

北海道の交通関連社会資本のあり方

～北海道の強みを活かした産業を支える社会基盤の実現に向けて～

平成 28 年 11 月

 北海道経済連合会

(委託先：(株) 北海道二十一世紀総合研究所)

目 次

I. 基本的視点	1
II. 交通関連社会資本の現状と課題.....	4
1. 道路.....	4
2. 鉄道.....	5
3. 航空.....	9
4. 港湾.....	12
III. 目指すべき方向	13
IV. 具体的な提言事項.....	14
～ 北海道経済の将来を支える交流基盤の拡充をどのように活かすか ～	
1. 高規格幹線道路ネットワークの着実な展開と高速バス運行の拡大.....	14
2. 鉄道の基盤強化と将来のあるべき方向.....	14
3. 道内経済活性化に資する空港民営化（民間委託）のあり方.....	15
4. 道内外との人流、物流の機能強化に向けた港湾更新投資の重点化.....	16
V. 技術革新への期待.....	16

I. 基本的視点

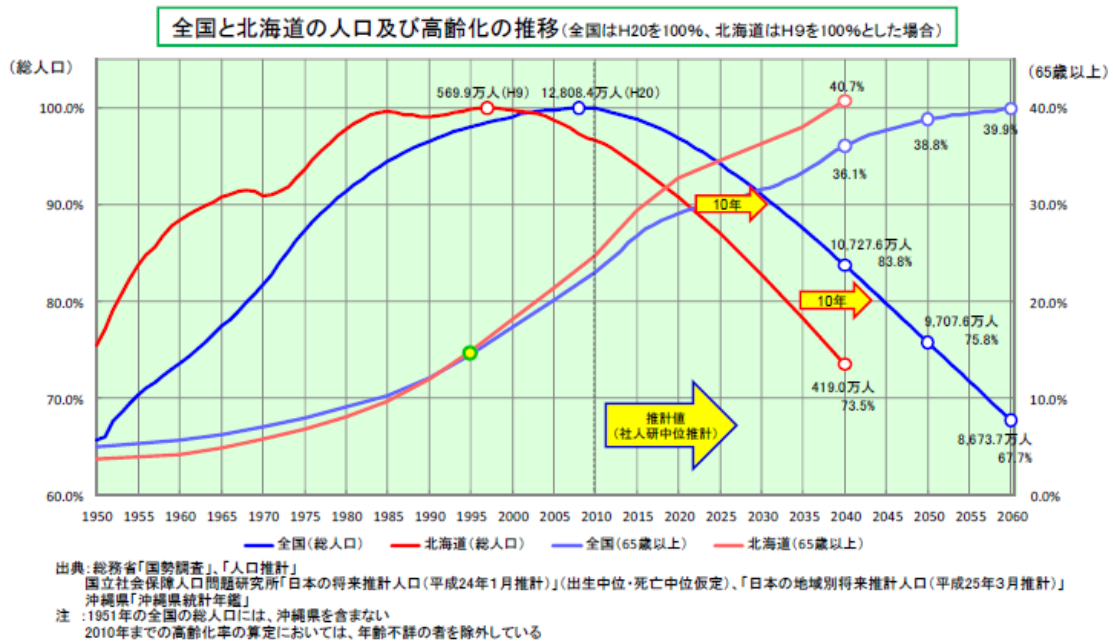
北海道は、過去から食料生産基地として大きな役割を果たしてきた。近年は、平均気温の上昇、農業生産技術の向上、農業生産基盤整備の進展により、産品が質・量ともに改善されてきており、将来に向けてその役割は一層重要なものになっている。

また、北海道の自然環境は本州以南と異なり、亜寒帯に属する冷涼な気候に育まれた動植物が生息し、独自の生態系を形成している。さらに、北海道の地形は、中心に大雪山系が位置し、それに連なる日高山脈などが骨格を形成し、その周辺に広大な平地が存在することにより雄大な風景を生み出している。

こうした北海道特有の自然景観や食資源などが、近年のインバウンド観光増加の大きな魅力になっている。

北海道の地域構造は、一次産業に依存する経済構造などを背景に、広大な大地に人口が点在する広域分散型となっている。さらに、過去20年間に札幌市を中心とする道央圏への人口集中が続き、こうした構造を強めており、今後もさらに同様の傾向が継続すると見込まれている。

