

地方ブロックにおける
社会資本整備重点計画

平成28年3月

国土交通省

農林水産省

地方ブロックにおける社会資本整備重点計画

本計画は、社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定）において、同計画で新たに設定された重点目標と政策パッケージを戦略的に推進するため、各地方の特性に応じて重点的、効率的、効果的に整備するための計画として策定するものである。

策定に当たっては、各地方において、地方公共団体や地方経済界、有識者等との意見交換を行い、社会資本に関する現状と課題やストック効果の最大化に向けた取組など社会資本整備の重点事項等について検討したほか、国土形成計画（広域地方計画）等と調和を図りつつ、地方版まち・ひと・しごと創生総合戦略や国土強靱化地域計画など、各地方で策定される計画と連携し、即地性の高い計画となるよう検討を行い、取りまとめた。

社会資本整備重点計画では、限られた財政資源の中で、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ、生活の質の向上や生産性の向上をもたらす社会資本のストック効果を最大限発揮させるべく、従来にも増して重点的に取り組む戦略的マネジメントが求められている。そのため、本計画においては以下の点を明らかにしている。

- ・それぞれの主要取組について時間軸を明確化し、可能な範囲で完成時期を記載した。
- ・プロジェクトを進めることで期待されるストック効果を記載した。
- ・可能な範囲でブロックごとの指標を記載した。
- ・プロジェクトを実現するための主要取組について、「既存施設の有効活用とソフト施策の推進（賢く使う取組）」、「選択と集中の徹底」、「既存施設の集約・再編」に分類して記載した。

今後は、本計画に記載された実施中の事業や取組のみならず、計画策定後に新たに行われるものも含め、生産性の向上により地方ブロックの潜在力が開花される「生産性革命」を成し遂げるため、ストック効果が最大限発揮されるよう取り組むことが重要である。このため、本計画で掲げた指標の達成状況やストック効果の発現状況等を把握し、課題の確認を行い、経済社会情勢の変化を踏まえつつ、取組の改善検討を行い、計画の着実な推進を図る。

※ 海岸事業については、国土交通省水管理・国土保全局及び港湾局と農林水産省農村振興局及び水産庁が連携して施策の展開を図っており、相互に連絡調整するとともに、地方支分部局においても、国土交通省地方整備局と農林水産省地方農政局が連絡を密にし、検討・整理を行っている。

※ 道路管理者が実施する交通安全施設等整備事業については、国土交通省と警察庁が連携して施策の展開を図っている。

北海道ブロックにおける社会資本整備重点計画

目次

はじめに.....	1
第1章 北海道ブロックの現状と主要課題.....	1
1. 北海道ブロックの特徴.....	1
(1) 豊かな自然環境.....	1
(2) 国際物流・国際交流の要衝.....	1
(3) 食の供給基地としての役割と産業群の形成.....	2
(4) 広域分散型社会の形成と人口減少.....	2
(5) 国策としての北海道開発.....	2
2. 北海道ブロックにおける近年の状況変化.....	3
(1) 本格的な人口減少時代の到来.....	3
(2) グローバル化のさらなる進展と国際環境の変化.....	4
(3) 大規模災害等の切迫.....	5
(4) 北海道のインフラの老朽化の進行と自治体における集約・再編、有効利用の取組.....	5
第2章 北海道ブロックの目指すべき将来の姿と社会資本整備の基本戦略.....	7
1. 北海道ブロックの将来像.....	7
(1) 人が輝く地域社会.....	7
(2) 世界に目を向けた産業.....	7
(3) 強靱で持続可能な国土.....	7
2. 北海道ブロックの社会資本整備の基本戦略.....	7
(1) 人が輝く地域社会の形成.....	8
(2) 世界に目を向けた産業の振興.....	8
(3) 強靱で持続可能な国土の形成.....	8
第3章 北海道ブロックにおける社会資本整備の重点目標とプロジェクト.....	10
重点目標1：北海道型地域構造の保持・形成に向けた定住・交流環境の維持増進.....	10
プロジェクト1-1：定住・交流環境の維持増進.....	10

重点目標2:農林水産業・食関連産業など地域の強みを生かした産業を支える社会基盤の整備	14
プロジェクト2-1:食料供給能力の強化と食に関わる産業の高付加価値化・競争力強化のための社会基盤の整備	14
プロジェクト2-2:産業を支える人流・物流ネットワークの整備等	16
重点目標3:世界水準の観光地の形成	18
プロジェクト3-1:国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興	18
重点目標4:恵み豊かな自然と共生する持続可能な地域社会の形成	21
プロジェクト4-1:自然共生社会の形成	21
プロジェクト4-2:低炭素社会の形成	23
重点目標5:強靱な国土づくりへの貢献と安全・安心な社会基盤の形成	25
プロジェクト5-1:頻発する自然災害に備える防災対策の推進	25
プロジェクト5-2:我が国全体の国土強靱化への貢献	31
プロジェクト5-3:道路交通事故等のない社会を目指した交通安全対策の推進	33
重点目標6:社会資本の戦略的な維持管理・更新	35
プロジェクト6-1:インフラ老朽化・長寿命化対策	35
第4章 計画を推進するための方策	38
1. 北海道の特性を生かした技術研究開発	38
2. 公共工事の品質の確保と担い手の確保・育成、現場の生産性向上に向けた取組の推進	38
3. その他	39

節点に位置するなど、国際物流・国際交流の要衝となる地理的ポテンシャルを有する。

(3) 食の供給基地としての役割と産業群の形成

北海道は、広大な農地、豊かな漁場、良質で豊富な水等の豊かな資源がある中、全国の耕地面積の約4分の1、農業産出額の12%及び漁業生産量の30%を占め(いずれも都道府県別で全国1位)、食料自給率がカロリーベースで200%に達するなど、我が国最大の食の供給基地である。道内総生産と国内総生産を比較すると、農林水産業の外、建設業やサービス業の割合が高く、製造業が低いのが、北海道の産業構造の特徴である。

(4) 広域分散型社会の形成と人口減少

北海道は、1都道府県で近畿・中国・四国地方の合計面積に匹敵する広大な地域であり、人口密度は全国平均の概ね5分の1、都市間距離は約2~3倍と、国内他地域とはスケールの異なる広域分散型社会を形成している。

このため、北海道横断自動車道(夕張・占冠間)の開通による道央圏と道東圏の

連結等、地域経済・産業を支えるネットワークの強化が図られつつあるが、いまだ主要都市間を結ぶ高規格幹線道路の未整備区間が存在している。

また、JR北海道が厳しい経営状況の下で列車の減便や駅の廃止を進めている中で、今後、人々の生活や経済を支える地域の公共交通の確保・持続可能性が課題となっている。¹

人口の3分の1以上が札幌市に集中する一方、第1次産業の生産の場である「生産空間」²は、主として地方部に存在し、人々が分散して生活する散居形態を成している。

北海道の人口は全国に10年先駆けて減少に転じており、国土交通省による1kmメッシュ別の2050年人口推計によると、道内で2010年に人が住んでいる21,279メッシュ(19,300km²)のうち47%(9,089 km²)が2050年には無人化のおそれがある。

一方、人口の移動状況を詳細に見ると、地方部から札幌都市圏や首都圏等道外へ一方的に人口が流出しているわけではなく、多くの流入・流出の結果として地方部の人口が減少傾向にあるのが実態である。逆に言えば、現に起こっている「対流」を活発化させ、人々の地方部への還流を一層促進することを目指すことが重要となっている。

(5) 国策としての北海道開発

我が国は、北海道の豊富な資源や広大な国土を利用し、国全体の安定と発展に寄与するため、1869(明治2)年の開拓使設置、北海道開発法(昭和25年法律第126号)の制定とそれに基づく北海道総合開発計画の策定など、特別な開発政策の下、我が国経済の復興や人口問題の解決から産業構造の高度化や適正配置、エネルギーや食料の供給など、その時々の我が国の課題の解決に寄与することを目的に、積極的な開発を推進してきた。

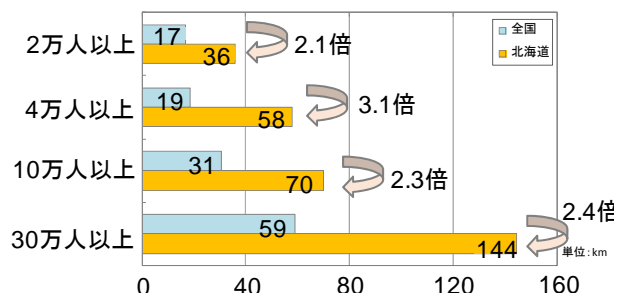


図2 最寄り都市までの平均道路距離の比較 (北海道、全国)

¹ 全道的な観点で地域公共交通網のあり方を検討するため、平成27年度から、北海道知事の諮問機関である北海道運輸交通審議会の小委員会として、学識者、交通事業者、国(北海道運輸局、北海道開発局)、自治体、経済界などを構成員とする地域公共交通検討会議が開催されている。

² 生産空間: 主として農業・漁業に係る生産の場(特に市街地ではない領域)を指す。生産空間は、生産のみならず、観光その他の多面的・公益的機能を提供している。

開拓使設置時には原始の状態であった石狩川、十勝川等の治水対策として大規模ショータカット工事等が中心に行われ、広大な泥炭地・湿地帯が安全で生産性の高い農耕地・居住地となった。

また、道内の交通の便の向上や開拓のための物資輸送、石炭等の道内の資源の移出等の必要性から、道路、港湾、鉄道などの交通・物流インフラの整備に力が注がれた。明治6年には、北海道の玄関口である函館と開拓使本府の札幌とを結ぶ札幌本道が開通し、明治13年には、日本で3番目の鉄道が小樽・札幌間で開業、同15年には札幌・幌内間が開業し、石炭の移出に使われた。また、明治29年には、全国で2番目となる国費投入による港湾整備が函館で始まった(続いて、小樽、室蘭でも同様に港湾整備を実施)。その後、自動車交通への対応、都市内道路の整備、高規格幹線道路ネットワークの整備、雪に強い道づくり、交通結節点(空港、港湾、高規格IC等)から都市や観光拠点等へのアクセスの強化や、石炭の移出と工業用原材料確保のための港湾施設の増強、青函・離島・長距離フェリーの就航、国際・国内コンテナ航路の開設、穀物・コンテナ等の外貨貨物船の大型化への対応、などが道内各地で取り生まれ、室蘭・苫小牧等への製造業の集積、道産農林水産品の移輸出、道民や道外旅行客の安全で円滑な移動などに貢献してきた。

150年弱にわたるこうした北海道開発の結果、1869年に約5万8千人だった北海道の人口は500万人超に達し、名目道内総生産は20兆円弱にまで成長するなど、今日の北海道は、フィンランド、アイルランドなど欧州の一国にも匹敵する規模の地域経済社会を形成するに至っており、食料の供給や観光・保養の主要な拠点としての役割を果たす北の国境地帯として、我が国全体の安定と発展に大きく寄与する地域となっている。

2. 北海道ブロックにおける近年の状況変化

(1) 本格的な人口減少時代の到来

北海道は、既に多くの地域で人口減少が進み、平成27年の住民基本台帳人口では540万人強と5年前に比べ11万人以上減少するとともに、全国を上回るスピードで少子・高齢化も進んでいる。一方で、地域再生に向け、ニューツーリズムの振興、「わが村は美しくー北海道」運動や北海道みなどオアシスなど地域資源を活かした観光等の推進や地場産業の育成の取組、また、自治体、NPO、旅行会社などの連携による長期滞在や移住促進、冬期集住、二地域居住(夏期滞在)など、活力ある地域社会モデルの構築に向けた取組が進められている。

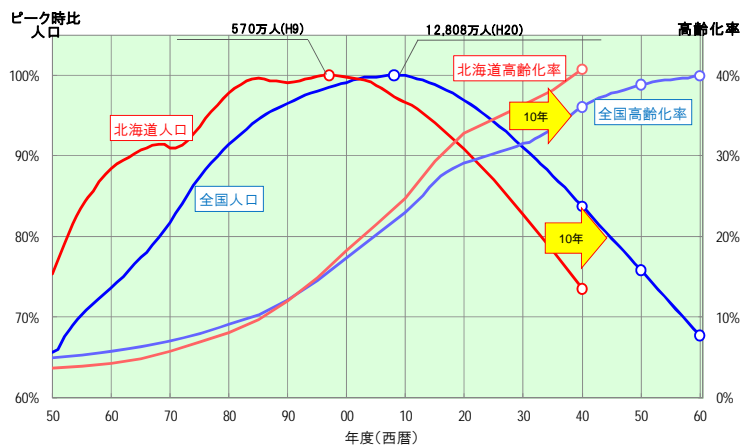


図3 ピーク時比人口と高齢化率の比較(北海道、全国)

(2) グローバル化のさらなる進展と国際環境の変化

① 農水産物の輸出拡大

北海道では、近年、アジア向けを中心に食料品の輸出が増加傾向にあり、平成26年の輸出額は667億円と平成17年の2.4倍となっている。その約9割は水産品(魚介類及び同調整品)であるが、それ以外の農産品や食料品についても、北海道のブランド力を活かした輸出促進の取組が進められている。また、食の研究開発・輸出拠点を目指す「北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区」が平成23年に指定され、これと連携した、道産農水産物をアジアへ輸出する動きも活発化している。

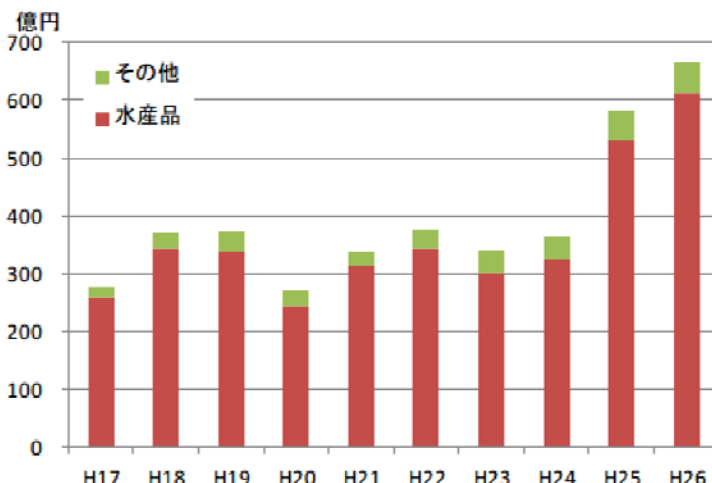


図4 北海道の食料品輸出額の推移

② 海外観光客の増大

北海道においては、観光が農水産業に並ぶ産業の柱となっている(平成21年度、観光消費額:約1.3兆円、農水産業産出額1.3兆円)。特に訪日外国人来道者数は、東日本大震災の影響で57万人まで落ち込んだもののその後飛躍的に伸び、平成26年度には約154万人と約2.7倍に増加しており、中国、韓国、台湾など東

