

# 新たな北海道総合開発計画の中間点検

平成25年3月

国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	新たな北海道総合開発計画の中間点検	担当課 (担当課長名)	北海道局参事官 (参事官 川合 紀章)
評価の目的、 必要性	(目的)「地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画(平成 20 年7月閣議決定。以下、「第7期計画」という。)」について、計画期間中の社会経済情勢の変化を踏まえつつ、主要施策等の進捗状況を把握し、計画の目標の達成状況を評価することで課題を明らかにし、今後の推進方針に反映させるため (必要性)第7期計画の付記において、「計画策定からおおむね5年後に計画の総合的な点検を行う」としている		
対象政策	対象政策は第7期計画とする (計画期間は平成 20 年度から、おおむね平成 29 年度まで)		
政策の目的	・北海道開発法第2条に基づき策定「国は、国民経済の復興及び人口問題の解決に寄与するため、北海道総合開発計画を樹立し、これに基づく事業を当該事業に関する法律(これに基づく命令を含む)の規定に従い、実施するものとする。」 ・第7期計画では、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、①アジアに輝く北の拠点、②森と水の豊かな北の大地、③地域力ある北の広域分散型社会、を戦略的目標として掲げ、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ことを目的としている		
評価の視点	①第7期計画をめぐる社会経済情勢の変化や計画の主要施策等の進捗状況、課題はどうか ②上記を踏まえ、今後の第7期計画の方向性はどのようなものか		
評価手法	①社会経済情勢の変化や主要施策、戦略的目標に関連する指標及び具体的な取組事例を調査することで、計画の進捗状況や達成状況を把握し、成果や課題を分析する ②上記を踏まえ、政策への反映の方向を検討する ③国土審議会北海道開発分科会及び同計画推進部会における調査審議を活用する		
評価結果	<b>&lt;主要施策の進捗状況と評価&gt;</b> <b>【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】</b> ○農水産業従事者が減少し、水産資源の減少等も懸念される中、大区画化等の基盤整備や漁場、衛生管理型漁港の整備等、食料供給力の強化に取り組んでいる ○基幹的農業水利施設の長寿命化を図るため、戦略的な保全管理等に取り組んでいる ○一方、天候不順による収量の低下、労働力の脆弱化への懸念が存在している。これらに対応するため、大区画化や経営規模の拡大、排水対策、水産基盤整備等を引き続き推進する必要がある <b>【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】</b> ○計画期間中の来道外国人観光客数はリーマンショックや東日本大震災による風評被害等により各時期に大幅に減少したが、誘致活動等により回復し、平成 24 年度上半期は、震災前の水準に戻っている ○新千歳発着の定期外国航空路の新設、LCCの就航等、北海道観光の需要に対応した大きな動きが見られた ○新千歳空港新国際線旅客ターミナル供用、旅客船ターミナル及び高規格幹線道路の整備、新千歳空港における外国航空機乗入時間の拡大等、観光客の利便性の向上に寄与する取組が展開されている <b>【1-3 東アジアと共に成長する産業群の形成】</b> ○北海道の経済は、リーマンショックや東日本大震災等の影響により悪化し、その後、緩や		

かに持ち直しの動きが見られたが、国内経済減速の影響を受け、現在は足踏み感が見られる

○「北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区」指定や、道産品を直接かつ安定的に輸出するための「北海道国際輸送プラットホーム」設置等、北海道が強みを有する食関連産業等の育成に向けた取組が展開されている

## 【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】

○東日本大震災以降、電力不足が大きな課題となり、再生可能エネルギーの利活用等が注目されている

○北海道に豊富に賦存している、再生可能エネルギー源の利活用やそれに向けた取組が各地域で展開されている。一方、そのポテンシャルを十分に活かし切れていない面もあり、一層の利活用を進める必要がある

## 【3 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり】

○北海道の人口は減少しているものの、道外への転出超過数の減少等により、人口の減少は平成20年が最大で、その後は、緩やかに鈍化している

○人口減少・少子高齢化に対応した冬期集住等のモデル的取組が見られる

○人々の生活環境等の向上のため、交通ネットワークの強化や都市基盤整備、バリアフリー化等に取り組んでいる

## 【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】

○北海道横断自動車道（夕張IC～占冠IC間）が開通し、道央圏と道東圏が結ばれるなど、高規格幹線道路の供用延長は平成24年度中に1,000kmに達する見込みであり、新幹線は新青森・新函館（仮称）間の平成27年度末開業に向けて整備が推進されるなど、高速ネットワークの強化に取り組んでいる

○苫小牧港国際海上コンテナターミナルの東港移転・整備等、各港湾の機能強化に取り組んでいる

○新千歳空港新国際線旅客ターミナル供用やILSの高カテゴリー化等、空港の機能強化に取り組んでいる

○社会資本ストックの老朽化が急速に進行しており、道路構造物、港湾・空港施設の安全性や機能を確保するため、ライフサイクルコスト縮減や長寿命化を図りつつ、計画的な維持管理・更新に取り組んでいる

○道路交通の信頼性向上を図るため、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、凍結路面对策等に取り組んでいる

## 【5 安全・安心な国土づくり】

○計画期間中、東日本大震災をはじめ、豪雪・暴風雪や集中豪雨等、北海道内でも多くの災害が発生しており、これらに対応し、施設の緊急復旧や関係機関との連携、地域除雪支援等に取り組んでいる

○石狩川や千歳川等の治水対策や樽前山等の火山噴火に備えた土砂災害対策等の推進、避難場所や防災拠点の整備により、災害の防止や軽減を図っている

○事前通行規制区間等における岩盤斜面对策や緊急輸送道路での地震動に対する落橋防止対策に取り組んでいる。また、地震等災害時における緊急輸送の拠点として、港湾の耐震強化岸壁の整備や空港施設の耐震化に取り組んでいる

○防災情報の迅速な伝達・共有のほか、防災訓練やハザードマップの作成等、地域防災力の向上支援に取り組んでいる

○河川管理施設等の機能の維持や損傷した施設の機能回復のための点検、補修等に取り組んでいる

	<p>○事故対策等により、交通事故死者数は年々減少傾向にあるものの、いまだ全国でも上位に位置している</p> <p><b>&lt;点検結果の総括&gt;</b></p> <p>○第7期計画策定後、国内経済減速の影響もあって北海道経済は足踏み状態となっており、また、人口減少・少子高齢化が引き続き進行しているなど社会経済情勢の変化が生じている。このような中、食料供給力の強化や、インバウンド観光の振興、再生可能エネルギーの利活用に取り組んできている。また、内外との交流や地域の暮らし、産業を支える社会資本整備や、安全・安心な地域社会を形成するための防災・減災対策に取り組んでいる。一方でインフラの維持管理・更新や地域の活性化等に課題がある</p> <p>○また、東日本大震災を教訓とした国土の脆弱性への認識の高まりや、再生可能エネルギーへの注目の高まりという面から、食料供給力、再生可能エネルギー、広大な土地等の北海道の資源・特性を活用した取組や、防災・減災対策の一層の推進が必要である。さらに、長引くデフレからの脱却の観点から、農水産品の輸出拡大やインバウンド観光の振興等の取組も必要である</p>
<p>政策への反映の方向</p>	<p>第7期計画では3つの戦略的目標を掲げている。点検結果を踏まえると、食、観光、環境といった北海道の資源・特性を活かして、我が国の課題解決に貢献し、地域の活力ある発展を図るといふ第7期計画が目指す方向については、残る計画期間も堅持すべきであり、このために必要な施策についても計画に盛り込まれていることから、点検結果を踏まえ、以下のような分野を中心に施策の充実・強化を図っていくことが必要である</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○強靱な国土づくり (社会資本の戦略的維持管理、安全・安心な国土の形成、国家的規模の災害に備えた機能分散等)</li> <li>○食料供給力の強化と食関連産業の育成 (食料供給力の強化、北海道に優位性のある食関連産業の育成)</li> <li>○観光振興 (インバウンド観光の振興)</li> <li>○環境・エネルギー (環境負荷の少ない持続可能な地域社会の実現、北海道に豊富に賦存する再生可能エネルギーの利活用促進)</li> <li>○活力ある地域社会の形成 (活力ある地域づくり、域内総生産と雇用の増加に資する成長期待産業の育成、アイヌ施策の推進、北方領土隣接地域振興対策)</li> </ul>
<p>第三者の知見活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成24年2月に開催された第12回北海道開発分科会において、第7期計画の中間点検を行うための計画推進部会を設置し、調査審議を開始し、同年9月に第7期計画の中間点検中間報告が取りまとめられた</li> <li>・平成24年9月～11月に中間報告に関するパブリックコメントや地域との意見交換を行った</li> <li>・評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取するとともに、国土交通省政策評価会の白山真一委員（有限責任監査法人トーマツ）、山本清委員（東京大学大学院教育学研究科教授）よりご指導いただいた</li> </ul>
<p>実施時期</p>	<p>平成23年度～平成24年度</p>

## 目 次

第1章 評価の枠組み	1
第1節 評価の目的、対象政策	1
1. 評価の目的、必要性	1
2. 対象政策	1
第2節 評価の視点、手法	1
1. 評価の視点	1
2. 評価の手法	1
3. 第三者の知見活用	1
第2章 第7期計画の概要	2
第1節 第7期計画策定当時の時代背景	2
第2節 第7期計画の構成	2
第3章 第7期計画の進捗状況と評価	3
第1節 主要施策の進捗状況と評価	3
1. グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現	3
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	7
3. 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり	9
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	11
5. 安全・安心な国土づくり	13
第2節 計画の進め方に関する状況と評価	17
1. 多様な連携・協働	17
2. 新たな時代を見据えた投資の重点化	17
3. 新たな北海道イニシアティブの発揮	17
第4章 点検結果の総括と政策への反映の方向	18
第1節 点検結果の総括	18
第2節 政策への反映の方向	18
参考資料	19
1. 北海道開発分科会及び同計画推進部会の調査審議の状況	19
2. 第7期計画の点検に関するパブリックコメント等の意見について	20

## 第1章 評価の枠組み

### 第1節 評価の目的、対象政策

#### 1. 評価の目的、必要性

北海道開発は、国の長期的な将来展望を踏まえつつ、北海道開発法に基づき7期にわたり策定された北海道総合開発計画の下、進められている。現行の北海道開発を進める上で基本となる「地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画(平成20年7月閣議決定。計画期間はおおむね平成29年度まで。以下「第7期計画」という。)」については、計画の付記に「計画策定からおおむね5年後において計画の総合的な点検を行う」としており、計画期間中の社会経済情勢の変化を踏まえつつ、主要施策等の進捗状況を把握し、計画の目標の達成状況を評価することで計画推進上の課題を明らかにし、今後の推進方策に反映させることを目的として政策レビューを実施する。

