

北海道ブロックの社会資本の重点整備方針 (素案)

平成21年6月

目 次

北海道地方の現状と課題

| | |
|----------------------------------|---|
| 1. 北海道地方の特徴 | 1 |
| 2. 北海道地方における近年の状況変化 | 1 |
| (1) グローバル化の進展と地域の競争力強化 | 1 |
| (2) 環境付加の少ないエネルギーの導入 | 2 |
| (3) 人口減少、少子・高齢化の進行と地域再生 | 2 |
| (4) 防災・減災による安全・安心な地域社会の形成 | 2 |
| (5) 幹線交通ネットワークの構築 | 3 |
| 3. 北海道地方におけるこれまでの取組 | 3 |
| 4. 北海道地方で今後取り組むべき課題 | 5 |
| (1) 北海道の優位性を活かしたグローバル対応型の産業構造の展開 | 5 |
| (2) 恵まれた自然環境の保全、循環型社会の形成と地球温暖化対策 | 5 |
| (3) 広域分散型社会での活力ある北国の地域づくり | 5 |
| (4) 国内外に開かれた交通ネットワークの構築とモビリティの向上 | 5 |
| (5) 安全・安心で快適に暮らせる地域社会の形成 | 5 |

北海道地方の目指すべき将来の姿

| | |
|--------------------------------------|---|
| 「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 |
| 「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 |
| 「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 |

北海道地方における社会資本の重点事項

| | |
|---|----|
| 1. 地方重点戦略と地方重点目標 | 7 |
| 2. 地方重点目標達成のための取組 | 8 |
| 地方重点戦略1 「グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現」 | 8 |
| 地方重点戦略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」 | 9 |
| 地方重点戦略3 「魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり | 10 |
| 地方重点戦略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」 | 12 |
| 地方重点戦略5 「安全・安心な国土づくり」 | 13 |

北海道地方の現状と課題

1. 北海道地方の特徴

豊かな自然環境と国際物流、国際交流の要衝

北海道は、夏は欧州並みに冷涼、冬は積雪寒冷な気候に加え、我が国の4分の1近くを占める森林、8割以上を占める湿地などアジアの中でも特徴的で、豊かな北国らしい自然環境と美しく明瞭な四季の風景がある。また、北海道は、我が国の国土面積の22%を占める最大の地域で日本列島の最北端に位置し、日本海、オホーツク海及び太平洋の三つの海に面し、長い海岸線を有している。ロシア極東地域に隣接するとともに、北米及び東アジアとの結節点に位置し、国際物流、国際交流の要衝となり得る地理的ポテンシャルを有する。

食料基地としての役割と産業群の形成

北海道は、広大な農地、豊かな漁場、良質で豊富な水、冷涼な気候等の豊かな資源がある中、全国の耕地面積の約4分の1及び農業産出額の約12%、漁業生産量の約4分の1を占め、食料自給率がカロリーベースで195%に達するなど、我が国最大の食料基地である。一方、苫小牧、千歳を中心とした道央圏に自動車関連産業が立地し始め、東アジア及び北米を始め世界各国へ輸出が行われ、グローバルな競争力に対応した産業群の形成が進んでいる。

広域分散型社会の形成と積雪寒冷の地

北海道は、人口密度が全国平均の5分の1であり、都市間距離が全国と比較すると約2倍と長く、高度医療、商業施設、文化施設等の高次な都市機能については、北海道全体では札幌圏に集中し、その他の地域においても中核都市¹を中心に集中している状況であり、日常的に広域移動が必要となる広域分散型社会が形成されている。また、一年の3分の1を占める冬期間には、路面凍結や地吹雪による視程障害により、都市間及び都市内の移動に支障をきたすとともに、航空機の欠航も発生するなど、日常生活に影響を及ぼしている。一方で、雪や流水など北海道固有の地域資源を活用した、美しい景観づくりや魅力ある観光空間づくりが進められている。

2. 北海道地方における近年の状況変化

(1) グローバル化の進展と地域の競争力強化

農水産物の輸出拡大

北海道では、中国、韓国を始めとするアジア向けの輸出が大幅に増え、平成19年度の全体輸出額が3,634億円と平成15年と比較して約1.7倍に増加している。例えば水産物の輸出額においては、平成15年比約2.4倍に増加している。

海外観光客の増大

北海道は、四季折々の雄大な自然と、豊かな農水産品、数多くの温泉など魅力的な観光地として、国内だけでなく東アジアを中心とする諸外国からも高い評価を得ている。

北海道への外国人観光客は、国のビジット・ジャパン・キャンペーン(VJC)や道内各地域が行う宣伝誘致活動などにより、平成19年度は71万人と平成15年度と比較して約2.4倍と大きく増加している。特に台湾、韓国など東アジアからの観光客の増加が著しく、新たな国際定期便の就航や国際チャーター便数も大幅に増大している。このような状況から、新千歳空港の国際

¹ 中核都市：札幌市、旭川市、函館市、釧路市、帯広市及び北見市のこと。

旅客ターミナルは、国際旅客の大幅な増加により、混雑が発生している状況にある。

国際物流戦略の強化

北海道の国際コンテナは、平成17年に函館港と釜山港を結ぶ航路が開設されるなど、北海道全体で12航路の外貿コンテナ船航路を有し、平成19年の取扱貨物量は2,989千トンと平成15年と比較して約4割増加している。苫小牧港では、国際コンテナ取扱量が計画容量を超えていること等により、コンテナ船の滞船が発生する状況が続いており、平均待ち時間は10時間を超える。また、東アジア沿岸と北米太平洋岸は、日本海・津軽海峡を経てほぼ一直線に結ばれ、多数のコンテナ航路がこのルートを運行している。そのような中、北海道から北米への輸出は、釜山港等を経由するフィーダー輸送²の割合が大きいため、輸送時間のロスが多く、輸送コストが高い状況である。

近年、農水産品の東アジア向け輸出が活発化しているが、例えば対韓国の生鮮品(スケウウ等)の輸出は、北海道から直接輸送できる体系が構築されていないため、下関まで陸送され関釜フェリーを使用するなど、非効率な輸送体系となっている。

また、釧路・根室管内と苫小牧港を結ぶ外貿コンテナ物流は、国道38号で国際標準コンテナ車(最大積載時の車両総重量が44t、車高4.1m)の円滑な通行ができない区間があり、大きな迂回を強いられ輸送時間が約35分多くかかっている状況である。

