

国土審議会第16回北海道開発分科会

平成27年8月31日

【田尻総務課長】 それでは、定刻になりましたので、まだ若干、お見えでない委員もいらっしゃいますが、ただいまから国土審議会第16回北海道開発分科会を開会いたします。

本日は、皆様、大変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。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田尻でございます。よろしく申し上げます。

本日現在、本分科会は国土審議会委員4名、特別委員15名の計19名で構成されております。本日は、国土審議会令第5条第1項及び第3項の規定に基づく定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

本日の議事についてでございますが、国土審議会運営規則第5条におきまして、会議及び議事録を公開することとされておりますので、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、あらかじめ御了承くださいますようお願い申し上げます。

本日の配付資料でございますけれども、お手元の議事次第に記載されております資料のほか、本日は御欠席の宮脇委員から、事前に御意見をいただいておりますので、配付をさせていただきます。過不足がございましたら、事務局にお申しつけくださいますようお願い申し上げます。

続きまして、お手元のマイクの使用方法について御説明申し上げます。スタンドマイクの中央に大きなボタンがございますが、こちらを押していただきますと赤いランプが点灯いたします。ランプが点灯している状態がスイッチが入っている状態となります。恐縮でございますけれども、御発言の都度、スイッチのオンとオフを切りかえて御使用いただきますよう、お願い申し上げます。

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御紹介させていただきます。

はじめに、衆議院の推薦による特別委員の方々でございます。

逢坂誠二委員でございます。

【逢坂委員】 どうもお世話になります。よろしくお願いいたします。

【田尻総務課長】 高木宏壽委員でございます。

【高木委員】 よろしく願いいたします。

【田尻総務課長】 前田一男委員でございます。

【前田委員】 よろしく願いいたします。

【田尻総務課長】 本日、中村裕之委員及び松木けんこう委員におかれましては、所用により御欠席との連絡をいただいております。

続きまして、参議院の推薦による特別委員の方々でございます。

佐藤信秋委員でございます。

【佐藤（信）委員】 よろしく願いいたします。

【田尻総務課長】 徳永エリ委員でございます。

【徳永委員】 よろしく願いいたします。

【田尻総務課長】 橋本聖子委員でございます。

【橋本（聖）委員】 よろしく願いいたします。

【田尻総務課長】 続きまして、地方公共団体の長としまして、秋元克広委員でございます。

【秋元委員】 よろしく願いいたします。

【田尻総務課長】 高橋はるみ委員でございますが、本日、公務の都合により、代理としまして山谷吉宏副知事に御出席いただいております。

【山谷副知事】 よろしく願いいたします。

【田尻総務課長】 続きまして、当分科会に所属する国土審議会委員としまして、石原邦夫委員でございます。

【石原委員】 石原でございます。よろしくお願いいたします。

【田尻総務課長】 本分科会の会長を務めていただいております、奥野信宏委員でございます。

【奥野分科会長】 よろしく願いいたします。

【田尻総務課長】 本日、垣内恵美子委員及び宮脇淳委員におかれましては、所用によって御欠席との連絡をいただいております。

続きまして、各分野において学識経験を有する特別委員の方々でございます。

まず、家田仁委員でございますが、後ほどお見えになると思います。

本分科会の会長代理を務めていただいております、大内全委員でございます。

【大内委員】 大内でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【田尻総務課長】 佐藤俊彰委員でございます。

【佐藤（俊）委員】 よろしくお祈いします。

【田尻総務課長】 中嶋康博委員でございます。

【中嶋委員】 よろしくお祈いいたします。

【田尻総務課長】 橋本哲実委員でございます。

【橋本（哲）委員】 よろしくお祈いいたします。

【田尻総務課長】 以上の方々でございます。

続きまして、本日出席いたしております国土交通省側の幹部を紹介させていただきます。

西村国土交通副大臣でございます。

【西村副大臣】 本日はよろしくお願いいたします。

【田尻総務課長】 北海道局長の岡部でございます。

【岡部北海道局長】 よろしくお祈いいたします。

【田尻総務課長】 審議官の田村でございます。

【田村大臣官房審議官】 よろしくお祈いいたします。

【田尻総務課長】 同じく審議官の池田でございます。

【池田大臣官房審議官】 よろしくお祈いいたします。

【田尻総務課長】 北海道開発局長の本田でございます。

【本田北海道開発局長】 よろしくお祈いいたします。

【田尻総務課長】 そのほか、北海道局各課室長等が出席しております。

ただいま、家田仁委員が到着されましたので、ご紹介申し上げます。

【家田委員】 よろしくお祈いします。

【田尻総務課長】 それでは、ここで西村国土交通副大臣からご挨拶がございます。

【西村副大臣】 第16回国土審議会北海道開発分科会開催にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げたいと思います。

本日は、奥野分科会長を始め、委員の皆様方、大変御多忙のところ、御出席賜りまして誠にありがとうございます。

皆様も御承知のとおり、国土交通省におきましては、我が国をめぐる諸課題に対応する

ために、現在、長期計画の策定の見直しを進めているところでございます。去る14日には、7年ぶりに国土形成計画の見直しが行われたところでございます。

この新たな国土形成計画におきましては、それぞれの地域が個性を磨いて、そして個性の異なる地域が連携して活力を持つ対流促進型国土を形成していくことといたしているところでございます。

北海道総合開発計画につきましても、現在、見直しを進めていまして、前回1月の分科会におきまして、新たな計画の策定を諮問いたしました。その後、計画部会におきまして、5回にわたり大変熱心なご討議が行われたと聞いております。このたび中間整理を取りまとめ頂いたということで、本日は、計画部会長である大内委員から御報告をいただくことになっております。御出席の皆様方から忌憚のない御意見を頂戴できればと考えているところでございます。

この分科会が開催されるにあたり、先週、北海道の状況を視察してまいりました。小樽や余市の周辺では、歴史や文化を活かしたまちづくりを拝見させていただきました。特に観光カリスマの方から、小樽の運河をいかにして残したか、ということを含めて、今のまちづくり、今後のまちづくりについて貴重な御意見を頂戴したところでございます。

北海道というのは、御承知のように、全国より人口減少が先行している地域でございますけれども、一方で、今お話ししたように、観光面での人気は非常に高く、優れた自然環境や景観などがございまして、国内はもとより、多くの外国人の旅行者が訪れております。小樽でも多くの中国、韓国の言葉が飛び交っているという状況でございました。その数は近年大幅に増加してきている状況でございます。また、こうした北海道のブランド力を活かし、食料品の輸出に関しましても、近年急激に増えていると承知いたしております。

北海道を取り巻く課題は大変多いものでございますけれども、来年に控えた北海道新幹線の開業や高規格幹線道路網の整備の進展などによる、地域の魅力の増進にかかわる明るい兆しを的確に捉えて、まさに、「世界の北海道」を形成していくことが強く望まれますし、我々がやらなければいけないことだと考えております。

最後になりますけれども、国土交通省としましては、来春の閣議決定に向けて、新たな計画の策定に全力を傾注してまいり所存でございます。どうか委員の皆様におかれましては、今後とも御指導・御鞭撻、熱心な御意見を賜りますよう、重ねてお願い申し上げます。冒頭の挨拶にかえさせていただきます。

本日は皆様、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【田尻総務課長】 なお、西村国土交通副大臣は、公務のため途中で退席になります。

それでは、これ以降の会議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、どうぞよろしくお願いいたします。

なお、マスコミ関係の方、傍聴者の方々によるカメラ撮影は、ここまでとさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

【奥野分科会長】 月末の大変お忙しいところ、また遠路ご出席いただき、ありがとうございます。

それでは、次第に従って進めてまいります、議事（１）は計画部会からの報告についてであります。

本日の議題は、計画部会で取りまとめていただきました、新たな北海道総合開発計画の中間整理であります。これまでの経過及び今後のスケジュールを含めまして、計画部会長を務めていただいております大内委員から、ご説明をお願い申し上げます。

【大内委員】 計画部会長を務めております大内でございます。これまでの計画部会の検討の経過と中間整理の内容につきまして、ご報告をさせていただきます。

資料２をご覧くださいと思います。

１月３０日の第１５回分科会におきまして設置されました計画部会では、翌月の２月１３日から５回にわたりまして審議を重ねてまいりました。

第１回部会では、現行の第７期計画の進捗状況を確認しながら、新たな計画の視点・論点について審議を行いました。

第２回部会及び第３回部会では、地域構造、多様な人材の確保・対流の促進、農林水産業・食関連産業、観光・国際戦略、産業戦略、環境・エネルギー、強靱な国土づくりの各テーマにつきまして、審議を行いました。

第４回部会及び第５回部会では、それまで議論いたしました現状認識、課題、施策の方向性等を中間的に整理した中間整理（案）につきまして、審議を行いました。

また、詳細のご紹介は省略いたしますが、事務局におきまして、合計５回にわたり、北海道の各地域の意見を聴く北海道価値創造パートナーシップ会議を開催していただきまして、計画部会の場で、その状況のご報告をいただきました。中間整理の作成におきましては、これらのご意見も踏まえているところでございます。

中間整理の作成経緯は以上でございます。

続きまして、中間整理の概要につきまして、資料３－１の２枚目をご覧くださいと

思います。

北海道をめぐるましては、全国よりも10年先に進展いたします人口減少などの課題がございますけれども、北海道の「食」や「観光」が、世界的に見ても強みとなり得るとい
う萌芽も出てきているところであります。

そこで、中段の囲みでございますとおり、キャッチフレーズといたしまして「世界の北
海道」、また、目指すべきビジョンといたしまして、2050年の長期を見据え、「世界水
準の価値創造空間」の形成をそれぞれ掲げております。

また、計画の目標といたしまして、「人が輝く地域社会」、「世界に目を向けた産業」、「強
靱で持続可能な国土」の3点を掲げることとしております。

中間整理の概要の詳細、また今後の進め方については、事務局から補足説明をお願いで
きればと存じます。

私からの報告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。

それでは、事務局から、引き続き説明をお願いいたします。

【鎌田参事官】 事務局をしております参事官の鎌田です。私のほうから説明をさせて
いただきます。

計画部会の中間整理そのものは資料3-2のA4判ですけれども、こちらはほとんどが
文章になっておりますので、本日の概要の説明につきましては、今、大内委員が使われま
した資料3-1の資料をもって説明をさせていただきます。

1枚目を見ていただきたいと思います。中間整理のポイントをご説明いたします。

まず、北海道の現状ということですが、ここにありますとおり、北海道はほたて
貝、ばれいしょ、生乳などをはじめとして、生産量が全国1位を占めている農産品がたく
さんございます。

また、右にある道東の別海町のように、人口の数倍もの牛を飼育することによって、北
海道道東の生乳が首都圏の生乳需要を支えているということでございます。

また、食の輸出、訪日外国人観光客のいずれも、下のグラフにあるとおり、急増してお
ります。この伸び率は、北海道は全国よりも近年、高い伸び率を示しております。

下にホタテの絵がございます。ホタテを例にとりますと、屋根つき岸壁の整備による衛
生管理の高度化、あるいは輸送技術の進歩、交通ネットワークの整備などによりまして、
冷凍に加え、最近では生食での輸出も増えてきているところでございます。

