

北海道開発関係について

平成 1 8 年 3 月 2 2 日

国 土 交 通 省

目次

総理のご指摘

1	北海道開発行政の意義	1
2	北海道開発局設置の理由	1
3	北海道開発局が実施する直轄事業の意義	
	(1) 国の責務	1
	(2) 北海道開発の推進	2
	(3) 直轄事業と北海道の役割分担	2
4	道州制及び北海道道州制特区について	5
5	北海道開発局の定員等のスリム化について	
	(1) これまでの取組	5
	(2) 今後の対応方針	6

民間委託

1	民間委託に関する基本的考え方	7
2	民間委託の一層の推進	7

北海道開発計画に係る調査要員の合理化等

1	北海道開発計画調査要員の合理化	
	(1) 北海道総合開発計画の意義・必要性	8
	(2) 各種計画の推進体制	8
	(3) 開発計画調査の必要性	9
	(4) 見直しの方向性	9
2	組織体制、業務処理体制等の簡素化・合理化	
	(1) 北海道開発局の組織構成の基本的な考え方	9
	(2) 組織体制見直しの基本的な考え方	10
	(3) 事務所・事業所等の見直し	11
	(4) 開発建設部の見直し	11
	(5) 開発局本局の見直し	12

各事業分野別の定員

1	総論	13
2	事業別の類似の体制との比較結果	13

資料	事業別の直轄事業の意義	15
----	-------------	----

北海道開発関係

別添のとおり、累次の総理のご指摘があるが、これにどのように対応するのか。

1 北海道開発行政の意義

北海道は、全国の約4分の1を占める耕地面積、ゆとりある広大な国土空間、豊かな自然環境、美しく雄大な農村景観など、他地域にはない特性と個性を備えた地域である。

これらを活かし、食料の安定供給、自然環境の保全、資源エネルギー問題の解決、観光・保養の場の提供などに寄与しており、今後もこのような我が国の抱える基本的問題の解決に大きな役割を果たすことが期待される。

一方、北海道は、積雪寒冷、広域分散型社会、多発する自然災害など特有の制約条件を抱えており、加えて、今後、全国を上回る急速なテンポで人口減少と高齢化が進行する。

このような状況の中で、北海道が国の課題の解決に寄与し、期待される役割を十分に果たしていくためには、北海道開発を引き続き推進していく必要がある。

2 北海道開発局設置の理由

北海道開発局は、北海道の開発に関する総合的な政策の企画・立案・推進を担当する北海道局の指導の下、本州等では地方整備局及び地方農政局がそれぞれ実施している直轄公共事業を北海道において一元的に実施（農林水産省の所掌事務については農林水産大臣が北海道開発局を指揮監督）している。

また、補助金交付、都市・住宅行政、建設業等を担当し、直轄公共事業と補助事業を一体的・総合的に推進している。

北海道開発局が北海道で果たしている主要な機能は、以下の3点である。（参考1）

地方整備局としての機能

地方農政局としての一部の機能

開発計画の調査・推進機能

3 北海道開発局が実施する直轄事業の意義

（1）国の責務

水害等の大規模な災害から国民の生命や財産を守ることは国の基本的な責務であり、これらの災害は国全体の社会・経済等に大きな影響を及ぼすことから、危機管理や予防対策等を国土交通大臣の指揮命令系統下で責任をもって実施することが不可欠である。

例えば、現在、北海道のあらゆる産物が内地のいたるところで見られるように、海に囲まれ広大な面積を有する北海道の各産地は、北海道内における幹線道路、空港、港湾

を通じて内地の消費地と結ばれている。このように、我が国の産業発展や地域振興のため、全国的な視点から道路や港湾による基幹的なネットワークを構築し、責任をもって維持管理することが必要である。また、積雪寒冷地においては、冬期交通の安定的確保と高い信頼性の保持が必要である。

既に40%という主要先進国中最低水準にある我が国の食料自給率を高め、国民への安全・安心な食料の安定供給を図ることは国の重要な役割であり、我が国の食料生産を担う大規模かつ優良な農業地域の生産性の向上や豊かな水産資源に恵まれた北海道周辺海域の有効利用のための骨格的な基盤の整備は国自らが責任を持って実施することが必要である。

(2) 北海道開発の推進

北海道については、前述のとおり国策として北海道開発を推進しており、直轄事業の範囲、国の費用負担に特例を設け、集中的、効率的な社会資本整備を推進している。(参考2)

(3) 直轄事業と北海道の役割分担

開発の歴史が浅く、厳しい環境にある北海道において、北海道との役割分担も踏まえ、(1)に述べた国の責務として、基幹的な施設の整備・管理を直轄事業で推進してきた。一方、北海道は道民の生活に密接な社会資本の整備・管理を実施している。

河川事業における直轄の役割分担と意義

北海道開発局は、国土保全又は国民経済上特に重要な河川として石狩川等13の一級水系の2,146.4 kmの区間に限定して、整備及び管理を実施している。また、北海道の特例として、北海道開発を強力に推進する上で農地整備等と一体的かつ早期に整備を進める必要がある河川について、指定河川制度により、二級河川のうち現在2河川を整備している。一方、北海道は、一級水系指定区間、二級河川の整備及び管理を行っている。

(15頁資料参照)

大規模な災害は我が国全体の社会・経済等に重大な影響を及ぼすことから、国土保全上または国民経済上特に重要な河川における危機管理や予防対策等は、国が責任を持って実施することが不可欠である。水害等から国民の生命や財産を守ることは国の基本的責務であることは世界共通認識となっている。

(16頁資料参照)

大河川の甚大な水害に対しては、ブロックを超えた国による集中投資が必要である。また、技術的に困難で大規模な抜本的治水対策には、災害列島日本の様々な災害事象に精通した高度な技術力や豊富な経験が不可欠である。

(17頁資料参照)

道路事業における直轄の役割分担と意義

我が国の道路網は、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道から構成さ

れ、機能や特性に応じて、国と地方が役割分担をしつつ、密接な連携をはかりながら整備管理がなされており、特に交通上、国土管理上重要性が高い中枢的・根幹的なネットワークに限って国が直轄整備・管理し、地方的な幹線道路網については都道府県が管理している。

北海道においては、都市や空港、港湾等の拠点が広域に分散し、拠点都市には人口、都市機能等が集中していること、また、代替交通が未発達で人流、物流は自動車交通へ依存していること、道路網密度が低く災害等により通行止めになれば大きな迂回を生じることから、このような主要拠点間を連絡する国道は、冬期間も含め信頼性の高い骨格的なネットワークとして、全国と同程度の道路網密度で全線直轄整備・管理しているところ。
(1 8 , 1 9 頁資料参照)

港湾事業における直轄の役割分担と意義

島国である我が国にとっては、国際物流の 9 9 . 7 % を海上輸送に依存するなど、港湾は重要な産業・生活基盤であることから、国は国際又は国内海上輸送網の拠点として港湾が機能するために必要な施設については直轄事業として実施している。

北海道においては、港湾は道外との広域的な海上物流ネットワークや生産流通の拠点として重要であるが、港湾管理者については、他県とは異なり、財政基盤が脆弱な港湾所在市町村が主体となっており、北海道は港湾の管理・整備に関与していない。また、北海道における港湾整備は、積雪寒冷地特有の厳しい気象・海象条件下での海上工事が主体である。

このため、「北海道開発のためにする港湾工事に関する法律」に基づき、北海道開発局は、北海道開発のために必要があり、港湾管理者との協議が調った場合に外郭施設、水域施設、係留施設等の高度な技術を要する工事を直轄事業として実施し、港湾技術職員の配置が不十分な港湾所在市町村は、緑地整備等簡易な工事を補助事業として実施している。

なお、港湾管理者でない北海道は港湾工事を実施していない。

(2 0 , 2 1 頁資料参照)

空港整備事業における直轄の役割分担と意義

我が国における航空輸送の果たす役割は、国際競争力の向上、観光立国の推進や地域間交流の拡大等の観点から、ますますその重要性が増大している。

このため、航空ネットワークの骨格を形成するために必要となる国際拠点空港及び国内主要空港については国が設置管理者として整備・管理する必要があり、これに基づき、北海道開発局は、国内主要空港である第二種空港、及び自衛隊の設置する共用飛行場の整備を実施している。

一方、北海道は、地方的な航空輸送を確保するために必要となる第三種空港の設置管理者として整備・管理している。
(2 2 頁資料参照)

農業農村整備事業における直轄の役割分担と意義

北海道開発局が実施する直轄事業は、大規模な農業地域を対象に基幹的な水利施設や大規模な農地の整備を行うなど、国民への食料の安定供給のために全国的な見地から必要とされる骨格的な生産基盤の整備を担っている。一方、北海道が実施する補助事業は、基幹的な施設と連携する末端用排水施設、中小規模の農業地域における水利施設や農地の整備、及び農村地域の生活環境整備など地域性の強い事業を担っている。なお、直轄事業で造成した施設は一部の例外を除き市町村や土地改良区（農家で構成する公共組合）に管理を委託しており、補助事業で造成した施設は一部を除き市町村、土地改良区に譲与している。

（ 2 3 頁資料参照 ）

北海道は全国の農地面積の 1 / 4 を有し、主業農家率も高く農業経営規模も EU に匹敵するなど生産性の高い農業を実現しており、国民全体に食料を供給するという食料基地としての役割を担っている。今後も北海道が我が国の食料基地としての役割を果たしていくためには、広大な農地の有効活用と一層の生産性の向上が必要であり、骨格的な生産基盤の整備については国が責任を持って実施していくことが必要。

（ 2 4 頁資料参照 ）

水産基盤整備事業における直轄の役割分担と意義

北海道開発局が実施する直轄事業は、全国的な範囲の漁船が利用する第 3 種漁港及び漁場の開発又は漁船の避難上特に必要な第 4 種漁港の整備で大規模なもの（計画事業費が 20 億円を超えるもの）を担っている。一方、北海道が実施する補助事業は、利用範囲が地元の漁業を主とする第 1 種漁港、利用範囲が第 1 種漁港よりも広く第 3 種漁港に属さない第 2 種漁港の整備のほか、魚礁の設置等の漁場施設整備を担っている。なお、漁港の管理は第 3 種、第 4 種を含めて全て北海道が行っている。

（ 2 5 頁資料参照 ）

北海道の周辺海域は全国の漁業生産量の 3 割近くを占める好漁場であり、水産物の生産および全国への流通上重要な役割を果たしている北海道の第 3 種、第 4 種漁港の整備については、国民への水産物の安定供給という国家的見地から国が責任を持って実施していくことが必要。

