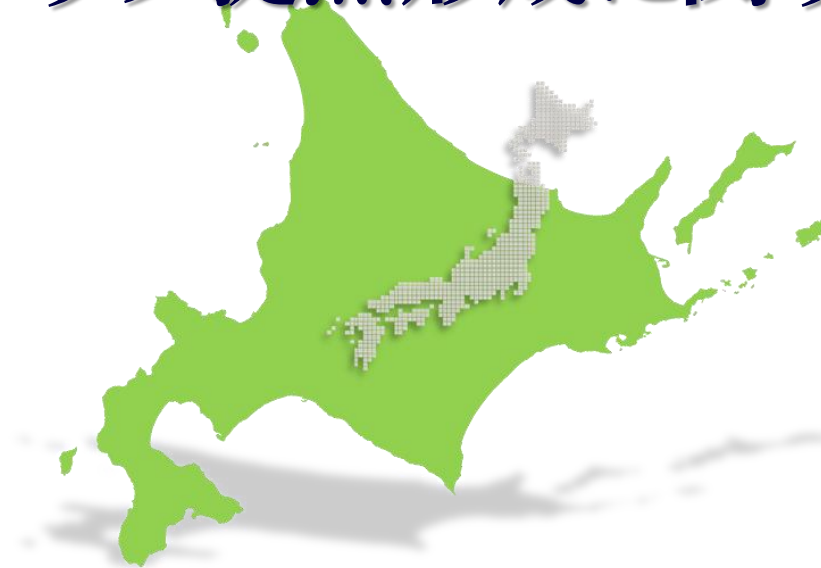


国土強靱化担当大臣  
内閣府特命担当大臣（防災） 古屋圭司 様

# 強靱な国づくりと バックアップ拠点形成に関する提案



平成 25 年 8 月  
北海道

# 我が国の将来を左右する国家的規模の大災害リスクへの備え

## 首都直下地震

30年以内 **70%** (M7程度)

被害想定 (M7.3想定)

- ・建物全倒壊: 約**85万**棟
- ・発生30日後の避難者数: 約**410万**人
- ・被災範囲: **1都8県**
- ・死者数: 約**11,000**人
- ・経済被害: 約**112兆**円

\* 内閣府「首都直下地震対策に係る被害想定結果について(H17)」より

## 南海トラフ巨大地震

30年以内 **60~70%** (M8以上)

被害想定 (M9.1想定)

- ・建物全倒壊: 約**238.6万**棟
- ・発生1週間後の避難者数: 約**950万**人
- ・被災範囲: 関東、北陸以西の**40都府県**
- ・死者数: 約**323,000**人
- ・経済被害: 約**220兆**円

\* 内閣府「南海トラフ巨大地震の被害想定について<第一次(H24)及び第二次報告(H25)>」より

最悪の場合、**日本のGDPの7割、国家予算の3.5倍**に相当する資産が消失

## 国土強靱化政策の推進の中で

**北海道**は、地理特性、気候風土、土地・資源など独自の強みを発揮し、  
**我が国のバックアップ拠点として国家的リスクの最小化に貢献**していくために、

**〔提案1〕** 政府機能バックアップ体制の確立

**〔提案2〕** 災害時における支援体制の整備

**〔提案3〕** 国土強靱化を支える北海道の社会資本整備

# 【提案1】 政府機能のバックアップ体制の確立

- ・ 首都直下地震、南海トラフ巨大地震の被害想定を踏まえた政府BCPの早急な見直しと、東京圏外における政府機能の代替拠点として札幌の都市機能活用
- ・ 政府情報のバックアップ確保に向けた本道への専用のデータセンター設置や本道に立地するデータセンターの効果的活用

## 《 政府機能バックアップに適した都市・札幌 》

### 行政機関の集積

- ・ 北海道行政区域を管轄する国の地方支分部局のほぼ全てが札幌中心部に集積
- ・ 札幌駅に隣接する札幌第1合同庁舎には、主要な出先機関が配置



省庁間の連携や  
代替要員の確保が容易

《札幌第1合同庁舎内の主な国の機関》

- ・ 総務省：行政評価局  
総合通信局
- ・ 法務省：法務局
- ・ 財務省：財務局
- ・ 厚労省：厚生局  
労働局
- ・ 経産省：経済産業局、  
産業保安監督部
- ・ 国交省：開発局
- ・ 環境省：地方環境事務所



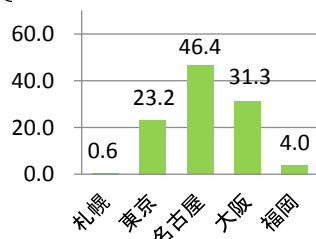
### 地理的メリット

- ・ 同時被災のリスクが低い
- ・ 地震・台風などの影響が少ない
- ・ 新千歳-東京を結ぶ航空路(55便/日)
- ・ 新幹線の新青森-新函館(仮称)の開業により、東京圏とのアクセスが向上



