

国土審議会第12回北海道開発分科会

平成24年2月27日

【本田総務課長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから国土審議会第12回北海道開発分科会を開会いたします。

本日は、皆様、お忙しいところをお集まりいただきましてありがとうございます。

私は、当分科会の事務局を担当いたします、国土交通省北海道局総務課長の本田でございます。よろしく願いいたします。任期満了により、分科会長が現在空席となっておりますので、分科会長が選出されるまでの間、司会進行を務めさせていただきます。以降、座って進めさせていただきます。

本分科会は、国土審議会委員3名及び特別委員16名の計19名から構成されております。本日は、総数19名のうち、過半数のご出席をいただいておりますので、定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

本日の議事についてでありますけれども、国土審議会運営規則第5条の規定によりまして、原則として会議及び議事録を公開することとしております。本日の会議は、マスコミを含め一般の方々に傍聴いただいております。また、議事録につきましては、原則として発言者氏名入りで公開することとされておりますので、あらかじめご了承くださいませよう、お願い申し上げます。

ご発言の際にご使用いただきます卓上スタンドマイクのご使用方法について、ご説明いたします。お手元のスタンドマイクの中央にスイッチがございます。このスイッチを押していただきますと、このように赤いランプが点灯いたします。これがマイクが入っている状態でございます。構造上、一度に拾える音が4台となっておりますので、まことに恐れ入りますが、ご発言の都度、スイッチのオンとオフを切りかえていただきますよう、お願いいたします。

それでは、議事に先立ちまして、当分科会の委員及び特別委員の皆様方をご紹介させていただきます。

初めに、衆議院の推薦による特別委員といたしまして、工藤仁美委員でございます。

【工藤委員】 よろしく願いいたします。

【本田総務課長】 武部勤委員でございます。

【武部委員】 どうぞよろしくお願いいたします。

【本田総務課長】 三井辨雄委員でございます。

【三井委員】 よろしくお願いいたします。

【本田総務課長】 山岡達丸委員でございます。

【山岡委員】 よろしくお願いいたします。

【本田総務課長】 山崎摩耶委員でございます。

【山崎委員】 よろしくお願いいたします。

【本田総務課長】 続きまして、参議院の推薦による特別委員といたしまして、相原久美子委員でございます。

【相原委員】 よろしくお願いいたします。

【本田総務課長】 吉川沙織委員でございます。

【吉川委員】 よろしくお願いいたします。

【本田総務課長】 なお、伊達忠一委員は、本日は所用によりご欠席との連絡を受けております。

続きまして、当分科会に属する国土審議会委員といたしまして、奥野信宏委員でございます。

【奥野委員】 (一礼)

【本田総務課長】 宮脇淳委員でございます。

【宮脇委員】 よろしくお願いいたします。

【本田総務課長】 なお、佐藤友美子委員は、本日、所用によりご欠席との連絡を受けております。

続きまして、各分野において学識経験を有する特別委員としまして、家田仁委員でございます。

【家田委員】 家田でございます。よろしくお願いいたします。

【本田総務課長】 石森亮委員でございます。

【石森委員】 石森でございます。よろしくお願いいたします。

【本田総務課長】 近藤龍夫委員でございます。

【近藤委員】 近藤でございます。よろしくお願いいたします。

【本田総務課長】 中嶋康博委員でございます。

【中嶋委員】 中嶋でございます。よろしくお願いいたします。

【本田総務課長】 なお、岩沙弘道委員及び櫻庭武弘委員におかれましては、所用により、本日はご欠席との連絡を受けております。

続きまして、地方公共団体の長としまして、高橋はるみ委員でございますが、公務の都合により、本日は代理として高井修副知事が出席されると伺っておりますけれども、飛行機の関係で遅れておりまして、それまでの間、加藤東京事務所長がご出席されております。

【加藤東京事務所長】 よろしく申し上げます。

【本田総務課長】 また、上田文雄委員でございますが、同じく公務の都合により、代理として小澤正明副市長が出席されております。

【小澤副市長（上田委員代理）】 よろしく申し上げます。

【本田総務課長】 続きまして、本日出席しております国土交通省の幹部をご紹介させていただきます。

津島政務官でございます。

【津島政務官】 どうぞよろしくお願いいたします。

【本田総務課長】 北海道局長の青山でございます。

【青山北海道局長】 よろしく申し上げます。

【本田総務課長】 審議官の関でございます。

【関大臣官房審議官】 よろしくよろしくお願いいたします。

【本田総務課長】 同じく審議官の青木でございます。

【青木大臣官房審議官】 よろしくよろしくお願いいたします。

【本田総務課長】 北海道開発局長の高松でございます。

【高松北海道開発局長】 よろしく申し上げます。

【本田総務課長】 そのほか、北海道局各課室長等が出席しております。

引き続きまして、分科会長互選に移らせていただきます。

分科会長は、国土審議会令第2条第4項の規定に基づきまして、当分科会に属する委員のうちから、委員及び特別委員が選挙するということになっております。いかが取り計らいましょうか。

【宮脇委員】 （挙手）

【本田総務課長】 宮脇委員、どうぞ。

【宮脇委員】 大変ご苦勞をおかけすることと思っておりますけれども、公共経済或いは国土政策に関して見識を非常に広くお持ちで、かつ、国土審議会の会長代理、同政策部会長、

また、東日本大震災を受けて設置されました防災国土づくり委員会の委員長などを歴任されております、奥野委員にお願いすることが、当分科会としては適切ではないかと思っております。いかがでしょうか。

(「異議なし」との声あり)

【本田総務課長】 それでは、皆様ご異議がないようでございますので、奥野委員に分科会長をお引き受け願いたいと思います。

ただいま高井副知事がご到着されましたので、ご紹介いたします。

【高井副知事（高橋委員代理）】 申しわけありません。高井でございます。よろしくお願いいいたします。

【本田総務課長】 それでは、これ以降の会議の進行につきましては、奥野分科会長にお願いしたいと存じますので、よろしくお願いいいたします。

【奥野分科会長】 大変僭越に思いますが、ご推挙いただいておりますので、本分科会の取り回しをさせていただきます。責任の重さを痛感しておりますが、皆様のお知恵とご協力をいただきまして、よい議論ができればと願っております。どうぞよろしくお願いい申し上げます。

それでは、議事次第の5、分科会長代理の指名です。

国土審議会令第2条第6項の規定によりまして、分科会長が指名することとなっております。まことに恐縮でございますけれども、近藤委員に分科会長代理をお願いできればと思います。どうぞよろしくお願いい申し上げます。

【近藤分科会長代理】 近藤でございます。ご指名でございますので、私、微力ながら、皆様方のご協力をいただきながら、この大役を果たしてまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いいいたします。

【奥野分科会長】 議事に入ります前に、津島国土交通大臣政務官からごあいさつをいただきます。

【津島政務官】 ただいまご紹介いただきました、国土交通大臣政務官を務めております津島恭一でございます。どうぞよろしくお願いいいたします。

本日は、委員の皆様におかれましては、公私ともに大変お忙しい中、お集まりいただきました。そしてまた、日ごろから国土交通行政に対します大変なご示唆、また、ご指導をいただいておりますことに改めて感謝を申し上げます。ありがとうございます。

本日の議題であります、第7期北海道総合開発計画の中間点検ということになってお

りますので、よろしくお願ひ申し上げたいと思っております。

実は、ご承知のことと思ひますが、計画策定の折に、5年を目途に総合的な点検を行うということが決められております。来年の1月を目途にでございますけれども、総合的な点検と、そしてまた、今後の計画の進め方につきまして、皆様のご協力をいただきながら決定していきたいと考えているところであります。

ただ、7期の総合計画を策定いたしましたから、まさしく日本の中におけるいろいろな状況が変わってまいりました。1つは、リーマンショックがございました。非常に日本の経済が混乱したのも事実でございます。また、新成長戦略の策定もございました。そして何よりも、昨年のものでありますけれども、3月11日の東日本大震災、このことによりまして、まさしく日本の置かれている立場、東北の復旧・復興というものにまずは全力投球しなければいけない。そういった意味で、まさに日本の置かれている立場というのも刻々と変わってきているのも事実だと思っております。その中で、北海道が置かれている立場というのは、日本における国策に対する、いろいろな意味での重要性を持っている、これも事実だと思っております。

