



(原案)

新・ほっかいどう 社会資本整備の重点化方針

令和〇年〇月改訂

目 次

はじめに

1	方針の目的	1
2	方針策定の経緯	1
3	方針改訂のポイント	1
4	対象とする社会資本	2
5	道民意向等の把握	2
6	方針の構成	3

基本方針編

1	時代の潮流	5
2	社会資本整備の現状と課題	12
3	社会資本整備のめざす方向	
(1)	基本姿勢	19
(2)	社会資本整備のめざす方向	20
4	重視すべき視点と政策の柱	
(1)	重視すべき視点	21
(2)	政策の柱	21
①	豊かな自然環境の保全と安全・安心な環境づくり	21
②	強靱な北海道づくりとバックアップ機能の発揮	23
③	農林水産業の持続的な成長	24
④	地域の特色を活かした産業の活性化	25
⑤	グローバル化に対応した活力ある社会の構築	26
⑥	持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備	27
5	社会資本整備の推進	
(1)	優先的に整備すべき社会資本（優先度の導入）	29
(2)	相乗的に効果を発揮させる基本的事項	30
6	方針の推進体制	
(1)	推進体制	33
(2)	推進方法	33
(3)	推進管理	33
7	持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた施策の推進	34

施策・事業優先度編

1 施策優先度

(1) 施策優先度設定の考え方	36
ア 対象とする施策	36
イ 施策優先度の区分	36
(2) 全道優先度	36
ア 優先度設定の視点	37
イ 施策優先度設定の仕組み	38
(3) 地域優先度	39
ア 政策展開方針の反映	39
イ 市町村等の意向の反映	39
(4) 道民意向の反映	39
(5) 施策優先度の設定結果	39
(6) 施策優先度の活用	39

2 事業優先度

(1) 事業優先度設定の考え方	40
ア 対象とする事業	40
イ 事業優先度の区分	40
ウ 事業優先度設定の仕組み	40
(2) 事業のランクの考え方	41
ア 事業のランクの設定	41
イ 事業のランクの基本的な視点	41
ウ 事業のランクの区分	42
(3) 事業優先度の設定結果	42
(4) 事業優先度の活用	42

<別表1>

施策優先度	43
-------	----

<参考資料>

方針策定の経過等	49
用語解説	○

(注) 本文中の「○○○※」は、用語解説に掲載する用語を示すもの。

はじめに

1 方針の目的

本方針は、2017(平成 29)年度以降、おおむね 10 年間の社会資本整備の基本的な考え方を示すとともに、限られた財源を中長期的な視点に立って、必要性・優先性の高い施策・事業に振り向けるという「選択と集中」の観点をより一層明確にし、毎年度の国費予算要望や道の予算編成に反映させるなど、北海道にとって必要な社会資本整備を着実に進めるための指針としての役割を担うものです。

2 方針策定の経緯

道においては、持続可能な行財政構造の確立に向けて、2006(平成 18)年 2 月に策定した「新たな行財政改革の取組み」に基づき「行政改革」と「財政立て直し」を進め、公共事業費等の投資的経費についても、計画的な縮減を進めてきました。

このような中、道の社会資本整備については、2005(平成 17)年度から 2007(平成 19)年度までの 3 年間で重点化の対象とする「北海道社会資本整備重点化プラン」を策定し、効果的・重点的な整備の推進に努めてきました。2008(平成 20)年度からは道政の基本的な方向性を示す「北海道総合計画」の策定を踏まえ、特定分野別計画に位置づけた「ほっかいどう社会資本整備の重点化方針」を 2008(平成 20)年 12 月に策定(平成 25 年 6 月改訂)し、外部有識者で構成する「ほっかいどう社会資本整備の重点化方針検討委員会」のご指導・助言を頂き、全国に先駆けて社会資本の整備に優先度を導入し、より優先度の高い施策に予算の配分をシフトするとともに、優先度の高い事業への重点投資を進めてきました。

また、2017(平成 29)年 3 月には「新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針」を策定し、独自の優先度設定の考え方は継承しつつ、前方針の「緊急性」と「波及性」を並列に扱った判定方法から、「波及性」より「緊急性」という時間の視点をより重視した判定方法に変更した上で、施策優先度の区分を前方針の 3 区分から 4 区分に細分化し、よりメリハリを付けた優先度の設定とし、必要な社会資本整備の推進に努めてきました。

道財政については、これまで収支不足額が着実に縮減してきたものの、2022(令和 4)年度以降も生じる見通しにあることなどから、今後の行財政運営に関する新たな「行財政運営の基本方針」を 2021(令和 3)年 3 月に策定(令和 4 年 3 月改訂)し、引き続き財政の健全化に向けた取組を進めているところであり、社会資本においても、この方針に沿って、戦略的・効果的な整備を進めていく必要があります。

3 方針改訂のポイント

2021(令和 3)年 10 月に「北海道総合計画」を改訂したことから、この度、特定分野別計画である本方針も見直すこととし、道の「重点戦略計画^{*}」や、国の「北海道ブロックにおける社会資本整備重点計画(令和 3 年 8 月策定)」など関連計画との整合を図りつつ、急速に進行する人口減少、頻発・激甚化する気象災害や切迫する巨大地震、新型コロナウイルス感染症の世界的な流行、カーボンニュートラル^{*}に向けた動きなどの社会の流れや、課題解決に向けた未来技術の活用等に的確に対応するだけでなく、今後の社会資本整備のめざす方向を見据え、本道の産業活動や安全・安心を支え、暮らしをより豊かにする社会資本整備を推進するため、今回、改訂したものです。

4 対象とする社会資本

この方針では、「北海道総合計画（2021 改訂版）」に盛り込まれている生活や産業を支える様々な社会的施設（関連施設や類似施設を含む）を対象としています。

社会資本の基盤別分類（施策・事業優先度編（別表1）より整理）

生活基盤	：都市公園、上下水道、公営住宅、送電施設など
保健・医療・福祉基盤	：医療施設、保育所、社会福祉施設など
農林水産基盤	：農地、農業用施設、漁港、漁場、流通・加工・貯蔵施設など
環境基盤	：森林、自然公園、リサイクル施設、廃棄物処理施設、家畜ふん尿処理施設など
観光基盤	：休憩施設、案内表示、自然体験型レクリエーション施設など
高度情報通信基盤	：光ファイバ網、防災情報や交通情報を提供するシステムなど
交通基盤	：道路、空港、港湾、鉄道など
国土保全基盤	：治山・治水、海岸保全、砂防関係施設など
教育・文化基盤	：学校、文化施設など

5 道民意向等の把握

この方針の策定・改訂に当たっては、道民の意向を把握するため、「市町村等からの意見聴取」、「パブリックコメント」、「関係団体に対するアンケート調査」を実施しています。

2017(平成 29)年 3 月の策定時には、このほかに「新しい北海道総合計画策定等に係る道民意向調査（平成 27 年度）」の分析や、「平成 28 年度道民意識調査」を実施しています。

(1) 市町村等からの意見聴取

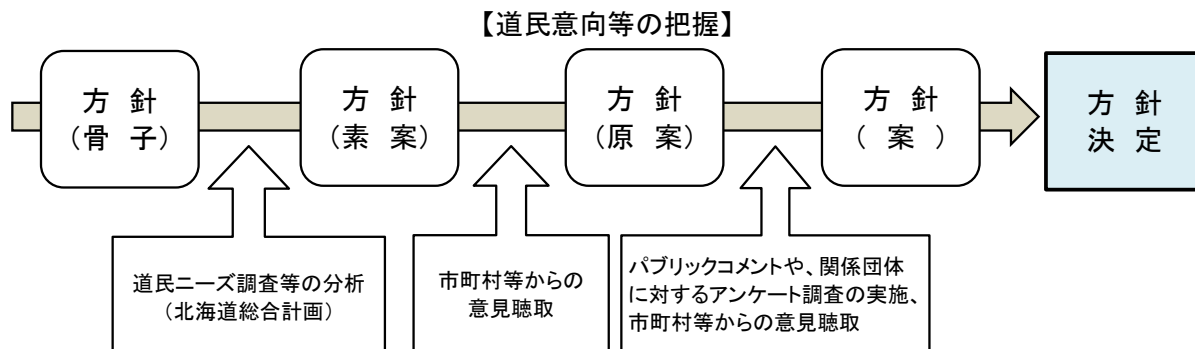
この方針は、地域の意向を反映するため、市町村等に対して意見照会を行うなど、市町村等の意見を考慮した上で策定しています。

(2) パブリックコメントの実施

この方針は、広く道民の方々の多様な意見を反映するため、道が定める道民意見提出手続きに基づき、パブリックコメントを実施し、寄せられた意見等を考慮した上で策定しています。

