

平成26年度

北海道開発局事業概要

平成26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. 安全と安心の確保	．．．	2
2. 食料自給力・競争力の強化	．．．	5
3. 北海道観光の活性化	．．．	7
4. 持続可能な社会の実現	．．．	8
第2章 事業別課題・取組		
1. 治水関係事業 [課題／取組]	．．．	9
2. 道路事業 [課題／取組]	．．．	11
3. 港湾整備事業 [課題／取組]	．．．	13
4. 空港整備事業 [課題／取組]	．．．	15
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26年度北海道開発局関係予算 [総括表 (事業費)]	．．．	24
[参考] 平成26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

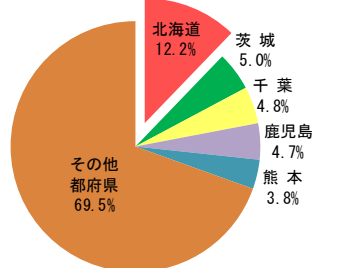
- 北海道の資源・特性を活かして、我が国の課題の解決に貢献することが、北海道開発の基本的な意義であり、そのビジョンが北海道総合開発計画（平成20年7月4日閣議決定）です。
- 北海道開発局は、食・観光・環境といった北海道の優れた資源・特性を活かし、魅力と活力にあふれ競争力ある自立した地域社会の形成に取り組むことにより、我が国の発展に貢献する北海道を実現します。

1. 食への貢献

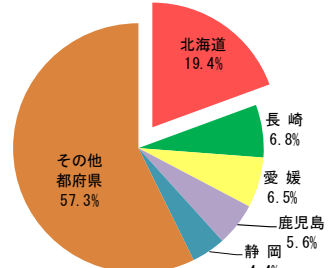
北海道は農業産出額で約1兆円、漁業生産額で約2,600億円、食料自給率は191%（H23概算値）、国内供給熱量の約20%を占めており、食料基地として我が国の食料供給に貢献しています。

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24年）



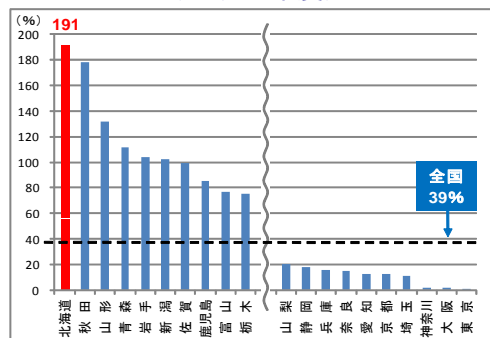
漁業生産額の割合（平成24年）



全国：86,104億円 北海道：10,536億円
出典：農林水産省「平成24年生産農業所得統計」

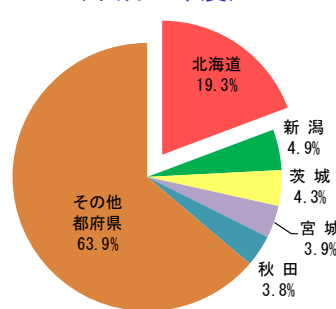
全国：13,285億円 北海道：2,578億円
注）海面漁業・養殖業のみの生産額
出典：農林水産省「平成24年漁業生産額」

都道府県別食料自給率（平成23年度）



出典：農林水産省「平成23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23年度）

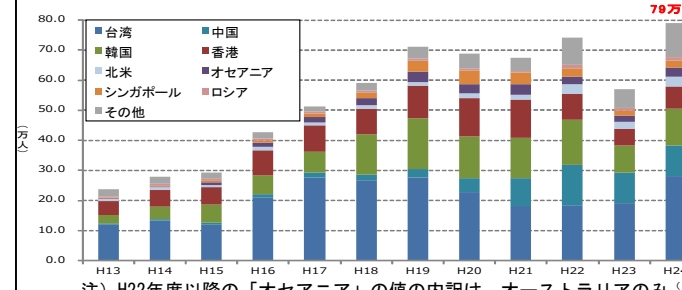


出典：農林水産省「平成23年度食料自給率(概算値)」、総務省「人口推計」により推計

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



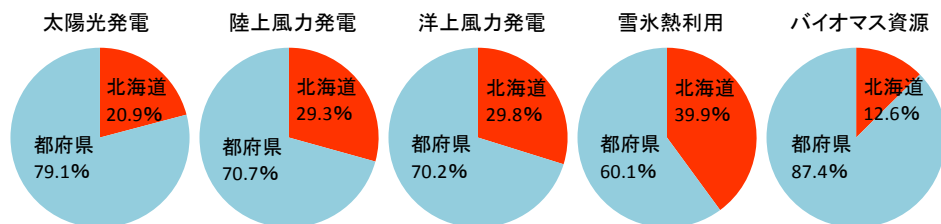
平成24年度に北海道を訪れた海外旅行者数（実人数）79万人により、約965億円の消費がなされ、これによる生産誘発額は1,313億円、就業者誘発数は約15,000人になると試算される。

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

3. 環境・エネルギーへの貢献

豊富に賦存するバイオマス資源等の再生可能なエネルギー源を活かし、地球温暖化対策等について先導的役割を果たします。

主な再生可能エネルギーの賦存量の割合



出典：緑の分権改革推進会議 第四分科会「再生可能エネルギー資源等の賦存量等の調査についての統一的なガイドライン～再生可能エネルギー資源等の活用による「緑の分権改革」の推進のために～(H23.3)」

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。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

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。



防雪柵の整備

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総合的な治水対策を推進します。



遊水地群の整備
【千歳川】



夕張シューパロダムの整備
【夕張川】

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
【函館空港】

農地等の防災対策

農作物及び農地への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を推進します。



洪水流下機能の回復



頭首工の整備
【空知川頭首工】

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



樽前山
寛生川3号遊砂地
(整備済み)

砂防堰堤等の整備
【樽前山 寛生川】

第1章 1. 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。



石狩・後志管内



宗谷管内

○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、防災講演会・防災シンポジウムを開催しました。



防災シンポジウムin中標津(科学実験教室)



防災講演会in網走

○関係機関との連携

暴風雪災害の防止・軽減に向けて、関係機関が連携しリーフレットを作成しました。（札幌管区气象台.北海道.(独)寒地土木研究所.北海道開発局)



リーフレット



防災ミニノート

第1章 1. 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、大規模な災害が発生した場合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。