そこで、今日は、ご出席の委員の皆様におかれましては、これからの北海道総合開発計画のさまざまなご意見をいただきながら、ご示唆をいただくとともに、この議題に対しまして、ぜひ皆様のご協力をいただきたいと思っております。この分科会におきまして、皆様の大変なご議論、ご教示をいただきますことを心からお願い申し上げまして、一言ごあいさつとさせていただきます。どうぞひとつ皆さん、本日はよろしくお願ひいたします。

【奥野分科会長】 政務官は公務のため、ここでご退席されます。ありがとうございます。

それでは早速、議事に入ります。

マスコミ関係者、傍聴者の方々によりますカメラ撮影は、ここまでとさせていただきます。

最初は、「調査審議事項について」であります。事務局から説明をお願いいたします。

【川合参事官】 北海道局参事官の川合と申します。資料2以降の説明につきましては私からさせていただきます。よろしくお願ひいたします。

それでは、7期計画中間点検に当たつての分科会における調査審議事項について、ご説明申し上げます。資料2をご覧ください。

平成20年7月に策定されました第7期北海道総合開発計画は、平成20年度から29

年度までを計画期間としておりますが、「計画策定からおおむね5年後に計画の総合的な点検を行う」とされていまして、平成24年度中に計画の中間点検を行うことが必要となっております。その点検に当たりまして、北海道開発分科会で、以下の2点についての調査審議をお願いするものでございます。

第1点は、第7期計画の施策の点検に関する事項として、7期計画に基づく各種施策のこれまでの進捗状況を把握し、当計画の目標の達成状況を評価し、課題を明らかにしていただきたいと思います。

2点目は、今後の第7期計画の推進方策に関する事項といたしまして、近年の社会情勢の変化や第7期計画の施策の点検を踏まえまして、平成25年度以降の7期計画の推進方策について、ご検討いただければと考えています。

なお、検討に当たりましては、今申し上げました調査審議事項について、専門的かつ詳細な調査を行うため、別紙1のとおり計画推進部会を設置いたしまして、検討を進めてまいりたいと考えています。

また、今後のスケジュールにつきましては、別紙2にありますように、平成24年7月ごろまでに中間報告を取りまとめ、平成25年1月を目途に最終報告を取りまとめたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

調査審議事項については以上でございます。

【奥野分科会長】 ありがとうございます。

第7期計画の内容についてのご意見は、後ほどご発言いただく時間を設けておりますが、計画推進部会を設置して審議する等、この調査審議事項につきまして、何かご質問がございましたら、どうぞ。

よろしゅうございますでしょうか。

(「はい」との声あり)

【奥野分科会長】 ありがとうございます。ただいまご了承いただきました計画推進部会に属すべき委員につきましては、国土審議会令第3条第2項の規定によりまして、分科会長が指名することとされておりますので、私に一任していただきたいと思います。よろしく願い申し上げます。

それでは続きまして、「調査審議の進め方について」であります。中間点検の進め方や検討のポイントなどについて、ご議論いただきたいと思います。

最初に、事務局から説明をお願いいたします。

【川合参事官】 ただいま資料2の調査審議事項につきまして、ご了承いただいたわけですが、調査審議に当たって、具体的にどのような内容で検討を進めていくのかについてご説明し、後ほどご意見をいただきたいと考えています。

資料3をご覧ください。1の検討内容のところに、先ほどの2つの調査審議事項に対して、それぞれ3つほどの検討項目を示しています。この内容につきまして、中間点検全体の流れに沿って、別紙にてご説明申し上げたいと思います。

次ページをご覧ください。この紙は、中間点検のイメージを示したものでございます。まず、上半分で、7期計画の構造についてご説明を申し上げたいと思います。7期計画は平成20年に策定されていますが、計画策定当時の我が国をめぐる環境変化と国家的課題として、ここに黄色で書いてありますが、グローバル化、地球環境問題、少子高齢化という3つの課題を整理したところでございます。この3つの我が国が直面する課題の解決のために、北海道の自然・特性を活かして、いかに北海道が貢献できるかという観点で、第7期総合開発計画が策定されたところでございます。

計画におきましては、先ほどの3つの課題に対応いたしまして、ピンクで書いてありますが、3つの戦略的目標を設定しております。この戦略的目標を達成するための主要施策として、それぞれの目標に1つずつの施策、また、全体の戦略的目標に関係するものとして、ネットワークの向上や安全・安心な国土づくりという主要施策を設定しております。全体で5つの主要施策を策定し、推進してきたところでございます。

また、推進に当たりましては、ブルーで書いてありますが、計画の進め方ということで、多様な主体による連携・協働など3つの視点が示されておまして、こういった点に留意しながら、計画の推進を図ってきたところでございます。

そこで、今回の中間点検の内容でございますけれども、真ん中にピンクで書いてあります。まず、調査審議事項1の施策の点検についてでございますが、具体的な内容の1つ目といたしまして、上のグリーンで書かれている5つの主要施策について、これまで5年間の進捗状況の点検をするというものでございます。2つ目が、計画の進め方で申しあげましたが、多様な連携・協働を図るとしてありますので、連携・協働による施策の実施状況について点検を図るというものでございます。こういった点検を受けまして、最後、評価ということですが、上で申しあげましたピンクで書いてあります3つの戦略的目標がどのくらい達成されたのか、達成状況の検討をいただくというのが調査審議事項1の内容でございます。

調査審議事項2は、今後の推進方策の検討を行うわけでございますが、検討に当たりましては、1点目といたしまして、先ほど一番上で説明いたしました、グローバル化などの我が国が直面する3つの課題といったものが、計画策定後に変化があったかどうかということ。2つ目といたしまして、図の左側に黄色で書いてございますが、計画策定後の北海道開発を取り巻く新しい状況の変化といたしまして、例えばリーマンショックや新成長戦略の策定、東日本大震災など、いろいろな変化がございました。こういった新しい変化と北海道への影響を踏まえて、今後の推進方策の検討を図ってまいります。具体的には、計画期間の残り5年間の計画推進上の課題、対応方策を検討することにしておりまして、計画推進の今後の方向性や、或いは、どのような施策に今後重点を置いて進めるべきかといったことについて検討いただくということを考えているところでございます。

スケジュール的には、下にございますように、7月ごろまでに中間報告といたしまして、7期計画の進捗状況や今後の計画推進上の課題というものを取りまとめまして、広く国民の意見を聞いた上で、来年1月に最終報告の取りまとめをしたいと考えてございます。

以上が、中間点検全体の流れと調査審議の進め方についてでございます。

次に、中間点検の流れに沿って、参考資料により、追加的な説明をさせていただきます。参考資料1をご覧くださいと思います。第7期北海道総合開発計画の概要を取りまとめたものでございます。7期計画ではどのような施策が進められてきたのかということをご説明しまして、施策の点検のイメージについてご理解いただければと思います。

まず、1番の(2)に、第7期計画の意義が書いてございます。1つ目ですけれども、「北海道の資源・特性を活かして、国の課題の解決に貢献する」とうたわれております。黒ポツの4つ目でございますが、「計画を推進するためには」、「各主体がビジョンを共有し、同じ方向性の下に各自の取組を進めていく」と書かれていまして、北海道総合開発計画の役割は、そのビジョンを示すものであるということが言えます。

(3)には、第7期計画策定当時の我が国が直面する課題というものを3つ挙げてございまして、先ほど申し上げましたが、東アジアの著しい成長などによるグローバル化の進展が1点、それから、地球温暖化などによる地球環境問題、人口減少と急速な少子高齢化社会の到来ということが、計画策定時の我が国が直面する課題として整理された事項でございまして。

