



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、北海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である。

【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の制度を創設すること。
- ④ 橋梁・舗装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。



公共交通ネットワークの維持・確保

(総務省、経済産業省、国土交通省)

【現状・課題】

北海道においては、過疎化や少子化による利用者の減少や経費の高騰などによる採算性の悪化に加え、乗務員の高齢化や担い手の不足等も顕著となっており、公共交通ネットワークの維持・確保が困難な状況にある。

道民の暮らしや経済活動を支える重要な基盤である公共交通の安定的な維持・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) 持続可能な公共交通の確保に向けた支援制度の充実・強化 (国土交通省)
- (2) 乗合バス事業に対する支援制度の充実・強化 (国土交通省)
- (3) 離島航路・航空路の維持確保に必要な予算の確保 (総務省、国土交通省)
- (4) 自動車運送事業における労働力確保等に向けた取組 (国土交通省)
- (5) 次世代を見据えた交通インフラの構築やDX化の推進 (経済産業省、国土交通省)

【提案・要望の内容】

- ① 持続的な地域公共交通の確保に向けて、地域公共交通計画等の推進に必要な予算を確保するとともに、路線再編など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「共創」の取組を推進する支援制度の強化、再構築後の維持・存続に資する新たな支援制度の創設を図ること。
- ② 長大路線を抱える北海道の乗合バス事業は経費が嵩む地域事情を抱えていることから、国補助額と実欠損額の乖離を是正し、実態に即した支援を行うこと。
- ③ 離島航路は国補助額が実欠損額と乖離していることから、必要な予算を確保した上で、実態に即した支援を行うこと。
また、離島航空路線は、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行うこと。
- ④ 自動車運送事業における深刻な乗務員不足を解消するため、国において、雇用環境の整備に向けた支援を行うとともに、地域の実情に即した運行体制が確保できるよう必要な措置を講じること。
また、バス事業を始めとする様々な交通機関の安全確保に向けた指導の徹底を行うこと。
- 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。
また、公共交通の利便性向上に向け、施設及び車両のバリアフリー化や日本版Maasの早期実現・普及のほか、自然災害時の輸送障害等に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。



航空ネットワークの維持・拡充及び利便性向上

(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せ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】