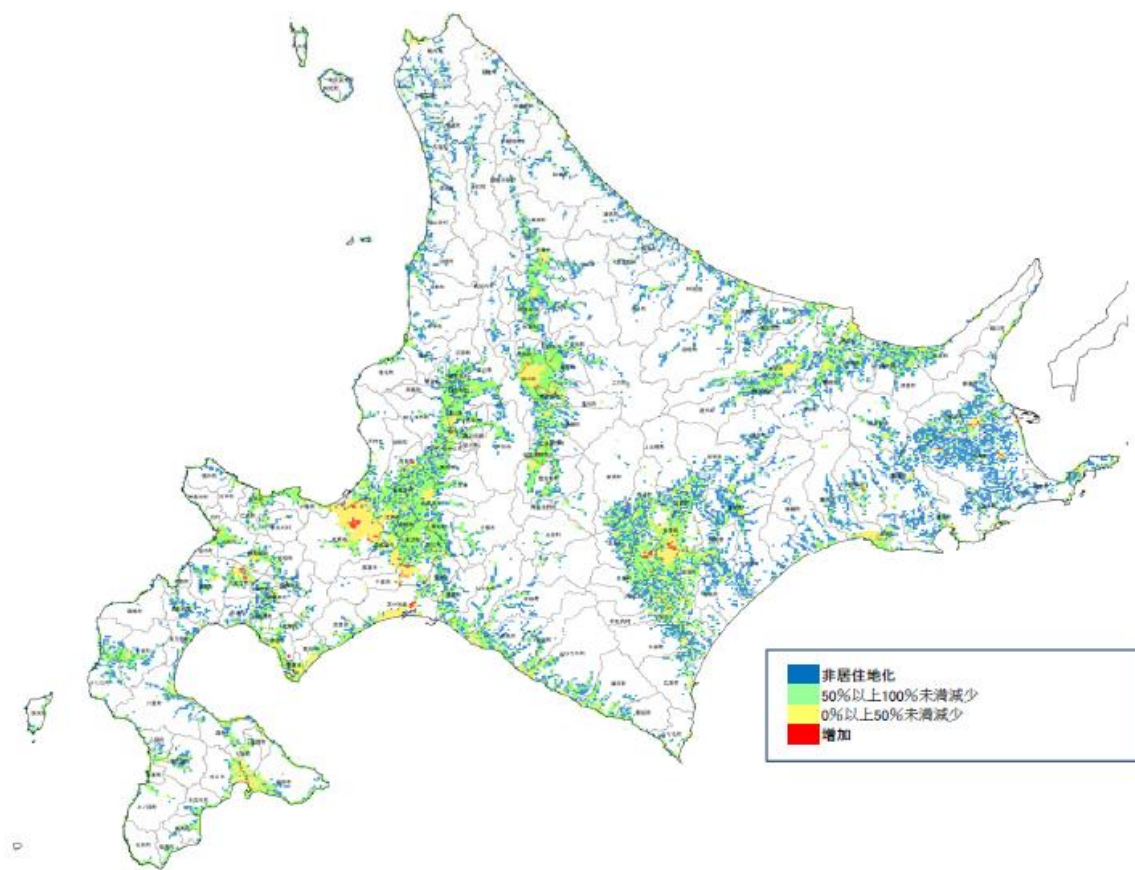
図表 1-1 全国と北海道の人口・高齢化の長期予測



(資料) 国土交通省北海道局「北海道開発の将来展望に関するとりまとめ (参考資料)」

(平成26年9月)

図表 1-2 広域分散型の地域構造～2050 年に向けて大幅な人口減少と広域分散がさらに進展



(資料) 国土交通省「国土のグランドデザイン 2050～人口関係参考資料」(平成 26 年 7 月)

交通関連社会資本は、道外、海外、道内地域間の交流基盤となる道路・鉄道・航空・港湾で構成される。前述した地域構造が、これら社会資本の整備を進める際のハンディになってきたことは否めないものの、その整備進捗は、北海道の経済社会の発展に大きく寄与してきた。

さらに今後を展望すれば、北海道経済の持続的な発展に向けて、基幹産業である食の移輸出の拡大と観光入込客(交流人口)増加による外貨獲得などがきわめて重要となっている。2020年開催の東京オリンピック・パラリンピック、2026年開催を目指す北海道・札幌冬季オリンピック・パラリンピック、2030年度に予定されている新幹線の札幌延伸などにより、北海道の交流人口はさらに大きく伸びる可能性を有しているが、こうした動きを取り込むためにも、交通関連社会資本の適切な整備、活用が強く求められている。

一方、財政制約などを背景に、あらゆる交通関連社会資本の充実を求めることは困難になってきており、各種交通関連社会資本を有機的なネットワークと捉え、代替性や相互の補完性にも着目し、北海道経済の発展に不可欠な「移動」や「交流」の確保を目的とした最適な交通関連社会資本のあり方を検討していく必要がある。このためには、新規投資の重点化を徹底するとともに、交通関連社会資本の維持管理・更新における民間活力の積極的活用などが求められている。

また今夏、道内では大雨による災害が発生し、国道 274 号や JR 根室線をはじめ交通網が

寸断される事態となった。主要都市や観光地間のみならず、物流の停滞を通じて道外経済にも大きな影響を及ぼし、自然災害に対する備えの重要性が浮き彫りとなった。

こうした観点から本提言では、中長期的な経済・社会環境を踏まえ、道外とのネットワークおよび道内主要都市間の広域ネットワークに重点を置いて、交通関連社会資本のあり方を検討した。

図表 1-3 今後のインフラ整備等の環境変化と見通し

年度		2015～16	2020	2025	2030	2040
項目						
需要 サイド	北海道の人口	536 万人	518 万人	496 万人	472 万人	419 万人
	札幌市の人口	193 万人	192 万人	189 万人	184 万人	171 万人
	(札幌市の割合)*	36%	37%	38%	39%	41%
	交流人口	新幹線開業前の 10% 増 (国の交通政策基本計画)				
	来道外国人観光客数	200 万人 (全国 ; 2,000 万人)	500 万人 (全国 ; 4,000 万人)		(全国 : 6,000 万人)	
	道産品輸出額	773 億円 (2015 年度)	1,000 億円 (2018 年度目標)			
	大規模イベント・制度改革		・東京オリンピック・パラリンピック (2020 年) ・TPP など貿易自由化の枠組み	北海道・札幌冬季オリンピック・パラリンピック (2026 年目標)		
供給 サイド	高規格幹線道路	道東道 : 白糠～阿寒 横断道 : 訓子府～北見西	横断道 : 小利別～訓子府 (2017 年度) 小樽～余市 (2018 年度) 留萌大和田～留萌 (2019 年度) 道東道 : 阿寒～釧路西 (未定)	(道内の骨格形成 : 計画達成を前提) 横断道 : 余市以遠、小利別～足寄 縦貫道 : 大沼公園～七飯 札幌都心アクセス道路の整備		
	鉄道関連	北海道新幹線新函館北斗開業	・安全確保に向け基盤投資重点化 ・鉄道車両更新需要拡大 (特急車両、観光専用車両等) ・JR 路線の見直し ・新幹線二次交通の検討 ・新幹線札幌延伸に向けた青函共用走行区間の速達性の本格検討	・新幹線札幌延伸 (2030 年度予定 : 前倒し可能性) ・札幌以遠の二次交通の検討		
	航空関連	・FDA による函館～稚内・中標津試験運航 ・新千歳空港発着枠拡大 ・空港経営改革の本格検討	・LCC 就航拡大 (国内・海外双方) ・国際航空路線の拡充 ・国際線関連空港施設整備 (新千歳、函館、旭川、帯広等) ・空港経営改革の実現 (7 空港)			
	港湾・その他	・釧路港国際バルク戦略港湾選定による機能拡充 ・クルーズ船受入に向けた機能強化 ・室蘭～宮古間の航路開設 (2018 年度予定) ・苫小牧港関連施設の更新・拡充 ・北極海航路の利用推進 ・石狩港のエネルギー港湾としての機能拡充と定期航路開設	・既存社会資本の大規模更新投資対応			

※札幌市の人口が全道人口に占める比率

(資料) 各種資料・新聞記事等より作成

II. 交通関連社会資本の現状と課題

本年3月の北海道新幹線の函館北斗開業、高規格幹線道路の延伸などにより北海道は本格的な高速ネットワークの時代に入ってきており、今後はこうしたネットワークをどのように活かしていくかが重要な課題となっている。