#### 2. 対象政策

政策レビューの対象政策は第7期計画とする。

### 第2節 評価の視点、手法

#### 1. 評価の視点

評価の視点は、以下のとおりとしている。

- ① 第7期計画をめぐる社会経済情勢の変化や計画の主要施策等の進捗状況、課題はどうであったか。
- ② 上記を踏まえ、今後の第7期計画の方向性はどのようなものか。

#### 2. 評価の手法

評価は、以下の手法により行う。

- ・社会経済情勢の変化や主要施策、戦略的目標に関連する指標及び具体的な取組事例を調査することで、計画の進捗状況や達成状況を把握し、成果や課題を分析する。
- ・上記を踏まえ、政策への反映の方向を検討する。
- ・国土審議会北海道開発分科会及び同計画推進部会における調査審議を活用する。

#### 3. 第三者の知見活用

- ・平成24年2月に開催された第12回北海道開発分科会において、第7期計画の中間点検を行うための計画推進部会を設置し、調査審議を開始し、同年9月に第7期計画の中間点検中間報告が取りまとめられた。
- ・平成24年9月～11月に中間報告に関するパブリックコメントや地域との意見交換を行った。

## 第2章 第7期計画の概要

### 第1節 第7期計画策定当時の時代背景

北海道総合開発計画は、我が国経済の復興や食料の増産、人口や産業の適正配置、多極分散型国土の形成等、その時々々の国の課題に対して、北海道の持つ広大な国土空間・豊富な資源等を活用し、その解決に寄与してきたところである。

第7期計画が策定された当時の我が国をめぐる社会経済情勢は、人、物、資金、技術、情報等の国境を越えた移動がかつて無いほど迅速かつ容易になり、世界的な競争が激しさを増すなど、グローバル化が進展し、世界経済の自由化に向けた動きが一層活発になっていた。我が国においても、急速な経済成長と産業構造高度化が進む東アジア地域の中において、生産ネットワークの構築や経済連携の動きが活発化していた。

一方、地球温暖化による異常気象の頻発等、経済社会活動に対する様々な悪影響への危惧、東アジア地域等の急速な経済成長に伴う国際的なエネルギー資源の獲得競争の激化のおそれ、環境負荷の増大による生物多様性の喪失等の地球環境問題の深刻化により、経済社会の持続的な発展に支障を来し、また、人口減少・少子高齢化の進行により、地域社会の活力の低下、行政サービスや地域の共同体そのものの維持さえ困難な状況が生じることが懸念された。

北海道においても、製造業等の産業の成長の遅れや平成9年の金融機関破綻等の影響による経済低迷の長期化、全国よりも早く進行する少子高齢化等の厳しい状況に置かれていた。

このため、北海道の冷涼な気候、広大な土地、豊かな資源、北国らしい自然と風景といった資源・特性を活かして、国の課題の解決に貢献し、地域の活力ある発展を図ることを目的に、おおむね平成29年度までを計画期間とする第7期計画を策定した。

### 第2節 第7期計画の構成

第7期計画においては、「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」、「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」、「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」を戦略的目標として掲げた。

さらに、3つの戦略的目標を達成するために5つの主要施策として「グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現」、「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」、「魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり」、「内外の交流を支えるネットワークとモビリティ<sup>1</sup>の向上」、「安全・安心な国土づくり」を設定した。

主要施策は約260の施策から構成され、これらの施策をより効果的に推進するために、「多様な主体の連携・協働による計画の推進」、「投資の重点化による計画の効果的な推進」、「北海道イニシアティブの推進」という3つの施策の進め方を設定した。

施策の推進に当たっては、「政策の企画立案→実施→評価→改善」というマネジメントサイクルに沿って政策評価を積極的に進め、主要施策、期間等について弾力的運用又は必要に応じた見直しを図るとともに、計画策定からおおむね5年後に計画の総合的な点検を行うこととした。

---

<sup>1</sup> モビリティ：人の移動。また、移動のしやすさ。「モビリティの向上」とは、移動に要する時間の短縮や、移動の円滑さ、安全性の向上等を指す。

### 第3章 第7期計画の進捗状況と評価

#### 第1節 主要施策の進捗状況と評価

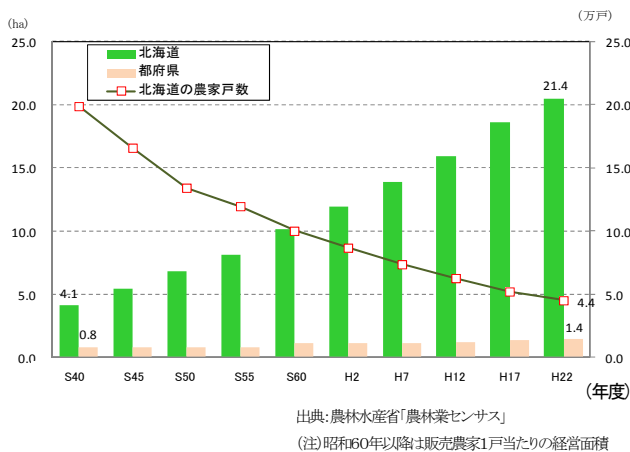
##### 1. グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現

##### (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

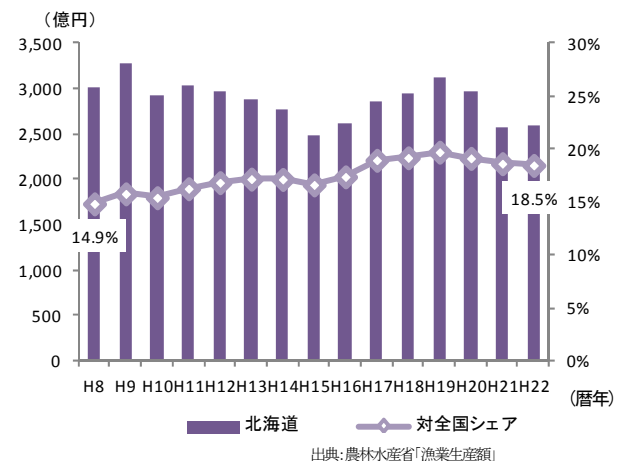
第7期計画においては食料供給力の強化と食の安全の確保、食にかかわる産業の高付加価値化・競争力強化が重要とされているが、これまでに講じられた主な取組やその成果等は以下のとおりである。

- 生産性の高い農業と大規模経営の実現を図るため、国営農地再編整備事業等による大区画化等の基盤整備に取り組んでいる。農地の過湿・たん水被害の軽減、大型機械による作業効率の向上等を図るため、排水施設の整備に取り組んでいる。基幹的農業水利施設の長寿命化を図るため、施設の計画的な更新整備等に取り組んでいる。
- 安全・安心な農水産物を安定的に供給するため、漁場や衛生管理型漁港の整備等に取り組んでいる。
- 農水産物を生産地から迅速かつ効率的に輸送できるよう道路網や港湾の整備等を進めている。
- 農水産業従事者の減少や高齢化等が進む中、北海道は全国の約4分の1の農地面積を有するとともに、全国に対して農業産出額は約12%、漁業生産額は約19%を占めており、一定のシェアを確保するなど、食料供給力の強化が図られている。リーマンショック、東日本大震災があったものの、クリーン農業<sup>2</sup>の展開や、水産加工におけるHACCP<sup>3</sup>手法の導入等により、安全な北海道産食料の流通が増大するとともに北海道産農水産品の輸出はおおむね増加傾向にある。
- 天候不順による収量の低下、漁業資源の減少、農水産業従事者の減少や高齢化等による労働力の脆弱化への懸念が存在している。また、基幹的農業水利施設については、今後10年以内に約4分の1の施設が耐用年数を超過する見込みとなっている。これらに対応するため、大幅な経営規模の拡大や、過湿・たん水被害軽減のための排水対策、水産基盤整備、施設の戦略的な保全管理等を引き続き推進する必要がある。

農家戸数と1戸当たり面積の推移



北海道の漁業生産額の推移

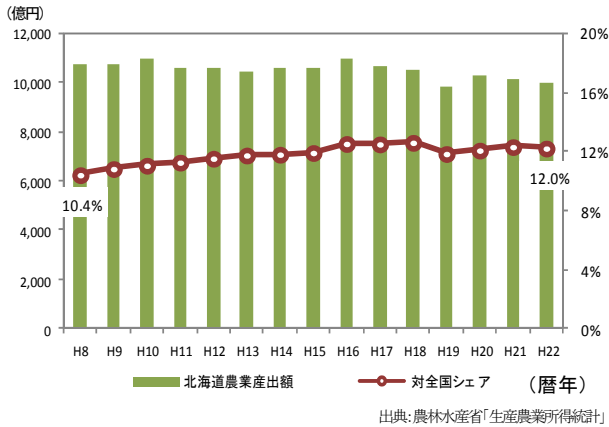


<sup>2</sup> クリーン農業：北海道においては、たい肥等の有機物の施用等による土づくりに努め、化学肥料や化学合成農薬の使用を必要最小限にとどめるなど、農業の自然循環機能を維持・向上させ、環境との調和に配慮した安全・安心で品質の高い農産物を安定供給する農業。

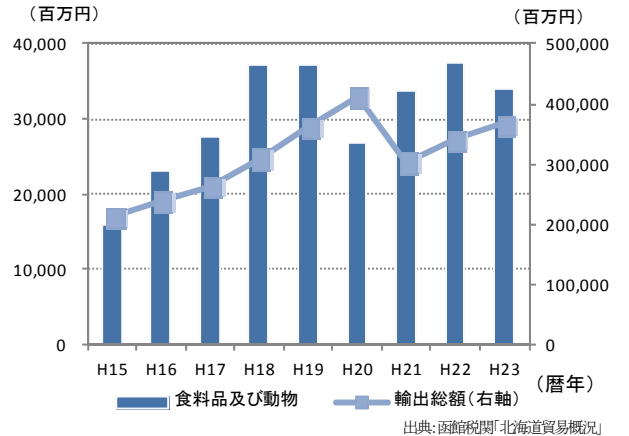
<sup>3</sup> HACCP：危害分析・重要管理点方式 (Hazard Analysis and Critical Control Point system)。原料から製造工程にわたって発生の可能性のある危害を分析した上で、特に重点的に管理すべき点について監視し、その結果を記録に残すことによって危害の発生を未然に防止する手法。



北海道の農業産出額の推移



北海道からの輸出額 (総額・食料品及び動物)