外国人旅行者は、従前は東アジアがほとんどでしたけれども、近年では誘致活動、あるいは航空路の開設によりまして、東南アジアからの来道客が増加しているところでございます。

一方、右側の課題ですけれども、まず、北海道の人口減少は全国よりも10年先に進んでおります。下のグラフは、赤が北海道の人口と高齢化率、青が全国の人口と高齢化率を示したグラフです。北海道は平成9年に人口がピークアウトしておりますが、全国は平成20年ということで、10年先にピークを打っております。また、人口減少につきましても、30%に達する時期はいずれも10年先行すると予想されているところでございます。

また、その下の日本の地図と北海道を重ねた地図ですけれども、これはよく伝わっているものなのですが、札幌市と道東の根室市の距離は、ほぼ大阪府と東京都と同距離になります。その間に、本州であれば、名古屋市をはじめ、どのような都市があるかということをお考えしていただきますと、人口の集積の違いが非常に著しいということがおわかりいただけるかと思えます。また、都市間の距離も、全国に比べると2倍から3倍あるということで、広域分散型の社会になっています。

こうした現状と課題を踏まえまして、下段の左側になりますけれども、北海道の戦略といたしましては、先ほど大内部会長から報告がありましたとおり、7期計画におきましても、その成長の萌芽が見られた「食」、「観光」が、北海道が世界と競争し得る高いポテンシャルを有しており、国内の人口減少時代にあっても、海外市場を拡大していくということが想定されますので、戦略的な産業であると位置づけております。

そして、農林水産業、観光などを担い、北海道の強みを提供するものの、散居形態であり、将来の維持が困難と予測される地域を「生産空間」というキーワードで位置づけまして、この「生産空間」を維持・発展させ、世界の北海道を目指していくこととしております。

こうした戦略を実現するために、図でいいますと下の一番右側、「北海道版コンパクト+ネットワーク」と書いてあるところを見ていただきたいと思います。ここにあります生産空間を、一定程度の生活サービス機能を提供する地方部の市街地、医療、教育・文化、商業等の都市機能、あるいは生活機能を提供する圏域中心都市で支える3層構造の基礎圏域、これを「北海道版コンパクト+ネットワーク」と呼んでおりますけれども、この3層で、重層的な機能分担と交通ネットワークの強化を図ることによって、「生産空間」を支えていくという考えです。

また、先ほど紹介しましたような好機を的確に捉えるためには、農林水産業の競争力、あるいは付加価値向上のための取組、そして、世界水準の魅力ある観光地域づくりのための取組を強化していく必要があります。

2枚目をお願いいたします。こちらは、中間整理の目次を見やすく、いろいろな部分を強調したりしたものでございます。

中間整理そのものは4章構成になっております。

まず第1章、計画策定の意義であります。ここでは、平成20年に閣議決定されました第7期の北海道総合開発計画の経緯を記述しております。7期計画の進捗状況としては、食や観光において成長の萌芽が見られるものの、経済・人口は縮小傾向にあり、地域経済の構造転換には至っていない。また、地域社会については計画期間中、北海道横断自動車道の開通により道央圏と道東圏が連結されたが、未整備区間も存在し、地域コミュニティ維持に係る懸念などの課題があるということになっております。

第2節では、我が国を取り巻く時代の潮流として、一番目に本格的な人口減少時代の到来、二番目にグローバル化の更なる進展と国際環境の変化、三番目として大規模災害等の切迫の三項目を挙げてございます。

第3節、新たな北海道総合開発計画の意義では、まず、北海道開発の基本的意義は、北海道の資源・特性を活かして、その時々々の国の課題の解決に貢献すること。今後、人口減少・高齢化の急速な進展により、先ほど説明しました「生産空間」の維持が困難となるおそれがあること。全国より10年先んじて人口減少・高齢化が進展している課題先進地の北海道では、今後の10年が、「生産空間のサバイバル」、「地域としての生き残り」をかけた重要な期間であること。一方、来春に控えた北海道新幹線の開業や高規格幹線道路の道東延伸、また、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催など、地域の飛躍の契機となし得る期間でもあり得るということです。これらの機会を活用することによって、本格的な人口減少時代にあっても活力を失うことなく、人々が豊かな暮らしを送ることのできる地域社会の先駆的形を成を成ることが、我が国の課題の解決、地域の持続的な発展を目指す北海道開発の意義としております。

こうした観点で、国、地方公共団体、住民等の多様な主体が、危機感と未来への明確なビジョンを共有して、来るべき10年間に総合的な取組を進めるため、新たな計画を策定することとしております。

第2章は計画の目標です。計画のビジョンと三つの目標を記載しております。

大内委員のご説明にもありましたように、「世界の北海道」をキャッチフレーズとして、2050年を見据え、「世界水準の価値創造空間」を形成していくことを、新たな計画のビジョンとしております。

また、目標としては、一つ目、人が輝く地域社会、二つ目、世界に目を向けた産業、三つ目、強靱で持続可能な国土の三つを位置づけております。

第3章は計画推進の基本方針です。

まず、計画期間は平成28年度から10年間です。

第2節の施策の基本的な考え方の部分ですけれども、北海道型地域構造の保持・形成として、先ほど紹介しました3層構造から成る「基礎圏域」の形成と、札幌都市圏は人口、文化などの集積を活かし、北海道全体を牽引していく考え方を整理しております。また、北海道開発では、これまで人口収容のための土地、石炭などのエネルギーなど、我が国の発展段階に応じた資源開発を推進してきておりますけれども、人口が減少していく時代では、「人」こそが資源との考えのもとに、人材育成・活用や多様な人材の対流を促進し、地域の価値創造力の強化を図ります。

第3節の計画の推進方策です。まず、7期計画では多様な連携・協働を進めてきておりますけれども、今後、テーマごとに産学官民金の関係者が一体となって取り組む組織体、プラットフォームを各地域や北海道で展開をしていくこと。二番目として、7期計画で提唱された「北海道イニシアティブ」の更なる推進として、新技術の率先的導入を推進し、働き方、暮らし方などで広義のイノベーションを促進すること。三番目として、社会資本整備について、我が国の厳しい財政事情のもと、防災・減災、加速するインフラ老朽化、経済活動の活性化への寄与などへの対応のため、インフラのストックの効果を最大限に発揮するとともに、戦略的なインフラマネジメントを進めること。四番目として、計画推進に当たってのマネジメントを的確に行うこととし、現行の計画と同様、5年後に総合的な点検を行うことの四つを記載しております。

第4章は、三つの目標に応じた主要施策の方向性を記載しておりますけれども、主な取組につきましては、次のページで詳しく説明をさせていただきます。3枚目をお開きください。

まず最初に、一番目の目標、人が輝く地域社会の形成のところです。

この図は、全体が緑っぽい図なのですが、これはオホーツク地域を例とした北海道型の地域構造のイメージを示しております。地方部の「生産空間」においては、生活機能や交

通ネットワークの維持、そして地域の魅力向上などを進めます。それから青い色になりますが、地方部の市街地においては、地域資源を活用した雇用の創出や医療、教育などの都市機能・生活機能の維持を進めます。そして、赤で示しております圏域中心都市では、圏域を支える救急医療、あるいは高次な教育、福祉サービスなどの都市機能の維持・強化、圏域内外の広域な交流を支える交通基盤の整備などの各種施策を展開します。また、右のほうに書いてございますが、人口流出を抑制するダム機能と人口の還流を図るポンプ機能を強化し、このような地域に長期にわたって住み続けられる環境を維持・創出いたします。

そのほか、我が国の領海保全の観点なども踏まえ、離島や道北など国境周辺地域の振興についても記載しております。

次に、その下の段になりますが、北海道の価値創造力の強化についてです。多様な人材の確保、対流の促進を基本的な方向といたしまして、また、短期的・中期的には人口の減は避けられない状況の中で、これからは定住人口に加えまして、外部に居住しつつ地域に貢献する人々を含め、地域全体での「活動人口」を確保することが重要となります。

また、計画策定のために、先ほどご紹介しましたパートナーシップ会議を発展させて、道内外の人々や外国人など、多様な協力人材の発掘・交流を進め、地域づくりの人材を広域的・横断的に支援・協働することを通じ、北海道の新たな世界水準の価値創造をすることを目指す、「北海道価値創造パートナーシップ活動」の展開を図ってまいります。

その他、北方領土返還要求運動の拠点であります北方領土隣接地域の振興のために、酪農や水産業などの基幹産業の付加価値向上や、バードウォッチングなどの観光メニューの強化などを推進していきます。

また、2020年の東京オリンピック・パラリンピックに合わせて一般公開することとされている「民族共生の象徴となる空間」の整備、管理運営をはじめ、アイヌ文化の振興等を推進してまいります。

次に、二点目の目標、右上にあります、世界に目を向けた産業の振興です。

まず、農林水産業・食関連産業の振興では、ロボット技術やICTを活用したスマート農業の推進、法人化による経営力の強化、農地の大区画化や地下かんがいなど、新技術を活用した生産基盤の整備などを推進することにより、就業者の減少や高齢化に対応し、生産性を向上させることが重要と認識しております。

また、北海道の食品製造業では、付加価値率が他地域より低くなっているという現状があります。その対応策といたしまして、農業界、経済界との連携により、北海道外などか

ら食品産業の誘致を促進して、生産地に食品工場が立地することにより、北海道を中心とする新たなバリューチェーンの構築を図るとともに、地域の雇用創出の効果も生み出す取組として、「食」の総合拠点づくりなどを進めてまいります。

次に、右側の世界水準の観光地の形成です。北海道新幹線の開業や東京オリンピックなどの好機を捉え、北海道特有の自然環境・景観など、道内各地の地域資源を磨き上げ、世界に通用する魅力ある観光地域づくりを推進します。例えば、6月に国土交通大臣に認定された東北海道地域の広域観光周遊ルート形成計画などの推進を支援いたします。

また、旅行需要平準化のための地域資源の発掘と地方部へ誘導する仕組みの構築では、北海道を訪れる外国人旅行者は増加しているものの、道央圏への宿泊客の集中、あるいは、夏と冬に大きな旅行客のピークがあるなど、地域間あるいは季節間の平準化が課題となっています。観光が地域経済を先導していくために、観光メニューの拡充や外国人ドライブ観光の振興などを進めます。

その他、首都圏との同時被災リスクの低さ、冷涼な気候、北極海航路への近接性など、「北の優位性」など地域特性を活かした産業の振興に取り組むとともに、産業を支える人流・物流ネットワークの整備を進めていくことが重要です。

