

東北圏広域地方計画（原案）に対するご意見及びそれに対する考え方

○意見募集期間：平成28年2月26日～3月14日

○パブリックコメント意見提出総数 10名（団体含む）28件

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
1	<p>空き家を購入し自宅兼簡易宿泊所を開こうと活動しております。本日は民泊解禁をお願いしたくメールいたします。事業予定内容は「ホームステイ型民泊」ですが、グレーゾーンで営業するわけにはいかないので、真面目に簡易宿泊所の営業許可を取ろうと空き家改修見積書を地元工務店に出してもらいました。1500万円（税込み）です。地方創生に貢献しようと自己資金400万円で改装を試みておりますが、空き家期間が9年と長く、浄化槽の設置からなのでとても費用がかかります。例えば浴室やトイレのグレードを下げたとしても、簡易宿泊所の営業許可を取るための「浄化槽・ガス・水道・不要部分解体新設」工事だけで、1000万円の費用がかかります。</p> <p>「家主が居住していれば、建物の基準が問われない」という明るい話も聞きましたが、地方まで届いていません。私事かもしれませんが、「女性の自立」「地方創生」「空き家問題」「地方移住」と、国家課題改善のため、微力ながら貢献したいと考えております。民泊解禁は福島県に限っては、旅館やホテルのじゃまをすることにはならないと考えます。民家に興味を持った方が次の日は温泉旅館に宿泊する、そんな興味深いツアーがきっと誕生することでしょう。現在人気の古民家が、南会津地方にはたくさんあります。我が家（宿）を試験場所と考えて頂き、挑戦を応援して頂きたいです。町や空き家がある地区の区長さんは民泊を歓迎してくれています。重ねてお願い申し上げます。</p>	<p>本計画は、国土形成に係る広域ブロックの方針を定めるものであり、個別の事項については別途対応するものです。なお、民泊を含めた観光関係の記載については、第5章15（2）1）（広域観光交流の推進）において、「豊かな地域資源を活かした自然体験や農業体験、農家民宿等、地域住民との交流等「体験」を軸とした観光を推進する。」と記述しております。</p>
2	<p>岩手県宮古港の有効活用について 東日本大震災後、三陸沿岸道路、釜石自動車道及び宮古・盛岡横断道路と高速道路網の整備が急速に進められており、三陸沿岸の復興及び新しい産業の創設が期待されていますが、これらの道路網を有効に活用するために、北海道～三陸沿岸～首都圏を結ぶ新たな海からのルートの開設が必要と考えます。 これにより、港を利用した新しい人と物の流れを作り出すことにより、三陸復興国立公園を中心とした観光客及び企業誘致が期待でき、また、国の施策であるモーダルシフトの推進にもなると考えます。</p>	<p>ご意見の点については、第4章第6節3（1）（効率的で環境負荷の小さい貨物輸送の実現）において、「新たな複合一貫輸送ルートの開設等、陸上輸送と海上輸送がシームレスに結ばれた輸送体系を構築する」と記述しております。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
3	<p>岩手県宮古港の有効活用について 弊社では2018年6月に宮古～室蘭港の一般旅客定期航路事業の開設計画を進めておりますが、フェリー埠頭建設予定地の藤原地区は、長周期ウネリの侵入が多く荷役稼働率上げ、安定した航路経営の継続には緊急課題として、同地区の防波堤延長等により静穏度を高めて頂く必要があります。 具体例として、2015年11月に宮古開港400年記念行事として、就航予定船による宮古沖ショートクルーズを実施した際、同地区港内は無風状態にもかかわらず、40cm～50cmのウネリが観測され曳船の押付け無しでは乗客が安全に乗下船できない状態でした。</p> <p>フェリーが就航した場合の宮古港の利点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏と北海道を結ぶトラックドライバーの十分な休息時間が確保できる。 ・三陸沿岸は比較的雪が少なく、東北自動車道及び八戸自動車道のバイパスとしての役割が期待できる。 ・フェリーとしての経済速力で1日1往復の運行が可能で経済性が高い。 ・三陸復興国立公園をはじめ自動車専用道路の使用により、各地に観光客の集客が望める。 ・物流の拠点となることにより、新たな雇用が期待できる。 	<p>ご意見の点については、第4章第6節3（1）（物流基盤の高規格化・高質化推進）において、「防波堤の整備による港内の静穏度の向上等、ニーズに適確に対応した港湾施設の高規格化・高質化を推進する」と記述しております。</p>
