

ほっかいどう

かいはつグラフ

北海道開発局広報誌

Vol.23
2000 季刊



ピックアップ／釧路空港2、500m滑走路供用開始
青苗漁港に人工地盤「望海橋」が完成

ちよつとひととき…道の駅／温泉のある駅

北国賦／そして、雪が好きになりました
柳澤 緑さん

開発事業のあゆみ／石狩川治水の歴史

くしよ最前線／明日の農業のために
渡島中央地区大野ダム

事業紹介／樽前山の噴火に備えて
樽前山火山砂防事業の現場から

特集●国土交通省北海道開発局
21世紀、もっと輝く北海道へ

北海道開発グラフ

通巻第二十三号

二〇〇〇年平成十二年十二月

監修

北海道開発局広報室

発行

財団法人北海道開発協会

〒001-0002 札幌市北区北11条西2丁目 セキシル札幌北ビル
☎011-709-5211 FAX 011-709-5215

開発の日々の
ひとコマ



岡崎式ブロック敷設状況（大正3年）

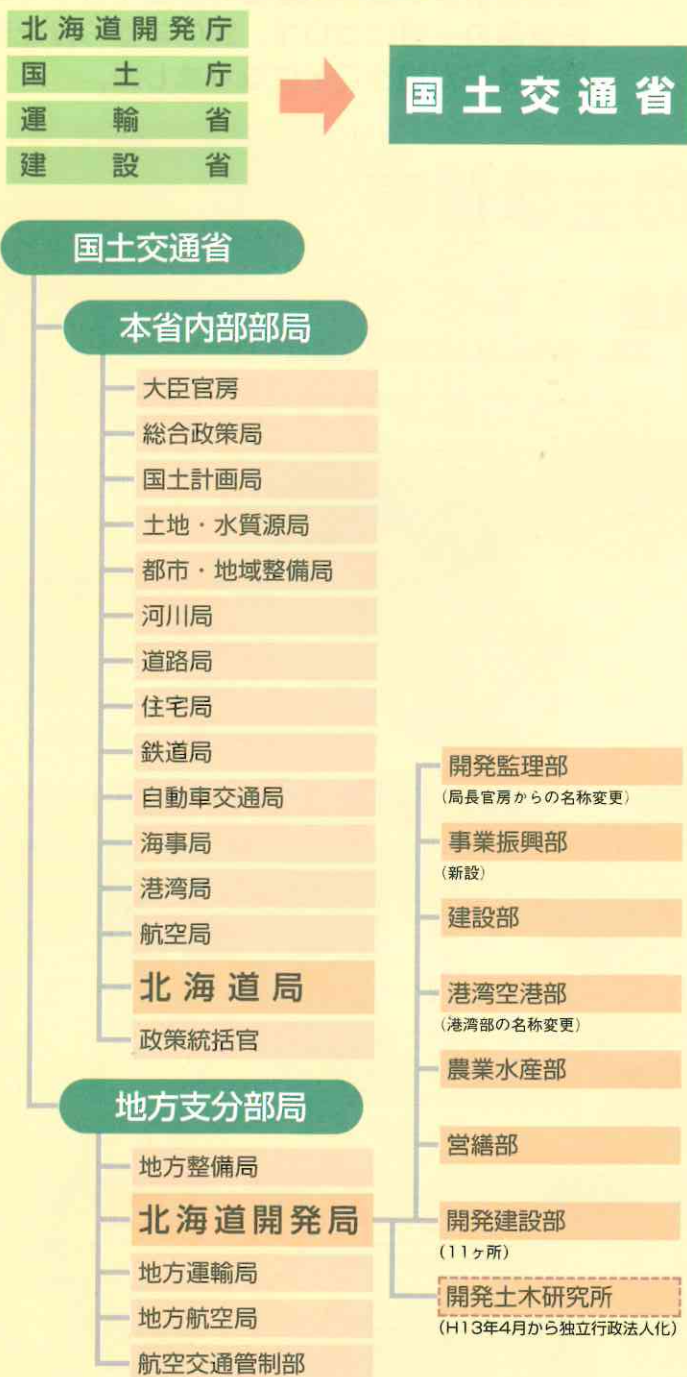
コンクリートのじゅうたん？

明治43年に発足した石狩川治水事務所の初代所長岡崎文吉博士は、石狩川治水の基礎となる計画を定めた、いわば北海道の治水の祖です。この岡崎博士が開発したのが、写真の「岡崎式単床ブロック」です。これは小さな鉄筋コンクリートのブロックに穴を開け、鉄線を通して編んだもので、川岸に敷くことによって洪水で川岸が崩れることを防ぎます。これは組み立てが簡単で費用も安く、柔軟性、耐久性に優れているなど、大変画期的な工法でした。この工法の優秀さは海外でも評価され、アメリカのミシシッピ川の護岸にも使われるほどでした。

表紙 冬の丘 —美瑛町—

美瑛町には、その風景の美しさに惹かれ、毎年多くの観光客が訪れています。冬のよく晴れた日、雪が青く輝いています。青空が映っているかのようです。春の訪れはまだ先ですが、このような美しい丘が見られると、厳しい寒さも、一瞬忘れてしまいそうです。

国土交通省組織図（抜粋）



北海道の社会資本整備を着実に進めるため、以下のシステムは国土交通省に引き継がれます。

●北海道開発予算の一括計上

北海道開発に必要な予算を国土交通省の北海道局が関係機関と調整を行い一括してとりまとめます。これにより、総合的な視野に立った効果的な事業の推進が図られます。

●北海道特例

北海道は開発の歴史が浅く、社会資本整備がまだ十分ではありません。また、面積が広大なうえ人口が少ないため、地方自治体が開発事業費を他府県並に負担するのは難しいのが現状です。このため、地方自治体の負担割合を少なくするなど、様々な特例措置が行われています。

