

参考資料

道内交通量および各種交通手段に関する基礎データ

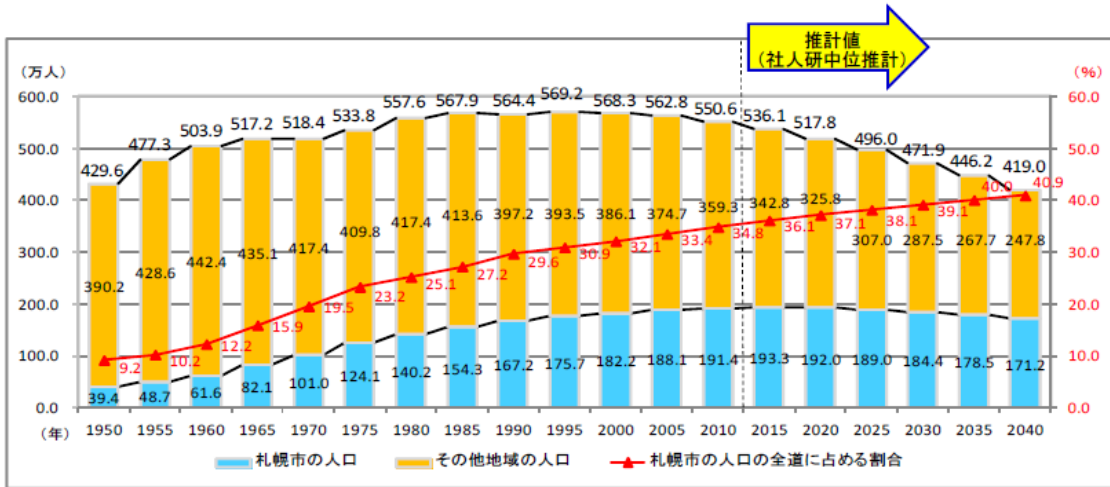
目 次

1. 道内交通需要動向に関するデータ	1
2. 道路関係資料	9
3. 鉄道関係資料	13
4. 航空関連資料	18
5. 港湾関連資料	30
6. 北海道の自然災害に関する資料	32

1. 道内交通需要動向に関するデータ

(1) 北海道の人口～札幌市への集中

札幌市の人口の全道に占める割合



(注1) 1950年の人口は、旧札幌村、旧篠路村、旧琴似町、旧豊平町及び旧手稲町の人口を含む
 1955年及び1960年の人口は、旧豊平町及び旧手稲町の人口を含む
 1965年の人口は、旧手稲町の人口を含む
 (注2) 四捨五入の関係で合計が一致しない場合がある

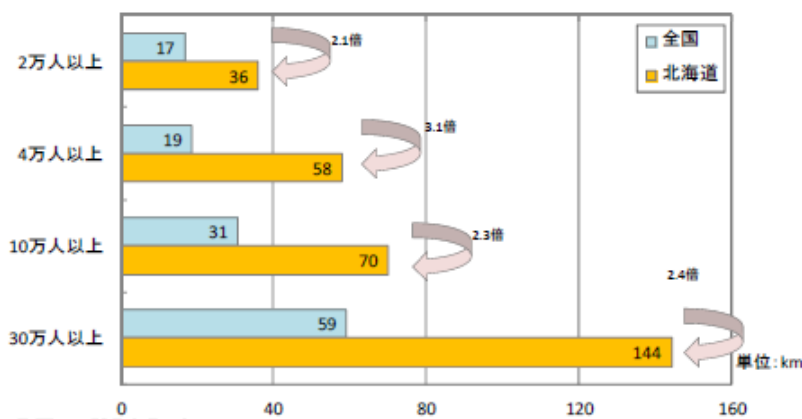
出典：(1950～2010)総務省「国勢調査」
 (2015～2040) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」

(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)

(2) 北海道の地域構造～広域分散型地域構造

最寄り都市までの平均道路距離(km)



※集計には離島を含まない。
 ※最寄り都市までの平均道路距離とは、対象人口規模未満の都市から対象人口の都市までの道路距離の平均値
 出典：NITAS(総合交通分析システム)H24年度Ver.2.0を用いて集計

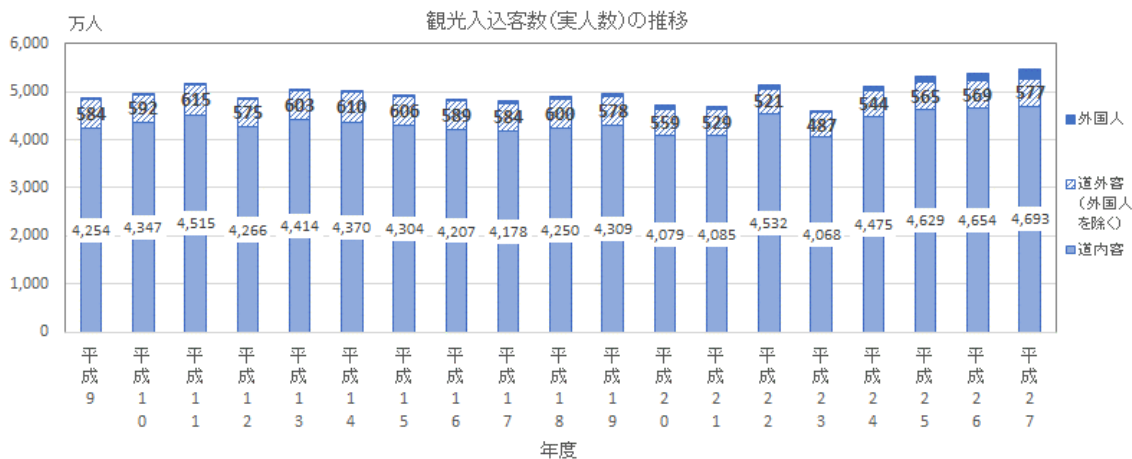
(資料) 国土交通省北海道局「北海道開発の将来展望に関するとりまとめ (参考資料)」