被災リスクの低さと利便性で  
「遠さ」を克服

〔 今後30年以内に震度6弱以上の  
揺れに見舞われる確率 〕



\* (独)防災科学技術研究所  
「地震ハザードステーション」より

### 充実した都市機能

- ・ 交通、医療、生活などの都市機能が充実
- ・ 札幌第1合同庁舎の機能を補完する施設が充実(札幌コンベンションセンター等)
- ・ 札幌圏には、民間のデータセンターが多く立地



都市機能を活用した  
円滑なバックアップが可能

《データセンターの立地状況》  
札幌及び周辺地域には現在20社余りのデータセンターが立地



《札幌コンベンションセンター》  
大ホール(2,500人収容)、特別会議室(700人収容)を備える総合型会議施設



### 自衛隊の存在

- ・ 北部方面隊には、陸上自衛隊全体の約25%が隊員が在籍(東日本大震災時には最大約1.3万人を派遣)
- ・ 第11旅団(真駒内)、第7師団(千歳)などの主要部隊が札幌圏に配備
- ・ 航空自衛隊千歳基地には、特別航空輸送隊(政府専用機を運用)が配備



政府一体となった  
災害対応が可能

東日本大震災の支援活動



特別航空輸送隊



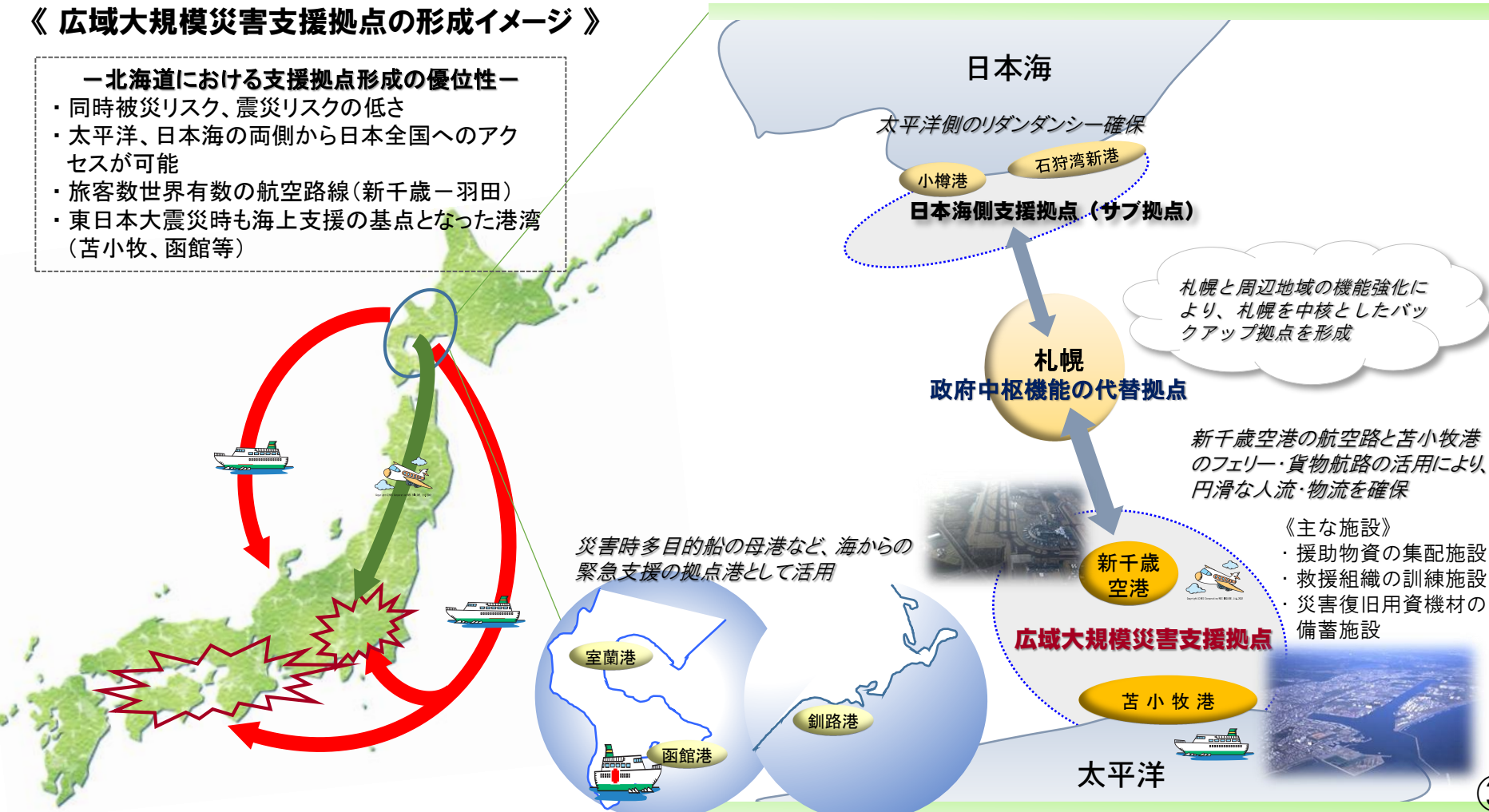
# [提案2] 災害時における支援体制の整備

- ・ 東京、大阪に配置されている基幹的広域防災拠点の後方支援を担う機能として、首都圏等との交通アクセスに優位性をもつ千歳・苫小牧周辺地域への「広域大規模災害支援拠点(仮称)」の整備
- ・ 災害時多目的船(病院船)の早期導入と、太平洋、日本海の両側から日本全国へアクセス可能な地理的優位性のある函館港の母港としての活用

