

平成 2 7 年度

# 北海道開発局事業概要

平成 2 7 年 4 月

国土交通省 北海道開発局

# < 目 次 >

我が国の発展に貢献する北海道開発	．．．	1
第1章 北海道開発局の重点的取組		
1. 食料供給力・競争力の強化	．．．	2
2. 北海道観光の活性化	．．．	3
3. 安全と安心の確保	．．．	4
4. 持続可能な社会の実現	．．．	7
第2章 事業別課題・取組		
1. 治水関係事業 [課題／取組]	．．．	8
2. 道路事業 [課題／取組]	．．．	10
3. 港湾整備事業 [課題／取組]	．．．	12
4. 空港整備事業 [課題／取組]	．．．	14
5. 農業農村整備事業 [課題／取組]	．．．	16
6. 水産基盤整備事業 [課題／取組]	．．．	18
7. 官庁営繕事業 [課題／取組]	．．．	20
8. 北海道開発計画調査	．．．	21
第3章 事業の進め方		
1. 事業評価の実施	．．．	22
2. コスト構造改善の推進	．．．	23
第4章 平成27年度北海道開発局関係予算 [総括表 (事業費)]	．．．	24
[参考] 平成27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)	．．．	25

# 我が国の発展に貢献する北海道開発

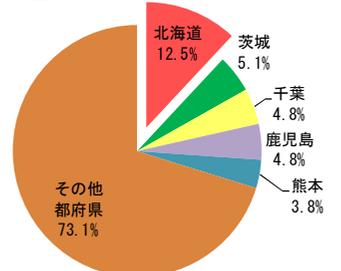
- 北海道の資源・特性を活かして、我が国の課題の解決に貢献することが、北海道開発の基本的な意義であり、そのビジョンが北海道総合開発計画（平成20年7月4日閣議決定）です。
- 北海道開発局は、食・観光・環境といった北海道の優れた資源・特性を活かし、魅力と活力にあふれ競争力ある自立した地域社会の形成に取り組むことにより、我が国の発展に貢献する北海道を実現します。

## 1. 食への貢献

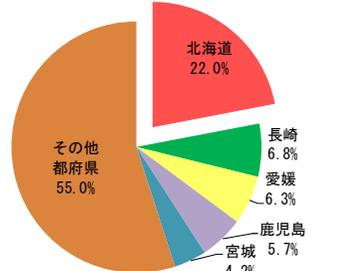
北海道は農業産出額で約1兆円、漁業生産額で約3,000億円、食料自給率は200%（平成24年度概算値）、国内供給熱量の約22%を占めており、食料基地として我が国の食料供給に貢献しています。

農業生産基盤、漁港及び輸送インフラの整備を通じて、日本の食卓を支えます。

農業産出額の割合（平成25年）



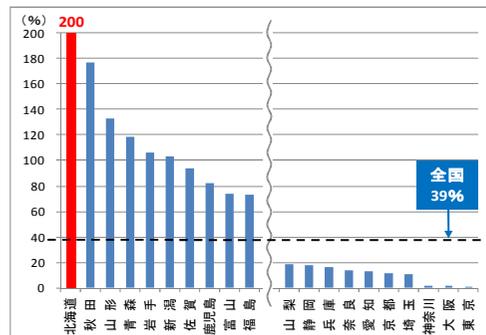
漁業生産額の割合（平成25年）



全国：85,742億円 北海道：10,705億円  
出典：農林水産省「平成25年生産農業所得統計」

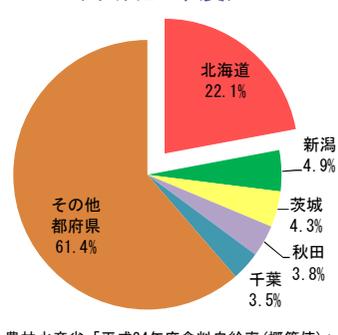
全国：13,537億円 北海道：2,984億円  
注）海面漁業・養殖業のみの生産額  
出典：農林水産省「平成25年漁業生産額（第1報）」

都道府県別食料自給率（平成24年度）



出典：農林水産省「平成24年度都道府県別食料自給率(概算値)」

国産供給熱量の割合（平成24年度）

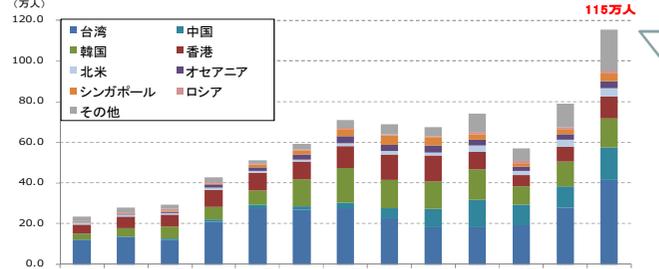


出典：農林水産省「平成24年度食料自給率(概算値)」、総務省「人口推計」により推計

## 2. 観光への貢献

道内交通ネットワークの整備、受入口となる空港・港湾の機能強化を通じて、観光振興を図り、政府が進めている訪日旅行促進事業（ビジット・ジャパン事業）に貢献します。

北海道を訪れる海外旅行者数（実人数）の推移



平成25年度に北海道を訪れた海外旅行者数（実人数）115万人により、約1,404億円の消費がなされ、これによる生産誘発額は1,902億円、就業者誘発数は約22,000人になると試算される。

出典：第5回 北海道観光産業経済効果調査報告書、平成21年延長北海道産業連関表

注）平成22年度以降の「オセアニア」の値の内訳は、オーストラリアのみ。  
出典：北海道「北海道観光入込客数調査報告書」

## 3. 安全・安心への貢献

国民の命と暮らしを守るため、防災・減災や老朽化対策、地域支援等による国土強靱化を推進し、安全・安心に暮らせる社会基盤の確立を図ります。

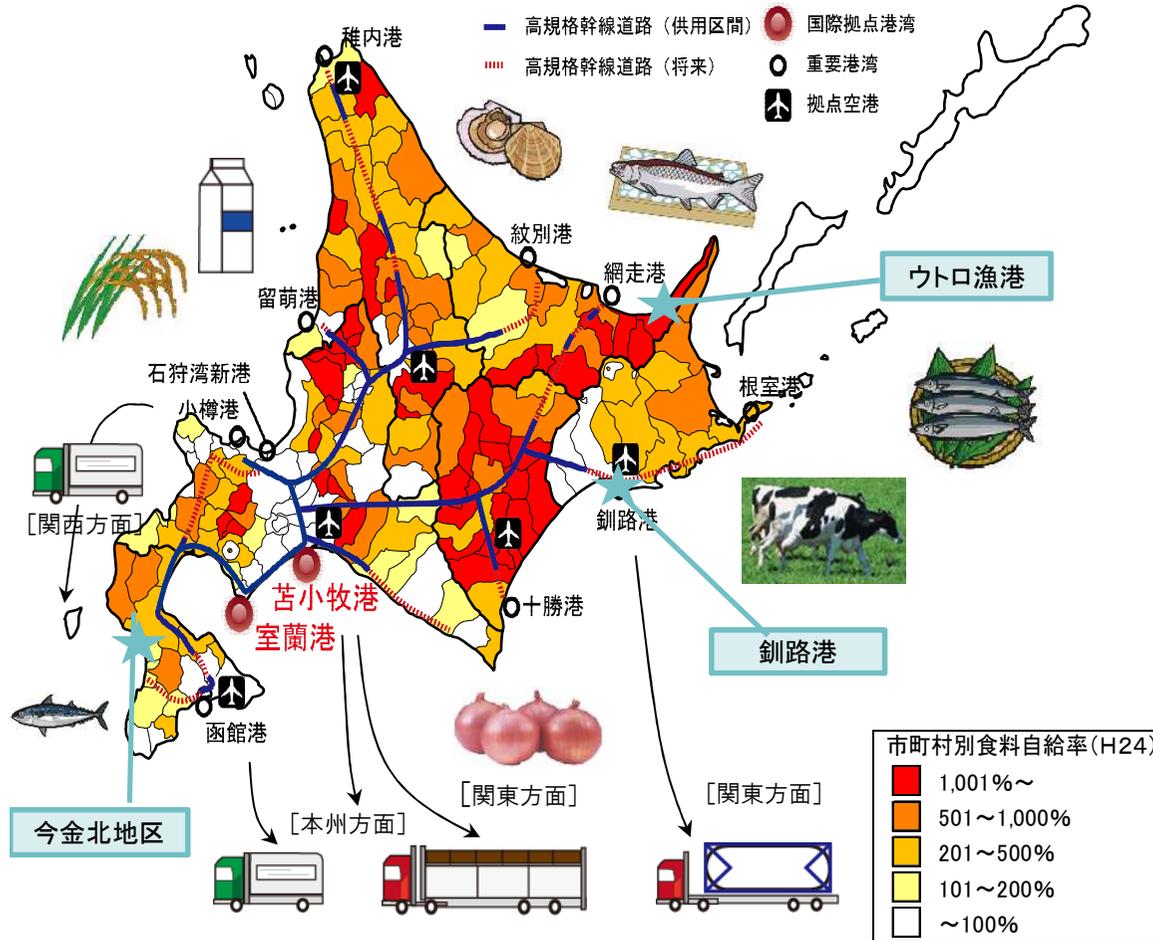


※H21年度までは1月～3月までの観測期間が異なる。

# 第1章 1. 食料供給力・競争力の強化

○農業基盤や漁港の整備等により安全で良質な農水産物の生産性向上を図るとともに、迅速かつ効率的に輸送できるよう道路網や港湾の整備等により広域交通ネットワークの構築を推進します。