(平成 26 年 9 月)

(3) 観光入込客数の推移

①道内全体の観光入込客数の推移

- ・観光入込客数（実数）は平成27年度に過去最高を記録した。
- ・実数ベースで見ると、外国人観光客は大きく伸びているが、道外客は平成9年度を下回っている。延べ数ベースでは、ピークとなった平成11年度を下回っている。



観光入込客数（実数）の推移（平成9年と平成27年の比較）

道内容
1.1倍

平成9年度：4,254万人
平成27年度：4,693万人

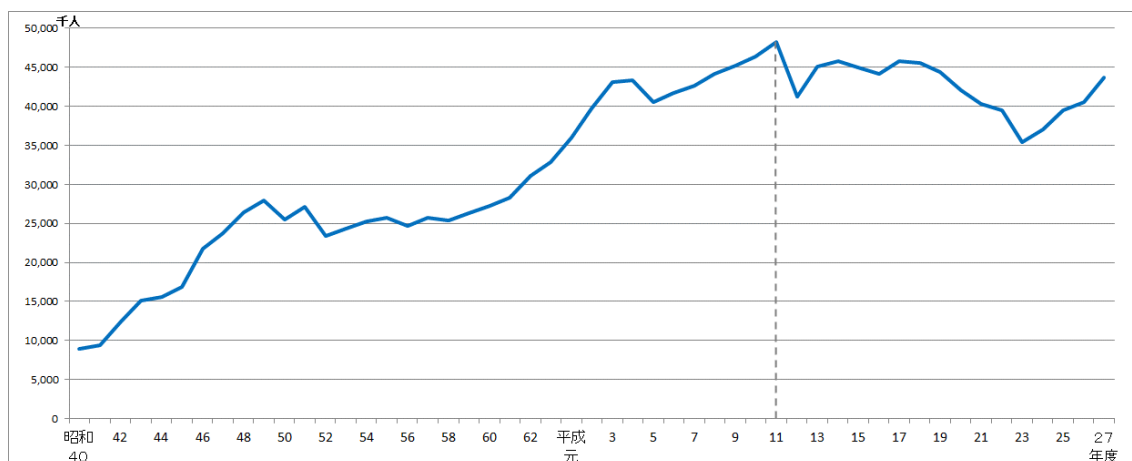
道外客
0.99倍

平成9年度：584万人
平成27年度：577万人

外国人客
17.3倍

平成9年度：12万人
平成27年度：208万人

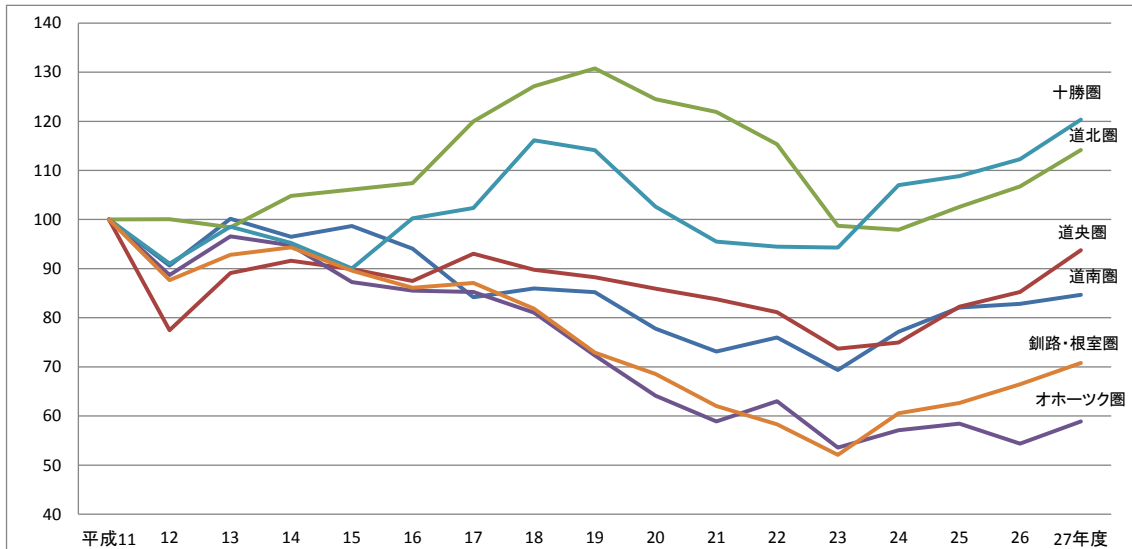
道外客（入込客数延べ数）の長期推移



(資料) 北海道観光局「北海道観光入込客数調査報告書」より作成 (北海道観光振興機構資料の年次を更新)

