

# 令和4年度 社会資本整備における 国の施策及び予算に関する提案・要望

～コロナ後の新しい社会を開拓する

北海道づくりを支える社会資本整備～



令和3年11月



北海道・北海道議会





## 要望概要

防災・減災、  
国土強靱化

インフラ  
メンテナンス

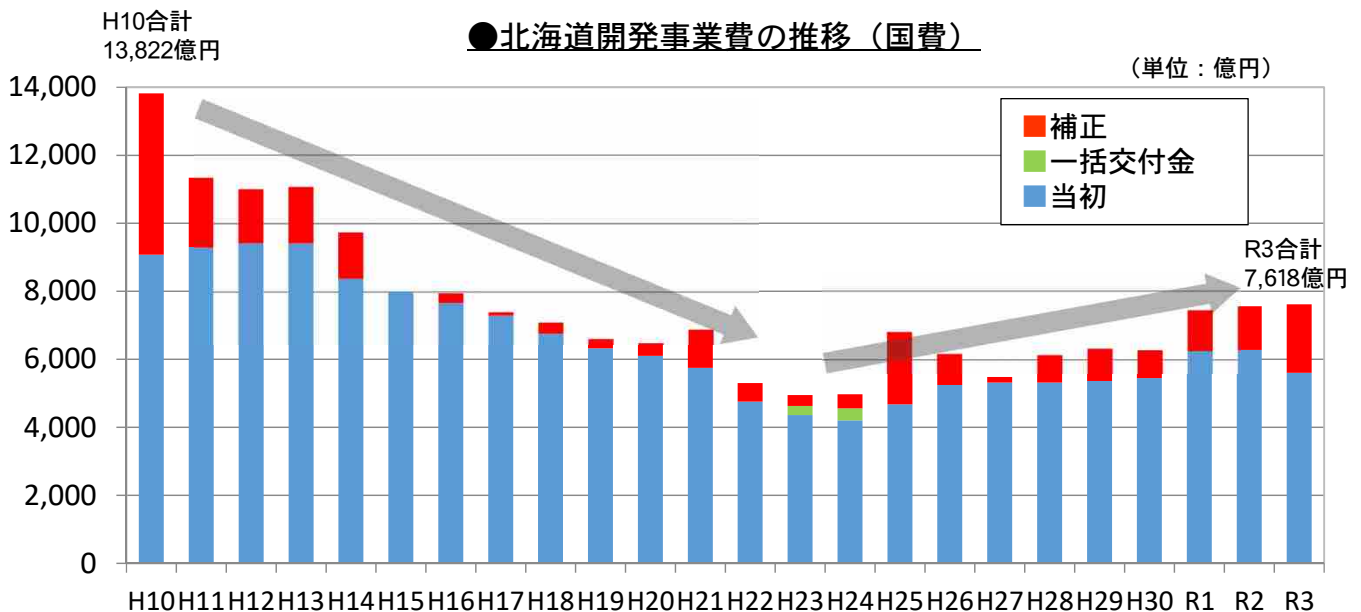
地域産業を  
支える  
道路網の形成

## ゼロカーボン北海道の実現

## デジタル化の推進による「Society5.0」の実現

### 重点要望事項

- 令和4年度の北海道開発予算等の総額確保
- コロナ後の地域経済・雇用を下支えする公共事業を含む補正予算の本道への重点配分及びゼロ国債の予算確保
- 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を着実に推進するための十分な予算を継続的に確保



