

北海道ブロックにおける社会資本整備重点計画

目 次

第1章 北海道ブロックにおける社会資本整備を取り巻く社会経済情勢

1. 北海道ブロックの特徴	1
(1) 豊かな自然環境	1
(2) 国際物流・国際交流の要衝	1
(3) 独自性のある歴史・文化	1
(4) 食の供給拠点としての役割と産業群の形成	1
(5) 広域分散型社会の形成と人口減少	1
(6) 国策としての北海道開発	2
2. 北海道ブロックの将来像	2
3. 北海道ブロックの社会情勢の変化	3
(1) 自然災害の質の変化	3
① 大規模自然災害の切迫、激甚化・多様化する災害への対応	3
② 防災・減災を支える担い手・体制の確保	4
(2) インフラの老朽化	4
① 安全安心な社会基盤の利活用	4
② インフラ老朽化の加速・人材の不足	5
(3) 地域社会の変化	5
① 人口減少・少子高齢化の進展	5
② 生活機能・集落機能維持に向けた取組	5
③ 北方領土隣接地域の安定振興	6
④ 民族共生象徴空間(ウポポイ)開業によるアイヌ文化の振興等	6
(4) 国内外の経済状況の変化	6
① 食料供給基地としての役割と移輸出の促進	6
② 産業の集積・域内投資等の拡大	7
③ 世界水準の観光地の形成	7
(5) デジタル革命の本格化	7
① ICT等を活用した地域社会における生活利便性の向上	7
② 公共工事における施工効率向上等の取組の推進	7
(6) グリーン社会の実現に向けた動き、ライフスタイルや価値観の多様化	8
① 豊かな自然や多様な動植物の生息・生活環境を保全するための取組	8
② 環境負荷の少ないエネルギー需給構造	8
③ 地域と一体となった魅力向上の取組	8
(7) 新型コロナウイルス感染症の拡大	9

第2章 今後の北海道ブロックの社会資本整備の方向性

1. 社会資本整備の中長期的な目的と計画期間内の社会資本整備の目標	9
(1) 社会資本整備の中長期的な目的	9
(2) 計画期間内の社会資本整備の目標	9

2. 計画期間内の社会資本整備の目標を達成するための取組の方向性	10
3. 持続可能で質の高い社会資本整備を下支えするための取組.....	10
(1)適正な工期設定・施工時期の平準化.....	11
(2)社会保険の法定福利費や安全衛生経費の確保.....	11
(3)生産性向上.....	11
(4)働き方改革に資する取組.....	11

第3章 北海道ブロックにおける社会資本整備の重点目標

重点目標1:防災・減災が主流となる社会の実現	12
小目標1-1:激甚化・頻発化する水災害への対応.....	12
小目標1-2:切迫する地震・津波等への対応、冬期複合災害への備え.....	18
小目標1-3:我が国全体の国土強靱化への貢献	23
重点目標2:持続可能なインフラメンテナンス	27
小目標2-1:戦略的なインフラ老朽化・長寿命化対策の推進.....	27
重点目標3:持続可能で暮らしやすい地域社会の実現	31
小目標3-1:北海道型地域構造の保持・形成に向けた定住・交流環境の維持増進.....	32
小目標3-2:安全・安心な移動・生活空間の確保.....	34
重点目標4:経済の好循環を支える基盤整備	36
小目標4-1:食料供給能力の強化と食に関わる産業の高付加価値化・競争力強化 のための社会基盤の整備.....	37
小目標4-2:国内外の新たな観光需要を取り込んだ観光の活性化.....	39
小目標4-3:地域のポテンシャルを十分に発揮させる人流・物流ネットワークの整 備等	42
重点目標5:インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション(DX).....	44
小目標5-1:ICT等活用による社会資本整備の生産性向上等.....	44
重点目標6:インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質 の向上	47
小目標6-1:自然共生社会の形成	47
小目標6-2:カーボンニュートラルに向けた取組.....	49
小目標6-3:地域と一体となった魅力ある地域づくり.....	51

第4章 計画の実効性を確保する方策

1. 多様な効果を勘案した公共事業評価等の実施.....	53
2. 北海道の特性を生かした技術研究開発.....	53
3. 多様な施策の実施主体との連携・協働.....	54

第1章 北海道ブロックにおける社会資本整備を取り巻く社会経済情勢

1. 北海道ブロックの特徴

(1) 豊かな自然環境

夏は欧州並みに冷涼、冬は積雪寒冷な気候の下、北海道には、美しく明瞭な四季の風景がある。広大な農地、豊富な水産・森林資源に加え、良質で豊富な水、風力等の再生可能エネルギー源といった資源にも恵まれている。

一方、長期にわたる冬の気候は、多量の降雪や地吹雪、路面凍結等により都市間及び都市内の移動に支障を来すとともに、航空機の離発着にも影響するなど地域の経済活動・住民生活に影響を及ぼしている。

(2) 国際物流・国際交流の要衝

日本列島の最北端に位置する北海道は、日本海、オホーツク海及び太平洋の三つの海に面しており、長い海岸線を有する。また、ロシア極東地域と隣接するとともに、北米及び東アジアとの結節点に位置するなど国際物流・国際交流の要衝となる地理的ポテンシャルを有している。

(3) 独自性のある歴史・文化

北海道の広大な大地や豊かな自然環境では、古くからアイヌの人々が独自の文化や伝統を育み、明治以降の開拓の歴史においては、人々の挑戦の舞台となるフロンティアを提供してきた。

(4) 食の供給拠点としての役割と産業群の形成

広大な農地、豊かな漁場、良質で豊富な水等の豊かな資源がある北海道は、全国の耕地面積の約4分の1、農業産出額の14%及び漁業生産量の約23%を占め(いずれも都道府県別で全国1位)、食料自給率がカロリーベースで196%に達するなど、我が国最大の食料供給基地である。

道内総生産と国内総生産を比較すると、農林水産業の他、建設業やサービス業の割合が高く、製造業が低いという産業構造の特徴を有している。

(5) 広域分散型社会の形成と人口減少

北海道は、1都道府県で近畿・中国・四国地方の合計面積に匹敵する広大な地域であり、人口密度は全国平均の概ね5分の1、都市間距離は約2~3倍と、国内他地域とはスケールが異なる広域分散型社会を形成している。

また、人口の3分の1以上が札幌市に集中する一方、食や自然環境等北海道の強みを提供し、我が国全体に貢献している「生産空間」¹は、主に地方部に存在し分散して生活する散居形態を成している。

北海道は、既に多くの地域で人口減少が進み、平成

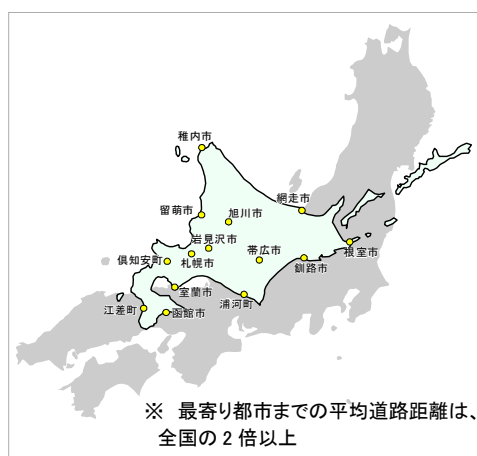


図1 北海道の広さ

¹ 主として農業・漁業に係わる生産の場（特に市街地ではない領域を指す。）生産空間は、生産のみならず、観光その他の多面的・公益的な機能を提供している。

9年の約570万人をピークに減少局面に突入している。高齢者(65歳以上)人口の割合は一貫して増加、生産年齢人口が減少し、合計特殊出生率は都道府県で2番目の低さで推移している。

(6) 国策としての北海道開発

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ため、1869(明治2)年の開拓使設置、北海道開発法(昭和25年法律第126号)の制定とそれに基づく北海道総合開発計画の策定など、特別な開発政策の下、北海道開発に取り組んできた。北海道開発の主眼は、我が国経済の復興や人口問題の解決、産業構造の高度化や適正配置、エネルギーや食料の供給など、時代の変遷に伴い変化しているが、一貫して、その時々の我が国の課題の解決に寄与することを目的としている。

150年以上にわたる北海道開発の結果、1869年に約5万8千人だった北海道の人口は500万人超に達し、名目道内総生産は20兆円弱にまで成長するなど、北海道は、食料の供給や観光・保養の主要な拠点としての役割を果たす北の国境地帯として、我が国全体の安定と発展に大きく寄与する地域となっている。

2. 北海道ブロックの将来像

北海道ブロックにおいては、北海道総合開発計画に基づき、「世界の北海道」をキャッチフレーズに、地域の発展と我が国の課題解決に貢献するため、「世界水準の価値創造空間」の形成を目指していくことを、2050年の長期を見据えたビジョンとする。

そのため、次の3点を目標として設定する。

・ 人が輝く地域社会

北海道の広大な生産空間から都市部に至るまで、人々が長期にわたり住み続けられる地域社会構造の確立を図るとともに、地域社会に活力をもたらす様々な創発の源となる人々の多様性の確保、コミュニケーションの促進を図り、人々がその個性を発揮し、多様なライフスタイルを実践し得る地域社会を形成する。

・ 世界に目を向けた産業

グローバル化が進展する中、北海道に強みがあり、地域の経済発展を牽引し得る農林水産業・食関連産業、観光関連産業などの戦略的産業を成長の核とし、グローバルに飛躍する産業として育成するとともに、各地域の特性を生かした産業全般の振興を通じて安定的な所得及び雇用の確保を図る。

・ 強靱で持続可能な国土

大規模災害等に対する懸念や環境・エネルギー面での地球規模での制約が顕在化する中、自然災害等による被害を最小化するとともに、北海道の豊かな自然環境や豊富な再生可能エネルギー源、首都圏等との同時被災リスクの低さ等を活用して、人々の安全・安心が確保された強靱で持続可能な地域経済社会を確立する。

これらの3つの目標の実現にあたっては、次の2つの観点を踏まえ、その具体化に努める。

「北海道型地域構造の保持・形成」

人々の生活を支えている医療、福祉、介護、教育、商業等の都市機能・生活機能は、一定

程度の利用可能人口が存在することを前提としており、本格的な人口減少時代にあつては、多くの人々にとって、こうしたサービスへのアクセスが困難となる可能性がある。人々が長期にわたり住み続けられる地域社会を維持するため、地域間で都市機能・生活機能の重層的な機能分担を図るとともに、交通・情報・エネルギーなどのネットワークによる連携を通じてこれらの機能へのアクセスを確保することが必要である。

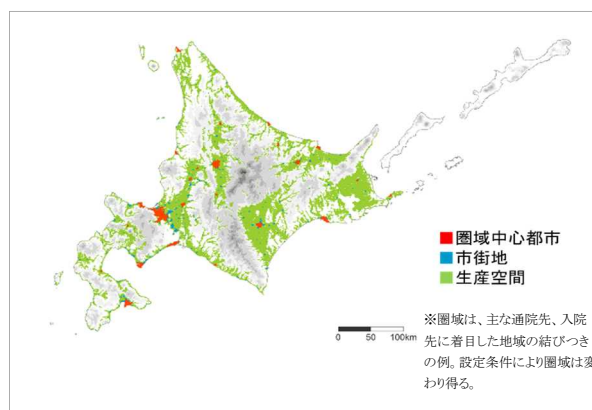


図2 「生産空間」等の分布状況

このため、都市機能・生活機能が日常生活に支障のない水準で提供される「基礎圏域」を形成し、「生産空間」での暮らしを広域的に支えつつ、基礎圏域内外の人々の活発な対流を促進する中で、人口の自然減・社会減の抑制を目指す「北海道型地域構造」の保持・形成を図る。さらに、札幌都市圏においては、他の基礎圏域では提供できない高次都市機能を活かしつつ、北海道全体における広域的な交流・連携機能の強化を図るため、道内ネットワークの核としての環境整備を図る。

「北海道の価値創造力の強化」

北海道で活躍する地域づくり人材を基盤としつつ、多様な人々が引きつけられ、暮らし、活躍しやすい環境を北海道内各地で整備していくことにより、人々の新たな流れを創り出し、道内各地そして北海道全体が人々の対流を引きつける「磁場」となることが重要である。

出生率向上の取組によっても短・中期的な人口自然減は不可避な中で、多様な人々を引きつけ、活力ある地域社会を維持するためには、地域内外の交流・協働を促進し、地域の課題解決・活性化に携わる「活動人口」の増加で人口減をカバーするとともに、地域づくりを担う人材の発掘・育成を推進し、未来に向けて地域が動き出すきっかけを醸成することが必要である。さらに、ICTで距離を克服しつつ、国内外の多様な人々との交流・連携を促進し、人々の集積の薄さをコミュニケーションの密度でカバーすることによって、北海道の「価値創造力」を強化しなければならない。

こうした取組を促進するため、関係者が緩やかに連携・情報共有を行い、地域づくり人材の広域的・横断的な支援・協働を図る「プラットフォーム」を構築し、多様で柔軟な地域間連携を図りつつ、各種取組を展開する。

3. 北海道ブロックの社会情勢の変化

(1) 自然災害の質の変化

① 大規模自然災害の切迫、激甚化・多様化する災害への対応

北海道は、過去に幾度も大規模地震や津波に見舞われており、平成30年(2018年)北海道胆振東部地震では最大震度7を観測、多くの人命が犠牲となった。大規模な土砂災害、家屋の倒壊、道路の陥没、北海道全域の停電等のライフラインの寸断等があり、戦略的産業である「食」「観光」等が大きな打撃を受けた。

地震調査委員会(文部科学省)の長期評価においては、2017年12月には北海道東部沖の「千島海溝」で今後30年以内の発生確率7~40%、M8.8程度以上となる超巨大地震の新たな

な評価が公表されたほか、2020年4月には、「日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震モデル検討会(内閣府)」により推定された最大クラスの津波断層モデルの地震規模が、日本海溝(三陸・日高沖)モデルにおいて M9.1、千島海溝(十勝・根室沖)モデルにおいて M9.3 となることが公表されるなど、切迫する地震による強震動・津波の発生が懸念されている。

また、全国に50ある常時観測火山のうち9火山が北海道に位置しており、周辺に観光地が形成されるなどを踏まえ、火山噴火の予兆現象の的確な把握等とあわせて噴火による被害を最小限にする必要があることから、防災対策の強化も課題となっている。

平成28年(2016年)8月北海道大雨激甚災害では、4つの台風が上陸又は接近し、記録的な豪雨による甚大な被害を及ぼした。これを契機として、北海道では先駆的に、気候変動アンサンブルデータを用いた気候変動によるハザード(降雨量等)・リスク(浸水深等)の分析・評価、適応策の検討が行われた。その提言においても、気候変動により全国平均と比較して北海道の降水量の変化倍率が大きくなるなどが指摘されるなど、今後、気候変動による自然災害の激甚化・頻発化が懸念されている。

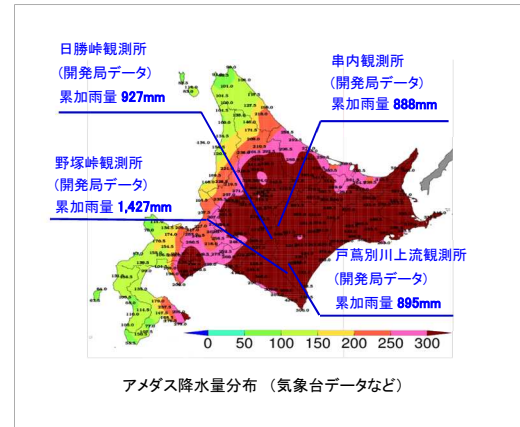


図3 アメダス降水量分布(H28.8北海道大雨激甚災害)

② 防災・減災を支える担い手・体制の確保

地域の防災力向上のため、多様な関係者による協議会が設置され、国管理河川の沿川85市町村において避難勧告着目型タイムラインの作成や、洪水や津波ハザードマップの作成等の支援が進められているほか、市町村、大学、企業等との災害協定の締結等も実施されている。

また、道内36箇所(2019年度末時点)の道の駅において冬期でも安定性のある防災機能を発揮できるよう、道路管理者・地方公共団体間の災害時協定を締結するなどの取組を推進している。

一方、北海道開発局では、大規模自然災害等に際し北海道内のみならず全国各地にTEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊)を派遣し、被災自治体が行う被災状況の迅速な把握や早期復旧に対する技術的な支援を実施しているが、近年の災害の激甚化・頻発化をうけて活動の一層の強化が必要となっている。

