

北海道総合開発計画の振り返り

国土交通省北海道局

平成26年6月25日

目 次

I 北海道開発の変遷

- I-1 経済社会動向と北海道開発の経緯
 - (1) 各期の計画の推移(背景概要と推進状況) P1
 - (2) 日本経済の発展と北海道経済の課題 P3
 - (3) 北海道の人口推移 P4
- I-2 国に対する北海道の役割・貢献
 - (1) 食料供給基地① P5
食料供給基地②
～石狩川流域の開発 P6
 - (2) エネルギー安定供給 P7
 - (3) 苫東・産業振興 P8
 - (4) 観光・保養拠点 P9
 - (5) 望ましい社会の実現に係る先駆的役割 P10
- I-3 北海道の発展基盤の整備
 - (1) 交通ネットワーク整備 P11
 - (2) 安全・安心な国土の形成 P13
 - (3) 北国の地域づくり P14
- I-4 計画の推進手法
 - (1) 戦略等 P16
 - (2) 住民や民間団体等による地域づくりと
開発体制による支援 P17
 - (3) 北海道の魅力の発信 P18

II 基礎資料

- (1) 北海道総合開発計画 P19
- (2) 国土形成計画 P20
- (3) 資本形成(公的・民間)推移 P21
- (4) 北海道開発事業費推移 P22
- (5) 特定の課題①
～北方領土隣接地域 P23
特定の課題②
～北方領土 P24
特定の課題③
～札幌オリンピック P25



I - 1 経済社会動向と北海道開発の経緯 (1)各期の計画の推移(背景概要と推進状況)

- ・我が国は、北海道の豊富な資源や広大な国土を利用し、国全体の安定と発展に寄与することを目的として、明治2年の開拓使設置以降、特別な開発政策の下、計画的に北海道開発を進めてきた。
- ・特に北海道開発法(昭和25年法律第126号)の制定後は、同法に基づきこれまで7期にわたり北海道総合開発計画を策定し、我が国経済の復興や食料の増産、人口や産業の適正配置など、その時々々の国の課題の解決に寄与することを目的に、積極的な開発を行ってきた。

第1次5ヵ年計画

昭和26年10月策定
計画期間 昭和27～31年度

【背景と概要】

- ・過酷な状況から出発した戦後復興において、我が国の**自立経済の確立**が喫緊の課題であり、北海道に賦存する**豊富な未開発資源**の開発が重要とされた。

【計画の推進状況】

- ・緊急施策として、火力・水力等の電源開発、道路・港湾・鉄道・河川の基盤整備、開拓・土地改良・漁港整備による食糧増産等が掲げられ、石狩川水系の泥炭地開発、石炭の積み出しのための苫小牧での掘込港湾造成への着手等が行われた。



桂沢ダム完成(S32)

第2次5ヵ年計画

昭和32年12月閣議決定
計画期間 昭和33～37年度

【背景と概要】

- ・高度成長期の始動を迎え、国の**経済の安定的発展**に大きく寄与する資源の開発、特に**石炭や農畜産物等の生産を増強**するとともに、産業を振興し**労働人口の吸収と道民所得の増大**が図られた。

【計画の推進状況】

- ・計画期間中の我が国の経済が好調であったことから順調に推移し、目標にほぼ近い成果を上げ、第1次で着手した篠津、根釧の農業開発事業が完成したほか、道路、空港等交通輸送施設の整備が進展。



国営開墾建設事業「美幌地区」
索道による客土(S30年代)

第2期計画

昭和37年7月閣議決定
計画期間 昭和38～45年度

【背景と概要】

- ・高度成長下で生じた地域格差等の解決に貢献すべく、**産業の高度化・適正配置**に向けた**重化学工業化と交通基盤等の整備**、**農業の近代化**、**拠点都市の整備**等が重点的に進められた。

【計画の推進状況】

- ・概ね日本経済の好不況の波に即し発展したものの、炭坑の相次ぐ閉山や冷害、工業構造の転換の遅れ等の問題も発生。一方で多目的ダム等による水資源開発、大規模な草地開発による酪農畜産の進展等発展基盤の形成が進む。



定山溪～中山峠間(国道230号)開通
(S44)

第3期計画

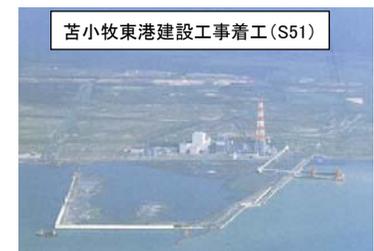
昭和45年7月閣議決定
計画期間 昭和46～55年度

【背景と概要】

- ・**公害の社会問題化**や**過密・過疎等の課題**に対応し、我が国が**長期的発展**を続けるために、**生産と生活が調和する革新的な大規模工業基地**や**高度な食料生産基地**等の建設を目指す。

【計画の推進状況】

- ・重要な先導的開発事業とされた根室新酪農村、苫小牧東部工業基地等は構想の具体化が図られ一部事業に着手。しかし、昭和46年ニクソン・ショックに始まる経済の激動期に遭遇し、計画期間のうち3年を残して新計画に移行。



苫小牧東港建設工事着工(S51)



I - 1 経済社会動向と北海道開発の経緯

(1) 各期の計画の推移(背景概要と推進状況)

第4期計画

昭和53年2月閣議決定
計画期間 昭和53～62年度

【背景と概要】

・環境問題の深刻化や経済の長期低迷等を踏まえ、**安定的で均衡のとれた国土利用・人口配置**に積極的に資することとし、**地域総合環境圏の展開**、**北方的社会文化環境の形成**等を基本方針とした。

【計画の推進状況】

・19圏域の展開構想を反映させた開発施策を推進。しかし石炭産業、農林水産業の構造調整問題や製造業の不況等により、北海道の経済成長率は全国より低いレベルで推移。昭和60年以降は観光・情報処理産業等新たな産業の興隆により経済が回復基調に乗り始める。



石狩放水路完成(S57)

第5期計画

昭和63年6月閣議決定
計画期間 昭和63～平成9年度

【背景と概要】

・東京への一極集中を是正し地方の活性化を図る**産業構造の調整**、**多極分散型国土の形成**が主要課題とされ、**重層ネットワークの形成と都市田園コミュニティの展開**を通じた**国内外の競争に耐え得る力強い北海道の形成**を目標とした。

【計画の推進状況】

・高規格道路や新千歳空港等の高速交通ネットワークの整備が進み、北海道の資源・特性を活かしたニューカントリー事業、ふゆピア事業を展開。一方、構造調整の影響等から基幹産業は低迷し全国との格差は拡大。



新千歳空港開港(S63)

第6期計画

平成10年4月閣議決定
計画期間 平成10～19年度

【背景と概要】

・景気後退局面に入り**持続的発展可能社会への移行**等の国の課題を背景として、**北海道の経済的自立**を図り、**恵まれた環境・資源の継承**、**多様な自己実現や交流・生活の場**を内外の人々に提供することを目標とした。

【計画の推進状況】

・地域との連携による総合的な施策を推進。計画期間中に農水産物輸出額や国際コンテナ貨物が共に約3倍に増加するなど、海外を含めた多様な需要への対応が進捗。IT、バイオ等新たな成長期待産業の萌芽が見られた。



国営農地再編整備事業「上士別地区」調査開始(H18)

第7期計画

平成20年7月閣議決定
計画期間 平成20～29年度

【背景と概要】

・地球環境問題の深刻化、本格的な人口減少・少子高齢化社会の到来等、大転換期の**持続可能な経済社会づくり**を先導するため、**アジアに輝く北の拠点**、**森と水の豊かな北の大地**、**地域力ある北の広域分散型社会**を目指す。

【計画の推進状況】

・我が国の食料供給に対する貢献の維持や内外の交流を支えるネットワーク・都市機能の向上のための基盤整備は一定の進捗が図られている。インバウンド観光振興等の主要施策の更なる推進や東日本大震災を踏まえた対応等を実施中。



道東自動車道(夕張IC～占冠IC)供用(H23)

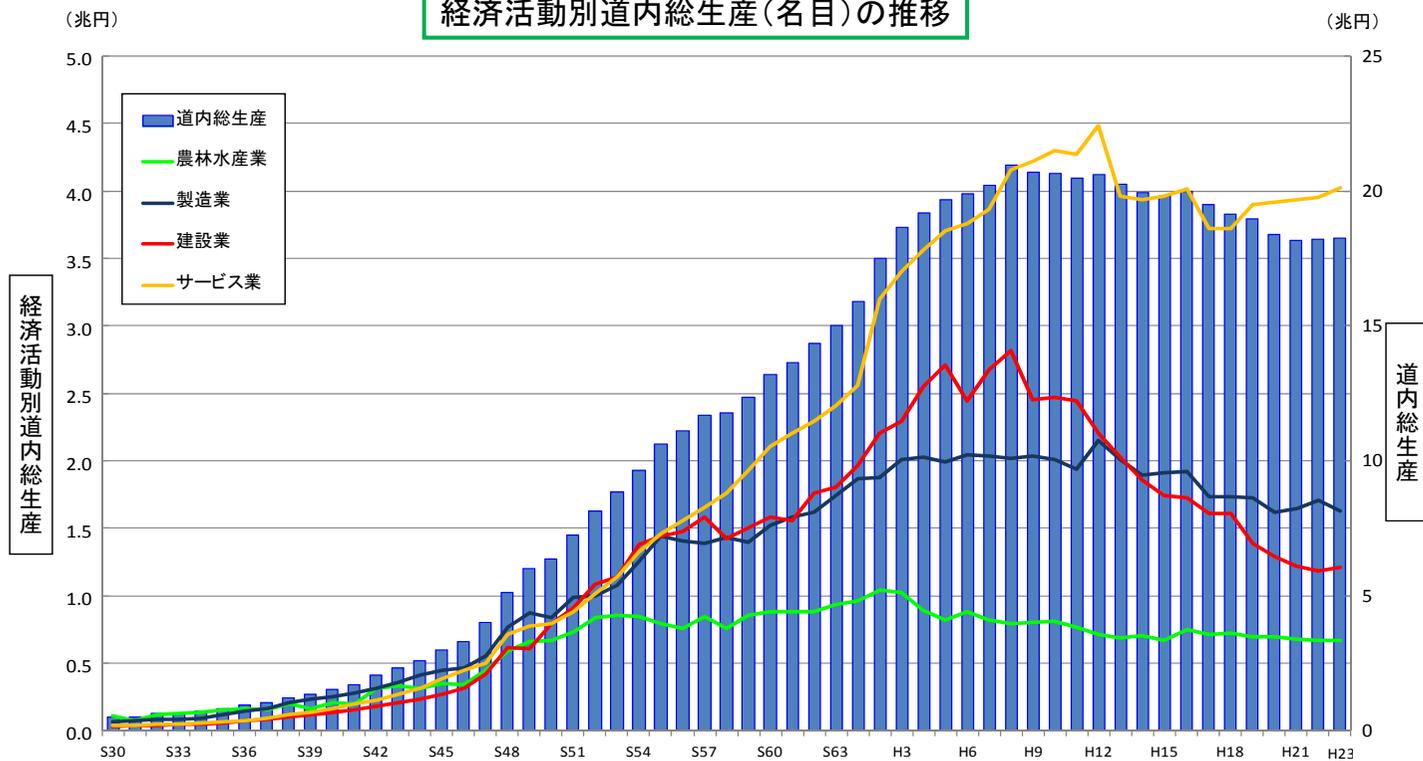


I-1 経済社会動向と北海道開発の経緯

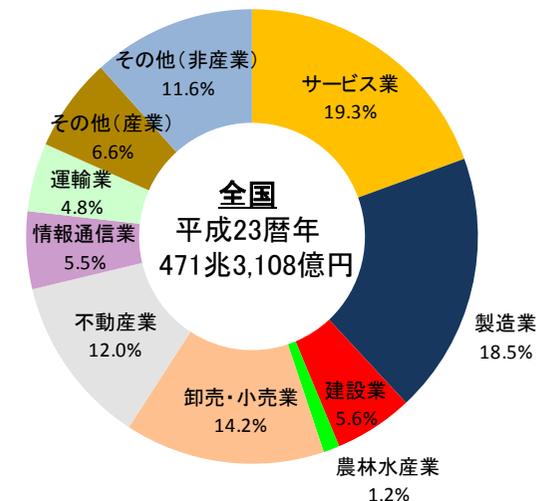
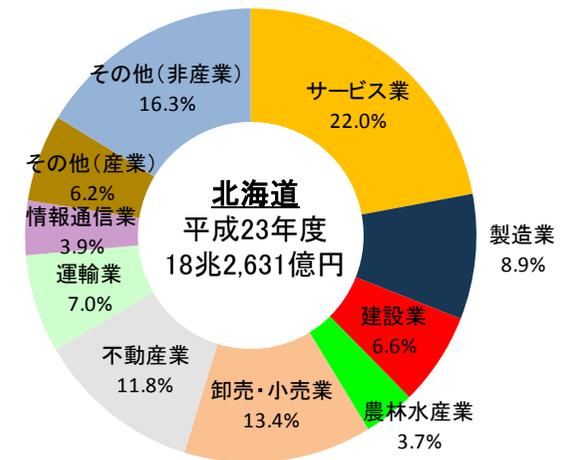
(2) 日本経済の発展と北海道経済の課題

