平成２４年度

北海道開発局関係事業概要

平成２４年４月

国土交通省　北海道開発局

＜　目　　次　＞

第１章　安全と安心の確保
１．安全と安心の確保 ～ 災害に強い社会資本整備の推進 ・・・ 1
２．安全と安心の確保 ～ 地域防災力の向上 ・・・ 2
３．安全と安心の確保 ～ 危機管理体制の強化 ・・・ 3

第２章　事業別課題・取組
１．基本的考え方 ・・・ 4
２．治水関係事業［課題／取組］ ・・・ 5
３．道路事業［課題／取組］ ・・・ 7
４．港湾整備事業［課題／取組］ ・・・ 9
５．空港整備事業［課題／取組］ ・・・11
６．農業農村整備事業［課題／取組］ ・・・12
７．水産基盤整備事業［課題／取組］ ・・・14
８．官庁営繕事業［課題／取組］ ・・・16

第３章　事業の進め方
１．事業評価の実施 ・・・17
２．コスト構造改善の推進 ・・・18

第４章　重点的取組
１．食料供給力・競争力の強化 ・・・19
２．北海道観光の活性化 ・・・21
３．持続可能な社会の実現 ・・・22

第５章　平成２４年度北海道開発局関係予算［総括表（事業費）］ ・・・23

［参考］平成２４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） ・・・24

第１章　安全と安心の確保～災害に強い社会資本整備の推進

国土交通省

①　社会資本整備による防災対策

○　東日本大震災の教訓を踏まえ、安全で安心に暮らせる国土づくりを進めます。総合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災害に強い社会資本整備を推進します。

地震・津波対策

石狩湾新港の耐震強化岸壁の整備

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、港湾の耐震強化岸壁の整備、空港施設の耐震強化、橋梁の耐震補強等の対策を推進します。

新千歳空港の液状化対策施工状況

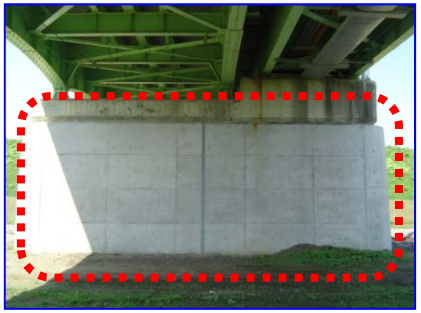
風水害対策

北海道は水害による被害額が全国有数であり、集中豪雨等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総合的な治水対策を進めます。

昭和56年水害はん濫状況
【北広島市内】

千歳川遊水地群の整備

道路ネットワークの確保



道路橋梁の耐震対策

災害時には、避難や救援、緊急輸送を円滑かつ確実に実施するために、地震・津波対策や風水害対策とともに、雪害対策を進め、安全で信頼性の高い道路ネットワークの構築を推進します。

拠点施設耐震化

災害対応、復旧活動の拠点となる官庁施設等の耐震化を進めます。

庁舎耐震改修
（イメージ）

耐震補強対策施工状況
［新千歳空港］

国営総合農地防災事業

泥炭地などで低下している農用地の機能を回復して、農業生産性を維持します。

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

火山災害対策

多数存在する活火山による災害に備え、泥流対策等を推進します。

昭和63年
十勝岳噴火の瞬間

樽前山　苫小牧川
遊砂池の整備

第１章　安全と安心の確保～地域防災力の向上

国土交通省

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）などを通じた連携の強化や市民参加の防災訓練の実施など地域住民の防災意識を高める取組、本年３月にとりまとめた津波対策ビジョンの具体化を図る取組など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

市町村長との意見交換により、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します。

○市民参加の防災訓練

地元の活動団体と連携し、一般住民を対象とした図上避難訓練を行いました。（H23年度、釧路市で3回開催）

○市町村長との災害時の情報共有

IT技術を活用し、市町村長と開発局災害対策本部との直通回線を確保して災害時の情報共有を図ります。

＜津波対策への取組＞

北海道開発局津波対策委員会による「津波対策に関する提言書」に基づき、国民の生命と財産を守り、安全・安心な地域づくりと共に、地域の活力を生み出す対策として、3つのビジョンを地域・関係機関と連携しながら、施策の具体化を図り取組を進めます。

《ビジョン1》
いのち・地域を繋ぐ交通ネットワーク

- 広域連携を可能とする本州と北海道、道内の緊急輸送ルートの確保
- 各交通モードのリダンダンシーの確保
- 高速道路ネットワークのミッシングリンクの解消
- 道路・港湾・漁港・空港の迅速な啓開と復旧
- 陸・海・空の連携による緊急輸送ルートの確保
- 既存施設の適切な維持管理と更新および改善による信頼性の向上

《ビジョン2》
災害に強い地域づくり

- 住民の防災意識を高める啓発活動、防災訓練の実施
- 津波防災地域づくり法の活用による地域づくりの推進
- 多様な手段による地震・津波情報の伝達
- 既存施設の有効活用による避難路、避難場所の確保の推進
- 避難方法・手段の地域の実情に応じたルールづくりの支援
- 関係機関との連携による広域防災体制の整備

《ビジョン3》
粘り強く信頼性の高い施設

- 津波に対して粘り強い防潮施設の整備
- 耐震強化岸壁の整備の推進
- 樋門・水門の遠隔操作化、自動化の推進
- 河川堤防・施設の耐震化の推進
- 北海道特有の河川結氷や海氷対策の研究
- 通信・情報ネットワークの代替性の確保など業務継続機能の確保

第１章　安全と安心の確保～危機管理体制の強化

国土交通省

③ 北海道開発局の危機管理体制の強化

○ 北海道開発局では、災害発生時の災害応急対策、その後の災害復旧・復興を迅速かつ効率的に行うため、防災計画の見直しや災害対応訓練の実施など事前の体制整備、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、東日本大震災の教訓を踏まえ、広域支援体制についても取組を進めています。

体制の整備

危機管理体制の強化のため、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。

災害対応訓練の状況

災害情報の収集・共有化

災害発生時に、被災現場の情報を迅速に収集し、災害対策本部や地域と共有化を図るため、IT技術の活用に取り組んでいます。

土砂災害等の被災規模を上空から計測する機器

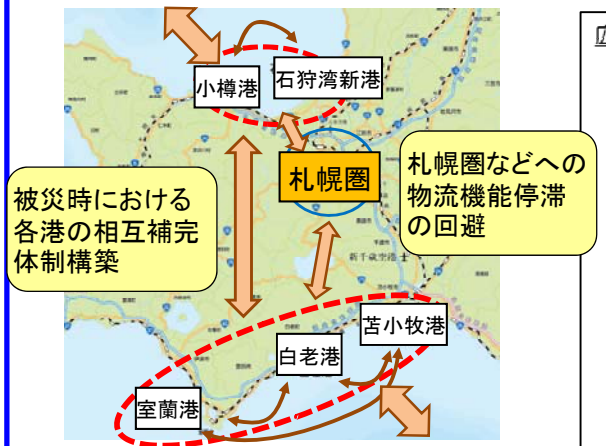
被災現場情報共有の例

大規模災害に備えた取組

東日本大震災の教訓を踏まえ、大規模災害に備えて広域支援体制についても検討を進めています。被災地への緊急物資輸送や応急対策、救援・救護活動を確実なものにするため、道央圏港湾連携による防災機能強化の取組や、道路ネットワークの段階的な啓開ルート、広域支援ネットワーク等について検討を進めています。

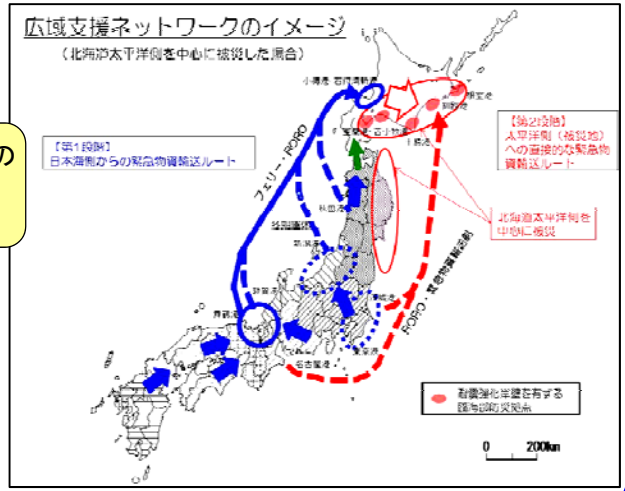
道路ネットワークの段階的な啓開ルート

道央圏港湾連携による防災機能強化



・道央圏港湾連携による災害時の相互応援に関する協定の締結（H24.4）
・道央圏港湾BCPの作成

広域支援ネットワークのイメージ



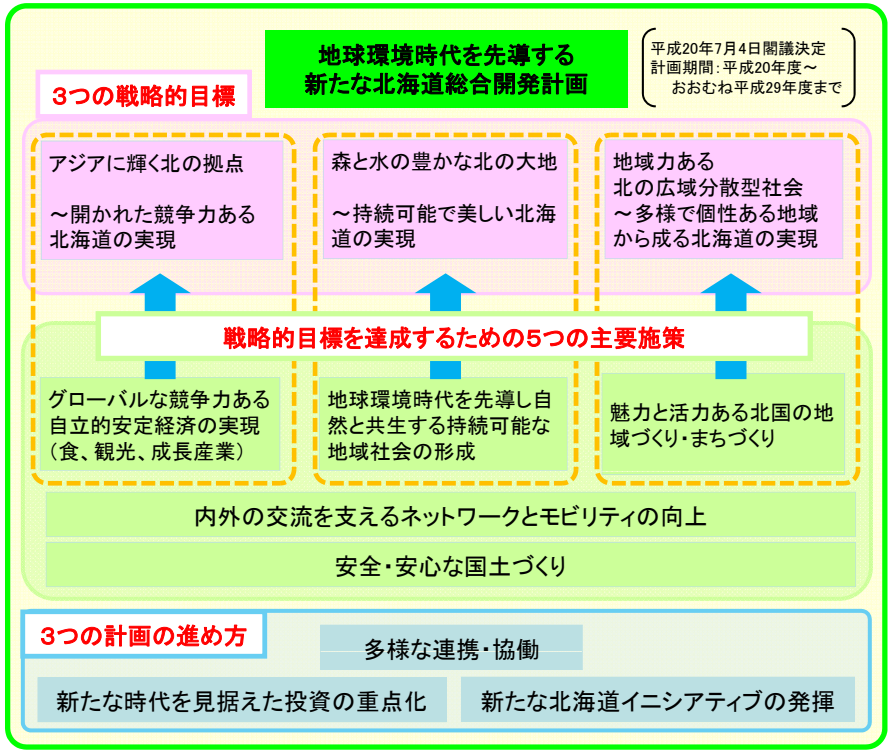
第２章　１．基本的考え方

国土交通省

○　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。
○　また、我が国は、人口減少、少子高齢化等に加え、地球環境問題や東日本大震災を契機とした諸課題に直面しており、それら諸課題を克服し、我が国の明るい将来を築くために、「持続可能で活力ある国土・地域づくり」（平成23年11月15日前田国土交通大臣発表）が示されました。
○　北海道開発局は、上記を踏まえて、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みます。