(2) インフラの老朽化

① 安全安心な社会基盤の利活用

高度経済成長期から集中的に整備されてきた北海道内のインフラは、積雪寒冷の厳しい気象条件、土壌条件等の影響もあり、将来的には急速な老朽化が現実となっている。

広域分散型社会を形成している北海道においては必然的に維持管理すべき社会

資本も多く、維持管理・更新費用が増加することが見込まれるため、今後は、社会活動や国民の安全・安心の確保の基盤となるインフラがその機能に支障が生じる前に対策を行う「予防保

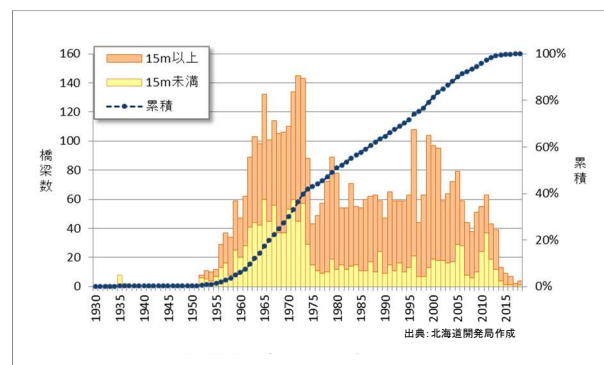


図4 架設年次別の橋梁箇所数分布(北海道開発局管理)

全」への本格的な転換によるトータルコストの縮減・平準化を図ることが求められている。

② インフラ老朽化の加速・人材の不足

老朽化するインフラに対して、計画的に点検、更新及び改良を実施しており、橋梁・トンネル・道路附属物等の道路施設、国管理の河川管理施設等の国有財産の一巡目の点検をおおむね完了したが、今後、増加する老朽化構造物への対応の一層の強化が必要となっている。

増加する老朽化構造物への対応において、道内の自治体からは、予算や職員の不足により構造物等の適切な維持管理・更新が困難である、増加する老朽化構造物への対応で新規投資が困難となる等の懸念の声が上がっている。

なお、北海道においては、インフラ老朽化等に対応する社会資本整備の担い手の確保・育成を目的とした「北海道技術者育成プラットフォーム」による産学官が連携した技術者育成が推進されている。

(3) 地域社会の変化

① 人口減少・少子高齢化の進展

北海道の人口は全国に 10 年先んじて減少に転じており、国立社会保障・人口問題研究所の 2017 年推計では、2045 年に約 400 万人になると推計され、総人口に占める北海道人口割合も、2015 年の 4.2%から 2045 年には 3.8%に低下すると見込まれている。

北海道の総人口に占める高齢者(65 歳以上)の割合は 2019 年時点で 31.9%であり、高齢化率は今後も上昇を続け、2045 年には 42.8%となると推計(総務省「人口推計」)されている。また、高齢者や、障害者の社会参画が拡大しており、障害者の活躍機会の創出、ユニバーサルデザイン²のまちづくり、「心のバリアフリー」の普及等に向けた機運が加速している。

一方、札幌都市圏は北海道からの人口流出を抑制する巨大なダム機能を発揮しており、北海道内の人口に占める札幌市の人口割合が増加(2011 年 34.5%から 2020 年 37.2%)しており、2011 年から 2020 年の札幌市の人口増加率は 2.5%で、北海道内市町村との関係において札幌市の転入超過の傾向は変わっていない。

② 生活機能・集落機能維持に向けた取組

北海道の人口減少傾向が進む中、「活動人口」の維持・増加を図るため、UIJ ターン等や二地域居住、長期滞在の促進や地域協力活動に従事してもらいながら定住・定着を図る取組等が展開されている。

また、北海道の「食」「観光」という強みを提供する「生産空間」の維持・発展のため、人流や物流、地域・拠点間の交流・連携の確保に関するものとして、高規格道路、港湾、空港等の整備を推進している。地方部の公共交通の維持に向けては、地方公共団体による地域公共交通計画の策定が進み、高齢者等の交通弱者対策としてコミュニティバスやデマンド交通の運行等

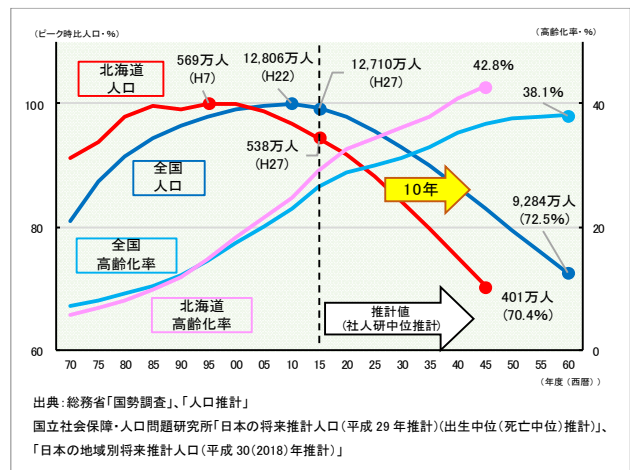


図5 ピーク時人口と高齢化率比較(北海道、全国)

² 障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいように都市や生活環境をデザインする考え方

も増加している。さらに、地域の拠点化に向けた多様な取組として、「道の駅」を交通結節拠点、防災拠点として活用すること等を推進している。

住民や観光客の利便性・快適性・回遊性の向上に向けた取組として、歩いて暮らせる「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりや自転車通行空間の整備、サイクルシェアリングを推進している。

交通事故に対しては、「事故ゼロプラン」により重点的・集中的に交通安全対策が進められており、2018年度末時点で事故危険区間のうち半数以上は対応済となっている。

③ 北方領土隣接地域の安定振興

北方領土隣接地域は、北方領土問題が未解決であるため、戦後はその望ましい地域社会として発展が阻害される特殊な条件下にある地域で、水産業の低迷等、地域経済は依然として厳しい状況となっている。

その様な特殊な事情を踏まえ、「第8期北方領土隣接地域の振興及び住民の生活の安定に関する計画」に基づき、安定した地域社会の形成に必要な施策を推進している。

④ 民族共生象徴空間(ウポポイ)開業によるアイヌ文化の振興等

2019年5月、先住民族であるアイヌの人々が民族としての誇りを持って生活することができ、及びその誇りが尊重される社会の実現を図ること等を目的とした「アイヌの人々の誇りが尊重される社会を実現するための施策の推進に関する法律」(平成31年法律第16号)が施行された。

同法に基づき、文化振興や福祉施策に加え、地域振興、産業振興、観光振興等を含めた市町村の取組をアイヌ政策推進交付金により支援するなど、アイヌ施策が総合的かつ効果的に推進されている。また、アイヌ文化の復興・創造に関する我が国における中核的な役割を担う民族共生象徴空間(ウポポイ)が2020年7月に開業した。

(4) 国内外の経済状況の変化

① 食料供給基地としての役割と移輸出の促進

農地の大区画化等、農林水産業のイノベーションを推進し、認定農業者を中心とする効率的かつ安定的な農業経営が展開されている。これにより、農業産出額は、乳価・乳牛価格等の上昇に伴い増加傾向で推移しており、2014年から2018年までに約13%増加している。生産量は、生乳生産量と乳牛販売頭数はほぼ横ばいであるものの、米、いも類及び野菜は減少している。

2018年の食料品製造業出荷額は2014年に比べ約11%増加しており、22,000億円を上回った。しかし、食品製造業の付加価値率は他地域に比べて依然として低い水準にとどまっている。

道産食品輸出額は増減を繰り返しており、2018年には2014年から約17%増加して過去最高額となったものの、2019年には2014年と同程度まで減少した。食品輸出額の変動は水産物や水産加工品の動向に依存するところが多い。

農業及び水産業においては就業者数の減少が依然として続いている。また、就業者に占める高齢者の

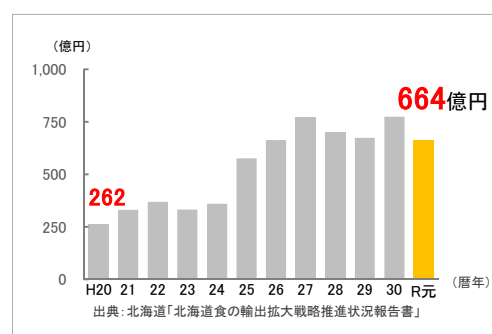


図6 道産食品輸出額推移

割合は、農業において増加傾向が継続しており、林業及び水産業でも高い水準で推移している。

② 産業の集積・域内投資等の拡大

苫小牧東部地域における立地企業数は着実に増加しており、その他の地域でも産業の更なる集積が進行している。また、域内投資等の促進については、官民ファンドの活用や公共施設の運営委託による道内資本の投資拡大が進んでいる。

特に北海道は、首都圏等での大規模災害等に対し同時被災の可能性が低いといった視点や冷涼な気候等、北の優位性を活用した産業の育成が推進され、リスク分散を目的とした企業立地やデータセンター等の IT 関連企業の従業員数・売上高が増加傾向で推移している。

一方、近年の製造品出荷額及び全国シェアは減少傾向で推移している。

③ 世界水準の観光地の形成

北海道の豊かで美しい自然環境や雪や流氷など北海道固有の地域資源は、国内外から多くの観光客を招き、観光が農林水産業に並ぶ産業の柱となっている。

我が国の観光振興にも大きく寄与しており、北海道の令和元年度の観光入込客数は、日帰り客・宿泊客を合わせて 5,277 万人(現在の調査方法とな

った平成 22 年度の約 3%増)に達する。その内訳は道内客 4,441 万人、道外客 592 万人、外国人 244 万人となっており、道外客と外国人は9年前より増加し、特に外国人は急増している。

2021 年 7 月に「北海道・北東北の縄文遺跡群」が世界文化遺産に登録され、2021 年 9 月にアドベンチャートラベル・ワールドサミット・バーチャル北海道／日本の開催(新型コロナウイルス感染症の拡大による影響に鑑み、開催方法をオンラインに変更)、2030 年度には北海道新幹線の札幌延伸が予定されているほか、2030 年冬季オリンピック・パラリンピック競技大会の候補地として決定され招致活動が行われるなど、新型コロナウイルス感染症により観光需要が減少している地域の飛躍の契機となることが期待されている。

(5) デジタル革命の本格化

① ICT 等を活用した地域社会における生活利便性の向上

2019 年 12 月には、第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」が閣議決定され、横断的な目標として、「地域における Society5.0 の推進」等が掲げられている。北海道においても、2021 年 3 月、直面する様々な課題を ICT や AI、ロボットなどの未来技術の活用によって解決し、活力ある北海道を実現する「北海道 Society5.0 推進計画」が策定されたところである。

また、新たな技術を活用し交通の利便性を向上させるため、自動運転の試行や MaaS の推進に取り組んでいる。

② 公共工事における施工効率向上等の取組の推進

社会資本整備の分野においても、データや新技術を生かした業務の高度化・効率化の取組は、業務の効率化を促すのみならず新たな付加価値の創出にも大きく寄与するなど、今後さらに重要となると見込まれている。

公共建築工事の現場においても ICT 技術の活用が加速しており、国土交通省では、「ICT

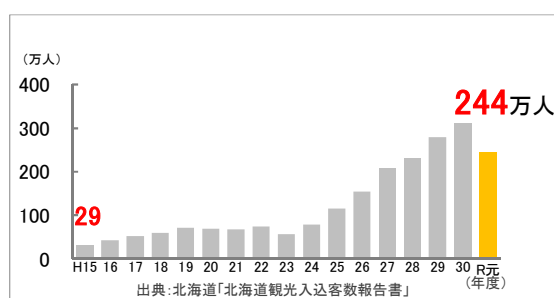


図7 来道外国人旅行者数推移

の全面的な活用(ICT 土工)」等の施策を建設現場に導入することによって、建設生産システム全体の生産性向上を図り、もって魅力ある建設現場を目指す取組である i-Construction(アイ・コンストラクション)を進めている。

北海道においても、2020 年度には ICT 活用対象工事への実施割合が約 69%まで増加し、ICT 土木工事、ICT 舗装工事などにおいて普及が進んできている。

(6) グリーン社会の実現に向けた動き、ライフスタイルや価値観の多様化

① 豊かな自然や多様な動植物の生息・生活環境を保全するための取組

北海道内河川において、豊かな自然や多様な動植物の生息・生育環境を保全するための取組が展開されるとともに、ラムサール条約登録湿地である釧路湿原では、自然再生協議会の開催や河道の蛇行復元等の取組が推進されている。

また、健全な水循環の維持・回復を図るための施策として、適切な規模の汚水処理施設の整備などによる流域の総合的な管理が進められているほか、「第五次環境基本計画」(2018 年 4 月閣議決定)により提唱された「地域循環共生圏」の考え方を踏まえ、リサイクル施設等の廃棄物処理施設の整備促進等、循環型社会形成に向けた施策が進められている。

② 環境負荷の少ないエネルギー需給構造

北海道は、太陽光や風力、バイオマス、地熱といった多様なエネルギー源が豊富に賦存し、2018 年度の全発電電力量に占める再生可能エネルギーの割合は 2030 年度の国の目標である 22~24%を上回っており、他地域と比較して再生可能エネルギーの活用が進んでいる。

温室効果ガス削減、省エネルギー、エネルギーの地産地消を推進するため、太陽光や風力、バイオマスを活用した発電、ダムの河川維持流量や農業水利施設を活用した小水力発電等、更なる再生可能エネルギーの導入が進められている。

ゼロカーボン北海道³、脱炭素社会の実現に向けて、北海道の豊かな自然や地域資源を活かし、再生可能エネルギーの導入等の温室効果ガス排出削減対策等を促進する動きが活発化している。

国土交通省においても、2050 年カーボンニュートラルや気候危機への対応など、グリーン社会の実現に貢献するため、令和 3 年 7 月に「国土交通グリーンチャレンジ」を取りまとめており、今後、地域の実情や課題等も踏まえつつ実行することとしている。

③ 地域と一体となった魅力向上の取組

北海道においては、各地域の特徴に応じて、魅力的な景観の形成等の地域の魅力向上のため、「かわたびほっかいどう」、「シーニックバイウェイ北海道」、「みなとオアシス」、「わが村は美しくー北海道」運動、「北海道マリンビジョン 21」といった地域と一体となった取組が先駆的に進められている。また、地域住民と行政との連携・協働により河川や道路等の維持管

発電種別	全国順位	備考
風力(陸上)	1位	全国に占める割合:約5割
風力(洋上)	1位	全国に占める割合:約3割
中小水力(河川)	1位	全国に占める割合:約1割
太陽光(公共系等)	1位	全国に占める割合:約2割
地熱発電	3位	国立公園を除く、傾斜掘削なし

出典：環境省「令和元年度再生可能エネルギーに関するソーニング基礎情報等の整備・公開等に関する委託業務報告書」

図8 北海道の再生可能エネルギー導入ポテンシャル



図9 北海道の魅力ある道路景観

³ 北海道における 2050 年カーボンニュートラルに向けた取組

理を行う協力団体等が、美化や植樹、修景、環境保全等の活動を実施している。

(7) 新型コロナウイルス感染症の拡大

2019年12月以降、新型コロナウイルス感染症が世界に拡大し、2020年1月には日本国内でも感染者が確認された。

北海道においては、全国に先立ち2020年2月28日に北海道による「緊急事態宣言」、4月12日には北海道及び札幌市による「緊急共同宣言」が発出され、外出自粛等が呼びかけられた。また、4月17日に北海道において緊急事態措置が実施(5月25日に全面解除)される一方、道民、道内の事業者が連携し、ライフスタイル・ビジネススタイルの変革による「新北海道スタイル」の活動が提唱された。

人口密度が高く、集住して日常活動を行うことのリスクや、経済機能等の国の中枢機能が一極集中していることのリスクが改めて認識されてきていること、テレワーク等のリモートサービスの活用・定着が進み、働き方の見直しや地方移住を前向きに考えるという機運が増している状況を契機とし、北海道が我が国に果たす役割を再認識する必要がある。更には、デジタル・トランスフォーメーション(DX)の加速等への対応、人流・物流が制限される中での特定国・地域に依存していたサプライチェーンの多元化に迅速に対応することが求められている。

