の港は苫小牧港に集中して投資していく。まさに「均衡ある発展」から「特色ある発展」へとシフトしていくべきです。これから北海道を将来性のある地域へと発展させる為、北海道総開発を協力を推し進めてくださるよう期待します。	
275	・「広域的な視点から、高度医療等の高次な都市サービス日常生活に必要な最低限のサービスを持続的に享受できる、暮らしやすい地域社会を維持していくことが必要である。」として	・日常生活に必要なサービスのうち、医療に関しては、産婦人科の医者不足、江別市市立病院の常勤内科医退職による入院治療の不能など、高次医療以外でも医療享受に関する問題が表面化しています。 ・江別市立病院の状況を考えると、農山漁村部での受療環境はより厳しい現実に直面していると考えざるを得ないと思います。 ・また、商業、金融分野など民間企業が供給主体となる生活サービスでは、企業利益が最優先され、不採算店舗の閉鎖、複数店舗の統廃合など生活に必要な民間サービスの地域からの撤退が進んでいるものと考えます。 ・このため、今後10年程度を見据えた場合、日常生活サービスも、自らが「サービス享受に移動すること」が必要な社会になっていくのではないかと思います。 ・上記文章は、「日常生活に必要な最低限のサービス」に変更の方がより現実的ではないかと考えます。
	道路は北海道全体を楽しくする力があると考え、景観としてみた北海道の歩道づくりについて提唱致します。	

番号	意見 (意見)	意見 (理由)
276	<p>(環境保全) 間伐材の用途が少なくなり、間伐がされないための山の荒廃が進んでいる現状があります。その利用法として間伐材の利用を歩道にすることで山は元気になります。それが、災害の防御や、健康へとつながります。</p> <p>(生活) 住む人にとっても優しい景観であり、楽しい通学路であり、子どもたちの遊び場や大人の憩いの場にもなります。</p> <p>(補修) アメリカでは、補修は地域の住民や工務店が請け負っていました。厚材を取り替えるだけの作業ですから年配の方々や、学校単位でもやっていると聞きましたが、直接費用が地元へ落ちる仕組みにも感心しました。</p> <p>アスファルト舗装に比べコストは高いでしょうがそれに付随する効果を総合的にとらえると、道民にとってプラスになると思います。</p> <p>ご検討を。</p>	
277		<p>道・道路には、暮らしの道・産業の道・歴史の道・自然の道など様々な道がある。道は古来、人・もの・金を運ぶ人間にとって重要なものであり世界史の中で重要な役割を担った“シルクロード”もその最たるものである。ここで、北海道における道・道路の位置づけだが、私は産業の道として更なる開発・整備が必要であると考えている。確かに、暮らしの道として地域住民の為に整備・維持管理が住民要望として有るのは当然であろうが、民主主義の国として少数意見にも応えていかなくてはならないものの、多数意見(大都市住民)を多く取り入れざるを得ない最大公約数を探して政策として行っていかななくてはならないだろう。それは、道路行政と同様であると考え。その為には、北海道の道路が日本国民にとって有益な道、開発整備する事が国益に繋がるという付加価値を付けていかなくてはならない。</p> <p>その観点からみれば、私は北海道の道は“産業の道”として開発・整備しなくてはならないと考える。北海道は総生産約2兆1千億円、ノルウェー・デンマーク・ポーランド・フィンランド・ポルトガルを上回っている一国の独立国並みなのである。それにも関わらず北海道は今列記した国並みの道路事情となっているだろうか。周知のとおりである。一国の独立国並みといっても北海道は日本の一地域と言われればそれまでだが、そこで“産業の道”なのである。私は、北海道に様々な可能性があるといわれている農業とエネルギーによる開発振興による発達を推進していく事が、その持つ産業・資源の有効利用に連結するのではないかと考えている。北海道は日本の食料基地と言われて久しい。だが現在の日本農業は、どうだろうか？日本の食料自給率は供給熱量自給率で、1960年には79%であったのが、現在は40%前後の水準まで急落している。勿論先進国中最下位である。7,000万人以上の食料を輸入で賄う純輸入国である。この数字をみて訝る方もあろうが、「国産牛・鶏・豚などもあるだろう」という意見もあるが、そこが問題なのである。確かに牛・鶏・豚国内で飼育しているが飼料はどうだろうか？殆どが安価な外国飼料によって賄われている現実が有るのである。現在日本人が口にしている農畜産物で、外国輸入に頼らないものは殆ど無いと考えて良いのではないか。この現実を直視して、食料安全保障は適切に対処されているのかということ国民は、再度考えなくてはならない。食料防衛は経済という累卵のうえに成立していることを再認識しなくてはならず、飢餓が迫ればまず自国民を最優先するのは常識であり、その時日本はどうするのか？ましてそのようなことが、発生しないと誰が言い切れるのだろうか？</p> <p>北海道は全国の約4分の1の農地を保有しており、農業産出額は1兆円に上り食料基地として整備されるに値する十分に且つ優れた耕作面積を保有している。しかし、当たり前のことだが農業を都市のど真ん中で展開する訳には到底いかない。都市より離れた過疎地域といわれるところとならざるを得ない。だが、そこで生産される農畜産物などは都市へ運送されねばならない。反対に農業に必要な機械・肥料・飼料等も農村・農家へ運んでいかなくてはならない。また、農家の人々も医療・教育・買物などを街場で行わなければならない。そのような際に、細いまがりくねった道路、山間・崖などで通行止めの危険性がある道路。このような状況では、ただでさえ農家の担い手が減少している中、進んで不便なところに生活の場を移すという考え方は、生まれてこないのは当然である。その点を考慮すれば、まだまだ北海道の道路は整備されているとはいえないのではないだろうか？また、</p> <p>農業を職業として取組みたいという意欲のある人達も、現状のままの農業であれば、一抹の不安、つまり専業農家だけでどれだけ安定した生活確保が出来るのかということも大きな問題だと考えられる。だとすれば、農業を農業分野のみでなく他分野との効率的結合による展開を視野に入れられる環境整備を考える時期に来ているのではなかろうか？農業にエネルギー資源の付加価値をつけ農業持続に資する収益分野確保という手段を講じることである。所謂、バイオ燃料の開発・活用である。昨今北海道大学では、牛糞から発生するメタンガスをプラスチック原料のベンゼンと水素を取り出す事に成功している。ベンゼンは石油化学工業の原料、水素は燃料電池に活用出来る。水素の燃料電池が実用化されれば電線設置の困難な地域も電力の心配無しに生活出来る。北海道は酪農を営む農家も多く家畜糞尿など水素源のメタンが豊富で国内最大の水素供給基地に成りうる。これに関連し水素関連産業の北海道進出により地域活性化に繋がる。北海道は水素活用の試験基地として国益に適用事が出来るのであり、農家の所得保障の一助とも成るのである。しかし、そのためには危険な水素運搬のために道路の安全な整備・開発が是非とも必要である。また、水素貯蔵基地との交通アクセス、道路整備・開発が必要である。</p> <p>国は農作物からつくる代替燃料バイオエタノール生産の大型プラントを国内3箇所建設を決めた。北海道でも十勝地方で建設予定である。代替燃料バイオエタノールはサトウキビ・ビート・小麦などからエタノールを抽出しガソリンと混合し自動車等の混合燃料として活用する物で、石油等化石燃料とは異なり二酸化炭素排出量抑制に繋がる環境に配慮した燃料である。これも北海道では原料となるビート・小麦・大麦などが豊富にあり、また、現在ビート・小麦が実質的に生産調整をされていることを考えれば、生産余剰の受け皿になり得、農家の所得保障にも繋がっていくのである。そして、北海道を代替燃料バイオエタノールの生産と試験基地として発展させる事によって、バイオ燃料関連の産業集積に繋がる。これには、やはり道路の開発・整備が不可欠である。生産基地までの農家・農村の交通アクセス、生産・貯蔵基地から集積する港湾までのアクセス。これらが、一本道だけで繋がっていると、細い移動に時間のかかる整備不良な道であれば推進そのものの足かせとなってしまわざるを得ない。</p> <p>代替燃料バイオエタノールで、最近苫小牧工業高校と筑波大学が共同でひまわり油の廃油で作った氷点下20度以下でも活用出来るバイオエタノール開発に取り組んでいる。これについても、成功・実用化に繋がれば寒冷地仕様として海外寒冷地への輸出や技術供与にも繋がりがこれも農家の所得保障にも繋がると共に北海道を寒冷地仕様バイオエタノール生産・試験基地として発展させる事によって、同じくバイオ燃料関連の産業集積に繋がる。</p> <p>また、現在北海道沿岸にはメタンハイドレードというものが大量に埋蔵されている。これは日本国内では、東海・南海・四国沖と北海道近海だけであるといわれる。メタンハイドレードとはメタンガスがシャーベット状に凝固しているもので1立方mから水0.8立方mとメタンガス1.72立方mが採取出来る物である。これらも、有効な天然ガス活用としてエネルギー活用し、これに関連し天然ガス関連産業の北海道進出により地域活性化と天然ガス活用、生産基地として北海道活性化に資する事と成れるのである。これらの実現についても、海底に眠るメタンハイドレードを採掘し港湾に揚げ貯蔵し集積地へ輸送しなくてはならないが、それらも鉄道等の輸送手段だけに頼るといことは北海道にとっては危険な事である。雨・雪・台風などの気象災害のみならず火山などの災害も抱える北海道では、輸送手段を一つに限定せず鉄道・航空・船・自動車等への分散が必要で、その意味でも陸送の一翼を担う道路開発は、まだ北海道にとっては重要なのである。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	道路は、人・車が走るだけの場所ではなく産業・文化を運ぶ動脈である。いくら心臓(生産地)で血液(資源)を作り出しても動脈硬化や血栓・梗塞をおこすようでは機能不全に陥るということを考慮すれば、北海道にとって道路開発はまだまだ発展途上であると考える。	
278	『少子高齢化問題と地域連携』を模索しながらの、産業育成の条件整備が重要と考えます。北海道は『アジアの宝』として作物、エネルギー資源も豊富にありますが人口減少に伴う開発衰退を危惧します。夕張市の例を挙げるまでも無く、地方自治体の枠を超えた国の対応が期待されると思われます。	雄大な国土と多様性のある、この北海道に対する進出意欲のある企業は多数かと思えます。しかし、わが国の政策では、『プロジェクト失敗』は許されません。より柔軟性のある予算編成と、一定の人口が確保可能な都市圏域の復活が急務だと思います。民活の提案も、進捗しているところですが、都市圏域までは未成熟と思えます。
279	21世紀の地域の形を明確に描き、そこに向けたインフラ整備を進めるべく計画を策定すべきである。 「中間とりまとめ」で集約型都市構造と田園コミュニティとして位置づけられているものを地域の中枢機能を担うセントラルシティとその周辺田園地帯の町村をサテライトシティとし、高密度と低密度を意識的に作りこんでいくべきではないだろうか。その基盤は各シティ(現市町村)を結ぶ道路網であり、そこについては最低片側2車線の道路整備(加えて道路わきに幅数メートルの緑地帯・防風林)が必要である。高度な都市機能を持つセントラルシティまでの時間距離1時間以内を目標に道路網を整備し、情報通信インフラを合わせて整備することでサテライトシティに住む人々もそれぞれの不便を感じずに暮らしていくことができる。もちろんサテライトシティにもその中心部に商業サービスと行政(役場・警察・消防など)サービスを提供する複合施設を官民協力のもとつくっていくことも検討すべきである。しかしなりより重要なのは各地域の明確な将来像のもと、住民が自分の住む場所を自分で選びなおすことのできる状況を用意することである。	人口減少自体は地球規模で長期的に考えれば、むしろ良いことであると考えますが、過去からの延長線上でのまちづくりを考えた場合、人口減少と少子高齢化が北海道に与える影響は想像を超えたものとなるであろう。また、十勝の基幹産業である農業が活力を持ち続けるために規模拡大はさらに続いていくだろう。つまり、農業の発展はそれだけで考えれば人口減少要因である。期待される農業関連産業での雇用力は人口減少圧力に圧倒されている。こうした状況を考えたとき、現行の市町村単位のまちづくりでは人々の生活環境を維持していくことは不可能である。このままではいずれ各町村の都市機能(生活基盤)は失われ、「農業栄えてまち滅ぶ」といった状況になることが予想される。北海道が、そしてその各市町村が自立を目標とするのであれば、しかもそれをこれからの100年というスパンで考えるのであれば、従来のまちの形とは異なるものを描き、それに向けた取組を道民、関係機関すべての総意として進めて行かなければならないと考える。それぞれ役割も景観も異なるセントラルシティとサテライトシティが有機的につながりつつ存在すること、それぞれのまちとしての魅力が明確になり、移住促進などにも効果的に機能すると思われるし、また、ユニバーサルデザイン、除排雪、エネルギー効率の良いまちづくりといったコンセプトにも通じるものである。人間には過密、賑わい、猥雑も必要であり、また、逆に過疎、静けさ、のんびりも必要である。セントラルシティとサテライトシティを極めて時間距離の近い空間に作りこんでいくことは北海道が全国に示しえる地域づくりではないだろうか。
280	北海道は他県に比べて、まだまだ、交通網の発達が遅れ、産業も安定していない状況のため、北海道開発の役割は大きいと思う	
281	北海道一次産業の交通アクセス整備のため道路を建設を希望します。	一次産業や観光のための交通アクセスがまだまだ未整備で有る。
282	北海道の主要地域と地方地域との道路整備の差が多きく、主要地域に集中する病院及び施設までの交通時間の短縮が必要条件であり、主要道路の災害時の遮断が発生した場合においては、交通機関のまひが生じており、今後においても特に道路整備を必要があると思われる。	
283	道路網について 道南地方は、幹線道路が1本のみで災害発生時は交通が遮断されてしまうのでこれの解消に努めてほしい。	
284	函館より長万部方面に出張の時、帰宅時に大雨の際には5号線の他に道路が無いので道路網を確保してほしい	
285	高規格の道路の整備をもっと進めて欲しい。	
286	特に、海岸線の道路で、がけがせり出しているの、いつも危険だと思っているので、整備してほしい。	
287	北海道の冬季の道路路面状態をもっと良くして欲しい。(ロードヒーティング、除雪等)	
288	都市間の交通流通にまだまだ時間が掛っています。高規格道路等の整備、維持ができますように要望します。	
289	北海道においては、地域が広範囲にわたり部分的に道路整備がおこなわれている地域があると思うので、まだまだ続けたい道路整備等をしてほしいです。	
290	北海道の基幹産業である漁業において漁港整備はまだまだ整備が足りないと思うので開発局は必要であると考えます。	
291	北海道は本州に比べて、道路等インフラの整備がまだまだ未発達であると思う。その為にも開発局は必要である。	
292	生活に身近な、空港や港を、現在よりも、もっと整備した方が良いと思われる。	
293	北海道を特別扱いする必要がないとの認識について、何故、特例扱いになったかの原点に戻って議論してほしい。津軽海峡を越えて、積雪寒冷地で、同じ日本であり乍ら、冬の仕事がない等、特殊な状況があったし、今もある。北海道を知らない一部の方々の理論に押し流されるのではなく、北海道開発局をとりまく状況と連動させ乍ら、特別扱いの存続、今後も尚一層必要である。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
294	(食に関する産業の高付加価値化・競争力強化) ・「地産地消への積極的な取り組みを実施するとともに、海外市場への進出、発展途上国への食料支援などを図っていくことも必要である。」というような文章を入れてはいかがでしょうか？	・生乳の生産余剰分が廃棄しているにも関わらず、原料用チーズ等の乳製品を輸入している事実がある。 ・生乳に限らず、農産物の生産性向上の結果、生じた余剰農産物が畑でつぶされるなどの価格安定のための農家の行動はTVでも報道されているとおりである。 ・このため、余剰農産物を廃棄することのないよう積極的な国内活用や海外輸出、発展途上国への食料支援などの方策が必要と考える。 ・国内活用については、農産物の工業原料化の研究を支援、実証実験も必要と考える。(第2のとうもろこしのバイオエタノール) ・海外輸出に関しては高品質な農産物生産と商品プロモートなどソフト施策実施による競争力向上が鍵となると考える。 ・食料支援については、集配・加工・輸送などの物流費用をこれまでの発展途上国への食料支援予算の中から充当する、食料支援のための予算を新たに設けるなど政府負担(国民負担)するという考え方もあるものとする。
295	第6期計画の主要次第はこれからの北海道の自立のためにも実現していかなければならない事だと思えます。	地方の財政が厳しさを増しており、国の力を借り、この第6期計画を完遂させ、第7期計画も是非企画していただきたい。
296	北海道総合開発計画を策定し、今後も継続して北海道開発を推進すべきであると考えます。	北海道の特性(特に地理的・自然的条件)を考慮し、他の地域とは異なる取組みが必要であると思われる為。
297	・道路整備は地域発展の基盤だと思えます。	・国道36・37号は、登別で生活する私は良く通行する道路なのですが、苫小牧・室蘭にフェリーが航行するため大型車両の通行が非常に多い道路です。それにより狭い道路(トンネル)では危険を感じるがあります。道内の他地域にも、そのような道路は有ると思うので、それらを緩和できる道路整備を進めてほしいです。
298	北海道は、未だ発展途上の未開発であるため、国直轄の開発局は必要であり、地方に任せる段階ではない。	発注者の技術力の低下が雑誌等で良く取り上げられている昨今、技術力・問題に取り組む姿勢などは、地方自治体の場合、開発局のレベルには達していない感があります。以前開発局の発注で点字ブロックを設置する場合にモデルパターンを作成し、実際に障害者と協議してパターンを決定したが、地方自治体には人間性も大らかな人が多い為かそこまで物作りに対する意識を教育されているとは思えない。本州とは全く違った異質の土地柄だからこそ開発局という部所が誕生したわけだから、今ここでリーダーであり長である開発局が地方自治体と同化してしまうと今まで引張ってきた新技術やIT関連も途上で終焉となることは目に見えており、地方自治体の土木への意識改革を完了させるまで意識の開発を終わらせるわけにはいかないと考えます。
299	高規格道路の整備	明治初頭の開拓特使設置以降国策として独自の体制を踏まえつつ今日に至っているわけだが、北海道特有の地域性を考えると、国道が整備されつつも1箇所のトンネルが崩落すると孤立する地域が無いとは言い切れない。又日本の農産物は外国からの需要で成り立っているのだが、今後世界を見据えると外国に頼っては要られない状況が考えられ、北海道農産物の輸送ルートとして高規格道路の整備は必要不可欠なものとなりえる。道路公団の金額を掛けて乗る高速道路を撤廃し生活に密着した北海道独自の道路網を整備するのが長期の展望を見据えたあり方と思う。
300	北海道の経済発展の為にグローバル化は必要であると思えます。	北海道の豊かな自然環境を生かした観光都市への確立により海外からの観光交流人口が増加すれば、北海道経済にも良い影響を及ぼすと思えます。 その為の道路整備・河川・湿地の自然再生事業はこれからの北海道にとって必要な事業ではないかと思われます。
301	これからの未来を考えると北海道開発局の存続が必要であると思えます。	北海道の経済の低下が懸念されるので、景気の上昇を北海道開発局が国政の架け橋なり、より一層の北海道の経済の安定に努力して頂きたい。
302	新たな北海道総合開発計画を策定されることを希望します。	当地北海道は、日本の食料基地の一役を担っており四季を通じての、効率の良い漁獲を確保する為の港湾整備や、流通経路の為の、国道の一層の整備が今後も必要不可欠であると考えます。
303	山腹の傾斜地での崩壊防止対策、海岸の浸食対策、及、護岸の嵩上対策、河川氾濫防止対策	地球温暖化に依る気象変化災害への危機管理を構築
304	海外からの輸入食料や、食品の安全性に関する問題などが取りざたされるなか、北海道は実に食料自給率180%という高い水準にある。しかし農村の高齢化に伴うコスト低減を目指した農地の整備がますます重要であり農業・農村整備事業の積極的な展開が必要である。	構造改革の流れのなかで、北海道経済を大きく左右する公共事業が減少している。大区画のほ場整備を進めることにより大型の機械を効率良く使い、水の管理も合理的にできる、労働時間も短くてすむ。効率が良く、生産性の高い農業が実現することが日本の食料庫としての役割を高め、北海道の活性化の大きな鍵になるとおもいます。以上のことで北海道開発局の役割はまだ重要だと思えます。
305	頻発する自然災害に備える根幹的な防災対策の推進を図ることや交通の安全確保を確実なものにするための防災関係機関の連携強化、非常時の業務執行体制確保を含む危機管理体制の強化を是非進めて頂きたい。	これは、私達道民の生活の上で最も身近で重要でありそれらの対応を図る北海道開発局の存在は私達にとっては欠くことのできないとても大切な機関であると考えます。
306	中央とは違った、気候風土や環境条件は、これからの北海道全体の開発を益々発展させて頂きたいし、又、未開発整備の部分も早期に着手し、住みよい環境作りを率先して実現して欲しいと考えます。	今後、冬期間は当然、主要国道部の除排雪は勿論の事開発局が整備縮小される事は、安心して冬期間を過ごせなるし、『行政サービス』の意義を考えると、道民の民意を反映しない政策だと思えます。これらを当然第7期計画にも盛り込むべき案件だと思えます。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
307	北海道の資源、特性を生かした政策の充実が今後一層求められると思われる。	<ol style="list-style-type: none"> 1 食糧基地としての北海道の役割は、今後益々重要になってくる事は確実であり、一層の充実の為にインフラの整備が急がれます。 2 高齢化社会の到来、過疎化の進展に伴う必要道路等交通網の充実が必要。 3 ラムサール条約、知床の世界自然遺産等の自然保護・観光資源の充実の為にインフラの充実。 4 ロシアとの貿易拡大のための北海道基地の拡大・充実と北の国際交流圏の形成に向けた投資が益々必要。
308	北海道の豊かな自然を守る為、又、地域住民の安全を確保する為には、頻発する自然災害に対応し、根幹的な治水施設等の整備を着実に進める必要があると思います。	最近地球温暖化によると思われる大型台風が発生したり、冬は豪雪だったり、又、つい最近では、今迄発生したことの無い竜巻が大きな被害をもたらしたりで、まだまだ自然災害への対策が必要だと思います。
309	自然環境の変化に対応するために北海道開発局が中心となり、暮らしに役立つ整備を進めてもらいたい。	今までにはなかった自然災害が多くなっている中、対策がまだ不十分のため。
310	北海道の社会整備は本当に十分に行われていますか。	北海道の雄大な大地で生活することは、以前本州で生活したことのある人間であるなら、誰でも思う事は交通網(道路)の整備では本州とは格段の差があります。北海道の場合は、単なる開発オンリーではすまされません。自然と人が共存した地域なので、北海道で生活をしている者としては、早急に開発を急ぐのではなく、時間をかけて社会整備を推進してもらいたいと思うからです。
311	北海道は自然の恵み溢れる農業、漁業といった国内を代表する食料基地であり、最近では「知床」に代表されるように観光の面でも、今や世界的に有名になりつつあります。しかしながら、厳しい気象条件から地方に住む我々にとって、他県との都市整備基盤の遅れや経済格差があることも事実であると感じます。そのためにも、道民がより快適で住み心地の良いと実感できる北海道にしていかなければなりません。そのためにもこの第6期計画を強く推し進め、更に7期、8期と前進して頂きたいと考えます。	超高齢化時代の到来に備え、向こう数十年先を見据え、教育、医療、食の安全と安定供給、資源エネルギー開発そして道路基盤整備、情報通信技術の拡充が必要であり、地域格差の是正が急務であると考えます。
312	<p>3. 北海道開発の在り方</p> <p>(1) 基本認識</p> <p>(2) 北海道開発の意義</p> <p>前記項目に記載されている通りと思います。</p> <p>明治維新以来、石炭、鉄鉱石、エネルギー資源の取りつくし、森林の伐採等北海道を利用出来るだけ利用し後は知らぬでは困ります。</p> <p>明治維新よりまだ百数十年しかたっており、社会資本整備も十分とは思えません。</p> <p>地方・民間だけで問題解決出来ないと思います。</p> <p>やはり、国の支援を得ながら民間、地方、住民、NPO等と連携し道民全員で、北海道を支えていかなければ北海道は破綻してしまいます。</p> <p>私は、北海道渡り4代目です息子、娘、孫、がいます。</p> <p>私たちの、子々孫々まで住みよい北海道を作り、残さなければならぬと思います。</p> <p>計画の内容等は、10ヶ月の長期に亘り専門家で論議されたもので何回も読みましたが、内容について何も申し上げることはありません。</p>	北海道を第二の夕張市にしないために。
313	北海道は豊かな資源と自然を合わせ持ち、地理的にも有利な特性を持っています。この特性を十分に生かす為には、各種インフラ整備を着実に進めていく必要があります。その為に次期北海道総合計画の策定が必要だと思います。日本国と北海道の将来の為に是非御願います。	一道民として、北海道の将来を考える為に意見を述べさせていただきます。
314	<ol style="list-style-type: none"> 1. 道路や川の整備後の維持管理の徹底 2. 照明灯の設置 3. 歩道の整備 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 歩道や川の中の雑草等が繁り、特に川の水が増水した時に、災害を引き起こす恐れが心配される。 又、歩道の雑草は、歩道巾が狭まり、虫等が付き歩行しにくく、景観上もよくない。 2. 防犯上、安心して歩ける明るい照明灯を、市街地以外の生活道路に増やしてほしい。 3. ヘビーカーや自転車の利用が安全で安心して利用できるような整備してほしい。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
315	地域の魅力が新幹線と繋がる仕組みを	「第二の知床」とも言われる風光明媚な矢越海岸・世界遺産の白神地区に匹敵するブナ林を育む大千軒岳と道南には地域の魅力ある観光資源が百花繚乱です。いま、道南圏は地域資源としての自然・食・文化を新幹線とつなぐ観光交流ネットワークづくりを渡島・松山支庁、各自治体、民間、NPOが一堂に会して実践・検討していますが、地域支援策が一番の重要課題になっています。せっかくの観光交流人口の増加をバス等で円滑に地域の観光資源と結びつける冬季も含めた交通ネットワークの更なる整備が中でもこれからの道南地域の発展を大きく左右すると思います。疲弊した経済から地域が抜け出すためにも経済波及効果の高い新幹線の観光客が渡島・松山全体をスピーディにカバーできる高速ネットワーク等の構築などの支援が重要なのです。魅力と活力ある北国のまちづくりを安心・安全の仕組みで是非応援してください。
316	函館―札幌間の移動時間短縮を図るため、高速道路または高規格道路の早期整備、開通をすすめてほしい。	函館から国縫(現在は八雲)までの道路整備が進んでいないために交通事故の多発を招いていると思うから。 特に森から八雲までの海岸線を含めた一本道は、居眠りや危険運転を誘発しやすく、また、万一土砂崩れが起こって道路と鉄道が寸断されれば札幌からの交通手段は、途方も無い遠回りを強いられることになる。
317	北海道に住んで30年以上が経ちました。北海道は道州制特区？に選ばれいろいろ動いているようですが、道州制とは地方を自立させるためのものと聞いており、道州制がいの一に導入された際、北海道はこうだから大丈夫、本当に自立できるということが確認できる内容にしてほしいです。(どう考えても北海道よりよりスムーズにモデルとして進めることができると思うのですが。(北海道と違い歴史もあり、力がある分、まとめるのは大変かもしれませんが)) 現在、夕張市が財政破綻しておりますが、北海道も危機的状態になっているものと聞いております。多少生々しくても、今回の計画の中で説明しないにしても、本当に安心して良いのでしょうか？ 真実の内容は経済への問題もあるので慎重にならざるを得ない状況もあるかともいますが、安心していいものか、そうではないのか、国の機関とはいえ、北海道の発展にかかわるものとしては道民への情報提供が必要と考えます。場合によっては私たちに危機感を持たせるほうが。 計画の中では進もうとする(新たに発展させようとする)方向はよく示されていると思います。その反面、衰退することを想定しているものもあるともいます。産業転換のイメージをはっきりさせたほうがよいと思います。発展するほうは本当のところは、よほど能力がある人が考えない限り予測不可能だと思いますが反対に衰退するであろう産業のほうは、国主導で進められる？(見えていない)のではないのでしょうか？今回の上限金利引き下げのような問題をいきなり北海道特有の事項について突きつけられた場合を非常に厳しい状態なと思います。衰退が見込まれる産業の経営者に見切りをつけさせ、新しいものに挑戦させる誓い？も北海道の発展のためには必要ではないのでしょうか。全国的な課題をポヤッと表現するだけでなく、北海道としての切実な課題を情報提供いただければと思います。 最後に今回の中間とりまとめについて、新しく進める内容の説明としてわかりやすいものとなっていると思います。	
318	北海道に観光に来られる方は何を求めて来道するのか雄大な美しい自然と食べ物の美味しさを求めての方が多く海外からも来道します。知床の世界遺産等もそうですがまず、第一に環境保全に取り組む事が大切です。その為にはきちんとした開発計画が必要になりますので第6期北海道総合開発計画は必要です。	北海道の美しさ雄大さを引き継ぐ為の環境保全に対する施策等。
319	日頃よりご配慮いただいておりますことに敬意と感謝を申し上げます。 町長の職を担っているものとして、地域の在り方、北海道の在り方そして、国の在り方について大きな関心を持っているところであります。とりわけ、地域課題と北海道課題として捉えていることが共通していることから関心度も高いものがあります。 この度の第6期北海道開発計画に大きくとりまとめられている内容と一致するもので、計画策定と推進についてコメントを出したいと思ったところであります。 中間とりまとめの内容については、基本的に賛同するものであります。しかし、声を大きくして国民・世論に訴えていく上ではインパクトが弱く、無難にまとめ上げたものとしか受け止められないという要素もあるかと思えます 例えば、食に関するアピールも外国産農産物等とは違う優位性を北海道特性としてどう整理するか、特に、ものづくりに関しては、歴史的には都市圏に優秀な人材の派遣をしてきた経緯から優れた人材を地元北海道で生かす取り組みが最重要課題であると認識しています。産業振興は“民”の立場で興すことではあるが、都市圏での基盤整備の整っている条件下からすると初期投資への負担も大きく、行政使命としての支援体制が求められるところです。 交通網の整備や河川保全、防災、総ての分野で更なる国の役割が必要であります。例えば、道路財源にしても、意義をすり替えることなく、しっかりと道路整備という目的使途をもって国民に還元していくことが必要であります。 災害の事を思う時、河川整備や治山対策は国に役割として取り組まれることを願うものです。 北海道は、道民だけの財産ではなく、国民財産であり、資産価値を高めることは国民課題であることをアピールしていかなければなりません。 この度の中間まとめでは具体的な取り組みにふれるものではありませんが、この柱に基づく施策におおいに期待をしております。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
320	<p>農業農村に関わる意見 *現状を重視したバランス(かゆい所に手の届く、均衡の取れた発展)の良い、施策で実行出来る計画策定を望む。</p>	<p>・第6期の点検結果として、北海道として誇れるものとして、謳われている事項は、「広大な土地」「豊かな自然環境」「豊富な天然資源」が存在していますが、第6期計画の基本は、かつての基幹産業に代わる産業を期待していたが、新しい産業が基幹産業に至っていません。</p> <p>この背景は、降雪及び厳寒との劣悪な気象条件を克服した産業が多数を占める状況とならない限り、第6期計画で称えている経済構造の転換はあり得ないものと思います。</p> <p>誰もが当然と思うのですが、近年は経済最優先(利益の上がる経営・企業の誘致)の行動及び施策であり、第1次産業への後押しでなく、第2次及び3次産業に向けての施策となっていると思います。</p> <p>北海道は、「日本の食糧基地・北海道」とアピールしていますが、国政(国土交通省北海道局以外)の中で、「北海道は日本の食糧基地である」と位置付けされた政策を耳にしたことはありません。</p> <p>水稲の減反、農産物の輸入の自由化等の施策がとられる中においても、北海道農業に対してのホローがあったでしょうか？</p> <p>この広大な土地(農地)を有効に活用したいものです。しかし、冬季は積雪に覆われ農作業は5月～11月と半年程度です。これは自然現象で避けて通れません。この様に厳しい条件の下での農業経営であり他府県と比較(競争)するに値しないものもあると思います。</p> <p>よって、この厳しい自然環境の下で、地域の生活基盤を支えている他産業の存在は、まさに農家の努力・協力なくしてあり得ない現状であると思います。</p> <p>このことから、第1次産業(特に農業経営者)を重視した施策を取り組んだ計画策定を望みます。</p>
321	<p>サハリン州をはじめとする北方圏との交流圏拡大</p>	<p>北海道にとって、ロシア連邦サハリン州は最も近い外国である。又、北方圏を視野に入れた時、北海道は北方圏の玄関口となり得る。</p> <p>現在サハリン州では大規模な石油・天然ガス開発プロジェクトが進行中であり、北海道から建設資機材が輸出されている。その他食料品等の需要が高まってきており、生産地から輸出拠点までの物流システムの早期の構築が必要であると考えます。</p> <p>又、現在進行中のサハリンプロジェクトは我が国のエネルギー安全保障上重要なことであると考えますが、反面原油流出の危険性が大きくなってきている。それらに対してのハード・ソフト面の整備が急務であると認識している。</p>
	<p>安全安心の農産品の供給</p>	<p>北海道は日本国内に対し最大の食料供給地であり、安全・安心な農産品は北海道ブランドになってきている。</p> <p>又、サハリンで現在進行中のサハリンプロジェクトでは多くの欧米人がサハリンに在住しており、安全な食材(特に葉物野菜)を求めている。</p> <p>北空知を中心とした農業生産地からサハリンに在住する欧米人に農産品を提供することによって北海道の農産品の優位性、安全・安心性が海外に大きくアピールすることになると考える。</p>
322	<p>P 2 3 (2) 地球環境時代をリードし自然と共生する持続可能な地域社会の形成 北海道の雄大で美しい自然環境は、観光のみならず道内における各種産業にとっても大きな基盤となっているものであります。しかし、人為的あるいは世界的な環境の変化によりこの貴重な財産に影響が見受けられるようになってきていることから、何らかの対策を講じていかなければならない時期にあると思います。例えば弟子屈町で取り組んでいる摩周湖の環境保全についても、透明度の低下や木々の立ち枯れなど原因ははっきりとはしていませんが、北海道運輸局をはじめとする関係機関の協力のもと自分達のできることをまず実践していこうと取り組んでいます。また、現在自然再生事業が行われている釧路湿原は近年の湿原面積の減少に歯止めをかけ、動植物の生態系や生育環境の保全、再生を図るため検討が進められているところでありますが、このような取り組みは時期を逸すると取り返しのつかない状況になることから是非実効性のある対策を推進していただきたいと思ひます。</p>	
	<p>P 2 7 (5) 安全・安心な国土づくり 先般の佐呂間町における竜巻による被害は記憶に新しく、自然の脅威を実感させられる出来事でありましたが、北海道は地震の多発地帯でもあり、中間とりまとめにも記載のとおり昨年施行された「日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」に基づく地域防災対策推進地域に北海道では弟子屈町を含め全体の約3分の1となる43市町村が指定されるなど、地震・津波対策は自然の脅威から尊い人命や貴重な財産を守るため必要不可欠なものであります。</p> <p>このため市町村、北海道、国が連携して取り組んでいくことはもちろんであります。現下の厳しい財政状況では国が率先して推進していかなければ「安全・安心な国土づくり」の達成は難しいものと考えます。</p>	
323	<p>P 1 8 実情に即した効果的な先駆的、実験的取り組みの一層の拡充 文章としては理解できるが、まさに隔靴搔痒の感がある。 地域社会の資源により創出された付加価値を、川上から川下までが享受できる新システムの構築など、早急に産学官が協働して取り組みを始めることが必要である。 と言うような直接的な表現があっても良いのではないだろうか。</p>	<p>集約的労働によって生み出される一次産業の価格は、需給バランスのみで決定されるべきではない。</p> <p>厳しい経済競争によるコスト削減のしわ寄せが生産に大きく影響し、再生産の意欲すら喪失しつつある現状は、特に食糧自給という長期戦略に沿うとは思えない。</p> <p>国地方を問わず、このような文章は文言難解、意味深長で一般の目に触れることはないのが通常である。より平易な文章とスタイルで多くの道民が郷土に対する意識を共有するためのツールとして活用されるものであって欲しい。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
324	観光インフラの整備	北海道は国内有数の観光地であり、ここ数年東南アジア等からの観光客が増加している。しかし都市間距離が長い北海道の特性から移動時間が大きい等の問題点も出てきている。又、冬期間の移動に対する安全面も大きな問題である。これらの観点からも早期の高速交通網の確立が必要であると考え、この事は地域住民の利便性、緊急性にもマッチしており、絶対に必要な整備であると考え。
	地方のインフラ整備	最近経済効率を重視する政策のみが大きく叫ばれている感がする。しかし地方に住む人々がいなくなればその地域は廃墟となり国防上から見て大きな問題があると感じる。北海道は全国1の海岸線を有しており、常に海外と接していると云っても過言ではない。経済効率ばかりを重視せず、国防性を考慮した政策を立案して欲しい。
325	ロシアーサハリン州との交流をさらに促進し、サハリンから天然ガスを導入する。	日本国内では少子高齢化が進み、30年後には10%も人口が減少するという予測がされていますが、世界的に見ると人口はますます増大し、それに伴うエネルギーと食料の確保は重大な問題になってくると思います。日本領海内の天然ガスを採掘しようとしているのではないかと報道された中国は特にエネルギーの確保に積極的であり、世界中に手を回しています。中国の石油会社のひとつである、中国石油化工有限公司(SINOPEC)は、サハリンの石油ガス開発プロジェクトのサハリン3に参入しています。このような情勢を見ると、日本のエネルギー政策が万全なのか不安を覚えます。2008年から生産が予定されているサハリン2のLNGの半分以上は日本の大手ガス・電力会社が購入する予定ですが、これも民間ベースで進んでおり、国の積極的な姿勢はあまり見えてきません。そして残念ながら、これだけ近い北海道にサハリンの天然ガスが入ってくる予定は今のところありません。苫小牧勇弘の天然ガスは今後20年間もつという予想ですが、自国の資源は極力温存するというのが常套手段であり、将来のことを考えれば、是非ともサハリンの天然ガスを導入すべきであると思います。現在はサハリン1、2が具体化しているプロジェクトですが、サハリン3、5も試掘に入っていて、予想埋蔵量は1、2を凌ぐとされています。サハリン3、5が順調に進めば、今後長期にわたってサハリンから天然ガスが供給されます。北海道縦貫パイプラインも視野に入れながら、サハリンの天然ガスの導入を提案します。
326	道東には、「東オホーツクシーニックバイウエイ」と「釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウエイ」がありますが、知床半島の羅臼町側もルートに加えてはいかがでしょうか。	昨年、世界遺産に登録された知床半島は、登録後観光等で訪れる人たちが非常に多くなっています。しかし、知床半島の道路環境はまだ整備されているわけではありません。そこで単に道路整備をするだけでなく、「シーニックバイウエイ」構想に羅臼町側も加えることにより知床半島を綺麗に見せ、そして楽しくドライブが出来、環境に優しい道路環境の整備を望みます。空港間、地域の主要都市間を結ぶ高規格道路網のさらなる整備や、冬期間の安全な道路環境の確保も含めてご検討よろしく申し上げます。
327	各施策における相互のつながり、循環のイメージを検証していく必要があると思います。	各項目に対して様々な施策イメージが提案されておりますが、施策相互の係わり合いが希薄なのではないかと感じました。全体としては人や資源を域内循環して、活力ある地域づくりを目指していく内容となっておりますが、施策相互の係わり合いを明確に出して頂けると分かりやすいと思います。農林水産業を振興して道外に市場を求めるのでは、他力本願と言わざるを得ない。観光を促進して地域で生産したものを観光客に消費してもらったり、研究開発や人材育成を行って、道内に人や金が残ってもらうような相互の取り組み視点が盛り込まれることを期待します。
328	冷涼な気象条件を生かした環境保全型の農業や、産地から加工流通まで一貫した衛生、品質管理体制を強化した水産業を国策として進め、消費者が求める安全で安心な農水産物や加工食品の生産力、供給力強化に積極的に取り組み自給率アップを図る必要がある。	世界人口の増加、アジア諸国の経済成長など世界の食糧需要が大幅に増加すると言われていている。一方、食料供給面では、水資源の開発余地の減少、塩害や砂漠化、さらには地球温暖化による影響など中長期的に見ても多くの不安定要因が存在し、それらの不安定要因が顕在化すれば、世界の食糧供給は中長期的に逼迫すると言われていている。中国の経済成長がある程度水準まで上がると中国の食料環境は一変し(すでに一部の沿岸部では海魚など、消費量が拡大している)世界の食糧構図が塗り変わるほどの変化を危惧するところである。(日本は東アジアの一部として飲み込まれる可能性があり・安定的な継続供給されるか保障がない)現在は商社による外国での技術指導などを行い中国など外国から大量の農作物、水産物の供給がなされ、アメリカとの安定的な供給が続き混乱する環境ではないが牛肉問題でも分かるように国民意識の差があり品質に対する不安は解決されないまま過ごされているのが現実である。今国内ではより安全な農産品ニーズが高く今後もその傾向は強くなることを確信している。信頼性に欠ける農産品でなくあくまで国内の高い基準で生産された農産品を供給する必要を強く感じる。特に北海道は他都府県に比べ広大な農地と冷涼な気象条件で優位に立っている。農薬散布量は他都府県に比べ少なく(水稲は70%、畑作物は10%、露地野菜は30%)安全な農産品を生産できる国土である。北海道周辺海域の水産資源の減少傾向が続くことが考えられる中・資源管理の取り組み推進、栽培漁業の重要性、漁場環境の保全などを推進し水産物、水産加工品の輸出に向けた取り組みが積極的に進める必要がある。以上のことから自給率の向上を図り北海道を食糧基地と位置づけした社会資本整備の推進を国家レベルの施策として遂行してもらいたい。
329	食の安全・安心に加え今後は安定がキーワードになると考えます	日本が少子化・人口の減少に向かう一方で、中国などの人口が今後も増加し食料においても大量消費国となる。食物を輸入に頼る日本は自給率を高めなければならず、北海道はそのニーズに応えるため、安心・安全に加え安定した生産量と保管施設・流通手段が必要と考えます。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
330	北海道は、安定的な食糧供給基地としての役割が有り、大きな潜在能力を有している。 特に、酪農は、北海道において広大な大地を活かす為には、重要な役割を持っている。しかし、離農に肅止めをかけ農村荒廃への対応の為に、後継者問題の解決の一つとして、メガファームを今後も進展させる必要がある。	高齢化・後継者難等から年間3,000人といわれる離農を食い止める為に、広い土地を活用する“メガファーム”(年間の生乳出荷量が1,000七以上経営(搾乳頭数約120頭))”を導入した法人化に、若者やUターン者の取り込みを図る。その為には、労働条件(給料やボーナス、休日など)、社会保険(健康・厚生・農林年金、雇用保険)といった福利厚生充実など就業条件の整備等が、欠かせない要件の一つです。
	小さな挑戦を繰り返し、起死回生を果たした「旭山動物園」と連携させた富良野・美瑛・札幌・小樽等の観光が見直されている今、H15年日本で三例目の世界自然遺産に登録された「知床」と共通しているオホーツク地域の更なる発展につなげて欲しい。	身近にしていると気付かずにいるが、海に面したオホーツクラインは、知床に見劣りしない海・山・川・湖の揃った自然環境と希少な動植物の生息地が沢山ある。美しく、豊かな自然を共有した楽しいイベント(サロマ湖100kmマラソン、湧別原野100kmクロスカントリー等)がオホーツク地域で開催されている。我が町の良い所を自分達で見つけだし、他の市町村からも評価を集め、元気のある町をアピールして行くことが大切です。
	雪氷冷熱エネルギー開発及び利用推進の普及。地球温暖化問題に加え、エネルギー資源が少ない北海道とって、太陽光発電及び風力発電を含め雪氷冷熱エネルギー開発は、実用化段階にかなり近づいてはいるが、経済性の面での制約から普及が十分でない。一般住宅でも活用できるよう利用を進める必要がある。また、サハリンプロジェクト等に関連した海上災害(油流失等)に依って風評被害からオホーツク海域を守る対応を進める必要がある。	恵まれた自然環境の四季がハッキリしている北海道にとって厄介者である(毎年予算オーバーする除雪費)雪や氷を夏期の必要な時期まで保存し、農産物の保冷用施設、公共施設やマンション等の冷房用の冷熱源として利用する取り組みは進んでいるが、道路除排雪で捨て場のない住宅密集地域に於いて一般家庭の雪冷熱エネルギーの利用に向けた北海道向けの「住宅モデルプラン」を現実化する必要がある。 1997年に起きた日本海でのナトカ号の重油流出事故では、風評被害だけではなく、実際に重油による被害で水産業や観光業が打撃を受けた。最近では、オホーツク海域での船舶座礁等による油流失が多発している。将来、流水と共に流れてくる可能性が大きい為、環境保全の対応を推進し北海道の水産業にとって海洋資源を風評被害等から守ることが重要と考えます。
少子高齢化が進行する中で青年層不在の地域に将来的発展の可能性は少ない為、若年層の働ける職場の確保を老人施設の供給につなげて考える。	平成18年から介護保険制度が改正され、平成24年3月介護療養型医療施設の廃止により、老人病院から自宅介護へと完全シフトされ、受入れが不足している現状から今以上の数の有料老人ホームが必要となる。今後、医療施設を核とした総合的に安心の出来る魅力的なホームの建設を進める事が重要である。それによって若手介護士、主婦層等の雇用も可能となり収入の安定につながり地域に活性化され事により、少子化の解消にもつながる。	
331	第1次産業を中心に、競争力のある自立的安定経済の実現を望む	道内の生産活動を見ますと産業構成男1」にいえば1次産業が33%(全国1鯛・2次産業が21%(全国27.7%)、第3次産業が77.5%(全国74.8%)となっている。全国に比較して1次産業は高いがこれについても比率的には年々と減少してきているのが現実であろう。水産業は明治時代からのニシン漁をはじめとして北海道の依存率は高く、同時に発展した水産加工業は北海道の工業基盤となってきたが、1977年の200海里水域の設定で北海道の水産業は大打撃を受けたが、依然として北海道は全国の4分の1を水揚げをする漁業王国となっている。また、ホタテ・ウニ・等の水産物を目当てに観光客が来るため第3次産業の観光にも大きく寄与している。現実には水産に従事するひとの高齢化が進んでいることと、若者の水産業からの撤退が拍車をかけて、有効な資源である魚が、すべて外国産に頼らなければならない状況がすぐそこまで来ている状況です。 今、国として育てる漁業を推進してはいるが、費用便益に頼りすぎてグローバルな視点からのアプローチが出来ていないような気がします。漁業の衰退は我々・北海道人には雇用も含めて深刻な問題であり、計画的な養殖施設などの建造を建造することで漁業の復興をはかる事が急がれます。又、北海道は豊かな環境を残しており、工業用地からの廃液、農業用地からの汚水などを処理する施設を建造し育てる漁業とともに環境維持を図ることは極めて重要になる。その他先ほどにも書きましたが生活環境の保全のために公共下水道のみならず農業集落用水漁業集落用水などの施設を整備することが必要であります。この頃の異常気象に対して具体的なライフライン整備の必要性もあります。 北海道は全国的にも資源の埋蔵量が多いと確認されていますが、企業が独自に開発するには費用便益でかなり厳しい部分があり、国をあげて天然ガスの調査を具体的にすべきでなからうか。実際、サハリンで計画されているサハリン9は稚内から北西に行った場所ですし将来のことを考えると石油の依存率を少しでも上昇させることが極めて重要である。日本は元々港湾輸送が殆どだったが迅速性などから現在では空路、陸路が殆どになってきている。輸送コストが安く大型の資機材が運搬出来る港の有効利用がされていない。 東南アジアでは港をハブ化して世界を対象にして流通経路を構築している。北海道の大型港湾を整備しつつハブ化する必要があります。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
332	北海道独自の食文化といったものを醸成する戦略的な施策が必要であると考え	<p>北海道の経済構造の特徴として原材料供給型であり、付加価値と雇用創出力の高い立地・集積が進んでおらず、それ故に資金が域外に流出しているとの基本認識から、今後の取り組みの方向性として、食料供給力の強化と並列して食に関する産業の高付加価値化・競争力強化が述べられている。</p> <p>しかしながら、北海道農業の特色である大規模専業経営を中心として整備されてきた広大な農地(農村景観を形作っている観光資源のひとつでもある)を今後とも維持・保全し食料供給力を高めていくためには、今後も米・畑作4品・酪農・畜産といった土地利用型農業が中心とならざるを得ないと考えるが、こうした農業構造と高付加価値型農業あるいは食品産業の育成との調整を戦略的に図るのかに關しての記述が不足しているのでは?</p> <p>もちろん付加価値を高める取組を否定するものではなく、様々なものが道外に移出されているのは事実であるが、新鮮で安全な農水産物が産出されることをもって北海道の食品産業に優位性・可能性があると云えるのか若干疑問がある。北海道の農水産物が域外に搬出され加工されている原因のひとつとして、北海道の独自の食文化が確立されていないことがあげられるのではないかと?</p>
333	下段より4行目へ「沖合の新漁場の開発など」…の文章を挿入する	<p>日本の漁業生産量はS59(1984)の1280万七をピークに減少をたどり、平成16年では570万tと45%となっている。この原因の一つとしては200海里体制の定着と公海操業規制の強化が外的要因としてあげられる。北海道についても同様に漁獲量の減少が続いているが、全国に占めるシェアは4/1となっており我が国の安全良質な蛋白源の水産供給基地として重要な役割を果たしている。又、北海道は3方海に囲まれ周辺海域は大陸棚が広く展開しており、沿岸沖合には武蔵堆、北見大和堆、えりも堆などの海丘があり北上する親潮・対馬海流、南下する寒流の千島海流などが交錯する世界でも有数の漁場環境である。しかし周辺水域の漁獲量・資源水準は減少傾向にあり、漁業振興についてはつくり育てる漁業の推進と共に新漁場の開発造成が課題となっている。我が国の最大の水産基地として日本の食糧安全保障上、経済水域の国益上、国土面積の約12倍の水産を有効活用(水深50m以深)することが必要と考えられる。</p> <p>北海道の沿岸地形の特徴として海岸延長が全国比9%(約3000km、北方四島含まず)有しているが、噴火湾を除き大きな内湾がなく外洋に開いた湾や海岸線を形成している為、岬や島周辺、海谷及び海峡以外での漁場形成が少ない。このような単調な大陸棚を沿岸漁場としてどのように開発するかが今後の漁業環境の大きな改善に繋がるものと思う。このようなことから沖合に新漁場を開発する可能性として北海道周辺海域が有している海象条件と海洋深層水(水温が低く栄養度が高い)を物理的に有光層まで引上げ栄養度を高めプランクトンなどの基礎生産力のアップを図る方法がある。その方法として天然礁的な地形(人工海底山脈)を造成することにより、湧昇流(上昇流)を人工的に発生させ、深層水を上～中層まで引上げる方法である。</p> <p>湧昇流が起こることによる効果としてプランクトンの発生を促し植物連鎖が発生、堆周辺と同様好漁場が形成される。その具体的魚種として付加価値の高く激減傾向にあるスケトウダラなどの集魚効果が期待される。湧昇流研究の取組は水産庁を中心にS60(1985)年頃から全国的に民間を含めて継続されている。北海道においては公益法人が主体となって検討を進めた実績と浚渫上の土捨盛上げ部での発生機構の調査を進めた経緯はあるが本格的なものではない。</p> <p>国の海洋深層水を利用した魚場造成についての取組み状況は「北海道マリンビジョン21」(H16、6開発局)で北海道漁港漁村の将来像として「沖合の優良漁場に湧昇流を発生させ人工山脈等の設置を進める」と取上げている。また水産白書(平成18年版)では「水産業の基盤の整備」として沖合における人工海底山脈の造成、広域にわたる資源増大効果を有する大規模な漁場の整備を推進しました」と記されている。長崎県等で一部実施に移している。</p> <p>今後、北海道の取組みとしては現在までの全国各地での研究実績を検証し3海域の地形上、海象条件をもとに水域を選定し実証施設の設置を早急に図るべきである。湧昇流発生構造物の建設効果を発生させるには長期に亘る投資と期間が要することから国費事業として取上げることが必要である。今後の世界の人口増、陸域生産量の限界、地球温暖化で生ずる食料供給の危機を指摘されている昨今海域の開発はグローバルな食料確保に向けての要請と我が国の水産資源の供給基地としての北海道に求められている使命と考えられる。</p>
334	私の地元胆振・日高管内、特に日高管内は人口も減少傾向にあり、医療施設(特に産科・小児科)が少なく、急病の場合は、遠くの総合病院に行かなければなりません。又、強風・波浪による交通止め等の心配もあり、どんどん大都市圏に人口の流失が進んでいる状態です。やはり生まれ育った土地で生活したい、その為にも災害に強く、高速移動可能な高速・高規格道路等の整備を早急に行ってほしいと思います。この事はこの地域の問題だけではなく、北海道全体の問題であり、田舎が活力を持ち高速移動可能な交通網を利用し地元産業の活性化を行い、自立を図っていかれたらと思います。	
	<p>(1) 大いに推進していただきたい課題である。北海道を日本の食料供給基地として、国民に存在感を与え北海道開発の正当性をアピールする。</p> <p>(4) 物流の90%以上を道路が占めている、広大な北海道の経済活動は道路が担っていると自負できる。</p> <p>2. 高齢・少子化の中で今、先人たちが築いた社会資本をどう継承していくのか。</p>	<p>(1) 米の品質改良により低農薬で安く安全でおいしい北海道米が注目されている、収穫後の保管環境の向上により鮮度が勝負する。</p> <p>地球温暖化の影響と品質改良技術の向上で、温暖地域の農産物の生産が可能となりクリーン農業の付加価値でアピールする。</p> <p>後継者不足による離農対策、経営育成基盤強化、新規就農対策など農業に対する課題は多いが「食の安全を第一」経営が安定する政策を希望する。</p> <p>(4) ● 高規格幹線道路の整備促進</p> <p>継続して整備を促進すべきであるがコストダウンを優先するあまり、最近の局地的集中豪雨に対応できない盛土及び切土法面があり、通行止めが頻繁に発生している。維持補修にコストがかかるためトータルコストで考えるべき。道路の信頼性は通行止めにならない確実性にあると思う。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
335		<p>● 冬期交通の信頼性向上</p> <p>1. 寒冷地の北海道は一年の半分を雪と共存しなければならない。農水産物輸送、飛躍する観光産業と流通手段は道路に依存しており冬期交通においても、安全性・確実性・定時性・快適性と信頼性が求められている。急勾配、急カーブの解消、地吹雪・雪崩対策など北海道スタンダードの構造規格が必要ではないか。</p> <p>2. 冬期路面管理で除雪作業は避けて通れない中でコストが掛かると非難がある、雪国の人は必要と云い温暖地域の人は我慢と云う、維持コスト縮減の中で交通事故死全国一ストップが叫ばれている。路面管理のため薬剤散布を行っているが生態系への影響も問われている、大型事故が発生すると事故再発防止の路面管理と後手になっている、コストの囚われない安全管理も必要である。</p> <p>2. 局地的集中豪雨により土木構造物に被害が多く発生しており、構造物等の設計基準の見直しが必要ではないか。例えば100年確率といっても観測史上最大という新聞記事が目につく、また加えて維持管理等補強対策を前倒しに実施して後世に社会資本を継承すべきと思う。</p>
336	<p>北海道開発の取組の方向性として、(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を最重要項目として取組んで頂きたいと思えます。その中でも特に「内外に開かれた物流ネットワークの強化」と「広域交通ネットワークの構築」が重要だと思えます。</p>	<p>北海道経済は、公共事業への依存性が高く他の地域よりも景気が向上しておらず、不景気が続いています。物流ネットワークの強化及び広域交通ネットワークを早急に構築していくことが、経済の活性化になり公共事業への依存性を低下できると考えているからです。</p>
337	<p>我が国のバランスのとれた成長・発展には地方とくに北海道の役割は大変に重要だと思えます。今後もまだまだ脆弱な地域の多い経済社会基盤整備は不可欠であり、自然と環境に恵まれた特に食料供給力の強化と高付加価値化が必要で、交通ネットワークの整備は地域づくりにも関連し、力強い競争力ある自立に向けた経済の発展を引き出すものと思えます。</p>	<p>全国的に見ても進んでいない新幹線や高速道路網の整備は言うまでもなく、多様な主体が共に効率的に行っている北海道開発は今後も他の見本的なものであり、今後とも力強く推進してください。</p>
338		<p>北海道の特性を活かすために</p> <p>1. 移民政策を大規模・計画的に実行する 北海道において雄大な土地と冷涼な気候を活かした農業や四方が海に囲まれての豊かな水産業などの1次産業が基幹となっているのは紛れもない事実である しかしながら1次産業の大部分の地域が過疎・高齢化に悩んでおり、一般的な人口ピラミッドを参考にすると自然減的に10～15年後には人口は半減すると思われる 更に生活環境・福利厚生・教育・遊興施設などの生活バックアップ機能が衰退していることから悲観的に見れば加速度的に減少ををし、地域自治は崩壊の道を辿ると思われる 冬季集住・国内移住者・法人化・新規参入の促進などの施策は重要ではあるが、部分的であり、全体的な流れは止められないだろうと考える 国際的な移民政策を5年程かけて法整備・計画し、5年程の期間に試行し、5年程で軌道に乗せればなんとか人口ピラミッドの頭部の次を穴埋め出来るのではないか</p> <p>* 期待的波及効果として低コストな1次産品による競争力の強化 地産地消を一層促進し生活コストを下げ観光・産業誘致等にも割安感を持たせる また民族の融合により開拓時代の再現になるかも？ 世界的人口爆発で食料基地としての北海道の重要性は長期的には高まるとされる</p> <p>2. 国家的見地に立ったゾーニングの再構築 雄大な大地を有効に利用する 例1 リサイクル施設・・室蘭を参考に、エコのテクニカルショウケース基地を建設を促進する(迷惑施設も含めて) 例2 千歳飛行場・・市街地の千歳にある必然性はない 移転(苫東へ?) 併せて苫小牧東部には飛行機産業の基地化 新千歳の拡充整備(国際化と24時間) その他の地域・施設で沖縄などの分担 例3 核燃料最終処理施設・・プルサーマルが始まっている 例4 国際医療基地・・・ハイメックスの改訂版(北大・医大などの結集) 例5 エネルギー・・・・備蓄だけではなく蓄積技術に関する研究の促進</p> <p>* 2次産業の強化を図るには国家戦略的なアイテム・北海道の産学官の連携強化・企業の選択志向把握などの総合政策集合体で考えるべきだと思えます</p> <p>3. 豊かな自然・・保存しつつ無秩序に放置された施設等については強制処分するなどの処理をして自然に回帰させ、変更利用出来る施設は最大限活用する 強制収容などの強化を図り、地域性・連携性を考慮の上、ランドデザインを明確化していく</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
339	安全安心な食料を供給する小規模農家の育成についても配慮願います。	「北海道の農業は、広大な大地を活かした専門的大規模経営」とありますが、食料供給力の強化については北海道の地域性を活かした大規模経営が必要と考えますが、安全安心な食料の供給を進める場合、小規模農家の育成についても重要な課題と考えます。
	都市部への集中を是正し、均衡ある北海道全体の発展を促す施策に期待します。	「(活力ある地域社会モデルとしての田園コミュニティ地域の形成)」とありますが、人口減少が進むなか、過疎地域における生活環境や地域経済を維持・向上させ、それぞれの地域の特色を活かした北海道らしい地域の形成が必要と考えます。
340	交通ネットワークの強化について述べられているが、もっと具体的な取り組み内容を提示してほしい。	北海道経済を発展させるためには、今後グローバル化を目指すということはわかるのですが、新千歳空港の国際空港化というものが今後の最重要課題ではないでしょうか。北海道の物流を支える拠点として、アジアとの連携が確実に必要になってきます。そのためにもっと積極的に取り組む必要があると考えますが、そのことについての提示が少なすぎるのではないのでしょうか。
341	北海道の開発の意義は十分にあり、新たな北海道総合開発計画はぜひとも必要であると考えます。	ホームページに掲載されている基本政策部会の議事録の中でも「開発」の意味について各委員のご意見がありました。今まで当然のように「開発」という言葉を使ってきましたが、その定義の仕方が大切だということがわかりました。 一般企業においても「開発」ということばを良く使います。たとえば人材開発などは、個人の潜在能力をさらに引き出して、その価値をより高い次元に発展させ、本人にとっても、まわりにとっても、また企業にとっても有益なものとするものであり、常に行われている重要なことです。 このことを北海道に当てはめると、「開発」は時代遅れではなく、特にその資質を十分に活かしていきつけない北海道にとっては、まだまだ意義のあるものです。 また、北海道には「国が何かやってくれる」という受身の部分があり、そのため自ら発展するという意識が弱いのではないかと、と言われることがありました。たしかに、否定できない部分もあったかもしれません。 だからこそ、今後は巻き返しをはかり、北海道が日本に貢献するためにも、北海道の資質をさらに有益なものとしなければなりません。北海道の可能性を見極め、これまでのどこが良くてどこが足りないのか、このままではどうなるか、どこをどう切り替えれば良くなるか、ということ、はっきり示す北海道総合開発計画が重要なものとなってくると考えます。
342	極寒期の生活環境改善への対応、極端な広域分散型社会を支える高速交通体系の整備など、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まだまだ必要である。	北海道開発そもそもの原点である北海道開発法に記された「国の課題解決に寄与するために北海道を開発する」という趣旨、北海道が日本国全体に貢献するという使命は未だその役割を終えてはいない。それどころかむしろこれからなのである。これまで投資されてきた社会資本等については、例えば国幹道・高規格道の体系などはネットワークが完成して初めてその効果が期待出来る。また長年に亘る品種改良の結果として北海道ブランドの各種農産品、品質食味共にハイレベルで安価な米の開発などその成果は着実に現れてきている。全国一律の効率性だけで北海道の開発を判断せず、第7次計画をしっかりと策定しこれまでの開発の総仕上げまで着実に実行するべきである。
343	自立的・広域的な生活圏の形成について過去に計画の基本としてきた地域整備の区割りに見直すべきではないか。 地域整備は6区域(道央・道南・十勝・オホーツク・根釧・道北)に分けているが、道北圏は広すぎて、生活圏を共有している実感が持てない。 生活圏を共有する地域を、新たに設定し、活力ある地域づくりのためのモデル事業を展開すべきでないか。	広域生活圏の充実と活性化は、札幌圏への一極化が進行するなかで、喫緊の課題と考えます。 北海道においても、支庁の統合のなかで、6区域への統合を生活経済圏域として実施する方向です。 このことが、新たな集中と過疎化を助長するとの批判も多くあります。 私は、6区域は、真の広域生活圏とは言えないと思います。 より、身近なで合理的な区域の設定が必要と考えます。 その区域のなかで、事業を集約していくことが、必要と思います。
344	北海道生まれの優秀な子供達が北海道の学校で高等教育を受け、その卒業生が北海道の職場に就職し活躍できる環境作りを一番に考えなければならないと考えます。	「中間とりまとめ」の上記(対象ページまたは部分)に記述が在りますが、産業を担い動かすのは人です。 北海道を思い、北海道の為に困難に立ち向かって働き続ける強い意思と難問を解決していく知識の蓄積と能力の開発が必須と考えます。 記述の中に「人々を受け入れやすい開放的風土を活かし」と有りますが、私はこの記述とは反対の考えを持っております。 北海道の人口の1/3を有する札幌市は、北海道を始め全国各地、更に外国からも多くの人が集まり、比較的開放的な風土が感じられます。 しかし、他の地方都市や町村は、決して「人々を受け入れやすい開放的な風土」では有りません。逆に「排他的な風土」と言っても過言では有りません。 その土地の人々は、他の街の出身者に対して、所謂「よそ者」として接します。自分たちより頭の良い人間を排除し、自分たちの領分を守ろうとする傾向にあります。 この種の風土は北海道以外の土地の方が根強いのかもかもしれませんが。 「北海道の地方都市や町村出身の優秀な子供は、北海道内で高等教育を受けた後、出身地に戻り、その能力を十分発揮する。」 これが北海道開発に無くてはならない「根っこ」だと考えます。 いくら優秀な外部の人間が立派な構想を掲げても北海道人は容易に受け入れませんが、その土地の出身者がその土地の未来を説き、その土地の産業を引っ張っていく構図に反対を唱える者はいないでしょう。 北海道開発にはいろいろ多くの問題を抱えておりますが、大事な根本的な問題は頭脳の道外流出だと考えます。 以上
	その地域に合った、連携方法を!	地域との連携方法で道内で成功例がありますが、そのやり方や連携方法は場所が変われば必ずしも成功例となるものではないと思われれます。その土地に合った連携方法を見出す力、地元人間が発しなければ続かないものだと思うのでその人材の育成など、町の人間性や、町の性格などをも把握した上での政策があると良いのではないかと。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
345	グローバルに対抗できる確かな産物の確立とその宣伝、販売方法など行政的視点ではなく民間的発想・視野の確立が必要。	オホーツク海側のホタテや別海町などの産物はラジオ等でも良く聞き、ラジオショッピングなどでも販売されているなど宣伝やその販売実績はすばらしいものがあると思います。日本海側も産物はありますがまいちその宣伝や販売に優れているとはいえない状況にあり今後「食の北海道」などを進めるのであれば販売ラインや宣伝方法を確立した上で低コスト、新鮮さなども含めた戦略が必要ではないか。
	設備投資が必要な観光ではなく、地域の特性を活かし一度来たら2回3回来たくなる様な(来なければならない)観光事業も良いのではないのでしょうか。	観光は町そのものを見られると思います。その町の人とふれあい、町並みや町の色を見て帰られると考えた時漁師が漁をしている時の顔や農作物が収穫できた時の農家の顔も一つの観光資源ではないでしょうか。お金をかけて公園を整備するだけでなくその町を産業体験などをしながらこの町の魅力を見てもらえることも一つの観光だと思えます。
	町内の人が町内でお金を使える地域づくり、町づくり	高校を卒業した子ども達は進学や就職で都市圏に出て行き、それに対する生活費や学費など町内で得た収入が都市圏に出てしまう。また、町内ではオムツや生活品を買わずに留萌、稚内、名寄などに行き購入してくる。町内の業者も「買ってもらえれば大量に仕入れが出来るため安く出来るが」という話もある。これを何とか食い止めたい。人口の減少などもそれに関係する事柄であるがすべてがマイナスに動いている気がします。田舎にいと子どもを生むのも稚内、名寄と出向かなければならず何か食い止める方法があるのではないか。そこから始めるのは大変だがある程度町民にも協力してもらいながら元気な地域、町づくりを進められないものか。
道内どこに行くのも6時間以内の物流ネットワーク作りの必要性	遠別町から道内各地、日本各地に産物を出荷する際に道路であれば活魚、ホタテ稚貝出荷には時間を短縮することが必要不可欠であり、早ければ早いほど良い。人を運ぶことも必要であるが、物流のための高規格道路作りも急務と思われる。良い産物を良い状態で出荷し低コストで消費者まで届くことが、これからの食の北海道としても必要なことではないか。そしてどこからでも道外へ運び出せる輸送経路なども確立し北海道の産物を全国に供給し輸入を減らす対策などもひつようだと思われます。道路の拡大は高速道路で言うと主に北海道を縦に走っているが、横のラインももっと必要ではないか。	
346	北海道における今後の課題や展望などが組み込まれている第6期計画は非常に素晴らしいものだと思います。骨子にもある人の教育・研究開発を進める為にも、その対象である「人(道民)の生活」を守ることが全ての基底にあると思います。IT・観光など成長産業の発展やグローバル化と共に、食料・エネルギーなど生活基盤となるものの研究開発・確保、それらの発展に必要なインフラ整備(農業基盤、生活、流通、防災など)、労働力など全てにおいて地産地消を促進・バックアップすることにより地域の体力確保を図ることが、北海道の発展に繋がるのではないかと思います。また、それらの必要性を分かりやすく広報し、生活基盤を守りながら、行政・地域・産業がコミュニケーションをとって、時間をかけて計画推進することが好ましいと感じております。	現在起こっている大きなパラダイムシフトが地域社会に及ぼしている影響は壮絶なものとなっており、地域では好景気の実感はありません。開発主義で発展した北海道はその影響が非常に大きく、全ての原因がそれにあるとは思いませんが、人口減少や少子高齢化などにも影響を及ぼしているように感じます。産業や地域のグローバル化や競争力だけがクローズアップされている昨今ですが、販売や流通業などの性質を持つ産業と北海道(地域)を守る産業の性質が必ずしも同様とは限りません。地域の得意分野や基幹産業は、得意分野や基幹産業だからこそ永年に渡り根付いたものがあり、急激な変革には順応できないという側面もありますので、 ①食料の地産地消を徹底、地場産物ブランド化による外部供給を目指し、北海道が果たす食料基地としての役割を発展させる。 ②各地のバイオマス燃料への取組み、水資源エネルギーの研究開発などを促進させ、生活で直接実感できる供給、エネルギー地産地消を目指す。 ③それらを支える下部構造(インフラ)や労働力の地産地消を徹底。 などが、人(道民)の生活という基底を守ることに関わるのだと思います。俗な言い方ですが、地産及び外部から持ってきた必要なものは内部(地域)にて消化し、資産流出を防ぐことが北海道にとって大切だと感じます。観光素材のひとつとしての高い回遊性を持ち、かつ、地域生活の利便性をも担うインフラや、生活素材のひとつとしての防災や自然環境維持、かつ、観光をも担うようなインフラ整備など、それらの計画・整備が必要であること、発展との結びつきなどを表現し、ライフスタイルの提案にまで結びつける広報に力を入れ、行政・地域・産業のコミュニケーションを図りながら、一人ひとりが身近に感じるような進み方も大切だと思います。広報とコミュニケーションから、新しい広がり・発展が生まれるかもしれません。だからこそ、地域と人を守りつつそれらを発展させる長期的なシフトが必要であり、発展と生活の両面を兼ね備えた活性化を目指すことが、魅力的な北海道づくり＝道民の活性化＝北海道発展となるような気がします。 稚拙かつ勝手な意見をどうぞお許し下さるようお願い申し上げます。
347	ソフト面の対策のさらなる充実が必要なのは。	要望や課題が多く存在している現状で大切になっているのは、若い世代の高齢者への関心が薄いことだと思います。北海道のみならず全国でも言えることではありますが、若者と高齢者が触れ合える場所や機会をもっと増やすのが第一だと思います。近年少しずつ増えてきておりますが、若者はもっと高齢者の考えや苦勞を知る必要があると思います。 例えば、近年行われていることで考えるなら、高齢者の立場を疑似体験させる講習会をもっと実施すべきだと思います。または、教育の部分になってしまいますが、教育の面でもっと高齢者との触れ合いの場を設ける必要があると思います。これらを通じて、若者が高齢者の手伝いや手助けすることにより、高齢者の若者へのイメージが変わり、また、若者の高齢者への意識が変わり、全ての人々が高齢化社会について考えていくことが出来ると思います。そうすることにより、自然と少子高齢化社会のあり方や、少子高齢化社会への打開策も見えてくるのではないかと思います。 おそらくこのことは、色んな分野でも大切なことです。自分は知らないから、興味がないから、そういう人たちを減らしていくことで今の環境がガラリと変わると、私は思います。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
348	<p>地域経済の発展は人、モノの交流が不可欠である。そのためにも、道内はもとより、道外・海外との航空路線網の充実と、道内主要都市間の高速化並びに交通ネットワークの充実が欠かせない。それ故、より高度化された交通網の整備推進に向け、ハード面とソフト面の充実を目指した目標を掲げ、実効性あるビジョンの構築、実施に向けて、新たな国策としての位置付けのもと、積極果敢に取り組んでいただきたい。</p>	<p>現行の首都圏向きの交通網・体系は、経済原理のもとではやむを得ないものの、情報化社会と言われる今日においても、北海道と他県、海外への移動・物流には、多大な時間・費用を要しており、ビジネス・観光面等において、大きなハンディキャップと言える。</p> <p>また、他県にみる狭隘な地に、新幹線・高速道路・自動車専用道等のインフラ整備も遅れてい感否めない。</p> <p>そこで、広大な道内においては、本州等の各県とは異なった、より効果的・有機的な交通網整備・ネットワーク構築を望むものである。</p> <p>以 上</p>
349	<p>北海道には様々な自然災害が発生する可能性がひそんでおり、それぞれの対応策を考えていく必要があると思います。しかし、一般の住民にはこれらの対策が上手く伝わっていないように感じられます。火山の近くの住民のみに火山情報を流すのではなく、海辺の住民のみに津波情報を流すのではなく、災害に関する情報・知識を全ての住民に広めるべきだと思います。</p> <p>とりわけ、学校教育で取り上げて欲しいことであります。災害に対して、これだけ多くの情報・知識があるにもかかわらず、今なお災害発生時の混乱は発生してしまいます。それを抑制するためにも、災害知識を子供のうちから作り出すような施策があっても良いのではないのでしょうか？</p>	<p>学校で習ったことを帰ってから親に話す子供は多いものです。これにより、この子供を通して大人への教育も可能になると、私は考えているのです。確かに、火山の近郊にある小中学校では火山防災の授業を行っているでしょう。しかし、今は火山とは無縁の人でも、転居することにより、将来火山の近くに住む可能性がないわけではないのです。子供には知識として、災害について教育するべきではないかと思うのです。</p>
350	<p>北海道には独自の商品または売り出していける自然環境などがまだたくさんあり、そこをアピールさせるために何をすべきかが大事だと考えます。</p>	<p>北海道にはまだまだ売り出していける製品や景観などがあると思います。PDFの21ページにもあるように主に食料において北海道ブランドは大きな武器だと考えます。ただ食料品には鮮度が重要です。そのためには交通整備は欠かせない問題だと考えます。北海道の高規格道路は建設途中の箇所を含め、整備されていないところがまだあります。一般の人があまり利用されないところがほとんどですが、物流という面に関してはとても貢献します。移動時間の短縮・目的地到達までの時間信頼性の向上は産業発展の大きな要素であると思います。北海道の高規格道路に関してのみの意見としては、今後発展してくれることを期待します。</p>
351	<p>防災対策は確かに進められてきたが、今あるインフラは過去のデータを基に構築されたもので、今の自然環境には対応していないように思われる。</p>	<p>米の味が変わってきた。</p> <p>確かに品種改良され、北海道の米が美味しくなったことは解るが、これは北海道の温暖化が進んだことを意味しているのではないのか？</p> <p>台風による災害、竜巻など今まで考えていなかった自然災害がこれから北海道を襲ってくるのではないのか？</p> <p>私が住んでいる江別は川の町で、テレビで見ると大雨が降り続いたらどうなるのだろうか？</p> <p>北海道の河川築堤は、本州のような台風には耐えられない作りなので、改築を進めていく必要がある。</p>
352	<p>道路路肩の草刈りを、単に景観の美化目的のみで行うのではなく、バイオマス資源の収穫の場として、発想し利用することで、循環型の地域モデルを形づくることができ、持続可能な美しい地球環境の実現に向けた先駆的モデルとなり得ると提案致します。</p>	<p>北海道の一般道路も含めた道路実延長は、86万キロに達し、路肩の幅4m(片側2m)としたとき、実に、344(千ha)の面積になります。これは、北海道の牧草作付け面積573(千ha)の約6割にあたります。それを、粗食に耐える羊等の餌資源として利用することで、大幅な食糧供給能力が期待できます。しかし、一個人または、一行政では、地域モデルの実現は不可能です。この取り組みを実現させるためには、予算が一元化している北海道開発局がリードすることで実現可能だと思います。</p>
353	<p>全体を通して北海道の現状を踏まえ、それに対して今後道全体でどのように意識を持っていくのかが大まかに掴める内容だったと思います。今後のグローバル化を狙った物流ロジスティクスの整備と北海道ブランドの形成、新たな産業の担い手となる人材の育成の2点は計画の主幹となるものだと感じました。人材育成の面では、例えば実習体験等を増やすなどして大学受験の段階で将来の選択肢を決めやすい環境作り、またそのための施設等の充実などの教育面でのアプローチを北海道独自の考えで行う等々、この2点についての具体的な対策が決定され今回の計画で行われることが望まれます。</p> <p>少し気になった点として、有識者で無い場合にHACCPシステムやRORO船団などの専門用語を説明無しで読むのは多少厳しいと思いました。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
354	<p>「新田園都市構想」への大転換！！</p> <p>従来の北海道資源をもとにした北海道開発計画を企画立案するには、大胆に北海道の地域政策にメスを入れて行かなければ、北海道は動かない。したがって、次のように具体的に提案します。</p> <p>北海道の基幹産業である「農業」を中心とした「新田園都市形成」を、特区として地域政策を講ずる必要がある。従来の社会システムを変えることによって、人々が集合することで、そこには新たな文化が生まれ、秩序を維持するために、自発的な社会ルール、又は慣習が生まれる。更には、相互扶助と共同生産によって生活条件を安定させる機能とエネルギーが生まれ、「新たな人々の力」によって「農業市民社会」が誕生することになる。このことによって、都市機能としての「政治システム、経済システム、社会システム」が有効に展開され、新たな(ソフト)社会基盤整備をはじめ、田園都市整備が必要になり、経済の活性化とそれに関わる新行政事務の働きも活発になってくる。</p> <p>即ち、現在分散されている農業者(家)を、一定地域に集約し「新田園都市」を形成する。一定地域とは、北海道の空港と高速道路の近郊にある「田園地帯」を候補地として選定する。</p> <p>メリット ①「新田園都市形成」によって、過疎化した農業者(家)の将来展望が開かれる。②「新田園都市」は、農業者(家)を一定地域に集約することによって、商業・産業施設をはじめ、生活関連の「医・衣、食、住(設備投資)」の需用が生じ、地域振興が図れる。③都市型「新田園都市形成」により、後継者の定着、更には後継者の家族化が図られ、人口の増加が見込まれる。④「新田園都市構想ブランド」によって、人口の流入に拍車がかかり、都市型「新田園都市構想」は、特区により実現可能となり北海道の活性化が図られる。</p>	
355	<p>総論的に</p> <p>10年単位の計画は、この時代決して長期計画ではなく、具体的政策の積み上げで言うなら短期的なことだと思えます。「べき論」としてはすべて正しく重要でありますから、実現すべき具体のシナリオを明確にし、いつまでに誰がやるのか示すべきだと考えます。例えば4兆円に近いと思われる域際収支の赤字削減のために、具体的な産業興しやそのためのインフラ整備(法令改正を含め)の進め方を明確にした北海道開発計画であることが重要であり、今こそ判り易い計画が必要と思えます。</p> <p>中間とりまとめが総論的情緒的文言に満ちているのは、開発計画の元に進められる施策が、実現すべき期限と数値目標の明らかなシナリオを持たないなかで果たされていく結果であるからだと思います。実現すべき期限と数値目標を明確にした計画を明らかにすべきであり、そのためには22ページにあるような「連携・協働」を実現する具体の手続きを明らかにしていくことが重要と思えます。</p> <p>計画の実現は予算の執行を必要とするものもあり、具体の数字を挙げることは困難なのでしょうか。しかし計画とは戦略を持って実現することから、せめて具体の戦略に踏み込んだ計画でなければ、責任の所在も確認できないものです。</p> <p>これまでの北海道総合開発は、道民にとってお上がやってくれることでありました。これからは道民一人ひとりがどう関わるかの責務を果たすべきでありますから、今こそ北海道総合開発の「計画」が必要であると思えます。</p> <p>課題を克服すべき計画をきちんと立てていただき、そのことを道民が全員で議論し実行するようになりたいと思えます。</p> <p>自立を実現するためには「内地」に必要とされる北海道のあり方とその戦略が大事だと思います。</p> <p>P10、産業クラスターについて</p> <p>全道29のクラスター研究会が持つプロジェクトに対するフォローアップ体制を作っていただきたい。</p> <p>そのためにはプラットフォームのノーステック財団の機能強化が重要と思えます。クラスター事業部のスタッフが出向者で維持されている現状では限界があり、ステージアップすべき時期だと思います。</p> <p>その他</p> <p>「国土の均衡ある発展」という大命題をはずして以来、「選択と集中」といわれていますが、地方交付金の削減によって貧窮の速度を速めるなかで、地方が生き延びるための新たな手法を早急に創出しなければならないと思えます。札幌市とその周辺、或いは旭川市、函館市というような30万都市を抱える地域は別として、今後どのような財源調整が望めるのか不安ななかで、辺境地域の生き残り戦略が見えてこない。</p> <p>農業と観光の二大テーマの強化シナリオの提示を望みます。</p>	
356	<p>世界的人口の増加が進む中、食料・エネルギーの獲得競争が現実に向き合っている中で、日本の22県分22%を占める面積をもつ北海道は食料基地として農産品の運搬、搬送に必要な鉄路は廃止になり、高速道は未だ背骨も出来ていない上、アバラ骨の完成は先が見えていない状態であり、北海道が自立、確立出来る為にも遅れている整備の総合開発計画を進めて頂きたい、宜敷くお願い申し上げます。</p>	
357	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。</p> <p>しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。</p> <p>また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>	
358	<p>全国水準と比較し様々な点で遅れの見受けられる北海道ではありますが、今後につきましても全国水準に遅れをとらぬよう計画どおりの整備をお願いいたします。</p>	
359	<p>自然災害に備える防災対策、交通の安全確保を確実なものにするため防災関係機関の連携・非常時の業務執行体制の確保など危機管理体制の強化を進めて頂きたい。</p>	<p>道民生活の上で最も身近でそれらの対策対応を図る北海道開発局の存在は、私達にとって欠かせない機関です。</p>
360	<p>広大な北海道の自然から生まれる、安全で良質な食料資源を日本国内だけでなく、世界中へ、少なくともアジア全域に供給できるように北海道のインフラを整えるべきだと思います。</p> <p>これからの世界、アジアにおける人口増加を考えると我が北海道は大きな食料生産基地になりうる可能性があると思えます。その為には更なるインフラ整備を考えなければなりません。</p> <p>そのインフラを整備するには北海道の特殊性を理解し、それに対応する技術力を有する北海道開発局の第6期計画が必要だと思います。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
361	<p>日頃より道民の安心した生活の整備にご尽力いただき感謝申し上げます。食農わくわくねっとわーく北海道の会員として北海道の農業の応援と安全な食材の普及の為活動しています。</p> <p>近年、異常気象は世界各地で顕著に現れ世界人口の増加と共に日本にもその影響が危ぐされます。フロンガスや工業活動から排出される二酸化炭素は確実に地球の環境を破壊しています。異常気象による農業への被害が少ない日本？影響がたとしても海外から輸入して絶対数を確保してきましたが世界の農業市場と人口増加から推察しても供給国の不作による非常時の影響は日本も確実にその煽りを受けることでしょう。</p> <p>明治以来、北海道は屯田兵等や北海道開発局の国策によって現在の生活基盤が整備され道民は安定的な日常生活をおくることができました。本州と比較すると気温が低く積雪地帯であるこの地で私達道民が農業を基本とした産業は、品種改良や土地基盤整備の官民が一体となった努力の賜であります。その背景には国が北海道に継続して投資してきた成果なのです。</p> <p>残念ながら、日本の農業は従事する人々の人口が減少し、担い手不足の問題等が山積しています。しかし、上記に述べた地球環境の異常気象による食糧の国民の絶対必要数量は確保しなくては国家の将来に向けての未来も危ぐするところですよ。</p> <p>広大な面積、森林、水等の資源を有している北海道は日本の財産です。過去より投資してきた道路、農業施設等のハード部分は将来想定しなければならぬ世界的な食糧、エネルギー等の自給自給を目指すためにも今後も整備して日本各地に供給しなくてはなりません。私達国民の未来を担う子供達の為にも継続して北海道総合開発計画を進めていただきたい。</p> <p>100年後地球の気温が5℃上がると多くの気象学者が提唱しています。世界をはじめ日本の食料問題は深刻となるでしょう。100年後は長いようすがすぐに訪れます。私達人間は子孫に良質な生活環境を引き継ぐ責務があります。</p> <p>日本国民の為にも北海道という地を活用していただきたい。</p>	
362	<p>データ分析したのは解ります。しかし、地域にかかわった物産・観光とは少し、話が違ふと思います。道を考えて、いかに生活に便利に利用するかを考えています。</p> <p>高速道路にしてもそうです。先日の佐呂間の天災も自然を破壊しているが為に起きた気象現象だと思っております。北朝鮮の核実験も、大気汚染もあります。ロシアの油田開発もあります。</p>	<p>自然にやさしい開発。そのようなものはないのでしょうか。人間は、自然を相手に暮らしています。壊すのは、たやすい。でも直すのは何十年とかかります。便利さばかり考えすぎてはいないでしょうか。</p>
363	<p>北海道の基盤整備が、ようやく全国水準に近づいてきたのは、国と地方が事業を分担して進めてきた結果ではないでしょうか。事業の一元化をして整備をする話を聞きますが、北海道の社会情勢は、経済成長率のマイナス成長及び高齢化が進展している状況下の中で、北海道はまだまだ整備を進めなくてはならない箇所が、多々あります。</p> <p>例えば、高速道路を含めた高規格道路の整備は、着手していない区間があり、私たち道路利用者は一日も早い完成を、まち望んでいるところですよ。</p> <p>交通量が少ないまた経済効果がない等々の理由で、北海道には、高速道路は不要だという方が居りますが、高速道路は、医療過疎となっている市町村と総合病院のある都市間を結び、スピード化することにより、尊い命を救う役割を補っているは、重要な事業目的の一つではありませんか。(恵まれた都会の住人には、理解できないことですが)</p> <p>高速道路及び高規格道路の整備は、国の直轄事業として行い、進捗を早める必要があります。</p> <p>シーニックバイウエ事業は、北海道独自の取り組みと知りましたが、すばらしい事業だと思います。</p> <p>私は、一般国道237号大雪・富良野ルートを利用していますが、道路沿線の名所風びな箇所では、その時期になりますと道路の渋滞がひどくなります。</p> <p>ゆずり車線を設けてある区間は、利用者からも好評です。</p> <p>ぜひ、ゆずり車線の促進をお願いします。</p> <p>自動車の運転中は携帯電話の使用が、法令で禁止されたので、場所を考えず停車しているのを見かけます。</p> <p>交通量の多い路線では、追突等の危険と渋滞の要因にもなります。私は郊外ではバス停車帯を利用していますが、バス路線でない区域は、お手上げです。</p> <p>提案ですが、1km毎に携帯電話用の簡易停車帯を設けては、如何でしょうか。</p> <p>冬期間の国道除雪は、細やかな除雪体制により、国道を利用するのが一番安全であると、道路利用者から信頼を得ています。財政事情で維持管理のコスト縮減という難しい課題もありますが、一元化されることによるサービス低下は、道路利用者にとって安全性が確保されるのか不安です。</p> <p>仮に市町村レベルまで低下しますと、日常生活にも影響しかねません。</p> <p>国道除雪は、国の直轄事業として実施すべきです。</p>	
364	<p>登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。</p> <p>北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。</p> <p>マリンビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p> <p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。</p> <p>しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。</p> <p>また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p> <p>登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。</p> <p>観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
365	北海道の美しい豊かな自然環境は、安全・安心で良質な一次産品を生み出してきた。しかし、今、地球規模で環境が悪化している中、北海道も例外ではない。 空気が自動車の排気ガスで汚染され、土地が大量の化学肥料と農薬で汚染され、さらにこれらの影響を受け水源も又、大きく影響を受けている。農業が、漁業が、さらには林業も、今、色々な自然環境の変化の中で問題を抱えています。 北海道に必要なことは、自然を壊さないでどう物造りをするのか、どう付加価値を付けていくのか。 自然に逆らわない、循環型の物造りに取り組んでいただきたい。	
366	これからの北海道が心配です。開発局がないと道民も大変です。	政治家の人は良くわかってると思いますよ。
367	北海道の道路はどうなる？雪の道はどうなるか？	開発局と政治家にがんばってほしい。
368	開発局のおかげで北海道もだいぶ良くなったのです。	北海道から出ている政治家にガンバってもらいたいです。
369	北海道の冬道はどうなるのでしょうか。年寄りにわたいへんです。	政治家の人はどう思ってるか道民にわかりかねます。
370	若い者が働く場所が無くなる。	北海道の政治家にがんばってほしいです。
371	北海道民が明るい生活が出来るために開発局はなくてはなりません。	北海道から出てる政治家の方をお願いします。がんばって下さい。
372	登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。 観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。	
373	北海道の高速道路については年々整備されていますが、青森から沖縄迄道路網のネットワークが整備されています。北海道だけは空白地帯が残されています。	道央圏との連絡する道南、道東、道北の中核都市が広域に分散しており、その地方の新鮮な産物が速く供給でき、また、この広大な大地は高度な専門的医療等が受けられず高齢者が安心して生活出来る社会資本整備が望まれます。
374	都市間移動距離の長い北海道において、特に地方部では、公共交通機関の縮減などにより、より自動車による移動を余儀なくされており、道路の維持管理、特に冬期における除雪を含めた道路管理の重要性が増大していることを記述すべきと思う。	
375	北海道は、戦後60年我が国の食糧生産基地として貢献してきた。田園景観も観光に果たした役割は大きい。したがって、従来方針をさらに進める方向であってほしい。	高速道路ネットワーク等は、いたずらに景観を阻害し、農村の俗化を促進していると思う。農業と観光を同時に進めるため、緩やかな北海道開発が望ましい。
376	北海道は景気回復が他の地域より遅れています。国も地方も財政が厳しい状況ですが、今こそ将来の為に北海道総合開発計画を策定し、しっかりとしたものを作っていく必要があると思う。	
377	漁業者からの視点 環境保全は勿論だが、生態系を考えたときに、いままでの開発行為によって乱されていた環境を見直さなければならないことが多々あることが分かってきた。例えば治水のための工事が生態系にとって壊滅的な打撃を与えてきたことは最近特に指摘されている。それらはいかに修復できているか？そのシステムづくりが最重要である。 だが、河川を見た場合同じ川であっても国や道や市町村などの縦割り行政のために同じ思想をもった川作りができてないのが現状だと思う。目指すのは河川流域の市町村が同じ思想で農林漁業がともにプラスになる川作りをし、そのことによってその流域の市民が景観の美しさや水辺の憩いなど、子供たちは勿論大人にも心のやすらぎを与えるようなふるさとの川づくりである。 私は鮭定置漁業を営んでいるが、鮭を少しでいいから上流に遡上させたいと思っている。これは一つには河川を鮭が遡上できるということはその川が生きているということであり、その上流域は環境に考慮した産業を営んでいるということでもあるからだ。農業の生産物に鮭の跳ねているシールを貼って売ったらなんとインパクトがあるだろうか！ 二つ目には鮭の生態系から言っても上流域に自然産卵の種を残さねば北海道の鮭定置漁業、加工も含め2千億円以上の産業が衰退しかねない危機にあると思っているからである。	
378	●農漁業に係る秀れた生産品（高級食材）の地消への取り組み 全国ブランドと確立されている食材 例 ・戸井マグロ ・今金馬鈴薯 ・夕張メロン など・・・ これらを消費地に移出せず、生産地で消費させる。 ☆現在 生産者 ⇒ 本州（東京） ⇒ 消費者 (生産額：低) (輸送コスト) (消費額：高) ★今後 生産地 = 消費地 ←旅行→ 本州（消費者） (高付加価値化) 観光・食ツアー ○輸送施設 ○宿泊施設 ○旅行会社 ※以上の仕組みを具体化させる施策を開発局として確立する。 ○旅客輸送手段の整備 ・空港、港湾 ・輸送ルート ・輸送手段	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
379	登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。 北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。	
380	北海道の農業は、農家を豊かにすることを目標とした農業基本法通りに事が運んだ北海道で、農家が豊かにならなかったということは、効率を追求して規模拡大するというのは、工業的発想であって自然相手の農業には必ずしも合致しない。環境保全型の有機農業のような場合、いかに手をかけるかが重要であり、規模の拡大が単純には生産性の向上にはつながらない。大量の労働者を確保し、安い農産物により労働者の賃金を安く抑えることもできる資本家だけが豊かになっているように思う。世界的に食糧が過剰から欠乏の時代へ突入しつつある現在、食糧はできる限り地域内での自給を目指すべきだと思う。	
381	日本の人口は、2006年をピークに長期の人口減少過程に入り、北海道の人口も1997年にピークを迎えており、2030年には500万人を割り込み、3人に1人が65歳以上となる見通しだと言われているなかで、これからは何処に暮らしていても、保健・医療・福祉などの必要なサービスが受けられる体制づくりを進めることが重要な課題だと思います。	
382	当地区では漁港整備を実施している中で上記の内容その通りと考えているところです。 今後も現状の方向により整備を進めていただきたいと思いますと考えているところです。	
383	<ul style="list-style-type: none"> ・北海道の食料基地としての位置付けは、今後も一層その重要性が高まっていくことは、間違いない。世界的な食料の生産・供給環境は、ほぼ近い将来に広い地域で不足することが提唱されており、少しでもこの不足を解消するための農業用水の確保による食料の増産は、重要な命題となってくる。 ・このことを踏まえ、北海道に於いても、農業用水を有効に活用した食料の増産は、今後も努力していかなければならないが、食料の主体である米については、食味の向上に関心が注がれている現状にある。 ・温暖化の兆候が目に見えるこの時期に於いて、温暖化に対応できる新種の改良・改善及び生産基盤の維持・確保が、食料基地北海道としてその必要性を一層強く求められてくると思われる。このためには、食味もありますが、安全で安心な食料供給量の安定的な確保が必要となります。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地球的規模での環境の悪化が進み、食料の確保に必要な農業用水の確保が、厳しい環境下にあると言われており、北海道に於いても、地球の温暖化による河川水源量の減少傾向が進んでいる。 ・開発途上国の進展により、世界の食料環境は益々厳しくなり、お金で世界各国から食料を集めてくる時代は、早急に縮減していくと思われる。
384	北海道は日本の食料供給基地として、食料供給力の強化、競争力ある安定経済の実現を促進する。	北海道は日本列島の北端に位置し、最近の地球温暖化の傾向の中では優位性がある。他県に劣らぬ生産力が可能となり、安心、安全なクリーン農業を実現している。競争力の強化には北端に位置する不利な条件を克服すべく、幅広い物流ルートを開発し、広域的な環境を整備する必要がある。食料供給基地としての条件は①農業経営が成長産業であること②農業生産基盤の整備に対する支援強化③後継者確保対策の強化④生産者と消費者が直結した物流ルートシステムの整備等々を促進である。
	北海道には豊富なエネルギー資源が存在している。風力発電、太陽光熱はもとより未利用バイオマスから生産する、バイオエタノール、バイオディーゼルの燃料、雪氷からの雪資源の利活用を促進する。	北海道は、国土面積の22%を占め、広大な用地は風力発電、バイオマス資源の生産には有利な条件である。特に米の生産からのバイオエタノール生産、家畜ふん尿堆肥からのバイオガス生産は有効活用出来る。北海道では半年間は自然の状態で雪氷が貯蔵されている。これらの冷熱使用によって電力エネルギーの代替として利用促進を図る。
385	<p>今後の北海道開発の取組みの方向性と進め方の提案</p> <p>現行、「第6期北海道総合開発計画（計画期間：平成10年～平成19年）」が19年に終わるところから、次期の総合開発計画（計画期間：平成19年～29年）に向けて、今、6期の開発計画の点検と新たな計画のあり方が検討されております。一方、北海道の開発については、国土計画全般に亘って社会全体の意識としては広く従来からの開発行為から利用、保全の時代にあるとの考えに変化しつつあり、なかには、もう、北海道の開発は必要としないのではとの意見も聞かれますが、将来を見据えた場合、次期、計画の策定は本道の発展には不可欠と判断されますので次の提案を致します。</p> <p>「総合開発計画」提案に至る背景</p> <p>○「第6期計画の点検と新たな計画の在り方」のなかでは、北海道は積雪寒冷の地、都市間距離差に見られる分散型社会構造で、この50年間余りにおいて人口が140万人増加し560万、経済規模（総生産の推移）が約7倍、20兆円規模となったが、本州等首都圏の大消費地・産業集積地からほど遠く、様々なハンディキャップを抱えているとの取り纏めがされておりますが、北海道が抱えている課題克服には、引続き総合開発計画が策定されることにより国の施策（北海道特別枠）の受け入れも可能となり予算配分（総事業の約80%程が国の予算措置が期待）されることになるところから、よって、次期北海道総合開発計画の策定を願いたい。</p> <p>*計画が策定に至らない場合は、北海道単独での事業の遂行が苦慮「社会資本（インフラ）整備：生活環境、河川、港湾、道路等」される。</p> <p>○北海道は広大で、平らな大地、水や森林等の豊かな資源、1次産品を生み出す冷涼な気候（自然）のもと、農業や水産基盤の整備による食料基地としての役割の強化が求められており、IT、バイオ産業を絡めた成長とこれらを担う物流拠点へのアクセス強化、国際コンテナ貨物や外航大型船舶への対応（港湾整備と機能の充実）が急がれている。</p> <p>○一方、美しく雄大な自然景観（ラムサール条約登録湿地、知床世界自然遺産等）を財産に、国際交流圏：観光産業による新たな経済活動の創出を目指した道路（交通アクセス）や受け入れ体制の整備も永続的な自然環境の保全と共に求められている。</p> <p>○北国の気象（積雪寒冷）・風土に配慮した交通機関や住環境の整備、そして、何よりも道内経済活性化にむけた道内・道外の都市間をつなぐ高速道路網の整備と新幹線の着工等の物流ネットワーク化は緊急を要しており早期整備と充実が課せられている。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<p>地域における更なる「総合開発計画」の緊要性</p> <p>○ 道東圏における物流拠点（地域経済基盤整備）の位置付のもと計画が推進されている「釧路港東港区再開発」並びに「西港区港湾整備計画」の早期完工が待たれているが、とりわけ、東港区においては水産基地釧路港の漁港機能の拡充強化（係船スペースの確保や港内振込み波の消波＝静穏度向上のための更なる対策）、耐震・旅客船岸壁の整備、また、現在作業が進められている次期「総合計画」の策定にあたっては西港区における静穏度対策として延長1,800mに及ぶ新西防波堤の早期設置が新たに課せられている</p> <p>○ 消費地「札幌」等、都市間をつなぐ高速道、「北海道横断自動車道」や平成20年を目途に工事が進められている「釧路外環状道路」の早期完工が待たれている。また、一般道においても港湾と国道に至る交通アクセスの機能強化のためのJR根室本線の鉄道高架（星が浦南～大楽毛南に至る延長2,2km）及び高架下道路の早期完工も待たれている。</p> <p>○ 地域漁業振興の将来が託されている釧路市西港区港湾整備事業における島防波堤延長2,500m、うち、背面1,600mを利用した「エコポートモデル事業」による、新たな漁場造成の早期完工が待たれている。</p> <p>○ 釧路海域に至る釧路川、阿寒川水系（釧路管内主要河川等）における魚族の生成を育む豊かな森づくりや河畔林の植生、そして、直線化した河川を再び蛇行させる事による釧路湿原の再生を目指す「自然再生」等、治山治水に重きをおいた河川の改修から、水源から流域全域に及ぶ漁業や水生生物が共生できる環境を配慮した多自然型工法等による河川の整備が課せられている。</p> <p>○ 地域の新たな産業として、釧路市を基点とする観光資源（道東圏、国立公園の観光ゾーンニング化）を活用した、自然体験型周遊観光に向け空港、港湾、一般道、道の駅、景観スポット等がアクセスした民間と公共が融合した観光客の呼び込みに向けた施設や環境整備が課せられている。</p>	
386	<p>道路建設のための道路特定財源を、一般財源化しようと国会で議論されていますが、公共事業削減に伴い地域住民にとって必要とされる道路開発が少なくなっていることに憂慮しています。</p> <p>また、私の住んでる近隣の道路を走っていて疑問に感じることは道路標識に落石、雪崩、地滑り等の恐れありの標識が立てられているが、急カーブや路面凸凹などであるならスピードダウンで対応可能であるが、車の走行中に落石、雪崩にどのような注意が出来るのか、自己防衛するなら運を頼みにスピードを上げて速やかに通り抜けるぐらいです。このような道路の危険箇所を除去し安全に走行できるようにする事が国民の安全と財産を守る行政の責務であり決して税金のムダ遣いでも、建設業者のための公共事業でもないと考えます。費用対効果をいっている大都市の人たちであっても理解していただけると思います。</p> <p>また、観光立国を目指す北海道で道路案内標識の少なさは地理不案内の観光客を迎え入れるには、非常に不十分な感じがいたします。北海道に長年住んでおります私でさえも迷うことが多々あります。北海道は大自然が売り物ですが国道沿いに放置されたままの廃屋そして砂利山と決して美しい姿ではありません。道路両側に春には美しい花を咲かせ、秋には紅葉がドライバーの目を楽しませる樹木を植えるとか行政指導によって推進してほしいと思います。</p> <p>理念ばかりが先行しもう道路は必要ないような風潮が作られていますが、私たちの周囲の生活道路に不合理さ、不便さが具体的に浮かび上がってきます、まだまだ道路建設が必要なのです。</p> <p>世論に卑屈にならず堂々と議論を戦わせていただきたい。</p>	
387	救急医療や災害時の交通ネットワークの確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地方には、高度・専門医療に対応できる病院がないため、救急患者を札幌市などに搬送できる道路の確保 ・ 災害時には、搬送や物資の輸送も困難になるので、住民の生活を守るために、交通ネットワークの整備
388	◎ 高速道路を整備してほしい (意見) 高速道路が夕張と清水の間で分断されています。カーブや勾配のきつい日勝峠を通らなければなりません、冬の日勝峠は大変危険です。北海道の交通事故死ワーストワン返上記事が新聞に載っていますが、高速道路がつながれば大型トラックの事故が減ると思います。釧路方面から安全で、早く走ることができますので1日も早い整備をお願いします。	<p>我が家の息子家族が羅臼町に住んでいます。正月、ゴールデンウィーク、お盆と年3回帰省します。</p> <p>毎回約10時間近くかけてきますが、高速道路がつながり道東方面に伸びると、早く安全に走れます。</p> <p>待つ親の身として安心です、息子は特に冬の日勝峠は危険と紙一重とっております。</p>
389	技術力を伴った生産性の向上また食の高付加価値化は必要だと思いますが、生産性を強調するだけでなく、備蓄面についても明確性を示してはいかがでしょうか。～食料基地として備蓄も位置付けされているのでしょうか。	<p>世界的にみて、21世紀は環境問題、また食料確保（水を含め）が、大きな課題であると思います。</p> <p>我が国の食料自給率は40%といわれ、大半が輸入に頼っている状況ですが、今後の世界の人口増加また、地球温暖化による影響等で輸入もままならない事態になるのは、そう遠い事ではないと判断します。</p> <p>こうした事からして、生産性の向上と併せて食料備蓄への構築を明確にかつ早急に立てる必要があると思います。</p>
390	・ 屯田兵的な北海道への移住の推進 都市部に生活する人々へのPR このためには、 （1）働く環境（雇用）の整備－協同組合への積極的援助 ・ 地域での製造加工－輸出－バイオ処理の一環化 ・ 製品の買い上げの保証 （2）生活環境の整備－住宅・公共施設 などパイロット的な地域を選定し、具体的な実践ができないものか。	<p>「計画の在り方」では、考えられる問題点、将来計画がほとんど述べられていると思われる。</p> <p>しかし、具体的な国民がわかり易い、目に見える方法を積極的に行なってはどうか。このためには国が生活環境をある程度保証することが必要。（安心して移住できる為に）</p>
	安全、高品質で国際競争力のある農水産物・・・	<p>食品にとって安全、高品質は重要な項目ですが、価格も大変重要です。</p> <p>グローバル化の時代に向け、生産コストの引下げの施策は避けて通れないと思います。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
391	未利用・農業副産物・廃棄物系の各バイオマスから生産する水素・バイオエタノール・バイオディーゼル燃料・・・	近年地球環境問題や原油価格の高騰などで燃料電池・バイオエタノール等が注目されています。これらは農業副産物（稲わら、麦わら、牛フン）などから生産出来ますので廃棄物の中に含めず、新たな項目を定めて強調してはいかがでしょうか。
392	弱者に優しく、特に冬期間の安全に配慮した道づくりを期待します。	急速に進む過疎化、高齢化、働く女性の増加等により、今後ますます女性や高齢者にも運転の必要性が高くなって行きます。年齢を増すごとに、体力の衰えなどによる不注意や誤操作、運転に対する不安も出てきます。それらを軽減するためにも、特に冬道の吹雪・スリップ対策、峠の安全な走行のための対策検討の他、除排雪をもう少し徹底するか、それに変わる対策を考案して、安全な運転環境を確保してほしいです。
393	経済的損失の軽減、災害時の安全確保の為に、道路情報（通行止め・迂回路・河川増水等）を1元的に管理いただき、また情報配信を多様化いただきますようお願いいたします。	大雨時通行止めの際等迂回路の選定に戸惑う場合があります。中間とりまとめにございますように「関係機関の情報の共有・伝達体制の整備等ソフト対策」を進めていただき、道路情報に加え河川増水状況等総合的に管理・伝達いただく事によって、経済的な損失のみならず災害・事故等を回避できるものと、私も考えます。是非、北海道総合開発の中でお取組いただけますようお願いいたします。
394	広大な北海道が魅力ある地域となる為には、背骨に当る高速幹線道の整備（本州に比べ立ち遅れた）と、地方都市を結ぶ高規格道路網が、最優先課題だと思います。積雪寒冷地の道内では、冬型交通事故の防止の為にも、安全・安心な規格の高い道路ネットワークが必要です。又、公共交通機関のとぼしい道内を移動する手段は、本州と違い、車による移動しか、選択肢がないのが現実です。社会資本の立ち遅れは、地域の経済発展にもブレーキを掛ける、大きな要素であるので早急な取り組みを推進して欲しいと考えます。インフラがあってこそ、活力や競争が生まれるものと思います。	
395	北海道経済は実質で13年度から3年連続のマイナス成長になるなど、厳しい状況が続いている。地域への投資動向についても、公的、民間とも一貫して減少傾向にある。今後は北海道の優れた資源・特性を活しながら、地域の活力ある発展を図るため、民間や地域の主体的な活動を支援し、連携・協働による施策を進め、経済社会基盤が効果的に活用できるよう、必要な整備を進める事が必要である。	
396	「・・・、噴火による影響は周辺地域を始め、道内各地や本州方面まで広範囲に及ぶことが予想される。」の後に、「大雪山系十勝岳においては、昭和63年の噴火、降灰により国道（237号）が通行止めとなるなど迂回路確保の重要性からも道央と道東を結ぶ避難経路、物流経路、救急経路としての災害対策のため一般国道（452号）未整備区間の早期整備などを含め」を加え、以降の「そのため、」を削除。	一般国道452号の整備は、十勝岳噴火に伴う広域防災体制の強化と併せ、道央圏空知、旭圏の地域振興・地域開発プロジェクトを推進させる重要な路線としての位置付けと役割を担っており、その具体的な事例の1つとして当該箇所（災害対策部分）等に明記し、文言の補強（肉付け）を図るべき。
397	セミナーに参加し、30ページにもわたるとりまとめ資料を全参加者に配布しているのに驚きました。本当に意見をだしてほしいのなら、要約したわかりやすいものを配るべき。紙のムダだし、役所的な姿勢に疑問を感じます。30ページよんで意見してくれる人がセミナーに何人いますか？	
398	1. 北海道がそのポテンシャルを發揮するために必要な交通ネットワークの計画的かつ早急な整備。 2. 自然災害に対する防災力の強化と後世に引き継ぐべき自然環境の保全。 3. 地域が活力を維持向上させるための人をひきつける生活環境づくり。	1. 北海道は他県とは違いブランド力を持った農林水産業、用地的・マンパワー的にも可能性を持った工業、そして、世界から注目される観光業を有したすばらしい地域だと認識しています。しかしながらこの各産業を生かすために必要なネットワークが他地域と比べ遅れており、そのポテンシャルを發揮できない状況にあると思います。よりの北海道の各産業が競争力をつけ飛躍することは、北海道のみならず国家的にも今後大きな資産となると思います。 2. 災害大国である日本の中でも北海道は火山を多く抱える地域であります。北海道の地域経済活動を安定したものとするには安全を守る施設整備と安心を守る地域コミュニティ力が必要だと思います。また、海岸浸食や河口干潟の浸食等、後世に残すべき大切な自然が失われつつあることにも注目すべき必要があると思います。環境保全は人々の心を豊かにすることはもちろん自然生態系との共生の観点からも推進の必要性はあります。 3. 現在北海道の“地域”と呼ばれる地域は完全に冷え切った状況にあります。人材と呼ばれる能力ある若者は“地域”には働き場がなくそのほとんどが東京や道内では札幌を始めとする大都市へ生活圏を移していきます。結局“地域”に残されたのは高齢者と“地域”を守るために必要な役場の職員と地場産業の火を消さないため残った数少ない若者であります。そして当然大都市とは違い、高いレベルの教育も医療もそろってはおらず、その少ない若者達、老人ですら移住余儀無しと考え、さらなる過疎化が進んでいます。この“地域”の人口流失はわれわれの大切な北海道をいつか抜け殻にしてしまうのではと懸念しております。どうか大学、試験研究機関の誘致、産官学・企業間そして地域の連携を含めた地域の活力を維持向上するための戦略的な基盤整備をお願いしたい。
399	幼稚園に通う息子の同級生がたった8名、園全体を見ても45名の生徒しかおらず。この幼稚園という場を通し地域の活力の無さを痛感しています。近隣である苫東地域がもっと活用され、若年層の雇用が可能となれば少しでも我々の地域も元氣なれるのではと感じています。 田舎に住んでいるからといっても安心して自然と触れ合える施設や公園は少なく、せつかくの生活環境が教育環境に生かせていません。（都会のほうがかきれいな公園が多く自然に接しやすくも感じます・・・）子供たちが、本物の自然と安心して接することの出来る施設がもっとあればと思います。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
400	1. p2 国の役割をもっと明確にすべきと思います。 (例) ・国際的なものは国になう ・大規模な事業は国になう ・都道府県にまたがり調整を必要とする事業は国になう ・先導的な事業は国になう ・モデル的に実施し、多くの都道府県の参考になる事業は国になう ・規制的なものは縦割りでもいいが、開放的で規制緩和的なものは国の総合官庁になう	
	2. p2他 全体の流れにおいて構想や事業計画の個別列記がおおく、北海道全体としてあるいは国としての具体的な定量評価に結びつくシナリオがない感じがします。 (例) ・付加価値、雇用創出などは総合政策の評価指標で、数量的に評価できるシナリオを示したらと思います。 ・p4 国際水準の観光の定義がないので、そこへの到達シナリオがイメージできないし経済波及効果等への計算手順もイメージできない。 ・p5 グローバル対応の競争力国際水準の観光の定義がないので、そこへの到達シナリオがイメージできないし経済波及効果等への計算手順もイメージできない。 ・p5 ロシアとの連携強化は多分経済的な連携だと思います。そこで、そこへの到達シナリオがイメージできないし経済波及効果等への計算手順もイメージできない。 ・p6 地域経済社会の循環は言葉はいいが具体性がないので産業連関表などで積み上げて計算する必要があると思います。	
	3. 各事業部局が本省の意向を反映しようとする姿勢が強く感じられる。 ・各事業とも本省と違った意味での挑戦が少ないように思います。 ・北海道として総合事業官庁としての先導性が少ないようです。 ・開発の定義が矮小化しており、50年前の基盤作りを追いかけられているように感じられます。基盤整備のメニューは経済社会が変化すればそれに伴い変化して行きます。 ・本州の縦割りの矛盾を北海道にも持ち込む構想となっている。(高速輸送体系と高速道路、新幹線、航空輸送、海上輸送など総合体系化して計画を作ってはいかがでしょうか) ・p8 明確なビジョンは国全体からのダウンと地域からの積み上げが必要だと思います。その両方があるって具体性が出てくるように思います。	
	4. p9 計画の構成が国として打ち出すべき項目と用語が少ないように思います。 ・食糧基地は具体性と経済性評価までのフォローが必要だと思います。 ・5つある施策のうち4つまで道庁及び地方公共団体がやる方が似つかわしいと思われる項目、用語に感じられます。 ・p10 新たな産業も国としての仕事としては規模が小さく、迫力不足の感が否めないと思います。	
	5. p10-p17 国のやる仕事として、すべてに先導性、モデル性、国際性等を持たせるべきでしょう。各種プロジェクト及び事業観連携も国としてやるには、小さい事例がおおいように感じられます。	
	6. p18 グローバルが一つのキーワードになっていますが、それぞれの項目においてどのようなことを指しているのか具体的にになっていないと思います。 ・グローバル化への計画、手法、実施方法の具体性が必要ではないでしょうか。 ・食糧基地に総合性がない・・・穀類、果樹、畜産、水産、野菜、各加工品の各食糧で論じており、総合してはじめて具体性を持ったグローバルと言う用語が使えらると思います。 ・グローバルな食糧基地にITの利活用が触れられていないようです。・・・一つの国として北海道としての優位点とします。 ・グローバルな食糧基地に船舶も含めて高速輸送体系が触れられていないようです。・・・国際災害急増など一つの優位点とします。	
	7. 産業立地的には本州での産業立地トレードオフの矛盾点を解決するのが、北海道の役割ではないでしょうか？ ・高地価、狭立地、高賃金、災害リスク、(人、施設、変化)・・・非効率な産業(本質的に解決できないトレードオフ関係) ・効率的な産業・・・IT、流動性、高速輸送体系の完成	
	8. エネルギー ・バイオマス(海藻、林業、農業) ・バイオマスリようについて公害がないのが北海道	
	9. 集中型日本で分散型自立のモデルになる北海道という位置づけであれば、道内でも分散型を目指すべきではないでしょうか？ ・そのための高速輸送体系を完成させる(新幹線、飛行機、高速道路、高速舟艇)	
401	北海道の国際化を図るべきとして、「新千歳空港の国際ゲートウェイ機能の強化」とあるが、空港のみを国際化のために強化するのではなく、そこに連結する列車、バスなど北海道全体における外国人観光者のための設備強化なども必要となってくる。 外国人観光者がよく訪れる場所などでは、一層必要になると思う。 例として、「登別駅」から登別温泉行きのバスは外国人観光者が多数利用していると思われるものの、英語の説明などが少なく、観光者にとってあまり良い環境ではない気がする。 また、最近ではスポーツの面でも非常に健闘しており、スポーツの面でも個々の魅力ある土地(例えば、常呂町ではカーリング選手の養成をするなど)づくりが可能なのではないかと感じる。	
402	高規格道路ネットワークの整備が必要だと思います。	・広域分散型社会である北海道の各地域の連携を円滑にするため ・食料を産地から消費地に安全確実、迅速に輸送することによって更なる消費拡大が見込める ・高齢化社会に向けて患者の通院、輸送等が増加すると思われるため ・冬季の新たな観光開発の可能性も見込める
	隣接するロシア連邦極東地区との様々な活動における連携の強化は重要であると思います。	昨年、サハリンプロジェクトの現場視察に行ってきました。 海底パイプラインがオホーツク海の環境面にどれくらい悪影響を与えるのか心配はあるが、世界最大規模の液化プラントはこの北海道にも大きな影響を与えると思いました。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
403	現在、地元市町村が主体となって進めている住民と共に漁村地域の将来像を描く「地域マリンビジョン」についても紹介すべきである。	地方公共団体との連携や北海道開発局事業への住民参加や理解に向けた取り組みを紹介することで、より具体的な内容となると考えます。
	水産資源のブランド化、高付加価値化、直売も含めた地産地消等、水産物の環境向上について、これらの内容も盛り込むべきである。	「地域マリンビジョン」計画策定に向けた協議会の中で、水産資源のブランド化、高付加価値化、直売も含めた地産地消等に積極的な議論があり、より具体的な内容となると考えます。
	「活力ある地域社会モデル」に水産業の振興を核とした活力ある漁村地域の形成についても記述すべきである。	函館市は、平成の大合併という全国的な流れの中にあつて、北海道第1号として平成16年12月に周辺3町1村と合併しております。合併した旧4町村は、いずれも水産業を基盤とした地域であり、その盛衰が地域の発展を左右することから具体的な例として「水産業の振興を核とした活力ある漁村地域の形成」という記述もあるべきではないかと考えます。
404	<p>具体的取組イメージの最初として食・観光・人と技術があげられているが、これらが一体となった取り組みを行うことが地域にとってもっとも有効なのではないか。</p> <p>各地域には、それぞれ魅力的な観光資源がある。その中には記念館・資料館などの「観光施設」と呼ばれるものが多いが、実はそれ以上に地域に密着した歴史・文化・自然・食に関する観光資源が眠っている。そしてそれらに関してはあまり観光資源として認識されていないのが現状だ。それは、地域に暮らす人々にとってはあまりにあたりまえすぎて、それらが観光資源たりうるという認識にはいたらないからだ。</p> <p>私が暮らす福島町でも、山間部にある千軒地区は、国道沿いでありたくさんの自然や歴史に囲まれながらも高齢化が進み学校は廃校となってしまった。しかし、数年前に地域の歴史（松前藩の藩主が通った「殿様街道」）や、自然（すばらしいブナの森）に着目し、内外にアピールすることによって地域に活気が生まれた。さらに、地域の産物としてソバの栽培を始め、今では旧町内会館を改装してソバ屋を運営するまでにいたっている。</p> <p>ここまでの取り組みは地域住民が中心となっているが、地元行政や開発行政の後押しも大きな力となっている。</p> <p>北海道の潜在的な魅力を発現させるためには「わが村は美しくー北海道」運動の更なる展開と、それらをつなげる「シーニックバイウエイ北海道」との連動が重要だと考える。地域住民と開発行政がともに地域の魅力を再発見→食と観光、産業につながる要素はないか検討→人材の育成・足りない基盤の整備→情報の発信・・・北海道という、広い北の大地への提言ではあるが、より、各地域の実情に合った施策の充実を望む。</p>	
405	北海道は日本において世界的な高度経済物流社会を迎えている中で一番大きく遅れている。そこで、北海道特性としての食料自給率や生活環境を高めるためにも航路・空路・道路交通の整備をよりいっそう強化すべきと考えます。	グローバルネットワークな物流として宗谷海峡や津軽海峡が世界航路・空路に整備されて行くべきである。また、安全・安心なものを生産者から消費者に行き渡るまでの時間短縮が必要でその流通ネットワークを強化すべきであります。併せて、それが医療・福祉・教育など健康な文化生活を提供できる良質なサービスと云えます。
	世界的規模の中で『水と緑の管理』をキーポイントにおいた防災整備を促進すべきと考えます。	地球温暖化による気候変動によって近年は洪水被害が多く、また降水量の変動が激しく海面上昇となって利水安全率が低下してきた危機的気象状況にあります。また、山岳地帯で平地面積が少なく地震が多いこの北海道を、人的被害や広大な自然環境を防ぎ保全するためにもエコロジカルな社会基盤整備が必要である。
406	<p>(北海道開発体制の維持と第7期計画の策定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・景気回復に乗り遅れ、厳しい経済情勢が続く北海道においては、なお、国が主体となった開発計画の策定及び国庫負担率の嵩上げなどの政策的財政的な支援を継続することが重要。 ・このため、なお当分の間、現行の北海道開発体制を維持することとし、第7期北海道総合開発計画を国の責任で策定し、21世紀におけるわが国の新たな課題の解決に貢献する北海道を実現していくべき。 <p>(計画策定に当たって考慮すべき事項)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・急速に変貌する東アジア地域を視野に入れ、少子高齢化が進む21世紀の北海道を展望して、食や観光など北海道が強いと言われている分野に関して、さらに充実発展させていくため、人流、物流に不可欠な基盤整備を総力を挙げて戦略的に進めること。 ・少子高齢化社会の進展により道内人口が減少する中、地域の人たちが安全・安心をもって生活できるための社会の基盤として、ハード、ソフト両面での整備を進めるべき。 ・今、北海道は歴史的な転換点にある。未来を担う子供たちに美しく明るい北海道を引き継ぐため、道民の共有できるビジョンとして新たな計画を決定し、これを着実に実施すること。 	
407	「北海道総合開発計画の一層の推進が極めて重要である。」	<ol style="list-style-type: none"> 1. わが国の喫緊の課題である食料生産を担う当地域としての役割は、質・量とも今後益々重要性を増すと予想されます。安心・安全で高品質な食料の供給力を強化するためにも酪農の基盤整備は、国家的課題として強力に推進する必要がある。 2. 積雪寒冷地という厳しい環境と闘いながら、生産基盤である農地と森林、河川などの地域保全に過疎化と高齢化による人口減少の中で取り組んでいるこの地域の生活、物流の唯一のアクセスである道路ネットワークのレベルの引上げと地域間の均衡ある発展を図るためにも早急に道路整備を推進する必要がある。
408	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。</p> <p>また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>	
409	I. 我国の成長、発展を期す上で、北海道の果す役割は、重要である。の認識の上で広大な地域に存在する優れた資源・特性・資産を生かしながら、グローバルな競争力ある自立的経済の実現を目指すべき。	
	II. 先ず、食糧供給基地として食に関わる産業の高付加価値化、競争力強化を計り農業王国北海道の実現を目指す。	
	III. 広大な北海道の経済の強化は人間移動の効率化と物流COSTの低減を計る事である。その為の骨格的幹線道路の建設を急ぐべきである。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
410	登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。 観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。	
411	北海道を考えたとき、まず居住者の拡散広域性があり強味として日本の食糧基地としての役割、豊かな自然を背景とした観光があります。この地に住む人の安全安心という視点、物流の効率化、人の従来の利便性を満たすには高速交通ネットワークの構築が急務でありそれが整って初めて北海道らしさを発揮することが出来ると思います。	居住者の拡散という視点では救急医療体制の問題があり、積雪寒冷地には安全に走行出来る自動車専用道路が不可欠であります。 又、北海道で産出される農畜産、魚介類を効率良く早く市場へ運ぶこと 観光も体験型を混え、スムーズに移動出来ることはその根幹をなすことと考えます。
412	北海道は国土の22%の面積を占め、都市間の移動距離が長い等、他の都府県とは、地理的条件が大きく異なっていると思われます。地理的ハンディを克服するためにも、高速道路ネットワークは重要だと思いますが、まだ整備が遅れているのが現状です。 限られた予算の中で、道民生活に必要な社会資本整備を計画的に行なっていくためにも、引き続き、北海道に関する開発計画が必要と考えます。	
413	苫小牧地域は、苫小牧東部地域の広大な土地、新千歳空港への近隣性、苫小牧港に隣接するなど恵まれた地域的条件を備えおり、企業立地にはすぐれた環境にある。それを支えるには積極的な投資を図り基盤整備が必要である。	北海道の発展のためには、限られた資源を有効かつ効率的に活用するには、重点的な投資が必要である。当地域は優れた地域的条件を要しており、当地域の発展は、北海道の産業経済の発展に供するものとする。
414	・自然災害に対する防災対策を充実いただきたい。 特に、河川整備、豪雪対策、地震対策、新しい交通網の拡充	・北海道は、広大な面積があり集落間が遠く、災害時の連絡等が、非常にむずかしい状況にあります。 ・河川の氾濫が考えられる。 ・豪雪のとき代替路線の確保ができない。 ・幹線道路網を整備し、豪雪にも強い道路の拡充を図られたい。
415	食料基地として重要な役割の北海道をもっとアピールすべきではないか。	日本は、食料自給率が低いことから、北海道は、食料基地として強化すべきであり、農業・漁業など1次産業の従事者の生活安定を図る事業の推進を図り、移住などにより1次産業従事人口が増加するような施策を図ること。 生活に欠かせない食料についての安定化を目指して、長期保存施設の充実、地域に特化したブランド食品の確立を図るためには、地域特性にマッチした事業の取り組みを行い、北海道の農業・漁業など1次産業の振興を図り、食料基地としての存在感を示すべきである。
416	安全で安心できる一次産品を生み出しているのですが、その管理方法や基準を作るべきだと思います。この一次産品を使った加工品かのようにして安価な輸入品が使われていますし、禁漁なのに商品と並ぶ現実が多々見られます。多少事情の解る人には判別できて観光客には難しいと思います。これは、北海道の大切な資源です、業者のモラルに訴える事が大切ですが行政としても積極的な取組をして頂きたいと思います。	
417	第6期計画のどれも北海道にとって重要な事ばかりですが、何をやるにも札幌と地方を結び、高速道路網の整備が必要不可欠です。例えば、人口の減少は少子高齢化ばかりでなく、医療の不安から医療設備の整った都市部へと流出している現状を理解していないと思います。 道路特定財源を一般財源化などとばかな事を言っていないで、早く札幌から地方(道北・道東)迄で高速道路を作って頂きたいと思えます。又、三桁国道を道に移管するなど言っていますが、このような事になると財政の乏しい道では、冬期の夜間除雪も出来なく救急患者を見殺しにしかねない状況になります。 又、道州政などと言ってありますが、要は道は道でまかないなさいと言っているようなので、人口の少ない北海道では、税収に限度があり何も出来なくなります。第6期計画は北海道ばかりでなく、日本全国民にとって重要なものです。この意味からもまだまだ開発局は必要だと思えます。	
418	・総合交通体系における道路の整備 ・主要幹線道路の4車化	・北海道は国の食料基地として位置づけられており、新鮮で安心安全の食料を早く中央消費地へ運ぶことが望まれる。その為には、空港・フェリー及び鉄道貨物へのアクセス道路が、より早く安全でなければならぬ。アクセス道路の規格の高いものが望まれる。また、より早くの食料等についてはフェリー等の時間を短縮する為、高速道路での運搬活用がかかせない。 ・主要都市間を結ぶ道路に、高齢化による遅い車と物資輸送の車両が混在(2車道路)するのは、交通安全上危険度が高い。分離するためにも4車化が必要である。
419	北海道における高規格幹線道路の供用率は40%と、他地域に比べ依然低い状況にあります。 北海道の広域分散型社会における経済等の活動が効率的に活用されるよう道内の骨格となる高規格幹線道路の更なる整備の促進を図っていただきたい。	北海道は、移動手段の大部分を自動車に依存している広域分散の地域構造にあり、かつ全国に先行して人口減少、少子高齢化が進行しています。 このような状況の中 ・北海道の活力を支える物流、観光拠点へのアクセス強化 ・広域分散している道内各地における高度福祉医療サービスの利便性の向上 ・北海道経済、行政等の中心である道央圏へのアクセスの向上 等安全で確実な交通環境の確保にむけて、遅れている圏域を効率的に結ぶ北海道の高速ネットワークの整備は国が責任をもって行う課題であるとおもいます。
420	北海道にとって厳しい将来が予想される今日、しっかりとした開発のビジョンを持つていくことは必要不可欠であります。将来を見据え、より戦略性のある計画を道民の一人として期待しています。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
421	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。</p> <p>また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>マリビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>	
	<p>登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。</p> <p>観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。</p> <p>登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。</p> <p>北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
422	医療保養基地	北海道の雄大な美しい大自然の基で上川盆地を中心に旭川医大の英知を最大に活用し、又は観光地として、家族で利用出来る施設としたい。
423	食料供給基地	今や北海道米も内地米に衰えぬ程になり、生産率も向上して来た。これを機に、有機栽培に努力し、無農薬もしくは低農薬と安全・安心な農・水産物を消費者のニーズに応え供給する。
424	河川・道路・農業その他の空間を生かした樹木の育生	地球環境・エネルギー問題を考え、優れた資源を生かしみんなで樹木を育て、50年～100年後、孫、子に花嫁道具の材料として夢を膨ますのも一つの考えである。
425	<p>1. 高速道路・高規格道路の早期完成</p> <p>1. 電線共同溝の地方市街部の整備促進</p> <p>1. 防災対策の早期完成</p> <p>1. 冬期除雪・路面管理について</p>	<p>1. 完成が遅いため、利用しづらい。(乗り降り)</p> <p>1. 都心部は先行されているが、地方の市外部も景観上災害時の安全維持の為、早期の整備が必要。</p> <p>1. 降雨や波浪により、度々通行止めになる箇所がまだまだあり、安全で安心して通行できるよう、早期の整備完成が必要。</p> <p>1. 国道、道道、市町村道で除雪・路面管理が異なるため、運転していて危険を感じる人が多い。(国が道や市町村に除雪費の一部負担や補助を行うことが可能であれば。)</p>
426	<p>1. 今般とりまとめられた「中間とりまとめ」の基本スタンスは「開発計画」本文の骨子案的なものなのか？それとも、今後「開発計画」をとりまとめるための内外の諸情勢を説明したものか？</p> <p>2. 後者だとすれば、「道州制」の議論は回避できないものと思われる。</p> <p>3. このため大変難しい問題ですが、「国土の未来」等の記述を参考に北海道開発計画の意義、閣議決定の重みについての記述をさらに追加するとともに、予算一括計上の概要、北海道局・北海道の一体的取組み、地方自治体との連携強化の歴史的経緯を説明することが必要である。</p> <p>(後日提出される道意見、民間意見等の閣議決定の困難さを説明すること、さらには「国土形成計画」との体系の相違を強調すべきと思います。)</p>	
	<p>1. 「開発こうほう'06.11」では「開発計画」と「国土形成計画」の調整の必要性について若干の記述はみられるが、具体的な施策についての紹介がありません。</p> <p>2. 「国土形成計画」では我が国の持続的発展のため「東アジア諸国との交流」が大きなテーマとなることが予測されます。</p> <p>3. したがって「開発計画」においても東アジア諸国との経済的、社会的、政治的な多岐にわたる結びつきを前提として政策提言することが重要と思われます。(「大東亜共栄圏」的地政学の視点を強調する)</p> <p>ex. 観光、技術移転(炭鉱、農業、高齢者介護)、EF指標を活用した地域整備の実証実験等のモデル紹介。</p>	
	<p>1. 定義を明確にする必要がある。</p> <p>又「観光関連産業」と変更するか？</p> <p>2. 観光拠点となる新千歳空港ターミナルビルに、沖縄と同様に国内便旅客を対象としたDFSを設置することを検討されたい。</p>	
	鉄道貨物輸送についてどのように考えるか。	<p>1. 併行在来線について、北海道—首都圏での貨物輸送実績を勘案すれば、新たな施策提言が必要と思われる。</p> <p>2. これは東北各県の併行在来線の抜本的な対策にも通じるものと思われる。</p> <p>3. したがって可能ならば、新たな財源について言及することが必要と思われる。</p>
	<p>1. 東アジアとともに生きる北海道(大東亜共栄圏構想)</p> <p>2. エコロジカルな地域開発の実証実験 (地域環境圏構想) (生存圏構想)</p> <p>→ 東アジア諸国への開発理念の提供</p>	
427	<p>最近の自然災害の被害からもわかるように、防災設備でこれで十分というものはありません。また作られた設備が、当初の目的通り機能しているか等の維持管理の部分も十分でないと思います。</p> <p>しかし防災設備は国が作り、国が管理するものだということでも地域の中でその必要性、存在価値が低いと思います。構造物(ダム・防波堤等)に付加価値(養殖設備など)を付けその用途を広げること、地域活性化にもつながり、公共工事の必要性の認知度もあがると思います。</p>	<p>公共工事には、景気対策のために過剰な設備を作っているという悪いイメージがあり、どんどん縮小、削減へという世論が高まっています。しかし公共工事には、まだまだ予算を投入する価値のある分野があると思います。こういった事例を積極的に提案していくことによりその価値を高めることが最終的に北海道の活性化につながると思います。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
428	広域交通ネットワークの早期実現を (高速道路・高規格道路早期開通、既存の国道の整備)	広域交通ネットワークを整備することにより、各地方よりの農・水産物・工業製品等を消費地へ早く輸送することが出来などのメリットにより、北海道に、工場などの誘致が出来るため。
429	高規格幹線道路予定区間の完全整備を目指し、未整備区間の早期整備実施計画を進めるべきです。	国土面積の二割を占める広大な北海道で、農水産業や観光産業が十分に機能し発展するには、道路網の整備充実が不可欠。中でも近未来における道路網の骨格を担うべき、安全・快適・迅速な高規格幹線道路整備が最も重要です。しかしその整備の現状は、道内予定延長1825kmの40%730kmに過ぎず途中半端で全国平均の供用率63%にも程遠く及ばない。
430	登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。 また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。	
	登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。 北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。	
	登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。 観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。	
	マリナビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。	
431	登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。 また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。	
	登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。 北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。	
	登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。 観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。	
	マリナビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
432	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。</p> <p>また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。</p> <p>北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。</p> <p>観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。</p> <p>マリナビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>	
433	「救急患者の迅速な搬送体制の整備」の記述が必要	日高管内各町を含め、本町も高度医療機関がないことから救急患者の搬送が行われており、少しでも多くの命を救うために、搬送時間の短縮が重要であり、日高自動車道など高規格幹線道路の整備が必要と考える。
434	「災害時における代替機能の確保」の記述が必要では	「交通基盤等の保全・代替機能確保のための対策」を樽前山・駒ヶ岳の周辺に限定しているが、日高管内においても台風による水害等が発生していることから、地域住民はもちろん、観光などでこられた来訪者の安全・安心を確立するためにも、洪水や高波により交通が分断されている地域の対策も必要と考える。
	「救急患者の迅速な搬送体制の整備」の記述が必要	本道は広域分散型の地域構造であり、地域間には医師が偏在していることによる医療水準の格差があり、救急患者の搬送が日々行われている。地域が医師を確保することが難しい状況にあり、高規格幹線道路の整備などによる迅速な搬送体制の確立が必要と考える。
435	「中核・中枢都市等においては、」を「市街地を通る幹線道路等」との変更が必要では	高齢者等のモビリティを確保するための施策であり、郡部ほど高齢者比率が高まっていることから、道内全市町村を対象と考えるべきではと思う。
436	<p>北海道は、海産物にとどまらずあらゆる食糧の供給基地であると思います。地球温暖化に伴い、今まで本州が産地であった食糧も北海道が取って代わるという事態も十分に考えられると思います。食というのはすべての基本ですから、それを不断に日本全国に供給していくという意味でも、道路網や防災面でのより一層の開発計画が必要であると思います。</p> <p>ヒートアイランド対策として、苫小牧の氷を利用して首都圏の環境是正に役立てようという試みが為されていますが、それ以外でもあらゆる分野で可能性を色濃く持っているのが北海道であると思いますので、色々な分野での計画を立案し、実施して頂ければ日本全体に有益であると思います。</p>	
437	<p>北海道（中でも十勝）の日本に於ける食料基地としての役割は非常に大きく、社会情勢の不安定要素がある今、全国に向けたアピールや展開が必要になってきている。</p> <p>① 道産品（十勝産）の食の安全のアピール 国産品のさらなる安全管理の強化や生産品のトレーサビリティの開示（生産者の顔から流通日時の流れが見える）を完全に義務づけ道産（十勝）ブランドの確立を図る。</p> <p>② 商品に付加価値をつける 雪氷エネルギー（雪室）等を使用した越冬品には、甘みが増し特においしくなる（芋、カボチャ等は特に甘みが出新芽が出ずらくなる 雪氷エネルギーは、代替エネルギーとしてばかりではなく効用の利用を考えて、簡易な物（雪室等）でも充分利用価値があると思われる。</p> <p>③ 食料（保存）基地としての開発 北海道は、広大な大地をもち豊かな自然環境・厳しい積雪寒冷な気候を利用し、安全・安心・安価の3安をキーワードにした貯蔵施設の建設を行い食糧保存基地として活路を見いだす。</p> <p>③ 鮮度、安価な輸送方法の開発と流通施設の開発 輸送時間の短縮、輸送方法、技術の開発、流通の既成概念の解体等により、高品質なもの（活魚の様に）を如何に安価で消費者の手に渡すかの研究も不可欠 また、大消費地である東京の貯蔵方法にも一考の必要あり 農協・大学・民・官の垣根を取った取り組み必要。</p> <p>(理由)</p> <p>① 米国BSE、鳥インフルエンザ問題等により、国民が外国産に不安を感じている今、道産品の更なる食の安全を全国にアピールする必要がある。</p> <p>② 多少高くても手に取ってもらえる商品の価値をつける</p> <p>②③雪氷エネルギーは、自然エネルギーによるクリーンで安全な保管要素もアピール要素のひとつ。 余剰生産物や旬なものを貯蔵し年間を通した安定供給や価格の安定した流通をめざす。また、食料自給率の低さに少しでも貢献できれば日本全体の為になる。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
438	高速道路、高規格道路の整備 北海道新幹線の釧路、網走、帯広区間への延長 海岸、港岸の整備 フェリー航路 オ ホーツク海側の開港	積雪寒冷である北海道は冬期間において交通網が麻痺する恐れがあり、夏期間においては車輻移動における事故は観光においても大きなダメージであります。したがってゆとりある安全を確保しまた地域同士のアクセスを時間短縮する必要性もあると思われま す。また、過疎化地域においてはアクセスを良くすることにおいて第二の人生の居住地 域ともなり得ます。そのためには生活用物資の供給運送の整備も必要であり、自然との 調和においては自動車におけるCO2の減少も加味したうえで他交通は必要不可欠とも 言えます。最近、地球温暖化とも言える自然災害が季節に関係なく起きています。この ような対応策は、今まで通りで良いのでしょうか。今後ますます北海道の自然風土を 活かし、安全な住みよい国土づくりが必要であり、より一層新たな計画の在り方が見直 されるべきではないでしょうか。
第6期北海道総合開発計画の点検と新たな計画の在り方中間とりまとめに関する意見 空知地方総合開発期成会 ※ 文中の「 」内は、標記「中間とりまとめ」の文意を引用しています。 I 空知地方の概況 ○ 「北海道の面積は全国の約22%」で、空知は北海道の約8%です。 ○ 平成18年3月の市町村合併に伴い、現在は25市町です。 ○ 人口は、365,563人(平成17年国勢調査)で、北海道の約7%です。 (かつて石炭産業が隆盛を極めていた当時と比べて人口は55%減少) (少子化率12%、高齢化率28%) ○ 主要産業は農業で、水稲を中心に小麦・大豆・たまねぎなどです。 (米生産は作付面積・収穫量・産出額ともに北海道の45%で全道一) (花きは産出額で北海道の33%で全道一) ※ 本期成会は、空知支庁管内25市町の市長及び町長で構成しています。 2、意見を述べる姿勢 空知地方は道央圏にあり、道内の大消費地に近接していることと交通アクセス等が充実している利便性を生かし、北海道全体の発展の一翼を担う地域として役割を果たしながら、自らの地域の振興を目指しています。 国が、今回、「新たな北海道開発計画」を策定することは、そうしたそれぞれの特性を持つ地域と北海道全体の発展を目指すうえで必要不可欠であると考えます。特に、「北海道のオリジナリティの高い施策」への取組を展開して「新たな北海道イニシアティブを發揮」することが必要です。 そこで、空知地方としては、新たな北海道総合開発計画が自らの地域の展望と同一方向であることを期して、その在り方について意見を述べます。これは一つの提案でもあります。 なお、今後とも国と道と市町村の共通理解と連携が重要と考えますので、地域連携会議等の充実を図って、新しい計画の策定と推進に意を用いていただきたくお願いいたします。 3、新たな計画に対する総体的な意見 今次の「中間とりまとめ」は、これまでの計画の実績を点検し、北海道開発の基本認識を「北海道の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」に置いて、21世紀の北海道の方向づけと具体的取組のイメージを明確にしています。このことは道民の期待に応える将来展望と重点施策の確認でもあります。 しかも、これから作成される新しい計画は、時代とともに変容する課題に取り組み、その変化が予測できない状況で持続可能な開発を具現化することにあります。 さらに、「グローバル化が進展する」なかで、「他の地域とは異なる資源・特性を有する北海道をいかに開発し、国への貢献と地域の発展を図る明確なビジョンとして内外に示す」のでありますから、その計画に期待し、総体的な視点から次の提案をいたします。 (1) 新しい計画に位置づけられた事業の推進と必要な予算額の確保 ・ これまで6次にわたる計画の推進により「諸施策において一定の成果」が得られていますが、その実態は、どちらかといえば遅れを取り戻す基盤整備に多く注がれていたと言えます。 ・ 北海道開発の本旨は、豊かな資源と広大な国土を活かして我が国の課題解決と発展に寄与することにありますから、その役割をしっかりと果たすのは、むしろこれからの取組にかかっていると考えます。 ・ しかも、人口減少などさまざまな社会現象に対応して「地域の活力を維持する」には、「基盤整備のみできめ細かく対応していくことに限界がありますし、さらにそれを増強していくには、「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」のであります。 ・ 従って、新しい計画は、その本旨を実現する施策の展開を具体化するとともに必要な予算をしっかりと確保する必要があります。 (2) 北海道特例の堅持 ・ 北海道は、「厳しい積雪寒冷」の地であり、「広域分散型の課題を抱える」地域でもあります。しかも「広大で平坦な土地」「水・森林等の豊かな資源」「北国らしい自然環境」「冷涼な気候」など、「我が国の中で特徴的な資源が」あります。 ・ しかも、「明治以降の開拓者精神」と「社会的開放性」があり、「挑戦する人を受容する風土と文化」があります。 ・ このような「他の地域には見られない特性を生かす」ため、これまでの手法に加えて北海道特有の開発の内容と方法を創生していくことが求められていますので、開発の視点は、「遅れを取り戻す」から、本旨の「資源と国土を生かす」方向を目指した施策を選択することにあると考えます。 ・ 従って、新しい計画の策定と推進には、スピード感のある取組が求められますので、現行の北海道特例を堅持することは不可欠であります。		

