

地域との意見交換で出された主な意見

新たな北海道総合開発計画の検討にあたり、北海道内の自治体及び経済団体の長等と北海道開発局及び各開発建設部が面談により意見交換を行い、多数の御意見をいただいた。本資料は、その主な御意見を事務局の責任において取りまとめたものである。

【実施期間】 令和3年11月～12月

【意見交換の対象】 地方公共団体 173 市町村、経済団体 71 団体

【意見交換のテーマ】 我が国及び北海道開発をめぐる情勢を踏まえて、2050年の長期を見据えた新たな北海道総合開発計画を検討していくにあたり留意すべき点

【新たな北海道総合開発計画について】

- ・ 次期計画において「食」「観光」「エネルギー」の3本柱は必須。
- ・ 「食」「観光」「エネルギー」にプラスするなら「定住促進」。
- ・ キーワードは「安全保障」であり、北海道が貢献できるのは、「食」と「エネルギー」。
- ・ 2050年は、社会貢献・SDGs・環境問題等に意識が高い30歳以下の世代が世の中を支える。
- ・ 費用対効果だけでなく地方のあり方を見据えて計画を考えることが大事。人口減少をシビアにとらえて「過疎計画」を検討しても良い。
- ・ 命や暮らしを守るインフラ整備は必要であり、費用対効果だけを重要視せず、地域に根ざした新しい視点で計画を立案すべき。
- ・ 北海道庁と連携して方向(ベクトル)を合わせた上で、しっかりとした軸を作るべき。
- ・ オール北海道で人口減対策を政策提言するような計画とすることが必要。先端のデジタル技術を活用した地域交通やサービスの提供を、先進的に行っていけば良い。
- ・ 省庁や所管を超えて連携して施策を推進する姿を見せることが重要。
- ・ 現状分析で終わらず、道筋を整理し、将来に明るい見通しを持てる解決策を示すべき。
- ・ 道民にとってわかりやすく、浸透性があり、課題を共有できる計画とすべき。
- ・ 対応分野が広く活字が多くなりがちなので、動画等ビジュアルで説明すべき。
- ・ 北海道のポテンシャルでアフターコロナを立て直す、将来を明るくする議論が必要。
- ・ 2050年は「こういう世の中にする！」という具体的な目標に向かって突き進むべき。
- ・ 計画策定にあたっては沿岸部と農村部を分けて考え、地域特性にあった指針や目標が必要。

【人口減少、北海道型地域構造、東京一極集中、札幌一極集中】

(人口減少、北海道型地域構造)

- ・ 百年単位で人口と経済成長の関係を振り返り、イノベーションで人口減少をカバーすべき。
- ・ 人口減少を前提としたまちづくりや公共交通のあり方を考える必要。
- ・ 人口減少下では、徒歩圏内で日常生活が完結するコンパクトなまちづくりと法整備が必要。
- ・ コンパクト化しインフラを維持するため、「まちづくり+エネルギー」の方向性を打ち出すべき。
- ・ 散居を集住化するのは困難。街をコンパクト化し、若い世帯は街から生産空間に通い、分散居住地には自立エネルギーを政策的に配置すべき。
- ・ 再生可能エネルギーを生産する「生産空間」という視点も必要となるのではないか。
- ・ 交通弱者や地域を守るため、コンパクトシティに向けて長期的な立地適正化計画を検討すべき。
- ・ 人口減少下では、1自治体ですべての公共サービスを賄うことは無理であり、広域事業化による役割分担や、ダウンサイジングによるスリム化、そのための制度づくりが必要。
- ・ 水道や消防など地方部の生活環境整備を広域連携で進める必要。
- ・ 少数でも頑張れる人づくり、住み続けられる産業の確立、短距離、短時間で移動できる交通インフラの整備が最重要。