第2章 今後の北海道ブロックの社会資本整備の方向性

1. 社会資本整備の中長期的な目的と計画期間内の社会資本整備の目標

(1) 社会資本整備の中長期的な目的

社会資本整備重点計画第2章1では、社会経済情勢の変化、また、SDGsへの関心の高まり等といった時代感を踏まえた社会形成の必要性を示している。具体的には、①時間・空間・生活ともにゆとりがあり、子育て環境をはじめとする生活の基本的な要素が充実している、②自由度が高く、人生の各ステージで様々な選択肢の中から望ましい働き方、暮らし方を選択できる、③多様な価値観が認められ、かつ、その交流が新たな価値を創造する、④国際的に見ても魅力的で競争力のある地域を育むなど、「真の豊かさ」を実感できる社会としており、北海道ブロックにおいても、社会資本整備の中長期的な目的を、国民目線に立った『真の豊かさ』を実感できる社会を構築することと位置付けるものとする。

また、「真の豊かさ」を実感できる社会を構築するためには、「安全・安心が確保されていること」、「人口減少・少子高齢化の下でも生活に必要なサービスを受けられ、時間・空間・生活ともにゆとりのある豊かな暮らしができること」、「雇用や所得が安定的かつ持続的に確保されていること」が必要となる。

概ね10年から20年先を見据えた社会資本整備の中長期的な方向性としては、こうした「真の豊かさ」を実感できる社会を構築するために社会資本整備重点計画で設定された3つの目的である、「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長」の達成に向け、選択と集中の徹底を図りつつ、重点的に整備を行っていくこととする。

(2) 計画期間内の社会資本整備の目標

第1章で挙げたような北海道ブロックの社会経済情勢の変化を踏まえるとともに、前述した「真の豊かさ」を実感できる社会を構築するための3つの中長期的な目的(「安全・安心の確保」、

「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長」)の達成に向け、北海道ブロックにおいても、社会資本整備重点計画を踏まえ、本計画期間内(5年間)で達成すべき6つの目標を設定する。

具体的には、「防災・減災が主流となる社会の実現」を第1の目標に、「持続可能なインフラメンテナンス」を第2の目標に、「持続可能で暮らしやすい地域社会の実現」を第3の目標に、「経済の好循環を支える基盤整備」を第4の目標に、「インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション(DX)」を第5の目標に、「インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上」を第6の目標に設定する。

第1の目標は「安全・安心の確保」の達成に、第3の目標は「持続可能な地域社会の形成」の達成に、第4の目標は「経済成長」の達成に資するとともに、第2の目標、第5の目標、第6の目標は、インフラの機能維持や新たな価値を発現するものであり、3つの中長期的な目的(「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長」)全ての達成に資するものである。

こうした認識のもと、さらに第3章において、これらの重点目標の達成に向け、第1章で示した北海道ブロックの将来像・地域特性、整備水準等を踏まえた小目標を設定する。

2. 計画期間内の社会資本整備の目標を達成するための取組の方向性

計画期間内(5年)の6つの短期的目標を達成するとともに、3つの中長期的目的の達成に繋げていくためには、厳しい財政制約や人口減少、技術革新、グリーン社会の実現に向けた動きや価値観の多様化という社会情勢の変化の中、このストック効果を最大化していく必要がある。

社会資本整備重点計画では、同計画第2章3において、ストック効果の最大化の取組の方向性として、(1)「3つの総力(主体の総力・手段の総力・時間軸の総力)」を挙げて社会資本整備を深化させるとともに、(2)インフラを国民が持つ「資産」として捉え、インフラを「経営」という発想に立ち、整備・維持管理・利活用の各段階において、工夫を凝らした取組を実施し、インフラの潜在力を引き出すとともに、新たな価値を創造する、という新たな取組を行うことを示している。北海道ブロックの目標の達成においても、こうした方向性を踏まえて取組を行っていくものとし、第3章の重点目標の小目標ごとに取組を示していく。

3. 持続可能で質の高い社会資本整備を下支えするための取組

社会資本整備重点計画第2章4で示されているように、インフラのストック効果最大化に向けた取組を進める一方、こうした持続可能な社会資本整備の大前提として、「安定的・持続的な公共投資の確保」、「建設産業の生産性向上や担い手の確保・育成」が不可欠である。

「真の豊かさ」を実感できる社会を構築するため、社会資本整備により「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長」の3つの中長期的目的を達成していく必要があるが、社会資本整備には一定の期間を要するとともに、長期にわたってその機能を効果的に発揮する必要があることから、戦略的・計画的に社会資本整備を実施していくことが重要である。

こうした戦略的・計画的な社会資本整備の着実な実施の観点に加え、社会資本整備の担い手となる建設産業の人材の確保・育成の観点から、安定的・持続的な公共投資の見通しが必要であり、中長期的目的を達成するためには、中長期的な見通しの下、安定的・持続的な公共

投資を確保することが求められる。このため、本計画においては、公共投資の見通しとして、重点目標の達成に寄与する社会資本整備のうち、北海道ブロックの目標の達成に資する主要取組において、事業評価等で公表している事業は残事業費を記載することとする。

あわせて、社会資本整備を支える建設業の担い手の確保及び育成、生産性の向上のため、社会資本整備重点計画第2章4で示された「担い手の確保・育成」、「建設産業の生産性向上」、「建設キャリアアップシステムの普及促進」、「公共工事の品質確保と担い手確保に向けた発注者による取組の推進」等に取り組んでいく。

(1) 適正な工期設定・施工時期の平準化

長時間労働の是正や週休2日の確保など、建設業への時間外労働の上限規制の適用に向けた環境整備及び施工時期の平準化による人・資機材の効率的な活用を図るため、余裕期間制度の積極的な活用による適正な工期設定、週休2日工事の実施、当初予算におけるゼロ国債の設定による早期発注や2ヶ年国債の設定による適正な工期の確保、施工時期の平準化等の取組を推進する。

(2) 社会保険の法定福利費や安全衛生経費の確保

社会保険の法定福利費及び安全衛生経費などの必要経費にしわ寄せが生じないよう、「建設業社会保険推進・処遇改善北海道地方連絡協議会」の関係者が情報を共有し一体となった社会保険加入推進の取組等を実施し、社会保険加入の徹底を推進する。

(3) 生産性向上

技能労働者の担い手不足への対応や労働環境改善に向けて、建設現場の生産性向上が必要不可欠であり、全ての建設生産プロセスでICTや3次元データ等の活用を進めるデジタル・トランスフォーメーション(DX)、i-Constructionなど生産性向上を図るための取組を推進する。

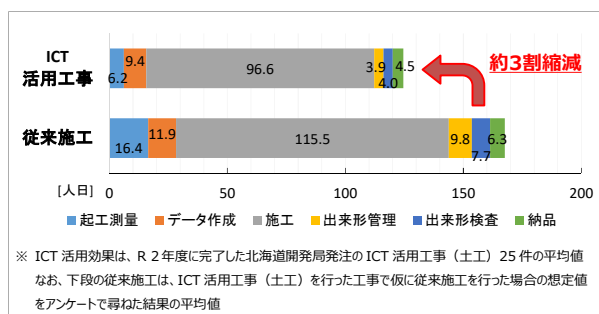


図10 ICT活用効果(従来施工との比較)

(4) 働き方改革に資する取組

建設業等の若手・女性活躍応援の取組として、工事の発注における技術者育成型(若手・チャレンジ)、女性技術者の登用を促すためのモデル工事、WLB評価の試行、業務の発注における技術者育成型(若手・管理技術者未経験者育成)の試行を推進する。

また、担い手確保等に向けた取組として、建設業等のやりがいや魅力を伝えるため、学生や保護者等を対象とした現場見学会等を実施するとともに、建設技能者の処遇改善に繋げるため、「建設キャリアアップシステム」の普及促進等の取組を推進する。

さらに、「北海道技術者育成プラットフォーム」を通じた持続可能な国土の形成に必要な不可欠な技術者の育成を推進する。

第3章 北海道ブロックにおける社会資本整備の重点目標

前章において、北海道ブロックの社会資本整備の方向性を踏まえた、計画期間内の社会資本整備の重点目標を設定した。本章では、令和7年度までを計画期間とし、6つの重点目標と、

その達成のための小目標を設定し、重点的に取り組むべき具体的な施策・事業を明らかにする。

なお、主要取組は、小目標の達成のための代表的な取組を中心に記載しており、完成年度については、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合があるとともに、残事業費については、公表時点のものを記載している。

また、令和3年度から7年度までの5年間に追加的に必要となる事業規模等を定め、重点的かつ集中的に講ずる対策として閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に位置付けられた取組については、同対策に沿って中長期の目標を定め実施し、防災・減災、国土強靱化の更なる加速化・深化を図っていく。

重点目標1：防災・減災が主流となる社会の実現

目指すべき姿

- ・ 気候変動による水災害リスクの増大や切迫する日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震・津波、火山噴火等に対し、多様な関係者が連携しハード・ソフト対策を総合的かつ一体的に進め、更なる地域の防災力向上、安全・安心な社会基盤の形成、強靱な国土づくりへの貢献を目指す。

現状と課題

- ・ 近年、毎年のように全国各地で自然災害が頻発し、複数の河川における氾濫や高潮・高波・暴風による港湾をはじめとしたインフラ施設等や、その背後地の家屋・農地等において浸水等が発生する等、これまでの施策だけでは対応しきれない新たな課題が顕在化している。
- ・ 気候変動による水災害リスクの増大に備えるためには、これまでの河川管理者等の取組だけでなく、流域に関わる関係者が、主体的に取り組む体制を構築する必要がある。
- ・ 日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震・津波、火山噴火等が懸念されており、これらへの対応が急務となっている。
- ・ 北海道では、冬期にマイナス20度を下回る低温や積雪、風雪、流水等により応急・復旧活動が妨げられ、また、避難生活が困難になることで被害が増大するといった積雪寒冷地特有の課題があることも踏まえ、様々な観点から防災・減災、国土強靱化の取組を強力に推進することが必要である。
- ・ 我が国全体の国土強靱化へ貢献するため、TEC-FORCE活動等体制の一層の強化や平時から災害が発生した際の対策・復旧・復興段階を見据えて準備しておくことが必要である。

小目標1-1：激甚化・頻発化する水災害への対応

(重点施策の概要)

- ・ 気候変動を踏まえた事前防災対策として、北海道の流域や被害の特性を考慮してグリーンインフラの概念も取り入れつつ、河川、下水道の管理者等が主体となって行う対策に加

え、国・北海道・市町村・企業・住民等あらゆる関係者が流域全体で、既存ダムの洪水調節機能強化や土地利用と一体となった遊水機能の向上、住まい方の工夫や土地利用の規制・誘導等に取り組む「流域治水」を推進する(あらゆる関係者の協働による治水対策の全体像をとりまとめた流域治水プロジェクトとして、北海道地方においては約 8,900 億円規模(R2 年度公表時点)の事前防災対策を予定)。

(重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI))

[1] 一級水系及び二級水系において、連携して流域治水プロジェクトを策定している水系数

【令和元年度 0 → 令和7年度 54 】

[2] 一級、二級河川における戦後最大洪水等に対応した河川の整備率

【一級河川:令和元年度67% → 令和7年度77% 】

【二級河川:令和元年度50% → 令和7年度62% 】

[3] 事前放流の実施体制が整った水系の割合

【令和元年度0% → 令和3年度100% 】

(目標の達成に寄与する主要取組)

(完了予定時期 ①:~R5 年度、②:~R7 年度、③:~R12 年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策」の内容*が含まれる

※初年度分である令和 2 年度第 3 次補正予算に計上されたものに限る

【各主体が連携した取組】

■あらゆる関係者により流域全体で行う「流域治水」の推進

【大規模土砂災害発生時における関係自治体への情報提供による警戒避難体制充実・強化の推進

(R3 年度推進中)④】

【「流域治水対策」に係る協議会等に参画し、減災のための取組を河川管理者と自治体が一体となって推進

(R3 年度推進中)④】

【石狩川(下流)水系流域治水プロジェクト

[R2 年度以降の石狩川水系全体残事業費約 6,015 億円(R2 年度公表時点)]★

(R3 年度推進中)④】

【石狩川(上流)水系流域治水プロジェクト

[R2 年度以降の石狩川水系全体残事業費約 6,015 億円(R2 年度公表時点)]★

(R3 年度推進中)④】

【尻別川水系流域治水プロジェクト[R2 年度以降の残事業費約 46 億円(R2 年度公表時点)]★

(R3 年度推進中)④】

【後志利別川水系流域治水プロジェクト[R2 年度以降の残事業費約 25 億円(R2 年度公表時点)]★

(R3 年度推進中)④】

【鶴川水系流域治水プロジェクト[R2 年度以降の残事業費約 121 億円(R2 年度公表時点)]★

(R3 年度推進中)④】

- 【沙流川水系流域治水プロジェクト[R2 年度以降の残事業費約 161 億円 (R2 年度公表時点)]★
(R3 年度推進中)④】
- 【十勝川水系流域治水プロジェクト[R2 年度以降の残事業費約 1,511 億円 (R2 年度公表時点)]★
(R3 年度推進中)④】
- 【釧路川水系流域治水プロジェクト[R2 年度以降の残事業費約 311 億円 (R2 年度公表時点)]★
(R3 年度推進中)④】
- 【網走川水系流域治水プロジェクト[R2 年度以降の残事業費約 55 億円 (R2 年度公表時点)]★
(R3 年度推進中)④】
- 【常呂川水系流域治水プロジェクト[R2 年度以降の残事業費約 233 億円 (R2 年度公表時点)]★
(R3 年度推進中)④】
- 【湧別川水系流域治水プロジェクト[R2 年度以降の残事業費約 82 億円 (R2 年度公表時点)]★
(R3 年度推進中)④】
- 【渚滑川水系流域治水プロジェクト[R2 年度以降の残事業費約 22 億円 (R2 年度公表時点)]★
(R3 年度推進中)④】
- 【天塩川下流流域治水プロジェクト
[R2 年度以降の天塩川水系全体残事業費約 311 億円 (R2 年度公表時点)]★
(R3 年度推進中)④】
- 【天塩川(上流)水系流域治水プロジェクト
[R2 年度以降の天塩川水系全体残事業費約 311 億円 (R2 年度公表時点)]★
(R3 年度推進中)④】
- 【留萌川流域治水プロジェクト[R2 年度以降の残事業費約 43 億円 (R2 年度公表時点)]★
(R3 年度推進中)④】

※残事業費は個別事業との重複がある。

【ハード・ソフト一体となった取組】

■大規模災害・自然災害に備えた調査・計画の策定等

- 【自治体によるハザードマップの作成、防災訓練など地域防災力向上の取組へ支援の推進
(R3 年度推進中)④】
- 【最大クラスの洪水等に対応した避難確保・浸水防止計画策定の推進
(R3 年度推進中)④】
- 【土砂災害警戒区域等の指定
(R3 年度指定中) [R3 年度完成]①】

■技術開発の推進

- 【堤防被災抑制等による水災害対策技術に関する研究
(R3 年度推進中)④】
- 【効率的な河川管理技術に関する研究
(R3 年度推進中)④】

【選択と集中の徹底】

■水害対策の推進

沙流川総合開発事業

- 【平取ダム(平取町)
(R3 年度工事中) [R3 年度完成]①】

幾春別川総合開発事業

- 【新桂沢ダム・三笠ぼんべつダム(三笠市)
(R3 年度工事中) [R5 年度完成]①】

雨竜川ダム再生事業

【雨竜第一ダム・雨竜第二ダム(幌加内町) (R3 年度実施計画調査中) [R8 年度完成]③】

佐幌ダム再生事業[残事業費 130 億円(H30 年度評価時点)]

