

平成23年度

北海道開発局関係事業概要

平成23年4月

国土交通省 北海道開発局

< 目 次 >

第1章 安全・安心～北海道における防災	．．． P 1
第2章 事業別課題及び取組	
1. 基本的考え方	．．． P 3
2. 治水関係事業〔課題〕〔取組〕	．．． P 4
3. 道路事業〔課題〕〔取組〕	．．． P 6
4. 港湾整備事業〔課題〕〔取組〕	．．． P 8
5. 空港整備事業〔課題〕〔取組〕	．．． P10
6. 農業農村整備事業〔課題〕〔取組〕	．．． P11
7. 水産基盤整備事業〔課題〕〔取組〕	．．． P13
8. 官庁営繕事業〔課題〕〔取組〕	．．． P15
9. 北海道開発計画調査〔取組〕	．．． P16
第3章 重点的取組	
1. 食	．．． P17
2. 観光	．．． P18
3. 環境	．．． P19
第4章 事業の進め方	
1. 事業評価の実施	．．． P20
2. コスト構造改善の推進	．．． P21
第5章 平成23年度北海道開発局関係予算〔総括表（事業費）〕	．．． P22
〔参考〕平成23年度北海道開発事業費（当初）による 北海道への経済波及効果（試算）	．．． P23

第1章 安全・安心～北海道における防災（1）

- 地球温暖化に伴う気候変動等による集中豪雨等の増加など、自然災害のリスクが増大しています。特に北海道は、急峻な地形や活火山が多く、津波を伴う大きな地震活動が活発で、積雪寒冷地であるという特徴的な災害リスクを抱えています。
- 少子・高齢化社会の進展など、地域防災力の低下が懸念されています。
- リエゾンやTEC-FORCEの派遣など、管内全自治体と災害協力協定を締結して災害時の支援体制を確立し、防災情報共有WANを整備して関係機関で情報共有体制を構築しています。
- 地域住民・企業を含めた自助・共助・公助のバランスの取れた地域防災力の再構築など、総合的な防災・減災対策を推進します。

1. 北海道における特徴的な災害リスクと過去の災害事例

<p>地形の約50%が山地で急峻な地形が多く、水害を受けやすい。</p>	<p>津波を伴う大きな地震活動が活発である。</p>	<p>活火山が18箇所（常時観測火山は5箇所）と多い。</p>	<p>積雪寒冷地であり大雪・吹雪等の冬型災害が多い。</p>	<p>越波による道路等の損壊が多い。</p>
				
<p>昭和56年水害 8月3～6日にかけて、台風12号と前線の影響により全道的な大雨となり、石狩川・十勝川など多くの河川で内外水の氾濫が発生、流域の広範囲で被害を受けた。</p>	<p>平成5年南西沖地震 7月12日22時17分頃、北海道南西沖を震源とするM7.8の津波の来襲を伴う地震が発生。200名以上の死者をはじめとする甚大な被害を受けた。</p>	<p>平成12年有珠山噴火 3月31日、有珠山西山山麓で23年ぶりに噴火が始まり、火山灰の堆積、熱泥流により、多くの施設が被害を受けた。</p>	<p>平成22年えりも豪雪 1月5日、低気圧による暴風雪と観測史上最高の24hr降雪量63cmの大雪が発生。3路線5区間が通行止めとなり、国道336号えりも町では43台が立ち往生した。</p>	<p>平成22年国道336号線（道路損壊通行止め） 国道336号で12月3日から越波による道路損壊のため、えりも町庶野からえりも町上目黒までの4.4km区間において全面通行止めとなった。</p>

第1章 安全・安心～北海道における防災（2）

2. 北海道開発局の危機管理体制：地域の防災力に関する取組

＜災害発生時における対応＞

- ①被害の発生又はおそれがある場合は、迅速な災害応急対策を行う。
- ②被害の詳細な情報収集と、通信手段確保により情報の一元化・共有化を図る。
- ③適切な現地対応、応急対策を実施する。さらに被害が甚大で、施設管理に多大な影響がある場合は、抜本的な復旧対策を実施する。

災害応急対策【最近の代表事例】

【平成21年9月7日局地的豪雨対応】

千歳川流域で浸水被害が発生し、緊急的対応とし右岸遊水地の掘削箇所に通水して約20haの浸水被害を軽減した。



通水時の状況

【平成23年1月17日えりも黄金トンネル暫定供用】

えりも町の国道336号で平成22年12月3日から越波による道路損壊のため通行止めとなったが、建設中のえりも黄金トンネル(延長4,941m)を予定より早く片側交互通行で暫定供用させ、交通の確保を図った。(2月2日全面供用)



トンネル内規制状況

【平成22年1月5日豪雪対応】

低気圧による暴風雪と大雪が発生。(観測史上最高の24hr降雪量63cmを記録。)3路線5区間が通行止めとなった。国道336号えりも町では、吹きだまりにより43台が立ち往生したが、立ち往生車両のドライバー等122名全員を救助、翌日には除雪を完了、通行止めを解除した。



救助作業状況

現地対応

初動対応

通信回線確保



衛星通信車、Ku-SAT、等

災害情報収集活動



災害対策用ヘリコプター「ほっかいり」

現地対策班



情報共有



本局災害対策本部



開発建設部 災害対策本部

自治体対策本部 関係機関等

報告・指示

道外災害地へのTEC-FORCE派遣

【平成23年3月11日東日本大震災】

北海道開発局より、衛星通信車、広域防災フロートなどの災害対策車両等を東北地方に派遣している。



広域防災フロート

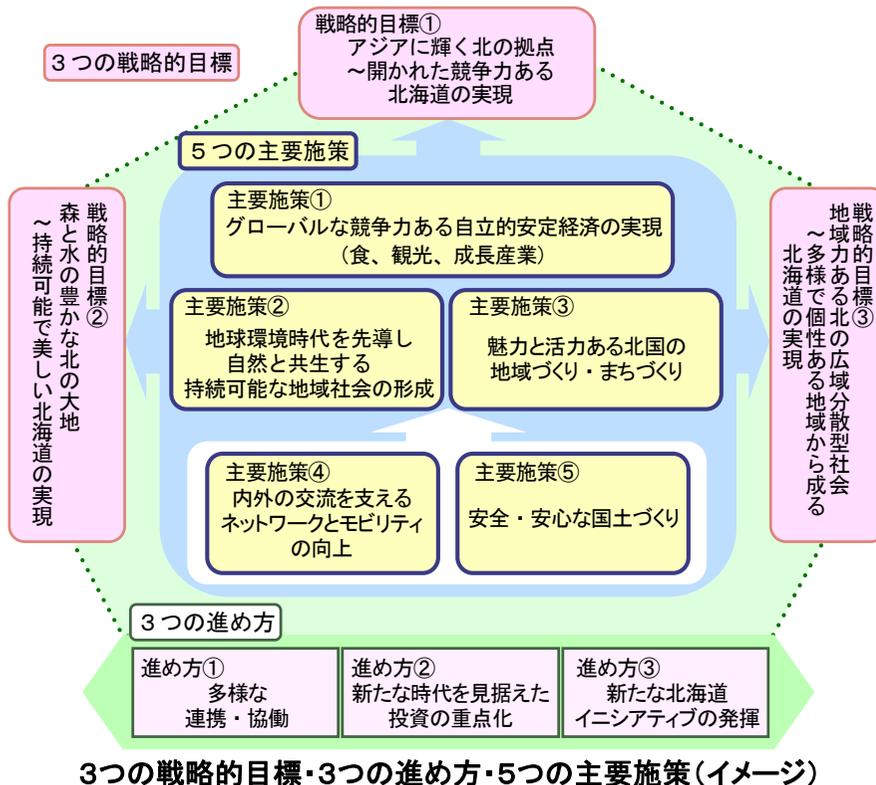
第2章 1. 基本的考え方

○これまでの北海道開発は、その時々地域課題の解決を通じ、我が国全体の発展に貢献してきました。現在においても、北海道は様々な潜在力を有しており、その潜在力を活用して我が国の課題を解決しようとするビジョンが**北海道総合開発計画**です(平成20年7月4日閣議決定)。平成23年度も、この計画に掲げられた**3つの戦略的目標**と、目標達成のための**5つの主要施策**を着実に推進します。

○平成23年度は、「新成長戦略」(平成22年6月18日閣議決定)に資する「食」、「観光」、「環境」分野を重要課題と位置付け、関連施策の推進を図ります。

1. 北海道総合開発計画の推進

「地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画」においては、**3つの戦略的目標**の実現に向け、**3つの進め方**に沿って、**5つの主要施策**を総合的に推進します。



2. 新成長戦略の推進

「新成長戦略」に基づく北海道開発局における23年度の重要課題として、①北海道における食の供給力の強化、②多様な連携等によるインバウンド観光振興、③CO2削減に向けた北海道特性を踏まえた取組、をそれぞれ位置づけて、関連施策の推進を図ります。



『新成長戦略 ~「元気な日本」復活のシナリオ~』(H22.6.18閣議決定)より

北海道開発局における23年度の重要課題

北海道における食の供給力の強化

多様な連携等によるインバウンド観光振興

CO2削減に向けた北海道特性を踏まえた取組

第2章 2. 治水関係事業 [課題]

- 近年においても洪水や地震等による被害が頻発しています。
- 火山噴火や多発する集中豪雨による大規模な土砂災害の発生が懸念されます。
- 明治以降本格的な開拓が始まり、100年というわずかな時間で急激に自然環境が変化しました。

課題① 洪水被害

- ・北海道では、平成13年、15年、18年と、近年においても洪水被害が頻発している。



過去28年間(昭和56年~平成20年)の水害被害額合計



鶴川 むかわ町市街地
(平成18年8月洪水)



二風谷ダム
(平成15年8月洪水)

課題② 大規模な土砂災害

- ・北海道の活火山は29火山と多く、そのうち常時観測活火山は5火山。
- ・近年の集中豪雨の多発により、荒廃した溪流から土砂や流木が流出。
- ・このような大規模な土砂災害に対する被害軽減対策が必要。