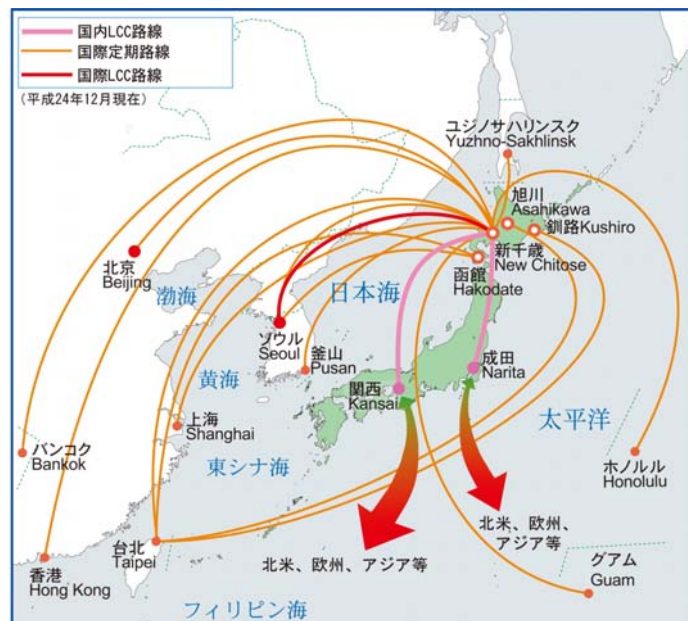


(2) 国際競争力の高い魅力ある観光地づくりに向けた観光の振興

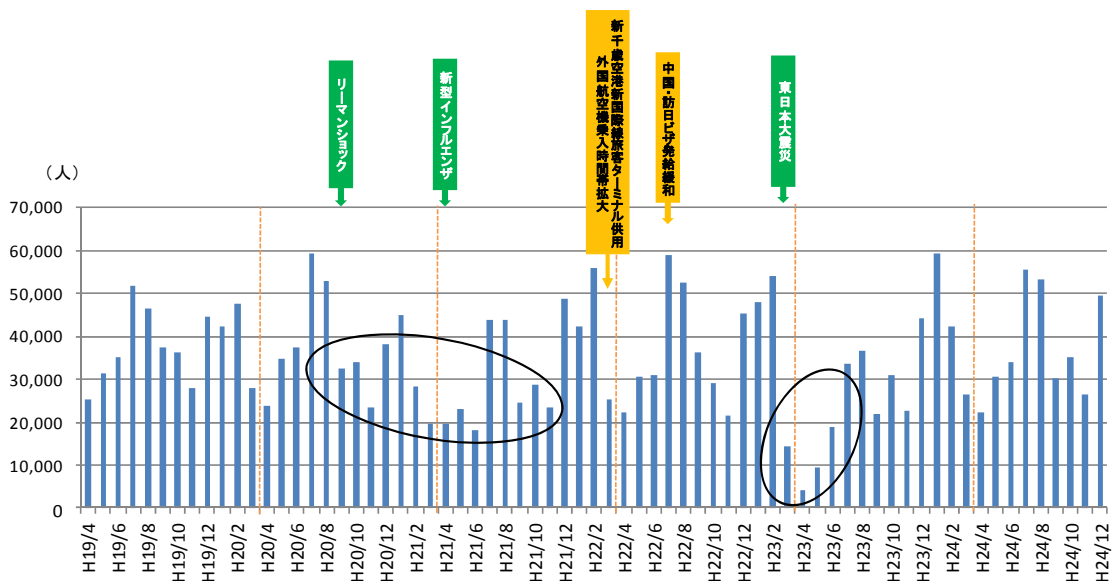
第7期計画においては魅力的な観光資源を活かした観光地づくりや地域経済を先導する観光産業の振興が重要とされているが、これまでに講じられた主な取組やその成果等は以下のとおりである。

- 新千歳発着の定期外国航空路の新設、LCCの就航、来道外国人観光客によるレンタカー需要の拡大等、北海道観光に対する需要に対応した大きな動きが見られた。
- 新千歳空港新国際線旅客ターミナル供用、旅客船ターミナルの整備等の観光客の受入施設の整備や、高規格幹線道路の整備等による道内の広域交通ネットワークの構築による観光客の移動の支援、新千歳空港における外国航空機乗入時間の拡大等、観光客の利便性の向上に寄与するハード・ソフトの取組が展開されている。
- 北海道への国際クルーズ客船の誘致のため、道央圏の5港（室蘭港、苫小牧港、小樽港、石狩湾新港、白老港）に関する「国際クルーズ振興に向けた検討会」や、北海道の太平洋に面する4港（函館港、室蘭港、苫小牧港、釧路港）に関する「北海道太平洋側4港湾連携クルーズ誘致連絡会」を設置し、寄港促進に取り組んでいる。
- 来道外国人観光客は、リーマンショックや新型インフルエンザ、東日本大震災による風評被害により各時期に大幅に減少したが、誘致活動等により回復し、平成24年度上半期は、震災前の水準に戻っている。
- 観光をめぐる内外の諸情勢の変化に対応し、引き続き北海道観光振興に向けた取組を進める必要がある。

北海道内空港の国際航空ネットワークとLCC路線

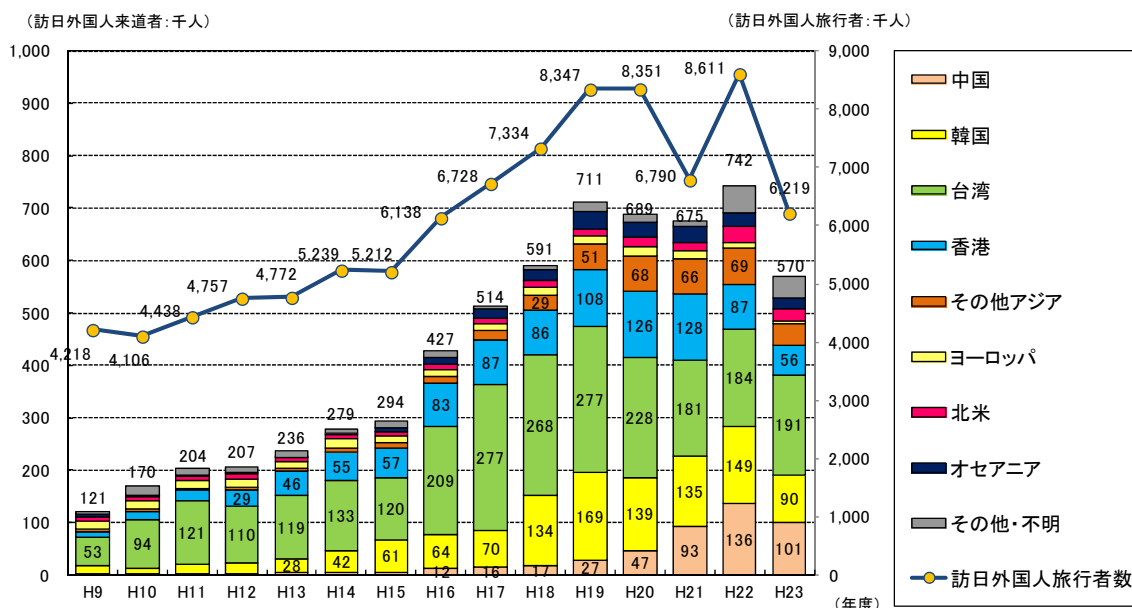


## 北海道における外国人入国者数の推移



出典:法務省「出入国管理統計」

## 訪日外国人来道者数(実人数)の推移



(注)平成22年度から新算定方式により調査

出典:北海道「観光入込み客数の推移」

日本政府観光局(INTO)「訪日外客統計」

### (3) 東アジアと共に成長する産業群の形成

第7期計画においては地理的特性や固有の資源、技術、各種基盤等を活かした産業群の育成や人材の育成等が重要とされているが、これまでに講じられた主な取組やその成果等は以下のとおりである。

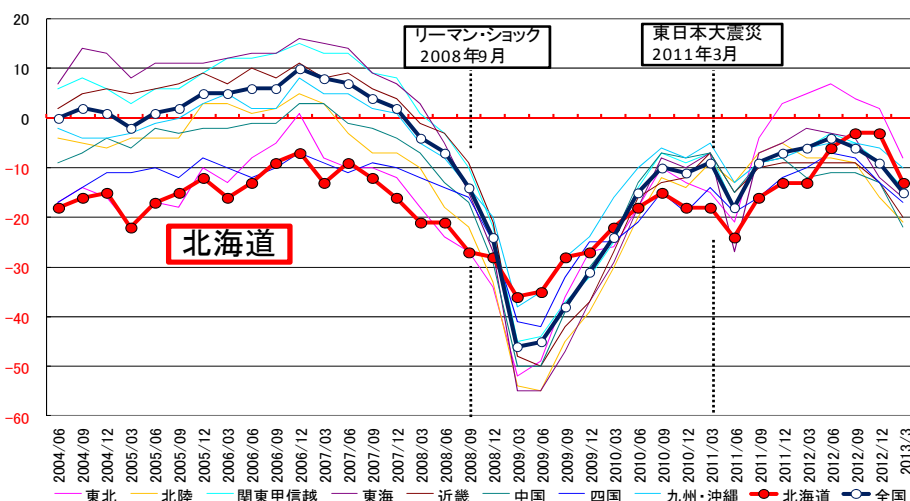
○北海道経済は、平成9年の金融機関の破綻以降、長期にわたり低迷している。第7期計画策定以降、我が国はリーマンショックやその後の世界的金融危機、東日本大震災等に見舞われ、北海道経済もこれらの影響により悪化し、その後、緩やかに持ち直しの動きが見られたが、国内経済減速の影響を受け、現在は足踏み感が見られる。

○北海道の民間経済活動は、北海道経済の低迷もあって、建設業や製造業の生産額は減少傾向が見

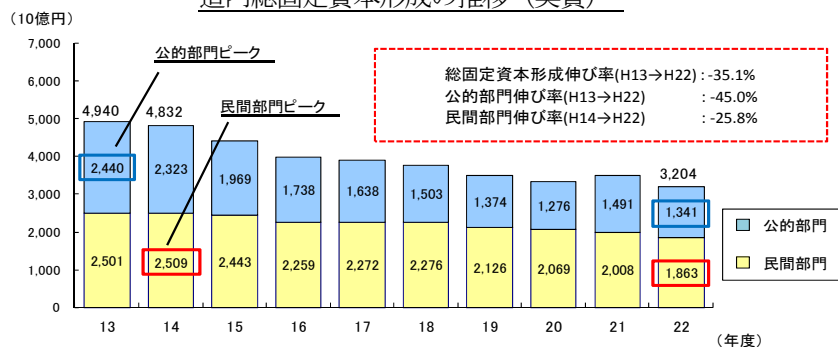
られ、民間投資額においてもピーク時から減少（平成14年度から平成22年度の減少率25.8%）するなど、厳しい状況となっている。

- 北海道が強みを持つ食関連産業は、全製造品出荷額に占める食料品製造業出荷額の割合が全体の3割以上を占め、最も大きい。さらに、「食クラスター連携協議体」の設立や「北海道フードコンプレックス国際戦略総合特区」の指定がなされ、食関連の商品開発や6次産業化に向けた取組が展開されている。
- 世界的に景気が低迷する中、アジア地域は比較的高い経済成長を続けており、これらの地域に対する輸出は堅調に推移している。
- 冷蔵・冷凍貨物の小口混載輸送サービス、商取引、マーケティング等の課題を解決し、道産品を直接かつ安定的に輸出するため、「北海道国際輸送プラットフォーム<sup>4</sup>」を設置し、平成24年9月より、試験的な輸出を始めるなどの取組を進めている。
- 道路、港湾、空港等の整備を推進し、物流機能の強化等、北海道経済発展のための基盤づくりに取り組んでいる。
- 北海道経済を活性化させるためには、食等の北海道が強みを有する産業分野を育成するとともに、これらの産業と人材、研究機関、企業等の集積が見られるIT、バイオ等の関連産業との連携を図り、更に高品質、高付加価値な商品を開発し、競争力を高めていくことが必要である。また、このような取組を実現するために多様な主体が更に連携・協働の強化に取り組むことが必要である。