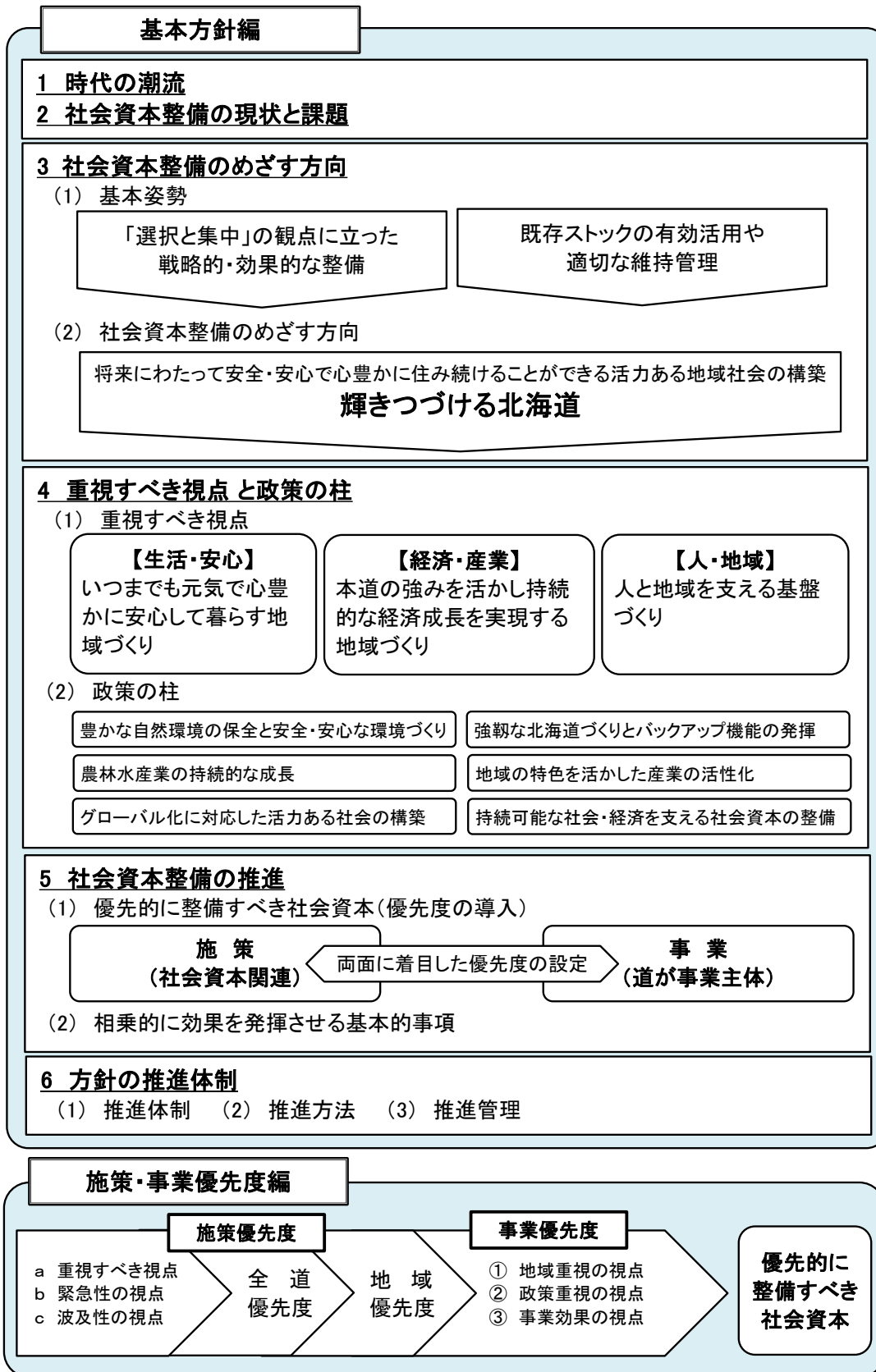
(3) 関係団体に対するアンケート調査の実施

この方針は、広く道民の方々の多様な意見を反映するため、社会資本整備に関連の深い全道的な団体を対象として、アンケート調査を実施し、寄せられた意見等を考慮した上で策定しています。



6 方針の構成

この方針は、「基本方針」編と「施策・事業優先度」編の2部構成としています。



※「施策・事業優先度」編における施策・事業優先度は、定期的に点検・評価を行い、見直しを図ります。

基本方針編

1 時代の潮流

ア 人口減少と高齢化の急速な進行

- ・ 高齢者人口（65歳以上）は、1960（昭和35）年には総人口の6%でしたが、現在では21%を超え、75歳以上の後期高齢者も年々増加しており、いわゆる「超高齢社会」となっています。
- ・ また、合計特殊出生率^{*}は、1970（昭和45）年代後半以降急速に低下し、人口規模が長期的に維持される水準（人口置換水準）2.07を下回る状態が約40年間続いており、未婚率も各年代、男女共に上昇傾向にあります。
- ・ このような急速な人口減少と高齢化により、20～64歳の人が65歳以上の高齢者を支えるといった社会保障の構図に変化が生じており、財政負担の増加をもたらすほか、地域の経済や社会への様々な影響が懸念されます。

【北海道の将来展望】

- ・ 本道の人口は、1997（平成9）年の約570万人をピークに、全国を上回るスピードで減少が続いており、2020（令和2）年現在で約523万人となっています。国立社会保障・人口問題研究所の推計では、今後、有効な対策を講じない場合、20年後の2040（令和22）年には約428万人、40年後の2060年には約319万人まで減少すると見込まれるとしています。
- ・ 人口減少は、労働力の減少はもとより、地域産業を支える担い手の不足や生産・消費の減少、地域におけるコミュニティ機能の低下、さらには、税収減・社会保障費の負担増による財政の制約など、本道経済や道民生活に様々な影響を及ぼすため、自然減・社会減の両面による人口減少の緩和に向けて全力で取り組むとともに、人口減少下における様々な課題への対応も同時に進めることが求められます。
- ・ 高齢者に目を向けると、2018（平成30）年に、75歳以上の人口が65～74歳の人口を逆転しており、高齢者の増加に伴う医療や介護の必要な方々への対応といった環境整備が求められています。
- ・ また、医療や介護職員の人材不足が課題となっており、人材の育成や確保・定着の取組を加速させるとともに、健康で長生きするライフスタイル志向を高めていくなど、高齢者の方々が生き生きと暮らせる地域社会の形成が必要となっています。
- ・ さらに、新型コロナウイルス感染症の流行が長期化する中、妊娠届出数が減少傾向にあり、さらなる少子化の進行が懸念されるなど、社会経済に様々な影響が生じている一方、地方への移住の関心の高まりや、テレワーク^{*}など新しい働き方に関する意識の変化、デジタル化や脱炭素化^{*}の動きなど、大きな社会変革の兆しが見られます。こうした社会情勢の変化等を的確にとらえ、本道の強みや潜在力を最大限活かしながら、道内各地への新たな人の流れをより大きなものにしていくことが求められます。

イ グローバル化の進展

- ・ 世界的に貿易自由化の流れが進展し、国境を越えた経済活動が活発化している中、特に、アジア諸国において持続性のある高い経済発展に伴い市場が拡大しており、アジアの経済力が、世界経済の中で大きな存在となっています。
- ・ さらに、TPP*11 協定や日 EU・EPA*が発効されるなど、EPA/FTA*を通じた経済連携の動きが広がってきています。
- ・ このようなグローバル化の進展は、国際競争を激化させているだけでなく、今回の新型コロナウイルス感染症の世界規模の感染拡大が、経済のみならず日常生活にも影響を与えたように、様々な局面ですべての国民が影響を受ける時代となっています。

【北海道の将来展望】

- ・ 本道は、安全で安心な美味しい食や四季折々の多彩な観光資源を有しており、アジア諸国をはじめとする外国人観光客の来訪意欲も高いほか、北海道産食品が世界において高く評価されています。人口減少が続く中、ポストコロナにおいても北海道ブランドの世界各地への広がりやアジア諸国の経済成長の取り込みは、本道経済の成長をけん引するものとして期待されています。
- ・ こうした中、食や観光の基盤となる農林水産業が成長産業として持続的に発展していくことや、北海道産食品などの更なる海外展開が必要であるほか、今後も多くの外国人観光客を取り込んでいく必要があることから、交通・宿泊・情報・人材などにおける受入体制の整備が重要となっています。

ウ 地球環境問題の深刻化と資源・エネルギー事情の変化

- ・ 近年、世界各地で異常気象による災害が発生するなど、地球温暖化が一因とされる気候変動の影響が顕在化し、今後さらに幅広い分野に及ぶことが懸念されており、2015（平成 27）年 12 月に開催された COP21*における「パリ協定」の採択以降、温室効果ガス*の削減等の取組を積極的に推進していく「脱炭素化*」の動きが国内外で加速しています。
- ・ 国においては、2020（令和 2）年 10 月に、総理大臣が「2050 年までに、カーボンニュートラル*、脱炭素社会*の実現をめざす」と宣言し、その実現に向けて、革新的なイノベーションの実用化を促進するとともに、経済と環境の好循環をつくり出していくこととしています。
- ・ こうした中、道としても気候変動問題に長期的な視点で取り組むため、2020（令和 2）年 3 月に「2050 年までに温室効果ガス*排出量の実質ゼロをめざす」ことを表明し、2021（令和 3）年に「北海道地球温暖化対策推進計画（第 3 次）」を策定、さらに 2022（令和 4）年 3 月には、2030 年度の温室効果ガス*削減目標を 2013 年度比で 48%削減に見直す改定を行いました。
- ・ 新興国の経済発展や世界人口の増加により、食料やエネルギーなどの需要が急増する中、いわゆる「シェール革命*」などにより、国際的な資源・エネルギー事情も大きく変化しており、将来にわたって安定的に資源を自給する取組がますます重要になっています。
- ・ また、東日本大震災における原子力発電所の事故を契機に、エネルギー構造の転換に向けた動きが広がっており、企業や家庭における省エネルギーの取組をはじめ、水素社会の実現に向けた取組などが進められています。

【北海道の将来展望】

- ・ 豊かで優れた自然環境と多様なエネルギー資源、広大な森林などを有している本道では、多くの市町村で風力、バイオマス*といった再生可能エネルギー*の事業に取り組んでおり、環境と調和した持続可能な脱炭素社会*の実現モデルとなる可能性があります。
- ・ 積雪寒冷・広域分散型という地域特性から、全国に比べて、道民一人当たりの二酸化炭素排出量は多く、家庭部門、運輸部門における温室効果ガス*排出割合は高くなっており、豊かな再生可能エネルギー*や広大な森林などといった本道の特徴や優位性を最大限に活かし、社会システムの脱炭素化*や再生可能エネルギー*の最大限の活用、森林や海藻等の二酸化炭素吸収源の確保などに取り組む必要があります。
- ・ 一方、先導技術を開発・蓄積する環境・エネルギー産業の育成、地球温暖化防止にも貢献する多様なエネルギー資源の開発のほか、メタンハイドレート*を含めた海洋資源や炭層メタンガス*、地熱など本道の多様な地下資源の開発・利用が期待されています。

エ 経済成長の動向

- ・ 日本経済は、1990（平成2）年代初頭のバブル崩壊以降、新興国などのめざましい経済成長と比較し、総じて伸び悩む状況が続いており、2012（平成24）年末に持ち直しに転じて以降、近年は緩やかな回復基調にあります。

しかし、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による我が国経済への影響は甚大で、製造業やサービス業などの幅広い業種に景気下押しの影響が広がりました。

