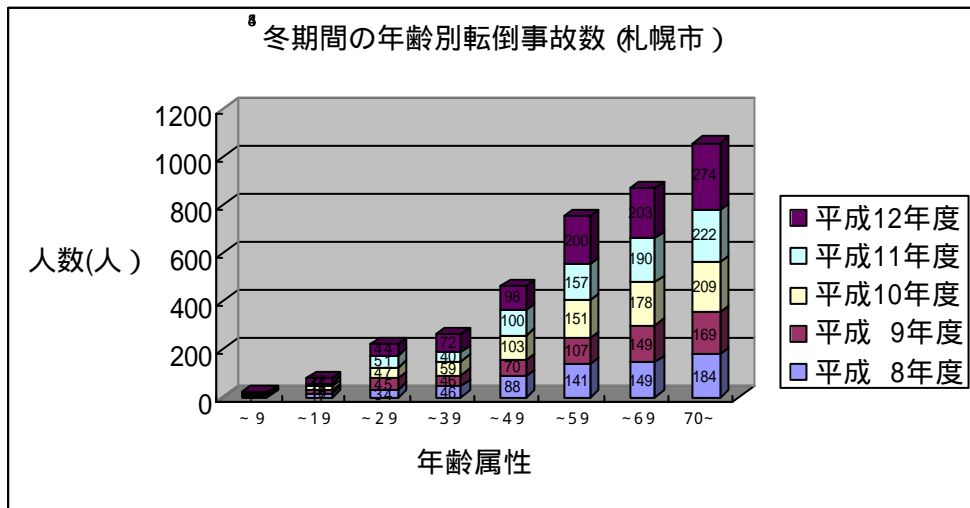
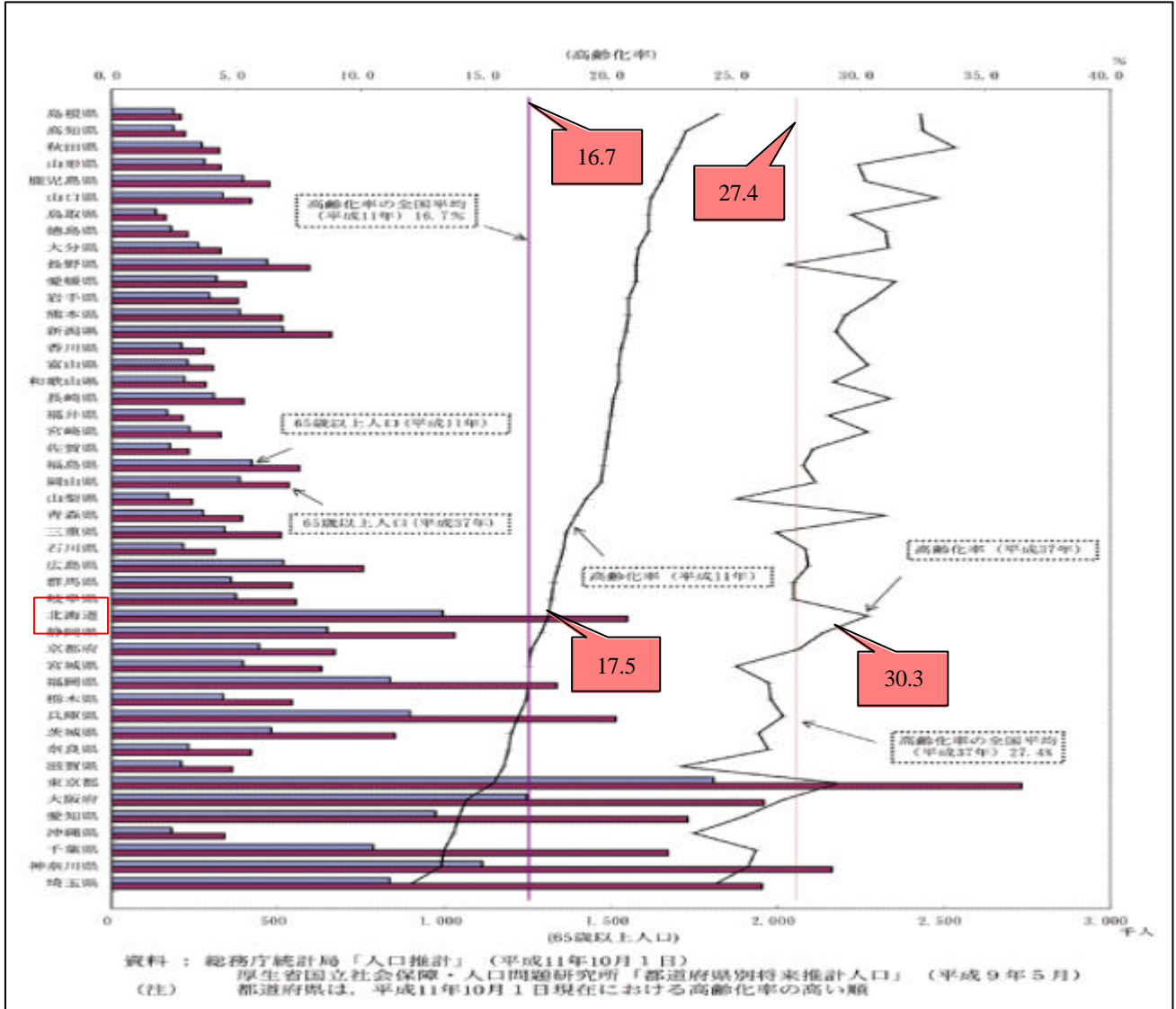


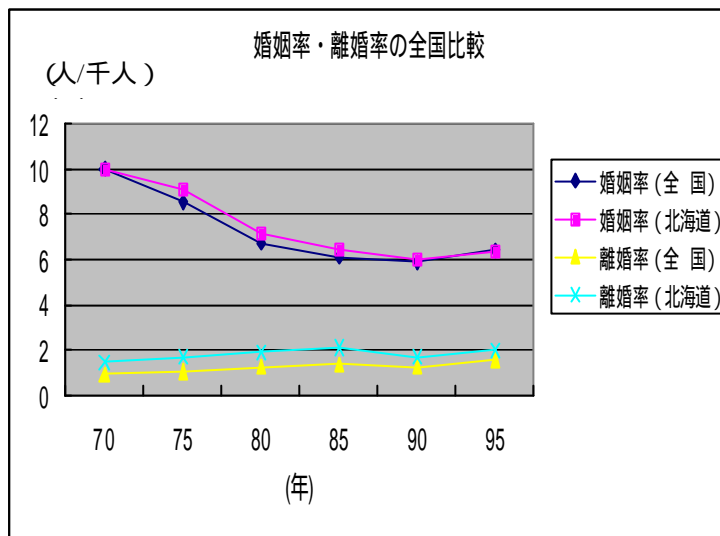
高齢化等に対応した人にやさしい生活環境の整備に資する地域開発

1999年10月現在の北海道における全人口に占める65歳以上の人の割合は17.5%と全国平均(16.7%)を上回り、高齢化が進んでいる。



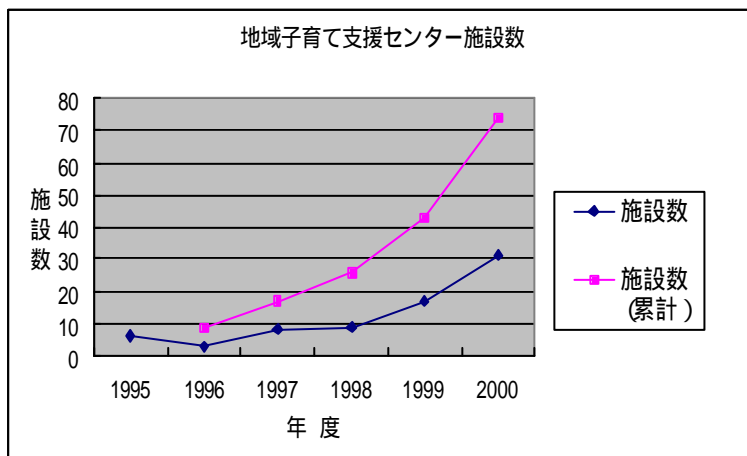
安心して子どもを産み育てられる環境の整備に資する地域開発

近年、都市化、核家族化の進行など子供や家庭を取り巻く環境が大きく変化し、特に女性の社会進出が進む中で、子育てと仕事の両立が難しいことや、晩婚化の進行、未婚率の上昇などから、出生数が大幅に減少している。



出典：厚生労働省「人口動態統計」

北海道では、子育てに対する社会的支援を総合的かつ計画的に推進するため、1997年2月に策定した「北海道エンゼルプラン」に基づき、それぞれの地域ニーズを踏まえ、計画的なサービス提供に努めている。



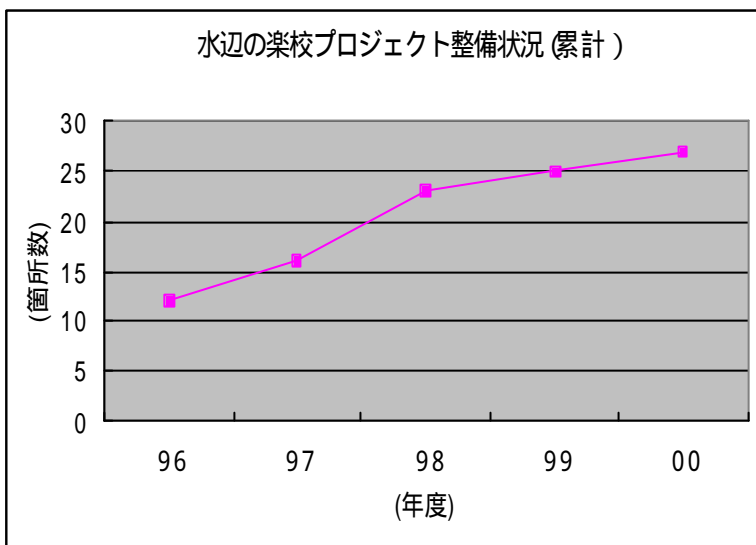
出典：北海道「平成12年度地域子育て支援センター実施予定施設一覧」

国営滝野すずらん丘陵公園、青少年山の家などの青少年施設や廃校舎を活用した宿泊研修施設等の整備が道内各地域で進められ、都市で生活している児童・生徒等が自然とのふれあい、農山漁村の生活、労働等を体験学習できる機会の拡大が図られるなど、今後とも、子供の健全な成長を支えるため、遊び、スポーツや自然とのふれあいの場等の整備を促進する。

水がきジャンボリー inとかち

全国の自然と水辺に関心のある人々の参加を得て、十勝を舞台に自然・川と地域、人との繋がりを見つめ直し、「水辺のがき大将」として自然・川遊びなどのリーダー育成や、全国的に先駆けて十勝川らしい川の文化を次世代につなげる「水辺の楽校」の先進的な実践などを目指し、小学校4年生以上の児童・生徒・保護者を対象に1998年度から実施。

時期：7月（3泊4日）
 参加：60名程度
 主催：2001水がきジャンボリー inとかち実行委員会



出典：北海道開発局、北海道調べ

(2) 暮らしの多様な選択を実現するネットワークの形成

[対応する主な課題]

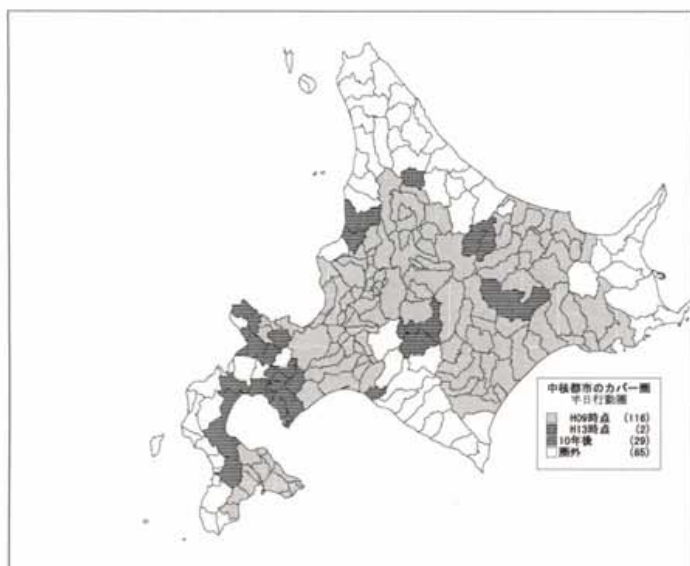
- 札幌市等へ集積した中枢的機能を全道で効率的に活用するための条件整備
- 中枢・中核都市地域の集積を北海道全体や他地域の活性化に活用し、生活の多様化を図るための地域の交通、情報通信ネットワーク等の整備

① 効率的で利便性の高い交通体系の形成

生活の拠点となる都市への距離を克服し生活環境向上を図るため、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、高規格幹線道路は、概ね10年後までに1,289km供用することを目標としている。

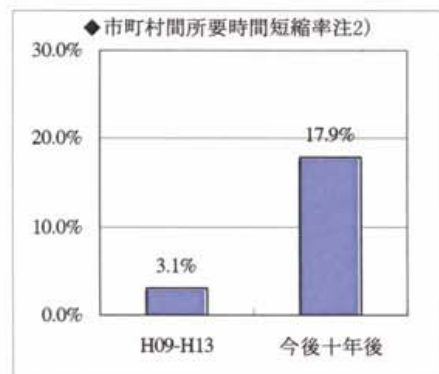
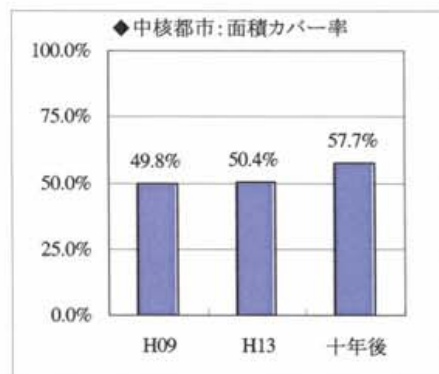
北海道民の生活は、道都札幌市や地方中核都市にその多くを依存しており、これらのカバー市町村数は着実に広がっている。