- ・ 近未来に向けて人手不足の問題は深刻であり、外国人労働者を多く入れて労働力を確保すべき。
 - ・ 農業や水産業、観光業は働き手が不足しており、外国人の技能実習生は重要。
 - ・ 働く意欲を持つ若者が定着できる産業基盤を作ることが結果的に人口減少対策になる。
 - ・ 人材を成長分野に重点配分するなど横断的に取り組み、生産性を上げる必要。
 - ・ 繁忙期が限定的な産業形態においては、通年雇用できる仕組みづくりが重要。
 - ・ 空き屋対策や所有者不明土地問題に対して制度の充実を含め方策を講ずるべき。
 - ・ 新たな感染症が発生しても医療体制を確保するため、地方公立病院を確実に守っていく必要。
 - ・ 感染症の影響でリモートやロボットの活用が増えた。これら技術の発展には5Gの整備が急務。
 - ・ ICTやIoT等の高度技術は、地方の課題解決のための一つの手段であり、その根本的視点を見失うと間違ったことになる。
 - ・ 規制緩和を行えば情報インフラの整備に対する民間投資が増えるのではないかと。
- (東京一極集中、札幌一極集中)
- ・ 企業や人が都市部から地方に流入する税制改革等を行い、東京や札幌への人口集中を是正すべき。人口減少問題は圏域で考える必要。
 - ・ 札幌一極集中を是正するため、中規模都市が高齢者を受け入れる「防波堤」の役割を担う必要。
 - ・ 北海道は札幌、地方の拠点都市、周辺の市町村が程よい関係性をもち、それぞれ魅力を持っている。圏域の拠点性を高めて札幌圏への人口の偏りを是正することが重要。
 - ・ 高齢人口は2040年をピークに減少に転じる。高齢者向け施設の供給過多を踏まえた対策が必要。
- (関係人口、移住)
- ・ デジタルを活用してどこでも仕事できる環境づくりが大事。テレワーク、サテライトオフィス等が社員の移住、地元雇用の増加につながる。
 - ・ ワークেশョンは、無理なく継続できる仕組みと、距離的ハンデを補う地域の魅力向上が必要。
 - ・ 若者が移住する理由は収入よりも地域の取組や人への関心であり、的確な情報発信が重要。
 - ・ 心の豊かさ、自然と共に暮らすライフスタイルの受け皿として地方は重要であり、SDGsの理念とも共通する。
 - ・ 自然の豊かさを活かし、若い人が夢と希望を持って地方で働き、子どもを育て、暮らしていける環境整備が必要。
 - ・ 感染症によって変化した若い人の感覚を捉えて地方に就職してもらうことが課題。

【エネルギー・カーボンニュートラル関連】

(エネルギー)

- ・ エネルギーは北海道の戦略産業の1つになり、輸出の可能性も秘めている。
- ・ 再生可能エネルギーの活用でカーボンニュートラルを進めるには技術開発とコスト低減が必要。
- ・ 再生可能エネルギーやCO₂固定等に北海道内で取り組むためには投資形成が必須。
- ・ 再生可能エネルギーの導入にあたっては土地の実態や住民の環境意識にも配慮が必要。
- ・ 農地法の整備等によって空き農地を再生可能エネルギーに活用できるようになれば、いろいろな形で有効利用できる。
- ・ 大手企業から道内企業に技術移転してもらう仕組みをつくり、エネルギーに関する北海道の域際収支をプラスにする必要。
- ・ 全国に寄与する観点から、本州へ電力を移送する送電網は絶対に必要。
- ・ エネルギーの地産地消を進めるべきであり、法整備が必要。
- ・ 再生可能エネルギーで水素を作り工場で使用するなど、エネルギーの地産地消を地域一体で具体的に検討する必要。
- ・ 再生可能エネルギーで作った低圧水素を水素貯蔵合金に貯留して通常のトラックで運ぶためにも、道路網、交通網、物流網が必要。
- ・ 風力発電は電圧が安定しないため、狭い地域の調整ではなく、北海道全域で考えていく必要。
- ・ 日本海側北部において洋上風力発電を進めるため、送電網の整備、蓄電技術の開発、そのための

研究開発や人材育成が必要。

- ・ 洋上風力発電は、メンテナンスを行う企業等による産業クラスターの形成にも期待できる。
- ・ 港湾施設において洋上風力発電を実施し水素プラントに貯蔵するといった検討を進めるべき。
- ・ 地熱、バイオマス、潮力も再生可能エネルギーとして積極的に取り入れるべき。
- ・ 家畜糞尿を利用したバイオガス発電は、大型化する畜産と酪農における有機物循環システムを補うために必要であり、技術革新による低価格化や普及に期待。
- ・ 雪冰冷熱エネルギーの利用方法を確立し、利雪・克雪の取組を進めるべき。
- ・ 水力発電を再評価し、治水等を含め機能強化を図る検討が必要。