・北海道開発は、資源開発に始まり、日本経済の発展段階に応じ、その経済的な構造改善を図りつつ進められてきた。
 ・第7期計画では、グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現を推進。

経済活動別道内総生産(名目)の推移



総生産(名目)の構成比



	1期計 (S27~S31)	1期計 (S33~S37)	2期計 (S38~S45)	3期計 (S46~S52)	4期計 (S53~S62)	5期計 (S63~H9)	6期計 (H10~H19)	7期計 (H20~H29)
経済背景	戦後復興	高度成長			安定成長		経済停滞	
国の課題	自給度の向上	経済の安定的発展				持続可能な経済社会づくり		
北海道経済の課題	資源開発	産業振興	産業構造の高度化	産業構造の革新	開発可能性の顕在化	産業・経済の活性化	経済的な体質改善	活力ある地域経済の確立

出典:内閣府「県民経済計算年報」

出典:北海道「平成23年度道民経済計算(確報)」
内閣府「平成24年度国民経済計算」



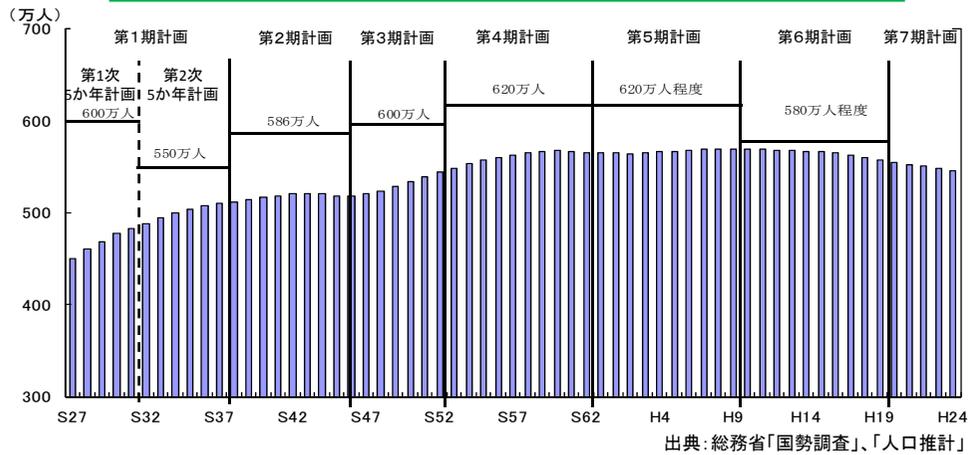
I-1 経済社会動向と北海道開発の経緯

(3) 北海道の人口推移

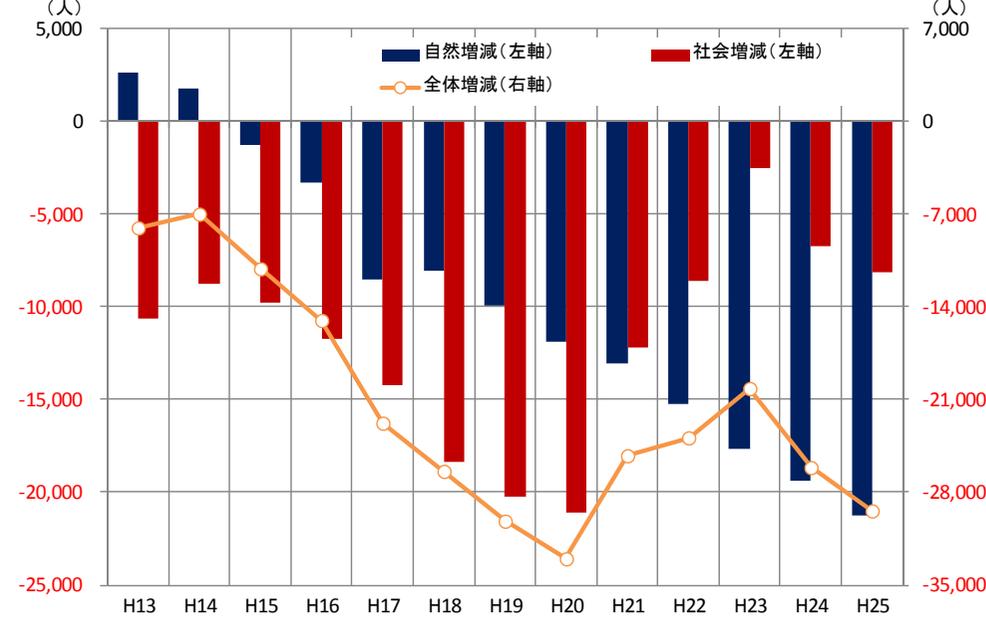
・北海道の人口は昭和25年(1950年)からの約50年の開発で約140万人増加したが、平成9年(1997年)の約569万人を頂点に減少に転じた。昭和25年～平成22年の増加率は28%で、三大都市圏以外の地方ブロックでは最大となっている。

・北海道における社会増減は経済社会情勢により変動しているが、自然増減は平成15年(2003年)からマイナスとなった。

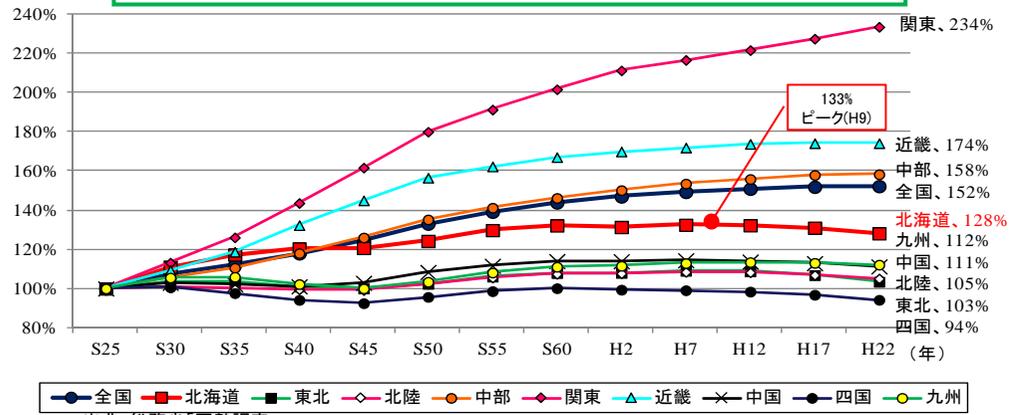
第1期からの期間における人口増加の見込みと人口推移



北海道における人口の自然増減、社会増減の推移



全国地方ブロック別人口の推移(S25=100)





I-2 国に対する北海道の役割・貢献

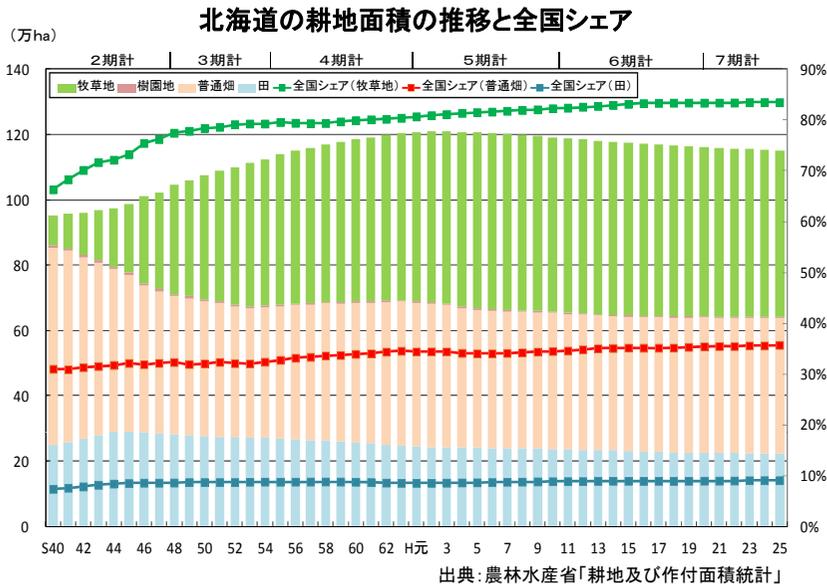
(1) 食料供給基地①

- 北海道開発において食料供給力強化は第1期計画からの重要目標であり、現在では大規模で生産性の高い農業が展開。
- 北海道は国内産の食料供給の1/5以上を占めており、我が国の食料供給の場として重要な役割を担えるまでに成長。

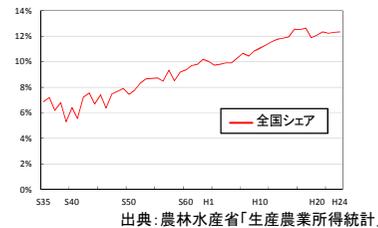
北海道農業の発展と耕地面積の推移

- 戦後の緊急的な食料の自給化と失業者救済において、北海道はその中心的役割を担うこととされ、第1期計画における最大の開発事業として、篠津地域と根釧原野開発に着手。耕地の拡大と土地改良等による生産性の向上が進められる。
- 昭和39年～41年に連続的な冷害が発生し、北海道の気候風土に適した安定的農業の開発振興のため、酪農畜産をはじめとする寒地に適する食料の増産を目指した。
- 昭和40年代以降の生産調整や農産物の自由化という課題に対し、高能率の生産体制確立のための大規模な農業基盤整備事業を進めたことにより、大幅なコスト削減と品質の向上が実現。
- 耕地面積は現在、畑では全国の37%、牧草地では83%を占め、かつ耕作放棄地の割合は都府県と比べて非常に低い。