## [市町村別食料自給率及びネットワーク整備]



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水産物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。

### 国営緊急農地再編整備事業 今金北地区 [今金町] (H27事業着手)

区画整理と農業用排水を一体的に施行し、担い手の経営規模拡大を進め、生産性の向上と耕作放棄地の解消・発生防止により優良農地を確保し、食料基盤の強化を図ります。



### 直轄特定漁港漁場整備事業 ウトロ漁港 [斜里町] (第4種 ウトロ漁港、H14~28)

人工地盤や屋根付き岸壁を中心とした新ふ頭を整備し、サケ・マス等の水産物の衛生管理対策を進め、安全・安心な水産物の安定供給を実現します。



高度衛生管理に対応した新ふ頭の整備イメージ

### 釧路港国際物流ターミナル整備事業 [釧路市] (H26~29: H27岸壁着工)

大型船舶による飼料用穀物の一括大量輸送を可能とし、北海道・東北地方を始めとする地域への飼料用穀物の安定的かつ安価な輸送を実現します。



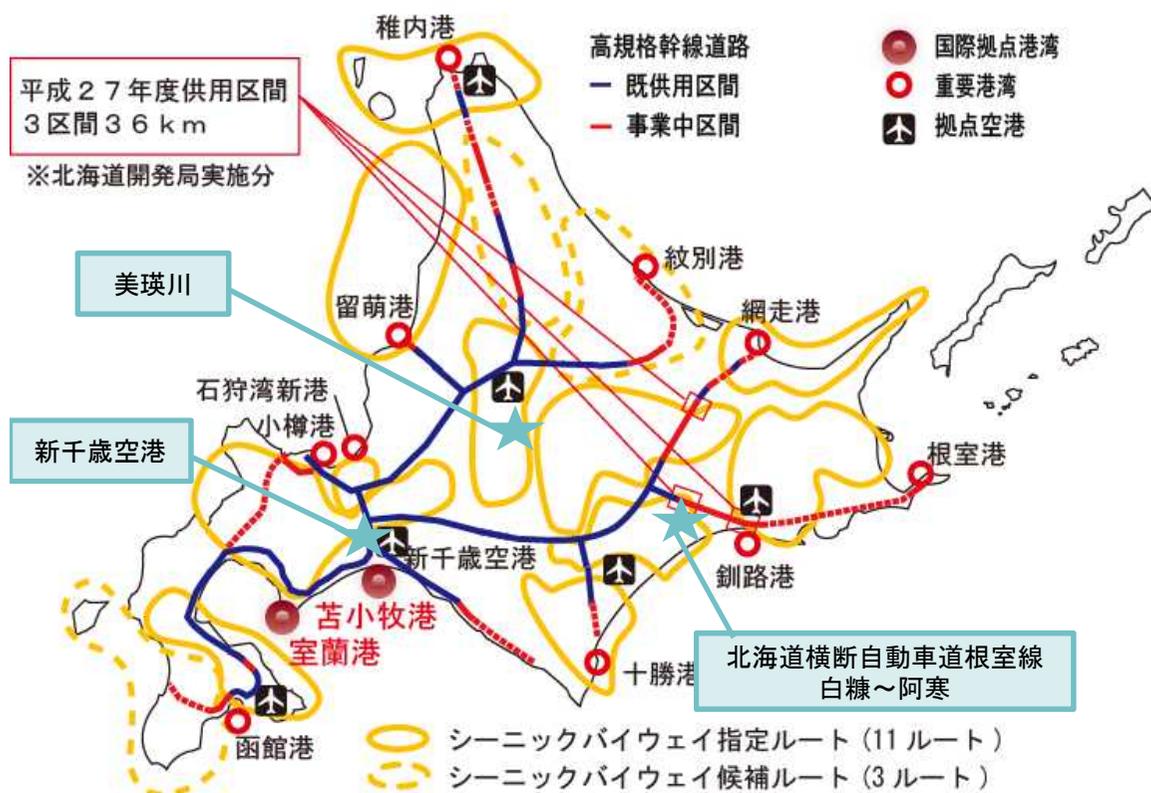
飼料用穀物の荷役状況

# 第1章 2. 北海道観光の活性化

- 広域交通ネットワークの構築による観光客の円滑な移動の支援、道内外、国際航空ネットワークの維持を図るための整備等を推進し、観光の支援、広域周遊型観光を促進します。
- また、シーニックバイウェイ北海道やかわまちづくりの推進等、魅力ある観光地づくりのための施策を総合的に展開し、北海道観光の活性化を推進します。

## 広域交通ネットワークの構築による観光客移動の支援

○玄関口となる新千歳空港や苫小牧港等の機能向上、玄関口と観光地間を結ぶ高規格幹線道路の整備を行い、観光客の移動を支援します。



**北海道横断自動車道根室線 白糠～阿寒**  
**【白糠町～釧路市】**  
 (白糠IC～阿寒IC H27年度供用予定)

北海道横断自動車道根室線が整備されることにより、道東地域のアクセスが向上し、広域的な周遊観光や観光地へのアクセス確保に寄与することが期待されます。

**新千歳空港 ILS双方向化事業**  
**【千歳市】 (H27年度 完成予定)**

新千歳空港の全滑走路のILS整備が完了し、降雪時などの視界不良時における航空機安定性・定時制の向上が図られます。

**石狩川水系美瑛川におけるかわまちづくり**  
**【美瑛町】 (H27年度新規着手予定)**

美瑛町と連携して、美瑛市街と青い池など白金温泉周辺のエリアを結ぶ美瑛川の川沿いをサイクリングルートとして活用するための水辺整備を実施します。

整備後のイメージ

近年話題の「青い池」

## ① 社会資本整備による防災対策

○東日本大震災等の教訓を踏まえ、安全で安心に暮らせる国土づくりを進めます。根幹的な治水対策や安全で信頼性の高い道路ネットワークの構築、港湾、空港施設の耐震化、積雪寒冷地特有の災害への対応など、国土強靱化に向けた災害に強い社会資本整備を推進します。

### 地震・津波対策

災害時に広域的な救援・救護活動や緊急物資搬送を確実に実施するため、港湾、空港、橋梁等の地震対策を推進します。



耐震強化岸壁での防災訓練  
【釧路港】



空港の液状化対策  
【新千歳空港】

### 道路ネットワークの確保

大規模災害に備えるとともに、被災時における救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、耐震・防災・雪害対策等を推進します。



橋梁の耐震補強

### 風水害対策

集中豪雨の増加などの災害リスク増大に対し、千歳川遊水地群の整備など根幹的な治水対策を推進します。



遊水地群の整備  
【千歳川】

### 拠点施設等の耐震化

災害対応、復旧活動の拠点となる施設等の耐震化を推進します。



庁舎耐震改修  
(イメージ)



空港施設の耐震補強  
【新千歳空港】

### 農地等の防災対策

農作物、農用地等の広域的な災害を未然に防止するため、機能低下した基幹施設の改修等を推進します。



機能低下した  
頭首工の改修



排水機場の整備

### 火山災害対策

多数存在する活火山による災害に備え、泥石流対策等を推進します。



昭和63年十勝岳噴火



砂防堰堤等の整備  
【樽前山 覚生川】

# 第1章 3. 安全と安心の確保～地域防災力の向上

## ② 地域防災力の向上に向けた取組

○地域防災力の向上のため、市町村長との意見交換会（トップセミナー）を通じた連携の強化や住民の防災意識を高める啓発活動（防災講演会・シンポジウムの開催）、関係機関と連携し災害防止・軽減に向けたリーフレットの作成、災害対応訓練の実施等を積極的に推進します。

### <取組事例>

#### ○市町村長との意見交換会

災害時における互いの円滑な災害対応と密接な連携体制を構築するため、市町村長との意見交換を3地区で開催しました。



十勝管内



オホーツク管内

#### ○住民等への啓発

防災意識の向上について、住民一人一人や家庭、地域でどう進めていくべきかを考える機会として、防災シンポジウム・防災講演会を開催しました。



防災シンポジウムin中標津



防災講演会in函館

#### ○関係機関との連携強化

暴風雪災害の防止・軽減に向けて、防災関係機関が連携しリーフレットを作成したり、防災関係機関や市町村等と合同による災害対応訓練を実施しました。


 暴風雪に関するリーフレット  
(札幌管区気象台、北海道寒地土木研究所、北海道開発局)