（ 2 6 頁資料参照 ）

4 道州制及び北海道道州制特区について

現在、道州制調査会等において北海道道州制特区推進法案について検討を行っているところであり、現時点においては国土交通省としてのコメントは差し控えたい。

5 北海道開発局の定員等のスリム化について

(1) これまでの取組

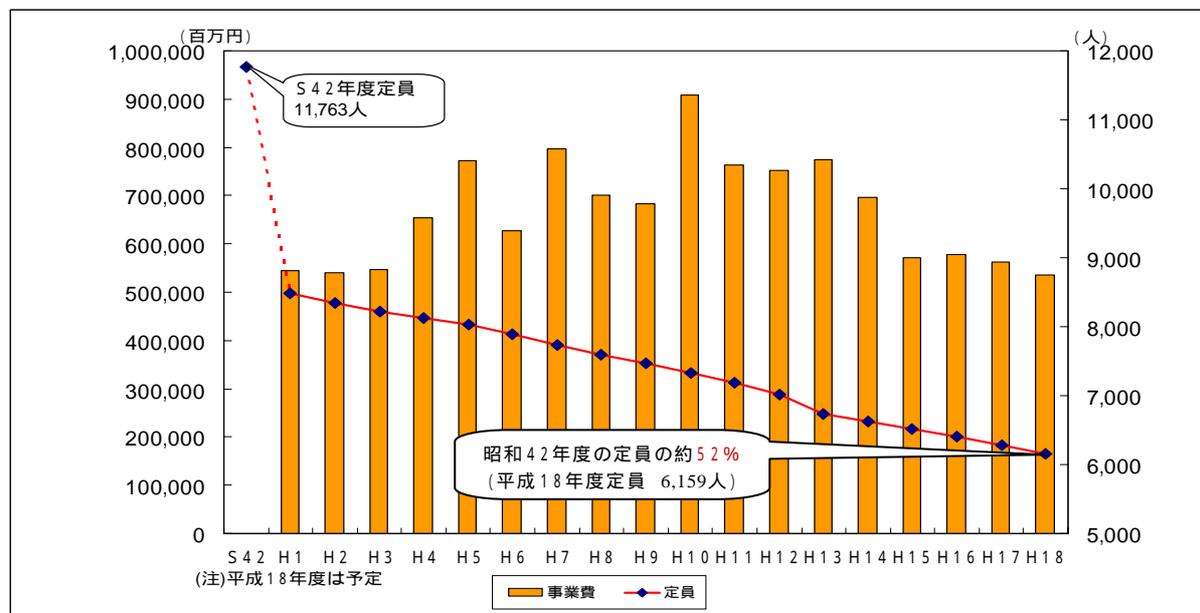
北海道開発局においては、これまでも業務の民間委託の推進、事業所等の統廃合などにより、スリム化に努めてきた。

(参考) 北海道開発業務のスリム化

- ・ 北海道開発局の定員 6,159人(18年度末)
- ・ ピーク時(昭和40年度末11,767人)から、約5,600人(約48%)の減
- ・ 平成13年度～17年度の5年間で5,599人の純減(7.96%)、平成18年度は1,244人の純減
- ・ 今後4年間で606人(9.47%)の削減(定員合理化計画)
- ・ 事業所等は、ピーク時(255箇所)から半減以下の119箇所(18年度)

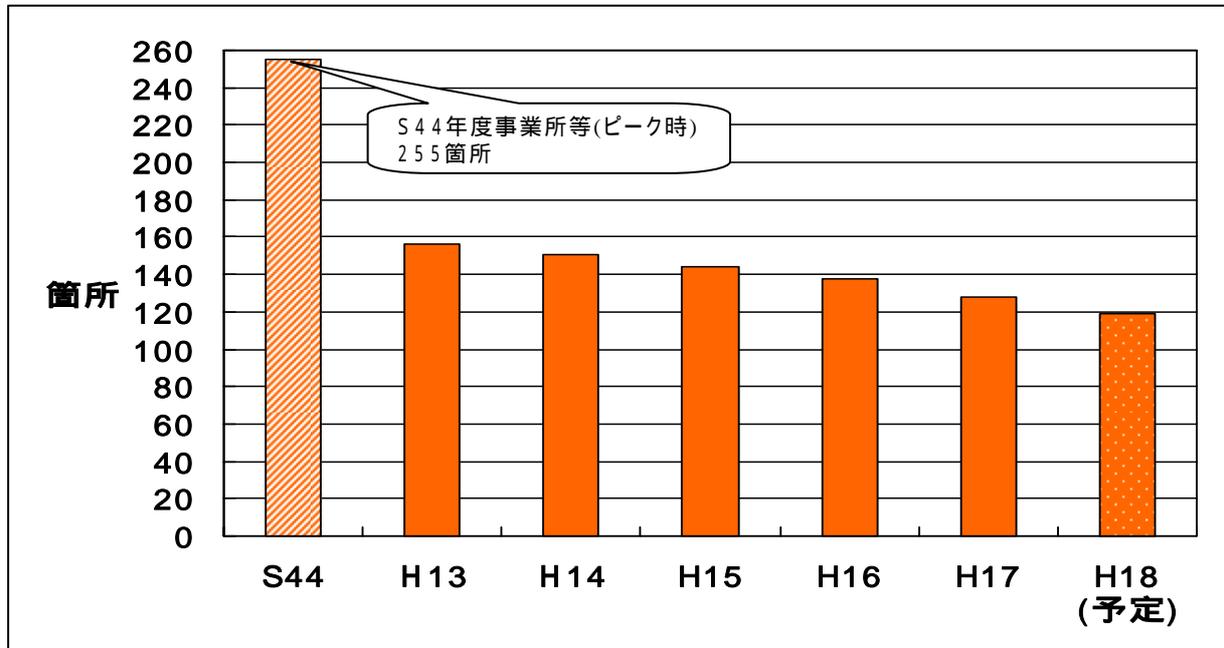
【北海道開発局の事業費と定員の推移】

第1次定員削減計画初年度の昭和43年度から平成18年度までの間に、定員が5,604人減少(47.6%減) (平成18年度は1,244人の純減。純減率 1.97%)、



【事業所等の統廃合】

平成18年度の事業所等総数は119箇所、昭和44年度(ピーク時)から136箇所減少(約53.3%減) (平成18年度は9箇所削減)。



(2) 今後の対応方針

以下の方針により、地方整備局の状況を勘案し、北海道開発局の業務体制の見直しを行い、より一層のスリム化を推進することとする。

直轄事業の実施段階における業務の民間への委託を拡大する。

人事、福利厚生、経理等の内部管理部門要員について、効率的な要員配置となるよう、組織体制・業務処理体制を見直す。

また、併せて、

北海道開発計画に係る調査について、効果的・効率的な推進を図る。

以上のほか、類似の地方支分部局の見直しの検討状況を踏まえ、必要な見直しの検討を進める所存である。

なお、5年間の具体的な純減目標数については、前述の検討の他、行政改革推進事務局で検討中の雇用の確保に関する枠組みの内容を踏まえた検討が必要であると考えている。

また、下記の方向で業務の抜本的見直しを行い、必要最小限の体制とすること。
(注)以下において、比較の対象となる地方整備局の水準は、別途地方支分部局等の見直しを行うこととしているので、当然のことながら、最終的には地方支分部局等の見直し実施後の水準となる。
- 直轄事業について包括的に民間委託等を促進し、民間委託率を本州等並みに引き上げ、地方整備局と同程度の体制まで合理化すること。

1 民間委託に関する基本的な考え方

国の事務及び事業であっても、国が自ら実施する必要性に乏しく、民間に委託して実施する方が効率的であるものについては、民間への委託を進める(中央省庁等改革基本法第32条)との方針に基づき、民間委託を積極的に推進する。

具体的には、直轄工事の施工監督に係る補助業務、道路・河川の巡回等業務、道路情報の収集・提供等業務、車両の運転等業務など、広範にわたり民間委託を実施する。

今後とも、行政判断、行政責任等を伴わない補助的な業務、単純業務については、民間委託を一層推進する。

2 民間委託の一層の推進

民間委託の拡大に必要な技術者の確保等を前提に、委託を拡大し、見合いの定員を純減することにより、民間委託率の向上を図る。(これにより、概ね200人程度の削減が見込まれる。)

- ・ 道路占用許可等の受付窓口等の新規委託化
- ・ 工事等の積算に係る補助業務を新規委託化
- ・ 工事の施工監督に係る補助業務の委託を大幅に拡大
- ・ 用地補償事務に係る補助業務の委託を大幅に拡大

など

(参考) 地方整備局との比較

(1) 北海道開発局における民間委託率は30.4%であり、地方整備局(33.1%)と比較し、2.7%低い状況である(平成16年度)。

* 民間委託率 = 委託人数 / (職員数 + 委託人数)

(2) その背景として、

事業箇所が道内各地に点在し、箇所単位では委託に必要な業務量が積み上がらないこと

委託の受け皿となる北海道内の民間業者が札幌近郊に集中し、地方における技術者の確保が困難なこと

などの事情がある。

また、下記の方向で業務の抜本的見直しを行い、必要最小限の体制とすること。

(注)以下において、比較の対象となる地方整備局の水準は、別途地方支分部局等の見直しを行うこととしているので、当然のことながら、最終的には地方支分部局等の見直し実施後の水準となる。

- 北海道開発計画に係る調査要員を合理化すること。また、本局、開発建設部及び事務所・事業所等の関係を抜本的に見直して、整理統合を進め、合理化すること。

1 北海道開発計画調査要員の合理化

(1) 北海道総合開発計画の意義・必要性

北海道総合開発計画は、北海道開発法を根拠法とし、北海道における資源を総合的に開発するための計画である。

北海道は、広大な国土や豊かな資源を活用して我が国の課題解決に寄与することが求められる一方、積雪寒冷な気候、広大な地域に人口や機能が分散している地域構造などの制約条件を抱えている地域である。

特に、北海道は、土地、自然、風土等の優れた特性を活かし、安全な食料の安定的供給、自然環境等の保全、資源・エネルギー問題解決への寄与、観光・保養など国民の多様な自己実現や交流、生活の場の提供、国際交流拠点や教育の場としての貢献について中心的な役割を果たしていくことが求められている。

北海道特有の制約条件に対応しつつ、北海道が国の課題の解決に寄与し、期待される役割を十分に果たしていくためには、国が北海道の国土を総合的に開発するための計画を策定し、当該計画の下で、地方公共団体、民間団体等を含む多様な主体と連携しつつ、整備途上にある社会資本を効果的・効率的に整備することが必要である。

