

(4) 北海道産業の活力を向上させる発展基盤の整備

[対応する主な課題]

- ・ 中枢・中核都市地域の集積を北海道全体や他地域の活性化に活用し、産業の多様な展開を図るための地域の交通、情報通信ネットワーク等の整備

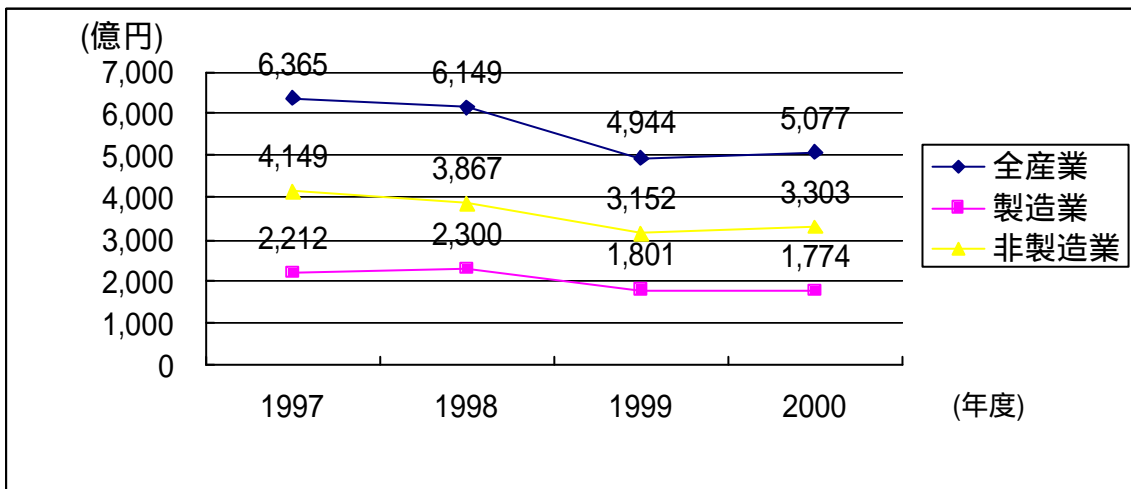
産業の特性に応じた経営・労働環境の整備

- ・ 地域開発金融システムの安定

2000年度の設備投資は製造業が引き続き減少したものの、非製造業が増加に転じたため、全体としては4年ぶりに増加。しかし依然として設備投資は低迷している。

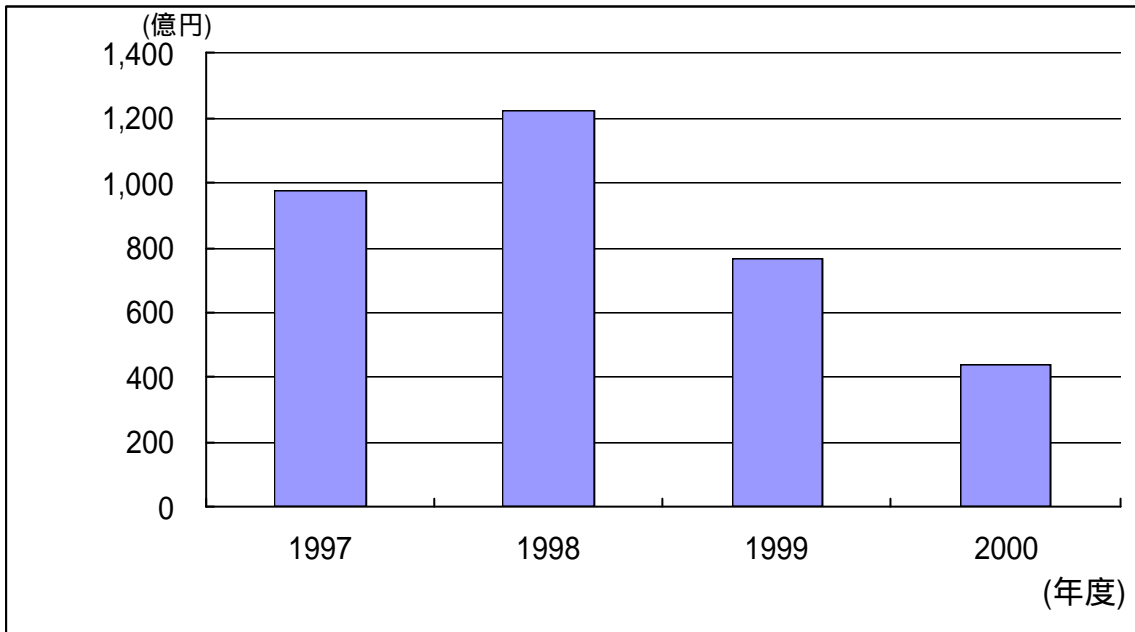
地域開発金融を担う日本政策投資銀行においては、貸し渋り対策等に対応するなど、地域の設備投資資金需要をまかなうに足る資金量を確保。

北海道の設備投資動向



出典：日本政策投資銀行「設備投資動向調査」

日本政策投資銀行投融资実績（北海道分）



出典：日本政策投資銀行調べ

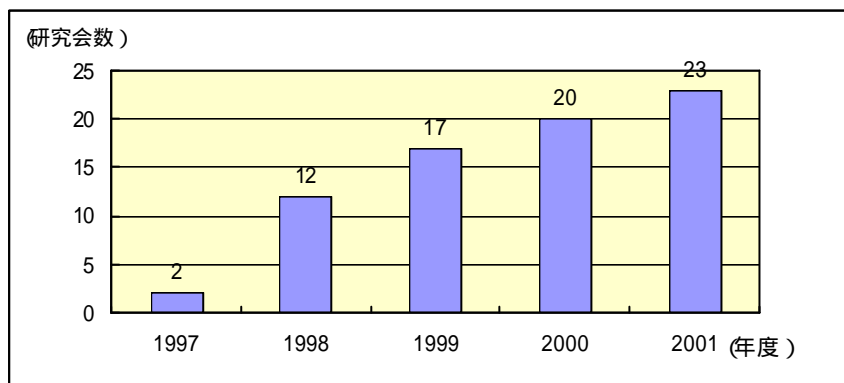
・ 北海道産業クラスター創造プロジェクトの支援

北海道経済の構造改革、再生を促し、地域の自立的発展に資するため、道経済団体が1996年に北海道産業クラスター構想を提唱。

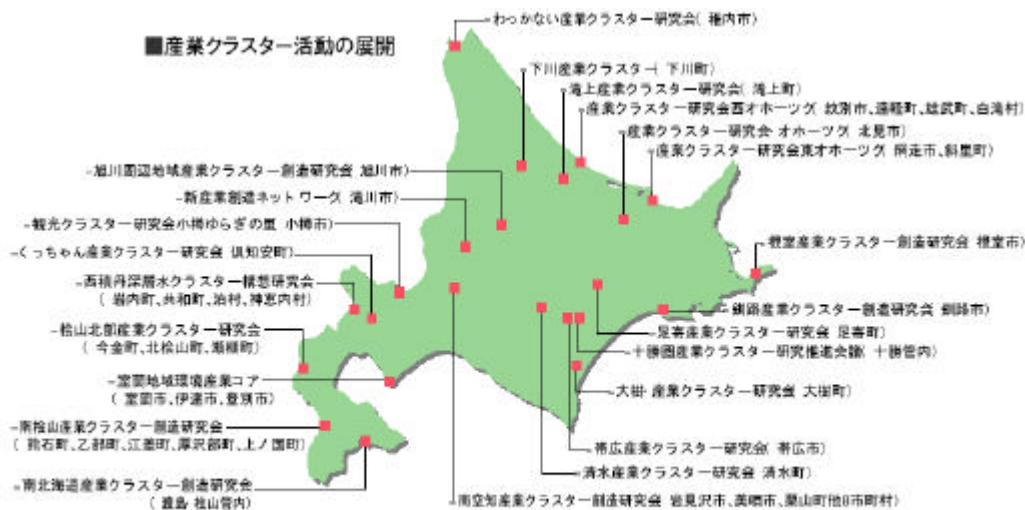
道内各地域で産業クラスター研究会が立ち上がり（2001年10月現在23研究会）、液体マルチ素材、超減容有機性廃棄物処理プラントなど、商品化が進展しつつある。

北海道に多量かつ多様に賦存する一次資源から糖鎖を抽出、活用する糖鎖工学研究など、北海道に優位性のある分野の基礎技術研究、実用化研究も進む。

北海道における地域産業クラスター研究会の立ち上がり推移



出典：北海道地域技術振興センター調べ



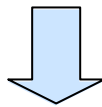
※「クラスター」は「(花・果物の)房」、「(魚などの)群れ」を意味する英語で、「産業クラスター」とは、特定分野において、相互に関連のある企業や機関が地理的に集中して、取引、技術、情報、資金、人材の面で連結している産業群をいう。

