

国土審議会 第12回北海道開発分科会 議事概要

1. 日時：平成24年2月27日（月）12:15～13:30
2. 場所：中央合同庁舎第4号館12階 1208特別会議室
3. 出席者：[委員] 奥野分科会長、相原委員、家田委員、石森委員、上田委員（代理出席：小澤札幌市副市長）、工藤委員、近藤委員、高橋委員（代理出席：高井北海道副知事）、武部委員、中嶋委員、三井委員、宮脇委員、山岡委員、山崎委員、吉川委員
[国土交通省] 津島政務官、青山北海道局長 他

4. 議事次第

- (1) 開会
- (2) 委員紹介
- (3) 分科会長互選
- (4) 分科会長挨拶
- (5) 分科会長代理の指名
- (6) 国土交通大臣政務官挨拶
- (7) 議事
 - 1) 調査審議事項について
 - 2) 調査審議の進め方について
- (8) 閉会

5. 議事及び主な発言内容

- (1) 分科会長の互選について
委員の互選により、奥野委員が分科会長に選出された。また、奥野分科会長から、分科会長代理として近藤委員が指名された。
- (2) 調査審議事項について
資料2について事務局から説明し、了承された。計画推進部会委員の人選については、奥野分科会長に一任された。
- (3) 調査審議の進め方について
資料3及び参考資料について事務局から説明した後、今後の調査審議の留意点等について、以下の意見等が出された。

【主な意見】

(各政策課題の推進のあり方について)

- 大震災は食料安全保障に新しい論点を加えた。食料のバックアップに関しては、食料だけでなく畜産のエサの問題も重要。為替レートの変動による農業の収益率の変化など、国際的な経済状況の変化に対する備えが必要（過去に穀物価格の高騰により畜産がエサ代で苦しんだ時期があった。）。
- 中核産業で成長可能性のある農業・水産業の高付加価値化が必要で、食クラスター活動を発展させた北海道フードコンプレックス構想の推進が重要。
- 今後、海外との競争だけでなく国内産地との競争が激化。食料市場が飽和する中、

全国各地で付加価値の高い農業を育成しているが、キーワードは地産地消であり、大規模消費地から遠い北海道にとって戦略が必要。

- 観光は観光客数が増えて良しとするのではなく、付加価値の高い構造にするための仕組みを考えることが必要。
- リーマンショックによる観光客減は回復基調にあるが、冬期観光においては新千歳空港の欠航率が課題。
- 北海道は国内・国際観光の両方ができるのが強み。サハリン観光にも可能性。
- 北海道経済の低迷の原因は官依存体質で強靱・自立的な地場産業がないことであり、どの産業に力点を置くかを見据える必要がある（例えば再生可能エネルギー関連産業）。国に貢献できる産業を育成して雇用を創出し、人材流出を防ぐことが必要。特に若い層の雇用状況は深刻で、観光以外で柱になるもの考えることが必要。
- 人材育成が弱く、北海道のために人々の能力が活かされる仕組みが必要。企業やNPO、地域住民など地域づくりの担い手の育成が重要（5～10年経つと大きな効用を生み出し、雇用増にも寄与）。
- 再生可能エネルギーは賦存量があるが送電網の整備が課題で、公共インフラとして送電網を整備できる仕組みが必要。北海道・本州連携においても貢献可能。
- 札幌市では電力消費量を減らすため、LED化や再生可能エネルギーの導入等、エネルギーの転換調査を実施。環境産業の振興にも寄与。市民・道民の日々の生活に反映できるよう、省エネ政策を見える形で提供していくことが必要。
- 札幌への人口集中は問題でもあるが、世界都市としての札幌の機能強化も重要。
- 人口減少の中で、自立した北海道経済を形づくっていくことが必要。
- 高齢者の絶対数が全国に先んじて減少していく地域があることから、これに対する新しい地域戦略を見いだすことにより、全国を先導していくことが可能。
- 陸海空のインフラで新幹線やバルク港の指定など進展も見られるが、陸についてはミッシングリンクが問題。幹線道路は、昭和32年の計画路線（＝「国土開発縦貫自動車建設法」による路線）も実現しておらず、全国との格差縮小が必要。例えば網走圏域の農水産物の出口は十勝港であり、北見・帯広間のミッシングリンク解消が重要。
- 高速道路の料金は、割引、無料化など政策が度々変化している。夕張-清水間は大型トラックが一般道、小型車が高速道を利用している状況にある。冬期こそ大型トラックに高速道路を利用して欲しいが、料金の問題から一般道を利用している。料金設定については、持てるものを最も有効に活用する観点からの検討が必要。
- 世界的に見ても北海道は積雪が多く、高速道路の通行止めが多い。北海道は全国と比べ道路の availability（アベイラビリティ：可用性、稼働性）は高くなく、その点の議論が必要。
- 北海道新幹線については、青函トンネルの安全性及び走行スピード確保のため、新幹線と在来線を分離すべき。先進導抗を活用すれば可能であり、東北との連携も必要。
- 新千歳空港の欠航率の改善が必要。丘珠空港は救急患者搬送等の機能もあり、就航時間の延長、滑走路の延長等、使い勝手の向上が重要。
- グローバル化への対応に向けては、流通コストが大きな課題。
- 利尻・礼文は国境離島であり、国の責任で強靱化が必要。
- 直下型地震の可能性が指摘されており、震災への対応・対策に関する議論が必要。一極集中から分散型社会への移行が重要であり、「北海道の資源・特性を活かして国の課題解決に貢献する」という北海道開発の果たすべき役割は一層高まっている。

冷涼な気候、雪冷房など特性を活かしたバックアップ機能の検討が必要。またバックアップの基盤となるのがインフラ整備であり、道路、港湾、空港等のネットワークが重要。

(計画全体の進め方について)

- 多様な連携・協働について、民間との連携はどの程度進展しているか。
- PDCA サイクルによる中間点検の実施について言及があったが、数値目標を立てて行うのか。7期計画に基づき、これまでどのくらいの予算が費やされ、また、これから費やされていくのか。
- 国・地方の厳しい財政状況の中、過去のインフラの更新投資をまかなう手法として、PPP・PFI等の民間資本の活用の視点も重要。
- 釧路のバルク港指定、フードコンプレックス特区指定等があるが、施策の優先順位を十分に検討すべき。
- 北海道は広域分散型の構造であり、総合特区を薄めて使ってはインパクトが薄い。場所を特定して集中実施すべき。
- 北海道イニシアティブについて、この5年間の成果如何。また今後の5年間、何を重点施策とするのか議論が必要。

(その他、審議を進めて行く上での視点について)

- 「自然・気候の変化」も考慮すべき。局地的な豪雨、豪雪が増えた。北海道ではこれまで経験のなかった夏場の多湿は、小麦の不作等、農業にも影響。
- 北海道開発の視点でTPPの問題にどう対応していくか、深刻に受け止めるべき。
- 政権交代による政策変化の中で、何をやっていくべきか議論が必要。公共事業縮減も、北海道と本州との違いを意識し、対応すべき。
- 全国比較だけではなく、国際比較をひとつの視点として持つことが必要。人口密度や自然環境などが類似する国（ブルガリアやアイルランド等）を比較対象として、北海道が学ぶべきものを研究することも有意義。
- ネットワークの分散とハブという観点から、全国、アジアの中で北海道がどのような役割を果たしていくのか、改めて点検することが必要。

以 上

(速報のため、事後修正の可能性あります。)