

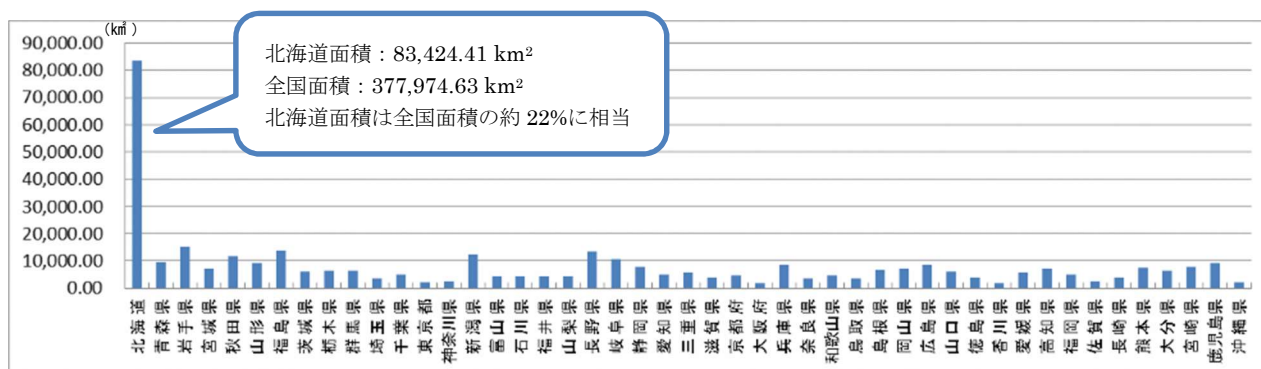
## 2. 北海道の優位性

### (1) 地理的特性

北海道は、日本列島の最北（北緯 41 度 21 分～45 度 33 分）に位置しており、冷涼低湿な気候を有しています。面積は 83,424km<sup>2</sup> で国土の約 22%に相当し、このうち森林が 71%を占めており、全国の森林面積の 22%に相当します。[図Ⅱ-2-1]

道内の広大な平野や台地、四方を囲む海は、農林水産業の重要な生産基盤となっており、新千歳空港や室蘭港、苫小牧港などは、世界に対する日本の北の玄関、物流拠点としての役割が期待されています。

また、首都圏から遠距離にあり、大規模災害が発生した際の同時被災リスクが低いことから、首都圏などのバックアップ機能も期待されています。



出典：国土地理院「令和 3 年全国都道府県市区町村別面積調」より作成

図Ⅱ-2-1 都道府県別面積

### (2) 優れた自然環境と固有の文化

本道は知床世界自然遺産や 23 の自然公園を有するなど、豊かな自然に恵まれています。こうした自然環境により、生物の多様性が保たれているとともに、清浄な空気、水、土壌が生み出されています。また、四方を太平洋、日本海、オホーツク海に囲まれ、大雪山系などの雄大かつ変化に富む山岳、釧路湿原といった日本を代表する広大な湿原、美しい景観の湖沼、そして冷涼な気候など、四季を通じて変化に富んだ自然環境を有しています。

2019(令和元)年 5 月に、「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」が施行され、2021(令和 3)年 7 月には、北海道・北東北 3 県の縄文遺産群が、北海道初となる世界文化遺産に登録されました。個性豊かな土偶や漆工芸を生み出した縄文文化、長い歴史の中で独自の伝統や文化を培ってきたアイヌ文化など、本道の自然環境で育まれた貴重な文化や歴史を次代に伝えていくとともに、広く世界に発信し、多くの人々の理解を深めていくことが重要です。