火山噴火(昭和63年十勝岳)



土砂・流木流出(平成17年真駒内川)

課題③ 河川環境における課題

- ・釧路湿原では大正時代と比べ湿原の1/3が消失。石狩川では昭和30年に187km²あった湿地はほぼ消失した。十勝川、天塩川等他の河川でも同様の変化が起きている。
- ・茨戸川では昭和40年代以降、網走湖では昭和50年代後半以降、アオコや青潮が発生しており、水質の悪化が見られる。



アオコの発生状況(網走湖)



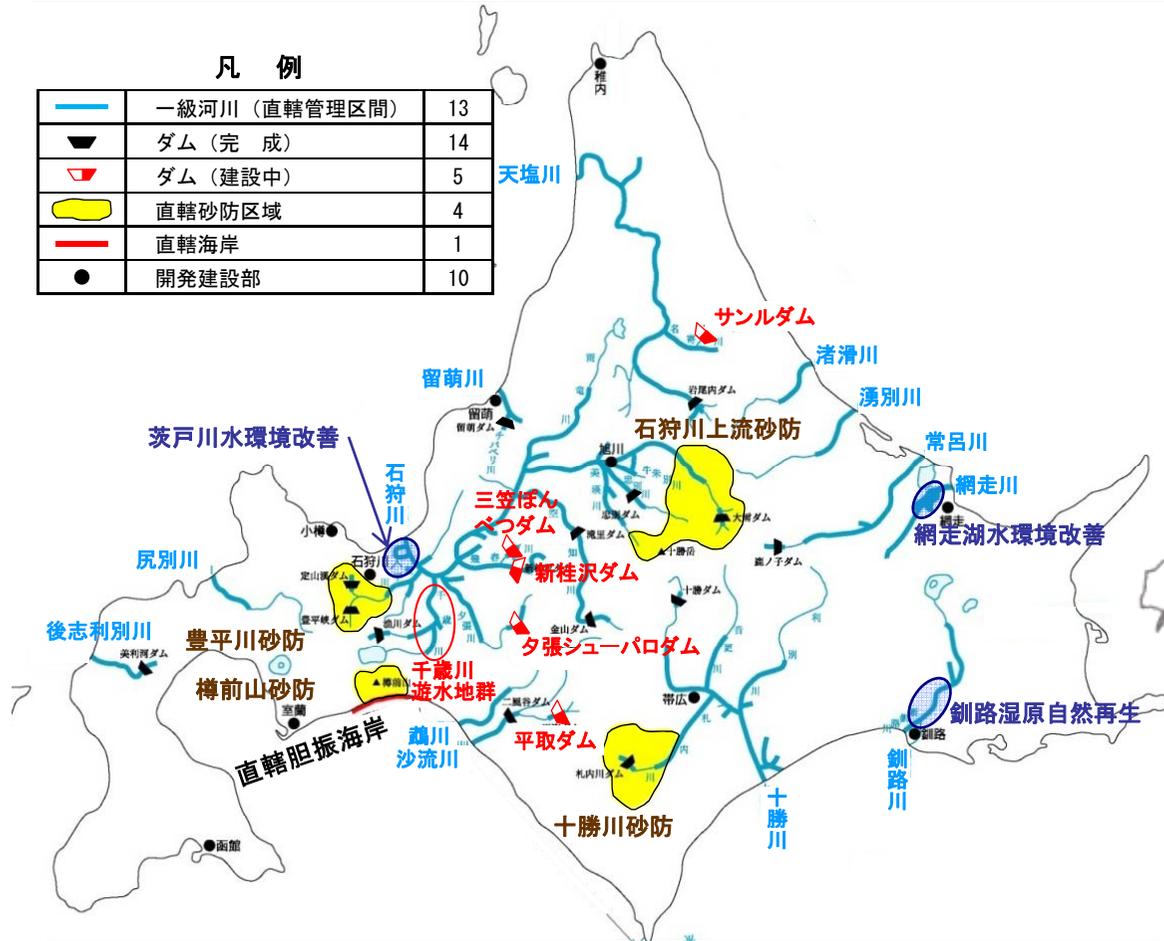
青潮発生による魚類の斃死(網走湖)

第2章 2. 治水関係事業 [取組]

- 戦後最大規模の洪水を完全に流下させるために河川整備を推進しています。
- 火山噴火や豪雨による土砂災害から重要交通網や災害時要援護者施設などへの被害を軽減します。
- 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を目指します。

凡例

	一級河川（直轄管理区間）	13
	ダム（完成）	14
	ダム（建設中）	5
	直轄砂防区域	4
	直轄海岸	1
	開発建設部	10



千歳川遊水地群整備事業

- 事業期間：平成20～31年度
- 関係市町村：江別市、千歳市、北広島市、恵庭市、南幌町、長沼町

発展の著しい道央圏の防災対策として緊急を要する課題であり、今年度は嶮淵右岸遊水地及び北島遊水地の掘削及び周囲堤の整備を継続する。東の里遊水地については掘削を継続する。また、晩翠遊水地については掘削に着手し、根志越遊水地及び江別太遊水地は用地取得に着手する。



千歳川遊水地群の整備

網走湖水環境改善事業

- 事業期間：平成5～26年度
- 関係市町村：網走市、大空町

- 流域汚濁負荷削減対策
- 下水道整備
- 畜産排水対策



網走川水系網走川水環境改善緊急行動計画（清流ルネサンスⅡ）に基づき、地域と連携した水質改善対策を積極的推進している。今年度は塩淡水境界層制御施設の整備に着手する。

樽前山火山砂防事業

- 事業期間：平成6年度～
- 関係市町村：苫小牧市、白老町

噴火による大規模な土砂災害が発生する恐れのある樽前山において、今年度は苫小牧川遊砂地や覚生川砂防堰堤群等の整備を推進し、市街地や重要交通網、災害時要援護者施設等への被害を軽減する。



苫小牧川遊砂地

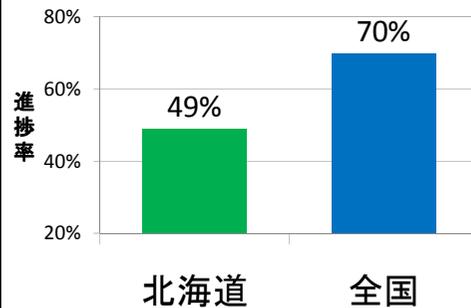
第2章 3. 道路事業 [課題]

- 高規格道路網の整備率は全国に比べ低く、移動時間の長さが「物流」「観光」「医療」において課題となっています。
- 全国における通行止め時間の約4割が北海道で発生しており、自然災害による被害の脅威に常にさらされています。
- 北海道における交通事故死者数は減少傾向ですが、未だ年間200人を超える尊い命が犠牲になっています。

■ 広域分散型社会を支える広域交通ネットワークの形成

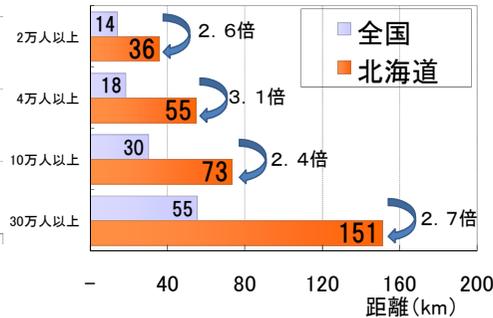
● 高規格道路整備状況(H22年度末)

高規格道路の進捗率は未だ50%に満たず、全国平均の70%と比較すると依然として低い水準



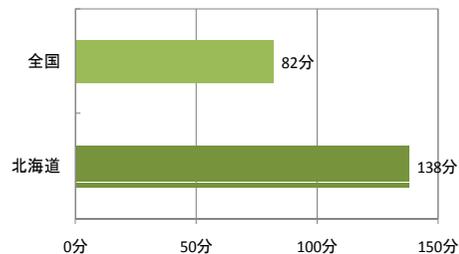
● 最寄り都市までの平均道路距離

都市間距離は全国の2~3倍であり移動時間が大きな負担



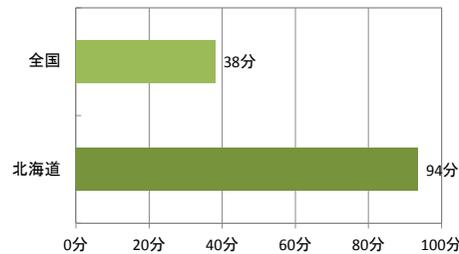
● 特定重要港湾及び重要港湾への平均所要時間

市町村から物流の拠点となる拠点的港湾への平均所要時間は全国平均の約1.7倍



● 救命救急センターへの平均所要時間

市町村から救命救急センターへの平均所要時間は全国平均の約2.5倍



※全国は北海道を除く

※全国は北海道を除く

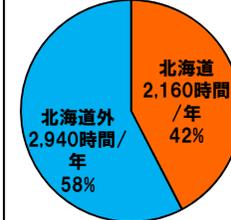
平均道路距離及び平均所用時間: NITAS (総合交通分析システム) Ver1.9より

■ 災害に強く安全で安心な地域づくり

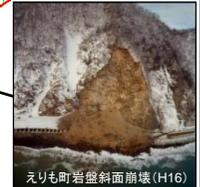
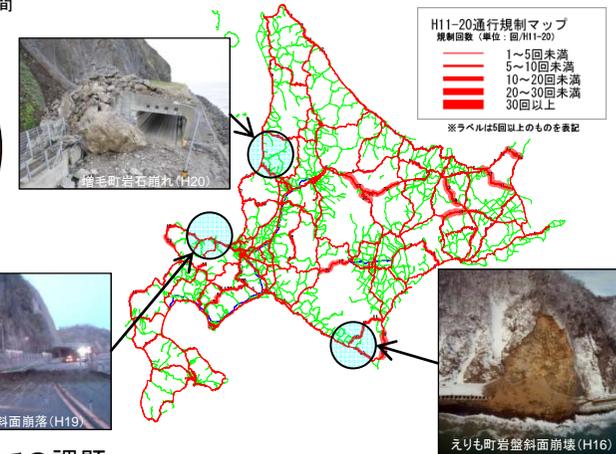
● 防災面での課題