業況判断DI (Diffusion Index、全産業)

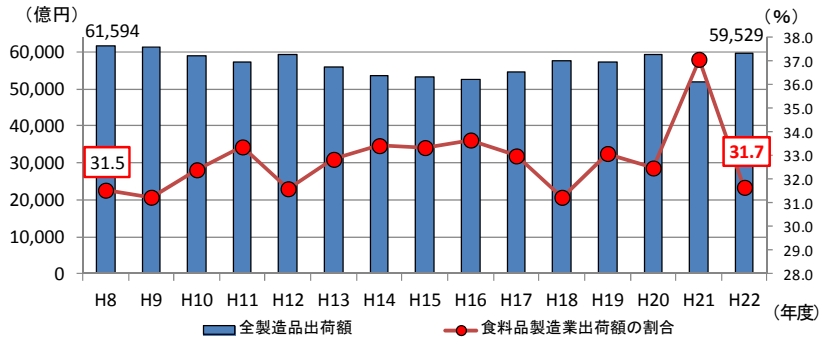


道内総固定資本形成の推移 (実質)



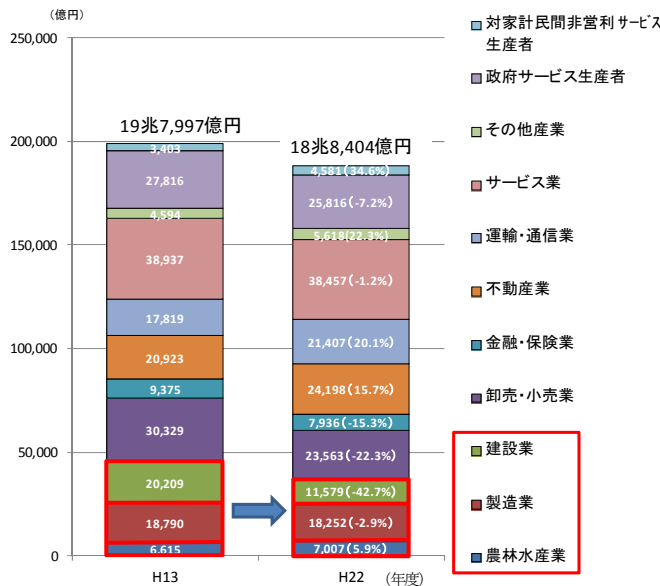
<sup>4</sup>北海道国際輸送プラットフォーム：北海道産品の輸出拡大・物流活性化を図るため、冷蔵・冷凍貨物の小口混載輸送サービス、商取引、マーケティング等の課題を解決し、産品を直接かつ安定的に輸出できる仕組み。

### 北海道の全製造品出荷額に占める食品製造業出荷額の割合



出典：経済産業省「工業統計」

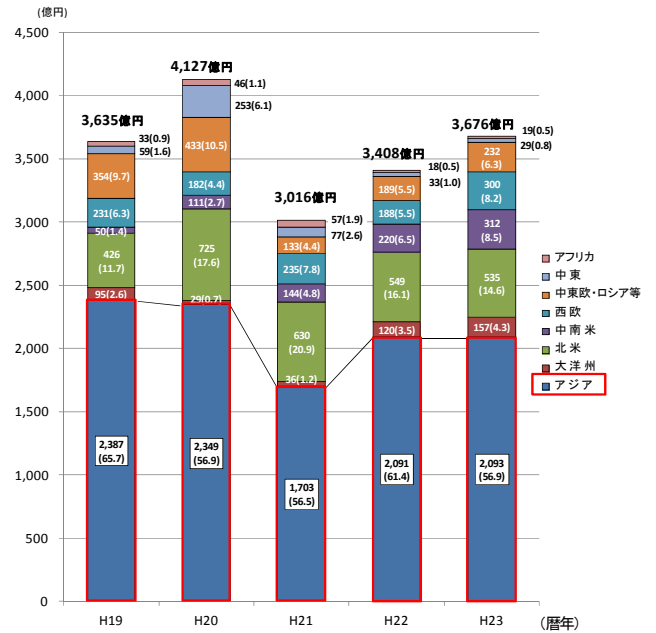
### 北海道のGDP（実質）の産業別・実額推移（H13→H22）



(注) H22は「運輸・通信業」が「運輸・情報通信業」に項目変更  
○はH13からの伸び率

出典：平成22年度道民経済計算（確報）

### 北海道の国別輸出額とシェアの推移



出典：函館税関「北海道貿易概況」

## 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

第7期計画においては低炭素社会の形成、自然共生社会の形成、循環型社会の形成が重要とされているが、これまでに講じられた主な取組やその成果等は以下のとおりである。

### (1) 低炭素社会の形成

- 東日本大震災における福島第一原子力発電所事故の発生以降、全国の原子力発電所が一時全て止まるなど、電力供給量の不足が大きな課題となっている。このような状況の中、省エネルギー構造への転換や再生可能エネルギーの導入等、エネルギー政策の見直しが進められている。
- 北海道に豊富に賦存している、風力、太陽光、地熱、バイオマス、中小水力、雪氷冷熱等の再生可能エネルギー源の利活用やそれに向けた取組が各地域で展開されている。一方、そのポテンシャルを十分に活かし切れていない面もある。
- 北海道が持つ豊富な再生可能エネルギー源を有効に活用し、将来に向けて安定したエネルギー源とするために一層の利活用を進める必要がある。

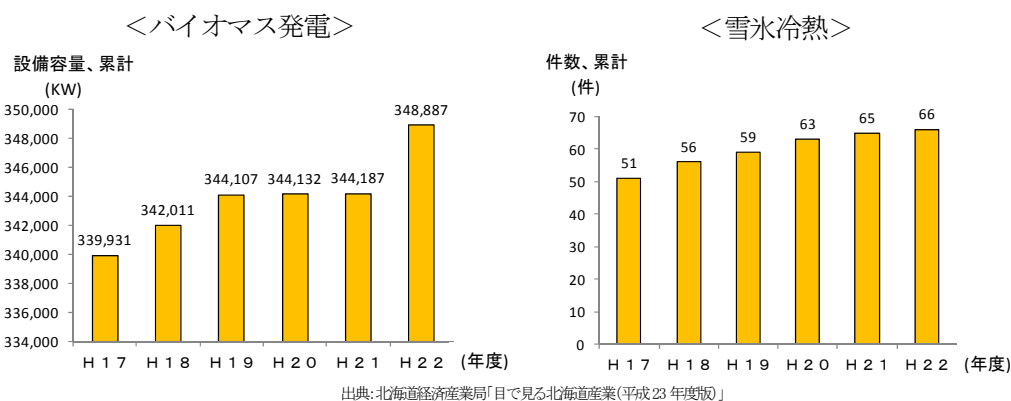
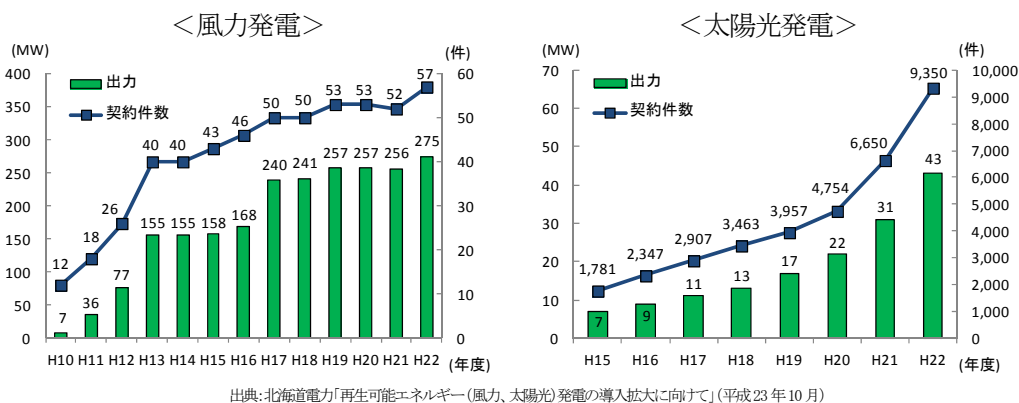
## (2) 自然共生社会の形成

- 釧路湿原の蛇行復元等の自然環境の保全・再生、下水道や浄化槽等の整備、森林の整備、公園の整備等に取り組んでいる。
- 新千歳空港では、環境保全とCO<sub>2</sub>排出量の削減のため、「クールプロジェクト<sup>5</sup>」を平成22年春から運用している。
- アイヌ文化の振興については、アイヌの伝統的生活空間（イオル）再生事業を実施し、アイヌ文化の伝承活動や体験・交流活動に取り組むとともに、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に取り組んでいる。
- ラムサール条約湿地、世界自然遺産等の世界的にも重要な地域を含む北海道らしい自然環境や景観が保全・形成されている。

## (3) 循環型社会の形成

- 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、リサイクルポート3港（室蘭港、苫小牧港及び石狩湾新港）における循環資源の広域流動の促進、建設現場における建設副産物（刈草・建設発生土等）の有効活用等に取り組んでいる。
- ごみの排出量は減少し、リサイクル率は全国平均並みに向上した（平成17年度は17.2%（全国19.0%）、平成22年度は22.8%（全国20.8%））。

### 北海道の再生可能エネルギーの導入



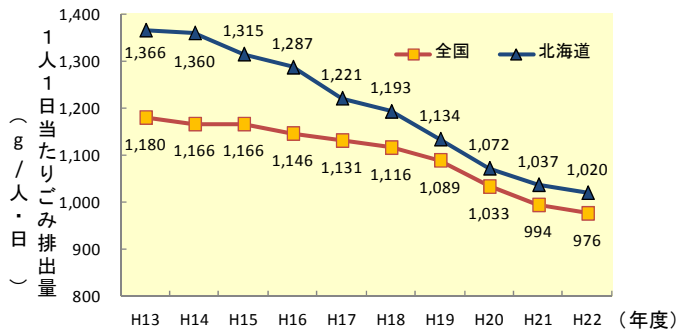
<sup>5</sup> クールプロジェクト：防除雪氷剤等による河川環境への負荷を軽減するとともに、貯蔵した雪を冷熱エネルギーとして、ターミナルビルの夏期冷房の熱源に有効活用することで、CO<sub>2</sub>排出量も削減する環境施策。

