

平成22年度
北海道局関係
予算概算要求概要

平成21年8月

国土交通省北海道局

(注)

この資料における概算要求額は、特に説明のない限り、一般会計に計上される国費である。

目 次

I	平成 22 年度北海道開発予算 概算要求の基本的考え方	1
II	平成 22 年度北海道開発予算 概算要求の概要	2
	1 主要施策	2
	2 投資の重点化	3
	3 国際会議等の北海道開催の推進	4
	4 北方領土隣接地域の振興等	4
	5 アイヌ政策の推進	5
	6 北海道開発推進のための研究開発	5
III	平成 22 年度北海道開発予算 概算要求額総括表	6
IV	主要施策ごとの主な事業・調査	7
	1 グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現	7
	2 地球環境時代を先導し自然と共生する持続可能な地域社会の形成	9
	3 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり	11
	4 内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上	13
	5 安全・安心な国土づくり	15
V	主要施策の進め方	17
	1 横断的な政策テーマへの機動的・重点的な対応	17
	2 北海道の優れた資源・特性を活用した先駆的・実験的な調査の実施	17
	3 多様な連携・協働	18
	4 新たな北海道イニシアティブ	19
	(参考) 人流・物流ネットワークを支える基幹的な交通基盤の整備	21

I 平成 22 年度北海道開発予算 概算要求の基本的考え方

現在、我が国は、世界同時不況による雇用情勢の悪化、グローバル化の進展と競争の激化等にさらされ、そのような厳しい環境変化は、北海道の経済や地域社会にも多大な影響を与えている。

北海道の経済動向は、一年以上の長期にわたり弱含み又は悪化しており、地域の活力を表す指標の一つである有効求人倍率、完全失業率は、全国との格差が解消されないまま、低水準で推移している。

北海道開発は、来年度 3 年目を迎える北海道総合開発計画に基づき推進されているが、北海道が置かれている現況を踏まえ、国の課題、地域の課題に対し、幅広い関係者が協働し、解決する道筋を共に描き実行する必要がある。

幸いにも北海道には、広大な土地、良質で豊富な水や食材、北国らしい自然環境、冷涼な気候、開放的な風土など、アジアの中でも特徴的で優れた特性・資源を有している。平成 22 年度北海道開発予算概算要求に当たっては、北海道の特性等を踏まえ、特に喫緊の課題である地域経済の回復、活力と独自性ある地域づくりを進める観点から、予算の一括計上*により「北海道農水産業の特性を踏まえた食料供給力の強化」「魅力ある観光地づくり」「北海道の恵まれた自然環境の保全・再生」に重点を置くとともに、それらに関連する地域の取組を下支えする「防災・減災対策を通じた安全・安心社会」を構築できるよう所要の予算を要求する。

施策の推進のためには、成果目標の達成に向けた複数事業の組み合わせ・効果的推進に必要な予算を確保するとともに、個々の事業の実施に当たっては、より高い事業効果を発揮するため、地域の方々を始めとする関係機関との緊密な連携を図る。

平成 22 年度北海道開発予算	総額	7,080 億円 (対前年度 1.21 倍)
〔主要事項〕		
北海道開発事業費 (一般公共事業費)	6,970 億円 (同 1.21 倍)
北海道開発計画費	7.0 億円 (同 1.37 倍)

* 北海道に係る公共事業費については、農林水産省、厚生労働省及び環境省所管事業関係予算も含めて国土交通省北海道局が予算要求を行い、一括して予算計上している。

Ⅱ 平成 22 年度北海道開発予算 概算要求の概要

1 主要施策

(1) グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現 (P7~8 参照)

- ① 食料供給力の強化
- ② 国際競争力の高い魅力ある観光地づくり
- ③ 東アジアと共に成長する産業群の形成

(2) 地球環境時代を先導し自然と共生する持続可能な地域社会の形成 (P9~10 参照)

- ① 自然共生社会の形成
- ② 循環型社会の形成
- ③ 低炭素社会の形成

(3) 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり (P11~12 参照)

- ① 広域的な生活圏の形成と交流・連携強化
- ② 都市における機能の強化と魅力の向上
- ③ 人口低密度地域における活力ある地域社会モデルへの取組
- ④ 多様で個性的な北国の地域づくり

(4) 内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上 (P13~14 参照)

- ① 国内外に開かれた広域交通ネットワークの構築
- ② 地域交通・情報通信基盤の形成
- ③ 冬期交通の信頼性向上

(5) 安全・安心な国土づくり (P15~16 参照)

- ① 頻発する自然災害に備える防災対策の推進
- ② ハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策の推進
- ③ 道路交通事故等の無い社会を目指した交通安全対策の推進

2 投資の重点化

平成 22 年度は、主要施策のうち特に以下の施策の推進を重要課題と位置付け、重点的に予算要求を行う。

○ 北海道農水産業の特性を踏まえた食料供給力の強化（対前年度 約 1.3 倍）

北海道の農家一戸あたり経営面積の広さや農地の流動性の高さ等を踏まえ、農地利用の効率化に向けたほ場の大区画化や利用集積の促進を図るとともに、恵まれた農水産資源のより一層の安心かつ安全な供給体制を構築するため、農水産物の生産・流通施設の整備を推進する。

○ 魅力ある観光地づくり（対前年度 約 1.3 倍）

アジアを始めとする海外からの注目度が増している北海道の観光地としての魅力を更に活用するため、空港、港湾といった移動拠点の利用キャパシティの向上を図るとともに、拠点と観光地間の快適なモビリティを確保する。

○ 北海道の恵まれた自然環境の保全・再生（対前年度 約 1.3 倍）

ラムサール条約湿地を始めとする北海道の貴重で豊かな自然環境の保全・再生を図るため、河川に係る自然再生事業による湿地等の回復を図るほか、水質浄化対策等を推進する。

○ 防災・減災対策を通じた安全・安心社会の構築（対前年度 約 1.4 倍）

北海道は、自然災害に対して未だ脆弱な地域であることから、根幹的治水対策施設等の整備を推進するとともに、市町村が行うハザードマップの作成を支援するなど、ハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策を推進する。

3 国際会議等の北海道開催の推進

北海道洞爺湖サミットを契機として、新たな北海道総合開発計画を着実に推進する観点から、平成 20 年 7 月 4 日に閣議了解された「国際会議等の北海道開催の推進について」に基づき、局長級を構成員とする各省庁連絡会議の設置や基本方針の申し合わせ等を行い、政府としての取組体制を整備した。

北海道においても国際会議等の誘致に取り組むため、平成 20 年 9 月に官民協働による「北海道国際会議等誘致推進会議」を立ち上げ、誘致を積極的に展開していくための情報の収集及び発信、要請活動・開催支援等を実施している。

観光立国推進基本計画（平成 19 年 6 月 29 日閣議決定）では、平成 23 年までに我が国における開催件数を平成 17 年の実績から 5 割以上増やすことを目標としており、この実現に貢献するため、北海道と連携し、国際会議等の北海道開催を推進する。



第 3 回各省庁連絡会議(平成 21 年 7 月 13 日)

<これまでに開催された会議の例>

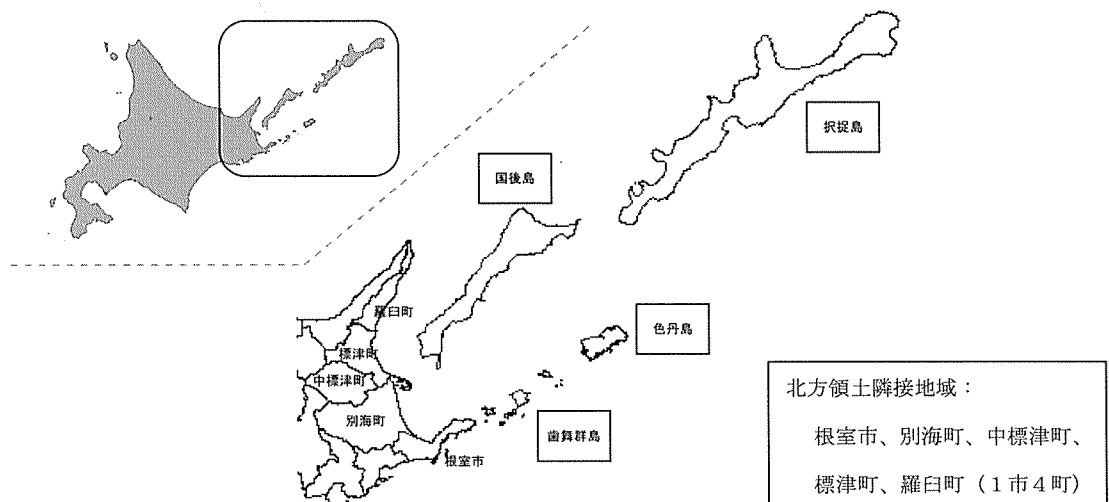
- ・G8 水と衛生の専門家会合（平成 20 年 11 月、帯広市）
- ・太平洋・島サミット（平成 21 年 5 月、占冠村トマム）
- ・日 ASEAN 次官級交通政策会合
(平成 21 年 6 月、函館市)

<平成 22 年度に開催が予定されている会議の例>

- ・APEC 第 2 回高級実務者会合（札幌市）
- ・APEC 貿易担当大臣会議（札幌市）

4 北方領土隣接地域の振興等

北方領土隣接地域については、「北方領土問題等の解決の促進のための特別措置に関する法律」（昭和 57 年法律第 85 号。平成 21 年通常国会で改正。*）に定める振興計画に基づき、北方領土隣接地域の振興施策等を総合的に推進する。



* 国交省が所管する第 7 条の特別の助成については、公共事業の補助率かさ上げ措置要件の緩和と対象事業の拡大等に関する改正が行われた。

5 アイヌ政策の推進

アイヌ政策については、「アイヌ政策のあり方に関する有識者懇談会報告書」（平成 21 年 7 月 29 日）で提言された事項の実現に向け、政府として総合的にアイヌ政策を推進していくことが求められている。