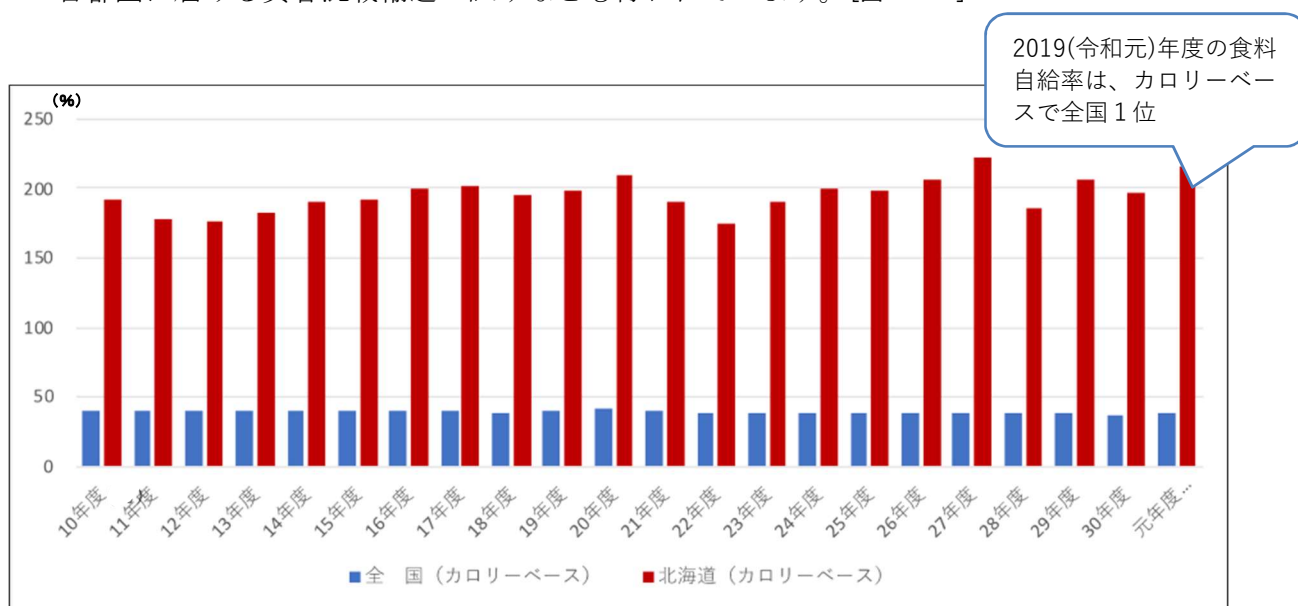
また、2023 年に ATWS<sup>\*</sup>（アドベンチャートラベル・ワールドサミット）が本道で開催される予定であり、本道の優れた自然環境や固有の文化を通じて北海道の観光地としての魅力を世界に発信する絶好の機会として、地域経済の活性化につなげていくことが期待されています。

### (3) 高い食料自給率

広大な農地や豊富な水産資源を有する本道では、食料自給率が約 200%と高い水準で推移しているほか、農業生産額、海面漁業・養殖業の漁獲量・漁獲高が全国 1 位であるなど、国内の食料の安定供給に大きく貢献しています。[図Ⅱ-2-2、3]

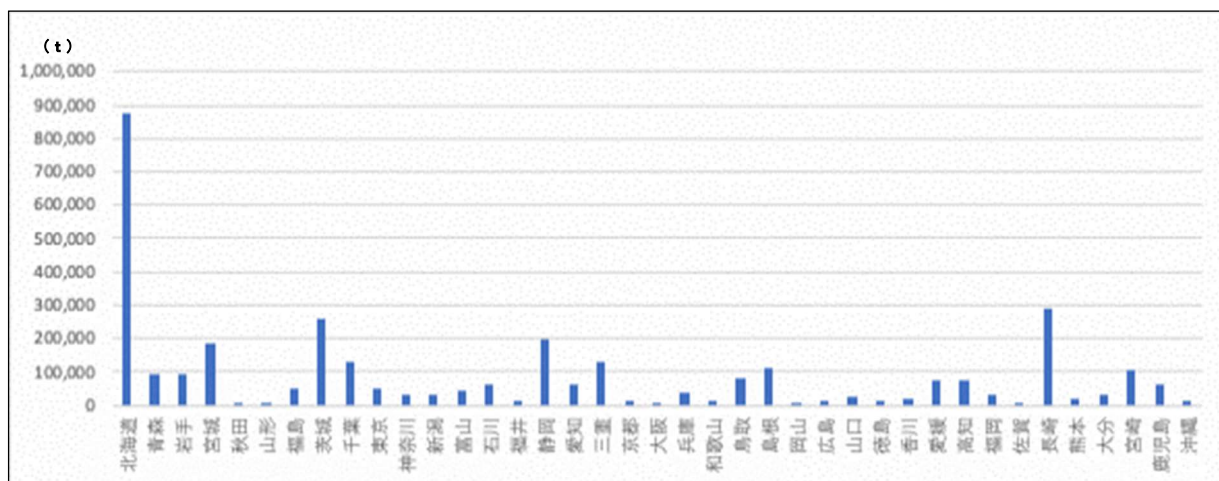
また、四季折々の自然の恵みを背景に、海や大地の新鮮で豊富な素材を生かした安全でおいしい魅力ある食の宝庫としても、国内外から注目されています。

道内で生産された農林水産物は、道路ネットワークを経て鉄道、航路、空路により全国、海外に輸送されており、近年では、新幹線を活用し朝どれの新鮮な水産物を即日首都圏に届ける貨客混載輸送の試みなども行われています。[図Ⅱ-2-4]



出典：農林水産省「令和元年度都道府県別食料自給率について」より作成

図Ⅱ-2-2 食料自給率の推移 (北海道、全国)