②振興局別道外客入込客数（延べ数）の推移（平成11年度=100）

道内の振興局別に道外客入込客数（延べ数）をみると、道東道延伸効果があった十勝圏、旭山動物園、富良野・美瑛といった有力観光資源を抱える道北圏は平成11年度を上回っているが、道東（オホーツク圏、釧路・根室圏）の落ち込みが目立っている。



（資料）北海道観光局「北海道観光入込客数調査報告書」より作成

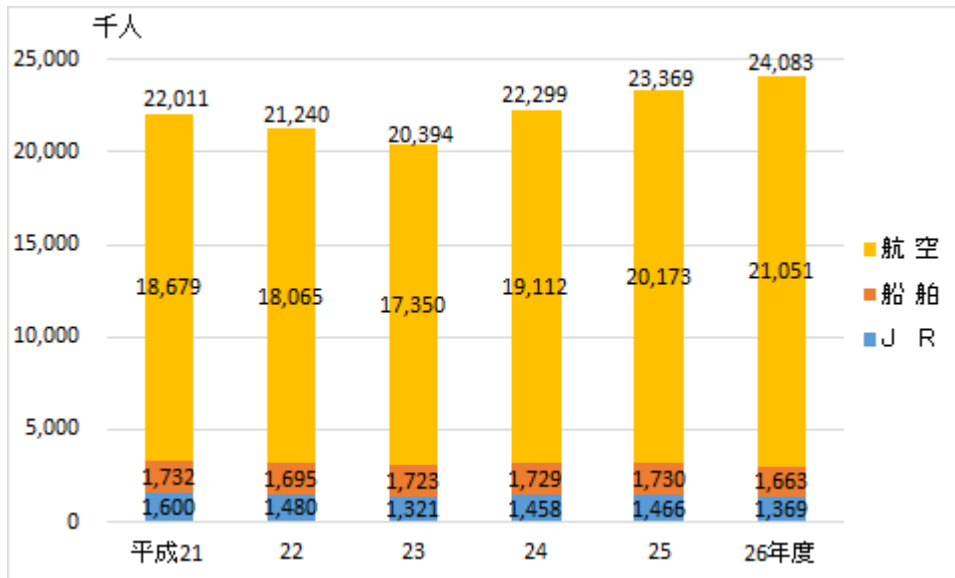
※長期的な観光入込客数の推移については、対象となる市町村数が異なること、平成22年度からは観光庁が定めた「観光入込客統計に関する共通基準」に準じて推計方法を見直していることに留意

(4) 道内～道外間の輸送機関別旅客輸送人員・分担率の推移

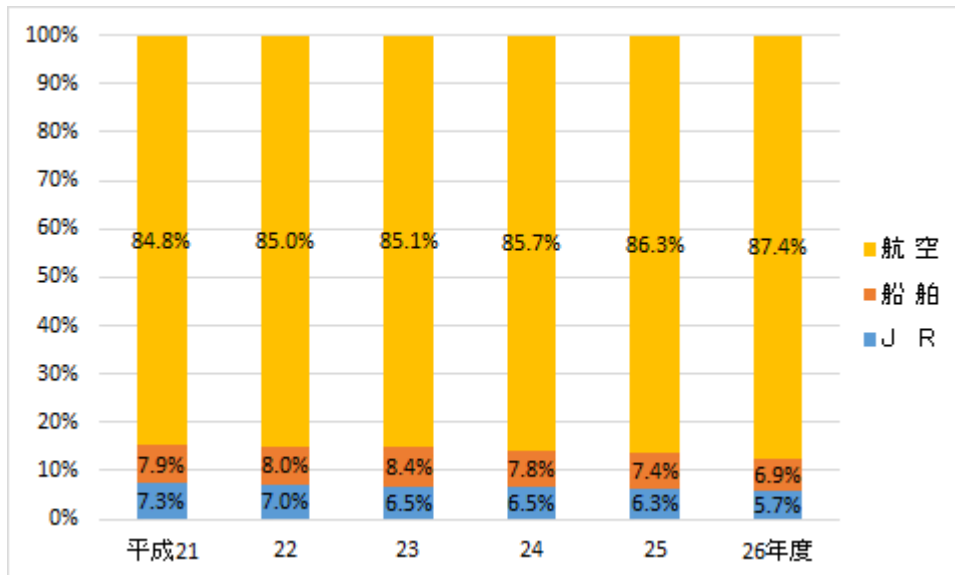
①道内～道外間の輸送機関別旅客人員

道内～道外間の旅客輸送は、航空機が9割弱を占めており、輸送人員は平成24年度以降順調に伸びている。

(輸送機関別輸送人員)



(輸送機関別分担率)

