

第7期計画の主要施策の進捗状況及び 戦略的目標の達成状況について

目次

1	第7期計画の主要施策の進捗状況	
	主要施策1 グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現	1 - 1
	1-1 食料供給力の強化と食にかかわる産業の高付加価値化・競争力強化	1 - 1
	1-2 国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興	1 - 7
	1-3 東アジアと共に成長する産業群の形成	1 - 13
	主要施策2 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	2 - 1
	主要施策3 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり	3 - 1
	主要施策4 内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上	4 - 1
	主張施策5 安全・安心な国土づくり	5 - 1
2	戦略的目標の達成状況	
	戦略的目標1 アジアに輝く北の拠点 ～開かれた競争力ある北海道の実現	6 - 1
	戦略的目標2 森と水の豊かな北の大地 ～持続可能で美しい北海道の実現	6 - 3
	戦略的目標3 地域力ある北の広域分散型社会 ～多様で個性ある地域から成る北海道の実現	6 - 5

主要施策1 グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現

主要施策1の考え方

- 開かれた競争力ある北海道の実現(戦略的目標1)に向けて、東アジア地域の成長を好機ととらえ、北海道の資源・特性を活用することが重要
- 我が国の食料安全保障のため、北海道の食料供給力の強化が必要
- また、食にかかわる産業の高付加価値化や個性豊かな観光地づくり、競争力ある産業群の形成が必要
- これにより、自立的・安定的に成長し得る活力ある地域経済を確立することが重要

主要施策1-1 食料供給力の強化と食にかかわる産業の高付加価値化・競争力強化

主要施策1-1の考え方

- 食料安全保障の観点から食料供給力の強化を図ることが必要であり、北海道の農水産業が果たす役割は一層重要
- 食にかかわる産業において、食品の安全の確保、高付加価値化により、競争力を強化し、あわせて、輸出促進を図ることが重要

施策の背景・課題

- 世界人口の増加、東アジア地域の経済発展等により、世界の食料需要は大幅な増加の見込み
- 限られた水資源、塩害、気候変動などにより食料供給が不安定化
- 我が国の食料自給率は約40%と主要先進国と比べても低い(政府の2020年までの目標は50%)
- 北海道には我が国の農地面積の1/4があるなど、最大の食料供給力(北海道の食料自給率は187%:H21)を有している
- 北海道においても農業従事者の減少、高齢化が進んでおり、今後も離農に伴い農地が流動化
- 農業水利施設の老朽化が進んでいる
- 磯焼けなどにより水産資源が減少
- 北海道農業は、小麦、てんさい、酪農など土地利用型農業が大宗。食料品製造業では全国と比較して粗付加価値率が低い



主要施策1-1の構成

(1) 食料供給力の強化

- 良好な営農条件を備えた農地・農業用水の確保と更なる生産性の向上
- 持続的・効率的な農業経営の確立
- 北海道周辺水域の資源生産力の向上
- 消費者に対し鮮度が良く安全な水産物の安定供給
- 持続可能な漁業生産構造の確立

(2) 食の安全の確保

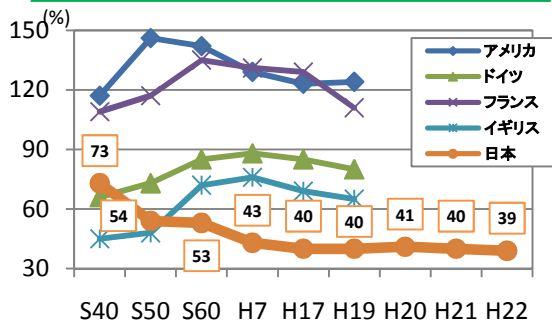
- 安全な農水産物の生産
- 農水産物・加工食品の品質管理の高度化等

(3) 食にかかわる産業の高付加価値化・競争力強化

- 食にかかわる産業の各段階での高付加価値化
- コスト縮減、消費者ニーズに適合した食品の供給、消費者への訴求力の強化等により、海外市場も視野に入れた競争力の強化

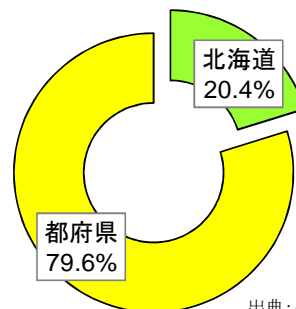
施策の背景・課題

1-1 主要各国の食料自給率(カロリーベース)



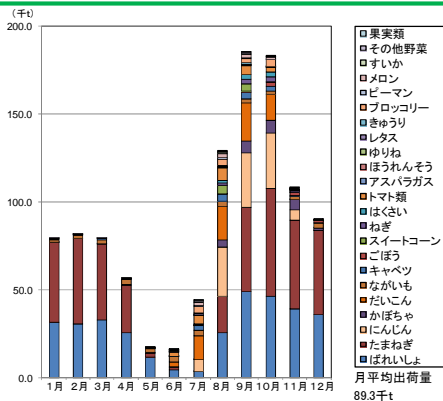
出典：農林水産省資料を元に作成

1-2 北海道の食料供給力 (H21 カロリーベース)



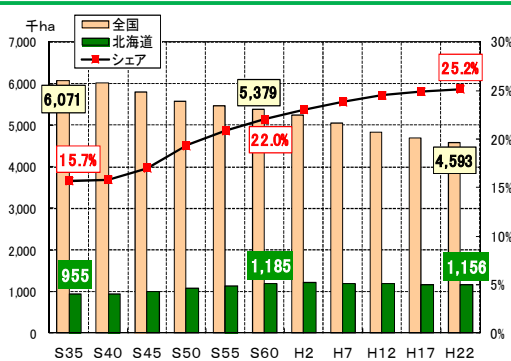
出典：農林水産省HP

1-3 道産青果物の月別道外移出状況 (H21)



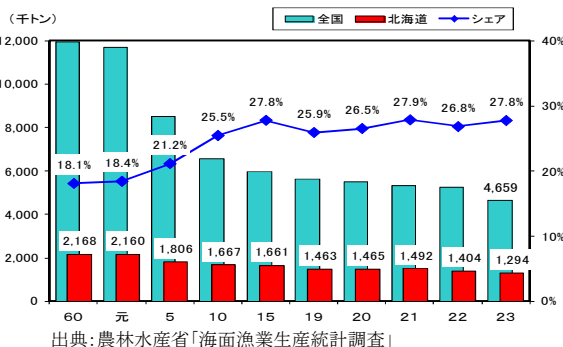
出典：北海道農政部「平成22年度農畜産物及び加工食品の移出実態調査」

1-4 農地面積の推移と全国シェア(農地面積)



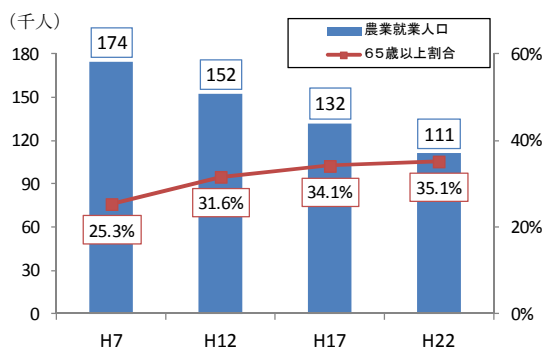
出典：農林水産省「耕地及び作付面積統計」

1-5 全国と北海道の海面漁業・養殖業生産量(属人)の推移



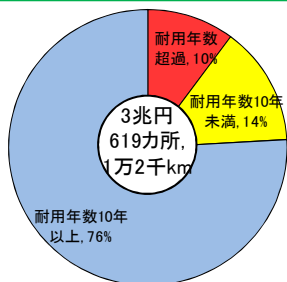
出典：農林水産省「海面漁業生産統計調査」

1-6 北海道の農業就業人口及び高齢化率



出典：農林水産省「農林業センサス」

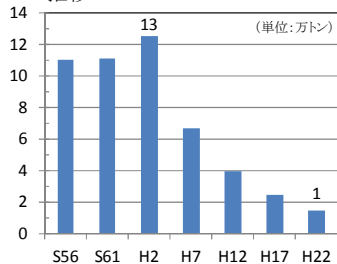
1-7 北海道の基幹的水利施設の状況



出典：農林水産省「農業基盤情報基礎調査」をもとに作成
注) 基幹水利施設とは、受益面積が100ha以上のもの。再建設費ベース。調査結果は平成21年3月31日時点の推計値。

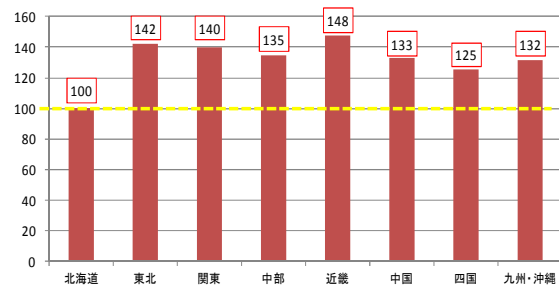
1-8 水産資源の減少

スケトウダラ日本海北部系群の漁獲量の推移



出典：水産庁「平成23年度スケトウダラ日本海北部系群の資源評価」

1-9 ブロック別食料品製造業の粗付加価値率 (北海道=100)



出典：各地方経済産業局「平成17年地域産業連関表」

1. グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現

(主要施策1-1)

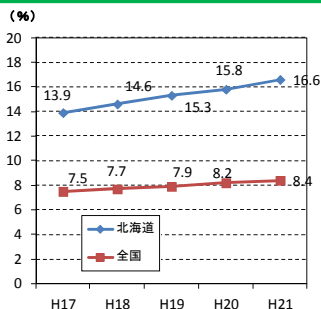
-「食料供給力の強化と食にかかわる産業の高付加価値化・競争力強化」-

施策の進捗状況

(1) 食料供給力の強化

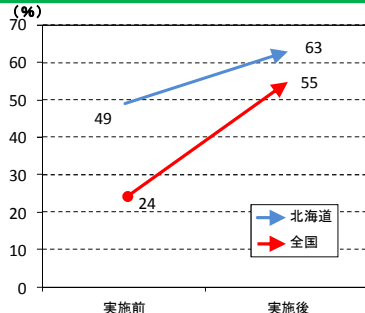
- 農業水利施設等の更新整備、暗渠排水や土層改良等のほ場整備、ほ場の大区画化、担い手への農地の利用集積等を推進
- 畑地かんがい、排水改良、草地・飼料畑の整備等を推進
- 法人化等の効率的な経営体の育成・確保

1-10 水田の大区画化の状況



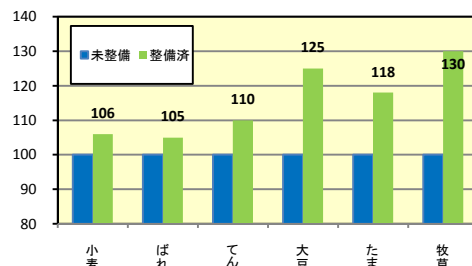
出典:農林水産省農村振興局「農業基盤情報基礎調査」
注:水田の大区画とは1ha程度以上の区画に整備された水田面積の割合。

1-11 基盤整備による農地の集積状況



出典:農林水産省農村振興局、北海道農政部調べ
注:北海道52地区、全国573地区(H18~22完了)の担い手への農地の集積状況。

1-12 基盤整備済ほ場と未整備ほ場との収量比較 (平成21年冷湿害時:未整備を100として計算)



出典:北海道農政部「基盤整備の有効性に関する調査」



整備前(0.3ha程度)



整備後(3ha程度)(イメージ)



豆・小麦畑の湛水状況(帯広)



ぬかるむほ場

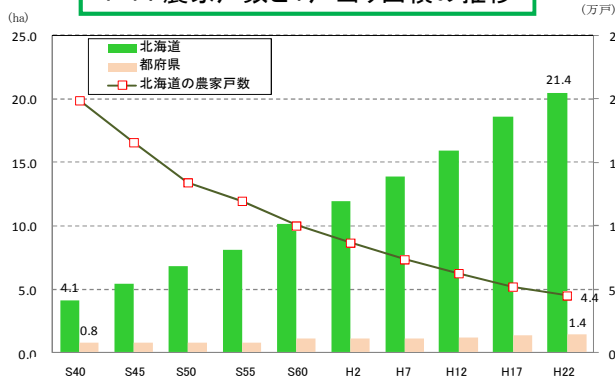


排水改良、大区画化により大型機械の導入が可能

1-13 国営土地改良事業の実施状況

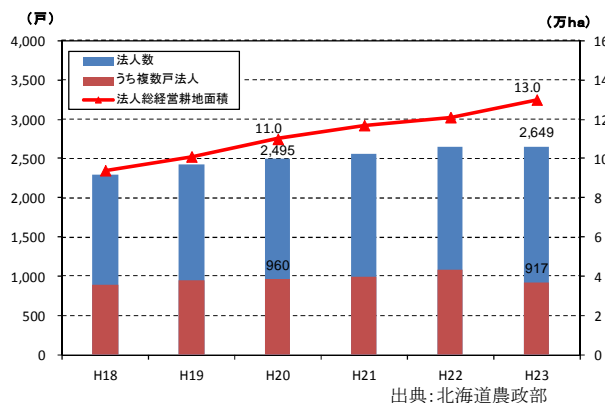
	地区数	受益面積 (ha)		
		水田	畑	計
●完了地区 (H20~23)	26	70,901	46,880	117,781
かんがい排水事業	20	70,191	40,423	110,614
農地再編整備事業	1	710	43	753
総合農地防災事業	5	0	6,414	6,414
●実施地区 (H24)	50	105,294	112,007	217,301
かんがい排水事業	35	91,787	100,794	192,581
農地再編整備事業	9	8,691	3,913	12,604
総合農地防災事業	6	4,816	7,300	12,116

1-14 農家戸数と1戸当り面積の推移



出典:農林水産省「農林業センサス」
(注)昭和60年以降は販売農家1戸当たりの経営面積

1-15 北海道の農業生産法人数と経営面積の推移



出典:北海道農政部

施策の進捗状況

- コントラクター※1やTMRセンター※2等経営支援組織の育成・強化の促進
- 流通コスト低減に資する国際物流ターミナルなどの整備を推進

※1 コントラクター:牧草・飼料作物の栽培、収穫・調製、たい肥散布等の作業を畜産農家から受託する組織。
 ※2 TMRセンター:粗飼料と濃厚飼料等を適切な割合で混合し、乳牛の養分要求量に合うように調整した飼料(Total Mixed Rations)を地域の酪農家に供給する組織

1-16 道内コントラクター組織数の推移



出典:北海道農政部調べ

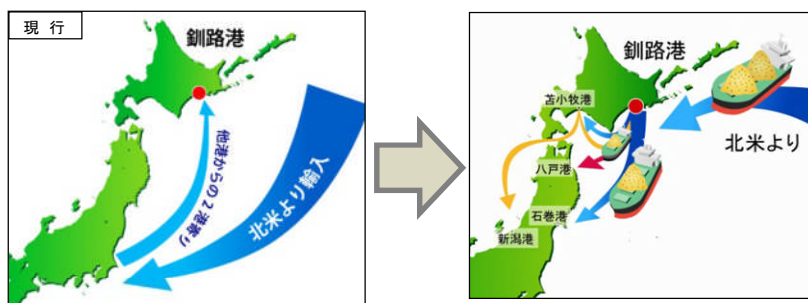
1-18 道内TMRセンター組織数の推移



出典:北海道農政部調べ

1-17 国際バルク戦略港湾「釧路港」の計画

- ・平成23年5月国際バルク戦略港湾(穀物)に選定
- ・穀物では全国5港選定:志布志港、水島港、名古屋港、鹿島港、釧路港
- ・北米至近の地の利を活かし、大型船による穀物輸入や共同配船等により、物流コストの削減を目指す

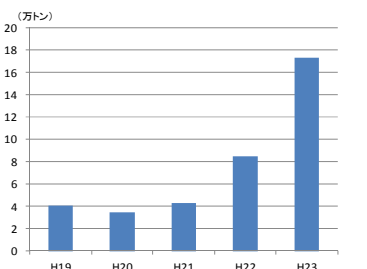


1-19 十勝港 国際物流ターミナルの整備

飼料コンビナート(民間)が立地し、H23.4操業開始



飼料コンビナート



とうもろこしの輸移入量の推移(十勝港)

- 漁獲規制による資源の管理や種苗放流等による栽培漁業の取組を促進
- 藻場・干潟等の漁場の整備を促進

1-20 近年の種苗放流数

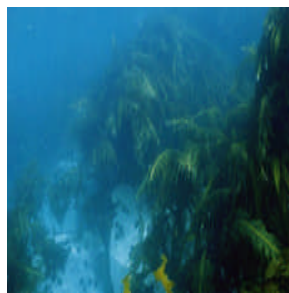
魚種	年放流数
シロザケ	10億尾
ホタテガイ	30億粒
エゾバフンウニ	5千万粒
エゾアワビ	150万個
ヒラメ	220万尾
マツカワ	100万尾
日本海ニシン	200万尾
クロソイ	50万尾

出典:北海道「北海道水産業・漁村のすがた2011」

1-21 道内の漁場開発

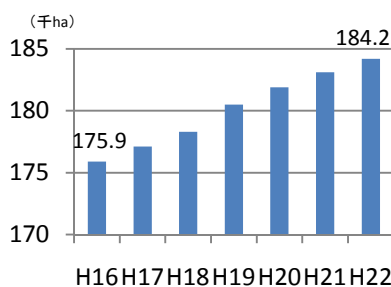


ヤリイカの産卵礁



設置ブロックに繁茂したコンブ

1-22 道内の漁場開発面積(累計)



施策の進捗状況

- 国営農地再編事業等により大区画化等の基盤整備を推進し、経営の規模拡大や法人化が進展。一方で、農家戸数は今後も減少傾向
- 基幹的農業水利施設の計画的な更新整備により、施設の長寿命化を促進。今後10年以内に約1/4の施設が耐用年数を超過する見込み
- 暗渠排水等の基盤整備済み農地では、農作物の収量・品質の安定化が図られている
- コントラクターやTMRセンターの増加、物流ターミナルの整備により、経営の効率化に寄与している
- 毎年の種苗放流や漁場開発の推進により、水産資源の造成・育成に寄与している

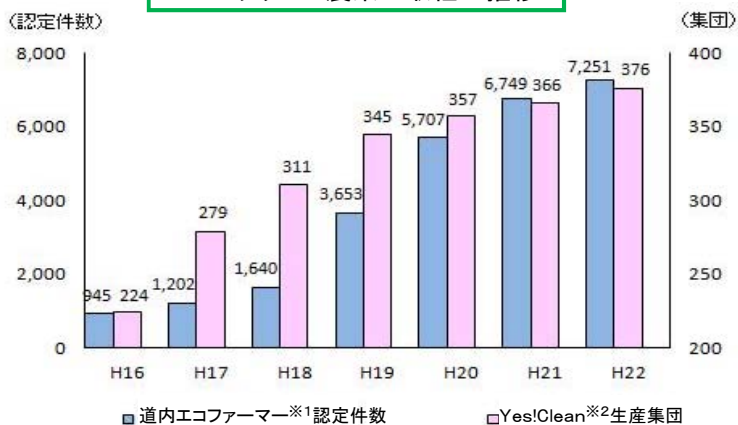
施策の進捗状況

(2) 食の安全の確保

OHACCP※等の導入や衛生管理施設の整備等の促進

※HACCP: 危害分析・重要管理点方式 (Hazard Analysis and Control Point system)

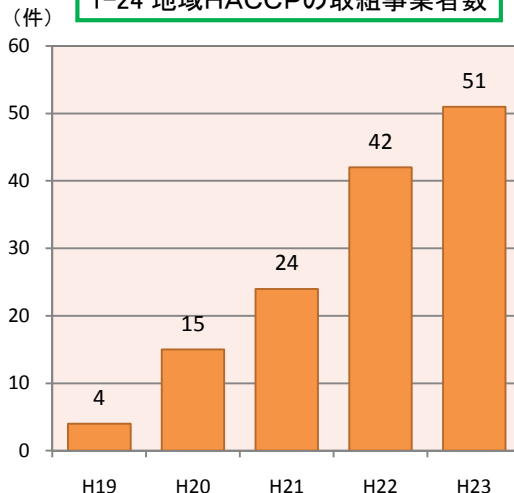
1-23 クリーン農業の取組の推移



※1 エコファーマー: 都道府県が認定した、減農薬など環境に優しい農業に取り組む農業者の愛称
 ※2 Yes!Clean: よりクリーンな農産物について、その栽培方法などを分かりやすく表示し、道産農産物の優れた点をアピールするもの(登録制)

出典: 北海道農政部調べ

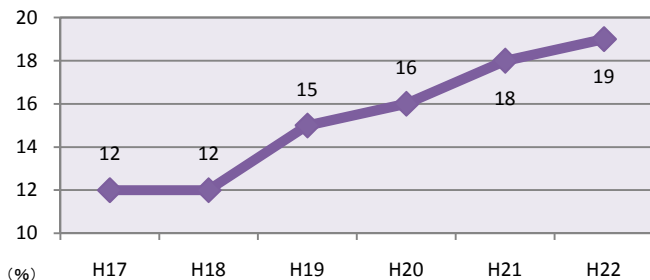
1-24 地域HACCPの取組事業者数



出典: HACCP認定一覧(北海道)

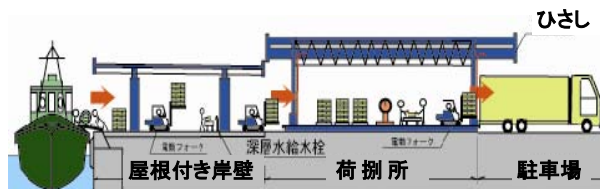
1-25 高度な衛生管理対策を導入した漁港(屋根付き岸壁、清浄海水導入施設の整備等)

高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物取扱量の割合の推移(北海道)



屋根付き岸壁の作業状況

衛生管理型漁港の整備状況



【直轄】	【補助】
■ H19年度末まで完成(4港)	● H20~23年度末まで完成(3港)
■ H20~23年度末まで完成(4港)	● H23整備中でH24以降完成(6港)
■ H23整備中でH24以降完成(10港)	

施策の進捗状況

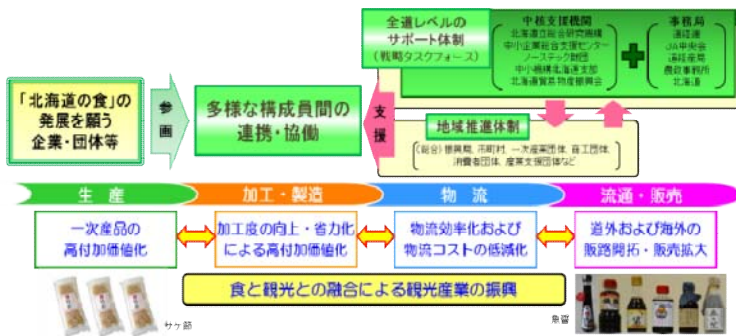
- 北海道では、Yes!Clean表示制度の策定によるクリーン農業の取組や、衛生管理認証制度の策定による地域HACCPの取組を促進し、食の安全に取り組む事業者は増えてきている
- 屋根付き岸壁、清浄海水導入施設等の衛生管理型漁港の整備を推進し、高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物の取扱量が増加

施策の進捗状況

(3) 食にかかわる産業の高付加価値化・競争力強化

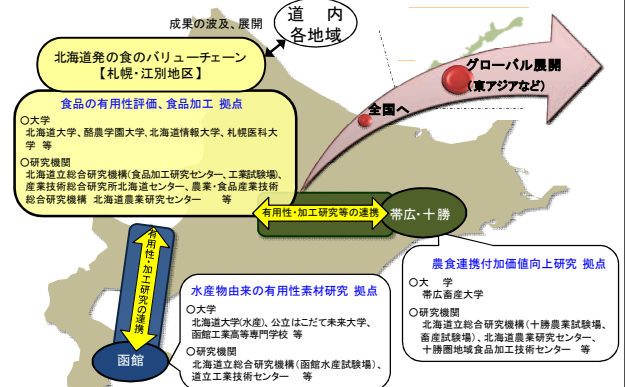
- 多様な流通経路の構築、消費者ニーズの把握、多様な食品の開発、地域産業の活性化などを促進
- 東アジア地域等への輸出促進、販路の拡大を支援

1-26 食クラスター連携協議体



出典:食クラスター連携協議体

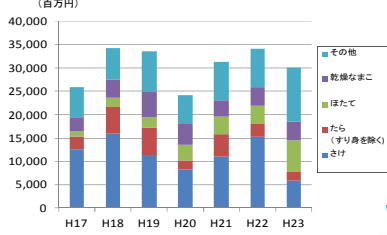
1-27 北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区



出典:北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区資料より

国外へ航空路(直行便・経由便)外資コンテナ船航路

北海道の水産物・水産加工品輸出額の推移



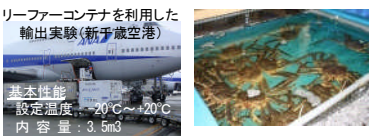
農水産品の輸出状況

品目	輸出先
ながいも	台湾、米国 など
冷凍えだ豆	米国、香港、ロシア、シンガポール など
かぼちゃ	韓国 など
牛乳(L1牛乳)	香港 など
タラ類	中国、韓国、ロシア など
サンマ	ロシア、中国 など
サケ・マス類	中国、タイ など
ホタテ	中国、韓国、ベトナム、米国、香港 など
なまこ	香港 など



十勝川西ながいも

すけそうたら

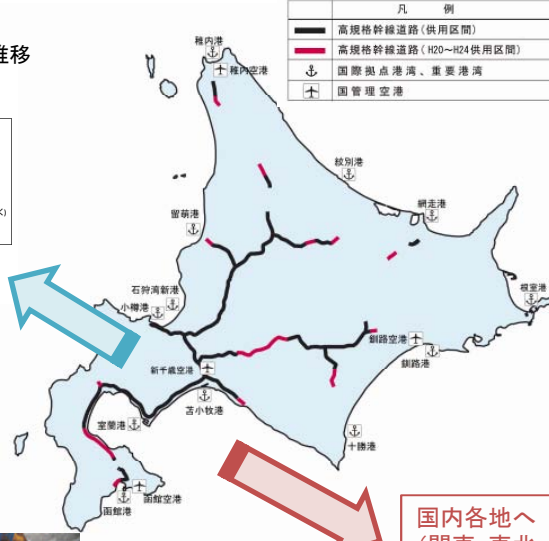


リーファーコンテナを利用した輸出実験(新千歳空港)