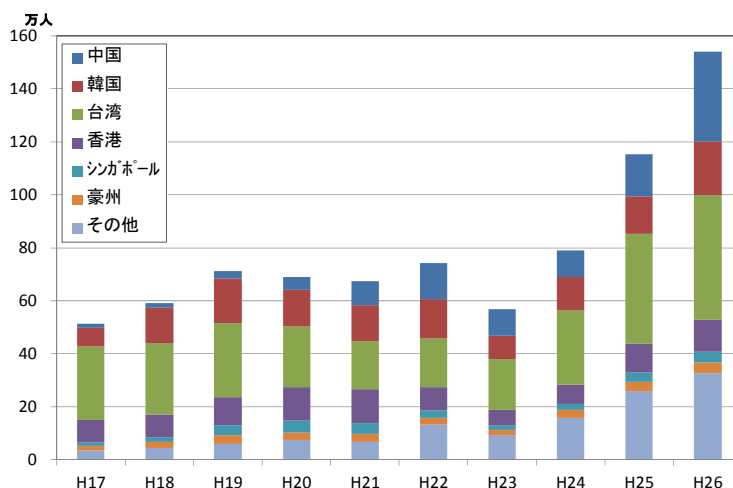


図5 訪日外国人来道者数の推移(実人数)

アジアからの来道者が全体の約7割を占めている。また、平成22年の新千歳空港の国際線ターミナルの整備や、それ以外の地方空港における近年の国際線運航便数の増加、外航クルーズ客に多様なサービスを提供する場としての「みなとオアシス」の活用等によるクルーズ船の受入環境の改善、さらには平成28年3月に北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)の開業、平成42年度末には札幌までの延伸もあり、今後も外国人旅行者の増加が見込まれる。こうした外国人旅行者の増加に対応し、道内各地では受け入れ環境の改善につながる多言語対応、魅力ある観光地づくりの担い手となる人材の育成、北海道らしい魅力ある観光地を交通アクセスなども含めてネットワーク化した「広域観光周遊ルート」の形成促進等の取組が進められている。

③ 国際物流戦略の強化

北海道の外貿定期コンテナは、全体で9航路(平成27年4月1日現在)を有し、平成26年の取扱は30万TEUと平成17年と比較して約3割増加している一方で、国際コンテナの陸上輸送においては、国際標準コンテナ車(最大積載時の車両総重量44t、車高4.1m)の円滑な通行

ができない区間があることから、迂回を強いられる非効率な状況もある。

また、釧路港では、飼料穀物を対象に船舶大型化への対応と国内連携各港への効率的な輸送ネットワークを構築する国際バルク戦略港湾に選定され、国際物流ターミナルとしての事業が開始された。

さらに、近年は、北極海航路におけるアジアのゲートウェイとしての北海道港湾の地理的優位性が指摘されている。

(3) 大規模災害等の切迫

北海道は、過去に幾度も大規模地震や津波に見舞われており、東日本大震災においても、津波の影響による養殖施設の損傷・流失や家屋の浸水など被害総額は300億円を超え、港湾・漁港等の施設損傷や国道・道道の冠水など社会資本も大きな被害を受けた。将来的には、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震による強震動・津波の発生も危惧されている。

一方、北海道は首都圏等の大都市圏から遠距離にあり、30年以内に70%の高い確率で予想される首都直下地震や南海トラフ地震等大規模災害発生の際、同時被災の可能性が小さいこと等から、国家的規模の災害時に後方支援等のバックアップ機能の発揮が期待され始めている。

また、近年の気象に着目すると、集中豪雨、高潮等による水害・土砂災害や豪雪・暴風雪による交通障害が頻発するなど、今後、地球温暖化に伴う気候変動等で災害リスクのさらなる増大が想定される中、被害の激甚化が懸念される。また、過去には融雪等の影響による土砂災害がたびたび発生し、国道239号霧立峠やJR石勝線等で長期にわたり通行止め・運休となるなど、地域住民の安全・安心の確保や経済活動に大きな支障を来したこともある。

気候変動による異常気象の頻発や水資源、農業生産等への多大な影響、生物多様性の損失など、地球環境問題は深刻な課題であり、人類の生存基盤の維持を図るため、持続可能な経済社会システムの構築が急務である。北海道においては、積雪寒冷・広域分散型の地域特性により、民生(家庭)部門・運輸部門の化石燃料への依存度が高いことなどから、一人当たりのCO₂排出量は、全国平均の約1.2倍となっている。一方、より環境負荷の少ないLNG火力発電の建設に平成27年に着手した外、風力、太陽光、地熱などの再生可能エネルギーの利活用に関する具体的な企業や自治体の動きが活発化している。

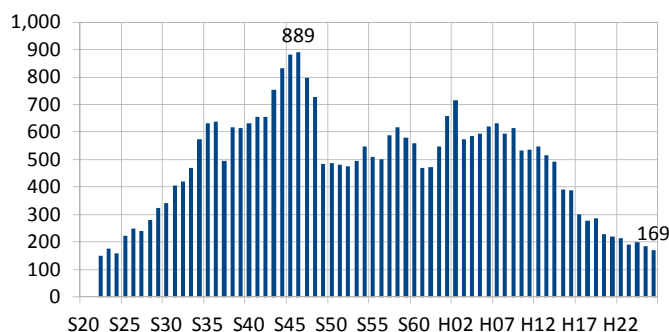


図6 北海道の交通事故死者数の年別推移

道内の年間交通事故死者数は、交通安全に関する様々な取組により年々減少傾向にあり、最も多かった昭和46年の5分の1以下に減少したが、いまだ全国でも上位に位置しており、特に正面衝突や人対車両等による死者数は依然として多く、全国に比べ郊外部における交通事故の致死率が高い。

(4) 北海道のインフラの老朽化の進行と自治体における集約・再編、有効利用の取組

高度経済成長期から集中的に整備されてきた北海道内のインフラは、施設によっては全国

平均に比べ老朽化の度合いが若干低いものの、将来的には急速な老朽化が確実となっている。社会資本の維持管理が重要となる中、広域分散型社会を形成している北海道においては、必然的に維持管理すべき社会資本も多い状況にある。道内の自治体からは、予算や職員の不足により構造物等の適切な維持管理・更新が困難となる、また、増加する老朽化構造物への対応で、新規投資が困難となる、等の懸念の声が出ている。

このような状況の下、道内の自治体においては、社会資本の集約・再編、有効利用を進めている事例がある。

下水道に関しては、し尿処理施設の老朽化に対応するため、し尿浄化槽汚泥を公共下水道で処理する取り組みを行っている事例や、農業集落排水と下水道の統合、下水処理区の統合などの取り組みを行っている事例、維持管理コスト縮減のため研究機関と共同研究を行っている事例がある。

道路に関しては、橋梁等の維持管理が課題となっている事例が見受けられる一方、地域の状況の変化に伴い、住民意見を聞きながら市町村道の廃止を行っている事例がある。

まちづくりに関しては、中心市街地の空き家問題が課題となっている事例が見受けられる中、駅前の市街地を民間とともに再開発し、集客効果を上げている事例がある。

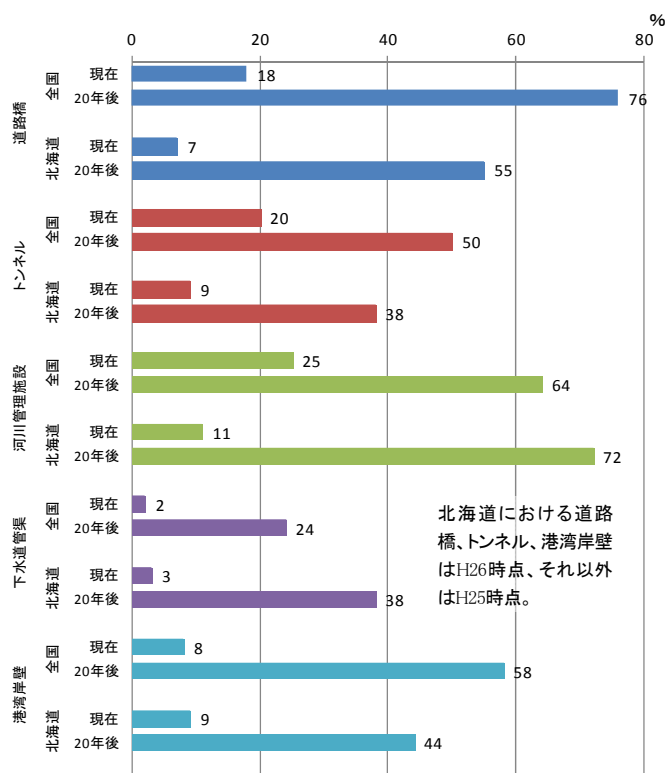


図7 建設後50年以上経過する社会資本の割合

第2章 北海道ブロックの目指すべき将来の姿と社会資本整備の基本戦略

1. 北海道ブロックの将来像

北海道ブロックにおいては、「世界の北海道」をキャッチフレーズに、地域の発展と我が国の課題解決に貢献するため、「世界水準の価値創造空間」の形成を目指していくことを2050年の長期を見据えたビジョンとする。そのため、次の3点を目標として設定する。

(1) 人が輝く地域社会

北海道の広大な生産空間から都市部に至るまで、人々が長期にわたり住み続けられる地域社会構造の確立と、地域社会に活力をもたらす様々な創発の源となる人々の多様性の確保、コミュニケーションの促進を図り、もって、人々がその個性を発揮し、多様なライフスタイルを実践し得る地域社会を形成する。

(2) 世界に目を向けた産業

グローバル化の進展は、国内需要の減少が見込まれる北海道にとって、アジアを始め世界の成長を取り込み、発展していくための好機である。

北海道は、農林水産業・食関連産業、観光関連産業などの移輸出型産業に比較的優位性がある。これらの産業は、土地、水、自然環境等の移動できない生産要素に立脚し、域外から所得を稼得し得る点で、地域の経済発展を牽引できる戦略的産業である。こうした移輸出型産業を成長の核とし、付加価値の向上等を通じた地域における安定的な所得及び雇用の確保のみならず、グローバルに飛躍する産業として育成していく。

(3) 強靱で持続可能な国土

大規模災害等に対する懸念や環境・エネルギー面での地球規模での制約が顕在化する中、北海道の豊かな自然環境や豊富な再生可能エネルギー源、首都圏等との同時被災リスクの低さ等を活用して、人々の暮らしの安全・安心が確保された強靱で持続可能な地域経済社会を確立し、我が国全体に貢献する。

2. 北海道ブロックの社会資本整備の基本戦略

北海道ブロックにおける社会資本整備にあたっては、防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、耐震化をメインストリームとした「人命と財産を守る社会資本の整備」に重点的に取り組むとともに、その上で、ミッシングリンクの解消、民間投資の誘発等の経済活動の活発化に寄与する社会資本の経済的な効果の最大化に重点的に取り組む。

また、高度成長期以降に整備された社会資本の老朽化が今後加速することから、既存施設の安全確保とメンテナンスに係るトータルコストの縮減・平準化を両立できるよう、戦略的なメンテナンスを徹底する。これまでの北海道開発により整備されてきた既存施設を有効活用し、その効果が最大発揮されるよう「既存施設を賢く使う」取組を充実強化する。

これらを踏まえ、将来像の実現に向けた戦略を以下に示す。

(1) 人が輝く地域社会の形成

「北海道型地域構造の保持・形成に向けた定住・交流環境の維持増進」

北海道の強みである第1次産業等を支え、観光資源を提供する生産空間の維持・発展のため、日常的な生活サービスへの交通アクセスの確保等による生活機能・集落機能の維持や、定住・交流促進に繋がる地域の魅力向上を図る。また、地方部の市街地では、豊かな自然環境や暮らしやすさ等の地域資源の活用等による移住・定住の促進と、農林水産業や食・観光関連産業等の振興による雇用創出、都市機能・生活機能の維持・確保を図る。

基礎圏域中心都市³の機能の確保に向け、雇用の場や、高次な教育・文化機能、商業機能等の都市機能・生活機能を維持・集積するとともに、近隣の基礎圏域中心都市や周辺市街地とのアクセスの向上を図る。また、札幌都市圏の、全道的な中枢管理機能や他の基礎圏域では提供できない高次都市機能は、北海道の発展に不可欠であり、都市部の機能強化、広域的な交流・連携機能の確保を通じて、北海道全体を牽引する環境整備を図る。

(2) 世界に目を向けた産業の振興

「農林水産業・食関連産業など地域の強みを生かした産業を支える社会基盤の整備」

北海道は我が国の食料供給基地で、今後想定される世界の食料需要の増加や気候変動等による供給制約リスクに対応し、引き続き生産能力のほか食料の移輸出に係る物流等も含めた安定的な食料供給力の確保・向上が必要であり、北海道の戦略的産業として、また生産空間の維持発展の基軸として、更に振興する。

また、域内投資の促進や既存集積の活用等を通じて、地域全体の雇用創出力を高めていく。

「世界水準の観光地の形成」

訪日外国人旅行者の急増や2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催、北海道新幹線開業等を踏まえ、北海道が「世界水準」の観光地として認知され、人々を引きつける地域となるよう様々な取組を戦略的に展開する。また、外国人旅行者がストレスなく移動・滞在できる環境の整備を、外国人目線で徹底・強化する。

(3) 強靱で持続可能な国土の形成

「恵み豊かな自然と共生する持続可能な地域社会の形成」

豊かな自然環境を保全・再生して次世代に引き継ぎ、自然と共生する社会を形成する。また、北海道の個性的な景観を継承するとともに、良好な景観の形成を促進する。

北海道に豊富に賦存する低炭素なエネルギー源の活用等を通じて、温室効果ガス排出量の削減を図るとともに、北海道における気候変動の適応策を推進する。

「強靱な国土づくりへの貢献と安全・安心な社会基盤の形成」

大規模地震・津波や噴火等の大規模自然災害のリスクや今後の気候変動等による更なる災害リスクの増大への対応、冬期生活の安全・安心の確保のため、人命を守り、ハード・ソフト一体となった災害対策等を進め、社会経済への影響を最小限とする取組を推進する。