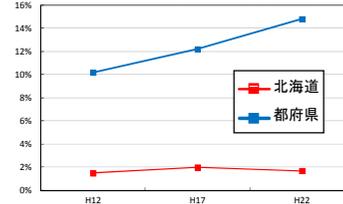
出典：北海道開発庁五十年史



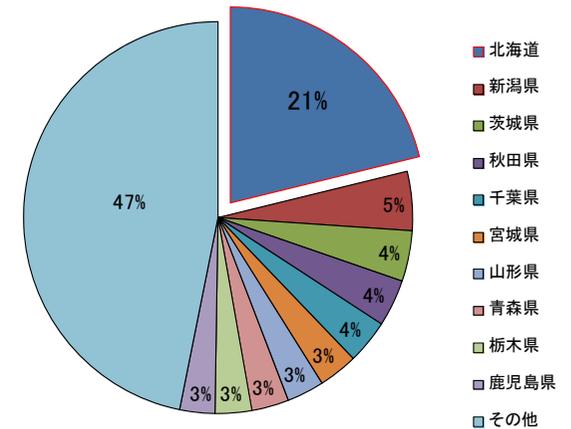
農業産出額の全国シェアの推移



北海道と都府県の耕作放棄地面積の推移

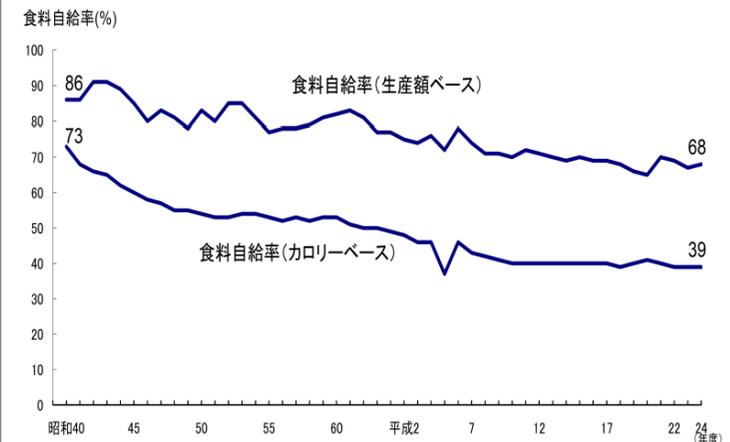


食料自給率における都道府県別供給熱量



出典：農林水産省「都道府県別食料自給率の推移(カロリー)」、総務省「人口推計(平成23年10月1日現在)」より北海道局作成

日本の食料自給率の推移





I-2 国に対する北海道の役割・貢献

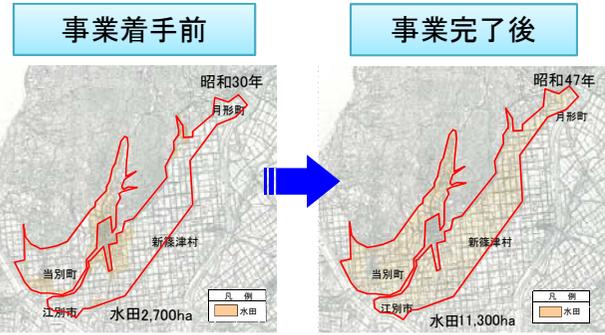
(1) 食料供給基地②～石狩川流域の開発

・明治時代には広大な湿地帯であった石狩川下流部の低平地は、治水対策や篠津地域泥炭地開発事業、かんがい排水事業等の国家プロジェクトにより我が国有数の大穀倉地域に発展し、北海道の発展を牽引。

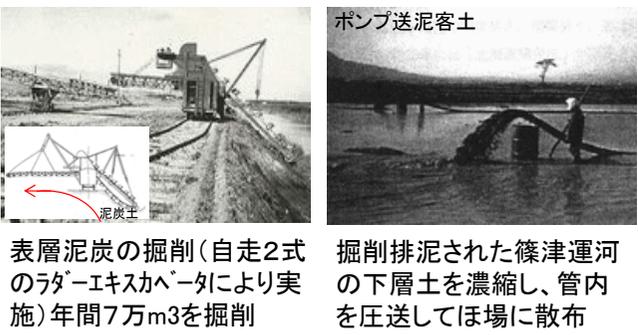
篠津地域泥炭地開発事業

・戦後の食料増産と引き揚げ復員者の救済という時代の要請に応えるため、石狩川流域の総合開発の一環として、昭和30年より世界銀行の融資を受けて篠津地域泥炭地開発事業を実施。

【事業内容】
・排水施設(篠津運河(用排兼用)、排水機場、排水路)、かんがい施設(ダム、頭首工、揚水機場、用水路)、農道整備、暗渠排水、客土、上水道、開墾



泥炭地盤における建設技術

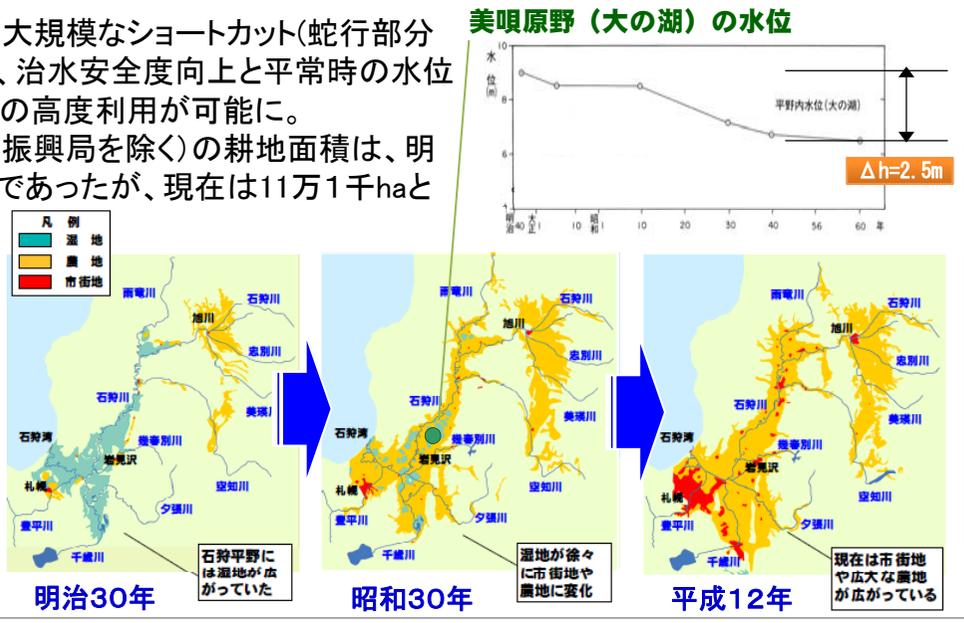


石狩川水系の農地の推移

・石狩川では明治後期より大規模なショートカット(蛇行部分の切替工事)が進められ、治水安全度向上と平常時の水位低下により広大な低平地の高度利用が可能に。
・石狩川低平地(上川総合振興局を除く)の耕地面積は、明治30年頃は約1万6千haであったが、現在は11万1千haと約7倍に拡大。



捷水路工事
蛇行した河川をショートカットし、延長を短くすることにより洪水の水位を低下



更なる生産性の向上のための基盤整備



石狩川頭首工の改築(平成7年度着工、平成25年度供用開始)
・頭首工等の整備により営農に必要な用水を確保し、農業経営の安定化を図り、良食味米の安定生産が可能に



整備されたほ場
・農地の大区画化等により効率的な営農が実現し、労働時間の短縮や多様な農業展開が可能に



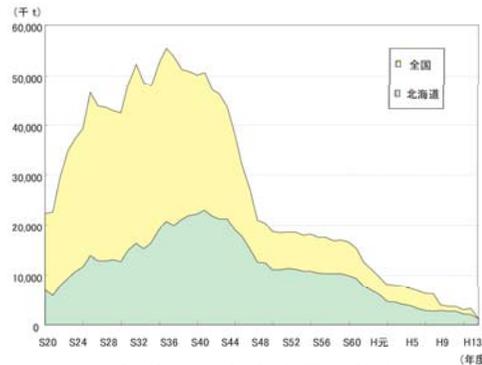
I-2 国に対する北海道の役割・貢献

(2) エネルギー安定供給

- ・北海道は石炭生産を通じて我が国の高度経済成長を下支えしてきたが、近年はエネルギー供給の役割は低下。
- ・石油危機を踏まえ、広大な土地資源を活かして大規模原油備蓄基地を設置。
- ・一方、北海道に豊富に賦存する風力、太陽光等の再生可能エネルギーの導入は、特に第6期計画以降進展している。

石炭生産

- ・北海道炭は、重要な国産エネルギー源として第2期計画まで増産が進められる。
- ・昭和30年代以降石油への転換が進み、北海道炭の生産量は昭和41年度をピークに減少、産炭地域の振興策を推進。



北海道の石炭生産量の推移

出典：北海道開発効果の解析に関する研究会
「これまでの北海道総合開発をふり返って」

苫小牧東部国家石油備蓄基地

- ・第4期計画において石油備蓄基地等の建設を進めることとされ、昭和56年に国家石油備蓄基地第2号として立地が決定し、平成2年に完成。
- ・世界最大級の地上タンク方式の備蓄基地として、隣接する北海道石油共同備蓄基地と併せ現在約849万klの原油を保管(全国の原油備蓄量の約12% 16日分)。



苫小牧東部石油備蓄基地

出典：NEDOホームページ

電源開発と北本連系整備

- ・電力の安定供給に資するため、第3期計画においては、北海道・本州間の送電連系の実現が盛り込まれる。
- ・電源開発株式会社により昭和55年に30万kWの送電連系が完成、平成5年(60万kW)に増強。平成26年に再増強に着工。
- ・東日本大震災後は北本連系を通じ本州への最大限の電力融通を実施。



北本連系設備増強の概要

60万kWから90万kWに増強
平成26年着工、平成31年運転開始予定

出典：北海道電力(株)HP

新たなエネルギーの開発

- ・エネルギー情勢の変化に対応するため、第4期計画では地熱、第5期計画以降は風力・太陽光・バイオマス等の再生可能エネルギーの開発・導入を推進。
- ・昭和57年道内初の地熱発電所として森発電所が運転開始、風力等の再生可能エネルギーの導入も道内各地で進展。

太陽光：15年間で約354倍に拡大
平成10年(1,000kW)⇒平成25年(354,000kW)
風力：15年間で約45倍に拡大
平成10年(7,000kW)⇒平成25年(316,000kW)



宗谷岬ウィンドファーム
運営：(株)ユースエナジー-宗谷
操業：平成15年12月
設備容量：57,000kW
出典：稚内市HP



森地熱発電所
運営：北海道電力(株)
運転開始：昭和57年11月
出力：25,000kW
出典：北海道電力(株)HP



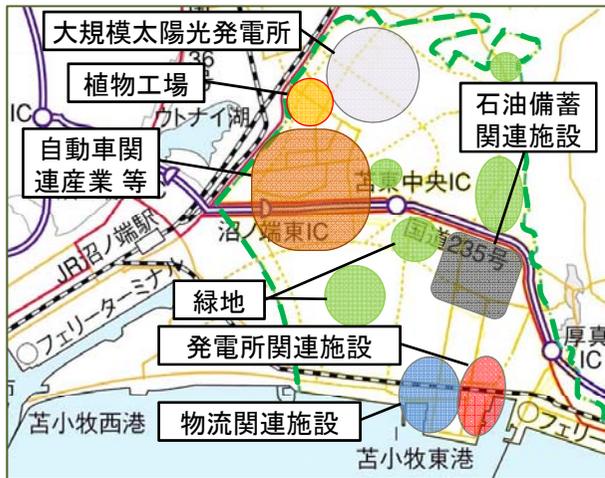
I-2 国に対する北海道の役割・貢献

(3) 苫東・産業振興

- 昭和30年代、太平洋ベルト地帯において過密化・公害問題等工業開発の制約が顕在化したことを背景に、第3期計画では苫小牧東部地域への大規模工業基地の建設が最重要プロジェクトとして位置付けられたが、石油危機等による経済環境の変化等を踏まえ、企業立地は長期的な視点を持って進められることになった。
- 昭和50年代からの先端技術産業の台頭・第3次産業の進展を踏まえ、第5期計画以降は情報関連産業等の積極的な導入・育成が図られた。