ここでは、交通関連社会資本の手段別に各々が有する特性と課題（現在と将来）について整理を行った。

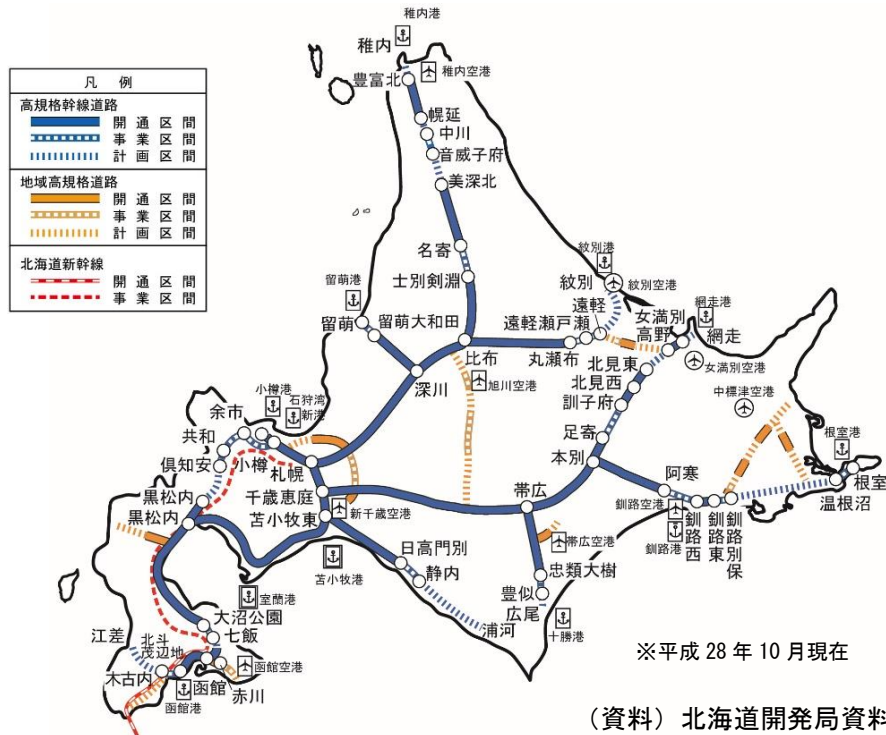
1. 道路

道路は、身近な生活の輸送手段を担う社会資本であるとともに、高規格幹線道路ネットワークの整備により、道内の地域間の人流、物流双方において重要な役割を担っている。

高規格幹線道路は主要都市間や空港・港湾のアクセス強化、道内ネットワークの形成に向けて整備が進んでいるものの、未だに札幌市と道内中核都市（函館、釧路¹、北見）を結ぶルートに未開通区間が残されているなど、その完成に至っていない（整備進捗率は全国が約8割に対して北海道は約6割に留まる）。さらに、高規格幹線道路全体の約7割²が暫定2車線区間となっている（日本全体では約3割³）。

一方、高度経済成長期に集中的に整備された国道、道道などの主要道路は、今後、補修や更新を行う必要性が急激に高まってくることが予想されており、国・地方とも厳しい財政状況にある中、適切な対応が課題となっている。

図表 2-1 道内の高規格幹線道路の整備状況



¹ 阿寒インターチェンジ（釧路市阿寒町）が開通（平成 28 年 3 月）したものの、阿寒インターチェンジと釧路西インターチェンジ（釧路市北園）間が未開通である。

² 北海道開発局ヒアリングによる。

³ 国土交通省「第 24 回国土幹線道路部会」資料による。

2. 鉄道

鉄道は、道内都市間や道外各地との大量輸送交通機関としての優位性があり、主要都市間の基幹的な輸送手段となっている。また、2030年度には北海道新幹線の札幌延伸が予定されており、道外からの新たな大量輸送手段の確保が図られる。

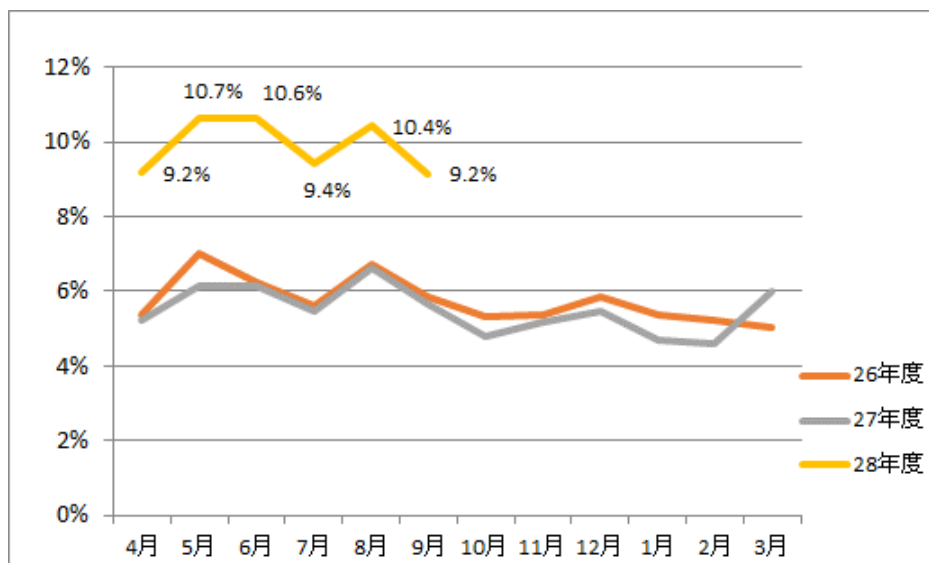
しかしながら、北海道においては、北海道旅客鉄道株式会社（以下「JR北海道」）の経営基盤が弱くなっているほか、多くの構造物、設備が老朽化し、大規模修繕や更新が必要となっている。また、広域分散型の地域間輸送を担う点で、原野、山間、沿岸部など脆弱な基盤の路線も少なくなく、安全性を確保するために多額の維持管理費が必要とされている。

