

第7期までの北海道総合開発計画の振り返り

国土交通省北海道局

令和4年9月12日

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
- (2) 北海道の人口推移
- (3) 日本経済と北海道経済
- (4) 資本形成(民間・公的)推移

I-2 国に対する北海道の役割・貢献

- (1) 食料供給基地①
- (1) 食料供給基地② ～石狩川流域の開発
- (2) エネルギー安定供給
- (3) 苫東・産業振興
- (4) 観光・保養拠点
- (5) 望ましい社会の実現に係る先駆的役割

I-3 北海道の発展基盤の整備

- (1) 交通ネットワーク整備
- (2) 安全・安心な国土の形成
- (3) 北国の地域づくり

I-4 計画の推進手法

- (1) 圏域設定
- (2) 地域との連携・協働の取組
- (3) 北海道開発計画調査
- (4) 北海道の魅力の発信

II 特定課題

- (1) 北方領土隣接地域
- (2) 札幌オリンピック

1-1 (1) 各期の計画の推移①

- 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推進。
- 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8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、積極的な開発を実施。

第1次5か年計画

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か年計画

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「美唄地区」
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】

・おおむ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)

1-1(1) 各期の計画の推移②

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、ふゆトピア事業を展開。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。

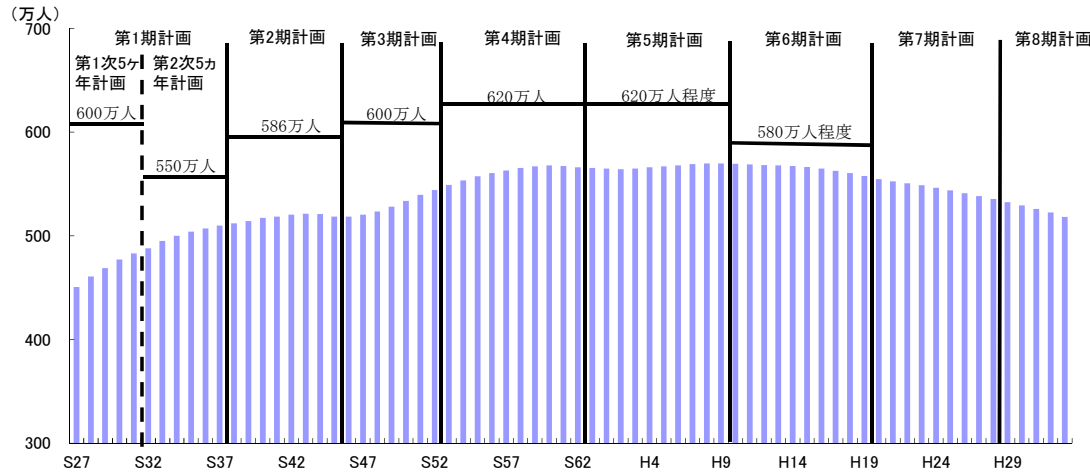


道東自動車道(夕張IC～占冠IC)供用(H23)

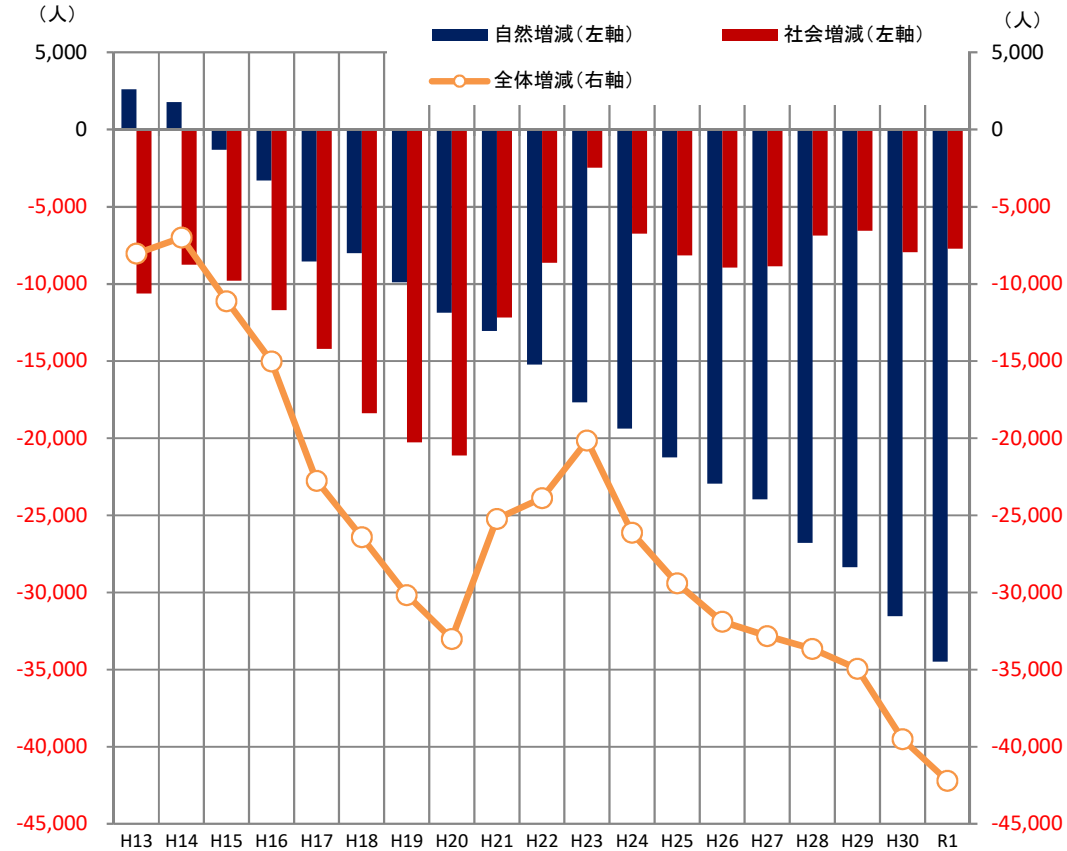
1-1 (2) 北海道の人口推移

- 北海道の人口は昭和25(1950)年からの約50年の開発で約140万人増加したが、平成9(1997)年の約569万人(対昭和25年比33%増、三大都市圏以外の地方ブロックでは最大)を頂点に減少に転じた。
- 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(2003)年からマイナスとなった。

第1期計画からの期間における人口増加の見込みと人口推移

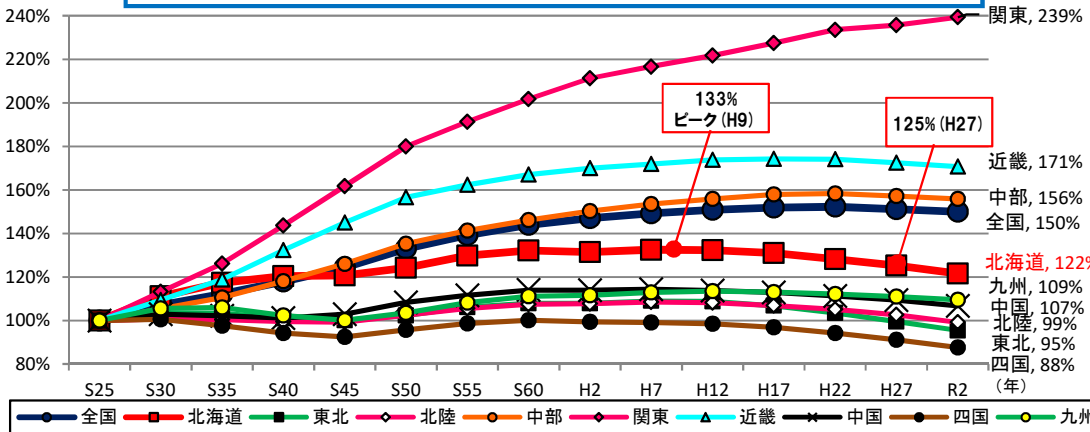


北海道における人口の自然増減・社会増減の推移



出典：北海道「北海道保健統計年報」、
総務省「住民基本台帳人口移動報告」から北海道局作成
注1：自然増減＝出生数－死亡数
注2：社会増減＝都府県からの転入者数－都府県への転出者数

全国地方ブロック別人口の推移(S25=100)