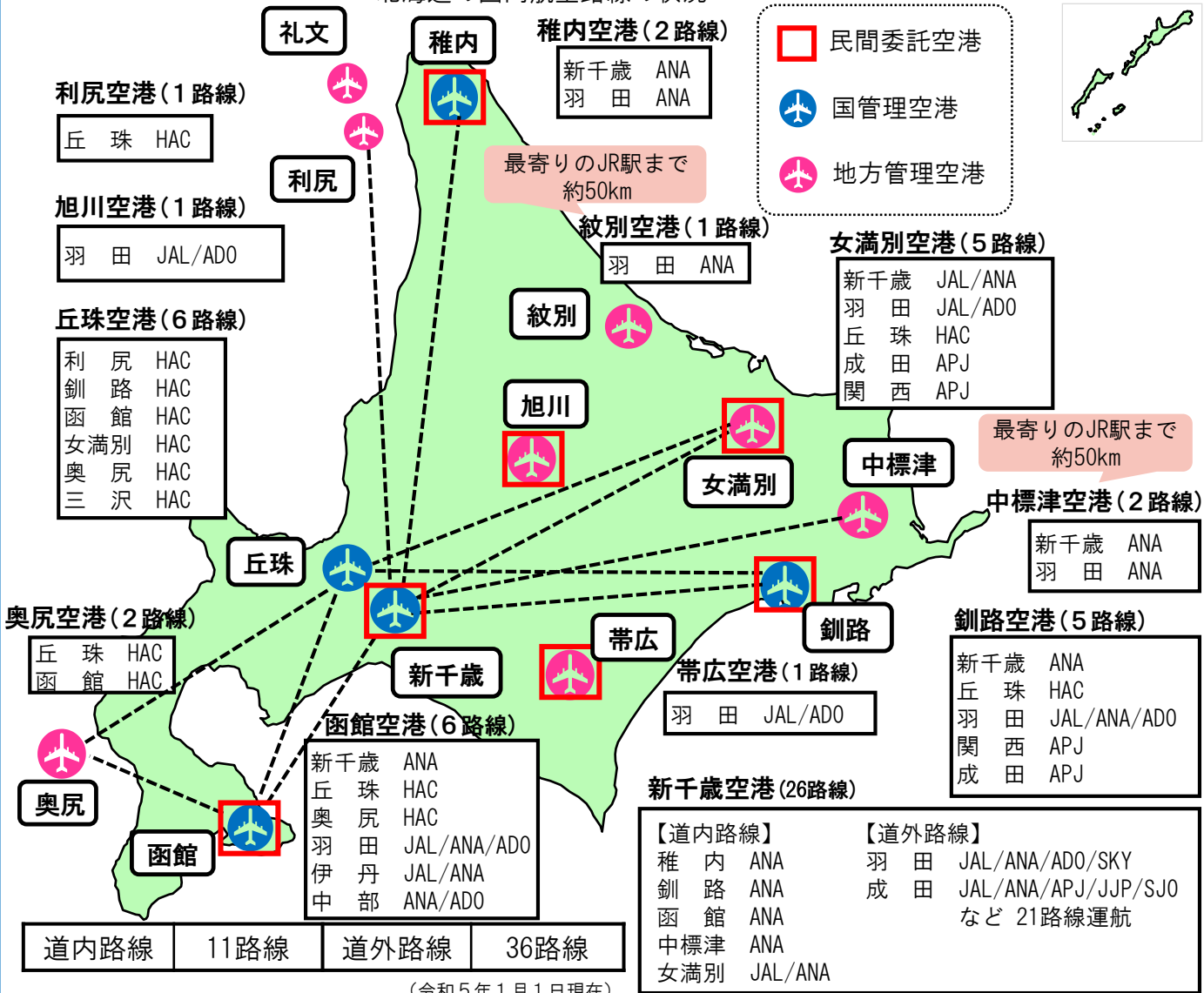
- (1) 地方路線の維持・拡充を図るための支援制度の充実・強化 (国土交通省)
- (2) 着陸料軽減の継続・拡充やビジネスジェット運航に係る支援 (国土交通省)
- (3) 丘珠空港をはじめとした空港整備及び除雪の予算確保 (国土交通省、防衛省)
- (4) 地方管理空港運営経費に対する支援制度の創設 (総務省、国土交通省)
- (5) 空港整備事業の補助対象経費の拡充 (国土交通省)
- (6) 空港運営事業者の安定的な事業運営に対する支援 (国土交通省)

【提案・要望の内容】

- ① 代替交通機関に限られる地域の空港を発着する地方航空路線が安定した運航を継続できるよう、航空会社への運航費等の補助などの支援制度、航空路線の維持に向けた取組を行う地方公共団体等への支援制度を創設すること。
- ② 観光客誘致の効果を全道に波及させるためには、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、国管理空港の着陸料軽減の継続と拡充を図るとともに、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便性向上等のため、丘珠空港をはじめとした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 国内航空路線を中心に航空旅客需要は回復途上にあるものの、依然として国際航空路線の需要回復は十分ではなく、厳しい経営環境が続いてい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。

航空ネットワークの維持・拡充及び利便性向上

北海道の国内航空路線の状況



着陸料軽減の継続・拡充やビジネスジェット運航に係る支援

■ 丘珠空港への着陸料 (着陸1回当たり)