## 自然環境の保全再生事例



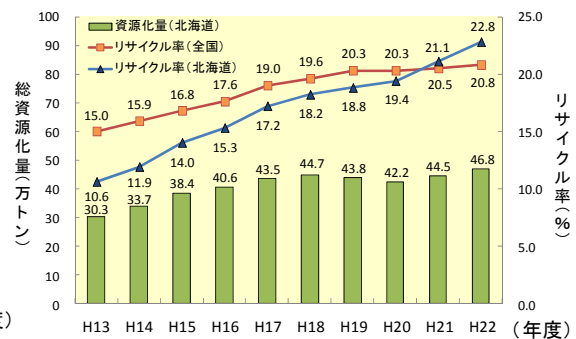
出典:北海道開発局資料

### 北海道と全国の1人1日当たりごみの排出量の推移 (一般廃棄物)



出典:北海道「一般廃棄物処理実態調査」

### 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:北海道「一般廃棄物処理実態調査」

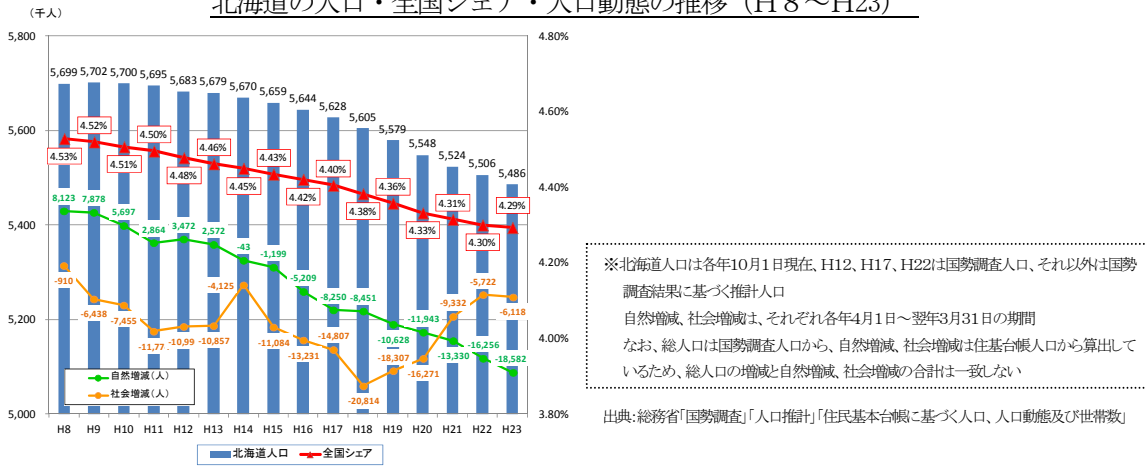
### 3. 魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり

第7期計画においては広域的な生活圏の形成や都市機能の強化、人口低密度地域における活力ある地域社会モデルの構築が重要とされているが、これまでに講じられた主な取組やその成果等は以下のとおりである。

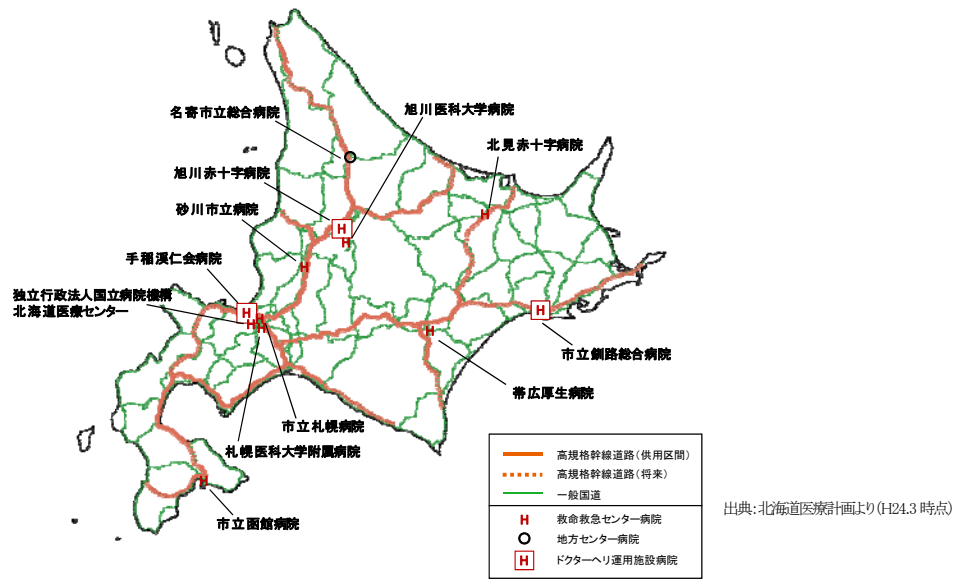
- 道内各地域では、人口減少・少子高齢化が進行している。平成17年と平成22年の国勢調査結果を比較すると、北海道の人口は12万人減少し、47都道府県のうち減少幅が最も大きい。少子化率(15歳未満人口割合)は平成22年国勢調査結果で第3位となっている。高齢化率(65歳以上人口割合)は全国のほぼ中間の順位となっている。道内各地域では、主に地方部を中心に人口減少・少子高齢化が更に進行している地域が存在している。
- 北海道の人口は減少しているものの、道外への転出超過数の減少等により、人口の減少は平成20年が最大で、その後は、緩やかに鈍化している。
- 道内各地域において、通院や通学、買い物等地域の人々の暮らしに係る機能の低下が見られている。
- 一方で、人口減少・少子高齢化に対応した冬期集住等のモデル的取組が見られる。
- 人々の生活環境や都市の魅力の向上のため、広域分散型社会に対応し、圏域間の交流や連携を強化し、拠点となる都市機能を高度化するため、交通ネットワークの強化や都市基盤整備に取り組んでおり、また、積雪寒冷な気候や高齢化社会に対応したまちづくりを進めるため、地域住民と協働した冬の転倒事故を防止する取組や公共交通機関・住宅等のバリアフリー化等、暮らしに係る取組や基盤整備を進めている。
- 北方領土隣接地域振興については、「第6期北方領土隣接地域の振興及び住民の生活の安定に関する計画」(平成20年4月)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高は低迷が続き、観光入込客数については、回復の兆しは見られるものの、

依然として弱い。このため、北方領土に対面する隣接地域の一層の振興を図ることが必要である。  
 ○将来人口を推計すると、人口減少・少子高齢化は更に進行することが予測されることから、関係者がより一層連携・協働を強化し、各地域の課題に適切に対応していくことが必要である。

### 北海道の人口・全国シェア・人口動態の推移 (H8～H23)



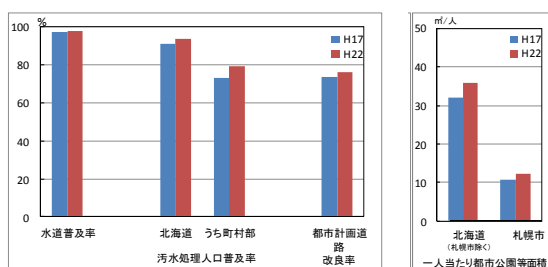
### 道内救命救急センター病院へのアクセス



### 札幌駅前通地下歩行空間 (北海道開発局・札幌市)

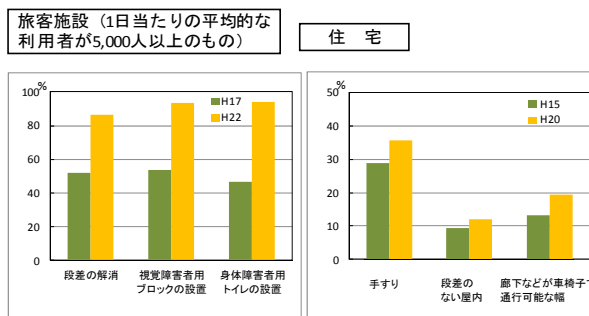


## 都市基盤施設整備の進捗状況



出典:北海道調べ(水道、汚水処理、都市計画道路)  
国土交通省調べ(都市公園)

## 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)

### 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

第7期計画においては高速交通ネットワークの強化や物流ネットワーク機能の強化、冬期交通の信頼性向上が重要とされているが、これまでに講じられた主な取組やその成果等は以下のとおりである。

#### (道路)

○北海道の骨格を形成する高規格幹線道路については、平成23年10月に北海道横断自動車道(夕張IC～占冠IC間)が開通し、道央圏と道東圏が結ばれるなど、広域に点在する主要都市間の連絡や拠点的な空港・港湾へのアクセス等のための道路を重点に効率的な整備を推進し、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を図っている。

○北海道における高規格幹線道路の整備の進捗率は45%(平成19年度末)から53%(平成23年度末)へと向上し、供用延長は平成24年度中には1,000kmに達する見込みである。

○北海道横断自動車道(夕張IC～占冠IC間)の開通1年目の効果として、道央圏、道東圏相互の交流拡大が図られ、開通前に比べ各圏域相互の来訪割合が増加しており、さらに、新千歳空港とのアクセス向上により、道東方面の主要宿泊施設への道外からの宿泊者数が増加するといった効果が見られている。

○ただし、高規格幹線道路の整備の進捗率は全国の72%(平成23年度末)と比較してまだ低い水準にあり、また、中核都市<sup>6</sup>であっても、道央圏とネットワーク化されているのは、旭川市、帯広市にとどまっている。

#### (港湾)

○北海道の国際コンテナは、平成24年12月現在、全体で8つの外貿コンテナ船航路を有しており、苫小牧港では国際海上コンテナターミナルの東港への移転・整備によりコンテナ船の平均待ち時間が10分の1以下に短縮されるなど、各港湾で物流機能の強化に取り組んでいる。

○道内各港湾の外貿コンテナ取扱個数は、平成23年の29万TEUと平成19年と比較して約2割(24%)増加している。

○釧路港では、飼料穀物を対象に国内連携各港への効率的な輸送ネットワークを構築するターミナル整備計画が評価され、国際バルク戦略港湾に選定された。また、稚内港(国際フェリー・国際RORO船)、小樽港(外航クルーズ)、石狩湾新港(LNG)が日本海側各港湾の役割の明確化等により日本海側港湾全体の国際競争力を強化するため、日本海側拠点港に選定された。

○石狩湾新港では港湾整備と併せて、安定したエネルギー供給のためのLNG基地が平成24年11月から営業運転を開始しており、また、十勝港では港湾整備と併せて、道内最大級の飼料コンビ

<sup>6</sup> 中核都市:道央以外の各地域の経済社会活動の拠点である旭川市、函館市、釧路市、帯広市、北見市・網走市(道央圏)にあってこれらの都市に準ずる機能を有するもの)



ナートが平成 23 年 4 月から本格稼働し、品質、価格において競争力のある飼料が供給されるなど、各港湾の機能強化により北海道の産業を支えている。

○釧路港等では、海外との交流やクルーズ振興の促進のための、旅客船ターミナルの整備、羽幌港、鷺泊港等では離島の生活航路の安全性を高めるための、フェリーターミナルの整備に取り組んでいる。