出典：総務省「国勢調査」、「人口推計」から北海道局作成

注：各ブロックの内訳は以下のとおり

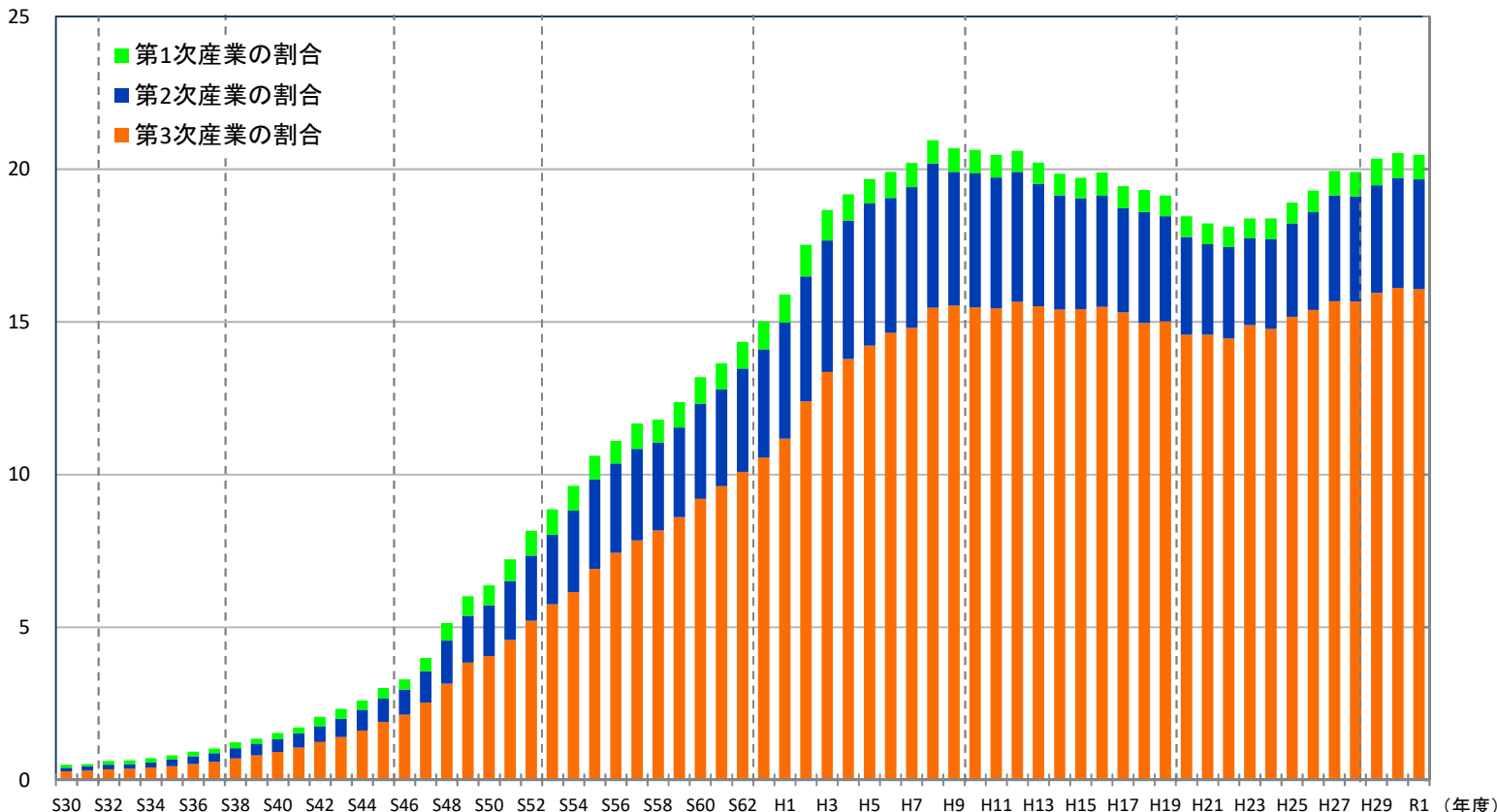
- [北海道]北海道、[東北]青森県・岩手県・宮城県・秋田県・山形県・福島県、[関東]茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県、
- [北陸]新潟県・富山県・石川県・福井県、[中部]三重県・滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県、[中国]鳥取県・島根県・岡山県・広島県・山口県、
- [四国]徳島県・香川県・愛媛県・高知県、[九州]福岡県・佐賀県・長崎県・熊本県・大分県・宮崎県・鹿児島県

1-1 (3) 日本経済と北海道経済

- 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5期計画までは道内経済が順調に成長してきたが、その後は長く成長が停滞し、第7期計画後半から緩やかに成長。
- 道内総生産の産業別構成比は、全国に比べ第1次産業と第3次産業の割合が高く、第2次産業の割合が低い。

(兆円)

道内総生産(名目)の産業別割合の推移

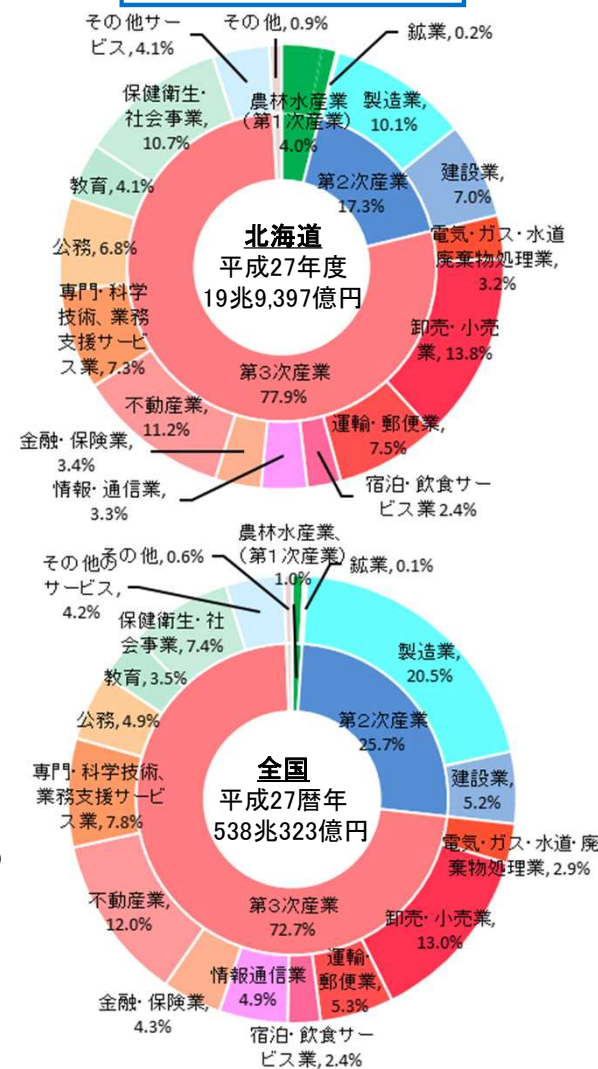


1期計 (S27~S31)	1期計 (S33~S37)	2期計 (S38~S45)	3期計 (S46~S52)	4期計 (S53~S62)	5期計 (S63~H9)	6期計 (H10~H19)	7期計 (H20~H27)	8期計 (H28~R1)
---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	--------------	---------------	---------------	--------------

出典：内閣府「県民経済計算」から北海道局作成

注：昭和30年度からの計数を掲載しているが、体系基準年が異なるため直接接続できないことに留意(S30~H1:1968SNA、H2~H17:1993SNA、H18~R1:2008SNA)。

総生産(名目)の構成比



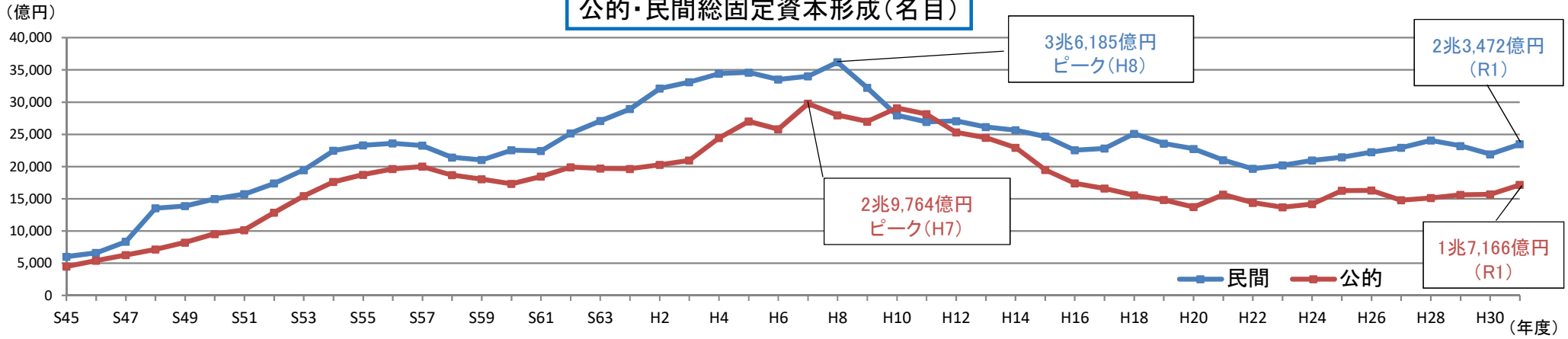
出典：北海道「道民経済計算」、内閣府「国民経済計算」から北海道局作成

(注)「その他」には、産業別に配分できない「輸入品に課される税・関税」、「(控除)総資本形成に係る消費税」、「統計上の不突合」(全国のみ)が含まれる。

1-1 (4) 資本形成(民間・公的)推移

- 北海道の公的・民間総固定資本形成は平成7・8年度をピークに減少傾向にあったが、平成22・23年度からゆるやかな上昇傾向。
- 総固定資本形成の総支出に占める割合、人口一人当たり投資額を見ると、他ブロックよりも低くなっている。

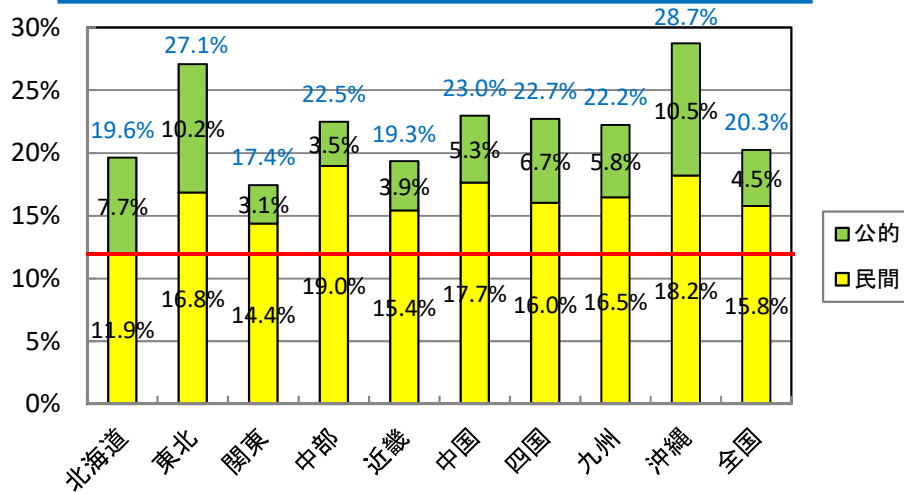
公的・民間総固定資本形成(名目)



