

## 国土審議会第13回北海道開発分科会 議事概要

1. 日時:平成 24 年 8 月 27 日(月)12:15～14:30
2. 場所:中央合同庁舎第3号館11階特別会議室
3. 出席者:[委員]武部委員、山崎委員、相原委員、吉川委員、高橋委員(代理:高井北海道副知事)、奥野委員、佐藤委員、家田委員、近藤委員、櫻庭委員、中嶋委員、橋本委員  
[国土交通省]吉田副大臣、青山北海道局長 他

### 4. 議事次第

- (1) 開会
- (2) 委員紹介
- (3) 国土交通副大臣挨拶
- (4) 議事  
第7期北海道総合開発計画中間点検に係る中間報告(案)について
- (5) 閉会

### 5. 議事及び主な発言内容

資料について近藤委員(計画推進部会長)及び事務局から説明が行われた後、中間報告(案)について、以下の意見等が出された。

#### 【主な意見】

(中間報告(案)全般について)

- 大事なことは、北海道に住み、暮らしている道民の生活である。北海道総合開発計画によって、道民の暮らしがよくなり、経済が活性化し、北海道がイニシアティブをとっていける道筋が示されればよい。
- 中間点検の趣旨は、昨今の大きな環境変化に対応するための北海道総合開発の戦略を明らかにすることだと理解しており、大変よくまとめていただいている。
- 具体的に、7期計画に基づきどういう具体策を講じ、どのような成果があったのか、書き込んでいただきたい。
- 北海道の中だけで記述するのではなくて、国内の他の地域や外国と比較するなど、相対視しながら進めていただきたい。
- メリハリが弱いのではないかと。どこに重点化するかは書いてあるが、重点化しない部分はよくわからない。これだけ財政が苦しく、東日本大震災も発生した後で、もっと厳しい書きぶりを最終的にはしなければならないのではないかと。

(「Ⅱ 第7期計画の施策の点検と課題」について)

- 多様な連携・協働を深めて、総合的な観点から計画を進めていただきたい。
- 北海道スタンダードについて、北海道の気候風土や交通密度の低さに照らし、道路の規格などにもっと踏み込んで欲しい。
- 「北海道ブランド」という言葉を計画策定時にはまだ自信がないので使わなかったが、食や観光に関して、今は打ち出してもいいのではないか。
- 国土政策の軸は二つある。一つはハードの整備であるが、もう一つは多様な主体が参加して国土をつくるということである。地域の住民、グループ、NPO、企業など多様な主体が参加する国土づくりは、四半世紀前から軸になりつつあって、国土形成計画でも主要な国家の戦略となっている。そこでは「新たな公」と呼ばれていて、今政府は「新しい公共」と呼んでいるが、内容は同じである。多様な主体の参加には、住民グループや企業などを繋ぎ、後押しする役割を担う者が必要である。シーニックバイウェイ北海道は、観光だけではなく、地域経済、6次産業化、暮らし、安全・安心といった分野で全道的に各地域に組織があつて、取組が進んでいる。全国的にも展開しなければならないが、北海道でこうした取組が行われていることは、非常に進んだユニークなことである。

(「Ⅴ 今後の第7期計画の推進方策について」について)

- 北海道の農業は規模が大きく、本州等における農業の労働形態とは異なっている。生活の場も含めて北海道の農業体験ができるような場を設け、若い人が北海道の農業で働きたいと思うようにすべきではないか。
- 北海道は日本の食料自給率の低さを何とかするための最後の切り札と考えている。道内の農地を最大限に利用することが必要だが、特に酪農は、内地の酪農とは違う展開が進められているので、特別な配慮が必要である。
- 観光で富裕層に着目することは、産業の視点からは大事だが、それだけではいけない。例えばスイスの観光地は、富裕層だけを相手にしているのではなく、質素だが品がよくて乱れない良い国土を作るという一環で観光地を作っている。そういうことを失うと、北海道は食い荒らされて悪くなってしまう。良い国土を作っていくというスタンスを持っていただきたい。
- 2009年にトムラウシで山岳ツアーの死亡遭難事故が発生している。北海道の山は、日本の中では原生的であるため、危ない面もある。質の高い安全な山岳ツーリズムを打ち出せば、アジアにとっても魅力的だろう。
- 新千歳空港の深夜・早朝発着枠の拡大及び一部共産圏のエアラインの乗り入れ規制の