（1）北海道新幹線

本年3月に北海道新幹線の新青森～新函館北斗間が開業し、道外からの入込客の1割程度を北海道新幹線が占めている。

今後は、現在の開業効果を持続・定着させ、道内全域への波及を拡大させること、札幌延伸の早期化と速達性の確保（首都圏からの所要時間短縮）といった課題がある。

図表 2-2 北海道新幹線新函館北斗開業後の来道客に占める JR 利用者のシェア



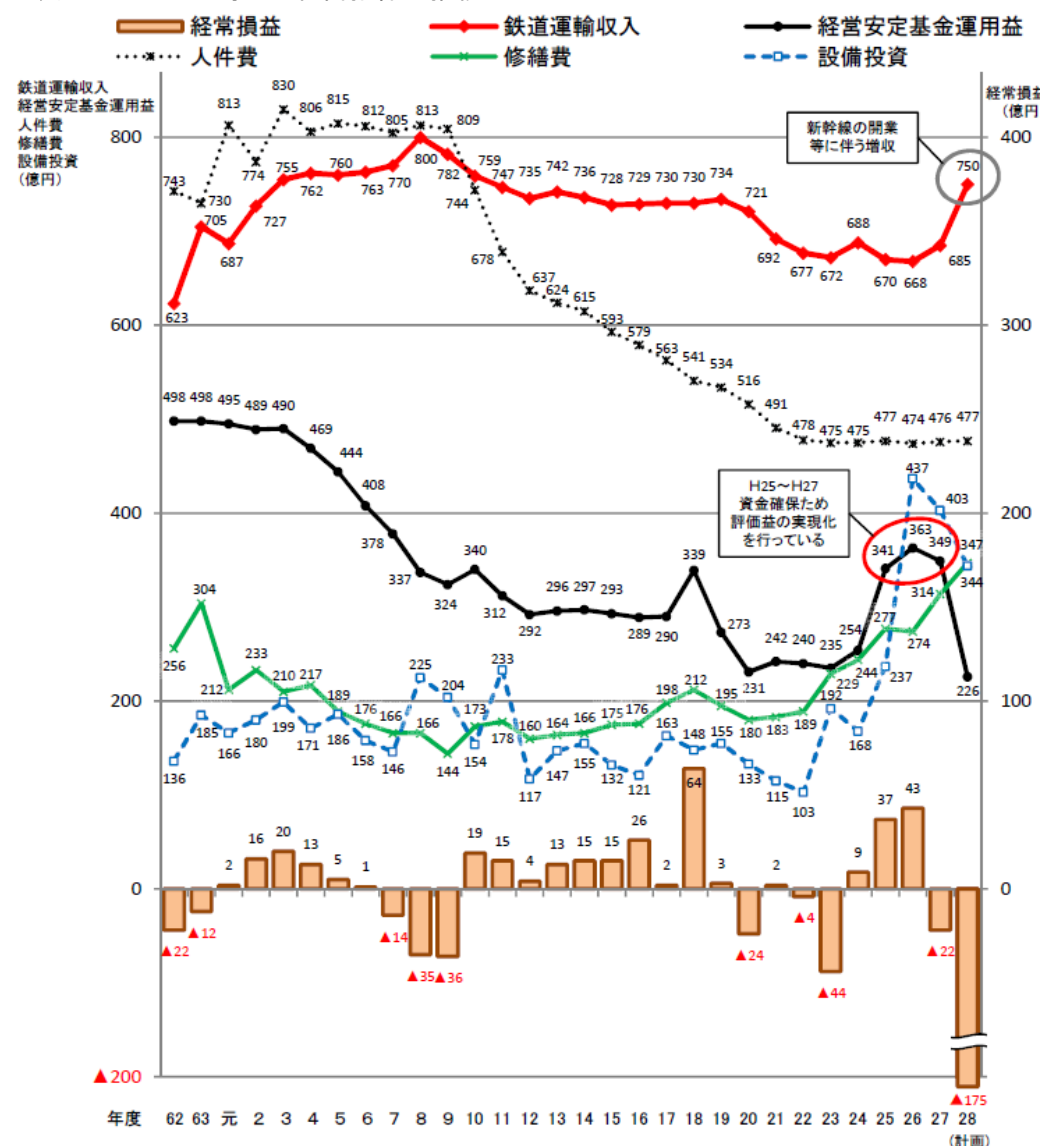
※海外直行便による来道者は含まれていない

（資料）北海道観光振興機構資料より作成

(2) 在来線

JR 北海道の経営は、分割民営化から約 30 年の間に生じた環境変化⁴により、厳しい状況が続いており、国から様々な支援を受けている。特に経営安定基金の運用利回りが低下する中、収益の減少、維持管理費用の増加に加え、日本貨物鉄道株式会社（以下「JR 貨物」）との費用分担の調整などがその経営を大きく圧迫している。さらに将来は沿線人口の減少や構築物（橋梁・トンネル等）の老朽化に対応した維持管理投資の拡大も見込まれ、一部路線や駅の廃止、運行本数の減便などサービス縮小が避けられないようなケースも出てきている。

図表 2-3 JR 北海道の経営指標の推移



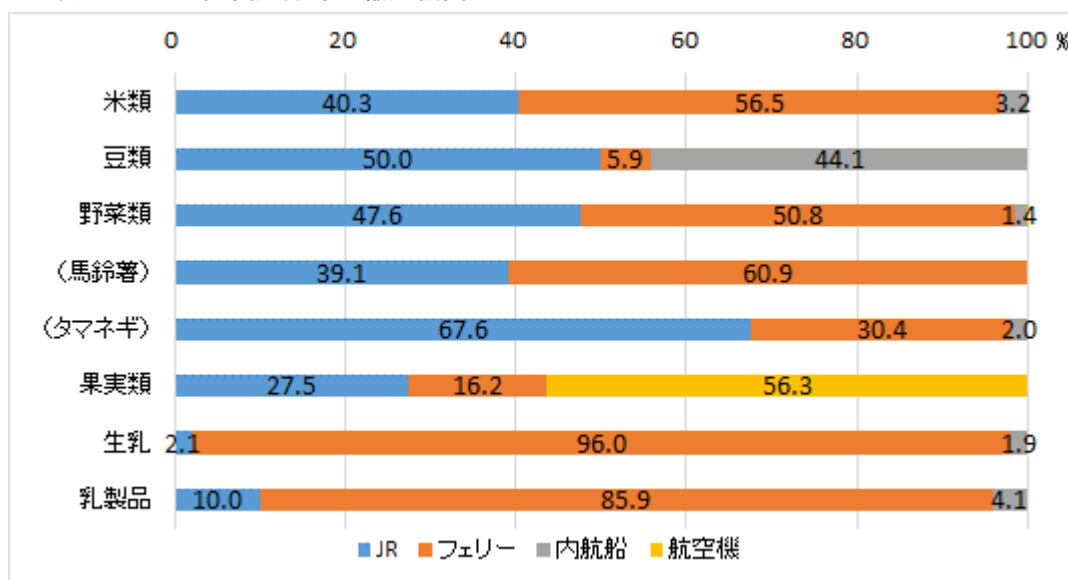
(資料) 北海道「運輸交通審議会小委員会」資料

⁴ 道内経済の低迷、人口減少、モータリゼーションの進展や高規格幹線道路ネットワークの拡大等他交通機関との競合による利用客の減少、維持管理投資の増加、低金利時代の長期化による経営安定基金の運用益減少など

貨物輸送については、道外に輸送される米類、豆類、野菜類の4割以上⁵が利用するなど、鉄道は道内の物流において重要な役割を果たしてきた。JR貨物は線路を所有するJR北海道に線路使用料⁶を支払っているが、維持管理に係るかなりの費用はJR北海道が実質的に負担しており、これがJR北海道の経営において大きな負担となっている。