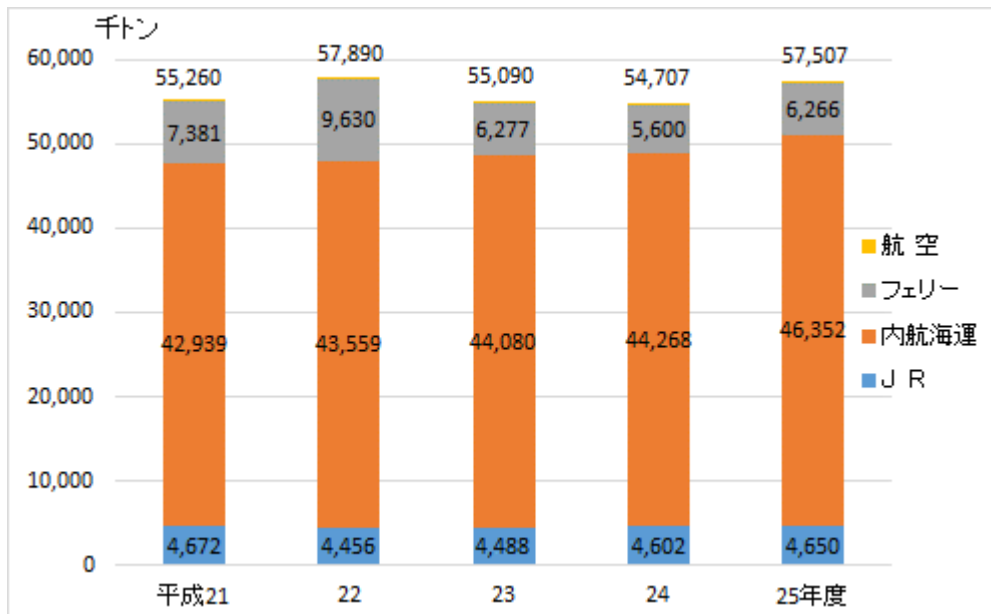


(資料) 国土交通省「地域間旅客流動調査」

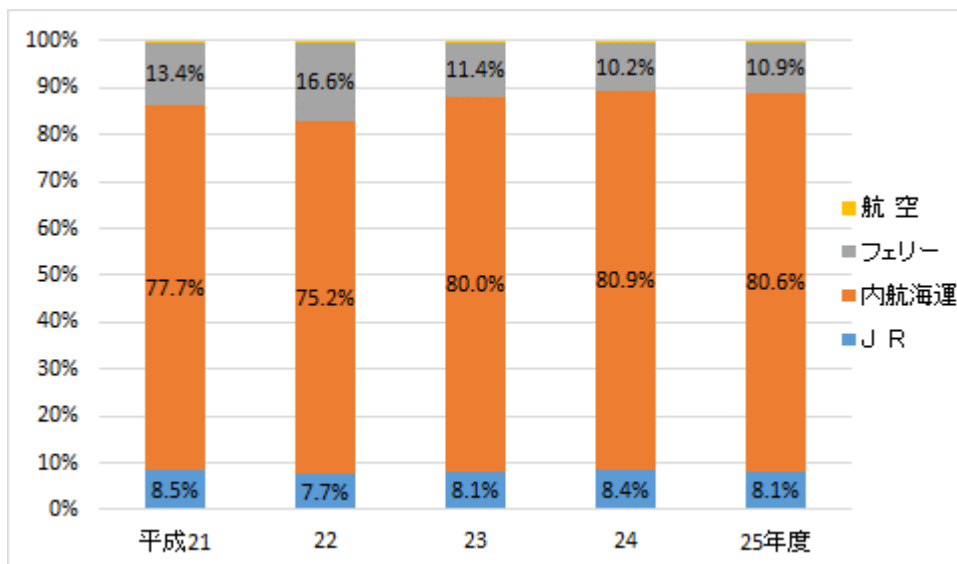
②道内～道外間貨物の機関別貨物輸送量・分担率の推移

道内～道外間の貨物輸送は、内航海運（RORO 船等）が8割を占めており、次いでフェリーが10%、JRが8%程度となっている。

(輸送機関別輸送量)



(輸送機関別分担率)



(資料) 北海道運輸局資料 (JR、フェリーは「貨物・旅客地域流動調査」、内航海運は「港湾統計流動表」、航空は「航空輸送統計年報」による)

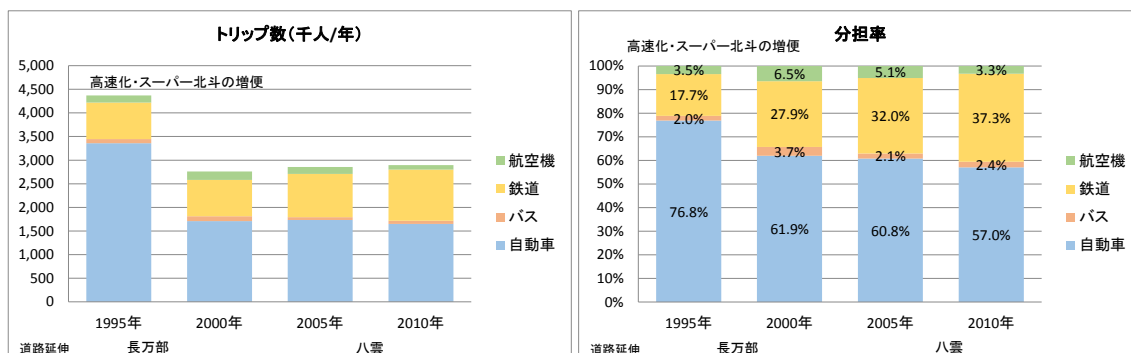
(5) 札幌を起点とする都市間交通量の変化と交通機関分担率の変化

「全国幹線旅客純流動調査」を活用して、高規格幹線道路の延伸、長距離バスの運行、JR 特急列車の高速化などが地域間の旅客純流動量と交通機関別分担率に及ぼす変化を分析した。