(カーボンニュートラル)

- ・ 産業全体でのゼロカーボン化が不可欠であり、イノベーションが必要。
- ・ カーボンニュートラルによるコスト増が消費者等の負担になることへの理解と仕組みの構築が必要。
- ・ 全ての自治体がゼロカーボンに取り組み、北海道全体で地域に適合した再生可能エネルギーをバランスよく展開すべきであるが、発電の他に労働者がいないような場所にすべきではない。
- ・ 生鮮食品等にも流通や肥料・飼料使用によるCO₂排出情報が表示される時代になる。カーボンニュートラルを意識した産業と交通インフラのあり方が重要。
- ・ カーボンニュートラルに向けて、道の駅における給電設備や水素ステーションの整備が必要。
- ・ 二酸化炭素の吸収源として道内の森林保全は重要であり、必要な予算を確保すべき。
- ・ 欧州のように大規模な平地林をCO₂の吸収源にできるのは北海道だけであり、その管理方策を考えるべき。
- ・ 北海道には昆布の養殖が盛んな地域もあり、ブルーカーボンとしても着目すべき。
- ・ ブルーカーボンとしての藻場の造成推進がウニの漁期延長を可能にし、収入増、持続可能な漁業の実現にもつながる。
- ・ 電気自動車や自動化された電気バスなどは真冬の北海道で安定して動くのか不安。
- ・ 峠のトンネル区間で電気自動車が走行しながら充電できる仕組みを検討できないか。

【農林水産業関連】

(食料安全保障)

- ・ 世界の人口増加による食料不足に対応するため、国を挙げて安全・安心な食料を守る必要。
- ・ 食料安全保障のため、生産体制を整備して国内のサプライチェーンを確立することが重要。
- ・ 食料供給基地としての役割と農業生産のイノベーションが地域づくりのテーマになる。
- ・ 世界は人口増加と経済成長が見込まれており、我が国の食料供給基地である北海道が果たすべき役割を計画に盛り込むべき。
- ・ 北海道は我が国の食料基地として、スマート農業と圃場整備によって生産効率を上げ、農業人口が減っても生産量を落とさないようにすべき。

(農業)

- ・ 北海道の農業が国際的な存在感を示し、競争に生き残るためには、人材育成・教育が重要。農業従事者や担い手の育成・確保には、先端技術の開発や活用が重要。
- ・ 基幹産業である農業経営が安定し、Uターンで後継者が戻っている。農業が「儲かる仕事」であれば後継者不足に困ることはない。
- ・ 農地の大区画化によって後継者が戻り、規模拡大を志向する意欲的な農家が増えている。大規模農業経営に優秀な人材を投入すべき。
- ・ 農業の集約化、大規模化、法人化が進み、畑作中心に通い農業を望む若い世代が増えている。
- ・ DXが進んでも一次産業には人間の手が必要であり、生産年齢層がしっかりした所得を得られなければ産業として成り立たなくなる。
- ・ 農業従事者が市街地に住むと女性の働き方が大きく変わるため、就農が期待できる。

- ・ 農業法人などの集団営農で組織化すれば生産力は上がり、移住者の雇用先としても期待できる。
- ・ 人口減少によって大規模農業経営体になれる可能性にも留意が必要。
- ・ 大規模農家だけではなく、中規模農家が残ることがコミュニティ維持のために必要。
- ・ これまで規模拡大で進んできたが、かえって集落は疲弊。大量の輸入穀物などに頼っているなど、これから目指すSDGsに反している。
- ・ これからは大農主義ではなく小農主義。家族経営の小さな農家が、地域で豊かに暮らせれば良い。近年はそういう気運も高まっている。
- ・ 既存の農家の知識や経験、技術を新規就農者へ継承できる仕組みづくりが必要。
- ・ 気候変動に対し、高温に強い品種改良や栽培技術の向上等、2050年を見据えた準備が必要。
- ・ 農林水産業のスマート化を図るため、地方部までカバーする高速情報通信網の整備が重要。
- ・ 生産者の意識を、目先の利益ではなく持続可能な産業構造へと変えていく必要。
- ・ 有機認証には、道外や外国の人が敏感に反応する。輸入に頼らず自分たちで作った飼料でやっていく必要。
- ・ 道路や付属構造物も海外規格と同じように改良されていけば、作業用特殊機械がスムーズに動けるようになり、北海道全体の農業生産も国際化の波に対応できる。
- ・ 北海道農業が競争力を持っている今こそ低コストの植物工場に取り組むべき。2050年は工場生産が標準になる。
- ・ 冷涼な気候や日照時間の長さは植物工場に適している。誘致を進めるべき。