番号	ご意見 (意見) (理由)
439	<p>4、新たな計画に対する分野別意見 今次の「中間とりまとめ」は、21世紀の北海道の方向づけと具体的取組のイメージを明確にしていますが、道央圏に位置する空知地方が自らの地域の発展と北海道全体の発展に役割を果たす上で、新たな計画に関わって期待する分野別意見は次の通りであります。</p> <p>(1) グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現</p> <p>1) 食料供給基地としての整備 「世界人口の急速な増加等により食料需要は拡大」しており、自給率40%の「我が国の食料事情が逼迫した状況を迎える可能性」があります。北海道はもちろん、空知は食料供給の拠点でありますから、その不安を少なくするためにも「質・量ともに必要な需要に応える」必要があり、その役割を担っていると思います。 特に、人口増が著しい東南アジア等への食糧支援と国内食料自給率を考慮した需給バランスを図るために食糧の備蓄は不可欠でありますので、空知の積雪寒冷という特性を生かし、雪水エネルギーを活用して「大規模冷温食糧備蓄基地」の整備を図ることが望まれます。</p> <p><参考施策></p> <p>① 農地の生産力を高める国営かんばい排水事業・国営造成土地改良施設整備事業・国営農地再編整備事業など生産基盤の整備 ② 地域農業の持続的発展等を目指す農地・水・環境保全向上活動の推進 ③ 世界的食糧事情等に対応する大規模冷温食糧備蓄基地の整備 ④ 農業の担い手確保に向けた施策の推進 ⑤ 水田農業経営安定対策の推進 ⑥ 品目横断的経営安定対策の推進 ⑦ 農産物の付加価値向上に向けた施策の推進</p> <p>2) リーディング産業としての観光の振興 「観光産業はリーディング産業」といわれるように、その振興は他の産業にも深く関連し、あるいは「複合型産業」として雇用の拡大や地域経済に大きく波及するなど将来に期待が大きい施策であります。 特に、北海道には豊かな自然と食料生産の基盤があり、「食」と「観光」が相乗効果を発揮できる基本的な条件が整っておりますので、戦略的な施策の展開により道外をはじめ外国との人的・物的交流が図られることが期待されます。</p> <p><参考施策></p> <p>① 修学旅行生の受入などグリーンツーリズムの推進 ② 「食」と「観光」の連携を図る地域産業の振興 ③ 道路標識の多言語標記など外国人観光客受入れ体制の整備 ④ 北海道産業・文化遺産「炭鉱関連施設群」の保存公開</p> <p>3) 高度情報通信のネットワーク形成 情報通信の充実したネットワーク形成は、広域な北海道においてこそ産業活動の面でも暮らしの面でも必要性が高いと考えます。 特に、情報通信基盤の整備と情報格差（デジタルデバイド）の解消は、北海道が我が国の発展に果たす役割の大きなウエイトを占めることになり、将来に向かって先導的な取組が期待されます。</p> <p><参考施策></p> <p>① 高度情報基盤の整備とIT関連産業の振興 ② 電子自治体の実現 ③ 地上デジタル放送の難視聴地域解消</p> <p>(2) 地球環境時代をリードし自然と共生する持続可能な地球社会の形成</p> <p>1) 美しい自然環境の保全と新エネルギーの確保 北海道には、ラムサール条約への登録地が数多くあり、知床公園が世界遺産に登録されるなど、雄大な山岳と森林、湖沼と海域に支えられております。これらは「北海道らしい自然と個性的な景観を形成」しており、森林を整えて二酸化炭素吸収源対策や雪氷冷熱・バイオマス・メタンガスなど環境負荷の少ないクリーンなエネルギーの活用にも努めることが、自然環境の保全と地球温暖化防止につながります。 特に、空知地方には石狩平野の肥沃な農地や旧産炭地に湧出しているメタンガスなどの地域資源を有しておりますので、循環型社会形成に向けた先導的役割を果たすため、その研究開発が期待されています。</p> <p><参考施策></p> <p>① 次世代クリーンエネルギーとして雪氷冷熱・バイオマス・メタンガス等利活用の技術開発の推進と支援 ② ラムサール条約登録地の宮島沼・雨竜沼湿原の整備 ③ 地球温暖化防止森林吸収源10ヵ年対策の推進 ④ 二酸化炭素放出削減対策の推進</p> <p>(3) 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり</p> <p>1) 産炭地の振興 平成7年を最後に全ての炭鉱が閉山して主産業を失った産炭地市町では、著しい過疎化・少子高齢化を招き、さまざまな地域課題を抱えております。その課題解決は、空知全体の発展にかかわる緊要な取組になりますので、関連する市町の振興に向けた支援がきわめて重要です。</p> <p><参考施策></p> <p>① 産炭地で湧出するメタンガスの活用による新エネルギー政策の構築と展開 ② 企業用地活用に向けた支援 ③ 北海道産業・文化遺産「炭鉱関連施設群」の保存公開 ④ 新たな産業の振興と雇用の拡大</p> <p>2) 中心市街地と都市公園の整備 広域な生活圏内の中心市街地は、賑わい・交流を深めることで都市機能を高めるとともに、医療や教育福祉のサービスを持続的に享受できる暮らしやすい地域社会として整えることが必要です。また、都市公園や居住環境の整備等により、健康で文化的な生活環境を整えることが求められます。</p> <p><参考施策></p> <p>① 中心市街地活性化推進事業の推進 ② 駅舎・駅前広場・駅周辺等の整備 ③ 都市公園の整備 ④ 医療施設の整備及び医療提供体制の整備 ⑤ 福祉・教育施設の整備 ⑥ 公営住宅等居住環境の整備</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<p>(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 1) 道路及び鉄道のネットワーク形成 道路や鉄道の整備による交通のネットワーク形成は、広域な北海道においてこそ物資の移送や人的交流を図るうえで必要性が高いと考えます。 特に、移動手段の安全性の確保と高速化は、災害発生時はもちろん物流・人流・観光・医療等の面で基本的な基盤として整備されることが求められます。 また、道路特定財源は、安全で安心できる暮らしを実現する道路整備のための財源でありますから、一般財源化することなく、受益者負担という趣旨に基づく制度の堅持を強く求めます。 <参考施策> ① 北海道新幹線の早期建設 ② 高速道路の整備 ③ 国道及び開発道路等幹線道路網の整備 ④ 長大橋やトンネルの整備 ⑤ DMV化など地方鉄道の整備</p> <p>(5) 安全・安心な国土づくり 1) 安心・安全を保つ地域社会の形成 「広域分散型の地域構造をなしている」北海道において、どの地域にあっても安心して安全な暮らしが出来る地域社会の形成を図る必要があります。 特に、「冬期の安全・確実な道路環境の保持に課題が残っている」状況にあることと加えて、水害や地震など自然災害と多雪厳寒地の冬期生活に関する高いニーズに応じて、子ども・高齢者・障害者に目線を置いた環境改善の質的な転換が求められます。 <参考施策> ① 災害発生時の非難・救急等対策の推進及び情報の共有・伝達体制の整備 ② 水害防止を推進する河川の整備 ③ 豪雪時における地震や火災など複合対策の推進 ④ 冬期間における居住環境及び交通バリアの克服対策の推進</p> <p>5、その他、新しい計画策定に向けて期待する留意事項 (1) 計画推進に向けた人材の確保 ・ 「大転換期を乗り切る主体は人」であり、「産業の核は人」であります。また「多様な人々の交流は地域の活力の源泉」であります。 ・ 「教育・研究開発は、これからますます重要」になり、「付加価値を生み出す能力を有するなど、活力ある経済社会を支える人材」を育てる必要があります。しかも「中長期にわたる競争力のベースは科学技術力」であります。 ・ しかし、「新たな成長期待産業の育成」にあたっては、「研究者・研究機関のネットワーク強化の必要性や、活動の中心となるキーパーソンなど、活動を促進するための人材の不足が顕在化しつつ」あります。 ・ 従って、本計画を効果的に推進する条件は人的資源の確保にあり、北海道の開発に必要な教育・研究を進める人材、農業の担い手など地域産業を支える人材の確保をはじめ、我が国の発展を支える人材を北海道から輩出する施策を計画に位置づけ、その実現を目指すことが求められます。</p> <p>(2) 資金の域内循環の促進 ・ 「地域の活力の源泉は付加価値を高める力」にあり、「付加価値は民間の能動的な経済活動によって生み出され」ます。さらに「地域の存在する有為な資源・特性・資産を武器に、資金の域内循環を促進し、「地域の経済社会を変革していく」努力が求められています。 ・ 北海道と道外との資金の流れは、公費・民間資金等で道内への資金移転がある一方で、大型事業の資金が道外に吸引され、大型店の進出等によって消費者の利便は高まり、雇用を拡大する一方で、既存商業活動の停滞や撤退を招き、道民の消費額は、ストレートに道外へと流出している状況にあると思います。 ・ 暮らしの環境が整う事業が行われても地域の経済活動は停滞し、非雇用型労働の増加を招き、買い物がしやすくなるにつれ中心商業地は機能を失っている現況にあります。 ・ このようななかで、「地域活性化を志向する金融機能への改善と強化」を図り、域内における資金の円滑な回転を可能とする施策を展開することが、地域経済の活性化と雇用の拡大に大きく反映すると考えます。</p>	
440	<p>「新千歳発着でスムーズに海外へ行き来できるように」</p>	<p>○現在、新千歳発着で海外に渡航する際、そのほとんどが東京や大阪などに前泊もしくは後泊しなければならない。 また、前・後泊しなければ、非常に窮屈な日程になってしまう。 (成田から羽田まで急いで移動など…) と、いうことで次の2点をお願いします。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 新千歳発着の国際線を充実していただきたい 2. 新千歳ー成田間を増便していただきたい
441	<p>「IT環境の整備」「デジタル・デバイドの解消」の記述が必要</p> <p>乗馬・ホーストレッキングの記述をするべき</p> <p>高規格道路ネットワークについて、都市間だけでなく市町村間の連絡強化も明確に記述するべき。</p>	<p>北海道として競争力を持ち、なおかつ成長期待産業を育成するためには、都市部だけの展開ではなく北海道全体での展開が必要。都市部への集中では府県の構造と同じ。また、広大な北海道だからこそ、高速大容量のIT環境を保有する意義が大きい。このため、北海道全体において「IT環境の整備」「デジタル・デバイドの解消」に取り組む必要があると考える。</p> <p>北海道の広大なロケーションを活用したトレッキングコースの整備や乗馬環境を整備することにより、乗馬・ホーストレッキングは北海道のみならず日本におけるアウトドアの代名詞にもなりえる要素を有している。日本一の馬産地でもある北海道としては、「馬とのふれあい」について明記すべきであると考える。</p> <p>交通手段として多くの市町村が道路に頼っている北海道において、幹線道路が1本しかないなど都市部以外の市町村の方が道路環境の早期整備が必要である。北海道全域での交通ネットワーク構築のためには、市町村間の連絡道路の早期整備が不可欠だと考える。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
442	道内への投資、民間資金の循環、新規資金調達等による地域経済社会の方向性は、大都市集中型の経済からの独立を余儀なくされている他の地域へのモデルプランに成り得ると考えます。具体的には、道内企業による観光・製造・サービス業をメインとし、道外企業の参入による大都市圏内への資金吸収から脱却する必要があると思います。	大都市圏内の企業参入により地場産業（中小企業）の発展が認められず、地域経済の圧迫を促しています。そこで、地場産業の活性化により道内景気の回復を図れるよう産官学が一体となり、地域活性化に向けて進んで行くことで大都市圏内への資金の流れを変えていくことが可能であると思います。
443	安全・安心の確保は社会生活の基本です。公共投資の削減が行なわれている現在、大型プロジェクトによる防災は困難です。そこで、防災情報提供システムや小規模防災施設の有効利用による地域社会における安全確保の推進を希望します。	安全・安心の確保はわが国の重要課題の一つでもあります。近年、地球温暖化の影響などにより北海道の随所で大雨による洪水災害が多く報道されています。安全安心が確保されていなければ、観光整備や工業誘致を推進しても人々はなかなか集まりません。道民の快適な生活のためにも防災の推進を強く希望します。以上
444	北海道における自立的安定経済の実現で、農業・漁業・畜産の担い手の育成が重要な要素の一つと考えます。少子高齢化、過疎化、そして、若者のニート化が顕在化している今、この問題にどう取組、担い手を育成していくのか具体的な施策を明確に示し強力に推進して行く事を計画の中に盛り込んで頂きたい。同時に、産学官そして住民が一体となって、一次産業をITそしてバイオ技術とリンクさせ、新たな付加価値を生む北海道独自の魅力ある産業へ変えて行く取組と、それによる具体的なメリットを道内外へ示す事で人・技術・資金が集まってきますので、この点についても積極的に推進していく必要があります。以上の事が21世紀の自立的安定経済の実現には不可欠と考えます。	
445	1. 利雪・克雪に対する対策を推進していただきたい。	雪は良くも悪くも北海道の特徴であり、生活空間や交通の確保のためにも雪対策（除排雪の施設など）が必要と考える。
446	河川整備は早急にかつ計画的に行うべき事業と考えます。	近年の北海道の災害を考えましても、3年前の日高地方の台風による災害や、本年の網走地方の水害及び竜巻災害と10年に一度と言われるような自然災害が頻発しております。河川整備は有事の際に一朝一夕に出来る事ではありません。その有事が10年先か、明日かはわかりません。平穏な時には重要度が低く思われがちですが、災害が起こった際のリスクは甚大であり、仮に明日起こりえる事態に備え早急にかつ計画的に行うべき事業と考えます。
447	1 道路特定財源の一般財源化に断固反対する まず暫定税率下げから議論すべきである。 1 電線の地中化 少し外国を歩いたことと有るが日本ほど札幌ほど電線が気になる先進国はない、街中は勿論だが観光地こそ早くにやり遂げて観光立国であって欲しい。北海道を当別のスエーデンヒルズにすべきた。 1 中央分離帯の設置 交通事故ワーストワン返上できたのは車の安全対策の進歩が大きいです国、道道など分離帯設置が大きいです要因になっていると思います、自分が正常な運転でも相手のマナー違反で命を落とす事が有っては死んでも死にきれない—そんな死亡事故が多かったように思いますより一層の分離帯設置をお願いしたい。	
448	今後も継続して総合開発策定の上での「北海道づくり」を進めて頂きたい。	私どもの地域は、基本的に1本の国道により各地の主要都市とつながっている現状です。高規格道路の事業などでこの不便さを解消すべく進行しておりますが、未だ全ての地区が恩恵を得られておりません。物流、医療、災害時の対応などインフラの強化の中でも道路網の整備はやはり国の直接的な関与がなければ迅速な対応が出来ないと考えます。またこのような事業の推進にあたり、地元建設業の有効的な事業参加により雇用の掘り起こしにも繋がると確信しております。
449	北海道総合開発計画策定の継続を望みます	当地区の景気回復の遅れを助長している公共事業の減少はもはや北海道及び市町村に期待を向けることが困難である。社会基盤の整備は十分なものは到底考えられず道路網、港湾の整備、営農の変革など問題は多くを数えますので、各自自治体が自立出来るあかりが見える迄は国による関与を継続して欲しい。
450	北海道総合開発計画策定は必要	人口の減少、過疎化は地域の雇用が安定せず、若者の転出またニート化が最大の要因だと思います。公共事業が全ての解決策ではないが現状を打破する起爆剤的な役割は充分果たせる。それにより活力を生み出して全体的な向上につなげなければならないと思います。
	『第6期北海道総合開発計画の点検と新たな計画の在り方』によせて 第6期北海道総合開発計画が、平成10年4月に閣議決定されて、その発足をみるに至っている。本報告書は、国土審議会北海道総合開発分科会が平成17年11月に基本政策部会を設置して、その第6期北海道総合開発計画の進展状況を点検し、到達点をまとめるとともに、新たな計画の在り方について基本的な方向を示したものである。 本報告書は、北海道総合開発の今後の進むべき方向について、きわめてすぐれた提言を行っている。最近のグローバル化の急速な進行の中で、生じてきている問題を見据えながら、日本のとりくむべき課題、またその日本の中で北海道のとりくむべき課題を正しく提起しているのである。その提言は、「北海道開発の取組の方向性のイメージ」と「北海道開発の進め方のイメージ」の二つの項目となり、前者では「グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現」、「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」、「魅力と活力ある北国の地域づくり、まちづくり」、「内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上」、「安全、安心な国土づくり」のさらに五つの項目となり、後者では「多様な主体が共に進める北海道開発」、「投資の重点化と効率性、透明性の追求」、「新たな北海道イニシアティブの発揮」、「多様性のある道内各地域の姿と隣接地域等との連携」のさらに四つの項目となる。そのそれぞれが詳細に説明されるが、私は、ここでの提言にすべて賛成である。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
451	<p>ただ私は、本報告書の提言が国の政策としての提言であるだけに、とくに農業と関係しての論点を補充したい。北海道総合開発のためには、国、北海道、市町村の、それぞれの単位で、それぞれの果たすべき役割がある。ここでの提言で、たしかにそれぞれの役割について、触れられている。ただ国の政策としての提言でありながら、全体として、国としての役割があまり強調されず、北海道としての役割が強調されている。産業の種類にもよるが、たとえば観光産業では、たしかに地方自治体の役割が大きく、国道整備等はあるにしても、国の役割は比較的小さいので、それでもよい。ただ少なくとも農業では、国の役割は大いに強調されるべきではないか。北海道だけではなく、日本全体の問題であるが、国の農産物の価格補償政策や農民の所得補償政策が、また生産規模の拡大のための低利融資政策が、もっと十分な形であれば、日本の農業は、もっと発展できたはずである。日本の輸出で、工業製品の輸出を増加する、その見返りとして、農産物の輸入を増加する、発展途上国との関係でとくにみられる、アメリカとの関係でさえみられる、貿易の発展と関係してのそのような国の政策が、日本の農業の発展を抑制してきている。カロリーベースで食料自給率およそ40%という、先進国の中で郡を抜いて低いその自給率が、なによりもその問題の所在を示している。北海道の農業は、生産力の発展を示してはいる。</p> <p>現在日本の農産物額のおよそ12%という、大きな比率ではある。ただ北海道は、それをまだまだ高め得る潜在力を持つ地域である。米は日本の諸地域の産物であるが、北海道で独自の風味を与え得る産物であり、大豆、麦等の穀物、馬鈴薯等の野菜は、また酪農と関係する産物は、まさに北海道の産物である。それぞれの農産物に適した発展政策をとり、保護政策から自立して輸出商品となり得るような状況を創り出す国の政策が、地方自治体の政策の前にまずあるべきではないか、ということである。地方自治体は、国の補助としての役割が、ふさわしい位置であろう。イギリスがサッチャーの時代に、それまでの農産物の輸入国から輸出国へと変わっているが、そのサッチャーのまさに国の政策を、大いに参考にしてほしいのである。北海道の農業の発展は、農産物加工業の発展に接続して、農業のみにとどまらない北海道の活性化をもたらすものともなろう。今後予想される世界的な食料不足と対応して、日本が40%自給率では立ち行かなくなることもあり得るだけに、北海道総合開発には、ぜひこのような視点がほしいのである。そのような国の政策の提言があるべきであり、最後のグラフでは、北海道の農業状況を示すようなグラフが欠けているが、それも補充すべきなのである。なおここでの私の農業と関係しての論点は、報告書の提言にすべて賛成した上での補充であることを、重ね付記したい。</p>	
452	<p>苫小牧東部地域の開発はもちろんのこと、道央(千歳・苫小牧・室蘭等)は、ものづくりの拠点として位置付け、集中的にインフラ整備と産業の導入を促進する記述が必要と考える。</p>	<p>人口55万人(恵庭・千歳・苫小牧・室蘭・登別・伊達) 製造業1兆6500億円(全道の31%) 港湾貨物取扱い量(64%、白老港入ると70%弱) 航空貨物(30万t、100%)と集中しているし、札幌一極集中には問題がある。</p>
453	<p>北海道開発に関して従来型ではないとり組みが必要であるが、特色を十分生かしたものについては継続もまた重要と思われる。</p>	<p>国内で経済基盤の道内であって、自立も必要であるが、日本全体で物事をみる事が大切なため。</p>
454	<p>次期北海道総合開発計画について</p> <p>1. はじめに 最近の地方切捨て、特に北海道バッシングには憤りと危機感を覚えます。片や千数百年、片や百数十年の歴史の差を始めとして、自然や地理的条件、産業構造の内容や成熟度の違い等、北海道が自立していくには今少し時間とそれに向けた支援策や努力が必要だと感じます。 その為にも次期総合開発計画の策定は必要不可欠な作業だと思います。そしてその内容は、開発計画ではなく地域振興計画の体を強く打ち出したものであるべきだと思います。</p> <p>2. 背景と方向性 環境や時代的背景についての認識の差は国民の間には殆ど無いと思います。 方向性としては、前段で述べた北海道の自立に向けた地域振興の面とその為のインフラの整備、そして北海道が日本の中でどう貢献できるか、北海道のアイデンティティをどう考え表現していくかが課題だと感じます。</p> <p>3. 北海道の優位性とは ・四季のはっきりした自然風土、水と緑に囲まれた素晴らしい生活環境 ・広大な土地と農業、林業、水産業などの食料・資源供給能力 ・日本でだけではなく東アジア地域における観光地としての魅力 ・標準語を話す勤勉でスキルの高い人材供給力 ・将来の地球温暖化に対する気象学的適応性 etc.</p> <p>4. 計画策定にあたって この種の計画書は総合という名前のおりあまりに総花的になってしまいます。総論は総論として、メニューの中で優先順位を明確にすることと可能な場合は目標値を設定し、大まかなタイムスケジュールも併せて示して欲しいと思います。</p>	
455	<p>・食糧・エネルギー問題解決のための基地</p> <p>・二次産業の生産工場の誘致</p> <p>・各種研究施設の誘致</p>	<p>北海道全域を既存の農地法より解放された食糧・エネルギー基地とする特区の考え方を導入し、従来の家族主義的農業政策を改め、経済社会の政策を取り入れる。 北海道は土地も広大であり、住民の考え方も大陸的でおおらかである。 大規模農業を進めることにより、食糧生産の基地、エネルギー資源の生植物(バイオメーターノール)を生育させることによるエネルギー問題解決の一助とする農業を育てる。</p> <p>日本民族は元来南方民族である故に、意識の底流には北海道は北方寒冷地との意識が働く。 有形無形にこの意識を打破させることが必要である。 手段として政治的に、或いは企業トップの考えを改めさせ、又は北海道に立地する大きなメリットを示し、基幹産業を誘致し、その付属産業(工場)群を展開させる。</p> <p>各種研究施設を誘致することによって、レベルの高い若手研究者及びその家族の道内への居住を計る。 雪と広大な緑は研究施設群の展開に大きな利点となろう。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
456	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。</p> <p>また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>	
457	<p>Ⅲ 今後の北海道開発の取組の方向性と進め方</p> <p>1 北海道開発の取組の方向性</p> <p>(1) グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現</p> <p>1) 食料供給力の強化と食に関する産業の高付加価値化・競争力強化 (18ページから19ページ)</p> <p>① 食料供給力の強化・・・18ページ</p> <p>【質 問】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水産資源の適切な保存・管理とは、何を意味するのか？ ・協業化や共同化などによる生産性の高い漁業経営の確立とあるが、生産性の高い漁業経営とは？ <p>【意 見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水産資源は、有限であることから今や減少傾向にある。 よって、資源の維持管理と増大対策に取り組むと言う理解で良いか。 ・漁業には、大きく分けて遠洋・沖合・沿岸・根付と多種多様な漁業があり全てにおいて協業化や共同化が可能と判断されているか。 <p>【理 由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回遊魚と沿岸根付資源とに区分され、沿岸根付資源については漁業者の資源に対する取組によって減少させることなく、安定した資源の維持と増殖殖産への取組によっては資源の増大も可能となる。 但し、全ての根付資源がその対象とは成り得ないことから、漁獲管理と資源管理の両方を絡め漁業者の理解と努力により、永続的な資源の安定に繋がるものと思います。 ・協業化や共同化は、確かに今や避けて通れない時代ではあるが、陸上の農林業とは異なり、漁業経営の規模・使用する漁船の規模・着業する漁業の複雑さと操業時期の異なりなど、特に漁船漁業の場合は難しいものがあります。 又、協業化や共同化をしても来遊する資源によって異なりますが、生産性が高まるとは限りません。 漁業経営については、経費削減により若干でも経営面の向上は見られるものの、その漁業によっては2隻分の漁獲が出来ることにはなりません。 あくまでも、資源の絶対量とその年の漁獲許容量に基づき協業化や共同化が望ましいものであるかのシビアな判断が求められると思います。 (海藻類・貝類等を含む養殖業や定置漁業の場合は、協業化・共同化はすでに取組まれております。) <p>② 食に関わる産業の高付加価値化・競争力強化・・・19ページ</p> <p>【意 見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「水産業と食品産業間の連携が必要」とあるが、実態として輸入商品との関連や、消費者ニーズの対応をどうクリアさせるのか？ ・「食の安全性」と「食のブランド化」について述べているが、正にその通りではあるが、水面下での漁業者にとって具体的などのような取組が必要であるのか？ ・「品質の良い高付加価値の食品が求める市場のニーズ」と述べているが、我々水産物を生産する漁業者にとって、このことが本当の姿なのであるかと言う疑問がある？ <p>【理 由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・食品産業との関連は密接なものであるかのように思えるが、実は食品産業はあくまでも利益優先型と判断している。そのため北海道の水産物を専門に取扱う業界は数少なく、消費者の「安ければ良い・美味しければ更に良い」と言う要求に答え、そのためには輸入商品の取扱いや産地の不透明さ等が見受けられる。 本当の食品産業との密接な関係は、少なくとも真に北海道産の水産物であることへの取組と、漁業の実態を少しでも理解し漁業者が望んでいるのは何か、そして食品産業が漁業者に望むことは何かを真剣に議論し、少しでもお互いの立場を理解した上で、始めて漁業者が取組まなければならない方向性が見えて来るのではないかと思います。 ・「食の安全」については、今や漁業者の方がより真剣に取り組んでいると思います。 鮮度保持対策や衛生管理対策を漁協と一体となって努力しているが、はたしてそのことが消費者にどのように伝わっているのかが不透明である。 むしろ、買受人から運送業者そして加工業者更には二次加工・三次加工の食品業者に至までの一連の中で、全ての業界が「食の安全」に対する意識と取組が確立されているかが疑問である。 又、「食のブランド化」については一番疑問であり問題であることを述べさせていただきますが、本来漁業者が漁獲した物が付加価値に取組高値安定で消費されることを望んでいるのであって、全道の漁協漁業者が『同じ魚種』を高付加価値又はブランド化に取組んだとしても、大量に生産された魚種に対しても、本当に高付加価値対策やブランド化に取組んだと評価されるのでしょうか。 漁業者は、単純に消費者の魚離れから魚を1人でも多く方が食されることによって、仲買人の中で引合となり結果浜値の底上げに繋がればと、販路拡大や消費増大に日夜努力しているのです。 ・そのためには、「品質の良い高付加価値の食品が求める市場ニーズ」に応えられるよう、品質には十分留意し生産に努力しているのです。 しかし、残念なことにスーパーや量販店には「切り身」で売られており、その「切り身」が高品質な魚であるのか、もし高品質でなければそれは漁業者の責任であるのか疑問。 漁業者に対して、時代に乗り遅れないよう情報を提供していただけることは、心から感謝するが漁業者に対して要求する角度に相当のギャップと方向性の見えない内容に苦慮するのが現状と捉えている。 <p>以 上</p>	
458	<p>農業農村整備事業と物流ネットワークのさらなる整備は日本の為にも必要である。</p>	<p>北海道はこれまでもエネルギー資源の供給や安全な食料の供給を通じて国に貢献してきた。これからは日本のみならず、アジアのそして世界の食料基地として北海道の価値は益々高まると思う。(温暖化の影響もあり、日本有数の米どころになるかもしれない) 因って、日本の為にも北海道の持つポテンシャルを最大限引き出す為に将来を見据えた農地整備と物流の為に高速ネットワークの整備は必要だと思うし、その事が真の北海道の自立に繋がる筈である。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
459	私は、胆振の厚真町に在住する主婦ですが、町内では、現在農業基盤整備事業が盛んに行われ、町内農業の発展が期待される所ですが、これもひとえに開発局の計画があつての事と思います。 これからの少子高齢化の事を考えますと、近隣市町村との連携を更に強めながら、より住み良い町になって行く事を開発局の次期計画に期待いたします。	
460	地方公共団体との連携、関係行政機関の連絡調整の場の設置、北海道庁が策定する総合計画との相互の連携、地域連携会議、についてその重要性等を説明していますが、その具体的な内容が今一つはっきり見えてこない。基本的な計画内容をどの程度すり合わせ、無駄なくそれぞれを分担し実施しているのでしょうか。明治以来、北海道の開発を大局的に担ってきた開発局がその総合力を生かして、よりリーダーシップを発揮する体制を作り、道民の期待に応えていただくことを強く要望します。	北海道の総合計画の策定手順をみても国との関係がはつきりしないし、計画内容でも同じような施策の表現が見られる。この機会に縦割りの発想を廃し、道民のため、国のために、一元的な議論の場を踏まえて、行政の役割分担が見える総合計画の公表を望みます。
	高齢化が進展する中で、2030年には全地域ブロック中最も高い33.6%となることが予測されていますが、このような社会環境に対する、福祉計画の内容はバリエーションあるいは医療・福祉機材という表現が目につくだけで単調で総花的な感じがします。例えば、団塊の世代が北海道で生活してみたいと考えるような施策とか、安心して高齢期を迎えられる住環境等のあり方について、基本的な方向性を示されることを要望します。	少子・高齢化社会に対する行政の取組みは、誰もが注目していますし、市町村も道も国も相当なエネルギーを投入していると思います。高齢化社会に対する取組み内容は、総合計画では欠かせない課題であり、官民あげての将来構想が求められていると思います。
	地域住民や企業を含めた自助、共助、公助のバランスの取れた地域防災力の再構築、総合的な防災・減災対策の必要性を強調していますが、道民も、少しでも早く、より強力な危機管理体制が構築されることを望んでいます。この施策こそ、先ず行政の共通した基本認識と一元的な対応が求められているように思われます。その観点から共助、公助で議論の場を持ち総合計画に反映していかれることを要望します。	組織内でも市町村と防災協定を締結する構成団体が増えております。社団法人としても、道・国等と防災協定を締結し地域社会に貢献したいと、機会をとらえて意思表示をしていますが、市町村に比べて道・政令指定都市は内部体制等で課題が多く時間がかかるようです。まだ参画していない業界では、非常時の業務執行体制の一環に何らかの形で協力する意向があると思われれます。
461	第6期北海道総合開発計画は必要である。	北海道は今まだ開発がおこなわれている地区が多くあり、その為にも国の予算で開発を進めて行くべきではと思います。
462	随所で触れられているグローバルな視点を前面に立てた、北海道としての自立的な取り組みを進めるためにも、戦略的な高速交通網ネットワークの構築を期待する。	17ページの「先駆的・実験的取組の一層拡充などについて、改善が必要・・・」のとおり、道民や道内自治体など生活者の視点で、北海道開発庁不要論への反省、道州制への展望に立った今後の北海道開発に期待するが、高規格幹線道路の整備、これと空港・港湾のアクセス強化など、基本的な交通ネットワークの構築が遅れている。
	<p>【安全・安心の充実のために】</p> <p>地震が発生したときの集会所として各地域で既存の公園などが指定されていますが、北海道における最悪の災害は、厳冬、深夜、猛吹雪の気象状況下で発生する大地震です。着の身着のまま猛吹雪の屋外に避難せざるを得なくなった道民は、地震で死ななくても寒さという二次災害で死亡してしまいます。 このような場合に備え、人命確保という最低限の安全・安心を提供するのが北の行政の役割だと思えます。</p> <p>○ 生活環境に安全・安心を</p> <ul style="list-style-type: none"> ・学校の校庭（グラウンド）地下にシェルターを建設 <p>日本には一定数の住民が生活する地域に年二回ほど休みになる「学校」という公的施設が必ずあります。避難施設建設にこれを活用しない手はありません。区分けしたボックス型の施設を事前に工場で作しておき、夏休みの期間に埋め込み、冬休みの期間に内部を仕上げることは可能です。 目的は冬の北海道で二晩生き延びること。そのための設備としては自家発電・暖房・水・トイレで十分です。 文部科学省と連携して行うべき、北海道ならではの事業だと思えます。 また、ヘリポート機能を付加したら、地震等の災害時のみならず、緊急医療などの支援設備にもなるでしょう。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路除雪体制の独立行政法人化 <p>道路は動脈（国道）と静脈（道道）と毛細血管（市町村道）が連携してこそ有機的に機能します。 数年前の道東大雪のとき、開発局の除雪車が縦割り行政の垣根を越えて町道にまで入って除雪しました。あのときほど地域住民に開発局が感謝されたことはありません。行政が地域住民のサービス機関であることを証明した出来事といえるでしょう。 道州制とは別の発想です。 ・洪水対策機能のある地下構の整備（残雪を利用した冷房設備の併設） <p>都市部の洪水対策が喫緊の課題ではないかと思えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国防という観点を付加した社会資本整備 <p>「国防」という言葉を出した瞬間、拒否反応にあうのですが、実は、港湾、道路、橋梁、トンネルなどは、国際的常識からみても、りっぱな軍事施設なのです。 国際関係の見通しが不透明なのは常識です。国防に関する脳天気な意識を切り替え、有事に機能するという意識を付加した構造物を設計すべきだと思えます。</p> </p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
463	<p>○ 移動環境に安全・安心を</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道の駅にシェルター・防災基地機能を付加 現在道の駅は、快適なドライブの支援施設のみです。幹線道路に点在している道の駅を避難・防災施設として活用しない手はありません。建物の地下か、駐車場の地下かは別として、シェルター・防災基地機能を付加すべきです。 シェルターの目的は冬の北海道で二晩生き延びること。そのための設備としては自家発電・暖房・水・トイレで十分です。北海道ならではの事業だと思います。 また、ヘリポート機能を付加したら、地震等の災害時のみならず、緊急医療などの支援設備にもなるでしょう。 ・透明ドームで覆った避難道路の整備 北海道の冬の通行は厳しいものがあります。特に猛吹雪の状況下においては、いつなごき通行不能に陥るかわかりません。郊外の道路においては、一定区間ごとに道路を透明ドームで覆った避難設備を整備すべきだと思います。 <p>【北海道ファン増殖のために】 北海道には今も昔も、お金は無いけど時間があるという多くの若者が訪れてきます。そんな若者は北海道を、徒歩で、自転車で、バイクなどで旅します。お金は落としません。しかし、若者は将来何に化けるかわかりません。ひよっとしたら政治家になるかもしれません。 彼らのために貧乏旅行を支援する設備を何らかの名目で整備し、提供できれば、北海道という地に対する「好感」をお土産に帰ってもらうことができます。 長期的視野に立てば、北海道のためになると思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北海道一周自転車専用道路の整備 網走市から常呂町まで国鉄の廃線敷地を利用して自転車専用道路がつけられています。あのような道路で北海道一周が可能になれば、全国から多くのサイクリストが訪れることでしょう。また、ユニークなレースやイベントの活用にも期待がもてます。 ・道の駅に無料キャンプ場を併設 「ドライバーの憩いの場」という名目での整備となるでしょう。 ・「滝野公園」に無料テントサイトを整備 北海道は無料のキャンプ場が多い、ということで全国的に有名です。キャンピングカーを所持していたり、バンガローを借りる人たちだけがキャンパーではありません。 国が管理する公園に「北海道一快適な無料テントサイト」を整備することも意義のあることだと思います。 <p>【広大な地の利を生かして】 昔「富士山に登って山の高さを知れ。大雪山に登って山の広さを知れ」と言った人がいました。広大な自然を移した風景写真を見て「北海道らしい風景ですね」と感想を述べた人がいました。 北海道の魅力の一つは、その広大さにあるようです。であれば、その特徴を魅力に昇華させる施策を展開しない手はありません。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郊外の電柱の全面撤去 素晴らしい景観を写真に撮ると、そこには必ずと言っていいほど電柱が写っています。興ざめです。通信・防災ケーブル等の地下埋設が必要だと思います。 ・南北を貫く桜並木の整備 函館から稚内と根室に向かってY字形に貫く南北の幹線道路に桜並木を整備(植樹)すると、春の風物詩、桜前線の北上を実際に目の当たりにすることができます。 九州からつなげる計画の提言としても面白いと思います。 ・ワールド・ソーラーカー・ラリーの実施 これからの時代のキーワードは「環境」と「エネルギー」だと思います。 どっかで、「ツール・ド・○○」なる、一般市民の参加も出来ず、観戦していても、自転車に乗った集団があつという間に通り返る、くそ面白くない自転車ロード・レースをやっていますが、こんなイベントはとっとと止め、日照時間が多い北海道の特徴を生かし、かつ、将来のエネルギー問題に寄与するソーラーカー・ラリーを、あの世界的に有名なサファリ・ラリーの向こうを張って、全道を使って展開すべきだと思います。 世界の国々の一般・大学・高専・高校・中学のクラス別に競う大会にし、世界的な大会に育て上げれば、世界における北海道の知名度が格段に上昇すると思います。 ・太陽光・波浪・地熱発電などの共同研究・開発 北海道にある自然エネルギーを利用して発電によってローカル地域の電力を賄うことができれば最高だと思います。 ・研究学園エリア構想 遷都は無理だと思いますが、日本の将来を牽引する人材を育てる東京大学などの国立大学を広大な北海道に移設し、研究学園エリアを整備すると、北海道が人材の発信基地になると思います。 <p>【自然環境の積極的な保全と整備】 北海道の自然環境は財産です。財産は最低限その価値を維持していかなければなりません。 人は、自然に癒される動物です。自然とふれあえる環境整備も大事なことだと思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郊外の電柱の全面撤去(前出) 素晴らしい景観を写真に撮ると、そこには必ずと言っていいほど電柱が写っています。興ざめです。通信・防災ケーブル等の地下埋設が必要だと思います。 ・登山口までの道路の整備 人が山に踏み入る登山という行為が自然破壊につながる、と主張する人がいます。しかし、山に登って自然の素晴らしさを実感した人々は、例外なく自然保護の意識に目覚めます。これらの人々が、北海道の自然の重要性を唱える応援団となるのです。 現在の中高年の登山ブームは、健康志向と相まって衰えることはないでしょう。北海道の山の登山口は、狭い既存の林道の先にあります。登山観光を支える意味においても、特例措置を創設しての道路の整備は必要だと思います。 ・現況河川保全区域の設定と環境保全施策 北海道には、ダム・堰の類が一切無い河川があります。北海道らしい自然や生態系を維持するため、「積極的に開発しない地域」であることを宣言し、開発一辺倒ではない、環境保護施策を推進する姿勢を示すことも意義のあることだと思います。 ・「自然とのふれあいの場」という発想を兼ね備えた河川等の整備 海や川という自然が持っているエネルギーから住民生活を守る発想で構築される堤防や築堤などは、基本的に無機質で冷たい存在となっています。 エネルギーを発する自然は、見方を変えれば魅力の発信源ともいえます。自然が発するエネルギーとせめぎ合う場に造られる構造物の設計には、ここが自然とのふれあう場である、という発想も必要ではないかと思えます。 ・「清流の里」づくりの推進 清流は自然の基本です。浄化事業も重要だと思います。 	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<p>【行ってみたくなる北海道づくり】 道外の人は、北海道という地域の特徴は「広くて寒いけど、食べ物が美味しいところ」とみているようです。「特徴」というのは、他と違うということです。この場合の「他」とは本州のことですが、本州と比べ北海道には、良い違いもあれば悪い違いもあります。北海道開発の在り方・方向性は、そんな北海道の特徴を魅力へと昇華させる施策を展開し、「行ってみたくなる北海道」をつくり、来道した多くの人に「住んでみたい」「働いてみたい」と思わせる地域をつくることだと思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> 北海道・本州連絡橋建設の調査・検討 夢を追っても良いではありませんか。 北海道らしさの演出 (例) 市町村名・地名・河川名などを記した表示板の下に語源となったアイヌ語を併記。 移住のオープン化の支援 開発計画に馴染まないかもしれませんが、もともと移住者が開拓したこの北海道という大地だからこそ、移住歓迎のメッセージを発信する意義があると思います。 「産業特区」の検討 税金の減免地域を設定することによる企業誘致の促進。無理でしょうけど。 <p>【住んで心地よい北海道づくり】 道民の視点から北海道開発の在り方・方向性を突き詰めて言うと、「住んで心地よい北海道」づくりに尽きると思います。そのためには、「厳しい環境」と「広大な自然」と「美味しい食材」に恵まれた北海道の特徴を踏まえ、そんな特徴を魅力へと昇華させる施策を展開することが肝要だと思います。イメージは、北海道が独立した場合でも機能する地域づくりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> 幹線道路と並立したサブ道路網の整備 高速道路網の整備も必要ですが、何かあったときのサブ路線の整備も重要です。 道路除雪体制の独立行政法人化 道路は動脈(国道)と静脈(道道)と毛細血管(市町村道)が連携してこそ有機的に機能します。 数年前の道東大雪のとき、開発局の除雪車が縦割り行政の垣根を越えて町道にまで入って除雪しました。あのときほど地域住民に開発局が感謝されたことはありません。行政が地域住民のサービス機関であることを証明した出来事といえるでしょう。 道州制とは別の発想です。 北海道産海産物・農産物の道民への流通の簡素化した体制の整備(安価な提供) 昔は産地が安かったのです。そこに産地の優位性があったはずですが、北海道が、そんな風習に先祖帰りしてやろうではありませんか。 地熱エネルギーを活用した融雪溝の整備 北海道は、どこを掘っても温泉が出ます。既存方式の除雪費用との見合いで、ちょっと研究してみませんか。 都市部に自転車専用レーンの整備 道路は自動車のもの、という発想を北海道から変えましょう。 大規模自転車専用駐輪場の整備 前記との関連です。 他の事業と連携して推進する共同溝の整備(電柱の撤去) 街中で行われるあらゆる道路工事と連携して、少なくとも電柱の地下埋設化を推進することはできませんか。 残雪を利用した冷房施設の整備(洪水対策機能との併設) 捨てている雪の利用は、できないものなのではないでしょうか。 花で満ち満ちた街づくり 北海道の冬は雪で覆われモノトーンの世界となってしまいます。であるからこと、せめて雪解けの春から降雪の始まる秋までの間は、中央分離帯や歩道、路肩が花で満ちあふれた、日本で一番あでやかな地域としたいものです。 市民運動と連携し、その運動を支援する体制でもけっこうです。 野草に近い生命力を持った多年草の花もあります。維持管理を考慮すると道路の中央分離帯などには最適だと思います。 <p>【諸外国との連携のために】 日本列島の位置関係でみると北海道は北の果てですが、北半球の主要な諸国の首都と比べると、けして北方ではありません。北海道は、世界の玄関口になる地理的条件が整っています。</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路標識等の外国語表示の併記 字が小さくなるので無理ですね。 北海道・北方領土連絡橋建設の調査・検討 政治問題?しかし、ヨーロッパ大陸鉄道との連結なんて、けっこう大きな夢だと思います。 南半球諸国からの観光客の受け入れ態勢の整備 北海道が夏のとき南半球の国々は冬。逆に北海道が冬のときは、灼熱の夏になっています。そんな国々の人々からみれば、受け入れ態勢の整った地域は魅力一杯です。 国際会議のメッカ計画 「季候も良いし、設備も整っている。国際会議を開くのなら北海道だよ」と言わせる環境を整備したいものです。 	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<p>【日本の「食」において北海道が欠かせない存在であること】 人々が多く集まったところを都会といいます。人々の生活には衣・食・住が必要です。その中で、絶対的に必要なのは「食」です。北海道がそばを向いたら日本中が「食」に困る。そんな立場に立つてこそ、北海道の存在意義が高まるのだと思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾・漁港整備に養殖機能設備の付加 捕る漁業と育てる漁業の融合です。 ・山と川と海の相乗機能を見すえた事業の展開 山が豊かに抱え込んだ水がやがて川となり、川はやがて海に注ぎ込みます。海の水は蒸発し、雨となって山に降り注ぎます。そのサイクルの中で自然が造形され、多様な生態系が育まれます。 <p>治山事業や治水事業に当たっては、この自然のサイクルの相乗機能を十分理解したうえで各事業が連携し、より効果的な事業を展開する必要があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エゾシカの食用活用 生態系のゆがみともいえるエゾシカの爆発的増加に対処するためには、野生のオオカミを野に放つ以外、解決の方策を見いだせませんが、それが無理であれば、積極的に飼育して高級食肉として活用する途を検討すべきです。 ・営農の大規模法人化等の支援 北海道農業の先行き不安材料の一番は後継者問題です。農業をやりたい希望者は山ほどいます。広大な農地という北海道の特色を生かした今後の営農の在り方を真剣に検討する必要があると思います。 ・道の駅に「食のPR機能」を付加 現在の道の駅は、基本的にドライバーの憩いの場的コンセプトでつくられています。それはそれで良いのですが、道の駅が所在する地域には「オラが村的特産物」とも言える名産品があるはずで、道の駅には、観光客も数多く立ち寄ります。道の駅に「食のPR機能」を付加しましょう。ニセコの道の駅がはやっているのは、地元の農産物を安く提供する施設が併設されているからです。 <p>【その他・雑感】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次期総合開発計画は、特に開発計画を意識しないで普通に生活している道民が、普通に呼んで、普通に理解できる、平易な文書で書いてみる気はありませんか？ ・どうしても「中間とりまとめ」のような文書しか書けないというのなら、児童文学者あたりに翻訳してもらって「中学生向け」をサブとしてつくりませんか？未来の北海道を担う大人は、いま子供なのでから。 ・いつまで「開発」という言葉に固執する気ですか？ ・本州が「県」なのに、なぜ北海道だけが「道」なのかの意味を発信してみる気はありませんか？ ・国土の20パーセントを超え、かつ、未来に寄与する可能性に満ちあふれている地域をシカトしている国なんて、日本だけじゃないですか？ ・北海道がコケたら日本がコケます。なにをビクビクしているのですか。ケツをまくって、やる必要のあることは断固やる、という気概を全面に押し出してみませんか？ ・やる必要のあることが壮大で、多ければ多いほど、今後も北海道開発が必要だということになりますよね？予算はあとから貨車に乗って付けてきます。 ・「北海道の一次産業は公共事業」と、ある意味バカにされてきた産業構造を改革するという視点をもてませんか？ ・人口減少が問題とされていますが、地球という星の食料供給事情を勘案すると、実は人口増加が大問題で、人口減少が必然である、という視点に立った施策を打ち出してみませんか？ ・広大な大地に点在する過疎地を整理して中核都市に集約する、というソフト施策を打ち出してみませんか？ 	
464	<p>新幹線が札幌まで開通したら、停車駅周辺は発展するが、その他区域の衰退することは歴然としている。どうしようとしているのか。 江差線と函館本線（函館～札幌間）</p>	<p>人の乗らない赤字が歴然とするJRは即刻廃止される。それに代わる鉄道を運行する可能性はゼロである。バスに転換したとしても過去に廃止された赤字ローカル線の轍（てつ）を踏むだけである。①停車駅とその周辺をどのように連絡するのか重要な問題である。②大都市の札幌、小樽、函館は発展するが、その他の停車駅の発展はなほだ心もとない③結局は札幌一極集中、一人勝ちとなるだけである。</p>
465	<p>計画は必要だと思います。</p>	<p>北海道の予算ではうまい路等道路を充分整備できないと思います。</p>
	<p>エコランド北海道 今非常に厳しい状況におかれている北海道の次の姿を模索していきたい。私は室蘭という地方都市でユースホステルを経営しながらNPO法人室蘭地域再生工場なるまちづくり団体を主峰として、地域再生に取り組んでいる。北海道次期総合計画策定、市の行政改革委員会などに参画しているが、厳しい財政状況を反映して次の世代へ自信を持って引き継ぐことが出来る事業選択がなされているかといえばNO言うしかない現状である。 今まで意見募集という記述されていることへの良いか悪いか、国語的文章の修正を述べていることが多いように勝手に解釈しています。</p> <p>私は以下のように具体的な取組を提案させていただくことによって意見提出します。 北海道が世界の中で、日本の中で、どのように貢献していくことが出来るのか、生き残っていくことが出来るのか、暗闇の中で明日の光をどこに求めていくのか示すことが出来ていない。100年を見越した大きな計画は打ち出すことが出来ない状況下で本当に世界に貢献する、次世紀に生き活きとした北海道を作り上げていくために、エコをキーワードに持続可能な北海道を模索していきたい。それがエコランド構想である。</p> <p>エコランド構想 エコロジーとエコノミー併せた造語で地球に優しい、人間にも優しい、しかも経済的な北海道を次世紀に持続するものとした構想</p> <p>この構想実現へ向けていくつかの具体的な提案を行いたい。</p> <p>① 水素社会への道筋 北海道の気候は、経済的にも環境調和的にも燃料電池導入効果を日本の中で最も大きくする。勇払天然ガス田、サハリン天然ガスパイプライン国内入り口に位置する、メタンハイグレードの分布、燃料電池とハイブリット化、あるいは水素貯蔵物質利用でデメリットを克服できる再生エネルギー（バイオマス、小型水力、太陽光ほか）の豊富さ。 これらの利点を活かして北海道発 燃料電池、水素エネルギー社会を発信してくべきと考える。 今室蘭では、環境に配慮した持続可能なまちづくりには、再生可能エネルギー、自立エネルギーが欠かすことが出来ないと研究を進めている。その中でも一番有効とも思われるのが水素エネルギーの活用であると確信する。北欧においては水素スタンドも建設され普及し始めている。地球温暖化が叫ばれている中でCO2を全く出すことがないクリーンエネルギーを実用化、一般化することが北海道をいきかえらすことができると確信する。水素を取り出す際に普通の電力を使うのではあまり意味がない。自然エネルギーから取り出していく方法を一般化しなくてはならない。室蘭では、風力、太陽光のエネルギーを使って水素を取り出す。十勝地方ではバイオマスエネルギーを使って取り出す。各地にあった自然エネルギーを中心にしたもので水素を作り出してステーションを建設する。地域の向上のエネルギー以外は全てまかなう。北海道を走る車は勿論水素自動車、バイクも同様とする。こうした技術力が明日の北海道を、日本を、世界を救うものとなる。また北海道観光の魅力作りにも大きく寄与すること間違いなし。</p>	