また、北海道新幹線高速化の実現のためには青函共用走行区間における貨物輸送をどのように位置付けていくかも重要な課題となっている。

図表 2-4 主要農産物等の輸送機関別シェア



(資料) 北海道開発局

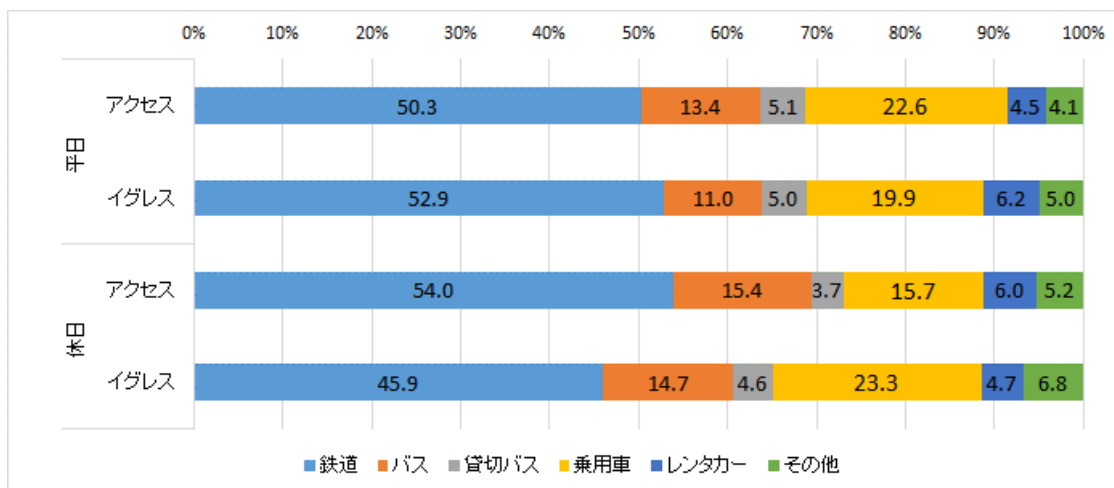
「平成 27 年度農畜産物及び加工食品の移出実態(平成 26 年)調査結果報告書」

⁵ 平成 27 年度農畜産物及び加工食品の移出実態(平成 26 年)調査結果報告書(平成 28 年 3 月 北海道開発局開発監理部開発調査課)による

⁶ 分割民営化当時から、JR貨物の収益力を勘案し、貨物列車が走行しなければ回避できる経費(レールの磨耗に伴う交換費用等)のみをJR貨物が負担することとする「アボイダブルコスト」方式の適用により低位に抑えられている。

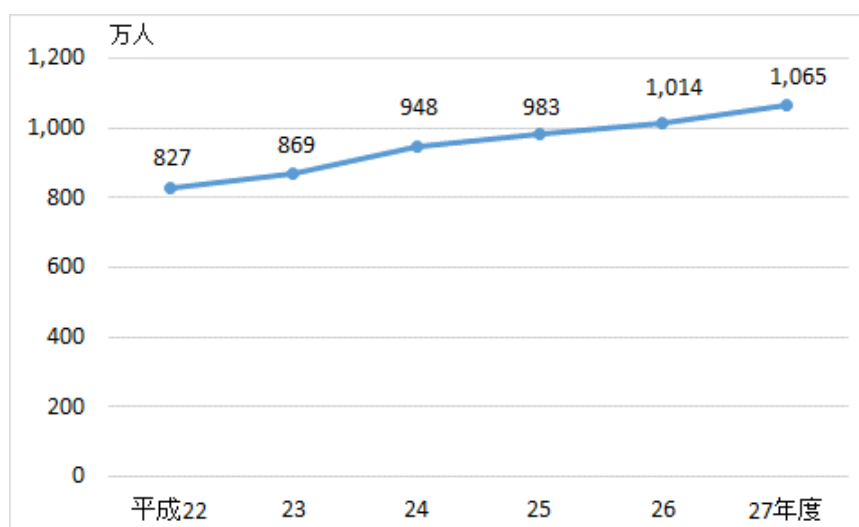
一方、LCC など新千歳空港への国内就航路線や乗降客数が拡大し続ける中で、新千歳空港～札幌間の大量輸送を担う空港アクセス鉄道の重要性が高まっている。今後の昼間時間帯発着枠や深夜早朝枠の拡大、国際線の発着規制の緩和など新千歳空港利用客の大幅な増加に対応した輸送力強化が必要となっている。

図表 2-5 新千歳空港への交通アクセス・イグレス手段⁷ (平成 25 年度)



(資料) 国土交通省「航空旅客動態調査」

図表 2-6 新千歳空港駅年間利用人員数の推移



(資料) JR 北海道資料より作成

⁷ 交通機関の乗り継ぎにおいて、出発地側から新千歳空港に向かうまでの交通機関を「アクセス」交通機関、新千歳空港を降りた後に目的地に向かう交通機関を「イグレス」交通機関という。

3. 航空

道内空港の中核となっている新千歳空港は、発着枠規制の緩和、深夜早朝時間帯の有効利用等を通じ、道外・海外旅客輸送、高付加価値品輸送の玄関口としての役割を担っている。同時に道内地方空港についても新千歳空港を補完する役割、交流人口拡大を通じた地域経済活性化の観点から基盤強化を図っていく必要がある。

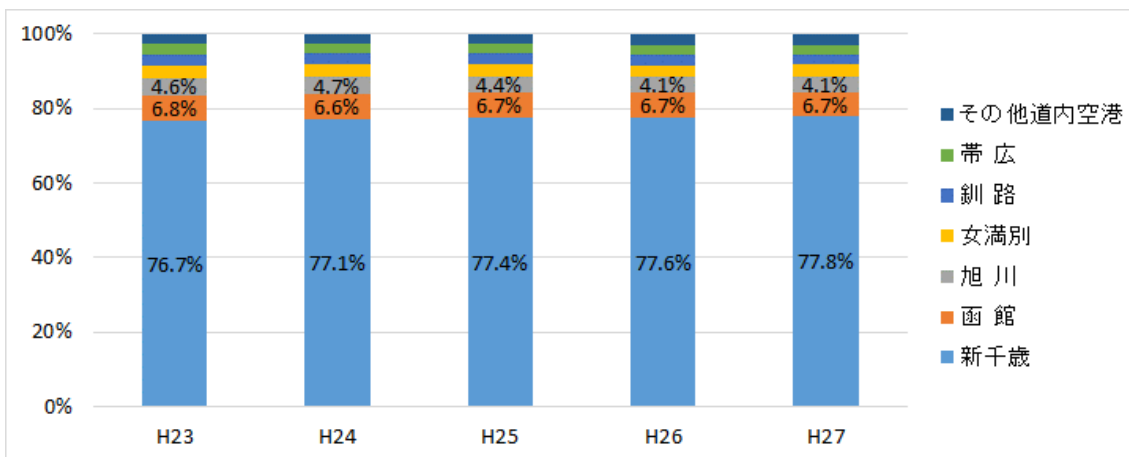
広域分散型の地域構造の北海道においては、遠距離にある地域間を短時間で結び付ける航空路線の重要性が高い。一方、現状の道外・国際路線は新千歳空港への一極集中が進み、地方空港では一部国際路線の拡充はあるものの、道外路線の減便が進み、道内空港間の路線も航空料金が低い、便数が少ないなど十分な需要を確保しえない状況となっている。今後は、道外・国際路線はもとより、地方空港における路線充実や道内空港ネットワーク全体の充実強化が重要となる。