出典：農林水産省「海面漁業生産統計調査 (平成30年度漁業・養殖業生産統計)」

図Ⅱ-2-3 海面漁業・養殖業漁獲量 (都道府県別/平成30年度概算値)

< 輸送フロー >

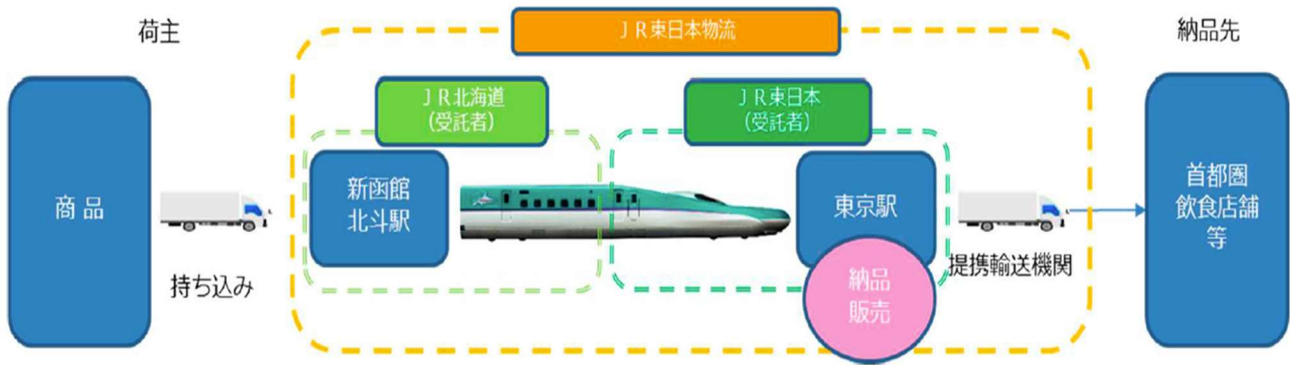


図 II-2-4 新幹線貨客混載イメージ (出典: JR 北海道報道発表資料)

(4) 豊富で多様なエネルギー資源の活用

本道には、太陽光や風力、雪氷冷熱、バイオマス<sup>\*</sup>、地熱といった多様なエネルギー資源が豊富に存在しており、地域特性を活かした大規模発電施設の導入や熱利用<sup>\*</sup>に関する取組などが進められています。エネルギーは、人々の生活や産業活動に必要なものであり、本道はエネルギーの生産拠点として大きな可能性を秘めています。[図 II-2-5]

現在、風力発電等の導入のポテンシャルの高い北海道と電力需要の大きい首都圏を結ぶ新々北本連系設備や新たな海底送電ケーブルの増強が進められているほか、植物由来の次世代素材(セルロースナノファイバー<sup>\*</sup>)を活用した蓄電池の開発なども進められています。

このような本道におけるメガソーラーや洋上風力といった新エネルギー電源の大規模開発プロジェクトの立地などを通じて、国の再生可能エネルギー<sup>\*</sup>の主力電源化などに貢献する「エネルギー基地北海道」の確立に向けた取組が進められています。<sup>9</sup>