ではまず、北海道開発局とはそもそもどのような組織なのかを簡単に振り返りながら、国土交通省の組織となつて何が変わるのかをご紹介します。

北海道開発局の特徴

戦後、日本の国民生活を安定させるために、北海道の豊富な資源の開発、また、食料増産や人口受入れの地としての整備は緊急の国家的課題でした。そこで、北海道の実状に即した社会基盤整備を一体的に効率よく進めるべく、昭和25年、北海道開発庁（東京）が設置されました。翌

21世紀、もっと輝く北海道へ。

国土交通省北海道開発局のスタート

2001年1月6日、これまで1府22省あった中央省庁が1府12省に再編成されます。この再編は、「縦割り行政」の弊害をなくし、各省が協調しながら21世紀の複雑な政策課題に的確に対応していこうとするものです。

このなかで、北海道開発庁は、国土庁、運輸省、建設省とともに「国土交通省」として生まれ変わります。札幌に本局を置く北海道開発局も国土交通省の地方組織となります。

この特集では、省庁再編で北海道開発局にどのような変化があるのかをお伝えします。また、国土交通省の誕生と21世紀の北海道開発について考えるシンポジウムでの道内各界の方々の意見をご紹介します。

その役割はどう変わるのでしょうか。

「国土交通省北海道開発局」

まず、国の公共事業に関する業務については、これまでどおり継続して担当していきます。北海道以外の地域では、運輸省と建設省所管の公共事業を実施する地方組織が統合されるなど大きな変化がありますが、北海道では、50年前に国の公共事業を総合的に実施する北海道開発局が誕生しています。むしろ、全国其他地域が「北海道開発局型」に近づ

いたといえるかもしれません。

また、平成13年からは、今までの業務に加えて、都市計画や補助事業に関する事など、これまで各本省で担当してきた業務の一部を担うことになり、より広い範囲で北海道の地域づくりをサポートしていきます。（詳しくは4、5ページをご覧ください）
なお、国が行う業務のスリム化・効率化の方針にあわせ、建設機械工作所が廃止され、平成13年4月から、開発土木研究所が独立行政法人となります。

もっと身近に、 広がる北海道 開発局の役割

中央省庁の再編にともない、現在建設省、運輸省および農林水産省の本省で行っていた事務の一部について、2001年からは北海道開発局が担うことになりました。

新たに担う事務

ここでは、新たに担う事務について、そのいくつかを簡単に紹介します。

都市計画などに関すること

北海道が施行する都市計画事業の認可をはじめ、市街地再開発、都市公園整備、下水道や公営住宅の管理に関する指導・監督を行います。

建設業などに関すること

建設業や不動産業などを営む場合には許可や免許が必要です。これらに関する事務処理（大臣許可に関するもの）を行います。

※申請書の提出先は従来どおり北海道です。



補助事業に関する事務

補助事業は、特定の政策をすすめるために地方公共団体が実施する事業に対して国が補助を行うものです。補助事業には、河川、道路、公園、下水道、街路、公営住宅、港湾、農業、水産などの事業があります。

補助事務の流れ（イメージ図）



北海道開発局は、新たな事務をとおして、今まで以上に北海道の実状に即した行政を行い、さらに地域に身近な存在になりたいと考えています。また、これまで総合的に実施してきた国の公共事業と、新たに加わる補助事業に関する事務の結びつきを強め、より一層効果的な北海道開発を進めていきます。

これまでの主な仕事

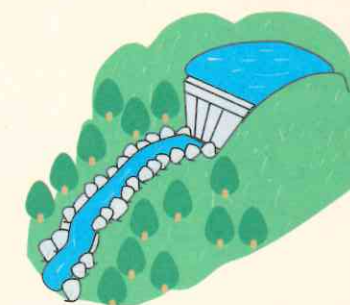
北海道総合開発計画のための調査

計画の立案や効率的な推進のために、北海道の経済、産業、暮らしなどに関する調査を行っています。

国の公共事業の総合的な実施



高規格幹線道路を含む国道の整備



河川や海岸の整備



農地や農村の整備



港湾や漁港の整備



空港の整備



国営公園の整備



官庁施設の整備

このほかにも、様々な事業や取り組みをすすめています。たとえば、「ふゆトピア」事業（雪に強い快適な生活環境づくり）、火山などの土砂災害対策、ダムによる水資源開発、情報通信ネットワーク整備の支援、道の駅、アウトドア活動の支援、海外の研修員受け入れ、などなど。また、釧路湿原の保全にむけた取り組みなど、人と自然のよりよい関係を目指して様々な配慮と工夫を行っています。

北海道農業の独自性を主張



酪農総合研究所長
天間 征氏

気候が多様な日本列島で、特に、積雪寒冷地の北海道に全国一律の農政を展開されては困るというのが北海道農業関係者の長い間の主張でした。北海道開発庁が国土交通省に統合することにより、北海道独自の農業政策の提言が困難になってくるのではないかと心配しています。北海道農業には未来があるので、もっと独自性を主張していくべきだと思います。

現在、農産物価格の低下が要求されていますが、国際市場価格へと近づけていくには、北海道においても直接所得補償政策等の導入が不可避と思われまます。そのためには国民に対して農業の多面的機能を説明するなど理解を得ることが必要です。

