



高規格道路網等の整備促進

(財務省、国土交通省)

【現状・課題】

高規格道路網は、本道の経済活動を支えることはもとより、圏域間の交流拡大や物流の効率化、救急搬送時間の短縮などの効果が期待されるほか、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の重点的に取り組む対策に、道路ネットワークの機能強化対策が位置づけられるなど、大規模災害時における代替性確保の観点からも必要不可欠な社会資本である一方で、整備状況は全国に比べ大幅に後れており、より一層の整備促進が重要。

【提案・要望事項】

- (1) 高規格道路の整備促進及び機能向上 (財務省、国土交通省)
- (2) 高規格道路をはじめとする道路整備に必要な予算の確保 (財務省、国土交通省)
- (3) 除排雪等に必要な予算の確保 (財務省、国土交通省)
- (4) 橋梁等の老朽化や防災・減災及び交通安全対策などに必要な予算の確保 (財務省、国土交通省)

【提案・要望の内容】

- ① 「食」や「観光」の生産空間を支え、企業進出等のストック効果を高めることはもとより、ミッシングリンクの解消等による災害に強い国土幹線道路ネットワークの強化のためにも着手している区間の早期開通、未着手区間の早期着手を図り、高規格道路網の整備を促進すること。
また、既存の高規格道路を有効活用し、機能の向上等を図るため、有料区間における暫定2車線の4車線化やインターチェンジの増設、ジャンクションの改良、中心市街地とのアクセス強化などの整備を進めること。
- ② 高規格道路をはじめとする道路網の計画的・体系的な整備推進を図るため、必要な予算を確保すること。
- ③ 冬期における円滑な交通確保のため、近年の労務費や諸経費等の上昇に伴う経費の増加を踏まえ、除排雪等に必要な予算を十分に確保するとともに、地域の実情に応じた交付金の柔軟な執行に対応すること。また、除雪業者の安定した経営が維持できるよう最低保証などに係る財政支援を拡充すること。
- ④ 橋梁等の道路施設の老朽化対策を着実に推進し、早期に予防保全型の維持管理に移行するために必要な予算を確保すること。
また、近年、激甚化・頻発化する自然災害に備え、道路施設の防災・減災対策を進めるとともに、通学路の合同点検等を踏まえた交通安全対策などに必要な予算を確保すること。

高規格道路の整備促進

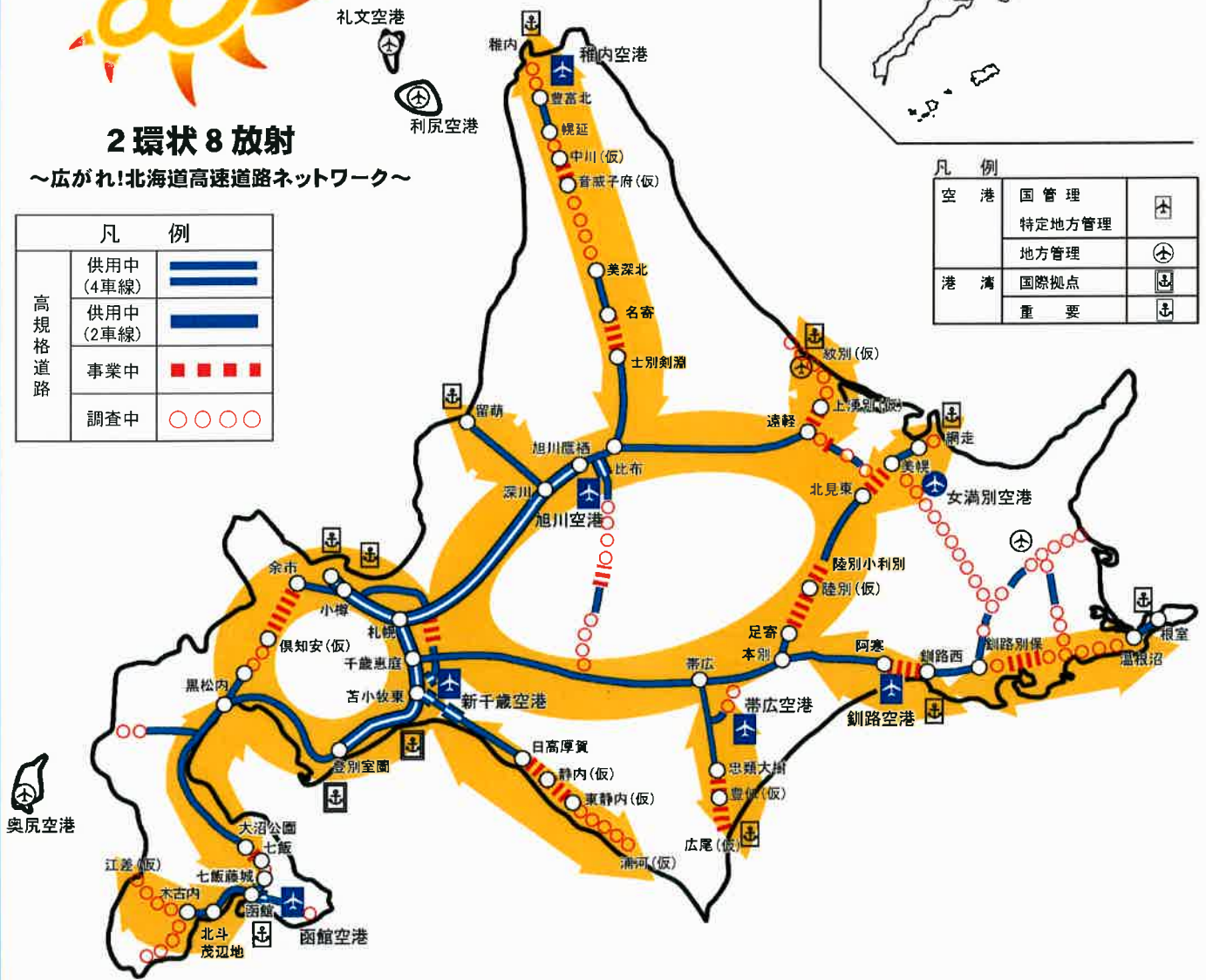


2環状8放射

～広がれ!北海道高速道路ネットワーク～

凡 例		
高規格道路	供用中 (4車線)	
	供用中 (2車線)	
	事業中	
	調査中	

凡 例		
空 港	国 管 理	
	特定地方管理	
	地方管理	
港 湾	国際拠点	
	重 要	



未着手区間一覧表(令和4年3月31日現在)