苫小牧東部地域開発

- 昭和46年「苫小牧東部大規模工業基地開発基本計画」の策定
 - 大規模港湾等の産業基盤とともに生活環境施設等の整備を計画的に進め、生産と生活が調和する臨海コンビナートを目指し、経済社会情勢の変化に合わせ「計画の進め方」を昭和48年、昭和54年、昭和61年に策定。
- 平成7年には2020年代における全体構想として、新たに「苫小牧東部開発新計画」策定。また、概ね10年を目途とする「計画の進め方」を策定し、我が国に残された貴重な一団の広大地であるメリットを活かして時代に即したプロジェクトの導入を図っていく。
- 平成25年までに1,069haが分譲され、民間企業96社、9公的機関が苫東地域へ進出した。



苫小牧東部地域 配置概要図(現況)

出典:(株)苫東のHPより北海道局作成



植物工場(平成26年7月末完成予定)

Jファーム苫小牧株式会社
(アド・ワン・ファーム、JFEエンジニアリングが出資)

出典:JFEエンジニアリングHP

バイオ関連産業の育成

- 第5期計画以降、今後大きな成長が期待できるバイオテクノロジー、情報処理の先端技術産業の積極的な導入・育成を図り、産学官の連携により高度で力強い産業群の形成を目指す。

【産業クラスター創造プロジェクト】

- 第6期計画では、産学官が協働し優位性のある一次産品を活かした食品加工等の高度化を目指し、開発計画調査等により北海道産業クラスター創造プロジェクト推進支援等の取組を実施。

バイオ産業の売上高・従業員数の推移



出典:経済産業省「北海道経済産業局におけるバイオ産業の振興について」

バイオ企業による新事業創出事例

- 道産サケ皮から食品・化粧品向けコラーゲン製品を製造。同素材から医療材料も開発中。(井原水産株式会社(留萌市))



出典:北海道経済産業局HP



I-2 国に対する北海道の役割・貢献

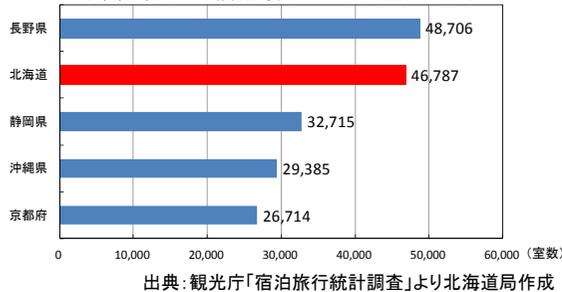
(4) 観光・保養拠点

- 第3期計画では北海道の雄大な自然を背景として、「魅力ある国民保養の場を形成」がうたわれ、我が国有数の観光地として、国民の健康的でゆとりのある生活を実現する上で大きな役割を果たしている。
- また第5期計画で、成長性が高く域外からの需要吸引力のある観光産業の振興により地域経済の活性化を図ることが位置付けられ、近年はアジアの中でも特徴的な自然環境を活かして外国人観光客の誘致を推進。
- アイヌ文化の振興については、第6期計画より位置づけられてきた。現在、アイヌ文化の復興等に関するナショナルセンターとして整備される「民族共生の象徴となる空間」は国際観光等への寄与も期待されている。

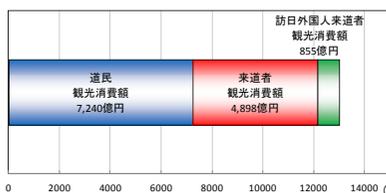
観光・保養拠点の形成

第3期計画では、国民の所得水準の上昇、余暇の増加等から北海道の観光需要の増大が見込まれることにより、我が国における重要な自然観光レクリエーション地域として、自然の保護管理体制の強化や観光資源の利用に必要な諸施設の整備拡充を推進。

旅館、リゾートホテル等の総客室数上位5道府県
(観光目的の宿泊者が50%以上) (H24)



北海道における観光消費額 (H21)



観光消費額から推計される生産波及効果は1兆8,237億円。これは平成20年度の道内総生産(名目GDP)18.9兆円の5.2%を占める。

出典：北海道「北海道観光産業経済効果調査」

インバウンド観光の振興

第5期計画以降、国際競争力を有する観光地を目指した総合的な開発を進め、外国人観光客の受け入れ環境の整備を推進。



外国人観光客でにぎわうニセコエリア(グランヒラフ HANAZONOリゾート)

倶知安町、ニセコ町、蘭越町、共和町を含めたニセコエリアは、平成12年頃から外国人観光客が急増(平成13年約1万人→平成25年約38万2千人(ニセコ町、倶知安町))すると共に、海外資本による開発も増加。

新千歳空港
国際線ターミナル
平成22年3月供用開始



北海道ドライブ観光まるわかりハンドブック

ドライブ観光を行う外国人観光客の誘致促進のため、北海道開発局が関係機関との連携により4か国語で作成。

文化観光への期待

「民族共生の象徴となる空間」は、アイヌ文化の復興等に関するナショナルセンターとして、…北海道白老郡白老町に整備するものとする。
象徴空間は、…国際観光や国際親善に寄与するため、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に合わせて一般公開するものとする。
(平成26年6月13日閣議決定より抜粋)



白老町アイヌ民族博物館

平成25年度来場者数は18万5006人。うち、全体の3割を占める外国人観光客は5万7176人(前年比46.7%増)。

出典：白老町からヒアリング



イランカラフテキャンペーン
アイヌやアイヌ文化に対する国民の理解の促進するための施策の一環として、アイヌ語の挨拶「イランカラフテ」(こんにちは)を、北海道のおもてなしのキーワードとして普及させることを目指し、民官学の連携により展開。



I-2 国に対する北海道の役割・貢献

(5) 望ましい社会の実現に係る先駆的役割

- 第3期計画においては、めざましい経済成長により経済力を強化した一方、過密化・過疎化、公害、自然破壊等の困難に直面した我が国経済社会の発展方向を示唆する高生産・高福祉社会の先駆的実現を目指した。
- 第7期計画においては、北海道の資源・特性を活かし、地球環境問題の深刻化等の課題解決に貢献する先駆的・実験的取組を、我が国の経済社会づくりを先導する新たな北海道イニシアティブとして積極的に推進。

高生産・高福祉社会
～根釧原野における新酪農村の建設～

地球環境時代を先導
～釧路湿原における自然再生の取組～

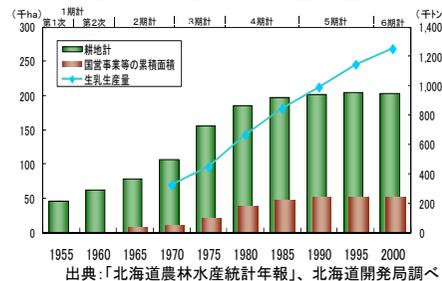
- 第3期計画では、産業構造および社会生活構造の革新を通じて**生産と生活が調和する豊かな地域社会の先駆的実現**を図り、我が国経済社会の発展に積極的に寄与することが目標とされた。
- このため、「高生産性産業の展開」と「明るく住みよい北方的地域社会」の創出に向けた環境条件の総合的整備を推進することとし、特に新酪農村や大規模工業基地等の建設の積極的展開が図られた。
- 根釧地域では広大な開発適地を活用して大型酪農家群の創設と農村の再編成を進めるため、道路・河川等の整備と大規模な農用地の開発を積極的に推進し、我が国有数の酪農畜産地域を形成。

- 第7期計画では、我が国経済社会の変化に応じた制度設計のフロンティアとなる、他地域にも共通する課題に対する北海道の特性を活かした先駆的・実験的取組を積極的に推進。
- 特に環境面において、**自然共生社会・循環型社会・低炭素社会の形成**を目的として、**全国に役立つ先駆的・実験的取組を北海道環境イニシアティブ**として展開。
- 釧路湿原(国立公園・ラムサール条約登録湿地)は、近年50年間で湿原面積が2割減少する等急速な乾燥化が進んでおり、その回復・保全を図るため、直線化した河道の蛇行復元、湿原内への土砂流入対策等を実施。

事業着手前(昭和30年)



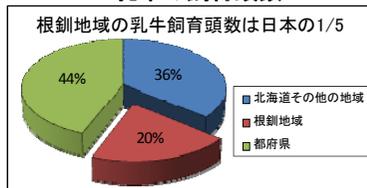
根釧地域の耕地面積と生産乳量の推移



現在の状況



乳牛の飼育頭数



- 茅沼地区蛇行(旧川)復元により、
- 湿原植生の再生 → 約100haの再生
 - 魚類の多様な生息環境の復元 → 復元前に比べ魚類の種類と個体数が増加
 - 湿原への土砂流入負荷の軽減
 - 湿原景観の復元

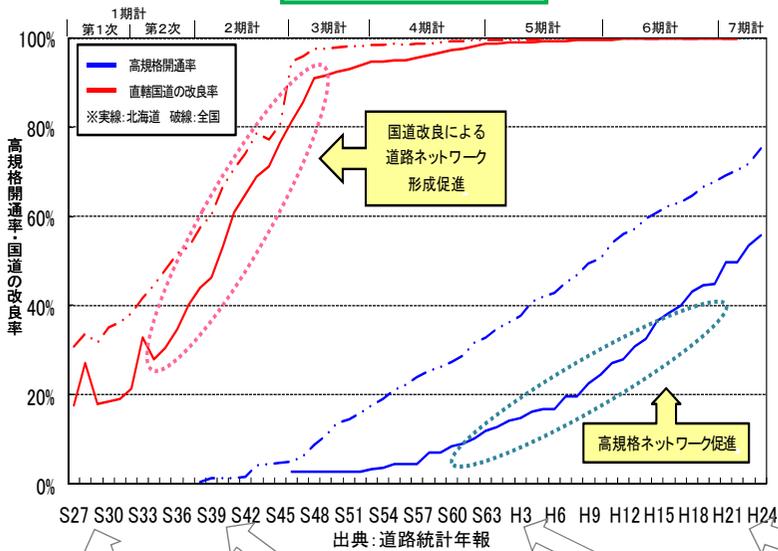


I-3 北海道の発展基盤の整備

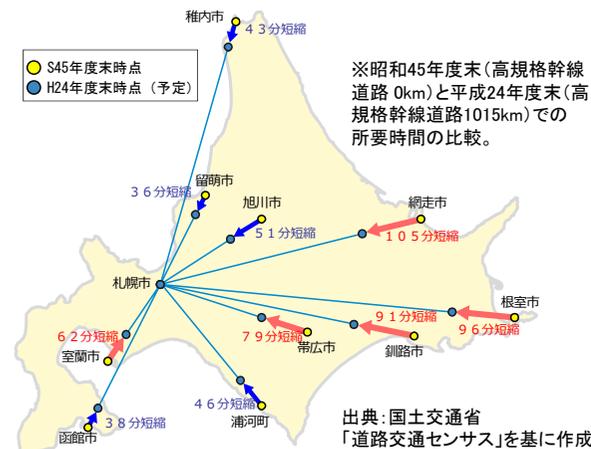
(1) 交通ネットワーク整備(道路・鉄道)

- ・昭和27年の新道路法施行等と相まって、開発計画の策定とともに本格的な道路整備が開始され、昭和40年代までに国道ネットワークが形成。高規格幹線道路網は未だ整備途上であるが、札幌と道東の諸都市との時間距離の短縮は着実に進展。
- ・青函トンネルは第2期計画、北海道新幹線については第3期計画に掲げて以降一貫して推進。