国土交通省北海道局としては、文化庁、北海道等関係機関と連携し、アイヌの伝統及びアイヌ文化に関する知識の普及及び啓発に関する施策を一層推進していくこととする。

平成 22 年度は、新たに「北海道開拓期におけるアイヌの文化等の状況に関する調査」を実施するとともに、引き続き、財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構が行う事業への補助を実施する。

6 北海道開発推進のための研究開発

独立行政法人土木研究所（寒地土木研究所）において、中期目標及び中期計画に基づき、積雪寒冷な気象条件に適応した社会資本整備や農水産業の基盤整備に必要な研究開発等、北海道開発における技術的課題の解決に資する研究開発を行う。

平成 22 年度は、引き続き、積雪寒冷地における道路の安全性・効率性の向上や土木施設の耐久性向上など、社会的要請の高い課題解決に資する研究に重点的に取り組むとともに、研究成果が事業実施や施設管理に適切に反映されるよう技術指導や研究成果の普及を積極的に行う。

Ⅲ 平成22年度北海道開発予算 概算要求額総括表

(単位：百万円)

事 項	平成22年度 概算要求額 (A)	平成21年度 予算額 (B)	倍 率 (A) / (B)	備 考
	[985,354]	[814,681]	[1.21]	*1
I 北海道開発事業費	696,954	574,808	1.21	
1 治山治水	145,931	120,301	1.21	
治山	127,794	105,343	1.21	
治水	13,073	10,782	1.21	
海岸	5,064	4,176	1.21	
2 道路整備	219,461	181,283	1.21	
3 港湾空港鉄道等	35,983	29,676	1.21	
港湾	25,581	21,097	1.21	
空港	10,402	8,579	1.21	
4 住宅都市地域環境整備	60,878	49,963	1.22	
住宅対策	19,664	16,218	1.21	
都市地域環境整備	41,214	33,745	1.22	
道路環境整備	39,900	32,623	1.22	
都市水環境整備	1,314	1,122	1.17	
5 下水道水道廃棄物処理等	41,685	34,396	1.21	
下水道	25,938	21,392	1.21	
水道	6,035	4,977	1.21	
廃棄物処理	1,846	1,523	1.21	
都市公園	7,866	6,504	1.21	
6 農業農村整備	130,643	107,747	1.21	
7 森林水産基盤整備	46,878	38,662	1.21	
森林整備	8,021	6,615	1.21	
水産基盤整備	38,857	32,047	1.21	
8 特定開発事業推進費等	15,495	12,780	1.21	*2
Ⅱ 北海道災害復旧事業等工事諸費	32	28	1.14	
Ⅲ 北海道開発計画費	698	509	1.37	
Ⅳ アイヌ伝統等普及啓発等経費	142	128	1.10	
Ⅴ その他一般行政費等	10,149	10,039	1.01	*3
合 計	707,974	585,512	1.21	

*1 上段[]書は総事業費である。なお、特定開発事業推進費等に係る事業費は含まれていない。

*2 特定開発事業推進費等には、北海道特定地域連携事業推進費が含まれている（平成22年度概算要求額及び平成21年度予算額 10,000百万円）。

*3 その他一般行政費等には、北方領土隣接地域振興等事業推進費補助金が含まれている（平成22年度概算要求額及び平成21年度予算額 100百万円）。

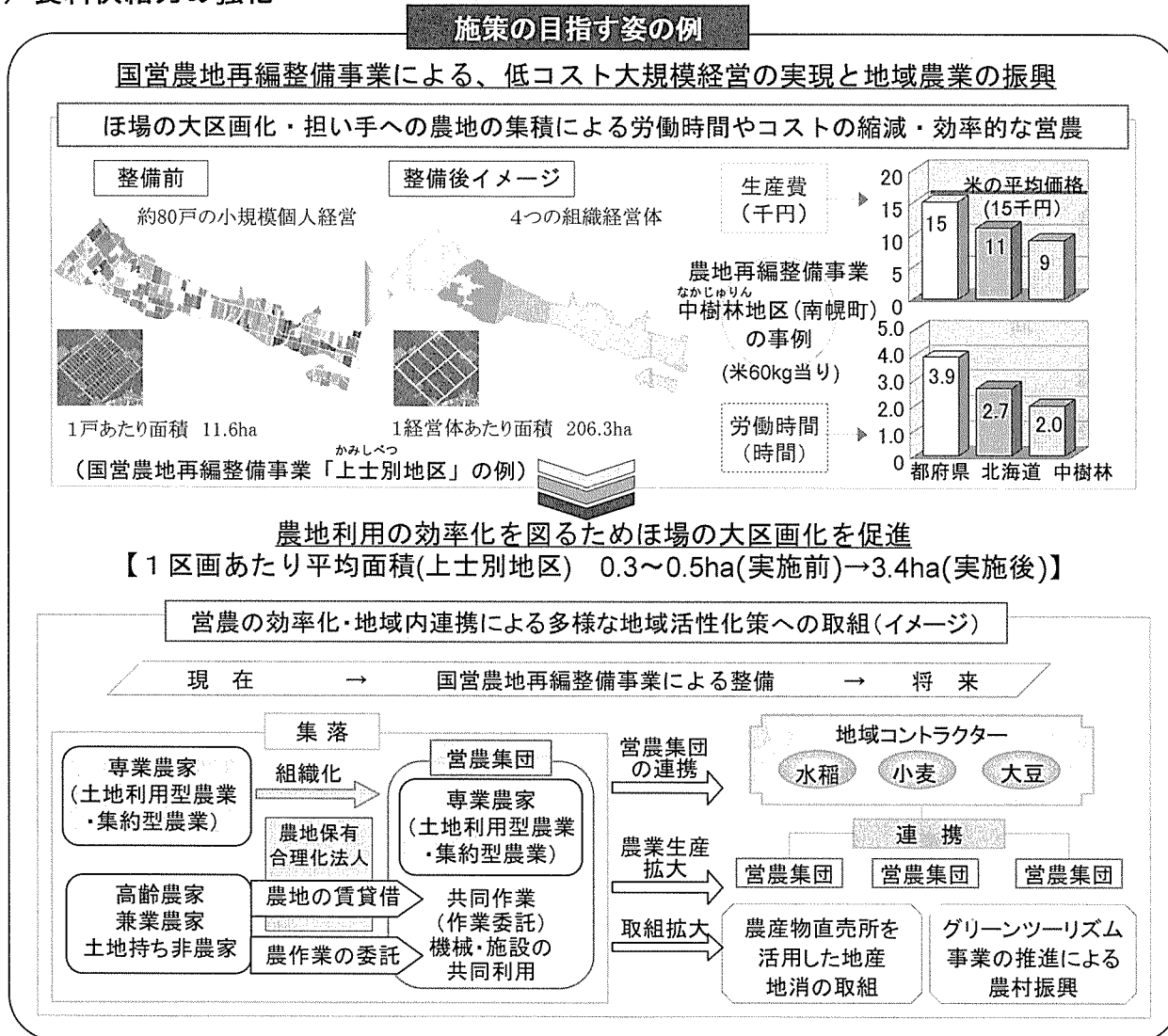
(注) ・ 本表のほか、北海道開発推進のための研究開発に要する経費がある（（独）土木研究所経費（平成22年度概算要求額 10,094百万円及び平成21年度予算額 9,894百万円）の内数）。