また、航空貨物については、競争力の高い生鮮食品の道外・海外への移輸出など航空輸送のメリットを活かした道内産品の付加価値向上の可能性が高いものの、移輸出全体に占める航空輸送の位置づけは大きいとは言えない状況にある。また、地方空港においては機材の小型化などにより、航空貨物の取り扱いが難しい状況にあり、大型機材が多く発着すること、深夜時間帯を利用した航空専用便が存在すること等により、航空貨物は新千歳空港へ集中する傾向がみられる。

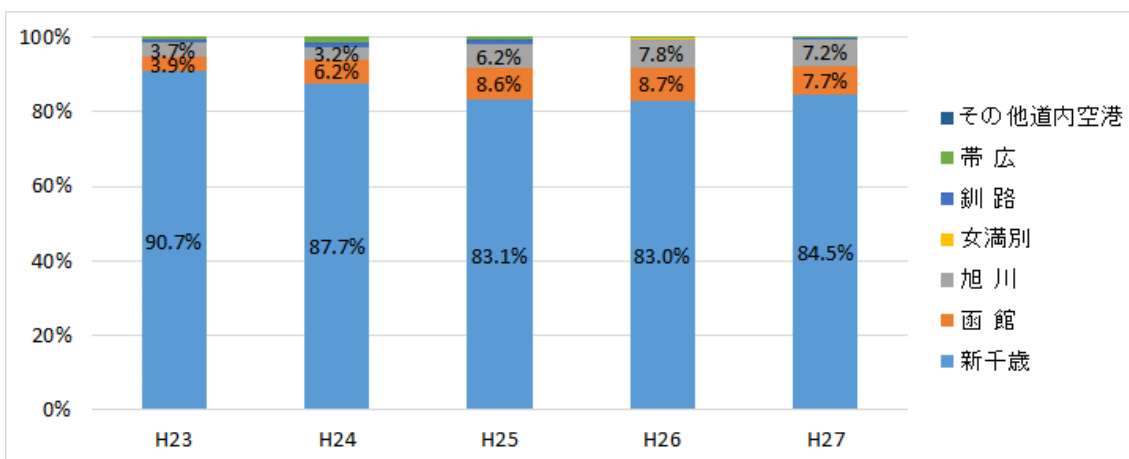
今後の広域観光振興や交流人口の拡大に向けて、北海道では2020年を目途に新千歳空港を核とした道内7空港（新千歳、函館、釧路、稚内、旭川、帯広、女満別）のバンドリングによる包括的な民間委託を目指している。7空港のバンドリングによる民間委託により、上記の様々な課題の解決とさらなる需要開拓、運営効率化が期待されている。

図表 2-7 国内・国際線乗降客数および貨物取扱量の空港別シェアの推移

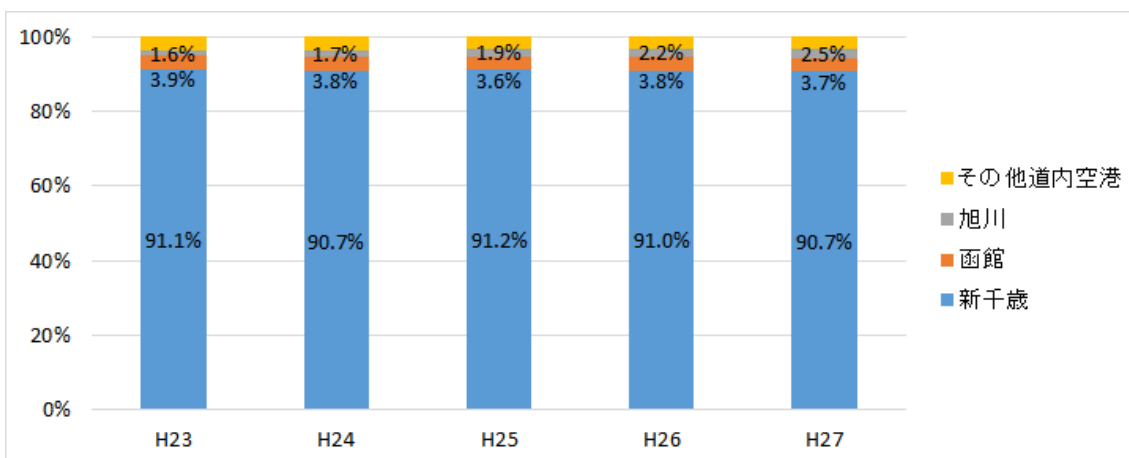
(国内線乗降客数空港別割合の推移)



(国際線乗降客数空港別割合の推移)



(国内線貨物取扱量空港別割合の推移)



(資料) 国土交通省「空港利用状況調書」

図表 2-8 道内都市間の交通手段別料金・所要時間等の比較

・札幌～函館（319km）

		J R	バス	航空（丘珠）	
料 金 （円）	所定	8,830	4,810	18,800	(前日割)
	割引	7,610	4,290	13,200	
所要時間（平均）		3:40	5:30	0:39	
運行本数（往復）		12	8	8	

・札幌～帯広（220km）

		J R	バス	
料 金 （円）	所定	7,220	3,770	(直行便)
	割引	6,475	3,565	
所要時間（平均）		2:40	3:25	
運行本数（往復）		11	10	

・札幌～釧路（349km）

		J R	バス	航空（丘珠）	
料 金 （円）	所定	9,370	5,770	22,100	(前日割安値)
	割引	8,430	5,245	14,000	
所要時間（平均）		4:20	5:15	0:47	
運行本数（往復）		6	5	6	

・札幌～旭川（137km）

		J R	バス
料 金 （円）	所定	4,810	2,060
	割引	2,540	1,930
所要時間（平均）		1:25	2:05
運行本数（往復）		30	37

