

## 新たな北海道総合開発計画（素案）に関するパブリックコメントの結果 及び提出された意見への対応について

平成 28 年 1 月 21 日から 2 月 10 日までの間、新たな北海道総合開発計画（素案）について、国民の皆様から意見を募集し、22 名（団体含む）から 34 件の意見をいただきました。

いただいた意見の内訳は、以下のとおりです。

分 類	件 数
計画全体	2 件
北海道開発の歴史	1 件
計画の目標	1 件
北海道型地域構造の保持・形成	4 件
北海道型地域構造を支える広域交通ネットワークの整備等	4 件
公共施設や情報インフラの整備	3 件
北海道の価値創造力の強化に向けた多様な人材の確保・対流の促進	1 件
北方領土隣接地域の安定振興	1 件
世界水準の観光地の形成	5 件
人流・物流ネットワークの整備	3 件
産業集積の更なる発展	1 件
恵み豊かな自然と共生する持続可能な地域社会の形成	2 件
強靱な国土づくりへの貢献と安全・安心な社会基盤の形成	2 件
その他	4 件

意見の概要		意見に対する考え方
計画全体に関するご意見		
1	非常に心強い計画であり、地域一丸となってこの計画を実現できるように活動したい。	新たな計画の推進に当たっては、益々のご理解、ご協力よろしくお願いたします。
2	具体的施策について箇条書きにしたものがあると望ましい。	新たな計画については、地域の人々や関係機関等でビジョンを共有し、実現に向けて取り組む必要があると認識しておりますので、ご意見を踏まえ、今後新たな計画の広報等を行うに当たっては、箇条書きにした資料を用いるなど分かりやすい説明に努めてまいります。
北海道開発の歴史に関するご意見		
3	開発の中でアイヌ民族の権利侵害も行われてきたことを記載するべき。	新たな計画の推進に当たっては、「アイヌ政策のあり方に関する有識者懇談会」の報告書(平成21年7月)において、「近代国家形成過程の中で、土地政策や同化政策などにより、先住民族であるアイヌの文化は深刻な打撃を受けたといえる。」と指摘されていることも踏まえ、アイヌ文化の振興等に着実に取り組んでまいります。 いただいたご意見への対応につきましては、本計画は今後10年間の北海道開発のビジョンを示すものであり、原案のままとさせていただきます。
計画の目標に関するご意見		
4	具体的な目標が欠如している部分が多い。過去の状況と合わせ、これからどうするかをグラフ等も混ぜ示すのが望ましい。	本計画は、国土に関するビジョンを示すものであるため、目標については定性的な表現となっております。しかしながら、計画の実現に向けては、地域の人々や関係機関等で計画の内容を共有しておく必要があると考えており、ご意見の趣旨を踏まえ、今後新たな計画の広報等を行うに当たり、過去の状況や目指すべき姿等を図やグラフで示した資料を用いるなど分かりやすい説明に努めてまいります。
北海道型地域構造の保持・形成に関するご意見		
5	「生産空間」の脚注の記述が分かりづらい。明確な表現として「農業生産・漁業生産を担う地域」のような表現にすべき。「生産」には、製造業の生産やコンテンツ産業などの知的生産も含む広い意味合いが含まれ、特に道内では原材料を加工して付加価値を高め、道内総生産を高めることが非常に重要であるが、本文中ではこれらとは違うより狭い意味で用いられている。また、「(特に市街地ではない領域)」という記載についても、農業・漁業に係る生産の場は市街地と連担している地域も多く、なぜ市街地を除外するのか不明で分かりづらいことから削除すべき。	本計画では、人々の日常生活を支える都市機能・生活機能などの機能面に着目し、一定程度の人口集積が見られ日常生活の拠点的機能を有する地域を「市街地」と呼び、その周辺にあって、主として農業・漁業に係る生産の場となっている地域を「生産空間」と呼んでおります。(詳細については、第4章第1節(1)①において詳細に説明しております。) まず、「生産空間」から「市街地」を除外している理由は、人口が希薄な「生産空間」と、一定程度の人口や都市機能の集積が見られる「市街地」とでは、重点を置くべき施策が異なるためです。第4章第1節(1)②及び③において、両者の実態に即した施策を例示しております。 また、「生産」という語には、一般に農業や漁業以外の産業が含まれ得ることはご指摘のとおりですが、本計画においては、北海道の強みでもある農業や漁業などの生産活動が、都市部ではなく、人口密度が低い地域を中心に担われていることを強調するため、「生産空間」という語を用いました。他方、「生産空間」で担われている活動は、農業・漁業だけに限られないことから、「主として」と表現しております。 ご指摘のように、原材料を加工して付加価値を高めることは、北海道の地域経済にとって極めて重要であり、本計画でも、「食」の高付加価値化(第4章第2節(1)②)や、地域の強みを活かした産業の振興(第4章第2節(3))などで取り上げております。 以上のような考え方から、原案のままさせていただきますが、ご意見を踏まえ、北海道型地域構造の考え方がより広く皆様方に理解されるよう、新たな計画の推進に当たり分かりやすい説明に努めてまいります。