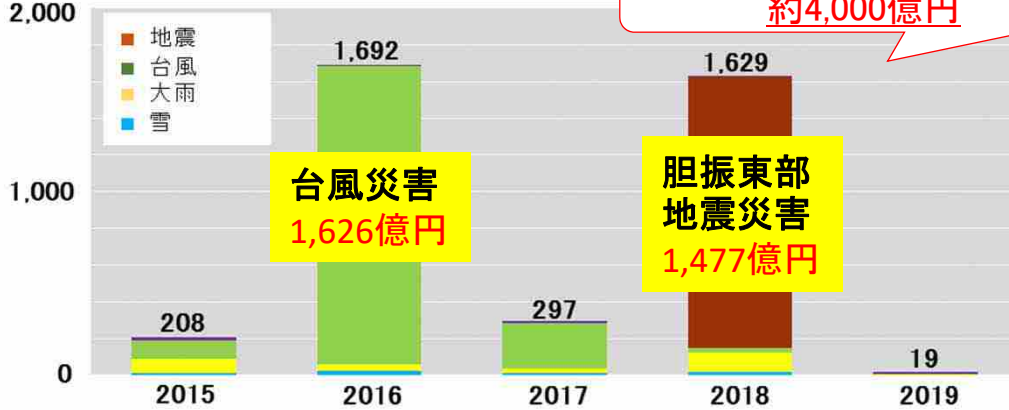
※補正予算のうち、平成24年度補正予算(第1号)(平成25年2月26日成立)以降については、15ヶ月予算として次年度に表示している。



# 防災・減災、

## 度重なる災害で多くの人命・財産を喪失

(億円) ▼過去の災害被害総額推移



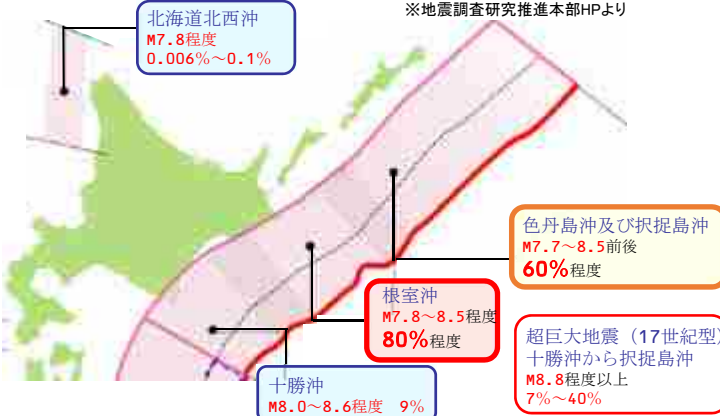
災害による被害額は過去5年間で  
**約4,000億円**

**台風災害**  
1,626億円

**胆振東部  
地震災害**  
1,477億円

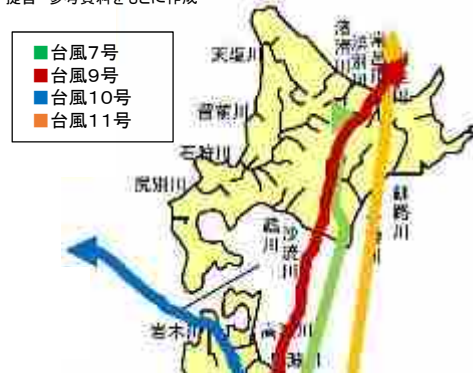
●今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率

※地震調査研究推進本部HPより



●平成28年8月北海道を襲った一連の台風

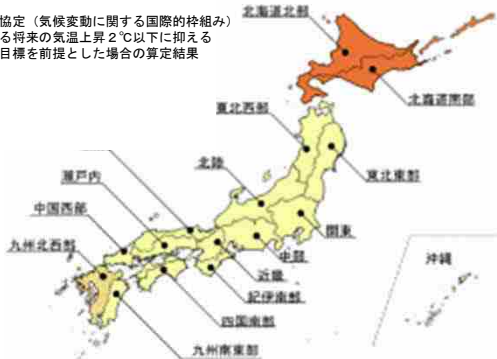
※気候変動を踏まえた治水計画のあり方提言 参考資料をもとに作成



●今世紀末時点での降雨量の変化倍率 (2℃上昇※ケース)

