

[道政かわら版 第13号]  
 喜多龍一十勝連合後援会  
 〒089-0533  
 中川郡帯別町札内新北町74番地16  
 TEL/(0155)56-7755  
 FAX/(0155)56-7766  
 発行責任者/泉 耕治  
 発行日/平成21年1月7日  
 http://www.kitaryu.com



2009 新年あいさつ  
 北海道議員 喜多龍一

新年にあたり、旧年中のご厚情に心から感謝申し上げます。

さて、昨年は「厳しい社会経済情勢」という表現を超える状況に入った年だと思えます。燃油高、飼料高が収まってきたと思つてもなく、百年に一度と言われる金融不安が二気に世界経済の後退を招き、派遣など非正規社員および正規社員の解雇など雇用不安が世界を覆っています。社会保障・医療などの不安解消の道筋も示されておりません。円高不況は自動車関連だけでなく、観光や水産物にまで直撃し、今後円高対策も求められてくるのではないかと心配です。ゼロ金利政策で、全ての国民の預金金利をゼロにし、お財布の紐を縛っておいて、どうして内需拡大できるのか。だからリスクを伴う海外債などへの投資を信連(農業)のよ



●平成20年第2回北海道議会定例会一般質問

うに大やけどをするのです。

北海道に目を転じると、更に厳しい経済雇用環境にさらされています。道財政が大変厳しい中にあるにも、雇用、企業立地、社会的弱者への生活支援、医療、福祉、一次産業、公共事業などへの支援を、ぎりぎりの所で講じているところですが、何とかしなければならぬ、だけれども思っていることですが、無駄を省き、目の先のことその場限りのお金と力を使うのではなく、国民・道民の生活設計・人生設計をたてられるような、政策の検討・議論が求められているのではないかと、痛切に感じます。

地域のことを一番知っているのは地域の人々だし、最も身近な市町村です。雄大な十勝の大地、豊富で安全な農林水産物を生かし、原料供給から加工し付加価値を高めていく層の厚い産業構造に転換していく取組み、森林を守り育て、将来にわたって安定的・計画的に材を供給する取組みは、山村地域の経済の活性化と雇用を生み出します。豆やながいもと同じように、広尾の昆布は、一所懸命の工夫と努力によって価値が高まり、値が上がりました。それらの稼ぎ場所は、域内・道内・国内そして国外へと目を向けるべきだと思います。そのため、基盤の整備は、海運・航空・高速交通網や情報などハード・ソフト両面にわたって整備し、底上げをはかっていくなければなりません。しかし、十勝帯広空港は高い航空運賃からお客離れしており、JALさんがいくら頑張っても頑張りきれない事態を回避するため、関係するところが力をあわせて、何が何でも守り改善することが急務なんです。道はないことはないんです。ひとつひとつの課題にしっかりと取

り組むことが大事なんです。ちなみに12月に予算編成で帯広―東京を往復しました。繁忙期とは言え片道40,600円、往復81,200円でした。とてもじゃないがやられてられません。十勝出身者が家族を連れて帰省したくても5年も10年も帰省できない、そんな現実にも身を置く人々の悲しみを真剣に受け止め、何とかしようとする人たちに、十勝の先頭に立ちたいと、切実に思います。

地域の持つ潜在力をさがし磨きをかけて、地域を活性化する、どうやったら雇用を維持したり生み出すかを、市町村が住民と協同して考え取り組む、道も助言・情報提供など後押しをする、そのことを意識して日々の仕事に臨む姿勢を、心の底から期待します。

このあいさつ文、なかなか書けませんでしたが、何を書いてもむなしくなるばかりでした。元気にいこう、それが自分の役割だと自分に言い聞かせても、やっぱり駄目でした。じゃ、正直なところを少しでも言おうかと、こんな暗いあいさつ文になりました。申し訳ありません。

でも、気合を入れなおして微力を尽くしていこうと思っています。

皆さんの厳しいご指導と力強いご支援をお願い申しあげ、年頭のご挨拶と致します。



●元文部科学省 寺脇研氏と子ども農村漁村交流プロジェクト 大樹町指定を受け、大樹町訪問



## 一 地上デジタルテレビ放送への転換について

まず、地上デジタルテレビ放送への転換についてであります。

国は、2001年7月の電波法改正において、アナログテレビ放送による周波数の使用を2011年7月24日までに終了すると決定しました。

その狙いは、「周波数利用の効率化、多チャンネル化、高画質化、高機能化を実現する技術であり、衛星放送分野に加え、地上放送分野でも導入が進むなど、世界の潮流の中で、わが国の放送分野の国際競争力を確保していくために重要、家庭のマルチメディア化を促進し、放送事業者、機器製造業界等にも幅広い波及効果を及ぼす」としておられます。

