

## 2. 北海道の優位性

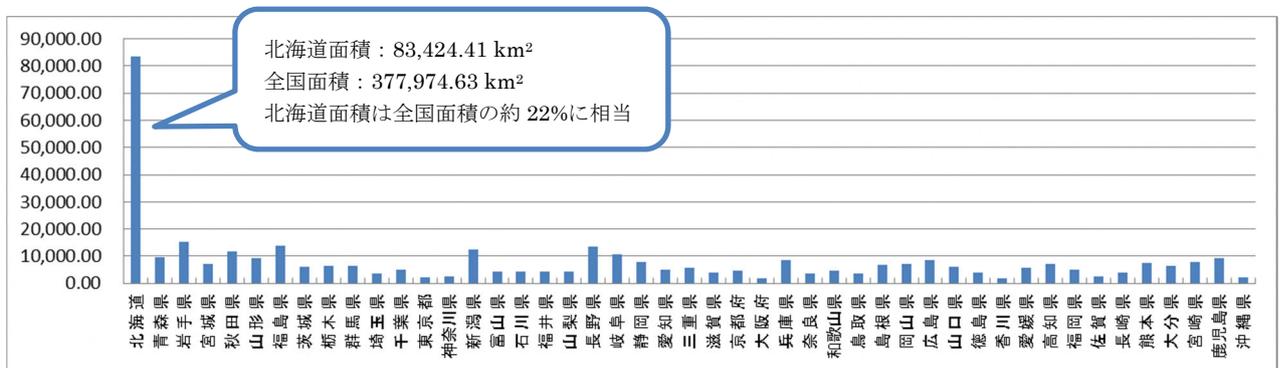
### (1) 地理的特性

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 参照]

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。こうした自然環境は、生物の多様性を維持するとともに、清浄な空気、水、土壌を生み出しています。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、美しい景観の天然湖沼、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。

2021(令和3)年7月に、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。

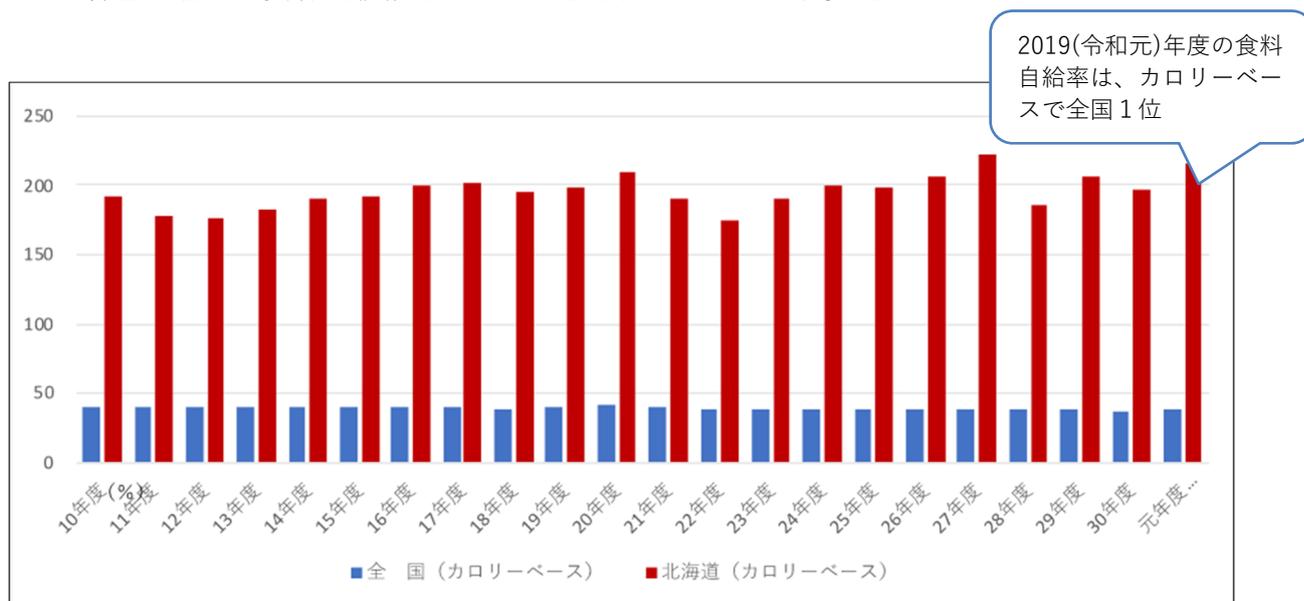
また、2023年にATWS<sup>※</sup>(アドベンチャートラベル・ワールドサミット)が本道で開催される予定であり、本道の優れた自然環境や固有の文化を通じて北海道の観光地としての魅力を世界に発信する絶好の機会として、地域経済の活性化につなげていくことが期待されています。

