

国土審議会北海道開発分科会第3回計画推進部会 議事概要

1. 日時:平成 24 年 6 月 20 日(火)10:00～12:00
2. 場所:赤坂ツインタワー東館カンファレンスセンター ホール9B
3. 出席者:[委員]生島委員、石田委員、北村委員、小磯委員、近藤委員、齋藤委員、佐藤(剛)委員、田中委員、田村委員、中嶋委員、林委員、高井委員(代理:加藤北海道東京事務所長)
[国土交通省]青山北海道局長 他

4. 議事次第

- (1) 開会
- (2) 議事
 - 1) 今後の第7期計画の推進方策について
 - 2) 中間報告(素案)
- (3) 閉会

5. 議事及び主な発言内容

資料1及び2について事務局から説明が行われた後、今後の推進方策、中間報告(素案)などについて、以下の意見等が出された。

【主な意見】

(1)今後の第7期計画の推進方策について

(北海道開発の意義について)

- 北海道の優位性、例えば自然環境、食、水、自然エネルギーなどの「北海道の価値」を活かして戦略的に取組を進めていくことが必要である。
- 大震災を受けて我が国の大都市圏への集中構造の脆弱性と、その克服の中に北海道開発の意義があるという点を素案に明記したことは良い。一方で、新成長戦略の基軸は、国土の選択と集中、大都市に集中というものではないかと思われる。この点と東日本大震災を踏まえた大都市圏の脆弱性の克服の関係について、北海道開発としてどのように受け止めるのか、かなり難しいと思うがもう少し明確に位置付けられないか検討してもらいたい。

(横断的視点について)

- 資料2でそれぞれの主要施策に合わせて分類しているが、主要施策1も2も3も繋がっている面が多々ある。例えば、「IT、バイオ産業の育成」と「地場産業の育成」はある意味同じことを言っている面もある。整理することは大切だが、横断的に考えていくことで、さらに発展していく分野があるのではないか、という視点を忘れてはいけない。
- それぞれの施策の関係を把握しておく必要がある。例えば、「産業は立地するだけではだめで、集積効果がないと発展しないため、食関連の高付加価値化と関連付ける必要がある」、「集積は

規模の経済と輸送費により決まるので、北海道ではITと流れるのは分かるが、ITは地域を問わない。食の安全のトレーサビリティをうまく絡めると少しはよい」など。

- 食料供給力の強化は量の強化も重要だが、質という点をもっと意識する必要があり、食の品質と健康、医療、福祉との繋がりなどという広い視野で検討すべきである。
- IT産業については食品産業、環境産業、観光など様々な産業を下支えする産業だと思うので、並列的ではなく、他産業と関連づけて検討すべき。
- 資料2については頭の整理ができてよい。更に空白の部分にもう少し書き込むべき課題があるのではないか。

(各施策の今後の推進方策等について)

- 食料供給の問題について、北海道が貢献できるという強い意識を持って施策を進めて欲しい。大震災時の混乱や、深刻な状況を増している国際市場の動向などを見ると、今後、国民経済にとって食がアキレス腱になるのではと危惧している。北海道が食料供給で力を発揮していけば、我が国における様々な施策の自由度が高まるのではないか。
- 食分野についてはIT、バイオ、ものづくり、観光など関連産業と合わせ加速的・相乗的な発展を目指すことが重要。特に、北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区が効果的に推進されるよう、規制緩和、特例措置などについて特段の配慮をいただきたい。
- 北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区では、オランダのフードバレーのようにイノベーションや革新的な戦略を意識することが重要であり、生産から販売まで一つものと考え、食のバリューチェーン全体の底上げを図ることが必要。
- オランダのワーヘニンゲン大学では、品質、安全、機能性を一体となって研究開発しながら市場に製品を出している。北海道でも、このような例を参考に他国に負けないナショナルセンターを作りたい。
- 東アジアにとって、北海道は遠いところであるが、高いお金を払っても来たいと思えるようにしなければならぬ。イメージ戦略として、観光客数の拡大だけでなく、高級感を出すなどにより経済的な効果も重視していければよい。
- 観光については、中心となる機関に情報や予算を集約し、しっかりしたビジョンを描き強力で押し進める必要がある。また、北海道観光の企画能力の向上が必要であり、そのために人材を育成することが必要である。
- シーニックバイウェイでは、デスティネーションマネジメントをやって収入を得たいのだけど、なかなかうまくいかないという話もあり、そういったところをうまくいように支援してはどうか。
- 市民は環境に対しより強い意識を持つことになると考えられる。北海道が全国の先頭を切って、環境に配慮した産業づくりを意識すべき。
- 再生可能エネルギーについては地産地消が重要であり、地域の産業がそれを受け止めること