No.	路線名	区間
①	北海道縦貫自動車道	七飯藤城～七飯
②		美深北～音威子府
③		中川～幌延
④		豊富北～稚内
⑤	北海道横断自動車道根室線	黒松内～倶知安
⑥		釧路別保～厚岸町尾幌
⑦		厚岸町糸魚沢～温根沼
⑧	北海道横断自動車道網走線	女満別空港～網走
⑨	旭川・紋別自動車道	上湧別～紋別
⑩	日高自動車道	東静内～浦河
⑪	函館・江差自動車道	木古内～江差

ミッシングリンクを早期解消し、災害に強い道路ネットワークの整備を促進

令和4年3月31日時点の開通率

【北海道】

未着手区間の割合
20% (358km)



※(旧名称)地域高規格道路を除く



公共交通ネットワークの維持・確保に向けた施策の推進

(総務省、経済産業省、国土交通省)

【現状・課題】

本道においては、過疎化や少子化の進行による利用者の減少と、経費の高騰などによる採算性の悪化が著しいほか、乗務員の高齢化や担い手の不足等も顕著で、地域の公共交通ネットワークの維持・確保が困難な状況にある。

生活バス路線や離島航路・航空路などの公共交通は、道民の暮らしや経済活動を支える重要な基盤であり、路線の安定的な維持・確保に資する支援の充実・強化や安全性・利便性の向上に向けた施策の推進が必要である。

【提案・要望事項】

(1) 乗合バス事業に対する支援制度の充実・強化 (国土交通省)

(2) 離島航路・航空路の維持・確保のために必要な予算の確保

(総務省、国土交通省)

(3) 自動車運送事業における労働力確保等に向けた取組の推進 (国土交通省)

(4) 公共交通機関の利便性向上に対する支援制度の充実・強化 (国土交通省)

(5) 次世代を見据えた交通インフラの構築 (経済産業省、国土交通省)

【提案・要望の内容】

① 本道の乗合バス事業は、長大路線特有の避けがたい事情により経費が嵩む地域事情を抱え、損失額と補助額に大きな差が生じていることから、交通事業者などの意見を十分に踏まえ、支援内容の充実・強化を図ること。

また、地域公共交通計画の策定に必要な予算を確保するとともに、路線再編等といった法定協議会や交通事業者が主体となって実施する地域交通の最適化に繋がる取組や、地域における新たな連携の促進を図る取組に対し、支援制度の創設を図ること。

② 離島航路・航空路を維持・確保し、交通事業者等が安定的な経営を行うために必要な予算を確保するとともに、離島航路については、国補助額が実欠損額と大きく乖離していることから、地域の実態に即した補助が実施されるよう見直すこと。

また、離島航空路線については、北海道及び離島町による島民への追加助成や運航費の上乗せ補助など、地方が独自に行う路線の維持・確保事業に要する経費が増大していることから、それらに対し財政支援をすること。

③ 国の責任においてバス事業の安全確保に向けた指導の徹底を行うとともに、深刻な乗務員不足を解消するため、交通事業者が乗務員の確保を安定的にできるよう雇用環境の整備に向けた必要な支援を行うとともに、地域の実情にあわせた運行体制が確保できるような措置を講ずること。

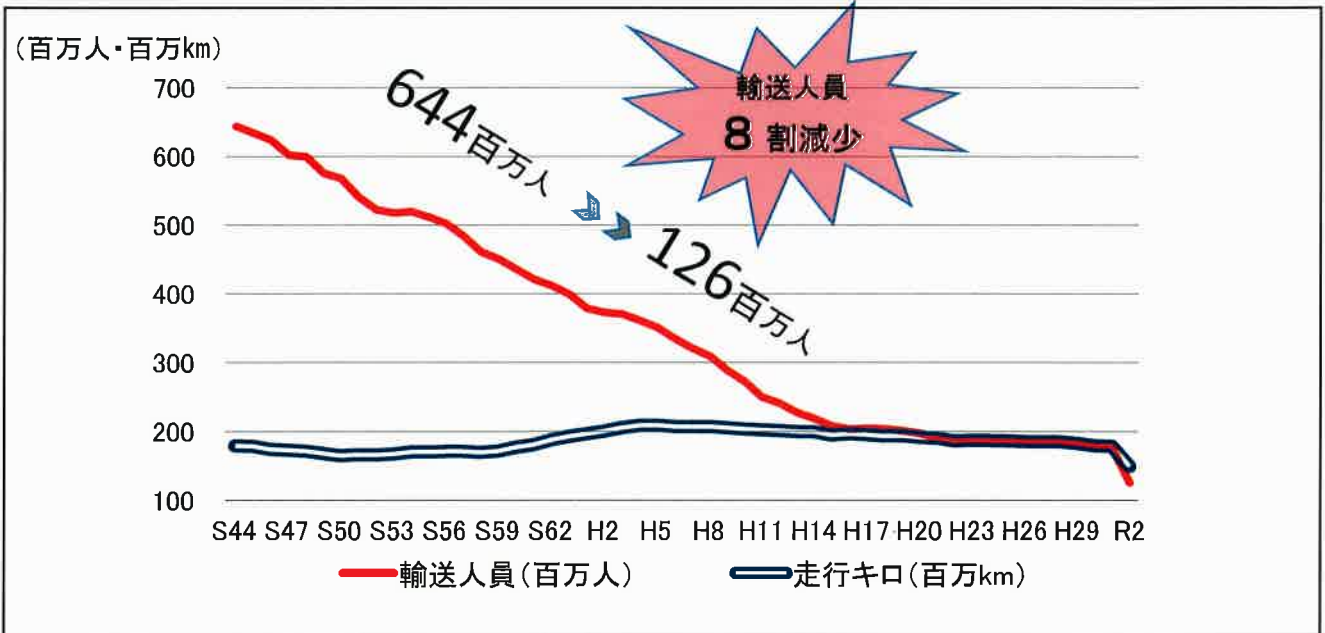
④ 公共交通機関における利便性向上に向け、施設及び車両のバリアフリー化、日本版MaaSの早期実現・普及のほか、災害時等にも対応できる交通情報提供システムの充実・強化など、交通事業者等がより一層取り組みやすい支援制度の充実・強化を図ること。