首都直下地震等の国家的規模の災害時には、後方支援等のバックアップ機能を発揮し、

³ 基礎圏域中心都市:医療、福祉、介護、教育、商業等の都市機能・生活機能が日常生活に支障のない水準で提供される圏域を「基礎圏域」といい、基礎圏域内にあって、域内に医療等でのより高次な都市機能・生活機能を提供する中心的な役割を担う都市を「基礎圏域中心都市」という。連携中枢都市圏の中心都市や定住自立圏の中心市、またはこれらに準ずる機能を有する都市が想定される。

我が国全体に貢献し、また、道内外での大規模災害発生時には、北海道の高い食料供給力を活かし、食料供給を途絶えさせることなく、被災地を始め全国への安定的な食料供給を確保するため、必要な社会資本を整備・強化する。

交通事故での死者数は近年減少傾向にある中、人身事故件数は冬期に多い。このため、冬期道路交通の安全性確保を含め、交通安全対策を着実に推進する。

「社会資本の戦略的な維持管理・更新」

今後老朽化が急速に進展するインフラについて、維持管理・更新を戦略的に推進する。また、必要な技術力やノウハウを有する人材の確保が困難となっている市町村に対し、国が北海道と連携し支援を行う。

第3章 北海道ブロックにおける社会資本整備の重点目標とプロジェクト

以上に述べた将来像を実現するため、本地方重点計画の計画期間については平成32年度までとし、基本戦略に対応した重点目標とプロジェクトを設定する。

なお、主要取組は、プロジェクトの代表性が高いと考えられる取組を中心に記載しており、完成年度については、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある。

重点目標1:北海道型地域構造の保持・形成に向けた定住・交流環境の維持増進

プロジェクト1-1:定住・交流環境の維持増進

課題と目指す姿

- ・ 地方部の生産空間では、医療、買物、教育等の日常生活に必要な生活サービスへの交通アクセスの確保等による生活機能・集落機能の維持が必要である。また、周辺の生産空間との関係で拠点としての役割を果たす地方部の市街地では、現在、日常的な生活サービス機能が一定程度提供されており、都市機能・生活機能を維持・確保していく必要がある。
- ・ 人々の地方部への定住を維持・促進するため、基礎圏域中心都市では、基礎圏域を支える医療サービス水準や他の高次な都市機能の維持・強化を図るべく、一定の都市圏規模を維持・確保する必要がある。また、札幌都市圏は、基礎圏域中心都市の役割のほか、行政、経済等の面での北海道全体に及ぶ中枢管理機能や、研究、文化・芸術等の面で他の基礎圏域では提供できない高次都市機能を担っていることから、この機能を北海道の発展のために不可欠なものとして捉え、札幌都心部の機能強化、北海道全域とつながる広域的な交流・連携機能の確保を通じて、北海道全体を牽引するための環境整備を図ることが重要である。
- ・ 多様な人材の対流をひき起こすためには、これまで以上に多様な地域間連携を生み出していく必要がある。
- ・ このため、施策を重点的に講じることにより、定住・交流環境の維持増進を目指す。

重点施策

- ・ 地域公共交通網形成計画⁴の策定等を通じ、住民ニーズに応じた移動手段の維持及び確保を図る。地方部の市街地では、日常的な生活サービス機能を市街地中心部や「道の駅」などに集約し都市機能・生活機能の維持を図る地域の拠点づくりを促進する。また、市街地の人流・物流を支える幹線交通の整備を推進するとともに、地域の実情に応じた多様な公共交通の展開を推進する。
- ・ 基礎圏域中心都市では、都市機能・生活機能をコンパクトに集積し高度化を促進するとともに、基礎圏域内外の広域的な交流を支えるため、都市間の時間距離を縮める高規格幹線道路網等の広域交通ネットワークの整備を推進するとともに、北海道新幹線の整備とそれに関わる二次交通網の形成を促進する。
- ・ 札幌都市圏では、高次な都市機能がコンパクトに集積した魅力ある都市空間の創出を図る。また、札幌都心部と全道各地を結ぶ高規格幹線道路網とのアクセスの強化や骨格道路網の

⁴ 地域公共交通網形成計画:地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第5条第1項に基づき、地方公共団体が、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために作成する計画。

整備等により、観光客の道内周遊促進を含め、広域的な交流・連携を強化する。ユニバーサルデザイン⁵の考え方を踏まえたまちづくりを推進する。

- ・ 内外との交流・連携を支える広域交通ネットワークを構築する。

重点施策の達成を測定するための代表的な指標(KPI)

- [1] 特定都市再生緊急整備地域⁶における国際競争強化に資する都市開発事業の事業完了数
【H26年度 2 → H32年度 3】
- [2] 公共施設等のバリアフリー化率
- ・ 特定道路⁷におけるバリアフリー化率
【H25年度 93% → H32年度 100%】
 - ・ 特定路外駐車場⁸におけるバリアフリー化率
【H25年度 49.6% → H32年度 約60%】
 - ・ 都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率
【園路及び広場:H25年度 58% → H32年度 63%】
【駐車場:H25年度 40% → H32年度 55%】
【便所:H25年度 28% → H32年度 38%】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

- 地域交通の維持・確保
【地域公共交通確保維持改善事業の推進】 (H27年度推進中)】
- 安心して暮らせる魅力的なまちづくり
【冬期ボランティアサポートプログラムの推進(道路)】 (H27年度推進中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

- 地域交通の維持・確保
【主要道道江差木古内線(上ノ国町、木古内町)】 (H27年度工事中) [H28年度完成]】
【羽幌港本港地区耐震強化岸壁整備事業(羽幌町)】 (H27年度工事中) [H29年度完成]】
- 都市間・地域間のアクセス向上
【主要道道西野真駒内清田線(札幌市)(外環状道路¹⁰の一部)】 (H27年度工事中) [H28年度完成]】
【北海道横断自動車道(足寄～北見)(足寄町、陸別町、訓子府町、北見市)】 (H27年度工事中) [H28年度一部完成]】
- 都市機能の維持・強化に資する人流・物流の円滑化
【函館港本港地区幹線臨港道路(Ⅱ期工区)整備事業(函館市)】 (H27年度工事中) [H28年度完成]】
【一般国道272号上別保道路(釧路町、標茶町)】 (H27年度工事中) [H30年度完成]】
【沓形港本港地区国内物流ターミナル等整備事業(利尻町)】 (H27年度工事中) [H30年度完成]】

<平成32年度までに事業が完成予定>

- 都市間・地域間のアクセス向上

⁵ ユニバーサルデザイン: 身体的状況、年齢、国籍等を問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、生き生きと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという考え方。

⁶ 特定都市再生緊急整備地域: 都市再生特別措置法に基づき、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域として政令で指定される地域。

⁷ 特定道路: 駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する道路の区間として、国土交通大臣が指定したもの。

⁸ 特定路外駐車場: 駐車場法第2条第2項に規定する路外駐車場(道路附属物、公園施設、建築物又は建築物特定施設であるものを除く。)であって、自動車の駐車のために供する部分の面積が500㎡以上、かつ、その利用について駐車料金を徴収するもの。

⁹ 地域公共交通確保維持改善事業: 地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等のため、地域の特性に応じた生活交通の確保維持(地域公共交通確保維持事業)、快適で安全な公共交通の構築(地域公共交通バリア解消促進等事業)、地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の後押し(地域公共交通調査等事業)等に取り組む事業。

¹⁰ 外環状道路: 道央都市圏の都市交通マスタープラン(2010年3月、道央都市圏総合都市交通体系調査協議会)に位置付けられた、骨格道路網のうち、札幌都心を迂回する環状道路のひとつ。札幌新道、厚別東通、羊ヶ丘通、西野真駒内清田線、北5条・手稲通で構成される。

【一般国道233号幌糠留萌道路(留萌市)

(H27年度工事中) [H31年度完成]

(中長期的に事業を推進)

<平成40年代完成予定>

■整備新幹線の整備

【北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)(札幌市他)

(H27年度工事中) [H42年度未完成]

<完成時期未定>

■地域交通の維持・確保

【杓形港本港地区予防保全事業(利尻町)

(H27年度工事中)

■都市間・地域間のアクセス向上

【一般国道337号中樹林道路(南幌町、江別市)

(H27年度工事中)

【屯田・茨戸通(札幌市)(札幌圏連携道路¹¹の一部)

(H27年度用地取得中)

■安心して暮らせる魅力的なまちづくり

【一般国道5号小樽花園電線共同溝¹²(小樽市)

(H27年度工事中)

【一般国道12号北一条東電線共同溝(札幌市)

(H27年度工事中)

【一般国道278号函館駅前通電線共同溝(函館市)

(H27年度工事中)

【一般国道12号北一条東自転車歩行者道整備(札幌市)

(H27年度工事中)

【国際競争拠点都市整備事業(札幌市)(道路、鉄道施設等の整備により、集客交流都市の形成を図る)

(H27年度工事中)

【帯広市都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業(公園のバリアフリー化促進)(帯広市)

(H27年度工事中)

【既存施設の集約・再編】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

■安心して暮らせる魅力的なまちづくり

【都市再生整備計画事業(駅周辺へ図書館・地域交流センターを再編・集積)(釧路市)

(H27年度設計中) [H29年度完成]

(中長期的に事業を推進)

<完成時期未定>

■安心して暮らせる魅力的なまちづくり

【創成交流拠点都市再生整備計画事業(札幌市)(都心の低未利用地を再構築し、図書館・

多目的ホールを複合化した市民交流複合施設を整備)

(H27年度工事中)

重点施策	指標
(地域交通の維持・確保)	
・住民のニーズに応じた移動手段の維持・確保	
・陸上及び海上交通ネットワークの強化による人流・物流の円滑化	
・地域の生活を支える拠点である港湾における利用の安全性や効率性を図る。	
(都市間・地域間のアクセス向上)	
・都市間及び地域間の速達性向上の確保、高規格幹線道路等の整備を推進	
(都市機能の維持・強化に資する人流・物流の円滑化)	
・都市機能を維持・強化する上で重要な陸上および海上交通ネットワーク強化への対応を図り、人流・物流の円滑化を促進	
(安心して暮らせる魅力的なまちづくり)	
・特定都市再生緊急整備地域に指定されている札幌都心地域において、高次な都市機能を集積するなど、優れたまちづくりを推進する	[KPI-1] ・特定都市再生緊急整備地域における国際競争強化に資する都市開発事業の事業完了数 H26年度 2 → H32年度 3
・地域生活サービスの維持・向上を図るコンパクトな集積拠点の形成等を推進	
・都市機能の集約化にあわせた効率的な公共交通網の形成を推進	・都市計画道路(幹線街路)の整備率 H24年度 77% → H32年度 79%

¹¹ 札幌圏連携道路:道央都市圏の都市交通マスタープラン(2010年3月、道央都市圏総合都市交通体系調査協議会)に位置付けられた骨格道路網のうち、道央圏連絡道路を補完し、道央都市圏内の産業連携軸として機能を担う路線。主要道道札幌北広島環状線、主要道道江別恵庭線で構成される。

¹² 電線共同溝:無電柱化手法の一つで、道路の地下空間を利用して電力線、通信線等をまとめて収容するもの。良好な景観の形成や通行空間の安全性・快適性の確保、並びに大規模災害が起きた際に電柱等が倒壊することによる道路の寸断を防ぐ効果がある。

<ul style="list-style-type: none"> 都市経営コストを抑制するため、まちなか居住の推進や都市機能の集約化に必要な基盤整備を推進 文化財や産業遺産の保存・活用や無電柱化の推進等による美しいまちなみ景観の形成などにより観光資源の発掘と磨き上げを促進するとともに、住民、企業、行政など地域の協働によるまちづくりの展開を促進 	
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関、住宅・建築物、道路、公園等のバリアフリー化や冬期間の快適な歩行空間確保など、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたまちづくりの促進 	<p>[KPI-2]</p> <ul style="list-style-type: none"> 特定道路におけるバリアフリー化率 H25年度 93% → H32年度 100% <p>[KPI-2]</p> <ul style="list-style-type: none"> 特定路外駐車場におけるバリアフリー化率 H25年度 49.6% → H32年度 約60% <p>[KPI-2]</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率 (園路及び広場) H25年度 58% → H32年度 63% (駐車場) H25年度 40% → H32年度 55% (便所) H25年度 28% → H32年度 38% 一定の旅客施設¹³のバリアフリー化数 (段差解消) H25年度 92施設 → H32年度 110施設 (視覚障害者誘導用ブロックの整備) H25年度 98施設 → H32年度 110施設 (障害者対応型便所の設置) H25年度 86施設 → H32年度 101施設
<ul style="list-style-type: none"> 人口減少等を踏まえた持続的な污水处理システム構築(生活排水処理に係る下水道は、人口減少等に対応し、集落排水、浄化槽等他の污水处理施設との適切な役割分担の下、効率的な整備を実施。また、時間軸の概念に基づき既存ストックの活用や施設の統廃合、汚泥の利活用など段階的に効率的な管理運営を推進) 	<ul style="list-style-type: none"> 持続的な污水处理システム構築に向けた都道府県構想策定率 H26年度 0% → H32年度 100%
(整備新幹線の整備)	
<ul style="list-style-type: none"> 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)について、平成42年度末の完成・開業に向けて着実な整備を推進する。 	
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> これまで、道路整備等により救命救急センターからの60分カバー人口が4割近く増加(S46 72.7万人 → H24 99.5万人)し、港湾の整備に伴い離島フェリーなどの船舶の安全性・円滑性が向上するなど、交通ネットワークは改善され、また港湾が整備されたことで離島人口の流出抑制や地方部の生産空間の機能の維持が図られてきており、今後も耐震強化や予防保全事業による港湾施設の強化・維持や、幹線道路の整備により引き続き離島をはじめとする地方の生産空間・市街地の機能の維持が期待される。 これまでの高規格道路の整備により、道内主要都市から札幌市までの所要時間が整備前に比べ35分～115分程度短縮するなど、都市間・地域間のアクセスは改善され、通勤目的や買い物目的での利用が増加し、買い物バスツアーが復活するなど沿線での交流が拡大してきており、整備促進によりアクセスが更に向上することにより、人口の流出抑制や交流・連携の活性化、利便性の向上が期待される。 道内の観光客入込数は、新千歳空港等の交通インフラの整備もあって、20年前に比べ1000万人ほど増加して5300万人を超えており、今後、北海道新幹線の整備や道内拠点空港機能の強化により、さらなる増加が見込まれる。 	