デジタル化になっても、

## 平成20年第2回北海道議会定例会一般質問要旨 平成20年6月18日

全ての世帯に電波が届くのか。昨年9月に、総務省が発表した「市町村ロードマップ」によれば、道内のアナログ受信世帯約227万世帯のうち、デジタル化へ移行した場合、難視聴と想定される世帯は、NHKでは5,840世帯、民放では6,990世帯となっていることとあります。

また、この広い道内をカバーするためには、2010年末までに、NHKでは180局、民放では、最大163局の中継局の整備を行う必要があるということとあります。

現在、札幌、旭川、函館、帯広など、主要都市を中心にデジタルテレビ放送が行われ、今年3月末で約84.5%の世帯をカバーしているとのこととありますが、これが大変だと思つておられます。

地上デジタルテレビ放送への転換が国策として行われておりませんが、このことが国民・道民及び自治体等

に及ぼす影響や、懸念されることは何かという観点から、数点伺ってまいります。

### (一) 中継局の整備について

まず一点目は、中継局の整備についてであります。中継局は、一義的には免許主体である放送事業者が整備することが基本であるといえ、アナログ波の時代、市町村が大変苦勞しながら、民放に協力し、中継局建設を行ってきました。

放送事業者による自力建設が困難な中継局の整備については、市町村が国の補助などを活用し、整備する制度が昨年度に創設され、今年度からは、国の補助率が1/2に引き上げられたとのこととありますが、市町村が中継局の設置者となった場合、その初期投資の整備費、インシャルコストは、どの程度の額になるのか、また、ハード・ソフト両面でランニングコストがかかると思えますが、一中継局あたり毎年いくらかかるのか、そして、それを誰が負担していくのか、伺います。

### (二) 視聴者の地域間格差について

次に、視聴者の地域間格差についてであります。アナログテレビが今日まで全ての地域をカバーしてきたのは、難視聴地域の住民が共聴施設整備事業として受信アンテナを設置し、

半世紀近くにわたり負担金を拠出してきたことによりです。私自身、こうした集落に生まれ育った者であり、そういう集落における会合を子供ながらに記憶しているところと伺います。

国が、地上デジタルテレビ放送化を決定しながら、難視聴地域解消の共聴施設の維持管理については、触れておりません。それは、これまで同様、住民負担にさせることを想定しているからだと思うわけであります。他方、難視聴地域以外はそうした負担はありません。ここにも地域間格差、不平等が永年にわたり存在していました。そして、これからは、継続ということとあります。これでいいのか、国は何をすべきか、民放の役割はどこととするのか、視聴者の負担をどこからどこまでとしようとしているのか、また、それは妥当か否かについて伺います。

### (三) 視聴者の周知について

総務省が平成17年6月に発表した地デジ放送に関する浸透度調査によれば、2011年のアナログ放送を停止することを知っている人は10人のうち一人にも満たない、という結果でした。

現在はメディアを通じての周知や販売促進、お得意様セールスなどかなり周



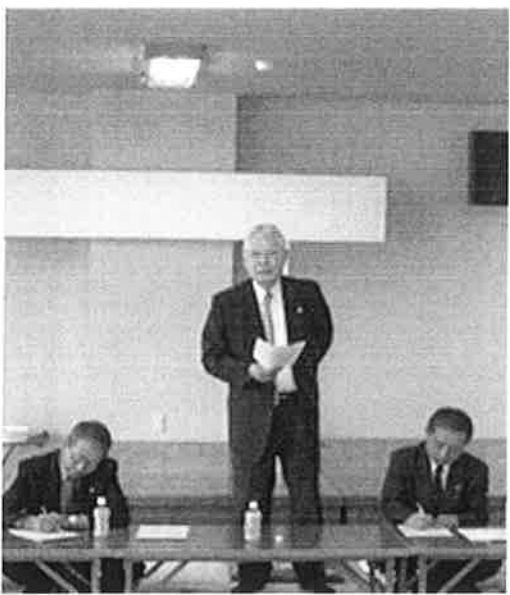
新年あいさつ  
 喜多龍一十勝連合後援会 会長 泉 耕治

皆様、新年おめでとうございます。サブプライムローン問題に端を発した米国金融危機で世界経済が混乱に陥っている。日本経済にも当然大きな影響を及ぼしています。

日本経済を再浮上させるには海外の影響を受けにくい国づくりの観点から、地方再生に重点を置いた形での内需拡大策が必須であると存じます。又地方再生、活性化の基盤づくりには王道はないが、中長期的な観点で地方分権を実現させ国と地方の多元的管理の「システム」を作ることが、この閉塞感を打破する近道だと思つた。