なお、北海道は、その地理的特性、歴史的事情等により、他の都府県(沖縄を除く)とは異なる計画体系の下で開発が進められていることから、国土形成計画広域地方計画の対象区域から除外されている。

(2) 各種計画の推進体制

北海道総合開発計画における計画の推進体制

北海道総合開発計画を効果的に推進するため、北海道における公共事業予算の一括計上、国庫補助負担率等の特例措置が講じられており、国土交通省北海道局 - 北海道開発局の体制の下で、計画の策定から計画に基づく事業の実施まで一体的な開発行政を展開している。

- ・ 開発計画調査の実施
- ・ 開発予算のとりまとめ
- ・ 開発計画に基づく事業の実施の調整
- ・ 事業横断的・総合的施策の推進

- ・ 関係地方公共団体との連絡・調整
等開発計画に関する調整・推進を担当。

各種計画の推進体制

- ・ 地方の振興、豪雪対策等に関する事務（離島振興、山村振興、半島振興、過疎地域自立促進及び豪雪地帯対策並びに北方領土隣接地域の振興等に関する国土交通省地方支分部局としての事務）
- ・ 国土形成計画その他の国土の利用、開発及び保全に関する事務（国土形成計画に関する地方公共団体との調整 等）

なお、地方整備局においても 同様の計画の推進体制がとられている。

さらに、地方整備局では、首都圏など大都市圏計画関係及び今後発生する広域地方計画関係の事務を企画部、建政部において担当している。

（ 3 ） 開発計画調査の必要性

開発計画調査は、北海道総合開発計画の企画、立案及び推進に資するため必要な調査である（平成 17 年度北海道開発計画費 812 百万円）。

同調査については、国の課題解決への貢献を念頭に、北海道の地域資源の活用方策等を示し、施策の企画、立案に資するため、大部分が北海道開発局で実施されており、

北海道の基本的な経済社会構造に関する調査

北海道特有の資源を活用した先駆的・実験的な調査（先導的高度バイオマス資源利用支援調査等）

など極めて広範な領域にわたっている。

なお、調査の実施に当たっては、基本的に民間調査機関等に外注しており、職員は、調査内容の検討、調査業務の発注、調査全体の進行管理、関係機関や学識経験者との調整等を行っている。

（ 4 ） 見直しの方向性

開発計画調査をより効果的、効率的に推進するため、調査業務の外注化を進めるとともに、スタッフ制の強化による組織のスリム化を通じ、調査体制の効率化を推進する。

2 組織体制、業務処理体制等の簡素化・合理化

（ 1 ） 北海道開発局の組織構成の基本的な考え方

北海道は、全国の 22 % の面積を占めるが、これは面積の大きい県の順では 7 県分、小さい県の順では 22 県分にも匹敵する広大な面積である。人口は比較的少数の都市に集中し、その他の地域では広域的に分散しており、その人口密度は全国の約 5 分の 1 である。

地域住民の生命・財産に関わる公物管理及び事業の実施については、地域の実情に即

した展開が必要不可欠である。このため、北海道において国土交通省及び農林水産省(林野庁を除く。)の所掌事業を実施する北海道開発局では、広域分散型・都市集中型という地域特性を踏まえ、道内各地域の中核的な都市に地域センター機能を担う機関としての開発建設部を配置し、現場には簡素かつ小規模の機関として事務所及び事業所(以下、事務所等という。)を置くことで、所掌事業を効率的かつ即地的に実施している。

<p style="text-align: center;">開発局本局</p>	<p>北海道開発局全体の監理・運営事務を行い、国土交通省本省及び農林水産省の指揮・監督の下、北海道庁・札幌市をはじめとする地方公共団体等と調整しつつ、北海道開発計画に関する調査・調整・推進、北海道開発局の所掌する公共事業間の調整を行う機関である。</p> <p>また、建設業の許可・指導監督等の事務を行うとともに、国道・一級河川の整備・管理、港湾・空港・官庁施設の整備、農業に係る土地改良事業等の各種建設工事の実施計画管理事務等を処理する。</p>	<p>1カ所：札幌 [910人]</p>
<p style="text-align: center;">開発建設部</p>	<p>各地域における契約・用地取得等の部門横断的な事務の集中処理、各事業の総合的な調整、各種事業の事業化前段階における調査・計画・合意形成等を管内全体の観点に立って、関係行政機関等と調整しながら実施するとともに、事務所等の業務を指揮・監督する機関である。</p>	<p>11カ所：札幌、石狩川、函館、小樽、旭川、室蘭、釧路、帯広、網走、留萌、稚内 [2874人]</p>
<p style="text-align: center;">事務所・事業所等</p>	<p>具体の事業実施箇所において、工事の設計積算、現地調査、施工計画の検討、現地工事説明会、工事の監督、苦情処理を行うとともに、所管施設の維持管理については、現地住民対応、占用申請窓口となり、市町村との連携、地域密着型の行政サービス等を直接実地で行う機関である。</p> <p>また、防災の観点から、通行規制等の実施、水防活動支援、ダム等施設操作、河川・道路等の巡視点検を行うとともに、災害時には、被災状況把握や応急復旧対策を機動的に実施する。</p>	<p>事務所：63カ所 [1701人] 事業所等：65カ所 [768人] 箇所数は H17 年度箇所数 職員数は H17.7.1 現在員数</p>

(2) 組織体制見直しの基本的な考え方

社会資本整備の着実な推進、災害への迅速・的確な対応など北海道開発局に課せられた任務を確実に果たすために必要十分なものとする。

北海道開発局の業務内容を踏まえ、最も効率的で最小限度の組織体制とする。

具体的には

- 1) 管轄区域の大括り等により組織の統廃合を推進し事業執行体制を抜本的に再編成
- 2) 同種業務の広域・集中処理等により業務量を削減し、それに応じて組織を削減など

組織の統廃合の実施に伴い、地域におけるサービス水準の低下等の影響を勘案する。

北海道庁の地方組織再編などに向けた取組みが行われていることを踏まえ、国と地方における改革の効果が最大限発揮されるよう十分連携を図る。

これらの見直しを通じ、北海道開発局の内部管理要員比率を3%程度引き下げる。

(これにより、概ね200人程度の削減が見込まれる。)

(3) 事務所・事業所等の見直し

事務所・事業所の見直しの基本的な考え方

現地における建設事業、施設管理、災害時の対応等を迅速かつ確実に実施できるよう体制を強化するため統廃合を進め、共通管理部門の効率化を図る。併せて、事業処理の集約化により業務執行体制を簡素化する。

事業所等の統廃合

平成22年度までに事務所・事業所等の総数を96箇所以下に削減し、人員の削減を図る。

この際、同一事業に係る事務所・事業所の統廃合に加えて、同一市町村に存在する事務所等の統合を併せて検討する。

経理契約事務の見直し

開発建設部本部所在地の近傍にある事務所の経理契約事務を開発建設部本部に集約することなどにより、人員の削減を図る。

(4) 開発建設部の見直し

開発建設部の見直しの基本的な考え方

開発建設部による業務の集中処理体制は、これを廃止して各事務所・事業所にその機能を分散配置する場合に比べて、きわめて効率的であり堅持すべきである。

ただし、本部の内部組織等については、一層の効率化を目指すため抜本的な見直しを実施する。

開発建設部の統合については、廃止地域におけるサービス水準の低下が極めて大きいこと、道庁における地方組織の再編が流動的であること等を踏まえ、慎重な検討が必要である。

庶務・福利厚生業務の集中処理

総務課・厚生課の統合、各課の庶務業務の集中処理体制の確立等により、人員の削減を行う。

その他

係の大括り化等を積極的に推進し、人員の削減を行う。

(5) 開発局本局の見直し

本局の見直しの基本的な考え方

本局についても、一層の効率化を目指すため見直しをすべての組織を通じて実施した結果、次の事項について整理合理化等を実施する。

開発計画調査関係業務の見直し

開発計画調査をより効果的、効率的に推進するため、調査業務の外注化を進めるとともに、スタッフ制の強化による組織のスリム化を通じ、調査体制の効率化を推進する。

(1 (4) (P 9) と同旨。再掲)

防災・技術センターの整理合理化

整理合理化の内容を検討中

また、下記の方向で業務の抜本的見直しを行い、必要最小限の体制とすること。

(注) 以下において、比較の対象となる地方整備局の水準は、別途地方支分部局等の見直しを行うこととしているので、当然のことながら、最終的には地方支分部局等の見直し実施後の水準となる。

- 各事業分野別の定員について、本州等の各ブロックの類似の体制と比較して、必要最小限の定員はどの程度か。例えば、直轄事業の総事業費と体制を比較してどうなるのか。

1 総論

河川、道路、港湾・空港、農業農村整備等の直轄事業の実施に必要な定員を検討するに当たっては、自然条件、地理的条件、人口分布、交通量等、各事業の特性に応じ、様々な要素を考慮する必要がある、特定の指標に基づく一律の比較は適当でない。

2 事業別の類似の体制との比較結果

(1) 河川事業

河川関係の事業の実施に必要な定員を検討するに当たっては、流域の大きさ・形状、水害・土砂災害等の経過、河川の整備状況、地域特性等の様々な要素を考慮する必要がある、事業費等の特定の業務指標により一律に比較することは適当でない。

また、北海道の直轄河川は、慣行水利権が無く、河川内の民家・民地が少ない等、他地域に比べ河川管理に係る業務が緩和されている側面がある一方、災害多発地域であり、災害対応が多いことも考慮する必要がある。

(参考)

地方整備局と北海道開発局の河川事業関係各種指標と定員との関係を比較すると、以下のとおり指標によって大きく異なる結果となり、特定の指標による比較は適当でない。

<河川事業> 定員一人当たりの値。

・事業費(百万円)	地整	85	開発局	98
・河川管理延長(km)	地整	1.0	開発局	1.9
・洪水氾濫区域内人口(万人)	地整	0.48	開発局	0.20
・洪水警戒体制従事回数	地整	0.11	開発局	0.10

(2) 道路事業

道路関係の事業の実施に必要な定員を検討するに当たっては、自然条件、地理的条件、交通特性、道路状況等の様々な要素を考慮する必要がある、事業費等の特定の業務指標により一律に比較することは適当でない。