北海道における最寄り地方中核都市^{注1)}の時間カバー圏



注1) 地方中核都市とは、札幌市、函館市、旭川市、帯広市、釧路市、北見市

注2) 市町村間所要時間短縮率とは道内212市町村間相互の総所要時間の短縮割合としている。



出典：国土交通省「道路交通センサス」、「21世紀の国土のグランドデザイン」

札幌市には、他の地方中枢都市と比較し遜色ない都市機能が集積されている。

地方中枢都市の都市機能集積状況

	単位	札幌市	仙台市	広島市	福岡市
面積(1999)	km ²	1,121.12	788.08	741.63	338.27
住民基本台帳人口(1999)	万人	180	98	111	128
人口千人当たり出版・印刷 同関連産業従業者(1999)	人	11,743	7,692	7,294	12,680
人口千人当たり情報サービス 調査業従業者(1999)	人	6.5	7.8	6.6	9.9
人口千人当たり出版・印刷 同関連産業従業者(1999)	人	15,958	9,874	8,249	18,892
人口千人当たり情報サービス 調査業従業者(1999)	人	8.8	10.1	7.4	14.7
人口千人当たり娯楽業従業者(1999)	人	12,276	6,425	7,465	10,853
人口千人当たり娯楽業従業者(1999)	人	6.8	6.6	6.7	8.5
人口千人当たりその他の飲食店従業者(1999)	人	31,503	13,958	14,608	27,307
人口千人当たりその他の飲食店従業者(1999)	人	17.5	14.2	13.2	21.3
博物館施設数(1991)	施設	22	16	12	12
ホテル客室数(1990)	室	19,831	11,243	10,208	15,216
大学学生数(1999)	人	41,876	36,244	28,413	69,949
短大学生数(1999)	人	8,332	2,825	4,854	8,058
国際会議数(1990)	件	42	31	23	43
人口1万人当たり病床(1998)	病床	39,805	12,382	15,053	23,077
人口1万人当たり病床(1998)	病床	220.6	126.3	135.8	179.9

出典：総務省「住民基本台帳」、日本都市年鑑（全国市町会編）等

道内地方中核都市のDID人口は増加しているが、DID面積が広がっており、DID密度は低下している。

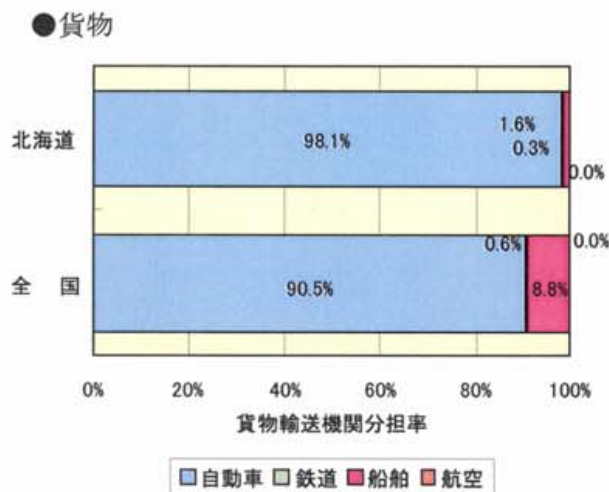
道内中核都市等のDID面積・人口の推移(単位:人、%、km²、人/km²)

		総人口	DID人口(構成比)	DID面積	DID密度
札幌市	1970年	1,010,123	823,233 (81.5)	88.3	9,323.1
	1990年	1,671,742	1,570,733 (94.0)	202.4	7,760.5
	1995年	1,757,025	1,690,762 (96.2)	219.5	7,704.5
函館市	1970年	292,286	263,214 (90.1)	27.4	9,606.4
	1990年	307,249	274,115 (89.2)	39.5	6,939.6
	1995年	298,881	277,471 (92.8)	41.7	6,649.2
旭川市	1970年	288,492	214,359 (74.3)	34.0	6,304.7
	1990年	359,071	313,988 (87.4)	70.3	4,466.4
	1995年	360,568	323,086 (89.6)	75.0	4,305.5
釧路市	1970年	191,948	163,055 (84.9)	21.7	7,514.1
	1990年	205,639	186,053 (90.5)	37.0	5,028.5
	1995年	199,323	182,218 (91.4)	39.6	4,602.6
帯広市	1970年	131,568	86,574 (65.8)	13.6	6,365.7
	1990年	167,384	147,343 (88.0)	36.9	3,993.0
	1995年	171,715	157,545 (91.7)	40.8	3,862.3
北見市	1970年	82,727	54,812 (66.3)	9.6	5,709.6
	1990年	107,247	81,683 (76.2)	18.6	4,391.6
	1995年	110,452	84,777 (76.8)	19.4	4,367.7
網走市	1970年	43,904	28,861 (65.7)	4.4	6,559.3
	1990年	44,416	21,761 (49.0)	6.2	3,509.8
	1995年	44,176	31,602 (71.5)	8.1	3,891.9

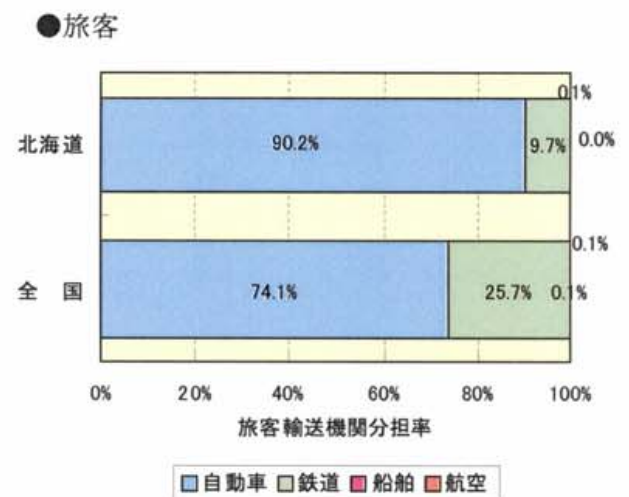
出典：総務省「国勢調査」

北海道では、物・人の動きともに自動車に大きく依存しており、自動車の分担率は、貨物で98%、旅客で90%となっており、何れも全国値を大きく上回っている。
 北海道は鉄道廃止路線が特に多く、路線の廃止に伴い、バス交通に依存する地域が広がっており、道路交通への依存度が高まっている。

北海道と全国の交通機関分担率（1999年度）

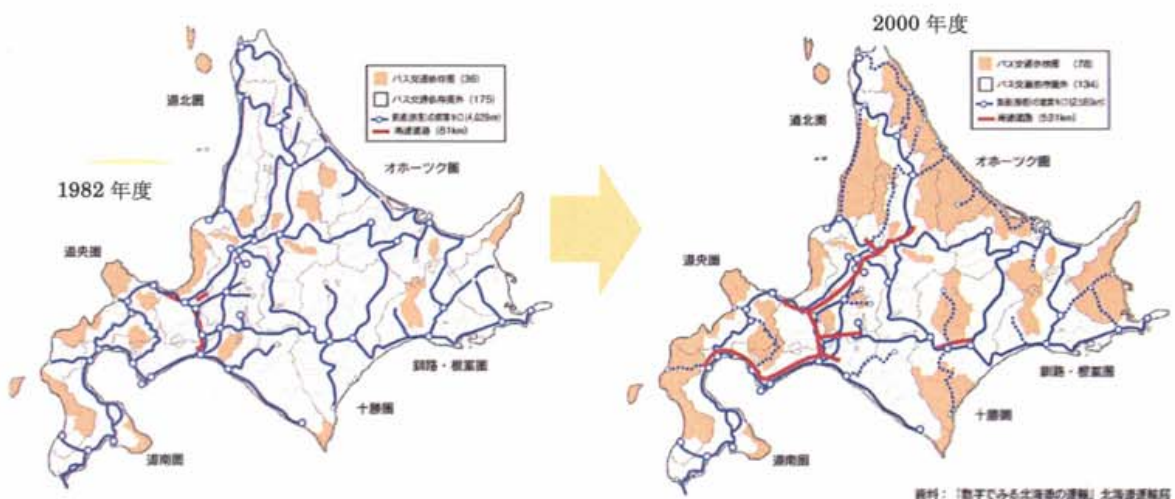


出典：国土交通省「貨物地域流動調査」



出典：国土交通省「旅客地域動調査」

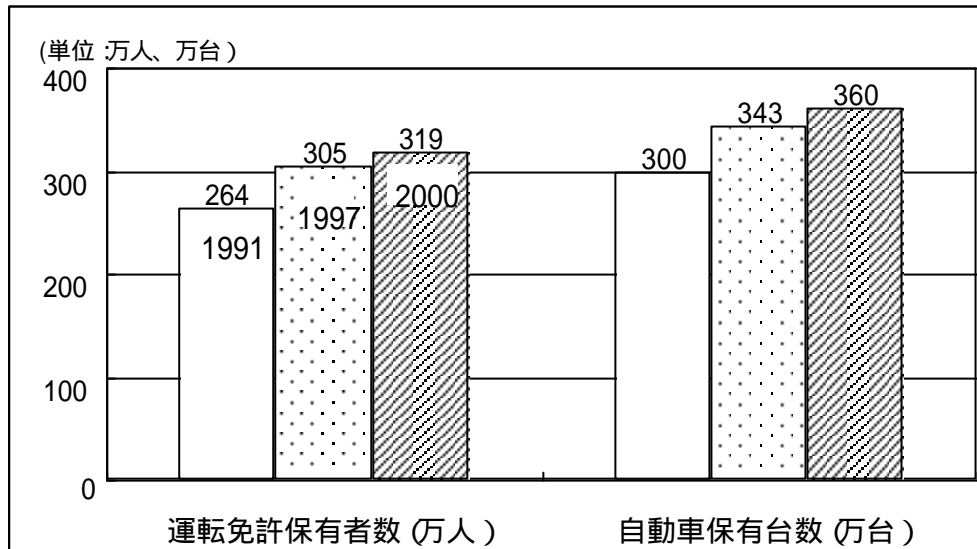
北海道の特定地方交通線の廃止とバス交通依存圏の拡大



出典：北海道運輸局「数字でみる北海道の運輸」

道路交通に社会経済を大きく依存する北海道では、運転免許保有者数、自動車保有台数ともに年々増加傾向にある。

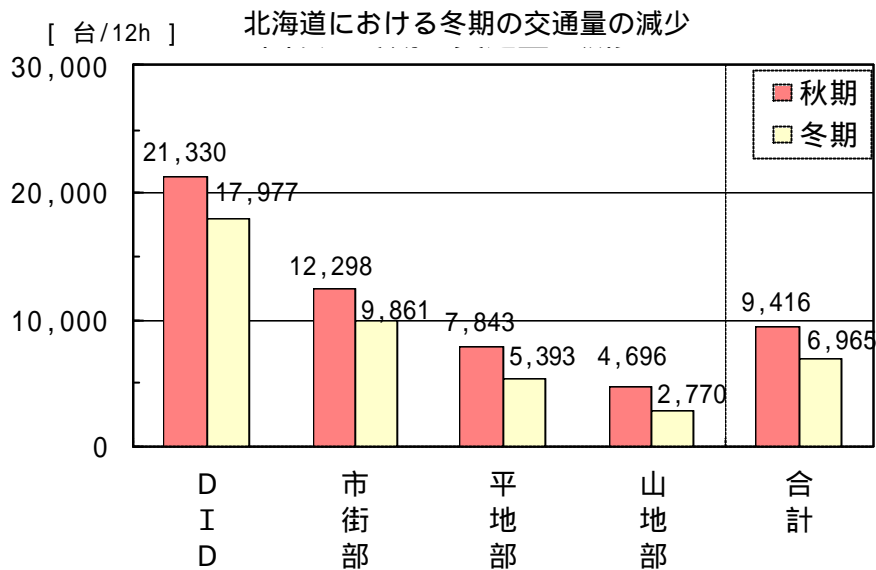
北海道の運転免許保有者数と自動車保有台数の推移



出典：北海道警察本部「交通年鑑」

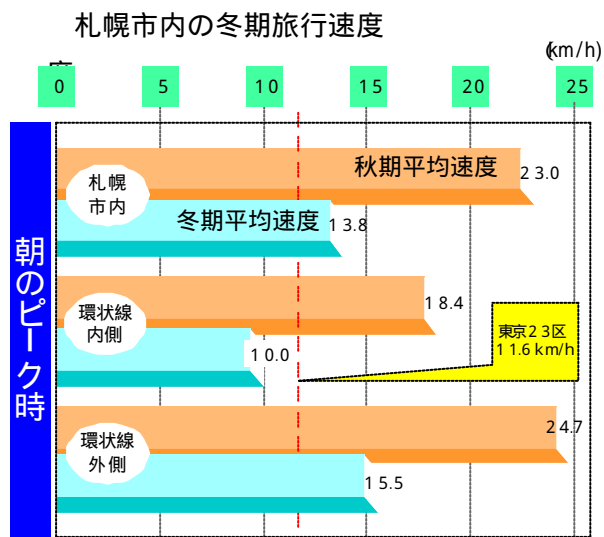
降雪や吹雪など冬期の気象環境が大きく変化する北海道では、交通環境も厳しく視程障害や路面凍結などが発生し、交通量も減少している。

スパイクタイヤ規制以降は、スタッドレス化の影響により都市内ではツルツル路面が発生し、札幌市内の旅行速度は東京 23 区レベルまで低下しており、冬期の定時性確保が重要な課題となっている。