・ 四捨五入の関係で合計と内訳が一致しない場合がある。

IV 主要施策ごとの主な事業・調査

1 グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現

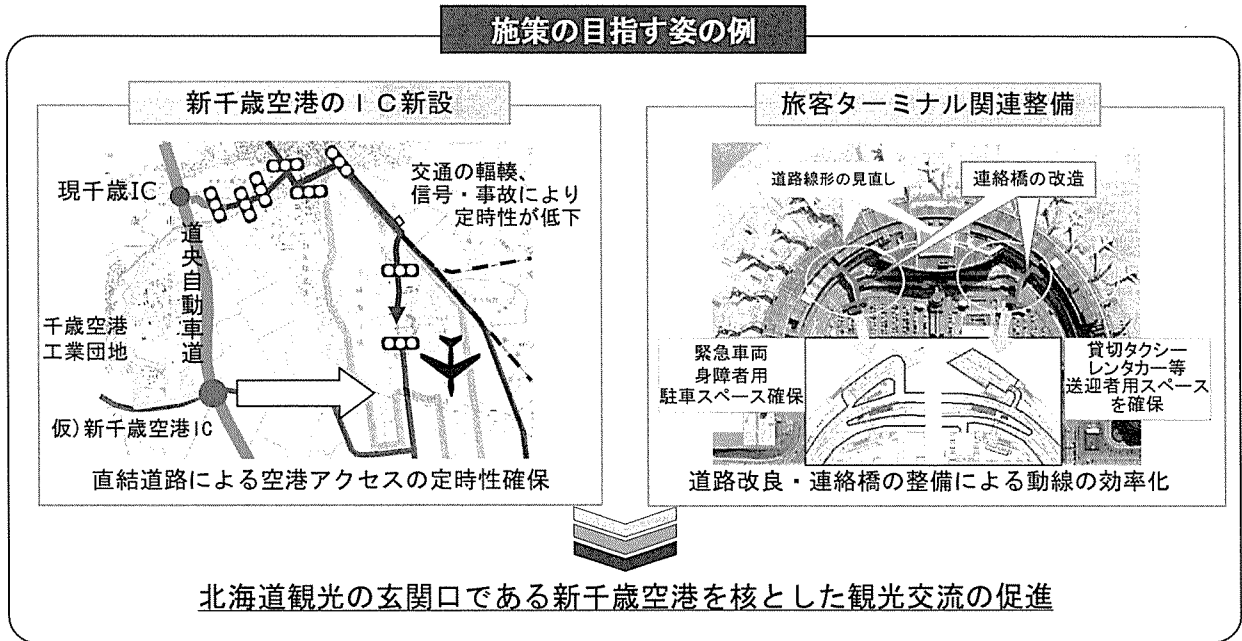
(1) 食料供給力の強化



平成22年度の主な事業と効果

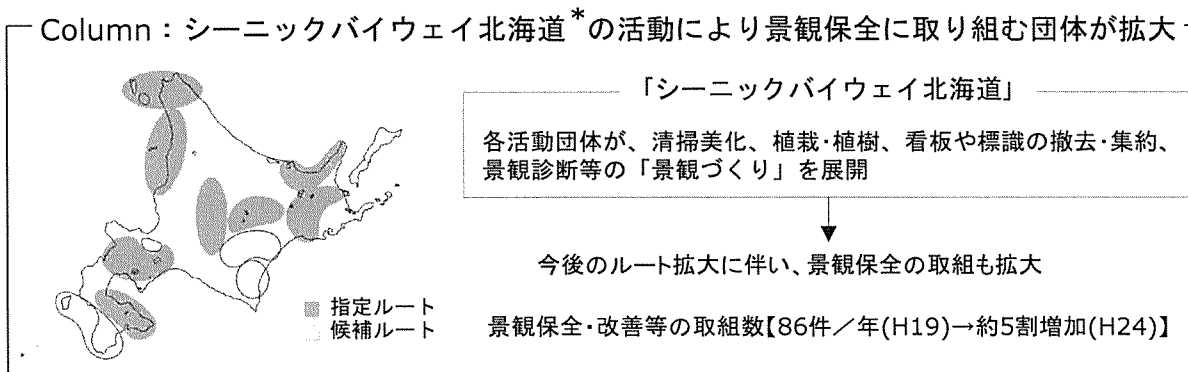
- ▷ ほ場の大区画化や利用集積の促進 ー国営農地再編整備事業(新規着工:南長沼^{みなみながぬま}/調査:ニセコ^{つべつ}、津別)等
【事業効果】農地利用の効率化による生産コスト低減や経営規模の拡大
- ▷ 農地や農業水利ストックの保全・更新 ー国営かんがい排水事業(新規着工:北海(一期)^{ほっかい いっき}、兵村^{へいそん}/調査:士幌^{しほろ}西部^{せいぶ})、国営造成土地改良施設整備事業(新規着工:山部二期^{やまべ にき}、川合)、国営総合農地防災事業(新規着工:ポロ沼^{ポロぬま}/調査:産土)等
【事業効果】農業用排水施設や泥炭農地の機能改良・回復による生産力の確保
- ▷ 生育条件を改善する、きめ細やかなほ場の整備 ー畑地帯総合整備事業、経営体育成基盤整備事業等
【事業効果】安全で高品質な農作物の安定的生産
- ▷ 飼料基盤の整備 ー草地畜産基盤整備事業
【事業効果】草地の生産性向上を図り、自給飼料を増産
- ▷ 豊かな海域環境の創出、漁港の高度な衛生管理対策の推進 ー水産基盤整備事業
【事業効果】水産資源の生産力向上、安全で高品質な水産物の供給
- ▷ 十勝港多目的国際ターミナル整備
【事業効果】飼料原料の物流基盤の整備により、農業生産コストを引下げ

(2) 国際競争力の高い魅力ある観光地づくり



平成22年度の主な事業と効果

- ▷ 利便性の高い旅客船ターミナルの整備 — 釧路港等
【成果目標】 中心市街地から旅客船対応ふ頭までの徒歩移動時間 約30分(H19)→約20分(H24)
- ▷ 環境負荷の低減を図る観光地に対する客観評価体系構築に関する実証調査
【調査目的】 環境負荷の低減を図る観光地における総合的な客観評価・格付け体系の構築



(3) 東アジアと共に成長する産業群の形成

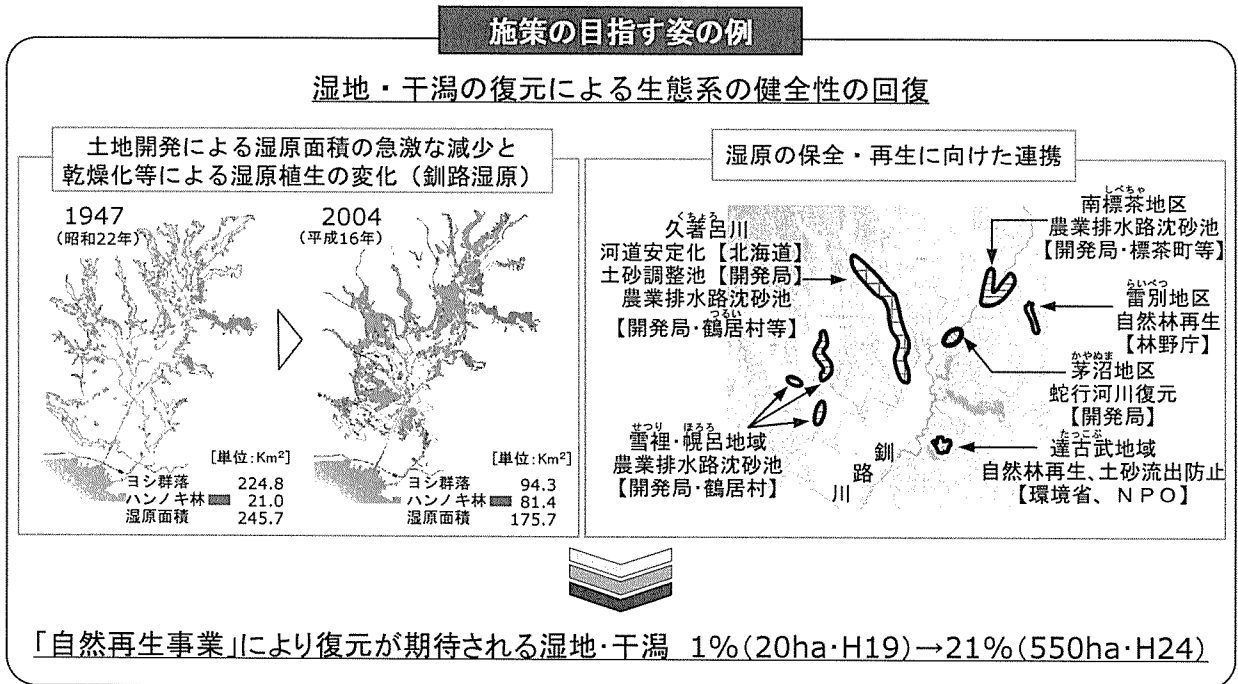
平成22年度の主な事業と効果

- ▷ 港湾を核とした産業振興 — 苫小牧港、石狩湾新港、十勝港、釧路港等
【事業効果】 背後圏との陸上輸送距離の短縮等による物流コストの削減
- ▷ 食と観光の連携による中国との経済交流促進モデルの構築に関する調査
【調査目的】 北海道の地域特性を活かした我が国と中国との観光・経済交流の促進

*シーニックバイウェイ北海道 : 地域の活動団体が主体となり、行政等と連携して「美しい景観」「活力ある地域」「魅力ある観光空間」づくりを推進する取組
指定ルート=8ルート、63市町村、224団体
候補ルート=4ルート、21市町村、134団体

2 地球環境時代を先導し自然と共生する持続可能な地域社会の形成

(1) 自然共生社会の形成



平成22年度の主な事業と効果

- ▷ ラムサール条約湿地等における自然再生事業 — 釧路湿原等
【事業効果】貴重な湿地環境等の保全・再生
- ▷ 流域の取組と一体となった水質浄化対策の推進 — 網走湖等
【事業効果】水質汚濁が著しい湖沼の水質を改善
- ▷ 「美しい森林づくり」の推進（間伐、針広混交林化、複層林化、長伐期化の推進等、多様で健全な森林の整備・保全）
【事業効果】CO₂の吸収、生物多様性の保全等森林の有する多面的機能の持続的な発揮
- ▷ 水生生物の生息環境に配慮した防波堤の整備 — 釧路港
【成果目標】防波堤背後の水生生物生息環境の創出 約7千m²（H19）→約47千m²（H24）
- ▷ 下水道、集落排水、浄化槽による生活排水処理施設の整備 — 札幌市、千歳市等
【成果目標】汚水処理人口普及率の向上 92.6%（H19）→94.8%（H29）
- ▷ 北海道開拓期におけるアイヌの文化等の状況に関する調査
【調査目的】国の政策的関与によるアイヌ文化等への影響を調査し、広く国民に普及啓発

Column：国営滝野すずらん丘陵公園の全園開園

道内唯一の国営公園

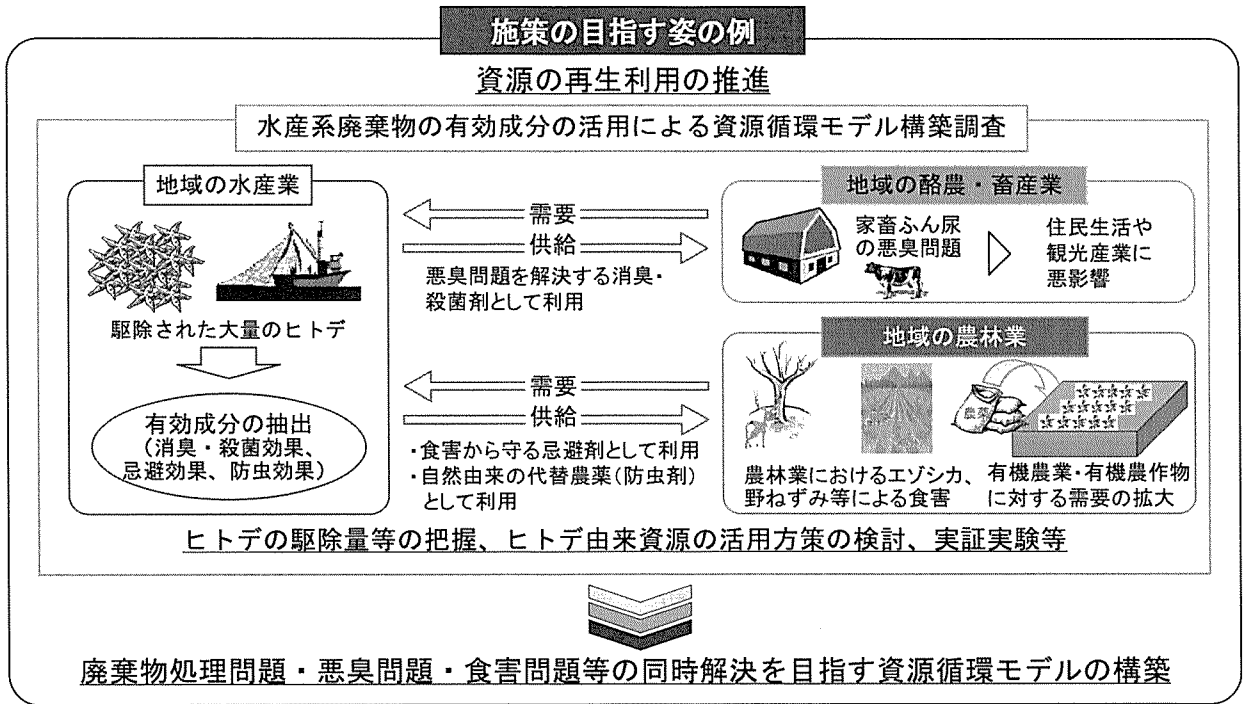
- ・昭和53年から事業着手し、約400haのうち314haを供用
- ・年間入園者数は約60万人
- ・参加型・体験型レクリエーションの場の拡大、冬期レクリエーション、花文化の充実等に寄与