(空港)

○新千歳空港では、平成 22 年 3 月に新国際線旅客ターミナル及び貨物ターミナルのエプロンが供用開始されるなど、空港機能が向上している。

○道内空港における国際定期路線数は、平成 20 年 3 月の 12 路線と比べ、東日本大震災直後は運休が相次ぎ、一時 8 路線（平成 23 年 9 月）まで減少したものの、その後順次再開され、平成 24 年 10 月には、道内初の東南アジア路線（バンコク路線）の就航やハワイ路線の再開等もあり、16 路線（うち国際 LCC 路線は 1 路線）と増加している。

(新幹線)

○北海道新幹線については、新青森・新函館（仮称）間の平成 27 年度末開業に向けて整備を進めている。平成 24 年 6 月には、新函館（仮称）・札幌間について工事実施計画が認可され、平成 27 年度末からおおむね 20 年後の札幌までの開業を目指すとされている。

(冬季交通)

○道路交通の信頼性向上を図るため、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、凍結路面对策等に取り組んでいる。

○新千歳空港では、I L S の高カテゴリー化<sup>7</sup>やデアイシング用エプロン<sup>8</sup>の整備により、運用の定時性が向上し、稚内空港では、滑走路の延長による着陸時の制限の緩和を図ることにより、就航率が改善された。

(道路、港湾、空港の維持管理)

○高度経済成長時代に集中投資した社会資本ストックの老朽化が急速に進行しており、今後、維持管理費・更新費が増大していくと考えられている。特に北海道においては、積雪寒冷地の過酷な気象条件における凍害劣化や結氷による被害、雪害による交通機能の著しい低下、広範囲に分布する泥炭性軟弱地盤等の地盤沈下による被害等、本州とは異なる気象・地質条件下での技術的課題も存在する。

○長期的視点に立った計画的な維持管理により、道路構造物の安全性を確保し、維持管理費を抑えるアセットマネジメントに取り組んでいる。例えば、道路橋については、修繕や更新予算の平準化に向けて長寿命化修繕計画を策定し、定期的な点検により、早期に損傷を発見し、大規模な補修や架け替えに至る前に対策を実施する予防保全に転換を図ることにより橋梁の長寿命化を図り、幹線ネットワークの安全性・信頼性の確保とライフサイクルコスト<sup>9</sup>縮減に努めている。

○港湾機能を適切に維持しつつ、港湾施設の老朽化に伴う改良・更新コストを抑制するため、維持管理計画を作成し、計画的な老朽化対策に取り組んでいる。

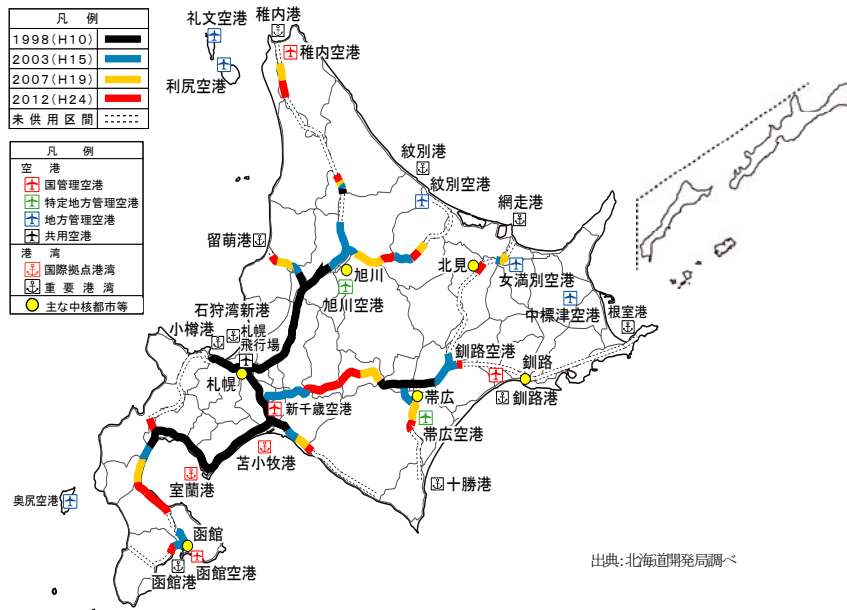
○空港機能を適切に維持しつつ、老朽化が進んでいる空港施設（滑走路、誘導路、エプロン等）の改良・更新等に取り組んでいる。

<sup>7</sup> I L S の高カテゴリー化：I L S（Instrument Landing System：航空機の着陸において、低視程時や悪天候時においても安全に着陸できる機会が増加する計器着陸装置）にはⅠからⅢまでのカテゴリーがあり、数字が高いほど着陸のための決心高度を低く設定できるため、より低視程時でも着陸することが可能。

<sup>8</sup> デアイシング用エプロン：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。

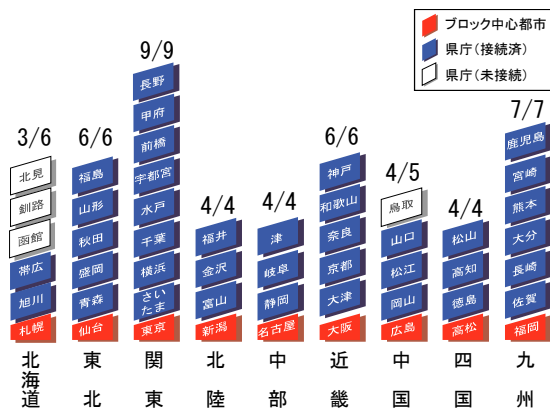
<sup>9</sup> ライフサイクルコスト：構造物の計画、設計から建設、維持・管理、更新または解体撤去、廃棄に至る費用。

### 高規格幹線道路の供用状況



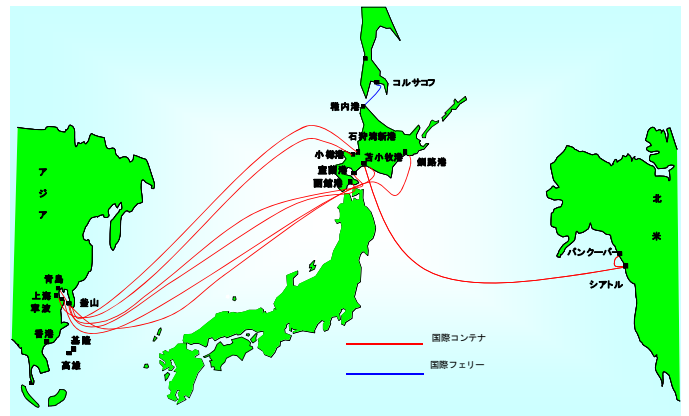
出典:北海道開発局調べ

### 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:北海道開発局調べ(平成23年度末時点)

### 北海道の国際コンテナ・フェリー航路



出典:北海道局作成(平成23年度末時点)

## 5. 安全・安心な国土づくり

第7期計画においては自然災害に備える防災対策、ハード・ソフト一体となった防災・減災対策、交通安全対策が重要とされているが、これまでに講じられた主な取組やその成果等は以下のとおりである。

### (1) 主な自然災害への対応 (東日本大震災)

- 北海道は、多くの市町村が日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域に指定されており、過去、幾度も大規模地震や津波に見舞われているが、平成23年3月11日に発生した東日本大震災では、北海道は東北、関東に次ぐ直接的被災地域であり、各地で津波の影響により養殖施設の損傷、流失や家屋の浸水等の大きな被害を受け、被害総額は300億円を超えている。
- 土木施設では、港湾、漁港等の施設損傷や国道、道道の冠水等の被害を受けたが、これまで着実に実施してきた津波漂流物対策施設や漁船の多そう係留を改善するための岸壁整備、遠隔操作による樋門の閉扉、冠水道路の速やかな排水作業等により、一定の被害軽減が図られた。

○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、ブロックの範囲を超えて緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）や災害対策用機械、広域防災フロート等を派遣し、全国一体となった災害対応を行った。

○震災以降、北海道開発局津波対策検討委員会による「津波対策に関する提言書（平成24年3月）」や、提言を基にした地震・津波対策の具体化の検討、災害時における港湾物流機能の維持のための道央圏港湾BCP<sup>10</sup>に関する協定締結（平成24年4月）、地震・津波や北海道特有の冬期間を想定し自治体や防災関係機関が連携した防災訓練の実施、災害に強い地域づくりのための地域の首長等による意見交換の実施（防災トップセミナー）等、将来の災害に備え、外力の見直しや対応策の検討、関係機関の連携強化等を進めている。

（その他の災害）

○集中豪雨等による洪水被害や豪雪・暴風雪による交通障害が頻発し、加えて、多数の火山が活発な活動を続けており、これらの災害に対応し、災害情報の収集や関係機関への情報提供、管理施設の速やかな点検、施設の緊急復旧、災害対策用機械の派遣、地域除雪の支援等を実施している。