最後に、下の段になりますが、三番目の目標であります、強靱で持続可能な国土の形成です。

まず、持続可能な地域社会の形成では、北海道の豊かな自然や個性的な景観を将来に継承していくため、自然環境の保全・再生、生物多様性の保全、健全な水循環の維持・回復などを推進します。また、北海道に豊富に賦存する風力や地熱等の再生可能エネルギー源を最大限に活用するため、地域のバイオマスや水素等も活用して地域分散型エネルギーシステムの構築を目指します。

下のイラストは、再生可能エネルギーの将来の利用イメージを紹介したものです。今年5月に北海道局・北海道開発局で、北海道水素地域づくりプラットフォームを立ち上げたところです。この活動を通じて産学官民金連携による研究開発、事業化や企業化を促進してまいります。

最後に、右側の安全・安心な社会基盤の形成です。昨年は、道内で初の大雨特別警報が発令されたり、道東を中心とした暴風雪や高潮の被害が発生したりするなど、北海道におきましても災害が激甚化・多様化する傾向にあり、その対応を進めるほか、北海道のバックアップ機能の発揮を図るため、本社機能の移転促進など、リスク分散の受け皿となるた

めの基盤整備などを推進することとしております。

中間整理の概要は以上です。

次に、今後のスケジュールについて説明をいたしますので、もう一度、資料2の1枚目を見ていただきたいと思います。

先ほどの続きになりますけれども、右側の中段から下側ですが、まず来月以降、北海道価値創造パートナーシップ会議、秋の陣といいますか、9月9日の函館市から10月2日の帯広市まで、この4都市で開催するほか、市町村なども含めまして、本日紹介いたしました中間整理について、各地域の方々の意見を賜る予定にしております。

その後、左側の下から3段目、本日のご意見、あるいは、今申し上げました地域のご意見を踏まえまして、計画部会で調査・審議を10月、11月の2回にわたって進めていただく予定です。そして、計画部会の最終報告として、計画素案を取りまとめていただきます。本日の分科会では、中間整理を踏まえた秋以降の計画部会における次期計画素案作成に向けたご意見をいただければと思っております。

その後、下から2番目になりますが、来年1月に、この北海道開発分科会に計画素案を計画部会から報告していただき、その後、パブリックコメントを経て、一番下になりますが、春ごろ、最終的な計画案の答申、閣議決定と進めてまいる予定でございます。

少し長くなりましたが、説明は以上でございます。

【奥野分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの中間整理につきまして、皆さんからご意見を承りたいと思っておりますが、まず順番でご意見をいただければと思っております。逢坂委員、高木委員の順番でお願いしたいと思います。大変恐縮ですが、4分ぐらいを目途にお願いできませんでしょうか。

最初に、逢坂委員、お願いします。

【逢坂委員】 衆議院の逢坂誠二です。本日はよろしくお願いたします。

以前、2000年のはじめぐらいから、2005年まで企画調査部会の専門委員をやらせていただき、そのときも様々な発言をさせてもらいました。また今回、このように発言できる機会を得ましたこと、本当にありがたく思っています。

今回は中間報告ということですが、多様な視点が盛り込まれていて、私は、内容としては良い方向へ向かっていると、評価をしたいと思います。ただ、来春の最終取りまとめに向かって、幾つか課題になることがあるだろうと思っております。やはり、分かりやすさというのでしょうか、こういう計画ができたときには、道民の皆さん、国民の皆さんにはっ

きりとわかる、共有できる大きな目標というものが必要になります。メリハリをつけた分かりやすさということが必要になると思っています。これを絵に描いた餅にしないために、具体的な手順についても考慮しておく必要があると思います。

最近、こうした計画をつくる際によく言われることは、構造化ということが言われます。それぞれ様々な要素が盛り込まれているものを、要素を要素だけに放置しておくのではなくて、要素の有機的な連携も考えながら、全体として整合性のとれた内容にしていだければと思います。私も今日を一つの皮切りに、今後も幾つかの場面で、意見を述べさせていただきます。

その上で、個別課題を何点か、お話をさせていただきます。まずインフラ整備の重要性については論を待ちません。夏だけのインフラではなく、冬にも通用するインフラ、噴火などの災害でありますとか、そういうときに備え、道路や港や空港をしっかりと整備しておく。あるいは老朽インフラに対する対応、これらも、あえて言うまでもない、論を待たないことだと思いますので、ここは簡単にしておきます。

その上で、多分、あまりほかの方が指摘をしない点を二点、お話しします。

地方港湾というものがございます。全国に今、地方港湾がどのぐらいあるのでしょうか、800ぐらいあるのでしょうか。実はこの地方港湾が、北海道の地方港湾と全国の地方港湾の位置づけというか、現状が少し違っているのではないかという気がするわけです。全国的には、地方港湾の整備は一応終了した、というような方向感が強いかもしれませんが、北海道においてはまだまだのところもある。それから、地方港湾は非常に多様性がありまして、フェリーなどの物流などに使われている地方港湾もありますけれども、漁港的に使われている地方港湾もあります。北海道においては、地方港湾の位置づけを、全国とは少し違った観点で再整理をして、しっかりとしたインフラ整備をしておくことが大事だと思っています。

二つ目ですが、水道です。水道についてはほとんど整備が進んで、十分に達成されているのだと思いますが、細かく見てみると、実は水道未整備の地域も結構、道内にはございます。そして、そこは水資源が豊富であるにもかかわらず、豊富な水資源の恩恵が受けられていないところもあります。こうしたところにも思いを馳せる必要があると思います。

二点目です。情報通信インフラです。この整備も論を待たない。これをしっかりやることが大事です。10年以上前になりますけれども、全国で相当早い時期に、私がかつて仕

事をしておりましたニセコ町で、光ファイバーのケーブル整備をいたしました。その時期には、そんなもの要るのかという批判を随分受けたのですが、そのことが今、地域づくり非常に大きな牽引力になっているということですので、情報通信インフラの整備ということも大きな項目になろうと思います。

それから、三点目です。食料の重要性についても指摘をいただきましたが、北海道で食料生産というと、大規模集約と思われがちです。しかし北海道の農業を見ても、私は多様性が鍵だと思っています。小さな面積で高収益を上げている地域もあれば大規模集約型もあるということで、この多様性をしっかり活かした食料基地になるべきと思います。その観点でいいますと、大規模流通を確保するというのは大原則ですけれども、地産地消に耐え得るような小規模な流通に対する配慮が必要です。実は小規模な流通というのは、単位当たりで考えますとコストが非常に高くなるので、地域ではなかなかやりにくいということもありますので、こここのところにも配慮が必要だと思います。

それからもう一点、漁業ですが北海道の今の漁業を見ますと、非常に格差が大きいと思います。さらに資源の偏りがございます。特に日本海と太平洋、オホーツクでは資源の偏りがありまして、これを埋めるためには、養殖に力を入れていくことが非常に大事です。資源回復ということも大変大事ではありますが、資源回復は多少時間のかかることですので、中期的には養殖にどうやってエネルギーを割いていくか、ということが大事になろうかと思っています。

それから、再生可能エネルギーについても、北海道は大きな柱になると思いますが、これはまた後に、時間があればお話をしたいと思います。

それから、もう一つの柱です。観光です。これも非常に重要です。私も長い間、観光に携わってきて思うのは、やはり人材の育成です。地域の資源をどう利活用するか、あるいは地域をどう売り込むか。それから、中間報告の中にも書いてありますけれども、シナリオというか、ストーリーなどをつくっていくためにも、やはり観光人材の育成ということが非常に大事ですので、こここのところにもっと力を入れても良いと思います。

それから、観光の観点でいいますと、W i - F i を整備するとか、あるいは今、北海道内では貸切バスがあまりうまく動いていないというようなところも見られます。こういったところも配慮が必要です。

あともう一つ、違った話題として、ジビエの活用などというのも、これからの北海道を考える上では重要なポイントではないかと思っています。

ちょっと時間が長くなりました。もし、後にまた時間があれば、追加をして発言したいと思えます。ありがとうございます。

【奥野分科会長】 どうもありがとうございました。

事務局のリプライは最後にまとめて、包括的にお願いできますでしょうか。

ただ、個別に質問があつて、その場でお答えいただいたほうがいいものにつきましては、また対応をお願いしますので、よろしくお願ひします。

それでは、高木委員、お願ひします。

【高木委員】 会長、ありがとうございます。

それでは、まず中間整理に対する基本的見解について述べさせていただきますけれども、本道を取り巻く現状について、先ほどご報告がありました。計画の1期、2期、3期あたりと、本道を取り巻く現状というのが大きく変わってきているということ踏まえた上で、国全体の方針との整合、それから、国策上の本道の位置づけというのを明確化する必要があるのではないかと考えています。いわゆる、日本全体に対してどういう貢献ができるかという視点であります。

その上で、農林水産業、観光業等を担う「生産空間」を支え「世界の北海道」を目指すという方向性については支持をいたします。今後、この計画内容を煮詰めていくに当たって盛り込むべき課題について、何点か述べさせていただきます。

今、国土交通省で社会資本整備の効果として、ストック効果というものを前面に打ち出しておりますが、この観点から、本道のインフラ整備はまだまだ本州以南と比べておくれいていると言えます。東京の新幹線は1964年、本道は、その当時はまだ蒸気機関車であります。そして、リニア新幹線が2027年に竣工するというのに、北海道新幹線の札幌延伸は2030年と、まさに周回遅れの感であります。インフラ投資が開始されてからわずか150年でありまして、整備されたインフラの蓄積が少ないという再認識をもっと打ち出してもいいのではないかとお願ひしております。

北海道大学の小林、佐藤の両名誉教授が書籍の中で、食とエネルギーに関して、安全保障の観点から自給力の確保が重要である。その舞台として北海道は最適で、国策としてその舞台を整備・維持することが不可欠である。あるいは、広大な土地をわずかな人口で支えていくためには、冬期間などの安全・安心な移動手段の確保、物流コストの低減などの暮らしと経済に直結する高速交通体系の確保が最重要であると述べております。

その意味からも、北海道開発はまだまだ道半ばであります。インフラのストックの観点

から、インフラ整備を施設と仕組みの両面から進めていく必要があります。この計画は向こう10年間の計画期間ということでありますけれども、30年、50年を見据えた種まきが必要で、夢のある大きな果実を生む政策の種をしっかりと盛り込むべきと考えております。

その上で、新しい国土形成計画や、「国土のグランドデザイン2050」との関係でありますけれども、この中で、対流促進型国土の形成がうたわれております。人口減少によって衰退する地域を対流によって活性化することを狙っているものでありますけれども、北海道総合開発計画も、北海道の独自性とともに関全体の方針との連携、整合が必要であります。本計画上、どのような関係とすべきか、検討が必要と考えます。

それから、MICEとIRについてであります。資料3-2の31ページに、MICEの誘致がうたわれております。観光振興にMICEは非常に重要でありますけれども、観光客を呼び込む仕組みであるIRの推進についても触れることはできないか、ご検討いただきたいと思っております。