(林業)

- ・ 林業の担い手が減っていくなかで、道外の人材や外国人労働者の活用や、海外の高性能な機械の導入などの対策が必要。
- ・ ウッドショックに対応した北海道の森林資源の有効活用に留意すべき。木材の高付加価値化のため加工拠点を設けるなど、伐採適期を迎えた森林の荒廃を防ぐ施策を進めるべき。
- ・ 林地残材や工場の廃材は需要が多いが利益が出ていない。これからは紙類の使用減少も見越して、付加価値をつけて売っていくことが重要。
- ・ これからは森林の活用が重要であり、木材としてではなく繊維としての活用が進む可能性。

(漁業)

- ・ 近年は漁獲量が減少し、さらに温暖化によって収益につながらない魚種に変わるなど、深刻な状態。そういった魚種に自分たちで付加価値をつけて販売していく必要がある。
- ・ 海水温の上昇により獲れる魚種が変わってきているが、加工工場がないことが課題。地元で加工すれば輸送で排出されるCO₂の削減にもつながる。
- ・ 気候変動に伴う魚種の変化に対応した加工技術等、付加価値を高める研究・技術開発が必要。
- ・ 優れた水産物の中でも、よく知られていないものや、地元で出すところがないものもある。食の売り出し方はまだいろいろ考えられる。
- ・ 漁業者を守るため養殖事業を進めるべきであり、漁港内で養殖を始めたことは好事例。インフラについて規制緩和し、従前の用途にこだわらず地域が潤うような使い方ができるようにすべき。
- ・ 漁業者の高齢化に対応するため、漁港内での蓄養場など近場で作業ができる施設整備が必要。
- ・ 漁業関連の災害に迅速に対応できる体制が必要。太平洋で発生した赤潮、大雨で大量の流木が定置網に絡まる被害、畑からの野菜、土砂及び農薬の流出など。

(高付加価値化、輸出、フードテック)

- ・ 産地で加工処理を行うことにより、雇用創出や輸送コスト削減のほか、加工残渣物の循環利用が可能になる。
- ・ ワイン産業は6次産業化の象徴のような存在で、地域全体でワインづくりを進めることで北海道全体に産業として広がる可能性。
- ・ 感染症の影響による外食需要の減少など国内の需要傾向を見据え、国をあげて農産品輸出の戦略的な対策を検討すべき。
- ・ 道産品の海外輸出を見据えるのであれば、メイド・イン・ジャパンではなくメイド・イン・ホッカイドウとして「北海道ブランド」を確立する必要。

- ・ 細胞農業や工場での食品づくりに取り組むべき。従来の生産方法よりも回転率が高く、消費地に近く地価が高くても優位性を持てる時代が来る。
- ・ 世界的に牛肉離れが起きて「大豆ミート」など植物性タンパク質の需要が増え、北海道は供給基地になれる可能性がある。健康志向・美容志向と併せて考えるべき。