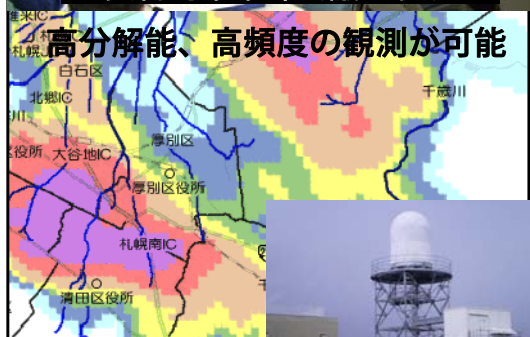
<取組事例>

○体制の整備

危機管理体制の強化のため、Xバンド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バンドレーダーによる観測

○災害情報の収集・共有化

災害発生時等に、リエゾンを派遣し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り、広域的応援や自治体の支援などの体制を整備します。



リエゾン活動状況



給水車の支援状況

○関係機関との連携強化

大規模な災害が発生した場合に、防災関係機関等の災害対応が綿密な連携により効率的に行われるよう、各機関の災害対応に関する情報の共有を進めています。



大規模災害対応連絡会の状況



関係機関との合同訓練の状況

第1章 2. 食料供給力・競争力の強化 [取組事例]

○北海道は我が国の食料供給基地の役割を果たしています。近年は農水産物・加工食品の輸出に取り組み、海外市場も視野に入れた競争力の強化を進めています。


<農水産物輸出取組事例>

ながいもを台湾・米国へ

十勝川西長いも運営協議会

十勝地域の農協からなる十勝川西長いも運営協議会は、台湾では長いもが薬膳料理として人気があること、日本では評価されない大型の長いもが台湾では高評価であること等に着目し、平成11年から台湾へ輸出を行い、平成19年から米国にも販路を拡大しています。

輸出額は、平成18年産までは2~3億円程度で推移していましたが、近年は増加傾向にあり、平成24年産では8億円以上となっています。




十勝川西長いも

さんまをベトナムへ

根室市アジア圏輸出促進協議会

さんまの水揚げ量が日本一である根室市では、国内における水産物消費量の減少や価格低迷を背景に、平成22年からベトナムを対象に、ベトナム政府の水産関係者を招聘するなど交流を行いつつ、約20トンの輸出を開始しました。

主に富裕層に受け入れられ、平成24年の輸出量は400トン以上に拡大しており、今後も輸出の取組や交流の拡大が期待されます。




ベトナムで開催した
根室さんま祭り

冷凍えだ豆を海外へ

中札内村農業協同組合

近年、枝豆の生産量を拡大している中札内村では、平成19年から米国への輸出を始め、現在ではロシア、シンガポール、香港、ドバイへも輸出しています。

収穫後3時間以内に加熱処理・急速冷凍処理し保存する製品は、品質の良さに加えて良食味で安全・安心であると高評価であり、今後も輸出量及び販路の拡大が期待されます。




中札内の「そのままえだ豆」

北海道国際輸送プラットフォーム (HOP) の取組

北海道国際輸送プラットフォーム (HOP) とは、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で、構築に向け様々な活動を行っています。

平成24年9月から、香港、シンガポール、台湾向けに、段ボール1箱サイズから輸出できる「HOP1サービス」を行っています。



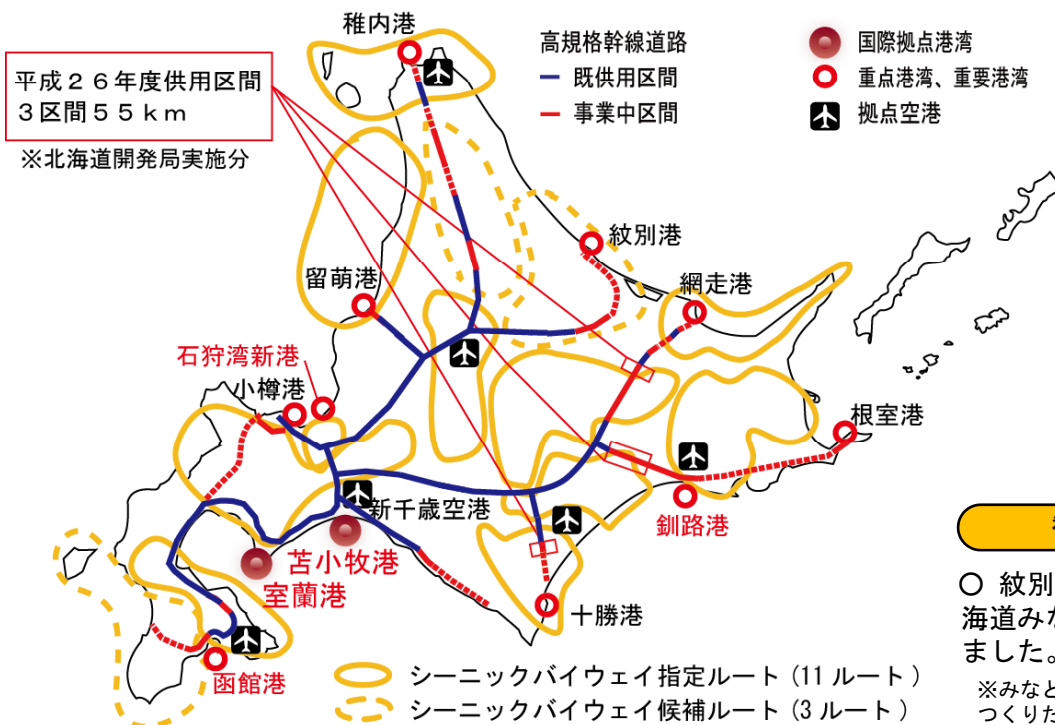
HOPの仕組み

第1章 3. 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、道の駅やみなとオアシス等を核とした観光支援・地域活性化の拠点形成、観光情報の発信等、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。



インバウンド観光※の推進

○地域の観光資源を活かしたスポーツ・体験型ツーリズムの受入環境の整備促進、海外に向けた情報発信等について、北海道開発計画調査において検討します。

○道路の案内標識や注意喚起看板について、外国人旅行者が分かりやすい表示へ、改善を進めます。

※インバウンド観光：海外から訪れる観光

シーニックバイウェイ北海道の推進による観光活性化

○地域の活動団体と行政が連携して行う、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し、その取組を支援します。



観光支援・地域活性化の拠点形成・観光情報の発信

○紋別港と鴛泊港が、新しい「北海道みなとオアシス※」に登録されました。(平成26年1月)