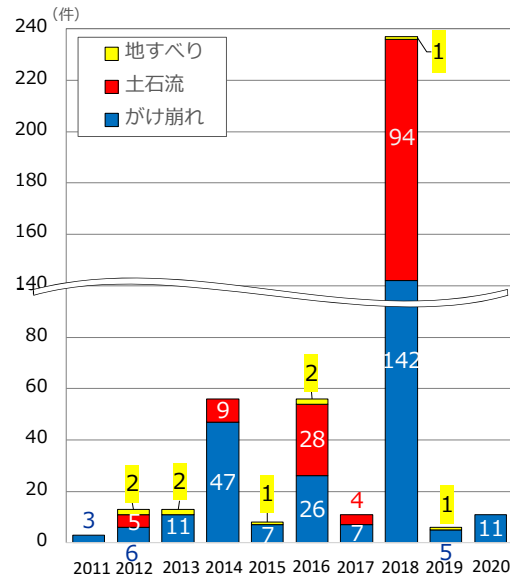
地域区分	2℃上昇	4℃上昇	
		短時間	年間
北海道北部、北海道南部	1.15	1.4	1.5
九州北西部	1.1	1.4	1.5
その他(沖縄含む)地域	1.1	1.2	1.3

※パリ協定(気候変動に関する国際的枠組み)における将来の気温上昇2℃以下に抑えるという目標を前提とした場合の算定結果



※国土交通省HPより

●北海道における近年の土砂災害発生状況



気候変動により激甚化する水害や、切迫する巨大地震等の自然災害に備え、**国土強靱化の更なる推進が必要**

# 国土強靱化

## <要望>

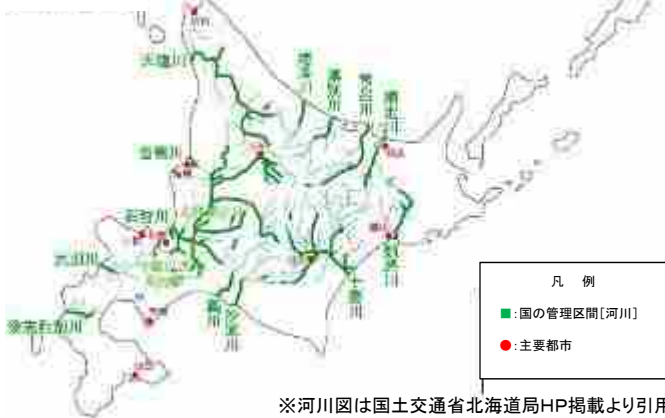
- 流域治水の推進
- 高規格道路のミッシングリンク解消やダブルネットワークの確保、暫定2車線区間の4車線化
- 5か年加速化対策予算・財源の確保

## ○流域治水の推進

### <道内の流域治水プロジェクト一覧>

1 石狩川(下流)水系流域治水プロジェクト	9 網走川水系流域治水プロジェクト
2 石狩川(上流)水系流域治水プロジェクト	10 常呂川水系流域治水プロジェクト
3 後志利別川水系流域治水プロジェクト	11 湧別川水系流域治水プロジェクト
4 尻別川流域治水プロジェクト	12 渚滑川水系流域治水プロジェクト
5 鶴川水系流域治水プロジェクト	13 天塩川(下流)流域治水プロジェクト
6 沙流川水系流域治水プロジェクト	14 天塩川(上流)水系流域治水プロジェクト
7 釧路川水系流域治水プロジェクト	15 留萌川流域治水プロジェクト
8 十勝川水系流域治水プロジェクト	