○大規模停電や広域での断水といった、住民生活や地域経済活動に深刻な影響を及ぼすライフライン事故に対し、保有する資機材を提供するなどの支援を実施している。

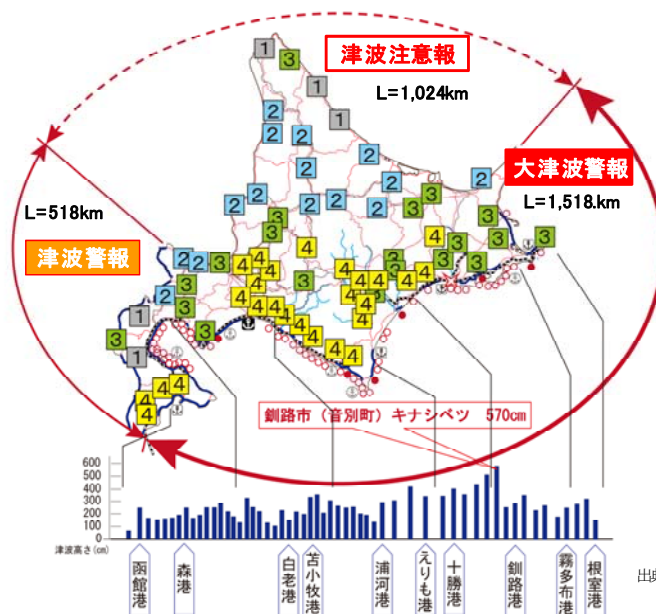
### 北海道における最近の主な災害

年	月日	災害種	災害	概要
2008 (H20)	2月24日	雪害	長沼雪害	長沼町周辺の国道274号等で車両数百台が立ち往生。道路通行止め：国道10路線12区間、道道78路線91区間。死者1名、負傷者5名。
	5月7日	道路災害	国道231号増毛町岩老落石	増毛町国道231号湯泊第2覆道～湯泊第3覆道間の明かり部分 V=約1,500m <sup>3</sup> 、最大落石径：8m×8m×10m
2009 (H21)	3月6日	雪害	根室豪雪	釧路・根室管内で道路通行止め：国道7路線10区間（約200台の車両が立ち往生）、道道54路線65区間。根室市、浜中町で約16,000世帯が一時孤立状態。
	10月8日	風水害	台風18号（～9日）	軽傷者1名、一部破損112棟、床下浸水1棟、全壊14棟、半壊14棟。
2010 (H22)	1月5日	雪害	国道336号えりも雪害	道路通行止め：国道3路線6区間、道道23路線24区間。国道336号様似町旭～えりも町大和の通行規制区間で、車両43台立ち往生（122名避難）。
	2月27日	津波災害	チリ中部沿岸地震津波	チリ中部沿岸で発生したM8.8の地震による遠地型津波。根室で90cmの遡上。
2011 (H23)	3月11日	津波災害	東日本大震災	東北地方太平洋沖地震M9.0による津波災害。被害：死者1名、軽傷3名 家屋棟被害770棟、漁船被害703件、その他：船舶・車両に多数の被害。
	9月2日	風水害	豪雨（台風・低気圧）	北海道付近に停滞した前線と台風12号、13号による大雨。S56水害とほぼ同等の規模。石狩川水系や十勝川水系で農地などの浸水被害が発生。音更川では堤防が浸食され付近の住民に避難指示が出された。国道は最大10路線13区間で通行止め。
2012 (H24)	1月	雪害	岩見沢豪雪	岩見沢市では、積雪が平年の2倍超。1月16日には最深積雪深が194cmに達し、観測開始以来の極値を更新。市内のバス路線（18路線）すべてが運休。被害：死者1名・重傷2名・軽傷7名、農業用ビニールハウス倒壊29棟
	4月20日	風水害	後志利別川斜面崩落（河道閉塞）	一級水系後志利別川の河口から29km付近（今金町住吉）において、右岸斜面が崩落し、低水路が閉塞。
	4月26日	道路災害	国道239号地すべり（霧立峠）	国道239号苫前郡苫前町霧立で、融雪および融雪期に伴う近接する河川の増水より地滑りが発生。延べ62日間通行止め。被災概要：国道被災延長 L=約270m、崩壊土量 V=約600,000m <sup>3</sup>
	5月4日	道路災害	国道230号土砂崩落（中山峠）	融雪と降雨により、国道230号の札幌市南区薄別で2カ所の盛土が崩れ、国道230号が延べ20日間全面交通止め。被災概要：KP40.6：国道被災延長 L=約85m、路面沈下約40cm。KP40.8：国道被災延長 L=約40m、崩壊土量 V=約13,000m <sup>3</sup>
	11月26日～30日	風水害	暴風雪	日本海側南部や太平洋側西部の多くの地点で、統計開始以来または11月の日最大風速の極値を更新。鉄塔の倒壊や電線の切断などが発生し、胆振・日高地方を中心にの30市町（最大56,000戸）で停電。登別市等で避難所を開設し、約260名が一時避難。人的被害：重傷1名・軽傷2名、住宅被害：48棟

出典：北海道局調べ（平成20年から平成24年末まで）

<sup>10</sup>BCP：事業継続計画（Business Continuity Plan）の頭文字のこと。自然災害等、予期せぬ事態が発生したときでも、業務を継続できるようにするための計画。

## 東日本大震災における北海道の津波の概要



### (2) 防災・減災対策の推進

- 石狩川水系の千歳川遊水地群や北村遊水地の整備の着手、留萌川の留萌ダムと大和田遊水地の完成、樽前山等の土砂災害対策の推進等により、水害や土砂災害の防止や軽減が図られている。
- 樋門・水門の遠隔操作化や、胆振海岸保全施設整備事業の推進、港湾における津波漂流物対策施設の整備等により、津波や高潮による災害の防止や軽減が図られている。
- 信頼性の高い道路ネットワークの構築のため、岩盤斜面对策等の防災対策を進め、事前通行規制区間の対策率は11%(平成19年度)から26%(平成23年度)に増加し、緊急輸送道路では兵庫県南部地震と同等の地震動に対する落橋等の甚大な被害の防止対策に取り組んでいる。
- 釧路港の耐震強化岸壁等の供用を開始するなど、地震災害時の緊急輸送の拠点となる施設の整備を進め、緊急避難や緊急物資供給可能な人口が22万人(平成19年度)から46万人(平成23年度)に増加し、安全で安心な社会づくりに貢献した。また、地震等災害時における緊急輸送拠点としての機能に加え、航空ネットワークを維持し、背後圏の経済活動の継続性の確保のため、最低限必要な空港機能の確保を図るための空港施設の耐震化に取り組んでいる。
- 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。
- 各市町村の地域防災力の向上を支援する取組を行っており、防災情報共有システムが平成22年度末までに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、また、ハザードマップを作成・公表し、防災訓練を実施した市町村の割合は、津波・高潮については約4割(平成19年度)から約8割(平成23年度)に、洪水については12%(平成19年度)から36%(平成23年度)に増加した。
- 火山噴火や洪水、地震時等において、避難場所や復旧・復興活動の拠点となる防災公園や防災ステーション、道の駅への避難場所・防災拠点機能等の整備を推進し、地域の防災力の向上に貢献した。
- ダムや堤防、排水ポンプ、樋門等の河川管理施設において、機能の維持や損傷した施設の機能回復のための巡視、点検、補修等を実施している。実施に際しては、コスト縮減に努めつつ、適切な維持管理を行うとともに、更新が必要な施設の増大が見込まれることから既存施設の長寿命化対策に取り組んでいる。
- 東日本大震災の経験や、これまでに無い異常気象が発生してきていること等を踏まえ、これま

での一定頻度の災害レベルへの対策だけではなく、低頻度大規模災害への備えとしてハード・ソフト施策の適切な組み合わせによる、効果的、効率的な防災・減災対策を進めていくことが必要である。また、大規模な災害の発生に備え、暮らしや産業活動等への影響を最小限にするためのリスク管理が必要であり、地域、企業、行政が一体となった取組を行っておく必要がある。

### (3) 交通安全対策

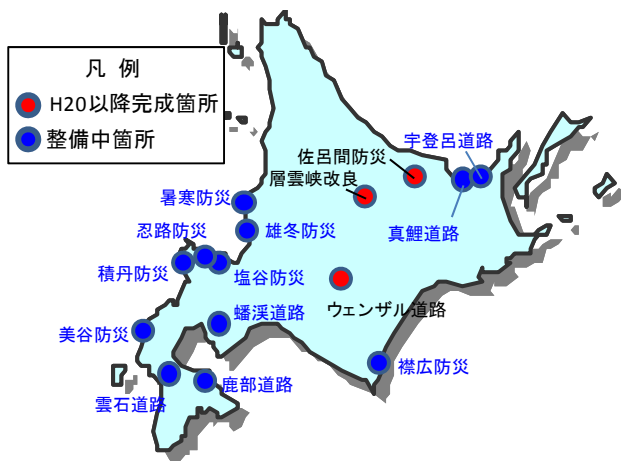
○効果的、効率的な交通事故対策の推進のため、市民との協働により重点的、集中的に交通事故の撲滅を図る「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」に取り組んでいる。

○道内の年間交通事故死者数は、交通安全に関する様々な取組により年々減少傾向にあり、最も多かった昭和46年の4分の1以下に減少したが、いまだ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く、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。

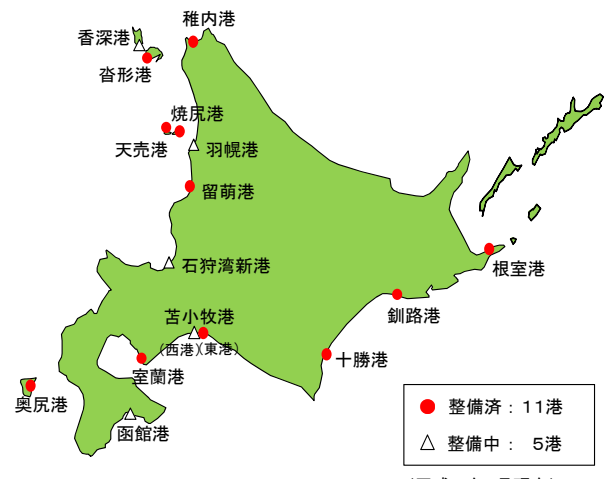
### 治水施設、砂防施設、海岸保全施設等の整備の推進



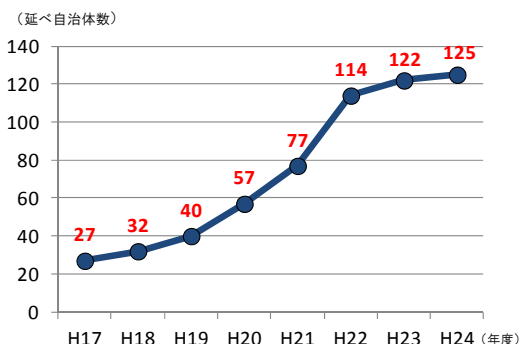
### 主な岩石・落石崩壊対策箇所



### 港湾の耐震強化岸壁配置状況

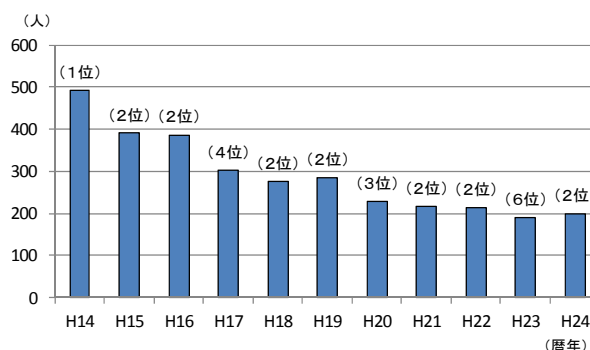


## 洪水ハザードマップ公表の推移



出典:北海道開発局調べ

## 交通事故死者数と全国順位



出典:北海道開発局調べ

## 第2節 計画の進め方に関する状況と評価

計画においては多様な主体による連携・協働、公共投資の重点化・効率化、北海道の特性を活かした先駆的・実験的な取組等が重要とされており、計画期間中に講じられた主な取組やその成果等は以下のとおりである。

### 1. 多様な連携・協働

- 「シーニックバイウェイ北海道」や「北海道みなとオアシス」等、関係行政機関や地方公共団体、住民、民間団体、企業等（以下「関係主体」という。）との連携・協働に取り組んでいる。
- 関係主体が共通の認識の下で、第7期計画をより一層戦略的に推進していくため、戦略的目標の実現に向けて複数の主体が連携して行う多様な施策群で構成する「戦略的取組」を設定した。これに基づき、各実施主体が、必要に応じて見直しを図りつつ、それぞれの施策を実施している。
- これまで以上に連携・協働の効果を発揮させるためには、多様な主体のより一体となった取組の推進や、関連する複数の施策の連携等、更に取組を充実・強化していくことが課題である。