↓

平成22年春 全園開園

平成22年度供用予定
滝野の森ゾーン西エリア
81.9ha

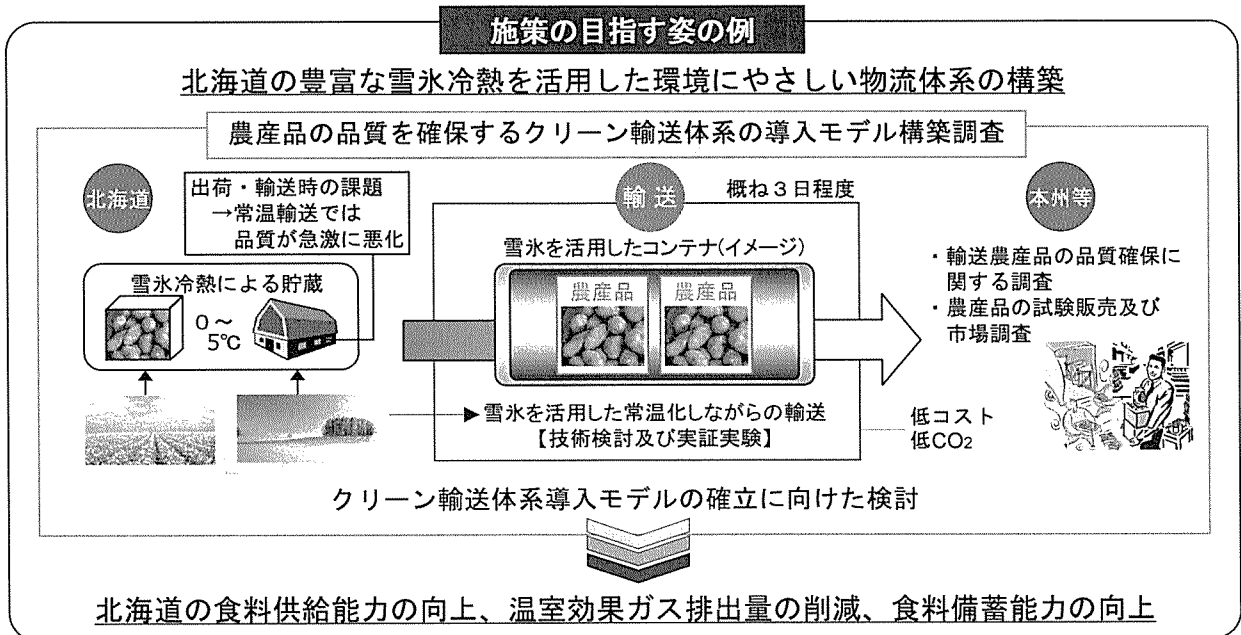
(2) 循環型社会の形成



平成22年度の主な事業と効果

- ▷ ゴみの資源化を行うリサイクル施設の整備促進 —北広島市等
【成果目標】北海道における一般廃棄物のリサイクル率 18%(H18)→27%(H29)
- ▷ 北海道に豊富なバイオマスから生成した生分解性素材の地域内利用推進調査
【調査目的】地域に賦存する未利用バイオマスの生分解性素材への利活用推進

(3) 低炭素社会の形成

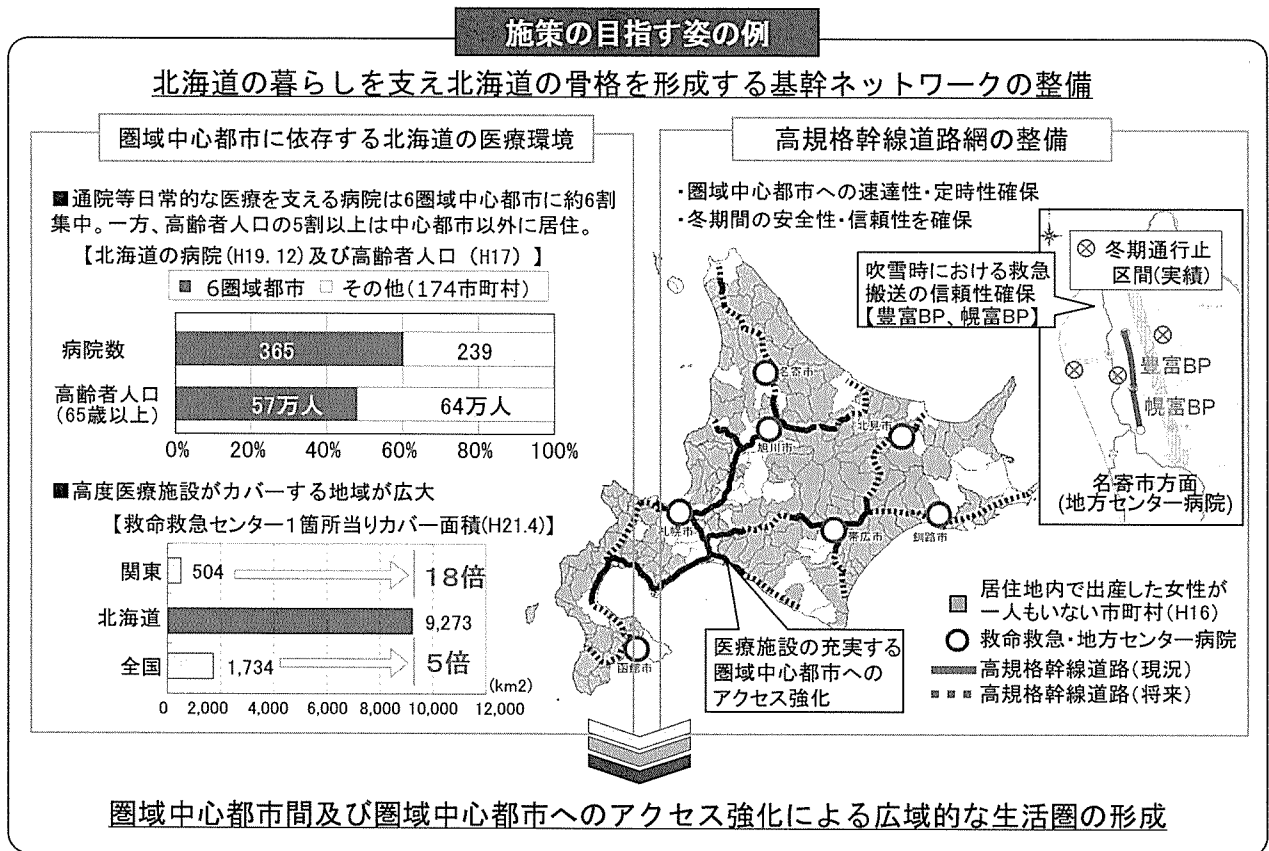


平成22年度の主な事業と効果

- ▷ 北海道に適した新たなバイオマス資源等の導入促進事業
【調査目的】バイオマス資源の安定的生産・利活用システムの確立・普及

3 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり

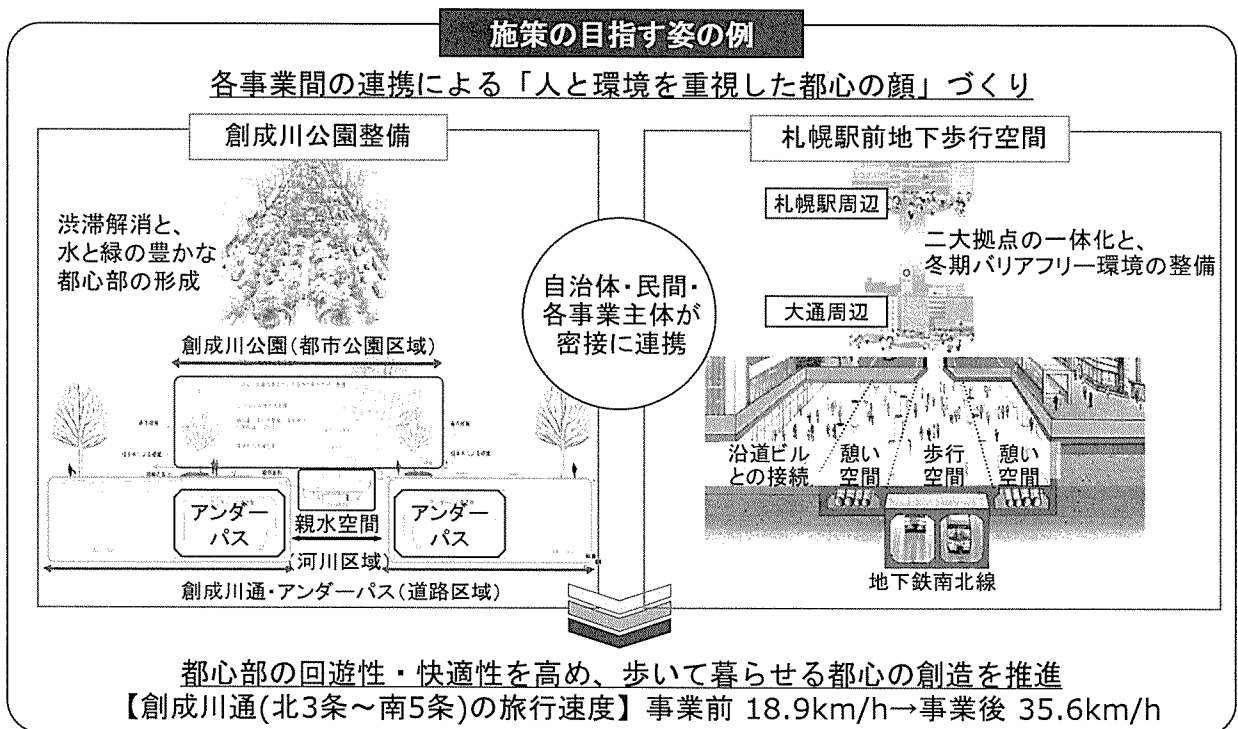
(1) 広域的な生活圏の形成と交流・連携強化



平成22年度の主な事業と効果

- ▷ 高規格幹線道路・地域高規格道路網の整備
【事業効果】圏域中心都市等へのアクセス強化(走行速度の改善・定時性の確保等)