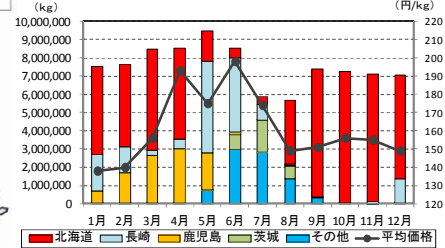
基本性能
設定温度: -20℃~20℃
内容量: 3.5m³

1-28 国内・国外への食料供給

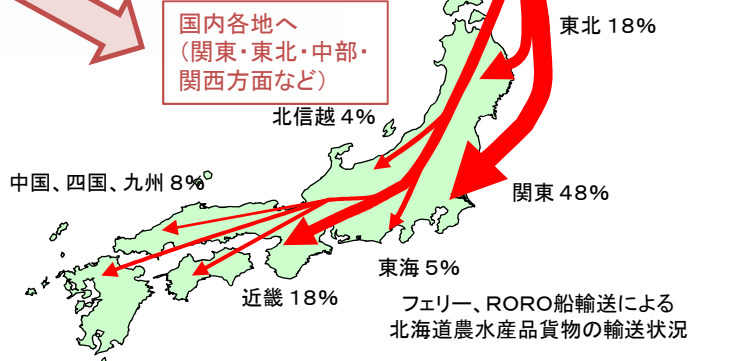
(平成24年1月)



ばれいしょの東京市場における月別産地別入荷状況(H22)



出典:東京都中央卸売市場HPより



出典:平成23年度北海道港湾の防災機能強化検討業務報告書より北海道局作成

施策の進捗状況

- 関係機関が協働して付加価値を高めるため、食クラスター連携協議体を設立し、商品開発や物流改善などの取組を促進し、あわせて、北海道フード・コンプレックス特区にも指定され、食の生産性と付加価値の向上により国際競争力の強化に取り組んでおり、輸出量も増加してきている。一方、農水産物の道外移出時期に偏りが見られる
- 空港・港湾へのアクセス強化や空港・港湾機能の強化が進められており、物流の効率化に寄与している

主要施策1 グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現

主要施策1-2 国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興

主要施策1-2の考え方

- 北海道は、豊かな自然環境、温暖な地域とは異なった気候風土、個性ある景観や歴史・文化、安全で高品質な農水産物等、アジアの中でも特徴的で、魅力的な観光資源を有しており、これらを活用して、国内外との観光交流の拡大を図ることが重要
- また、観光は他の産業分野の雇用を創出するなど波及効果が大きいことから、地域経済を先導する産業としての役割に期待

施策の背景・課題

- 訪日外国人旅行者は増加し、平成22年には860万人となった(政府の2020年初めまでの目標は2500万人)
- 北海道は、訪日外国人の旅行先として人気があり、特にアジアからの観光客が多く、増加してきている。とりわけ、中国人観光客は全国の伸率以上に伸びている
- 観光消費額単価は道内容に比較し、道外客は約5倍、外国人は約9倍あり、様々な産業に効果が波及する
- 北海道観光は季節的な偏りが大きい、外国人観光客に関しては、冬期にも多数来道している
- 外国人観光客からは北海道観光について観光サービスの分野、特に外国語でのサービス提供に不満の声が多い



主要施策1-2の構成

(1) 国際競争力の高い魅力ある観光地づくり

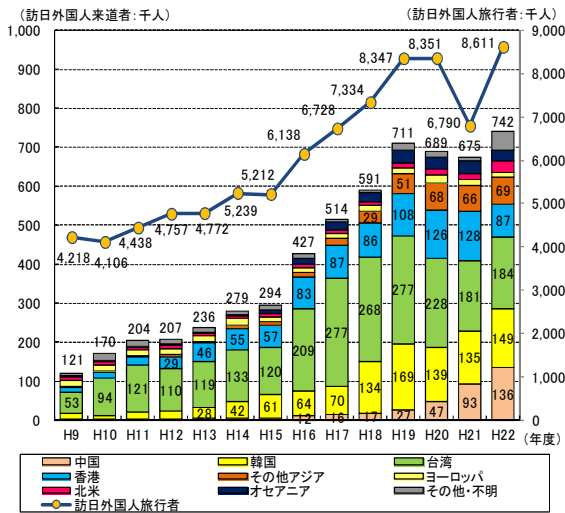
- アジアの中でも特徴的な自然環境等、地域それぞれが持つ資源・特性を活かし、旅行者ニーズの多様化等に対応した、国際的にも個性豊かな観光地づくりの推進
- 自然鑑賞、冬のイベントやスポーツ等を目的とする体験型観光、長期滞在型観光、客船クルーズ旅行等ゆとりのある観光や広域周遊型観光の促進
- 北海道への外国人観光客の誘致
- 外国人や高齢者等が容易かつ円滑に旅行できるような観光地づくりの促進

(2) 地域経済を先導する観光産業の振興

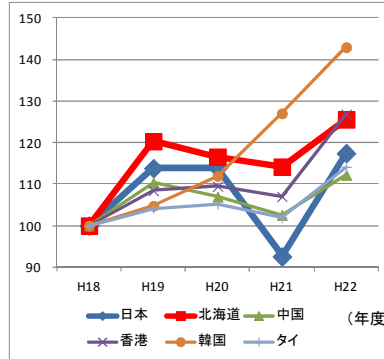
- 地域の特徴的な資源・特性を活かし、食や健康といった内外の人々の嗜好・ニーズと観光を組み合わせ、地域の活性化と観光産業の発展の相乗効果を図る
- 観光に関わる人材育成の促進

施策の背景・課題

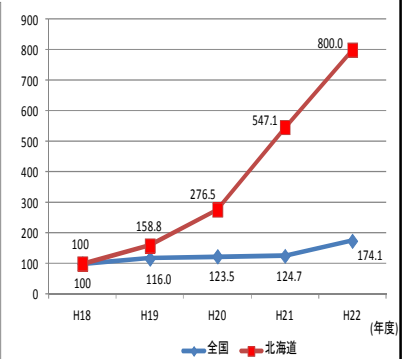
1-29 訪日外国人旅行者数と訪日外国人来道者数(実人数)の推移



1-30 我が国とアジア各国・地域の外国人客受入数の推移(H18を100とした場合)



1-31 訪日中国人数と訪日来道中国人数の推移(H18を100とした場合)



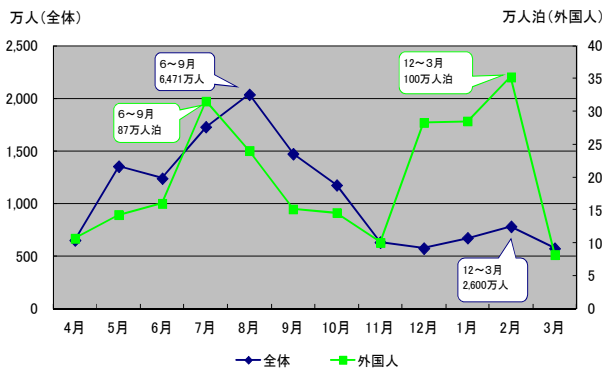
出典: 北海道「観光入込客数の推移」
日本政府観光局(JNTO)「訪日外客数統計」

1-33 過去に行ったことがある日本の地域(国別)

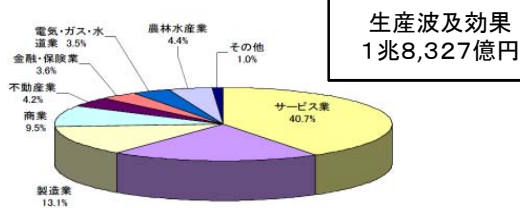
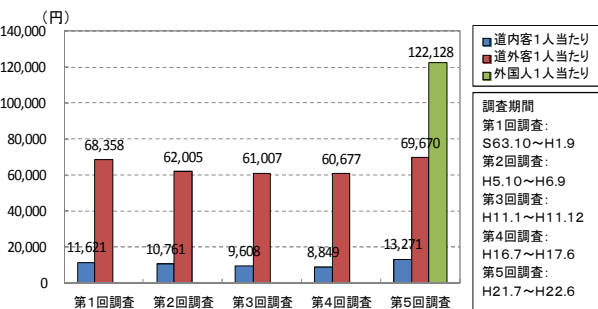
国名	1位	2位	3位	4位	5位	調査年度
韓国(N=400)	九州(42.3%)	首都圏(42.0%)	近畿(35.3%)	北海道(12.3%)	東北(9.0%)	H21
台湾(N=400)	首都圏(55.3%)	北海道(42.8%)	近畿(37.5%)	九州(25.3%)	沖縄(21.5%)	
香港(N=400)	首都圏(60.3%)	北海道(44.8%)	近畿(37.8%)	九州(34.8%)	沖縄(15.5%)	
中国①(N=1212)	首都圏(76.0%)	近畿(43.7%)	北海道(30.9%)	九州(13.5%)	北陸(10.3%)	H22
中国②(N=283)	首都圏(54.4%)	近畿(46.3%)	北海道(26.5%)	九州(21.2%)	東海・中京(9.5%)	
シンガポール(N=106)	首都圏(84.9%)	北海道(31.1%)	近畿(28.3%)	九州(15.1%)	東海・中京(12.3%)	
マレーシア(N=55)	首都圏(72.7%)	北海道(49.1%)	近畿(27.3%)	九州(18.2%)	東北(12.7%)	H22
ロシア(N=74)	首都圏(64.9%)	北海道(50.0%)	東北(25.7%)	北陸(20.3%)	九州(14.9%)	

出典: 社団法人北海道観光振興機構
「北海道観光に関する東アジア地域マーケティング調査」
・中国①(北京・上海・広州)
・中国②(瀋陽・大連・青島・重慶)

1-32 季節別道内観光入込客数(延べ人数)等



1-34 来道客の観光消費額単価と生産波及効果構成比



1-35 訪日外国人来道者の北海道旅行の感想(不満)

内容	不満に感じたこと(回答数100件以上のもの)
おみやげ品	・価格が高い。 ・おみやげ品店で母国語が通じない。
宿泊施設	・自国のTV放送が入らない。 ・母国語が通じない。
交通機関	・母国語表示の案内板が少ない。
観光施設	・母国語表示の案内板が少ない。
入国時対応	・入国手続きに時間がかかる。 ・空港ターミナル施設が狭い。
情報サービス	・母国語表示の観光案内板が少ない。 ・母国語表示の観光パンフレットが少ない。 ・母国語で対応できる観光案内所が少ない。

出典: 北海道「平成19年度訪日外国人来道者動態・満足度調査」
・満足度80%未満の内容を記載。

1. グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現

(主要施策1-2)

-「国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興」-

施策の進捗状況

(1) 国際競争力の高い魅力ある観光地づくり

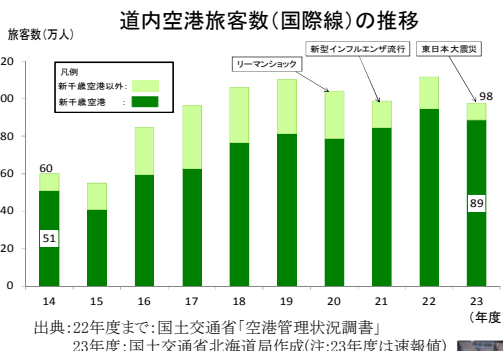
- 外国人観光客、冬期観光の受入れ環境の改善につながる基盤整備や多言語表記を利用した案内表示の整備の推進等
- 外国メディア、観光関係者の招致等による北海道の魅力の戦略的な発信や国際会議等の誘致の促進
- 「シーニックバイウェイ北海道※」など地域が主体となった取組の推進
- 自然環境の保全や適正な利用、良好な景観や温泉等の観光資源の保護、育成及び開発の推進
- 広域観光やゆとりある観光を促進する交通基盤整備等の推進

※シーニックバイウェイ北海道:北海道において景観や自然環境に配慮し、地域の魅力を道でつなぎながら個性的な地域、美しい環境づくりを目指す施策

1-36 外国人観光客受入れのための基盤整備



【新千歳空港】新国際線ターミナル (H22.3.26供用)



知床観光・流氷観光の拠点である網走港旅客船ターミナルの整備(H20)

新千歳空港外国航空機乗入時間帯拡大(H22.3.28)による便数の増加

国名等	拡大前		拡大後
韓国	10便	→	26便
米国(グアム)	4便	→	2便
中国(香港)	6便	→	8便
中国	7便	→	10便
台湾	13便	→	14便
ロシア(ユジノサハリンスク)	1便	→	2便
合計	41便	→	62便(+21便)



「函館市歩行者案内標識整備協議会」による多言語案内表示板の整備(函館)

1-38 国際会議等誘致の取組



APEC貿易担当大臣会合 (H22. 5)

1-37 ビジット・ジャパン事業等による外国メディア、観光関係者の招致

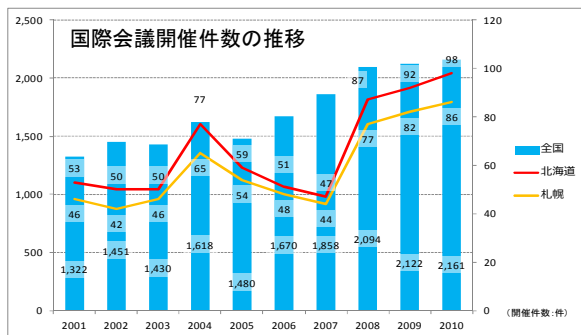


中国メディア関係者招請



留学生モニターツアー(登別)

VJ事業により、台湾、韓国、香港、中国、シンガポール等からメディア及び旅行会社関係者344名を北海道に招請(H23.11現在)



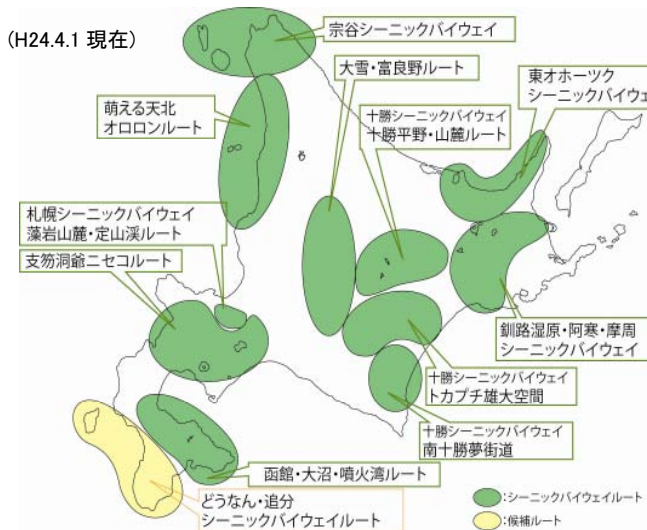
出典:日本政府観光局(JNTO)「国際会議統計(2010)」

「国際会議等の北海道開催の推進について」(H20.7.4閣議了解)に基づき、国際会議等の北海道開催を促進

施策の進捗状況

1-39 「シーニックバイウェイ北海道」などによる地域主体の取組

(H24.4.1 現在)

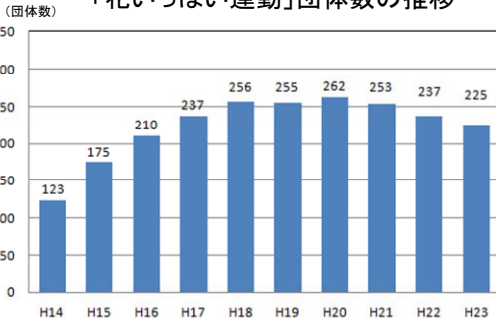


シーニックバイウェイルートでの清掃活動



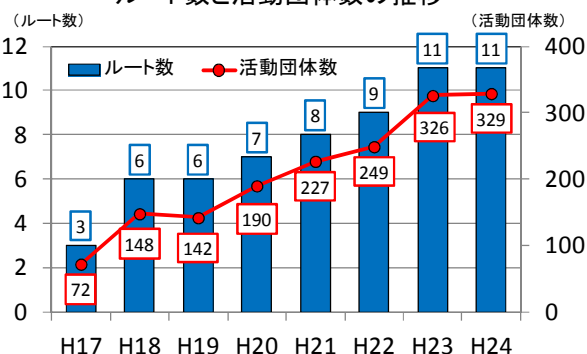
地域との協働による「花いっぱい運動」

「花いっぱい運動」団体数の推移



出典:北海道開発局

「シーニックバイウェイ北海道」のルート数と活動団体数の推移



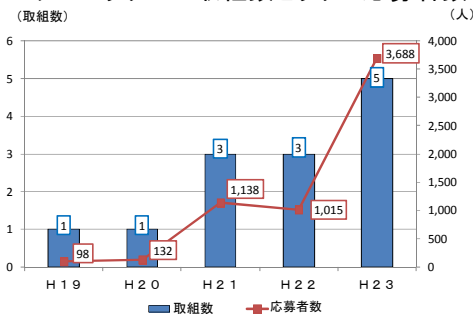
出典:シーニックバイウェイ北海道推進協議会調べ(H24. 4.1時点)



ビューポイント※(シーニックカフェ)の設置

※ビューポイント:シーニックバイウェイルート内の、美しい景観を眺めるために設置された場所

シーニックバイウェイとの協働によるスタンプラリーの取組数とラリー応募者数

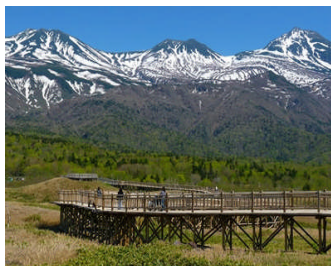


出典:北海道開発局

1-40 観光資源の保護・育成等



世界自然遺産知床において、国・道・地元との連携による知床ルールを確立及び普及
知床ルール受講者数:7,568人(H21~H22)



世界自然遺産知床における野生生物に配慮した基盤整備



摩周湖への環境負荷低減と併せた地域公共交通活性化の取組事例
(マイカー規制・代替バス、循環バスなど)
(弟子屈町地域公共交通活性化協議会)

1. グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現

(主要施策1-2)

-「国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興」-

施策の進捗状況

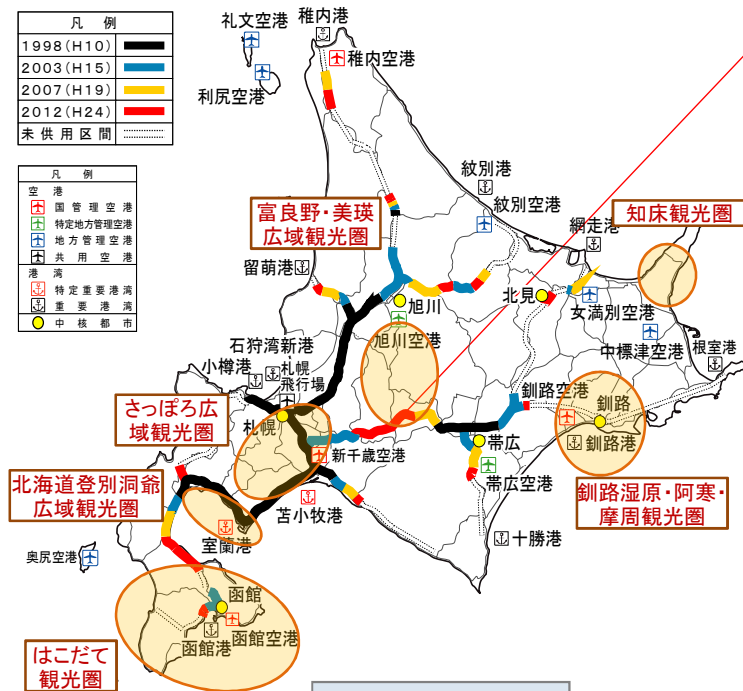
1-41 広域観光やゆとりある観光を促進する交通基盤整備等の推進

凡例

1998(H10)	黒線
2003(H15)	青線
2007(H19)	赤線
2012(H24)	黄線
未供用区間	点線

凡例

空港	赤丸
国管理空港	赤丸(枠)
特定地方管理空港	青丸(枠)
地方管理空港	青丸
共用空港	赤丸(枠)
港	青丸
特定重要港湾	赤丸(枠)
重要港湾	青丸(枠)
中核都市	黄丸



北海道横断自動車道(夕張-占冠間)の開通により道東エリアがより身近に

○時間の短縮

・札幌⇄帯広市 約3時間30分 ⇒約3時間(約30分短縮)

札幌市 ⇄ 帯広市の旅行時間

札幌市	従来(すべて一般道路利用)	約4時間20分	帯広市	
	現在(一部高速道路利用)	約3時間30分		約50分短縮
	今回(すべて高速道路利用)	約3時間00分		約80分短縮

○都市間バスの増便

・札幌～帯広 高速バス 7往復/日 ⇒ 10往復/日
(所要時間35分短縮とともに、3往復増便)

○交通量の増加

・開通直後の交通量の変化(トマム～十勝清水間)

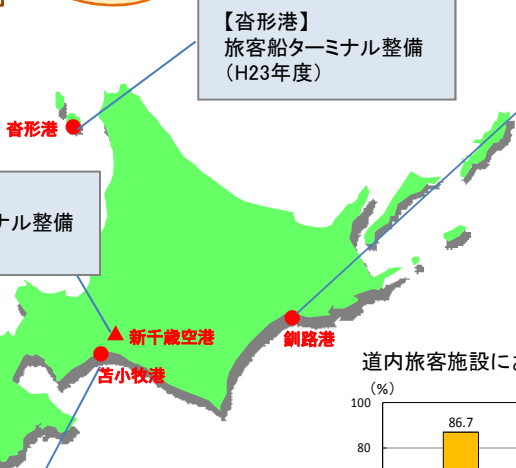
	道東道	国道274号	国道38号	計
開通後	5,500	3,200	2,100	10,800
開通前	3,300	3,900	2,300	9,500
増減比	167%	82%	91%	114%

※開通前(H21.11)と開通後(H23.11)の日平均交通量の比較
出典:北海道開発局及びNEXCO東日本北海道支社調べ

・GW期間における交通状況(トマム～十勝清水間)

	平成22年度	平成24年度	計
道東道	7,600	11,400	150%

※平成23年度は、無料社会実験のため、平成22年度と比較
出典:NEXCO東日本北海道支社調べ



【沓形港】
旅客船ターミナル整備
(H23年度)

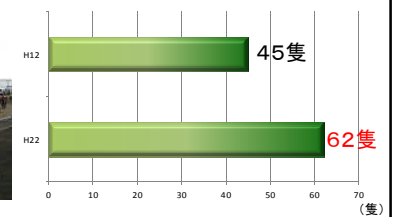
【釧路港】旅客船ターミナル整備(H23年度)

【新千歳空港】
新国際線ターミナル整備
(H22年度)

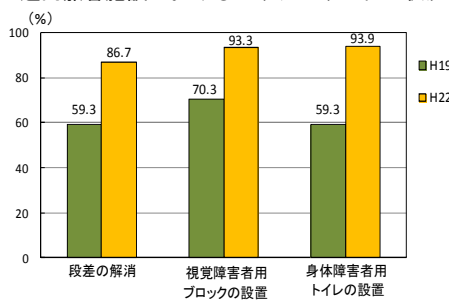
【苫小牧港】
旅客船ターミナル整備
(H21年度)



北海道クルーズ寄港の推移



道内旅客施設におけるバリアフリー化の状況 (%)



※旅客施設(1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上のもの)



段差の無い連絡通路 (新千歳空港)

施策の進捗状況

- 新千歳空港の新国際線ターミナル供用(H22.3)や流水観光等の拠点となる旅客船ターミナルの整備、案内施設の多言語化、VJによる観光誘致活動や国際会議等の誘致活動等を実施し、外国人観光客は増加傾向にあるものの、リーマンショックや大震災等の影響を受けている
- 「シーニックバイウェイ北海道」や「花いっぱい運動」など、地域が主体となった取組は広がっている
- 世界遺産知床や摩周湖での自然に配慮した取組など、観光資源の保護や育成の取組が広がっている
- 北海道横断自動車道の開通などにより、主な観光地間の高規格幹線道路ネットワークの整備や旅客施設のバリアフリー化等の基盤整備を進めているものの、観光地間のアクセスは不十分
- 釧路港等の旅客船ターミナルの整備・産官学連携の取組等により、クルーズ船の寄港が増加している

施策の進捗状況

(2) 地域経済を先導する観光産業の振興

- 豊かな自然環境と農林水産業を始めとする地域の産業を組み合わせたグリーンツーリズム、マリンツーリズムなどの創出・普及を促進
- 地域資源を利用したその地ならではの製品の開発・販売やこれらの活用を促進
- 地域の観光産業の中核を担うリーダーや観光産業の従事者、観光地づくりをマネジメントする人材等の確保・育成と能力の向上を促進

1-42 グリーンツーリズムの取組状況

長沼町グリーン・ツーリズム事業
長沼町グリーン・ツーリズム特区に認定され、農業体験型学習の受入や都市農村交流を推進



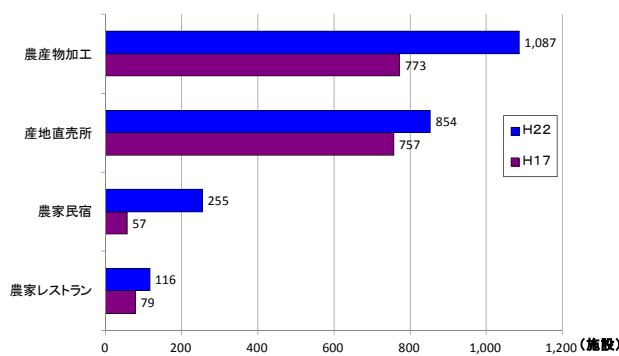
平成22年度実績
農家民宿(2小学校・4中学校・19高校) 4,566名
(うち近畿3,093人、関東753人、中国347人)