(2) 環境負荷の少ないエネルギーの導入

我が国の一人当たり家庭部門CO₂排出量は、ヨーロッパ諸国に比べやや少なくなっているが、北海道については、冬期暖房の使用による民生(家庭)部門や広域分散型の地域特性による運輸部門(マイカー等)における化石燃料の消費より国内水準を上回る排出量となっている。一方、地域に豊富に存在する自然エネルギー等の活用により、風力、太陽光、雪氷冷熱、バイオマス³や天然ガス田などの環境負荷の少ないエネルギーの開発利用を進めている。

(3) 人口減少、少子・高齢化の進行と地域再生

北海道の人口は、札幌市などのいくつかの都市を除く多くの地域で既に人口減少が起きており、全国を上回るスピードで少子・高齢化が進んでいる。さらに、北海道の農業就業者、漁業就業者数は、年々減少するとともに、65歳以上を占める割合が増加傾向であることから労働力の高齢化が進行している。また、北海道における救命救急センターのカバー面積は、全国の約5倍、関東地方の約18倍である。また、離島では産科医師が常勤していないことから、島内でのお産ができず、利尻島では、1時間40分離れた稚内までフェリーで移動するなど負担を強いられている。

(4) 防災・減災による安全・安心な地域社会の形成

北海道は、平成15年、平成18年に洪水及び土砂災害による被害が各地で発生するなど、水害・土砂災害による被害額が全国でも有数であるとともに、多数存在する活動的な火山による災害や、平成15年9月に発生した十勝沖地震(M8.0)による災害など、大規模な自然災害が頻発する地域である。さらに、地球温暖化に伴う気候変動による集中豪雨の増加や海面上昇

²フィーダー輸送:コンテナ船が寄港する主要港湾と各地を結ぶ外貿コンテナの二次輸送をいう。

³バイオマス:生物由来の有機性資源で化石資源を除いたもの。

等、災害リスクの増大が懸念される。また、道内の年間交通事故死者数は、全国でも上位に位置しており、特に正面衝突や人対車両等による死者数は依然として多い。また、全国に比べ郊外部における死亡事故が多く致死率が高い。

(5) 幹線交通ネットワークの構築

高規格幹線道路の現在の供用区間は、全国においてほぼすべての都府県庁をネットワークしているのに対し、北海道では中核都市であっても、ネットワーク化されているのは札幌市と旭川市のみであり、規格の高い道路を使う割合は全国の3分の1の水準にとどまっている。

3. 北海道地方におけるこれまでの取組

「北海道ブロックの社会資本の重点整備方針」(平成16年6月)では、「安全・安心な食料の基地としての役割の強化と産業の競争力強化」、「北海道の美しさ雄大さを次世代に引き継ぐ環境の保全」、「恵まれた資源を活かした観光大陸北海道の形成」、「北国の安全でゆとりのある快適な地域社会の実現」の4つの重点戦略のもと、22の重点目標を掲げ、北海道地方の社会資本整備に取り組んできた。

(1) 安全・安心な食料の基地としての役割の強化と産業の競争力強化

農水産物の品質や生産性の向上等に併せて、物流の効率化により安全・安心な食料の供給基地としての役割を強化するため、北海道縦貫自動車道や旭川紋別自動車道などの延伸整備により、3時間半以内に苫小牧港、室蘭港へ到着できる市町村の割合が59%(H14)から63%(H19)に向上したことや、苫小牧港や石狩湾新港等において多目的国際ターミナルなどが供用されたことにより物流の効率化が図られ、安全・安心な食料基地としての役割の強化と産業の競争力強化に貢献してきた。

(2) 北海道の美しさ雄大さを次世代に引き継ぐ環境の保全

北海道の美しさ雄大さを次世代に引き継ぎ、豊かな自然環境の保全・再生等の取組を推進するため、釧路湿原での自然再生事業で平成18年度から蛇行河川の復元に着手、小型哺乳類の移動経路の確保のためのボックスカルバートの設置や、エコポート事業による約7,000㎡の水生生物の生息環境の創出を進めてきた。また、静脈物流拠点の形成としては、平成15年度には新たに石狩湾新港がリサイクルポートに指定され、室蘭港・苫小牧港(平成14年度指定)と一体となって循環型社会の構築を推進している。さらに交通円滑化対策では、北海道横断自動車道新川IC(札幌)の交差点改良などにより、都市部における住民一人当たりの年間渋滞損失時間を30時間(H14)から29時間(H19)に短縮するなど、環境負荷の低減を図ってきた。



図1 ボックスカルバートの設置状況

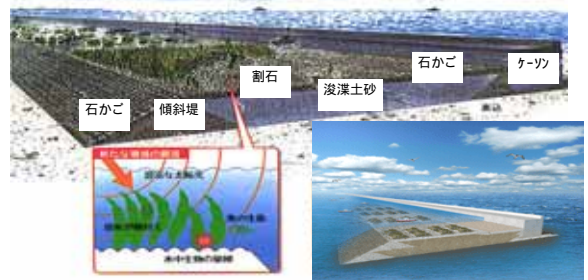


図2 エコポート事業(釧路港西港区島防波堤)

(3) 恵まれた資源を活かした観光大陸北海道の形成

北海道ならではの自然環境、農村景観等を活かした観光交流空間の形成を推進するため、シーニックバイウェイ北海道として、北海道固有の景観や自然など、地域資源を活用した美しい景観づくりや魅力ある観光空間づくりを進めており、平成19年度末現在6つの



図3 シーニックバイウェイ(大雪・富良野ルート)

ルートが指定され、139団体が活動するなど取組は全道に広がっている。また、海域の水質及び底質等の改善を図ることを目的としたシーブルー事業(小樽運河)や網走湖等における水環境改善事業の実施により、観光客や市民が親しみやすい良好な水環境の提供を推進してきた。一方、高規格幹線道路や地域高規格道路の整備により、高規格ネットワーク等へ10分以内に到着が可能な空港の割合が、30%(H14)から40%(H19)に向上するなど、物流・人流の効率化が進み観光客等の利便性が向上した。



