

■高規格幹線道路

高規格幹線道路は、地域間の交流拡大や物流の効率化、周遊観光の振興、救急搬送時間の短縮、災害時における代替性の確保など、道民生活や経済活動を支える重要な交通インフラであり、早期のネットワーク形成が必要なことから、地元自治体や関係団体と連携し、着手済区間の早期完成や未着手区間の早期着手に向けた取組を進める。

【着手済区間】

北海道横断自動車道：(阿寒～釧路西)、(陸別町陸別～陸別小利別)、(釧路東～釧路別保)、(温根沼～根室)

帯広・広尾自動車道：(忠類大樹～豊似)、旭川・紋別自動車道：(遠軽瀬戸瀬～遠軽)

【未着手区間】

北海道横断自動車道：(釧路別保～温根沼)、(足寄～陸別町陸別)、(端野～高野)、(女満別空港～網走)

旭川・紋別自動車道：(遠軽～紋別)、帯広・広尾自動車道：(豊似～広尾)

■航空

航空路線の維持・拡充に向けて、道内7空港の一括民間委託の効果などを活かしながら、広域観光周遊ルート「アジアの宝 悠久の自然美への道 ひがし北・海・道」の活用などにより、航空機の乗り継ぎによる道外や道央圏から道東地域へのインバウンドを含めた観光客の誘客を図るとともに、東アジアなどの国際路線の誘致に地域一体となって取り組みながら、受入体制の充実・強化を図る。

また、ひがし北海道5空港利用促進協議会などを活用し、航空会社や自治体、観光事業者など地域の関係者が航空需要の創出や路線の定着に向け、連携・協力して取り組む地域協働モデルの検討・構築を進める。

■船舶

釧路港においては、農畜産業の国際競争力を強化するため、国際バルク戦略港湾として全国の連携港とともに、穀物の低廉な輸送の確保に取り組む。

十勝港や網走港においては、農業を支える飼肥料の安定供給や、農畜産品等の安定的な集出荷を図るため、港湾機能の強化に取り組む。また、紋別港や根室港において、水産物の商品価値向上のため、屋根付き岸壁の整備などに取り組む。

網走港や紋別港などにおいては、みなとオアシスの活用やクルーズ船の寄港促進などにより、多くの人が訪れ、観光・交流拠点として市民と観光客がふれあえるような賑わい空間の創出に向けた取組を進める。また、根室港においては、北方4島とのビザなし交流や共同経済活動の推進にむけた港湾機能の充実を図る。

■物流

地方部への安定的な物流の確保に向けて、中核都市と市町村間などの幹線輸送において、事業者の連携による共同輸送の取組を推進するほか、路線バスやタクシーとの貨客混載など、異業種間の連携による輸送の効率化を進める。

また、農産品等の安定的な輸送に資する、トラック輸送や鉄道貨物輸送の効率化、海上輸送・航空輸送などとの連携により多様な輸送モードの機能強化を図るほか、季節波動や片荷輸送への対応として、事業者や生産者などの連携により、集出荷施設や保管・冷蔵施設等の共同利用施設の集約化などの取組を推進する。

2 鉄道網の展望

(1) 展望の考え方

2030年度末には、北海道新幹線の札幌開業が予定されるなど、本道を取り巻く環境は大きな転換期を迎えているが、今後もインバウンドなど交流人口増加が見込まれており、こうした効果を全道に波及させ、本道の着実な発展につなげていくためには、鉄道網を含む交通ネットワークを、関係者が一体となって支えていく必要がある。

特に、鉄道は、各交通ネットワーク形成圏において、それぞれ幹線、広域、生活交通として重要な役割を担い、圏域内の人の移動とモノの輸送を促進するとともに、圏域間を相互につなぐ鉄道網により、本道全体の活性化を促進することが期待される。

また、鉄道貨物輸送は、本道で生産された農畜産物の道外への輸送や、道民の生活に欠かせない食料品や日用品の輸送など、本道と全国を結ぶ輸送手段として、重要な役割を果たしている。

<インバウンドなどの観光客や道民のスムーズな広域移動>

インバウンドの来訪が多い札幌圏と中核都市等をつなぐ路線は、広域観光やビジネスなど、大量の人の移動を支え、本道の更なる発展を促進する路線として、引き続き、路線の充実や利便性の向上に向けた取組を進める。

各地域の主要都市間や観光スポットをスムーズに移動できるよう、路線の充実や利便性の向上に向けた取組を進める。

また、2020年度に予定される道内7空港の一括民間委託により、更に多くの来道者が見込まれることから、他の交通モードと連携しながら各空港からの交通アクセスの利便性の向上に向けた取組を進める。

<地域の暮らしを支える交通網の確保>

持続的な鉄道網の確立に向け、地域の実情を踏まえた取組を進める。

なお、利用者の大幅な減少により、収支が極めて厳しい線区については、地域にとって最適な交通ネットワークの形成に向け関係者が一体となって検討を進める。

<本道の暮らしや経済を支える物流網の確保>

本道における鉄道貨物輸送については、輸送実績や鉄道施設の維持に要する費用負担も考慮しながら、消費地への定時制の確保、季節波動や片荷輸送の解消など、物流の効率化・最適化の観点から、他の輸送モードとの連携も含め、総合的な取組を進める。

<新幹線開業効果の全道への波及>

2016年3月に、北海道新幹線の新青森・新函館北斗間が開業し、現在、2030年度末の札幌開業を目指して工事が進められているところであり、より大きな新幹線効果を早期に発現させるため、国や経済界等と連携して1日も早い開業に向けた取組を進める。

また、新幹線で来道された方々が全道各地にスムーズに移動できるよう、交通アクセスの充実に向けて取り組む。

なお、北海道新幹線の札幌開業に伴いJR北海道から経営分離される線区については、関係者が一体となり、地域にとって最適な公共交通の確保に向けた取組を進める。

<札幌圏の利便性向上>

札幌近郊の都市圏輸送を担う路線は、通勤や通学、通院、ビジネス、観光といった札幌圏の暮らしや経済を支える路線として、引き続き、人流・物流の実態に合わせた路線の充実や利便性の向上に向けた取組を進める。

また、札幌圏と新千歳空港を結ぶ快速エアポートについては、近年、増加を続けるインバウンドを含む観光客等への対応に向け、増便など利便性の向上を進める。

(2) JR 北海道単独では維持困難な線区に対する考え方

個別の線区は、存廃などの結論や優先度を示したのではなく、道内の鉄道網が直面する厳しい環境や鉄道が果たしている役割などを踏まえ、道が総合的な交通政策を推進する上での基本的な考え方を全道的な観点から示したものであり、指針の考え方を参考に、今後、鉄道事業者はもとより、道や国も参画し、各々の実情や線区の特性を踏まえた検討・協議を更に進める。

JR 北海道の経営再生に向けては、これまでの経緯を踏まえ、引き続き、国が中心的な役割を担うべきである。持続的な鉄道網の確立に向けて、経営に責任を有する JR 北海道の徹底した経営努力を前提に、国の実効ある支援とともに、住民の最適な公共交通を確保する観点から、地域においても可能な限りの協力・支援を行うことが重要である。

- JR 北海道の経営は、経営安定基金の運用益が想定を超える金利水準の低下のもとで低迷したことに加え、利用者の減少や近年の安全投資の急増などにより、極めて厳しい状況にある。

JR 北海道が国の支援や地域による協力・支援を求めていくためには、まずは、自らが経営再建に向けた、具体的な取組を行うとともに、徹底した経営情報の開示を進め、経営の見通しについても、早期に示すことが不可欠である。

また、道民に責任を有する公共交通の担い手として、道や市町村との確かな信頼関係のもと、地域に根ざし地域とともに発展するとの基本認識に立ち、安全性の確保の徹底はもとより経営体質の抜本的な見直しを行い、利用者の方々の利便性、快適性の確保に最大限取り組む必要がある。

- 鉄道は地域において、人流・物流を支える大きな役割を担っており、広域行政を担う道においては、国や市町村などとの密接な連携の下、積極的かつ主体的な取組を展開していくほか、基礎的自治体である市町村とともに、地域の公共交通ネットワークを確保する観点から一定の役割を果たすべく検討を進める。

- 本道においては、鉄道施設の老朽化が著しく、財政状況が厳しい自治体が鉄道施設などを保有して鉄道運営を継続的に担っていくことは、現実的に難しいことから、道や市町村が行う協力・支援のあり方については、こうした点を十分踏まえ、具体的な制度設計に向け国なども含め、検討を急ぐことが必要である。

- 鉄道以外の交通機関を選択する場合にあっては、JR 北海道においては、鉄道がこれまで果たしてきた役割を十分踏まえ、代替交通の確保をはじめ、鉄道施設の撤去や整理、交流人口の拡大に向けた支援などの対策を最大限講じるとともに、JR 北海道はもとより、道、市町村や国、関係団体が緊密な連携のもと、活力ある地域づくりや観光振興、海岸保全などの観点に十分配慮しながら、より利便性の高い最適な交通ネットワークの確立に取り組んでいくことが必要である。

- 本道の社会経済や交通環境が大きな転換期にある中、2030 年頃の北海道を力強く支える鉄道網を実現するためには、関係者が各々の役割を認識し、相互の理解と協力のもと、一体となった取組を展開していくことが必要不可欠である。

※2016（平成28）年8月にバス転換に合意した石勝線（新夕張～夕張間）を除く。

道北地域	宗谷線 (名寄～稚内間)	ロシア極東地域と本道との交流拡大の可能性も見据え、国土を形成し、本道の骨格を構成する幹線交通ネットワークとして、負担等に係るこれまでの地域での協議を踏まえ、維持に向けて更に検討を進める。
	根室線 (滝川～富良野間)	住民の利用状況や、鉄道貨物輸送が地域の農産物を輸送する役割を一部担っていることを踏まえ、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に努めていく。
	根室線 (富良野～新得間)	圏域間のネットワーク形成や、今後の活力ある地域づくりの観点に十分配慮しながら、他の交通機関との連携、補完、代替も含めた利便性の高い最適な公共交通ネットワークの確保に向け、地域における検討・協議を進めていく。 検討にあたっては、道北と道東を結ぶ災害時の代替ルートとして、また、観光列車など新たな観光ルートの可能性といった観点も考慮することが必要である。
	富良野線 (富良野～旭川間)	観光客の利用だけで鉄道を維持していくことは難しいことから、関係機関が一体となって、観光路線としての特性を更に発揮するよう取組を行うとともに、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に最大限努めていく。
	留萌線 (深川～留萌間)	2019年度の鉄道路線と並行する高規格幹線道路の全線開通を踏まえ、利便性の高い最適な公共交通ネットワークの確保に向け、今後の活力ある地域づくりの観点に十分配慮しながら、他の交通機関との代替も含め、地域における検討・協議を進めていく。
道東地域	石北線 (新旭川～網走間)	国土を形成し、本道の骨格を構成する幹線交通ネットワークとして、負担等に係るこれまでの地域の協議を踏まえ、維持に向けて更に検討を進める。
	釧網線 (東釧路～網走間)	観光客の利用だけで鉄道を維持していくことは難しいことから、関係機関が一体となって、観光路線としての特性を更に発揮するよう取組を行うとともに、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に最大限努めていく。
	根室線 [花咲線] (釧路～根室間)	北方領土返還運動の拠点として重要な役割を有する北方領土隣接地域における鉄道の役割を十分考慮するとともに、国の北方領土対策や高規格幹線道路網整備の状況も踏まえつつ、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に最大限努めていく。
道央・道南地域	札沼線 (北海道医療大学～新十津川間)	利便性の高い最適な公共交通ネットワークの確保に向け、今後の活力ある地域づくりの観点に十分配慮しながら、バス転換も視野に、地域における検討・協議を進めていく。
	日高線 (苫小牧～鶴川間)	他の交通機関での代替の可能性も踏まえつつ、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に努めていく。
	日高線 (鶴川～様似間)	線路と海岸線が近接し、これまでも自然災害が頻発するなど厳しい環境に置かれた路線であることや、昨年11月に公表された調査結果等を踏まえ、利便性の高い最適な公共交通ネットワークの確保に向け、今後の活力ある地域づくりの観点に十分配慮しながら、他の交通機関との代替も含め、地域における検討・協議を進めていく。
	室蘭線 (沼ノ端～岩見沢間)	住民の利用状況を踏まえ、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に努めていく。 検討にあたっては、道北や道東と本州方面を結ぶ貨物列車のバイパスルートとしての役割など、全道的な物流網の観点にも考慮することが必要である。

※ 鉄道貨物輸送のあり方については、輸送実績及び鉄道施設の維持に要する費用負担等を考慮するとともに、道内全体の物流の効率化・最適化の観点から、トラック輸送や海上輸送も含めて総合的に対策を検討していくことが適当であり、地域における検討・協議と並行して、関係機関による議論を進めていく。（「北海道交通・物流連携会議（仮称）」を設置。136頁を参照。）