全国の直轄国道における通行止め時間の約4割は北海道で発生。北海道では過去にも岩盤崩落等の大規模な斜面災害が頻発。

【全国の一般国道(指定区間)における年平均通行止め時間(H16~H20年度)】



【国道における過去10年間の通行規制回数】



● 交通対策についての課題

都道府県別の交通事故死者数では、北海道は常にワースト上位となっている。

交通事故死者数 県別ワースト順位(H12~H22)

	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
1位	北海道 548	北海道 516	北海道 493	北海道 391	北海道 387	愛知 351	愛知 338	愛知 288	愛知 276	愛知 227	北海道 215
2位	愛知 443	愛知 403	愛知 398	埼玉 369	愛知 368	埼玉 322	北海道 277	北海道 286	埼玉 232	北海道 218	東京 215
3位	千葉 416	千葉 390	千葉 379	愛知 362	千葉 332	千葉 305	千葉 266	東京 269	北海道 228	埼玉 207	茨城 205
4位						北海道 302					

第2章 3. 道路事業 [取組]

- 高速で安全に移動できる高規格幹線道路等の整備により、広域分散型社会において地域の産業や暮らしを支えます。
- 岩盤崩落のおそれのある箇所をトンネルで回避するなど、防災対策の実施により安全で円滑な交通を確保します。
- 北海道に多い死亡事故や身近な道路における交通安全対策を「事故ゼロプラン」に取り組みながら推進し、事故抑制に寄与します。

■高規格幹線道路等の整備

●H23年度高規格道路供用予定箇所

■高規格幹線道路の整備状況

	総延長	22年度末		23年度末	
		供用延長	進捗率	供用延長	進捗率
全 国	約14,000	9,858 (70)	10,120 (72)		
高規格幹線道路					
高速自動車国道	11,520	7,895 (75)	8,067 (70)		
一般国道自動車専用道路 (本州四国連絡道路含む)	約2,480	1,206 (48)	1,285 (51)		
北海道					
高規格幹線道路	1,825	910 (50)	976 (53)		
高速自動車国道	1,375	632 (46)	686 (50)		
一般国道自動車専用道路	450	205 (46)	216 (48)		

●函館江差自動車道 (H23全線供用)

●日高自動車道 (H23部分供用)

物流拠点へのアクセス強化により、地場産品の物流の定時性・速達性を確保

救急搬送や出張医の移動など、地域医療を支援

■通行規制区間等における道路防災対策の実施

●積丹防災 (余別工区: H23供用予定)

要対策箇所を別線トンネルで回避

狭小トンネルも同時に解消

要対策箇所の状況

●「事故ゼロプラン」に基づく交通安全対策の推進

●「事故ゼロプラン」の流れ

```

    graph TD
      A[事故データや地域の声をもとに、事故の危険性が高い特定の区間を明確化 → 「事故危険区間リスト」] --> B[事故危険区間のうち、優先度の高い区間から事業化]
      B --> C[事故発生要因の分析 要因に即した効果の高い対策を立案]
      C --> D[対策の実施]
      D --> E[対策完了後の効果を評価]
      E --> A
  
```

【対策事例】

- 交差点内の右折時事故多発
- 安全不確認による歩行者や自転車の巻込事故多発
- 交差点流入部における追突事故多発
- 照明の増設
- 右折レーン設置
- 横断歩道のカラー化

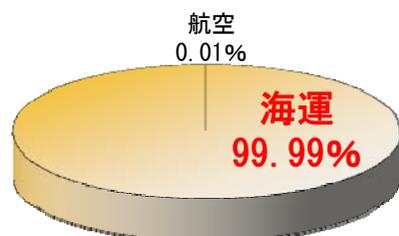
☆各段階において、データ等を活用して科学的かつ具体的に情報発信。

第2章 4. 港湾整備事業 [課題]

- 四方を海に囲まれた北海道では、産業の原材料や製品の輸送等を海上輸送に依存しており、北海道の港湾は、北海道経済を支える拠点として、また、災害時の物資輸送の拠点として重要です。
- 東北地方太平洋沖地震により北海道と本州を結ぶフェリー等の輸送能力が低下し、店頭商品の品薄の発生や工場の操業にも影響しています。
- 平成23年度の北海道港湾整備事業においては、大規模地震時の緊急物資輸送を確保する耐震強化岸壁の整備【安全・安心の確保】を重点とし、物流の効率化【競争力の強化】、クルーズ旅客船を核とした地域振興【観光振興の推進】、港湾施設の老朽化【老朽化対策】を推進します。

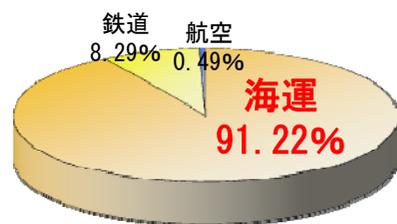
海上輸送への依存

北海道～海外(トンベース)



出典:平成20年港湾統計(年報)
:平成20年空港管理状況調査

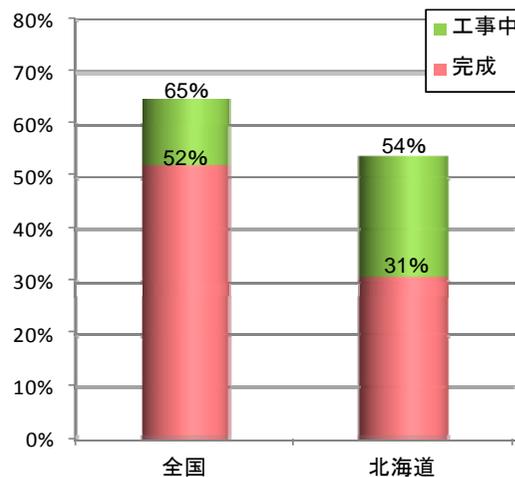
北海道～道外(トンベース)



出典:平成20年貨物地域流動調査

安全・安心の確保

全国に比べて、北海道の耐震強化岸壁の整備が遅れている。



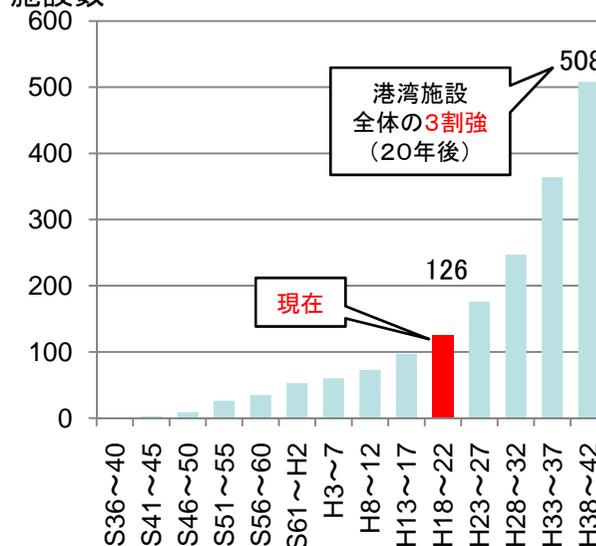
※平成22年4月時点

耐震強化岸壁の整備率

老朽化対策

港湾施設の老朽化が進んでおり、港湾の利用に支障が発生している。

施設数



港湾施設の老朽化(建設後50年以上)の推移

第2章 4. 港湾整備事業 [取組]

- 耐震強化岸壁の整備率を54%から62%に向上します。
- 物流の効率化のための複合一貫輸送ターミナル【苫小牧港、函館港等】、国際コンテナターミナル【苫小牧港】の整備を推進します。
- 旅客船ターミナルの整備を推進します。【釧路港、沓形港】
- 港湾機能の確保のため老朽化対策を推進します。【鴛泊港等】

競争力の強化

【函館港北ふ頭複合一貫輸送ターミナル整備事業(H23新規)】

取扱貨物の増加に伴う船舶の大型化(積載能力1.5倍)に対応したフェリー岸壁(耐震)を整備し、フェリー輸送の効率化を図る。



フェリー乗船待ちをする車両

【苫小牧港西ふ頭複合一貫輸送ターミナル改良事業(H23新規)】

施設の老朽化が著しいことから、RORO船の荷役に対応した岸壁改良(耐震)を行い、安全で効率的な荷役を確保する。



狭隘な用地での荷役

【苫小牧港国際コンテナターミナル整備事業(H23完成)】

物流の効率化のため、コンテナターミナル整備(耐震)を推進する。(平成21年度事業により2隻同時荷役が可能となり、昨年の取扱量は過去最高の20万TEU)



2隻同時荷役の状況

観光振興の推進

【釧路港・沓形港旅客船ターミナル整備事業(H23完成)】

旅客船の入港に対応したターミナル(耐震)を整備し、利便性の向上と賑わい空間の形成による地域の観光振興を図る。



貨物岸壁での下船(釧路港)

老朽化対応

【鴛泊港フェリーターミナル老朽化改良】

利尻島の住民生活・産業・観光に不可欠なフェリー岸壁の老朽化対策を実施し、離島住民の安定的生活を確保する。



エプロンの空洞化による利用制限⁹

第2章 5. 空港整備事業 **【課題】** **【取組】**

【課題】

○北海道と日本各地との移動は主に航空機が担っており、道外との移動に占める航空機の利用割合は8割を超えています。また、広大な面積を有する北海道においては都市が分散しているため、離島はもとより道内都市間の移動においても航空機が利用されることから、北海道の産業・観光振興に必要な社会資本であり、航空ネットワークの維持・充実の推進が求められています。

【取組】

○航空機の安全運航の確保に不可欠な事業について実施します。
 ○航空輸送の定時制・安定性を確保するために滑走路・誘導路・エプロンの改良等を推進します。
 ○近年大規模な地震が発生していることなどから、救急・救命・避難、緊急物資輸送等を確保するため、空港施設の耐震強化を推進します。