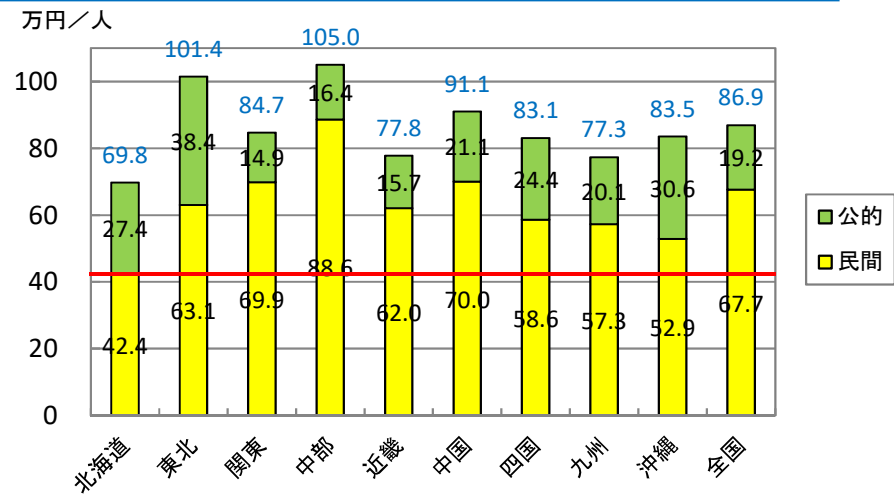
2期計 (S45)	3期計 (S46~S52)	4期計 (S53~S62)	5期計 (S63~H9)	6期計 (H10~H19)	7期計 (H20~H27)	8期計 (H28~)
-----------	---------------	---------------	--------------	---------------	---------------	------------

出典：内閣府「県民経済計算」から北海道局作成
 注：昭和45年度からの計数を掲載しているが、体系基準年が異なるため直接接続できないことに留意(S45~H1:1968SNA、H2~H17:1993SNA、H18~R1:2008SNA)

全国ブロック別公的・民間総固定資本形成合計の総支出に占める割合(平成27年度、名目)



全国ブロック別人口一人当たり投資(平成27年度、名目)



出典：内閣府「県民経済計算(平成23年基準)」から北海道局作成
 注：関東、中部、近畿、中国及び四国のブロック区分は同出典による。

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
- (2) 北海道の人口推移
- (3) 日本経済と北海道経済
- (4) 資本形成(民間・公的)推移

I-2 国に対する北海道の役割・貢献

- (1) 食料供給基地①
- (1) 食料供給基地② ~石狩川流域の開発
- (2) エネルギー安定供給
- (3) 苫東・産業振興
- (4) 観光・保養拠点
- (5) 望ましい社会の実現に係る先駆的役割

I-3 北海道の発展基盤の整備

- (1) 交通ネットワーク整備
- (2) 安全・安心な国土の形成
- (3) 北国の地域づくり

I-4 計画の推進手法

- (1) 圏域設定
- (2) 地域との連携・協働の取組
- (3) 北海道開発計画調査
- (4) 北海道の魅力の発信

II 特定課題

- (1) 北方領土隣接地域
- (2) 札幌オリンピック

1-2 (1) 食料供給基地①

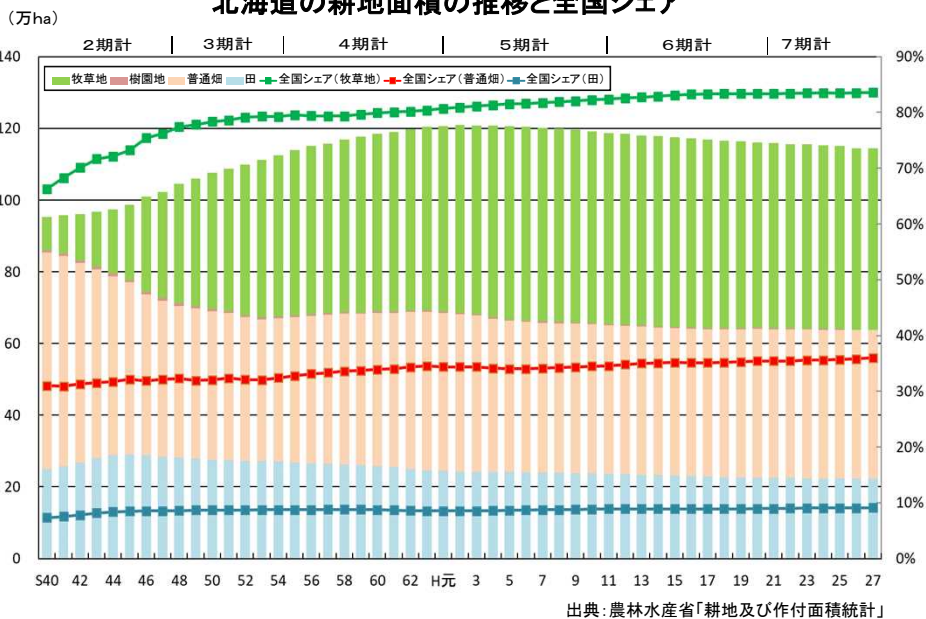
- 北海道開発において、食料供給力強化は第1期計画からの重要目標であり、耕地の拡大や生産性の向上などを通じて、現在では北海道が国内産の供給熱量の24%を占めるなど、我が国の食料供給の場として重要な役割を担うまでに成長。

北海道農業の発展と耕地面積の推移

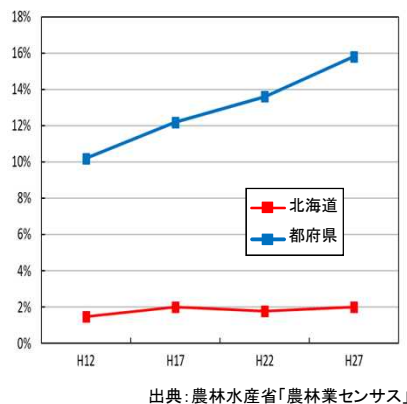
- 戦後の緊急的な食料の自給化と失業者救済において、北海道はその中心的役割を担うこととされ、第1期計画における最大の開発事業として、篠津地域と根釧原野開発に着手。耕地の拡大と土地改良等による生産性の向上が進められる。
- 昭和39～41年に連続的な冷害が発生し、北海道の気候風土に適した安定的農業の開発振興のため、酪農畜産を始めとする寒地に適する食料の増産を目指した。
- 昭和40年代以降の生産調整や農産物の自由化という課題に対し、高能率の生産体制確立のための大規模な農業基盤整備事業を進めたことにより、大幅なコスト削減と品質の向上が実現。
- 耕地面積は現在、畑では全国の37%、牧草地では83%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

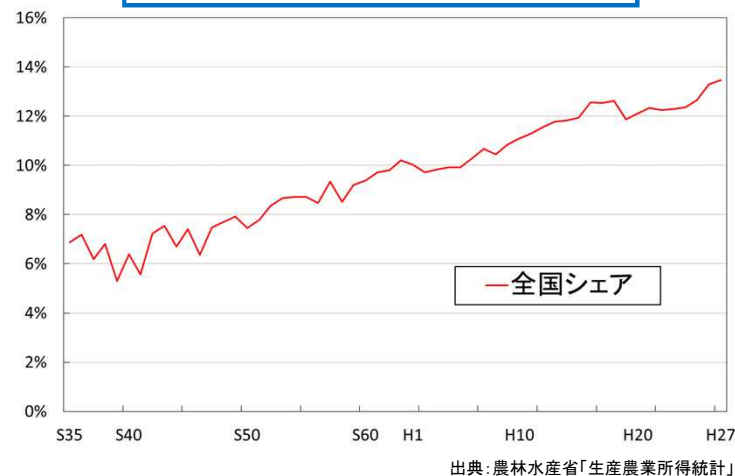
北海道の耕地面積の推移と全国シェア



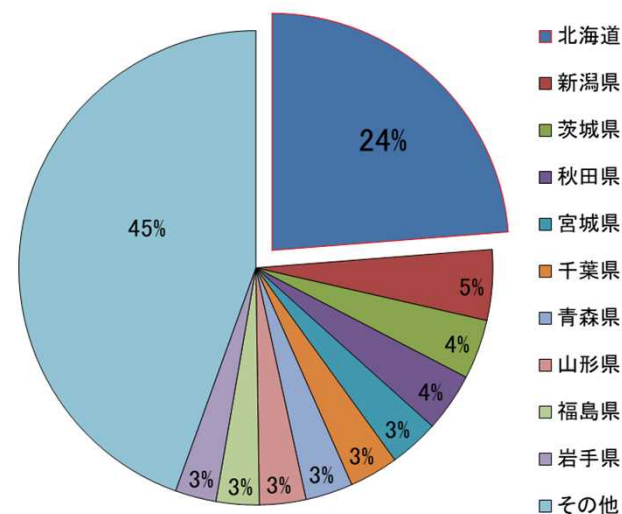
北海道と都府県の耕作放棄地面積の推移



農業産出額の全国シェアの推移



食料自給率における都道府県別供給熱量



1-2 (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年から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】