減免措置
適用前

着陸料 8,370円

減免措置
適用後

着陸料

1,612円

国による減免額 6,758円

減免措置により
航空会社負担が
約80%軽減
⇒令和6年度以降
の継続を要望

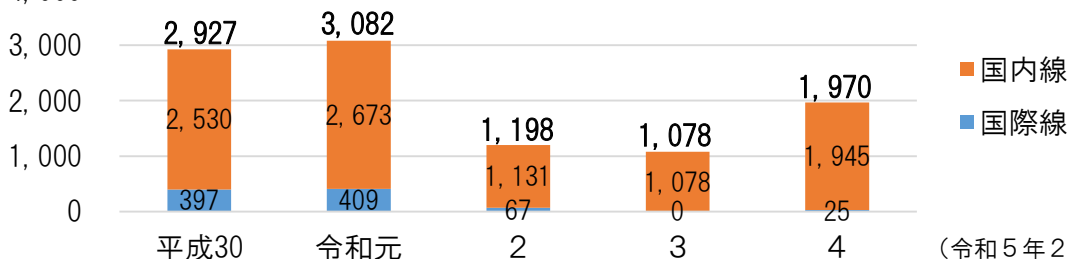
※コロナ対策による減免を含まない

(令和5年1月 北海道調べ)

空港運営事業者の安定的な事業運営に対する支援

道内空港の利用状況

(万人)4,000





安定的な鉄道ネットワークの構築

(総務省、財務省、国土交通省)

【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、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・強化が必要である。

【提案・要望事項】

- (1) 持続的な鉄道網の確立とＪＲ北海道の経営自立に向けた支援の着実な実施 (国土交通省)
- (2) ＪＲ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ＪＲ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 北海道の鉄道ネットワークが果たす役割を踏まえ、令和２年12月に国が公表した「ＪＲ北海道等に対する支援について」に基づき、ＪＲ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、総括的検証において、監督命令時に想定しえなかった新型コロナウイルス感染症等の影響を十分踏まえて評価を行った上で検討を進め、早期に示すこと。
- ② ＪＲ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、ＪＲ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、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ＪＲ北海道による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に加え、貨物調整金制度については、支払時期や算定方法を見直すこと。
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】

令和4年12月に公表された「北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議」報告書において、新函館北斗・札幌間の事業費が着工時には想定し得なかった大幅な増加となる見通しであることが示されたが、地元自治体の厳しい財政状況を鑑み、一層の地方負担の軽減を図るとともに、より大きな新幹線効果の発現とJR北海道の収支改善のため、札幌まで早期完成・開業が必要である。

【提案・要望事項】

- (1) 新函館北斗・札幌間の地方負担の軽減 (財務省、国土交通省)
- (2) 新函館北斗・札幌間の早期完成・開業 (国土交通省)
- (3) 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)
- (4) 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 財政状況の厳しい北海道及び駅設置市町にとって、事業費の大幅な増加に伴う地方負担の増加は、更に厳しい状況となることから、新函館北斗・札幌間の建設事業費については、コスト縮減を徹底した上で、政府・与党申合せに基づく貸付料はもとより、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 新青森・新函館北斗間における徹底した安全運行を確保すること。
また、新函館北斗・札幌間については、沿線地域において新幹線開業を見据えたまちづくりが進められているところであり、より大きな新幹線効果の早期発現、JR北海道の収支改善のために、工程の工夫などに取り組み、新駅や、更なる高速化の検討等も含め、令和12年度（2030年度）末までの完成・開業を実現すること。
- ③ 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。
- ④ 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とともに、不感対策事業の実施に当たっては、極めて厳しいJR北海道の経営状況を踏まえ、現在の補助制度を継続すること。

新函館北斗・札幌間の地方負担の軽減

■北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に係る財源構成

当初試算額 総事業費 1兆6,700億円

※財源構成は道の試算

貸付料等 (37%) 6,200億円	国 (公共事業関係費) (42%) 7,000億円	地方公共団体 (21%) 3,500億円
-----------------------	------------------------------	-------------------------

(2/3)

(1/3)

事業費増加見通し 6,445億円

今回財源を決める必要がある分 2,922億円	(残分) 今後、工事の状況を見ながら 判断する必要がある分 3,523億円
---------------------------	--

【今回示された財源構成】

貸付料等 (約66%) 1,926億円	国 (約23%) 664億円	地方 (約11%) 332億円
---------------------------	----------------------	-----------------------