トリップ数（単位：千人/年）とは、平日（秋季実施）の一日当たりの交通量を交通手段別に優先順位を付けるほか、様々な補正を行い、年間に延長して推計したものである。公共交通機関については、各種統計データから比較的正確な数値を得られるが、自動車についてはアンケート等によることに留意する必要がある。

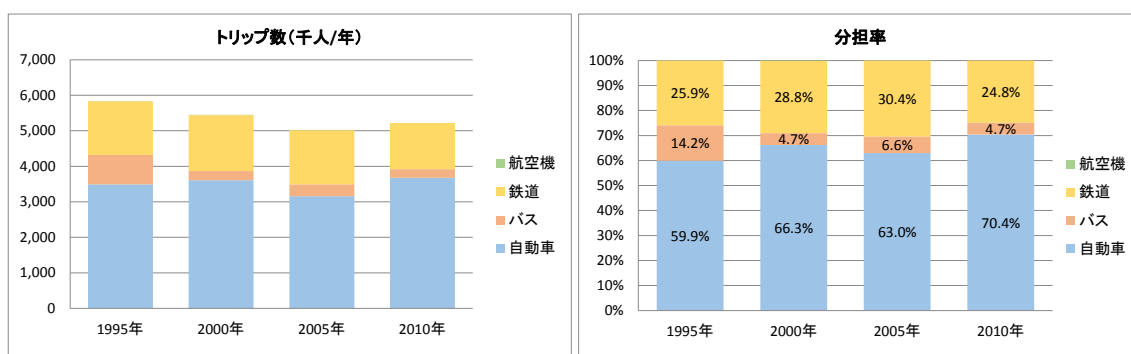
①札幌～函館間

トリップ数は横ばいから微増で、鉄道高速化（「スーパー北斗」の運行開始）以降は、鉄道のシェアが拡大、高規格幹線道路延伸以降もバス・自動車のシェアは減少している。



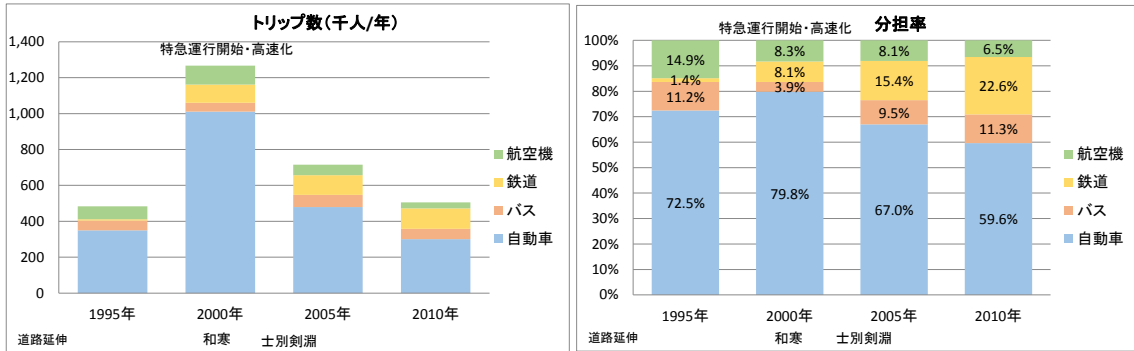
②札幌～旭川間

トリップ数は横ばい傾向で、高規格幹線道路（旭川以遠の士別剣淵等）の開通、鉄道の高速度が行われているなかで、自動車のシェアが拡大しているほか、ほぼ横ばい傾向で推移している。