1-43 マリンツーリズムの取組状況



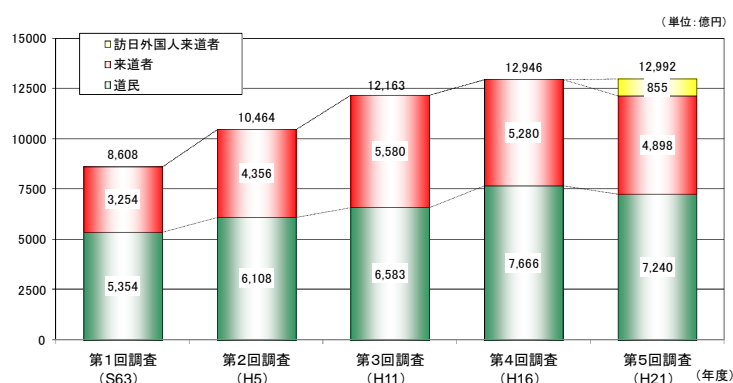
根室地域の落石地区において、漁船を活用したネイチャークルーズ(バードウォッチング)を実施
利用者数: 1,361人(H22~23年度)
航海回数: 209回(H22~23年度)

グリーンツーリズム交流拠点数の推移



出典: 農林水産省「農林業センサス2005/2010」

1-44 北海道における観光消費額の推移



出典: 北海道「北海道観光産業経済効果調査」
※第5回調査は、第4回までと推計方法を変更

1-45 大学における観光教育

【北海道大学】

- 2006.4 観光学高等研究センターを開設。
- 2007.4 大学院国際広報メディア・観光学院に観光創造専攻を設置。観光地域マネジメント寄附講座(JR東日本、JR北海道)を設置。
- 2009.4 次世代ツーリズム創造に関する総合的・学際的研究プロジェクト開始。
- 2010.4 クボタ農地再生・ふるさと企業研究部門((株)クボタ)を設置。

出典: 北海道大学HP

【札幌国際大学】

- 1999 観光学部観光学科を開設。
- 2001 大学院観光学研究科を開設。
- 2003 札幌国際大学地域総合研究センターを札幌国際大学地域・観光研究センターに改組。
- 2009 観光学部観光学科を改組し、観光ビジネス学科・観光経済学科を設置。

出典: 札幌国際大学HP

施策の進捗状況

- 自治体や漁協等と連携し、地域資源を有効活用したマリンツーリズムなどを創出するマリンビジョンの取組やグリーンツーリズムの取組等、地域を活性化する取組が進められているものの、観光消費額等に大きい伸びは見られていない
- 北海道大学や札幌国際大学等で観光に係る人材育成が進められている

主要施策1 グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現

主要施策1-3 東アジアと共に成長する産業群の形成

主要施策1-3の考え方

- 北海道の地理的特性、固有の資源、培われた技術、各種基盤等を最大限に活用し、東アジアと共に成長していく産業群の育成を図ることが重要
- 既存産業集積や技術的蓄積など地域の強みを活かした産業の育成を図るとともに、物流機能の強化や人材の育成などの条件整備を図ることが必要

施策の背景・課題

- 北米と東アジアを結ぶ線上に位置し、ロシア極東地域にも隣接している北海道は、日本海側と太平洋側のそれぞれに港湾を有し、その間に空港や工業団地などの基盤が集積
- 産学官が一体となって育成してきたIT、バイオ産業は、大学発ベンチャーの誕生や研究拠点、インキュベート拠点の形成など、産業としての地域的優位性を発揮しつつある
- 北海道には太陽光、風力、地熱、バイオマス、雪氷冷熱などの自然エネルギー等の賦存量が豊富であり、北海道において優位性のある再生可能エネルギーの利活用の促進が見込まれる



主要施策1-3の構成

(1) 地理的優位性を活かした産業立地の促進

- 東アジア地域の成長と活力を取り込んでいく産業群の形成を図る
- 地理的優位性を活かした円滑かつ低廉な物流の推進
- 苫小牧東部地域の開発の推進

(2) 強みを活かした産業の育成

- IT・バイオ産業の国際競争力の強化
- 環境・エネルギー関連技術の北海道での集積
- 木材産業において、付加価値の高い製品の生産を拡大し、安定的かつ低コストで供給することによる道産材の競争力強化

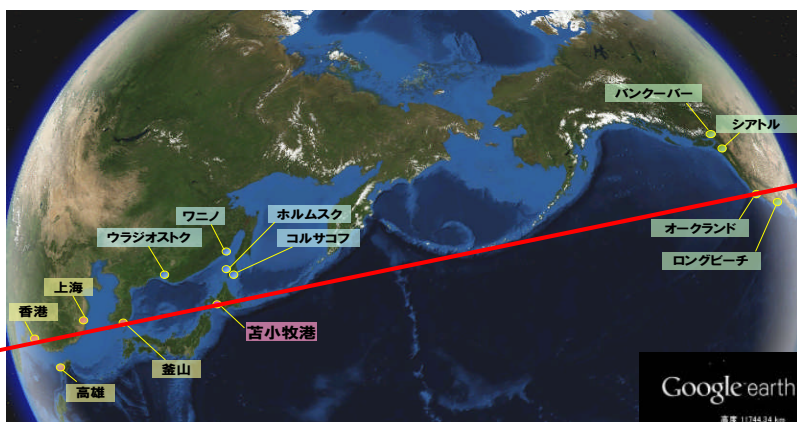
(3) 産業育成に向けての条件整備

- 北海道の発展を支える人材の育成
- 北海道内の資金を道内の有効な投資に結びつける取組の促進

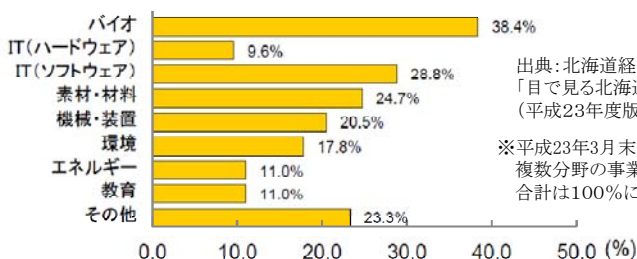
施策の背景・課題

1-46 北海道の地理的優位性

北海道は、北米と東アジアを最短で結ぶ線上に位置し、ロシア極東地域にも隣接



1-48 道内の大学発ベンチャーの事業分野

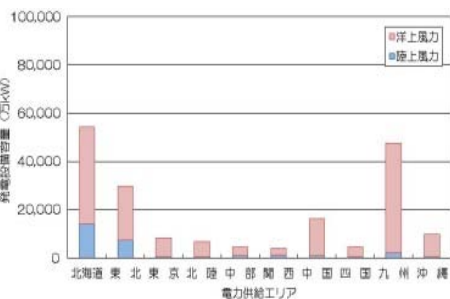


1-49 再生可能エネルギーのポテンシャル

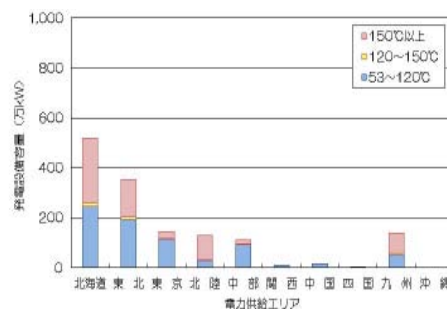
《太陽光》

順位	都道府県	太陽光発電導入ポテンシャル(レベル3) (単位:万kW)				合計
		公共系 建築物	発電所・ 工場等	低・未利用地	耕作放棄地	
第1位	鹿児島県	35.18	17.70	38.85	742.30	834.03
第2位	北海道	121.44	72.41	179.30	256.73	629.88
第3位	岡山県	43.43	78.29	41.92	436.48	600.12
第4位	長野県	47.72	52.93	43.88	441.95	586.48
第5位	長崎県	32.07	20.91	23.97	434.42	511.37

《風力》

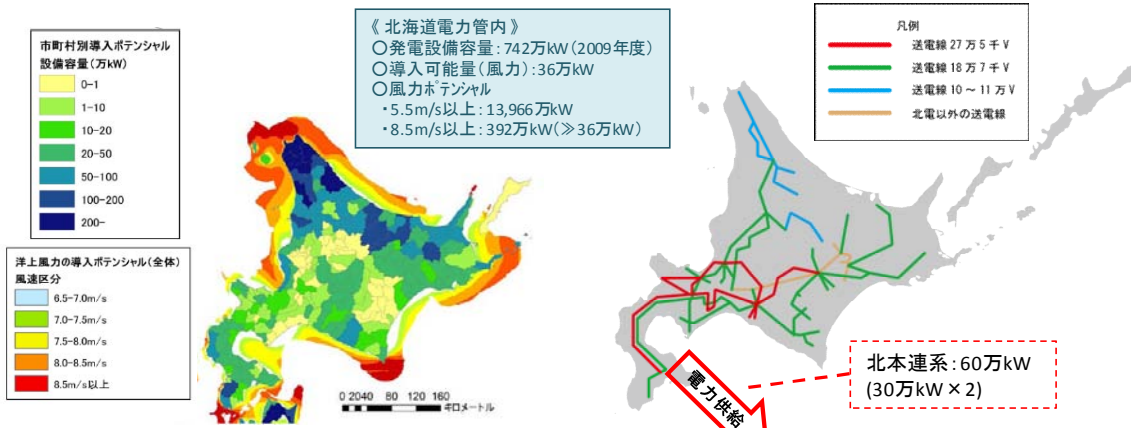


《地熱》



出典:環境省「平成22年度再生可能エネルギー導入ポテンシャル調査」(平成23年3月)

1-50 北海道の風力発電導入ポテンシャルと送電網



出典:日本風力発電協会作成資料
 (みんなのエネルギー・環境会議 札幌,平成23年10月22日)
 ・平成22年度再生可能エネルギー導入ポテンシャル調査(環境省)

出典:北海道電力HP資料より北海道局作成

(1) 地理的優位性を活かした産業立地の促進

- 苫小牧港、石狩湾新港、新千歳空港などの国際物流機能の強化
- 既存の産業集積を活用した生産拠点の形成
- 基盤技術に関する産業の育成、加工組立型産業の集積の促進
- 苫小牧東部地域において、自動車関連産業、リサイクル産業など既存立地分野の集積の促進
- 苫小牧東部地域において、バイオ燃料関連産業等の新たな産業の育成、自然エネルギー源を活用した大規模農産物貯蔵施設の整備、国際物流企業の誘致など、国際総合物流ターミナルの形成

アジアに開かれた産業形成・物流戦略等のあり方(平成20年10月)

※道央集積圏における産業形成等、第7期北海道総合開発計画の政策の具体化のために「アジアに開かれた産業形成・物流戦略等検討委員会(平成19~20年度)」により検討・取りまとめ

- ①道央集積圏における産業形成
- ・自動車産業、電子・電気産業など東アジアにおける成長産業の取り込み
 - ・食品加工産業など既存産業集積の活用
 - ・IT、バイオ産業など成長産業の活用

- ②道央集積圏における国際物流機能の高度化
- ・物流ネットワークの構築 ⇒ 東アジアー北米航路の苫小牧港への寄港の促進など
 - ・国際港湾物流拠点の形成 ⇒ 苫小牧港東港区への国際コンテナターミナル機能の移転など
 - ・東アジア、北米、ロシア極東地域からの物流ルートの中継基地化
 - ・港湾との近接性を活かした新千歳空港の活用

- ③苫小牧東部地域の活用
- ・産業形成や国際物流機能の高度化と一体となった苫小牧東部地域の活用

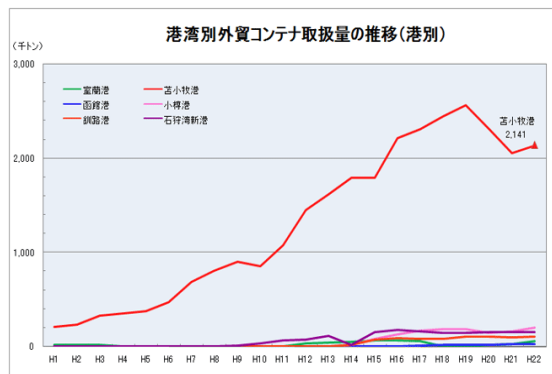
1-51 港湾・空港等社会基盤の機能強化

(H23.3末)



施策の進捗状況

1-52 道内港湾の国際コンテナ貨物取扱量の推移



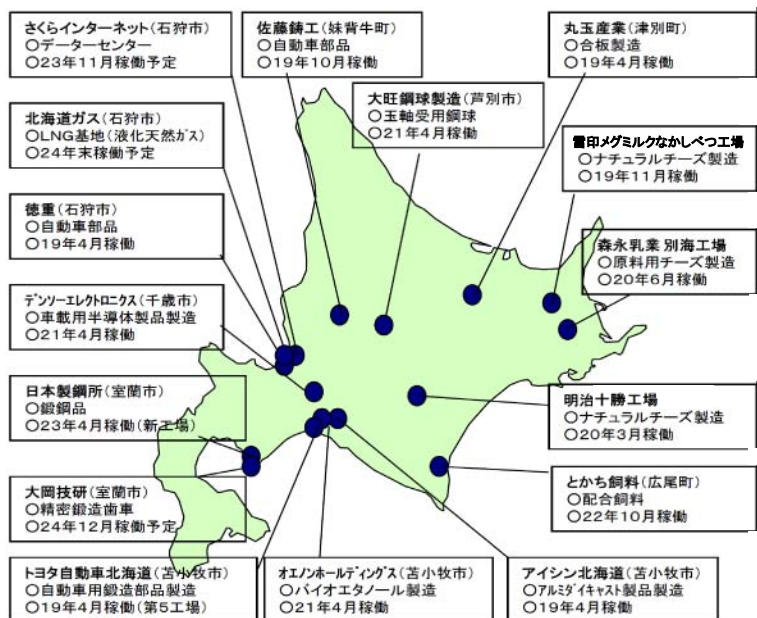
出典:国土交通省「港湾統計」

1-53 全国及び北海道の工場立地件数



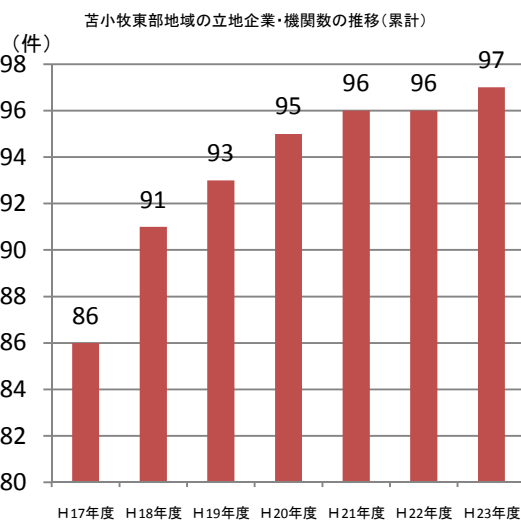
出典:北海道経済産業局「平成23年の北海道における工場立地動向」(速報)

1-54 近年の主な工場等の新增設状況



出典:北海道経済産業局「北海道経済産業局における産業立地促進の取組について」(平成23年11月8日現在)

1-55 苫小牧東部地域における企業立地実績



出典:(株)苫東提供資料より



石狩データセンターさくらインターネット(株)

出典:さくらインターネット(株)HP



バイオエタノール技術実証プラント
オエノンホールディングス(株)苫小牧工場



石狩LNG基地完成予想パース

出典:北海道開発局HPより(北海道ガス(株)提供)

施策の進捗状況

- 「アジアに開かれた産業形成・物流戦略等のあり方」に基づき、苫小牧港、石狩湾新港、新千歳空港、道央圏連絡道路等の整備により、道央集積圏としての機能強化を実施
- 道央圏を中心に、自動車部品を始めとする加工組立型産業に加え、データセンター等の立地が進展
- 苫小牧東部地域における企業進出は近年低迷しているものの、リサイクル産業などの既存立地分野やバイオ燃料関連産業などの新たな産業が着実に進出

1. グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現

(主要施策1-3)

-「東アジアと共に成長する産業群の形成」-

施策の進捗状況

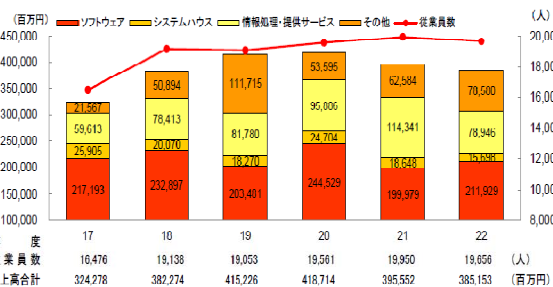
(2) 強みを活かした産業の育成

- IT、バイオ産業について、新事業・新産業の創出、特に食にかかわる産業の高付加価値化の推進
- 風力、バイオマス等のクリーンエネルギーに関連する技術や、リサイクル等の環境ビジネスに関連する技術について、産学官連携の下、研究開発や事業化・企業化の促進
- 高次加工施設の整備、製材工場の規模拡大、森林資源の保全、施業の集約化などの促進

1-56 北海道情報産業クラスター・フォーラムのネットワーク体系
[推進組織: (社)北海道IT推進協会]



1-57 IT産業の売上高と従業員数の推移

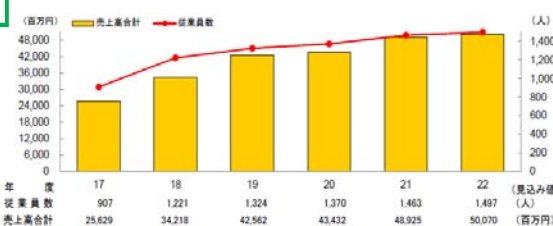


出典:北海道経済産業局「目で見える北海道産業(平成23年度版)」

1-58 北海道バイオ産業クラスター・フォーラムのネットワーク体系
[推進組織: (財)北海道科学技術総合振興センター]

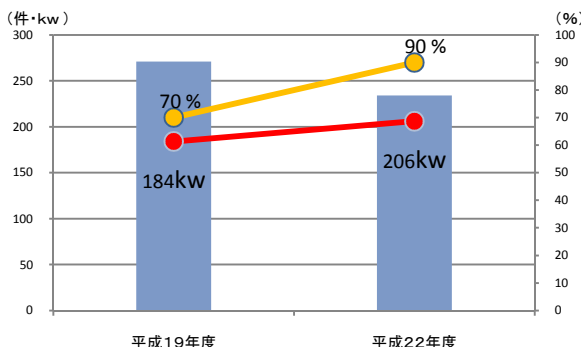


1-59 バイオ産業の売上高と従業員数の推移



出典:北海道経済産業局「目で見える北海道産業(平成23年度版)」

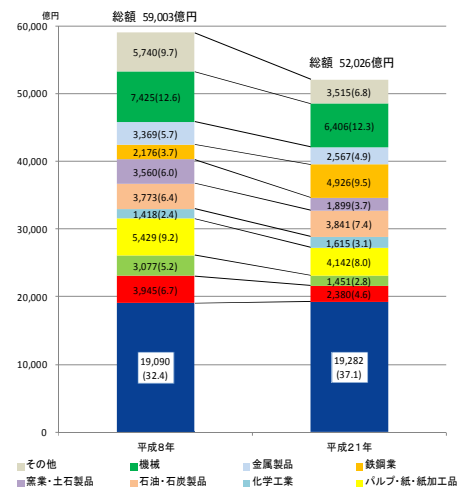
1-60 道内の製材工場の規模拡大等の状況



製材工場の規模は、製材機やそれに付随する設備(ベルトコンベアー・目立て機等)の動力で表示

出典:北海道「北海道林業統計」

1-61 北海道の製造品出荷額の推移



出典:経済産業省「工業統計表」

施策の進捗状況

○北海道情報産業クラスター・フォーラムや北海道バイオ産業クラスター・フォーラム等が産学官の連携によりコーディネート人材・組織の確保・充実等を実施し、IT、バイオ産業については一定の成果を挙げている。また、木材産業については製材工場の規模拡大等を促進している。しかしながら、北海道の産業全体としては低迷

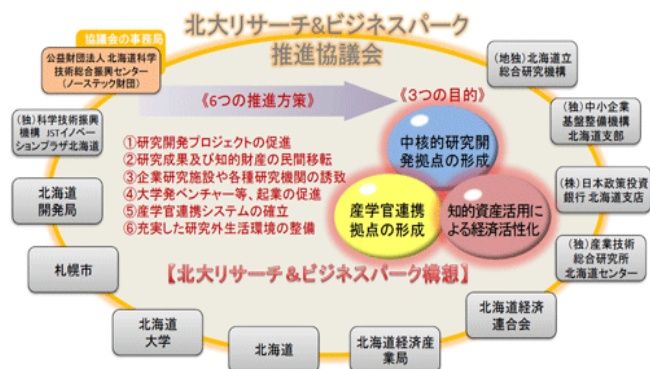
施策の進捗状況

(3) 産業育成に向けての条件整備

- 大学、試験研究機関などの集積、産学官・企業間の連携の強化による知の拠点の活性化の促進
- 職業能力開発や就業情報の提供などによる若年層の雇用環境の整備の促進

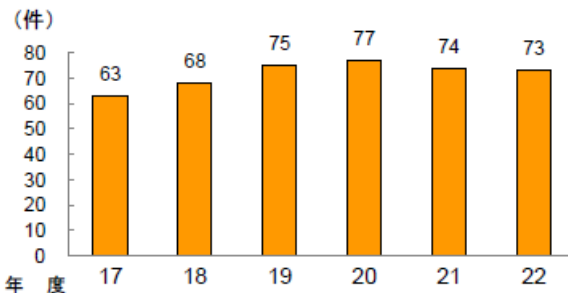
1-62 北大リサーチ&ビジネスパーク構想

- ・北海道経済連合会が中心となり、北海道大学、北海道、札幌市などで構想を策定
- ・北海道内の産学官12機関により北大リサーチ&ビジネスパーク推進協議会を設置して構想を推進
- ・ノーステック財団が事務局を担うとともに総合的な促進機能を担う



出典: 北大リサーチ&ビジネスパーク推進協議会HP

1-63 大学ベンチャー企業数(北海道)(23年3月末)



出典: 北海道経済産業局「目で見える北海道産業(平成23年度版)」

1-64 ジョブカフェ北海道

○「ジョブルートマップ」

ジョブカフェ北海道が、全道5万社にアンケートを行い、人材不足やミスマッチが生じている職業や業界についての情報をとりまとめ作成

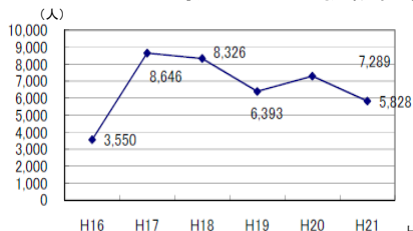


○道内5カ所に展開する地方拠点



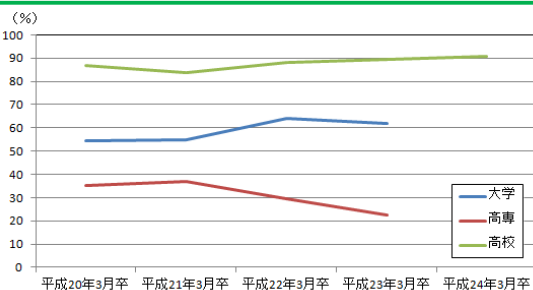
出典: 北海道若年者支援就職センター「ジョブカフェ北海道HP」

○ジョブカフェ北海道における就職者数の推移



出典: 北海道庁HP

1-65 新規卒業者の道内就職率



出典: 北海道労働局HP資料より作成

施策の進捗状況

- 「北大リサーチ&ビジネスパーク構想」による、産学官の連携強化による知の拠点形成を推進
- 「ジョブカフェ北海道」の活用等により若年層の雇用環境整備等を促進。技術系卒業者(高専)を中心として一部に低迷は見られるものの、新規卒業者の道内就職率の維持に貢献

主要施策2 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

主要施策2の考え方

- 持続可能で美しい北海道の実現(戦略的目標2)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
- 自然環境の変化、天然資源の減少、地球温暖化といった地球規模での環境問題が深刻化しており、これら問題に対応し持続可能な社会を構築していくことが重要
- 北海道に豊富に存在する自然エネルギー源を活かし、エネルギー問題の解決や地球温暖化対策について先導的な役割を果たすことが必要

施策の背景・課題

- 温帯と亜寒帯の移行帯にある世界的に珍しい針広混交林
- 湿原はここ100年で減少したものの、全国に占める割合は大きく、保全が重要
- 水質基準を満たしている河川・湖沼が多い
- 森林面積は全国の2割
- 世界自然遺産や国立公園や国定公園など優良な自然がある
- 北海道の一人当たりのゴミの排出量は全国平均よりも多い
- 北海道のリサイクル率は全国平均よりも低い
- 北海道の一人当たりのCO2排出量は全国平均よりも多い
- 公共施設の老朽化が進んでおり、長寿命化などライフサイクルコストの低減が重要



主要施策2の構成

(1) 自然共生社会の形成

- 多様な野生生物の生息・生育環境の保全・再生・創出、水環境の保全・改善等を進め、生態系ネットワークの形成を図る
- 北海道らしい個性的な景観の継承、自然とのふれあい空間の形成
- 国、地方公共団体、住民、NPO、企業等の多様な主体が協働した環境保全活動の取組と自然をはぐくむ意識の醸成
- アイヌ文化の振興等を図るための施策の推進
- 重視すべき機能に応じた森林づくりの推進

(2) 循環型社会の形成

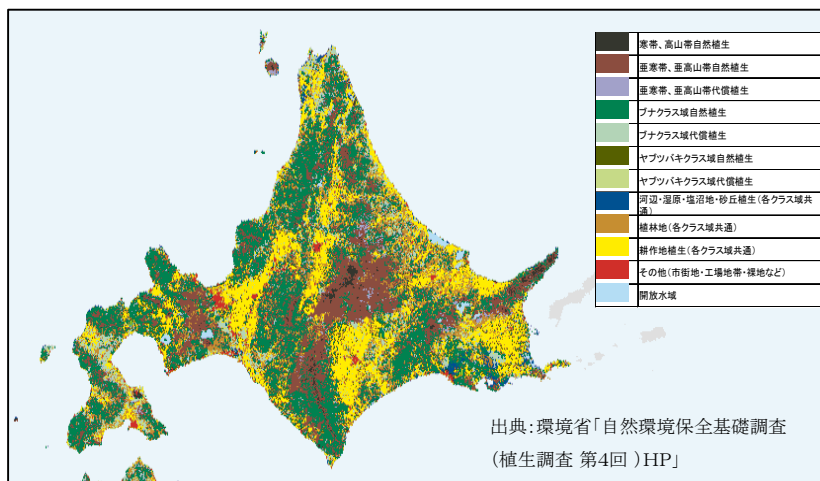
- 3R(廃棄物等の発生抑制(リデュース)、循環資源の再利用(リユース)、再生利用(リサイクル))の推進による循環型社会の形成