¹³一定の旅客施設：バリアフリー法に基づく基本方針に定める整備目標(1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設)を対象として優先的に取り組むこととしているが、これ以外の旅客施設についても、地域の実情に鑑み、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施することとしている。

重点目標2:農林水産業・食関連産業など地域の強みを生かした産業を支える社会基盤の整備
 プロジェクト2-1:食料供給能力の強化と食に関わる産業の高付加価値化・競争力強化のため
 の社会基盤の整備

課題と目指す姿

- ・ 北海道の地方部においては、主な産業は農林水産業であり、食関連産業も所得・雇用を創出する重要な産業である。北海道は、農林水産物の生産拠点である強みを持ち、製造品出荷額に占める食料品の割合が高いが、食料品製造業における付加価値率が他地域に比べ低い。北海道の「食」の高付加価値化・競争力強化を図る必要がある。
- ・ このため、施策を重点的に講じることにより、食料供給能力の強化と食に関わる産業の高付加価値化・競争力強化を目指す。

重点施策

- ・ 遠隔消費地への安定的なサプライチェーンの強化等を図るため、道路・鉄道・海運等の多様な輸送モードを活用した効率的な輸送体系の構築を推進する。

主要取組

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

- 生産地と消費地や空港・港湾とのアクセス強化
 【一般国道450号丸瀬布遠軽道路(遠軽町) (H27年度工事中) [H28年度一部完成]】
- 港湾機能の強化による輸送コスト削減
 【釧路港(西港区)国際物流ターミナル整備事業(第2ふ頭)(釧路市) (H27年度工事中) [H29年度完成]】

<平成32年度までに事業が完成予定>

- 生産地と消費地や空港・港湾とのアクセス強化
 【一般国道337号泉郷道路(千歳市、長沼町) (H27年度工事中) [H31年度完成]】

(中長期的に事業を推進)

<平成30年代完成予定>

- 港湾機能の強化による輸送コスト削減
 【十勝港内港地区国際物流ターミナル整備事業(広尾町) (H27年度工事中) [H30年代完成]】

<完成時期未定>

- 生産地と消費地や空港・港湾とのアクセス強化
 【北海道横断自動車道(本別～釧路)(白糠町、釧路市) (H27年度工事中)】

重点施策	指標
(港湾機能の強化による輸送コストの削減)	
・ 国際バルク戦略港湾等における船舶の大型化に対応した港湾機能の確保により飼料穀物の一括大量輸送を可能とし、我が国への安定的かつ安価な輸送を促進	
(生産地と消費地や空港・港湾とのアクセス強化)	
・ 高規格幹線道路、地域高規格道路などの整備により、生産地と消費地や空港・港湾とのアクセスを強化し、物流の効率化を推進	
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 北海道の食料品輸出額は、道路・鉄道・海運等の多様な物流インフラの整備と相まって、平成26年には10年前に比べ約2.4倍の667億円に達している。今後の更なる道路・港湾の整備等により、食料品の輸送コスト削減やより付加価値の高い製品の輸出による競争力が高まり、輸出額の増加が期待される ・ 我が国の乳用牛の4割を生産する東北海道において、釧路港は昭和56年の西港区第2埠頭の完成以降、飼料の原料となる穀物の輸入基地として、背後地への飼料工場の立地、飼肥料の取扱増加など、東北海道の 	

酪農業に貢献してきた。今後は、近年の船舶の大型化に対応する国際物流ターミナルの整備により、大量一括輸送等による海上輸送コストの削減が期待される。

< 関連する民間投資等の動き >

- ・ 紋別地域において、H28に漁業生産の効率化に向けた漁業施設の移転・集約、水産加工施設の機械化の本格導入が予定されている。これらの動きも踏まえて、一般国道450号丸瀬布遠軽道路の整備を推進。
- ・ 石狩南部において、H27に工業団地の完成や分譲開始がなされており、H28には物流施設の増設が予定されている。これらの動きも踏まえて、一般国道337号泉郷道路の整備を推進。

プロジェクト2-2:産業を支える人流・物流ネットワークの整備等

課題と目指す姿

- ・ 北海道内の各地域が有する資源や魅力などのポテンシャルを発揮させるためには、生産、物流、観光等の地域経済活動が国内外の他地域との間で広域的に展開されることが必要であり、利便性・効率性・持続可能性の高い人流・物流ネットワークの整備は、農林水産業・食関連産業、観光関連産業、製造業等の移輸出型産業を始め、北海道における産業振興の基盤となるものである。
- ・ このため、施策を重点的に講じることにより、産業を支える人流・物流ネットワークの整備等を目指す。

重点施策

- ・ 高規格幹線道路を始めとする基幹的なネットワークの整備を推進するとともに、内外との交流基盤である新幹線、空港及び港湾の整備を推進し、国内外一体となった円滑な交通体系を構築するとともに、高コスト等の物流面での課題に対応するため、小口荷量の集約等による物流効率化を図る。また海上輸送に関し、北海道の地理的近接性を活用し、北極海航路の東アジアの玄関口としての機能の展開を促進する。

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

■輸出拡大や北極海航路活用のための取組

【「北海道国際輸送プラットフォーム」¹⁴による道産農水産品・食料品の輸出拡大

(H27年度実施中)】

【衛星AIS¹⁵の利用による北極海航路の航行実態の把握

(H27年度実施中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

■基幹的ネットワークの整備

【苫小牧港(西港区)商港地区複合一貫輸送ターミナル改良事業(苫小牧市)

(H27年度工事中) [H29年度完成]

【一般国道235号門別厚賀道路(日高町)

(H27年度工事中) [H29年度完成]

■内外との物流基盤の整備

【釧路港(西港区)国際物流ターミナル整備事業(第2ふ頭)(釧路市)

(H27年度工事中) [H29年度完成] (再掲)】

(中長期的に事業を推進)

<平成30年代完成予定>

■内外との物流基盤の整備

【石狩湾新港西地区国際物流ターミナル整備事業(小樽市、石狩市)

(H27年度工事中) [H30年代完成]

【釧路港(西港区)国際物流ターミナル整備事業(第4ふ頭)(釧路市)

(H27年度工事中) [H30年代完成]

<平成40年代完成予定>

■基幹的ネットワークの整備

【北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)(札幌市他)

(H27年度工事中) [H42年度未完成]

¹⁴ 北海道国際輸送プラットフォーム:北海道産品の輸出拡大・物流活性化を図るため、冷蔵・冷凍貨物の小口混載輸送サービス、商取引、マーケティング等の課題を解決し、北海道産品を直接かつ安定的に輸出できる仕組み。

¹⁵ AIS(Automatic Identification System):船舶の識別符号、種類、位置、進路、速力、航行状態及びその他の安全に関する情報を自動的に送受信し、船舶相互間及び船舶と陸上の航行支援施設等との間で情報の交換を行うシステム。衛星AIS: AISの受信機を人工衛星に搭載することで、陸上局よりも広範囲の船舶情報を収集するもの。

<完成時期未定>

■基幹的ネットワークの整備

【北海道縦貫自動車道(七飯～大沼)(七飯町、森町)

(H27年度工事中)】

【一般国道337号長沼南幌道路(長沼町、南幌町)

(H27年度用地取得中)】

重点施策	指標
(基幹的ネットワークの整備)	
<ul style="list-style-type: none"> 生産地や観光地、消費地、空港・港湾等の交通拠点を結ぶ高規格幹線道路を始めとする基幹的なネットワークの整備、ミッシングリンクの解消等を推進。また、大型車誘導区間の指定等により、国際海上コンテナの積載車両等が円滑に通行できる幹線道路ネットワークを構築 省労働力型で、エネルギー消費効率のよい大量輸送機関である鉄道による貨物輸送を促進 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の着実な整備を推進 国内物流における輸送の効率化のため、複合一貫輸送機能の維持・向上を推進 	
(内外との物流基盤の整備)	
<ul style="list-style-type: none"> 国際バルク戦略港湾等における船舶の大型化に対応した港湾機能の確保により飼料穀物の一括大量輸送を可能とし、我が国への安定的かつ安価な輸送を促進(再掲) 国際物流拠点の形成を図るため、国際海上コンテナ貨物等の輸送に係る機能強化を推進するとともに、基幹産業を支える港湾機能の強化を推進 	
(輸出拡大や北極海航路活用のための取組)	
<ul style="list-style-type: none"> 北海道産農水産品・食料品の輸出拡大のための体制整備を推進するため、国際小口貨物の効率的輸送の実現や、国際航空貨物ネットワークの充実 北海道の地理的優位性を活かした北極海航路の利用に向けた検討を推進 	
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> 物流ネットワークの整備等により、沿線地域に食品加工工場や冷蔵倉庫、自動車関連部品工場、物流関連企業などの立地が進み、北海道の平成26年の輸出総額は10年前に比べ約1.8倍の4,787億円に達している。今後の更なる道路・港湾の整備等により、工場の新たな進出や輸出額の増加が期待される。 	
<関連する民間投資等の動き>	
<ul style="list-style-type: none"> 日高地域において、H27.5に大規模食品加工工場が新規立地。H27.11には畜産農場が新規参入し、飼育した畜産物の食品加工工場への出荷を予定している。これらの動きも踏まえて、一般国道235号門別厚賀道路の整備を推進。 	

重点目標3:世界水準の観光地の形成

プロジェクト3-1:国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興

課題と目指す姿

- 北海道には、豊かな自然環境や景観等、アジアの中でも特徴的で魅力的な観光資源が存在し、アジアからの旅行者の旅行先としてのニーズが高い地域である。近年、来道する外国人旅行者数は急増し、2014年度には154万人(訪日外国人旅行者数の1割)となっており、観光立国の実現に向けて北海道が果たす役割はますます大きくなっている。一方で、インフラや人材等の受入環境の整備、季節間の旅行需要の平準化、インバウンド観光による経済効果の地方部への波及などが課題となっている。
- このため、施策を重点的に講じることにより、国際競争力の高い魅力ある観光の振興を目指す。

重点施策

- 各地域がそれぞれの地域資源を活かして「世界水準」の魅力ある観光地域づくりを進め、旅行者を北海道内各地域に分散・周遊させる。
- 外国人旅行者がストレスなく移動・滞在しやすい環境の整備を、外国人目線に立って徹底・強化するため、新千歳空港の受入環境の整備を始めとする北海道内の空港の必要な整備、道内空港の有効活用・利用環境の改善、クルーズ船受入環境の改善などゲートウェイ機能を強化する。
- 観光地への交通アクセスの改善を図るため、高速交通体系の整備を推進するとともに、快適・円滑な移動のための公共交通機関の利便性向上等の取組を推進する。
- 良好な景観の形成を進めるとともに、魅力ある水辺空間の創出等による活力あるまちづくりを進める。

重点施策の達成を測定するための代表的な指標(KPI)

[3]水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した市町村¹⁶の割合

【H26年度 17% → H32年度 50%】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

■魅力ある観光地域づくり

【重点「道の駅」等の支援を通じた地域振興 道の駅「(仮称)あつたか・あいろーど」(石狩市)、道の駅「(仮称)当別」(当別町)、道の駅「ニセコビュープラザ」(ニセコ町)、道の駅「ピア21しほる」(土幌町)、道の駅「あつさぶ」(厚沢部町) (H27年度推進中)】

【観光情報提供及び多言語化表示の推進 道の駅 (H27年度推進中)】

【シーニックバイウェイ北海道の推進 (H27年度推進中)】

【みなとオアシスの推進及びみなとオアシスを活用したクルーズ船受入環境の改善 (H27年度推進中)】

【広域観光周遊ルート形成促進事業の促進 (H27年度推進中)】

(中長期的に事業を推進)

<平成30年代完成予定>

■魅力ある観光地域づくり

¹⁶対象は、河川に隣接する各地方を代表する市町村や観光振興の拠点となり得る市町村。

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成32年度までに事業が完成予定>

■アクセスの強化

【北海道横断自動車道(余市～小樽)(余市町、小樽市) (H27年度工事中)〔H30年度完成〕】

【一般国道278号空港道路(函館市) (H27年度工事中)〔H32年度完成〕】

■魅力ある観光地域づくり

【周辺の観光資源と連携した緑地整備(網走港(モヨロ地区)緑地整備事業)(網走市)

(H27年度工事中)〔H31年度完成〕】

(中長期的に事業を推進)

<平成40年代完成予定>

■アクセスの強化

【北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)(札幌市他) (H27年度工事中)〔H42年度未完了〕】

<完成時期未定>

■アクセスの強化

【北海道縦貫自動車道(士別剣淵～名寄)(士別市、名寄市) (H27年度工事中)】

【一般国道5号俱知安余市道路(共和～余市)(共和町、仁木町、余市町)

(H27年度測量設計中)】

【一般国道237号富良野北道路(中富良野町、富良野市)

(H27年度工事中)】

【一般国道333号生田原道路(遠軽町) (H27年度工事中)】

【主要道道鷹栖東神楽線旭川東神楽道路(旭川市、東神楽町) (H27年度用地取得中)】

【一般国道230号定山溪拡幅(札幌市) (H27年度工事中)】

【一般国道452号盤の沢道路(芦別市、旭川市) (H27年度工事中)】

【一般国道452号五稜道路(旭川市、美瑛町) (H27年度工事中)】

■魅力ある観光地域づくり

【かわと地域が連携したまちづくりの推進 美瑛川地区かわまちづくり(美瑛町)