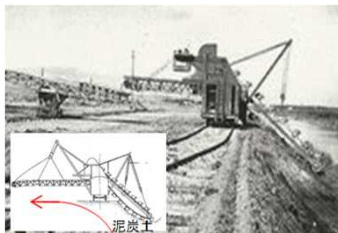
- 排水施設(篠津運河(用排兼用)、排水機場、排水路)、かんがい施設(ダム、頭首工、揚水機場、用水路)、農道整備、暗渠排水、客土、上水道、開墾

事業着手前

事業完了後



泥炭地盤における建設技術



表層泥炭の掘削(自走2式のラダーエスカレーターにより実施)年間7万m³を掘削



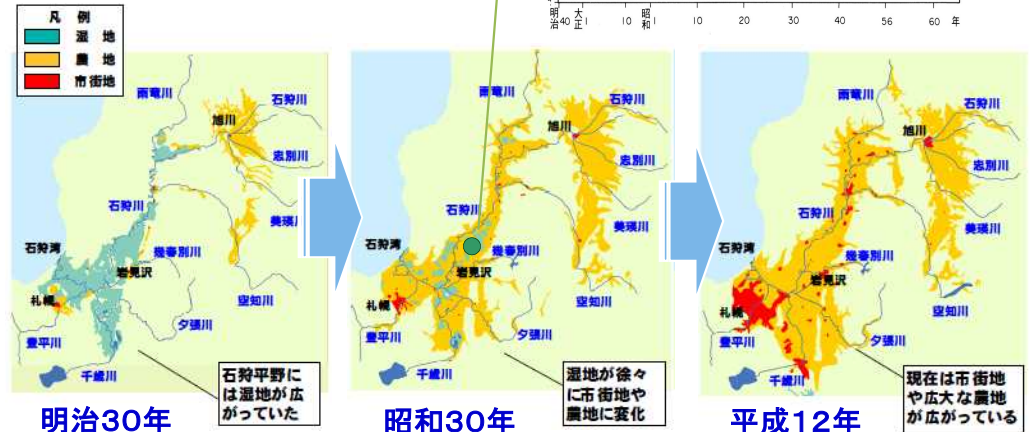
掘削排泥された篠津運河の下層土を濃縮し、管内を圧送してほ場に散布

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

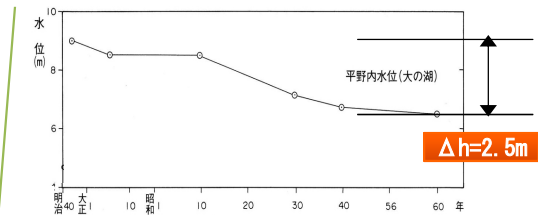


明治30年

昭和30年

平成12年

美唄原野(大の湖)の水位



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



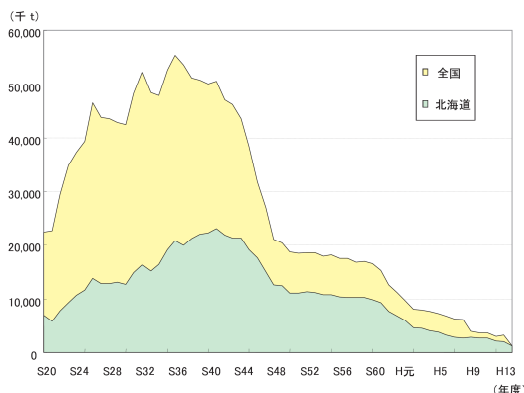
整備されたほ場

- 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

- 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。

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

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年には北海道電力ネットワーク株式会社により再増強に着手、平成31年運転開始(90万kW)。
- 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。



北本連系設備の概要

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)



宗谷岬ウインドファーム
運営: (株)ユースエナジー宗谷
操業: 平成17年11月
設備容量: 57,000kW

出典: 稚内市HP



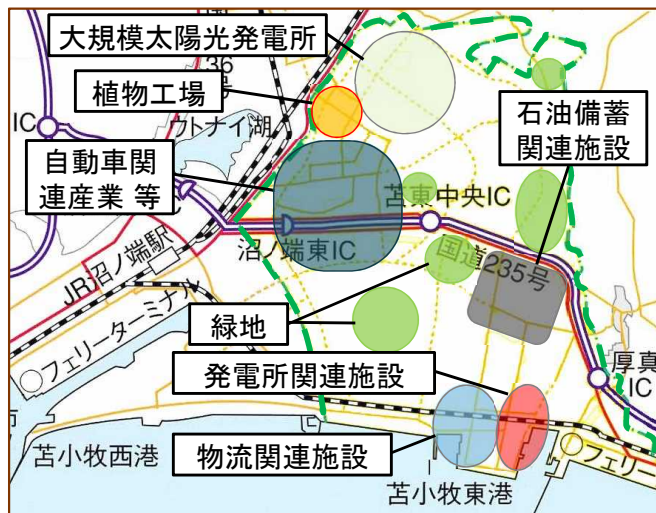
森地熱発電所
運営: 北海道電力(株)
運転開始: 昭和57年11月
出力: 25,000kW

出典: 北海道電力(株)HP

- 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。

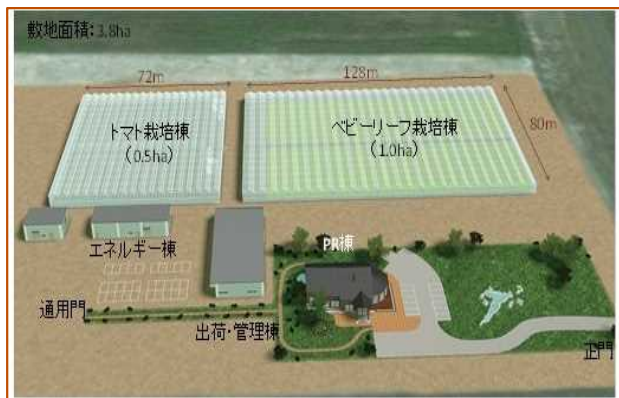
苫小牧東部地域開発

- 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27年度末までに1,061.4haが分譲され、民間企業103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から北海道局作成



植物工場 (平成26年8月完成)

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

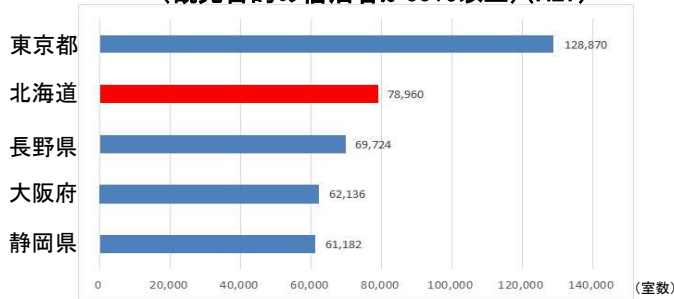
1-2 (4) 観光・保養拠点

- 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た。
- また第5期計画では、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。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ウポポイの整備が進められた。

観光・保養拠点の形成

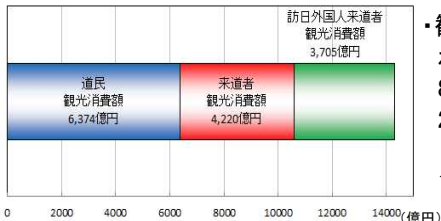
第3期計画では、国民の所得水準の上昇、余暇の増加等から北海道の観光需要の増大が見込まれることにより、我が国における枢要な自然観光レクリエーション地域として、自然の保護管理体制の強化や観光資源の利用に必要な諸施設の整備拡充を推進。

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) (H27)



出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」より北海道局作成

北海道における観光消費額 (H29)



観光消費額から推計される生産誘発額は2兆897億円。これは平成26年度の道内総生産(名目GDP)18.5兆円11.3%を占める。

※ 調査期間はH26.10～H27.9

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、岩内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27年約56万8千人(ニセコ町、倶知安町))するとともに、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7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)



《参考》令和2年7月に開業した「民族共生象徴空間(ウポポイ)」は、国際観光等への寄与も期待されている。



イランカラペテキャンペーン
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「イランカラペテ」(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。

1-2 (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～

- 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。

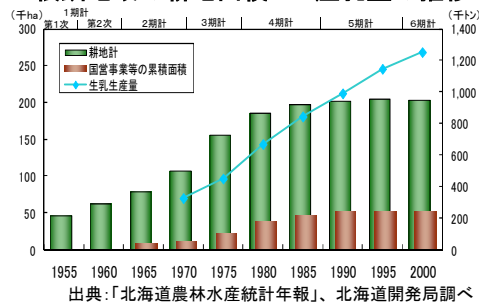
事業着手前(昭和30年)



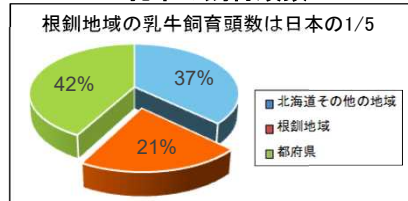
現在の状況



根釧地域の耕地面積と生産乳量の推移

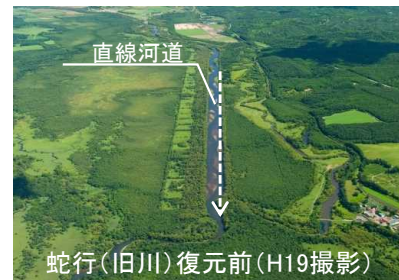


乳牛の飼育頭数



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。



復元後の 蛇行河川の状況



湿原植生の再生状況



- 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 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
- (2) 北海道の人口推移
- (3) 日本経済と北海道経済
- (4) 資本形成(民間・公的)推移