※プロジェクト名は北海道開発局各開発建設部HP掲載をもとに作成



### <一級水系 石狩川(上流)水系 流域治水プロジェクト>



### <二級水系 古丹別川水系 流域治水プロジェクト> (令和3年8月25日策定)



※道では、河川整備計画に基づき河川整備を予定している二級水系(約40水系)において、令和3年度末までにプロジェクトを策定する予定。

### ▼流域治水協議会

天塩川上流



留萌川



国土交通省HPより



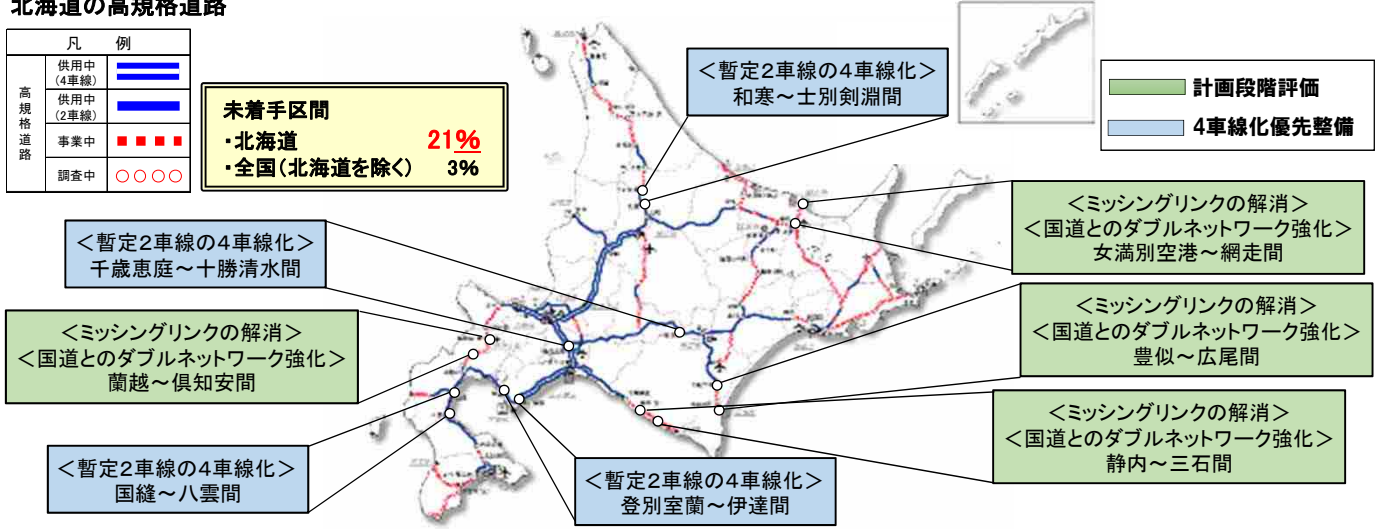
# 防災・減災、

## ○高規格道路のミッシングリンク解消や ダブルネットワークの確保、暫定2車線区間の4車線化

北海道の高規格道路

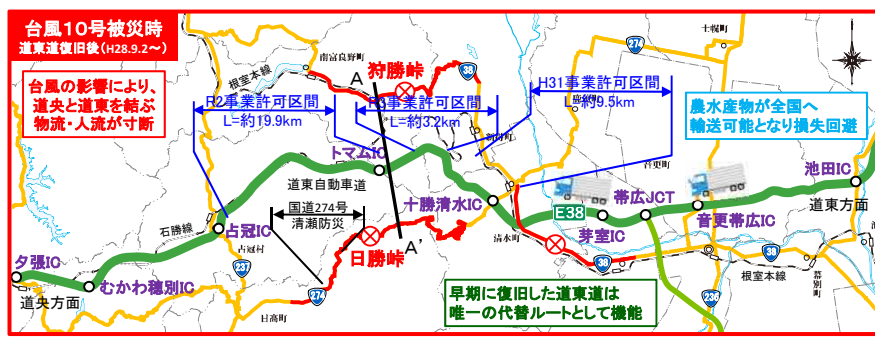
凡例		
高規格道路	供用中 (4車線)	
	供用中 (2車線)	
	事業中	
	調査中	

**未着手区間**  
 ・北海道 **21%**  
 ・全国(北海道を除く) **3%**



### <道東自動車道における暫定2車線区間の4車線化>

- ・平成28年8月の台風で、道央と道東を結ぶ国道・鉄道が長期間に渡り通行止めとなりました。
- ・道東道も被災しましたが、わずか1日で復旧し、物流や人流を支えました。しかし、**暫定2車線区間であるため、事故処理や緊急工事の際には通行止めになるなど、安定的な交通の確保が課題**となりました。