「地域が如何に潤うしくみを作るか」を官民協同による地域の再生策で「元気がでる地域再生」づくりに頑張ろうではありませんか。

私は、再生できない街は無いと信じます。喜多龍一道議と共に信ずる道を、猛進しましょう。今年は皆様にとりまして幸せ多き一年であることを心からお祈り申し上げ新年のご挨拶とさせていただきます。



●十勝連合後援会総会



●平成20年第2回北海道議会定例会一般質問

知されていると思いますが、直近の状況を伺います。

2 デジタル放送を視聴するための経費について  
デジタル対応テレビにするには、お金がかかるはずであり、現状は一家に複数台が一般的であり、その社会的機能を考えるとき、もはや必需品であります。メディアを通じて、今のテレビで見ることができず、と言っているようであり、経費がかかる、と言っていないような気がいたします。どの位かかるのかも伺います。

(四)地上放送デジタル化への円滑な移行と社会的弱者について  
1 社会的弱者対応について

ここ数年、地デジ対応のテレビの値段が下がってきているとはいえ、高齢者・低所得者層世帯があまりに手軽に買い換えることができ

を、図ることが示されるなど、国際航空貨物輸送における地方空港への期待が高まっていたことや、特に新千歳空港は、太平洋線や北回り欧州線の航路上にあつて、北米やヨーロッパと、わが国の主要空港の中でもっとも近い位置にあるなどの優位性を背景に、昭和62年策定の「前長期総合計画」に国際エアカーゴ基地構想が戦略プロジェクトとして盛り込まれ、平成元年から業務開始しているものであります。

2 札幌国際エアカーゴターミナル(株)の組織体制について

次に、SIACTの組織体制についてであります。SIACTの組織体制の規模と海外への営業力はどうなるのか、ポートセールスはどのように展開しているのか伺います。そして、道はそれに対してどのような評価をし、今後の課題

るものとなっていない中で、2011年7月24日まで地上アナログテレビ放送が終了する、ということに国が決めたという所が、どうにも納得がいきません。

また、高齢者世帯や低所得者層への対応について、国は何か示してきたでしょうか。ここにきて去る6月9日、この質問書を書き上げた後のことですが、総務省は地上デジタル放送総合対策本部の会合で、生活保護世帯にアナログ用テレビに取り付ける地デジ受信アンテナを現物支給するなどの完全移行達成に向けた総合対策の骨子をまとめたようであり、大変な財政出動も予想されますが、その内容と道としての評価を伺います。

についてどのように認識しているのか、伺います。

二 北海道の航空戦略について  
(三)新千歳空港の24時間運用について

次に、新千歳空港の24時間運用についてであります。

そもそも航空輸送における空港の24時間運用の意義は、特に物流に顕著な効果があるといわれています。北海道各地の物産を朝から夕方にかけて収穫・集荷し、夜国内外に空輸し、未明に目

新千歳空港24時間運用に積極姿勢  
喜多氏が一般質問

【札幌】18日の第2回定例会一般質問で、自民党・道民会議の喜多龍一氏(十勝支庁)が、新千歳空港の24時間運用に向けた道の取り組みをたたいた。高橋はるみ知事は「深夜・早朝時間帯の発着枠拡大に向けて、国や地元自治体、経済界なども連携しながら、積極的に取り組む」と前向きな姿勢を示した。



喜多龍一氏

住民の理解と協力を得て合意形成を図っていくことが重要」との認識を示した。

また、喜多氏は昨年6月の定例会で提言した、国と道が管理する空港の一体運営についての検討状況を質問。成田部長は「道州制特区提案委員会で審議を継続している。道内容港施設の有効活用や利便性向上に意義があり、今後とも議論がさらに深まることが望ましい」と述べた。

(末次一郎)

●平成20年6月19日 十勝毎日新聞

2 地上放送デジタル化への円滑な移行について

テレビは、地震・津波などの自然災害や大規模事故災害などの情報を伝える重要な手段とされており、国民の安心安全を始め、公的役割も担っており、だからメディアは公器とされるのであります。80年代の家電を軸に日本経済が状況を呈し、世界を席捲した夢の再来を、という感が拭えませんが、ここまでしても一気に切り替えるやり方が果たして国策として妥当か、知事の見解を伺います。