統合のメリットを活かし、限られた財源を有効に



北海道経済連合会専務理事
岡部 三男氏

開発の歴史が浅く、面積が大変広い北海道では自立のための社会資本整備はまだ遅れているのではないのでしょうか。限られた財源の有効利用が求められている中、今後想定される交流の時代に備えて重点的な投資をしなければなりません。道内、道外、海外各地との交流のため、高速交通体系、情報基盤を整備すること、また、研究施設などへの公共投資を重視すべきです。

4省庁が統合することによって、国土政策、交通政策全体の中で日本の将来のために必要な社会資本整備が総合的に議論され、弾力的な財源配分が行われるのではないかと期待がありますが、逆に現在の開発庁の機能が徐々に失われてくるのではないかと危惧もしています。

パネルディスカッション

基調講演のあと、札幌大学教授の小林好宏先生をコーディネーターに、5人の先生方によるパネルディスカッションが行われました。

北海道こそが世界のモデルに



コーディネーター
札幌大学経営学部教授
小林 好宏氏

現在の公共事業の費用便益評価では、人口の多い地域の事業が優先されてしまうことになりませんが、公共事業は経済効率のみでは評価できません。

北海道には、都市も自然も、何でもそろっており、それは世界に類を見ないくらいです。これを発信していくこと、北海道が、世界の先進国が次に目指すべきモデルであることを示していくことが、これからの時代の北海道に必要なことだと思います。

- テーマ
1. これからの社会資本整備のあり方はどうあるべきか
 2. 北海道開発庁が国土交通省という大きな官庁の中に統合されたメリット、デメリット
 3. これからの国土交通省に何を期待するか

出る杭を目指して



北海道大学工学部教授
五十嵐 日出夫氏

北海道は、やる気があるこれからまだ伸びる地域です。こういうところには、全国一律の基準ではなくて、北海道にふさわしい考え方を基本に公共投資をすべきなのです。残念なことに、今までは大臣に頼っていて主張が足りなかったのが、これからはもっとアピールすべきです。

北海道開発庁は大きな官庁の一員になります。また、新しい開発局にまちづくり、地域づくりに関する業務が加わることは、すばらしいことだと思います。これからは、ハード、ソフトに加え楽しく美しい町づくりなど、コンテンツを充実させることが重要となります。我々が、知恵と実力をどんどん出して、大きな官庁の中で、出る杭になりましょう。打たれてもまた出る杭になるのです。

市民と「両思い」の役所に



北海道新聞社編集委員
日浅 尚子氏

公共投資においてこれから大切なことは、どのように市民の暮らしにとって役立つのかを積極的に情報公開し、質の向上を目指すことです。また、環境への影響を価値基準に加えることも必要です。環境という切り口で事業を再点検することは、将来のコスト削減にもつながります。北海道独自の基準を持ち、北海道の自然環境や生活環境の良さを世界へアピールできるようになって欲しいと思います。

私たち市民の責任も重いです。北海道をもっと良くするために、何が 필요한のか、自ら行動し、声を上げていかなくてはならないのです。そしてそれを実現していく仕組みをきちんと作り上げる必要もあります。

目指す方向性を明確に



ニセコ町長
逢坂 誠二氏

公共事業には経済効率性を超えてもやらなくてはいけないことも存在するのであり、取捨選択の議論をきちんと行い、政策の優先順位を決めなくてはなりません。重要なのは、もっと地域の実態を把握し、北海道としての目指すべき姿をはっきりさせ、説明責任を果たした上で、必要なことはしっかりと主張することです。今後はあらゆる分野で観光、環境、農業の視点が必要です。

国土交通省へは、出身官庁の既得権などを言わず、日本を広い視野で見た、多面性を持った政策を期待しています。北海道局・北海道開発局は、積雪寒冷地に適した社会資本整備を世界に向けて発信することを目指して欲しいと思います。

明日の北海道に向けて
シンポジウム〔21世紀の北海道開発と国土交通省〕より

北海道開発局開発計画課

9月28日、札幌市内でシンポジウム『21世紀の北海道開発と国土交通省』（主催／北海道開発庁 国土庁 運輸省 建設省）が行われました。JR東日本松田会長の講演と、パネラーの方々の意見の概要をご紹介します。

基調講演

「21世紀の北海道開発と国土交通省」



東日本旅客鉄道株式会社取締役会長
松田 昌士氏

北海道は 体質を変えるべき

国と地方の財政赤字は日本国の存立に関わる問題であり、今後、右肩上がりの経済成長が見込めない中で、中央からの公共投資に依存という今までの考え方、仕組みを根本から変えなくてはなりません。公共投資が減ってくることは目に見えていくわけですから、北海道においても苦しくても民間主導型の自立経済に移行しない限り、北海道経済の前途はあり得ないと思っています。

自立のための 4つのポイント

では自立経済の実現に向けて、どうしたらよいか。北海道では、次の4点に集中することを考えて欲しいと思います。1つ目は観光です。北海道は優れた観光素材を持っているが、リピーターを育てるようなことはできていません。2つ目は農業です。北海道の農業がだめなのは、流通コストが高すぎるからです。これを減らしてもっと農家に収入がいくような構造にすれば、北海道は農業立国になると思っています。3つ

行政の役割は

目は教育です。北海道は自然環境に恵まれているので教育の場に向いていると思います。4つ目は技術です。ITを追いかけるだけではだめで、寒冷地独自の技術を産業に結びつけなければいけません。

さきほど述べましたように、北海道が目指すべきは民間主導型の自立経済への移行です。そして行政は、それを支援する立場に過ぎないであって、プレーヤーであってはいけません。行政が非効率的であるのは