番号	ご意見 (理由)
466	<p>②森林が北海道を救う 北海道は森林王国である。この森林を守り育てていかななくてはならない。そのためにいわゆる「みどりの公共事業」を展開する。道内一億本植樹実施計画。地域の担い手がなくなる山村をよみがえらすと同時に地球温暖化防止の寄与するものとする。京都議定書が昨年2月に批准されてやっと動き出した。6%削減目標のうち3,9%を森林吸収に頼ることになっている。残念ながら手入れが出来ない状態となっている森林が多く存在する。この一億本植樹計画が実現すれば、農山村が活気付くことになり、災害防止、漁業・農業への好影響、観光客への魅力度アップ、二酸化炭素吸収に大きく貢献する。これを排出権取引に活用することによって地域経済にも大いに貢献することが出来る。だが残念ながら日本においては地域でいくら努力して森林を守り育てても排出権は取引できないこととなっている。これは即座に訂正して日本の北海道の森林を再生する切り札として活用できるように手立てを講じていただきたい。そして間伐材を有効活用する。パレットとしてエネルギー活用も出来る。</p> <p>③地域のことは地域で 支庁制度廃止及び基礎自治体への道庁機能移行が取りざたされているが、思い切って断行すべきと考える。旧支庁をそれぞれ二つの広域自治体に再編し単独札幌市と併せて29の基礎自治体とする。22世紀に生き残れるまちを作り上げるために、今後より一層、地方行政は、地域住民との協働パートナーシップを形成し、まちづくりを進めていくことが不可欠です。そこで、地域の自立・再生の手法を探り当て、実行するために産・学・官・民が連携して組織するシンクタンク地域創造研究所の設立し、地域にあったまちづくりを検討する。人材育成に力点を置きながら、地域の現状分析を行う。地域コミュニティ確立と行政の広域化を検討する。</p> <p><目指すもの> ① 地域の憲法づくり ② 地域の特性を活かしたまちづくり ③ 地域から国を変える役割を担う ④ 行政と市民の役割の再構築 ⑤ 産業創造 ⑥ 地域住民の深化 ⑦ 情報発信、受信 ⑧ 各種調査、研究組織</p> <p>大学、周辺市町村、市民団体、企業（商工会議所）から参加を募り10名程度の独立した機関とする。</p> <p>所長 一名 常勤 研究員 十名 常勤（大学、行政、企業、NPO） 事務員 二名 常勤（行政職員） 市民研究員 数名 非常勤（市民の力を取り入れる） 特別研究員 数名 非常勤（専門家の協力を考慮する）</p> <p>運営 参加団体の構成の元で運営協議会を設置し、シンクタンクの円滑な運営を支援する。 行政が中心となり、大学、企業、市民団体の拠出及び、補助金、寄付金で持って運営するものとする。委託事業としての道も考慮する。 期間を決めて調査研究活動を行ない、内容についてはニュースレター、HP等で常に情報発信する。 研究員による自主研究をメインとし、市民研究員、特別研究員との共同研究を行なうものとする。 このシンクタンクを母体として地域住民への啓蒙活動もあわせて展開するものとする。</p> <p>地域独自の文化、産業を継承、そして創造。 地域において、お互いが支えあうコミュニティを創造する。 次世紀に生き残れる、次世代に引き継がれる希望の持てるまちの創造。 まちの住む人が誰でも心から言える「このまち良いでしょう、素敵でしょう」 訪れてくれる人も「いいところですね」と言い合えるまちづくり。 こうしたシンクタンク研究所からエコマネーが誕生するかも知れません。 顔の見えるまちづくりに最適と考えます。私どものNPO法人も2年前に実験しています。</p> <p>④世界の中の北海道 超高齢化社会を活性化させるために移住（移民）大作戦を敢行する。世界の人口はまだ増加傾向にある。地域の活性化策が世界を救済することとなる。 室蘭において臨海部にある遊休地を最大限活かして世界中から物資を集めた大バザール会場とする。世界中から人と物を集めてそれぞれ現地の人々が商売する一大国際バザール場とする。もちろん特区構想を利用して経済特区として免税扱いとする。その周辺には温泉付の一大歓楽街を形成する。カジノがあっても面白い。現在の工場群は勿論現役のまま活躍してもらう。その工場群を縫うように蒸気機関車を走らせていく。その先に大国際バザール場が出現する。 工場群、バザール会場、港、白鳥大橋がアンバランスな不思議な情景を作り出していくことになる。ほかの街では作り出すことが出来ない魅力となる。 この街のエネルギーは①で提起したようにエネルギー自立型社会つまり水素エネルギーが中心として成り立つようにする。 港は世界に通じている原点に立ち返った構想。そして世界中の人々が、安心して、仲良く暮らせる国際都市に変貌させる。空いてる企業、公営アパートを住居としてあてがう。教育体制もそれに合わせて小学校から国語以外、英語で授業が出来る体制を作る。国際交流を図りながら、子供たちを国際人に育てる。大人も対応させていくようにすることで世界に開かれた室蘭を強烈にアピールすることが出来る。こうした中で、室蘭の産業の歴史をきちんと整理し、情報として発信できる体制も合わせて作り上げていく。その中で国際クルーズ基地として機能させていくことも出来る。また、北海道の観光産業に違ったかたちの見地から貢献できることになる。物流港の機能を取り戻しながら地域の新しいあり方をさぐるには面白い手法といえる。 こうした海外からの移住（移民）大作戦を道内各地で実施することによって担い手不足に泣いている一次産業に応用していくこととする。そのことが近い将来世界的な食料不足におちいる問題解決の一つとなる。</p> <p>ピンチはチャンスである。超高齢化社会、いずれ都会も世界もこの洗礼を受けていくことになる。今この状況を切り抜けていくことができれば、最先端モデルとして世界に発信することが出来る。 地方分権時代何もしない地方は切り捨てられる運命にある。 各地域にあったモデルを探し出し、実行していくことから道は開けてくると信じます。</p>
467	総合的な交通体系の整備は観光振興を目指す北海道にとって早急に取り組むべき問題であり、より効果的な整備を進めるうえでも北海道総合開発計画の継続をお願いします。
468	北海道で生れ、北海道で住んで良かったと思われる、実現性の高い開発計画の策定を望みます。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
469	海浜公園を計画する オートキャンプ場、釣公園を併設し、水族館を移設する。又、道立水産試験場とタイアップし稚魚の放流を行う。	海にかこまれている室蘭でも女性や子供が安全に釣りを出来る場所がありません。又、自家用車で道内を周遊する人々が多くなっています。
470	① 観光振興に向けた、取組の方向性と進め方について、リーディング産業としては、計画項目のボリュームが少ない。(例えば、観光地間のネットワークの構築、主要な観光地域における取組や方向性などを追加するなど) ② サハリンプロジェクトについて記述しているが、オホーツク海や日本海への油流出もH19以降は危惧されている。「海洋環境など環境保全・・・」で括弧しているとは思われるが、防災との関係も含めサハリンプロジェクト関連の防災対策を明確に打ち出しているかどうか。	
471	交通基盤等の代替機能を確保すべき地域を見直す必要があるのではないか	自然災害時の交通基盤等の代替機能確保が樽前山・駒ヶ岳の周辺と限定されていますが、日高管内でも台風等による水害で道路が通行止めとなることが多くあります。地域の住民や観光客、緊急時の安全・安心を確保するためには、そういった地域の交通基盤の代替機能確保も必要であると思います。
472	農・漁業の基礎になるインフラの整備を国が責任を持って実施し、安定的な収穫を確保することによって、職業として農・漁業が魅力的(面白い)になれば後継者も自然と増加する。若年者が根付くと新しい意見・発想が生まれ更に活性化される。 1次産業がリスクの少ない大切な仕事と認知して貰う為にも、安心して生産や収穫出来るインフラの整備を北海道として急いで欲しい。	現在は、苦勞だけが目に見えず、一部の地域以外は後継者不足が日常である。大切で絶対必要で収入も安定していると認めて貰う事が最重要
473	大都市圏には、景気回復基調はあるが北海道に至っては景気回復感すらない。 このことは、北海道には景気を後押しする社会資本が弱いためであると言わざる負えない。 せめて半世紀に亘る社会資本の蓄積が必要であり、今日までの5期25年間の北海道総合開発計画の実施はその折り返し地点である。 北海道の全国における位置付けを定め是非とも第6期北海道総合開発計画を定めて頂く事を切に希望する。	北海道には封建時代がない、それゆえ社会資本が中央の大都市圏、歴史ある都市と比較すると脆弱である。 このことは、有能な大名がいた地域と北海道を比べれば一目瞭然であり、正に歴史が証明しているところである。 また、投資効率が悪いと言われ、四国には数兆円に及ぶ橋が3本架かり、北海道は数千億円のトンネル1つであり、桁が違いすぎる。 数十年前、石炭が取れ、農作物があり、魚介物が捕れた時代は中央に搾取され、その時代に北海道独立論が論じられたのは理解できうるが、今日の北海道のみの先行した道州制は現状の北海道を鑑みれば納得がいかないものである。 そのためにも、将来の北海道像を描き、自立できる北海道を創るためにも北海道総合開発計画は必要である(目指すべく方向は工業立国であろう)。 「文化と理化学は北から」という言葉があるように、同じ北国である北欧のスウェーデンには世界に冠たる企業があつてもあることは、この言葉の証である(北国が本当に投資効率が悪いのか、前述で述べた橋とトンネルでは桁が違う、同じ様に投資をしてみても、そこで検証すべきであり、スウェーデンの例を取れば北海道にも十分な可能性がある)。 北海道の優れた特性が、活きるような社会資本の充実を推し進めていかなければならないと考える。 たとえば、原子力・温泉の排熱を利用したエネルギー化、これは初期投資は掛かるがランニングコストはそれ程掛からない事は想像に難くない。 また、牛乳王国であるのならチーズ・バターを生産し酪農王国ともなれるのではなかろうか。 さらに豊かな自然があり、観光のみならずCO2対策にも貢献できうるのある、しかしいずれも社会資本の充実なくしては前進しないものである。 仮に、知識と経験と技術のある大手企業に進出してもらいレベルアップを図るにしても物流・商流をさけては通れず、解決策は社会資本の整備だと考える。 依って、北海道総合開発計画は、北海道の羅針盤でありと羅針盤なくしては方向性が定まるわけではない、道民として、是非とも第6期北海道総合開発計画を策定して頂くと思うのである。
474	◆災害時における活動と防災対策の促進について 交通ルートの確保、迅速な物資供給・調達、情報提供システムの普及、避難所の増設、など、防災に主眼に置いたハード・ソフト両方の社会資本整備に取り組んで欲しい。	自分たちの生活圏は東京・大阪など都心部での災害と比べ、数種の自然災害に見舞われる地域です。 有珠・樽前の火山やこれをとりまく河川などの自然と共存している分、都会より被災の危険が大きく、また積雪地でもある北海道の冬は極寒であり、冬場に災害が起きたとなると非常に厳しい避難生活を強いられます。 新潟や神戸での避難生活はひどかったですが、北海道は輸送ルートが国道だけだったりバイパスも少なく、これに加え積雪した場合には復旧作業に多大な時間がかかると推測され、時間がかかる分避難生活も長くなり過酷な生活を余儀なくされると思いますので、P27にも書いてある通り地域にあったハード・ソフトの「複合災害対策」を願います。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
475	1. 全般	50年以上にわたる北海道開発事業により、広大な北海道の大地のあらゆるところにアクセス可能となり、それぞれの地域でそれなりの生活が可能となっていますが、これだけの年月と（北海道特例という）膨大な事業費をかけていながら、なぜ、地域の産業や生活を支える交通軸としての高速道路が繋がっていないのか？北海道が自立するための産業基盤が整っていないのか？ 地域振興（対策）という名の下に、薄く広く非効率な投資を行ってきた為ではないかと思うのですが、重点的な投資を行ってこなかった事（非効率な投資の実態）への点検や評価も行い、重要な反省点としてきちんと認識しておくべきではないかと思えます。
	2. 北海道開発の進め方	北海道にはまだまだ足りない社会基盤がたくさんあります。また、除雪や防災、維持管理などを含めて、道や市町村などの管理区分を越えた効率的で総合的なマネジメントの実現が求められていると思います。 多様な主体の連携・協働と記されていますが、新たな局面に向けて、具体的にどのような体制の構築を目指すのか見えません。 道州制特区推進法案の成立が（12月上旬に）見込まれる今、将来の道州制の実現を踏まえ、北海道との役割分担や市町村の負担軽減に向け、どのような組織構造で今後の北海道を支えていくのか？ 北海道の将来に向けて求める方向性は理解できますが、北海道を面的にマネジメントしていくための現実的な体制が見えません。連携や協働という曖昧な表現ではなく、実施体制の具体的なスキームを検討していただきたいと思えます。
476	<ul style="list-style-type: none"> ・電線の地中化 ・中央分離帯の設置 ・わだちの補修 ・登坂車線の拡大 ・道路特定財源の一般財源化断固反対する 	<ul style="list-style-type: none"> ・少し外国を歩いたことあるが日本ほど札幌ほど電線が気になる所はない。街中は勿論だが観光地を早く実行することが観光立国に継がる。北海道ゆえに当別のスエーデンヒルズに全体がなるべきだ。 ・交通事故ワーストワン返上出来たのは車の安全対策の進歩も有るが国道、道道など分離帯設置が片側2車線化が大きな要因になっている。自分が正常な運転で相手のマナー違反で命を落とす手段を減して望しい。 ・わだちぼれが目につきこのまま冬を越へるのは非常に危険である。 ・日勝峠等登坂車線の拡大が運転をリラックスさせてくれる。 ・まず暫定税率下げたからの議論にして望しい。
477	安全でゆとりある生活の場を実現する施策	ここに書かれている事は全くその通りであります。 特に情報インフラの整備、交通対策等に十分な施策をお願いすると共に第7期の計画を策定する時にも必ずこの項目を取り入れて頂きたいと思えます。 特に過疎化が進んでいる地方に付いても考え方は同じで情報インフラは大事だと思います。
478	私の趣味はオートバイでのツーリングで道内各地の観光名所や食べ歩きの旅に出かけますが、本州でも勤務経験が長くよく北海道なんだなと思知らされるのが、同じ道内でも移動距離が長く高速道路等の整備が行き届いていないことが目につきます。昨年は稚内、今年は知床と行ってきましたが道北と道東方面にも高速道路を延ばしていただければもっと行きやすく時間短縮になり道外観光客の増加（＝観光による収入）につながり道外企業の誘致（水産工場、移送時間の短縮）につながるのではないのでしょうか？ 現在マクロ問題もありますが道北・道東の美味しい魚も高速道路等の整備で道内・道外への流通（景気回復＝新たな観光目的）へとつながるのではと考えております。 是非、時期北海道総合開発計画につなげてください。 失礼します。	
479	世界的に異常気象と言われていますが、我が町でも最近集中豪雨が多く二、三年おきに大雨が降っている様な気がします。昔では考えられない事ですが、災害の防止の為にダム建設は必要な事と思えます。	15年の新冠、平取の大水害は大変な恐怖に怯えました。またあの様な、あれ以上の災害がないとは限りません。 あの時既存のダムがあったから被害が少なく私どもの安全も守られたと思えます。ダムは災害防止に必要なものと思えます。
480	・国民の安全・安心の確保	北海道は、自然災害に対して未だに脆弱な地域であるため、危険性が高く、頻発する自然災害に対応し根幹的な治水施設等の整備を着実に進めることが必要である。
481	北海道は水害による自然災害が多いため、治水施設等の整備は必要だと思います。	近年、集中豪雨が多いため河川の治水が必要だと思う。
482	近年、地球温暖化により全国的にも異常気象が多く見られますが、その中でも北海道の自然災害による被害は全国トップであり、今後はますます自然災害が多くなると思いますが地域の防災として、ダムや、河川の整備が緊急に必要な事と思えます。	ダムや河川を整備する事により人災や自然災害をなくし、人と自然の景観を守り共存できると思えます。
483		国も地方も財源が厳しい状況であるからこそ、北海道経済の自立発展を図るために、しっかりとした計画を作っていただきたい。
484	全国的に経済状況が回復基調の中まだまだ北海道においては、公共投資の縮減等地域経済が非常に悪化傾向にある。次期計画においてもまだまだ事業の実施が必要であると考えます。	道内の経済発展、特に地方における雇用も含め公共投資の必要性を感じる。
485		北海道は、まだまだ社会資本整備が必要ですから、北海道総合開発計画は、今後も継続していきましょうお願いします。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
486	人々を惹きつける観光とは何か、北海道らしい住環境・住文化等の創造とは、どの様なものか、例示でいいから、具体的なものを掲げて欲しい。	北海道の大半の郡部は、人口も減少し、一単位の経済圏として成り立たない。近隣に中核市があればいいが、それほど立派な都市がない所もある。近隣であっても、行政区の問題からか、交通アクセスが悪かったりもする。不便な生活を誰も望んでいるわけではないので、現実的に地方にどの様な利便性、優位性が持てるのか、検討して欲しい。
487	地球温暖化、世界人口増加に向けて、日本国民の生存の基本である食料供給について、北海道が唯一安定的に担える大地であることを、最も大きく中心に捉えるべきと考えます。	①国民を守る第1は、外国に頼らない食料自給で食糧安定を確保 ②地球温暖化に向けて、積雪寒冷地の大地を活用 ③食料基地として、食品の安全性・量産体制の仕組作り ④流通効率化に向けた、道路、港湾、空港の基盤整備 ⑤高附加価値をつける産業の育成と輸出競争力のアップ
488	「各種の交通安全対策・・・」とあるを「冬道対策等各種の交通対策・・・」に →「積雪寒冷地」の特有を表現するため。	広大な北海道にあって、冬道対策を始めとする交通対策は快適な冬の生活を維持するに欠かせない北海道特有の問題である。除雪、融雪、道路改良、エネルギー消費等に係る課題でもあり、CO2排出量の削減及び他地域の課題にも寄与する。
489	① 2) 成長産業としての観光 について 観光地として登別市(温泉)に來道する外国人観光客は年々、増加傾向であり、弊社でも新千歳空港駅、札幌駅には外国人インフォメーションを設置し情報提供や旅行手配の補助をしているところですが、市内及び温泉までの順路等には有効な有人案内所が見あたらないように思います。 外国人向けの多種多様な情報が、タイムリーに提供できる仕組作りが北海道内の観光地の市内に充実されるべきであります。 また、生活習慣や交通環境等の違いによる地元のお客様とのトラブルも懸念されることから、インターネットなどで日本、北海道の公共マナーなどを発信し予めご理解いただき、快適にご旅行していただけるようにすることも必要と思います。	北海道の広さを全く理解しないで日帰り旅行の感覚でふらりとやって来る外国人の方がかなり存在します。また、交通アクセスや宿泊手配についても事前の確認・予約など、無頓着な方が多く、せつかくの北海道旅行なのに時間的な制約から、落ち着いて旅行を楽しめないでいるように思います。 そのためには現地情報の入手方法が、多様であるべきと考えます。
489	② (3) 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり について 都市圏の公共施設、企業のバリアフリー化は推進していますが、地方都市では立ち遅れています。弊社では乗降人員によって、エスカレーター・エレベーターの設置基準が設定されていますが、利用実態とは必ずしも一致してはおりません。 このことから、観光地の公共施設などには、いわゆるバリアフリー法やハートビル法とは異なる視点からの設備設置基準を策定、施行する必要があると考えます。(特に観光地に所在する公共交通機関施設) 地元の身体の不自由な方や大型荷物を携行する外国人客、平面移動は可だが垂直移動は介助が必要な足腰の弱った高齢者などが、安心して温泉に観光に来ることができるよう、観光地向けバリアフリー法を設定していただき、国、道、市町村等からのご支援をいただきたいと思っております。	今後、ますます増加が予想される高齢者のお客様や外国人のお客様に、北海道内の移動に伴う不自由さを少しでも解消し、好印象をもていただくため、観光地のバリアフリー化(例えば足の不自由な方でも散策できるよう、地獄谷の周囲に動く歩道を設置する等)を推進する必要があるからです。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
490	<p>記載内容に追加を要望したい。 追加文 この様な自然災害から国土を守るためには、各省庁間の枠を超えた制度改正も視野に入れ、真に国土の保全に寄与する必要がある。</p>	<p>特に水害対策では、外水対策と内水対策に分け、外水対策は、国土交通省が河川整備により流下能力を確保し、安全な国土保全に努める考えである。 肝心な内水対策は今もって市町村の責務によって、対応させる考えである。 たまたま、市街地が多い地区に関しては、国土交通省の排水機場が整備されているが、一次産業が多い北海道にとって、農地の水害被害軽減は最重要課題であり、その保全の立場から農水省が所管する排水機場がある。 この排水機場の運転操作水位や排水能力では、真に国土を保全するものとはいえない。 運転水位は、設置当時は水田であったことから耕地面から30cmの許容湛水により、運転する規則・構造（一般に「30cm湛水」）になっている。 国策により日本の食糧基地として新田開発により入植し、さらに、国策により畑作転換により、その農地の利用の考えが変わってきている。 「30cmの許容湛水」では、畑作に協力している農家にとっては、1年間の努力が水の泡と消え、借金が嵩み離農に追い込まれる農家も少なくありません。 国土交通省が100年確率、200年確率の大きな雨にも対応できる大きな河川を整備しても、その河川に内水を入れる設備が無いのでは、器だけ大きくしただけ、その機能を十分に発揮できない事業となってしまいます。 真に日本の食糧基地を目指し、「ハルユタカ（小麦）」を代表とした各種農産物を本州に送り、その生計維持に努力している農家及びその土地の保全は、まさに安全・安心な国土づくりの急務であります。 このためには、今こそ現制度の見直しを含め、各省庁間の枠を超えた議論が必要であります。</p>
491	<p>記載内容に追加を要望したい。 追加文 下から2行目に、「及び道道、市町村道の幹線道路整備」を追加 よって、 と交通結节点とのアクセス強化及び道道、市町村の幹線道路整備、離島へ・・・に、変更願いたい。</p>	<p>この計画は、まさに、これからの北海道が進むべき計画であります。 地方分権に進むこの時代にあっては、国、北海道へお願いする行政から、市民一人一人が権利と義務を理解し、これからの生活で自分が出来ることは、自分で行う社会が必要であります。 そのためには、社会基盤の一定整備が終わって初めて可能になります。 遅れている道路整備は、これからの本州と肩を並べるために、真に自立した北海道経済を構築するため、また、医療・教育・福祉といった分野における地域間のアクセス手段として、鉄道網の少ない北海道ではまさに生命線であり、無くてはならない施策政策であります。 道路は国道だけでは、機能しません。 どうか、道道、市町村道の幹線道路も視野にいれ、計画としていただきたい。</p>
492	<p>主要都市間を連絡する高規格道路ネットワークのミッシングリンク解消や高規格道路と交通結节点とのアクセス強化は、まさに、今後、北海道の発展の基盤整備でありますので、継続し整備されることを期待します。</p>	<p>信号機の無い、自動車専用道などの高規格道路を利用すると直ぐわかります。 いかに信号待ちをしている時間が多いか。 無駄な化石燃料を消費しているか。 車に乗っている時間が多く、観光している時間が少ないか。 これらの解消につながります。</p>
493	<p>安心・安全な国土づくりのために、 必要である。ただし、施設整備による新たな災害には十分配慮しなければならない。 (太字部分を追記)</p>	<p>去る平成18年9月20日の台風13号において、千歳川の表流水を原水として浄水処理している上江別浄水場に、塩水くさび現象の被害（取水の緊急停止を約4時間）がありました。 また、原水の取水口は石狩川河口から約30km付近に位置し、その現象は当浄水場が創設以来、全く初めてのものでした。 原因調査の結果では、複数の条件が重なったものと考えられますが、主に気圧・潮位・風速・風向・河川流量・河床地形などが推測されるものでした。 この度の塩害は、近年の地球温暖化等の影響から異常気象に起因して、このような現象が起こったものと思われませんが、今後も同様なことが起こり得る状況にあります。 12万市民のライフラインを預かる浄水場としては、将来の河川整備計画の内、浚渫事業による河床掘り下げを実施されますと、河川水の摩擦抵抗が減少し、海水が止めどなく遡上し、水質としては更に異常な事態になることが懸念され、利水者全般にとっても重要な問題に発展するものと受け止めています。 このことから、利水者としての立場を理解して頂き、“安心・安全な国土づくり”の観点からも、自然形態と調和する計画を強く希望するものです。</p>
494	<p>道開発行政の推進、無に北海道の発展は望むべくも無く、今後の将来展望もまったく開けてこないのが現状かと思われ 故に裾野の広い開発行政に力を入れて頂き、持続的な経済の発展のために、新たな北海道総合開発計画を策定し協力に押し進めていってほしい。</p>	<p>私自身、土木資材商社に勤めており、現在置かれている状況に危機感を感じている。</p>
	<p>北海道の新鮮な農産物、水産物の提供は、北海道の日本における役割でもあり、国内ばかりでなく、ロシアや、中国、韓国などの近隣諸国にも輸出をしている主要産業である。 ①新鮮な農産物、酪農産業、海水産物の輸送体系の整備。②付加価値の高い農産物、酪農製品、水産加工品の製品技術の開発研究。③道内に国内及び世界の流通市場の整備④漁業資源の増殖育成、農産物のバイオ研究。⑤農業、漁業後継者、花嫁対策の環境整備が必要。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
495	<p>北海道の観光産業を高めるために①特に観光ボランティアの育成、台湾や、中国語、韓国語が話せる案内役などの人材育成。 ②開発局で既に一部で整備を進めている観光景勝地などのピークポイントの一層の整備③シーニックバイウェイなど道路から空屋、自動車廃品屋、海岸線の廃船など沿道環境を乱す物体の撤去④わだち、すり減り等傷んでいる舗装道の修繕。特に市街地の掘り返しなどでクラックや、ガタガタになっている歩道の整備⑤温泉地などを結ぶ道路整備など海外旅行者にターゲットを当てた観光産業への支援が重要。</p>	
	<p>本計画の中にかかっている様に特に北海道は、①資源のリサイクル技術 ②家庭生ゴミ、家畜のふん尿などの肥料化③解体木材など資源ごみの製品活用など農業や関係企業、大学との研究提携によって技術の高度化に向けた、環境支援が必要。</p>	
	<p>地方の過疎化対策については、あまり触れられていないが、高齢化対策と合わせて年寄りが安心して生活している町に住めるよう①花の栽培など高齢者の仕事場づくり②介護対策③保養施設、病院施設の確保③休みに子供達が訪問できる高速ネットワークなどの環境整備が必要。</p>	
	<p>北海道は、特に災害、交通事故が多いので①特に道路などのり面危険箇所の対策工事の推進、交通事故の、多発箇所は徹底して中央分離帯の設置や、路面対策（冬期を含めて）に力を入れる必要がある。</p>	
	<p>これからの「開発」は、この「中間とりまとめ」の各所に人材育成いわゆる人の関わりが大切と認識しているにもかかわらず、実際には公共事業（工事が主流）の安心・安全度合いが最優先されていることで、本当の安心・安全が確保されているという意義には達していないと考えます。</p> <p>哲学の世界では、安全も危険であり、本当に人に害が及ばない時というのはその人が一切動かず、自分以外の全てのものに触れていない時が危険が伴わない「安泰」という言葉でまとめられていると教えられました。そういう視点もある中で、これからのこの安心・安全は自分自身でしっかり衛る術として身につける、そこから、ボランティアとして活動するきっかけを持つものだと考えます。これはあくまで、人が北海道開発に関わるきっかけの一例です。</p> <p>次に、本文中の「既存ストックの有効利用やハードを活かすソフトの重要性・・・」、段落最後の「自然と共生した持続的で自律的な地域発展を促す基盤づくり・・・」の持続可能な開発を掘り下げて考えると、持続していくのは人間です。</p> <p>しかし、予算がなくなってきたら、継続は難しいと言います。でも、持続しななければならない手法として、民間（受注している工事業者以外の民間）の積極的な参画が現在必要であると誰もが感じるどころです。</p> <p>つまり、今までの理念や考え方を一新して、新しい仕組みで開発努力を積極的に行わなければならないことを、今一度しっかり認識して頂き、地域住民が期待する部分として、新しい考えの基で関わる国土交通省職員の姿を期待します。</p> <p>その、第1歩に最低限現在の仕組みからの脱却です。この脱却の意味は、全てのものからという意味ではなく、その考え方をかえると言うことで、今まで通りの手法をちょっと変えることでできることがたくさんあります。</p> <p>1例では、予算配分と市民活用項目の緩和体制です。国道を例にとり実際に説明しますと、今までは配分された年間予算を国交省職員がどのように1年間の中で使い切るかを念頭に置いた考え方で、調査・設計をコンサルタント業務委託、準備ができたところで常に限定された企業による入札制度が、つい最近いや現在も行われています。</p> <p>そこには、計画通り進んできた事業予算がしっかりと担保されているので、安心安全経費までついて、一つのハードができあがりますが、最後の化粧は地域住民の知恵や労力が、少しだけ入る時代でした。</p> <p>今後は、地域住民がしっかり関わる事ができるシステムを構築するべきです。地域住民の参画で発生する事業予算については、具現可能な計画書を共同で協議をして、予算を寛容につける仕組みが必要になります。</p> <p>ない予算をどのように上手に使うかは、本来苦しんでいる地域住民の方が知恵がありますし、自らその地域に率先して関わるわけですから、多少の失敗は市民間でしっかり責任を持たせる仕組みに変えていくべきです。</p> <p>ない予算をどのように集めるかは、行政間の交渉になりますので、コメントはありませんが、最初に書いた「持続可能な開発」は「持続可能な社会形成」へ繋げなければ、何の意味もありませんので、地域住民が主人公となり互いに顔の見える活動を地域住民と各地域で頑張っている国交省職員との顔の見える交流を推進しながら、一歩ずつ進めた方が良いと考えます。</p> <p>既存物のストックも、実際に毎日利用しているのもそこに住む地域住民がほとんどだったり、ハードを活かすソフト展開は、そこにすむ地域住民のそのハードに対する問題点や希望を基準に、知恵を出してもらい、必要に応じて予算決定を協議によって決めていける形が理想だと考えます。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
496	<p>平成10年に閣議決定されたご第6期北海道総合開発計画の点検ということでこの8年間の移り変わりを、感じた範囲で意見を言わせて頂きます。</p> <p>まだ、平成10年～平成13年頃までは、北海道開発局の天下だったのでしょうか、第6期総合開発計画で掲げる目標とは程遠い動きをしていたのが、くつきりと覚えております。</p> <p>当時、NPOがまだ全然ない時代は、ボランティア団体として春先に一番ゴミで目立つ場所のゴミ拾いをしようと計画を立て、毎年、国道沿いが選ばれます。管理者は、道路事務所なのでゴミ拾いの許可を求めると年と人によって、毎年、その処遇が変わり、最悪な年は関わらないでほしいとまで言われた年もありました。また、ゴミ拾いを許可しても、ゴミ拾いする数日前に、美化業務の受注業者に拾われ、当日行くとほとんどきれいになっているという、まさに、縦割りの世の中でした。</p> <p>ところが最近、近づくことができなかつた道路事務所が開かれた場所になっていたのです。これはこの計画の方針がやっと職員に理解されてきたのかそれとも、所長がとても理解のある方なのかどちらかだと考えますが、とにかく良くなりました。</p> <p>港湾についても第3種になった漁港を例にとると漁業者の為に港から地域発展型の港になってきているのも事実です。これは、港周辺の地域でまちづくりをしている団体や住民が情熱ある行動をしなければ、国は動かないという事実も確認されていることから、国が定める方針や都道府県で活躍する部署との統制が透明化になってきている現実と、地域住民の意見をしっかりと聞く体制が、整いつつあるのではと推察します。</p> <p>しかし、国と地方自治体との関係には未だに上下関係があり、自治体は地域住民の要望より条例や法律に定める範囲でしか行動出来ない面もあり、改善されつつもその速度は非常に遅いと考えます。</p> <p>国、地方自治体の、住民やNPO等の地域住民との3者関係のイニシアティブはまだ、国にあるので、同じビジョンが確認された段階で地域住民が主人公となるような動きになるには、地域住民がもっと賢くなる必要があります。</p> <p>また、事業の多くは予算が絡んでくるタイプのものがほとんどで、これを地域住民が主人公となって行動に移すには、あまりにも手続きや法律の壁が未だに高く、場数を踏んだ地域住民にしかその権利は発生しません。地域住民の力で予算を産む方法と国が既に持っている予算の中から一部捻出する方法等がありますが地域住民が自ら必要としたとき、前者の方法が生まれるので、国の政策に準じて地域住民が動くときは、大体が後者の予算を当てにするので、その見極めが国の方にまずないと、連携や協働はギクシャクしてくると思います。</p> <p>パブリックコメントの一番の希望は、年に定期的にその地域にあった意見収集ができるシステムを、できるだけ小さい規模で実施して、早急に同じ地域住民にその情報を落とし込みができる仕組みが必要です。そこには、国が周知させたい情報と、地域住民に責任を持ってもらいたい情報を毎回、理解してもらう努力が必要で、世界・国・北海道・地域の動向を中間取りまとめてあるがこの8年間の地域住民と連携や協働で実現した中間のとりまとめがほしいところです。</p> <p>また、現在国が持つ予算の性質やどのようなメニューで使うことが可能なか等をできるだけ早く透明化にして、地域住民に理解させる事が大事です。</p> <p>予算がないと言えども、北海道や道内地方自治体よりは遙かに権限がありますので権限を持つものが周りに気を遣い、地域住民が動きやすい環境を作ることが先決です。</p> <p>地域住民の視点は、組織的ではないのでかなり様々な視点がありますが、目標をしっかりと定め地域住民の視点に近い感覚を持って行ける職員の方が、早く多くなってもらえることを祈ります。</p> <p>また、合意形成の決定については地域住民にルール決定をさせて、その代り事業に対してもしっかりと責任を持ってもらうことで、公共施設や既存物を地域住民に安心して利用してもらい相互の信頼関係を、地域単位で早く構築させることです。</p> <p>私たちは、国民として税金を払う義務がありますがその税金の使い道は、最終的には現場の国交省北海道開発局の各地域の開発建設部に委ねられているのも事実なので、その現場の責任者と納税者である地域住民が、今ひとつになれるような信頼関係構築の仕組みを協働で会議などを開き、しっかりと行動出来る事業を少しずつ実現させながら地域住民のニーズ、そして地域間の連携に発展させ日本の活力に寄与出来る動きになることを共に考えていけることが出れば良いと考えます。</p> <p>そう考えている地域住民のニーズに応えるアクションを各地でおこしてください。正直現在は、そのアクションが見えません。宜しくお願いします。</p> <p>地方分権型社会も国・道・地域の順番もありますが、国から住民というダイレクトな手法も、実際には可能な気がします。現在、そのような動きをとることで意志決定が早く効率的で安価であり、信頼を早く構築出来る斬新な仕組み作りにも早く着手してください。</p> <p>実際に、地域住民は待っています。当地域では、道路事務所所長の寛大な理解により道路事務所、3市1町の地方自治体、そして各種団体が真剣に会議を進めている段階です。間に入っているコンサルタント企業の方も熱心に地域住民の考え方に理解を示していただき、できるだけ地域住民の意見を尊重した活動をさせてもらっています。</p> <p>個人的には、とてもいい関係を築いていますが、参画している地域住民の中には今までの固定観念が残っていて、昔の開発局のイメージを持ったまま接している方もまだいらっしゃいます。</p> <p>早く、適度な信頼関係が全員持てる環境を作っていきたいと考えていますが、何かを決定する大事なジャッジは、道路事務所所長ではできない部分のつながりをもっと透明化にしていただければ、非常に地域住民にとっては将来展望や計画案出しやすくなるはずですよ。</p> <p>各開発建設部が持っている地域情報を、各地域住民に周知できる会合や勉強会があってもいいのかなと考えていますので、パブリックコメントの情報収集の方法や説明を各地域で地域住民とともに進めていくのも連携・協働の意味でも大切ですので、今後はさまざまな地域ぐるみでできそうな仕組みを道内各建設部の代表者でも集まっていたら、その情報提供をしっかりと地域に広く情報を流してあげる媒体を定期的に持ってみるのもいいのではないのでしょうか？</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
497	自然と共生し持続的で自立的な地域発展を促すためには、安全・安心に暮らせる社会基盤がまず必要だと思います。	北海道は比較的台風の直撃が少なく、大雨被害による規模は小さいイメージがあります。しかし近年の温暖化による異常気象が水害が多く発生しております。2003年8月の台風10号では道南、太平洋岸一帯に被害をおよぼし十勝支庁では河川増水による橋の損壊で車両が転落し5名の命が奪われました。その後も毎年大雨被害が発生しております。今年(2006年)8月の台風10号では、北見市、日高町、平取町、鶴川町で浸水被害が発生し避難勧告がだされました。国道をはじめ生活道路が寸断され断水被害、冠水による農業被害も甚大でした。大雨の度に通行止めとなる国道の通行規制区間が多数あります。規制区間の解消など自然災害に強い国土づくりを是非お願い致します。
498	日高地方に甚大な被害をもたらした台風10号を筆頭に台風及び低気圧等による交通関係の災害が依然として多い北海道においては、まだまだ防災面において整備すべき所が多く残っていると思います。当日高地方は漁業を筆頭に農業・畜産業が盛んであり、首都圏までも含めて各地に収穫品を供給しておりますが、そういった物資の流通能力のより一層の安定化のためにも、本取りまとめ案に示されている「安心・安全な国土づくり」は必要不可欠であると思いますので、確実に推進して頂ければと思っております。	
499	北海道開発に関するこれまでの評価・意義を見直し踏まえて新たに北海道開発の方向性を説明している本中間とりまとめに賛同の意を表します。	つい最近、各メディアにて「いざなぎ」を上回る好景気等と報じられておりましたが、同時に、本道においては好景気など感じられないといった道民の多数の声も同時に伝えられておりました。我々の従事する建設業界に至っては、好景気などという言葉はもはや無縁の物と思われる厳しい時代を迎えており、今後も不断の努力と先見性を発揮しなければ生き残ることすら不可能な状況となっております。単に不景気から脱したいという意味だけではなく、しっかりとした開発計画を立てて頂き、我々もそれに協力するという形で新たな発展の道を見いだしたいと思ったからであります。
500	上記の文の通り、北海道においては、農業者も含めて農村地域の人口減少が進んでいくことを考えれば大規模な法人経営や農外企業の参入など多様な経営に対応できるよう、省力化・コスト縮減に結びつく生産基盤の整備を推進することが重要と考えます。	わが国農業は、過去10年農業就業人口は約2割減少しており、農業就業人口に占める65歳以上の割合が約6割にまで増大する等、高齢化が急速に進展しています。また、北海道では、農家1戸あたりの平均経営耕地面積が約18.7haとなっているものの、都府県では1.3haにとどまっている等、土地利用型農業を中心に農業経営の規模拡大の動きは遅く、総じて農業の生産構造のぜい弱化が進行しているとの認識があるからです。
501	項目に地球温暖化対策を追加する。	地球温暖化対策を立案し北海道開発の役割を考える 北海道の役割として、次のことを強く主張が出来ると思われる、稲作の主要な産地は、現在東北以南されています、これが気象変動により北海道が稲作主要産地に変わり、北海道が日本の重要な食糧基地となる 又 温暖化により大都市の生活環境が悪化するため、環境のよい北海道を大都市市民の移住地として、提供することが出来る。 対策として ・異常気象には、防災、洪水、高潮対策等 ・海面上昇には、国土の減少、インフラの影響の対策 ・海水温上昇には、漁業等対策 ・農業には、気温上昇による作物の影響対策等
502	「試される大地」ではなく、「必要不可欠な大地」としての骨子を是非とも明言化されることを望みます。とともに近年の国内格差もさることながら道内格差をも、感じる事がここ道東では否めません。概ね殆どの社会資本整備が日本で最後に享受される地域です。道央圏あつての北海道だが、道央圏だけの北海道ではない。道内均一で同等のスタンダードの確立が望まれるところで	
503	日本の食のエネルギー自給率は40%と聞いていますが、世界の先進国(例えばフランス、ドイツ等)は100%近くになっていますと思われる。 日本の自給率を60%以上に上げるため、北海道はどんな役目をなすべきか検討していくべきだと思う。(自給率の向上は 国策としなければならないと思う。)	輸出企業、その他の条件で農産物を輸入していますが、国防 上も良くなく国内農業も衰退していくと思われる。 空知は農業者が多く活力はどんどん減少し、離農者も多く農地が荒廃していく。 日本の農業に危機感を感じている。
504	北海道総合開発計画は、期を重ねることに、よくなっていると思います。その中で、農業整備ですが、北海道は、日本の食糧基地でありますので農地整備(特に道南地区は道内でも遅れている)を進行してほしい。そして、品質の良い米を生産することにより、地産地消を進行出来るものとなるので、是非、お願いしたい。	
505	一般国道230号今金町～国縫間の道路整備を早急に実施してほしい。 お蔭様で、平成18年度は、美利河改良工事及び茶屋川改良工事が発注されましたが、残された区間の早期整備を宜しく願います。	
506	北海道開発に対して、そのあり方を巡って、批判や意見が種々ある。しかし広大な北海道を一つの同質的な地域として認識している事から、地域の個性を十分理解して貫く必要性が重要と思う。 各々の地域が有する特色をブランド化する事に力点を置いて頂きたい。	札幌市を中心とする札幌圏を発展させる事に依り、地域の特色ある生産物・観光等を相乗効果で売り出す。その為にも積雪寒冷地に於ける、交通ネットワークの信頼性の向上は不可欠である。 まだまだ、北海道のオリジナリティの高い先駆的、実験的施策を進める為にも「北海道総合計画 第6期」に大いに期待する。
507	現在迄の北海道経済の発展をみると、北海道総合開発計画が大きな役割を担っており、一定の成果が見られます。今後の計画を進めるに当たり、下記事項を要望します。	1. 経済流通・観光流通促進の為に、交通アクセスの整備(可能な限り2車線化の推進・積雪に備えた路側帯の整備等) 2. 北海道の基幹産業である農業を担う一環として農業用水路・農業用施設等の維持管理・リフォーム等を積極的に進める。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
508	公共交通機関の再構築を早急に実現し、安心・安全・いつも利用出来る交通体系の整備が必要	大都市(札幌近郊)以外では、モータリゼーションの変化により、公共交通機関の利用低下の問題がある。人が乗らないから、本数が少なくなり、不便になり、料金が高くなる悪循環が続いている。利用しやすく、便利な交通網の体系を策定すべきである。
509	総合開発計画策定の意義として、「国への貢献と地域の発展を図るかについて、明確なビジョンとして内外に広く示されるべきである」と掲げている点には賛同し得るが、Ⅲの部分になると、「国への貢献」はトーンダウンし、全体として北海道のための「内向きの取組」となっている印象を受ける。 「国への貢献」を掲げるならば、具体的にどのように貢献していくのかという姿勢を明らかにすべき。	例えば、北海道は単なる食料基地にとどまるものではなく、我が国の食料安全保障に積極的に貢献し得ることが強調されるべきと思う。
510	高規格道路、新幹線、空港などの高速交通ネットワークの構築を主眼において、国の計画として策定していただきたい。	北海道の都市は、本州と比べて広く散在し、北海道内を旅行するのも時間がかかります。冬はさらに時間がかかり不安定です。 雪に強い安心安全な高速交通ネットワークの整備を急いでいただき、海外・道外の方ももちろん、道民自身ももっと道内を旅行しやすくしていただきたいと思います。
511	北海道開発の意義として、「・・・自然環境・エネルギー問題・・・」と記載されていますが、生存基盤そのものを脅かす「地球温暖化による問題」を明記したほうがよいと思います。	地球温暖化は年々確実に進んでおり、日本国民の安全・安心にとって益々脅威となってきました。例として海面水位上昇による陸地の水没や浸食、また地下水の塩水化が著しくなり、国民の生活や農業に多大な悪影響を及ぼします。 また気温の上昇による健康と生命への影響そして地球温暖化に伴う海面水位の上昇が台風頻度・強度に大きな影響を及ぼし生命の危険が増加しています。 生物は気温上昇に伴う高緯度への移動が必要となりますが、幸いに日本列島は南北に長く、北海道はその最北端に位置しており、また広大で内陸も深く、近い将来日本における北海道の必要性が重要なものとなります。 国の計画は、世界の現況・将来を分析し、少なくともこれから100年を想定したベース上での10年計画が必要であると思います。 現在は、積雪寒冷な気象条件が北海道の地域特性ではありますが、北海道開発の意義の一つとして将来、日本国民の生命の安全・安心の地としての北海道は重要な役割を求められることとなり、その為の計画的なインフラ整備は必要不可欠であると思います。
512	日本の食料自給率は主要先進国の中では最低の水準であるのは周知の事実である。 北海道は日本の食糧国内生産量の約20%を供給しており、食糧供給基地として重要な役割を担っている。 地球規模の急激な人口増加に対応するため、輸入に頼ることなく食料自給率を高めることが日本における北海道の大きな役割だと思ふ。	北海道の広大で肥沃な大地は農産物生産に最適でありまた日本海・オホーツク海等により漁獲高は日本一である。 生産基盤を整備し新規就労者の促進を図れば、失業者対策にも大きく貢献し、日本における北海道の重要性をアピールする事ができると考えられる。 北海道は日本の切り札なのです。
513	第6期北海道総合開発計画の主要施策、施策の推進体制等について、十分な点検と改善点などが整理されており、また、新たな計画のあり方について具体的な内容が示されており、今後に多いに期待したいと思います。 日本全体からみれば高景気基調が持続する中で、北海道民の多くは、依然として閉塞感から脱却できない状況にあると、感じているのではないかと思います。 経済面のみならず心の豊かさを実感できるよう、積極的に新たな計画が推進されることを期待します。	特に、次期計画については、将来の世界・日本を見据えた中で、北海道の特徴を活かした地域社会形成に必要な内容(中長期的に取り組むべき基盤形成や人材育成に必要な事項)が十分盛り込まれていると思います。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
514	<p>北海道は戦後の引き揚げ者等の食料生産基地としての開発計画により公共事業が進められ半世紀を過ぎたいま、私達の暮らしは素晴らしく良くなりました。</p> <p>しかし、地球温暖化の影響もあり、異常気象による自然災害は毎年発生しており、北海道の経済発展のためには今後も公共投資が必要不可欠であると考えます。</p> <p>現在の北海道は過疎化が進み市街地を離れると廃屋が点在しており、遊休地が目立ち辺り一面原野と化し、20年ほど前の面影は夢のまた夢となっております。</p> <p>過疎化の原因の一つには国の農業政策に20～30年のビジョンをたてずその場しのぎの施策を行った結果、新しい事業が終了し借金を払う段階には次の施策が打ち出され、農家の借金だけが増えたことと考えます。</p> <p>これらのことから、活力ある北海道を創るためには道内のどこに居ても安定した生活ができる基盤整備が必要である。このためには、北海道の気候風土を活かし、地域ごとに農業生産と加工場を集約し、1次産品、二次産品及び製品として全国に北海道ブランドとして売り込むことが地域に雇用の場を創出し、若者が地域に定着することで過疎化を低減させ北海道の活性化につながると思います。</p> <p>食料自給率が40%台である日本でありながら、広い遊休地を持つ北海道を利用しない事が世界から見れば奇異に見えるのではないのでしょうか。これからは一律の施策ではなく多様性を取り入れた施策が必要であると思います。</p> <p>北海道は昭和30年代に戻ったと言っても過言ではない状況だと思います。違うのは中核都市に人口と産業が集中していることだけです。北海道総合開発計画で事業予算が歳出出来ないのであれば北海道総合経済計画に北海道開発法の条文を替える訴えも必要だと思います。</p> <p>地域に産業を興すとすればエネルギーが必要になりますがサハリンの天然ガスを国道40号線と12号線を通す事で日本海側及びオホーツク海側にも安価にエネルギーを供給することができ、本州の企業に太刀打ができるのではと思います。こうして、産業が興、人口が増加すれば地域の安全確保の必要性がさらに増大し公共事業の創出を生み、北海道の活力ある経済発展につながると思います。</p> <p>北海道に生まれ育った私としては、生き活きとした北海道にするため北海道総合開発計画を是非とも継続されることを強く望んでおります。</p>	
515	<p>北海道開発のあり方(1)基本認識、(2)北海道開発の意義に記載されている通り、北海道開発への批判・意見に対するの反論が必要になるが、納得させるだけのものになっていないのではないのか。</p> <p>それは、第6期計画の点検においても、今日まで実施してきた様々な施策が北海道においては価値のあるものとして表記されているが、国にとってどれくらい価値の有る成果であったかは、あいまいである。</p> <p>北海道開発は今後も必要であることを国にとっても必要課題であることを国の利益を具体的にし、その上で北海道開発の必要性を説得すべきである。</p>	<p>国にとっての利益が多ければ、北海道開発が他府県の開発より重要であることを認識させることができる。</p>
515	<p>バイオエタノールについては、単に新エネルギーとしての押さえではなく、長年開発してきた広大な農地の有効活用としての視点、地域振興の概念も含むべきである。</p>	<p>減反政策や後継者問題、負債等により休耕地、遊休地、耕作放棄地などが増えてきており、バイオエタノールのための作物工作を進めることにより、農地の有効活用が図られる。</p> <p>さらに、地域拠点を定めバイオエタノール工場建設により働く場の確保等地域振興を進めることも可能になる。</p> <p>国のエネルギー10%確保の中心地域として北海道を位置付けしていくことも重要である。</p>
516	<p>北海道開発は様々な団体、機関が進めて行く事になるが、特に北海道は新しい北海道開発計画を策定していることから、国と北海道のすみわけをしながらそれぞれの開発計画を策定していくことが重要であると考えます。</p> <p>国だからこそできるものと北海道が独自に行うものとそして、国と北海道が共同で行うものを整理すべきである。</p>	<p>国と北海道の役割分担ができることで、北海道開発の意義がより明確になるものと考えます。</p>
516	<p>私達は、人口の減少と高齢化の進展するなかで、北海道のような積雪寒冷地で主要な都市が広い地域に分散している地域にすんでいる者にとって、豊かさを実感できる安心で安全な生活ができる社会の仕組みや機能を求めています。北海道は、豊かな自然の恵みを受けて、日本の食糧基地としての役割を担っていますが、自然の恵みだけでは、安心で安全な性格を実感できません。そのためには、交通体系の整備が重要であり、北海道内主要拠点都市間を結ぶ高速交通ネットワークの早期完成を待ち望んでいます。</p> <p>高速交通ネットワークの完成は、地方と都市との格差を是正し、多様な生活環境の場を創生する社会資本となり、自然豊かな北海道に住む人々に安心・安全な生活の実感できる満足度の高い社会を提供することになります。</p> <p>自立する北海道を目指した「北海道開発計画」の立案を熱望いたします。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
517	<p>今度初めて第6期北海道総合開発計画中間とりまとめを読んで、北海道が抱える現状の問題点を良く理解でき又5年10年後の姿がイメージ出来、ぜひとも推し進めて欲しいと考えます。</p> <p>尚、本編で取りあげられている、少子高齢化と地域社会の過疎化と出産年齢人口の減少については、特に地方での福祉医療や教育等安心して子供を育てる事が出来る住環境対策の向上が望まれます。緊急時、近隣にある高度医療施設への移動では常に積雪・寒冷な地域での冬期道路は交通事故に遭い易く、安心して出産も出来ない現状であります。このため住居を移す人さえもいると聞いています。この事も地方での若い人の定住をはばんでいる一因となっています。</p> <p>地方では、2車線道路がほとんどで、追越禁止の区間も長く、このため時間帯や季節による交通渋滞、走行速度の低水準化になっています。又、冬期観光を考えると、2車線の一般幹線道路では走行速度の低下はまめがれず、万が一の事故は移動手段が大量のバスの場合大惨事になり、更に北海道観光のイメージダウンとなりかねないと思われまます。ぜひとも多車線道路への改良・市内道路のバイパス化を計り、安心・安全な道路・一定水準の走行速度など走行機能の向上施策をお願い致します。</p>	
518	北海道住民として、どこにでも誇れるような、魅力のある開発計画の策定を望んでいます。	人口の減少、少子高齢化社会において、道民の定住化を図る。
519	北海道の経済状況が公共事業の減少で悪化しています。公共事業は道内の経済に必要な不可欠と考えます。次期開発計画を策定し着実な事業の実施が必要だと思えます。	
520	<ol style="list-style-type: none"> 1. 民活は大事であるが、民活頼りにならない事 2. 地域財政状況の抜本的検証 3. 国民有地(原野、雑種地)活用への取り組み 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 民活叫ばれ、相当年数が経過しているが、過去の反省も大切な検討材料としてほしい。 2. 地域財政の実態は、ほとんどの国民・道民は知らない事が多い。夕張市の様に20数年の再建計画に市民は堪えうるだろうか。他の地公体にも、子供3分の1、現役3分の1、老人3分の1で、人口1人当たり、2百万の起債、簡保の借金ある所もある地域体力の事前検証が重要。 3. 道東、道南、道北の原野の植林事業等の活用と国の助成(北海道、日本、世界規模展開への発信)
521	今後も北海道の開発は組織的かつ計画的に進めて行くべき。～北海道総合開発計画の必要性和重要な役割を感じます。	先人達が築き上げたインフラ整備、すばらしいです。しかし、北海道はまだまだ立ち遅れを感じます。50年後を考えると、やはり、組織的、計画的な北海道の総合開発計画が絶対に必要と思えます。
522	<p>地球温暖化がストップし、好転すると思っている人は皆無と思う。今年のオーストラリアの異常気象の干ばつも全く関係無いと言えない様である。こんな事は今後、ますます増えるだろうと予測される。</p> <p>日本でも今後、温暖化により「リンゴ」は北海道以外では育たなくなると予測されている。野菜も同じ事が言えると思う。</p> <p>地球規模の人口増、異常気象による食物の生産減が拡大し、食料の輸入は難しくなると予想される。よって、北海道の食料基地としての重要性は今以上になる。食料自給率を上げる事は国家の使命である。</p> <p>最近の北海道は郊外で荒れた農地・廃屋が目立つ。120年かけて開拓された成れの果てである。このままでは、汗水垂らして開拓してくれた先人に対して失礼である。個人ではどうする事も出来ない。</p> <p>北海道を日本の食料基地と位置づける北海道総合開発計画を望みます。</p>	
523	地域独自のまちづくりを進めていくためには、現在の行政サービスの水準の継続を前提に考えています。都市近郊の地域が、水道の水源や温泉と自然による癒しの場として都市を支えていることをご理解いただき、行政サービス水準の維持を期待しています。	<p>私は、札幌市街地から約30km離れた定山溪連合町内会長を3年前から任されておりまます。</p> <p>かつて定山溪地区は、温泉による観光業、林業及び鉱業で成り立っておりましたが、産業構造の変化や閉山で近年は観光業一つに依存しています。</p> <p>このため、景気に左右されず「にぎわいのある温泉街」の形成のために、市内や道内外だけでなく外国人観光客を呼び込めるよう、温泉街中心地に公園や足湯の整備など、可能な対策は実施してきました。</p> <p>一方温泉だけでなく、身近な自然環境に関心を持つことで、リフレッシュの場の提供や、水道の水源地域を守ることに繋がっていきたくと考えています。</p> <p>また、温泉街に近接して、紅葉の名所である豊平峡ダムや定山溪ダムがあることから、これらと連携したまちづくりも模索しております。</p> <p>さらに、温泉街に不似合いな国道230号線道路脇の放置車両も、町内会と警察とが協力して撤去し、市街地や車窓からの景観を守ってまいりました。</p> <p>ここで、行政サービスに期待していることは、安心して定山溪温泉街に来られるよう、冬期の路面管理を十分に行っていただくことや、豊平峡ダム等を活用して、大雨の時でも安心して暮らせるようにしていただくことです。</p> <p>これらのことで、定山溪温泉街はオールシーズン型観光地としての基盤が強固となり、定住者の促進にも有利になります。</p> <p>行政機関から安全を提供していただくことで、私たちや定山溪温泉街は、都市に住まわれている方や外国から訪れる方々に、安心や安らぎを提供し続けていきたいと考えています。</p>
524	国道の緑地帯に花壇を設けているが、もっと美化につながる様な工夫、設備があった方がいい。ゴミのポイ捨てに対しての対策をしてほしい。	
	<p>提案：札幌の一極集中を避け、旭川を国防の要とした第七師団当時の戦略を再構築するべきだと思えます。旭川地方(道北全体を指す)を極東の国連平和基地とする。</p> <p>① 旭川空港を自衛隊(国際緊急援助、難民保護、緊急医療の支援基地とする)と共用し4,000m級の滑走路を2本以上作る。(新千歳空港のサブ空港としての意味を持つ)</p> <p>② 食糧備蓄基地としては、大雪山系の万年雪を利用した超大型氷室や大雪山系の地下水脈を利用した地下水超大型冷蔵庫に緊急食糧や医薬品の備蓄基地(世界的規模国連平和基地)を作る。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
525	<p>提案：留萌、稚内、根室などの港湾施設と旭川の高速度路化を急ぎ、この超大型備蓄基地から極東全体に航路を確保する。港湾施設を利用しながらユジノサハリンスク ウラジオストック、北方領土などの開発支援の基地、現地人の教育を含めた民間インフラ整備の支援基地。具体的には農業・土木・建築・介護・医療などをロシア人などを始め東南アジアからも職業的留学生を道北に集める。日本語学校として現在の少子化による排統合の高校などを利用する事や既存の小、中、高校に入学させて日本語を勉強する方法があるのでないか。昼間は職業教育的意味を込めて民間実習（パート・アルバイト）、夜間を中心に学校へ行く（屯田兵的発想）。ベトナム人などは仏教国で日本人の介護には良い人材となると思います。</p> <p>サハリン2など天然自然開発やパイプライン建設に直接開発協力することも大切ですが、医療・教育・福祉介護・農業（食糧支援を含む）・ホテル、レストランの経営のノウハウ・パチンコ、カジノ店の娯楽施設の提供・スーパー、電気器具などのアウトレット販売店等の民間レベルでの相互協力が重要だと思います。治安維持に関する民間協力、ガードマン会社の現地法人化など。金融機関も含めた極東、特に旭川、道北地方は北方圏の開発後方支援センターの中心となる地域だと思います。</p> <p>最後に、架空のトピックスとして頭に浮かんだ事を書いてみます。</p> <p>201X年、サハリン2で大爆発 発生！ 火災炎上中。サハリン市内が混乱している。 旭川地区から緊急支援隊、出動。旭川の医師団が100人規模で現地に向かった。 食糧や飲料水などは、備蓄庫から・・・稚内港より運送中。 道北各地より消防警察も現地に入る・・・</p> <p>ロシア大統領から迅速な対応に旭川地区自衛隊平和支援部隊の司令官に感謝の電報が入った。等等</p> <p>お正月が近いので初夢みたいなことを書きましたが、この地域をもう一度見直すきっかけになればと思います。道北は日本にとって、どんな地域なのか？世界にとって、極東アジアにとって・・・？ 屯田兵の時代から防人としてのこの地域を守ってきた先達に敬意を表しながら、未来の道北、北海道の生存領域（ドメイン）を探っていく事こそが今の道民、市民、町民・・・日本国政府にもとめられるのではないのでしょうか。</p>	
526	<p>第6期北海道総合開発計画の点検と新たな計画の在り方の報告書とりまとめにあたり、新たな計画策定の必要性についても検討されているが、北海道の開発計画の策定は是非必要であり、国が何を北海道に求め、北海道が地域としてどう日本全体に貢献していくのかの方針を明確にしていくべきである。</p>	<p>北海道は、北海道開発法に基づき、その時々々の国の課題、要請に応えるべく、種々の資源開発が計画的に進められてきた。その結果、居住人口、食料増産、石炭等の鉱物資源供給と時代の要請に応え、大きな成果をあげてきたことは事実である。</p> <p>最近、各地域の自立と言ったことだけが話題となることが多く「北海道を特別扱いにする必要はない」「国が関与すべきではない」等の議論も聞かれるが、北海道が自立しなければならぬと言ふことと国が関与すべきではないと言ふことは別問題である。</p> <p>石炭需要が最盛であったとき、北海道は国の要望に大きく貢献して来た。その役割を終えた現在、それら地域の多くは現在非常に厳しい状況にあるが、では、次に北海道がどう日本に貢献していきつつ自立していくべきかは、国、北海道、地域が一体となって考えるべき課題であり、国土形成計画等と整合を図った「北海道総合開発計画」は是非とも必要な計画であると言わざるを得ない。</p> <p>国際競争、少子高齢化等、日本全体が抱える諸課題の中で北海道イニシアティブを発揮できる計画を是非策定すべきである。</p>
527	<p>放送大学 丹保憲仁 学長がおっしゃっていた北海道のあり方、北海道は何ができるか、という視点で中間とりまとめを見ますと、「長い目で北海道の開発に期待しよう」、「50年後には北海道があつて良かったねと思えそうだから頑張ってもらおう」と国民に思わせるような語りが薄い気がしました。</p> <p>東京スタンダードではなく、独自に食糧問題、エネルギー問題、防衛問題、環境問題などについて北海道が持っているべきもの、持つべきものを示すことができると良いと思いました。</p>	
528	<p>広域分散型社会を形成している北海道において、地域経済を支える公共交通機関の利便性の向上と主要都市間を結ぶ交通ネットワークの整備が必要。</p> <p>特に頻発する自然災害に備える防災対策、及び積雪寒冷地という冬期間の生活環境の維持に向け、総合的な対策が是非、求められる</p>	<p>中央においては、財政的な理由から「道路特定財源の一般財源化」に向けての議論が進みつつあるが、1次・2次産業の更なる発展が北海道経済の重要な役割とすると広域分散型の地域事情から、交通網の整備は不可欠な要因である。更に環境変化によるものか、台風や冬季の集中的な豪雪や地震などの自然災害も頻発してきており、道民の安全・安心を確保する上でも地域のインフラ整備にこれまで以上の配慮を頂きたい。</p>
529	<p>北海道は日本国土面積の22%を占め最北端に位置し安全保障の面からもその在り方は我が国にとって重要な意味を持つと思います。</p> <p>現在、経済再建や子育て支援、地域主権に向けた取り組み等がまだ道半ばの状況であります。道内経済が冷え込んでいる中で必ずや北海道総合開発計画を策定する事が必要であると思います。</p>	
530	<p>かつて北海道は、日本のエネルギー基地として開発され発展してきたが、現在は食料の生産基地として将来に望みを託されているが、私は違った観点から意見を述べさせていただきたいと思います。</p> <p>たとえば、日本では景気悪化や少子高齢化、ライフスタイルの多様化などにより、スキー場経営は成り立たなくなり、道内ここ2～3年で十数か所のスキー場が廃業に追い込まれています。しかし、世界的には地球温暖化が進み、スイスでは低標高にあるスキー場は雪不足の為閉鎖され、スキー客が2000m以上の標高に集中し、高山生態系への影響が危惧されている。しかし、北海道は未だ雪質には恵まれ、近年ではオーストラリア、韓国など外国人スキーヤーが集まりだしている。このことはあくまで一つの例ですが、北海道は今後広大な自然を生かし観光産業を通じ外貨を獲得し、日本の観光基地として発展すべきだと思いますが、それには本州より未だ遅れている道路網、ライフラインの整備などが必要絶対条件だと思います。</p> <p>わが国の面積の22%をしめる北海道は、いつの時代も日本の国土を守る基地としての役割を担い、われわれ北海道民には人口の流出を食い止めなくてはならないという使命があります。未だ景気の低迷に苦しんでいる北海道にとっては、北海道総合開発計画は重要な役割を果たすと思います。</p>	
	<p>都市と過疎地域の地域間格差拡大による懸念と国の支援</p>	<p>本町のような多くの過疎地域においては、高齢化の振興、人口の流出のため、地域産業が停滞し、生活基盤の格差が残されている等依然厳しい状況にある。また、地球温暖化による環境対策を考えると国土保全などの施策、とりわけ農山間地域の活性化が不可欠な状況である。そのため、地域間格差の拡大が懸念される今日の状況を考えると特に北海道における国（北海道開発局）の役割（支援）が益々求められるところである。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
531	中山間地域における農業施策と支援	1) 食料供給力の強化と食に関わる産業の高付加価値化・競争力の強化において記述されているところであるが、本町においての農業施策として、中山間地域での直接支払制度や農業生産育成支援事業、新規就農対策事業を単独事業として実施してきたところがあります。このことは、本町基幹産業の活性化と不耕作地の拡大を防ぐ観点から一定の効果を上げてきているところでもあります。しかしながら、今日の財政状況から縮小が余儀なくされている現状であり、環境保全対策上重要な施策と考えますことから、国としての方向性を示す必要があると考えます。
	北海道の森林施策と支援	北海道の森林についての記述がなされ、方向性は理解するところであるが、本町の森林を巡る状況については、木材価格の低迷、林業労働者の高齢化などの要因により、放置林や伐採した後の無立木の拡大が懸念されるところであります。そこで、町としては、町有林振興や町有林整備が進めてきたところであるが、今日の地方財政状況が厳しい状況だけに、将来事業を進めることが困難になることも推測される。よって地球温暖化防止、自然環境保全など考えると山元主産地としての本町の問題としてではなく、広域的な連携や国の支援策が求められるところでもあります。
	中山間地域の役割	集約型都市構造の転換や田園コミュニティ地域の形成として記述されているところであるが、中山間地域の形成として、一項目起こす必要があると考えます。； 北海道の多くの自治体は、本町のような小規模自治体が多く存在し、過疎、すなわち著しい人口減少や地域産業の不振といった問題を抱えている。 また、環境保全の問題を考えると、中山間地域の果たす役割は大きいと思慮する。
	広域交通ネットワークの整備と冬期間の維持体制	広域交通ネットワークの構築の中で広域的な生活圏を支える交通ネットワークの整備が必要であるとの記述があるが、道路網の整備は地域活性化の役割を果たすために重要な施策であると考えます。そのため、国道240号線の交通安全対策や道道屈斜路津別線の冬期間の通行、保健福祉医療や産業道路としての道道北見津別線の改良は、本町にとって、観光や物流ネットワークを構築する上で重要整備路線であります。また、冬期交通の信頼性向上の記述の中で、国道、道道、市町村道の除雪体制の更なる連携が必要と考えます。
532	<p>今後の北海道の発展戦略の機軸をもっと鮮明にすべきである。今後、北海道において最も成長性があるのは「農業」を中心とする産業群(食品産業、観光産業、バイオ産業、エネルギー産業、物流産業、情報産業、ライフスタイル産業等)であり、これらの産業群を国際競争力のあるものとするために、各分野の政策・事業・資金等を統合化し、重点的・戦略的に投入していくという骨太のメッセージが欲しい。</p> <p>また、北海道の農業は、日本全体の農業政策・制度の枠組みの中では、潜在的な生産力が十分発揮できないことから、中国をはじめとする東アジア地域の経済発展と農業生産力の低下、環境問題の深刻化という状況をとらえ、北海道の農業生産力、高度な農業技術、環境技術等を東アジア地域との経済圏の中で積極的に展開していくという視点を強く打ち出すことも必要である。</p>	
<p>北海道らしい余暇・生活空間の形成に向けて ー北海道観光に資するアウトドア活動の振興ー</p> <p>1. 第6期総合開発計画におけるアウトドアレクリエーション関連施策の位置づけと点検結果について</p> <p>(1) アウトドアレクリエーション関連施策の位置づけ(現状認識) 国民のライフスタイルの多様化に対応していくため、北海道の豊かな資源や環境を活用したアウトドア活動の役割を示していますP13)。 上記を受け、『1 国民の多様な自己実現に対応した余暇・生活空間の形成』において「オートリゾートやスカイスポーツなど北海道の広大な空間を生かしたアウトドア活動振興のため、広域的な余暇活動基盤となる施設整備を推進するとともに、活動拠点のネットワーク化とアクセス性の向上、各種関連情報の提供を支援する」P30)と明確に位置づけています。</p> <p>(2) 点検結果について(意見) 「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」に関する点検結果には、特にアウトドア活動振興あるいはオートリゾート、スカイスポーツ等に関する記述は見あたらず、どのような評価が行われているかは不明です。 スカイスポーツは空域資源に恵まれたフィールド適地の発掘調査が進み、スカイスポーツ相互の連携充実がテーマとなっています。さらに拠点的フィールドについては、その有効活用の一環として本州の愛好者クラブとの交流や体験愛好者、見る愛好者などが参加しやすいスカイスポーツ環境づくりが重要なテーマとなっています。</p>		

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
533	<p>2. 新たな計画のあり方について (意見)</p> <p>(1) 観光レクリエーション関連に関する記述全般について 今回事された「新たな計画の在り方」に関する観光レクリエーションに関してはⅢ-1-(1)-2)「成長産業としての観光」としての記述があります。内容は観光空間づくりと観光産業振興の2点に絞られていますが、そうした目標を達成するためには資源管理や社会資本整備を始め総合的な施策として展開していくことが必要であり、現在の記述では不十分と考えます。 特に、総合開発計画という計画の趣旨からすると、社会資本が果たす役割や観光振興に資する社会資本整備の方向性が不明確であり、観光振興を念頭にいた量や質についての整理が必要であると考えます。</p> <p>(2) 既往観光関連基盤の活用や連携による新しい価値の創造 上記の観光に資するハード・ソフト両面の社会資本整備の一環としてスカイスポーツは“遊ぶ”機能を支える観光レクリエーション基盤として整備が進められてきました。今後は、これまでストックされてきた施設やプログラムの一層の活用を図ると共に、旅行者の安全で快適な広域周遊を支えるため、相互のネットワークを図ると共に、他アウトドア関連施策ならびに観光関連施策との連携を図るなど総合的な事業推進により、周遊性に富んだ新しい観光レクリエーション価値を創造していく必要があると考えます。</p> <p>(3) 観光レクリエーションの多様な効果を踏まえた個性的な観光戦略 「新たな計画の在り方」で“観光”は主にその経済的効果を主眼として記述されています。しかし観光レクリエーション振興の効果は経済効果だけではなく、人材育成や健康づくりなど広範囲に亘っています。中でもアウトドア活動は子供の情緒教育や人材育成、自然環境意識の向上を始め広範囲に亘る効果も大きく、今後の北海道の在り方やそれを支える人材づくりといった面でも、北海道の特性を活かした個性的な戦略として位置づけていくことが必要であると考えます。</p> <p>以上のような観点から、「新たな計画」においても北海道の有する豊かな自然資源やこれまで培ってきたスカイスポーツネットワークを始めとしたアウトドア活動基盤を活かすとともに、他観光基盤整備施策との連携を図りながら個性的で競争力のある北海道観光を打ち出していく必要があるものと考えます。</p>	
534	<p>北海道の振興、活性化にとって、農業振興、観光振興、企業の起業化育成・支援、企業誘致、人材育成、研究開発が重要と思いますが、その基盤として交通関係の基盤による競争力の強化が重要と考えます。特に広大な北海道においては、高規格幹線道路の早期整備が重要であるとともに、他方最重要なのは、冬期の道路の除排雪です。冬季除排雪の拡充・充実が北海道の発展と歴史的に見て深く連動しています。今後財政制約の中で、選択的、重点的な冬季道路交通の確保の戦略が重要と考えられます。また、既に整備されたインフラの老朽化が問題となりつつあります。特に北海道においては防災対策の観点からも重要です。このことについてのアセット・マネジメント的な施策、戦略を立てることも大事であると考えています。よろしくご検討のほどお願いします。</p>	<p>消防勤務であり、救急患者の生命を預かるものとして、今の財政制約の中にあって道路交通の確保に大変な危惧を抱く者として、一言意見を述べさせていただきます。</p>
535	<p>1) クリーン農業の展開が重要 2) 暮らしの多様な選択を実現するネットワークの構築 3) 安全な地域社会の実現</p>	<p>1) 良好な自然環境保全が食料基地の高付加価値を生む(汚染土壌の撲滅、畜産業による水質汚濁、糞処理) 2) 人・物を移動する交通基盤整備が重要 特に港、空港等結び、製品、生産物、観光客の移動及び地方に住居して居ても都市部の生活、文化、医療を共有できる高規格幹線道路の早期完成(建設業救済のための事業は不可) 3) 緊急避難、災害防止、情報の共有化等で安心して住居可能な地域の確立</p>
536	<p>・雨天、夜間でも視認しやすい区画線の導入 ・排水性の良い舗装の導入推進 ・凍結路面抑制の為に道路環境整備(路面の改修、塩害の少ない融雪剤、凍結防止剤の使用)</p>	<p>・雨天、夜間、冬期等、悪条件下ではまだ、安全、確実な道路環境とは思えない。</p>
537	<p>苫小牧港西港区の混雑解消と航行形態の改善</p>	<p>・船舶の大型化、入航隻数の増加により航行形態を一方通行路とする。 ・苫小牧東港区の早期整備と物流基地の強化</p>
538	<p>海水面の潮位差を利用して動力を得たい。</p>	<p>苫小牧東部には広大な土地があり、又、海に面しているので、陸地を掘込み、海水を導入し潮位差を使い発電する。 石油、石炭を使用しない無限、又、グリーンなエネルギー</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
539	美原大橋が完成し、新千歳空港と石狩湾新港地域を結ぶ道央圏連絡道路の整備が進められているが、これを有効に利用するため、道央自動車道、国道12号線、道道江別恵庭線、JR函館本線などが近接する陸・海・空のすべての交通結節点である江別東IC周辺の開発を急ぐ必要があるのではないのでしょうか。	北海道の景気低迷の長期化は札幌市内住宅地の地価下落を招き、その影響で札幌市周辺都市の人口逡減（少子高齢化を含む）、経済活動の低迷（駅前商店街の空店舗）、地域の生活環境の悪化（除排雪の負担）等と都市としての機能が非常に悪化してきていると思います。 美原大橋は美しい形と機能を有する立派なインフラですが、これを活かした交通ネットワークを構築することでより効果的な投資となり得ると思います。輪厚PAでは民間主体で複合プロジェクトが始まるようですが、一方、江別東ICでは行政主体により流通業務団地の造成が行われるようです。 この計画を早期実現し、グローバル化の中で既存の河川防災センターの“道の駅”や情報基地化で観光面にも配慮した公共投資を集中的に行うべきであると考えます。最近、江別圏域は“江別小麦”など食料供給基地として注目されています。 国内はもとより海外への最適なアクセス拠点として流通産業等を積極的に誘致することから雇用が創出され、江別圏全域に相乗効果が発揮され、活性化されることを期待します。
540	開発の遅れが投資効果発現の遅れをもたらし、人口の流出、地方離れを加速し、従って地方に高齢化社会をもたらし、このままでは地域の崩壊も考えられる。投資効果発現の早期の実現性について「地域連携会議」等を積極的に活用すべき。 道東地区については世界自然遺産登録に見られるように、優れた自然環境、魅力溢れる海・農産食材の提供など、食・観への要因は充分にある。 そのための保存の努力と、雪寒に耐える道路・河川・海岸などの一体的整備促進が必要。	
541	「北海道の優位性である豊かな自然環境、冷涼な気候、内外の人との交流に積極的に進取の気風に飛んだ開放的な気質などを活かしながら」とあるが、特別遺跡五稜郭跡をはじめとする歴史的・文化的遺産についても、北海道の貴重な観光資源であるほか、平成15年9月の北海道・北東北道県知事サミットにおいて、北東北から道南・道央につながる地域を「北の縄文文化回廊」として位置付け、地域間交流や情報発信を行いながら、魅力ある地域づくりを推進することとしていることから、これらについても記載していただきたい。	函館市は、幕末の開港都市として、異国情緒あふれる歴史的なまちなみが保存されるとともに、特別史跡五稜郭や旧岩船氏庭園（香雪園）などといった遺跡や名勝など、歴史的・文化的な観光資源に恵まれ、年間500万人近くの観光客が来訪していることから、観光産業は当市の基幹産業となっており、今後、さらに観光振興に取り組むこととしています。 また、函館市の南茅部地域には、縄文時代の大規模な集落等が多く、重要文化財「中空土偶」をはじめ、世界最古の漆製品や国内最大級の馬蹄型盛土など、縄文時代の貴重な考古資料が数多く発見されており、これら縄文遺跡群を活用して、生涯学習の一層の推進を図るとともに、広域的な縄文体験ルートの形成など、観光の振興と連動した地域づくりを進めるほか、コア施設として（仮称）縄文文化交流センターの整備に取り組むことになっており、歴史的・文化的な観光資源についても、北海道の貴重な財産であると思います。
541	「IT産業・バイオ産業をグローバル産業として育成することが重要」としているが、東アジアをはじめ、世界的に水産物の消費が拡大し、海洋の環境や資源に対する関心が高まっていることから、水産・海洋に関する産業の創出・育成についても記載していただきたい。	函館市には、北海道大学水産科学研究院をはじめとする多くの学術・研究機関や様々な水産・海洋関連産業が集積しており、地域の特性や優位性を活用し、産学官の連携を進めることにより、「国際的な水産・海洋に関する学術・研究拠点都市」の形成をめざす「函館国際水産・海洋都市構想」を推進しています。 この構想の推進により、新しい産業を創出するとともに、調査船・練習船の寄港や学会の開催などにより研究者が集い、体験学習などを通じて市民と海とがふれあうなど、イタリアのナポリやアメリカのウッズホールのような、研究と観光、市民が一体となった国際的な水産・海洋都市の形成をめざしていることから、農業分野ばかりではなく、水産・海洋の分野における産業振興についても光を当てていただきたいと存じます。
542	交流基盤として、空港、新幹線について記載されているが、全国的にクルーズ需要の拡大が期待されていることから、旅客船ふ頭の整備など港湾整備についても記載していただきたい。	函館市では、クルーズ船の入港が増加していますが、旅客船専用ふ頭が未整備なため、現在は、中心市街地や観光施設が集積した地域から離れた港町ふ頭に停泊している状況にあります。このため、中心市街地にあり、公共交通の利便性が高いJR函館駅に隣接した若松地区に旅客船ふ頭の整備を計画としており、早期に整備されることにより、新たな賑わい空間が創出されるものと期待しています。
542	苫小牧市近接の樽前山噴山による影響問題	苫小牧市近接に樽前山噴山による火砕流・土石流・泥流等による災害の起きる虞があるために、保安対策・治水対策・情報等の整備を早急に行う必要がある。
543	工事・その他の事業等に関して積雪寒冷地な気象条件の中でのコストダウンが難しいため事業採択時に再評価しコストの観点からの見直しをする。	積雪寒冷な気象条件など北海道の地域特性や規制や基準（北海道スタンダード）の導入など先駆的、実験的取組みが始められていると思うが、地域性も地域性・内容も十分考慮し再評価し発注すればコスト節約ができるべきかを再検討するべきではないでしょうか。
544	北海道は、地域特性や豊富な資源に対して、我が国の食糧基地確保・日本経済のさらなる発展等への期待から、重要な役割が求められています。 北海道の四方を海に囲まれた広大な大地の中で、その役割をさらに促進させるためには、地域の活力増進と活発な経済活動の発展、そして、生産性の安定を図るため付加価値の創出による民間資本の競争力強化が必要であります。生産地と消費地を結ぶ時間短縮による移送コストの低減、道外からの投資資金を道内で循環させる環境整備を促進させ、地域経済の発展を図らなければならないなど、多くの課題が山積しております。 活力ある地域経済社会の形成に向け、主要地域を繋ぐ高規格幹線道路網等の早急な整備など、地域を支える基盤整備が急務となっておりますが、広大なゆえに割高となる整備コスト等の解消策は、国、地方自治体の適切な役割分担により行って行くべきと考え、時代の要請に応えるためにも、「北海道開発局」が担う役割は多大となっており、今まで以上に北海道総合開発計画に基づき整備促進をさせることが重要であると考えます。	
545	昨今において北海道開発局の存在意義が議論されているが、広範に点在する都市と集落及び日本経済の発展に大きな影響をもたらす観光・産業の活力の維持・発展について、周辺を海に囲まれ広大な面積の中、他府県と同様の施策では現状維持すらも困難なことは明白である。 北海道特有の多様な資源・特性を有効活用していくためにも、ネックとなる移動時間及び利用者負担の低減、有効活用に向けた各種開発などの施策が不可欠である。 国への貢献と地域発展という施策推進の目的及び整備コスト等を、地方自治体の努力に求めることには限界があり、国策として進める必然性がある。 北海道特有の特性から独自の施策として進めることが必要であり、今まで以上に「北海道開発局」が担う役割は多大であり重要であると考えます。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
546	<p>北東アジア、西方をロシア、ハバロフスク及びウラジオストック、南方を、中国大連、東方を北海道択捉島まで北東アジア経済圏と考えて、各々の地域特性を出したゾーニングを北東アジアグランドデザインとして打ち出す。(各国間協力は重要になります)ヨーロッパ、バルト海沿岸諸国に見られるように、海洋交通を発達させ、その中継基地として、北海道が位置し、物流、及びエネルギー供給の拠点として経済圏を確立する。</p> <p>2国間貿易を行うのではなく、3・4国の中間貿易を果たすことにより、海洋物流のロスを減らす。</p> <p>また、北米向け海洋交通の要所としての働きも可能である。</p>	<p>北海道は、日本海・オホーツク海・太平洋を有しており特に、津軽海峡は、ユーラシア大陸と北米との海運の要所となっています。現在世界的に製造業は、ジャストインタイム方式に移行しており、その為、必要な時に必要な数だけを供給出来るシステムが求められています。今後、北海道が主導的な立場をとることで北東アジア及び北米に対する新たな物流戦略を展開することが可能です。</p> <p>問題点として、インフラ整備にお金がかかりすぎる(日本のコスト高)と世界一賃金が高いと言われる日本で、中国などの低賃金と渡り合うことは、現在不可能に近いと考えます。故に我々日本人は、インセンティブ(ハイコンセプト)な部分で対抗をすることが、今後の国際社会で必要になってくる事が考えられます。</p> <p>そのためには、高い質の教育と人的資源の供給が不可欠であり、言い換えれば、北海道を人的供給地として確立することも考えられます。</p>
547	<p>北海道総合開発計画策定の意義</p> <p>北海道総合開発計画の策定についてこの度、第6期計画に引き続き新たな北海道総合開発計画の策定を検討しておりますが、以下の理由から、計画策定の手法、構成など転換を図るべきではないでしょうか。</p>	<p>今回の策定背景は前回までと異なり、これまでの北海道開発庁から国土交通省の組織内の北海道局を窓口とした国土交通省の長期計画となると考えられます。道州制の検討を含め転換期における計画となり、性格・位置づけも変わるものと思います。</p>
	<p>北海道の取り組みと方向性</p> <p>次の3点を最重要課題と位置づけて計画の実施を図られてはどうでしょうか。</p> <p>①食料供給基地 ②観光立道 ③科学技術振興</p> <p>(理由)</p> <p>①について 中間とりまとめにおいても詳記されておりますが、今世紀中に世界的な食料危機が予想されます。日本国の食料安全保障に対する北海道の役割は極めて重要になるものと考えられます。農業や水産業の一次産業をはじめ食品産業や流通産業など食に係る産業を総合的に政策検討し、北海道をわが国の食料供給基地として成熟させることは最重要課題であると思います。</p> <p>②について 四季の明瞭な北海道は世界有数の観光地です。豊かな自然環境を生かし、ホスピタリティや交通網の整備などソフト・ハード両面の充実を図り、雇用までも含めた総合産業として観光産業を振興・発展させることは、今後の北海道の発展にとって極めて重要であると思います。</p> <p>③について 資源の乏しいわが国にとって科学技術の振興は極めて重要な課題です。北海道はこれまで製造業等の二次産業の集積が少ないといわれてきました。近年は、道内のIT技術やバイオ技術の発展はめざましく、農業や水産業においてその技術を活用し大きな成果をあげています。 これらの技術をさらに向上・発展させる環境整備を早急に進めるべきと考えます。</p>	
	<p>社会資本整備の重点整備</p> <p>上記最重要課題を着実に実施するためには、空港・港湾・道路網の整備が欠かすことは出来ません。早急に計画的・重点的に整備することが必要であると思います。</p> <p>空港の整備については、新千歳空港をアジアのハブ空港として位置付けて整備を促進し、北欧などとの距離的な優位性を生かし国際的な物流拠点として道産の農畜産物・水産物(二次加工品を含む)の輸出や諸外国産品の輸入窓口とする。(CIQの充実を含む)</p> <p>さらに、地方空港の整備を促進し地方拠点都市と道内はもちろん国内・国外の物流の活発化や観光客受け入れの促進を図る必要があると考えます。</p> <p>そのためには、空港・港湾と地方拠点都市間の交通網を重点的に早期に整備し交通の時間距離を短縮することが必要であると思います。</p>	
	<p>道州制の方向性</p> <p>道州制特区推進法の施工など新しい計画の期間内には道州制に係る施策が進められることになると考えられます。「中間とりまとめ」の中には、道州制についての記述がありませんが、これらを含めた方向性を示されるべきではないかと思えます。</p>	

番号	ご 意 見 (意見) (理由)
	<p>1、治山治水について、 ①天塩川の治水について、最近の情報ではもっぱら「サンルダム建設」の諾否が論じられていますが、私は「ダム」に頼らない治水を主張します。 それは、「ダム建設」は100害あって一利無しという言葉がありますが、サンルダムについての地元説明会に参加してその必要性を聞きましたが、いずれの理由も実態に沿わないもので建設理由にならないことです。 特に名寄市の「水道源水確保」については、人口予測が大幅に減少しており、現状でも年々供給量が減少していることです、市の理事者は「交流人口の増加」を理由に挙げていますが、その差「日＝4千人」の交流人口など収容も出来ないしそんな予測自体がダム建設のための付けた理由だと指摘しておきます（そのために市民は水道料に加算をされています）。 また、水力発電については、1、700KW程度程度の発電施設は、コストの安い風力発電所を1基建設すればよいことだし、現状の水力発電や風力発電所を完全に稼働させることで十分なはずである（現状の風力・水力発電施設が休止しているのが多い）。 さらに、洪水対策であるが、サンル川の集水面積から見て「天塩川の洪水」に与える影響は名寄市の内淵下流域への影響が考えられるが、河川敷断面が大きくなることからその影響は極めて小さく、洪水調整能力は他の方策（旧河川敷に堤防構築し一定水位を超えた時その旧河川に導水する）を考えるべきである（自然維持の上でも適切な方策だ、旧河川の浄化にもなる）。 ②最近の集中豪雨は道内の中小河川氾濫を引き起こし中山間地集落に大被害を発生させている、集落周辺の森林は2次林（低樹齢広葉樹林かカラマツ人工林）が多く間伐などの手入れが行われていない放置林であり、集中豪雨などの災害に弱い森林が多い。 治山治水の面から、こうした里山の森林を健全な保水機能のある森林に育成することが重要である。そのための投資を行い無立木地などへの植林、保育保護等の施業を確実に行うこと。</p>
	<p>2、道内の自然を護る施策について、 ①道内の河川・森林・山岳・海岸・湖沼などの自然を護る為、自然保護監視人の増員や放棄ゴミ廃棄物（機械・自動車・家電・家具・建築廃棄物など）の収集を公費で早急に行うこと（放置しているので廃棄物が増える）。 また、入り込みの多い山にはトイレを設置すること。 さらには、畜産排泄物の垂れ流し（野ざらし）を法に基づき確実に管理するよう指導を強めること[法は施行されたがまだまだ放置が多い]。 ②河川などの自然復旧について、 釧路川に代表される、開発優先が招いた自然破壊（湖沼など乾燥）の復旧については、地域の自然保護団体などの意見を聴集して復旧計画を樹立すること。 ③海岸保全林・内陸防風林の整備などに投資をふやし充実を図ること。 ④無駄な林道や自動車道による森林破壊を止めさせること。</p>
548	<p>3、北海道の基幹産業に投資を増加すること。 1) 農業基盤の整備に投資を。 ①家畜排泄物処理（堆積上など）の徹底を図るため、国の投資で施設を整備し「貸し付ける」等の施策を講じる事。 ②休耕田を有効に活用するために、収穫した米を全量国が買い入れ、加工して海外援助物資として活用する制度を確立すること（地球温暖化で穀物不足が予想される）。 ③高価格作物の栽培技術の開発・普及・流通などについて、産・学・官による研究開発機構を整備すること。 ④土地改良区による開発・整備・維持負担が減反政策にもかかわらず、水利権の見直しが行われず、負担させられている。この矛盾を解消し、適正な現状に合致した水利権割合にし、その負担も適正化を図ること。 ⑤農村地域の集落維持のため、住居施設・家畜飼育施設などの集団化を図り、経営の合理化協業化、生活環境の健全化（少子化の中で子供の孤立化を防ぎ健全発育を促す）を図ること。 ⑥農産物の加工「付加価値生産」・流通体制の整備を図ること。 2) 森林の整備に投資を拡大し雇用の場を作ること。 外材に依存している木材関連産業は、国内の森林・林産業を衰退に追い込みましたが、地球温暖化と世界的な災害多発の中、地球規模で森林保護重視の時代に入りました。今後も外材依存を続けることは不可能になります。 早急に国内森林の整備、生産力回復が求められています、国内森林の整備・生産力拡大に投資を行い、災害の防止・水源の涵養を図り、農山村の雇用拡大に寄与し地域に青年を呼び戻し、地域の再生を図ること。 3) 沿岸漁業の再生を図る投資を拡大すること。 沿岸の養殖漁業の技術開発と普及を図り海産物の増産を図り、沿岸漁業の再生により、漁村に雇用の場を拡大すること。</p>
	<p>4、自然力（太陽光・風・水・雪・温度差など）を活用したエネルギーの開発。 自然を破壊し、地球温暖化を推進する化石燃料時代から自然力活用時代に換えなければなりません、また将来に多くの課題を残す核燃料の使用もやめなければならない。 北海道には未使用の自然エネルギーが沢山あります。 これまで、効率優先の施策を行ってきたことが地球温暖化原因を拡大してきた、今後は、温暖化防止を前提に産業を考える時代であり、産業施策は全てにおいて自然にやさしい産業で無ければならない。 そのためには、全ての産業のエネルギーとなる電気は、自然エネルギーを活用して取り出すことが必要だ。 太陽光エネルギーによる発電・暖房・給湯など、風力を活用した発電・動力・換気など、水力による発電（小規模自然流水利用による）・動力・冷房など、雪利用による冷房・貯蔵・生活用水など、温泉・地熱活用の発電・暖房など・・・ 産・学・官の協働による研究開発・普及を進めることで、あらゆる可能性が考えられる、効率にこだわり将来に無責任な施策は地球の滅亡を早め人類の生存を脅かす。</p>
	<p>5、無駄な自動車道より「救急ヘリ」を全道に。 幹線自動車道の建設に莫大な税金が投入されていますが、途切れ途切れの自動車道ではその役割は果たしません。 既設の国道と平行して建設している北海道縦貫道路の旭川以北などは無駄の見本であり、国道の整備で十分に役割を果たすことが可能である。 この無駄な自動車専用道路に投資している予算を、「救急用ヘリ」の購入に当てたら全道のあらゆる地点に救急ヘリを配置（自衛隊基地）出来る。人命救助だけでなくあらゆる機能を備え災害出動などにも活用できる。 自動車専用道路整備要求の理由の一つに救急自動車の運行を挙げる人達がいるが、この自動車道（インターチェンジ）までの輸送時間はどうするの？・・その間にヘリなら輸送を完了するでしょう。 また、平行して走る道路の維持（特に除雪）の経費は莫大な税金の無駄になる（今後その負担が地域負担となりかねない）。 インターチェンジの人件費（24時間）は誰が負担するのですか（受益者負担などと言う理由で地元負担となりかねない）。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<p>6、災害に伴う被害の復旧費は全額公費で。 台風・地震・噴火・津波・大雪・雪崩・土砂崩れ・水害・竜巻等など北海道の自然災害は数え切れない種類に及ぶ、その被害も予測不能であり保険制度だけでは被害者を救済できない現状にある。 道民の多くは通常定められた納税をしている。こうした災害に被災したときぐらい国の援助が無ければ「国を愛する心は育たない」。 税金の無駄遣いをしている、国が、国民を救済しないのでは、国民の心は離れるばかりだ、自然災害の救済は全額公費で負担する制度の確立を求める。 また、自然災害や大規模事故災害などに即応する態勢の整備のために、自衛隊を「災害救助隊」と「海外援助隊」に再編することを要請する。</p> <p>以上</p>	
549	<p>現在、北海道が抱える大きな問題として「少子化」「高齢化」が挙げられる。そして何より地方の過疎化の進行により、地方財政は悪化の一途を辿っている。満足な医療が受けられない、地元で医師がいない、雇用の場がない、その他の数え切れない問題を抱えているのがこの北海道・・・まず、現在の北海道の実情をしっかりと分析し、「将来の指針を示す」この北海道総合開発計画を継続し、次の世代にリレーしていくのが重要ではないかと思う。</p> <p>北海道を日本の中でどう位置付け、どう利用するのか。道民の知恵を集め「日本に誇れる北海道」の礎を築く大切な時期である。</p>	
550	<p>○広大な面積を有する北海道特有の資源・特性はもとより、降雪・寒冷などのハンディキャップを利活用することも、さらに必要と考えます。そのため、北海道の開発や発展ビジョンを明確に示すことは北海道には欠かせず、新たな北海道総合開発計画の策定は必要と考えます。</p>	<p>○過去、北海道は、広かつ肥沃な大地を背景に食料供給基地として発展をしてきました。わが国の食料自給率の高まりが求められている今日、冷涼な気候に支えられた低農薬による安全な農産物の生産は今後ますます必要であり、さらにはこれらの優良な田園環境は観光資源にも生かされております。 国民ニーズに対応した国土並びに北海道の発展のために、明確に北海道の開発ビジョンを示し、それに基づいた開発・振興策が必要です。</p>
551	<p>平成19年度を最終年度とする「第6期北海道総合開発計画」に続く次期計画を策定することは、国として地域に責任を持つうえで是非とも必要なことである。</p>	<p>国策としての北海道開拓以降、置かれた北海道の特殊性や近年疲弊が著しい北海道経済を考えると、国として地域の発展の方向や社会資本の整備計画を示すことにより、各地方公共団体及び住民、NPO等が連携し、特色ある地域づくりを総合的かつ自主的・主体的に展開できるものとなる。</p>
552	<p>北海道の道路整備は、本州等に九州・四国と比べてもまだまだ遅れている。面積は日本の約22%、東北6県に匹敵する広大な面積を有しているが、高速道路は2路線のみである。 その高速道路の整備も、新直轄方式という方法で始めたばかりでありこれからである。 北海道はまだまだ社会基盤整備が進んでいないので、北海道開発法に基づき、次期北海道総合計画を定める必要がある。</p>	
553	<p>・食料基地としての北海道の役割は、今後ますます重要度を増してくる。一方で、漁業を例にとると、資源の減少や価格の低迷、あるいは従事者の高齢化、後継者不足などにより、産業基盤の脆弱化は確実に進行している。 ・「食」の北海道ブランド確立のためには、HACCPシステムやトレーサビリティの導入は不可欠であるが、その前提として、前浜資源回復のための藻場造成や増養殖事業の推進など、いわゆる基盤づくりが依然として重要と考える。</p>	<p>・漁業者および漁業協同組合の漁獲物の高付加価値化に対しての意識は着実に向上しているものと思われるが、それを実現するための余力がないのが現状である。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
554	住宅着工数はピークを過ぎ、人口減少により将来にわたって住宅用資材としての木材の需要は減っていくのは明らか。そうした環境下、既に外国製品に市場の多くを奪われている分野で「大量かつ安定的に低コストで供給～外材に対する競争力の確保」を求めるといふことに疑問を持ちます。 既存の業者間での分業、連携を強化し、縮小していく市場でいかに製品価格を維持し、それを原料の供給元である森林に還元していくか、そういう方向性を求めて行くことこそ木材産業に求められている事ではないでしょうか。	国際物流の進化に対応する「ハード」としてのインフラ整備はもちろんなのですが、未発達の「ソフト」整備、規制緩和を積極的に取り入れないと、国際競争力は持てません。例えば、24時間の空港発着、コンテナ、RORO船の24時間荷役、通関手続きの休日対応等々…。物流企業のニーズに応えられるかが課題だと思います。
	以上、	
555	①地域整備の展開構想の取組みについて達成率を含めた点検結果を記述すべきである。 ②北海道の広大な未利用地の有効活用により植物燃料を生成する農作物の導入促進を明記すべきである。	①地域連携会議ともリンクしており、道や、市町村を取り込んだ協働のプロジェクトであった。 ②耕作放棄地や利用可能な耕作可能地を広く保有しているため、早急な具体的施策についても言及すべきである。
556	北海道開発体制について	公共事業の減少、行財政改革、定員削減など現状は非常に厳しい状況となっておりますが、第6期計画の点検結果を踏まえて、まさしく我が国に貢献する北海道の多様な姿を明らかにして、これからの北海道づくりについて、必要不可欠な社会基盤整備を実現するために、新たな総合計画の下、着実な推進を図っていただきたい。
557	日本列島の均衡ある発展を図る上でも、北端に位置する、本道の役割は、グローバル化が進展しより大きくなるものと思います。特に、北欧の文化水準を考えると、それと同位置にある本道を人材育成の場としての展開が出来ないか。旭川には高い医療技術を持つ旭川医大があり医療施設充実した病院も多く、道北・道東の地域医療の拠点だけでなく、北方領土を含めた近隣諸国の北方圏の生活水準の高揚と広い意味での医療産業の拠点として発展が期待できると思います。 又、食糧基地としての位置づけから、すでに日本全体に貢献している訳ですが、近年輸入農作物の問題も多く、環境面は当然であるが、良質へと民意が強くなりつつあり、寒暖差の大きい本道が最適地であると確信し期待してよいと思います。以上、医療、食糧基地として、大きく発展できる素地がある北海道のためにも社会基盤施設の整備とともに交通ネットワークが弱いとしますので次期計画の中で力強く進めていただきたい。	
558	①北海道にとって、今後10年間における社会基盤整備は競争力を強化する上で極めて有用であり、北海道新幹線や高規格道路、千歳空港の整備等インフラの重要性と整備の必要性を訴えるとともに整備促進をお願い致します。 昨今、公共事業はいろいろな指摘がありますが、地方にとっては経済的支援の側面があり、公共事業に代わる有効な地域支援策が未だない状況下でそのことが地域格差を深刻化させていると思われます。その為、必要な社会基盤整備についてはきちんと位置づけて欲しいと思います。 ②北海道の活性化にとっては企業を誘致することが大事であり、その基盤づくりが必要ですので更なる知恵や施策を出して欲しいと思います。 ③地方が活性化するためには人が暮らしやすい地域をつくる必要があります。北海道に人を呼び、そこに居住させる工夫も施策として必要なのではないかと思います。 地方に優秀な医師がいる病院や介護施設の整備、あるいはコンパクトシティや提案事項である冬季集住などの取り組みも視野に入れた施策の促進をお願い致します。	
559	災害時の交通基盤等の代替機能確保の必要性から第6期計画の推進を強く要望いたします。	今回の災害において国道が通行止めになるなど主要幹線の重要性の面からにおいても高規格道路の早期完成等、交通機関の充実を推進していただきたい。
560	11月29日付け道新一面に 「日豪経済連携協定で関税撤廃なら 道内損失1兆3700億円、 主要農産4品で道試算 4万7千人が失職」 の見出しが躍りました。	国と国との議論に日本の食料政策、更には北海道の農業・経済が埋没しない為にも是非「北海道総合開発計画」の中で、日本の為の北海道農業の位置づけを確立いただきますよう要望いたします。
561	一定水準の整備が進んだ北海道を、例・東西南北のように、地域環境・特性別にその地域に合った開発・整備を行っていただきたいと思います。	地域ニーズを追求し、総合管理をしていただくことによって、各産業分野のクオリティが浮き上り活性化された特色あるコミュニティー地域の創出につながると考えます。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
562	<p>総花的に計画が成りがちなので、北海道の特性を生かす、又、創造する意味合いから、もっと焦点を絞った計画で、より解り易い内容に成ったら良いと思います。</p> <p>北海道局としての大きなテーマを設定し、全部署がそのテーマに沿った計画を立案する形に成れば良いと思います。</p> <p>①食料基地としての北海道の位置付けを確固たるものとする。日本の食糧自給率を40%から80%に引き上げる。自給自足の促進、拡大もふくめて・・・。</p> <p>②北海道は“全てに安全な地域だ”を売り物に成る様、他の省庁との連携も含めた計画、対策に成ったら良いと思う。</p>	<p>“地域の特性を生かす”の謳い文句は良く耳にするが、役所の縦割り行政の中で焦点がボケてしまい、結果的に特性が効果的に生かしきれない。と思われる。</p> <p>①衣食住の内、衣・住の部分はある程度の水準にあり、又、ストックもある。しかし、食の部分(お腹も・・・)はストックは難しい。国民として、一番大事で基本的な要素の“食”に対する不安を解消する事は行政としての責務と考えます。</p> <p>②最近のIT関連産業に対する行政の後追い規制が典型であるが、国民から見て、将来に向けての不安要素が多すぎると思います。もっと基本に忠実な、地に足を付けた、しっかりした行政をお願いします。世の中全ての分野で今“安全”が求められています。この“安全”をキーワードとして北海道局のあり方を再検討してみたら良いと思います。</p>
563	<p>防災対策は国民が生活するうえでの基盤であり、安全な社会づくりに向けた取り組みをより推進すべきであります。</p>	<p>千歳川は現在でも2年に1度の頻度で水害が発生しており、いまだ安全な社会基盤と言える状況にない。</p>
564	<p>治水事業を初めとした防災対策は、安全で安心できる国土の最も基盤となるものであり、国土の発展のためにも将来的な社会構造を見据え先行した整備が必要である。</p>	<p>経済活動において、安全で安心な場であることが地域経済活性化に向けて大きな要素であり、千歳川流域のように2年に1度の頻度で水害が発生している状況では、経済行為に少なからず悪影響を及ぼしていると言わざるを得ない。</p>
565	<p>平成17年4月に策定された千歳川河川整備計画に基づき、一日も早く千歳川の堤坊強化と遊水地の設置を望む。</p>	<p>千歳川は広大な低平地のために、洪水時に本流である石狩川の高い水位の影響を長い区間にわたり長時間受ける河川であるから破堤の危険がある。</p>
<p>千歳川流域の洪水と治水</p> <p>まず私の意見を述べる前に私が住んでおります千歳川流域の状況を申し上げます。</p> <p>石狩川流域は14,000km²と日本国内で2番目に広い流域といわれています。</p> <p>流域内には道都札幌市を始め48市町村があり、30万^弱の沃野と全道の半分に近い290万人が生活し、北海道における社会・経済・文化の母体として重要な流域となっており、それだけに石狩川水系の治水と利水の効果は大きいのであります。</p> <p>千歳川は、支笏湖を水源にもつ石狩川の一支流河川ですが、流路延長108km、流域面積1,244km²と、独立の一級水系にも比肩する河川で、流域には千歳市、恵庭市、北広島市、長沼町、南幌町、江別市の四市二町の流域内人口は約36万人と道央圏の中央に位置し、産業としては水田・畑作等の一時産業、食料品製造等の二次産業が盛んで、最近は特に札幌圏としてのベットタウン化や千歳空港を中心とした臨空型工業地帯の拡大等により発展が著しい地域となっております。</p> <p>石狩平野南部の千歳川流域中下流部を含む石狩低地帯は、今から数十万年前は一連の海域だったといわれており、泥炭層を主とした低地帯が千歳川流域に広がっており、恵庭岳山麓に広がる国有林地帯・野幌原始林・馬追丘陵に広がる、千歳市・恵庭市・広島町・江別市の石狩管内と長沼町・南幌町の空知管内の境界を一部流れ、1,440km²を擁する四市二町の流域両岸に分布する約400km²の低地帯では、開拓以来冷害や洪水災害に遭遇しながら必死の努力で代々守り続けてきた農地を基盤として、若い人達を中心に都市近郊型農業を目指す農業者が経営面積を拡大し、自立農業経営を目標に頑張っているのであります。</p> <p>しかしながら、江別市の石狩川合流部から40km上流の千歳市の祝梅・上長都地区に及ぶ流域には、標高10m以下の農地や宅地が約4万^弱に亘って分布し、さらに江別市の江別太付近から千歳市の根志越橋付近までの流域中央部の約35km区間が調度お盆のような低地帯となって広がっており、この地帯を流れる千歳川の勾配も極端に緩く、まさに1万分の1水面勾配の超緩流河川なのであります。</p> <p>千歳川流域はこのように低平地のために、雨水が自然に流れでることができずに降雨の度に氾濫洪水が多発しており、記録にあるだけでも明治31年から平成17年まで平均2年に1度の洪水に遭遇し、水害常襲地帯と言われ、地形上の特異性から治水対策が困難な地域として、抜本的な治水対策の必要を認められながら、これまで実施が先送りされてきた河川なのでした。</p> <p>次にこれまでの石狩川と千歳川の洪水と治水の経緯を述べさせていただきます。</p>		
<p>原始河川と河川改修</p> <p>太古の昔から石狩川は自然に流れるままに迂曲蛇行し、上流から石狩河口まで勾配の緩い曲りくねった箇所ごとで、降雨の度に河川からの溢水で氾濫洪水を頻りに繰り返してきました。</p> <p>原始河川である石狩川の迂曲蛇行部分について、明治の後期より治水方式が検討され、洪水氾濫対策として大正7年から石狩川河口付近の生振新水路切替工事が始まり、夕張川の新水路工事や砂川新水路工事等の捷水路工事が、昭和43年に完工するまでの半世紀を経て石狩川本流29か所、支流19か所の実施により367kmの原始蛇行河川であった石狩川が短縮され、中でも石狩川河口から神居コタンまでは140kmと、すでに40%が河道切り替えによって短縮され、人口河川とまで言われるようになったのでした。</p> <p>このように石狩川の捷水路工事と堤防盛土工事の実施によって、石狩川の水位が低下したことから、それまで未開の原野であった約7万^弱もの荒野が、水田としてよみがえり稲穂の垂れる沃野として変貌したのであり、捷水路工事実施によって大きな効果が現したのでした。</p> <p>戦後の食糧不足時代での水田開発は地域の発展にも繋がり、石狩川流域に住む多くの人々の生活に潤いをもたらすと共に、今日の流域発展に石狩川の治水工事実施が大きく貢献したのでした。</p> <p>しかし、石狩川の捷水路工事が上流に進むにしたがって、豪雨時に上流からの洪水流の流下速度が年々速くなると共に、下流部に位置する千歳川の洪水流出がピークになる以前に、石狩川の上流からのピーク流量が到達し、石狩川の水位も以前より上昇してきました。特に、石狩川中流部における開拓農地を始めとする既存の農地の排水効果を高めるために、土地改良事業が導入され、排水路が掘削され低湿地帯が干拓されるに従って、豪雨時には農地に降った雨水が河川に流出する洪水量も多くなり、石狩川の水位も上昇してくるようになりました。</p> <p>これらの影響を受けて千歳川の戦前に作られた堤防では弱く、降雨に見舞われる度に、千歳川からの堤防決壊による洪水氾濫が増大し、カミソリ堤防の名がつけられるほど(よく切れる)各箇所堤防が決壊して、頻りに洪水が発生したのであります。</p>		

番号	(意見)	ご意見	(理由)
	<p>洪水氾濫と堤防建設 昭和30年の未曾有の大洪水時には30日間も滞水し、被災者は人災だとして関係当局に押し掛けるなどの騒ぎになったのでした。このような地元の切実な要請を受けて、開発局も築堤の必要性を認めて、ようやく石狩川本流並びに支流河川の連続堤防設置に踏み切り、昭和32年から千歳川左岸側、34年から右岸側の築堤工事が始まったのでした。 着工した直後のあまり工事が進捗していない昭和36年、37年と連続洪水に見舞われ30日以上も長期間に亘って溢水氾濫、大きな洪水災害が発生したのでした。 連続堤防の早期実施を住民挙って当局に押し掛け陳情すると言った一幕もあり、これら住民の切実な声に事態を理解し、あらためて千歳川の緊急対策として実施することを確約、昭和38年から39年の2か年で築堤を暫定盛土として完成させることとし、さらに河底の浚渫と併せて緊急工事として暫定の連続堤防建設が着手されたのでした。 千歳川の暫定堤防築堤工事が昭和40年に完成したことから、河川からの溢水洪水氾濫は年々少なくなりましたが、堤防が完成すると今度は洪水時に河川の外水位の上昇速まり、堤防の樋門を閉じないと逆に河川から農地に溢れ出すようになりました。 一方低地に降った雨水は排水路から溢れだし下流の農地帯に内水氾濫を起し、付近の農地が一面の泥海と化し、しかも千歳川の水位が下がらないと樋門を開けられず、千歳川の水位が下がるまで長期に亘り冠水したままとなり、内水洪水氾濫は降雨後半月余りも長期間滞水し、未曾有の洪水被害が発生したのでした。</p>		
566	<p>内水氾濫とポンプ設置 早速治水促進期成会が結成され、関係先にポンプによる強制排水ポンプ場の設置要請をしたのでした。 その後順次国営総合かんぱい事業等により内水排水機場が流域各地に設置されましたが、農業で計画する場合、165mm前後で降雨量を計算するのが通例で、ポンプの容量は決して大きくないのです。 その理由はポンプ能力を大きくすると、受益者（農家）負担が多くなって経済効果が上がらないと言う事で、計画雨量は10年確率165mm降雨の基準で排水施設が積算されており、当時は現在と異なり水田転作がなかった時期だったので、水稻耕作では一昼夜30cm湛水を許容する基準でも良かったのでしょう。残念ながらこのような排水基準で設置された排水機では、50年8月の183mmの降雨でもぎりぎり、地域によっては氾濫洪水によって洪水被害を記録したのでした。 忘れもしない昭和56年、樺太南部に発生した低気圧から南に伸びる前線が、8月4日には北海道中部に停滞し、これに北上してきた台風12号の影響が加わって強い雨をもたらした、千歳川流域では4日0時より6日朝まで降り続き、長沼404mm、恵庭406mmを記録したのを始め、千歳川流域平均で360mmを越す集中豪雨は、低地帯に内水が氾濫し始め、時間が経つにつれて道路も排水も田畑も区別なく一面に泥海と化したのでした。 一斉に設置されている各排水機場が運転を開始したが、洪水量が多く既設の排水能力では短期間に汲み出す事ができず、10日以上も連続運転を実施した排水機場が9機場を数えるという長時間運転を記録し、内水氾濫した地域の被害は千歳川流域で家屋被害2,673戸、浸水面積19,200㏊、272億円もの甚大な洪水災害を記録したのでした。</p> <p>その後不足する排水能力の増強を国に要請、水田転作も実施されていることから、30cm24時間の湛水許容の従来からの排水基準を無湛水とすることに改正して、昭和40年当時に設置された排水機場の見直し工事が昭和60年から平成6年までに完了し、56年当時234m³/sだったのが360m³/sに能力は増加したのでした。 しかし、残念ながら10年確率165mmの降雨基準はそのままだったのでした。 そして昭和50年8月、昭和56年8月の大洪水発生を契機に、昭和57年春石狩川工事基本計画が全面的に見直され、千歳川放水路計画が決定されたのでした。 それまで幻の放水路構想と聞かされていたのが現実となったことから、地自治体を始め石狩川流域34市町村が賛意を表明し、千歳川放水路計画促進連絡協議会を結成して促進活動が展開されたのでした。 しかし残念ながらルート地域の理解が得られず放水路計画の実施は非常に困難な状況となり、さらに自然保護団体、野鳥の会の反対を始め、全道漁業組合長会での反対決議など様々な意見により、平成9年9月放水路計画を白紙として千歳川治水対策検討委員会が設置されたのでした。 検討委員会の審議は、放水路計画によらない総合治水対策の検討が進められ、 1、千歳川と石狩川の合流点を含めた流域における総合治水対策を推進する。 したがって、千歳川放水路計画については検討の対象としない。 2、千歳川と石狩川の合流点の整備計画については、「あらたな検討の場」を発足させ、関係住民の合意を得て立案する。 3、新遠浅川案のような流域外対策案は、総合治水対策の進行状況をみたとし、万一それらが著しい効果を果たさないと判断された段階で、新たな検討事項としてとりあげるべき。 平成11年12月6日、千歳川流域治水対策の全体計画の策定と合意形成を図るため、北海道開発局と北海道が共同で千歳川流域治水対策全体計画検討委員会が設置され、先の委員会で検討事項とされた対策案について検討がなされ、平成14年3月北海道開発局と北海道に次ぎのように提言されたのでした。 「先の委員会において検討すべきとされていた合流点対策案については、江別市のまちづくりや内水面漁業、農業への影響等、社会的要因・環境要因に大きな課題を抱えており、合意形成の観点から難しいと考える。また、その治水効果の発現は石狩川の治水整備の進捗を待つ必要があること等、技術的な課題も抱えている。これらを考慮し合流点対策は選択しないこととした」と検討の結果を提言書で述べております。</p>		
	<p>堤防強化（遊水地併用）案 「あらたに提案された『堤防強化（遊水地併用）案』は、他の代替案に比べて内水被害の軽減効果が小さい等、治水効果に係る課題や、これに対する千歳川流域関係者の理解という観点での課題を抱えているが、他の代替案に比べて環境の影響が小さい。 また千歳川は現況堤防が高さはあるが幅不足で貧弱な状態にあるために、抜本的な治水対策ができなければ、将来とも洪水時には水位が上昇して危険な状況が継続するという改修経緯、特種事情を抱えている。 これらも考慮し、現時点で実行可能で早期に着手できる治水対策を決定するとすれば、高い水位に耐えられるよう現況堤防の強化を図り、現況よりも順次安全度を高めていける対策である」。 以上の経緯を踏まえて、委員会は堤防強化（遊水地併用）案が提言されたのでした。</p>		
	<p>石狩川水系河川整備基本方針決定 平成16年6月に国土交通省河川局において石狩川水系河川整備基本方針が決定され、千歳川の治水対策として、新たな堤防強化（遊水地併設）案が実施されることになりました。 さらに千歳川流域の内水対策についても、堤防強化（遊水地併用）案による外水対策を前提とし、設置された遊水地に内水調整機能を設置し、洪水時低地に氾濫する内水を貯水することが認められたのでした。 内水調整機能の併設が認められたことから、流域の治水対策促進期成会としても決定された整備計画にもとづく堤防の拡幅、遊水地群の設置に対する、可能な協力を申し上げ流域関係住民に対しても理解と協力を得るべく努力してきた処であります。</p>		

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<p>今後の進め方に対する意見</p> <p>千歳川の整備計画は、昨年から堤防盛土工事が着手されたばかりで、これから30年と言う長い工期で工事が進められるのですが、一年も早く完了することを願っています。</p> <p>流域住民は、降雨の度に大雨にならないことを願って暮らしているのが実態なのであります。</p> <p>千歳川は極度に治水安全度が低い河川であり、さらに延々と40kmに亘り6m以下の低地帯が広がっており、さらに豪雨に襲われた場合に氾濫してくる内水を排除するのに必要な能力も、十分に備わっていないという状況であり、計画降雨の60%という安全度の低い実態におかれているのが千歳川なのであります。</p> <p>それだけに、地球温暖化が進んでいると聞かれ、異常気象での集中豪雨に何時襲われても不思議でないと言われるこの頃なのに、安心して生活しておれないで、降雨の度に大雨にならないことを願って毎日生活している住民の心配に対して、再び忌まわしい洪水災害を引き起こさないことを祈るのみであります。</p> <p>堤防強化工事も短期間に完成することは困難と聞いておりますし、遊水地についても設置できるまでには何年も年数が必要となることでしよう。</p> <p>56年の恐ろしい洪水災害を経験してすでに25年、今やっと千歳川の整備計画が緒についたばかりです。</p> <p>軟弱で低い堤防を抱え、さらに石狩川の高い水位によって千歳川の水位も上昇してくることが、目に見えて判っているながら見守らなければならない、地域住民の切ない気持ちをご理解いただき一年も早く完成して戴くことを願っております。</p> <p>さらに千歳川流域は道央都市圏の中核に位置しており、最近では住宅地が年々増加していることから、貴重な財産と生命を守る上からも、対策の促進が必要なのであります。</p> <p>さらに水田の畑転作も進んでおり、流域の転作畑で栽培する作物も都市近郊農業として野菜の栽培が多く見受けられる傾向が、年々多くなってきました。</p> <p>農業経営も担い手農家を中心に大型化され、機械化一貫農業が中心となり皆さん頑張っていますが、市場価格によって生産物の価格変動が激しいことから、経営の安定化も困難な状況に立たされているのであり、非常に水に弱い野菜などが洪水に因って被害を被れば大きな損失を受けることになるのであります。</p> <p>このように千歳川の治水安全度の確保は緊急要件であると言わねばなりません。</p> <p>住民が安心して生活でき、安心して生産活動に励むことができるのには、安全な地域社会の実現がなければなりませんし、安全な社会基盤とは言えないのであり、防災対策は国民が生活する上での基礎でなければならぬのであり、何より優先されるものであると思うのであります。</p> <p>石狩平野南部の低地帯には、7万㌔余の農地が広がり地域産業として大きなウエイトを占めており、その基盤となる農地が絶えず洪水の危険に晒されるということは、あってはならないこととしての認識から、治水対策の進捗は地域の産業基盤に大きく貢献していることを改めて確認していただきたいのであります。</p> <p>頻繁に発生する自然災害に備える防災対策の実施は、安全、安心な国土づくりであり、治水安全度の確保は治水事業を推進する皆様方が常に抱えている責務として、今後の開発計画に取り組んでいただきたいのであります。</p> <p>治水事業を初めとした防災対策は、安全で安心できる国土の基盤づくりを達成するために必要な手段であり、国土の発展のために将来的な社会構造を見据え先行した整備をなすべきであると思うのであります。</p> <p>北海道の開発の進め方としては、地域と連携を蜜にした中で重点的、より効率的な整備を進められると共に、すでに整備された社会資本の機能を維持していくためにも、社会構造と新たなニーズを踏まえた施策の展開を要望する次第であります。</p>	
567	<p>景気格差は、国と道内で益々拡大しております。景気回復・拡大と言われる中、北海道の中小企業にあっては冬季賞与10年連続前年割れと言う厳しい現状となっております。中小企業主体の商工会地域におきましては、過疎化や高齢化の進行に加え、大型店出店による消費購買力の流出等問題が山積いたしております。</p> <p>このような現状をご認識いただき、今後の北海道開発に結び付けていただきますよう切に要望いたします。</p>	
568	<p>北海道の観光は、「成長産業としての観光」で取り上げていただいております通り自然・気候から国内のみならず、アジアやオーストラリアからも注目を浴びております。</p> <p>その移動手段は、主に大型観光バスであります。</p> <p>近年は、機械的、人為的両面含めた観光バスの事故が増加傾向に思われます。北海道の観光を減速させない為、安全で快適な移動が確保できますようソフト面も含めた安全管理の徹底が必要ではないでしょうか。</p> <p>新たな計画に盛り込んでいただきたい事項です。</p>	
569	<p>北海道は、人々の心を癒すことの出来る豊かな自然があります。家族間の暴力・いじめが多発する社会が病んでいる今日こそ、自然の癒しが必要ではないでしょうか。カヌーづくりにまたカヌー遊びに興じる親子の姿、笑顔を見るとときそのことを実感いたします。</p> <p>今後、総合開発の中でも「癒し」としての観光の視点も取り入れていただければ幸いです。</p>	
570	<p>国からの北海道特定の補助にたよることのない自立した北海道をめざす、次期総合開発計画の策定をお願いしたい。</p>	<p>そのためには、ムリ、ムダ、ムラの無い効率の良い開発が望まれる。</p>
571	<p>「食料供給力強化」に、「食料備蓄の強化」の方向性も取り入れるべき。</p> <p>「雪氷冷熱」の利活用を強力に推進すべき。</p>	<p>「食料供給力」には、「平常時」の供給力のみならず、災害や異常気象、世界的な食料事情の切迫などの「非平常時」の供給力という二つの側面がある。北海道は、備蓄用食料の生産、確保が容易なこと、食料の品質・食味に重要な冷涼で低湿度な気候風土を有していることから、食料備蓄に最も適した土地である。北海道で食料備蓄を強化することが、安全安心な国づくりにもつながると考える。</p> <p>雪氷冷熱は、北海道においては、循環型無限資源であり、資源採取にお金がかからないため利用コストが極めて小さい。建物内の冷房では、適度な湿度が保たれ「空気清浄効果」もあるなど人体に優しく、また、農産物の冷温貯蔵に利用する場合には、作物の品質劣化は極めて少ないばかりでなく、作物によっては、甘みが増すなどの高付加価値化も図ることができるなど、メリットは大きい。北海道の自然エネルギーの代表格に育てるべきと考える。</p>
572	<p>アジア諸国の経済成長により、今後は、世界の食料需要が大幅に増加すると言われております。食料輸入国である日本は食料獲得競争に巻き込まれ危機的な状況になる可能性があると思っております。</p>	<p>北海道は我が国最大の食料供給地であることから、農業、水産業をもっと発展させ食料自給の強化につなげて行くことが必要不可欠であり、推進計画案の実現を望みます。</p>
573	<p>今までの北海道が公共事業に頼りすぎてきたのか、公共投資の縮減に伴い、地域経済の状況が悪化しております。会社の倒産や事業縮小、失業率の増加など将来において明るい材料が見当たりません。北海道経済は、公共事業の実施がなければ発展が望めません。綿密な事業計画を練り、着実な実施をお願いしたいと考えます。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
574	「もはや開発は時代遅れではないか」とか、「北海道を特別扱いする必要はない」とか、「国が関与すべきでなく地方にまかせれば良いのではないか」といった批判は、北海道がもつ地域特性を無視した、甚だしく認識不足の批判であると思う。	1. 北海道は国土の2.2%を占める広大な大地であり、人口密度は低い。 2. 故に広域分散型社会構造とならざるを得ない。 3. かかる構造では、都市間、地域間の人・物・金・情報の流れの安全かつ迅速さが不可欠の要素となる。これは本州各県と異なる北海道特有の事情である。 4. そしてこの事が今に至っても北海道の発展を阻害している要因である。
	広域な地域に分散立地する都市を結ぶものは道路である。高規格道路ネットワークは、著しく延長されたものの、まだいわゆる6つに区分された地域の主要都市を結ぶところまで来ていない。いわば未完成である。 道路は貫通して初めて道路といえる。まずは貫通すべきである。そうすれば利用も大幅に伸びるであろう。	貫通していない道路の一部供用区間の交通量が少ないからと言って、道路が利用されていないという事にはならない。広大な北海道では、何と言っても道路と空港の整備が大切であるが、空港は相当程度整備されたが、道路はまだ未整備である。
	北海道の農水産物は、川西の長芋、秋鮭、帆立貝柱、干なまこ等々に代表されるように、かなり国際競争力をつけて来ている。特に鮮度の良い道産野菜や果物等はサハリン等で人気が高い。しかし、産地から輸出港までの道路整備が遅れているため、輸送コストが高くなっている。	サハリンや極東ロシアを対象とする限り、北海道の農産物は中国や韓国産と比して品質が良く、人気が高い。 只、ロシアの関税制度の問題やトータルの輸送コストの問題で、今一つ伸びない状況にある。
575	中間とりまとめは、北海道の現在の状況と将来への夢と希望を網羅していますのすばらしい計画だと思いますが、施策実行を考えると目的・目標を絞り込むのも良い方法だと思います。	北海道総合開発計画の目的は何か！日本の為なのか北海道の為なのか！開拓の目的と歴史をみると国の為の開拓だと思われます。 国防上の問題（帝政ロシアの進出）、食料の確保と増産、資源の活用、開拓民の移住、等が主な目的と思われますが、今後の計画は道民の為の計画でなければなりません。例えば、食料自給率の向上、競争力のある食品の開発、食料備蓄、水産・林産資源の整備等さまざまな事が考えられます。 計画立案・施策実行には開発局の役割は重要なのでこれからも頑張ってください。
576	① 計画を策定する場合、数値目標を設定することはとてもわかりやすいことと考える ② 社会資本ストックの老朽化によるストックの維持管理・更新については、今後ますます重点的に取り組まなければならないと考える	① 国民の側からも成果の達成状況を把握しやすい ② 橋等耐用年数が設定されているが、今後更新期を迎えるものが増大していく。ストック管理を適切に行うことにより真に必要な社会資本の整備を継続して行っていくことができる
577	頻発する自然災害に備える防災対策の更なる推進のため、次期計画を前向きに作るべきだと思う。	H15年8月台風10号の災害、今年度8月18日の停滞前線による降雨災害と、立て続けに被災を受けた地域に生活するものとして、安全安心して生活できる基盤の整備を望みます。 特に、頻発する自然災害に強い、治水施設（ダムなど）の整備、自然災害に強い高速ネットワークの整備等を願います。
578	参考資料をちらっと見ましたが、内容がすごくむずかしくて、あまりよくわかりません。これではなかなか意見など言えないのではないのでしょうか。 それはさておき、北海道は、札幌以外はまだまだ不便です。 車があっても、冬はあぶないので運転も大変です。 そういう大変さを解消してくれれば人ももっとたくさん遊びにきたり、住んだりすると思います。便利さばかりを追求するのもダメですが、これから人が減ってお年寄りばかりになるのだからそういうところをまず考えてほしいと思います。	
579	子供を育てていると急な病気などで札幌へ行ったりする事が多く、移動時間がどうしてもかかるので、少しでも時間の負担を減らすべく、北海道総合開発計画をつくって頂きたいと思ひます。	
580	①各種災害の緊急度により優先順位を決め、各種施策の数値目標を設定して、対策の達成目標を明確にする必要がある。 ②IT化が急速に進む現代においては、ITの情報伝達のスピード、情報量の多さ、情報の即時性を大いに利用すべきである。 ③災害に強い交通機能の確保が必要である。	①少なくなる事業費で効率的な国土整備を行なうには、同じ様な災害が、同一地域で再度起きないような対策を講ずる必要がある。 ②自然災害による災害を軽減するには、ハード面の対策だけでは限界があり、ハードの施設整備に加え、各種防災情報を共有化し、情報により災害に対する安全性を高める総合的なソフト施策としての情報防災が重要である。 ③災害発生時、度々問題となる救助、復旧において交通機能が麻痺して有効な対策がとれない事に対して、交通ネットワークとして常に複数の輸送手段を確保する必要がある。
581	中国、韓国から北米行きの貨物船は津軽海峡を通過して行くルートが多いという事を知りました。その事を考えると苫小牧港を日本の物流の拠点として整備する事は日本にとっても、北海道にとっても有益と思われる。その為には、北海道開発計画を作成し、国策として苫小牧港の整備計画を盛り込んで欲しいと思ひます。	