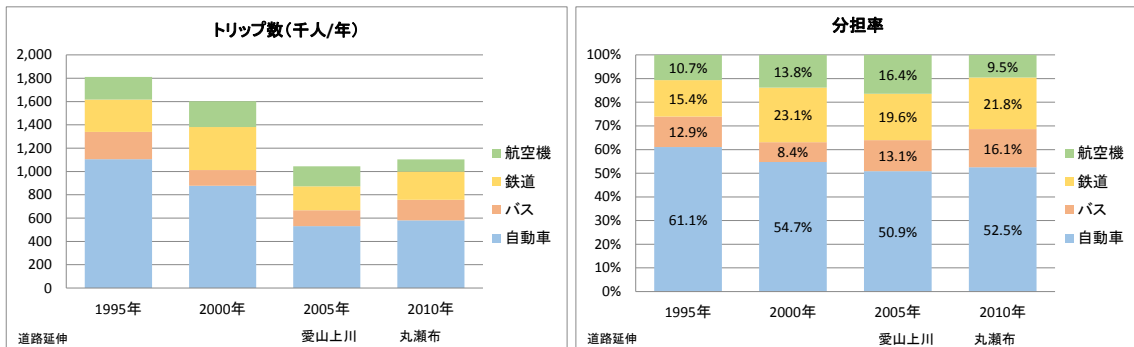
③札幌～稚内

トリップ数は大幅な減少傾向、鉄道高速化（「スーパー宗谷」）以降、鉄道のシェアは増加傾向。高規格幹線道路の延伸後も自動車のシェアは低下傾向にある。



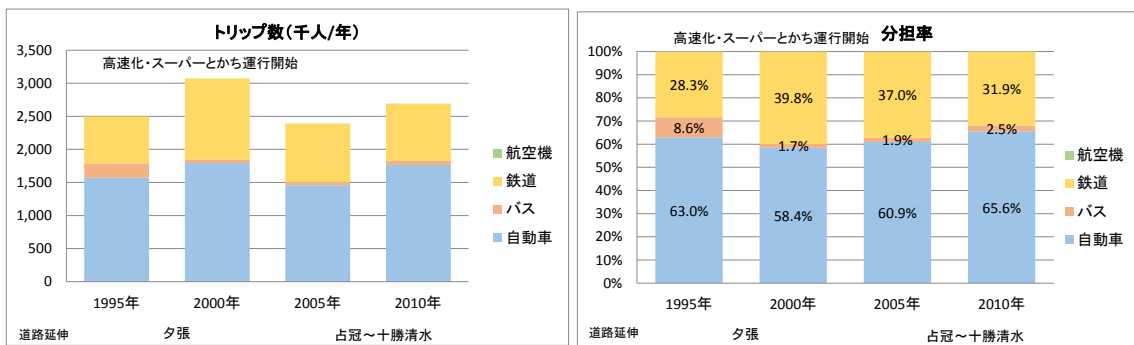
④札幌～北見・網走

トリップ数は大幅な減少、都市間輸送では航空機のシェアが高いが、2005～2010年にかけてシェアが低下、自動車とバスのシェアが拡大している（高速バスは石北峠経由で旭川紋別道は利用していない）。