意見の概要		意見に対する考え方
6	「基礎圏域」については、「今後、国および地方公共団体が連携して、モデル的な圏域を設定しつつ、」とあるが、「基礎圏域」は本計画で重要な役割を担っており、この計画の中で設定すべき。現時点での設定が困難だとしても、計画を理解・共有し、その実効性を高めるためには、少なくとも事例を示すべき。	基礎圏域については、今後、国及び地方公共団体が連携して、モデル的な圏域を設定することとしており、現時点で事例をお示しすることは困難です。(第4章第1節(1)①) 基礎圏域のイメージについては、平成27年3月26日に開催された国土審議会北海道開発分科会第2回計画部会の配布資料の中でお示しさせていただいております。(資料2(P8、17等)及び参考資料2(P1～4)) <a href="http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/hok01_sg_000032.html">http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/hok01_sg_000032.html</a> ご意見を踏まえ、北海道型地域構造の考え方がより広く皆様方に理解されるよう、新たな計画の推進に当たり分かりやすい説明に努めてまいります。
7	国と地方自治体とが共通認識を持ち、社会資本整備を進めていくためには国による基礎圏域の分類が必要である。	基礎圏域については、今後、国及び地方公共団体が連携して、モデル的な圏域を設定することとしております。(第4章第1節(1)①) 北海道型地域構造の考え方がより広く皆様方に理解されるよう、ご意見を踏まえ新たな計画の推進において留意してまいります。
8	「基礎圏域」と二次医療圏の関係が記述されているが、文末の「…踏まえて設定されることが望ましい。」との表現はあまりにも他人事であり、非常に残念。計画では設定せず、設定は人任せという腰の引けた姿勢が見取れる。計画の見直し時に圏域が設定されていなくても、誰も責任を取らなくても良いようにしておくという役人的な姿勢が透けて見える。	「基礎圏域」の設定は、人々の日常生活にも影響を及ぼすものであり、地方の主体性を尊重するとともに、機能実態に即した施策展開を図る観点から、本計画では、各市町村を特定の基礎圏域に分類したり、生産空間、市街地及び基礎圏域中心都市の3層の分類基準を設定しないこととしております。 ご指摘の箇所は、人々の日常生活の上で重要な機能である医療との関係を記述しておりますが、暮らしとの関わりでは、医療のみならず、商業、教育など様々な機能を確保することが重要となります。このため、「基礎圏域」と二次医療圏との関係についても、設定に当たっての方向性を例示するに止め、ご指摘のような表現振りとしております。 国としては、本計画における「基礎圏域」の概念の提案をもって終わりとする趣旨ではなく、地方公共団体と連携して、モデル的な圏域を設定しつつ、地域住民の意思等を踏まえた地方の主体的な検討を促進しつつ、関係府省と連携しながら北海道型地域構造の保持・形成に向けて様々な施策を講じてまいります。(第4章第1節(1)①)
北海道型地域構造を支える広域交通ネットワークの整備等に関するご意見		
9	高規格道路について、新たな区間が開通する度に所要時間の短縮が実現できているが、現在未着工となっている区間についても早期整備を期待する。	高規格幹線道路等の交通ネットワークの整備については、基礎圏域中心都市間、基礎圏域中心都市と周辺市街地とのアクセス向上を図り、基礎圏域内外の広域的な交流を支えるため、都市間の時間距離を縮める広域交通ネットワークの整備を推進することを記述しているところです。(第4章第1節(1)④) ご意見につきましては、新たな計画の推進に活かしてまいります。
10	札幌都心部と全道各地を結ぶ高規格幹線道路網について、一本に接続できていない区間の一刻も早い整備をお願いしたい。	
11	地域では商工業者の廃業・流出が止まらず、人口減少や流出を止める事は困難である。そのため、大型店舗や総合病院のある都市への移動を、安全・安心に、時間短縮が図られるよう、高速道路、高規格道路及び一般国道の整備を進めてほしい。	
12	広大な北海道において、産地や生活を安全に短時間で結び、流通の円滑化や人的な交流、観光振興に繋げていくためには、「高速道路網の整備」は早急に進めるべき大きな課題である。そのため、以下のとおり記載をお願いしたい。 P19 ミッシングリンクの解消等、高速道路網の整備、民間投資～ P23 日常生活サービスへの高速道路網の整備を中心とした交通アクセス確保等による～	