(3) 低炭素社会の形成

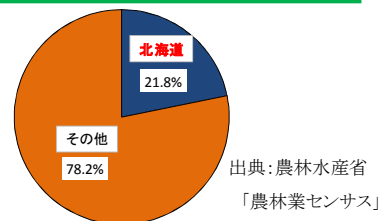
- 風力、太陽光、雪氷冷熱、バイオマスなどのクリーンエネルギー源を活用し、環境負荷の少ないエネルギーの導入による二酸化炭素排出量の削減
- エネルギー消費効率の高い地域社会の形成
- 温室効果ガス吸収源対策として木材利用を通じた森林整備・保全の推進

施策の背景・課題

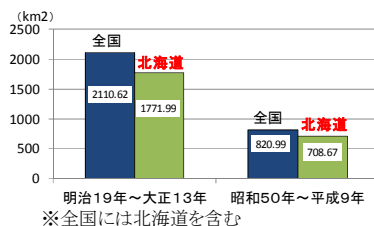
2-1 北海道の現存植生図



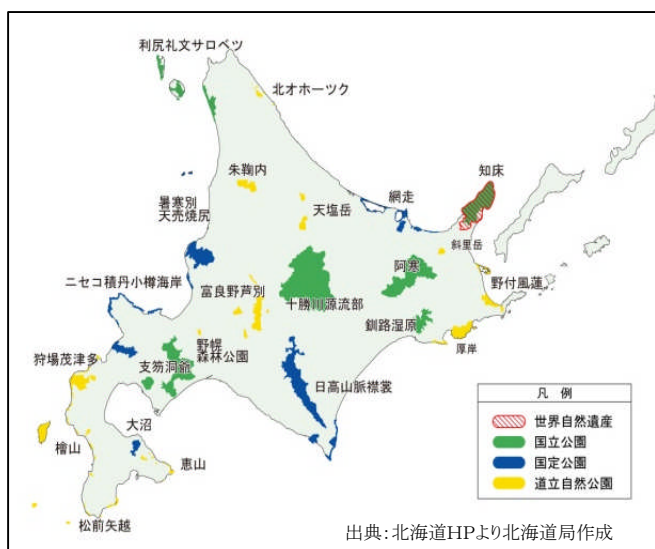
2-2 北海道の森林面積シェア(H22)



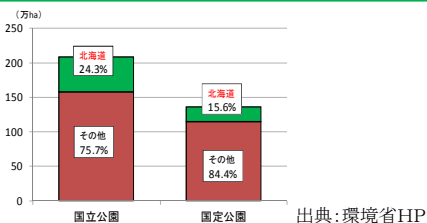
2-3 湿地面積の変化



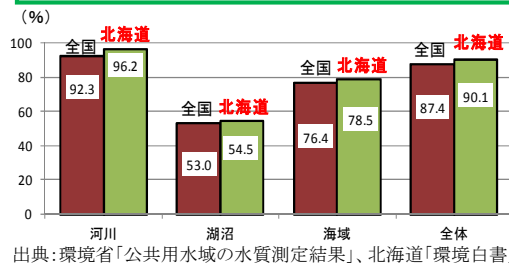
2-4 北海道の自然公園



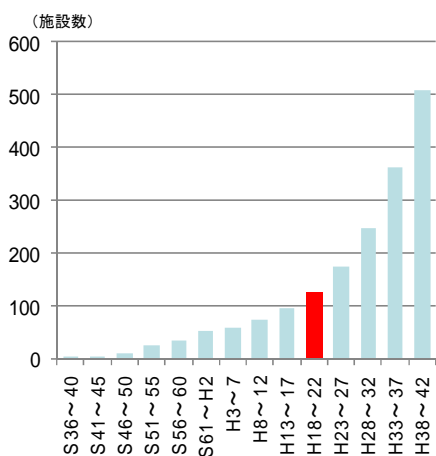
2-5 国立公園と国定公園の面積シェア(H20)



2-6 公共用水域の環境基準達成率(H20)



2-7 道内港湾施設の老朽化(建設後50年以上)の推移

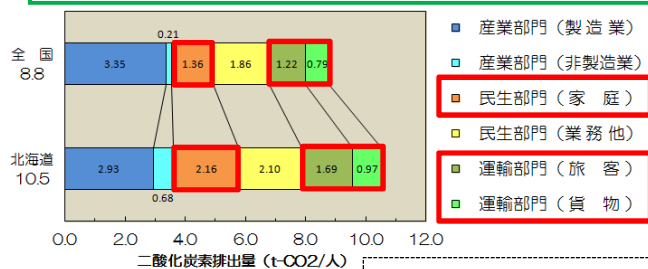


2-8 1人1日当たりのごみ排出量とリサイクル率(H17)

	北海道	全国
1人1日当たりのごみ排出量(一般廃棄物)	1,221g/人・日	1,131g/人・日
リサイクル率(一般廃棄物)	17.2%	19.0%

出典: 環境省「一般廃棄物処理実態調査」

2-9 北海道の一人当たりCO2排出量(全国平均の1.19倍)



冬期暖房需要及び広域分散型社会に伴う自動車需要が多いため、全国平均より多い

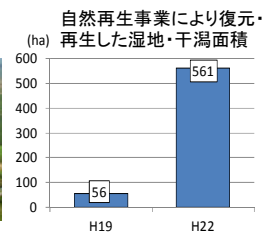
出典: 北海道経済産業局「北海道のエネルギー消費動向について(2005年度版)」

施策の進捗状況

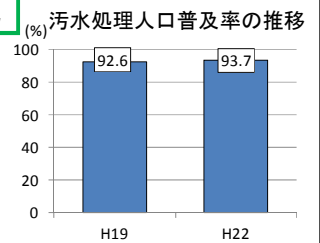
(1) 自然共生社会の形成

- 世界自然遺産の知床、釧路湿原・サロベツ原野等のラムサール条約登録湿地などの自然環境の保全・再生の推進
- 多様な動植物の生息・生育環境に配慮した社会資本整備等の推進
- 流域からの汚濁負荷低減のため、下水道・浄化槽等の整備の促進
- 農村特有の良好な景観の形成の促進及び豊かな農村環境の保全に向けた活動の支援
- まちづくりと河川整備等が一体となった水と緑あふれる都市空間の形成
- 環境教育を行う人材の育成、環境教育プログラムの整備
- 森林整備・保全の担い手の確保・育成、着実な間伐の実施、長伐期化等の健全な森林づくり

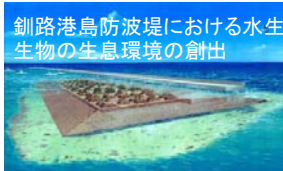
2-10 自然環境の保全再生



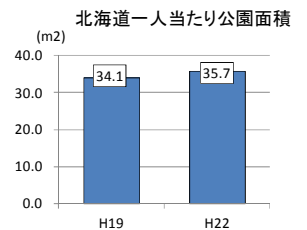
2-11 汚濁負荷の低減



2-12 動植物の生息・生育環境に配慮した社会資本整備



2-13 北海道らしい景観、自然とのふれあい空間の形成



2-14 環境教育の支援



2-15 森林づくりの推進



施策の進捗状況

- 釧路湿原の保全を図るため、河川、農業、森林、環境の各部門による総合的な自然再生の取組を展開、先駆的な取組である旧川復元(茅沼地区)などを進めている
- 水生生物の生息環境に配慮した港湾整備、多自然川づくり、道路敷地の緑化(防雪林)などを進めている
- 下水道や浄化槽等を整備し、汚濁負荷対策を進めている
- 緑の雇用事業による新規林業就業者への技能研修・定着支援や森林整備、保安林整備を進めている
- 農村景観の向上などに取り組む「わが村は美しくー北海道」運動への参加団体が増加しており、また、豊かな農村環境の保全等を行う農地・水保管理を行う団体が増加しているなど、地域の多様な主体が連携して農村特有の良好な景観の形成などが進められている
- 都市公園等の整備推進(滝野すずらん丘陵公園、創成川公園の全面供用等)
- 北海道では環境教育指導者育成セミナー、eco-アカデミアなどを実施し、国では出前講座等を開催し、自然環境を利用した総合学習等を支援している

施策の進捗状況

(自然とのかかわりあいが深いアイヌ文化の振興等)

- アイヌ文化を総合的に伝承していくアイヌの伝統的生活空間(イオル)の再生の支援
- アイヌ語やアイヌ文化の振興、アイヌの伝統等に関する普及啓発、アイヌに関する研究の支援

2-16 アイヌの伝統的生活空間(イオル)の再生

伝統的家屋の復元
(9棟:H23年度末現在)



復元された伝統的家屋

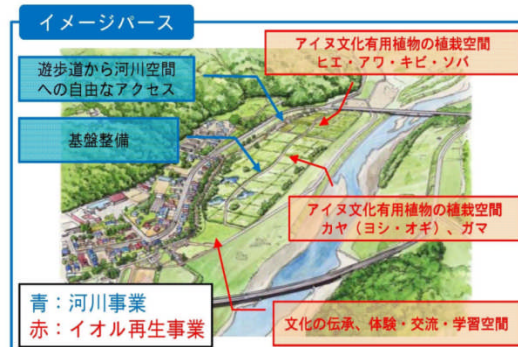
アイヌ文化の体験・交流活動
(延べ約3,000人が参加:H23年度末現在)



伝統漁(地曳網)体験

平取町かわまちづくりとイオル再生事業の連携

川まちづくり支援事業において、イオル再生事業・アイヌ文化を軸とした平取町のまちづくりと連携し、河川空間を活かした文化伝承・交流・憩いの場を整備



2-17 アイヌ文化の振興等に関する取組の充実



河川標識の設置事例

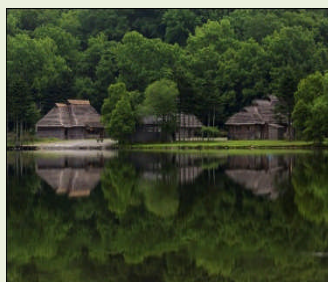
(H23年度末現在:全道に計1,298基設置)



新千歳空港国際線ターミナルの展示

2-18 「民族共生の象徴となる空間」に向けた取組

- 「民族共生の象徴となる空間」(象徴空間)は、アイヌ文化復興等の「ナショナルセンター」として、北海道白老町ポロト湖畔に整備(H23.6象徴空間作業部会報告)
- H23年度に国交省北海道局において、象徴空間のイメージ構築調査を実施。博物館(文科省)、公園的土地利用(国交省)に関する調査費をH24年度予算に計上



ポロト湖畔と伝統的家屋

【参考】近年のアイヌ政策をめぐる経緯

- H 9. 7 アイヌ文化振興法施行
- H19. 9 先住民族の権利に関する国連宣言(我が国も賛成)
- H20. 6 アイヌ民族を先住民とすることを求める決議を国会(衆・参両院)にて全会一致で採択
- H20. 7 「アイヌ政策のあり方に関する有識者懇談会」を開催
- H21. 7 有識者懇談会報告取りまとめ
- H21.12 「アイヌ政策推進会議」(座長:官房長官)を開催
- H23. 6 「民族共生の象徴となる空間」、「北海道外アイヌ生活実態調査」両作業部会が報告取りまとめ
- H23. 8 「政策推進作業部会」を開催

施策の進捗状況

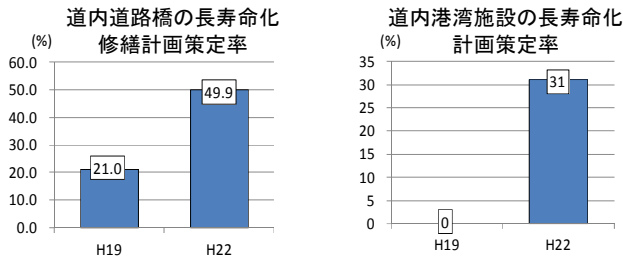
- 白老及び平取の2地域(H23年度末現在)において、アイヌ文化の伝承等に必要な自然素材を育成し、それらを活用してアイヌの伝統的生活空間(イオル)を再生するとともに、同空間において、アイヌ文化の伝承活動や体験・交流活動を実施
- 河川標識におけるアイヌ語及び名称由来等の表記や国立公園ビジターセンターにおける案内・解説板のアイヌ語併記等を実施
- 北海道の玄関口である新千歳空港国際線ターミナルにおけるアイヌ文化を紹介
- 全国各地でアイヌ文化フェスティバル・講演会を開催。(H23年度末現在:延べ約31,000人が参加)
- 「民族共生の象徴となる空間」の具体化に向けた調査等を実施

施策の進捗状況

(2) 循環型社会の形成

- 老朽化した公共施設の適切な維持管理や改良整備等により施設機能を維持し、ライフサイクルコストの縮減及び施設の長寿命化を推進
- 未利用・廃棄物系バイオマスの再生利用、廃棄物処理施設の整備の促進
- 総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)の整備等を通じた静脈物流ネットワークの構築
- 建設工事のゼロエミッション化
- 環境教育等を通じた意識啓発

2-19 公共施設のライフサイクルコストの縮減及び施設の長寿命化

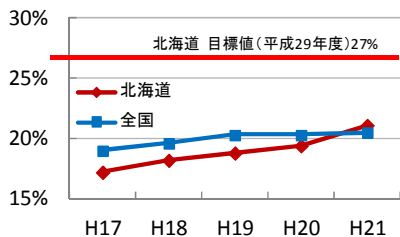


橋梁点検研修会の実施状況(旭川市)



2-20 リサイクルの促進

全国と北海道のごみのリサイクル率の推移



施設内でのプラスチック廃棄物の選別作業



直接埋立量率の推移



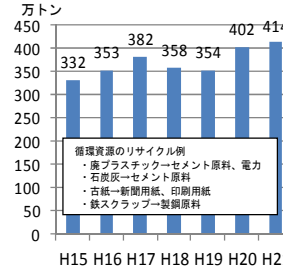
古紙等を扱うRORO船岸壁の老朽化対策(苫小牧港)



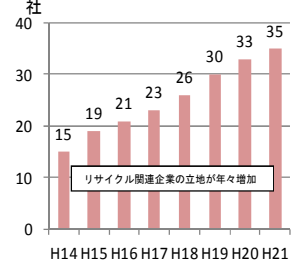
シップリサイクルの実証実験(室蘭港)



リサイクルポート立地企業における取扱循環資源量

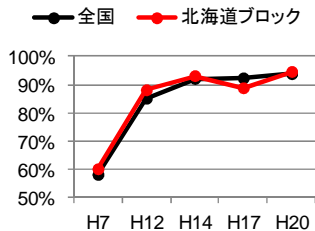


石狩湾新港地域のリサイクル関連企業立地数

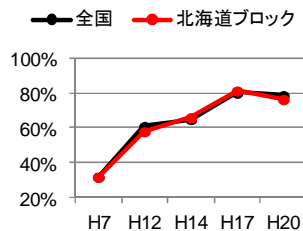


2-21 建設工事のゼロエミッション化

建設廃棄物全体の再資源化等率



利用土砂の建設発生土利用率



出典:国土交通省「建設副産物実態調査結果」

2-22 3Rの意識啓発

3R推進フェアの実施状況

年度	フェアの名称	開催地
20	胆振地域3R推進フェア	登別市
21	もっとエコなとかちづくり3R推進フェア	帯広市
22	3R推進フェア	旭川市
23	はこだて・エコフェスタ2011	函館市
	3R推進フェア・パネル展	函館市

施策の進捗状況

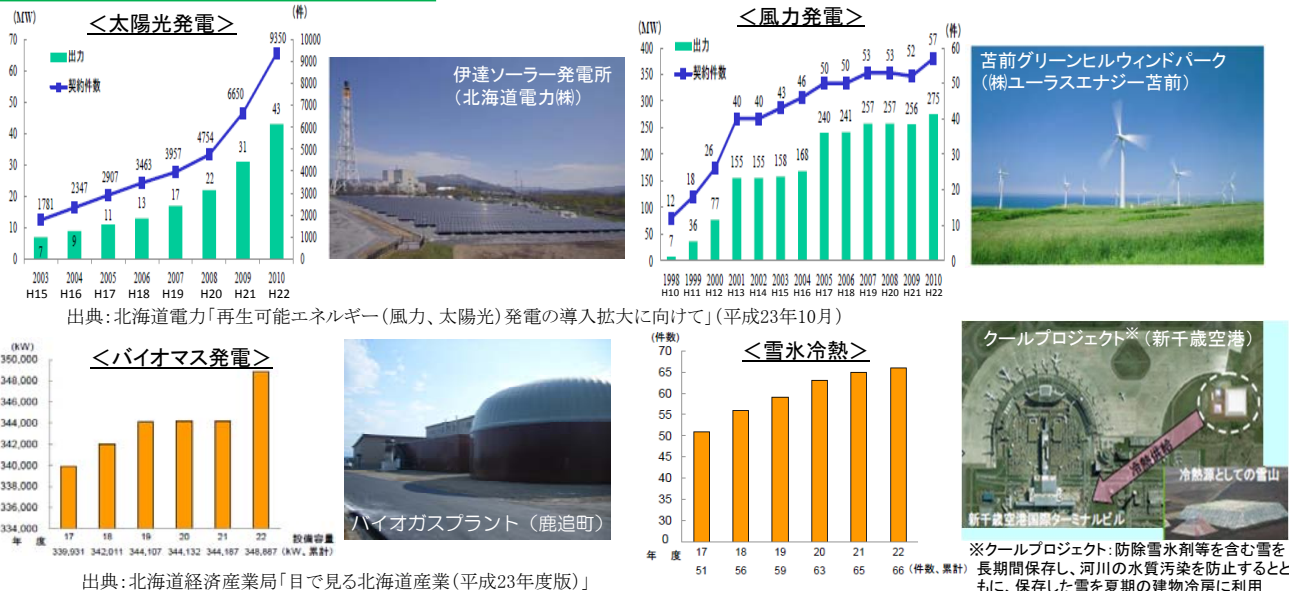
- 道路構造物、港湾施設、河川管理施設などの予防保全対策等を進めている
- 3R推進に向けリサイクル施設、最終処分場も含めた廃棄物処理施設の整備を進め、リサイクル率は全国並みになったが、北海道環境基本計画の平成29年度目標には達していない
- リサイクルポート3港(室蘭港、苫小牧港及び石狩湾新港)において、循環資源の取扱機能の強化やリサイクル関連企業の立地環境の形成等に取り組み、循環資源の広域流動を促進
- 建設現場からの廃棄物(刈草・建設発生土)の発生量等の情報を公開し、資源を地域内で有効活用
- 3Rのハンドブックなど啓発資材の作成・配布、3R推進フェアの開催等を実施

施策の進捗状況

(3) 低炭素社会の形成

- 北海道に豊富に存在する太陽光、風力、バイオマス、雪氷冷熱などの再生可能エネルギーの活用によりエネルギー源の多様化を推進
- 住宅・建築物におけるエネルギーの効率的な利用に資する技術・設備や低公害車の導入等を促進
- 間伐等の適切な森林の整備・保全や木質バイオマスの利用拡大を推進

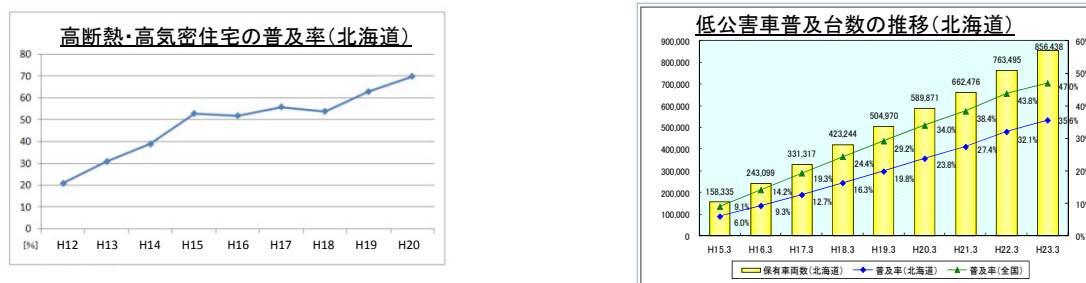
2-23 北海道の再生可能エネルギーの導入



出典:北海道電力「再生可能エネルギー(風力、太陽光)発電の導入拡大に向けて」(平成23年10月)

出典:北海道経済産業局「目で見える北海道産業(平成23年度版)」

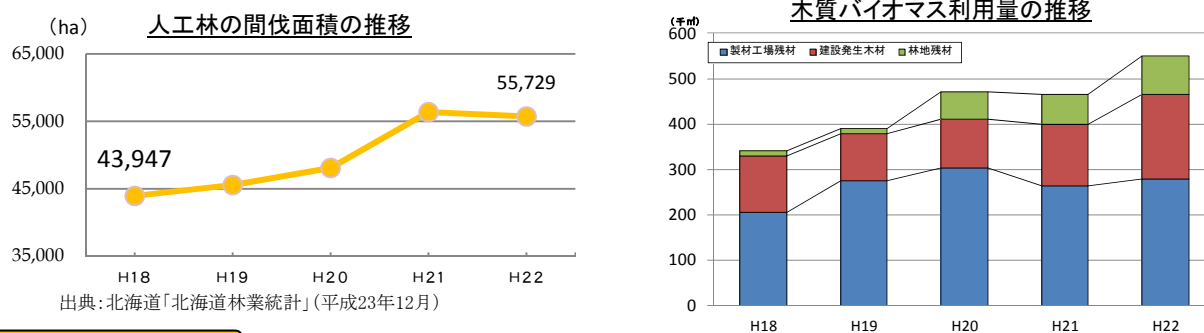
2-24 北海道における住宅・建築物における効率的なエネルギー利用に資する技術・設備や低公害車の導入



出典:北海道「北海道省エネルギー・新エネルギー促進行動計画【第二期】資料編」(平成24年3月)

出典:北海道運輸局資料

2-25 北海道における間伐等適切な森林の整備・保全や木質バイオマスの利用拡大



出典:北海道「北海道林業統計」(平成23年12月)

出典:北海道HPより作成

施策の進捗状況

- 風力発電、太陽光発電、バイオマス発電、雪氷冷熱等の利用が着実に拡大しているものの、導入可能性に限界があるなど、ポテンシャルを十分に活かし切れていない
- 高断熱・高気密住宅や低公害車の普及等を推進
- 間伐等の適切な森林整備が進み、木質バイオマスの利用も増加

主要施策3 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり

主要施策3の考え方

- 多様で個性ある地域から成る北海道を実現(戦略的目標3)するためには、地域の暮らしを支える都市機能を広域的な生活圏において維持し、各地域の特性を最大限活かした魅力と活力ある地域社会を形成していくことが必要
- 都市における機能の強化や人口低密度地域における地場産業の育成、二地域居住といった新たな居住形態の創造など、活力ある地域社会モデルへの取組を進めることが必要

施策の背景・課題

- ・札幌圏には北海道の約4割の人口が集中しており、北海道を牽引
- ・札幌圏以外では、人口減少や少子高齢化による都市の機能の低下や中心市街地の空洞化などが課題であり、持続可能な地域モデルが必要
- ・広域分散型の構造であり、最寄りの都市までの平均道路距離が長く、例えば、救命救急センターへの平均移動時間が長い
- ・住民からは冬季の生活環境改善、高齢化への対応というニーズが高い



主要施策3の構成

(1) 広域的な生活圏の形成と交流・連携強化

- 6つの広域的な生活圏の拠点都市の機能を維持・高度化しつつ、都市間のアクセスを強化
- 札幌都市圏の都市機能の強化

(2) 都市における機能の強化と魅力の向上

- 人口減少・少子高齢化を迎える中、集約型都市構造への移行
- 都市の魅力、活力を向上し、活発で多様な交流を推進
- 快適な冬の生活環境づくり
- ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたまちづくり

(3) 人口低密度地域における活力ある地域社会モデルへの取組

- 主として農林水産業が営まれている人口低密度地域における、恵まれた環境、良好な生産基盤、美しい景観等の地域資源の保全
- 地域資源を活かし、都市との交流等を通じた地域社会の活力の維持向上

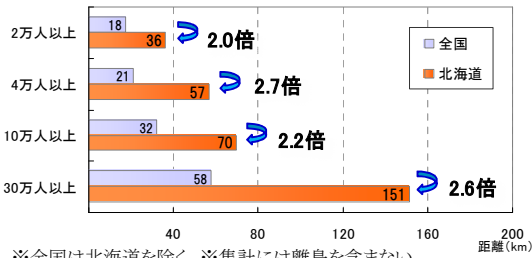
(4) 多様で個性的な北国の地域づくり

- 多様で個性的な地域が、それぞれの地域資源を活かした独自性のある発展
- 国内外の諸地域との交流・連携の推進
- 北方領土隣接地域における北方領土の早期返還の実現に向けた環境整備