【北海道の将来展望】

- ・ 本道経済は1996（平成8）年度をピークに、マイナス成長の傾向が続きましたが、近年回復傾向にあります。
- ・ 道内総生産を主な産業別に2006（平成18）年度と比較すると、建設業や卸売・小売業、製造業が若干減少しているものの、サービス業や基幹産業である農林水産業が増加しています。
- ・ 本道は、人口減少・高齢化とそれに伴う財政制約、新型コロナウイルス感染症の影響の長期化に加え、2021（令和3）年11月以降は原油・原材料価格の高騰の影響が顕著となり、円安も相まって、事業者の経営環境や道民生活が一層厳しくなることが懸念される中、今後も高い経済成長は困難であると考えられます。
- ・ 本道経済が持続的に発展するためには、地域を支える農林水産業の成長産業化をはじめ、食や観光など本道の強みを最大限活かした海外の成長力の取り込み、さらには、新たな成長産業の育成や、産業界間の連携により付加価値を高める取組を強化することなどが求められています。
- ・ 2020（令和2）年以降は、幅広い分野において新型コロナウイルス感染症による経済への影響が続くことが懸念されており、今後、感染症対策と社会経済活動の両立が可能となる強靱な社会の構築が必要となります。

オ 切迫する巨大地震や激甚化する気象災害

- ・ 2011（平成 23）年に発生した東日本大震災により、不測の事態に対する我が国の社会経済システムの脆弱性が明らかとなり、今後想定される首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模自然災害への備えが国家的な重要課題として認知されることとなりました。
- ・ 北海道においては、2016（平成 28）年に大型の台風が相次いで上陸・接近し、甚大な被害が発生したほか、2018（平成 30）年の北海道胆振東部地震では、土砂災害や家屋の倒壊など地震による直接的な被害に加えて、道内全域に及んだ大規模停電等により、道民の暮らしや地域産業に多大な影響を及ぼしました。今後も気候変動の影響などによる局地的な集中豪雨や豪雪のほか、日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震の発生が懸念されています。
- ・ 2022（令和 4）年 6 月に日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法が改正され、同年 9 月には道内の 39 市町が津波避難対策を特に強化すべき特別強化地域に指定されました。
- ・ このため、強靱な国土を形成していくためには、ソフト・ハード両面における防災・減災対策を進める必要があります。

【北海道の将来展望】

- ・ 本道は広大な面積と長い海岸線を有し、地震・津波、火山噴火、豪雨、暴風雪、竜巻などといった様々な大規模自然災害のリスクがあります。
- ・ こうした大規模自然災害から道民の生命を守り、本道にとって重要な社会経済機能を維持するため、強靱な北海道づくりを総合的かつ計画的に推進する必要があります。
- ・ 一方、甚大な被害が想定されている首都直下地震や南海トラフ地震など道外における大規模自然災害に対し、本道は同時被災の可能性が低いといった地理的優位性などから、本社機能や生産拠点の本道への移転など企業等のリスク分散の受け皿としての役割や、高い食料供給力や多様なエネルギー資源といった本道の持つ潜在力を活かした産業の育成を通じ、強靱な国づくりに貢献するなど、本道のバックアップ機能も期待されています。

カ 食料・エネルギーの安全保障への対応

- ・ ロシアによるウクライナ侵略等の影響により、世界規模で不確実性が高まり、原油・原材料、穀物等の国際価格は変動を伴いつつ、高い水準で推移しています。我が国では、多くの原材料や穀物等を輸入で賄っているため、このような価格高騰が民間消費や企業活動を下押しするなど、経済への影響が懸念されています。また、食料、飼料、肥料原料、化石燃料といった国民生活や経済活動に不可欠な物資の安定供給が滞り、サプライチェーンの問題が続くおそれがあります。
- ・ このような国際情勢において顕在化した食料・エネルギー分野における我が国の安全保障等への懸念に対し、地域特性を活かして北海道が果たす役割は非常に大きく、「食」、「観光」に加え「再生可能エネルギー※」資源が豊富に賦存する北海道の価値がさらに高まっています。

【北海道の将来展望】

- ・ 本道の農水産業の持続的な発展等により、我が国最大の食料供給地域としての役割を果たし食料自給率の向上を図り国の食料安全保障に貢献することが期待されています。
- ・ また、本道に豊富に賦存する新エネルギー※を最大限活用し、地域にとどまらず、全道や首都圏など全国へ電力を供給する「エネルギー基地北海道」を確立し国のエネルギー安全保障に貢献することが期待されています。

キ 都市部への人口集中と地方の過疎化の進行

- ・ 2008（平成20）年に始まった我が国の人口減少は今後加速的に進み、将来の人口は2060年には1億人を切る9,284万人と推計され、人口減少による消費・経済力の低下は日本の経済社会全体に大きな影響を及ぼします。
- ・ 我が国の人口減少問題は、首都圏をはじめとする都市部に人口が集中し、地方では、若者の人口流出と低い出生率が同時に進行しており、地域特性に応じた対策が必要となっています。

【北海道の将来展望】

- ・ 本道においては、全市町村の約8割が過疎地域となっており、全道の3分の1以上の人口が札幌市に集中しており、その割合は、2045年には45.1%まで上昇すると推測されています。
- ・ 多くの市町村は、少子高齢化に加え、道内の中核都市や道外の大都市などへの人口流出により過疎化が進行することから、こうした人口減少に関する課題認識を共有しながら、子どもを生み育て、住み続けていく上で、基幹となる産業の一層の振興や、広域的な連携などにより医療・福祉といった行政サービスが持続的に提供され、就業の場や生活・定住環境を確保する必要があります。

ク 新型コロナウイルス感染症の影響による社会の変化

- ・ 2020（令和 2）年 1 月に我が国で初めて新型コロナウイルス感染症の感染者が確認されて以降、感染者数は増減を繰り返しながらも、その水準は増加していき、医療提供体制のひっ迫や感染拡大における外出や往來の自粛、さらには飲食店等の営業時間短縮など、人やモノの移動が制限を強いられ、社会経済活動に甚大な影響を及ぼしました。
- ・ 一方で、こうした長期にわたる新型コロナウイルス感染症への対応は、国民の行動や価値観に変化をもたらしており、これまで効率性や利便性を追求してきた密集・密接から、人との距離や分散の重要性に気付かされ、東京一極集中など、我が国が抱える課題が顕在化しました。

【北海道の将来展望】

- ・ 新型コロナウイルス感染症への対応が長期化する中、本道を取り巻く社会経済情勢の大きな変化に加え、日常の暮らしの変化に伴う新たな価値の創造や脱炭素化^{*}に向けた取組の加速化など、社会変革の動きが本格化しています。
- ・ このため今後は、感染症対策と社会経済活動の両立が可能となる強靱な社会の構築はもとより、広域分散というハンディをリスク分散という新たな価値に転換し、産業や雇用、生活の場を創出していくとともに、デジタル・トランスフォーメーション^{*}やカーボンニュートラル^{*}の推進といった、コロナ以前への回帰にとどまらない新たな社会の実現に向けた取組を加速していく必要があります。

ケ 未来技術の活用

- ・ 近年、スマートフォンやスマート家電のほか、ICT^{*}や AI、ロボット技術などの進展・普及が著しく、暮らしや産業活動などのあらゆる場面において実装・活用が進んでいる中、国では、現実空間とインターネット上のサイバー空間を高度に融合したシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立させた未来の社会の姿として Society5.0^{*}を提唱し、取組を進めています。
- ・ 本道では、全国を上回るスピードで人口減少や少子高齢化が進んでおり、人手不足や医療・福祉・交通・教育の確保などといった課題が顕在化しているなどといった背景から、これまで当たり前と考えられてきた業務や慣習についてデジタル化を前提に見直し、社会の仕組みやあり方を変革するデジタル・トランスフォーメーション^{*}や未来技術を活用した課題解決の重要性が高まっています。

【北海道の将来展望】

- ・ 光ファイバや 5G などのブロードバンド^{*}環境が全道で整備され、ICT^{*}が本道のあらゆる分野における根幹のインフラとなり、AI やロボットなどの未来技術の活用が一層推進されることにより、人口減少や担い手不足といった課題を抱える地域における医療・教育の確保・充実といった地域課題の解決や、コミュニティ機能の維持・活性化に加え、イノベーションや新産業の創出が期待されます。

2 社会資本整備の現状と課題

我が国の厳しい財政状況の下、持続可能な社会資本整備を実現するためには、限られた財政資源の中で、社会資本のストック効果を最大限に発揮させるための戦略的なマネジメントが求められています。具体的には、防災・減災、老朽化対策、メンテナンス、耐震化を基軸とした「人命と財産を守る社会資本整備」に重点的に取り組むとともに、その上で、ミッシングリンク^{*}の解消、民間投資の誘発等の経済活動の活性化に寄与する社会資本の経済的な効果の最大化に重点的に取り組む必要があります。

また、高度経済成長期以降に整備された社会資本の老朽化が今後加速することから、既存施設の安全確保とメンテナンスに係るトータルコストの縮減・平準化を両立できるよう、戦略的なメンテナンスが求められています。これまでに整備されてきた既存施設を有効活用し、その効果が最大限発揮されるよう「既存施設を賢く使う」取組を充実強化する必要があります。

北海道は国内の他地域に比べ、広大な面積を有し都市が点在しているため、北海道における社会資本の持つ意義は大きく、また十分とは言えないことから、今後、既存ストック^{*}の有効活用や環境への配慮といった視点を踏まえつつ、北海道にとって必要な社会資本を着実に整備していく必要があります。

ア 社会資本への投資余力の減少等

〈現状〉

- ・ 道財政は、道債の償還費や社会保障関係経費などの義務的経費が増加する一方で、道税や地方交付税が縮減するなど、未曾有の危機的な状況に陥ったため、これまで、徹底した行財政改革に取り組んできました。
- ・ その結果、収支不足額は着実に縮小してきましたが、新型コロナウイルス感染症の影響等により、2021（令和3）年度に一転拡大し、2022（令和4）年度以降も引き続き収支不足が生じる見通しにあるほか、実質公債費比率は全国都道府県の中で最も高く、今後も高い水準で推移する見込みにあるなど、道財政はなお厳しい状況にあります。
- ・ このことから道では2021（令和3）年3月に「行財政運営の基本方針（令和4年3月改訂）」を策定し、公共事業等についても、防災・減災、国土強靱化など必要な社会資本整備に配慮しながら、引き続き縮減を行っています。また、市町村においても、厳しい財政状況などにより投資的経費は減少しています。
- ・ また、建設産業の経営は従前に比べ回復傾向にあるものの、就業者の高齢化や若年者の入職が進まないなど人材確保が厳しい状況で、その年齢階層別構成比は、50歳以上で全体の半数を占める一方、29歳以下が1割未満となっており、熟練者から若者への技術・技能の継承が困難となっています。