⑤ 我が国における「チャレンジフィールド」としての役割を北海道が果たしていくことなどを勘案し、自動運転など次世代技術を導入した新たな交通体系の構築を目指す取組を国において実施すること。

バス事業の状況

北海道の乗合バス事業の推移

(R4.2 北海道運輸局調べ)



事業者の主な意見

共通	<ul style="list-style-type: none"> 過疎地域での生産性向上の取組は非常に厳しい 全国の一律的な指標の見直しでなく、地域の実情を反映した制度として欲しい
運行補助	<ul style="list-style-type: none"> 補助要件のうち、「1日当たりの輸送量」や「平均乗車密度」の要件は、長距離運行による経費の増嵩など、地域の実情を反映していない
利用促進	<ul style="list-style-type: none"> バスロケシステムやICカードの導入・維持に対する補助制度の拡充が必要
運転手確保	<ul style="list-style-type: none"> 雇用環境整備への支援が必要 バス会社のイメージアップやバス運転手の魅力PRが必要

(H30.3 北海道調べ)

離島航路・航空路の状況

令和4年度(R3.10~R4.9)離島航路運営費補助金内定額

(千円)

	実欠損額 (赤字額)	標準 欠損額	国補助額が 実欠損額と 大きく乖離	国補助		差し引き (地域負担予定額)	
				内定額	負担割合		負担割合
羽幌航路	187,942	107,338		66,694	35.5%	121,248	64.5%
奥尻航路	180,119	35,763		22,221	12.3%	157,898	87.7%

離島航空路線の補助状況

◆ 運航費補助					
標準損失額 (国積算額)			損失額		
国補助			追加 (上乗せ) 補助		事業者負担
	道補助 (協調) (財政措置有)	道補助 (追加) (財政措置無)	町補助 (追加) (財政措置無)		
◆ 離島住民割引 (運賃低廉化)					
国交付金対象外			普通運賃		
事業者負担	町補助 (追加) (財政措置無)	道・町補助 (財政措置有)	国交付金	離島住民割引後運賃	



航空ネットワークの維持・拡充及び利便性向上のための施策の推進

(総務省、国土交通省、防衛省)

【現状・課題】

広域分散型の地域構造である北海道においては、航空路線が重要な高速移動手段になっており、北海道と国内主要都市間を結ぶ路線や離島などの道内路線は、道民生活をはじめ経済活動、観光振興などにとって欠かさないものとなっていることから、国や地域が連携して民間委託7空港の安定的な運営を支えるとともに、民間委託を選択しない空港も含め、航空輸送の維持・拡充を図る施策の推進が必要である。