それから、北極海航路、これは33ページに記載されておりますけれども、欧州とアジアを結ぶインド洋回りの航路に比べて、航海期間が3分の2に短縮されます。本道の地理的な優位性が前面に出てくるわけで、この好機を逃すべきでないと考えます。その意味では、苫小牧港や石狩湾新港、アジアのファーストポートにふさわしい港湾整備を記述していただきたいと思っております。

いずれにしても、道民はもとより、全国民にとって夢のある北海道づくりとなる計画をまとめていくようお願いして、私の意見といたします。

【奥野分科会長】 どうもありがとうございました。

続きまして、前田委員、お願いいたします。

【前田委員】 事務局から事前に配布いただいた、資料3-2の中間整理の案に目を通してきましたので、ページを追いながら述べさせていただきます。

まず、5ページ目には、北海道の人口減少・高齢化が述べられております。高齢化社会における地域活性化とはどうあるべきなのかということを、全国に先んじて考えていく必要があると思っております。

16ページには、「北海道らしい新たなライフスタイル・働き方の推進」とありますけれども、是非シニアエイジの新しい仕事を創出していくという役割を北海道がまず担って、先鞭をつけていただきたいと思っております。

そして13ページには、北海道の広大さが述べられています。北海道の中でも地域特性が分かれているということであろうかと思えます。しかし、中間整理では北海道をひとくくりにして論じている感がありますので、施策の方向性などにおいては、圏域を4つから6つぐらいに分けて、具体的に述べていくということも必要ではないかと感じました。

以降、食、観光、環境の点において、幾つか述べさせていただきたいと思えます。

まず、食、特に農業においてですが、北海道が果たす役割が大きいというのは、25ページに記載されているとおりでと思えます。しかし、施策の方向性に、営農の組織化による経営力の強化と大規模化のほうがちよっと強く言われているなど感じるのがありますけれども、北海道農業は本当にそれだけでいいのか、ということも考えて欲しいと思っています。国が言うように、国際競争力をつけようと思ったら、低コストで大量生産できる大規模化、そして法人化といったことが一つの方向性かもしれませんが、一方で、家族経営によって、少ししかとれないが付加価値の高いもの、ブランド化への道、そういったものも、北海道の農業としては捨ててはいけないものだと考えています。

27ページには、高品質で大量の原材料を求める全国の食品産業界へのキャッチアップ、こういうことも方向性として掲げられていますけれども、これも北海道の一つの責務でしょうが、一方で、今、申し上げた、北海道農業の家族経営だからできる視点といったものも持っていただきたいと思えます。

そして、26ページの水産業の振興も重要な視点だと思えます。本年から、マグロの未成年魚の自主規制が始まりましたけれども、回遊資源の減少は待ったなしの大きな問題だと思えます。この対策の一つとして、栽培漁業などの強化策を強く講じていただきたいと思えます。

次に、観光であります。私の選挙区の函館市では来春、北海道新幹線がやってまいります。北海道全体の活性化に貢献していきたいと、地域挙げて考えているところであります。そこで大事なのが、函館市から全道にどう送客していくかという視点であります。高規格道路の整備が今、積極的に推進されているのは大変喜ばしいことだと思えますけれども、併せて施策の方向性として、通勤機機の充実、そしてJR北海道への支援体制の強化というものも考えていただきたいと思っています。北海道は大変広大な面積を有しますから、飛行機での移動というものは大事な観点だと思えますし、また、鉄道についても、やはり三島会社（JR北海道、JR四国及びJR九州）は厳しい経営状況だと思えます。特にその中でも北海道は厳しいと思えますので、公共性の高いJR北海道を支える仕組み

を講じていただきたいと思います。

そして20ページには、国境周辺の振興という項目がありますけれども、国境を形成する有人離島への支援は国防上も重要な観点だと思います。そして、ここでの視点は、生活・交通基盤の改善というところにとどまっておりますけれども、離島における経済活動を強めていくことが大切でありますし、その観点では、観光というものは、外貨を稼ぐという上で非常に重要であります。経済活動、とりわけ観光政策への支援ということを含んでいただきたいと思います。

次に、22ページでは、道内外・海外との連携強化の施策の方向性が掲げられておりますけれども、今、北海道と北東北で推進されようとしている縄文遺跡の世界遺産登録についてであります。世界で認められる独自の文化という項目がありますけれども、世界遺産登録への進みが、今、足踏み状態になっておりますので、これのアピールも明示していただけないかなと、思うところであります。

そして31ページには、インバウンド新時代に向けた戦略的取組の記載があります。羽田空港、成田空港がいっぱいになってきておりますので、これからは新千歳空港が本格的な国際空港化に向かっていくべきだと考えております。施策の方向性が20ページに掲げられておりますけれども、新千歳空港の国際空港化など、もうちょっと突っ込んだ表現があってもいいのではないかなと思っております。

最後に環境であります。35ページに施策の方向性で、エゾシカの鳥獣被害対策が記載されております。鉛弾でエゾシカが撃たれて、その撃たれたエゾシカを食べたオオワシやシマフクロウの鉛中毒も絶えない状況になっています。北海道でも鉛弾の所持を禁止する条例がつけられて、その効果は出てきているのでありますけれども、全国的取組も含めて、もう一段の規制強化に向かうべきではないかと考えています。

最後に、火山噴火への対応であります。これは39ページに記載があり、火山噴火対策の推進の具体策として幾つか挙げられておりますけれども、ここに、人命を守る最後のとりでとなるシェルターの設置といったものも記載してはどうかと思います。また、シェルター設置には、今は地元負担が大変大きくなっているのでありますけれども、もうちょっと国の関与が多くなってもいいのではないかと考えています。

以上です。

【奥野分科会長】 ありがとうございました。

それでは、佐藤委員、お願いいたします。

【佐藤（信）委員】 二点だけ申し上げたいと思うのですが、一つは、構成の在り方について、三つの目標を立てて基本方針を出している、これ自体は大いに賛成であります。基本の構成の在り方もですね。

ただ一つ、これはこれでいいのですが、北海道だからこそ、このところだけはもうちょっと尖っていいのではないかと、という中身の議論が必要ではないかなと。これは中身ですけれども、人が輝く地域社会、これはこれでいいですけれども、どこに持っていてもそうでありますね。そうすると、中身の議論として北海道だからこそ、今、色々ご議論があります。インフラの整備にしても、鳥獣被害対策なんかにしても、ほかよりこれだけ遅れている、あるいは状況が厳しい。だとすれば、むしろ先導的に、北海道だからこそこういうことまでやってみましょうね、という芽みたいなものが欲しいなど。

鳥獣被害対策も、全国的には管理計画をそれぞれが立てて、そして、狩っていただく人たちが随分高齢化してきているものですから、捕獲する人たちの養成なんかもしよう、こんなこともやり始めたわけですけれども、北海道だからこそ、逢坂委員もおっしゃるように、ジビエなるものをもっと産業化しようとしたらどうなるか、鉛弾じゃなくて、捕り方も含めて、このような工夫をやっていきましょうよということを、文章から少し読み取れるような、基本方針か、どこかに、北海道だからこそという部分が欲しいなど、ちょっと思いました。これが1点。

もう一つは、これは、新たな北海道総合開発計画を受けてからの行政の作業になるほうが多いのかもしれませんが、いつごろまでに何をやる、それを国はどこまでやる、国はどうする、道と市町村、もちろん民間の皆様も。その呼び水といいますか、呼びかけみたいなものがもうちょっと、北海道総合開発計画という議論の観点からいけば、ほかの全国計画なり地域計画とちょっと違うので、その特性を、北海道総合開発計画を引き取ってからの行政的な話になるのかもしれませんが、北海道だけはこれをやるぞという、その萌芽みたいなもの、とっかかりを入れられればなど。そして、それを行政ができるだけ引き取って、具体性を持って行動、活動してください。こんなことをお願い申し上げたいと思います。

もう一つ、せっかくですから申し上げますと、そういう意味では、おそらく地域ブロック単位での地域計画というのは、一番現実的なのは北海道の計画だと思います。国土形成計画や社会資本整備重点計画などもブロック云々という議論はあります。具体的に目標を書いてくださいと頼んでおいたけれども、どこまで書き込めるかが課題です。

ただ、北海道の場合には、やはりこの計画をベースにして、そして発信するわけですから、そういう意味では、書き切れない部分があると思うけれども、エネルギー問題や、あるいは、それぞれの産業を持っていく方向性の問題であるとか、それをこの機会にできるだけ議論していただきたい。最後のアウトプットは別にして、私は昔、北海道をエネルギー基地と言ったりもしましたけれども、LNGをどうするか、あるいはガスパイプライン、それから原発もどうやっていくか、というようなことも議論しながら、どこまで書き込めるかは別にして、北海道ではこういうことを頑張っていこうよ、という呼びかけができるような種を是非、議論しておいていただきたい、そんなふうに思います。

【奥野分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、徳永委員、お願いいたします。

【徳永委員】 お疲れさまでございます。参議院の徳永でございます。

新たな北海道総合開発計画中間整理のポイントをご説明いただきました。この内容に関しましては、私も北海道の課題をしっかりと受けとめながら、そして可能性も理解をしながら、まとめていただいて、評価をさせていただきたいと思います。ただ、具体的にどうしていくかということでもありますけれども、これに関しては、様々な方々の考え方や知恵をいただきながら、少しでもこの計画が具体的になっていくように取り組んでいかなければいけないと考えております。

時間が限られておりますので、幾つかご指摘をさせていただきたいと思いますが、まず、来年からロシア水域でのサケ・マス流し網漁が禁止になりました。釧路市、根室市、厚岸町、道東の水産業、加工業、地域経済に大変大きな経済的なダメージを与えることになります。特に根室市では、全人口の約3分の1が水産業関係者ということでもありますから、流し網漁の禁止というのは大変に大きな問題だと思います。

このままでは雇用が失われて、人口減少やコミュニティ、生活インフラの消滅も懸念されます。予算も含め、漁法の変更や養殖、育てる漁業への転換など早急な対策をとらなければ、漁業従事者の方がどんどんやめて、今、建設関係で人手が足りないということですから、そちらに人がどんどん流れていってしまうということにもなりかねませんので、こういう一つ一つの地域の問題を早急に、丁寧に解決の方向に向けていかないと、本当に地方の町や村にとっては重大な問題だと考えております。

それから、流し網漁の禁止の背景には、外交問題もあるようでありまして、ロシアにおける水産資源管理の問題もあります。日本も、日本の水域の中で持続的に操業が行

われるように、そして地域を守っていくためには、水産資源の管理についても、今後、専門家の皆さんの意見なども伺いながら、諸外国の資源回復の事例なども研究しながら、しっかりと対応していかなければいけないのではないかなと思っています。