たとえば、北海道の直轄国道の走行台キロは全国の12%であるが、自動車交通への依存度が全国より高くまた都市間距離が長いので、北海道開発局が管理する直轄国道の

延長は全国の29%に及び、維持管理に係る業務が多い。

また、積雪寒冷地であり、北海道固有の課題である「つるつる路面」対策をはじめとして、降雪期や融雪期の対応業務が多いこと、落石・斜面崩落等の道路災害が多いこと等の事情も考慮する必要がある。

(参考)

地方整備局と北海道開発局の道路事業関係各種指標と定員との関係を比較すると、以下のとおり指標によって大きく異なる結果となり、特定の指標による比較は適当でない。

<道路事業> 定員一人当たりの値(直轄国道面積は百人当たり)

・事業費(百万円)	地整	241.6	開発局	123.7
・直轄国道延長(km)	地整	1.9	開発局	2.8
・直轄国道面積(km ²)	地整	3.1	開発局	3.6
・直轄国道走行台キロ(/日)	地整	41.3	開発局	21.1

(3) 港湾空港事業

港湾空港事業の実施に必要な定員を検討するに当たっては、気象・海象条件等の要素を考慮する必要がある、事業費等の特定の業務指標により一律に比較することは適当でない。

具体的には、北海道開発局は、道内各地に点在する32港と5空港において直轄事業を実施(地方整備局平均の3.1倍)していることや、積雪寒冷地特有の厳しい風と波浪の条件下での海上工事が多いこと等の事情も考慮する必要がある。

(参考)

北海道開発局の港湾空港関係定員は、460人(平成17年度末)。

地方整備局(大都市圏を除く)における事業費と定員の関係を北海道開発局(事業費399億円)に当てはめた試算結果は389人となるが、上記のとおり様々な要素を検討する必要がある、試算結果が適正な定員規模を表すものではない。

(4) 農業農村整備事業

農業農村整備事業の実施に必要な定員を検討するに当たっては、農業用ダム等の点的な構造物を建設する事業と、複雑な権利関係の絡む農地を整備する事業とでは、同じ事業費でも処理すべき事務量が大きく異なる等、様々な要素を考慮する必要がある、事業費等の特定の業務指標により一律に比較することは適当でない。

(参考)

北海道開発局の農業関係定員は、1069人(平成17年度末)。

地方農政局における事業費と定員の関係を北海道開発局(事業費1014億円)に当てはめた試算結果は1266人となるが、上記のとおり様々な要素を検討する必要がある、試算結果が適正な定員規模を表すものではない。

直轄河川事業の意義 その1

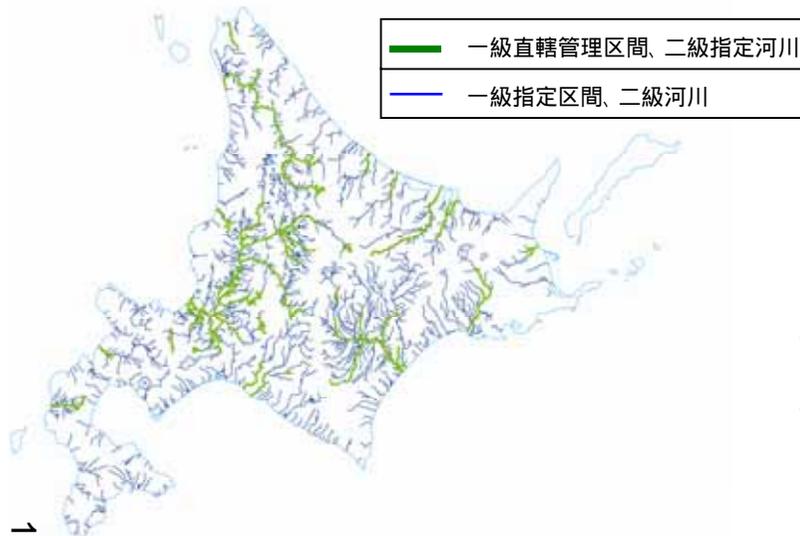
国 : 全国同一の基準に基づき、重要度の高い石狩川等13の一級水系の2,146.4kmの区間に限定し、直轄による整備・管理を実施
 北海道特例である「指定河川」により、声問川、標津川水系の43.6kmについて整備を実施（河川管理者は北海道）

北海道：全国同一の基準に基づく一級水系指定区間、二級河川の整備・管理

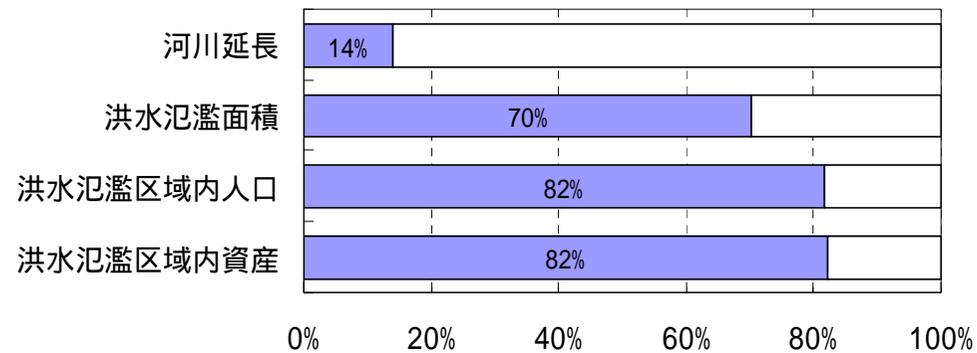
国の管理延長は全道の2割弱にすぎないが、洪水氾濫面積では7割、人口、資産の8割強を守っており、その役割は大きい

河川管理者別管理延長一覧(km) (平成17年4月現在)

	国	北海道	各市町村	合計	備考
一級河川	2,146.4	8,018.0	注 ¹ 12.9	10,177.3	注1:札幌市(政令市)の管理延長。 注2:指定河川の延長(管理は北海道で、整備は国。北海道の管理延長4,271.5kmの内数。)
二級河川	注 ² (43.6)	4,276.3	—	4,276.3	
準用河川	—	—	929.7	929.7	
管理延長計	2,146.4	12,294.3	942.6	15,383.3	



直轄管理区間が占める割合 (北海道)



直轄河川事業の意義 その2

大規模災害から国民の生命・財産を守ることは国の基本的責務

被害が甚大となる大河川の抜本的災害対策は、国が主体的に行う必要
大規模災害への対応は、単一県内にとどまる災害であっても国の主体的対応が不可欠

大規模な水害は、我が国全体の社会・経済等に大きな影響を及ぼすため、**抜本的な災害対策は国が主体的に行う必要**

石狩川で大水害発生の場合
浸水区域内人口 約67万人
浸水戸数 約28万戸
浸水想定被害額 約7.9兆円

ハリケーンカトリーナ
被災者数 約50万人
(アメリカでは、災害対策に
関する国の責務が問われた)

大規模災害であった阪神・淡路大震災では、**ほぼ単一県内にとどまる災害であったが、国の機関が責任を持って対策を実施することが求められた**

大規模災害の対応は、復旧・復興・予防対策を総合的に実施する必要から国の**直轄事業で実施**

新潟県中越地震、雲仙普賢岳、十勝岳など

水害対策は国の基本的責務であることは**世界的共通認識**

「兵庫宣言」(H17.1国連防災世界会議)

「各国は水害等の自然災害から国民と財産を守る一義的な責任を有し、災害リスクの削減に優先的に取り組むべき」



土砂崩壊により河川が閉塞し決壊の恐れ
新潟県中越地震(芋川)

既に州制をしいている欧米では、より**国が中心となった河川管理に移行**

アメリカでは、河川の管理は連邦の基本的責務であったが、1993年のミシシッピ川の大洪水を契機に「シアリング・ザ・チャレンジ」が立案、**従前以上に国の権限を強化**

オランダ、ドイツ等では、1990年代のライン川の洪水を契機に「アルル宣言」を採択、**国や州の枠を超えた河川管理に移行**

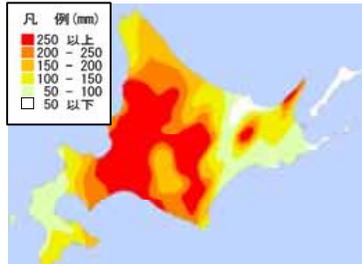
英仏では、水管理を国家レベル、かつ長期的な対応に転換

直轄河川事業の意義 その3

大規模な河川・砂防の抜本的災害対策には、高度な技術、集中投資、実行体制の結集が不可欠

大河川で甚大な水害が発生するような時は、ブロック内の他の河川でも同様に水害が発生
 ブロック内だけの資金調整だけでは対応できず、ブロックを超えた集中投資が必要
 技術的に困難で大規模な抜本的治水対策には、高度な技術力や豊富な経験が不可欠

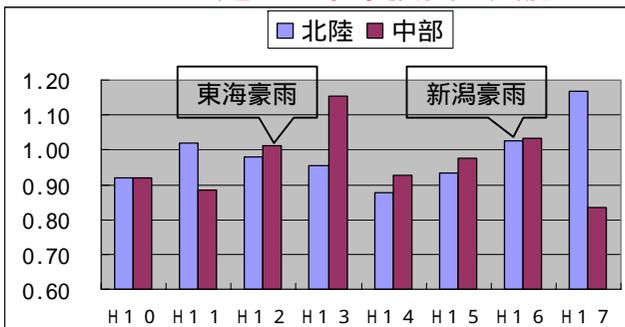
大河川の甚大な水害発生時には、他の河川でも同様に水害が発生



S56年は全道で洪水が発生

道内だけの資金の調整では対応が困難

大規模災害発生後の抜本的治水対策は
ブロックを超えた集中投資を実施



S50、S56年、石狩川は破堤氾濫し、2万戸を超える浸水、これらに対する**抜本的治水対策を高度な技術、集中投資で実施**

- ・技術的に困難な泥炭、軟弱地盤上での地盤改良工法を開発採用
- ・H13年までの25年間で約43百億円を集中投資
- ・H13年にS50年と同規模の豪雨が発生したが被害を1/30に軽減



パイルネット工法による軟弱地盤上の堤防建設

S50、S56年豊平川流域は豪雨により大量の不安定土砂が発生、札幌市中心部を土砂災害から守る抜本的対策、豪雨時の危機管理対応のため**砂防事業を直轄化**

全国で開発した技術を活かし、短期間で事業を完成

- ・天ヶ瀬ダムなどの建設技術を活かした**北海道で初めてのアーチ式ダム**である豊平峡ダム
- ・関屋分水路などの建設技術を活かした**北海道で初めての大規模放水路**である石狩放水路

直轄道路事業の意義 その1

国の役割(直轄国道)