<道内の主な空港の取組>



新千歳空港

誘導路舗装の劣化状況



空港施設[函渠]の劣化状況



函館空港

誘導路舗装の劣化状況



エプロンの劣化状況



釧路空港

誘導路舗装のクラック箇所



誘導路舗装の劣化状況



空港機能の保持

<事業の概要>

既存空港の施設の機能を保持し、航空機の安全な運航を確保するため、老朽化が進んでいる基本施設(滑走路、誘導路、エプロン)の更新・改良等を実施。



(滑走路舗装の改良)

空港施設の耐震化

<事業の概要>

地震災害時に、一般車輛や空港職員の被害を防ぐとともに、空港が災害復旧支援、航空ネットワークの維持背後圏経済活動の継続性確保など様々な役割を果たすことができる

- ・地下構造物の崩落による一般車輛や歩行者の被害を防止
- ・航空機の離発着に必要な機能を確保

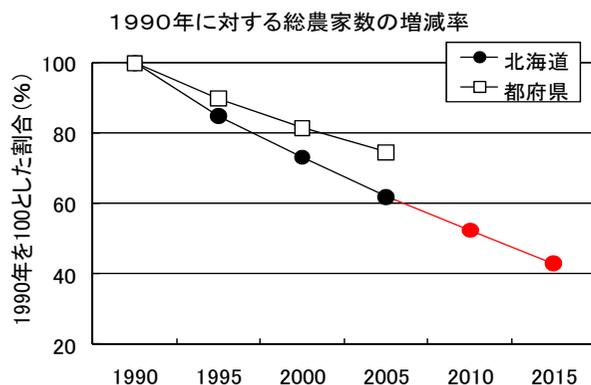


地下構造物の崩壊を防止

第2章 6. 農業農村整備事業 [課題]

○北海道は、わが国の食料供給地域として、安全・安心な食料の安定供給に寄与してきました。しかしながら、都府県に比べ農家戸数の減少割合が高く、今後も減少していくと予測され、大幅な経営規模の拡大が必要です。

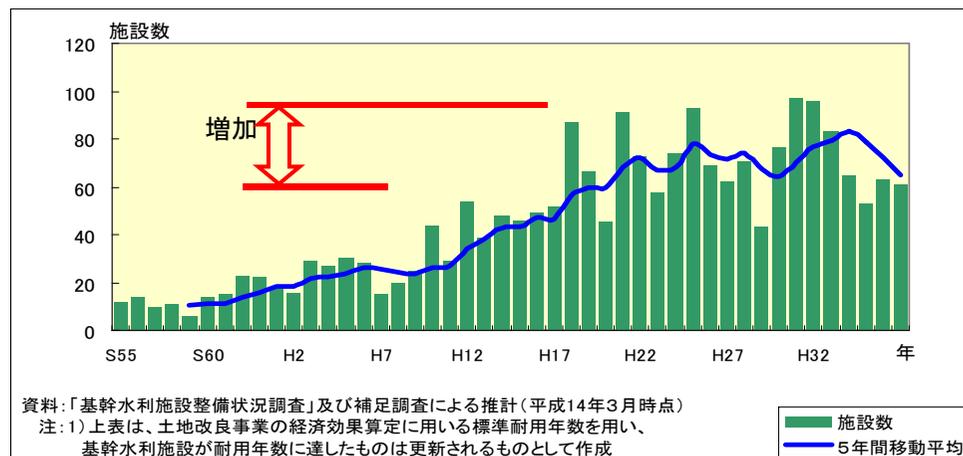
○道内の農業水利施設は、老朽化が進んでおり標準耐用年数を迎える施設は増加傾向にあります。直轄農業水利施設のうち、耐用年数を超過している施設および今後10年以内に耐用年数を迎える施設は約5千億円(H19ベース)にも達し、計画的な補修、更新が喫緊の課題です。



北海道の水田地帯における国営農地再編整備事業の状況

区分	地区名	受益面積 (ha)	農家戸数 (戸)		減少率 (%)
事業実施中	由仁	1,100	126 (H19)	87 (H29)	31.0
	妹背牛	1,054	110 (H19)	59 (H29)	46.4
	富良野盆地	2,217	272 (H19)	166 (H29)	39.0
	上士別	825	75 (H20)	43 (H30)	42.7
調査実施中	南長沼	1,550	163 (H22)	110 (H32)	32.5
	美唄	3,004	329 (H22)	204 (H32)	38.0
	雨竜暑寒	885	90 (H22)	60 (H32)	33.3
	今金	3,000	255 (H22)	138 (H32)	45.9
	北野	690	90 (H22)	26 (H32)	71.1
構想	愛別	1,400	169 (H22)	62 (H32)	63.3
	大雪東川	3,000	410 (H22)	128 (H32)	68.8

北海道開発局調べ



○耐用年数を迎える基幹水利施設数をみると、H22時点での5カ年移動平均値はH13年時点での5カ年移動平均値の約2倍程度に増加

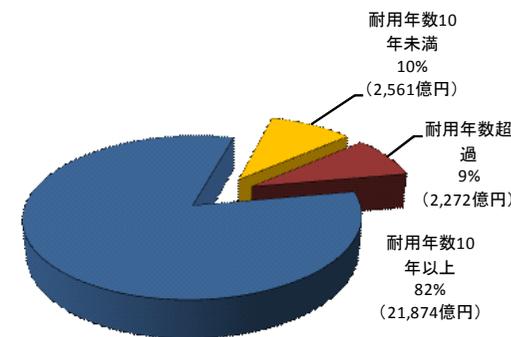
今後10年以内に耐用年数を迎える施設は、**約5000億円(500億円/年)**

H22の農業農村整備事業予算は**約678億円(予備費・補正含む)**



コンクリートの老朽化状況

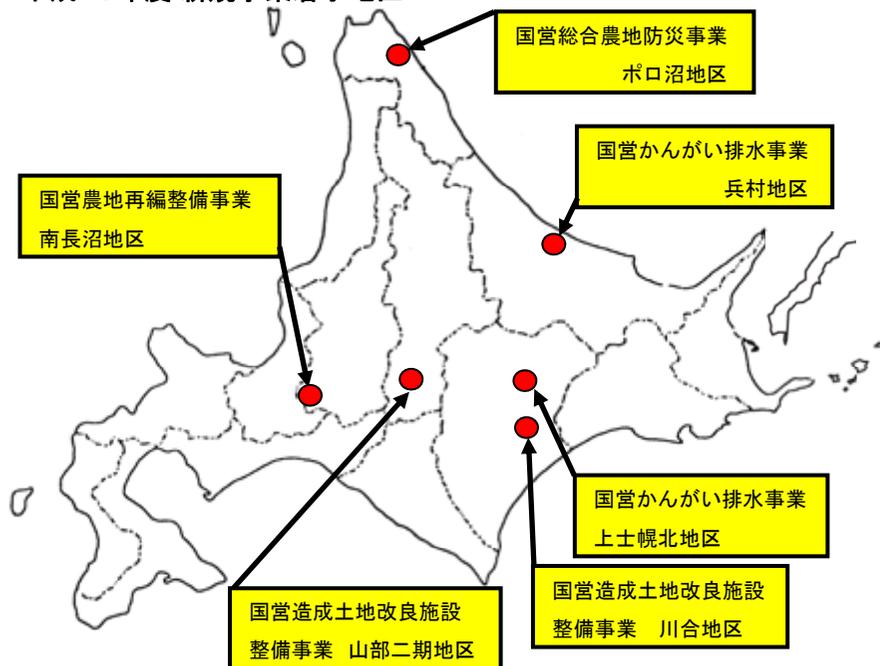
道内の直轄農業水利施設のストック



第2章 6. 農業農村整備事業 [取組]

- 北海道の食料自給率は211%であり、わが国の食料供給地域として重要です。
- 大規模土地利用を活かした生産性の向上、効率的な農業経営のため、国営農地再編整備事業、国営総合農地防災事業を推進します。
- 安全・安心な農作物を安定供給すべく、国営かんがい排水事業により農業水利施設の整備を推進します。

平成23年度 新規事業着手地区



農用地の集約・大区画化を進めて、農業生産性の向上を図る。

【南長沼地区】（国営農地再編整備事業）

- 関係市町村：長沼町
- 受益面積：1,550ha
- 主要工事：区画整理、農地造成

大区画ほ場の整備



区画整理により狭小なほ場の大区画化が図られる。

泥炭地などで低下している農用地の機能を回復して、農業生産性を維持する。

【ポロ沼地区】（国営総合農地防災事業）

- 関係市町村：猿払村
- 受益面積：1,056ha
- 主要工事：農地防災、農地保全



農地の湛水状況



機械がぬかるむほ場



排水改良により大型機械の導入が可能

農業基幹施設の改修を行い、施設機能を維持する。

【山部二期地区】（国営造成土地改良施設整備）

- 関係市町村：富良野市、南富良野町
- 受益面積：2,526ha
- 主要工事：頭首工改修、用水路改修



水路橋のコンクリート劣化状況

- ・農業用水の安定供給
- ・補修等の維持管理の軽減

農業生産が維持され、農業経営の安定に資する。

第2章 7. 水産基盤整備事業 [課題]