JR北海道単独では維持困難な線区について



【出展】 JR北海道発表資料より北海道が作成

3 空港の展望



2017(平成29)年3月31日現在

(1) 新千歳空港

我が国の北の拠点空港（国際拠点空港化）をめざして
～北海道経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現

- 北海道の航空ネットワークの中核空港として、増加する需要に見合った各種機能の強化を図るとともに、我が国の北の国際拠点空港化を進め、国内外からの来道者に対する受入環境の整備と連動を図りながら、北海道への誘客の牽引役としての役割を果たしていく。
- 従前からの旭川空港や帯広空港とのダイバート[※]など運航関連の連携に加え、道内の各広域観光周遊ルートの利用促進に向けた連携を強化することにより、更に一層、道外・国外からの流入を加速するとともに、他空港との連携で他空港の受入余力の活用も促進する。

《必要な取組》

- 1 国際拠点空港化の加速と欧米路線を視野に入れた国際競争力向上（LCCやチャーター便の積極的な誘致など）
- 2 国際物流機能の強化
- 3 周辺環境対策の継続
- 4 24時間運用に係る合意内容の確実な実施
- 5 航空自衛隊千歳基地との協力関係の確保
- 6 年間200万人以上が往来する空港及び空港周辺沿道等の景観整備
- 7 新千歳空港固有の事情も踏まえた地域との共生
- 8 空港従事者不足の解消に向けた雇用環境の向上
- 9 駐車場容量不足への対応による利便性向上と二次交通や宿泊施設など利用者増加に向けた取組への連携・支援の検討

〔空港概要〕

種 別	国管理空港	所 在 地	千歳市、苫小牧市
設置管理者	国土交通省	滑 走 路	3,000m×60m（2本）
運用時間	0:00～24:00（24時間）		

[※] ダイバート：目的地の空港が天候等の理由により着陸できない時に他の空港に降りること。

〔路線の状況（2017（平成29）年実績）〕

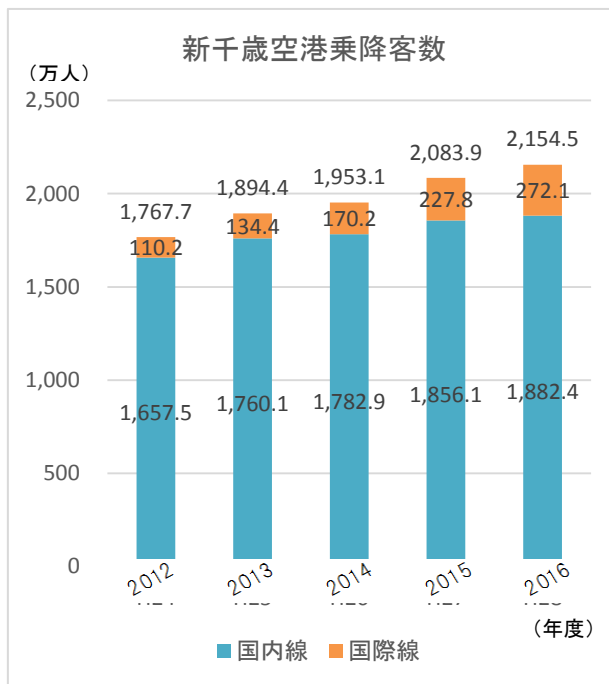
【国内線】

・函館	・釧路	・中標津	・女満別
・稚内	・利尻	・羽田	・成田
・伊丹	・関西	・中部	・青森
・秋田	・花巻	・仙台	・福島
・山形	・茨城	・静岡	・松本
・新潟	・富山	・小松	・神戸
・岡山	・広島	・出雲	・徳島
・福岡	・那覇		

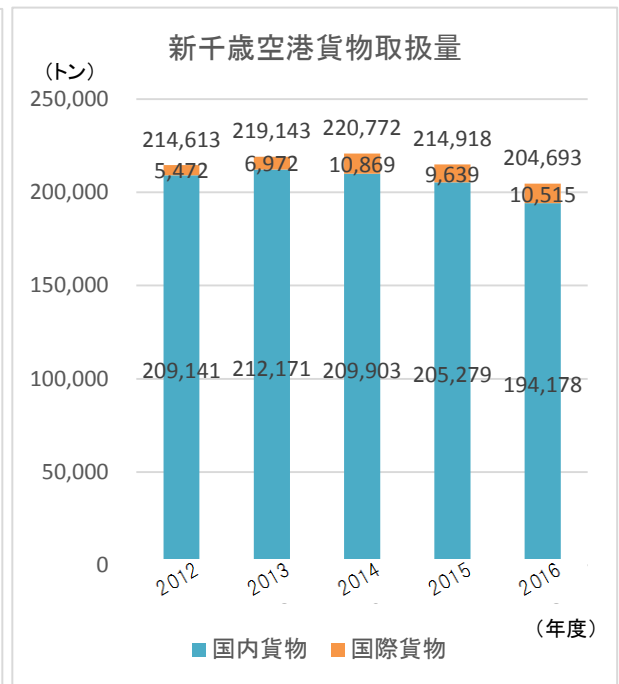
【国際線】

・ユジノサハリンスク	・ソウル	
・釜山	・大邱	・北京
・天津	・上海	・杭州
・南京	・香港	・台北
・高雄	・長沙	・バンコク
・グアム	・ホノルル	・シンガポール
・クアラルンプール		

〔乗降客数の推移〕



〔貨物取扱量の推移〕



(2) 稚内空港

離島を含む宗谷地域の経済・生活を支える空港をめざして
 ～道北地域経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現

- リージョナルジェット※によるチャーター便の活用など観光資源を活かした利用者増を図り、離島を含む宗谷地域の経済・生活を支え、また国境に隣接する地域の空港として、対岸のサハリン州との交流を支えるなど道北の拠点空港としての役割を果たしていく。また、道北の広域観光周遊ルートの北端のゲートウェイとして受入拡大をめざす。
- 従前からの新千歳空港や旭川空港とのダイバートなど運航関連の連携に加え、広域観光周遊ルートとも重なる道北エリア内の各空港との連携により、1年を通じた航空需要の創出を図る。

《必要な取組》

- 1 冬期間就航率の向上
- 2 外国人旅行者受入体制強化(C I Q※体制の整備、グランドハンドリング※体制の充実、運用時間の見直しなど)
- 3 老朽更新も意識した空港機能施設や空港基本施設の機能強化
- 4 首都圏等との直行便の路線維持

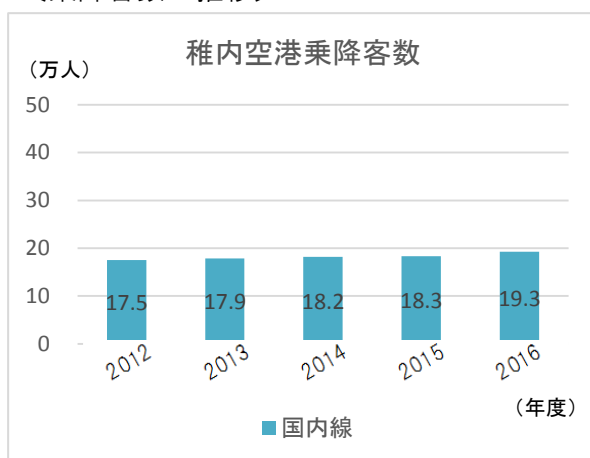
〔空港概要〕

種 別	国管理空港	所 在 地	稚内市	設置管理者	国土交通省
滑 走 路	2,200m×45m	運用時間	8:30～18:30 (10 時間)		

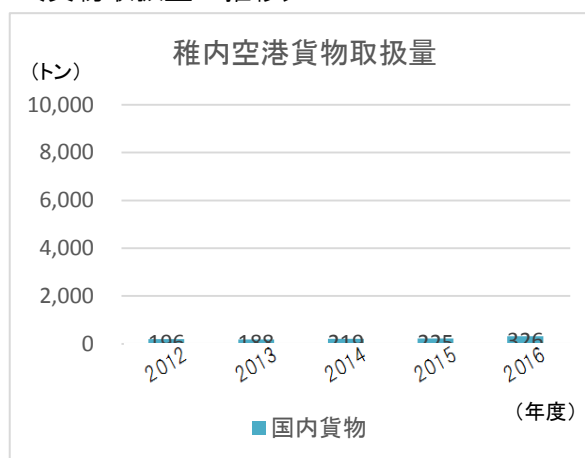
〔路線の状況 (2017 (平成 29) 年実績)〕

【国内線】新千歳、羽田 【国際線】なし

〔乗降客数の推移〕



〔貨物取扱量の推移〕



※ リージョナルジェット 地域航空路線に対応した小型ジェット機。

※ C I Q (Customs・Immigration・Quarantine) 国境を越える際の交通・物流において必要な手続で、税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫(Quarantine)を包括した略称。

※ グランドハンドリング 航空機の誘導、手荷物の搭降載、空港カウンター業務などの地上支援業務。

(3) 釧路空港

道東地域の拠点空港をめざして

～道東地域の拠点空港として国の観光立国政策の推進に向け機能向上を図るとともに、地域の経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現

- 国のインバウンド観光戦略による集中的支援プロジェクトが釧路市をはじめとする道東地域に重層的に認定され、地域では世界に通用する観光地づくりを進めている。この施策推進に向け、利便性の拡大、空港施設の拡充、競争力の強化、交通アクセス向上などに取り組み、道東地域の拠点空港としての役割を果たしていく。
- 更に道東地域内の帯広空港、女満別空港などと連携を強化し、広域観光周遊ルートの形成促進や一括民間委託による戦略的な施策展開を通じ、道東地域への観光客を増大させ、当圏域の一層の経済振興、地域活性化をめざす。

《必要な取組》

- 1 就航率向上に向けた空港施設の機能向上
- 2 国際線受入体制強化（入出国審査室・バゲージクレーム[※]など施設の拡充、C I Q体制の整備など）
- 3 航空ネットワークの充実強化（L C Cを含む国際線、国内線、道内線の誘致）
- 4 地域との連携（圏域自治体や関係団体等による各種事業の推進など）

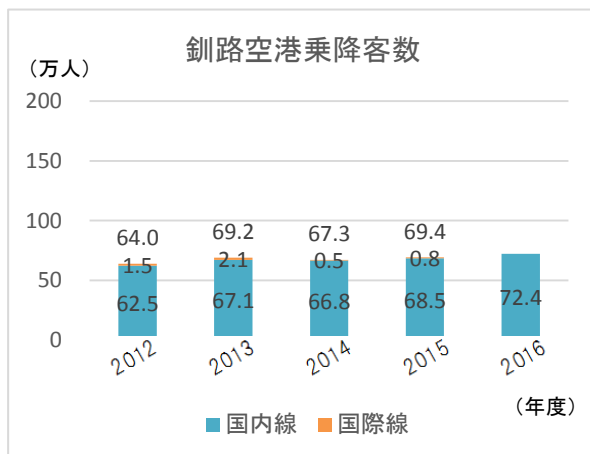
〔空港概要〕

種 別	国管理空港	所 在 地	釧路市、白糠町	設置管理者	国土交通省
滑 走 路	2,500m×45m	運用時間	8:00～21:00（13時間）		

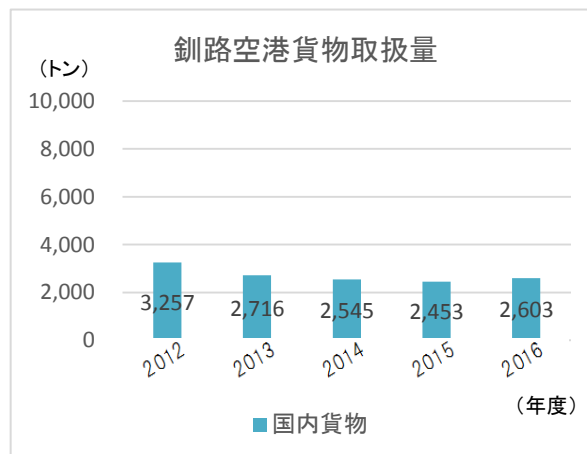
〔路線の状況（2017（平成29）年実績）〕

【国内線】新千歳、丘珠、羽田、伊丹、中部 【国際線】なし

〔乗降客数の推移〕



〔貨物取扱量の推移〕



※ バゲージクレーム 到着手荷物受取所。

(4) 函館空港

本州との結節点、新幹線、離島など様々な役割を担う道南地域の中核空港をめざして
～道南地域の経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現

- 本道と本州との結節点にある地の利に加え、新幹線開業により東北の空港との連携が可能であるといった優位性を最大限活用するほか、極めて利便性の高い都市型空港の強みも活かして、離島を含む道南の拠点空港として、その役割を果たしていく。
- 特定飛行場[※]であることなどから、空港の更なる利活用に向けては、地域や自治体との緊密な協力関係の維持が不可欠であり、地域の連携、広域観光周遊ルート圏内の各空港との連携を一層強化するとともに、受入環境の整備を図りながら、道内第二位の輸送量を誇る道南の空の玄関口として受入の拡大を図る。