### 4車線区間の復旧イメージ



4車線区間であれば、応急復旧から本復旧に至る期間も通行が確保

- 【通行止め期間】  
 道東自動車道  
 ～平成28年8月30日(被災直後)  
 ～平成28年9月1日(約2日間)  
 国道38号狩勝峠  
 ～平成28年8月30日(被災直後)  
 ～平成28年9月11日(約12日間)  
 国道274号日勝峠  
 ～平成28年8月30日(被災直後)  
 ～平成28年10月27日(約14ヶ月間)



### ▼道東自動車道トマム～十勝清水間の被災状況 (平成28年8月大雨)



国土交通省HPより

# 国土強靱化

## ○5か年加速化対策予算・財源の確保

### ＜総合的な治水・利水対策の推進＞

ペーパン川(旭川市) H30.7月豪雨



望月寒川(札幌市) H26.9月豪雨



クサンル川(稚内市) R2.7月豪雨



整備状況



整備状況



整備状況



### ＜洪水と水不足から地域を守るダム建設の推進＞

幾春別川総合開発事業(三笠市)



J R 橋の流出



佐幌川

佐幌ダム再生事業(新得町)

洪水被害状況(2016.8)

### ＜高潮、津波、侵食などから地域を守る海岸保全施設の整備推進＞

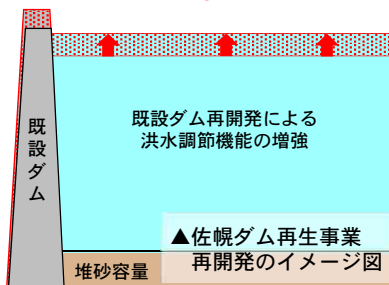
度杭崎海岸(森町) H28.8月台風



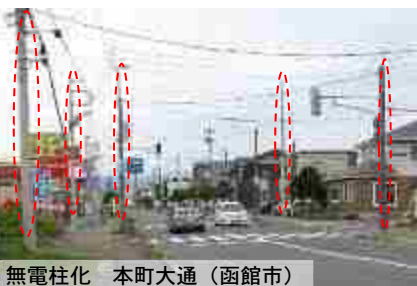
整備状況



整備状況



### ＜災害に強いまちづくり＞



無電柱化 本町大通(函館市)



公共建築物の耐震化 秩父町役場(秩父町)

### ＜火山泥流、土石流、地すべり、がけ崩れなどから地域を守る土砂災害対策の推進＞

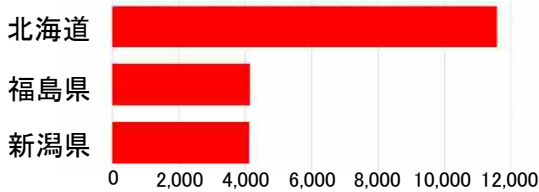


富良野川2号透過型ダム(上富良野町)