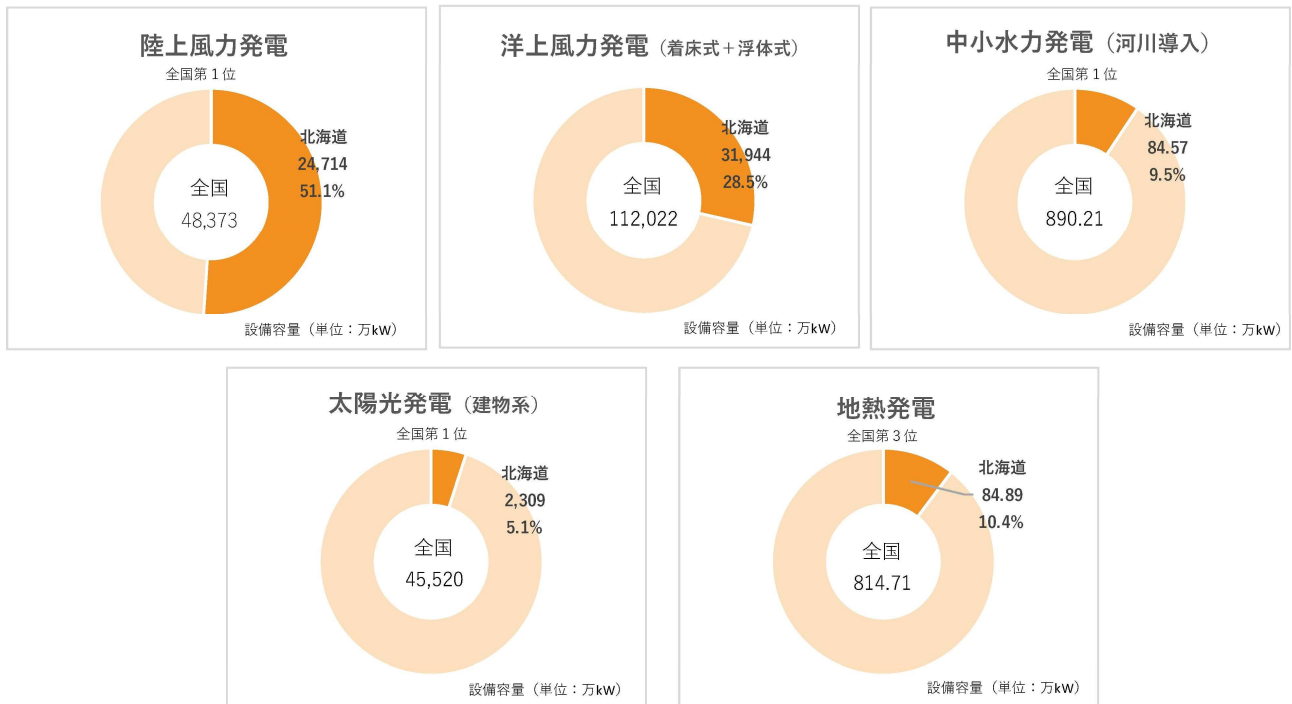


図 II-2-5 北海道の再生可能エネルギーの導入ポテンシャル

出典:「再生可能エネルギー情報提供システム(REPOS)(1.0版)」(環境省)から算出、作成

## (5) 寒冷地で培われた優れた技術

本道の積雪寒冷地という気象条件を背景に、高気密・高断熱の寒冷地住宅などの様々な省エネ・新エネ技術が開発されてきています。例えば、世帯あたりの暖房用灯油使用量は、1975(昭和50)年の年間4,500ℓに比べ、2020(令和2)年には800ℓとなっており、住宅で消費されるエネルギー量が大幅に削減されてきました。今後、このような北方型住宅の環境性能技術のさらなる普及促進を行うとともに、ZEB<sup>\*</sup>、ZEH<sup>\*</sup>の導入などにより、さらなる脱炭素化<sup>\*</sup>を進めることが求められています。[図Ⅱ-2-6]

また、既存住宅のリフォームと流通の新しい仕組みを作る北海道R住宅システムにより北方型住宅の環境性能技術の導入を図りながら「良質な住宅ストックを形成し、手をかけて長く大切に使う社会」をめざしていくことも重要です。

さらに、近年では、北海道の冷涼な気候や冬期に確保した雪や氷を夏場の冷房や冷蔵に利用する雪氷冷熱エネルギーなどを活用した大型データセンター<sup>\*</sup>の誘致や、農産物の貯蔵施設の整備なども進められています。[図Ⅱ-2-7]



図Ⅱ-2-6 北海道の住宅の変遷（年間の暖房用灯油使用量の推計）  
（出典：北海道建設部住宅局資料）



図Ⅱ-2-7 雪氷熱を利用した農作物の貯蔵施設（ニセコ町）

### 3. 社会情勢の変化

#### (1) 気候変動への対応

近年、気候変動の主要な要因である地球温暖化への対応が喫緊の課題となっています。本道では、2020（令和2）年3月に「2050年までに温室効果ガス排出量を実質ゼロとすることを目指す」ことを表明し、2021（令和3）年3月に「北海道地球温暖化対策推進計画（第3次）」<sup>8</sup>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の削減目標を2013年度比で48%削減に見直しを行うとともに、2030年度までを2050年ゼロカーボンに向けて道民、事業者と認識を共有し、機運醸成や行動喚起を図り、道筋を構築していく期間と位置づけ、地域の脱炭素化や気候変動への適応、建築物の脱炭素化、ブルーカーボンなど水産分野における取組等を新たに重点的に進める取組としました。【図Ⅱ-3-1】