## 《 広域大規模災害支援拠点の形成イメージ 》

### —北海道における支援拠点形成の優位性—

- ・ 同時被災リスク、震災リスクの低さ
- ・ 太平洋、日本海の両側から日本全国へのアクセスが可能
- ・ 旅客数世界有数の航空路線(新千歳ー羽田)
- ・ 東日本大震災時も海上支援の基点となった港湾(苫小牧、函館等)



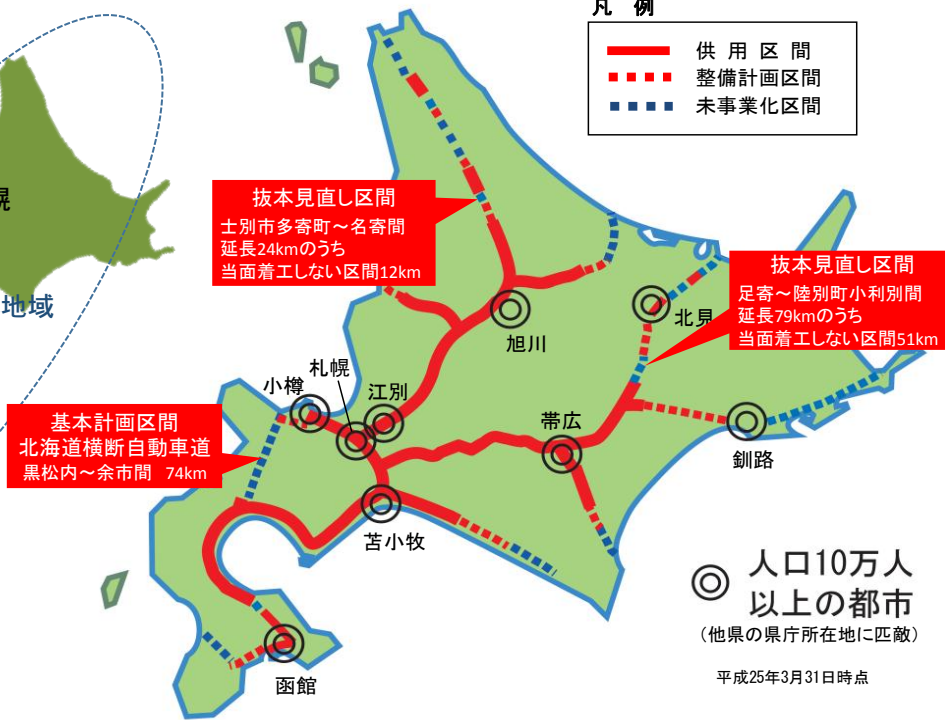
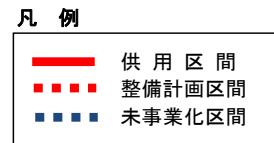
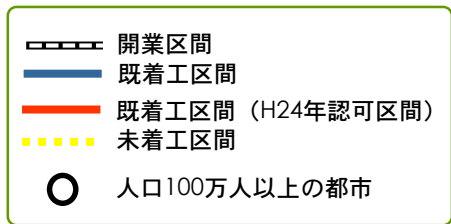
# [提案3] 国土強靱化を支える北海道の社会資本整備

- 我が国のバックアップ機能を担う本道の社会資本整備の着実な推進と施設の老朽化対策の推進、耐災害性の向上
- 北海道新幹線(新青森・新函館(仮称)間)の早期開業と札幌までの建設工期の短縮、高規格幹線道路網の整備促進など、首都圏等との人やモノの円滑な移動に不可欠な高速交通ネットワークの形成加速
- 首都圏、関西圏とを結ぶ空港、港湾など拠点施設の機能強化やアクセス道路の整備促進

《 多重・分散型の国土ネットワーク形成に不可欠な新幹線整備 》

《 被災地への物資の搬送、人の移動に不可欠な高規格幹線道路 》

国家戦略として、太平洋ベルト地域の機能を補完・代替する複数の地域圏を形成し、各地域を新幹線でネットワーク化することにより、強靱な国土を実現



整備が遅れている北海道の高規格幹線道路網

	総延長	供用延長	供用率	未事業化延長	未事業化率
北海道	1,825km	1,014km	55.6%	555km	30.4%
北海道以外	12,175km	9,476km	77.8%	759km	6.2%