関係機関とのDIG形式による合同図上訓練

# 第1章 3. 安全と安心の確保～危機管理体制の強化

## ③ 北海道開発局の危機管理体制の強化

○災害発生時の応急対策、災害復旧・復興を迅速かつ効率的に行うため、防災計画の見直しや事前の体制整備、災害情報の迅速な収集・共有化システムの整備、資機材等の整備充実等を図っています。また、災害発生時に防災関係機関が行う対応策の一層の向上、情報の共有や連携の強化を進めています。

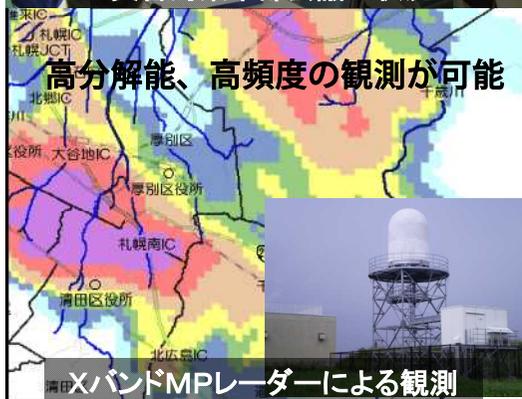
### <取組事例>

#### ○体制の整備

危機管理体制強化のため、XバンドMPレーダーによる観測強化、防災関係計画やマニュアル類の見直し、各種災害対応訓練の内容充実等に取り組んでいます。



災害対策本部会議の状況



高分解能、高頻度の観測が可能

XバンドMPレーダーによる観測

#### ○災害発生時における市町村等への技術的支援

災害が発生した場合に、市町村等と災害対応が効率的に行われるよう、リエゾン※やTEC-FORCE※を派遣し、被災状況の迅速な把握、被害の発生・拡大の防止、その他災害応急対策に対する技術的な支援を行います。また、備蓄している資機材の提供や災害対策用機械の派遣により、災害応急復旧活動を支援します。



リエゾンによる情報収集と提供(羅臼町)



TEC-FORCE派遣による被災調査(美深町)



散水車による給水支援(江別市)



多目的支援車による孤立世帯支援(札幌市)

※リエゾン（現地情報連絡員）：災害情報の迅速な収集や提供のため、自治体等へ派遣し、広域的応援や自治体等への支援などを含む事前体制の整備を行う。

※TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）：大規模自然災害における被災状況の迅速な把握や被災地の早期回復に関し、自治体等に対して技術的支援を円滑・迅速に実施する。

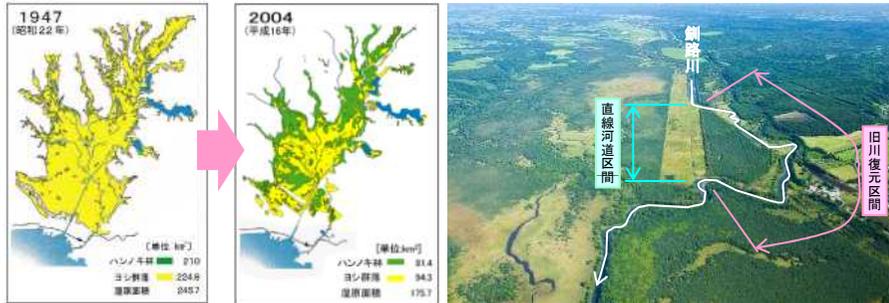
# 第1章 4. 持続可能な社会の実現

○持続可能で美しい北海道の実現に向けて、北海道の豊かな自然環境を国民共通の資産として将来にわたって着実に継承するため、「自然共生社会の形成」、「循環型社会の形成」、「低炭素社会の形成」に取り組めます。

## ■自然共生社会の形成

### ○釧路湿原の保全・再生

釧路湿原はその遊水機能により市街地を守る役割も果たしてきましたが、森林伐採や農地・宅地等の流域の開発に伴い土砂流入量が増加し、湿原面積の減少や乾燥化による植生の変化が急速に進んでいます。このため、湿原環境の復元や土砂流入の抑制等を目的に、周辺の土地利用に配慮しつつ、直線河道の再蛇行化や土砂調整地等を整備しています。



60年間で湿原面積が約3割減少

旧川復元整備箇所（茅沼地区）

## ■循環型社会の形成

### ○資源循環型農業の展開

釧路・根室地域の大規模酪農地帯において、地域資源である家畜ふん尿の有効活用と地域環境を保全するために必要な用排水施設の整備を進めています。



国営環境保全型かんがい排水事業

### ○資源バンク

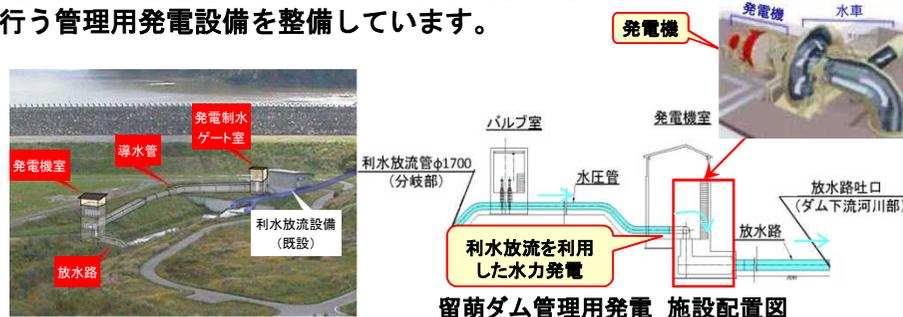
建設工事で発生する土砂・刈草等の情報（発生場所・量・時期・土質・窓口等）を自治体・民間等へ提供するシステムを構築し、地域内で資源を有効活用（資源循環）する取組を実施しています。



## ■低炭素社会の形成

### ○小水力発電の導入

未利用クリーンエネルギーを有効活用するため、小水力発電の導入を進めています。留萌ダムでは、長期の停電等不測の事態にも対応して確実なダム管理を行うため、利水放流施設からの放流を利用し発電を行う管理用発電設備を整備しています。



### ○環境家計簿

CO<sub>2</sub>削減活動の促進や意識の向上を目的に、受注者・発注者が協働で、土木建設現場からのCO<sub>2</sub>排出量を定量的に把握する『見える化』に取り組んでいます。昨年度は全道約500工事で試行し、工事毎のCO<sub>2</sub>削減量など、結果を公表しています。



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）

# 第2章 1. 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、農地や市街地の拡大等に伴い湿原の減少や水質の悪化等自然環境が変化しました。

## 課題① 洪水被害

- ・平成26年は、7月末から9月中旬にかけて、各地で台風、低気圧等による豪雨で各所で浸水被害等が発生。特に、9月の豪雨では札幌はじめ12市町約46万世帯約92万人に避難勧告が発令されました。

平成26年の大雨



④石狩川水系厚別川での内水氾濫



	H26発生月日	避難勧告数
①	8月4～5日	8市町2,426世帯
②	8月10～11日	2町2,391世帯
③	8月23～24日	4市町492世帯
④	9月9～12日	12市町46万1360世帯

## 課題② 大規模な土砂災害

- ・北海道の活火山は31火山と多く、そのうち常時観測火山は9火山です。
- ・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しています。
- ・噴火や豪雨により死者や家屋被害を伴う大規模な土砂災害が発生しています。



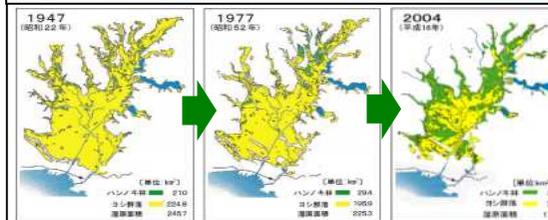
火山噴火(昭和63年十勝岳)



山地の荒廃状況(層雲峡地区)

## 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て湿原の1/3が消失し、石狩川も昭和30年に187km<sup>2</sup>あった湿原がほぼ消失しました。十勝川、天塩川等他の河川でも同様の変化が起きています。
- ・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ています。



湿原面積

約250km<sup>2</sup> → 約3割減 → 約180km<sup>2</sup>

湿原面積の急激な減少と植生の変化(釧路湿原)



アオコの発生状況(網走湖)



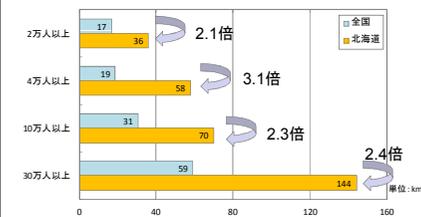
# 第2章 2. 道路事業 [課題]