【道路行政における国の役割】

- 1 地方公共団体の枠を超えた道路の整備及び保全
国土の骨格を成す広域性の高い幹線道路については、地方公共団体の枠を超えて国が責任を持って整備及び保全を行うことが必要。
- 2 全国的・統一的な基準運用
道路交通の安全性・安定性を確保するため、全国の道路が満たすべき道路構造や標識等に関する最低限の基準について、統一に対応することが必要。
- 3 災害時における幹線道路網の信頼性確保
全国的・広域的な交通を担うという機能・役割から、特に災害時には広域的な危機管理体制の中核として機能するため、国が責任を持って管理することが必要。
- 4 新たな政策や新技術の開発など国家的課題への対応
環境、渋滞、物流等に関する時代の要請にあった政策や技術開発など国家的課題について、国が先導的かつ集中的に推進することが必要。
- 5 北海道においては、北海道の区域内に存する国道は直轄管理区間として北海道開発局が整備・管理しており、道庁は、地方的な幹線道路網を形成する道道の整備・管理を実施している。
また、北海道開発局では、国直轄で地方道の整備する開発道路の制度に基づき、7路線の整備を行っている。

北海道内の自動車交通分担(平成11年度)

道路種別	延長(km)		全車走行台キロ (千台キロ/24h)		貨物車走行台キロ (千台キロ/24h)	
		構成比		構成比		構成比
高速自動車国道	408.1	0.5%	4,730	4.3%	1,391	4.2%
一般国道	6,372.0	7.8%	48,434	44.5%	18,880	56.5%
道道	11,659.6	14.3%	29,087	26.7%	9,700	29.0%
市町村道	63,189.1	77.4%	26,706	24.5%	3,429	10.3%
合計	81,628.8	100.0%	108,957	100.0%	33,400	100.0%

北海道における道路延長等(H16.4月現在)

	路線数	延長
一般国道	48路線	約6,500km
道道	879路線	約11,700km

開発道路(H17.8月現在)

	路線数	延長
指定区間	7路線	約60km

直轄道路事業の意義 その2

直轄事業の意義

北海道の道路網は、高速自動車国道、一般国道、道道、市町村道から構成され、機能や特性に応じて、国と地方が役割分担をしつつ、連携を図りながら、整備・管理がなされている。

1 北海道の交通特性

1) 広域分散型の地域構造

北海道は、広大な国土に都市が分散する広域分散型の地域構造を形成。支庁所在地などの地方都市は、県庁所在地並の都市機能（高度医療、教育、消費等）を有しており、地域特性に応じた拠点連絡機能が必要。

2) 自動車依存社会

鉄道などの代替交通機関が未発達で人流、物流は自動車交通に大きく依存。道路網密度が低く、災害時には迂回を余儀なくされ甚大な影響が生じることから、冬期間も含めて信頼性の高い骨格的なネットワークが不可欠。

2 北海道における直轄国道の意義

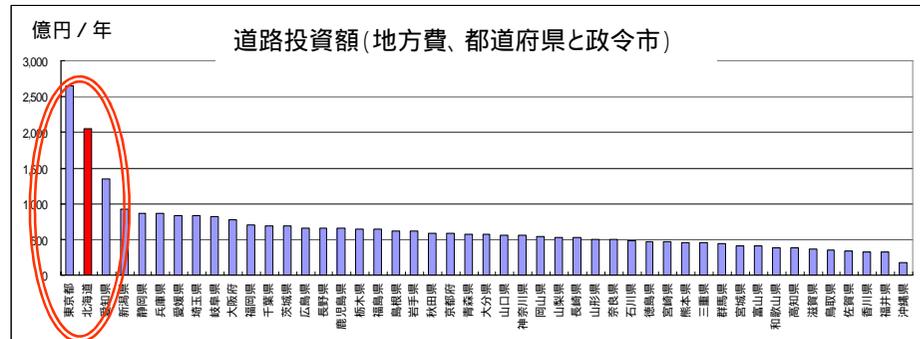
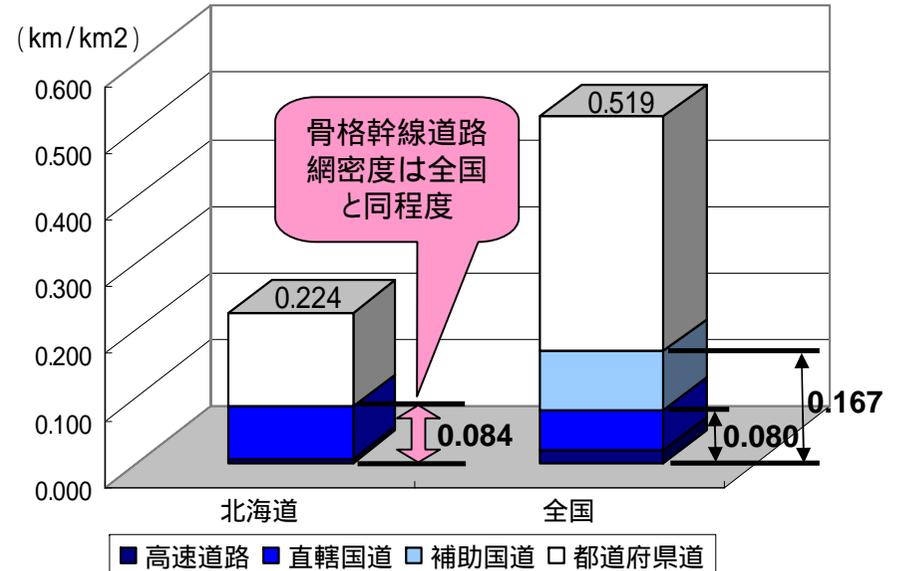
主要な拠点間を連結する国土の骨格をなす広域性の高い幹線道路を、直轄国道として指定し、整備・管理している。

1) 主要な拠点（都市、空港、港湾、国際的な観光拠点等）を連絡

2) 広大な国土を有し道路網密度が低い中、直轄が整備・管理を行っている骨格幹線道路については全国と同程度の道路網密度で国土をカバー

なお、国との適切な役割分担のもと、北海道庁は地域的な幹線道路である約12,000kmにも及ぶ道道の整備・管理を実施。地方公共団体としての道路投資額は都道府県別で全国第2位の規模となっている。

幹線道路網密度の比較 (面積あたり道路延長)



直轄港湾事業の意義 その1

全国レベルからみた国の役割(直轄工事)

重要港湾において一般交通の利便の促進、公害の発生の防止又は環境の整備を図り、避難港において一般交通の利便の増進を図るため必要があり、国と港湾管理者の協議が調ったときは国土交通大臣は港湾工事を自らすることができる。(港湾法第52条第1項)

(直轄対象施設)

- ・重要港湾が国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な水域施設、外郭施設、係留施設又は臨港交通施設(第1項第1号)
- ・重要港湾が国際・国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な港湾公害防止施設等のうち大規模なもの(第1項第2号)
- ・避難港における水域施設又は外郭施設のうち大規模なもの(第1項第3号)
- ・高度の技術を必要とするもの等(第1項第4号)

参考:港湾の種別(港湾法第2条)

(2005年4月現在)

種別		全国	
		全国	北海道
重要港湾	国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾	128	12
	特定重要港湾	23	2
地方港湾	重要港湾以外の港湾	888	25
	避難港	35	6
計		1,016	37

北海道における役割分担

北海道における港湾管理は、35港を港湾所在市町が、2港を一部事務組合(港湾所在市及び北海道庁が母体)が行っており、事業区分は以下のとおり。

北海道開発局

- ・北海道開発局が実施する直轄事業は、「北海道開発のためにする港湾工事に関する法律」第3条に基づき、「北海道開発のため必要がある場合において、国と港湾管理者の協議が調ったとき、直轄工事を実施している。」
- ・北海道開発局は外郭施設、水域施設、係留施設等、高度な技術を要する工事を直轄事業として実施している。

北海道庁

北海道庁は港湾管理者となっている港湾を有していないことから、港湾工事を実施していない。
(なお、一部事務組合については、構成員として費用の一部を負担)

港湾管理者

- ・港湾管理者が行う補助事業は「北海道開発のためにする港湾工事に関する法律」第2条に基づき、「港湾管理者のする港湾工事であって、北海道開発のために必要であると認められるもの」を実施している。
- ・港湾管理者は緑地整備等、簡易な工事を補助事業として実施している。
- ・国から国有港湾施設の管理を受託している。
(なお、国は必要があると認めるときは、港湾施設の管理の状況に関し、管理受託者から報告を求め、実施監査を行わせ、必要な指示を行っている。)

直轄港湾事業の意義 その2

直轄事業の必要性

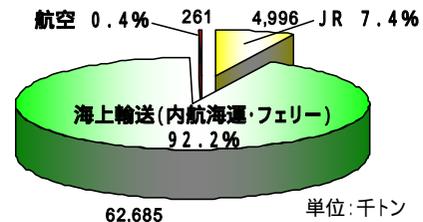
北海道特例法の制定

- ・戦前は国策として重要な港湾施設は全額国費とするなど高い国費率で、国自らが整備
- ・昭和25年港湾法制定にあたり北海道の港湾については、別途特例法を制定するとされた
- ・「北海道開発のためにする港湾工事に関する法律」提案にあたり「国が必要によっては直営しうるばかりでなく、その工費についても従来どりの負担とすること」が要旨とされた

北海道の港湾の特色

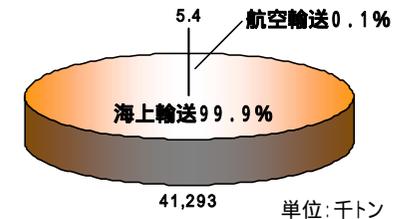
- ・四面を海に囲まれた、北海道の物流は都府県とでは9割以上、海外とでは99%以上を海上輸送に依存するなど、道外との広域的な海上物流ネットワークの形成や生産流通拠点として重要
- ・北海道の主要な製造業は殆どが港湾所在都市に立地し、原材料の輸入、製品の出荷を行うなど港湾は産業拠点として重要
- ・積雪寒冷地域にあって気象・海象条件が厳しい海上工事を主体とする港湾整備には、高度の技術力と多額の投資が必要
- ・本州では港湾管理者は都府県もしくは政令指定都市となるのが一般的であるのに比べ、北海道では港湾管理者は港湾所在市町村が主体(北海道庁の関与は一部事務組合2港への出資に留まる)
- ・港湾管理者である市町村は財政基盤が脆弱な上、港湾専従組織及び技術職員の配置が不十分