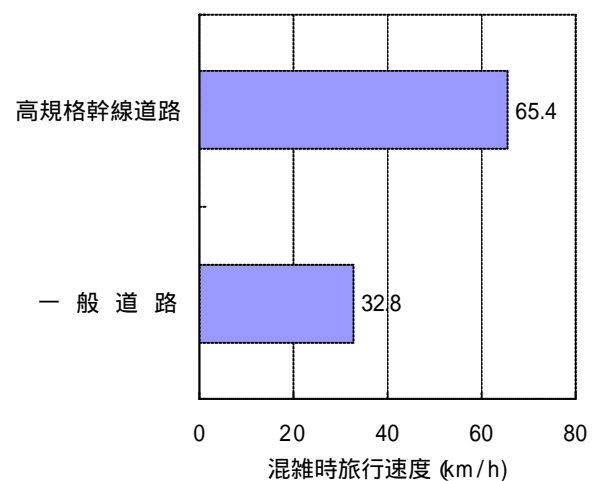
出典：国土交通省「道路交通センサス」

冬期の旅行速度の低下



出典：北海道開発局調べ

高速道路と一般道路の冬期旅行速度



出典：北海道開発局調べ

離島を含む道内各地を結ぶ、航空アクセスネットワークの整備、推進が行われている。

道内間航空路線網

空港名	新千歳	函館	釧路	稚内	旭川	帯広	女満別	中標津	紋別	奥尻	利尻	礼文	丘珠
新千歳													
函館													
釧路													
稚内													
旭川													
帯広													
女満別													
中標津													
紋別													
奥尻													
利尻													
礼文													
丘珠													

合計 18 路線 (2001 年 9 月現在)、2 社運航、 通年運航、 季節運航、 運休中、赤字は離島空港 (及び離島路線)

出典：国土交通省北海道局調べ

道内間航空路線の利用状況等

2001 年 9 月現在

路線名	運航会社	開設年月日	運行回数	使用機材	搭乗率(%)
新千歳 - 函館	HAC	1998. 3. 28	4 便/日	SAAB340B(36)	52.1
新千歳 - 釧路	JAS	1966. 5. 1	2 便/日	MD87(134), MD90(166)	50.8
	HAC	1999. 1. 16	2 便/日	SAAB340B(36)	83.2
新千歳 - 稚内	ANK	1980. 5. 27	1 便/日	B737(126)	42.2
新千歳 - 女満別	JAS	1965. 6. 1	3 便/日	MD81(163), MD90(166), A300(298)	46.7
	ANK	1999. 1. 16	2 便/日	B737(126)	42.4
新千歳 - 中標津	ANK	1980. 5. 27	2 便/日	A320(166)	42.9
新千歳 - 利尻	ANK	1999. 6. 1	1 便/日	B737(126)	59.5
函館 - 釧路	HAC	1998. 7. 1	2 便/日	SAAB340B(36)	60.4
函館 - 旭川	HAC	1998. 3. 28	2 便/日	SAAB340B(36)	51.9
函館 - 女満別	HAC	1999.10. 1	1 便/日	SAAB340B(36)	50.1
函館 - 奥尻	ADK	1976. 5. 15	3 便/日	DHC-6(19)	51.9
函館 - 丘珠	ANK	1976. 5. 15	5 便/日	YS-11(64)	72.3
釧路 - 旭川	HAC	1998. 3. 28	2 便/日	SAAB340B(36)	45.7
釧路 - 丘珠	ANK	1990. 4. 1	2 便/日	YS-11(64)	60.1
稚内 - 利尻	ADK	1974. 8. 10	2 便/日	DHC-6(19)	32.6
稚内 - 礼文	ADK	1978. 6. 1	2 便/日	DHC-6(19)	32.1
稚内 - 丘珠	ANK	1974. 8. 10	2 便/日	YS-11(64)	62.9
紋別 - 丘珠	ANK	1974.10.15	1 便/日	YS-11(64) H13.4 より運航再開	-
中標津 - 丘珠	ANK	1974.10.15	1 便/日	YS-11(64)	69.7
新千歳 - 紋別	ANK	1990. 8. 1	運休中	2001. 4 より運休中	35.7
女満別 - 丘珠	ANK	1999.11.10	運休中	2000.11 より運休中	38.8

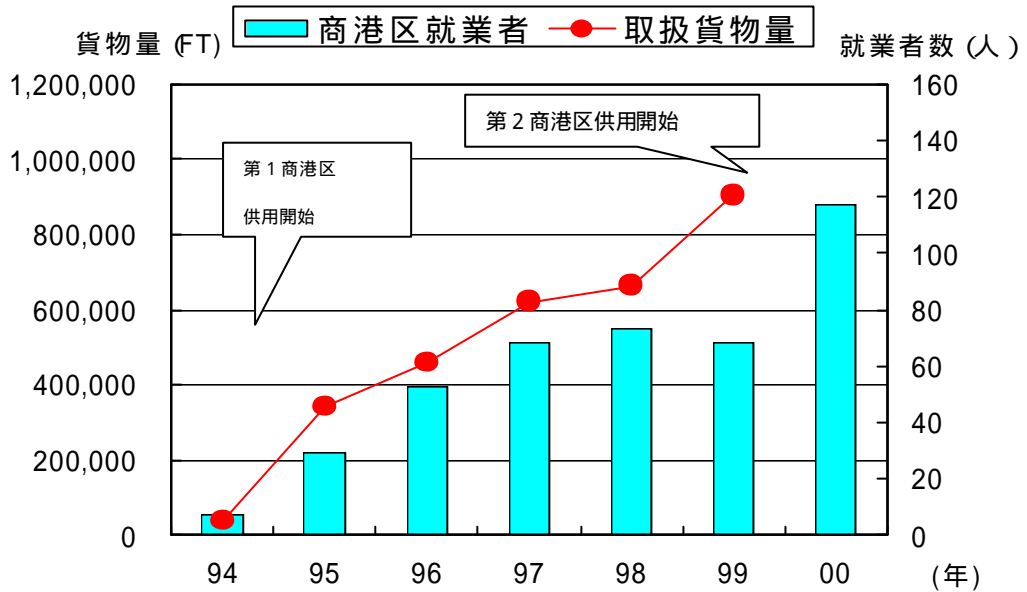
注：1. 赤字は離島路線、2. は現在運休中、3. 網掛けは 1997 年度以降開設路線、
4. 搭乗率は 2000 年度実績、5. 機材名の () は定員

出典：国土交通省北海道局調べ

離島における生活の利便性の向上や観光振興を図るためフェリーターミナルなど離島港湾等の整備を推進している。

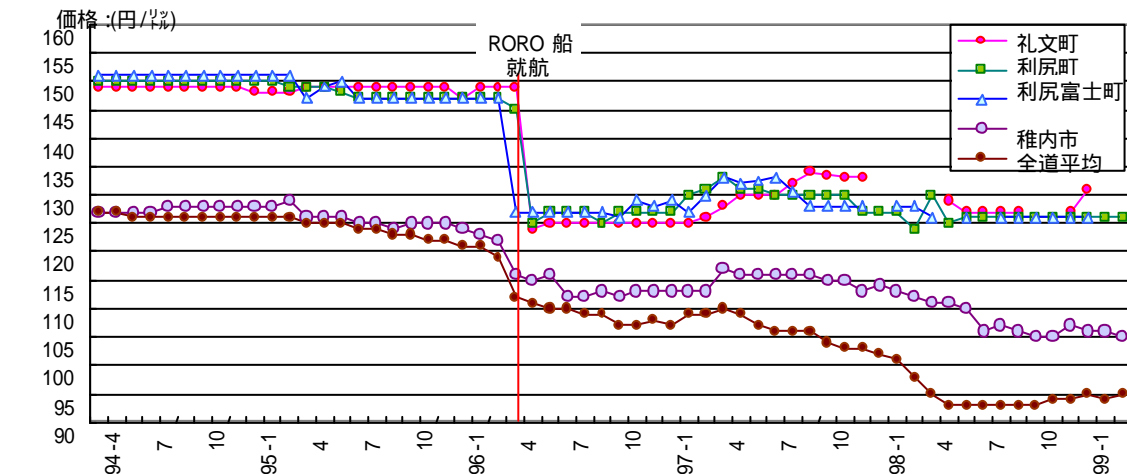
北海道各地域の生活、産業の基盤を強化するための内貿バスなどの港湾整備を推進。

整備効果事例 1



白老港取扱貨物量と商港区就業者数の推移

整備効果事例 2



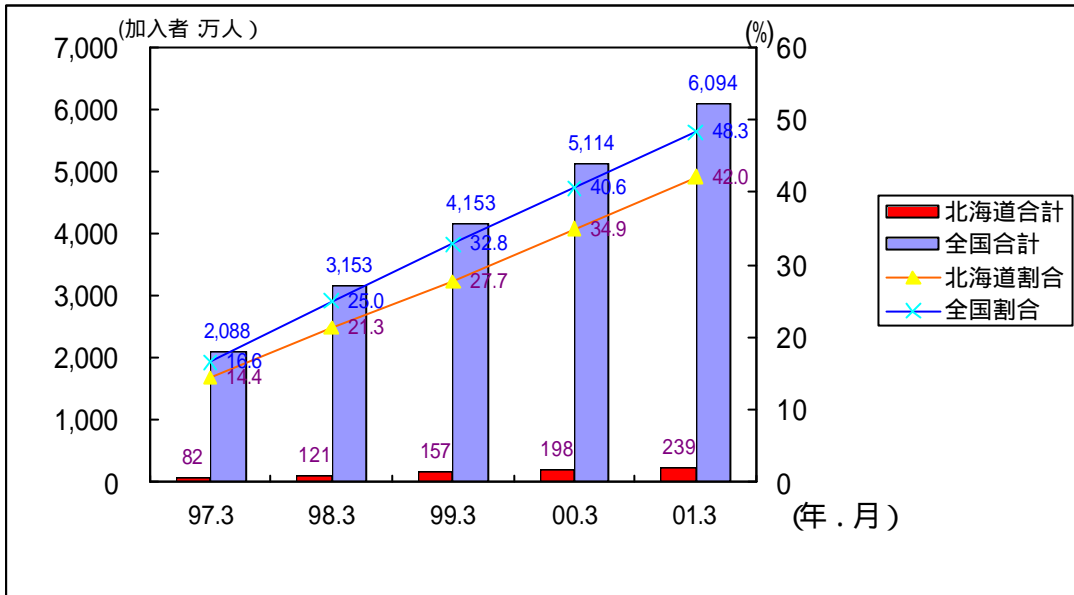
価格：レギュラーガソリン1リットル当たりの平均価格

RORO 船就航によるガソリン価格の低下グラフ

高度な情報通信ネットワーク等の整備

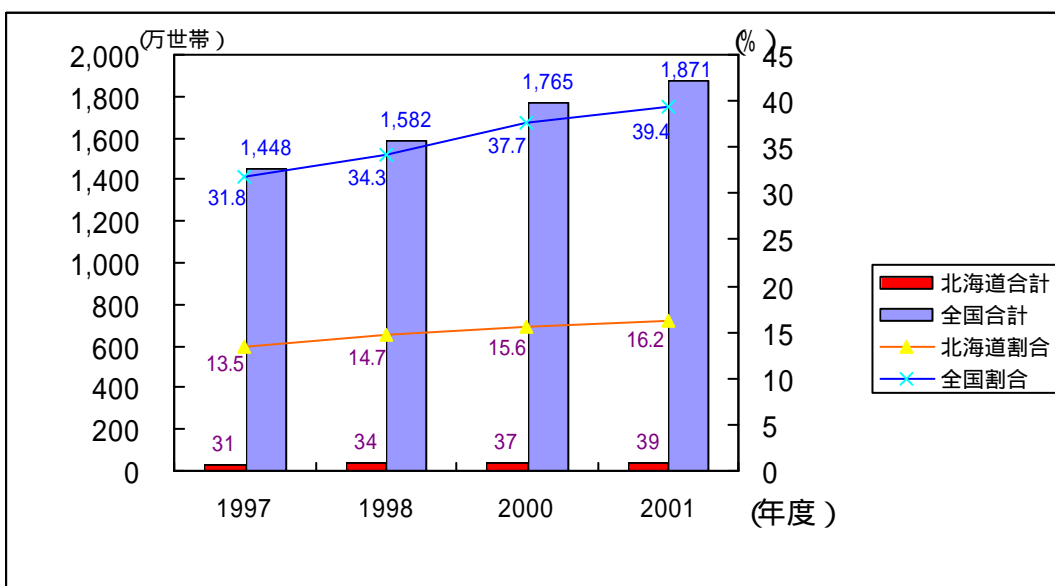
北海道においては、携帯電話加入者数やCATV加入世帯数は着実に増加しており、また、インターネット世帯普及率も3年間で約3倍近く伸びるなど、全国に比べややそのテンポは遅いものの、北海道の情報化は着実に進んでいる。