4	<p>東北圏広域地方計画について考慮して欲しい項目 1つ目は既存の鉄道路線について、災害対応や利便性向上のために既存路線の高速化だけではなく改良も視野に入れて欲しいことです。 例えば地震被害よりも頻度が高い豪雨や雪害に悩まされている仙山・奥羽本線や、複線区間や交換設備が乏しいために増発が困難な仙山・仙石線という路線群もあります。 これらの改良を行う事で、新幹線を利用したスーパーメガリージョンの効果が東北全体に広がりやすくなるだろうと感じています。</p>	<p>ご意見の鉄道の災害対応や利便性向上については、第4章第2節1（2）（多様な輸送モードの相互補完）において、「施設管理者、交通事業者等の民間事業者、地方公共団体等、多様な関係者が連携し、広域的な災害を想定した総合的な交通体系づくりを推進する。」と記述しております。 また、代替性や多重性については、第4章第2節2（1）（災害リスク低減のためのハード対策の推進）において、「道路・鉄道交通網の代替性や多重性の確保」及び第5章9（2）（東北圏への直接のアクセス機能の強化）において、「在来線の安全確保を図り、災害に強く信頼性の高い鉄道ネットワークを推進する。」と記述しております。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
5	<p>東北圏広域地方計画について考慮して欲しい項目 2つ目に仙台・新千歳空港のアクセス利便性の向上についてです。 他の都市圏と違い新幹線と飛行機との連携が需要創出の鍵となる都市圏であるため、それを担う新千歳・仙台空港へのアクセス（特に鉄道・バス）の利便性向上を図るべく、新たな路線の新設や既存設備の改良といった政策を盛り込んで欲しいです。</p>	<p>ご意見の空港のアクセス利便性の向上については、第5章9（2）（東北圏への直接のアクセス機能の強化）において、「仙台空港鉄道の利用促進等の交通アクセスネットワークの活用を図るとともに、空港を利用した東北圏へのアクセスを促進するため、LCC（格安航空会社）等の定期便の就航、チャーター便の活用や航空路線を利用した観光、空港アクセス改善等の空港利便性向上を推進する。」及び第5章9（2）（圏域内の移動手段の充実）において、「地方空港・主要駅と観光地とを結ぶ在来線や高速バス等の二次交通との乗り継ぎ利便の向上を図る。」と記述しております。 なお、新千歳空港については、本計画の計画区域に含まれないため、本計画に記述することはなじまないものと考えております。</p>
6	<p>東北圏広域地方計画について考慮して欲しい項目 3つ目は東北の日本海側だけではなく北海道についても在来鉄道の再高速化を考慮して欲しいことです。 現状、火災事故や保守面等の問題により最高速度を落とした上で特急列車を走らせていますが、北海道という広大な土地を考えた場合には経済活動低下を招く事象です。 北海道新幹線の札幌早期延伸と共に、在来線についても高速化の推進を加えて欲しいです。 費用対効果によっては、北海道新幹線の旭川延伸も考慮に入れるべきだと考えます。</p>	<p>北海道における在来鉄道の再高速化及び北海道新幹線の旭川延伸については、本計画の計画区域に含まれないため、本計画に記述することはなじまないものと考えております。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
7	<p>東北圏広域地方計画について考慮して欲しい項目 4つ目は三陸沿岸でのバスの活用を図って行って欲しいことです。 気仙沼・大船渡線は震災によりBRT化され、そのことにより仙台との距離が離れてしまった現状があります。加えて、同じ沿岸部である石巻市との交流があまりない現状というのは、今後の観光・災害対策等を考慮すると良くないと感じています。 数年後に全通する三陸道を用いた高速バスや路線バスの活用により、仙台から三陸沿岸までが同じ経済圏かつ観光ルートを作るようにして欲しいです。</p>	<p>ご意見の点については、第4章第5節4（4）（来訪者の交通手段の充実）において、「東北圏の移動の円滑化を支援する道路交通ネットワークの整備・活用、目的地において周囲の環境、景観に配慮した駐車場の確保等を推進するとともに、圏域内の拠点空港・駅等から目的地である観光地までのバス、タクシー、レンタカー、船等による移動手段の確保とその利用促進を図る。」