※みなとオアシス：人々の賑わいや交流をつくりだすみなの施設を認定・登録し、国がその広報活動を支援する制度

○北海道内にある道の駅の年間利用者数は、平成24年には3千万人を超え、地域経済の活性化等にも貢献しています。

○札幌駅地下歩行空間等で、各地域の観光情報や魅力を発信します。



みなとオアシス「もんべつ」

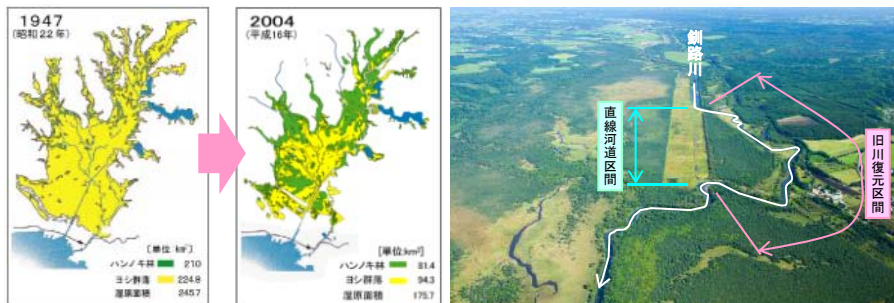
第1章 4. 持続可能な社会の実現

○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。

1. 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）

2. 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。



○資源バンク

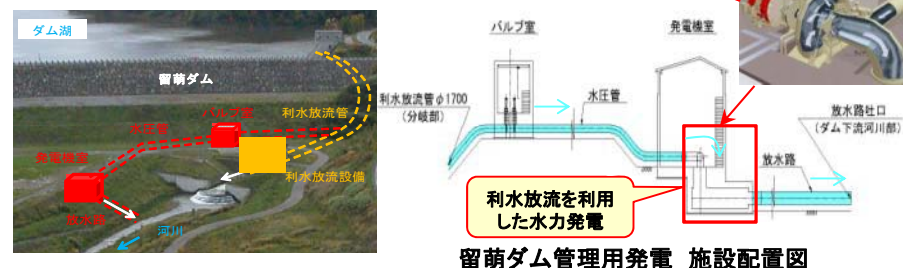
建設工事で発生する土砂・刈草等の情報（発生場所・量・時期・土質・窓口等）を自治体・民間等へ提供するシステムを構築し、地域内で資源を有効活用（資源循環）する取組を実施しています。



3. 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

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。昨年度は全道約430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。

- ・冬季の暖気運転は5分でOK。
- ・停車時間が20秒以上の場合、エンジンをストップ。

1日1時間のアイドリングストップをした場合、燃料ドラム缶(1缶200L)で2本分の省エネ効果(年間)

ハイブリッド機械使用による削減例
ソーラー式の標識による削減例

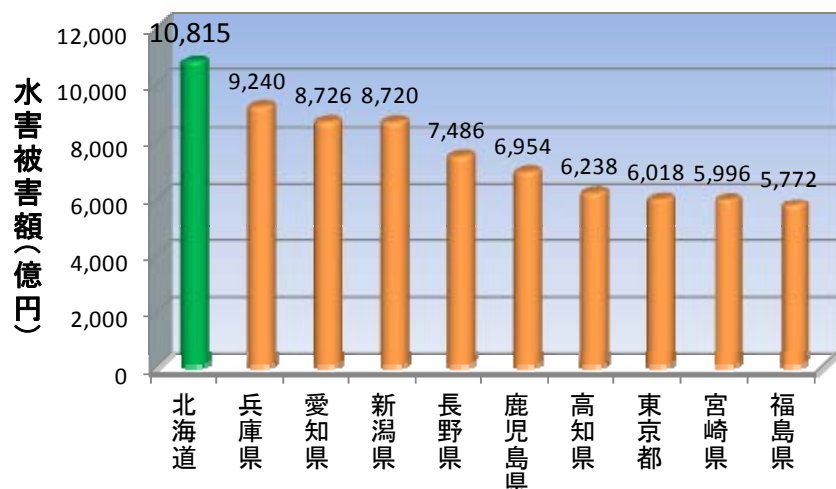
建設現場における環境対策の推進（エコ・コンストラクション・イニシアティブ）

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

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



過去30年間（S56～H22）の水害被害額合計（上位10都道府県）

資料：国土交通省水管理・国土保全局「水害統計」*被害額は名目値による。



沙流川 二風谷ダムの防災操作
(平成15年8月洪水)



鷗川 むかわ町市街地
(平成18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。
- ・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です。



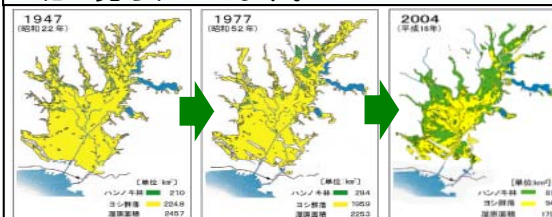
火山噴火(昭和63年十勝岳)



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187km²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250km² → 約3割減 → 約180km²
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]

- 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。
- 自然災害による被害の脅威に北海道は常にさらされており、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。
- 高規格幹線道路網の整備率は全国（北海道除く）が80%であるのに対し、北海道は56%であり、災害時における迅速な復旧支援等のための主要都市間等を連絡する道路ネットワークの形成が課題となっています。
- 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。

■ 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います。
近年、土砂崩れや豪雪等による交通障害（通行止め）が発生しています。

被災箇所
L=約50m

▲ 土砂崩れによる道路寸断状況
(一般国道230 中山峠 H25.4)

▲ 豪雪による立ち往生状況
(一般国道39号 大空町 H25.3)

▲ 全国の一般国道(指定区間)における通行止め延べ時間
(H20～H24)

■ 災害時の迅速な復旧支援活動を支える道路ネットワークの形成

- 広域分散型社会を形成する北海道においては、災害時の被害を軽減し、迅速な復旧支援活動を支える観点から、道路ネットワークの形成が重要となっています。

▲ 東日本大震災(H23.3.11)の津波による道路冠水状況(国道44号 釧路市)

○ 高規格幹線道路の整備状況

	総延長	平成25年度末	
		開通延長	進捗率
北海道	1,825km	1,015km	(56%)
全国(北海道除く)	約12,175km	9,681km	(80%)
全国(北海道含む)	約14,000km	10,696km	(76%)

▲ 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
資料:北海道開発局調べ

■ 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)2013版

■ 交通安全の確保

- 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です。近年、通学路における登下校中の児童等が死傷する事故が全国で発生するなど、交通弱者対策が急務となっています。