《必要な取組》

- 1 航空ネットワークの充実強化（空港施設や空港ビルの整備を含む）
- 2 周辺地域の環境対策（現行水準以上の実施）
- 3 円滑な空港運営確保の観点から雇用や地域企業との関係承継
- 4 地域との連携（圏域自治体や関係団体等による各種事業の推進など）

〔空港概要〕

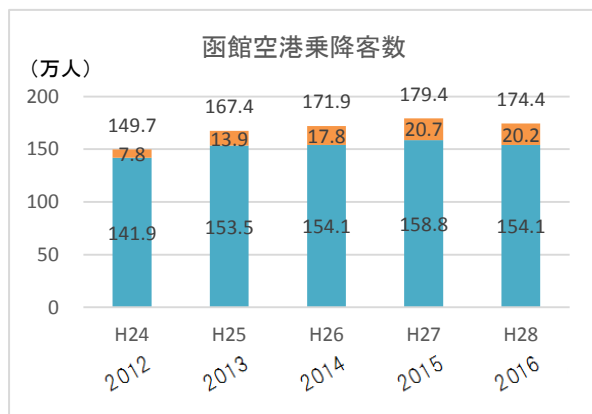
種 別	国管理空港	所 在 地	函館市	設置管理者	国土交通省
滑 走 路	3,000m×45m	運用時間	7:30～20:30（13時間）		

〔路線の状況（2017（平成29）年実績）〕

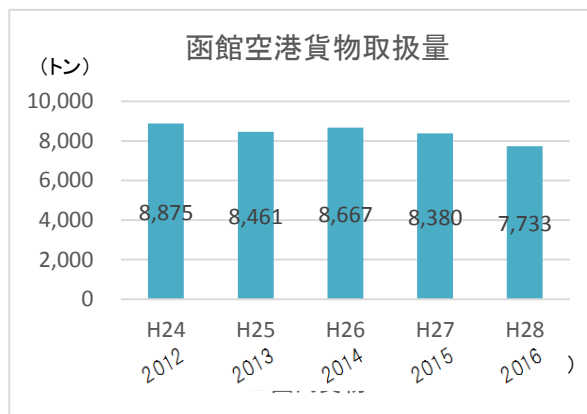
【国内線】新千歳、丘珠、奥尻、羽田、成田、伊丹、関西、中部

【国際線】台北、天津、西安

〔乗降客数の推移〕



〔貨物取扱量の推移〕



[※] 特定飛行場 「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止に関する法律」に基づき、航空機の離陸又は着陸の頻繁な実施による騒音等による障害が著しいと認められ、政令で指定される空港及び成田国際空港。特定飛行場の周辺では住宅防音工事など環境対策が実施され、道内では函館空港が指定されている。

(5) 旭川空港

道北地域の中核空港をめざして

～道北地域の経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現

- 本道のほぼ中央に位置する道内第二の都市、道北地域の中核都市、かつオホーツク方面や富良野、十勝方面に向かう交通の要衝の地にあるという立地特性を活かし、道北の南端の空の玄関口として道北地域の経済・交流を支えるとともに、地理的条件や交通環境などから新千歳空港のダイバート先となるなど実質的に道央圏空港の一翼を担ってきており、従前にも増して地域との連携の中で様々な取組を展開しながら両エリアにおける役割を果たしていく。
- きた北海道・ひがし北海道の広域観光周遊ルートの形成促進や空港間連携を強化し、C I Qの常駐・都市型空港・高い冬期就航率といった強みも活かして受入を拡大し、エリア全体の活性化に貢献する。

《必要な取組》

- 1 航空ネットワークの充実強化（道外主要空港との接続も視野）
- 2 官民連携による地域の特性や魅力を活かした空港づくり
- 3 安定的な空港運営と公共性の担保
- 4 周辺環境の整備（アクセス、交流等）と周辺地域の環境配慮

〔空港概要〕

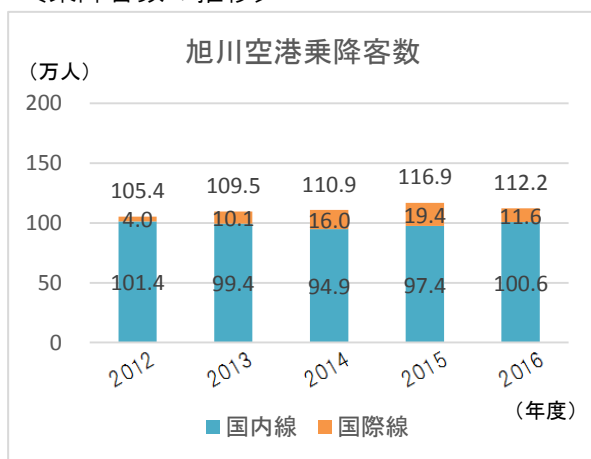
種 別	特定地方管理空港	所 在 地	旭川市、東神楽町	設置管理者	設置：国土交通省 管理：旭川市
滑 走 路	2,500m×60m	運用時間	8:00～21:00（13時間）		

〔路線の状況（2017（平成29）年実績）〕

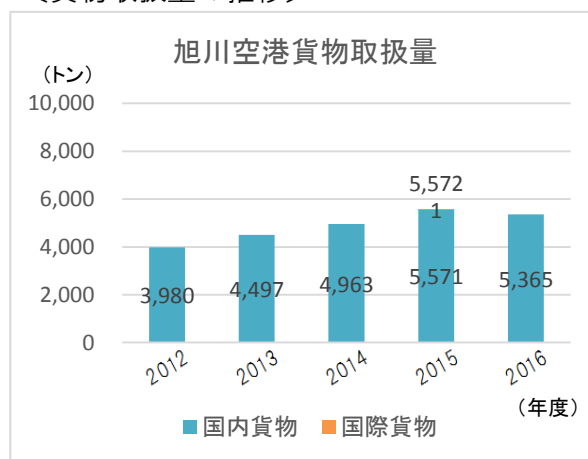
【国内線】羽田、伊丹、関西、中部

【国際線】ソウル、上海、台北

〔乗降客数の推移〕



〔貨物取扱量の推移〕



(6) 帯広空港

道東地域と道央地域の結節点、交通の要衝を担う中核空港をめざして
～経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現

- 日本を代表する食料供給地域を背後圏とする強みや、高い晴天率などの地理的優位性を活かし、道東の拠点空港の一つとして十勝地域の経済・交流を支えるとともに、新千歳空港との近接性により道央圏空港としても役割を果たしていく。
- 国のインバウンド観光戦略の一翼を担うひがし北海道広域観光周遊ルート of 西側のゲートウェイとして、エリア内の連携強化や魅力向上により受入を拡大するとともに、北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区に指定されている十勝の潜在力・地域資源も活用し、陸路・空路・海路の結節点という交通の要衝における、国内外への農畜水産物等の物流拠点としての価値を高めていく。

《必要な取組》

- 1 航空ネットワークの充実強化（LCCを含む国際線、国内線の誘致）
- 2 物流拠点としての機能強化
- 3 二次交通の充実に向けた交通インフラの拡充
- 4 周辺地域の環境対策（現行水準以上の実施）
- 5 駐車場の混雑緩和への対応と利便性向上

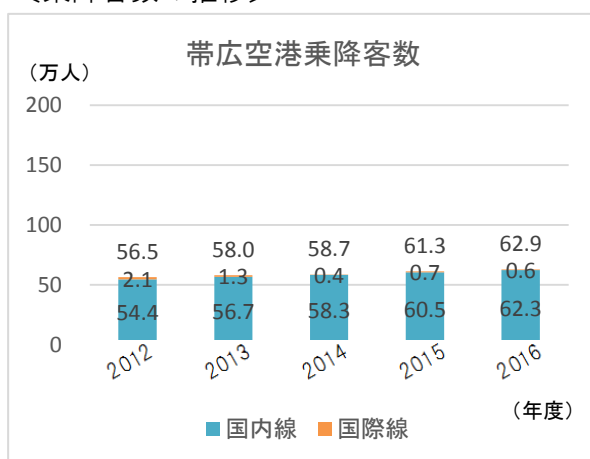
〔空港概要〕

種別	特定地方管理空港	所在地	帯広市	設置管理者	設置：国土交通省 管理：帯広市
滑走路	2,500m×45m	運用時間	8:00～21:00（13時間）		

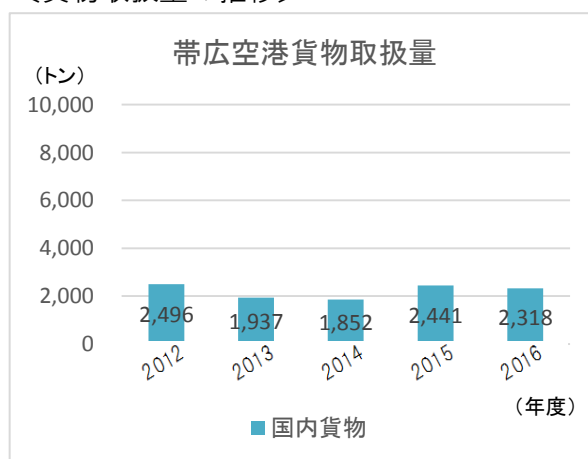
〔路線の状況（2017（平成29）年実績）〕

【国内線】羽田、中部 【国際線】なし

〔乗降客数の推移〕



〔貨物取扱量の推移〕



(7) 女満別空港

オホーツク地域の中核空港をめざして
～オホーツク地域の経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現

- 首都圏・関西・中部との航空路線のほか道内航空路線とも接続された、高い乗降実績を誇る地方空港として、オホーツク圏の経済・交流を支える主要な交流拠点としての役割を果たす。
- 国のインバウンド観光戦略の集中的支援プロジェクトが道東地域に重層的に投下されていることを絶好の機会と捉え、多様な資源を活かし、季節波動を圧縮しながら、ひがし北海道広域観光周遊ルートへのゲートウェイとして、国内外からの受入拡大をめざしていく。
- 道東地域の空港間連携を強化し、地域との緊密な連携の下で利用者増に取り組んでいく。

《必要な取組》

- 1 国際線定期便運航との乗継を中心とした路線の開設・拡充（基幹空港との連携強化、LCC等の乗り入れ）
- 2 空港機能施設及び外国人観光客受入体制等の強化（貨物・物流機能の強化、CIQ体制の整備、グランドハンドリング体制の充実など）
- 3 道内の二次交通拡大による航空需要の創出
- 4 地域との連携（圏域自治体や関係団体等による各種事業の推進など）

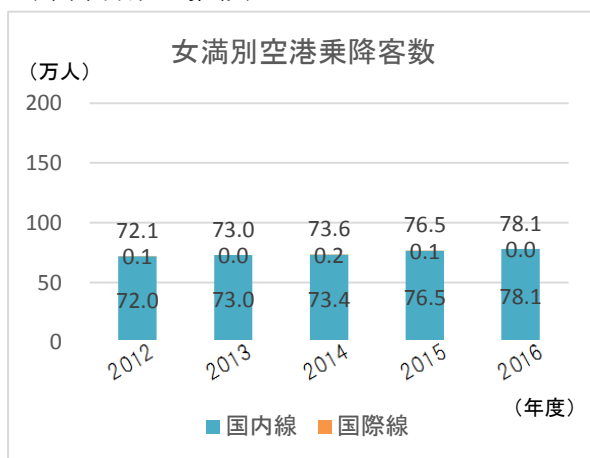
〔空港概要〕

種 別	地方管理空港	所 在 地	大空町	設置管理者	北海道
滑 走 路	2,500m×45m	運用時間	8:00～21:00（13時間）		

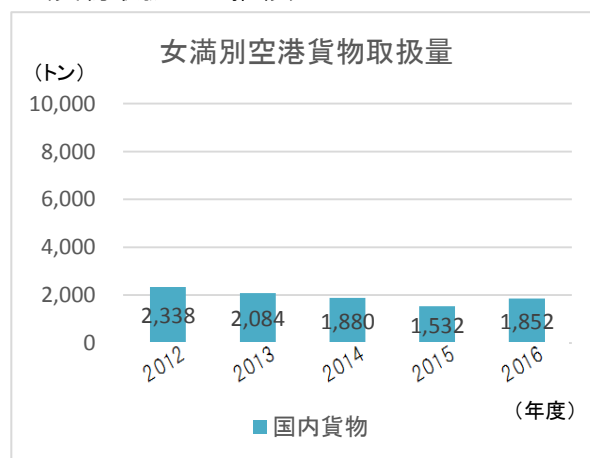
〔路線の状況（2017（平成29）年実績）〕

【国内線】新千歳、羽田、伊丹、関西、中部 【国際線】なし

〔乗降客数の推移〕



〔貨物取扱量の推移〕



(8) 中標津空港

北方領土隣接地域における「人・モノ・情報」の交流拠点をめざして
 ～地域資源の活用により人とモノの流れをつくる航空ネットワークの実現

- 北方四島との交流や領土教育の拠点である北方領土隣接地域において、「人・モノ・情報」の交流を活性化させ、経済や観光の振興など地域の発展を支える役割を果たしていく。
- 北方四島にゆかりのある建築物、文書図画、石碑などの遺産を活用した教育旅行の誘致や、流水ウォーク、氷平線ウォーク、ホエールウォッチング、ロシア文化体験など地域の特色ある観光資源の磨き上げにより、航空需要の拡大をめざす。
- 水揚げ直後の新鮮な魚介類や地域で製造される農産加工品などについて、航空輸送を活用した国内外への販売戦略を推進する。