出典：国土交通省北海道局調べ

（プロジェクト事業化の支援）

これまで商品化に至ったプロジェクトは、大学等との連携協力が成功のポイント

- ・ マルチング農法畑被覆材（十勝） - 帯広畜産大学
- ・ 超減容型有機性廃棄物プラント（旭川） - 北海道大学 等



大学・試験研究機関等との連携によって製品化を確実にできるクラスターを支援

- ・ 技術的課題を分野別に集約 研究
- ・ プロジェクトへの応用

これまでの事業化成功例

畑作用の無公害の土壤保温剤（被覆剤）を帯広畜産大学と連携し開発。従来のビニル資材と異なり回収が不要で、ダイオキシン発生も無い。

（十勝地方）



地域で産する木材チップ、おがくずを攪拌材料として用い、微生物の働きにより生ゴミを高速に消滅させる廃棄物処理プラントを北大と連携し開発。

（旭川地方）

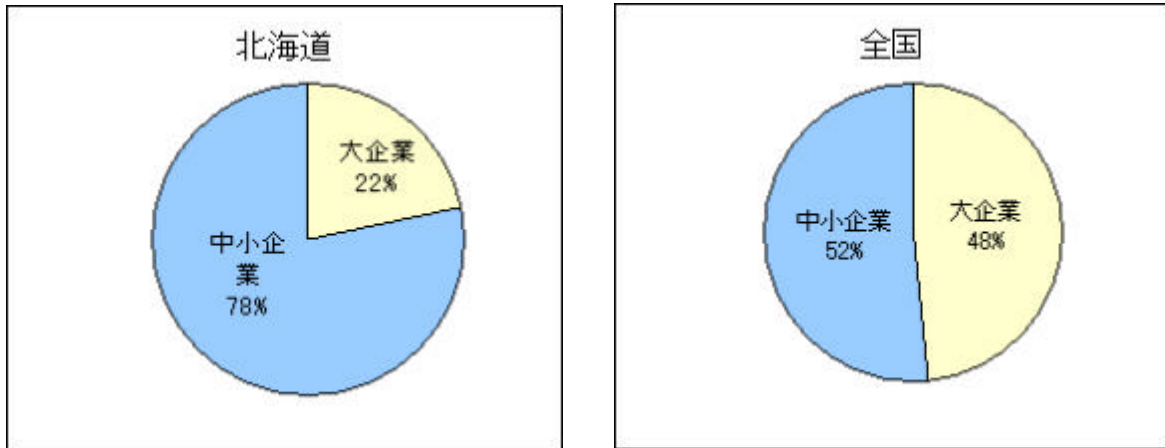


・ベンチャー企業、中小企業の強化・育成

北海道の製造品出荷額は、中小企業の出荷額が約8割を占め、全国と比べて割合が非常に高い。

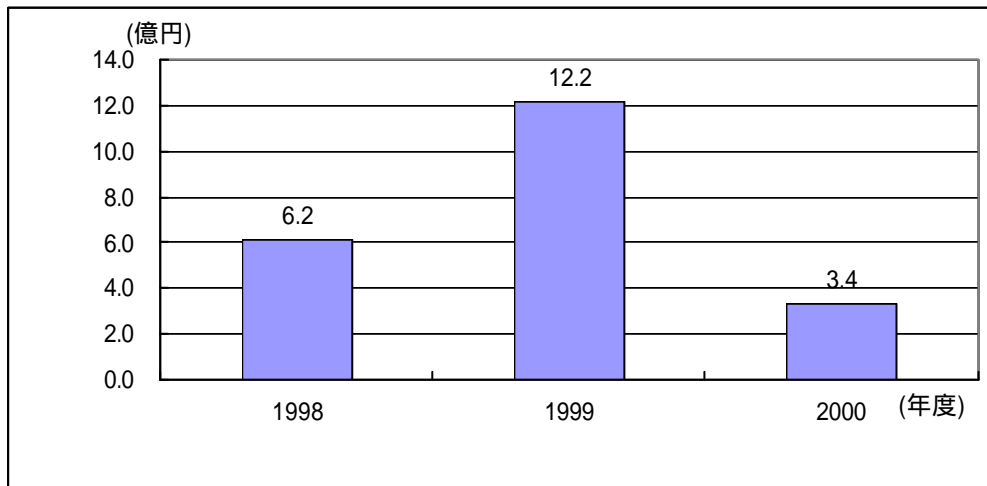
製造品出荷額等に占める中小企業の割合（1999年度）

中小企業；従業員300人未満の企業。



出典：経済産業省「工業統計表」

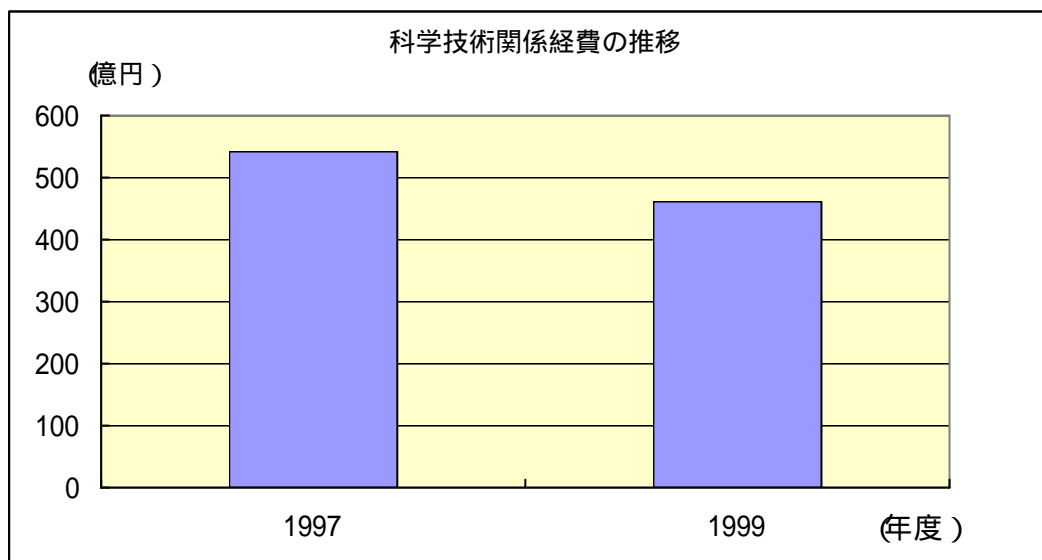
日本政策投資銀行による新規事業育成関連融資実績（北海道分）



出典：日本政策投資銀行調べ

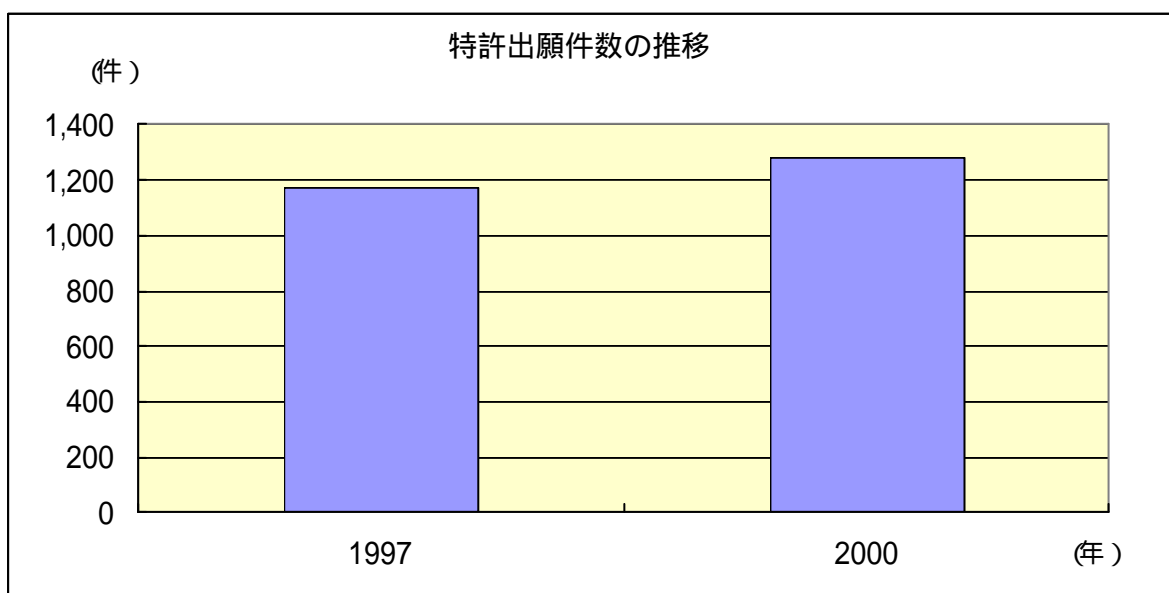
研究開発の推進

北海道における科学技術関係経費は、1997年度541億4200万円、1999年度458億6700万円となっており、都府県の中でも高位に位置づけられる（各年度とも全国第3位）。



出典：科学技術庁科学技術政策研究所
「地域における科学技術振興に関する調査研究」

研究開発活動のバロメーターと言われている特許出願について、1997年には1,175件、2000年には1,282件の出願があり、これらはそれぞれ全国第21位、第22位に位置付けられる。



出典：特許庁「特許庁公報」

民間が国立大学構内に設置する“全国初”の施設で、改正研究交流促進法の適用第1号でもある北海道産学官協働センターの設立など、国立大学を中心とした産学官連携の枠組みが形成されつつあり、共同研究数も増加している。

北海道産学官協働センター（コラボほっかいどう）設立（2000.4）
（産学官共同研究推進、研究成果の事業化促進）

	2000	2001
共同研究件数	7	7

出典：北海道産学官協働センター調べ

道内で共同研究センターを設置している国立大学、研究数

2001年度は10月現在

	1999	2000	2001
（自然科学系）			
帯広畜産大学 地域共同研究センター	25	41	44
北見工業大学 地域共同研究センター	45	53	55
北海道大学 先端科学技術共同研究センター	22	26	19
室蘭工業大学 地域共同研究センター	47	64	61
（社会科学系）			
小樽商科大学 ビジネス創造センター	3	3	2

出典：各共同研究センター調べ

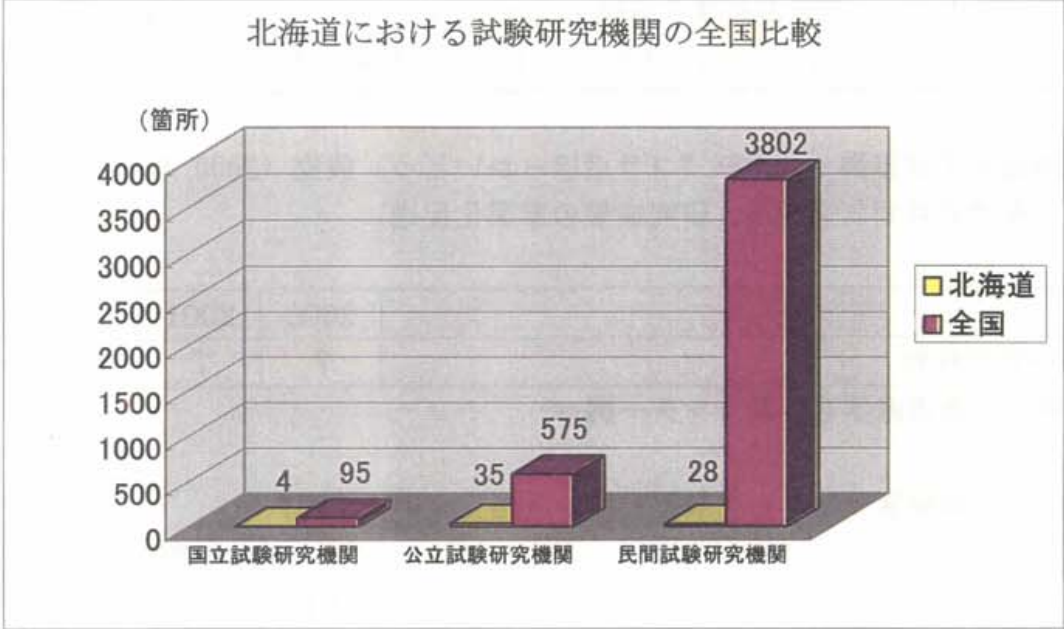
北海道TLO設立(1999.12)（大学等の知的財産の移転・活用）

	1999	2000	2001
国内特許出願件数	3	23	17
外国出願件数	-	1	8
技術移転件数	-	5	4

2001年10月5日現在

出典：北海道TLO

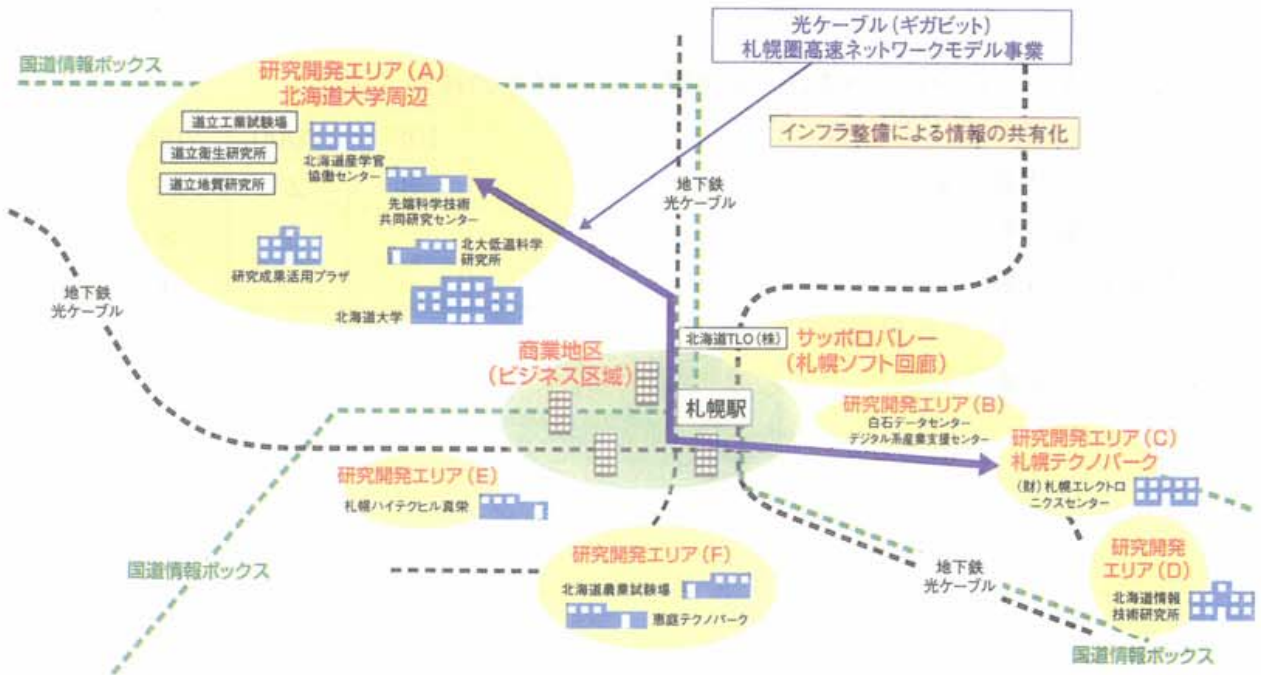
北海道と全国の研究機関数を比較すると、国公立研究機関が北海道において比較的充実している一方、民間研究機関については 100 分の 1 以下となっている。



出典：北海道開発局調べ

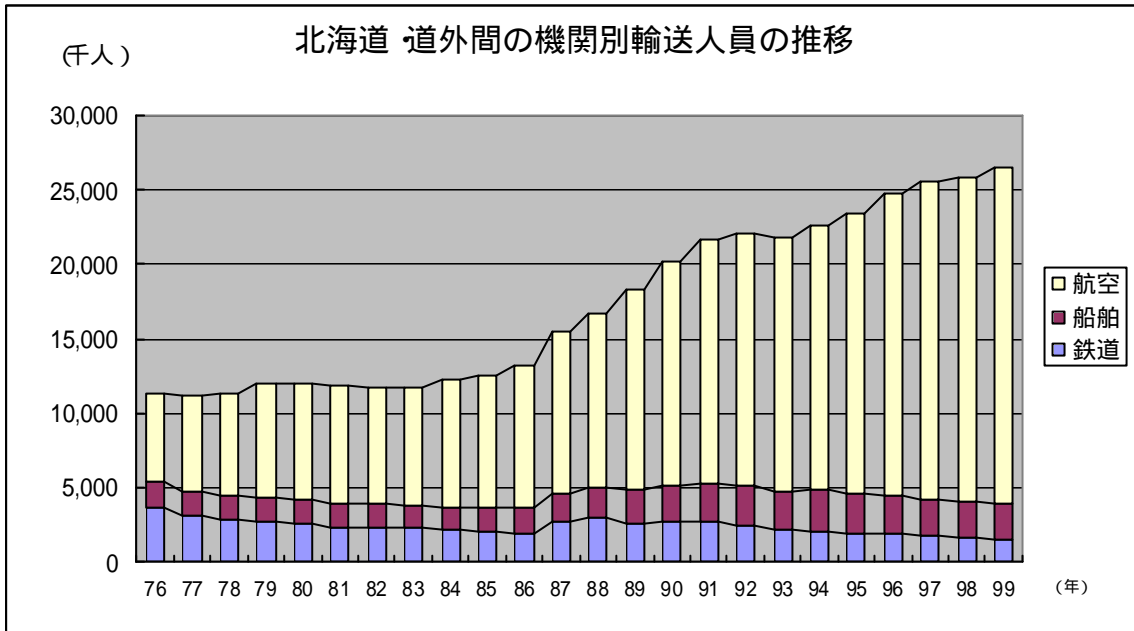
札幌近郊には、産学官共同研究の核となる研究開発機能が集積しつつある。

■札幌圏への研究開発機能の集積



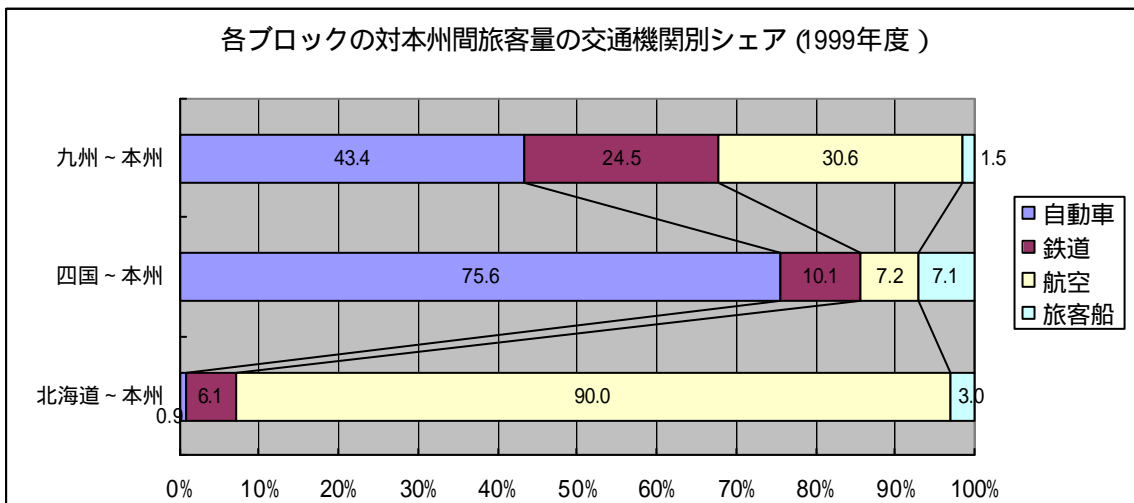
人流・物流・情報流の円滑化・効率化に資する交通体系等の整備

交通の利便性の向上や自由時間の増大などに伴い、北海道内外の交流が活発化し旅客数も増加している。
 道外との移動手段は、航空機、船舶、鉄道のいずれかであり、鉄道の利用者が減少する一方、航空機の利用者はそれ以上の伸びを示している。



出典：北海道陸運協会「数字で見る北海道の運輸」

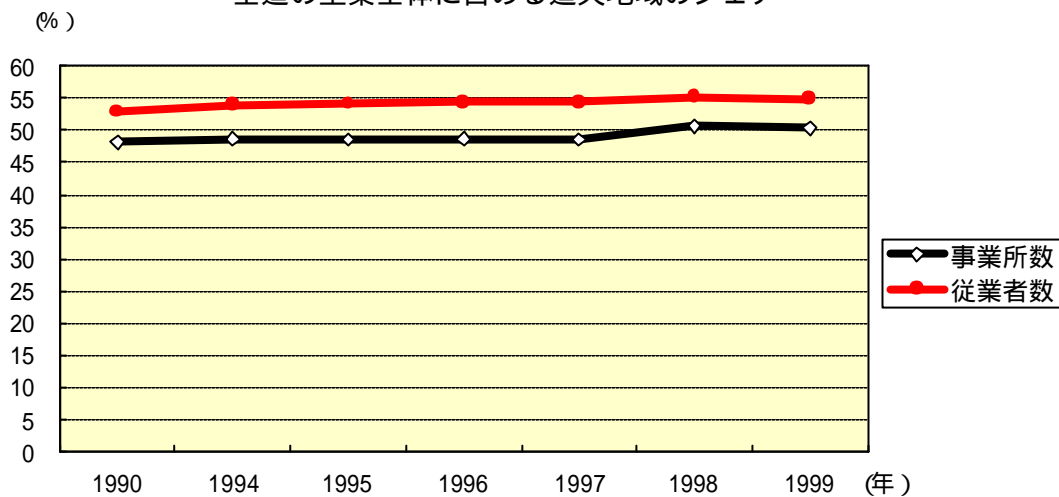
北海道～本州間旅客量の交通機関別シェアをみると、他の地域と比較し航空の果たす役割が大きい。