緩和が必要ではないか。

- 道北とサハリンの観光をセットにした商品開発ができるのではないかと。サハリンへのフェリーの所要時間は5時間半だが、8～10時間にして、船内で一泊していただくような、道北とサハリンを一体的に考える観光に向けた施策の展開が必要である。
- ロシアとの交流拡大は、北海道にとっての大きな課題である。ロシアとの交流は25万人しかない。韓国や中国とは600～700万人くらいいるのに、同じ隣のロシアとの交流は少ない。だからこれを倍増の50万人にしようということを、どこかで議論しておく必要がある。
  
- 最近、道内であまり地震がない地域でも地震が発生している。また、北海道庁が津波の推計をしたが、これまでの対策では不十分ではないかと思われる。防災についてももう少し書き込まれるとよい。
- 震災後、企業経営においても、成長とリスク管理の両立が重要で、競争力の根源になるとの意識がされている。これを支えるものがBCP(事業継続計画)であるが、今後どう実効的なものにしていくかが重要な課題となっている。同時に、各企業の取組では限界があることも認識されており、地域と企業、産業間、地域と行政との連携の中でBCM(事業継続マネジメント)を高めていくことが非常に重要である。今後、災害対応あるいは食料を含めた社会のセキュリティの向上に北海道がいかに関与するかは重要な課題であるが、そのために民間のアイデア、投資やビジネスをうまく誘導するかが課題になるのではないかと。
- 東日本大震災以降、減災の考え方が受け入れられるようになったが、それは、あるものはあきらめ、あるものは助けるという意味である。人口密度が低いところほど、それをやる意味が大きい。津波対策にしても、どういうところではできるだけことはやるが、どういうところは自分でやってくださいみたいなことを言わないと、責任ある防災対策にならない。
- 日本の酪農は、災害に対して脆い。何か災害が起これば、牛が失われて酪農家の生活が成り立たなくなるおそれ大きい。産業の安全保障という視点で考える必要がある。
  
- アイヌの文化について、音楽、彫り物、食文化などとても良いものがあり、深みもある。観光資源としてだけではなく、文化として捉えることで、日本人に響くものがあるのではないかと。
  
- 経済学では範囲の経済という言葉があるが、規模が小さくても特徴あるものが連携して新しい価値を生み出すことを意味している。一方、大都市圏の基幹産業は規模の利益を追求している。それに対して6次産業化は、範囲の経済の典型例である。
- 技術革新が重要である。特に離島や辺地における企業誘致、農水産物の流通加工に関

し、補助率をかき上げてでも新しい技術を大胆に導入すべきである。農水産物は食から、製造業の原料となってきた。技術革新によって、捨てるどころが全くない段階にきている。品種改良、土地改良、経営改革に関して、北海道の農業は遙かに進んでおり、特に水産は進んでいる。

- これまでの中間点検において、水産業に対しての具体的な施策の事例や方策についてどう議論したのか。また、北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区についても、本当に水産業の所が特区になっているのか。
- 北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区は、食料の原料供給地帯が入っていない。だから、もう一つ特区を作り、互いに競争した方がよい。
- 関西から見ると、航空便が新千歳にしか飛んでいないため、札幌や小樽以外はあまり知られていない。北海道の農村地帯には日本人が求める空間や自然がある。札幌や小樽の都市観光が中心である状況を転換する必要がある。シーニックバイウェイなど、大きな規模で回れるような観光ルートを開発し、インバウンドだけではなく日本人の観光客を呼び込む必要がある。課題として、連泊すると宿泊費が非常に高くなってしまふ。そこで、B & B、農泊のような安い宿泊先の開発に、地元住民を巻き込んで力を入れていってはどうか。
- 戦略分野である食・観光・環境を連携させ相乗効果を発揮させることがポイントである。強い農業に再編することには賛成だが、環境への影響に配慮しながら、win-winの関係を築くべきである。例えば美しい農村を作ることで、観光を推進し、環境を保全するという関係性が必要ではないか。
- 通信基盤は人口が少ないところだからこそ重要である。FTTHの整備について、北海道の産業の底上げという観点からも、進めるべきである。また、モバイル通信環境はかなりよくなっているが、それでも通じないところは多い。民間活力だけではできないところにも手を出さないといけないのではないかと思っている。
- 集落の再編が必要である。職住分離なども積極的に行うべき。二地域居住、農都デュアルライフ、都市と農山漁村の共生・対流を積極的に検討して欲しい。
- 北方領土隣接地域の振興はいままでおろそかだったが、最近の情勢を頭に置きながら、何らかの策があってよいのではないか。諸外国では国境の町は大事にしており、注力する必要がある。
- 首都の代替機能の議論が中央防災会議で進められているが、北海道でそれを受け入れようとするのであれば、道内市町村のBCPの策定率や行政機能の多重化、バックアップ機能についての道内の現状についてどの程度なのか、足下を見つめる必要がある。