《必要な取組》

- 1 北方四島の有形・無形遺産や知床自然遺産等を活用した交流人口の拡大（LCC等の乗り入れ）
- 2 外国人観光客受入体制等の強化（CIQ体制の整備、グランドハンドリング体制の充実、案内表示の外国語表記など）
- 3 航空貨物輸送の促進
- 4 空港と観光地をつなぐ交通アクセスの充実

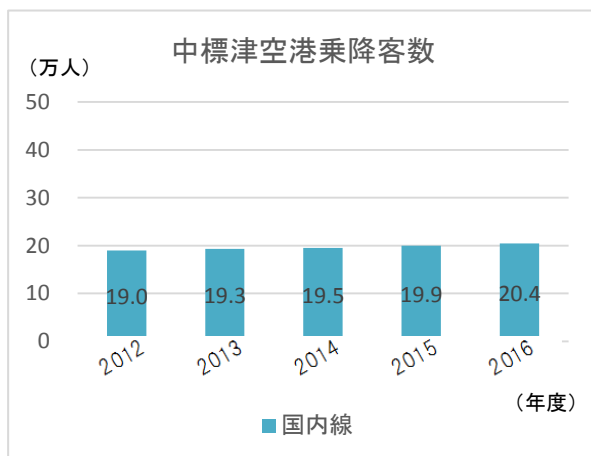
〔空港概要〕

種 別	地方管理空港	所 在 地	中標津町	設置管理者	北海道
滑 走 路	2,000m×45m	運用時間	8:30～18:30（10時間）		

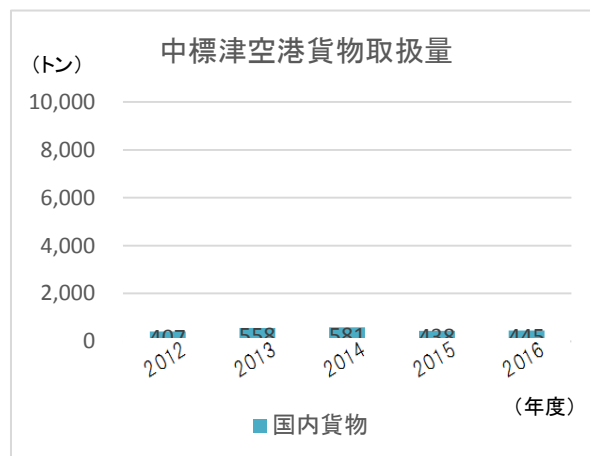
〔路線の状況（2017（平成29）年実績）〕

【国内線】新千歳、羽田 【国際線】なし

〔乗降客数の推移〕



〔貨物取扱量の推移〕



(9) 紋別空港

観光客を呼び込み経済を活性化させる空港をめざして
 ～首都圏や札幌圏との交流人口を拡大する航空ネットワークの実現

- 砕氷船による流氷観光など、人気の高い冬の観光資源を更に磨き上げるとともに、春から秋にかけての観光需要の底上げを図り、インバウンドを含めた観光客を道東地域に誘客し、地域経済を活性化させる役割を果たしていく。
- 現在、就航している羽田線に加え、新たに札幌圏を結ぶ路線を誘致し、道央圏はもとより、航空機の乗継利用により道内各地と紋別地域を短時間で快適に移動できる航空ネットワークに加わることで、道央圏からの観光客を取り込むとともに、地域住民の移動の利便性を高め、交流人口の拡大を図っていく。

《必要な取組》

- 1 札幌圏の空港を結ぶ定期路線の就航
- 2 遠紋圏域の自治体と航空会社及び旅行会社が一体となった利用促進施策の推進
- 3 空港と観光地をつなぐ交通アクセスの充実
- 4 閑散期の需要底上げに向けた観光資源の発掘と磨き上げ

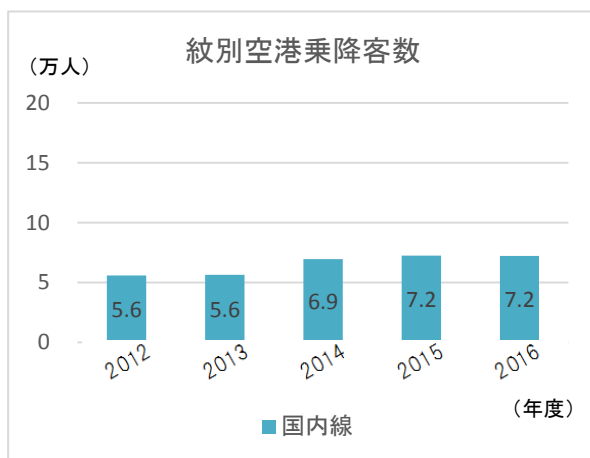
〔空港概要〕

種 別	地方管理空港	所 在 地	紋別市	設置管理者	北海道
滑 走 路	2,000m×45m	運用時間	9:00～17:00 (8時間)		

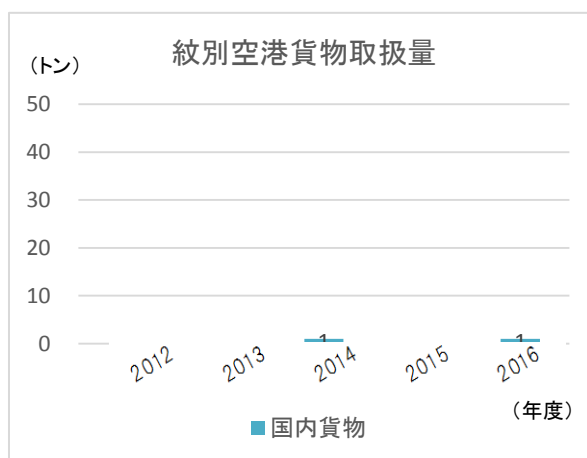
〔路線の状況 (2017 (平成 29) 年実績)〕

【国内線】羽田 【国際線】なし

〔乗降客数の推移〕



〔貨物取扱量の推移〕



(10) 離島空港（利尻空港・礼文空港・奥尻空港）

特定有人国境離島地域の社会維持の要となる地域と共生した空港をめざして
～住民の安全・安心の暮らしを守るとともに、地域産業の発展を支える航空ネットワークの実現

- 特定有人国境離島地域における継続的な居住を可能とするため、離島と北海道本土を短時間で結ぶ航空路線を維持し、地域と共生しながら暮らしの利便性の向上と地域産業の発展を支える役割を果たしていく。
- 人口減少、少子高齢化が進む中、航空路線を長期にわたり維持していくためには、航空需要の拡大が重要であり、住民割引運賃の設定により住民利用を促進するとともに、観光資源の磨き上げや島内二次交通の整備など島外利用者の増加に向けた取組を推進していく。
- 2020年度まで供用休止となっている礼文空港について、2021年度以降の空港のあり方について検討を進める。

《必要な取組》

- 1 住民割引運賃設定の継続
- 2 空港と島内各地を結ぶ交通アクセスの充実
- 3 閑散期（秋～冬）の観光資源の発掘と磨き上げによる航空需要の底上げ
- 4 チャーター便の積極的な誘致による観光振興
- 5 空港施設を活用した地域活性化

〔空港概要〕

《利尻空港》

種 別	地方管理空港	所 在 地	利尻富士町	設置管理者	北海道
滑 走 路	1,800m×45m	運用時間	9:00～17:00（8時間）		

《礼文空港》

種 別	地方管理空港	所 在 地	礼文町	設置管理者	北海道
滑 走 路	800m×25m	運用時間	休止中（H21. 4. 9～H33. 3. 31）		

《奥尻空港》

種 別	地方管理空港	所 在 地	奥尻町	設置管理者	北海道
滑 走 路	1,500m×45m	運用時間	9:00～17:00（8時間）		

〔路線の状況（2017（平成29）年実績）〕

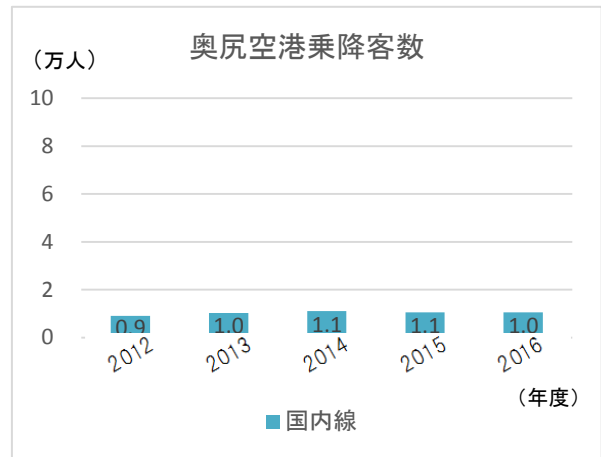
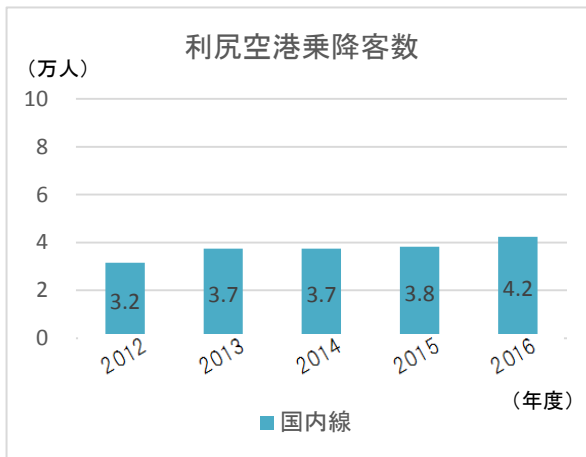
《利尻空港》

【国内線】新千歳、丘珠 【国際線】なし

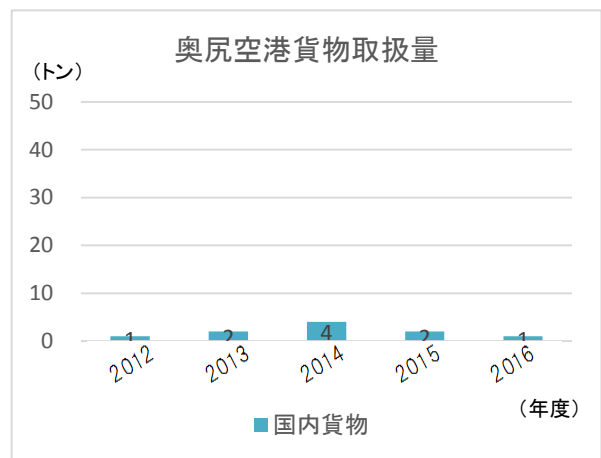
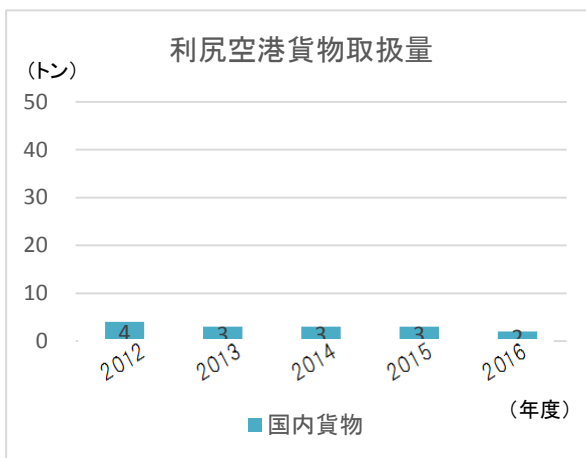
《奥尻空港》

【国内線】函館 【国際線】なし

〔乗降客数の推移〕



〔貨物取扱量の推移〕



(11) 丘珠空港（札幌飛行場）

道内航空ネットワークの拠点空港をめざして
～道内各地の経済・医療・防災を支える航空ネットワークの実現

- 札幌都心から約6 km（車で約20分）の位置にある利便性を活かし、観光やビジネス需要などに応えるため、新千歳空港と役割を分担し相互に補完しながら、道内航空ネットワークの拠点空港をめざし、メディカルウイング[※]の運航など道内医療への貢献、防災機能の集約、ビジネスジェット[※]の受入及び航空機関連産業の集積による経済の活性化など、幅広い分野での役割を果たしていく。

