

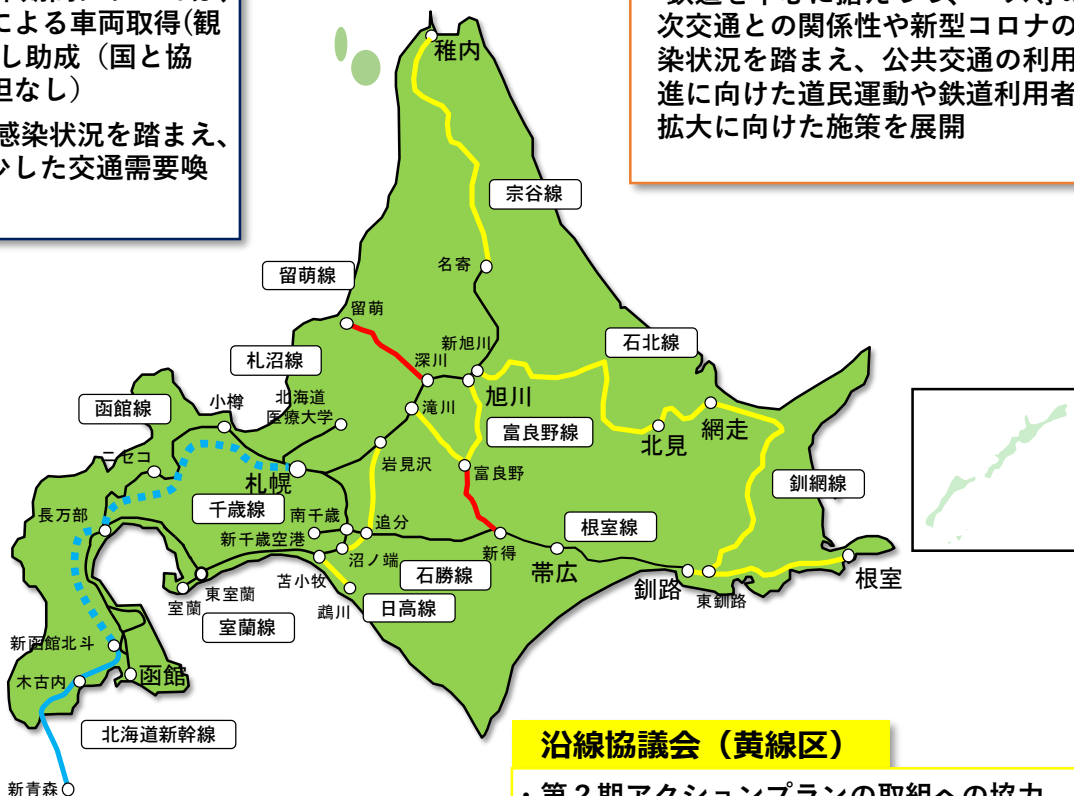
JR北海道に対する地域の支援

北海道

- ・第2期集中改革期間においては、道が、三セクによる車両取得(観光列車等)に対し助成(国と協調・市町村負担なし)
- ・新型コロナの感染状況を踏まえ、コロナ禍で減少した交通需要喚起策の展開

北海道鉄道活性化協議会

- ・鉄道を中心に据えつつ、バス等の2次交通との関係性や新型コロナの感染状況を踏まえ、公共交通の利用促進に向けた道民運動や鉄道利用者の拡大に向けた施策を展開



— 輸送密度200人未満(片道100人未満)の線区
— 輸送密度200人以上2,000人未満の線区

沿線協議会(黄線区)

- ・第2期アクションプランの取組への協力
- ・地域の実情に即した個別支援策の検討・実施
- ・上記取組を通じ、市町村も引き続き一定の負担

出典:JR北海道報道発表資料をもとに作成(2022年1月現在)

鉄道の利用促進に向けた取組

北海道鉄道活性化協議会による全道的な取組事例

旅行商品の造成

多目的特急車両を活用した企画旅行を沿線自治体等と連携して催行。



感染拡大防止の取組の発信

交通事業者による感染拡大防止の取組動画を制作し、街頭ビジョン等で発信。



子ども鉄道乗車体験

関係自治体等と連携し、地域の小学生を対象に、乗車体験会を実施。



出典:北海道作成

アクションプランに基づく各線区の取組事例

観光列車のおもてなし

観光列車が運行された際、自治体職員や地域住民等による歓迎を実施。



リモートトラベルの実施

感染収束後の来訪に繋げるべく、沿線風景をタレントと視聴できる動画を配信。



無人駅の維持管理

利用者の少ない無人駅の維持管理を沿線自治体を実施。



出典:JR北海道報道発表資料をもとに作成

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。

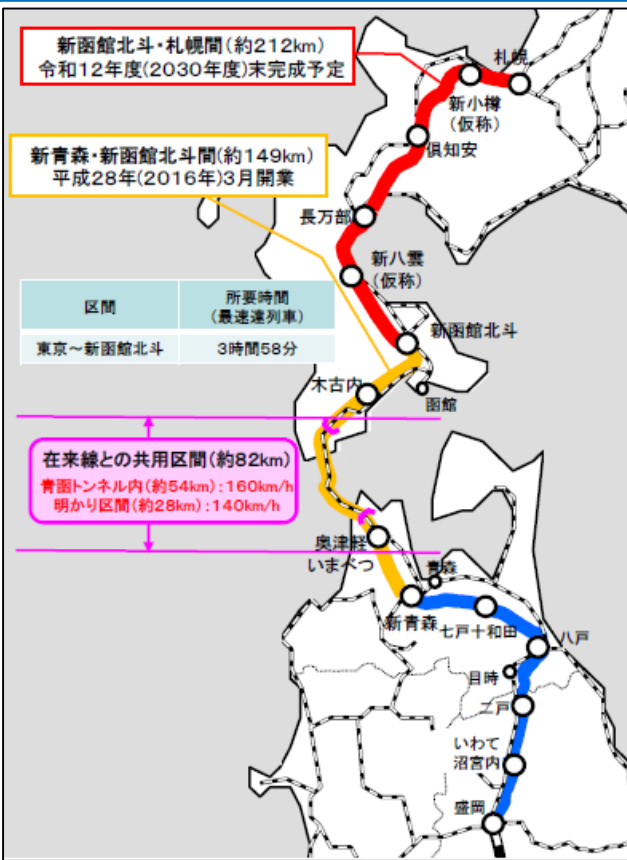
○北海道新幹線の利用状況

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



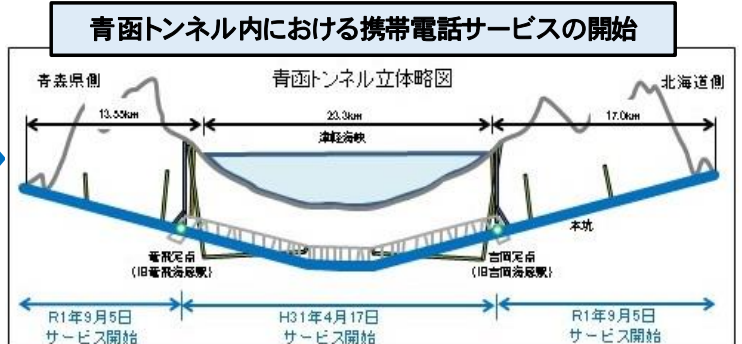
青函トンネル内の時速160km走行

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。