民間の主導で考える 北海道の未来

世界共通です。行政は、考えることに集中すべきで、実行は可能な限り民間にまかせるべきだと考えています。また、基本的なことですが、本州に比べて云々という考え方がいけません。北海道にとって必要だからという理由で高規格道路を作るのはいいが、本州と比べて少ないから、という理由で作っているようではないです。

現在、国土交通省の使命や政策の方針づくりが進められていますが、ひとたびプランを作ると、周囲の状況が変わっても、計画に基づいているという理由だけで事業を続けるという事態になりがちです。そこで計画を作るなら、地元の意見もきちんと聞くことが重要です。自己責任だということ前提にした上で、地元に必要な物、目指す方向の意見を出させるべきです。民間主導でチームを作り、北海道が自分で何がしたいのか、何を指すのかという具体的なプランづくりをする必要があります。そして、あらゆるものについて「北海道スタンダード」というものを考えてほしいと思います。





ちよつとひといき... 道の駅

温泉のある駅

お湯の温もりが恋しい季節となりました。自慢の泉質に露天風呂、一日ゆったり楽しみながら心身のリフレッシュができる。今回は、そんな「ほっと」できるくつろぎの駅をご紹介します。

うたしないチロルの湯 (道道赤平奈井江線 歌志内市)

炭鉱跡にわき出る健康の湯



緑あふれる山並みや丘の風景に映えるスイス風の建物。この道の駅は、歌志内市のまちづくり構想「スイスランドうたしない」に基づいてデザインされています。駐車場はたっぷり74台分。車椅子専用駐車場(3台分)は、屋根付き、ロードヒー



ティング完備で、冬でも安心して乗り降りができます。道の駅のレストランのオススメは歌志内特産のマイタケがたっぷり入ったそば(550円)。

マイタケのシャキシャキ感と香りが絶妙です。

道の駅のすぐ裏手には、温泉「チロルの湯」があります。この自慢は何といっても泉質。炭鉱跡の鉱口から豊富にわき出る硫黄分を含んだちょっとにおいのある湯(ナトリウム-炭酸水素泉)は、いかにも効きそうで温泉ファンにはたまらない魅力。神経痛や高血圧、アトピーなどに効能が高いそうです。露天風呂はもちろん、超音波風呂、寝湯、バブル湯、打たせ湯、サウナといういろいろな種類の浴槽があるので、ここでゆっくりと日頃の疲れをほぐしていただきます。

☎0125-42-5588



森と湖の里ほろかない (国道275号 幌加内町)

酷寒の地でじんわり温もりの湯に浸かる

天塩山地の麓、そばの里・政和にある道の駅は、「さわやかトイレ」と併設する「せいわ温泉ルオント」が教会風の建物で統一されています。ルオントとは、フィンランド語で自然を意味する言葉。いかにも自然の宝庫、幌加内らしいネーミングです。館内の奥まったところに明るく開放的な大浴場があり、なかでも自慢の岩造りの日本庭園風露天風呂に浸かれれば、周りの大自然と



同化していくような気分が…。お湯はナトリウム-塩化物泉で、なめるとかなり塩っからい。湯あがり後も、ぽかぽかと芯から温まる湯として評判です。



おいしいそばを味わえるのもここでの楽しみ。館内のレストラン「そばの里」には、町特産の最高級そば粉を使用した数々のそばメニューが揃っています。メニューに合わせて麺を打っており、中にはポン酢で食べるものやクリームソースをからめた珍しいそばも。季節限定そばも人気で、これからの冬季には、雑煮風そばが味わえます。売店で販売している半生そばもお土産に人気です。

このダムは間もなく完成し、来年には試験湛水が行われる予定です。これは、実際に水を貯めてみて、ダム本体やその周辺に異常や問題が

☎01653-7-2070



道の駅の詳しい情報は、北海道開発局のホームページでもご覧になれます。http://www.hda.go.jp/hdb/



最・前・線

開発局と地域を結ぶ
主役はまさに“ひと”
地域の人々と一緒に考え、行動する
その最前線に立つ姿を紹介します



「明日の農業のために」～渡島中央地区大野ダム～

函館開発建設部函館農業事務所

第2工事課 えん提係長 安田 俊一

現在建設が進んでいる大野ダムは、大野町の畑地に安定して農業用水を供給することを目的に作られている農業用ダムです。大野町では野菜等の作付けが盛んで、収量の安定と品質の向上による農業経営の安定を目指し、大野ダムの他、ダムから畑地への用水路の整備が行われています。

このダムの特徴は、拡張レーヤ工法という工法をとり入れたことです。これは、ダムの本体部分(提体)を作るための作業を合理化した工法のひとつで、北海道の農業用ダムにとりいれるのは初めてのことです。今までは提体を作る際、コンクリートを、縦・横に区切ったブロックに分けて柱を建てるように作っていましたが、拡張レーヤ工法では、一度に大きな面を作ることにより、作業の手順を減らすことができます。また、作業の安全性にも優れており、コストを削減できるという大きなメリットもありました。

ダム建設にあたっては、コストだけではなく、環境への配慮も忘れてはいけません。ダム建設地は水源涵養保安林(国有林)の中であること、紅葉・渓谷など景観も優れていることなどから、工事により裸地にした所については、工事の進行にあわせて植栽を行っています。