【観光関連】

- ・ インバウンドだけに頼るのではなく、国内や道内に向けたアピールが必要。
- ・ 食と観光は北海道の魅力であるが、世界からもっと人を呼べるようブランド力を磨く必要。欧米からの観光客の受け皿としてアドベンチャートラベルに注力することも有効。
- ・ 感染症の影響で観光スタイルが変化しており、サイクルツーリズムや川遊び等、自然を活用した体験型アウトドアフィールドとしての地域の優位性を活用すべき。
- ・ 若い人やインバウンドには食と温泉など昔の北海道観光では不十分。北海道の特色を活かした自然を満喫できる野外活動で滞在日数を増やす必要。
- ・ 海や山、離島など豊かな自然環境を活かした体験型観光に力を入れるべき。それを商売につなげる人材育成も必要。
- ・ 世界水準の観光地の形成に当たり、アドベンチャートラベルや富裕層を対象とした質の高いガイドツアー等を推奨していく視点が必要。
- ・ IT、エネルギー、食、自然・環境の融合型観光に「先進エネルギー」が加わればビジネス客も観光客も呼べるし国際会議も想定可能。観光を裾野の広い一つの柱に育て上げる必要。
- ・ 北海道が最も優位性が高いカーボンニュートラルと水素を活用し、ゼロカーボンツーリズム（再エネ電力を用いたEV等）等の展開が可能。
- ・ 地元の人が気付かない地元の良さを見つめ直す必要。観光資源の活用についてレベルアップ（地域資源のブランド化）し、地域が稼ぐ力を付ける必要。
- ・ ニッチな趣味をもつ人が集まる拠点やイベントは深く濃い関係性を生む。数字で計れない価値を見直すべき。
- ・ 観光は団体旅行から高級路線の個人旅行に移行してきており、それに対応した取組が必要。
- ・ 道の駅は地域振興とブランド化に極めて重要。地域商社、ふるさと納税との親和性が重要。
- ・ 北の縄文遺跡を經由して札幌に至る観光周遊ルートが必要。縄文遺跡をめぐるレンタカー利用も考えられる。東北の構成遺産とは新幹線やフェリーを活用して連携すべき。
- ・ 圏域の周遊やインバウンドの拡大など、北海道新幹線の札幌延伸効果を活かす検討が必要。
- ・ 7空港の連携により、航空便で到着～道路で移動～別空港から帰る、というネットワークをリンクさせる視点が必要。

【アイヌ文化振興関連】

- ・ 担い手や文化伝承者の育成について、行政も深く連携していくべき。
- ・ アイヌ民族の考え方や文化には教えられることが多く、学んで発信していく必要。
- ・ アイヌ文化の精神性はこれからの時代を生きていく上での1つのポイント。

【産業関連】

- ・ 北海道の強みは「食」「観光」だけでなく、コロナ等に影響を受けない「エネルギー」「宇宙産業」のようなプラスアルファの産業が必要。
- ・ IT分野ばかりが注目されているが、基本的なものづくり産業をどう育てていくかを考えないといけない。
- ・ 宇宙産業の前進は道内各地域の産業発展や地方創生にもつながるため、計画に盛り込むべき。
- ・ 地の利を活かして宇宙の玄関口となり、民間ベースでロケット等の商用化を進め、関連産業が周辺に移転することを目指す必要。
- ・ 本社機能を北海道に誘致することが重要で、北海道内で資金が回る仕組みが必要。

- ・ 北海道には製造業が足りない。製造業が増えると周りの産業・雇用、人口が増える。
- ・ 感染症でマスク不足が露呈したが、食料も含め国内で生産できるものは国内で生産する必要。
- ・ 気候変動緩和策も大事だが、気候変動に合わせて産業を変えるなどの適応策も打ち出すべき。
- ・ 産業として介護や福祉に力を入れるべき。

【交通ネットワーク】

- ・ 陸路、空路、海路すべての交通体系を網羅した統一的な政策が必要。JRは民間企業だが、主要幹線は国が動脈として残すべき。
- ・ 道路と鉄道網の両方が必要であり、2050年の北海道はどんな姿であるべきか、災害時も含め大きな視点で戦略を組み立てる必要。
- ・ 函館から旭川まで新幹線と高速道路で結ばないと大量輸送ができない。
- ・ 幹線交通だけではなく地域交通を含め、交通弱者が買い物や通院など日常生活を送る上で支障とならないようなシームレスな交通ネットワークが必要。
- ・ 交通インフラのあり方を考える上でCO₂排出削減や国防等、経済性以外の視点も必要。鉄道インフラについて、国の関与も含め維持することを考えるべき。
- ・ 高齢者が増えて免許返納者も増えれば公共交通機関の役割がより重要になる。
- ・ 免許返納者にとってライフラインとなる地域内交通の確保について、取組と実装が必要。
- ・ 交通体系の整備が進めば高度医療や教育が受けやすくなり、人口減少対策となる。
- ・ 北海道は広域分散で人口密度が低いため日常交通として民間路線バスを維持することが難しい。レンタカーは、冬道の移動、海外で取得した運転免許の国内での有効性などが課題。
- ・ 道路ネットワーク整備、各交通拠点との連携強化、周遊ルートの強化は地域を支える必須条件。
- ・ 高規格道路で道央エリアと他のエリアをつなげることが重要。人や物の流れが活発になる。
- ・ 30年後の物流は自動運転が重要な役割を担うと予想されるため、道路は4車線化が必須。
- ・ 仕事、医療、教育の充実が必要であり、都市部への通院、通学含め、夏冬を通して迅速、安全、定時性が保てる高規格道路の整備が非常に重要。
- ・ 食と観光のためには道路ネットワークが重要であり、維持管理や老朽化対策等に配慮が必要。
- ・ 橋やトンネルだけではなく社会インフラ全般の老朽化が課題であり対応が必要。
- ・ 人材確保が困難なタクシーなどの旅客運送分野のため、自動運転技術の開発を進めるべき。
- ・ 青函トンネルは大規模改修が必須で、電力の危機管理も含めたりスク管理上、複数のトンネルが必要。
- ・ 第2青函トンネルによる輸送コスト低減と多重化は重要。北海道と東北は一つの圏域となる。
- ・ 物流の担い手不足が課題であり、大量輸送が可能なJR貨物は重要。新幹線と貨物輸送を青函トンネル1本で担うのは難しく、第2青函トンネルを検討する必要。