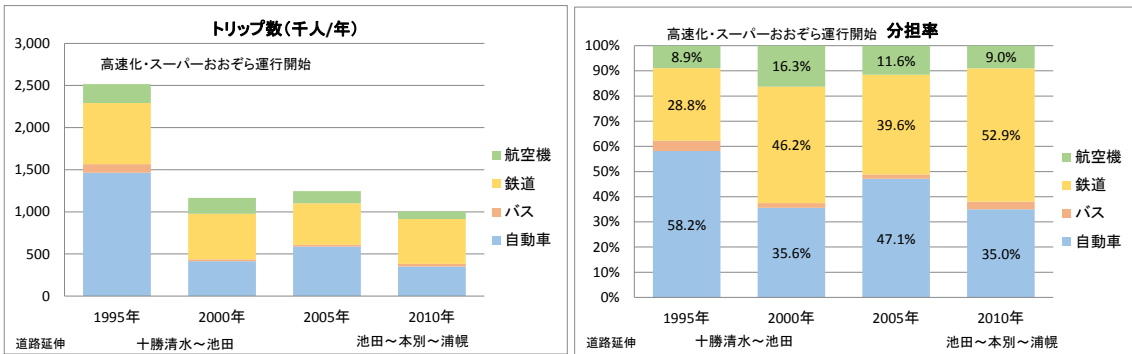
⑤札幌～帯広

トリップ数はほぼ横ばい傾向、高規格幹線道路の延伸により自動車のシェアが拡大、鉄道のシェアは都市間輸送としては高いものの、シェアは低下傾向にある。



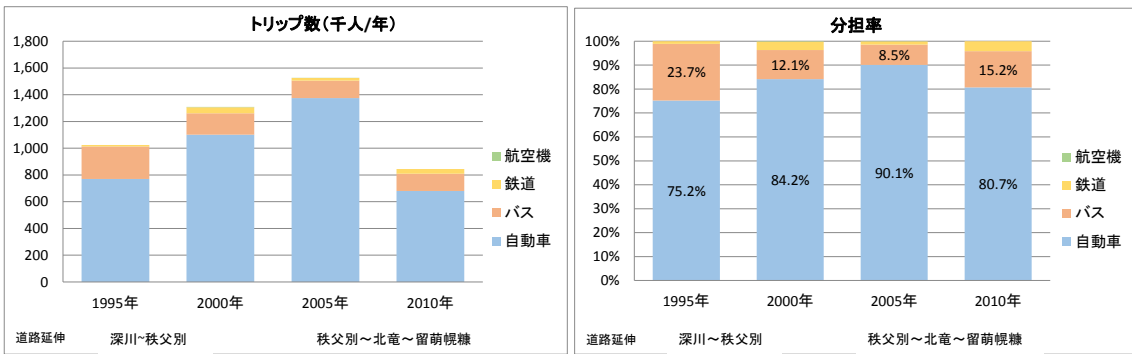
⑥札幌～釧路

トリップ数はほぼ横ばい傾向、1997年の鉄道高速化（「スーパーおおぞら」）以降は鉄道のシェアが上昇し、航空機のシェアは低下傾向にある。

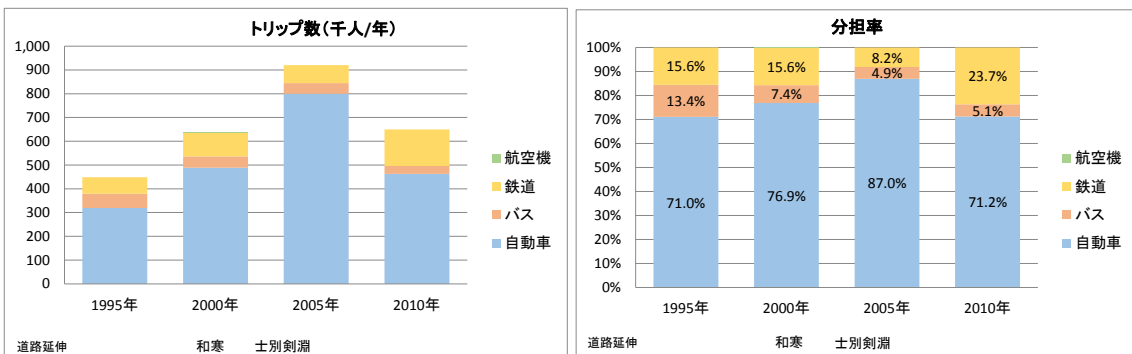


⑦その他区間 (参考)

(札幌～留萌)



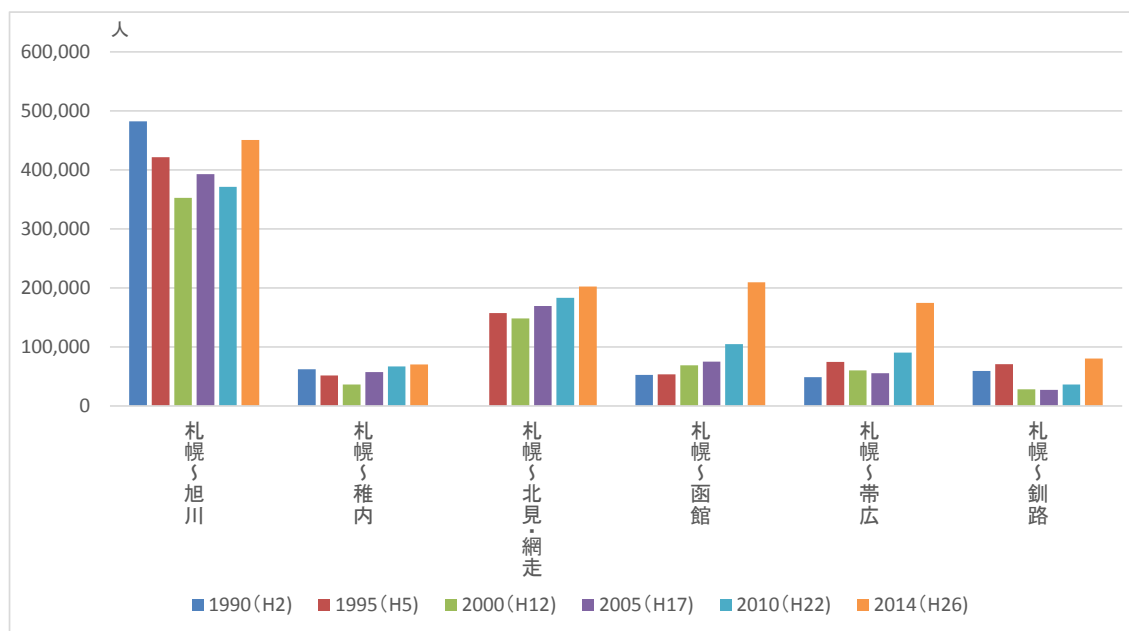
(札幌～士別・名寄)



(資料) 国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」より作成

(2) 主要都市間のバス利用状況の推移

札幌～旭川間の利用者数が他路線を大きく上回るが、札幌～函館間、札幌～帯広間、札幌～網走・北見間なども高規格幹線道路の延伸の効果などにより順調に増加している。

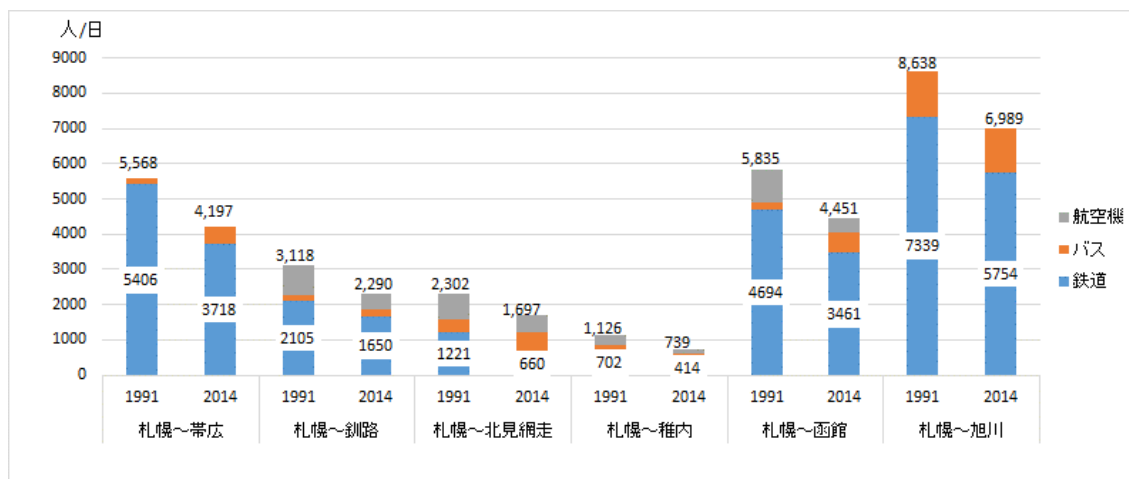


(資料) 北海道運輸局資料より作成 (一般道を経由しているバスも含む)