- 広域分散型社会を形成する北海道において、広域的な交流・物流の効率化など地域経済・産業を支える高規格幹線道路ネットワークの形成が課題となっています
- 北海道渋滞対策協議会において、道内全路線の主要渋滞箇所214カ所が特定され、円滑な都市・地域活動の課題となっています。
- 北海道は常に自然災害による被害の脅威にさらされており、全国の直轄国道における通行止め時間の約3割が北海道で発生しています。
- 北海道内の国が管理する橋梁の約50%が高度経済成長期（昭和30年～48年）に建設され、今後、老朽化による損傷等の急速な増大が懸念されます。

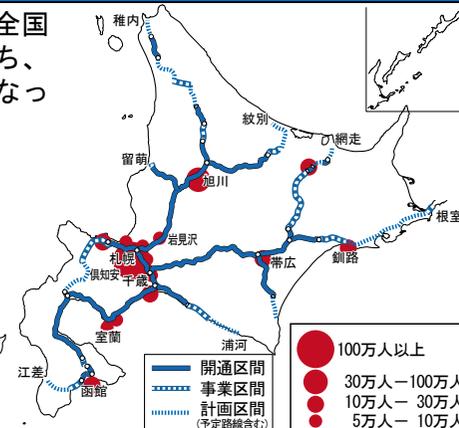
## ■ 広域分散型社会を形成する北海道

●広域分散型の地域構造であり、全国平均の2～3倍の都市間距離を持ち、かつ地方部での人口減少が課題となっています。

■ 最寄都市までの平均道路距離 (km)



※最寄都市までの平均道路距離とは、対象人口規模未満の都市から対象人口規模の都市までの道路距離の平均値



## ■ 主要渋滞箇所

●北海道渋滞対策協議会では、関係機関相互の調整を図りつつ、効果的な渋滞対策の推進を図ることを目的に、渋滞に関する意見募集及び最新データ等による検証を行い、「北海道の主要渋滞箇所」を特定しました。

■ 北海道渋滞対策協議会 (主要渋滞箇所: 214箇所)

圏域	主要渋滞箇所 (中心都市圏)		主要渋滞箇所 (中心都市圏外)
	主要渋滞箇所 (中心都市圏)	主要渋滞箇所 (高速道路)	
道央圏	43箇所	1箇所	79箇所
道南圏	21箇所	2箇所	1箇所
道北圏	18箇所	0箇所	13箇所
道東圏	17箇所	0箇所	19箇所
合計	96箇所	3箇所	115箇所



■ 主要渋滞箇所の交通状況 (国道230号 札幌市)



北海道渋滞対策協議会の開催状況

## ■ 多発する自然災害による交通障害

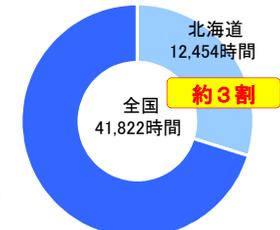
●全国の直轄国道における通行止め時間の約3割が北海道で発生しており、近年、大規模土砂災害及び豪雪等による交通障害 (通行止め) が発生しています。



▲ 土石流による道路寸断状況 (一般国道453 H26.9)



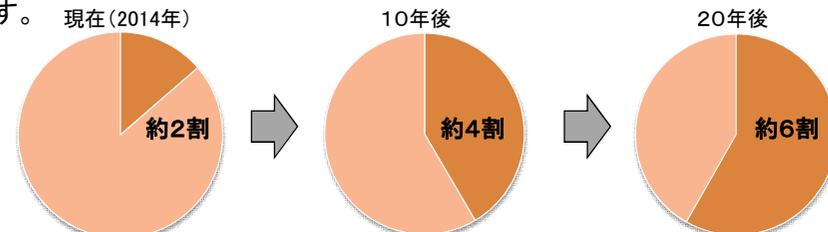
▲ 通行止めによる災害支援に向かう自衛隊の先導状況 (一般国道335号 羅臼町 H27.1)



▲ 全国の一般国道 (指定区間) における通行止め延べ時間 (H21～H25)

## ■ 道路構造物の老朽化

●急速に高齢化が進む管理橋梁に対して、従来の事後保全型の維持管理を継続した場合、維持管理コストが膨大となり、安心・安全な道路交通確保のための適切な維持管理を続ける事が困難となる恐れがあります。



▲ 北海道の国道における建設後50年以上の橋梁 (2m以上) の占める割合の推移

資料: 橋梁長寿命化修繕計画 (案) 2014版



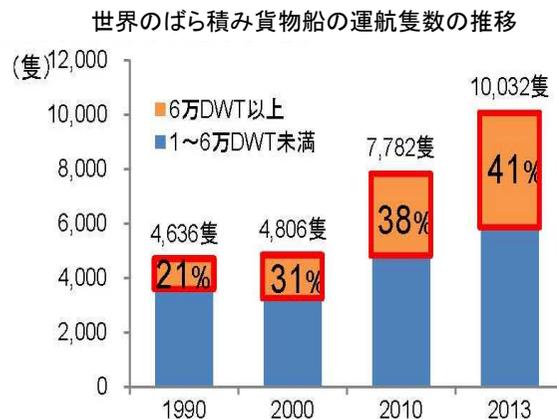
## 第2章 3. 港湾整備事業 [課題]

- 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、港湾は経済を支える物流の拠点として、また、災害時の物資輸送の拠点として重要です。
- 東日本大震災時には、麻痺した太平洋側フェリー航路を日本海側航路や青函航路が支え、港湾の重要性和ネットワークのリダンダンシー※の強さが改めて認識されました。
- 港湾整備事業においては、一括大量輸送など物流効率化に対応した岸壁等の整備、大規模地震災害時の緊急物資輸送を確保する耐震強化岸壁の整備、港湾施設の老朽化が課題となっています。
- 北海道産品の輸出拡大が必要ですが、ニーズの高い「食品の小口輸出」への対応が課題となっています。

※リダンダンシー：代替機能

### 競争力低下の懸念

船舶の大型化が進むなか、岸壁水深の不足等により、大型船が満載で入港できないなど、非効率な輸送を余儀なくされています。



出典：CLARKSON「The Bulk Carrier Register 2014」より国土交通省港湾局作成

### 地震時の海上輸送路の途絶

大規模地震災害時に、岸壁の利用ができなくなるため、緊急物資輸送や避難活動ができない状況に陥ります。



耐震強化岸壁整備前

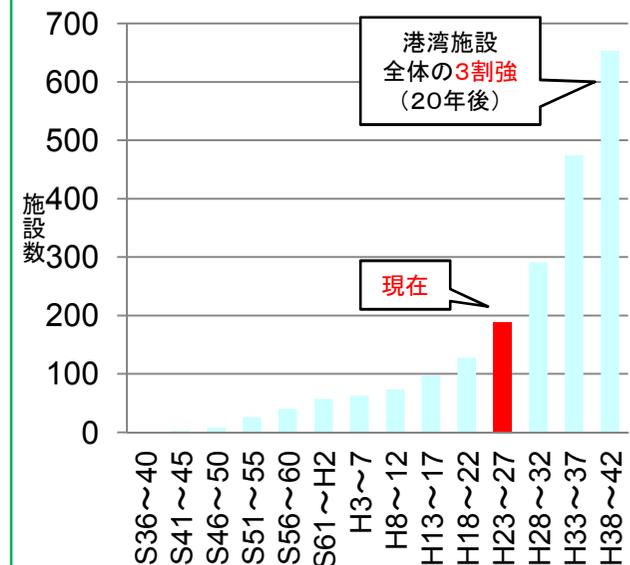


耐震強化岸壁整備後

### 港湾施設の老朽化

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ます。

北海道における港湾施設の老朽化  
(建設後50年以上)の推移



## 第2章 3. 港湾整備事業 [取組]

- 物流効率化により競争力強化を図るため、国際バルク戦略港湾、国際海上コンテナターミナル等の整備を推進します。
- 安全・安心の確保のため、耐震強化岸壁等の整備を推進します。
- 港湾機能の確保のため老朽化対策を推進します。
- 北海道産品を直接かつ安定的に輸出できる仕組み「北海道国際輸送プラットフォーム」の取組を推進します。

競争力の強化

### 【釧路港国際物流ターミナル整備(国際バルク戦略港湾)】

大型船舶による穀物の一括大量輸送を可能とし、北海道・東北地方を始めとする地域への穀物の安定的かつ安価な輸送を実現することを目的として、船舶の大型化への対応及び非効率な荷役形態の改善を図ります。



飼料穀物の荷役状況(釧路港)

安全・安心の確保

### 【函館港(北ふ頭地区) 複合一貫輸送ターミナル整備(耐震)】

岸壁を整備することにより、大型化するフェリーの安全な係留と運行の定時性を確保するとともに、岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送機能を確保します。



耐震強化岸壁整備箇所(函館港)

老朽化対策

### 【室蘭港外郭施設老朽化改良】

建設から50余年が経過し老朽化が著しく、低気圧による被災もあり、港湾の利用に支障を来しているため、外郭施設の機能回復を図ります。



老朽化が著しい外郭施設(室蘭港)

### 【稚内港係留施設老朽化改良】

建設から35余年が経過し老朽化が著しく、係留施設の利用に支障を来しているため、延命化改良し機能回復を図ります。



老朽化が著しい係留施設(稚内港)