番号	ご意見 (意見) (理由)
582	<p>1. 資料の内容について 提供された資料は、現在の総合開発に関する問題点・要検討事項が細大もろさず取り上げられ、経過及び現状の説明がなされている。ただ残念なことは、添付の説明資料(図表等)の内容及びその整合性に多少の疑問が残る。例えば</p> <p>1) 北欧諸国とのGDP比較・OECD諸国の国民所得比較(1 北海道開発の歴史) 北海道の占める位置の表示は必要ではあるが、前者に何故かスエーデンが入っていない(後者では優秀な位置にある)。後者の国民所得にオーストリアが2ヶ所にある。1つはオーストラリアではないか。同じく、北海道の位置は正しいのだろうか?世界15位とは、素晴らし過ぎないか?もう、国による開発は必要ないと誤解されないか?他の都府県の多くが、これより上位に来るとは思われないか? いずれにしても、北海道の数値と位置付けは不必要な誤解を与えないか?</p> <p>2) グローバル化の各種図表の取り上げ対象国と表現(3-1 グローバル化) 東アジアの国の数に、4ヶ国と5ヶ国の表示がある。統一すべきである。 訪日外国人来道者数の推移を見ると、確かに東アジアからの来道者は、驚異的な伸びを見せている。これは、当該地域の経済力が飛躍的に向上した所為であろう。 勿論、お互いに大いに喜ぶべきであるが、一方、欧米からの来道者は10年間、ほとんど変化がない。比率は、急激な低下である。これをなんとかしなければ、グローバル化、世界に開かれた北海道とは言い難いではなからうか?珍しさだけでは困る。リピーターを増やすために何をすればよいのか?が問われると思う。</p> <p>3) 自然環境・エネルギー問題の図表の表現(3-2 自然環境・エネルギー問題?) バイオマス資源の賦存量の表では、北海道は木質系と家畜糞尿が全国的に見て突出している。特に、家畜糞尿については、単に、資源が大量にあること、即ち、プラス面を示すだけでは如何なものか?これは、環境的にも観光的にも、北海道のマイナス面を代表していると思う。当然、この対策とエネルギー化の進捗を示すべきではないか?そして、量的整備は勿論のこと、特に、関係施設等の耐久性向上のための技術的・品質的な高度化が急務と思われるが? また、エネルギー消費量(燃料別・用途別)の図表によると、北海道は灯油と暖房で突出している。実感も数値も、寒冷地故に現状ではやむを得ないと思われるが、前記のバイオマスと具体的に関連付けて対応した表現が望ましいと思うが?</p> <p>4) 人口減少・少子高齢化の図表の表現(3-3 人口減少・少子高齢化??) これらは共に、全国平均より相当進捗が速い。北海道の構造的な問題であろうか?理由を明らかにし、計画的な対応につなげる表現が求められるのではないか?</p> <p>5) 活力と競争力ある地域経済社会の形成の表現(3-4) 新聞の地方版記事のような内容・表現は如何なものか(他にもある)?国・国民が納得するか?</p> <p>6) 安全な地域社会の実現についての図表の表現(第II章 5-3) 水害被害額の図表では北海道はダントツの1位である。広いからか?整備が進んでいないからか?何時・何処で起きた水害によるのか?どうするのか? 地震・津波・火山対策の図はあるが被害額等の表現がない。 防災情報共有システム接続状況一覧に全道の支庁が入っていないが?なにを目的にどんな情報を共有するのか?道路・河川に片寄っているように思うが? 都道府県別 交通事故死者数ワースト順位の図表によると、北海道は1位から4位へと大幅な改善を見ている。好ましい限りである。しかし、高順位に違いはない。他のほとんどは大都市圏の都府県である。北海道が積雪寒冷地だからだろうか?それなら、冬期・夏期別の表現も必要ではないか?しかし、積雪地として見えるのは新潟県のみである。それとも、道路構造や道民の気質に原因があるのか?</p> <p>2. 中間とりまとめについて この記述内容も、参考資料同様、万遍なく問題点に触れ、細大もろさず取り上げられている。そして、北海道総合開発の大転換期の認識と危機意識が色濃く出されているように感ずる。それだけに、取り上げた対象や問題点の記述が総花的となり、論旨がくっきりと明確に浮き出て、なるほどと思わすことは少ない。世界のこと、日本のこと、北海道のこと。何処にでも通用するように感じた。世界が狭くなり、共通な課題が多くなった所為であろう。そんな状況下で取りまとめられた内容は、ウエイトの軽重は別に、概ね妥当なものであると思う。以下に、数点の断片的意見を記す。 “今後の北海道開発の取り組みの方向性と進め方の提案”を見ると、仕方ないのであるが、方向性は「あれもこれも」と多彩極まる。それに対して、進め方は「投資の重点化と効率性・透明性の追求」と1本釘を刺している。混乱しないだろうか? 近い将来の社会構造・対策を規制すると思われる少子・高齢化が、全国に先駆けて進んでいると言うことは、北海道の過疎化が相当進んでいることの表れであろう。従って、今後の総合開発は、大枠として、地域対応としては過疎対策、日本全体に対する貢献度対応としては食糧・バイオマス燃料対策に尽きるのではなからうか? バイオマスについては、いくらかの記述があるが、エタノールに関しては、世界的な潮流、国の対策もあって全国的に相当の動きがある。北海道もこの総合計画の中で、その優位性を強調し、具体性を持った記述があるべきだと思う。面積・対象作物とその品種改良・加工施設・流通体制等の整備に、地域を挙げての取り組みの必要性を強調すべきである。 これが軌道に乗れば、恐らく、農業とエネルギー問題に対して相当の貢献度が示されるであろう。 域際経済については、いくらかの記述はあるが、はなはだ漠然としたものであり、現状も、また、将来のあるべき姿についても判断のしようがない。北海道総合開発の最終目標は、これをプラスに、少なくともイーブンにすることにあると思うのだが? また、産業連関についても記述がない。当然、その分析結果が、この総合計画の重要な骨組みの1部と成っているものと思うが?何らかの記述が必要と思われる。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
583	<p>第6期計画の点検と新たな計画に対する意見 大転換期における北海道開発の取組の方向性と進め方について</p> <p>1. 方向性 (1) グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「食」 北海道の「食」の強みを活かす方向性は大いに賛成です。全国200ヶ所を超えるデパートの全国物産展で「北海道物産展」は全国での人気度が最も高い。函館圏からの出店も多く、私の友人は、国内は基より東アジアでも販路を広げている。更なる高付加価値化と1・1の活用などによる食に関する産業の育成・強化が望まれます。 ・「観光」 北海道の観光は、国内でも人気が高い。持てる魅力、優位性を更に活かし、総合産業、交流産業として成長して欲しい。又、東アジアは経済成長に伴い、観光ビッグバンが起きるとの考えもあるが、東アジアでのアンケートによると日本に来た時に行ってみたい観光地として北海道がトップとなっている。東アジアの人々が世界の中で日本に行きたいと思える様に「ビジットジャパン」との連携も大切だと思います。観光を基幹産業の一つとして位置付けている事に賛成します。 ・「産業」 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事は、大変重要で急務な事と思います。現在函館での「函館国際水産海洋都市構想」は、北大水産学部を始め、地域の学術、研究機関と連携し、次期計画の方向性と合致した構想として動いていると思います。又、本構想はマリンサイエンス、新産業の創出だけではなく、「研究と観光の融合」も目指しており、行ってみたい街から住んでみたい街への方向も含まれております。次期計画でも本構想に着目、ご検討頂ければ幸いです。 (2) 地球環境時代をリードし自然と共生する持続可能な地域社会の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・地球環境がグローバルチェンジをする中で、海洋の持つ可能性の研究、利活用も必要であると思います。(食糧源、海洋深層水、プライマリープロダクションetc) <p>2. 進め方 (1) 「投資の重点化」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・函館圏では昨年北海道新幹線(新青森～新函館間)が着工され、更に札幌延伸が望まれている。新函館迄の完成が2015年となっており、新幹線整備と共に高速・高規格道路整備、交通接続点とのアクセス強化など、総合的な高速ネットワーク化への重点投資により、その効果をより高める事になるものと思います。 ・シーニックバイウェイは、地域活動団体、住民と行政が連携し、美しく活力ある北海道づくりへ向けて動き出しており、積極的な制度設計を進めていただく事を願っております。 (4) 「隣接地域等との連携」 <ul style="list-style-type: none"> ・函館商工会議所青年部発足以来、青森青年部との交流を行っております。津軽海峡を介しての北海道と本州、両圏域の交流拡大を計画に組み入れて頂いた事をありがたく思います。新幹線整備を契機として、時間距離が激的に短縮される中で、まさに「海峡新時代」へ向けた連携、交流、発展が期待され、当地域としても進めていかなければと思っております。 <p>最後に「第6期計画の点検と新たな計画の在り方」を読ませていただき、現在我が国や北海道が直面している、多くの課題の解決へ向けた6期計画の中で、北海道開発の目指す姿を知ることが出来ると同時に共感いたします。今後6期計画が策定され実行されて行く中で、私達経済人や、住民それぞれが主体的に取り組むといった意識の転換も大切であると感じました。北海道が持っている様々な資源や特性を活かし、豊かで活力ある地域社会を形づくる事は、道民は基より「元気な日本の創造」に繋がっていくものと信じております。私達も当地域で出来ることは、参加、行動して参りたいと考えております。</p>	
584	<p>① 交通ネットワークの内高規格道路ネットワークの整備はまだ低いのので早急に整備する必要がある。</p> <p>② 観光地における一般道路の渋滞解消について。</p>	<p>① 高規格道路の早急な整備 北海道の広大な面積、主要都市間の遠距離間、これを短時間で結ぶのは高規格道路しかない、食料基地として開発され全国に供給する北海道の農業出荷額、全国の1/4を占める漁業生産量、これらを新鮮なうちに消費者の所に運ぶのは当然であるが、医療の面では特に道北、道東では総合病院が大都市にしかなく、病人を搬送するにも高規格道路がなければ生きる人でも死ぬことになってしまうのが現状である。観光の面では観光地が全道各地に点在しています、東南アジアから多くの観光客が道内の空港に降りて、観光バスで観光地巡りをするわけですが、1箇所見学して次の観光地に向かうのに長時間要し、車の移動だけで嫌気が差してくるようでは観光北海道の展望はなくなってしまふ。</p> <p>② 一般道路の整備 観光地での観光シーズンでは観光バスが停車するか、徐行しながらガイドをしています、一般の通過車両はこの渋滞に巻き込まれいらしているのが現状である、観光客が来ることは好いことではあるが、これを解消するため観光レーンの増設を提唱します、片側一車線の道路にもう一車線増設し全部で三車線とすることで、ゆっくり観光が楽しめる。</p>
585	<p>1-(1) 「観光・保養など…形成する背景」に関して</p> <p>① アウトドアの振興に関して触れていない。</p> <p>② 自然と共生するホーストレッキングの参加者が過去10年間で4倍になっている、ことは特筆すべきことではないか？</p> <p>1-(2) 施策の推進体制の点検に関して 全道各地で、ホーストレッキングの推進体制として「ホーストレッキング研究会」が組織され、地域の活動母体となっていることも触れるべきでないか？</p> <p>1-(3) 評価と課題にかんして 監督官庁が主導して発足した各協会の活動についての評価や課題に触れ、今後の方向性に生かすべきでないか？</p> <p>2-(1) 成長産業としての観光に関して</p> <p>① 国際的…打勝つ観光地づくり、観光産業振興の中身が見えてこない。</p> <p>② 魅力ある自然、自然との共生、自然の活用、というキーワードで展開される観光資源の育成に言及すべきでないか？その意味で、北海道遺産を活用したホーストレッキングは、観光の目玉に育つ要素を秘めている。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
586	観光を捉える際に食と産業(農業や漁業など)とが切り離されて位置づけられているのは良くないと感じた。観光というものを考えた際に、地域で取れた食べ物をその場で食すことができるということが重要だと思う。観光は地域の光を観るものであるから、地域に根差した農業や漁業で取れた産物を目にし、その場で食し、地域にお金を落としていくという一つのサイクルを形成することが重要だと思う。	食に関しては食料基地としての役割。観光は北海道独自の広大な自然などの利用。産業振興(特に農業漁業)はそれ独自での対応。それぞれが関連性を持ち得るものであるにも関わらず別々に位置づけられていることに違和感を感じた。もっと複合的に解決する方向もあると思う。
587	新たな北海道総合開発計画策定については、計画の根幹に各地域毎の特性を活かし、バランスを持ち合わせた各施策の取り組みを基本とするインフラストラクチャーの整備・安定を核に据えた計画とする必要性の認識が特に重要と考えます。	最近の夕張市の財政破綻問題を見ると、道内の一地域のみが抱える問題として捉えられず、かつては産炭地として道内経済を支えた繁栄の時代から現在に至る迄の同市変遷には北海道開発に於ける多面的な共通した課題が内包している可能性が窺え、これらを分析することで今後の北海道開発の糧となりうるヒントが多分に含まれているのではないかと思料いたしている処であり、上記意見の背景となっているものであります。
588	北海道開発の為努力されている事に敬意致します。北海道の人口が全国より10年早く減少する事を知り大変危機感を痛感しました、人が居て仕事が出来活性すると思います。北海道を日本の食糧基地にすることが重要と考えます。将来世界で食料危機が起こります。日本を守るのは北海道と考えています、その為にも全国的にも遅れている社会資本整備を早く全国レベルにすることが重要と思います。私達も北海道の為頑張ります	
589	・情報通信ネットワークの整備を進めてほしい。 ・シニッカ イエイの周知活動を強化してほしい。	都市部との間にある通信格差を解消することで新たな活力が生まれるのではないかと考えます。 シニッカ イエイの推進自体は素晴らしいことだと思いますが、そのシニッカ イエイの概念自体は、まだ、広く知られてはいないのではないかと思います。 シニッカ イエイとは一体どういったものなのかを、わかりやすく説明したものがあればいいのではないのでしょうか。
590	既にグローバルな競争力をもって北海道に存在している胆振工業地帯のポテンシャルを活かし、その産業構造を更に高度化することが、今後の北海道開発にとって戦略的に有利と考える。具体的には、既に存在する素材産業と組立産業を結ぶ機械加工業を誘致して、地道にその裾野を広げて行くことである。	我が国が既にグローバルな競争力をもっている製造業では、人不足と集中立地によるリスクの解消という課題を抱えている。これはものづくり立国の日本の課題であり、その解消に北海道がもっている人と技術と土地を活かして貢献することができる。
591	① 5ページ 3) 人口減少・少子高齢化安定した収入を得て個人所得が上がってこそ、家庭を築くことができると思います。 ② 7ページ 3 北海道開発の在り方地方の第一次産業を活性させるために技術支援や経営コンサルが必要だと思います。	① 自分もそうですが若いうちは財力が無く、結婚がやっとです。また、少しでも良い生活水準にしようとする共働きになります。経済力が安定してきたときには年齢も適齢期を超えています。遅い結婚出産は少子化を招くもっとも根本的な原因だと思います。 ② 北海道の大自然をもっとも利用した農業や漁業といった第一次産業がやはり重要だと思います。確かにIT等の推進等も重要ですが、いつまでも続くとは思えません。ただ、現地の農家や漁師は将来性が無く後継者も居ません。農業や漁業経営などもっと現場に密着したコンサル支援対策が必要だと思います。
592	北海道には、他地域にはない広大な農地、豊かな漁場、良質な水資源などがあり、安全、安心で良質な一次製品を生み出すことができる。この食料供給地としての強みを北海道の有効な武器、優位性として前面に打ち出すことが必要ではないかと考えます。ただこの優位性を生かす為には、解決しなければいけない課題が多く残されています。一次産業における後継者不足、環境問題、交通体系の整備等々。その為には、この北海道総合開発計画の時期策定が必要になってくると思う。	
593	一次産業の生産額、輸出額の評価に対する促進施策だけでなく、二次産業に伸び悩んでいるという北海道の経済構造の弱点に対する対策を盛り込むことが必要なのではないかと思う。	一次産業を支える施策だけでは、北海道の自立は考えにくい。現在、農水産物が豊富であるにも関わらず、競争力に欠けているのは、その資源や取組がうまく経済循環の中に組み込まれていないためだと思う。
594	①北海道総合開発計画は、戦後の我が国の復興と今日の経済大国への足がかりをつくる上から、大きな力となって着実に国民全体に貢献する北海道づくりに最大の役割を果たしてきた。現在においても、北海道のもつ無限のポテンシャルは、必ずや国民の食料供給のみでなく、混迷する国際経済の中で、我が国より安定的自立にとって貴重な存在であることは間違いなく、新たな計画の位置づけは益々重要である。 ②近年、北海道開発に対し、安易ともいえる見直し論が出ているが、今日まで計画的、着実な開発計画推進が出来たのも、北海道開発局が主体となって、国の各省事業を横断的かつ効率・効果的に予算化し事業実施するという、最も望ましい組織体制があったからと考える。道州制の議論はあるが、国は北海道開発の意義を十分踏まえ、国の責任において万が一にもこの体制を弱体化させることなく、計画策定、推進に当たるべきと考える。 ③国の隆盛発展には、国土の均衡ある発展のもと、全国民が均しく努力精進できる環境整備が重要であり、社会資本の整備が遅れている北海道が、整備の終わった他地域の無責任な論理により取り残されることがないように、我々道民も含め最大の努力が必要である。是非「国土の均衡ある発展」を強調してほしい。 ④北海道の発展に欠くことのできない第2次産業の振興については、帯広松下電工棟のように輸送コストに大きなハンディが生じない精密機械等(増設工場部分は、ハイブリッド自動車等の電装部品製造等)の立地が本道の気候風土にマッチすると思われる。当工場は、長年の精密技術集積により、世界に誇る技術工場として大きく期待される。東南アジア、中国等の低コスト生産に太刀打ちできる技術立国としての可能性を示唆するものであり、本道活性化の起爆剤になり得ると考える。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
595	<p>これからの北海道の将来を考えていく際に非常に重要な課題が盛り込まれている計画だと思いますが、実際に推進していく際に、各主体がどのような役割を担っていくべきか、明確に言及すべきだと思います。</p> <p>今まで行政主導で北海道の開発が行われてきたため、特に住民が担うべき役割は住民自身も不明確だと感じていると思われます。どんなことをきっかけとして、どのように計画推進の一助となるのかということのを例を挙げる等わかりやすく説明していただきたいと思ひます。</p>	<p>今までの、行政の計画では目標が掲げられている一方で、それを推進する主体が不明確でした。そのため、この計画書が行政の予算計画の下地としての位置づけだけでなく、実際に北海道民全体の総意であり、そのための行動計画であるべきだと考えるからです。</p>
596	<p>安全・安心な農水産物の需要は、国内のみならず海外にまで発生しており、そのための日本における食料基地としての北海道を目指すため、国際物流にまで視野に入れたインフラ整備・広域分散型の地域構造の維持は地域だけの問題ではなく、国としての重要施策として取り上げていただきたい。</p>	<p>北海道は、他の都府県では考えられないほどの広域分散型の地域構造をなしており、農村漁村集落の活力の低下は農水産物の生産性の低下に直結する。また、他の都府県からは考えられない輸送時間・コストのためより一層のインフラ整備の充実は安全・安心な農水産物の供給に重要な役割を担っている。</p>
597	<p>北海道らしい余暇・生活空間の形成に向けて ー北海道観光に資するアウトドア活動の振興ー</p> <p>1. 第6期総合開発計画におけるアウトドアレクリエーション関連施策の位置づけと点検結果について</p> <p>(1) アウトドアレクリエーション関連施策の位置づけ (現状認識)</p> <p>国民のライフスタイルの多様化に対応していくため、北海道の豊かな資源や環境を活用したアウトドア活動の役割を示しています(P13)。</p> <p>上記を受け、『1 国民の多様な自己実現に対応した余暇・生活空間の形成』において「オートリゾートやスカイスportsなど北海道の広大な空間を生かしたアウトドア活動振興のため、広域的な余暇活動基盤となる施設整備を推進するとともに、活動拠点のネットワーク化とアクセス性の向上、各種関連情報の提供を支援する」(P30)と明確に位置づけています。</p> <p>(2) 点検結果について (意見)</p> <p>「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」に関する点検結果には、特にアウトドア活動振興あるいはオートリゾート等に関する記述は見あたらず、どのような評価が行われているかは不明です。</p> <p>オートリゾートネットワークは、その拠点施設であるオートキャンプ場は現在48カ所が供用するなどほぼ概成するに至っているもの、オートキャンプ場と地域資源とのネットワーク化(アクセス性向上、プログラム運営等)やオートリゾート相互のネットワーク(交通・情報)形成は現在も大きな課題として残っています。</p> <p>以上のようにアウトドア活動の拠点形成は順調に進んできているものの、今後はこうした拠点の持続的運営とともに全道的なネットワーク形成を進めていく必要があると考えています。</p> <p>2. 新たな計画のあり方について (意見)</p> <p>(1) 観光レクリエーション関連に関する記述全般について</p> <p>今回示された「新たな計画の在り方」に関する観光レクリエーションに関してはⅢ-1-(1)-2)「成長産業としての観光」としての記述があります。内容は観光空間づくりと観光産業振興の2点に絞られています。そうした目標を達成するためには資源管理や社会資本整備を始め総合的な施策として展開していくことが必要であり、現在の記述では不十分と考えます。</p> <p>特に、総合開発計画という計画の趣旨からすると、社会資本が果たす役割や観光振興に資する社会資本整備の方向性が不明確であり、観光振興を念頭にいた量や質についての整理が必要であると考えます。</p> <p>(2) 既往観光関連基盤の活用や連携による新しい価値の創造</p> <p>上記の観光に資するハード・ソフト両面の社会資本整備の一環として“オートリゾートネットワーク”は“休む・遊ぶ”機能支える観光レクリエーション基盤として整備が進められてきました。今後は、これまでストックされてきた施設やプログラムの一層の活用を図ると共に、旅行者の安全で快適な広域周遊を支えるため、相互のネットワークを図ると共に、道の駅、シーニックバイウェイ等の事業との連携を図るなど総合的な事業推進により、周遊性に富んだ新しい観光レクリエーション価値を創造していく必要があると考えます。</p> <p>(3) 観光レクリエーションの多様な効果を踏まえた個性的な観光戦略</p> <p>「新たな計画の在り方」で“観光”は主にその経済的効果を主眼として記述されています。しかし観光レクリエーション振興の効果は経済効果だけではなく、人材育成や健康づくりなど広範囲に亘っています。中でもアウトドア活動は子供の情緒教育や人材育成、自然環境意識の向上を始め広範囲に亘る効果も大きく、今後の北海道の在り方やそれを支える人材づくりといった面でも、北海道の特性を活かした個性的な戦略として位置づけていくことが必要であると考えます。</p> <p>以上のような観点から、「新たな計画」においても北海道の有する豊かな自然資源やこれまで培ってきたオートリゾートネットワークを始めとしたアウトドア活動基盤を活かすとともに、他観光基盤整備施策との連携を図りながら個性的で競争力のある北海道観光を打ち出していく必要があるものと考えます。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
598	<p>正直なところ、本当に腹立たしいことです。北海道の「高速自動車国道」「自動車専用道路」が、ほとんど整備されていない。まさに地方の切捨てである。</p> <p>「高規格幹線道路網の将来計画」は、“いつまでも計画のまま”で、一向に動きを見せていない！都心部の渋滞の緩和を考える前に、北海道の「縦断」・「横断」の道路くらい、最低限作っていただきたい。</p> <p>今北海道では、都市部に緊急に搬送されれば助かる命も、見殺しにされている。(都会の病院に行くには、片道で3時間～5時間必要なため、諦めるしかないのだ。)もう一度申し上げる。“助かる命が、助からないのだ!”</p> <p>そんなことが、今の日本で実際にあるのだ。他国に援助・義援している場合ではない。自国も問題なのである。</p> <p>確か、日本の国には「国民の財産と命を守る」義務”があるのではなかったか??」私の記憶が確かなら、「日本国は国民の財産と命を守る義務がある。但し日本国民とは、都心と本州の人間限る。」という但し書きはなかったはずだ。</p> <p>財政が苦しい状況はわかるが、社会保険庁の役人に、マッサージチェアや車や運転手の費用をあてがうお金があるのなら、人命をもっと尊んでみたらどうだろうか??</p> <p>計画をよくよく考えて、何にお金を使うか?しっかりと考えた施政をしていただきたい。</p>	
599	<p>北海道には、豊かな自然があります。その自然は、大変厳しい側面も持っています。そうした北海道の本質を理解された上で計画を進めていただいていることが、「第6期計画の点検と新たな計画の在り方」から伝わってまいります。今後も北海道の本質に立脚した計画づくりをお願いいたします。</p>	
600	<ul style="list-style-type: none"> ・食糧基地として自給率を50%以上にする。 ・ランドスケープデザインを意識した景観形成をし、観光産業の育成する。 ・拡たん力のある道路づくり(航空機が離発着できる滑走路になれる道路にしておくという配慮) ・温暖化防止対策として根釧原野や天北原野の植林 	
601	<p>北海道の農業・水産物は付加価値が高く、特に成長著しい中国などで今後需要が高まるものと思われる。販路拡大に向けて官民の一体となった強力な取り組みが必要である。</p>	<p>北海道における外貿コンテナの取り扱いを見ても輸入に片寄っており、輸出とのバランスを取る事により効率的な輸送体系が確保され経済的効果が大きい。</p>
602	<p>北海道がこれからも日本の食料供給基地でありうる為にも 現在の成果に満足する事なく、農業・漁業 及びこれに影響を与える林業 特に森作り等の基盤整備を行い 第一次産業の育成に 大きな力を注ぎ続ける事が必要である。</p> <p>環境を守り 農山村を守る事は、食料・資源を守り 国を守る基本である。</p>	<p>日本とオーストラリア間の経済連携協定が締結され、全ての関税が撤廃され場合の日本の農業に対する影響について、農水省が行なった試算結果が11/17明らかになった。それによると現状の生産を保つためには小麦、乳製品、砂糖、牛肉の4品目だけで最低4300億円の新たな対策費が必要になる。財政状況が厳しい中、これだけの支出は不可能で、農水省幹部は“関連産業を含めた影響額は この3倍に達する。主産地である北海道農業は 壊滅的打撃を受ける恐れがある”としている。・・・年明けには本交渉に入る。</p> <p>オーストラリアはニュージーランド、タイ、米国などと結んだ自由貿易協定ではほとんど例外品目を認めていない。</p> <p>そのオーストラリアでは“農地は広くいくらかもあるが、気象条件が不安定で雨に恵まれるとは限らず、灌漑も十分ではなく 廃業や自殺においやられる農家もある”・・・? 此の様なことが日本にも・・・</p> <p>21世紀の地球には温暖化と資源の枯渇の問題を抱えている。日本では100年で平均気温が4度上がるとの予測を示し“北海道は関東の気候となる。本州の大部分で雪解け水がなくなり稲作に大きな影響を受ける”としている。</p> <p>その時、北海道が日本の食料供給の切り札になりうるか・・・</p>
603	<p>広大な森林を有する北海道においては特に森林の持つ諸機能を最大限に発揮させる施策を行う必要がある。</p> <p>その為の基盤造りとしてきめ細かな路網の配置・整備が重要である。</p>	<p>森林の持つ効用は広く知られているが、現状、少子高齢化の方向はますます拡大し、森林・林産業に携わる者は減少していることから、森林の機能発揮のための施策は困難となり森林・林産業は衰退して行くのではないだろうか。</p> <p>これらに歯止めをかける為、機械化により労働力の軽減を図り若者にも魅力ある産業とする為の施策の一環として長期的な視点にたったきめ細かな路網の配置が必要である。</p>
604	<p>…その改善点を反映させ、国が抱える課題を、北海道が時代の潮流に即した課題の解決に貢献する… としてはいかがでしょうか。</p>	<p>時代の潮流に即した課題解決を強調するためです。</p>
	<p>…や良食味などが、国内は元より、東アジア諸国の高い評価を受けており、これらの消費者ニーズを踏まえて</p>	<p>東アジアの認識が高まっていることを強調しては如何でしょうか。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
605	<p>北海道は、農林漁業での産出額が全国一となっているが、価値ある原材料を1・2次加工をし付加価値をつけての製品化、生産体制が十分でない。このことから、第2次産業就業者比率が低く雇用状況にも影響している。</p> <p>北海道の豊かな自然、資源を生かし、道内において生産・商品として、販売するためにも、より生産・製造基盤の強化とインフラの整備が重要である。このこととリンクして、地域の特殊性を生かした観光、商業の振興が押し進められて、経済の活性化につながる。このためにも地域の連携と産学官の協働がより重要となる。</p> <p>道州制特区が施行されることから地方と国、地域と行政の役割分担と責任が求められる中で、それぞれのリーダーシップが必要となり、物づくりと同様に民間・地域づくりにおける担い手、人材育成に関するソフトの施策が大事である。</p> <p>北海道が自ら立体的な計画の策定は無論であるが、実施期間において、道民に対して分かり易いフローの説明とケアをお願いしたい。</p>	
606	<p>市場ニーズ・グローバル化と言った競争に囚われた方向ではなく、食糧問題は国防の一環であるため、食糧基地としての基盤整備とインフラに力を入れ来るべき食料危機に備えるための自給率を早く先進国並みにすべきと考えます。</p>	<p>絶対に来であろう地球温暖化により</p> <p>①食料の高騰と不足による争奪戦、特に主食の米は本州では減産が進み、北海道のみが増産出来る気候になると予想されている。</p> <p>②本州南部は疫病や感染症の発生等により、環境難民が発生すると予測されその受け皿に北海道がなると思われるから。</p>
607	<p>・北海道開発の北海道地域における役割は、今後重要なものになると思われる。従来は、北海道の地域経済を支援するというニュアンスがあったように思う。</p> <p>・計画書にも述べられているように、国際的食料消費料の増加が懸念される。</p> <p>国内においても、しかるべきで、我国の食料自給の増大が重要な課題である。</p> <p>北海道の地域特性を生かした、農水産業の充実を目指すべきと考える。</p> <p>北海道が我が国の食料基地として発展し、国の食を支えるという立場になるべきではと思う。</p> <p>そういった意味において、「北海道開発」の計画的施策が重要でありと思う。</p> <p>今後の北海道に対する、現実的な取組に期待したい。</p>	
608	<p>北海道の豊かな自然環境を保全し、動植物との共生を目指した、道、川、農業事業などを推進していただきたいと思いません。</p> <p>環境負荷の少ないエネルギー利活用促進の中で牛の排せつ物等廃棄物系バイオマスから産出されるバイオガスの有効活用をぜひやっていただきたいと思いません。</p>	<p>自然の開発によって自然のバランスが崩れ、動植物に影響を及ぼし、また、地球温暖化にもつながり、それが人間に帰って来ているのだと思います。将来の子供達に自然豊かな北海道を。</p> <p>いろいろな分野で省エネルギーの普及促進を旨ざしている日本ですが、今ある資源を大切に使うのはもちろんですが、新しい資源を作り出して行く事もこれから必要だと思えます。牛の排せつ物を無駄にしない為にも。</p>
609	<p>北海道を観光産業と食糧基地として位置づけて、活性化を計画していくべきだと思います。産業の活性化こそが、全てを救う手段だと思います。(人口減少を食い止めないとならない)</p>	<p>知床の自然を目玉として扱えるだろうし、世界的に地名度が上れば、北方領土問題にも有利に働くことになるから。</p> <p>・夏は観光・リゾート、冬は雪まつり、スキー場、がりんコ号</p> <p>・良いとこばかりを集めて、集客して、おいしい物を食べてもらうことによりリピーターが増える、外国人にうけるものを考えること。</p>
610	<p>地方都市から中心都市への交通網の整備(高速道路建設が難しい場所では現一般道路での制限速度の引き上げができる道路改良)、移手段の確保。</p>	<p>今後人口減少に伴って中心都市への医療・教育等の集約化が進んでいくと思われませんが、地方(過疎地域)に住む人もゼロになるわけではないので地方の人達にも公共サービスがすみやかに提供されるようになるため。</p>
611	<p>北海道開発による利益が、道民だけでなく、日本国民に還元される事をわかりやすく提示するべきと思う。</p>	<p>例えば東京に住んでいる人に聞きたい「あなたが普段食べているものはどこで生産されたものか」と・・・必ず北海道産のものが多数あるはず。</p> <p>すなわち、日本の中での北海道の役割を考えた時、その役割は北海道だけのものではない事、東京と北海道の役割は全く違い、人口規模(数の原理)だけで比較できるものではない事を東京の人は忘れがちと思う。</p> <p>北海道の優れた要素である「安全安心な農産物、海産物等の食料資源供給環境」、「風力・太陽光をはじめとするエネルギー確保に優位な環境条件」、「国内外の人々を魅了する特徴的な自然環境(交通整備をはじめとする観光環境整備)」他は、開発する事により日本の国益、やがてはグローバル化の中での国際貢献にもつながるものと思う。</p>
612	<p>北海道の広大な敷地や特性を有効に利用し、環境負荷の少ない自然エネルギーの開発や、循環型社会の形成促進などの取り組みを積極的に行って頂きたいと思います。</p>	<p>地球温暖化や大気汚染などの問題が深刻化する中で、再利用可能なクリーンエネルギーの開発・利用が実現できれば、安全・安心な生活環境を生み出し、地域社会の活性化にも繋がると思います。また、北海道の自然環境を守る上でも重要であると思えます。</p>
613	<p>北海道は全国の中で最大の面積を有しており、食糧・木材の自給率向上を高めるためにも地域の特性を生じた構築が必要である。また、自然環境にも恵まれており、観光開発や、土地が安価なため情報管理会社の構築も可能と考えます。</p>	<p>これまで北海道の発展は公共事業の社会資本整備を重点に資本投資が進められてきたが、日本の経済成長、特に北海道においては非常に厳しい状況であり、また人口の減少が顕著に見込まれているが、北海道経済の維持、産業構造構築からも北海道開発は必要である。</p>
614	<p>①地域医療の充実を図る。</p> <p>②雇用を確保する。</p> <p>③地域の安全確保する。</p>	<p>①救急医療時の搬送時間を短縮するために交通網を整備する。</p> <p>②技術者が道外の企業に提出しないように、魅力のある地元企業を育成する。(Iターン・Uターンによる雇用の確保)</p> <p>③積雪寒冷対策(除雪等)として、道路網の整備。</p> <p>河川の整備(水害対策等)として、河川断面(50年災・100年災)の見直しをする。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
615	・人口の集中化し、都市型と自然の二面性の強い街づくり ・他の都府県には無い個性のある地域づくり	・今の北海道の現状は、財源・人口と共に減少。人口の数のに対して、まだ多い市町村。そして高齢化。 そうしたことを考えると広域分散型から、人口集中型都市が望ましいと思われる。それによって、医療・福祉・公共施設の充実化をはかれる。 ・その反面北海道の個性をアピールする為、自然や自給自足できる環境や観光など都市型と自然環境への二面性を強くし、国内やロシアの交流や物流の中間地点としての機能も果たしていく必要とおもわれる。
616	現在森林資源の有効利用という事で、開発局による高規格道路に於いて、立入防止柵・木製防雪柵が施工されているが、将来的にこの物の処理について疑問に思う所である。	この立入防止柵等については、防腐処理が施してあると共に、また一生腐らないかと言うとそうでもないらしい。約10～15年で、だめになる様であり、その後は防腐処理を施してあるので産業廃棄物として取り扱わなくてはならない。 その時の時代背景はどうなっているかわからないが、その処理費用として税金が使われるのは当然の流れだと思う。 産業廃棄物とならない様な防腐剤の開発を行い、自然環境とマッチさせる事が出来る物こそ、本当の有効活用となるのではと思うところだ。
617	北海道は、広域分散型地域で交通・輸送・移動の手段としての陸路の占める依存度高く、近年多発している異常気象・自然災害や依然として多い交通災害により、産業・生活環境に大きな制約を受けており交通環境の改善が必要と思います。	北海道は、積雪寒冷地、広域分散型社会で、人・物（エネルギー等）流の多くを陸路に頼っており、依然として多い交通（死亡事故・渋滞）災害や近年多発している自然災害（豪雪・雨）、冬期における交通の不安定性による産業・生活環境への影響が高いのが現状です。そのため各地域間（市町村・港・空港）の道路網（高規格道路等）を整備し、輸送効率向上（コスト削減）を図り、冬期をはじめとする効果的な事故対策を実施し、災害に強い安全・安心利便性の高い交通環境を整備することが必要と思います。
618	「観光立国日本」（北海道も含め）は生活水準が高く、お金、休日等がうるおった時に好機が訪れると思う。	観光産業は今、頭打であり、北海道の広大な面積及び雇用を待つ人々が多い特性をいかし、逆な立場のグローバル化（今アジア諸国が成長、その反動を北海道に）を深く考えるべきではないかと私は思う
619	少子高齢化、ストレス社会の中で北海道の役割は大きいと思う。	今やゆとりの時代であり、北海道は生活空間の広さ、自然と共存できる環境という未だ開発の余地がある。 子どもの教育環境、農業、生活環境のゆとりに向けた今後の北海道の開発がこれからの日本にとって重要な役割を果たすと思われる。
620	「道内でカラマツ集成材生産まで行うこと等により木材産業の振興を図るべき」～「森林資源の有効活用を図るべき」となっているが、いくら北海道の森林資源が成熟期を迎えつつあっても、同時に植樹の振興にも力を入れるべきだと思います。	地元の森林でも近年数多くのカラマツが伐採され丸坊主の山が目立ちはじめた。植樹を同時に進めなければ大雨の被害が計り知れないものとなり、自分達の地域におそいかかって来ると思われます。計画的な伐採と植樹を進めなければ、すばらしい景観もだいたなくなってしまう。
621	「冬期集住といった新たな居住形態の創造」とありますが、その方向性には農山漁村の衰退に拍車をかける場合が多いと思われれます。	冬期除雪費等の負担減などをあげられているが、冬の半年間生活の場を異にするという事は、その地域での職を手ばなすと同様と思われれます。それではいよいよ過疎化が進み北海道も中心都市と大型農業地域だけになっていってしまうのでは。
622	自然災害に対する対応や、災害による被災者への支援、復旧による防災対策を確立する。	近年、毎年のように起る自然災害に対し、記録的災害が多く発生していることから災害対策を強化し、都市部以外にもしっかりと、災害助成してほしい。 その為にも、北海道総合開発計画の役割は必要と思う。
623	中国、東アジア諸国との国際交流（観光、産業）基盤の整備の強化	日本人の多くは、欧米人崇拜が極めて強く、アジア人蔑視観があるが、北海道民気質は、外国人なりよそ者に対して非常に開放、受入れやすい気質があります。人口減少（労働者）折、外国人労働者の受入体制の整備を進めるべきではないでしょうか。
624	暮らしやすい魅力ある北国のまちづくりの中で、（集約型都市構造への転換）とかが中心市街地を活性化し、集積してしまうと他の地域が、ますます、人口減少、過疎化してしまうのではないだろうか。	いくらまちなかの交通体系等（交通機関等）の再生を行っても高速道路等の工事によって、市町の都市部は、すどろりになってしまい、逆に都市の活力が低くなってしまおうと思う。
625	日本の食料基地としての北海道というものを幅広くアピールしていくことが重要で、安心、安全をセールスポイントにしていくべきだと思う。 ここで整備をやめるのは、先を見ると不安がある。	現在は中国から安く買える食材であっても、中国の人口増加と経済成長を考えると、10年後、20年後には安く大量に買える保証はなく、そうなるから慌てて農業基盤の整備をしても、すぐに結果には結びつかないだろうし、その頃には離農者も増えているはずなので、そうならないためにも農業基盤を整備、強化しておくべきだと思う。
626	・周りが海に囲まれている本道には、常に水害による災害がつきまとっている様に思う。近年、頻発している自然災害に対応する治水・治山・道路整備を強化すべきだと思う。	・自然災害（大雨・大雪・地震・津波等）による河川のはん乱、地すべりが発生すれば、人命に関わる事で、被害者を救援、搬送しようにも、道路が寸断されればどうにもならないと思う。よって、災害に強い、治水・治山・道路整備が必要不可欠だと思う。
627	(1)～(5)の産業別に計画を立案していく感じでわかり易くは取りまとめられているが、単発的に独立して開発を進めるのではなく、例えば、数ヶ月にわたる農業研修をしながら休日には、観光地めぐりをするとといった宿泊研修（自分にあった仕事探し）施設等を計画に入れたらどうだろうか。	一企業や個人でできる事には限界があり資金的にも困難であるし、長期的に持続する事もサポートする側にも多くの問題を抱える事となるから、国や道が主体となって総合生活コミュニティの形成を行なう事によって、観光、産業、消費活動と総合的に北海道の発展に貢献できるし、多くの人に北海道の魅力を知ってもらい少しでも北海道に残りたい、根づきたいという考えを持ってもらえると、人口の流出の減少につながるし、グローバルに考えると、日本国民対象だけではなく、将来的には国際的に募集という事も視野に入れ海外のセレブ人だけの観光ではなく一般庶民まで対象となれば、可能性も広がっていくと考えられる。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
628	日本国から見捨てられかけている感のする北海道を、北海道が付加価値を持ったとき、どうしても切り離せれない状況をつくれれば開発局の存続は不可欠となるのでは…	かつてサハリンプロジェクトについて推進していた経緯を近年の政府は全く関与せず、サハリンプロジェクト2に至っては暗礁に乗り上げている。ある企業等まかせの今までの方針から国が積極的に交渉しプロジェクトが実現したとしたらパイプライン施設の建設は色々な問題もあると思うが、日本国の最短地の北海道は見捨てられる存在とは成り得ないと思います。 また、その建設には開発局の存在なくしては実現不可能かとおもいます。これは一例で「北海道ならではの」資源・産物が確立すれば北海道を見捨てる存在ではなくなると思います。
629	道路整備について	北海道は、他県と比べ自然は多いが交通的な弱点が多いので、輸送コストの削減にもつながらる道路の建設が不可欠である。
630	冬期における安全で信頼性の高い道路交通の確保	私の仕事は、建設会社の資材運搬の仕事をしています。 道東の厳寒地域における道路の整備（道路拡幅・片側2車線化）をして欲しい。 国道と言われるところでも、幅員が狭く冬道の運転にはとても時間を要する。
631	集約型都市構造への転換とありますが、全て都市に集約してしまうと郊外地域の衰退はさらに加速してしまうのではないか？	たださえ郊外では若者の地離れが進み、人口は減少していく一方なのに、都市ばかりに集約するとさらに郊外の魅力は無くなってしまいます。都市部においては現状で十分に不便さは感じないと思う。もっと地方の整備を行い、住みやすい、暮らしやすい町づくりをしていく事が大切と思う。
632	1. 地方のインフラの整備を実施する 2. 道外、又、海外からの定住者の受け入れ	1. 天候等による環境は変えられないとしても、下水道の整備（簡易も含め）等、生活環境を整える事により、産業の後継者、又、新規就労者が定住し易い環境を作る 2. 道を挙げての就労支援、教育施設を設け、各自治体と協力し、利用可能な農地等の有効活用が、出来る体制を作る。跡取りだから家業を継ぐだけではなく、外から仕事に参加したいと思わせる環境作り。
633	森林の荒廃により河川の氾濫、洪水が発生しやすく動植物の生育に悪い影響をあたえ生育の場が失われている。	針葉樹の根は深くのびず風の力を大きく受けて倒れやすいまた、針葉樹だけで構成された森林は保水性もなく雨を蓄える力などなく、葉は樹脂が多く動物は好まない、分解する過程では、強い酸性になり土地はいつそう悪く成り、ほかの植物の生育を妨げる。 広葉樹は地中に深く根を張るので自然災害には強い抵抗力を持つ、針葉樹に比べ2～3倍の保水力があり、浄化作用も3～5倍あるといわれている。 針葉樹林は生き物の乏しい森のに対して、広葉樹林は食料になる木の実が多く、大きな動物をはじめ多彩な生き物をはぐくむ森である。 成長が早い針葉樹だけを植林するのではなく、動植物との共生、防災対策になる広葉樹との混交林が必用と思います。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	次世代エネルギーの開発や環境問題の研究機関を国主導で北海道に作る。	広大な土地や厳しい気象条件など、実験地として適しているから。開発研究の情報等に関しては、インターネットなどの整備により地理的不利は存在しない。
634	国がもっと外交問題等を解決していかなければ、グローバルな発展はなしえない。国はもっと責任を持つべきだ。サハリンⅡ問題等にも積極的に関与すべきである。	北海道はもとより日本は四方を海に囲まれているが、接しているロシア・中国・韓国との間に北方領土・尖閣諸島・竹島問題がありいずれも解決されていない。むしろ国は棚上げ状態を望んでいるようにも見える。 交流拡大や経済交流は民間だけだと限界があり、領土問題等が解決しなければすぐに行きつまってしまう。また、北方領土付近での拿捕が増えてきているのも領土問題が解決していない事が一因でもある。安心して操業できないのが現実である。
	国内外の企業が進出しやすいよう、税率を下げるなどの北海道独自の条件整備を図る。	近年海外からの観光客も増えてきており、海外の企業も条件を整えば進出してくると思う。(ニセコでオーストラリア人向けのリゾートマンション開発など)
	災害や気象に左右されない道路網を構築する。また、各地域にヘリポートを建設する。ヘリコプターの操業管理は、自衛隊に協力してもらう。	近年台風や大雪、竜巻などの気象現象や地震などの自然災害による通行止めが増えてきている。北海道では、道路が唯一のライフラインとなるので絶たれると命に関わってくる。故に気象に左右されない道路網の建設が必要である。 また、医師がいない地域が多く救命体制ができていない。地方に医師がいないならヘリコプターで札幌に搬出すればよいので、国や自治体がヘリポートを作りヘリコプターは自衛隊にお願いすればよい。民間に委託すると管理維持費がかさむが、自衛隊は常に維持するのが仕事なので、維持費等が必要なく経費がおさえられる。また、救命業務を行うことにより自衛隊も地域住民にコンセンサスが得られ自衛隊にも利益がある。ただし、法改正等も必要になるが。
635	豊かな自然と広い土地は強い吸引力となる。不明確な改革という言葉より具体的で効果的な施策こそ必要。我々の子孫のために今なすべきかを考え、地域も自身を持たなければならない。グローバル化と情報化は知恵の時代です。それを生み、育むには地方のほうがふさわしい。大切な事は、権限と財(税)源を大幅に移譲してもらい強い地方政府を作り、多様な日本社会を蘇らす事が出来ると思う。	1) 地方には成長の種がある。緊急性の高い公共事業や、行き届いた介護などの社会福祉充実。 2) 産業構造をかえていく鍵は、新しい会社「起業家」で有りこれを本当に推進できるのは裁量権を強く持った地方政府でなければならない。 3) 情報化社会は民主主義をより深化される。民意を強く反映できるのは地方政府である。
636	燃料が高いので、ガソリン・軽油等にかわる新しいエネルギー源(廃油、植物)の開発!	年々、価格高騰の為
637	確かに環境を保全する施策はとられているが、異常気象(災害)時における対策が不十分だとも思う。	異常気象等をふまえた、基盤整備が必要ではないか。
638	北海道全体の底上げの他に、この先北海道が何に特化していくかが重要ではないか。 この先何が基幹となる産業かを見極め育てるのが重要になると思う。	北海道ではこれという産業を育成する発展する事で他の物を発展していくのではないか。
639	日本の食料基地として、品質、供給量のみならず「安全」を付加価値とした生産、供給体制を実現すべき。 建築物の耐震化を早期に実現すべきである。 所有者(国、道、市町村)の別なく、公共性のある建築物の耐震改修をぜい性破壊程度には進めるべきである。	現時点で石油が持っている影響力は、近い将来食料が取ってかわるはず。それに対しての準備は全くなされていない。自力した国家であるためにも食料自給体制は、早期に確立しなければならない。 公共建築物には、個人にとっての「家=シェルター」の役割があるはず。しかし、制度上の問題もあり特に北海道では全く耐震化が進んでいない。人は国の財産です。国の責任で守るべきである。
640	毎年繰り返される冬道のスリップによる交通死亡事故を防ぐ為に。	過去、寒さ厳しい北海道の冬道ではスパイクピンのついた冬タイヤで走行していたが、環境優先という事でスタッドレスタイヤに取って代わって10数年… 各タイヤメーカーにより毎年改善されているというが、一向にスリップによる死亡事故が減らないのは、各地域性を無視して画一的な法律で縛っている為と思います。各地域の実状に合った施策をおこなえば、悲しい話は激減する事と思います。
641	北海道を総合開発するのは、基より、国内唯一の成長都市、さらには世界的にも国際都市として注目される様に発展させる事を、考えては。	「魅力と活力ある北国の地域づくり、町ちづくり」と言うが北海道は、全国的に見ても、多大な自然資源が、豊富で、めぐまれた、環境にあるにもかかわらず、最大に利用し、我々の生活をはじめ、地域社会の発展に多いに活かしてもらいたい。 例えば、水・風・太陽光・地熱・雪・氷りを利用しての、電気・熱エネルギー交換の媒体としての利用、更には、バイオマス資源を利用しての再資源エネルギー化し、光熱等の日常生活用エネルギーや田・畑・山林地の肥料としての利用促進できる用、もっと多くの施設及び再資源利用開発に取り組むべき。 北海道を開発する事にとどまらず、若者が都会に憧れて、北海道から出て行くのではなく、道産子は元より都会の若者及び現役をおえた人たちも、北海道に憧れ、多くの人が移住してくれるような北海道になってほしい。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
642	従来のような商業施設の利便性だけでなく、医療、行政などの公共サービスも含めた環境の整備を、ユニバーサルデザインを積極的に取り入れた、大胆な都市再生計画を進めるべき。 日常生活に必要な全ての用事を足せるように、中心市街地はなるべく短い動線で移動できるようにする。	少子高齢化、人口減少に伴い、高齢者、身障者が利用しやすい空間を形成することにより、中心部に賑わいを取り戻す。
643	生息環境を保全するため、動植物との共生を目指した道づくりの推進を行うのであれば、森林資源を活かした産業や、多様なニーズに対応した多様な森林づくりは、矛盾しているのではないかと。	・共生を目指すのであれば、木材産業の活性化とは、ならないのではないかと？ ・動物が森から町へ出てくるのは、森の環境が変化しているからではないのか？
644	石油代替エネルギーや太陽光発電の利用、促進は一般家庭に迄、浸透が必要であると思うが現実的には無理ではないか。	全国的に景気が回復したと言われているが北海道自体はそうではないと思う。その中で代替エネルギーに対応した機器の購入や発電設備の設置は難しいと思われる。公共施設や民間企業の利用促進だけではエネルギー対策をしてみると言えないのではないかと。
645	産業廃棄物焼却施設に発電能力のある機器を設置したり電気を一搬に安価に供給出来る様に公共の電力施設が必要に思います。	全ての家庭をオール電化に出来る 暖房用等化石燃料を各家庭で使用しないと二酸化炭素の削減になる
646	北海道の豊かな自然環境は、観光、農林水産業の基盤となっています。自然破壊が問題となっている現在、自然との共生が可能な開発を行うことによって、自然エネルギーの利用や食料供給力の強化にも資することができると思います。	
647	北海道の将来のために次期計画を前向きに策定すべきだと思います。	
648	平取ダムの早期着工を望む	地方の過疎化をくい止める上で必要な事業と思われる。今、地域は、高齢化と人口の減少にさらされ、ぜい弱な産業基盤により、景気回復が難しくなり、自助努力が限界となっている北海道の公共事業は、地域経済の牽引車であり、ぜひ北海道総合開発事業の実施を願う。
649	日本全体からすれば、なぜ北海道だけ特別扱なのかとの意見もあるかもしれないが、広い土地と豊富な資源、観光地としての要素等、日本の将来のために欠かせないポテンシャルを持った北海道の明治以来の開発の流れを今ここで止めるのは得策ではない。引き続き、北海道総合開発計画を策定し、しっかりとビジョンのもと、各種のインフラを継続して整備し、そのポテンシャルを十分に発揮させることが、日本の将来のためになると確信する。	
650	<p>今後の北海道開発の取組と進め方の提案</p> <p>(1) グローバルな競争力のある自立的安定経済の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・食糧供給力の強化の中で農業経営の大規模化効率化の促進の中で分散している農地の連帯化と農業経営の法人間及生産基盤の整備とまとめてありますが、この中で農地の連帯化は担い手に農地が集約化される事のみが急がされた結果、地区全体の集積計画がなく、農家単位に土地の賃借が進んだ結果、圃場かつ分散して効率的な作業体系がとれず、大型農業機械の移動に時間がかかり、更には事故の危険にさらされているのが現状であり今後具体的な対策が望まれる。 ・農業生産の基盤となる農地、農業用排水施設の適正な保全更新としてまとめられているが、その中で農地を継承する担い手への配慮、後継者の確保対策と提案されているが、現状で「認定農業者」制度を含む、価格安定対策が19年度より始まるのを契機として担い手の経営面積が今まで10ha位から20～40haと拡大された結果、大幅に農畜産物の生産に追われ共同作業による用排水の維持管理の労力かつ不足する現状の中で施設をどのように守っていくか、「自然との共成」か、一方でさげばれる中で遊休農地の発生を防ぐ事と合せ今後維持管理しやすい施設への改善が必要と思われる。 <p>食に関わる産業の高付加価値化、競争力強化</p> <p>(1) 安全高品質を旗印にする北海道ブランドの確立</p> <ul style="list-style-type: none"> ・冷涼な気候を生かし農業の使用料を抑える等クリーン農業の推進がうたわれているが、低農薬と合せ有機農業に取り組むという事は生産者の増大と収量減というリスクも背負う事になるので、付加価値を高め販売に結びつける為の条件整備も必要になると思います。 <p>(2) 地球環境時代をリードし自然と共生する持続可能な地球社会の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷の少ないエネルギーの活用促進の中で北海道の特性を活かした、再生可能でクリーンな新エネルギーの開発利用促進の中で、北海道で豊富な資源作物を今後見直して栽培する事を視野に入れた時、広大な農地の輪作体系の1作物として位置づけられるようバイオエタノール、バイオディーゼル燃料の研究開発を合せ考える必要があると思う。 <p>農業に関する部分で意見をのべましたが、全国的に景気が上向く中、ひとり北海道と沖縄が取残されている現状を考える時に、経済的な数値に結びつかない部分で、大きく日本全体に貢献している事考える時、今後とも「北海道開発局」の継続の必要性をあらためて意識しお願いするところです。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
651	今、この厳しい競争社会にあっても競争原理の働く今日、広い視野にたった北海道総合開発計画は生き残りの地域戦略であると考えます。 北海道の恵まれた大地、自然、資源等実力を生かし、日本に貢献できる地域として発展出来るよう、本計画が決定、継続されるようお願いいたします。	
	①「施策の重点的・効率的な推進」に関し (自動車専用道路料金の柔軟な運用) 全国一律の料金系に対し、独自の割引制度の実証実験は画期的であると考えます。 通行料の減額は、利用者の利便性の向上、一般国道の混雑緩和、事故回避、CO2削減等多くのメリットがあげられます。 更に割引額の検討を進めることにより通行収入の増額に繋げることも可能ではないでしょうか。 是非今後も御検討をお願いします。	
	②「路面上の眠気防止舗装について」 舗装路面上の凹凸は、積載物特にイチゴ等果実が振動による変形によって、著しく価値を減じる(1輸送につき最大損失が何十万円にもなるケースがおきております。 全面に凹凸を付けるのではなく、中央及び路肩部分に限定ただければ、走行方面により回避可能でありますので、是非御検討頂きますようお願いいたします。 最後に私達建設業事業者が厳しい経営環境の中、道路環境改善の目的のために負担してきました「道路特定財源」は、特に北海道にあっては、この機会をお借りしまして、一般財源化の回避を強く申し入れいたします。	
652	人口減少による地域の過疎化対策として、若者が流出しない様、地域の活力を発揮するため連携、協働による体制をもっと深めて欲しい。	
653	美幌町には、景勝・美幌峠や清流・美幌川など恵まれた自然環境をはじめ、交通の要衝という立地条件、町の経済や食生活を支える豊かな大地、日照時間が長く温暖な気象条件など、さまざまな特性を持ち、これらの特性は町民一人ひとりにとって、美幌の住み良さや美幌の誇りとして感じる重要な要素となり、町全体にとっても、美幌の活力を高めていく可能性を秘めていると考えています。 国の重要な食糧基地としての役割を担うと共に豊かな自然環境などを持つ北海道の優れた特性を活かし、国民が「北海道に寄せる夢」と「あらゆる可能性を秘めたこの大地で国民の求める役割」を実現するための取組みを実施することが極めて重要であり、その意味では、北海道総合開発計画の策定の意義が大いにあると考えます。 ○美幌町としての具体的な取り組み <東オホーツクシーニックバイウェイ事業> ・世界知床自然に山と観光資源の連携 ・国道334号道路の改修 <高規格幹線道路・地域高規格道路の整備促進> ・北海道横断自動車道の調査促進 (端野～美幌間) ・道東縦貫道路の計画路線への早期昇格 (標茶～美幌間) <FSC森林認証・CO2認証の活用> ・環境対策と森林資源の有効活用 ・「CO2排出権取引」の研究 <農業基盤整備の充実> ・農業整備基盤・干ばつ対策	
654	経済的な考えの道路整備だけではなく、市町総合併を考慮した生活圏を重視した道路整備を進めてもらいたい。	全国に比べ北海道での市町村合併率が低かったのは、隣接地域との感覚的距離が遠く感じられた地域が多かった事が原因のひとつであると考えている。国や都道府県、特に市町村の財政が破綻寸前であり今、市町村合併は避けて通れない道であり、国も先頭になって進めている政策である。北海道開発の施策として自立できる地域を少しでも増加させるため、市町村合併の推進且つ合併した地域を支援する事を目的とした道路整備を進めていく事が必要ではないだろうか。
655	北海道は、農業、水産を問わず、日本国の主たる食糧生産基地であると共に、全ゆる産業振興を図り得る可能性を持っている地域であります。 従来から実施している農業、水産運輸面での基盤整備拡大は元より、ハード面に加えて、又それ以上に、観光、教育面での所謂ソフト面での基盤整備を、国直轄で開発整備することが、北海道地域を強いては日本国の振興を図る為の大きな要因であると考えます。 従ってこのことを6期計画の中で反映して頂きたいお願い致します。	
656	人と技術による競争力ある成長期待産業の育成 北海道は、製造業が他地域比べて弱い。 自然災害に備える防災対策の推進 北海道は水害被災・火山災害・持参災害等の危険性が高く、自然災害に対し脆弱な地域である。	IT技術・バイオ技術を固有の技術確立し、グローバル産業として育成する。 北海道は、町と町の区域面積広大なため、災害時に防災関係機関が連携して迅速かつ円滑な対応を行うため、地域防災力の再構築が必要。
	道路整備や道路管理について 高規格道路ネットワークについては、主要都市間とのアクセス強化がまだまだ整備する必要がある。 また、一般道路においては交通需要の増加に対応したバイパス整備や多車線化などの道路整備、防災対策や冬期の安全・確実な道路環境の確保など多くの課題が残っている。	現在の道路を確実に管理しながら、本当に必要な道路整備を進めるためには、必要となる事業費の財源を安定的に確保することが不可欠である。 このため、道路整備や管理についての国民のニーズを十分に考え、受益者負担の考えに基づくいまの道路特定財源制度の趣旨、効果などを考えながら、国民の理解が得られる制度として様々な課題に取り組んでいく必要がある。
	専門家の方に豊浦町を実際に観察してもらい、この地方の特産品等の有効な活用方法のアドバイスを頂きたい。	商工会青年部として毎年色々なイベントを考え実行していますが、結局は毎年同じ行事の繰り返しです。これから少子高齢化・人口減少が進むと考えられるなか、どのようなイベントがこれから出来るのかアドバイス等を頂ければ有難いです。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
657	有珠山の噴火時の救助活動への支援	2000年の有珠山噴火時、虻田町(現 洞爺湖町)の住民が一斉に避難のため豊浦町、長万部町へと移動しましたが、避難所の情報等、避難住民への周知が徹底されなかったと聞いております。豊浦町の玄関口にある「道の駅とようら」を有効活用し、防災対策の一助となる情報基地になればと思います。
658	中間とりまとめに基づく新たな「北海道総合開発計画」の①策定と公表、ならびに②推進(特にインフラ整備)が必要であると考えます。	①計画策定と公表の必要性 北海道は広大な面積を有し、地域ごとに様々な個性を育てております。これらの個性を尊重し、かつこれらの個性が衝突することの無いよう、北海道道民の一丸となった取り組みが、今、必要だと思われまます。 また、地域間における個性の違いだけではなく、業種や立場等の違いを超えた取り組みも必要であり、このことはかねてより叫ばれております「官民の連携・協働」にも繋がるものであります。 計画の策定と公表は、これらの多様な主体がビジョンを共有し、連携・協働するために不可欠な「指針」の役割を果たすものであり、その必要性は高いと思われまます。 ②計画推進(特にインフラ整備)の必要性 今日の公共事業はかつてに比べ、投資効果(乗数効果)が低くなったといわれます。さらに一部における談合問題等の影響により、あたかも「公共事業=無駄・悪」であるかのような報道がなされ、その様な印象を多くの国民に与えています。 しかしインフラ整備等の公共事業は、まだまだ地域間格差の是正が必要な北海道において、現実的に地域の雇用機会を増大し、疲弊した経済を下支えしており、その投資効果を否定するのは正しくありません。 また、構築されたインフラが、我々国民の利便性や安全性の向上(災害に強い国土づくり)に大きく貢献していることも忘れてはなりません。 これからのわが国のあり方や北海道の進むべき方向性を考えましても、食料供給基地としての機能強化、国際水準の観光地づくり、自立した北海道経済の構築、その他様々な意味において道路網の拡充等のインフラ整備は、地域・業種・立場等を超越した、現在と将来の国民に共通した財産形成であり、その必要性は高いと思われまます。
659	①「国への貢献」のための施策を、より重点化、明確化すべき。	北海道は必要、だから北海道総合開発計画を策定、加えて北海道特例を維持し重点的に開発を行う、という理由付けだけとしたら、「国への貢献」として食料基地、新エネルギーの開発及び供給といった施策は有効と思います。こういった施策をもっと重点的にそして分かりやすく簡単に表現した方がよいと思います。例えば、項目を短くして、一目で内容を分かるように「食料基地の強化」、「新エネルギーの供給」などとしたらいかがでしょうか。
	②道州制政府を見据えた社会資本整備を謳ってもよいのでは。	「道州制政府イコール開発局及び北海道特例廃止」という図式が一般的に言われていますが、地方分権が叫ばれている中、中央での道州制政府の議論は、まだまだ続くと思われる、世論も各論はさておき総論では賛成が多い聞いています。道州制政府へ移行した場合、本州あるいは海外との競争に耐えるための社会資本整備という視点もあってもよいのではと思います。
	③北海道開発法に基づく国が策定する北海道総合開発計画と北海道行政基本条例に基づく北海道が策定する総合計画との差別化、あるいはその違いをもっと詳細に説明すべき。	自分も含め一般の人にはその差が分からず、見直し時期も同時期ということもあり、「同じような計画が沢山あるなあ」、または「同じ様な計画は二つもいらない」という感想を持つのではないのでしょうか。一般的には、北海道が策定する総合計画の方が、身近で、幅広く、重要なものという認識を持つことが多いと思います。
660	自然の巡りの中で生産可能なバイオエタノールは、将来の日本のエネルギーの中核となる大きな可能性を感じます。北海道は、東京での動きを見守るだけでなく、積極的に自らその生産、精製、販売までを一括して目指すべきだと考えます。その上で、食料だけでなくエネルギー生産の最前線基地として、日本の生命線を担う可能性があることも主張すべきだと思います。	
661	世界的な食料・エネルギー一獲得競争	先日、新聞報道でバイオエタノールを燃料に混合。北海道と沖縄に実験プラント、JA道中央会の実証プラントが十勝管内清水町に決定とあり。北海道の広大な農地を有効活用するには、エタノールに替える農作物を大量に安値で生産する基盤、流通網の整備が必要と考えます。 又最近の異常気象を考えますと、15年8月、18年8月の沙流川流域の集中豪雨が、何時発成するか心配です、平取ダムの早期完成を望みます。 北海道は広い、大転換期の今、北海道総合開発計画が必要です。
662	長期計画的な地域産業密着型の公共事業により地場産業の発展を促す。	北海道は公共事業からの脱却は難しいと思われるので、コスト面を重視した投資ばかりでなく各地域の産業創出と働く場所を増やす目的としてバイオエネルギーの開発、食料自給率の向上を中心として公共事業を行う。たとえば水田を利用したバイオエネルギーの開発、栽培漁業用の漁場作りとして人工リーフ、人工環礁など働く場所を作る。
663	1. 日本の食糧基地にする。 2. 夏、冬通して安全な交通ネットワークの形成。	1. 日本の食料自給率は40%位と思います、中国、後進国の経済発展また人口増を考えると輸入量減が心配されます。広大な面積を誇る北海道こそ、今後心配される食料難に対処できるのではないかと思います。 2. 現在、高速道路、高規格道路等が優先的に整備されていますが、本州に比べるとまだ遅れています。 半年近い積雪寒冷な北海道では、物資の輸送に冬期の安全な道路が必要です。 また、防災対策からも交通ネットワークは必要と思います。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
664	<p>テーマ 持続可能な総合陸上交通ネットワークの形成</p> <p>提案内容 今後北海道の持続的発展のためには、上記に示されているように自然との共生および交通ネットワークの形成の両立が不可欠である。</p> <p>特に、地球温暖化対策は緊急の課題です。北海道内における二酸化炭素排出量のどの程度が自動車交通によるものかはわかりませんが、二酸化炭素排出量の抑制は自動車交通が主体となっている北海道のモビリティ確保の上で大きな制約条件となり、北海道経済への悪影響が懸念されます。「計画の在り」方ではそれぞれが別個に記述されており、P26(2)では効率性や効果に関する記述のみで環境対策に関する記述は全く見られません。北海道の地域性や地球環境の保全といった観点からすれば”自然と共生する効率的・効果的な陸上交通ネットワーク”といった「持続可能な総合陸上交通ネットワーク形成」といった戦略的視点が必要ではないでしょうか。</p> <p>従来から事業ベースでは渋滞緩和などを進めてきてはいますが、米国で1991年に定められた総合陸上輸送効率化法のように、環境保全と陸上交通の効率性向上を同時に進めるため、公共交通の整備や自然環境保全への道路財源の投入といった積極的な取り組みも進められており、そうした事例を参考にすることも必要ではないかと思えます。例えば道路事業で交通量の増加に見合った分だけ植林をするということは、少なくとも納税者＝自動車利用者の理解を得ることは充分可能であると考えています。</p> <p>自然環境保全と地域開発や産業活動はトレードオフの関係に陥りやすいことが指摘されていますが、豊かな自然を有する北海道だからこそ両者が共存し、さらには相乗効果を発揮できるような期待に満ちた北海道像を描いていただければと願っています。</p>	
665	<p>北海道の自然災害等に対する防災対策はまだ不十分であり、治水施設等の整備は当然であるが、近年各地で異常な災害が頻発している。多くの人は地球温暖化の影響によるものと断言している中で、災害に弱い北海道は現行の整備水準で良いのか疑問であります。</p>	<p>地球温暖化による異常気象は30年後には顕著に出現すると言われている。河川整備計画での30年程度の整備水準目標では追いつかないのではないか?もっと整備のスピードとレベルを上げるような方向性を示すべきだと思います。安全がすべての施策に影響が大きい。</p>
666	<p>第6期計画まで、北海道の基幹産業である農業は、日本の、地球規模の食料基地を目指して、常に中心的課題である。確かに生産性の向上が図られ、部分的に明るい材料も見受けられるが、依然として脆弱な体質は変わっていないと思われる。農業関係者ではない私には理解できないので、点検の中で明示して下さい。</p>	<p>農家の所得は低く、離農多発、遊休地増大は各地で見られ、その経営実態は悪化の方向にあるのではないかと大規模化、ブランド化の方向性は間違いではないが、外国には勝てそうにもない。抜本的な対策が必要ではないか?基幹産業の発展なしに、明日の北海道はあり得ないと思います。</p>
667	<p>・北海道横断自動車道の1日も早い開通 ・丹頂保護のための道東地区自然環境整備</p>	<p>・くらし、観光、産業等全てにおいて北海道横断自動車道の開通は、釧根、十勝、北網地区の活力向上につながると考えられます。1日でも早く開通し北海道の発展へつなげて頂きたい。 ・特別天然記念物にも指定されている丹頂が数多く生息し繁殖を行う道東地方の自然環境整備は、道東地方の観光面にも貢献している丹頂が再び絶滅の危機にならないためにも進めて行くべきだと考えられます。</p>
668	<p>特に、地球規模での多くの問題がクローズアップされている中でも「食料とエネルギーの自給率」をさらに高める施策が求められる。</p>	<p>第6期計画の中間点検では、諸施策について一定の成果が見られるとの事であるが、時代のニーズを考えると全体的に不十分である。 その中でも、特に「食料とエネルギー」に関する施策を飛躍的に強化すべきと考える。</p>
669	<p>北海道のインフラ整備の更なる拡充を図るべきである。</p>	<p>北海道の交通基盤整備率は全国と比較して最下位近くを低迷している状況であることから、投資の効率性と重点化を追求して整備率の向上を図るべきである。</p>
670	<p>(1) 安全・安心な国土づくり 地震や風水害に対するハード・ソフト両面からの総合的な防災対策の推進を図るべきである。 (2) 投資の重点化と効率性・透明性の追求 既存施設の老朽化に伴う維持管理費用の増加が懸念されるので、現状施設の再生と延命等の方策を図ること。</p>	<p>(1) 最近北海道で毎年発生している多くの地震や風水害に対する防災対策として、住民参加の避難訓練等防災意識の高揚と、国の機関と地方自治体との情報の共有と住民に対する災害情報の伝達方法等についての施設が不足している。 (2) 昭和30年以降建設された橋梁等の重要施設が耐用年数を超えることから、費用の面も含めて計画的で効率的な対策を講ずるべきである。</p>
671	<p>北海道総合開発計画においては、北海道の生き残りをかけた施策のひとつとして、北海道の特性を生かした一次産業の充実をもっと考える事が必要だと思われる。</p>	<p>農産物・海産物等の北海道ブランドとしての製品を、何箇所かの核都市を選定してその広域ネットワーク(幹線道路及び空港・港湾)を整備して道外に大量輸送する体制の充実が必要だと考える。</p>
672	<p>全国的な視野で北海道総合開発計画が策定されることを望みます(第7期)</p>	<p>全世界で人口が増加(特に発展途上国)するなか、近い将来食料確保の争奪が来ると思えます。狭い国土でまだまだ開発の余地がある北海道で食料の自給率を高めるべきであると思うので総合開発計画が策定を望みます。</p>

番号	(意見)	ご意見 (理由)
673	<p>①北海道開発は国による開発である。 ②これまでの北海道開発…成果があった。 ③多極分散型の形成は国土政策として重要。</p>	<p>①、②の件 ・21世紀は農業と環境が問題 北海道は食料基地としてますます重要。 地球環境の維持にも貢献できる。 ・世界的動きの中で、北海道はどう体力を産出できるか。 この対応の国家プロジェクトの必要性。 例へば用地保全（備蓄）、農業の振興（耕地の有効利用）</p> <p>②、③の件 札幌は明らかに極を形成。次の課題は地域の発展。 方策例 ・一次産業と観光の提供・・・インフラの整備 ・札幌とのアクセスを一層改善。 ・その上で北海道への移住促進</p> <p>参考 <u>農耕地有効利用の重要性</u></p> <p>農業生産者の高齢化と将来の農畜産物の価格見直し不安から、離農者が増加していくのではないかと心配があります。しかも、このことで耕地が荒廃地化していき、自然環境の破壊、大災害を誘発するであろうことを考えると大きな問題です。 恵まれた田園、自然を維持していくことが「美しい日本」を守る大前提と考えています。 “開発してしまった耕地をいかに荒廃させないで維持していくか”これには国の、特に省庁間を超えての総合的な知恵と施策の結集が大いに期待されます。 例. ・農業の先行きに明るさを・・・後継者問題 ・用地備蓄 ・新しい就農者・・・受け皿のメニュー作り (脱サラ向、定年退職者向けなど形態別) ・農村と都市の交流 ・田園と自然の調和。この景観は国民の財産 ～観光事業化</p> <p>e t c.</p>
674	<p>苫東工業基地には広大な未利用地が残っている。有効利用策として1,000ha～2,000haのそば畑にしてはどうか・・・そばは寒冷地に適した作物で苫東でも充分収穫できる。北海道の観光にPRに最適であると考え。また公共事業削減の中、中小企業の活性化になる。</p>	<p>日本のそば食文化は3～4世紀から始まって現在に至っている。 日本人はそば好きに加えて健康食品としても嗜好的に年々消費が拡大している。需要に対する国内生産量は足りず、半分は輸入に頼っている。世界的に食糧事業が変われば絶対量が不足する。 1ha36万として2,000haとすると7億2千万。コストを考えても充分経済性がある産業である。</p>
675	<p>リーディング産業としての観光産業振興・産業間の有機的な連携による観光産業の振興。 →地域複合型の総合産業である観光産業と食との相乗効果の発揮という意見に大賛成です。</p>	<p>地域の情報発信力を高めることを目的に松山地域インターネット活用推進研究会の会員です。 松山地域の魅力を伝える要素として、気候、風景、文化、レジャー、食を複合的に発信しなければならないと考えています。特に食というのは重要な要素だと思います。松山の特産を見い出す、または創出し、インターネットを通じて販売する。そこから松山に興味を持っていただけたらと考えています。第6期の計画の推進をよろしく願っています。期待しております。</p>
676	<p>「自然災害に対応し、根幹的な治水施設等の整備を着実に進めることが必要である。」</p>	<p>一度災害が起きると、道路が寸断されたり、家屋に被害が出たりするなど、生活に大きな影響を及ぼしている。 やはり、根本的な整備が必要である。</p>
677	<p>北海道は食料増産を目標に農地の開発をしてきたが、その目標となってきたのは、「大規模農業」であり、それが北海道の美しさであり、雄大さであり、観光や保養の根源となっているのではない。 この食料基地と言われる北海道で自然と共に農業者は生きてきたが、有機農業などの安心で安全な農作物生産が、環境に配慮した持続的な農業と言われ、今後国の施策で農地の管理に労力を必要とする有機農業などの自然農法が推進されていくと思われる。このことにより今後機械化を進めて合理的に農地の管理をしてきた北海道の大規模農業を配慮せずに、本州の自然農法を取り組みやすい小規模農家が日本の農業の基準とされ、その条件にあった対策が出てくるのが懸念される。これらの施策が打ち出されることにより、北海道の農業は「大規模農業」から有機農業を中心とした「小規模農業」への転換が迫られてくる可能性がある。しかし、これは現在まで目標としてきた農業とはかけ離れた経営となり、目標を振りかえられることになるので、環境に配慮した労力が掛かる有機農業などは、誰もが望むところだが北海道の農業に与える影響は、今後大きなものになっていくと考えられる。 しかし、小規模農業だけが環境に配慮した農業とは言えず、後継者の減少が全国的な問題となって労力の減少となっていくとは避けられず、北海道は大規模農業を持続しながら、安心で安全な食料基地となることが国策としても必要であると思われ、大規模農業を持続させることによる環境保全、観光や保養、バイオマスなど様々な地球環境に対する可能性を秘めた土地であることは間違いないと思われる。 また、有機農法や低農薬農法を取り入れた大規模農業も将来的には構築される必要があり、エネルギー問題、地球温暖化、食料問題、人口問題など世界的な危機に対して、日本の中で大きく貢献できる土地は北海道しかないと思われる。これを実現するためには産業別にも経済的な自立が必要であり、地球環境など新しい時代に向けた「開発」又は「維持」という意味でも、まだまだ北海道開発局の役割は大きく、食糧増産と環境保全が共有できる大規模農業を国策として掲げて、北海道の大地を維持して頂きたい。</p>	<p>北海道では、観光スポットが広域に分散しており、近年レンタカー利用者が増加傾向にある。また旅行スタイルも団体ツアーからレンタカー利用の個人旅行に移行している実態にある。 しかし、レンタカー利用者に対して、空港はカウンターのみで、駅にはJR系を除きカウンターすら無く、移動ロス等不便を強いられている。 レンタカー利用者が移動ロスが少なく、雨・雪に影響されずに施設にアクセス出来るよう、空港施設・拠点駅と一体化したレンタカーターミナルを設置し、利用者に対して北海道のサービスツールとする。</p>
678	<p>旅行者・ビジネス移動者の利便のため、空港や拠点駅施設とレンタカーターミナルを空港施設等の一部として一体化させる。 建設費用として道路財源の活用も検討する。</p>	<p>北海道では、観光スポットが広域に分散しており、近年レンタカー利用者が増加傾向にある。また旅行スタイルも団体ツアーからレンタカー利用の個人旅行に移行している実態にある。 しかし、レンタカー利用者に対して、空港はカウンターのみで、駅にはJR系を除きカウンターすら無く、移動ロス等不便を強いられている。 レンタカー利用者が移動ロスが少なく、雨・雪に影響されずに施設にアクセス出来るよう、空港施設・拠点駅と一体化したレンタカーターミナルを設置し、利用者に対して北海道のサービスツールとする。</p>

番号	ご意見	
	(意見)	(理由)
679	<p>1. 北海道開発の歴史②</p> <p>昭和27年から第6期に及び総合開発計画を遂行し今日に至っている、この間、経済社会の形成の過程でハンディギャップを感じたこと。</p> <p>(1) 道民560万人に知事は一人しかいない、四国、九州を視察して多彩な地域振興施策の展開は、四国は4、九州は6人の知事がある、この差をではなかったか。</p> <p>(2) 北海道が自立すると言われて久が、自立の可能性はただ一つ「固有のエネルギー資源」を確保すること、これしかないと思う。サハリンには石油、天然ガスがある北海道も眠っている資源があるはずだ。</p>	
	<p>(1) グローバルな競争力ある自立的安定家財の実現①</p> <p>食料供給力の強化と食に関わる産業の高付加価値化・競争力強化</p> <p>(1) 北海道は食料基地として可能性はあると思う、農家戸数、農業人口の減少にも耐えて今日の農業生産基盤を維持してきたのは農業団体のなみなみならぬ努力の賜物です。勿論、生産基盤の整備には膨大な国費の投入があったから実現したものと思う。</p> <p>しかし、国の農業政策のなかで、農業と組合員との取引に公取のチェックがはいる市場原理に反すると農協組織の解体が叫ばれている、北海道の食料生産基地として農協組織なくしてその役割が果たしていけるのか疑問でならない。</p>	
	<p>人と技術による成長期待産業の育成</p> <p>森林資源を活かした産業</p> <p>(1) 木材資源の持続的供給には弛むざる植林の投資が欠けている。</p> <p>(2) 住宅政策と連動し需用の確保が不可欠である。</p>	
	<p>(2) 地球環境時代をリードし自然と共生する持続可能な地域社会の形成</p> <p>自然との共生</p> <p>多様なニーズに対応した多様な森林作り</p> <p>CO2吸収源対策の財源確保(環境税等、道路特定財源の一般財源化の森林投資2200億等)が必要。</p>	
	<p>(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</p> <p>広域交通ネットワークの構築</p> <p>北海道の最重要課です。早期実現をのぞむ。</p> <p>(5) 安全・安心な国土づくり</p> <p>頻発する自然災害に備える防災対策の推進</p> <p>水資源の確保、食料基地北海道の水確保、地球温暖化に伴う異常気象による、大雨災害の洪水調整にダム建設への政策転換を期待する。</p>	
680	<p>12p4) シーニックパイウェイも自律した取組も生まれつつある</p> <p>14p(2)1) 地域の個性を進める</p> <p>19p(2) 金もうけしか考えない観光</p> <p>具体的0p 2(4) つぶしあい</p> <p>1p リーディング産業立割行政のまちがい</p> <p>6p 立て前ばかりでシャトルがない</p>	<p>すべておまとめ世界NO1</p> <p>北海道噴火湾サーモンダービーが16回続けて来たことがすべてを説明しています。</p>
681	<p>現状と問題点</p> <p>外から見た北海道と内から見た北海道、行政から見た施策と、暮らしから望む施策は大きく異なる。</p> <p>1) 章の北海道開発の歴史と現状でも述べられているが、国の根幹をなす農業において1年間、全国で約4000件の離農者が喪失されていると言われている。</p> <p>特に北海道でその傾向が大きく、中央から望む農産物の安定した供給体制に、ほど遠く第1次産業者の生活基盤安定は北海道にとって急務を要す。</p> <p>この事は単に北海道だけでなく、日本の将来をも危うくすことにつながり、危機感を強く持たなければならない。</p> <p>今解決しなければ、10年、20年傷はさらに大きくなり、大きな禍根となることは必定である。</p>	
	<p>(解決策の提案)</p> <p>予算措置として環境税の導入が考えられる。このことは、新しい仕組みの農業、林業を創出することが必要であり、単に農産物を生産するだけでなく、手入れのされた田園、里山風景を残すことは、国の風景を残すことにつながり、「美しき日本」を世界に示すことと合致する。</p> <p>自然環境・エネルギー問題で避けて通ることの出来ない問題に「地球温暖化」があらゆることに関係してくる。</p> <p>今後60年で平均気温が3度C上昇すると気象学者が警鐘を発していることは、周知の事実あるが、行政として真摯に受け止めているのか疑問視している一人である。</p> <p>日本気象協会の予測では、北海道は緯度的に東京を越え九州では砂漠化、北への人口移動が始まり、北海道ではあらゆる作物が生産出来ることとなります。</p> <p>世界的にも条件は同じであり、生産国から消費国への輸入は無くなり、総ての食料は自国で賄はざるを得なくなる事態は想像に難くない。</p> <p>しかしながら、北海道で作物の源となる降雪量も減少することから、これらの事態に対処するため、あらゆる生活に必要なライフラインの基盤整備を、今から将来に向けて準備しなければならない。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	マス・メディア 国家事業として、北海道総合開発計画を遂行するために避けて通れない媒体として今後より重要な位置を占めることは明らかである。 何よりも現状の生活に照らし、社会基盤の成り立ち、仕組みを理解し、知ってもらふこと事が、事業推進の鍵と成らざるを得ない。 現在のメディアによる報道は決して、今置かれている現状から発信しているとは言い難く、「権利は主張するが責任は負わない」と言う放言が多数を先導し、世論を形成している傾向にある。 行政側としても、無責任な意見には、公開質問状等で対応する気構えが、必要である。	
682	私の住む地域には、沙流川という一級河川があります。 平成15年に大変大きな水害があり、ようやく災害復旧もひと段落ついた今年、又同じような大雨による水害がありました。 このように災害が頻発する流域では、豊かで安全な未来を築くことはできません。早期の防災対策の推進が必要です。 その為に、北海道総合開発計画の次期策定が必要であり実効に向けた取り組みを強く望みます。	
683	「魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり」都市圏と地方の過疎地域の交通手段の充実。	私の住む日高地域は、今年3月に「高規格道路（日高門別）」が開通したことにより、人や物の流れに「活気」が感じられます。 公共公益サービスや高度医療等、「都市圏」に出向かないと受けることが難しいサービスも、高速道路等の整備によって、移動時間・距離の短縮ができます。 ぜひ、次期北海道総合開発計画を策定して、実施していただきたいと思ひます。
684	今後、北海道開発予算の削減が予想される中、これまでの先人達の開拓から近年の北海道総合開発計画によって築き上げられた土壌を各分野で最大限に生かし、新たなフロンティア精神で積雪寒冷地のハンディをプラスに変え、地産地消を全道的に実施し、限られた財源を効率的に、重点的に投入していかなければならないと思ひます。	
685	地域マリンビジョンの計画実現に向けて国と地方公共団体、地域住民の連携・協働による取組みは先駆的であり、モデル性が高いと考えられることから地域マリンビジョンの取組みについて記載していただきたい。	北海道開発局が策定した「北海道マリンビジョン21構想」に基づき、道内漁村地域では様々な業種の地域住民が参画して地域マリンビジョン計画を策定し、国と地方公共団体、各産業、地域住民が連携しながら水産業を核とした地域活性化に向けた取組みを展開しており、地域特性を生かした地域づくりが行われている。連携・協働による地域活性化への相乗効果が期待される取組みである。
686	本町には、クッチャロ湖があり、雄大な自然美、広大な湿原等があり、北オホーツク道立自然公園、国設特別鳥獣保護区、環境省国民休養地指定されており、日本一のコハクチョウ等の集住地として有名になっておりますので、日本で、三番目にラムサール条約に指定されているので、国内外の観光客、研究者等が訪れているので、国立公園の利尻礼文サロベツの拡大か国定公園等の指定はどうかと思ひます。 現在、国において北は稚内から函館までの北海道縦貫道路として整備を進めておりますが、その他に、地域高規格道路として地域間の相互交流、空港、港湾などのために整備を進め、計画路線9、候補路線2を指定しておりますが、一般国道275号線音威子府村～浜頓別町（内5.9km）間を同路線の昇格をして頂き、安全、速く目的地に到着し、たとえば、専門医療機関所在の名寄、旭川、札幌方面へ、また、農村水産物の輸送等に大きく貢献できることが出来ます。 風力の自然エネルギー対策 本町には、日本初の市民出資による風力発電（1基）があり、また、民間会社による風力発電4基あり、発電の効率は大変によいと聞いておりますので、頓別平野一帯を風力発電基地として振興策をお願いします。	
687	グローバル化の今日、世界的経済指標をみる時、北欧国の小国、諸国が各々の分野で上位を占めております。我々北海道は日本の中で唯一、環境投資額に於いて劣るものではありません。この事は貴中間とりまとめでも充分証明されております。問題は道民あげてこの事にどうかかわってゆくかです。 国として手法等、細部についてどの様に道民、又企業にかかわらせるかです。是非その様な多くの機会をつくって下さい。	
688	わが国の経済状況が、ほとんどの地域で回復基調にある中、北海道においては回復感が乏しい状況にあります。特に私が生活している地方圏においては、公共投資の縮減に伴い雇用の受皿であった建設業が衰退し、地域経済の状況が悪化しています。 公共事業は道内の経済発展の牽引車であり、この為次期開発計画を確実に策定し、これに基づき着実な事業の実施が必要だと考えます。	
689	我が国の食糧自給率は年々減少して40%となるなど世界の先進諸国でも低く、国は45%に向上させる目標を掲げて、我が国の食料生産において北海道が担う役割を大きく位置付けています。 また、国土保全・地域景観を創り上げるためには、農林水産の一次産業が果たす役割も大きい中で、都市と地方、一次産業と3次産業、降雪地域と非降雪地域などの中で住民所得や生活環境の格差が拡大する状況は、今後の担い手確保や地域社会維持の問題解決を困難なものにしていると考えます。 このことから、広大で豊かな土地・水・海を資源基盤とした北海道の農林水産業の振興のためには、環境問題がますます重要な事項となってきておりますので、北海道の各地域社会の創造に向けた、より具体的で的確な計画策定と施策の展開をお願いする次第であります。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
690	<p>北海道は四季をとおしてスポーツが楽しめます。特に夏のさわやかな気候はスポーツに最適です。狭く蒸し暑い日本列島の中で、スポーツ振興の場としても北海道の存在はたいへん貴重であります。しかしながら都市間の距離が長く、広大であるため、その移動性が悪いのが現状です。背骨とも言うべき基幹の高速道路の早期建設が必要であると同時に、雪の季節での災害時における安全・安心がより高められる事が必要です。今後とも、この北海道のポテンシャルとこの風土を生かすべく、次期総合開発計画を立ててもらいたいと思います。</p>	
	<p>水素エネルギー供給基地＝北海道 化石燃料依存・CO2削減・新しい産業の創造の観点から 北海道は、全国に比べても1次エネルギー供給ベースで見ると(石油)、全国49.2%に対して67.8%と18.6ポイントも高いのが現状です。そこで、上記3つの視点から水素・燃料電池を活用した新しい暮らし方やコミュニティを具体的に作り、北海道から世界へ向けて発信してはいいかご存知ですか？ 北海道には水素供給源がいっぱいあります。例えば風力、太陽光、バイオマス、水力、天然ガス、製鉄所等からの副生水素、メタンハイドレート、夜間電力etcです。これらから、電気分解等により水素を取り出し有機ハイドライドに変え貯蔵・運搬します。電気・熱が必要な時、有機ハイドライドから水素を取り出し燃料電池にて電気・熱を取り出して利用します。ご存知のとおりこの技術は北海道内で培われたものです。尚、道外では大手都市ガス会社が天然ガス改質型燃料電池を普及させております。しかし化石燃料依存型であり、ガス管が繋がっているためです。この構想を具体的に進める中で、周辺技術が道内企業に蓄積され新しい産業が生まれるきっかけになることは間違いありません。また、この構想のベースになるのは、エネルギーすなわち命をつなぐ基幹道路の整備であることは言うまでもありません。生態系・気候風土の異なる北海道でありますので、日本国から独立国的な発想で次期総合開発計画を立ててもらいたいと思います。</p>	
691	我が国の発展のため、北海道が果たす役割は農業問題、エネルギー問題等数多くのことがあり、北海道の開発を計画的に進めていくことが国への貢献となるため、国民全体のための北海道総合開発計画を策定していただきたい。	地球温暖化に伴い、将来穀物生産が可能な地域は北海道と東北地方となることが予想され、北海道が日本の食料基地としての位置付けが益々期待される。また、今後予想される資源の枯渇に対応するエネルギー政策について、山々に蓄えられた積雪の有効活用方法についても検討すべきである。
692	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>マリビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>	
693	<p>登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
694	第6期計画・中間とりまとめを読ませて頂いたが、今までの計画の総論ばかりではなく、具体的経過が知りたいと思う。たとえば、数事例であっても、より具体的な問題点や進捗状態がみえてくると思う。また、環境の保全であっても、必ず地域性があり、多様化する地域のニーズに対応していなければ評価は低いと思う。総合開発の概要であっても机上の論とならぬよう事例を含めた点検が必要だと思う。	
694	<ul style="list-style-type: none"> ・ いま北海道ではかつてないほど住民の居住する地域社会、コミュニティが弱体化し崩壊しつつある。「活力ある地域経済社会の形成に向けて、安全安心の確保」とうたわれているが、本当に必要なのは住民自治の拠点としての公共施設の計画的整備に積極的に取り組むことではないか。今、「夕張」からなぜ住民がどんどん去っていくのか、よく考える必要がある。 ・ 新幹線・高速道路建設重点の道路交通政策を抑制し、これに代える公共交通重点の交通体系への転換を。 ・ 「環境を保全する施策」がいられているが、開発計画を自然環境保全の視点から徹底的に見直すと共に、採算性・効率性重視ではなく、もっと大胆で大規模な自然保全事業への取り組みを(韓国での都市高架道路撤去による河川再生など、その姿勢に大いに学ぶ必要がある。) 	
695	「シーニックバイウェイ」は北海道の地域性を生かしたすばらしい取組みと思う。住んでいれば気づかない農山村の景観や冬の雪景気を考慮した交通網が整備される様取組むべきである。ただ、「シーニックバイウェイ」と言う言葉の固さをもう少しやさしい自然を取り入れたい方がいい方が親しみ易くなると思う。	
696	北海道の美しい自然環境の保全を	むかし、子供をつれて遊びに行った海岸が現在では流失してしまい無くなりつつあることに、大変悲しく思っています。子供にとっても大人にとっても大自然に学ぶことは多いと思います。また、動植物にとってもその影響が出ていることも耳にしています。是非大切なこの北海道の自然を守るべく必要な対策をお願いしたいと思います。
697	今後も北海道開発局が社会資本整備を進めた方がよい。	財政事情が厳しい中で、自立を目指すのは難しい。北海道の社会資本整備は、今でも遅れている。
698	地域コミュニティ・地域住民(建設業者を含む)との連携した防災体制が必要	防災・災害復旧協定が、国・道・市町村が個別であり、リンクしていない。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
699	都市部の物流ネットワークだけでなく、郡部の生活道路の安全の確保が必要だと思う。	最近、地震の影響や、気象の変化により、国道に波が上がる頻度がふえている。交通にも支障があり、車も傷む。
700	エリア毎の医療や老人施設の政策がほしい。	高齢化社会に向けて、地方なりに老後まで安心に暮らせる施策が必要
701	北海道の主要産業である農業の生産力の向上に資する施策（構造改善事業や耕作放棄地対策等）及び食料の備蓄を積極的に推進すべきである	マグロの漁獲規制やオーストラリアの不作に伴う穀物の高騰等、食料の自給率向上と食料戦略は今後更に重要性を増すと考えられる。更に自由貿易協定の農林水産業を取り巻く情勢は更に厳しいものとなることが考えられる。高付加価値だけでなく、国家戦略として、食料供給地としての北海道を活用し、我が国食料の安定供給を目指すことが必要である。
702	7期開発計画の作成方法及びパブリックコメントの募集方法の変更について	開発計画の理念、方向性が大筋にて決定された後にパブリックコメントを募集しても、その意見がどこに、どの様に反映されるのかが解りづらい。今後の手法として、まず最初に開発計画の大・中・小項のみを作成し、その項目ごとに、また全体に対しても道・市町村、特に関連する業界、団体等から各項目に対する意見を募集（K.J手法）し、その原票をもとに情報量を一番多く所有する官、先駆的研究業績のある諸計画の専門家等でまとめる。すなわち現在の手法とは逆の発想を採用することにより、大変時間が掛かることと思うが、道民一人ひとりに開発への参加意識の共有と共感が芽生えると思う。 “道民の、道民による、道民のため”の開発計画、民意の積み重ねによる計画になるのであれば、“ムダな公共事業”と言わせない最大の力になると思われる。 現在の手法では、教育改革におけるタウンミーティングでのやらせの様な誤解を生じかねない。また計画完成時に提案者に対して、「あなたの意見は、この箇所にこの様に集約・表現されました」というフィードバックが肝要であると思う。
	原子力エネルギーについての記述なし。	バイオ、クリーンエネルギー等の研究開発は不可欠であるが、その経済性の実用化に時間を要している。製造業誘致に必要な不可欠な条件の1つは、大量で安価なエネルギーが必要であり、世界は再び原子力の有効性を見直している。（化石燃料の枯渇、高騰、クリーンエネルギーの高価格、温暖化防止等の観点から）
	2)のi)～iii)特に道外からの投資を海外という視点からも取り入れるべき。	産業の育成誘致（特に製造業）には、大きな資本が必要、北海道の資本力の脆弱性を考えるとき海外資本の導入も必要。 道外という表現は日本国内が対象という感じがする。もっと視点の高度を上げれば目標と記述が違ってくるはず。
	6地域区分が表示されているが、6地域の特徴、役割、方向性と計画をブロック毎に記述して欲しい。	各地域毎の戦略が組めると同時に、他の地域と計画実現に向けた地域間競争を喚起、促進ができる。（北海道は広すぎて他の地域がどの様な戦略目標で進んでいるのが見えづらい）
	7期の計画を成功させるために、今から国民、道民へのPRの方法、理解し易い表現等の検討（平易な文章、図及び絵など）の必要性がある。	国民、道民が皆、計画の方向性に向け連携、戦略の共有が不可欠であり、国民、道民の理解なしには実現できない。
	本計画は理念と方向性のみであるので、この計画の完成後（また今のうちから）その実現のために各計画の年次毎の目標ステップの作成をお願いしたい。	10年というロングスパンであり、民間と地域の連携、協働が必要であるならば、 1. プライオリティ（可能な限り） 2. 官民の役割毎の記述（役割の明確化） 3. 費用（総費用及び各年毎） これらの方向の具体的指針が決定されれば、民間、地域はその方向に資本及びその資源を投資しやすいから。
防災訓練についての記述がない。	各種災害に対応した避難訓練実施は、現在1級河川の災害復旧訓練のみであり、住民の避難訓練は、図上においても、実際においても行われていない。 先日の津波避難勧告（十勝沖）においても、実際に避難をした人は対象人口の1割（最低1.2%）を割り込んでいと聞いております。 被害を最小限に抑えるため、各機関（国、道、市町村、自衛隊。保安庁、警察、消防、民間、NPOなど）の連携が絶対必要条件であり、訓練実施の必要性の記述を	
703	環境負荷の少ないエネルギーの確保は重要な課題である一方、現在の社会、産業基盤を形成するエネルギーは将来的にも石油ガスが主体となることから、安定供給の観点からもサハリンプロジェクトとの連携を強化し、北海道をエネルギー基地と位置付けたい。 また排ガスの規制は強化すべきである。	将来的な環境保全の観点からのエネルギー議論としては理解するが、当面のエネルギー政策の観点から現実的な提言とする。
	・WTOの輸入規制の緩和及びFTAの輸入関税の撤廃等は、食糧基地としての道内生産者に多大な影響を及ぼすことになることから、政府に慎重な対応を求めたい。	
	・離農者の増加により、作付反別が減少していることから、営農者の後継育成が急務である。 ・獲る漁業から育てる漁業の変革を指向して相当期間が経過するが、その間漁場環境は悪化しており、貝毒などの影響が出ていることから、養殖漁場の環境整備を徹底して欲しい。	
北海道産業の国際化の計画骨子は、観光と物流となっているが、北海道の特性である北方圏としての北海道が保有する技術、ノウハウを北東アジアへ安全に輸出する環境を醸成して欲しい。	北海道で培った技術、ノウハウの活用を図りたい。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
704	行政と民間との視点が必ずしも一致して居ないのではないかと？	①民間の能動的な経済活力を強く求めているが、後継者の教育また技術の伝承について、官・民総ぐるみの改革が必要（保守、保身、慣習の踏襲を撤廃）。 ②勝ち組、負け組と言った過当な競争原理の示唆により、一過性の利益の追求によるモラルの低下を引き起こし、結果として小手先、付け足しの改善のみにとどまっている。 ③社会基盤の未整備…広域分散型（点と点の都市間）の地域構造の解消は高規格道路網また一般道（冬場対策を考慮した～融雪施設等の完備）の早期の整備が必要（…地域経済の活力低下を生み出している）。 ④観光産業に於ける環境整備は、確かにアジア、オーストラリアのニセコ開発、移住と言った面の恩恵は有るものの、一方で道外あるいは海外生活環境の流入（安全の確保）、また、バック料金の異常な低廉さ（サービス業に於ける価格競争）により、地元の優位性が失われている。 ⑤公共事業の削減は、社会基盤が未だ未整備な状況下では後世に負け組の遺産を残す事になる。
705	◆災害時における活動と防災対策の促進について 交通ルートの確保、迅速な物資供給・調達、情報提供システムの普及、避難所の増設、など、防災に主眼に置いたハード・ソフト両方の社会資本整備に取り組んで欲しい。	自分たちの生活圏は東京・大阪など都心部での災害と比べ、数種の自然災害に見舞われる地域です。 有珠・樽前の火山やこれを取りまく河川などの自然と共存している分、都会より被災の危険が大きく、また積雪地でもある北海道の冬は極寒であり、冬場に災害が起きたとなると非常に厳しい避難生活を強いられます。 新潟や神戸での避難生活はひどかったですが、北海道は輸送ルートが国道だけだったりバイパスも少なく、これに加え積雪した場合には復旧作業に多大な時間がかかると推測され、時間がかかる分避難生活も長くなり過酷な生活を余儀なくされると思いますので、P27にも書いてある通り地域にあったハード・ソフトの“複合災害対策”を願います。
706	グローバルな産業展開、政策展開を北海道の独自性を持った積雪寒冷地の技術の輸出を図りたい	北海道の冬期道路環境に根付いた技術を再認識し諸外国や地域への技術輸出
	2) 自然環境 3) 人口減少・少子高齢化	北海道に移住を考えている人（現役をリタイヤした層）を対象に体験型長期滞在施設をPFIで設立し、そこで移住を決意した人たちにはマンションや一戸建ての住居を提供するコミュニティ空間を造る。 尚、位置的には気候特性から温暖で過ごしやすい道南地域を中心に検討する。
	観光産業への語学教育	北海道の観光ブランドの差別化・グローバル化を目指すには、そこに住んでいる人たちが国際人となる必要があるので、国の教育カリキュラムに準じない北海道独自の教育プログラムを策定すること。（例えば東アジア諸国の人たちを日常会話をできる程度の学習制度）
707	世界に発信できる食糧供給基地と滞在型観光立国。 キーワードは「取る」「育てる」「体験（見る）する」 人口減少による居住形態の変化を前提として （半強制的な町村合併「冬期集住の発展型」も必要）	食糧供給基地としての基盤整備。 ①、春夏秋冬、四季の特性を生かした農業の大規模化と新種研究機構。 一昔前までは思いもしなかった北海道でも美味しい米が作れるようになり温暖化による平均気温の上昇で、北海道の気候があらゆる作物に適した環境になってくると思われる。その環境変化と広大な土地を利用した大規模農業編成への基盤整備事業が重要では。 「新種を育てる」「旬の食材を提供する」「備蓄して安定的供給を行う」 ②、気候の変動は海水温にも現れ始めて、今後ますます多様な魚介類が捕れる環境になってくるのでは。取る漁業と育てる漁業及び体験漁業と海（中）観光整備。 数多くある大小の港・漁港を「取る」「育てる」「見る」と流通に分けて整備し、とくに「見る」漁港（港）は斬新でカラフルなデザインがいいのでは。 『どこに行っても同じ堤防・ブロック・赤白灯台では面白くない』 「取る港」「育てる港」「観光（体験）する港」「流通する港」 ③、備蓄して安定供給する施設整備。 温度・気温が一定している地中（旧石炭坑道の開発研究と整備事業）と雪や氷・流水（氷室の研究開発と整備事業）を活用した備蓄基地 ④、旬を迅速に発送できる交通網整備。 冬でも安定的に活用できる高速道と空港（コンピューター共）流通港湾のより一層の開発整備が食料供給基地と滞在型観光確立の基本と思います。
708	カラマツ材の活用のPRが足りない。 苫小牧東部地域の開発は地理的条件、交通の利便性だけでなく、胆振日高の人材や産学官を活用できる産業、プロジェクトを導入してほしい	北海道のカラマツは細く建築材にならないイメージが有るとされる。 信州や外国ではカラマツ材の家を造られている、北海道では見あたらない 官主導でも良いからもっとPRしてカラマツの活用を図るべきだと思います。 胆振には日本有数の製造業者や工業大学や高専ほかがあり、産業、プロジェクトを誘致する要素になると思います。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
709	北海道周辺海域の漁業の安定・向上に向けて・・・これらを総合的かつ計画的に推進することが必要である。とあるが、現在の漁港では無理があると思いません。	つくり育てる漁業の基地として種子生産や中間育成、稚魚育成の場等は、現状の漁港施設内での事であり、規模が制約されている。 漁港区域の変更を緩和して、これらの育成の場を新たに創造する事により、生産性の高い漁業経営の確率、活力ある漁村の再生が出来ると思います。
	北海道の水害、火山災害、地震・津波に対する防災対策の一考。	自然災害に対応する各種の施設等の整備を着実に早急に進めるのは当然だと思いますが、各災害時に避難する人達は、ほとんどが高齢者であり、避難場所も公民館、各学校の体育館が現状です。安全な場所に国・道・市町村が連携して移住区を作り災害時には避難をしなくとも良い環境を整えても良いと思います。 避難が長期時のプライバシー、心のケア等安心できる物と思います。
710	具体的な方策として、新千歳空港とのアクセス強化のために新千歳空港と高速道路を直結するインターチェンジの新設が必要である。 また、道南方面からの新千歳空港駅へのJR線の乗り入れも必要である。	産業及び観光の活性化、地域ネットワーク拡充のためにも交通ネットワークの強化が必要である。
	「自立的・広域的な生活圏の形成。集約型都市構造への転換。」は地方の切り捨てに拍車をかけることにつながるのではないか。	地方の自立を民間あるいは地方自治体に任せて、都市再生を進めていくのでは地方の発展は見込めない。
711	道の特性を生かすべく漁業・農業に於ける食のブランド化を旨とし、供給システム構築を確立される取組みが必要だと思います。	
	成長期待産業を選択し、北海道（地域個性）として取組み必要であると思えます。 一定地域に人口の集中がなされない様な施策が必要ではないか。（過疎化問題） 明日を担う若者が我が北海道で活躍できる場、環境を整えて頂きたいと思えます。	
	社会資本ストックの老朽化に伴う、社会活動への支障負担を低減させ、ライフサイクルの充実を図って頂きたいと思えます。	
712	道内の各空港がより良く整備されて充実しており、そして将来的には北海道新幹線も開通し、今後の北海道においては道外からの来道者が多くなり、交流も増えて北海道の魅力をもっとアピールできるよい機会である。 しかしながら、一市民としては道内の道路整備に注視したい。	
	災害の多い北海道としては幾多のケースを想定し、そして将来的に道外からの交流機会の増加が見込まれる中、交通ネットワーク拡充の検討が必要。 そして道内での移動手段の多くは自動車である。道民の自動車利用者は多く、各都市間における国道・高規格道路の整備はまだ発展途上にあるのではないか。	
	これから迎える少子高齢化に伴い、たとえ交通量が鈍化傾向にあらうとも、広域分散地域である北海道においては、記載したインフラ整備が進むのであれば道民は今以上に快適な生活が送れ、来道者にとってもより魅力のある場所になるのではないかと考える。	
713	追記をお願いします。 →緊急物資……耐震化、高速道路高規格道路の早期完成、避難場所……	地震の多発地帯である十勝地方、釧路地方は災害に強い、横断自動車道は札幌～釧路間は完成していない。また高規格道路帯広尾自動車道も完成はしていない。地震等の災害時の緊急物資の輸送、患者の緊急移送、ライフラインの早期復活等の対応にも、これらの道路の早期完成が望まれる。
	→カラマツ材等の間伐材を木材ペレットとして暖房用エネルギーとしての加工施設の整備など。	北海道の平地、丘陵地には戦後、大量に植林されたカラマツ林がある。現在適正な間伐等の管理がなされていない。また、間伐された木材の利用価値がなく放置されている状況にある。適正な管理を行うために間伐を促進するとともに、その利用を計るために暖房用の燃料としての木材ペレットの加工技術の研究と利用拡大の促進を行う。河川増水等で発生する大量の流木等にも応用できる。（3ページのエネルギー対策にも関係あり）
	・ 高齢者がいきがいのある環境の整備	十勝の高齢者の集まる場所は病院の待合室ではなく、夏はパークゴルフ場、冬はゲートボール場といわれている。パークゴルフは今、全道に広まっているが、大半の競技者は65才以上の高齢者でとにかく元気である。十勝は無料又は低料金（300円/日位）でプレーできる。河川敷の利用促進等で全道に広めることが地域の連携にも繋がる。 （十勝川温泉の夏の泊客の1/3は、パークゴルフのツアー客であると言われており全国各地より高齢者が来ている。また国際大会等のイベントも毎年おこなわれている）
714	【人と技術による競争力ある成長期待産業の育成】 戦後最長となった景気拡大といわれているが実質経済成長率は低く、特に道内においては製造業が少ないなどの理由から景気は低迷にある。このことから第1次産業から第3次産業までを含めた中で成長産業を育成する必要があり、これによって雇用の確保も維持・拡大が図られ、道内産業・経済の活性化につながると思う。 また、産業育成・誘致等について一部の地域に限定されているように見えるが、各地域には各地域の特性ある産業があることからそういった分野、地域の育成についても記述していただきたい。	
	【内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上】 物流ネットワークを強化するためには、公共交通機関（空港・港湾・鉄道）の整備も必要であるが、道内（特に都市圏外）においては自動車主体の地域特性であることから、都市間を結ぶ高規格幹線道路の整備を早急に進めることが重要と考える。	
	【安全・安心な国土づくり】 当町は地震の発生が多い地域であり、平成15年度の台風による大災害も発生した地域でもある。防災対策の推進にも記述されているように自然災害に対する防災対策を進めていただきたい。 また、交通ネットワークと重複するが、災害時の代替道路として安全性・安定性が高い高規格幹線道路等の整備も併せて進めていくことが必要と考える。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
715	<p>様似の豊かな水産資源を最大限活用し、様似水産物の特徴取組みをPRする仕掛けをつくり「様似ブランド」の認知度向上を図る。</p> <p>いか釣外来船の受入体制強化 衛生管理施設の強化 屋根付き荷揚げ 岸壁の整備を図る。</p>	<p>漁協として、高鮮度・高品質の様似産水産物を安定的に供給するための基盤づくり。</p>
716	<p>高規格道路など道路の整備を継続して推進していくべき。</p>	<p>全国と比べ北海道の多くの産業・企業にとって、道路は社会、経済、生活を支える基本的なインフラで有り、移動に関わる人件費コストが切実な問題となっている。</p> <p>今尚景気が上向かず、またグローバル化による厳しい価格競争の波が押し寄せる中で、各企業は生き残りをかけ収益性向上に真剣に取り組んでいる。高規格道路など道路整備の更なる推進による移動時間の短縮、移動コストの削減は北海道経済の景気回復にとって不可欠である。また北海道ブランドを国際競争から保護していくためにも必要と考える。</p>
717	<p>安全な地域社会を構築するために国と地方の連携を強化してハード、ソフト両面の充実をはかる。</p>	<p>ここ数年豪雨による災害が発生し、長年に渡って築き上げたものが流されたり、崩壊するようなことが現実起きています。</p> <p>また、機会があつて樽前山の砂防事業の現場見学に行ったが火山対策が予防に基づいて行われるため緊急性を欠くのは否めない事実だが、噴火を想定した場合には、現在よりももっと推進しなければならないのはこの地域に住む住民としては切実に思うことである。</p> <p>災害予防、災害に強い地域づくりにもっと多くのバックアップを国に望み、新たな開発計画を策定して欲しい。</p>
718	<p>農業基盤整備、道路網の整備、治山・治水事業の推進をより一層行うべきである。</p>	<p>アジア諸国の経済成長、特に中国における経済成長に伴い、中国国民の生活向上が今後見込まれる中で食料供給が自国に注がれた場合、自給率の低い我が国においての食料基地は、北海道を除いてはとうてい考えられない。</p> <p>そのために、農業基盤整備、物流のための道路対策、農地保全や漁業資源確保のための治山・治水事業の推進が不可欠である。</p> <p>また、近年特筆すべきは、北海道米の躍進ではないだろうか。</p> <p>食味等あらゆる面で本州に勝るとも劣らないと考えるのは行き過ぎとは言えない。農業従事者の技術革新や努力の成果に対して国家としてより一層のバックアップが必要である。</p> <p>老朽化した農業施設の改善等しなければならないインフラ整備がここに相当あると考える。</p> <p>我が国の22%の面積を持つ北海道には、将来の日本を支える台所として絶対必要であることを大きな柱として計画の策定に盛り込んで欲しい。</p>
718	<p>冬期の道路維持にもっと多くの配慮が必要である。</p>	<p>近年交通事故死者数は大幅に減少しているのは事実でありこのまま減少傾向が継続されることは誰も希望することであろう。スパイクタイヤからスタッドレスタイヤへの移行はもはや当たり前なことと受け止められているが、冬季間の自動車の運転はまさに命がけであり、この精神的苦痛たるや経験のない非積雪寒冷地の運転者には理解できないと考える。</p> <p>しかし、道路改築、維持、修繕に対する予算の縮減は国家が国民に対して身の危険を与えていることにほかならない。</p> <p>わだち掘れの舗装道路、道路中心線や外側線の消えた道路、昼夜間を問わず恐ろしい箇所はいくらでも見つかるようでは北海道を愛する道民はもとより、移住を考えるこれからの団塊の世代に対しても不利な条件といわざるを得ない。</p> <p>積極的に資産の形成でなっことは判るが、安心して生活するための必要不可欠な措置ではないだろうか。</p> <p>北国特有の自然や四季の美しさ、新鮮な魚介類等魅力のある北海道のためにも“安心”というテーマを持った計画が策定されることが我が国のために必要であるし、期待するものである。</p>
719	<p>国道の暴風対策をより進めてもらいたい。</p>	<p>北海道では吹雪による通行止めは日常のこととなっている。私が住む地域でもしばしば通行止めになる箇所が有り仕事への影響が有る他、小学校のスクールゾーンになっていることから当然休校となっている。北海道の多くの地域で高齢化が進み、また救急受け入れをする病院が減少し遠距離搬送が増加している事から、特に緊急車両の通行の安定的な確保が必要であると考え。暴風対策も安心な国土づくりと言えるのではないだろうか。</p>
720	<p>私の住む、むかわ町をはじめとする東胆振地区は、ブランド力としても優れた農業、漁業があります。しかし残念なことに、農業、漁業とも経営状態が厳しいこと、労働条件が過酷なことから、それを引き継ぐ後継者は少なくなってきました。</p> <p>大切な地場産業を守るためにも、地域から若者が減り町の元気がなくならないようにも、国と地域が一体となってこの問題を考えてほしいと思います。</p> <p>北海道にはたくさんの個性のある地域、夏の涼しい気候と、冬の厳しい気候がさらにその季節季節に表情を変え観光客を楽しませることが出来ると思います。</p> <p>是非その観光資源を有効に使うためにも、夏はもちろん冬場も各都市間のアクセス性（特に冬の運転安全性の確保）をもっと向上させてほしいと思います。</p>	
721		<p>北海道は、本州府県と異なる北海道独特の生活文化が存在しており、これが北海道の魅力でもあります。これは、北海道特有の気候風土によるものであり、北海道開拓の先人達の知恵によってできあがった文化だと思っております。これを道民が当然だと思って生活していますが、これが北海道の最大の武器であることに気づき、それぞれの分野、立場からこの武器を有機的に結びつけ全体の力に結集できるような計画を立案することを望みます。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
722	北海道が、戦後の日本の復興と高度成長に①食料供給基地として②国産エネルギー（石炭）の供給基地として③食料供給を支えたアンモニア肥料の生産地として、多大な貢献をした実績が、国民の記憶から次第に忘れられようとしている。残念至極に思っている。	
722	21世紀に入り、①食料の安全保障の必要性②国民の心身の癒しと地球環境保全のために豊かな自然を保守する必要性③国際交流と「観光立国、日本」の観点からも北海道の魅力・特性持続の必要性、等は、ますます高まっている。これらの北海道の資源、特性を持続し、効果を発揮させるためには、今後とも「社会基盤の整備」は欠かせない。是非とも風圧に負けず、自負と自信を持って、500万人道民のために頑張ってください。	
723	高規格幹線道路日高自動車道の整備促進について	
723	日高管内日高町富川から浦河町間は、生活道路である国道が一本で地域住民の多数が依存しています。台風及び低気圧により交通止になった場合、救急医療等不安な生活を余儀なくされると判断されます。安全・安心が確保される地域社会の形成が確立され安心出来る生活、高度医療の支援、物流・観光産業の活性化を図る上で、産業・観光・生活活動を支えるため、道内交通ネットワークの強化が不可欠でありますので、浦河町まで早期開通に向けた整備の促進をお願い致します。	
723	北海道開発法は、北海道総合開発計画を北海道における土地、水面、山林、鉱物、電力その他の資源を総合的に開発するための計画と定義され、この基本的方針に基づき北海道が大きく発展してきた歴史的な経緯があります。 ・開発・は今日確かに、時代と共に変化・進化して多種多様化され、今日的意味合いを踏まえた、北海道開発の意義は、現状を踏まえた理念的な提言で敬意を表します。 第6期北海道総合開発計画が自然環境と共生する開発を実践され、活力のある北海道を目指して、策定計画を遂行して下さい。	
724	登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。 北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。	
725	登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。 また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。	
726	登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。 観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。	
727	登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。 観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。	
727	マリナビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。	
728	登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。 北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。	
728	登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。 また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。	
728	マリナビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。	
728	登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。 観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
729	<p>登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。 北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。 観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。 しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。 また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>マリビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>	
730	<p>登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。 観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>マリビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>	
	<p>登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。 北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
731	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。 しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。 また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。 北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>マリビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>	
	<p>登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。 観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
732	<p>登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。</p> <p>北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。</p>	<p>登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。</p> <p>観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。</p>
	<p>マリビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>	
	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。</p> <p>しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。</p> <p>また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>マリビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>	
733	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。</p> <p>しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。</p> <p>また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。</p> <p>北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>マリビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>	
734	<p>登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。</p> <p>北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。</p> <p>しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。</p> <p>また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>マリビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>	
735	<p>登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。</p> <p>観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>マリビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>	
	<p>登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。</p> <p>北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。</p> <p>しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。</p> <p>また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
736	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。</p> <p>また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。</p> <p>観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>マリナビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>	
	<p>登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。</p> <p>北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
737	<p>登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。</p> <p>北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>マリナビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>	
	<p>登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。</p> <p>観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。</p> <p>また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>	
738	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。</p> <p>また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。</p> <p>北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>マリナビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>	
	<p>登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。</p> <p>観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
739	<p>登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。</p> <p>観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>マリビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>	
	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。</p> <p>また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。</p> <p>北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
740	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。</p> <p>また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。</p> <p>観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。</p> <p>北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>マリビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>	
741	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。</p> <p>また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。</p> <p>北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>マリビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>	
	<p>登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。</p> <p>観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
742	<p>登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。</p> <p>北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。</p>	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。</p> <p>また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>
	<p>登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。</p> <p>観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。</p>	<p>マリナビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>
	<p>登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。</p> <p>また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。</p>	
	<p>登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。</p> <p>北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。</p>	
743	<p>登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。</p> <p>観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。</p>	<p>マリナビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。</p> <p>「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。</p>
744	<p>3) 人口減少・少子高齢化</p> <p>「冬季集住といった新たな居住形態の創造など、・・・定住性を高める・・・」と記載がありますが、下記理由により追加記載が必要と考えます。</p>	<p>積雪を原因とする家屋倒壊による事故の発生や、住民や行政による除雪の負担等を軽減。回避するため冬期間のみの目先の対応のように感じます。しかし、住民が生活の場として選択した地域を、安心・安全に生活して貰うのが好ましいと考えます。また、高齢者などは様々な考えを持ちながら生活の場としている方々が沢山いると思われそうですので介入出来ない部分もあるかと思えます。</p> <p>よって、「住民個々の意向を最大限反映させた上で」の追加記載を提案します。</p>
745	<p>計画内容が、あれもこれもと盛り込みすぎている。現実に確保できる予算の中で出来ることに絞り込むべきだ。具体的には、最重要である産業基盤強化に予算を集中的に投下できるようにするべきである。</p>	<p>このままでは、予算不足で実施できない事業がでてくるのではないかと。また、実施できたとしても、予算不足で実効の上がない事業がでる可能性がある。計画内容を絞り込んで、実施した事業については、十分な予算のもとで効果を上げられるようにする必要がある。</p>
746	<p>① 地球規模に視点を置いた食料基地の実現（食料供給力の強化と食の安全性の追求）</p> <p>② 地球温暖化、エネルギー問題について、地球規模の大きな問題であることを今一度よく認識し、北海道が先導的な役割を果たすための取り組みが必要。</p>	<p>① 広大な農地があるため、現在農業が抱える“担い手不足”や“農地の遊休化”等の問題について、積極的に取組み安全で安心できる食料を供給する必要がある。</p> <p>② 化石燃料依存度の高い北海道が、バイオマスエネルギーやその他の新エネルギー開発を先導に立って取組む必要があり、地球温暖化対策としてCO2削減により一層取組む必要がある。</p>
747	<p>北海道は、農作物・海産物のブランド作りをし、それを基盤とした観光地作りをすることで活性化を図るべきである。</p>	<p>近年、北海道米は本州での評価があがっており、北海道米＝おいしいというイメージが定着している。海産物においてもカニや鮭、イクラ、昆布等、北海道ならではの食材が数多くある。これらを生かした観光地作りをすることで、国内はもとより世界中から観光客を呼び、地域の活性化になっていけばいいと思う。</p>