図4 賑わいをみせる小樽運河

(4) 北国の安全でゆとりのある快適な地域社会の実現

誰もが暮らしやすい地域社会を実現するとともに、安全で安心な社会づくりを推進するため、北海道縦貫自動車道や日高自動車道、旭川紋別自動車道など高規格幹線道路の延伸により、90分以内に地方センター病院へ到達できる市町村数は143(H14)から149(H19)に増加し、確実に所要時間短縮が図られた。また、ランブルストリップス⁴の整備区間では、正面衝突事故が約49%減少(H14～16の116km区間で調査)するなど、交通事故死者率の



図5 ランブルストリップス設置状況

低減に成功した。また、鉄軌道駅におけるバリアフリー化された割合が27%(H14)から57%(H19)、乗降客の多い旅客施設周辺におけるバリアフリー化された歩道延長の割合も、27%(H14)から55%(H19)とほぼ倍増し、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたまちづくりが進められてきた。このほか、洪水による水害や土砂災害等を防止・軽減するため、堤防、洪水調節施設等の根幹的な治水対策や土砂災害対策等を推進してきたことにより、平成18年度に幾春別川新水路事業及び千代田新水路事業が完了し、早期に水害被害を軽減すべき緊急対策特定区間における想定氾濫区域内浸水戸数の約4割を解消することができた。また、室蘭港入江地区の耐震強化岸壁などが順次供用されたことにより、緊急避難や緊急物資供給可能な人口が5万人(H14)から22万人(H19)に増加するなど、安全で安心な社会づくりに取り組んできた。さらに、空港が地震災害時に、緊急輸送拠点としての役割を果たせるよう新千歳空港では対応方針を取りまとめ、対策に取り組んでいる。

⁴ランブルストリップス：舗装路面を削り、カマボコ状の凹型を連続して配置することにより、その上を通過する車両に対し不快な振動や音を生じさせ、ドライバーに車線を逸脱したことを警告する交通事故対策のこと。

4. 北海道地方で今後取り組むべき課題

(1) 北海道の優位性を活かしたグローバル対応型の産業構造の展開

世界の食料需給が逼迫する中、我が国最大の食料基地である北海道の役割はますます重要になっている。安全で高品質な農水産物に対する需要の高まりに応えるのみならず、東アジアを中心とした国際市場における競争力の強化も求められている。北海道は爽やかな夏、雪や流氷が見られる冬など、アジアの中でも特徴的かつ魅力的な気候風土を有している。これらが育んだ自然、歴史・文化や農水産物などの観光資源を活用して、国内はもとより海外とも交流の拡大を図ることが重要である。特に、北海道の観光は、食を始めとする関連分野への波及効果が大きく、地域経済を先導する産業としての役割が期待されている。グローバル化の進展による東アジア地域の急速な成長を好機と捉え、北海道の優位性を最大限に活用し、共に成長していく産業群の育成を図ることが重要である。

(2) 恵まれた自然環境の保全、循環型社会の形成と地球温暖化対策

生物多様性の損失など自然環境の変化、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、国民の自然に対するニーズが多様化している中でこれらの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である。また、環境負荷の少ないエネルギー利用は、北海道の気候、地形、社会的特性を活かせる有利な分野であり、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である。

(3) 広域分散型社会での活力ある北国の地域づくり

広域分散型の地域構造に加え、人口減少や少子高齢化が全国に先駆けて進む北海道では、医療、福祉、教育、情報、商業など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である。また、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の実現を目指すとともに、積雪寒冷な気象条件に対応した暮らしやすい北国の地域づくりを進めることが必要である。

(4) 国内外に開かれた交通ネットワークの構築とモビリティの向上

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、身近な道路整備など地域の実情に即した交通基盤整備の推進、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することが必要である。

(5) 安全・安心で快適に暮らせる地域社会の形成

近年、地球温暖化に伴う気候変動により、集中豪雨の増加や海面上昇等、自然災害に対するリスクの増大が懸念されている。とりわけ北海道は、水害、火山災害、地震災害等に対する危険性が高いため、これら自然災害に備える防災対策が不可欠であるとともに、交通安全対策など、安全・安心が確保された地域社会を形成する必要がある。

北海道地方の目指すべき将来の姿

北海道の資源・特性を活かして我が国が直面する課題の解決に貢献していくとともに、地域の活力ある発展を図るため、以下の3つの目標を掲げ、多様な主体の連携・協働によって、効果的に計画を推進する。

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

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。

これにより、開かれた競争力ある北海道の実現を目指す。



図6 秋の農村風景(上川地方)

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

環境・気候変動問題を主要テーマの一つとする北海道洞爺湖サミットを契機として、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。