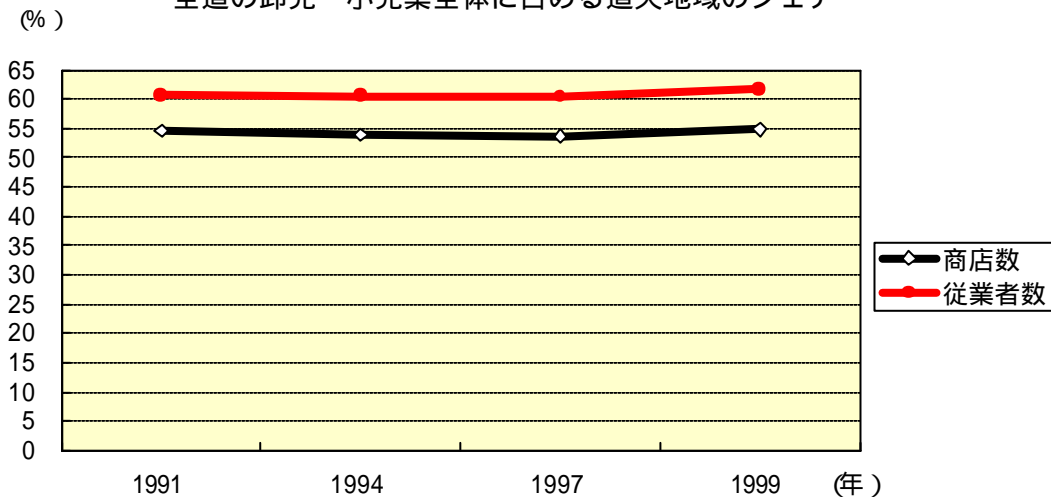
出典：国土交通省「旅客地域流動調査」

道央地域における工業・商業等の集積は徐々に進み、従業者数・事業所数及び商店数ともに全道の半数を超えている。

全道の工業全体に占める道央地域のシェア



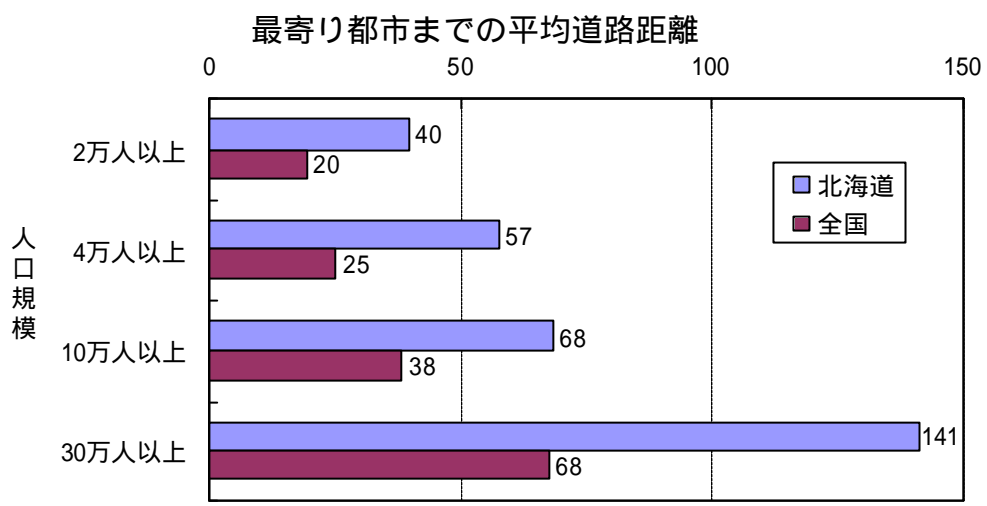
全道の卸売・小売業全体に占める道央地域のシェア



出典：北海道「北海道統計書」

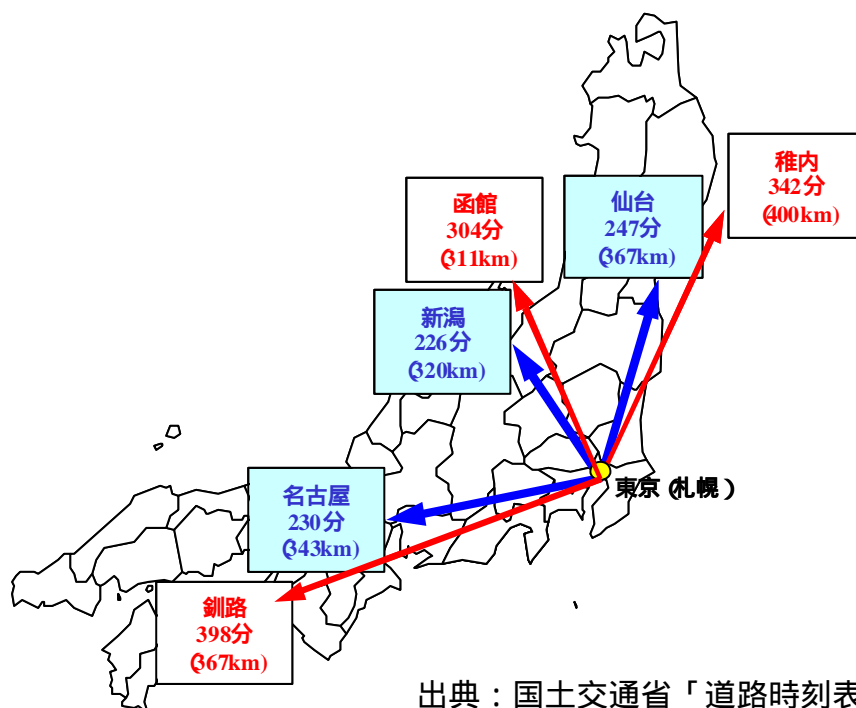
北海道の都市間距離は全国の1.5～2倍となっており、最寄り都市までの平均道路距離をみても、都市規模によらず全国の2倍程度となっている。

「札幌～釧路、稚内間」の道路時間距離は「東京～名古屋、仙台間」よりも、「札幌～函館間」は「東京～新潟間」よりも大きく、都市間の所要時間短縮は大きな課題となっている。



出典：北海道開発局調べ

道内主要都市（対札幌）と本州主要都市（対東京）の時間距離比較

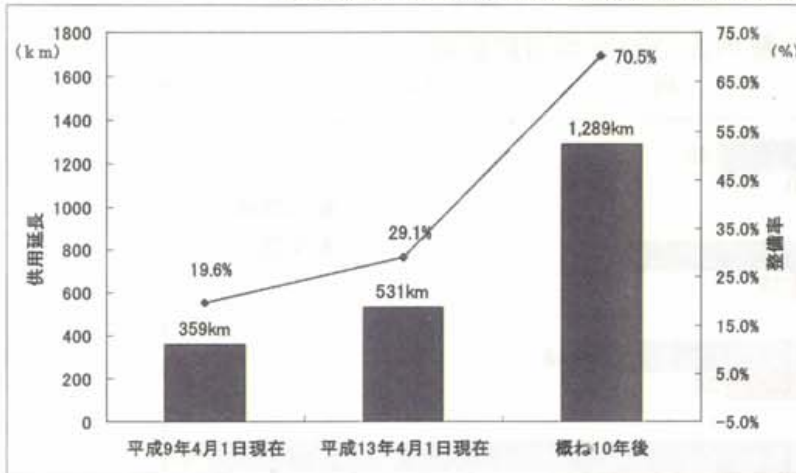


出典：国土交通省「道路時刻表 2000」

北海道産業の活力向上を図るため、高規格幹線道路の整備を推進しており、供用済み延長は1997年の359kmから2001年の531kmへ整備を進めている。また、概ね10年後までに1,289km供用することを目標としている。

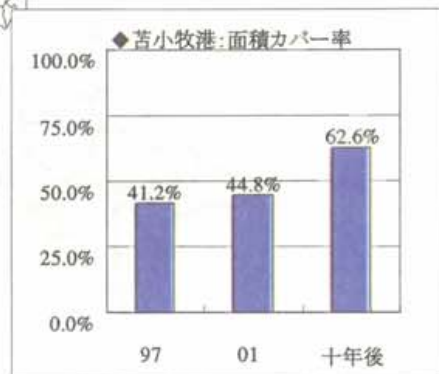
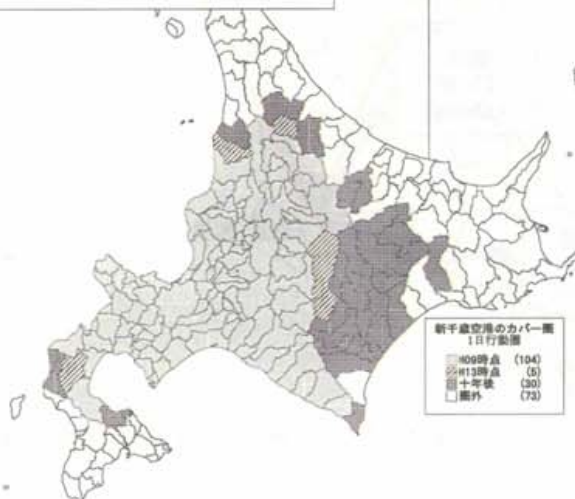
北海道の産業は、新千歳空港や苫小牧港など広域交通拠点と密接な関係にあり、これらのカバー市町村数は着実に広がっている。

北海道における高規格幹線道路の供用延長と整備率



概ね10年後までの供用を目標としている幹線道路	
高速自動車国道	整備計画区間
高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路	用地着手済み区間
一般国道自動車専用道路	用地着手済み区間
地域高規格道路	用地着手済み区間

新千歳空港および苫小牧港のカバー圏

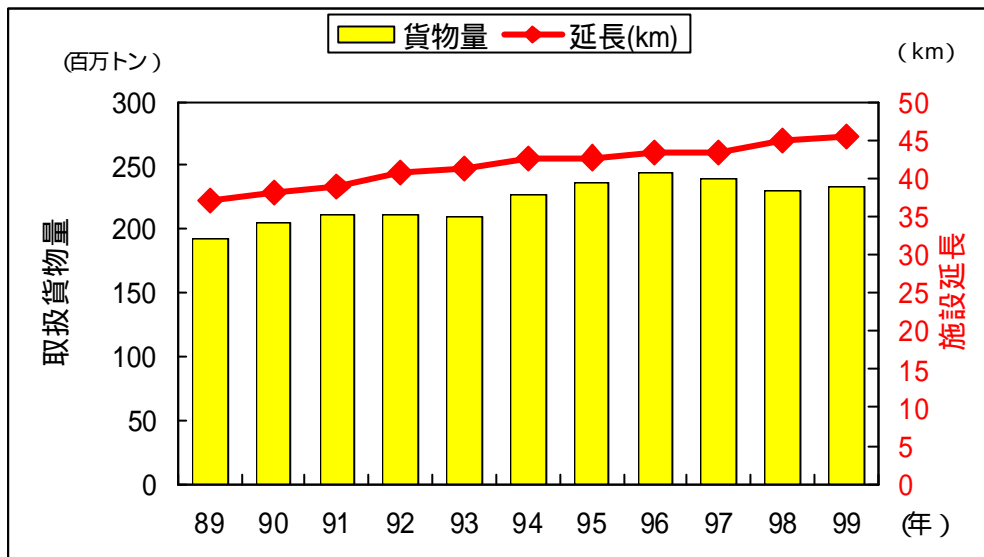


北海道の港湾取扱貨物量は微増傾向で推移している。

近年、港湾取扱貨物のユニット化が進展しており、過去5年間で国際コンテナ貨物は1.9倍、内貿ユニット貨物は1.3倍に増加した。

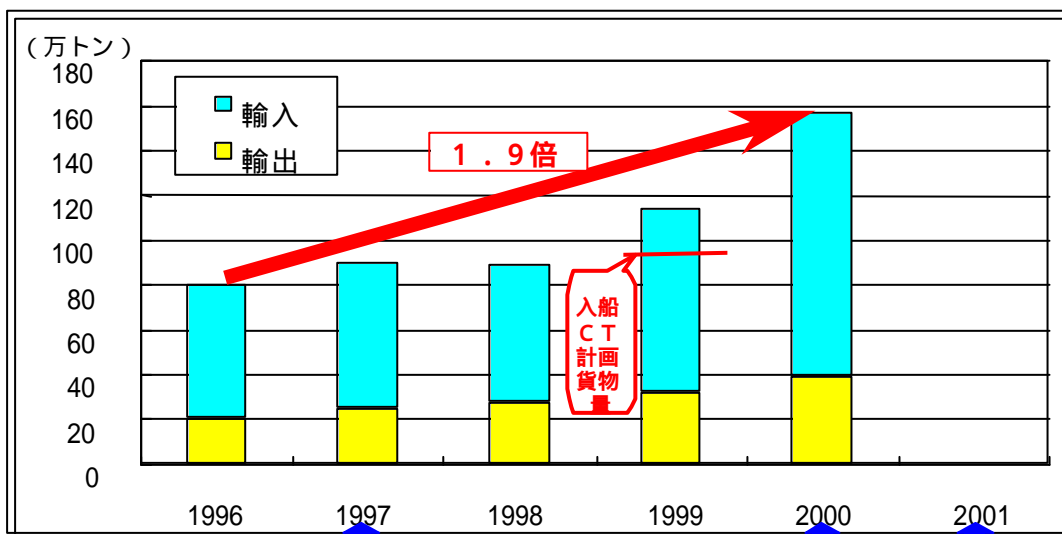
北海道唯一の国際コンテナターミナルである苫小牧港入船コンテナターミナルでは航路泊地整備や背後ヤード拡張などの機能拡充を実施した。さらに2001年度から新たに東港区にコンテナを取扱う多目的国際ターミナルの整備に着手した。

過去10年間の北海道港湾取扱貨物量と係留施設延長(水深7.5m以上)