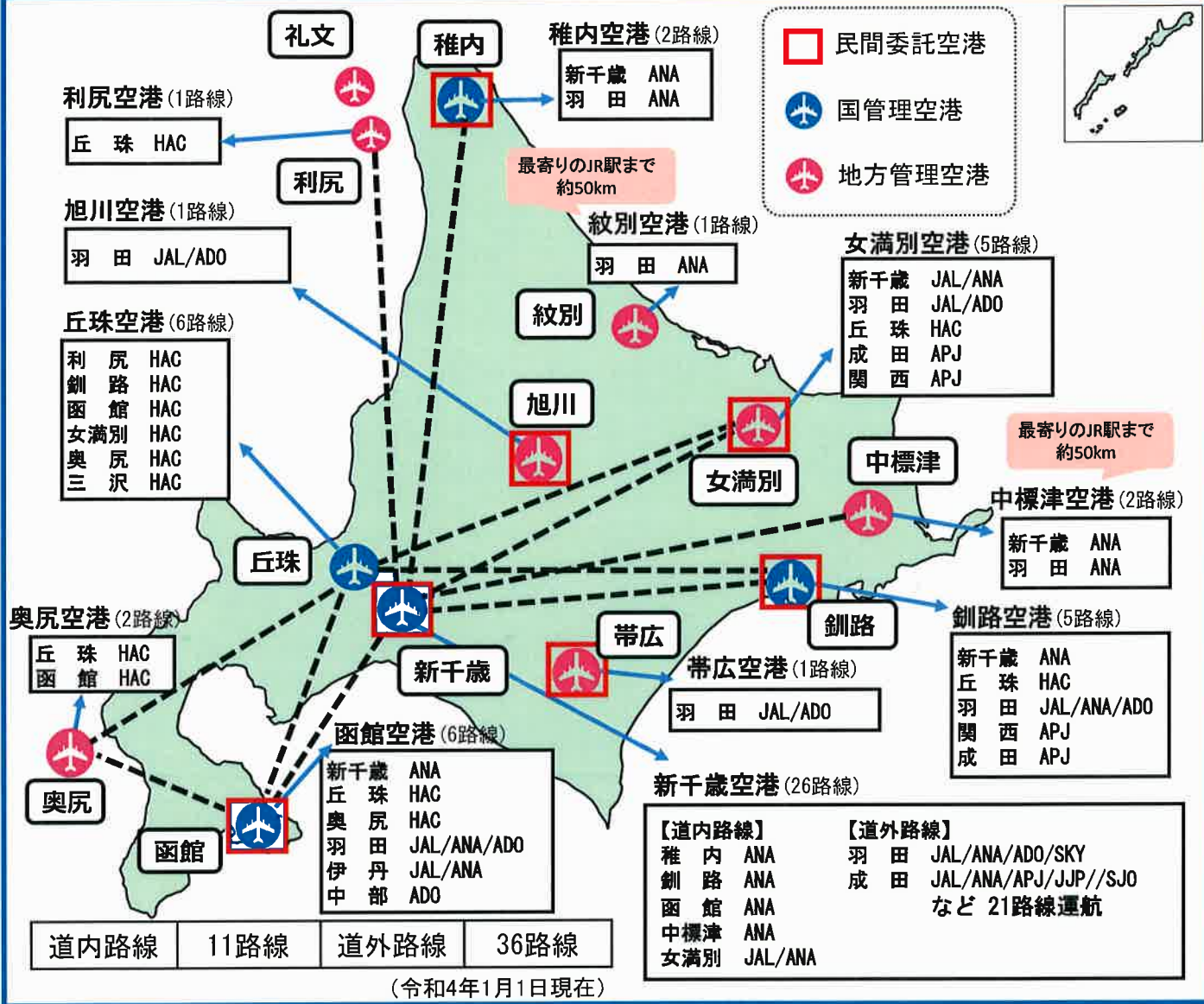
【提案・要望事項】

- (1) 地方路線の維持・拡充を図るための支援制度の充実・強化 (国土交通省)
- (2) 着陸料軽減の継続・拡充やビジネスジェット運航に対する支援 (国土交通省)
- (3) 空港整備及び除雪の予算確保 (国土交通省、防衛省)
- (4) 地方管理空港運営経費に対する支援制度の創設 (総務省、国土交通省)
- (5) 空港整備事業の補助対象経費の拡充 (国土交通省)
- (6) 空港運営事業者の安定的な事業運営に対する支援 (国土交通省)

【提案・要望の内容】

- ① 代替交通機関が限られる地域に立地する空港を発着する地方航空路線（中標津線や紋別線など）が、今後とも安定した運航を継続できるよう、航空会社に対する運航費等の補助などの支援制度、利用促進策など航空路線の維持に向けた取組を行う自治体等に対する支援制度を創設すること。
- ② 観光客の誘致による効果を全道に波及させるためには、道内外を結ぶ航空ネットワークの維持・拡充が不可欠であり、航空会社の負担軽減のため、国管理空港における着陸料軽減の継続及び拡充を図ること。
また、富裕層など幅広いインバウンドの受入れ等に資するビジネスジェットの運航に係る環境整備のための支援を行うこと。
- ③ 航空機の安全・安定運航の確保や利用者の利便性向上等のため、道内の国管理空港の施設整備等及び除雪に必要な予算を確保すること。
- ④ 地方管理空港の十分な除雪体制や消防力の確保など、航空機の定時性や安全性の向上に資する経費に対し支援制度を創設すること。
- ⑤ 空港整備事業について、補助事業採択基準下限額の引き下げ、補助対象範囲の拡充など、補助事業採択基準の緩和を図ること。
- ⑥ 航空需要が過去に例を見ない規模で大幅に減少している中、極めて厳しい経営状況にある空港運営事業者に対し、安定的な事業運営ができるよう支援すること。

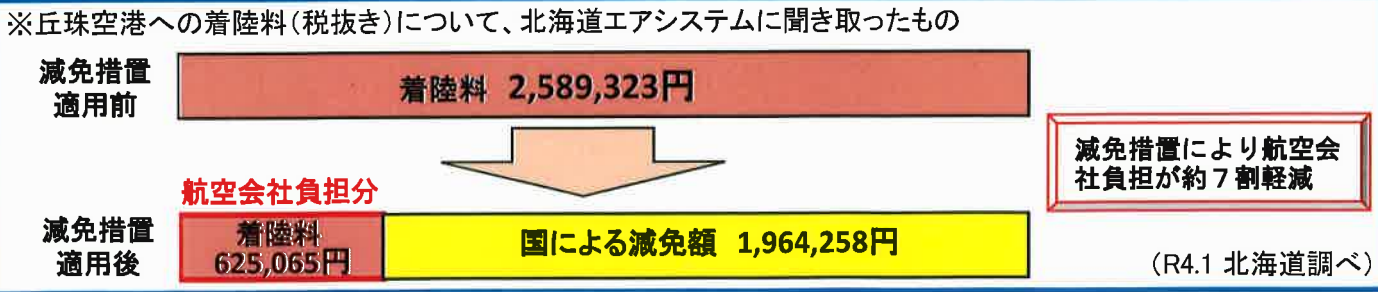
北海道の国内航空路線の状況



道内空港の利用状況



国管理空港における航空会社の着陸料負担状況 (令和3年4月~令和3年10月分 合計額)





安定的な鉄道ネットワークの構築に向けた施策の推進

(総務省、財務省、国土交通省)