これにより、持続可能で美しい北海道の実現を目指す。



図7 洞爺湖周辺と羊蹄山

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

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。

これにより、多様で個性ある地域から成る北海道の実現を目指す。



図8 札幌の市街地



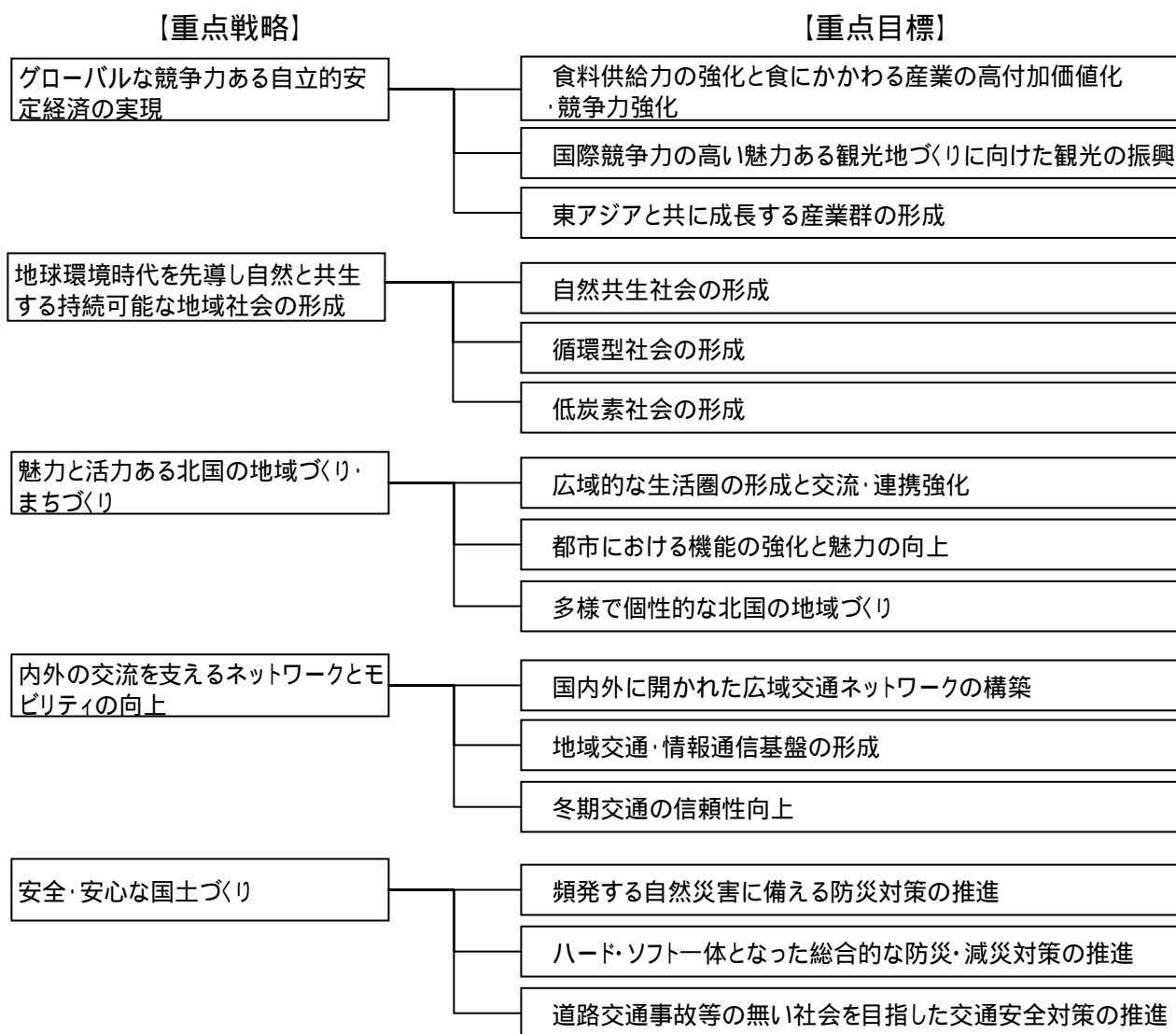
図9 農村部の市街地

北海道地方における社会資本の重点事項

1. 地方重点戦略と地方重点目標

北海道地方の将来の姿の実現に向け、平成 20～24 年の5箇年を計画期間とし、以下に示す5つの重点戦略を立て、これらを総合的に推進する。

第1に「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」のため、グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現に取り組む。第2に「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」のため、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を形成する施策に取り組む。第3に「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」のため、魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくりを図る施策に取り組む。また、3つの目指すべき姿を達成するための横断的な重点戦略として、内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上を図る戦略、安全・安心な国土づくりを図る戦略に取り組む。さらに、これらの重点戦略に基づく15の重点目標を設定し、その達成に向けて、効果的かつ効率的な事業を推進する。



2. 地方重点目標達成のための取組

重点戦略1 「グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現」

食料供給力を強化するため、効率的な農地の利用による生産性の向上、水産資源の安定確保による生産力の向上、持続的・効率的な農業・漁業経営の確立に加え、安全で高品質な農水産物の生産・供給と、その活用により付加価値をもたらす食品産業の育成・強化や、農水産物や食品のブランド化に加え、地域イメージと相まった地域ブランド育成等による、消費者への訴求力強化を支援する。

アジアの中でも特徴的で豊かな自然環境などを活用し、アジア諸国を始め広く内外の多様なニーズに対応した、国際的な競争にも打ち勝つことができる観光地づくりを戦略的に推進する。また、食にかかわる産業を始め、他の産業分野への波及効果が大きい観光産業の振興を図る。

グローバル化の進展と東アジア地域の急速な成長などの好機を活かし、北海道が地理的特性、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である。

重点目標 「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」

- ・農産物の生産性の向上を始めとする産業に必要な用水の確保及び自然災害から農地・道路等の生産・流通基盤を守るための防災対策を推進する。
- ・高規格幹線道路、地域高規格道路、多目的国際ターミナル、小型船だまりや空港等の一体的な整備により物流コストを縮減し、食料の安定供給等を推進する。

【指標】

洪水による氾濫により浸水のおそれがある農地の面積 【約11万ha(H19) 約6万ha(H24)】

【主要事業】

- 河川改修事業 【千歳川遊水地群(恵庭市他)】
- 高規格幹線道路整備 【北海道横断自動車道(夕張～占冠)(夕張市～占冠村)H23年度完成、北海道横断自動車道(占冠～トマム)(占冠村)H21年度完成、北海道横断自動車道(本別～釧路)(本別町～釧路市)、帯広・広尾自動車道(一般国道236号中札内大樹道路)(中札内村～大樹町)他】
- 地域高規格道路整備 【道央圏連絡道路新千歳空港関連(千歳市)、釧路中標津道路上別保道路(釧路町～標茶町)他】
- 多目的国際ターミナル整備事業 【苫小牧港(東港区):中央水路地区(苫小牧市)H23年度完成、苫小牧港(西港区):勇払地区(苫小牧市)H22年度完成、十勝港:内港地区(広尾町)】
- 小型船だまり整備事業 【森港:本港地区(森町)、増毛港:本港地区(増毛町)他】

重点目標 「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」

- ・北海道らしい個性的な景観や自然とのふれあい空間を形成するなど地域固有の魅力を活かした個性豊かな観光地づくりを推進する。
- ・内外観光客の宿泊旅行回数や滞在日数の拡大を目指し、2泊3日以上滞る滞在型観光を促進する観光圏を形成するため、地域の幅広い関係者が連携した観光圏の整備を促進する。
- ・観光客がふれあえ親しみやすいウォーターフロント空間の提供を推進する。
- ・情報通信技術を活用した観光情報の提供や案内表示の多言語化、移動の円滑化など来訪者をあたたかく迎えるための社会基盤整備を推進する。
- ・多様な主体が行政と連携し、美しい景観づくり、活力ある地域づくり、魅力ある観光空間づくりを行う「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を促進する。

【指標】

中心市街地から旅客船対応埠頭までの徒歩での移動時間 【約24分(H19) 約22分(H24)】
港湾の水質及び悪臭等の改善により、観光客等が

親しみやすい良好な水際線 【約500m(H19) 約1,100m(H24)】

親水性施設や海辺へのアクセスを可能にする海岸線の延長 【778km(H19) 780km(H24)】
 シーニックバイウェイ北海道の知見を基に景観の保全・改善等
 が実施される取り組み数 【86件/年(H19) 約5割増加(H24)】