全国及び北海道の携帯電話加入者数の推移



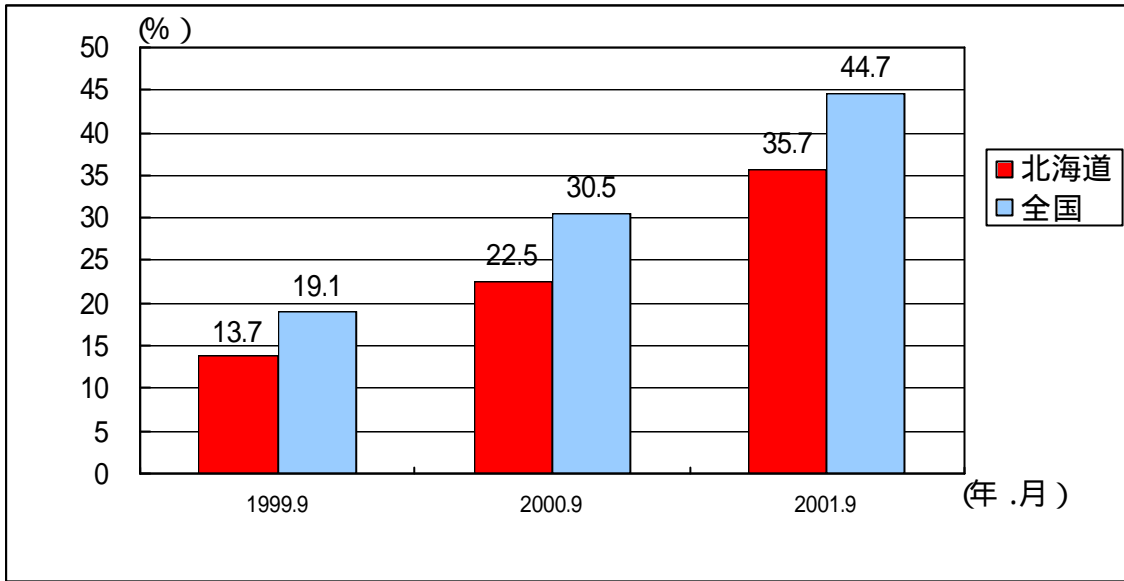
出典：総務省調べ

全国及び北海道ケーブルテレビ加入世帯数の推移



出典：総務省調べ

全国及び北海道のインターネット世帯普及率

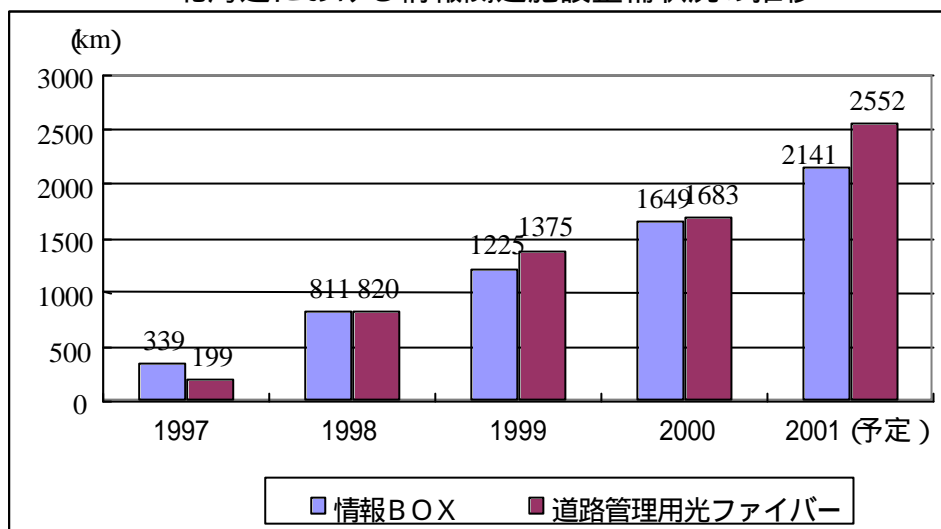


出典：(株)ビデオリサーチネットコム「インターネット普及状況調査」

北海道における高度情報通信社会推進のため、電線類の地中化を図り、道路地下に電力・通信線を共同収容できる空間を確保するための情報ボックスや道路管理用光ファイバー等の整備を推進。

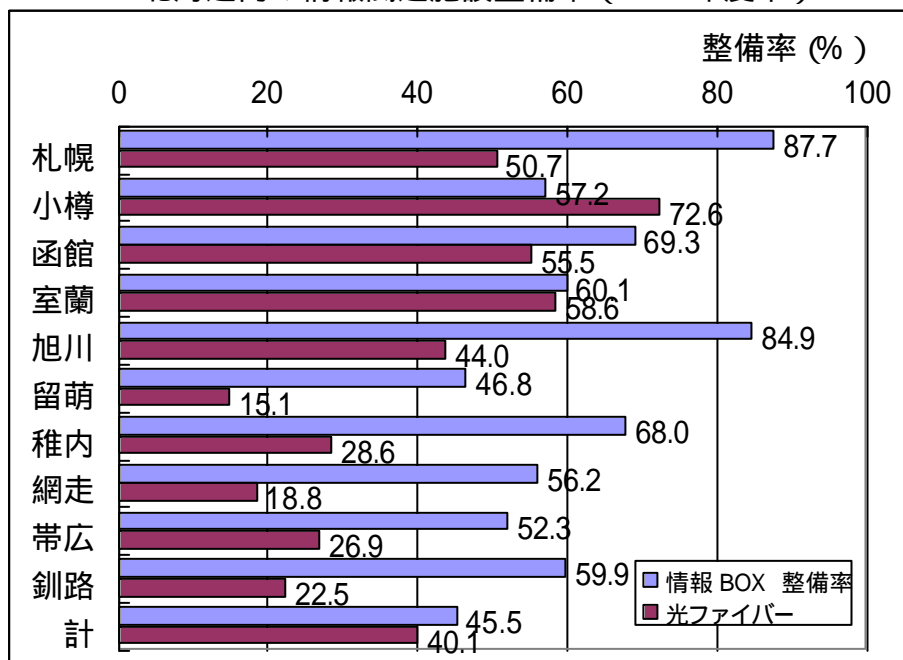
2001年度末には情報ボックス2,141km、光ファイバー2,552kmの供用を予定。札幌や旭川では国道の情報ボックス整備率が8割以上となり、道内全体の整備率は情報ボックスで約5割、光ファイバーで約4割となる。

北海道における情報関連施設整備状況の推移



出典：北海道開発局調べ

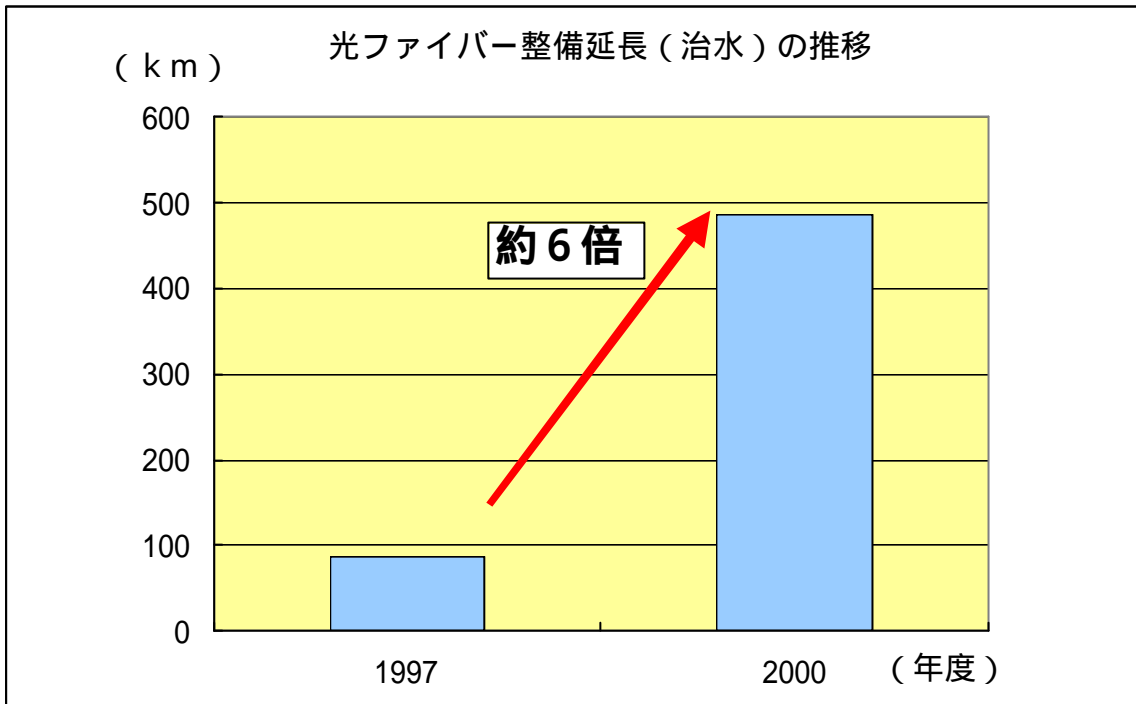
北海道内の情報関連施設整備率（2001年度末）



注) 数値は、各開発建設部別設置率 ((整備延長 / 管理延長) × 100)

出典：北海道開発局調べ

迅速かつ的確な災害情報の収集・提供や施設管理を行うため、河川管理用光ファイバーの整備を進めている。



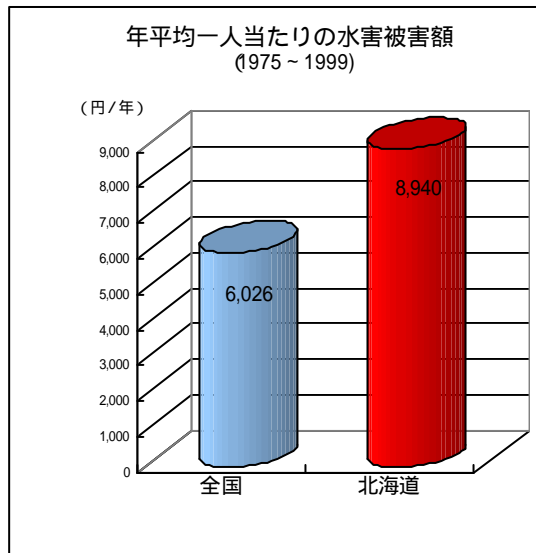
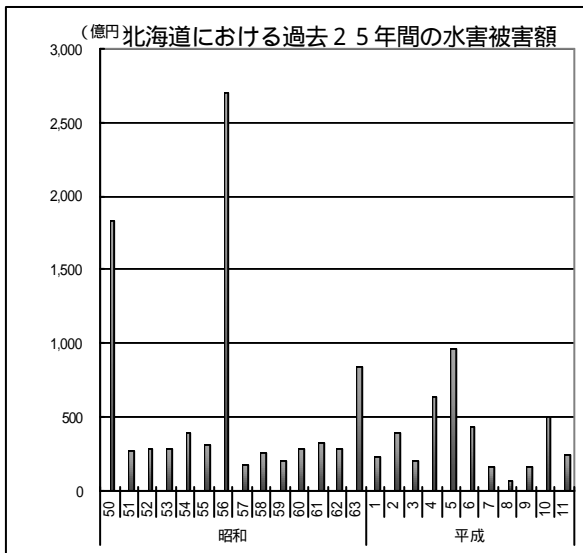
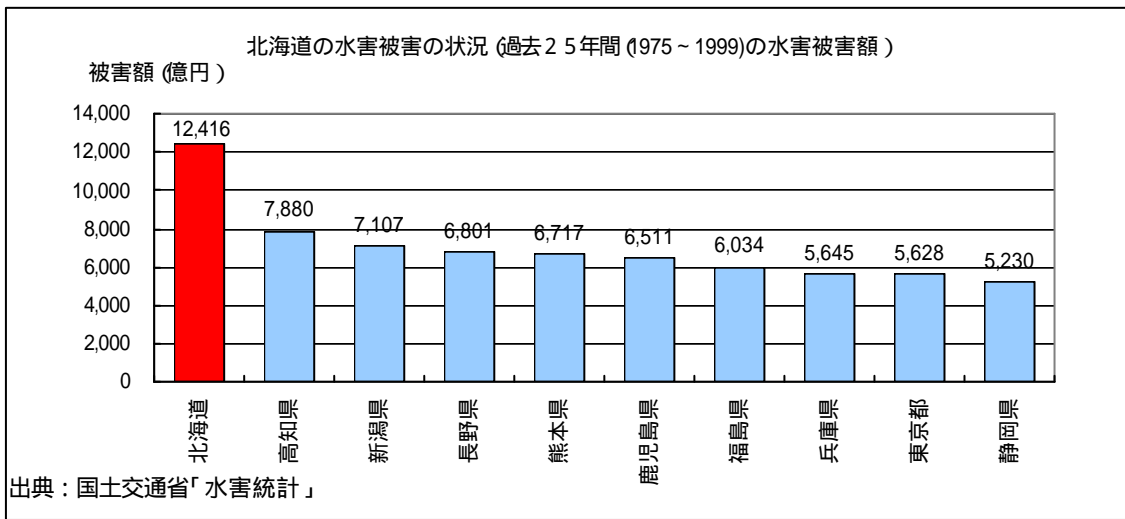
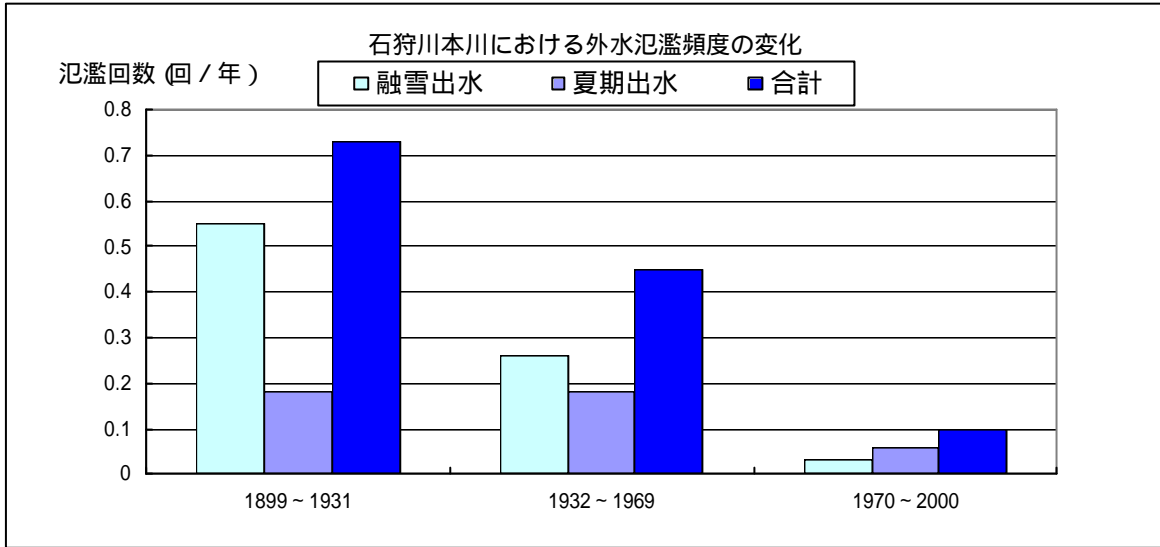
出典：北海道開発局、北海道調べ