番号	ご意見 (意見) (理由)
748	<p>1 冬季の道路維持に関して 旅行形態が個人、少人数化し、マイカー、レンタカー使用が増えている状況の中で、道外のお客様から冬季の道路状態はどうか、と不安の問い合わせが多くあります。 私どもは、幹線道路、とりわけ国道については降雪があっても早期に除雪がなされているので殆ど通行は確保されます、と対応し、冬季観光客の誘客に努めております。 北海道開発局の事業、体制は観光客の不安を解消し、地域振興の大きな因となっており、特に、地方にとっての貢献度は多大であります。 もし、事業が北海道や自治体に移管された場合、現状の道や自治体の除雪体制では仮に経費が増加しても地方道路網の確保は非常に危惧されます。</p> <p>2 道路網・標識の整備に関して 1) 道路網の早期整備 北海道横断自動車道、釧路外環状道路等建設中ではありますが、これらは完全開通して効果が発揮されるもので一日も早い完成を望むところです。また、道東縦貫道路の建設も釧路・網走地区を結ぶ動脈路線となり計画路線への早期昇格と事業実施、完成実現をしていただきたい。 2) 標識の早期整備 ア表示方の不備 その地域の地理に詳しい人が作製したと思われる表示方が多く、初めて訪れる人を戸惑わせております。(不案内の人の立場にたった表示方)「〇〇方面」の表示が次の分岐で消え、「△△方面」と「××方面」に表示が変わり戸惑います。地図を見て走って行くと「〇〇方面」が再表示されますが、表示した地名等はその地域等に至るまで連続し表示をしていただきたい。また、「〇〇まで△△km」の表示板が、ほぼ同一箇所に2種類設置されている所がありますが、「△△km」が10kmも違います。街の中心点と国道分岐点までの表示のようですが一考をお願い致します。 イ外国語の表記 外国人観光客が増加している中で、レンタカーによるリピーターや個人旅行者が苦慮しております。誘致活動も大事であります。治安維持と並び安心して運転出来る道路環境をつくるなど受入整備を図ることが誘客推進の大きな誘致商品であると思っておりますので早急の整備が必要です。</p> <p>3 航空運賃の格差に関して 1) 南北運賃の格差 本州から沖縄と北海道への運賃格差は大きく、北海道への観光客誘致並びに道民にとっても不利益な状況となっており、北海道の観光振興はもとより北海道経済の発展に大きな弊害となっておりますので適正な運賃体系の対処が必要です。 2) 道外路線と道内空港間の運賃格差 道外と結ぶ道内空港において、幹線である千歳空港路線と地方空港路線の運賃は大きな格差があり、地方空港への旅行エージェントの商品企画や観光客誘致の大きな障害となっており、地方経済、住民生活に影響を及ぼしております。 また、今後、北海道横断自動車道等が完成すれば利便性は高まりますが、一方、運賃、便数、キャパ数等の有利な千歳空港一極集中的な流動が予測され、地方空港の利用が減少し便数や路線等の減退により地域住民の生活に多大な影響を及ぼす事が懸念されます。加えて当地域などの若者の買い物は札幌へ流れる事も予想され、地方経済に不安を感じます。 国においては、格差は正はもとより、旅行エージェント等への地方空港を利用する商品企画と催行実施を強く指導するなど、中央(道央)から地方へ分散させる施策を展開していただきたい。</p> <p>4 地方環境の整備、充実に関して 広大な北海道の発展は地方の活性なくては成し得ません。これまで多方面において中央(主に道央圏)集中の開発、建設、催事、誘致等々がなされ、この一部の実態を見て北海道の現状と認識されていると思います。私ども釧路地域では平成12年、台湾から釧路空港に北海道の地方空港では初めて海外からのチャーター便を誘致しました。 実現にいたるまで多くの課題に当面いたしました。C I Qに係る関係機関皆様のご理解、ご支援をいただき双方のチャーター便の運航となりました。 その際、台湾関係機関に観光プロモーションを展開いたしました。相手側から北海道観光は終わり、東北に移っているとの話があり、北海道の何処を観られたかの問に対し、道央圏が主でありました。私どもは北海道の広さを説明し、地方の観光素材を紹介、懸命な活動を実践し今日の成果をもたらしております。 現在、東アジアを中心に貴庁のビジットジャパンキャンペーンをはじめ関係機関で活発な誘致活動を展開し成果を上げておりますが、地方の努力(釧路、十勝、女満別及び旭川空港へのチャーター便誘致)がなければ、千歳、函館両空港だけの対応では今日の入り込み数にはなっていないと思いますし、今後の誘客増に向けても影響するものと考えております。 地方の活性、活力が北海道を元気にする資源であり、そのためにも地方住民が安心、自信、誇り、生きがいを感じる生活環境が必要でありますので地方の地域環境の整備、充実をより一層推進していただくことを切にお願い申し上げます。</p>
	<p>1) 北海道開発を巡る批判に関して ①社会資本整備は全国並みだ 昭和27年からの第1期北海道総合開発計画以来、第6期まで特例的な開発予算を投入し、社会基盤整備に当たってきたことは周知の事実です。しかし、戦後の復興期にあつては、石炭など、国の期待する資源開発が中心でしたし、港湾や漁港、また、農地改良などの基盤整備も進められてきました。しかし、経済の拡大を促す道路ネットワークは未だ整っていないと言え難い状況です。特に、時代の要請に即した高速化は全国的に見ても圧倒的に遅れています。これが産業の様々な展開を遅らせたともいえます。まさに長期的視野で北海道の広い国土を有効に利用していくという観点があつたかどうか疑問とも思える点です。しかも、本州の工業地帯の展開を支える、資源調達については、その利用価値がなくなれば捨てられるという、いわば後進的な扱いを受けてきたことは紛れもありません。 確かに投下された資金は相当なものですが、広いが故の非効率性は本州と比べると歴然としております。しかし、それが批判の対象とはならないと考えています。</p> <p>②官依存の気風が染付いてはいないか こうした批判は当たらずも遠からずではあります。北海道の基幹産業は漁業・農業・鉱業・林業に代表される一次産業です。しかし、これらはいつもの国の国策に翻弄されてきました。もちろん、石炭産業が産業の展開や環境問題などから衰退のやむなきに至ったことは時代の流れでもあるかもしれませんが、十二分に国に貢献してきたことも事実です。 また、こうした産業をバックアップするための基盤を整備するために、建設業が主要な産業として台頭したのも時代の流れといわざるを得ません。残念なことは、石炭産業などが衰退してゆく過程で、産業構造を転換していくことが出来なかったことです。これは一人北海道だけの責任であつて良いはずはありません。国策に翻弄されて自立した判断が出来なくなつてしまつた政府の責任も大きいと言つても過言ではないでしょう。ここに行き着くにはそれなりの理由があることも理解すべきです。ただし、いつまでもそれに甘えていて良いとは思っておりません。</p>

番号	ご意見 (理由)
	<p>③ 北海道を特別扱いする歴史的役割は終わった 北海道の側から意味もなしに特別扱いを願っているわけではありません。全国と比較して遅れているインフラ整備を早く進めるべきではと主張しているだけです。北海道はその歴史上、常に国への貢献を強いられてきました。これからもそうありたいと思っているし、また、期待もあると信じます。 わが国の食糧自給率は40%足らずですが、北海道は200%に達します。これは大きなインセンティブです。厳しい積雪寒冷な気候、広大な土地、水・森林等の資源、広域分散型社会、低密度、これらはデメリットでもあります。しかし、食糧生産基地としての大きな役割を保障するものでもあります。こうした自然を背景として果たすことの出来る北海道の役割を否定することは出来ないでしょう。そんな役割を果たし、かつこれからも貢献の度合いを高めようとする北海道ですが、残念なことに一人当たり所得水準は全国水準を大きく下回っています。期待と現実のギャップをどう考えるのでしょうか。</p>
	<p>④ 地方の時代、北海道庁に任せてはどうか 言わずもがなですが、私達はそのような強い想いを持っています。この広い北海道を今以上に役割を果たす大地にするために、独自の発達経路があってしかるべきです。北海道には本州では推し量ることの出来ないスケールが山ほどあります。自立するためにも、北海道スタンダードを早く構築しなければなりません。そうしたことを阻んできたのは、ほかでもない国の機関です。全国一律という基準が元凶です。</p>
749	<p>2) 第7期計画について 新たな北海道総合開発計画があたかも不要であるかのような議論もあるようですが、さまざまな批判は、決して当を得ているとは思えません。広いが故に、資本投下の非効率な面がありますが、前述したように、全国に比類のない可能性のある大地を持つ北海道ですから、しっかりと計画の下、様々な分野で貢献しなければなりません。 北海道は国内総生産や一人当たりの国民所得（国内においては最も低いほうだが）において、そこそこの諸外国に匹敵するポテンシャルがあります。しかし、その力を自ら認知出来ていないこと、特例的な配分のみが強調されて、その価値が認められていないこと、が極めて大きな問題です。 また、産業が依然として一次産業に偏り、ほとんどの地域が同様の産業構造になっていることは地域間の経済交流も生むことのできない環境を形成しています。これは前に述べた、交通ネットワークが整っていないことにも起因しています。また、このことは、札幌圏への人口偏在を生み出した要因ともなっております。最も都市機能が整った札幌へ地方から流出するのは当然の結果です。しかし、金太郎飴のごとく産業構造が均一で、大消費地から遠方であることが新たな産業創生に支障をきたしていることは紛れもないことです。 交通ネットワークが整うということは、新たな産業を誘引することにもなります。とりわけ道北においては、隣国サハリン州との交流を足がかりに、ロシア極東を視野に入れた新たな経済交流を生み出すことにつながります。また、牧場地帯では、広い土地に農家が散在するのが特徴です。人々が熱意を持って暮らしています。交通量が少ないから費用対効果が低いと結論付けることはあまりに性急ではないでしょうか。 もちろん、大都市との交通アクセスが良くなることは反面人口流出に拍車を掛け兼ねないという不安もあります。それはここに住む人々の責任です。 新たな計画策定にあたっては、的確な現状把握とグランドデザイン、また、ハード・ソフト、両面に亘る取組みが重要です。その課題と方向性について触れたいと思います。</p>
	<p>① 北海道の課題 ・ ほどよい人口の分散と新たな産業創生とその立地推進 いまや、北海道の人の3分の1が札幌に住んでいます。札幌以外はことごとく人口流出に悩む一方、医療など生きることに不可欠な生活基盤も札幌一極への偏在が顕著になり、人口移動を一層加速する結果となっています。労働環境においては、地方は依然として一次産業中心の産業構造で、若年労働者のニーズをなかなか吸収できず、雇用機会を確保することが困難になっています。その結果、やはり、若年労働世代が札幌に集中しています。 わが国は人口減少局面に入ったということですから、緩やかな減少は避けられないものと思います。しかし、社会的基盤の格差によって偏在が生まれることは大きな損失であり避けなければならないものと思います。 ・ 安心して暮らせる生活基盤の充実 人口の偏在とともに利便性の一層高まる札幌に社会資本が集中するのは当然の理です。しかし、一次産業の担い手として少なからずの人々が地方に分散しているわけですから、この人たちの生活基盤も同様に整備されなければなりません。とくに、医療と教育の問題は深刻です。医療においては、医師不足が深刻な問題となっています。</p>
	<p>② 開発整備の方向性 ・ 地域を支える力強い産業の創生 人口減少とはいえ、地域を支えていくためには一定の人口が不可欠です。そのためには働く場を確保することが何より大切です。伝統的な一次産業を基盤としつつ、地域の特色をも発揮できる新たな産業を興すことが大切であると思います。もちろん民間がリードしていかなければなりません。誘導する役割を計画が果たすことも必要です。「中間取りまとめ」で述べられている、食・観光がやはりキーワードとなるだろうと思います。 また、地球温暖化防止の観点から、新エネルギーの導入など、もっと大胆に進める必要があります。バイオマス活用も研究が行われていますが、重点的に予算付けをし、早急な実用化を図らなければなりません。 ・ 北方圏を視野に入れた交流の促進 北海道は北の国境地帯ではありますが、行き止まりではありません。課題は山積していますが、ロシア・サハリン州や極東との交易の可能性は十分にあり、その先にはヨーロッパがあります。また、オホーツク海を挟んで、カナダやアメリカ・アラスカ州との関係も促進できないか研究すべきです。 ・ 住みやすい地域社会の構築 寒冷積雪地帯で、いささか住みにくい印象を持ちますが、北海道全体が四季折々の変化を楽しめ、豊かな自然との共生の中で暮らしていけることは大きなインセンティブです。とはいえ、津々浦々住みやすさが確立されているかということも言い切れません。交通アクセス、医療、教育など、重要な住み続けるための環境に問題を抱えています。 とくに、航空運賃など移動のコストが不公平と思えるほど高いというのは異常なハンデといわざるを得ません。市場原理がそうさせるのかもしれませんが、こうしたことこそ北海道全体の取組みで解消しなければ、人口偏在も乗り越えることは出来ないうでしょう。 ・ 市民参加による活力あふれるまちづくりの推進 「中間取りまとめ」では、「フロンティア精神と社会的開放性があり、挑戦する人を容れ受ける風土と文化がある」と述べているが、少し疑問符がつく。かつてそうであったとすると、そうした気風を取り戻すことが必要でしょう。 いままさに地方分権時代にさしかかり、地方独自の主体的活動が不可欠です。道州制を標榜して、北海道独自の分権を進めようとしていますが、地方自らそれを推進していこうという気概が必要です。</p>
	<p>③ 元気な北海道のために 新たな計画は、閉塞感漂う北海道に元気を与えるものであってほしいと思います。そのためには、様々な改革の結果、どのような北海道になろうとしているのか示されなければなりません。また、しっかりと自分の足で立ち、自立に向けて歩み出すためにも、いままさし、国としてどのような支援をすべきなのか、しようとするのか明らかにしてほしいものです。あるいはこんなことは出来ないと、出来ないことを明確にすることも必要ではないかと考えます。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
750	<p>国は、昭和27年から現在まで、北海道総合開発計画、第1期計画～第6期計画に基き施策を実施推進してきました、この歴史的な経緯を踏まえて、以下の対策が引き続き必要と考えています。</p> <p>① 国が自ら計画を樹立し、施策を展開して行くこと。</p> <p>② 経済成長については、平行か数パーセント微増であること。</p> <p>③ 人口減少、少子高齢化への対策。</p> <p>④ 自給率向上のための、良質な生産基盤の維持確保対策</p> <p>⑤ 積雪寒冷という条件下における、定住性の取組みをする。</p>	
751	災害に強い道路、河川の整備を御願いたい。	通勤、通学に支障をきたすため。
752	<p>北海道総合開発計画の中で天塩川流域の下流部に位置する道々232号線、振老地区の旧河川は道々に近く又農道と交叉する位置にあり環境面からも観光面からも、周囲を含めて改善する必要がある現在荒廃したままになってをり附近の酪農家の污水等が流入してをり汚泥の堆積も進んで、夏季には悪臭も放つ程の状態である。春秋には(水鳥)の休憩地でもあり、餌さ場にもなっている天塩川本河には多数の切替えに依る旧河川があるが自然環境から見ても重要な位置にあり地域活性化の見地から見直必要がある</p> <p>環境保全、観光、渡り鳥の保護、景観</p>	
753	<p>海岸線保全を活用したシーサイドプロムナードの建設 今、まちづくり地域づくりが盛んに叫ばれているが、地域の活性化とは所詮は地域の産業の興隆があって初めて可能な課題となるものと思う。利尻富士町は北海道開拓当初から漁業を基幹産業として地域づくりの進められてきたところであるが昭和30年を境とし、それまで鱒漁に依存してきた漁業は急速に衰退していった。加えて中央政府の施策として高度経済成長を掲げた諸施策は、漁家のみならず農村、産炭地の生産性を極端に衰退させ、地方の過疎化を引き起こしている。そして尚バブル現象の崩壊後は、全国的な少子高齢化社会を出現させてしまった。 少子化は第一次産業のみならずあらゆる産業の後継者不足を呼び、高齢化は産業の生産性の低下を呼び起こしているのが実情であろう。 吾が地域にあってもその渦中の真ん中に位置している。高齢化の進行は国の標準時間より遥か前に到達し、漁業従事者の平均年齢はすでに六十代後半に至っているのが実情である。幸いにして日本最北の離島という条件の中、日本海に浮かぶ独立峰利尻山が、豊かな自然と眺望の良さから観光地として世に知られ、多くの観光客の来訪を見ているが、昨今の経済事情のせいここ数年は観光に訪れる人の数が減少の傾向である。しかしながらその経済効果は第一次産業の漁業漁獲高を上回っていると言うことは看過出来ない事実であろう。 冒頭述べたごとく、地域の活性化は、地域産業の興隆があって初めて成り立つものと考えている。鷺泊地区の漁業従事者は殆どが高齢者である。かつては漁獲物の乾燥、処理などは、自分の手で利用している浜を整備し、実施してきたが、現在では高波に荒れるがママの状況の中かろうじて其れをおこなっている現状である。このまま放置しておけば、海浜地は荒れるだけではなく浸食が進み陸上にも影響を及ぼすことは火を見るよりも明らかである。まずは、海岸保全と昆布など乾燥の必要なものの乾場の整備、そしてそれを活用した観光施設としてのシーサイドプロムナードの整備が考えられると思う。具体的には、ペシ岬沿岸から栄町の旧岡部漁場の袋洞「通称ナマコ」までの海岸線保全と其れを活用した散策路の建設を考えてみたい。</p>	
754	苦小牧にレジャー施設を増やして欲しい。	苦小牧において産業育成は進められていると思うが、人材を惹きつける環境整備(特に若年層に対して)が行われていないと思う。
755	苦小牧東部地域への道路拡張整備必要。	苦小牧東部地域へ通勤時間が掛かりすぎる。
756	<p>我々の会は、北海道でも有数の水害地帯である北村で河川を利活用した「まちづくり」をしようと平成16年に設立しました。北村は、春の雪解け時期、秋の台風シーズン時期と必ず大小の出水災害があります。過去には、昭和56年水害では、村の3分の2以上が水に浸かり村の機能は全滅的な被害にあいました。それから25年が経過しましたが、今でも毎年いつ又災害が発生するのではないかと不安な毎日を送っております。大水害後北村では、治水事業の整備により大きな水害は発生しておりませんが、近年、異常気象と騒がれており100%安全・安心な暮らしが出来るとは思いません。もっと地域住民とのコミュニケーションを図り心のケアから治水事業の大切さをハード・ソフト両面から進めて頂きたい。</p>	「災害は忘れたころにやって来る」
757	<p>開発計画と道庁が策定する総合計画、或いは地域との連携について、各々の役割分担が今ひとつはつきりせず、道民にとってわかりづらく感じていると思う。広大な面積ゆえ、インフラ整備はこれからは必要であり、開発局の総合的なリーダーシップを期待したい。公共事業の成果(経済効果、利便性、安全性等)についても、もっと道民にアピールしても良いと思う。</p>	<p>国から地方へ、官から民への民間主導自立経済社会の方向性であるが、北海道の歴史、現状をみるとまだ時間が必要。 明治以来、着実に社会資本整備を進めてきた北海道開発局の実績は大きい。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
758	「農業特区」として頂き、自由裁量等全てを認めて頂きグローバル社会に対応し生きていきたい。 北海道全体を1つの「工場」とみてみましょう。ご指摘の様に広く、気候も土質も大きく違い地域特性があります。農作物にも適材適所がある事が理解できません。各地域担う物を分担出来ます。そうすることにより各地域独特の雇用が生まれ、経済が、暮らしが成り立ちます。	雪が降る事を認め合い、生活圏と経済圏が同一にならないことを認識し合うことにより、コストも環境負荷も最大限下げられます。
759	北海道は日本の中でも広大な土地と豊かな自然環境が有、そこに様々な形で景勝地や温泉などの名所が点在している。現在、国道や高速道路などの幹線道路については徐々に整備が進んできてはいるが、それはあくまで住民や流通にとっての利便性を優先させたものであり、観光のくいを目指す北海道としては、それ以上に観光客や業界にとって魅力あるものとする必要がある。	単に北海道内各地を結ぶラインとしての機能だけでなく、その道そのものが観光の重要な要素となる必要がある。より安全であることは勿論のこと、誘導のわかりやすさや様々な設備の設置にピュースポットを整備したり、特に冬期における安全安心への配慮については、この先まだまだ整備を続けてゆくべきである。このことで北海道開発特例の維持を切望する。
760	北海道の開発はまだまだ必要だと思います。 長い冬の期間がある北海道は自然も多いことから、自然災害や冬型の事故も本州に比べ起きやすいと思います。河川にしても道路や橋にしても、老朽化したものもあり、冬期間の自然環境がきびしいことで、傷みも早いと思います。このようなことから北海道は本州に比べ条件があまりにも違いますので、開発という言葉があてはまるかどうかは別として、現在までの様々な取り組みや対応は継続すべきだと思います。	
761	今後の北海道開発の取組の方向性と進め方について、原則賛成します。 環境への配りよや安全性の向上ももちろん大切ですが、北海道内の各市長村を通る国道沿の商店街や観光スポットなどについても沿道整備の一貫として考りよいただけるとなお良いと思います。 また外国人も最近よく目にしますので、誘道看板の工夫や情報提供の方法なども対応していただけると良いと思います。	
762	暮らしの多様な選択を実現するネットワークの形成 高規格道路の整備について 道北の医療体制を例にとると、旭川から稚内、旭川から紋別・北見への高規格道路の整備は部分開通がいくつか見られる程度にしか過ぎない。すでに、人口減少が始まり高齢化率の高い北海道では、一刻も早い全線開通が必要だ。すなわち、稚内や北見枝幸などにとっての拠点病院としての名寄や旭川へのアクセスの善し悪しは、地域住民の安心・安全な生活にとって必須条件である。特にお産に不安がある状態がつけば、道北地域に踏みとどまることはもちろん、新規移入者への阻害要因にもなる。 道内観光を例にとると、せっかくの旭山動物園や知床世界遺産効果も半減する。旭山動物園や美瑛・富良野観光の多くは、空港でレンタカーを借りて巡るケースが激増している。とはいっても、稚内や紋別・北見方面まで足を伸ばす上で、それぞれへの高規格道路が未完成では足止めとなる。観光バスについても同様だ。 昭和32年「国土開発幹線自動車道建設法」に設定された計画の進捗率をみると、北海道を除く全国は、99%に対し、北海道ではまだ50%にしか達していない。拠点病院に行くことの出来る道路網やレンタカーによる道内観光を可能にするネットワークが整備されてはじめて、安全・安心の生活が保障され、観光が成長産業の一つとして多くの雇用を引き受けることになる。	
763	新たな北海道のイニシアティブの発揮 明治維新期、それまで幕府直営の時期がほとんど無かった北海道は、ロシア南下政策への対抗もあって、新政府自ら開拓に努め欧米流の農業や石炭開発への道筋をつけた。その後、日清・日露戦争を経て海外植民地に政策の重点が移ると、北海道開拓は安上がりに流されていく。逆にいえば、北海道開拓に専心し内政の充実を進める健全さは、海外で荒稼ぎをするにつれ失われていった。 同じことは、戦後にも当てはまる。敗戦により海外植民地を失い鉱工業生産が戦前期の半分落ちて困窮する日本にあって、改めて「ホープ北海道」が浮上し内政の充実が目が向いた。しかし、重化学工業を軸とする太平洋ベルト地帯が経済成長を主導し海外市場に軸足を移し始めると、北海道開発への熱が冷めてくる。近年では、市場原理主義とまで言われるグローバル化の進展にあって、農業に特有の協同組合主義や地域コミュニティなども軽視され、北海道特例などの配慮への風当たりが強くなる。太平洋ベルト地帯に資源と富が集中する経済構造・グローバル化にあって、工業に比して効率や生産性に劣る農業地域への配慮すら失われようとしている。 地球温暖化によるかどうかはともかくとして、とりわけ本州地域では多くの農作物に高温障害が品質面にもあるいは農業散布面にも出始めている。こうした面で、食糧基地北海道の役割は、食の安全・安心を支える面も含めて再評価されなければならない。	
763	多様な主体が共に進める北海道開発 地球環境の保護を例に考えてみよう。 工業化に遅れて、したがって逆に多くの自然環境を残す北海道は、知床に見られるように、新たな視点から環境政策や観光政策を進める必要がある。環境を考えれば、地域エゴによる観光開発はナンセンスであり、かといって地域や現場無視の上からの施策には縦割り弊害が避けられない。かつて、「ホープ北海道」という世論を背に、北海道開発庁は地方分権機能を担う国家行政組織として発足した。「北海道イニシアティブの発揮」とは、国土交通省に統合された「北海道局・北海道開発局」が、こうした環境政策・観光政策を、地域住民との協働において進めてこそのものであろう。	
763	「シーニックバイウエイ」は、住民が地域に誇りを持って景観に配慮し美化に取り組む、更にその美観を旅行者が楽しみ、おもてなしの心として受け取る素晴らしい取組と理解させていただきました。 この取組が全道に浸透することは、私達道民の意識改革、来道される方々の満足度の向上にもつながっていくように思います。 ただ、理解を広める為には和文の副題のようなものがあつたほうがよいような気もいたします。 このような北海道の為のお取組を束ねられる「北海道総合開発計画」が今後も継続されますよう期待いたします。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
764	「地域ごとの将来像を明らかにすることは、政策の立案・選択や重点化が行いやすく・・・」との記載があるが、各地域の特性を十分に生かし、将来において、北海道内それぞれの地域が発展していきけるような施策展開は、非常に重要な視点であり、十分な検討をお願いしたい。	北海道においては、道央圏への一極集中の傾向が見られ、地域によっては、本州の首都圏・中部圏への人口流出と相俟って、急速な少子高齢化と人口減少が大きな課題となっているが、北海道の持つ優位性でもある、広大な土地を有効利用するためにも、道央圏のみならず、各地域の発展が必要と考える。
765	～共同地域社会形成にあたり『産学官』の捉え方～ 現在、人口減少・少子高齢化を迎えている。防災面において、「自助・公助・共助」が言われているが、「自助」の占める割合は圧倒的に高く、特に高齢者に対して「自助」はより厳しい立場にある。そこで、よりよい共同地域社会(コミュニティ)の形成が必要であると思う。ただ、コミュニティ形成について「強制」、「義務」にするのではなく、「任意」でありながら「急務性」、「必要性・重要性」を住民に伝える。ここで、大事なことは、コミュニティ形成を住民だけで考えるのではなく、住民と『産学官』でとらえることが重要である。つまり、コミュニティ形成にあたり、住民に対して手助けを実施したり、形成後、地域特性を生かした上で、地域特典を与えたりすることにより、コミュニティ形成しやすい体制の確立が必要であると思う。	
766	公共サービスなどの都市機能を都市圏内の拠点に集積した場合、電車、バスなどの公共交通の整備が今まで以上に重要である。	中心市街地に都市機能を集積した場合、これから移り住む人は良いが、郊外や山間部に居住する自家用車が使えない高齢者などは今まで以上に不便な生活を余儀なくされる。さらに利用者の少ない郊外線の赤字路線は縮小傾向にある。よって、行政からの補助などで郊外から市街部への移動手段を確保しなければならない。
767	人口減少・少子高齢化は非常に人口増加よりも深刻な問題だと思う。北海道に限らず、人口の減少は国力を低下させ、高齢化は地域の発展に影響を与えると考える。だから北海道という人口低密度、積雪寒冷といった特殊な地域で、全国に先駆けて地域社会のモデルを実現することは非常に意義があると思う。	北海道のような広域的な都市で、この取組が成功すれば社会的にも大きなことだと思う。又、低迷している農水産業の活性化は、自給できていない今の日本では国家の保全にも繋がると思う。
768	北海道開発を行うにあたり、1人当たりのGDPを重点的に増やすような計画を行って欲しい。そのためには、経済格差を是正が必要なのではないか？	一般に、人口減少・少子高齢化社会が今後も続くと言われている。このような状況が続くと、経済指標は、GDPだけで良いのであろうか？もし、GDPだけを見ると、GDPを引き下げられる要因は単に経済状況の悪化だけとは限らないのではないか？人口減少・少子高齢化による、生産労働人口の低下も考えられるのではないか？ そこで、北海道の経済は1人あたりのGDPを引き上げるように計画して欲しい。仮に、道内全体のGDPが低くなくても、道民1人当たりのGDPが高くなれば道民として景気が良いと実感するのではないか？ そのためには、勝ち組負け組と呼ばれるような経済格差を是正し、みんなが豊になるような北海道総合開発を期待しています。
769	「少子高齢化社会の都市と交通について」わが国では、少子高齢化の進行が著しい。そのため、これからの都市や交通を考えていくうえでは、高齢者などに対する対応を検討していくことが必要となる。特に、北海道のような広域分散地域では、自動車交通の依存度が高い。また、高齢者による交通事故が急増しているのが現状である。そのため、高齢者が自動車を運転しなくても生活できる社会をつくっていくことが重要である。そのためには、自動車に代わって、補講系を中心とした、公共交通や自転車が利用しやすいまちづくりを進める必要がある。公共交通と自転車などによって都心へのアクセスを容易にして、人々を中心に集めることで、街が活性化していくと考えられる。高齢者から若者まで広い年代層の住民の都心居住を推進し、長期的な視点に立って脱自動車依存型社会を展望することが強く求められていると思う。	
770	食料自給率の向上を目指す事は今後大変重要になると私も思う。食料は石油と同様、毎日消費するものであるから、外国に頼っていてはいけない。北海道は、本州の工業地帯と技術力の勝負では勝てないと思う。しかし農業なら勝っている。本当に強いのは食料がある事だと思う。ブランドよりも何よりも、先ず日本を安全なレベルに引き上げて欲しい。それができるのは北海道しかないのではないか。従って今後も開発は必要であると思う。	税金を使って開発を進める以上、国民に成果が還元されなければならない。食料自給率は国民全体の問題なので、税金の使い方としては間違っていないと思うため。
771	冬季において地震が発生したときのために、避難所の整備や居住空間の早期修復体制を整えることは重要なことであると思う。 また、住民の災害に対する意識を向上し、防災に興味を持ってもらうことも必要であると思う。	北海道は積雪寒冷地であり、冬季には厳しい寒さと積雪の中で生活しなければならない。そのような環境の中、地震のような災害が起こることは誰もが想像のしたくない状況であるが、もし冬季に地震が起こったとすれば、その後の住民の生活に大きな負担がかかる。 そのような被害を最小限に抑えるために、地震前の事前対策や防災に対する意識の向上、地震後のケアが重要であると考えている。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
772	<p>(パブリック・コメントへのスタンス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ “計画無くして実施なし”と言われております。 ・ パブリック・コメントに当たっての私の立場は「すでに人口が減少している北海道ですが、これまでの投資を活用し日本国民への貢献、北海道の自立のために計画をもって北海道を開発していく必要がある」と考えるものです。 ・ ただし、その計画は壁に描いた絵であってはならないものと考えております。 <p>また、早急な結果を求めるものであってはならないものと考えています。もちろん、短期間における費用対効果も必要ですが、長期的な視点で計画を行うことが重要と考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ さらに、国土形成計画では、「開発」の2文字が削除されました。北海道における「開発」もその動向が気になりますが、<u>北海道の「開発」の2文字は削除すべきではないと考えております。</u> ・ 最後に、国土形成計画においても同様ですが、この北海道総合開発計画においても、<u>真摯に捉えておくべき指標は、ある程度正確に将来が展望できる人口と</u>思っております。計画が崩れないように、またその信頼性を担保するためにも、人口構造の見直しは、重要と考えております。 <p>このようなことを前提に、以下の項目（対象ページまたは部分）についてコメントをいたします。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1：表紙のタイトルの再検討と副題の作成 2：目次の構成について 3：中間とりまとめの位置づけと調査審議の全体像について 4：国土形成計画と北海道総合開発計画の関係について 5：全体を通しての記述に関して 6：参考資料のP3の表中の記述について 7：計画期間、計画年次、目標年次について 8：p5 3)人口減少・少子高齢化 北海道の人口構造と地域構造について 9：移動型人口について（北海道の人口構造をより正確に説明するために） 10：移動型人口の予測結果の活用方法についての試案 11：札幌一極集中の課題、対応策が報告書で単独にわかるような記述について 12：p1, 3, 7等 自律と自立について 13：p1 (1) 我が国を巡る環境変化と国家的課題 ～大転換期の国・地方 14：p1 (1) 我が国を巡る環境変化について、もっと正確な把握を 15：p2 1) 北海道開発の歴史と現状 16：p3 2) 北海道の資源・特性 17：p4 (1) 時代の潮流と諸課題 18：p7 「開発」とは 19：p8 (北海道総合開発計画策定の意義) 20：II 第6期計画の点検 全体について 21：p18 III 今後の北海道開発の取り組みの方向性と進め方 の記述構成について 22：p18 以降 文末が「・・・が必要である」について 23：p18 と全体を通して “食料基地、食料供給力等のアピールについて” 24：p18 食料供給力の強化について 25：p19 食品産業の育成・強化を図る について 26：p18, 19 において 人口減少、農家の減少の中、どう、食料供給力に貢献するのが見えない 27：p19 成長産業としての観光について 28：p20 3) 人と技術による競争力ある成長期待産業の育成 について 29：p24 エネルギー対策について 30：p25 (3) 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくりについて 31：p26 (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 32：p27 (5) 安全・安心な国土づくりについて 33：タイトル(案)、副題(案)と目次(案)の私案について 	<p>・ 第1回基本政策部会議事録に、「国民にどういう形で伝えていくかというところが大事だろうと思う (p17)」があり、</p> <p>・ 第2回基本政策部会議事録に、「資料6の国民の意見の話なのですが、このところの最大の問題は、<u>道民ではなくて国民だということだと私は思っているのです。国土計画の議論のときに、国土計画の5ミリぐらいの厚さの冊子を何人の知事が読んでいるか、こういう話があって、結論から言うとほとんどの知事は読んでいない。国土交通省出身の知事ぐらいだったとか、寂しい話</u>はたくさんあるのです。<u>北海道の開発計画は、何%の道民が読み何%の国民が読んでいるのだということ</u>を、<u>しっかり我々が認知しなくてはいけない。</u> (p34)」とあります。その通りと考えております。よって、国民に意見を聞くためには、分かりやすい(理解しやすい)ものである以前に、興味を持ってもらう必要があります。そのため、<u>現在、表記されているタイトル「北海道総合開発計画 第6期計画の点検と新たな計画の在り方」では、国民が興味をもち、何が議論されているのかが、理解できるでしょうか？</u></p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 論理的でわかりやすく、一目で全体像が理解できる構成を期待します。 ・ 素人が興味を持ち、理解可能な目次の再検討が重要ではないでしょうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第1回基本政策部会議事録に、「国民にどういった形で伝えていくかというところが大事だろうと思う (p17)」 ・ 第2回基本政策部会議事録に、「資料6の国民の意見の話なのですが、ここのところの最大の問題は、道民ではなくて国民だということだと私は思っています。国土計画の議論のときに、国土計画の5ミリぐらいの厚さの冊子を何人の知事が読んでいるか、こういう話があって、結論から言うとほとんどの知事は読んでいない。国土交通省出身の知事ぐらいだったとか、寂しい話はたくさんあるのです。北海道の開発計画は、何%の道民が読み何%の国民が読んでいるのだということを、しっかり我々が認知しなくては行けない。(p34)」とあります。その通りと考えております。 ・ この中間とりまとめに当たっての作業や議論は、この目次通りに行われたものと推測いたします。 ・ せっかく、英知を結集し、内容の濃い議論の結果、表記は洗練され、重要なポイントがそれぞれ、精緻に各部分に記述されているものと拝見いたしました。しかし、それらの繋がりが見られず、貴重な内容がそれぞれに孤立しているように見受けられますが、関係者以外の一般の国民、道民が「そういう内容なのか」と分かるような工夫が必要だと思います。 ・ 特に、Ⅱ 第6期計画の点検 は何を実施し、何が成果で、のこされた課題は何か分かることが大切に見えます。 ・ 書かれてあるように、一般の国民は、「何故、開発なのか?」、また、開発計画は必要なのか?」が一番先に考えるものと思いますが、その議論・理念が、片隅にあるような感じをうけます。 ・ 短時間で、内容を把握し、知りたいところだけを読むことができ、さらに、どのような根拠で、結論に至ったのかが一目でわかることが報告書、提案書、議論の材料としては、非常に大切であるものと思います。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画策定までの行程が分かるような構成図が重要ではないでしょうか？ ・ この報告書は、計画をつくる考え方であり、計画ではないことを明記することが重要であるものと思います。計画ではないが、計画の一部を構成する重要な議論・検討であること、その議論・検討の結果から、具体的な計画をつくる関係を、この新たな計画の在り方の文中に記述することが重要ではないでしょうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第5回北海道開発分科会の資料、調査・審議にあたっての視点・論点に「国民意見の反映へのイメージ 計画の検討過程において、地方の積極的な参画と広範な国民意見の反映に向けて、PI等の工夫など、計画の検討段階から様々な取り組みを展開してはどうか」とありますが、その計画の検討過程が明示されておりません。その上、今後どの段階で、どのようなPI等を行うのが明確ではありません。PIの一部として、今回のパブリックコメントが、実施されたと考えますが、今後の予定が見えませんが、 ・ 中間とりまとめ報告書の「はじめに」において、「基本政策部会は、今後、国民意見等を踏まえて更なる調査審議を進めるとともに、平成19年2月を目途に報告書を取りまとめ、北海道開発分科会に報告することとしている。」とありますが、この中間とりまとめは、報告された後、当然、新たな計画が作成されるものと受け止めました。その全体の行程が見えませんが、この「在り方」はどのような形で、生かされるのかが、不明であります。(具体的には、何時の時点の調査・審議で計画書をつくるのか? その計画書のどの部分にどのように活用するのか?) ・ 関係者以外のパブリックコメント対象者には、「新たな計画の在り方」へコメントをだせるほど、知識の蓄積がありません。この報告書だけでは、なかなか、その状況が理解できません。広範な国民意見の反映に向けた工夫の一つとして、報告書の内容を補完するシンポジウムや講演会があるものと期待しております。 ・ 「ここで求めているコメントは、計画の在り方への意見であり、計画全体への意見ではない」ことがよくよくこの資料を読んで、解るまで時間がかかりました。
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 国民の多くは、国土形成計画法に基づいた全国計画があるにもかかわらず、何故、北海道と沖縄の計画がその全国計画の中にあるような無いような計画になっているのかを理解することは、非常に困難であるものと思います。 ・ 国土形成計画法によると、全国計画と広域地方計画の2つがあります。その広域地方計画と今議論されている北海道総合開発計画の位置づけの違いがこの報告書で、おおくの国民が理解可能でしょうか？ ・ 何故、北海道だけが、単独に全国計画と同レベルの計画を策定するのかを明示しておく必要はないでしょうか？ ・ ある資料(新しい北海道づくりのため、あなたも積極的に意見を!)によると、国土形成計画等と北海道総合開発計画の関係は、「全国計画と整合性をはかりつつ、独自性を発揮できる計画に」とあります。一方、国土形成計画の中間とりまとめには、「広域ブロックが独自の発展を遂げそれが我が国全体の発展にも寄与するという、これからの時代にふさわしい国土の均衡ある発展を実現することにも・・・」とあります。(国土審議会第14回計画部会資料2-1 p6)。ある意味では、国土形成計画の広域地方計画と北海道総合開発計画とは、同じような視点に立っているのではないのでしょうか？ ・ 次期計画以降も国費を投入して北海道開発を継続していくためにも、この議論、表明は重要ではないでしょうか？
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 記述されている重要な項目がすべて同じレベルで平板になっていると感じます。各事項でその重要性には濃淡があるものと思いますので、重要性の度合いが分かるような記述が重要ではないでしょうか？ ・ 表現に鋭さが無いように感じます。それは、鍵となる数字の記述が少ないことによるものではないでしょうか？ ・ 基本的な数字等に関しては、資料編にその一部はあるものと思いますが、報告書だけで、その重要性が分かる工夫が重要ではないでしょうか？
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 公式には、第4期北海道総合開発計画ではないものと思います。多分、新北海道総合開発計画が正しいものと思います。 ・ もし、この昭和53~62年の計画が、第3期計画の次ぎ、第4期計画ではなく、「新北海道総合開発計画」であるならば、何故、第4期としなかったのかは、重要な視点になる可能性があるものと思います。 ・ それは、第6期の次ぎは、第7期とするのか?につながります。 ・ 当然ながら、国土計画は、国土形成計画へと名称を変更しました。さらにこの調査・審議の議論の大前提は、「新たな時代の潮流 大転換期」でありますので、第6期の継続の第7期とは考えることはどうなのでしょう？ ・ 今回の調査・審議の内容を総体的にあらわすメッセージ性の高い計画名が必要であることは確かです。その意味で、この第4期計画が何故、新としたのかを十分に認識しておくべきものと思います。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<ul style="list-style-type: none"> この計画は、どの時点を展望し、計画期間はいつまででしょうか？ 第5回分科会で分科会長は、“次の50年をどうするかという議論を”と発言しておりますので、基本政策部会の返答をこの報告書に記すことが重要であるものと思います。 2000年を境に、50年前はちょうど北海道開発法が制定され、第1期1次計画が出された1950年です。その意味でも、50年を展望することには意義があるものと思います。 国土形成計画では、2050年を展望しています。 	<ul style="list-style-type: none"> 第5回分科会議事録に、分科会長は、「北海道の次ぎの10年、20年、もっと言えば次の50年をどうするかという議論を基本に戻って考えていかなければならない」(p6)と発言しております。 第1回基本政策部会議事録では、「今後50年程度を見据えつつ、北海道のあるべき姿、今後北海道が何を果たすべきかについて議論を」(p6)とあります。 第5回基本政策部会議事録では、「第1期で苫小牧港の建設をうちだした。それを中谷教授から酷評された。それから50年たった今日、苫小牧港は日本一の物流取り扱い港湾になった。ここに北海道開発の原点、理念があります。これからの50年後を見据えて開発計画を展開すること、その視点が重要だと思っています。」とどのような意見が出されております。 計画のあり方や、計画について考えるにあたり、その計画目標年、計画期間を明示するのが前提と考えます。 国土審議会計画部会の資料(中間とりまとめ(案))では、2050年を展望し、10～15年の計画期間とされております。
	<ul style="list-style-type: none"> 日本と北海道での人口減少・少子高齢化をどの程度に認識された計画なのでしょくか？少なくとも人口問題研究所の中位推定の封鎖型人口を本文に記述し、その度合いをアピールすることが重要であるものと思います。 計画年次、将来展望年次の人口を明確にすることが重要ではないでしょうか？もし、2050年を展望する計画であるならば、2000年の前後50年の比較(3時点)が重要だと思います。 高齢率が問題なのは分かりますが、高齢者数がどの程度になるかの認識が計画に重要と考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢率が問題なのは、当然ですが、どの程度の高齢者数になるのかも重要と考えます。 国土審議会計画部会の中間とりまとめ(案)の参考資料の冒頭には、総人口の推移が記述されております。このように、計画の大前提は人口動向であるものと思います。 第3回基本政策部会議事録に、「人口動向で非常に気になったのは、若年層の流出問題」とする意見があります。(p11) 第3回基本政策部会議事録に、「北海道は札幌一極集中がどんどん進んで、しかも過疎がどんどんうまれて・・・少子高齢化というのは、今、非常に大きな深刻な問題である。そのことをやはりきちんと捉えていかなければ」(p21)があります。 本報告書(中間とりまとめ)では、北海道が、各地域がどの程度、将来人口が減少するのか？が分りません。基本政策部会の議事録を読みまして、いずれは北海道を6圏域で計画するものと受け止めておりますので、この数字が必要になるものと思います。 参考資料3-3には、その一部が記載されておりますが、この資料を見ない限り、全体像がわかりません。ぜひ、本文にその動向を記載していただきたいものと思います。 この参考資料3-3で重要なのは、「全国より約10年先駆けたテンポで人口が減少する」であるものと思います。それにどう対応するのかは、非常に難しい課題と思っておりますが、これは北海道の計画にとって、非常に重要な計画課題と受け止めます。
	<ul style="list-style-type: none"> 人口問題研究所の人口推定は、特殊合計出生率を用いた、人口移動の無い封鎖型の予測値であります。 しかし、北海道の人口は、大きく2つの動きをしています。道内から道外への流出超過、道内においては、札幌以外の周辺都市から札幌市への流出超過が発生しております。 出生率の影響もありますが、人口移動を勘案した移動型人口構造が、地域構造問題の議論のベースではないでしょうか？ 少なくとも、資料編にはしっかりと記述しておく重要な数値ではないでしょうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> 国土審議会計画部会の中間とりまとめ(案)の参考資料の冒頭に、総人口の推移が記述されております。さらに人口移動を想定した広域ブロック別の将来人口を提示し、東京圏(首都圏)一極集中の是正を展開しております。このように、計画の大前提が移動型人口動向であります。残念ながら、この資料には北海道分の掲載はありません。 第3回基本政策部会議事録に、「人口動向で非常に気になったのは、若年層の流出問題」とする意見があります。(p11)道内から道外への人口流出は、この若年層を中心とした生産年齢層の流出と考えられますので、封鎖型人口での生産年齢層人口の減少は、さらに発生するものと思います。 第3回基本政策部会議事録に、「北海道は札幌一極集中がどんどん進んで、しかも過疎がどんどんうまれて・・・少子高齢化というのは、今、非常に大きな深刻な問題である。そのことをやはりきちんと捉えていかなければ」(p21)があります。この発言にあるよう、札幌集中がどの程度になるのか？その結果、中核都市がどうなるのか？、さらに周辺都市はどうか？など、これらは圏域での議論には、重要な資料となるものと思います。 この移動型による結果が、高齢率とどの程度の高齢者数になるのかで過疎地問題を考える時に大きな影響を与えたいと思います。
	<ol style="list-style-type: none"> ① 移動型の年齢3区分(年少層、生産年齢層、高齢者層)人口 ② 札幌市の年齢3区分人口 ③ 中核都市の年齢3区分人口 ④ その他周辺都市の年齢3区分人口 <p>の推計値をもとに、基本政策部会で議論となりました“札幌一極集中の考え方、中核都市のあり方、過疎地のあり方(具体的には、集落再編の可能性の追求)”の説得材料とすることが重要ではないでしょうか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> 現実に道外への超過流出者数は、平成10年に約1万人、平成17年に約1.5万人と増加しています。この傾向が続くと、10年間で、約15万人は道外へ出て行くことになります。 また、石狩支庁以外の支庁から札幌市へ流出する超過流出者数は、平成10年で約1万人、平成17年で約1.1万人と微増ですが増加し、その動向は止まっております。 これが10年間つづくと、約10万人減で、北海道全体の封鎖人口に比べ、移動人口は10万人減とも考えられます。 その結果、実際の都市別人口は、この人口動向を無視することは、将来の想定を見誤る結果となるものと思います。 もし、仮に道外へ流出、札幌市への流出が周辺都市から継続的に発生すると周辺都市の人口減少は想定以上に大きいものと想定します。特に生産年齢層の減少と高齢者層の増加が顕著になるものと思います。 長野大の大野晃教授は、65才以上の住民が50%を超え、冠婚葬祭など共同の機能低下が懸念される集落を「集落限界」と名付けております。これは集落ですが、拡大すると行政単位においても懸念されます。それを踏まえることにより、第1回基本政策部会議事録に、「北海道の場合、集落は都府県の古いタイプの集落とずいぶん違う、2つの集落が一緒になってしまうこともまれではない・・・」(p16)の意見があります。これへの回答が可能となるものと思います。 第3回基本政策部会議事録に、「道内と道外との人口の動きの議論が、地域内での人の動きが出てきている。その辺の人口の動きを分析する資料で、さらに突っ込んで分析すれば、この辺の今後の人口動態に対するひとつの指標となるのでは」とあります。(p20)

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<ul style="list-style-type: none"> 基本政策部会の議論から、札幌一極集中に関する今後の方針を明確にすることが重要ではないでしょうか？ 北海道の周辺都市から札幌市もしくは、札幌都市圏への流出が続いていることもきちんと分析することは重要なことではないでしょうか？ その結果として、計画として札幌集中へどう対応するのかを計画することになるものと思います。 	<ul style="list-style-type: none"> 第5 回分科会議事録に、「札幌一極集中の現象が弊害である」とする意見が出されております。(p16) 第3 回基本政策部会議事録に、「北海道は札幌一極集中がどんどん進んで、しかも過疎がどんどんうまれて・・・少子高齢化というのは、今、非常に大きな深刻な問題である。そのことをやはりきちんと捉えていかなければ」(p21)があります。
	<ul style="list-style-type: none"> 自律(性)ではなく、自立(性)ではないでしょうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> 議事録は、すべて“自立”である。 この報告書では、“自律”と“自立”の2通りで記述している。 たとえば、p25 には、(自立的・広域的な生活圏の形成)とある。自立と自律、どのように区分して使用しているのが不明。
	<ul style="list-style-type: none"> 新しい計画全体の考え方を左右するのは、我が国を巡る世界の状況変化等これまでの環境と異なる認識ではないでしょうか？ 経済的、社会的な世界の変化は、即、日本へ北海道へ影響する。逆に北海道や日本の影響が世界へ波及するのがグローバル化ではないでしょうか？ この報告書の中でのグローバル化は、主にアジア、それも東アジアであります。人口減少は、いずれ東アジアでも起こる現象と想定されますので、そのモデルとしての日本、北海道があることも国家課題ではないでしょうか？ 大転換期の説明が不足しているものと思います。20 世紀は、地球の資源を一杯使用し、過剰な成長をなした過剰な時代、地球環境を暴食した時代、21 世紀は、資源の不足の時代、地球環境を守るべき限界点の時代ではないでしょうか？単に、これまで増加してきた人口が減少することだけが転換期ではないものと思います。 	<ul style="list-style-type: none"> 第5 回分科会議事録に、「北海道というものが世界の中の日本の中の北海道がどんな協働ができるか」とあります。(p7)世界—日本—北海道の関係をしめることができるのは、この段落だけです。工夫が必要だと思います。
	<ul style="list-style-type: none"> 北海道は食料基地とするのであれば、以下の世界経済、食料、エネルギー、水をとりにくく環境変化、特に自然資本の変化の認識が重要ではないでしょうか？ 世界は、人口増加(爆発的な)、ある地域での爆発的な経済成長が起きています。一方、経済成長に伴い、エネルギー等の資源の争奪が発生し、地球温暖化が加速しています。その中、日本は、多くの資源(自然資本)を他国に依存している。その実態の説明が重要ではないでしょうか？ 他国の自然資本に依存している日本を明確に表現し、少なくとも存在している自然資本、まだ活用できる自然資本を日本は効率的・効果的に使う必要があるのが、我が国を巡る環境変化ではないでしょうか？ その我が国の自然資本の自給率を明確にすることが重要であります。WWF が公表している「Living Planet Report 2004」の日本の一人当たりのエコロジカルフットプリント(EF)とバイオキャパシティ(BC)は、4.3 gha/人と0.8 gha/人であることから日本の自然資本自給率は、18.6%、また、英国のシンクタンクNew Economics Foundation が、エコロジカルな負債が始まる日では、日本は3 月3 日、すなわち、約17%が自給できる日です。よって、日本が保有している自然資本の4 倍を諸外国の自然資本を食いつぶしているものと考えられます。 これは、世界の食料、エネルギー、その他の資源問題が日本の我々の生活に直結していることを意味しているものと考えます。 いまさらではありますが、世界の変化を概観します。世界の人口爆発とBRICs 等の経済発展に伴う食生活の欧米化の進展で肉食化とBSE 問題による魚嗜好が進み食料需要の増大、食料需要構造の変化が発生しております。その一方で迫り来る異常気象で追いつかない食料供給により「食料危機」の恐れがあります。食料生産は、水不足、土壌浸食、耕地の砂漠化、気候変動による熱波や干ばつ、降雨不足による減産の危険性があります。肉食化は、世界の穀物を“暴食”し、エネルギー価格の高騰、温暖化対策では、穀物等の農産物の利用方法の変化が起き、その結果、穀物(小麦、トウモロコシ、大豆)の価格の急騰。それらが畜産・酪農を直撃し牛肉等の貿易を安定させることができたとしても価格は不安定になると予想されております。 地球温暖化の傾向は、21 世紀末までに地球の平均気温が5℃程度の上昇が推測されておりますので、2050 年を展望しても、その傾向が大きく反転する可能性はないものと考えるのが一般的と思われます。 	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今、“開発”にとって大きな変革期であるならば、<u>さらっと開発の歴史を書くのではなく、これまでの130年に及ぶ北海道開発がいかに国家貢献をなして来たのかを整理しておくことが重要ではないでしょうか？</u> ・ これまでも、そして今後も<u>国家課題へ対応するのが北海道開発であるとするイメージを出すことが重要でないでしょうか？</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第5回分科会議事録に、「この北海道開発、あるいは計画の位置づけというものが過去の延長戦上ではない、基本になる根底が大きく変わっている。過去の延長線ではない議論が大事」とあります。(p22) ・ 過去が何であったのか？その延長線ではないことが必要なのか？を判断するためには、やはりこの段落の北海道開発の歴史が重要と思います。 ・ <u>大まかに北海道開発の歴史を振り返ると、</u> <ol style="list-style-type: none"> ① 江戸時代は、江戸の木材供給源、長崎での貿易品としての俵物の生産、そして水産物の供給源、国防の一部を蝦夷(北海道)が担った。 ② 明治から戦前にかけては、明治政府が発足し、資金不足の中でも国防、資源開発のために計画を立案し、鋭意遂行した。ただし、その計画は資金の限界から、満足なものではなかった。戦前の我が国の食料不足解消は、台湾等の植民地に期待されていたが、しかし、北海道は、過酷な寒冷地での開拓への手段が限られた中、国防、一定程度の食料供給を担った。 ③ 戦後は、経済の混乱、引揚者への対応から食料とエネルギーの供給地として、日本全体の総力が注がれた。しかし、エネルギー革命により、産業構造変化への対応が急がれたが、世界の冷戦時代であり、国防も大きな国家貢献でもあった。その後、農生産、水産の改良と基盤整備により、多くの農産物・水産物を安価に、適切なタイミングで日本各地に供給できるように成ってきた。 ・ 第5回基本政策部会議事録に、「第1期で苫小牧港の建設をうちだした。それを中谷教授から酷評された。それから50年たった今日、苫小牧港は日本一の物流取り扱い港湾になった。ここに北海道開発の原点、理念があります。これからの50年後を見据えて開発計画を展開すること、その視点が必要だと思っています。」とあります。(p2) ・ この事実も北海道開発は50年先を見た計画であることを証明する意味で重要と思います。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>北海道の地政学的優位性を謳うことが重要であると同時に今でも隣接諸国の圧力を直接受けている地域でもあることも重要ではないでしょうか？</u> ・ 「<u>地理的ポテンシャルを秘めている</u>」のではなく、<u>地政学的優位性があるもの</u>だと思います。 ・ (2)北海道開発の現状の中で、2)北海道の資源・特性を記述しているために、現状だけの資源と特性になっております。 ・ 現在の北海道の資源・特性だけではなく、<u>迫り来る地球温暖化により、北海道の資源・特性の重要性はどうかの記述がありません。我が国を巡る環境変化がありえますので、その時の北海道の資源・特性は現在と異なるものではないでしょうか？</u> ・ そのひとつの例が、気候変動による北極海での海氷面積の減少傾向であります。今、北極海を航行することは非常に困難ですが、この北極海沿岸には手付かずの鉱物資源が眠っております。この北極海航路が夏の長い期間、たとえ特殊な船舶と利用しても、航行が可能になりますと、眠っている資源の利用が可能になるばかりではなく、北極、中央欧州との時間距離は格段に短縮されます。その最先端基地が北海道であります。 ・ 人口が減ること自体が、今後の北海道にとって、我が国全体への貢献となることもありえるのではないのでしょうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歴史的に見て、サンタン交易や江戸時代からの諸外国との接点が密であることから北海道は、地政学的に優位な地域であります。 ・ 北方圏諸国と隣接している、その相手は、ロシア、中国、カナダ、さらに北欧であります。 ・ 現在の国際海峡である津軽海峡はアジアと北米を結ぶ重要地域であること、限られ、残された水産資源は北洋にあります。 ・ さらに、地球温暖化で、夏の長い期間、北極海航路が運用される可能性があります。 ・ 地球温暖化で、その北海道の地政学的魅力はさらにさらに大きくなるものと想定します。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ p8に、「北海道開発の意義は、グローバル化の進展、自然環境・エネルギー問題、人口減少・少子高齢化といった我が国をとりまく環境の変化に対応し、北海道の優れた資源・特性を活かしながら、大転換期の我が国が直面する課題の解決に貢献し、地域の活力ある発展を図るため、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」とあります。 ・ この背景には、国土形成計画でもふれられているように地域の自立の仕組みとして道州制と地方分権の考え方への対応があるのではないのでしょうか？ ・ これらから諸課題は大きく次の2つへの対応を記述しているものと考えます。それは、① <u>国家課題への対応</u>② <u>自立のための地域活性化課題への対応</u>と考えることができるのではないのでしょうか？ ・ このため、p4のこの諸課題は、日本の諸課題(国家課題)なのか、北海道の諸課題(自立のための地域活性化の課題)なのかに区分できないのでしょうか？ ・ 北海道が国家課題を担うとするならば、ここに担うべき課題の位置づけ(重要性、必要性)を記述しておくことが重要ではないのでしょうか？ ・ 特に、重要性を勘案して順番を変えることも重要であるものと考えます。 	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<ul style="list-style-type: none"> これまでの開発である「量的拡大」でないことを明記するが重要であるのではないのでしょうか？ これまでと大きく異なる環境、投資目標のため、将来世代への効果を考慮し(バックキャスト)戦略的に投資をおこない、国家貢献を行うと同時にそれにより地域の自立が促進される事業が「新たな開発」ではないのでしょうか？ 国土形成計画では、“開発”ではなく“保全”とあります。その保全は、現在のサービス水準の維持が望ましいとし、災害や環境など、なんらかの原因でサービス水準が低下した際生じた問題に対しての施策と考えることができます。この報告書では、大転換期もしくは、新たな潮流とこれまでにない環境変化を想定しております。よって、それが前提であれば、“保全”ではなく、“新たな「開発」”が説得力のもつ言葉ではないのでしょうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> 国土形成計画では、何故「開発」の2文字を削除したのでしょうか？これまでの「量的拡大」である開発から脱皮しました。 その国土形成計画は、これまでの環境と異なるベクトルから「整序」と「戦略的な取り組み」を行うこととしたと見受けられます。 これは、考えようによって、これまでの環境と異なる新たな目標を定め、集中的・重点的に戦略的に投資をすることを意味しているのではないのでしょうか？ そう考えると、言葉上は、「開発」を削除しましたが、実質的に均一量的拡大の整備は行わないが、積極的な新たな事項への投資を行うとすることと取れるものと考えます。 北海道も同じ状況に追われているのではないのでしょうか。 第5回分科会議事録に、「この北海道開発、あるいは計画の位置づけというものがある過去の延長戦上ではない、基本になる根底が大きく変わっている。過去の延長線ではない議論が大事」とあります。(p22) これまでとは異なる環境の大きな変化への対応のためには、これまでの延長線上の整備ではなく、量的な拡大ではないが、限られた財政制約から戦略的に投資を行う時代であり、需要に対応した整備ではなく、次世代、さらに将来世代にとっても効果的な投資である必要があり、それが「新たな開発」と考えることはできませんでしょうか？
	<ul style="list-style-type: none"> これは重要な部分であるものと思います。 これはこの総合計画の顔でありますので報告書の冒頭で説得力ある記述がもっとも重要ではないのでしょうか？ 北海道総合開発計画策定の意義は、この報告書に書かれてあるとおり、大転換期を向え、2050年を展望して、これまでとは異なる政策で国家貢献と地域活性化を行うことではないのでしょうか？ さらにその大転換期は一気に進むわけではなく、様々な変動もありえますが、この大転換期を乗り越えるため、<u>将来世代がイキイキと活躍できる礎(布石)</u>となる計画とすることが重要ではないのでしょうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> これは重要な部分であるものと思います。 これはこの総合計画の顔でありますので報告書の冒頭で説得力ある記述がもっとも重要ではないのでしょうか？ 北海道総合開発計画策定の意義は、この報告書に書かれてあるとおり、大転換期を向え、2050年を展望して、これまでとは異なる政策で国家貢献と地域活性化を行うことではないのでしょうか？ さらにその大転換期は一気に進むわけではなく、様々な変動もありえますが、この大転換期を乗り越えるため、<u>将来世代がイキイキと活躍できる礎(布石)</u>となる計画とすることが重要ではないのでしょうか？
	<ul style="list-style-type: none"> 第6期計画で何を行って、どのような国家貢献や地域活性化(北海道の自立のため)への効果があったのかを明記するが重要ではないのでしょうか？ そのために行ったマクロな投資資本とそれによる資産形成が重要と思います。 結果として、次の世代、さらに将来世代に何が課題として残っているのかを示しておくことも重要ではないのでしょうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> 第6期計画で何を行って、どのような国家貢献や地域活性化(北海道の自立のため)への効果があったのかを明記するが重要ではないのでしょうか？ そのために行ったマクロな投資資本とそれによる資産形成が重要と思います。 結果として、次の世代、さらに将来世代に何が課題として残っているのかを示しておくことも重要ではないのでしょうか？
	<ul style="list-style-type: none"> p18の冒頭に「今後の取り組みべき方向性は、大転換期の我が国が直面する課題の解決に貢献し、地域の活力ある発展を図ることである。国の課題解決への貢献については、北海道の優れた資源・特性を活かしながら、グローバル化の進展、自然環境・エネルギー問題、人口減少・少子高齢化といった課題への取組が重要である。」と記述されております。その通りだと思います。 取り組み方向性がこの重要事項にしがたがって記述することが重要ではないのでしょうか？ すなわち、Ⅲの北海道開発は、①国が直面する課題の解決のこの部分を、このような計画で取り組み、②地域の活力ある発展の課題のうち、この部分をこのような計画で取り組みと書かれてあるものとは思いますが。その書かれてある内容を分かりやすい構造(課題と取り組み解決策)に整理することが、北海道開発の意義の理解に直結するのではないのでしょうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> p18の冒頭に「今後の取り組みべき方向性は、大転換期の我が国が直面する課題の解決に貢献し、地域の活力ある発展を図ることである。国の課題解決への貢献については、北海道の優れた資源・特性を活かしながら、グローバル化の進展、自然環境・エネルギー問題、人口減少・少子高齢化といった課題への取組が重要である。」と記述されております。その通りだと思います。 取り組み方向性がこの重要事項にしがたがって記述することが重要ではないのでしょうか？ すなわち、Ⅲの北海道開発は、①国が直面する課題の解決のこの部分を、このような計画で取り組み、②地域の活力ある発展の課題のうち、この部分をこのような計画で取り組みと書かれてあるものとは思いますが。その書かれてある内容を分かりやすい構造(課題と取り組み解決策)に整理することが、北海道開発の意義の理解に直結するのではないのでしょうか？
	<ul style="list-style-type: none"> 必要なのは理解しますが、計画である以上は、具体的に何を行うのかの記述が重要ではないのでしょうか？ 実施を予定しているものを、「……すべきである」として記述されることを期待します。 具体的な事項に関しては、たしかに中間とりまとめ“今後の北海道開発の取り組みの方向と進め方の提案(具体的取組イメージ)”にあります。しかし、この資料を読まない限り、本文だけではわかりません。重要な事項は、本文に記述されることが重要ではないのでしょうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> パブリックコメントを行うにあたり、必要性は理解するが、その必要性に応じて何を実施する予定なのかが、理解できません。
	<ul style="list-style-type: none"> 北海道以外、九州も東北も食料基地を謳っております。そのため、北海道は何故、食料基地なのか重要な説明ポイントではないのでしょうか？単に広いことが農業に適した食料基地として重要なわけではありません。北海道の農地の特性を説明することが重要と思います。 それは、“土壌浸食の恐れが無く、人口が密集せず、効率的効果的な農業に適した土地の広さ”であります。 本州での食料基地、九州、東北と異なり、その土壌浸食の恐れが無い傾斜が2度以下の土地が多く存在する北海道、さらに人口が減る北海道です。耕地に適した広大な土地を整備することは、国家貢献につながるのではないのでしょうか？ さらに、地球温暖化で、これまで北海道では、栽培に不適とされていた農産物の栽培が可能となることもありえるのではないのでしょうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> 北海道は食料基地とイメージする記述が多い。やはり、食糧供給力といえども、この言葉の延長線上には、食料基地がイメージされるものと思います。 その食料基地のキーワードは、北海道だけが使っているのではなく、九州も東北も使っています。食料基地で差別化するためには、広大な大地がいかに北海道に多いのかを説明するべきであります。 要は、農業に適した土地が広大にあり、効率的な農業が安定的に営むことが可能であることを示すべきと考えます。 地球温暖化等で、降雨の強度が大きく変化してきている。降雨強度が増すと、農業では、土壌浸食が問題になる。土壌浸食が発生すると、その回復は、困難が伴う可能性もあります。 北海道以外の地域では、その土壌浸食の恐れが無い、平坦な土地には、人口が密集しております。結局、北海道以外では、土壌浸食のリスクを負いながら、そのリスクを回避する作業を行って農業を営んでいると想定されます。 第5回分科会議事録に、「北海道という島は日本の20%の面積を持っているわけですから、それが日本にとって、何であるかを議論していただいて」とあります。(p24) 第6回基本政策部会議事録に「北海道の農業は大いに期待できる面を垣間見ました。」とあります。(p12)

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 食料を農産物と水産物等に明確に区分し、北海道での対応可能な対策を打ち出すことが重要ではないでしょうか？ ・ 地球温暖化によって何が不安定になり、そのうち北海道が担えるものは何か戦略のポイントと思います。そのポイントを強調することにより北海道の食料供給力の見方、受け取り方が変わるのではないのでしょうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 食料自給に関する課題が重要で、その食糧自給の何の課題に北海道は対応できるかが説得のポイントとして重要と思います。 ・ 農業地域と漁業地域とは、大きく異なる。それを意識して記述すべきであると考えます。特に漁業における重要な研究施設、養殖・養魚施設は、遠隔地にあり、それらと大消費地との流通、それらの地域と都市の交流を確保することが、地域振興にとって重要であると考えますが、この報告書の最終目標である基盤整備への提言をここに潜ませることが必要と考えます。 ・ 同様に、農業も穀物や畜産であれば、その輸送問題への対応が必要であることをにおわせる必要があるのではないのでしょうか？ ・ 地球温暖化そのものは、まだ予測がむずかしいが、2050年を展望すると気温上昇は避けられない。そうなった場合、何が不安定になるのか？それを解消できるのは、北海道なのかを論じる必要があるものと思います。たとえば、海水温があがると、南の地域では、漁獲が量、質（種類、大きさ）が大きく変化する。北海道は、その影響が最小限であり、かつ地球の限られた漁業である北洋に近い。さらにその北洋の漁場を育成する技術を持っているとアピールすることがポイントだと思います。 ・ 地球温暖化による気温の上昇は、農作物の育成において、量、質（品種を含む）さらに、適正な育成期間が確保されるのであろうか？気温上昇により、リンゴの適正作付け地域は変化するといわれています。さらに、農作物は、地域移転に時間がかかることを考えると、今から対応を検討しておくべきであるものと思います。ようやく寒冷な気候が気温上昇の影響で適切な農業地域になりえるのかもしれない。 ・ 第6回基本政策部会議事録に、「循環の海、航路の海、それから水産資源としての海、これは北海道こそが言うべきである」とあります。(p23)
	<ul style="list-style-type: none"> ・ ぜひ、強調しておくべきであると考えます。これにより一次産業の情報化、既存の1次産業の高度化、2次産業や3次産業との融合による1次産業主体のクラスター産業化が明確になるのではないのでしょうか？ ・ エネルギーの問題からフードマイルを如何に削減するかが、日本の課題でもあります。そのフードマイルの減少のために北海道で多くの農産物、畜産物、水産物を加工し、市場ニーズにあった流通・販売を行うことが北海道の活性化になるものと思います。 ・ 農産物、畜産物、水産物の安心・安全な生産・加工には、研究教育が欠かすことができません。さらに、地球温暖化により、それらへの対応する技術の開発は急がれます。加工者が、単にHACCPに準じて加工する安全性の保障ではなく、生産から加工、流通、販売までトータルな安心・安全を提供する産業化を実現することが、食品産業全体の育成・強化になるのではないのでしょうか？ ・ その加工自体、研究教育自体が観光資源となりうることを記述されることが重要と思います。 ・ その加工産業としての自立、研究教育施設の充実、ひいては北海道は食料の安全保障、安心と信頼を確立するというイメージを記述されたいことを期待します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第1回基本政策部会議事録に、「北海道は食料の安全保障という点でも非常に期待が大きいところで、安全、信頼」とあり、東京サイドの学識経験者からも北海道への期待が大きいものと受け止められます。 ・ 第2回基本政策部会議事録に、「北海道の農水産業、食品産業がやらなくてはいけないことは、東京の外食、中食産業にどうやって売り込むかという形」とあります。(p21) ・ これまでの北海道総合開発計画では、製造業等の誘致・移転を視野にいれた成長期待産業でありましたが、その成果がなかなか見えてこないのが実態であります。地場の産業と密接に結びついた産業の形成が必要と考え、やはり農産物、水産物、さらに林産品の製造加工が今後の成長期待産業となるものと思います。それを支えるバイオテクノロジー等の研究教育機関があり、それらによる総合力を発揮する時代になったものと思います。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 効率的な農業のため、土地の置換もしくは、区画整理を推し進めることも重要ではないのでしょうか？ ・ 農業地域の過疎化進展地域では、村落の再編を行い、住みやすい住環境を整備し、全体でコストがかからない地域社会を作っていくことが北海道の地域再生にとって、重要なことではないでしょうか？ ・ 農業地域での人口減少は、北海道に限ったことでありません。道外の農業地域でも発生しておりますが、道外と北海道の決定的な違いは、地域に住む方々がオープンマインドであることも重要なことであるものと思います。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第4回基本政策部会議事録に、「人口が減っていく中で、農業から撤退する人がいる。違う人が買う。それにより、1戸あたりの農地面積が拡大。しかし、飛び地で、連続でなく、効率的ではない。区画整理みたいなことを積極的に促進し、大規模化を、・・・普通にただそこら辺の人と付き合う交流ではなく、都会の人もチョコチョコ来るとか、そういうモビリティを確保しては。その交流目標は、ユニークな話になる」とあります。(p18) ・ 第3回基本政策部会議事録に、「居住環境の良好なストック化が、北海道開拓の百何十年の歴史を今かえるターニングポイントに」とあります。(p18) ・ 第1回基本政策部会議事録に、「北海道の場合、集落は都府県の古いタイプの集落とずいぶん違う、2つの集落が一緒になってしまうこともまれではない・・・」とあります。(p15)

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者の時代を意識した観光を打ち出すことも重要ではないでしょうか？ ・ 過疎地の集落再編においては、小規模の観光を意識した整備が重要で、それは、そこに住む住民が快適に住める居住空間の整備であるものと考えます。あとは、住民がその地域の「美しさ」を競うことではないでしょうか？ ・ ソフトな面としては、観光情報交換を前提にした、年1度の観光情報交換フェスティバルの開催を行うような仕組みが重要だと思います。 ・ 成長産業を成長させる仕組みとして、研究・教育機関の充実と情報発信が重要ではないでしょうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 団体観光をあてにする時代は終わった（生産年齢層人口の激減）。個人（外国人、道外者）、特に高齢者層のニーズに合わせた観光が今後の主流となるものと思います。 ・ 観光は重要な産業であるものと思いますが、問題は、それを支える北海道の人口構造です。将来人口は、人口減少、特に生産年齢層の人口激減、高齢者数の増加と推定されます。その人口構造を加味すると、これまでとは異なり、その観光産業を支えていくのは、生産年齢層ではなく、高齢者層と考えることができます。となると、団体観光、大規模施設での観光が可能となるのでしょうか？ ・ 北海道は、人口が減り、周辺都市では村落の再編の可能性があります。またこれからは、居住環境整備も行われますので、小規模な観光、たとえば、グリーンツーリズム等で多様性のある観光で対応することも考える必要があるものと思います。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北海道の成長“期待”産業は、果たして製造業なのでしょうか？ ・ これまで北海道は、成長が期待できる産業特に製造業の誘致を行ってきましたが、その成果は、微少であります。すでに日本の製造業はアジア諸国との国際分業が進み、低賃金地域での製造となっています。その分野でのグローバルな競争力を持つ産業は、すでに、北海道外で形成されているものと思います。その例が、これまで浜松等で下請けの協力体制で製造してきましたホンダ、ヤマハ、スズキに見られます。それらの製造業は、世界のマザー工場を整備するため、広大な敷地が確保でき、人材の豊富な九州、熊本へと移転しています。世界のマザー工場とは、世界に分布している工場の原型をつくる工場、生産内容の変更に併せて、そのマザー工場と同じシステムを世界に分布している工場にそれを導入し、世界標準での生産を行っています。 ・ 成長期待産業ではなく、“成長産業への育成”が北海道のあり方と考えることはできないでしょうか？ その育成は、これまで、北海道内で築き、蓄積してきた技術の高度化であります。その技術は寒冷地にあった栽培研究、養殖養魚技術、住宅建設技術、石炭産業技術等があるのではないのでしょうか？ ・ また、自然資本を育成していくためには、それらの装置機械等の開発も重要でありますので、それらの研究開発さらに教育が育成すべき産業ではないでしょうか？ ・ 結局は、農業、水産業、林業およびそれらの周辺の観光、それらの機材づくり（製造業）、情報が北海道の成長産業として位置づけられると考えますと、「期待」するのではなく、産業として“育成する”という意味では、「期待」をはずしてはいかがでしょうか？ ・ その成長産業を支える人財、これまで培われてきた技術の集積をさらに発展される研究教育が重要ではないでしょうか？ ・ しかも、すでに北海道には、それらの研究教育の施設があり、それらの知的財産の蓄積もありますので、後は、時代の潮流を先読みした研究教育の充実が重要ではないのでしょうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ “期待”するのではなく、実際に産業として育成することが計画上重要ではないであろうか既存の研究教育施設の利活用、パワーアップ、さらに世界の研究教育機関との連携が、グローバル化であり、北海道人のオープンなマインドが有効に機能する可能性があるものと思います。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北海道は戦略的にエネルギーの産出と利用を行うことを前面に打ち出すことが重要ではないでしょうか？ ・ 地場消費のエネルギーとして、大いに自然エネルギーの活用を促進すること、天然ガスの利用促進、コールベットメタンの利用等を前面に出し、北海道の豊かな自然環境の保全に努めるとする姿勢が重要ではないでしょうか？ ・ 北海道でのエネルギーの利用としては、家庭・事業所等の固定的な利用においては、自然エネルギー等の電気的エネルギーの活用をすすめる、その一方、農業・漁業作業等移動的な利用としては、使用の容易性から化石燃料に依存し、総じて、化石燃料依存を軽減する社会システムをつくり、CO2 排出削減に努めることが重要と思います。 ・ 地球温暖化等で、エネルギー大量消費地が拡大しますので、そこへ電気エネルギーとして大量に提供することが国家貢献ではないでしょうか？ ・ 人口減少、高齢者の増加、生産年齢層人口の減少は、都市、周辺都市において顕著になることを想定し、各地域で都市構造の再生と村落再編を確実に進めることが重要ではないでしょうか？ ・ 活力ある地域社会のモデルを全国に先駆けて実現していくことは非常に重要なことだと思います。それは、単なるコンパクトシティの考え方ではないものと思います。北海道のハンディキャップをプラスに変えるような大胆な、地域構造と都市構造への提案ではないでしょうか？ ・ その地域構造は、現在、広域分散型の地域構造と一般にいわれておりますが、地域別人口の推定の精度を上げますと、周辺都市での急速な人口減少、さらに中核都市でも人口減少が著しいものと想定されます。その結果、離散的な地域構造となるものと想定します。その離散型地域構造を感じさせないモデルとして都市と周辺地域の連携、中心となる都市機能の拡充とその都市機能を有効に活用する連携が重要ではないでしょうか？ ・ 高齢者のモビリティを確保する政策として、都市構造の検討と高齢者に安心して運転可能な地域道路の整備と、その高齢者の移動を支援するのが、情報整備が重要ではないでしょうか？ ・ 集まって、快適に住み、情報を活用して安心して暮らせるのがこれからの街づくりと考えます。 ・ そのためには、街の中を幹線道路が通らないような都市構造にすることも考慮することが重要ではないでしょうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ すでに、新聞紙上では、エネルギー安全保障の議論が盛んにおこなわれております。北海道は、これまでその一翼を担ってきました。バイオエネルギー等の自然エネルギーの活用を考えます。今後もその可能性が高いものと思います。 ・ 第3回基本政策部会議事録で指摘があったように、「北海道の住宅はみんなそうですけれども、いわゆる民生系のエネルギーが全体のCO2 排出量の60%を占めている。とんでもないエネルギー多消費の道民生活なわけで、ここにメスを・・・」(p31)への対応が必要であるものと思います。 ・ そのため、住宅に新築等や、新たな地域形成においては、地域は地域独自で自然エネルギーを活用し、CO2 の削減に努めることが重要ではないでしょうか？ ・ また、農業や漁業は、非常に取り扱いが容易な化石燃料を多用する産業であります。新たな農業、漁業の形成、それらの食品加工においては、地場の自然エネルギーの活用を勧めることが重要と思います。さらに、国家エネルギー戦略としては、自然エネルギー、限られた化石燃料の活用と原子力エネルギーの活用であります。その原子力エネルギーには、不安が残りますが、国家としての戦略であることを踏まえ、活断層がなく、もしもの災害が起きても被害が最小になる地域において、その建設のあり方を議論する必要があるものと考えます。 ・ 北海道は、都市も周辺市町村も人口が激減する。その内訳は、生産年齢層人口の半減、高齢者数の微増であることを踏まえることが重要と思います。 ・ しかも、中核都市がこれまでと同じ機能を維持できるか否かの人口まで減少する可能性が大いにあるものと思います。 ・ 札幌市には、高齢者が集まり、札幌市やその周辺のベットタウンは、地域崩壊が起きているし、起きうる可能性があるものと思います。 ・ よって、高齢者がイキイキと過ごせる都市環境の整備、特に冬季の除雪の効率化をどうするのが、大問題だと思います。生産年齢層が減少する以上、高齢者は自分でモビリティを確保することに迫られます。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ ネットワークの整備で何が解決でき、何の効果が期待できるのかを説明することが重要ではないでしょうか？ ・ 内外とは何を意味しているのでしょうか？外は道外と国外があるものと思います。内は、北海道内を意味する場合と都市内地域内を意味場合がありますので区分が必要ではないでしょうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 外(国外、道外)との交流を支える意味は、「①北海道の地政的優位性をさらにまし、日本の国際競争力強化に、さらに北海道独自の国際競争に資する、②北海道は食料基地として日本国全体にその貢献を広く安価に安定的に提供するために、③国外、道外からの北海道への観光行動を安心・安全、快適性を提供するために、24 時間体制で国外・道外との交流サービスを支える。」ことではないのでしょうか？ ・ 内(道内、都市内)との交流を支える意味は、「①広い北海道に離散している都市やその他の施設の連結強化、②国外・道外の人々が道内の交通拠点施設から所要の地点まで、安心・安全にかつ快適に移動をおこなう、③北海道の人口は今後減少する、特に生産年齢層人口が激減する中、食料基地としての役割を果たすためには、効率的な輸送が大前提である、④道内では高齢者数が増加する、その高齢者の都市間移動の安全性を確保するネットワークの充実、⑤都市内においては、高齢者や年少者の安全を確保する歩行空間や公共交通機関の整備」ではないのでしょうか？ ・ さらに、北海道の特性であり、観光資源でもある冬期への対策が重要であります。それは、①冬期における国外と道外と北海道間の交通安全性確保、②道内の移動における安心安全な移動の確保であります。 ・ それらへの施策として、①国外・道外との物流ネットワークの強化、②北海道内の広域交通ネットワークの進化、③都市内交通体系の再構築があるものと思います。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<p>・ 東海等の大地震等の大災害が想定されております。その大災害時の想像を絶する大量の被災者の当座の支援のために、その地域から遠方にあり、その被害がおよぶ恐れのない北海道に被災者救援口ジステックスセンター等の支援施設を整備し、効果的・効率的な支援を行い国家災害への貢献を行うことが重要ではないでしょうか？北海道の国際的に開かれた港湾・空港を活かし、日本国内ばかりではなく、アジアで頻発する災害への支援機能を果たすことが可能ではないでしょうか？</p> <p>・ 救援後の被災者の一時的仮住まいとして、“もしもの街”の整備を行うことも重要ではないでしょうか？</p>	<p>・ 第2 回基本政策部会議事録に、「国防として北海道をきちんとテイクケアするといったことがあった。必ずしも軍事的な有事だけでなく災害も非常時だ」と災害時での北海道の役割を期待していると考えられる意見があります。(p17)</p> <p>・ 第3 回基本政策部会では、「日本の国の防災計画、防災活動、そういうものに北海道が貢献するにはどうしたらいいかを是非入れていただきたい」との意見があります。(p12)</p> <p>・ 我が国での甚大な被害が想定される大地震がおおくあります。首都圏直下、大阪直下、東海、東南海・南海であります。これらは、帰宅困難者は数百万人という想像を絶する規模であります。</p> <p>・ 国土審議会の計画部会の中間とりまとめ(案)には、BCP が記載されています。しかし、被災者への対策が皆無であります。</p> <p>・ 防災を十分に行うことは当然ですが、災害を完全に避けることができるでしょうか？その災害が発生した後、いかに生活を取り戻すかがある意味で、安全で信頼(安心)のある国づくりと考えます。</p> <p>・ その結果、災害発生以降の対策が重要になってくるものと考えます。</p> <p>・ 具体的には、救援活動をどうするか？ その後の仮住まいはどうするのか等と思いません。</p> <p>・ 仮住まいに関しては、北海道では“もしもの街”が提案されています。</p> <p>・ ここでは、北海道は大地震から遠隔地にある点を活かし、救援活動を効果的に行う仕組みを提案し、国家課題への貢献を検討することも考えられるものと思えます。</p>
	<p>目次 構成を以下に提案いたします。</p> <p>将来世代に向けた新たな北海道総合開発計画</p> <p>— 国家課題解決を担い、地域活性化を目指す礎づくり—</p> <p>目次(案)</p> <p>はじめに</p> <p>I 新たな計画の意義</p> <p>1 北海道開発の意義</p> <p>2 新たな計画の意義</p> <p>3 新たな計画の目標年次と計画期間</p> <p>4 新たな計画の基本方針</p> <p>5 国土形成計画と北海道総合開発計画</p> <p>II これまでの北海道開発の評価</p> <p>1 北海道開発の歴史的評価</p> <p>2 最新計画(第6 期計画)の評価</p> <p>3 最新計画から将来世代への課題</p> <p>III 世界の潮流と環境の変化</p> <p>1 世界の潮流</p> <p>2 わが国を巡る環境変化</p> <p>3 今後の国家課題</p> <p>IV 新たな計画の基本目標</p> <p>1 北海道の人口、社会・経済動向</p> <p>①人口</p> <p>②社会・経済</p> <p>2 新たな計画の基本目標</p> <p>①国家課題への対応</p> <p>②地域活性化への対応</p> <p>V 新たな計画の取り組みの方向性と進め方</p> <p>1 北海道が担う国家課題への取り組み方向</p> <p>①食(農産物、水産物、林産品とその加工産業と関連観光について)</p> <p>②エネルギー</p> <p>③安全・安心の国づくり</p> <p>④グローバル化への対応</p> <p>2 地域活性化への取り組み方向</p> <p>①自立的・広域的な生活圏の形成</p> <p>②集約的都市構造への転換 札幌一極集中はどうするのか？</p> <p>③活力ある地域社会モデルとしての田園コミュニティの形成</p> <p>④地域間交流の確保</p> <p>⑤安全・安心な地域づくり</p> <p>3 新たな計画の進め方</p> <p>①多様な主体が共に進める新たな計画</p> <p>②投資の重点化と効率性・透明性の追求</p> <p>③新たな北海道イニシアティブの発揮</p> <p>④多様性のある道内各地域の姿と隣接地域等との連携</p> <p>おわりに</p>	
773	<p>高規格幹線道路網の全線供用の実現に向けた道路整備を図るべく事業の展開が必要。</p>	<p>北海道における高規格幹線道路の整備は十分な進捗とは言えない。北海道の豊富な資源(農業・水産・観光等)を全国に展開するとともに、道民の安全・安心を確保するため、投資と効果の採算性で議論するのではなく、高速ネットワークそのものの構築こそが、都市間距離の長い北海道にとっては必要不可欠。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
774	根本から議論する時間はないかも知れませんが、今、現時点においても、観光という言葉の指し示す範囲がぼやけており、観光という言葉を使うことで、かえって、個々の取り組みの意味が曖昧になってしまわないかと心配します。	
	保養についても同様です。上記例はこれから北海道で実を結ぶ新しい芽だと思いますが、保養空間という言葉を使うことによって、何か従来の枠組みの中に収まってしまって、新しい価値の体系をつくっていくという意気込みを感じさせません。	
	観光・保養・交流といった言葉ではなくて、新しい言葉があればよいと思います。なければ仕方ありません。	
	青函地域と言いますと、青函ツインシティや青函インターブロックなど、従来の取り組みがあり、その延長線上で曖昧にイメージされてしまう傾向があると思います。青函交流は大切なテーマなのですが、青函交流というと、函館市と青森市の交流なのか、と誤解される傾向もあります。津軽海峡交流圏などのような新しい言葉で括り、射程を問いただすことも必要かと存じます。	
775	北海道開発は、人口減少による衰退をおさえ、活性化させるために重要かつ早急に整備すべき。	<ul style="list-style-type: none"> ・豊かな自然環境との共生の為の整備 ・恵まれた農水産物・食料品の強化 ・物資輸送や観光産業の発展の為のネットワーク整備 ・四季の特色を生かし魅力と安全安心のある地域づくり <p>以上のことが北海道の活性化に必要と思う</p>
776	住宅や建物の暖冷房システムの省エネルギー化並びに自然エネルギーの活用、および道路施設等の融雪システムの省エネルギー化並びに自然エネルギーの活用を進め、CO2排出量の少ない環境共生型の都市・交通システムの実現を目指す必要がある。	北海道では、住宅（家庭）からのCO2排出割合が、全部門の20.5%で、全国の13.5%と比べて高い。（平成15年度のデータ、北海道庁のホームページより）また、年間最大電力の時期は、本州では冷房機器の高稼働により夏期に記録されるのに対して、北海道の場合は、暖房や融雪機器の高稼働により冬期に記録される。さらに、北海道開発局関連の公共施設の使用電力実績を見ると、冬期の融雪用電力が24%と約1/4を占める（平成16年度公共施設の維持管理に資する再生可能エネルギー利用推進調査、北海道開発局開発調整課より）など、冬期の暖房、融雪に起因するCO2の排出量が比較的多い現状にある。従って、これからの北海道開発の取り組みの方向性の1つとして挙げられている「地球環境時代をリードし自然と共生する持続可能な地域社会の形成」を実現するためにも、冬期の暖房、融雪システムの省エネ化、自然エネルギー化に関する技術の研究開発を進めCO2排出量の少ない環境共生型の都市・交通システムの実現を目指す必要がある。
777	基本的には、北海道だけが遅れているからという論法はもう通用しないと思う。しかし、安全、安心なくらしを国が国民にたいして保障するならば、全国的なネットワークとしての道路、交通、情報網等の社会資本は整備すべきと考える。また将来、世界的な食料不足を予想するのであれば、国家として何時までに食料自給率を何%まで上げる必要があるのか明確に方針を示すべきである。その中で日本最大の食料供給基地である北海道の役割が明確となり、今後の社会資本整備等の計画をたてることが可能となる。地域間にこれだけ人口過密地域と過疎地、温暖な地域と寒冷地域があるのに、1つの基準をすべてに当てはめることは非常に無理がでてきていると思う。北海道基準に限定する必要はないが、過疎地域としての基準、寒冷地としての基準をもっと提案してゆく必要がある。	公共事業等を採算性だけで論じている現在の風潮に対して、非常に疑問を感じる。今の論法を進めれば、東京等の都市圏だけが栄え、地方との格差社会を助長するだけである。採算がとれる事業は民間で実施すればよく、採算性の悪い物に対してこそ税金の負担が必要だと思う。安全・安心な国土とするためには、災害時にも確保できる道路網は必要である。基本的に農業等を行うためには人口が密集することはありえなく、道路を作っても採算が取れなくなることは明白である。しかし、安心して農業等を営むためには、必要な社会資本は整備してゆく必要があると思う。また、日本の食糧自給率をどうするのかという問題については当然国家として考えるべきことではあるが、自給率40%が多すぎるはずはないと思う。当然どのようにして上げて行くべきかを国家として考える必要があり、北海道としての自助努力だけでは限界があると思う。そこに現在の大きな判断基準である採算性がどこまで重要な要素であるのか、非常に疑問であるし、この価値観こそ変えていく必要があると思う。そうすれば当然のように地域によって異なる基準が生まれるものと考えられる。いずれにしても、長期的に見た国家作りが必要であるし、その方向性の中での北海道のあり方についても採算性だけで判断する場当たりの対応ではなく、長期的な視野を持った方針を明確にすべきであると考え。そしてその方針にそった10年程度の計画を練るべきだと思う。
778	1) 地域独自の国際戦略がとりわけ重要です。 ① 中国のエネルギー危機、人口増等を考えると特に東北部（旧満州）において、北海道の高度な省エネルギー技術の蓄積、未利用森林資源（唐松）のストック活用が有用であると認識しております。現時点ですでに青森や和歌山の森林組合+県議会が、大連を拠点に技術・資源の移転・移出を戦略として開始し始めています。 ② 道立北方総研の独法化を契機に、建築研究所（筑波）等と連携し、中国東北部を意識した省エネルギー拠点の形成と森林資源の活用などを強く意識すべきと考えます。 種々の要因（エネルギー安全保障等の主張など）で不安定な状況のサハリン・極東ロシアにのみ国際戦略の重点を置く姿勢からの離陸を期待したい。	上記中に記載
779	高規格幹線道路の整備は、全国的にみて計画に対して40%程度が未達成で、しかも北海道はその様が顕著である。道路特定財源は、一般財源化せず、真に必要な道路に充当すべき。	幹線道路が開通していないという事態は、是正すべき地域間の大きな競争条件格差である。市場経済の原則からしても、道路問題すら解決しないということは、格差を容認していることと同じで、今後の地域間経済格差是正の実現性まで危ぶまれる。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
780	<p>①：当該地域は、北海道マリンビジョン21に基づく、地域マリンビジョン計画を策定しており、計画策定にあたって漁業者・漁協・商工会・観光協会及び一般市民の連携により進めた経緯があり、地域の連携による協働は、重要な要因と考える。</p> <p>②：水産食料基地を担う水産物の高付加価値化及び衛生管理については、食の安全・安心を求める消費者のニーズに応える必要がある。当該地域は、マリンビジョン計画に基づき、地産地消の推進及び衛生管理の在り方について、部会を設置しその方向性を模索しており、これらの対策について、国が支援することは重要と考える。</p> <p>③：当該地域は、地域マリンビジョン計画の中で都市漁村交流事業の展開を考えており、都市と漁村の異なる文化や産業を交流することで相互の地理的条件を補完することが可能となり、地域づくり・まちづくりの形成に大きなメリットがあると考えられることから、これらの情報提供等に対する国の積極的な支援が期待される。</p>	
781	<p>中間取りまとめの具体的なイメージについて 以下の項目が提示されているが全体として、北海道開発計画としての整理と言うよりは、日本の抱える問題点の整理としているだけであり、北海道開発の転換にどの様に関係するのか理解しがたい印象が拭えない印象である。</p> <p>【大転換期における北海道開発】 1 我が国が直面する課題の解決に貢献 (我が国が直面する課題) ①グローバル化 ②自然環境・エネルギー問題 ③人口減少・少子高齢化 2 活力と競争力ある地域経済社会の形成</p> <p>第6期計画の点検について以下の項目について整理されているが、内容については広大な北海道の現状から考えて、文化・産業・環境(景観を含む)等の諸条件による圏域として整理する必要性が重要であると考え。また道内人口の農村部における「過疎化」の急速な進展と、札幌を中心とした「過密」(一極集中)による課題について「圏域」と合わせて再度「現状」と「課題」を整理することが、これからの新しい開発計画には必須であると考え。</p> <p>【第6期計画の点検】 1 主要施策の進捗状況等 (成果) ・諸施策において一定の成果 ・成功事例と呼べる新たな成長の芽が散見 (課題) ・想定を上回る人口減少やグローバル化等の進展、財政事情の悪化などに起因する新たな課題が顕在化 2 施策の推進体制の状況等 (成果) ・制度設計のフロンティアとなる先駆的、実験的取組を実施し一定の成果 (課題) ・財政制約を背景として、一層の投資の重点化・効率化が喫緊の課題</p> <p>北海道開発の取組の方向性北海道開発の取組の方向性のイメージについて下記項目に分類整理していますが、いずれの項目も北海道の特性に即した内容とは言えず、全国各地の開発計画内容と同じ内容といえ、北海道の風土・環境に有った取組みの方向性に必要性が感じられた。また北海道庁の進める各種施策との関連項目が見えて来ないのが現状である。</p> <p>1 北海道開発の取組の方向性北海道開発の取組の方向性のイメージ (1) グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現 1) 食料供給力の強化と1) 食料供給力の強化と食に関わる産業の高付加価値食に関わる産業の高付加価値化・化・競争力強化競争力強化 2) 成長産業としての観光 3) 人と技術による人と技術による競争力ある成長期待産業の育成競争力ある成長期待産業の育成 (2) 地球環境時代をリードし自然と共生する持続可能な地域社会の形成地域社会の形成 (3) 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり (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 (5) 安全・安心な国土づくり(5) 安全・安心な国土づくり</p> <p>北海道開発の進め方のイメージについて道州制の本意にそくし、北海道・市町村との関連についての記述が欠落していると言える。また記述文章の「隣接地域等との連携」について具体的内容についての記述の必要性を感じます。</p> <p>2 北海道開発の進め方のイメージ 以下のようなテーマに沿って具体的な改革に向けた取組を検討してはどうか (1) 多様な主体が共に進める北海道開発 (2) 投資の重点化と効率性・透明性の追求 (3) 新たな北海道イニシアティブの発揮と隣接地域等との連携 (4) 多様性のある道内各地域の姿と隣接地域等との連携</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<p>特に北海道を進める「産消協働」の理念と、景観緑三法にそくした「北海道美しい景観のくにづくり条例」との関係は今後の北海道開発を進めるツールとして重要な要素と考えます。北海道の多くの地域は、農業や漁業など1次産業が中心であるが、これらの産業も単独での生き残りはグローバル化する社会のなかで難しい局面を向かえていると言える。</p> <p>北海道らしい「地域づくり」を進める為には、地域住民・企業・行政による協働による「パートナーシップ」の仕組みと、地域の自然資源、人の知恵・技術を活用し、地域の中で循環させる「ローカリゼーション」（産消協働）の活動が、地域の環境・社会・経済面の持続的向上のために重要と考える。</p> <p>「北海道らしさ」を考えた産業構造を考える時、「雄大な自然」「美しい景観」「新鮮な食材」など、地域外の人々にとって魅力的な資源を生かした、地域特性に合った観光の展開が重要であると考えます。</p> <p>これまでの観光政策は観光客誘致中心でしたが、今後は観光産業の展開、地域産業への波及や雇用の受け皿などに視点を移し、地域の自立的な経済発展を支える仕組みを構築する為に、観光客の消費をしとっかりと地域で受け止める方策を官民協働でしっかりと創り上げる事が重要である。</p> <p>北海道開発計画の上段に、「景観づくり」を位置づけ、総合産業である観光産業の発展を明記する事は北海道開発の必要条件と考えます。</p> <p>人に感動を与えたり、ホッとした気持ちにさせてくれる風景や景観があります。そうした風景や景観に出会う時、それを創り、育み、支えている人の存在を感じます。風景や景観は、自然や歴史的な時間の賜物でもあるわけですが、それには人間の営みがやはり深く関係しているのです。</p> <p>魅力のある風景や景観は、多くの人びとを惹き付ける力があるため、観光資源として最も重要な価値と言えます。私たちが普段暮らしている環境がもつべき「うるおい」も、風景や景観としてとらえられます。そうした環境の質の向上も必要です。つまり、美しく魅力があり、あるいはうるおいのある風景や景観は、私たちの人間環境（生活環境）の欠くべからざる条件なのだと考えます。</p> <p>北海道らしい経済構造の有り方を考える時地域住民・企業・行政による協働によって、美しい景観づくりを念頭に「北海道開発」を進める事は「地域の総合力（地域力）」を高め、北海道の自立的な経済構造への転換へと導くと考えられる事から、従来の開発計画の体系を「産消協働」「北海道美しい景観のくにづくり条例」を開発計画体系の上段に取り入れ、北海道庁・市町村との関連を今まで以上に密にした開発計画の作成にすべきと考えます。</p>	
782	<p>夕張市の財政破綻に見られるように、道内の自治体は、財政の悪化により、住民に対して明るい未来が示せない状況にあります。現状の厳しさと、自ら行動することの重要性への言及を具体的にに行った上で「今は苦しくても、この地に住んでいれば将来こんな夢が描ける」というような地域の未来を描き、元気づける計画として欲しいと思います。</p>	<p>夕張市出身として、夕張市の財政破綻を悲しい思いで見えています。再建築も、その厳しさから多くに住民の流出を招き、結果としてまちの消滅につながるのでは、と心配しています。今回の中間取りまとめでは、自立的安定経済の実現として多くの施策が示されていますが、こうした施策を展開する上で基礎となる地域は、夕張市と似たような状況にあると思います。北海道の未来は、こうした厳しい現実をきちんと認識し、自らができることを一歩ずつでも行っていくことで、初めて見えて来るということを、計画に明記してもらえれば、と考えます。</p>
783	<p>人材育成について、開発局だけでなく大学や北海道ポリテクカレッジ、高専、工業高校と連携して、若い人を本州に送り出すのではなく、地元で能力を生かして就職できるようなシステムを作り出すことが必要である。そのためには、先にあげた学校のみならず、道や各自治体の企業立地促進、誘致の関係部署との協力も必要である。</p> <p>そして、企業に対しては、北海道に立地した後のサポートも必要だろう。北上市のような、立地した後のサポート体制を地元自治体と協力して作ってもらいたい。</p> <p>日本では公的な職業教育が軽視されがちであるが、働いている人に対するOFF-JTや問題解決型の支援（研究に近いかもしれないが）、本当に雇用に結びつく失業者の教育訓練を道などと協力して積極的に行うべきである。</p>	<p>働く人にとっては、北海道の自然は魅力的なはずである。若い人の地元志向は強い。加えて、子育て支援や住宅など、生活インフラが整えば、北海道に住みたい人は決して少なくはないと思われる。また、北海道は有効求人倍率が低く、優秀な労働力が雇用されていない可能性が高い。</p> <p>北海道で育った優秀な人材が北海道から離れてしまうのは、なんとももったいない。若い人にかぎらず北海道に住みたい人が地域に定着できるよう、雇用の場を確保することは北海道経済の活性化の最優先課題である。近年景気が良くなり、本州では労働力不足に悩む企業、特に日本のモノ作りの基盤となる中小企業には少なくはない。このミスマッチを、企業の側からも、働く人の側からも解消するような、産業育成策が必要である。</p> <p>そのためには、産業基盤となるインフラの整備にとどまらず、働く人の生活環境、企業の新技術開発等の幅広い支援を行って欲しい。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
784	<p>観光関連業者としてご提案いたします。</p> <p>3-2 自然環境・エネルギー問題</p> <ul style="list-style-type: none"> 北海道は本州と比較しても広大な自然が点在しています。各地域で都市間バスが運行されていますが、すれ違うたびにバスの大多数が空席が目立ちます。バス運行会社のエリアをバトンタッチする形式で運行できないでしょうか。各地域で乗客を乗せ効率良い運営が出来ると思います。化石燃料は将来に希望を持ってません。その意味でもガソリンを大切にできます。 JR路線の無い地域を観光客あるいは出張者が移動するには車が必要です。北海道全域で地域を結ぶ効率の良いバス運営が必要だと思います。バスドライバーも長距離運転をしなくて済みます。大都市に大型バスの集中も防げます。また点在する観光地を個々のペースで効率良く観光できます。北海道は広すぎてバスツアーでない観光客に不親切です。 北海道には全国の86%の湿原が存在します。本州で登山しなければめぐり合えない湿原が道路沿いに点在します。この宝の山を見逃している人達が大勢います。地域の湿原の情報提供が下手だと思います。今秋の営業でこの湿原を紹介して参りました。大自然の宝庫・北海道の湿原は植物愛好家や野鳥観察愛好家には格好のポイントだと思います。 特にオホーツク海沿岸の湿原は立ち寄る団体ツアーは皆無です。大急ぎで通過するだけの観光では北海道の魅力は生かせません。 湿原の保存も必要です。雑草の進入が目立ちます。湿原へ辿る道路へ人の靴に付く雑草の種子を防ぐための設備が必要です。また往来する車のタイヤを通過する時に洗える浅いプール様の設備が湿原周辺の両端に在るとこれ以上の雑草の進入を防除できます。 道北の牛乳は乳脂肪が多く宿泊客の評判が良いです。牛乳の価格を高めるためにも道北ブランドのアイスクリームやソフトクリームがあると売れます。海から海産物を獲って売るだけ、乳牛から牛乳を搾乳して売るだけではなく製品化し道北ブランドの製品を開発すると雇用の場も増えます。 	
785	<p>北海道の独自基準として、道路の最高制限速度を60km/hから引き上げる</p>	<p>数年前まで、土木関係コンサルタントにCADの技術者として勤務していました。道路や橋の構造計算などの補助業務も担当しました。今回の計画では、交通ネットワークの強化が挙げられています。以前、新聞で北海道スタンダードという言葉を目にしたことがあります。広大な北海道の移動手段の中心が車であることや、都市間距離が長いことを考えると、今の制限速度を、道路の形や周辺の状況に応じて引き上げることを考えてもいいのでは、と考えます。交通事故死者数が全国でも多い状況では、難しいと思いますが、制限速度を守っている車の後が列となり、追い越し可能区間で、次々と高速で車が通りすぎていく現状は、かえって危険であり、道路の規格や周辺の状況、天候などによって弾力的に制限速度を設定する方が合理的では、と考えます。北海道をモデルケースとして、制限速度の引き上げによるメリット、デメリットを検証することで、次の展開も見えてくるのではないのでしょうか。</p>
786	<p>・ 食料基地としての北海道、・ 観光資源が豊富な北海道を担う釧根地区として北海道横断自動車道の早急な整備を望みます。</p>	<p>・ 食料自給率の低い日本が将来的にも輸入に頼るのか、徐々にでも自給率を高めていくのか、その時確実に食糧基地としての北海道の存在は大きいと思うし道東は漁業、酪農の基地である。その為の輸送経路としての北海道横断自動車道の整備は大切だと思う。観光地としても広大な道内の移動手段として北海道横断自動車道の必要性は高いと思う。</p>
787	<p>新たな北海道総合開発計画は、北海道内の各地域がその多様な特性を伸ばし、それぞれの役割を果たすことを通じて北海道全体の発展を目指すとともに、我が国が直面する課題の解決に貢献するための北海道開発の方向性を示す計画であることから、新たな計画の策定は、我が国の発展に必要不可欠であると考えます。</p> <p>また、新たな計画は、我が国全体の発展を図る視点に立って策定されることから、国の発展に果たす北海道の役割を明確に位置付けられることとなり、北海道開発の重要性について、国民共通の理解と認識が深まることが期待されます。</p> <p>なお、新たな計画の策定に当たりましては、地域連携会議等の場を活用するなど、引き続き地域の意見の反映に留意していただきたくお願いいたします。</p>	<p>農業政策の大きな転換に対応し、北海道が食料供給基地としての役割を高めていくためには、専門的大規模経営を維持・発展させることが必要ですが、加えて、担い手の育成・確保、地場農産物の流通促進、農業生産基盤や近代化施設の整備など、引き続き総合的な対策が必要であると考えます。</p> <p>特に、空知地方は、農産物の中でも国民の主食となる稲作が中心となっていることから、積雪寒冷という地域特性を活かし、雪氷冷熱などの自然エネルギーを活用した大規模食料備蓄基地を整備することにより、世界の食料需要への対応や食料の安定供給を図ることが望まれると考えます。</p> <p>また、地域農業の持続的発展や豊かな自然体系の維持、農村景観の基盤づくりなどの観点から、明年度から本格実施となる農地・水・環境保全向上活動の促進をお願いします。</p>
787	<p>広域分散型の地域構造にある北海道にとって、高度情報通信基盤は、産業活動の活性化や企業誘致の促進を図る上で、大きな影響を及ぼすことがあり、産業立地等の制約となることもあることから、情報格差が地域格差につながることを無いう、空港、道路等の社会資本と同様に、高度情報通信基盤の重要性を踏まえた整備の促進を図る必要があると考えます。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<p>人口減少・少子高齢化や過疎化が進行する中で、暮らしやすい地域社会を維持していくためには、一定のまとまりを持つ広域的な生活圏を単位として、地域毎の役割分担を図ることと併せ、中心的な都市の都市機能を高めることが必要と考えます。</p> <p>例えば、南空知ふるさと市町村圏（9市町）では、地域医療の確保が各市町の大きな課題となっていることから、現在、各自治体病院等の役割分担のあり方や救急医療の確保に向けた連携方策などについて研究・検討を進めておりますが、今後、このような取り組みを推進することにより、地域が一体となった自立的・広域的な生活圏の形成の重要性が増すものと考えております。</p>	
	<p>人流・物流拠点間のアクセスを確立し、交通機能を高めることは、観光・救急医療はもとより地域経済や暮らしを高め、地域再生につながる重要な社会資本であります。北海道における社会資本整備は、これまで着実に進められ、大きな成果を挙げておりますが、全国的な整備レベルと比較した場合には、歴然とした格差があり、地域間競争の大きなハンディキャップとなっていると考えます。従って、財政的な制約等から投資の重点化・効率化を図ることが必要な状況にはありますが、国への貢献と地域の発展を目指す北海道開発を進めるためには、必要な予算をしっかりと確保することが必要でありますので、北海道特例の堅持をお願いするとともに、道路特定財源の一般財源化に強く反対します。</p>	
788	<p>地域間格差が拡大し、経済の低迷が続く北海道の将来に明るい展望が開けるよう第7期北海道総合開発計画には本道の持つ資源を十分に活用して、経済・生活基盤の整備促進と地球環境保全への寄与を盛り込んで欲しい。</p>	
	<p>3) 「北海道の美しさ雄大さを引き継ぐ環境を保全する施策 沿岸水域での漁業活動においては、トドなどの野生動物との共存対策が進められている。」の記述に関して、広く一般的な観点から言えば、そのとおり内容の記述となつておられるが北海道日本海沿岸地域の実情を加味した内容に変更してもらいたい。</p>	<p>日本海沿岸水域では、毎年春の漁業期にトドの群生による刺網漁を中心として漁業被害を受けており、その被害額は膨大なものになっており、漁業経営に多額の損害を与えている状況にあります。このような実態の中で漁業者からは、徹底したトドの駆除が望まれているが、根本的な解決には至っていない。そのため被害を受けている漁業者への配慮として、共存対策に関する実態を踏まえた説明が不足している。</p>
789	<p>一般道の防災対策や冬期の安全・確実な道路環境の確保に課題や道路の機能に応じた整備や運用、量から質への転換の課題について、最終的なまとめの段階で物流に対する道路依存度が高い北海道における具体的な取組みや整備指針を示してほしい。</p>	<p>北海道における道路輸送や人の移動に関する需要度が高いので、道民が安心・安全を享受できる整備が基本と考えるからです。特に冬期間の安全性の確保やそれらに関する整備は、道民の誰もが望むものであると考えます。</p>
	<p>国内における食料供給基地としての北海道の位置付けが国策の中でどのようなものなのかを最終的なまとめの段階で明記するべきではないか。</p> <p>北海道開発総合計画の中で農水産業の経営安定化競争力を向上させるために生産基盤整備やソフト事業を具体的にどのように取り組んでいくのか次の段階で示してほしい。</p>	
	<p>北海道が国に貢献する姿として、広大な土地を活かした食料供給基地、自然環境保全などが挙げられる。広大な土地を有する北海道としては、各地域性も異なることから、中間のとりまとめの記述にあるように、地域ごとに持つ特性を活かし多様な北海道ブランドを築き上げることが経済及び地域の活性化につながっていくのではないかと。</p>	
790	<p>北海道の道東地方は高速道路整備の遅れがあり、現在工事を進めているようですが早期の開通を要望します。</p>	<p>道東地区の豊富な農産物、水産物の輸送と、恵まれた観光資源を最大限活用し、道東地区の活性化に大きな効果が期待出来る。</p>
791	<p>高速道路の早期完成</p>	<p>高速道路が完成することにより、観光で北海道に来て札幌から函館・旭川・帯広・釧路へのアクセスが楽になり本州方面の客層が増加し各地域の活性化にもつながると考えられますし、一般道を使用する車両の簡素化が見込まれ交通事故防止につながると考えられます。</p>
792	<p>北海道開発に関し、「開発は時代遅れ」・「特別扱いは必要ない」・「国が関与すべきではない」との批判・意見があるとのことであるが、歴史的背景からみて役割は達成されておらず、北海道開発局の道への移行等を議論することそのものが論外である。</p>	<p>(1) 国土の均衡ある社会資本の整備は国策として実施すべきであるが、北海道の交通アクセスはもとより、他府県に比べ経済的競争力が劣っており、この是正を担うのが北海道開発局である。</p> <p>(2) 道路特定財源の一般財源化は道理に反しており、高規格幹線道路の背骨も出来ない北海道に重点配分すべきである。</p> <p>また、一般財源化は納税者に対する背任行為であり、その前段に揮発油税・石油ガス税・自動車重量税等の税率を軽減すべきである。</p>
793	<p>現在化石燃料の高騰の為に、様々な有機窒素資材としてバイオマスが、メタンやメタンガス等に変えられつつ有り、この流れはこの先とめる事の出来ない事柄であると考えます。</p> <p>であるならば、今後、堆肥化資材について、現在は余っていても将来としては足りなくなる事が考えられないでしょうか？</p>	<p>化石燃料よりも、バイオマスによる燃料の方が「安い」という事になれば、有機窒素資材はバイオマスとしてことごとく燃料として用いられる事になり、有機農業の基本である堆肥を作る資材が不足することが考えられます。</p> <p>しかし、資源として道内に埋蔵されている天然バイオマスを活用して有機化し、有機質バイオマスとして用いるならば、堆肥の資材として堆肥とほぼ同様の効果を期待する事ができます。今後、堆肥が作られなくなる事を想定して、安心安全の為にいまから有機質バイオマスを活用する準備をするべきであると考えます。</p>
794	<p>自然環境の保全及び再生事業の推進</p>	<p>現在河川の蛇行復元や知床河川の魚道設置など、自然環境との調和に配慮のある事業が行われていますが、多くの国立公園や知床世界遺産が示す通り、北海道の魅力といえば自然だと思います。その豊かな自然を保全し、且つ活かすことにより ●魅力のある観光地 ●貴重な資源の生成 ●野生動物との共存対策 等々多様な利点が生まれる事になり、北海道の貴重な文化を守ることにも繋がると考えますので、今後も継続して自然環境の保全・再生を望みます。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
795	安全で安心な水産物の安定供給など、多様化するニーズに応えつつ、国際化が進展する中で北海道水産物の競争力を一層強化していくためには、「地産地消」、「水産物の総合産業化」、「地域等の活性化」「トレーサビリティシステムの導入」などを積極的に推進していく必要がある。また、北海道の水産には、人材の最大限の活用による試験研究の一層の効果的、効率的推進が求められている。	安全で安心な食料の供給は、北海道が担うべき最も重要な役割である。特にトレーサビリティシステムは、流通に係る全ての品目に導入すべきであり、食料品の安全安心対策の第一歩である。また、水産物を巡る情勢や生活環境の急速な変化の中で、これまで主として生産者向けに研究開発を進めてきたが、安全な水産物供給を期待する消費者の視点に立った研究開発がますます重要になっている。これらの視点から、これまでの研究開発機能に加え、新産品開発基盤研究や水産物供給のための手段、水産物の高付加価値化に向けた流通・加工事業の展開等緊急に対応が必要な課題ととらえ、水産業者、民間企業等との連携による相乗効果を生み出しながら、有機的かつ総合的に研究開発を進めるとともに、新産業の創出に向けた産官連携研究を積極的に推進していくための機能整備が必要であると考えられる。
	二酸化炭素の削減を中心とした施策の展開として、温泉熱の新しい利用法と同時に二酸化炭素を消費する森林保護施策の充実強化を図る必要がある。	北海道における森林等の恵まれた自然環境を活かし、二酸化炭素吸収対策の先進地として、世界に発信していく必要があると思われる。また、北海道は、国内有数の温泉地域であるが未利用資源の温泉熱や温泉水の再利用を積極的に促進すべきであると考えられる。
	北海道における農村漁村集落の活力維持や広域的生活圏の維持には、冬期間の対策が必要不可欠である。	雪は、冬期間の北海道にとって魅力的であると同時に欠点でもある。その大きなものは雪対策である。積雪寒冷地であるため道路の除排雪に関する機能や研究開発は、最重要課題であり、魅力ある地域づくり、まちづくり、さらには地域間の交流増大には、欠くことが出来ないと考えられる。
	北海道においては、物流交通の強化と公共交通機関の充実が大きな課題であり、特に都市部以外の移動性の向上は、必要不可欠であると同時に現状を支える対策が必要である。	近年、鉄道の廃線やバス路線の維持が問題となっており、コミュニティバスなど多くの対策がとられているが、都市部以外の地域での高齢者等の足となり、まちの骨格となる交通機関の維持対策が不十分であるように思われる。これから高齢化が一層進むこととなるが、北海道の魅力は都市部以外の地域に数多く見られ、これらの対策無くして未来の北海道は創造できない。また、物流を強化するためには、新幹線や高速道路網の整備が喫緊の課題である。特に全国的には背骨から肋骨の整備に入っている高速道路網であるが、北海道においては、その根幹となるべき背骨部分の整備がなされていないのは、大きな問題である。今後、農林水産物の効率的な流通体制の補完や緊急医療をはじめとする住民生活の向上のうえからも大きな障害となると考えるので早急な整備が必要である。
	北海道は周囲を海に囲まれており、また、道路も比較的海に近いため、近年の頻発する自然災害、特に台風や低気圧による高波、高潮対策は、安全安心な生活環境構築には欠くことが出来ない。安全安心な国土づくりには、地域のコミュニティ強化と自主防災組織などの育成が必要である。	四季の変化が顕著に現れる北海道においては、そこが魅力であると同時にもっとも自然に近いがゆえに、自然災害と隣り合わせといえる。火山噴火、地震、津波、高波、竜巻、吹雪等あらゆる対策を講じる必要がある地域であるため、気象や警報システムなど防災、減災対策の推進が必要であり、気象の研究、新しい防災対策の開発が求められる。また、緊急の場合においては、行政側の対応にも限界があるため、現在、当村で各町内会ごとにその組織整備を進めている途上であるが地域防災組織の育成が必要不可欠である。
いわゆる「開発」の原点は、道路網の整備にあり、整備した道路網に付随する形で産業、経済や医療の発達が進んできたと思われる。道路整備は、道路維持と対であり、いわば永遠に継続されるもので投資の重点化と効率性の追求には、限界がある。北海道は地域特性から維持に費用を要する地域であり、さらには、気候特性から実情に即した効果的な先駆的、実験的取組の一層の拡充が必要であると考えられる。 また、現在、新聞等で話題となっている道路特定財源の一般財源化についてですが、この財源は、本来の目的を堅持すべきものであり、積極的に進めるべき道路事業へ充てるための費用である。重点化、効率化も重要なことではあるが開発基盤である道路の役割からすると消極的な事業実施は逆に産業振興をはじめとする主体的な地域の発展基盤強化の妨げとなる。このような考え方は、特例法をつくり今まで数十年にわたって実施してきた北海道開発の意義を無駄にしかねない。 今後の北海道開発については、日本の重要な食料基地であり、環境対策にも即応できる数少ない地域の一つであるという現状を踏まえた未来志向で進めていただきたい。		
796	2点ほど意見を申し上げます。 1点目は、『Ⅲ 今後の北海道開発の取組の方向性と進め方 (1) 3) 人と技術による競争力ある成長期待産業の育成』の項です。 第6期計画時と比較し大きな変化は、中国の経済発展に代表される東アジア諸国の台頭があると考えます。本市を含め「人・もの」とも東アジアとの交流は予想を超えるものがあります。「中間とりまとめ」においても「発展著しい東アジア諸国には大きな需要がある。そのビジネスチャンスを生かすため全北海道としての戦略的な取組が必要である。」との記載もあります。 東アジアとの交流は、地理的条件も含め、本道日本海側との交流が重要と考えております。これまで、極東主にロシアとの経済交流が主眼でありましたが、今後、中国・韓国をはじめとする東アジア全体との交流が重要と考えます。 本道の国際物流基盤は、従来から、新千歳空港・苫小牧港・石狩湾新港等を中心に構築されてきた経緯はありますが、成長期待度の高い東アジア地域と日本海側地域、石狩湾新港地域等の開発の方針、位置付けが必要と考えます。	
	2点目は、『Ⅲ 今後の北海道開発の取組の方向性と進め方 (3) 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり』の項です。 この項では、札幌市を中心とする都市圏、広域的生活圏内の都市部、田園コミュニティ地域と、北海道を3つの地域に分け、それぞれの地域づくりの方向性を示しています。各地域では、その地域の特性を生かしたまちづくりを進めておりますが、現実には、急激な人口減少、札幌への一極集中、行政改革の推進による国等の行政機関の統廃合など、厳しい実態があります。 「中間とりまとめ」では、札幌を中心とする都市圏を「道内各圏域との相乗効果を生み出せるよう、北海道全体の牽引役として、その国際的の魅力や、諸外国を含む他地域との交流を促進するための各種機能を更に高めていく」と位置付けられておりますが、見方によっては札幌一極集中を促進するかのようにも読み取れます。一極集中は道内各地に与える負の影響もあり、どのような「機能」を高めていくのか？ また、札幌と道内各圏域との相乗効果として具体的にどういったことが想定されるのか？今後の検討の中での議論をお願いしたいと考えます。	
797	商品構成の多彩な小売り施設の設置	良質の品物を愛用して資源の節約を目指した場合、適当な小売店が最近閉鎖して不便なので地域の中心部には是非とも百貨店の設置が望ましい