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。



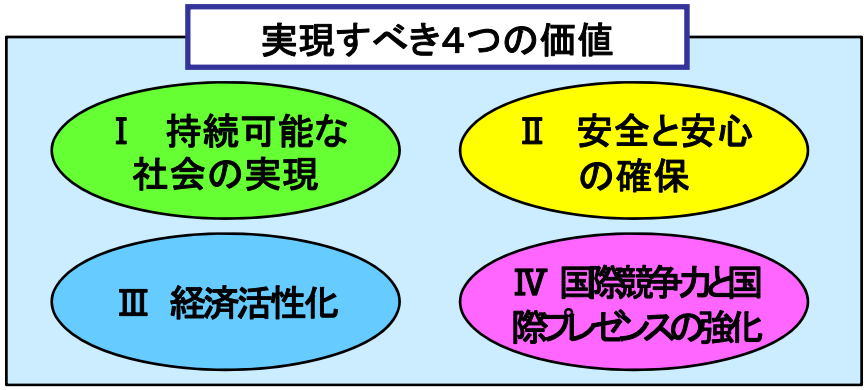
3つの戦略的目標・3つの進め方・5つの主要施策（イメージ）

２．「持続可能で活力ある国土・地域づくり」の実現

国土交通省としての基本方針

人口減少、少子高齢化、財政制約に加え、震災を契機とした**エネルギー制約**等の課題を克服し、我が国の明るい未来を築くためには、**持続可能で活力ある国土・地域づくり**の推進が不可欠です。

＜持続可能で活力ある国土・地域づくりの柱＞



＜危機の中の危機を契機とした「逆転の発想による成長戦略」＞

「拡大から集約へ」、「官から民へ」、「国内前提から海外展開へ」

国土交通省の総合力を活かした施策の推進

陸海空にわたる所掌範囲の広がりと現場力を有する**国土交通省の総合力を発揮し**、関係省庁、民間と連携して、日本再生に向けた新たなフロンティアを開拓するとともに、新たな成長・国際貢献のモデルとなるプロジェクトを推進します。

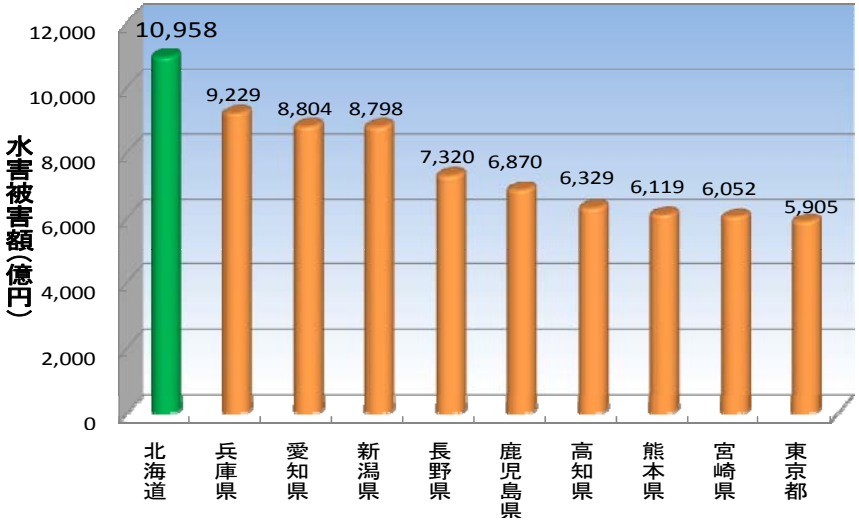
第２章　２．治水関係事業［課題］

国土交通省

○ 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地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

・北海道では近年においても、平成13年、15年、18年に洪水が発生しており、水害が頻発している。



過去30年間（S55～H21）の水害被害額合計　（上位10都道府県）
資料：国土交通省河川局「水害統計」＊被害額は名目値による。

鵡川　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31火山と多く、そのうち常時観測活火山は9火山。
・近年の集中豪雨の多発により、荒廃した渓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

・石狩川をはじめ各河川において湿地が減少。釧路湿原では大正時代と比べ湿原の1／3が消失。
・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）

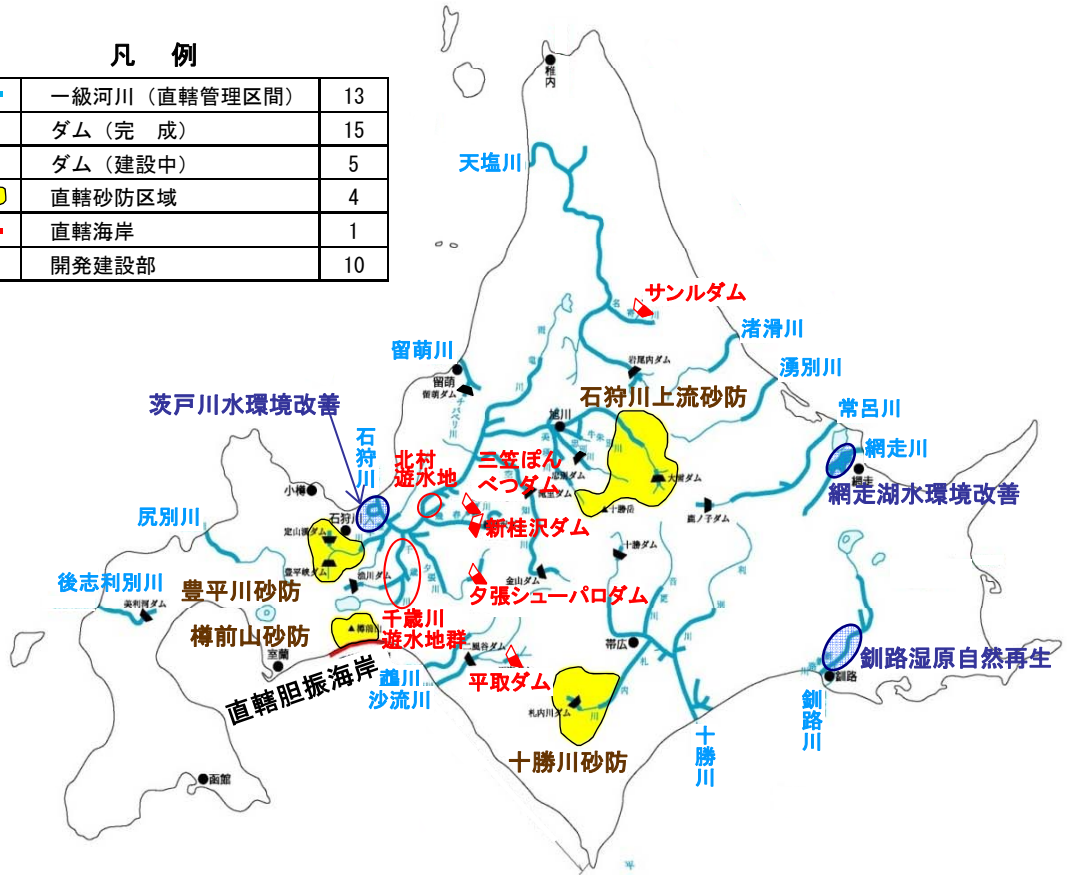
第２章　２．治水関係事業［取組］

国土交通省

○ 戦後最大規模の洪水を安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

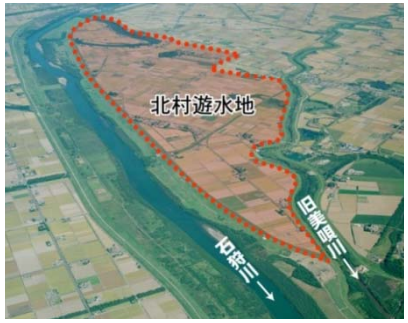
	一級河川（直轄管理区間）	13
	ダム（完　成）	15
	ダム（建設中）	5
	直轄砂防区域	4
	直轄海岸	1
●	開発建設部	10



北村遊水地整備事業

●事業期間　：　平成24～38年度
●関係市町村：　岩見沢市、月形町、新篠津村

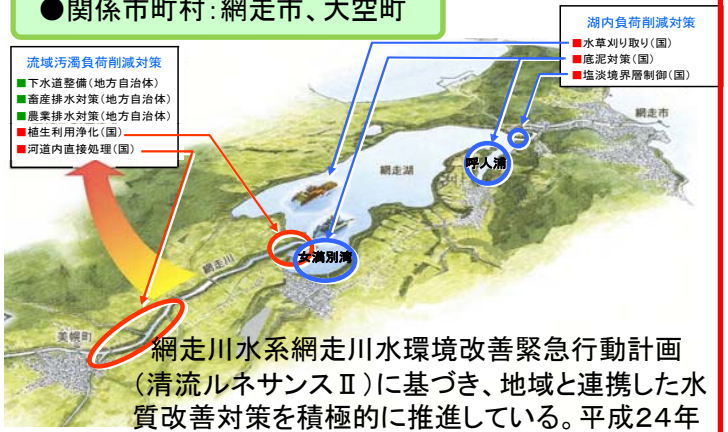
昭和５６年８月洪水時には、１１箇所の堤防が破堤するなど６１４km2、被害家屋約２２，５００戸におよぶ甚大な浸水被害が発生した。この戦後最大規模の洪水から石狩川下流域を防御するため、北村遊水地の整備に着手する。



北村遊水地の整備

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



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に推進している。平成24年は塩淡境界層制御施設の整備を完了する。

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おそれのある樽前山において、火山砂防事業を推進し、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(建設中)