〈課題〉

- ・ 財政の健全化に向けた取組を進める中、限られた財源を中長期的な視点で必要性・優先性の高い施策・事業に振り向けるという「選択と集中」の観点を、より一層明確にしていくことが必要となっています。
- ・ さらに、効率的、効果的に社会資本整備を進めるためには、民間との連携、民間のもつノウハウ等の活用、また、公共（官）でやらなければならないこと、公共と民で協働するもの、民でやってもらうものなど、公共と民の役割分担の視点が必要となっています。
- ・ 社会資本整備の担い手となる建設産業の人材確保・育成に一層取り組む必要があります。

イ 加速するインフラ老朽化

〈現状〉

- ・ 高度経済成長期に集中的に整備されたインフラが一斉に老朽化する懸念があることから、限られた財源の中で、効率的で効果的な維持管理を導入することにより、トータルコストの縮減・平準化を図るなど、インフラの戦略的な維持管理・更新等を推進することが求められています。
- ・ 道が管理する施設のうち施設数が多いものとしては、道路の橋梁が 5,656 橋、樋門などの河川管理施設が 5,334 基、治山ダムが 18,811 基などとなっています。また、建設後 50 年を経過する施設の割合は、20 年後には多くの施設で 50%を超え、林道の橋梁や漁港などは 90%を超えます（2020（令和 2）年 3 月末時点）。
- ・ 北海道の面積は国土の約 20%を占め、都道府県の中では最も広く、東京都の約 40 倍、九州と四国を合わせた面積も上回り、オーストリアにも匹敵します。また、広大な地域に都市が散在する広域分散型社会が形成されており、都市間距離が全国の 2 倍であるなど、日常的に広域移動が必要となっています。広大な面積をカバーするため、管理するインフラが他の都府県に比べ非常に多い状況です。
- ・ このことから、道路や河川などの維持管理水準を確保するため、2009（平成 21）年 4 月に策定した「公共土木施設の維持管理基本方針（平成 29 年 3 月改訂）」に基づき、施設の利用状況等を踏まえた維持管理の実施など効率的・効果的な維持管理の取組を進めています。
- ・ また、2015（平成 27）年 6 月に策定した「北海道インフラ長寿命化計画（行動計画）（令和 4 年 3 月改訂）」や、橋梁や樋門・樋管などの個別施設計画を策定し、計画的な修繕・更新等を進め、更新費用の平準化に取り組んでいます。

〈課題〉

- ・ 橋梁などインフラの老朽化が進む中、道民の暮らしや経済活動に必要なインフラ機能を確保することはもとより、自然災害が激甚化・頻発化する中で、整備したインフラが災害時においてもその機能を発揮するためには、日常的な迅速かつ適切な維持管理と計画的な修繕、更新等が求められています。
- ・ このため、引き続き、「公共土木施設の維持管理基本方針」等に基づき効率的・効果的な維持管理を推進するとともに、「北海道インフラ長寿命化計画（行動計画）」に基づき、道が管理する全ての施設について、定期的な点検・診断、計画的な修繕や更新を行うといった「メンテナンスサイクル」の構築及び継続的な発展の推進、予防保全*の考え方を導入した既存施設の長寿命化を図るなど、更新費用の平準化や将来費用の縮減に取り組む必要があります。

ウ 地域の生活・産業に必要な交通の確保

〈現状〉

- ・ 本道は、首都圏などの大消費地から離れており、積雪寒冷で広域分散型といった地域特性から、他都府県と比べ人やモノの移動・輸送に時間やコストを要するなど、道民の暮らしや産業活動への影響が大きく、道内を高速で円滑に移動・輸送できる交通ネットワークの形成・充実が求められています。
- ・ 高規格幹線道路網の整備状況（2022（令和4）年4月現在）は、北海道を除く全国が約89%の開通率であるのに対して、北海道は約67%にとどまっています。さらに未着手区間の割合は、北海道を除く全国がわずかに約3%であるのに対して、北海道は未だ約20%と大幅に着手が遅れています。
- ・ 北海道新幹線（新青森～新函館北斗間）が、2016（平成28）年3月26日に開業しました。2030（令和12）年度末には新函館北斗～札幌間が開業予定であり、観光やビジネスなどにより交流人口の拡大が期待されています。

〈課題〉

- ・ 経済活動の活性化や地域間交流の促進、救急医療を含めた地域医療体制を支えるため、高規格道路網などの整備が重要であり、着手済み区間の早期開通及び未着手区間の早期着手や機能強化のための追加インターチェンジの増設などを進めていく必要があります。
- ・ 北海道新幹線の開業効果を全道に波及させるためには、新幹線駅等の交通拠点から観光地や主要都市までを円滑で快適に移動できるよう、利用者の利便性の向上を図ることが重要です。また、新幹線札幌開業を見据えた交通ネットワークづくりを着実に進めていく必要があります。
- ・ 2016（平成28）年8月の台風被害では、道央と道東圏を結ぶ幹線である国道274号や、JR石北線、石勝線、根室線などが大規模な被災により長期間不通となるなど、道民生活や物流・観光などに大きな影響を及ぼしました。その中で、道東自動車道が道東と道央をつなぐ大動脈としての機能を発揮し、多様な交通ネットワークの重要性が再認識されました。今後も代替性が高く災害に強い交通・物流ネットワークづくりを進めていく必要があります。
- ・ 人口減少や高齢化の一層の進行などにより、公共交通の利用の減少や交通・物流を担う人材の不足が懸念され、交通・物流に携わる事業者の取組だけでは、地域の経済活動や日常生活を支える公共交通の存続や配送が困難となる地域が生じる可能性があることから、鉄道やバス、離島航路・航空路といった地域交通や、トラック・鉄道・海上・航空輸送の各輸送手段の維持・確保に向け、交通・物流の効率化や省力化を図るとともに、国や地域、交通・物流事業者等の関係者が連携した取組を展開していく必要があります。

エ 台風等による局地的豪雨、風水害の頻発、巨大地震の発生

〈現状〉

- ・ 2016（平成 28）年 8 月に北海道で観測史上初めて 4 つの台風が相次いで上陸（7 号、11 号、9 号）・接近（10 号）するなど、局地的な豪雨・豪雪、竜巻に加え、これまでに経験したことのないような規模の異常気象も発生してきており、これに伴う洪水や土砂災害、高波・高潮・海岸侵食による被害、交通障害など大規模な災害が発生しています。
- ・ 2011（平成 23）年 3 月に発生した東日本大震災では、道内においても太平洋沿岸部での津波により、養殖施設や漁船、港湾施設等が被害を受けたほか、2018（平成 30）年 9 月に発生した北海道胆振東部地震では、土砂災害や家屋の倒壊など地震による直接的な被害に加えて、道内全域に及んだ大規模停電等により、道民の暮らしや地域産業に多大な影響を及ぼしました。
- ・ また、高い確率で発生が想定されている日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震について、道では国の公表した地震モデルを基に、太平洋沿岸の津波浸水想定を設定・公表したほか、2022（令和 4）年 7 月には具体的な被害を算定し、被害の規模等を明らかにすることにより防災対策の必要性を道民に周知するとともに、市町村が個別の地域における防災対策の推進に活用することなどを目的に、市町村ごとの被害想定を公表しました。

〈課題〉

- ・ 気候変動の影響等により「観測史上初」といわれる異常気象が頻繁に発生しており、防災・減災、国土強靱化の取組がこれまでに増して重要になっています。
- ・ 大雪時においても安全・安心な暮らしの確保と社会経済活動の維持が図られるよう雪害予防対策に取り組むとともに、除雪体制の強化や関係機関の連携強化等に取り組む必要があります。
- ・ これまでの防災対策の推進に加え、施設では防ぎきれない大洪水や大地震は必ず発生するとの考えに立ち、被害を最小限にする「減災」の視点に立った取組が必要となっています。
- ・ 災害直後からの応急対応や復旧復興対策を迅速かつ円滑に実施するため、緊急時の対応を担う行政機関の業務の継続性を確保することはもとより、地域の産業活動の早期再開を支援するために必要な施設の整備についても、地域と連携しながら取り組む必要があります。
- ・ 日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震について、津波からの早期避難率の向上や津波避難ビル・タワー等の整備推進、建物の耐震化などソフト・ハード対策を総動員して被害を減らして行く必要があります。

オ 農水産業の持続的な発展

〈現状〉

- ・ 本道の農業は、全国の約 4 分の 1 の耕地面積を活かして、大規模で生産性の高い農業を展開しており、農業産出額が全国の 1 割強、食料自給率（カロリーベース）は全国一位の 216%となっています。
- ・ 漁業生産量は全国の 28.7%、生産額は 16.7%を占めており、我が国最大の水産物供給基地として水産物の安定供給に貢献しています。
- ・ 2016（平成 28）年 2 月に TPP 協定*交渉が合意に至るなど貿易の自由化の進展やロシア 200 海里水域におけるさけ・ます流し網漁業の禁止、就業人口の減少、高齢化の進行、燃料・資材の高騰など経営を取り巻く環境が大きく変化しています。
- ・ 世界的な人口の増加や頻発・激甚化する自然災害、さらには、海外での紛争など、食料安全保障上の懸念が高まっています。

〈課題〉

- ・ TPP*11 協定や日 EU・EPA*など、新たな国際環境下にあっても、生産性の向上と競争力の強化に向け、農業農村整備や漁港・漁場の整備をはじめ、多様な担い手の育成確保や輸出拡大に向けた環境の整備など、力強い農水産業づくりを推進していく必要があります。
- ・ 世界の食料需給等をめぐるリスクが顕在化する中で、食料安全保障に最大限寄与していくためには、その礎となる農業農村整備や水産基盤整備を計画的に進める必要があります。

カ 自然共生社会の形成

〈現状〉

- ・ 本道は、世界自然遺産*の知床など世界にとってかけがえのない豊かな自然環境を有し、また、動植物の分布も本州とは大きく異なり独自の豊かな生物相を示しています。この豊かな自然環境を形成する生物多様性の保全及び持続可能な利用を図ることにより、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となっています。