I-2 国に対する北海道の役割・貢献

- (1) 食料供給基地①
- (1) 食料供給基地② ～石狩川流域の開発
- (2) エネルギー安定供給
- (3) 苫東・産業振興
- (4) 観光・保養拠点
- (5) 望ましい社会の実現に係る先駆的役割

I-3 北海道の発展基盤の整備

- (1) 交通ネットワーク整備
- (2) 安全・安心な国土の形成
- (3) 北国の地域づくり

I-4 計画の推進手法

- (1) 圏域設定
- (2) 地域との連携・協働の取組
- (3) 北海道開発計画調査
- (4) 北海道の魅力の発信

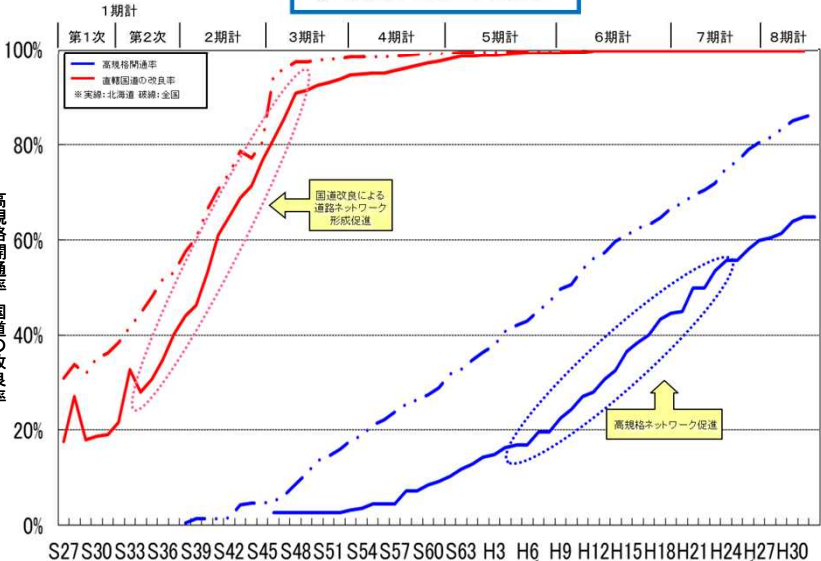
II 特定課題

- (1) 北方領土隣接地域
- (2) 札幌オリンピック

1-3 (1) 交通ネットワーク整備(道路・鉄道)

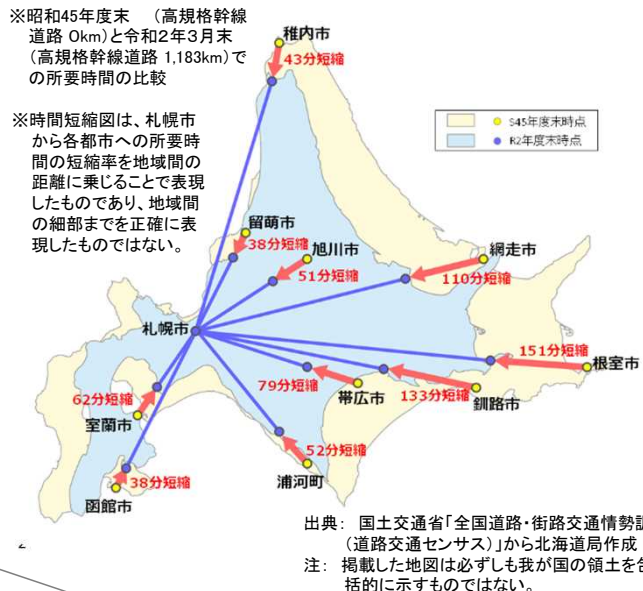
- 昭和27年の新道路法施行等と相まって、開発計画の策定とともに本格的な道路整備が開始され、昭和40年代までに国道ネットワークが形成。高規格幹線道路網は未だ整備途上であるが、札幌と道東の諸都市との時間距離の短縮は着実に進展。
- 青函トンネルは第2期計画、北海道新幹線については第3期計画に掲げて以降一貫して推進。

道路整備の推移



出典：道路統計年報から北海道局作成

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】

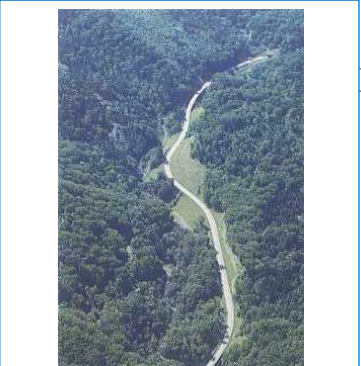
- 昭和47年 青森 - 札幌間基本計画決定
- 昭和48年 青森 - 札幌間整備計画決定
- 昭和57年 整備新幹線の建設凍結決定
- 平成16年 与党プロジェクトチーム、新青森 - 新函館など3区間を2005年度に着工する方針を決定
- 平成17年 新青森 - 新函館間、フル規格で着工
- 平成28年3月 新青森 - 新函館北斗間開業
- 令和12年度末を目標に新函館北斗 - 札幌間完成予定



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



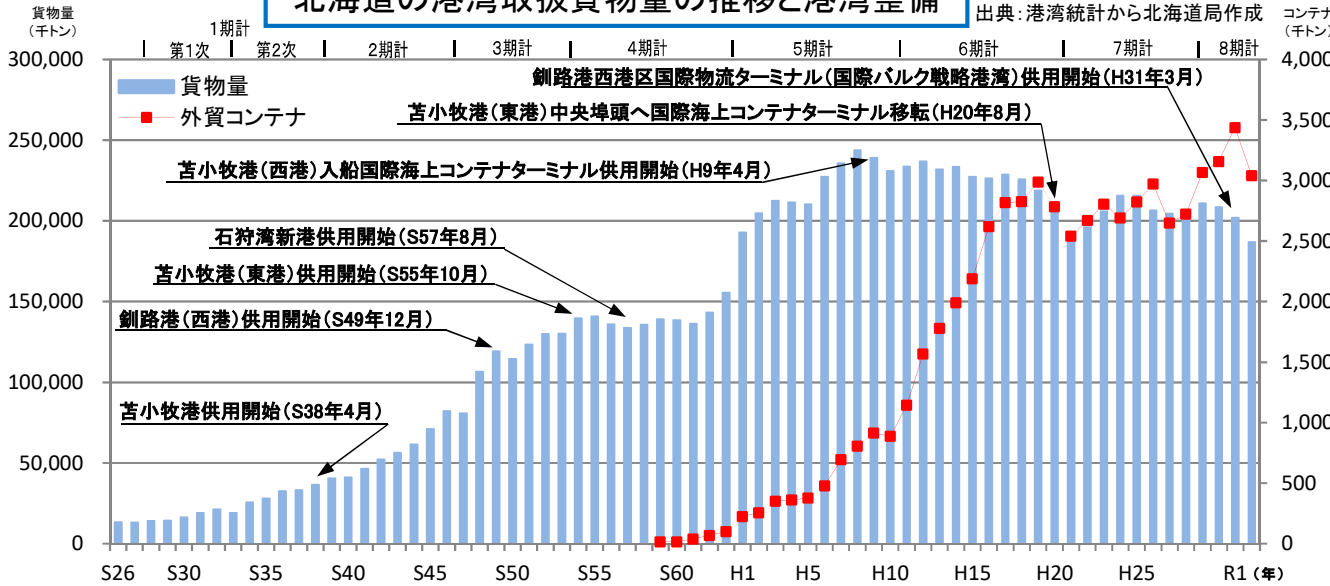
平成23年
道東自動車道(夕張IC～
占冠IC)供用

1-3 (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推進。
- 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

出典: 港湾統計から北海道局作成



苫小牧港の整備

- 苫小牧港は昭和26年に起工、第2次5か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年から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。令和2年には取扱貨物量が北日本最大・全国第3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。

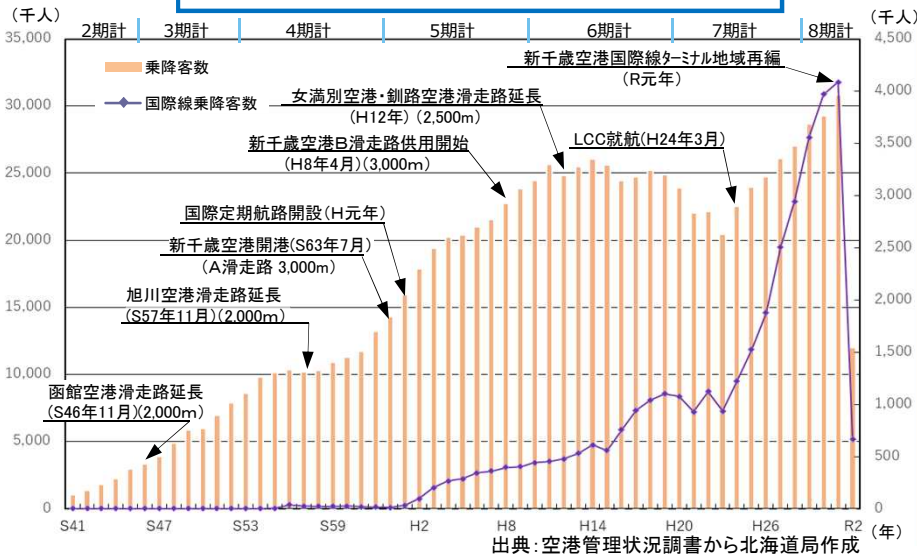


昭和35年頃の苫小牧港
西港の内陸掘込みを開始



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36年から自衛隊と共用していた千歳飛行場の南東に、民間航空専用として建設した新千歳空港は、昭和63年にA滑走路の供用を開始した。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。
- 乗降客数は、震災等で一時減少したが、LCC就航や国際線の急激な伸びにより、令和元年に過去最多の2,459万人を記録した。