施策の背景・課題

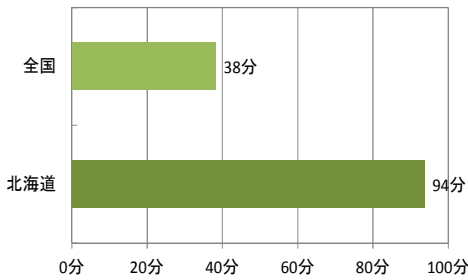
3-1 最寄り都市までの平均道路距離

都市間距離は全国の2~3倍。移動時間が大きな負担

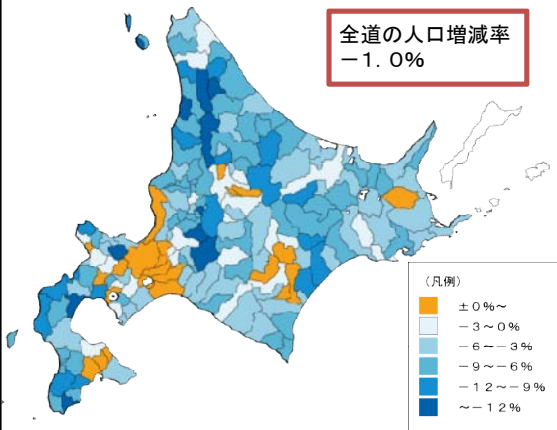


3-3 救命救急センターへの平均所要時間

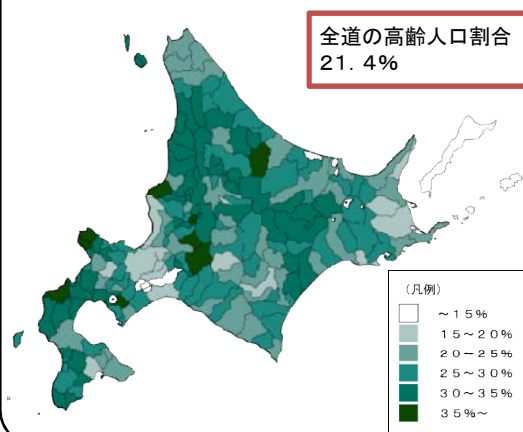
市町村から救命救急センターへの平均所要時間は全国平均の約2.5倍



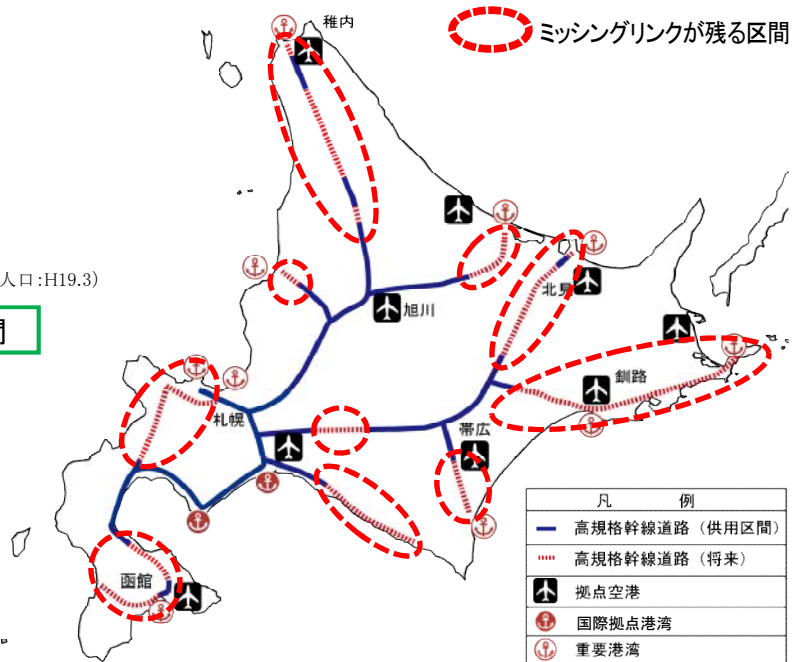
3-4 人口増減率(H12→H17)



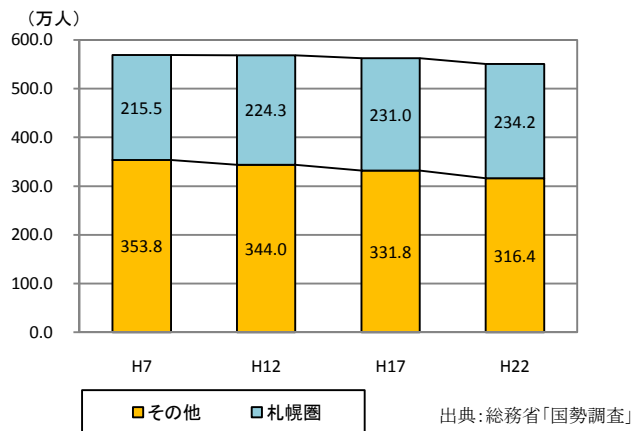
3-6 高齢人口割合(H17)



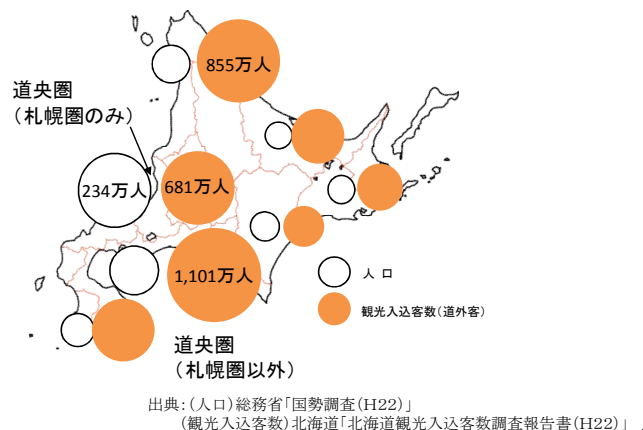
3-2 高規格道路整備状況 (H19年度末)



3-5 札幌圏とその他の地域の人口の推移



3-7 道内6圏域の人口と観光入込客数(道外客)



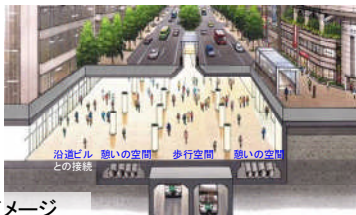
施策の進捗状況

(1) 広域的な生活圏の形成と交流・連携強化

- 都市機能の維持と都市間のアクセスの強化
- 札幌都市圏の国際的な魅力を高め、他地域との交流を発展させる取組の推進とこれを支える土地の高度利用、都市構造の再編等の推進
- 交通・情報・人的ネットワークの強化の推進

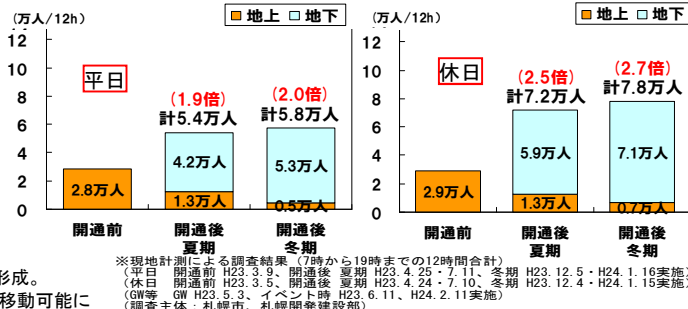
3-8 札幌都市圏の魅力向上

【札幌駅前通地下歩行空間】(開発局・札幌市)H22年度完成



完成イメージ

二極化した札幌駅周辺と大通周辺を地下通路で結び、地下歩行空間ネットワークを形成。これにより、都心の回遊性が向上し、季節や天候に左右されず、誰もが安全・快適に移動可能に

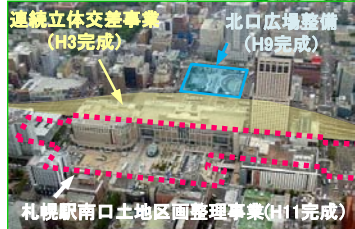


【街路樹】

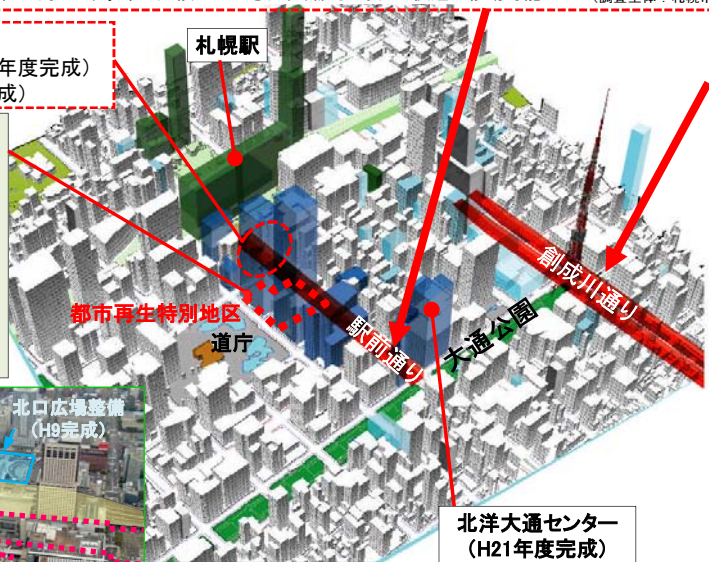
- 中央分離帯部 (H22年度完成)
- 歩道部 (H23年度完成)



ニッセイ札幌ビル (H21年度完成)
※駅前通り地下歩行空間と直結する主なビル



札幌駅周辺におけるこれまでの基盤整備事業(～H11)



【創成川通アンダーパス連続化】(札幌市)

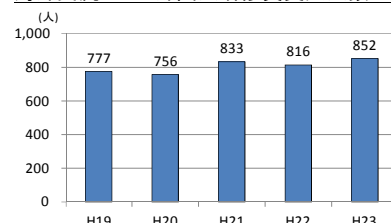


創成川通りにおいて既存のアンダーパスを連続化し、生み出される地上空間に親水緑地を整備。これにより、
 ○通過交通が分離され、歩行者の安全性が向上
 ○大通公園と連続する歩行者ネットワークを形成

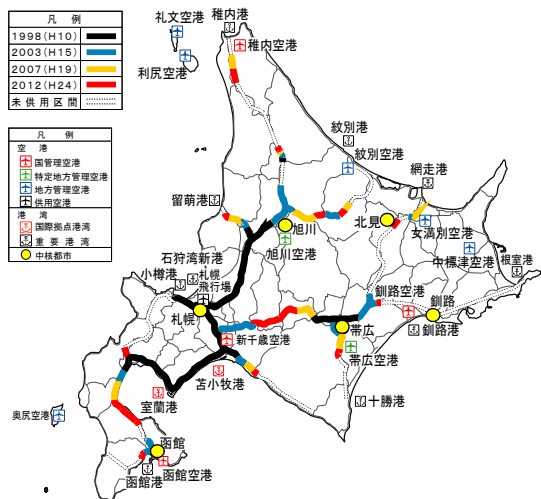
アンダーパス部 (H20年度完成)
地上部親水空間 (H22年度完成)

出典: 札幌市・北海道開発局

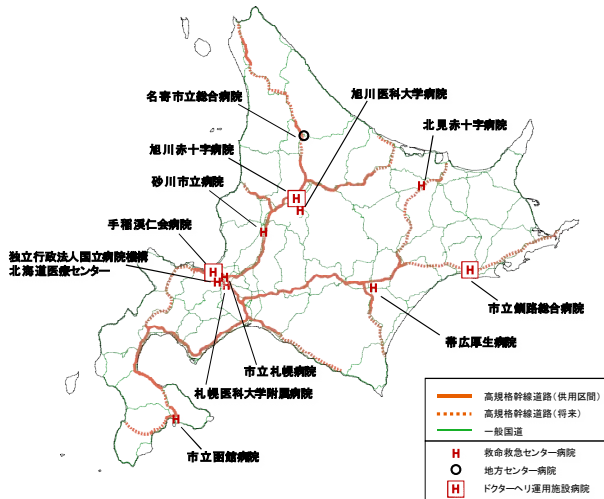
海外交流: JICA外国人研修員受入人数の推移



3-9 高規格幹線道路の整備状況



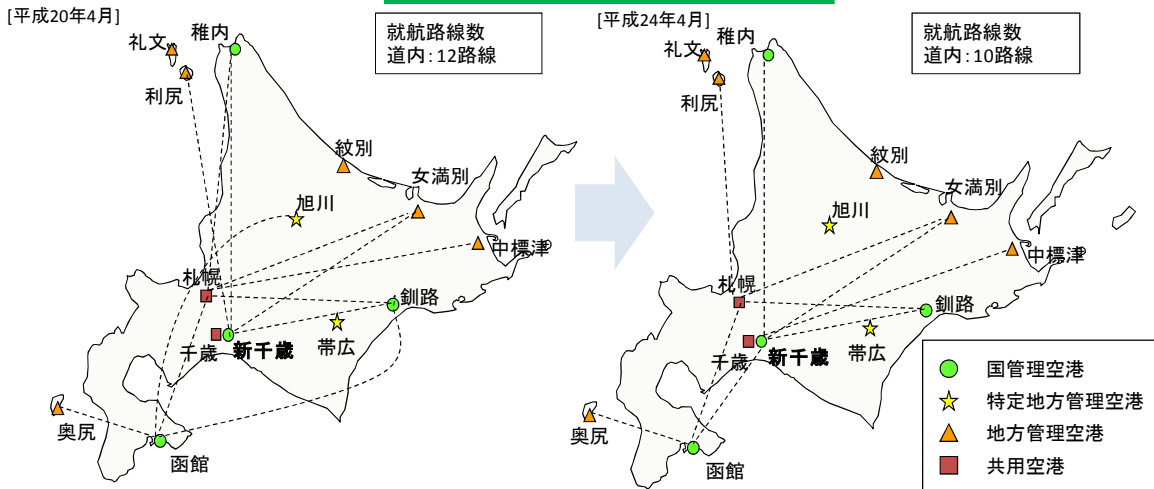
3-10 道内救命救急センター病院へのアクセス



出典: 北海道医療計画より (H24.3時点)

施策の進捗状況

3-11 道内航空ネットワーク



地方路線の変遷

- 平成20年4月に12路線あった道内就航路線数は、平成24年4月に10路線に減少
- 平成21年4月9日、礼文空港供用中止。(平成27年3月31日までの6年間)
- 平成22年7月1日、A-netが丘珠空港を撤退し、新千歳空港に集約(丘珠空港就航便数: H20.4 道内5路線1日16便→H22.7 道内2路線1日7便)
- 平成23年6月、HACは、JALの経営撤退に伴い、北海道を筆頭株主とする新体制により、丘珠空港を拠点空港としてスタート(丘珠空港就航便数: H23.6 道内3路線1日11便→H24.4 道内4路線1日9便)

施策の進捗状況

- 札幌駅前通地下歩行空間、創成川通アンダーパス、創成川公園が供用されるなど、札幌都市再生プロジェクトが進展
- 高規格幹線道路網の整備等により、医療や商業などの都市機能へのアクセスが強化されているが、主要都市間等を連結する高規格幹線道路等のうち、未整備の部分(ミッシングリンク)が存在する
- 道内航空ネットワークは維持されているものの、HACの経営不振など課題もある
- JICAによる海外からの研修員の受入れなど国際交流が図られている

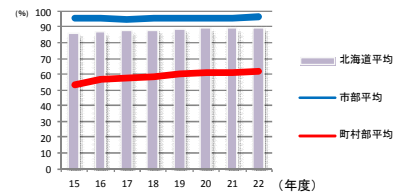
(2) 都市における機能の強化と魅力の向上

- 都市機能の効率を高める街区の再編や基盤施設の一体的整備
- 積雪寒冷な気候に対応した北方型住宅等の開発と普及
- 冬でも快適な歩行空間の確保、転倒事故防止の取組
- 公共交通機関、建築物等のバリアフリー化の推進
- 家族向け賃貸住宅や子育て支援施設の充実、都市公園の整備

3-12 旭川市北彩都の鉄道高架化・土地区画整理事業



3-13 下水道処理人口普及率の推移



3-14 北方型住宅の普及



※1 北方型住宅: 地域らしさを活かした環境等に配慮した住宅
 ※2 北方型住宅ECO: 北方型住宅を基本に、省エネルギー性能をより強化した住宅
 出典: 北海道局調べ

3-15 ユニバーサルデザインの公営住宅整備戸数(累計)の推移

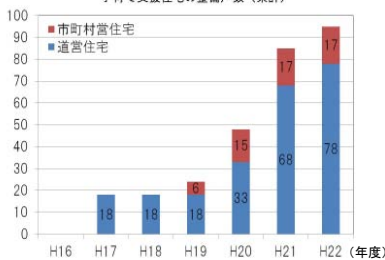


施策の進捗状況

3-16 子育て支援住宅の整備

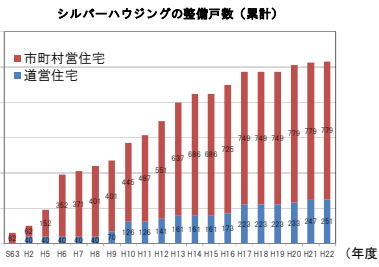
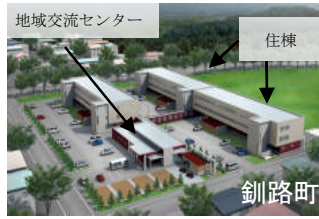


あしよろ子供センター(足寄町北団地)
子育て支援住宅の整備戸数(累計)



出典:北海道局調べ

3-17 シルバーハウジングの整備

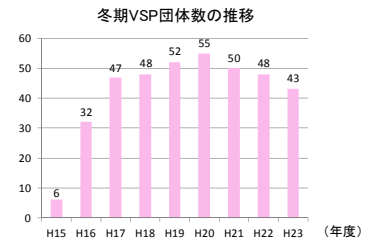


出典:北海道局調べ

3-18 冬期VSPの活動



ボランティアによる歩道の砂散布



出典:北海道開発局調べ

施策の進捗状況

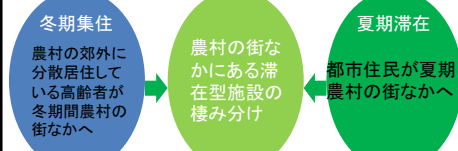
- 鉄道駅高架化、低未利用地における街区再編等の都市整備が進捗(旭川市等)
- 北方型住宅の普及やユニバーサルデザインの公営住宅、子育て支援住宅、高齢者向けのシルバーハウジング等の整備が進められている
- 札幌駅前通地下歩行空間の供用や、冬期VSP(ボランティアサポートプログラム)による歩道の転倒防止の取組推進など、冬期の歩行者対策が行われている

(3) 人口低密度地域における活力ある地域社会モデルへの取組

- 長期滞在、二地域居住、冬期集住に対応した生活環境の整備
- 地域資源を活用した地場産業の育成、グリーンツーリズムやマリンツーリズム等の促進
- 地域資源を活かした観光等の推進

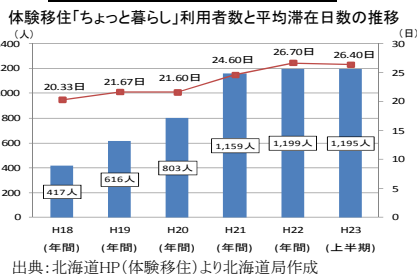
3-19 地域社会モデルの検討

新たなライフスタイルの調査・提案



平成18年度、平成19年度に北海道開発計画調査により冬期集住・夏期滞在について調査し、新たなライフスタイルとして提案。旭川市西神楽などにおいて取組が続けられている。

北海道への移住促進の取組



出典:北海道HP(体験移住)より北海道局作成

施策の進捗状況

- 新たなライフスタイルとしての冬期集住、二地域居住(夏期滞在)や自治体、NPO、旅行会社などの連携による長期滞在や移住の促進など、活力ある地域社会モデルの構築に向けた取組が進められている。平成24年度には人口減少下での食料供給力の維持に係る調査を行う予定
- 「わが村は美しくー北海道」運動や「北海道みなとオアシス」など地域資源を活かした地場産業の育成の取組や観光等の推進が拡がっている

3-20 北海道における人口減少下での食料供給力の維持に関する調査について(平成24年度実施予定)

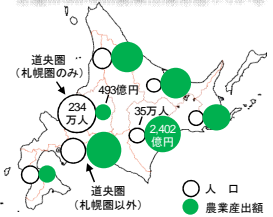
北海道開発において解決すべき課題

- ・ 北海道の基幹産業である農水産業や観光を担っている地域は、今後、急激な人口減少
- ・ 急激な人口減少に伴い、社会資本の管理が難しくなり、基幹産業である農業の維持も困難になる懸念

課題解決に向けた施策

- ・ 基幹産業を引き続き維持するために必要な社会資本など社会システム及び労働力確保など地域社会モデルを構築

【6圏域の人口と農業産出額】
札幌圏以外の人口の少ない地域が、全道の95%の農業生産を担っている



3-21 「わが村は美しくー北海道」運動※



真狩村の特産品を活かした「ゆりねのスイートコロッケ」の開発

※「わが村は美しくー北海道」運動:北海道の農林水産業の振興と農山漁村地域の活性化を目指して、多様な地域資源を活かした、地域住民主体の地域づくり活動を支援することを目的とした運動

3-22 北海道みなとオアシス※



稚内港北防波堤におけるスノーキャンドル

※北海道みなとオアシス:みなとの施設等を活用した地域活性化を目指す住民参加型の取組の活動の拠点となる施設あるいは地区を登録

施策の進捗状況

(4) 多様で個性的な北国の地域づくり

- 地域における行政・民間の多様な主体による連携・協働の推進
- 北海道と隣接する東北地方やサハリン州など内外諸地域との交流の促進

3-23 地域づくり連携会議

圏域ごとに策定された「地域づくりの方向」については毎年、国や地方公共団体、民間から成る地域づくり連携会議を開催し、進捗状況をチェックし、次のステップ・取組を確認している

※会議メンバー

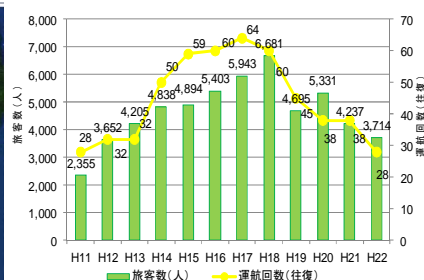
- ・北海道開発局(当該地域の開発建設部長)
- ・北海道(当該地域の総合振興局長、振興局長)
- ・市町村長
- ・民間(地元商工会、観光協会、有識者、金融機関等)



3-24 サハリン航路と稚内港国際フェリーターミナルの整備



稚内・コルサコフ定期航路の旅客の推移



出典:北海道開発局調べ

施策の進捗状況

- 「地域づくりの方向」を共有して連携・協働の取組を推進するため、道内6連携地域(10建設部14振興局)において地域づくり連携会議を設置し、定期的に意見・情報交換を行っている
- 稚内国際フェリーターミナルを整備し、サハリンとの交流を促進しているが、旅客数は減少傾向

(北方領土隣接地域対策)

○安定振興対策の計画的な推進

3-25 安定振興対策の推進

第6期北方領土隣接地域振興の振興及び住民の生活の安定に関する計画(第6期振興計画)

北方領土返還要求運動の発祥の地であり、かつ運動の拠点となる北方領土隣接地域の活力の維持発展を図るため、「北方領土問題等の解決の促進のための特別措置に関する法律」(北特法)第6条に基づき北海道が作成した第6期振興計画に基づき、平成20年度より、安定振興対策を積極的に推進してきた(計画期間:平成20年度~平成24年度)

公共事業等

- ・直轄事業 ※関係府省が実施する事業について連絡会議(内閣府、総務省、外務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省、国土交通省)を開催し、連携を図りながら推進している
- ・補助事業 ※市町が実施する国庫補助事業のうち、北特法第7条で規定されている特定事業については、補助率のかさ上げ措置を行っている

北方領土隣接地域振興等基金

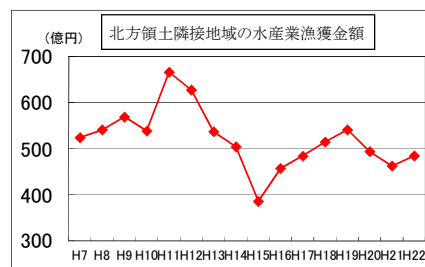
北方領土隣接地域振興等事業推進費補助金

(北方領土をめぐるロシアの動き)

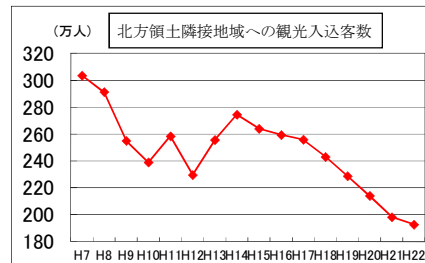
北方領土においては、ロシア政府が占拠している状態が続き、さらに、ロシア政府は「クリル諸島」社会経済発展計画(平成19~27年)に基づき、北方領土の社会基盤整備を行っている。また、平成22年11月にロシアの大統領が初めて北方四島を訪れたほか、ロシア政府高官が頻りに訪問している

施策の進捗状況

- 第6期振興計画に基づき、安定振興対策事業を計画的に進めてきているが、主要産業である水産業の漁獲金額は低迷が続き、観光入込客数の低下にも歯止めがかかっていない
- 一方、北方領土をめぐるロシア政府の動きもあり、北方領土に対面する隣接地域の一層の振興を図る必要がある



出典:北海道「北海道水産現勢」



出典:北海道「北海道観光入込客数調査」

主要施策4 内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上

主要施策4の考え方

- 戦略的目標を達成するため、主要施策1～3の展開と併せて、道内外の拠点を結び経済活動を支えるネットワークの強化とモビリティの向上を図るとともに、広域分散型社会に対応した地域交通・情報通信基盤の形成や、積雪寒冷な気候に対応した冬期交通の確保を図ることにより、活力ある地域経済社会の基盤を整備していくことが必要

施策の背景・課題

- 全国と比較して、高規格幹線道路供用率が低い
- 港湾へのアクセス時間が長い
- フィーダー輸送など物流の効率が悪い
- 地域の公共交通の利用率が低迷
- ブロードバンド普及率は全国と比較して低い
- 冬の道路通行止めが多い
- 冬に公共交通機関の発着の遅れや欠航が多い



主要施策4の構成

(1)国内外に開かれた広域交通ネットワークの構築

- 交通機関が相互に連携・連続した利便性の高い高速交通ネットワークの形成
- 国際競争力を高めるための物流ネットワーク機能の強化

(2)地域交通・情報通信基盤の形成

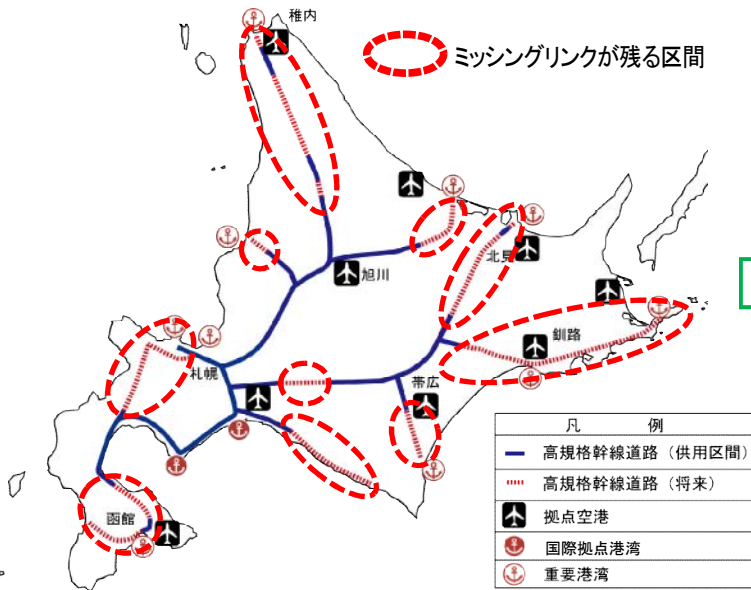
- 徒歩、自転車、自動車及び公共交通のバランスの取れた交通体系の構築
- 人口減少下における地域の実情に即したモビリティの確保
- 広域的な交流の強化、競争力ある地域産業の振興や地域社会の活力維持を図るための情報通信体系の充実