【佐幌ダム(新得町) (R3 年度実施計画調査中)④】

石狩川直轄河川改修事業[残事業費 4,528 億円(H30 年度評価時点)]★

【 (R3 年度工事中)④】

北村遊水地工事[残事業費 518 億円(H30 年度評価時点)]★

【北村遊水地(岩見沢市、月形町、新篠津村) (R3 年度工事中)④】

尻別川直轄河川改修事業[残事業費 52 億円(H28 年度評価時点)]★

【 (R3 年度工事中)④】

後志利別川直轄河川改修事業[残事業費 32 億円(H28 年度評価時点)]★

【 (R3 年度工事中)④】

鶴川直轄河川改修事業[残事業費 144 億円(H29 年度評価時点)]★

【 (R3 年度工事中)④】

沙流川直轄河川改修事業[残事業費 65 億円(H28 年度評価時点)]★

【 (R3 年度工事中)④】

十勝川直轄河川改修事業[残事業費 1,017 億円(H28 年度評価時点)]★

【 (R3 年度工事中)④】

釧路川直轄河川改修事業[残事業費 43 億円(R 元年度評価時点)]★

【 (R3 年度工事中)④】

網走川直轄河川改修事業[残事業費 41 億円(H27 年度評価時点)]★

【 (R3 年度工事中)④】

常呂川直轄河川改修事業[残事業費 22 億円(H29 年度評価時点)]★

【 (R3 年度工事中)④】

湧別川直轄河川改修事業[残事業費 11 億円(H28 年度評価時点)]★

【 (R3 年度工事中)④】

渚滑川直轄河川改修事業[残事業費 24 億円(H28 年度評価時点)]★

【 (R3 年度工事中)④】

天塩川直轄河川改修事業[残事業費 354 億円(H28 年度評価時点)]★

【 (R3 年度工事中)④】

留萌川直轄河川改修事業[残事業費 50 億円(H28 年度評価時点)]★

【 (R3 年度工事中)④】

道路構造物の洗掘・流失対策

【一般国道 39 号(上川町)★ (R3 年度工事中)④】

【一般国道 231 号(増毛町)★ (R3 年度工事中)④】

■都市域等における水害対策の推進

【北海道地方下水道ビジョン等に基づく雨水流出抑制の強化など「雨につよい街づくり」の推進

(R3 年度推進中)④】

■高潮対策等の推進

胆振海岸直轄海岸保全施設整備事業[残事業費 166 億円(H29 年度評価時点)]★

【白老工区(白老町他) (R3 年度工事中)④】

高潮対策事業[残事業費 33 億円(H29 年度評価時点)]★

【海岸町海岸(羅臼町) (R3 年度工事中)④】

■土砂災害対策の推進

石狩川上流直轄火山砂防事業[残事業費 155 億円(H29 年度評価時点)]★

【石狩川上流域(上川町他) (R3 年度工事中) [R23 年度完成]④】

十勝川直轄砂防事業[残事業費 85 億円(H29 年度評価時点)]★

【札内川(帯広市他) (R3 年度工事中) [R24 年度完成]④】

豊平川直轄砂防事業[残事業費 352 億円(H29 年度評価時点)]★

【豊平川(札幌市) (R3 年度工事中) [R29 年度完成]④】

樽前山直轄火山砂防事業[残事業費 176 億円(H28 年度評価時点)]★

【樽前山(苫小牧市他) (R3 年度工事中) [R22 年度完成]④】

太田の沢川通常砂防事業★

【(蘭越町) (R3 年度工事中)④】

真栄川通常砂防事業★

【(札幌市) (R3 年度工事中)④】

重点施策	指標
(水害対策)	
・あらゆる関係者により流域全体で行う「流域治水」の推進	[KPI-1] ・一級水系及び二級水系において、連携して流域治水プロジェクトを策定している水系数 R 元年度 0 → R7 年度 54
	・あらゆる関係者が連携して取り組む流域治水として流域対策に取り組む市町村数 R 元年度 10 → R7 年度 110
・事前防災等による水害発生の防止	[KPI-2] ・一級、二級河川における戦後最大洪水等に対応した河川の整備率 (一級) R 元年度 67% → R7 年度 77% (二級) R 元年度 50% → R7 年度 62%
・利水ダムを含む既存ダムの洪水調節機能の強化	[KPI-3] ・事前放流の実施体制が整った水系の割合 R 元年度 0% → R3 年度 100%

<p>・人口・資産が集中する地域や近年甚大な被害が発生した地域等における水害対策の推進(下水道整備等)</p>	<p>・下水道による都市浸水対策達成率 R元年度約62% → R7年度約63%</p> <p>・水害時における下水処理場等の機能確保率 R元年度0% → R8年度100%</p>
<p>・水害リスク情報空白域の解消の推進</p>	<p>[KPI-12]【再掲】</p> <p>・水防法に基づき、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を把握し周知している、一級河川・二級河川数 R2年度202 → R7年度1,500</p>
<p>・水害リスク情報の公開推進</p>	<p>・国が運用するシステムにより、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を公開している河川数 R2年度99 → R7年度1,500</p>
<p>・最大クラスの洪水に対応した洪水浸水想定区域の指定、ハザードマップの作成、訓練実施の推進</p>	<p>[KPI-6]【再掲】</p> <p>・最大クラスの洪水に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練(机上訓練、情報伝達訓練、マイ・タイムライン⁴作成講習会等)を実施した市区町村数 R2年度54 → R7年度143</p>
<p>・最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図の作成及びハザードマップの作成の推進</p>	<p>[KPI-6]【再掲】</p> <p>・最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図を作成した団体数 R元年度0 → R7年度65</p>
<p>・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策を推進</p>	
<p>・コンパクトなまちづくりと合わせて、防災・減災対策を推進し、居住を誘導する地域の安全確保を図る(防災指針の作成)</p>	
<p>・気候変動の影響を考慮した治水計画策定の推進</p>	
<p>・激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、災害ハザードエリアにおける自己業務用施設の開発を原則禁止の対象に追加することで、災害ハザードエリアにおける開発抑制を推進(災害レッドゾーンにおける危険な自己業務用施設に係る開発の原則禁止)</p>	
<p>・メディアとの連携による住民自らの避難行動につながる情報提供の充実</p>	
<p>(高潮対策)</p>	
<p>・海面上昇等の気候変動影響に適応した海岸保全の推進</p>	<p>・気候変動影響を防護目標に取り込んだ海岸の数 R元年度0 → R7年度1</p>

⁴ 台風の接近等によって河川水位が上昇する時に、住民一人一人の家族構成や生活環境に合わせて「いつ」・「何をするのか」をあらかじめ時系列で整理した自分自身の防災行動計画のこと

・ゼロメートル地帯等における海岸堤防等の津波・高潮対策	・海岸堤防等の整備率 〔全国指標〕 R元年度 53% → R7年度 64%
・海岸侵食の防止・砂浜の保全	・海面上昇等の影響にも適応可能となる順応的な砂浜の管理が実施されている海岸の数 〔全国指標〕 R2年度 1 → R7年度 20
・最大クラスの高潮に対応した浸水想定区域図の作成及びハザードマップの作成の推進	・高潮浸水想定区域を指定している都道府県数 R2年度 0 → R7年度 1
(土砂災害対策)	
・地域の中心集落における市町村役場等を保全する土砂災害対策の推進	・市役所、町役場及び支所が保全対象に含まれている要対策箇所における対策実施率 R元年度約 19% → R7年度約 19%
・土砂災害を対象としたハード・ソフトの施策を組み合わせ土砂災害に強い地域づくり、及びハザードエリアからの居住移転を推進	・土砂災害ハザードマップにおける土砂災害警戒区域の新規公表数 R元年度 0 → R7年度 1,348
・気候変動の影響により頻発する土砂・洪水氾濫対策計画策定、対策の推進	
期待されるストック効果	
・千歳川の中下流部に広がる広大な低平地では、昭和 56 年の大洪水により浸水面積 192km ² の被害が発生した。河道掘削、堤防整備、遊水地群の整備により、洪水被害の軽減が図られるとともに、河川改修と農地の排水改良が相まって全国へ農産物を安定的に供給することが期待される。	
インフラ経営の取組	
・抜本的な治水対策として、集水域と河川区域のみならず、氾濫域も含めて一つの流域と捉え、地域の特性に応じ、河川、下水道、砂防、海岸、農業水利施設などの管理者が主体となって行う治水対策に加え、府省庁・官民が連携したあらゆる関係者が協働して対策を行う「流域治水」を推進することにより、防災・減災が主流となる安全・安心な社会が構築される。	

小目標1-2: 切迫する地震・津波等への対応、冬期複合災害への備え

(重点施策の概要)

- ・ 国民の生命財産を守り、社会の重要な機能を維持するため、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を重点的かつ集中的に推進するとともに、切迫する日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震・津波、火山噴火、高潮・高波等の大規模災害への対策を推進する。

(重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI))

[4] 公共土木施設等の耐震化率等

- ・南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等の耐震化率

【令和元年度 56% → 令和7年度 59%】〔全国指標〕

- ・災害時における主要な管渠、下水処理場及びポンプ場の機能確保率

【管渠:令和元年度45% → 令和7年度 51%】

【下水処理場:令和元年度26% → 令和7年度 32%】

【ポンプ場:令和元年度13% → 令和7年度 15%】

- ・官庁施設の耐震基準を満足する割合

【令和元年度91% → 令和7年度100%】

(目標の達成に寄与する主要取組)

(完了予定時期 ①:～R5 年度、②:～R7 年度、③:～R12 年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる

※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限り

【ハード・ソフト一体となった取組】

■大規模災害・自然災害に備えた調査・計画の策定等

【自治体によるハザードマップの作成、防災訓練など地域防災力向上の取組へ支援の推進

(R3 年度推進中)④(再掲)】

【広域的な救援活動を支援する地理空間情報整備・更新・提供

(R3 年度推進中)④】

■災害に備えた取組の推進

【港湾(重要港湾以上)における事業継続計画(港湾 BCP)の充実化

(R3 年度推進中)④】

■技術開発の推進

【雪氷災害に対応する防災・減災技術の開発

(R3 年度推進中)④】

【既存施設の集約及び再編】

■公共土木施設等の耐震化

【札幌第4地方合同庁舎整備事業(札幌市)

(R3 年度設計中)〔R7 年度完成〕②】

【選択と集中の徹底】

■大規模地震に備えた下水道施設の地震対策

【北海道地方下水道ビジョン等に基づく下水道施設の耐震化など「地震に強い街づくり」の推進

(R3 年度推進中)④】

■大規模地震に備えた河川管理施設の地震・津波対策

豊平峡ダム

【(札幌市)

(R3 年度試験施工中)④】

■緊急輸送ネットワークの確保

一般国道5号 塩谷防災

【(小樽市)

(R3 年度工事中)〔R2 年度開通〕①】

一般国道 39 号 比布大橋架替 【(当麻町～比布町)	(R3 年度工事中)④】
一般国道 40 号 天塩防災★ 【(天塩町～幌延町)	(R3 年度工事中) [R5 年度部分開通]④】
一般国道 44 号 雪裡橋架替 【(釧路町)	(R3 年度工事中)④】
一般国道 44 号 根室防雪★ 【(根室市)	(R3 年度工事中) [R7 年度完成]②】
一般国道 227 号 渡島中山防災 【(北斗市～厚沢部町)	(R3 年度工事中) [R5 年度完成]①】
一般国道 229 号 島牧防災 【(島牧村)	(R3 年度工事中)④】
一般国道 229 号 美谷防災 【(せたな町)	(R3 年度工事中) [R 元年度開通]①】
一般国道 229 号 冷水橋架替 【(八雲町)	(R3 年度調査設計中)④】
一般国道 232 号 小平防災★ 【(小平町)	(R3 年度工事中)④】
一般国道 232 号 高砂橋架替 【(小平町)	(R3 年度工事中) [R5 年度完成]①】
一般国道 236 号 野塚防災★ 【(広尾町)	(R3 年度調査設計中)④】
一般国道 238 号 紋別防雪★ 【(湧別町～紋別市)	(R3 年度工事中) [R6 年度完成]②】
一般国道 238 号 幌別橋架替 【(枝幸町)	(R3 年度調査設計中)④】
一般国道 238 号 浜猿防災★ 【(浜頓別町～稚内市)	(R3 年度工事中) [R4 年度部分開通,R6 年度部分開通]④】
一般国道 239 号 霧立防災★ 【(苫前町)	(R3 年度工事中) [R4 年度部分開通]④】
一般国道 272 号 上春別防雪 【(別海町)	(R3 年度調査設計中)④】
一般国道 274 号 清瀬防災★ 【(日高町)	(R3 年度調査設計中)④】
一般国道 278 号 尾札部道路[残事業費 33 億円(R 元年度評価時点)]★ 【(函館市)	(R3 年度工事中) [R4 年度部分開通]④】
一般国道 335 号 標津防災 【(標津町)	(R3 年度工事中) [R4 年度完成]①】

- 一般国道 452 号 桂沢ダム関連
【(三笠市) (R3 年度工事中)④】
- 一般国道 453 号 蟠溪道路★
【(伊達市～壮瞥町) (R3 年度工事中) [R3 年度部分開通,R7 年度完成]②】
- 主要道道鷹栖東神楽線旭川東神楽道路★
【(旭川市、東神楽町) (R3 年度工事中) [R3 年度部分開通]④】
- 一般道道きたひろしま総合運動公園線★
【(北広島市) (R3 年度工事中)④】
- 主要道道奥尻島線★
【(奥尻町) (R3 年度工事中)④】
- 一般道道大岸礼文停車場線★
【(豊浦町) (R3 年度工事中)④】
- 緊急輸送道路上の橋梁耐震補強
- 【一般国道 235 号 沙流川橋(日高町) (R3 年度工事中)④】
- 【一般国道 38 号 釧路大橋(釧路市) (R3 年度工事中)④】
- 【一般国道 38 号 豊頃大橋(豊頃町) (R3 年度工事中)④】
- 海上輸送ネットワーク等の強靱化
- 釧路港西港区国際物流ターミナル整備事業[残事業費 143 億円(H29 年度評価時点)]★
【釧路港(釧路市、釧路町) (R3 年度工事中) [R8 年度完成]③】
- 石狩湾新港西地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費 116 億円(R2 年度評価時点)]★
【石狩湾新港(石狩市、小樽市) (R3 年度工事中) [R11 年度完成]③】
- 網走港新港地区防波堤改良事業[残事業費 72 億円(R 元年度評価時点)]★
【網走港(網走市) (R3 年度工事中) [R11 年度完成]③】

重点施策	指標
(耐震化等の地震対策)	
・大規模地震が想定される地域等における海岸堤防等の耐震対策	[KPI-4] ・南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等の耐震化率 [全国指標] R 元年度 56% → R7 年度 59%
・下水道施設の耐震化を推進	[KPI-4] ・災害時における主要な管渠、下水処理場及びポンプ場の機能確保率 (管渠) R 元年度 45% → R7 年度 51% (下水処理場) R 元年度 26% → R7 年度 32% (ポンプ場) R 元年度 13% → R7 年度 15%

<ul style="list-style-type: none"> ・地域の防災拠点となる施設等の耐震化 	<p>[KPI-4]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・官庁施設の耐震基準を満足する割合 <p>R 元年度 91% → R7 年度 100%</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・切迫する大地震に備え、大規模盛土造成地の滑動崩落の危険性を把握する取組を推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模盛土造成地の安全性を把握する調査に着手した実施率 <p>R 元年度 6% → R7 年度 60%</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、緊急輸送道路の橋梁の耐震性能向上等を推進 	
<ul style="list-style-type: none"> ・滑走路等の耐震対策 	
<ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震に備えた河川管理施設の地震・津波対策 	
<p>(火山噴火対策)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・火山噴火に起因する土砂災害への対策の促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・火山噴火時における降灰厚把握手法の整備に着手した火山の割合 <p>R 元年度 0% → R7 年度 100%</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・火山噴火緊急減災対策砂防計画に基づく対策の推進 	
<p>(津波対策)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・津波災害警戒区域の指定、ハザードマップの作成、訓練実施の推進 	<p>[KPI-6]【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最大クラスの津波に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市区町村数 <p>R2 年度 23 → R7 年度 28</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・津波による船舶事故軽減に資する港湾強靱化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時の対応や訓練結果等を踏まえ、港湾の事業継続計画(BCP)を改訂した港湾(重要港湾以上)の割合 <p>R2 年度 0% → R7 年度 100%</p>
<p>(交通・物流の機能確保のための事前対策の推進)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・海上交通ネットワークを維持するための港湾における高潮・高波対策 	
<ul style="list-style-type: none"> ・船舶の避泊水域の確保のための防波堤等の整備 	
<ul style="list-style-type: none"> ・空港における排水機能強化等による浸水対策 	
<p>期待されるストック効果</p>	
<p>・切迫する日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震・津波に備えるため、津波等の浸水域を回避する高規格道路の整備、港湾・空港施設の耐震・津波対策の強化等により、人命被害の回避や経済被害の最小化が期待される。</p>	

インフラ経営の取組

- ・大規模地震や津波、想定し得る最大規模の洪水、火山噴火等の自然災害に対し、円滑かつ確実な避難行動のための対策やソフト対策の支援を行い、地域防災力の向上を図る。
- ・釧路外環状道路と隣接する避難施設の間に連絡路を設置することで、災害時において避難した傷病者や物資の搬送用の緊急輸送路として釧路外環状道路を使用することが可能となる。

小目標1-3: 我が国全体の国土強靱化への貢献

(重点施策の概要)