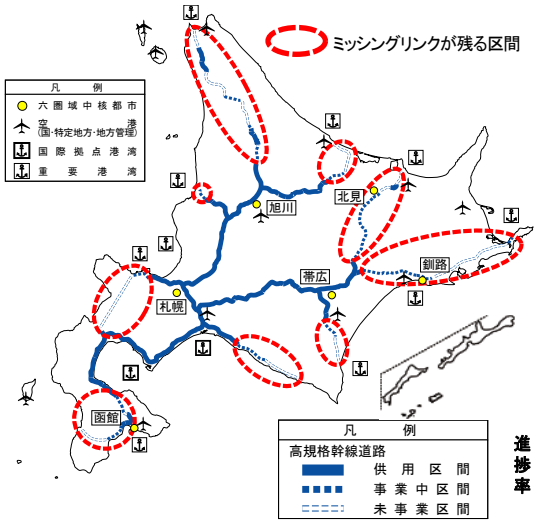
第２章　３．道路事業［課題］

国土交通省

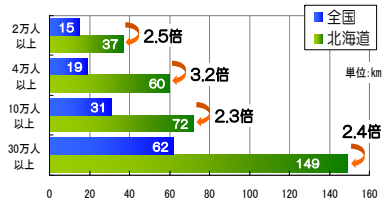
○ 高規格幹線道路網の整備率は全国に比べ低く、移動時間の長さが「物流」「観光」「医療」において課題となっています。また、ネットワークが繋がっていないことにより、災害時などにおいて機能の発揮に制約が生じています。
○ 全国における通行止め時間の約5割が北海道で発生。自然災害による被害の脅威に常にさらされています。
○ 北海道における交通事故死者数は減少傾向ですが、未だ多くの尊い命が犠牲になっています。

■広域交通ネットワークの形成

●高規格幹線道路整備状況　（H23年度末）

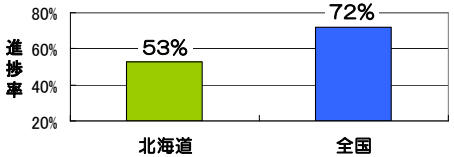


都市間距離は全国の2～3倍であり移動時間が大きな負担



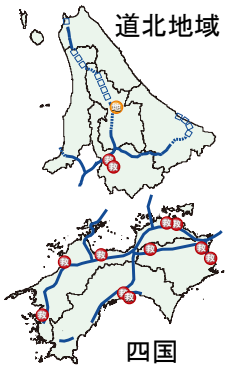
【最寄り都市までの平均道路距離】
※集計には離島を含まない。
資料：NITAS（総合交通分析システムH23年度）を用いて集計

高規格幹線道路の進捗率は53%と全国平均の72%と比較し低い水準。

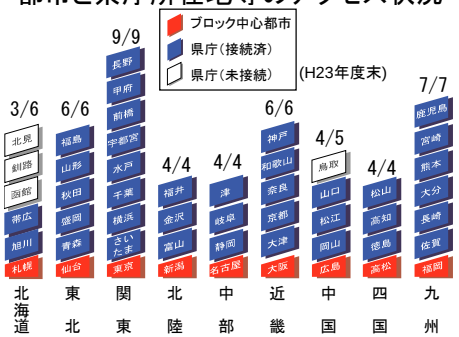


●北海道の道路は、国民の「命の道」

四国4県とほぼ同じ面積の旭川以北では救命救急センター等は3施設のみ（四国の1/5）



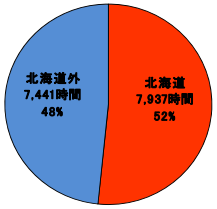
●高規格幹線道路によるブロック中心都市と県庁所在地等のアクセス状況

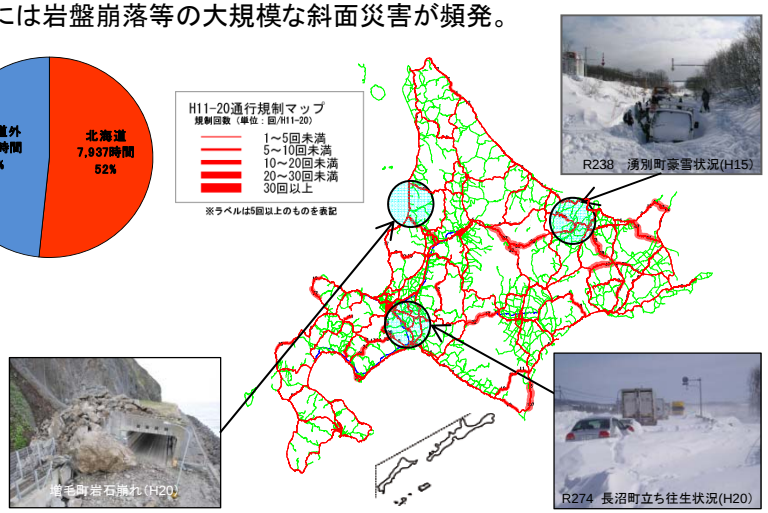


■ 災害に強く安全で安心な地域づくり

●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5割は北海道で発生。
特に、冬期には吹雪や雪崩といった雪害による通行止めが発生。
過去には岩盤崩落等の大規模な斜面災害が頻発。





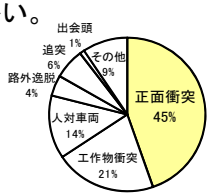
【国道における過去10年間の通行規制回数と自然災害の例】

●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おり、事故特性として郊外単路部の正面衝突事故が多い。

	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23
1位	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	愛知 225
2位	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	東京 215
3位	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	埼玉 207
				4位→ 北海道 302				6位→ 北海道 190		

【交通事故死者数　県別ワースト順位（H14～H23）】



【北海道の国道単路部における死傷事故内訳】
資料：ITARDAデータ（H18～H21）

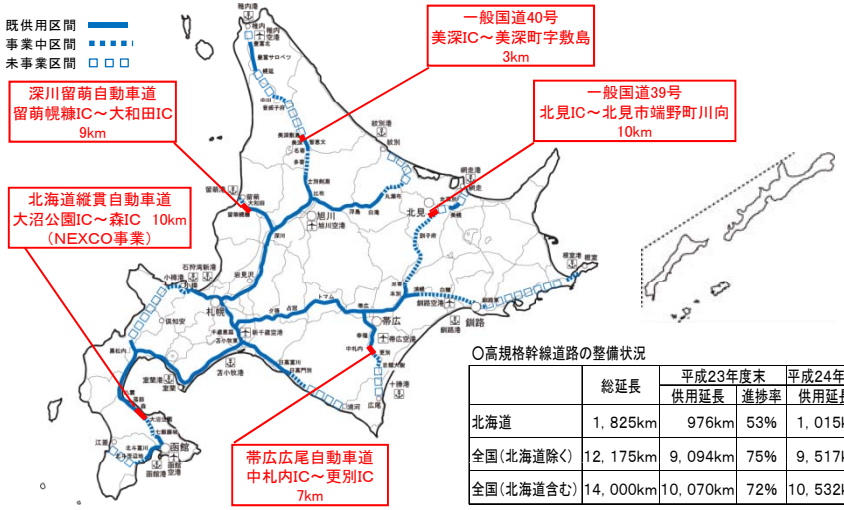
第２章　３．道路事業［取組］

国土交通省

○ 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耐災性・多重性も確保します。
○ 岩盤斜面対策や地吹雪、雪崩対策等、防災・防雪対策の実施により安全で信頼性のある道路交通を確保します。
○ 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ます。

■高規格幹線道路等の整備

●H24年度高規格幹線道路供用予定箇所



○高規格幹線道路の整備状況

	総延長	平成23年度末		平成24年度末（予定）	
		供用延長	進捗率	供用延長	進捗率
北海道	1，825km	976km	53%	1，015km	56%
全国（北海道除く）	12，175km	9，094km	75%	9，517km	78%
全国（北海道含む）	14，000km	10，070km	72%	10，532km	75%

■通行規制区間等における道路防災対策の実施

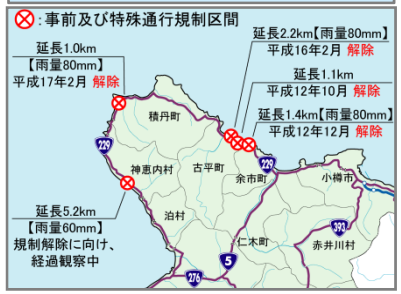
●積丹防災
防災総点検（H8）において、対策が必要と判断された124箇所の対策や狭隘トンネル等の対策を終え、H24年度全区間開通予定

■岩盤斜面対策の例（危険箇所をトンネル整備により回避）

＜整備前＞

＜整備後＞

防災対策の推進により、通行規制区間5区間のうち4区間が解除済



【事業箇所における通行規制区間の状況】

■防雪対策の実施と冬期道路管理の充実

●冬期交通の信頼性向上
大雪時等にも生命線である直轄国道の道路交通を確保し、関係機関との連携強化、除雪協力等により地域を支援。

岩見沢豪雪の対応と支援（H23年度の取組）

・これ迄の経験を踏まえ、12月末迄に「大雪時の堆雪幅」を確保。
・隣接事務所から除雪機械を集中投入。1月16日の大雪時においても翌朝には4車線を確保。
・自治体への「リエゾン」派遣地域の要望を踏まえ支援。

※周辺の高速道路、JR等が通行止めとなる中、国道12号の道路交通を確保。

【岩見沢市周辺の通行止状況(H23.1.16)】

【防雪対策】

【排雪状況】

■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

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」

↓

事故危険区間のうち、優先度の高い区間から事業化

↓

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

↓

対策の実施

↓

対策完了後の効果を評価

意見 ⇦ 第三者委員会 地方公共団体等

マネジメントサイクルで改善

☆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。

「事故ゼロプラン」の取組

■事故原因に即した効果の高い対策を立案・実施

【現地合同点検状況】

【懇談会の開催】

＜曲線区間における正面衝突事故対策の例＞

【整備前】

【整備後】

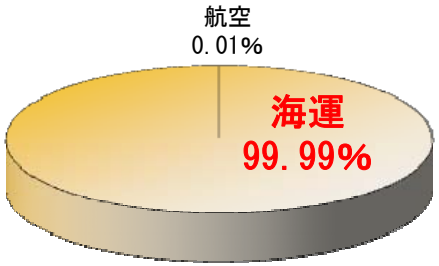
第２章　４．港湾整備事業［課題］

国土交通省

○ 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、港湾の重要性と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。
○ 平成24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】、港湾施設の老朽化への【老朽化対策】を推進します。