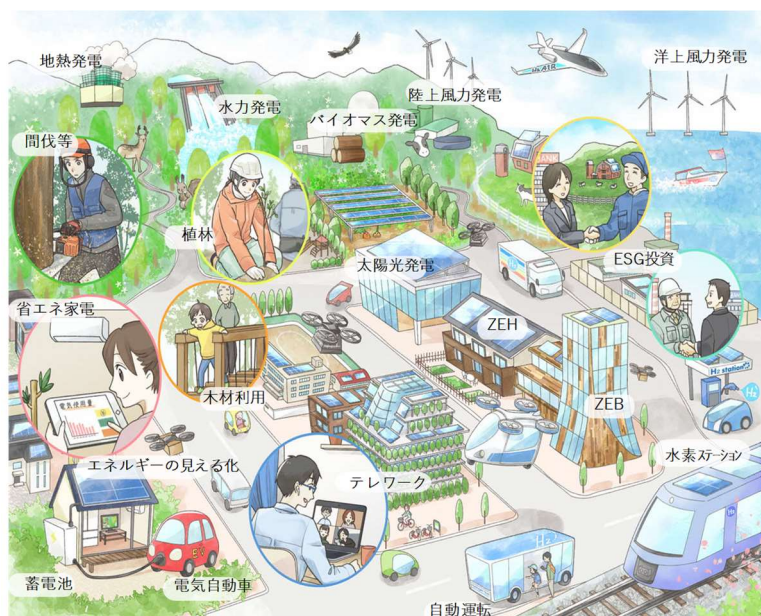
現在、その目標達成に向けて、知事をトップとする「ゼロカーボン北海道推進本部」で、庁内の連携及び施策の調整を図り気候変動に関する施策を推進するとともに、振興局長を本部長とする「地方推進本部」に設置したゼロカーボン推進室で地域の実情に応じた取組を推進しています。

国においては、2021（令和3）年8月に、北海道におけるゼロカーボンの取組を支援するため、関係省庁からなる「ゼロカーボン北海道タスクフォース」<sup>\*</sup>が設置され、道内においても環境や経済、運輸などの国の行政機関の地方支分部局がメンバーとなり、北海道もオブザーバーとして参加する会合を行うなど、相互に連携を図りながら「ゼロカーボン北海道」<sup>\*</sup>の実現に向けた取組を推進しています。

#### (2) 持続可能な社会へ向けた取組の推進

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「SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）」が掲げられました。

本道では、SDGsに照らして、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」<sup>4</sup>を策定しており、「北の住まいるタウン」の実現に向けた取組を通じて、SDGsの推進につなげていく必要があります。



図Ⅱ-3-1 2050年のゼロカーボン北海道のイメージ  
（出典：北海道地球温暖化対策推進計画（第3次）【改定版】）

### (3) 未来技術の活用

本道では、人口減少・少子高齢化の進展や広域分散型の都市構造と相まって、人手不足や医療・福祉・交通・教育の確保・充実などの課題が顕在化しています。こうした地域課題の解決策の一つとして、ICT\*やAI\*などの未来技術を活用し、各分野で社会の仕組みや在り方を変革するデジタルトランスフォーメーション（DX）\*への期待が高まっています。

本道では「北海道 Society5.0 推進計画」<sup>10</sup>を策定し、道民、産業界、大学、研究機関、行政といった多様な主体が連携・協力し、地域課題の解決と経済発展を両立させる未来技術の活用の推進に取り組んでいます。

近年、国内においては、大学が有する研究成果を活用して新市場の創出を目指す、大学発ベンチャー企業の数が増加傾向にあり、道内においても、大学等の人材や研究成果を地域課題の解決につなげていく取組が広がっています。

また、交通・物流面では、地方部における移動手段の確保やドライバー不足に対し、札幌市周辺や十勝・オホーツク管内などでトラックやバスの自動運転の試験研究が行われているほか、交通モード間の連携による利便性が高くストレスの無い公共交通の実現に向けて、ICT\*を活用し地域の様々な公共交通と観光や買い物などのサービスを一体的・効率的に提供する MaaS\*の検討などが行われています。【図Ⅱ-3-2、3】

今後、自動運転、ETC2.0\*、AI\*、ドローン等の新たな技術とインフラ整備の連動、デジタル技術の導入による道路などの整備や維持管理の省力化・効率化など ICT\*を活用した交通や物流のマネジメントの高度化が期待されています。【図Ⅱ-3-4】