と記述しており、第5章9（2）（圏域内の移動手段の充実）において、「地方空港・主要駅と観光地とを結ぶ在来線や高速バス等の二次交通との乗り継ぎ利便の向上を図る。また、レンタカー利用等の利便性向上のための取組を推進する。」と記述しております。 また、観光ルートの創設については、第5章4（2）（地域間を結ぶインフラ整備と公共交通の確保）において、「鉄道・航路等の地域公共交通の維持確保を図るため、関係自治体、地域住民、まちづくり団体や観光地等が連携した観光ルートの創設、企画列車の計画、乗り継ぎの利便性確保、輸送力の強化等による集客力向上のための取組を促進する。」と記述しております。</p>
8	<p>東北圏広域地方計画について考慮して欲しい項目 5つ目は鉄道・バスの更なる連携を図って行って欲しいです。 一部のバス会社では鉄道との連携がうまくいっていないため、自家用車に利用客が流れ赤字になっている現状があります。 高齢者の増加や過疎化を考えると、今まで以上に公共交通機関同士の連携が必要だと感じます。</p>	<p>ご意見の点については、第4章第6節3（2）において、「地域の足となる鉄道路線やバス路線については、地域住民やNPO（非営利活動団体）等多様な主体が連携し、サポート活動の展開や利用者の意見を取り入れた運行を行うとともに、バス路線の再編やデマンド交通の運行等、多様な交通手段を適切に組み合わせることにより、活性化及び維持・存続を図る。」等と記述しております。</p>
9	<p>1. 酒田港の国際コンテナ航路は、韓国や中国のハブ港と連絡した形での拡大を目指しており、環日本海経済交流の発展が重要となります。東アジアを市場ターゲットとした場合、日本国内で製造し、輸出する形は品質・製造コスト面からも競争力があり今後もこのスキームによる輸出入が増加することが期待できます。しかしながら、不透明・不安定な先行きでは民間企業の設備投資はリスクを考えると思い切ったことができません。ついては、物流に寄与する荷役機械や物流施設に対する設備投資に、一定の支援をご検討いただければと考えます。</p>	<p>ご意見の点については、第4章第6節1（2）（港湾・空港の利便性と効率化の向上）において、「コンテナ物流機能の強化に向けて、ダイレクト航路等、多様な輸送ニーズに対応した物流機能強化に取り組む」と記述しております。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
10	<p>2. 国内輸送については、トラック輸送が主流ですが、高齢化にともなうドライバー不足が顕著になってきております。船舶や鉄道によるモーダルシフトは、従前は省エネルギーでの取り組みとなっていました。今後はこの運転者対策も合わせて進展されていくものと考えます。ついては、長距離輸送のモーダルシフトへの支援を一層ご検討お願いいたしますとともに、シーアンドレール構想への展開も推進願います。</p>	<p>ご意見の点については、第4章第6節3（1）（効率的で環境負荷の小さい貨物輸送の実現）において、「エネルギー効率の高い大量貨物輸送が可能な内航船の利用を促進するため、内陸の貨物と臨海部企業の貨物を集約し、モーダルシフトを図る」及び、第5章14（2）（多様な主体による教育機会の確保及び産業等の担い手支援）において、「運輸関連産業等の地域産業の人材確保について検討する」と記述しております。</p>
11	<p>3. 高速道路・高規格道路の整備促進については、目に見えるようになってきておりますが、物流事業者から見た場合は、大型トラックが安全に運行できるようになるまで、まだまだ時間がかかるものと感じられます。特に庄内地区と内陸地区の連絡は同一県内でありながら2時間～3時間所要し、内陸企業の酒田港の利用率は低い状況となっております。ついては、主要幹線道路の早期整備をよろしくお願いいたします。</p>	<p>ご意見の点については、第4章第6節1（1）（グローバル化を支える国内ネットワークの整備）及び第4章第6節2（1）において、「港湾・空港と物流拠点間を効率的に結ぶために、格子状骨格道路ネットワークの整備を推進する」、「高規格幹線道路や地域高規格道路から構成される格子状骨格道路がネットワークとして整備されていることが必要不可欠である」と記述しております。</p>