○国際的に水産物需要が増大するなか、全国生産量の1/4以上を占める北海道の水産業は、我が国の水産物の安定供給に大きな役割を担っています。他方で、

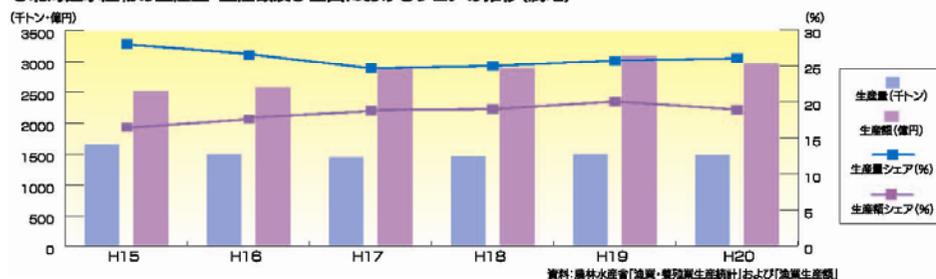
- ① 水産物の品質・安全性に対する消費者の関心が高まるなか、漁港における衛生管理対策は不十分。
 - ② 日本海側で磯焼け（ウニの食害等により藻場が消失する現象）が進行しており、水産生物の生息環境が悪化。
 - ③ 寒冷地特有の爆弾低気圧等により、たびたび漁船等に被害が発生。
- 等の課題が山積しており、これらの課題に対して適切に対処していく必要があります。

我が国の水産物生産における北海道の位置付け

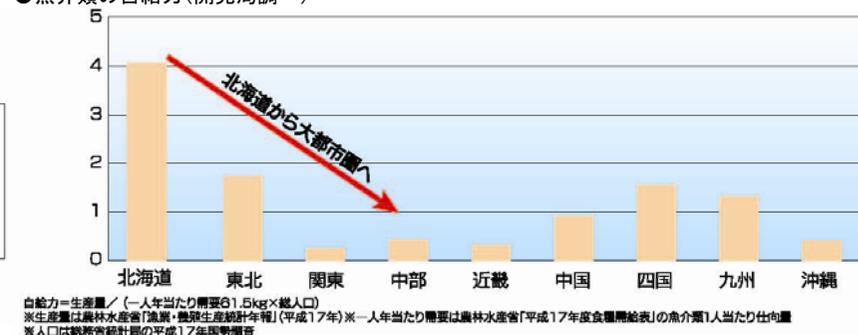
全国の水産物生産量の約26%が北海道で生産（ホタテ、ホッケ、コンブ、スケトウダラ、サケ・マスについては大半が北海道で生産。）されており、水産物供給基地としての重要な役割を担っています。

北海道は域内需要の約4倍の魚介類を生産しており、その多くは、首都圏など全国各地に流通しています。

●北海道水産物の生産量・生産額及び全国におけるシェアの推移(属地)



●魚介類の自給力(開発局調べ)



課題① 衛生管理対策の遅れ

野天での水揚作業、網外作業は、直射日光による鮮度低下、雨、鳥の糞など異物混入の恐れがあり、衛生管理を進めるうえでは、これらのリスクを解消する必要があります。

野天での網外し作業



漁港に集まるカモメの群れ



課題② 磯焼けの進行

日本海側ではウニの食害等による磯焼けが進行しており、水産生物の生息場所となる藻場が減少しています。



磯焼け前
(コンブ繁茂状況)



磯焼けによる藻場の喪失
(磯焼け地帯では、ウニの実入りもあまり良くありません。)

課題③ 漁船等への被害

爆弾低気圧による高波が、防波堤を越えて漁港内に進入し、漁船が転覆するなどの被害が発生しています。



防波堤を越えて波が進入



岸壁上に乗り上げた漁船

第2章 7. 水産基盤整備事業 [取組]

○水産基盤整備事業では、国民に対する安全・安心な水産物を安定的に供給するために必要な、北海道における生産・流通拠点となる漁港の整備を推進しています。

○事業の実施にあたっては、地域マリンビジョン※の取組みや地域防災計画と連携しつつ、ソフト対策と一体となった屋根付き岸壁、清浄海水導入施設等の衛生管理施設、水産生物の生育環境を付加した漁港施設、波浪に対する安全対策などの整備を進めます。

※協議会（漁業者、自治体、地域住民等で構成。）が策定した水産業が核となる地域振興方針。全道29地域で策定済。

○平成23年度直轄漁港整備事業 【事業費130億円、実施地区数33地区】



【ウトロ地区（斜里町）】水産物生産・流通の効率化に資する人工地盤の整備

我が国有数のサケ・マス生産流通拠点となっているが、岸壁及び用地不足により漁業活動に支障をきたしているとともに、観光客と漁業活動の輻輳が生じていることから、観光との連携を図りつつ漁業作業の効率化を図る人工地盤の整備を推進します。



【東浦地区（稚内市）】漁船等の被害を防止する外郭施設の整備

大型低気圧等により防波堤からの越波が頻繁に発生しており、漁船の安全係留、近隣漁場で操業する漁船の避難機能確保に支障が生じていることから、漁港の安全性を高めるための防波堤の改良整備を実施します。



荒天時による防波堤からの越波状況



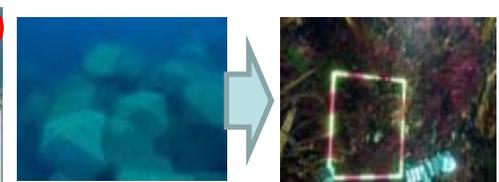
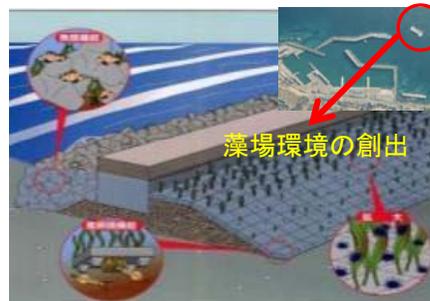
越波により漁港内が擾乱、安全係留が困難に



既設防波堤の嵩上改良を行い、荒天時の越波を防止。

【久遠地区（せたな町）】資源増殖機能を付加した施設の整備

漁船の安全な漁港利用を確保するための島防波堤の港内側に、背後小段やヤリイカ産卵場所を確保した被覆ブロックを設置することにより、藻場環境と水産動植物の生育環境を創出します。



整備直後(H19.8) 海藻着生(H20.2)

整備の6ヶ月後には藻場が創出され、水産生物の生息場となっています。

第2章 8. 官庁営繕事業 **【課題】** **【取組】**

【課題】

- 官庁施設の整備については、老朽化した官庁施設が今後増大していく中、既存官庁施設の有効利用を図りつつ、災害に対する安全・安心の確保等に的確に対応することが必要です。
- 耐震化対策にあたっては、大規模地震発生時に官庁施設がその機能を十分発揮できるよう、構造体のみならず設備、外壁・建具などの非構造も含めた建築物全体として、総合的な耐震安全性を確保した防災拠点となる官庁施設等の整備が必要です。

【取組】

- 老朽化した官庁施設が増加する中、既存官庁施設の有効利用を図りつつ、来訪者等の安全の確保や円滑な業務を実施するため、特に緊急的に改修が必要な既存官庁施設の危険箇所や老朽化した設備等の改修を行います。
- 建築物の耐震化対策は、政府全体の緊急の課題であり、公共建築物については、中央防災会議決定や「建築物の耐震改修の促進に関する法律」に基づく告示等により、整備目標及び整備プログラムの策定等を行い、計画的かつ重点的な耐震化の促進に積極的に取り組みます。

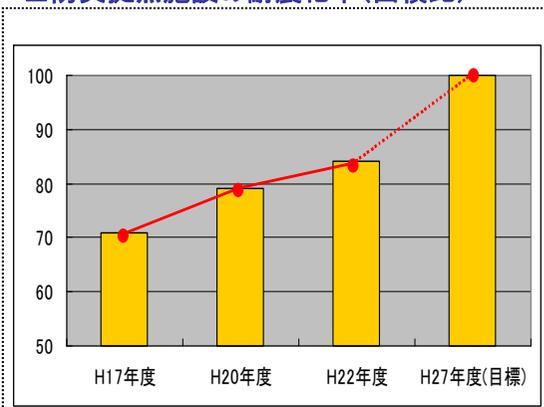
平成27年度末の目標

- すべての既存不適格建築物(耐震性能評価1.0未満)について建築基準法の基づく耐震性能確保
- 全体では官庁施設の耐震基準を満足する割合が少なくとも9割(面積率)



耐震改修の事例[札幌管区気象台]

■ 防災拠点施設の耐震化率(面積比)



平成23年度は広尾海上保安署の新営繕事業をはじめ合計6事業を予定。(直轄予算)

広尾海上保安署

現庁舎は津波の浸水予測範囲にあることから、災害時における防災拠点としての機能を図れるよう整備する。

構造：鉄筋コンクリート造2階建て
 延床面積：745㎡
 完成予定：平成23年6月(予定)

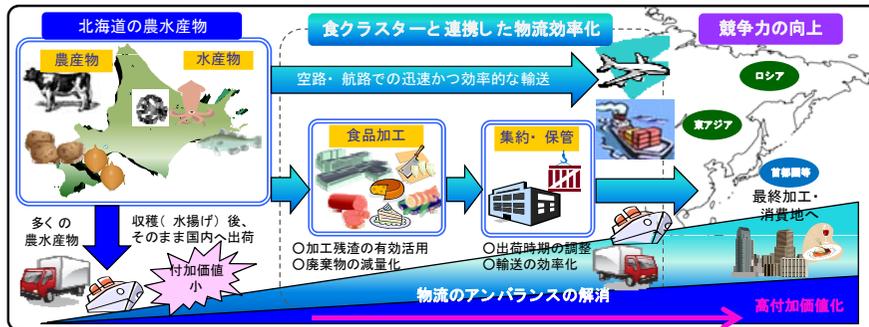


第2章 9. 北海道開発計画調査 [取組]

- 北海道総合開発計画の企画、立案及び推進に必要な調査を実施し、北海道の地域特性を踏まえた施策の展開により、地域の活性化等を図ります。
- 平成23年度は、北海道総合開発計画に基づき、「新成長戦略」に資する「食」、「観光」、「環境」等の北海道の強みを活かせる分野における主要施策の推進方策に関する検討を重点的に実施します。

北海道における食の供給力(生産・加工・流通)の強化

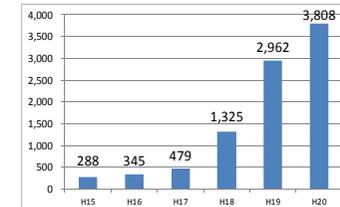
我が国の食料供給力の強化のため、北海道の農水産品の高付加価値化の取組と連携し、国内外に対する農水産品の物流効率化方策及び物流インフラ活用等の方向性について検討します。