〈課題〉

- ・ 地球温暖化防止対策などの森林の持つ多面的機能を持続的に発揮させるため、着実な森林の保全・整備などを進めることが必要となっています。
- ・ また、河川、湖沼、湿原、海域等の自然環境及び水環境の保全・再生を推進するとともに、生物の生息・生育の場の提供、気温上昇の抑制、防災・減災といった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*の取組が必要となっています。
- ・ さらに、北海道の個性的な景観を継承するとともに、北海道らしい良好な景観の形成を促進する必要があります。

キ 北海道強靱化計画の推進

〈現状〉

- ・ 2011（平成 23）年に発生した東日本大震災の経験を通じ、不測の事態に対する我が国の社会経済システムの脆弱性が明らかとなる中、道では、大規模自然災害から道民の生命・財産を守るとともに、北海道の強みを活かし国全体の強靱化に貢献するバックアップ機能を発揮するため、国土強靱化基本法第 13 条に基づく国土強靱化地域計画として 2015（平成 27）年 3 月に「北海道強靱化計画（令和 2 年 3 月改定）」を策定し、北海道における国土強靱化に関する施策を総合的かつ計画的に推進しています。

〈課題〉

- ・ 近年、道内外で気象災害が頻発・激甚化し、日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震が切迫しているとされる中、引き続き、強靱化計画に基づく施策を着実に推進していく必要があります。
- ・ 北海道の国土強靱化を推進するためには、道のみならず国、市町村、民間の関係者が多岐にわたる施策を総合的かつ効果的に実施していくことが重要であり、関係機関が連携し、適切な役割分担のもとで積極的に取り組む必要があります。

ク 社会資本分野の脱炭素化*

〈現状〉

- ・ 道では、2050 年までに道内の温室効果ガス*排出量を実質ゼロとする「ゼロカーボン北海道*」の実現をめざし、2022（令和 4）年 3 月に「北海道地球温暖化対策推進計画（第 3 次）」を改定し、気候変動問題の解決と世界に誇る北海道の創造に向けて、北海道が有する豊かな自然や地域資源を利用した再生可能エネルギー*と広大な森林などの吸収源の最大限の活用により、脱炭素化*と経済の活性化や持続可能な地域づくりを推進しています。
- ・ 2018（平成 30）年度の温室効果ガス*排出量（速報値）では、道民一人あたりの排出量は 13.2t-CO₂/人で、全国（9.9t-CO₂/人）の約 1.3 倍であり、積雪寒冷で灯油等の使用量が多いことや、広域分散型で自動車への依存度が高いという地域特性が大きな要因と考えられます。

〈課題〉

- ・ 防災・減災対策等の気候変動対応策に加えて、住宅・建築物やインフラの省エネ化、環境負荷の少ない交通・物流体系の整備など温室効果ガス*排出量削減の取組のほか、自動車の電動化等に対応したインフラ環境の整備を推進していく必要があります。
- ・ また、インフラの計画・設計、建設施工等の各段階において脱炭素化*に向けた取組や、供用段階において太陽光発電や小水力発電等の再生可能エネルギー*導入の促進に取り組む必要があります。
- ・ 併せて、北海道の豊富な森林資源の適正な管理・活用や沿岸域におけるブルーカーボン*生態系の創出、都市緑化など吸収源対策を推進していく必要があります。

ケ 社会資本分野のデジタル・トランスフォーメーション*

〈現状〉

- ・ 道では、「未来技術を活用した活力にあふれる北海道」をめざし、2021（令和3）年3月に「北海道 Society5.0 推進計画」を策定し、暮らしや産業活動などあらゆる場面で未来技術を活用し、直面する課題の解決と社会・産業の改革を進めることで、道民生活の質の向上、地域や産業の活性化の実現に向けた取組を推進しています。
- ・ フィジカル空間の代表ともいえる社会資本整備分野においても、整備や維持管理に新技術を活用することでその高度化・効率化を図るとともに、インフラ自体に新技術を実装することで、インフラのさらなる価値を発揮させることが求められています。

〈課題〉

- ・ 建設現場での効率化・省力化に向け 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*を推進していく必要があります。
- ・ また、官民が連携しながら、新技術活用による施工・維持管理等のさらなる高度化・効率化に取り組む必要があります。
- ・ さらに、自動運転やMaaS*等の革新的な技術の開発や実用化が着実に進んでいるものの、社会実装の本格化に向けては、インフラ側の環境整備も重要です。

3 社会資本整備のめざす方向

この方針では、限られた財源を中長期的な視点で必要性・優先性の高い施策・事業に振り向けるという「選択と集中」の観点に立って、北海道や道内各地域にとって必要な社会資本整備を着実に推進するため、時代の潮流や本道が抱える課題などを踏まえるとともに、「北海道総合計画（2021 改訂版）」のめざす姿の実現を支えるという観点から、次のような「基本姿勢」のもと、社会資本整備のめざす方向を定め、その実現に向けて3つの「重視すべき視点」と6つの政策の柱を設定しています。

(1) 基本姿勢

「選択と集中」の観点に立った戦略的・効果的な整備と既存ストック*の有効活用や適切な維持管理

- ・ 社会資本は、北海道の産業活動や暮らしを支え、地域の発展に寄与してきました。近年、頻発・激甚化する自然災害や新型コロナウイルス感染症により、社会資本が本来の役割を果たすことの重要性は一層高まっています。今後とも、力強い経済構造や安全で快適な暮らしの実現に向けて、必要な社会資本の整備を着実に進める必要があります。
- ・ しかし、投資余力の減少により、今後はこれまでのような規模で社会資本の整備を続けていくことが困難になっているとともに、人口減少が急速に進行していく中、利用状況や地域のニーズが変化していくことから、まちづくり計画等との整合性を図りつつ、施設の再編・複合化・機能転換や廃止、連携など地域全体の長期的な最適化の視点を含め必要性や緊急性を見極め、重点化した上で「ソフト対策」と「ハード対策」を適切に組み合わせてストック効果の最大化に取り組む必要があります。
- ・ また、利活用については、災害時において避難場所や遊水地、防災拠点等として活用するなどの取組や、民間のノウハウや創意工夫等を取り入れた新たなインフラの活用の検討など多目的・多機能化の検討を進める必要があります。
- ・ さらには、高度経済成長期に整備された社会資本の老朽化が急速に進行しており、維持管理や更新に要する費用の増加が懸念されています。このため、既存ストック*の計画的な維持修繕による予防保全対策の実施など社会資本の長寿命化を進め、更新費用の平準化やライフサイクルコスト（生涯費用）の縮減を図り、道民が安全に安心して利用できる社会資本の機能を保全することがこれまで以上に重要となっており、こうした観点から適切な維持管理を進める必要があります。
- ・ このようなことから、この方針では、社会資本のストック効果の最大化、多目的・多機能化に向け、「選択と集中」の観点に立った戦略的・効果的な整備と既存ストック*の有効活用や適切な維持管理を社会資本整備に当たっての基本姿勢としています。

(2) 社会資本整備のめざす方向

将来にわたって安全・安心で心豊かに住み続けることができる活力ある地域社会の構築 輝きつづける北海道

- ・ 本道には、優れた自然環境や多様なエネルギー資源など、他の地域には見られない、本道ならではの独自性や優位性の源となる価値があります。こうした価値を見つめ直し、冬の寒さや積雪といった厳しい自然条件の中で培われた独自の文化や技術、食と観光などは本道の大きな強みととらえ、様々な強みを活かした取組を積極的に進めていく必要があります。
- ・ また、本道経済が持続的に発展していくためには、これまでの取組による経済の活性化の「芽」を着実に育てるとともに、地域に根付かせ、それぞれの地域が輝き、住んでいる人が未来に夢と希望を持つことができる持続可能で活力ある地域づくりを進め、未来を担う子どもたちにしっかりと引き継いでいく必要があります。
- ・ 「北海道総合計画（2021改訂版）」では、世界に誇れる北海道の魅力を磨き、育て、様々な強みを活かし、人口減少・高齢化の急速な進行といった『地域の存亡に関わる危機』を乗り越え、将来にわたって安全で安心して心豊かに住み続けることができる活力ある地域社会の形成をめざすといった考え方に立って、「輝きつづける北海道」をめざす姿としています。
- ・ こうしたことから、この方針においても、「将来にわたって安全・安心で心豊かに住み続けることができる活力ある地域社会の構築」を社会資本整備のめざす方向として取組を進めます。

4 重視すべき視点と政策の柱

(1) 重視すべき視点

- ・【生活・安心】いつまでも元気で心豊かに安心して暮らす地域づくり
- ・【経済・産業】本道の強みを活かし持続的な経済成長を実現する地域づくり
- ・【人・地域】人と地域を支える基盤づくり

この方針では、今後の社会資本整備のめざす方向の実現を図るため、「生活・安心」、「経済・産業」、「人・地域」の3つの「重視すべき視点」を設定し、多様な主体と連携・協働しながら、地域の個性を活かした経済の活性化や安全で安心な暮らしを支えるとともに、豊かな地域資源を活かし、防災・減災対策など強靱な地域づくりを支える社会資本整備を進めていくこととしています。

(2) 政策の柱

この方針では、今後の社会資本整備のめざす方向の実現に向けて「生活・安心」、「経済・産業」、「人・地域」の3つの重視すべき視点に立って、次の6つの柱に沿って社会資本整備を推進します。