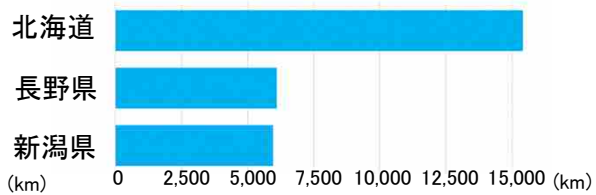


## 施設数が多く老朽化対策コストが膨大

### ●都道府県別の道路実延長ベスト3



### ●都道府県別の河川管理延長ベスト3

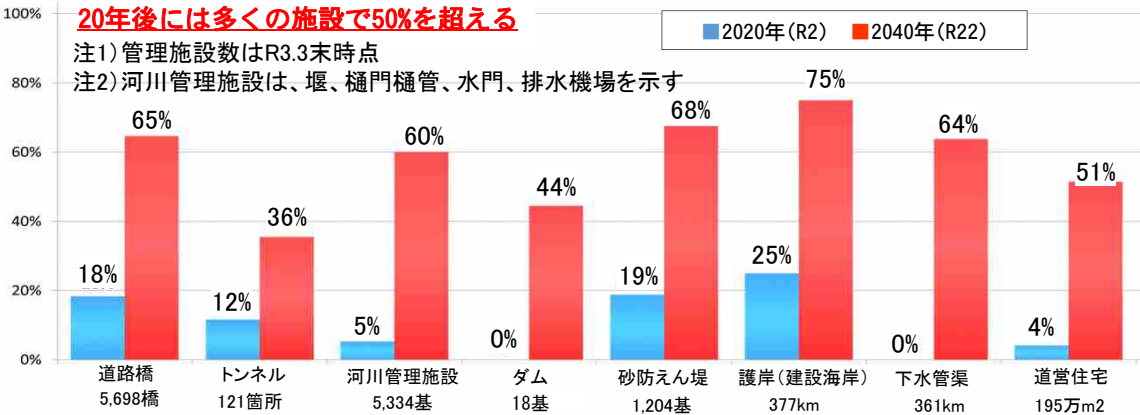


### ●建設後50年を経過する施設の割合

20年後には多くの施設で50%を超える

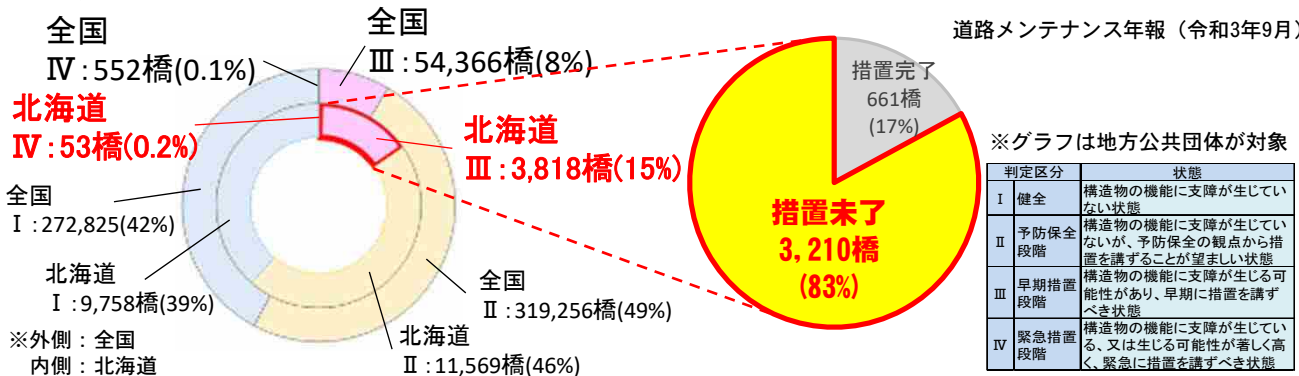
注1) 管理施設数はR3.3末時点

注2) 河川管理施設は、堰、樋門樋管、水門、排水機場を示す



### ●橋梁の直近5年 (H28~R2) の点検結果と北海道内の健全性Ⅲ・Ⅳの措置状況

道路メンテナンス年報 (令和3年9月)



※グラフは地方公共団体が対象

判定区分	状態
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
IV 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

### ●予防保全と事後保全の対策費用差額

※道が管理する施設の維持管理・更新等に係る経費の見込み額 (今後40年間の推計)

R1予算ベース40年間累計

年間不足額  
1.5兆円/40年=約400億円/年  
(※単純平均)

コストダウンしても  
1.5兆円不足



※北海道インフラ長寿命化計画 (行動計画) (H31.3改定) より

予防保全型に移行できなければ、  
トータルコスト増大や通行止めの危機



# メンテナンス

## <要望>

- 老朽化対策予算を確実に確保
- 老朽化対策に係る財政支援の拡充
- 維持管理に活用可能な交付金制度の創設

### ○老朽化対策予算を確実に確保

#### ▼橋梁



#### ▼舗装



#### ▼公園



#### ▼公営住宅



#### ▼樋門



#### ▼海岸



### ○老朽化対策に係る財政支援の拡充

区分 事業規模	老 朽 化 対 策				維持管理
	道路管理施設	河川管理施設	舗装	道路付属物	
大 ↑	補助金【国交省】	交付金【国交省】 樋門、排水機場、可動堰、水門 現行 4億円	公適債②【総務省】 舗装補修(全面補修)	公適債②【総務省】 道路照明・標識の補修	【支援制度なし】
小 ↓	橋梁・トンネル	現行 5千万円 公適債②【総務省】	【支援制度なし】 舗装補修(部分補修)	【支援制度なし】 区画線	水位計、監視カメラ、システム更新など ③