参議院の農林水産委員会では、水産に関する参考人質疑や集中審議が予定されておりますので、今後の重要な課題として、しっかり取り組んでいきたいと思っております。

北海道は、食、自然エネルギー、観光資源、様々なポテンシャルが高いとわかっていながら、私は、まだまだ十分にそのポテンシャルを活かし切れていないのではないかなと思っています。そのポテンシャルを活かして、それぞれの地域にお金が落ちる仕組みをつくっていく。そのことによって地域の雇用を創出し、人口を増やし、地域を元気にしていくということにつながっていくのだと思います。

観光に関しては、新しい魅力の創造というのが必要だと思っています。先日も国土交通省の皆さんとお話ししましたが、今、「ダム女」という人たちがいまして、漫画にもなっているのですけれども、全国のダムを訪ねて歩いて、ダムごとにダムカードなんかをつくって、そのコレクションをしている方もいるそうですけれども、私には全くわかりませんが、何かきつと魅力を感じているのでしょうか。

こういう自分たちの気づかない魅力というものも、色々な方の意見を聞きながら創造していかなければいけないと思います。それから、全国でコンビナートの夜景を見るツアーというのも注目されています。室蘭市は、私も見てきましたけれども、白鳥大橋や工場の夜景が観光資源として注目されていまして、見学ツアーや海からのクルージングなんかもやっておりますし、宿泊客も大分増えているということでもありますから、こういうことも、既存の建物に付加価値をつけていく。炭鉱遺産など北海道の歴史遺産、こういうところの魅力を改めて発信していく努力も必要だと思います。

外国人観光客の方はどんどん北海道に来てくださっていますけれども、国内旅行客にも何度も北海道に足を運んでいただけるような取組をしていかなければなりません。食や自然だけではなくて、今、申し上げたような歴史、それから、魅力ある人の発掘、地域の祭り、それから、芸術などの文化にもスポットを当てて、どんどんそういったことを発信していくということが必要だと思っています。

そして、先ほど、外国人ドライブ観光の振興というお話がありましたけれども、今、深刻な問題は、北海道からガソリンスタンドがどんどんなくなっていることだと思います。20キロ、30キロ走ってもガソリンスタンドがないのです。地元で暮らしている私です

ら、何度もガス欠になっています。観光客の方は、そんなに走ってもガソリンスタンドが一つもないなんていうことは、想像もできないことだと思いますので、例えばレンタカーを借りる際に、そういう情報をきちんと発信することも必要ですが、ガソリンスタンドをちゃんとつくっていく、あるいは守っていくということも大事だと思います。

先日、農協法の改正案が成立いたしましたけれども、5年後、准組合員の利用規制、あるいは農協の株式会社化ということになりますと、今までこういった採算のとれないインフラを農協が守ってきてくれましたが、それがなくなる可能性もあります。そこもしっかりと重要な課題として取り上げていただきたいと思っております。

それから、道内観光、もっともっと航空機を利用させていただきたいと思っています。東京オリンピック・パラリンピックで来日した方々が、観光で北海道まで足を延ばす機会が考えられます。というよりも、足を延ばしていただかなければ困ると思っています。例えば丘珠空港から奥尻島まで直行便を飛ばして、美しい海で泳いで半日過ごして、また、観光を楽しんで札幌市に戻ってくる、それから、朝早く出て利尻島に行って、利尻富士を登って楽しんでいただいて、また札幌市に帰ってくるなど、道内の色々なところに、短時間で北海道の魅力を満喫していただくためには、やっぱり航空機の利用というのが非常に重要だと思います。

それから、航空機が着いたところからの二次交通の問題も、何か北海道らしい取組を考えないと、お金がかかるから、人がいないから、会社がないからということではなかなか進みませんので、地域の民間の方々にも協力してもらおう方策というのも考えていかなければいけないと思っております。新幹線、在来線、飛行機、それぞれが連携して、観光客の希望でさまざまな旅の楽しみ方が選択できるような取組をしていかなければならないと思っています。

それから、農林水産物の物流についてです。喫緊の課題ですので、前回は問題提起をさせていただきましたが、今回も、多くの地元の方々からもご要望がありますので、改めてお話しさせていただきます。農林水産省も、青果物流通システム高度化事業、27年度は新規に1億円の概算要求をしています。トラックとJR貨物の連携、コールドチェーンの確立ということもありますが、これは今日の北海道にとって除雪・排雪の問題は、経費もかかるし、大変深刻な問題なのです。雪氷冷熱エネルギーの活用などということもありますので、ぜひ雪に価値をつけていただきたいということもあって、コールドチェーンの確立に向けては、雪氷冷熱エネルギーの活用ということも考えていただきたいと思っております。

それから、現場ではトラックの台数が減っている。トラック運転手のなり手がおらず、それから運転免許取得が厳しくなっている。鉄道貨物が走るとレールが非常に傷むことや、鉄道の基盤整備をするためにお金が足りないこと、青函トンネルのすれ違いスピードの問題など色々な課題がありますので、こういうことも早急に解決に向けていかなければなりませんし、それから北海道は何よりも、内地に向けて物を運ぶのにフェリー料金の負担が大きいのですね。ここも考えていかなければならないと思っております。

農林水産省と国土交通省が連携して、生産者の負担軽減と物流システムが抱える課題解決のために、しっかりと現場の皆さんの声を聞きながら取り組んでいただきたいと思います。私たちも、これから物流にかかわる方々の現場の声を聞く機会を多く持ちながら、農林水産省、私は農林水産委員会の筆頭理事をさせていただいておりますので、国土交通省と連携して、課題解決のために取り組んでいきたいと思います。

まだまだ色々ありますが、先日、国土交通省の皆さんとも意見交換させていただきましたので、今後もしっかりと意見交換させていただきながら、問題提起させていただきたいと思っております。ありがとうございました。

【奥野分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、橋本委員、お願いいたします。

【橋本（聖）委員】 発言の機会をいただき、ありがとうございます。

今回の中間整理のご説明をいただきまして、この先の10年の取組というものが、非常にイメージができたと思っております。特に北海道は、人口減少が全国より10年先んじて進んでいるということもあって、だからこそ北海道としては、20年、30年の先を見据えた計画というものが必要ではないかなと改めて強く感じたところです。

各委員の先生方から、重複した意見がありましたので、その中になかった部分で、ちょっとお話をさせていただきたいのは、観光ということに関してです。特に北海道は大変素晴らしいポテンシャルを持っているところであり、他の地域にない魅力をもっともって出していくべきなのだと思います。その中でも特に北海道のすばらしさは、食文化、食育であり、そしてそこにスポーツというものが加わってくるのだと思うのですね。

そして、そこに医療というものと、環境、観光、そして教育、こういった様々なものに横串を入れる形で、北海道独自の魅力というものを世界に発信する、いわば新しいタイプのクールジャパン構想を、アジアだけではなく世界に向かって発信することによって、新しい観光業という産業の確立をしていくべきではないかなと思います。

配付されました資料3-1の一番最後のページにまとめていただいている「世界に目を向けた産業の振興」の項目中、「世界水準の観光地の形成」に掲げられている「スノーリゾート」、これは、北海道にいる方には雪害といった問題もありますが、アジアの皆さんから見ると、雪というのは大変な魅力の資源であります。

また、「フードツーリズム」、「サイクルツーリズム」という北海道ならではの取組が掲げられていますが、加えて、マラソンプームなど、あらゆるスポーツの需要といたしますか、観光とスポーツというものをミックスさせた取組が各地で行われているのです。是非、これからは、そこにプラス「長期滞在型の観光」ということも含めて、「医療」を組み込んでいただきたいと思います。

世界の観光を見ていくと、私は夏冬両方のスポーツ、特にウインタースポーツをやってきて、ヨーロッパの合宿に長い経験がありますが、昔から各地域のリゾート地、リゾートホテルには必ず医療機関がついております。そして、そこには「食」、地域の素晴らしい食があり、シェフがその方の体に合った健康食というものを提供して、スポーツに取り組みながら観光をする、いわば一石二鳥、三鳥という取組の中で、リピーターをどんどん増やしている地域がヨーロッパにはたくさんあるのですね。

それを考えると、北海道というのは、私は、それ以上の大きな魅力があるところだと思います。超高齢化社会の下で、これから健康寿命を長くし、社会保障費・医療費の削減を図っていくということにおいては、北海道は、独自の最先端の取組ができる場所だと思いますので、そこを是非盛り込んでいただきたいと思います。

それと子育て環境です。私は東京で子供を育てていて一番困ることと言うと失礼かもしれませんが、環境、あるいはスポーツをする部分において、非常に困難なことがあります。北海道はそういう意味で、子育ての環境、大自然の中で子供を育てることができるということにおいてはトップクラスだと思うのです。

では、地方でなぜ子供が減少していくのか、どんどん中央に来なければいけないのかというのは、教育と医療の体制に問題があるからです。子供を育てる母親としては、まずは教育と医療というものがしっかりと成り立っていけば、地方で子供を育てたいという思いになると思うのです。

そのところを、国が自治体と連携して、配慮してあげることによって、新しい子育ての体系というものが築かれ、そして、先ほど観光の人材育成というお話も、逢坂先生からもありましたけれども、小さいころからその地域に育ったすばらしさを身につけるという

こと自体が、観光を推進する人材育成につながっていくのだと思いますので、その辺も配慮していただければと思っています。

あと、2020年東京オリンピック・パラリンピックというものを契機に、というお話がよくありますが、受け身ではなくて、是非、北海道としてオリンピック・パラリンピックというものが来る前に、そして来た後に、どうやって北海道の活性化につなげていくことができるのかということ、新しい取組の中で発信をしていただければと思います。

私が東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会の理事をやっておりまして、国土交通省にもお願いしたいのは、例えば選手たちやIDが発行される関係者というのは何万というわけですが、その中で、選手やコーチ、監督というIDを持った選手村に入れる方々には、限りがありますので、競技が終わると選手村から出されてしまうのです。IDを発行された各国の選手や監督、コーチに対して、国土交通省の観光庁予算や地域創生の予算かもしれませんが、できたら、競技終了後、日本の好きな地域に行くまでの交通費を支給するような施策を講じて頂きたいと思います。IDカードは、都内で移動するには全部交通費はただになっておりますので、往復交通費ぐらいは、国土交通省の観光庁の予算や地方創生の予算として負担する、そういうことまで選手等に配慮することで、今まで過去にないオリンピック・パラリンピックのおもてなしということになります。

あとは、来ていただいた地域は、それぞれの魅力あふれるおもてなしを選手にして、今後のリピーターになっていただく。選手や監督、コーチというのは、ある意味で観光大使だと私は思います。地域を好きになっていただくこと、足を運んでいただかなければそういうことはできませんので、そういったことを促すということも、一つのソフトの面において取り組んでいただければと思います。

前回もお話ししましたが、アイヌ民族の共生のための象徴空間というのがいよいよスタートしますので、是非、東京オリンピック・パラリンピックの開会式には、この民族のすばらしさを開会式のイベントの中にしっかりと盛り込んでいただけるように、組織委員会の森会長にも、この審議会から提言を出していただければと思います。