2ページ目に参りまして、今申しました3つの課題それぞれに対応するものといたしまして、第7期計画では、戦略的目標が3つ掲げてございます。

1つ目が、北海道の特徴を活かした食・観光産業を核とし、東アジアの成長を取り込む、競争力ある北海道の実現を図るという目標。

2つ目が、北海道の豊かな自然環境の維持や低炭素社会の構築による持続可能で美しい北海道の実現を図るという目標。

3つ目が、人口減少・少子高齢化がいち早く進む北海道において、それに対応した地域社会モデルの構築など、地域力のある北海道の実現を図るという目標。

こういった3つの戦略的目標が掲げられたところでございます。

この目標を達成するために、2番ですけれども、大きく5つの主要施策を設定してございます。計画本体を見ますと、細かく分ければ200ぐらいの施策が書かれているところですが、大きく5つにくくってございます。それぞれの施策につきましては、国、自治体、住民、企業など、さまざまな実施主体が各自それぞれで取り組みを進めていくこととなります。

1つ目の施策といたしましては、上の戦略的目標の1に対応する施策が書かれています。3つに分かれておりまして、ア)として食料供給力の強化、イ)として観光の振興、3ページに参りまして、ウ)として成長産業の形成、こういったことに対する施策が計画では策定されているところでございます。

主要施策の2でございます。これは、先ほどの戦略的目標の2に対応するものですが、地球環境問題に対応する持続可能な地域社会の形成のための施策が並んでいるところでございます。

主要施策の3でございます。これは、先ほどの戦略的目標の3に対応するものですが、人口低密度地域における活力ある地域社会モデルへの取り組みなどの地域づくりの施策が並んでいるところでございます。

主要施策の4と5は、先ほどの戦略的目標の1から3、すべてにかかわるものとして、ネットワークとモビリティの向上や安全・安心な国土づくりの施策が並べられているところでございます。

こういった施策を推進してきているわけですけれども、4ページ目に参りまして、7期計画では、施策の推進に当たって、3つの視点が示されてございます。

1つが、連携・協働でございます。先ほど申しました、戦略的目標の実現のためには、200の施策を個別に進めるだけではなく、多様な主体がビジョンを共有して、連携・協働を図って、一体となった取り組みを展開していくことが目標達成につながるとうたわれ

てございます。このため、「戦略的取組」といたしまして、幾つかの関連する施策群をセットにした取り組みも進めているところがございます、それぞれの施策の点検だけではなく、今回の中間点検に当たっては、連携・協働の実施状況についても点検を行っていくということで考えております。

このほか、投資の重点化とか、シーニックバイウェイなど北海道の資源・特性を活かした独自の取り組みの推進ということが計画でうたわれておりまして、こういった観点についても考慮して、点検を進めてまいりたいと考えているところでございます。

なお、計画の点検につきましては、7期計画の最後の「付記」というところに、マネジメントサイクルに沿った施策の推進を行うとともに、計画策定からおおむね5年後に計画の総合的な点検を行い、必要があれば計画の見直しを図るとされておりまして、今回の中間点検に至ったところでございます。

以上、7期計画の概要でございました。

引き続きまして、参考資料2でございます。先ほど中間点検の流れの説明の中で申し上げました、我が国が直面する課題の計画策定後の変化、それから、計画策定後の北海道を取り巻く状況の新しい変化、こういうものを踏まえて、今後の推進方策の検討を行うことにしておりますけれども、ここでは、その2つの変化についてマクロな分析を加えましたので、簡単にご説明申し上げたいと思います。

1 ページでございますが、まず、北海道経済の全体の状況についてご説明いたします。GDPとその成長率の推移を図に示しましたが、北海道は、平成9年の拓銀破綻以降、GDPが伸び悩んでございます。青が全国、赤が北海道を書いておりますが、北海道が伸び悩んでいるという状況でございます。結果として、右下にありますように、平成8年から20年までの経済成長率を都道府県別に見ますと、北海道は最下位になっている状況でございます。

この結果、2ページに完全失業率がございますが、全国に比べて1%ほど悪く、有効求人倍率につきましても、平成20年のリーマンショック前に、全国では若干好景気なときがありましたが、北海道はそれに追随していないという状況でございます。

3ページ目には、支出面から北海道の経済を見たところですが、今申しました平成13年から18年の全国の好景気なときに、全国は民間支出がそれを支えていたわけですが、上の北海道は、この好調な時期に民間の支出も弱く、図でマイナスになってございます。それから、頼みの公的支出も、右側の図にありますように、大きく減っているとい

う状況でございます。

その結果、4ページ目ですが、産業別にGDPを見ますと、平成8年度と平成21年度で特徴的なのは、建設業をグリーンで書いてありますが、北海道の建設業が半分になっているというのが目立っております。

これをもう少し詳しく、5ページで見てまいります。左上に、建設投資額の推移が書いてございます。北海道の特徴ですけれども、建設投資のうち政府部門・公共部門が6で民間部門が4、6対4でございます。全国は逆でございます、民間部門が6、公共部門は4というのと比較して、北海道は公共部門が多いのが特徴ですが、平成8年から20年には建設投資が半分以下になっている。ただし、公共と民間の割合は6対4のままでございます。右側に全国が書いてございます。全国も4割ほど落ちておりますが、民間の割合が伸びているのが北海道とは対照的でございます。

北海道では弱いと言われている民間の製造業について、右側に出荷額構成比が書いてありますが、北海道の特徴は、全国に比べて機械の割合が少なく、食料品加工の割合が高くなっております。この北海道の食を支える農業、水産業につきましては、下のほうにグラフが書いてありますが、堅調な推移をしているという状況でございます。

続きまして、6ページ目です。人口についてでございます。北海道の人口は平成9年以降、減少してきております。赤で全国シェアを入れてございますが、全国を上回るスピードで減少しているという状態でございます。

その結果、7ページ目ですが、道内の各地域で人口減少、それから、高齢化が非常に進展しているという状況が見られます。

8ページ目からは、先ほど申し上げました、我が国が直面する課題について、計画策定後の変化について分析をしたものでございます。1つ目の、グローバル化ということで、左側に図が書いております。アジア地域は中国をはじめとして、引き続き比較的高い経済成長を続けているという状況でございます。北海道も、観光客や水産品の輸出など、アジアとの結びつきが強くなっている状況でございます。

9ページ目で、2つ目の地球環境問題でございます。北海道は、ここにありますように、風力あるいは地熱発電をはじめとしまして、再生可能エネルギーのポテンシャルが非常に高い地域でございます。大震災を契機に、再生可能エネルギーへの期待は一段と高まっているという状況でございます。

10ページ目、3つ目の少子高齢化の状況でございます。先ほども説明いたしましたが、

北海道は人口減少、あるいは高齢化が進んでいるということでございます。ここに赤で北海道が、全国の各地区と比べて書いてありますが、将来推計も含めて、人口減少、高齢化が将来も激しくなると予想されているところでございます。

その結果、11ページですが、これは地域別に見てみたものでございます。北海道の主要産業であります農業、観光業を支える道央圏以外の各地域において、人口の減少が著しく、持続可能な地域づくりというのが課題になってきているという状況でございます。

12ページ目からは、計画策定後の北海道開発を取り巻く状況の新しい変化でございます。3つ挙げております。

1つが、リーマンショックとその後の世界的金融危機ということで挙げております。平成20年9月のリーマンショックを機に、左側に為替市場が書いてございますが、円高基調になっているという状況ですが、特に、リーマンショックの影響を左下に書いております。円高になって輸出が伸びないということで、製造業の生産が落ち込み、製造業の割合が高い中部が非常に落ち込んでございます。北海道は、右側にありますように、製造業の割合が全国の中で低い、8.6%ということもありまして、リーマンショックの影響は、全国に比較して少ない状況ですが、回復も遅いという状況になっているところでございます。

13ページ目には、新しい変化として、新成長戦略の策定というのを挙げています。政権交代を受けまして、平成22年度に新成長戦略ができています。右側に、「7つの戦略分野」と書いてありますが、地球温暖化対応ですとか、訪日外国人観光客を伸ばすですとか、食料自給率を40%から50%に上げるといった、私どもが7期計画で目標としている方向と同じ議論がなされているところでございます。特に食につきましては、左側にありますが、新成長戦略を受けて検討されている総合特区におきまして、北海道フード・コンプレックスが第一次指定されるなど、官民挙げて食料供給力強化の取り組みを進めているところでございます。