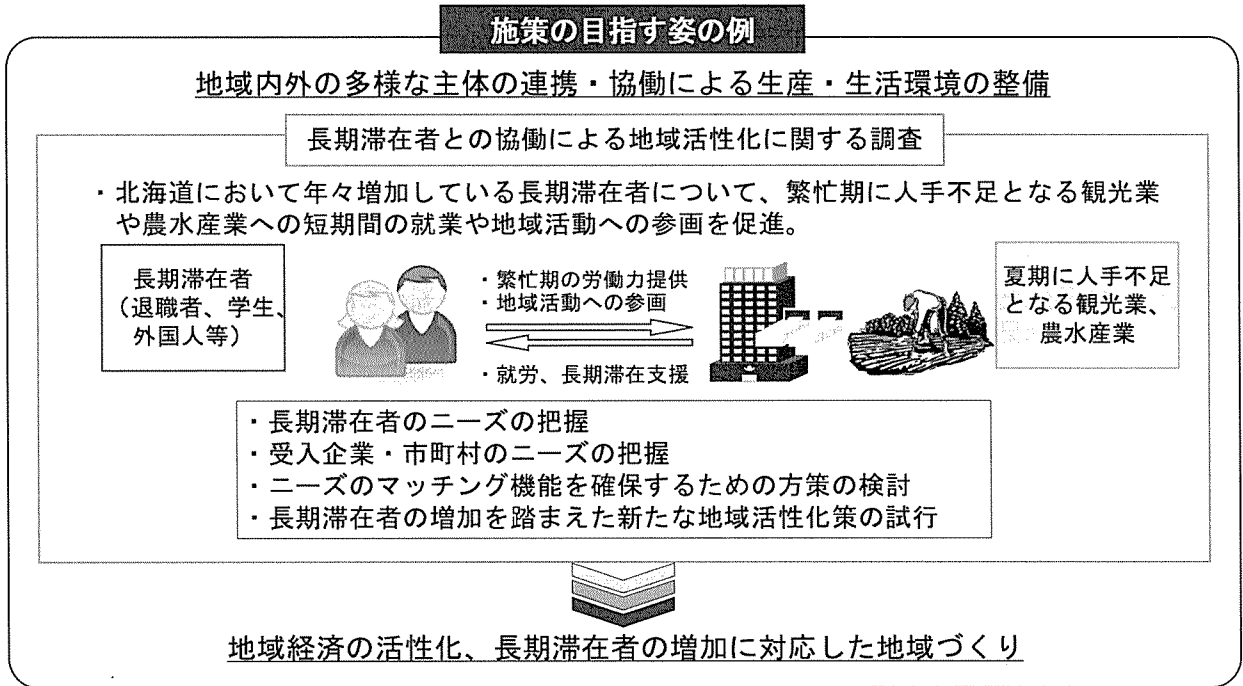
(2) 都市における機能の強化と魅力の向上



平成22年度の主な事業と効果

- ▷ 都市拠点の整備 ー旭川駅周辺(H22高架化)、野幌駅周辺(H23高架化)
【事業効果】渋滞解消・交通円滑化、良質な都市空間の形成
- ▷ 札幌駅前地下歩行空間の整備(H22供用)
【事業効果】都心の地下歩行ネットワークの形成、冬期バリアフリー環境の整備
- ▷ 札幌市創成川公園の整備(H22完了)
【事業効果】水と緑あふれる都市空間の実現
- ▷ ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたまちづくり ー札幌市、函館市等
【成果目標】バリアフリー法に基づく特定道路バリアフリー化率 58%(H19)→90%(H24)
- ▷ 高齢者対応住宅、子育て支援住宅の供給 ー美唄市(道営)、函館市(道営)等
【事業効果】高齢者の安心な住まい、安心して子供を産み育てる環境の実現
- ▷ 下水道未普及解消クイックプロジェクト(社会実験制度) ー苫前町
【事業効果】低コストで早期かつ機動的な整備が可能な新たな整備手法導入による未普及解消

(3) 人口低密度地域における活力ある地域社会モデルへの取組



平成22年度の主な事業と効果

- ▷ 人工知能等を活用した農山漁村支援ツールの整備促進に関する調査
【調査目的】「経験と勘」の伝承システムの構築、システムの応用による農山漁村地域の活性化

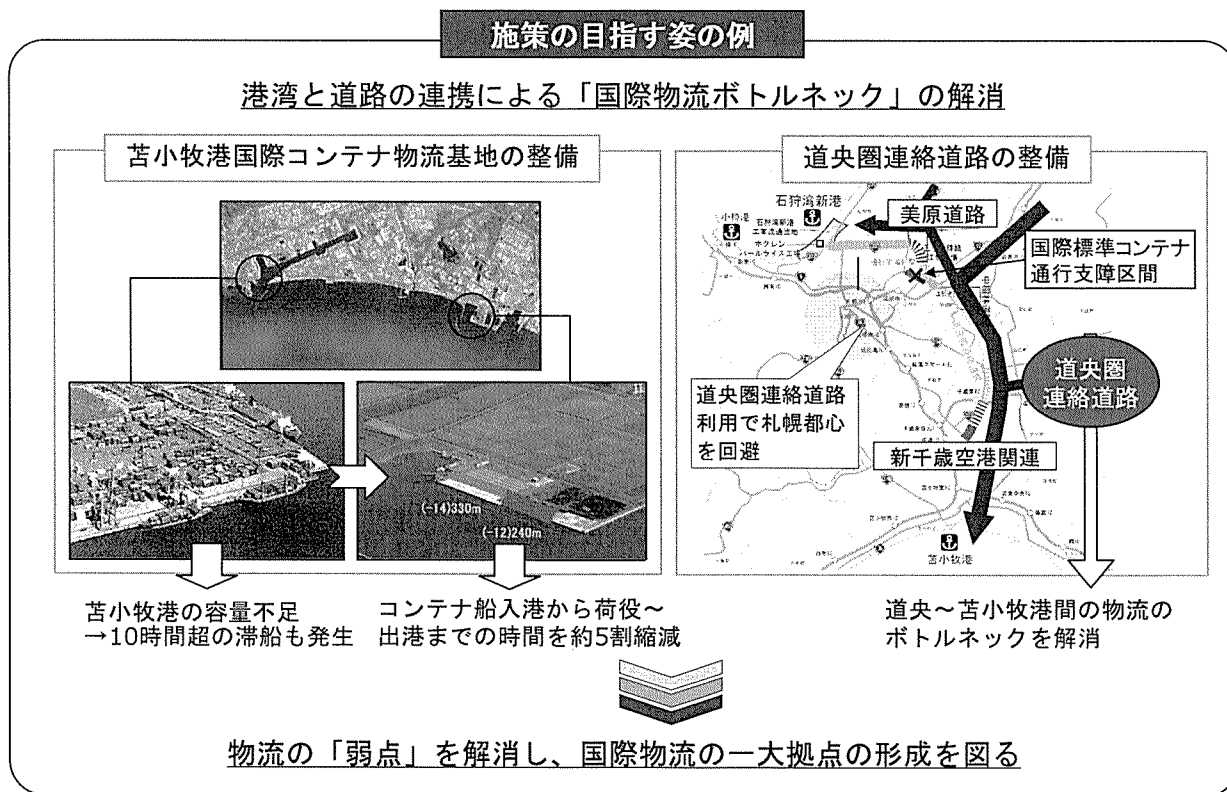
(4) 多様で個性的な北国の地域づくり

平成22年度の主な事業と効果

- ▷ 「北方領土問題等の解決の促進のための特別措置に関する法律」に基づく隣接地域の振興等
【具体施策】平成21年度に行われた法改正による国の補助率かさ上げ対象事業の拡大

4 内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上

(1) 国内外に開かれた広域交通ネットワークの構築



平成22年度の主な事業と効果

- ▷ 地域高規格道路「道央圏連絡道路」の整備 みはら —美原道路、新千歳空港関連等
【事業効果】 苫小牧港や石狩湾新港へのアクセス強化、道央圏と他圏域を結ぶ物流ネットワーク強化
- ▷ 国際コンテナ物流基地の整備 — 苫小牧港
【成果目標】 国際海上コンテナ取扱容量 11万TEU(H19)→30万TEU(H24)
- ▷ 内貿ユニットロードターミナルの整備 — 苫小牧港
【事業効果】 本州と北海道を結ぶRORO船*航路による輸送効率の高い国内物流を促進
(北海道新幹線整備への対応)
- ▷ 新幹線駅へのアクセス強化や駅周辺整備 — 新函館駅(仮称)周辺
【事業効果】 市街地・新幹線駅(新函館駅・仮称)間のアクセス強化、周辺地域の活性化
(離島の振興対策)
- ▷ 旅客船ターミナル、フェリーターミナル整備 くつがた はぼろ かぶか — 沓形港、羽幌港、香深港
【事業効果】 旅客船ネットワークや安定的な離島航路を確保し、離島における産業、生活を支援