最後に、インフラのことですが、先ほど前田委員から、JR北海道の支援をという話がありましたけれども、例えば私の地元の日高線は、1月の豪風雪による高潮により被害を受け、一部区間が不通となっており、いまだ復旧のめどが立っていないという状況です。

この路線は、地域の7町にとっては、特に交通弱者である高齢者や通学生の日常生活に

はもちろんのこと、人口減少に歯止めをかけるための観光振興などの地域活性化のためにも重要な路線であります。

日高線の早期復旧に向け、北海道、国土交通省及びJ R北海道の3者協議会を設置し、協議をいただいているのですけれども、なかなか目途が立っていないというのが現状です。J R北海道は、経営に当たっては最大限の自助努力をするのは当然ですが、本州等とは距離感の異なる広域分散型社会で、かつ、自然環境の変化の厳しい北海道において、ユニバーサルサービスの運営を行っていることから、自助努力だけではとても追いつかない経営環境にもあり、国や自治体の配慮が必要不可欠であると思います。今後、北海道総合開発計画の最終報告の策定に当たっては、北海道にはこのような現実的な問題があるのだということにもしっかりと目配りをし、プランの中にしっかりと盛り込んでいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

【奥野分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、秋元委員、お願いいたします。

【秋元委員】 札幌市長の秋元克広でございます。この5月に札幌市長に就任いたしましたので、この北海道開発分科会、今日はじめて出席をさせていただきました。これからどうぞよろしくお願い申し上げたいと思います。

今日は北海道総合開発計画のポイントをご説明いただきました。現状、課題、それから、これからの戦略の組み立て、幾つか具体的な方向性が出されておりました、私も関係資料を拝見させていただきまして、大きな点で、論点で漏れているといたしますか、不足な点はなかったのではないかと考えてございます。そういった中で、計画を具体的に今後どう進めていくのかというところがやはり重要ではないかと思っており、何点かお話をさせていただきたいと思っております。

現在の札幌市の状況で申し上げますと、人口は既に自然減の状態に入っておりますが、道内他市町村からの流入、社会増で、まだ全体では伸びているという状況であります。北海道全体の中で見ると、やはり札幌市に集中しているといえますか、地方からの流入がさらに進んできているという状況になっております。そういう意味で、北海道全体としての今後について、私、札幌市長という立場だけではなくて、大変危惧をしているという状況もございます。

そういった中で、今後の方向性、地域構造の関係で、生産空間、第一次産業というものが、やはり北海道の一番大きなものだろうと思います。国の食料、エネルギーの安全保障

という非常に重要な観点からすると、食、そして観光、交流人口という、こういった点を取り組んでいくということは大変重要なことだろうと思いますが、生産空間は、やはり生産地がきちっと持続可能な状況になって、生産性を上げていくということがなければ、北海道全体の産業構造の基盤となっていけない、ここが重要な点だろうと思います。

そして、ある意味での圏域となる中心都市が、医療、あるいは教育、文化を担う。北海道は大変広いエリアを持っていますので、札幌市が全体を担っていくという部分は、これはできません。そういう意味でのそれぞれの中核となる都市、圏域の中で、さまざまな産業、生活圈というものが完結をしていく、そういったものがあって、そして札幌市としては、北海道全体の魅力の一つのショーケース、発信基地として機能していきたいし、機能していければと思っています。

そういう意味で、これから非常に重要な部分として、やはり人材。人材育成という部分というのは、様々な分野で最も重要な視点だろうと思っています。先ほどからお話がありますように、観光面についても新たな魅力を、組合せをどう見せていくか、それをどう発信していくかというところが、素材としては非常に良いものがたくさんありますので、エリアとエリアをどうつなげて発信をしていくのか、いわゆる総合プロデュースするような人材といえますか、こういったことも必要になってくるだろうと思いますし、先ほどの農業にしても、生産人材をどうつくっていくのか。そして、国土強靱化の部分についても、今、建設業の方々の人材不足が非常に言われています。観光の分野でも人が足りない。アジアのお客様が非常に多くなってきておりますから、そういう意味でのインバウンドのお客様のコミュニケーションの問題、こういった部分の様々な人材育成というところを、札幌市はある程度、大学なり専門学校も含めて教育機関が集中しておりますので、人材育成に貢献をしながら、その人材を地方の中でしっかりと、北海道の中で育った人材が北海道の中にしっかりと残ることができるような状況をつくっていかなければいけないだろうと思います。

そのためには、働く場、産業という部分、雇用の場というのが重要だろうと思っております。先ほどからお話をさせていただきましたが、そういう意味での、北海道全体の中で札幌市の持っている機能をしっかりと活かしながら、他の自治体ときちっと連携をした組合せをしていきたいと思っています。

また、インバウンドのお客様が非常に増えてきておりますけれども、公共交通機関で北海道の中を動くというのは、非常に動きづらいと言われています。今、長期滞在でニセコ・

俱知安地区に海外から観光客が多くいらっやっています。これはアジアの方だけではなくて、オーストラリア、欧米からも、いわゆるパウダースノーということで、冬の期間、集まってきています。

長期滞在をしたときに、買い物に札幌市に行くまでにどれだけの時間がかかるかということがありまして、これを車で行くとなると2時間ということになります。JRで行こうとしても、単線のローカル線に乗って、1両の車両の中に満員状態で外国人の方がいらっやる。それがほんとうに心地よい観光なり、おもてなしを提供できているのかということになると、いろいろな課題があるかなと思います。このように観光面一つとっても、様々な課題がございます。

そういう意味で、人材育成をどうしていくのか、そして、個別の課題にどう対応していくのか、こういったことをしっかりと私ども自治体としても役割を果たしていきたいと思っております。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。続いて、石原委員お願いいたします。

【石原委員】 人口減少の中での北海道総合開発計画、そういった意味では、全国計画である国土形成計画を踏まえたブロック計画としては、北海道の将来を決する非常に重要な計画だと思います。

地方創生の観点から見ますと、北海道には他の都府県にない、一つの推進エンジンとして、国土交通省の北海道局及び北海道開発局に4,000人の人的資源がある。現地を熟知しておられる皆さんの知恵と汗を最大限活用して、北海道に期待されるポテンシャルを是非、現実の力にしていって欲しいと思います。

二つのキーワードがあるわけですが、そういった観点から、農業と観光について、若干のコメントをしたいと思います。

まず、農業であります。広大な恵まれた農地を活かして、耕作管理の近代化を一層進める。それによって、是非、農業を若者の産業にモデルチェンジしてほしいなど。そのための先兵となっていただきたいと思っております。

準天頂衛星を活用した高精度のGPSによる自動作付や、ドローンによる農薬散布、あるいは育成管理、収穫作業の自動化、ネットによる販売、収入保険の整備等々を進めれば農業のイメージが変わり、ハイテク武装した若者を引きつけるということになるろうかと思っております。現実には欧州等々を見てみますと、まさに農業というのは、そういったハイテク産業の一つの固まりの中で、はじめて魅力のあるものになってきているかと思っております。

それと同時に、農業の担い手を生産法人化して、一人でも多くの若いサラリーマン雇用を創出していただく。それによって生産性を高め、収入をアップさせていくことができるのではないかと。その観点からいいますと、特に重要になってきますのが、農業に関する高齢の熟練者の皆さん、こういった方々が持つておられる暗黙知をフルに活用することが、極めて生産性向上にも大事かと思っております。

いずれにいたしましても、そういった形で付加価値のある農産物を、是非、北海道から世界に輸出していく。そのための途中の物流網、不十分な点があれば整備も必要になるのではないかと。また同時に、北海道農業のイノベーション、グローバル化、より高度に強化していくためには、大学との連携は欠かせないと思います。ビジネスと大学の連携で大学が活性化し、そのことがまた、若者を北海道に引きつけるということを期待しております。

次に観光であります。円安、ビザ緩和等を受けまして、予想を上回る勢いで増加しております訪日外国人を、いかに一人でも多く呼び込むか。そのためには、先ほどから、出ておりますけれども、まずは北海道の魅力を語る事ができる有能なガイドの育成が大事なのではないかと。そして、免税商品、免税商店街をさらに実現していくこと、あるいは空港機能の強化ということも必要になります。

それからさらに派生して、MICEを想定した宿泊会議施設の充実、これも他県に出遅れることなく、しっかりと進めていく必要があるのではなかろうか。また、2020年のオリパラも視野に入れまして、新たな広域観光ルートの開拓も、今の時点から進めていく必要があるのではなかろうかと思っております。

それから、先ほどご説明がありましたけれども、訪日外国人については、夏と冬の二つのピークが立っている。一方、日本人の旅行客という点から見ますと、6月から9月に年間旅行者の半数が集中している。そういったことで、年間で非常にばらつきがあります。観光業で安定した雇用を増やすということが非常に重要になってまいりますが、そのためには、国内外旅行者の通年化を図ることが必要であります。そのための材料は北海道には幾らでもある。四季折々の景観、温泉、祭り、雪等々の観光資源、それに北海道の食を組み合わせ、それによって年間の平準化を図る、こういった観光提案力の強化も望まれるのではないかと。思っております。

私から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。

それでは、家田委員、お願いいたします。

【家田委員】 時間もないようですので、ポイントだけにします。

全般的には、このレポートは、前のほうに経緯なども書いてあるし、7期計画のレビューというか、反省も書いてあるので、良心的にできていると思います。そういう意味で、よくつくってくれたと思うのだけれども、良心的という意味の反面から見ると、あまりインパクトがないなというのも、率直に言えるところであって、昭和25年から7期までやってきて、次は8期になるのか、違う言葉になるのかわからないけれども、国土交通省でいろいろな仕事をやっている中で、いろいろなレポートを出している中で、どれも、やっぱり時代が変わっているぞという感覚と、ここで自分を変えなければいけないのだ、ということが共通しているのです。

そこがちょっとまだ薄いなという感じがするので、最終報告に向けて、ワーディングやキャッチフレーズ、ものの言い方を、もう少しインパクトがあるものにしないと、あまたですかと、いう感じが強くなると懸念します。これが一点目。

それに関連して細かい話を最初二つばかり言って、それから、大事と思うことを言いますけれども、一つは、食のところが非常に重要だと思います。だけど、もともとが食じゃなくて、食材をやってきたわけですね。農業そのもの、あるいは漁業そのもの、そこに食や食産業まで書いてあるのだけれども、本当を言うと、食文化なのです。和食の良さというのを世界に言っている中で、「食文化」という言葉が、ぱっと見たのだけれども、ちょっと出てこない。北海道の食文化まで言わなければ嘘だなと。細かい話は、これが一つ。

もう一つは、さっき徳永先生がおっしゃったので、私も同感の思いがあるのですが、外国との関係性で、実は関東のことも、私は今やらせていただいているのですが、南鳥島や沖ノ鳥島など、南方のシーレーンや、海の産業、海洋資源のことを言っているわけですよ。それも明記します。

だけど、北海道のこのレポートは、ちょっと見る限り、北東アジアの中での北海道の意味合い、ロシアのエネルギーとの関係や漁業などについて言っていないように見えます。それを逆に言っていないことに違和感を感じます。これが細かい話。