【主要事業】

海岸侵食対策事業 【門別海岸(日高町)H23年度完成 他】
 海岸環境整備事業 【標津漁港海岸(標津町)H21年度完成 他】
 高規格幹線道路整備 【北海道縦貫自動車道(七飯～大沼)(七飯町～森町)、
 北海道縦貫自動車道(大沼～落部)(森町～八雲町)H24年度完成、
 北海道縦貫自動車道(落部～八雲)(八雲町)H21年度完成 他】
 地域高規格道路整備 【道央圏連絡道路泉郷道路(長沼町) 他】
 一般国道及び地方道整備 【一般国道334号宇登呂道路(斜里町)、
 一般国道334号 真鯉道路(斜里町)、一般国道36号登別拡幅(白老町～登別市) 他】
 シーニックバイウェイ北海道の推進
 旅客船ターミナル整備事業 【釧路港(東港区):北地区(釧路市) 他】
 港湾緑地の整備事業 【苫小牧港(西港区):商港地区(苫小牧市)H22年度完成 他】
 公害防止対策事業 【小樽港:本港地区(小樽市)H21年度完成】
 国内・国際交流拠点整備事業 【稚内港(稚内市)H21年度完成】
 観光交流拠点整備事業 【網走港(網走市)】
 空港等機能高質化事業(国際線機能高質化のための整備) 【新千歳空港(千歳市)H21年度完成】

重点目標 「東アジアと共に成長する産業群の形成」

- ・苫小牧港、石狩湾新港、新千歳空港などの国際物流機能を強化するとともに、既存の産業集積を活用した生産拠点の形成を促進する。
- ・苫小牧東部地域を含む道央集積圏などの拠点地域における産業立地及び周辺の基盤整備等を推進し、新たな産業群の形成を促進する。

【主要事業】

多目的国際ターミナル整備事業 【苫小牧港(東港区):中央水路地区(苫小牧市)H23年度完成 他】
 空港等機能高質化事業(物流機能の高質化) 【新千歳空港(千歳市)H21年度完成】

重点戦略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」

北海道の豊かな自然環境を保全・活用し、次世代に引き継ぐため、自然と共生するリーディングプロジェクトの推進や、北海道らしい個性的な景観の形成、自然とのふれあい空間の創造・提供等を進める。また、経済活動・生活面での循環型社会の構築に向け、廃棄物等の発生抑制、循環資源の再利用及び再生利用等を推進するとともに、自然エネルギーの開発・利用や、効率的なエネルギーの利用、温室効果ガス吸収源対策を進めることにより、地球温暖化対策、エネルギー問題の解決に向け、先導的な役割を果たすための取組を推進する。

重点目標 「自然共生社会の形成」

- ・北海道の豊かな自然環境・生態系を維持保全し、次世代に引き継ぐため自然再生等の施策を推進する。
- ・北海道らしい個性的な景観や水辺等の自然とのふれあい空間の形成を推進する。
- ・北海道の豊かな自然と共生する人を育てるための環境教育を推進する。

【指標】

水辺の再生の割合(海岸) 【16%(H19) 26%(H24)】
 自然再生事業により復元再生した水辺等に関する指標(湿地・干潟の割合) 【1%(H19) 21%(H24)】
 水生生物の生息環境の創出(港湾) 【約7,000㎡(H19) 約47,000㎡(H24)】
 侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない延長の割合 【13%(H19) 11%(H24)】

【主要事業】

水環境整備事業 【茨戸川水環境整備(札幌市、石狩市)H24年度完成】
 河川・湿原の自然再生事業 【釧路湿原(釧路市他)、鶴川河口地区(むかわ町)H21年度完成】

| | |
|---------------------|---|
| 海岸侵食対策事業 | 【竹浦海岸(白老町)H23年度完成、紋別港海岸(紋別市)H24年度完成、 小清水海岸(小清水町)H24年度完成、東海岸(湧別町)他】 |
| 海岸環境整備事業 | 【美国漁港海岸(積丹町)H24年度完成 他】 |
| 環境共生型防波堤整備事業 | 【釧路港:西港地区(釧路市) 他】 |
| 港湾緑地の整備 | 【苫小牧港(西港区):商港地区(苫小牧市)H22年度完成 他】 |
| 空港等機能高質化事業(調整池環境対策) | 【新千歳空港(千歳市)H21年度完成】 |
| 自然とのふれあい空間の創造 | 【国営滝野すずらん丘陵公園(札幌市)H22年度完成】 |
| 緑豊かな都市空間の創造 | 【創成川公園(札幌市)H22年度完成、帯広の森(帯広市) 他】 |
| 合流式下水道の改善 | 【札幌市 他】 |

重点目標 「循環型社会の形成」

- ・老朽化した公共施設及び公的賃貸住宅の適切な維持管理や改良整備等により、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する。
- ・リサイクルポート整備等を通じた効率的な静脈物流ネットワークの構築を推進する。
- ・公共事業の実施に伴う発生土砂の有効活用など3Rを推進する。

【指標】

| | |
|------------------------|--|
| 老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合 | 【62%(H19) 71%(H24)】 |
| 道路橋の長寿命化修繕計画策定率 | 【21%(H19) 概ね100%(H24)】 |
| 下水道施設の長寿命化計画策定率 | (耐用年数を経過した管渠を管理している自治体の場合)【0%(H19) 100%(H24)】 (管渠、処理場等の下水道施設を管理している自治体の場合)【0%(H19) 約60%(H24)】 |

【主要事業】

| | |
|----------------------|---|
| 長寿命化修繕計画に基づく橋梁補修 | 【帯広市、苫小牧市 他】 |
| 津波・高潮危機管理対策緊急事業(海岸) | 【後静・水取場海岸(浜中町)H22年度完成、 床丹漁港海岸(別海町)H23年度完成】 |
| 海岸高潮対策事業 | 【霧多布港海岸(浜中町)H21年度完成 他】 |
| リサイクル産業を支援する港湾施設整備事業 | 【苫小牧港(西港区):勇払地区H22年度完成】 |
| 国内物流ターミナル整備事業 | 【室蘭港:築地地区(室蘭市) 他】 |
| 港湾施設の老朽化対策整備事業 | 【稚内港:第1副港地区(稚内市)H23年度完成 他】 |
| 公営住宅等長寿命化計画の推進 | |