- ・大都市圏等の被災時における、人的・物的支援、広域防災フロート等を活用した緊急物資輸送支援、港湾等の代替機能の提供、避難者の受入支援等を可能とする広域支援体制を強化する。
- ・風水害・土砂災害・地震・津波・噴火・豪雪・原子力災害等の発生時における緊急物資の迅速な輸送等に対応するため、高規格道路の高速交通ネットワーク等の各種インフラ整備等を推進するとともに、関係官署や民間事業者等の多様な関係者が連携した港湾の水際・防災対策や、各関係機関との訓練等を通じた防災体制強化に取り組む等、ハード・ソフト組み合わせた対策を推進する。

(重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI))

[5] 国・都道府県・市町村における建設キャリアアップシステム活用工事の導入率⁵

【令和7年度末100%】

[6] 避難計画及び事業継続計画等の策定推進による非常時の体制確保

- ・公共土木施設の被災状況調査を行うTEC-FORCE隊員のICT機器等を活用するための訓練・研修・講習等への参加率

【令和2年度70% → 令和7年度100%】

- ・最大クラスの洪水に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練(机上訓練、情報伝達訓練、マイ・タイムライン作成講習会等)を実施した市区町村数

【令和2年度 54 → 令和7年度 143】

- ・最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図を作成した団体数

【令和元年度 0 → 令和7年度 65】

- ・最大クラスの津波に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市区町村数

【令和2年度 23 → 令和7年度 28】

- ・「A2-BCP」(空港業務継続計画)に基づく訓練等の毎年度8月までの実施率

【令和2年度100% → 毎年度100%】

⁵ 建退共電子申請方式を建設キャリアアップシステム活用工事として当該機関が導入していること

【目標の達成に寄与する主要取組】

(完了予定時期 ①:～R5年度、②:～R7年度、③:～R12年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる

※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【各主体が連携した取組】

■緊急輸送ネットワークの確保

【道路啓開計画の運用及び見直し (R3年度推進中)④】

【ハード・ソフト一体となった取組】

■大規模災害・自然災害に備えた調査・計画の策定等

【自治体によるハザードマップの作成、防災訓練など地域防災力向上の取組へ支援の推進 (R3年度推進中)④(再掲)】

■災害に備えた取組の推進

【「道の駅」の防災拠点化の推進 (R3年度推進中)④】

【広域防災フロートの活用 (R3年度推進中)④】

【港湾(重要港湾以上)における事業継続計画(港湾BCP)の充実化 (R3年度推進中)④(再掲)】

【TEC-FORCE隊員の対応能力向上と資機材のICT化・高度化 (R3年度推進中)④】

【選択と集中の徹底】

■緊急輸送ネットワークの確保

北海道縦貫自動車道 七飯～大沼★

【(七飯町～森町) (R3年度工事中)④】

北海道縦貫自動車道 士別剣淵～名寄[残事業費124億円(H29年度評価時点)]★

【(士別市～名寄市) (R3年度工事中)④】

北海道横断自動車道 本別～釧路★

【(本別町～釧路市) (R3年度工事中)[R6年度完成]②】

北海道横断自動車道 足寄～北見★

【(本別町～北見市) (R3年度工事中)④】

一般国道40号 音威子府バイパス★

【(音威子府村～中川町) (R3年度工事中)[R7年度完成]②】

一般国道5号 倶知安余市道路(倶知安～共和)[残事業費408億円(H30年度評価時点)]★

【(倶知安町～共和町) (R3年度工事中)④】

一般国道5号 倶知安余市道路(共和～余市)[残事業費958億円(H30年度評価時点)]★

【(共和町～余市町) (R3年度工事中)[R6年度部分開通]④】

一般国道39号 端野高野道路[残事業費480億円(H30年度評価時点)]★

【(北見市～美幌町) (R3年度工事中)④】

一般国道44号 尾幌糸魚沢道路[残事業費640億円(R2年度評価時点)]★

【(厚岸町) (R3年度工事中)④】

日高自動車道（一般国道 235 号）厚賀静内道路[残事業費 281 億円(R2 年度評価時点)]★

【(日高町～新ひだか町) (R3 年度工事中)[R7 年度部分開通]④】

旭川・紋別自動車道（一般国道 450 号）遠軽上湧別道路[残事業費 300 億円(R2 年度評価時点)]

【(遠軽町～湧別町) (R3 年度調査設計中)④】

帯広・広尾自動車道（一般国道 236 号）大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)

[残事業費 168 億円(R2 年度評価時点)]★

【(大樹町～広尾町) (R3 年度工事中)④】

函館・江差自動車道（一般国道 228 号）茂辺地木古内道路★

【(北斗市～木古内町) (R3 年度工事中)[R3 年度完成]①】

重点施策	指標
(交通・物流の機能確保のための事前対策の推進)	
・大規模災害発生後の港湾における災害対応力の強化	・直近3年間に港湾の事業継続計画(港湾 BCP)に基づく防災訓練の実施された港湾(重要港湾以上)の割合 R 元年度 92% → R7 年度 100%
・「A2-BCP」(空港業務継続計画)の実効性強化対策	[KPI-6] ・「A2-BCP」(空港業務継続計画)に基づく訓練等の毎年度8月までの実施率 R2 年度 100% → 毎年度 100%
・災害に強い道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進	
(危機管理体制の確保)	
・社会資本整備を支える現場の担い手確保を推進	[KPI-5] ・国・都道府県・市町村における建設キャリアアップシステム活用工事の導入率 R7 年度末 100%
・TEC-FORCE 隊員の対応能力向上と資機材のICT化・高度化	[KPI-6] ・公共土木施設の被災状況調査を行う TEC-FORCE 隊員のICT機器等を活用するための訓練・研修・講習等への参加率 R2 年度 70% → R7 年度 100%

<p>・洪水、内水、高潮、津波等に対応したハザードマップ作成、訓練実施等の推進</p>	<p>[KPI-6]</p> <p>・最大クラスの洪水に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練(机上訓練、情報伝達訓練、マイ・タイムライン作成講習会等)を実施した市区町村数</p> <p style="text-align: right;">R2 年度 54 → R7 年度 143</p> <p>・最大クラスの内水に対応した浸水想定区域図を作成した団体数</p> <p style="text-align: right;">R 元年度 0 → R7 年度 65</p> <p>・最大クラスの津波に対応したハザードマップを作成・公表し、住民の防災意識向上につながる訓練(机上訓練、情報伝達訓練等)を実施した市区町村数</p> <p style="text-align: right;">R2 年度 23 → R7 年度 28</p> <hr/> <p>・高潮浸水想定区域を指定している都道府県数</p> <p style="text-align: right;">R2 年度 0 → R7 年度 1</p>
<p>・空港におけるイレギュラー時の適切な対応及び体制の確保</p>	<p>[KPI-6]</p> <p>・「A2-BCP」(空港業務継続計画)に基づく訓練等の毎年度8月までの実施率</p> <p style="text-align: right;">R2 年度 100% → 毎年度 100%</p>
<p>・広域的な復旧・復興活動拠点となる「道の駅」の防災機能強化</p>	<p>・地域防災計画に位置付けられた「道の駅」におけるBCP策定率</p> <p style="text-align: right;">R 元年度 3% → R7 年度 100%</p>
<p>・近年頻発する短時間の集中的な降雪も踏まえた躊躇ない予防的・計画的な通行止めと集中除雪による道路ネットワーク機能の速やかな回復及び基幹的な道路ネットワークの強化等による道路の豪雪対策の推進</p>	
<p>・道路啓開計画の策定、既計画のスパイラルアップを推進</p>	
<p>・メディアとの連携による住民自らの避難行動につながる情報提供の充実【再掲】</p>	
<p>・官民一体となった TEC-FORCE 活動の推進</p>	
<p>・土地等の円滑な利活用及び適正な管理に向けた所有者不明土地等対策の推進</p>	
<p>・事前防災や被災後の迅速な復旧・復興等に貢献する地籍調査の推進</p>	
<p>期待されるストック効果</p>	
<p>・災害時にも確実な輸送を支える道路ネットワークを構築することにより、生産地から製造・物流拠点等への安定した供給の実現が期待される。</p>	
<p>インフラ経営の取組</p>	
<p>・災害が発生した場合にも被災地の支援活動や社会経済活動の継続に必要な人流・物流を支えるため、関係機関と連携し、道路啓開計画の策定、港湾における防災訓練の実施、港湾BCPの改善等を行い、防災対応力の向上を図る。</p>	

・地域防災計画に位置づけられた「道の駅」において、地域の防災力向上に資する防災拠点の整備や機能向上を図り、地域の人々の安全な暮らしを守るための機能確保や、広域的な復旧・復興活動の拠点整備を進める。

重点目標2:持続可能なインフラメンテナンス

目指すべき姿

- ・ 老朽化が進むインフラの機能維持を図るため、事後保全から予防保全へ本格転換するとともに、戦略的なインフラ老朽化対策の着実な推進を目指す。

現状と課題

- ・ 高度成長期に集中的に整備された社会資本の老朽化が加速的に進行するため、より一層計画的・集中的に老朽化対策を実施する必要がある。
- ・ 多くのインフラを管理する地方公共団体ではメンテナンスに携わる人材が不足しており、多様な主体との連携や新技術等の導入促進などメンテナンスの生産性向上に向けた取組の推進が必要である。

小目標2-1:戦略的なインフラ老朽化・長寿命化対策の推進

(重点施策の概要)

- ・ 新技術の活用による点検の高度化・効率化や施設の集約・再編等のインフラストックの適正化等により、戦略的なインフラ老朽化対策を推進する。
- ・ インフラの整備・維持補修に不可欠な担い手・技能人材の安定的な確保・育成等の取組を推進するとともに、地方公共団体や民間と一体となったインフラメンテナンス体制の確保を図る。

(重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI))

[7] 予防保全型インフラメンテナンスの転換に向けた施設の修繕率

【河川: 令和元年度0% → 令和7年度100%】

【ダム: 令和元年度71% → 令和7年度82%】

【砂防: 令和元年度91.0% → 令和7年度94.3%】

【海岸: 令和元年度84% → 令和7年度87%】〔全国指標〕

【下水道: 令和元年度0% → 令和7年度100%】

【港湾: 令和2年度87% → 令和7年度90%】

【空港: 平成元年度100% → 令和7年度100%】

【公園: 令和元年度40% → 令和7年度100%】

【官庁施設: 令和2年度0% → 令和7年度100%】

[8] 地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数

【道路: 令和元年度683人 → 令和7年度1,060人】

【港湾: 令和元年度525人 → 令和7年度963人】

[9] 施設の集約・再編等に向けた取組数

【道路: 施設の集約・撤去、機能縮小の検討地方公共団体の割合

令和元年度 16% → 令和7年度 100%】

【港湾: 既存施設の統廃合、機能の集約化及び転換を検討した港湾の割合

令和元年度 75% → 令和7年度 100%】

（目標の達成に寄与する主要取組）

（完了予定時期 ①: ~R5年度、②: ~R7年度、③: ~R12年度頃、④: 完成時期未定）

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印: 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる

※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【各主体が連携した取組】

■インフラメンテナンスにおける官民連携の推進

【インフラメンテナンス国民会議

(R3年度推進中)④】

【技術者育成プラットフォーム

(R3年度推進中)④】

【ハード・ソフト一体となった取組】

■技術開発の推進

【積雪寒冷環境下のインフラの維持管理に関する研究

(R3年度推進中)④】

■地理空間情報の整備

【電子基準点現地調査の実施

(R3年度推進中)④】

■技術力の向上

【インフラメンテナンスに関わる研修や講習の実施

(R3年度推進中)④】

■維持管理に係るデータ利活用の促進

【港湾施設の維持管理情報データベースの登録・活用

(R3年度推進中)④】

【選択と集中の徹底】

■予防保全型インフラメンテナンスへの転換

道路の老朽化対策

【一般国道5号 堀株川橋(共和町)

(R3年度工事中)④】

【一般国道38号 学田跨線橋(富良野市)

(R3年度工事中)④】

【一般国道242号 高砂橋(置戸町)

(R3年度工事中)④】

【一般国道229号 舗装修繕(島牧村)★

(R3年度工事中)④】

【一般国道36号 舗装修繕(苫小牧市)★

(R3年度工事中)④】

【主要道道増毛稲田線 妹背牛橋(妹背牛町)★

(R3年度工事中)④】

【一般道道川西芽室音更線 中島橋(帯広市)★

(R3年度工事中)④】

【主要道道恵庭栗山線 馬追橋(栗山町)★

(R3年度工事中)④】

【一般道道熊牛御影線 十勝橋(芽室町)★

(R3年度工事中)④】

- 【一般道道上札内帯広線 上札内橋(中札内村)★ (R3 年度工事中)④】
- 【主要道道知床公園羅臼線 羅臼橋(羅臼町) (R3 年度物件補償中)④】
- 小樽港本港地区防波堤整備事業
 - 【小樽港(小樽市) (R3 年度工事中) [R7 年度完成]②】
- 森港本港地区小型船だまり整備事業★
 - 【森港(森町) (R3 年度工事中) [R4 年度完成]①】
- 江差港本港地区国内物流ターミナル整備事業
 - 【江差港(江差町) (R3 年度工事中) [R7 年度完成]②】
- 公園の老朽化対策
 - 【国営滝野すずらん丘陵公園(札幌市)★ (R3 年度工事中)④】

重点施策	指標
(予防保全の考え方に基づくインフラメンテナンスへの転換)	
<ul style="list-style-type: none"> ・予防保全の管理水準を下回る状態のインフラに対して、計画的・集中的な修繕等を実施する ・インフラの機能を回復させ、「事後保全」から「予防保全」の考え方にに基づくインフラメンテナンスへ転換し、中長期的な維持管理・更新等にかかるトータルコストの縮減を図る 	<p>[KPI-7]</p> <p>予防保全型インフラメンテナンスの転換に向けた施設の修繕率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・河川: 予防保全の考え方に基づく内水排除施設等の長寿命化対策実施率 R 元年度 0% → R7 年度 100% ・ダム: 健全度評価において速やかに措置と判定されたダム管理施設の解消率 R 元年度 71% → R7 年度 82% ・砂防: 健全度評価において要対策と判定された砂防関係施設の解消率 R 元年度 91.0% → R7 年度 94.3% ・海岸: 予防保全に向けた海岸堤防等の対策実施率 〔全国指標〕 R 元年度 84% → R7 年度 87% ・下水道: 計画的な点検調査に基づく下水道管路の老朽化対策を完了した延長の割合 R 元年度 0% → R7 年度 100% ・港湾: 老朽化した港湾施設のうち、予防保全型の対策を導入し、機能の保全及び安全な利用等が可能となった割合 R2 年度 87% → R7 年度 90% ・空港: 予防保全を適切に実施した割合 R 元年度 100% → R7 年度 100%

	<p>・公園: 予防保全の考え方に基づく都市公園長寿命化対策実施率</p> <p style="text-align: center;">R 元年度 40% → R7 年度 100%</p> <p>・官庁施設: R2 年度時点で措置が必要な官庁施設の長寿命化対策実施率</p> <p style="text-align: center;">R2 年度 0% → R7 年度 100%</p>
・定期的な現地調査や観測機器の監視業務を通じて、損傷が軽微な段階で修繕を実施する予防保全型維持管理を実施する	<p>・観測施設(測量標): 年次計画に基づく観測施設(測量標)修繕の実施率</p> <p style="text-align: center;">R 元年度 100% → R7 年度 100%</p>
(地方公共団体等におけるインフラメンテナンス体制の確保)	
・多くのインフラを管理する地方公共団体等においてインフラメンテナンスを適切に実施していくため、研修や講習の実施により、職員の技術力向上を推進する	<p>[KPI-8]</p> <p>地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数</p> <p>・道路 R 元年度 683 人 → R7 年度 1,060 人</p> <p>・港湾 R 元年度 525 人 → R7 年度 963 人</p>
(使用料を活用したインフラメンテナンス)	
・持続可能で計画的なインフラ維持管理を行うにあたり、インフラの整備及び減耗コストに対応した、利用者からの使用料の活用を推進	<p>・下水道: 適切なメンテナンスを推進するため、下水道使用料等の収入面、維持修繕費等の支出面の更なる適正化に取り組む団体数</p> <p style="text-align: center;">R2 年度 8 → R7 年度 152</p>
(新技術の導入・普及の促進)	
・多くのインフラを管理する地方公共団体等が、効率的なインフラメンテナンスを実施していくため、メンテナンスに係る新技術の導入・普及を促進する環境を整備する	
・コスト縮減効果や省電力化が見込まれる新技術等の採用により、維持管理・更新等の効率化を図る	
(維持管理に係るデータ利活用の促進)	
・データ利活用によるインフラメンテナンスの高度化・効率化を図るため、点検結果などのインフラに関する情報の蓄積、データベース化などの環境整備を促進する	<p>・下水道: 管路施設のマネジメントに向けた基本情報等の電子化の割合</p> <p style="text-align: center;">R2 年度 32% → R7 年度 100%</p> <p>・港湾: 維持管理にかかる情報のデータベースを導入した港湾管理者の割合</p> <p style="text-align: center;">R 元年度 100% → R7 年度 100%</p> <p>・空港: 維持管理にかかる情報のデータベースへ登録した施設管理者の割合</p> <p style="text-align: center;">R2 年度 69% → R7 年度 100%</p> <p>・官庁施設: 基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合</p> <p style="text-align: center;">R 元年度 100% → R7 年度 100%</p>