#### 石狩市

高齢化が進む住宅街での移動手段としての実証実験



#### 札幌市

社会受容性の検証のための試乗実験（道庁周辺～大通公園）



#### 大樹町

道の駅を拠点とした自動運転バスの走行実験



#### 国土交通省

自動制御システムを搭載した除雪車の実証実験（知床峠）



#### 上士幌町

地方の移動手段確保のための実証実験

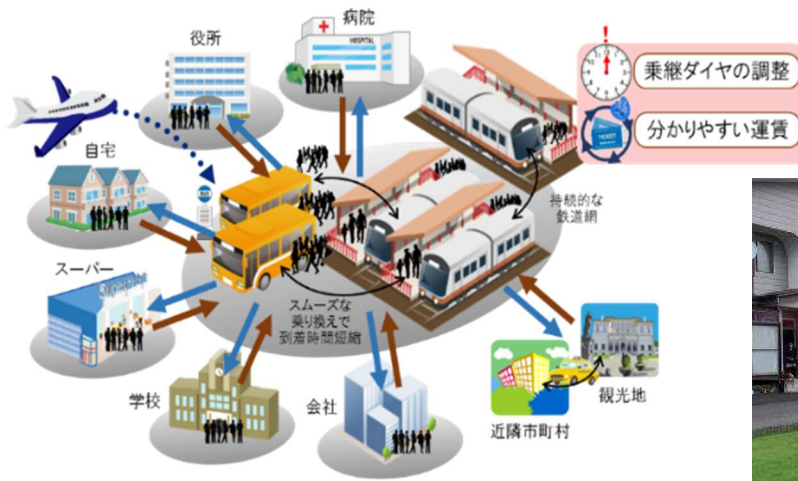


#### 斜里町

物流のドライバー不足対策としての実証実験



図Ⅱ-3-2 道内における自動運転の試験研究の実例



図Ⅱ-3-3 利便性が高くストレスの無い公共交通のイメージ  
 (出典：北海道総合政策部「北海道交通政策総合指針」)



図Ⅱ-3-4 ドローンによる配送のイメージ  
 (北海道総合政策部DX推進課提供)

#### (4) 新型コロナウイルス感染症の影響等による社会の変化

新型コロナウイルス感染症が拡大した 2020(令和2)年4月以降、全国的に人の移動が減少傾向にあり、同年における本道の社会移動は、約2千人の転出超過と、前年から大きく減少したものの、依然として道外への転出が転入を上回っています。[図Ⅱ-3-5]

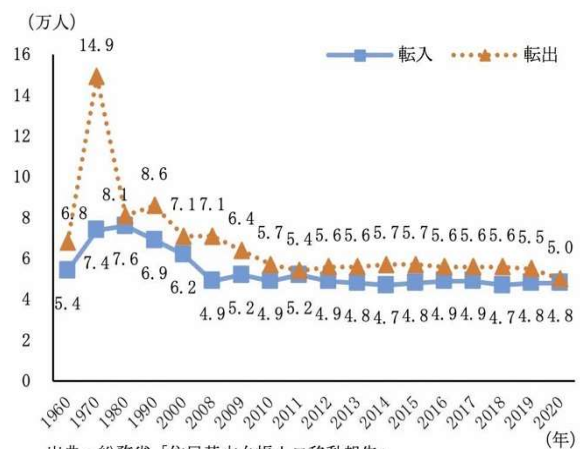
一方で首都圏の人々の意識や行動にも変化がみられ、人口集中や過密に伴う感染リスクを避けたテレワーク\*やワーケーション\*などの新しい働き方やライフスタイルが注目され、地方への移住や自然の中で余暇を楽しむキャンプなどのアウトドアへの関心が高まっています。[図Ⅱ-3-6、7]

2021(令和3)年に首都圏外に本社を移転した企業は過去最大となっており、中でも北海道へ移転した企業数は2019(令和元)年と比較し約5倍に急増しています。[図Ⅱ-3-8]

本道は、地域おこし協力隊の隊員数、任期満了後の定住率ともに、全国の中でも高い水準となっているなど、コロナ禍で密を避ける意識や行動の変化に伴い、地方移住への関心も高まっています。[図Ⅱ-3-9]

2020年以降、道内の人流が大きく減少した期間においても、高速道路における大型車の交通量に変化はなく、生活を支える物流の重要性が再認識されたとともに、在宅で過ごす時間が増えたことに伴い物品や食品の宅配サービスなどの需要が高まっています。

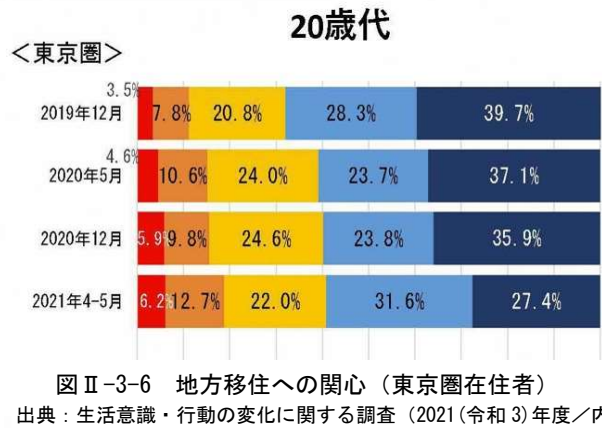
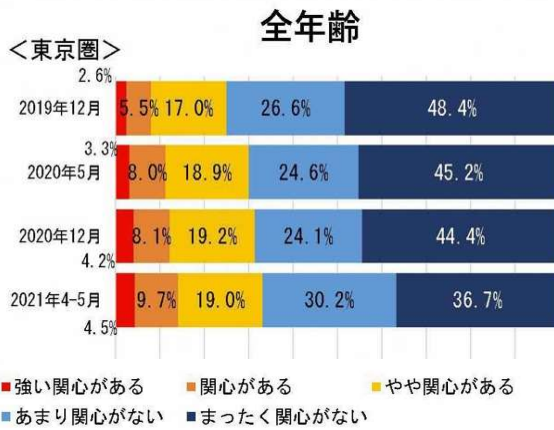
[図Ⅱ-3-10]