道路整備の推移



札幌市から主要都市までの時間短縮図



青函トンネル・北海道新幹線

【青函トンネル経緯】

- 昭和36年 北海道側吉岡で斜坑掘削開始
- 昭和46年 本坑の起工式
- 昭和60年 本坑貫通
- 昭和63年 営業開始

【北海道新幹線経緯】

- 昭和47年 青森 - 札幌間基本計画決定
- 昭和48年 青森 - 札幌間整備計画決定
- 昭和57年 整備新幹線の建設凍結決定
- 平成16年 与党プロジェクトチーム、新青森 - 新函館など3区間を2005年度に着工する方針を決定
- 平成17年 新青森 - 新函館間、フル規格で着工
- 2015年度末までに新青森 - 新函館間開業予定
- 2035年度に新函館 - 札幌間開業予定



昭和28年
札幌～千歳間(国道36号)
舗装完成

出典:北海道開発庁五十年史



昭和40年
開発道路日高清水線日
勝道路開通

出典:北海道開発庁五十年史



平成3年
「石勝樹海ロード」(国道
274号)全線開通

出典:北海道開発庁五十年史



平成23年
道東自動車道(夕張IC～
占冠IC)供用



出典:北海道開発庁五十年史

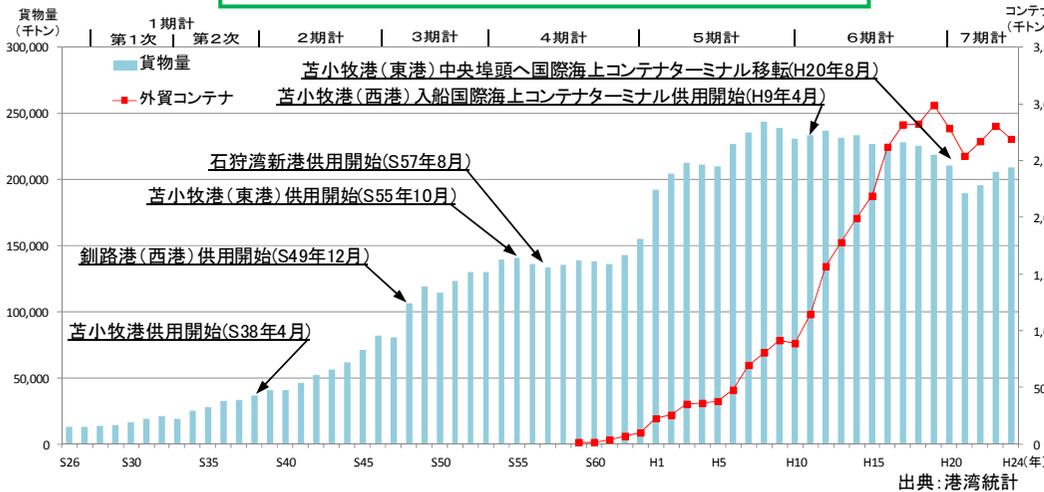


I-3 北海道の発展基盤の整備

(1) 交通ネットワーク整備(港湾・空港)

- ・四方を海に囲まれた北海道において、水陸・空陸連絡の接点となる港湾・空港の整備による交通ネットワークの確立は、人流物流の観点から極めて重要であり、2つの国際拠点港湾、重要港湾、国管理空港等の拠点施設の計画的な整備を進めてきた。
- ・近年は人流物流機能の強化・高度化に対応する整備を推進。

北海道の港湾取扱貨物量の推移と港湾整備



苫小牧港の整備

- ・苫小牧港は昭和26年に起工、第2次5カ年計画において工業発掘の基盤として位置付けられ、昭和35年より西港の内陸掘込みを開始。
- ・貨物量は平成20年リーマンショックの影響で減少したが近年は回復傾向。平成23年には取扱貨物量が北日本最大・全国第5位の港湾であり、広域物流拠点として北海道経済の発展に大きな役割を果たしている。

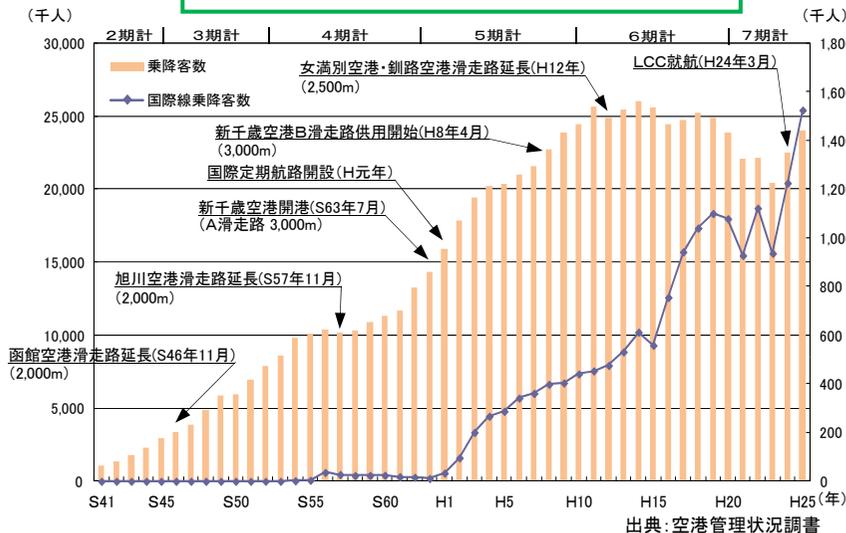


昭和35年頃の苫小牧港
西港の内陸掘込みを開始



現在の苫小牧港
背後地に工場や物流拠点が集積

道内空港の乗降客数の推移と空港整備



新千歳空港の整備

- ・昭和33年に米軍から返還され防衛庁管理となっていた千歳飛行場に、昭和36年度に民間専用区域新設のための誘導路等の整備に着手。現在は、2本の3,000m滑走路により年間12万回の離発着が行われている。
- ・旅客数はリーマンショックや東日本大震災で減少したが、平成24年のLCC就航の効果もあり近年増加傾向。



新千歳空港

港湾広域BCPの策定

- ・大規模災害発生時にも港湾の物流機能を継続的に確保・発揮するため、耐震強化岸壁の整備を進めるとともに、道央圏では平成24年に「道央圏港湾BCP」を策定。



道央圏港湾の連携イメージ



I-3 北海道の発展基盤の整備

(3) 北国の地域づくり

- ・高度経済成長に一つの区切りをつけた昭和40年代後半以降は、健康で文化的な人間居住の総合的環境の整備が目標とされる。
- ・第4期計画では地域に適合した生活条件の整備、北方風土に根ざした北方的社会文化環境の形成、札幌の国際交流拠点としての機能強化を推進。
- ・第5期計画、第6期計画では、快適な冬の生活環境づくりに関する各種施策を総合的に推進する「ふゆトピア」を推進。

札幌都心部の機能高度化(地下空間の活用)

- ・昭和40年代 冬季オリンピック開催を機に札幌都心での地下鉄・地下街の建設が構想される
- ・昭和46年 地下鉄南北線開通、オーロラタウン・ポールタウンオープン
- ・昭和50年代 地下鉄東西線(51年)、東豊線(53年)開通
- ・平成6年 札幌市により都心部地下ネットワーク構想が提示、その後具体化に向けた検討が進められる
- ・平成14年 札幌都心部が都市再生プロジェクトに決定
- ・平成23年 地下歩行空間開通



オープンセレブション(オーロラタウン)

出典:株式会社札幌都市開発公社HP



地下鉄駅開通

提供:札幌市交通局



札幌地下歩行空間



※現地計測による調査結果(7時から19時までの12時間合計)
 (平日 開通前 H23.3.9、開通後 夏期 H23.4.25・7.11、冬期 H23.12.5・H24.1.16実施)
 (休日 開通前 H23.3.5、開通後 夏期 H23.4.24・7.10、冬期 H23.12.4・H24.1.15実施)
 (0階 開 H23.5.5、エレベーター開 H23.6.11、H24.2.11実施)
 (調査主体:札幌市、札幌開発建設部)

「ふゆトピア」の展開(旭川市流雪溝)

- ・「ふゆトピア」は、活力ある北国の生活文化の創造を目指し、雪に強い快適な冬の環境づくりを行う各種施策の総称。
- ・ふゆトピア事業の代表的なものとして、中心市街地における流雪溝の面的整備が挙げられる。旭川市流雪溝は、国・道・市の三者が連携を図り「旭川市融雪対策基本計画」の事業の一つとして延長約23kmについて計画し、平成2年度から整備を進め平成13年度に完成し全線供用。



整備前



整備後



投雪状況

路線	管理者	区間	延長(m)
1条通	旭川市	1~8丁目	2,017
1条通	北海道	9~20丁目	3,249
2条通	旭川市	1~20丁目	5,266
3条通	旭川市	1~16丁目	4,220
4条通	北海道開発局	1~16丁目	4,220
5条通	旭川市	1~16丁目	4,220

出典:旭川市HP、旭川市中央地区流雪溝利用マニュアルより抜粋



I-3 北海道の発展基盤の整備

(3) 北国の地域づくり

・積雪寒冷地という厳しい気象条件を克服し、豊かさを実感できる生活の実現、魅力的で活力ある地域環境の構築に向けた技術開発を推進。

<事例1> ランブルストリップスの開発・導入

- 都市間距離が長く走行速度が高いこと、対面2車線道路が多いことなどの理由から、北海道では交通事故死者数が多い。一方、除雪作業の支障になることからセンターポール等は普及せず。
- これらの課題を解消するために、北海道開発土木研究所(現・寒地土木研究所)によりセンターライン上のランブルストリップス設置について研究開発が行われ、平成14年度より実用化。
- 正面衝突事故対策に効果的であり、道内主要道路では述べ1,542kmで整備済。(平成25年3月現在)。



供用状況



<事例3> デアイシングエプロン(新千歳空港)

- 積雪寒冷地空港の冬期就航機は、機体に付着した雪氷除去や再付着防止のため、離陸前に防除雪氷剤を機体に散布する作業(デアイシング)を行う必要がある。
- 新千歳空港では、従来、この作業を旅客ターミナルビル前エプロンで実施しているが、滑走路の除雪作業などの影響により、離陸前に防除雪氷剤の効果が時間切れとなり、再度ターミナルビル前に戻ってデアイシングをやり直すこと(GTB※)で、出発時刻の遅延が発生。
- この課題を解消するために、平成22年に滑走路付近にデアイシング専用のエプロンを整備し、遅延短縮による旅客利便性の確保を図っている。

※GTB:グランドターンバック=離陸前のエプロンへの引き返し



<事例2> 多機能型ロータリー除雪車の開発・導入

- 除雪機械は施工内容により使い分けられ、新雪除雪・路面整正は除雪トラック、拡幅除雪はロータリー除雪車というように、同一区間であっても複数の機種を配置する必要がある。
- 除雪機械の効率的な配置・運用のために、除雪トラックとロータリー除雪車の装置をアタッチメント化し、簡易脱着を可能とすることで、各々の機能を兼ね備えた除雪車を開発。
- 平成17年度より実用化し、平成26年3月末現在、道内で12台を導入済。