意見の概要		意見に対する考え方
公共施設や情報インフラの整備に関するご意見		
13	各都道府県に一つ必要とされている公共施設について、札幌圏以外の北海道の住民は、そのような施設を利用したくても絶対的に距離が遠く、他都府県に比べて圧倒的に不利な状況にある。他都府県並となるような公共施設の整備についても記載すべき。	他都府県並となるような公共施設が具体的にどのようなものを指しているのかが明らかではないため、具体的に回答することが困難ではありますが、新たな計画においては、北海道が広域分散型の人口分布状況にあることから、市町村界を越えた「基礎圏域」において、一定の都市圏規模を維持・確保するための充実した生活環境の提供や都市機能・生活機能の高度化を促進すること、また、都市間の時間距離を縮める広域交通ネットワークの整備を推進すること等を記述しております。(第4章第1節(1)④)
14	北海道の新たな開発に関して必要な事は、本計画素案でも数多く現れるICTの活用だと考える。インターネットを使ったビジネス等を全国の都市でも田舎でも誰でも行えるという事が、地域に人を呼び込む事を助長すると考える。しかし、情報インフラの整備については、民間企業や自治体の単独整備により維持していくことは難しい。1億総活躍社会の実現においては、全国各地で公平かつ格差の無い情報インフラの整備に力を入れる事が必要ではないか。	ご意見を踏まえ、以下のように修正いたします。 「散居形態を成す生産空間における生活機能を維持するためには、住民の日常生活に必要な医療、買物、教育等の生活サービスにアクセスするための交通・情報ネットワークを確保することが不可欠である。 (中略) さらに、移動販売、買物代行等の交通弱者支援対策を促進するとともに、多面的機能支払制度等の着実な推進を通じた集落コミュニティの維持・連携を促進する。加えて、地域の情報通信環境の整備を推進する。」
15	地方における光ファイバー回線等の高速インターネット環境の整備は遅れており、「ICTの活用による地理的制約を超えたサービスの提供等」に対応できない状況にある。ICTを活用するための環境整備についても触れておく必要があるのではないか。	さらに、移動販売、買物代行等の交通弱者支援対策を促進するとともに、多面的機能支払制度等の着実な推進を通じた集落コミュニティの維持・連携を促進する。加えて、地域の情報通信環境の整備を推進する。」
北海道の価値創造力の強化に向けた多様な人材の確保・対流の促進に関するご意見		
16	「協働人口」の定義を明確にしていきたい。	新たな計画において「交流・協働人口」とは、外部に居住しつつ地域に貢献し地域経済やコミュニティに活力をもたらす人々のことです。具体的には、例えば、自然や食育をテーマとしたツーリズム等の交流を行う人々や、除雪ボランティア等の地域活動を地域の人々と協働して行う人々が挙げられますが、「交流」と「協働」は相互に関連することから、「交流・協働人口」という表現を用いているものです。(第4章第1節(2)) 計画の推進に当たっては、分かりやすい説明に努めてまいります。
北方領土隣接地域の安定振興に関するご意見		
17	北方領土隣接地域について、「地域経済は依然として厳しい状況」と把握していながら、経済の振興策がなく、四島交流や啓発活動の充実など、北方領土早期返還の実現に向けた環境整備しか記載しないのはおかしい。北方領土隣接地域の経済振興策を記載すべき。	北方領土隣接地域につきましては、平成21年に改正された北方領土問題等の解決の促進のための特別措置に関する法律に基づき各種振興事業を実施しているところです。当該地域の振興については、経済振興を含む総合的な施策を計画的に推進することが重要であることを認識しており、本計画にもその旨を記述しているところです。今後も関係機関と連携しながら当該地域の振興に資する各種施策を推進してまいります。(第4章第1節(3))