	<p>・測量標:基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合</p> <p>R元年度 100% → R7年度 100%</p>
(集約・再編等の取組推進)	
<p>・社会情勢や地域構造の変化や将来のまちづくり計画を踏まえ、既存インフラの廃止・除却・集約化や、利用者ニーズに沿ったインフラ再編等の取組の推進により、持続可能な都市・地域の形成、ストック効果の更なる向上を図る</p>	<p>[KPI-9]</p> <p>施設の集約・再編等に向けた取組数</p> <p>・道路:施設の集約・撤去、機能縮小の検討地方公共団体の割合</p> <p>R元年度 16% → R7年度 100%</p> <p>・港湾:既存施設の統廃合、機能の集約化及び転換を検討した港湾の割合</p> <p>R元年度 75% → R7年度 100%</p>
期待されるストック効果	
<p>・堤内地の排水のために設置されている樋門について、開閉操作が必要な引き上げ式ゲートから開閉操作が不要なフラップゲートへ更新することにより無動力化が図られ、施設管理者が高齢化している地域の担い手不足に対応し、安全・安心が確保されることが期待される。</p> <p>・点検支援技術の活用による品質確保と効率化の両立、地域特性を踏まえた点検計画によるトータルコストの縮減と平準化が期待される。</p>	
インフラ経営の取組	
<p>・道路メンテナンス会議を始め、道路構造物管理実務者研修等を積極的に開催することで、自治体職員の構造物保全における技術力の向上を図る。</p> <p>・寒地土木研究所を中心として研究開発されている、積雪寒冷地に特有の損傷・劣化等を踏まえたインフラ維持管理を支援する技術について、各種講習会、シンポジウム等を通じ自治体等への技術的支援・普及を推進する。</p>	

重点目標3:持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

目指すべき姿

- ・ 地域間での重層的な機能分担、交通等のネットワークによる連携を通じ、日常生活に支障のない都市機能・生活機能が提供される「基礎圏域」を形成し、「生産空間」での暮らしを支えつつ、基礎圏域内外の人々の活発な対流を促進する中で、人口の自然減・社会減の抑制を目指す「北海道型地域構造」の保持・形成を図る。

現状と課題

- ・ 地域の生活を支える交通ネットワークの強化は図られつつあるが、地方部においては救急搬送等に長時間を要するなど、都市機能・生活機能が十分に提供されない地域が存在しているため、引き続き、交通ネットワークの整備等を進めていくことが必要である。

- ・ 離島住民の生活や地域経済を支える離島を繋ぐ定期フェリー航路・航空路をはじめ、高齢者や学生、北海道での生活に不慣れな人の居住や就労、就学に必要な移動手段を確保することが必要である。
- ・ 人の命を守ることを最優先に、生活道路における安全確保や自転車走行空間の整備等により、安全・安心な移動・生活空間を確保することが必要である。
- ・ 高齢者、障害者、子ども、子育て世代等の多様な人々が安全に安心して暮らせるよう、生活・移動空間におけるバリアフリーやユニバーサルデザインを推進することが必要である。
- ・ 感染症拡大による地方移住の意識の高まりに対応するため、生産空間に暮らしたい・訪れたいと感じられる魅力の向上につながる環境整備を続けることが必要である。

小目標3-1 : 北海道型地域構造の保持・形成に向けた定住・交流環境の維持増進

(重点施策の概要)

- ・ 生産空間での定住や交流を促進するため、基礎圏域内の人流・物流を支える広域道路ネットワークや、離島との交通機能を確保・維持する港湾等の整備を推進するとともに、魅力ある良好な都市環境の形成を推進する。

(目標の達成に寄与する主要取組)

(完了予定時期 ①:~R5年度、②:~R7年度、③:~R12年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる
※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【選択と集中の徹底】

■交通ネットワーク整備等による活力ある経済・生活圏の形成

道央圏連絡道路（一般国道337号）長沼南幌道路[残事業費186億円(H30年度評価時点)]★

【(長沼町~南幌町) (R3年度工事中)④】

道央圏連絡道路（一般国道337号）中樹林道路★

【(南幌町~江別市) (R3年度工事中)[R6年度完成]②】

遠軽北見道路（一般国道333号）生田原道路[残事業費89億円(H29年度評価時点)]★

【(遠軽町) (R3年度工事中)④】

旭川十勝道路（一般国道237号）富良野北道路[残事業費80億円(H30年度評価時点)]★

【(中富良野~富良野市) (R3年度工事中)④】

函館新外環状道路（一般国道278号）空港道路

【(函館市) (R3年度工事中)[R2年度開通]①】

一般国道5号 創成川通[残事業費1,200億円(R2年度評価時点)]

【(札幌市) (R3年度調査設計中)④】

一般国道452号 盤の沢道路★

【(芦別市~旭川市) (R3年度工事中)④】

一般国道 452 号 五稜道路 【(旭川市～美瑛町)】	(R3 年度工事中)④】
主要道道鷹栖東神楽線旭川東神楽道路★ 【(旭川市、東神楽町)】	(R3 年度工事中) [R3 年度部分開通]④(再掲)】
長流枝スマートIC(仮称) 【(音更町)】	(R3 年度調査設計中)④】
町道長流枝スマートインター線 【(音更町)】	(R3 年度調査設計中)④】
屯田・茨戸通 【(札幌市)】	(R3 年度工事中)④】
文教通 【(函館市)】	(R3 年度工事中)④】
環状通 【(札幌市)】	(R3 年度工事中)④】
奥尻港本港地区地域生活基盤整備事業 【奥尻港(奥尻町)】	(R3 年度工事中) [R6 年度完成]②】
羽幌港本港地区耐震強化岸壁整備事業 【羽幌港(羽幌町)】	(R3 年度工事中) [R7 年度完成]②】
沓形港本港地区国内物流ターミナル整備事業 【沓形港(利尻町)】	(R3 年度工事中) [R7 年度完成]②】
■安全で快適な都市環境の形成 【都市公園等の整備促進】	(R3 年度推進中)④】
■コンパクト・プラス・ネットワークの取組の推進 都市構造再編集中支援事業 【若菜地区(夕張市)】	(R3 年度工事中) [R4 年度完成]①】

重点施策	指標
(コンパクトな集積拠点の形成等)	
・都市計画道路(幹線道路)の整備	・都市計画道路(幹線道路)の整備率 H29 年度 78.5% → R7 年度 80.5%
・水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成	・都市域における水と緑の公的空間確保量 H30 年度 29m ² /人 → R7 年度 30m ² /人
・都市の中心拠点や生活拠点に、居住や医療・福祉・商業等の生活サービス機能を誘導するとともに、公共交通の充実を図ることにより、コンパクト・プラス・ネットワークの取組を推進(地域公共交通計画と併せた立地適正化計画の作成等)	

(美しい景観・良好な環境形成)
・景観計画の策定などの良好な景観形成の推進
・歴史文化を活かしたまちづくりの推進
(交通ネットワーク整備等による活力ある経済・生活圏の形成)
・高規格道路などの広域道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保
・離島住民の生活や産業などを支える唯一の交通手段である離島航路や航空路の確保維持に向けた取組を推進
・スマートIC の活用による拠点の形成
期待されるストック効果
・北海道への体験移住利用者は10年間で4倍に増加しており、コロナ禍により地方移住への関心が更に高まっている。基礎圏域内の人流・物流を支える広域道路ネットワークや離島との交通機能の確保を図るための港湾・空港の整備を推進することにより、都市・生活サービスの安定的な提供に貢献することが期待される。
インフラ経営の取組
・インターチェンジに近接する立地環境や市街地の都市公園の施設を活かした「道の駅」の交通・防災・生活の拠点化により、親子で滞在しやすい子育て環境の創出や広域的な交通・防災拠点機能が強化される。

小目標3-2 : 安全・安心な移動・生活空間の確保

(重点施策の概要)

- ・生活道路における交通安全対策を推進するとともに、道路防災性の向上、安全で快適な通行区間の確保、良好な景観の形成の観点から、無電柱化推進計画に基づき無電柱化を推進する。
- ・多様な人々が安全に安心して暮らせるよう、生活・移動空間におけるバリアフリーやユニバーサルデザインを推進する。

(重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI))

[10] 通学路における歩道等の整備率

【令和元年度90% → 令和7年度91%】

(目標の達成に寄与する主要取組)

(完了予定時期 ①:~R5年度、②:~R7年度、③:~R12年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる

*初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【各主体が連携した取組】

■あらゆる人々の移動等の円滑化の推進

【バリアフリー・ユニバーサルデザイン施策の推進 (R3 年度推進中)④】

【選択と集中の徹底】

■交通安全対策

【一般国道 234 号 道道恵庭栗山線交差点改良(栗山町) (R3 年度調査設計中)④】

【一般国道 5 号 小沼中央帯整備(七飯町) (R3 年度工事中)④】

【一般国道 237 号 振内歩道整備(平取町) (R3 年度工事中)④】

【一般国道 241 号 音更大通事故対策(音更町) (R3 年度工事中)④】

【一般国道 275 号 下頓別視距改良(浜頓別町) (R3 年度工事中)④】

【旭川市生活道路等交通安全対策(地区内連携)(旭川市) (R3 年度工事中)④】

■無電柱化対策

【一般国道 5 号 小樽花園電線共同溝(小樽市) (R3 年度工事中)④】

【一般国道 12 号 白石本通電線共同溝(札幌市) (R3 年度工事中)④】

【一般国道 44 号 釧路末広町電線共同溝(釧路市)★ (R3 年度工事中)④】

【一般国道 39 号 北見大通電線共同溝(北見市)★ (R3 年度工事中)④】

【一般国道 40 号 稚内中央電線共同溝(稚内市)★ (R3 年度工事中)④】

【一般国道 278 号 函館駅前通電線共同溝(函館市) (R3 年度工事中)④】

【西 5 丁目・樽川通電線共同溝(札幌市) (R3 年度工事中)④】

重点施策	指標
(道路交通)	
・次世代を担う子供の安全な通行空間を確保	[KPI-10] ・通学路における歩道等の整備率 R 元年度 90% → R7 年度 91%
・車両の速度抑制や通過交通の抑制の徹底等による生活道路等における人優先の道路空間の形成(30km/h 速度規制等の交通規制とハンプ・狭さく等の道路整備を効果的に組み合わせた生活道路対策の推進)	・ゾーン 30 等による 30km/h 速度規制等とハンプ・狭さく等の道路整備を組み合わせた対策による生活道路等における死傷事故抑止率 R7 年 約 3 割抑止(R 元年比)
・幹線道路において交通事故の危険性が高い箇所における重点的な交通事故抑止対策(交差点改良、右折レーンの設置、交通安全施設等の整備等)を推進	・幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率 R7 年 約 3 割抑止(R 元年比)
・防災性の向上、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成の観点から、「新設電柱を増やさない」、「徹底したコスト縮減」、「事業の更なるスピードアップ」を方針とする新たな無電柱化推進計画に基づく無電柱化の推進	

(航空交通)	
<ul style="list-style-type: none"> 航空・空港の安全の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路端安全区域(RESA⁶)が確保されている空港の割合 R元年度 28.6% → R7年度 85.7% ハイジャック及びテロの発生件数 R2年度 0件 → R3年度以降 0件を維持
(公共施設等のバリアフリー化)	
<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進 	
(心のバリアフリー)	
<ul style="list-style-type: none"> 「心のバリアフリー」の推進 	
期待されるストック効果	
<p>交差点改良等の交通事故対策を進めることにより、幹線道路や生活道路における安全性が向上するとともに、交通結節点等におけるバリアフリー・ユニバーサルデザイン施策の推進により、多様な人々が安全・安心に暮らせる生活環境の実現に寄与することが期待される。</p>	
インフラ経営の取組	
<p>旅客施設、車両等に対するバリアフリー化への支援や歩行空間等のバリアフリー化といったハード面の整備に加え、歩行空間のバリアフリー化を検証するまちあるき体験や、高齢者・障害者等の疑似・介助体験等を行うバリアフリー教室等を開催し、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合う「心のバリアフリー」に対する国民の理解を深める。</p>	

重点目標4: 経済の好循環を支える基盤整備

目指すべき姿

- 基幹産業である農林水産業の振興、観光の活性化に取り組むことで強靱かつ自律的な生産空間の構築を目指す。

現状と課題

- 地域経済・産業を支える交通ネットワークの強化は図られつつあるが、いまだ主要都市間を結ぶ高規格道路のミッシングリンクが存在するとともに、開通区間においても時間信頼性確保、災害時のネットワークの代替性確保の観点から課題がある暫定2車線区間が多い。
- 北海道の「食」の高付加価値化・競争力向上と効率的な輸送体系の構築に向けた取組を引き続き推進する必要がある。
- 道産食品輸出額の8割を占める水産物・水産加工品の安定供給に加えて、輸出品目の多様化を図り、輸出額の増加に取り組む必要がある。

⁶ 航空機がオーバーランやアンダーシュートといった事故を起こした場合に、機体の損傷を軽減し、人命の安全を図るため、着陸帯両端に設けられた緩衝区域

- ・ 広域的な交流・連携の強化を図るため、北海道新幹線札幌延伸を見据えた交通結節機能等の強化や、道内ネットワークの核となる札幌都市圏の環境整備が必要である。
- ・ 外国人旅行者の安全・安心や移動・周遊を支える受入環境のより一層の整備を進める必要がある。
- ・ 安心してクルーズを楽しめるよう、クルーズ船の受入環境を整備する必要がある。
- ・ 地理的・気候的な北の優位性の活用やICT産業を始めとした産業集積の活用等を通じた地域全体の雇用創出力の強化が必要となっている。

小目標4-1: 食料供給能力の強化と食に関わる産業の高付加価値化・競争力強化のための社会基盤の整備

(重点施策の概要)

- ・ 遠隔消費地への安定的なサプライチェーンの強化等を図るため、道路・鉄道・海運等の多様な輸送モードを活用した効率的な輸送体系の構築を推進する。

(目標の達成に寄与する主要取組)

(完了予定時期 ①:~R5年度、②:~R7年度、③:~R12年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる

※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【ハード・ソフト一体となった取組】

■生産地と消費地や港湾・空港等とのアクセス強化

【重要物流道路の追加指定

(R3年度推進中)④】

【選択と集中の徹底】

■生産地と消費地や港湾・空港等とのアクセス強化

北海道縦貫自動車道 七飯～大沼★

【(七飯町～森町)

(R3年度工事中)④(再掲)】

北海道縦貫自動車道 士別釧路～名寄[残事業費124億円(H29年度評価時点)]★

【(士別市～名寄市)

(R3年度工事中)④(再掲)】

北海道横断自動車道 本別～釧路★

【(本別町～釧路市)

(R3年度工事中)[R6年度完成]②(再掲)】

北海道横断自動車道 足寄～北見★

【(本別町～北見市)

(R3年度工事中)④(再掲)】

一般国道40号 音威子府バイパス★

【(音威子府村～中川町)

(R3年度工事中)[R7年度完成]②(再掲)】

一般国道39号 端野高野道路[残事業費480億円(H30年度評価時点)]★

【(北見市～美幌町)