(3) 安全な地域社会の計画的整備

[対応する主な課題]

- ・ 国土保全基盤整備や初動体制の強化などの総合的な防災対策の推進
- ・ 公共施設の耐震化及び災害時の緊急輸送路、避難地の確保
- ・ 道路防災対策の緊急実施

北海道では治水事業の着実な進展により氾濫頻度は減少する傾向にあるが、過去 25 年間の合計で見ると都道府県別で第 1 位の被害額となっている。また、一人当たりの水害被害額を見ても北海道は全国平均を上回っている。



出典：国土交通省「水害統計」

出典：国土交通省「水害統計」総務省「国勢調査」

国土保全施設の計画的整備

第6期北海道総合開発計画の期間において、石狩川・十勝川等大河川については、引き続き堤防・浚渫・掘削等により着実に治水安全度の向上を図るとともに、1988年の出水で甚大な被害が生じた大鳳川流域の治水対策として大鳳川新水路（石狩川水系）を完成させ、同じく、1988年の出水で甚大な被害が生じた留萌川流域の治水対策として留萌ダムや大和田遊水地に着手するなど、地域の骨格を形成する治水事業を推進している。

【大鳳川新水路事業】

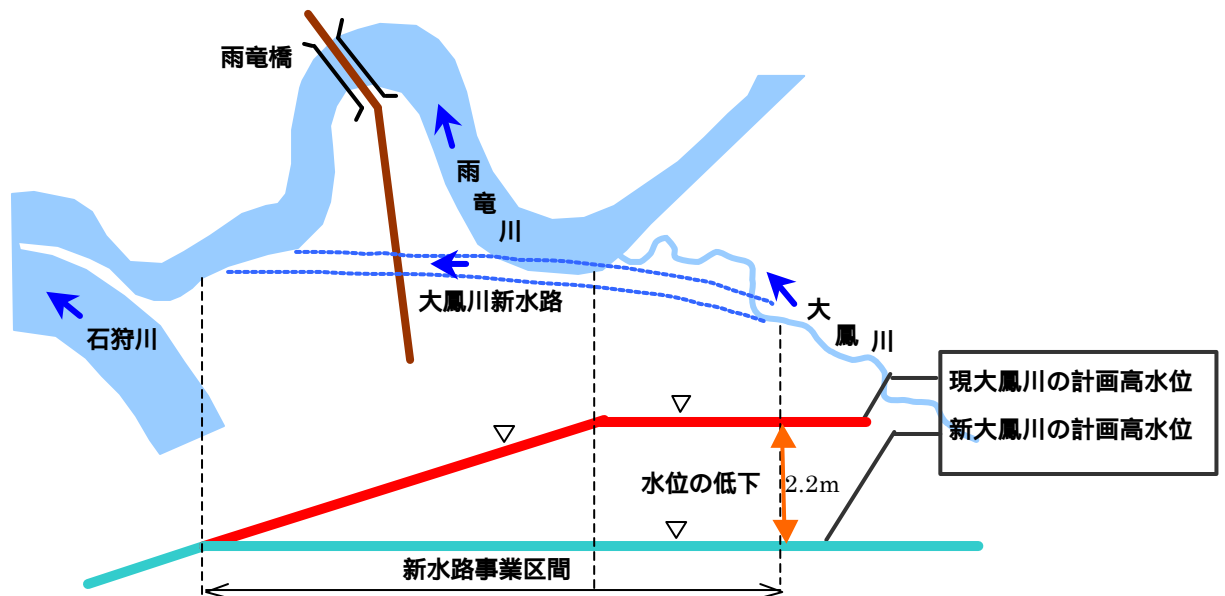
大鳳川について、雨竜川との合流点を下流に付け替えることにより、洪水時、大鳳川の水位を約2.2m低下させることができる。



1988年8月洪水（妹背牛町・深川市・秩父別町）



大鳳川新水路



【留萌川流域の総合的な治水対策】

留萌川流域は、戦後最大を記録した 1988 年 8 月の洪水により、留萌市全体の 27 % にあたる 3,376 戸が浸水被害を受けた。この洪水対策として、掘削、築堤とともに留萌ダム・大和田遊水地を整備することにより、同じ規模の洪水が発生した場合でも留萌市街地を浸水被害から守ることが可能となる。

・ 1988 年 8 月洪水

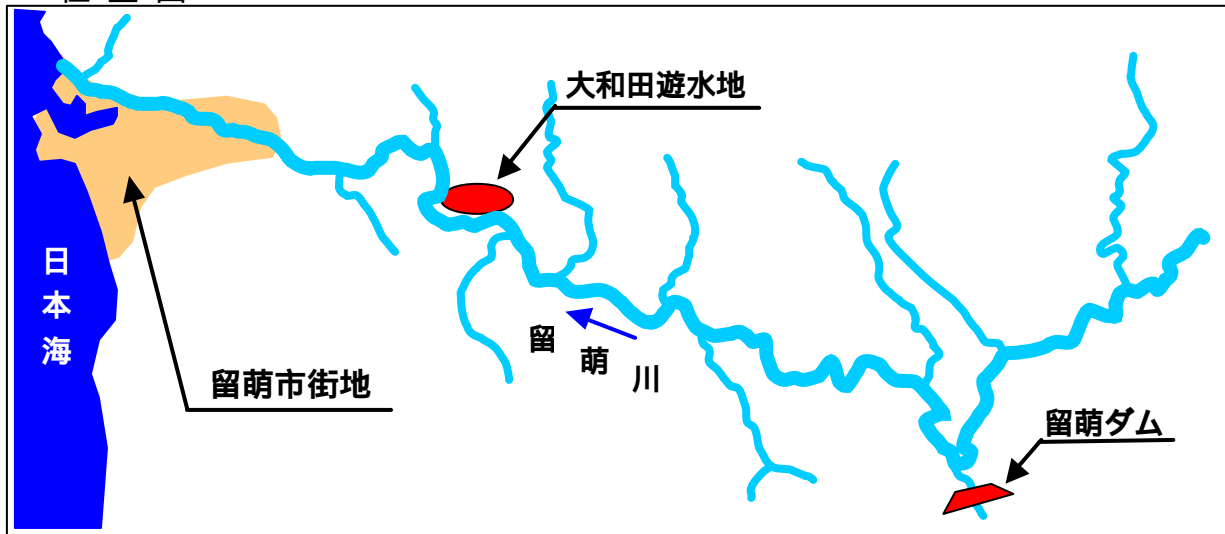
留萌市街地



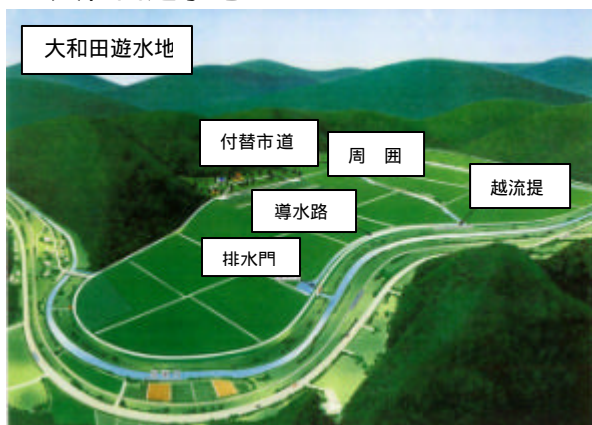
留萌市内



・ 位置図



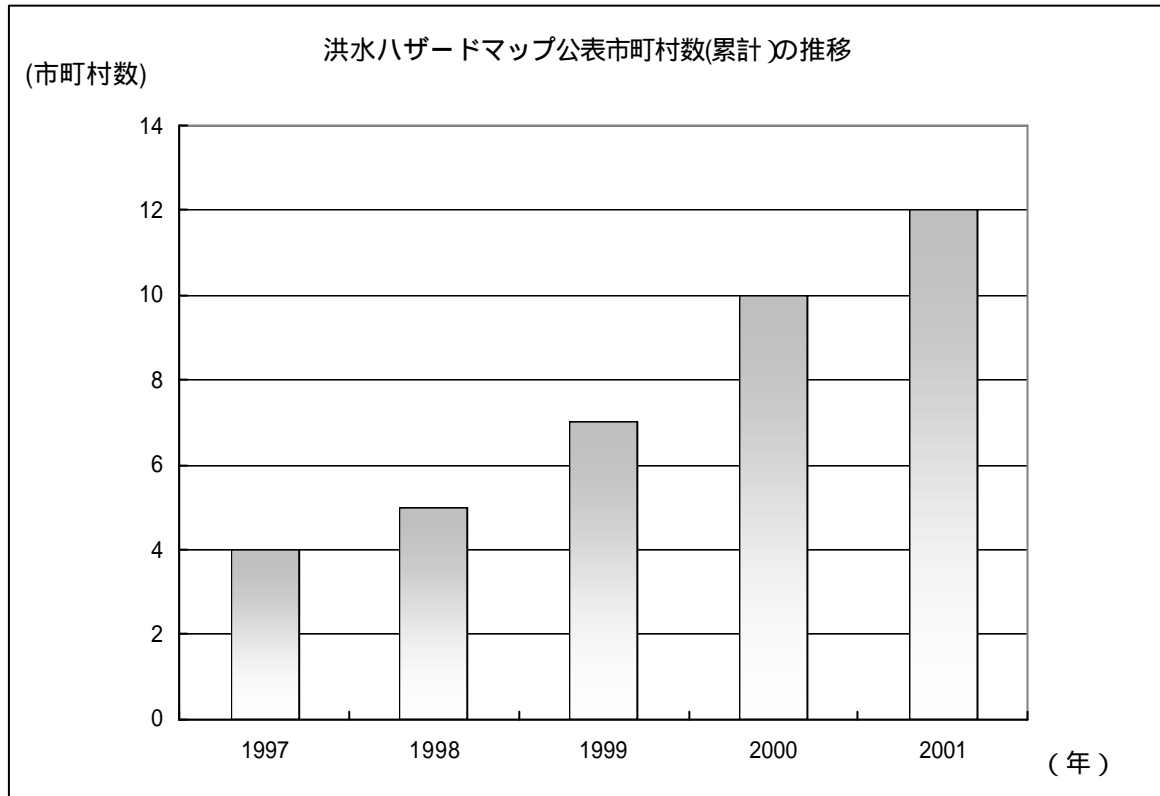
・ 大和田遊水地



・ 留萌ダム



洪水被害の発生をできるだけ抑えるため、洪水氾濫危険区域図に避難地、避難路の位置、情報入手方法などを具体的に表示した洪水ハザードマップを市町村が主体となって整備している。

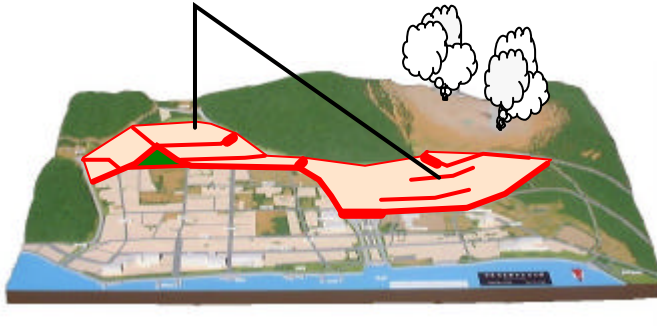


出典：北海道開発局調べ

2000年3月に23年ぶりに噴火した有珠山をはじめ近年道内の火山活動が活発化しており、火山砂防激甚災害対策特別緊急事業により有珠山の泥流対策を緊急的・集中的に実施するほか、広域的で甚大な被害が想定される樽前山等の泥流対策施設・監視観測体制の整備を促進するなど火山砂防事業を重点的に実施。

急傾斜崩壊危険箇所など土砂災害危険箇所は都市化の進展等により増加しており、近年災害が発生した箇所及び病院などの災害弱者関連施設が被災する恐れのある箇所等での事業を優先的に実施。

洞爺湖温泉街の遊砂地整備
(西山川遊砂地等)

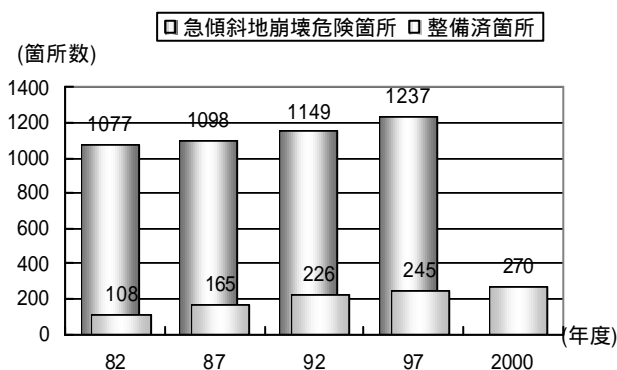


有珠山火山砂防激甚災害対策特別緊急事業



覚生川3号遊砂地(2001年完成予定)
- 樽前山直轄火山砂防事業 -

急傾斜地崩壊危険箇所数と整備箇所数の推移



出典：北海道調べ

急傾斜地崩壊危険箇所：傾斜度30度以上、斜面高さ5m以上の急傾斜地で5戸以上の家屋がある箇所
整備済み箇所：崩壊防止施設により整備された箇所



黒岳沢川床固工群(2001年完成予定)と
層雲峡温泉街 - 石狩川上流直轄砂防事業 -

北海道には 15 の活火山があり、これら火山周辺地域では火山地域から大量に流出する土砂が引き起こす災害が発生しやすい。
 またこのうち有珠山等 5 火山が気象庁常時観測火山であり、噴火にともなう火山泥流等による火山災害が頻発している。



北海道における主な火山活動(北海道開発局開局後)