意見の概要		意見に対する考え方
世界水準の観光地の形成に関するご意見		
18	11ページにある「訪日外国人旅行者数2000万人時代到来など、」という表現について、訪日外国人旅行者数は、2015年時点ではほぼ2000万人を達成していることから、今後10年間の数値としては、もう少し上乗せが必要でないか。	<p>ご意見を踏まえ、以下のように修正いたします。</p> <p>「また、<b>訪日外国人旅行者数2000万人の達成が視野に入ってきており</b>、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催<b>や訪日外国人旅行者数2000万人時代の到来</b>など我が国への国際的な注目が高まる中で、北海道の魅力を世界にアピールする機会が増加する。」</p> <p>なお、訪日外国人旅行者数2000万人の目標達成が視野に入ってきたことを踏まえ、「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」(議長:内閣総理大臣)において次の時代の新たな目標や必要な対応の検討を行っているところです。</p>
19	これからの北海道が永續するための重要なテーマは、観光・環境・健康寿命の3Kであると考えており、その全てを解決できるのは「サイクリング」である。計画の枠組に、自転車振興に関することを多く盛り込んでいただきたい。まずは既存ストックの活用に取り組んでもらい、将来的には海外の先進事例も参考としたサイクリングルートの整備計画の策定もお願いしたい。	<p>インバウンドの更なる拡大に向けて、サイクリングなどのスポーツツーリズム等の観光メニューの創出・拡充を促進するとともに、世界に通用する魅力ある観光地域づくり、観光旅行消費の一層の拡大を図るため、北海道の雄大な景観の中での移動そのものを楽しむドライブ観光やサイクルツーリズム等の振興などにより、広域的な観光周遊ルートの形成を促進することを記述しています。(第4章第2節(2))</p> <p>北海道開発局では、国道や河川敷、河川堤防における自転車走行環境の改善や、サイクル・ツーリズム北海道推進連絡会に参加し、北海道でのサイクリング基本情報などをまとめたガイドブックを作成するなどのサイクルツーリズムの振興に取り組んでいるところであり、引き続き振興に資する各種施策を着実に推進してまいります。</p>
20	昨今、日本各地でサイクルツーリズム振興が進んでいるが、北海道においては、各地域がバラバラに取り組んでいるのが実態。各地域を束ねて、北海道が主体となった「サイクルツーリズム協議会」の立ち上げを希望する。	
21	北海道には埋もれている宝が多くある。外国人旅行者はその宝を世界に向けて発信してくれる存在であることから、外国人旅行者が北海道の隅々まで循環できるような交通網が必要。道路も必要ではあるが、海外の人にとっては見知らぬ土地での運転になることもあり、交通網を単独ではなく複数とし、公共の鉄道も見直されるべき。鉄道の新規参入など、国ができる役割は何かないのか。	<p>外国人旅行者の受入環境整備として、観光地への交通アクセスの改善を図るため、高速交通体系の整備を推進するとともに、快適・円滑な移動のため、公共交通機関やレンタカーの利便性向上等の取組を推進することを記述しております。(第4章第2節(2))</p> <p>ご意見の趣旨を踏まえつつ新たな計画の推進において留意してまいります。</p>
22	「観光立国ショーケース」について記載すべき。	<p>「観光立国ショーケース」に関する取組としては、新たな計画において、日本版DMOの形成・活動の支援等様々な取組を戦略的に展開すること等を記述しており、ご意見の趣旨は含まれていると考えていることから、原案のままとさせていただきます。(第4章第2節(2))</p> <p>計画の推進に当たっては、関係省庁と連携を図りつつ、世界水準の観光地形成に向けた各種施策を着実に推進してまいります。</p>