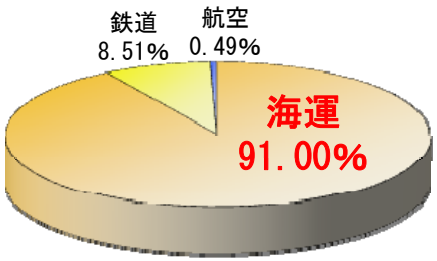
海上輸送への依存

北海道～海外（トンベース）



出典：平成21年港湾統計（年報）
：平成21年空港管理状況調書

北海道～道外（トンベース）

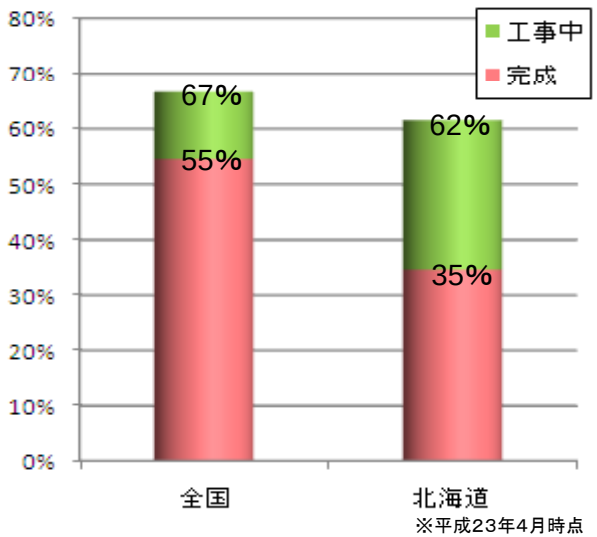


出典：平成21年貨物地域流動調査

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。

耐震強化岸壁の整備率



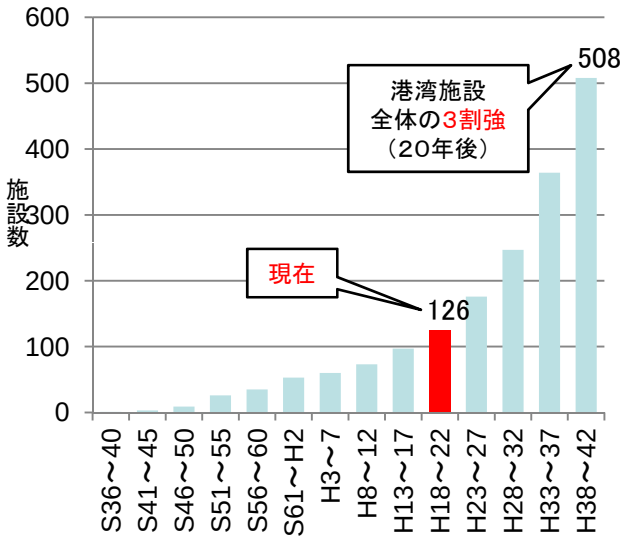
※平成23年4月時点

※出典：北海道局調べ

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。

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］

国土交通省

○　耐震強化岸壁の整備を推進します。【石狩湾新港(暫定水深で供用)、羽幌港(完成)、苫小牧港、函館港、香深港】
○　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。
○　港湾機能の確保のため老朽化対策を推進します。【霧多布港等】

安全・安心の確保

【石狩湾新港中央水路国内物流ターミナル(耐震改良)(暫定供用)】
貨物船の大型化に対応した増深改良に合わせて、耐震強化岸壁として整備し、札幌圏の緊急物資輸送ルートを確保する。

改良が進む耐震岸壁

【羽幌港耐震強化岸壁整備（H24完成）】
老朽化が著しい現フェリーターミナルの更新に合わせて、耐震強化岸壁として整備し、離島住民の生活安定化、安全・安心を確保する。

老朽化が著しい現フェリーターミナル

道央圏港湾連携による防災機能強化

・道央圏港湾連携による災害時の相互応援に関する協定の締結（H24.4）
・道央圏港湾BCPの作成

競争力の強化

【苫小牧港(西港区)及び函館港(北ふ頭地区)　複合一貫輸送ターミナル整備(耐震)】
北海道の安全で高品質な農水産品の供給、製紙業や自動車関連産業等の活動を支えるため、物流機能の強化と安定化を図る。

不安定な縦付係留（函館港）

老朽化対応

【霧多布港防波堤老朽化改良】
建設から50余年が経過し老朽化が著しく、度重なる地震による堤体沈下もあり、港湾の利用に支障を来しているため、防波堤の機能回復を図る。

老朽化が著しい防波堤（霧多布港）

第２章　５．空港整備事業［課題／取組］

国土交通省

【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】
○　航空輸送の定時制・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。

○　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。

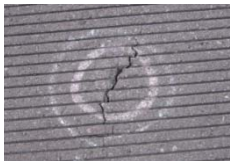
＜道内の主な空港の取組＞

新千歳空港
誘導路の
液状化状況
（東日本大震災
仙台空港より）

函館空港
地下道トンネルの
耐震強度の不足

新千歳空港
函館空港
誘導路舗装
の劣化

釧路空港
誘導路舗装の
クラック箇所



空港施設の耐震化
＜事業の概要＞
　緊急輸送の拠点となるとともに、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性確保において重要と考えられる空港について基本施設等の機能を確保するため耐震化を行う。
　・地盤の液状化対策を実施することにより、地震発生時の地盤液状化を防止し、地震による路面変状を抑制します。
　・強度が不足している箇所に鉄筋を追加する等、構造物の強度増強により、地震発生時の破損を抑制します。

液状化対策工事（イメージ）

耐震補強工事（イメージ）

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。

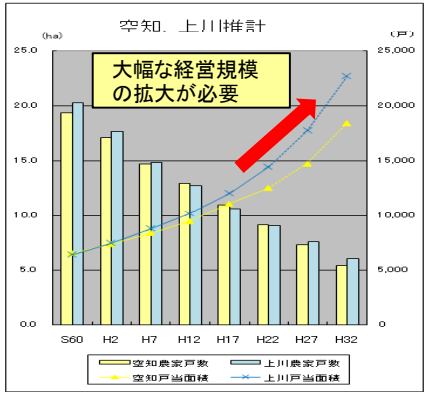
誘導路の舗装改良

第２章　６．農業農村整備事業［課題］

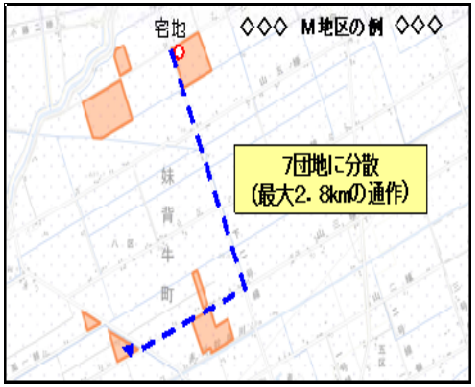
国土交通省

○　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います。
○　水田農業地帯の農家戸数は、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となっています。また、後継者がいない農地が点在する地域では、耕作放棄地の増加が懸念されています。
○　道内の農業水利施設は、老朽化が進み標準耐用年数を迎える施設は増加しており、施設機能の監視、診断、補修、更新等による戦略的な保全管理が喫緊の課題となっています。
○　また、集中豪雨等の頻度や降雨量が増加しており、過湿・湛水被害を軽減するための排水対策が求められています。