ランク	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
1位	愛知 435	愛知 407	愛知 389	愛知 326	愛知 318	愛知 281	愛知 256	愛知 276	愛知 235	愛知 219
2位	北海道 367	埼玉 322	北海道 277	北海道 266	埼玉 232	北海道 216	北海道 215	東京 215	北海道 200	兵庫県 187
3位	千葉 332	千葉 305	千葉 266	東京 269	北海道 228	埼玉 207	東京 215	埼玉 207	埼玉 200	千葉 186
4位		北海道 302						北海道 190		北海道 184

▲ 交通事故死者数 県別ワースト順位(H16～H25)
資料:北海道警察

第2章 2. 道路事業 [取組]

- 老朽化が進む道路構造物のメンテナンスサイクルによる長寿命化を推進します。
- 災害時の被害を軽減し、円滑かつ迅速な復旧支援活動を支えるため、防災・耐震・雪寒対策等の整備を推進します。
- 拠点的な空港・港湾等の交通拠点と北海道を訪れる観光客に人気の高い主要な観光地を連絡する広域交通ネットワークの整備を推進します。
- 通学路等の身近な道路における交通安全対策を推進します。

■ 道路の老朽化対策

● メンテナンスサイクルによるインフラの長寿命化を推進

■ 橋梁の点検



橋脚コンクリートの損傷

■ 橋梁の修繕



橋梁補修後の状況

■ トンネルの点検



覆工の損傷

■ トンネルの修繕




トンネル補修後の状況

橋梁、トンネル等の道路構造物について、適切に点検・診断、その結果に基づき修繕等を実施するメンテナンスサイクルを構築


■ 道路の防災・耐震・雪寒対策

● 防災・耐震・雪寒対策の推進と関係機関相互の連携の強化


斜面崩落防止対策




橋脚の耐震補強 (コンクリート巻立て)



自治体へのリエゾン (災害対策現地情報連絡員) 派遣




災害時の自治体への支援体制




一般除雪



雪崩予防柵の設置



除雪車の貸与



■ 広域的な交流の強化

● 一般国道5号 倶知安余市道路 (共和～余市)

新千歳空港



羊蹄山



尻別川



〔ニセコエリア〕



■ 通学路をはじめとする歩行空間の安全・安心の確保

● 通学路対策の流れ



■ 対策例

緊急合同点検の実施



整備後

通学路における歩道整備



整備前

車両進入を防止する防護柵の設置



整備後



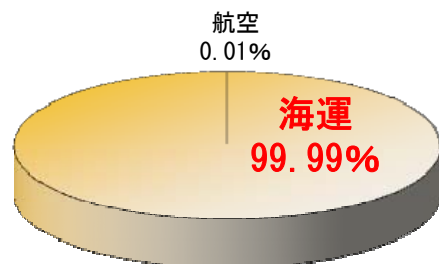
第2章 3. 港湾整備事業 [課題]

- 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、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、物流の効率化、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

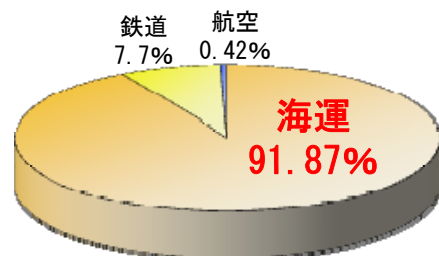
海上輸送への依存

北海道～海外（トンベース）



出典：平成23年港湾統計（年報）
：平成23年空港管理状況調査

北海道～道外（トンベース）



出典：平成23年貨物地域流動調査

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

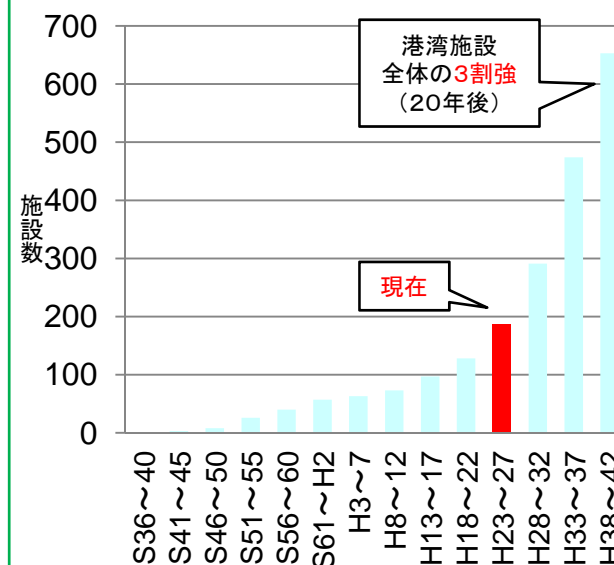


耐震強化岸壁整備後

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。

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]

- 国際バルク戦略港湾の整備を推進します。
- 物流の効率化のための複合一貫輸送ターミナル、国際海上コンテナターミナル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】

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)

【羽幌港係留施設老朽化改良】

建設から45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(羽幌港)

【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)

老朽化対策

第2章 4. 空港整備事業 [課題／取組]

【課題】

○北海道は四面を海に囲まれており、道外との人の移動に占める航空機の利用割合は8割を超えています。また、近年東アジアを中心に国際線旅客数が増加しており、特に冬季の利用者数が多い特徴からも、冬季における安定運航が重要となります。空港は北海道の産業・観光振興において重要な社会資本であり、航空ネットワークの維持・充実に図る空港機能の確保が求められています。

【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空港施設の耐震対策を推進します。
- 新千歳空港では降雪等による視界不良等の気象条件によらない航空機運航の定時性・安定性を確保するため、I L S (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。

降雪による視界不良時の航空機着陸状況



場周柵の老朽化状況



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から)



滑走路舗装のクラック発生状況



<平成26年度 道内国管理空港の取組>



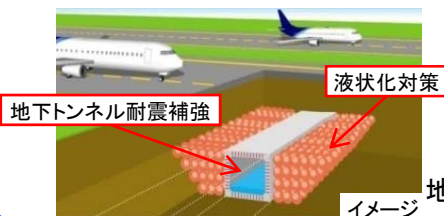
空港施設の耐震対策

<事業の概要>

空港施設の耐震性の向上を図るため、滑走路や誘導路の液状化対策、地下トンネルの耐震補強を推進します。



滑走路の液状化対策



地下トンネルの耐震補強イメージ

冬期航空輸送の信頼性向上対策

<事業の概要>

新千歳空港における降雪等による視界不良、風向き等の気象条件によらない航空機運航の定時性・安定性を確保し、航空輸送の信頼性や利用者利便性の向上を図るため、B滑走路北側進入用のI L S (計器着陸装置)整備を推進します。