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
798	1、農業の大規模経営（協業組合又は会社組織にする。）を進展させ食料の自給率を他の先進国なりに高める。 2、未利用農地の利用促進。	1、については、 a. 食の安全をはかり輸入農作物の残留農薬等による健康被害を防ぐ b. 有事に備え食料の安定供給を確保する。 c. 大規模化により農村に就業の場を増やす。 2、については、農村の荒廃が進んでいる為、農村の環境整備及び美しい故郷を作る為。
799	第6期計画の点検と新たな計画の在り方についていただきます。 第Ⅱ章 1-1におきまして、地球規模に支店をおいた食料基地の実現とありますが、具体的にどの程度の生産量を目指すのかを定められてはいかかでしょうか。 また、農業は北海道の基幹産業であり、いまだに未開発の自然を多分に有する北海道において今後も非常に重要な位置を占めていくだろうと予想はできますが、少子高齢化や、人口の減少などによる農業の衰退も起こりうるのではないのでしょうか。農業離れが進む現代において、農業従事者の確保がひつようなのではないのでしょうか。	中間取りまとめに対する意見を募集されているとのことなので、一道民として愚考させていただきます。
800	北海道が海に囲まれているという避けられない自然条件を踏まえた検討が必要である。	・北海道が海に囲まれていることは、沖縄を除く我が国に例の無い重要な特異点である。 ・北海道が海に囲まれているという視点を持って、産業、物流、生活、安全等の課題検討をおこなうことが、極めて重要であり不可欠である。 ・例えば、海に囲まれている地形から、物流の結節点が港湾にならざるを得ないが、その配置計画、ネットワーク等の検討が不可欠である。
	「国際コンテナ貨物量の増加、外航船舶の大型化への対応が十分ではなく」の原因を検討し、明らかにすべきである	・原因を明確にしたうえで、有効な今後の北海道開発の方向性を出すべきである。 ・施策推進体制、財政、重点投資など中長期に検討すべき課題があるのではないか。
	港湾、海岸に関する施策の推進体制の点検が必要である。	・現在の北海道の市町村中心の港湾管理者制度で、グローバルな競争の激化の中での戦略的な物流ネットワーク強化することができるのか、これまでの実績を点検し、道庁の港湾管理者参画などの課題が出てくるのではないか。 ・縦割り行政の中での北海道開発局の存在は、他地域に比して、一定の施策について一体的な推進ができたのではないか、その点検が、先駆的、実験的取組の拡充に繋がるのではないか。
	「施策の重点的・・・な推進」の記述がない。	・国、地方の財政状況から、施策の重点的な推進は重要なテーマであり、点検し、隘路を明確にすべきである。 ・特に、北海道経済の競争力を支える物流ネットワークの構築のために、施策の重点的な推進は不可欠であり、例えば、現在の港湾管理者制度などの推進体制に問題はなかったのか点検すべきである。
	「点検結果を総括すると・・・改善が必要と評価」について、具体性のある提言をすべきである。	・例えば、「一層の投資の重点化・効率化」（17P2行目）、「先駆的、実験的取組を一層拡充」の原因を明確にしたうえで、有効な今後の北海道開発の方向性を出すべきである。
整備すべき施設の羅列となっているが、それを実現するための施設整備および施設管理体制、資金などに踏み込んだ提言をすべきである	・巨額の投資、また、戦略的な港湾配置計画による重点投資を費用とするこれらの港湾施設整備が、現在の市町村を中心とする港湾管理者制度で実現出来るのか疑問であり、道庁の参画などの方向の検討が必要ではないか。 ・国際物流を支える施設の運営体制の方向の検討が必要ではないか。 ・国際競争力のある効率的な港湾の管理運営体制の先駆的、実験的体制を検討しても良いのではないか。 ・他地域に比して、圧倒的に多い国有の港湾施設施設を踏まえた管理のあり方の検討が必要ではないか。	
801	各地方単位の障害者のことを考えた、バリアフリー・ユニバーサルデザインに対応した中心市街（もしくは地区）の必要性。	昨今注目され始めたバリアフリーも、北海道のように広大な土地を持つと非常に広がりが遅く感じられます。 バリアフリーの公共施設・設備に統一性もなく、住民の意識自体も非常にレベルが低い現状です。 特に積雪地帯であるので、例えばスロープが付いている施設があったとしても、スロープの路面が凍結していれば、登ることが非常に困難になります。 私は弱視の弟と、足の弱い父を持っていますが、市街地の外出ですら難しいです。弟は信号の視認が難しく、視覚障害者対応の信号も少なく、周りの人の動きを見て道路を渡ります。父も車椅子で外出するにも、歩道のアップダウンだけで走行が困難です。これから高齢者が増える現代で、このままでは中心街の生活すら難しくなります。 確かに北海道の広さゆえに、全体を早期に整備することも非常に難しいです。ならば、障害者・高齢者が暮らしやすい、ある程度の(施設)集合体ならば可能ではないでしょうか？（これが絶対に良いと自分でも言い切れませんが、あくまで一つの方法論を考えたときに出てきた案です）理想は障害者、高齢者に優しい中心市街地があるというような形です。そんな中心街であれば、市民の意識の変化や市街地の活性化も得られるのではないのでしょうか？ 中間とりまとめの24ページに、「中心市街地を活性化し、都市経営コストを抑制したコンパクトなまちづくりを進める」とあります。まさにそのとおりで、北海道は土地が豊富で安いことから、さまざまな施設が分散し広がりがすぎました。今一度、地域が中心街を軸にまとめた「まちづくり」の必要性を感じます。もしそうなれば、国・道など大きなレベルでの動きがなければ、地方は動きません。 福祉の面から見ても、寒冷地である北海道には、公共事業による早期の整備が必要であると思います。北海道総合開発計画としては、非常に狭いピント外れの意見かもしれませんが、一つの意見として取り入れていただければ幸いです。 よろしくお願いたします。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
802	1. 北海道横断自動車道の早期完成 2. 春採湖及び周辺環境整備	1. 道東地区における高速道路の早期完成は、物流、観光、生活、文化など多大な恩恵をもたらしてくれるものと確信している。なにも、大都会の専権事項ではなくこの広い北海道そして道東だからこそ必要であり、一日も早い完成を期待したいです 2. 釧路市内にある春採湖は市民のオアシスとして親しまれていますが、整備が十分でなく残念です。湖には、天然記念物の「ひぶな」も生息しており、安心して将来に引き継ぎたい大切な一つです。また、湖の周辺もウォーキングを楽しむ市民が大勢いますが、整備が行き届いておらず危険な箇所もあり、早急をお願いしたいことの一つです。
803	本取りまとめを読み、特に私が考える上記箇所について、地域における地域格差及び地域の現状、より北海道を良くするために意見をのべます。 1. 地域格差及び地域の現状について 1. 交通ネットワーク未構築のため教育機関（大学・私学高校）及び病院（緊急指定病院 脳・心筋梗塞等）のある中堅都市までの所要3時間。 2. 情報伝達・民間情報網の未整備いまだにISDN。 3. 冬期間の道路網のさらなる整備。吹雪及びアイスバーン（車からの視界が5m程度）により札幌まで5時間近くかかることがある。	1. 広域交通ネットワークの構築により、通勤通学圏内拡大、基本的人権の命の助かる可能性が大幅に向上する。昨年私自身が心筋梗塞になり、緊急指定病院で緊急手術を受けましたが、やはり、病院まで時間がかかり、心臓の一部は壊死しました。心筋梗塞や脳梗塞は1分1秒の短縮で身体の後遺症が変わります。また、観光交通の構築・外国資本の増加の促進がおり、地域観光のグローバル化が図られる。そして地域の人材の育成確保も出来る。 2. 現在、国土交通省で整備している、情報ボックス（光通信網）をローカルにいけばいくほど、地域にオープンにして防災情報を初めとするグローバルな情報網の整備が急務である。 3. 北海道の冬道は命がけの運転になります。どうか、本部会の最終取りまとめの前に、是非一度、北海道の吹雪をご自分で走ってみてください。北海道の道の考え方が変わると思います。
804	○ 釧路市の観光スポットを強化 ○ 北海道横断自動車道の早期完成	○ 近郊の地区には素晴らしい観光スポットが数多く存在し多くの観光客が訪れる道東地方の中心とも言える釧路市という割りに、観光客が立ち寄って楽しいと思われる所がなく、せつかくの恵まれた環境（食材や気候など）を生かしきれていないように思えます。市内もしくは近郊に活気ある観光スポットがあれば、訪れる観光客はもちろん、炭坑の閉山や景気の低迷で元気のないこの地区に活気が戻ると思います。 ○ 都市間の移動時間が短縮することにより、人の行き来が多くなり北海道全体の活性化につながると思っています。
805	北海道周辺海域の水産資源は総じて減少傾向にあり、特に日本海に於いては、沿岸域は磯焼け現象にあり、付加価値の高い真コンブの生産高も減少している。これに伴い、コンブ郡に生息するウニ、アワビ、ツブ、ナマコ等の高級品の生産高も同様の傾向を示している。漁業生産の安定・向上は地域の活性化に連動するものと考えます。この岩礁地帯（藻場）の真コンブを再生（養殖）することにより、必然的又養殖の種苗投入により、ウニ、アワビ、ツブ、ナマコ等の生産も活性化されるものと考えます。地方港湾・漁港の沿岸岩礁地に藻場を造成し、つくり育てる漁業の推進、協業化、共同化（会社組織の導入）すなわち、産・営・官・民の英知と熱意を導入し、生産性の高い管理型漁業経営を確立して、活力のある生産性の高い管理型漁業経営を確立して、活力のある将来の食の安定供給も視野に入れ、産・学・官・民の民間機構を構築、大規模管理型のつくり育てる藻場の建設を計画する。	
806	2) 施策の重点的、効率的な推進 広大な北海道にとって道路の果たす役割は大きく、高規格道路等の交通網は早期に整備しなければなりません。現在までの道路施策は改築事業に主眼を置き、維持事業はどちらかといえば横に置かれていたように感じます。その結果、年々社会資本ストックの増加と老朽化が進み、また、社会ニーズの変化によって、維持管理費は増加する傾向にあると思われれます。 この項目の③は主要な事であると考えます。	1) 食料供給力の強化と食に関わる産業の高付加価値化・競走力強化 & 2) 成長産業としての観光 日本の人口は減少する方向にあると思われれますが、世界的にはまだまだ増加するものと考えられると共に、中国・インド等における低所得者層の経済成長も進むものと思われれますことから、我が国に対する海外からの食料輸入は、悪化する傾向にあると考えます。 北海道は日本の食料基地として、ますます供給力を強化しなければならない時期に来ていると思われれます。 また、この食料を基に食品産業の育成を進め、付加価値を高めた食を提供する体制を創り、豊かな自然は有るものの、他の府県に比べて歴史が浅く、その方面の見べき資源が乏しい観光産業との連携を今以上に強化すべきでないかと考えます。
807	・ 釧路港へのスーパーテクノライザーの寄港 ・ 根室市の新空港を望む	・ 根管内の基幹産業である酪農業が生産する生乳を、短時間で大量の輸送を可能にし、関東圏との時間短縮する事により経済効果が得られる。 ・ 北方領土の早期返還を実現させる上でも、根室市に新空港を作り、いつでも短時間で物、人が動くシステムを構築すると、受け皿があることに依り運動も加速する。
808	高速道路の具体的な整備目標年次を示してはどうか	一般の地域住民は高速道路が、どこの区間が、いつまでにできるのかを知らない人が多い。具体的に目標数字を示して、世論に訴えることも方法と思う。
809	中心市街地活性化に期待します	地方都市の中心市街地は空洞化が深刻化しておりますが、中間とりまとめでは街なか居住の推進やコンパクトシティ的な考え方が示されております。この問題はもはや一地方都市が独自に取り組むべきものではない全国共通の課題であると思えます。今後、地方都市での再開発事業やまちづくり事業に、国が積極的に関与されることを希望します。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	2次産業を強化し北海道の産業基盤を整備する視点を含めた1次産業の振興策と、1次・2次産業の連携を強化してほしい。	北海道の製造業は苫小牧・室蘭を除くと、ほとんどが1次産業をベースとしていて、地域に根ざした構造になっていますので、1次産業と2次産業の連携を強化し、相互の経営安定（体力強化）や事業の創造を図っていくことが、北海道産業の基盤を固め、さらに伸ばしていくことにつながるものと思います。そのためにも1次産業に元気がなくては、連携への活力は生まれません。例えば、釧根地域では牛乳の生産調整の影響が直接農機具メーカーなどを直撃しているのが現状です。「1次産業と2次産業を共に伸ばす視点」を含めた形で、1次産業の振興策を盛り込んでいただければと思います。
810	石炭政策の明確化と炭鉱技術の幅広い活用について	釧路ではわが国唯一の坑内掘り炭鉱である釧路コールマインが採炭を継続し、海外への炭鉱技術移転事業を行い中国、ベトナムなどから高い評価を受けており、地域経済を支える産業ともなっています。今後もわが国から石炭産業の灯を消さないためにも、石炭政策を明確に盛り込んでいただければと存じます。また、環境保全やエネルギー安定供給に向け、自然エネルギーの活用が求められており、具体的な記述もされていますが、今後、長期的にはメタンハイドレードの有効活用、水素エネルギーの活用など研究が進んでいくものと思いますので、わが国唯一の貴重な採炭技術を守ると同時に、高い保安・掘削技術の新たな活用策の検討、産業展開を目指した取り組みを北海道の地で行ってはどうでしょうか。
811	苫小牧だけでなく、釧路港を拠点とした東北海道エリアの物流体系や食料供給基地としての整備方針についての具体的な記述をお願いしたい。（釧路港の整備と道路整備、食料基地機能強化をリンクした形で明示してほしい）	釧路港は東北海道の拠点港となっており、運輸局などでは苫小牧港と役割を2分する北海道の重要拠点港に位置づけている。しかしながら、釧路西港の静穏化対策など安定運用に向けた港湾整備の不足や高速・高規格道路網の未整備、外資コンテナの陸路輸送にも制約があるなど、厳しい国際競争にさらされる農業分野の体力強化に資するには、港湾や高速かつ安定した物流体系の一段の整備が必要な環境にある。食糧自給率の向上に資する意味からも、わが国の食料基地である十勝、オホーツク圏を含めた広域プランとして釧路港を要とした港湾整備、高規格道路ネットワーク整備の方針を具体的に記してほしい。
812	他県に比べ遅れている高規格道路整備の必要性を訴えてほしい	先日、大分県を訪問した際、大分空港から市内へ高速道路（高規格道路）が通じていて驚きました。（10年以上前に、すでに開通していたと聞きました）（県庁所在地周辺など）他地域では、資料にあるような高速ネットワーク地図に載らない高規格道路が整備されていることを改めて認識しました。その意味からも北海道地域は軸となるべき高速道路の整備も遅れておりますので、地域住民を積極的に巻き込んだ形で計画に盛り込み、必要性を唱えてほしいと思います。
813	新しい総合開発計画の策定について	北海道総合開発計画が沖縄とともに国の計画として策定され、地方広域計画とされる他地域と異なり、国の全体計画と同列の位置づけであることは、北海道にとって大変意義のあることです。北海道は広域分散、積雪寒冷地といった特性を克服し、地域住民が安心・安全な暮らしや安定した地域産業を築いていくための社会資本整備が、本州など比べて立ち遅れている状況にあります。北海道の産業発展、地域づくりの指針となる、新しい北海道総合開発計画の策定と推進をお願いしたいと存じます。
814	地球環境保全を進める基盤は整いつつある。環境基本法、地球温暖化対策推進法の制定に伴い地球環境問題に対処するための枠組が築かれているが、地球環境はなお悪化を続けている。21世紀において人類社会は大量生産・大量消費・大量廃棄という現在の経済社会システムの根本を問い直し、有限な地球環境の中で経済社会が持続可能な道筋を探っていくことが必要だ。経済社会組織や、生活様式を変えていくには、様々な困難や痛みが伴うが、実行に向けて全組織、市民においても一過性のブームに終わることなく、盛り上げ、加速させることが、今世紀持続するための最大の課題である。	地球の温暖化～二酸化炭素など温室効果ガスの増加により、地球の気温が高まり自然や生活環境に色々な悪影響が生じ、平均気温は上昇し、海水は膨張により海面が上昇し、標高の低い低地などの居住困難にもなる。排出ガス削減、森林保護や、植林など温暖化を防ぐ対策が必要だ。
815	地方住民が安心して暮らせる地域・社会作りのため、道央圏以外の地方圏の指針を具体的に取り上げてほしい	今回の中間とりまとめでは、「国への貢献」を基本にされており、時代背景を考えると適切な方向性であると思います。しかしながら、国土軸を意識しすぎると地域住民が重要と考える課題が疎かになるのではないかと心配です。北海道総合開発計画が、本州などという地方広域計画を包含したものと考ええると、地域住民が安心して暮らし、生計を立てられるよう、地域（地方圏）の視点をさらに加えた具体的な指針を盛り込んだ計画となることを期待します。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
816	<p>「投資の効率化、重点化」よりも、「基本的な「安全・安心」」が優先されるべき地域が残されていることを強く考慮すべきである。</p>	<p>私の暮らす釧路地区の現状からみて地域の実情を考えると、釧路地区は全国及び全道の水準より明らかに劣っている。基本的な基盤の整備が他都市より遅れており、その整備が未だに終了していない。</p> <p>従って、基本的な「安全・安心」が確保されていない段階で、「投資の効率化、重点化」が優先されると、整備の進んだ他都市は問題ないとしても、釧路は遅れたまま整備が進まず、切り捨てられる恐れがある。</p> <p>具体的な例としては、</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 高速道路網の未完成 ② 都市間連絡網の不備（代替路線不備・・釧路音別間） ③ 降雨量が多いときのＪＲ（根室本線、釧網線）、道路（３８号線、２７４号線、３９２号線、２４０号線）の不通 ④ 冬期の美幌峠の不通（抜本的な、なだれ対策） ⑤ ＪＲ線路の未整備（目標である拠点都市・札幌への所要時間３時間以内が未達成。これ以上の所要時間の短縮はできないのか） ⑥ 医療体制の不備 ア 旧釧路市と他の市町村との患者輸送道路の不備 イ 旧釧路市以外の市町村の医療体制の不備 ウ 釧路の医療機関での医師確保の不安定性 ⑦ 地震対策の不備（港、道路） ⑧ 防波堤の整備 などが挙げられるものと思う。
	<p>道央地区のみ具体的な施策記述があり、他地区は抽象的、一般的な記述のなかに埋もれている。道央圏以外でも今後の方向性を具体的に記述すべきではないか。</p>	<p>釧路地域を例に挙げれば、北海道のなかでの釧路、道東のなかでの釧路、釧根地区のなかでの釧路はどうあるべきなのか、今後の釧路の方向を具体的にすべき。道央地区のみ具体的な施策記述があり、釧路地区は抽象的、一般的な記述のなかに埋もれている。</p> <p>例としては、</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 食料生産の振興策（酪農、畑作（作物内容も含めて）、漁業）（将来の世界的食料不足予想との関係も含めて） ② 釧路港の位置付け（第５埠頭、国際航路（アメリカに最も近い港）、苫小牧との連携の在り方、特定重要港湾等） ③ 釧路港との道東各地間の連絡道路の在り方 ④ 自然環境の保全・利用の在り方（林業の振興策も含めて） ⑤ 石炭の利用（効率的液化、ガス化等）の研究（将来の日本のエネルギー確保問題への対処） ⑥ 旧釧路市の在り方（地域生活圏の在り方） ⑦ 観光の在り方（自然環境教育、参加型観光等）、（修学旅行生、定年退職者等） ⑧ 資源再生産業の誘致（リユース、リサイクリング） <p>といった記述が必要と考える。</p>
817	<p>釧路港を拠点とした高速交通ネットワークの重要性を示してほしい</p>	<p>道東では未だ高速道路の整備が進んでいません。札幌圏とを結ぶ高速道路（釧路一本別）は国土軸を形成する重要路線ですが、道東エリアだけでとらえても釧路港と十勝圏の物流を飛躍的に向上させる役割が期待されますので、夕張―十勝清水よりも早期もしくは同時期の開通を希望します。</p> <p>また、釧路港をさらに活用するためには、食料基地の北網、水産・酪農の根室や中標津との高規格道路整備が必要と考えます。</p> <p>釧路から放射状に高規格の道路ができれば、安全安心な食糧を全国の消費者にスムーズに届けることができるようになります。</p> <p>冬期の安定通行も期待でき、救急搬送体制も向上して地域住民も安心して暮らせますし、釧路圏と知床、阿寒との広域観光にも効果が高いと思います。</p>
818	<p>防災、救急医療体制に資する道路整備の必要性を強調してほしい</p>	<p>釧路地域では、釧路沖地震などで生命線である国道３８号線が分断され物資輸送に困難を来すなど、地震災害多発地帯でありながら物流や医療搬送体制にはなお大きなリスクを抱えています。また、根室支庁管内を含めた釧根エリアでは高度医療機関が釧路市に集中しているが、患者搬送に片道３時間以上かかる例もあり、都市部では助かる命も救うことが出来ないのが現状です。道路特定財源を始め道路行政の見直しも叫ばれておりますが、国道は地域住民にとって最大のライフライン・生活道路であります。地方の実情をみていただき、住民が安心して暮らせるよう、国民の生命を守る生命線として、高規格道路整備や国道の冬期安定運用に向けた改善などに積極的に取り組んでほしいと思います。</p>
819	<p>活火山の防災対策について</p>	<p>全国の主要軸にある火山として、樽前山、駒ヶ岳については具体的な火山名を挙げて対策の必要性を記述されていますが、他の活火山対策も重要と思います。例えば、時折小規模噴火が見られる雌阿寒岳では近くに釧路、女満別の両空港があり、万が一の場合には２００万人以上に影響が出ます。観光地、食料基地でもあることを考えると、交通・物流、北海道経済に大きな影響が及ぶものと思いますが、観測体制や防災対策は遅れております。その点からも、北海道にある活火山の防災対策の必要性を記述していただければと思います。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
820	津波避難機能を持つ親水空間としての港湾整備について	港湾は、物流機能はもとより、市民の親水空間となってきました。従来から、事故防止などのため市民の立ち入りは制限されておりますが、近年はテロ対策もあって、さらに難しくなってきた状況があります。 市民が水に親しむ場所を確保するためにも、モデル的に港湾（ベイエリア）の再開発として、荷役エリアと切り離れた形で、市民・観光客向けの空間整備を行ってはどうか。災害時のバックヤードの確保や津波災害対策（一時的な避難場所となる高い場所の確保）などをあわせると一層効果的だと思います。 特に、釧路市など北海道東部は寒冷で、海水浴が不可能なエリアであり、港が親水空間として他地域よりも大きな役割を果たすものと考えます。
	鉄道版シーニックバイウエイは実現できないか（旅行形態の変化・レンタカーを使えない高齢旅行者の誘致などを考えた鉄道の活用）	北海道の鉄道路線には観光路線としてすばらしい景観を持つ区間が少なくありません。SLやノロック号など観光列車も運行されています。しかし沿線に張り巡らされた電線や電柱、伐採されず伸びた木々などが、せっかくの景観を台無しにしている場所が多くあります。 そこで、景観の良い区間をピックアップし、電線の地中化（またはシカ対策をした上で窓より低位置への移設）、樹木の管理などを行ってはどうか。観光客向けに景勝地で観光停車したり、住民がホームで特産物を提供したりする、観光列車の運行もあわせて考えます。 例えば、釧網本線をモデル区間に、釧路湿原や摩周エリア、斜里岳、知床、小清水エリアを対象にして、ノロック列車以外にも、個人・グループ客向けに回遊性をもつ観光クルージング列車を走らせるなどはどうでしょうか。（試験ですので、中古車両を改造して1両程度のキャパシティから始めても十分と思います）
821	高齢者等のモビリティを確保するため、歩行者・自転車・公共交通機関も含めたまちなか交通体系の再生が必要となっているが、これを推進するための一環として、民間公共交通への公的資金助成拡大充実を是非検討すべきと考える。	国は、高齢者社会、交通バリアフリー法等を視野にいれ、ノンステップバスの積極的導入を奨励しているが、民間でこれら車両を導入するには余りにも自己負担が大きいことから、導入に支障を来しており、遅れ気味になっている。現在、助成制度はあるが、予算の範囲内となっており、小額の補助制度となっているため、予算枠の拡大を考慮、検討すべきである。
	冬期間におけるバス等の公共交通路線の除雪体制の強化、推進、特に市内におけるバス停留所の乗降口等の除雪、排雪について配慮願いたい。	道路の除雪後の雪山がバスの乗降口をふさぎ、利用者が安全に乗降出来ない状況にあり、事故防止、安全性の確保のためにも必要。 また、路線バスの主要幹線道路の雪山排雪がなされていないことから車線が狭くなり交通渋滞を引き起こす状況にあり、交通渋滞対策の面からも必要と考える。
822	石炭鉱業について触れてほしい	釧路では、日本唯一の坑内掘り炭鉱が操業しております。海外技術移転事業も順調に推移しておりますので、日本の技術力保持、国のエネルギー政策に貢献するものとして、国内最後の石炭鉱業、石炭関連産業を維持していく方向性を盛り込んでほしいと思います。 あわせて、すでに役目を終えている施設などは産業遺産としての保全を目指し、最近伸びている「産業遺産観光」や「産業観光」に生かす案も考えられると思います。
823	食料供給基地として、食料政策を明確に示してほしい	北海道の食糧生産は激しい国際競争にさらされております。現状では、新たな投資に躊躇されるでしょうし、後継者の問題もあり、このままでは日本の食料基地としての位置づけが小さくなってしまわないでしょうか。 今後も不安なく農業、酪農、水産業を続けていけるような、北海道農業・水産業の将来ビジョンを示してほしいと思います。
824	「他の地域とは異なる資源・特性を有する北海道をいかに開発し、国への貢献と地域の発展を図るかについて、明確なビジョンとして内外に広く示されるべき」と述べられている計画策定意義に大いに賛成します。	北海道開発法に支えられた、北海道の行政組織、行政制度が道民の「官依存体質」を助長したなどといわれる。その指摘が正しい面もあるが、非常に短期間に社会・経済ほかさまざまな面で本州をキャッチアップできたのはこの制度のおかげであるし、近年の「シーニックバイウエイ」「北海道アプローチ」などユニークな施策は北海道開発の意義を厳しく問われたことから生まれてきたといっても過言ではないと考えます。 今後とも、国への貢献と地域発展を念頭に、官民あげて努力し、その結果を常に国の内外に示し続けていくことが北海道の存在意義であると考えます。
	計画策定から実行へとシームレスに対応でき、かつ、行政の縦割りを横断的活動へと導く「プロジェクトチーム的組織」または「エージェント的組織」の導入試行を求めます。	例えば、北海道の未来を開く「食」に関わる様々な施策を想像しても、農作物のマーケティング、生産、物流、販売を一貫して、かつ、タイムリーに実行していく組織が求められます。 「シーニックバイウエイ」は成功してきていますが、本来の道路行政の枠からはみ出した活動を開発局自らが実行した結果だと考えます。しかし、今後、北海道観光の振興へと繋げていくには道路、空港などハード施策に加え、様々なソフト施策の組み合わせが求められます。 そのような活動を一貫してコントロールできる国、地方公共団体、民間などを加えた「プロジェクトチーム的組織」または「エージェント的組織」を試行してみはどうか。
825	北海道の地域特性にあった規制や基準の導入は、北海道らしい独自の文化と環境の整備を行う為に必要であり、重要と思われる。	北海道は本州とは異なる独自の自然環境及び空間があり、画一的に同じ基準を適用した時は本来の機能を発揮出来ず、無駄な部分が出来る可能性がある。 その為、全国一律ではない、北海道独自の基準が必要である。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
826	第7期北海道総合開発計画の策定を切に望む。	北海道開発はこれまで、北海道の優れた資源・特性を活かしながら我が国が直面する課題の解決に貢献するとともに、地域の活力ある発展を図るため、経済社会基盤を整備する重要な役割を担ってきた。日本は現在、エネルギー問題、食料問題、環境問題等に直面しているが、北海道はその課題解決に引き続き重要な役割を担うことが可能な地であり、その地で課題解決に当るべく生産活動等続ける北海道民の安心安全な生活と、安定した地域産業の確保を図るための指針として新しい北海道総合開発計画の策定が必要であると考ええる。
	食料の安全保障の観点や国際競争力の観点から、物流等のインフラ整備を含めた安全・安心な北海道の食料の安定供給に資する取組の一層の充実を願う。	本中間とりまとめでも指摘されているように、世界人口の大幅な増加による食料の獲得競争という問題は、食料自給率がカロリーベースで4割という我が国にとっては、大変重要な問題である。食料の自給率アップは喫緊の課題であり、北海道はその課題解決に重要な役割を果たすことが可能な地域である。また、経済成長の著しい東アジア地域では、安心・安全な北海道の食料に対する需要は高く、今後、北海道地域が自立的発展を遂げていく上で、食料輸出は重要な取組みであり、安倍総理の掲げる「2013年の農林水産物輸出額1兆円達成」を図る上でも北海道は重要な位置を占めるものと考えられる。 以上のことから、中間とりまとめに記載される施策の確実な実行を望む。
	「産業観光」の推進を図るべきではないか。	「大規模農業」、「大規模漁港」、「炭坑跡等の産業遺産」など、北海道の特色を活かした「産業観光」の推進をめざし、地域の豊かな自然環境を中心としながら、観光資源の多様化を図るべきと考えられるため。
	農水産物輸出額が約3倍となるなど、安全・安心な農水産物に対する海外も含めた多様な需要が発生している中で、北海道ブランドを確立することは大変重要なことと考えるが、ブランド化することにより価格の上昇を招くのではないか。	いざなぎ景気を越えたという話を聞くが、北海道においてその事を実感するのは難しい。地産地消を推進するうえで、地域の人が地域の安全・安心な農水産物を安価に購入できるよう同時に考える必要があるのではないか。
	「IT技術利用の多様化」の推進を図るべき。	食料供給力の強化を図る意味からも、IT技術の農林水産業への導入を図るべきと考える。 例として、操業から帰港する漁船が水揚げを行う前、または行っている過程で、魚種別の水揚量などの情報を製造業、運輸業、商業などの関係産業に提供し、市場の需要に迅速に対応するシステムや、農産物の生産高と気象条件、生産方法などの情報を一元化し、分析結果を全ての農業関係者が自宅のパソコンで閲覧できるシステムなどの構築を図ってはどうか。 また、全産業を網羅した北海道内で開発された新規技術の情報をデータベース化し、ビジネスマッチングの機会を増大させるシステムなどの構築を図ってはどうか。
	クリーンな農業を推進するうえで生産性を維持しながら農地から流出する硝酸態窒素などの環境負荷物質の低減並びに河川等への流出抑制のため、土壌の残存窒素を考慮した窒素施肥、河畔林の造成による河川への流出防止、ミルクングパーラーから排出される汚水の適正な処理などの対策が必要ではないか。	農地から河川や地下水に環境負荷物質が流出することにより、水産資源への影響や人体への影響が懸念されるため。
	森林資源のサイクルの円滑な循環のためには、伐採された木の利用が重要であると思うが、外国産材との価格競争にさらされている国産材においては、間伐や主伐などの伐採から林外への木材搬出までのコスト低減を図るため、林道・作業道などの路網整備、高性能林業機械の導入などの資本整備をする必要がある。	伐採にかかる費用と木材価格を比較すると、林家が夢を持って林業に取り組むことができない状況にある。また、京都議定書では二酸化炭素吸収量の算定対象となる森林は、1990年以降に間伐等の適切な手入れが行われていることが必要であるとされている。このことから、木材生産コストの低減を図り、国産材の需要の増加、適切な森林施業の推進を図るべき。
	エゾシカの農林業被害は、北海道において重要な社会問題であることから、北海道と連携をとりながら個体数調整のための施策を検討して欲しい。	エゾシカによる農林業被害は、平成8年度をピークに減少しているが、ここ数年は横ばい状態である。また、北海道東部地域での被害は減少しているものの、西部地域では被害が増加している。
	「森林の価値の見直し」を図るべきではないか。	今後予想される世界規模での水不足に備えるとともに、河川に流入する水の良質化をめざし、森林の積極的な推進が望まれる。 森林は利用されなければ整備も行われなため、治山・治水・水源確保・二酸化炭素吸収源などの森林の効用を見直し、道産材の利用、森林の観光資源化なども進めながら、豊かな森林の保全・拡大を図るべきと考えられるため。
	「バイオ燃料の原料確保策」を図るべきである。	バイオ燃料に関する研究施設・生産施設の設置を計画するとともに、バイオ燃料の原材料となる植物に関する寒冷地での栽培技術の研究、寒冷地での栽培に適した品種の開発などの推進による原料確保策が必要であると考えられるため。
「エネルギー関連施設の野生生物への影響の調査・研究」の推進を図るべきではないか。	自然との共生の観点から、風力発電施設の建設候補地選定の際に野鳥への影響を考慮するなど、大規模なエネルギー関連施設を建設するときの野生生物への影響の調査・研究の推進が必要と考えられるため。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	「一部閉鎖性水域の環境保全」の推進を図るべきである。	11ページの3～4行目にも記載されているように、湖沼や汽水湖等の一部閉鎖性水域については水質保全に課題を残すところが多く見られる。 地域の自治体や住民の努力だけでは十分な対策を施すことは困難な課題であり、国費を投じて水系や集水域全体に配慮した浄化施策を行う必要があると考えるため。
	「札幌市を中心とする都市圏」の機能向上の重要性だけが触れられているが、他圏域についても、それぞれの圏域特性にふさわしいランドデザインを計画に織り込むべき。	北海道の経済、文化等全ての分野の牽引役としての札幌市周辺の都市部の役割は理解出来るが、他の5圏域についての記載が無い中、札幌市周辺部に対し集中的に各種都市機能を高めていくかのような記載であり、他圏域との格差が一層拡大し、「札幌周辺の圏域とそれに付随するその他の圏域」といった構図を将来像として描いているのではないかと懸念を抱かせる。 P30において、「地域ごとの将来像を明らかにすることは、政策の立案・選択や重点化が行いやすく、国民の目から見ても理解しやすい。」とあることから、計画策定の際にはしっかりとその他5圏域についてもそのランドデザインが描かれるものと期待しているが、そうでないならば、持続可能な地域を形成していくため、他の5圏域についても多様な地域づくりに資するランドデザインを示していく必要があるのではないかと懸念を抱かせる。
	高規格道路整備や高規格道路と交通結節点とのアクセス強化など、広域的な生活圏を支える交通ネットワークの整備については、次期計画においても特に配慮いただきたい。	本中間とりまとめでは、P25において「公共サービスや居住など多様な都市機能を都市圏内の拠点に集積し」とあることから、今後ますます圏域内における交通ネットワークの整備充実を図らなければ、圏域内の過疎地域はより一層の疲弊を招くこととなり、また、医療過疎に悩む過疎地域においては、住民の生命の安全すら守ることが出来ないといった状況が生じる。 また、圏域間についての交通ネットワークの整備については、各圏域の人的、物的資源の融合を促進するだけでなく、北海道を訪れる観光客への利便性向上にも繋がり、圏域への観光客誘引効果を発揮することも期待されることから、関係する施策に関して特に配慮をいただきたい。
	港湾等物流拠点と道内各地を結ぶ広域幹線道路ネットワーク機能強化の早期実現を望む。	物流ネットワーク強化の早期実現により、地域経済の活性化を促進し、物流の効率化、コスト縮減を可能にするとともに、地域間の連携拡大、観光振興等の経済効果が期待でき、物流ネットワークの早期の実現は、北海道の産業の発展には欠かすことの出来ないものとする。
	「冬季間も利用可能な避難施設設置等」の推進を望む。	自然災害に備える防災対策として避難場所の整備が重要であるが、冬季の厳寒期・積雪期においても快適に利用できる避難施設の設置や避難場所の常時除雪体制の確立が緊急な課題となっている。 また、各避難場所の状況を一元管理し、緊急物資を効率的かつ公平に配送するシステムの構築も図る必要がある。
	「野生生物との事故の防止」施策を望む。	野生生物による人的・物的被害が拡大傾向にあり、また、野生生物と車両による衝突事故も頻発している。 被害・事故を未然に防ぐためのシステムの研究・開発の推進が必要であるとする。
	大規模地震等の災害に備え、港湾施設の一層の防災・減災機能の整備充実を望む。	北海道の太平洋沿岸部では、大規模地震や地震に伴う津波被害の危険性が指摘されており、津波漂流物対策施設の積極的な設置や、岸壁等の耐震化は住民の生命・安全を守る上で重要であるとする。 また、食料供給基地である北海道の機能を考えた場合、物流拠点である港湾施設の耐震強化は、日本の食料安全保障上も重要であるとする。
	北海道内であっても、それまで必要とされてきた役割が後退し、地域の発展が低迷している地域が生まれてきている。 (旧産炭地域など) 同じ北海道内においても地域によっては大きな格差が生じていることから、これら旧産炭地域などについても北方領土隣接地域のような特別な記述が必要ではないか。	今までの北海道開発においては、その時々我が国の政策課題を解決するために、北海道が果たすべき役割についてさまざまな施策が実施されてきたところであるが、北海道内においてもエネルギー供給機能や食料供給機能(特に水産品)において、国際競争による衰退や天然資源の枯渇により、その役割が終焉に向っている地域もある。 また、これまでの北海道総合開発計画における成果として、近年の経済的停滞期においても、道央圏については開発による効果が目に見える形で現れてきたところもあるが、それ以外の地域、とりわけ旧産炭地域ではそれを感じることができない状況にある。 これら地域では、地方財政の悪化や地域産業の衰退が懸念されており、モビリティの向上などの対策も含めて、今後どのように位置付けていくのかについて明確にするべきとする。
827	北海道の発展に果たした6次までの総合計画の成果(総合的な見地から海・山・川・陸・空・道)は、計り知れないものだと思う。しかし、その一方で地方分権が叫ばれる中札幌一極集中が生まれたのも事実である。市町村が合併し、財政基盤が強化されて権限や規模が拡大され広域自治体の果たす役割や機能も変わっていく必要がある。住民に最も身近な基礎自治体である市町村が行政の中心であり、国から市町村に権限委譲を進めて行かなければならない。一極集中を拡散発展へとつなげていき、地方の特性・特色をさらに発揮できる様に地方でのインフラ整備が必要となってくる。地方から都市ではなく都市から地方へのアクセスを充実させ、特に横断自動車道の早期全面開通が人・財・資金・技術・情報などを活用・誘引する上でも不可欠であり、北海道発展の基礎となるような総合計画を推進し盛り込んでいくことが今後とも必要であると思う。	
828	北海道は人口の少子高齢化の進捗が著しいという人口ピラミッドの中で良質な労働力が本州に採られており、ホワイトカラーや肉体的労働者も長らく景気低迷の中流失しているという事である。中でも、近年の公共工事の減少と大手ゼネコンの地方公共工事への参入による小規模建設業者の工事受注率の低下もあり労働者全体が減少しており、公共工事に支えられた北海道、とりわけ中小建設業者からの雇用が低迷するという事はイコール建設現場で働き生活している人々には益々北海道を捨てて本州の企業に活路を見つけ出す為に流失する。結果的に労働人口の減少、少子高齢化という構図が出来上がり、効率の悪いものは切り捨てて行かなければならないという発想にもつながってしまう。北海道はまだまだ本州より景気回復が遅れているとの事だが、やはり国による投資的公共事業としての道路工事や河川の改修工事を必要としている。川や道路の整備は国の力で北海道民の為に整備していかなくてはならないが、国もお金がないという事であるので少ない投資で最大限の効果を得る為に自分達で出来ることは自分達で行うという自主自立の精神で厳しい時代を乗り越えていく雰囲気づくりに北海道民の一人として協力していきたい。そのためにも、大都市集中や地域間格差への発送ではなく、地方こそ新しいモノづくりの基地であるという事をもう一度第6期北海道総合計画に盛り込んで頂きたい。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
829	地方と都市の格差を感じさせない、社会基盤整備を、盛り込んだ総合開発計画を策定してほしい。	専門的大規模経営を活かして食料供給の強化を図るには、各種インフラの整備が必要である。地方に住んでいても、都会の快適さを味わう事の出来る環境の整備をしなければ、農業従事者は減少する一方ではないかと思われる。安心、安全に農業に従事できる環境を整えてこそ、安定した食料供給基地として繁栄する事が出来る。
830	第6期計画が19年度で目標年度を迎えるということであるが、中間取りまとめにおける点検については、適切な評価がされているものと考えられる。北海道の発展については、「北海道総合開発計画」によるものが大きく、これまでの北海道の歴史や開発に果たしてきた役割は多大なものがある。 日本における北海道の位置づけについては、様々な意見もあろうが、今なお開発が求められている唯一の地域としての北海道には「北海道総合開発計画」は不可欠であると考えられ、第6期の適切な評価のもと次期計画が策定され、更なる北海道の発展に寄与していくことを強く期待している。	
	1 北海道開発の取組の方向性のイメージについて (1) グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現について ～農業に関して～ 農業経営の大規模化・集約化による効率化は一層進めることは大変重要であるが、これからさらに深刻化するであろう担い手不足の問題の解決には、新たに就農する若者の育成が急務であり、これらの新規就農を希望する人々は様々な農業に対する考え方を持っていることから、大規模農業だけに偏ることのない多様な営農形態を支援できるような方策の検討が必要であると考えられ、次期計画等において位置づけられることを期待する。 ～観光に関して～ 近年増加している海外からの観光客においては、北海道の有する良好な自然景観と四季の変化等を求めていると考えられ、これらの自然景観を保全した上で、有効に活用する方策が必要と考えられる。また、現在多くの海外観光客は団体ツアーによるバス旅行の形態であるが、レンタカー等を利用した個人の観光客も増加してきており、今後一層そのような傾向は強まると考えられ、道路標識や案内に限らず、すべての生活関連において多言語の浸透が求められていくことから、道民のコミュニケーションレベル向上の施策も検討していく必要があるのではないかと。	
	(2) 地球環境時代をリードし自然と共生する持続可能な地域社会の形成について 自然豊かな北海道に住むものにとっては、なかなか自然環境に迫っている脅威に気づくことは難しいことから、計画において環境の問題をしっかりと位置づけ強く意識付けることは重要であると考えられる。これらの環境の保全や新しいエネルギーの開発などについては、一市町村だけでは取りくむことの難しい課題であり、国や道の計画のもと積極的な取組が展開されることを期待する。	
	(3) 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくりについて 北海道の人口の半数が集中する札幌圏に一層の人口集中がなされることのないよう、広く地方都市・町村にも住むことができる施策の展開が必要ではないかと。このことを前提とした上で、田園コミュニティ地域というものが確立すると考えられる。 集落が点在する北海道にとって、人口減少による地域コミュニティの崩壊は緊急の課題であり、愛着のある地域に住み続けながらどのように地域（集落）のコミュニティを維持していくのか具体的な方策の研究が急務であると考えられる。これらのことから、全道的な交流人口の増加による田園コミュニティの形成施策に期待する。	
	(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について 広大な北海道においては、これらの交通・物流対策はまだまだ十分とは言えず、次期計画でも重点的に推進されることを望む。	
	(5) 安全・安心な国土づくりについて 各種災害への備えとして従来以上のハード・ソフトの充実と言うまでもないが、防災においては災害が発生した後の復旧よりも、災害に備える予防の意味での防災施設やソフト面の対策が重要であり、なおかつ低予算によって実施できると考えられる。復旧・予防の各施策ともに、地域によってその対策に格差のないよう地域事情を考慮した対策が必要である。	
2 北海道開発の進め方について 官民を問わずそれぞれがそれぞれの役割を担いながら活動することによって、北海道の発展に資することは間違いはないが、これまでの北海道開発は公共による牽引が大きく、官依存の体質であり、今後も一朝一夕に変遷することは考えられない。「多様な主体が共に進める」事を目標としながらも現実的に即した段階的な変革が必要であると考えられる。 また、先進的な取組については、北海道の特殊性を十分に発揮することができると考えられ積極的に展開されることを期待する。		
831	第6期総開計の点検は、5つの目標と達成のための取組手段そして評価から課題を導き出しておりそれらに対応した推移と現状を表で簡潔にまとめている。新計画の方向性は記載の通りいずれも北海道の置かれた実情に即した不可欠の整備や対策方針である。 広域分散型の北海道開発は、必然的に6圏域毎に進められてきた。近年、全国一律の整備基準が見直され、地域の特性に配慮した整備推進のために圏域毎の計画は踏襲すべきと願う。日本を取り巻く環境が厳しさを増すからこそ早期に、第7期北海道総合開発計画を策定すべきである。	平成の市町村合併以降進むと想定する道州制は、北海道においては生命圏域を確立することである。そのために北海道開発の主軸である第7期総開計による着実な整備・開発・保全に取り組む必要がある。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
832	<p>基本的に全ての項目に合意。また、本質的な北海道の発展、国家への貢献のためには、「第6期計画」は必要不可欠である。</p>	<p>北海道は、食糧やエネルギーの産地として、国家的に重要な位置づけとして開発されてきたが、今その存在理由を問われている。それは、北海道に“特別な予算”を掛ける意味を議論していることそのものからも判る。</p> <p>食糧自給率が4割という脆弱さや、化石燃料に依存する体質、国土の2割を占める領土を北海道が有しているにも関わらず、人口が少ない、効率的ではないという理由から“切り捨て”がなされている。しかし、あまりにも脳化・都市化し、机上の計算、実体経済とかけ離れた数字で国の方針を決めると、急に足下をすくわれたときに、国としての体力を試されたときに、その脆さが国家を滅ぼすことは、歴史的に見ても自明である。</p> <p>また、多様な地域文化の集合体が国家を形成することの必要性も、画一化、年集中化、情報化された意識では、認識しがたいようであるが、このような考えは極めて危険なものである。</p> <p>一方、石炭、木材、公共事業という“カンフル剤”だけで地域経済を循環し、本当の価値、ものづくりを続けてこないで、中央の子飼いであることが発展の前提であった我々道民は、地方交付税に操られ、中央という都市化・情報化した“機能”を養う“実態”を生み出しているという実質的な体力を認識せず、体の良い搾取対象に成り下がってしまった。そして、その打開策が、陳情や政治力といった他力本願な手法である。</p> <p>地方交付税の減少も、支庁制度改革も、市町村合併も、行政手法の変化が本質であり、時代の趨勢として避けられないものであることは判るし、むしろ道民は自ら変化を促すべきであると考えられる。</p> <p>しかし、「大転換期」において不可欠な、強力なリーダーシップ、国粹的でない政治思想、そして自主自立できる強固なコミュニティが、北海道には存在しない。然るに本質的な道州制への移行は、現段階では原理的に無理である。</p> <p>北海道独立論などという安易な手法に走るべきではないが、北海道の資源、体力を我々道民は早急に気づき、戦略的な実行に移るべきである。この度の「中間とりまとめ」を拝読すると、まさに北海道の重要性、機能、今後の位置づけ、主体的な発展を目指すための道民の教本と見受けられる。この10年で、自主自立できるコミュニティを形成し、実体経済の根源として、価値あるものを生み出せる力をつけ、それを誇りとする道民を増やし、次世代へ北海道文化を継承するかが、我々道民の使命である。</p> <p>衆愚政治、衆愚行政が横行してきた北海道の歴史の転換期に、このような計画が出されていることは、道民にとって最高の好機であり、主体たる道民と、システムのプロである行政が、協力して行くためには、第6期計画は必要不可欠であると考えられる。</p> <p>以上。</p>
833	<p>現段階で、予想されている減少数では、北海道の自立が可能なのか。世界的に見た北海道の優位性が強調されていないと定住者が増えないと考える。そのためにも、長期計画は必要ではないかと考えます。</p>	<p>いくら活力のある地域作りを目指しても、定住者が減少すれば、税収入など財源が確保できなくなると思います。</p> <p>また、国の協力が得られるうちに、インフラの整備を進めなければ、住みにくい地域がそのまま残り、いくら活力あるまちづくりを説いても、人口流出、人口減少は止められないと思います。</p> <p>今後の、北海道のためにもこのような長期計画は、必要不可欠であり、明るく、豊かな社会の実現に寄与していただきたく感じます。</p>
834	<p>次期の北海道開発計画に望むこと</p>	<p>1. 交通網整備を確実に進めて欲しい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ほぼ全てに近い都府県が高規格幹線でつながっているのに、北海道は本州の都府県規模に当たる各支庁のネットワークが未だになされていない。 ・日本の食料基地である北海道の中でも、我々の住む十勝は食糧王国を自負している。生産された質の良い農畜産物を、早く安定した状態で各地に運ぶために輸送ルートの確立は不可欠。次期計画に優先的に進めて欲しい。農水産物の道外への輸送や港からのアジアを始め各国への輸出力を高めるためにも、安定供給の出来る交通の整備が不可欠。また、冬期間命がけの峠越えや、救急医療施設への搬送ルートが不十分など、利用頻度で図るべきではない、人としての最低限補償されるべき生命の安全のために必要となる整備が不十分。 ・国道に関しては、今まで車優先の道づくりであったと思う。高齢化対応のためにもこれからは歩道・自転車道にも重点を置くべき。また、休憩スペースなども設置できる、ゆとりある道の整備にも是非取り組んで欲しい。 ・合わせて、道路の整備が進むことにより、一極集中となりかねない航路利用のバランスを図るために各地航路の充実を図ることが必要。 <p>2. 食料基地北海道としての価値を早急に高めて欲しい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北海道開発の取り組みの方向性にも記されている通り、先進国の中で食糧自給率が最も低い日本は、不安定要因の多い世界の食糧事情の中で生き残ることが難しいばかりではなく、国民の食生活を脅かすことになりかねないという思いが、我々の大きな不安ごととしてある。今後急速に市場を伸ばすであろうアジア諸国に押され、輸出としての農業が減少し、更なる自給率の低下も懸念される。生産性の更なる向上と安全な食糧の安定的な供給を確保するために、日本における北海道の持つ役割は大きい。まずは、日本食糧自給率100%を目指すための取り組みを行って欲しい。 ・また、近年はGM作物の課題、グローバル化、地産地消の意識の薄れ、朝食抜きの若者達と、「食」への価値観が変わり、問題点が浮き彫りとなっている。今一度人間が生きて行くための食の大切さを見つめ、原点に戻らなければならない。以上の観点から、日本の食料基地として、自給率のアップ、安心安全な命をつなぐための「食」の価値観を高めるため、質の高い農水産物の生産をしなければならないし、北海道がその先導役を担わなければならない。 ・高価値農産物の生産のためにも、更なる土壌改良や農業用排水施設等の整備が急務かと思う。国に貢献する北海道としての取り組みとして投資して行くべき。 ・また、今後国を支える食料基地としての北海道の存在意義を一層明確に打ち出し、強く内外にPRする必要がある。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<p>3. 持続可能な循環型社会のモデル地域となる必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「開発」という言葉は、今まで自然破壊の印象が付き物だった。これからは、破壊された北海道の自然環境を復活するための取り組みを更に進めて欲しい。また開発局として自然再生に取り組んでいるということをもっと大々的にPRして住民の環境意識に刺激を与えて欲しい。北海道は環境に対する意識が低い。 ・人や動物が住むための優れた土地としてのモデル地域へ開発したい。経済至上主義の世界の中で、失われつつある人としての心や自然を残し、日本中にその価値を伝える地域が必要。そのモデル地域に北海道がなるべき。 ・2次的効果として、週末滞在や短期移住のような、心と体を回復させることの出来る癒し型観光地として、休息や社会生活体験の場を作り、教育問題にも貢献できる場となれば良い。 ・バイオマスエネルギーを含めた自然エネルギーの開発は、北海道の優位性を生かしさらに積極的に進めて欲しい。 <p>4. 人材育成を進めて欲しい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今までハード部門開発の印象が強い開発局だが、これからは日本を支える北海道であるべきために、その使命を担う人材育成にも関わっていくべき。国の中の北海道の位置づけや存在価値は、国全体を見ている開発局の立場でこそ明確に伝えることが出来るかと思う。単発的な子供対象の事業も必要だが、例えば継続的な取り組みとして、北海道開発の歴史や意義について教育機関(小・中・高校)その他で授業の場を受け持つなど、一般人から遠い存在の開発局のイメージを払い、民間に歩み寄る形で人材育成に参画して欲しい。現状、北海道の開発や今問題となっている道州制特区について、語ることの出来る一般人が少ない。若いうちから地域の将来を語ることの出来る人材育成をする必要がある。 ・シーニックバイウエイの取り組みは地域住民意識の向上につながり、観光地としての北海道の魅力アップも期待でき、また道路が媒介になっている発想が北海道らしくて素晴らしいと思う。ただ他にも言えることだが「シーニックバイウエイ」という言葉が、難しい印象で一般になじみにくく、参加への壁になっているかもしれない。 <p>5. 各行政機関や団体との連携を深めて欲しい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開発局が、北海道や各市町村との連携を深め、コーディネートし、国の中の地域開発という発想で地域づくりを効果的に進めて欲しいと願う。 <p>以上</p>	
835	<p>自然との共生を唱っている部分で「多様な自然環境を有する本来の川の姿を戻す川づくり」は、川に生息する動植物、河川を憩いの場として求める道民にとっても必要な事である。また、p27の自然災害の項目の処では根幹的な治水設備等の整備を着実に進めると表記してあるが、この二つの目標をともに推進して行くとその優先順位、計画実施期間の増長また、費用対効果など様々な諸問題が派生すると思われるが、是非、環境にも優しく、尚かつ、安全な川づくりを今後とも邁進していただきたい。</p>	<p>洪水を昭和63年に被災した経験があり、その後、留萌川河川審議会に参加させていただき治水と利水、自然環境を踏まえた川づくりについて学び、その重大さ、難しさを実感しました。今後、第7期計画でも更なる事業展開をしていただければ、明日の未来を担う次世代の為の環境保全に繋がると考えます。</p>
	<p>I. 総括的評価</p> <p>新たな北海道開発は、時代の大転換期において、①我が国が直面する課題の解決への貢献と、②活力と競争力ある地域経済社会の形成、という2つの目的を担い、次のような取組を進めていくとしている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現(食関連産業の高付加価値化・競争力強化、観光産業の成長、成長期待産業の育成) ◆地球環境時代をリードし自然と共生する持続可能な地域社会の形成 ◆魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり ◆内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上 ◆安全安心な国土づくり <p>最初に「我が国が抱える課題」として、「グローバル化の進展」、「自然環境・エネルギー問題」、「人口減少・少子高齢化」などがあげられているが、「中間とりまとめ」に記載のとおり、北海道は次のような観点からそれらの課題に対し十分に貢献することができる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「グローバル化の進展」は、人・モノ・金・情報などの経済資源が市場原理にもとづいて世界中を自由に移動すること、その結果、さまざまな分野において競争を激化させることを意味している。今後、世界的な人口増加や水不足に伴う食糧不足の問題、BRICsの台頭による資源獲得競争の激化などが予想され、その対応が我が国の重要な課題となる。特に石油と違って代替品のない食料問題は、自給率の極端に低い我が国にとってきわめて重要な課題であり、北海道はそれらの問題解決に十分に貢献することができる。 ・また、「自然環境・エネルギー問題」については、北海道は国土面積の22%を占め、人手が加えられていない美しい自然環境を保持していること、エネルギー問題についても風力、バイオマス、雪氷冷熱エネルギーなど多様な再生可能エネルギーを保有していることなどから、それらの問題解決に対しても貢献することができる。 ・「人口減少・少子高齢化」については、北海道は全国に先駆けて人口減少・少子高齢化が進むことが予想されているが、それらの問題・課題に対して北海道が先駆的に取り組み、全国のモデルとなるような解決策を探し出していくことが可能であるという点で、貢献が可能である。 <p>また、「活力と競争力ある地域経済社会の形成」については、地域経済の自立的発展は、基本的に地域の自助努力によってなされなければならないが、すべてのことを地域が独力でやるにはやはり限界があり、特に、歴史が浅く、資本や技術・ノウハウの蓄積が他地域と比べて少ない北海道にとっては、一定期間、国の支援は必要不可欠である。“地域の発展なくして国の発展なし”という観点からも、開発計画必須のものとする。なお、北海道以外の地域における地域経済社会の発展は、国土形成計画によって推進されているものであり、北海道だけが特別扱いされているわけではない。</p> <p>以上のようなことから、今回「中間とりまとめ」で提示された新たな北海道開発計画の在り方については、我が国の景気が戦後最長を記録する中、依然として遅れた状況にある北海道経済にとって、ひじょうに心強く、高く評価できるものである。</p>	

番号	ご意見	
	(意見)	(理由)
836	<p>II. 具体的コメント</p> <p>以上のような点から、中間取りまとめは総体的に高く評価できるものであるが、いくつかの点に関して意見を述べたい。</p> <p>1. 「北海道総合開発計画」策定の意義、そして国土形成計画や道の長期総合計画との違いを国民に分かりやすく明記すべきではないか</p> <ul style="list-style-type: none"> 「北海道総合開発計画」は、北海道開発法（昭和25年施行）に基づき「国民経済の復興及び人口問題の解決に寄与」するために策定されるものであるが、経済復興や人口問題の解決という意味合いはすでに薄れてしまっているという意見がある。しかし、開発法の趣旨は、各時代で発生するわが国の課題に対し、北海道が保有する優位性や可能性を活かしてその解決を図り、国の発展に貢献していくためのものであると考える。 また、「中間とりまとめ」の今後の「北海道開発の取組の方向性のイメージ」に記載された施策テーマは、道が策定する長期総合計画と誤解されかねないようなものが多く、新たな北海道開発の意義を国民に理解してもらえないのではないかと懸念がある。 そのため、今日的な開発計画の意義を国民にもっと分かりやすく明記すべきである。そして、基本政策の取りまとめにあたっては、北海道開発法の基本に立ち返り、開発計画における国の役割をいっそう明確化させるとともに、各施策間の連携、省庁間や国と地方の間の連携と協働による総合性を発揮させるような施策展開も考えるべきである。具体的には、これまでの第6期計画の点検結果にもとづいて、やり残したものは何か、今後何を継続すべきか、また、北海道開発の新たな目的に基づきどのようなことを進めていくのか、という点をフロー図等によって国民にもっと分かりやすい形でアピールすべきと考える。 さらに、北海道総合開発計画と国土形成計画との違いを明確化させるという観点から、北海道は他の地域とは規模が違うこと、また他の地域にはない優位性や可能性を秘めているといった点をもっとアピールし、それらを活用することで我が国の持続的発展に貢献し得る地域であることをもっと強調すべきである。 <p>2. ハードとソフト事業の戦略的組み合わせの必要性とそのための仕組みを明記すべきではないか</p> <ul style="list-style-type: none"> 北海道総合開発計画は、“総合”計画であることから、ハード面のインフラ整備ばかりでなく、地域経済や産業の発展・振興、研究開発の推進、人づくりなどといったソフト面の施策も盛り込まれている。ソフト施策があつてこそハードが有効に機能することから、それらの戦略的な組み合わせを考えなければならないのは当然のことである。 現在の第6期計画を定性的に評価してみると、計画に盛り込まれている産業構造の転換による道内経済の発展、研究開発の促進による新産業の創出や人材の育成といった点についてはまだまだ未達状況にある。北海道開発局の業務がハードを中心とする事業を主体としていることから、社会基盤整備は充実しているものの、それらのインフラを有効活用するソフト施策が十分に実施されていないため、残念ながら計画どおりの成果をあげていないように思われる。 以上のような点から、新たな開発計画ではハードとソフトの施策が連携し、相乗効果が発揮されるような仕組みづくりが必要であり、それを盛り込むべきである。また、中間とりまとめにも記載のとおり、新計画においては、財政状況が厳しい中、新規投資ばかりではなく既存ストックの有効活用施策を充実することにもより一層重点を置くべきである。 <p>3. 開発計画は長期的視点に立つて継続的に取り組むことが必要である</p> <ul style="list-style-type: none"> 北海道開発については、明治2年（1869年）に北海道開拓史が設置されて以来137年が経過し、わずかに百数十年間で未開の地であった北海道をここまで発展させたという事例は、世界に類を見ないと世界から注目、評価されている。 交通機関や情報通信技術の発展によって時代の潮流はその変化のスピードを増しており、その対応は急を要するが、インフラ整備をはじめ北海道総合開発計画は長期的視点にたつて策定すべきである。（事例：札幌市の大通公園は、いまや緑溢れる市民の憩いの場、そして観光スポットとしてひじょうに重要なインフラであるが、1871年（明治4年）の計画時は、官地と民地を分ける「防火線」（幅105m）として造られたが、その幅は当時の日本の常識をはるかに超えるものであった。） 我が国の持続的発展にとって必要不可欠な問題や課題、特に食糧、エネルギー、地球環境問題・課題については、市場原理という観点だけで考えるのではなく、世界的な人口問題、耕地面積の減少、水不足問題、等々のことについて、長期的視点に立つて考え、一旦決定した施策は継続して取り組んでいくべきである。 我が国が抱えている重要課題は、海外諸国との協力関係のもとでも解決できるものもあるが、本来自国で解決していかねばならないものであり、国土の四分の一を占める北海道は、それらの課題解決に十分貢献できる地域である。国は北海道をそのための重要地域と位置付けて「開発」を推進していくべきと考える。 <p>以上</p>	
837	<p>北海道で生活してみたいと考えている人たちは多いが、移住先の気候の違いによる心配や、仕事先など不安を抱えている方も多いことから、北海道の各地域の情報を的確に発信し、移住先での雇用を確保できるようにしていかなければならないと思います。</p>	<p>わが町、標津町では町外からの移住者誘致計画を3月に発表したところ、家を建ててもらえば土地が無料ということもあり、1週間で126万件アクセスがあり非常に高い関心をいただきました。最終的に町外者向けに19区画募集したところ、17区画が内定し、17区画の内16区画が道外の方に内定しました。しかし、最終的に200件を超える問い合わせが町に寄せられたそうですが、気候や就職先の不安などで多くの方が、見送る結果になったそうです。このように、北海道に移住したくてもいろいろな事情で見送る方が多いので、政策しだいでは多くの方が北海道に移住してくるのではないかと思います。</p>
838	<p>富良野・美瑛・旭山動物園等の観光で成功している事例もあります。北海道の豊かな自然とみんなが楽しめる施設の融合が成功例だと感じます。一度行ったらおしまいではなく、また、行きたいという、リピーターが増えるような対策が必要だと思います。</p> <p>例えば、知床は道内の人でも行ってみたいけど、距離的に遠いからと理由でなかなか行けません。高規格道路の整備をし、移動時間の短縮が出来れば観光で往来する人が増加するのではないのでしょうか。しかし、現状、高速料金は家族で移動する場合には負担が多すぎます。少しでも負担を軽くする対策に期待します。</p>	<p>北海道の開発は必要だと思います。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
839	北海道の雄大な自然と地場環境をもっとアピールし実体験型の観光を推進してほしい。 ・ 農業体験型観光をもっと実際の農業のなかに溶け込んだものにしてほしい。 ・ 食育事業的研修をどんどん取り入れてほしい。 ・ 招客対応の人材育成を推進してほしい。	・ 現在ある北海道の埋もれた観光資源を発掘し施設投資型観光よりも現行の資源（手を加えない）景色や道あるいはそこに生きる人たちを題材とした北海道の未来観光図を描いてください。
840	『地球環境時代をリードし、自然と共生する持続可能な地域 社会の形成』について、積極的に進めていただきたい。 『中心市街地の活性化と都市の再生』について、具体的なイメージが伝わらない。	6期計画を戦略的に推進するために、『広域的・複合的プロジェクト』を地域との連携のもとに進めてきたが、その中で風力エネルギーやバイオガス、雪冷熱エネルギー等の自然を活用した取組みが進められ、ある一定の成果が得られ実用化されているものも多々あることと思います。これらは、まさに『北海道』という地域の特性を活用した賜であり、『北海道スタンダード』として北海道開発の存在意義を大きく示した施策であると思います。しかし一部では電力売上の不調により回らない風車があったりと、今後のフォローアップを要するものもあるかと思っています。『北海道スタンダード』から『北海道イニシアチブ』へと大きく飛躍するためにも、フォローアップも含めた地域との協働を期待します。 全国各地で中心市街地の活性化のために、まちづくり3法の改正、コンパクトシティといった考え方等、新たな取組を地方都市では模索している昨今です。商店街や地域住民は、道路整備などの環境整備が人を集めるまず第1歩と言って、行政に要望してきますが、整備を終えたところで状況が何も変わっていないのが現実です。（当たり前の話ですが） この度の計画（考えられる取組イメージ）の中で、都市再生のために直轄事業として具体的に何ができるのか、何をしようとしているのかが見えません。『内閣官房都市再生本部』と同じ事を言っても仕方が無いと思います。北海道の魅力ある地域づくり・まちづくりのために市町村とともに直轄として何ができるのかを考えていただきたいと思います。
841	▼Iでは、「北海道」が直面する時代環境の変化と北海道開発の意義が説かれていますが、ここでは、国家戦略における北海道のポジショニングがこれまでにどう変化してきたのか、そして、これからの北海道を国家戦略の中でどのように位置づけたいのかをより前面に打ち出した方が、北海道総合開発計画が果たしてきた役割と今後の在り方を考える上で、有用と考えます。 ▼「人口減少・少子高齢化」が進展する中で、国土の 保全を如何に図り、次世代に継承していくのか、「地方分権化」が進捗する中で、地域経営あるいは地域社会の存立に必要な プラットホーム（あるいはインフラ）を如何に構築し維持するのか。「人口減少・少子高齢化」が他の地域よりも早く進む北海道であればこそ、あるいは広域かつ人口密度が低い北海道であればこそ、わが国における次世代社会のフロンティア（有り体に言えば、「実験場」）として、積極的に位置づけることもできるかと思っています。 ▼その意味では、「北海道特有の…」や「北海道スタンダード」という表現は、「北海道」自らが表明する事柄であり、次期計画の策定に際しては、北海道総合開発計画を国家的な意志の表明として解するならば、用いるべきではないと思います。 ▼IIにつきましては、北海道総合開発計画が長期的なスパンをもち、次代環境の変化に応じてローリングされる性格であることを踏まえつつも、計画と対比する形で、これまでの実績を定量的あるいは定性的に明らかにするとともに、計画から 乖離した要因をもう少し丁寧にフォローすべきかと思っています。 ▼その際、「北海道」にとってどうであったかという視点とともに、「わが国の経済社会」にとってどうであったかという視点も考慮し、費用便益構成の帰着を検討すべきかと思っています。 ▼IIIでは、今後の北海道開発の取り組みの方向性と進め方が取り上げられておりますが、「北海道」のための開発とわが国にとっての「北海道開発」が未整理な形で混在しているような印象を抱いております。 ▼国が策定する計画は「誰のためか」というそもそもの立脚点を固めておかないと、議論が網羅的あるいは散漫なものとなってしまう、計画の体系性を損ねてしまうことも考えられます。いささか論争的（挑戦的）かとも思いますが、もう少し課題提起的な方向付けがなされても 良いのではないかと思います。	
842	北海道は、開拓時代より国の計画により開発を進められて来た。 21世紀を迎え、新たな北海道（開発局を中心に）のあり方を進める必要がある。このためには、時にこれから作成される次期「開発計画」が必要かつ重要である。	参与資料や今までの施策は十分に時代を考え、実行して来た。しかし、今後は北海道が真の自立のため、インフラや他の産学のネットワークをどの様にするか、また地域との連携や、国との関係を模索していく必要がある。いずれにしても、豊かな郷土を作成していきたい。
843	北海道の長期施策（開発計画の作成）を造り、道民の活力を引きだし、豊かな郷土となることを期待したい。	参考資料等から見て、まだまだ北海道が「国」のため、また、我々の生活のためやることが多い様な気がする。開拓から昭和30年代まで資源面、人の受け入れを担って来た北海道。新たな展開が必要である。ともに、真の自立的方向をさぐることが重要。
844	子どもを持つ世帯がもつ教育に関しての負担を、社会全体で負担する仕組（新しい税制等）を実現すべきだと思います。これは道の開発ではなく国の政策で行うべきことかとは思いますが、モデルとして何か実施できる方法であれば、考えてもよいのでは。	少子高齢化を打開するためには、子どもを育てやすい環境を作ることが必要であることは明白だと思います。自己責任（アメリカ型？）の社会を目指すような風潮がありますが、教育は人類が発展するために社会全体で責任を持たねばならないことであり、ありとあらゆる活動と同時に実施していかなければならないことと思います。即効性はないとは思いますが、10年20年先のためには今すぐに着手すべきでしょう。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
845	P 2 5 (集約型都市構造への転換)に関して、 都市への人口集約とともに、農山漁村の集落を維持することも、北海道における大きな課題と思われま す。 「同時に、農山漁村の集落を維持することは、食料基地としての北海道の優位性を持続することにつな がる。現在の散居の形態から農山漁村に拠点集落を形成し、第一次産業従事者の生活環境を維持するととも に、新規参入者の受け入れを促すことにもつながる。」	
	P 3 0 北海道における寒冷地技術は優れており、中国やロシアの東アジア地域においても適用可能であり、それらの地域からも技術交流 が望まれています。 「特に、サハリン州をはじめとする極東3州や中国東北部とは、寒冷地における建設技術やエネルギー供給技術に関する北海道と の技術交流を、民間技術も含めて促すことが必要である。」	
846	“自然と共生し、持続的で自律的な地域の発展を促す基盤づくりを担う機能”と開発と捉えることは、極めて重要なこと だと考えます。	これまでの北海道開発は、一方で自然破壊の歴史であると考えます。豊かな基盤を構築 することで生活が支えられた訳ですが、その代償も大きい。欲望には上限はないので しょうが、今後は、いかに自然と共生するかを最大のキーワードにした“開発”が求め られる時を迎えていると思われます。ご尽力に期待しています。
	次期計画が総論でまとめられ、羅針盤が明確になってきました。要はむしろ、その目標に向け、国や道、各市町村が連携を持っ て、それを達成するかにあると考えます。従来の“ワク”に囚われることなく、業務を遂行されることを切に願います。そのため の道民へのアプローチ(公報活動も含む)は益々、重要になってくると思われます。何と言っても住んでいるもの自らが、北海道 で生きていることの喜びがなければ、いけないと思っています。	
847	少子・高齢化に対応した人材の育成(人 格の形成の場、死ぬまで第2の人生の場 など)	現在の教育の状況を見ても、日本の子供の情操教育の場(自然、多様な一次産業、人の 少なさ・良さ)として最適。(親自身の教育も行えるような場所に)例えば、本州の学 校の分校を置き、食べ物を作り食べるまでの行程と関わる経済を学ぶことや、携帯電話 の無い世界で人とコミュニケーションを図るなど都市の日常ではない、世界で生きるた めの基本的なことを修得する。 また、団塊世代の第2の人生を送るための条件を満たすのではないかと。歯車だった人 が、北海道で小さな世界(土地)を持って自分がやりたかったことを死ぬまでの間に実 感できるようになる場である。(自然を活用した趣味の場、広さ、日本語が使える異国 で安心して挑戦できる)
848	明治初頭北海道開拓使設置以来の開発の 歴史は、まさに表現された通りと思いま すが、基本的に、北海道総合開発計画の 位置づけを考える上で、国家としての問 題が何で、その解決に対して、北海道が 全国の各地方とは異なって、どのよう に寄与するかという表現を、国からの見方 ではなく、北海道民として主張してい るような感を持ちました。明治から戦前 にかけて、北海道開発を強力に進めて きた背景にあるものは、石炭を中心と したエネルギー供給と広大な大地を背 景に穀物生産、酪農生産などの食料供 給、日本海、オホーツク海、太平洋に 囲まれた特異な地形を活かした水産資 源活用、更には針葉樹などの林業資源 を内地に供給するために国鉄を主体に 鉄道を道内隈なく敷設してきました。し かし、エネルギー需要の国際的価格差 により競争力を失い、昭和50年の前後 に炭鉱が相次いで閉山し、減反政策に よる農業生産性の減退、遠洋、沖合漁 業などの漁業規制、林業生産の国際競 争力の低下し、過疎化と道央の一極集 中が進み、国鉄の赤字化から鉄道の廃 止、民営化と交通インフラの著しい退 化が起こってしまったと考えま す。ここに至って、本来国に寄与して きた北海道のポテンシャルが見失われ てきたのではないかと考えま す。	明治以来、北海道開発局が他の地方整備局と異なる役割を担う根拠は、国の問題解決 を図るための経済政策や地域振興を北海道庁とは異なる見地から行ってきた背景 があると考えているからです。北海道開発局を国土交通省に再編統合した際に、他 の地方整備局と同等の機能に縮小してしまったことは、国益に反することと考えま す。国際交流、経済政策など沖繩開発と同様に北海道開発の担う役割は大きいと思 います。

番号	意見	理由
	<p>(意見)</p> <p>しかしながら地球温暖化による本州気候の亜熱帯化や、世界の人口増加による食糧自給の確保、石油資源のピーク問題などを考えるとき、日本の人口動態と気候変動、食糧供給、エネルギー供給、あるいは海水面上昇、気温上昇などの生活環境変化といった将来予測を含めた定量的な問題分析に対して、北海道の担わなければならない役割が明確になるのではないかと考えます。そのような観点から、北海道発の北海道開発の意義と国の問題解決を図る立場から北海道の活用方法を探る明治政府的なルネッサンス的な見地に立った北海道開発の意義が両論併記的に述べられるべきではないかと考えます。然るに、第7次北海道総合開発計画は日本の今日的な問題解決を北海道から解決するにふさわしい計画として、国土交通省ばかりでなく、従前の北海道開発の見地に立った省庁横断型の計画策定を行っていくべきと考えます。</p>	
849	<p>自然と共生する持続可能な地域社会の形成とありますが、自然（川や森林など）に関しての位置づけや方針は空間や産業の再生として示されているのに対して、実際にそれを維持管理する地域側（行政／住民／企業など）の役割もある程度明確に示した方がいいのではないのでしょうか。</p>	<p>所有の概念がない自然域は、維持管理に対して、「誰がどうやるのか」といった問題が生じていると考えられます。広大な自然を行政のみで維持管理の運営をしていくことは不可能に近いと思われます。住民・行政・企業などが上手に役割分担をすることで、現在の管理体制とは全く異なった、新たなコミュニティの形の創造も可能になると考えられるため、このような意見を述べました。</p>
850	<p>「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」の13ページ、5)安全でゆとりある生活の場を実現する施策の（暮らしの多様な選択を実現するネットワークの形成）の中に「高度な情報通信ネットワーク等の整備」に関する取組状況と成果の点検について記載を行う必要があると思います。</p> <p>また、上記の取組状況と成果の点検をきちんと行えば、おそらく今後も情報通信ネットワーク等の整備が必要であることが見えてくると思いますので、「Ⅲ 今後の北海道開発の取組の方向性と進め方」に情報通信ネットワーク等の整備に関することを盛り込む必要があると思います。</p>	<p>「高度な情報通信ネットワーク等の整備」が第6期北海道総合開発計画の主要施策であることは、第6期計画の第5章計画の主要施策 - 第5節安全でゆとりある生活の場を実現する施策 - 2暮らしの多様な選択を実現するネットワークの形成の中に、項目まで立てて記載されていることから明らかです。</p> <p>にもかかわらず「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」で、「高度な情報通信ネットワーク等の整備」に関する取組状況と成果の点検が一切行われていないのは、理解に苦しみます。</p> <p>私としては、北海道にとって「高度な情報通信ネットワーク等の整備」がもう必要がなくなったとはとても思えません。第6期計画の「高度な情報通信ネットワーク等の整備」に関する取組状況と成果の点検をきちんと行い、「中間とりまとめ」に今後の取組の方向性と進め方を盛り込む必要があると思います。</p>
	<p><1> 始めに 北海道開発局（以下、開発局という）の基本的使命は次の二点にあると考える。</p> <p>(1) <u>国が北海道に対して何を期待しているか。それに対して、北海道はどのような貢献ができ、開発局はどのような役割を担えるか。</u></p> <p>(2) <u>北海道や道民が開発局に対して何を期待しているか。それに対して、開発局はどのような役割を担い、どのような貢献ができるか。</u></p> <p>新計画作成にあたって、このふたつの視点を踏まえ、日本や北海道が置かれている現状をよく見きわめ、分析し、<u>想像力豊かに将来を予測することが肝要である。</u>さらに計画の立案・施行に際して、</p> <p>(1) <u>戦略的かつ具体的な計画を作成する。</u></p> <p>(2) <u>限られた予算で成果を上げるため、できる限り計画を重点化する。</u></p> <p>(3) <u>国内外の状況変化に柔軟かつ迅速に対応する。</u></p> <p>(4) <u>費用対効果の検証を適時行ない、計画の修正や凍結を恐れない。</u></p> <p>ことが求められる。実際、この10日間ほどの新聞報道をみても、「天然ガス版OPEC（ロシアを中心とした天然ガス輸出国間での供給量協定の動き）浮上」、「農水省が米生産5万トン削減を発表」、「2006年版少子化社会白書に人口減突入を明記」、「自動車関連産業の集積進む九州」、「日豪EPA（経済連携協定）締結へ」、「道州制特区推進法案衆議院可決」など国内外の動きは日を持たない慌しさであり、<u>時代の趨勢にタイムリーな対応ができる計画遂行システムの導入が急務である。</u></p> <p>以下では、「日本に貢献する北海道」、「北海道に貢献する開発局」、「その他の展望」という項目に従い、ポイントを絞り込んで、私見を述べる。</p>	

番号	ご意見 (理由)
851	<p>< 2 > 日本に貢献する北海道 国家にとり、食料やエネルギーの自給率向上は国家安全保障上、もっとも優先されるべき重要テーマである。</p> <p>平成5年度、米の作柄は北日本を中心とした冷害、西日本の長雨や台風、多発した「いもち病」の洗礼をまともに受けた。収穫後の作況指数は74の「著しい不良」で、6米穀年度（平成5年11月～平成6年10月）までの年間必要供給量を国内米で確保することは不可能になった。政府は米の緊急輸入を決め、冷静な対応を促したが、米供給に対する不安感が広がり、米の買占めや買い急ぎが横行した。小売価格は高騰し、平成6年4月には首都圏で10キロあたり3,000円ほども値を上げた。平成10年代に入ると、食肉市場に戦慄が走った。牛の「BSE」、鶏の「SARS」問題である。アメリカ産牛肉を原材料としていた優良企業「吉野家」は、一気に厳しい経営状態にまで追い込まれた。</p> <p>1970年代の日本は「オイル・ショック」に二度翻弄された。1973年10月に「第4次中東戦争」が勃発すると、「OPEC」は直ちに原油価格の21%値上げ、原油生産量の削減、イスラエル支援国への禁輸を決定し、翌年1月からは原油価格を戦前の2倍にまで引き上げた。「第1次オイル・ショック」である。日本国内では石油関連商品のみならず便乗値上げがあとを絶たず、トイレット・ペーパーや洗剤などの「買い占め騒動」にまで発展した。ネオンサインの早期消灯、テレビ深夜放送の自粛が行なわれ、NHKでは日中の15:～16:30の放映までも休止するほどの深刻さであった。</p> <p>これらの問題の根はいまだ解決されてはならず、今日的課題でもある。アジア、アフリカ諸国を中心とする人口増加、異常気象や砂漠化の進行などによる干ばつや風水害の頻発、耕地面積の減少など、地球規模では食糧需給を取り巻く事情は一段と悪化する傾向にある。中国も食糧輸入国への道を歩み始め、EPAを協議中のオーストラリアも干ばつ被害で農作物の収穫に齟齬をきたしており、輸入に依存した日本の食糧事情は心もとない限りである。石油については1973年の経験から「原油の国家備蓄」を推し進めた結果、その後、国内では大きな混乱は回避されているが、宗教対立と憎しみの連鎖という中東情勢の構図に変化はなく、「OPEC」の需給調整戦略も絡んで、依然として状況は不透明である。</p> <p>そうした状況下、冷徹な欧米先進諸国は食糧・エネルギー問題を国の最重要課題と位置づけ、明確な国家戦略に基づいて、国内の安定供給や安定備蓄に取り組んでいる。国内農業や新たなエネルギー源として注目されているバイオ燃料産業などにも手厚い保護を加え、健全な自給率の確保に努めているのである。日本もETA（自由貿易協定）やEPAの締結という国際協調路線を模索しつつも、国家戦略をもって、食糧・エネルギー自給率の向上に優先的かつ早急に取り組むべきである。「はじめに国際協調ありき」は国内産業の空洞化に拍車をかけるだけであり、国内自給体制の構築機会をさらに後退させることにもなりかねない。日本で食糧・エネルギー生産供給基地となりうる可能性をもっとも有しているのは北海道である。北海道は国内面積の22%を占める緑あふれる大地である。食糧自給率は190%を越え、まだまだ多くの潜在的な農業生産能力を秘めている。新たな燃料として期待されるバイオ・エタノールやバイオ・ディーゼルの生産に欠かせない広大な農地の確保も可能である。「京都議定書」締結による二酸化炭素排出量の削減目標を達成するためにも、排出量をゼロカウントとするバイオ・エネルギーの需要は今後ますます増えるに違いない。国が経済性のみこだわらず、食糧・エネルギーの自給率向上を国家安全保障上の戦略的観点から考えるならば、北海道の大地は将来日本をまかなう恵みの大地になるであろう。</p> <p>(1) <u>日本の一大食糧基地として、農業の再生を促進し、それを長期的な国家戦略として位置づける。</u> (2) <u>「食の安心・安全」が叫ばれる今、低農薬な北海道の農産物を「安心・安全ブランド」として積極的に認定し、「高付加価値商品」としての地位を定着させ、農業経営基盤を強化する。</u>（耕地面積の割合に対し、本道の農業算出額のシェアが低いのは農産物の付加価値の差に起因すると考えられるからである。） (3) <u>生産地直近への「加工基地」の建設・誘致を推し進めて、「人材の集積」や「産業の集積」による運送費用などのコスト削減を図り、農業を「素材産業」から「加工品産業」へと転換させ、さらに価値を付加させるシステムを構築する。</u> (4) <u>バイオ燃料、バイオ・エネルギーの国内供給基地としての基盤作りを、早急かつ体系的に推進する。その場合、国家戦略としての税の優遇措置や、産学官の連携が生命線である。</u> (5) <u>バイオ燃料の開発にあたり、トヨタを始めとする自動車関連メーカーとの共同作業を積極的に行い、自動車関連産業の道内集積をも目指す。</u></p> <p>< 3 > 北海道に貢献する開発局 大正天皇の即位式が挙行された大正4年11月、九十九里浜を震源地とする群発地震が首都東京を襲った。東大地震学教室の今村助教授は集まった新聞記者を前に持論を展開した。「統計的にみて、東京はほぼ60年を一周期として大地震に見舞われている。安政2年の地震から60年が経過しており、今回の群発地震が百に一つ大地震につながる可能性がある」今村は早くから、東京における地震の周期性と、大地震が発生した場合に想定される火災による災害について警鐘を鳴らしていた。今村は江戸時代より都市機能が集中している現在、火災による死者数は10万人から20万人に達するとも結論づけていた。最初の地震から数日間、幾度かの強震が繰り返された。市民は動揺し、首都圏は恐怖に包まれた。しかし、幸いなことに続発していた地震は一週間を過ぎて終息に向かった。地震学教室の0主任教授は社会的影響を恐れ、「続発していた地震は大地震の前兆ではない」と新聞や専門誌を通じて公表し、事態の沈静化を図った。それから8年の月日が流れた大正12年9月1日、関東地方の大地が大きく揺れた。相模湾を震源地とする「関東大震災」の発生である。「関東大震災」は東京、横浜を灰燼に化し、死者数は22万人余に達した。今村の警告が不幸にも的中したのである。</p> <p>日本は火山国である。地下や海底にはいくつもの断層があって、常に大地震に遭遇する可能性にさらされており、本道もその危険性から逃れられるものではない。また、地球温暖化に起因するといわれる異常気象の影響によるものか、一時間あたり150ミリ以上の降雨や、30mを越える強風が各地でたびたび観測されるようになった。佐呂間を襲った竜巻と、それによる甚大な被害も記憶に新しいところである。「災害は忘れた頃にやってくる」「備えあれば憂いなし」—防災事業は開発局が最優先で取り組むべきものである。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<p>今、北海道は疲弊している。夕張は財政再建団体となり、住民の転居に歯止めがかからない。旧産炭地を抱える自治体は財政健全化計画を策定し、再建団体逃れに必死である。内閣府が発表した11月の地域経済動向でも北海道のみが前回の景況判断から下方修正した。輸出産業や設備投資による戦後最長の景気拡大といった恩恵も北海道には無縁である。</p> <p>しかし、我々は悲観し、立ち止まっただけではいけない。こんな時だからこそ、足元をしっかりと見つめ直し、明日に向けて新たな歩みを始めなければならない。</p> <p>かつて、寺山修司は「書を捨てよ、町へ出よう」と叫んだ。開発局にも地域に向く時がやってきた。地域に出かけ、地域の現状を目で確かめ、地域の声に耳を傾ける、そんな時がやってきた。</p> <p>「地域の悩みは何か」、「地域は何を期待し、何を求めているか」一レベルの目線で話し合い、認め合い、分かち合うことできっと何かが生まれる。北海道に元気を取り戻すために、コーディネーターとして、情報の受発信者として、人と人を結び、産業と産業を結び、産と学を結び、地域と地域を結び、北海道を国や世界と結び、それが開発局に求められる大きな責務であろう。</p> <p>今、グローバル化という大きな波が世界中を席卷している。グローバル化の時代は競合と競争の時代である。北海道で収穫された一個のじゃがいもでさえ、その波にさらされ、品質や価格競争力のないものは市場というフルイで選別され、やがて淘汰されるのである。国際的にも国内的にも確かな競争力を手に入れた時、北海道に本物の元気が生まれる。</p> <p>(1) 予測される災害に対して、継続的な防災対策を推進する。 (2) 構築物などの維持管理費用の削減と技術力向上を目的として、「ライフサイクル・コスト診断(土)」の北海道スタンダードを設ける。 (3) 人、産業、産学、地域を結ぶコーディネーター、情報の受発信者として、これまで以上に地域とのコミュニケーションの機会を増やし、地域ニーズに配慮した地域密着型の事業を展開する。 (4) 地域密着型の事業は人や産業を育て、地域の継続的な発展に寄与するとともに、イニシャル・コストとランニング・コストを含めたトータル・コストが将来を見通した経済性に合致したものであることを条件とする。 (5) ホーム・ページや広報誌などを通じて、北海道産業と関連性のあるホットな情報をより分かりやすい表現で発信する。 (6) 起業や研究などを支援する国の機関や助成制度に関する情報を積極的に啓蒙し、助成実現に向けての紹介、アドバイス事業をより積極的に行なう。 (7) 地域や産業の自助努力の弊害となる規制の撤廃や緩和を促進する。</p> <p><4> その他の展望 (1) カジノ 2003年は「SARS」の流行で、アジアの国際観光市場は「冬の時代」を経験した。シンガポール、上海、香港などの人気観光地が軒並み観光客数を減らすなか、唯一マカオだけが客数を伸ばした。「カジノ」のお蔭である。「カジノ」人気に支えられたマカオは経済も活発で、市内の投資は活況を呈している。アジアではシンガポールを始め、タイ、台湾、グアムなどでも「カジノ」が合法化されており、欧米も含めたこの流れは加速傾向にある。</p> <p>北海道も「カジノ」建設に関する具体性のある論議を推し進めてゆくべき時である。「カジノ」のない日本はやがて「日本パッシング」ではなく、「日本パッシング」になるだろう。</p> <p>(2) ハブ港湾・ハブ空港 バード・フリーの整備が遅れ、夜間の港湾荷役ができず、物流コストも高く、パースの割り当ても劣悪、これがGDP世界第二位を誇る日本の港湾の現状である。</p> <p>大型コンテナ船は日本を素通りして、釜山、高雄、上海などで荷を下ろす。あるいは小型コンテナ船へ荷を積み替えて、再び日本へと向かう。不経済で非効率な荷の動き、ハブ港湾を持たない日本の悲劇である。「21世紀はアジアの時代」—しかし、そこには日本の姿はほんやりとしか見えてこない。</p> <p>北米とアジアの中継地点として、地理的な魅力を持つ苫小牧の港に大型コンテナ船が終日出入りし、千歳の上空を国際便が飛び交う日が来ることを強く期待したい。</p> <p><5> 終わりに 自給自足が人の営みの本来の姿だとすれば、食糧自給率190%を超える北海道は日本でもっとも健全な地域である。我々には生を生み出す素晴らしい大地がある。そして、我々のなかには「フロンティア・スピリット」の熱きDNAが脈々と流れている。</p> <p>自信をもって歩き始めよう。21世紀は北海道の時代なのだから。</p>	
852	<ul style="list-style-type: none"> 北海道沿岸水産資源の計画的養殖養蚕 北海道沿岸海上風力発電計画の実施 市街地のリアフリー・ユニバーサルデザインの計画と実施 	<ul style="list-style-type: none"> 北海道の恵まれた海岸では現在、養殖が盛んに行われていますが、釧路海域でも養殖可能な水産資源はまだ沢山存在すると思います。資源の枯渇を防ぎ、また経済活性化のために、養殖産業を推進し施設の整備を考えて頂きたい。 釧路は海をエネルギーとする産業が自然な姿です。海上に浮かぶ特大の羽根を回転発電させ海水から水素を製造するという工法がありましたが、この釧路海域で実現できないか。 釧路市は未だ福祉と叫ばれつつも身障者にとっては、自立の難しい道路状況です。この釧路の市街地を寒冷地 北海道のユニバーサルデザインの模範地区として再開発計画を実施して優しい環境を造りたい。
	<p>北海道横断自動車道の1日も早い開通</p> <ul style="list-style-type: none"> 丹頂保護のための道東地区自然環境整備 	<ul style="list-style-type: none"> くらし、観光、産業等全てにおいて北海道横断自動車道の開通は、釧路、十勝、北網地区の活力向上につながると考えられます。1日でも早く開通し北海道の発展へつなげて頂きたい。 特別天然記念物にも指定されている丹頂が数多く生息し繁殖を行う道東地方の自然環境整備は、道東地方の観光面にも貢献している丹頂が再び絶滅の危機にならないためにも進めて行くべきだと考えられます。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
853	<p>北海道は、今後とも地域の活力ある発展を図りつつ、我が国が直面する課題の解決に貢献していく必要がある。そのため、国の視点と地域の視点の整合を図りながら、互いの連携・協力のもとに計画的な北海道開発を進めることが重要であり、長期的視点に立った次期の北海道総合開発計画の策定の必要性について明確に示すべきである。</p>	<p>北海道の開発は、戦後の食糧難の打開と人口問題の解決をはじめエネルギーの供給など、その時々々の国の課題の解決に寄与するため、国の政策と地域の政策とが一体となって展開することにより、国民の期待に応えてきた。中間とりまとめでは、『「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、地方にまかせればよいのではないか」などといった批判・意見がある』との記述があるが、北海道開発は、単に基盤整備という視点からのみ考えるのではなく、国が抱える課題を解決するために、北海道が持つポテンシャルをより多面的な視点から考える必要があるものとする。このため、国は、北海道が持つポテンシャルを最大限発揮させるため政策を効果的・効率的に展開することが重要であり、次期北海道総合開発計画を策定し、国民・道民に北海道開発の道標となるビジョンを示すとともに、地域と連携・協働して計画的に北海道開発を進めるべきものとする。</p>
	<p>バイオエタノールの普及に向けた環境整備の必要性と国の役割を明確に記述すべきである。</p>	<p>バイオエタノールは環境負荷の少ないエネルギーとして、京都議定書の目標達成に貢献するとともに、規格外作物等の有効利用など地域の農業経営の安定化に資するものである。北海道では国と地域の連携のもと、その事業化に向けた取り組みを進めているが、バイオエタノールの性能や生産技術等の面では一定のメドが付きつつある一方、流通面や税制面などでは未だ大きな課題を抱えているのが現状である。北海道におけるバイオエタノールの原料調達、生産、流通の一環とした体制を構築することは、全国的なバイオエタノールの普及、もって我が国が抱える環境問題の解決や農業経営の安定化に資するものであることから、バイオエタノールの普及に向けた環境整備の必要性と国の役割について明確に記述すべきである。</p>
854	<p>自然と共生する持続可能な社会の形成に大いに期待したい。報告内容に加え、緑（樹林、土壌等の自然を含む）のグリーンインフラとしての位置づけを明確にすることが望まれる。例えば環境改善のための防風・防雪林の再評価や、洪水防止のための遊水機能を持った緑地や堆雪場としての緑地（生産緑地を含み、借地や地役権によるものを含む）の体系的整備、bio-swaleを積極的に活用した道路・駐車場・堆雪場からの排水浄化など新しい施策も考えられたい。</p>	<p>(1) 北海道の豊かな自然のポテンシャルを引き出し、美しい景観形成に貢献できる。</p> <p>(2) ハードなインフラ整備に頼らず、よりソフトなインフラとして、維持管理に住民も積極的に参加でき、管理費節減に貢献できる。</p> <p>(3) 都市のグリーンインフラを考えると、一人当たりの公園面積は全国平均に比べてかなり多く、その有効利用につながる。一方、緑の量、例えば樹林面積はかなり少なく、戦略的に増加させる必要性がありその余地もある。</p> <p>(4) 市街化調整区域にグリーンインフラとしての公園緑地帯を整備することで、コンパクトで持続可能な都市形成に貢献できる。</p> <p>(5) 維持管理に住民が参加し、コミュニティ形成や生活の質の向上に貢献できる。</p> <p>(6) 子どもたちの環境教育の場となり、環境意識や自然との共生に関する意識の向上につなげることができる。</p>
855	<p>・食料自給率のアップを ・食料基地『北海道』の役割について</p>	<p>○安全・安心な食料品の安定供給は、国民が望んでいることです。その為には、管理(トレーサビリティ)の行き届く自国での食料品の生産を国策として強化すべきです。まだ価格面などで国際競争力が備わっていない国内農水産物が多い状況ですから、現段階での自由競争に耐えられないと思いますので、国内生産者を今まで以上に『やる気』にさせ『安心して取り組める』サポートが不可欠ではないでしょうか。</p> <p>○北海道の広大な大地と涼しい気候を活かした生産方法の確立を。食の安全を重視した中で、単に大規模化し大量生産するだけではなく、品質へのこだわりをおこたらない生産者の顔が見える方法を。農業では、大規模法人経営と家族経営による品質重視の二極化による生産体系が継続され、購入者に選択しを。</p>
856	<p>日本の食料基地北海道は、生産基地としての観点、流通を含め、道路網の整備、水産基地としての沿岸整備、農業王国としての基盤整備、さらには環境に配慮した、観光視点からの景観保全が重要な位置づけにあります。食の安全をはかるうえで、いかに流通体制を推進できるかが北海道のイメージアップにつながり、そのための高速道路や高規格道路などの整備、シーニックバイウェイなどの景観整備事業は最重要課題であります。中央から見れば資源の宝庫として着目されている北海道ですが、自然豊かな分整備が遅れている感が強い地域があり、物流の拠点である港湾、空港の整備、さらには農業、漁業資源の安定に向けた産業基盤整備事業の展開が必要です。本州では景気がやや上向き傾向であると報道されてはおりますが、北海道の現状はまだまだ大変難しく、これら景気浮揚対策の手段としても北海道開発局に対し、投資的事業展開に対する期待は大きく、今まで同様の対応を願うものです。</p>	<p>景気高揚策を考えると、投資的事業の展開が最も効率よく作用し、広域的にこの事業展開を主導できるのは北海道開発局においてほかに無いため、今後の事業所のあり方も含め、今まで同様の予算措置、職員の対応に期待するものです。また、北海道の郡部は、地域整備の推進にあたりきめ細かな事業展開を必要としており、この対応に的確に応えられるのも開発局においてほかにありません。情報や伝達システムの豊かな現代で、第6期の北海道総合開発計画を策定するに当たり、今まで同様地方にも配慮された計画を策定していただきますよう強く要望するものであります。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
857	<p>1. 北海道開発は法律に規定されているとおり、日本全体の発展に寄与するため、「食料基地」や「国際交流拠点」「観光・保養」「自然環境等の保全、資源、エネルギー問題への貢献」を目標に重要な役割を果たしてきていることへの記述が必要と考えます。</p> <p>2. 農業王国である北海道の、酪農の家畜ふん尿など堆肥を生かした先進的な取り組みとしてのバイオマスエネルギーの研究開発の記述が必要と考えます。</p> <p>3. 救急救命体制への支援として、高度医療を提供する道央圏とのアクセスや、農水産物の産地から消費地への鮮度を保った輸送など、高規格幹線道路の整備は欠かせないものであることから、その早期整備の記述が必要と考えます。</p> <p>4. サハリンプロジェクトに関連し、豊かな水産資源を有するオホーツク海の環境を守るため、災害に備えた中心となる海洋防災基地など万全な油防除対策に取り組む記述が必要と考えます。</p>	<p>1. 北海道開発の意義を明確に発信するため。</p> <p>2. 新エネルギーなど環境問題への取組みを明確にするため。</p> <p>3. 北海道の広域分散型社会と食料基地としての役割位置付けのため。</p> <p>4. 自然環境の保全と食糧基地としての北海道を災害から守るための方策として。</p>
858	<ul style="list-style-type: none"> ・都市間機能の向上を図る為の整備 ・道東の観光資源活用による地域経済活性化の為の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・特に道東は、物流、広域交流の機能を図る為の港湾、空港をつなぐ幹線道路網の整備が遅れている為景気回復の反応にも立ち遅れている状況下にあるので、早急に整備し道東経済の活性化へつなげて頂きたい。 ・各空港から観光地間を結ぶ道路網の整備を、新設道路を造るのではなく、現存道路を拡幅利用し道路整備費の圧縮に努め、観光客の移動時間の短縮に努めることにより観光客数の増員が図れ地域経済効果の発展に結びつくのではないだろうか。
859	<p>北海道開発がこれまでに果たしてきた役割やその効果を踏まえ、次のステップに進むための姿勢には、北海道が真に自立し、その主体性を発揮する環境整備が重要であり、そのための取組としては、原案が示す取組の考え方は基本的に共感する。</p>	<p>今後、北海道の果たすべき役割を見据えたときに考えられる課題として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・財源の確保 ・官公需に支えられてきた経済構造の転換 ・地域間の連携・ネットワークづくり ・道民の「地域協働」意識の醸成 <p>があると認識しているため。</p>
860	<p>今後、北海道が自然と共生し持続的で自律的な地域の発展を促す基盤づくりを行なうには、まだまだ国が北海道を特別扱いしなければ今の低迷している北海道経済では先行きが不安。 北海道の社会資本整備も、国が関与して必要なものを確実にこななければ安全でゆとりのある生活の場を北海道で実現することが困難となる。 それらと平行して高齢化、自然エネルギー、防災などの対策を他の地域とは違う北海道の特性を生かして進めてはどうか。 又、北海道特有の景観を活用した地域づくり「シーニックバイウェイ」なども今後の北海道の観光に期待がでる。</p>	
861	<p>明治以降、北海道は国の開発計画により現在のように住みよい生活基盤の整備が進められてきましたが、現在は経済、景観的に停滞期をむかえているのが現状です。しかし日本において北海道が今後担うべき役割は大変重要であり、たくさんあるのではないのでしょうか。例えば誰もがわかっている通り、北海道には広大な土地、美しい景観、水産、農業を含めた多くの資源があります。その北海道の財産はまだまだ発展、開発の余地が残されていると考えます。食料生産、エネルギー開発、観光など今後の北海道の総合的な開発が、現在停滞を迎えている北海道の経済、ひいては日本の経済成長にもつながって行くのではないのでしょうか。 最後に、広い北海道に住む人々にとって、インフラの整備は決して満足できるものであるとは思いません。高齢化社会を迎える今後、老人、病人が安心して暮らせるようまだまだ優先して整備しなければならないところがたくさんありますし、これから成長していく子供たちが安心して暮らせ、自分の故郷に誇りをもてる北海道になっていく為にも、新しい北海道総合開発計画（第7期計画）の策定を進めて頂きたいと思えます。</p>	
	<p>1 北海道開発について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北海道開発法に基づく北海道総合開発計画の重要性を、いかに国民に浸透させられるかが将来の北海道の活力に大きな影響を与える要素となると考えます。 ・そのため、北海道開発計画の策定に当たり、国策としての北海道開発のビジョンを国民に示す際には、○地球規模の食糧供給政策やCO2吸収源対策などの国際社会での役割や、国力向上の観点から、国家の存立に関わる際だった重要性を主張すること ○国策の展開と自治体である北海道が行う行政サービスとは、ダイナミックさが違うなどの相違点を明確にしていくことなどが留意すべき点と考えます。 ・また、北海道開発局が構築する施策については、○北海道内で生活する国民の活動や、それぞれの背景を持った道内圏域の取り組みを、国策に寄与する果実につなげていくこと ○北海道開発局が行ってきた基盤整備にあわせて、運輸・情報通信・経済産業・教育・福祉など多様な部門の国の機関との調整力を発揮していくこと ○国民（道民）に自分たちの活動の活性化や生活環境の向上が、北海道開発局の施策展開によって図られていることを実感させることなどが重要になると考えます。 	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
862	<p>2 今後の北海道が果たすべき役割について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「中間とりまとめ」で整理されているように、北海道の食糧基地としての役割は、質・量とも今後ますます重要性が高まると思います。 ・また、我が国の食糧自給率を上げる対策は相当な危機感を持って進めるべきです。 ・野菜などの生産（価格）調整で、収穫を喜ぶべき秋になると廃棄作業をしているニュースを眼にしますが、やるせない気持ちになります。 <p>我が国では国際貢献と称して、様々な国に資金援助をしていますが、このような生産調整用の農産物などを、国が買い取り、金銭ではなく、レトルトや缶詰などに加工したものを現物で援助するという方針をもつことができれば、他国への資金援助から切り替えられた額と同規模の国内需要が発生することになります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・また、このような海外支援ばかりでなく、大規模な災害・有事等に対処するための国民の食糧確保の観点からも、北海道産の食材を対象とした保存・加工技術の向上は、大きな意義を持っています。 <p>防災への備えとして考えると、国内向けの対応ともなり、開発局が行う基盤整備として道内の生産地を中心とする周辺地域で、加工、保管まで含めて食料基地化することの経済波及効果は非常に大きなものではないかと期待のかかるところです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国策として、流通機能の強化の基礎となる道路、空港、港湾の整備に関連し、生鮮、加工品の備蓄、輸送に係る機能の向上を図るための調査研究や事業展開を開発局がリードすることで、業界支援をはじめ、食育、地産地消など関係する他の省庁が動きだし、自治体が農水産物及び加工品のブランド化、販路拡大の取り組みと共に企業の技術向上が図られる、というふうに、地域の経済活動と開発行政の良い循環を生み出せるのではないかと考えます。 <ul style="list-style-type: none"> ・我が国の4分の1を近くを占める北海道の森林は、CO2の吸収源・貯蔵庫として、その重要性をアピールし、活用・育成に努めるべきと考えます ・北海道に森があることが当たり前ととらえず、CO2削減目標に応じた森林整備や森林保全に向けた治水事業の組み立てなど、検討すべき課題は多いように思います。 ・また、京都議定書の目標達成認識の確認が先ではありますが、日本が掲げる削減目標の中で北海道の森林が担うCO2削減目標量を計画に明記し、農地再編や地域の活動（自治体、森林組合、森林施業にかかる団体・NPO）などとの連携を図りながら国と地域が一体的に国土の基盤整備を進めるよう発想を持つべき状況になってきているのではないかと考えます。 ・自治体レベルでも地球環境保全の取り組みが一部行われていますが、この課題は地球の中のわが国の役割としてダイナミックな取り組みがなされるべきでしょうし、北海道の特性を熟知している北海道開発局が、CO2排出地域との関係などを論拠に財源調整を所管する省庁に求めながら、北海道の基盤整備を進めることが重要であると考えます。 <p>3 北海道内の圏域の育成について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これも「中間とりまとめ」において課題整理されているように、広域的な生活圏の中心都市の活性化、中心都市と周辺地域のモビリティ向上は極めて重要な取り組みです。 ・特に札幌圏では人口規模などを根拠に様々な事業展開が図られていますが、北海道においては、人口などの合理性や効率性の指標のみが重視され判断されては、振興が望めない地域が数多くあります。 ・国の機関である北海道開発局が地域の行政に関与していることで、国民の議論を呼んでいる面があるかもしれませんが、これまで幅広い視野を持って自治体との協働姿勢を明確にし、具体的な成果を出してきたことが、地域で生活する者の信頼を得てきた実績があります。 ・必要な行動は必要ときに必ず行うという信念を持って、道内圏域の育成を念頭においたビジョン策定に励まれることを願います。 	