《必要な取組》

- 1 市民や有識者などの意見を踏まえた今後の空港の利活用のあり方についての議論
- 2 丘珠空港特有の制約要因（発着枠、運用時間、雪対策、滑走路など）の改善の検討
- 3 空港アクセスの改善
- 4 認知度向上
- 5 バリアフリーの促進
- 6 陸上自衛隊北部方面航空隊との協力関係の強化

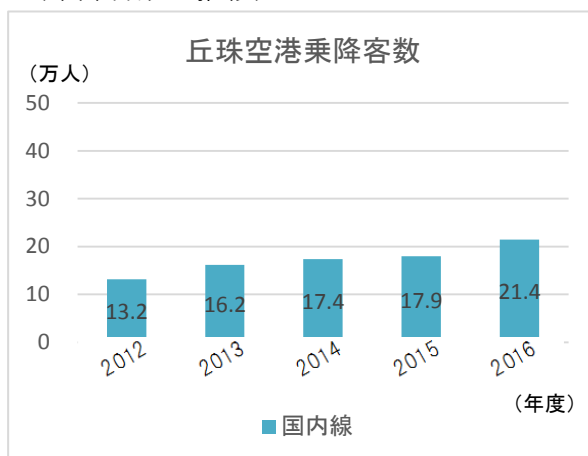
〔空港概要〕

種 別	共用空港	所 在 地	札幌市	設置管理者	防衛省
滑 走 路	1,500m×45m	運用時間	7:30～20:30（13時間）		

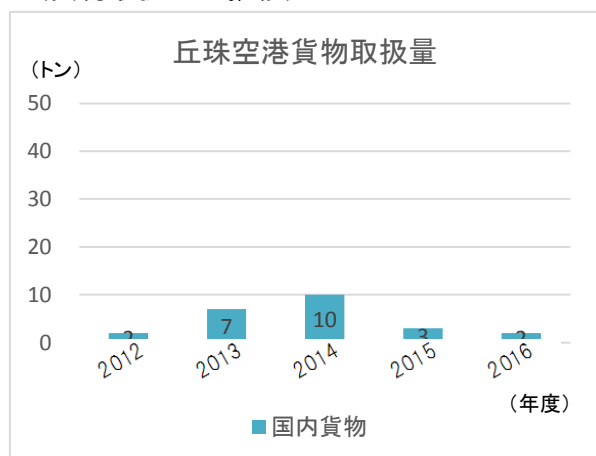
〔路線の状況（2017（平成29）年実績）〕

【国内線】函館、釧路、利尻、三沢、静岡 【国際線】なし

〔乗降客数の推移〕



〔貨物取扱量の推移〕



※ メディカルウイング 地域の医療機関では提供できない高度・専門的医療を必要とする患者を、医師による継続した医学的管理の下、高度・専門医療機関へ計画的に搬送する固定翼機。

※ ビジネスジェット 数人から十数人乗りの小型機で、個人の都合に合わせて目的地まで飛行する飛行機。

(1) 室蘭港

～鉄鋼業などの産業や背後圏の観光を支える拠点をめざす～

《港湾の概要》

- ・ 室蘭港は、北海道の南西部、内浦湾の東端に位置し、古くから天然の良港として知られ、1872（明治5）年の開港以来、海陸の交通の要衝として、また、道央地域の産業基盤として重要な役割を果たしてきている。
- ・ 背後圏には、鉄鋼業をはじめ多様な産業が集積しており、北海道を代表する工業港となっている。また、リサイクル関連施設やフェリーターミナル、広域防災フロート^{*}など多様な機能を有している。
- ・ 2008（平成20）年以降フェリー航路が休止となっていたが、2018（平成30）年6月からは、新たに岩手県宮古港と結ぶフェリーが就航予定である。
- ・ 16万トン級の大型クルーズ船が入港可能な道内唯一の港である。

《取扱貨物の概要》

- ・ 2016（平成28）年の取扱貨物量は、19,941千トンであり、道内3位となっている。
- ・ 背後圏には鉄鋼業や石油化学工業が立地しており、輸出では化学薬品や鋼材、輸入では鉄鉱石や石炭、また、移出では石油製品や鋼材、移入では石灰石や重油が主要な取扱貨物となっている。

《取組の方向性》

（産業振興に向けた港湾機能の強化）

- ・ 鉄鋼業やリサイクル産業等で生産される輸出向け製品などの物流機能の確保に向け、港湾施設の整備に取り組む。

（フェリー航路の充実・強化）

- ・ 背後圏における多様な物流ルートや安定した輸送確保のため、フェリー航路の充実・強化に取り組む。

（クルーズ船の寄港促進）

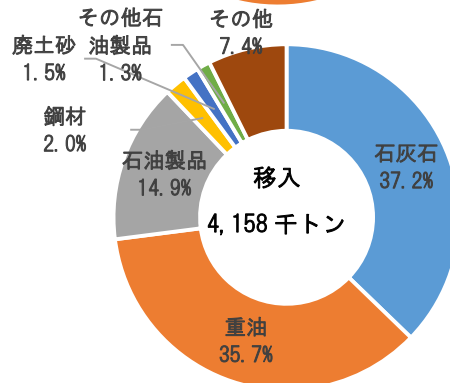
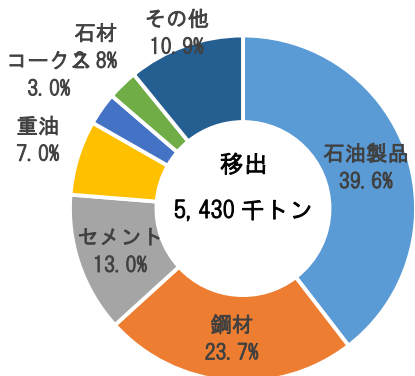
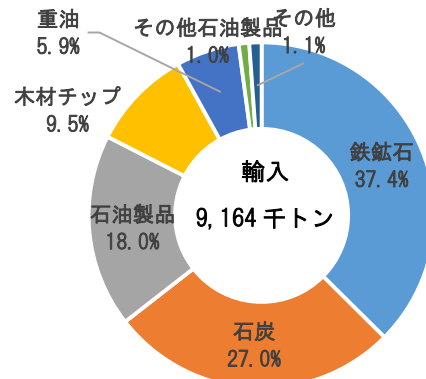
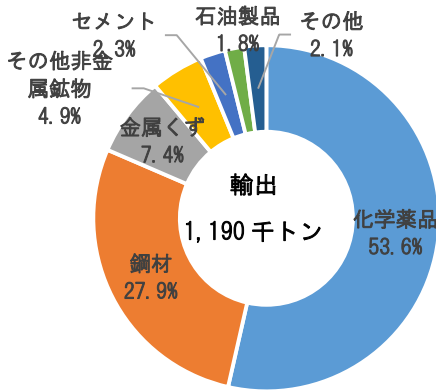
- ・ 16万トン級の大型クルーズ船の入港実績があり、多くの観光客の来訪が期待されることから、登別、洞爺、ニセコなどの背後圏の観光地とも連携し、クルーズ船の寄港促進に取り組む。

（賑わい空間の創出）

- ・ 旧室蘭駅舎や工場夜景など地域の資源を活かしながら、市民と観光客がふれあえるような賑わい空間の創出に取り組む。

^{*}広域防災フロート：大規模災害時に緊急物資の輸送など、災害復旧活動の支援を目的とする施設。

2016（平成28）年取扱貨物の品目内訳



過去3カ年の主な取扱貨物の品目

輸出

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	化学薬品 456	36.5%	鋼材 412	32.9%	その他非金 176	14.1%	1,251
2015 (平成27)年	化学薬品 789	49.8%	鋼材 386	24.4%	その他非金 212	13.4%	1,583
2016 (平成28)年	化学薬品 637	53.5%	鋼材 332	27.9%	金属くず 88	7.4%	1,190

輸入

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	鉄鉱石 3,714	34.7%	石炭 2,558	23.9%	原油 1,927	18.0%	10,717
2015 (平成27)年	鉄鉱石 3,447	33.5%	石炭 2,598	25.3%	石油製品 2,197	21.4%	10,281
2016 (平成28)年	鉄鉱石 3,430	37.4%	石炭 2,447	26.7%	石油製品 1,654	18.0%	9,164

移出

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	石油製品 2,461	36.0%	鋼材 1,332	19.5%	石材 1,069	15.6%	6,845
2015 (平成27)年	石油製品 2,871	44.8%	鋼材 1,254	19.6%	石材 653	10.2%	6,414
2016 (平成28)年	石油製品 2,148	39.6%	鋼材 1,287	23.7%	セメント 708	13.0%	5,430

移入

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	石灰石 1,730	39.5%	重油 1,061	24.2%	石油製品 661	15.1%	4,383
2015 (平成27)年	重油 1,756	35.6%	石灰石 1,710	34.7%	石油製品 893	18.1%	4,934
2016 (平成28)年	石灰石 1,548	37.2%	重油 1,486	35.7%	石油製品 621	14.9%	4,158

出展：北海道港湾統計年報（北海道）

(2) 苫小牧港

～北海道の海のゲートウェイとして道民の暮らしや企業活動を支える拠点をめざす～

《港湾の概要》

- ・ 苫小牧港は、苫小牧市街に近接する西港区と苫小牧東部地域にある東港区からなり、北海道の政治・経済の中心である札幌圏に太平洋側で最も近い港湾であり、新千歳空港に近接するなど、地理的に利便性が高く、北海道の海のゲートウェイとして、フェリー、RORO船※、コンテナ船など週100便を超える多数の定期航路を有しており、内貿貨物取扱量は、2001（平成13）年から連続して全国一となっている。
- ・ 我が国初の大規模な堀込港湾である西港区は、フェリーターミナルを有するほか、臨海部には、製紙業、石油精製業、自動車工業、電力、木材・木製品製造業、化学工業、非鉄金属製造業、配合飼料製造業、植物工場をはじめとする食関連産業など、多種多様な企業が立地している。
- ・ 東港区は、国際コンテナターミナルが供用しており、本道の食料品や紙・パルプなどの輸出拠点となっているほか、背後圏にはエネルギー関連企業や自動車関連企業、リサイクル関連企業が立地している。
- ・ 2017（平成29）年には、苫小牧港を含む道内6港により、農水産物の輸出を促進するための行動計画（農水産物輸出促進計画）が国土交通省に認定され、農水産物の輸出拠点港湾として冷凍・冷蔵施設や、連携水揚港湾として水産物の商品価値向上を目的とした屋根付き岸壁の整備計画が進められている。
- ・ 2017（平成29）年、本道で初めて北極海航路※を航行する船舶が寄港した。

《取扱貨物の概要》

- ・ 2016（平成28）年の取扱貨物量は、105,603千トンであり、道内の取扱貨物量の半数以上を占めている。
- ・ 輸出は、紙・パルプ、自動車部品、輸入は原油、石炭が多い。また、移出入は、フェリー一貨物が6割以上を占めているほか、移出では、石油製品、紙・パルプ、移入では完成自動車が多い。

《取組の方向性》

（内航輸送の強化）

- ・ 狭隘化した岸壁や点在化したシャーシ※ヤードを再編し、一体的な利用を可能とすることなど、移出入の大部分を占めるフェリー・RORO船の荷役効率化を図り、内貿航路の更なる輸送力強化に取り組む。

（農水産物の輸出促進）

- ・ 農水産物の輸出拠点港湾として、食関連産業と物流施設の集積を図るなど、北海道と世界をつなぐ食料供給拠点の形成に取り組む。

※ RORO 船 ロールオン・ロールオフ船。貨物をトラックやフォークリフトで積み卸す（水平荷役方式）のために、船尾や船側にゲートを有する船舶であり、そのまま乗り降りを行うため、荷役効率が飛躍的に向上する。

※ 北極海航路 北極海を航行してアジアとヨーロッパを結ぶ最短航路のこと。欧州と東アジアを結ぶ主要航路である「南回り航路」（マラッカ海峡、スエズ運河経由）に比べ航行距離は6割程度となる。北極海の海水面積減少により、北極海の航行可能日数が増えれば、将来的な活用が可能であると言われ、各国の注目を浴びている。

※ シャーシ コンテナを載せるトラックの台車。コンテナと一体化してトレーラ（被けん引車）となるため、転じてコンテナ専用トレーラを指すこともある。

(港湾の低炭素化とエネルギーの安定供給)