(3)冬期交通の信頼性向上

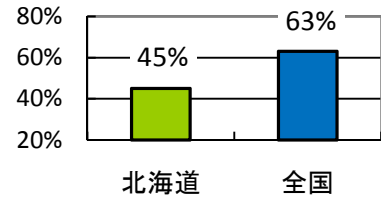
- 積雪や路面凍結、地吹雪、雪崩などの冬期の道路交通の問題を克服し、安全で信頼性の高い道路交通を確保
- 航空輸送の定時制・安定性の確保

施策の背景・課題

4-1 高規格幹線道路整備状況(H19年度末)

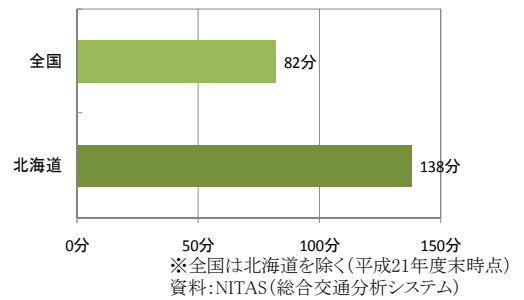


4-2 高規格幹線道路の供用率(H19年度末)



出典:北海道開発局HPより

4-3 特定重要港湾及び重要港湾への平均所要時間



4-4 H15年度～H19年度に発生した主な豪雪等

平成16年1月14～16日 道東を中心とした豪雪災害(北見等)
※最深積雪深が観測史上最高を記録(150年一度の確率)

平成20年2月24日 低気圧による暴風雪災害(長沼町)
※吹きだまりにより、車両70台が立ち往生



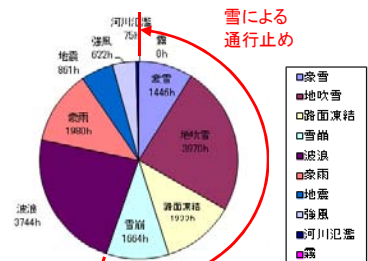
平成20年4月1日 道東を中心とした暴風雪災害(釧路根室地方)



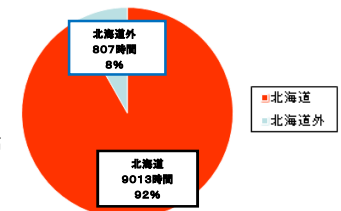
※道路網図はH21末時点

・7路線10区間が通行止め吹きだまりにより
車両106台が立ち往生
・降雪量、最大風速が4月として観測史上最高
出典:北海道開発局HPから作成

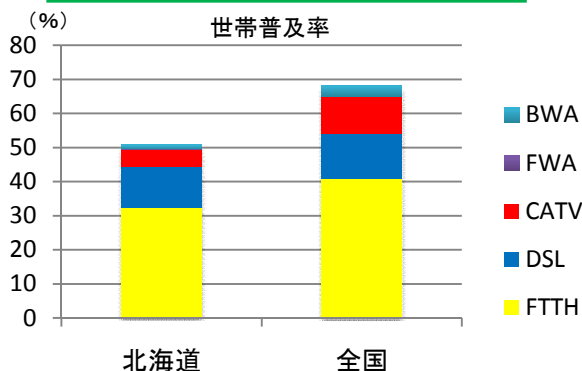
北海道の国道での通行止め
延べ時間の内訳(H15～H19年度)



全国の国道(指定区間内)での
雪害による通行止め延べ時間(H15～H19年度)

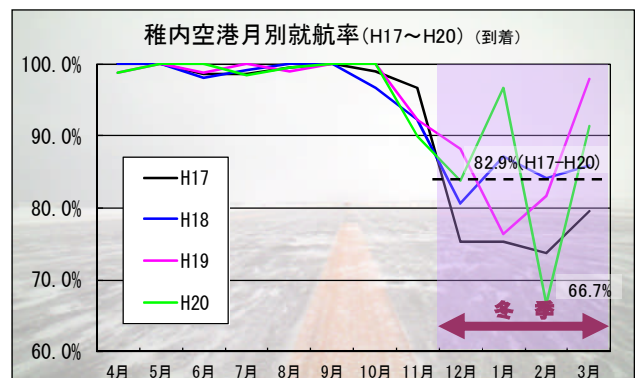


4-5 ブロードバンド契約状況(H23.12末)



出典:北海道総合通信局「北海道内のブロードバンドサービスの契約状況」(平成23年12月末現在)

4-6 稚内空港の月別就航率

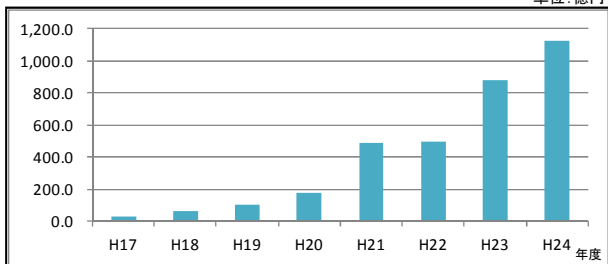


出典:国土交通省「空港の利用状況」

施策の進捗状況

4-11 北海道新幹線の整備状況

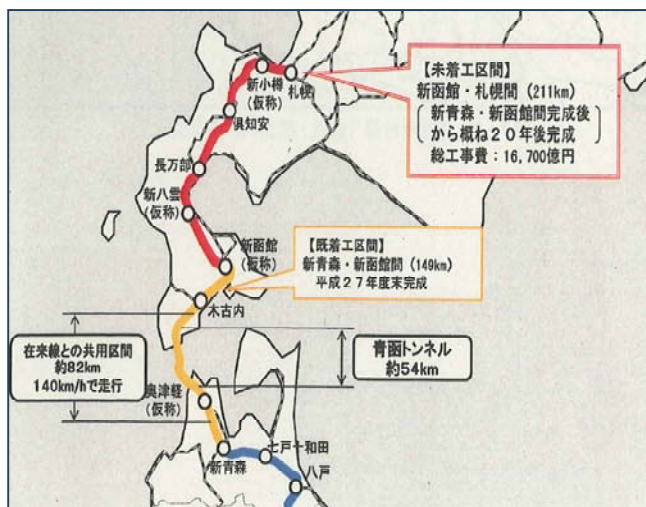
新青森～新函館間の建設費の推移 単位:億円



未着工区間(新函館～札幌間)に係る最近の経緯

- H23.12 「整備新幹線の取扱いについて」(政府・与党確認事項)において、未着工区間の認可・着工に向けた基本的な考え方、各線区の扱いを確認
- H24.1~4 交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会整備新幹線小委員会において、収支採算性及び投資効果について検証
- H24.4 整備新幹線問題検討会において、収支採算性及び投資効果について確認
- H24.4~ JR北海道の同意、並行在来線の経営分離に関する沿線自治体の同意などに係る手続きを実施中

北海道新幹線の概要



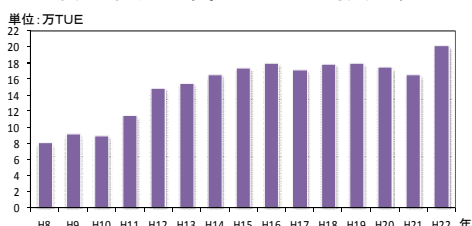
4-12 苫小牧港国際コンテナターミナル



- 東港区 中央ふ頭
- 岸壁 水深14m(330m) 1B
- 岸壁 水深14m(耐震)(240m) 1B(整備中)
- ふ頭用地 約30ha(整備中)
- ガントリークレーン 2基設置済み、1基追加設置予定 (H24.3時点)

外資コンテナ船の滞船解消や定時性確保を図るため、国際コンテナ機能を西港区から東港区に移転し、新国際コンテナターミナルを整備

苫小牧港外資コンテナ取扱個数



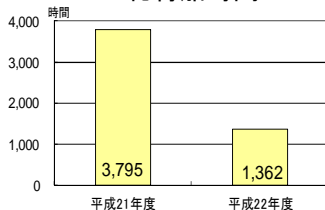
出典:国土交通省「港湾統計」

4-13 新千歳空港貨物エリアの整備



※GSE (Ground Support Equipment) 貨物けん引車両などの支援機材

総待船時間



平成22年4月より2隻同時着岸体制 (H23.4.27~H23.6.7:ガントリークレーン損傷事故により1バース体制)

出典:北海道開発局調べ

施策の進捗状況

- 高規格幹線道路は、平成23年度に北海道横断自動車(夕張～占冠)が開通し、道央圏と道東圏が結ばれる等、供用延長は平成24年度中に1,000kmに達する見込み
- 北海道新幹線については、新青森～新函館間の平成27年度開業に向け着実に整備を推進している また、新函館～札幌間については着工に向けた手続きを進めている
- 航空については新千歳空港における国際線ターミナルの供用や貨物エリアの整備など空港機能の向上を推進している
- 苫小牧港における国際コンテナターミナルの整備を行い、港湾手続きの簡素化、統一化や入港手続きにおける港湾間連携を進めている。新千歳空港においても貨物ターミナル地区の整備を行った

施策の進捗状況

(2) 地域交通・情報通信基盤の形成

- 歩行空間、自転車通行環境等の整備
- 渋滞の解消、札幌都心部へのアクセス改善等の推進
- コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの導入等の取組の促進
- 離島については航路・航空路の維持、防波堤等の整備の推進
- 光ファイバ網や無線アクセスシステム等の整備の推進

4-14 自転車通行環境整備状況



札幌市

4-15 自転車共同利用サービス「ポロクル※」の整備



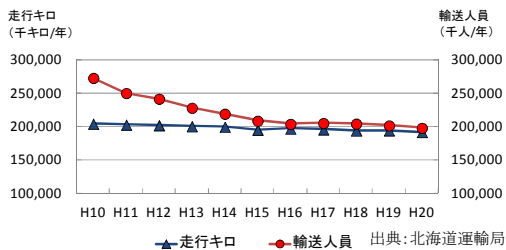
サイクルポートマップ

※ポロクル:会員制(有料)の自転車共同利用サービス。札幌市街中に置かれた、サイクルポート(専用駐輪場)なら、どこでも自由に自転車の貸出返却が可能

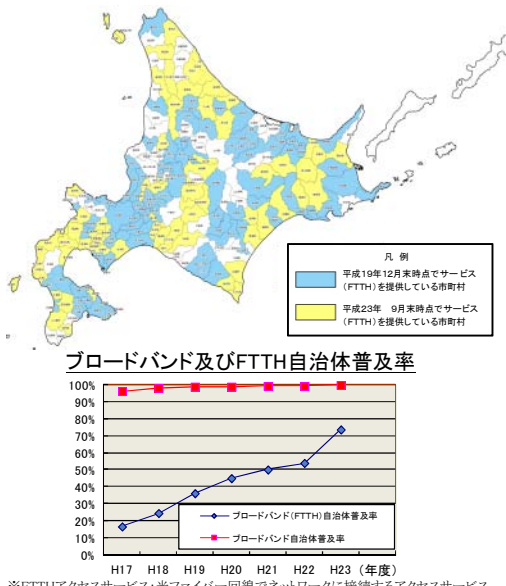


サイクルポートの整備

4-16 バス走行キロと輸送人員(北海道)



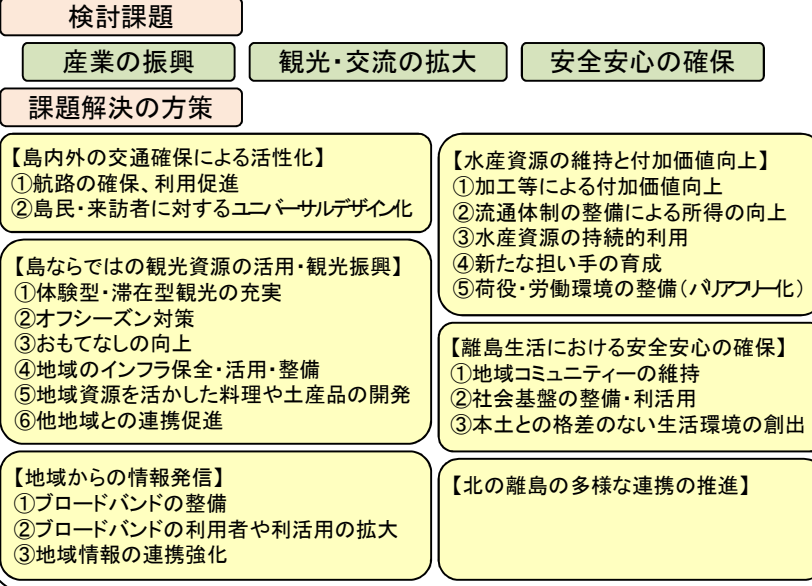
4-17 近年のブロードバンドサービス普及の推移



※FTTHアクセスサービス:光ファイバー回線でネットワークに接続するアクセスサービス
 出典:総務省HPより北海道局作成

北海道周辺離島における地域活性化方策に関する検討調査(平成21年3月)

※北海道の離島の資源・潜在能力を活かし、新たな産業の振興や観光・交流拡大等の課題を抽出し、その課題解決方策と社会資本整備戦略プログラムについて「北海道周辺離島における地域活性化方策に関する懇談会(平成20年12月～平成21年3月)」により検討・取りまとめ



施策の進捗状況

- 自転車道や自転車レーンなど自転車通行環境整備を推進した。一方、札幌市内では民間によるコミュニティサイクル事業が展開されるなど、自転車を活用した新たな公共交通としての動きもみられる
- コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの導入促進、離島フェリーターミナルの整備、離島航空路への支援を行っているが、全道的に公共交通の利用は横ばいで推移している
- 北海道周辺離島における地域活性化に関する懇談会において、航路の確保やブロードバンドの整備などについて取りまとめられた
- 平成23年度に礼文町がブロードバンド化され、道内全市町村がブロードバンド化されたが、FTTH(光)の普及については約30%が未整備

施策の進捗状況

(3) 冬期交通の信頼性向上

- 道路における、効率的な除排雪の実施、防雪対策、凍結路面对策等の推進
- 空港における航空機運用の安定性・定時制の確保に資するILSの双方向化※、高カテゴリー化及び除雪体制の強化の推進

※ ILSの双方向化:航空機の着陸において、低視程時や悪天候時において安全に着陸できる機会が増加する計器着陸装置を、滑走路の一方からの進入だけでなく、双方からの着陸に対応できるようにするもの

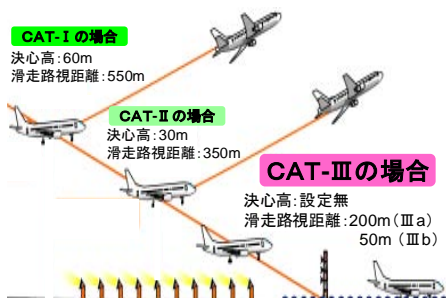
4-18 排雪状況



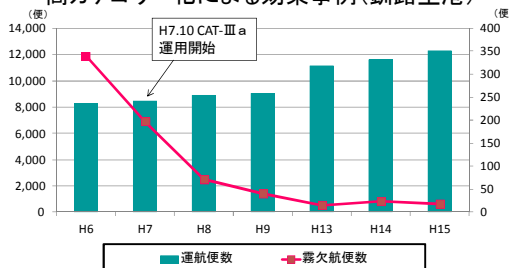
4-19 防雪対策



4-20 ILS高カテゴリー化による効果



高カテゴリー化による効果事例(釧路空港)



※平成23年度に運用開始された新千歳空港でも同様の効果が期待される

出典: 釧路空港HPより北海道局作成

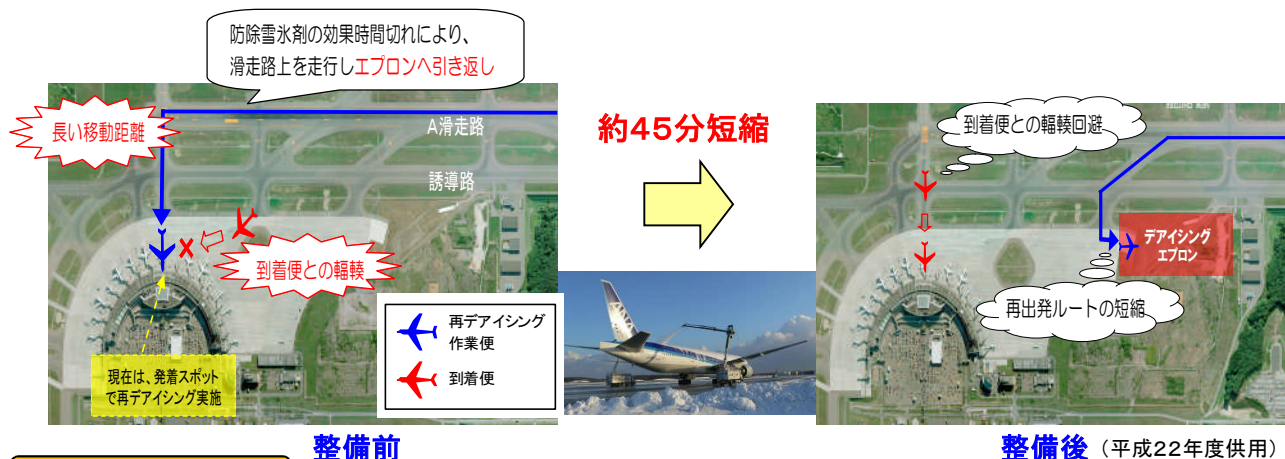
4-21 稚内空港における滑走路延長



稚内空港 滑走路改良事業

(平成21年度供用)

4-22 デアイシング・エプロンの整備効果



施策の進捗状況

- 効率的な除排雪の実施、雪崩防止施設や防雪林等の整備、凍結路面对策などを進めており、冬期交通の安全の確保に努めている
- 新千歳空港におけるILSの双方向化及び高カテゴリー化、デアイシングエプロン※の整備、稚内空港における滑走路延長、女満別空港におけるILSの双方向化(平成21年度)を進めている

※ デアイシングエプロン: 航空機に積もった雪や付着した氷を除去し、離陸時の雪の再付着を防止する作業を行う専用の駐機場

主要施策5 安全・安心な国土づくり

主要施策5の考え方

- 安全・安心の確保なくして国民の生活や経済社会の安定は図れない。安全・安心の確保は、国の最も重要な責務の一つであるとともに、経済社会活動の基盤
- 北海道は自然災害に対していまだ脆弱な地域。さらに地球温暖化に伴う気候変動等による災害リスクの増大の懸念
- このため、安全・安心な国土づくりを着実に推進する必要

施策の背景・課題

- 北海道は水害による被害額が全国でも有数であり、近年においても洪水が頻発
- 北海道では、昨年の東日本大震災を始め、近年においても釧路沖地震、北海道南西沖地震、十勝沖地震など、日本海溝・千島海溝等で大規模な地震や津波が発生
- 道内には常時観測火山が9火山あり、そのうち5火山は近年も活発に活動
- 道内には通行規制区間が多数あり、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
- 北海道の過去10年間(H13～H22)の年平均死者数は、全国平均の2倍以上で、事故特性として郊外単路部の正面衝突事故が多い



主要施策5の構成

(1) 頻発する自然災害に備える防災対策の推進

- 水害に対する治水対策、浸水対策の推進
- 集中豪雨や火山の噴火等により発生する土砂災害に対する土砂災害対策や中核的交通基盤等の保全及び代替機能確保対策の推進
- 津波、高潮、波浪等に対する海岸保全の推進
- 道路密度の低い北海道における信頼性の高い道路ネットワークの構築
- 山地災害や地すべりの防止等の推進
- 災害時にも安定的な水道用水の供給ができるよう、水道施設整備の促進
- 防災関係機関、NPO、企業、地域住民が連携した地震・津波防災対策の推進
- 豪雪対策や積雪寒冷地域の特性を考慮した防災対策の推進

(2) ハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策の推進

- 防災情報の高度化、防災関係機関の災害情報伝達体制の整備等のソフト対策の推進
- 地域住民や企業含めた自助、共助、公助のバランスのとれた地域防災力の再構築など、総合的な防災・減災対策の推進
- 災害に強いまちづくりの推進
- 多様な災害・事故の被害軽減やテロの未然防止に向けた取組の推進
- 大規模災害時等における非常時の業務執行体制の確保、広域的な支援体制の確立

(3) 道路交通事故等の無い社会を目指した交通安全対策の推進

- 安全な道路交通環境の整備、北海道特有の交通課題に関する研究開発の推進
- 海上交通の安全性・安定性の向上を図るため、防波堤を始めとする外郭施設等の水域施設の整備の推進
- 航空輸送における安全・安心の確保するため、道内各空港の基本施設等の機能を保持するための更新・改良等の推進

施策の背景・課題

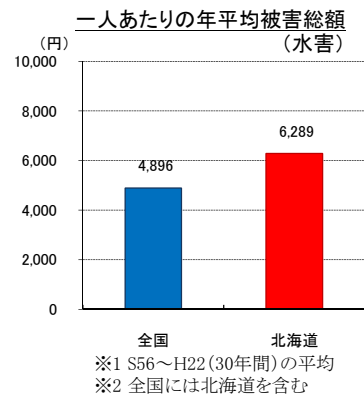
5-1 洪水、地震、津波のおそれ

- 過去5年間で氾濫注意水位を超過した国管理河川
- 過去5年間で水防団待機水位を超過した国管理河川

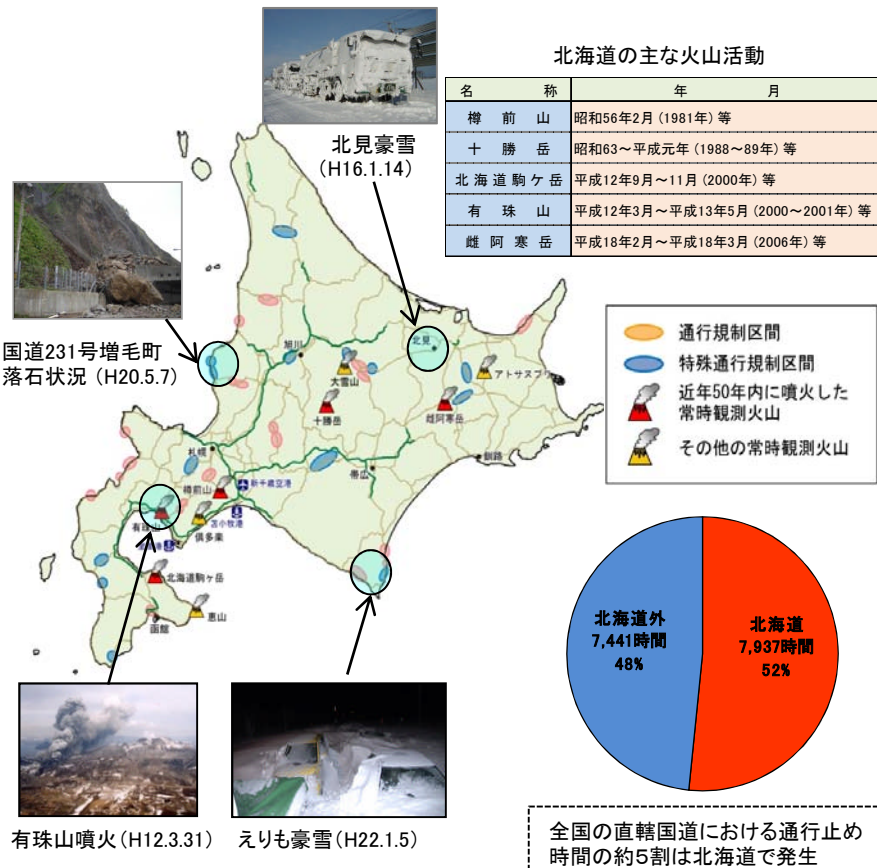


北海道に被害を及ぼした主な地震・津波(昭和35年以降)

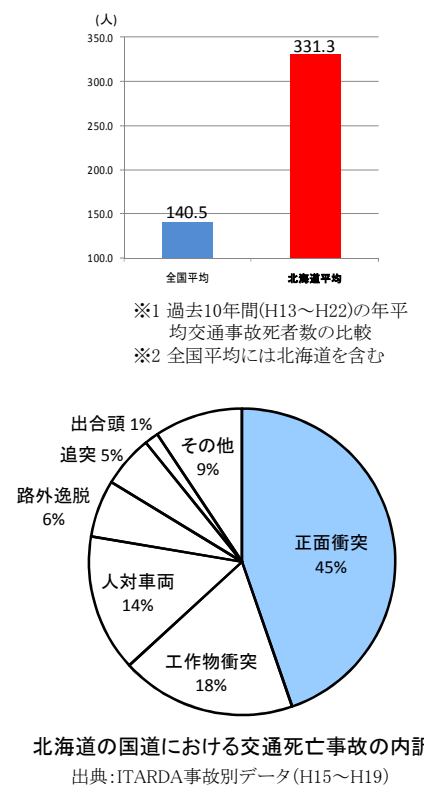
年	月	名称	マグニチュード
昭和35年	5月(1960年)	チリ地震津波	—
昭和43年	5月(1968年)	十勝沖地震(津波)	7.9
昭和45年	1月(1970年)	北海道南部地震	6.7
昭和48年	6月(1973年)	根室半島沖地震(津波)	7.4
昭和57年	3月(1982年)	浦河沖地震	7.1
昭和58年	5月(1983年)	日本海中部地震(津波)	7.7
平成5年	1月(1993年)	釧路沖地震	7.8
平成5年	7月(1993年)	北海道南西沖地震(津波)	7.8
平成6年	10月(1994年)	北海道東方沖地震	8.1
平成15年	9月(2003年)	十勝沖地震(津波)	8.0