### (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、水産業の漁獲量・漁獲高が全国 1 位であるなど、我国の食料の安定供給に大きく貢献しています。[図Ⅱ-2-2、3 参照]

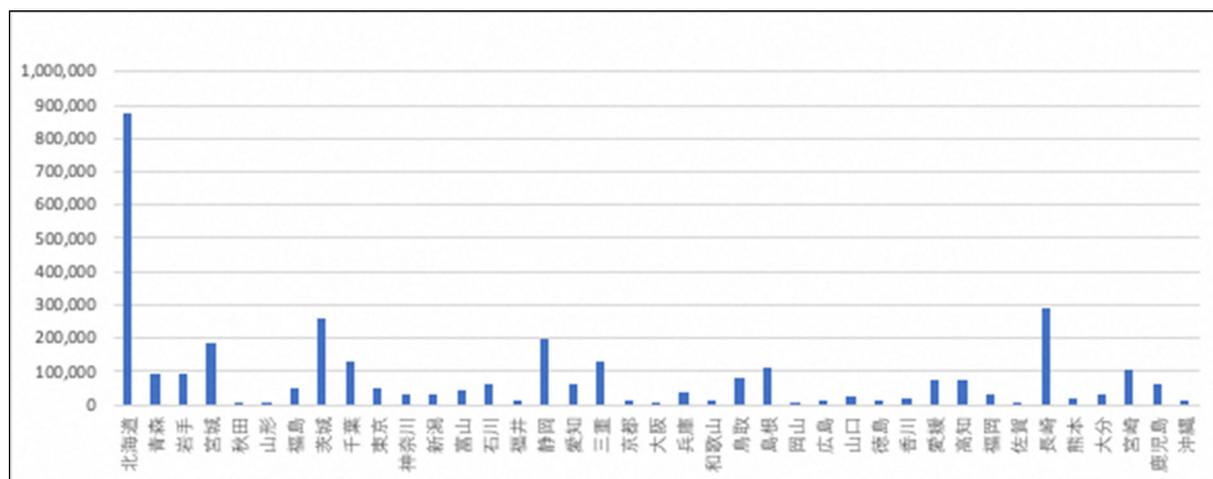
また、四季折々の自然の恵みを背景に、海や大地の新鮮で豊富な素材を生かした安全でおいしい魅力ある食の宝庫としても、国内外から注目されています。

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 参照]



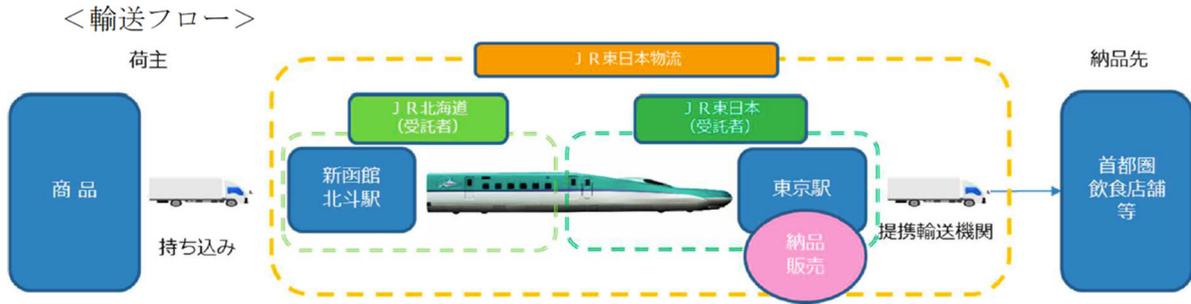
出典：農林水産省「令和元年度都道府県別食料自給率について」より作成

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 海面漁業漁獲量 (都道府県別/平成30年度概算値)



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「新幹線を使用した貨客混載事業の実績について」)