12	<p>・サプライチェーンを考えると、生産、保管、物流等の拠点はもちろん重要ですが、拠点同士をつなぐ「チェーン」の意味、価値は「拠点」以上に重要だと思います。たとえば一般製品では物流に求められるのは速さではなく効率・コストです。逆に業務に携わる人や情報、価格が高く資金回転効率に影響が大きい物品はスピードが求められます。このような観点をより取り入れて検討される方が良いと思いました。</p>	<p>ご意見の物流強化については、第4章第6節において、「圏域内の港湾及び空港の整備・活用によるグローバル・ゲートウェイの機能強化と併せ、それを支える道路及び鉄道の整備により高速交通交流圏を形成する」、「広域的かつ複数の交通体系の連携強化による世界に開かれた圏域を実現する」と記述しております。また、計画の推進段階において、ご意見の点について十分留意してまいります。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
13	<p>・「東北圏」として日本の中の一つのブロックの中での見方、考え方が強いように思いました。これに加えて今の日本が持つ強み（たとえばジャパンプレミアム）を東北圏の中でこのように行えば生かせるというような提案も加えるとより多面的で強い提案になると思いました。</p>	<p>ご意見の点については、第3章第1節において、「東北圏の持つ優れたポテンシャルを活かしながら、原子力災害への対応を始めとした東日本大震災からの復興を最優先課題として迅速に成し遂げ、国土強靱化の模範的な圏域となって国内外をリードしていくことを目指す。そして東北圏に暮らす人々が持てる力を十分に発揮し地域の個性を磨き上げるとともに、国内外の人々との交流・連携を進めていく。さらに、東北圏を支える産業の強化と人材の育成に取り組む。これにより、豊かな自然の中で圏民が自立発展する「東北にっぽん」という新たな価値を有する東北圏域の創造に結びつけていく。」と記述しております。</p>
14	<p>・東アジアにおける最大市場は中国沿海部です。これに台湾、韓国、香港、シンガポール及びインドシナ各国の都市部を加えれば日本の10倍以上の市場規模になります。ITの進歩で情報及び購買のボーダーレス化と規模拡大、スピードアップは著しく、従来は国ごとの市場で実店舗販売が主体であったものがインターネット上での商流と港湾・空港近隣の備蓄拠点からの宅配便を活用した個人への物流へと移行が進んでいます。この大きな市場との関係を単なる連携としてとらえるよりも、積極的に働きかけるべき市場としてとらえるべきだと思いました。</p>	<p>ご意見の点については、第4章第6節において、「アジア・ユーラシアダイナミズムを的確に取り入れながら、世界との結びつきを強化する必要がある。」と記述しております。また、計画の推進段階において、ご意見の点について十分留意してまいります。</p>
15	<p>・産業や事業の規模を「地域への貢献」視点で考える際には、売上高、出荷額などのグロスの見方だけでなく、付加価値額などのネット的な見方も考慮する方が良いと思いました。</p>	<p>ご意見の点については、第3章第2節3.において、「産学官連携によるイノベーション創出等によって競争力を強化する」と記述しており、ご指摘の意見は包含されているものと考えております。</p>
16	<p>・「シベリアランドブリッジ」は極東ロシアの人口の少なさや港湾設備の脆弱性、シベリア鉄道の寡占性から、競争原理の働くスエズ運河経由ヨーロッパ航路とは競争できるものではなく、経済的価値は実質的には乏しいと思います。</p>	<p>ご意見のシベリアランドブリッジについては、ロシア・欧州向けの国際物流における有効な輸送手段の一つであることから、ご指摘の点に留意しながら、シベリアランドブリッジの活用可能性について、今後検討してまいります。</p>
17	<p>・女性の社会参画の観点から、育児の為の就労制限や配偶者の育児休暇取得等の施策推進を掲げられていますが、少子化の進行により労働力の不足が懸念される視点から見ると産業の生産力を低下させる危惧を感じます。女性も含めた就業者の育児負担をできるだけ軽減して通常通りの就業が出来るような環境を作り、生産力を落とすことなく次世代を育む政策も必要だと思いました。</p>	<p>ご意見の点については、第4章第4節6（3）において、「男女がともに仕事と子育てを両立し、安心して子どもを産み育てることが出来る環境整備を推進する。」等と記述しております。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