**①老朽化対策に係る財政支援の拡充**  
すべての河川施設を交付金制度の対象に！

**②公適債による継続支援**  
令和3年度までの時限措置の延長を！  
・舗装補修(R2実績額) 約43億円

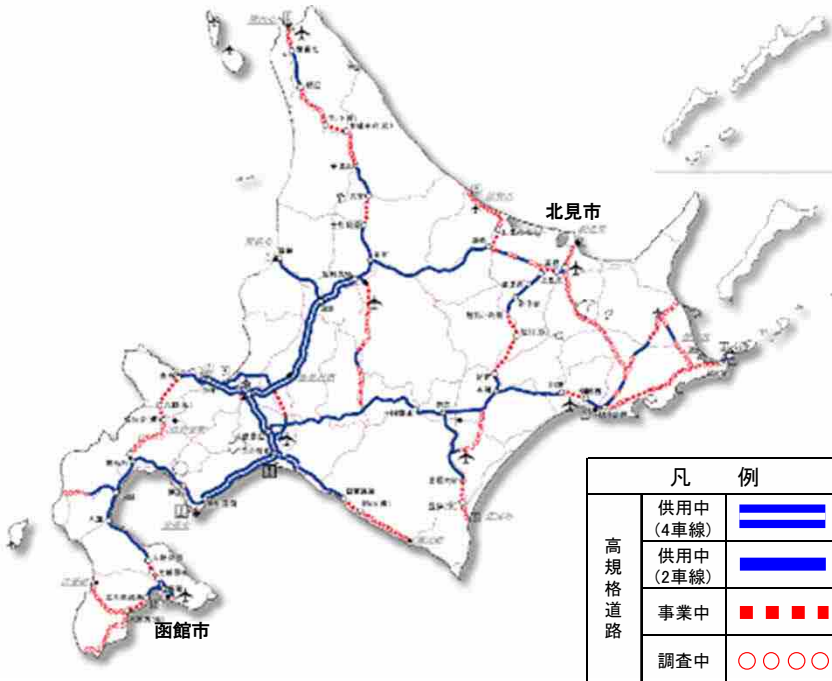
**③維持管理に活用可能な交付金制度の創設**  
・水位計等の更新想定額 1,189基 約19億円 (毎年4億円必要！)  
※1回/5年の更新



# 地域産業を支える

## 地域産業の活性化を図り、道民の生活や社会活動を支える道路網

### ●北海道の高規格道路



※高規格道路での北海道と全国の比較  
**北海道**

未着手区間の割合 **21%**

未着手区間延長 **約386km**  
総延長 **1,825km**

全 国(北海道を除く)