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

- 北海道は日本有数の地震発生源である千島海溝に近接するなど災害発生の危険性が大きく、地震・津波災害、風水害、火山災害等幾多の自然災害を経験。
- これら自然災害に対し社会経済への影響を最小限にするため、国土保全施設の整備や防災体制の強化を計画的に推進。

津波対策

- 北海道東部太平洋側では、昭和27年十勝沖地震、昭和35年チリ沖地震により甚大な被害が頻発。
- 浜中町においては平成23年までに霧多布地区を中心に総延長18km・高さ3mの防潮堤等を整備。平成23年東北地方太平洋沖地震により霧多布地区に最大2.57mの津波が来襲した時にも効果を発揮。



昭和35年チリ沖津波による被害状況
浜中町の防潮水門・防潮堤

- 今後、最大クラスの津波(L2)に対する避難路・避難場所の確保や、発生頻度が高く大きな被害をもたらす津波(L1)対応の施設整備を推進。



火山噴火対策

- 大正15年噴火により甚大な被害が発生した十勝岳では、昭和63年12月噴火を契機に白金温泉街等を泥流の直撃から守る砂防施設を整備。
- これまでに、美瑛川に流下するおそれのある泥流の土砂量237万 m^3 のうち、168万 m^3 の土砂に対する安全性を確保。



昭和63年十勝岳噴火

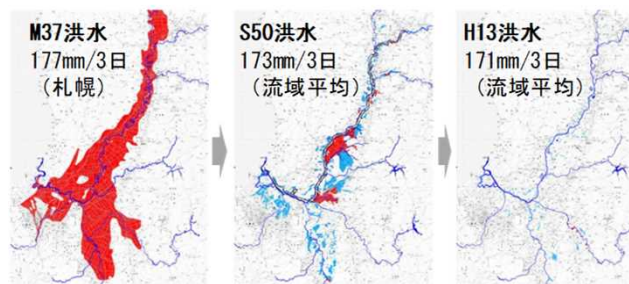
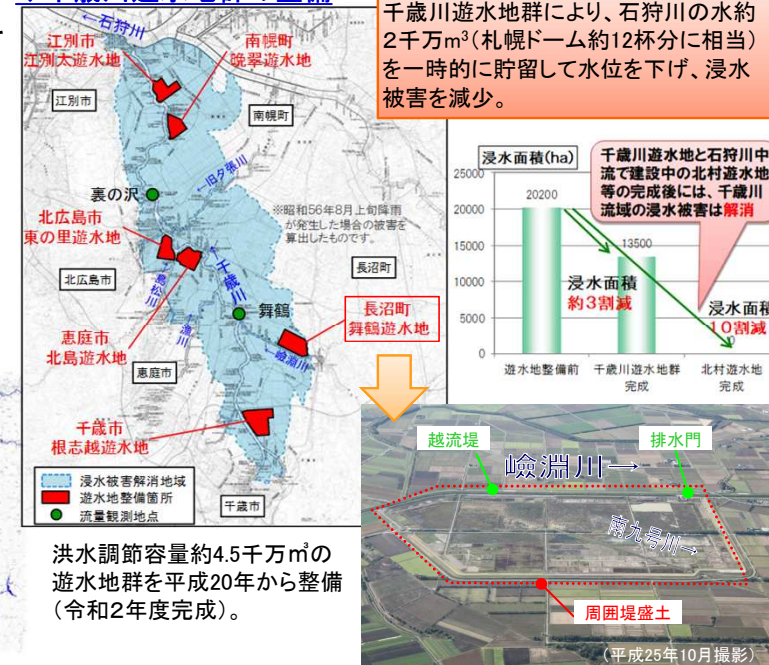


十勝岳流路工
国立公園の良好な景観に配慮した整備を全国に先駆けて実施

洪水対策

- 北海道の河川は明治以前は原始河川であったが、明治31年の大洪水を契機として捷水路、多目的ダム、堤防等の治水施設を整備。
- 流域の安全度は着実に向上、現在も戦後最大規模の洪水である昭和56年8月上旬降雨により発生する洪水流量を安全に流すことを目標として、遊水地等の治水施設の整備を推進。

◆千歳川遊水地群の整備



- 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た。
- 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期計画からは、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(S51年)、東豊線(S63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



オープンレセプション(オーロラタウン)

出典: 株式会社札幌都市開発公社HP

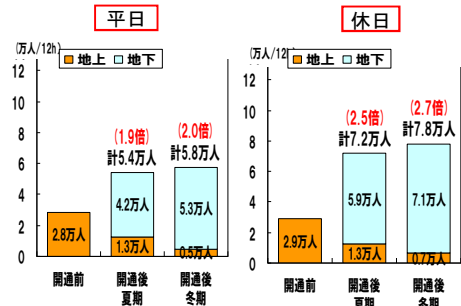


地下鉄駅開設

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)
 (調査 調査 H23.5.3、イベント時 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「旭川市融降雪対策基本計画」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

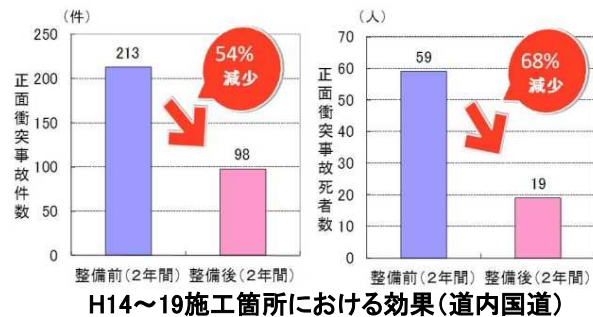
・積雪寒冷地という厳しい気象条件を克服し、豊かさを実感できる生活の実現、魅力的で活力ある地域環境の構築に向けた技術開発を推進。

<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年度から実用化。
- 正面衝突事故対策に効果的であり、道内主要道路では延べ1,596kmで整備済(平成27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



【効果】乗客総数約3,000人が平均48分の遅延を回避(H22~24年度)

<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年度から実用化し、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24%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

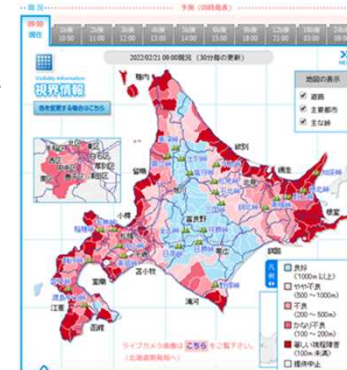
- 寒地土木研究所にて、気候変化に伴う冬期気象の変化・特徴の解明や、吹雪・視程障害の予測及び危険度評価等の対策技術の開発などを実施。
- 吹雪時の道路利用者の判断を支援するため、吹雪時の視程を予測する技術を開発し、インターネットで情報提供(試験運用)。
- 北海道を道内旧市町村を基本とした221エリアに分け、吹雪時の視界情報(現況~24時間先までの予測)を5段階に色分けして表示。
- 平成25年度から、スマートフォン用サイトを開設、令和元年度からTwitterによるタイムリーな情報提供を開始した。令和3年度の平均アクセス数は5,149件/日で開始年度(平成24年度)に比べ、3.3倍程度増加。



平成25年3月の暴風雪災害



HPに加え、Twitterによる情報発信



「吹雪の視界情報」

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
- (2) 北海道の人口推移
- (3) 日本経済と北海道経済
- (4) 資本形成(民間・公的)推移

I-2 国に対する北海道の役割・貢献

- (1) 食料供給基地①
- (1) 食料供給基地② ～石狩川流域の開発
- (2) エネルギー安定供給
- (3) 苫東・産業振興
- (4) 観光・保養拠点
- (5) 望ましい社会の実現に係る先駆的役割

I-3 北海道の発展基盤の整備

- (1) 交通ネットワーク整備
- (2) 安全・安心な国土の形成
- (3) 北国の地域づくり

I-4 計画の推進手法

- (1) 圏域設定
- (2) 地域との連携・協働の取組
- (3) 北海道開発計画調査
- (4) 北海道の魅力の発信

II 特定課題

- (1) 北方領土隣接地域
- (2) 札幌オリンピック

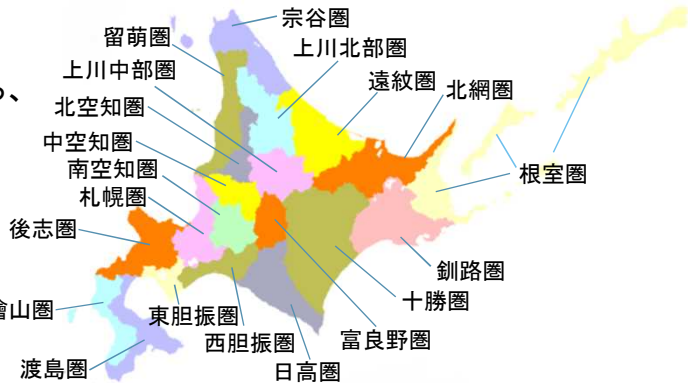
1-4 (1) 圏域設定①

第3期計画から第7期計画までは、道内に複数の圏域を設定し、地域特性を踏まえた圏域内・圏域間の社会資本整備を進めるとともに、圏域の未来について地域とともに検討。

第3期計画（昭和45年7月） ～中核都市圏の整備と広域生活圏の形成～

第3期計画では、新全国総合開発計画において都市と農村の一体化した広域生活圏を打ち出したことを受け、**中核都市圏の整備と広域生活圏(20圏域)の形成**を設定。

札幌などの中核都市については、広域的な見地から、**周辺市町村と一体となる都市圏の形成を図り、**既成市街地の再編成、交通通信施設の整備、各種団地の適正配置などを計画的にすすめ、都市機能の拡充強化を図ることとした。