### 【天塩港外郭施設老朽化改良】

建設から25余年が経過し老朽化が著しく、度重なる低気圧による被災もあり、港湾の利用に支障を来しているため、外郭施設の機能回復を図ります。



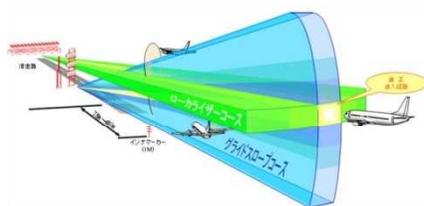
老朽化が著しい外郭施設(天塩港)

## 第2章 4. 空港整備事業 [課題]

- 北海道は四面を海に囲まれ、道外との人の移動に占める航空機の利用割合は8割を超えており、北海道と他県、海外を結ぶ重要な交通手段です。
- 近年東アジアを中心に国際線旅客数が急増しており、特に冬季の利用者数が多く中でも新千歳空港の国際線旅客数は平成23年以降毎年2割の急激な伸び率で推移しており今後も増加が見込まれていることから冬季における安定運航・混雑の緩和が重要です。
- 大規模災害発生時における緊急物資や人員の輸送拠点としての空港機能確保、経済への影響を最小限に食い止めるため民間旅客機運航の維持が必要です。

### ■ 気象条件に起因する欠航便の対応

- 降雪による視界不良などの気象条件により、欠航便や遅延が発生しており、ILS（計器着陸装置）による安定就航が求められています。



### ■ 空港土木施設の老朽化対策



- 滑走路や誘導路の舗装は、大きな重量の航空機による離着陸等が繰り返し行われており、離陸時には、ジェットエンジンによるジェットブラスト（噴気・炎熱）を常時浴びています。また、冬季には凍結・融解等を繰り返す過酷な環境下におかれており、アスファルト舗装の劣化・破損が発生しやすい環境にあります。滑走路や誘導路に大規模な破損が生じると、復旧までの間は航空機の離着陸が不可能となり、当該空港のみならず他空港（海外を含む）の運航にも多大な影響を与えることから、その対策は不可欠です。

### ■ 空港の混雑緩和

- 近年、航空輸送の利便性向上のため多頻度小型化が進んでおり、同時に滑走路の離発着回数も増加傾向にあります。また、国際線旅客数の増加に伴う増便も併せ、過密状態となった空港施設の混雑緩和措置が必要です。

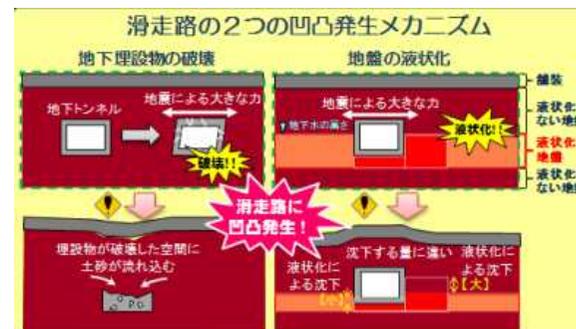


### ■ 大規模災害発生時における輸送拠点機能の確保

- 大規模災害発生時における緊急物資や人員の輸送拠点、背後圏の経済への影響を最小限に食い止めるため、空港施設の耐震機能強化が急務となっています。



大規模地震時の液状化による誘導路変状（東日本大震災時の仙台空港）

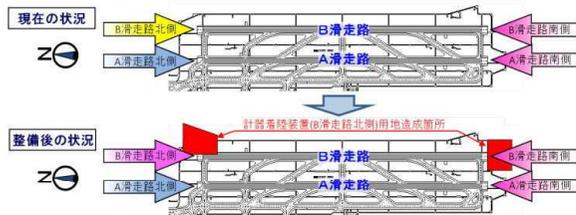


# 第2章 4. 空港整備事業 [取組]

- 近年大規模な地震が発生していることなどから、地震発生時の緊急輸送拠点機能の確保及び航空ネットワークの維持、道内経済活動の継続性を確保するため空港施設の耐震対策を推進します。
- 新千歳空港では吹雪・海霧等の気象条件による欠航・遅延を減少させ航空機運航の定時性・安定性を向上させるため、ILS(計器着陸装置)の双方向化を推進します。
- 航空輸送の定時性・安定性を確保するために滑走路・誘導路の改良等を推進します。

## ■ 冬季交通の信頼性向上対策

- 新千歳空港B滑走路北側進入用のILS(計器着陸装置)整備を推進します。



吹雪・海霧等視界不良時のB滑走路北側からの(南風時)就航率向上のため、平成26年度に引き続きILSの整備を実施します。



視界不良時の着陸



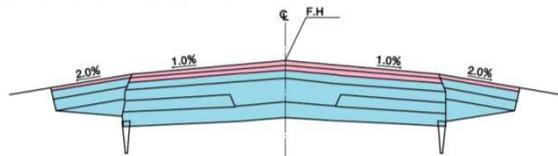
ILS用地造成状況



ILS用地造成状況

## ■ 空港施設の老朽化対策

- 航空ネットワークを保持するため、滑走路や誘導路舗装の更新・改良を計画的に推進します。



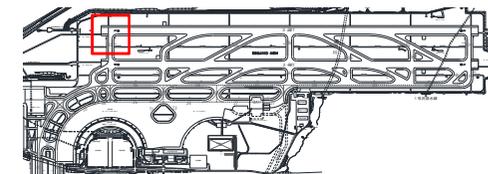
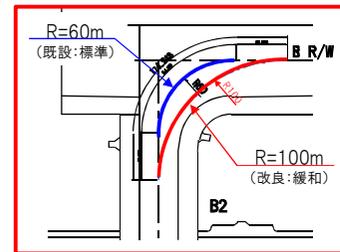
舗装打替箇所  
既設維持

舗装帯のうち、劣化した部分(主に表層)の更新・改良を行うことにより、下部構造への影響を抑え、施設の長寿命化を図ります。



## ■ 空港の利便性向上対策

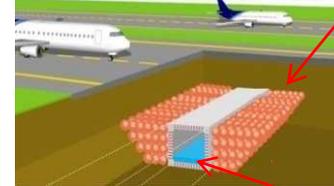
- 今年度は、滑走路から誘導路へ退避する曲線部分の旋回半径を緩和することで、滑走路の占有時間を短縮し、混雑の緩和を図ります。



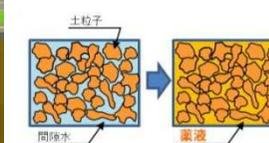
## ■ 空港施設の耐震対策

- 空港施設の耐震性向上を図るため、液状化対策・地下トンネルの耐震補強を実施します。

液状化の原因となる地下水を薬液と置き換えることにより、液状化現象の発生を抑制します。



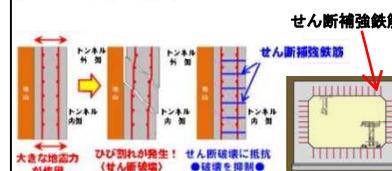
液状化対策



液状化対策(削孔状況)

トンネルの内壁に穴を開け、せん断補強鉄筋を埋め込むことで、地震による崩壊を防止します。

地下トンネル耐震補強



せん断補強鉄筋



耐震補強(削孔状況)



液状化対策(薬液注入状況)

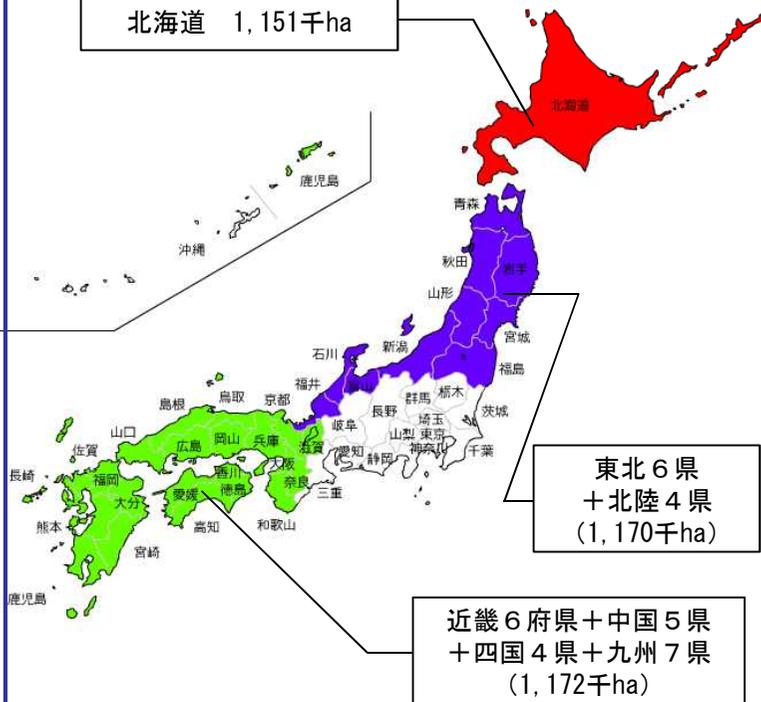
# 第2章 5. 農業農村整備事業 [課題]