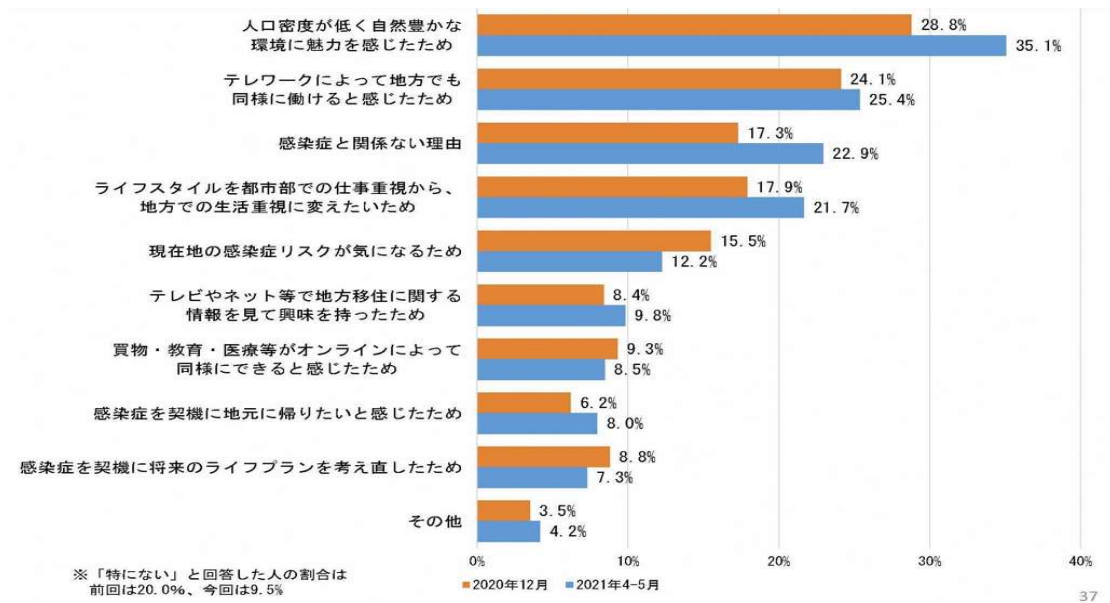
出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」  
 をもとに北海道が作成

図Ⅱ-3-5 転入・転出の推移(北海道)  
 (1960~2020年)

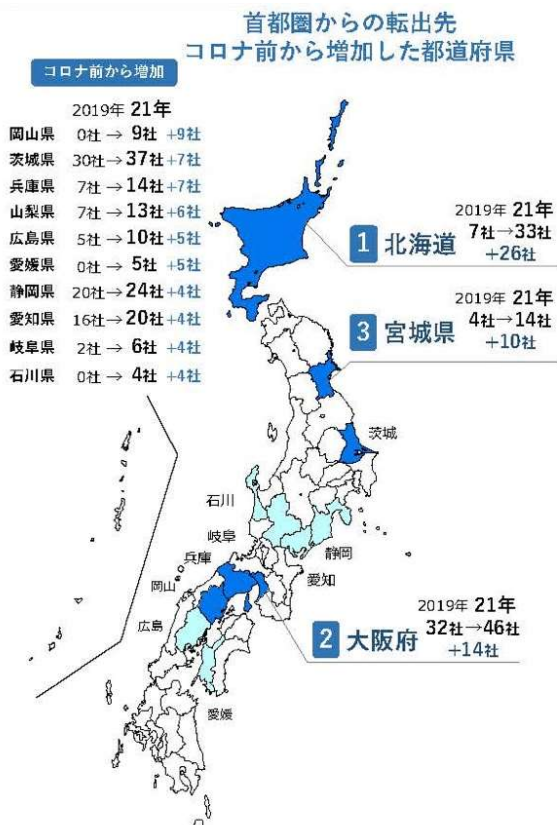
出典：生活意識・行動の変化に関する調査(2021(令和3)年度/内閣府)