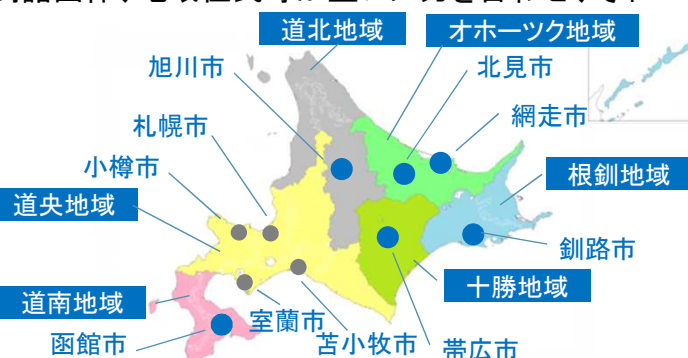


第5期計画（昭和63年6月） ～地域特性を踏まえた計画の地域展開～

第5期計画では、道内を**道南、道央、道北、オホーツク、十勝及び根釧の6つの地域**に区分。

地域別に以下の地域開発整備の基本的方向を整理。この基本的方向に沿って、国、地方公共団体、民間諸団体、地域住民等が互いに力を合わせ、それぞれの立場で努力していくこととした。

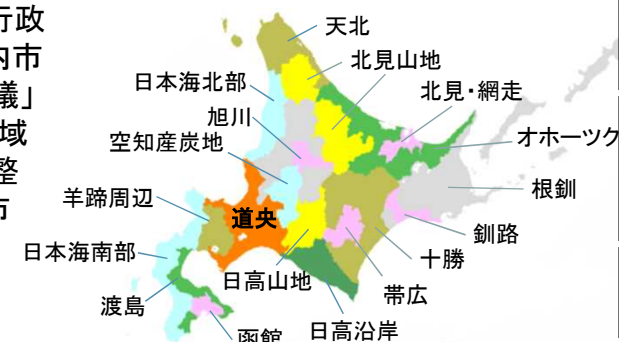
1. 我が国の北の拠点を形成する道央地域
2. 北海道と本州を結ぶ道南地域
3. 多様性を生かし個性的に発展する道北地域
4. 自然を生かし多彩な活動を促すオホーツク地域
5. 豊かな田園を実現する十勝地域
6. 食糧・食品供給基地を形成する根釧地域



第4期計画（昭和53年2月） ～地域総合環境圏による定住構想の推進～

第4期計画では、自然条件、発展段階、産業形態などの社会条件が同質的である**広域的な地域を4つの地域総合環境圏**の類型に区分。さらに計画策定と並行して進められた地域指標の分析に基づき**19圏域**区分を行い、圏域別に展開構想を取りまとめた。

また、「開発行政に関する管内市町村連絡会議」を設置し、**地域の社会資本整備について市町村と意見交換を実施。**



I 道央都市総合環境圏	
II 地方中核都市総合環境圏	1 函館 2 旭川 3 帯広 4 釧路 5 北見・網走
III 中核的農山漁村総合環境圏	1 渡島 2 羊蹄周辺 3 空知・上川 4 日高沿岸 5 十勝 6 根釧 7 オホーツク 8 天北
IV 新興農山漁村産炭地総合環境圏	1 日本海南部 2 日本海北部 3 北見山地 4 日高山地 5 空知産炭地

第6期計画（平成10年4月） ～各地域の特性を生かした主体的な経済社会活動の展開～

第6期計画でも、北海道を**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。

6つの地域において、国、道、市町村、地元経済団体等からなる地元協議会が設置され、**地域整備の基本方向と「地域整備の展開構想」**を整理。
「開発行政に関する管内市町村連絡会議」を北海道の「市町村長ヒアリング」と統合して「**地域連携会議**」を発足。

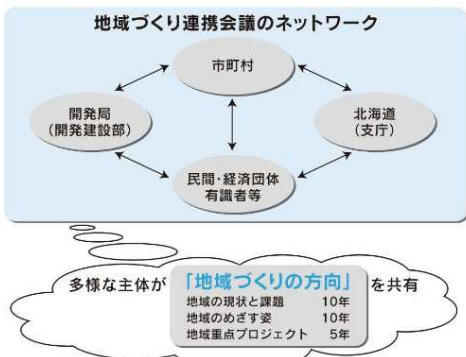


地域連携会議



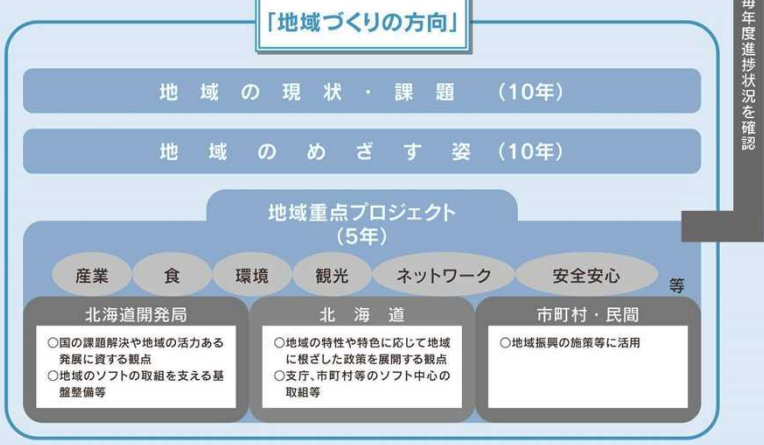
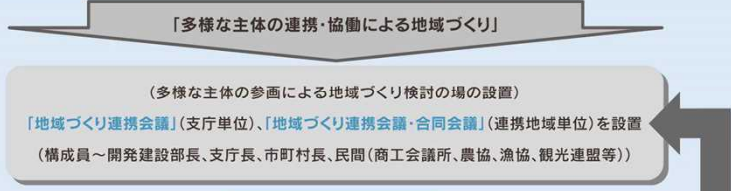
第7期計画（平成20年7月） ～広域的な生活圏の形成と交流・連携強化～

- 第7期計画でも、第6期計画に引き続き、地域経済や暮らしにおけるつながりを持つ6つの広域的な生活圏を単位として設定したものの、地域別の基本方針については第7期計画本文に記載することを止め、それに代わりに、6期計画の「地域連携会議」に地域経済団体等を加えた「地域づくり連携会議」を設置し、地域の関係者により10年後の方向性を示す「**地域づくりの方向**」を定めた。
- 北海道は6つの圏域を設定した総合計画の策定を進めていたことから、その相互連携を図る形になっている。



「地域づくりの方向」について ～北海道開発局における新たな北海道総合開発計画の地域展開～

- 平成20年度から国の「地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画」、北海道の「新・北海道総合計画」がともにスタートしたことを受け、両計画の地域展開を図るため、北海道開発局と北海道は、市町村、地域の経済団体等とともに「地域づくり連携会議」を道内各地で開催し、平成20年10月末までに「地域づくりの方向」を合意。
- 「地域づくりの方向」は、今後10年の各地域の方向性を示すものであり、「地域の現状・課題(10年)」、「地域のめざす姿(10年)」、「地域重点プロジェクト(5年)」から構成され、地域の多様な主体が連携・協働の取組を進めていくための共有ビジョンとなるもの。
- この「地域づくりの方向」を踏まえ、地域の多様な主体が役割分担をし、ハード・ソフトの連携・協働の取組を推進。
- 今後、同会議でプロジェクトの進捗状況を確認しフォローアップを実施。



出典：北海道開発局

新・北海道総合計画(平成19年12月)

計画推進のエリア設定

北海道では、一定の人口規模以上で、行政を始め経済、医療、教育、文化などの面で拠点性の高い札幌市、函館市、旭川市、釧路市、帯広市及び北見市を「中核都市」と位置づけ、これらを拠点とする6つのエリアを「**連携地域**」として設定。



出典：北海道

北海道開発法第3条第1項に基づく北海道知事から内閣総理大臣に対する北海道総合開発計画に関する意見

(6つの「連携地域」について意見)

出典：第10回北海道開発分科会参考資料2

1-4 (2) 地域との連携・協働の取組①

- 国と地方公共団体との行政主体の連携から、地域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や取組へ展開。

地域との連携・協働の取組(例)の変遷

～H9	H10～ (第6期計画)	H20～ (第7期計画)	H28～ (第8期計画)	
	<p>●国と地方公共団体による地域づくりの議論の場</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">管内市町村連絡会議 (北海道開発局:11開発建設部)</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">市町村長ヒアリング(北海道庁:14支庁)</div>			
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 150px;">地域連携会議(H14～)</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 150px;">地域づくり連携会議(H20～)</div>		
		<p>6圏域(道南、道央、道北、オホーツク、十勝、釧路・根室)において地域づくりの方向(現状・課題、地域重点プロジェクト等)を策定</p>		
	<p>●地方公共団体との連携による計画的な事業の推進</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 100px;">ふゆトピア(S60～)</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 100px;">ニューカントリー事業(H4～19)</div>			
<p>行政主体から地域との連携・協働へ</p>	<p>●多様な主体との連携・協働の取組</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 100px;">「わが村は美しくー北海道」運動(H13～)</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 150px;">シーニックパイウェイ北海道(H15～)</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 150px;">釧路湿原自然再生協議会(H15～)</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 200px;">みなと座談会(H16～)</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 200px;">北海道マリンビジョン21(H16～)</div>			
			<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 150px;">北海道みなとオアシス活性化協議会(H23～)</div>	
				<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 100px;">かわたぴほっかいどう(H30～)</div>
				<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 100px;">北海道サイクルルート連携協議会(R1～)</div>