次に、東日本大震災の影響でございます。14ページですが、北海道も、東北、関東に次ぐ大震災の直接的被害地域でございます。特に、この図にありますように、太平洋沿岸で津波の影響を受けておりまして、漁業、水産養殖への被害が甚大でございました。水産関係被害で350億円を超えるという結果になっております。

最後の15ページでございます。今申し上げました水産業ですとか、右側に書いてございます観光客の落ち込みなど、観光業への影響が大きい一方で、先ほどから申しています、

北海道で製造業の割合が低いということで、震災後のサプライチェーンの寸断によって全国の生産活動が停滞し、左側にありますように、東北はもとより、製造業の高い地域で生産が止まったわけですが、北海道は製造業の割合が低いということで、影響は低かった。逆に、右側の下に書いてありますが、東北の産業が壊滅的な打撃を受けましたので、北海道での代替生産の動きが震災直後、多くありました。鉄鋼業、製紙、牛乳、飼料、水産加工など、東北の生産の肩がわりをしたということで、生産がある程度、左側の赤の部分ですが、伸びてきている状況でございます。今後も、災害時における各種機能の分散・バックアップ拠点への期待が、北海道で高まってきているという状況でございます。

以上、駆け足でございましたけれども、計画策定後の北海道を取り巻く社会経済状況の変化のご説明でございました。資料の説明は以上です。

【奥野分科会長】 ありがとうございます。

ただいま参事官から説明がありました進め方に沿って、中間点検を行ってまいりたいと考えますが、期間が大変限られておりますので、どのような点に留意して議論を行っていくべきか、参考に資料を用意していただいております。それを簡単に説明していただいて、意見交換に入りたいと思います。

【川合参事官】 1枚紙の資料を置いてございます。「調査審議の留意点等について」という資料でございます。本日は、今、分科会長からお話ございましたように、委員の皆様、先ほどご説明いたしました調査審議の進め方について、この後、自由なご意見をいただきたいと考えておりますけれども、事務局といたしまして、今後の点検に当たって、できればご意見をいただければという内容を、幾つか僭越ながら、紙にまとめましたので、説明させていただきます。

今後、開発分科会及び計画推進部会において、1年弱という限られた期間の中で、効率的な調査審議を行うために、具体的にどのような点に留意して検討を行っていくべきかということをお伺いできればと考えております。

1つには、グローバル化、地球環境問題、少子高齢化という、計画策定時の我が国が直面する課題に対する北海道の今日的役割の変化について検討いたしますが、どのような点に着目して検討していけば良いかということです。

2つ目は、計画策定後の変化といたしまして、リーマンショック、新成長戦略、東日本大震災を取り上げましたが、これ以外に、特に検討を要する状況の変化はどのようなものがあるかということ。

3つ目に、そういった計画策定後の北海道開発を取り巻く変化を踏まえ、今後の計画推進の課題について検討することとしておりますが、その中でも、どのような点に着目して検討していけば良いかということ。

最後に、その他、計画の中間点検を行う際に検討を要する点について、ご意見を賜ればと思っております。

以上、よろしくお願いいたします。

【奥野分科会長】 ありがとうございました。

それでは、ただいまの事務局の説明、資料等々を参考にいただきまして、ご質問、ご意見、自由にご発言いただきたいと思っております。今日は1回目ですので、全員の皆さんにご発言をいただければと思っております。そうなりますと、約束の時間が1時半でございまして、大体お一人、恐縮ですが、二、三分ぐらいでおまとめいただければと、よろしくお願い申し上げます。

なお、途中で、別の会議にご出席のために、退室される委員の方々がいらっしゃいますので、吉川委員、相原委員、山崎委員の順番でお願いできますでしょうか。最初に、吉川委員、お願いいたします。

【吉川委員】 参事官、ご説明ありがとうございました。今日、13時より災害対策特別委員会がございまして、13時ごろまでで退席させていただく失礼をお許しいただければと思っております。

今、ご説明をいただきました。私だけが、特別委員の国会議員の中で、北海道の生まれではない、四国の生まれでございまして、客観的な立場から、今のお話、それから、事前のご説明を含めて伺った次第でございまして。有効求人倍率等が下がっている状況、それから、食品の方が高くて機械の製造が少なかった。でも、東日本大震災を受けて、その割合が代替のエリアとして上がってきているということですので、北海道経済を上向かせるために、代替として北海道に移ってきたものをどう活かしていくか、そして、それをどう雇用に結びつけていくかという観点から、ご議論を中心にいただければと思っております。

もう1点、私の世代の観点から申し上げさせていただきますと、私の生まれの四国でもそうですが、北海道ではより若い人の雇用が深刻であるということを常々伺っております。もちろん私、全国ですので、北海道はよく参りますし、いろいろな現場でその声をお伺いいたします。ですので、代替で北海道にいろいろなものが移ってくる、それを活かして、観光以外で何か柱となるところを中心に議論いただくということもあるのではないかな

というところを申し上げて、簡単な意見とさせていただきます。ありがとうございます。

【奥野分科会長】 ありがとうございます。ご質問等につきましては、ひとわりご発言いただいてから、事務局にお答えいただければと思います。よろしくお願い申し上げます。

それでは、相原委員、お願いいたします。

【相原委員】 相原でございます。私、7期計画策定の際に若干参画させていただきまして、それから以降、どういう状況なのかということも含めて、私自身もあまり承知していないものですから、非常に申しわけないのですが、ただ、7期の計画以降、資料等々にも記載がございますように、かなり社会的な変化が起きているということは間違いないだろうと思っております。

それと併せまして、我々がこのところ危惧しますのが、つい先だって出されましたように、直下型地震の割合が相当高くなっているという点等々も含めると、北海道は元々地震も多いところですが、しかしながら、この対応、対策と併せて、やはり日本の一極集中を何とか解消して行って、分散型にしなければならないのではないかと。その視点から北海道の役割を考えていただくということも必要なのかなと思います。

それから、先日、釧路等々へ行きました、バルク港の指定を受けたり、明らかに開発が少し進みそうな勢いがありまして、地元の皆さんは大変喜んでいるんですね。それで、フード・コンプレックスも指定されました特区、これをいかに早い形で実現させていくかということが、ある意味、牽引力になっていくだろうと思っておりますので、ぜひ優先順位というもの、その辺も少し検討課題に入れていただけるとありがたいかなと思っております。よろしくお願いいたします。

【奥野分科会長】 ありがとうございます。

続きまして、山崎委員、お願いいたします。

【山崎委員】 衆議院議員の山崎摩耶でございます。本日はありがとうございました。

何点かございますけれども、1つは、22年度の国勢調査が出た結果、私も全道を歩かせていただいているんですが、町村によりましてはマイナス16.1%ぐらいの人口減少の町村から、市といっても人口が4,800人ぐらいのところとか、いろいろ道内においては、人口減少とその結果として少子高齢化なわけですが、今後を構想しますときに非常に大きな課題だろうかと思います。これをどのように把握しながら、成長というところへつなげていくのか、雇用というところへつなげていくのか、大きな課題があるのではない

か。しかも、経済成長が全国最下位ということですので、1つは、自立した北海道経済のポテンシャルをどのように創っていくか、その視点が大事なのではないか。

その意味では、陸、海、空（陸路・港湾・空路）の整備、それぞれにこの間、新幹線とか、フード・コンプレックスとか、港湾関係の整備とか、バルクも日本海港湾も、結構政府としては尽力してござっておりますが、一つは、高速道のミッシングリンクをどうするか。せっかくオホーツク、北見辺りで、日本最大級の小麦の乾燥の工場を構想していらっしゃるんですが、陸だったり、網走港から出すといった問題が繋がっていない。もう少し総合的に点検をしてみる、または総括をしてみるということが大事なのではないかなと感じております。