【防災・減災、国土強靱化関連】

(気象災害)

- ・ 気候変動により自然災害が激甚化しており、事前の防災・減災対策が重要。
- ・ 気候変動に対して、洪水への備えだけではなく渇水への対応も必要。
- ・ 気候変動で他地域の機能が失われた場合に北海道がバックアップ拠点になるよう、北海道経済の自立・独立、インフラの整備が必要。
- ・ 河川整備計画に基づいて対策を行っても被災した箇所がある。今後も予測を超える自然災害が発生するのではないか。
- ・ 激甚化する気象災害に備えて山地の保水力回復に向けた取組を推進すべき。
- ・ 地下かんがいの活用や大雨災害時の貯留など、農業用水の確保に向けた新しい議論が必要。

(地震災害等)

- ・ 日本海溝・千島海溝巨大地震の津波想定公表は、国民が自分のこととして考えるきっかけとなった。寒冷地仕様の避難タワーの設置等、北海道特有の津波対策を打ち出すべき。

- ・ 冬期の大地震では流氷と津波で被害が甚大となるため、内陸の避難道が重要。高規格道路が繋がっていないと救急搬送に支障を来す。
- ・ 日本海溝・千島海溝巨大地震に備えたバックアップ機能を考えるべき。
- ・ 災害時のバックアップシステムで日本海側と太平洋側が補完し合うことが重要。
- ・ 胆振東部地震から学んだことを将来に活用する、知恵を活かす方策を計画の中に据えてほしい。
- ・ 首都直下地震に備え、北海道は首都機能移転の受け皿となる。北海道には活火山が多くあるので、火山噴火対策に関する視点も必要。

(災害対策)

- ・ 高速道路の通行止めまで想定して、引き続き代替路線の整備を進める必要。
- ・ 災害に備えて、代替道路の整備や道の駅の防災拠点化が必要。
- ・ 大雪で倒壊した空き家を災害廃棄物のように処理できる制度が必要。
- ・ 広域大規模災害時の支援に対応できる大型の備蓄基地が必要。
- ・ 今後は、自治体間を超えた避難体制の確立など地域での防災への取組が必要。
- ・ 危機管理に精通した専門家の自治体への就職斡旋など、ソフト施策にも国からの支援が必要。
- ・ 住民個々人の判断による自主避難や広域連携体制の拡充など、防災意識の向上が必要。

【北方領土隣接地域・国境周辺地域・離島】

- ・ 北方領土問題を学ぶことは、教育旅行としても有意義。
- ・ 北海道とサハリン州の交流を国や自治体と民間レベルの両方で深めるべき。
- ・ サハリンと繋がるということはヨーロッパと繋がるということ。サハリン交流は非常に重要。
- ・ 国境隣接地域の人口を減らさない施策が重要。サハリン隣接の国境を守るのは国の役目であり、次期計画でも重視すべき。
- ・ 離島は国の安全保障に重要な役割。魅力ある地域であり続けるよう 30 年先を見据え国がしっかり守る必要。
- ・ 離島に人が住み続けるためフェリー航路を守るべき。冬でも安全航行できる港湾整備が不可欠。