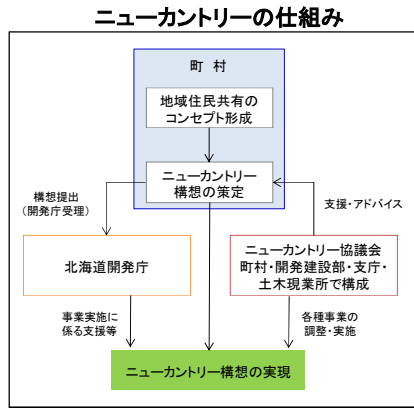
1-4 (2) 地域との連携・協働の取組②

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。



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



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。
- ・令和4年4月現在、指定13ルート、候補3ルート、約460の団体が活動を展開。



地域資源の保全・改善活動 ～北海道みなとオアシス活性化協議会～

- ・みなとオアシス相互の情報交換や意見交換を行い、更なる地域の賑わい創出に向けた取組を検討することを目的に、平成23年に「北海道みなとオアシス活性化協議会」を発足し、毎年1回協議会を実施。
- ・同協議会は、「北海道みなとオアシス」の運営協議会員、北海道開発局及び本協議会の目的に賛同する団体により構成。
- ・北海道ではみなとオアシスとして12箇所が登録されている(令和4年6月現在)。



みなとオアシスSea級グルメ北海道大会in室蘭
(令和4年6月開催)

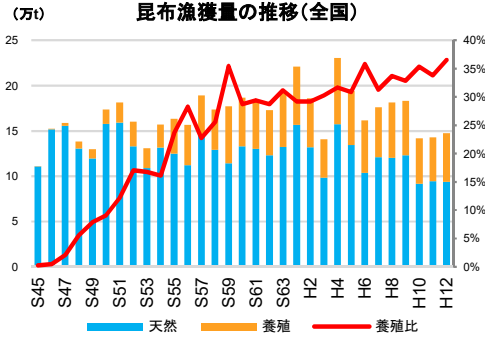
- 北海道開発計画調査は、北海道総合開発計画の企画、立案及び推進に資する調査と位置付けられ、日本の課題解決に貢献する北海道開発のあり方に関して基本的な指針を与える基礎的資料を得るものであり、調査の実施に当たっては、自治体、経済団体等との連携・協働を積極的に推進し、調査成果の広範な活用を図っている。
- これまでの開発計画調査では、昆布の養殖技術の確立や地上デジタル放送の難視聴地域問題、再生可能エネルギーの利活用等、今日では地球規模の課題に対して先駆的・実験的な調査にチャレンジ。

促成コンブ試験調査 (S41~S44)

- 昆布の増産を目指し、川汲漁業協同組合(当時)、北海道区水産研究所(当時)等と協力しながら、天然では成長まで2年要するものを1年で栽培する促成栽培技術を確立。
- この結果、全国の養殖昆布の漁獲量が伸び、産地の経済的安定に寄与している。



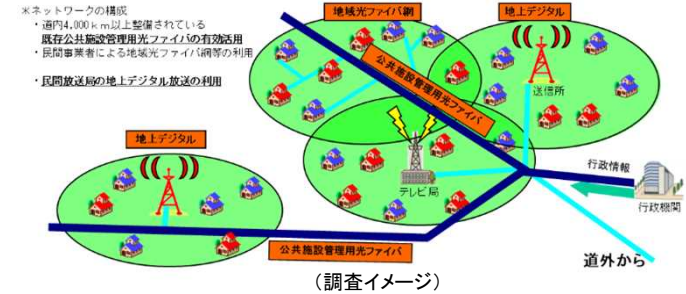
昆布漁の様子



出典：農林水産省「漁業・養殖業生産統計(海面漁業魚種別漁獲量年統計)」、(養殖魚種別収獲量年統計)から北海道局作成

デジタルデバインド解消に向けた広域情報流通検討調査 (H17)

- 北海道における情報通信の地域間格差(デジタルデバインド)の解消を図るため、国土交通省が保有する公共施設管理用光ファイバ網と地上デジタル放送等を組合せ、防災情報等の行政情報を効率的に発信するデジタル情報流通ネットワークシステム構築に向けた調査、実証実験等を実施。
- 難視聴地域で地上デジタル放送の伝送に成功し、今日の地上デジタル放送の難視聴対策等に活用されている。



バイオガス利用システムを軸としたバイオマス利活用地域モデル構築調査 (H18・19)

- バイオガスプラントから産出されたガスをメタンガスに精製しトラクター等の燃料として利用できるシステムを構築し、バイオマス資源循環の地域モデルの策定と普及に向けた調査を鹿追町で実施。
- 現在では国内最大規模となる2基のバイオガスプラントを有し、バイオガスは燃料として利用、電気や温水、蒸気などの熱エネルギーは施設内で使用するほか、余剰分の電力を売電する資源循環型モデルを形成。

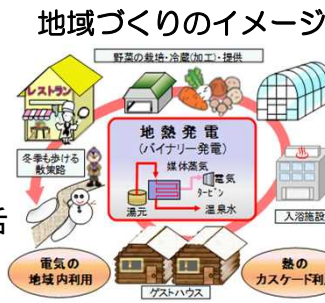


(バイオガスプラントと、生産から利用イメージ)

出典：鹿追町HP

地熱等の再生可能エネルギーを活用した持続可能な地域づくり (H27)

- 再生可能エネルギーの中でも安定した出力特性を有し、かつ、北海道において高いポテンシャルを有している地熱を活用する等、地域固有の資源・特性を活かした持続可能な地域づくり方策について検討。
- 当別町をモデル地区として検討を進めたところ、本検討を契機として地中熱の活用に向けた実証実験等を展開。
- 令和4年度は地中熱を活用したロードヒーティング導入事業を実施予定。



高付加価値作物栽培の実証実験へ展開(当別町HP)

1-4 (4) 北海道の魅力の発進

- ・ 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国際競技連盟である国際自転車競技連合（UCI: Union Cycliste Internationale）の公認大会として登録。
- ・第29回（2015年）では、国内外から19チーム94名の選手が参加し、海外からはイタリア、オーストラリア、ニュージーランド、チャイニーズタイペイのチームが参加。



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（平成23年9月）



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
- (2) 北海道の人口推移
- (3) 日本経済と北海道経済
- (4) 資本形成(民間・公的)推移

I-2 国に対する北海道の役割・貢献

- (1) 食料供給基地①
- (1) 食料供給基地② ～石狩川流域の開発
- (2) エネルギー安定供給
- (3) 苫東・産業振興
- (4) 観光・保養拠点
- (5) 望ましい社会の実現に係る先駆的役割

I-3 北海道の発展基盤の整備

- (1) 交通ネットワーク整備
- (2) 安全・安心な国土の形成
- (3) 北国の地域づくり

I-4 計画の推進手法

- (1) 圏域設定
- (2) 地域との連携・協働の取組
- (3) 北海道開発計画調査
- (4) 北海道の魅力の発信

II 特定課題

- (1) 北方領土隣接地域
- (2) 札幌オリンピック

II (1) 北方領土隣接地域

- 昭和57年、北方領土隣接地域(以下「隣接地域」という。)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」(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、隣接地域の振興等に関する施策を推進した。
- 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。

※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)による市町事業の一部補助を実施。
- 平成16年度には、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で「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。

■北方領土隣接地域及び北方領土(青枠の部分)



■北方領土元居住者の居住地 (人)	
	H28.3.31現在
道内	4,866
隣接地域	1,637
その他	3,229
道外	1,775
計	6,641
隣接地域比率(%)	24.6

(公社)千島歯舞群島居住者連盟調べ

○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)

(水産加工製品の高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

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

北方四島交流等事業



○北方四島交流(「ピザなし交流」)

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・査証なしによる訪問

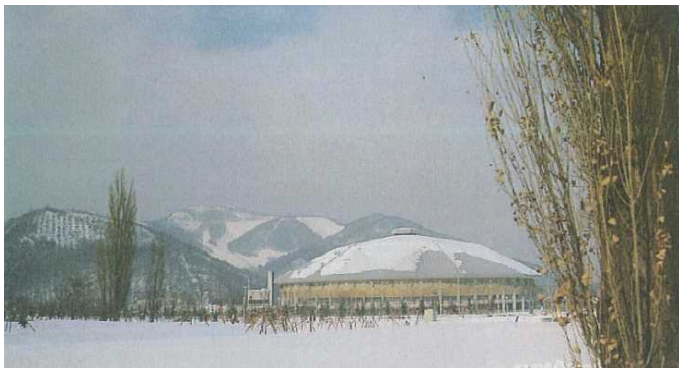
- 昭和47(1972)年2月に開催された「札幌オリンピック冬季大会」では、組織委員会及び準備対策協議会等に北海道開発庁(当時)も参加し、政府側の協力窓口として各省庁間の連絡調整等に当たった。また、関連公共施設の整備について北海道開発局も担当となり、オリンピック開催都市にふさわしい“まちづくり”が行われ、札幌市は国際都市として発展する基礎を築くとともに、国際交流の促進に大きく寄与することとなった。

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(当時)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)

国際大会を始めとする各種のジャンプ大会が毎年のように開催され、札幌の知名度を上げることとなった。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