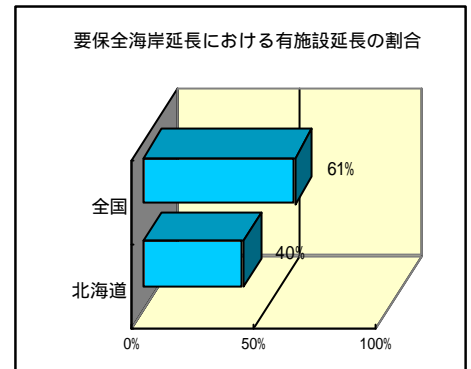
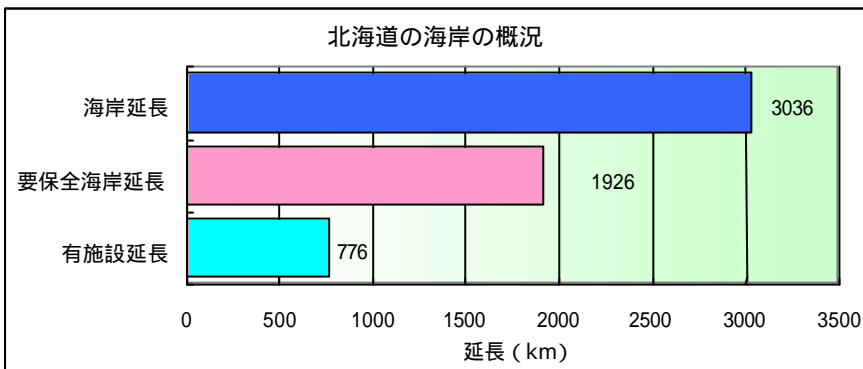
年 月	火 山 活 動
1962年 6月	十勝岳噴火、死者5名、負傷者11名
1977年 8月	有珠山が爆発、降灰で農作物は伊達、壮瞥中心に被害甚大、7,000名が避難
1978年 7～9月	有珠山水蒸気爆発
1978年 10月	雷雨で洞爺湖温泉街に有珠山の泥流が襲い死者2名、行方不明者1名など最大の被害
1988年 12月	十勝岳、26年ぶり噴火、泥流発生
1996年 3月	北海道駒ヶ岳、54年ぶりに噴火
1996年 11月	雌阿寒岳小噴火
1998年 10月	駒ヶ岳小噴火
1998年 11月	雌阿寒岳小噴火
1999年 5月 7月	樽前山で火山性地震急増
2000年 3月	有珠山23年ぶり噴火、洞爺湖温泉街等に地殻変動・泥流・噴石等の被害
2000年 9月 10月 11月	駒ヶ岳小噴火
2001年 7月	樽前山で火山性地震急増

出典：気象庁「日本活火山総覧」
 北海道新聞社「北海道年鑑」
 国土交通省北海道局調べ

北海道の海岸線延長 3,036 k mと長大であり、要保全海岸延長はこのうちの 1,926 k m で全国要保全海岸延長の 12%を占める。

近年海岸侵食が著しく、年間約 86 h a (全国消失面積の 5.4%)の砂浜が失われ侵食・決壊等の被害が頻発しているが、保全を要する海岸延長が長く海岸整備施設の整備状況は全国平均と比べ遅れている。

北海道南西沖地震被災地などにおける高潮対策の整備を進めるとともに、人工リーフ等の海岸保全施設の整備を推進する。



出典：国土交通省「海岸統計」

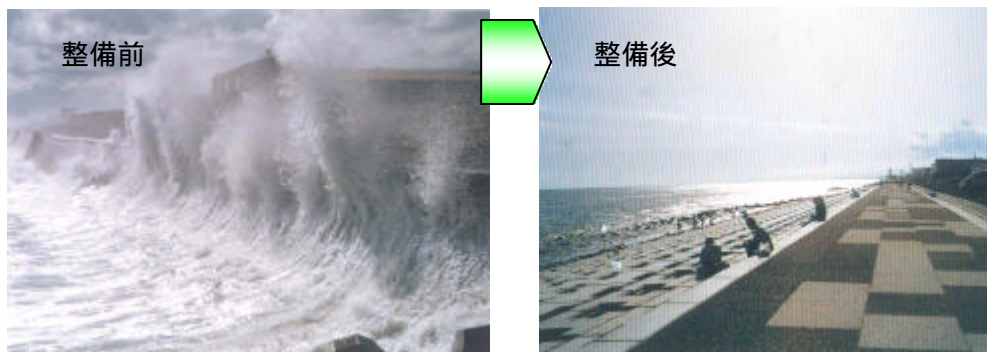
海岸線の消失面積と平均消失幅 (1978年～1992年 15年間)

	消失面積	砂礫海岸の延長で平均した消失幅
北海道	86ha / 年 (全国の 5.4%)	6.5m (全国の 2.6 倍)
全国	160ha / 年	2.5m

出典：地形図の比較による全国の海岸線変化
田中茂信ら，海岸工学論文集，1993



海岸侵食の被害 (野付崎海岸)

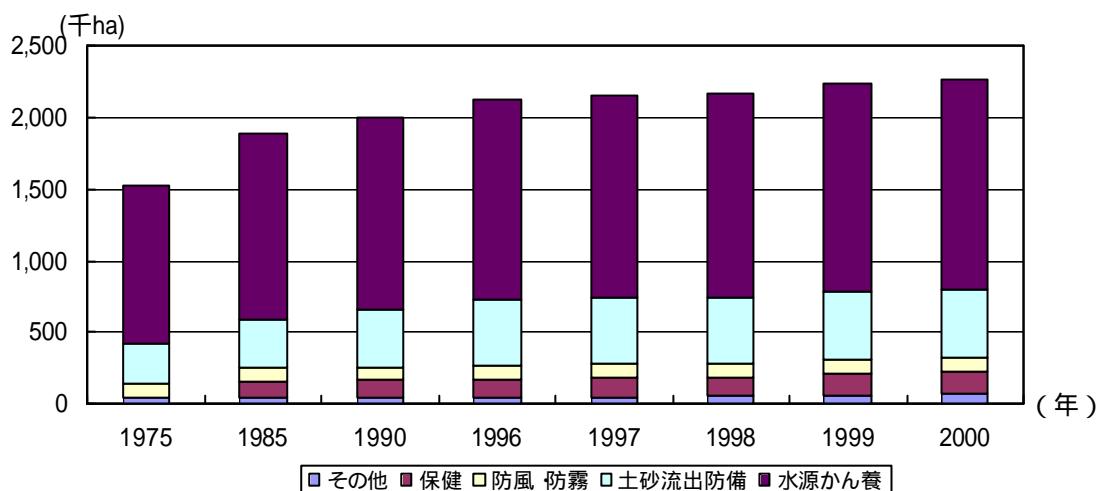


海岸保全施設の整備効果事例 (苫小牧市)
人工リーフ、緩傾斜護岸により越波・震動の被害を解消

北海道には全国の約 1 割に相当する 2 万 3 千カ所の山地災害危険地区があり、その解消に向けて治山事業を計画的に実施している。

また、北海道の森林面積の約 4 割に相当する約 214 万 h a が水源のかん養や土砂の流出等の防止を図るため保安林に指定され、その機能を維持強化するための整備を行っている。

北海道における保安林面積の推移



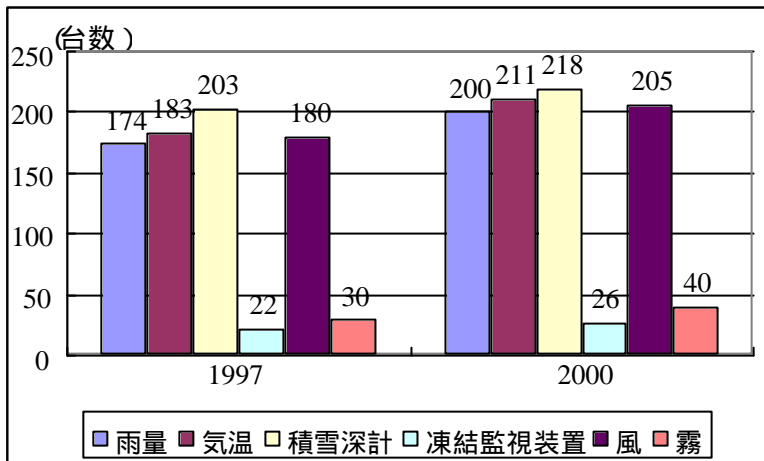
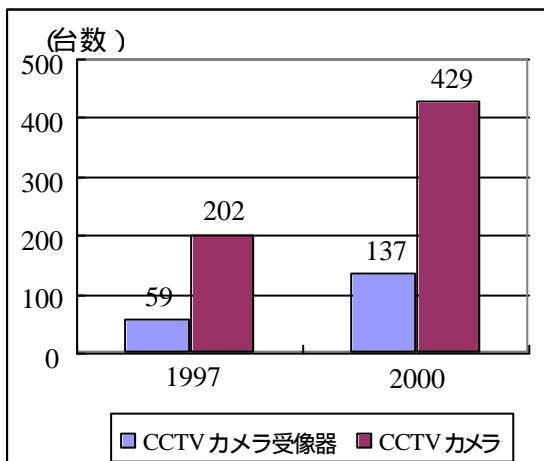
出典：北海道「北海道林業統計」

災害に強い地域社会の形成

大規模な災害の際に応急対策を早急かつ円滑に実施するため、被害状況や応急対策に関する情報等を的確に収集し、迅速に伝達することが求められており、防災情報システムの充実を推進している。

道路状況を把握するために、CCTV カメラや気象観測装置の設置が着実に進められている。

北海道における道路管理施設の設置状況（国道）（右：CCTV カメラ、左：気象観測装置）



出典：北海道開発局「道路現況調書」

北海道における道路管理施設の設置状況（国道）

CCTV カメラ：映像を監視して路面の状況及び交通状況、気象状況を把握する。

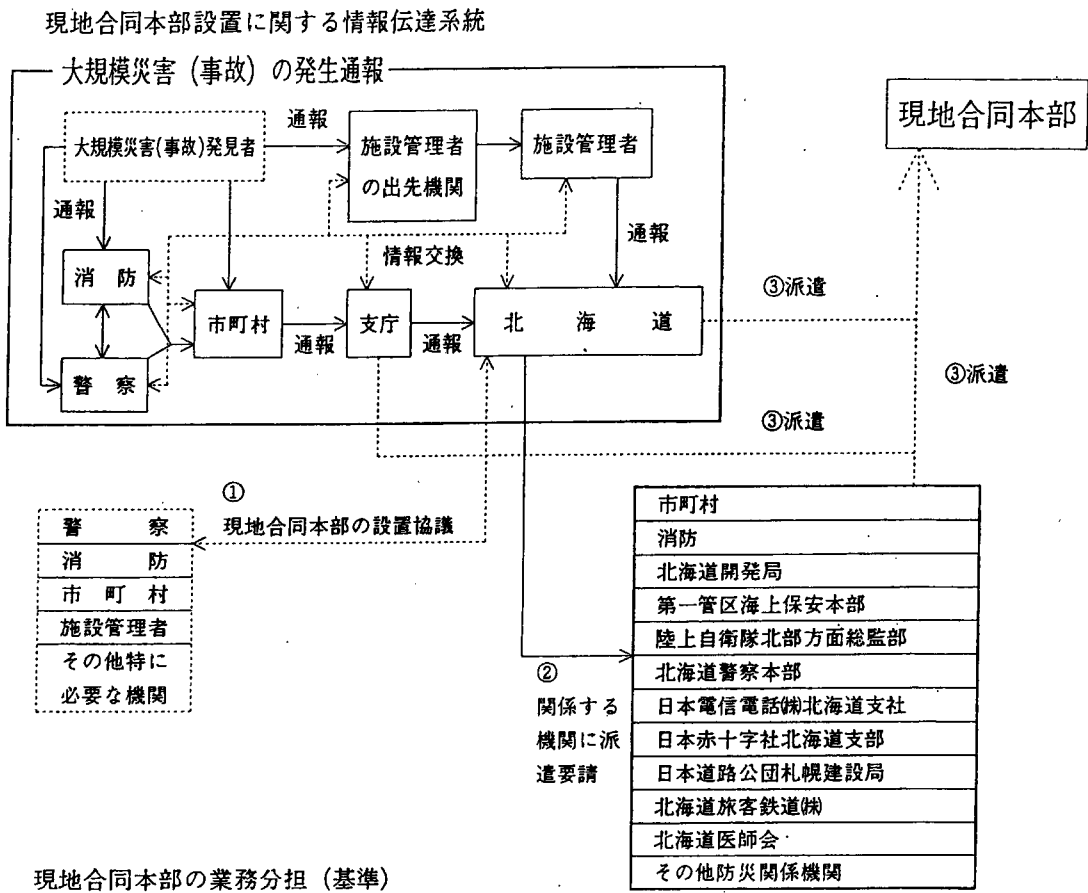


気象テレメーター：雨量、積雪、気温等道路気象情報の測定値を自動的に計測する。



大規模災害等が発生した際には、防災関係機関が相互に連携を図り、以下のような体制で応急対応が行われる。

防災初動体制図



現地合同本部の業務分担(基準)

本部長………北海道の職員のうちから知事が指名する者
 副本部長・班長………本部長が防災会議構成機関と調整し、本部員のうちから指名する者
 本部員………防災関係機関の長が指名する者

【現地合同本部の業務分担表】

班	担当	内 容	主な担当機関
総務班	総務担当	現地合同対策本部の庶務	北海道、施設管理者、市町村、NTT
	調整担当	関係機関の調整(応援・協力等の要請)	北海道、施設管理者、市町村
住民対応班	住民対応担当	被災者家族への対応等	北海道、施設管理者、市町村
広報班	広報担当	報道対応、住民への情報提供	北海道、施設管理者、市町村、救助救出機関
医療班	応急措置担当	被災者のトリアージ・応急措置等	北海道、医師会、日赤
	健康管理担当	被災者家族等の健康管理・処遇	北海道、医師会、日赤
救助救出班		救助救出方法の検討、調整、実施	警察、消防、施設管理者、市町村 (自衛隊、海保へ派遣があった場合)
警備隊		救出現場の交通規制、立入制限、検証等	警察