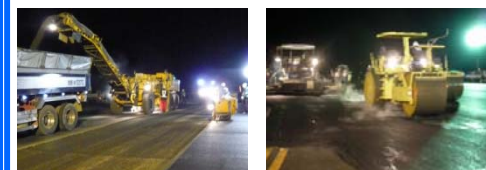


新千歳空港のI L S整備状況

空港施設の老朽化対策

<事業の概要>

航空ネットワークを保持するため、滑走路や誘導路舗装、場周柵の更新・改良を推進します。

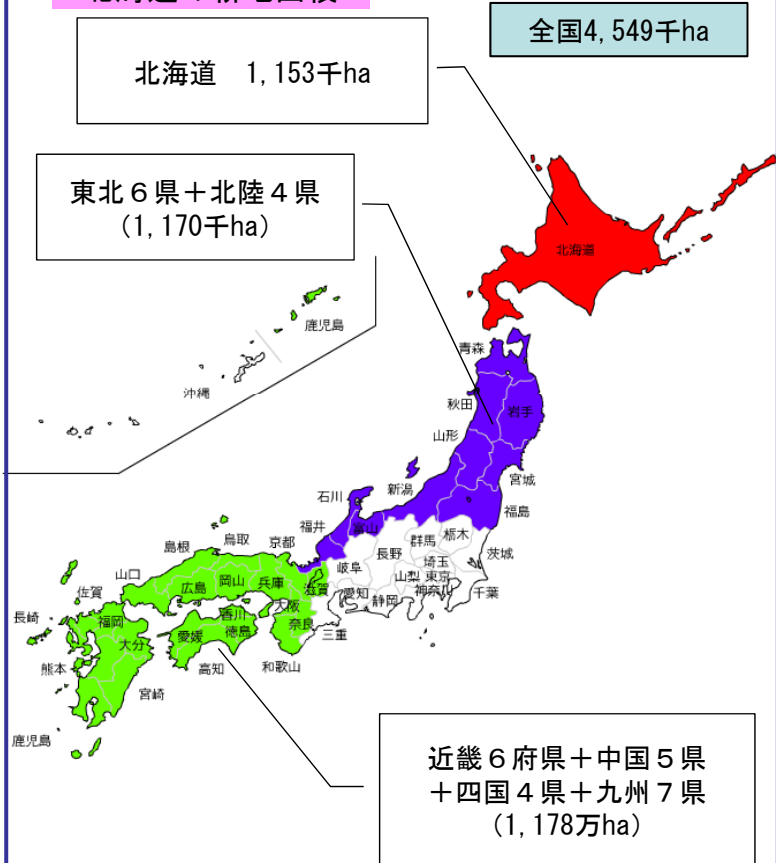


誘導路の舗装改良

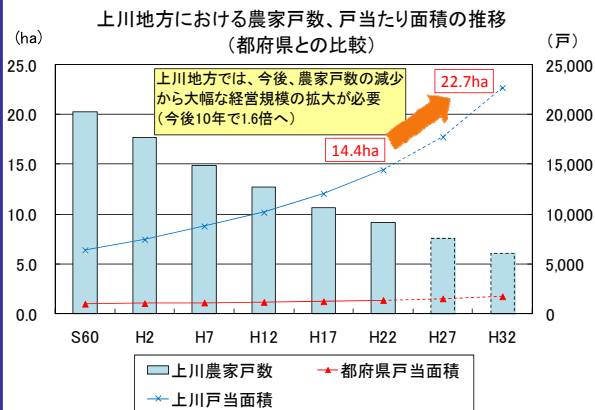
第2章 5. 農業農村整備事業 [課題]

- 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。攻めの農業を展開していくために、農業の高付加価値化等の取組を進めていくことが必要です。
- 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。

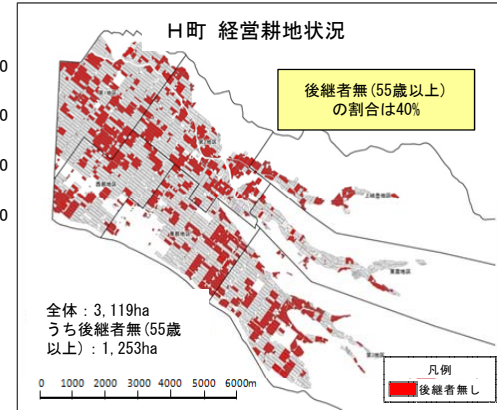
北海道の耕地面積



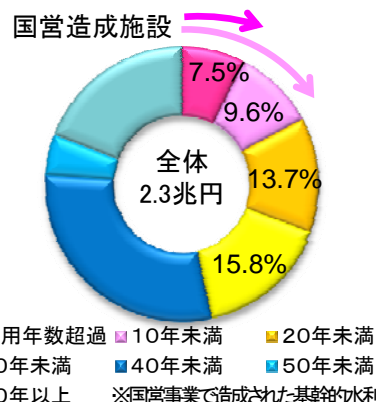
農家戸数の減少



後継者がいない農地の点在



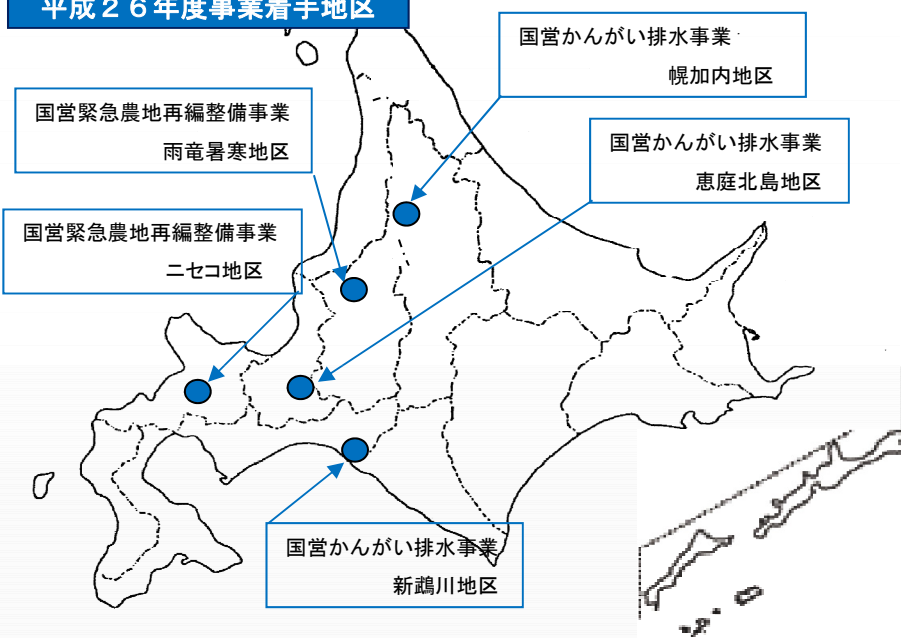
耐用年数を迎える道内の基幹的農業水利施設



第2章 5. 農業農村整備事業 [取組]