18	<p>○八戸港およびそのエリアを循環型社会を推進するための一大静脈産業圏として育成していただけるように、各種のサポート政策を期待したい。</p> <p>（例）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送インフラの整備（八戸港・貨物鉄道の整備面） ・ 税制面等での優遇措置（リサイクル・環境関係の設備投資への支援等） ・ 規制緩和（許認可手続きの簡素化等） ・ リサイクル特区などの設定（上記事項に関連） <p>（理由など）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 弊社はセメント会社であり、原料・製品の多くを八戸港を經由して搬入・搬出しているが八戸港はリサイクルポートに指定されており、弊社もセメント製造工程において大量の産業廃棄物、一般廃棄物、建設発生土壌ほか、副産物をセメント再資源化し、循環型社会の形成に寄与している。 ・ 過去においても、東日本大震災における震災廃棄物、青森・岩手県境不法投棄物などの処理の実績がある。 ・ 弊社（セメント再資源化）だけでなく、八戸市内の工場群は、廃棄物などの再資源化に取り組んでおり、静脈型産業の集積地でもある。 	<p>ご意見の循環型社会の形成については、第4章第3節1（4）（小型家電を含む各種リサイクル推進）において、「3Rの実践を地域住民、NPO、産業団体、行政等との連携協力の下に推進するとともに、循環型社会の基盤としての各種リサイクル施設やバイオマス活用プラント、循環資源の広域移動に対応したリサイクルポート等の整備を通じ、静脈物流ネットワークの形成を推進し、廃棄物の再資源化を図る。」と記述しております。</p>
19	<p>ダム計画は土砂の堆砂が進行し、景観、自然を破壊するもので、今後推進すべきではない。森林を整備、保全することの方が長い目でみれば、治水利水効果が良く生態系、景観、緑量の点で、ダムより優っていることは明らかである。</p> <p>今後、全世界的に、二酸化炭素濃度を低減することが、最も重要な課題になると思う。現在たった10年で、100ppmも増加し、現在400ppm程度であるが、あと50年もしたら1000ppmになるかもしれない。そうしたら、人は息苦しさで健康でいられなくなるだろう。さらに、廃棄物、有害物なども増加し、人間が健康的に生存することすら難しくなっていく。よって、今後はいかに、樹林を増加、保全していき、co2濃度を下げるかが大きな課題であり、それに触れないことはまったく時代錯誤であり、樹林面積を計画の指標として加えるべきである。よって今までのような、開発方針を保全方針にしていかなければならない。co2を固定するサンゴ礁も海面埋め立てにより、失われることがあってはならないことを計画に盛り込むべきである。有害物質をいかに無害化するか、廃棄物をいかに無くすか、ごみの埋め立てで、美しい山河と地下水が汚染されることのないように、計画に盛り込むべきである。エネルギー政策として、事故により居住地域を減らしたり、汚染物質により、除染が必要となる原子力発電に関しては、早急に中止し、転換をはかるべきであり、安全でクリーンな自然エネルギーをいかに広めるかの重要性を計画に盛り込むべきである。</p>	<p>ご意見の森林の整備については、第4章第3節1（3）において「国土保全、水源涵養、二酸化炭素の吸収源・貯蔵庫等としての重要な役割を果たす森林の整備を推進する。」と記述しております。また、再生可能エネルギーの活用については、第4章第3節1（1）において「再生可能エネルギーを柱としたエネルギー活用圏域の形成を目指す。」と記述しております。</p> <p>エネルギー政策については、2014年4月に閣議決定したエネルギー基本計画に基づいて進められているところです。</p> <p>本広域地方計画の推進にあっても、これらの各種の政府の計画等との整合性を図っていくこととしております。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