道 - 都府県の輸送機関



出典:北海道運輸局「数字で見る北海道の運輸」

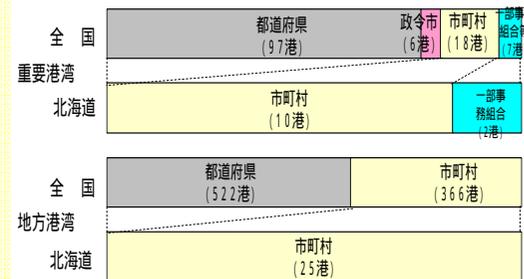
道 - 海外間の輸送機関



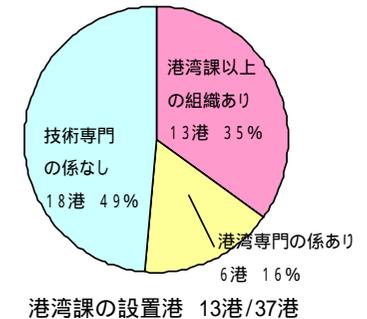
出典:北海道開発局「北海道の港湾・空港2004」

道外との物流の大半は海上交通に依存

全国と北海道の港湾管理主体



港湾管理者における港湾専従組織の設置状況



全国は都府県と政令市が主たる港湾管理者
北海道は港湾所在市町村が主たる港湾管理者

北海道の港湾管理者では
港湾整備体制が不備

直轄空港整備事業の意義

我が国における航空輸送の果たす役割は、国際競争力の向上、観光立国の推進や地域間交流の拡大等の観点から、今後ますますその重要性が増大する。

このため、航空ネットワークを形成する空港のうち、その骨格を形成する国際拠点空港及び国内主要空港については、国が整備する必要がある。

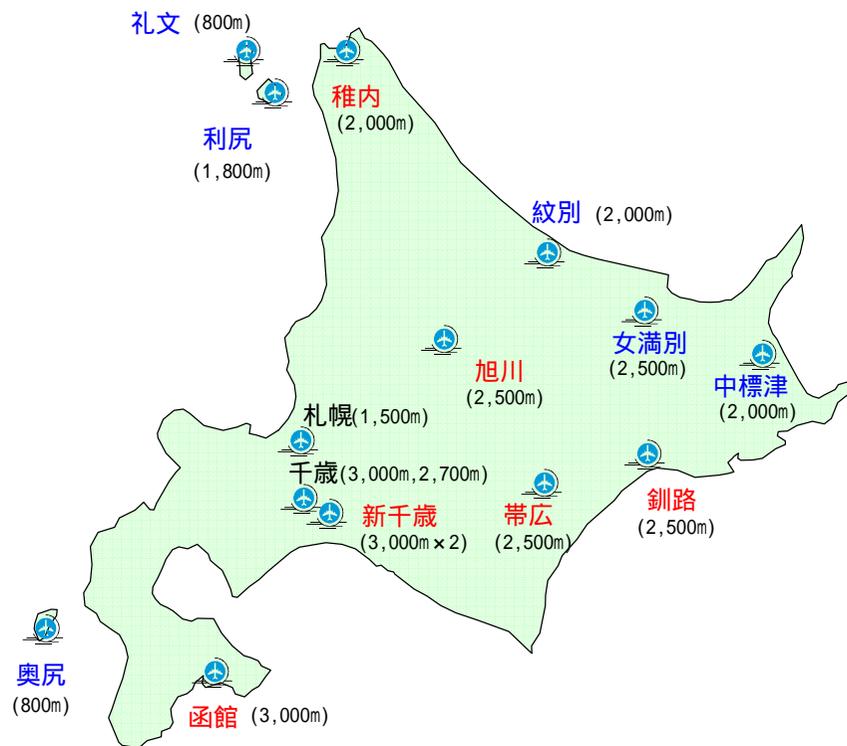
空港施設の整備は、空港整備法の基準に従い、国と地方との役割分担が定められており、基本的に以下のとおり。

- 第一種空港**：国際航空路線に必要な飛行場で政令で定めるものは、**国**。但し、成田国際、中部国際、関西国際を除く。
- 第二種空港**：主要な国内航空路線に必要な飛行場で政令で定めるものは、**国**。
- 第三種空港**：地方的な航空運送を確保するために必要な飛行場で政令で定めるものは、**地方公共団体**。
- 共用飛行場**：自衛隊の設置する飛行場のうち、空港の機能を果たすものとして政令で定めるものは、**国**。

北海道における役割分担

北海道開発局は、国内の主要な航空ネットワークを形成するために必要となる空港（**第二種空港**）、及び**共用飛行場**の整備を実施。

北海道は、北海道における地方航空ネットワークを形成するために必要となる空港（**第三種空港**）の整備を実施。



()内の数字は滑走路長である

凡例

空港種別	空港数
第二種	6
第三種	6
共用飛行場	2

直轄農業農村整備事業の意義 その1

北海道における役割分担

北海道開発局が実施する直轄事業は、我が国の食料生産を担う大規模かつ優良な農業地域において、基幹的な水利施設の新設・更新や大規模な農地の整備を行うなど、国民への食料の安定供給のために全国的な見地から必要とされる骨格的な基盤の整備を担っている。

一方、北海道が実施する補助事業は、基幹的な水利施設と連結する末端用排水施設など水利施設の整備、及び中小規模の農地整備や農村地域の生活環境整備など、地域性の強い事業を担っている。

(1) 規模による役割分担

- 大規模農業地域での施設規模に応じた事業主体毎の役割分担及び農業地域の規模に応じた事業主体毎の役割分担が土地改良法施行令等により明確に定義。

大規模な農業地域

基幹施設：ダム、頭首工、幹線用水路、排水ポンプ場、幹線排水路等の基幹施設については、**国**。

末端施設：基幹施設と連結する末端用排水施設については、**道**。

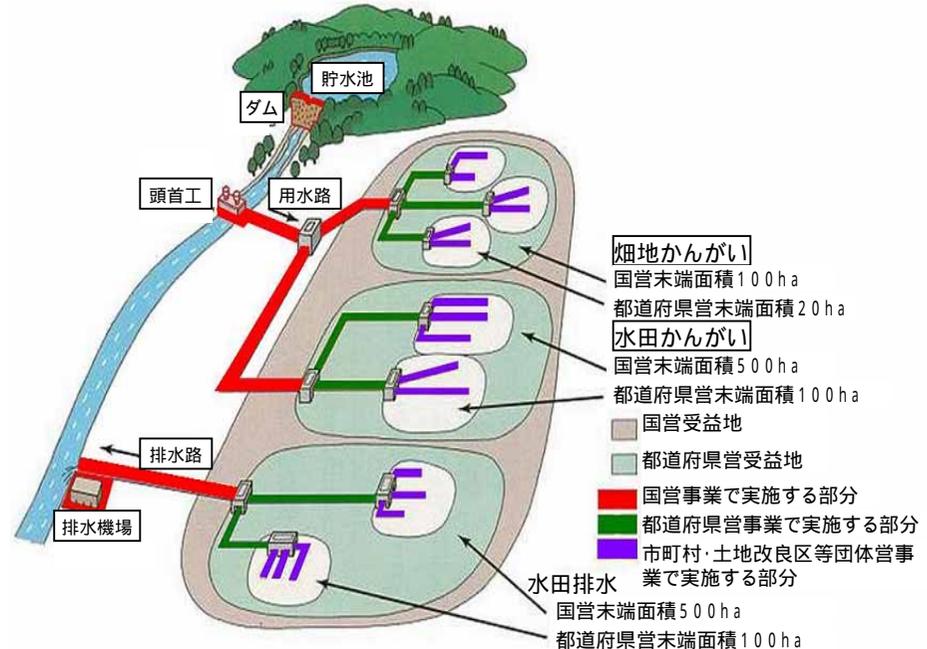
中・小規模の農業地域

道・市町村・土地改良区が主体となって、必要な用排水施設や農地を整備。

(2) 国営土地改良事業で造成した施設の管理

- 国営土地改良事業で造成した施設は、ごく一部の例外を除き、市町村や土地改良区に管理を委託。

【大規模農業地域における施設規模による役割分担】



北海道における主な土地改良事業の事業主体毎の採択面積 (単位:ha以上)

事業の種類	国	道	市町村 土地改良区等
農業水利施設にかかわるもの			
かんがい排水事業	1,000	200	-
農地に係るもの			
農地再編整備事業	400	-	-
経営体育成基盤整備事業	-	20	-
畑地帯総合整備事業	-	-	-
農業水利施設及び農地に係るもの			
基盤整備促進事業	-	-	5

国営土地改良事業の調査・実施・管理の体系

	主 体	費用負担
調査	国	国
実施	国	国 道 地元
管理	土地改良区等*1	受益農家*2

(市町村、農家)

*1 一部国管理

*2 公益的機能を有する施設について管理受託者へ一部助成有り

直轄農業農村整備事業の意義 その2

直轄事業の意義

(1) 北海道農業の位置づけ

- 北海道は全国の農地面積の4分の1を有し、その比率は年々増大するなど、我が国の食料供給基地として重要な位置づけ。
- EUに匹敵するほど農業経営規模の拡大が進み、主業農家率も高く生産性の高い農業を実現。

(2) 農業農村整備事業の役割

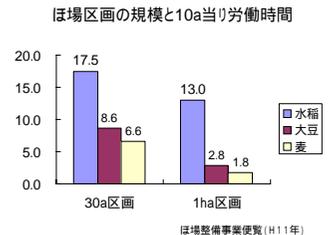
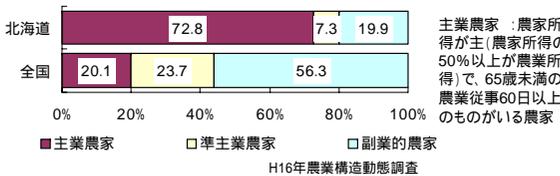
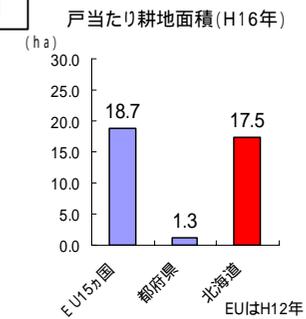
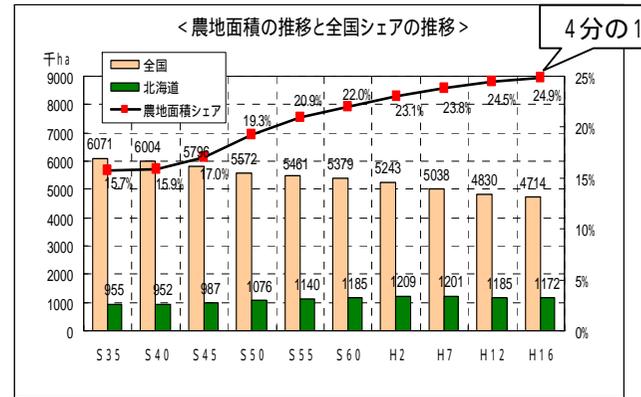
- 今後も北海道が我が国の食料基地としての役割を果たしていくためには、農地の集積・集団化等による経営規模の拡大を更に進め、農地の有効活用と一層の生産性の向上が必要。
- 生産性向上のためには、ほ場の大区画化や畑地用水施設の整備等が必要。また、北海道は積雪寒冷な気候、特殊土壌が農地の多くを占める劣悪な土地条件から、排水、土壌改良等が必要。