- 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、農地の大区画化を行い、分散農地の利用集積等を促進します。
- 農業水利施設の長寿命化を図るため、国営かんがい排水事業や国営総合農地防災事業により戦略的な保全管理を推進します。

平成26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

雨竜暑寒地区（国営緊急農地再編整備事業）

○受益面積：801ha ○主要工事：区画整理

現 状



小区画なほ場



排水不良なほ場

計 画



共同作業体制確立による
農業経営の安定化

【農地整備工事の通年施工への対応】

■大区画化等の農地整備事業において、農地集積の加速化に資するため、夏期施工の対象となる農地の耕作者に対し、施工年度に促進費を交付できるよう拡充（国営農地再編整備事業も対象）



老朽化した農業水利施設の長寿命化対策の推進

幌加内地区（国営かんがい排水事業）【特別監視制度】

○受益面積：1,433ha ○主要工事：ダム改修、頭首工改修、用水路改修



用水路の劣化（漏水の発生）



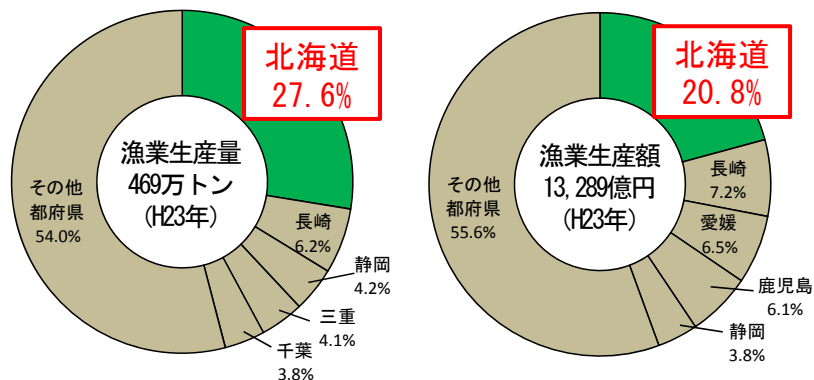
ダム取水施設の劣化

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逼迫しているほか、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。**

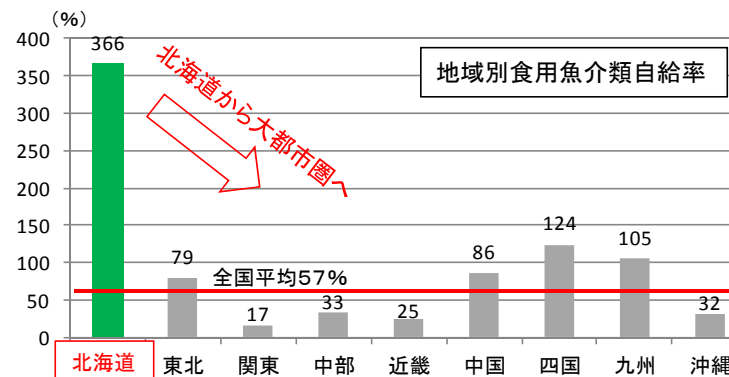
我が国の水産物生産における北海道の位置付け

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23年 漁業・養殖業生産統計」、「平成23年 漁業生産額」

域内需要をはる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23年 漁業・養殖業生産統計」、「平成23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・雨雪の影響による品質低下

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

東日本大震災で大規模な被害が発生したほか、冬期風浪でも度々被害が発生しています。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)



老朽化により危険な状況の岸壁 (庶野漁港)

第2章 6. 水産基盤整備事業 [取組]

○国内外に安全・安心な水産物を安定的に提供するため、生産・流通拠点として広域的に利用されるなど重要な役割を担う第3種・第4種漁港※の整備を推進します。

※第3種漁港：利用範囲が全国的な漁港 第4種漁港：離島、辺地において漁場の開発または漁船の避難上特に必要な漁港

北海道第3種及び第4種漁港

● 第3種漁港	18漁港
● 第4種漁港	20漁港
合計	38漁港



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の推進

安全・安心な水産物の安定供給はもとより、水産物の輸出促進を図るため、漁港における衛生管理や流通機能の高度化・効率化に資する施設整備を推進します。



衛生管理に対応した人工地盤の整備イメージ (ウトロ漁港)



滅菌海水による施設洗浄



EU輸出対応岸壁イメージ

災害に強い漁業地域づくりのための漁港施設の防災・減災対策の推進

- 大規模災害発生時における水産物流通機能や漁港利用者の安全確保などの防災・減災対策を推進します。
- 冬期風浪時において、波浪等による被害の軽減を図るため、漁船等の安全対策を推進します。
- 水産物の安定的な供給を確保する観点から、安全・便利で経済的な次世代インフラを構築するための漁港施設の長寿命化対策を推進します。



耐震強化岸壁を利用した災害後の漁業活動イメージ



津波来襲時は人工地盤に避難 (青苗漁港)



防風柵の整備 (礼文西漁港)



断面修復による長寿命化

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】

- 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。

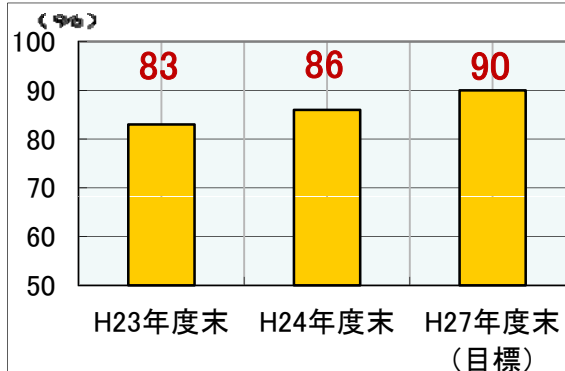
平成27年度末の目標

- 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）

既存官庁施設の危険箇所等の解消



帯広地方合同庁舎の外壁改修等の事業を実施



■官庁施設の耐震化の状況(面積比:全国)

旭川地方合同庁舎

建築基準法施行令改正による新たな技術基準に適合させるため、大規模空間を有する官庁施設の天井について、地震時の天井脱落防止措置を実施する。

構造 : 鉄骨・鉄筋コンクリート造6階
地下1階建
延床面積 : 24,157㎡
完成予定 : 平成26年12月(予定)