多様な連携による受入環境・運転環境・沿道環境整備によるインバウンド観光振興

中国をはじめとする東アジアからの観光客の増加と観光による地域の活性化を図るため、広大に北海道における移動の自由度や利便性の向上など受入環境の整備について検討します。

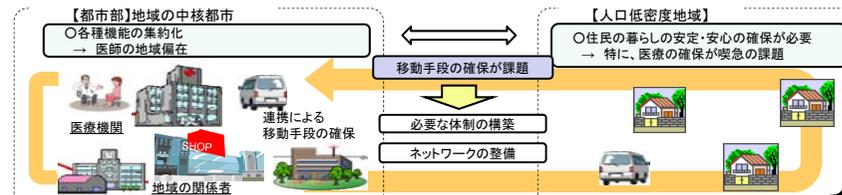
新千歳空港での外国人のレンタカー貸出件数の推移(台)



出典:「外国人新千歳空港貸出件数」(千歳空港レンタカー連絡協議会)

魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり

北海道の人口低密度地域において、地域や関係機関と連携した医療機関への的確な移動手段を確保し、必要な交通ネットワークの整備や広域医療サポート体制の構築を図る方策について検討します。



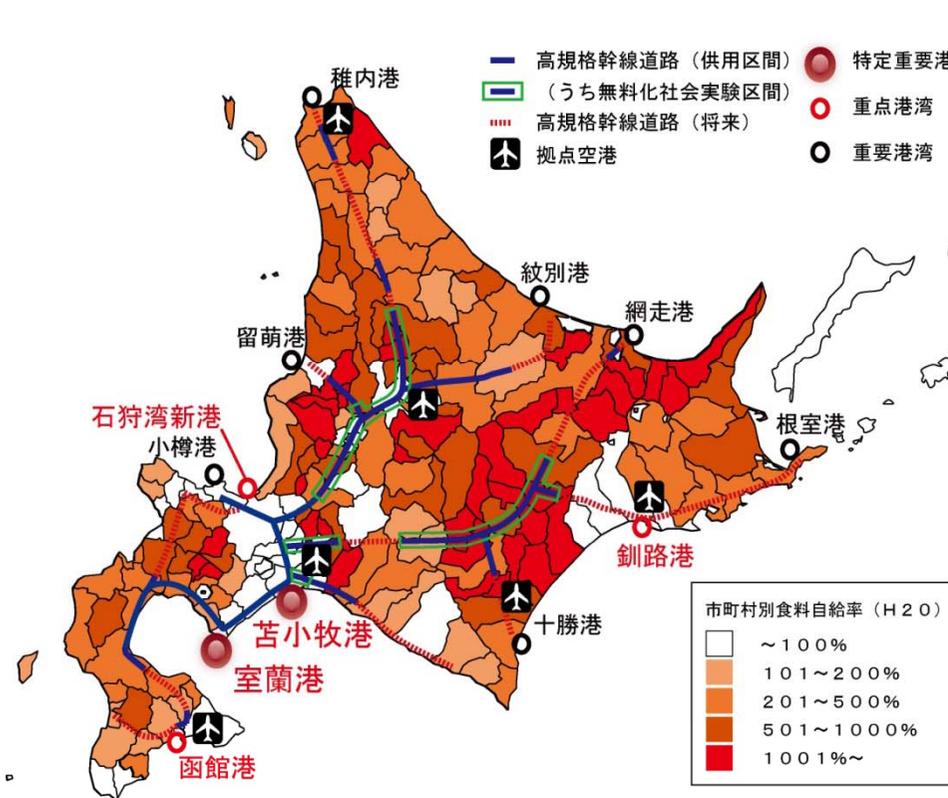
CO₂削減に向けた北海道環境イニシアティブの発揮

道内各地域の気候・産業・地理的条件やクリーンエネルギーの利活用環境等を踏まえ、地域性を活かし、経済社会を低炭素型に革新する取組を推進させる方策について検討します。

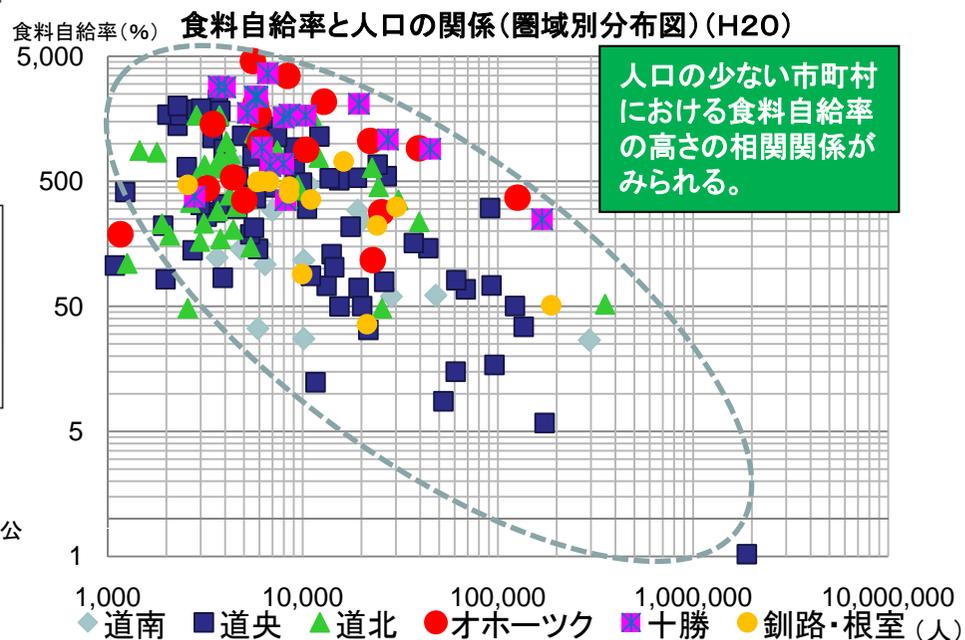
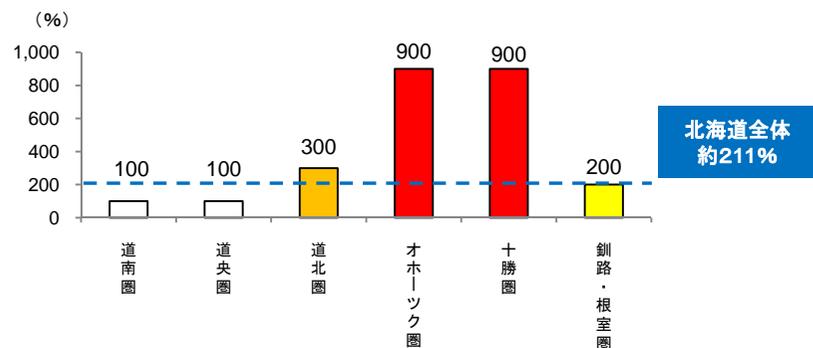
第3章 1. 食

○我が国の食料自給率は、先進国中、最も低い水準であり、農水産業従事者の減少や耕作放棄地の増加等により、食料供給力の低下が懸念され、食料安全保障の観点から、食料自給率の向上が必要とされています。

○北海道は、カロリーベースの食料自給率が約211%で、人口の少ない市町村から、安全・安心な食料が供給されていますが、北海道開発局は、農業生産基盤や輸送インフラの整備を通じて、日本の食卓を支えています。



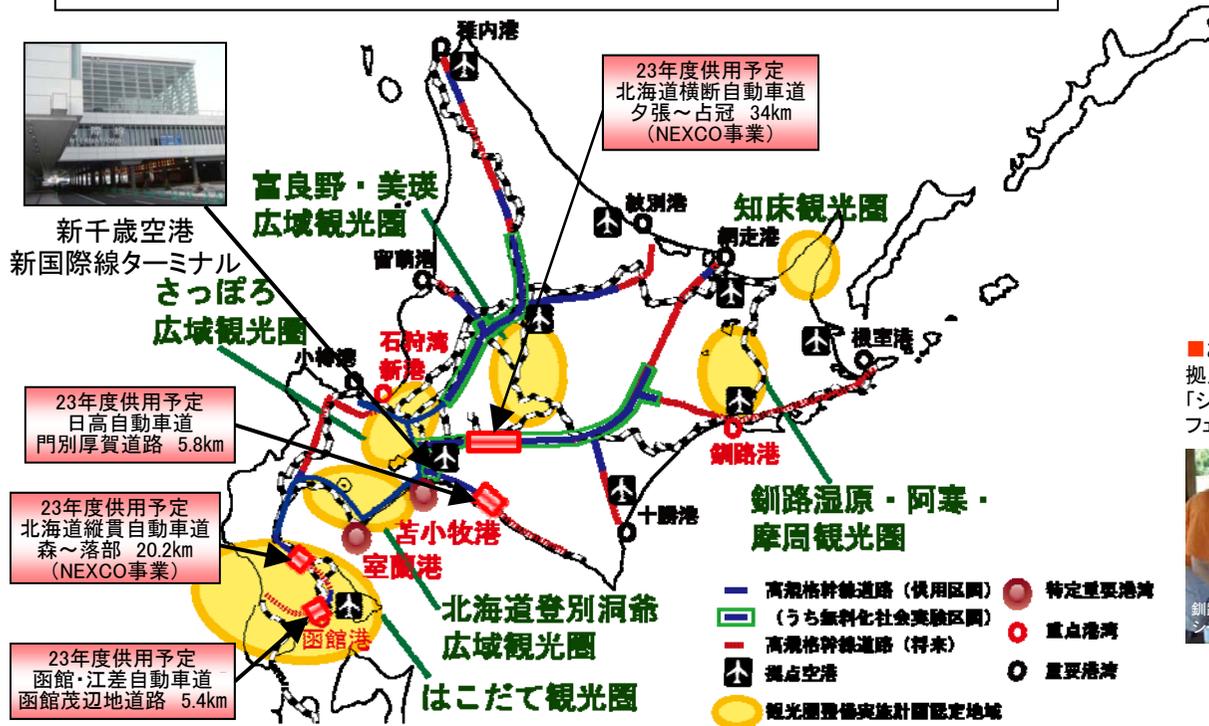
(注) 市町村別食料自給率については、北海道開発局開発計画課試算による。
 なお、これらの食料自給率の算出に必要な、市町村別の各種農畜産物等の公表データは限定されているため、試算値は概ねの傾向を示す参考値