- 北海道は、全国の耕地面積の1/4を占めるなど、我が国の重要な食料供給基地ですが、農家数の減少が見込まれるとともに、後継者がいない地域では耕作放棄地の増加が懸念されています。こうした中、担い手に農地を集積し生産性の高い農業を実現することが課題となっています。
- 北海道農業を支えるインフラである基幹的農業水利施設は、老朽化に伴い機能低下が進行しています。このため、施設の適時適切な保全・更新により、将来にわたって農業用水の安定供給機能を確保していくことが課題となっています。

## 北海道の耕地面積

全国4,537千ha

北海道 1,151千ha



東北6県  
+北陸4県  
(1,170千ha)

近畿6府県+中国5県  
+四国4県+九州7県  
(1,172千ha)

資料：農林水産省「平成25年 耕地面積及び作付面積統計」

## 農家戸数の減少

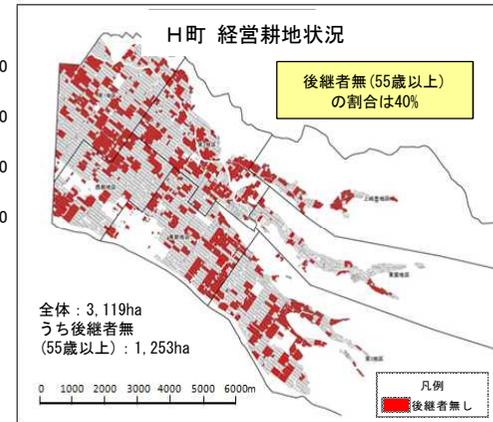
上川地方における農家戸数、戸当たり面積の推移  
(都府県との比較)



上川地方では、今後、農家戸数の減少から大幅な経営規模の拡大が必要(今後10年で1.6倍へ)

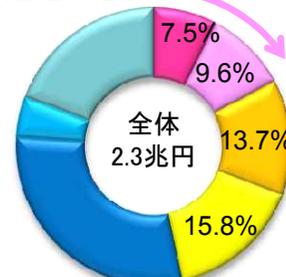
## 後継者がいない農地

H町 経営耕地状況



## 耐用年数を迎える道内の基幹的農業水利施設

国営造成施設



- 耐用年数超過
- 10年未満
- 20年未満
- 30年未満
- 40年未満
- 50年未満
- 50年以上

※国営事業で造成された基幹的農業水利施設(受益面積100ha以上の農業水利施設の資産価値(再建費ベース))



幹線用水路側壁の傾倒

# 第2章 5. 農業農村整備事業 [取組]

- 農地の大区画化・汎用化等の基盤整備を実施し、担い手への農地集積・集約化や農業の生産性の向上、高付加価値化を推進します。
- 基幹的な農業水利について、機能診断に基づく補修・補強対策や更新整備を実施し、農業用水の安定供給を図ります。また、農地・農業施設等の防災対策を推進します。

## 平成27年度事業着手地区



## 農地の大区画化等による農業競争力の強化

### 今金北地区 (国営緊急農地再編整備事業)

○受益面積：1,536ha ○主要工事：区画整理、農業用排水路

現 状

計 画



狭小で不整形なほ場



排水不良なほ場



整備後のほ場 (1.1ha)

## 老朽化した農業水利施設の長寿命化対策の推進

### てしおがわ剣和地区 (国営かんがい排水事業) 【国営施設応急対策事業】

○受益面積：4,215ha ○主要工事：用水路改修

突発事故等対応

長寿命化対策(補強対策)



(発生時)



(復旧時)



水路側壁の剥離・鉄筋露出、傾倒

用水路側壁の倒壊

## 農地・農業用施設等の施設の機能回復、防災対策

### 産土地区 (国営総合農地防災事業)

○受益面積：2,289ha ○主要工事：農地保全工、排水路

現 状

計 画



排水路溢水による湛水被害



整備後の排水路



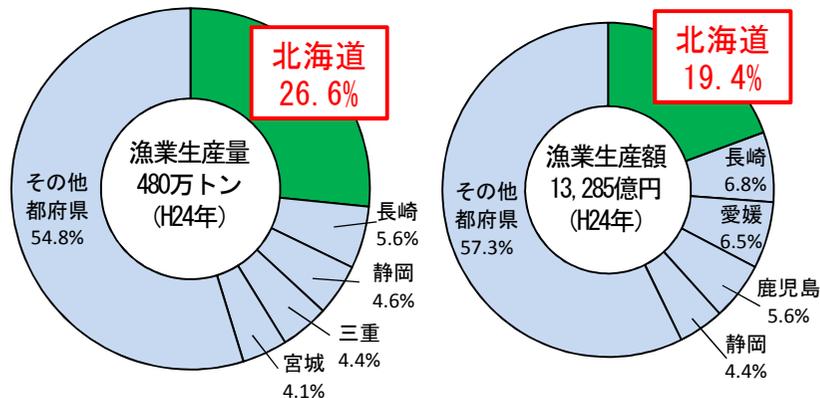
整備後のほ場

# 第2章 6. 水産基盤整備事業 [課題]

- 北海道は全国の漁業生産量の約3割、生産額の約2割を占め、我が国最大の水産物供給基地として重要な役割を担っており、**国産水産物の衛生管理や安定供給のための基盤強化対策が急務です。**
- 東日本大震災で大規模な水産被害が発生した北海道では、今後も大規模地震が懸念されているほか、冬期風浪や漁港施設の老朽化により漁業活動に著しい支障が生じており、**災害に強い漁業地域づくりのための漁港施設の防災・減災対策が喫緊の課題です。**

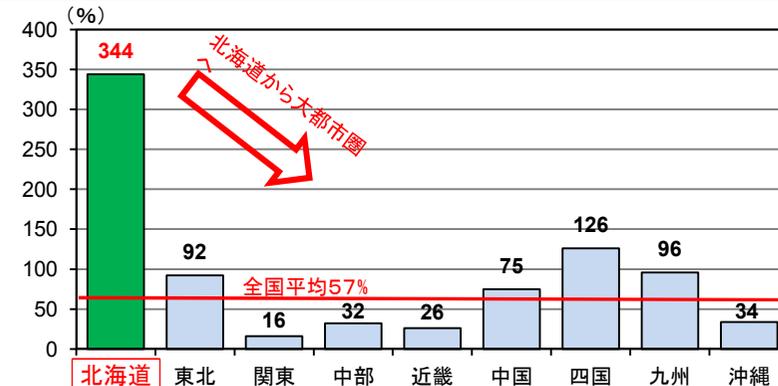
## 我が国の水産物生産における北海道の位置付け

全国の生産量の約3割、生産額の約2割を占めています。



出典：農林水産省「平成24年漁業・養殖業生産統計」、「平成24年漁業生産額」

域内需要を遙かに超える魚介類を生産し、全国各地へ供給しています。



※農林水産省「平成24年漁業・養殖業生産統計」、「平成24年度食料需給表」等を基に作成

### 国産水産物の衛生管理や安定供給のための基盤強化対策

屋外での水揚げ作業は、鳥糞等の異物混入、直射日光・雨雪による品質低下、輸出先国の衛生管理基準への不適合が懸念されます。



鳥糞等の異物混入の危険性

直射日光、雨雪の影響下における陸揚作業

### 災害に強い漁業地域づくりのための漁港施設の防災・減災対策

大規模地震の発生が懸念されているほか、冬期風浪等による越波などにより安全な漁業活動が確保されていない状況にあります。漁港施設の老朽化も深刻な問題です。



東日本大震災の津波による漁船被害 (大津漁港)

防波堤からの越波状況 (江良漁港)

漁港施設の老朽化状況 (古平漁港)



## 第2章 7. 官庁営繕事業 **【課題／取組】**

### 【課題】

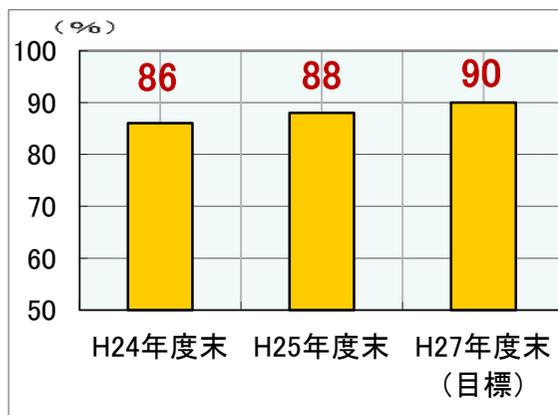
- 官庁施設の整備については、老朽化した施設が今後増大していく中、既存施設の有効利用を図りつつ、災害に対する国民の安全・安心の確保等に的確に対応することが重要です。
- 建築物の耐震化対策は、政府全体の緊急の課題であり、公共建築物については、中央防災会議決定や「建築物の耐震改修の促進に関する法律」に基づく告示等により、整備目標及び整備プログラムの策定等を行い、計画的かつ重点的な耐震化の促進に積極的に取り組むこととされています。