○指摘

それぞれご答弁をいただきましたが、数点について指摘をさせていただきます。



●農業危機突破・十勝大集會

一まず、地上デジタルテレビ放送への転換についてであります。

アナログ中継局の場合は、その普及段階で、NHKは

見られるが、民放も見たい、そういう思いから、市町村が事業実施主体となつて、全道に100ヶ所余りの中継局を設置し、維持費は市町村が負担して、今日に致つております。

今後整備が進められるデジタル中継局に係る電気代や維持補修費などの負担については、それぞれの地域における市町村と放送事業者との協議による、とのことでありました。

「デジタル中継局の維持費負担は断固拒否」とする道内自治体も数多くあると聞き及んでおります。本来、責任や役割等に基づき、一定のガイドラインを規定し、それに基づいて決めていくものだと思いますが、明確なガイドラインが示されず、「当事者間の協議に任せる」というのは、国策として国が進めておきながら、国は何を言っているのか、と思わざるを得ません。

また、難視聴地域解消のための共聴施設の整備と維持管理費の受益者負担についても、これからは永劫に格差を背負っていくことになり、難視聴地域に対しては、新たな支援制度を設けたとしても、維持管理費には触れていません。受信施設は、アナログ時代から受信側・受益者持ちという考え方がありましよう。

高齢者世帯や低所得者層への対応について、国は、また、難視聴地域解消のための共聴施設の整備と維持管理費の受益者負担についても、これからは永劫に格差を背負っていくことになり、難視聴地域に対しては、新たな支援制度を設けたとしても、維持管理費には触れていません。受信施設は、アナログ時代から受信側・受益者持ちという考え方がありましよう。

1 6枠合意の経過について  
そこです、6枠合意に至る経緯について、伺います。

2 6枠の利用状況と今後の見通し及び課題について  
次に、6枠における利用状況の経過と現状及び今後の利用ニーズの見通し、課題について、見解を伺います。

3 これまでの取組と今後の対応について  
私は北海道自立の戦略上、この分野の取組を強化していく必要があると、かねてより考えてきたところであります。

また、喜多氏は昨年6月の定例会で提言した、国と道が管理する空港の一体運営についての検討状況を質問。成田部長は「道州制特区提案委員会で審議を継続している。道内容港施設の有効活用や利便性向上に意義があり、今後とも議論がさらに深まることが望ましい」と述べた。

二 北海道の航空戦略について  
(四)北海道空港株式会社的人事と道の対応について

1 北海道空港株式会社的人事について

ず、生活保護世帯にチューナーを現金ではなくて、現物支給をするとしておりますが、全くそれだけでは不十分であります。完全移行に向け、ここに来て何かバタバタしている感じが否めません。この問題に限らず、少し落ち着いて、かつ、国民にどんなこの施策の良い影響があるか、どんな懸念すべき事柄があるかなど、謙虚で真摯な姿勢が、我々政治や行政に求められていると痛感するものであります。



●麦刈り陣中見舞い(幕別町明倫)

二 北海道の航空戦略について  
(二)国際エアカーゴについて  
次に、国際エアカーゴについて伺います。

本道の国際航空貨物輸送を取り扱う札幌国際エアカーゴターミナル株式会社、通称SIACTは、昭和61年度を初年度とする第五次空港整備五カ年計画策定にあたり、将来の航空需要の顕著な増大が見込まれることから、二大都市圏に次ぐ大都市圏等の空港、すなわち新千歳、名古屋、福岡について、方面別ゲートウェイとしてネットワークの形成



●平成20年 色丹島参第1班出発式

2 知事の発言について  
また、知事は記者会見で、「北海道活性化に必要な政策展開で車の両輪として連携を図っていただきたい企業ですが、そこが不透明な部分で心配」と申され報じられたところであり、稲やかな物言いではないと感じております。どこが不透明で心配なのか、伺います。

3 道の対応について  
私は、今から12年前の平成8年第2回定例道議会予算特別委員会、この問題





●平成20年第2回北海道議会定例会一般質問

と同様の質疑をいたしておきます。その際の道の答弁は、「人事課長が報道機関に話しました内容は、その行き先であります北海道空港株式会社、取扱要領の対象団体として定められていないこと、役員として取締役会において選任されたもので、道が直接これに関与いたしませんか、同会社の人事を道が私物化しているというご意見はあたらしない」というものでした。こうした道の見解に照らし、この度の知事・副知事の対応は、かなり強い姿勢で臨んだと報じられておりますが、妥当なことだったのか、また、どのようにご自身総括されているのか、伺います。