あと二つ、ちょっと重要と思うことを言います。

一つは、観光の関係なのですけれども、北海道の大きさ、人口、GDP、地形条件などで最も似ている地域はどこかといういろいろ事務局で調べてもらったら、イギリスの中のスコットランドということで、ぴったり一致する感覚ですね。スコットランドと比べて、北海

道は立派な自然もあるし、すばらしいものがある。ネス湖のネッシーがないぐらいなもので、立派なものだと思うのだけれども。

では、何が欠けているかという、ポテンシャル、観光資源は良いのだけれども、例えば観光の施設はいいかという、あの宿泊でしょう。それから、あのお土産屋さんでしょう。お土産物でしょう。みんな陳腐化していますよね。それから、例えば農村の風景や、小さなまちの風景、ちょっとした市街地の風景、はっきり言って、たいしたことがないですよ。

だから、そういうところに対する反省をきっちり込めて、時間をかけて風景づくりをしようじゃないかと、そのぐらい言わなきゃ嘘ですね。自然だけ美しかったでは、これ以上観光客は来ませんから。だから、是非やってもらいたい。

そういう意味で言うと、既に北海道ではシーニックバイウェイをずっと一生懸命やってきて、日本で一番実績のあるところなのだけれども、見る限り、あまり出てこない。あれなんかは、もちろん道だけをきれいにするのではないわけで、沿線を全部良いものにしようという試みで、しかも人々も一緒にやるのでしょ。あれが出てこないのは違和感がある。これが一つ。

二つ目、申し上げますけれども、A3にもA4にも、両方出てくるけれども、地域社会の形成のところで、人口のダム機能、要するに流出しないようにしよう、ダム機能だというのですね。それを札幌市は立派に、北海道の中でのダム機能を果たしてきました。つまり、東京一極集中を札幌市が明らかに、阻止まではいかないけれども、ダムをやってくれているのですよね。

だけど、ここに出てくるような圏域中心都市、例えば北見市だ、網走市だ、帯広市だ、それからもっと、よく読んでいくと地方の市街地と書いてあるから、細かいところも全部ダムをやると書いてあるのだけれども、ここまでの実績からすると、全くリアリティーを感じませんね。つまり、北海道で札幌市だけがそれをできた。札幌市より小さいところがそれをできるためにはどうするかという具体がないのに、お題目だけを言っているようでは、全然リアリティーがない。

だから、最終レポートに向かっては、そこを説かなければいけないというのが非常に大きな使命だと思います。是非、今後とも頑張ってくださいと思います。

以上でございます。

【奥野分科会長】 ありがとうございます。

それでは、佐藤委員、お願いできますでしょうか。

【佐藤（俊）委員】 私自身は農業者であり、食に携わっているホクレンの役員でもありますし、また一方で、観光会社の会長もやっております。そういう意味で、食と観光というものを取り扱っていただいて、まず感謝を申し上げます。

そういう中で、今、農村で起きていることについて発言いたしますが、どこの地域でも労働力の確保が大きな問題となっています。この労働力問題にどう対応していくかということで、各地域で様々な取り組みがなされてはおりますが、解決の方向性が見えてこないと産地の継続性にも問題が生じかねないという状況にあるのです。

また、様々な課題に対応するには、みんなで一致団結してことにあたるのが重要ですが、たとえば輸出の取組みでのブランドづくりです。観光ではニセコや倶知安ブランド、食品では十勝ブランドと思いがちですが、輸出先の国ではオーストラリアのオーギービーフのようにジャパブランドや北海道ブランドというものをもう少し出せないのかという話がよくあるのです。地域のブランド競争をやっているのは、輸出拡大がうまく進まないのではないではないかと思われまます。食の総合力発揮という観点で言えば、北海道内の企業・団体がそれぞれ取り組んでいますが、相手先から見ると、やはりばらばらに見えてしまう。オール産官学民金で取り組んでいくべきではないかと思います。

すでに発言があったように、ITを活用した農業が夢のある形で話されることが多いのですが、そのための基盤整備が北海道では、まだ遅れています。GPSの通信基盤の整備など、どう進めていくかを考えるべきだと思います。

それから、物流の問題が出ました。これは大変な問題です。フェリーの火災事故が今後の輸送に影響を与える可能性がありますし、新幹線が延伸されますけれども貨物の輸送能力は少なくなっている。ですから、やはりオール北海道として物流をどうするかということをしちっと考えないといけない。北海道を発着の基点とした物流の北上・南下をシステム的に体系化するようなことをオール北海道で、まずつくるということが大事だと思います。

そしてもう一つは、北海道全体の問題点として、先ほど触れられたように、医療や教育、福祉という問題をパッケージとして整備しないと、産業だけ強化しても地域は衰退していくということがあります。産婦人科や眼科がない地域が既にありますし、農協経営のガソリンスタンドしかないという地域もあります。地域コミュニティをどう整備するかということをし是非検討してほしい。

それから観光に関してですが、今は爆買が注目されていますが、日本に来られる外国の方には体験をしたいという要望が結構あります。先日お話をした台湾レストランの社長は、私どもで運営している「くるるの杜」で牛乳や野菜を食べたが、ああいうものを本当に食べさせてあげたいと言っておりました。また、日本人は食事といったらすぐ和食を振る舞うのだけれども、もう少し北海道の食材を利用してコラボした洋食であっても、東南アジアの料理でもいいじゃないか、そういうふうに使いや食べ方を勧めることがない、という意見も受けています。そこをもう少しみんなで考えて、体験型観光や食文化を発信するようなことを少しやらないと駄目だと思います。

最後になりますが、漁業では北海道は大きな3つの海、オホーツク海、日本海、太平洋に囲まれています。地域ごとに漁業者の投資額に圧倒的に差があるのが実態です。このようことを踏まえて、漁業全体の発展のためにどのようなことが必要か考えていただければと思います。また、港の整備においても、漁業だけではなく物流との連動を考慮し、どう機能的に整備すべきかを考える必要があると思います。

以上です。

【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】 私は計画部会の委員でございますので、これについて何かつけ加えるということはございませんが、どのような考えを持って参加していたということを少しだけ述べさせていただきたいと思います。農業分野の人間でございますので、主に食と農に関するコメントということになります。

この計画の中で目指すべきは、世界水準に北海道農業を強化していくということです。ただ、世界水準といっても、いろいろな農業がございますので、なかなかどのレベルなのかというのは難しいのですが、当面この10年間、目指すべきなのは、世界レベルの大規模な家族経営をいかに構築するかということです。この10年の後、経営継承することによって、例えば全く異なった農業経営のガバナンスがあり得ると思いますけれども、まず、大規模な家族経営、もう既に、ヨーロッパの農業と比較したときに、相当程度この水準を達成している分野もございますけれども、まだまだ足りないところもございます。そのために、一層の規模拡大やコストダウン、それから品質の向上というのを、努力を積み重ねていく必要があると思うのですが、これ以上の構造改革を進めてまいりますと、壁に直面すると思っております。

一つは、確実に農家は減ります。それによってコミュニティの力が下がり、農業経営そのものを維持することができなくなる。この構造改革を進めることによって起こる様々な弊害を緩和するような仕組みが必要なのですが、今回の計画の中では、基礎圏域を中心にした地域の振興を図るということになっておりますので、これについては用意されるのではないだろうか。ただ、これを進めるに当たって、地域政策と農業政策を連携させて進めていく必要があるのではないかと考えております。

もう一つは、構造改革を進めていったときに、やはり家族経営ですので、大規模な投資に耐えられないということがでてまいります。それを支える仕組みというのが地域ではもうあらわれていて、例えば酪農におけるコントラクターのような仕組みです。こういった外部支援組織をいかに育成して構造改革をサポートしていくのかということが一つポイントになると思いますが、実はこういった外部支援組織というのは、担い手制度のすき間に陥っているところがございます。北海道ならではの支援制度というものを考えていただければと思います。

最後にもう一つ、このように構造改革を進めるにしても、私は、農業単独で勝負するのはなかなか難しいのではないかなと思います。6次産業化や農商工連携などを通じて食品産業と協働していくということが必要で、より多くの価値を北海道内で創造することが重要でございます。そのためには、農業と食品産業とで信頼のおけるパートナーシップを構築することが重要です。農業が発展することで食品産業が発展する、食品産業が発展することで、今度はまた農業が発展するという好循環構造をつくるためにも、互いに信頼する関係になる、これは頼れるなと思うような関係をつくるということです。そのためには、今まで以上の農業界と産業界の間の対話促進ということが必要で、それによって食の総合拠点というものが成功するのではないかなと考えております。

以上でございます。

【奥野分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、橋本委員、お願いいたします。

【橋本（哲）委員】 地域産業の高付加価値化という観点で、二、三申し上げたいと思います。

産業の長期トレンドは、やはりグローバルパワーシフトということでありますので、世界の北海道というのを目指して、国際ブランドの確立をするという戦略を掲げたというのは、大変時宜を得たものだと思います。また、I o Tに代表されるような第4次産業革命、

あるいは、本格的な人手不足時代が到来する中で、北海道発のイノベーションの推進という点を打ち出したという点も、非常に重要な点だと思います。

農業のスマート化や観光のデータ利用による生産性の向上、インフラ管理におけるセンサー利用といったような、地域が先行して直面する課題解決と最新の技術を上手く結合する日本型のイノベーションをリードするというのが北海道の役割だと、私もそういうふう感じております。成長社会の地域づくりというのは、こういう価値創造の知的メッカ、あるいは国際ハブとなって、高度な人材を引きつけることがなければ、なかなか生き残れないだろうと考えております。

その上で、二、三申し上げたいのですが、こういったイノベーションを進めるためにも、具体的な地域独自の新しい仕組みというのを組み上げなければ、絵に描いた餅になるだろうと思います。新しいアイデアを生むには、つなぐ力というのは非常に重要ですので、地域の連携、公民の協働による地域のプラットフォームの構築、これは記載もありますけれども、こういうことも必要だと思います。

また、補助金依存でない民間事業の創造を目指すという点では、新しい事業化支援組織を構想していくということも重要ではないかと思えます。これは既存の組織を補完する、自立したビジネス活動体として、外部のネットワークも活用しながら、経営ノウハウや投資機能をうまく提供するというタイプのもので、全国で検討が進んでいます観光のDMO (Destination Management Organization) などの北海道版というようなものも、一つのイメージではないかと思えます。

それから、新しいことを生み出す鍵というのは、やはり経営人材の育成でありますので、従来の地方大学での教育、あるいは人材マッチングという従来の仕組みを超えて、全国の企業との連携などをうまく活用した新しい場づくりということも考えていく必要があるだろうと思います。