【現状・課題】

広域分散型の社会構造である本道において、鉄道は通勤・通学など地域住民の生活はもとより、物流や観光など産業全般にも関わる重要な交通基盤であり、鉄道事業者が公共交通機関としての役割を将来にわたって果たしていけるよう、持続的な鉄道網の確立に向けた支援措置の充実・強化が必要。

【提案・要望事項】

- (1) J R 北海道の経営自立に向けた支援の着実な実施及び令和6年度以降の支援の検討 (国土交通省)
- (2) J R 北海道の安全対策や増収・利便性向上に向けた取組への支援の強化 (国土交通省)
- (3) 地域が J R 北海道と一体となっていく利用促進に対する支援の強化 (国土交通省)
- (4) 並行在来線に関する支援措置の創設・拡充 (総務省、財務省、国土交通省)

【提案・要望の内容】

- ① J R 北海道の経営自立に向け、令和2年12月に国が公表した「J R 北海道等に対する支援について」に基づき、J R 北海道に対する支援を着実に実施すること。
また、令和6年度以降の支援について、本道の鉄道ネットワークが果たす役割を踏まえたうえで検討を進め、早期に示すこと。
- ② J R 北海道の路線が安全かつ安定的に維持・確保されるよう、高架駅の耐震対策に係る支援措置を拡充すること。
また、新千歳空港アクセス鉄道の抜本改良や都市間輸送の強化など、J R 北海道の収益基盤を確立する取組への支援措置を講じるほか、障がい者、外国人観光客などの利便性にも配慮した施設・車両のバリアフリー化に対する支援の充実・強化を図ること。
- ③ 地域と J R 北海道が策定した第2期アクションプランに基づく、観光列車のおもてなしやイベントの開催といった利用促進の取組が一層の効果を発揮するよう、国の観光施策等を活用した地域の取組に対する支援の充実・強化を図ること。
- ④ 並行在来線「道南いさりび鉄道」の経営安定化を図るため、事業者が行う車両検査費用や設備投資への支援制度、固定資産税等の税制特例措置の拡充を図るとともに、乗継運賃割引の実施に対する支援や運行に係る欠損補助など経営改善に向けた支援措置を講じること。
また、地方公共団体においては、運営会社の赤字補填を行うなど、多額の公的負担が見込まれることから、支援措置を創設・拡充すること。
加えて、将来の貨物調整金制度のあり方が不透明な中では、北海道新幹線札幌開業後における並行在来線の地域交通確保の見通しが立てられないことから、令和13年度以降における制度設計を早期に示すこと。



北海道新幹線の整備促進

(総務省、財務省、国土交通省)

【現状・課題】

北海道新幹線については、現在、新青森から新函館北斗までの部分開業であり、高速化がされていない区間もあることから、より大きな新幹線効果の早期発現と、J R北海道の収支改善のため、札幌までの早期完成、全ダイヤの高速走行が必要である。

【提案・要望事項】

- (1) 新青森・札幌間の早期完成及び地方負担の軽減 (総務省、財務省、国土交通省)
- (2) 東京と札幌を結ぶ新幹線の最大限の高速化の実現 (国土交通省)
- (3) トンネル区間等の携帯電話不感区間の解消 (総務省)

【提案・要望の内容】

- ① 新青森・新函館北斗間については、徹底した安全運行を確保するとともに、新函館北斗・札幌間については、より大きな新幹線効果の早期発現、J R北海道の収支改善のため、新駅や、更なる高速化の検討等も含め、これまで以上に整備を促進し早期完成を図ること。
また、政府・与党申合せに基づく貸付料はもとより、公共事業の拡充など幅広い観点からの更なる財源確保や財源措置の拡充により、地方負担の軽減を図ること。
- ② 東京・札幌間の最大限の高速化の実現に向け、東北新幹線盛岡・新青森間の速度向上や、速度向上に伴う防音壁（盛岡・札幌間）の整備などの環境対策に対する財源確保を図ること。
また、青函共用走行区間については、時速260kmへの速度向上及び時間帯区分方式の拡大並びに札幌開業を見据えた高速化のスケジュール等を早急に示すとともに、抜本的方策により全ダイヤ高速走行の実現を早期に図ること。
なお、更なる高速化の実現のための経費については、新たな地方負担が生じないようにするとともに、北海道と本州の間の物流の確保にも十分配慮すること。
- ③ 新函館北斗・札幌間の整備に当たっては、開業前に全区間における携帯電話の不感対策を講じること。
また、トンネルの不感対策事業の実施に当たっては、極めて厳しいJ R北海道の経営状況を踏まえ、引き続き、現在の補助制度を継続すること。

北海道新幹線の開業効果

◇ 北海道新幹線（新青森～新函館北斗間）の開業から5年が過ぎ、新型コロナウイルス感染症の影響前の令和元年度の利用者数は、開業前の在来線利用者と比較すると約1.2倍となっている。より大きな新幹線効果の発現のため、札幌までの早期完成と全ダイヤの高速走行が必要。