### 2. 新たな時代を見据えた投資の重点化

- 厳しい財政事情の中、北海道開発予算において、食、観光、環境、災害対策関連に予算の重点化を図ってきた。また、既存の社会資本ストックの有効活用や今後の社会資本整備の推進のため、各施設のライフサイクルコストの最小化や工事コストの縮減等、総合的なコストの縮減を進めてきた。
- 厳しさを増している財政状況を踏まえると、これらの取組を更に強化していくことが課題である。また、PFI等を積極的に導入するなど、民間資金の活用を進めていくことが必要である。

### 3. 新たな北海道イニシアティブの発揮

- 「シーニックバイウェイ北海道」や「わが村は美しくー北海道」運動等の先駆的・実験的取組や、ランブルストリップス<sup>11</sup>等の全国画一ではない北海道スタンダードの導入、さらには環境面における先駆的・実験的取組を北海道環境イニシアティブとして展開するなど、オリジナリティの高い取組を進めている。
- 今後、北海道の特性等を活かした制度の創設や、規制緩和、北海道の課題の解決と同時に全国の課題を解決するための北海道モデルともいべき取組、更にクオリティが高く、オリジナリティにあふれた北海道における地域ブランドの創出等、北海道イニシアティブを積極的に推進していくことが課題である。

<sup>11</sup> ランブルストリップス：舗装路面のセンターライン上に凹型のくぼみを連続して配置し、これを踏んだ車両に不快な振動や音を発生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。

## 第4章 点検結果の総括と政策への反映の方向

### 第1節 点検結果の総括

第7期計画策定後、国内経済減速の影響もあって北海道経済は足踏み状態となっており、また、人口減少・少子高齢化が引き続き進行しているなど社会経済情勢の変化が生じている。このような中、食料供給力の強化や、インバウンド観光の振興、再生可能エネルギーの利活用に取り組んできている。また、内外との交流や地域の暮らし、産業を支える社会資本整備や、安全・安心な地域社会を形成するための防災・減災対策に取り組んでいる。一方でインフラの維持管理・更新や地域の活性化等に課題がある。

また、東日本大震災を教訓とした国土の脆弱性への認識の高まりや、再生可能エネルギーへの注目の高まりという面から、食料供給力、再生可能エネルギー、広大な土地等の北海道の資源・特性を活用した取組や、防災・減災対策の一層の推進が必要である。さらに、長引くデフレからの脱却の観点から、農水産品の輸出拡大やインバウンド観光の振興等の取組も必要である。

### 第2節 政策への反映の方向

第7期計画では3つの戦略的目標を掲げている。点検結果を踏まえると、食、観光、環境といった北海道の資源・特性を活かして、我が国の課題解決に貢献し、地域の活力ある発展を図るという第7期計画が目指す方向については、残る計画期間も堅持すべきであり、このために必要な施策についても計画に盛り込まれていることから、点検結果を踏まえ、以下のような分野を中心に施策の充実・強化を図っていくことが必要である。

#### ○強靱な国土づくり

(社会資本の戦略的維持管理、安全・安心な国土の形成、国家的規模の災害に備えた機能分散等)

#### ○食料供給力の強化と食関連産業の育成

(食料供給力の強化、北海道に優位性のある食関連産業の育成)

#### ○観光振興

(インバウンド観光の振興)

#### ○環境・エネルギー

(環境負荷の少ない持続可能な地域社会の実現、北海道に豊富に賦存する再生可能エネルギーの利活用促進)

#### ○活力ある地域社会の形成

(活力ある地域づくり、域内総生産と雇用の増加に資する成長期待産業の育成、アイヌ施策の推進、北方領土隣接地域振興対策)

<参考資料>

1. 北海道開発分科会及び同計画推進部会の調査審議の状況

国土審議会北海道開発分科会（分科会長：奥野信宏中京大学教授、分科会長代理：近藤龍夫北海道経済連合会会長）に、第7期計画の中間点検について検討を行うため、平成24年2月に計画推進部会を設置し調査審議を進め、平成24年9月に第7期計画中間点検中間報告が取りまとめられた。

平成24年9月～11月に中間報告に関するパブリックコメントや地域との意見交換を実施し、パブリックコメント等の意見を踏まえ、平成24年12月に開催された第5回計画推進部会において、「第7期北海道総合開発計画中間点検報告書(案)」を報告した。部会の意見等を踏まえた報告書(案)を平成25年に開催予定の第14回北海道開発分科会に報告する予定。（参考図表1-1、1-2参照）。

分科会・部会の開催等	調査審議の経緯
第12回分科会（H24.2.27）	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土審議会北海道開発分科会における調査審議事項等について</li> <li>計画推進部会の設置</li> <li>北海道を取り巻く社会経済状況の変化について</li> </ul>
第1回部会（H24.4.10）	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査審議の進め方について</li> <li>北海道開発をめぐる状況の変化と今後の検討のポイントについて</li> </ul>
第2回部会（H24.5.22）	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>連携・協働による施策の実施状況等について</li> <li>今後の第7期計画推進の基本的考え方について</li> </ul>
第3回部会（H24.6.20）	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後の第7期計画の推進方策について</li> <li>中間報告(素案)について</li> </ul>
第4回部会（H24.7.19）	<ul style="list-style-type: none"> <li>中間報告(案)について</li> </ul>
第13回分科会（H24.8.27）	<ul style="list-style-type: none"> <li>中間報告とりまとめ</li> </ul>
パブリックコメント等 (H24.9月～11月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>パブリックコメント(9.25～10.24)</li> <li>中間報告に関する地域との意見交換(9月～11月)</li> </ul>
第5回部会（H24.12.4）	<ul style="list-style-type: none"> <li>報告書(案)について</li> </ul>
<b>今後のスケジュール</b>	
第14回分科会（H25.予定）	<ul style="list-style-type: none"> <li>報告書とりまとめ</li> </ul>

参考図表1-1 調査審議の状況

生島 典明	札幌市副市長
石田 東生	筑波大学大学院システム情報工学研究科教授
石森 秀三	北海道大学観光学高等研究センター長
柏木 孝夫	東京工業大学ソリューション研究機構教授
北村 潤一郎	株式会社日本政策投資銀行北海道支店長
小磯 修二	北海道大学公共政策大学院特任教授
◎近藤 龍夫	北海道経済連合会会長
齋藤 一朗	小樽商科大学大学院商学研究科教授
佐藤 剛	株式会社北海道新聞社東京支社長
佐藤 俊彰	ホクレン農業協同組合連合会代表理事会長
田岡 克介	北海道市長会会長
高井 修	北海道副知事
田中 淳	東京大学大学院情報学環教授 総合防災情報研究センター長
田村 亨	北海道大学大学院工学研究院教授
○中嶋 康博	東京大学大学院農学生命科学研究科教授
林 美香子	慶應義塾大学大学院SDM研究科特任教授
宮谷内 留雄	北海道町村会副会長
※ ◎部会長、○部会長代理	

参考図表1-2 国土審議会北海道開発分科会計画推進部会委員



## 2. 第7期計画の点検に関するパブリックコメント等の意見について

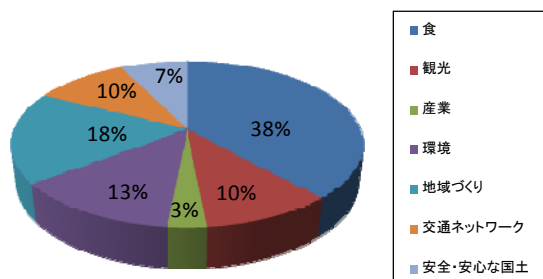
「第7期計画中間点検中間報告」（以下、「中間報告」という。）のうち、「第7期計画の施策の点検と課題」、「北海道開発をめぐる状況の変化と課題」に対するパブリックコメント等による意見総数（305件）の内訳、意見内容に関する分類を行い、主な意見を掲載する。

### <意見総数の内訳>

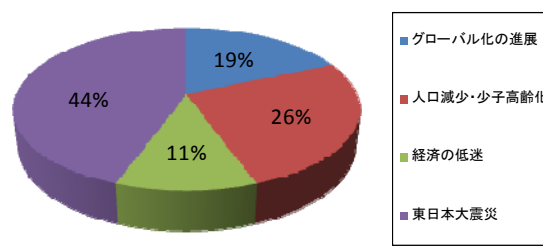
意見総数の内訳は、パブリックコメント18件、経済団体等54件、市町村233件である。

### <意見の内容に関する分類>

- 「中間報告」の「第7期計画の施策の点検と課題」に対する意見のうち、「食」に関する意見が全体の38%、次いで、地域づくりに対する意見が全体の18%を占めた。（参考図表2-1参照）
- 「中間報告」の「北海道開発をめぐる状況の変化と課題」に対する意見のうち、「東日本大震災（エネルギーを含む）」に対する意見が全体の44%を占めた。（参考図表2-2参照）



(参考図表 2-1)



(参考図表 2-2)

### <「中間報告」に関する主な意見>

- 第7期計画の施策の点検と課題に対する意見
  - ・北海道が優位性をもつ「食」の供給力は、後継者不足や諸外国との価格競争激化により安定的なものとはいえない状況。
  - ・地域住民は、恵まれた自然環境に併せ、「シーニックバイウェイルート」に認定されたことを活かし、さらに魅力ある地域づくりに励んでいる。
  - ・近年、リーマンショック等による経済の低迷、東日本大震災による影響から、観光業界全体が伸び悩み、観光客の落ち込みが見られている。
- 北海道開発をめぐる状況の変化と課題に対する意見
  - ・東日本大震災は、国家機能の一極集中による国土の脆弱性を再認識させ、産業におけるサプライチェーンの在り方や、食の供給力、エネルギー問題等、様々な問題を露呈させ、経済活動に大きな影響を与えた。さらに、脱原発政策に伴うエネルギーの供給体制の安定化は不可欠の課題であり、加えて、国家の基礎である食料供給体制の安定化は、諸外国との関係の流動性が増す中で、喫緊のテーマだ。
  - ・急激な円高とデフレを抑制する政策を探索して欲しい。日本の経済低迷、アジアへの企業流出の最大の要因であり、日本の成長停滞・減少に大きく影響していると認識している。抑制できれば、アジアの成長の取り込みを急がなくても良いのではないかと。
- 今後の第7期計画推進の基本的考え方に対する意見
  - ・東日本大震災等頻発する自然災害、集中する都市機能のリスクと東海・東南海・南海地震に対する「BCP」、原発問題や再生可能エネルギーの比重を高めること、気候変動に伴うオーストラリア・北米の干ばつ、食料輸入国に転じている中国等食料を戦略物資として真剣に考える必要等、いずれも日本の抱える様々な問題に対応する為に、かつて無いほど北海道の重要度は高まっている。期待される役割を果たしていく為のロードマップが「第7期北海道総合開発計画」と認識、不断の点検を行いながら進めていくことを強く願う。
  - ・北海道が果たすべき最も大きな役割は食とエネルギーに集約されるのではないかと考える。