① 豊かな自然環境の保全と安全・安心な環境づくり

- 豊かで優れた自然・生物多様性の保全とその継承
 - ・ 本道の自然公園や自然環境等保全地域、知床世界自然遺産^{*}、ラムサール条約湿地^{*}など、優れた自然環境の価値を見つめ直し、本道の貴重な資産として後世につなげるため、その保全や適正利用を促進します。
 - ・ 生活環境や生態系の保全、水源の涵養や二酸化炭素吸収源などの公益的機能^{*}を発揮するための持続可能な森林づくりや、生態系や景観に配慮した川づくりなどに取り組みます。
 - ・ 生物多様性保全の観点から、希少種の保護や外来種の防除、野生生物による農林水産業被害の軽減に向け、生息・生育状況等の現状把握に努め、適正な保護管理を推進します。
- 環境負荷を最小限に抑えた持続可能な社会の構築
 - ・ ゼロカーボン北海道^{*}の実現をめざし、様々な主体による太陽光、風力、水力、バイオマス^{*}、地熱、雪氷など、本道の豊富な再生可能エネルギー^{*}の導入拡大や次世代自動車の普及を促進するとともに、快適性・健康性の向上、防災・減災性能の向上にもつながる ZEB^{*}、ZEH^{*}の普及など建築物の脱炭素化^{*}、クリーン農業・有機農業などの環境保全型農業の取組の推進、スマート農業^{*}の加速化、生産基盤整備の推進等による農業の脱炭素化^{*}を促進します。
 - ・ 地産地消を基本とした水素サプライチェーン^{*}の構築や、災害など非常時でも日常生活や産業活動が継続して営むことができる水素を利用した脱炭素型の地域づくり及び関連産業の創出、育成・振興を推進するなど、地域資源を最大限活用し、地域の脱炭素化^{*}と経済の活性化、レジリエンス^{*}向上の同時達成をめざす「地域循環共生圏^{*}」の創造を促進します。
 - ・ コンパクトなまちづくり、インフラ分野の省エネ化、環境負荷の少ない交通・物流体系の整備のほか、次世代自動車に対応したインフラ環境の整備を推進します。

- ・ インフラの計画・設計、建設施工等の各段階における脱炭素化[※]の取組のほか、供用段階における再生可能エネルギー[※]導入拡大に取り組みます。
 - ・ 森林等による二酸化炭素吸収量の確保に向けて、伐採後の着実な植林や、優良種苗の安定供給、適切な間伐など適切な森林の整備・保全を推進するとともに、沿岸域におけるブルーカーボン[※]生態系の創出を推進します。
 - ・ 建築物等での炭素の固定や化石燃料の代替による二酸化炭素の排出抑制に向けて、道産木材の利用や木質バイオマス[※]のエネルギー利用を促進します。
 - ・ 防災・減災対策等の気候変動の影響への対応策を推進するとともに、都市公園、街路樹等の整備など都市の緑地の保全や都市緑化を推進し、あわせて都市近郊の緑地を保全するほか、水辺の再生等による水と緑のネットワークを創出します。
 - ・ 北海道らしい循環型社会の形成に向け3R[※]のうち、特に2R（リデュース（発生抑制）、リユース（再使用））のより一層の推進、リサイクル関連産業を中心とした循環型社会ビジネスの振興を図ります。
- **安心して子どもを産み育てることができる環境づくりの推進**
- ・ 子育てに配慮した公営住宅や公園の整備促進など、子育て支援の充実を図ります。
- **安心で質の高い医療・福祉サービスの強化**
- ・ 安心できる地域医療体制の整備を進めるとともに、サービス付き高齢者向け住宅[※]の適切な供給など、高齢者のニーズに応じた多様な住まいづくりや、高齢者や障がいのある方々、子どもなどの地域の住民と一緒に利用し、必要な福祉サービスを受けられ、コミュニティ活動の中心となる拠点づくりを進めます。
- **道民生活の安全の確保と安心の向上**
- ・ 交通事故死ゼロをめざすため、安全・円滑な道路交通環境の整備などを進めます。
 - ・ 消費者に信頼される良質で安全・安心な食品の提供と豊かな食生活の実現に向け、生産から流通、消費に至る各段階での食品の安全性・信頼性の確保などに取り組みます。
- **安全・安心な生活の基礎となる防災体制の確立**
- ・ 大規模自然災害の発生時に、住民などの避難対応を迅速に行うため、火山噴火、土砂災害、大規模津波、豪雨、暴風雪など、災害の態様に応じた警戒避難体制、外国人等の要配慮者を含め、住民や観光客それぞれの状況に応じた災害情報の伝達及び避難誘導體制の整備・強化を進めるとともに、感染症への対策等を踏まえた避難生活環境の整備を進めます。

関連するSDG s の目標



② 強靱な北海道づくりとバックアップ機能の発揮

- 大規模自然災害に対する北海道自らの脆弱性の克服
 - ・ 地震による建築物の倒壊や電気・水道施設などのライフラインの損壊に伴う人的・物的被害の発生を防止するため、住宅や多数の方が利用する建築物、ライフラインの耐震化を促進します。
 - ・ 避難や救急救援活動などに必要な緊急輸送道路・避難路の整備や道路施設などの防災対策の計画的な実施と適切な維持管理を推進するとともに、暴風雪時における道路管理体制の強化や適切な除雪体制の確保を図ります。
 - ・ 道路施設をはじめ治水・砂防・海岸保全など防災上重要な公共施設の整備や適切な維持管理を推進します。
 - ・ 気候変動等に伴う水害・土砂災害等の激甚化・頻発化に備えるため、流域に関わるあらゆる関係者が流域全体で取り組む「流域治水」を推進します。
 - ・ 災害時におけるエネルギーの確保のため、電力基盤の整備に向けた取組を推進するとともに、国や電力事業者、石油供給関連事業者等との連携を強化します。
- 被災リスクの最小化に向けたバックアップ機能の発揮
 - ・ 食料やエネルギーの供給拠点として、本道のみならず国全体の強靱化に貢献するため、いかなる事態においても安定した食料供給体制を維持するための生産基盤の整備、地域の特性を活かした自立分散型エネルギーシステム※の構築・展開、送電網や情報通信インフラの整備など、バックアップ機能の強化に向けた取組を推進します。
 - ・ 新型コロナウイルス感染症の経験を活かし、未来技術の導入も図りながら、安全・安心な社会経済活動を営むことができるよう、テレワーク※の導入などを推進するとともに、サプライチェーン※の強靱化や持続可能な公共交通・物流の構築など、危機リスクの回避や分散化を図ります。

関連するSDGsの目標



③ 農林水産業の持続的な成長

- 潜在力のフル発揮で地域の経済・社会を支える農業・農村づくり
 - ・ 我が国の食料安全保障に最大限寄与するため、その礎となる生産基盤の整備を進めるとともに、農地の集約化等による生産コスト・流通コストの低減等を通じた所得の増加や雇用の安定を図り、農業の競争力を強化します。併せて、農畜産物や食品の輸出促進に向けた環境整備など、国内外の食市場を取り込む付加価値の高い農業の推進に取り組みます。
- 水産物の安定供給を担い地域を支える活力ある水産業・豊かな漁村づくり
 - ・ 安全・安心な水産物を安定的に供給し、水産物の競争力の強化や更なる輸出拡大を図るため、衛生管理型漁港施設などの整備を進めるとともに、快適で活力ある漁村づくりを進めるため、防災機能の強化など安全な漁港づくりや生活環境基盤などの整備を推進します。
- 林業・木材産業の成長産業化に向けた森林づくり
 - ・ 森林吸収源対策等にも貢献する森林整備や多様な分野での道産木材の利用を一体的に推進し、林業・木材産業の成長産業化を図ります。

関連するSDGsの目標



④ 地域の特徴を活かした産業の活性化

- 新たな成長産業への挑戦や研究開発の推進
 - ・ 2050年までの「ゼロカーボン北海道※」の実現につながるよう、本道に豊富に賦存する新エネルギー※を最大限活用し、主要なエネルギー源の一つとなるよう取り組みます。
 - ・ 道内や全国に新エネルギー※を供給する「エネルギー基地北海道」の確立に向け、道内の送電網や新々北本連系設備の着実な整備、新たな海底送電ケーブルの2030年度運転開始をめざした整備計画の策定と早期着工など電力インフラの増強を国に働きかけ事業環境の整備を図るとともに、水素等の有効活用やVPP※・DR※といった新たな技術の開発・活用の促進などに取り組みます。
- 海外の成長力を取り込んだ経済の持続的発展
 - ・ ASEAN※をはじめとした海外に北海道産食品を積極的に売り込むため、空港港湾における物流機能の整備充実など食の輸出拡大戦略の基本戦略である商流・物流網の整備を推進します。
- 「観光立国北海道」の再構築
 - ・ 新たな北海道観光価値の創出に向け、「アドベンチャートラベル※・ワールドサミット北海道／日本（ATWS 北海道／日本）」の開催を契機とした本道の自然・文化などの特性を活かしたアドベンチャートラベル等の体験型観光やワーケーション※等の滞在型観光を推進します。
 - ・ 道内7空港※の一括民間委託を契機に、空港を核とした広域観光の振興を促進していくとともに、北海道新幹線の札幌開業を見据え、人やモノの交流拡大が期待される地域に対し、効果的な利用促進策を展開します。また、災害時などにおける基盤強化など、地域における観光インフラの充実に向けた取組を推進します。

関連するSDGsの目標



⑤ グローバル化に対応した活力ある社会の構築

○ 協働によるまちづくりの推進

- ・ 日常生活に必要な不可欠な生活交通の確保など、安心して暮らしていくために必要となる生活支援に関する取組を進めるとともに、持続可能で質の高い暮らしをめざし、まちなか居住の促進やまちに必要な機能集約の取組、街並み・景観への配慮や脱炭素、エネルギーの地産地消、資源の域内循環などの取組と連携させたまちづくりを進めます。
- ・ 本道の魅力を活かしたライフスタイルの提示などにより、シーズンステイや、都市と地方での二地域居住、新しい働き方として注目されているワーケーション[※]を推進します。

○ ふるさとの歴史・文化の発信と継承

- ・ 2020（令和2）年のウポポイ[※]の開設などを契機にしながら、アイヌ文化の保存・伝承を促進し、アイヌ文化の振興を図るとともに、アイヌの人たちの歴史や文化に関する理解の促進に取り組めます。

○ 個性と魅力を活かし様々な連携で支え合う地域づくり

- ・ 道民や市町村はもとより、民間企業、NPO、大学など多様な主体と連携・協働し、さらには、関係人口[※]、道外企業などとも連携・協働を図りながら、地域づくりを進めるとともに、市町村の広域連携に取り組めます。また、広域連携を支える交通・情報ネットワークの形成を進めます。

○ 北方領土の早期返還と隣接地域の振興

- ・ 北方領土隣接地域[※]は、かつて行政的にも経済的にも北方領土と一体の社会経済圏を形成して発展してきましたが、北方領土問題が今なお未解決であることから、戦後はその望ましい地域社会としての発展が阻害されているという特殊な事情に置かれています。