5-2 火山、落石等による通行止め、雪害のおそれ



5-3 北海道の道路交通事故状況



施策の進捗状況

(1) 頻発する自然災害に備える防災対策の推進

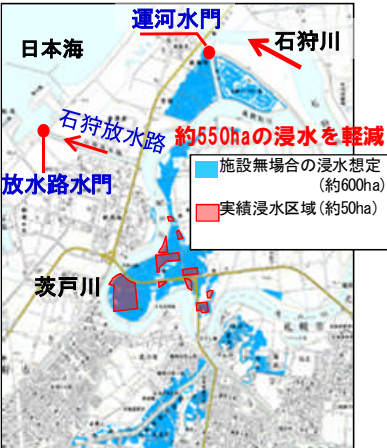
- 堤防、洪水調節施設等の根幹的な治水施設等の整備、再度災害を防止する対策等の推進
- 遊砂地、砂防堰堤等の砂防施設等の整備
- 海岸護岸、人工リーフ等の海岸保全施設の整備

5-4 治水施設、砂防施設、海岸保全施設等の整備の推進

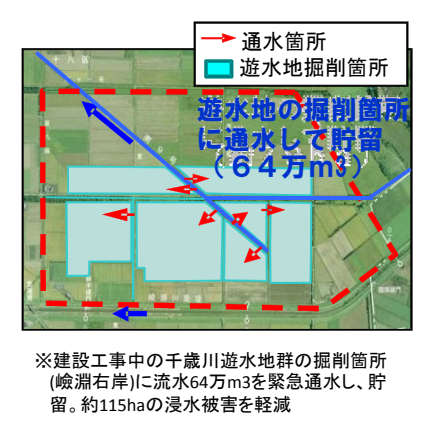


平成23年9月洪水に対して、これまで実施してきた治水対策(近年着手した千歳川遊水地群を含め)が効果を発揮

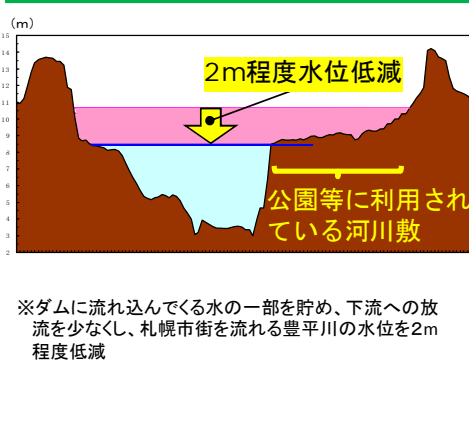
5-5 石狩放水路の効果



5-6 工事中の千歳川遊水地群の効果



5-7 豊平峡ダム、定山溪ダムの効果

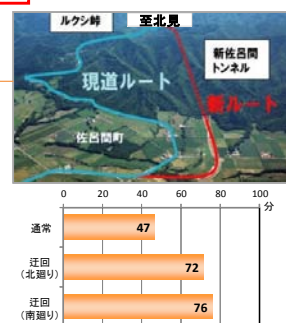
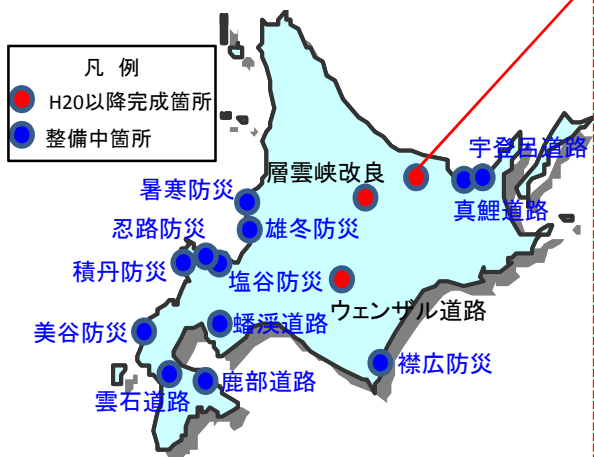


施策の進捗状況

- 異常気象時通行規制区間等における岩盤斜面对策等の防災対策を優先に推進
- 道路密度の低い北海道において、信頼性の高い道路ネットワークの構築を推進
- 保安林の整備、治山施設の設置等の推進
- 災害に備えた水道施設の整備の推進
- 豪雪対策及び冬期の地震・噴火等に備えた避難訓練等の実施

5-8 岩石・落石崩壊対策箇所

一般国道333号佐呂間防災事業(H21.3供用) ルクシ峠の交通規制区間の解消



ルクシ峠は多数の隘路区間が存在し、平成18年度には170時間/年の通行規制が発生。土砂崩壊などが発生する恐れのある箇所をトンネルで迂回することで安全性を確保。(通行規制時間: 供用後は0時間)



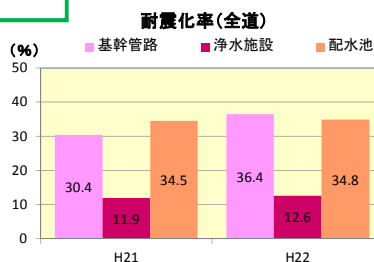
5-9 冬期の噴火を想定した十勝岳火山噴火対応訓練



5-10 治山事業の推進



5-11 基幹管路、配水池等の耐震化及び整備の推進



出典: 厚生労働省「水道事業における耐震化の状況」

施策の進捗状況

- 昭和56年、平成15年、平成18年など戦後最大規模の洪水に対する治水対策などを進めている
- 樽前山や十勝岳等において、火山噴火に備えた土砂災害対策などを進めている
- 異常気象時通行規制区間等における岩盤斜面对策等の防災対策を優先に推進(7期計画期間中に主要事業のうち3箇所完成、現在12箇所整備中)
- 高規格幹線道路は、平成23年度に北海道横断自動車(夕張～占冠)が開通し、道央圏と道東圏が結ばれる等、供用延長は平成24年度中に1,000kmに達する見込み
- 地震発生時のライフラインの確保のため、水道施設等の耐震化を進めている
- 平成22年の日高地方での暴風雪や平成24年の岩見沢地方での豪雪に対し、地域除雪支援、除雪車の貸出、雪対策の連絡会議を開催するなど、関係機関との情報共有や連携を図っている
- 避難路の防雪対策等を推進したうえで冬期を想定した防災訓練等を実施している

施策の進捗状況

- (日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等、地震・津波に備えた防災対策の推進)
- 地震・津波に備えた避難場所の整備、地震・津波情報の早期提供等
 - 緊急輸送道路の橋梁の耐震補強、港湾における耐震強化岸壁の整備
 - 空港、漁港施設、河川構造物、海岸保全施設の耐震強化
 - 河川、港湾、海岸における津波対策等の推進

5-12 地震津波対策の推進



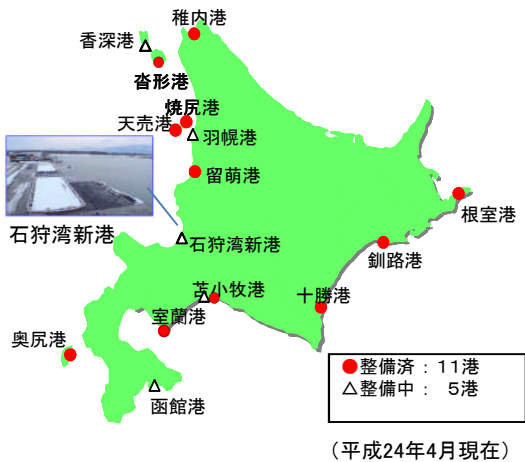
道の駅を活用した避難場所・防災拠点の配置状況



(平成22年度末現在)

全体イメージ図(北海道開発局地震津波対策アクションプランより)

港湾の耐震強化岸壁配置状況



(平成24年4月現在)

耐震補強対策施工状況 (新千歳空港)



道路橋梁の耐震対策 (RC巻立)



津波漂流物対策施設整備 (えりも港)



施策の進捗状況

- 北海道開発局では地震津波対策アクションプランを策定し、緊急的に取り組むべき対策を実施してきた
- 道の駅の活用による避難場所・防災拠点10カ所を整備し、東日本大震災を踏まえて順次地元協議を進めながら地域防災計画に沿って整備していく予定
- 釧路港など11港において耐震強化岸壁を配備した臨海部防災拠点の整備が完了し、現在は5港で整備を進めている
- 福島漁港など3漁港において、岸壁の耐震強化を行った。現在は1漁港で整備を進めている
- 新千歳空港において耐震強化を行った
- 釧路港、十勝港、えりも港において津波漂流物対策施設の整備を行った

施策の進捗状況

平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震(東日本大震災)の津波来襲に対して、これまで着実に実施してきた対応により一定の被害軽減を図るとともに、東北地方への支援も実施

5-13 北海道開発局における対応

- 港湾: 釧路港、十勝港、えりも港で整備した津波漂流物対策施設が漁船などの漂流物を捕捉し背後市街地や港内埋没への被害を軽減
- 漁港: 岸壁整備等の促進により、漁船の多そう係留が改善され、漁船を円滑に(港外へ)避難
- 河川: 津波来襲に備えて自動・遠隔操作で実施の23箇所を含む29箇所の樋門の閉鎖を実施
- 道路: 一般国道44号釧路市旭アンダーパスにおいては津波警報解除後にポンプ車による排水作業を実施し、作業完了後に通行規制を解除

【北海道開発局における対応】

凡 例

- 国道通行止め 実施区間
- 被災港湾
- 被災漁港
- 大津波警報
- 津波警報
- 津波注意報
- 道路被災箇所
- 津波高さ



道路・河川情報板に津波情報を自動制御で表示。
道路・河川利用者にいち早く提供



5-14 北海道開発局による東北地方への支援

○甚大な被害を受けた東北地方の災害復旧等を支援するため、災害対策用機械や緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)等の派遣を実施



情報通信班

岩手県田野畑村
電話回線が不通となっている田野畑村役場に、Ku-SAT (小型画像伝送装置)1台を設置し、電話回線を確保。



岩手県宮古市ほか
トンネル電気設備等点検

四十四田ダム
放流警報設備等点検

現地支援班

岩手県大槌町
消防活動支援のため待機支援車を派遣。



現地支援班

岩手県大船渡市
生活必需品等約8tの支援物資を吉小牧港から輸送。



岩手県大船渡港
吉小牧港からの支援物資の一部を荷揚げ。夜間作業支援のため、照明車2台も派遣。



緊急対策班

宮城県東松島市周辺
行方不明者の捜索活動支援のため排水ポンプ車4台を派遣し排水作業実施。



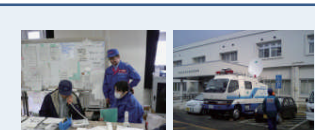
被災状況調査班

宮城県大崎市周辺
鳴瀬川、吉田川、竹林川、鞍坪川、多田川の樋門等の被災状況の調査を実施。



情報通信班

宮城県東松島市
電話等の通信手段が完全に失われた東松島市役所に、衛星通信車1台を設置し、電話回線を確保。



山形県米沢市
無線機の点検

現地支援班

福島県相馬港
吉小牧港から支援物資を輸送。被害甚大な相馬港の仮係留施設として広域防災フロートを派遣。夜間作業支援の照明車2台を派遣。



・緊急災害対策派遣隊の派遣: 723人・日
・災害対策機械等の派遣: 39台
※上記の他に、農地・農業用施設及び漁港の災害復旧支援のための派遣等も実施

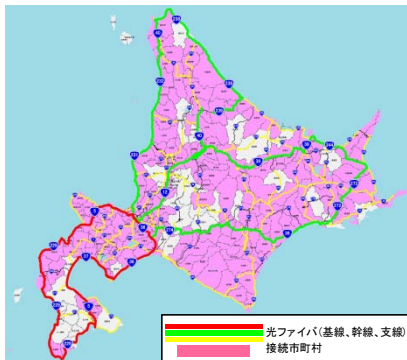
施策の進捗状況

(2) ハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策の推進

- 防災情報の高度化、防災情報共有体制の整備、防災情報伝達基盤の強化
- ハザードマップの作成・普及に対する支援、防災技術向上のための講習会の開催等、地方公共団体の防災力向上を支援する取り組みを推進
- 油流出事故に対する体制の整備や、重要施設等におけるテロ対策の強化等、多様な災害・事故に対応する体制の確保
- 大規模災害時に備えた業務執行体制の確保、広域的な支援体制の確立

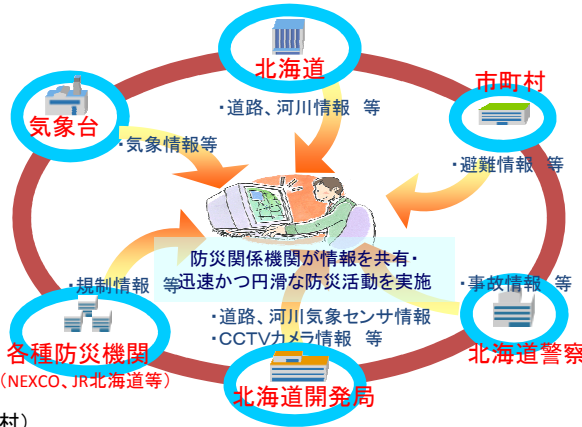
5-15 防災情報共有システム

市町村への接続進捗状況

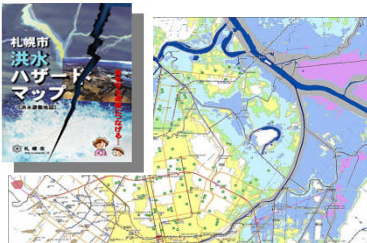


平成19年度末までの接続市町村 (121市町村)
平成20~22年度末までの接続市町村 (16市町村)

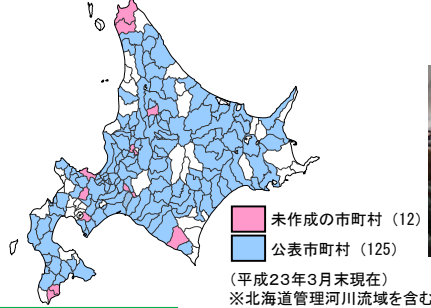
防災情報共有・活用イメージ



5-16 洪水ハザードマップの策定、支援及びその活用



洪水ハザードマップ公表状況



ハザードマップを活用した水防研修等



5-17 テロ対策等多様な災害・事故対応

油流出対応拠点の形成 (稚内港)



不法侵入対策 (新千歳空港 国際線)



5-18 道央圏港湾BCPの作成



施策の進捗状況

- 防災情報共有システムが137市町村に接続され、迅速な防災情報の伝達・共有が進められている
- 市町村の洪水ハザードマップ等の作製・普及の支援やハザードマップを活用した水防研修の実施などにより地域防災力の向上に取り組んでいる
- 油流出対応拠点の形成や空港での不法侵入対策を進めている
- 北海道の港湾物流の7割以上を扱う道央圏港湾において、大規模災害時の物流機能維持と早期復旧を図るため、道央圏港湾BCPを策定

施策の進捗状況

(3) 道路交通事故等の無い社会を目指した交通安全対策の推進

○事故の発生割合の高い区間における集中的な事故対策や北海道特有の交通課題に関する研究開発の推進

5-19 第2回北海道交通事故対策検討委員会



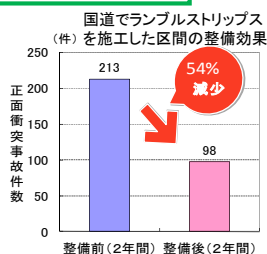
5-20 曲線区間における正面衝突事故対策



【整備前】

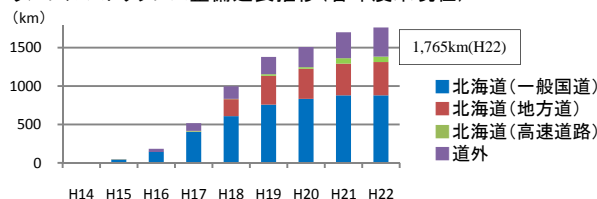
【整備後】

5-21 ランブルストリップスによる事故対策と普及



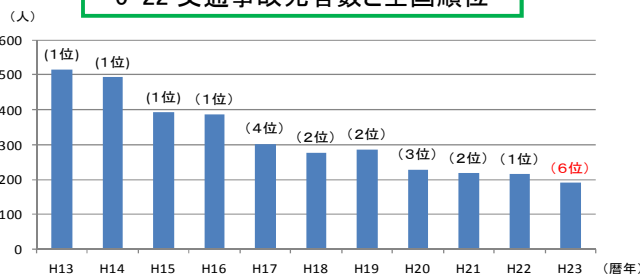
※H14～H19年に北海道の国道センターライン上に施工した43路線、延べ641km

ランブルストリップス整備延長推移(各年度末現在)



出典:(独)土木研究所寒地土木研究所調べ

5-22 交通事故死者数と全国順位



	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

○港湾における防波堤や泊地等の整備
○航空保安施設の整備や滑走路等の更新・改良

5-23 港湾の防波堤の整備



香深港(礼文島)の防波堤整備
礼文島を本土(稚内)や利尻島と結ぶフェリー航路

5-24 空港の基本施設の更新・改良



既存空港の誘導路の舗装改良

施策の進捗状況

- 効果的・効率的な交通事故対策の推進のため、市民との協同により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る「事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)」を推進するとともに、重大事故の発生や地域・市民の声に対して迅速かつきめ細やかに対応している
- フェリー航路の就航率向上を図るため、香深港(礼文島)などにおいて防波堤を整備している
- 老朽化が進んでいる基本施設(滑走路、誘導路、エプロン等)の更新・改良等を実施している

戦略的目標の達成状況

1. アジアに輝く北の拠点～開かれた競争力ある北海道の実現

(目標)

北海道の美しく豊かな自然環境や冷涼な気候は、国内のみならずアジアにおいても特徴的なものであり、この異質性が生み出す魅力が強みとなる食関連・観光産業は、広く東アジア市場においても競争力を確保し得る。東アジア地域の急速な成長を地域経済発展の好機ととらえ、これらの産業を核としつつ、東アジアや世界と競争し得る成長期待産業等の育成及びこれに向けた戦略的な条件整備を進めるとともに、基盤となる食料供給力の強化を進める。



<食>

- 全国的に耕地や漁獲量が減る中、北海道では、大区画化や法人化、漁場開発等を進め、農業産出額で約1兆円(全国シェア12.2%)、漁業生産額で約2,500億円(全国シェア18.7%)、食料自給率は約200%を維持し、我が国の食料供給に貢献している。一方、平成21・22年の天候不順や排水不良による収量低下、磯焼け等による漁業資源の減少、農水産業従事者の減少が続く見込みであるなど、課題もある
- クリーン農業やHACCPの取組の増加や衛生管理型漁港の整備の推進により、安全・安心な道産食料が流通し、あわせて、「食クラスター連携協議体」や「北海道フード・コンプレックス特区」などの6次産業化の取組が展開され、農水産品の海外への輸出も増加してきている。一方で、付加価値率が全国と比較するとまだ低いことや物流コストの一層の低減が必要など、課題もある
- 東日本大震災後は風評被害等により、農水産品の輸出に影響が出たものの、道産品の安全性のPRなどにより回復してきている

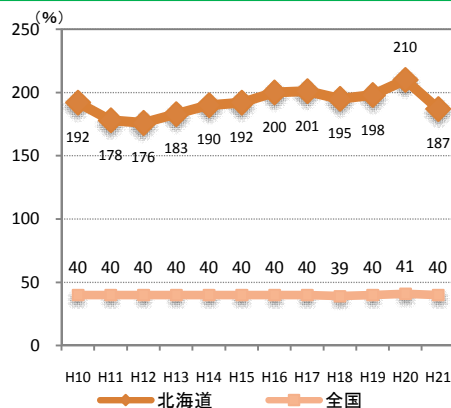
<観光>

- 新千歳空港の国際線ターミナル供用など、海外・道外からの観光客の受入施設や道内交通ネットワークが徐々に整備されてきており、観光客の利便性は向上しているものの、観光地間のアクセスが不十分であるなど課題もある
- ビジット・ジャパン事業など観光交流の拡大に向けた取組が進められ、特にアジアからの外国人来道客数は増加しているが、更なる観光客の拡大に向けた努力が必要である
- 道内各地において、「シーニックバイウェイ」や「みなとオアシス」など、地域の魅力を向上させるための様々な取組が展開されている
- 各地域において、地域資源を活用した観光産業を発展させる取組が展開され、地域経済の発展に寄与する事例も見られるが、地域経済を先導するものとはなっていない
- 海外からの来道観光客は、新型インフルエンザ、リーマンショック等による経済の低迷、東日本大震災の影響等、外的要因による落ち込みが見られている

<産業>

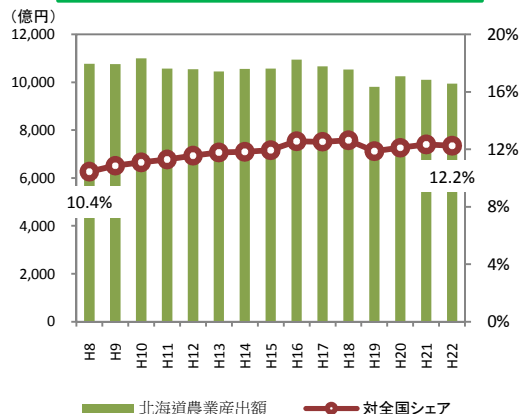
- 空港や港湾、道路などの基盤整備により物流機能の強化が図られ、工場立地の進展や国際コンテナ貨物取扱量の増加が見られる
- IT、バイオ産業など北海道の優位性を活かした発展が期待される産業について様々な取組がなされ、一定の成果を挙げている
- 一方で、リーマンショックとその後の金融危機などに起因して、設備投資の減少や新規企業立地の減少など製造業を中心に北海道産業全体は低迷している

6-1 北海道・全国の食料自給率の推移(カロリーベース)



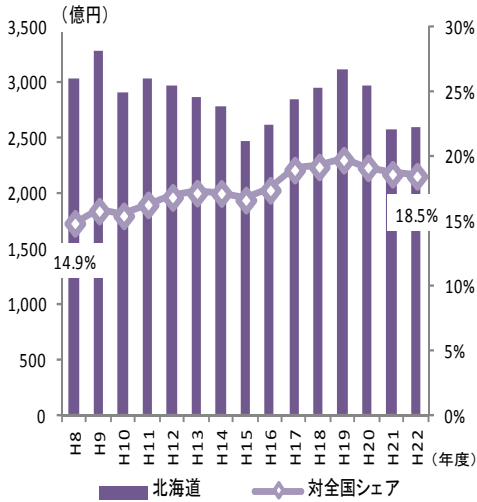
出典：農林水産省「都道府県別食料自給率」

6-2 北海道の農業産出額の推移



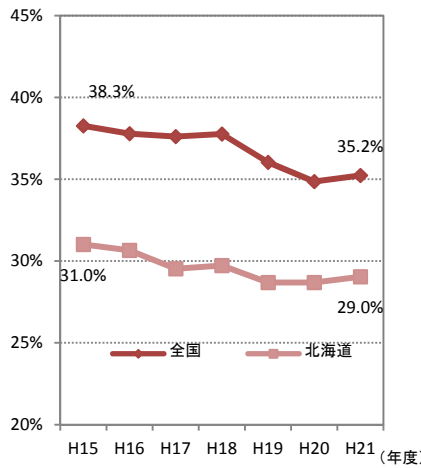
出典：農林水産省「生産農業所得統計」

6-3 北海道の漁業生産額の推移



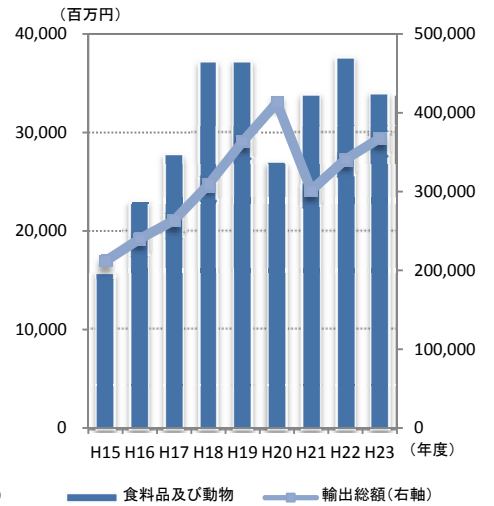
出典：農林水産省「漁業・養殖業生産統計」

6-4 製造品出荷額に占める食料品製造業の粗付加価値額の割合 (従業員4人以上の事業所)



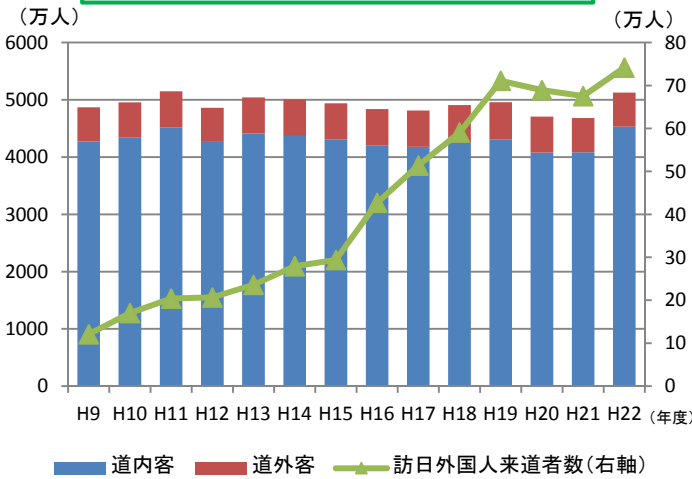
出典：経済産業省「工業統計」

6-5 北海道からの輸出額 (総額・食料品及び動物)