### ○指摘 （一）国際エアカーゴについて

国際エアカーゴについては、SIACCTの組織体制で担っていくには限界があるという議論は会社設立時点からあったのであります。20年経った今、本道の航空関連の力を結集する観点で、SIACCTの在り方を検討をすべきと申し上げておきます。

### （二）新千歳空港の24時間運用について

新千歳空港の24時間運用は、北海道の活性化にとり、欠くことのできない最大の懸案であります。一方で道は、今も滑走路の延長を言い続けております。本道に中・長期的に必要なのか。航空機材は小型ジェット化の流れであり、また、現実に4,000mの重滑走路があるじゃないですか。米軍の演習、苦渋の決断で受け入れるなんて話している暇があるなら、政府専用機しか年間使っていない滑走路をどうか活用させていただく道はないでしょうか、ついで何でボールを投げ返せないのか、こういう思いで見

るという議論は会社設立時点からあったのであります。20年経った今、本道の航空関連の力を結集する観点で、SIACCTの在り方を検討をすべきと申し上げておきます。

### サハリンとの交流プラン検討

道議会経済委  
道議会経済委  
道議会経済委  
道議会経済委

【札幌】道議会経済委員会は8日開かれ、自民党、道民会議の喜多龍一氏（十勝支庁区）が10周年を迎えるサハリンとの交流事業について質問。道は経済のほか、環境、医療、食なども含めた新たな交流プランを検討する考えを示した。

十勝毎日新聞 平成二〇年四月九日

て参りました。そういった意味で、滑走路延長要望の見直しをしなければならぬ時期にきていると、私は認識しております。むしろ24時間運用の交渉の足枷になるのではないかと懸念しております。特に、深夜・早朝時間帯における発着枠の拡大や国際エアカーゴなど空港機能の強化策は様々ありますが、これまで殆ど停滞というより、停止していたと言っている状態でありました。

### （四）北海道空港株式会社 の人事と道の対応について

そのような中で、何を目的として、社長人事などについて北海道空港株式会社の実行を迫ったのかとの問いに、知事は、67歳の年齢が唯一の理由として示されたのであります。だから、他の株主の間でも、「単なる天の下り人事としか見えない」と囁かれ、報道でも「特別職の再就職先探しの騒動との見方も強い」とされるのであります。本道の航空政策に定見を持つての関与ではなく、単なる天の下り再就職探しとしか受け止めることは出来ません。また、道の人事案の実行を迫ったことについて、そこまでする権限の根拠を伺いましたところ、平成11年度に改正した「北海道職員に関する再就職取扱要領」に基づき「道の事務事業と密接に関わりのあることから、適用団体に準ず

支障となっており、早期に解決すること強く望んでいること、平和条約については、領土問題を最終的に解決するものでなければならぬこと、その解決は両国の利益に合致し、双方にとって受け入れ可能なものでなければならぬこと」などが、両首脳の間で共通認識として一致された。四島を行政区域とする北海道として、私はこの共通認識を重く受け止め、高く評価している。露国におかれては、領土問題を解決し平和条約を締結することが、国際社会の中で名譽ある地位を確立することであり、世界のトップリーダーとなっていたらいい。そして、わが国・北海道とのパートナーシップを構築してほしい」という趣旨の発言を、全ての訪問先でしてまいりました。

それに対し、連邦院の第一副議長トルシン議員は「この問題を解決することで多くのことを解決することができる、次の世代に残しておきたい、十分な下地があると思っている、早く解決しなければならぬ。去る八月の「グルジア紛争」を例に引き、東の隣国日本はバランスとれている」と率直に心情を述べられました。他でも反論はなく、他の団員ともども正直意外な感じを受けました。

そうした中で得た感想の第一は、言うべきことはキチンと言う、そしてそれは、双方にとつての未来志向にもとづくものでなければならぬことです。

第二は、先のサミットでメドヴェージェフ大統領は、「領土問題が解決されれば両国関係が最高水準に引き上げられる」旨述べておりますが、一連を見るに、首脳は本気でそう思っているのではないかと感じます。現に、露外務省アジア太平洋地域諸国局との会見の中で、ラテイポフ次長は「両国首脳は、解決を希望している。密接な隣国の関係が力になる。後戻りしないようにする。私たちの専門家は、高いレベルに上げるための方法を研究している。」と発言されました。第三は、「ここきてこの問題を解決する