北方領土問題を解決するためには、政府の外交交渉を支え、後押しする国民世論の結集と粘り強い北方領土返還要求運動の推進が重要であり、この運動の拠点である隣接地域をさらに安定した地域社会として形成するため当該地域の振興などを進めます。

関連するSDGsの目標



⑥ 持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備

○ 産業活動や暮らしを支える社会資本の戦略的・効果的な整備

- ・ 社会資本の多くは、高度経済成長期以降に集中して整備されており、今後、一齐にその更新時期を迎えることから、産業活動や道民の暮らしに必要なインフラ機能の確保に向け、施設の定期的な点検・診断結果に基づく計画的な修繕や更新といったメンテナンスサイクルの構築や、予防保全の考え方を導入した「北海道インフラ長寿命化計画（行動計画）」に基づき、既存施設の長寿命化を図るなど、社会資本の効率的・効果的な維持管理・更新等を図ります。

○ 連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成

- ・ 新幹線や海外との航路・航空路の拡充により期待される国内外との人流・物流の拡大を一層促進するため、北海道新幹線の札幌開業に向けた整備促進や新千歳空港の国際拠点空港化の促進をはじめ、鉄道、航空路、航路といった基幹的な交通ネットワークや交通基盤の充実を図るとともに、冬期間を含めた道外との安定的な高速交通アクセスを確保するなど、戦略的な交通ネットワークの構築を図ります。
- ・ 国内外との人流・物流の拡大効果を全道に波及させるとともに、本道の強靱化を推進するため、空港・港湾などの交通拠点の機能強化を図るほか、高規格道路の整備、民間活力の導入や空港間連携による道内航空ネットワークの拡充といった高速交通体系の形成促進、物流効率化に向けた基盤の強化など、道内交通体系の充実・強化を図ります。
- ・ 交通インフラ整備と自動運転やMaaS*等との連動のほか、交通事業者をはじめとする幅広い関係者の連携・協力を進めるなど、利便性が高くストレスのない公共交通の実現に向けて取り組みます。

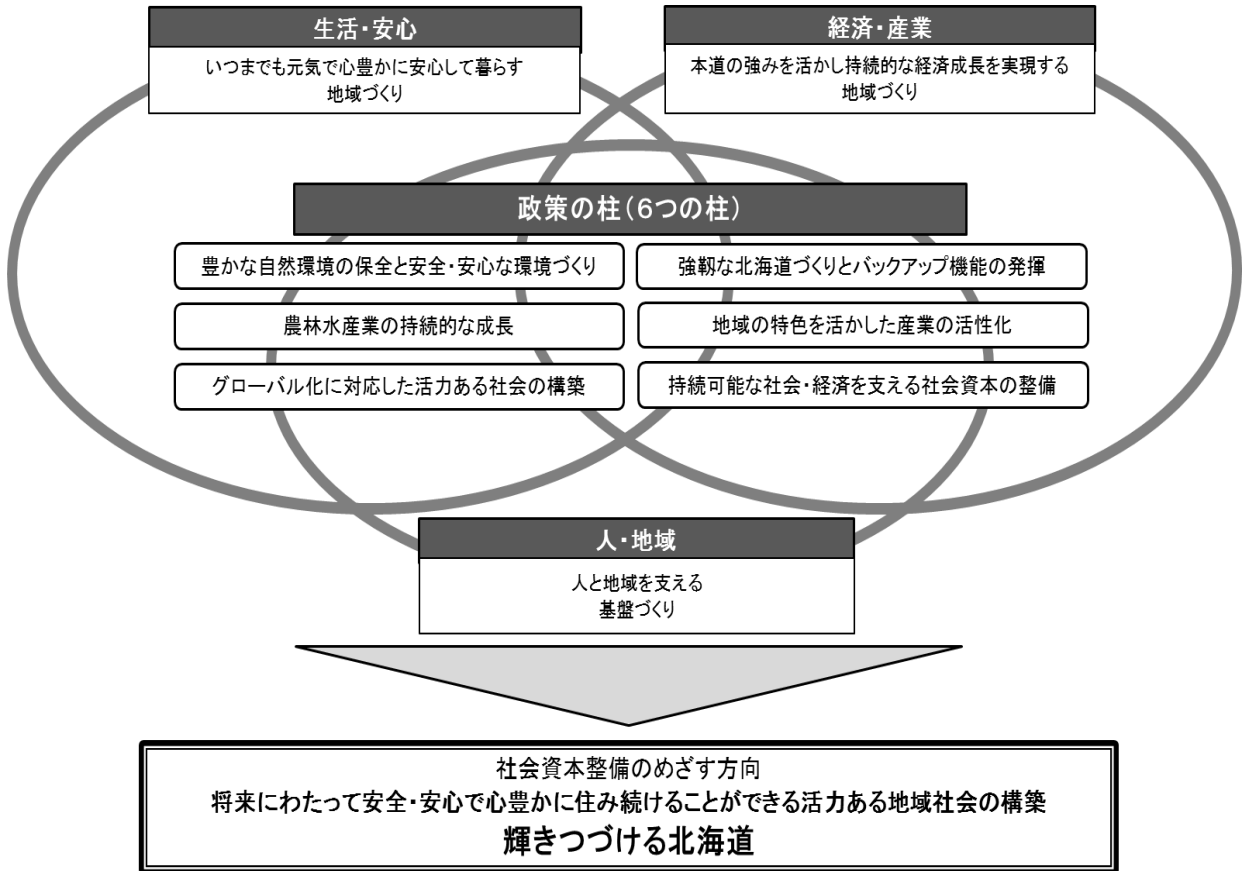
○ 地域の可能性を広げるデジタル・トランスフォーメーション*の推進

- ・ 医療、教育、防災や産業など様々な分野において ICT*や AI、ロボットなどの未来技術を活用し、住み慣れた地域で安全・安心でより快適かつ、一人ひとりに最適化された暮らしを可能とするデジタル化の推進に向け、情報通信基盤の整備を促進します。
- ・ 建設現場での効率化・省力化に向け、ICT*の全面的な活用など i-Construction*の取組を推進するとともに、インフラ維持管理技術のデジタル化を推進します。

関連する SDG s の目標



【重視すべき視点に立った社会資本整備の取組】



5 社会資本整備の推進

(1) 優先的に整備すべき社会資本（優先度の導入）

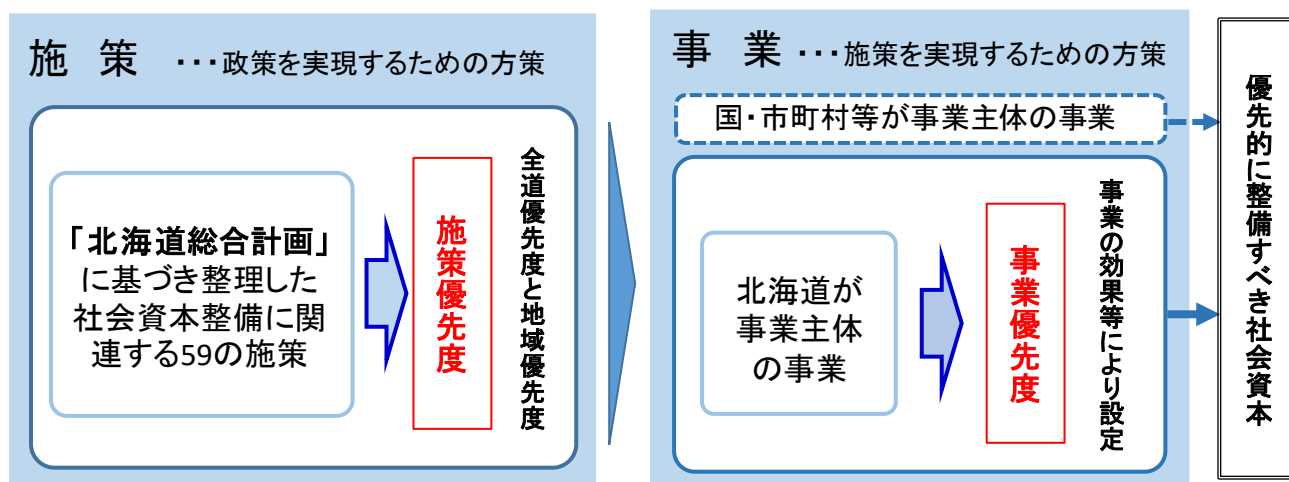
この方針では、限られた財源の中で、「選択と集中」の観点を一層具体化し、優先的に整備する社会資本を明らかにするため、政策を実現するための方策である「施策」と施策を実現するために行う「事業」の両面に着目し、社会資本の整備に優先度を導入しています。

1) 施策優先度

全道的観点からの優先度に加え、各地域における施策の展開方向を反映するため、地域における優先度も設定しています。

2) 事業優先度

道が事業主体の事業を対象として、事業の効果等の観点から、事業の優先度を設定しています。



(2) 相乗的に効果を発揮させる基本的事項

社会資本整備の推進に当たっては、各地域の特性を踏まえた施策展開を図るため、重点戦略計画である「北海道創生総合戦略」「北海道強靱化計画」「北海道 Society5.0 推進計画」「北海道地球温暖化対策推進計画」の施策を長期的な展望に立って重点的に推進するとともに、特定分野別計画である「北海道農業・農村振興推進計画」、「北海道交通政策総合指針」や、地域計画である「連携地域別政策展開方針」などを踏まえつつ、地域の発展に向けた各種事業・施策等について、国・道・市町村との調整や住民との協働による地域づくりなどを進めるほか、相乗的な効果を発揮させる次に掲げる基本的事項について推進します

ア 効果的・効率的な維持管理

施設管理の現状と課題を踏まえ、施設の長寿命化や必要な機能の適正化など、総合的かつ計画的な維持管理・更新等を着実に推進することにより、道財政への負担軽減を図るとともに、道民が安全に安心して利用できる社会資本の保全を図ります。

(ア) メンテナンスサイクルの構築

利用状況や自然環境等に応じ、時々刻々と変化する劣化や損傷の状態を的確に捉え、施設の状態に応じた効果的な維持管理を行っていくため、将来にわたって持続可能なメンテナンスサイクルを構築するとともに、次期点検・診断に活用するなど継続的に発展させていきます。(北海道インフラ長寿命化計画(行動計画))