20	<p>平成27年8月に閣議決定された国土形成計画（全国計画）においては、分散型エネルギーが「コンパクト+ネットワーク」の国土構造、地域構造形成の構成要素として位置づけられ、コージェネレーションやスマートコミュニティが分散型エネルギーとして明記された。同計画において、分散型エネルギーは「地域における食料、エネルギー、資源の安定確保」「世界最先端の技術を活かしたエネルギー需給構造の実現」「エネルギーインフラの充実」「諸機能及びネットワークの多重性・代替性確保等による災害に強い国土構造の構築」等の政策課題への対応策の一つとして記載されている。</p> <p>他方、広域地方計画は広域ブロックごとにその特色に応じた施策展開を図り、自立的に発展する圏域の形成を目指すため、地域の実情に即した地域の将来像等を定める即地的な計画の枠組みであるが、「コンパクト+ネットワーク」実現に向けてエネルギーが重要な構成要素であることは全地域共通であると認識している。以上により、本広域地方計画（計画原案）においても、エネルギーの安定供給やエネルギーネットワークの多重性・代替性確保の視点が盛り込まれ、これに資するものとしてコージェネレーションやスマートコミュニティを含む分散型エネルギーが位置付けられることを希望しており、第2章第4節5.（1）「地域主導による災害に強い再生可能エネルギーの導入と利用推進の取組」でスマートコミュニティとコージェネレーションを、第4章第1節2.（2）「被災地の農林業復興の推進」で自立分散型エネルギーシステム（スマートビレッジ）を、第4章第4節3.（6）「環境問題に対応したスマートコミュニティの形成」において、スマートコミュニティを記載いただいたことを歓迎する。</p> <p>本計画策定後は、本計画が分散型エネルギー普及・整備に向けた具体的な施策推進へつながることを期待する。</p>	<p>計画の推進段階において、ご意見の点について十分留意してまいります。</p>
21	<p>東北地方は、全国の国土の17.7%、人口は7.1%、域内総生産は6.0%（東北経産局HP）と国土面積分のシェアの割には生産活動は活発ではない。一方、水資源や人的資源に恵まれ「1周遅れのフロントランナー」と呼ばれていた。</p> <p>しかしながら、5年前に東日本大震災が当地を直撃し、人的、財産的な被害は甚大であった。政府は全国民から復興税を徴収し、インフラの先行整備を行っているが、人口減少、過疎化、高齢化に拍車がかかってしまった。</p> <p>これからの本格復興期間を迎え、今回の「東北圏広域地方計画」が取りまとめられたことは意義深いことである。特に「これから10年で東北圏が目指す姿」においては、ハードの整備とソフトの組み立てが重要で、また、被災された方、国県市、学分野、産業、住民などあらゆるセクターがこの地方計画のもとに、新たな取り組みに挑戦し、大都市圏経由のみでなく、国内外と双方向の情報や知見の交換を行うことも重要である。</p>	<p>ご意見の点については、第4章第6節において、「・・・世界とのヒト、モノ、カネ、情報の対流により発展する東北圏の形成を目指す。」と記述しております。</p> <p>また、計画の推進段階において、ご意見の点について十分留意してまいります。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
22	○単なる復興にとどまらない、少子高齢化、人口減少を食い止める「新しい東北」により、雇用創出と産業振興を図る	ご意見の点については、第5章3（2）（人口減少・若者定着に向けた取組）において、「地方大学等への進学、企業の地方拠点の強化、地元企業への就職や都市部大学から地方企業への就職を促進し、地元での雇用確保と定住促進を図る。」と記述しております。また、第5章7（1）において、「自動車関連産業や医療機器関連産業を始めとする次世代技術の研究開発拠点の集積を促進し、産学官連携による産業クラスター形成の取組を促進する。」等と記述しております。
23	○福島における科学技術の研究開発成果を東北全体に普及させ、実業の活性化を促進させる	計画の推進段階において、ご意見の点について十分留意してまいります。
24	○人口減少や土地の放棄を逆手に取って大規模化を進め、農林水産業など一次産業の「生産性の向上」を図り、加工の2次産業、サービスや販売の3次産業と直結させ、国内外での単なる価格競争を回避して、持続可能な産業とする	ご意見の点については、第4章第5節3（1）において、「農業経営者が活躍できる環境の整備と国産農産物の競争力の強化に向けて、担い手の育成・確保、担い手への農地集積・集約化、農業生産基盤の整備、需要に応じた生産・供給体制の改革、農業の生産・流通現場の技術革新等の実現等を総合的に推進する。」と記述しております。