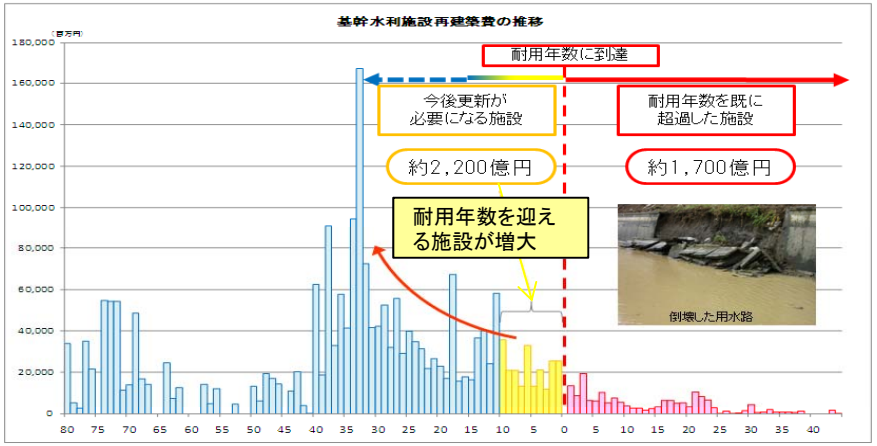
農家戸数の減少



規模拡大に伴う農地の分散化

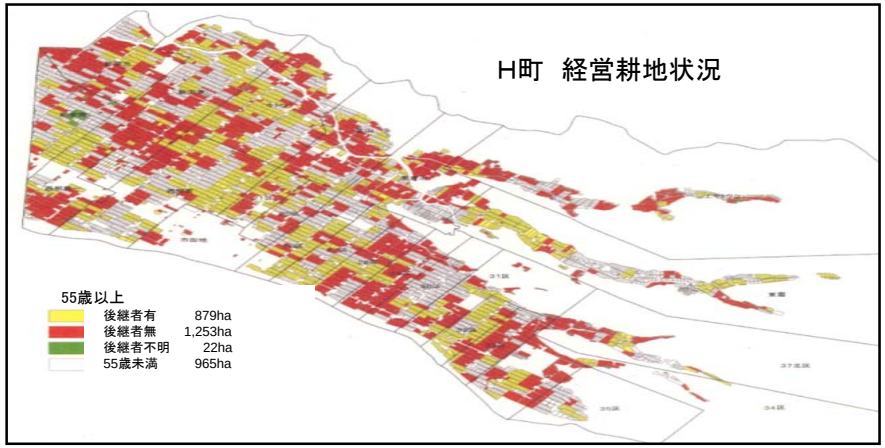


耐用年数を迎える道内の基幹的農業水利施設

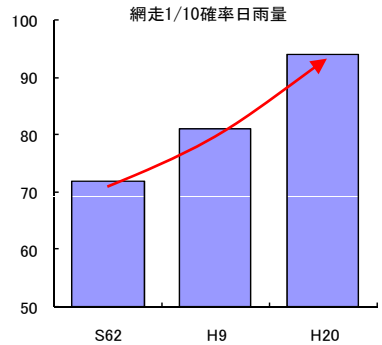


資料：農業基盤情報基礎調査（平成21年3月現在）

点在する後継者がいない農地



増加する降雨量



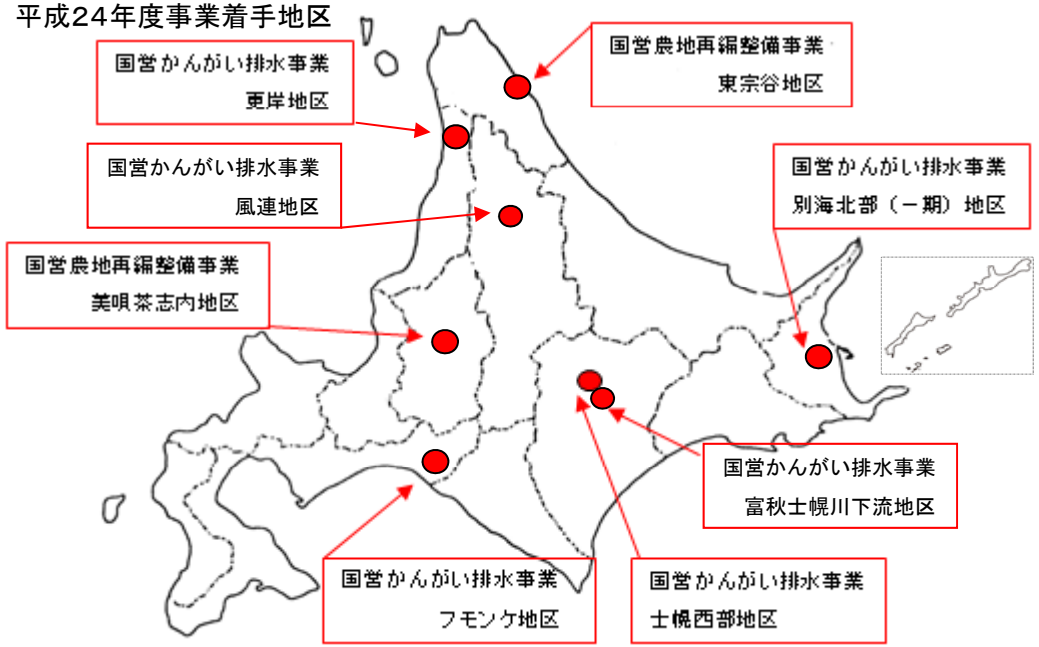
大雨により湛水した農地

第２章　６．農業農村整備事業［取組］

国土交通省

○　生産性の高い農業基盤の形成と大規模経営の実現を図るため、国営農地再編整備事業により、農地の大区画化や分散農地の利用集積等を行います。
○　農業生産の安定化を図るため、国営かんがい排水事業や国営総合農地防災事業により、農業用用排水施設や泥炭農地の計画的な保全・更新を行うとともに、農業水利施設の長寿命化を図るため、戦略的な保全管理を推進します。
○　農地の過湿・たん水被害の軽減、大型機械による作業効率の向上等を図るため、国営かんがい排水事業等により、排水施設の整備を推進します。

平成24年度事業着手地区



農地の大区画化等による大規模経営の実現

美唄茶志内地区（国営農地再編整備事業）
○受益面積：1,378ha
○主要工事：区画整理、農地造成

現　状　　計　画

小区画・不整形な水田

排水不良な水田

整備後のほ場イメージ

◆現況ほ場平均面積　0.38ha → 計画ほ場面積　1.2ha（均平区2.4ha）
◆平均経営耕地面積　11.8ha → 計画平均経営耕地面積　20.3ha

大型機械による作業の効率化と適期作業を実現

士幌西部地区（国営かんがい排水事業）【特別監視制度】
○受益面積：1,679ha
○主要工事：排水路整備

排水路の整備（イメージ）

大型機械による適期の農作業が実現

農業水利施設の長寿命化とライフサイクルコストの低減を実現

風連地区
（国営かんがい排水事業）
【国営施設機能保全事業】
○受益面積：1,260ha
○主要工事：ダム改修
頭首工改修
用水路改修

機能診断状況

用水路の補修・補強（イメージ）

第２章　７．水産基盤整備事業［課題］

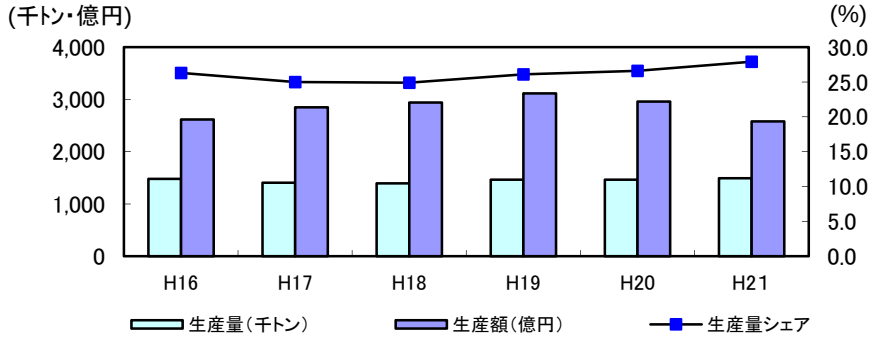
国土交通省

○　北海道は全国の水産物生産量の1/4以上を占め、我が国最大の水産物供給基地に位置付けされていますが、
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が急務。
② 東日本大震災では５ｍを超える津波により太平洋側の漁港・漁場・漁船等に大規模な被害が発生。地震津波に対する漁業者等の安全確保、災害時における漁業・流通活動の早期再開が可能な体制づくりが急務。
③ 日本海側で大規模な磯焼けが進行し、水産生物の産卵場・生息場となる藻場が減少。
等の課題が山積しており、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

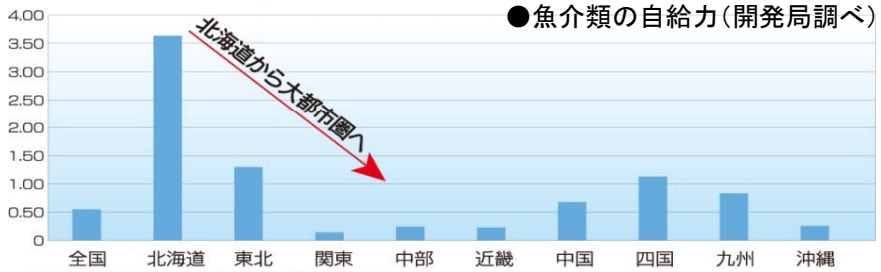
北海道は我が国最大の水産物供給基地（生産量全国ｼｪｱ約30%）

●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



北海道は域内需要の約４倍の魚介類を生産。首都圏など全国各地に流通。

●魚介類の自給力（開発局調べ）



自給力＝生産量／（一人年当たり需要54．1kg×総人口）
※各地域生産量は農林水産省「漁業・養殖生産統計年報」（平成21年）から農林水産省「食料需給表」（平成21年）の生産量を按分して算出
※各地域需給量は農林水産省「食料需給表」（平成21年）の魚介類一人当たり仕向量
※人口は総務省統計局の平成22年国勢調査（速報値）

課題①　衛生管理対策

野天での水揚げ・網外し作業は、直射日光による鮮度低下、鳥糞等の異物混入の恐れがあります。

砂原漁港の現状

野天での網外し作業

漁港に集まるカモメの群れ

課題②　漁港の防災対策

東日本大震災では、漁港・漁場のほか漁船や水産共同利用施設、漁港背後の集落に被害が発生しました。今後も日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震などの発生が懸念されています。

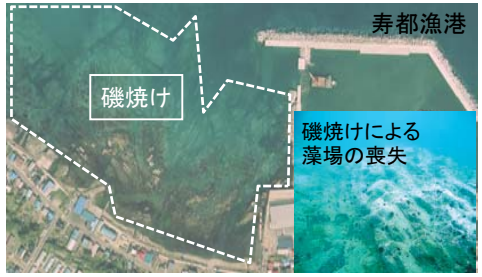
避難途中の車両が津波により水没（落石漁港）

漁船の流出（様似漁港）

津波により漁港背後の集落が浸水（様似町内）

課題③　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、水産生物の生息場所となる藻場が減少しています。



第２章　７．水産基盤整備事業［取組］

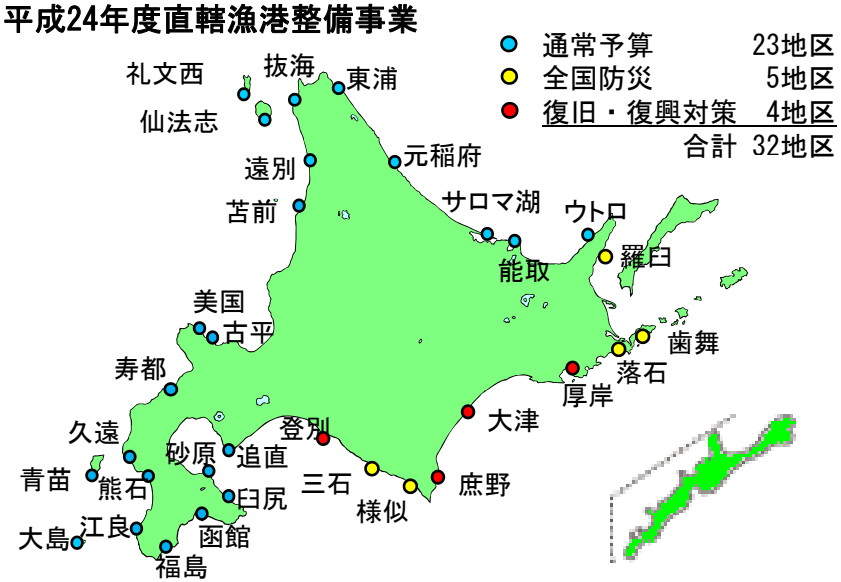
国土交通省

○　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提供するため、北海道における第３種・第４種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※との連携を図りつつ、**漁港の衛生管理対策**、**漁港の地震津波防災対策**、**水産生物の生育環境づくり**に努めています。