重点目標 「低炭素社会の形成」

- ・風力、水力、太陽光、雪氷冷熱、バイオマスなどのクリーンエネルギーの利用を推進する。
- ・渋滞対策など交通の円滑化により、環境負荷が少ない交通体系の構築を推進する。
- ・住民等との連携による国民参加の森づくりなどにより、道路、河川、港湾や公園等の緑化を推進する。
- ・環境負荷を低減し、環境との共生に配慮した公的賃貸住宅等の整備を推進する。

【主要事業】

| | |
|---------------------|---|
| 高規格幹線道路整備 | 【一般国道39号北見道路(北見市)、 一般国道38・44号釧路外環状道路(釧路市~釧路町) 他】 |
| 地域高規格道路整備 | 【函館新外環状道路空港道路(函館市) 他】 |
| 一般国道及び地方道整備 | 【一般国道12・275号苗穂交差点(札幌市) 他】 |
| 渋滞対策など交通の円滑化 | 【文教通(函館市)、 JR函館本線野幌駅付近連続立体交差事業(江別市)】 |
| 多目的国際ターミナル整備事業 | 【石狩湾新港:西地区(石狩市)】 |
| 国内物流ターミナル整備事業 | 【白老港:本港地区(白老町)】 |
| 港湾緑地の整備事業 | 【苫小牧港(西港区):商港地区(苫小牧市)H22年度完成 他】 |
| 空港等機能高質化事業(調整池環境対策) | 【新千歳空港(千歳市)H21年度完成】 |
| 環境共生に配慮した公営住宅の整備 | 【滝川市営江陵団地(滝川市)H21年度完成 他】 |
| 下水汚泥の資源・エネルギー利用 | 【北広島市H24年度完成】 |

重点戦略3 「魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり」

積雪寒冷な気象条件に対応した暮らしやすい北国のまちづくりを実現するため、人口減少等

により都市機能の維持が困難となることが予想される都市部においては、中心市街地の活性化や、都市経営コストを抑制したコンパクトなまちづくりなど、都市の魅力を高める都市再生を進めるとともに、人口低密度地域においては、地域経済の活性化等に取り組むことが重要であり、モビリティや情報通信環境の向上、各地域の特性や取組を踏まえた施策を実施する。

重点目標 「広域的な生活圏の形成と交流・連携強化」

- ・広域分散型社会において拠点となる都市に集積された機能を維持・高度化しつつ、都市間で相互に機能を補完する交通アクセスの強化により、活力ある地域づくりを推進する。

【指標】

規格の高い道路を使う割合 [5.9%(H19) 6.5%(H24)]

【主要事業】

高規格幹線道路整備 [北海道縦貫自動車道(士別剣淵～名寄)(士別市～名寄市)(注1)、旭川紋別自動車道(一般国道450号上川上越道路)(上川町)H21年度完成、旭川紋別自動車道(一般国道450号白滝丸瀬布道路)(遠軽町)H21年度完成、旭川紋別自動車道(一般国道450号丸瀬布遠軽道路)(遠軽町)他]

地域高規格道路整備 [遠軽北見道路生田原道路(遠軽町)他]

一般国道及び地方道整備 [一般国道12号美唄拡幅(美唄市～奈井江町)他]

フェリーターミナル整備事業 [羽幌港:本港地区(羽幌町)H23年度完成 他]

(注1)H18.2の第二回国幹会議において、「緊急に整備すべき次の2区間 について着工し、その他の区間は当面着工しない。」とされた抜本的見直し区間(「北海道縦貫道 士別市南町東から士別市多寄町」、及び「北海道横断道陸別町小利別～北見市」)

重点目標 「都市における機能の強化と魅力の向上」

- ・都市経営コストを抑制するため、まちなか居住の推進や都市機能の集約化に必要な基盤整備を推進する。
- ・文化財や産業遺産の保存・活用や美しいまちなみ景観の形成などにより観光資源の発掘を促進するとともに、住民、企業、行政など地域の協働によるまちづくりの展開を促進する。
- ・冬期に多発する歩行者の転倒事故を防止するため、快適な歩行空間の創出など冬も暮らしやすい生活環境の創造を推進する。
- ・公共交通機関、住宅・建築物、道路、公園等のバリアフリー化など、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたまちづくりを推進する。

【指標】

特定道路におけるバリアフリー化率 [58%(H19) 90%(H24)]

1日当たりの平均利用者が100人以上の旅客船ターミナルにおけるバリアフリー化の割合 [20%(H19) 40%(H24)]

1日当たりの平均利用者が5000人以上のバリアフリー化された旅客施設の割合 [59%(H19) 100%(H22)]

園路及び広場がバリアフリー化された都市公園の割合 [60%(H19) 62%(H24)]

【主要事業】

快適な歩行空間の創出 [札幌駅前通地下歩行空間(札幌市)]

都市機能の集約化に必要な基盤整備 [創成川アンダーパス連続化(札幌市)、旭川駅周辺土地区画整理事業(旭川市)]

冬期ボランティアサポートプログラムの推進

無電柱化の推進

バリアフリー新法に規定する特定道路の対策 [厚別副都心地区(札幌市)、釧路駅周辺地区(釧路市)、東室蘭駅周辺地区(室蘭市)、旭川駅周辺地区(旭川市)他]

フェリーターミナル整備事業 [稚内港:中央ふ頭地区(稚内市)H21年度完成 他]

港湾緑地の整備事業 [苫小牧港(西港区):商港地区(苫小牧市)H22年度完成 他]

国内・国際交流拠点整備事業 [稚内港(稚内市)H21年度完成]

観光交流拠点整備事業 [網走港(網走市)]

公園におけるバリアフリー化の促進 [菊水舞鶴公園(札幌市)H22年度完成 他]

まちなか居住の推進 [千歳市営北栄C団地(千歳市)H21年度完成 他]

重点目標 「多様で個性的な北国の地域づくり」

- ・交通ネットワークなど交流基盤の整備などにより、内外の諸地域との交流・連携を推進する。
- ・質の高い生産環境の整備、モビリティの確保、暮らしやすい生活環境の整備などにより、活力ある地域社会モデルの構築を推進する。
- ・広大な北海道において、それぞれの地域資源を活かした独自性のある発展を推進する。