このダムは間もなく完成し、来年には試験湛水が行われる予定です。これは、実際に水を貯めてみて、ダム本体やその周辺に異常や問題が



ほぼ完成している提体です。写真左側に水を貯め、右側が用水路につながります。山の斜面には、できるだけ緑を戻そうと、植物を植えています。

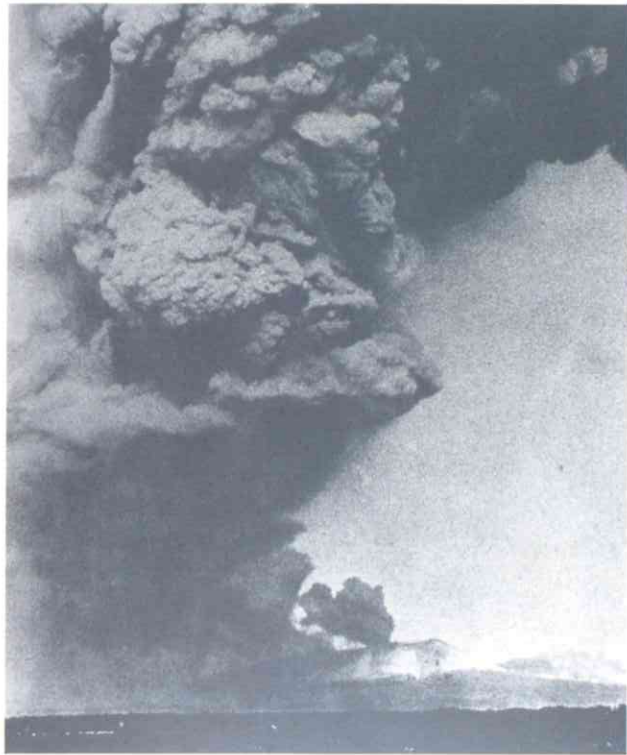
ないかを調べるものです。担当者としては、自信はあるのですが、やはり無事終わるまでは気がぬけません。

私は、5年間にわたってこのダム建設に携わっていることもあり、とても愛着があります。完成後は、古くから使われ続けている数多くの農業土木施設のように、地域の人に長く愛される存在になってほしいと思っています。また、この事業によって、新しい作物ができるようになった、農業経営が楽になった、などという地元の方の声が聞けたら嬉しい限りです。

An underwater photograph showing a vast, blue, crystalline environment. The scene is filled with large, rounded ice formations and smaller bubbles. Several divers are visible, some swimming in the distance and others in the foreground. The lighting is soft and diffused, creating a dreamlike atmosphere. The overall color palette is dominated by various shades of blue and white.

氷の下の青い世界

流水に覆われた2月のオホーツク海。その厚い氷の下には青い遺跡が隠されていました。何層にも重なる流水がまるで神殿のようです。妖精たちの舞に時を忘れてしまいそうですが、マイナス2℃のこの世界、夢の時間は30分が限界です。



1909年（明治42年）の噴火
「震災豫防調査會報告第64号」（明治42年10月14日）より
（苫小牧市立図書館所蔵）



現場に立ち並ぶ巨大な円柱。直径33.8m、高さは7~10mに達する。大部分は将来土で覆われ緑化される



完成予想図。川の流れを妨げないように隙間が開いている

噴火に備えて
現在の樽前山周辺は、前回の噴火があった1000年前とは違い、人口17万の苫小牧市を抱え、また、北海道の生活や産業を支える重要な交通インフラが集中しています。噴火の際に泥流が押し寄せる危険がある区域には約8万人もの人々が住んでおり、国道、高速道路、JRも横断しています。また、25cm以上の降灰が予想される区域には新千歳空港や苫小牧港が含まれています。
樽前山噴火の被害は、道内の火山の中で最も大きくなると予想されており、物流停滞などの影響は全国にも波及する恐れがあります。このため、噴火前の対策として、泥流被害をくい止めるための砂防事業が、国が直接実施する事業として平成6年にスタートしました。

砂防事業の概要と覚生川3号遊砂地

噴火にともなう泥流は、山麓の溪流に沿って流れ下るため、砂防事業では樽前山の7溪流に砂防ダムや遊砂地などの施設を順次建設していきます。

現在、その第1弾として覚生（おぼっぶ）川3号遊砂地の建設を進めています。ここを最優先としたのは、覚生川の源流部が樽前外輪山の最も低い場所にあたり、中規模の噴火でも泥流発生危険が高いからです。現在、工事現場には巨大な円柱が480mにわたって並んでいます。これは、鋼の板を連ねて作った円柱状の壁のなかに土や火山灰を詰めたもので「セル」と呼ばれ、この円柱の列で泥流をくい止めます。樽前山周辺は地盤が軟弱なため、通常のコンクリートダムでは基礎部分の建設が難航することが予想されました。そこでセルダム工法を採用し、時間と経費の節約を図りました。

建設にあたっては、魚の遡上を妨げないように、一部のセルの間に隙間を設けて、そこを川が流れるようにしました。さらに、完成時までにはセルの大部分を土で覆い、その上を緑化して森を復元するなど、周りの自然環境との調和を図っていきます。

平成11年度までに、泥流の発生を感知するための各種センサーや監視カメラの設置も完了しています。今後、有珠山の経験も踏まえ、これら機器のグレードアップや関係機関への迅速な情報提供方法につき早急に検討を進めていきます。



広大な森林を抱く樽前山。
中央に建設が進む覚生川3号遊砂地のダムが見える



山頂の溶岩ドーム

樽前山は、支笏洞爺国立公園内にある世界的にも珍しい溶岩ドームをもつ活火山です。山頂からのすばらしい眺めが人気の山ですが、実はいつ噴火してもおかしくない、注意を要する山でもあります。