図Ⅱ-3-6 地方移住への関心（東京圏在住者）  
出典：生活意識・行動の変化に関する調査（2021（令和3）年度／内閣府）



図Ⅱ-3-7 地方移住への関心理由（東京圏在住で地方移住に関心がある人）



図Ⅱ-3-8 首都圏から移転した企業数  
出典：(株)帝国データバンク  
(首都圏・本社移転動向調査（2021年）)



都道府県	任期終了者数	うち定住者数※	定住率
北海道	1114	812	72.9%
長野県	655	439	67.0%
島根県	415	242	58.3%
高知県	327	213	65.1%
新潟県	294	189	64.3%
岡山県	287	183	63.8%
山梨県	263	159	60.5%
大分県	238	164	68.9%
山形県	234	137	58.5%
鹿児島県	217	132	60.8%

※活動地と同一市町村内に定住した者と、活動地の近隣市町村内に定住者の計  
 ※全国の任期満了者数 8,082 人、うち定住者数 5,281 人、定住率 65.3%

図 II-3-9 地域おこし協力隊の任期終了者数と定住率（令和3年度）  
 （任期終了者数の多い都道府県順に表記）

出典：令和3年度地域おこし協力隊の定住状況等に係る調査結果（総務省）より算出

### 高速道路の主な区間の交通量増減(R1年比)

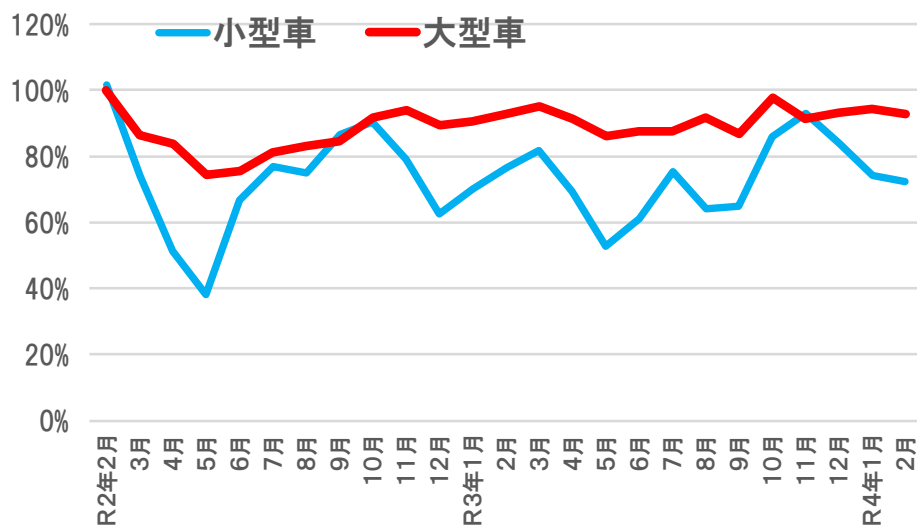


図 II-3-10 高速道路の交通量（出典：北海道建設部調べ）

※国土交通省による「全国・主要都市圏における高速道路・主要国道の主な区間の交通量増減」より、道央道（深川 IC～旭川鷹栖間 IC 間）、道東道（千歳恵庭 JCT～千歳東 IC 間）の交通量を基に算出。

### (5) 国土強靱化の取組

2011(平成 23)年に発生した東日本大震災をはじめ、近年の自然災害からの教訓などを踏まえ、不測の事態に対しても強くしなやかな住民生活の実現を図るため、本道では、「北海道強靱化計画」<sup>11</sup>を策定し、自然災害リスクに対する脆弱性を克服するとともに、国全体の強靱化に貢献するバックアップ機能の発揮、さらには、北海道の強靱化、全国の強靱化を支える交通ネットワークの整備の推進などに取り組んでいます。

また、近年、道内においても記録的な豪雨が増加するなど、気候変動による自然災害の激甚化が懸念される中、流域全体で関係者が協力し、従来の河川堤防やダム、遊水地等の整備と併せて、災害リスクの高い区域の立地抑制や防災情報の発信、ハザードマップ\*の周知などによる避難体制の構築など、ハード・ソフトの両面で水害を軽減させる「流域治水」の取組を進めていく必要があります。[図Ⅱ-3-11]

さらには、2020(令和 2)年に「都市再生特別措置法」の一部が改正され、居住エリアの安全確保等の防災・減災対策の取組を推進するため、立地適正化計画に「防災指針」の記載が位置づけられました。この指針に基づき、洪水や土砂災害、津波などの災害リスクを踏まえた課題を抽出し、都市の防災に関する機能を確保するため、必要な防災・減災対策を計画的に実施していくことが必要です。[図Ⅱ-3-12]



図Ⅱ-3-11 流域治水のイメージ



図Ⅱ-3-12 立地適正化計画のイメージ