(2) 地域交通・情報通信基盤の形成

平成22年度の主な事業と効果

- ▷ 交通結節点の整備 — 白石駅周辺(H22自由通路供用)
【事業効果】 駅へのアクセス強化、バスとの乗継利便性の向上等による公共交通利用促進

*RORO船：ロールオン・ロールオフ (Roll on/Roll off) 船の略。貨物をトラックやフォークリフトで積み卸しするために、船尾や船側にゲートを有する船舶。

Column : 通信管路空間の活用による自治体・民間支援

光ファイバ

道路管理用対象芯線

民間開放対象芯線

光ファイバケーブル断面図

情報BOX

民間事業者が活用可能な”さや管”

道路管理用光Fを収容している”さや管”

河川・道路管理用の通信管路空間や光ファイバを活用した「自治体・民間支援」

(3) 冬期交通の信頼性向上

施策の目指す姿の例

北海道の人流・物流動線における「冬の弱点」の解消

新千歳空港の気象悪化等による遅延
=年間約3,600便

【対策】ILSの双方向化
→年間約450便を救済

札幌市内環状線内側の国道の積雪時の平均速度
=20km/h以下

旅行速度比較

雪山で歩行者が見えず
左折時にも速度低下

車1台の幅しかないので
右折車があると停滞

交差点部の除排雪重点化

- ・国道12、275号と環状線の交点
- ・国道12号(北1東1~東13) 等

→旅行速度が20km/h台に回復

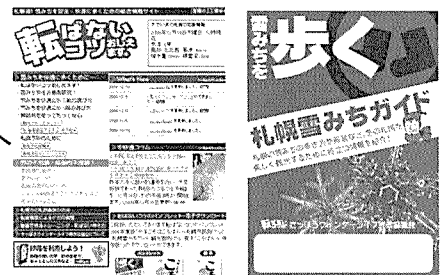
北海道の交通の定時性・信頼性を確保し、社会経済活動や観光産業を安定化

平成22年度の主な事業と効果

- ▷ 新千歳空港航空機除雪氷作業場の整備 — デアアイシングエプロン整備
- 【成果目標】再出発便や後続便、次空港以降での遅延時間を冬期計約210時間短縮

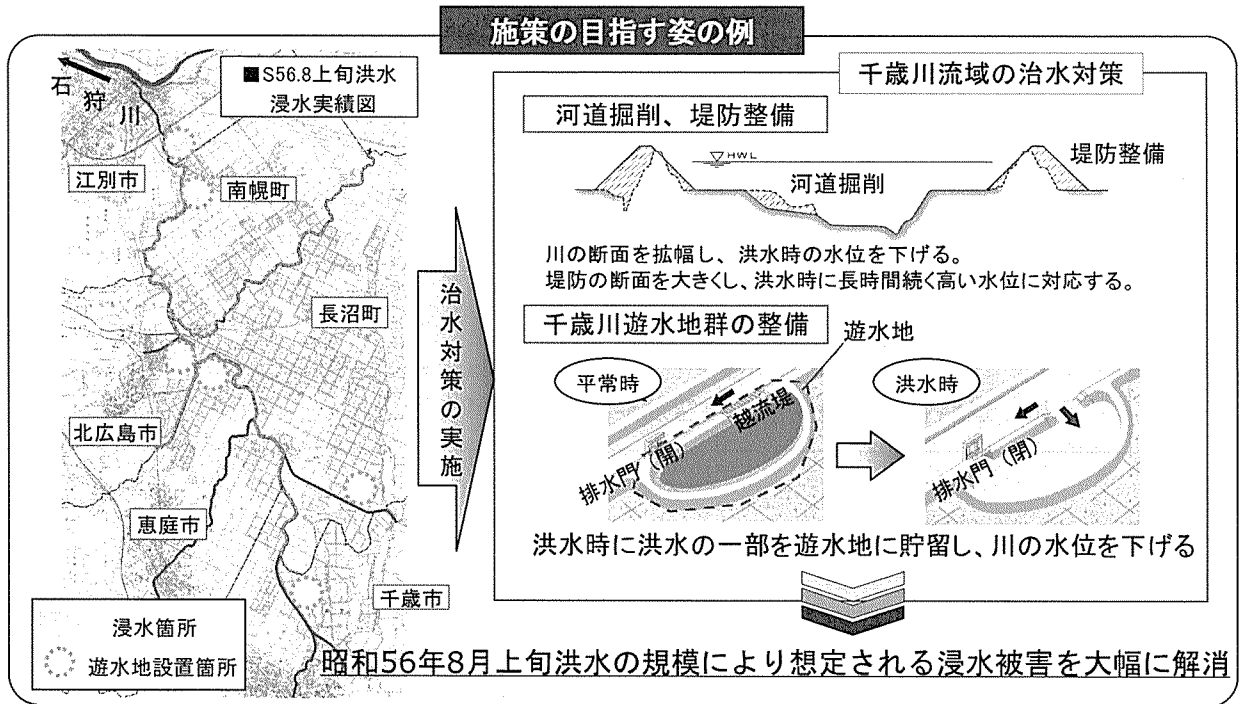
Column : 利用者、NPO、企業等と連携した冬期の歩行環境整備

- 「つるつる路面マップ」の観光客・市民向け配布
- 「転ばないコツおしえます」HPによる情報提供
- 地域ボランティアとの連携
 - ① 札幌市と連携し、市内各コンビニ店舗 (H20:602店舗) へ滑り止め砂を提供。冬期ボランティアを拡充。
 - ② 高校生による冬期ボランティアサポートプログラム



5 安全・安心な国土づくり

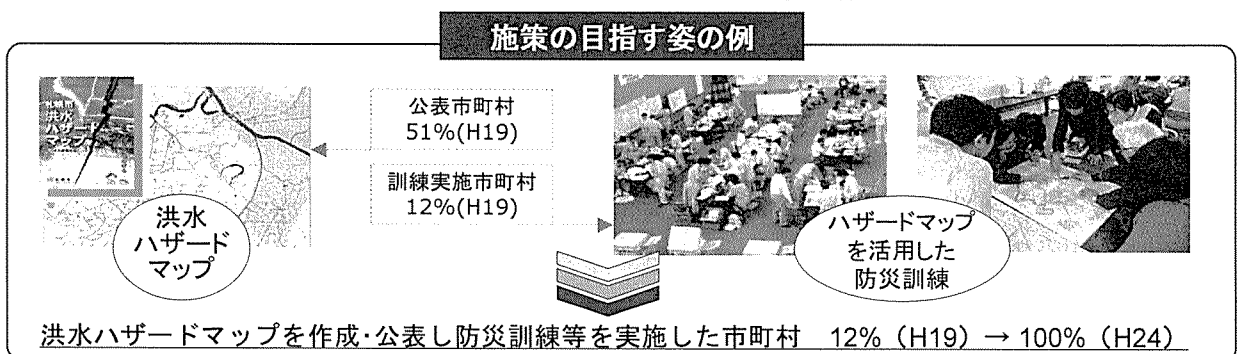
(1) 頻発する自然災害に備える防災対策の推進



平成22年度の主な事業と効果

- ▷ 石狩川、十勝川等重要水系の河川整備、多目的ダム建設の推進 — 千歳川流域の治水対策等
【事業効果】石狩川水系等の治水安全度の向上
- ▷ 火山噴火や集中豪雨による土砂災害への対策 — 樽前山等
【事業効果】火山噴火に起因する土砂災害の被害軽減、災害時要援護者関連施設等の安全確保
- ▷ 高潮、海岸侵食による甚大な被害を防止する海岸事業の実施 — 胆振海岸等
【事業効果】越波による背後地域の被害軽減
- ▷ 道路防災・防雪対策、橋脚補強等の耐震対策の推進 — 336号襟広防災(H22一部完了)等
【事業効果】迂回交通の解消、緊急輸送道路の確保
- ▷ 道路橋の予防保全対策の推進
【事業効果】早期の損傷補修による橋梁の長寿命化・ライフサイクルコストの縮減
- ▷ 防災公園の整備 — だて歴史の杜公園等の整備
【事業効果】災害時における円滑な避難・復旧復興活動の拠点整備
- ▷ 安全・安心の確保を図る治山対策の推進
【事業効果】山地災害の予防、荒廃山地等の復旧整備
- ▷ 港湾における耐震強化岸壁の整備 — 石狩湾新港、釧路港等
【事業効果】全国に比べて整備が遅れている耐震強化岸壁を整備し、緊急物資等の輸送を確保
- ▷ 水道施設の防災・危機管理対策の推進 — 札幌市等
【事業効果】耐震化等によるライフライン機能の強化

(2) ハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策の推進



平成22年度の主な事業と効果

- ▷ 洪水ハザードマップの作成及びその活用を支援
【効果】洪水ハザードマップを活用した防災訓練等の実施により水害時の避難を円滑化
- ▷ 河川防災ステーション・水防拠点の整備 とよころ ー豊頃町等
【効果】出水時の水防活動や災害復旧の拠点となる河川防災ステーション・水防拠点を整備
- ▷ 防災情報共有システム参加市町村の拡大
【効果】防災関係機関が現地動画情報などの防災情報を共有し、迅速かつ的確な災害対応を実施

Column : 総合的な防災対策 (目標値の例)

土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数
【目標】約60施設(H19)→約190施設(H24)

港湾による緊急物資供給可能な人口
【目標】22万人(H19)→47万人(H24)
離島フェリー就航港の耐震強化岸壁整備
【目標】50%(H19)→88%(H24)
新千歳空港等の耐震強化
【目標】発災3日以内に緊急物資・人員等の輸送機能等を確保