※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24年度直轄漁港整備事業

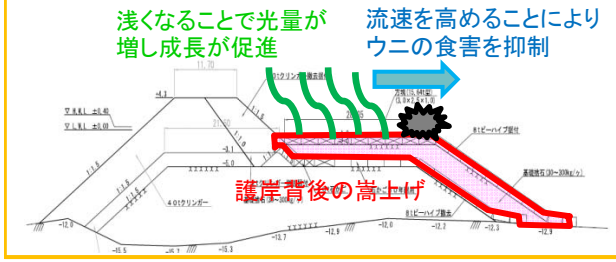


【落石地区（根室市）】漁業従事者の安全確保対策

漁港背後の高台に通じる避難路、津波高の軽減等に資する防波堤改良整備などを通じて、**漁港の地震津波防災対策**を推進します。

【寿都地区（寿都町）】生育環境に配慮した漁港づくり

ウニの食害により磯焼けが発生している**藻場を回復させるための整備**とともに、ウニの移植等のソフト対策をあわせて実施します。



藻場の回復

【砂原地区（森町）・元稲府地区（雄武町）】衛生管理対策の推進

鳥糞の混入等を防ぐための屋根付き岸壁や清浄海水導入施設の整備を通じて、**安心・安全な水産物の安定供給**、EU等の諸外国への**輸出促進**を図ります。

砂原地区：屋根付岸壁整備状況

滅菌海水による洗浄状況

元稲府地区
EU輸出対応岸壁イメージ

第２章　８．官庁営繕事業［課題／取組］

国土交通省

【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。

○　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】

○　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。

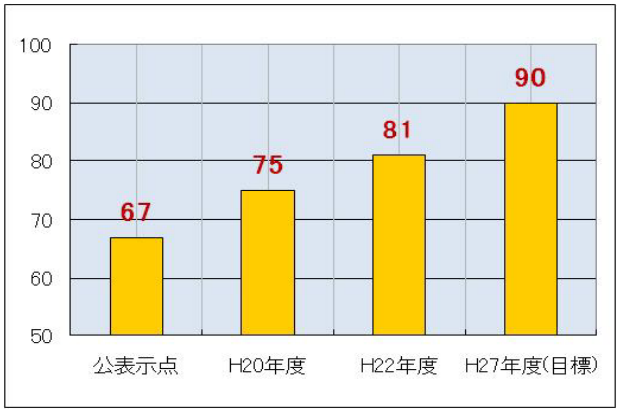
○　耐震化対策にあたっては、大規模地震発生時に官庁施設がその機能を十分発揮できるよう、構造体のみならず設備、外壁・建具などの非構造も含めた建築物全体として、総合的な耐震安全性を確保した防災拠点となる官庁施設等の整備を実施します。

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1．0未満）について建築基準法に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



■官庁施設の耐震化率（面積比：全国）

平成24年度は稚内港湾合同庁舎の改修等の事業を実施。（直轄予算）

稚内港湾合同庁舎

現庁舎は外壁及び外部アルミ建具の劣化等により、落下の危険性などがあることから、改修を行う。

構造：　鉄筋コンクリート造4階建て
延床面積：　3，394㎡
完成予定：　平成24年11月（予定）

第３章　事業の進め方　１．事業評価の実施

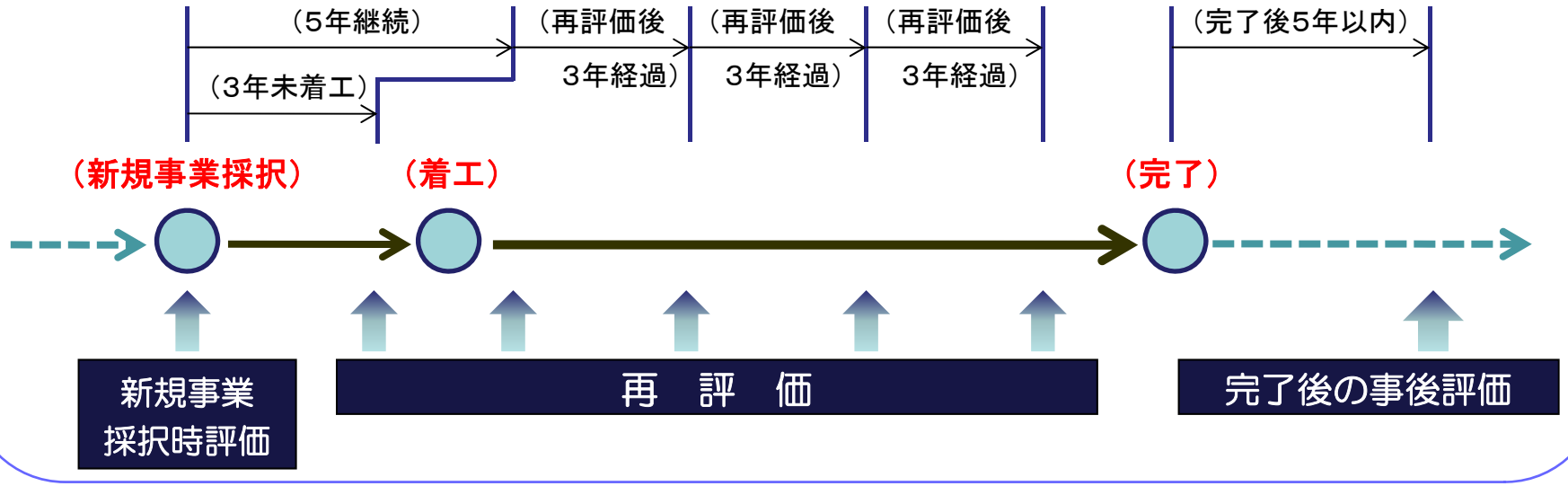
国土交通省

○　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２４年度（直轄事業）	再評価実施事業（予定）	
	治水関係事業	２事業
	道路事業	９事業
	港湾整備事業	４事業
	農業農村整備事業	１地区
	水産基盤整備事業	９地区

北海道開発局事業審議委員会

第３章　２．コスト構造改善の推進

国土交通省

○　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。

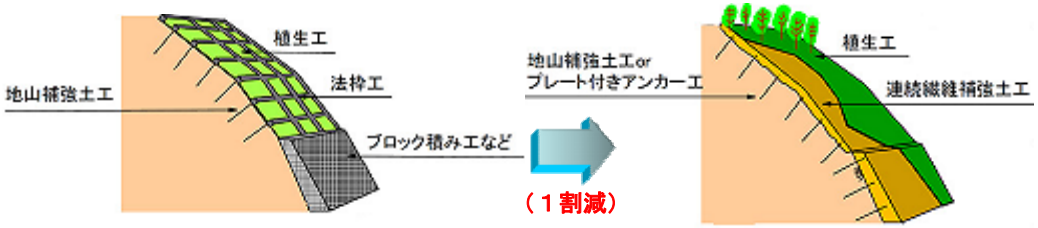
◆主な取組事例

１．工事コスト構造改善の取組

■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

■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

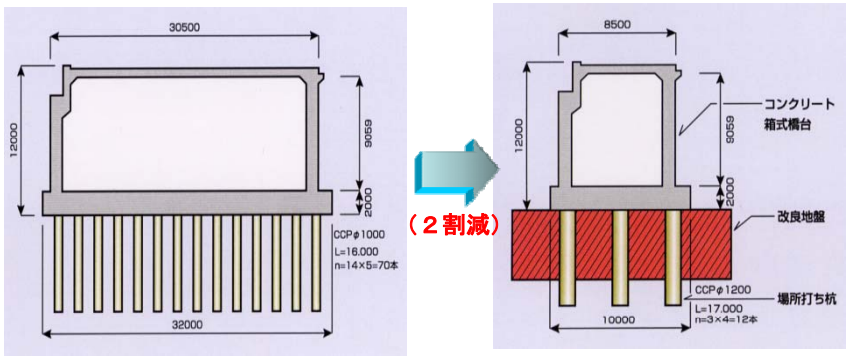
コンクリート吹付法枠工を連続繊維補強土工＋団粒緑化工法に見直すことで、経済的な施工及び工期の短縮が可能となり、工事コストの縮減が図られる。



従来工法：コンクリート吹付法枠＋植生基材吹付　　新工法：連続繊維補強土工＋団粒緑化工法

●新技術・新工法の活用による工事コスト縮減

軟弱地盤上に建設する橋梁工事（橋台部）において、地盤改良と杭基礎を組み合わせた工法を採用することにより、杭本数・躯体の縮小が可能となり、工事コストの縮減が図られる。



従来工法：場所打ち杭　　新工法：複合地盤杭工法（地盤改良＋場所打ち杭）

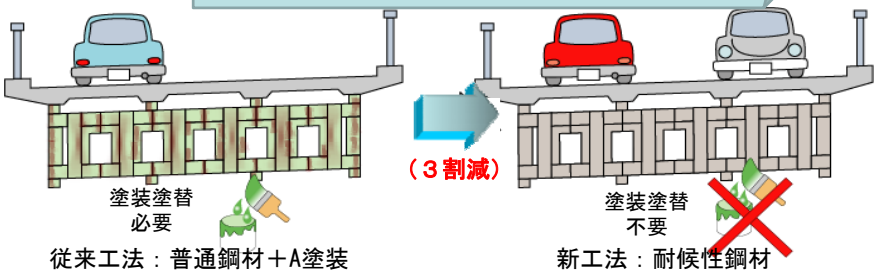
●計画・設計の見直しによる工事コスト縮減

２．ライフサイクルコスト構造改善の取組

■耐候性鋼材・ステンレス鋼材等の採用

■省エネルギー型、長寿命型の照明器具の採用（ＬＥＤ照明）

耐候性鋼材を採用することで、塗装塗替が不要となり、ライフサイクルコストの縮減が図られる。



従来工法：普通鋼材＋A塗装　　新工法：耐候性鋼材

●耐候性鋼材の採用によるライフサイクルコスト縮減

３．社会的コスト構造改善の取組

■重点化・集中化によるスピードアップ等を図り事業便益の早期発現

■工事におけるCO_2排出低減建設機械の利用促進によるCO_2の排出抑制

第４章　１．食料供給力・競争力の強化

国土交通省

○　北海道は我が国の稲作・畑作・酪農そして水産業を担う食料供給基地の役割を果たしています。近年は道外移出に加え東アジア諸国等へ輸出し、北海道経済・日本経済の発展に寄与しています。
○　北海道開発局は、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出来るよう道路網や港湾の整備等を推進します。