(H27年度工事中)】

【国際競争拠点都市整備事業(札幌市) (H27年度工事中)(再掲)】

重点施策	指標
(アクセスの強化)	
・高規格道路等の整備により、北海道のゲートウェイである港湾・空港と主な観光地とのアクセスを強化	
(ゲートウェイ機能の強化)	
・道内拠点空港の国際線機能を強化するとともに、港湾におけるクルーズ船の受け入れ環境を改善	
(魅力ある観光地域づくり)	
・「かわまちづくり」や「ミズベリング ¹⁷ 」、道の駅、シーニックバイウェイ、みなとオアシスなどの取組により、地域が主体となって魅力ある観光地域を形成	〔KPI-3〕 ・水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した市町村の割合 H26年度 17% → H32年度 50%
・共通のテーマ・ストーリー性を持った一連の魅力ある観光地を、交通アクセスも含めてネットワーク化して、外国人旅行者の長期滞在日数に見合った、訪日を動機づける「広域観光周遊ルート」を形成し、対象となる地域を中心として国際的な質の高い観光地の実現に向け受け入れ環境の整備等を促進	
・情報通信技術を活用した観光情報の提供や案内表示の多言語化、移動の円滑化など受入環境の充実に要する社会基盤整備を推進	
・景観の向上及び船舶の安全な航行を実現するため、放置艇の対策を推進	・北海道の港湾・河川区域等における放置艇隻数 H26年度 1,273隻 → H34年度 0隻
期待されるストック効果	
・北海道における訪日外国人来道者は、空港等の交通アクセスの整備により、平成26年度までの11年間で5倍に増加し約154万人となっている。特に新千歳空港国際線の乗降客数は、平成22年度の国際線専用ターミナルのオープン等により平成26年までの5年間で2倍の約160万人となっている。今後も交通アクセス等の整備を進めることにより旅行者の増大に対応が可能となる。	
・北海道縦貫自動車道や新千歳空港等交通インフラの整備等により、枝幸町ではタイ人観光客入込数が平成21年で0人であったのが、平成25年には1,213人と増加。また、道内の観光消費額は1兆円を超える規模とな	

¹⁷ ミズベリング: まちの空間で日常的な生活や経済活動を営みながら、身近にある川をほとんど意識していない人々や民間企業に対し、川の外から改めて川の価値を見いだす機会を提供し、身近なニューフロンティアとして川を生かし、多様な主体が相互に連携することで、新たなソーシャルデザインを生み出しながら、全国各地の水辺から地域活性化を実現しようとする活動

っており、観光地域づくりや交通アクセスの改善で、外国人旅行者等の増加とその経済効果の道内各地域への波及が期待される。

< 関連する民間投資等の動き >

- ・ 後志地域において、H29にワインバレー化構想の核となるワインファームが完成予定。さらに国内最大級の貯蔵庫や観光施設の新設が予定されている。これらの動きも踏まえて、北海道横断自動車道(余市～小樽)の整備を推進。
- ・ 函館市がH27.8にフットボールパーク・函館アリーナを完成。H28に函館空港国際線ターミナルビルの大規模改修が予定されている。これらの動きも踏まえて、一般国道278号空港道路の整備を推進。

重点目標4: 恵み豊かな自然と共生する持続可能な地域社会の形成

プロジェクト4-1: 自然共生社会の形成

課題と目指す姿

- 北海道は、世界自然遺産の知床など世界にとってかけがえの無い豊かな自然環境を有し、また、動植物の分布も本州とは大きく異なり独自の豊かな生物相を示している。この豊かな自然環境の保全、再生及び活用を図るとともに、生物多様性を確保することにより、恵まれた自然と共生する地域社会を形成し、次世代に引き継ぐことが重要である。
- このため、施策を重点的に講じることにより、自然共生社会の形成を目指す。

重点施策

- 河川、湖沼、湿原、海域等の自然環境及び水環境の保全・再生を推進する。また、自然環境が有する多様な機能を積極的に活用するグリーンインフラの取組を推進する。
- 北海道の個性的な景観を継承するとともに、北海道らしい良好な景観の形成を促進する。

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

- 自然環境の保全・再生、環境共生等の推進、良好な景観の形成
 - 【釧路湿原自然再生協議会による湿原再生に向けた取組(鶴居村他) (H27年度推進中)】
 - 【釧路港(西港区)国際物流ターミナル整備事業(浚渫土砂を活用した環境共生型防波堤)(釧路市) (H27年度工事中)】

【選択と集中の徹底】

(中長期的に事業を推進)

<平成30年代完成予定>

- 良好な水環境の創出
 - 【合流式下水道改善事業(札幌市) (H27年度工事中) [H35年度完成]】

<完成時期未定>

- 自然環境の保全・再生、環境共生等の推進、良好な景観の形成
 - 【釧路川総合水系環境整備事業 釧路湿原地区(鶴居村他) (H27年度工事中)】
 - 【石狩川総合水系環境整備事業 石狩川下流(南幌町他) (H27年度工事中)】
 - 【天塩川総合水系環境整備事業 天塩川下流(天塩町、幌延町) (H27年度工事中)】
 - 【十勝川総合水系環境整備事業 札内川(帯広市他) (H27年度工事中)】
 - 【網走川総合水系環境整備事業 網走湖(網走市他) (H27年度工事中)】

重点施策	指標
(自然環境の保全・再生、環境共生等の取組)	
<ul style="list-style-type: none"> 北海道の豊かな自然環境・生態系を維持保全し、次世代に引き継ぐため自然再生等の施策を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 河川を軸とした多様な生物の生息・生育環境を保全・再生する生態系ネットワーク形成に向けた取組(特に重要な水系における湿地の再生の割合) H26年度 約2.3割 → H32年度 約3割 (広域的な生態系ネットワークの構築に向けた協議会の設置及び方針・目標の決定) H26年度 0% → H32年度 100%
(良好な水環境の創出)	
<ul style="list-style-type: none"> 下水道施設の改善等により良好な水環境を創出 	<ul style="list-style-type: none"> 汚水処理人口普及率 H25年度 約94% → H32年度 約97% 良好な水環境創出のための高度処理実施率 H25年度 約30% → H32年度 約35%
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> 下水道事業や水環境改善事業などの実施により、北海道の公共用水域(河川)の環境基準達成率は昭和51年の79.2%に対して平成25年には97.8%に達するなど、改善してきている。また、自然再生事業や環境共生 	

型事業の実施により、釧路港の環境共生型防波堤では、建設前は見られなかった海藻の繁茂や水生生物の蛸集などの効果が、平成17年度の試験工区完成以降継続して発現し、また釧路湿原では、湿原中心部への流入土砂が抑制され、湿原植生の回復が見られている。引き続き事業の実施により水質の維持・改善や、生物多様性の確保が期待できる

プロジェクト4-2:低炭素社会の形成

課題と目指す姿

- ・ 地球温暖化問題が顕在化する中、北海道では、一人当たりCO₂排出量が全国平均よりも多く、民生(家庭)部門及び運輸部門の排出割合が高くなっている。
- ・ このため、施策を重点的に講じることにより、環境への負荷ができる限り低減される循環型社会の形成を目指すとともに、北海道におけるCO₂排出量の削減を図り、低炭素社会の形成を目指す。

重点施策

- ・ 北海道におけるCO₂排出量の削減を図るため、グリーン・イノベーションの促進、建築物を含む社会インフラの省エネルギー性能の向上、各種の都市機能の立地の適正化及び公共交通機関の利用促進等により、北海道におけるエネルギー需給構造そのものを省CO₂型に変えるための取組を推進するとともに、交通円滑化等による環境負荷の軽減を促進する。あわせて持続可能な循環型社会の形成に寄与する。

重点施策の達成を測定するための代表的な指標(KPI)

[4] 下水汚泥エネルギー化率

【H25年度 約23% → H32年度 約31%】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

■環境負荷が少ない交通体系の構築

【地域公共交通確保維持改善事業の推進

(H27年度推進中)(再掲)】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

■クリーンエネルギーの導入、エネルギー源の多様化等

【十勝川流域下水道汚水処理施設共同整備事業¹⁸(北海道)(下水汚泥の資源・エネルギー利用など)

(H27年度測量設計中)[H29年度完成]】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

■環境負荷が少ない交通体系の構築

【一般道道仁別大曲線(北広島市)(バイパス整備による渋滞の緩和)

(H27年度工事中)[H28年度完成]】

【苫小牧港(西港区)商港地区複合一貫輸送ターミナル整備事業(苫小牧市)

(H27年度工事中)[H29年度完成](再掲)】

【沓形港本港地区国内物流ターミナル等整備事業(利尻町)

(H27年度工事中)[H30年度完成](再掲)】

(中長期的に事業を推進)

<平成30年代完成予定>

■環境負荷が少ない交通体系の構築

【文教通(函館市)(幹線道路の整備による渋滞の緩和)

(H27年度用地取得中)[H34年度完成]】

【環状通(札幌市)(内環状道路¹⁹の整備による渋滞緩和)(H27年度用地取得中)[H30年代完成]】

¹⁸ 汚水処理施設共同整備事業:国交省の公共下水道、農水省の農業・漁業等集落下水道、環境省の合併浄化槽の3つの汚水処理を、省庁間の垣根を越えて共同で利用する施設整備事業。

¹⁹ 内環状道路:道央都市圏の都市交通マスタープラン(2010年3月、道央都市圏総合都市交通体系調査協議会)に位置付けられた骨格道路網のうち、札幌都心を迂回する環状道路のひとつ。

- 【石狩湾新港西地区国際物流ターミナル整備事業(小樽市、石狩市)
(H27年度工事中) [H30年代完成] (再掲)】
- 【十勝港内港地区国際物流ターミナル整備事業(広尾町)
(H27年度工事中) [H30年代完成] (再掲)】

<完成時期未定>

- 環境負荷が少ない交通体系の構築
 - 【一般国道38号富良野道路(富良野市) (H27年度工事中)】
 - 【一般国道12号峰延道路(岩見沢市、三笠市、美唄市) (H27年度工事中)】
 - 【一般国道38号釧路新道(釧路市) (H27年度工事中)】
- 環境にやさしい住宅・公園等の整備
 - 【帯広市全域吸収源対策公園緑地事業(帯広市) (H27年度工事中)】

重点施策	指標
(環境負荷の少ない交通体系の構築)	
・渋滞対策など交通の円滑化や公共交通の利用促進により、環境負荷が少ない交通体系の構築を推進。また、物流の効率化による環境負荷低減に資する海上交通ネットワークの構築を推進	
(環境にやさしい住宅・公園等の整備)	
・環境負荷を低減し、環境との共生に配慮した住宅・建築物の整備を推進 ・住民等との連携により、公園等の緑化を推進	
(グリーンエネルギーの導入、エネルギー源の多様化等)	
・バイオマスなどのグリーンエネルギーの利用や、地域冷暖房システムの導入などエネルギーの面的利用とエネルギー源の多様化を促進	[KPI-4] ・下水汚泥エネルギー化率 H25年度 約23% → H32年度 約31%
期待されるストック効果	
・道内の温室効果ガス排出量は、H23年以降増加傾向にあるが、引き続き交通の円滑化や下水汚泥等のグリーンエネルギー導入の取組等を進めることで低減を図るとともに、持続可能な循環型社会へ寄与することが期待される。	

重点目標5:強靱な国土づくりへの貢献と安全・安心な社会基盤の形成

プロジェクト5-1:頻発する自然災害に備える防災対策の推進

課題と目指す姿

- ・ 近年、北海道においても、降雨の局地化・集中化・激甚化や異例の降雪が発生しており、今後、気候変動により、風水害、土砂災害等が更に頻発・激甚化することが懸念されている。また、地震・津波、火山噴火等の被害も懸念されている。
- ・ 平成27年関東・東北豪雨の教訓を踏まえ、施設では防ぎ切れない大洪水は必ず発生するとの考えに立ち、社会全体で洪水に備える「水防災意識社会」の再構築を図る。
- ・ このため、施策を重点的に講じることにより、頻発する自然災害に備える防災対策の推進を目指す。

重点施策

- ・ ハード対策とソフト対策を効果的に組み合わせて効率的な防災・減災対策を進め、国や地方公共団体を始めとして、あらゆる機関と連携しつつ、国土の強靱化を推進することにより、災害に強くしなやかな国土を構築する。
- ・ 水防災意識社会を再構築するため、河川管理者・都道府県・市町村等からなる協議会等を新たに設置して減災のための目標を共有し、「住民目線のソフト対策」「洪水を安全に流すためのハード対策」「危機管理型ハード対策」を一体的・計画的に推進する。

重点施策の達成を測定するための代表的な指標(KPI)

[5] 公共土木施設等の耐震化

- ・ 災害時における主要な管渠及び下水処理場の機能確保率
【管渠:H26年度 約50% → H32年度 約61%】
【下水処理場:H26年度 約28% → H32年度 約29%】
- ・ 災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾(重要港湾以上)の割合
【H26年度 17% → H32年度 75%】
- ・ 官庁施設の耐震基準を満足する割合
【H26年度 85% → H32年度 95%】

[6] 最大クラスの洪水等に対応した避難確保・浸水防止措置を講じた地下街等の数

【H26年度 0 → H32年度 約100】

[7] 要配慮者利用施設、防災拠点を保全し、人命を守る土砂災害対策実施率

【H26年度 約35% → H32年度 約42%】

[8] 土砂災害警戒区域等に関する基礎調査結果の公表数及び区域指定数

(公表)【H26年度 約3千区域 → H31年度 約1万2千区域】

(指定)【H26年度 約2千区域 → H32年度 約1万区域】

[9] 最大クラスの洪水・内水に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上に繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市町村の割合

【洪水:H26年度 — → H32年度 100%】

【内水:H26年度 — → H32年度 100%】

[10] 国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP²⁰)が策定されている港湾の割合

【H26年度 約17% → H28年度 100%】

[11] 国管理河川におけるタイムライン²¹の策定数

【H26年度 24市町村 → H32年度 82市町村²²】

²⁰ 港湾BCP:大地震等の自然災害等が発生しても、当該港湾の重要機能が最低限維持できるよう、自然災害等の発生後に行う具体的な対応(対応計画)と、平時に行うマネジメント活動(マネジメント計画)等を示した文書のこと。

²¹ タイムライン:関係者が事前にとるべき防災行動を「いつ」「誰が」「何をするか」に着目して時系列で整理したもの。

〔12〕最大クラスの津波に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上に繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市町村の割合

【津波:H26年度 — → H32年度 100%】

〔13〕TEC—FORCE²³と連携し訓練を実施した都道府県数

【H26年度 1 → H32年度 1】²⁴

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

■災害に備えた取組の推進

【広域防災フロートの活用 室蘭港(室蘭市)

(H27年度推進中)】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

■災害に備えた取組の推進

【港湾の事業継続計画(港湾BCP)の策定 重要港湾以上

(H27年度策定中) [H28年度完成]】

(中長期的に事業を推進)