・札幌～北見（322km）

		J R	バス	航空（新千歳）	
料 金 （円）	所定	9,050	5,340	24,000	(特割1) (JAL)
	割引	7,610	5,025	19,000	
所要時間（平均）		4:33	4:40	0:45	
運行本数（往復）		4	10	7	

・札幌～稚内（396km）

		J R	バス	航空（新千歳）	
料 金 （円）	所定	10,450	6,200	24,100	(特割)
	割引	6,275	5,650	17,900	
所要時間（平均）		5:06	5:50	0:55	
運行本数（往復）		2	6	2	

（資料）時刻表、企業 HP 等より作成

4. 港湾

物流面では、苫小牧港が道内港湾物流の中心的な役割を担っており、近年船舶輸送貨物が集約される動きがみられる。そのほか、フェリー貨物輸送を担う函館港や小樽港、札幌圏の貨物輸送を担う石狩湾新港、道東圏全域の貨物を扱う釧路港なども重要な役割を担っている。さらに釧路港は国際バルク戦略港湾に指定され、飼料穀物輸入拠点の役割を拡大することが期待されている。また、将来的には、北海道新幹線の青函共用走行区間の高速化に対応するために、港湾輸送が鉄道貨物輸送を補完する役割を果たす可能性がある。

旅客面では、クルーズ船の就航が全国的に堅調に推移しており、国でもクルーズ船を利用したインバウンド拡大を目指している。道内においても近年クルーズ船の就航が比較的堅調に推移しており、新たな観光ツールとして注目されている。

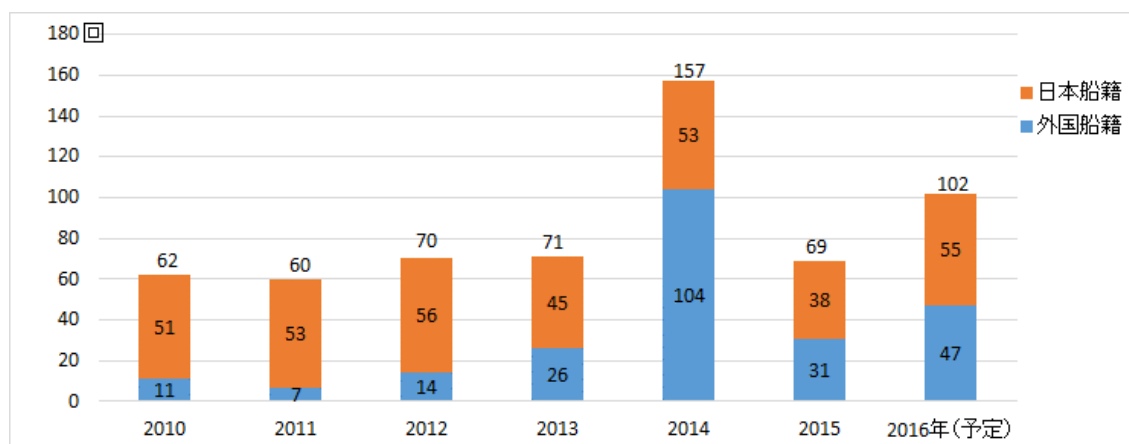
道内の港湾全体については、苫小牧港が開港 50 周年を迎えるなど、本格的な更新投資が必要とされる時期に入ってきている。

図表 2-9 道内港湾別取扱貨物量

	平成27年港湾取扱貨物量(千トン)					シェア(%)
	輸 出	輸 入	移 出	移 入	合 計	
苫小牧港	1,512	17,062	43,538	43,357	105,469	51.6%
函館港	1,046	650	17,386	14,320	33,401	16.3%
室蘭港	1,583	10,281	6,414	4,934	23,212	11.4%
釧路港	192	2,261	5,442	7,073	14,969	7.3%
小樽港	67	332	4,587	5,904	10,890	5.3%
石狩湾新港	292	2,674	309	2,350	5,625	2.8%
その他	21	1,095	5,534	4,206	10,857	5.3%
平成27年 全道計	4,713	34,355	83,211	82,144	204,423	100.0%

(資料) 北海道開発局資料などより作成 (速報値)

図表 2-10 道内へのクルーズ客船の寄港回数の推移



(資料) 北海道クルーズ振興協議会資料より作成

Ⅲ. 目指すべき方向

1. 現在の交通関連社会資本の整備計画の着実な推進

北海道の交通関連社会資本については、新幹線がようやく新函館北斗まで開業、2030年度には札幌までの延伸が計画されており、高規格幹線道路は全国と比較して整備進捗率は低位にあるものの、道東道などを中心に延伸が進められている。人口減少などの影響が懸念される北海道経済の成長を維持する上でも、これらの整備が早期に進展することが必要である。

2. 人口減少・広域分散型地域構造を前提とした交通ネットワークの維持

人口減少と広域分散型の地域構造の進展に対応するため、今後の都市間旅客輸送については、大量輸送機関の特性を發揮できる区間は鉄道を基軸とする一方、適切に、高速バス、航空などによる補完が行われ、相互の接続を含めて全体としてネットワークの維持ができるようにすべきである。

3. 交通需要喚起のための移動料金の引き下げと速達性の確保

交流人口の増加のためには、交通関連社会資本の需要を喚起する取組も必要である。現状では道内・道外からの移動コストが割高となるため、航空運賃の低価格化や、無料走行が可能な高規格幹線道路（直轄道路）の整備促進などが期待される。

また、北海道新幹線についてはその効果を最大化するために、東京～札幌間の速達性が確保できるような取組も合わせて必要である。

4. 民間活力の積極的活用

交通関連社会資本については、今後急速に老朽化することが懸念されており、計画的・効率的な維持管理が重要となる。将来の財政環境を踏まえると、公共による整備の重点化を図るほか、民間活力を活用した整備、維持管理・運営を進めていく必要がある。

5. 災害に強い交通関連社会資本の形成

直近の風水害や例年の雪害等を起因として、本道交通ネットワークの断絶により、旅客輸送や物流が滞り、道内経済のみでなく全国にも大きな影響を及ぼしている。このため、今後は北海道の気候特性や分散型地域構造（原野、山間部などの人口空白地域に交通関連社会資本が整備されていること）を前提として、災害に強い交通関連社会資本の構築とネットワーク化に向けた取組を強化する必要がある。

IV. 具体的な提言事項

～ 北海道経済の将来を支える交流基盤の拡充をどのように活かすか ～

1. 高規格幹線道路ネットワークの着実な展開と高速バス運行の拡大

(1) 重要性の高い路線等の着実な整備

将来の道内航空ネットワークの充実や鉄道路線の代替需要などを勘案しつつ、高規格幹線道路ネットワークの着実な整備を進めていく必要がある。高規格幹線道路ネットワークの形成は、都市間バスのネットワーク強化にも資するものと考えられる。