番号	ご意見	
	(意見)	(理由)
863	<p>はじめに</p> <p>平成10年閣議決定によりはじまった同計画は、社会情勢の変化に左右されながらも、8年の年月を経て一定の成果をみてきたことを報告書の中に読み取ることが出来ました。</p> <p>またその成果及び改善点を踏まえて、今後の方向性を打ち出した同提案は、すでに日々具体的に現れている現象を含んでいると察します。現実の流れを捉えた上で明晰に組み立てられたものであると感じ、大変理解できるものです。これら方向性と進め方について、私たちがどう関わり、どのような主体的な立場で原動力となっていくのか。それを私たちひとりひとりが考えることで、今後のあるべき姿へ一歩近づくことになると考えます。</p> <p>そこで、同提案の方針を踏まえて、或いは逆に沿わない部分も各論に出てくるかと思いますが、私どもが持ちあわせるアイデアを、意見という形で端的に述べてみたいと思います。</p> <p>1. グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現について</p> <p>1) 観光産業は北海道の優れた地域性を活かした、今後最も期待できる産業であると感じています。これに伴うネットワーク及びモビリティの充実が望まれます。また道路はシーニックバイウェイに代表されるように重要な観光資源であると同時にCO2排出の3割を占めると言われている自動車活動する場所です。これに対して、観光と環境の両立を図るために下記の事項を推進することを提案します。</p> <p>① 道路網の更なる整備 ② 沿道の緑化による景観資源のグレードアップ及び樹木によるCO2削減 ③ 防雪林の整備によるモビリティの充実</p> <p>2) 地域資源を活かしたコミュニティビジネスとして、北海道独自のものを打ち出す必要があります。第6期計画にも謳われていましたが、アイヌ文化の伝承と振興を進めながら、観光の拠点としても価値を高めるため、下記の事業等が望まれます。</p> <p>① アイヌ歴史文化公園の整備(国営公園としての整備) ② 同公園における道外の歴史公園との連携(情報交換のしくみづくり等) ③ 同公園における海外先住民とのネットワークづくり(交流祭開催など)</p> <p>3) 民間活力を導入して、経済的に成り立つしくみをつくり、そこに人が集まることで地域が活性化する。その為に規制緩和等を行い、下記のような民間活力を導入する手法により、現在ある資源の有効利用を図ることが必要ではないかと考えます。</p> <p>① 公共の敷地を利用してPPP(パブリック・プライベート・パートナーシップ)手法により、土地の有効利用を図る。具体的には都市公園におけるパークゴルフ場の造成運営等。 ② 指定管理者制度を拡充し、公園等の利用制約を緩和してより有効利用できるような環境を整える。</p> <p>4) 北海道における花や緑に対するニーズは更に高まり、恵庭市や清里町のようにこれを利用した地域興しの活動が盛んに行われています。花と緑は地域興しの起爆剤として、また観光資源として今後もますますその価値を高めていくと思います。花と緑のイベントや継続的運動を盛り上げて行きたいと考えます。</p> <p>① 「国際園芸博覧会」の誘致の運動を盛り上げ、具体的スキームにのせる。 ② ガーデンアイランド北海道の取組を支援する</p> <p>2. 自然と共生する持続可能な地域社会の形成・魅力と活力ある地域づくりについて</p> <p>1) 北海道の雄大な自然を生かした景観づくりを進める一方で、身近な自然とのふれあいの場を創造するため、また地域のコミュニティを形成し、活力ある地域社会を構築するために、下記について提案します。</p> <p>① 身近な緑の創出として、都市における人工空間の緑化手法を構築する。 ② 里山を積極的に活用できるように、森林整備や施設整備、環境教育を進める。 ③ 都市の河川敷を散策や憩いの場所として活用できるように、施設整備を進める。 ④ 都市近郊の農地を公共の福祉に有効活用できるような法制度の見直しを図る。 ⑤ 都市近郊の農地を有効活用してパークゴルフ場や運動施設をつくり、地域住民の健康増進を図ると共に、来訪者による交流で地域の活性化を進める。</p> <p>3. 安全でゆとりある生活の場・内外の交流を支えるモビリティの向上について</p> <p>1) 道路の整備は広い北海道においてはまだまだ不足しています。緊急時にいち早く駆けつけるための高速道路網が、明日のくらしに安心とゆとりを与え、日々の経済活動を活性化させる要となると考えます。道路の更なる整備に加えて、下記の提案をします。</p> <p>① 高速道路の無料化による利用促進(財源は別途に受益者一定徴収等を検討) ② 高規格道路の延伸</p> <p>4. 安全・安心な国土づくりについて</p> <p>1) 最近も大きな自然災害により、多数の犠牲者が出ている現実を踏まえ、地震、津波や洪水に対する防災施設の整備や、異常気象による豪雨や突風に対して必要な措置は確実に遂行しなくてはならないと考えます。さしあたり下記の件について整備を急ぐ必要があると考えます。</p> <p>① 千歳川放水路計画の再考と推進 ② 豊平川の洪水対策の推進</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
864	<p>〔上記に関する中間とりまとめに対する意見〕</p> <p>北海道は、自然資源の宝庫と捉えている。特に我が登別市には、登別温泉という日本有数の泉質を誇る恵まれた環境がある。また、登別漁港、酪農地帯、山、川、森林などの豊富な自然資源がある。それら、類い稀な地域特性を活かし、健康という側面より、今後の高齢化社会におけるニーズに答えるハード及ソフトの発進地とすることを、以前より提案し、日本各地及びドイツ等にて調査してきた。</p> <p>今までは、登別温泉と、テーマパークのみの観光地づくりに終始してきた観光産業の在り方を、海、山、川、森林、牧場に視点を広げ、各エリアを有機的に結びつけなければならない。健康増進という柱を打ち出し、それをメインテーマとし、漁港の新鮮な食材の提供、海霧浴、温泉浴、森林浴など、自然を生かした、まちづくりをし、社会的一翼を担うべきである。</p>	(可能であれば、根拠となる出典等を添付又は併記して下さい。)
	<p>登別漁港周辺の海浜エリアや、温泉エリア、川遊びができる鉱山地区、酪農地帯である札内台地など、自然を活かした健康増進のメッカにすることができる。</p> <p>第3種として位置づけている登別漁港については、市民、道民、国民のための憩いの場とするべきである。マリン基地としては勿論の事、前記しているように、健康増進や安らぎの場として、海浜公園を設置し、周辺エリアの施設と連携をし、海水を利用した、健康増進プールや散策路の整備をして、タラソセラピーの拠点をつくるべきである。</p> <p>それらは、それぞれの地域特性に応じたエリアを構築し、北海道全域をネットワーク化することにより、大きな受け入れ皿づくりができると確信している。</p> <p>私は、そのような観点より、意を一つにする方々と、実現に向けて、前向きに取り組んでいる。</p>	
865	<p>I. 「北海道開発の意義」について <中間とりまとめ8ページ></p> <ul style="list-style-type: none"> 「第6期北海道総合開発計画」は、平成19年度に目標年度を迎えるが、北海道は都府県と比べて地理的、自然的に異なる条件にあり、かつ北海道経済の現状を踏まえると、国による継続的な支援が必要であり、第6期以降の新たな開発計画についても、引き続き策定が必要であると考えます。 <p>II. 第6期計画の点検について <同9ページ：第6期計画の構成></p> <ul style="list-style-type: none"> 第6期計画においては、主要施策として5点の柱で構成されているが、第1点目に農林漁業および食品産業の育成施策を定めていることは、第1次産業とそれらに密接に関連した産業が、北海道経済の基盤として重要な位置付けにあることを踏まえると、計画の構成上妥当であると評価できるとともに、新たな開発計画においても、最重点施策として位置付けることが必要である。 <p><同9～10ページ：地球規模に視点を置いた食料基地の実現></p> <ul style="list-style-type: none"> 全国の農業産出額が低下傾向にある中、北海道においては一定の算出額を維持しているが、これは農業生産者をはじめ関係者の努力に加え、生産基盤の整備・促進により農業生産の安定化が図られてきたことが要因として考えられ、これまでの取り組みに対する一定の効果が現れていると考えられる。 <p>III. 「今後の北海道開発の取り組みの方向性と進め方」について <同18ページ：食料供給力の強化></p> <ul style="list-style-type: none"> 農業生産力の維持・向上のためには、第6期計画に位置付けられているように、農地・農業用水等の維持管理とともに、我が国における食料供給基地としての役割を果たすため、主業的農業経営を維持・発展させる施策の展開が一層重要である。 <p><同19ページ：食に関わる産業の高付加価値化・競争力強化></p> <ul style="list-style-type: none"> これまで北海道の農畜産物については、地理的制約・物流システムの問題から、都府県に対する原材料の供給基地としての側面が強かったが、今後は道内における付加価値の向上に向けた一層の取り組みが求められるとともに、食品産業の育成・強化が必要である。 <p><同28ページ：多様な主体が共に進める北海道開発></p> <ul style="list-style-type: none"> 北海道開発を進めるにあたっては、北海道に住んでいる道民の視点に立った考え方を根本に据えることを基本とすべきであり、地域住民等の多様な主体がビジョンを共有しながら施策の実現に責任を持って連携・協働していくとの方向性は妥当であると考えます。 <p>また、組織を維持するための計画づくりという発想ではなく、真に必要なとされる施策を実現するためには、どのような予算・組織体制が必要であるかという発想に立った視点が重要であると考えます。</p>	

番号	(意見)	ご意見 (理由)
866	<p>Ⅱ 第6期計画の点検について</p> <p>5つの主要施策について、p. 14から(2)の施策の推進体制の点検があるが、「体制」や「手順」についての説明はあるが、実際の点検がどのような指標に基づきどのように評価されたのかがあまり明示されていない印象がある。p. 16からの「評価と課題」において、「点検結果を見ると諸政策において一定の成果が得られ」とあるが、何をもちいて一定の成果とするのかももう少しわかり易い説明があっても良いのではないかと。指標は、「参考資料」のp. 18からの種々統計資料にあるものが該当すると考えられるが、それぞれを指標とする根拠や適切かどうかの議論はどこでどのような形で行われたのか。ある程度説明が必要なのではないか。</p> <p>例えば、p. 23に「健全な農業経営の維持による農村景観の維持」については、耕地利用率の推移や耕作放棄地率が全国平均を下回ることを根拠に「健全な農業経営により景観が保全されている」とされているが、例えば耕地放棄地率は上昇しており、農業後継者不足は深刻化しているのが現状であり、全国平均を下回ることと「健全な農業経営」とは結びつかないように思う。</p> <p>点検の手法や評価の根拠がもう少し明確であることが望ましいように思う。その意味では、別添の「第6期北海道総合開発計画の点検と新たな計画の在り方について」のp. 3の一覧表が一番わかり易いように思うが、評価指標が明記されるとよりわかり易いと思う。</p> <p>「今後の北海道開発の取り組みの方向性と進め方の提案」について</p> <p>① 観光産業の位置づけについて</p> <p>観光産業は複数項目の中で記述されており、「成長期待産業」としての位置づけもされているが、サステナブルツーリズムの実現が世界的潮流となっている中で、挙げられた5つの主要施策の中では、(1)の「グローバルな競争力のある・・・」より、むしろ、(2)の「地球環境時代をリードし・・・持続可能な地域社会の形成」、あるいは、(3)の「魅力と活力ある北国の地域づくり、まちづくり」の中に観光を位置づけ今後の方向性を提案したい。</p> <p>観光産業は確かに成長期待産業であり、今後北海道の基幹産業となるべき産業ではあるが、これからの観光産業に期待されるのは、地域資源の特性・固有性を最大限に活用したものであり、かつ、地域資源の保全・活用・継承を実現できる形で推進されるべきだと思う。その視点から、今後の北海道観光振興に不可欠な視点は、伝統的基幹産業の農林水産業（一次産業）とどのように連携・協働していくかにあるのではないかと。北海道の地域資源の特性は自然資源の豊かさにあることは疑う余地がないが、その自然資源の保全・活用・継承に最も寄与してきたのは、一次産業である。その一次産業の持続的継続・成長あってこそ、北海道の特性があり、観光資源としての固有性や価値が高まるのではないかと。グリーンツーリズムやマリンツーリズムの必要性は、「都市住民の多様なニーズに対応するため」に更なる工夫が必要（p. 13、あるいは、別添の「第6期北海道総合開発計画の点検と新たな計画の在り方について」のp. 3）とされているが、むしろ、今後の北海道観光の特性、他との差別化の手段として、「地域資源の持続的運用」の視点から捉え、取り組んでいくべきだと思う。</p> <p>また、p. 19で、「国際水準の観光地づくり」が方向性として提案されているが、国際的競争力に打ち勝つには、アジア諸国をはじめとした「多様なニーズ」への対応もさることながら、国内観光需要の喚起、そのなかでも北海道観光客の87%を占める道内観光客への対応が、まず優先されるのではないかと。なぜなら、地元での支持のないところに持続的観光の発展は期待できないからだ。まず、地域資源の持続的な運用を可能にする「サステナブルツーリズム」の推進を主眼においた長期的、住みやすい地域づくりが確立した上で、「多様なニーズへの対応」が考えられるべきだと思う。</p> <p>② 一次産業の位置づけについて</p> <p>上記理由からも、北海道の伝統的基幹産業である「一次産業」の持続的発展は今後も取り組むべき最優先課題だと思う。今回の「新たな計画」の中では、これらの産業の位置づけが「食」や「食品加工」、あるいは、「バイオマス」などで論じられているが、一次産業の継続に不可欠な後継者不足の深刻化や耕地放棄率について、どのように対応するのが明記されていないように思う。ことに「成長期待産業」の観光が、北海道でどのように展開されるべきかを考えた時、上記のように、一次産業とのコラボレーションこそ、北海道観光の特性をさらに伸張する最大の要因になることから、今後の北海道開発の方向性の中で、直面しているさまざまな危機的状況についての対応や、一次産業の今後の持続的な発展についての具体施策が論じられるべきだと思う。</p> <p>③ 人材育成・教育について</p> <p>上記①②とも関連するが、北海道開発の今後を考えた時、人材育成は外せぬ項目であり最も重要な課題の一つであると思う。この点については、p. 22で触れられているが、ここで記された環境の整備は、勿論必要であるが、同時に一次産業従事者の著しい減少と後継者問題、人口の流失に対する危機感や、それに対する対応策がもっと論じられて良いように思う。また、例えば「食育」ということばで昨今注目を浴びている、「農」「食」「文化」「伝統」などを継承する教育のかたちや手法についても、今後の北海道開発の方向性を考える際に議論されるべきではないかと。無論、国土交通省管轄の今回の「新たな計画」の中で、教育や人材育成についての議論はなじまない部分があるかもしれないが、北海道開発の中核に位置付けられるべきは、やはり一次産業であり、それがあって初めて北海道の持続的開発・発展が可能であると思う。その点からも、ことに一次産業における人材育成・次世代教育についての議論が、項目として挙げられても良いように思う。</p> <p>④ 環境保全に対する具体的取組について</p> <p>環境保全への対応は、(2)の「地球環境時代をリードする・・・」の中で触れられているが、もっと具体的な対応策に踏み込んだ記述が必要ではないかと。例えば、京都議定書が目標として設定したCO2削減の中間報告では、日本の実績は目標値達成までかなりの乖離があることが報道されているが、こうした具体的目標や数値の設定を活用して、北海道がどのように取り組んでいくか明示しないことには、説得力に欠けるように思う。例えば、北海道の将来像を議論する「北海道夢未来懇談会」では、環境保全への取り組みの具体策として、「北海道におけるレンタカーをすべてハイブリッドカーにする」「環境保全への取り組みを示すための、誰もがわかり易い指標を作り、道民への広報・啓蒙活動を具現化する」などの具体案が出されたが、今回の計画書の中でも、ある程度の具体的な指標の設定や目標値の明示、あるいは、具体的取組についての記述が必要ではないかと思う。</p> <p>以上</p>	<p>過去における全国総合開発計画においては「国土の均衡ある発展」に重点が置かれていましたが、近年、地域の個性をいかに生かした中で発展していくかに重点が移ってきているように思われます。</p> <p>北海道は、資料にもあるように地球的に見れば一國と比較しても遜色ない地域資源を有していると思われます。しかしながら、全国一律の価値観や制度では十分魅力を発揮できていないように思われます。農業においても肥沃な大地が存在しながら、経営的に作付けする物がなく、さらには安全な農作物が提供できる環境にありながら取組みが不十分です。また、広い面積ながら道路交通網が十分ではなく、人の移動、流通の面においても遅れをとっています。自然環境との共生、景観の形成といった課題についても全国をリードしていかなくてはならない立場にありながら、生かされていません。</p> <p>グローバル化の中で、北海道の魅力を高め、日本、アジア、さらには世界の宝として位置づけていくためには、北海道スタンダードをしっかりともち、先駆的、実験的取組を含め制度の改正や資本投下を行っていかなくてはならないと思います。</p> <p>拓銀などのマイナス実験ではなく、グローバル社会の明日を見据えた希望ある取組を期待したいと思います。</p>
867		

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
868	<p>1. この計画は、本当に実行可能なのですか？：第六期とありますので、過去の第五期までの計画とそれが実行された実績を対比してください。第五期までの計画と実行された差異を明確にしてください。どうして差異があったのか原因を明確にしてください。それらが第六期計画にどのように反省されているのでしょうか？ここがはっきりしていないと、この計画は「絵に描いた餅」にしか過ぎません。</p> <p>2. この計画は、実行計画なのですか？だれが、いつまでに、なにを、どのように、実行するのかが、まったくわかりません。あるいは、単なる計画の考えなのですか？</p> <p>3. 計画に対し実行された課題は、どうやって計測あるいはモニターするのですか？これがないと、単なるお話にしか過ぎません。</p> <p>4. ご指摘のとおり、北海道はデンマークとほぼ同じ規模です。おりしも、道州制が成立します。一国と考え、たとえば、ロシアとの交流の方法を今の数年以内に十倍くらいにすべきです。</p> <p>5. 観光でも移住でも、バラバラに推進するのではなく、官民学がいっしょになって推進すべきです。たとえば「北海道スーパー・パスポート」の発行とそのメリットを享受できるようなもの。</p> <p>6. 開発はやめて自然環境保護へ。</p> <p>7. お役所の形式的にパブリックコメントを集めるだけだったら、もうやめたほうがいいですよ。ほんとうにやる気があるのですか？</p> <p>以上</p>	
869	<p>バイオ、先端技術の誘致には長年の時間をかけてきているがどれだけ雇用を創出したか疑問。</p> <p>現在ある自動車関連企業をさらに拡大し、完成車の製造まで北海道内で行う施策を具体的に記述しその施策の実行を望む。</p>	<p>北海道は、人口減少が如実に表れているが、近年の温暖化議論を踏まえると、北海道の50年先を展望した場合、快適な生活環境地域へ移行することが想定され、本州から多くの人口流入が考えられる。</p> <p>そのため、今から人口減の歯止めの施策として、自動車産業（完成車の製造）の誘致を行うべきと思う。そうすることによって、関連企業の進出など波及効果が莫大で、多くの雇用が創出されると共に道内の生産高があがり消費が増大し域債収支が改善される。また、企業活動や観光などが十分行える社会資本の整備が必要となり、今以上快適な生活環境が出来ると思う。</p> <p>北海道の50年先を見据え、本州からの人口流入を想定した素晴らしい北海道を築いておく必要があると思う。さらに、社会資本の整備が進むと本州からの人口流入も容易に実現でき、日本の重要な都市としての位置づけがされる。</p>
870	<p>北海道を安定的な日本の食料基地としていくことは、北海道にとって重要な施策のひとつと考えます。それに付随して、雄大な景観形成にも繋がるものと考えます。</p>	<p>地域特性に応じ、多種多様な作物が生産され、それに付随して加工産業が生まれ、また、食文化が生まれます。</p> <p>それとともに、道外にはない雄大でのどかな景観形成が図られ、観光などの交流人口の増大に繋がるものと思われま。</p>
871	<p>変化の激しい最近の国内外の情勢の中、時代に則した新たな計画の方向性を見出すことは北海道の特色を生かした発展をするためには大変重要と考えます。</p> <p>これからの北海道の発展には、官民が連携していくことが重要になると思いますので、NPO等との連携に開発局の強いリーダーシップをお願いいたします。</p>	<p>当NPOは、平取町にて少子高齢化対策として主に本州都市圏の家族を対象に〔北海道の自然環境の中で子供の大切な時期を育ててみませんか〕とHPで3年前より活動し東京、四国等より14名の家族が移住することができましたが、本年度より「北海道親子留学支援センター」開設に向けて活動しております。</p>
872	<p>グローバル的に考えて、環境、食、エネルギーは誰の目にも21世紀大事な問題なので、この取りまとめの通りだと思ふ。</p> <p>ただ、環境問題は人それぞれ価値観が違うと思う。</p> <p>私の会社の環境テーマは「人間が生きる為の地球・保全と開発・地球にやさしい自然環境 その調和を私たちは考えます」となっています。</p> <p>各論申して申し訳ありませんが、今21世紀になって経済をも考えて、取り返しのつかない開発はまずいが取り戻せる一時的な環境破壊は経済との調和を図るのが大事だと思います。ヨーロッパの牧歌的な農村風景がその良い例だと思います。</p> <p>環境、食、エネルギー(バイオ)</p> <p>北海道をもっと一大拠点にして、風景を観光産業が使う素晴らしい未来がある事でしょう。</p>	
873	<p>今回北海道総合開発計画中間取りまとめを読んで、近年、韓国中国をはじめとするアジア諸国からの観光客が増加しているが受け入れ態勢が十分でないと感じられている。その他にも治安、マナーの問題に対しても取り組んでいく必要があると考える。</p>	<p>日本の文化と他国の文化、生活には違いがある。それにより数年前の小樽でのロシア人の入浴問題や、個人的ではあるがホテルの温泉で私物を盗まれたことがあり嫌な思いもした。また大声で普通に話していたり、買い物の精算をしながら商品を袋から取り出し食べているところも見かけたことがある。最近では窃盗団による盗難などの被害もよくニュースで報道もされる。これらによって反日感情がうまれるのではないだろうか。</p> <p>対策として、入国前に日本についての基本的なマナーなどが記載されたパンフレットを配ったり、入国の玄関でもある飛行場で何らかの指導をするなど、日本の最低限のマナーを理解してもらえようように努力しなければならない。北海道をより豊かにするためにはこの恵まれた観光地をどう利用してもらおうか、道民のひととの摩擦のない交流基盤をどうつくっていくかが、これからの北海道のグローバル化の上で必要なことだと思う。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
874	<p>私は現在の行政方法とは全く違った視点から自分の考えを申し上げたいと思います。 小泉さんは東京が良くなれば日本は良くなるというその通り地方が気力を無くした。阿部さんは地方の元気を取り戻さねばと言っていてこれから立ち向かおうとしてくれている。 だが、国は借金を減らさねばならないので地方にお金を回すことにはならないだろうと思う。そこで、私は地方が自分の力で元気になるように方法を与えてやることだと思います。 北海道は全国一の豊富な自然資源がある。その資源をエネルギーの創出に活用させることだと思います。「水」「風」「バイオマス材料」を地方住民の知恵の限り利用させたら良いと思います。 まず、水で小水力発電を行いエネルギー生産をさせます。道税、川水使用料を取らず自由に使える様にしてそのエネルギーを売れるようにするのです。その収益で集落自治の資産を生み出させる。そうして、各集落の事業を統括して行う仕事を地方自治体に自家発電事業として認可し、そこで自立財源を作ってもらおう。「風」も同じ手法を用いるのです。バイオの関係についてはまず生ゴミを可能な限り飼料に利用してもらい家畜の糞尿は全部人糞尿と共にメタン材料としてエネルギー発生に利用し、その廃液「液肥」は土地に返して全量飼料の生産に用いる。そのリサイクルを完全に実施してほしい。のエネルギーも自治体が統括するという方法で地方の活力をつけてやってほしいと思います。 そこで、今回の計画で小水力発電を手始めにモデル的な実施を行ってほしいと思います。 私の部落は昭和一六年に自家発電事業を起こし点在した溪谷を持っておりますので考えてみてほしいと思います。エネルギーの統括事業は小さな町では無理だと思いますので町村合併の推進に役立つものと思います。 私は、昭和二六年富良野町議員になって以来農業員や市議会議員を務め道営土地改良事業既成会等で地域の事業を思い考え走り通して九〇歳になってしまいました。その間、数多く重ねさせていただきながら土地改良に新しい工法を入れてもらったり、畑かん事業では地域の将来の農業経営像を申し上げ御願いを重ねて年間通水を戴いたものですが今回この自然エネルギー創出事業を道開発の手で成功させていただきたく願うものであります。 全国一の豊富なバイオマスと(財)地球環境産業技術研究機構で完成したR I T E菌を地方自治体が利用し大きな成果が上がりますようご協力願いたいと思います。</p>	
875	<ol style="list-style-type: none"> 1. ビジョン提案型計画への転換を 2. ワイズユース立国のビジョン提示を 3. 環境首都構想のモデル地区形成を 4. 北海道型居住政策の推進を 5. 林業地域活性化方策の強化を 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ビジョン提案型計画への転換について 21世紀の国土計画は、高度経済成長の延長線上に立った計画ではなく、新しい視点に立った計画づくり(バックキャスト型)が求められています。 第I章で大転換が必要と触れながら、第II章で第6期計画の点検・評価が重く扱われていることと、第III章の方向性に具体的な記述がやや少ないと感じられるため、これまでの延長上にある計画との印象を受けました。 第II章は第III章(補強が必要)と入れ替え、施策の達成目標まで付加することができれば、これまでの計画との違いがより明確になると考えます。 2. ワイズユース立国のビジョン提案について 北海道への公共投資を削減しようとする動きに対しては、北海道がわが国のみならず東アジア地域を中心とした諸外国への国際的な貢献を果たすためのビジョンを示し、それを達成するために必要不可欠な投資であることを示す必要があります。 北海道の食は重要ですが、わが国全体の需要を賅うにも不十分であり、質を売り物にして国際貢献をうたうことにやや背伸び感があります。ブームの観光も他が追従できない本物でなければ長続きしない心配があります。 北海道の良さは、自然が美しく、計画的な農地開発や都市づくり、基盤作りが融合し、環境に優しい循環関係を築いていることにあります。その美しい循環関係に磨きをかけ地球環境の改善や食料・エネルギー環境の緩和に寄与するようになればなりません。 その仕組み・関係全体が、北方アジア地域の範となるようにすべきであると考えます。 今年の北海道都市地域学会で「ダーウインジレンマ」が話題となりました(内容は省略)。大国の論理に勝てないと嘆くのではなく、自らが規範となる賢国となることを目指すべきであり、北海道がその最先端を走ることをトータルビジョンとして掲げてはいかがでしょうか。 3. 環境首都構想のモデル地区形成について さらにそのモデル事業として、道内各地域で地域経済循環型環境政策の展開を競わせ、優秀な取り組みを実践し、更なる展開計画をもつ地域を複数年に渡って環境首都として指定し、ソフト・ハードの施策を集中的に投入していく施策を導入することを提案します。 環境首都構想そのものはピンポイントの重点投資策に見えるかもしれませんが、例えば、ブームの知床に入る観光客を制限し、近くの斜里・網走だけではなく、釧路を滞在の拠点にしてその間をDMVで結ぶなど、より広域、北海道全域に展開する核となる施策の提案を期待することができます。 そのように考えることによって、道東と道央を結ぶミッシングリンク整備以後の新たな基盤整備の可能性が生まれるものと期待します。 4. 北海道型居住政策の推進について 5pで冬季集住のことに触れられたことを高く評価したいと考えます。 過疎化した農村を維持し、環境を保全していくために住宅政策を連動させる好例だと考えます。 低密度居住の北海道では、冬季集住施策の展開を全国に先駆けて実践するべきであり、その実現をはかるための制度拡充や規制緩和策の導入が望まれます。 空きが目立つ公営住宅を活用した季節利用、一部建て替えに際して、共用の食事空間を補助対象に組み込んで夏の間観光客用への貸与を認めるなど、「ワイズユース」の概念を積極的に取り込むことを望みます。 北海道の居住政策では積雪寒冷地であるがゆえに「室温」の保持が明記され、それが全国的な高気密・高断熱住宅の普及に役立ちました。北海道発の試みが全国スタンダードとなるきっかけとなることを期待します。 5. 林業地域活性化方策の強化について 林業面についてはあちこちに書かれているようですが、実際の振興策や内容が伴っていないように感じます。 笹などの林産資源や間伐材残渣資源のバイオマスエネルギー活用、教育現場での実践など、積極的な施策展開を望みます。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
876	<p>未来のエネルギー開発のために、メタンハイドレートの調査・研究に力を入れるべきだと思います。</p>	<p>近年、地球の温暖化が進み、北見の大雪や佐呂間の竜巻など様々な異常気象が起きていますが、その要因に二酸化炭素の増加とメタンハイドレートのブローアウトが上げられると思います。世界最大の埋蔵量を誇る日本近海。メタンハイドレートをエネルギーとして利用できれば地球温暖化対策になるのではと思います。その研究の場としてオホーツク海が適切なのでは、と思います。近くにエネルギー教育・地域拠点大学である北見工業大学があることと、他に類を見ない流氷の接岸地であるからです。メタンハイドレートの大気中への放出を防ぐ役割を流氷が担ってくれるのではないのでしょうか。北海道から全世界に先駆けた、新エネルギーの実現化を提案致します。</p>
877	<p>1. はじめに 私たちNPO法人ノーザンロード・カー・イベント倶楽部は、カーイベントを通じた町づくりと青少年健全育成を活動目標とした団体です。 今年の7月に北防波堤ドームの開設100年を記念して全国のクラシックカー愛好者に呼びかけて北防波堤ドームを会場にイベントを開催しました。 初めてのイベントにもかかわらず、地元北海道をはじめ東京、静岡、名古屋、岡山からのクラシックカーオーナーの参加をいただきました。 「北防波堤ドームの美しいローマ形式の支柱と岸壁に横付けされた東日本海フェリーの美しい彩色がクラシックカー等100台に大変マッチして素晴らしいイベントでした」と実行委員会最高顧問の黒澤元治氏とのM-T-E-C(無限)熊倉淳一監督からお褒めをいただき大変うれしく思った次第です。 イベントには、地元北海道をはじめ東京、静岡、名古屋、岡山からのクラシックカーオーナーの参加をいただきました。そうした方々の意見の中に北海道総合開発計画へ反映したらよろしいかと思うべき提案がありましたので、当クラブの意見を含めて述べたいと思います。</p> <p>2. 都会と地方都市を結ぶイベント 意見1 (クラシックカーオーナーの意見から) 稚内は遠すぎて車のイベントには不利なようだが、例えば、フェリーをチャーターして直接現地に乗り込んで、フェリーターミナルの稚内港を拠点として、自分の車でじっくりと宗谷圏の観光をしたいとの意見がありました。 例えば、一例として函館、小樽、稚内で連動した車のイベントを企画し、大阪、名古屋、東京などで参加者を募集して、多忙な都会人が、飛行機や鉄道などの利用も含め、このイベントに参加しやすい体制を整備していくことなどを発想すれば、実現のためには、利用する人たちの多様なニーズに応えるべき多様なサービスを提供できる環境の整備が必要で、港湾施設の充実・道路交通の充実・航空輸送の充実・そしてなによりも観光する人たちへ深い旅情や感動を伝えることのできる地元の豊かな文化と伝統を創造することが大切であると考えます。</p> <p>意見2 (イベント助言関係者の意見) 本会最高顧問の黒澤元治氏やM-T-E-C(無限)の熊倉淳一監督からレーシングカーのデモンストレーションをする場合の意見をお聞きしたときに「時速300キロまで出さないと、平坦なロードを走行する必要があり、安全確保のためにもロードの清掃等管理された場所が必要である」とのお話でした。 モータースポーツの試走施設も含めた少し変わった道の駅を併設しモータースポーツの各種のイベントを開催できたら素晴らしいと思いました。</p> <p>意見3 地元の意見 北海道の冬季の過酷ともいえる生活は道路が生命線といっても過言ではなく、危険が常にそばに寄り添っていて、いっても加害者になったり被害者になる危機がそこにあります。 又、象徴的に地吹雪、なだれ、凍結した路面、除雪作業に従事することそのものが危険なところに身を置いていることになると思うのです。宗谷地方の場合、国道や道道があり、吹雪の中除雪作業をしている車輛が故障して止まった場合、作業員は凍死すら覚悟しなければなりません。 国道、道道、市道でも全てが生活道路であり、除雪の雪が道路の隅に積まれ、大変危険な状態が毎年続いています。逼迫した地方自治財政事情が雪で閉ざされた市民生活を暗いものにしていきます。稚内の国道ではせめて国道40号線と238号の潮見交差点からフェリーターミナル間の除雪はいつもなされ2車線が確保されて欲しいと心より願います。 北海道の道路はその意味では、国が、大型融雪について投資をして、国家として冬除雪対策に真剣に取り組んで住みやすい町づくりを国家施策として応援してもらいたいと思います。</p>	<p>878</p> <p>観光小国である我が国は「ビジットジャパン」キャンペーン等により観光立国を目指す立場を明言しているが、北海道はその国の方針に大きく寄与できる可能性を十分に秘めており、その実現のためにも広域交通ネットワークの更なる充実・整備が必要と考える。</p> <p>北海道は自然・食料等の観光資源には恵まれているが、その一方でよく「資源は一流、サービスは三流」と言われている。サービスにはいろいろな内容が考えられ、観光客、とりわけリピーターを増やすためには、ホスピタリティを向上させることが最重要点であろうが、それとともに観光客を引き寄せる上で重要なのは、やはり広域交通ネットワーク等の構築・整備ではないだろうか。例えば、私の住んでいる小樽に関して言えば、観光地ではあるがまだまだ交通アクセスには改善する余地があり、特に冬場においては札幌～小樽間的高速道路は頻りに通行止めとなり、それに伴い国道がよく渋滞となる。観光客を迎え入れるためには、ホスピタリティなどのソフト面だけではなく、やはり交通網といったハード面での利便性向上も絶対に欠かさない要因である。</p>
879	<p>国土形成計画法により、国土計画は「国際交流圏域」と「生活圏域」の2層、いわゆる2層の広域圏から成る計画体系に再編されました。国際交流圏域では欧州一国に相当する人口・経済規模をもつとされています。 しかし、その経済規模は圏域によって大きな差があり、単純な大きさの比較から見れば、「関東ブロックの一人勝ち」という未来がもう見える、というのはあまりに穿った見方でしょうか。 5期にわたる全国総合開発計画(全総)では、概ね大都市への一極集中を避け、如何に地方の衰退を食い止めるか、という方向性が貫かれていたと総います。そしてその方向性自体は、私は正しかったと思います。 21世紀の新しい地方の姿を考えると、特に北海道単独では大都市圏、関東ブロックに太刀打ちできない、グローバルな市場で生き残ることができないことは言うまでもありません。そのときに、例えば隣接する東北ブロック(この地域と北海道は歴史的にも深いつながりがあります)と北海道ブロックを一体的に捉え、連携する戦略を描く、というのは夢物語にすぎないのでしょうか。もしそういったビジョンが描けるのなら、観光一つとってみても(例えば現在、新しい活動の萌芽がみられるシーニックバイウェイ)、その新しい在り方が考えられると思うのです。</p>	<p>879</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
880	北海道は今後、食料基地となるべき北海道づくりをめざす必要があるのではないかと。	安全・安心な食料は、消費者が求める最も重要な条件であり、北海道はその条件を満たす農作物をつくることのできる地域だと考える。中間とりまとめにあるように、冷涼な気候を活かしたクリーン農業の確立及び北海道ブランドの確立は、今後の北海道農業の興隆に寄与するポイントとなるため、早急に進めていただきたい。 特に道北地方は、米を中心に多種多様な農作物を作付けしており、寒暖の差が大きい気候条件を活かした米づくり、野菜づくりを行っている。他地域においても気候特性や田畑の特性を活かした農作物づくりが進められているが、さらに適地適作の農産物づくりを、本計画のもと着実に進められる環境整備を望むものである。 また、周知のとおり日本の食料自給率は先進国の中でも突出して低く、食料の大半は外国からの輸入に頼っている。その日本が農産物の輸出に転換するためには、まず北海道が食料基地としてしっかりとした基盤整備を進めていく必要があると考える。食料自給率という観点で考えると北海道の自給率はカロリーベースで100%を優に超えて200%に近い数値と言われる。つまり、道民が食べきれないほど生産しており、その余剰分は道外に移出されていることを見ると、日本全体から見ても北海道の食料産業は重要であると考えられる。
	暮らしのベースとなる道路網の整備は、地域住民の合意形成が図られたうえで、計画的に進めるべき。	救急医療や産業振興、観光振興のうえで幹線道路や高速道路の整備がもたらす効果は極めて大きく、特に医療の空白地帯になりつつある道北地方にとっての道路整備は、命や暮らしを守るための役割が大きい。 これらの整備は、費用対効果やコスト削減ばかりが先行しているように感じられるが、地域格差が出ないことを基本に社会資本の整備については積極的に推進していただきたい。
881	食料供給力の強化について供給先に北海道以外の地域を示すだけでは無く、北海道内への供給という視点が重要であり、地産地消の推進を述べる必要があるのではないのでしょうか？	北海道はこれまでも食料の供給基地としての役割を果たし、農業の振興、規模拡大化に取り組んで来ました。その一方で、供給への偏重から地域に対する食料・農業の寄与が薄くなっているようにも思われます。この傾向は農村地域で特にみられ、自立的安定的な経済の実現にむけていく上でも、北海道内での地産地消のシステムが必要なのではないのでしょうか？また食料・農業は観光や健康との連動の可能性もあります。以上のような理由から食料について、地産地消のシステムを作って行く事が必要だと考えます。
882	北海道の宝は空気に水と食物(野菜・果樹・魚介類)と自然(四季・山・丘・海・湖・川)だと考えています。大雪山連峰を筆頭に多くの山々に降る雨と雪は命の水を湛えてくれている。その水資源を活用(本州や諸外国に飲料水の供給)する事業。農業(田畑)については、後継者問題等も考慮し、営農し易く、低コストを目指し安全な食物を供給できる地域となるよう基盤整備の見直しや、大型営農機械の移動に支障の来さない農道整備事業や北海道をネットワーク化した産業基幹道路の拡張。木の温もりは多くの人が感じ、触れると安心感が生まれるものです。その木を育てるには人と一緒に年月が必要です。山の環境整備や、山に限らず荒廃した平地や丘に、街の中にだって植樹をして、将来の子供達への財産として、又、大気汚染防止にも役立たせ、大自然の美しさと人口的に造った環境の美しさを持つ北海道、安全で安心な北海道として国内外から認められる北海道開発が必要です。	
883	国も地方も財政が厳しい現状において、限られた財源・資源を効果的に活用するため、投資の重点化を進めることに対し理解はいたしますが、国の財政再建の名の下、これ以上の一方的な北海道開発予算の削減や開発局の規模縮小は、北海道開発の十分な展開に支障をきたしかねないと危惧しております。	広大な面積を有し、積雪寒冷地である北海道においては、都府県と比較しても、もともとの社会資本整備率が低く、高規格道路の整備や冬期交通ネットワークの信頼性向上、産業立地基盤の強化、多様な災害・事故に対応する危機管理体制の強化など、種々の広域的課題の解決が未だ十分とは言えない状況にあることから、今後も北海道開発を規模縮小することなく、国(北海道開発局等)・道・市町村・地域住民等が密接に連携しながら、道路・港湾等の社会資本整備をはじめ、より一層の事業展開を進めていく必要があると考えます。 本町においても、自動車交通ネットワーク確立による地域産業・経済発展等のための北海道横断自動車道(余市～黒松内間)及び余市環状道路や、観光シーズン・冬期を含めた交通の安全性向上のための国道229号梅川トンネル改修をはじめとする社会資本の整備は、町の重点施策として捉えております。また、これら事業の早期着手について、かねてより北海道開発局(小樽開発建設部)等に要望もしているところであり、このような広域ネットワークの確立等の必要性に対する認識、並びに取組は他の道内市町村においても同様であると考えております。
884	子供が減ってからの対策でなく増えるような対策が必要。 ・これからの北海道を担う子供達の教育水準の向上の為、教育に格差が生まれないようにする為、公共投資は物だけでなく人に対しても一定期間は国が投資すべきでないか。(幼稚園、保育園、学校等) ・公共投資の縮減にともない企業の縮小、倒産、新しい雇用の場が少ない北海道の失業率はより一層進み人も都市部へ移動してしまう。	全体的に個人所得が減る中、民間経営の教育施設は運営費に限界ある、国の支援はあるが教育費に対して負担が多い。 ・あたらしい支援、試みははたくさんあるがなかなか企業の発展に結びついていない。
	・たとえば北海道全体が姉妹州である、アルパタータ州のロッキー山脈の麓にあるナショナルパークのような広域な観光地域であると思う、しかし、交通網がその環境をいかしきれていない。	・高速ネットワークが全ての都市間に結ばれていない。結ばれることにより代表的な地域以外に足を延ばす可能性も生まれる。 ・すべての一般道路ではないが現在の車の規格に合わなくなっている道路があるように思う。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
885	北海道開発局発注工事は基本的には道内本社の企業に発注する。	特殊な案件を除き、殆どは道内本社の企業で対応できるのではないのでしょうか。道内企業を育成し、少しでも多くの資金を道内で循環させることで、魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくりの実現に近づける。そして、それらは間接的に観光地の創出、少子化問題にプラスに作用すると考えます。
	子育てをしやすく、低所得でも生活がしていける環境の確立。	今後高齢となっていく、団塊の世代の方々や低所得者が、快適に生活が出来る環境を確立する事で、間接的な子育ての支援、道内人口の増加を図る。
	北海道の地形を最大限に利用し、水力発電を増やす。	エネルギー問題の解決と、クリーンなエネルギーを利用し、環境問題に貢献する。
	国内自給率が低いタンパク源（海産物・肉類）の生産性向上への取り組みに重点を置く 将来を見据えた、北海道特産物の開発への取り組みを行う。	世界的な食料・エネルギー等の獲得競争という現実をふまえ、国内での安定した食料の供給、さらには輸出による外貨の獲得を目指す。
	現在の道路の機能を向上させる（拡幅・車線増・視界の改善・雪対策）	道路の機能を向上させる事で、安全性を確保するとともに、多少の高速化を図ることで、高速道路だけに頼らず、都市間の移動時間を短縮させ、観光地としての魅力・物流・生活環境を向上させる。
	水と空気、土を守る取り組みを行って欲しい。	人々が生きていくうえで必要な水、空気、土の汚染による人体への影響が心配されます。 農薬その他の薬品による土壌、水の汚染を無くし、安全な食料、水のある北海道を維持する。
886	道路の弾力的な利用 最高速度を高速150km/h、一般80km/h（夏期）	本州と比べ堆雪幅を持っているため、夏は広く感じる道路を一部改修することで規制も緩和し、独自の速度規制を持つことが可能ではないか。（冬は減速規制で） 国産車の性能で要求基準が高くなり、北海道仕様が国際的な魅力となり、競争力を持つことが可能となるのではないか。（アウトバーンをイメージ） 観光としても、移動時間が早く個人ユーザーでは北海道でぶっ飛ばしてみたい人は、更にぶっ飛ばせる。 北海道仕様の車の味付けは、国内の市場も刺激できると思う。（北海道で運転する際の+αのための免許制度もいいのでは） （※「開発」はハードのみならず、規制の先駆でも良いのではないか）
887	過疎地と都会を結び都会の中の田舎として安心して暮せる地域づくりには、高規格道路などの高速道路網の整備が重要である。過疎地の脱却にも繋がる可能性があるため都市と田舎を結ぶ高速道路網整備の記述を要望する。	・北海道は広大な土地を有していることを深く理解する必要がある。 ・北海道は、国際的に低い日本の食糧自給率を今後高めるための食糧基地として重要であり国策として再開発を進める必要がある。 ・北海道の過疎地、とりわけ日本海に面した道南地域の市町村は都市との距離が縮まらず過疎化がどんどん進んでいる。また、当該地域は同時に少子高齢化も深刻な状態である。都市との距離を縮める高速道路が過疎地を救う生活基盤整備の一番手であると考えます。安心して暮せること（救急救命医療の確保）、都会の生活が身近に感じられること（職場の確保と通勤圏、ショッピング・リジャー圏）により愛着ある田舎に居を構え暮らし生活することができる。そのことにより地域に残る人が増え、さらに少子高齢化対策に多大な効果を発揮するものと思われます。 ・過去に大きな災害があり、また、今後も同規模の災害が発生することも考えられることから、災害に強い地域の基幹道路整備も重要なテーマである。 ・さらに、一次産業のブランド化に繋がる物流（新鮮な状態で運ぶ）、新幹線開業に伴うレンタカー観光が検討されているなど地域の活性化も図られます。このように過疎地が過疎地で生きていくためには高速道路網の整備が重要なテーマでありますので、過疎地と都市が生活・物流・観光などで連携して生きていくためには高速道路網の整備が不可欠であります。
888	① 道路の計画段階から中央分離帯、ガードレール等の安全施設を設置するような、～交通事故防止を取り入れた道路造りを望みます。 ② 冬期間、小樽からニセコ及びキロロリゾートへのアクセスは現行の道路では安心して移動できない、倶知安方面へは高規格道路、キロロ方面へは毛無峠を通らないルートの新設を望みます。	① 国道5号線張碓で今年、対向車線に飛び出す交通死亡事故が発生、直線部でも中央分離帯等の安全施設があれば防ぐことができたと考えられる。 ② 1月、2月の厳冬期にニセコ方面の稲穂峠、キロロ方面の毛無峠はカーブも多く交通事故のリスクがあり、熟年世代では路面がよくなる3月まで待つか(スキー)ということになる、安心して通行できる道路を！

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
889	<p><広域交通ネットワークの構築> 北海道新幹線の建設促進に関しては、①新函館・札幌間の全線フル規格での一日も早い認可・着工と早期完成 ②新青森・新函館間の早期開業 ③新函館・札幌間の新幹線全駅についての駅部調査等の実施 ④公共事業費の重点配分などによる建設財源の確保及び地域負担に対する財源措置の充実・強化 の点について適切な措置を講じていただきたい。</p> <p><多様性のある道内各地域との姿と隣接地域との連携> 北方領土問題の早期解決と隣接地域の復興対策に関しては、これまでの60年間を総括し、その上で領土返還に向けた戦略的環境づくりとしての「未来に希望の持てる」取組への再構築を図ることが必要であり、北方領土問題が未解決という特殊な状態に置かれている隣接地域の疲弊の解消のため、これまでの「地域振興」という視点ではなく、「復興対策」として国の責任のもとでの施策が実施されるよう適切な措置を講じていただきたい。</p>	<p>本会における決議事項であり、新たな計画における取組の方向性と進め方においても特段のご配慮をいただきたい。</p>
890	<p>誠にその通りだと思います。 冷え切った北海道、特に地方部の活力ある発展を望みます。</p>	
891	<p>人口減少・少子高齢化は滝川でも深刻となる問題であり、解決策となる全国に先駆けた活力ある地域社会のモデルを北海道で実現してもらいたい。</p>	<p>滝川では、今後30年で35%の人口が減少する推測をしており、人口における高齢化比率も大きくなると予想され、国と地方が協同した何らかの手段が必要である。 首都圏在住者をターゲットにした長期滞在・二地域居住など交流人口の増大、アジアをターゲットにした観光の拡大、情報発信による地域資源の有効活用による活性化など、人口増加につながる施策を進めてもらいたい。</p>
	<p>近年の自然災害に限らず、人的災害も脅威は拡大しており、安心・安全を確保するための対策は不可欠であるが、ハード事業だけではカバーしきれない部分は多く、官・民が連携したソフト対策が必要である。</p>	<p>治水事業の推進により流域の安全性は向上したが、いまだ高い水準とはいえない。予算が縮小されている状況で、水害の危険性をハード事業ですべてカバーすることは現実的ではなく、減災するうえで何が必要か、国・地方・住民が連携して対策を講じるべきである。 防災情報の共有・伝達体制の整備や危機管理演習など、ハードを活用したソフト対策を進めてもらいたい。 また、安全・安心な水の供給も重要で、農業の推進においても健全な水環境系の保全及び機能向上は必要である。</p>
	<p>広域分散型社会を形成している北海道において、円滑な交通ネットワークの強化は必要であり、幹線道路のアクセス強化及び高規格道路等による高速化は地域の活性化において不可欠である。</p>	<p>広域分散された都市間を結ぶための道路網整備は、生活・物流・交流等において必要不可欠であり、より質を高めた交通ネットワークを構築することにより、地域の優れた資源・特性を有効活用し、これにより北海道の活性化に貢献できるものとする。 また、冬の除雪体制、交通事故対策、交通弱者対策など、ハードとソフトの組み合わせによる道路整備を進めてもらいたい。</p>
	<p>活力あるまちづくりを支えるための、地域の特性や取組を踏まえた施策を進めてもらいたい。</p>	<p>中心市街地の活性化、都市経営コストを抑制したコンパクトなまちづくりについては、滝川でも方向性を模索中であり、まちなか居住や公共施設の集約といった集約型都市を目指した滝川型コンパクトシティの調査・検討を進めている。 活力あるまちづくりを進めていく上で、高齢化対策、自動車社会への対応、地域経済の活性化、生活環境の改善、田園地域の活用、冬季対策、広域的な視点での対応など課題は多く、暮らしやすい地域社会を維持するうえでの施策を進めてもらいたい。</p>
	<p>専門用語の少ない、分かりやすい計画を立ててもらいたい。</p>	<p>これまでの計画では、専門用語が多く役所的な文章構成が多いため、内容が分かりにくい。 取組みの方向性を進める上で、国・地方・住民等の役割を色分けしたなかで、計画をどのように実現していくか、何を求めるかなど、盛り込んでもらいたい。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
892	食料自給率をもっと高める方針を具体的に盛り込んではどうでしょうか。 (欧米の食料自給率のデータなどあればベターですが)	我が国の食料自給率は、先進国の中でも最低レベルという現状を勘案し、具体的な方向性を盛り込むべきと考えます。北海道大学の濱田康行教授の『ポスト小泉の課題』にもあるように、農家所得が低くなかなか新規就農が厳しい現状を鑑み、「もうかる農業」を目指し、また北海道が日本の食料基地として発展していくためには日本の食料自給率を国として高めていくことが必要不可欠ではないでしょうか。
	P24の(エネルギー対策)の記載内容と一次産業及び観光産業との総合的な連携を盛り込んではどうでしょうか。	地域特性である天然ガス資源の豊富さやサハリンに近いという北海道の地理的優位性から、もっと天然ガスを活用した北海道型オリジナルエネルギー供給構想が必要と考えます。ロシア政府の開発取り消しなどサハリン開発には諸問題も出ており、パイプライン構想は別としても日本領土内での独自の開発も必要になるかもしれませんが、北海道の近海に賦存しているメタンハイドレードの資源についても産学官の協同により国として開発すべきではないでしょうか。近年の石油高騰と中東の政情不安を勘案すると、天然ガス自動車や天然ガスコージェネレーションシステムによる熱電併給あるいは、北海道の畑を油田に代える可能性のある農業と連携をしたバイオエタノールやバイオディーゼル燃料の生産供給、水素や自然エネルギーを核としたまちづくりにより新たな産業創出を図りつつ、IT技術を利用し分散型電源やマイクログリッドなどを組み込んだクリーンエネルギーモデルタウンとしての新たな観光振興など、エネルギーと農業及び観光をうまく連携させた北海道型産業コラボレーションを構築させ、明確に「北海道総合開発計画」に位置付けていく必要があると思います。
893	集約型都市構造への転換を図る中で、まちなか交通体系の再生及び安全な冬季交通の確保と広域的な生活圏・経済圏を結ぶ交通ネットワークを確立することが急務であり、結果国内における北海道の位置付けを明確にすることが必要。	人口減少による低密度な土地利用はまちなか交通体系へも影響与え、交通弱者の公共交通の確保は喫緊の課題である一方、北海道の地方圏域ではそれぞれの都市が住機能・都市機能を広域的に補完しております。北海道の町並み形成は国道を幹線とし地方の発展が遂げられ、大小の生活圏が確保されてきた。全総の基に均衡ある発展は途上であるものの、有る程度の基盤整備は成し遂げられたが、全総から国土形成計画へのシフトにより、全国のプロック間では国内外に対する競争が厳しくなる中、今以上に北海道の各圏域におけるポテンシャルを最大限に活かした、北海道スタンダードを総合力で構築する必要が有る。しかし、北海道全体、特に地方圏域では災害時や冬期間の交通確保を含めた道路ネットワークの基盤整備が遅れていますし、全国に比べても供用率が20ポイント遅れている高規格道路は、北海道の自立に向かって観光や日本国の食糧自給率アップなど、北海道産業に不可欠な新たな交通体系の要となります。
894	北海道開発の取り組みの方向性については、施策テーマの重点を大胆に絞り込み、わかりやすく道民にアピールするものとして欲しい。	施策テーマとして第1に「食」関連、第2に「観光」を掲げていることは北海道の重点と軌を一にするもので、道内すべての自治体に関わることのできる、大きな可能性のあるテーマであります。今後更に、国、道の緊密な連携の中で、実効性ある総合戦略の構築を進め、「食」と「観光」については市町村も含めたオール北海道体制を築く呼び水となる打ち出し方を期待したい。
895	都市から農村へ ・高齢化が進む中で、地方の活性化を図るために、農村の遊休地の活用 ・定年退職者を活用し、自給自足型の農業を実施し、余剰生産品を都市住民に提供 ・都市と地方を行き来する生活スタイルの確立を図る	年金が65歳に引き上げられ、その間の対応ができる。 ・食料供給の向上が図れる。生きがいが生まれる。 (対策) ・短期(長期)入所できる公営住宅・教員住宅の他目的使用の法的整備(地方の公営住宅・教員住宅は空家のためリフォーム事業の整備) ・農地法の整備
	市町村道の生活道路の整備	地方都市においては、身近な生活道路が、防塵対策程度の整備水準しかなく、これらの道路整備するための施策が必要。
896	冬でも安心して行き来ができる広域交通ネットワークの整備により、道民生活の安定はもちろん中国や東南アジアの観光客を安定的に受け入れることができるようにすべきと考える。(高速道路の整備にあわせシェルター等の設置を)	冬期間、毎日のおこる通行止めと追突事故、人命と財産の損失はもちろん、経済的損失も大きく全国からみてイメージダウンとなり、移住・定住、企業立地の足かせともなるため。
	広大な北海道は水害による被害額は全国一であり、交通基盤等の代替機能も脆弱なため、産業立地が進まず、経済の自立が遅れている。このためには足腰の整備を推進するため、(仮称)北海道基盤整備5か年計画を策定し、国の戦略的事業として位置付けるべきである。	北海道開発の重要性を明確に位置付けるため。
	食料自給率の大幅な引き上げとそれに対応する北海道の農業生産基盤の強化充実が必要。	近い将来予想される食料不足の対応、国家戦略として必要なため。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
897	具体的な施策について、関係する省庁の法令・制度・施策と十分に調整・連携し、早急に実効性を確保して実施されることが必要である。	現在、農林水産省において、農政改革関連三法が成立しており、力強い農業構造の実現に向けた動きが加速してきている。しかし、生産力の基礎を担う生産者については、担い手を含め、高齢化が進み、後継者不足と相まって、その数を大きく減少させている。(当市において、65歳以上の農業者率は31%、年間の農業者減少率は5%に達しようとしている。)このことから、短期的には上記の様な姿を見通せるものの、中期的には生産力維持はおろか、国内の食糧確保すら困難(FAO~世界穀物在庫急減の予測)になるものと考えられる。このことから、早急に実効性を確保した抜本的対策が求められる。
	農業農村整備事業については、北海道の中でも、畑作地域と、稲作地域ではその地域特性に大きな違いがあることから、地域の実態に合った事業の推進が必要である。	空知・上川を中心とする稲作地域においては、土地改良事業による用排水の整備が行われており、その基幹施設・水路の維持管理は土地改良区が担っているが、末端施設・水路は、地域の農業者が維持管理を行っている。これは、相当量の農村人口が必要であることを意味している。道内の水稲地域は、畑作地域に比べ経営規模が小さいが、都府県に比較してかなり大きくなっており、農村集落も散在的にしか形成されていないことから、今後高齢化や、担い手への農地集積により農村人口の減少が進んだ場合、末端施設・水路の維持管理が困難となり、環境維持はおろか、水稲作付が不可能な地域の出現も想定される。農林水産省では、来年度から農地・水・環境保全向上対策を実施するが、全国一律の基準が設定されており、地域特性が反映されないことから、北海道、さらには水稲地域の実情を踏まえた、きめ細かい施策展開が求められる。
898	低密度広域分散型である北海道では陸路を中心とした輸送は必要不可欠であることから、道路のあり方というよりは、むしろ輸送効率の向上、高効率・低負荷なエンジンの開発、またバイオマス燃料などの普及向上などに、その解決の糸口を求めべきである。	環境負荷の少ない道路施策や交通体系など、交通がもたらす環境負荷軽減を道路のあり方に求めることは、慢性的な交通渋滞がほとんどない北海道においてはあまり現実に対応しているとはいえない。また、特にバイオマス燃料の普及は北海道農業にとって、従来の食糧供給に加えて新たにエネルギー供給といういずれも国の根幹に関わる重要な役割を担うことにもつながり、休耕地による農耕地の荒廃や農業の将来展望の不透明さといった問題に対して、一つの解決への可能性を示唆するものである。
	食糧供給力の強化については、生産者自身の競争力の向上とともに、備蓄期間を経た余剰分については国によるバイオエネルギー原料としての買上などにより全体として一定の所得補償を図るなどして、なるべく生産者のリスクを軽減しながら進めていく必要がある。このことにより休耕地対策や農業の活性化に資するばかりでなく、環境負荷の軽減やエネルギーセキュリティの課題にも対応できることになる。また、もみ殻や稲わらといった非可食部分のエネルギー化の推進も収益性の向上に寄与することから、これらの研究開発も推進すべきである。	食糧供給力の強化を推進するためには、作り手側にとってそれに見合う一定水準以上の収入が絶対条件になる、すなわち絶対的な需要と安定的な価格の確保をどこに求めるかが課題になるが、エネルギー利用との両立がこれに対するこれからの時代に即応した選択肢のひとつであると考えたから。
899	京都議定書を受け、日本もCO2の6%削減が迫られている。化石燃料からの脱皮を図り、CO2の削減を図るためにバイオマスの利用促進のための制度改革、技術開発のための支援等に力を入れるべき。スウェーデンでは牛糞からメタンガスを発生させ、自動車燃料に利用している事例があるなど、北海道でも実現に向け取組み、欧州先進地に追従できる体制を早期に目指すべきと考える。石狩川流域では流域300万人による300万本植樹をめざしているが、自然・環境に対してより道民の関心を高め、更に森林を身近なものに位置づけさせるため、樹木の植栽計画を道民の目線から促進し、大きくはCO2の削減によるオゾンホール破壊の抑制。小さくは阿寒町で森林ツアーとアイヌ料理を交えたツアーやツリーハウス、木登り、ストレスの高まっている世代に森林セラピーを普及させるなどなど直接的森林利用を図り、新たなビジネスにも繋げてほしい。また、スローライフスタイルを促進させ、暖房にもペレットや間伐材、廃材をリサイクルした暖炉、まきストーブ等を普及させてはどうか。煙突のなくなった北海道住宅独特の景観を再現させたい。	
900	ソフト施策を視野に入れた地域との総合的な施策の展開(地域協働プロジェクト)など国・地方が連携、協働した事業を一層図られたい。また、「地域連携会議」の活用についても北海道開発局のみならず、北海道経済産業局、北海道運輸局、北海道総合通信局等の参画について検討を図られたい。	北海道開発の推進のうえで、今後重要性が高まるソフトインフラ施策において、各事業の効果性を一層高めるためには、北海道関連の国の機関や道の機関など横断的な連携が不可欠である。関係行政機関との情報の共有化を図ることによって、より相乗的な事業効果が得られるものと思われる。
901	除雪の負担などの軽減・回避は理解できるが、実際家屋倒壊による事故の発生は回避できない。	人は安全であっても、屋根の積雪により家屋が倒壊した場合、春からの生活や農業・漁業などに支障がでる。冬期集住よりも、年中集住して畑や漁場まで安全に安心して通える居住形態の方が定住性を高めることができるのでは？
	「供用がほぼ倍増し・・・」という表現に関して	そもそもの供用延長が短いのに、それが倍増と書かれても、結局はまだ道内の整備進捗率は4割程度という印象がある。特に遅れているオホーツク地域では、ふるさと銀河線の廃線や石北本線の夜行列車がなくなるなど、都市間交通だけではなく、都市間交通でもモビリティディバイドが拡大していると思う。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
902	<p>都市内における一級河川を物流などに利用する。</p> <p>水害被害の対象は、農作物が多いものと考えます。 河川に整備されている樋門・樋管は、操作人が昼夜関係なく、大雨または台風時に操作しなくてははいけません。 避難勧告が地域に出された場合、操作する人がいなくなり水害は避けられないものと考えます。 そこで、操作する頻度の少ない無動力ゲートを採用することをお勧めします。</p>	<p>上、下流に物流の拠点を作り低床型で幅広の船舶で市内中心部に輸送し、受渡しを設け、軽トラックで市内の配送をおこなえば都市内のトラックによる渋滞や路上駐車を少なくできるのではないのでしょうか。冬期間は市内の渋滞も軽減できるのではないのでしょうか。軽トラックだと燃料消費を押しえられ排気ガスによる地球温暖化の軽減になるのではないのでしょうか。それと、上流に多目的ダムをつくり除雪した雪をため、その水を流量調整用に使用できるのではないのでしょうか。</p> <p>無動力ゲートとは、水位差でゲートが開閉することから、操作人が操作しなくても自動で内水排除を速やかにおこない、また外水を速やかに止めることができ、水害を低減する効果があるのではないかと思います。</p>
903	<p>資料ではわかりにくいですが、集約型の地域づくりの部分でもっと大胆に、北海道全体が集約しなくてはならないとした方がよい。札幌圏以外は、地方の都市も4カ所(旭川、釧路、帯広、函館)もあれば十分で、そこを集中的に開発して、他は自然保護地域、環境保護地域とすべき</p>	<p>維持管理にコストのかかるような開発は、出来ない。 集約された方が、医療福祉、教育、行政コストも少なく済むし、平均的に高度なサービスが可能となる。経済面でも市場が大きくなる分、新規参入もしやすい。資源やエネルギーの利用も効率的となる。</p> <p>資料 ①ゾーニングによる集約化 日本経済新聞社による調査によれば2030年の北海道の人口は464万人と、現在よりも100万人少なくなるという予測が出ています。広い北海道は現在も何事にも非効率であり、他の地域に比べてコスト高となっています。この状態は、住民の生活、企業経営だけでは無く、自治体の運営にも大きく影響しており、将来に渡っても現状のままでは、解決しません。また、資源や環境面においては必要以上の開発やエネルギーの消費につながっています。その状況を踏まえて、解決の方法としてゾーニングを考えました。</p> <p>具体的な地区割りと期待される効果 ●オホーツク・道東圏～自然保護区、野生生物保護区 野生生物や自然の保護地域とし、森林については、平地は将来の木材生産を目的とした育成、その他は保安林として保護する。また、温泉地については、グリーンツーリズムの拠点とする。 ●釧路地区 オホーツクから太平洋岸にかけての漁業の集積地とする。また、二次加工施設を造り、鮮度の求められるものと付加価値の高い商品の2本立てで道内の需要だけでは無く、道外へも移出する。 ●十勝地区 畑作、酪農の集約経営を行い、高品質で価格競争力のある農業を行う。また、漁業同様に、二次加工施設を造り、付加価値を付けた商品を道外、アジアへ移出する。 ●道北～道央地区 北部は、オホーツク・道東圏同様に野生生物や自然の保護区とする。名寄以南は、米作、畑作の大規模経営を行う。また、日本海側から内陸の一部は、防衛施設地域とする。 ●道南・函館地区 函館、ニセコを中心に観光、レジャーの集積地とする。 ●太平洋岸西部地区 室蘭～苫小牧にかけて全道の製造業、加工業等を集約する。雪の少ない地域であり、季節変動を回避できる。海路、空路を利用できることから輸出入の他、営業拠点も含めた地域とする。また、新(自然)エネルギーを利用した、環境共生、自然共生型のモデル工業地帯とする。 ●道央圏 ・札幌地区：商業、教育関係を集約する。 ・恵庭地区：教育、研究施設を集約する。 ・千歳地区：官公庁を集約する。 ●その他居住圏について 札幌、苫小牧から伊達にかけての地域に集約する。その他の地域は、就労用の仮屋、公営住宅を利用する。 ■人口集約のメリット ・マーケットが拡大し商業等の活性化が計れる。新規起業の成功のチャンスが広がる。 ・公共交通(鉄道、地下鉄、バス、)の拡大と採算性の向上が見込める。→自動車渋滞、排気ガス公害、エネルギー、環境への負荷を減らす事が可能。 ・企業の生産、営業コストを下げる事が出来る。 ・高度な医療を受けやすくなる。(地方での高度医療は、限界) ・高度な教育を受けられる。(地方との格差を無くすことが出来る。) ・行政のコストを下げる事が出来る。(総体の公務員数を減らす事無く、経費を抑える。) ・冬期の除雪、交通事故コストの低減が図れる</p> <p>②未来戦略 あくまで北海道単独で持続的に自立できる事が目標です。その場合は、対他の州、国、海外との貿易、競争が発生します。そのためには、北海道としての戦略が必要となります。</p>

番号	(意見)	ご意見 (理由)
		<p>●独自資源を活かした戦略 農水資源（食料）、山林資源（住、環境）の戦略的活用、一元管理（資源局による管理、運用）。～・道内の需要と道外、アジア を含めた道外への移出による外貨獲得。・国内温室効果ガス排出権取引実現により森林資源管理、維持、拡大。</p> <p>●立地条件を活かした戦略 広い土地（産業、防衛関連）と港湾（貿易）、自然（観光）、冷雪（産業、観光、レジャー）の利用。</p> <p>・交通網を中心としたインフラの再整備と廃棄 整備路線～①釧路―十勝―道央～産業用鉄路、道路の整備 ②道北（旭川）―道央～防雪トンネル化～産業用道路の整備 ③札幌―千歳―苫小牧～産業道路、地下鉄の直結（雪対策） ④苫小牧―室蘭～産業用、生活用に道路、鉄路の整備 ⑤函館―ニセコ―札幌（千歳）～観光、レジャー向けに鉄道（新幹線）、道路（高速）の整備 産業用道路、観光用道路の法定速度見直し～郊外―100Km、都市部―60Km～40Km等 高速道建設整備コストの削減</p>
904	<p>『食材供給力の強化と食に関わる産業の高付加価値化・競争力の強化』に関する部分に地球温暖化を絡めた考えなのですが、地球の温暖化の進行が北海道の農林水産業に優位性をもたらすのではないかと思います。</p> <p>過去の北海道の歴史では考えられない農産物の栽培が可能になる事や高級魚等が水揚げされる例も少なくありません。森の木の成長にも良い影響を及ぼすのではないのでしょうか？</p> <p>ですから温暖化がもたらす農水産物の生産や漁獲に対する影響研究が行われ、適格な情報提供がされた時に、産業界も素早く生産構造の変化等に対応する能力の確保が進められ、新たな北海道産品が生まれ、経済活性化につながるのではないのでしょうか。</p> <p>また、北海道の農水産業は、一次、二次加工が中心で、今後大消費地の顧客のニーズに応えうる、三次、四次の加工品を産地で行うような技術や資金の投入が更に北海道、特に地方の活性化につながると思います。</p> <p>それに加えて、大消費地や国外への輸出に関しても釧根地域は物流コストの面で時間も含めてリスクを担います。これは北海道内に於いても地域間格差と言わなければならないほどの影響で、生鮮食料品を扱う地場企業としては致命的なリスクとなります。物流コストの削減や時間短縮のため、社会資本整備による流通システムの再構築の必要性を強く要望します。特に『冬期交通の信頼性向上』に対しては積極的な取り組みを多に期待します。</p> <p>『多様なニーズに対応した多様な森林づくり』に関してですが、北海道開発の進め方のイメージ（1）に書かれております『多様な主体が共に進める北海道開発』がまさに重要であると考えます。国有林・道有林・民有林の維持管理や造林事業は、林野庁予算による企業会計（特別会計）的な歴史背景の中で衰退の一途をたどっていると認識しております。多様な森林づくりには、縦割り行政の弊害を打ち破り、農林水産省は勿論、環境省・国土交通省・北海道や民間機関等々、多様な主体が方向性や予算を含めた中で議論を重ね共に進んで行く事を望みます。まずは木を植え、間伐など適切な管理を行い、正体の北海道の森林を考えたい具体的な歩みを進めてほしいと思います。</p> <p>『安全、安心な国づくり』に於いても地球温暖化による水位上昇に対応する対策が盛り込まれていないと思いますが、ヨーロッパ等では深刻な問題と聞いた事があります。北海道は大丈夫なのでしょう？</p> <p>『金融機能の強化』についてですが、今までの経済構造は中央集金型で、北海道内（特に地方）の民間資金力は極めて弱いものです。「道内の資金を道内の有効な投資に融合」と言われても、本州資本に比べ期待感が薄く感じます。</p> <p>また、良く言われるベンチャー企業等起業家の支援に関してですが、『グローバルな競争力ある自主的な安定経済の実現』という大きな題目に対応しうる内容なのでしょう？</p> <p>私が考える金融機能の強化策を述べるとするならば、まずは、道内外の資金交流や有効投資との結合、磁場企業の事業拡大や多角化・新規事業進出等への支援を優先的に考えるとともに、金融機関過疎地（道内に於ける地方）への金融機能強化策を検討して頂きたいと思います。</p> <p>疲弊した道内地方経済を立て直すために、既存する地場企業への後押しが何より重要ではないのでしょうか？</p>	
905	<p>1. 少子高齢化の全体状況は分かるが、この影響を最も受けている産業が明確ではない、また農業の離農者、漁業の廃業者と新規参入者との関係、また産業別の年齢構成と世代交代状況や経営状況が分かれば、高齢者（特に60才定年を迎える団塊の世代）を中心に据えた新たな生産形態と雇用の場を創出することが可能になる。</p> <p>2. 各産業別従事者人口の推移についても季節別に分析できれば特に建設業の場合、季節労働者の通年雇用が課題となってくるが、冬期間におけるその他の産業との連携を模索する事ができる。</p> <p>1. 北海道を食料基地と位置づけているが、過去に行った減反政策により発生した休耕地との整合性がないように思われます</p> <p>休耕地が有効に活用されているのか、または活用することが食料基地として不可欠となるのか、若しくはその必要がないのか、食料基地と休耕地との関係についての検討が不足している。</p>	<p>(1. 2. をまとめて)</p> <p>人口の減少や少子高齢化は、今後の北海道開発に与える影響が多くなると思います。北海道における農業・漁業の将来像は、全国に先駆け、高齢者が活躍できる生産形態へと転換する必要がある。例えば無理な姿勢を強要する肉体労働を脱却するための機械化への工夫や、建設業の持つ機械力の部分的な利用などを検討し、高齢者の雇用の場を創出すべきと考えるため。</p> <p>1. 食糧基地とするからには、その規模は自ずと大規模になると思われるが、そのためには休耕地の有効活用が不可欠と考えます。基本的には、法的措置により減反政策は取らないことにより休耕地を増やさないことが必要であり、過剰生産が起こらないような施策や、過剰生産となった場合のODA現物支給についても検討する必要がある。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	1. 地震・津波の対策として、耐震岸壁の推進状況は記載されているが、津波対策としての施策についての検討が不足している。	1. 奥尻島の防潮堤や来年度着手される釧路港の津波防護柵など、具体的に取り組んでいる事例や今後、500年周期の津波に対する課題などを検討することが必要である。一般的に地球温暖化が叫ばれており、CO2削減が検討されているが、海面上昇についての調査研究結果が発表されていない。特に港を仕事場とする我々建設業などへの、啓蒙活動となるような検討が必要である
906	1. 種々様々な取組が提案されているが、これらを網羅する核となるキーワードを中心に据えることで、横のつながりが明確になり、より具体的な取組となっていくと考えられます。北海道開発局は、元来3省を統合した機能を持っているので、国策としての食糧基地創出モデルとして、最適な環境を備えていると言えます。一つには、高速道路・港湾整備による物流コストの低減など、具体的な施策の展開を期待するものです。そこで核となるキーワードを「食糧基地北海道」としてはどうか。	1. 昨今顕著となってきた地球環境の悪化、自然災害の規模拡大、世界人口の増加、これらもたらすであろう世界的な食糧危機の構図は誰の目にも明らかである。現在我が国も、食料の多くを海外に依存しており、供給国の自然災害等を想定すると、安定した供給は難しくなる。そこで北海道を日本の食糧基地（国策として※食料自衛隊）と位置づけ、休耕地をも取り込んだ開発を実施し、食糧自給率を現在の40%から70%に引き上げることを次期北海道総合開発計画に描く必要があると考えます。もちろん、大規模農地の創出となるため、過剰生産時の対策として、国の買い上げ（食料安保）等の関与が不可欠となるが、この場合でもバイオ燃料基地を併設する事により解消が図れるし、災害等の緊急時には、ここに集荷された農作物を食料とすることが可能となる。別紙に、各施策のキーワードと具体的な各論を提案する。 ※食料自衛隊：FTAの問題もあるが、食糧基地として供給するためには、輸送コストの効率化、低減化を図るためのインフラ整備が必要となるため自衛隊と同様、国策としての位置づけ
	<p>(別紙)</p> <p>各施策のキーワード</p> <p>クリーン { 1) 景観 (観光、ホスピタリティ、シーニックビュー) 2) HACCP (安全・安心な食料、地域ブランド) 3) リサイクル (間伐材・倒木材の利用、肥培かんがいシステム等) 4) 自然エネルギー (太陽光、風力、地熱、バイオマス、バイオ燃料)</p> <p>グローバル { 1) 防災上の取組 (地震・津波、海面上昇、異常気象) 2) 物流網の整備 (食糧基地としての効率化・生産基地、物流基地、基幹道路、港湾整備、その他共通項目・観光、防災、救急医療) 3) 一次産業の活性化 (安定した食料と木材供給、地方の活性化) 4) 広大な土地利用 (企業誘致、新産業の創出、食料生産基地)</p> <p>核となるキーワード 「食糧基地北海道」・・・全てのキーワードを網羅できる</p> <p>北海道総合計画では「グローバル」ではなく「グローバル」と位置づけた方が各論に入りやすい。グローバルとは、グローバルな視点から地域再生の方向性を探ること</p> <p>各論の提案 * 防災上、また物流上、現有ストックの耐久性を再度見直す必要があると考えます。 → 地球環境の悪化による異常気象や、津波について、現在の想定範囲を見直し、堤防、防波堤や岸壁の補強や嵩上げや、農用地、物流上の基幹道路や港湾機能を検討するための、「現有ストックの耐防災性調査」を実施して頂きたい。(効果例：釧路の津波防護柵設置)</p> <p>* 1次産業と1.5次産業（特に木材加工）、これと2次産業である建設業（雇用従事者多数）などと「食糧基地北海道」との関わりを検討する協議会活動を活性化して頂きたい。</p> <p>* 道東地区の冬場の日照時間と広大な土地を有効利用する方策として、新酪農村に隣接して大規模ビニールハウスによる農作物の栽培を行うことを試験的に実施してはどうか。「バイオマスや太陽光」を利用した室温管理や「肥培かんがいシステム」を利用した土壌改質の両方を有効に活用できる。また、景観的にも北海道らしさを印象づける。→ キーワード要素の大部分が取り込める（高強度ビニールハウスの効果は、釧路丹頂イチゴの80%が実証済み）</p>	
	<p>* 第6期北海道総合開発計画の推進は、北海道の人口増加や農水産物の自給率向上、輸出の増加及び観光開発・振興に多大な成果が見られる。 結果は地域雇用の創出が増進し、地域経済の活性化に十分な役割を果たした。</p> <p>* 第7期北海道総合開発計画の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広がる地域間格差 ・ 北海道特定特別総合開発事業推進費の2007年度終了 ・ 観光開発・推進と社会資本整備 ・ 農水産物の自給率向上 ・ 少子高齢化対策 ・ 安心安全な国土づくり 	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
907	<p>* 総合計画策定の理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広がる地域間格差 北海道は雇用創出力や付加価値向上力の高い、製造業の立地が進んでいない地域である。 ・ 北海道特定特別総合開発事業推進費の2007年度終了 北海道の活性化の芽を育てる予算組みが必要。 ・ 観光開発・推進と社会資本整備 北海道観光は優れた観光資源を有し、国内外から高いニーズの地域です。 がしかし、移動手段に時間を要し、危険個所の整備も遅れている。 点や面の観光をネットワーク化し、産業の活性化を促す、高速道路網や新幹線を含む鉄路などの社会資本整備が緊急に必要です。 ・ 農水産物の自給率向上 日本の食料基地といわれて久しい北海道ですが、北海道の自給率は100%以上ですが、日本全体の自給率はお粗末なものです。 諸外国との格差は驚くべき数値です。これらを是正するためにも、基盤整備や品種改良などを促進する必要があります。 また、農業経営の大規模化や担い手の確保が重要です。 ・ 少子高齢化対策 北海道は広域分散型の地域構造になっていて、人口の減少や高齢化は人口低密度化を促進し、生産や活力が失われる。 一方、教育や福祉・医療などにおいて、都市部との地域格差を増長する。 ・ 安心・安全な国土づくり 北海道は水害・火山災害・地震災害・雪害の多発地域です。地域住民の安心・安全を守るための社会資本整備が必要です。 また、広域分散型の北海道では、緊急医療や食品の輸送などにおいて、首都圏等の消費地や産業集積地から遠いなどのハンディキャップがあり、これらの地域間格差を是正する必要があります。 	
908	<p>函館圏を核とした道南の開発が道央からの遠隔地域の北海道開発の地域作りのモデルケースとなる。道南は歴史的にも早くから拓けたが高速ネットワークなどは他地域から大幅に遅れをとってきました。が、ここに来て新幹線が10年後に函館乗り入れとなり、縦貫自動車道が八雲まで供用され、函館江差自動車道とつながる函館空港への新外環状が着工の目途が付いたことで、10年後は新幹線で来道し空港から道東、道北はもとより海外へ直行のソウル、台湾、ロシアなど世界各国へとつなげる役割も夢ではない。交通ネットワークの形成により、新たな人と物の流れが生まれ、地域の観光のみならず道内や東北圏の経済や国際交流の活性化に大きく貢献する。一方、この地域の国道など幹線道路は60～70年代施工されたもので、構造規格や耐久年数からも大規模な改修が必要であり、特に近年活発な活動をしている北海道駒ヶ岳の火山噴火に対する代替道路の対策が必要と考える。火山噴火が発生すれば、国道5号はもとより今後整備されるであろう縦貫自動車道も巻き込むと予想される。この危機に備え、代替路線として日本海ルート国道の規格アップや改修整備が現状の最重要課題である。本州と北海道の唯一のロードである渡島半島の通行が麻痺することは地域だけでなく道内はもとより本州との流通や観光など広範囲で大きな経済損失や社会問題が発生することとなる。何かあっても揺るぎない代替ルートを確保することが最も重要な施策です。まだまだ、地方の道路は脆弱であり真に必要な幹線道路など社会資本の構築は必要です。特に受益者負担の目的税である道路特定財源は安心安全の為の道路事業に使っていただきたい。</p>	
909	<p>生活圏を支える交通ネットワークの整備という観点から、主要都市間の代替道路の確保は必要だと考えます。</p>	<p>過去に有珠山噴火による国道、高規格道路の分断、野田生川の氾濫による国道5号の分断などにより、函館が陸の孤島になったことがあり、札幌-函館間の交通・物流に支障を来したことがあります。過去の事例、これから起こり得る事態（活火山の活動状況、自然保護等）を考慮しつつ、高規格道路と幹線道路を含めた必要最低限の札幌-道内主要都市間の代替路線の確保・整備は必要であると考えます。</p>
910	<p>北海道開発において私が目標にしたいと思ったスローガンは「必要とされる場所、北海道」というのはどうでしょうか？ 本文を読んでいると、北海道はいろいろな資源や土地、四季があり、それこそもっといろいろな可能性を秘めている場所だと思えます。 同時になくてはならない場所にすることもできると思えます。 風力発電や雪氷冷熱など四季やその土地の特徴を生かしたエネルギーの確保、それによってもっと人を増やすことができるため国外の人の受け入れをもっと積極的にすることによって、地域が活性化になる。そして、いろんなコミュニティーに触れることも発達させることもできますし、観光地として何が必要なのか、外国陣の方々の意見もきけるので、もっと活性化するのではないのでしょうか？ さらに、経済が潤うことによって少子高齢化の解決になると思えます。</p> <p>今、夕張市が経営破綻してしまい、地域の活性化が必要となってきていますが、私が思うに、ニセコのようにもっと国外の方を受け入れ、もう一度活性化させれば、夕張市だけではなく多くの市町村がもりあがり、人口も増えると思えます。土地のある、クリーンエネルギーを発達することによって、もっと多くの人たちの生活を補える北海道だからこそできることだと思えます。</p> <p>北海道は景色・人柄・住み心地、私はとっても好きです。多くの人がそう思っていると信じています。活性化する中で素敵な景色などは壊さないで程度節度・限度をもって開発して欲しいと思っています。</p>	
911	<p>記載のある取組の方向性は、非常に重要なことであり、認識は同じであります。 しかしながら、第一次産業は行政への依存度が高いことから、個々の経営体が企業戦略を持つとともに、産地としての一体的な取組を推進し、自立を促す必要があると考えます。</p>	<p>第一次産業は、生産すればいいという考え方から脱却し、消費者が求める付加価値の高い、また安全で安心な産品を供給していかなければ、産地としての生き残りを図ることができないと考えます。 また、第一次産業が魅力ある産業として発展しなければ、担い手も減少の一途を辿ることになると考えています。</p>
912	<p>今日の我が国及び北海道の繁栄を振り返るとき、北海道総合開発計画の果たしてきた役割は大変大きなものがあると考えております。 一方、今後の日本及び北海道においては、人口減少や少子高齢化などこれまでの社会制度では対応できない新たな状況に突入しており、新たな視点や手法による地域のあり方が求められています。 これらの背景を踏まえ、北海道が今後も自立した地域社会を形成し持続していくためにも、北海道総合開発計画を継続し（名称の変更はあってもいいが）北海道民が安心して暮らしていける地域づくりを期待しています。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
913	北海道の基幹産業である酪農業は、国際的な視点からみれば、まだまだ保護・育成が必要と考えます。 今後、国内の食糧基地としての地位の確立、また、国外との競争に耐える技術・商品開発など、より実効性のあるダイナミックな施策を望みます。	日豪FTA交渉合意など、今後、国際競争の面で、北海道への多大な経済的ダメージが危惧されております。
914	自然災害に強い安全な地域社会を構築する観点から、石狩川水系の治水整備を早期に実施していただきたい。	未整備河川が多く、住民は常に水害の不安にさらされている。
915	地域住民の地域防災への意識向上対策（PR啓蒙を含む）の確率と防災関係機関の情報の連携共有化による住民への危険情報、安全情報の伝達と平常時の情報提供手段の確立を重点的に進めていただきたい。	大きな災害を体験した被災地における住民の防災への認識は強いものであるが、当該地域以外では認識が薄いのが現状としてある。 近年、発生している災害を教訓とした場合、住民の地域防災への意識の向上があって初めて自助・共助が成り立ち公助とのバランスの取れた地域防災力につながるものと考えます。
916	石狩川治水促進期成会会員として特に下記事項について要望いたします。 豊かな自然環境を活かした、北海道観光の統一ブランドの構築と道内各地域の多様な観光地づくりの戦略的な推進。 人々を受け入れやすい開放的風土を活かし、内外の能力ある人々が北海道において研究開発活動を展開し、北海道に住み続けることを希望し選択し得る環境づくりの促進。 防災対策のため、石狩川など重要水系における河川整備、多目的ダムの建設等の根幹的な治水施設整備の推進。 防災関係機関の連携強化による防災情報の共有、充実による迅速かつ円滑な災害対応等の推進。 社会資本ストックの老朽化による維持管理・更新費が増大する見込みの中で、経済社会活動に支障をきずことなく、維持管理・更新の計画的かつ効率的実施。 石狩川水系の主要プロジェクト事業の促進	
917	国、道、石狩川治水促進期成会加盟市町村で、石狩川、石狩川水系及び市町村河川の災害時に備えたハザードマップ、緊急輸送ルート、防災情報等の共有化の取組を更に図り、災害時の住民の安全確保を確かなものとする必要があると考えます。	今後の人口減少・少子高齢化等及び社会情勢の変化により、これから広域分散型社会、地域コミュニティ衰退が更に進行する可能性が高い。 このことから、災害時における行政の役割は今よりもますます重要になってくると予想されることから、災害による石狩川、石狩川水系及び市町村河川を有する市町村で、災害時のネットワークを迅速かつ正確に得て、安全な地域社会の実現を図るため。
918	広域分散型社会の拡大に対応した「新・地域コミュニティの開発」及び次世代を担う「コミュニティ人の育成」	急速な人口減少、少子高齢化により地域を担う次世代のが少なくなることから地域コミュニティ体制は低迷します。それに加え市町村合併により①広域分散型社会の拡大（不便な地域環境）②都市と地方の資金力の格差（自治体の財政力も含む）が起きて、地域環境の崩壊も懸念されます。 上記の課題をクリアするには新しいコミュニティ体制を開発することが必要です。 また、「まちづくりは人づくり」という名言がありますが、モビリティを追求することも重要ですが、それと同時に進行で地域を運営していく「人」も育成することが必要であると考えます。
	石狩川流域の人々が一体となった治水事業	石狩川は上流部での集中豪雨により下流地域は大変な不安を絶えず抱えている。安心して生活していくためにも流域の治水安全度の向上を図るための治水事業を強く求めます。
919	近年の異常気象による集中豪雨により、多大な被害が発生している状況に鑑み、石狩川水系の治水整備を早期に実施して頂きたい。 また、地域振興に寄与されるダム事業等の施設整備を推進して頂きたい。	
	近年の自然災害に限らず、人的災害の脅威も拡大しており、安全・安心を確保するための事業は必要不可欠であるが、ハード事業だけではカバーできない部分は多く、官・民が連携したソフト的な取組も重点的に進めていただきたい。	治水事業の推進により流域の安全性は向上したが、いまだ高い水準とはいえない。予算が縮小されている状況で災害の危険性をハード事業のみでカバーすることは難しく、減災するうえで何が必要か、国・地方・住民が連携して対策を講じる必要がある。 石狩川水系の主要プロジェクト事業の促進、石狩川丘陵堤の早期完成、内水排除施設の整備強化などハード事業の促進とともに、防災情報ネットワークの整備、防災ステーションの設置、防災関連機器の適正配備、危機管理演習の実施などといったソフト事業を効率よく組み合わせた防災対策にも重点をおいていただきたい。 また、安全・安心な水供給も重要であり、上流から下流までを一つの共同体ととらえ、下流部に与える水質の影響などにも配慮しながら、上流部の水源林の保全・育成、中流部の石狩川本流に影響のある河跡湖の水質浄化対策など、健全な水環境系の保全及び機能向上に取り組んでいただきたい。浄化による効果は、生活水として活用する地域住民の健康促進や、クリーン農業の推進などに有効で、付加価値を高めることができる。
920	北海道遺産「石狩川」の魅力を積極的に情報発信し、石狩川流域全体の観光交流促進のための戦略的な広域観光ルートの整備を進めていただきたい。	全国第2位の広い流域を持つ石狩川水系は、環境変化に伴う多種多様な生物の生息・育成が確認され、下流域には解放的な農地景観が広がり、アイヌ文化や開拓史など独自の文化・歴史を有する。また、流域には農業の盛んな地域が多く、有数の食料基地でもある。 石狩川流域には、あまり周知されていない多様な観光資源・地域資源が数多く点在しており、これら地域資源を再発見して、ネットワーク化し、付加価値を高めることにより、小さなまとまりを持った独自の観光ブランドの構築が期待できる。 石狩川治水事業の歴史遺産を活かした石狩川リバーミュージアムといった新しいツーリズムスタイルを確立し、石狩川流域全体の観光振興に結びつけた観光ブランドを構築していくため、官・民が連携・協働したモデル的な事業プログラムを企画・実践していただきたい。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	広域分散型社会を形成する北海道において、人口減少、少子高齢化、脆弱な産業構造により経済動向の改善が進まない状況にある。地域の経済社会を革新し、付加価値の高い競争力ある産業の育成と集積に取り組んでいただきたい。	グローバル化の進展により、国境を越えた経済活動が活発化するなど競争は激しいものになり、市場構造が大きく変化してきているが、地域資源を海外市場に売り込む大きなチャンスでもある。 石狩川流域地域が有する食肉、農産加工品、スウィート食品といった食産業、自然環境や産業遺産などの観光産業、バイオ産業など、豊富な地域資源から絞り込んだ付加価値の高い産業を育成し、地元の経営資源から新しいビジネスを生み出していく内発型の産業振興戦略を進めていただきたい。 そのための基盤整備として、食料供給力強化、産業の高付加価値化・競争力強化、国際水準の観光地づくり、成長期待産業の育成、交通ネットワークの構築、情報発信などを戦略的に促進していただきたい。また、付加価値を高めるための人材育成、技術教育など産学官連携による体制づくりなど、グローバル化に対応した競争に打ち勝つ地域経済のモデル作りに取り組んでいただきたい。
921	食料自給率が40%以下、出生率は1.25と年々減少し、他方高齢化率は20%を超えるなど、我が国は大きな課題に直面している。その打開策として、重点施策を早急に進めていただきたい。	北海道は特性である広大な農地、良質な水資源、豊かな漁場を有する。しかし広大がゆえに全てに明確なビジョン描ききれていない。国への貢献を地方から発信するために、第6期計画を終えようとする今こそ、新たな総合開発計画をハード面のみならずソフト面についても、総合的に人に優しい、自然に優しい、防災に強い北海道を発信すべきと強く訴える。
	北海道らしい自然が期待され自然景観の保全意識が高まっており、次世代に残すべき自然景観は多い。しかし、汚濁が発生した河川の改善が進まないところも多くある。石狩川下流に位置する茨戸川は、生振捷水路工事により本流と離れた延長20km平均幅200mの三日月湖である。美しい自然が残されているが、流れが停滞しアオコ等の発生など環境基準を満たしていない。良好な水環境を創出するため「清流ルネッサンスⅡ行動計画」が進められているが成果が現れるまでには至っていない。このような河川・湖沼は他に多くあり、今後も国は継続的・重点的に施策を進められるべきである。	各種基盤整備の結果、河川の水質確保は進んでいるが十分ではなく、今後においても継続的に国家的課題として施策を進める必要があると考えるため。
922	①<少子高齢化問題のうち、少子化について> 北海道は自然に恵まれ子育て環境は良いと思うし、北海道の人間の多くが北海道が好きで、本州ではなく北海道内で暮らしたいと思っている。しかし、自分が好きな土地(北海道)で暮らしているにも拘わらず、出生率は全国平均よりも低い。このことは将来の地域の存続・活性化、仕事の担い手を考えると、何よりも重大な問題であると思う。道路・新幹線・港湾・文化施設等を建設しても、将来利用する人間が減少しては、それらの見込まれている経済効果も達成できない。 出生率を0.1% (0.01%?) 上げることが出来れば、子供が生まれて創出される経済効果はどの位になるのか、そして費用対効果からどの位の経費を使って施策を実施出来るのか? 人生80年。その間の経済効果となると、かなりの投資をしても大丈夫では? そういう費用対効果論をもっと出さなければ、今の予算配分から抜け出せないのではないか。 個人的には、育児と女性の社会進出の両立を支援する施策、地域コミュニティを再生し地域の子育てネットワークなど、ただ現金を支給するのではなく、サポート体制の充実を望みたい。 中途半端な支援では、「20年続く子育て」に一步踏み出す推進力にはならない。もっと大胆に取り組んで欲しい。	
	②<食糧基地の実現> 各地のブランド戦略が似通っているため、一つ一つのインパクトが弱い。「北海道」ブランドではなく、例えば「釧路」ブランドにするにはどういった戦略が必要なのか。マネジメントのプロが必要ではないか。 また、ブランド確立のためには、他県よりも厳しい品質管理をしてこそ「北海道=食の安全・安心」ということにつながる。北海道の農協・漁協等では、トレーサビリティの推進や固有名称をつけた販売など取組んでいるが、他県でも取組んでいる内容であれば差別化にはならない。 近年は北海道各地でも原料として売るのでなく付加価値をつけるために加工する取り組みが進んでいる。これをもっと推進していく必要がある。	
	③<循環型社会の形成> 食糧基地の推進と連動しクリーンなイメージの確立するためにも、また将来のエネルギー対策、環境対策面からも、北海道の農作物を利用したバイオエネルギー、雪氷冷熱エネルギーなどの研究及び実用化の推進が重要であると思う。現段階では研究途上であるうし、コスト面に課題があるということであるが、これらは民間投資に委ねるのではなく、将来的な視点から国のサポートが不可欠であるとする。現段階で石油よりコストの安い新エネルギーはないであろうから、世界的にもエネルギー対策には国費が投入されているのでは。	
	④<景観を活かした観光> シーニックバイウエイのルートが出来ると、通過で終わるのではなく、ビューポイントではレンタカーから降りて景色を眺めてもらって、また団体バスでは行かないような地域にも足を伸ばしたり・・・、という観光になる。そこで目指すべきは、京都のように「見どころがたくさんあって、1回や2回の旅行では回りきれない。また季節によって景色が全然違うから四季折々の景色を見たい」というようなリピーターを作る工夫(観光戦略)が必要である。「雄大」「綺麗」だけではリピーターにはならない。北海道にはまだまだたくさんシーニックバイウエイがあり、ビューポイントがある。そういったものをもっと情報発信して、リピーターを増やして欲しい。 また、シーニックバイウエイで人の往来が多くなるほど、その「景観」を保全することが重要になってくる。(行き来する人間が多くなると、自然環境が悪化しがち) 今や、全く手付かずで自然を保全することは困難であると思う。うっそうとした雄大な山々の景観を保全するには、一部で枝の管理や下草の管理などどうしても手を掛けないと保てない部分があるかと思う。そういう、手付かずに見えるけれどきちっと手入れして保つことが、シーニックバイウエイを推進する上では出てくるのではないか。観光と環境と一緒に取組まなくてはいけないと思う。 また、環境への配慮から車の乗り入れを禁止することも、その景観を保つには重要な対策であると思う。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<p>⑤<安全でゆとりある生活> 道路特定財源の一般財源化が今しきりに議論されている。しかし、北海道に暮らす人間にとって、道路が一段落する程整備されたとは思えない。日本国民として「ここまでは等しく受けられる(社会資本整備)」というものがあって然るべきであると思う。教育、医療、行政サービス、など。しかし、北海道で暮らしていると、その広大さから、教育も医療も行政サービスも格差が大きい。これらを出るだけスムーズに受けられるようにするのが、北海道の道路の役割である。北海道の道路は、費用対効果だけで論じられるものではないと思う。そこに暮らして、例えば日本の農業を担っているのであれば、その人達に対し、出来るだけ医療サービスを受けやすい整備をする必要がある。費用対効果で整備できないというのは、嫌なら農業やめて費用対効果の高い都市部に住みなさいと言っているようなものである。</p> <p>また、北海道が生き残っていくためには、前述のように食糧基地としてもっと伸びていかなければならないが、そのためにも広い北海道各地から迅速に集荷する体制を作るひつようがあり、そこでも道路整備は欠かせない。大型車輛が、冬期でも峠を安心して通れるような道路にする必要がある。また、コンテナを積んだ車輛が通れる道路の強度・トンネルの大きさ等、整備が必要な部分は数多く残っている。</p>	
	<p>⑥その他 景気回復から取り残されている北海道が立ち直るには、道内各地それぞれの特色を生かして「この地域は何で生き残っていくのか」という「何か」に投資を絞る必要があるのではないかと。釧路であれば、港を核にして道路をつなげ、後背地の酪農や紙パの輸送コストを低減し競争力を付けるなど。また、その酪農ももっと地域性を出していかなければ、単に「北海道ブランド」になってしまっただけでは生き残っていけない。</p> <p>地域に住む人間にとっては、不十分なものは全て整備して欲しい、というのが本音である。しかし、地域の特性、地域熱意と将来性を冷静に分析し投資配分することを、これからの開発建設部に期待したい。(民間でも「アドバイザー、コーディネーター」は、冷静に判断し、多くを切り捨てて、可能性の高い部分に注力するようアドバイスする。そういう役割を担って欲しい。)</p>	
923	<p>人口減少予測をしのぐ農業事業者の激減予測に基盤整備が追いつけていない。将来経営は単純計算で専門的大規模経営(平均約29ha/戸)と予想されるが、現整備水準では維持すら困難で、発展は望めない。労働時間を含めたコスト削減可能な基盤整備がなければ、グローバルな自立安定はない。</p>	<p>H18合併、地区面積11,355ha耕作面積9,974ha、組合員数1,542名(平均60歳)平均耕作6.5ha、低コスト大区画整備済面積1,020ha(整備率8.98%)が概要の土地改良区です。新規就労がないと仮定すれば、50歳未満(20年後70歳未満)343名、戸当29ha(30a区画、n~97ほ場)、と計算され4.5倍の規模拡大となる、基盤整備レベルの向上がなければ、放棄地発生は回避できない。経営状況は現状維持が一杯で、価格下落等の加速要素が心配される、新規経営投資が制限される中、整備は情勢変化に遅れている。</p>
924	<p>リタイア組若しくはIターン等の第一次産業の就労環境の整備</p>	<p>団塊の世代若しくは農業等に憧れ思っている人を耕作放棄地などに就労させて農地の保全と将来の農業経営者の芽が出るように支援の企画立案があっても良いのではないかと。北海道の大規模経営に併行して、小さな経営者のグループを形成し、時には大規模経営の労働力として、時には大規模経営者の施設を借りるなどして共にタイプの違う経営基盤を持続できれば良い。</p> <p>(例えリタイア組の就労でも親族の関わりがあれば、そこから農業の良さが具体的に伝わり、わずかでも後に繋がるなら日本の食糧自給に貢献できる)</p>
925	<p>安全・安心な農水産物生産の取り組みが記載されておりますが、この農水産物を消費する立場で、次期計画では、食育についての観点からも触れるべきではないのでしょうか。</p>	<p>本道の農水産業は、安全・高品質をテーマに生産に取り組むということ掲げているが、同時に、域内循環も視野に入れるべきと考える。道内の消費拡大なくして、安心・高品質な北海道ブランドづくりの達成はありえない。地場産品を積極的に消費し、道産物の信頼度を高めることが重要である。</p> <p>そのためには、次世代の消費を担う青少年やその親を対象とし、食に関わる高付加価値化の取組の一環として「食育」という視点での議論も必要と考える。</p>
926	<p>①「多様な自然環境を有する本来の川の姿を戻す川づくり」及び「自然環境との調和に配慮した農業農村整備事業」とそれぞれ記載されているが、これらがもう少し一体となった表現とはならないのか。</p> <p>②「北海道らしい個性的な景観」と記載されているが、具体的にどのような景観をイメージしているのか。</p>	<p>①治水については、農業での水害と深く関係し、そのための灌漑排水整備など農業基盤整備に取り組まれてきたことと思う。石狩川などは、下流域はほとんど農業地域であり、「自然環境を有する川づくり」とうたわれているが、「自然と調和した農村整備」と重なるところがあるように思う。河川環境について触れるのであれば、農村の自然環境のあり方と十分リンクした形で考えてほしい。</p> <p>②わが町も美しいまちづくりをテーマに景観形成に積極的に取り組んでいるところだが、国が考えている北海道らしい景観について具体的なイメージが無いと、自治体としては同調しにくいところがある。</p>
927	<p>「多様な交流人口を増大させる活性化施策」と記載されているが、この表現は、この部分でしか見られない。他の分野でも十分考慮しなければならないことではないか。</p>	<p>交流人口の増大は、田園コミュニティに限った課題ではない。住環境や住文化の創造も重要ではあるが、北海道開発で最も重要となっている交通体系の整備なども重要であり、首都圏等との交通アクセスの利便性の向上が図られることにより、「行きやすい・来やすい北海道」のイメージが定着し、交流人口の増大が図られる。</p> <p>また、道では、首都圏等の団塊の世代を対象にした移住促進の取組が進められているが、短期・長期を問わず北海道で生活することを考えている方々は「農的な暮らし」をイメージしている方が多く、当然、農業施策でも「交流人口の増大」を意識することが必要である。</p>
928	<p>「根幹的な治水等の整備」と記載されているが、根幹とは主要河川を指すのか。この表現では、支流河川に対するとこが見えない。「具体的取組イメージ」のP5の表現は、特にこのように感じる。</p> <p>また、「具体的取組イメージ」のP5の表現で「多目的ダム建設等」とあるが、支流のダムも意識しての記載であるのか不明。</p> <p>総じて「流域も含め」といった表現がほしいところである。</p>	<p>根幹的な防災も大切ではあるが、主要河川の整備によって下流域や支流でそのしわ寄せのような災害が起きないように考えた施策の構築や、流域もケアした防災対策をしっかりとうたうことが必要と考える。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
929	<p>俗に言う「横文字」があまりに多用され過ぎていて、読んでいて理解が困難である。</p> <p>また、日本語に置き換えることが適切と思われるものもある。(あえて横文字を使わなくても良いと思われる。)</p> <p>例) 全体 モビリティ・グローバル・イニシアティブ P15 社会資本ストック、既存ストック P19 カロリーベースの自給率 P25 冬季バリアの克服 P26 ミッシングリンク解消</p>	<p>広く国民の意見を集約するという観点から、幅広い国民層の理解が得られるような内容とすることが望ましいため。</p>
930	<p>(循環型社会の形成促進) 廃棄物等の発生抑制、資源の再利用を促すためには、施設整備と受入体制の充実を図るべき。</p>	<p>(循環型社会の形成促進) 最近、公共事業で発生する廃棄物等の再資源化が当たり前になってきており、事業地や施設能力から受入施設の偏りがあることから受入体制や施設整備が必要と考える。</p>
931	<p>北海道らしい自然の維持、健全な農業経営による良好な農村景観の維持などにより、北海道らしい個性的な景観を形成し、保全することが重要であると表現されているが、景観の維持、保全活動を促進させ支援していく必要がある旨を記載すべきである。</p>	<p>平成19年度から実施される農地・水・環境保全向上対策では、地元(市町村)の負担が大きいため、農村景観の維持、保全のためのさらなる支援が必要である。</p>
932	<p>安全・安心な農水産物や加工食品の生産・提供には、農家自らが行うことも必要であり、直売所、加工品の製造等のための育成・強化への支援が必要である旨を記載するべきである。</p>	<p>現在、都市部において食の安全・安心への関心から、直売所および直売所来客数が年々増加傾向にある。生産者自らが加工・販売を行うことは、消費者へ安心を与えるだけでなく、過疎化、高齢化、若者の減少といった問題を抱える地域の活性化につながるため、育成・強化のための支援が必要である。</p>
933	<p>第6期北海道総合開発計画の中間とりまとめとして国民の意見を聞くことは、素晴らしいことである。</p> <p>この中で、農業サイドにおいては「美しい景観」を唱えていながら、一方道路サイドでは、景観を疎外する「防雪柵」(必要性は認識しているが、折りたたみ式にすることで解消されるのでは)の設置や、ほとんど管理されていない「植樹帯」が存在しており、調和のとれた景観の創出のため、改善が必要と思われる。</p> <p>景観は国民みんなの財産であり、「美しい都市(街)」「美しい農村」「美しい道」が連動し、一体となるような方向性をこの計画で示し、実現に向けて頂きたい。</p>	
934	<p>1. 「広域的都市機能などに係る土地利用の適正化」について、具体的表現がほしいと思います。</p> <p>2. 中心市街地の活性化は、街の賑わいを取り戻すための一つの施策であると思います。まちなか居住は、それ相応の魅力・要件が必要であり、商業施設などが存在し居住しやすく、居住地を確保しやすい環境が満たされていることです。特に地方では商店街の活性化が急務であり、これと関連付けた施策(ハード面の整備だけでなく)の展開をしていかなければならないと思います。(既存商店街保護との批判もあるかもしれません)</p>	<p>1. 表現が抽象的なので、地域住民は特に具体的イメージがわかりません。</p> <p>2. 当別町に例をみますと、札幌近郊にもかかわらず最近人口が減少し、札幌への流出が進んでおり、賑わいを取り戻す必要があります。特に当別町の本町地区では、当別駅前からのシンボルロードを中心に街路網を整備し交通ネットワークが構築され周辺の土地利用に期待がかかりますが、商業施設(既存商店街も含めて)などの「まちなかの魅力づくり」が必要であり、町だけでは限界があり、国・道などの施策サポートも必要であると思われます。</p>
935	<p>「IT産業の確立と共に、高速インターネット網の拡大の推進」の部分について 近年のIT技術はめざましいものがあります。 それにより、在宅勤務が可能となり、今まで都心まで通勤に要した時間を有効に活用する生活スタイルが確立されようとしています。 環境豊かな場所で、生活や仕事をしたい等、住民ニーズに合わせた、環境整備が必要だと思います。 当別町でも高速インターネット網がありますが、市街地から、離れたところでは、いまだ整備されていない状況であり、地域格差が生じています。</p> <p>交通弱者(差別用語?)と呼ばれる人々は、自分では地域の商店街や公共施設を利用するのが非常に困難であります。 この様な方々は中心市街地にある施設の利用に制限があり、公共交通の利便性を求めていると感じます。 また、その様な方々が街なかの施設を利用することによって賑わいを取り戻すきっかけとなり、一緒になってまちづくりをしていくが重要と考えます。</p> <p>また公共交通が充実すると、今まで通勤等で自家用車などを利用している方々も、公共交通に切替たりすると、交通渋滞の緩和やCO2削減にも寄与すると考えます。</p> <p>大都市間の交通ネットワークの充実はもちろんですが、大都市近郊の小都市については公共交通の充実のほか高速化も必要とされており、公共交通の重要性を図るのも必要かと感じます。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
936	<p>一般に認知されていないと思われるカタカナ英語が多い</p> <p>(4)内外の交流を支えるネットワークとモビリティ(可動性)の向上 背景・課題 中 ～シームレス(継ぎ目の無い)な物流システムの構築を図る～ 広域交通ネットワークの構築 中 ～ネットワークのミッシングリンク(連絡・乗換えのミス)の解消や～</p>	<p>カタカナで意味をはぐらかしている感じを受ける。</p> <p>中間とりまとめ、本文中では欄外に注釈を付しているものもあるが、例えば 14p(注8)モビリティディバイドという表現が必要と思われる。</p>
	<p>文中に「～廃棄物等の発生抑制、循環資源の再利用及び再生利用等を推進していくことが必要である。」・・・とあるが北海道における下水汚泥の有効利用は、酪農地帯において一部農地還元があるが、その他の有効利用は本州に比べ低く、焼却および埋立処分がほとんどである。これは土地が広く、捨てる(埋立てる)場所があること、汚泥利用の「バイオレンガ」「溶融スラグ」等は現在コスト高であり、需用が少なくこの結果、安易な埋立や焼却によるCO2の排出となっている。</p> <p>環境に配慮した循環社会を目指すのであれば、これら汚泥製品のコストを抑えるための研究開発、有効利用を積極的に取り組み、更に自治体間では調整の難しい廃棄物、汚泥の有効利用施設の設置に関して、広域的に取組める環境整備を採り入れて欲しい。</p>	
937	<p>広域的な生活圏内の都市部においては、人口減少等により都市の機能の維持が困難となることが予想されることから、<u>広域的サービスを担う商業、行政、医療、文化等の諸機能の立地を中心市街地などの都市圏内の拠点に集約し、また、自動車に依存しないアクセシビリティを確保</u>するような「<u>集約型都市構造</u>」とするコンパクトなまちづくりを進めることにより、都市の活力を高め、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していくことが必要となる。また、活力の源泉である都市の魅力を高める都市再生を進めていくことが必要である。</p>	<p>コンパクトなまちづくりと中心市街地の活性化との関連性を明確にするため</p>
938	<p>1. 高齢化社会に伴う「まちなか生活」の充実 2. 自転車を気軽に利用できる自転車道路網の整備 3. 異常気象に対応する観測網の整備 4. 社会資本ストックの老朽化を踏まえた的確な維持管理・更新の強化</p>	<p>1. 高齢者・若年者世帯等の住み替えについて、環境整備を進め円滑化を図る政策。 2. 自転車を利用した環境にやさしいまちづくりと、北海道の観光、レクリエーションの顔として、河川整備に合わせ堤防等を活用した自転車道路網の整備。 3. 平成16年の台風18号や今回の佐呂間町の竜巻など、台風、低気圧等による風、豪雨、豪雪等に対応するため防災対策と併せた気象観測体制と施設の充実。 4. 障がい者、高齢者、健常者の安全で安心した生活環境を確保するため、老朽化した公共施設の計画的な維持管理・更新の強化。</p>
939	<p>高速道路の整備をもっと積極的に進めるべき。</p>	<p>北海道は面積が広く他のマチに行くにも時間がかかる。定年退職後、余暇時間がたくさんあり道内をドライブする機会が増えたが、目的地までの距離が長く移動が大変。特に冬は歩行者のいない高速道路が安心していいと思う。道東は北海道の中でも高速道が少ないので早く整備してほしい。</p>
	<p><滝川市の概要></p> <ul style="list-style-type: none"> ●平成17年国勢調査：45,562人、年少人口13%、生産年齢人口63%、高齢人口24%(75歳以上11%) ●面積：115.82km²、都市計画区域面積：74.226 km²、農振農用地面積：56.82 km² ●産業別就業人口(平成12年国勢調査)：第1次産業6%、第2次産業20%、第3次産業74% <p>滝川市は第3次産業を主産業とした都市であるが、当市を含めた中空知地域は農業を基盤とした自治体や旧産炭地域が存在しており、後継者不足、過疎化、少子化、超高齢化、財政状況の悪化などの諸課題を抱えている。当該地域は、全国の自治体が抱えているこれらの諸課題が集積している地域でもあり、今後、日本が迎える状況を解決するための処方を試すことができるモデル地域でもある。</p> <p>「第6期計画の評価と課題」にあるとおり、滝川市においても今後の人口減、少子高齢化は避けられない問題となっており、当該地域にとっても後期高齢者対策は最重要課題のひとつとなっている。</p> <p>II. 第6期計画の点検</p> <p>(2) 施策の推進体制の点検</p> <p>1) 地域との連携(p14)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国・道・地域・民間活力との連携・協働による体制整備 ・北海道の資源・財産を活用したヨーロッパ型のまちづくり整備 <p>■ 今後重要性が高まるソフトインフラ施策の効果を一層高めるため、国・道・地域・民間活力の連携・協働による取り組みは必須であり、そのための体制整備が次期計画の大きな課題といえる。</p> <p>■ 例えば、北海道関連の国機関や道機関などが横断的な連携を図り、関係行政機関との情報共有化によって、より相乗的な事業効果が得られると思われる。</p> <p>「地域協働プロジェクト」など国・地方が連携・協働した事業を今後一層推進することが必要であり、また、「地域連携会議」の活用についても北海道開発局のみならず、北海道経済産業局、北海道運輸局、北海道総合通信局等の横断的な参画について検討を図られたい。</p> <p>■ 北政諸国や日本では大規模な市町村合併を繰り返してきたが、フランスやイタリアの市町村の平均人口規模は今でも極めて小さいままであり、行政サービスの多くは国・道・県などによって担当されている。今後、日本の小さな市町村は、ますます多くの事務を担うことになり、行財政能力は耐えられなくなることが余儀なくされ、「小さなマチ」の維持は不可能となる。北海道は、フランスやイタリアのようなヨーロッパ型のまちづくりを目指し、今後の地方自治体のあり方を含め、他都府県とは異なる北海道が持つ豊富な資源・財産を活用した「美しい国づくり」が進められるべきと考える。</p>	