それからもう1点、「北海道イニシアティブ」という言葉が、計画にございますが、具体的にこれが5年間どうだったのか、さらに今後5年間、何をもちいて北海道イニシアティブを重点施策にするのか、この検討は必要かと思えます。

さらに、大震災以降の情報等のバックアップ拠点の問題。これは、夏は涼しいですし、今年も豪雪で大変なのですが、雪が邪魔者ではなく、資源として活用できて、夏もエアコンの要らない工場ですとか、いろいろと今、開発されていますので、デメリットをメリットに活かしながら、どうやっていくかという視点も大事かなと。特にここに触れられておりませんのは、自然・気候の変化で、これは20年当時と現在では違いますし、今後また違ってこようかと。局地的な豪雪とか豪雨、それと夏場の高温多湿で、多湿というのは北海道は今まで経験したことがなかったわけですので、豪雪も湿った雪がどっと降っている。パウダースノーではない。夏場の小麦等が不作だったのも、高温よりは多湿だったと農業者もおっしゃっていますので、自然・気候も勘案しながら、点検していただけるとよろしいかなと思えます。

最後の点は、先ほど、PDCAサイクルでおやりになるということでしたけれども、数値目標を立ててやるのかどうなのか。それから、10カ年計画の中で、どのぐらいの予算といたしますか、総額がこの計画にのっかって、今まで北海道に費やされ、さらに、我々がどのように予算をそこに費やしていくのか、そんなところもご示唆いただければなと思えます。以上です。

【奥野分科会長】 ありがとうございました。

続きまして、三井委員、お願いいたします。

【三井委員】 衆議院議員の三井辨雄でございます。大変ご苦労さまでございます。

今、お三方の委員からもお話がございましたけれども、まさに今のご説明の中で、北海道を取り巻く経済状況、人口一つ取っても、あるいは経済一つ取っても、或いは今の雇用を取っても、大変厳しい状況にある。そういう中で、ここに書いてございますように、私、やはり虫の目だけではなくて、鳥の目で見るとような観点でしっかりと取り組む必要があるのではないかなと思っておりますし、また、今、新幹線のお話、或いはフード・コンプレックス、さらにはコンテンツと、幸いにして、大変厳しい世の中でありましてけれども、北海道にとっては将来希望のあることが達成されようとしておりますけれども、しかし、ここで、新幹線などの延伸、またはフード・コンプレックス、或いはコンテンツということに、ただ満足しているのではなくて、今お話がございましたように、しっかりと地に足のついた、これからが大変重要かなと思っております。

また、ソフト面からも、しっかり構築していかなければなりませんし、また、将来に向かって、短期、中期、長期的なものをしっかりここで捉える必要があるのかなと思っております。

大雑把でございますけれども、私も国土交通副大臣をやらせていただきまして、北海道出身でもあり、北海道に対してはいろいろな思いがございますので、ぜひこの機会にしっかりと取り組んで、私も微力ながら頑張りたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

【奥野分科会長】 ありがとうございます。

続きまして、武部委員、お願いいたします。

【武部委員】 武部でございます。川合さんから手短かに、簡潔に分かりやすくご説明いただきまして、ありがとうございます。

私はさらに、もっと具体的な北海道の問題点を、全部洗い出してみたいと思います。例えば今、山崎さんからもお話がありましたが、大雪の問題ですね。高速道路は機能していませんよ。毎日のように止まっていますからね。本当に気の毒だと思います。

それから、私は稚内や網走の選挙区なんですけれども、離島の問題もあります。利尻や礼文は、いわば国境離島です。国の責任で、この国境の離島についてはしっかりした強靱化をしてもらわなくてはいけないと思うんです。具体的に言うと、利尻、礼文には国道はありません。これは国道の指定要件を変えればいはずなんです。稚内から礼文、利尻、それからまた稚内と周遊してくればいいわけでありまして、そういうことも、私個人的に案がありますので、今、党の離島振興特別委員会の委員長もやっておりますから、機会が

あれば、また提案させてもらいたいと思います。

新幹線については、三井先生に随分ご努力いただいたんですが、聞くと、青函トンネルは時速140キロに落とすんだそうですね。在来線と一緒にということで、私は、大事故が起こったりする心配はないのかとか、新幹線といっても時速140キロじゃ、全然価値がないと、これはイメージダウンになりますよ。聞くとところによると、先行導坑があるそうですから、これを整備すれば、4,000億円あれば、在来線と新幹線とを分離して安全な輸送体系ができるはずですよ。特にこれから、北海道と東北の関係というのは非常に重要になってくると思いますね。そういう意味でも、新幹線としての機能を果たせるように、或いは、貨物だとかそういう輸送体系もしっかり確立できるような構想をしていかななくてはいけないんじゃないかと思っています。

さらには、問題点として挙げれば、有害鳥獣の問題ですね。国道で鹿の衝突事故が年間6,000件あるというんですよ。国道だけで。JRだけで2,000件あるんですね。これは被害もさることながら、そういう問題も含めて、どのような道路整備をしたらよいか。ミッシングリンクの問題も含めて、早いところ凍結を解除する必要があると思いますよ。特に足寄と陸別の間などはですね。ここが止まっていたら何の意味もないわけですからね。網走管内の農産物等も、輸送の拠点は一勝なんです。一勝に行く道路が凍結されているというようなことでは、絵にかいたぼた餅にしかならない。

それから、地震の影響ですね。今、説明がありましたけれども、大変な影響が出ています。

さらにもう1点、観光の問題で言うと、北海道だけは単に国内観光でなくて、道北・サハリン観光という商品を創ることができるんですね。国内観光と国際観光、海外旅行と国内旅行、これをつないで、北海道の新たな観光における価値を創出することもできる。そういう問題もきちっと総点検してもらいたいと思います。

それから、非常に心配しているのは、海岸保全ですね。これは予算が非常に削られておりました、深刻な問題がいたるところで出ていると思います。この席ではあまり言いたくなかったんですけども、「コンクリートから人へ」という極めてナンセンスなキャッチフレーズで、公共事業が激減しているということ、これは、北海道と本州と違うわけですから、北海道はこれからの地域でありまして、一律に公共事業を減らすというのはとんでもない話であり、それからTPPの問題、昨日網走で、これに対する反対決議の大会がありましたけれども、北海道イニシアティブというようなことを言うならば、これを深刻に

受けとめて、どうするんだということを北海道の開発の視点で考えていく必要がある、このように思います。

申し上げたいことは他にもありますけれども、以上にとどめておきたいと思います。

【奥野分科会長】 ありがとうございます。

続きまして、工藤委員、お願いいたします。

【工藤委員】 衆議院議員の工藤仁美です。私自身、生まれも育ちも北海道なんですが、先ほどの資料のご説明でもありましたけれども、非常に自然が豊かで、しかも、日本の中では食料基地と言われる大規模な農業もあり、そして、さまざまな資源がある。しかしながら成長率は弱い。これはどこに原因があるのかなと常に考えているわけですが、すごく官依存体質というんですか、強力な地場産業がない。これを何とかしないと雇用も伸びないし、失業率も高くなるといった雇用の問題にも結びついていくんだと思います。

では、どこに問題があるのかということは、今日お集まりの委員の皆さん、それぞれご意見をお持ちだと思いますけれども、どこの産業に北海道として力を入れていくのかということを見据えなければいけないと思うんですね。去年の3・11以降、再生可能エネルギーにかかわる産業が非常に注目されていますけれども、北海道は元々そのポテンシャルも高いわけですから、こういったところにもっと中心軸を置いた産業を造っていく必要があると私は思っております。

もう一つ、強く感じるのは、人材育成というところが弱いのではないかなと思うんですね。貴重な人材はいるんですけれども、それが果たして北海道内で北海道のために、その人材が持つさまざまな能力ですとか、そういったものが活かされていく仕組みになっているかどうかということも考えなければいけないと思います。

以上です。ありがとうございます。

【奥野分科会長】 ありがとうございます。

続きまして、宮脇委員、お願いいたします。

【宮脇委員】 それでは、簡単に3点だけ述べさせていただきます。

今回の総合開発計画の中で、その後のリーマンショックとかそういう環境変化をとらえてみますと、私は非常に重要だと思うのは、内外の交流を支えるネットワークの問題だと思っております。このネットワークの向上ということと同時に、耐久性の強化というのでしょうか、それが非常に重要ではないかと感じております。