(3) 直轄事業の縮減・廃止の影響

- 大規模専業のため、農家所得に占める農業所得の割合が大。
- 農地の要整備面積が大きいことから事業参加面積も大きくなり、事業負担金が大。
- 仮に直轄事業を縮減・廃止した場合、農家負担が増大するため農家の投資意欲が減退し、農業の構造改革の遅れや耕作放棄地の発生など北海道農業の生産力が低下するおそれ。

(4) 直轄事業の意義

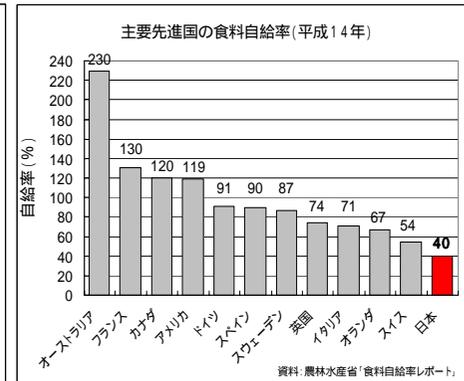
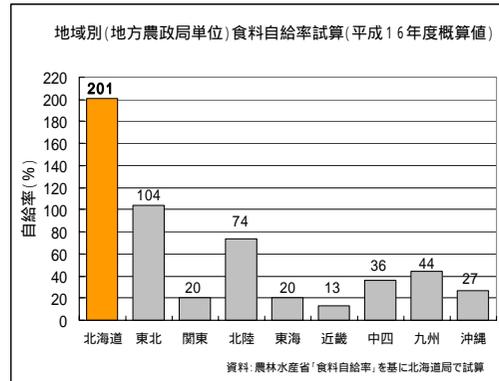
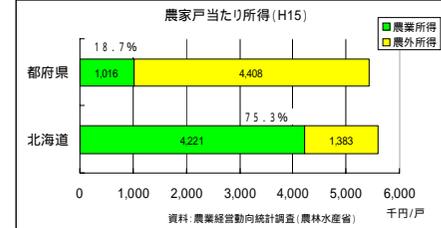
- 我が国の食料自給率の向上、国民への安全・安心な食料供給の観点から、骨格的な生産基盤の整備については国として責任をもって事業を実施していくことが必要。



特殊土壌の農地面積割合

	北海道	都府県
火山性土	34.8%	24.8%
重粘土	9.1%	2.6%
泥炭土	8.6%	1.4%
特殊土壌 計	52.5%	28.8%

特殊土壌は、火山性土、重粘土、泥炭土
資料：農林水産省農芸園芸局監修「日本の耕地土壌の実態と対策」



直轄水産基盤整備事業の意義 その1

1. 北海道における役割分担

北海道開発局が実施する**直轄事業**は、全国的な範囲の漁船が利用する**第3種漁港**及び漁場の開発又は漁船の避難上特に必要な**第4種漁港**の整備で**大規模なもの**(計画事業費20億円を超えるもの)を担っている。

一方、北海道が実施する**補助事業**は、利用範囲が地元の漁業を主とする**第1種漁港**、利用範囲が第1種漁港よりも広く第3種漁港に属さない**第2種漁港**の整備のほか、魚礁の設置等の**漁場施設整備**を担っている。なお、漁港の管理は第3種、第4種を含めて全て北海道が行っている。

(1) 直轄事業の実施理由

北海道の第3種漁港、第4種漁港にかかる大規模な整備を直轄事業で実施している理由は、以下のとおり。

北海道の周辺海域は、全国の漁業生産量の3割近くを占める好漁場であり、国民への水産物の安定供給という国家的見地からその適切かつ有効な利用が必要であること

北海道内の第3種、第4種漁港は、全国的な範囲の漁船により利用され、水産物の生産・流通、漁場の開発・漁船の避難上、重要な役割を果たしており、その効果・影響が広域に及ぶこと

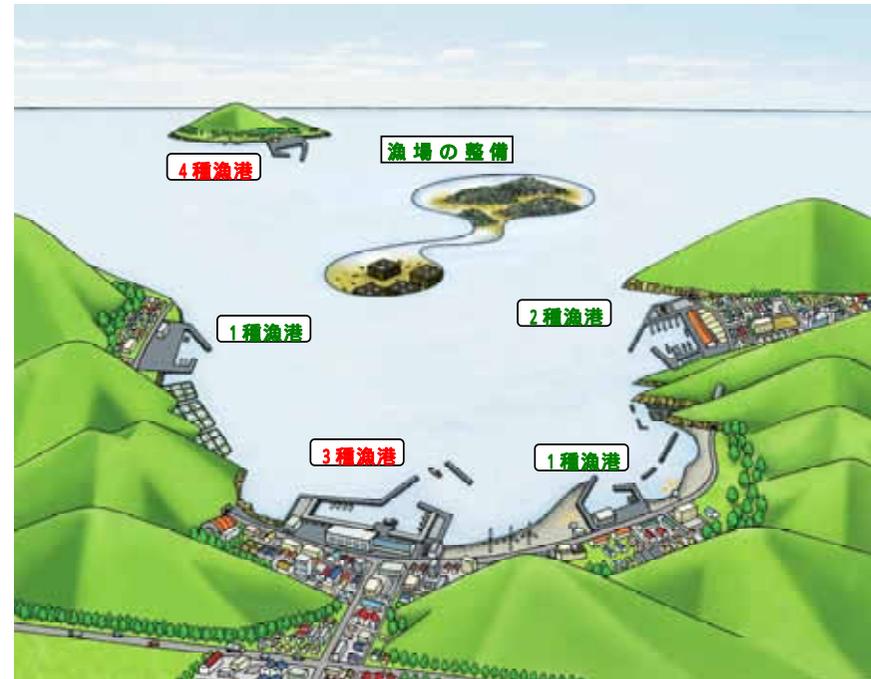
冬期の波浪や流水など厳しい自然条件下に置かれていることから、大規模な整備には国が有する高度の技術力が必要であること

(2) 漁港の種類別漁港数

漁港の種類	漁港数	事業実施港数
第1種漁港	215	88
第2種漁港	30	22
第3種漁港	18	18
第4種漁港	22	15
計	285	143

北海道内の漁港285の内、33漁港に限定して直轄で整備

【北海道における水産基盤整備事業の役割分担】



赤字：直轄事業、緑字：補助事業

事業の概要

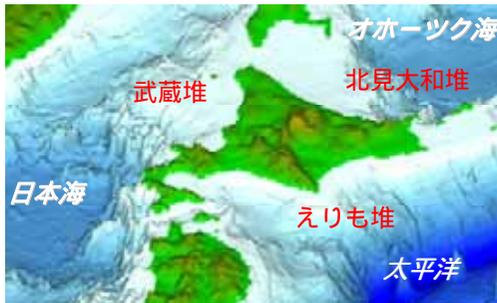
事業名	事業内容
開発局の実施事業 直轄特定漁港漁場整備事業	第3種、第4種漁港の漁港施設の整備で計画事業費20億円を超えるもの 対象施設：防波堤や岸壁などの漁港施設
北海道の実施事業 水産物供給基盤整備事業	第1種、第2種漁港の漁港施設及び漁場施設の整備 漁港の管理

直轄水産基盤整備事業の意義 その2

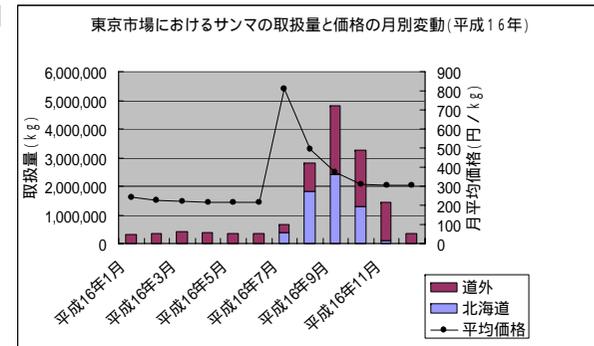
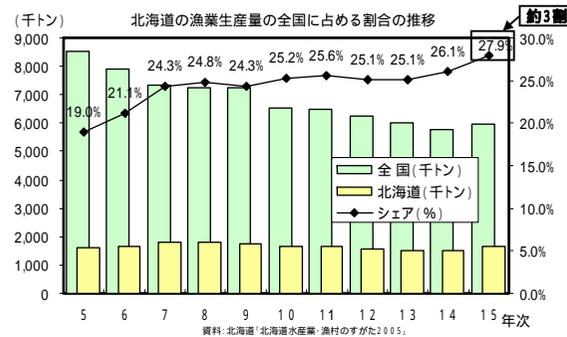
2. 北海道漁業の果たす役割と特徴

北海道は、太平洋、オホーツク海、日本海の3つの海に囲まれ、北方に広く展開する大陸棚及び北見大和堆、武蔵堆など好漁場を擁している。日本全体の生産量、生産額が減少傾向を続ける中、北海道における生産量はここ数年160万ト前後で推移しており、全国生産量の28%を占め、我が国最大の水産基地として水産物の安定供給を担っている。

北海道の水産物は、サンマやイカなど広域的に変わる漁場形成に合わせて全国の漁船によって水揚げされ、全国的に流通するなど、国民への水産物の安定供給に大きく寄与している。



北海道周辺海域海底地形図



3. 北海道の第3種・第4種漁港の果たす役割

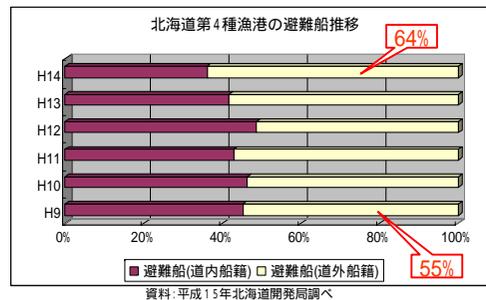
北海道の第3種漁港及び第4種漁港は、豊かな漁場を背景に広く全国の漁船に利用されており、国民への安全・安心な水産物の供給に大きく寄与している。