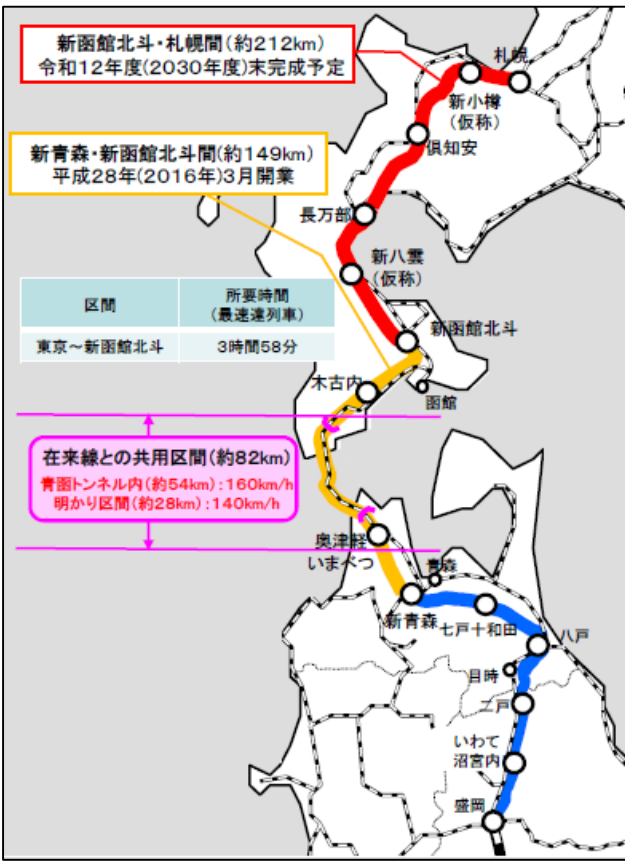
○北海道新幹線の利用状況

区分	開業1年目 (H28.3.26~H29.3.25)	開業2年目 (H29.3.26~H30.3.25)	開業3年目 (H30.4.1~H31.3.31)	開業4年目 (H31.4.1~R2.3.31)	開業5年目 (R2.4.1~R3.3.31)
利用者数	約229.2万人	約181.9万人	約167.9万人(※1)	約164.7万人(※1)	約54.8万人(※1)
一日平均利用者数	約6,200人	約5,000人	約4,600人	約4,500人	約1,500人
H27年比(※2)	160%	128%	118%	118%	39%
乗車率	32%	26%	24%	23%	8%

※1 JR北海道プレスリリース資料より北海道総合政策部交通政策局交通企画課作成

※2 在来線特急時代（H27）：一日平均利用者数は約3,800人

青函共用走行区間等の高速化



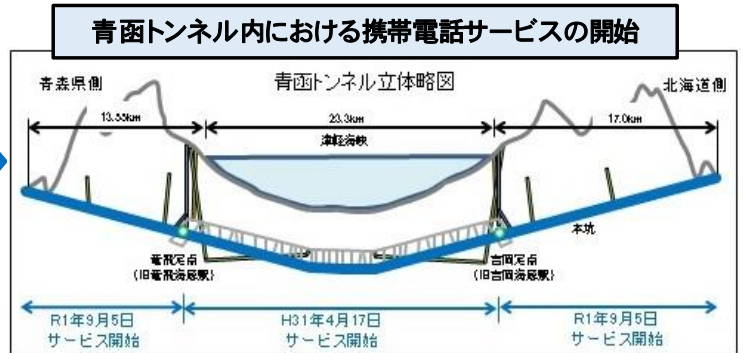
青函トンネル内の時速160km走行

区 間：青函トンネル内（約54km）
 対象列車：新幹線全列車
 所要時間：140km走行時（開業時）より約4分短縮
 [東京・新函館北斗間：3時間58分（最速達）]
 開始時期：平成31年3月16日

時間帯区分方式による青函トンネル内時速210km走行の実施

区 間：青函トンネル内（約54km）
 実施時期：令和2年12月以降の年末年始、GW、お盆
 所要時間：現行より約3分短縮
 今後、260km/hへの速度向上の早期実現を目指すとともに、更なる時間帯区分方式の段階的拡大の可能性についても、社会・経済的効果も踏まえながら、検討を進めていく。

北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）における携帯電話不感区間の解消





新千歳空港等の機能強化

(法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、国土交通省、防衛省)

【現状・課題】

観光立国・北海道の再構築など北海道経済が発展していくためには、新千歳空港の国際拠点空港化が重要であるほか、今後の国際航空路線の回復を見据え、道内空港における国際線利用者の受入体制整備についても早急に進める必要がある。

【提案・要望事項】

(1) 道内空港における国際線利用者の受入体制整備

(法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、国土交通省)

(2) 新千歳空港における誘導路複線化の整備の着実な進展等

(国土交通省、防衛省)