出典：北海道開発局調べ

北海道の国際コンテナ貨物量の推移



出典：北海道開発局調べ

苫小牧港西港区入船CT暫定供用開始

苫小牧港西港区入船CTの背後CY拡張、ガントリークレーン増設、臨港道路改良完了

苫小牧港東港区多目的T(国際コンテナ対応)着工

空港整備は順調に進められ、旅客数・貨物量ともに増加している。

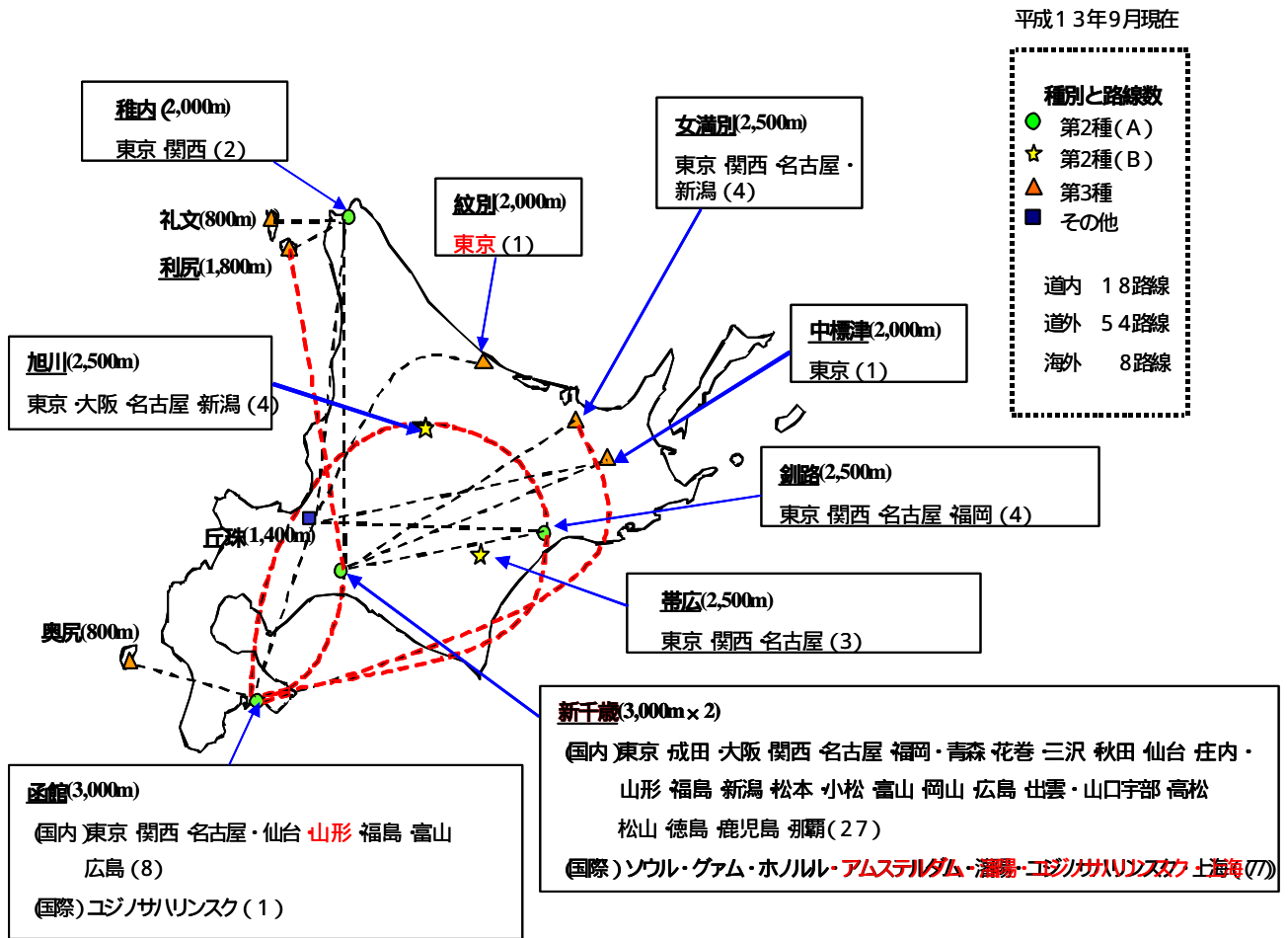
北海道の空港整備状況

- 網がけが 1996 年度から 2000 年度までに供用開始された滑走路である

	第2種A空港				第2種B空港		第3種空港					その他飛行場	
	新千歳	函館	稚内	釧路	旭川	帯広	中標津	女満別	紋別	利尻	礼文	1 奥尻	2 丘珠
滑走路長	(A)3,000m (B)3,000m	3,000m	2,000m	2,500m	2,500m	2,500m	2,000m	2,500m	2,000m	1,800m	800m	800m	1,400m
供用開始日	(A)88.7.20 (B)96.4.26	99.3.25	88.10.1	00.11.30	97.2.1	85.11.21	97.3.2	00.2.24	99.11.11	99.6.1	78.6.1	74.9.9	61.12.10

- 1 奥尻空港 800m 1,500m滑走路延長工事实施中(1999年度~2005年度)
- 2 丘珠空港 1,400m 1,500m滑走路改良工事实施中(2000年度~2003年度)

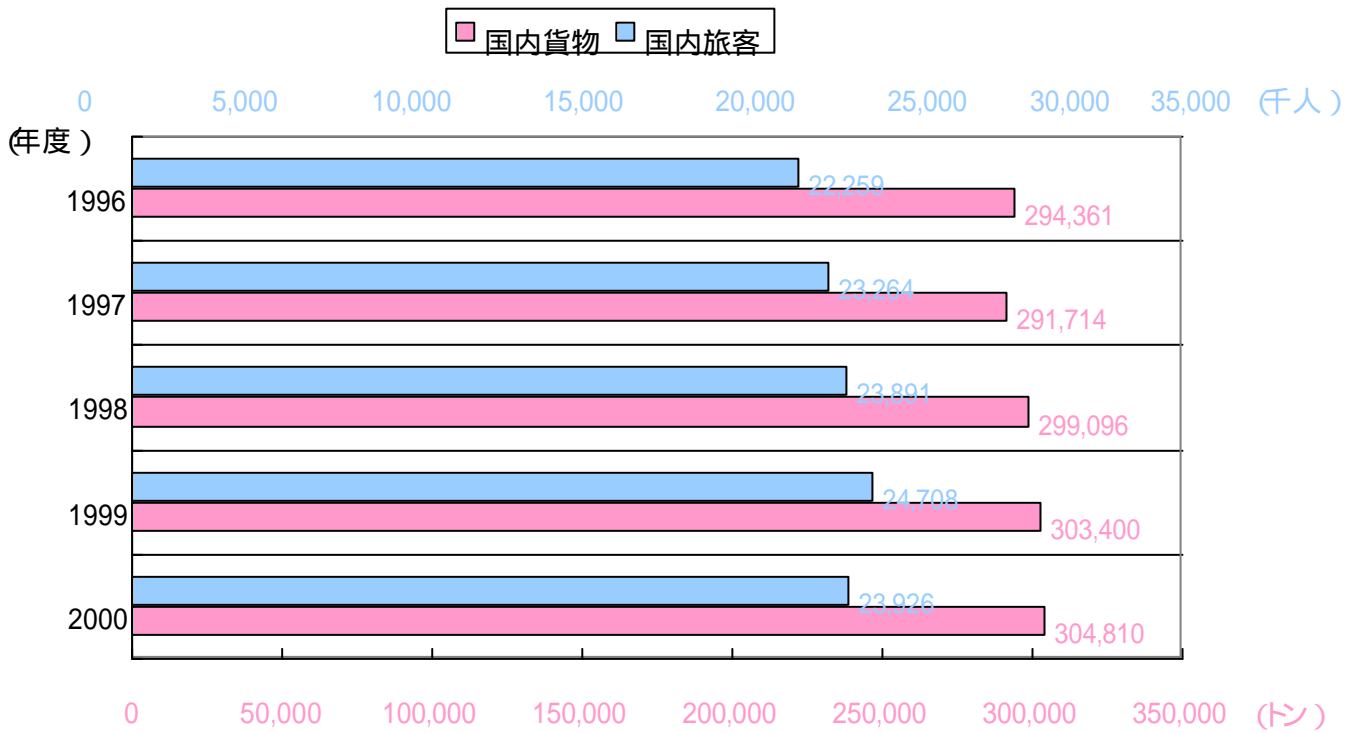
北海道における航空路線網



道内空港における滑走路延長の推移

1997 年度	滑走路延長・新設による供用開始はなし
1998 年度	函館空港 (2,500m 3,000m)
1999 年度	女満別空港 (2,000m 2,500m)
	紋別空港 (2,000m新設)
	利尻空港 (800m 1,800m)
2000 年度	釧路空港 (2,300m 2,500m)

道内空港における国内貨物・国内旅客の推移



出典：国土交通省北海道局調べ

北海道の鉄道は、ＪＲ北海道の営業路線 14 線区 2,500km 及び北海道ちほく高原鉄道運営の「ふるさと銀河線」140km の計 2,640km となっている。

幹線鉄道の整備については、宗谷線（旭川 名寄間：約 76km）高速化事業により札幌 稚内間で最大 57 分の時間短縮が図られ、所要時間が 4 時間 58 分になった。

また、都市鉄道の整備については、学園都市線（札幌市八軒～あいの里教育大間）の複線化事業が完了し、2000 年 3 月に供用された。

鉄道旅客輸送（ＪＲ北海道）内訳

（単位：千人、％）

区 分		97年度	98年度	99年度
輸 送 人 員	定 期	68,278	67,906	66,415
	定 期 外	56,367	56,638	56,327
	計	124,644	124,544	122,743
	道 外 発 道 内 着 人 員	857	818	750
	道 内 発 道 外 着 人 員	839	788	730
	道 内 外 間 輸 送 人 員 計	1,696	1,606	1,480
対 前 年 度 比	定 期	95.7	99.5	97.8
	定 期 外	97.5	100.5	99.5
	計	96.5	99.9	98.6
	道 外 発 道 内 着 人 員	91.9	95.4	91.7
	道 内 発 道 外 着 人 員	90.2	93.9	92.6
	道 内 外 間 輸 送 人 員 計	91.0	94.7	92.2

出典：北海道運輸局「旅客輸送統計情報」

北海道新幹線に関しては、1998年1月の政府・与党の検討委員会における検討結果に基づき、同年2月には、新青森～札幌間の9つの駅とルートが公表されるとともに、同年5月には新函館駅部構想調査が開始され、さらに同年10月には、環境影響評価に基づくアセスにも着手されており、2000年6月30日には北海道知事に準備書が提出される等所要の手続きがとられている。

また、2000年12月18日の政府・与党申合せ「整備新幹線の取り扱いについて」において、

- ・ 新青森 札幌間は、環境影響評価終了後、工事实施計画の認可申請を行う。
- ・ 新青森 新函館間は、青函トンネルについて、貨物鉄道走行に関する調査を行う。
- ・ 今回着工を行わない区間については、社会経済情勢、国・地方公共団体の財政事情等に照らし、東北新幹線盛岡 八戸間及び九州新幹線新八代 西鹿児島間の両区間の完成後に見直す。

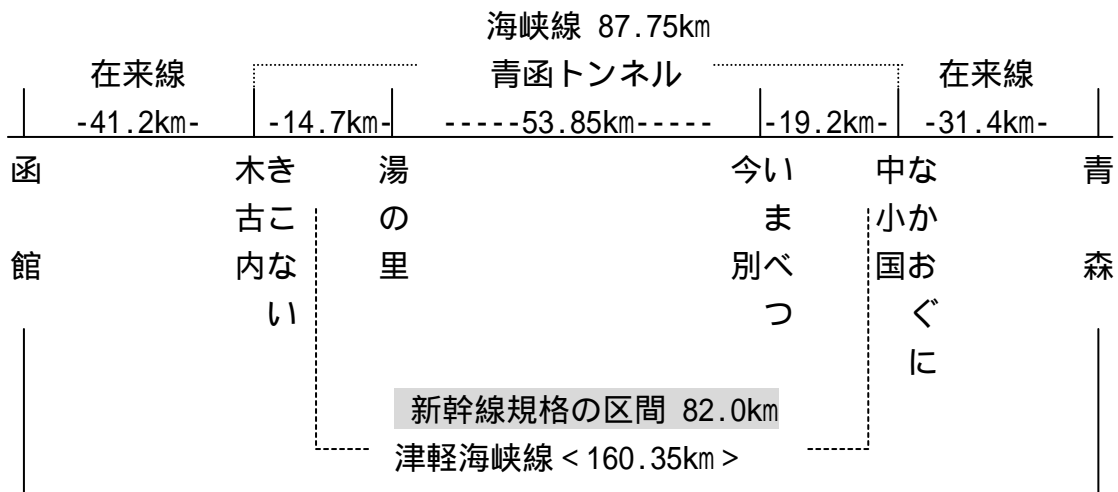
と位置づけられたところである。

北海道新幹線の計画概要

計画路線

- 整備計画路線：青森～札幌（小樽回り） 約 360 km
 （基本計画決定 72.6.29 整備計画決定 73.11.13）
- 基本計画路線：札幌～旭川 約 130 km
 長万部～札幌（南回り） 約 180 km
 （基本計画決定 73.11.15）