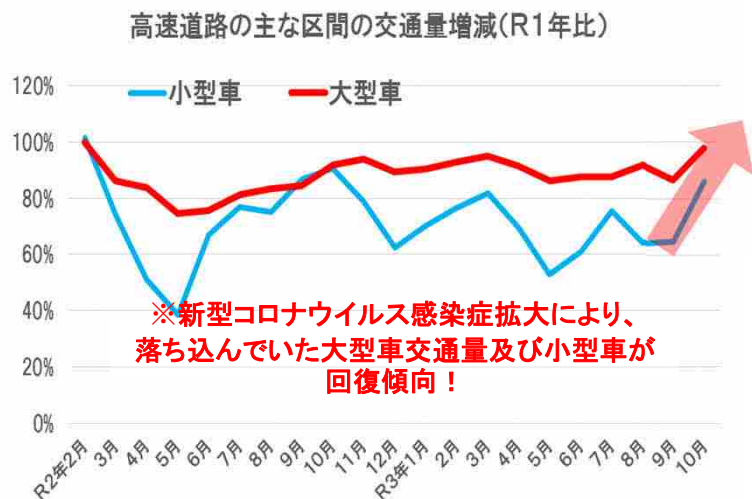
未着手区間の割合 **3%**

未着手区間延長 **約379km**  
総延長 **12,175km**

新型コロナウイルス感染症の影響により、道内を訪れる観光客は大幅に落ち込んだが、拡大防止対策や経済活動の需要喚起策により、人流・物流は回復傾向



※観光庁HPより



※新型コロナウイルス感染症拡大により、落ち込んでいた大型車交通量及び小型車が回復傾向！

※国土交通省HPより(E5道央自動車道 深川～旭川鷹栖間)

経済活動の需要喚起とともに、新たな日常下での観光や物流、公共交通を支えるインフラ強化が不可欠

# 道路網の形成

## <要 望>

- コロナ後の人流・物流を支える道路ネットワークや交通拠点の整備促進
- 通学路の安心・安全の確保

### ○道路ネットワークや交通拠点の整備促進



## 2環状8放射

～広がれ!北海道高速道路ネットワーク～

令和3年度新規事業化箇所  
一般国道5号 創成川通

令和3年度新規事業化箇所  
旭川・紋別自動車道 遠軽上湧別道路

北海道横断自動車道 女満別空港～網走  
※計画段階評価を進めるための調査

令和2年10月事業許可  
北海道横断自動車道  
長流枝SIC(仮称)

令和2年10月連結許可  
北海道横断自動車道  
釧路空港IC(仮称)

北海道横断自動車道 蘭越～倶知安  
※計画段階評価を進めるための調査

□ : 4車線化の優先整備区間

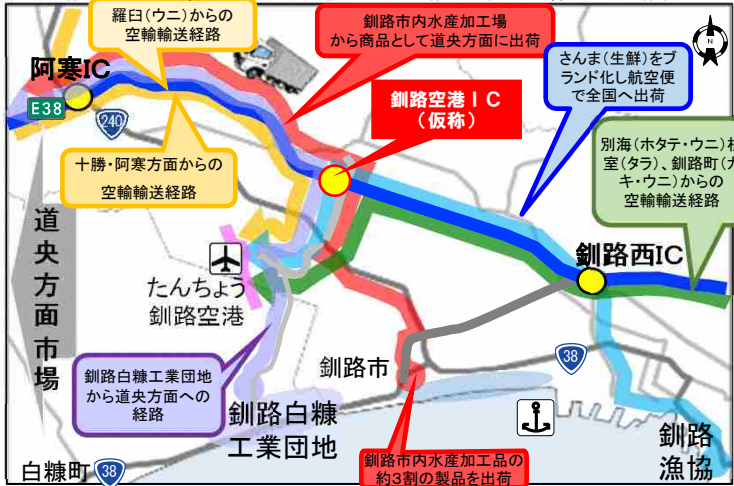
凡 例		
高規格道路	供用中 (4車線)	
	供用中 (2車線)	
	事業中	
	調査中	



- #### 高規格道路の機能向上
- ・ 暫定2車線区間の4車線化、ワイヤーロープ式防護柵の早期設置
  - ・ 新得スマートIC(仮称)の増設
  - ・ 小樽JCT、本別JCTのフルジャンクション化
  - ・ 中心市街地とのアクセス強化

### <空港、港湾などの物流拠点やICへのアクセス道路の整備>

#### ▼釧路空港IC(仮称)の新設とアクセス道路(山花鶴丘線)(釧路市)



#### ▼地域高規格道路 旭川東神楽道路(旭川市・東神楽町)



### <民間プロジェクトと連携したまちづくりの推進>

#### ▼きたひろしま総合運動公園線(北広島市)



■ボールパーク完成予想図 2023年3月完成予定

### <通学路の安心・安全の確保>

#### ▼茶内停車場線(浜中町)



合同点検状況(中富良野町)



防護柵の設置