が大事。戦後の北海道の開発政策において、石炭という非常に大きなエネルギー産業があったが、外部の大手資本がエネルギー産業を支え、その結果、石炭産業が衰退するとまちも廃れた。地域の産業でしっかり裾野を支えていく開発政策がややもすれば弱かったのでは。今の再生可能エネルギーの動きを見ても、北海道を空間として利用されるだけでは同様にならないか不安。地域の産業でしっかり受け止めて雇用を生み出し、関連産業を育てながら裾野を広げることで安定した地域産業ができるという道筋を、点検作業において見せていきたい。

- アイヌ政策について、先般、「民族共生の象徴となる空間」の候補地に白老町が選定された。今後、更なる全国展開を図る上で、民族問題については国が主体的な役割を担う観点から総合的な施策を確立して欲しい。
- 環境省の中央環境審議会でも温室効果ガスを減らす議論の中で初めて「地域における」という議論が始まってきた。北海道では既に地域・まちづくりの中で地球環境問題に関連した具体的な施策が計画に盛り込まれており、もっと強調した方がよい。
- 再生可能エネルギーの導入促進について、エネルギーの地産地消を推進しているところであるが、発電箇所と使用する場所の距離が遠いことが課題。送電網の整備が必要ということになるが、我が国の社会資本の整備と位置づけ、国の強力な取組により実施して欲しい。
- 国における再生可能エネルギーの普及方策の検討の中でコジェネ発電を3%から15%にアップさせることは大方の共通認識になっていると思うので、都市型のエネルギー政策についてはそういった点を記述して欲しい。
- エネルギーの地産地消について、北海道はCO2排出量が多いが、単に電力を作るだけではなく、道民全体が燃料としてのエネルギーの活用に向けて工夫をしていく意識を持つことが必要。
- 札幌については第7期計画で「北海道を牽引」と書いてあるが、札幌も非常に厳しい経済情勢。地方が疲弊し、札幌に人が集まっているが、一方で生活保護率が約33%（パーミル）となっている。札幌をどうするのか。一方で北海道の中には札幌のような大都市もあれば、限界集落になりそうなところもあり、各自治体の状況が異なる中、地域ごとの役割分担を意識し、地域の活性化を検討することが必要である。
- 資料2では活力ある地域社会モデルの構築については進捗が遅れているとなっているが、シーニックバイウェイなど地域をうまく巻き込みながらまちづくり・地域づくりが進んでいるので、その点を強調すべき。
- ハード・ソフトを組み合わせるパッケージ施策が増えているが、これについて地域の提案を受けて、ハード・ソフトや各主体の間をいかに有効に連携させていくか、という点において国の役割は大きい。このような取組を北海道で先導的に取り組み、地域社会モデルとして色々工夫してもらいたい。

- 開発計画という大きなビジョンから抜け落ちがちな視点として、各自治体が日々直面している課題である人口減少と高齢化社会が進展する中でのまちづくりがある。特に、各地の域内交通と医療・福祉が問題。これらを中心に、市町村のまちづくりに寄り添っていく総合開発計画なのだという視点を柱として明記できないか。
- 公共投資の減少により北海道の雇用の受け皿が建設業から、医療・福祉産業に移ってきた。医療産業は北海道が優位性がある分野。全国に先駆け超高齢化社会に入る北海道にとって、雇用を支え、まちづくりの核になるものとして医療・介護分野を、重点的な施策として位置づけることが重要である。
- 二地域居住など人口減少、少子高齢化社会への対応策は重要な施策。いかに冬場の住民の安全と行政の効率化を両立していくかが非常に大きな課題。今後、地方の財政が一層厳しくなる中で、今後急激に増えていく限界集落、あるいは人口低密度地域の対策にどのように対応していくのかは、全国の課題でもあるので、二地域居住などを北海道モデルとして重点的に取り組む施策として位置付けるべき。
- 地域のモビリティの確保に当たっては、高齢者の社会参画を真剣に考えるべき。これまでのように高齢者だから「サービスしましょう」という考えでは、国民経済的にフロー効果しか出てこない。今後は高齢者が元気に社会に参画、貢献し、ストック効果も発揮してもらうことが重要である。
- 北海道において、新幹線・空港・高速道路等の社会基盤はまだ整備途上であり、北海道の弱みと言え、引き続き整備促進が必要である。新幹線については、東北等との交流拡大、広域観光の振興をこれまで以上に進めるにあたり、国の支援・協力をお願いしたい。また、新千歳空港については、北東アジアとの人的交流、物流の拡大に向けて、北東アジアにおけるターミナル機能を果たすことを目指した構想づくりを進めているので、配慮いただきたい。
- 国際交通の記述に関しては、安全・安心のために分散した方が良いか、航空機や船のダウンサイジングによってLCCのような安価でかつ環境にやさしいものが出てきたことを考えると、アジアと直結するような観光や食、医療、ITなどの産業や経済のあり方を想定した上で、道内の複数の空港や港湾をどう活用し、高速道路でどうつなぐのかといったビジョンが必要になる。
- 北海道の優位性である食、観光を活かすために道路はエッセンシャルな社会インフラ。特に道東、北見は孤立している。新鮮な食の輸送などにあたり、道路は非常に重要。交通基盤整備が順調に進んでいるとは言えない。札幌・帯広間の開通効果の大きさ等をPRし、ミッシングリンクの解消に繋げたい。
- グローバル化の進展で、船舶の大型化が進んでいるが、港の水深が他国と比較して浅い。他国と競争する上で、社会インフラの競争相手との比較も重要である。
- 道内外を結ぶ航空ネットワーク等を整備することにより、離島を始めとする人口低密度地域の地域活性化にも繋がるため、地域づくり・まちづくりの観点からの配慮をお願いしたい。
- 国土交通省の地域交通体系の支援施策が地域の末端に行き届いていないように思える。国の側から、支援制度を周知徹底し、市町村に活用してもらうためにまちづくりに対して積極的に関