- ・ LNG や再生可能エネルギーの導入促進により港湾の低炭素化を進めるとともに、様々なエネルギーの安定供給に向けた受入供給機能の強化に取り組む。

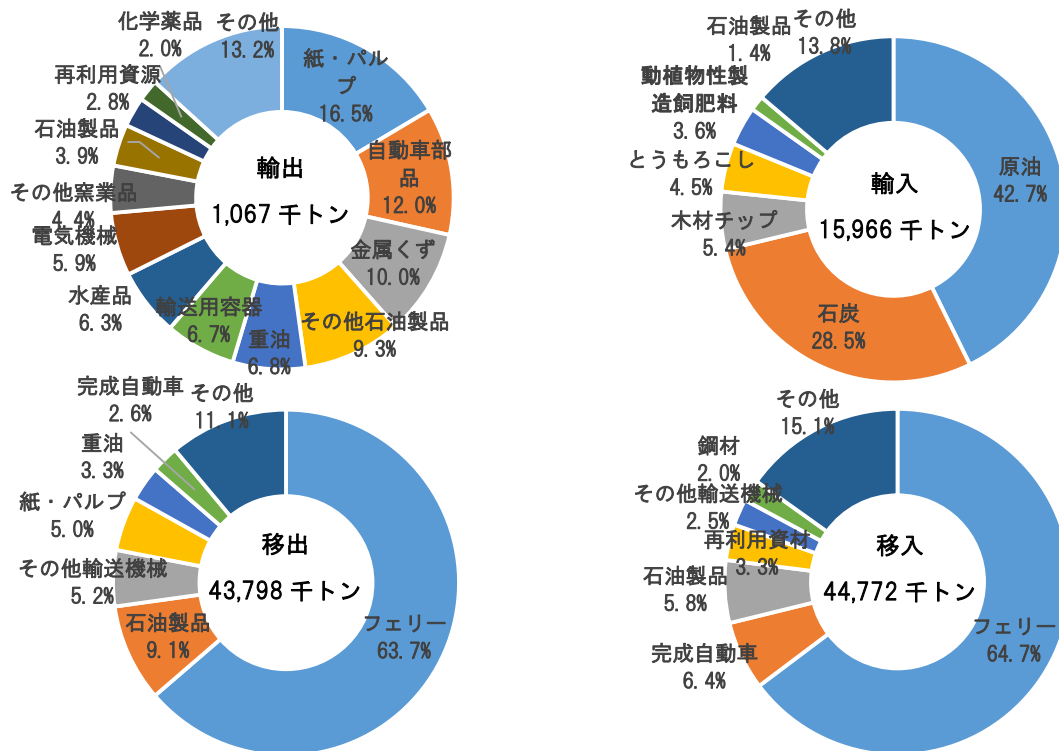
(大規模災害に対する体制強化)

- ・ 道内の取扱貨物の半数以上が集中しており、大規模災害発生時に本道経済への影響を最小限とするため、防災力の強化に取り組む。また、復旧・復興の拠点となる広域的なバックアップ体制の構築に取り組む。

(賑わい空間の創出)

- ・ キラキラ公園やぷらっとみなと市場など地域の資源を活かしながら、市民と観光客がふれあえるような賑わい空間の創出に取り組む。

2016（平成28）年取扱貨物の品目内訳



過去3カ年の主な取扱品目

輸出

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	紙・パルプ 125	11.9%	金属くず 105	10.0%	自動車部品 101	9.6%	1,053
2015 (平成27)年	原油 310	20.4%	紙・パルプ 143	9.4%	重油 129	8.5%	1,520
2016 (平成28)年	紙・パルプ 176	16.5%	自動車部品 128	12.0%	金属くず 107	10.0%	1,067

輸入

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	原油 6,468	39.9%	石炭 4,558	28.1%	木材チップ 994	6.1%	16,228
2015 (平成27)年	原油 6,917	40.5%	石炭 5,200	30.5%	とうもろこし 1,016	6.0%	17,073
2016 (平成28)年	原油 6,820	42.7%	石炭 4,556	28.5%	木材チップ 861	5.4%	15,966

移出

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	フェリー 29,002	65.9%	石油製品 3,815	8.7%	紙・パルプ 2,239	5.1%	43,984
2015 (平成27)年	フェリー 27,779	63.8%	石油製品 4,238	9.7%	紙・パルプ 2,184	5.0%	43,559
2016 (平成28)年	フェリー 27,889	63.7%	石油製品 3,994	9.1%	その他輸送機械 2,297	5.2%	43,798

移入

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	フェリー 30,122	66.9%	石油製品 2,687	6.0%	完成自動車 2,509	5.6%	45,035
2015 (平成27)年	フェリー 28,431	65.5%	完成自動車 2,825	6.5%	石油製品 2,146	4.9%	43,411
2016 (平成28)年	フェリー 28,985	64.7%	完成自動車 2,881	6.4%	石油製品 2,619	5.8%	44,772

出展：北海道港湾統計年報（北海道）

(3) 函館港

～本州や海外を結ぶ賑わいと親しみあふれる交流拠点をめざす～

《港湾の概要》

- ・ 函館港は、北海道の南西部・渡島半島に位置し、津軽海峡に面した天然の良港で、1859（安政6）年に横浜・長崎とともに、我が国最初の貿易港として開港し、それ以来150年以上に渡り、北海道と本州を結ぶ海上輸送の拠点として発展しており、青森とのフェリー航路を有している。
- ・ 近年では朝市や赤レンガ倉庫群など港湾に隣接した観光資源が豊富であることを活かした国際観光都市として、道内有数のクルーズ船の寄港地となっている。
- ・ 函館市の掲げる函館国際水産・海洋都市構想の取組として、2014（平成26）年に函館港弁天地区に函館市国際水産・海洋総合研究センターが開所し、増養殖の研究など産学官の連携拠点として活用されている。

《取扱貨物の概要》

- ・ 2016（平成28）年の取扱貨物量は、33,039千トンであり、道内2位となっている。
- ・ 輸出ではセメント、輸入では石炭など、背後圏に立地するセメント製造業に関連した品目が主要な取扱貨物となっている。また、移出入については、フェリー貨物が移出の約7割、移入の約8割を占めている。

《取組の方向性》

（クルーズ船の寄港促進）

- ・ 歴史ある港町として発展した街並みや港湾に隣接した豊富な観光資源を活かし、交流拠点として観光による地域振興を図るため、北海道のみならず本州や海外港湾との連携も視野に入れたクルーズ船の寄港促進に取り組む。

（賑わい空間の創出）

- ・ 国際観光都市として賑わいと魅力ある港湾空間の形成を図るため、クルーズ船受入環境の整備を進め、国際観光・交流拠点の形成に取り組む。

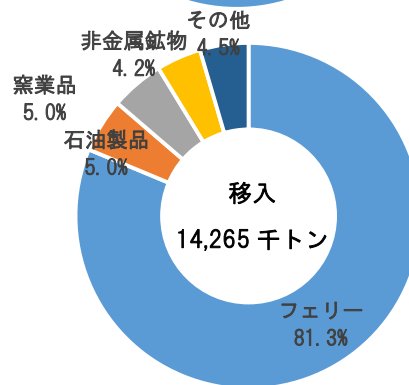
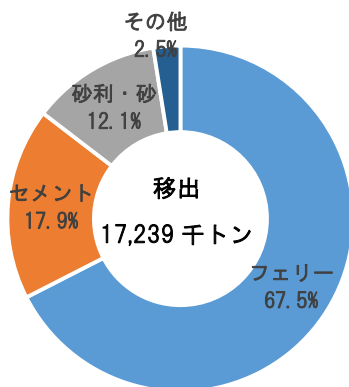
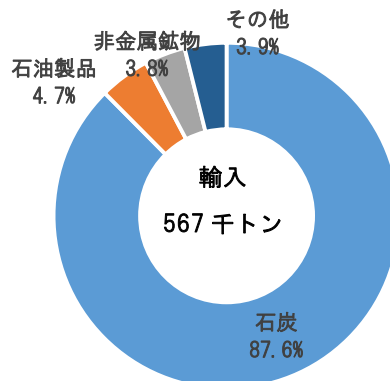
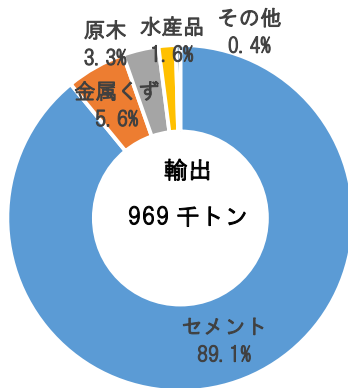
（大規模災害に対する体制強化）

- ・ 北海道と本州を結ぶ海上輸送の要衝であることから、大規模災害発生時において緊急物資や人員輸送の拠点となるよう体制の充実に取り組む。

（産学官の連携による地域振興）

- ・ 函館国際水産・海洋総合研究センターを拠点として、産学官の連携を強化し、地域の産業や経済の活性化に取り組む。

2016（平成28）年取扱貨物の品目内訳



過去3カ年の主な取扱品目

輸出

(単位: 千トン)

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	セメント 530	82.6%	金属くず 68	10.6%	原木 31	4.8%	642
2015 (平成27)年	セメント 917	87.7%	金属くず 68	6.5%	原木 43	4.1%	1,046
2016 (平成28)年	セメント 863	89.1%	金属くず 54	5.6%	原木 32	3.3%	969

輸入

(単位: 千トン)

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	石炭 562	84.4%	石油製品 48	7.2%	非金属鉱物 23	3.5%	666
2015 (平成27)年	石炭 585	90.0%	非金属鉱物 24	3.7%	石油製品 19	2.9%	650
2016 (平成28)年	石炭 496	87.5%	石油製品 27	4.8%	非金属鉱物 22	3.9%	567

移出

(単位: 千トン)

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	フェリー 12,052	66.4%	セメント 3,240	17.8%	砂利・砂 2,225	12.3%	18,155
2015 (平成27)年	フェリー 11,658	67.1%	セメント 2,979	17.1%	砂利・砂 2,162	12.4%	17,386
2016 (平成28)年	フェリー 11,633	67.5%	セメント 3,092	17.9%	砂利・砂 2,080	12.1%	17,239

移入

(単位: 千トン)

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	フェリー 12,412	82.3%	石油製品 703	4.7%	非金属鉱物 603	4.0%	15,083
2015 (平成27)年	フェリー 11,693	81.7%	窯業品 713	5.0%	石油製品 655	4.6%	14,320
2016 (平成28)年	フェリー 11,594	81.3%	石油製品 717	5.0%	窯業品 710	5.0%	14,265

出展：北海道港湾統計年報（北海道）

(4) 小樽港

～日本海側地域の観光や産業を支える拠点をめざす～

《港湾の概要》

- ・ 小樽港は、石狩炭田の開発に伴い、石炭の積み出し港として整備され、札幌をはじめとする道央地域を背後圏とし、日本海側流通拠点港として重要な役割を担っている。
- ・ 新潟、舞鶴に向けた日本海側のフェリー航路や中国とのコンテナ航路の他、ロシアウラジオストクとのRORO船定期航路が開設されている。
- ・ 小樽港と新千歳空港を結ぶ交通アクセスが充実しており、フライ&クルーズなど道内発着のクルーズ船をはじめ、その他多くのクルーズ船が寄港している。また、伏木富山港や舞鶴港などと環日本海クルーズ推進協議会を設立し、日本海側港湾が連携してクルーズ振興を図っている。

《取扱貨物の概要》

- ・ 2016（平成28）年の取扱貨物量は、10,897千トンであり、道内5位となっている。
- ・ 輸出については、完成自動車（ロシア向けの中古自動車）が多い。また、移出入についてはフェリー貨物が大部分を占めている。

《取組の方向性》

（ロシア極東との輸出入拡大）

- ・ ロシア極東との定期航路を活用した地域産品などの輸出入拡大に取り組む。

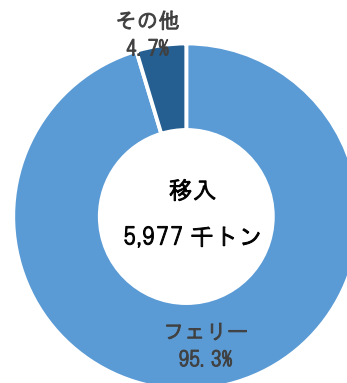
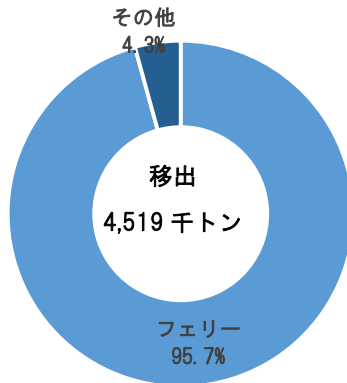
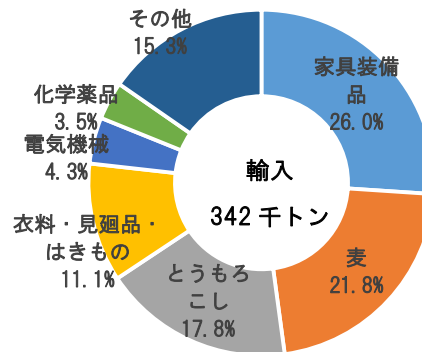
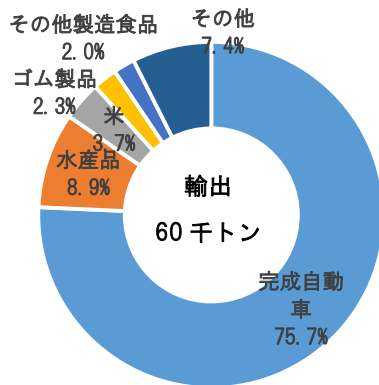
（フェリー航路の充実・強化）