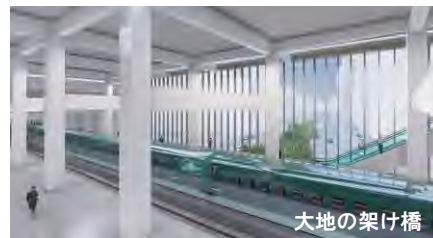
今後財源構成が示される見込み

※令和4年12月20日与党PT提出資料に基づき道が作成

新函館北斗・札幌間の早期完成・開業

■北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）における駅及び駅周辺の整備イメージ

新幹線札幌駅デザイン案



大地の架け橋

中間駅及び駅周辺の整備イメージ

○新八雲（仮称）駅



牧場の中にある駅

○長万部駅



湯けむり薫る噴火湾、人と時代の交差点

○倶知安駅



羊蹄の四季の恵み
～ふるさとと世界が出会う駅

○新小樽（仮称）駅



浪漫が薫る温もりと心地よさを感じる駅

東京と札幌を結ぶ新幹線の最大限の高速化の実現

■青函共用走行区間等の高速化

現 状

- 青函トンネル内の時速160km走行
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
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
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



高速化への対応

- 指令システムの改修(令和5年度中)
概要：指令システムの最高速度を210km/hから260km/hに書換え
実施主体：鉄道・運輸機構
- 時間帯区分方式による青函トンネル内時速260km走行の実施
実施時期：令和6年度（GW、お盆、年末年始の特定時期）
所要時間：現行より約6分短縮
（東京・新函館北斗間
通常時期の最速3時間57分）



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

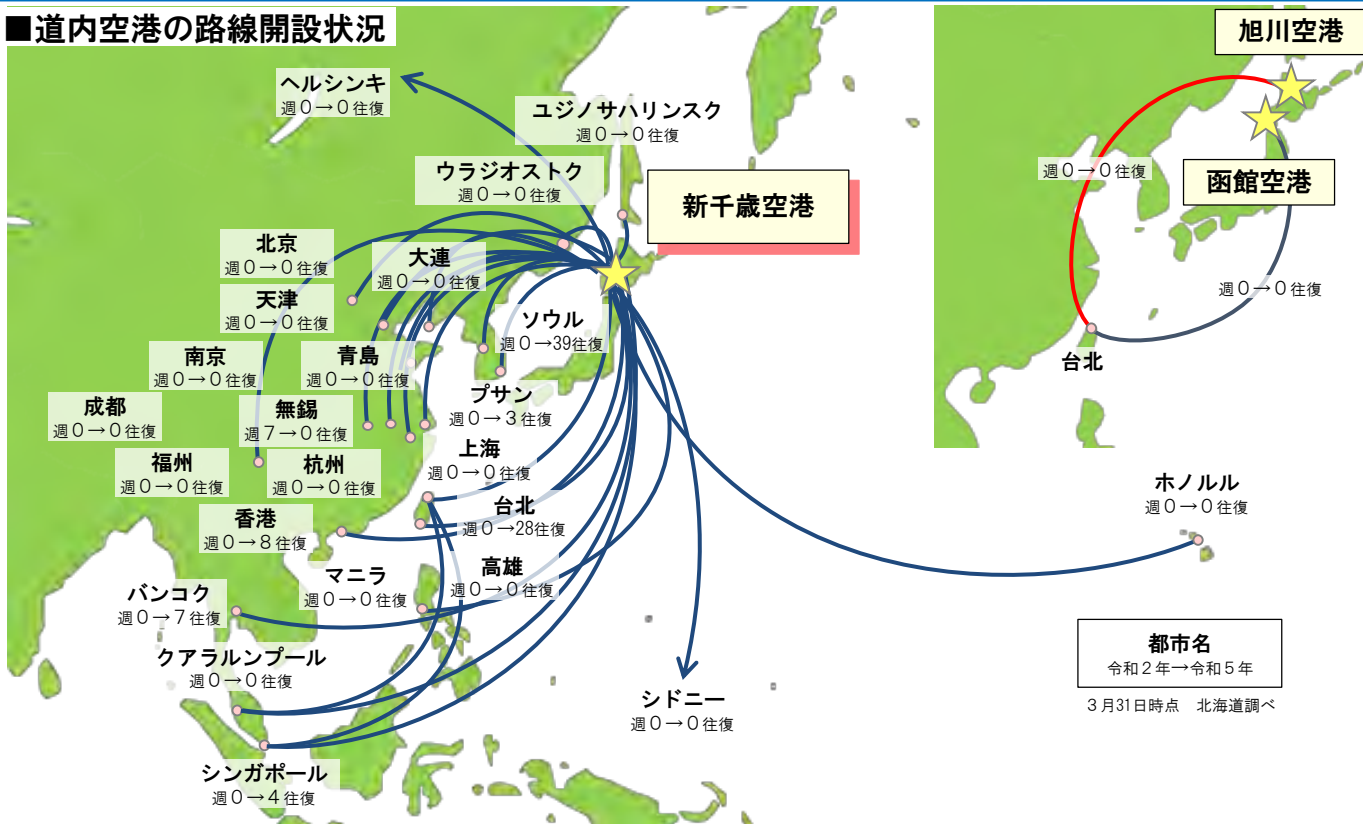
(国土交通省、防衛省)