いま、北海道開発局では、噴火の被害を最小限に止めるための仕事に取り組んでいます。

樽前山 人気の秘密

樽前山の標高は1041メートルですが、7合目までは車でOK。そこから約40分ほどで山頂まで登ることができます。山頂では噴気をあげるむき出しの溶岩が目に見えます。眼下には、広大な森林と青く美しい支笏湖、そして苫小牧の街並みと視界いっぱい広がる太平洋を望むことができます。気軽にすばらしいパノラマを楽しめるとあって、家族連れの旅行者などにも人気の山です。

「活火山」としての顔

このように人々に親しまれている樽前山ですが、実はこれまでに多くの噴火を繰り返している活発な火山でもあり、国内に86ある活火山のなかでも、常時観測する必要がある活動の盛んな20の火山のひとつに数えられています。確認できる最古の噴火は1667年で、このときの規模は平成3年の雲仙普賢岳の約20倍という大噴火で、苫小牧周辺では1メートル前後もの降灰がありました。
樽前山は、その後も60~70年周期で噴火を繰り返しています。1909年（明治42年）の噴火以降大きな噴火がないことから、いつ噴火してもおかしくない火山といわれています。

注1 平成12年6月より外輪山内側への立ち入りは禁止されています。また、火山活動の状況により登山が規制される場合があります。

北国賦

そして、雪が好きになりました。

ファーガス・ポイント店主
柳澤 緑



「雪が嫌いで北海道を出たくせに」

平成4年の夏、東京在住の妹の鋭い指摘を軽く聞き流し、私達夫婦は夫の故郷・横浜から私が育った札幌に居を移した。あれから8年、私達は北限のブナで知られる黒松内町のはずれで喫茶店を営んでいる。

私達にとって喫茶店は夢ではなく、生活の手段だった。自然環境と人の心に惚れ込んだこの町で、私達らしく暮らすことが重要だった。この場所にはブナ林、小川、畑、牧草地、牛の放牧と黒松内町を象徴する要素が全て揃っている。町の人によく「なんでこんなところに:」と聞かれる。「何にもないシヨ」と言われるが、ブナ林がとか、川がと「ふん」と鼻で言う。自分の生まれ育った田舎のよさはなかなか見えにくい。

私達はこの場所に格別の愛着を持った。だから、建物にも周辺にもこだわった。絶対に木の家、風景との調和を考えて。薪ストーブ、暖かさがやさしい。車を降りてから玄関まで少し歩く、訪れた人に木のある風景や川の音を楽しんでもらうため。

「ブナのある場所」という意味で名づけた喫茶店「ファーガス・ポイント」は、平成12年12月で5年目を迎えた。オープン前、周りの人間はそんな奥地に客など行くかと散々ことを言ってくれた。しかし、私には自信があった。生活のためとはいえ、どうせやるなら存在感のある店にしたかったので、ターゲットを設定し、戦略を立て、戦術を練り:ま、気合いが入ったというか、負けず嫌いというか。

この町には福祉施設で働く若い女性がたくさんいる。でも、息抜きは都会へ、がパターン。主婦が気軽におしゃべりできる場所もない。今の時代に女性のニーズを掘り起こさないなんてと、ちょっと驚いたくらいだ。私はマーケティングや商品開発



川沿いの細い林道を辿ってファーガス・ポイントへ。
人里離れた不便な場所だからこそ、いいなあ、と思う自然がここにありま



Profile
柳澤 緑 midori yanagisawa

札幌市出身。武蔵野美術大学視覚伝達デザイン学科卒業。広告プロダクション等勤務後、フリーのコピーライターとして活躍。平成4年、夫と共に横浜から北海道に移住。平成8年12月より黒松内町・添別の森で喫茶店「ファーガス・ポイント」を夫婦で営む。ここは、おいしい紅茶に甘さを控えた大人のケーキ、静かな時間を持てる空間。「リピーターが多いのがうれしい」と緑さん。

の仕事もしていたので、ついこういう視点で町や店を見るクセがある。「おしゃれ」と「ゆっくりした時間」をキーワードに店づくりをした。テーブルと椅子は、アメリカのキットを取り寄せて全て手づくり(夫の仕事)。飲み物は紅茶の本場・イギリスのもの。ケーキは大人向けにシンプルで甘さ控えめ。女性が大好きな雑貨も揃える。接客はあくまで都会的に、馴々しくなく、温かく(これも昔から人を楽しませることがうまい夫の仕事)。開業したての頃、ある福祉施設の先生が「いらして、しみじみ「黒松内に来て、初めてゆっくりお茶を飲みました」という言葉をいただいた時、私達の店づくりは間違っていないと思った。

お客様で評判は上々、けっこう忙しい。自分達の生活を満喫できるのは、お客様の数が減る冬である。だから、今は雪が好き。家の周辺の雪原を犬と一緒にラッセルしている時が一番幸せだ。若い頃雪が嫌いだと言ったのは、強制的にスキーをやらされたり、スカートの制服で吹雪の道を歩いたり:辛い経験しかなかったからだと思う。人に強要されるのが苦手な私にとって、道なき雪原で好き放題に遊べる冬は本来の自分を取り戻す大切な季節なのかもしれない。上下水道がない、交通の便が悪いなど人里離れた田舎に住むことのリスクはあるが、それ以上に自分らしく暮らせる今を満更でもないと思う。