る団体」として取り扱ったと申されました。出資金などの割合が50%以上、又、補助金などの額が団体の歳出規模の50%以上、これには遠く該当しない。更には25%以上、50%未満の準関与団体、これにも遠く及ばない。だから3つめ、私の平成8年の質疑の以降に一部付け加えて「密接に関わりのある事務事業」に準ずる団体とするということが付け加えられた訳ですね。

しかし、私は年齢のみを理由に挙げたということについては、「密接に関わりのある事務事業」に、その中味に触れなければならぬわけだとして、そこに何一つ触れられていないことに問題があると受け止めるものであります。そして、「不透明」の発言の真意を質したのに対し、知事からは、反省の意を表明されました。重く受け止めておきたいと思えます。ただ、前段に「今後国際旅客ターミナルビルの整備など、道と連携した取り組みを進めていく上で、先が見通しづらい」という意味合いで発言したものとのご説明がありました。しかし、どこが不透明で心配なのかの説明は無かったわけでありました。

それならば申し上げますけれども、新国際ターミナル整備に向け、これまで道は必要な連携に齟齬をきたしてきただけでなく、意図疎通もまま、着工に至ったのか、そんなことになる訳ないんです。私は担当部局とHKKとの間でそのような事実も多少調査させて頂きました。が確認できませんでした。また、無いと信じてもおりません。知事は、あるいは副知事は調べられたのか、会社法上、株主の権利は、書類の閲覧請求権や株主提案権などさまざまあるわけでありまして、そこをきちっとしないで「不透明」と言う事は先方に甚だ失礼であり、お互いにとって穏やかでない不幸な発言であります。本道の航空料金の高さ、帯広ー東京間の料金片道37,000円前後、これでは食と観光物産、海外へのプロモーションといったも、試合にはなりません。これらにも原因と対策があります。これは機会を捉えて、提案など致します。沖繩県知事は航空料金などの件で、JAL、ANA各社の社長に、年3・4回は会われると聞き及んでおります。知事は、どうですか。

また、北海道空港株式会社の経営陣とお会いしたことはあります。その上で今回のことをやったのですか。このたびの一連はどなたの助言によるものか知る由もありませんけれども、今後真摯な対強く求めて、終わります。

また、北海道空港株式会社の経営陣とお会いしたことはあります。その上で今回のことをやったのですか。このたびの一連はどなたの助言によるものか知る由もありませんけれども、今後真摯な対強く求めて、終わります。



●漁業経営危機突破漁民大会

機運が高まっていくのではないかと、という感じがしました。だとすれば、双方が求めている経済交流や、ロシアが求めている日本の技術力はそれとして、ここは領土返還交渉に集中するときではないか、ということ。この認識は、8月に行った道議会北方領土対策特別委員会の、外務省での勉強会で示された、ロシア課の認識と一致するものでした。



●ロシア外務省

最後に、サンクトペテルブルグ市との交流についてです。城所卓雄サンクトペテルブルグ総領事のお話しや、サンクトペテルブルグ市行政政府対外関係委員会、同市議会国際問題担当全権代表との会見から、ここはロシア連邦政府のあるモスクワとは別に、領土問題をはじめ日本や北海道にとり、「重要なところ」と感じました。

## 運動内部の合意形成を

道議会北方領土特別委員  
会委員長  
喜多龍一（十勝支庁選出）  
小泉政権以来、北方領土交渉の動きがストップし、前に動かすにはどうすればいいかと考えていたところに道議会北方領土特別委員  
会委員長に就  
任し、中央陳  
情、元島民や  
関係団体・機関との意見交換を精力的に行ってきた。旧漁業権の補償や隣接地域の振興、4島交流などで使  
用する後継船舶の確保など  
様々な要望がある一方で、  
領土返還への基本的な考え  
方について忘れない議論

をし、道内の団体間の合意形成を図る必要があると痛切に感じている。道議会には国の交渉を支える役割があるが、国が交渉を強力に進めるためにも一つの方向を向いた合意形成が必要だ。

●森元首相が昨年12月に訪日



し、イルクーツク声明を出発点とすることでプーチン大統領福田政権には日ロ関係再構築に重点を置くよう働き掛けて行きたい。4島を行政区域とする北海道もいつか後押しする力になりた  
いと考えている。