<導入効果>

- 15年使用した場合、既存機械の組合せと比較し、購入費・修理費等で約13%のコスト縮減が可能。
- 車庫の建設費(7百万円)や保管費用の低減なども期待できる。

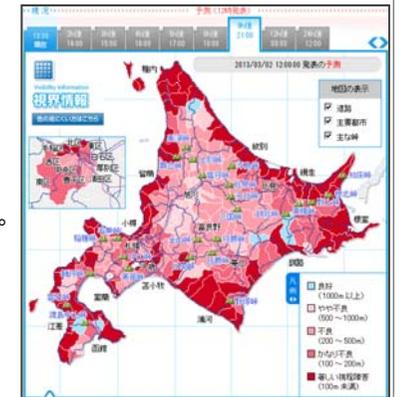


<事例4> 雪氷災害の減災技術に関する研究

- 寒地土木研究所にて、気候変化に伴う冬期気象の変化・特徴の解明や、吹雪・視程障害の予測及び危険度評価等の対策技術の開発などを実施。
- 吹雪時の道路利用者の判断を支援するため、吹雪時の視程を予測する技術を開発し、インターネットで情報提供。(試験運用)
- 北海道を、道内旧市町村を基本とした203エリアに分け、吹雪時の視界情報(現況~24時間先までの予測)を5段階に色分けして表示。
- 平成25年度より、スマートフォン用サイトを開設し、平均アクセス数は平成24年度の1.6倍(2,400件/日)、2月の暴風雪時には約11,000件/日のアクセスを記録。また、注意喚起メールの配信サービスの運用実験を開始。



平成25年3月の暴風雪災害





I-4 計画の推進手法

(1) 戦略等

・国による大規模プロジェクトの構想や地域特性に応じた展開構想の立案、目標達成のための施策の基本的考え方や計画の進め方の提示などの様々な戦略等により計画を推進してきた。

大規模プロジェクト構想 ～石狩湾新港地域開発～

・第3期計画において「石狩湾沿岸の流通港湾整備」が盛り込まれ、昭和47年に石狩湾新港地域開発基本計画策定。第3セクター方式を採用し、石狩湾新港地域開発連絡協議会を中心とする推進体制を構築。

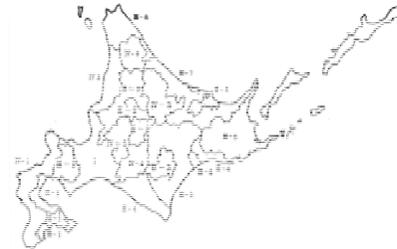
・平成26年3月までに食品製造、物流、データセンターなど738社の企業が立地。平成27年には北海道電力(株)によりLNG火力発電所(出力170万kW)の着工が予定。



出典:石狩湾新港管理組合HPより北海道局作成

開発方式 ～地域総合環境圏による定住構想の推進～

・第4期計画では、4つの地域総合環境圏の類型に区分し、19圏域の展開構想をとりまとめ、「開発行政に関する管内市町村連絡会議」を開催し、定住構想を推進。



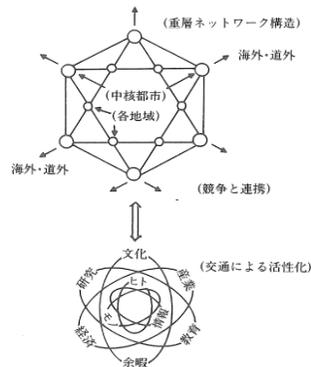
I 道央都市 総合環境圏	II 地方中核都市 総合環境圏	III 中核的農漁村 総合環境圏	IV 新興農山漁村 産地総合環境圏
-1 函 館	-1 釧 路	-1 釧 路	-1 日本海南部
-2 旭 川	-2 宇 路 周 辺	-2 宇 路 周 辺	-2 日本海北部
-3 帯 広	-3 空 知・上 川	-3 空 知・上 川	-3 北 岳 山 地
-4 釧 路	-4 日 高 沿 岸	-4 日 高 沿 岸	-4 日 高 山 地
-5 北 見・網 走	-5 十 勝	-5 十 勝	-5 空 知 産 地
	-6 根 釧		
	-7 オホーツク		
	-8 天 北		

出典:北海道開発レポート'93

基本的考え方 ～重層ネットワーク構造の形成と都市田園複合コミュニティの展開～

・第5期計画では、以下の基本的考え方により、北海道の経済社会を変化への対応力に富む地域構造へと変革することを推進。

「重層ネットワーク構造の形成」～ 道内相互及び道の内外を、交通、情報、文化等各方面にわたる様々なレベルのネットワークで結びつける重層ネットワーク構造を形成し、生活圈、経済圏の広域化と重層化を推進。



出典:北海道開発庁四十年史

「都市田園複合コミュニティの展開」～ 都市住民と農山漁村住民との広域的な交流により都市田園複合コミュニティを展開し、豊富な国土資源を生かして生産・生活に係わる諸活動を活性化。

進め方 ～地域連携会議による多様な連携・協働～

・第5期計画以降は、道内を道南、道央、道北、オホーツク、十勝及び釧路・根室の6つの地域に区分し、各地域の特性に応じて施策を総合的に展開。

・第6期計画では、社会資本の効果的・重点的な整備や地域の課題・発展方策について意見交換を行う、開発建設部・支庁・市町村による「地域連携会議」を開催。

・第7期計画では、新たに有識者、民間団体も加わり、「地域連携会議」を発展拡充する形で、道内14地域において「地域づくり連携会議」を開催し、「地域づくりの方向」を議論するなど、多様な主体による連携・協働を一層推進。





I-4 計画の推進手法

(2) 住民や民間団体等による地域づくりと開発体制による支援

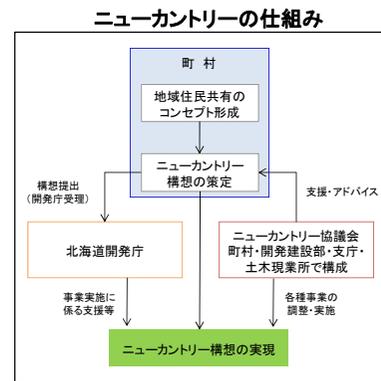
・北海道局・北海道開発局の体制を活用し、計画調査や開発事業による支援を行い、住民や民間団体等の主体的な取組を重視した地域づくりの仕組みづくりが行われてきた。

モデル地域のビジョンづくりと支援 ～ニューカントリー～

- ・第5期計画では、個性的で活力ある農山漁村の形成を目指した「ニューカントリー」事業を推進。
- ・特徴は、地域住民が主体となって「現在や将来の自分のまち」について語り合い、それをベースに町村が構想を作成する仕組み。

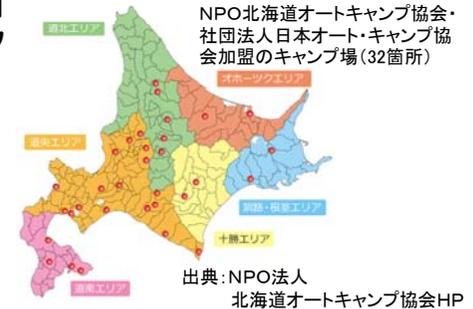


マオイの丘公園一道の駅を核とした交流ゾーンの形成
出典：長沼町HP



ハードとソフトの取組 ～オートリゾートネットワーク～

- ・第5期計画の「オートリゾートネットワーク構想」は、本格的なオートキャンプ場を核として、観光・イベント情報の提供、都市と農山漁村との交流を図るため、複合的なレクリエーションと交流の拠点としてのオートリゾートをネットワーク化して整備し、周遊性に富んだ魅力的なリゾートライフを実現しようとするもの。
- ・開発事業(都市公園等)では、オートキャンプ場や周辺施設を整備し、(社)北海道オートリゾートネットワーク協会が施設整備運営の指導等を実施。



地域住民の努力に光を当てるコンクール ～「わが村は美しくー北海道」運動～

- ・平成13年に北海道局は「北海道田園委員会」を発足させ、ドイツの「わが村は美しく」コンクールに学び、北海道内各地での住民主体の地域活性化活動を支援し、農山漁村地域の発展に寄与することを目的とした「わが村は美しくー北海道」運動を住民、行政、団体、有識者、企業など多くの関係者の協力を得ながらスタート。

- ・北海道開発局は、コンクールを開催するほか、活動報告会・情報交換会の開催等を支援。



ハーブマージュ(鶴居村)
農村女性の視点からの地域活性化

地域資源の保全・改善活動 ～シーニックバイウェイ北海道～

- ・北海道局内に設置した「北海道におけるシーニックバイウェイ制度導入モデル検討委員会」の報告書を受け、平成17年にシーニックバイウェイ北海道制度をスタート。
- ・地域の発案に基づき、地域住民と行政が連携した、沿道景観の保全・改善する「景観づくり」、地域固有の資源を発掘・活用する「地域づくり」、地域情報や景観ポイントを紹介する「観光空間づくり」を推進。
- ・現在、指定11ルート、候補3ルート、約400の団体が活動を展開。





I-4 計画の推進手法

(3) 北海道の魅力の発信

・広大な国土、豊かな自然環境と食などの資源特性を活かした独自の取組を創設し、北海道の魅力を海外も含め発信し、北海道の発展を目指す様々な取組が行われてきた。

本格的自転車ステージレースの開催 ～ツール・ド・北海道～

- ・我が国初の本格的なステージレースである「ツール・ド・北海道」は、北海道を舞台とする自転車の長距離ロードレースと、これを核とした広範な活動を展開することにより、サイクルスポーツの振興と地域の活性化を推進。
- ・昭和62年以降、毎年道内各地で広域的に大会が実施されており、平成9年からは自転車競技の唯一の機関である国際自転車競技連合(UCI)の公認大会として登録。
- ・第27回(2013年)では、国内外から20チーム100名の選手が参加し、海外からはマレーシア、シンガポール、オーストラリア、スイス、ベルギーのチームが参加。



出典:公益財団法人ツール・ド・北海道協会HP

サミットを契機とした取組強化 ～国際会議等の誘致の促進～

- ・平成20年7月、北海道洞爺湖地域にて、日本は5回目の議長国としてサミットを開催。
- ・「国際会議等の北海道開催の推進について」(平成20年7月4日閣議了解)に基づき、サミットの開催を契機に北海道による国際会議等の誘致の取組強化に応じて政府として必要な支援を行っていくため、北海道局が窓口となり、平成20年7月、関係府省庁から構成される各省庁連絡会議を設置。
- ・毎年、関係府省庁が関与する今後のMICEの情報を共有し、誘致の取組を展開。



出典:外務省HP



第7回各省庁連絡会議(平成25年7月)

大学との協定と企業の参画 ～北海道国際輸送プラットフォームによる北海道産品の輸出拡大・物流活性化～

- ・商流・物流双方の課題への民間企業による個別の取組では限界があることから、札幌大学と北海道開発局は平成23年10月に「国際物流を通じた道産品輸出促進研究会」を設立し、「北海道国際輸送プラットフォーム(HOP)」の構築に向けて取り組んできた。
- ・平成25年9月からは、道産品輸出の促進に主体的に取り組む企業・団体により構成し、HOP構築に向けたより事業ベースの協議を行う「北海道国際輸送プラットフォーム推進協議会」を設立し、より一層の発展を目指す。



連携協定締結式(H23.9)





II 基礎資料

(1) 北海道総合開発計画

- 法的根拠 「国は、(中略)、北海道総合開発計画を樹立し、これに基づく事業を(中略)実施するものとする。」(北海道開発法第2条)
- 目的 北海道の豊富な資源や広大な国土を利用し国全体の安定と発展に寄与
- 策定手続き 国土交通省が立案し、国土審議会(北海道開発分科会)の審議を経て、閣議決定。なお、関係地方公共団体は、開発計画に関し、内閣に対して意見の申し出が可能。