第3章 2. 観光

○我が国では、「国際観光の推進によるソフトパワーの強化」、「少子高齢化時代における経済活性化」、「交流人口の増大による地域の活性化」、「国民生活の質の向上」を図るために、国際観光の振興、観光立国の実現を目指しています。北海道開発局では、2020年初めまでに訪日外国人観光客数を2500万人にするなど、北海道がその受け皿となるように、高規格幹線道路や空港の整備を通じて、モビリティを向上するなどの施策を実施しています。

広域観光圏とネットワークの拡大（平成23年度供用予定箇所）



シーニックバイウェイ北海道の取組



■ 行政と活動団体の連携により、羊蹄山の眺望ポイントに駐車帯を整備

景観
美しい
景観づくり

地域
魅力ある
地域づくり

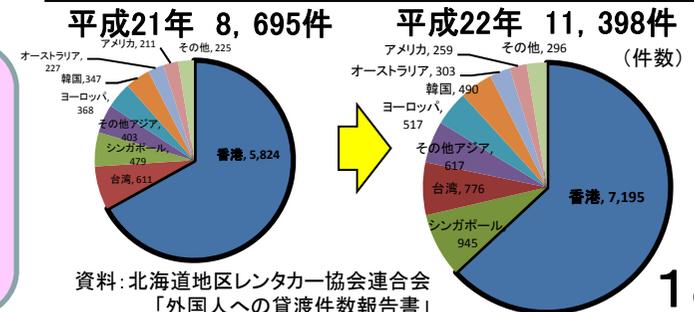
観光
魅力ある
観光空間づくり

ひと・みち

【3つの連携要素】



北海道における外国人レンタカー利用状況



道と川の駅『花ロードえにわ』

河川敷に遊歩道などが整備された道と川の駅で、直売所の「かのな(花野菜)」では、主に地元農産物を提供する活動により地域活性化への貢献が認められ、「わが村は美しくー北海道」運動第5回コンクール2010地域特産物部門にて銅賞を受賞しました。



道の駅「花ロードえにわ」



恵庭農畜産物直売所「かのな(花野菜)」

第3章 3. 環境

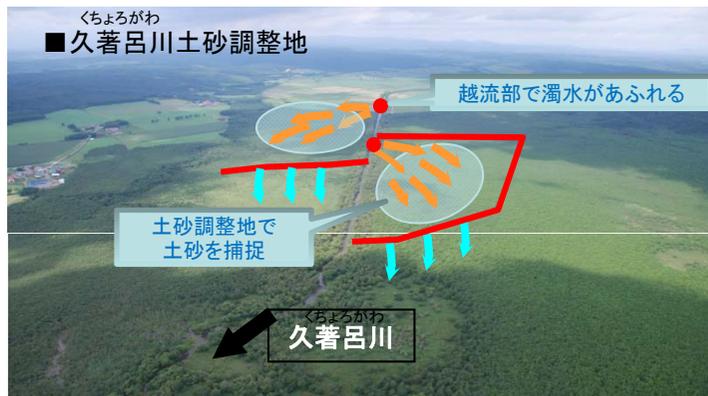
- ・ 北海道の豊かな自然環境を次世代に引き継ぐ、恵まれた自然と共生する社会を形成します。
- ・ 既存エネルギーの効率的な利用を図りつつ、再生可能な未利用エネルギーも活用する低炭素社会を形成します。
- ・ 3R(リデュース、リユース、リサイクル)を推進する循環型社会を形成します。

『釧路湿原における自然再生に向けた取組』

国内最大の湿地である釧路湿原において、湿原の植生回復のための旧川復元事業や流入河川からの土砂流入防止等を実施することにより、湿原の自然再生を推進しています。



<自然再生事業の推進>



『建設現場における環境対策の推進』

(エコ・コンストラクションイニシアティブ)

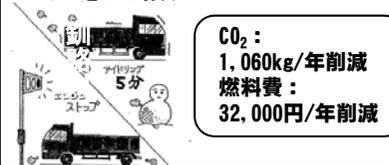
○環境家計簿

『現場担当者の意識向上』、『CO2排出量の削減』を推進するため、発注者・受注者が協働で取り組み、土木建設現場からのCO2排出を定量的に把握できる『見える化』に取り組んでいます。

建設現場からのCO2削減の手引き(案)

○省エネ運転、アイドリングストップ

冬期の暖機運転は5分でOK
例えば、大型車が1日1時間のアイドリングストップをした場合・・・



○出来型管理の工夫

例えば、ICT施工(情報化施工)の試行により、丁張りの不要や品質管理・出来型管理の効率化、安全性の向上によって、作業の効率化を行った場合・・・



○資源バンク

建設工事で発生する土砂・刈草等の情報(発生場所・量・時期・土質・窓口等)を自治体・民間等へ提供するシステムを構築し、地域内で資源を有効活用(資源循環)する取組を実施しています。

<土砂運搬状況>



<刈草運搬状況>



<土砂バンクシート>

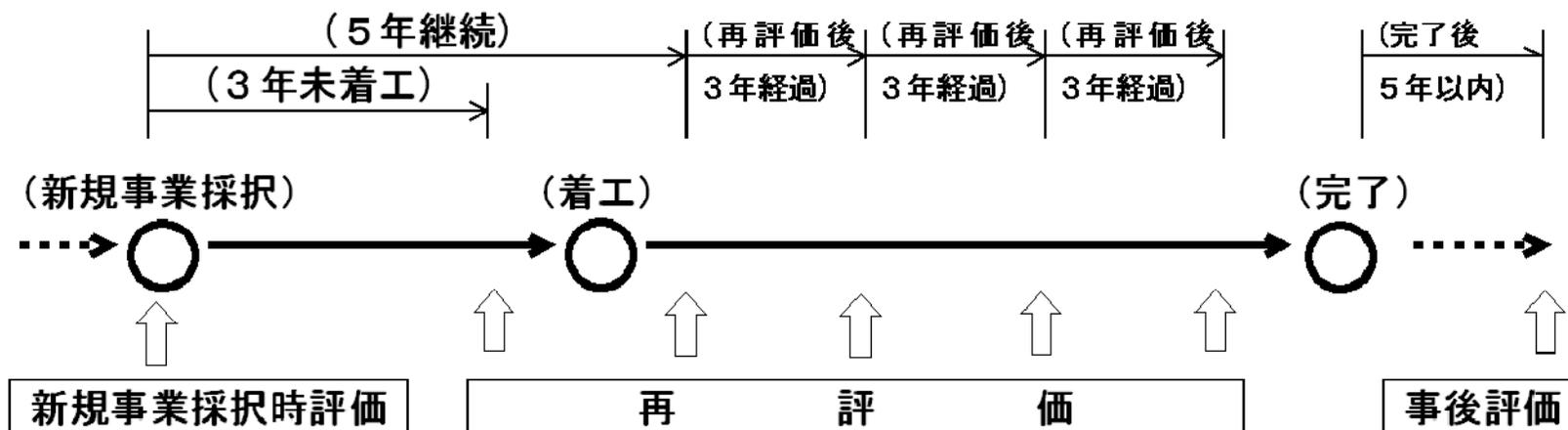
担当事務所・工事情報			土砂情報 [m3]					備考		
事務所等名	担当係名	施工市町村名	工事名	8月	9月	10月	11月		...	土質
○△開発建設部事務所	○係	札幌市北区	○×A 改良工事	-2,000		-3,500				現場にストックし、有(3千m3増積可能)
○△開発建設部事務所	○係	札幌市中央区	□×B 下掘工事	+1,500	+1,500	+1,000				札幌市内なら運搬可(500m以内)
...

第4章 1. 事業評価の実施

○公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、学識経験者等の第三者から構成される委員会による意見を踏まえ、事業の継続または中止を判断する再評価(※)及び事業完了後に改善措置を実施するか否か等の今後の判断に資する事後評価を実施します。

(※)事業の継続又は中止の方針(原案)の作成に当たり、直轄事業負担金の負担者である都道府県、政令市等に意見聴取

事業評価の流れ (イメージ)



平成23年度 (直轄事業)	再評価実施事業 (予定)	
	治水事業	13事業
	海岸事業	1事業
	道路事業	10事業
	港湾整備事業	10事業
	水産基盤整備事業	19地区
	農業農村整備事業	3地区

第4章 2. コスト構造改善の推進

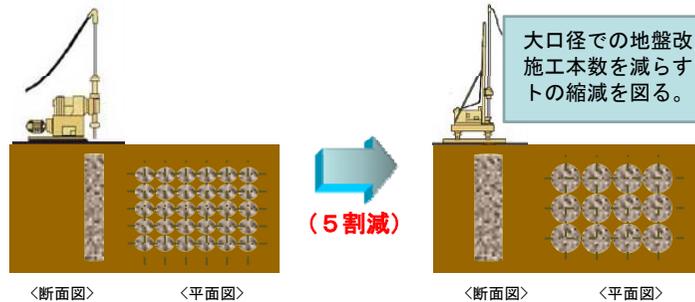
○国土交通省では平成20年度から、これまでのコスト縮減の取り組みに加え、民間企業による技術革新の進展、老朽化する社会資本が急増する中で国民の安全・安心へのニーズや将来の維持管理・更新費用が増大することへの対応、近年の地球温暖化等の環境問題をポイントに、公共事業を抜本的に改善し、良質な社会資本を効率的に整備・維持することを目指して、平成24年度までの施策プログラムである「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」を策定し、「総合的なコスト構造改善」を推進しています。