また、北海道新幹線の札幌延伸を控え、道内交通ネットワークの中心となる札幌駅や道内最大の拠点港湾である苫小牧港など、人流・物流拠点へのアクセス強化を図るとともに、暫定2車線区間の4車線化など、既存の高規格幹線道路の安全性・速達性の向上、災害時の代替性の確保に向けた整備も必要である。

(2) 高規格幹線道路を活用する交通手段の運行確保

運転手不足やバス会社の経営悪化への対応として、安全性の確保を前提とした上で、経営効率化に向けた諸規制の見直し、バス会社間の連携（共同輸送等）等の対応を進めていく必要がある。

また、将来的には自動運転技術の導入により、運転手不足への対応、高齢者の運転支援などを通じて、道内の高規格幹線道路ネットワークを有効活用できることが期待される。

2. 鉄道の基盤強化と将来のあるべき方向

(1) 持続可能な路線への重点化

航空路線や延伸が進む高規格幹線道路ネットワークとの役割分担を考慮すると、将来の更新投資の拡大を見据え、鉄道としての特性を発揮できる路線への重点化を進める必要がある。また、維持困難が見込まれる路線については、代替交通手段の確保など地域の実情に応じて必要な対応措置を取っていく必要がある。なお、沿線の定住人口のさらなる減少が見込まれる中で、官民連携による観光列車の運行など新規需要創出に向けた取組についても進める必要がある。

一方、将来の需要増が見込まれる新千歳空港アクセス鉄道などの重点分野については戦略的に投資すべきと考えられるが、巨額の投資資金を必要とする分野については、円滑な推進に向けて、国や道からの支援も望まれる。

(2) 北海道新幹線の速達性の確保

青函共用走行区間の高速化の実現のため、貨物列車とのすれ違い回避に向け、貨物輸送のあり方についても検討を進めていく必要がある。

また、東北新幹線盛岡以北の区間で最高設計速度が設けられているが、これらの制限を緩和し（260 km/h⇒320 km/h）、札幌延伸による経済波及効果を最大化させる必要がある。

(3) 北海道の特性を踏まえた鉄道輸送への支援

前述のように、JR 貨物が JR 各社に支払う線路使用料については低位に設定され、JR 北海道における線路や鉄道施設の維持管理を含む営業費用については、実質的に経営安定基金の運用利回りで補てんする仕組みがつけられた。しかし、こうした仕組みが導入されてから約 30 年が経過した現在、経営安定基金の運用利回り低下、近年の線路の維持費用の増嵩等により、現状にそぐわない状況となっている。JR 貨物の収益構造を踏まえると北海道における鉄道輸送を確保するためには、制度の見直しも含め、国による何等かの支援策が求められる。

3. 道内経済活性化に資する空港民営化（民間委託）のあり方

(1) 適正な運営権対価の実現と支払い方法

長期的な事業運営の安定化を図るために、コンセッションの運営権対価の適正化を実現する必要がある。その実現に向けては、例えば、運営権対価の一部について分割支払いを認め、運営権者の提案により、当該部分のうち想定売上を超える部分について、事後配分を認めるなど、価格を将来の事業展開上のリスクとしない制度にしていく必要がある。

また、入札における総合評価において、価格への評価点を低くし、道内外との交流人口の拡大、道内航空ネットワークの拡充等地域の均衡ある発展を図るなど地域貢献に向けた取組を価格以外の評価点として重視することも必要である。

(2) 7 空港バンドリングによる一括売却

空港の民間委託による効果を全道に波及させるために、国の売却条件において、国管理 4 空港に加え、道管理空港である女満別、市管理空港である帯広、旭川を合わせた 7 空港バンドリングによる一括売却が実現できるように条件整備を行う必要がある。

また一括民間委託対象外の 6 空港を含む道内全空港を対象とする道内航空ネットワークの維持・拡大や、地域住民の生活上、重要な交通手段となっている航空路線の維持に向けた取組も重要である。

(3) 航空需要喚起のための航空料金の引き下げ

需要喚起に向けて LCC を含めた新規航空路線就航など航空料金引き下げを実現するために、初期リスク低減を図る助成制度などの支援措置が必要である。

(4) 地元意見の反映

民間委託を目指す 7 空港について、運営権者、国、道、空港周辺自治体が同じテーブルで地域振興策などについて意見交換できる場を設定し、地元意見を空港経営に反映できる仕組みづくりが必要である。また、それ以外の空港についても、道内航空ネットワークの維持・拡大に向けて、連携することが望まれる。

(5) 各空港における二次交通の充実

空港民間委託の実効性を高める上で、各空港における二次交通の充実が重要となる。特に、近年利用客が大幅に増加している新千歳空港においては、新千歳空港～札幌間の大量輸送を担う空港アクセス鉄道の輸送力強化を図るための支援が望まれる。また、道内空港を起点とした拠点滞在型観光や周遊観光を実現するために、中長距離バスなどの二次交通の充実も期待される。

4. 道内外との人流、物流の機能強化に向けた港湾更新投資の重点化

(1) クルーズ観光拡大に向けた機能強化

将来的なクルーズ船の就航拡大に対応した港湾整備、港湾を起点とした周遊が可能な観光バスなど二次交通の円滑な確保などが求められる。

(2) 戦略的な港湾更新投資

今後拡大が見込まれる道内港湾の更新投資については、人口減少・広域分散化等の社会経済環境の変化や船舶貨物輸送の苫小牧、石狩湾新港といった道央港湾および東北海道の釧路港への集約化の動きがみられることを勘案しつつ、今後の港湾の利用形態の変化に応じた港湾更新投資が求められる。

V. 技術革新への期待

本提言では、人口減少が進展する中、北海道の食と観光という強みを活かし、北海道経済の発展、さらには我が国への貢献を実現していくために、概ね2030年までの中長期的視点から交通関連社会資本の整備と活用について必要となる方策について整理した。

その一方で、我が国全体としてはIoTを活用した自動運転の技術開発や交通関連社会資本の維持管理の効率化、ビッグデータの活用などさらなる進展が見込まれ、また、青函アクセスの強化に向けて「貨物新幹線」や「第二青函トンネル」などの実現可能性についても議論されている。将来的には、こうした取組がさらに推進することによって、北海道の日本国内での距離的なハンディキャップが克服され、日本経済全体の中での北海道の位置付けが飛躍的に向上する可能性がある。

以上のことを念頭に置き、北海道経済連合会は北海道の果たすべき役割、そして将来を見据え、交通関連社会資本のさらなる充実に向けて取り組んでいく所存である。