計 画	第 1 期総合開発計画		第 2 期総合 開 発 計 画	第 3 期 総 合 開 発 計 画	第 4 期 総 合 開 発 計 画	第 5 期 総 合 開 発 計 画	第 6 期 総 合 開 発 計 画	地球環境時代を先導 する新たな北海道 総 合 開 発 計 画	
	第1次 5ヶ年計画	第2次 5ヶ年計画							
閣議決定	—	昭和32年12月27日	昭和37年7月10日	昭和45年7月10日	昭和53年2月28日	昭和63年6月14日	平成10年4月21日	平成20年7月4日	
期 間 (年 度)	昭和27～31年	昭和33～37年	昭和38～45年	昭和46～55年 (昭和52年打切)	昭和53～62年	昭和63～平成9年	平成10～ おおむね19年度	平成20～ おおむね29年度	
計画の目標等	資源開発	産業の振興	産業構造の高度化	高生産・高福祉社会 の建設	安定性のある総合環 境の形成	我が国の長期的発展 への貢献・力強い北 海道の形成	北海道の自立、恵ま れた環境・資源の継 承等	アジアに輝く北の拠 点、森と水の豊かな 北の大地、地域力あ る北の広域分散型社 会	
戦 略			拠点開発の推進	先導的開発事業の推 進、中核都市圏の整 備と広域生活圏の形 成	地域総合環境圏の展 開	重層ネットワーク構 造の形成と都市田園 複合コミュニティの 展開	地域の創意と工夫、 適切な支援	多様な連携・協働、 投資の重点化、北海 道イニシアティブの 発揮	
主要施策	電源の開発 道路、港湾、河川等 の整備拡充 食糧の増産 開発の基本調査	道路、港湾等産業基 盤の増強 電源の開発 国土保全施設の整備 農業生産基盤の拡充 強化 農林水産業の生産性 強化 鉱工業の積極的開発 文化厚生労働施設の 整備	農林水産業の近代化 鉱工業の積極的開発 振興 総合的交通通信体系 の確立 国土保全と利水の総 合的推進 社会生活環境施設等 の整備拡充 産業技術の開発、技 術、訓練の強化並び に労働力移動の円滑 化	近代的産業の開発振 興 社会生活基盤の強化 新交通、通信、エネ ルギー輸送体系の確 立 国土保全と水資源の 開発 自然の保護保存と観 光開発の推進	基幹的産業の発展基 盤の整備 中枢管理拠点の形成 都市及び農山漁村環 境の整備 基幹的交通通信体系 の整備 水資源開発施策等の 整備 国土保全等安全基盤 の確保 北方的社会文化環境 の形成	柔軟で活力のある産 業群の形成 高度な交通、情報・ 通信ネットワークの 形成 安全でゆとりのある 地域社会の形成	地球規模に視点を置 いた食料基地を実現 し成長期待産業等を 育成する施策 北の国際交流圏を形 成する施策 北海道の美しさ雄大 さを引き継ぐ環境を 保全する施策 観光・保養など国民 の多様な自己実現や 交流の場を形成する 施策 安全でゆとりある生 活の場を実現する施 策	グローバルな競争力 ある自立的安定的経 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 リティの向上 安全・安心な国土づ くり	
経 済 社 会 フ レーム	人 口	6 0 0 万人	5 5 0 万人	5 8 6 万人	6 0 0 万人	6 2 0 万人	6 2 0 万人	5 8 0 万人	—
	経 済 成 長 率	—	7 . 1 %	8 . 8 %	9 . 6 %	7 %	4 1 / 4 %	おおむね全国と 同程度	—
	資 金	4, 3 3 5 億円	6, 6 0 0 億円	3. 3 兆円 行政投資0. 94兆円、政府 企業、民間企業等投資 2. 36兆円	2 0. 7 5 兆円 行政投資8. 55兆円、民間 企業等投資12. 2兆円	4 7. 1 兆円 行政投資18. 1兆円、民 間企業等投資29兆円	6 0 兆円程度 内広義の国土基盤投資 40兆円程度	—	—



II 基礎資料

(2) 国土形成計画

- 我が国の戦後の国土計画は、昭和37年に策定された第一次全国総合開発計画以来、国土総合開発法に基づく全国総合開発計画を中心として展開。
- 平成10年の「21世紀の国土のグランドデザイン」(第五次全国総合開発計画)の策定後、それまでの国土総合開発法を中心とする国土計画の制度を改め、新しい国土計画制度の確立を目指し、平成17年7月、国土総合開発法を抜本的に改正し、法律名も国土形成計画法と改めた。

国土形成計画	計画	全国総合開発計画(一全総)	新全国総合開発計画(新全総)	第三次全国総合開発計画(三全総)	第四次全国総合開発計画(四全総)	21世紀の国土のグランドデザイン(五全総)	国土形成計画(全国計画)
	閣議決定	昭和37年10月5日	昭和44年5月30日	昭和52年11月4日	昭和62年6月30日	平成10年3月31日	平成20年7月4日
基本目標・理念	地域間の均衡ある発展	人間のための豊かな環境の創造	健康で文化的な人間居住の総合的環境の計画的な整備	・多極分散型国土の構築 ・交流ネットワーク構築	・多軸型国土構造の形成(4つの国土軸) ・一極一軸型の国土構造を多軸型のものに転換	・多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築 ・美しく、暮らしやすい国土の形成 ・広域ブロックが独自の発展を遂げそれが我が国全体の発展にも寄与	
開発方式等	拠点開発方式(新産業都市、工業整備特別地域)	新幹線、高速道路等の新ネットワークの形成 ・工業基地等の大規模開発プロジェクト構築(苫小牧東部、むつ小川原)	定住構想(モデル定住圏) ※首都機能移転について初めて記述	・全国一日交通圏の構築 高規格幹線道網 14,000km ・世界都市東京論	参加と連携(4つの戦略) 1 多自然居住地域の創造 2 大都市のリノベーション 3 地域連携軸の展開 4 広域国際交流圏	(5つの戦略的目標) 1 東アジアとの交流・連携 2 持続可能な地域の形成 3 災害に強いしなやかな国土の形成 4 美しい国土の管理と継承 5 「あらたな公」を軸とする地域づくり	

<参考>

北海道総合開発計画	計画	第1期総合開発計画		第2期総合開発計画	第3期総合開発計画	第4期総合開発計画	第5期総合開発計画	第6期総合開発計画	地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画
		第1次5ヶ年計画	第2次5ヶ年計画						
閣議決定 (第2次5ヶ年計画～)	昭和26年10月	昭和32年12月27日	昭和37年7月10日	昭和45年7月10日	昭和53年2月28日	昭和63年6月14日	平成10年4月21日	平成20年7月4日	
計画の目標等	資源開発	産業の振興	産業構造の高度化	高生産・高福祉社会の建設	安定性のある総合環境の形成	我が国の長期的発展への貢献・力強い北海道の形成	北海道の自立、恵まれた環境・資源の継承等	アジアに輝く北の拠点、森と水の豊かな北の大地、地域力ある北の広域分散型社会	
戦略			拠点開発の推進	先導的開発事業の推進、中核都市圏の整備と広域生活圏の形成	地域総合環境圏の展開	重層ネットワーク構造の形成と都市田園複合コミュニティの展開	地域の創意と工夫、適切な支援	多様な連携・協働、投資の重点化、北海道イニシアティブの発揮	

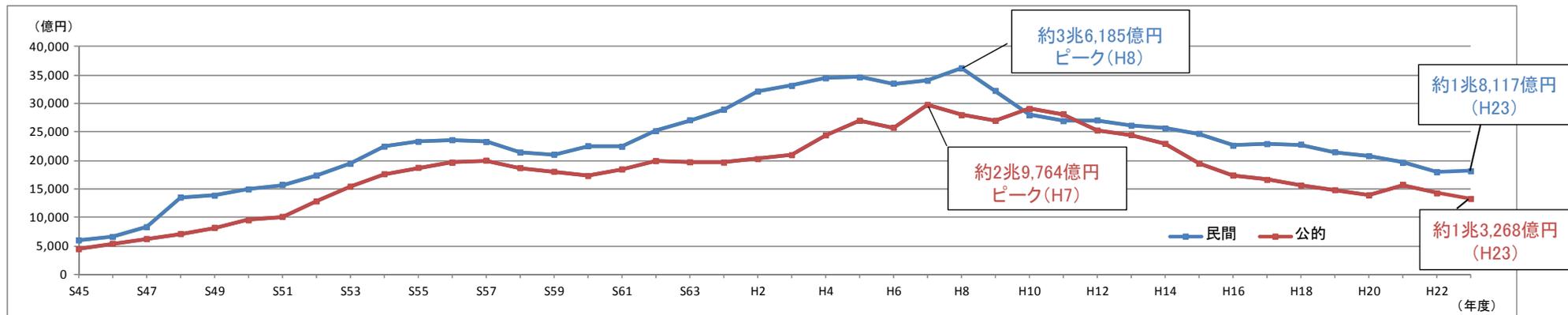


II 基礎資料

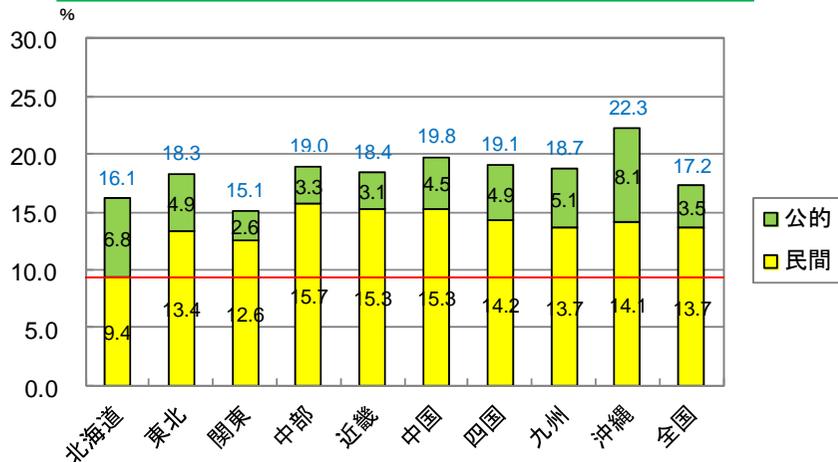
(3) 資本形成(公的・民間)推移

- ・北海道の民間総固定資本形成は平成8年度をピークに、公的総固定資本形成は平成7年度をピークに減少傾向にある。
- ・総固定資本形成の実質総支出に占める割合、人口一人当たり総投資額を見ると、他ブロックよりも低くなっている。

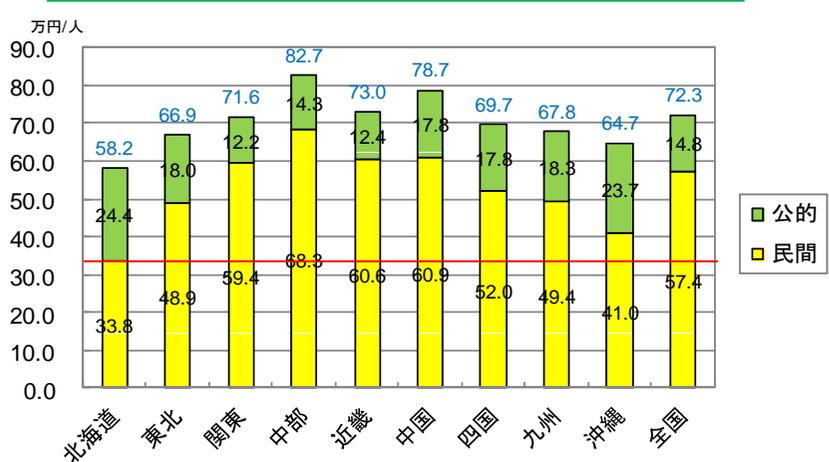
公的・民間総固定資本形成(名目)



全国ブロック別公的・民間総固定資本形成合計の実質総支出に占める割合(平成22年度)



全国ブロック別人口一人当たり投資(平成22年度)