青森～函館間について



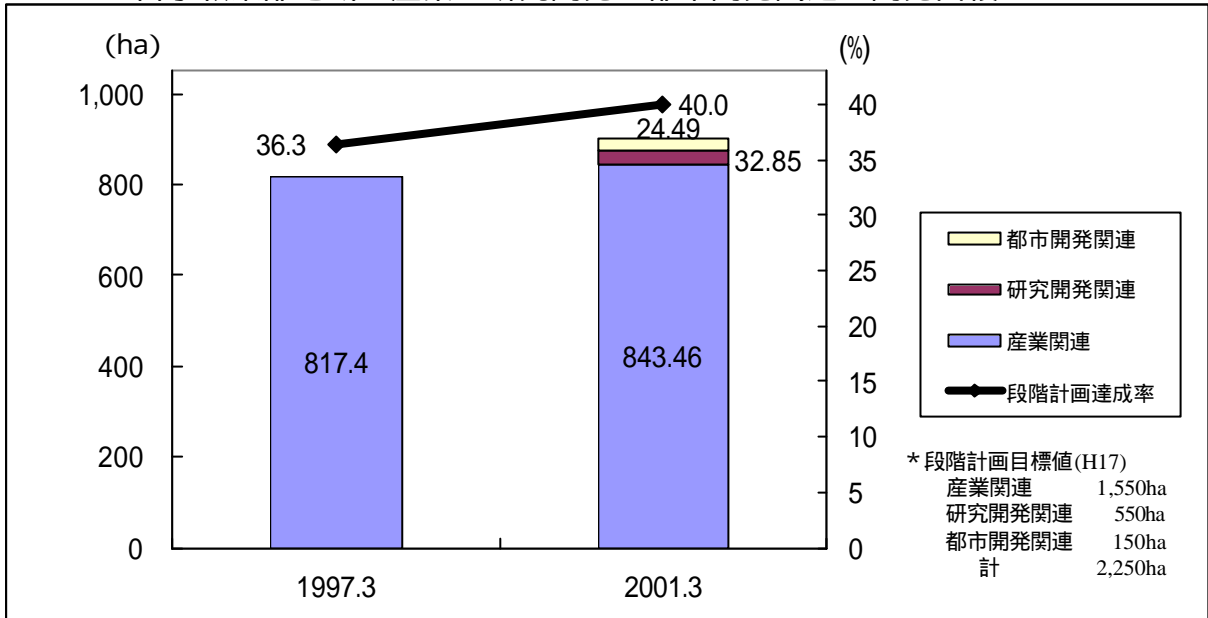
出典：国土交通省北海道局調べ

苫小牧東部地域開発等の拠点開発の推進

・ 苫小牧東部地域開発

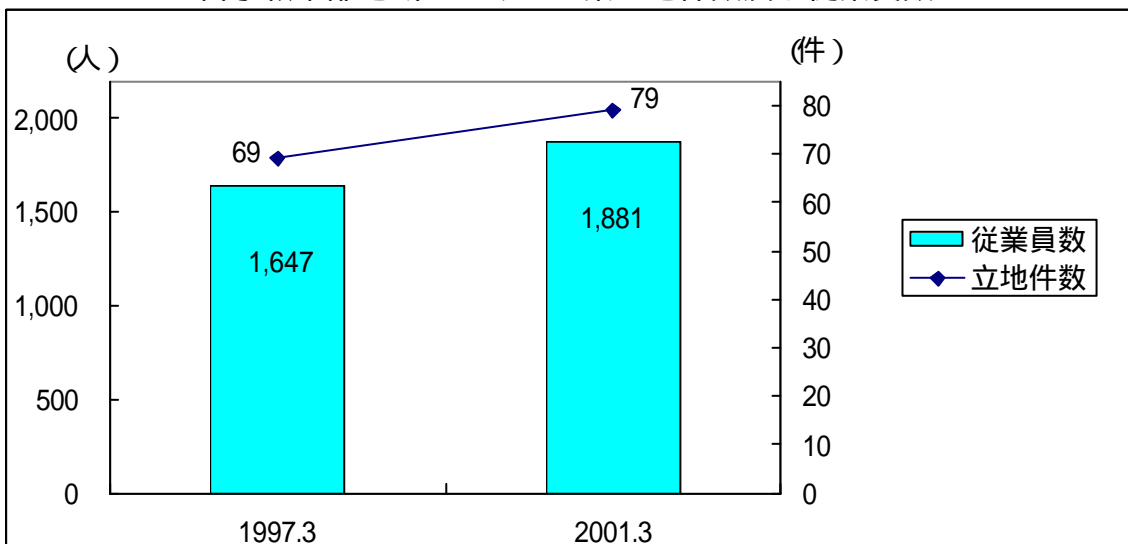
苫小牧東部地域開発については、1995年8月に苫東新計画が策定された。さらに、1997年3月にその段階計画が策定され、「産・学・住・遊」の複合開発が進められている。なお、1999年7月に借入金に依存せず、土地の造成、分譲を行う㈱苫東が設立されている。

苫小牧東部地域の産業・研究開発・都市開発関連の開発面積



出典：国土交通省北海道局調べ

苫小牧東部地域における企業立地件数及び従業員数



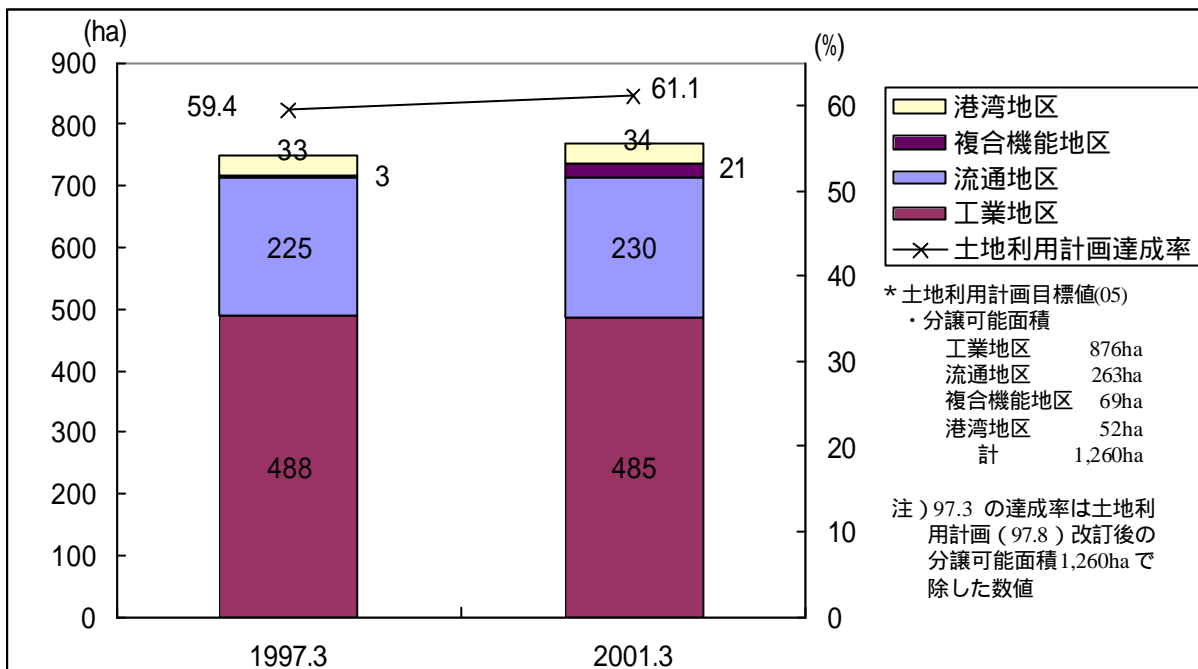
出典：国土交通省北海道局調べ

苫東新計画の段階計画策定に伴い、開発土木研究所寒地試験道路、情報収集衛星の受信施設、軽種馬のトレーニング用地など、新たに研究開発や都市開発が進められているほか、家電や廃プラスチック関連のリサイクル分野の導入も進んできている。

・ 石狩湾新港地域開発

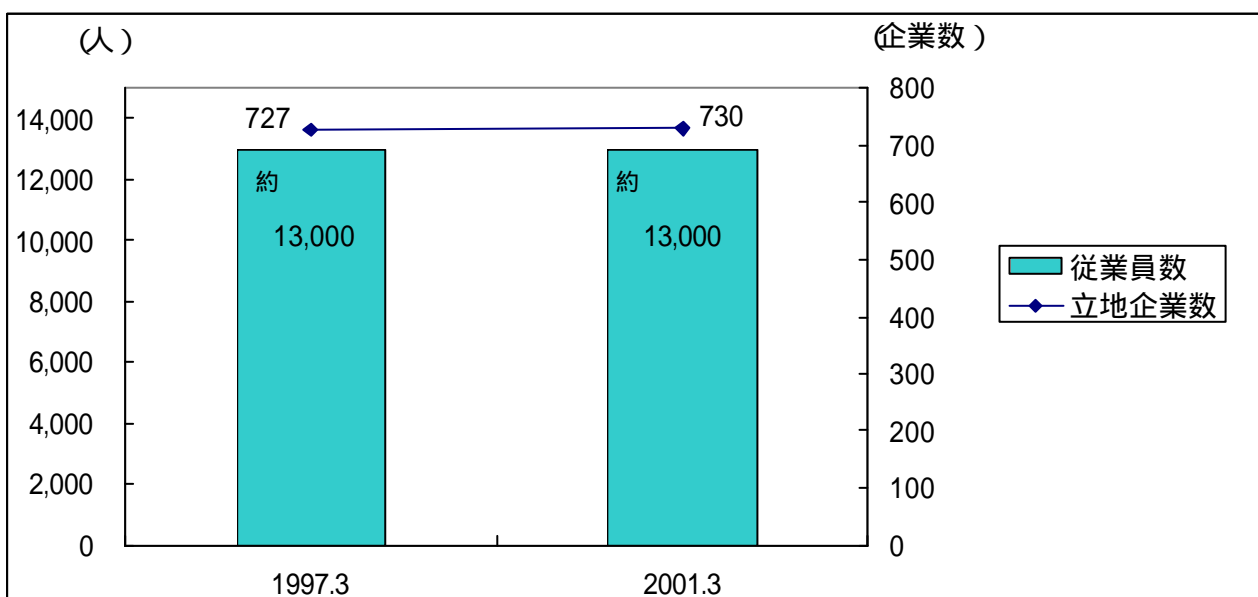
石狩湾新港地域の開発は、新たに流通・生産基地を創出するとともに、北方圏諸国との交流拠点としての役割を担うこととしてスタートしたプロジェクトであり、石狩開発(株)及び北海道、札幌市、小樽市、石狩市など地元9者から構成される「石狩湾新港地域開発連絡協議会」の設置により、一体的かつ効果的な推進が図られている。

石狩湾新港地域の工業地区・流通地区・複合機能地区・港湾地区の分譲面積



出典：国土交通省北海道局調べ

石狩湾新港地域の企業立地企業数及び従業員数



出典：国土交通省北海道局調べ

土地利用計画(1997年8月)の改訂に伴い、複合機能地区において、新たに道立漁業実験室、商業・娯楽施設などの立地が進んできている。

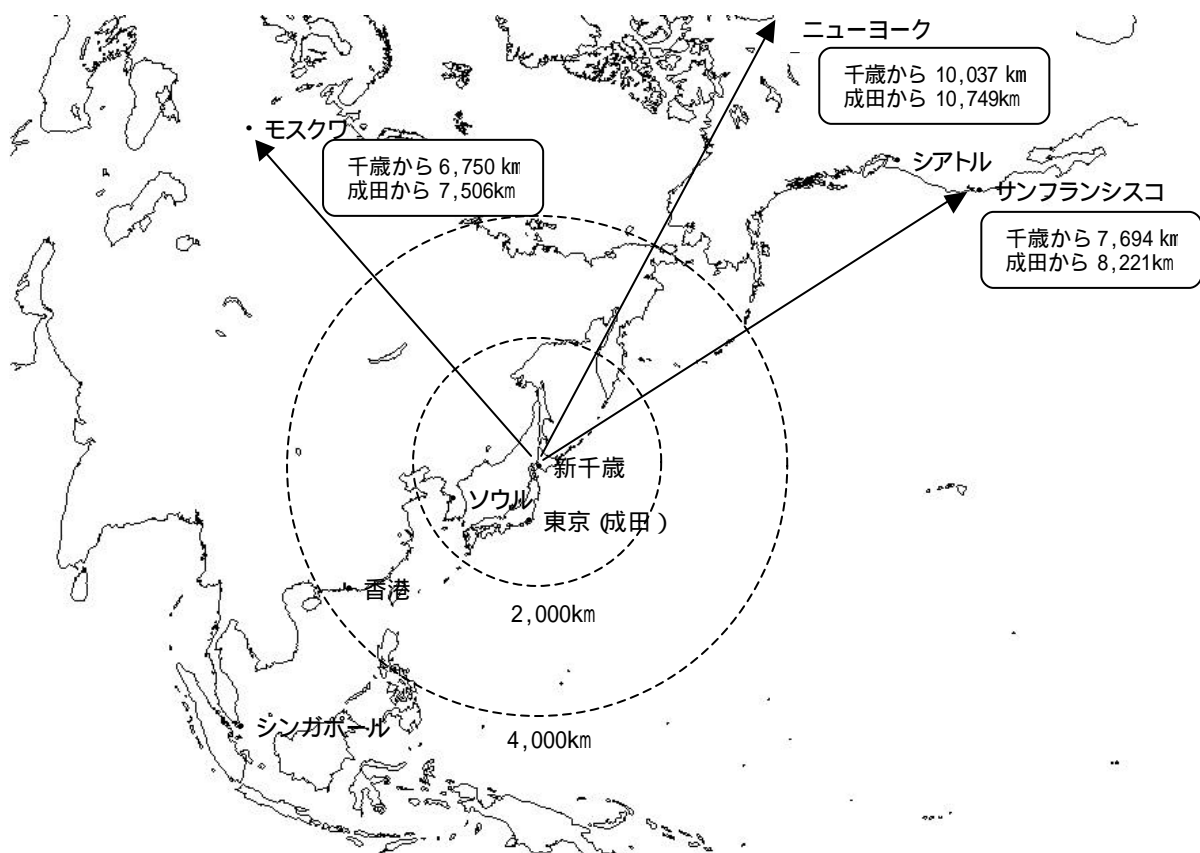
2 北の国際交流圏を形成する施策

[対応する主な課題]

- ・ これまでの交流の成果や集積された国際交流基盤を活かした一層の国際交流機能の強化
- ・ 新エネルギーの活用等によるエネルギーの多様化

北海道の位置を国際的な視点から捉えると、北方圏諸地域と東アジアの結節点にあることや、今後の発展と交流の拡大が期待されるロシア極東地域等との近接性というメリットがある。

東アジアで最も北米に近い北海道（大圏航路からみたアジアと北米）



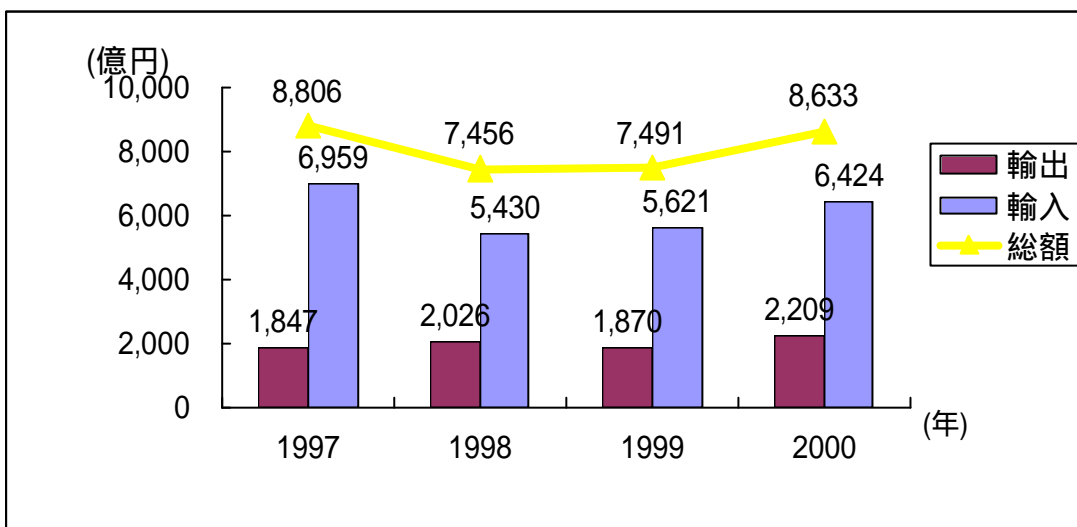
(1) 北海道産業の国際化

北海道産業の国際的な展開の促進

北海道の外国貿易は、1998年度に落ち込んだものの近年は持ち直している。輸出入別では大幅な入超が続いている。

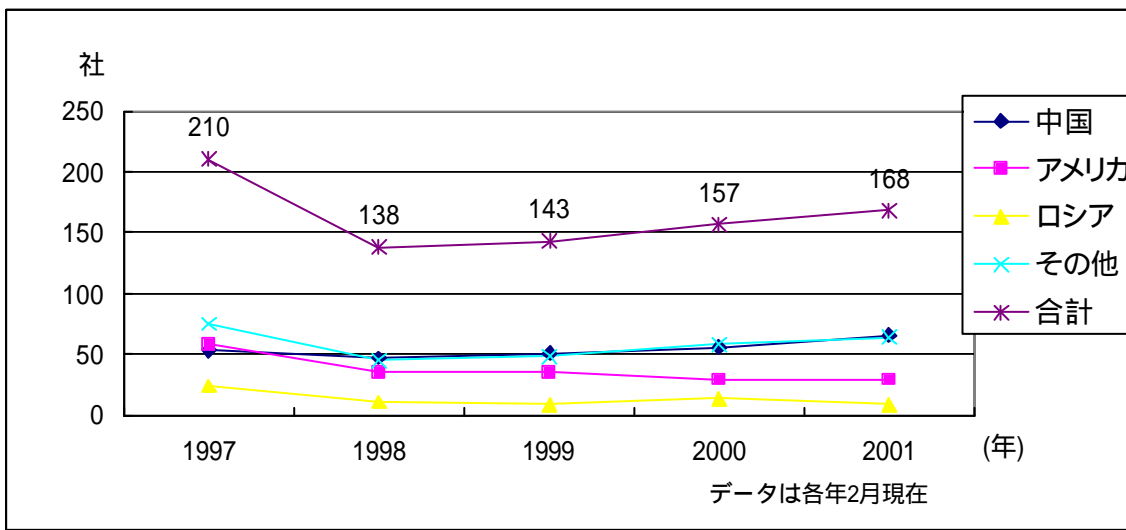
北海道企業の海外進出件数は、1998年度に落ち込んだものの、回復しつつある。特に中国への進出が堅調に伸びている。