先ほどご説明の中で、成長率が全国と違うとか、いろいろな相違点についてお教えいた

できましたけれども、逆に、いろいろな変化がある中で、弱みとも受けとめられるようなことを、これからどうやって新しい強みに変えていくのかといったところが必要で、今、官依存というご指摘がございましたけれども、明らかにそこにおいては、計画の進め方で指摘されている多様な連携・協働といったところで、社会資本整備の重要性を補うための民間との連携などがどの程度進展しているのか、そういったことが重要な観点になるのではないかなと思います。

従来どおりに、例えば製造業を誘致すればそれで済むのかということ、私はそうではないと思っております、ここ数年の中で、ご承知のように、自動車メーカーが電気自動車になって、家電製品になってしまうとか、そういう時代を迎えているわけですから、従来とは違う中で、新しいポテンシャルというのを逆に生み出し得る。あえて言えば、ネットワークの中で、分散とハブという中で、北海道がどういう役割を、全国、アジアの中でするのかということ、もう一度再点検するべきではないかと思っております。

2番目は、先ほど教えていただいた人口の点ですけれども、確かに北海道は人口がどんどん減っていきますし、高齢化率という数字で示せば、率というのはどんどん上がっていくわけですけれども、母数である人口が非常に落ちているという状態でいきますと、高齢化率というのは当然上がっていくわけですが、では高齢者の絶対数はどうなのかという問題だと思います。おそらく全国に先んじて絶対数が、函館とか釧路といったところではどんどん減っていくわけで、もうピークをつけ始めるはずなんですね。そのときに、今度の新しい地域戦略としての芽を、高齢化対応というだけではなくて、見つけ出していくという部分も当然、これは全国に先駆けて考えていけるところではないかと思っております。

最後に、グローバル化の問題ですけれども、これはご承知のように、北海道の場合に、観光にせよ、農産物にせよ、流通コストの問題が非常に大きいということは言わざるを得ないと思います。アジアとの関連においても、この点というのが大きな課題になるわけで、それでは、こういった根本的な問題、単に観光客が増えているから、そこが成長の芽なんだといったようなことで済ませていけばいいのか、それとも、もっと付加価値の高い構造にするための仕組みというのは一体何なのかといったようなことを、今回の機会にさらに積み上げていく必要があるんじゃないかと思っております。以上です。

【奥野分科会長】 ありがとうございます。

それでは、家田委員、お願いいたします。

【家田委員】 家田でございます。なるべく具体的な話を4点ほど、特にこれから作業

していただく上で、ご配慮、ご考慮いただきたいと思えるような点を申し上げたいと思います。

まず1点目は、環境の変化というか、状況の変化の、何をもって状況の変化と呼ぶかというところに1つ足してはいかがかと思うのは、政権交代ということによって、いろいろな施策をやったり、やめたりしましたね。行ったり来たりしている。例えば自民党時代の最後の頃の高速道路の割引もあるし、その後の無料化論議もあるし、無料化の実験もあるし、それがまた元に戻ってなんていうのがありますね。日勝峠を越えている高速道路ができましたけれども、一般道との使い方といいますと、大型車は今、一般道を使う。そして、小型車は有料道路を使うなんていうことになっているんですね。雪の影響で大型車が一番危ないときに、高速道路を走っていただきたいにもかかわらず、そうはなっていない。無料の時にはもちろん、みんな高速道路を使ったんですね。

このようなことを考えると、政治の論議としての無料がよいのかどうかみたいな、私に言わせれば、不毛な議論ではなくて、どんな料金設定をしたら、折角造ったものを上手に使えるのかということのを是非おやりになるのが、持てるものをすべて使わなければいけない北海道の一つの視点だと思います。そういう意味で、政権交代前後でいろいろ施策でおやりになったことを題材として、次の手を考える。これが1つです。

2点目ですけれども、何しろ人口密度が低いというのが北海道の特徴でございますね。全国平均の大体6分の1になっているわけです。その中では、場所と場所をつないでいるということが大きなウエートになるので、道路等の性能が非常に重要になるんですが、今申し上げたとおり、何しろ積雪が大きい。これは先進国の中では、極め付きにたくさんの積雪を持っているのが北海道ですが、そうすると、雪とかいろいろな災害のために道路や何かが止まってしまう。止まっていない率を、1年のうちの何%ぐらいがサービス可能かという意味で、これはアベイラビリティなんて言葉を使うんですが、そういう面でチェックしてみると、北海道の道路は決してアベイラビリティが高くないんですね。止まっちゃうことが多いんです。特に高速道路の止まる率が非常に高い。そういうところをチェックしてみるというところも、是非ご着目いただきたい点でございます。

3点目ですけれども、確かにフード・コンプレックス云々で、総合特区というような名前で、いろいろトライされているのは大いに結構なんですけれども、今申し上げたように、北海道の特徴は人口が広がっているところですので、特区と称されるようなものをまた薄めて使うと、大して意味がないんですね。インパクトが減ってしまう。どこかの場所で集

中攻撃する。しかも、全国のレベルよりも相当徹底した特区にしない限り、要するに、やったというアピールにはなるし、それなりのインパクトもあるんでしょうけれども、成果を上げるというところまでなかなか行けないんだと思うんですね。しかしながら、北海道の状況を考えると、そんなに猶予のある状況では全然ないので、是非、インパクトのある施策に総合特区制度を変えていくというところを見直していただきたい。

4点目、最後ですけれども、北海道の状況、土地の大きさ、人口規模、人口密度を見ますと、北海道は大体550万の人口で、人口密度が平方キロ当たり66人ぐらいなんですね。もちろん日本の平均とも違うし、どこが一番近いかというと、ブルガリアとアイルランドです。アイルランドなんて経済成長で有名な国ですよ。北のほうの人口密度の低い国がいろいろ頑張っている。そういうものを比較対象にしたときに、北海道が何か学ぶべきところはないのか。常に全国平均と比較したり、東京を見ながら、まだこういうものが足りないというのではなくて、体の大きさ、体質が似ているような国との国際比較、相対比較というのを、是非、このプロジェクトの中で視点として持っていただきたいと思えます。以上です。

【奥野分科会長】 ありがとうございました。

続きまして、石森委員、お願いいたします。

【石森委員】 私のほうから2点ほど申し上げたいと思います。その2点の考え方ですけれども、計画策定時と状況がどう変化しているかという点と、今の日本、我が国が置かれている課題、それに北海道はどう向き合うかという点から申し上げたいと思います。

1つは、やはり大震災の問題でございます。そこから派生して、我が国の国土をどう災害に強いものにしていくかというのが、東日本大震災の復旧とともに、日本の国土づくりにも大いに影響を与えるものだと思っております。そういう意味で、北海道というものをどういう風にとらえるかということでございます。もちろん、北海道でも今回の震災の被害に遭っており、北海道自体も、災害に強い地域という観点も必要だと思うんですけれども、日本全体の中で、直下型の大震災等いろいろ予想される中で、北海道がどういう形で災害に対して日本の中で貢献をするのか。例えば、バックアップ拠点構想というものを北海道で打ち出しておりますけれども、それをより積極的に、日本の中で大災害が起きたときに北海道がどう貢献をするか、どういう役割を果たすかという点で、計画を見直し、検討する必要があるのではないかという点が第1点でございます。

2つ目でございますが、公共投資について、国の財政の問題、或いは地方財政の問題等

々、真水でいろいろな事業をするということについて、非常に厳しい環境にあることは皆さんご承知だと思います。ただ、過去のインフラについての更新の問題をどのように行っていくのか。先ほどの安全・安心、防災に強い国土づくりの中でもそうでありますけれども、更新投資をどういう形で賄っていくのか。人工の少子高齢化という社会を想定しインフラをどう整備していくかという視点もあると思います。インフラの整備・更新については、民間の資本を使うような方法も併せて検討する必要があるのではないか。例えばPPP、PFIをどのように活用してやっていくかということも、日本全体の問題ではありますけれども、北海道としてどういう風に取り組んでいくのかということも大事な視点ではないかと思うわけです。