旭川地方合同庁舎の改修等の事業を実施

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26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。

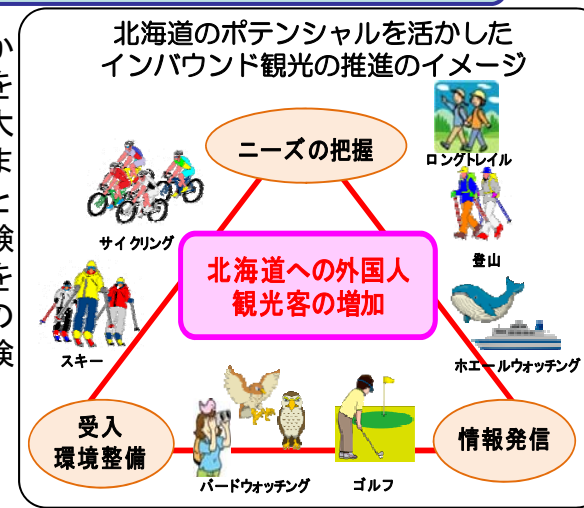
北海道産農水産品等の国際展開促進 【新しい日本のための優先課題推進枠】

道産農水産品・加工品の東アジア、ASEANへの速やかな輸出拡大を図るため、高付加価値化につながる鮮度保持輸送システムの構築、海外試食商談会等を通じた道産品ニーズの把握、販路の開拓、北海道経済界との連携による道産品ブランド力向上等に取り組みます。



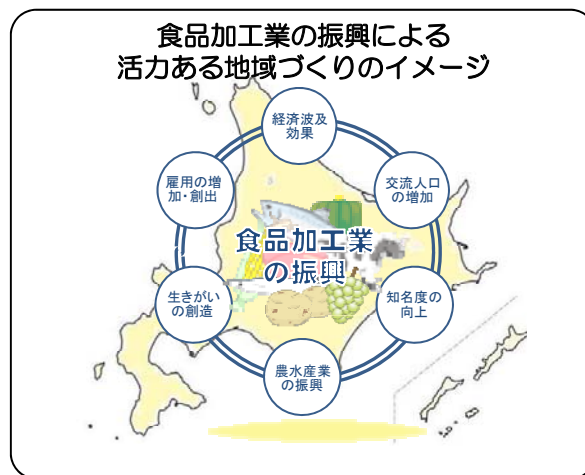
北海道におけるインバウンド観光に資する スポーツ・体験型ツーリズムの推進

地域の観光資源を活かした観光需要の創出を推進するため、今後大きな需要拡大が見込まれるアジア等を対象として、スポーツ・体験型ツーリズムの推進を図るための受入環境の整備方策等について検討します。



人口低密度地域における食品加工業の 振興による活力ある地域づくり

北海道の人口低密度地域における活力向上を図るため、地域経済の核となり得る食品加工業の振興に着目し、人口減少下でも食品加工業が成長している地域の要因・条件分析、他地域への展開方策について検討します。



北海道の地域固有の資源・特性を活かした再生 可能エネルギーの地産地消によるまちづくり

北海道における地域固有の資源・特性である再生可能エネルギーのポテンシャルを活かして、再生可能エネルギーの地産地消によるまちづくりの在り方について検討します。



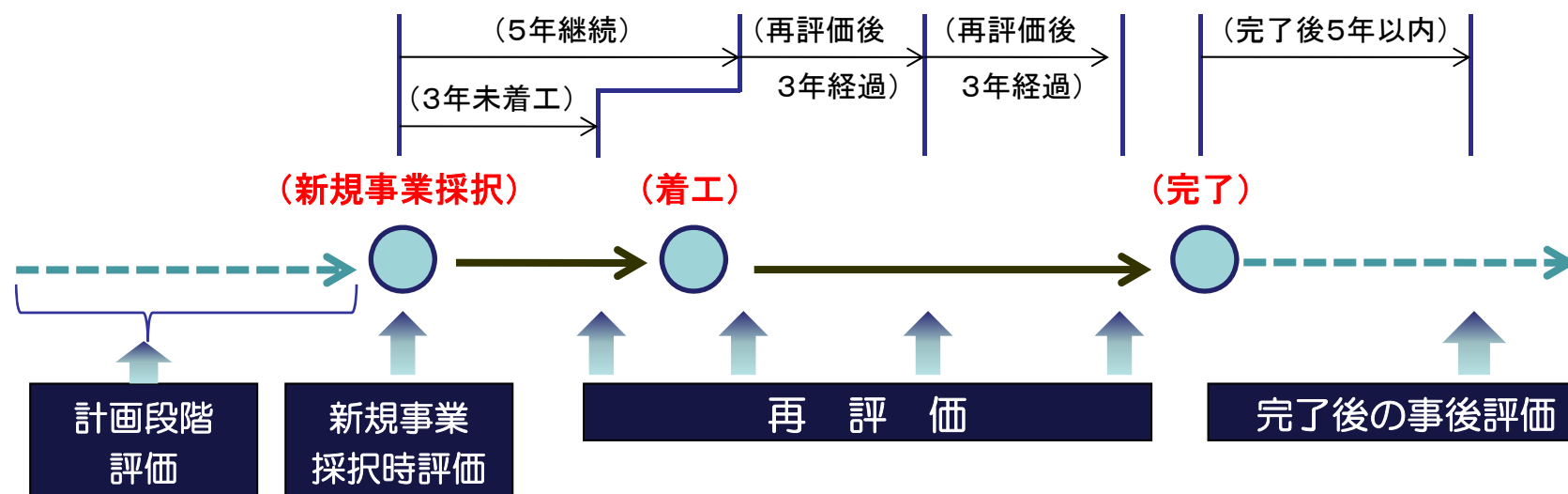
第3章 事業の進め方 1. 事業評価の実施

○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26年度 (直轄事業)	再評価実施事業 (予定)	
	治水関係事業	11事業
	道路事業	9事業
	港湾整備事業	11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