- ・ 日本海側流通拠点港として道央圏の産業を支えるとともに、大規模災害発生時における太平洋側港湾のバックアップ機能を果たすなど、フェリー航路の充実・強化に取り組む。

（クルーズ船の寄港促進）

- ・ 臨港地区周辺に豊富な観光資源や商業施設を有しており、観光・交流拠点としての更なる発展に向け、クルーズ船受入のための岸壁などの整備を進めるほか、空港アクセスなどの地理的優位性を活かしたフライ&クルーズや北海道新幹線札幌延伸を見据えたレール&クルーズなど他の交通モードと連携した、クルーズ船の寄港促進に取り組む。

2016（平成28）年取扱貨物の品目内訳



過去3カ年の主な取扱品目

輸出

(単位:千トン)

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	完成自動車 90	86.5%	ゴム製品 3	2.9%	水産品 3	2.9%	104
2015 (平成27)年	完成自動車 49	73.1%	水産品 5	7.5%	その他日用品 2	3.0%	67
2016 (平成28)年	完成自動車 45	75.0%	水産品 5	8.3%	その他日用品 2	3.3%	60

輸入

(単位:千トン)

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	麦 87	24.4%	家具装備品 72	20.2%	とうもろこし 57	16.0%	357
2015 (平成27)年	家具装備品 86	25.9%	麦 69	20.8%	とうもろこし 45	13.6%	332
2016 (平成28)年	家具装備品 89	26.0%	麦 74	21.6%	とうもろこし 61	17.8%	342

移出

(単位:千トン)

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	フェリー 4,132	95.6%	水 121	2.8%	重油 65	1.5%	4,323
2015 (平成27)年	フェリー 4,392	95.7%	水 119	2.6%	重油 66	1.4%	4,587
2016 (平成28)年	フェリー 4,325	95.7%	水 122	2.7%	重油 67	1.5%	4,519

移入

(単位:千トン)

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	フェリー 4,958	94.0%	重油 72	1.4%	セメント 70	1.3%	5,274
2015 (平成27)年	フェリー 5,609	95.0%	重油 73	1.2%	セメント 57	1.0%	5,904
2016 (平成28)年	フェリー 5,698	95.3%	重油 138	2.3%	セメント 55	0.9%	5,977

出展：北海道港湾統計年報（北海道）

(5) 釧路港

～地域の暮らしと産業を支える東北海道の拠点をめざす～

《港湾の概要》

- ・ 釧路港は、古くから水産、石炭、製紙業が盛んであり、港湾はそうした産業とともに発展してきた。また、日本有数の食料供給地域である道東地域の拠点港として、地域の暮らしと産業の両面で重要な役割を果たしている。
- ・ 背後圏に、我が国有数の酪農地帯を抱えており、飼肥料や畜産品の取扱も多い。RORO船による内貿定期航路を有しており、首都圏へ生乳の移出を行っている。また、国内有数の水産物の水揚高を誇る漁業基地でもある。
- ・ 2011（平成23）年には穀物の国際バルク戦略港湾[※]に選定され、大型バルク船による穀物輸入の全国的な拠点港として位置づけられている。

《取扱貨物の概要》

- ・ 2016（平成28）年の取扱貨物量は、15,712千トンであり、全道第4位の取扱貨物量となっている。
- ・ 背後圏には酪農や製紙工場があることから、飼料原料となるとうもろこしや工場の燃料としての石炭の輸入が多く、その他畜産品や紙・パルプの移出などが主な取扱貨物となっている。

《取組の方向性》

（港湾の国際海上輸送機能強化）

- ・ 我が国の農畜産業の国際競争力を強化するため、国際バルク戦略港湾として全国の連携港とともに、穀物の低廉な輸送の確保に取り組む。

（内貿定期航路の強化）

- ・ 背後圏の食関連産業等の国内競争力の強化のため、内貿ターミナルの強化や内貿定期航路の充実・強化などに取り組む。

（クルーズ船の寄港促進）

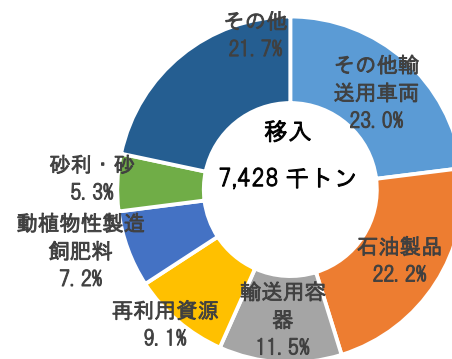
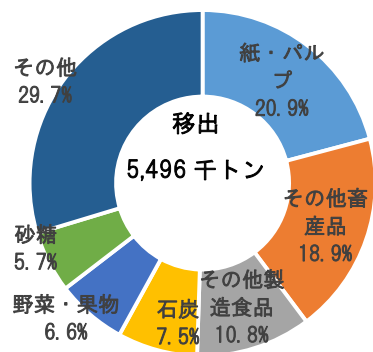
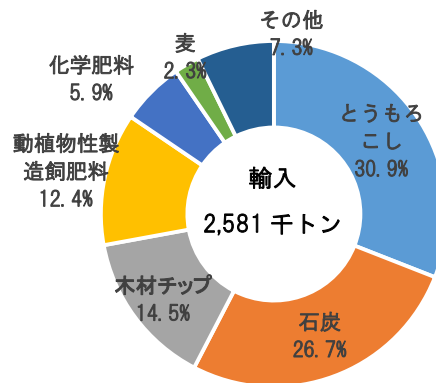
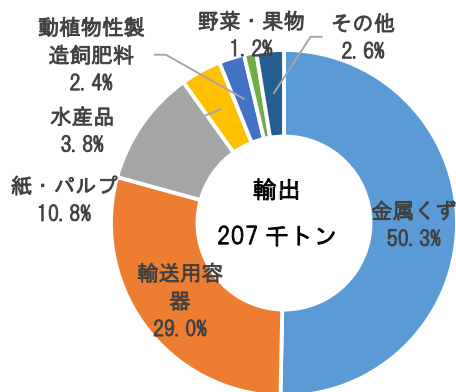
- ・ 観光による地域振興を図るため、釧路湿原、知床、阿寒摩周などの背後圏の観光地とも連携し、クルーズ船の寄港促進に取り組む。

（賑わい空間の創出）

- ・ 隣接する複合施設や港湾緑地など地域の資源を活かした賑わい空間の創出に取り組む。

[※]国際バルク戦略港湾 大型船舶の活用等により、資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的かつ安価に供給することを目的とする港湾施策で、本道からは、釧路港（穀物）が選定された。

2016（平成28）年取扱貨物の品目内訳



過去3カ年の主な取扱品目

輸出

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	金属くず 119	60.1%	輸送用容器 56	28.3%	紙・パルプ 9	4.5%	198
2015 (平成27)年	金属くず 104	54.2%	輸送用容器 56	29.2%	紙・パルプ 19	9.9%	192
2016 (平成28)年	金属くず 104	50.2%	輸送用容器 60	29.0%	紙・パルプ 22	10.6%	207

輸入

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	とうもろこし 781	27.7%	石炭 751	26.6%	木材チップ 529	18.7%	2,824
2015 (平成27)年	石炭 659	29.1%	とうもろこし 640	28.3%	木材チップ 171	7.6%	2,261
2016 (平成28)年	とうもろこし 799	31.0%	石炭 689	26.7%	木材チップ 374	14.5%	2,581

移出

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	紙・パルプ 1,314	24.2%	その他畜産品 982	18.1%	その他製造食品 546	10.0%	5,440
2015 (平成27)年	紙・パルプ 1,172	21.5%	その他畜産品 1,001	18.4%	その他製造食品 569	10.5%	5,442
2016 (平成28)年	紙・パルプ 1,147	20.9%	その他畜産品 1,038	18.9%	その他製造食品 591	10.8%	5,496

移入

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	石油製品 1,644	23.5%	その他輸送車両 1,469	21.0%	輸送用容器 755	10.8%	7,003
2015 (平成27)年	その他輸送車両 1,716	24.3%	石油製品 1,570	22.2%	輸送用容器 774	10.9%	7,073
2016 (平成28)年	その他輸送車両 1,710	23.0%	石油製品 1,648	22.2%	輸送用容器 852	11.5%	7,428

出展：北海道港湾統計年報（北海道）

(6) 石狩湾新港

～食料輸送やエネルギー供給の拠点をめざす～

《港湾の概要》

- ・ 石狩湾新港は、第3期北海道総合開発計画において地域開発の核となる流通港湾として建設が決定され、道央圏の物流・産業拠点として重要な役割を担っている。
- ・ 2003（平成15）年には、静脈物流拠点港（リサイクルポート）に指定され、リサイクル産業の形成に寄与している。
- ・ 中国、韓国との外貿定期コンテナ航路を有しており、日本海側の外貿拠点となっている。
- ・ 背後圏には道内最大規模の冷凍冷蔵倉庫群が形成されており、食料備蓄拠点となっている。また、2017（平成29）年には、石狩湾新港を含む道内6港による農水産物の輸出を促進するための行動計画（農水産物輸出促進計画）が国土交通省に認定され、農水産物の輸出拠点港湾として貨物積替円滑化施設や電源供給設備の整備が行われている。
- ・ 道内唯一のLNG基地となっており、LNG火力発電所が建設されるなど、道内におけるエネルギー拠点港湾としての機能を有している。

《取扱貨物の概要》

- ・ 2016（平成28）年の取扱貨物量は、5,957千トンであり、道内6位となっている。
- ・ 外貿貨物量が貨物取扱量の約5割を占めている。
- ・ LNG基地や油槽所など道内エネルギー供給拠点としての整備が進められており、LNGの輸入や移出、石油製品の移入が多い。
- ・ 輸出については、金属くずの輸出量が道内で最大であるほか、背後圏の冷凍冷蔵倉庫群を活かした水産物の輸出が行われている。

《取組の方向性》

（農水産物の輸出促進）

- ・ 冷凍冷蔵倉庫群の活用や電源供給設備の増設、新たな航路の開設により、北海道の農水産物の競争力強化に向け、輸出の促進に取り組む。

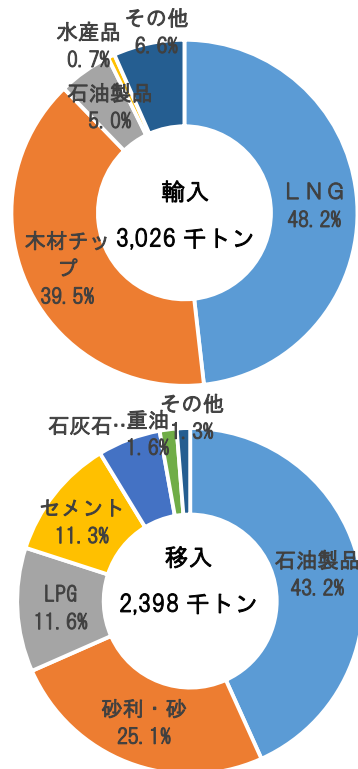
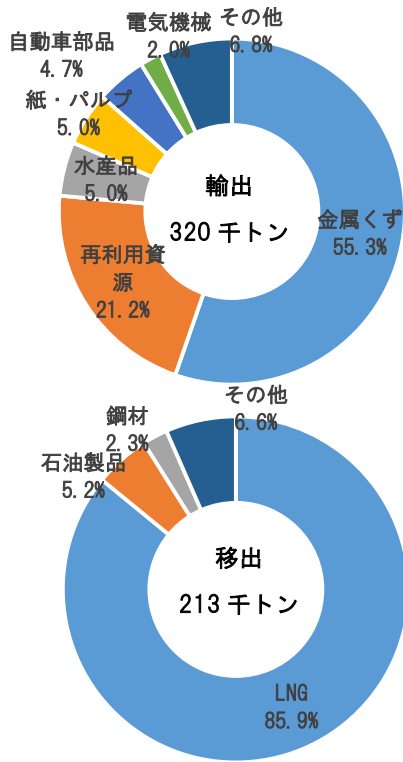
（エネルギー拠点の形成）

- ・ LNG火力発電のほか、風力発電や太陽光発電など、様々なエネルギーの安定供給やエネルギーを利活用した港湾空間の形成に取り組む。

（大規模災害に対する体制強化）

- ・ 大規模災害発生時に、札幌圏への緊急物資輸送を迅速に対応する体制や、復旧・復興の拠点となる広域的なバックアップ体制の構築に取り組む。

2016（平成28）年取扱貨物の品目内訳



過去3カ年の主な取扱品目

輸出

(単位:千トン)

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	119	46.7%	76	29.8%	26	10.2%	255
2015 (平成27)年	160	54.8%	70	24.0%	19	6.5%	292
2016 (平成28)年	177	55.3%	68	21.3%	16	5.0%	320