以上、2点でございます。

【奥野分科会長】 ありがとうございます。

続きまして、近藤委員、お願いいたします。

【近藤分科会長代理】 まず、北海道の現在の経済財政状況というのは、いろいろお話がありましたけれども、一言で言うと崖っぷち、クリフエッジに立たされているという状況と私は理解いたしてございます。具体的な数字で申せば、北海道のGDPというのは、15年前が大体21兆円ございましたけれども、今現在は18兆円、転げ落ちつつあるという状況でございますし、財政状況につきましても、一時期、大阪もあまりかんばしくない、規模的にも似ているということで、比較検討してまいりましたが、最近は大阪と比較するまでもなく、どん尻に近い状況でございます。

税収は大体、歳入の北海道の直接税収でございますけれども、消費税収を入れても20%前後、実質公債費比率でいきますと、今で24%ぐらい、早期健全化の数字の25%が先にちらついているという状況でございます。とにかくどうしようもない、下る一方であると。一体、北海道開発事業というのがどこまで何をやってきたんだろうなと言いたくもなるぐらい、非常に厳しい状況にあるわけでございます。

この原因はたった一つでございます。産業がないからです。それだけなんです。かつては石炭産業がございましたし、東西冷戦の状況とか、北海道経済的には恵まれた環境にあったわけでございますけれども、とにかく「自立的な産業がない。」この一言で言えるのではないかと思います。したがって、私どもとしては自立的な産業を創り、雇用を増やし、税収を増やし、そして人材の流出を阻止するという作業が必要になります。そのためには、国に貢献できる産業を育成しなければなりません。

では何があるか。それは異論のないところで、中核産業である農業、水産業を活かしていこうと。その余地はないのかよくよく調べますと、農業は、8兆円の全国のうちの1兆円の売り上げがございしますが、食品というレベルでは2兆円しかありません。全国の食品売り上げは約40兆でございします。さらに、関連する産業も含めると80兆ぐらいいきますけれども、そんな産業レベルのものについて、北海道はたかだか2兆円の食品の生産高しかない。ということは、いかに付加価値が低いかということで、これは全国最低です。四国が1番でございしますけれども。「これは残された可能性と考えるべき。それに積極的に取り組もうじゃないか」ということで、私は3年前に強く道民に提唱し、食クラスター活動を推進中だったところ、たまたま特区という構想が上がったので、乗らない手はないなということで、これを獲得し、そして、また新たな気持ちで食クラスター活動を拡大しようじゃないかということで、今、道民挙げて取り組んでございしますし、知事も大変重要なテーマとして取り上げていただきまして、心強く思っているというのが現状でございします。しかしながら、まだまだスタートラインについたばかりでございします。これからでございします。

そういった状況の中で、北海道開発計画というものをちらっと振り返ってみますと、私自身は、一つの進捗状況という観点で申しますと、高速道路の整備、港湾耐震工事等を見ますと、全国との格差が依然として縮小しないわけでございします。例えば高速道路については、なぜか昭和32年、その10年後の昭和40年代に、国の計画がどんどん更新されていった。しかしながら、いまだ北海道におきましては、昭和32年の幹線道路の高速道路計画ですら、40年以上経ってもまだ実現していないわけでございします。

そういうことが不十分な社会資本整備であるが故に、これだけ広い北海道でございしますが、人口減少も激しい。おそらく2005年から2030年にかけては100万人減少するでしょう。550万が450万人ぐらいになると思いますし、札幌の一極集中がどんどん進み、人口の空白地帯もどんどん増えていきますから、今14%から、おそらくその間には22%ぐらいになると見ていますが、いずれにしても、広大で積雪、寒冷であればこそ、社会経済活動の維持発展のためには、最優先で幹線道路ぐらいは整備していただきたいと思っております。

幹線道路というのは、県庁所在地並みの都市間を結ぶ道路、特に先ほど話がございましたように、北見～帯広間は、いわゆる産業道路です。これが当初の41年計画にございましたけれども、それすら実現していないというのが実態でございします。たとえ国の財政が

厳しいとはいえ、この点を含めて、しっかりとした点検が必要ではなからうかと思っております。

そのほか、食産業の取り組みにつきましても、3年ほど前から、先ほど申しました食クラスター活動に取り組んでございます。そして、1,600の産学官、金融機関を含めた活動が展開されてございますが、食の産業というのは工業分野と違って、すぐには結果が出るものではございません。時間がかかります。時間がかかっても前進を確認しながら、本物にするということで取り組んでいきたいと思っております。したがって、この開発計画につきましても、今般の特区事業を支援できるような計画になっていただきたいと思っております。

また、先ほど家田先生のほうから、「もうちょっと特区は集中して」という話がありました。まさしくそのとおりでございますが、私は、北海道全域が農業、水産業の地域でございますので、土地、水産フィールドというものは一極にまとめるわけにはいきませんので、いくつかの拠点に集中しようということで、いろいろ地方の意見はありながらも、帯広、函館、そして札幌、江別というところへ何とか特区集約をしたところでございます。もちろん、さらなる集約はあるでしょうけれども、農業、水産業という地域に根ざした産業ということについては、特区集中にも限界があるわけでございます。したがって、今の主要都市の連携を密にしながら取り組んでいこうと思っております。

いずれにしても、そういう条件を踏まえた中で、新しい計画の中でこれらが推進できるような、そのためには、やはり基本的な社会資本整備というのは絶対必要でございますので、この点については贅沢を申しません。国に対して「優遇してくれとは申しません。冷遇しないでいただきたい。」ということで、最後の言葉にいたします。よろしくお願いいたします。

【奥野分科会長】 ありがとうございました。

中嶋委員の順番ですが、大変恐縮ですが、高井副知事は飛行機の時間がおありでございますので、先にご発言いただいて、それから中嶋委員にお願いできればと思います。

それから、若干延長することになろうかと思っておりますので、その点、お許しをいただければと思います。

では、副知事、お願いします。

【高井副知事（高橋委員代理）】 申しわけありません。北海道副知事の高井でございます。遅れてきて大変恐縮に思いますが、今までのお話を聞いた上で、若干お話をさせて

いただきたいと思います。

第7期中間点検ということで、この5年間、状況の変化を踏まえなければならないのは、何といても昨年3・11の大震災であろうかと思えます。第7期計画の意義の中でも、「北海道の資源・特性を活かして、国の課題の解決に貢献する」とございますが、まさしくこれがキーワードだと思います。これまでも、国の課題の解決に貢献するという文句がありましたが、震災を受けて、北海道でもバックアップ拠点構想を今、策定中ですが、今、北海道の特性、或いはポテンシャルというものを存分に活かしていく必要があるのではないかと考えています。食、環境、エネルギー、水、広い大地、或いは冷涼な気候、こういった北海道の優位性をなお一層活用していくことが大事であろうかと思えます。

その基盤になるのが公共的なインフラ、高速交通ネットワークであり、或いは、港湾であり、空港であり、こういったインフラ整備をこれまでの目的以外に、日本の中で北海道が貢献するといった意味合いで、なお一層促進していく必要があるのではないかと考えます。

と言いながらも、それぞれのインフラにおいての課題がたくさんございまして、高速道路のミッシングリンクの話、それから、空港においては、国の管理空港の在り方が見直されておりました、民営化の問題とかそういった課題を一つ一つ乗り越えていかなければならないと思っております。港湾については、バルクとか、日本海側拠点とか、或いはもろもろの冠をつけさせていただいて、促進を図る準備ができたところでありますが、そういったところも具体的に展開していく時期に差し掛かっていると思えます。

加えて、再生可能エネルギーの宝庫である北海道は、というふうに申し上げておりますが、そのために必要なのは、送電網を是非、公共インフラと位置づけて、整備していく必要があるのではないかと考えます。北本連系も、北海道の果たす役割として大きいものがあると思えますが、その増強ということもございまして、北海道内の郡部における再生可能エネルギーが開発されたときの送電網が大変な課題でございますので、こういったものも、是非、公共インフラに位置づけるといったこともご検討いただきたいと思えます。ありがとうございます。