石狩川治水の歴史

～泥炭地が実り豊かな大地になるまで～

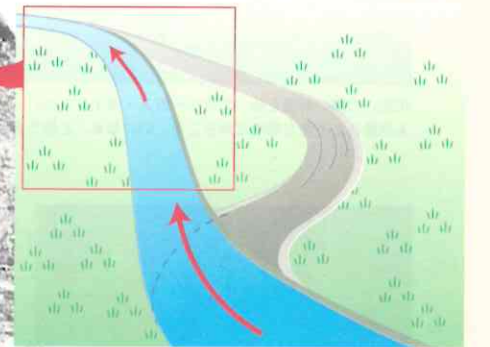
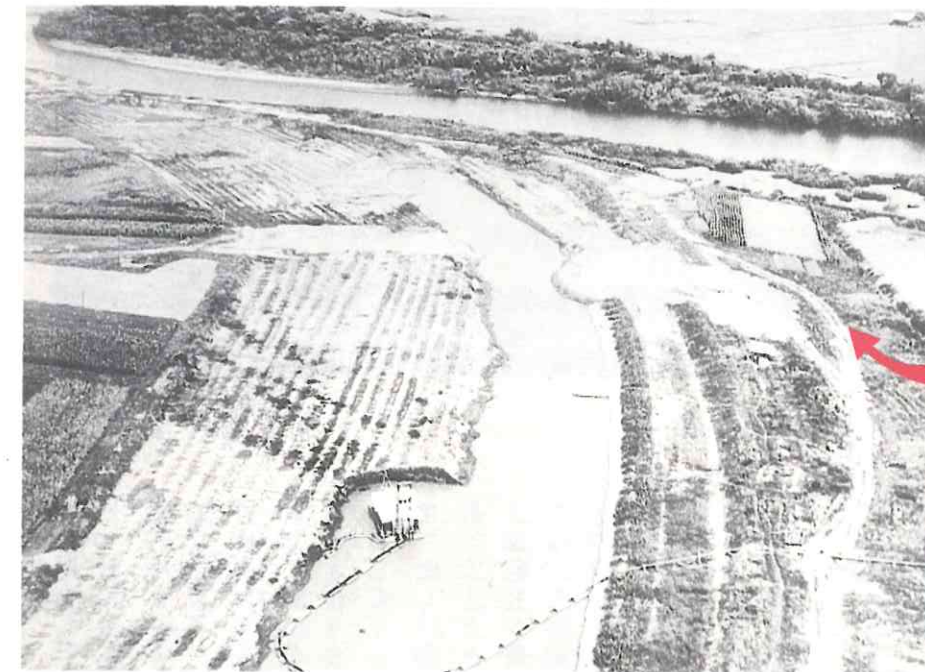
石狩川流域には、現在全道の人口の半分以上にあたる約300万人が生活しています。

自然豊かで肥沃な大地である現在の状態になるまで、開拓者たちの不断の努力と、厳しい自然との闘いがありました。

北海道開拓の歴史は、治水の歴史と言っても過言ではありません。明治からはじまる治水の歴史はどのようなものだったのでしょうか。



昭和56年8月の水害
観測史上最大の降雨量、流量を記録した大洪水です。これを機に治水計画の目標は引き上げられることになりました。



河川のショートカット（捷水路工事）
川は蛇行していると水が流れにくく、洪水を起こしやすいので、曲がった部分をイラストのように切って、直線的に流れるようにするものです。

明治30年代の石狩川のショートカット工事「石狩江部乙第2捷水路（現 滝川市）」
写真奥の本流に向かって水路を掘削している様子です。

この大洪水を機に、本格的な治水計画が考えられるようになりました。当時国の機関であった北海道庁内に治水調査会が設けられ、石狩川の基本調査が行われました。そして岡崎文吉博士が治水計画「石狩川治水計画報文」をまとめ、明治43年、石狩川治水事務所開設とともに北海道で初めての計画的な治水事業が始まりました。

当時の石狩川流域には、泥炭地や湿地帯が広がっており、農地や住宅への利用が難しく、その上一度洪水が起きると、氾濫は広大な範囲に及んでいました。この地を安心して人が住めるようにし、生産性の高い農耕地にするためには、まずは度重なる氾濫

未開の原野だった北海道に開拓の斧が振り下ろされたのは明治2年のことでした。開拓者たちは西洋式の新農業技術などを積極的に導入し、苦勞を重ねながら開拓を進めていきました。開拓は川の流域ではじまりました。川は飲料水としてだけでなく、田畑に水をひくためにも必要だったからです。



桂沢ダム（三笠市）
幾春別川の洪水被害の軽減、農業用水と水道水の確保、発電などの目的で建設された桂沢ダムは、北海道で最初の多目的ダムです。昭和26年に着工し、32年に完成しました。



石狩放水路（石狩市）
札幌市北部地区は、低平地のため茨戸川の氾濫による被害を受けやすい地域です。この放水路は茨戸川の洪水を直接日本海に放流するためのもので、昭和56年の洪水時には工事中でしたが緊急的に通水を開始し、流域の被害を軽減しました。



丘陵堤（石狩市）
石狩川の下流部は地盤が軟弱なため、通常の堤防では、それ自体の重さで沈んでしまいます。そこで、この沈下を防ぐために、堤防の斜面を緩やかにし、底面積を広くしたのが丘陵堤です。緑が多いこの堤防は景観にも優れ、人々が水と親しめる空間となっています。

による被害を軽減させることが必要でした。そのため初期の治水事業はショートカット工事（前ページの図参照）を中心に進められました。以後、石狩川の長さは約100km短縮され、大雨で増水したときにも、水は短時間で海へ流れるようになり、氾濫の危険性は低くなりました。また、石狩川流域の開発にとつて、湿地帯を乾燥させることも課題だったので、排水路の整備もショートカット工事と同時に行いました。これによって平常時の地下水位も低下し、石狩川流域は実り豊かな農耕地や近代的なまちへと発展していきました。