与する、ということがあって良いと考える。

- 3. 11を契機として、防災・強靱な国土づくりという観点から改めて北海道の開発の在り方、公共投資について考えて欲しい。そこから雇用や消費など派生してくるものなどもあるはずである。
- 大規模災害に対する防災・減災対策について、想定外ということを主張するため、想定内の災害を軽視してしまうケースが出ている。まずは想定内の災害対策を取れるところから取るべき。想定外への対策は大規模となりがちで、対応可能性が低くなるため、まずはレジリアンス(防災力)を上げていく必要がある。
- 東日本大震災を踏まえ、バックアップ拠点構想を作成した。北海道が貢献できる分野はエネルギー、食、分散化の受け皿、大災害時の緊急支援。そのための基盤として、重要な交通ルートにおける橋梁や空港、港湾等の重要構造物の耐久性・安全性の向上や農地等の排水対策などは重要。
- 東日本大震災を受け、奥野分科会長が委員長で取りまとめた「災害に強い国土づくりへの提言」のP18に「中長期的観点から人口や諸機能を災害リスクのより低い地域へ粘り強く誘導していくための国土利用の方向性及び誘導方策を検討することが重要」という言葉があるが、このような土地利用施策に係るキーワードを書けないか。
- 大震災を踏まえ、「分散」という表現は妥当と思えるが、北海道が安全というわけでもなく、火山もあれば、地震、津波もあり、そこを踏まえて議論すべき。災害の発生自体を防ぐことはできない。いかに災害発生時に食や観光産業などへの被害や影響を最小限にするのかということが重要。
- 防災・減災について、更新時期を迎える公共施設が増えてくるが、防災という観点からも、20～30年で更新しなければならないものでなく、より強固なものとするべきである。

(計画の進め方について)

- 全ての施策において人と資金が必要となるが、北海道はそこが一番不足している。人が北海道で活躍する魅力を感じる事が非常に重要資金については、民間資金をいかに呼び込むかは言うまでもなく、将来のビジョンをより磨きあげることが重要である。
- 東日本大震災では、義捐金だけではなく特定の目的に対し賛同する人が支援金を出し、投資をするという動きが出てきた。これをベンチャー企業の支援等のための仕組みとして使えないか。
- 社会インフラの老朽化対策だけではなく、公共施設のマネジメントの観点からして、PFIのコンセッション方式は有効である。本来は自治体の課題かもしれないが、インフラの老朽化対策を北海道全体の課題として位置づけ、その解決のためにPFIの活用を積極的に位置づけて欲しい。
- 弱みを克服する方法を考える必要。弱みを強みにできるもの、弱みをなかなか克服できないものがあるが、前者は民間の力が発揮できる環境作りを心がける必要。後者は国や北海道が集中してサポート。メリハリをつけることで弱みを克服し、レベルアップに繋がっていくのでは。

(2) 中間報告(素案)について

- 第7期計画の1つの特徴は、それまでの総花的な計画から重点化を図ったところ。重点化した施策はどうであったか、この5年間で新たに重点化すべき施策があるかといった視点が必要。
- 計画には北海道の社会経済を発展させ、国に貢献していくという目的があり、数値を明確にして、この計画がどうであったかを見た方が良い。北海道はGRPで見ると10年前と比べ、47都道府県の中で最も下がっている。計画は順調に進んでいながらも、目指すところはまだまだ上にあるということが見えるようにすべき。
- II章の戦略的目標の達成状況については、目標の達成状況の記載が明確ではない。数値目標がなく定性的な評価に成らざるを得ないので書きにくいとは思いますが、なんらかの尺度をもって達成状況を明示することが必要である。
- 資料2については、定性的な分析に馴染むSWOT分析などのフレームワークを活用し、施策の位置づけを明らかにすることにより、施策の抜けや漏れがないかを確認することが必要。
- 「新たな北海道イニシアティブの発揮」について、現在の文章では具体性がなく、イメージがわからない。
- 例えば、シーニックバイウェイのようなユニークで明るい展望を持っている取組を別冊子で良いので紹介するなど工夫してはどうか。
- 暗い計画が多い中、第7期計画は強みを活かすというポジティブな計画。このことを道民があまり認識していない。本計画を道民にもっと知らせる努力をすべき。

以上

(速報のため、事後修正の可能性あります。)