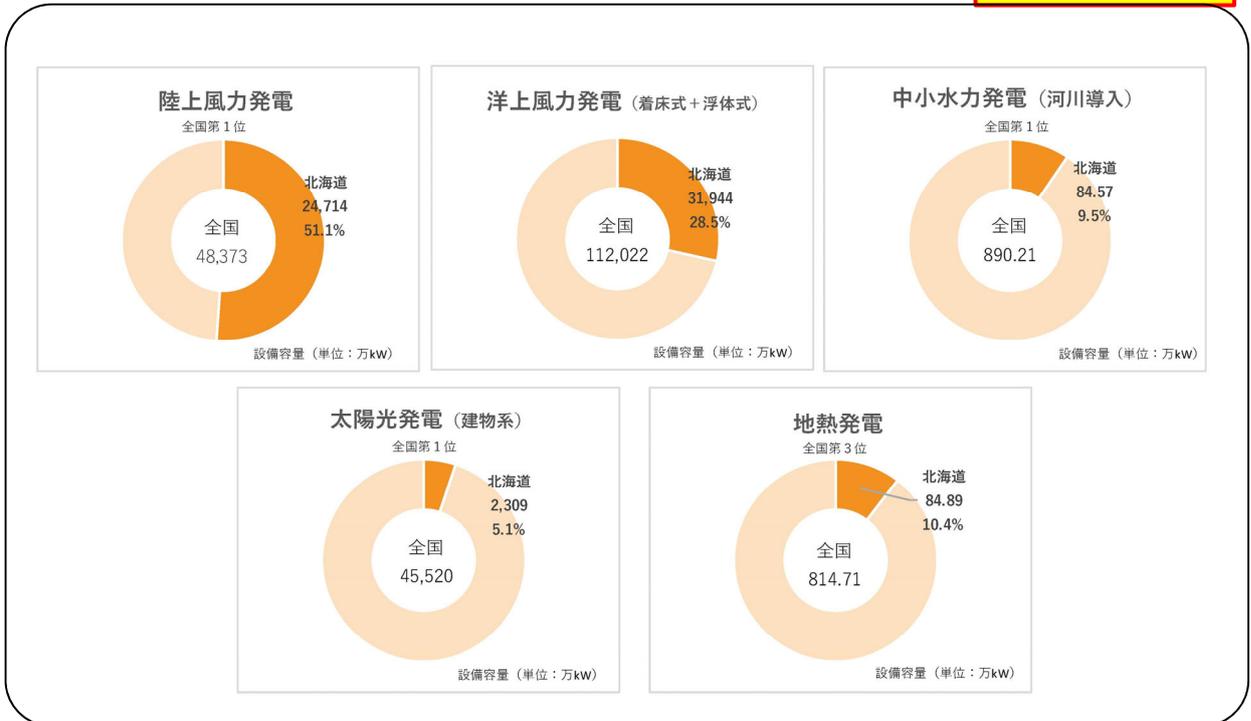
#### (4) 豊富で多様なエネルギー資源の活用

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不可欠なものであり、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 参照]

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送電網を増強する構想の検討や、植物由来の次世代素材（セルロースナノファイバー<sup>\*</sup>）を活か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などの大規模新エネルギー電源や、洋上風力といった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。

4.5 : 追記



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<sup>\*</sup>

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\*、ZEH\*の導入などにより、さらなる脱炭素化\*を進めることが求められています。[図Ⅱ-2-6 参照]

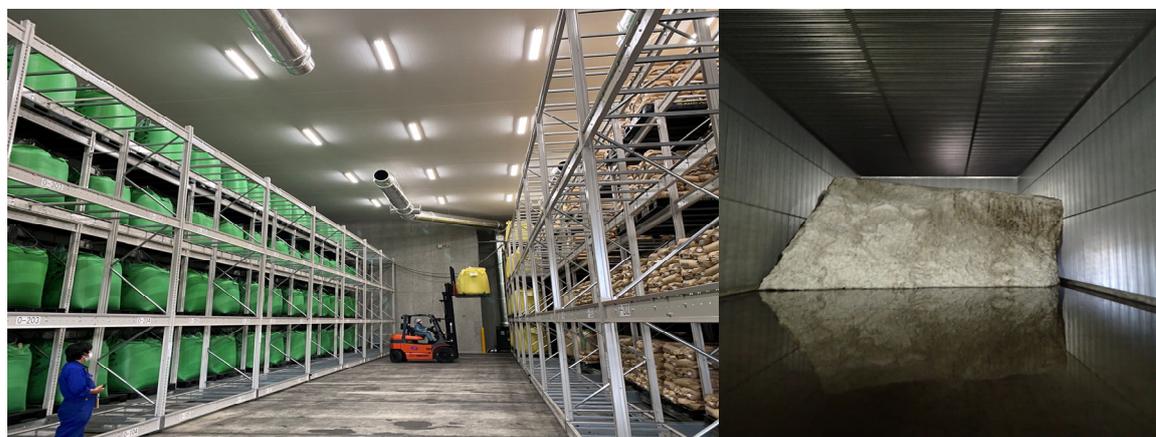
今後は、既存住宅のリフォームと流通の新しい仕組みを作る北海道R住宅システムにより北方型住宅の環境性能技術の導入を図りながら「良質な住宅ストックを形成し、手をかけて長く大切に使う社会」をめざしていくことが重要です。

また、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\*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 参照]