(3) 新千歳空港における一部外国航空会社乗り入れ制限の更なる緩和

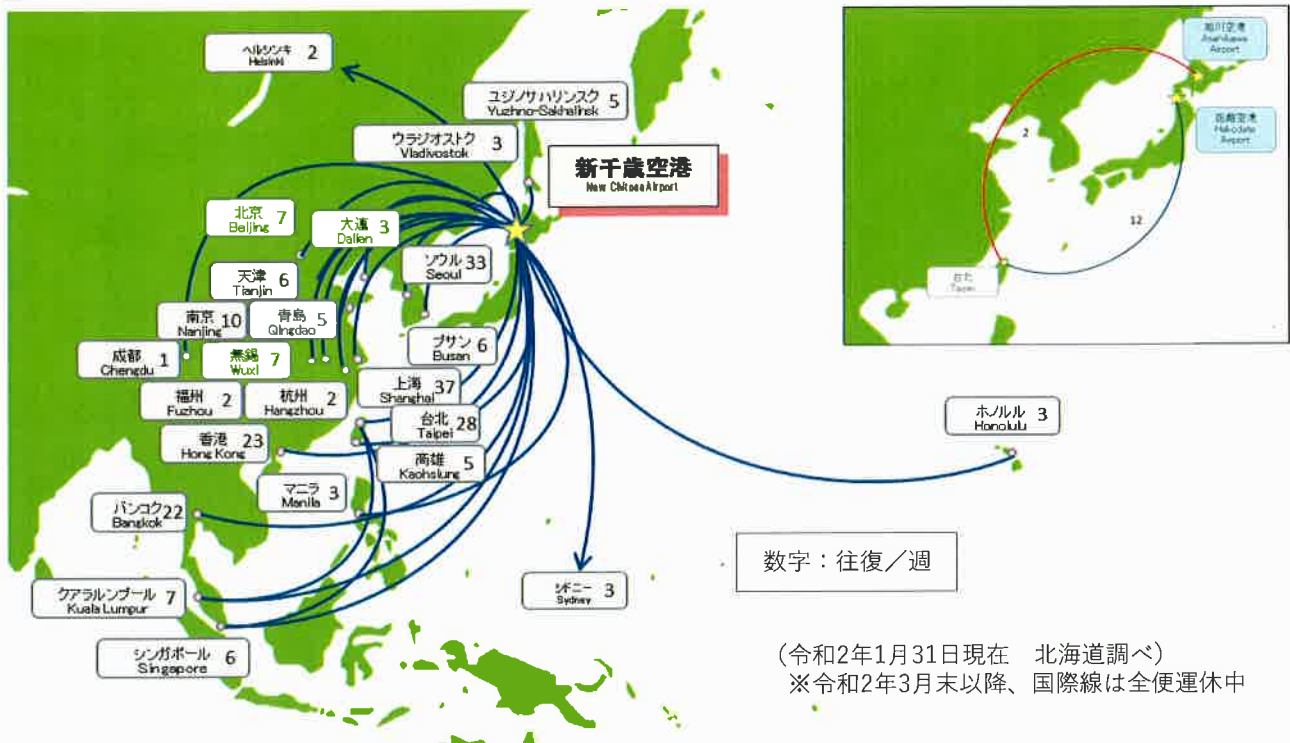
(国土交通省、防衛省)

【提案・要望の内容】

- ① 国際航空路線が再開される際に、時機を逸することなく対応できるよう、道内空港施設の拡大はもとより、グランドハンドリングや給油、ランプバスなどの地上支援体制の維持・強化や、感染症にも対応したC I Q体制の機能強化等、将来の国際線利用者の増大に備えた受入体制の整備を進めること。
- ② 新千歳空港における通年での安定運航や機能強化を図るため、誘導路複線化の整備を着実に進めるほか、既存ストックの利活用なども含めた対策の検討を進めること。
また、欧米をはじめとする長距離国際路線の就航を可能とするため、滑走路の延長整備を実施すること。
- ③ 新千歳空港においては、今後の国際航空需要の回復を見据え、一部外国航空会社の17時以降及び深夜、早朝時間帯の乗り入れ制限を緩和すること。

北海道内空港の国際線利用者数の受入体制

■北海道内空港の路線開設状況



■新千歳空港における一部外国航空会社の離着陸可能時間

曜日	平成28年10月 冬ダイヤ前	平成28年10月 冬ダイヤ後
月・木	可能時間なし	12時～17時
火・水	12時～16時	12時～17時
金	17時～24時	12時～24時
土・日	0時～24時	0時～24時

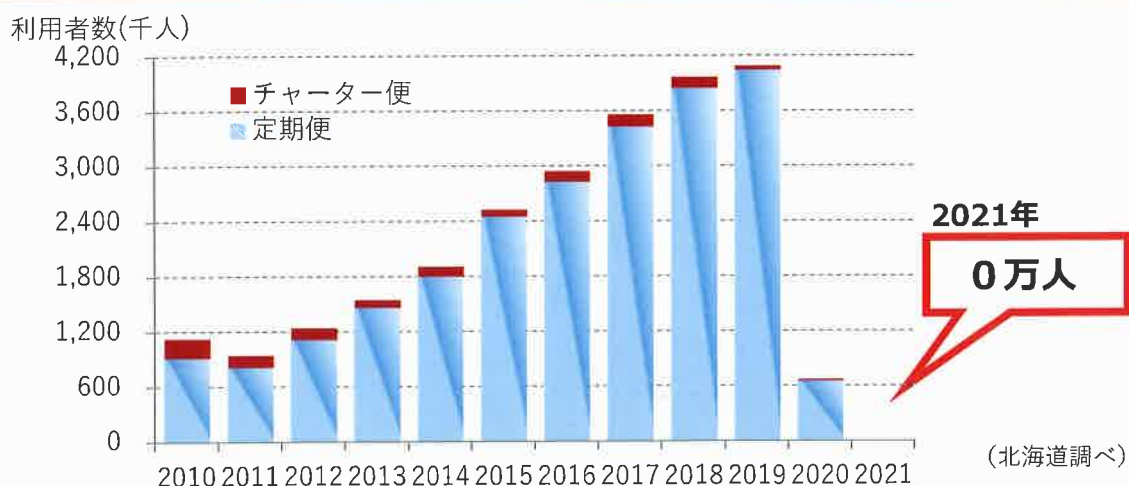
■北海道内空港におけるC I Q機関の体制等

空港名	税関 (移動時間※)		出入国 (移動時間※)		検疫 (移動時間※)	
	常駐	非常駐	常駐	非常駐	常駐	非常駐
新千歳	常駐	—	常駐	—	常駐	—
函館	非常駐	0.5H	非常駐	0.5H	常駐	—
旭川	常駐	—		0.5H	—	—
釧路	非常駐	0.5H		0.5H	非常駐	0.5H
帯広		1H		2H	2H	
稚内		0.5H		0.5H	非常駐	0.5H
女満別		3H		2.5H	2.5H	
中標津		1.5H		2H	2H	

※近隣支署等からの車による移動時間 (北海道調べ)

CIQ機関の職員が常駐していない空港が多く、適切な人員配置が必要

北海道内空港の国際線利用状況





本道の経済活動を支える物流機能等の充実・強化

(法務省、外務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省)