25	○医療、教育、娯楽・観光、建設の分野に関して従来の専門性の切り分けでなく、ビッグデータ、IoT、人工知能の応用を通じて次世代型の社会構築を目指す。そのために情報、環境、防災面で、今までにない横断的な人材育成、技術開発を行い、上記分野に適用する。	ご意見の点については、第4章第5節1（1）において、「現在、圏域内では、先端科学関連の事業や研究が進められており、それらは、医療、生命科学から新機能の材料、部品の創出、情報・通信、計量・計測、環境・エネルギー分野まで多岐にわたり応用され、新たな産業におけるイノベーションの創出にもつながるものと期待されており、長期的な視点に立った産業振興を進めていく。」と記述しております。

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
26	<p>○東北放射光の誘致を成功させ、次のILC（国際リニアコライダー計画）誘致につなげる。ILCはわが国初の本格的「国際研究施設」であり、そのためのまちづくりは重要な課題である。上記の人材育成、技術開発の考えを浸透させて、素粒子物理学の研究成果のみならず、広く地元の製造業の育成に役立たせ、ひいてはまちづくりに結び付ける</p> <p>○つまり、福島イノベーション→東北放射光→ILCと科学技術の発展をソフト面につなげるマネジメントを通して、『いい人、いい街、いい仕事』を実現する</p>	<p>ご意見の点については、第5章7（2）（産学官の協働による先端研究・開発拠点「フューチャー・インダストリー・クラスター」形成の促進）において、「素粒子物理学の先端研究施設であるILC（国際リニアコライダー）及び（仮称）東北放射光施設について、国等の検討状況を踏まえつつ、東北圏の産業界、自治体及び大学等が一体となって、計画に関する情報収集や調査検討を進める。」と記述しております。</p>
27	<p>○国土交通分野は社会基盤を構築するだけでなく、社会の仕組みの礎であり、持続可能な社会全体の先導、中間、下支えの役割を果たし、あらゆるステークホルダーとつながることが重要である</p>	<p>計画の推進段階において、ご意見の点について十分留意してまいります。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
28	<p>大前提であるが、知性、精神、文化、経済、国民の身体、全てが矮化する事を前提として政策を作っていただきたい。</p> <p>劣化の中にあつて国土を維持するのは難しい事であるが、当方としてはこの様な大規模な計画の前に、まず低費用で対策を打てる手段として、日本各地における監視カメラでの国土監視を提案したい。</p> <p>街においても郊外においても、犯罪は数多く発生しており、しかもその証拠が提出出来ない事から警察は被害届も受け取らないとしている事が日常茶飯事である（警察には被害届も、更には告訴告発にもその受理義務があるのは国家公安委員会規則である犯罪捜査規範の通りである。その義務に反して被害者や告発者の訴えを黙殺するという不法行為を警察が数多く犯しており、その多くには「証拠が無い」という理由が付けられている。）。この様な事態を防ぐため、また建築物や各種設備の監視、また国土の監視を行うためにはどう考えても監視カメラでの日本全国の監視が手段として優れており、これを行わずして健全な国土発展はあり得ないと言える。</p> <p>この手段は非常に低費用であり（全天カメラを一定間隔で設置するのは、例えば信号用電柱を設置するよりも、ずっと低費用であろう。）、しかも他設備維持に非常に有用である（多くの場所において、例えば街灯の死活監視の負荷等がそれなりにあるが、それらの監視もこの設置により容易に行えるものになる。）。当然、ひき逃げ、器物破損、海岸線監視、山林監視、この他に殺人、集団暴行、窃盗、誘拐、その他犯罪の監視記録用にも用いる事が出来るので、この設置を行うメリットはその費用が生むデメリットを容易に上回ると思われる。</p> <p>（ここでプライバシーの問題云々という問題があるが、基本的に組織犯罪者はターゲットについてこれら以上の事を既に犯罪の事前調査としてストーカー的に行っている事を意識されたい。捨てたゴミの中身を見たり、窓近くに監視カメラを置いたりする様な行為に比べれば、コンビニエンスストア等の全天カメラで大まかに公道上から監視する様な行為は問題の無いものである（公道上の場合には法的にそう判断されるものでもある。）。行政が監視機能を持つ事が重要なのである。）</p> <p>整備計画には、まず低費用で行える国土維持のための施策を早急に行っていただきたいと考える。</p>	<p>本計画は、国土形成に係る広域ブロックの方針を定めるものであり、ご意見の点については本計画になじまないものと考えております。</p>