【指標】

荷役効率を改善する防風雪施設の整備率(港湾) [9%(H19) 27%(H24)]

【主要事業】

高規格幹線道路整備 【函館・江差自動車道(一般国道228号茂辺地木古内道路)(北斗市～木古内町)、一般国道5号黒松内道路(黒松内町)H21年度完成、一般国道40号名寄バイパス(名寄市～美深町)H21年度完成、一般国道44号根室道路(根室市) 他]
地域高規格道路整備 【旭川十勝道路富良野道路(富良野市)、旭川十勝道路富良野北道路(中富良野町～富良野市) 他]
一般国道及び地方道整備 【一般国道276号岩内共和道路(共和町) 他]
小型船だまり整備事業 【紋別港:港町地区(紋別市) 他]
船だまり整備事業 【函館港:弁天地区(函館市) 他]
空港施設の更新・改良 【函館空港(函館市)、釧路空港(釧路市) 他]
地域資源を活かした公園の整備 【道立オホーツク流水公園(紋別市)H24年度完成 他]

重点戦略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」

経済のグローバル化が進む中、内外との物流や人流の多様化に対応するため、港湾・空港や、北海道新幹線などの交流基盤を強化する。

広域分散型社会である北海道において、地域医療や産業、観光、生活活動等を支えるための高規格幹線道路など広域的な生活圏を支える交通ネットワークの整備や、中核・中枢都市等における、歩行者・自転車・公共交通も含めたまちなか交通体系の再生、多様化する地域や交通利用者のニーズに対応した地域の実情に即した交通基盤施設の整備やその利活用を進める。

さらに、冬期における航空輸送の定時性、安定性の確保や道路交通の確保を図るなど、信頼性向上に向けた取組を行う。

重点目標 「国内外に開かれた広域交通ネットワークの構築」

- ・主要都市間を連絡する規格の高い道路、拠点的な空港・港湾へのアクセス道路や国際競争力確保のための道路などに重点をおいて効率的な整備を推進する。
- ・国際物流拠点の形成を図るため、国際海上コンテナ貨物等の輸送に係る機能強化を推進するとともに、基幹産業の競争力を強化するための多目的国際ターミナルの整備を推進する。
- ・国内物流における輸送の効率化により、内貿複合一貫輸送機能の維持・向上を推進する。
- ・整備新幹線については、政府・与党申合せ等に基づき、着工区間の着実な整備を進めるとともに、それ以外の区間について所要の事業を進める。

【指標】

東アジアとの外貨コンテナ取扱量 [約20万TEU(H19) 約30万TEU(H24)]

【主要事業】

高規格幹線道路整備 【北海道横断自動車道(足寄～北見)(本別町～北見市)(注1)、
深川留萌自動車道(一般国道233号幌糠留萌道路)(留萌市)、日高自動車道(一般国道235号門別

厚賀道路(日高町)、日高自動車道(一般国道235号厚賀静内道路)(日高町～新ひだか町)他
 地域高規格道路整備 【道央圏連絡道路美原道路(江別市～当別町)、
 道央圏連絡道路中樹林道路(南幌町～江別市)他】
 一般国道及び地方道整備 【一般国道337号当別バイパス(当別町～石狩市)他】
 広域交通ネットワークの構築 【北斗市新幹線新駅周辺土地区画整理事業(北斗市)】
 国際海上コンテナターミナル整備事業 【苫小牧港(東港区):中央水路地区(苫小牧市)H23年度完成】
 多目的国際ターミナル整備事業 【十勝港:内港地区(広尾町)、留萌港:三泊地区(留萌市)】
 国内物流ターミナル整備事業 【苫小牧港(西港区):勇払地区(苫小牧市)他】
 空港等機能高質化事業(物流機能の高質化) 【新千歳空港(千歳市)H21年度完成】
 整備新幹線の整備 【北海道新幹線(新青森～新函館間)】

(注1)H18.2の第二回国幹会議において、「緊急に整備すべき次の2区間 について着工し、その他の区間は当面着工しない。」とされた抜本的見直し区間(「北海道縦貫道 土別市南町東から土別市多寄町」、及び「北海道横断道陸別町小利別～北見市」)

重点目標 「地域交通・情報通信基盤の形成」

- ・徒歩、自転車、自動車、公共交通がバランスの取れた交通体系を構築するため、ハード・ソフト両面からなる総合的な交通施策を関係者が一体となり戦略的に推進する。
- ・市町村、公共交通事業者、地域住民が協働した地域活性化・再生を図る取組や新たな公共交通としてDMV(デュアル・モード・ビークル)やLRVを活用した取組を推進する。
- ・身近な道路整備や生活幹線道路など地域の実情に即した基盤整備を推進する。
- ・離島交通については、本土への安定的なアクセスを確保するため、航路・航空路の維持及び防波堤等の整備を推進する。
- ・光ファイバ網等の情報通信体系の整備を推進するとともに、情報通信技術を活用した公共サービスの高度化・効率化等を推進する。

【指標】

あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑制率 【H19年度比約2割の抑止(H24)】

【主要事業】

自転車通行環境整備 【厚別区新札幌地区(札幌市)、柳町地区(苫小牧市)他】
 あんしん歩行エリアの整備 【桑園地区(札幌市)、旭川曙地区(旭川市)他】

重点目標 「冬期交通の信頼性向上」

- ・安全で信頼性の高い道路交通を確保するため、効率的な除排雪の実施、雪崩防止施設や防雪林等の整備、堆雪幅の確保、凍結路面对策等を推進する。
- ・航空輸送の定時性・安定性を確保するため、計器着陸装置の整備、滑走路の改良、除雪体制の強化等を推進する。

【指標】

地吹雪の対策が必要な路線数(国道) 【24箇所(H19) 22箇所(H24)】

【主要事業】

高規格幹線道路整備 【函館・江差自動車道(一般国道228号函館茂辺地道路)(函館市～北斗市)H21年度一部完成 一般国道40号幌富バイパス(幌延町～豊富町)H21年度完成、一般国道40号美深道路(美深町)他】
 地域高規格道路整備 【釧路中標津道路阿歴内道路(標茶町)H21年度一部完成、渡島半島横断道路国縫道路(長万部町～今金町)(注2)他】
 一般国道及び地方道整備 【一般国道275号蕨岱拡幅(江別市～当別町)他】
 北海道スタンダードの推進 【一般国道40号更喜苫内防雪(豊富町～稚内市)他】
 空港等機能高質化事業(就航率向上事業) 【稚内空港(稚内市)H21年度完成、新千歳空港(千歳市)H24年度完成 他】