米

［雪中米の輸出（沼田町）］

○沼田町で生産される米の約4割の8万俵は籾のまま雪の冷気で貯蔵されて品質を保っている。特に台湾では安全・安心でおいしいと高い評価を受けている。

国営造成土地改良施設整備事業
「幌新地区［H20～］」

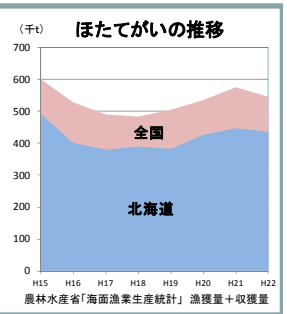
既存の農業水利施設の保全や適期の更新 → 農業用水の安定取水と維持管理費の軽減 →

スノークールライスファクトリー
（雪を利用した貯蔵施設）

ホタテ

［ほたてがいの輸出］

○全国のほたてがいの漁獲量（漁業）と収獲量（養殖業）の合計の約8割を北海道が占めており、特にアメリカやEUに向けて輸出されている。

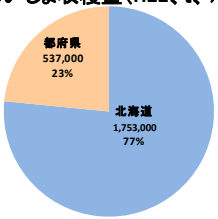


ばれいしょ

［ばれいしょの高付加価値化］

○全国の収穫量の約8割を北海道産が占めている。十勝と網走が代表的産地で、加工流通までの一貫した産地体制を目指す取組が推進されている。

ばれいしょ収穫量（H22、t、%）

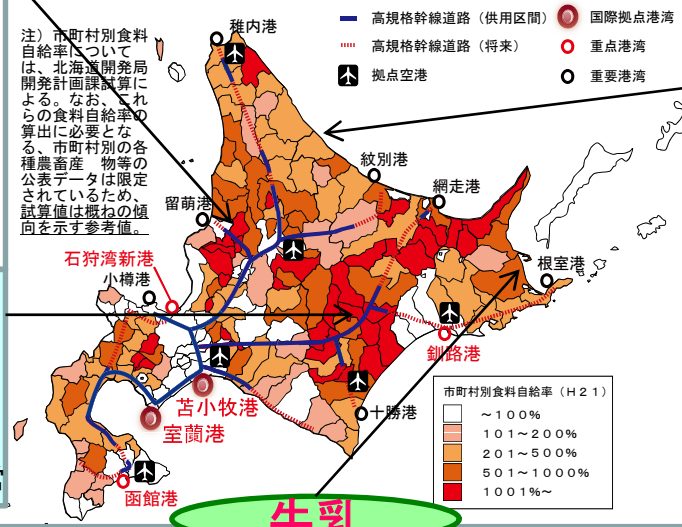


農林水産省「作物統計」（H22）より

国営かんがい排水事業
「富秋士幌川下流地区［H24～］」
○排水路の整備により、農地へのたん水、過湿被害の解消を図り、農業生産性の向上に資する。

大型機械による効率的な経営

［市町村別食料自給率及びネットワーク整備］



直轄特定漁港漁場整備事業
「元稲府漁港(第4種)［H24～］」
○安全・安心な水産物の安定的な国内供給に資するとともにEU等への積極的な輸出促進を図るため、岸壁等の整備による衛生管理を推進する。

EU輸出対応のホタテ陸揚状況イメージ

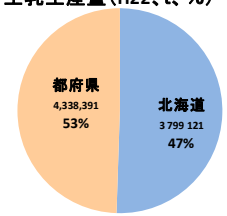
○食クラスター活動を促進
（北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区など）

牛乳

［LL牛乳の輸出］

○全国の生乳生産量の約半分を北海道産が占めており、香港などでは品質及び安全面で評価されているLL牛乳の輸出が増加している。

生乳生産量（H22、t、%）



農林水産省「牛乳乳製品統計」（H22）より

LL牛乳
（常温保存可能牛乳）

東アジア諸国では、食文化の欧米化により、牛乳の需要が拡大する一方、牛乳の低温流通が普及していないため、LL牛乳の人気が高い。

国営環境保全型かんがい排水事業
「別海北部(一期)地区［H24～］」
○用排水施設を整備して農地のたん水・過湿被害を解消し、土地生産性の向上と農作業の効率化を図る。併せて、水質浄化機能等多面的な機能を有する施設の整備を行う。

水質浄化機能を持つ遊水池

第４章　１．食料供給力・競争力の強化［事例］

国土交通省

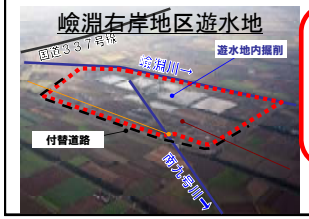
○　水田地帯である長沼町では、国営農地再編整備事業「南長沼地区」の実施によりほ場の大区画化を進めることで、農業生産性の向上を図っています。同地区は水害の多い千歳川流域にあるため、遊水地群の整備により浸水被害の軽減を図るとともに、道央圏連絡道路の整備により苫小牧港、新千歳空港等とのアクセス向上を図るなど、各種基盤の総合的な整備を進め、食料供給基地を支えます。

千歳川流域の治水対策

［遊水地の整備］

○流域の4市2町の地先において、洪水調節容量がおおむね5千万m³の遊水地を千歳川本支川に分散して整備。

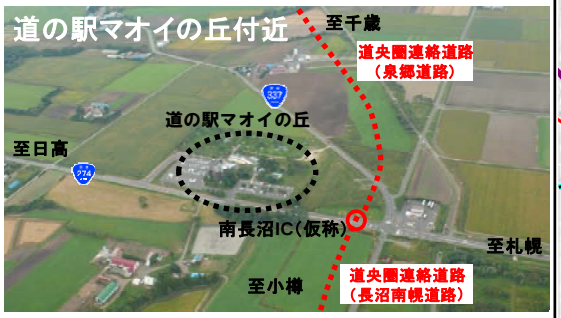
○嶮淵右岸地区遊水地における平成21年から23年の出水では、工事中の遊水地内の掘削箇所へ緊急的に洪水を貯留して浸水被害の軽減を行った。



浸水被害の軽減面積（概算値）
- ●平成21年9月：約　20ha
- ●平成22年8月：約　48ha
- ●平成23年9月：約115ha

※遊水地内面積は除く

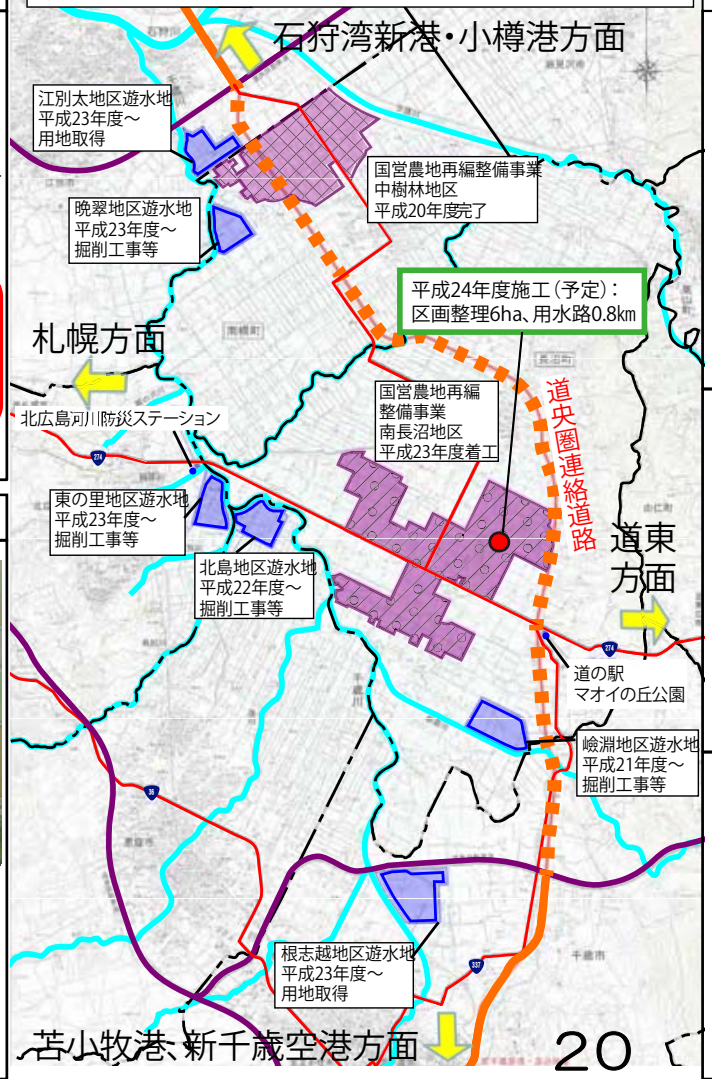
道央圏連絡道路(泉郷道路／長沼南幌道路)



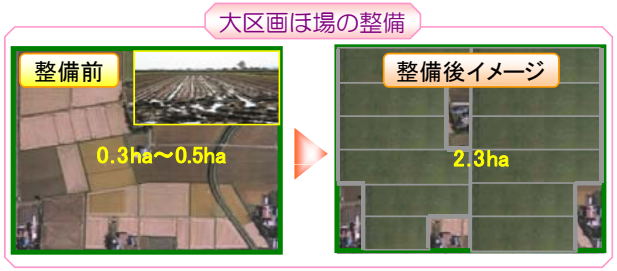
○当該事業の整備により、苫小牧港、新千歳空港等の物流拠点へのアクセス性が向上し、農水産物等の輸送の速達性、定時性が確保され、利便性が向上。

○同時に、道東・日高方面～石狩湾新港・小樽港、及び札幌圏へのアクセス性も向上。

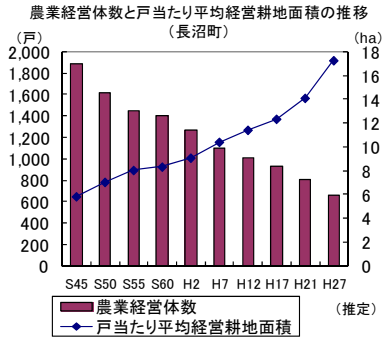
千歳川遊水池・道央圏連絡道路・国営農地再編整備事業 位置図



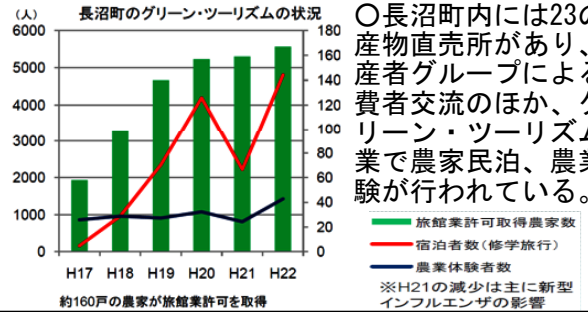
国営農地再編整備事業「南長沼地区」(H23～)