出典: 内閣府「県民経済計算」、北海道開発局「資本形成調査」



II 基礎資料

(5) 特定の課題①～北方領土隣接地域

- ・昭和57年、北方領土隣接地域が置かれている特殊な事情等を鑑み、「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(昭和57年法律第85号)」(以下「北特法」という)が議員提案により成立し、隣接地域の安定振興に関する事項については、国土交通省(旧北海道開発庁)が所管することとされた。
- ・北特法及び「北方領土問題等の解決の促進を図るための基本方針」に基づき、昭和58年から7期にわたり北海道知事により策定され、国土交通大臣の同意※を得た「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」(以下「振興計画」という)のもと、関係府省との連携を図りながら、北方領土隣接地域の振興等に関する施策を推進している。

※第4期振興計画までは内閣総理大臣承認

北方領土隣接地域振興等の取組

- ・昭和58年に北海道知事が「第1期振興計画」を策定。以降、7期にわたる計画期間中、根室港花咲地区－10m岸壁の完成(第2期)や中標津空港滑走路拡張整備(第3期)など隣接地域の社会基盤整備を推進。
- ・併せて、振興計画に基づき市町が実施する特定事業に対する特別の助成(補助率の嵩上げ措置)や北方領土隣接地域振興等基金(内閣府所管)による市町単独事業の一部補助を実施。
- ・平成16年度には、北方領土隣接地域1市4町が実施する、地域の産業振興及び交流推進に資する事業を支援する目的に「北方領土隣接地域振興等事業推進費補助金」を創設。
- ・平成21年度には北特法の一部が改正され、振興計画に基づく市町事業の補助率の嵩上げ対象事業を拡大する等の措置を実施。

第7期振興計画に基づく取組

- ・第7期振興計画(計画期間:平成25～29年度)では、隣接地域の魅力ある地域社会の形成に向け、ハード・ソフト一体となった6項目の重点施策パッケージを設定。

- ① 基幹産業の付加価値向上に向けた基盤の整備
- ② 新たな観光メニュー創造に向けた基盤整備
- ③ 四島交流の玄関口となる拠点機能の整備
- ④ 安定した医療体制の確保と高度医療へのアクセス基盤の整備
- ⑤ 災害に強い地域づくりに向けた基盤整備
- ⑥ 持続的な地域発展の基礎となる次世代・後継者対策

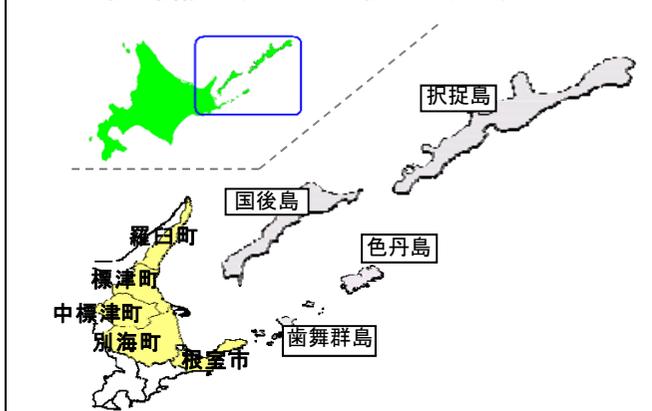
新たな観光メニュー創造に向けた取組(推進費補助事業例)

周遊観光地域づくり事業(根室市)

根室地域に豊富に生息する野鳥の観察を軸にした周遊観光の促進を図ることを目的に、周遊観光を支える交通ネットワークの形成に向けた国道等の整備と連携し、ハイド(野鳥観察舎)や木道の整備を通じた野鳥観察基盤の整備や、野鳥をテーマにしたイベントの開催による国内外のバードウォッチャーの呼び込み、根室地域の野鳥情報を掲載したパンフレットの作成・配布等の取組を推進。



■北方領土隣接地域及び北方領土(青枠の部分)



○推進費補助金実施事業例



【交流推進事業】
町民憩いの広場
整備(中標津町)

【産業振興事業】
加工機器導入事業
(別海町)

(水産加工製品の付加価値化と作業効率化に資する自動梱包機)



出典:北海道

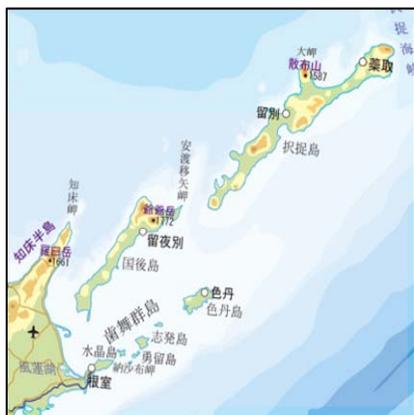


II 基礎資料

(5) 特定の課題②～北方領土

- ・択捉島、国後島、色丹島及び歯舞群島の四島を合わせた面積は5,036.14Km²で、千葉県や愛知県とほぼ同じ大きさである。気候的には、黒潮と親潮の影響により、1年を通して寒暖の差が小さく、気候は根室地方と大差がない。最も暑い8月の平均気温で16℃前後、最も寒い2月の平均気温は-6度前後で、夏季を中心に霧が多く発生し、冬季の積雪はあまり多くない。
- ・北方領土には、終戦時3,124世帯17,291人の日本人が居住していたが、(公社)千島歯舞群島居住者連盟調べによると、平成26年3月31日時点での元居住者は6,927人となり、初めて7,000人を割り込んだ。また、元居住者の平均年齢は79.0歳となり、後継者育成が課題となっている。
- ・政府は、ロシアの不法占拠の下での北方領土訪問について自粛を求めているが、特例的に日露両国間で設定された枠組みによる、訪問、交流等が行われている。

北方領土の概況



	面積 (km ²)	距離 (km)	備考
歯舞群島	99.9	2.0%	- 小笠原諸島(104km ²)とほぼ同じ
貝殻島	-	3.7	兵庫と淡路島間(4km)に近い
水晶島	13.7	7.0	
秋勇留島	2.7	13.7	
勇留島	10.6	16.6	
志発島	59.5	25.5	
多楽島	11.7	45.5	
色丹島	253.3	5.0%	徳之島(248km ²)とほぼ同じ
国後島	1,498.3	29.8%	沖縄本島(1,207km ²)より広い
択捉島	3,184.0	68.2%	鳥取県(3,507km ²)とほぼ同じ
合計	5,036.1	100.0%	福岡県(4,846km ²)や千葉県(5,082km ²)とほぼ同じ

(注)平成25年国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」等による。
各面積は小島を含めた面積。距離は、根室半島・納沙布岬からのもので、国後島のみ野付半島からのもの

元居住者について

	S20.8.15現在		H26.3.31現在				
	元居住者	元居住者※2	2世	3世	4世	計	
歯舞群島	5,281	2,180 (51)	5,100	3,510	58	10,848	
色丹島	1,038	381 (17)	963	772	8	2,124	
国後島	7,364	2,901 (142)	7,166	5,700	91	15,858	
択捉島	3,608	1,465 (121)	3,248	2,196	18	6,927	
合計	17,291	6,927 (331)	16,477	12,178	175	35,757	

(注)(公社)千島歯舞諸島居住者連盟調べによる。

※1 昭和20年8月15日現在の人口は、同日まで引き続き6月以上北方地域に生活の本拠を有していた居住者の人数であり、この数に含まれない北方四島出身者もいる。

※2 昭和20年8月15日まで引き続き6月以上北方地域に生活の本拠を有していた者に加え、その者の子で、昭和20年8月15日以前6月未満の期間内に北方地域で出生し、かつ、同日まで引き続き北方地域にいたもの及び同日北方地域で出生したものを含む。カッコ内の人数は、後者の人数で内数。

(参考)四島在住ロシア人

	H25.1.1現在
歯舞群島	(「国境警備隊」の勤務者以外はない)
色丹島	2,913
国後島	7,355
択捉島	6,606
合計	16,874

(注)連邦国家統計庁サハリン州局『「クリル諸島」社会経済状況』(2012年)による。

北方四島交流等事業



○北方四島交流(「ビザなし交流」)
四島在住ロシア人と日本国民との相互理解の増進を図り、領土問題の解決に寄与することを目的として実施されている、旅券・査証なしの相互訪問



○北方領土墓参
北方四島の元島民及びその親族による北方四島の墓地への旅券・査証なしによる墓参



○自由訪問
北方四島の元島民及びその家族による元居住地等への旅券・ビザなしによる訪問

最近の日露関係の動き

- 2013年
- 2月21日 森元総理とプーチン大統領との会談
 - 4月10日 G8外相会合の際の日露外相会談
 - 4月29日 安倍総理の訪露(プーチン大統領との首脳会談)
 - 6月17日 G8ロック・アーン・サミットの際の日露首脳会談
 - 6月27日～30日 森元総理の訪露(ナルイシュキン国家院議長との会談)
 - 8月19日 日露次官級協議
 - 9月5日 G20サンクトペテルブルク・サミットの際の日露首脳会談
 - 9月10日 安倍総理とプーチン大統領との電話会談
 - 10月7日 バリAPECの際の日露首脳会談
 - 11月1日～2日 ラヴロフ外相・ショイグ国防相訪日、「2+2」開催

- 2014年
- 1月31日 日露次官級協議
 - 2月1日 ミュンヘン安全保障会議の際の日露外相会談
 - 2月7日～8日 安倍総理のソチ・オリンピック開会式出席及び日露首脳会談



II 基礎資料

(5) 特定の課題③～札幌オリンピック

・昭和47(1972)年2月に開催された「札幌オリンピック冬季大会」では、組織委員会及び準備対策協議会等に北海道開発庁も参加し、政府側の協力窓口として各省庁間の連絡調整等に当たった。また、関連公共施設の整備について北海道開発局も担当となり、オリンピック開催都市にふさわしい“まちづくり”が行われ、札幌市は国際都市として発展する基礎を築くとともに、国際交流の促進に大きく寄与することとなった。

札幌オリンピック冬季大会(1972年)の対応

- ・北海道開発庁は、北海道開発審議会の検討も踏まえ、競技施設はもとより、関連公共施設の整備については、北海道総合開発に十分機能するよう計画し、実施するとの基本方針の下に、積極的に対応した。
- ・昭和42(1967)年8月、札幌オリンピック冬季大会準備対策協議会は、国が主体となる施設を決定した。真駒内スピードスケート競技場、真駒内屋内スケート競技場及び大倉山ジャンプ競技場の建設工事を北海道開発局が担当。昭和43(1968)年4月、同局にオリンピック施設営繕事務所が設置された。
- ・道路については、オリンピック関連として、特別対策6路線、整備促進8路線、通常整備26路線を選定し、計画的に整備。北海道開発局が管理する直轄道路については、本格的な完全除雪体制を整備した。

- ・幹線交通路の確保を図るため、千歳空港、丘珠空港の整備、高速道路千歳～札幌(北広島)間23km、有料道路小樽～札幌西間24kmの整備(日本道路公団施工)などのほか、札幌市において、地下鉄(真駒内～北24条間12.1km)等が建設された。
- ・このほか、真駒内森林公園事業を始め、下水道事業、区画整理事業が積極的に実施されるとともに、国鉄札幌駅の改良、地下街の整備などによって札幌市の整備は格段に進み、オリンピック開催都市にふさわしい“まちづくり”が行われた。



出典：公益財団法人
日本オリンピック委員会



真駒内屋内スケート競技場(昭和45年完成)

多雪地域としては我が国初の大ドーム建築であり、室内スケート競技場としては昭和の時代において最大規模のものであった。

大倉山ジャンプ競技場
(昭和45年完成)

国際大会を初めとする各種のジャンプ大会が毎年のように開催され、札幌の知名度をあげることとなった。また記念的建造物であることと、市内を見下ろす眺望の素晴らしさから、現在も札幌の主要な観光名所の一つとなっている。



札幌市地下鉄南北線
北24条～真駒内間が開業(昭和46年)

提供：札幌市交通局