<平成32年度完成予定>

■災害に備えた取組の推進

【国管理河川沿川自治体の避難勧告等の発令に着目したタイムライン策定の推進

(H27年度推進中)】

<完成時期未定>

■土砂災害対策等の推進

【土砂災害警戒区域等に関する基礎調査結果の公表及び区域指定 (H27年度調査、指定中)】

■災害に備えた取組の推進

【自治体によるハザードマップの作成、防災訓練など地域防災力向上の取組みへの支援

(H27年度推進中)】

【最大クラスの洪水等に対応した避難確保・浸水防止計画の策定

(H27年度推進中)】

【大規模土砂災害発生時における関係自治体への情報提供による警戒避難体制の充実・強化

(H27年度推進中)】

【広域的な救援活動を支援する地理空間情報の整備・更新・提供

(H27年度推進中)】

■防災拠点の整備

【道の駅の防災拠点化

(H27年度推進中)】

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

■公共土木施設等の耐震化

【一般国道232号築別橋(羽幌町)

(H27年度工事中) [H28年度完成]】

【羽幌港本港地区耐震強化岸壁整備事業(羽幌町) (H27年度工事中) [H29年度完成] (再掲)】

■緊急輸送ネットワークの確保

【一般国道38・44号釧路外環状道路(釧路市、釧路町)

(H27年度工事中) [H30年度完成]】

【一般国道40号音威子府バイパス(音威子府村、中川町)

(H27年度工事中) [H30年度完成]】

■水害対策等の推進

【サンルダム建設事業 サンルダム(下川町)

(H27年度工事中) [H29年度完成]】

【厚真川総合開発事業 厚幌ダム(厚真町)

(H27年度工事中) [H29年度完成]】

【網走市公共下水道整備事業(浸水対策)(網走市)

(H27年度工事中) [H30年度完成]】

■土砂災害対策等の推進

【栄の沢2号川通常砂防事業(安平町)

(H27年度工事中) [H30年度完成]】

■津波・高潮対策等の推進

【海岸保全施設整備事業 東別海第2海岸(別海町)

(H27年度工事中) [H28年度完成]】

<平成32年度までに事業が完成予定>

■緊急輸送ネットワークの確保

【一般国道228号茂辺地木古内道路(北斗市、木古内町)

(H27年度工事中) [H31年度完成]】

²² 平成26年度末時点の国管理河川における洪水浸水想定区域内の市町村数。

²³ TEC—FORCE:大規模な自然災害等に際して被災状況の把握や被災地地方公共団体の支援を行い、被災地の早期復旧のための技術的支援を迅速に実施する国土交通省の緊急災害対策派遣隊。

²⁴ 北海道はH26年度時点で既にTEC—FORCEと連携した訓練の実績があり、計画期間中は連携した訓練を継続することを目指している。

■ 水害対策等の推進

- 【千歳川遊水地工事(江別市、南幌町、北広島市、恵庭市、千歳市) (H27年度工事中) [H31年度完成]
- 【沙流川総合開発事業 平取ダム(平取町) (H27年度工事中) [H31年度完成]
- 【幾春別川総合開発事業 新桂沢ダム・三笠ぼんべつダム(三笠市) (H27年度工事中) [H32年度完成]

■ 土砂災害対策等の推進

- 【石狩川上流直轄火山砂防事業 美瑛川床固工群(美瑛町) (H27年度工事中) [H32年度完成]

■ 津波・高潮対策等の推進

- 【海岸保全施設の整備事業 稚内港海岸(稚内市) (H27年度工事中) [H31年度完成]

■ 防災拠点の整備

- 【防災拠点となる公園等の整備 東光スポーツ公園(旭川市) (H27年度工事中) [H32年度完成]

■ 災害に備えた取組の推進

- 【都市防災推進事業 幕別町(防災拠点施設建設) (H27年度測量設計中) [H31年度完成]

(中長期的に事業を推進)

<平成30年代完成予定>

■ 水害対策の推進

- 【北村遊水地工事(岩見沢市、月形町、新篠津村) (H27年度工事中) [H30年代完成]

■ 津波・高潮対策等の推進

- 【海岸保全施設整備事業 琵琶瀬漁港海岸(浜中町) (H27年度工事中) [H30年代完成]

<完成時期未定>

■ 公共土木施設等の耐震化

- 【一般国道276号緑跨線橋(苫小牧市) (H27年度測量設計中)
- 【一般国道273号蛍雪橋(紋別市) (H27年度工事中)
- 【一般国道275号五ヶ山橋(沼田町) (H27年度工事中)
- 【新千歳空港整備事業(空港施設の耐震化)(千歳市、苫小牧市) (H27年度工事中)
- 【札幌市公共下水道施設地震対策事業(札幌市) (H27年度工事中)

■ 緊急輸送ネットワークの確保

- 【一般国道235号厚賀静内道路(日高町、新冠町、新ひだか町) (H27年度工事中)
- 【一般国道5号塩谷防災(小樽市) (H27年度工事中)
- 【一般国道5号忍路防災(小樽市) (H27年度工事中)
- 【一般国道229号美谷防災(せたな町) (H27年度工事中)
- 【一般国道278号尾札部道路(函館市) (H27年度工事中)
- 【一般国道227号渡島中山防災(北斗市、厚沢部町) (H27年度用地取得中)
- 【一般道道泊共和線(泊村、共和町) (H27年度工事中)
- 【一般国道40号天塩防災(天塩町、幌延町) (H27年度工事中)
- 【一般国道238号紋別防雪(湧別町、紋別市) (H27年度工事中)
- 【一般国道238号浜猿防災(浜頓別町、猿払村、稚内市) (H27年度工事中)
- 【一般国道335号標津防災(標津町) (H27年度工事中)
- 【一般国道239号霧立防災(苫前町) (H27年度測量設計中)
- 【一般国道334号真鯉道路(斜里町) (H27年度工事中)
- 【一般国道336号襟広防災(えりも町、広尾町) (H27年度工事中)
- 【一般国道453号蟠溪道路(伊達市、壮瞥町) (H27年度工事中)
- 【一般国道36号苫小牧栄町電線共同溝(苫小牧市) (H27年度測量設計中)
- 【一般国道44号釧路末広町電線共同溝(釧路市) (H27年度測量設計中)

■ 水害対策の推進

- 【石狩川直轄河川改修事業(矢臼場地区)(石狩市) (H27年度工事中)
- 【尻別川直轄河川改修事業(豊国地区)(蘭越町) (H27年度工事中)
- 【後志利別川直轄河川改修事業(神丘地区)(今金町) (H27年度工事中)
- 【鶴川直轄河川改修事業(生田地区)(むかわ町) (H27年度工事中)
- 【沙流川直轄河川改修事業(富川地区)(日高町) (H27年度工事中)
- 【十勝川直轄河川改修事業(札内地区)(幕別町) (H27年度工事中)
- 【釧路川直轄河川改修事業(弟子屈地区)(弟子屈町) (H27年度工事中)
- 【網走川直轄河川改修事業(本郷地区)(大空町) (H27年度工事中)
- 【常呂川直轄河川改修事業(常呂左岸地区)(北見市) (H27年度工事中)
- 【湧別川直轄河川改修事業(遠軽右岸地区)(遠軽町) (H27年度測量設計中)
- 【渚滑川直轄河川改修事業(渚滑右岸地区)(紋別市) (H27年度工事中)
- 【天塩川直轄河川改修事業(美深パンケ地区)(美深町) (H27年度工事中)
- 【留萌川直轄河川改修事業(市街地地下流地区)(留萌市) (H27年度工事中)

- 【札幌市公共下水道整備事業(浸水対策)(札幌市) (H27年度工事中)】
- 【釧路市公共下水道整備事業(浸水対策)(釧路市) (H27年度工事中)】
- 【北見市公共下水道整備事業(浸水対策)(北見市) (H27年度工事中)】
- 【苫小牧市公共下水道整備事業(浸水対策)(苫小牧市) (H27年度工事中)】
- 土砂災害対策等の推進
 - 【石狩川上流直轄火山砂防事業(石狩川上流域)(上川町他) (H27年度工事中)】
 - 【十勝川直轄砂防事業(札内川)(帯広市他) (H27年度工事中)】
 - 【豊平川直轄砂防事業(豊平川)(札幌市) (H27年度工事中)】
 - 【樽前山直轄火山砂防事業(樽前山)(苫小牧市他) (H27年度工事中)】
- 津波・高潮対策等の推進
 - 【沙流川直轄河川改修事業(河口左岸地区)(日高町) (H27年度測量設計中)】
 - 【十勝川直轄河川改修事業(浦幌十勝川地区)(浦幌町) (H27年度測量設計中)】
 - 【高潮対策事業 根室港海岸(根室市) (H27年度測量設計中)】
 - 【海岸保全施設整備事業 胆振海岸(白老町他) (H27年度工事中)】
 - 【高潮対策事業 海岸町海岸(羅臼町) (H27年度工事中)】
- 【既存施設の集約・再編】
(計画期間内に完成予定)
<平成30年度までに事業が完成予定>
 - 公共施設の耐震化
 - 【分散している官署を集約し耐震化を図る帯広第2地方合同庁舎 (H27年度工事中) [H30年度完成]】

重点施策	指標
(公共土木施設等の耐震化)	
<ul style="list-style-type: none"> ・緊急物資の輸送や交通物流ネットワークの維持、経済活動の継続等に必要交通インフラ、また河川管理施設や下水管渠等の土木施設、住宅や多数の者が使用する建築物、防災拠点となる官庁施設等について、耐震化を推進。 	<p>[KPI-5]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時における主要な管渠及び下水処理場の機能確保率 (管渠) H26年度 約50% → H32年度 約61% (下水処理場) H26年度 約28% → H32年度 約29% <p>[KPI-5]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・官庁施設の耐震基準を満足する割合 H26年度 85% → H32年度 95%
<ul style="list-style-type: none"> ・ハード・ソフト施策の連携により、大規模地震発生後の緊急物資等の輸送に資する海上輸送ネットワークの構築を図る(耐震強化岸壁整備、港湾BCP策定、緊急物資輸送訓練の実施等) 	<p>[KPI-5]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時における海上からの緊急物資等の輸送体制がハード・ソフト一体として構築されている港湾(重要港湾以上)の割合 H26年度 17% → H32年度 75% ・直近の3年間に緊急物資輸送訓練が実施された港湾(重要港湾以上)の割合 H26年度 17% → H32年度 100%
(水害対策等の推進)	
<ul style="list-style-type: none"> ・人口・資産が集中する地域等において、治水対策、土砂災害対策、津波・高潮対策等のハード対策を推進 ・地下空間の浸水防止・避難確保対策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・人口・資産集積地域等の流域貯留施設の貯留量 H26年度 約21万m³ → H32年度 約33万m³ ・下水道による都市浸水対策達成率 H26年度 約69% → H32年度 約73% ・ハード・ソフトを組み合わせた下水道浸水対策計画策定数 H26年度 11地区 → H32年度 12地区 ・過去10年に床上浸水被害を受けた家屋のうち未だ浸水のおそれがある家屋数 H26年度 約400戸 → H32年度 約350戸 <p>[KPI-6]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最大クラスの洪水等に対応した避難確保・浸水防止措置を講じた地下街等の数 H26年度 0 → H32年度 約100
<ul style="list-style-type: none"> ・背後に重要な交通ネットワークがある地域等における海岸侵食による被害防止のための対策の推進 ・渇水被害の防止・軽減策を推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・侵食海岸において現状の汀線防護が完了した割合 H26年度 約85% → H32年度 約88%

(緊急輸送ネットワークの確保)	
<ul style="list-style-type: none"> 脆弱な地域の災害への対応力を強化するためのミッシングリンクの早期解消や代替性確保のための道路ネットワーク整備等、信頼性の高い道路ネットワークの構築を推進 緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強を推進 除雪優先区間の設定や早めの通行止めによる迅速な除雪を実施するとともに、地吹雪や雪崩など、積雪寒冷地域特有の災害への防災対策を推進 道路斜面や盛土等の防災対策等を推進 道路の防災性の向上の観点から無電柱化を推進 	
(土砂災害対策の推進)	
<ul style="list-style-type: none"> 土砂災害から人命を守る施設整備の重点的な実施 病院、老人ホーム、幼稚園等の要配慮者利用施設や防災拠点を保全する土砂災害対策の実施 社会経済活動を支える重要交通網を保全する土砂災害対策の実施 土砂災害警戒区域の指定による危険な区域の明示や警戒避難体制の確立を推進 土砂災害の蓋然性の高い地域における地形変化・土砂移動等の監視・観測 活発な火山活動等があり、噴火に伴う土砂災害のおそれがある火山における減災対策 	<ul style="list-style-type: none"> 重要交通網にかかる箇所における土砂災害対策実施率 H26年度 約9% → H32年度 約18% 活発な火山活動等があり、噴火に伴う土砂災害のおそれがある火山における火山砂防ハザードマップ整備率 H26年度 約33% → H32年度 100% <p>[KPI-7]</p> <ul style="list-style-type: none"> 要配慮者利用施設、防災拠点を保全し、人命を守る土砂災害対策実施率 H26年度 約35% → H32年度 約42% <p>[KPI-8]</p> <ul style="list-style-type: none"> 土砂災害警戒区域等に関する基礎調査結果の公表数及び区域指定数 (公表) H26年度 約3千区域 → H31年度 約1万2千区域 (指定) H26年度 約2千区域 → H32年度 約1万区域
(津波・高潮対策等の推進)	
<ul style="list-style-type: none"> 津波到達前に水門等を安全かつ迅速・確実に閉鎖するため、自動化・遠隔操作化を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の大規模地震が想定されている地域等における、水門・樋門等の自動化・遠隔操作化率 (河川) H26年度 約69% → H32年度 約95%
(防災拠点の整備)	
<ul style="list-style-type: none"> 防災拠点となる公園・緑地、避難路等の整備や「道の駅」の防災拠点化など災害に強いまちづくりを推進 	
(災害に備えた取組の推進)	
<ul style="list-style-type: none"> 重要港湾以上における事業継続計画(港湾BCP)を策定し、大規模災害発生時の港湾物流の継続・機能確保を図る。 	<p>[KPI-10]</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定されている港湾の割合 H26年度 約17% → H28年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 大規模災害発生時の応急対応、その他の防災施策を円滑かつ適切な実施に資するため、発災後速やかに被災地域の空中写真撮影を行い、関係機関へ提供するとともに、防災上重要な情報が盛り込まれた電子国土基本図の整備、更新、提供に取り組む 	<ul style="list-style-type: none"> 関係機関への速やかな空中写真の提供 H26年度 写真提供件数1件のうち、2日以内に提供できた件数0件(0%) → H32年度 100% 電子国土基本図を用いた災害対応の事例数(国及び地方公共団体の対策本部における利用率) H26年度 100% → 毎年度 100%
<ul style="list-style-type: none"> 計画規模を上回る、あるいは整備途上で発生する災害に対しても被害を最小化するため、自治体によるハザードマップの作成、防災訓練など地域防災力向上の取組への支援を推進 大規模盛土造成マップの作成・公表、地下街の安全性の向上に取り組む タイムラインの策定の推進により、地域における住民や企業等による自助・共助の促進 水防災意識社会を再構築するため、河川管理者・道・市町村等からなる協議会等を新たに設置して減災のための目標を共有し、「住民目線のソフト対策」「洪水を安全に流すためのハード対策」「危機管理型ハード対策」を一体的・計画的に推進する。 	<ul style="list-style-type: none"> 土砂災害ハザードマップを作成・公表し、地域防災計画に土砂災害の防災訓練に関する記載のある市町村の割合 H26年度 0% → H32年度 100% 地域防災計画に要配慮者利用施設の名称及び所在地に関する記載のある市町村の割合 H26年度 0% → H32年度 100% 都市再生安全確保計画及びエリア防災計画を策定した地域数 H26年度 1 → H30年度 1 <p>[KPI-9]</p> <ul style="list-style-type: none"> 最大クラスの洪水・内水に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上に繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市町村