6, 7 : 追記



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「北海道地球温暖化対策推進計画（第3次）」<sup>\*</sup>を策定し、本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<sup>\*</sup>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<sup>\*</sup>と経済の活性化が持続可能な地域づくりを進めており、2050年までに、温室効果ガス<sup>\*</sup>排出量と森林等による吸収量のバランスが取れ、環境と経済・社会が調和しながら成長を続ける北の大地「ゼロカーボン北海道<sup>\*</sup>」の実現を目指しています。

2021（令和3）年8月には、北海道におけるゼロカーボンの取組を支援するため、国において「ゼロカーボン北海道タスクフォース」が設置され、道内における環境や経済、運輸などの国の行政機関の支分部局と北海道がメンバーとなった会合を行いながら「ゼロカーボン北海道」を推進しています。

[図Ⅱ-3-1 参照]



9: 追記

図Ⅱ-3-1  
2050年の地域の姿  
(出典：北海道環境生活部)

#### (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<sup>\*</sup> (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」<sup>\*</sup>を策定しており、「北の住みあるタウン」の取組を通じて、SDGsの推進につなげていくことも目指していきます。

### (3) 未来技術の活用

本道の人口減少や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<sup>\*</sup>やAI<sup>\*</sup>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）<sup>\*</sup>への期待が高まっています。

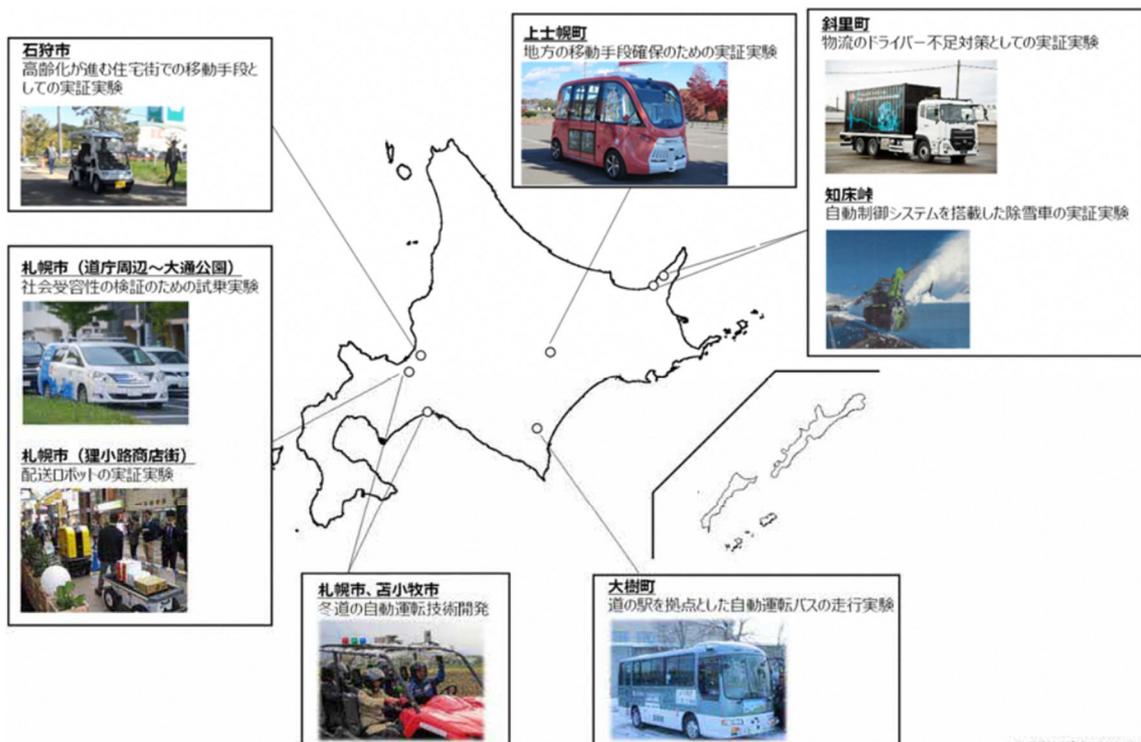
本道では「北海道 Society5.0<sup>\*</sup>推進計画」<sup>\*</sup>を策定し、道民・産業界・大学・研究機関・行政といった多様な主体が連携・協力し、地域課題の解決と経済発展を両立させる未来技術の活用の推進に取り組んでいます。

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、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<sup>\*</sup>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<sup>\*</sup>の検討などが行われています。

[図Ⅱ-3-2、3参照]

今後、自動運転、ETC2.0<sup>\*</sup>、AI<sup>\*</sup>、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整備・維持管理の省力化・効率化など ICT<sup>\*</sup>交通・物流マネジメントの高度化が期待されています。



北海道経済部資料をもとに作成

図Ⅱ-3-2 道内における自動運転の試験研究の実例