【奥野分科会長】 ありがとうございました。

それでは、中嶋委員、お願いいたします。

【中嶋委員】 第1次産業、食品産業の経済を専門としておりますので、その点に関し

て、3つほど意見を述べさせていただきます。

第1点は、東日本大震災の影響でございますけれども、私はこの問題に関しては、食料安全保障に関して新しい論点を加えたのではないかと思います。これは、今、高井副知事がおっしゃったように、食料のバックアップということを考えなければいけないということでございますけれども、北海道はその意味で、特に重要度が高い。そのバランスをどのように考えていくかということでございますが、その場合に、食だけではなく、えさの問題も重視しなければいけないのではないかなと、今回、考えた次第です。

第2番目は、農業における競争の問題でございます。もちろんこれは、海外との競争というのが一番大きな問題であるわけでございますけれども、実は国内の産地との競争というのも、これから非常に厳しいのではないかと考えております。それは、食料マーケットが飽和して、あまり拡大しないという中で、各地の農業は、付加価値の高い農業へ成長させようと努力されていらっしゃいます。そのときに、このような農業が多分、成長する農業かと思うんですけれども、例えば、地産地消を中心に組み立てようとしておりますが、消費地から遠い北海道の農業がどのようなポジションになるのか、今までの原料農畜水産物の供給基地という性格が強かったところで、どのように構造変化をしていくのかということが課題になるのではないかと考えております。

3番目は、国際経済状況への注視ということでございます。これからの5年を考えるとということなので、特に気になったところでございますけれども、例えば2008年ごろの資源、それから食料の価格上昇において、国内の農業は非常に苦しみました。特に畜産業は、えさ代が高くなって、大変収益率が下がったと記憶しておりますけれども、今後、同じように、国際市況がどう動くのか、それから、為替レートがどのように動くのかということによって、全く農業の収益率というのは変わってくると考えておりますので、こちらも備えというものが必要なのではないかと思います。

その点について、述べさせていただきました。ありがとうございました。

【奥野分科会長】 ありがとうございました。

続きまして、小澤副市長、お願いいたします。

【小澤副市長（上田委員代理）】 先ほど三井先生から、虫の目で見ること大事だけれども、鳥の目で見ること大事だというお話がありました。先ほどまで多くの先生から、鳥瞰視するようなお話がたくさん出ましたので、私、虫の目で見ることをお話を少しさせていただきます。

リーマンショック後、札幌の主要産業であります観光は、大幅に落ちたところでございますが、ようやく最近になって回復しつつあるというのが現状でございます。特に今年の雪まつりを見ますと、昨年は中国の春節と重なったということがありましたけれども、昨年よりは減少したといえども、205万4,000人の来場者を数えたということで、外国からの観光客が戻りつつあるのかなと思っているところでございます。

外国から観光客の方に来ていただく一つの大事な要素というのは、冬場における千歳空港の欠航の問題でございます。何とか冬場、欠航率を低下させるための政策を是非お願いしたいなと思っているところでございます。

もう一つ、道内のローカル空港の拠点として位置づけております、札幌市の丘珠空港がでございます。丘珠空港は、防衛省が管理しているという空港でございます。夜は7時までしか利用できないという限界がございます。丘珠空港の一つの位置づけは、道内の急病人を運ぶとかそういう役割もあるわけで、深夜でも、その方を運ぶ必要が出てくることもあり得るわけですから、その意味で、丘珠空港の使い勝手をよくしていただきたい。

その一つには、先ほどの時間制限の問題もありますが、滑走路の問題もあると思います。滑走路を延長することによって、ロシアとの航路が開設される可能性も出てくるんだろうと思います。今のままでいきますと、丘珠空港を利用しているHACという飛行機会社がありますが、新聞等で報道されておりますように、大変厳しい状況にありますので、これを何とか道民の足としての空港として使い続けるためには、さまざまな課題を、ともに国と歩調を合わせて、悩んでいかなければならないのかなと思っているところでございます。

2つ目はエネルギーの話ですけれども、札幌では現在、エネルギー転換調査というものを行っております。市民1,000人と事業所600社を対象にアンケート調査や、省エネルギー取組効果量の試算、これは、市内全世帯の電球型照明をすべてLEDに置きかえたら、約1億3,000万キロワットアワーの削減ということになっておりますが、再生可能エネルギーの導入効果、課題などを現在調査しているところでございます。

この調査結果も踏まえまして、道内の消費電力量の約3割を占める札幌市として、家庭や事業所におけるエネルギー消費量規制を促す取り組みに一層力を入れるとともに、再生可能エネルギー導入を推進する取り組みを積極的に、北海道全体としても取り組んでいただきたいと思うところでございます。

いずれにいたしましても、市民、道民の日々の生活に反映できる省エネルギー政策を、見える形で提供していただくとありがたいかなと思いますし、このことによって北海道、

札幌の環境産業の振興にもつながると理解しているところでございます。

以上でございます。ありがとうございました。

【奥野分科会長】 ありがとうございました。

では、私も1分だけいただいて。私は、国土政策、国土計画の基本理念というのは、過去半世紀、交流・連携が生み出すダイナミズムということだと思います。大事な点はたくさんございますけれども、皆さんからお話がありましたハード、ソフトのインフラの整備、これは基本ですね。それ以外に、今日、お話が間接には出ておりますが、直接には出なかったこととして2点ほど。

第1点は、交流・連携の担い手の育成。地域住民やNPOの皆さん、或いは企業、いろいろな地域づくりの取り組みをしていらっしゃると思います。これは5年、10年と経っていくと非常に大きな効果を生んでくる。大きな雇用も生んでくると私は思っております。

第2番目は、札幌への人口集中の問題が先ほど出ておりました。私はやっぱり北海道を引っ張る世界都市としての札幌の機能強化、これも大事だろうと思っております。

以上です。

それでは、参事官、今までのお話に対するコメントをお願いします。

【川合参事官】 非常に多岐にわたっての貴重なご意見とご示唆をいただきまして、この場ではまとめられないんですけれども、中間点検に当たっての留意点として幾つか、施策の優先順位を考えて検討したらとか、国際比較とか、いろいろ出てまいりました。こういったものを含めて、今後の点検に活かしてまいりたいと思います。

また、北海道開発の方向性の課題についても種々ご意見をいただきました。大震災を受けたバックアップ構想のような北海道の強みを活かし、さらにソフト施策や民間との連携、人材、担い手等も含めた形で産業の付加価値を高め、雇用の振興を図っていく。そして、そのためには、それを支える陸、海、空のネットワーク整備等の話もありました。

こういった方向性も受けまして、今後、部会で中間点検を進めてまいりたいと思っております。本日はご意見をいろいろありがとうございました。

【武部委員】 ちょっとよろしいですか。ソフト、ハードのインフラ整備もいいんですけれども、これからライフスタイルを大胆に変える。集落の再編も含めて、それから、インフラの更新の話も出ましたけれども、そういう時期には、農家なんかも、酪農家なんか3戸、5戸、一緒に施設を共同で造る。そういうことも含めて、道民のライフスタイルを変えるということが一つの大きな課題になってくるんじゃないかと思えますね。

以上です。

【奥野分科会長】 ありがとうございます。それでは、今日いただいたご意見を踏まえながら、今後の審議を進めさせていただきます。

最後に、事務局から連絡事項をお願いします。

【本田総務課長】 本日は、お忙しい中、ご出席賜りましてありがとうございます。

本日の議事録につきましては、後日、委員の皆様へ送付させていただき、内容についてご確認いただいた上で、国土交通省のホームページに掲載したいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

なお、本日お配りした資料につきましては、そのまま机の上に置いていただければ、私ども事務局の方から後日郵送させていただきます。

事務局からは以上でございます。

【奥野分科会長】 本日は時間を延長してお付き合いいただきました。ありがとうございました。

それでは、第12回分科会を閉会いたします。

— 了 —