連絡調整 → 関係機関(対策本部)

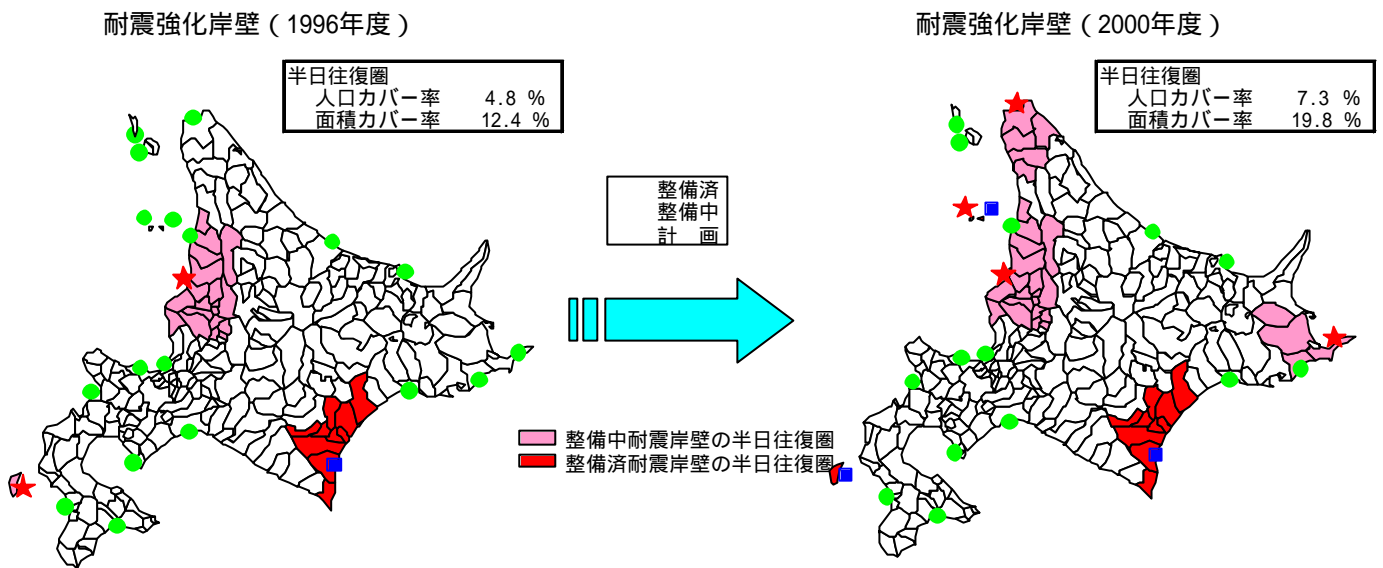
広報 → 報道

状況説明 → 関係者

救助作業情報の提供、作業方法の指示 → 救出現場、救助救出班、医療班、警備班

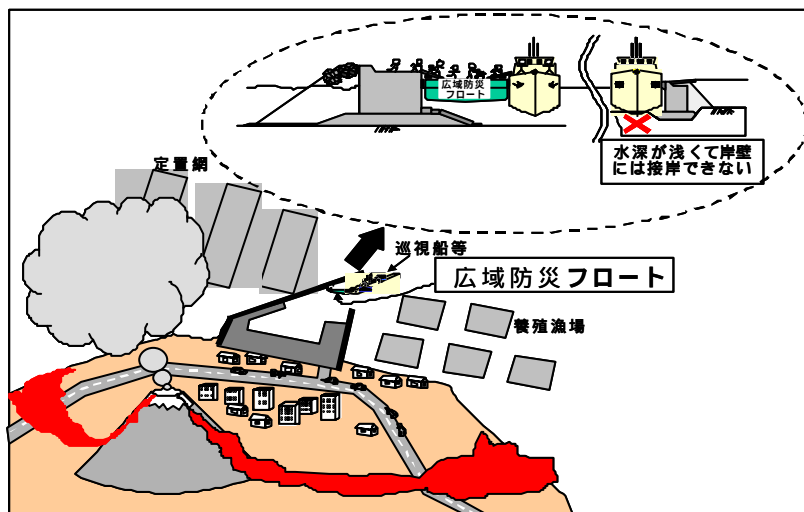
地震発生直後の避難者及び緊急物資の海上輸送路を確保するための耐震強化岸壁の整備を促進している。

噴火等大規模災害時の陸上輸送路不通の際の緊急避難や復旧物資輸送、代替輸送手段の確保を図るための防災拠点整備を促進している。



出典：北海道開発局調べ

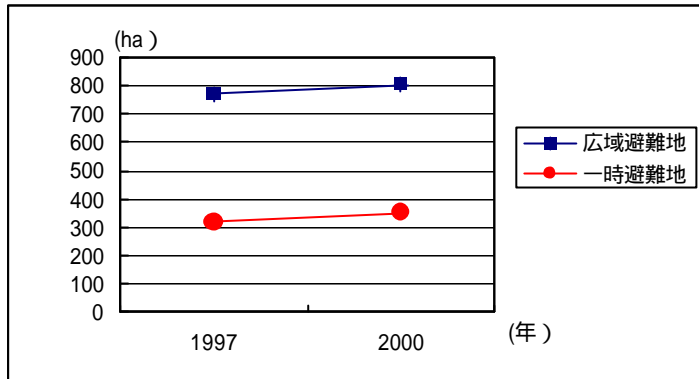
耐震強化岸壁整備によるカバー圏の変化



広域防災フロートイメージ図

災害時に広域避難地等となる都市公園を地域防災計画の中で位置付けし、整備を推進している。

防災公園の整備面積の推移 (h a)



出典：北海道開発局調べ

防災公園の整備 (忠和公園、旭川市)



(東光スポーツ公園、旭川市)

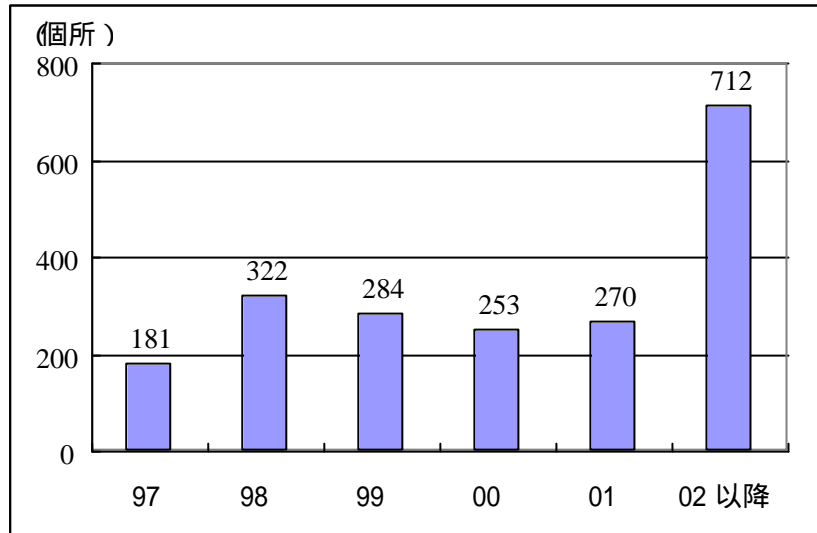


安全な交通環境等の整備

道路防災点検の実施結果等を踏まえ、対策が必要な個所の早期解消に向けてより一層の防災対策を推進すると共に、対策が長期にわたるものについては応急的な現道対策を進めている。

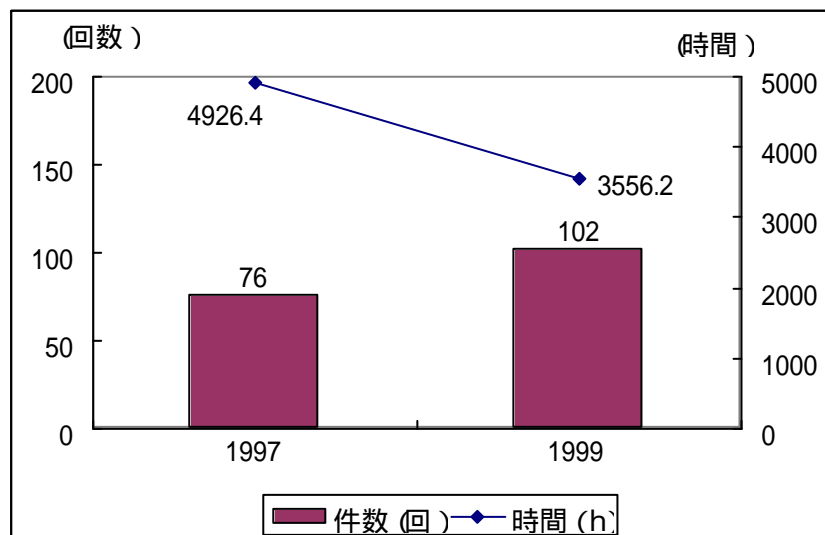
近年では大規模な自然災害等が頻発しており、国道の通行止め回数は増加しているものの、通行止め時間は減少している。

北海道における防災点検要対策個所の対策済個所数（国道）



出典：北海道開発局調べ

北海道における通行止め回数・時間（国道）



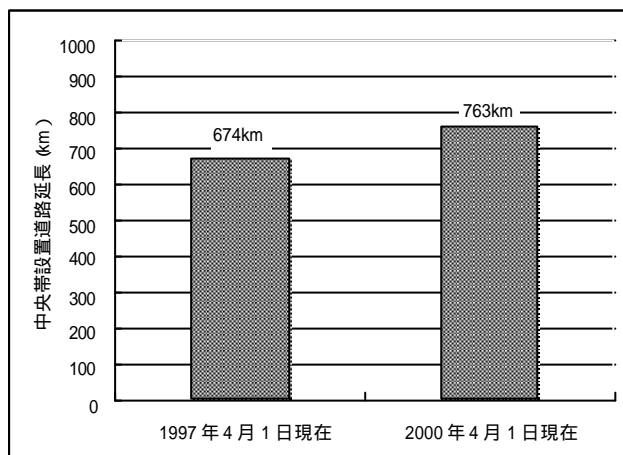
出典：北海道開発局調べ

安全な交通環境を形成するために、交通安全施設等整備事業を実施しており、例えば中央帯設置道路延長は1997年の674kmから2000年には763km、歩道のべ延長は同じく9,734kmから10,262kmへ整備を進めている。

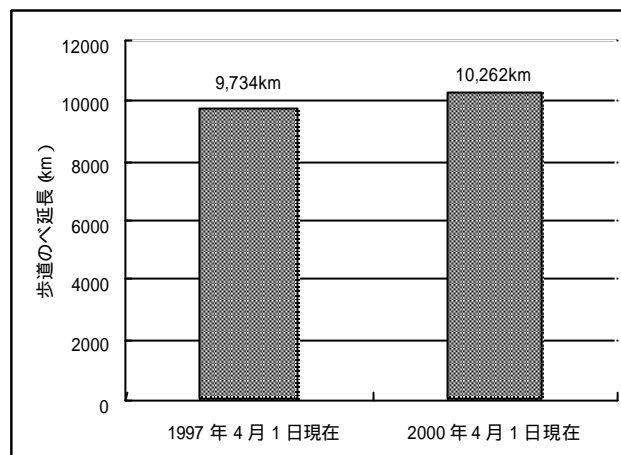
人身事故100件あたりの死者数は2.4人から1.8人に、自動車1万台あたり死者数は1.8人から1.5人に減少するなど、重大事故は減少傾向にある。

北海道における中央帯設置道路延長と歩道のべ延長

中央帯設置道路延長



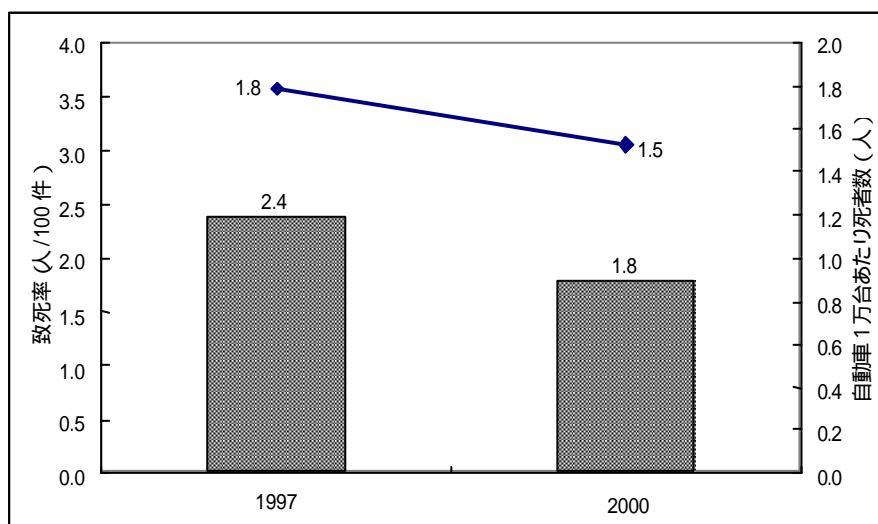
歩道のべ延長



注：一般国道、北海道所管の道道を対象とした

出典：北海道開発局、北海道「道路現況調査」

北海道における人身事故 (致死率及び自動車1万台あたり死者数の推移)