番号	ご意見 (理由)
	<p>Ⅲ. 今後の北海道開発の取組の方向性と進め方 (1) グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現 (p18～)</p> <p>1) 食料供給力の強化と食に関わる産業の高付加価値化・競争力強化 (p18、(関連p24)) (食料供給力の強化) ・食料自給率の引き上げ～「もうかる農業」への推進と農業生産基盤の強化充実 ・農業生産者の高齢化、後継者不足への対策 ・エネルギー作物への支援</p> <p>■ 我が国の食料自給率は、先進国の中でも最低レベルという現状を勘案し、以下の具体的な方向性を盛り込むべきと考える。ひとつは農家所得が低いため新規就農が厳しい現状から「もうかる農業」を目指すこと、ひとつは北海道が日本の食料基地として発展していくための食料自給率の引き上げと、それに対応する北海道の農業生産基盤の強化充実を図ることが必要不可欠と考える。 ■ 国の動きでは、力強い農業構造の実現に向けた動きが加速している一方で、生産者は高齢化、後継者不足などにより減少している。(滝川市では、65歳以上農業者率は31%、年間農業者減少率は▲5%。) 将来的には生産力の維持に加え、国内の食料確保すら困難になるものと考えられ、関係省庁の法令・制度・施策と十分に調整・連携し、実効性を確保した抜本的対策が求められる。 ■ 食料供給力の強化を推進するためには、農家所得の一定水準以上の確保が条件である。 農産物にエネルギー作物としての付加価値を与え生産者自身の競争力の向上とともに備蓄期間を経た余剰分については国によるエネルギー原料としての買い上げによる一定の所得補償など、出来るだけ生産者のリスクを軽減しながら進めていく必要がある。休耕地対策や農業の活性化だけでなく、環境負荷の軽減やエネルギーセキュリティの課題にも寄与できる。もみ殻や稲わらといった非可食部分のエネルギー化の推進も収益性の向上に寄与することから、これらの研究開発も同時に推進すべきである。</p> <p>2) 成長産業としての観光 (p19) ・炭鉱遺産を活用したシーニックバイウェイ広域公園構想の推進 ・食や健康と関連づけた観光施策の推進 ・移住定住人口、アジアからの観光人口など交流人口の増大</p> <p>■ 砂川ハイウェイオアシスのミニインター化によって、旧産炭地域に散在する炭鉱遺産を結びつける街道をシーニックバイウェイに位置付け、街道沿いの各炭鉱遺産をひとつくりにした広域公園構想の着手が望まれる。 ■ 食や健康と観光との相乗効果の発揮は北海道の重点と軌を一にするもので、大きな可能性のあるテーマである。今後、国・道・地域との緊密な連携の中で、食と観光についてはオール北海道体制を築く呼び水となる施策、高齢者対策として健康分野と観光との相乗効果が期待できる施策などが望まれる。 ■ 首都圏在住者をターゲットにした長期滞在・二地域居住などの移住定住人口の増加や、アジアをターゲットとした観光産業の拡大など観光を機軸とした交流人口の増につなげる施策が必要である。</p> <p>3) 人と技術による競争力ある成長期待産業の育成 (p20) (森林資源を活かした産業) ・森林資源を活かした新産業創造と自然との共生</p> <p>■ 森林を身近なものに位置づけさせるため、樹木の植栽計画を促進し、大きくはCO2の削減によるオゾンホール破壊の抑制。小さくは体験ツアーや森林セラピーを普及させるなど、直接的な森林利用を図り、森林資源を活かした新産業に繋げる必要がある。 (広大な土地・空間など優れた条件の活用) ・北海道の特色を活かした総合戦略～他都府県との差別化 ・アイヌ文化の地域的取組みの推進</p> <p>■ 北海道には広大な土地と空間に加え特長的な資源・特性があげられるが、全北海道として一律の戦略ではなく、胆振の技術力、空知の農業といった地域の優れた特性を活かした戦略が必要である。次期計画では全国一律の戦略からの脱皮が求められる。 ■ 北海道の特色としてアイヌ文化があげられる。アイヌ文化の振興は第6期計画でも推進されていたが、先住民族は全国でも北海道と沖縄しか存在しないものであり、その伝統や文化の伝承は滞ってははいけないと考える。博物館建築やイオルの再生で終わるものではなく、國學院短期大学の金田一記念文庫を活用するなど、地域的な取組みによる伝承の仕組みづくりが次期計画において必要である。</p>
940	<p>(2) 地球環境時代をリードし、自然と共生する持続可能な地域社会の形成 (p23～) (自然との共生) ・北海道の現状に即した農村環境を保全するための施策整備</p> <p>■ 農業用排水の末端施設・水路については、地域の農業者が維持管理を担っている。道内の水稲地域は、畑作地域に比べ経営規模が小さいが、都府県に比較すると広大であることに加え農村集落も散在しているため、高齢化や担い手への農地集積により農村人口の減少が進んだ場合、施設の維持管理が困難となり、環境維持はおろか、水稲作付が不可能な地域の出現も想定される。来年度から「農地・水・環境保全向上対策」が実施されるが、現状では全国一律の基準が設定されており、地域特性が反映されないことから、北海道、特に水稲地域の実情を踏まえた施策が必要である。</p> <p>(循環型社会の形成促進) ・バイオマス燃料の普及向上と農村環境の保全</p> <p>■ 北海道では陸路を中心とした輸送は必要不可欠であることから、道路基盤整備に加え、輸送効率の向上、高効率・低負荷なエンジンの開発、またバイオマス燃料などの普及向上などに、その解決の糸口を求める必要がある。 バイオマス燃料の普及は北海道農業にとって、従来の食料供給に加えて、エネルギー供給という国の根幹に関わる重要な役割を担うことにもつながり、休耕地による農耕地の荒廃や農業の将来展望の不透明さといった問題に対して、一つの解決への可能性が示唆されている。</p> <p>(エネルギー対策) ・自然エネルギーと農業・観光を連携させた産業コラボレーションの育成</p> <p>■ 北海道の近海に賦存しているメタンハイドレードの資源について産学官の協働による国策としての開発や天然ガスの活用を前提とした北海道型エネルギー供給構想が必要と考える。自然エネルギーを核とした新産業創出や新たな観光振興など、北海道型エネルギー供給構想と農業及び観光を連携させた産業コラボレーションへの発展も期待できる。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<p>(3) 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり (p25～) (集約型都市構造への転換) ・後期高齢者対策などのための冬期集住やまちなか居住の推進</p> <p>■ 中心市街地の活性化、都市経営コストを抑制したコンパクトなまちづくりについては、滝川市でも方向性を模索中であり、まちなか居住や公共施設の集約といった集約型都市を目指した滝川型コンパクトシティの調査・検討を進めているところである。活力あるまちづくりを進めていく上で、高齢化対策、自動車社会への対応、地域経済の活性化、生活環境の改善、田園地域の活用、冬季対策、広域的な視点での対応など課題は多く、暮らしやすい地域社会を維持するうえでの施策の推進が必要である。</p> <p>■ 集約型都市構造へ転換する一手段として、地方の公営住宅・教員住宅を有効活用できるようにリフォーム事業など、短期(長期)入所できる住宅の他目的使用の法的整備が考えられ、後期高齢者対策としては、冬期間の除雪やモビリティディバイドの解消策として冬期集住やまちなか居住といった新しい居住空間の確保が今後必要と考える。</p>	
	<p>(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 (p26～) (広域交通ネットワークの構築) ・防災対策や安全な交通確保のための幹線道路整備 ・滑走場ネットワークを活用した欧米並航空モビリティ向上施策の推進</p> <p>■ 都市間を結ぶための道路網整備は、生活・物流・交流等において必要不可欠であり、幹線道路のアクセス強化や高規格道路等による高速化など、円滑な交通ネットワークの強化により、地域の優れた資源・特性の有効活用が可能となり、北海道全体の活性化に貢献できるものと考えられる。</p> <p>地方圏域では災害時や冬期間の安全な交通確保を含めた道路ネットワークの基盤整備が遅れており、北海道産業に不可欠ともなっている幹線道路については、道路拡幅などの基盤整備が必要である。</p> <p>■ 広域分散型社会である反面、北海道には欧米並みの航空モビリティまで向上できる可能性がある。道内に点在しているグライダー滑空場のネットワークや地方空港を活用したグライダーやパラプレーンなどのスカイスポーツの振興や、北海道特例で航空ライセンスの一括管理の実施などによって既存ストックの有効活用や新たな空路網の充実に繋がることが期待される。</p> <p>(まちなか交通体系の再生) ・冬期交通の確保やDMVに代表される広域交通ネットワークの確立</p> <p>■ 集約型都市構造への転換を図る中で、まちなか交通体系の再生及び安全な冬期交通の確保と、DMV(デュアル・モード・ビークル)のような広域的な生活圏・経済圏を結ぶ交通ネットワークを確立することが急務である。また、地方都市においては、身近な生活道路に防塵対策程度の整備水準しかなく、ユニバーサルデザイン化などの道路整備が必要である。</p> <p>(冬期交通の信頼性向上) ・移住定住施策や観光振興につながる冬期交通の安全性向上</p> <p>■ 冬期間、毎日のように起こる通行止めや交通事故は、人命と財産の損失に加え、イメージダウン、経済的な損失、移住定住施策や企業立地の足かせともなっている。</p> <p>高速道路の整備にあわせたシェルター等の設置など、冬期間に安心して行き来ができる広域交通ネットワークの整備は、道民生活の安定はもちろん中国や東南アジアの観光客を安定的に受け入れることが可能になる。</p>	
	<p>(5) 安全・安心な国土づくり (p27～) (頻発する自然災害に備える防災対策の推進) ・中小河川のバイパス化による内水処理方法の改善 ・石狩川河跡湖を利用したソフトインフラの整備</p> <p>■ 現状、内水処理の方法は資産価値が高い市街地に集まる仕組みになっている。下水道計画の整備が概ね終了した今、現在している排水機場などの治水施設には当初想定していたよりも高い負荷がかかっているため、内水を市街地に流さない放水路(パイパス)を中小河川に活かす検討が必要と考える。</p> <p>■ 当市を流れる石狩川については、治水対策はもちろんだが、川との交流の場としての活用も非常に重要と考える。石狩川の歴史を後世に伝えるためにも河跡湖を活用したソフトインフラの整備も治水対策と同時に進めるべきである。</p> <p>(ハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策の推進) ・防災ステーションを核とした情報共有・伝達体制の整備 ・グライダーを活用した防災航空ステーションの整備</p> <p>■ 国・地域・住民が連携して防災対策を講じるための拠点設備が必要と考える。一例として、人口の一定規模を基準とした防災ステーションを設置し、当該施設を中心とした防災情報の共有・伝達体制の整備や危機管理演習、防災資材のストックセンターとしての役割など、ハードとソフトが一体となった防災対策の整備が必要である。また、防災時には陸路が遮断されることが想定されるため、当該施設には航空輸送や被災状況の確認などのため、グライダーを利活用できる防災航空基地機能や夜間離着陸対応設備などの付加価値が求められる。</p>	
941	<p>北海道の今後の発展には、観光振興が最重要推進施策であるとの認識の下、国際水準の観光地づくりや基盤構築の戦略的な推進が不可欠である。そのためには、道内各地域の個性を活かした多様な観光地づくりと、国際情報発信力の強化(高速ブロードバンド化)が必要である。また、その推進にあたっては、サステナブルツーリズムという考えを基本認識にすえ、シーニックバイウェイのような地域住民が主体となった取り組みをより推進する事が重要で、行政はそれを最大限バックアップする体制を強化すべきである。</p>	<p>人口減による、邦人旅行客の減少に対し外国人観光客の誘致は不可欠であり、国際水準の観光地づくりは、必然的に邦人に対しても有効となる。そのためには地域主体の情報発信力を強化する必要がある。高速ブロードバンド化は、観光はもとより、移住・定住や長期滞在者の誘致には不可欠。また、サステナブルツーリズムの推進には地域住民の主体的参画が今後ますます必要になり、その核となりうるシーニックバイウェイの活動に対するバックアップ体制を強化する必要がある。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
942	投資環境の整備は、過去の計画の中である程度整備されたが、まだ、投資が誘発されるレベルではない、よってさらなる整備を進めるべきである。また、その整備はあまり時間をかけると過去の整備されたものが老朽化されて一体的な活用が難しくなるので、速やかに行うべきである。	過去20年は低コスト労働力が比較的近い海外に豊富にありジャパンマネーによって豊富に入手出来たが、最近では、その海外の生活水準の上昇と共に賃金水準が上昇し、製造業の海外移転の効果が薄れてきている。よって北海道への製造業の進出が、良好な立地条件と、良質な労働力と相まって結果（北海道トヨタ等）を出しつつあるので、さらなる投資環境整備を行うことにより加速させる必要がある
943	私は、30歳の主婦です。結婚するまでは札幌に住んでおりましたが、3年前、結婚を期に夫の勤め先である北見に参りました。今回、第6期北海道北海道総合開発計画の点検と新たな計画の在り方に関するパブリックコメントの募集について国土交通省のホームページを拝見し、お願いがあります。それはぜひ北見市まで高速道路をつないで頂きたいのです。北見にも高速道路が作られる計画であると聞きますが、一部の報道では高速道路の計画を見直す話も聞きます。私が通っているヨガ教室は北見を拠点にオホーツク周辺の街を始め、帯広、札幌に展開しています。出産するまでは私もそのお教室で講師として仕事をしておりました。北見を拠点にしているため、札幌や帯広の先生方は行き来するのに大変です。もし、高速道路ができれば、暗い田舎道を通らず、より安全に行き来できるのです。また、現在エアドウさんの機内では北見のオニオンスープが使われていますが、北見の特産品の物流や技術が高速道路によってよくなり、都市との距離が縮まることによって、さらにビジネスチャンスも広がり、地方都市の活性化につながるのではないかと思います。	
944	①製造業の立地促進とともに、部品等の道内調達を可能とする下請け企業の技術力の向上、域内資源の活用、技術者育成等の必要性についても言及してはどうか。 ②経済社会状況の変化に応じた計画内容の見直しの必要性についても言及してはどうか。	①単に製造企業を誘致するだけでなく、受け入れ環境を整備することにより、産業の集積効果が高まり、新たな製造業の立地促進につながるものと思われる。 ②現在は、社会経済の変化が激しく、また、北海道は全国に先駆けて人口減少等が進行すると予想されており、10年先を見据えた長期計画を一度に的確に策定することは困難と思われる。
945	北海道が10%の開発予算をもらっているんだから、それでいいはずだ、この後は普通にやれ、ということを経験での議論に感じるが、われわれ北海道に人間には納得がいかないことばかりである。 そして、高速道路などのインフラを使ったことのない住民の意見をきいて、北海道には高速道路がもはや必要ないという議論も大変心外である。 これは、携帯電話がない10年前の時代に携帯が必要かと住民に聞いているようなもので、家に帰れば電話があるから必要ない、という住民の声を自分たちの地域はできていて、北海道に携帯は必要がないといっているようなものである。 そして、今まさに冬の季節となって、雪道の自動車専用道を利用したい食品加工、観光などの北海道をさせる産業の声を全く霞ヶ関、新政権は知らない、と感じる。」 これまで北海道の市民は、道や高速道路は与えられるもので、北海道は恵まれているものだと思っていたようだ。しかし、北海道の面積は国土の22%、九州と四国と中国地方の一部を足した14県分の広さがあるにもかかわらず、これらの地域ではすでに完成している縦断、横断の高速道路が北海道では完成しているわけではない。 今ある14支庁が県として、支庁がある都市を中核都市として考えたときに、北海道ははまだ私の住む釧路をはじめ、帯広、北見、網走、根室、函館、稚内などは高速ネットワークされていない。昭和40年代に計画されたこうしたネットワークの計画で本州はとくに100%達成されているが、北海道はなぜか未だに50%である。 このネットワークが完成されていないがために、効率的な交通が確保されず、地域経済が低迷している釧根地域において、新たな基幹産業へと成長が期待される観光、食関連事業の推進の足かせになっている。さらに生活面においても、高度な医療どころか出産ですら周辺都市は車で2時間以上もかかる釧路市に頼らざるを得ない状況も出てきており、この地域に安心して住み続けるためにも都市を結ぶ自動車専用道路（高速、高規格だけではなく低コストの専用道路も含め）が不可欠である。 地域が自立し、地域で安心して住み続けるのに必要な最低限のネットワークすら整備されていないのに、それを終えずして、道路特定財源を他に転用する余裕などないはずである。これを終えてから、国土としての最低限のインフラを整えることを終えてから、発言するべきではないのか。それを聞きたい。	
946	北海道総合開発計画は、これからの北海道にとって大変重要であり、私たち道民も注意深く見ていかねばならないと思っている。書かれていることは、そのとおりでまちがってはいない。しかし、このような情報を道民として身近に議論できる場がほしい。このようなパブリックコメントではなく。今回の計画で、「情報の共有」は書かれてあるが、もっとフェイス・ツウ・フェイスの情報交換の場づくりの重要さと、そのシステムづくりについても言及してほしい。北海道総合開発計画に、とても期待している。	
947	観光産業の振興を目指すべき	北海道が今後自立の道を目指すなら、地域産業の創出が欠かせない。特に観光産業は重要だと思えます。 北海道観光を魅力あるものにするためには、高速道路網の整備を早急に進めることが一番重要だと思えます。 また、旅の楽しみはその土地でしか味わえない食べ物を食べることで、日常とは違った土地で心身のリフレッシュをすることだと思えます。 北海道は日本の食糧基地ですから、旅行者はおいしくて安全な料理を食べることが出来ることを期待して来ます。 その期待を裏切らないよう、質の高い作物を作るための農業施策を充実させるとともに、そういう一流の素材を使って、北海道ならではの食文化を発信できる人材の育成など、ハード事業からソフト事業まで観光の振興に寄与しそうなことをひとまとめにして一体的に取り組み、観光を北海道の主力産業にするための取り組みを重点的に行ってほしい。 北海道や市町村は地域のことを考えるのに精一杯のようなので、国政の中で北海道の観光振興策を位置づけ、地方の活性化のモデルとなるような計画の策定を期待します。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
948	「北海道の人口は約140万人に増加し」とあるが、どの程度から増えたか数値を示すべきではないかと思えます。	全国の国民が北海道の現在の人口を把握しているとは思われず、北海道の人口増加が地域にとってどの程度大きなものであったのか理解してもらえないと思われるためです。
	「農水産物の輸出が増加傾向にある」の部分により詳しい説明を付記すべきと思われる。	具体的な農水産物や相手地域を示すことにより北海道総合開発の成果をより認識していただけるのではないかと考えたためです。
	(北海道産業の活力を向上させる発展基盤の整備)の中で「リサイクル産業などの企業が立地しつつある。しかしながら・・・」という記載を「立地するなど一定の成果をみせている。これをさらに進めるとともに」というように成果を前に出した記載にするべきではないでしょうか。	北海道総合開発の中で成果がみえつつあり、今後も発展が見込まれるこの部分をより主張することが必要と考えたためです。
	3) 北海道の美しさ雄大さを引き継ぐ環境を保全する施策(恵まれた自然との共生)の中に「保全意識が高まりつつある」とあるが、これをさらに継続意していくべきといった記載が必要ではないでしょうか。	保全意識が高まっていることには北海道総合開発が担ってきた部分が大きいと考えていますし、これからもその役割を担うべきと考えておりますので、その意思表示がほしいと思ったためです。
	5) 安全でゆとりある生活の場を実現する施策(ゆとりある生活の場の形成)の中に「コンパクトなまちづくり」に関する記載を追加すべきと考えます。	道内の地方中核都市の多くは中心市街地の空洞化とともに「コンパクトなまちづくり」が求められています。これは中心市街地の活性化にとどまらない課題であります。また、北海道も「コンパクトなまちづくり」に向けたビジョンを示しており今後これはまちづくりの大きな課題になると思われるためです。
	5) 安全でゆとりある生活の場を実現する施策(暮らしの多様な選択を実現するネットワークの形成)の高規格道路ネットワークの形成に関する記載において、冬季間の安全な都市間連絡のためには早期実現が課題である旨の記載を付記していただきたいと考えます。	道東や道北の地方都市にとって冬季間の都市間交通に高規格道路網の整備は一般道以上に安全の面で必要と考えるためです。
	1) 食料供給力の強化と食に関わる産業の高付加価値化・競争力強化の中で「北海道の食料基地としての役割は」とあるがここにカロリーベースでの北海道のわが国で位置を付記すべきではないでしょうか。	北海道が食料基地としてわが国に貢献していることは漠然と認識されていると思いますが、ここで数値等を示すことでより正しく理解されると考えたためです。また、P19に突然カロリーベースの記載が出てきて理解しづらいのではないかと考えたためです。
	「花粉症リトリートツアー」に注記を付けるべきではないでしょうか。	「花粉症リトリート」とは何か認識されていないと思われまして、より理解していただく必要があると思われるためです。
	(広域交通ネットワークの構築)の「ミッシングリンク解消」について注記を付記するか、別のわかりやすい表記をすべきと考えます。	一般の国民に理解いただけるためにこういった記載がよいのではないかと考えたためです。
	(冬期交通の信頼性向上)に冬期の安全な交通のために高規格道路等の整備が必要だという旨の記載を追記すべきではないでしょうか。	道東や道北の地方都市にとって冬季間の都市間交通に高規格道路網の整備は一般道以上に安全の面で必要と考えるためです。
	北海道総合開発計画が果たしてきた成果は一定程度理解しています。他の都府県が考える以上に北海道はそのおかれている環境が特異なため、他の地域と競争するまでに至っていないと考えることから北海道総合開発は必要であると思われま	
949	近年の集中豪雨、海岸線(河川含む)を長期的に計画実施してほしい。	例えば、北海道えりも町での緑化事業の促進及び工法の見直し(ふとんかご、蛇籠、沈床工等、丸太柵梁等)
950	「北海道マリンビジョン21」構想を基に、道内各地で漁港整備に地域の声を反映させるべく、地域づくりに視点を置きながら各々の地域が特色や問題点、課題を踏まえ「地域マリンビジョン」を策定している。これこそ地域との連携・協働であると考えられることから例示の中に「地域マリンビジョン」も加えても良いのではないのでしょうか。	本市の場合、第4種漁港の背後に、漁業を核として定住圏を形成している小規模な2ヶ所の漁業集落を対象として策定に取り組んだ。地域資源との関連の中で健全なコミュニティをどう守っていくかであり、定住促進のための条件整備が課題であった。このような課題を中心に2回の全体協議、それぞれの地区毎に自主的な意見交換の場を3回持つなど議論を重ねた結果である。策定後は地域協働での作成例として市のホームページや広報誌に掲載され全市的に認知されている。
951	第7期北海道総合開発計画は是非必要です。	北海道の現状を見た場合、様々な分野において方向性が定まらない状態にあると思われる。例えば農畜産物における豪州との関税の撤廃による農畜産業者への影響。今までの食糧基地としての北海道のとらえ方でよいのか。多くの検討課題がのこされているとおもわれます

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
952	北海道が国際的な競争に勝つ観光地をつくる為にも、北海道の特性を活かした国際水準の観光地づくりを進める事が必要と思われる。その為に国道の拡幅、高規格化等によって各地域間との交流、観光地同士の活性化が向上される。又道路の拡幅により緊急時の飛行機の着陸、冬期間の除雪帯としての利用、農業・水産物の流通コスト削減による北海道ブランドの商品価値、しいては農産物の国内自給率を向上させる事にもなる。 また北海道の広大な土地を観光立国、農業・水産物大国にするは、四季を通した魅力ある地域作りを観光と農業・水産施設を環境に配慮したなかで、保全・整備する必要があり、競争力のある自立的、安定経済の強化・実現を目指すべきである。	
953	北海道遺産との連携を図り、北海道の潜在価値を引き出すための取り組みを強化してほしい。	私は2年前に道内に引っ越してきました。北海道には本州にない様々な地域資源があり、それを活かす取り組みに「北海道遺産」があります。この運動と連携を図り、もっとこの北海道の良さをPRすべきです。
954	私たちが何気なく生活している、あるいは当たり前前に生活している中にも必ず公共事業によって造られたものや維持されているものが多く存在している事に対して、世間の認識が薄れていっているように思えます。 シーニックバイウェイにおいては、現地を訪ねてみると道外からの観光客や海外からの観光客で賑わっている所も少なくありません。 北海道とゆう名の広大な土地に、コンクリートジャングルに疲れた心を癒す「あこがれの地」として沢山の方々が遠方より移住して来ています。 少なくとも彼は創られた建設物ではなく、自然と景観そのものが観光地になるような北海道独自の「魅せる道路・魅せる森・魅せる川」を追求していく事で「北海道を訪ねてくる人々への癒しを提供する公共工事」が実現する事を期待しているようです。 北海道にはまだまだ可能性が秘められていると思います。 それは個人や各市町村レベルでの構想ではなく、道・国の構想としてこの土地を守り、維持していく必要があると思います。 特に目立った建造物が有るわけでもない富良野・美瑛を訪ねる人々が多いのは、景観そのものが芸術であり、どこか懐かしい風景に心の居場所を探しに来ているのではないかと思います。 旭山動物園のように今有るものの視点を変えただけで新しく思えるような、「シーニックバイウェイ的な構想」を期待しております。	
955	1 般国道229号古平町豊浜トンネルで起きた悲惨なあの事故を教訓に、国道の危険な個所の点検により、採択された個所は改良が進められ、安全で快適な道路に替わってきました。 しかし、今でも波が道路にあがる危険があったり、岩盤が崩れ落ちる危険ありで、1年に30回以上も交通を止める所もあります。トンネル工事や、法面の工事も逐次施工されておりますが、1日も早く安全で、交通止めの少ない道路になるよう、次期の北海道総合開発計画では「地域」の事も考えた計画をつくって、実施して頂きたいと思い、強くお願い致します。	
956	国道・高速道路の新設に当たっては、直線道路にこだわることなくトンネルを減らし曲線部を多くして頂きたいと思えます。	トンネルが減ることで建設費の節減が可能、曲線部が増えることで危険を伴う高速運転が減少し交通事故が少なくなる。またサービスエリアを主要な地域に設けて地方の物産品を販売促進することで、観光を含めた経済効果が期待できるものではないかと思えますので、このような道路計画も一考して頂きたいと存じます。
957	私の父は78歳で持病をもって、浦河町に住んで居りますが、月に3～4度は苫小牧、札幌に通院しなければなりません。度々落石、高波等で国道が通行止めになり、緊急時には救える命も落とすことにもなりかねない事態が起こりうるのが実情です。 「高齢社会、過疎地域」に住む住民は、国道が生命線です、一日も早く通行止めにならない道路整備を願っています。 ぜひ次期の北海道総合開発計画では「地域」の事も考えた計画をつくって頂きたく様、お願い申し上げます。	
958	道内経済の景気回復は遅行しており、そういう時だからこそ北海道の食材、自然環境等の特性を活かした共通認識、取り組みが必要と考える。 「総合的計画」である北海道総合開発計画は、道内経済の活力強化につながる良策であり、賛同する。	
959	中高年が北国の厳しい条件の中でも、住み続ける事が出来、道外の人達も移住を可能とする施策が必要と思う。	北海道の自然環境に魅力を感じている人は多いと思われるが、住み続けるには寒さや交通、医療面等で不安があり、実現を困難にしている。若年人口の増加を見込めない中で、中・高齢者対策が急務と考える。
960	・新たな計画策定は必要	・社会インフラの整備は、公正な競争力確保の観点から地域的な格差がないようにする責務が国にはあると思う。
961	・新たな計画策定は必要	・最近の「公共工事＝悪的な見方」は疑問に思う。インフラの整備は必要であり、住民の目線での整備をお願いします。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
962	<p>「全国に先行して人口減少・少子高齢化が進行するなか、活力ある地域社会のモデルを全国に先駆けて実現していくことが重要である。」との認識について、大変共感を覚えます。</p> <p>現在、地域社会の中心核である都市において公共サービスの多様な担い手が求められるなか、ソーシャルキャピタルの醸成が必要とされています。</p> <p>今後、北海道の重要な産業として成長が期待される「食と観光」の連携など地域力の発現がとりわけ不可欠な局面において、社会資本整備に何ができるのかということが問われると思います。</p> <p>こうしたなか、地域社会を少子高齢化型に変革する持続的な施策によって、都市や地域の構造変革そのものが新たな産業であるとともに、都市や地域の構造自体がこうした産業の重要なインフラであることを示すことができると思います。</p> <p>国の経済を重工業が主導した時代の標準的な家族像・世帯像に対応した都市や居住の構造から、新しい時代の社会関係が求めるものへと変革する持続的な過程は、若年層に新たな雇用の場を創出するとともに、その効果として社会統合の向上を図るうえで重要な役割を果たすと思います。</p>	<p>・施策の点検に課題として示されたように、多くの都市圏におけるモビリティディバイドの拡大は一層深刻になり、また地域コミュニティの衰退も進行すると思います。</p> <p>・04年国土審報告に示された「新しい国土のかたち」を踏まえて地域構造のあり方の実現を図る全国の動きに対して先駆けて地域社会のモデルを示すことは、大変有意義だと考えます。</p> <p>・青森市のコンパクトシティ形成を推進した事業において、ボランティアが果たす役割意識の源には、「自分が食える街」に対する愛着が大きいと感じています。観光において重要とされる地域のホスピタリティも安定した雇用関係を欠いてはありえないと考えます。</p> <p>・北海道において新たな地域社会のモデル実現は、したがって全国に波及できるのではないかと考えます。</p> <p>・具体的には、医療や福祉のコアを適正に配置して地域における公共公益サービスの集積を図り、その徒歩エリアを中心に都市型サービスと居住空間の再編を図ることから始めるのがいいのではないかと思います。</p> <p>・自治体においても、介護保険でさえ地域資源であるとの意識で、新たな居住形態への取組みを進めている事例（釧路町）などが見受けられます。</p>
963	<p>第6期計画が来年度終了するが、北海道は日本の他地域にはない地理的ポテンシャルの高いところ。グローバル化する中、北海道は日本にとっての重要性は今後増大する。そのために時代にもマッチさせた北海道総合開発計画を策定することは大変重要で意義あることで、今後も策定してほしい。</p> <p>北海道は日本の22%も占める広大な地域です。物流・食糧・観光等々から考え、日本全体から見ると道路整備等の遅れは経済競争の原理からアンフェアな状況です。都市部や本州方面と同じ状況になるような開発計画を策定し推進していただきたい。高規格道路、新幹線、港湾等のインフラ整備。</p>	<p>1950年制定された北海道開発法により、これまで進められた北海道総合開発計画が果たした効果は大変大きいと評価します。今後も時代（グローバル化の世界の中で…）に沿った開発計画を策定し、推進してほしい。北海道はやがて日本の中でも最も重要な地域になるものと予想されます。将来を見据えた日本国のための北海道開発を自信を持って進めてほしい。</p>
964	<p>北海道に住む一主婦としての意見</p> <p>私がいつも気になっている事の一つに、国道のセンターライン（中央分離帯）の事があります。高齢者ドライバーが運転者の20%以上を占めていると言われ今更ますます増大する中で運転中に病死したり、発病したり、センターラインを超え対向車に衝突する事故が全国的に増えているとのニュースが聞かれます。国道の分離帯がペンキ表示されているのは古くからの慣習をそのままにして疑問視しない事が不思議に思っていました。</p> <p>対向車の人が高齢ドライバーの事故にまきこまれる事は文明国家の国道管理上そろそろペンキによる分離表示ではなく、対向車を守り安心して通行出来る中央分離帯をすべての国道に設置してほしいと思っています。当然、中央分離帯（ペンキ表示はやめていただきたい）を設置するためには追越車線等もあり費用もかかりますが、北海道はアイスバーンの時期もあり、いつも対向車が私の車線に入ってくるか不安でなりません。安心な国道作りをお願いします。小さい事と思いますが提案いたします。</p> <p>今後も北海道総合開発計画を策定し時代にマッチした北海道開発を強力に推進してほしい。</p>	
965	<p>自主、自立、どこまで国、道、市町村の線引を取り除き、官、民、企業が一体となって道標を定めるかが課題であり、実践していくのが大切である。4兆円と限りある財源を生かし、交通、防災などに配慮した開発は必要だが、100年かけて開発してきた考えを100年かけて元に戻す保善・保護が地球的規模で龍い来る天変地異に対処することになるのでは。旭山動物園のように視点を交える、発想を変える歴史と文化、地域資源の徹底活用など長期展望にたち、グローバルな環境を送手に取って突き進むことが必要。老人にやさしい、子供達を自然のフィールドで遊ばせ学ばせ、体験させる体験型観光や学習に力を入れ北海道の自然と道民が輝く時、他からも人口移動が起ると思います。</p> <p>中間とりまとめについては審議して来ただけに様々な分野にわたり北海道の進むべき指標が示されています。重要性、とらえ方各異なるので一概には言えないが、総花的な感があります。しからば、何が何をと問われると、やはり住む人が何を考え、何を求めているかを適格にとらえて進路を決めるべき。私は人間にやさしさが感じられる北海道開発が大切と考えます。自然（景観）土地は広い、食糧基地北海道の魅力は限らないが、そこから箱物作りではない発想が必要。生産物を生かし、加工産業の創生（付加価値）自然と共生しながらバイオエタノール等産物を自然エネルギー（太陽、水）を生かして、産業を創生していく事。</p> <p>私は開発の礎に教育、文化、北海道の豊かな資源を生かし得る、視点をしっかりと見据え、人と人が支え合っていく国づくりをおし進めて頂きたい切望します。平成フロンティア、様々な人々の知恵と力をひとつにして、新たな計画の樹立をご祈念申し上げます。遅くなり申し訳ありません。</p>	
966	<p>・新たな計画策定は必要</p>	<p>・北海道の社会資本整備については、歴史や地理的な問題等から、統計的なデータを見ても他の地域と比較して遅れており、今後も尚一層の力を傾注していただきたい。</p>
967	<p>冬期の安全な道路環境の確保を望みます。</p>	<p>スタッドレスタイヤの性能はどんどん向上していますが、ブラックアイスバーンなどのときは運転が心配です。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
968	北海道は広大な農地、豊かな漁場他、国内でも特徴的な資源特性があり、食料供給力強化と高付加価値化を目指す取組をしていきたい、新たな計画を策定して頂きたい。	北海道は（特に現在居住している浦河）、過疎化、景気低迷が強く感じられる。地場産業の発展が問題解決につながると思われるから。
969	全国レベルでは景気が上向きとの報告が出されていますが、北海道はまだまだそうとは言えない状況です。今回出された北海道総合開発計画は、今後の北海道の進む方向を考えて作成されていると感じました。自然豊かで、雄大な北海道の地域性を利用して発展できれば良いと思います。しかし、子育てしている現在、広さゆえに地域格差が大きい医療、教育の問題は考えていただきたい点です。	
970	・新たな計画策定は必要	・自立的な地域活性化に向けた取り組みをこれまで支援してきた北海道開発計画の意義は大きい。
971	今までの北海道総合開発計画というものがあるが国の課題に寄与するために北海道を開発するという趣旨ではあり「北海道だけ特別扱いをする必要はないのではないか」、「国が関与すべきではなく、地方に任せればよいのではないか」などと言った批判や意見があるので今後の策定では、地方が関与することの出来ない国際的な課題を取り上げ、日本がリーダーシップを取るためにアジアの課題解決に寄与することが重要である。観光の面からもアジアから注目されていて、他の地域とは異なる資源・特性を有する北海道を先駆的に、かつ実験的に開発するという趣旨に変えそれを実現するために是非、次期北海道総合開発計画の早期策定を望みます。	
972	自然環境の悪化等世界の食糧事情が長期的に逼迫する可能性があると言われる中、国内の食料自給率を高めなければならないのは勿論のことで、日本国土の22%を占める北海道がその役割を担いまさに日本の食料基地、更には世界の食料基地として、安全で安心できる、また安定した供給をしていかなければならない、そしてその為の基盤整備も計画的、継続的に行わなければならないと考えます。	
973	光インフラの一般開放	北海道の光インフラは、大都市では整備されているが、郡部では、ほとんど整備されていない。現在でも一部開放していると聞くと、もっと開放できる範囲を広げてはどうか？
974	我が国の食料自給率が低いという観点から北海道は広大な土地を活かした農業に取組み、食料基地としての役割を果たす為、将来を見据えた長期計画のもと、北海道の整備促進を図って頂きたい。	主要先進国の中でも食料自給率が低い我が国の事情から最大の食料供給力を有する北海道が今後、増々重要な立場になると予想されます。しかし、一方では高速道路や地方空港などの物流産業の振興にとって最も重要な高速交通体系の整備が北海道においては非常に遅れている状況だと思えます。日本の食料基地として成長する為に、北海道の整備は国家的課題だと思えます。
975	食料自給率アップが、日本にとって重大な課題である。食料供給基地として北海道の役割は、ますます重要性を増しており、新たな北海道開発計画の策定と実行が必要不可欠である。	
976	・新たな計画策定は必要	・集約型の都市構造の転換の部分を具体化し、更に強化する施策を展開してほしい。 ・道路、橋などの社会資本を身近な地域の財産として有効活用するため、イベントや産業観光での活用などのソフト対策に力を入れ、市民にも理解されるような活用を図ってほしい。
977	1. 北海道には、軽種馬産業やばん馬という農業があります。北海道農業全てが食料供給基地という整理にはならないのではないのでしょうか。北海道の馬文化を継承していくという面からも、軽種馬産業等の発展方向や施策も示すべきではないのでしょうか。	軽種馬産業は、北海道が供給基地となっています。 1. 国への財政的寄与も大きいと思います。 北海道農業には、様々な形態があり、そこにも目を向けるべきではないでしょうか。
978	地域医療体制の充実を強く望みますが、最近、医師や看護師の大都市への集中が進み、地域で安心して受けられる医療が確保されるのか心配です。	特に産婦人科医が地方から都市へ流出し、地元で出産できない状況がどんどん増えていて、ますます少子化に拍車がかかると思えます。地方も都市も均しく発展させるためにも、地域医療体制の充実は、とても重要なことだと思います。
979	食料供給力の強化と食に関わる産業の高付加価値化・競争力の強化について北海道は都市圏から離れている事を、マイナス要因と捉えず「安全安心な食糧供給基地」として確立することが今後、北海道が他府県に対し優位に立つ可能性が高いと考えます。その為にも、是非北海道総合開発計画を早期に作成していただき、強力に推進していただきたいと思えます。	北海道は基より、当町の基幹産業である水産業は、資源の減少、高齢化率の上昇と、大変大きな課題を抱えています。「食」については、BSE問題の発覚以来、食に対する国民の感心は「食の安全・安心」に対する満足度が、大変重要なファクターとなっている事から。
980	私は、現在札幌に住んでいます。年に数回夫の運転で道内を家族旅行しています。子供たちが小さいためどうしても車での旅行となります。知床が世界遺産になったこともあり、オホーツクの流水や鶴居村の丹頂など道東方面を家族旅行したいと思っていますが、冬の一般道路の運転は峠越えなどがあり、躊躇しています。道内には、高速道路のネットワークがありません。現在供用されている高速道路も冬になると度々通行止めになり、旅行の楽しさよりも、天候に左右される冬の不安の方が大きくなります。冬の北海道を楽しむため、国内外の観光客が多くなっています。そのためにも安心・安全な高速道路網の早急な整備を望んでいます。現在、新たな開発計画が準備中と聞いています。新幹線を含めた高速交通ネットワークの完成年度を明らかにした分かり易い「北海道開発計画」をお願いします。	
981	・新たな計画策定は必要	・北海道は、人口減少・少子高齢化などの問題を既に抱えており、今後の日本が当面するこうした諸課題を解決するためのパイロットプランとして、北海道開発を考え、活用すべきである。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
982	学校と病院は都市に集中している今日では、地方から都市へ向かう時間の短縮が望まれる。	現在、静内から札幌へは高速で2時間かかるが、静内まで高速が伸びれば1時間半で行く事が可能になる。通院や通学に利用は大である。
983	北海道にも、国の視点は大切。オーケストラに全体を見ている指揮者がいるように、日本、全国を知った上で北海道の特殊性を考慮した施策づくりは今しばらく必要。 「自然を切り開く開発」から人のくらしと環境との調和を先頭に立って考えていく開発になるんだな～、と感じた。あわせて、ハード事業からソフトへの関わり方に力を入れてきていることは、ありがたいと感じた。“そこで”北海道の文化開発として、社会的弱者がとても働きやすい地域にいくことに、(すでに、そういう団体が存在している。人的風土があっている？いろいろな人に働いてもらわないと、田舎はなりたないという現状)協力してもらえると心強い。北海道が官のお金を頼らずに力をつけるのには、ノウハウや知恵の出し方を(おそわっていく)身につけていくしかないと感じている。	
984	食料は将来的に国の安定には欠かす事の出来ない最も重要な要素と思う。これを満たせるのは北海道しかない。このため、P18の「食料供給力の強化」の部分を、もう少し詳細・強調した表現にしてはどうか？	今後、国際情勢の変化(人口の変化・自然の変化・世界各国の国力の変化(軍事・経済・政治等))等により、食料は他国に頼れない時代がいつかは来る。それに備える必要があるため。
985	交通量の観点からは、プライオリティが低いとされがちな地方道の冬期交通環境を確保するための方策(道路構造の改良、除雪、防雪など)を計画に明確に記載すべきである。	全国に先駆けて、急速に進む北海道の少子高齢化、過疎化の中で、特に地方部で多くの道民が地方道に依存して教育、医療などのサービスを受けて暮らしている。この人たちの命と暮らしを守るためには、地方道の冬期道路交通の信頼性確保は喫緊の課題であり、地方自治体の財政状況とも関わるが、最低限のシビルミニマムであると考えらる。
986	第6期計画の評価と課題の整理、そして、今後の北海道開発の方向性と、総じて、幅広い視点から議論、検討されてきたことがうかがえるものであり、中間報告までに至る関係者皆様のご尽力に敬愛を表するものであります。 内容に関しても、環境問題から、防災、福祉、教育、文化、産業、そして北方領土問題に至るまで網羅されており、一方では総花的との批判はあるものと思えますが、北海道のおかれている現状、そして、国内における北海道開発の意義を鑑みたと、いずれも欠くことのできないものばかりであると考えます。 報告の中では財政的な制約から「重点化」の必要性が触れられていますが、財政的な視点のみならず、それぞれの地域がもつ様々な資源、特性をいかに活用していくかという視点から、道央圏など都市圏と地方との役割・機能分担など、しっかりとした方向性を明確化(できれば圏域ごとに)する必要があると感じます。	報告にあるように「多様な主体が協働して取り組んでいく」ためには、この計画を自分達の計画と認識することが第一歩であり、その意識付けのためには、より身近で、具体性のある内容が必要と思われるため。
987	① 定住人口の増加や若者が進める経済・社会構造を再生するための社会基盤整備の必要性や方策も重要。	北海道の農漁村は、高齢者の比率が高く、地域を担う若者の流出や担い手不足が顕著になっている。自立する経済を実現するためには、何よりもそこに元気な人々が定住することが必要であり、地域の生活環境や農業農村の整備を進める必要がある。特に中国やインドの食生活の変化を考慮すると、北海道の農業生産力の確保は国策として実施すべきである。 また、団塊の世代を対象として、都市部からの移住方策なども考慮すべきである。
	② 基本となる総合開発計画(地域計画)は国が策定すべき。	多様な主体が連携・協働することは大切であるが、国土の22%を占める地域(北海道)の、あるべき開発方向は、国が責任を持って定め、他の主体をリードすべきである。
988	北海道開発の在り方を巡って色々な批判・意見がありますが、北海道はまだまだ発展途上地域にあると思います。その為にも、北海道開発法に定めている事が、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、発展を促す基盤づくりを担う機能として、継続することを望みます。	
989	登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。 また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ普段に取り組んでいただきたい。	
990	マリナビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。	
991	登別温泉は、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。 北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
992	登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客の増加が見込まれている。 観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 ちゅうかんとりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。	
993	第6期中間取りまとめを拝見しましたが私としては良くできていると思う、これ以上申し上げることは有りませんしかし、これをいかに実現させる事が大事ではないかと思う。 食の問題にしても我が国では45%位の受給率だが外国と比べても非常に少ない、これを70%位までにしなくてはならない、なぜならば輸入に頼ってはストップした時食の安全供給が出来なくなる。 それと、自給が少ないと言うと自由化になって安い外国産が入って来たとき国内の高い食品では勝てないからと思う、その為にもコストを下げる工夫、それには基盤整備、交通整備など種々な問題がある。 これを国を中心として道、地方、団体、経営者、生産者消費者等で一敷団結して議論して解決しなければならないと思う、だから道州制はまだ早いと思う	
994	北海道内はとりわけ札幌市を中心とした1極集中化で他市町村は、経済的に低たいしている中各市町村が広域的な連携・施策を考え発展する事を望む	・ 交通アクセスの問題（距離が長い、未整備、雪対策） ・ 雄大な大地を活用した観光・食料基地としていかされていない ・ 技術分野での北海道の条件にあった産業の確立（ターゲットを絞り込む事も必要か）
995	登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。 また、登別の市街地は広く海岸線に面している事から、高波・津波対策も課題となっている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。 登別では、年間約300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。 北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。	
996	・ 新たな計画策定は必要	・ 批判等があっても社会資本整備の遅れを取り戻すため次期計画は必要であり、がんばってほしい。 ・ 防災部分の対策を強化してほしい。
997	・ 新たな計画策定は必要	・ 中間取りまとめの方向性については賛成であり、是非この方向で進めてほしい。次期計画を是非策定して欲しい。
998	防災対策施設に対応する災害種別、災害規模等を地域住民に対して説明会を行ってほしい。	私の家は樽前山の近くに位置し、樽前山の噴火に対する防災対策について説明を受けたいと思っています。 山側にはいろんな施設がありますが、知らない内に施設が出来上がっていて何の説明もありません。 どの種類の災害に対応する施設なのかとか、どの程度の災害規模に対応できるのか等の説明会を行っていただきたいと思っています。
999	国民のこれからのライフスタイルの一つの目標(志向)となる自然と共生した住みやすさ、暮らし易さや循環型社会の代表的スタイルができる北海道を目指すべきあり、それは充分可能であるとおもいます。 そのためにもまだまだ不足している基礎整備を積極的に進める必要があると思う。	1. 北海道のもつ自然環境(美しく、豊かな)は人間らしさを求める人間志向の原点である 2. 土地開発(土地の広大さ)にも有利である 3. 地球温暖化が進む中でさらに食糧基地としての安心安全な農作物が生産できる条件がととのっていく条件がそろっている(基盤整備は不足していると思うが) 4. 明治開拓以来歴史の制約(古いしきたり)が少なく、新しいことに進んで行く気質がある。
	各地域、各支庁ごとの特色を活かした研究開発拠点と関連産業の集積を、尚一層進めてください。	一次産業を基盤とし、全国に誇る北海道ブランドの産品を供給し比較的安定した経済基盤を持つ帯広十勝ですが、“拠点”“集積”といったキーワードが比較的弱いと感じます。受け皿となる環境整備が急務と感じます。 道内の他地域に比べリターン率が高く、定住意識の強い地域でありながら、「地元に戻っても働く場がない、企業がない」という声が長らく聞かれ、人材の流出はとまっています。 産学官一体となった取組みにより、地域の活性化、自立に向け今後も取り組んでいって下さい。 私共も一民間企業としての自助努力と協力をおしまない所存でございます。
1000	風力、太陽光、自然エネルギーの開発、利用促進のための取組み中小企業、地元メーカーへの技術指導、支援体制をお願いします。地域住民へは情報提供を進めて下さい。	帯広を中心とする十勝平野は、日本でも有数の日照率を誇り、平坦な地形から風も強い地域です。冬の気温は低いですが、雪も少なく実験的取組みには最適な環境で、先駆的取組みも報道でよく目にします。エネルギー問題には冬の厳しい私たちにとっても最大の関心事で、注目しています。しかしながら一例として、比較的歴史の長いソーラーパネルでも普及率は低く感じます。勤めるのはトップの大手メーカーさんだけで、大半の住宅メーカーさんは技術に自信がなく勧めません。(実体験より) やはり地球環境レベルの取組み、技術は個々の企業の中だけのものではなく行政が主導して標準化していくべきものと感じました。第6期計画の総仕上げと次期計画に大いに期待しています。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	冬期間、山間部、峠の交通の整備拡充 道内の近距離航空路線の拡充	冬期間の一般道の交通は、ここ10年間で格段に改善され安全に走行できるようになりました。今後は、山間部や峠の交通に関しての改善を継続願います。どうしても、車で冬の峠を越えなければならない時はありますが、非常に危険を感じます。 又、道内の各地を行き来する近距離航空路線を是非拡充して下さい。近年、新規参入によりいくつか出来ていますが、まだまだ少ないと感じます。道内を旅行するより”東京行くほうが近いよ”は定説となっています。広い北海道は、アメリカのように飛行機で移動する時代が来ると夢がありますね、 今回の資料を読ませて頂いて、計画の幅広い取組みと進捗状況が良く理解できました。
1001	平取ダムでの発電設置が見送られたとのことですが、平取ダムは治水だけでなく発電所を設置すべきであります。	二風谷ダムで発電所が批判されましたが平成15年の沙流川の出水は予測をはるかにこえたものであるが二風谷ダムの運用については満足の行くものであり二風谷ダムが認知された瞬間である。 今、化石燃料の供給が不当であり、Co2の発生により気候の変動が呼ばれて居り、水力発電の併用すべきと考えます。原子力発電もテロの危機にさらされて居ると聞き小さな発電でも 今後地域での住民生活に安心と電気を与えて頂けると思います。
1002	・炭鉱産業遺産郡をフィールドとしたシーニックバイウエイ&アート公園構想の推進 ・砂川ハイウェイオアシスSAに道内初のスマートIC（ETC専用IC）導入	旧産炭地域に多く散在し、埋没しようとしている炭坑産業遺産(炭坑関連施設・文化財・伝承料理等)を結びつける街道をシーニックバイウエイに位置づけ、地域全体を一つの公園(国営公園or景観公園)に見立てて、新たな価値(アートの要素)を注入することによって、歴史的価値の向上を高めることが望まれる。また、地域資源である食・自然景観を高めた広域観光資源との連動を図り、旧産炭地域の活性化を図るためにも、砂川ハイウェイオアシスSAに道内初のスマートIC(ETC専用IC)を導入し、高速道路から一般道(国道や道道、市町村道)への接続を図ることも必要である。 ※関連資料添付 《参考》中空知の主な炭鉱関連施設・歴史的建造物・文化財一覧 ●芦別市・・・・・・・・星の降る里百年記念館 三池8トン有線電車 三菱鉱業芦別鉱業所職員住宅群 三井芦別駅舎 三井芦別鉄道ディーゼル機関車・炭山川鉄橋 頼城小学校(レンガ) 頼城橋(三井芦別鉱業所により架橋) 緑泉駅舎(旧三井芦別鉄道駅舎) 押切理容院(三井芦別鉱業所二抗の福利厚生施設「理髪館」) 明治上芦別炭鉱鉱員浴場(旧明治上芦別炭鉱鉱員浴場) 抗夫の像(頼城地区) ガタタン(含多湯) ●赤平市・・・・・・・・住友赤平炭鉱立坑 ズリ山階段「777段」 住友赤平炭鉱関連採炭用具等(赤平小学校内展示) 赤平赤間炭鉱選炭工場跡 塊炭飴 ●滝川市・・・・・・・・北海道人造石油研究棟(現:陸上自衛隊滝川駐屯地) 人石記念塔 ●歌志内市・・・・・・・・住友赤平炭鉱排気立坑・擁壁 上歌砦会館(現:悲別ロマン座) 中空炭砦立坑 郷土館「ゆめつむぎ」 北空知炭鉱倶楽部(現:こもれびの杜記念館) なんこ料理 ●上砂川町・・・・・・・・三井砂川炭鉱中央立坑 三井砂川炭鉱第一立坑 かみすながわ炭鉱館 上砂川駅(悲別駅) 【関連民間団体】 芦別市・・・・・・・・芦別郷土史研究会 赤平市・・・・・・・・炭鉱の歴史を保存・継承する市民会議 滝川市・・・・・・・・滝川市郷土研究会 歌志内市・・・・・・・・ゆめつむぎ通信員 上砂川町・・・・・・・・グループ・創夢会
	・農業系未利用資源等の利活用	農作物にエネルギー作物としての付加価値を与え、生産者自身の競争力の向上とともに、備蓄期間を経た余剰分については国によるエネルギー原料としての買い上げによる一定の所得補償など、出来るだけ生産者のリスクを軽減しながら進めていく必要がある。道内を代表する米どころ空知地域は、もみ殻や稲わらといった農業における産業廃棄物とも言われ、その有効活用が大きな検討課題である。水分調整材や暗渠資材等の用途のみならず、将来を見据えたエネルギー利用の推進も収益性の向上に寄与することから、これらの研究開発も同時に推進すべきである。 昨今、様々なバイオマス燃料の製造技術に関する研究開発が進められている。圏域では、滝川市をはじめ近隣市市町において、国内屈指の栽培面積を誇るなたねの生産に取り組んでおり、菜の花の振興策の一環として菜種油のBDF(バイオディーゼル)燃料の事業化や使用済み食用油の燃料化による自動車燃料へのバイオマスの適用を進めているところであり、地域の基幹産業である農業にとって新たな可能性を秘めている。今後、河川敷地等を活用した資源作物の植栽や地域公共交通等への軽油代替燃料活用なども併せて検討していく必要がある。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
1003	食料供給力の強化と食に関わる産業の高付加価値化、競争力強化を図る	北海道は国内最大の食料基地となる豊潤な大地とプラスして観光産業および食に関わる産業のマーケットとしても今後、成長力のある可能性があるため。
1004	近年都市部と地方との経済・道路等状況によって年々格差が広がりつつあるのではないのでしょうか。道路整備により、休日には地方～都市部へと出かけることが多くなり地方の商店街では休日にシャッターが下りているのを見かけます。この地域でも、高速道路・バイパスができたことによって売り上げが落ち込み廃業に追い込まれた先を何件もみております。道路整備によって地域の経済が変わってしまい、町並みを形成出来ない状況です。道路整備については、官・行政指導でなく官民一体となり、その地域の意見が十分反映された道路整備が必要ではないかと思いません。	
1005	交通ネットワークの整備、とくに道路網の充実を今後も進めてほしいと思います。日々の生活、特に冬期間安全に走れる道路がほしいです。国道くらいは歩道のついた広いものが必要です。	北海道が自律的な地域となるためにも、交通の利便性は重要なことだと思います。観光産業、農業、地域連携、まちづくり、そして日々の暮らしにも。北海道は公共交通が充分ではなく、自家用車での移動が中心です。
1006	北海道開発法が制定されてから56年素晴らしい発展だと考えます。しかしここ数年前よりバブルが弾けると共に不況がおとずれ第6期計画も予算の不足で足踏みの様に思われます。我々の住む北海道も人口減少、少子高齢化、市町村の破綻等さまざまな問題があります。これらの問題からも第6期また第7期計画に向けてご検討をお願いしたい。	近年は気象の変化もあり道内いたるところで災害が発生している、このようなことから国道の整備は完璧にライフラインの整備も完全にしてほしい。そして住民が移動する又、連絡がスムーズに取れる事が私たち住民の最低限、望むことだと思います。
1007	時代の変化に対応した北海道開発計画を継続して策定し、北海道の開発を強力に推進していただきたい。	北海道は日本の食糧基地や観光地として、今後とも重要な位置付を占めるとしており、開発計画に基づいた道路、空港、港湾整備、新幹線の設置等の公共施設整備を進めることが必要と考えます。
1008	今後益々グローバル化する中で日本で特に広大な地域を持つ北海道です。これからも時代にマッチした北海道総合開発計画を策定されていくよう強力に望むところです。日本でも広大な地域を占める北海道であるが国内全体から見た時、道路整備等の遅れは否定できない状況です。物流、食糧、観光等を考えた場合、今後、経済競争の激化するなかで時代にマッチした開発計画の策定が大変重要と考えます。今後とも北海道総合開発計画を推進し、やがては北の物流拠点として発展させていただきたい。	
1009	今後とも北海道開発計画を継続策定し、時代の変化に対応した開発を進めることが重要と考えます。	北海道は、自然豊かな環境に恵まれ、日本の食糧生産拠点、観光地として位置付けられ、苫小牧は自動車産業等の集積が目覚ましい工業地帯でもあります。広い北海道を有機的に計画することにより、効果的な開発をすることが、道経済の活性化につながり、今後の日本を担うことになるものと考えます。
1010	①食に関わる産業の高付加価値化、競争力の強化のために高速化が必要である。 ②対ロシア政策の国策の強化⇒稚内特区の実現	①宗谷地域からは、主都圏にはトラック輸送では4日かかり、新鮮な食料を早く届けられない。道路だけではなく空港の整備（特に冬）が急がれる。 ②現在発掘させている天然ガス、石油の行き先が日本には少なく、国の政策としてエネルギー確保をしてほしい。 サハリンに一番近い稚内に特区がほしい。 ・ビザなし特区 ・物流をやすくする税特区 ・魚の規制をなくし、生で運べる特区
1011	・全般に、この計画に賛成します。是非、実行してください。 ・特に、安全、安心な国土づくりに関しては、早急に進めてほしい。	
1012	北海道を真の日本の食料供給基地に	中国を初めとするアジア諸国の人口の増加と経済成長により、アジア諸国から日本に輸出されていた穀物が自国で消費され、日本への輸出量が大幅に減ることが予想される。 食料を輸入に頼る日本の食料自給率を上げるためには、北海道の広大な土地を活かした大規模農業が益々重要になってくる。 また、公海での漁獲割当量が減少するなかであって、漁業資源を今後も安定的に供給するためには、養殖業の発展が必要であり、北海道の長い海岸線はこれに最適である。これらを支えるためにも、北海道の農地・海岸線の保全、輸送のための交通網（道路・港湾）の整備は重要となる。
1013	本町を含む山間地域は、少子高齢化と人口減少が急速に進行し、これに起因する林業生産活動の停滞、また、第三セクター鉄道としての「ふるさと銀河線」は、これまで通勤・通学・通院等社会弱者といわれる沿線住民の大事な移動手段として利用されてきましたが、これも過疎化とモータリゼーションの発達により廃止になるなど大変厳しい状況にあります。沿線住民の足を確保するため、代替え交通としてのバス運行をしていると同時に、近年大型車などの交通量も増大していると思われまます。特に冬期間の安全運行を考えたとき、国道及び道道においては、線形改良、拡幅整備などまだまだ多くの整備が残されているのが現状です。また、産業・観光・生活道路として考えたとき、北海道横断自動車道、公園林道の早期着工完成も不可欠と思われまます。更に食糧基地を標榜する北海道であるならば、農村漁村に人がはりつけるような基盤整備が必要であります。（例えば、光ファイバー等のネットワークをきちんと形成していくような基盤整備も重要。光ファイバーが通っていないという「情報過疎」だけで他の地域に負けてしまう。） 「安全・安心」という観点から、教育、医療の面からの基盤整備の重要であり、医師の問題のように北海道の中で引っ張り合っではいけないと考えます。 この広大な北海道の経済の振興には、交通網の早急な整備が最大課題であると考えます。	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
1014	大いに賛同します。頑張ってください。	大きな変化が予測される世界（人口増加、悪化する地球環境、水資源の不足と砂漠の拡大そして食料不足等など）の中で、日本の重要課題にはエネルギー資源の確保、食料自給率の向上があると思う。この観点からすれば、国内それぞれの地域にそれぞれの役割があるのではないかと。中央には中央の、地方には地方の。都会には都会の、田舎には田舎の！ これらのバランスのとれた国土の運営があって、心豊かな国民生活が保たれる。この意味において北海道の持つ資源と役割は特別なものがある。この地域の有効な活用は長期的に見て、日本全体にとって大きな意義をもつと思う。この事を我々は強く自覚するとともに、広く全国にPRする必要がある。皆さんのご尽力、多いに期待しております。
1015	1. 第6期計画の評価と課題を踏まえ財政制約等を背景として、一層の投資の重点・効率化を図りスピード感をもって対応する必要があるとの見解は妥当。 2. またこれに対する取組の方向性であるが、北海道の特性である“食”“観光”“グローバル産業”“森林産業”を生かし、これに重点をおいた振興を図ることは重要と考えます。 3. 又地域振興という面で、夕張市の例でもあるように北海道は他県に比べても赤字団体も多く見られます。開発局の頑張りを今後も大いに期待しております。 以上	
1016	自然再生事業に森林の整備、保全を追加してほしい。 マリン・ツーリズムの取組みについてⅢの取組の方向性と進め方に具体的記載がない	①北海道開発の意義は、北海道の自然環境を守ることにある。 ②森（山）、川、海と川上から川下に至るまでを一体的に管理する施策が必要 ③近年、森林の伐採が、自然災害の発生要因ともなっている。 ④国有林、道市町村林、民有林所有者から連携した整備、保全が必要である。 ⑤この効果として、治山治水など国土保全、自然生態系の保全、漁場環境改善等につながる。 都市にはない、豊かな自然やゆとり、潤いといった都市住民にとって魅力のある地域づくり、交流の促進を図るため「海洋性レクリエーション」の整備促進について記載してほしい。 例 遊漁船、釣観光など
1017	地球温暖化をはじめ、地球環境が大きく変化しており、今後、日本全体の気温が上昇することに伴い、農業の構造が変わる可能性がある。 北海道は、現在においても、食料の供給基地であるが、今後ますますその重要性が増すものと考えられることから、地球規模に視点を置いた食料基地を実現していただきたい。	
1018	①北海道開発局は今後も残しておくべき	①本州より自然条件が厳しく（特に冬期）独自の機関としての必要性を感じる。組織の名称は少し変えた方がいいかもしれません。
1019	北海道においての食糧基地をもっと協力的に計画してほしい。	広大な北海道の土地を利用し、国内の食糧基地として、国外に金額的にも品質的にも負けない安定した基地になるように希望する。
1020	高規格道路ネットワークの推進を望みます。	高規格道路ネットワークの推進により、住民生活においては救急医療などの都市サービス地域社会においては、複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の振興に貢献するなど道路なくして私たちのあらゆる活動は成り立たない、重要なものだと思います。
1021	【1】石炭資源を利用した新エネルギー研究の促進について 石狩炭田の石炭及びそこに賦存するメタンガスなどの資源を利用した、環境負荷の少ないクリーンな新エネルギー物質への合成・利用、及び石炭層への二酸化炭素圧入による地球温暖化防止策の技術研究について、国の研究機関を含めた検討が必要と考えます。 また、旧産炭地にある炭鉱跡の立坑や坑口などから湧出する炭鉱メタンガスは現在でも大気中に放出されており、このメタンガスは地球温暖化への影響が二酸化炭素の21倍もあることから、これらの回収及びその利用についても合わせて検討すべきであります。 【2】建設実施が遅れているダム・河川等の早急な整備の促進について 安全・安心な国土づくりを進める上で、特に水害対策となるダム建設や河川整備について、諸事情により当初の計画予定より大幅に遅れている箇所が見られます。洪水被害のリスク軽減や各種用水の供給などを図ることができるダム・河川の整備の早期完成に向けた取り組みが必要と考えます。	現在、石油などの高騰と枯渇を見据えて、化石燃料に代わるクリーンな新エネルギーの将来的な安定確保に向けて、風力・太陽光のほかに、北海道独自の特性を生かした雪氷冷熱やバイオエネルギーなどの研究がクローズアップされています。 しかし一方で、北海道には石狩炭田・釧路炭田などに膨大な量の石炭資源が今も地下に眠ったまま、操業中の釧路を除き、国の石炭政策の転換により、閉山後は事実上放置されている状態です。 石炭はそのまま燃焼させた場合、石油と同じような化石燃料で地球温暖化への影響が大きいですが、ガス化技術などにより合成ガスに変換でき、その合成ガスから発電や水素燃料電池、DME、メタノールなどさまざまなクリーンエネルギーへ応用できます。また石炭層にはメタンガスが多く包蔵していること、そのメタンガスを取り出す際に二酸化炭素を石炭層に圧入することで大気中の二酸化炭素を減らすことができ、地球温暖化防止に寄与できること、など、その利点は他の新エネルギーと比べても多いことから、これらの効率的な利用技術研究も進んでいます。 北海道は全国的に見ても最大の炭鉱資源を有することに鑑み、この地下に眠っている石炭資源を利用した新エネルギーの総合的・一体的な研究促進の検討について、この北海道から発信していくべきであるとの思いから、この意見を提出します。 北海道では、火山・地震・雪害など多くの災害要素に対し対策をほどこしていく必要があるが、特に水害に関しては人口や資産が石狩川や十勝川などの大河川沿いの低平地に集中していることもあり、ひとたび水害が発生すると被害が広範囲に及び、被害額も多額となる。そのため、水害の被害リスクを軽減するダム建設や河川整備などが他の地域と比べ特に必要となるが、膨大な財源が必要となることもあり、当初の予定より大幅に進捗状況が遅れている箇所も見受けられます。 当市においても幾春別総合開発事業として新桂沢ダム・三笠ぼんべつダムの両ダムについて、当初完成予定であった平成16年度を過ぎた現在においても、ダム本体の着工にすら至っていない状態となっております。これらのダム建設や河川整備の遅れは、当市におけるまちづくりの基本構想である「三笠市振興開発構想」、並びに「三笠市5大構想」のうち、両ダムの建設に伴って組み入れられる周辺環境整備との連携を基本方針としている「湖と化石の森21構想」や、幾春別川周辺の河川環境整備を図る「イ・クシ・ウン・ペットアメニティ計画」の遂行にも連動して影響することとなります。 これらの治水事業は、水量調整による洪水被害のリスク軽減や各種用水の供給など多目的利用の点だけにとどまらず、上記のとおり地域振興という観点からも住民へ与える影響が大きい事業であるため、現在滞っている事業について早急に整備を進めていく必要があるとの思いから、この意見を提出します。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
	<p>【3】北海道開発の進め方の(2)「投資の重点化と効率性・透明性の追求」に関する意見(内容は「投資の重点化と効率性」について)</p> <p>北海道開発においては、投資の重点化・効率性ばかりを優先し札幌一極集中の開発により道都以外の疲弊化を加速させるのではなく、特殊性の高い自然と風土を各地に持つ北海道であるからこそ、「国土の均衡ある発展」をベースに、「過疎過密問題」に目を向け、北海道ならではの「過疎過密対策」を計画いただくよう期待します。</p>	<p>国は、投資の重点化・効率性ばかりを優先するあまり、東京・大阪・名古屋など大都市圏への大規模プロジェクトを集中させたことで、全国総合発展計画における従前の「国土の均衡ある発展」のスローガンは遂に果し得ず、依然「過疎過密問題」は、何等手立ても無いまま、今日まで放置された状況となっています。</p> <p>結果、大都市への一極集中化が進み、その他の地方は疲弊の一途を辿ることとなり、狭い国土の中で、過疎過密が著しく生じることとなり、農業や林業の面で極めて不効率な状況を形勢するという結果をもたらしました。</p> <p>そもそも「国土の均衡ある発展」というテーマは、過疎過密を抑制し、狭い国土を有効利用する重要な目標であり、地域に暮らし、地域を愛する多くの国民の期待に添うものであることに加え、農業においては、食糧安全保障の面からも農業の維持発展や自給率の向上というテーマに取り組み、日本の原風景を守るという意味、林業においては、地球環境に対する森林の開発と育成という意味で、重要な目標でもあります。</p> <p>北海道においても、今後、大きな人口減少とこれに伴う道都以外の疲弊化が予測され、札幌一極集中が顕著なものとなるのが考えられますが、この要因も従来の北海道施策が、札幌に集中したことにあるものと判断できます。</p> <p>また、「過疎過密」は、特に北海道にこそ顕著な問題であり、中央と同じ視点では絶対に解決しない問題でありながら、ここに至ってなお課題としていないことに問題を感じます。そのため、今回の「第6期計画の点検と新たな計画の在り方」の検討の中で大きく見直していただきたいの思いから、この意見を提出します。</p>
1022	<p>本町において、平成元年にJR天北線が廃線となって以降、国道275号が唯一の主要幹線道路となっており、都市部への生活、医療、流通、観光に大きな役割を果たしているところで、これまでも各種要望に対しての道路整備をいただいている。</p> <p>しかし、一部の区間において未整備箇所もあることから、自家用自動車・公共交通機関の走行時における交通安全対策や自然災害対策、走行時間の短縮など、地域住民の安定した生活を確保するため効果的な取組みとともに、道路特定財源においても受益者負担制度に則り、一般財源化されることなく、円滑な道路整備事業に充当されるようお願いいたします。</p>	
1023	<p>苫小牧市は、火山災害・地震災害・津波災害等に対し総合的な防災・減災対策の早期に、かつ重点的、具体的な取組みが望まれます。</p> <p>また、災害やテロ等にも配慮した事業継続計画の確立及び住民への積極的な情報航海等は、事業継続計画を実効性あるものとするためにも、行政の適切な対応を望みます。</p>	<p>苫小牧市近郊は火力発電所や石油備蓄基地等を抱えていますので、国・道・市町村・地域住民・企業を含めた自助・共助・公助による地域防災力の構築を、社会経済への影響を考え早期に重点的に取組む必要があります。</p>
1024	<p>【河川の自然再生に向けて】</p> <p>河川法の下、地域住民の生命財産を守るため河川整備が進められ、一部地域を除いては、とりあえず安心して河川流域には住めるようになってきた。この功績は著しく顕著なものであり、流域に住む住民として感謝の念でいっぱいであります。</p> <p>しかしながら、安全安心の川造りの陰に見落とされ、川の持つ本来の自然再生機能が失われてきたのも事実である。</p> <p>川に住む動植物が激減し、再生不能状態に陥っている状況を顧みれば、今まさにこの状況を救う手だてが必要と思われる。</p> <p>私が住む近くに石狩川が流れていますが、昔は、アイヌが鮭を捕り生活していたように多くの鮭が産卵のため川を上り多くの動植物の栄養源となってきた。しかし、現在は鮭が上ってきても産卵できる場所がなく、上ってきても産卵行動を促せない河川になっているのであります。</p> <p>また、他の生物の繁殖行動も激減しており、在来種の魚の数・種類も減ってきており、それらの種の保存と共に、産卵・繁殖できる場所造りも急務であると思われる。</p> <p>河川行政も色々試行錯誤で産卵場所を作ろうとしておりますが、早急には解決しがたい状況のようであります。</p> <p>このことから、これからの河川対策としては、治水利水を念頭に置いた、川に住む動植物の繁殖に優しい川造りが望まれるものと思われる。</p> <p>カナダの研究者トム・ライヘム氏の調査結果を見ますと「さけ・ます」が遡上し天然産卵する河川流域の森林は本来持っている健全な生態系を維持している報告がなされており、海での漁獲量も多く、他の生物の種類も多く繁殖も多いことが報告されている。(朝日新聞夕刊2002/10/19付け掲載)</p> <p>この調査研究を踏まえ自然産卵が出来る川造りがいかに重要であり、自然体系を維持していく上に置いて必要であるか、お解りになると思います。</p> <p>以上の観点から、これからの河川行政は、森林・河川・海と連携した川造りが必要であり、農林水産を巻き込んだ河川計画が必要となるべきではないでしょうか</p>	
	<p>【北海道の特性を生かした観光の創設】</p> <p>北海道には多くの自然が残されておりますが、その自然を有効的に活用し観光と結びつけるインフラ整備が必要と考える。</p> <p>本来の自然を満喫したい方々は、必要のない整備であろうが、観光を目的にした自然観察・体験においては、必要な整備である。</p> <p>何処まで自然の中に入り込むかエリアを決め、そこまでのアクセスの整備が必要である。</p> <p>住民の居住エリアの傍に多くの自然が点在する北海道型観光を目指し、北海道遺産として選定された箇所と触れ合うことが出来るインフラ整備を行う必要がある。</p> <p>例えば、日本の大河である石狩川でのライン下りを計画したとすると、まず第一に船着き場の整備が必要となる。現在では、石狩川に船をおろし乗船できるような場所がない。これだけの大河に観光船がないのはどうしてでしょうか。</p> <p>また、多くの観光客の玄関口である千歳空港から札幌まで、輸送手段としたら、線路、道路ですが、何故水路がないのでしょうか。千歳川を利用し「ゆっくりと、北海道を満喫し札幌までの短い区間をのんびりと船旅で」という感じの観光であっても良いのではないのでしょうか。</p> <p>その為にも、過大な船着き場でなく、北海道らしい河川に適合した船着き場を作れる様な事業を要望したい。</p> <p>また近年、川でカヌー・タフティング等の利用がなされてきており、それらの利用基地としても活用することが出来るものであり、流域に住む子供達の情操教育の基盤としても期待できるものと推察できる。</p> <p>また、森林浴を観光とするならば、いたずらに施設を作ることなく環境に配慮して、影響のないところに駐車場を設け、その地域にあった散策路整備をし地元建設協会または地域ボランティアに維持管理を委託し車いすでも利用できるような環境を作り上げていく。絶景の海岸線があるとするならば、同様に整備を進め、高齢者でも容易に絶景スポットに近づける整備が必要と考える。</p> <p>いずれにしても過度な整備を必要としなくても、地域と協議を重ね、道外観光客が何を北海道観光に望んでいるのかをリサーチし、その必要に応じた整備が期待できるものと思われる。</p>	

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
1025	今後の北海道開発の根源は広大地（雄大な資源）広大な海を活用する。日本の食料基地としての農業・水産業の見直し及び強化による、生産性の向上、大自然を活用する観光産業の発展が重要と思われる。	今後地球温暖化問題などの環境問題がさらに深刻化することなどから、食料の確保が重要になると思います。又、北海道の自然を大切に守っていくことが重要になると思われるから。
1026	道州制の問題については、議論が北海道開発局と道の仕事の振り分け・財源に集中しているようですが、法案作りを加速するのではなく、まず導入する事による効果や具体的なメリット・デメリットについて道民の理解を深めさせることが、先にすべき事ではないでしょうか。	道州制が道民にとって良いことなのかと言うことが一番大切なことではないでしょうか。法案が可決してからでは遅いのでは？
1027	北海道開発はやっと効果が表れ、全国的に北海道の良さが伝わり始めている。特に、苫小牧港を中心とした開発のにより、自動車産業が着々と進んでいる。この事がさらに愛知県を中心として部品を製造している企業も、北米やアジアを見据えると、海外に出なくても、苫小牧が良い地帯である事がわかってきてこれから進出しようとしている企業がある。実際に企業を廻って実感。よって今後も開発を続けてほしい。それが北海道の発展につながる。 私は現在、自動車関連参入のための人材育成事業を取り組み副コーディネーターとしてこの事業を中心に地元企業が参入し北海道を活性化させたい。又企業誘致にも継ぎたい。	
1028	他の地域とは異なる資源、特性を有する北海道をいかに開発し、国への貢献と地域の発展を図かるについて、明確なビジョンを内外に広く示されるべきです。	第6期計画が目標年度を迎えようとしている今、国は新たな北海道総合開発計画を策定することが必要であります。
1029	駒大苫小牧高校の夏の甲子園2連覇、そして準優勝、はたまた北海道日本ハムの日本一は、野球部、球団の努力は勿論でしょうが、それを応援し、支えた地域や北海道民の力が結集した総和の結晶、成果であると喜んでおり、北海道の力も捨てたものではない、やれば出きるではないか・・・との希望を持ちました。それに旭山動物園の取組みの成果も特筆すべきものがあります。これらは、目標を掲げ、これに地道に取り組んだ成果の現われと考えます。 北海道も厳しい経済環境にありますが、厳しい状況を踏まえつつも、我が国の持続的発展への貢献と地域の自立的発展という大きな目的のもと、北海道総合開発計画で目標を掲げ、未来に対する希望をもって、これに地道に取り組むことが必要であると考えます。 このためにも、是非、厳しい中であっても、希望のある計画策定をお願いしたいと思います。	
1030	①『時代の潮流』という表現は、流行りに与するという印象があり、少々軽すぎる嫌いがある。 ②『付加価値の高い競争力ある基幹産業・成長期待産業・・・』は結果としてそのような産業に成長して欲しいという期待であり、育成と集積を図る対象としての表現としては聊か疑問である。	①1頁に掲げている「我が国を巡る環境変化と国家的課題」と平仄を合わせることが望ましい。例えば、『国際的地政学上の動き』等 ②「付加価値の高い競争力ある基幹産業・成長期待産業」というだけの表現では、かつての資源略奪型産業と結果は同じことになり、付加価値が無くなり、北海道に在る必要が無くなれば北海道を見捨てることになる。北海道に根を下ろす産業の育成、拡大が重要である。例えば、『土地、空間等北海道の優位性を発揮できる資源等に様々な角度から光を当て、根付く産業の育成と投資の呼び込みの相乗により、産業に付加価値と競争力をつけ、地域に新たに雇用を創出していく・・・』
	食に関わる産業の高付加価値化・競争力拡大には、食料の備蓄機能の拡充、強化という考えも盛り込むべきではないか。	食料は、必要なとき必ず供給できるということも価値の高さを示すものと考えられる。北海道では、品質が良い（ブランドの確立を含む）、生産力がある、生産性が高いということに加え、備蓄能力の大きさを加えることにより、食に関わる産業全体が底上げされ、拡大していくものと思う。 また、備蓄機能の強化を盛り込むことにより、1頁の世界的な食料・・・等の獲得競争という現実と符合する。
	LNGの輸入ということも盛り込むべきである。	自然エネルギー、バイオエネルギー、道産の天然ガス、省エネ、エネルギーの有効利用、コジェネ等のみの取り上げでは現実のエネルギー対策としては不十分である。今日のエネルギー大量消費時代において蹉跎無く環境負荷の低減社会を実現していくには、国際商品としてのLNGの道内への導入が不可欠であり、1頁の世界的なエネルギー等の獲得競争を凌ぐという国家的課題にも応えることになる。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
1031	『北海道における行政主導による不動産再生事業の先導的取組の必要性』 首都圏・大都市圏において「民間主導」で進められ、その成果を上げている不動産再生事業を、先の見えない、自己体力の疲弊している道内中核都市において、「行政主導」で推し進めるべきものと考え、その先導的な役割とスキームの確立（都市再開発事業における不動産の証券化手法の活用等）を、国が率先して行うべきと考えます。	既に諸般のデータが指し示すように、道内中核都市における都心空洞化は、その深刻さを極め、各自治体においても、こうした現況を深く認識しながら、その逼迫した財政情勢下においては、もはや有効な手立てを打ち出し切れない「手詰まり状態」というのが、本道中核都市における中心市街地活性化策の現状と捉えております。 中心市街地（業務系ビル）の空洞化は、周辺住宅地の空洞化を後発的に伴い、加えて都心縁辺に形成された、中心歓楽街（商業系飲食ビル・雑居ビル）においても、オフィス街以上の顕著な空洞化が、水面下において着実に進行しつつあるものと推察いたします。 都心部における空ビル・空店舗、ならびに周辺住宅地における空家・空アパート（共同住宅）等を、現状のまま解体・廃棄もしくは存置することは、「空ビルの再利用による環境負荷の低減」という、現行の環境政策に逆行するばかりでなく、北限の積雪寒冷地における、優良社会資本の多大な損失とも思われ、広域的都市機能に係わる土地利用の適正化を大きく損ねるという点で、コンパクトな街づくりを指向する将来において、深い禍根の念を残すものと思われれます。 中心市街地活性化策への有効なカンフル剤として、広く国内事例に対処し得る先駆・実験的取組が試行され、加えて住計画基本計画における基本理念の発現（住宅を作っては壊す社会から、長く大切に使う社会への転換）が、北の地において、いち早く具現化し、「社会資本ストックの老朽化を踏まえた的確な維持管理・更新」を進捗させることにより、北海道総合開発計画の存立意義と成果が、十二分に示し得るものと考えます。
1032	マリニビジョンのモデル地域に登別漁港が指定され、地元では観光連携のカギとなる生産流通機能の高度化による登別の海産物のブランド力の強化への取り組みを進めようとしている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「魅力ある食の北海道ブランド確立」へ向けた積極的な取り組みを進めていただきたい。	
	登別では、平成5年から東アジア戦略のもと、台湾、香港、韓国を中心にプロモーション活動を展開し、その成果として、近年これらのアジア諸国からの観光客が増加している。また、平成14年には、中国広州市と友好交流都市の盟約を締結しており、中国の訪日団体旅行解禁に伴い、今後は中国からの観光客増加が見込まれている。 観光の国際化に対応するためには、地域の取り組みは当然のことではあるが、国としても「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する」ことに積極的に取り組んでいただきたい。	
	登別温泉は、年間300万人の観光客が訪れる一大観光地であり、観光客の利便性のために交通アクセスを強化することは重要なことである。 北海道新幹線からのアクセスを考えた場合、既存ルートの電化・複線化が不可欠なことから、「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「北海道新幹線の整備に合わせた公共交通機関の利便性向上」に積極的に取り組んでいただきたい。	
	登別では、昭和50年代には毎年のように水害に見舞われたが、河川改修の結果、近年は水害に強い都市となってきた。 しかしながら、隣接している伊達市の有珠山と同様に、登別温泉には活火山である倶多楽火山があることから、噴火した場合の影響は甚大である。 また、登別の市街地は広く海岸線に面していることから、高波・津波対策も課題となっている。 「新たな計画の在り方 中間とりまとめ」の記載のとおり「自然災害に備える防災対策」へ不断に取り組んでいただきたい。	
1033	北海道らしい個性的な景観の形成とありますが、自然との共生を基調として北海道らしい個性的な・・・と強調した方が、より地域性を発揮できるのではないかと思います。	
	人材育成について、科学、技術系の育成ばかりに目が向いている様に思われる。それぞれの地域の特性を最大限生かした地域づくりの人材育成など加えるべきと思います。	大転換期を乗り切る主体は人である・・・正に賛成です。 特に故戸田一夫先生が常にお話しされていた①良く学ぶ。②力を合わせる。③地域社会のことを考える。を基底としての人材育成が大切と考えます。
	北海道は一次産業が基幹の地域が多い。一次産業を補完する上からも、又地域の魅力を高め、雇用創出するためにも、一次産業と観光の連携・融合を強く、はっきりと打ち出すべきと思います。	
1034	都市構造の構築に当たって集約型都市構造への転換が示されているが、潤いある暮らしやすいまちづくりにはエコフレンドリーかつ北海道の自然を活かした緑のネットワークを形成する視点も必要である。	地域の魅力を生み出し活力を取り戻すには、地域毎の自然を活かし、「ふるさと」の暖かみをもったまちづくりが必要である。そのためには今後の人口動向を踏まえて集約型の都市構造への変換だけではなく、地球規模の二酸化炭素吸収も見据えた都市内への緑の展開が有効であり、またそれは北海道の余裕ある土地事情を活かした地域性を示す方策でもあると考える。

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
1035	・新たな計画策定は必要	・社会インフラの整備は、公正な競争力確保の観点から地域的な格差がないようにする責務が国にはあると思う。 そうした意味で、自立的な地域活性化に向けた取り組みをこれまで支援してきた北海道開発計画の意義は大きい。 しかしながら、北海道の社会資本整備については、歴史や地理的な問題等から、統計的なデータを見ても他の地域と比較して遅れており、今後も尚一層の力を傾注していただきたい。 特に北海道は、人口減少・少子高齢化などの問題を既に抱えており、今後の日本が当面するこうした諸課題を解決するためのパイロットプランとして、北海道開発を考え、活用すべきである。 また、道路、橋などの社会資本を身近な地域の財産として有効活用するため、イベントや産業観光での活用などのソフト対策に力を入れ、市民にも理解されるような活用を図ってほしい。
1036	第6期北海道総合開発計画の点検と新たな計画の在り方については、今後の北海道の独自性独立性の確立の為に、基本的な社会資本整備の遅れを取り戻す必要があると思う。	グローバルな観点から今後の北海道の位置付けは、非常に重要である。食の確保、安定供給、開発やものづくり産業の育成など対外国特にアジア圏への供給が不可欠なものになってくる。依存体質から脱却する意味でも社会資本整備を推進すべきである。
1037	・新たな計画策定は必要	・社会インフラの整備は、公正な競争力確保の観点から地域的な格差がないようにする責務が国にはあると思う。
1038	・新たな計画策定は必要	・自立的な地域活性化に向けた取り組みをこれまで支援してきた北海道開発計画の意義は大きいので引き続きお願いしたい。
1039	・新たな計画策定は必要	・北海道の社会資本整備については、歴史や地理的な問題等から、統計的なデータを見ても他の地域と比較して遅れており、今後も尚一層の力を傾注していただきたい。
1040	・新たな計画策定は必要	・北海道は、人口減少・少子高齢化などの問題を既に抱えており、今後の日本が当面するこうした諸課題を解決するためのパイロットプランとして、北海道開発を考え、活用すべきである。
1041	・新たな計画策定は必要	・道路、橋などの社会資本を身近な地域の財産として有効活用するため、イベントや産業観光での活用などのソフト対策に力を入れ、市民にも理解されるような活用を図ってほしい。
1042	・新たな計画策定は必要	・批判等があっても社会資本整備の遅れを取り戻すため次期計画は必要であり、がんばってほしい。
1043	・新たな計画策定は必要	・中間取りまとめの方向性については賛成であり、是非この方向で進めてほしい。
1044	・新たな計画策定は必要	・道路などの整備は必要であり、これからは身近に感じられる開発をお願いしたい。
1045	北海道の独自性を発揮するために、北海道が国に対して、どのような貢献ができるか、という視点が必要だと思います。又、多様性のある北海道の各地域のあるべき姿と地域間の連携を図る必要があります。ここに、北海道開発局の存在意義がある、と思います。	北海道の食と観光を通じて、国に対する貢献と考えるならば、ハード面の整備はもちろんですが、ソフト面（特に、人材の育成）の充実が必要です。 北海道開発の今後は、北海道開発局が中心となって、北海道の将来、あるべき姿を道民と一体となって進めていく必要があるからです。
1046	道外と比して、本当に①地域間格差は是正されているだろうか？②雇用維持はなされているだろうか？③景気対策はなされているだろうか？…ライフライン・生活関連インフラ（特に上下水道・道路網・交通安全施設・防災対策・電線地中化・港湾対策等々）整備の格差は広がる一方である。雇用環境・経済環境においては推して知るべしである。従来にも増して北海道への公共（建設）投資は必要である。 「観光立国の中の北海道」・「食料基地としての北海道」としての視点で将来の北海道を見据えると、上記のインフラ整備は益々不可欠であり、北海道にグローバルな競争力を持たせることにより日本全体がもっともっと潤うことに着目して欲しい。 また、「エネルギー立国の中の北海道」としての視点で北海道のビジョンを展望すると、北海道は積雪寒冷地でCO2排出は全国平均の1.4倍と聞きます。CO2を排出しない水素地域（クリーンエネルギー循環型社会）の構築と高効率化を目指して、バイオガス（バイオマスエネルギー）・バイオエタノール（バイオディーゼル燃料）・水吸蔵合金を開発することは、環境配慮・適時性・現状課題・需要予測等々を配慮しても、北海道こそ優先的に着手していかねばならないし、まさに北海道は北欧に負けない気候・酪農地帯・農業地帯・面積といった諸条件上も最適地と考えます。 インフラ整備・雇用問題・景気対策・観光・食料基地・エネルギー問題等々を総合的に踏まえて、今後も私たち道民とその子孫が希望と魅力の持てる新たな計画を策定していただきたいものです。	

番号	ご意見 (意見) (理由)
1047	<p>1. 北海道開発と行政機能の基本認識 明治維新の開拓使以降、北海道庁、北海道開発庁そして北海道局と政府機関の変遷はあったが、一貫して（法律による裏づけはある）開発という言葉が使われてきた。未開の土地の地下資源の探査と探掘、あるいは食料（農産物、海産物等）の供給基地として期待されまさに「開発」が進められてきた。特に敗戦後は食料供給基地としてまた石炭などエネルギー資源の供給には九州地方とともに大きな役割を果たしてきた。物流をスムーズに行うために鉄路の建設、港湾や道路網の整備も着実に進められてきた。現在は人と情報の迅速な移動と交流のために地方空港整備も進められ、現在は機能充実の段階に入っているといえる。これら公共事業はおおむね当初の計画に沿ってその機能を果たしていると思う。 本州の県で問題になった巨大な港湾釣堀と揶揄されたり航空会社の定期便が数便に満たない空港建設など無駄な公共事業としてとりざたされている問題とは質的に異なると考える。 北海道は開発局と北海道の二重行政ということが言われるが、国の直轄事業を含めて地域住民の生活の安全、生活の質の向上にとっても、また地域経済にもまだ必要な状況である。しかし北海道全体の充実が図られる段階で、中期的には本州並みの地方整備局へと収斂し権限を地方に委譲する方向になるべきと考える。 また「開発」という言葉はハードな土木的プロジェクトのイメージが強く出る言葉である。これからの北海道が日本全体に果たす役割のことを考えると、自然、環境、保全、癒し、安全、健康的な等をイメージする言葉、用語で表現する名称も検討すべきと考える。</p> <p>2. 農業、漁業、林業とエネルギー問題 食料供給基地としての北海道の役割は今後日本にとってますます重要になるとの指摘には同感である。農業は今後高齢化と合わせて後継者不足が明らかになっている現在、農業生産法人化が拡大進行すると予測される。大規模農業は付加価値を高めて量産することにより経営の安定化と利益を上げる方向になるとのことで、個人の営農のように、こだわりを持って生産にあたるかは多少不安である。 エネルギー問題は農業、畜産、林業、漁業の廃棄物等をバイオマスエネルギーとして利用しエネルギー循環型の地域社会を構築していく検討を積極的に進めるべきである。 また米の消費量減少のために行っている減反政策により休耕田に対して補償だけが行われる現状よりは生産緑地としての保全のためにも地域地区単位で未利用の農地を集約しバイオマスエネルギーの原料生産に生かせる方法も積極的に研究すべきである。結果として日本全体で排出するCO2の減少にも貢献することになる。 風力発電が可能な地域には偏りはあるが、地域にとっては貴重なエネルギーである。しかし買い手は独占企業の電力会社でありネットワーク利用や売買コストの問題で手詰まり状態にあるという認識である。今後バイオマス、風力発電などの利用ネットワーク、マイクログリッドの構築についての研究も推進すべきと考える。</p> <p>3. 観光問題 VISIT JAPANのキャッチフレーズのもと日本への外国人観光客増加を目標に各地域で努力しているが、北海道もその動きの一つとして「シーニックバイウエイ北海道」の名の下で現在5つのルートが認定され動いている。 現在、ニセコを中心にオーストラリアからのスキー客、また韓国、中国からの観光客が関係者の努力により増加しつつある。しかし観光客総体としては微増に留まっているとのデータが示されている。 シーニックバイウエイ北海道は景観の美しい道を通じて地域の連帯と地域づくり、観光を振興するのが目標である。各ルートは元々景観資源の優れた地域であり新しい景観の創出よりも景観の保全あるいは修景する手法が中心になる。 しかし北海道開発局が維持管理する道路は国道であり、美しい景観を目指すためには沿道の自治体や民有地の所有者に保全、修景の協力を求める必要がある。現在投入される事業費は道路維持費の中から捻出されている状況であり、景観の向上のために地域で活動協力する各活動団体にはわずかな資金しか提供されず持ち出しに状況にある。活動団体は沿道景観保全の下支えをする重要な位置にあると思う。 景観法の施行により沿道の各自自治体も景観計画の策定を推進しつつあるが、自助努力の部分が必要なのは理解されているものの、一方で政策的に「あめ」の部分の充実を明確にしなければシーニックバイウエイの関係者や自治体の取り組みも消極的になる可能性がある。 今後、景観行政団体としての北海道や各関係自治体との協議を積極的にリードすることを期待したい。</p> <p>4. まちづくり 少子高齢化減少が全国に先駆けて北海道に顕在化しているというデータがすでに示されている。北海道全体の人口も減少傾向を示し約565万人、その内政令指定都市札幌に185万人、全体の30%に相当する。札幌圏域では推定で全体の40%近い人口が集中していると思われる。札幌圏の人口吸引力が異様に強いことが窺える。 その結果、道内の中核都市、地方都市の人口減と衰退が現実のものとなりつつある。都市部と田園部のバランスがとれ、かつ雇用もそこそこ在り暮らせた状況が壊れてきたと言える。 夕張市の場合は過大な投資と財政運営の失敗から破綻をきたしたといえるが、これは他人事ではなく今後起こりうる事態である。まちづくり、都市計画を担う専門家の間では「身の丈に合ったまちづくり」あるいは「まちをたたむ」という言葉がすでに使われている。住民サービスの低下、少子高齢化の中で夕張市は「まちをたたむ」先例になる可能性を秘めている。 「コンパクトシティ」へ・・・は個人的にはすでに20年前から提唱してきた。しかし各都市には様々な思惑があり市街化区域の拡大による建設系の経済域内循環を道内各都市は採用してきた。補給線が延びきることは明らかだったはずである。上位の関係行政機関も見ぬふりをしてきた気配がある。 コンパクトなまちづくりは、まず不必要な市街化区域を縮小し（逆線引き）すること。結果として新たな都市への投資を誘発するような政策、また都市の魅力回復し都心の活性化を促す複合複層的な政策と事業の展開が必要である。これは北海道だけの特殊事情ではないが・・・。北海道の住民の傾向は戸建住宅へのこだわりが特に考慮に入れる必要はあるが、まちの集約化を図るためには今後都心居住を更に推進する必要があり、良質で広くて安い公共集合住宅開発も検討しなければならない。</p>
1048	<p>この計画で日本国民へアピールできるのは、食料供給力の強化、高付加価値化だと思えます。 特に農業は6期計画まで事業の大規模経営を目指して進められてきましたが、しかし農政の中では内地と同一に扱われていて、十分な力を発揮できなかったのではないのでしょうか。次期計画では、北海道農業を優先的に扱えないか。 北海道のコメも食味もよくなり品質もよくなり人気も急上昇していますが、作付は全水田面積の半分（内地との力関係か？）しかありません。これを内地並の作付にできないか。 また酪農にしても北海道は価格の安い加工乳への供給がほとんどです。 日本が自給率を向上させるにはこのような施策をなくすべきだ。</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
1049	<p>私は、札幌市街地から約30km離れた札幌市の奥座敷、定山溪に住居を構えており、関係行政機関、地域住民・関係団体、民間のシンクタンクなどが連携をして、定山溪地区のまちづくりを推進していく「定山溪地区まちづくり協議会」の副会長を今年から任されています。</p> <p>平成16年11月に国の観光立国推進戦略会議から報告書が出され、国際競争力のある面的観光地づくりを含め、4つの課題と55の提言が取りまとめられました。また、北海道総合開発計画の第6期計画の中にも「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」なども盛り込まれています。</p> <p>北海道開発局におかれましては、これまで直接的・間接的に事業を行ってこられた農業、観光、物流などでは成果が見られ、北海道の産業に寄与されていると敬意を表します。</p> <p>このような中で、定山溪地区の住民が住んで楽しい、そして安心・安全なまちづくりが、定山溪温泉を訪れる観光客にとっても魅力のある街と思っております。</p> <p>まちづくり協議会では、様々な課題についてワークショップを開催し、議論を進めておりますが、これらの中で出されている意見を紹介させていただきますので、厳しい財政状況ではございますが、今後とも、行政サービスの水準の維持、財政支援に特段のご配慮をお願いいたします。</p> <p>1 北海道開発の取り組み</p> <p>(1) 人材育成</p> <p>分野が違うかもしれませんが、人材育成などは本州方面と比較して立ち遅れの感があります。広域分散型の北海道民の生活に欠かせないのは除雪問題です。高齢化に伴い除雪を行うスタッフが不足し、ノウハウの蓄積が危うくなってきている状況です。</p> <p>北海道産業を創造している人材はもちろん、道民を支える人材が不足し始めており、今後の北海道の発展を考えた時には人材育成を十分に進めることが求められます。</p> <p>(2) 食料基地から世界的食品産業の創出</p> <p>北海道は農業基地を目指してきましたが、農産物の生産地であり一次産品の生産にすぎないという感があります。(からし明太子に代表されるように、北海道の産品を使い、加工し特産品になっている例が多い)</p> <p>まずは、地産地消をさらに推進しながら、北海道の農産物や海産物を日本国内だけでなく、拡大するアジアにも目を向けていく必要が考えられます。</p> <p>(3) 環境先進地</p> <p>自然豊かな北海道の様々な価値を高めるためには、気候風土が似た北欧などのように環境先進地としての施策をトータル的に進めることが必要と考えます。これまで北海道では、バイオマス、風力発電などの事業が行われてきましたが、事業単位毎の計画という感があります。</p> <p>今後は、環境先進地としてのビジョンを持ちながら、道民と行政、企業が連携していくことが必要と考えています。</p> <p>2 定山溪地区のまちづくり</p> <p>国道230号線の拡幅工事に伴い、まちづくり協議会は街並みの景観や自然を活かした散策路の整備など、様々な検討を進めております。</p> <p>(1) シーニックバイウエイの取り組み</p> <p>北海道開発局では、シーニックバイウエイを推進しておりますが、現在、定山溪地区でも道事業に関心をもっております。</p> <p>国道230号沿線の地域資源も恵まれていることから、国道453号線の芸術の森地区との連携を視野に入れながら(温泉→健康→食→自然→文化→芸術)、「支笏・洞爺・ニセコ」ルートに繋げるシーニックバイウエイを今後研究していきたいと考えております。</p> <p>以上、北海道開発、定山溪地区のまちづくりについて意見等を記載させていただきましたが、今後とも、ご支援、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。</p>	
1050	<p>北海道においてエネルギー利用可能なバイオマスは、未利用の間伐材や林地残材などの木質系資源約17%、家畜ふん尿などの畜産系資源約22%があり、その賦存量は日本国内、世界的にみても莫大なものである。</p> <p>過去必要ないものと捨てられてきたものが、現在では、再生可能・クリーンエネルギーと多くの関心を集めている。</p> <p>今後、北海道の基幹産業である一次産業に絡めた全面的利活用とバイオマス産業の構築、そして国内エネルギーにおける先導的役割を果たすために、寒冷地で暖房など熱需要が多い北海道を積極的に国内バイオマスエネルギー利用実験地域として期待したい。</p>	
1051	<p>北海道のように広域分散型社会では、それぞれの特性ある地域が交流・連携することによって活力あるものに転化し、既存の産業再生或いは新たな産業の創出につながるのではないかと。その前提は都市間や都市と地方又は地域間とをアクセスする交通ネットワークが整備されていることでなければならないと思います。それは、人や文化の交流または物流という重要な分野を担っているからです。</p>	<p>中間報告にある「食料の供給力の強化」にしても「成長産業としての観光」等にしても、それを支え、再生・創出の保障となるのが広域交通ネットワークであるからです。更に、過疎地といえども国土保全の見地から最低限の交通ネットワークを確保し維持管理すべきと思います。</p> <p>終わりに、社会資本整備は一朝一夕に出来るものではない。しかし、今の経済社会情勢から社会の仕組みを近視眼的にしか見ず、森全体(社会資本整備の中長期の計画)を軽視する風潮が余りにも強まっていることに危を感じます。</p>
1052	<p>今日の地域社会での大きな問題のひとつに地域コミュニティの欠如が有ると言われています。財政難の折、教育、地域環境保全から「わが町は美しく北海道」運動に至まで、地域の人々の連携が必要です。基本計画にある「連携・協働」も同じ主旨であると思います。</p> <p>しかし、高齢化や過疎化、財政逼迫などで疲弊が進む地方の町で誰がその中核になり得るかを考えるとき、残念ながら個人の資質やボランティア精神豊かな人に負うしかないのが実情です。</p> <p>こうした状況を考えると、多額の税金を投入しての公共事業の発注が不透明な政治力や水面下の調整で行われているとしたら、極めて憂慮に耐えられません。今後は、是非とも地域に立脚し、地域の活性化や健全化に汗をかいている会社やそうした幹部を擁する会社に仕事をさせるべきです。それが公平というものです。</p> <p>ヨーロッパの国々の中には、そうした地域のために努力している企業をはるかに優遇している国が多いと聞いております。</p>	
1053	<p>かつて「ハードからソフトへ」と言われた時期があった。しかし、比較的数量化しやすいハードに比べソフト面の計画は、幅も広く複雑で何倍も困難だろうと思われ。今回の計画書では、ソフト面に重心を置きつつ、ハードに触れた内容となっています。</p> <p>そのせいか、一般の人にとっては親しみに欠ける内容となっているように思えるので絵や図も挿入して分かりやすさにも留意して欲しいと思います。</p>	
1054	<p>苫小牧東部地域の開発を最優先に取り組み事が北海道を要する事になるがそれには北海道開発局の力が必要である。</p>	<p>基地内の公共的な工事(インフラ整備)等は国がする事でなければ土地代が高すぎる。</p>
1055	<p>北海道の資源を利用して石油に変わる物を発見し、新しい産業を興してほしい。</p>	<p>世界的に問題となっているエネルギー問題が最北海道で対応できるのではないかと考えます。(水力発電の見直し、石炭採掘の見直し等)</p>

番号	ご 意 見	
	(意見)	(理由)
1056	北海道が「地球規模に視点を置いた食料基地の実現の為に」食料生産者が、安心・安全で良質の食料を供給できるようにする為に、そこに従事する人達が自信と強い誇りを持って働ける100年先を見据えた農業農村整備が重要である。	
1057	北海道の豊かな自然環境・地形と調和した高速道路網およびで高速鉄道網で北海道全域を網羅する。	札幌圏はじめ都心部への人口一極集中が進み、都心部と地方町村との格差が北海道では著しいが、その原因としては、広大な土地面積ゆえに物流や情報網が都心部から末端部まで十分行き届かない、行き届くのに時間がかかる、という物理的理由が挙げられる。末端部まで都心部並の物流と情報が短時間のうちに行き届かせることができるのであれば、都心部に人口集中しなくても済むようになり、格差も解消されるはずである。北海道全域を高速道路網と高速鉄道網で網羅し、地方町村に住んでいても「日帰りで気軽に札幌に行ける。」ようにする交通環境の整備が必要である。その際には、北海道の最大の魅力である「広大な大地と豊かな自然」を損なうことのないよう、既存の自然環境、地形を生かした整備を行う様にし、むやみに山や森や川を削り取るようなことは避けなければならない。
1058	京都議定書の目標達成に向けてのCO2排出量削減については、統一した取り組みが必要と感じます。	CO2排出量削減については、ごみの焼却施設から排出されるのも考えられますが、各市町村で焼却するごみが統一されていない、CO2の排出に差が生じているので、統一したごみ分別を進めてほしいと思います。
1059	私は、一道民として「安全で高品質な農水産物や食品づくりを進め、魅力ある「食」の北海道ブランドの確立すること」に期待するとともに、この中間まとめを契機に道民一人ひとりに対し、「食」に関する意識改革を徹底すべく積極的にアプローチをお願いしたい。未来の子ども達のためにも・・・。	我々とは切っても切れない「食」に監視、消費者から信頼される安全かつ安心な食品の生産や供給については、この北海道はもとより、今の日本全体として重点項目の一つと言えるが、その反面、「食」が軽視されている都考えられる身近な実例として、現在、成長期であるはずの小中学生の中に、ライフスタイルの多様化やダイエットの低年齢化などからか、朝食を摂らずに投稿する子どもが少なくないことが上げられる。朝食を抜いた影響からか、登校してもしばらくは集中力が不足している様子が見受けられ、最悪の場合、3から4時間目までボーッとした状態で過ごしてしまい、給食を食べてようやく目が輝き出すと言うような好ましくない状況があるといことを時折耳にする。このような実情から、地域では学校・家庭が一丸となって「食」の重要性を再認識する必要があるのではないかと考えている。国・道についても、どこかの組織がリーダーシップを取り「食」を推進して行くことも必要ではあるが、国・道民に、より効率的かつ迅速・確実に「食」の「安全さ」や「大切さ」を周知・徹底するためには「官・民」一体となった具体的な取り組みや、関係機関が夫々の立場から、国・道の「食」の現状についてリアルタイムで『新鮮な(旬の)情報』を発信して行く必要があるのではないかと考える。
1060	地図データの国、道、市町村間での共有化を推進してほしい	ハザードマップなど防災関連資料を作成するに当たって、地図データを共有化し、互いのハザード情報を共有することによって、きめ細かい防災行政が可能になると思われる。
1061		札幌市北区新川に居住している者です。56年洪水の折天狗橋と云う橋の側に住み水が橋の桁下にみるみるつき、道を越え家迄も水が来るのではないかと恐怖に震えておりました。今も川の側を通る時あの時の事が頭によみがえります。又現在の新川の状況を見ますと伐開をしていない為56年の洪水があれば新川大被害となるのではと恐れられます。又、北海道の冬道を考えますと地方幹線道路での除雪の回数が少なく、交通が渋滞を引き越している状態です。是非第6期計画をし北海道開発局の重要性を強く主張してください。
1062		「新縄文黎明期2050年からの便り 室蘭工業大学 媚山政良 第5回雪山シホジウム 2006.11.17」を、ご参考になればと思います。お送り致します。