北海道の貿易額の推移



出典：北海道「北海道貿易統計」

北海道の企業の海外進出状況



出典：日本貿易振興会「北海道貿易ハンドブック」

② 国際的な資源・エネルギー開発との連携

サハリン石油・天然ガス開発プロジェクト I、II は、2005 年から 2010 年には石油・天然ガスとも本格的な生産体制に入ると考えられる。
これに対し、サハリンプロジェクトの後方支援基地を担おうとする協議会、研究会等が道内各地で活動している。

サハリン石油・天然ガス開発プロジェクト I、II の概要

	サハリン I	サハリン II
推定埋蔵量	石油 約 25 億バレル 天然ガス 約 17 兆立方フィート	石油 約 7 億 5000 万バレル ガスコンデネート 約 3 億バレル 天然ガス 約 18 兆立方フィート
鉱区	チャイウオ、オドプト、アルクトン・ダギ	ピルトン、アストフ、ルニ
経緯	1974 サハリン石油開発協力(株)設立 1995 サハリン石油ガス開発(株) (SODECO) 設立 生産物分与契約締結 1996 生産物分与契約発効	1986 三井物産、マクダーモット社のコン ソーシアム設立 1994 サハリン・エナジー・インベストメント社設立 生産物分与契約締結 1996 生産物分与契約発効 1999 原油生産開始
事業主体	コンソーシアム エクソネフガス (米) 30% SODECO (日) 30% ロスネフチーサハリン (露) 17% サハリンモルネフガス・シェルフ (露) 23%	開発会社 サハリン・エナジー・インベストメント社 ロイヤル・ダッチ・シェル (英蘭) 55% 三井物産 (日) 25% 三菱商事 (日) 20%
今後の動向	・原油は 2005 年度生産開始を目標 ・日本サハリンパイプライン調査企画(株)により パイプライン敷設が検討。	・天然ガスは 2006 年度輸出開始を目標

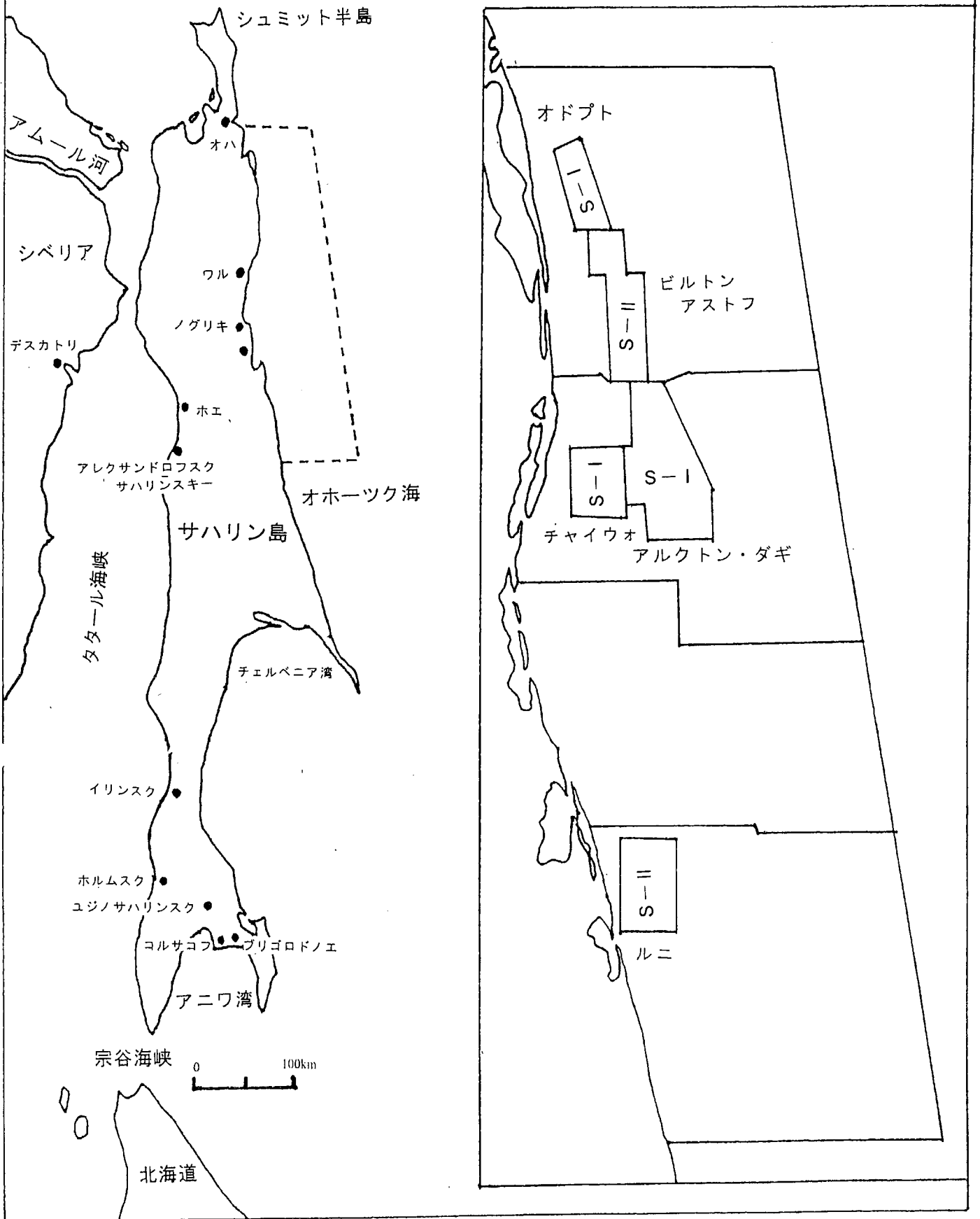
出典：北海道天然ガス導入研究会調べ

北海道における後方支援機能に関する協議会、研究会等の活動地域

市町村	稚内市、函館市、小樽市、留萌市、室蘭市、石狩市、 網走市、女満別町
支庁	宗谷支庁、網走支庁

出典：サハリンプロジェクト北海道協議会調べ

サハリン石油・天然ガス開発プロジェクト I・II 鉱区図



国際的な観光の展開

訪日外国人来道者（実人数）は年々増えてきており、2000年度は20万6600人となっている。国・地域別では台湾が最も多く、全体の約5割を占め、以下、中国（香港）韓国の順となっている。

訪日外国人の来道者数の年度別推移（実人数）

	97年度	98年度	99年度	00年度
アジア				
中国	2,200	1,900	2,100	2,400
韓国	16,500	10,800	17,800	19,900
台湾	52,800	93,700	120,900	109,700
中国（香港）	11,500	15,200	20,800	29,400
シンガポール	1,400	1,450	1,200	1,400
その他	2,800	3,650	2,750	4,800
小計	87,200	126,700	165,550	167,600
ヨーロッパ				
ロシア	7,300	5,700	6,400	6,100
その他	7,500	8,100	7,200	9,350
小計	14,800	13,800	13,600	15,450
北米				
米国	8,700	8,100	7,350	8,350
カナダ	1,000	750	1,000	1,050
小計	9,700	8,850	8,350	9,400
中南米	700	900	500	650
アフリカ	400	450	400	400
オセアニア	3,300	2,600	2,900	4,150
不明	4,800	17,000	12,600	8,950
合計	120,900	170,300	203,900	206,600

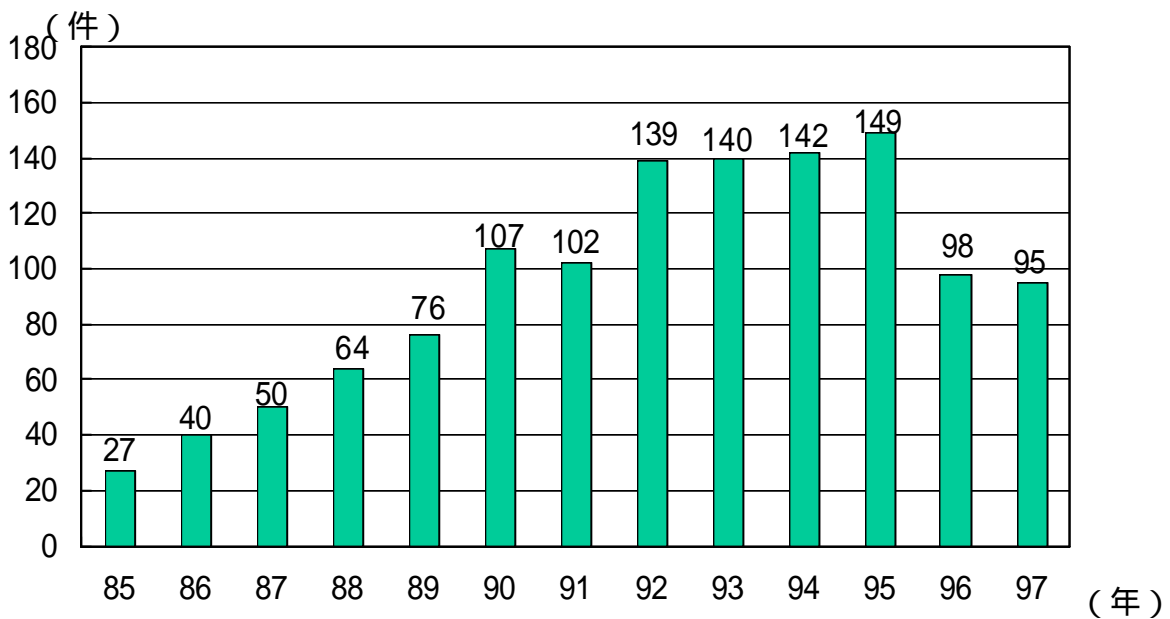
出典：北海道「観光入込客数調査報告」

外国人観光客の誘致を図ることは観光地の活性化と国際交流の推進を図る上で重要であり、北海道においても積極的な宣伝誘致活動や受入体制の整備が求められている。

1997年6月に施行された「外客来訪促進法」を受け、1998年9月には、外国人観光客の増加に向け、受入体制の充実強化を目的とした「北海道外客来訪促進計画」を策定し、国際観光テーマ地区の設定、ルート化を行った。

また、北海道における国際会議の開催数は1985年の27件から、1997年には道内22市町村で95件となっている。さらに、1997年2月にはESCAP（国際連合アジア太平洋経済社会委員会）地域経済協力委員会第9回調整グループ会合が千歳市で開催され、1997年7月には国連軍縮札幌会議が札幌市で開催されるなど大規模な国際会議も行われるようになった。

北海道における国際会議開催数の推移

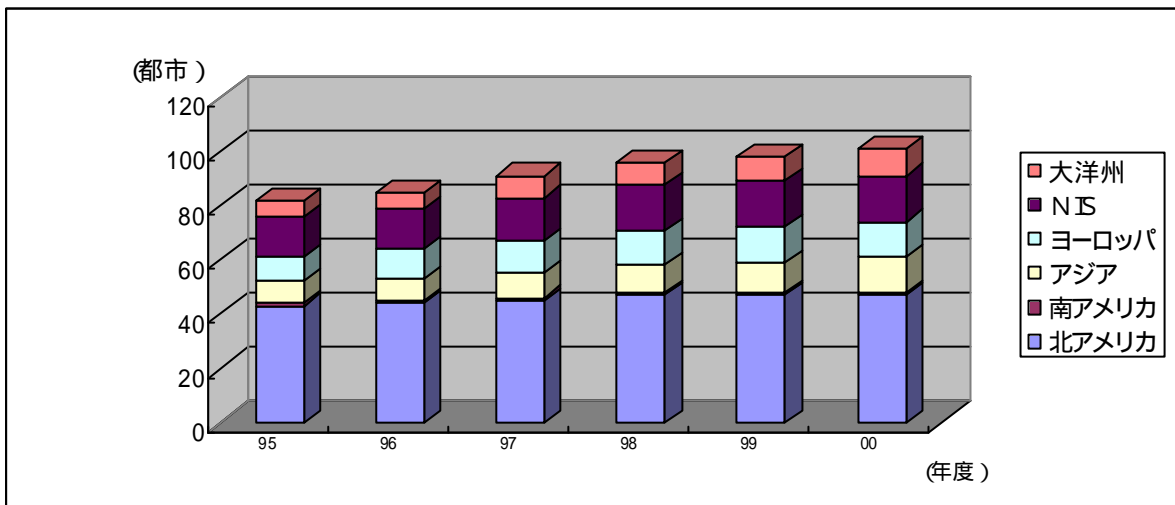


出典：国土交通省北海道局調べ

(2) 地域間の国際交流・国際貢献

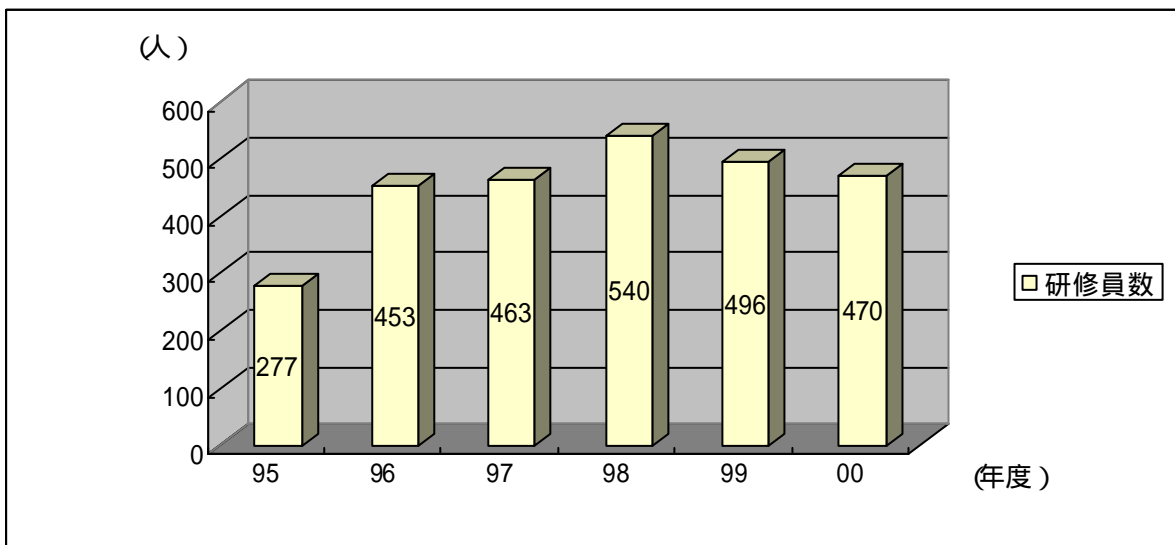
北海道における姉妹友好都市の提携は、北方圏地域が大半を占めているが、近年は、アジア、大洋州諸国も増加している。また、JICAの研修員受入事業は、1996年4月に北海道国際センターが札幌市と帯広市に開設されて以降、受入人数が増加するなど、国際交流・国際貢献の取り組みが着実に推進されている。