2点目は、人口減少に対応したコンパクト・プラス・ネットワークについても、単に機能の集約化というだけではなくて、対流で異質なもののぶつかり合いを進める、こういう新しい価値を生み出すイノベーションを支えるものというふうに捉えていく必要があると思えます。特に交通体系の再編というのは重要だと思っておりまして、道内の主要地域と札幌都市圏を例えば日帰り圏にするというようなベンチマークを設けつつ、縦割りを超えた総合マネジメントやシームレス化を進めていくということが重要だと思います。このための手段として、PPPのような新しい公民連携手法や、その担い手となるような新しい

地域経営体をつくっていくというような発想もあるかと思えます。

最後にもう1点だけ、今後の経済社会は成長と危機管理の両立ということが非常にポイントになると思っております。ただ、日本の防災対策は、ハード面は非常に評価されていると思えますが、ソフトやガバナンスの面でいろいろ課題があると思っておりますので、北海道においても、今後、あらゆるリスクに対応したリスク管理の体制整備を考えていく必要があると思っております。そのとき、民間の防災への参画を促し、投資の促進も図りながら、地域レジリエンスというような観点、我が国独自の観点も活かして、地域間バックアップの具体的な仕組みづくりといったことも目指していく必要があるのではないかと考えております。

以上です。

【奥野分科会長】 ありがとうございます。

それから、高橋委員は今日ご欠席でございますが、代理として副知事にご出席いただいております。お願いできますでしょうか。

【山谷副知事】 副知事の山谷でございます。本日は高橋知事が出席できず、誠に申しわけございません。

新たな北海道総合開発計画の中間整理につきましては、これまで、私も計画部会の委員として参画し、北海道として必要なお意見を申し上げ、ご検討をいただいていたところがあります。中間整理にある北海道型地域構造への対応、また、潜在力のある地域資源などを活かした本道の価値創造力を強化する施策について、大いに期待するところでございます。

北海道におきましても、国の新たな総合開発計画の策定と軌を一にするため、現在の総合計画を2年前倒して、来年度から新しい総合計画としてスタートさせるため、策定作業を進めております。また、これと並行して、計画期間は5年ということになりますが、地方創生に関する総合戦略、また、安全・安心の地域づくりのための北海道強靱化計画、それから、少子高齢化対策等の策定、また、これらの総合化も進めているところであります。

こうしたことから、今後、これら諸計画を円滑に進めるために、例えば3層構造による圏域展開などの具体的な事業の推進に当たりましては、北海道開発局で行う各種インフラ整備等と、北海道が進めます医療、福祉、教育などの各般の施策が相まって、地域の持続的発展につながるよう、緊密な連携をよろしくお願ひしたいと存じます。

国の計画、それから北海道の計画、いずれにいたしましても、双方ともエリアが同じで

あり、北海道の発展、地域を通じて我が国に貢献するという、目指す目的も同じでありますので、本日、各委員からご指摘があった様々な事項も、大変参考になる事項をお聞かせいただいたと思っているところでありまして、両計画が相まって相乗効果を発揮できるよう、取り組んでまいりたいと考えておりますので、それぞれの委員の皆様におかれましては、ご協力をよろしくお願いいたしたいと存じます。

以上でございます。

【奥野分科会長】 ありがとうございました。

私からも一言。第2次国土形成計画の全国計画が8月半ば、ちょうどお盆の最中でしたでしょうか、閣議決定されました。全国計画は理念を書くということになっております。それに基づいて、今、広域地方計画は、各広域地方圏で、これと同じですけれども、議論がなされているところです。昨年末から今年のはじめぐらいから議論が本格化しております、今ちょうど山場を迎えているところです。両方合わせて国の計画になるということです。

計画の全体のテーマは対流ですが、今日、内容として特に追加することはありませんが、私も折々、事務局と意見交換をしながら進めておりまして、そこでいつも申し上げていることは、一番目は、大学の役割です。私は大学の教員を長くしておりまして、北海道大学の評価委員は、もう10年以上しております。北海道大学は教育、研究について世界的な拠点になることを目指して、教育でも研究でも大変先進的な取組をこれまで行ってきておられます。北海道大学だけではありません。北海道には特色のある大学がありまして、それぞれが重要な役割を果たしていらっしゃいます。

対流には熱源が要ります。五右衛門風呂の下の焚き口に熱源が要ります。大学は学生・院生、研究者等の全国や世界との行き来がありまして、東京経由ではない世界的な対流を起こす大事な熱源になっていくものだと思っております。

二番目が、インフラ、特に交通ですが、観光や食材について、家田先生から、食材しか考えていないというお叱りがありましたが、私も似た印象を持っています。北海道の食が世界的なブランドになっていることはよく承知していますが、観光にしろ、食材にしろ、国際競争の真っ只中にあります。私は名古屋に住んでいますが、トヨタ自動車やその部品メーカーが国際競争していて、環境整備について絶えず私どもに突きつけてこられることに比べると、槍で突き殺されるような緊迫感があまり感じられません。

高速道路にしましても、整備が進みつつありますが、依然として随分ミッシングリンク

があるし、先ほど話が出ておりました、高速道路と港湾が十分に機能として結びついていないという印象を持っています。昔に比べると良くなったのは事実でしょうが、国際競争に直面しているというのはどういうことかについて、地元が厳しい認識を持っていただきたい。

三番目に、多様な主体の参加についてです。これは政府も非常に力を入れていらっしゃる、骨太の方針でも3年前から本年度まで、継続して言及されていますし、首相も強調しておられます。もともと多様な主体の参加というのは、前にもお話ししました、昭和62年の第4次の全総で出されたことでありまして、今の国土形成計画では、それを新たな公と呼んでいます。現在は共助社会という呼び名で政府は推進しておられて、新しい全国計画の中でも一つの軸になっておりますし、国土の強靱化でも、これは内閣官房のほうですが、それが一つの軸になっているわけです。

北海道には、これも先ほど家田先生から指摘がありましたが、シーニックバイウェイ北海道の取組があります。これは地域コミュニティや地域でのNPOの活動を広域的に連携したもので広域連携の日本のモデルでもあります。その辺のところを十分自信を持っていただいて、尖っていただいているのではないかと思います。

最後に国土の強靱化についてですが、北海道は法律に基づく地域計画を先行的につくられまして、私も拝見しましたが、優れた計画ができていると思っております。そちらのほうについての懇談会でも次々と新しいテーマを議論していますので、またフォローしていただければと思います。

ありがとうございました。

大内委員、皆さんのお話をお伺いになった感想でも結構でございますし、よろしく願いします。

【大内委員】 奥野先生、どうもありがとうございます。

ただいま先生からもお話がございましたが、本日、私は計画部会長として委員の先生方のお話をいただきまして、大変参考になる示唆に富んだお話ばかりだと思ってございますし、また計画部会の中で、もう少し掘り込んだ議論が必要なのかな、という思いで聞かせていただいた項目もございます。

北海道総合開発計画、今後10年間、北海道の生き残りをかけた目標を掲げてございますので、この計画をさらに今後半年で磨き上げをかけまして、また、この後、北海道内のご意見、あるいは、この会議の中でのご意見等を踏まえて、磨きあげていく必要がある

のではないかなと思って聞かせていただいております。

最終的に、この計画がファイナライズされるときには、産学官民金、全ての人たちが向かっていくべき方向性を示す計画でございますので、メッセージ性の強い計画にしなければならぬのではないかなと思っております。

したがって、ご意見にも出ておりましたけれども、文章あるいは言葉遣い一つ一つにとりましても、もう少し精査が必要なところもあるのかなと思ってございます。

また、この中間整理の文章の中には、交流、協働、連携といった言葉が出てまいりますけれども、さらに、この主体が誰なのか、みんなで取り組むべきことなのか、あるいは、どこが中心となって取り組むべきことなのか、といったことがわかるような書きぶりも必要なのではないかなと思ったところでございます。

それから、特に基礎圏域、生産空間ということで議論させていただいておりますけれども、これらの概念は新しい概念だと思っております。是非、道民の皆様方一人一人のご理解をいただくつもりで、この新しい概念を丁寧にわかりやすく、多くの人に説明する努力が必要なかなと思います。

いずれにいたしましても、来春までの限られた時間の中での作業でございますけれども、引き続き、本日の委員の皆様、それから、事務局の皆様、部会の皆様方のご指導・ご協力をいただきながら、しっかりと磨きあげて完成品にしていきたいと思っている次第でございます。

【奥野分科会長】 ありがとうございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

まだ意見があるかもしれませんが、時間になりましたので、北海道局の方に直接お伝えいただければと思います。

それから、事務局のリプライでございますけれども、これから岡部局長に最後のご挨拶をいただきますが、その中で一緒にお願いできればと思います。よろしくお願い申し上げます。

【岡部北海道局長】 本日はお忙しい中、国土審議会北海道開発分科会に、ご出席をいただきましてありがとうございます。

あまり時間のとれない中で、多くのご意見をいただきました。多くの方に共通しているのは、人材育成の件をコメントされた方が多かったかなと思っておりますし、それから、アジアを視野に入れて、大型化という話の中で、中小の農家、あるいは漁家対策といったことも忘れてはならないというようなお話もいただきました。それから、北海道だからこそ

というようなお話もありましたし、もっと尖ったらいいのではないかというようなお話もいただきました。それから、観光も盛り上がっておりますけれども、食、さらに医療も関連付けた、横串を通したような観光を意識していくというようなこともご意見としていただきまして、ありがとうございます。いずれも今後の計画づくりに活かしてまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それから、今お話がありました、人材のところ非常にかかわる話だと思っておりますが、先ほど、事務局からも説明させていただきましたけれども、今春に行いましたが、秋以降もパートナーシップ会議という名前で、各地域の皆さんと意見交換を引き続き行っていこうと思っております。これはもくろみがございまして、この手の計画を、絵に描いた餅に終わらせないという意味では、各地域でパートナーシップ会議を開催しながら、計画ができた後の推進にもご協力いただこうというようなことでやっております。

なんとか絵に描いた餅にしないための努力を、計画立案の後半に取り組みながら、一生懸命考えてまいりたいと思いますので、そういった点でも、また委員の先生から様々なご意見をいただきながら、良い計画をつくり、あるいは、それを実現に向けて動かすための準備も併せて行ってまいりたいと思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

本日は時間が少ない中、貴重なご意見をいただきまして、どうもありがとうございます。

【奥野分科会長】 それでは、時間が参りました。本日は大変ご熱心な意見をいただきまして、ありがとうございました。

それでは、議事は以上にさせていただきます、進行を事務局にお返しします。

【田尻総務課長】 奥野分科会長、大変ありがとうございました。

本日の議事録につきましては、後日、委員の皆様方に送付させていただき、内容について御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、よろしくお願い申し上げます。

次回、第17回の分科会につきましては、平成28年1月20日の開催を予定しておりますが、詳細につきましては、決まり次第、改めてお知らせさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

また、本日お配りしたお手元の資料でございますが、そのまま机上に置いていただければ、事務局から郵送させていただきたいと存じます。

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した。以上をもちまして国土審議会第16回北海道開発分科会を終了いたします。

— 了 —