移出

(単位:千トン)

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	253	74.0%	44	12.9%	30	8.8%	342
2015 (平成27)年	256	82.8%	26	8.4%	16	5.2%	309
2016 (平成28)年	183	85.9%	26	12.2%	5	2.3%	213

輸入

(単位:千トン)

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	1,106	43.5%	1,070	42.1%	131	5.2%	2,542
2015 (平成27)年	1,168	43.7%	1,139	42.6%	140	5.2%	2,674
2016 (平成28)年	1,459	48.2%	1,197	39.6%	150	5.0%	3,026

移入

(単位:千トン)

年	第1位		第2位		第3位		全取扱貨物量
	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	取扱貨物量	シェア	
2014 (平成26)年	835	37.8%	658	29.8%	288	13.0%	2,211
2015 (平成27)年	977	41.6%	663	28.2%	255	10.9%	2,350
2016 (平成28)年	1,037	43.2%	603	25.1%	278	11.6%	2,398

出展：北海道港湾統計年報（北海道）

(7) 道内各港湾の取組の方向性

道内の各港湾は、それぞれ異なった地理的条件や背後圏産業があることから、それらの特色に応じた港湾毎の取組の方向性を交通ネットワーク形成の基本的な考え方に基づき示す。

《世界とつなぐ》

(地理的優位性を活かした交流拠点)

- **ロシア・サハリン州との交流拠点となる港湾～稚内港**
 - ・ 地理的優位性を活かし、航路を活用したサハリン州の経済・文化交流の推進に取り組む。
- **北方四島との交流拠点となる港湾～根室港**
 - ・ 北方四島とのビザなし交流・共同経済活動の推進に向けた港湾機能の充実に取り組む。

(クルーズ船誘致による地域振興)

- **クルーズ船の寄港を増やし、観光による地域の活性化をめざす港湾～稚内港など**
 - ・ クルーズ船の寄港促進に向け、受入環境改善や誘致に取り組む。
- **多くの人を訪れ賑わいのある港湾～留萌港、稚内港、紋別港、網走港など**
 - ・ みなとオアシスの活用や、クルーズ船の寄港促進などにより多くの人を訪れ、観光・交流拠点として市民と観光客がふれあえるような賑わい空間の創出に取り組む。

《地域を支える》

(背後圏産業の振興に向けた港湾機能の強化)

- **製造業を支える港湾～留萌港、紋別港など**
 - ・ 地元の製造業に係る原材料や工場で使用する燃料の安定供給のほか、安定的な貨物の集出荷が行えるよう、港湾機能の強化に取り組む。
- **農業、食関連産業を支える港湾～十勝港、網走港など**
 - ・ 農業を支える、飼肥料の安定供給や、農畜産品等の安定的な集出荷を図るため、港湾機能の強化に取り組む。
 - ・ 安定的な貨物の確保のため、背後圏での食関連産業などの誘致に取り組む。
- **林業を支える港湾～留萌港など**
 - ・ 道産木材の販路拡大のため、中国・韓国などに向けた輸出の促進に取り組む。
- **水産業を支える港湾～紋別港、根室港など**
 - ・ 水産物の商品価値を向上するため、屋根付き岸壁の整備などに取り組む。
(紋別港、根室港、増毛港、枝幸港等は、農水産物輸出促進計画における連携水揚港湾となっている。)

(地域の産業振興に向けた港湾空間の活用)

- **再生可能エネルギー関連産業を支える港湾～紋別港、稚内港など**
 - ・ 地域の特性を活かした再生可能エネルギーの供給拠点として、港湾空間の活用などに取り組む。

(離島航路の維持・確保)

○ **離島の暮らしを支える港湾～稚内港、羽幌港、奥尻港、鷺泊港など**

- ・ 離島住民の生活環境の維持・向上や地域の振興を図るため、施設整備のほか、航路維持に向けた離島航路の利用促進などに取り組む。

《リスクに備える》

(自然災害に備えた港湾整備)

○ **地域の安全・安心を支える港湾～全ての港湾**

- ・ 地域の生活に必要な物資の安定的・持続的な輸送を可能とするため、港湾における航行の安全性を確保し、利便性の向上に取り組む。
- ・ 大規模災害時に緊急物資の輸送拠点となる港湾においては、港湾機能が早期に回復できるよう、施設の耐震性向上や事業継続計画の確実な運用など防災力の強化に取り組む。

V 具体的な施策の展開

V 具体的な施策の展開

1 2020年度までの集中的な施策（重点戦略）

(1) インバウンド加速化戦略

具体的な取組(2018～2020年度)

交流人口を大幅に拡大

◆航空路線やクルーズ船の戦略的誘致でインバウンド等を飛躍的に拡大

方策1 航空ネットワークの充実・強化による交流人口の拡大

航空路線の戦略的誘致や空港の機能強化のほか、道内7空港の一括民間委託を通じた航空ネットワークの充実・強化などにより、インバウンドなど交流人口のさらなる拡大を図る。

- ・2020年度の道内7空港の一括民間委託に向けた取組(運営権者選定・契約締結 など)
- ・空港運営会社と運営する空港の所在地域との間で協定等の締結や会議体の設置
- ・民間委託を選択しない空港を含めた道内13空港による連携

[関係者] 国、道、市町村、経済団体、
空港運営会社 など

- ・LCCを含めた国際路線誘致、インバウンド・アウトバウンドの需要拡大
- ・道内地方空港と道外の国際線就航空港を結ぶ路線の誘致

[関係者] 道、市町村、航空会社、
観光関係団体、観光事業者 など

- ・国際線ターミナルの拡張やCIQ体制の整備など空港の機能強化
- ・案内表示の多言語化など受入体制の充実・強化 など

[関係者] 国、道、市町村、空港管理者、
空港ビル会社 など

成果指標

○道内空港の国際線利用者数 305万人 → 早期の目標達成を目指して取組を推進
(北海道総合計画) (2016(平成28)年度) (2025年度 380万人以上)

方策2 クルーズ船の道内港への寄港促進

クルーズ船の寄港促進に向け、道内各港の特色等を活かした誘致やクルーズ船の大型化に対応した港湾施設の整備などに取り組む。

- ・クルーズ船の戦略的誘致に向けた方針の策定
- ・クルーズ船社に対する誘致活動
- ・港湾周辺エリアの観光資源を組み合わせた商品プランのプロモーション
- ・見本市などへの出展(北海道の認知度向上)

[関係者] 国、道、港湾管理者、各関係団体
など

- ・クルーズ船の大型化に対応した港湾施設の整備 など

[関係者] 国、道、北海道クルーズ振興協議
会、港湾管理者 など

[関係者] 国、港湾管理者 など

成果指標

○クルーズ船の寄港回数 98回 → クルーズ船の戦略的誘致など、寄港回数の毎年増加
(2016(平成28)年) を目指して取組を推進

◆北海道新幹線の札幌延伸も見据えた高速走行の実現等

方策3 北海道新幹線の高速走行実現等による利活用促進

北海道新幹線の開業効果のさらなる拡大に向け、高速走行の早期実現など、利活用の促進を図る。

- ・高速走行の早期実現に向けた取組の推進
- ・新幹線と航空機を組み合わせた広域周遊旅行商品の造成
- ・教育旅行等の誘致や利用促進のための各種プロモーション活動 など

[関係者] 国、道、市町村、経済団体、東北地
域の自治体、JR北海道 など

成果指標

○北海道新幹線の利用者数 229万人 → 高速走行の早期実現など、開業後1年間の利用
(2016(平成28).3 開業後1年間) 者数からの増加を目指して取組を推進

◆観光投資を呼ぶグローバルビジネス等の創出

方策4 観光関連産業を中心とした海外からの投資促進

宿泊施設など観光関連産業への国内外からの投資を呼び込む。

- ・投資の受入に対する地域との調整、資金調達の仕事の構築
- ・観光事業者へのプロモーション
- ・投資家への意向調査やパイプづくり など

[関係者] 道、市町村、経済界、大学、金融機関 など

成果指標

○海外からの投資件数 6件 → 12件の目標達成を目指して取組を推進
(北海道創生総合戦略) (2015(平成27)～2016(平成28)年度) (2016(平成28)～2019年度)

方策5 リピーター増加と北海道ファン（バーチャル道民）の獲得

交流人口の拡大による道内経済の活性化を図るため、北海道ファンの拡大につながる取組を進める。

- ・閑散期の観光情報や道央圏以外の魅力の発信
(映像コンテンツの放映、イベントの宣伝、観光客自らのSNS配信)
- ・来道外国人再来訪促進に向けた観光事業者への情報提供

[関係者] 観光関係団体、観光事業者 など

- ・北海道ブランドの更なるイメージアップにつながる市場等へのプロモーション など

[関係者] 観光関係団体、観光事業者、各種メディア など

成果指標

○リピーターの割合(観光客動態・満足度調査)
・道外客(5回以上来道) 45.3%(2016(平成28)年度) → 50%の目標達成を目指して取組を推進(2020年度)
・外国人(2回以上来道) 32.0%(2016(平成28)年度) → 34%の目標達成を目指して取組を推進(2020年度)

呼び込んだ観光客の周遊

◆全道各地をスムーズにつなぐ交通ネットワーク

◆空港や駅からの交通アクセスの整備等による全道周遊の促進

空港や駅から国立公園、ジオパークといった観光地や歴史・文化施設などへのほか、交通拠点間をスムーズに移動できる交通ネットワークの整備を進めるとともに、交通情報の提供機能の充実を図る。

方策6 道内航空路線の充実

- ・新規就航に向けたトライアル運航に向けた検討
- ・地方路線を対象とした新たな運航支援の研究 など

[関係者] 道、航空会社 など

[関係者] 道、市町村 など

成果指標

○トライアル運航や運航支援制度の導入に向けた検討など、道内航空路線の充実に向けた取組を推進

方策7 鉄道の輸送機能等の充実や魅力づくりへの活用

- ・鉄道設備・受入環境の整備(インフォメーションやエレベーター等の設備増強、通訳士の確保拡大 など)
- ・快速エアポートの輸送力増強
- ・鉄道等を活用した旅行商品開発
- ・駅舎を活用した魅力づくりなど地域振興の取組 など

[関係者] 国、道、市町村、JR北海道 など

[関係者] 道、市町村、JR北海道、観光関係団体、観光事業者 など

成果指標

○鉄道設備・受入環境の整備や快速エアポートの輸送力増強など、鉄道等の受入環境の充実に向けた取組を推進

方策8 高規格幹線道路ネットワークの形成

・着手済区間の早期開通、未着手区間の早期着手、暫定2車線区間における安全対策などに向けた取組 など

[関係者] 国、道、市町村、NEXCO東日本 など

成果指標

○高規格幹線道路の整備状況

- ・計画に対する開通率 道 約60% [全国(道を除く) 約85%]
(2016(平成28)年度末)
- ・未着手区間の割合 道 約26% [全国(道を除く) 約5%]
(2016(平成28)年度末)

→ 高規格幹線道路ネットワークの早期形成に向けた取組を推進

方策9 積極的な交通情報の提供

・交通情報等ポータルサイトによる運行情報等の一元的な発信

[関係者] 国 など

・空港や駅など交通拠点における総合的な案内機能の充実
・交通情報へアクセスするためのWi-Fi環境の整備 など

[関係者] 交通事業者 など

成果指標

○運航情報等の一元的な発信やWi-Fi環境の整備など、積極的な交通情報の提供に向けた取組を推進

多言語化への対応やバリアフリー化など、誰もが安心してストレスフリーに移動できる受入環境の整備を進める。

方策10 多言語化された案内表示等の充実

・空港における国際観光案内所の運営
・拠点駅などにおけるインバウンドに対応した観光案内の充実
・道路案内標識の多言語化の推進 など

[関係者] 観光関係団体、観光事業者 など

[関係者] 交通事業者 など

[関係者] 国、道、市町村 など

成果指標

○国際観光案内所の運営や道路案内標識の多言語化など、インバウンドに対応した案内の充実に向けた取組を推進

方策11 バリアフリー環境の充実

・様々な施設におけるバリアフリーへの対応状況の把握
・高齢者や障がいのある方の受入体制づくりに向けた取組
・空港や駅などの旅客施設、車両などのバリアフリー環境の整備

[関係者] 国、道、市町村、交通事業者、観光関係団体、観光事業者、社会福祉団体 など

・歩道の段差解消 など

[関係者] 国、道、市町村 など

成果指標

○旅客施設のバリアフリー化(1日あたりの平均利用者が3,000人以上のもの)
(バリアフリー法に基づく基本方針)

- ・段差の解消 82.6%(2016(平成28)年度末) 原則として、すべての旅客施設における
- ・視覚障がい者誘導用ブロックの設置 88.7%(2016(平成28)年度末) → バリアフリー化を目指して取組を推進
- ・障がい者用トイレの設置 86.0%(2016(平成28)年度末) (2020年度)