出典:「北海道ブロックの社会資本の重点整備方針」(H21.8策定)等
(HM…ハザードマップの略)

洪水による氾濫から守られる区域の割合
【目標】48%(H19)→52%(H24)
洪水HMを作成し、防災訓練等を実施した市町村の割合
【目標】12%(H19)→100%(H24)

事前通行規制区間の対策率(国道)
【目標】11%(H19)→32%(H24)
地吹雪対策が必要な路線数(国道)
【目標】24路線(H19)→22路線(H24)
道路橋の長寿命化修繕計画策定率
【目標】21%(H19)→概ね100%(H24)
道路情報板による迅速な情報提供
【目標】H22年度は気象警報等を提供

津波・高潮災害から一定水準の安全性が確保されていない地域の面積
【目標】約3,700ha(H19)→約3,300ha(H24)
津波・高潮HMを作成し、防災訓練等を実施した市町村の割合
【目標】約4割(H19)→約5割(H24)

(3) 道路交通事故等の無い社会を目指した交通安全対策の推進

平成22年度の主な事業と効果

- ▷ 事故多発区間における集中的事故対策や通学路等歩行空間の整備
【成果目標】道路交通における死傷事故率 (H24 : H19比1割削減)
- ▷ 生活道路における交通死傷事故の抑止 (「あんしん歩行エリア」整備)
【成果目標】エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率 (H24 : H19比約2割抑止)

Column : 北海道に多い正面衝突事故に対する効果的な交通安全対策

北海道の交通事故の状況

■ 死亡事故の主要因は
「人対車両」「正面衝突」「車両単独」で約8割

発生件数	9.4%	16.0%	3.2%	33.2%	18.3%	3.9%	16.1%
死者数	28.3%	7.7%	24.8%	3.1%	7.3%	23.1%	5.6%
	人対車両	自転車対車両	正面衝突	追突	出会い頭	車両単独	その他

■ 死亡事故の約半数は国道で発生。そのうち約6割は郊外部で発生し、その半数は正面衝突に起因

■ 除雪など冬期の道路管理も踏まえた効率的な正面衝突対策が必要

道路種別別死者の割合 (H19)

市町村道 25%

国道 49%

道道 24%

地域別死者の割合 (国道) (H19)

市街部 40%

郊外部 60%

事故類別死者の割合 (国道 郊外部) (H19)

人対車両 7%

工作物衝突 16%

正面衝突 53%

ランブルストリップスの整備

■ 正面衝突対策として、安価で冬期道路管理も容易なランブルストリップスの整備を推進

ドライバーに音や振動で危険を伝えます。

設置区間(H21.3) = 全道 : 1,184km (うち国道 : 780km)

H17までに整備が行われた区間における事故件数 (件/年) 整備延長 (km)

年度	事故件数 (件/年)	整備延長 (km)
H13	108	14
H14	100	19
H15	98	15
H16	80	17
H17	63	15

ランブルストリップス整備区間の事故件数の推移

V 主要施策の進め方

1 横断的な政策テーマへの機動的・重点的な対応（特定開発事業推進費等）

- ▷ 特定のテーマ*を選定し、これに基づき総合開発事業を重点的・集中的に推進
（北海道特定特別総合開発事業推進費）
- ▷ 補助メニューを活用し、地域の自主性・裁量性を活かした北海道・市町村等の連携による地域づくりを推進
あわせて道州制に向けた諸検討に活用
（北海道特定地域連携事業推進費）
- ▷ 複数の公共事業等を総合的に推進するための調査の実施
（北海道特定開発事業推進調査費）

2 北海道の優れた資源・特性を活用した先駆的・実験的な調査の実施 （北海道開発計画費）

〔国際競争力の高い魅力ある観光地づくり〕

- ▷ 環境負荷の低減を図る観光地に対する客観評価体系構築に関する実証調査

〔東アジアと共に成長する産業群の形成〕

- ▷ 食と観光の連携による中国との経済交流促進モデルの構築に関する調査

〔循環型社会の形成〕

- ▷ 水産系廃棄物の有効成分の活用による資源循環モデル構築調査 新規
- ▷ 北海道に豊富なバイオマスから生成した生分解性素材の地域内利用推進調査

〔低炭素社会の形成〕

- ▷ 農産品の品質を確保するクリーン輸送体系の導入モデル構築調査 新規
- ▷ 北海道に適した新たなバイオマス資源等の導入促進事業

〔人口低密度地域における活力ある地域社会モデルへの取組〕

- ▷ 長期滞在者との協働による地域活性化に関する調査 新規
- ▷ 人工知能等を活用した農山漁村支援ツールの整備促進に関する調査 新規

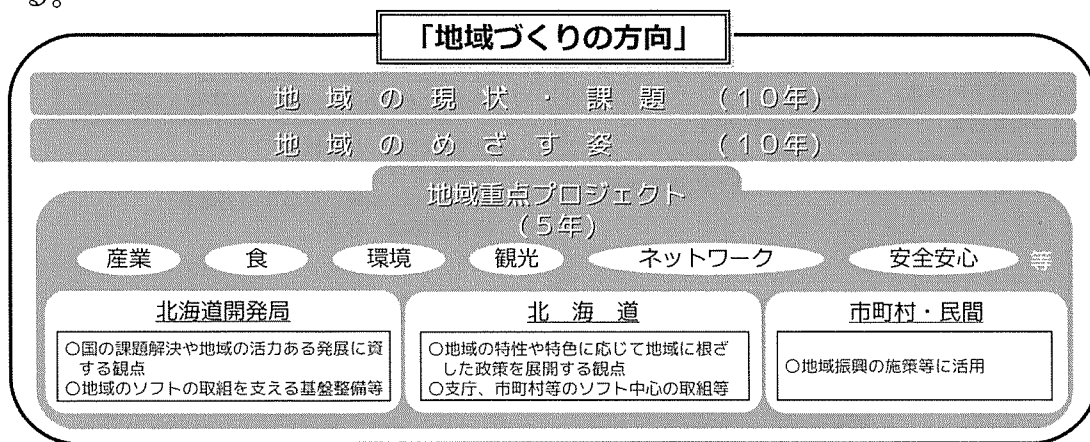
* 平成22年度のテーマは、広域的な生活圏の形成と交流・連携強化に資する事業の推進等を予定。

3 多様な連携・協働

(1) 地域づくりの方向 ～多様な主体による地域の将来像の共有～

北海道総合開発計画の地域展開を図るため、開発建設部、支庁、市町村、経済団体等地域の多様な主体が構成員である「地域づくり連携会議」において、地域の課題やめざす姿、推進すべき具体的プロジェクトについて議論を積み重ね、平成20年10月、道内6圏域ごとに「地域づくりの方向」をとりまとめた。

これに基づき、各主体が連携・協働し、ハード・ソフトの多様な事業を推進している。



(2) 連携協働地域づくりの推進 ～具体的な連携・協働の実践～

(1)の取組に加え、北海道の各地では、創意工夫による地域の自立を目指した様々な活動が行われている。北海道開発局は、これまで蓄積した知恵・経験・技術等を活かし、こうした地域の活動と連携・協働し、活気があり住みやすい、北海道らしい地域社会の形成に取り組んでいる。

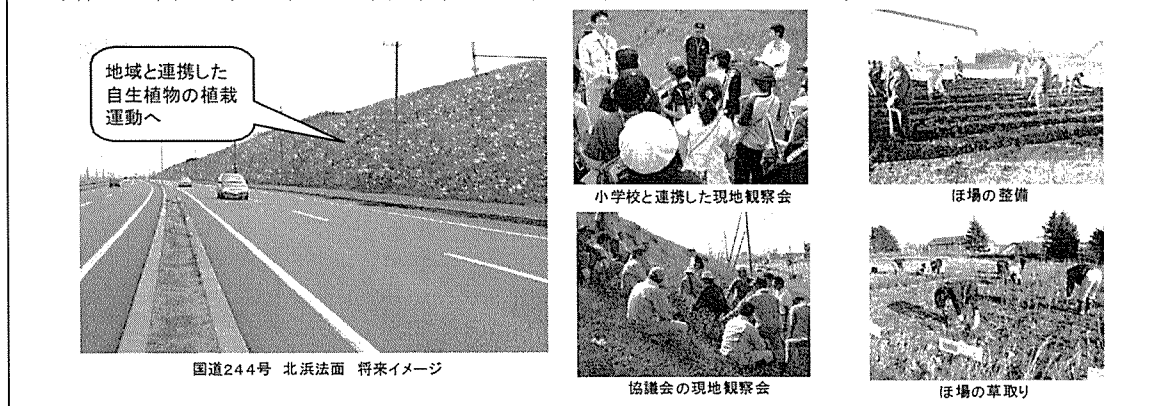
平成21年度は、新たな取組10件を含む68件の取組を予定している。

連携協働地域づくり2009の取組事例 ～北浜法面原生花園化“きたはなプロジェクト”～

北海道開発局は、世界自然遺産「知床」へのエントランスとして相応しい景観の創出を道路法面で実現したいという市民の声を受け、平成18年度から、網走市北浜の国道244号の道路法面を提供し、地域に自生する草花を活用した自然植生の法面を形成する取組を支援している。

この取組には東京農業大学やNPOも参画しており、平成19年度には協議会が設立され、市民との連携の輪が広がっている。

平成21年度は、ほ場で2年間育苗した草花の苗を法面に移植する。

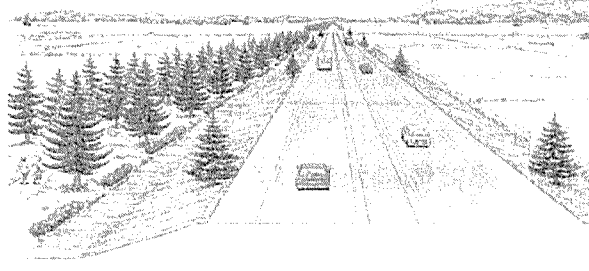
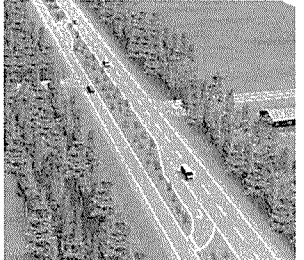