(注2)現在、再評価に向けた検討を行っている区間

重点戦略5 「安全・安心な国土づくり」

北海道は、自然災害に対して未だに脆弱な地域であることから、持続可能な発展の基礎として、治水対策、土砂災害対策、火山災害対策、地震津波対策など防災対策を着実に進めるとともに、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・減災対策を講じる。

また、依然として高い水準で推移している道路交通事故を始め交通分野における事故の発生を未然に防ぐため、各種交通安全対策の強化等を進める。

重点目標 「頻発する自然災害に備える防災対策の推進」

- ・治水対策、土砂災害対策、火山災害対策、海岸保全対策など根幹的な防災対策を推進するほか、信頼性の高い道路ネットワークの構築を推進する。
- ・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、空港施設や河川構造物、海岸保全施設、下水道施設、都市公園施設、住宅・建築物の耐震強化など、地震・津波に備えた防災対策を推進する。
- ・避難路の除雪・防雪・凍雪害防止対策の強化推進、冬期を想定した避難訓練実施等、積雪寒冷地域の特性を考慮した防災対策を推進。

【指標】

| | |
|-------------------------------------|---------------------------------|
| 洪水による氾濫から守られる区域の割合 | 【48% (H19) 52% (H24)】 |
| 土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数 | 【約60 (H19) 約190施設 (H24)】 |
| 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積 | 【約3,700ha (H19) 約3,300ha (H24)】 |
| 事前通行規制区間の対策率 | 【11% (H19) 32% (H24)】 |
| 港湾による緊急物資供給可能な人口 | 【220,000人 (H19) 470,000人 (H24)】 |
| 離島フェリーが就航する港湾の耐震強化岸壁の整備率 | 【50% (H19) 88% (H24)】 |

【主要事業】

| | |
|---------------------|---|
| 河川改修事業 | 【新釧路川(釧路市)、十勝川(帯広市他)、沙流川(日高町) 千歳川遊水地群(恵庭市他)、大和田遊水地(留萌市) H21年度完成】 |
| ダム事業 | 【留萌ダム(留萌市) H21年度完成、沙流川総合開発事業(平取町)、幾春別川総合開発事業(三笠市)、サンルダム(下川町)、夕張シューパロダム(夕張市) H24年度完成】 |
| 砂防事業 | 【樽前山系(苫小牧市)】 |
| 海岸保全施設整備事業 | 【胆振海岸(苫小牧市、白老町)】 |
| 津波・高潮危機管理対策緊急事業(海岸) | 【後静・水取場海岸(浜中町) H22年度完成】 |
| 海岸高潮対策事業 | 【網走港海岸(網走市) H24年度完成、えりも港海岸(えりも町) H24年度完成 久遠漁港海岸(せたな町) H24年度完成 他】 |
| 海岸侵食対策事業 | 【知内海岸(知内町) H22年度完成 他】 |
| 高規格幹線道路整備 | 【一般国道40号音威子府バイパス(音威子府村～中川町) 他】 |
| 一般国道及び地方道整備 | 【一般国道229号積丹防災(余市町～共和町)、一般国道231号雄冬防災(石狩市)、一般国道336号襟広防災(えりも町～広尾町)、一般国道238号浜猿防災(浜頓別町～稚内市) 他】 |
| 緊急輸送道路の橋梁の耐震補強 | 【紋別地区耐震対策(湧別町～興部町) 他】 |
| 耐震強化岸壁整備事業 | 【釧路港(東港区)：北地区(釧路市) H22年度完成、沓形港：本港地区(利尻町) H23年度完成 他】 |
| 港湾緑地の整備事業 | 【釧路港(東港区)：北地区(釧路市) H22年度完成 他】 |
| 津波漂流物対策施設整備事業 | 【十勝港：南地区(広尾町) H21年度完成 他】 |
| 空港の耐震化事業 | 【新千歳空港(千歳市) 他】 |
| 住宅・建築物の耐震化の推進 | 【釧路市役所耐震改修(釧路市) H21年度完成 他】 |

重点目標 「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」

- ・迅速かつ円滑な災害対応のため防災情報の共有化等の防災関係機関の連携強化を推進す

る。

・市町村による各種ハザードマップの作成・普及に対する支援、防災関係機関と地域住民が参加する防災訓練の実施、防災教育の推進など、地域防災力の向上を支援する取組を推進する。

・防災拠点となる公園・緑地、避難路、防災ステーション等の整備や、堤防、遊水地等の整備とまちづくり・地域振興施策とを連携させるなど、災害に強いまちづくりを推進する。

【指標】

ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合

(洪水)【12% (H19) 100% (H24)】
(土砂)【1% (H19) 100% (H24)】
(内水)【14% (H19) 100% (H24)】
(津波・高潮)【約4割(H19) 約5割(H24)】
【0% (H19) 60% (H24)】

リアルタイム火山ハザードマップ整備率

【主要事業】

河川改修事業

【千歳川遊水地群(恵庭市他)】
【河川防災ステーション(札幌市)H24年度完成】
【洪水ハザードマップ作成支援(浸水想定区域図作成など)】

砂防事業

【樽前山系(苫小牧市)他】

津波・高潮危機管理対策緊急事業(海岸)

【後静・水取場海岸(浜中町) H22年度完成】

海岸侵食対策事業

【紋別港海岸(紋別市)H24年度完成 他】

防災拠点となる公園の整備

【東光スポーツ公園(旭川市)H22年度一部完成、
だて歴史の杜(伊達市) 他】

重点目標 「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・効果的な事故対策を推進する。

・安全な海上交通環境の実現のため、防波堤を始めとする外郭施設や航路、泊地等の水域施設の整備を推進する。

【指標】

道路交通における死傷事故率

【約 63 件 / 億台キロ(H19) 約1割削減(H24)】

【主要事業】

事故危険箇所の対策

【一般国道274号(日高町)、増毛稲田線(妹背牛町) 他】

航路整備事業

【苫小牧港(東港区):中央水路地区(苫小牧市)H23年度完成 他】

防波堤整備事業

【香深港:本港地区(礼文町)、留萌港:外港地区(留萌市) 他】