出典：函館税関「北海道貿易概況」

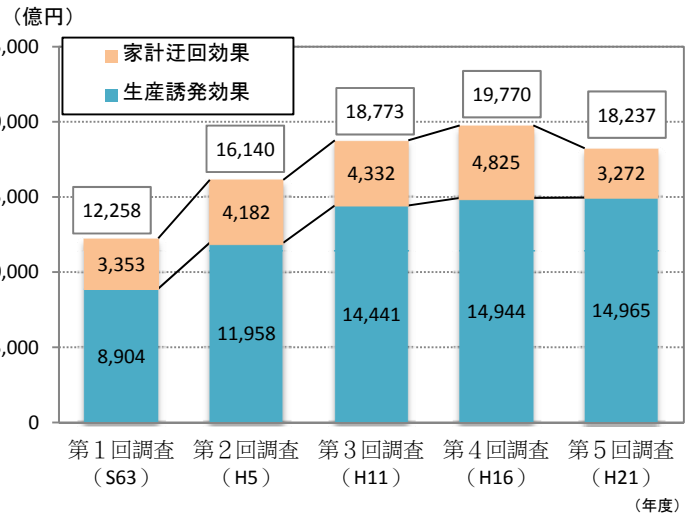
6-6 来道観光客数・訪日外国人来道者数



訪日外国人旅行者数及び来道外国人旅行者数の目標値
 全国：H32年初めまでに2,500万人を念頭に、H28年までに1,800万人 (観光立国推進基本計画 H24.3)
 北海道：H24年度に110万人 (北海道外客来訪促進計画 H20.3)
 H29年度に120万人 (新・北海道総合計画 H20.3)

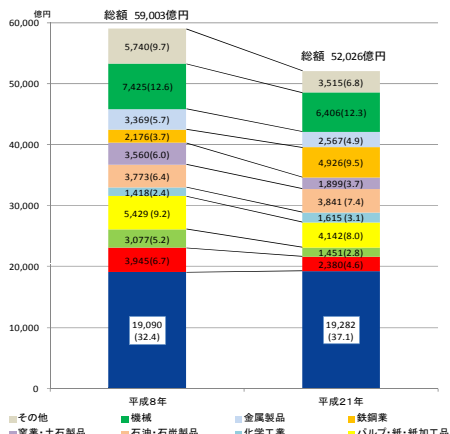
出典：北海道「北海道観光入込客数調査報告書」
 ※平成22年度に調査方法を改正したため、21年度以前の数値とは連続しない

6-7 観光産業の生産波及効果額の推移



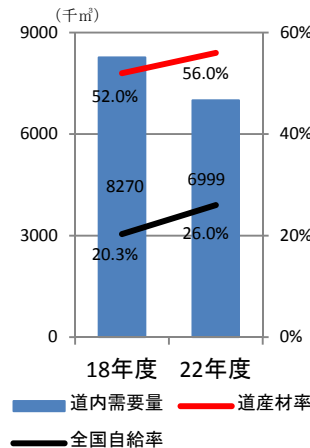
出典：北海道「北海道観光産業経済効果調査」
 ※第5回調査は、第4回までと推計方法を変更

6-8 主な業種別製造品出荷額及び構成比 (H8・H21)



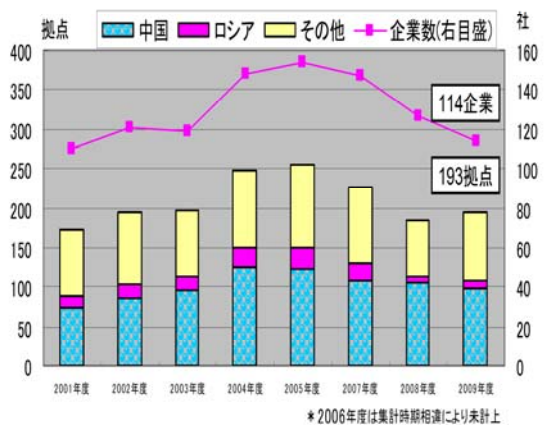
出典：経済産業省「工業統計」

6-9 北海道・全国の木材自給率



出典：北海道「林業統計」・林野庁「統計要覧」

6-10 道内企業の海外拠点数の推移



出典：北海道財務局「道内中小企業等のアジア地域等への進出状況と地域金融機関等の支援体制」

戦略的目標の達成状況

2. 森と水の豊かな北の大地～持続可能で美しい北海道の実現 (目標)

北海道の豊かな自然環境の保全・再生に取り組み、国民共通の資産として将来にわたって着実に継承していくとともに、地域の自然を最大限に活用し、美しい四季の風景等を保全・創出していくことにより、雄大な自然の恵みを体感できる北海道づくりを進める。

また、北海道に豊富に存在する自然エネルギー源など地域資源を活用した低炭素社会、循環型社会の構築に向けた先駆的な取組により、環境と経済が調和した地域社会の形成を進める。



<自然>

- ・ 湿原環境の保全、再生や自然環境に配慮した工事、下水道整備などの取組により、北海道らしい自然環境(ラムサール条約登録湿地、世界自然遺産、水質保全など)は維持されている

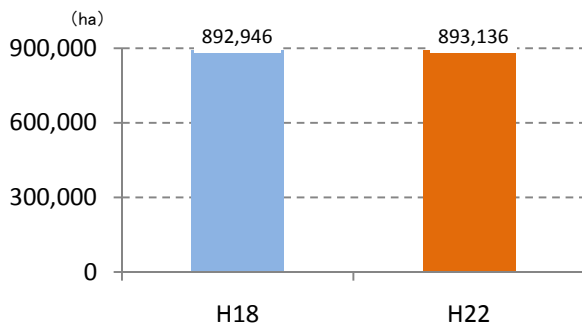
<循環型>

- ・ 廃棄物処理施設、リサイクル関連施設の整備や、各種の取組により、ゴミ排出量は減少し、リサイクル率は向上するなど、全国平均並みとなったが、リサイクル率は北海道環境基本計画のH29目標(27%)にはまだ達していない
- ・ 社会インフラの老朽化が進展しており、長寿命化やライフサイクルコストの低減などに取り組んでいる

<低炭素>

- ・ 風力発電や太陽光発電など再生可能エネルギーが徐々に普及し、また、森林の育成など、CO2の削減に向けた取組が行われたが、一人当たりCO2の排出量は横ばいとなっている
- ・ 再生可能エネルギーについては、北海道の賦存量は多いものの、導入可能量に限界があるなど、ポテンシャルを十分活かしかれていない

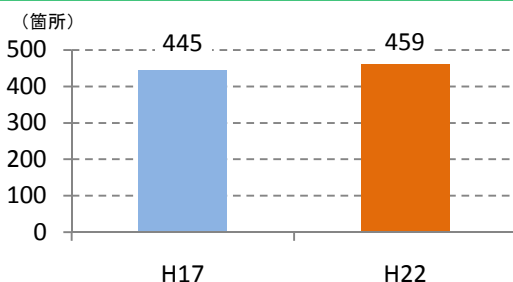
6-11 道内のすぐれた自然地域の面積



出典: 環境省HPより北海道局作成

すぐれた自然地域の面積は微増
※自然公園(国立公園・国定公園・道立自然公園)及び自然環境地域等の面積合計

6-12 道内の生態系を保全する森林の箇所数



出典: 北海道HPより北海道局作成

多様な生態系を保全する森林の箇所数は微増
※多様な生態系を有する森林の保全を図るため設定されている森林地区数

6-13 一級河川(直轄管理区間)における平均水質(BOD※値)によるランキングの変遷

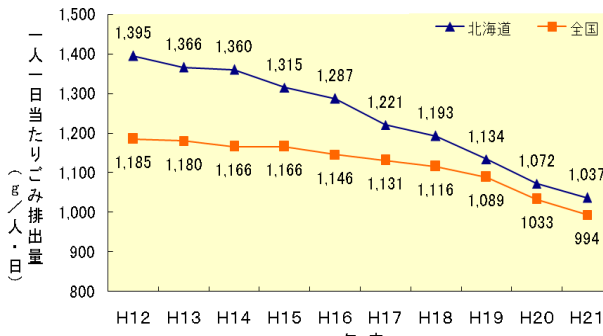
平成13年			平成14年			平成15年			平成16年			平成17年		
順位	河川名	BOD(mg/l) 平均値(75%値)	順位	河川名	BOD(mg/l) 平均値(75%値)	順位	河川名	BOD(mg/l) 平均値(75%値)	順位	河川名	BOD(mg/l) 平均値(75%値)	順位	河川名	BOD(mg/l) 平均値(75%値)
1	尻別川	0.5(0.5)	1	尻別川	0.5(0.5)	1	後志利別川	0.5(0.5)	1	尻別川	0.5(0.5)	1	尻別川	0.5(0.5)
2	宮川	0.6(0.5)		後志利別川	0.5(0.5)		荒川	0.5(0.5)		沙流川	0.5(0.5)		後志利別川	0.5(0.5)
	雨竜川	0.6(0.6)		札内川	0.5(0.5)		豊川	0.5(0.5)		荒川	0.5(0.5)		鷺川	0.5(0.5)
	空知川	0.6(0.6)		宮川	0.5(0.5)		宮川	0.5(0.5)		荒川	0.5(0.5)		沙流川	0.5(0.5)
3	後志利別川	0.6(0.6)	5	大野川	0.5(0.6)	大野川	0.5(0.5)	宮川	0.5(0.5)	札内川	0.5(0.5)		荒川	0.5(0.5)
	札内川	0.6(0.6)												
	黒部川 外2	0.6(0.6)												

平成18年			平成19年			平成20年			平成21年			平成22年		
順位	河川名	BOD(mg/l) 平均値(75%値)	順位	河川名	BOD(mg/l) 平均値(75%値)	順位	河川名	BOD(mg/l) 平均値(75%値)	順位	河川名	BOD(mg/l) 平均値(75%値)	順位	河川名	BOD(mg/l) 平均値(75%値)
1	尻別川	0.5(0.5)	1	尻別川	0.5(0.5)	1	荒川(福島)	0.5(0.5)	1	尻別川	0.5(0.5)	1	尻別川	0.5(0.5)
	後志利別川	0.5(0.5)		沙流川	0.5(0.5)		姫川	0.5(0.5)		後志利別川	0.5(0.5)		後志利別川	0.5(0.5)
	鷺川	0.5(0.5)		荒川	0.5(0.5)		黒部川	0.5(0.5)		鷺川	0.5(0.5)		雨竜川	0.5(0.5)
	沙流川	0.5(0.5)		黒部川	0.5(0.5)		荒川(新潟)	0.5(0.5)		沙流川	0.5(0.5)		沙流川	0.5(0.5)
	黒部川	0.5(0.5)		宮川	0.5(0.5)		宮川	0.5(0.5)		姫川	0.5(0.5)		荒川	0.5(0.5)
	安倍川 外3	0.5(0.5)		高津川 外1	0.5(0.5)		河辺川	0.5(0.5)		黒部川 外2	0.5(0.5)		姫川 外7	0.5(0.5)

※BOD:生物化学的酸素要求量

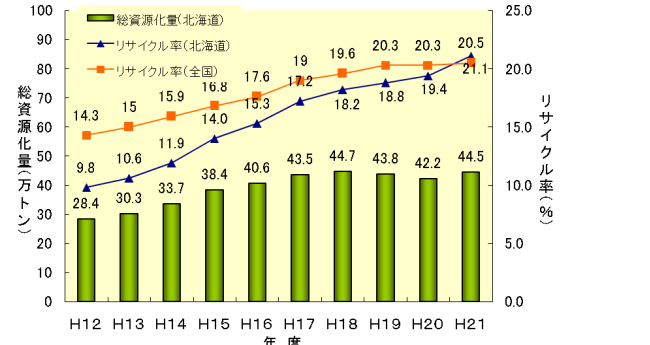
出典:国土交通省「全国一級河川の水質状況の公表について」

6-14 北海道と全国の一人一日当たりごみの排出量の推移(一般廃棄物)



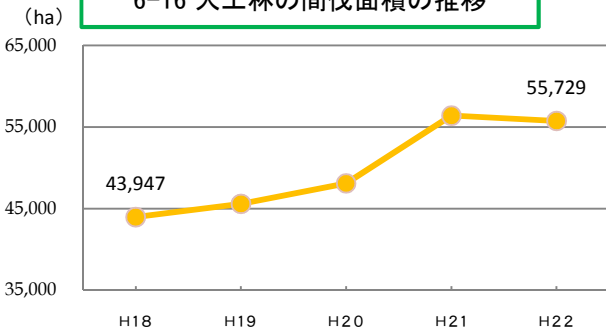
出典:環境省「一般廃棄物処理実態調査」

6-15 北海道と全国のごみのリサイクル率の推移(一般廃棄物)



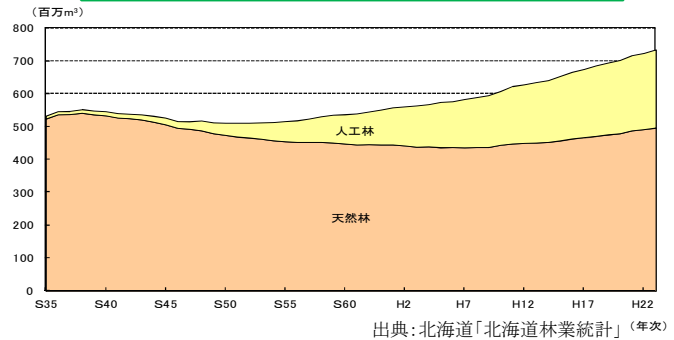
出典:環境省「一般廃棄物処理実態調査」

6-16 人工林の間伐面積の推移



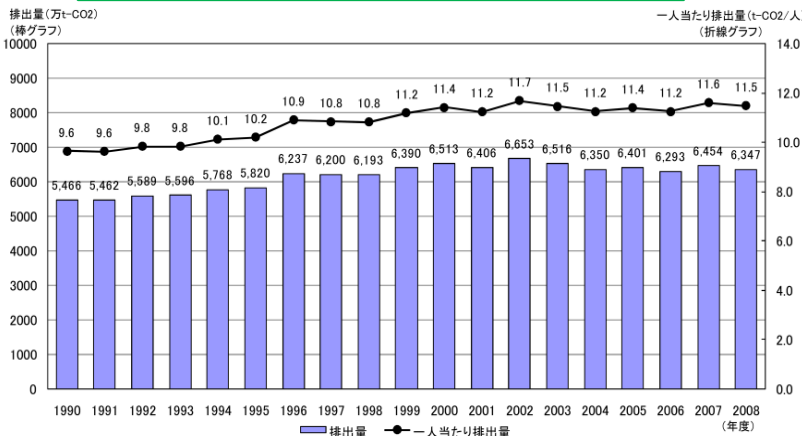
出典:北海道「北海道林業統計」(平成23年12月)

6-17 人工林・天然林の森林蓄積の推移



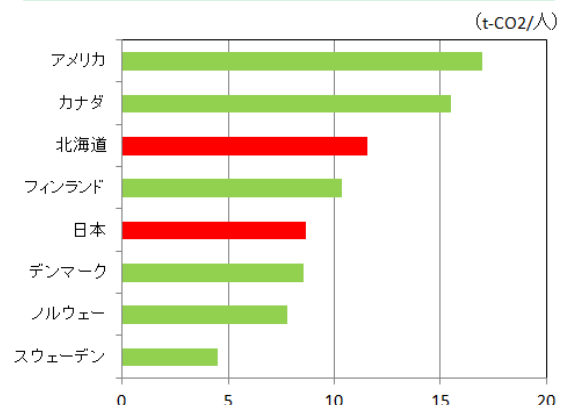
出典:北海道「北海道林業統計」(年次)

6-18 北海道における二酸化炭素排出量の推移



出典:北海道環境生活部環境局地球温暖化対策室ホームページより

6-19 一人当たりCO2排出量 比較



出典:国際エネルギー機関(IEA)ほか(2009年,北海道のみ2008年)

戦略的目標の達成状況

3. 地域力ある北の広域分散型社会～多様で個性ある地域から成る北海道の実現

(目標)

北海道内の各地域において、高品質な農水産物を内外に供給する地域、世界的に価値ある自然資源を保全し観光に貢献する地域、東アジア地域への玄関口として生産・物流の拠点となる地域など、優れた特色ある地域資源を活かした地域づくりを進める。

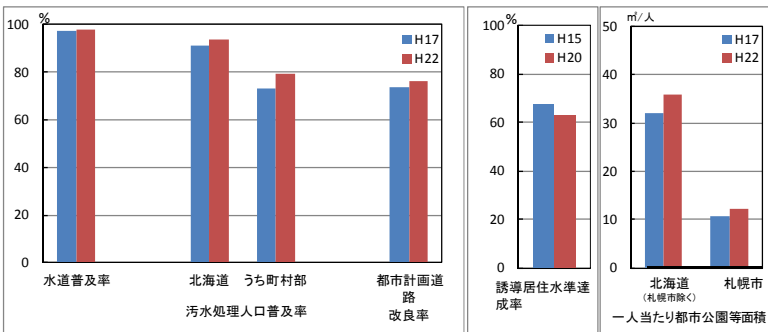
これらの地域の発展の基盤として、札幌を中心とする都市圏の機能により北海道全体を牽引するとともに、地方都市圏と周辺の人口低密度地域から成る広域的な生活圏において、都市機能の維持と、交流・連携の強化を進め、人口減少・少子高齢化に対応した地域社会モデルを構築する。



- 札幌市における都市再生プロジェクトの進展を始め、道内の各都市において、都市基盤整備や生活関連基盤の整備が進み、都市機能の強化、人々の利便性の向上が図られている
- 高規格幹線道路網の整備等により、医療や商業などの都市機能へのアクセスが強化されているが、主要都市間等を連結する高規格幹線道路等のうち、未整備の部分(ミッシングリンク)が存在する
- 道内各地域で、「わが村は美しくー北海道」運動などの農村振興や冬期集住など活力ある地域社会モデルに向けた取組、道東や道北における製造品出荷額の増加といった産業の活性化に向けた動きなど、地域の新たな発展の芽が見られるが、道内の多くの地域で人口減少が進み、我が国の経済の低迷もあって経済活動は低迷している

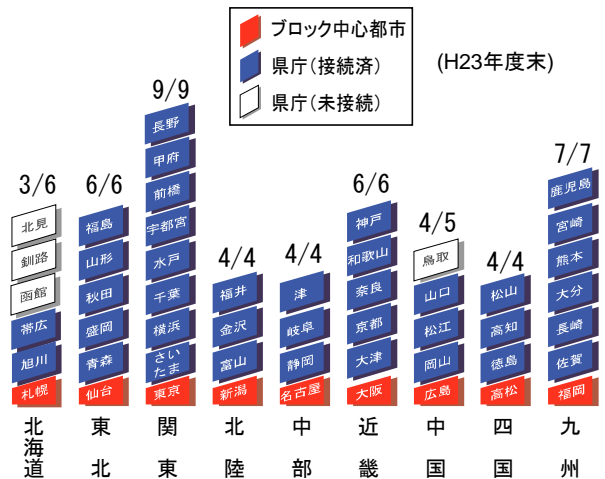
6-20 都市における機能の強化

都市基盤施設整備の進捗状況



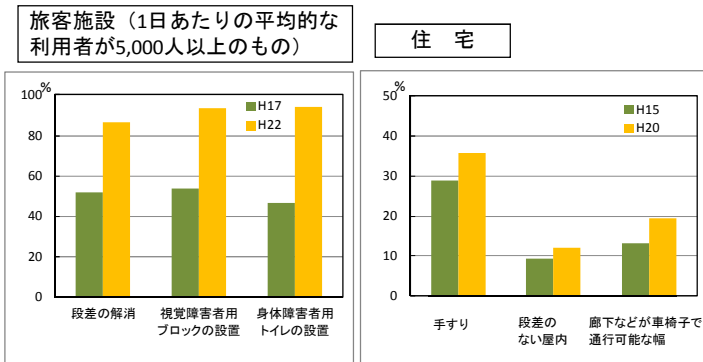
出典:北海道調べ(水道、汚水処理、都市計画道路)
総務省「住宅・土地統計調査」(誘導居住水準)
国土交通省調べ(都市公園)

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



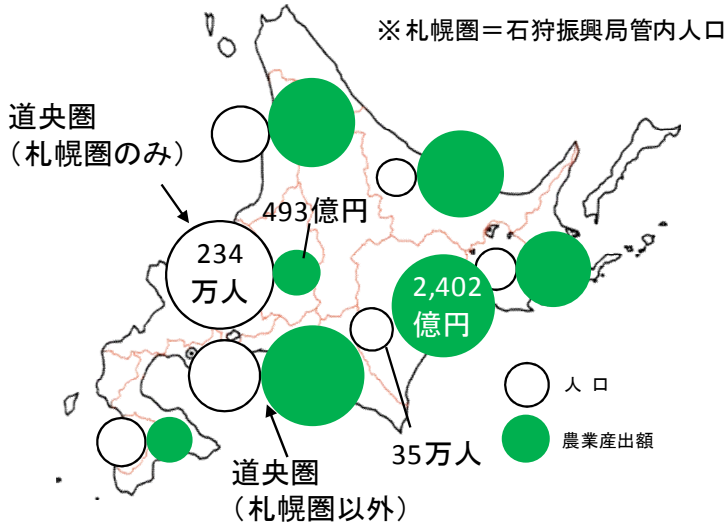
出典:国土交通省調べ

北海道におけるバリアフリー化の状況



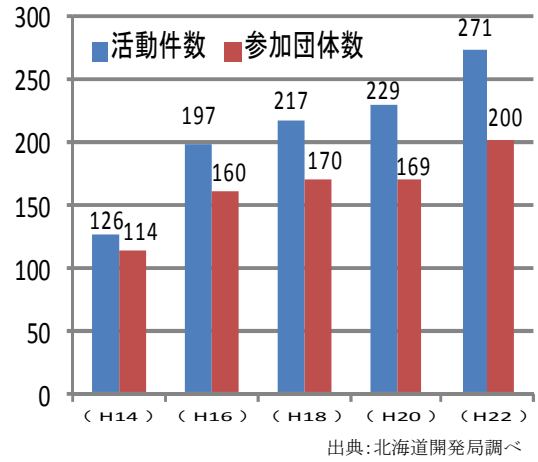
出典:北海道運輸局調べ(旅客施設)
総務省「住宅・土地統計調査」(住宅)

6-21 道内6圏域の人口と農業産出額

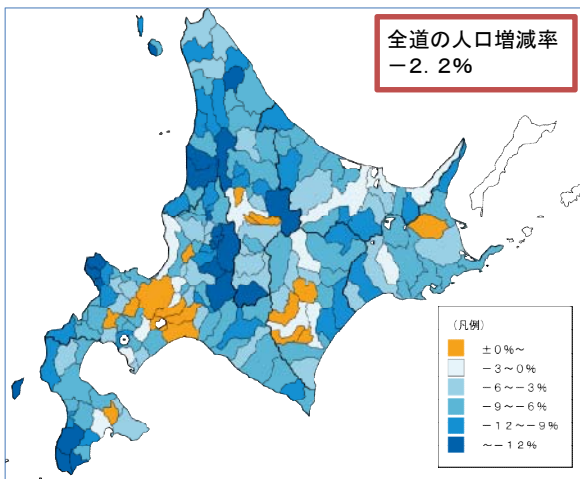


出典: (人口)総務省「国勢調査(H22)」
(農業産出額)農林水産省「生産農業所得統計(H18)」

6-22 「わが村は美しくー北海道」運動参加団体・活動の推移

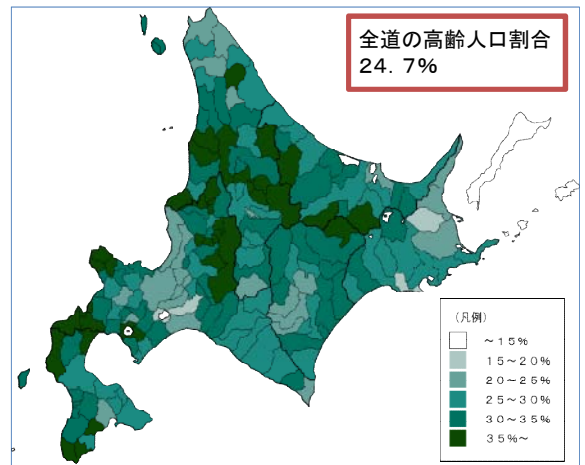


6-23 人口増減率(H17→H22)



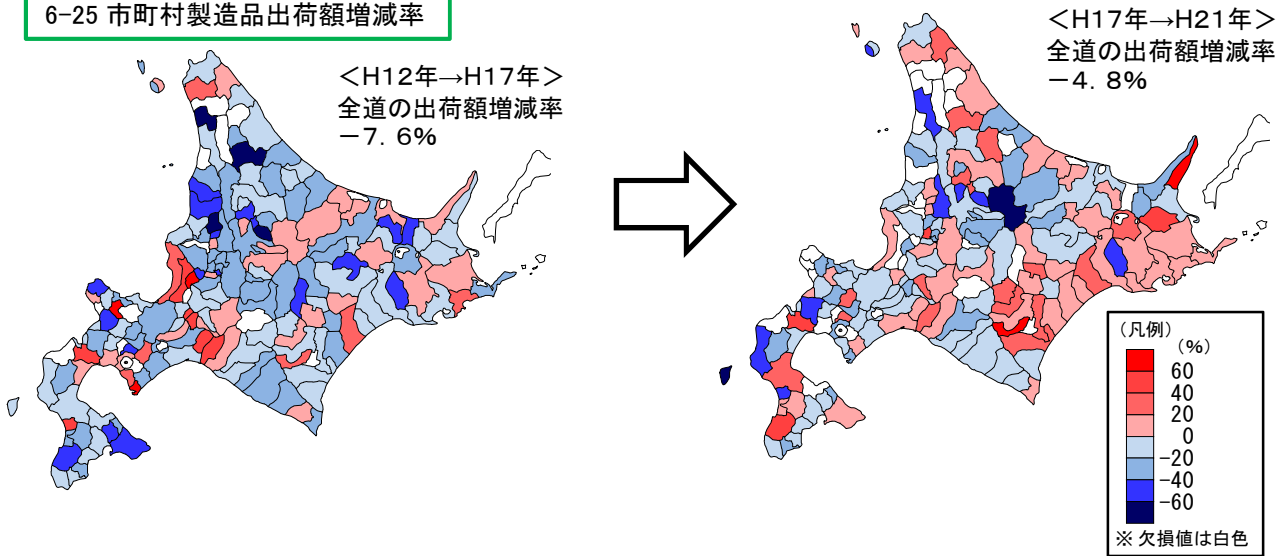
出典:総務省「国勢調査」

6-24 高齢人口割合(H22)



出典:総務省「国勢調査」

6-25 市町村製造品出荷額増減率



出典:経済産業省「工業統計」