○当該事業の整備により、区画の狭小かつ排水不良が多いほ場の集約・大区画化を進めて、農業生産性の向上を図る。



○当該事業を契機に、従来の営農集団を再編して、機械作業集団を始め、新たな営農集団を形成し、営農集団機能の強化、６次産業化など体質強化を図る。



○長沼町内には23の農産物直売所があり、生産者グループによる消費者交流のほか、グリーン・ツーリズム事業で農家民泊、農業体験が行われている。

第４章　２．北海道観光の活性化

国土交通省

○　北海道開発局は、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、観光情報の発信、道の駅を核とした観光支援等の拠点形成等、各種施策を実施し、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の推進、外航クルーズ振興、かわまちづくり制度等、魅力ある観光地づくりのための施策を総合的に展開し、北海道が観光立国の一翼を担うことを目指します。

地下歩行空間を利用した観光情報の発信

○札幌駅前通地下歩行空間で、道内各地の観光情報や地域の魅力を発信

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港湾の機能向上、玄関口と観光地間を結ぶ高規格道路の整備を行い、観光客の移動を支援

道の駅を核とした観光支援・地域活性化の拠点形成

○カフェ＆ベーカリーや、稚内の情報を発信する地域交流センター等から構成される施設群を「道の駅わっかない」として登録。稚内への観光者を支援
（平成24年5月オープン予定）

シーニックバイウェイ北海道の推進や外航クルーズ振興の取組による観光活性化

○地域の活動団体と行政とが連携して行う、みちをきっかけとした景観、観光、地域づくりの取組を、シーニックバイウェイルートとして指定、取組を支援

○震災で落ち込んだ外航クルーズ船を積極的に誘致するため、関係機関と協議会を行い、対策を検討

「かわまちづくり」制度による観光活性化

○弟子屈町が推進する観光を基軸としたまちづくりと連携するかわづくりを「かわまちづくり」として登録。かわとまちが融合した良好な河川空間形成を推進し、地域観光の活性化に寄与

第４章　３．持続可能な社会の実現

国土交通省

○　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の価値を維持し向上させることが必要です。
○　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」に取り組みます。

１．自然共生社会の形成

○植樹や木材資源の有効活用等の推進

植樹による防雪林整備や間伐材の積極的活用を進めるとともに、伐採木等はバイオマス資源等としての活用を推進します。

24年度は、全道で約9.1万m2、約1万本の植樹を実施予定。

植樹による道路防雪林整備

河川工事での間伐材の活用例

下川町における取組

伐採木の搬出

木質バイオマス燃料化

旭川開発建設部では下川町と協定を締結し、公共工事から発生する資源の提供など下川町の「環境未来都市」の取組を支援しています。

地域熱供給施設にて活用

２．循環型社会の形成

○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。

土砂ﾊﾞﾝｸからの土の利用例（道路盛土）

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	○×△改良工事	-2,000		-3,500		…	砂質土	現場にｽﾄｯｸﾔｰﾄﾞ有（3千m3堆積可能）
○○開発建設部△△事務所	○○係	札幌市中央区	□☆○下部工事		+1,500	+1,500	+1,000	…	粘性土	札幌市内なら運搬可（50km以内）
…	…	…	…	…						

【土砂バンクシート】

刈草の運搬状況

３．低炭素社会の形成

○冷熱源としての雪の活用

北海道において、降り積もる雪は、冷熱源でありクリーンな未利用エネルギーとして活用され始めています。

除雪状況

従来

河川敷等へ運搬・堆雪

有効利用

沼田町における取組

冬季除雪により貯雪庫に蓄えた雪の冷熱を利用し、貯蔵庫内を適正環境（平均温度5℃、湿度70%）に保ち、もみを出荷する夏季まで低温貯蔵しています。

貯雪庫外観

重機による雪投入

貯雪庫内の状況

送風（冷風）

貯蔵庫内のもみ「ぬまた雪中米」

○環境家計簿

CO2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CO2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350工事で試行し、工事毎のCO2削減量など、結果を公表しています。

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・・・・

CO_2：1,060kg/年削減
燃料費：32,000円/年削減

ﾊｲﾌﾞﾘｯﾄﾞ機械使用による削減例

ｿｰﾗｰ式の標識による削減例

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・ｲﾆｼｱﾃｨﾌﾞ）

国土交通省

総括表（事業費）

【 直　轄 】

（単位：百万円）

事　　項	予算額	一括配分額	うち全国防災等	備　　考
治　　水	73,195	13,991	1,790	
海　　岸	474	―	―	
道　　路	175,136	69,580	8,301	
港湾整備	14,007	2,746	―	
空港整備	2,118	―	―	
都市水環境	889	889	―	
国営公園等	793	―	―	
農業農村整備	52,596	―	5,489	
水産基盤整備	15,446	―	3,083	
官庁営繕	1,029	1,029	75	
合　　計	335,683	88,235	18,739	

注　１．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舎費は含まれていない。
　　２．全国防災等は予算額の内数であり、復旧・復興対策に係る経費（水産基盤整備　1,032百万円）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。

[参考]平成24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)

国土交通省

平成24年度北海道開発事業費
(当初)により発生する直接需要額
5，368億円（北海道開発局実施以外の事業を含む）

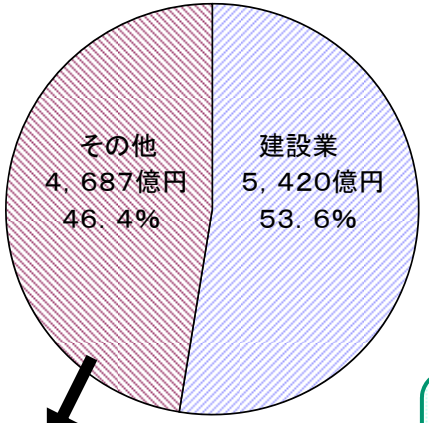
※直接需要額は、H24年度
北海道開発事業費(5,694億円)
から用地費及び用地補償費を除いたもの

生産誘発額　1兆107億円（経済波及効果　1．9倍）
就業者誘発数　83，000 人

道内総生産(名目)の
約2．8%に相当
付加価値額　約5,076億円　／
H22年度道内総生産(名目)18兆575億円

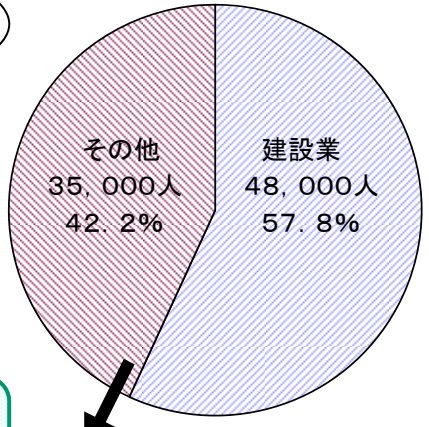
北海道の総就業者数の
約3．2%に相当
北海道のH23年総就業者数約257万人

生産誘発額内訳

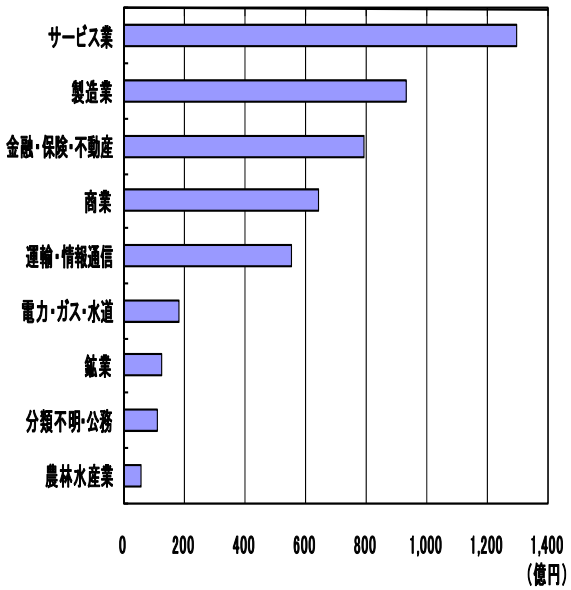


「その他」の内訳

就業者誘発数内訳



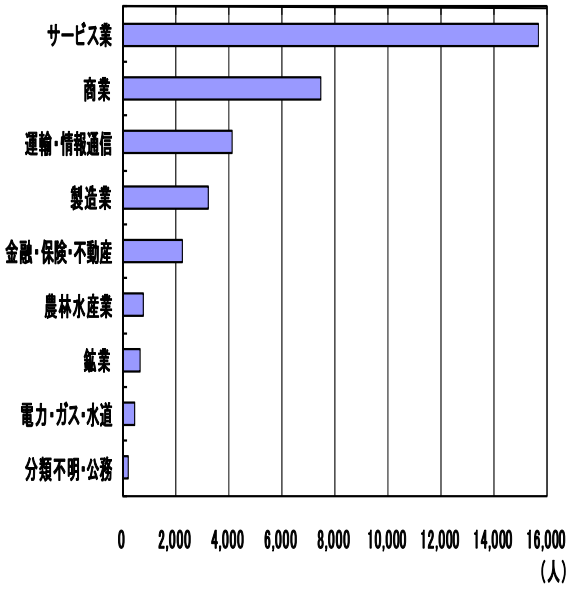
「その他」の内訳



＜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	1,282	約2,190	約19,100
道　南	262	約400	約3,300
道　北	668	約1,020	約8,900
オホーツク	284	約410	約3,600
十　勝	336	約500	約4,100
釧路・根室	298	約450	約3,700
全道(※2)	3,130	約5,830	約48,900

※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」(H23年4月公表)、「平成17年北海道産業連関表－雇用表」(H24年3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」(H24年3月公表)、「平成22年度道民経済計算【速報】」(北海道：H24年4月公表)、「平成23年労働力調査」(総務省:H24年1月公表)、から試算