○北海道開発局の事業においても、“1. 工事コスト構造の改善”、“2. ライフサイクルコスト構造の改善”、“3. 社会的コスト構造の改善”を考慮しながら総合的なコスト構造改善に努めていきます。

◆主な取組事例

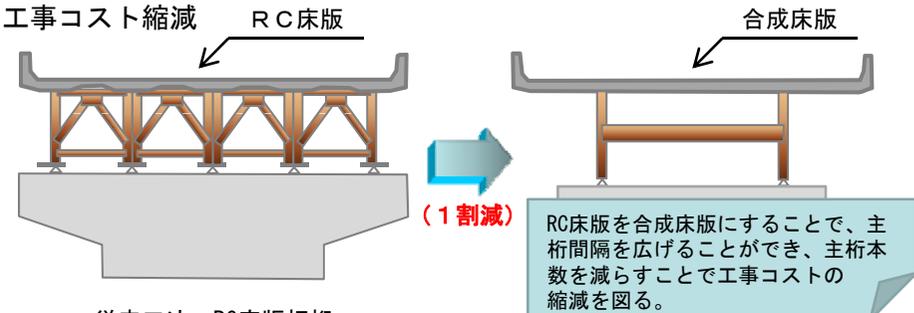
1. 工事コスト構造改善の取り組み

- 新技術情報共有システム（NETIS）に登録されている民間技術や新技術・新工法を採用することによる工事コスト縮減
- 計画・設計段階における設計基準類・規格・構造形式等の見直しによる工事コスト縮減



従来工法：単管工法（高圧噴射攪拌工法） 新工法：SJMM工法

●新技術・新工法の活用による工事コスト縮減



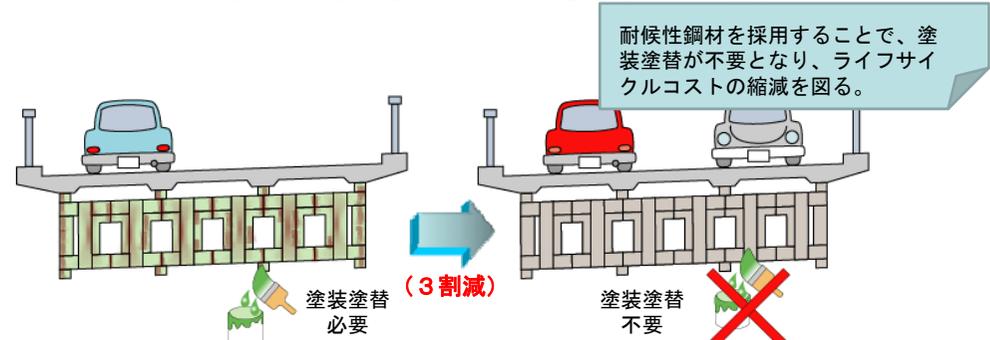
従来工法：RC床版板桁

新工法：合成床版2主桁橋

●鋼橋の少本数主桁化による工事コスト縮減

2. ライフサイクルコスト構造改善の取り組み

- 耐候性鋼材・ステンレス鋼材等の採用することによる、ライフサイクルコスト縮減
- 省エネルギー型、長寿命型の照明器具を採用することによる、ライフサイクルコスト縮減



従来工法：普通鋼材+A塗装

新工法：耐候性鋼材

3. 社会的コスト構造改善の取り組み

- 事業の重点化・集中化によるスピードアップ等により、事業便益を早期に発現させることによる社会的コストの縮減
- 工事におけるCO₂排出低減建設機械の利用促進により、CO₂の排出を抑制することによる社会的コストの縮減

●耐候性鋼材の採用によるライフサイクルコスト縮減

第5章 平成23年度北海道開発局関係予算

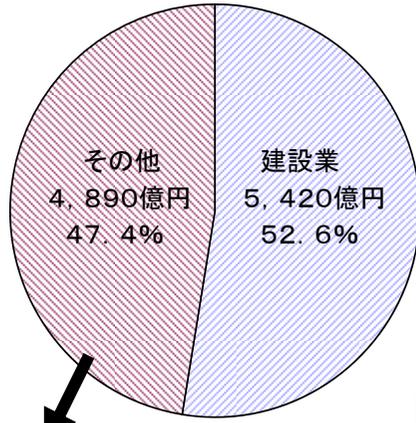
総括表（事業費）

【直轄】

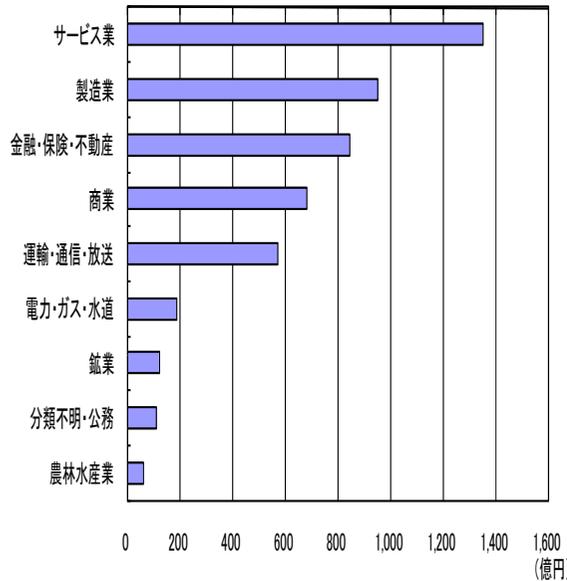
（単位：百万円）

事 項	予 算 額		備 考
		一括配分	
治 水	71,557	13,195	1. 4月1日の閣議において財務大臣から公共事業予算・施設費について5%を一つのめどとして執行をいったん留保するとの方針が示されたことから、直轄事業については全体として原則5%程度の予算執行が留保されることとなる。 2. 農業農村整備及び水産基盤整備を除き、工事諸費及び営繕宿舍費は含まれていない。 3. 計数整理の結果、異動を生じることがある。 4. 四捨五入の関係で合計と内訳が一致しない場合がある。
海 岸	524	—	
道 路	166,304	60,997	
港 湾 整 備	13,431	2,776	
空 港 整 備	1,937	—	
都 市 水 環 境	1,075	1,075	
国 営 公 園 等	838	—	
農 業 農 村 整 備	46,426	—	
水 産 基 盤 整 備	12,954	—	
官 庁 営 繕	453	361	
合 計	315,499	78,403	

生産誘発額内訳



「その他」の内訳



平成23年度北海道開発事業費
(当初)により発生する直接需要額
5,366億円(北海道開発局実施以外の事業を含む)

※ 直接需要額は予算額から 用地費
及び用地補償費を除いたもの

生産誘発額 1兆310億円(経済波及効果 1.9倍)
就業者誘発数 85,000人

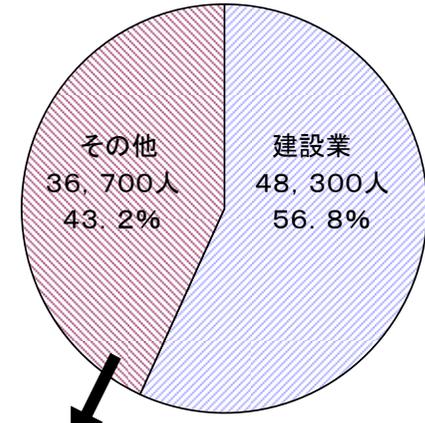
道内総生産(名目)の
約2.9%に相当

付加価値額 約5,200億円 /
H21年度道内総生産(名目)18兆123億円

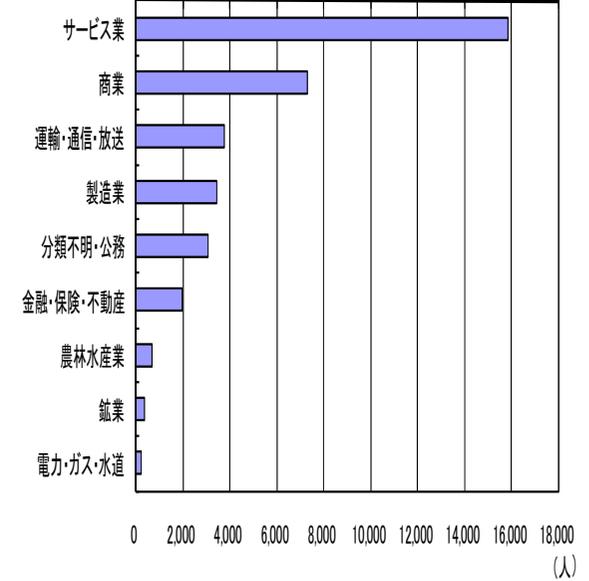
北海道の総就業者数の
約3.3%に相当

北海道のH22年総就業者数約260万人

就業者誘発数内訳



「その他」の内訳



＜各圏域における経済波及効果＞ (単位:億円、人)

	予算額(※1)	生産誘発額	就業者誘発数
道央	1,241	約2,200	約18,000
道南	221	約350	約3,000
道北	622	約960	約8,000
オホーツク	270	約400	約3,300
十勝	304	約460	約3,600
釧路・根室	287	約440	約3,400
全道(※2)	2,945	約5,600	約45,000

※1 予算額は北海道開発局実施事業のみであり、用地費及び用地補償費を除いている。

※2 全道の生産誘発額、就業者誘発数は、各圏域から道内他圏域に流出する分を含むため、各圏域の合計とは一致しない。

出典:「平成21年度道民経済計算【速報】」(北海道:H23年4月公表)、「平成22年労働力調査」(総務省:H23年3月公表)、「平成17年北海道産業連関表」(北海道開発局:H22年3月公表)、「平成17年北海道内地域間産業連関表」(北海道開発局:H23年4月公表)から試算

4月1日の閣議において財務大臣から公共事業予算・施設費について5%を一つのめどとして執行をいったん留保するとの方針が示されたことから、予算額については全体として原則5%程度の予算執行が留保されることとなる。