道内市町村の姉妹友好都市提携数の推移



出典：北海道調べ

JICA研修員受入状況



出典：JICA北海道国際センター調べ

国外への渡航者数を路線別（定期便）で見ると、ソウル・瀋陽等で増加する一方、グアム・サイパン等は減少している。

新千歳空港からの路線別国外渡航者数の推移

区分 年度	新千歳	新千歳	新千歳	新千歳	新千歳	函館	新千歳	新千歳
	ソウル (元.6.2)	グアム・サイパン (2.7.2)	香港 (2.10.28)	ホノルル (4.2.3)	ケアンズ (4.10.27)	ユジノサハリンスク (6.4.4)	アムステルダム (9.10.29)	瀋陽 (10.6.28)
94	63,838	48,699	54,677	92,595	40,796	6,119	-	-
95	67,280	54,229	59,839	127,436	35,891	6,101	-	-
96	68,177	56,780	60,601	142,401	33,375	5,976	-	-
97	74,604	54,669	44,107	138,871	25,652	6,732	11,400	-
98	95,268	41,969	22,232	128,877	-	7,092	31,821	3,504
99	100,222	34,687	-	137,739	-	5,901	32,763	8,748
前年度対比	105.2	82.6	-	106.9	-	83.2	103.0	249.7

出典：東京空港局新千歳空港事務所調べ、函館空港事務所調べ

注 1 不定期（チャーター）便は除く。

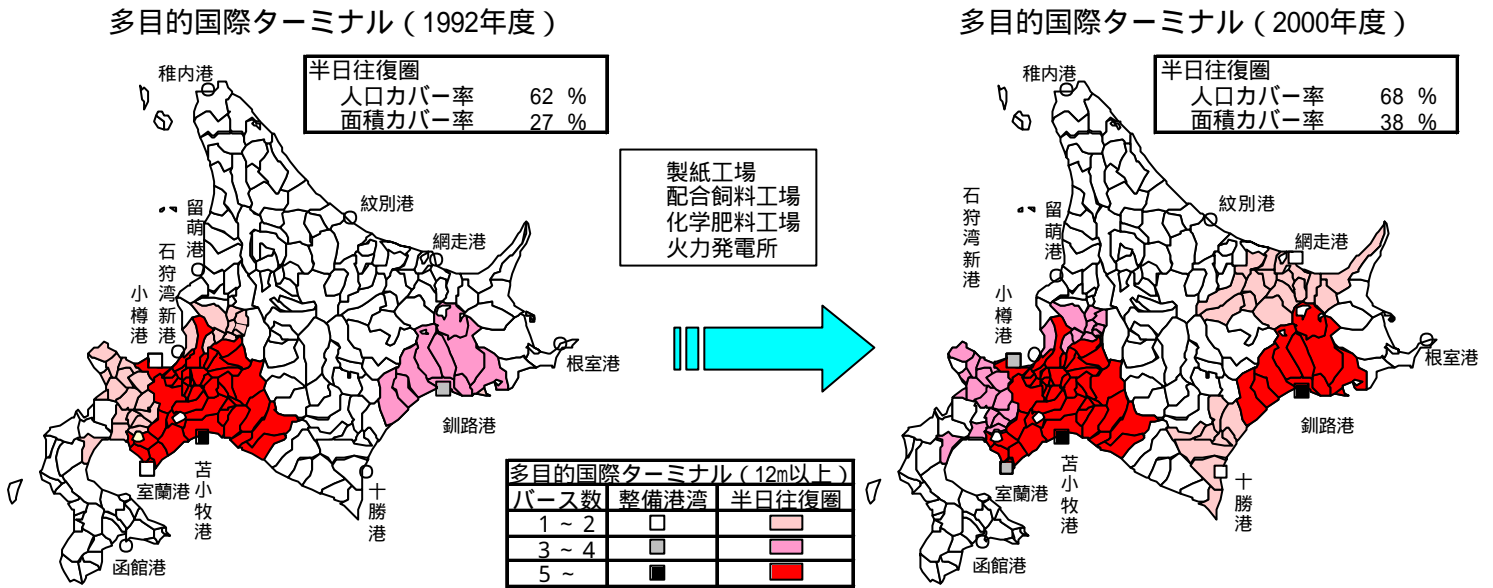
2 路線（ ）内は、就航日である。

(3) 国際交流基盤の整備

北海道の基幹産業である酪農や製紙業の原材料輸入に使用される外貿船舶の大型化が進展している。

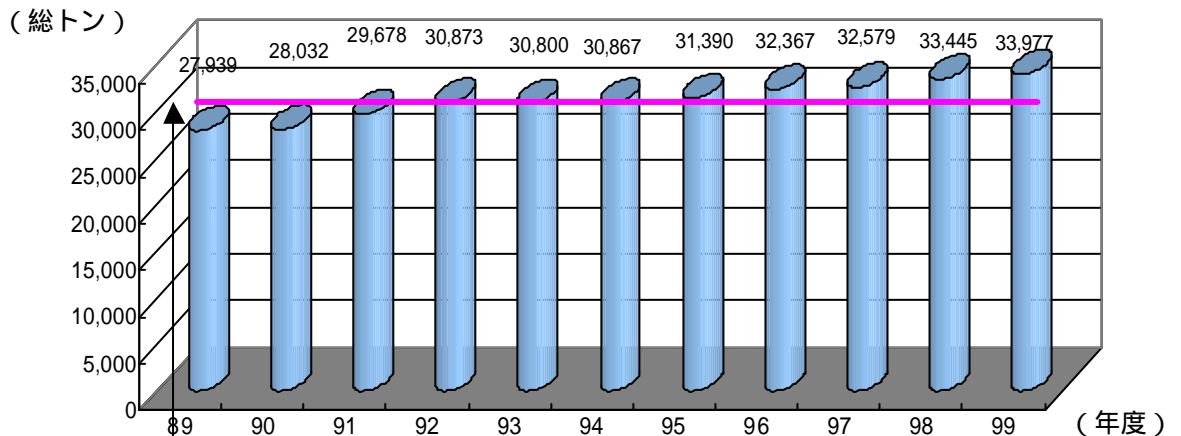
このため、外貿貨物取扱いの拠点として、水深 12m 以上の大水深岸壁を有する多目的国際ターミナルを北海道内の産業立地状況に対応し整備している。

北海道内多目的国際ターミナル半日輸送圏の過去・現在比較図



出典：北海道開発局調べ

北海道における 1 万総トン以上の外航船舶の平均船型



出典：北海道開発局調べ

12m岸壁で対応可能なのは3万総トン

船舶の大型化推進

新千歳空港を中心に国際交流が展開されている。

北海道内における国際定期航空路線

ア 新千歳

路線名	運航会社名	開設年月日	運航回数	使用機材
ソウル	大韓航空	1989年6月2日	週5往復	A300(266)
グアム	コンチネンタル航空	1990年7月2日	週4往復	B737(154)
香港	キャセイパシフィック航空	1990年10月28日		運休中
ホノルル	ジャラルウェイズ	1992年2月3日	毎日	DC10(279)
ケアンズ	カタオーストラリア航空	1992年10月27日		運休中
アムステルダム	KLMオランダ航空	1997年10月29日	週4往復	MD11(282)
瀋陽	中国北方航空	1998年6月28日	週2往復	MD90(156)
シベリヤ	サハリン航空	2001年7月22日	週1往復	AN-24(44)
上海	中国西北航空	2001年8月1日	週2往復	A320(156)

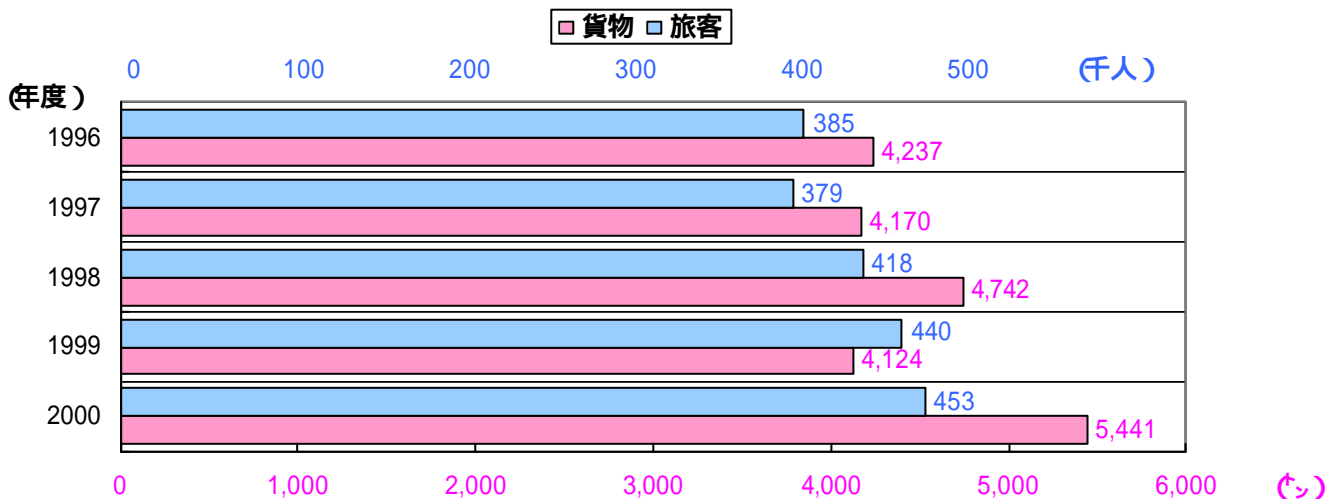
イ 函館

シベリヤ	サハリン航空	1994年4月4日	週2往復	AN-24(44)
------	--------	-----------	------	-----------

ア網掛けは1997年度以降の開設路線、イ機材名の()は定員

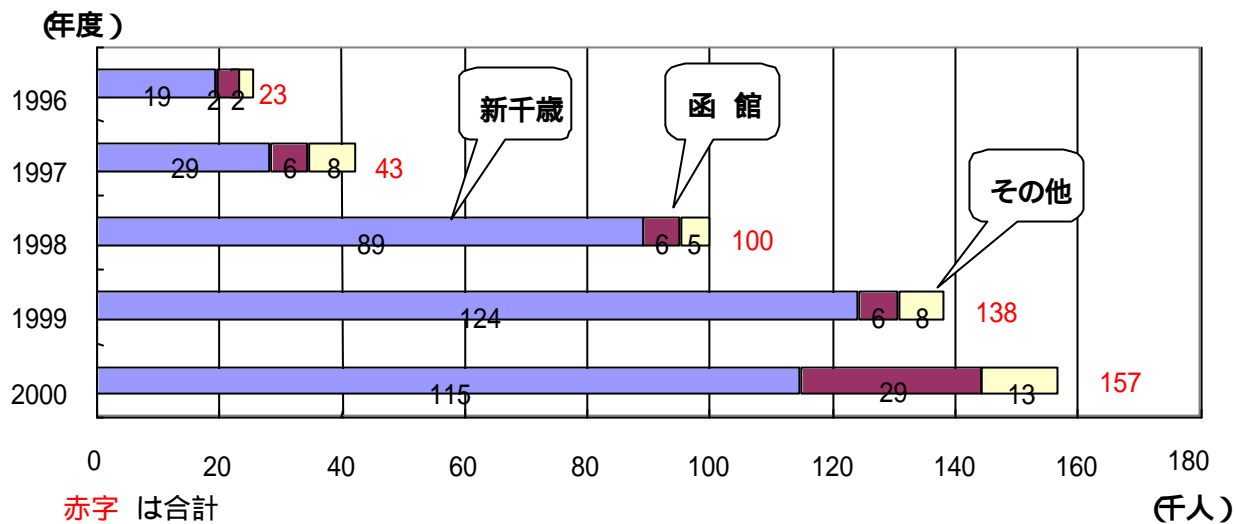
出典：国土交通省北海道局調べ

新千歳空港における国際線の利用状況



出典：国土交通省北海道局調べ

道内空港の国際チャーター利用客数の推移



出典：国土交通省北海道局調べ

3 北海道の美しさ雄大さを引き継ぐ環境を保全する施策

[対応する主な課題]

- ・ 北海道の恵まれた自然環境の保全
- ・ 自然と共生する地域社会の形成
- ・ 循環型経済社会の形成

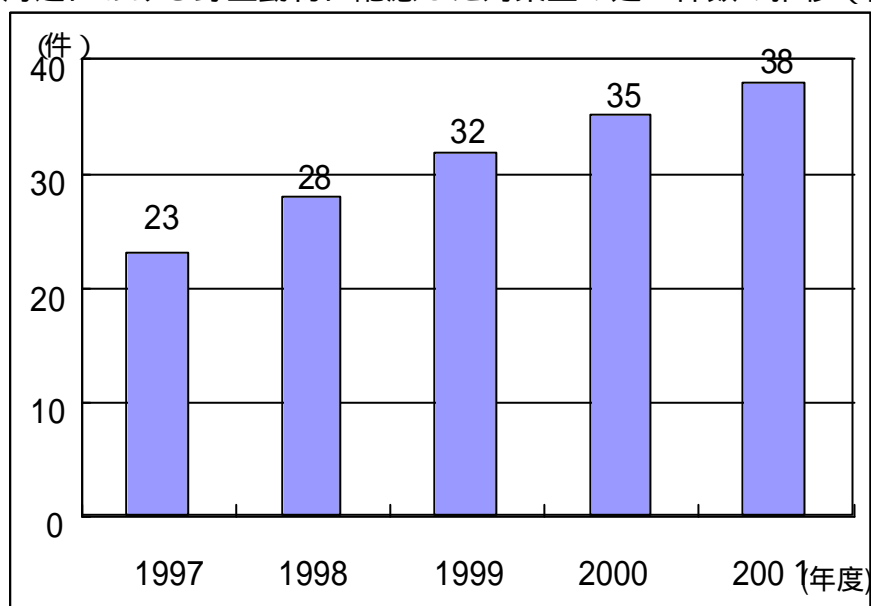
(1) 恵まれた自然との共生

北海道の恵まれた自然環境の保全

自然との共生を目指して、人と自然がふれあう空間の創造、自然景観への配慮・良好な景観の創出、野生生物への配慮等に重点をおいた地域づくりを展開。

道路事業では、野生動植物の生態系と調和することのできる施設整備を進めるエコロード事業を、国道 334 号斜里町や国道 238 号枝幸町などで実施しており、野生動物事故件数は増加傾向にあるものの、対策箇所では着実な成果をあげている。