(R3年度工事中)④(再掲)】

- 一般国道 44 号 尾幌糸魚沢道路[残事業費 640 億円(R2 年度評価時点)]★
 【(厚岸町) (R3 年度工事中)④(再掲)】
 日高自動車道 (一般国道 235 号) 厚賀静内道路[残事業費 281 億円(R2 年度評価時点)]★
 【(日高町～新ひだか町) (R3 年度工事中)[R7 年度部分開通]④(再掲)】
 旭川・紋別自動車道 (一般国道 450 号) 遠軽上湧別道路[残事業費 300 億円(R2 年度評価時点)]
 【(遠軽町～湧別町) (R3 年度調査設計中)④(再掲)】
 帯広・広尾自動車道 (一般国道 236 号) 大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)
 [残事業費 168 億円(R2 年度評価時点)]★
 【(大樹町～広尾町) (R3 年度工事中)④(再掲)】
 函館・江差自動車道 (一般国道 228 号) 茂辺地木古内道路★
 【(北斗市～木古内町) (R3 年度工事中)[R3 年度完成]①(再掲)】
 遠軽北見道路 (一般国道 333 号) 生田原道路[残事業費 89 億円(H29 年度評価時点)]★
 【(遠軽町) (R3 年度工事中)④(再掲)】
- 港湾機能の強化
- 苫小牧港西港区真古舞地区国際物流ターミナル整備事業
 【苫小牧港(苫小牧市、厚真町) (R3 年度工事中)[R4 年度完成]①】
 十勝港内港地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費 47 億円(H29 年度評価時点)]
 【十勝港(広尾町) (R3 年度工事中)[R9 年度完成]③】
 網走港新港地区防波堤改良事業[残事業費 72 億円(R 元年度評価時点)]★
 【網走港(網走市) (R3 年度工事中)[R11 年度完成]③(再掲)】
 宗谷港本港地区地域生活基盤整備事業
 【宗谷港(稚内市) (R3 年度工事中)[R3 年度完成]①】
 枝幸港本港新港地区小型船だまり整備事業[残事業費 22 億円(R 元年度評価時点)]
 【枝幸港(枝幸町) (R3 年度工事中)[R8 年度完成]③】
 白老港本港地区国内物流ターミナル整備事業
 【白老港(白老町) (R3 年度工事中)[R3 年度完成]①】
 瀬棚港本港地区国内物流ターミナル整備事業
 【瀬棚港(せたな町) (R3 年度工事中)[R7 年度完成]②】
 増毛港本港地区地域生活整備事業
 【増毛港(増毛町) (R3 年度工事中)[R5 年度完成]①】

重点施策
(持続可能な物流ネットワークの構築)
・穀物等の輸入拠点機能の強化と効率的な海上輸送網の形成
・高規格道路などの広域道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保【再掲】
(物流におけるデジタル・トランスフォーメーション(DX)、標準化等の推進)
・重要物流道路における大型車の通行の円滑化

・特殊車両通行許可における許可迅速化の更なる取組として、デジタル化の推進による新たな制度の検討・導入を実施
(交通ネットワーク整備等による活力ある経済・生活圏の形成)
・地域の基幹産業の競争力強化
期待されるストック効果
・北海道は我が国の食料供給基地となっている。食料の安定輸送を支える道路事業、港湾事業等の連携により物流ネットワークの構築が図られ、遠隔消費地への安定的なサプライチェーンの強化が期待される。 ・屋根付き岸壁の整備等により、水産物の鳥害、日射等による品質低下を防ぎ、商品価値を向上させることで、輸出競争力の強化が期待される。
インフラ経営の取組
・港湾管理者や施設利用者により、国際認証の取得、輸出証明書交付における利便性向上および販路拡大に向けた PR 活動など水産物輸出拡大に資する取組が進められている。

小目標4-2：国内外の新たな観光需要を取り込んだ観光の活性化

(重点施策の概要)

- ・国内外の旅行者の安全安心や移動・周遊を支える受入環境の整備を図るため、多言語対応等の訪日外国人受入環境整備を行うとともに、新千歳空港の受入機能強化を始め、高規格道路、港湾、新幹線等の交通ネットワークの整備を推進する。
- ・魅力ある観光地づくりに向けた、道の駅等休憩施設及び無電柱化施工技術等に関する研究を推進する。

(重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI))

[11]旅客施設⁷における多言語対応率

【鉄軌道駅:令和2年度73% → 令和7年度100%】

【バスターミナル:令和2年度100% → 令和7年度まで100%を維持】

【空港:令和2年度100% → 令和7年度まで100%を維持】

(目標の達成に寄与する主要取組)

(完了予定時期 ①:～R5年度、②:～R7年度、③:～R12年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容^{*}が含まれる

^{*}初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

⁷「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律(平成9年法律第91号)」により、外国人観光旅客の公共交通機関の利用に係る利便を増進するために必要な措置を講ずべき区間として、観光庁長官が指定した区間における旅客施設

【ハード・ソフト一体となった取組】

■技術開発の推進

【魅力的な公共空間の整備技術に関する研究 (R3 年度推進中)④】

■魅力ある観光地域づくり

【「道の駅」のインバウンド観光拠点化の推進 (R3 年度推進中)④】

【港湾におけるクルーズ船の受入環境の整備 (R3 年度推進中)④】

■サイクルツーリズムの推進

【北海道におけるサイクルツーリズムの推進 (R3 年度推進中)④】

【選択と集中の徹底】

■アクセスの強化

【北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)(札幌市他) (R3 年度工事中)[R12 年度完成]③】

■移動・周遊を支える交通ネットワークの整備

北海道横断自動車道 本別～釧路★

【(本別町～釧路市) (R3 年度工事中) [R6 年度完成]②(再掲)】

一般国道 5 号 倶知安余市道路(倶知安～共和)[残事業費 408 億円(H30 年度評価時点)]★

【(倶知安町～共和町) (R3 年度工事中)④(再掲)】

一般国道 5 号 倶知安余市道路(共和～余市)[残事業費 958 億円(H30 年度評価時点)]★

【(共和町～余市町) (R3 年度工事中) [R6 年度部分開通]④(再掲)】

道央圏連絡道路 (一般国道 337 号) 長沼南幌道路[残事業費 186 億円(H30 年度評価時点)]★

【(長沼町～南幌町) (R3 年度工事中)④(再掲)】

道央圏連絡道路 (一般国道 337 号) 中樹林道路★

【(南幌町～江別市) (R3 年度工事中) [R6 年度完成]②(再掲)】

旭川十勝道路 (一般国道 237 号) 富良野北道路[残事業費 80 億円(H30 年度評価時点)]★

【(中富良野～富良野市) (R3 年度工事中)④(再掲)】

函館新外環状道路 (一般国道 278 号) 空港道路

【(函館市) (R3 年度工事中) [R2 年度開通]①(再掲)】

一般国道 5 号 創成川通[残事業費 1,200 億円(R2 年度評価時点)]

【(札幌市) (R3 年度調査設計中)④(再掲)】

主要道道鷹栖東神楽線旭川東神楽道路★

【(旭川市、東神楽町) (R3 年度工事中) [R3 年度部分開通]④(再掲)】

一般道道山花鶴丘線(山花工区)

【(釧路市) (R3 年度工事中)④】

長流枝スマート IC(仮称)

【(音更町) (R3 年度調査設計中)④(再掲)】

町道長流枝スマートインター線

【(音更町) (R3 年度調査設計中)④(再掲)】

市道西裏線

【(北広島市) (R3 年度工事中)④】

・FAST TRAVEL 等の推進による空港の利用環境の改善
・整備新幹線の着実な整備
・地図標識の活用等によるわかりやすい道案内の推進
・外国人特有の事故危険箇所の特定やピンポイント事故対策
・ナショナルサイクルルートを始めとしたサイクリング環境の創出等サイクルツーリズムの推進
・「道の駅」のインバウンド受入環境の整備
・スマートIC の活用による拠点の形成【再掲】
・観光地の魅力向上、歴史的街並みの保全、伝統的祭り等の地域文化の復興等に資する無電柱化の推進
・クルーズを安心して楽しめる環境整備
・空港アクセスの強化
(交通ネットワーク整備等による活力ある経済・生活圏の形成)
・高規格道路などの広域道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保【再掲】
・離島住民の生活や産業などを支える唯一の交通手段である離島航路や航空路の確保維持に向けた取組を推進【再掲】
・バスタプロジェクト(集約型公共交通ターミナル)
期待されるストック効果
<p>・国内外の宿泊客の約6割、外国人宿泊客の約7割は道央圏(2019 年度)に集中している。函館新外環状道路(赤川 IC～函館空港 IC)の開通など、高規格道路ネットワーク等の構築を推進することにより、道内拠点都市や空港と観光地間のネットワーク強化及び地方部への周遊促進が期待される。</p> <p>・民間による新球場建設にあわせ、自動車経路の充実や歩行者動線の確保など、移動の効率化や安全・安心な歩行空間の形成により来訪者が増加し、地域が活性化することが期待される。</p>
インフラ経営の取組
・国道上の道路情報板の英語表示の全国で初めての導入、道東の道の駅で周辺地域も含めた広域な観光情報を一元集約して発信する取組、来道外国人ドライブ観光客のGPSデータ等を取得・共有する北海道ドライブ観光促進プラットフォームの構築などインフラの潜在力を引き出す様々な取組を推進する。

小目標4-3: 地域のポテンシャルを十分に発揮させる人流・物流ネットワークの整備等

(重点施策の概要)

- ・ 道内産業の更なる育成及び地域のポテンシャルを十分に発揮させるために、道内外の人流・物流の拡大や地域間の連携を支える人流・物流ネットワークの整備を推進する。
- ・ 道内の基幹産業に必要な原材料の輸入や北海道産農水産物の移出等を支える国内外物流の機能強化及び安定性確保を図るため、国際物流ターミナルおよび、複合一貫輸送ターミナル等の整備を推進する。

(目標の達成に寄与する主要取組)

(完了予定時期 ①:～R5 年度、②:～R7 年度、③:～R12 年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる

※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【選択と集中の徹底】

■基幹的ネットワークの整備

道央圏連絡道路（一般国道337号）長沼南幌道路[残事業費186億円(H30年度評価時点)]★

【(長沼町～南幌町)

(R3年度工事中)④(再掲)】

道央圏連絡道路（一般国道337号）中樹林道路★

【(南幌町～江別市)

(R3年度工事中)[R6年度完成]②(再掲)】

一般国道5号 創成川通[残事業費1,200億円(R2年度評価時点)]

【(札幌市)

(R3年度調査設計中)④(再掲)】

■内外との物流基盤の整備

苫小牧港西港区商港地区複合一貫輸送ターミナル改良事業

【苫小牧港(苫小牧市、厚真町)

(R3年度工事中)[R4年度完成]①】

苫小牧港西港区真古舞地区国際物流ターミナル整備事業

【苫小牧港(苫小牧市、厚真町)

(R3年度工事中)[R4年度完成]①(再掲)】

石狩湾新港東地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費92億円(R2年度評価時点)]

【石狩湾新港(石狩市、小樽市)

(R3年度工事中)[R8年度完成]③】

浦河港本港地区防波堤整備事業★

【浦河港(浦河町)

(R3年度工事中)[R7年度完成]②】

天塩港本港地区国内物流ターミナル整備事業[残事業費48億円(H28年度評価時点)]

【天塩港(天塩町)

(R3年度工事中)[R11年度完成]③】

重点施策
(国際都市にふさわしいビジネス・生活環境の整備)
・バスタプロジェクト(集約型公共交通ターミナル)【再掲】
(交通ネットワーク整備等による活力ある経済・生活圏の形成)
・高規格道路などの広域道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保【再掲】
・国内物流を安定的に支えるフェリー・RORO輸送網の構築
・地域の基幹産業の競争力強化【再掲】
期待されるストック効果
・道央圏連絡道路沿線の工業団地では、集積された農水産物などの加工を行う製造品出荷額が増加しているなど、物流業者や製造業者の企業立地が期待される。

・苫小牧港は北海道と本州を結ぶ RORO 船定期航路が就航しており、北海道産農水産物の移出等の重要な物流拠点となっている。複合一貫輸送ターミナルの整備を推進することにより、北海道産農水産物の移出等を支える国内物流強化及び安定性確保が期待される。

インフラ経営の取組

・道内事業者の輸出ニーズや国際貨物にかかる物流情報の集約等により輸出実務の課題を解決し、効率的な小口混載貨物輸送の実現を支援する。

重点目標5：インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション(DX)

目指すべき姿

- ・インフラ分野においてもデジタル・トランスフォーメーション(DX)を推進するとともに、直面する様々な課題をICT等の活用によって解決し、活力のある北海道の実現を目指す。

現状と課題

- ・技能労働者の担い手不足への対応や労働環境改善に向けて、建設現場の生産性向上が必要不可欠であり、全ての建設生産プロセスでICTや3次元データ等の活用を推進する必要がある。
- ・Society5.0に対応した情報通信基盤の整備等により地方部のスマート化を促進し、地方部での暮らしの魅力向上や働く機会の創出を図る必要がある。

小目標5-1：ICT等活用による社会資本整備の生産性向上等

(重点施策の概要)

- ・建設現場での効率化・省力化に向けたICTの全面的な活用など i-Construction の取組を推進するとともに、積雪寒冷地である北海道特有の気象や構造物特性等を踏まえた維持管理技術のデジタル・トランスフォーメーション(DX)を推進する。
- ・快適に移動可能な街を目指して、MaaS等新たなモビリティサービスを活用するなど、スマートシティの構築につながる取組を推進する。

(重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI))

[12]水防法に基づき、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を把握し周知している、一級河川・二級河川数 【令和2年度 202 → 令和7年度 1,500】

(目標の達成に寄与する主要取組)

(完了予定時期 ①:～R5年度、②:～R7年度、③:～R12年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容※が含まれる
 ※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【ハード・ソフト一体となった取組】

■新技術の社会実装の推進

【「道の駅」を交通結節拠点とした地域の拠点化の検討 (R3年度推進中)④】

■新技術の活用の推進

【ICTの全面的な活用の推進 (R3年度推進中)④】

【BIM/CIMの推進 (R3年度推進中)④】

【遠隔臨場や会議のリモート化の推進 (R3年度推進中)④】

【i-snowの推進 (R3年度推進中)④】

【SMART-Grassの推進 (R3年度推進中)④】

■災害に備えた取組の推進

【TEC-FORCE 隊員の対応能力向上と資機材のICT化・高度化 (R3年度推進中)④(再掲)】

■技術開発の推進

【冬期道路管理支援技術に関する研究 (R3年度推進中)④】

重点施策	指標
(データプラットフォームの構築)	
排水ポンプ車の統合運用に向けた情報集約化	排水ポンプ車の統合運用に向けた情報集約化の実施率 R2年度約15% → R7年度100%
・河川台帳のデータベース化	
・ETC2.0の官民連携データ活用	
・3次元データを活用した災害復旧事業	
(新技術の活用の推進)	
・水害リスク情報空白域の解消の推進	[KPI-12] ・水防法に基づき、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を把握し周知している、一級河川・二級河川数 R2年度202 → R7年度1,500
・利水ダムにおける流出入量のリアルタイム情報把握の推進	・一級水系および二級水系の利水ダムにおける情報網整備率 R元年度10% → R7年度100%
・内水排除施設等における遠隔監視・操作化	・排水機場の遠隔監視・操作化実施率 R2年度33% → R7年度100%

<ul style="list-style-type: none"> ・TEC-FORCE 隊員の対応能力向上と資機材のICT化・高度化 	<p>〔KPI-6〕【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共土木施設の被災状況調査を行う TEC-FORCE 隊員のICT機器等を活用するための訓練・研修・講習等の参加率 <p>R2 年度 70% → R7 年度 100%</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・水害リスク情報の公開推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・国が運用するシステムにより、最大クラスの洪水が発生した場合に浸水が想定される範囲等の情報を公開している河川数 <p>R2 年度 99 → R7 年度 1,500</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ICT を活用した設計・施工・管理の推進 	
<ul style="list-style-type: none"> ・無人化施工技術の安全性・生産性向上対策 	
<ul style="list-style-type: none"> ・施工の効率化・省力化に資する対策 	
<ul style="list-style-type: none"> ・河川維持管理の高度化・効率化に向けた3次元管内図の整備 	
<ul style="list-style-type: none"> ・迅速な災害対応のための情報集約の高度化 	
<ul style="list-style-type: none"> ・雨量・洪水予測の高度化 	
<p>(新技術の社会実装の推進)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・道の駅等を拠点とした自動運転サービスの推進 	
<ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルの運営の効率化・高度化に向けた情報通信技術の活用の推進 	
<p>(手続等のデジタル化の推進)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・建設業などの許可申請手続等のデジタル化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設業許可関係手続のオンラインによる申請の割合 <p>R 元年度 0% → R8 年度 20%</p> ・経営事項審査のオンラインによる申請の割合 <p>R 元年度 0% → R8 年度 50%</p> ・建設関連業者の登録申請に係る各種手続のオンラインによる申請の割合 <p>R2 年度 0% → R4 年度 20%</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・河川利用等に関する許可申請手続のオンライン化 	
<ul style="list-style-type: none"> ・特殊車両通行許可における許可迅速化の更なる取組として、デジタル化の推進による新たな制度の検討・導入を実施【再掲】 	
<ul style="list-style-type: none"> ・審査業務等の効率化に向けた交通事業者の許可申請手続のデジタル化・オンライン化の推進 	
<p>期待されるストック効果</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・除雪機械の熟練オペレータの減少等、除雪を取り巻く課題の解決のため、準天頂衛星「みちびき」と「高精度3Dマップデータ」を活用した運転支援や、投雪作業の自動化などの実証実験を推進することで、除雪現場の省力化による生産性・安全性向上と冬期の円滑な交通確保が期待される(i-Snow の取組)。 ・堤防除草の自動化(SMART-Grass)に向け、オープンイノベーションとして民間企業と連携し、現地試験を行いながら技術開発を推進することにより、維持管理における生産性向上が期待される。 	

