

「国土審議会北海道開発分科会企画調査部会中間取りまとめ」に関する
意見の概要

1 経 緯

平成 14 年 7 月 29 日に開催された北海道開発分科会において、同分科会に報告された企画調査部会中間取りまとめ（以下「中間取りまとめ」という。）について、関係者との意見交換及び国民からの意見募集を行うこととされたことを受け、以下のとおり意見交換会及び意見募集を実施した。

(1) 意見交換会について

- ・開催日及び開催地
 - 8 月 27 日：函館、網走
 - 8 月 28 日：室蘭、釧路
 - 8 月 29 日：札幌、帯広
 - 8 月 30 日：旭川
- ・出席者

濱田委員(室蘭、札幌)、田村委員(札幌、旭川)
市町村、支庁、テーマに応じた関係機関、事務局
- ・意見交換テーマ

北海道総合開発計画の策定に当たり地方公共
団体等の意見を反映する仕組みについて
地域における先駆的、実験的取組について
その他、圏域の特性に応じたテーマ

(2) 意見募集について

- ・意見募集期間

平成 14 年 8 月 9 日(金)～9 月 8 日(日)
- ・意見募集方法

国土交通省ホームページに募集要領掲載
電子メール、FAX 又は郵送にて意見提出
- ・意見募集テーマ

「国土審議会北海道開発分科会企画調査部会
中間取りまとめ」に関する全般的意見
北海道を舞台として積極的に展開すべき先駆
的、実験的な取組の提案
これからの北海道に期待すること

(参考) 意見提出人数及び提出件数

募集期間中に意見を寄せていただいた人数及び意見の件数については、以下のとおり。

- ・意見提出人数 51 人
(北海道 46 人 東京都 2 人 千葉県、富山県、愛知県各 1 人)
- ・意見件数 121 件

2 意見交換会における意見の概要

(1) 北海道総合開発計画の在り方等について

- ・ 地方公共団体等の意向を反映させる方法としては、本年1月に各支庁単位で発足した地域連携会議（注）を活用すべきとの意見が多数であった。一方、北海道が市町村等の意向を集約すべきであり、国と道が個別に意向を聴けば二重行政になるとの意見もあった。
- ・ 地域連携会議を活用する場合の考え方としては、個々の市町村の意見が重要であるという意見が多数であり、市町村等の意見を集約し、圏域等の地域全体の意見にまとめ上げるべきという意見は少数であった。
- ・ 意向を把握する時期については、計画策定作業の当初から、何度か機会をつくるべきとの意見がある一方、計画策定作業が一定程度進み、計画に描かれる地域の姿が明らかになった段階で意見を聴いてほしいとの意見があった。
- ・ 計画に意見がどう反映されたかというフォローも重要であるとの意見があった。

注) 地域連携会議とは、地域が主体となって自ら描く将来像の実現のため、社会資本の効果的・重点的な整備等について、地域づくりの主体である市町村を中心に、国（北海道開発局）、北海道が協力・連携して意見交換をするため、道内各地域に設置した会議である。

(2) 重点課題の推進方策について

6期計画期間中に重点的に推進を図るべき以下の課題（以下「重点課題」という。）等に係る推進方策に関連し、交換会で述べられた主な意見については以下のとおり。

（食料基地としての役割の強化）

- ・ 道民が一体となって地産地消を推進するなど道産品を支援するシステムをつくる必要がある。
- ・ 北海道は、独自に食の安全性について全国より厳しい取組をすべき。
- ・ 漁業、漁村について、もっと重視すべき。

（新たな産業育成）

- ・ 北海道の特性を生かし、風力発電、雪冷熱、バイオマスの積極的活用が必要。
- ・ 新たな産業育成のためには、既存産業を活用していくことが現実的であり重要。

（環境保全）

- ・ 治水事業について、自然と共生できるような北海道型の河川工事手法を用いてほしい。

- ・ ホタテの貝殻など水産系廃棄物のリサイクルを推進するため、公共事業におけるリサイクル製品の積極的活用に係る検討が必要。

(観光交流の促進)

- ・ きれいな空気で天体観測に向いていることなど、恵まれた環境を生かし北海道独自の観光の確立を目指すべき。
- ・ 首都圏や東アジアへの情報発信とプロモーション、ホスピタリティ推進やボランティア活動への支援、近代遺跡などの新たな観光資源の発掘などが必要。
- ・ 観光振興のため、道路、空港といったハード面の整備が必要。また、C I Q整備、観光ルートづくり等のソフト施策が必要。

C I Q : C : custom = 税関, I : immigration = 出入国管理, Q : quarantine = 検疫のことであり、人や物が海外から出入りする際に必要な手続のこと。

(国際交流と人材開発の拠点づくり)

- ・ 地域の自然特性や研究施設等を生かした総合的な生涯学習の場の形成を図りたい。
- ・ 地域の資源を活かし、体験学習、体験観光の推進を図っており、産業育成にもつなげたい。

(安全でゆとりある快適な地域社会の形成)

- ・ 北海道では、特に冬期の交通安全対策が大問題であることを明らかにすべき。
- ・ 高速道路等の整備で従来の中継機能を失う地域への対策も課題である。

(人流・物流・情報流の基幹的ネットワークの推進)

- ・ 高規格幹線道路等のネットワーク整備が重要(多数)。
- ・ 新幹線についてより踏み込んだ記述をすべき(そもそも記述すべきではない、との意見もあった。)

(人口減少が予想される中での地域の活力維持)