	<p>の割合 (洪水) H26年度 — → H32年度 100% (内水) H26年度 — → H32年度 100%</p> <p>[KPI-11] ・国管理河川におけるタイムラインの策定数 H26年度 24市町村 → H32年度 82市町村</p> <p>[KPI-12] ・最大クラスの津波に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上に繋がる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市町村の割合 (津波) H26年度 — → H32年度 100%</p> <p>・最大クラスの津波に対応した浸水想定区域図を作成した都道府県数 (津波) H26年度 0 → H32年度 1</p> <p>・防災対策のための計画に基づく取組に着手した地下街の割合 H26年度 0% → H32年度 100%</p> <p>・「水防災意識社会 再構築ビジョン」に沿った協議会等に参画し、減災のための取組を河川管理者と一体となって推進している自治体数 H26年度 — → H32年度 82市町村</p> <p>・「水防災意識社会 再構築ビジョン」に沿って、「洪水を安全に流すためのハード対策」として堤防のかさ上げ等を実施した区間の延長(国管理) H26年度 — → H32年度 約180km</p> <p>・「水防災意識社会 再構築ビジョン」に沿って、「危機管理型ハード対策」として決壊までの時間を少しでも引き延ばす堤防構造の工夫を実施した区間の延長(国管理) H26年度 — → H32年度 約720km</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・帰宅困難者対策について、都市再生安全確保計画に基づく取組を推進 	
<ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害発生時には、災害対策現地情報連絡員(リエゾン)や緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)の派遣などによる速やかな自治体支援、関係機関の連携強化や地域等との連携による共助機能の構築などに取組む 	<p>[KPI-13] ・TEC-FORCEと連携し訓練を実施した都道府県数 H26年度 1 → H32年度 1</p>
<p>期待されるストック効果</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省で整備・管理する公共施設について耐震化を進めてきている。引き続き耐震化の推進により、震災時も施設の機能の安定的・持続的な発現が期待される ・道東道のミッシングリンクが解消し、道東一道央間の代替ルートが確保されたことにより、豪雪災害等の緊急時においても定時的な物資輸送が可能となるなど、道路交通の信頼性が向上し、国民生活や社会経済活動への影響の軽減が期待される。 ・石狩川流域では堤防・ダム・放水路等の整備により、昭和50年8月の降雨による氾濫面積が29,200haであったものが、平成13年9月の同規模の降雨では氾濫面積が3,800haに減少している。引き続き治水施設の整備により、水害被害の軽減が期待される 	

プロジェクト5-2:我が国全体の国土強靱化への貢献

課題と目指す姿

- ・ 高い確率で発生するとされる首都直下地震、南海トラフ地震等の大規模災害が切迫する中、これらの地域から遠距離にある北海道は、同時に被災する可能性が小さいこと等から、国家的規模の災害時における後方支援等のバックアップ機能を発揮して、我が国全体に貢献することが必要である。また、北海道の高い食料供給力を活かし、平時はもとより、道内外での大規模災害発生時等においても、被災地を含む全国への途絶することのない安定的な食料供給を確保することが必要である。
- ・ このため、施策を重点的に講じることにより、我が国全体の国土強靱化への貢献を目指す。

重点施策

- ・ 大都市圏等の被災時において、人的・物的支援、広域防災フロート等を活用した緊急物資輸送支援、空港等の代替機能の提供、避難者の受入支援等による広域支援体制を強化する。
- ・ 北海道をリスク分散の受け皿として、本社機能、生産拠点等の移転・分散化を図る企業の立地を促進するため、高規格幹線道路や北海道新幹線等の高速交通ネットワークの充実、空港アクセス及び冬期就航率の向上等を推進する。
- ・ 安定した食料供給のためには、道路、港湾、空港、物流拠点等の耐震対策等を推進することとし、特に道外への食料等の輸送拠点となる港湾については、海上物流の代替性確保のための港湾間の広域的な連携体制(広域港湾BCP)の構築を促進し、非常時における機能継続及び早期回復を図る。

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

- 災害時の食料品等の輸送・流通機能の維持・強化
【北海道太平洋側港湾BCPの策定・推進】 (H27年度推進中)】
- 大都市圏等の被災時における広域支援体制の強化
【広域防災フロートの活用 室蘭港(室蘭市)】 (H27年度推進中)(再掲)】

【選択と集中の徹底】

(中長期的に事業を推進)

<完成時期未定>

- 企業等によるリスク分散の受け皿となるための基盤整備
【一般国道235号苫東道路(苫小牧市、厚真町)】 (H27年度工事中)】
【一般国道44号雪裡橋(釧路町)】 (H27年度測量設計中)】
【一般国道242号足寄橋(足寄町)】 (H27年度測量設計中)】

重点施策	指標
(企業等によるリスク分散の受け皿となるための基盤整備)	
・ 高規格幹線道路ネットワークの充実、空港アクセスの向上 等	
(災害時の食料品等の輸送・流通機能の維持・強化)	
・ 食料品産業事業者、関連産業事業者、地方公共団体等による連携協力体制の構築、道路、港湾等の耐震対策等の推進 等	
・ 大規模災害発生時の物流機能の堤体を回避するため、太平洋側港湾における広域的な連携体制の構築等を推進	
(大都市圏等の被災時における広域支援体制の強化)	
・ 緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)の派遣、広域防災フロート等を活用した緊急物資輸送支援、空港等の	

代替機能提供 等

期待されるストック効果

- ・国を含む関係機関は連携して石狩湾新港地域の機能を活用した大規模地震対応に関する検討を進めてきている。そのこともきっかけとなり、石狩湾新港を利用する企業が災害に備え、支援物資の備蓄拠点施設を開設する準備が進められている。引き続きこのような支援を行うことにより、民間企業も含めた大規模災害時の対応力強化が期待される
- ・過去から交通、防災等のインフラ整備を行った結果、安全性や交通の利便性は高まってきたところ、東日本大震災後、リスク分散を理由とし年間20件程度北海道への企業立地が進んでおり、環境整備により、今後もリスク分散のため北海道に本社機能・生産拠点等を移転・分散化する企業の増加が期待される。

プロジェクト5-3: 道路交通事故等のない社会を目指した交通安全対策の推進

課題と目指す姿

- ・ 北海道における交通事故死者数は、近年減少傾向にあるものの、依然として多くの尊い命が犠牲となっており、特に冬期に人身事故が多く発生している。
- ・ このため、施策を重点的に講じることにより、道路交通事故等のない社会を目指した交通安全対策の推進を目指す。

重点施策

- ・ 交通データ・事故データ等の分析に基づく効率的・効果的な交通事故対策を推進し、人優先の安全・安心な歩行空間の確保を図るとともに、交通ビッグデータを活用した事故リスク分析とこれに基づく新たな事故対策技術の研究開発を推進する。
- ・ 冬期における道路交通の安全性を確保するため、道路交通情報提供の充実や関係機関の連携による除雪体制の強化、防雪施設の整備、冬期路面管理等の技術研究開発を推進する。

重点施策の達成を測定するための代表的な指標(KPI)

[14] 道路交通における死傷事故の抑止

- ・ 生活道路におけるハンプ²⁵の設置等による死傷事故抑止率

【H32年 約3割抑止(H26年比)】

主要取組

【選択と集中の徹底】

(計画期間内に完成予定)

<平成30年度までに事業が完成予定>

■ 幹線道路及び生活道路における安全性の確保

【一般国道12号美園地区交差点改良(岩見沢市) (H27年度工事中) [H28年度完成]

【一般国道12号神居古潭地区交差点改良(旭川市) (H27年度測量設計中) [H28年度完成]

【一般国道38号帯広市街自転車歩行者道整備(帯広市) (H27年度工事中) [H28年度完成]

<平成32年度までに事業が完成予定>

■ 幹線道路及び生活道路における安全性の確保

【一般国道44号根室道路(根室市) (H27年度工事中) [H31年度完成]

(中長期的に事業を推進)

<完成時期未定>

■ 幹線道路及び生活道路における安全性の確保

【一般国道44号根室防雪(根室市) (H27年度工事中)】

【一般国道275号江別北道路(江別市) (H27年度工事中)】

重点施策	指標
(幹線道路及び生活道路における安全性の確保)	
・ 幹線道路において、事故の発生割合の高い区間において、集中的・効果的な事故対策を推進するとともに、重大事故の発生や地域・住民の声に対して迅速かつきめ細やかな交通事故対策を推進	・ 幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率 H26年比 約3割抑止(H32年)
・ 生活道路におけるハンプ、狭窄等の道路整備による車両の速度抑制の徹底	[KPI-14] ・ 生活道路におけるハンプの設置等による死傷事故抑止率 H26年比 約3割抑止(H32年)

²⁵ ハンプ: 車の速度抑制対策として、道路を凸型の路面とし、事前にこれを見たドライバーがスピードを落とすことを狙ったもの。

<ul style="list-style-type: none"> 生活道路において、「人優先の安全・安心な歩行空間」の確保や通学路・バス停周辺における安全な歩行空間の確保を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 通学路における歩道等の整備率 H25年度 89% → H32年度 90%
<p>(冬期交通の安全性確保の推進)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 安全で信頼性の高い道路交通を確保するため、高速道路と一般道路等の道路管理者間及び関係機関との連携、除雪体制を強化し、効率的な除排雪の実施、雪崩防止施設や防雪林等の整備、凍結路面对策など、冬期交通の安全性確保を推進 	
<p>期待されるストック効果</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 道内の死傷事故件数は平成12年をピークに減少を続けているが、事故対策の推進により更に幹線道路の事故危険箇所における死傷事故が減少。 通学路における歩道等の整備により、安全な歩行空間が確保され、地域の安全・安心に寄与することが期待される。 これまでの防雪対策の推進により、例えば、更喜苦内防雪完成後は当該区間の死傷事故数及び通行止め件数がゼロとなるなど、冬期交通の安全性の向上が期待される 	

重点目標6:社会資本の戦略的な維持管理・更新

プロジェクト6-1:インフラ老朽化・長寿命化対策

課題と目指す姿

- 高度経済成長期から集中的に整備されてきた北海道内のインフラは、今後、急速に老朽化していくことが確実である。また、国や地方公共団体の職員数の削減が進む中、小規模な市町村を中心に、必要な技術力やノウハウを有する人材の確保が困難となっている。
- このため、施策を重点的に講じることにより、インフラの老朽化・長寿命化対策の着実な推進を目指す。

重点施策

- 今後老朽化が急速に進展するインフラについて、長寿命化や維持管理・更新を戦略的に推進する。
- インフラの老朽化対策に当たる地方公共団体に対し、人材面の支援を行う。

重点施策の達成を測定するための代表的な指標(KPI)

[15] 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率

【道路(橋梁):H26年度 — → H32年度 100%】
【道路(トンネル):H26年度 — → H32年度 100%】
【河川:H26年度 100% → H28年度 100%〔国〕 H26年度 99% → H28年度 100%〔地方公共団体〕】
【下水道:H26年度 — → H32年度 100%】
【ダム:H26年度 27% → H28年度 100%〔国〕 H26年度 24% → H29年度 100%〔地方公共団体〕】
【砂防:H26年度 0% → H28年度 100%〔国〕 H26年度 0% → H30年度 100%〔地方公共団体〕】
【海岸:H26年度 0% → H32年度 100%】
【港湾:H26年度 98% → H29年度 100%】
【公園:H26年度 100% → H28年度 100%〔国〕 H26年度 86% → H32年度 100%〔地方公共団体〕】

主要取組

【既存施設の有効活用やソフト施策の推進】

- 技術開発の推進
 - 【積雪寒冷地における舗装技術開発の推進 (H27年度推進中)】
- 地方公共団体に対する人材面での支援
 - 【道路施設の老朽化対策等に関する技術的支援 (H27年度推進中)】
 - 【港湾施設の維持管理にかかる技術的支援 (H27年度推進中)】
 - 【国と港湾管理者における共同点検の実施 (H27年度推進中)】
- 長寿命化計画の推進
 - 【森町公共下水道長寿命化対策事業(森町) (H27年度調査中)】
 - 【個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の作成 (H27年度推進中)】
 - 【電子基準点現地調査の実施 (H27年度推進中)】

【選択と集中の徹底】

(中長期的に事業を推進)

<完成時期未定>

- 老朽化対策の推進
 - 【一般国道39号比布大橋(当麻町、比布町) (H27年度測量設計中)】
 - 【一般国道232号高砂橋(小平町) (H27年度測量設計中)】
 - 【河川管理施設の老朽化対策 石狩川下流千歳川泉の沼排水機場(江別市)】