### 【取組】

- 既存官庁施設の有効利用を図るため、危険箇所や経年劣化が著しい部位等の解消を図るとともに、安全により長く利用しトータルコストの縮減等を実現するため、老朽化の進行を防ぐ長寿命化事業を実施します。
- 耐震化対策に当たっては、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を実施します。

#### 平成27年度末の目標

- すべての既存不適格建築物（耐震性能評価値1.0未満）について建築基準法に基づく耐震性能を確保
- 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）



■官庁施設の耐震化の状況(面積比:全国)

苫小牧港湾合同庁舎の長寿命化改修等の事業を実施

#### 帯広第2地方合同庁舎の整備

○地方公共団体をはじめとする様々な関係者との連携の下、大規模災害の発生に備え、防災拠点となる官庁施設の整備を推進するとともに、新たなまちづくり空間やにぎわいの創出等により、地域の活性化に積極的に貢献します。



#### 帯広第2地方合同庁舎 整備スケジュール

平成26～27年度	基本・実施設計		
平成27年度	車庫棟	RC-1	約800㎡
平成28～30年度	合同庁舎	RC-6	約8,900㎡

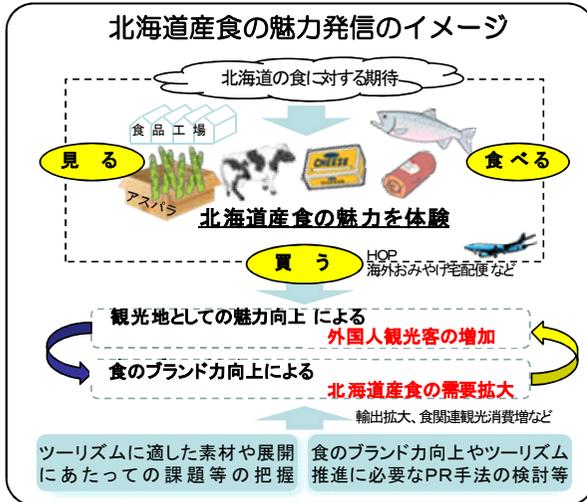
# 第2章 8. 北海道開発計画調査

○北海道総合開発計画の企画、立案及び推進に必要な調査について、平成27年度は、北海道が強みとする「食」、「観光」、「環境・エネルギー」分野等における課題の解決策の検討を重点的に実施します。

## 北海道産食の魅力発信

【新しい日本のための優先課題推進枠】

北海道産食の海外需要拡大等を図るため、食と観光の連携によるフードツーリズムの展開を通じた、北海道の豊かな食の魅力発信について検討を行います。



## 北海道における歴史・文化を活用したインバウンド観光の振興

北海道独自の観光資源を活かしたインバウンド観光需要の拡大を図るため、歴史・文化を活用した観光を推進するための観光メニューの創出や海外へのプロモーション方策について検討を行います。

北海道における独自性のある歴史・文化の活用

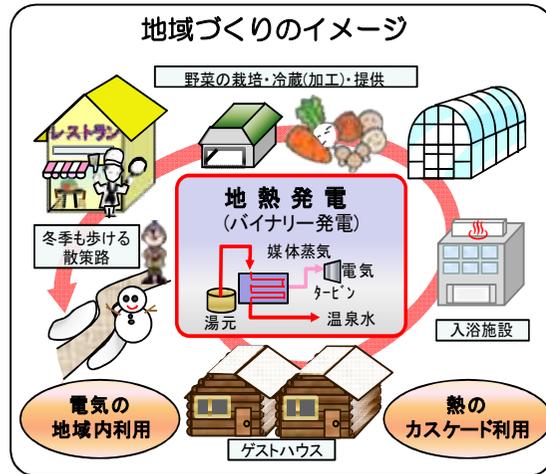
開拓の歴史 (旧开拓使札幌本庁舎) 縄文時代の中空土偶等

雪を活用した文化 (雪の美術館) 開拓の歴史から生まれたばんえい競馬

歴史・文化を活用した観光メニューの創出  
海外への観光メニューのプロモーション

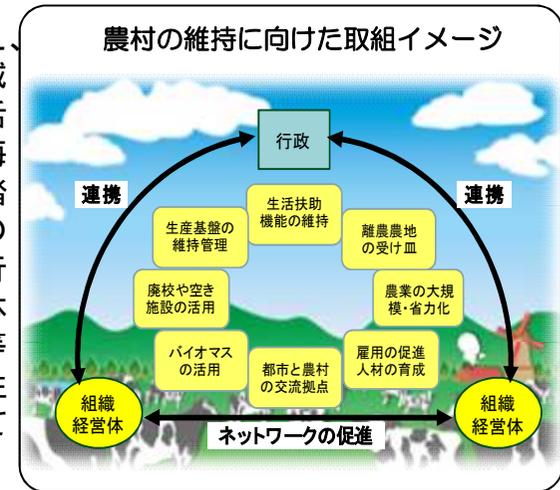
## 地熱等の再生可能エネルギーを活用した持続可能な地域づくり

再生可能エネルギーの中でも安定した出力特性を有し、かつ、北海道において高いポテンシャルを有している地熱等を活用し、地域固有の資源・特性を活かした持続可能な地域づくり方策について検討を行います。



## 人口低密度地域における農村の維持

今後の人口減少を見据え、北海道の人口低密度地域における農村の維持・活力向上を図るため、北海道の農村集落の特性を踏まえ、農業生産法人等の組織経営体に着目し、行政との連携や組織経営体間のネットワークの促進等を通じた農村の維持・活性化に資する取組について検討を行います。



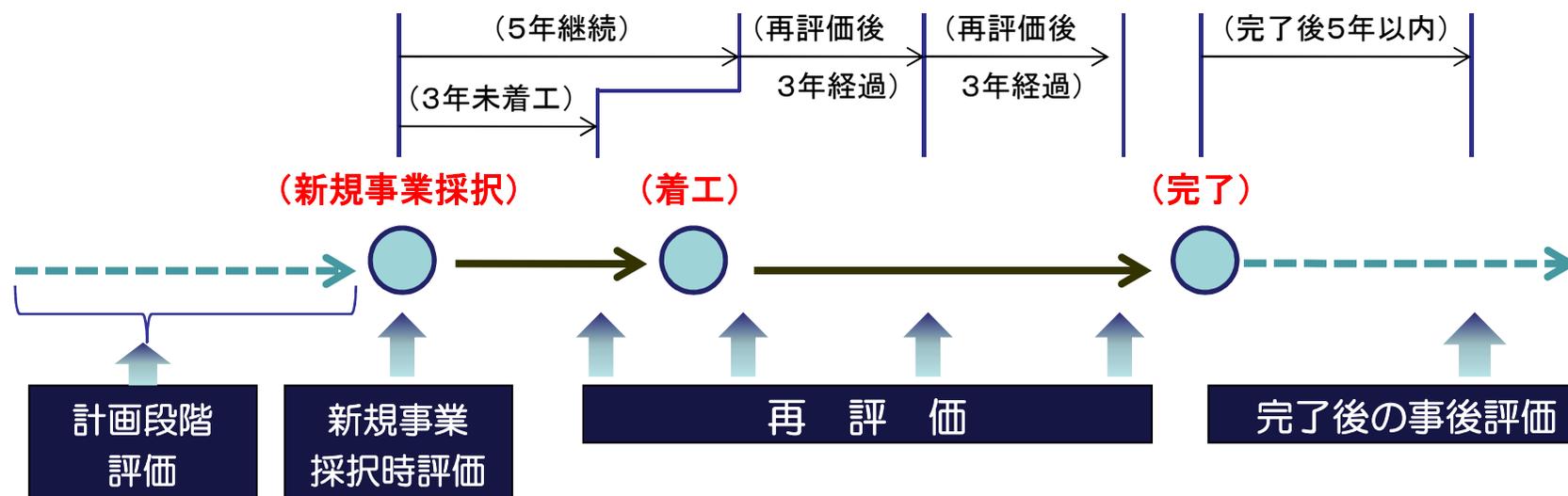
# 第3章 事業の進め方 1. 事業評価の実施

○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完了後の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

※ 国土交通省所管直轄事業



**平成27年度 再評価実施事業（予定）**  
**（直轄事業）**

治水関係事業	4事業
道路事業	7事業
港湾整備事業	5事業
水産基盤整備事業	4地区



北海道開発局事業審議委員会

# 第3章 事業の進め方 2. コスト構造改善の推進

○国土交通省では、これまでのコスト縮減のみを重視した取組に加え、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に対する世論の高まりを踏まえ、VFM※最大化を重視した「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、「工事コスト構造の改善」、「ライフサイクルコスト構造の改善」、「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。