インフラ経営の取組

- ・北海道開発局における ICT 活用工事は実施件数・経験企業数ともに毎年増加している。調査・測量、設計、施工、検査及び維持管理・更新のあらゆるプロセスにICT等を導入し、「i-Construction モデル事務所」による先導的・継続的な取組を中心に3次元データ活用を推進することにより、建設現場の生産性向上を図る。
- ・寒地土木研究所において、吹雪による視程障害予測に関する研究開発を実施しており、得られた成果を情報提供サイト等へ反映することにより、一般ドライバーや道路管理者の判断支援に寄与し、吹雪災害発生防止・軽減を図る。

重点目標6：インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上 目指すべき姿

- ・ インフラ機能・空間及び自然環境が有する多様な機能を活用することにより、地域の魅力向上を目指す。

現状と課題

- ・ 豊かな自然環境の保全、再生及び活用を図るとともに、生態系ネットワークの形成に向けた取組を推進し、生物多様性を確保することにより、恵まれた自然と共生する地域社会を形成し、次世代に引き継ぐことが重要である。
- ・ 環境への負荷ができる限り低減される循環型社会の形成を目指すとともに、ゼロカーボン北海道の実現に向けて、北海道における CO2 排出量の削減を図り、脱炭素社会の形成を目指す必要がある。
- ・ 防災・減災対策等の気候変動適応策に加えて、我が国のCO2排出量の約5割を占める運輸・民生(家庭、業務その他)部門における一層の排出削減が必要である。
- ・ 化石燃料からのエネルギー転換が進む中、港湾機能の高度化等を通じた洋上風力等の再生可能エネルギーや水素等の次世代エネルギーの利活用拡大などが必要である。
- ・ 地域の魅力向上につながる街並みやにぎわいのあるインフラ空間の整備とともに利活用の促進が必要である。
- ・ 持続可能な社会の実現に向け、環境面での先駆的・実験的な北海道環境イニシアティブの取組を推進する必要がある。

小目標6-1：自然共生社会の形成

(重点施策の概要)

- ・ 北海道のかけがえのない自然環境の保全のため、湿原の自然再生に向けた取組等を引き続き進めるとともに、社会資本整備や土地利用において、生物の生息・生育の場の提供を含めた生態系ネットワークの形成や、良好な景観形成、気温上昇の抑制等、自然環境が有する多様な機能を積極的に活用するグリーンインフラ等の取組を推進する。

（重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)）

[13]グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している自治体のうち、グリーンインフラの取組を事業化した自治体数

【令和元年度 0 → 令和7年度 8】

[14]汚水処理人口普及率

【令和元年度 96% → 令和8年度 97%】

（目標の達成に寄与する主要取組）

（完了予定時期 ①:～R5年度、②:～R7年度、③:～R12年度頃、④:完成時期未定）

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる

※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【各主体が連携した取組】

■自然環境の保全・再生、環境共生等の推進

釧路川総合水系環境整備事業[残事業費 32 億円(H28 年度評価時点)]★

【釧路湿原地区(鶴居村他)

(R3 年度工事中)④】

【選択と集中の徹底】

■自然環境の保全・再生、環境共生等の推進

石狩川総合水系環境整備事業★

【幌向地区(南幌町他)

(R3 年度工事中)[R6 年度完成]②】

天塩川総合水系環境整備事業[残事業費 12 億円(H29 年度評価時点)]★

【天塩川下流地区、天塩川中上流地区(天塩町他)

(R3 年度工事中)[R11 年度完成]③】

十勝川総合水系環境整備事業★

【札内川(帯広市他)

(R3 年度工事中)[R5 年度完成]①】

■安全で快適な都市環境の形成

【都市公園等の整備促進

(R3 年度推進中)④(再掲)】

■健全な水循環の維持又は回復

【地方公共団体等による汚水処理施設整備の促進

(R3 年度推進中)④】

重点施策	指標
(グリーンインフラの推進)	
・官民連携・分野横断によるグリーンインフラの推進	<p>[KPI-13]</p> <p>・グリーンインフラ官民連携プラットフォームに登録している自治体のうち、グリーンインフラの取組を事業化した自治体数</p> <p>R 元年度 0 → R7 年度 8</p>

・水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成	・都市域における水と緑の公的空間確保量【再掲】 H30年度 29m ² /人 → R7年度 30m ² /人
・都市におけるグリーンインフラの取組の推進	
・道路緑化の推進	
・民間企業等との協働による河川管理(樹木伐採・土砂掘削)の推進	
(健全な水循環の維持又は回復、生態系の保全・再生)	
・汚水処理施設整備の促進	[KPI-14] ・汚水処理人口普及率 R元年度 96% → R8年度 97%
・河川改修に合わせたグリーンインフラにも資する良好な自然環境の保全・再生等の推進	・特に重要な水系における湿地の再生割合 R元年度 41% → R7年度 43%
期待されるストック効果	
<p>・釧路湿原において、周辺の土地利用に配慮しつつ直線河道の再蛇行化や土砂調整地整備等を推進することにより、湿原への土砂流入の抑制や湿原環境の復元、生態系の保全・再生が期待される。</p> <p>・北海道の1万人未満の町村において、汚水処理人口普及率は8割程度に留まっており、下水道・浄化槽・農業集落排水施設の整備等の汚水処理対策を促進することにより、健全な水循環の維持・回復及び水環境の保全が期待される。</p>	
インフラ経営の取組	
<p>・遊水地整備に伴い掘削された地盤には湿地環境が創出され、多様な湿性植物が生育し、舞鶴遊水地を中心にタンチョウの飛来も毎年見られるようになった。地域の多様な主体が参画する協議会を設立し、タンチョウも住めるまちづくりに向けた取組を実施するようになった。</p>	

小目標6-2:カーボンニュートラルに向けた取組

(重点施策の概要)

- ・ゼロカーボン北海道、脱炭素社会の実現に向けて、北海道の豊かな自然や地域資源を活かし、再生可能エネルギーの導入、交通円滑化等による環境負荷の軽減を推進する。
- ・航空分野では、空港及び空港周辺において、環境の保全及び良好な環境の創造を進めるエコエアポートを推進する。

(目標の達成に寄与する主要取組)

(完了予定時期 ①:～R5年度、②:～R7年度、③:～R12年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容*が含まれる

※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【選択と集中の徹底】

■環境負荷の少ない交通体系の推進

一般国道12号 峰延道路[残事業費48億円(H29年度評価時点)]★

【(岩見沢市～美唄市)

(R3年度工事中)④】

一般国道38号 釧路新道★

【(釧路市)

(R3年度工事中)[R6年度完成]②】

一般国道230号 定山溪拡幅

【(札幌市)

(R3年度工事中)[R4年度完成]①】

一般国道275号 江別北道路★

【(江別市)

(R3年度工事中)[R5年度完成]①】

釧路港西港区国際物流ターミナル整備事業[残事業費143億円(H29年度評価時点)]★

【釧路港(釧路市、釧路町)

(R3年度工事中)[R8年度完成]③(再掲)】

石狩湾新港東地区国際物流ターミナル整備事業[残事業費92億円(R2年度評価時点)]

【石狩湾新港(石狩市、小樽市)

(R3年度工事中)[R8年度完成]③(再掲)】

網走港新港地区防波堤改良事業[残事業費72億円(R元年度評価時点)]★

【網走港(網走市)

(R3年度工事中)[R11年度完成]③(再掲)】

■下水道分野における温室効果ガス排出量削減の推進

【北海道地下下水道ビジョン等に基づく下水道汚泥の緑農地利用など

「下水道バイオマスの有効活用」の推進

(R3年度推進中)④】

重点施策	指標
(地球温暖化対策の推進)	
・下水道分野における温室効果ガス排出量削減の推進(下水汚泥バイオマス・下水熱等再生可能エネルギーの利用、下水道における省エネルギー対策、一酸化二窒素の排出削減)	・下水道バイオマスリサイクル率 R元年度 43% → R7年度 56%
・低炭素都市づくりの推進	
・水素等次世代エネルギーの大量輸入や利活用等を図るため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じてカーボンニュートラルポートを形成	
・建設機械からのCO ₂ 排出量の削減	
・貨物鉄道輸送、海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進	
・道路分野における地球温暖化対策の推進	
・ブルーカーボン生態系(藻場・干潟等)の造成・再生・保全	

・空港の脱炭素化の推進
・共同輸配送、宅配の再配達削減等による物流効率化の促進
期待されるストック効果
・ダム の 管理用 発電 として 利水 放流 施設 から の 放流 を 利用 し 発電 を 行 う 管理 用 発電 設備 を 活用 する こと 等 に よ り、低炭素社会の形成に資する再生可能エネルギー導入の促進が期待される。
インフラ経営の取組
・カーボンニュートラルの実現に向けて、北海道で豊富に賦存する再生エネルギーの活用を促進し、水素活用した地域づくりや地域分散型エネルギーシステムの構築の検討を産学官の連携によって推進する。

小目標6-3: 地域と一体となった魅力ある地域づくり

(重点施策の概要)

- ・ 北海道の「生産空間」が有する雄大な自然や北海道らしい農村景観、食等の観光資源や、かわたびほっかいどう、シーニックバイウェイ北海道、みなとオアシスといった地域主体の先駆的な活動及びそのノウハウを活かした地域づくりを推進するため、インフラ空間の新たな利活用の促進を図る。また、インフラツーリズムの推進等による地域振興や交流の創出を図る。

(重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI))

[15]インフラ空間の新たな利活用促進

- ・水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した市区町村の数⁸

【令和2年度 46 → 令和7年度 71】

(目標の達成に寄与する主要取組)

(完了予定時期 ①:～R5年度、②:～R7年度、③:～R12年度頃、④:完成時期未定)

[]内の完成年度は、本計画策定時点の完成予定時期であり、毎年度の予算や進捗等の事情により、変更となる場合がある

★印:「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の内容^{*}が含まれる

※初年度分である令和2年度第3次補正予算に計上されたものに限る

【ハード・ソフト一体となった取組】

■災害に備えた取組の推進

【「道の駅」の防災拠点化の推進

(R3年度推進中)④(再掲)】

■技術開発の推進

【魅力的な公共空間の整備技術に関する研究

(R3年度推進中)④(再掲)】

⁸ 河川に隣接する各地方を代表する市区町村や観光振興の拠点となり得る市区町村

【インフラの利活用】

■インフラ空間の新たな利活用促進

石狩川総合水系環境整備事業[残事業費 13 億円 (H30 年度評価時点)]★

【砂川地区、恵庭地区地区(恵庭市他)

(R3 年度工事中) [R10 年度完成]③】

沙流川総合水系環境整備事業[残事業費 4 億円 (H28 年度評価時点)]★

【平取地区(平取町)

(R3 年度工事中) [R8 年度完成]③】

十勝川総合水系環境整備事業[残事業費 6 億円 (H30 年度評価時点)]★

【十勝川中流域地区、帯広地区(帯広市他)

(R3 年度工事中)④】

網走川総合水系環境整備事業[残事業費 5 億円 (H28 年度評価時点)]★

【網走地区(網走市)

(R3 年度工事中) [R10 年度完成]③】

天塩川総合水系環境整備事業★

【天塩川下流地区、天塩川中上流地区(天塩町他)

(R3 年度工事中) [R7 年度完成]②】

■地域振興や交流の創出

【インフラツーリズム等の推進

(R3 年度推進中)④】

【かわたびほっかいどうの推進

(R3 年度推進中)④】

【シーニックバイウェイ北海道の推進

(R3 年度推進中)④】

【みなとオアシスの推進

(R3 年度推進中)④】

重点施策	指標
(人中心に捉えたインフラ空間の形成)	
・「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出を推進	
・あらゆる世代が活躍する「道の駅」の環境整備	
(インフラ空間の新たな利活用促進)	
・魅力ある水辺空間創出のため、かわまちづくり等の更なる推進	[KPI-15] ・水辺の賑わい創出に向け、水辺とまちが一体となった取組を実施した市区町村の数 R2 年度 46 → R7 年度 71
・インフラ空間の新たな利活用創出のため、民間事業者等による水辺空間利活用の推進	・地域活性化に資する新たな水辺の利活用創出のため、民間事業者等と連携し社会実験を行った箇所数 R 元年度 5 → R7 年度 10
・広域的な復旧・復興活動拠点となる「道の駅」の防災機能強化	・地域防災計画に位置付けられた「道の駅」におけるBCP 策定率【再掲】 R 元年度 3% → R7 年度 100%
・インフラツーリズムの推進	
・「みなと」を核とした魅力ある地域づくり	
・自転車利用ニーズの高まりを踏まえ、安全で快適な自転車利用環境の創出により、自転車の活用を促進	

期待されるストック効果
<ul style="list-style-type: none"> ・賑わいをはじめとした多様なニーズに応える公共空間を創出すること等により、ゆとりある豊かな暮らしを実現することが期待される。
インフラ経営の取組
<ul style="list-style-type: none"> ・四季折々の川の自然環境や景観、水辺の活動、サイクリング環境等、川に関する情報を効果的に発信するとともに、地域と連携して、魅力的な水辺空間の創出、水辺利活用により、北海道らしい活力ある地域づくり・観光振興を推進する。 ・インフラツーリズムの取組として、公共施設見学ツアーや「歴史」はもとより「産業」、「文化」、「食」等をテーマに加えたツアーを実施している。引き続き、社会資本整備の重要性の理解及び公共施設の地域の観光資源としての活用を推進する。

第4章 計画の実効性を確保する方策

計画の推進にあたっては感染症の影響に留意しつつ、「政策の企画立案→実施→評価→改善」というマネジメントサイクルに沿った効率的かつ効果的な進行管理を図るとともに、着実に施策を推進するため、本計画において設定した指標や事業の進捗状況や施策の推進状況についてモニタリングを実施し、施策推進に適切に反映する。

1. 多様な効果を勘案した公共事業評価等の実施

事業の効率性及び、その実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価、再評価及び、完了後の事後評価による一貫した事業評価体系の下、公共事業評価を実施するとともに、新規事業採択時評価の前段階において、政策目標を明確化した上で、複数案の比較・評価を行う計画段階評価を実施する。

さらに、安全・安心の確保、生活の質の向上、民間投資の誘発や生産性の向上による生産拡大といった社会資本のストック効果の発現状況について、多面的な効果を踏まえつつ、事業完了後における北海道ブロックの即地的な社会経済状況の変化を継続的に把握・公表するなど、ストック効果を見える化する取組を推進する。

2. 北海道の特性を生かした技術研究開発

本格的な人口減少時代の到来といった現下の潮流の下、持続可能で活力ある地域づくり等の我が国の課題解決に貢献するとともに、北海道における積雪寒冷の厳しい気象条件、土壌条件等を克服するため、国、国立研究開発法人、大学、民間等の連携を強化しつつ、積雪寒冷地に対応した技術開発・研究開発に中長期的な観点から取り組む。新技術の活用や北海道の特性を活かした先進的・実験的取組を積極的に推進し、北海道が北方圏の諸外国をも見据えた積雪寒冷技術研究のフロンティア、先駆的フィールドとしての役割を高めることを目指す。

3. 多様な施策の実施主体との連携・協働

国、地方公共団体・民間が保有する国土・経済活動・自然現象に関する様々なデータを連携した国土交通データプラットフォームが構築されること等を踏まえ、DXの社会実装等に向けた取組を進める。

また、国、地方公共団体、住民、企業等の多様な施策の実施主体との連携・協働を進めるとともに、北海道開発に関する情報や地域の取組を後押しする国の支援施策を常時収集・整理し、その結果を様々な場で共有するなど、各種施策・取組の実効性を高める体制の強化を進める。