寒冷な北海道の特性に対応した技術開発など直轄事業として先導的に高度かつ困難な技術的な課題に対処。

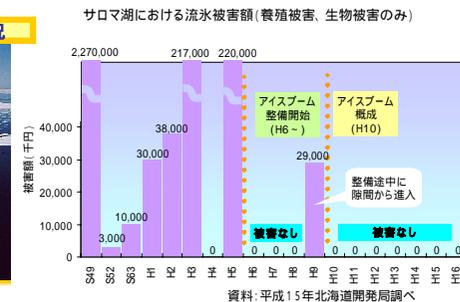
第4種サロマ湖漁港では、世界初となるアイスブーム工法を採用した流水流入防止施設を整備し、流水被害を解消。



北海道の第3種漁港及び第4種漁港を利用している他県漁船の実態



完成したアイスブームの流水制御状況



資料

危機管理対応 その1

積雪寒冷地域である北海道においては、冬期交通確保が不可欠。基幹的なネットワークには高い信頼性が必要。

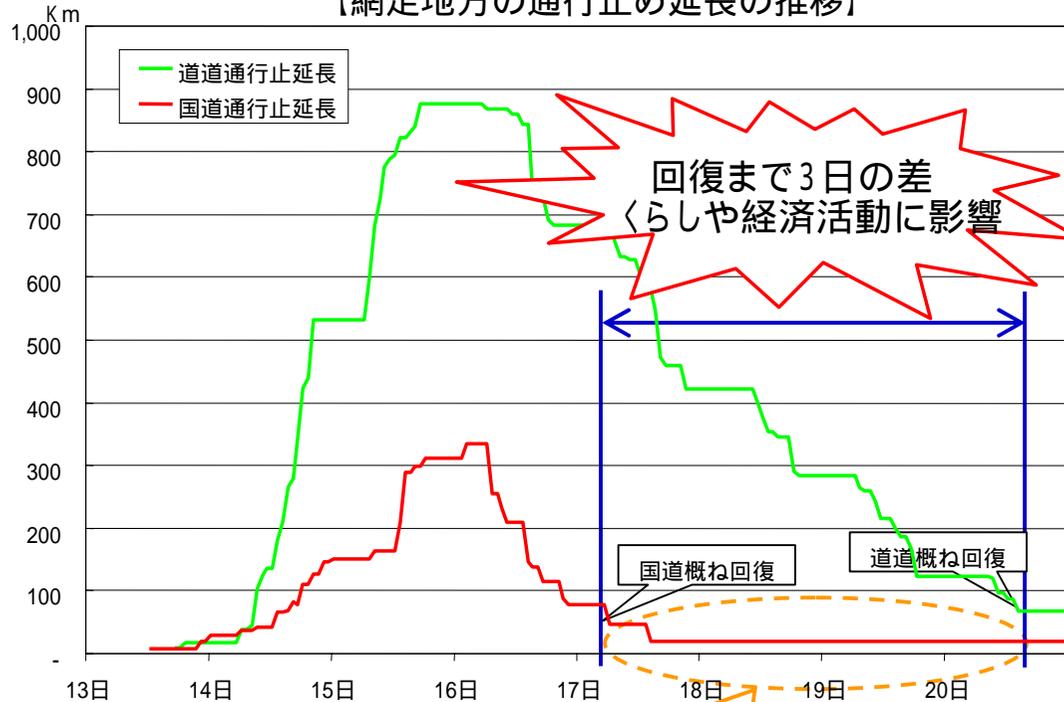
H16年1月道東豪雪時の対応：平成16年1月13日夜から16日まで、記録的(150年に1度)な豪雪。

【道路の通行止め(全道)】

国道 20路線 37区間 842km
 道道 142路線 172区間 2,004km

国土交通省から開発建設部
 まで、一貫した指揮命令系統
 の元、直轄国道は迅速に生
 命線を確保

【網走地方の通行止め延長の推移】



雪に埋もれて走行不能となった一般車両

除雪による生命線確保・地域支援等

雪に閉じこめられた車両の救出
 (222台、275人)
 市道の除雪協力
 網走地方と旭川地方の連絡を確保。
 網走地方と十勝・釧路地方との連絡
 路を早期確保。 等

危機管理対応 その2

大規模災害に対しては、ブロックを超えた対応が迅速に行われることが必要であり、統一的な指揮命令系統での責任主体としての国の対応が不可欠

- ・ 十勝沖地震(H15.9.26)は、台風シーズンに発生したため、出水に備え迅速な堤防の復旧が必要
- ・ 軟弱地盤において急速に大量の盛土が必要であり、工法の選定に高度な技術力が必要
- ・ 大規模な災害であったため、大量の資機材が必要

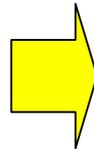


土木研究所等の専門家を緊急派遣、工法等を指示



全国の地方整備局から矢板等の資機材を緊急調達

十勝沖地震直後



7日間で応急復旧完了

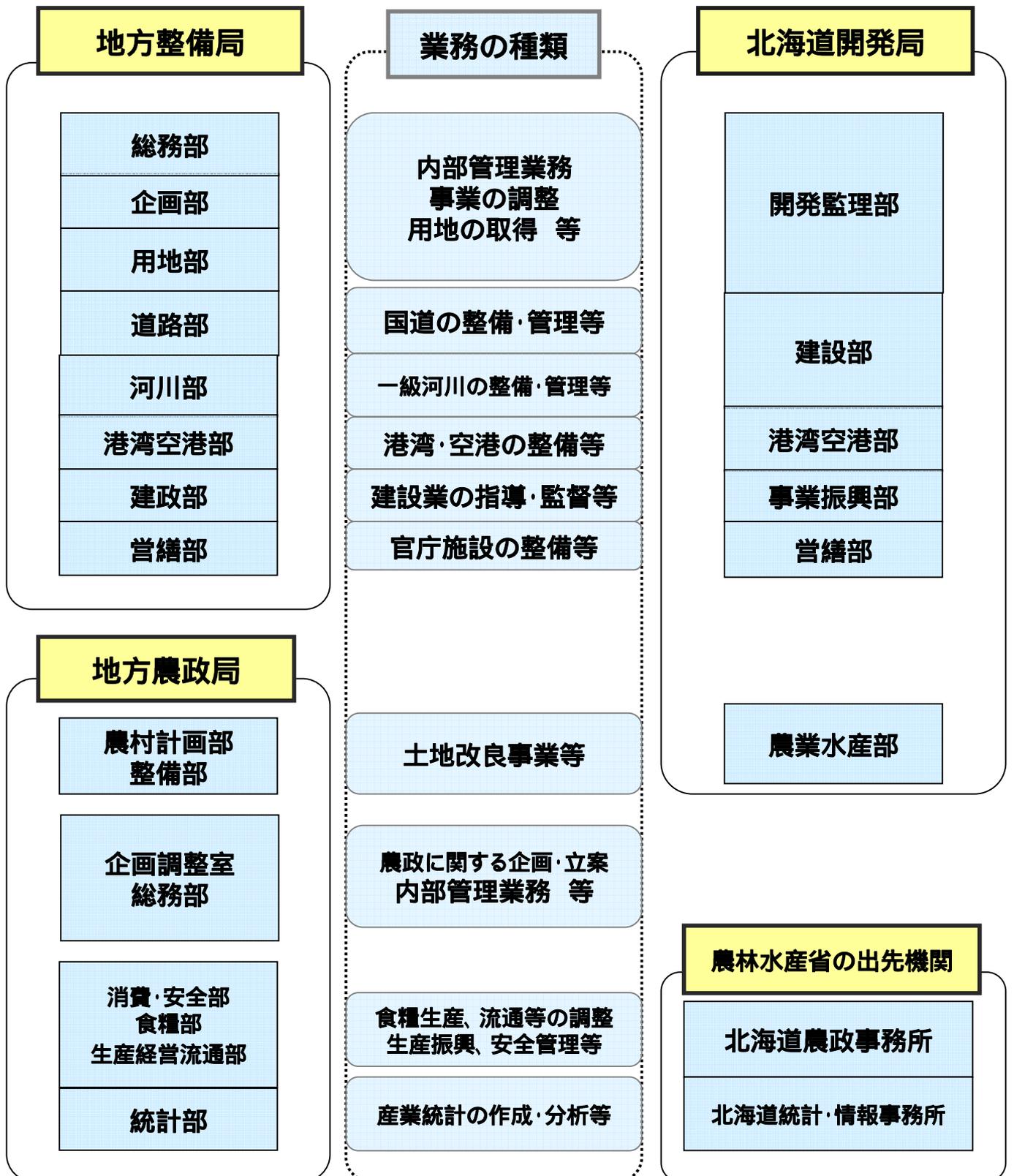


50日間で緊急復旧完了



(参考1)

北海道開発局と地方整備局等の業務比較



(参考2)

1. 地勢

(平成17年 国勢調査速報値)

	人口 (人)	面積 (km ²)	人口密度 (人 / Km ²)
北海道	5,627,424	83,456	72
全国	127,756,815	377,915	343
/	4.4 %	22 %	21 %

(注)人口密度の算出に当たっては、北方領土の面積を除いた。

2. 管理の推移と延長

		昭和44年	平成16年	比率
		直轄延長(km)	直轄延長(km)	
		(直轄延長の率)	(直轄延長の率)	
河川	北海道	1,887	2,143	1.14
		14 %	14 %	-
	他地域	6,238	8,368	1.34
		6.4 %	6.5 %	-
道路	北海道	4,168	6,484	1.56
		6.4 %	7.4 %	-
	他地域	13,045	15,589	1.20
		1.4 %	1.4 %	-

3. 予算

(平成16年度当初)

		直轄事業国費 (億円)	直轄・補助事業国費 (億円)	直轄事業国費の率
河川	北海道	849	1,201	71 %
	他地域	4,992	8,272	60 %
	北海道の率	15 %	13 %	-
道路	北海道	2,128	3,136	68 %
	他地域	12,747	29,372	43 %
	北海道の率	14 %	10 %	-

4. 定員

	昭和44年(人)	平成16年(人)	比率
北海道開発局	11,425	6,403	0.56

なお、北海道の定員は昭和44年19,394人、平成16年19,837人