- (H27年度工事中)】
- 【空港施設の老朽化対策 新千歳空港(千歳市、苫小牧市)、函館空港(函館市)、釧路空港(釧路市・白糠町)、稚内空港(稚内市) (H27年度工事中)】
- 【室蘭市公園施設長寿命化対策支援事業(室蘭市)(公園施設の老朽化対策) (H27年度工事中)】
- 【港湾施設の老朽化対策 (H27年度工事中)】

重点施策	指標																																																																																																																																																																																																																																																												
(個別施設の長寿命化計画の策定・推進)																																																																																																																																																																																																																																																													
<ul style="list-style-type: none"> ・点検・診断・修繕・更新等のメンテナンスサイクルを確実に推進するとともに、個別施設の長寿命化計画(個別施設計画)を推進する。 ・施設の劣化損傷や改修状況を収集し、見える化するための情報共有、整備と活用を推進する。 	<p>[KPI-15]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率 <table style="margin-left: 20px; border: none;"> <tr> <td>道路(橋梁)</td> <td>H26年度</td> <td>—</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>道路(トンネル)</td> <td>H26年度</td> <td>—</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>河川</td> <td>H26年度</td> <td>100%</td> <td>→</td> <td>H28年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[国]</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>H26年度</td> <td>99% → H28年度 100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[地方公共団体]</td> <td></td> </tr> <tr> <td>下水道</td> <td>H26年度</td> <td>—</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>ダム</td> <td>H26年度</td> <td>27%</td> <td>→</td> <td>H28年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[国]</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>H26年度</td> <td>24% → H29年度 100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[地方公共団体]</td> <td></td> </tr> <tr> <td>砂防</td> <td>H26年度</td> <td>0%</td> <td>→</td> <td>H28年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[国]</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>H26年度</td> <td>0% → H30年度 100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[地方公共団体]</td> <td></td> </tr> <tr> <td>海岸</td> <td>H26年度</td> <td>0%</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>港湾</td> <td>H26年度</td> <td>98%</td> <td>→</td> <td>H29年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>公園</td> <td>H26年度</td> <td>100%</td> <td>→</td> <td>H28年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[国]</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>H26年度</td> <td>86% → H32年度 100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[地方公共団体]</td> <td></td> </tr> </table> ・点検実施率 <ul style="list-style-type: none"> 各事業分野で計画期間中100%の実施を目指す(道路(橋梁)、道路(トンネル)、河川、ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、官庁施設、公園(遊具)) ・維持管理・更新等に係るコストの算定率 <table style="margin-left: 20px; border: none;"> <tr> <td>道路(橋梁)</td> <td>H26年度</td> <td>—</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>道路(トンネル)</td> <td>H26年度</td> <td>—</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>河川</td> <td>H26年度</td> <td>—</td> <td>→</td> <td>H30年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[国]</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>H26年度</td> <td>— → H32年度 100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[地方公共団体]</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ダム</td> <td>H26年度</td> <td>—</td> <td>→</td> <td>H28年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[国]</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>H26年度</td> <td>— → H32年度 100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[地方公共団体]</td> <td></td> </tr> <tr> <td>砂防</td> <td>H26年度</td> <td>—</td> <td>→</td> <td>H28年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[国]</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>H26年度</td> <td>— → H32年度 100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[地方公共団体]</td> <td></td> </tr> <tr> <td>海岸</td> <td>H26年度</td> <td>0%</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>下水道</td> <td>H26年度</td> <td>—</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>港湾</td> <td>H26年度</td> <td>27%</td> <td>→</td> <td>H32年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>公園</td> <td>H26年度</td> <td>100%</td> <td>→</td> <td>H28年度</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[国]</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>H26年度</td> <td>86% → H32年度 100%</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[地方公共団体]</td> <td></td> </tr> </table> 	道路(橋梁)	H26年度	—	→	H32年度	100%	道路(トンネル)	H26年度	—	→	H32年度	100%	河川	H26年度	100%	→	H28年度	100%					[国]						H26年度	99% → H28年度 100%					[地方公共団体]		下水道	H26年度	—	→	H32年度	100%	ダム	H26年度	27%	→	H28年度	100%					[国]						H26年度	24% → H29年度 100%					[地方公共団体]		砂防	H26年度	0%	→	H28年度	100%					[国]						H26年度	0% → H30年度 100%					[地方公共団体]		海岸	H26年度	0%	→	H32年度	100%	港湾	H26年度	98%	→	H29年度	100%	公園	H26年度	100%	→	H28年度	100%					[国]						H26年度	86% → H32年度 100%					[地方公共団体]		道路(橋梁)	H26年度	—	→	H32年度	100%	道路(トンネル)	H26年度	—	→	H32年度	100%	河川	H26年度	—	→	H30年度	100%					[国]						H26年度	— → H32年度 100%					[地方公共団体]		ダム	H26年度	—	→	H28年度	100%					[国]						H26年度	— → H32年度 100%					[地方公共団体]		砂防	H26年度	—	→	H28年度	100%					[国]						H26年度	— → H32年度 100%					[地方公共団体]		海岸	H26年度	0%	→	H32年度	100%	下水道	H26年度	—	→	H32年度	100%	港湾	H26年度	27%	→	H32年度	100%	公園	H26年度	100%	→	H28年度	100%					[国]						H26年度	86% → H32年度 100%					[地方公共団体]	
道路(橋梁)	H26年度	—	→	H32年度	100%																																																																																																																																																																																																																																																								
道路(トンネル)	H26年度	—	→	H32年度	100%																																																																																																																																																																																																																																																								
河川	H26年度	100%	→	H28年度	100%																																																																																																																																																																																																																																																								
				[国]																																																																																																																																																																																																																																																									
				H26年度	99% → H28年度 100%																																																																																																																																																																																																																																																								
				[地方公共団体]																																																																																																																																																																																																																																																									
下水道	H26年度	—	→	H32年度	100%																																																																																																																																																																																																																																																								
ダム	H26年度	27%	→	H28年度	100%																																																																																																																																																																																																																																																								
				[国]																																																																																																																																																																																																																																																									
				H26年度	24% → H29年度 100%																																																																																																																																																																																																																																																								
				[地方公共団体]																																																																																																																																																																																																																																																									
砂防	H26年度	0%	→	H28年度	100%																																																																																																																																																																																																																																																								
				[国]																																																																																																																																																																																																																																																									
				H26年度	0% → H30年度 100%																																																																																																																																																																																																																																																								
				[地方公共団体]																																																																																																																																																																																																																																																									
海岸	H26年度	0%	→	H32年度	100%																																																																																																																																																																																																																																																								
港湾	H26年度	98%	→	H29年度	100%																																																																																																																																																																																																																																																								
公園	H26年度	100%	→	H28年度	100%																																																																																																																																																																																																																																																								
				[国]																																																																																																																																																																																																																																																									
				H26年度	86% → H32年度 100%																																																																																																																																																																																																																																																								
				[地方公共団体]																																																																																																																																																																																																																																																									
道路(橋梁)	H26年度	—	→	H32年度	100%																																																																																																																																																																																																																																																								
道路(トンネル)	H26年度	—	→	H32年度	100%																																																																																																																																																																																																																																																								
河川	H26年度	—	→	H30年度	100%																																																																																																																																																																																																																																																								
				[国]																																																																																																																																																																																																																																																									
				H26年度	— → H32年度 100%																																																																																																																																																																																																																																																								
				[地方公共団体]																																																																																																																																																																																																																																																									
ダム	H26年度	—	→	H28年度	100%																																																																																																																																																																																																																																																								
				[国]																																																																																																																																																																																																																																																									
				H26年度	— → H32年度 100%																																																																																																																																																																																																																																																								
				[地方公共団体]																																																																																																																																																																																																																																																									
砂防	H26年度	—	→	H28年度	100%																																																																																																																																																																																																																																																								
				[国]																																																																																																																																																																																																																																																									
				H26年度	— → H32年度 100%																																																																																																																																																																																																																																																								
				[地方公共団体]																																																																																																																																																																																																																																																									
海岸	H26年度	0%	→	H32年度	100%																																																																																																																																																																																																																																																								
下水道	H26年度	—	→	H32年度	100%																																																																																																																																																																																																																																																								
港湾	H26年度	27%	→	H32年度	100%																																																																																																																																																																																																																																																								
公園	H26年度	100%	→	H28年度	100%																																																																																																																																																																																																																																																								
				[国]																																																																																																																																																																																																																																																									
				H26年度	86% → H32年度 100%																																																																																																																																																																																																																																																								
				[地方公共団体]																																																																																																																																																																																																																																																									

	<ul style="list-style-type: none"> ・基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合 各事業分野で計画期間中100%を目指す (道路、河川、ダム、砂防、官庁施設、海岸、下水道、港湾、公園)
(老朽化対策の推進)	
<ul style="list-style-type: none"> ・老朽化した公共施設の適切な維持管理や改良整備等により、ライフサイクルコストの縮減及び施設の長寿命化を推進 	
(技術開発の推進)	
<ul style="list-style-type: none"> ・北海道特有の損傷・劣化等を踏まえた技術開発及び普及(凍害・塩害等の複合劣化・損傷に対する点検・診断技術の効率化、更新・新設時の高耐久化に向けた技術開発及び普及、寒冷地技術の道外・海外への展開等) 	
(地方公共団体に対する人材面での支援)	
<ul style="list-style-type: none"> ・インフラ老朽化対策に当たる地方公共団体に対する人材面での支援(国及び地方公共団体の連携体制の構築、研修・講習会の拡充、専門家の派遣等) 	
期待されるストック効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本の老朽化が進む中、これまで、インフラ長寿命化基本計画に基づく行動計画に基づき、道路橋や河川構造物など各施設の機能を維持し、国民の安全・安心の確保、トータルコストの縮減・平準化を図ってきた。今後も、個別施設の長寿命化計画の策定、戦略的なインフラマネジメントの推進や点検に基づく必要な対策の実施により、限りある財源の中、社会資本の効果の安定的・持続的な発現が期待される ・市町村職員の減少、技術力の低下等を踏まえ、道内の自治体からは対応への不安が寄せられている。そのため、自治体に対するセミナーや講習会の開催等を実施しており、今後も引き続き自治体との情報共有や支援に努める 	

第4章 計画を推進するための方策

計画の推進にあたっては、「政策の企画立案→実施→評価→改善」というマネジメントサイクルに沿った効率的かつ効果的な進行管理を図り、着実に施策を推進するため、本計画において設定した指標や事業の進捗状況や施策の推進状況についてモニタリングを実施し、以降の施策推進に適切に反映する。

1. 北海道の特性を生かした技術研究開発

本格的な人口減少時代の到来といった現下の潮流の下、持続可能で活力ある地域づくり等の我が国の課題解決に貢献するとともに、北海道における積雪寒冷の厳しい気象条件、土壌条件等を克服するため、国、国立研究開発法人、大学、民間等の連携を強化しつつ、北海道の特性を活かし、全国画一ではない積雪寒冷地に対応した技術開発・研究開発に中長期的な観点から取り組む。これにより、新技術の活用や北海道の特性を活かした先進的・実験的取組の積極的推進と相まって、北海道が北方圏の諸外国をも見据えた積雪寒冷技術研究のフロンティア、先駆的フィールドとしての役割を高めることを目指す。

2. 公共工事の品質の確保と担い手の確保・育成、現場の生産性向上に向けた取組の推進

生産年齢人口の減少が見込まれるなかで社会資本整備の着実な実施を図るためには、担い手を安定的かつ持続的に確保・育成するとともに現場の生産性向上に向けた取組を徹底する必要がある。

北海道においては関係機関が連携して、担い手の確保・育成の取組を進めることが不可欠であるという目的意識のもとで、業界団体、教育機関、行政機関等の関係機関が「北海道建設産業担い手確保・育成推進協議会」を設立しており、今後は同協議会を中心に、技術者・技能労働者の育成や建設産業の効果的なPR等の多様な取組を推進していく。

また、品確法²⁶等に基づき、現在及び将来にわたる公共工事の品質確保とその担い手の中長期的な確保・育成を図るため、「北海道ブロック発注者協議会」等により発注者間の連携体制を強化し、必要な情報交換や連絡調整を行うとともに、各発注者共通の課題への対応や各種施策の推進を図り、各発注者における発注関係事務の適切かつ効率的な実施を推進する。

事業現場の効率化に向けては、プレキャスト製品²⁷の活用など施工の標準化、情報化施工²⁸やCIM²⁹の導入等の新技術・新工法の活用や、適切な工期の設定、工程管理等の円滑化を推進する。また、人材・資機材の効率的な活用を図るため、従来から行われてきたゼロ国債の活用を中心としつつ、債務負担行為をバランス良く活用³⁰することにより施工時期の平準

²⁶ 品確法：公共工事の品質確保の促進に関する法律（平成17年3月31日法律第18号）。公共工事の品質確保に関し、基本理念を定め、国等の責務を明らかにするとともに、公共工事の品質確保の促進に関する基本的事項を定めることにより、公共工事の品質確保を促進することを目的とする。

²⁷ プレキャスト製品：工場又は現場内の製造設備によって、あらかじめ製造されたコンクリート部材又は製品のこと。

²⁸ 情報化施工：ICTの活用により高効率・高精度な施工を実現し、建設業における現場の生産性の向上や品質の確保を図ることを目的としたシステム。

²⁹ CIM（Construction Information Modeling/Management）：調査・計画・設計段階から施工、維持管理の各段階において3次元モデルを連携発展させ、事業全体で情報の共有を図るもの。

³⁰ 平成27年度当初予算から、これまで単年度で要求することとしてきた舗装工事や築堤・護岸工事等の一部について2箇年国債を設定するなど、国庫債務負担行為の柔軟な活用や運用を開始。

化³¹を進める。

3. その他

上記のほか、PPP/PFI³²の積極活用や、社会資本整備の生産性を高める生産管理システムの強化(施工の標準化(部材のプレキャスト化等)、工事関係書類の標準化、情報化施工、受発注者間の協議の迅速化など現場のコミュニケーションの円滑化)についても取組を検討する。

³¹債務負担行為の設定や繰越制度の活用、余裕期間の設定等により、施工時期や工期末の平準化を図るもの。

³² PPP(Public Private Partnership) : 社会資本の整備や運営を行政と民間が共同で効率的に行う手法。PFI(Private Finance Initiative) : 公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法。国や地方公共団体等が直接実施するよりも効率的かつ効果的に公共サービスを提供できる事業について実施される。