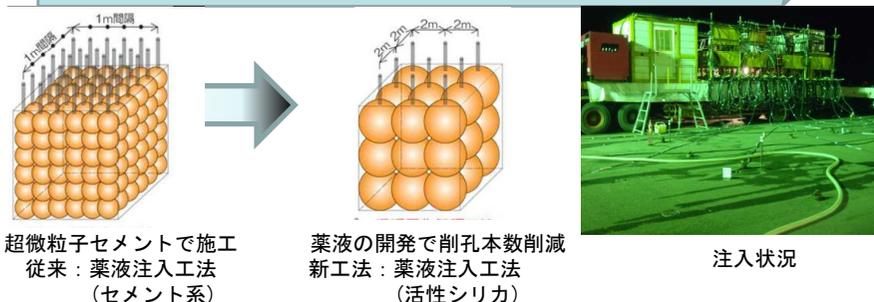
※VFM(Value for Money)：経済性にも配慮しつつ、公共事業の構想・計画段階から維持管理までを通じて、投資に対して最も価値の高いサービスを提供すること

## ◆主な取組事例

### 1. 工事コスト構造改善の取組

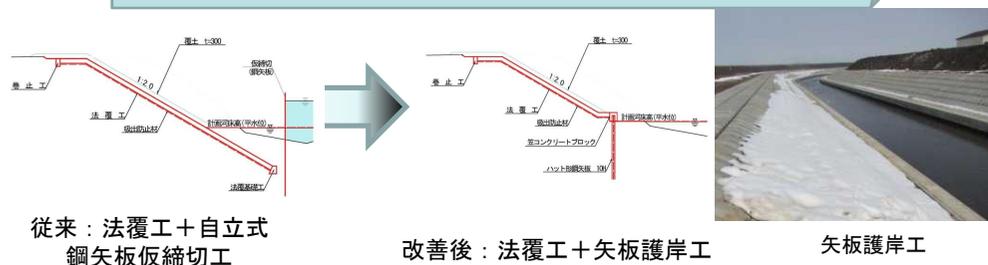
#### ■ 民間技術の積極的活用による工事コストの改善

・空港滑走路地盤改良で浸透距離の大きい薬液の採用で削孔本数を削減。



#### ■ 計画・設計の見直しによる工事コストの改善

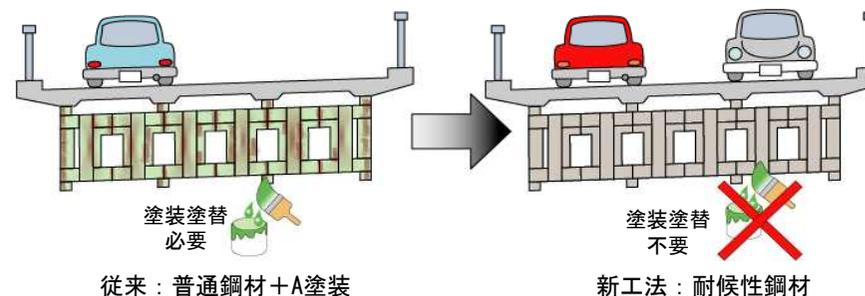
・矢板護岸工の採用によって、従来必要であった矢板仮締切が不要となり施工費のコスト改善。



### 2. ライフサイクルコスト構造改善の取組

#### ■ 民間技術の積極的活用によるライフサイクルコストの改善

・耐候性鋼材の採用によって、従来、必要であった塗装塗替が不要となり、ライフサイクルコストが縮減。



#### ■ 戦略的な維持管理によるライフサイクルコストの改善

・省エネルギー・長寿命型の照明器具（LED照明）の採用により、ライフサイクルコストを縮減。

### 3. 社会的コスト構造改善の取組

#### ■ 事業の重点化・集中化による社会的コストの改善

・重点的な投資や事業の進捗管理の徹底により、事業のスピードアップ等を図り、事業効果を早期に発現。

#### ■ 工事に伴う環境負荷の低減による社会的コストの改善

・低燃費型建設機械等の普及促進により、工事に伴うCO<sub>2</sub>排出を抑制し、地球温暖化対策を推進。

## 総括表（事業費）

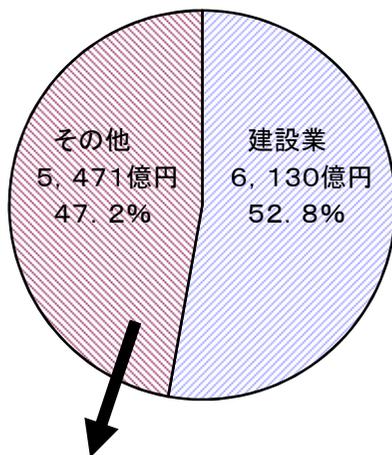
【直 轄】

（単位：百万円）

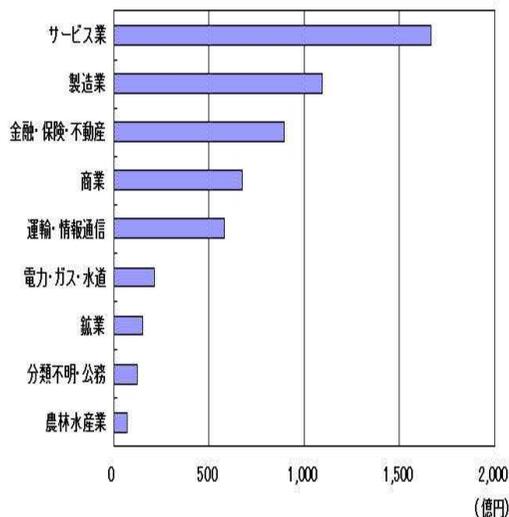
事 項	予 算 額	一括配分額	備 考
治 水	71,937	16,116	
海 岸	470	0	
道 路	183,856	74,641	
港 湾 整 備	13,981	2,449	
空 港 整 備	4,585	0	
都 市 水 環 境	767	764	
国 営 公 園 等	949	0	
農 業 農 村 整 備	56,771	0	
水 産 基 盤 整 備	16,160	0	
官 庁 営 繕	670	508	
合 計	350,145	94,478	

- 注
1. 農業農村整備及び水産基盤整備を除き、工事諸費は含まれていない。
  2. 予算額には、復旧・復興対策事業を含む。
  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。

生産誘発額内訳

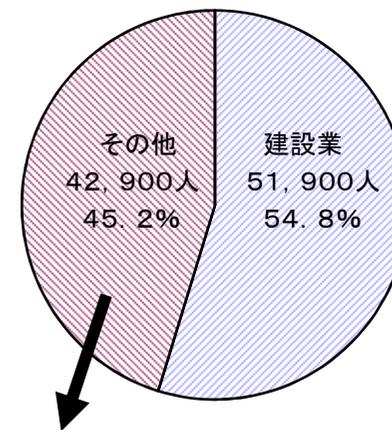


「その他」の内訳

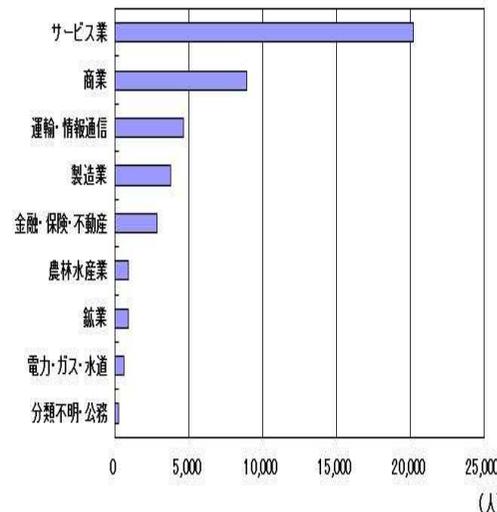


平成27年度北海道開発事業費(当初)により発生する直接需要額 6,064億円(6,534億円から用地費及び補償費471億円を除く。  
なお、北海道開発局実施以外の事業を含む。)

就業者誘発数内訳



「その他」の内訳



生産誘発額 1兆1,601億円 (経済波及効果 1.9倍)  
就業者誘発数 94,900人

道内総生産(名目)の約3.2%に相当  
付加価値額 約5,861億円 / H24年度道内総生産(名目)18兆1,756億円

北海道の総就業者数の約3.7%に相当  
北海道のH26年総就業者数約254万人

<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	1,275	約2,200	約19,200
道南	270	約420	約3,400
道北	782	約1,200	約10,500
オホーツク	303	約450	約3,900
十勝	250	約380	約3,100
釧路・根室	340	約520	約4,300
全道(※2)	3,221	約6,080	約51,000

※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年延長北海道産業連関表」(北海道開発局:H25年2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)、「平成17年北海道内地域間産業連関表—地域別雇用表」(北海道開発局:H24年3月公表)、「平成24年度道民経済計算(速報)」(北海道:H26年7月公表)、「労働力調査平成26年平均(速報)」(総務省:H27年1月公表) から試算