- ・ 地方の自立が謳われているが、地方の多くは崩壊しかけている状態にある。人口減少・高齢化にどう歯止めをかけるかが重要。
- ・ 人口問題が深刻化する中で、ゆとりある住環境の魅力をアピールする施策が必要。
- ・ 人口減少下における更なる札幌集中は好ましくない。地方のための施策を検討すべき。

(公共事業の効率的・効果的推進)

- ・ インフラ整備については、市町村や民間の意見を聴き、本当に必要なものを最優先に整備してほしい。特に、高速道路網等については、費用対効果や採算性とは別の、安全性の向上、定時性の確保、医

療機関等へのアクセス時間短縮による住民の保健・福祉の増進等といった数値で表せていないモノサシについても判断材料に加えてほしい。

- ・ 北海道内の道路の速度規制について、全国と異なる基準を導入することを検討してもよいのではないか。

(その他)

- ・ 厳しい経済情勢の中では「実行する」ことが必要なのであり、「実験的」という表現は適切ではないのではないか。
- ・ 北方領土に関する記述がない。

3 意見募集に寄せられた意見の概要

(1) 北海道総合開発計画の在り方等について

- ・ 計画策定に地域の経済団体やNPOなどの民間機関を始めとする多くの機関を参画させ、実践的な計画とすべきとの意見があった。
- ・ 北海道の地域経済・産業の不振が解決されなければ、我が国発展のための開発計画は生かされないとの意見があった。

(2) 重点課題の推進方策について

6期計画期間中に重点的に推進を図るべき以下の課題(以下「重点課題」という。)等に係る推進方策に関連し、寄せられた主な意見については以下のとおり。

(食料基地としての役割の強化)

- ・ 雇用の確保及び食料自給率向上のため、安全性の高い無農薬野菜の生産を推進すべき。
- ・ 恵まれた自然環境、最新の技術・情報、経営力・頭脳を融合させ、競争力のある優れた農産物の生産・出荷、製品を使った加工食品の製造、産品を生かした料理・もてなしを組み合わせたトータルな食品産業を展開していくべき。
- ・ 食料基地としての役割を強化するため農業・農山漁村の振興を図ってほしい。そのことが景観や魅力を高めることにつながり、観光振興にも貢献する。

(新たな産業育成)

- ・ 国の光ファイバー開放に関する規制緩和を推進するとともに、高速無線ネットワークの構築を推進すべき。
- ・ リサイクル産業を、北海道の我が国発展への貢献のための戦略的産業と位置付けるべき。

(環境保全)

- ・ 北海道の魅力は広大な土地、四季を彩る自然であり、これからの開

発は必要最小限に抑え自然環境の保持、復元に努めるべき。

- ・ 森林資源の保全は日本のみならず世界の温暖化対策にも寄与することから、古くて新しい公共事業として整備の促進を図るべき。そのことが雇用の創出にもつながる。
- ・ 環境に配慮した各種工事施工等に係る国際的に見ても最先端の研究を行う施設を設置すべき。

(観光交流の促進)

- ・ 大雪山系など雄大な自然景観、気候風土、山海の食べ物、文化や人間性といったものを「北海道ブランド」として確立し、活用すべき。

(国際交流と人材開発の拠点づくり)

- ・ アジアの若者に「北海道で学ぼう」と思わせる大学づくり(学部、教授陣、校舎の風格等)を進めてはどうか。

(安全でゆとりある快適な地域社会の形成)

- ・ 財産や生命の保護のほか、貴重な農産物を守るためにも治水事業が必要。事業の推進に当たっては、そうした本来の目的をわかりやすく表明すべき。
- ・ 歩行空間における冬期バリアフリーを含む交通バリアフリー施策を、高齢化の進む地方において展開すべき。
- ・ 「絵になる都市づくり」「絵になる村づくり」のための制度、事業を組み合わせた取組を展開すべき。
- ・ 札幌市中心に考えるのではなく、旭川市、函館市、釧路市などの中核都市を中心に周辺市町村が一体となって、その地域の生活経済圏を創設し、自立を図るためのインフラ整備が必要。

(人流・物流・情報流の基幹的ネットワークの推進)

- ・ 地域経済の自立や地域間交流の活性化を図る上で、高規格幹線道路の早期全線完成が課題。
- ・ 整備新幹線は、環境保全(航空機と比較して省エネルギー)、観光交流の促進にも貢献することを意識し早期整備を図るべき。
- ・ 峠の安全確保を始めとする来道者の安全な移動可能性を確保するため、幹線道路網の整備を推進すべき。
- ・ 高速道路を始めとする公共事業の目的が明らかになっていない。
- ・ 苫小牧港、新千歳空港などの基幹的インフラは、「百年の大計」に沿って整備すべき。完成すれば必ず長期にわたって地域の経済社会を支えることが期待される。
- ・ 経済効果を考えると、高速道路インフラは国費の投入により無料化すべき。一方、維持管理コストの増加が予想されるため、人口を都市や農村の中心に集中させ面的整備の負担を軽くすべき。

(人口減少が予想される中での地域の活力維持)

- ・ 人口減少に対しては、観光を始めとする交流人口を増やすべき。
- (公共事業の効率的・効果的推進)
- ・ 公共事業の推進に当たっては、事業効果を優先し、重点化を図るべき。
 - ・ ハード施策とソフト施策の連携が必要。
- (その他)
- ・ 「道外者の目と期待度」を意識するのもよいが、道民のための北海道産業、経済をどうするか、地域の現状を的確に捉え対策・施策をどう講ずるのかといった点についても検討が必要。
 - ・ 拓銀、エアドゥは悪い意味での先駆的実験だったのではないか。