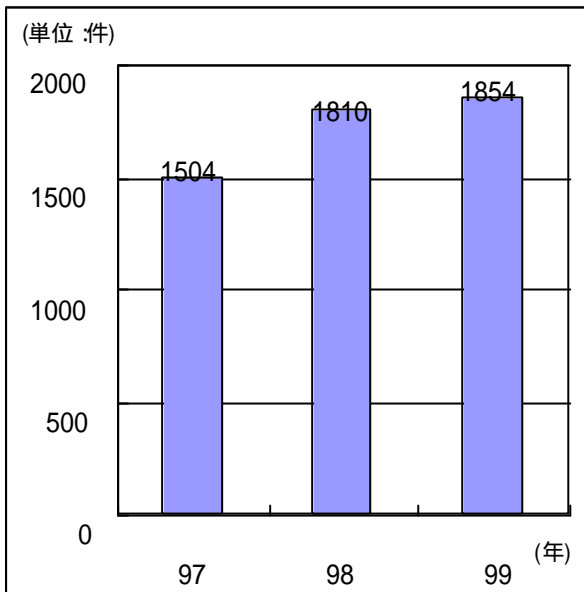
北海道における野生動物に配慮した対策工の延べ件数の推移（国道）



出典：北海道開発局調べ

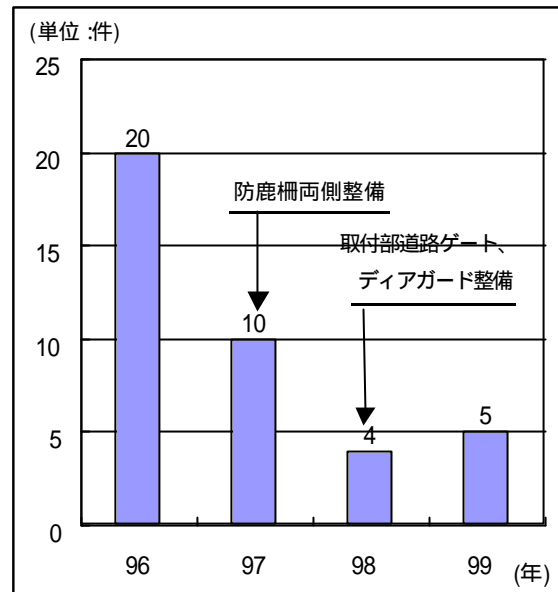
注：対策工：侵入防止柵、アンダーパス、オーバーパス、反射板、ディアガードなど

北海道における野生動物事故件数の推移（国道）



出典：北海道開発局調べ

斜里エコロード区間での
エゾシカ事故件数の推移



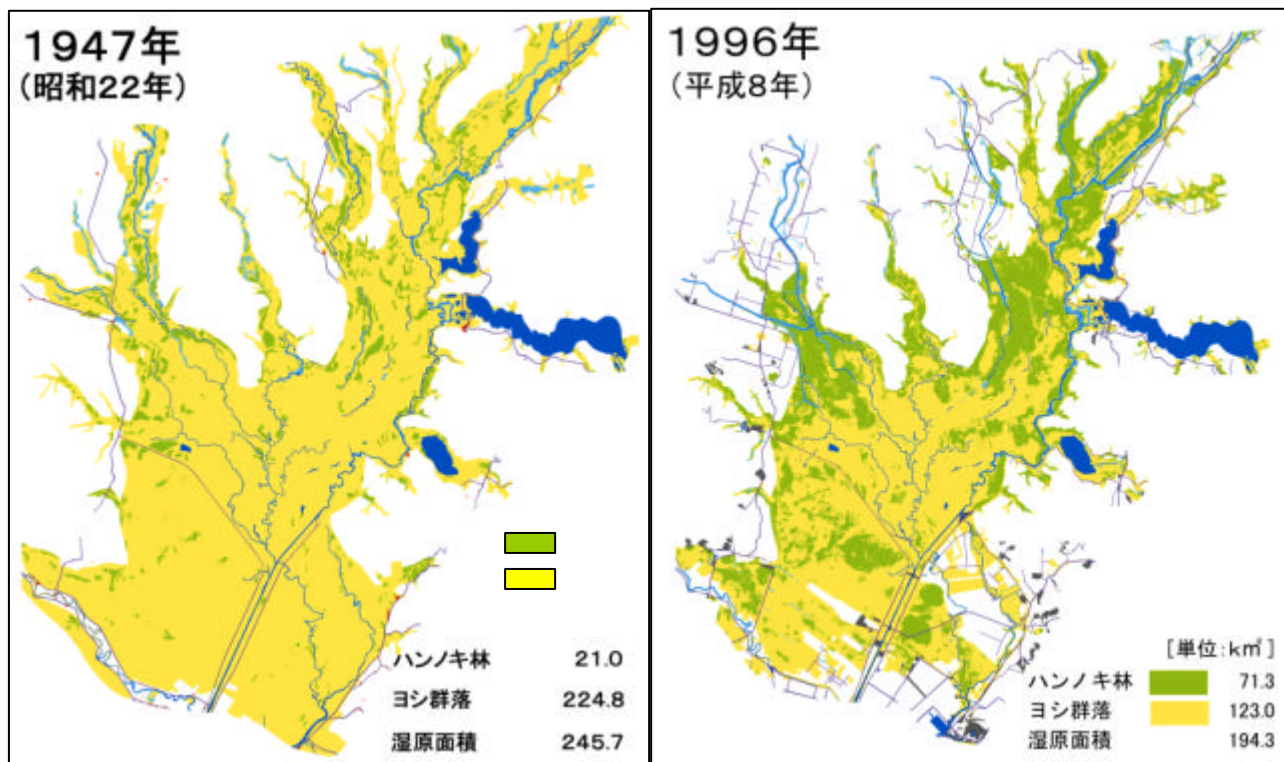
出典：北海道開発局調べ

北海道の恵まれた自然環境を保全するため、釧路湿原の保全や標津川の自然復元型川づくりに着手するとともに、茨戸川等の浄化や石狩川等では「魚がのぼりやすい川づくり」を実施している。

【釧路湿原の保全】

ラムサール条約登録湿地であり、国立公園でもある釧路湿原は、近年 50 年間で湿原面積が、2 割減少するとともに、湿潤した環境で生育するヨシ群落の面積が半減し、より乾燥した環境で生育するハンノキ林の面積が、3 倍以上に増加している。

そこで、湿原の環境を保全するために、国土交通省では、湿原の大部分を河川区域に指定するとともに、検討委員会の提言に沿った「水辺林・土砂調整地による土砂流入の防止」等、各種施策に取り組んでいる。



* 湿潤した環境で生育するヨシ群に代わって、より乾燥した環境で生育するハンノキ林の面積が拡大している。

植生の変化から見た湿原の乾燥状態

出典：北海道開発局調べ

「釧路湿原の河川環境保全に関する提言」

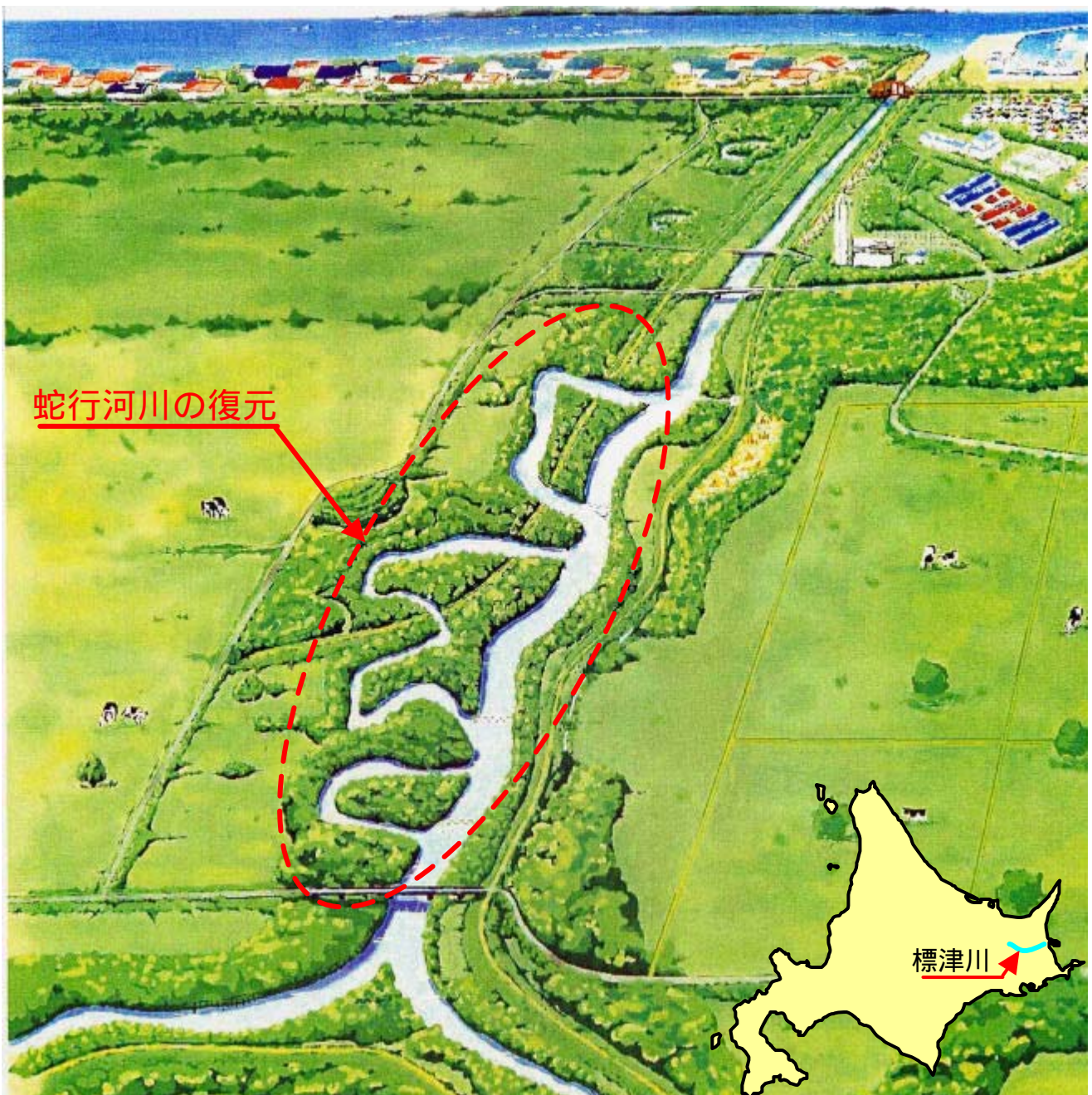
「当面 20～30 年以内に達成する目標として、西暦 2000 年現在の状況を維持・保全」することとした。「この目標を達成するには、流域及び河川からの負荷を少なくとも概ね 20 年前の水準に戻すことが必要」となる。

そのための具体的施策として、水辺林・土砂調節池による土砂流入防止機能の向上、植林等による保水、土砂流入防止機能の向上、等 12 の施策が提言された。



根室管内標津川において、全国初の大規模な自然復元のモデルケースとして、蛇行河川の復元や植生の保全育成など、多様な取組みを行っていく。

- ・ 魚類等、生態系に配慮し、蛇行河川の復元
- ・ 河畔林、水際林の保全・育成
- ・ 樋門を通じ、標津川へ流入する濁りを極力除去するための人工湿地の設置
- ・ 自然環境に配慮した現地の材料等による河岸保護対策
- ・ 自然植生の復元

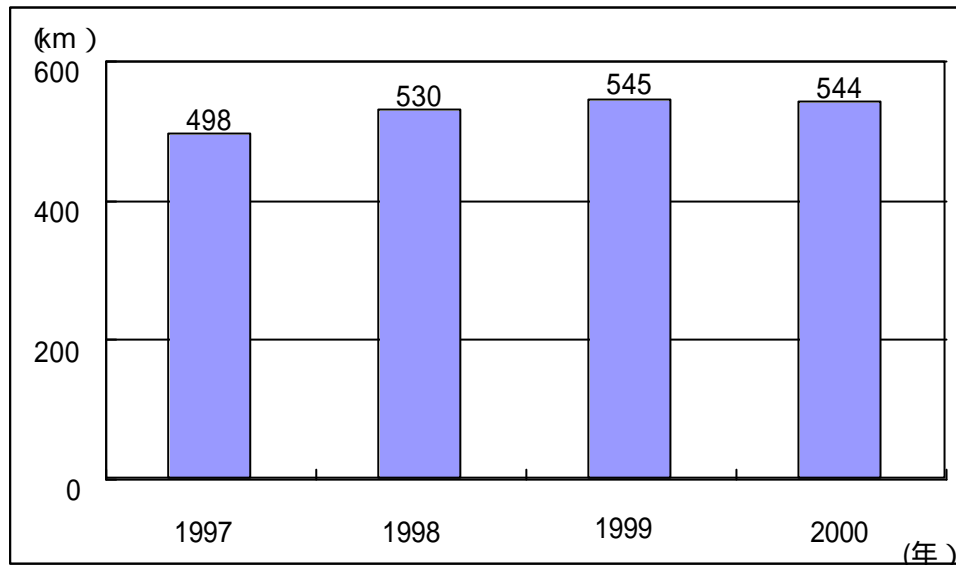


自然とふれあう空間の創造

公共事業を進めるに当たっては、人が自然にふれることによって得ることのできるゆとりやうまい等、自然の恵みの大切さを積極的に評価し、人が緑に親しみ、水にふれることのできる空間を創出するための工夫をしている。

道路事業では、国道の植栽帯が2000年には1997年より約1割増の544kmになるなど、緑化を通じてアメニティの高い道路空間を提供している。

植栽帯の延べ延長の推移（国道）



出典：北海道開発局調べ

道路緑化の状況

都市部：国道234号岩見沢市志文（植栽帯）



郊外部：国道5号鳴川地区（景観保全）