- 北海道における再生可能エネルギーのポテンシャルは大きく、もっと進める必要がある。
- 北海道は再生可能エネルギーの宝庫だが、送電線網を誰が整備するのかという課題がある。
- 新しい基幹インフラの整備を進めることは重要だが、社会資本の老朽化への本格的な対応も急務になってくる。このため、各自治体が公有資産のアセットマネジメントの強化、将来のコスト把握、情報開示をしながら、長期的な視点に立って計画的な公有資産の管理・再編を行っていくことが前提になってくる。その上で、公民の戦略的な連携を強化し、PFI・PPPなどの手法の多様化を進めていくことも必要である。
- 北海道は最低賃金も低く、雇用に結びつく施策が重要である。
- 産業の海外シフトが急速に進んでおり、国際産業の立地行動の変化にいかに対応するかという視点が重要である。北海道でも、特色のある成長産業をいかに育成するかが急務である。特に、国際競争力のあるグローバル産業を地域の基幹産業として作り上げることが重要である。このためには、今ある企業の連携や事業転換、または海外資本と場合によっては連携して、新しい成長事業やアジア市場を開拓する動きを強める必要がある。また、具体的な事業の担い手となる企業をつくりあげないといけない。地域の企業は人材などの制約が大きいので、ギャップを埋めるための仕組みや工夫を考える必要がある。
- データセンターはサーバーを冷却する必要があるので、北海道の広大な土地と気候はデータセンターに適している。雇用も生み出すことができる。企業のデータセンターやコールセンターは地方圏でも担うことができる産業であることから、誘致を進めるべきである。
- 食と観光に加えて、健康を入れていただきたい。食と観光と健康が一つのキーワードではないか。北海道の便利さ、豊かさ、すばらしさを一言で言うと、健康である。
- 医療・介護関連のロボットやICTに関する工場等の誘致やモデル事業等を加えられないか。
- 日本の漢方薬メーカーが生薬の農場を北海道の夕張に建設した。夕張を選んだ理由は、物流のアクセスの良さであるとのことである。企業としては、アクセスを最優先している。また、この会社は、障害者の雇用にも取り組んでいる。農、健康、職、経済という様々な波及効果のある企業誘致が重要と考えており、そのモデルとなるのではないか。
- 雇用の問題についていろいろ指摘があるが、人がいない。外国人の研修生や労働者を積極的に受け入れることによって、北海道に住む若い人に大きな刺激を与えるのではないか。
- 北海道新幹線について、青函トンネルの作業用トンネルを4000億円で鉄道として利用できるという話がある。新幹線と在来線が同じ線路では、新幹線のメリットがなくなるので

はないかと危惧している。防災上の強化を進めるためにも、在来線・貨物との関係についてこのままでいいのかという感じがする。

- 北海道において、北海道新幹線の工期の短縮をできないかという声を聞く。
- 人口低密度地域だからこそ、モビリティが重要である。自民党の政権の最後から民主党の政権において、高速道路の料金上限制や無料化が行われ、ある意味社会実験が行われたが、その結果と現状を踏まえ、北海道の高速道路と規格の高い一般道路を道路ネットワークとしてどう使っていくのかについてレビューをする価値がある。
- 全般的な話として、北海道が国の成長に貢献していくとすると、やはり食と観光に重点的に取り組むべきである。それを達成するためには、食、観光に関する産業基盤である主要都市間の幹線道路の整備が不可欠である。北海道は6つの社会文化圏に分かれており、札幌、函館、旭川、帯広、釧路、北見を急いで繋ぐべきである。ミッシングリンクを全部繋げとは言わないが、優先順位を決めて、主要都市間の道路だけでも急いで作るべきではないか。

質疑応答の終了後、奥野委員(分科会長)より、本日の議論を踏まえた中間報告の修正の内容の確認について、分科会長に一任して欲しい旨発言があり、異議無く了承された。

以上

(速報のため、事後修正の可能性があります。)