河道掘削により発生した、単独では堤防盛土材に利用できない土砂に改良材を混ぜ有効利用するための新技术を活用。



混ざりにくく時間がかかる
従来：バックホウ混合

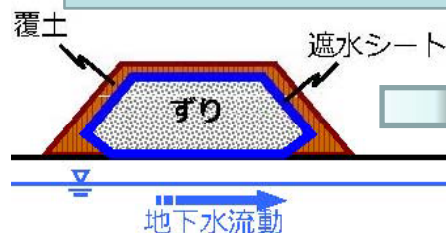


混ざりやすく時間短縮
新工法：ロータリースタビライザー

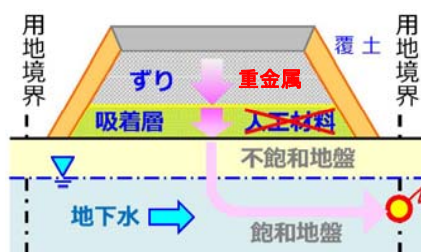


■ 計画・設計の見直しによる工事コストの改善

・重金属含有のトンネルずり対策を、従来の遮水シート工法からサイト概念モデルを適用した吸着層工法に変更し、材料費・施工費のコスト改善を図った。



従来：遮水シート工法

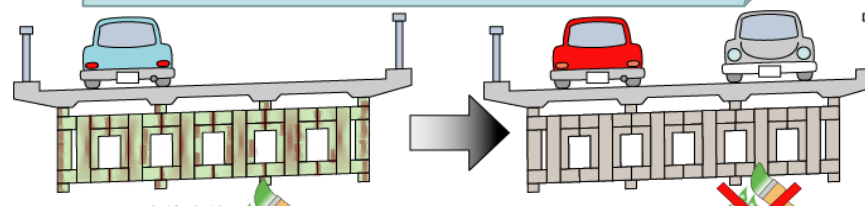


新工法：吸着層工法

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。



従来：普通鋼材+A塗装

新工法：耐候性鋼材

■ 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CO₂排出を抑制し、地球温暖化対策を推進。

第4章 平成26年度北海道開発局関係予算

総括表（事業費）

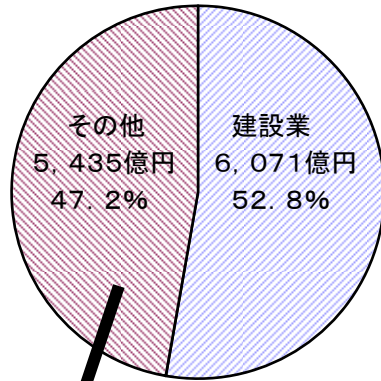
【直轄】

（単位：百万円）

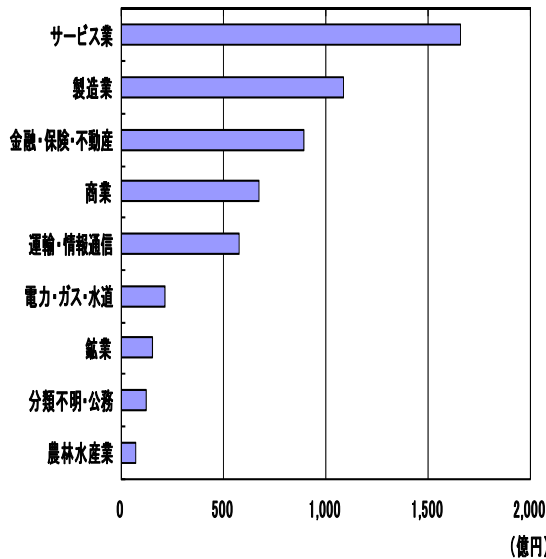
事 項	予 算 額	一 括 配 分 額		備 考
治 水	74,236		15,618	
海 岸	471		0	
道 路	180,725		70,048	
港 湾 整 備	13,948		2,598	
空 港 整 備	4,155		0	
都 市 水 環 境	834		831	
国 営 公 園 等	921		0	
農 業 農 村 整 備	55,505		0	
水 産 基 盤 整 備	16,561		0	
官 庁 営 繕	329		329	
合 計	347,684		89,424	

- 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. 一括配分額は、地方支分部局長の判断で管轄区域内の事業決定及び執行ができるよう配分された金額である。
 4. 計数整理の結果、異動を生じることがある。
 5. 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26年度北海道開発事業費(当初)により発生する直接需要額 6,005億円(6,422億円から用地費及び補償費417億円を除く。
なお、北海道開発局実施以外の事業を含む。)

※直接需要額は、H26年度
北海道開発事業費(6,422億円)
から用地費及び補償費を除いた推計値

生産誘発額 1兆1,506億円 (経済波及効果 1.9倍)
就業者誘発数 94,100人

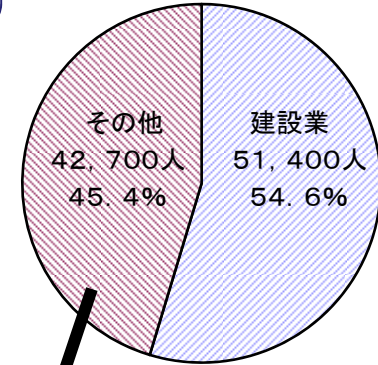
道内総生産(名目)の
約3.2%に相当

付加価値額 約5,815億円 /
H23年度道内総生産(名目)18兆2,631億円

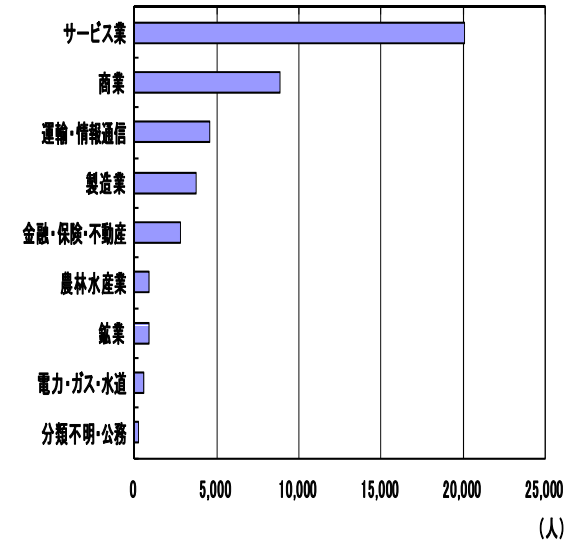
北海道の総就業者数の
約3.7%に相当

北海道のH25年総就業者数約255万人

就業者誘発数内訳



「その他」の内訳



<各圏域における経済波及効果>

(単位:億円、人)

	予算額(※1)	生産誘発額	就業者誘発数
道央	1,290	約2,230	約19,400
道南	246	約380	約3,100
道北	695	約1,070	約9,400
オホーツク	282	約410	約3,600
十勝	374	約570	約4,600
釧路・根室	339	約510	約4,300

全道(※2)	3,224	約6,100	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23年度道民経済計算(確報)」(北海道:H26年1月公表)、「平成25年労働力調査」(総務省:H26年1月公表) から試算