(イ) トータルコストの縮減・平準化

厳しい財政状況下で、必要な取組を確実に実行し、取組を持続可能なものにするため、施設機能の維持向上を図りながら中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や財政負担の平準化を図ります。(北海道インフラ長寿命化計画(行動計画))

(ウ) 住民との協働による社会資本の維持管理

住民と行政の協働による地域づくりを進めるため、地域の生活道路など身近な社会資本については、地域住民が自主的に清掃や美化活動を行うなどの取組を促進します。

また、NPO との連携強化などによる住民と行政の役割分担の見直しを行い、効果的・効率的な維持管理を進めます。

イ コスト構造改善の取組

国では、今までのコスト縮減のみを重視した取組から、コストと品質の両面を重視する取組への転換を図ることとし、これまでの「総合的なコスト縮減」から、VFM[※]最大化を重視した「総合的なコスト構造改善」を推進することとして、「公共事業コスト構造改善プログラム」を策定しました。

道としても、2009（平成 21）年度に「北海道公共事業コスト構造改善プログラム」を策定し、公共事業の品質確保に配慮しつつ、より一層のコスト縮減対策を進めます。

ウ 民間能力の活用による取組

公共施設等の整備・運営に民間の資金や創意工夫を活用することにより、効率的かつ効果的であって良好な公共サービスを実現していく手法として、多様な PPP[※]／PFI[※]を推進することが重要です。

道では、施設管理等における民間ノウハウの活用や、民間資本等の活用による総事業コストの削減という観点に基づき、2005（平成 17）年に「道立噴火湾パノラマパーク」を PFI[※]方式により整備しました。その後、国土交通省、旭川市、帯広市とともに、道内 7 空港の各空港本来の役割を最大限発揮させることを目的とし、2020（令和 2）年に道内 7 空港[※]で「コンセッション方式[※]」による一括運営委託をスタートしました。

また、2017（平成 29）年 3 月に「北海道 PPP[※]／PFI[※]手法導入優先的検討規程」を策定し、対象となる施設の整備・運営を検討する際には、PPP[※]／PFI[※]の導入を優先的に検討することとしており、今後とも民間の経営能力・ノウハウ等の活用を通じて既存の社会資本の機能を最大限に発揮することによりストック効果を最大化し、持続可能なサービスを提供するという社会資本整備の観点に着目し、公共施設等の整備・運営への多様な PPP[※]／PFI[※]の導入など民間能力の活用に向けた検討を推進します。

エ アカウンタビリティの取組

道においては、2000（平成 12）年度に「社会資本整備に関する説明責任（アカウンタビリティ）の推進指針」を策定し、それに基づき、2001（平成 13）年度から関係部局ごとに「推進計画」を策定し、政策の企画立案から事業完了後までの各事業実施段階において事業計画概要・単年度事業実施内容・入札執行状況・政策評価などを実施機関のホームページ等で公開するとともに、道民から寄せられた意見の反映に努めてきており、引き続きこうした取組を進めます。

オ 国や市町村との連携・支援

社会構造の変化などに対応し、将来にわたってインフラを適切に管理できるよう、国や市町村との情報共有など広域的な連携に努めるとともに、将来のインフラの適正化やより効率的な管理手法などについての地域における取組の推進に努めます。

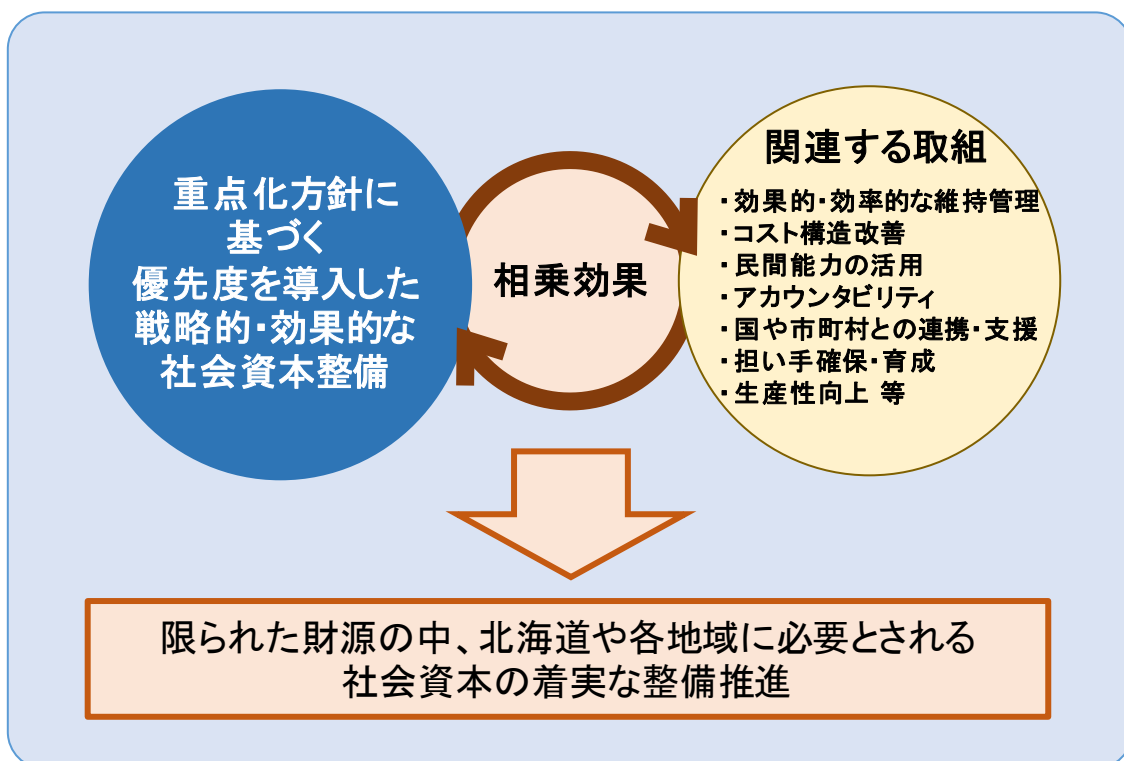
特に市町村に対しては、維持管理・更新等に係る要望や相談等の窓口となるほか、道の取組や予算補助制度について情報提供を行うなど、国とも連携しながら支援に努めます。

カ 建設産業の担い手の確保・育成や生産性向上

生産年齢人口の減少が見込まれる中で社会資本整備の着実な実施を図るためには、建設産業の担い手を安定的かつ持続的に確保・育成するとともに、労働環境改善等に向けて建設現場の生産性向上に向けた取組を徹底する必要があります。

北海道においては関係機関が連携して、担い手の確保・育成の取組を進めることが不可欠であるという目的意識のもとで、業界団体、教育機関、行政機関等の関係機関が「北海道建設産業担い手確保・育成推進協議会」を設立しており、今後とも同協議会を中心に、技術者・技能労働者の育成や建設産業の効果的なPR等の多様な取組を推進するとともに、品確法等に基づき、現在及び将来にわたる公共工事の品質確保とその担い手の中長期的な確保・育成を図るため、「北海道ブロック発注者協議会」等により発注者間の連携体制を強化し、必要な情報交換や連絡調整を行うほか、各発注者共通の課題への対応や各種施策の推進を図り、各発注者における発注関係事務の適切かつ効率的な実施を推進します。

また、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、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化、i-Construction※など生産性向上を図るための取組を推進します。



6 方針の推進体制

(1) 推進体制

この方針の実効性を確保するため、次のような体制で取り組みます。

- ・ 「社会資本整備推進会議」など、道の組織が一丸となって、より一層の効果的・効率的な事業の執行に努めていきます。また、この会議の下、公共施設等の老朽化対策の推進を担う専門部会として「インフラ長寿命化推進会議」を設け、計画の推進管理を行います。(2014(平成 26)年 7 月 3 日設置)
- ・ 国に対しては、毎年度の国費予算要望をはじめ、「直轄事業に係る連絡調整会議」など、様々な機会をとらえて、北海道の取組について一層の理解と協力を求めています。
- ・ 環境と経済が調和する地域づくりを進めるため、市町村、国と道、関係機関などで構成する「地域づくり連携会議」などの活用を図っていきます。

(2) 推進方法

ア 政策評価との連携

この方針の推進に当たっては、「北海道政策評価条例」に基づく政策評価と十分な連携を図ります。

イ 国費予算要望や道予算への反映

社会資本整備関係予算については、この方針における「施策優先度」及び「事業優先度」を踏まえ、毎年度の国費予算要望の重点化を図るとともに、道の予算編成における関係予算についても、「施策優先度」及び「事業優先度」の考え方などを踏まえた予算計上に努めます。

ウ 交付金事業の活用

交付金事業をより一層有効に活用し、整備や維持管理を進めていくため、より自主性・裁量性が発揮できる制度となるよう国に求めています。

(3) 推進管理

「施策優先度」や「事業優先度」に応じた事業の状況など、この方針の取組状況について、毎年度把握を行うなどして、実効性の確保に努めます。

また、「施策・事業優先度」編における施策・事業優先度設定の考え方等は、社会経済情勢の変化に対応するため、定期的に点検を行い、必要に応じて評価・見直しを図ります。

なお、本方針に掲載しているデータ等の更新や地域優先度の削除・追加については、国の予算制度の変更など社会資本整備を取り巻く情勢に大きな変化があった場合には、庁内の「社会資本整備推進会議」による合意のもとに、適宜修正を図ります。

7 持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた施策の推進

- ・ 2015（平成 27）年 9 月、国連で 150 を超える加盟国首脳が参加の下、「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」が全会一致で採択され、その中核として 17 のゴールと 169 のターゲットからなる「SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）」が掲げられました。
- ・ 道では、2018（平成 30）年 12 月、SDGs のゴール等に照らした、本道の直面する課題、独自の価値や強みを踏まえた「めざす姿」などを示した「北海道 SDGs 推進ビジョン」を策定し、当該ビジョンに沿って、多様な主体と連携・協働しながら、北海道全体で SDGs の推進を図ることとしています。
- ・ 本方針は、SDGs の達成に資するものであり、本方針と SDGs の達成を見据えた政策展開との関係性を可視化するため、「4 重視すべき視点と政策の柱」において、政策の柱ごとに、関連する主なゴールを示しています。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