【提案・要望の内容】

- ① 今後の国際航空路線の回復を見据え、道内空港施設の拡大はもとより、グラウ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、国際線利用者の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航空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。

道内空港における国際線利用者の受入体制整備

■道内空港の路線開設状況



■新千歳空港の一部外国航空会社の離着陸可能時間

曜日	離着陸可能時間
月～木	12時～17時
金	12時～24時
土・日	0時～24時

深夜、早朝時間帯の乗り入れ制限の緩和が必要

■C I Q機関の体制等

空港名	税関	出入国	検疫
新千歳	常駐	常駐	常駐
函館	0.5H	0.5H	常駐
旭川	常駐	0.5H	常駐
釧路	0.5H	0.5H	0.5H
帯広	1H	2H	2H
稚内	0.5H	0.5H	0.5H
女満別	3H	2.5H	2.5H
中標津	1.5H	2H	2H

C I Q機関の職員が常駐していない空港が多い



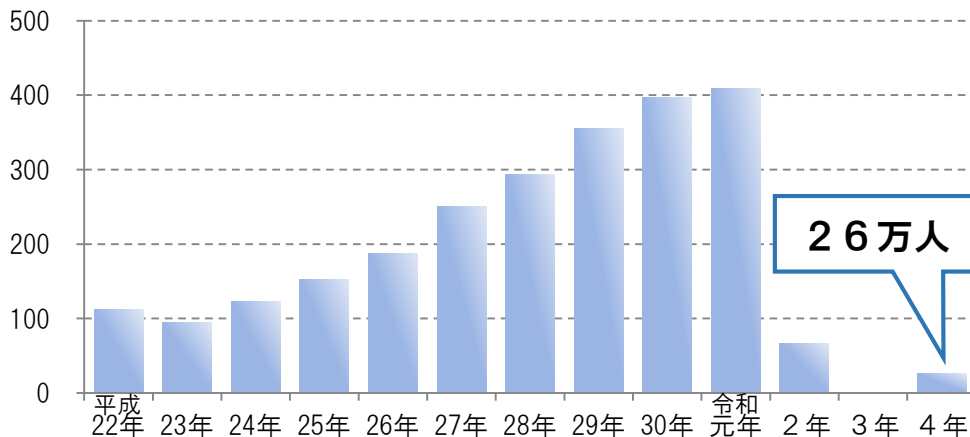
適切な人員配置が必要

※記載の数字は近隣支署等からの車による移動時間(北海道調べ)

■道内空港の国際線利用状況

利用者数(万人)

(国土交通省調べ)



国際線利用者の増大に備えた受入体制の整備が必要