意見の概要		意見に対する考え方
人流・物流ネットワークの整備に関するご意見		
23	道北地方が、サハリン州への玄関口や北極海航路の寄港地としての役割を担っていくためには、全道的なネットワーク整備が必要。現在進めているスペックより高い高規格道路の延伸を進めてほしい。	高規格幹線道路等の基幹的ネットワークについては、農水産品・食料品の輸送や観光等に求められる広域的な人流・物流を支える交通体系を強化する観点から、生産地や観光地、消費地、交通拠点を結ぶ道路ネットワークの整備、ミッシングリンクの解消等を推進することを記述しているところです。(第4章第2節(3)) ご意見につきましては、新たな計画の推進に活かしてまいります。
24	道北地方では、近年産地で食を楽しむ人が増えてきており、そのような来訪者への対応や、また、生産地から消費地に短時間での輸送を可能とするため、さらに、厳しい気象条件に対応するため、高規格道路の整備を期待する。	
25	周辺の観光地と連携し、点と点を結ぶためには道路整備が必要であり、周辺道路の整備をお願いしたい。	
産業集積の更なる発展に関するご意見		
26	石狩湾新港地域は、道央圏の物流拠点として重要な役割を担っており、また、国内における大規模災害時のバックアップ拠点としても期待されている。本計画においても、同地域の社会資本整備について、特段の配慮をお願いする。	石狩湾新港地域については、地域経済の核となり得る企業誘致や中核的企業の活動に対する地元中小企業の参入促進など地域経済の活性化につながる取組を推進する旨を記述しています。(第4章第2節(3)) また、本計画においては、北海道における産業振興の基盤となる人流・物流ネットワークの整備を推進していくこと、首都圏等の大都市から遠距離にあり同時被災する可能性が小さいこと等から、北海道において国家的規模の災害時におけるバックアップ拠点機能の確保を図っていくことを記述しています。(第4章第3節(2)②) ご意見の趣旨を踏まえつつ新たな計画の推進において留意してまいります。
恵み豊かな自然と共生する持続可能な地域社会の形成に関するご意見		
27	道北地方で風力、太陽光、水素等を活用したまちづくりを展開するためにも、産官学の連携が不可欠であり、国の支援が必要。	道北地方については、風力を始めとする豊富な再生可能エネルギー源を活用し、中長期的には、北のエネルギー供給拠点の形成を図ることを記述しています。(第4章第1節(1)⑥) また、水素の活用については、水素による余剰電力の貯蔵・利用の促進等を図るため、産学官民金連携のプラットフォームによる普及啓発を推進することを記述しています。(第4章第3節(1)②) ご意見の趣旨を踏まえつつ新たな計画の推進において留意してまいります。
28	道内では、空知地域や釧路地域において、現在も石炭の生産を継続しており、夕張市においては、CBM(炭層メタンガス)の活用が検討されるとともに、釧路市においては、地元の石炭と木質バイオマスの混焼などによる環境負荷を抑えた火力発電所の建設計画が進められている。これらの地域資源が道内で活用されることにより、エネルギーの地産地消につながるため、地域に賦存する石炭の活用について追加いただきたい。	道内において石炭等の活用の取組が行われていることは承知しておりますが、新たな計画においては、低炭素社会の形成のための取組や再生可能エネルギーの更なる導入等に取り組むことを重点的に記述しているところであり、原案のままとさせていただきます。(第4章第3節(1))

意見の概要		意見に対する考え方
強靱な国土づくりへの貢献と安全・安心な社会基盤の形成に関するご意見		
29	海に面して市街地が形成されているものの、津波等の避難対策が進んでいない地域もある。安心して住めるように対策を講じてほしい。	地震・津波による被害や社会経済的影響を最小限に抑えるため、各種施設の耐震化等の取組の推進やハザードマップの作成、地方公共団体の避難計画に基づく避難ルール作りや住民参加型の訓練等地域防災力向上の取組等を推進することを記述しています。(第4章第3節(2)①) ご意見につきましては、新たな計画の推進に活かしてまいります。
30	道北地方は、道産農作物の輸出や物資運搬等の安定的なアクセスを確保する必要がある。特に冬期は地吹雪による交通障害が多く発生し、見通しの悪い場合は吹き溜まりにより車が衝突し、横転や転落の危険性がある。また民家の少ない地域も多く、立ち往生すると生命の危険が高まる。安定的な物資輸送や安全で安心な生活を支援する意味でも、冬にも強い道路整備が重要であるとする。	積雪寒冷地特有の冬期災害が発生する北海道では、激甚化する冬期の災害に備えた「人命を守る」ための各種対策を推進することが必要であり、冬期災害に備えた安全な道路交通やライフラインの確保等により被害軽減を図るため、代替性確保のための高規格幹線道路の整備、防雪柵の整備等を推進することを記述しています。(第4章第3節(2)①) ご意見につきましては、新たな計画の推進に活かしてまいります。
その他のご意見		
31	海岸から近い道路が多い地域では、潮の影響を受けて車が錆びるなどの支障が出る。海岸に近い道路は山側に移すなどの対策が必要だと考える。	ご意見の点につきましては、事業実施に当たっての参考とさせていただきます。
32	北海道を分県することについて、どのような意見があるか記載すべき。	本計画は、地理的領域としての北海道の総合開発を対象としたものであるため、原案のままさせていただきます。
33	北海道の開発を推進する総合開発体制を堅持すべき。	新たな計画の推進に当たっても、北海道局・北海道開発局という推進体制の下、地域の実情に即した施策・事業を推進してまいります。
34	(その他、資料の送付を頂いたもの)	本計画の内容に対するご意見に相当するとは思われないことから、回答は差し控させていただきます。