【現状・課題】

本道と本州とを結ぶ物流経路と輸送能力の安定的な確保に加え、国内外からの人流を増加するために、その基盤となる空港や港湾、道路ネットワークの機能の充実・強化が必要である。

また、我が国と欧州とを結ぶ北極海航路を活用し、物流ルートの強化や本道経済の活性化につなげるため、北極域の調査・研究や貨物船寄港のための環境整備が必要である。

【提案・要望事項】

(1) 道内空港の国際航空物流体制の充実・強化

(財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省)

(2) 国際海上貨物やインバウンドの拡大に向けた港湾の機能強化

(法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、国土交通省)

(3) 港湾など輸送拠点へのアクセス機能の充実・強化

(財務省、国土交通省)

(4) 本道と本州間の物流体制の確保

(国土交通省)

(5) 北海道の物流を担うトラック輸送の維持・確保に係る支援制度の創設

(国土交通省)

(6) 北極海航路利活用の推進と本道港湾の活用・国の施策への位置付け

(外務省、文部科学省、国土交通省)

【提案・要望の内容】

- ① 道産食品の大幅な輸出拡大に向け、国際航空貨物の物流拠点となる新千歳空港をはじめとする道内空港の物流体制の充実・強化に向けた取組に対して支援を行うこと。
- ② 物流機能の強化や外航クルーズ船の寄港促進に向け、船舶の大型化や農水産物の輸出促進に対応した岸壁などの施設整備、C I Q体制の充実による手続きの迅速化など、港湾の機能強化に対する支援を行うこと。
- ③ 高規格道路ネットワークの形成により主要な港湾や生産拠点といった輸送拠点へのアクセス機能が向上し、物流の効率化や円滑化が図られることから、着手区間の早期開通はもとより、未着手区間の早期着手を図ること。
- ④ 北海道と本州間における持続的かつ安定的な物流の確保を図るため、新幹線の高速化の検討にあたっては、災害に強く速達性に優れる貨物新幹線の導入に向けた検討を進めるとともに、全国の消費者の食生活にとって大きな役割を果たしている北海道農林水産物について、本道の実情を踏まえ、効率的かつ安定的な輸送を確保するなどあらゆる方策を講じること。
- ⑤ 本道の物流を担うトラック輸送の維持・確保のため、海上輸送機関利用時の料金助成や海峡を挟む高速道路通行料金の割引適用、中継輸送の実施、円滑な輸送に向けた荷役の効率化などに対する支援制度を創設すること。
- ⑥ 北極海航路の利活用に向けて、北極域研究船の建造を着実に進めるなど、北極域研究を推進するとともに、船舶の航行に必要な環境整備などの検討を進め、航路活用の優位性を有する道内港湾を国の施策推進の拠点として位置付けること。

港湾機能



国際拠点港湾（苫小牧港）



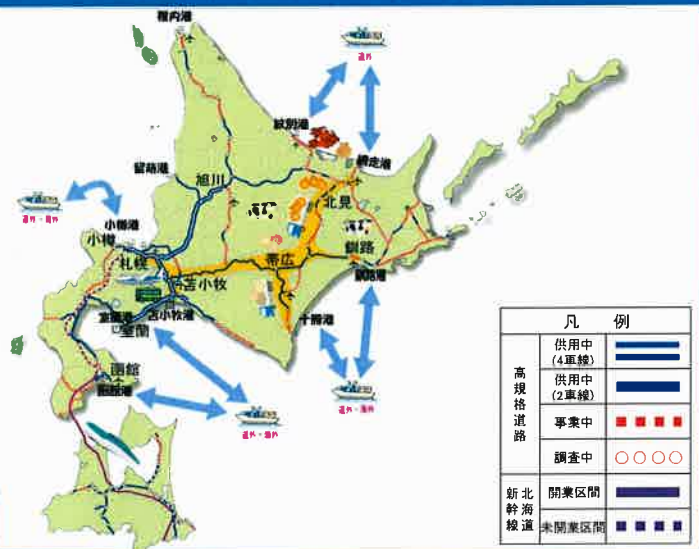
道路ネットワーク

北海道内（相互間）機関別輸送量（令和元年度）
 （出典：数字で見る北海道の運輸 令和3年版）



道内における貨物輸送の約97%が自動車輸送

高規格道路ネットワークの早期形成が必要



北極海航路

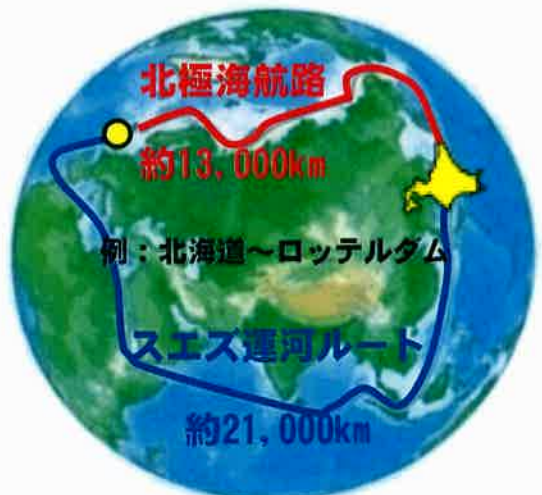
「北極海航路の利活用に向けた方針」（平成28年2月北海道）より

北海道の優位性

- ・ 地理的優位性・拠点機能の集積・産業の集積
- ・ 研究機関の集積

航路利活用における北海道の可能性

- ・ 原材料やエネルギー資源の安定的な調達
- ・ コンテナ航路の中継拠点・北極海クルーズの拠点
- ・ 航行船舶の支援拠点・北極域研究船の拠点



本道港湾を我が国の拠点へ