4 新たな北海道イニシアティブ

北海道の優れた資源・特性を活かし、全国画一ではないローカルスタンダード導入による、北海道固有の課題に対する独自の取組（北海道スタンダード）や、我が国経済社会の変化に応じた制度設計のフロンティアとなる、他地域にも共通する課題に対する北海道の特性を活かした先駆的・実験的取組等を積極的に推進する。

(1) 北海道固有の課題に対する独自の取組（北海道スタンダード）

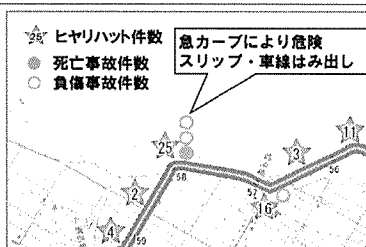


▷ 北海道の地域特性を活かし、安全かつ機能的で、自然環境にも配慮した道路を低コストで整備

<p>一般国道40号更喜苦内防雪、天塩防雪、 一般国道44号根室防雪、一般国道238号紋別防雪</p>	<p>自然環境と調和した冬期の道路安全対策の例</p>
<p>都市間を結ぶ郊外の幹線道路において、北海道らしい工夫により、冬期の道路安全対策と同時に、定時性や速達性を向上させる整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 景観に配慮した防雪林 ・ 防雪林管理道路を活用した歩道整備や交差道路集約 ・ 人工構造物を用いない中央分離帯 ・ 視線誘導樹 など
<p>定時性・速達性を向上させる工夫の例</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・ ゆずり車線 ・ 「宗谷ターン」※ <p>※ 交差点を設置せず、中央帯の開口部でUターンする方式とすることで、本線走行性と安全性の向上を図る工夫</p> 	

(2) 他地域にも共通する課題に対する北海道の特性を活かした先駆的・実験的取組

▷ 地域と行政が協働してインフラ整備や利活用に取り組む「協働型インフラ・マネジメント」の展開

知床エリアなどで、当該エリアの路線を地域と協働マネジメントする体制を整備し、継続的な取組を実施するとともに、知床エリアの知見を活かし、他地域において取組を展開。

<p>■ 協働型インフラ・マネジメントの仕組み</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>地域課題や道路に求められる役割・性能について議論</p> </div> <p style="text-align: center;">↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>整備・運用の工夫</p> </div> <p>地域資源を活かしつつ、地域課題の解決や道路の性能を高めるための対策について議論。この際、北海道らしい独自の工夫「北海道スタンダード」も含めて柔軟に検討。</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>整備・運用</p> </div> <p>地域と行政の協働した取組により、多様化する地域のニーズに迅速で機動的に対応していく。</p>	<p>■ 地域課題と取組のイメージ</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>眺望が良いがカーブで危ないと感じることが多い</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>地域のヒヤリハット情報をもとにした交通事故対策</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">  <p>☆ ヒヤリハット件数 ● 死亡事故件数 ○ 負傷事故件数</p> <p>急カーブにより危険スリップ・車線はみ出し</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p>眺望ポイントにおける地域と行政が連携した除雪</p>  </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p>地域ニーズを踏まえた効率的な道路管理</p>  <p>(融雪水対策とグレーピング施工)</p> </div> </div>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(3) 北海道環境イニシアティブの推進

多様な主体との連携・協働により、我が国の環境政策の先駆的・実験的取組としてモデルとなる施策を展開する。

平成 22 年度は、地域づくりや観光地づくりの分野において環境に配慮した取組を推進するとともに、「北海道エコ・コンストラクション・イニシアティブ」の充実を図る。

▷ 地球環境に配慮した活力ある地域づくり

北海道の豊富な自然エネルギーや農山漁村地域におけるバイオマスの利活用等、地域の恵まれた資源を最大限に活かした先駆的取組により、地球環境に配慮した活力ある地域づくりを強化する。

【主な取組】

- ・ 雪氷冷熱エネルギーの有効活用（雪氷冷熱を活用した農産品の輸送体系導入モデル構築）
- ・ 農林水産業等から発生するバイオマスの地域内利用推進（酪農・畑作地域での生分解性素材の利用、水産系廃棄物の有効成分の活用）
- ・ 環境モデル都市の取組支援（ヤナギ等木質バイオマスの高度利用、住宅への太陽光発電システムの導入促進）

▷ 豊かな自然環境を活かした観光地づくり

北海道の豊かな自然環境を保全・活用し、持続的で魅力ある観光地を形成するため、観光地の環境負荷低減に向けた実験的取組を展開する。

【主な取組】

- ・ 観光地における環境負荷低減の取組推進（「道の駅」等における観光ゴミの回収、国際的にも通用しうる客観評価体系の構築）
- ・ シーニックの森づくり（地域が主体となった植樹活動（カーボンオフセット等）の推進）

▷ 「北海道エコ・コンストラクション・イニシアティブ」の充実

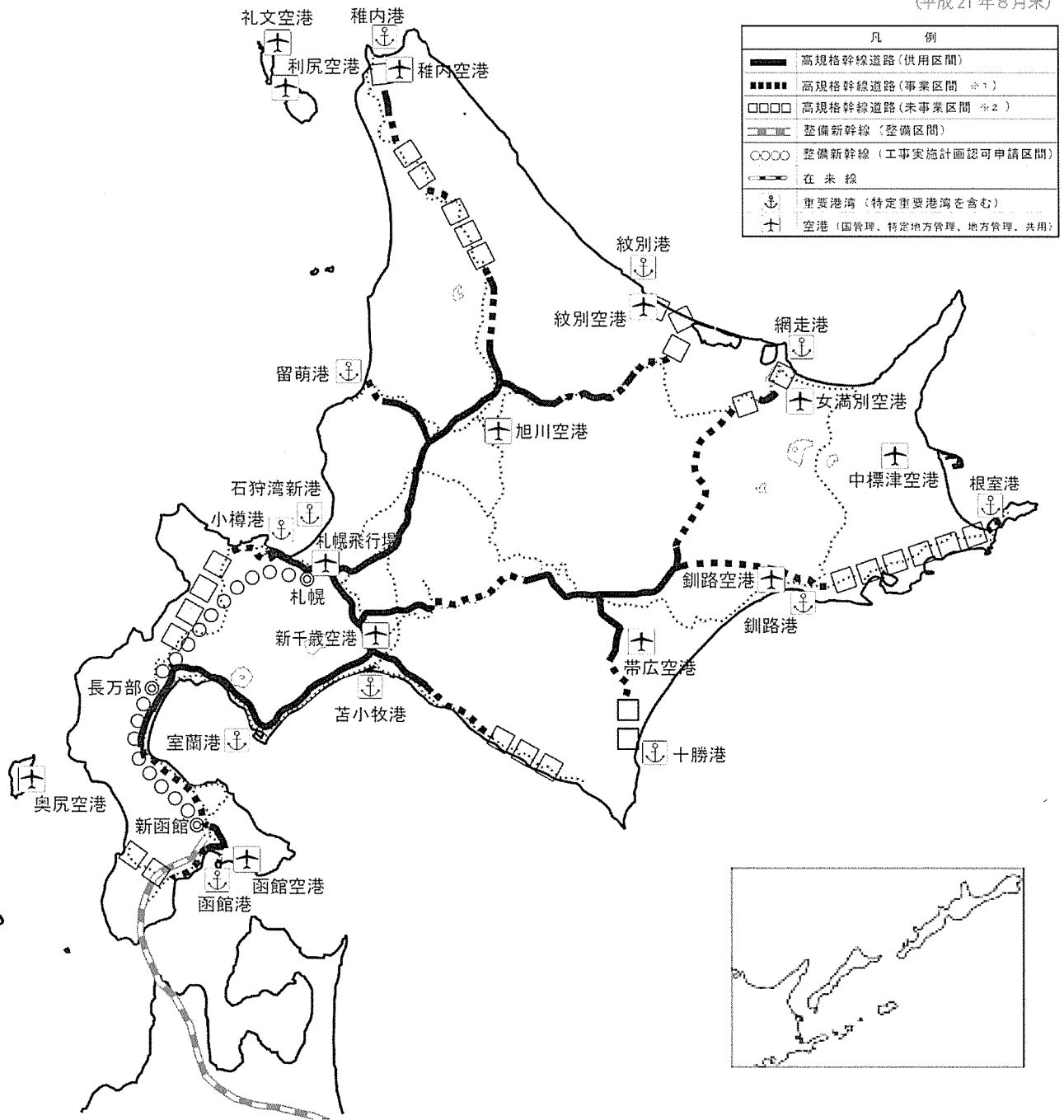
優れた自然環境を有する北海道の社会資本整備に当たり、特に工事段階において、様々な先駆的・実験的な環境対策の充実を図る。

【主な取組】

- ・ 農水産業などの地域産業と建設工事が連携した取組の推進（泥炭の土壌改良材としての有効活用等）
- ・ 地域資源を有効活用するための仕組みの構築（土砂情報の共有）

(参考) 人流・物流ネットワークを支える基幹的な交通基盤の整備

(平成21年8月末)



※1 高速自動車国道の整備計画区間(新直轄整備区間の抜本的見直し区間を含む)、一般国道の自動車専用道路の事業区間、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路の事業区間
 ※2 高速自動車国道の基本計画区間及び予定路線、一般国道の自動車専用道路の計画区間

【参考】

平成20年12月16日「整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループにおける合意事項」(北海道新幹線関係分のみ抜粋)

I. 整備新幹線については、今後、以下の方針に基づいて推進するものとする。

1. 新規着工区間

次の区間等について、できる限り早急に完成することを前提に、平成21年末までに認可するための所要の検討を進め、結論を得ることとする。

(1) 北海道新幹線

札幌—長万部間(整備方式は要検討)

2. その他の区間

(1) 北海道新幹線

新函館—長万部間について、引き続き検討を行う。

これにあわせ、新八雲駅部の設計等を行う。

(この冊子は、再生紙を使用しています。)