しかし昭和50年、56年に大洪水が起こり、甚大な被害がありました。このため石狩川の治水計画は大きく見直されました。ショートカット工事だけでなく、遊水地、放水路の設置、ダム計画の強化など多くの対策を組み合わせる総合的な計画が作られました。

それでも洪水の危険が全くなかったわけではなく、現在でも河川の整備を進めています。近年、河川に対する要請や世論も大きく変化しており、それが平成9年の河川法改正の契機となりました。これからは、河川の持つ多様で貴重な自然環境に配慮した川づくりが求められています。また、川づくりの計画にあたっては、地域の方々と意見・情報などを交換し、それを反映して進めていくことが欠かせなくなってきました。みなさんに積極的に川づくりに参加していただくことがますます重要になっていきます。

釧路のまちづくりに貢献する合同庁舎がオープンしました！

釧路合同庁舎は、「釧路シビックコア地区」に建つ最初の施設で、開発建設部や税務署、法務局等の国の機関を集約・合同化し、利用者の利便性と公務能率の向上を図ることを目的として建設されたものです。

庁舎は、雨水の再利用や太陽光発電の導入などにより地球環境にやさしく、また、免震構造の採用などにより災害発生時の対策活動拠点としての機能を強化しています。

「釧路シビックコア地区」では、行政機関、民間業務施設、文化交流施設が集まる、うるおいにぎわいのある場所を目指しています。北海道開発局と釧路市では、連携して、市民に開かれた広場やプロムナードを創りだし、そこに愛らしいパブリックアートの設置や並木等を設けるなど魅力ある空間づくりを行っており、釧路市のまちづくりへの貢献が期待されています。



庁舎と中央広場



合同庁舎とパブリックアート

えぞためき

ミレニアム、西暦二千年問題、と騒いだあの日から、早くも1年がたとうとしています。

年が明けると、いよいよ21世紀。これを機に、ここ数年ご無沙汰気味のスキーを始めようかと、スポーツ店を覗いてみました。スノーボードを横目にスキー売り場へ。しかし、私が持っているような古いタイプのスキー板はどこにも見当たりません。今は、スキー板の中心がくびれ、ターンのしやすいカービングスキーが主流のようです。更に、板の長さが短く、ストックを使わないファンスキーなるものも人気とか。

これから冬本番。まずはカービングスキーを手始めに、北海道ならではのこの季節を思いっきり楽しもうと思います。スノーボードにはまけないぞ〜。(K)

開発局がしている工事について、何のためにやっているのかということをもっとPRして欲しい。

(札幌市 K・F)

高規格幹線道路について、詳しく知らせていただき、よくわかり参考になりました。

(上川郡 J・N)

開発の日々のひとコマが、懐かしい写真とエピソードで大変興味深かったです。裏表紙に載せるのではなく、ページを増やしてほしいです。

(稚内市 T・S)

ひろば

「かいほつグラフ」が

インターネットでもご覧になれます。

北海道開発局のホームページでは、「ほっかいどうかいほつグラフ」の誌面の一部を掲載しております。掲載している記事は、特集、しごと最前線、事業紹介(17号以降)です。バックナンバーも見ることができますので、ぜひアクセスしてみてください。



アドレス <http://www.hda.go.jp/hdb/>



青苗漁港に人工地盤「望海橋」が完成

北海道南西沖地震(H5)で、一瞬にして尊い命と集落が奪われた奥尻町青苗地区の青苗漁港で、10月5日、人工地盤「望海橋」の完成式典が行われました。

この施設は、津波が発生した際に、港で作業中の人々が山側の高台に速く安全に避難できるよう、漁港内に、背後の集落と同じ高さにかさ上げした人工の地盤を設けたものです。普段は、新たな作業場所として、また、海を眺めることの出来る憩いの空間として利用されます。さらに、人工地盤の下の空間は、雨や雪を避けながら作業できる場所として活用され、また、水揚げした魚などを直射日光から守ります。

公募された「望海橋」という愛称は、「海に思いや願いをつないでくれる橋」との意味が込められています。今後、青苗地区・漁港の復興のシンボルとして、海と暮らす人々の幸せを見守り続けることでしょう。



釧路空港2,500m滑走路供用開始

釧路空港滑走路延長事業(2,300m→2,500m)がこのほど完了し、11月30日から供用開始となりました。この事業は、平成6年度から進められていたもので、総事業費は143億円です。

今回の2,500m滑走路の供用により、航空需要の増加に対応した大型ジェット機の就航が可能になるとともに、冬期における中型ジェット機のより安定的な運航が図られることから、道東観光における釧路空港の拠点機能が向上されるなど、地域経済の活性化により一層寄与することが期待されます。

供用開始当日は、釧路空港初の大型ジェット機となる東京からのB777旅客機の到着に合わせ、北海道開発局と東京航空局の共同主催による供用開始式が空港内において行われました。また、引き続き釧路市観光国際交流センターで供用開始記念式典が、多くの関係者列席のもと開催されました。



開発カレンダー

()内は開催地

- 1月6日 中央省庁再編により国土交通省発足
北海道開発局の機能は同省北海道局に引き継がれ、北海道開発局においても組織の新設など体制を整備
- 2月上旬 十勝川流域の情報化に関する講演会(帯広市)
- 4月1日 開発土木研究所が独立行政法人に移行

平成12年度中に供用開始予定
一般国道230号 北1条地下駐車場
札幌市北1条西4丁目～6丁目
平成12年度中に開通予定
北海道縦貫自動車道(一般国道5号)
函館新道 七飯町本町～藤城



「北海道開発グラフ」はエコマーク認定の再生紙を使用しています。