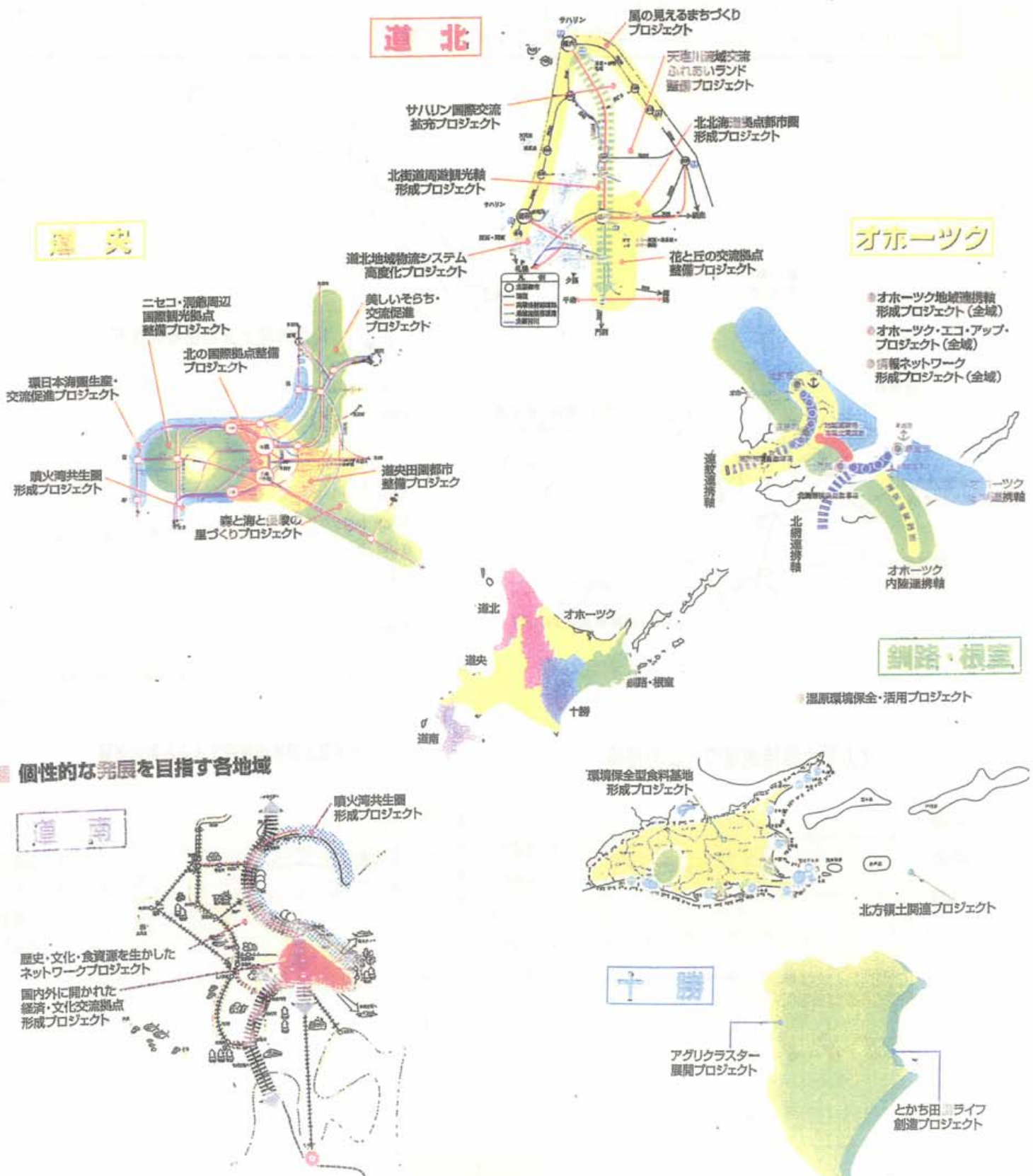


出典：北海道警察本部「交通年鑑」

6 その他

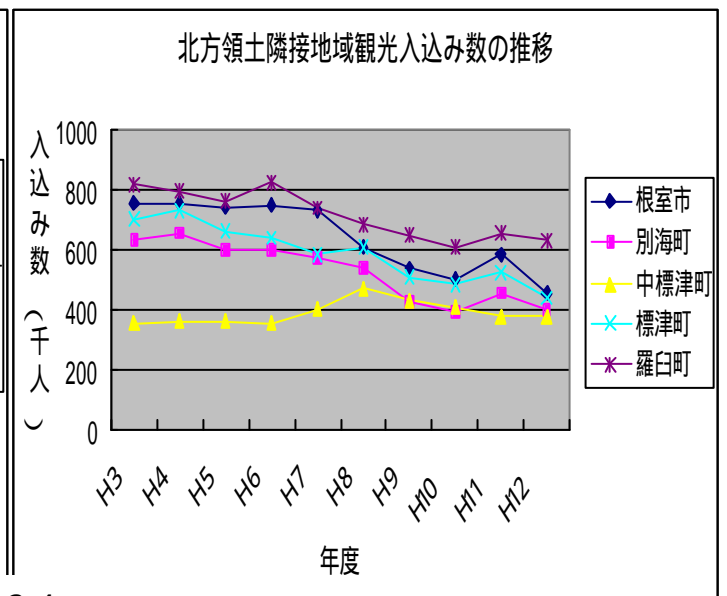
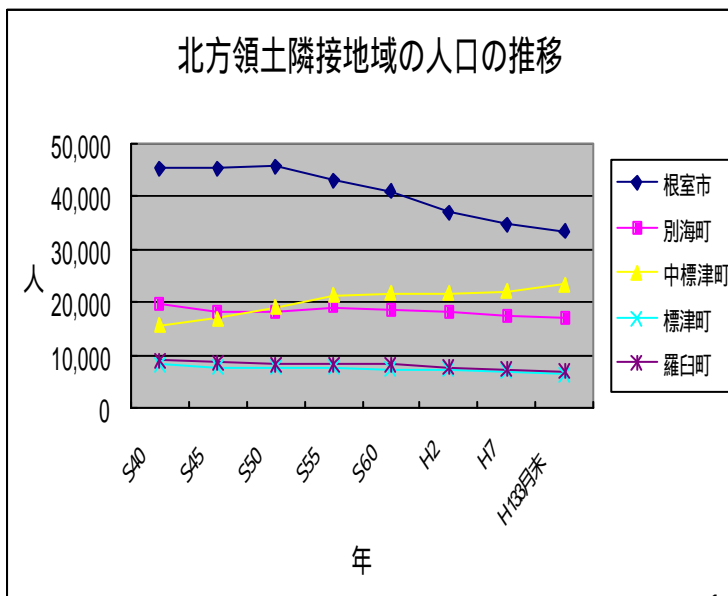
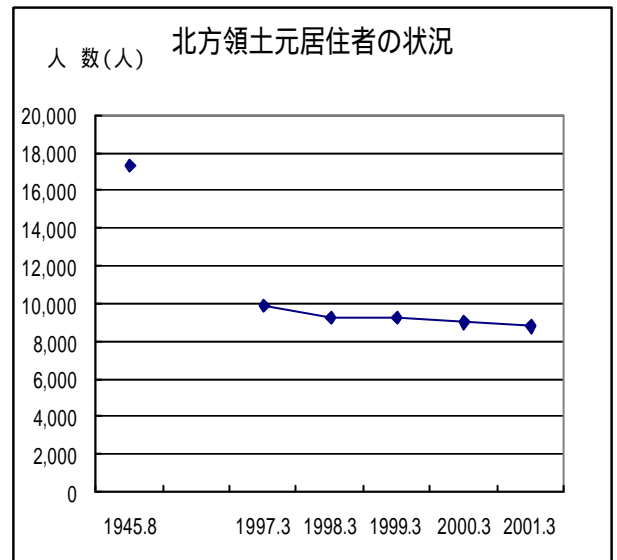
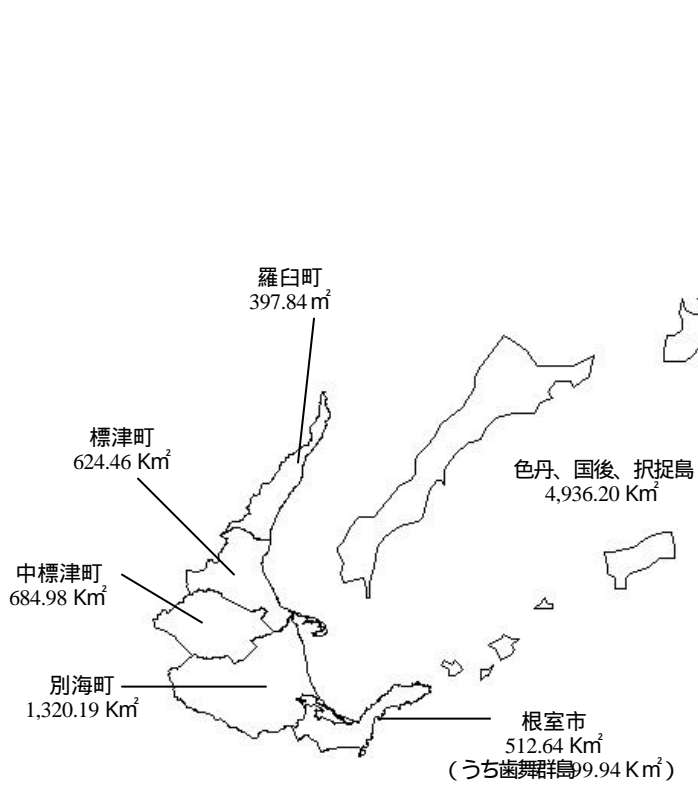
○ 広域的・複合的プロジェクト

地方公共団体を始めとする関係機関が、地域の創造性を発揮し主体的に地域の将来ビジョンを描き、その実現に向けて連携して取り組む広域的・複合的プロジェクトの推進が図られている。



北方領土隣接地域の安定振興

北方領土に隣接する根室市をはじめとする1市4町（根室市、別海町、中標津町、標津町、羅臼町）は、領土問題が未解決であることから望ましい発展が阻害された地域である。このため、当地域の活力ある維持・発展を図るため、1998年度から始まった第4期北方領土地域安定振興計画に基づく諸施策を積極的に推進している。



本資料に記載した6期計画主要施策と対応する主な課題について

〈対応する主な課題〉

計画の主要施策

<p>1. 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 (1) 地球規模に視点を置いた食料基地の実現 ①農水産物の安定生産 ②消費者ニーズに視点を置いた食料・食品の生産・加工・流通体制の確立</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 食料の質・量両面の安定確保 ・ 国際化に対応したコスト・品質面の向上 ・ 担い手の減少、耕作面積の減少の懸念等への対応
<p>(2) 新たな成長期待産業の育成 ①寒地対応型を中心とした住宅・ハウスウエア関連産業 ②リサイクル産業を中心とした環境関連産業 ③高齢化・通商化の進展を踏まえた医療・福祉関連産業 ④快適な冬の生活の実現を中心とした都市環境関連産業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 産学官協働による既存集積分野の発展促進 ・ 新たに成長が見込まれる分野の産業育成基盤整備
<p>(3) 森林を支える産業の育成</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
<p>(4) 北海道産業の活力を向上させる発展基盤の整備 ①産業の特性に応じた経営・労働環境の整備 ②研究開発の推進 ③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 ④苫小牧東部地域開発等の拠点開発の推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中核・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
<p>2. 北の国際交流圏を形成する施策 (1) 北海道産業の国際的な展開の促進 ①北海道産業の国際的な展開の促進 ②国際的な資源・エネルギー開発との連携 ③国際的な観光の展開 (2) 地域間の国際交流・国際貢献 (3) 国際交流基盤の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
<p>3. 北海道の美しさを引き継ぐ環境を保全する施策 (1) 恵まれた自然の共生 ①北海道の恵まれた自然環境の保全 ②自然とふれあう空間の創造 ③北海道らしい個性豊かな景観の継承 (2) 森林、農地、農地、河川、湖沼、海域の有する環境保全機能の維持向上 ①森林、農地、農地、河川、湖沼、海域の機能の維持向上 ②環境の負荷の少ない循環を基調とする廃棄物の推進 ③大気・水環境等への負荷低減、省エネルギー・省資源の推進 ④廃棄物の適正処理の推進、再生資源の利用の促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 新エネルギーの活用等によるエネルギーの多様化 ・ エネルギー利用の効率化
<p>4. 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 (1) 国民の多様な自己実現に対応した自然・生活空間の形成 (2) 創性的な農山漁村と都市との交流の促進 (3) 多様な個性を尊重する文化の展開 (4) アイヌ文化の振興等 ①アイヌ文化の振興等 ②生活環境等の向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 海外旅行や他の観光地との競合、高コスト構造、多様化する観光需要への対応 ・ 北海道内での地域的・季節的偏りの克服 ・ 地域産業の活性化、生活環境の整備、都市との交流による農山漁村の活力の再生 ・ 真にゆとりといるおおいのある生活の場の創造 ・ アイヌ民族としての誇りが尊重される社会の実現
<p>5. 安全でゆとりある生活の場を表現する施策 (1) ゆとりといる生活の場の形成 ①ゆとりといるおおいのある生活環境の整備 ②快適な冬の生活の実現 ③高齢化等に対応した人々にやさしい生活環境の整備に資する地域開発 ④安心して子どもを生み育てられる環境の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 水質の安定供給 ・ 都市ごとの状況を踏まえた商業・居住・交流などの機能の充実・再生を図るための総合的整備 ・ 地域産業の活性化、生活環境の整備等による活力の再生 ・ 真にゆとりといるおおいのある生活の場の創造
<p>(2) 暮らしの多様な選択を実現するネットワークの形成 ①効率的で利便性の高い交通体系の形成 ②高度な情報通信ネットワーク等の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 札幌市等に集積した中核的機能を全道で効率的に活用するための条件整備 ・ 中核・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、生活の多様化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
<p>(3) 安全な地域社会の実現 ①国土保全施設の計画的整備 ②災害に強い地域社会の形成 ③安全な交通環境等の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国土保全基盤整備や初動体制の強化などの総合的な防災対策の推進 ・ 公共施設の前線化及び災害時の緊急輸送路、避難地の確保 ・ 道路防災対策の緊急実施