(3) 乗用車を除く公共交通手段の主要都市間利用者

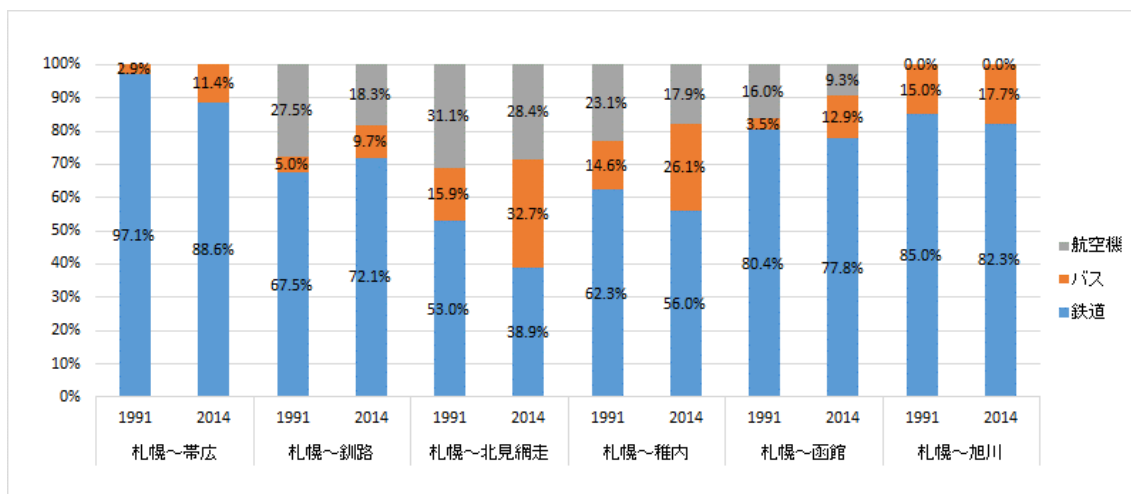
主要都市間の公共交通利用者数は全体的に減少傾向にあり、遠距離間のバス利用のシェアが拡大している。

(主要都市間公共交通手段別利用者の推移)



(資料) 北海道「運輸交通審議会小委員会」資料より作成

(主要都市間公共交通手段別利用者シェアの推移)



(資料) 北海道「運輸交通審議会小委員会」資料より作成

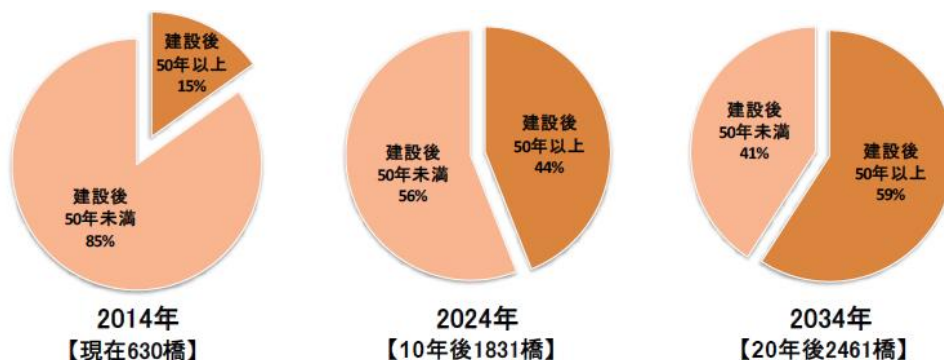
(4) 高規格幹線道路の整備状況 (平成 27 年度末)

	総延長	開通延長	整備進捗率
全 国	約 14,000 km	11,272 km	81 %
北海道	1,825 km	1,093 km	60 %

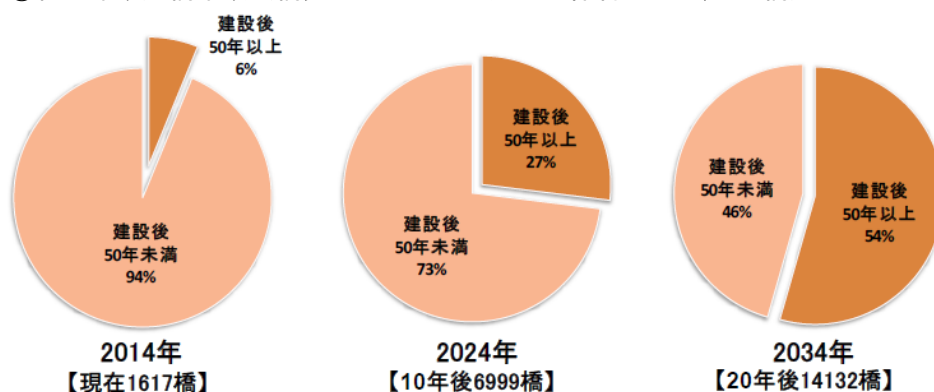
(資料) 北海道開発局
資料をもとに作成

(5) 道内道路施設の老朽化の現状

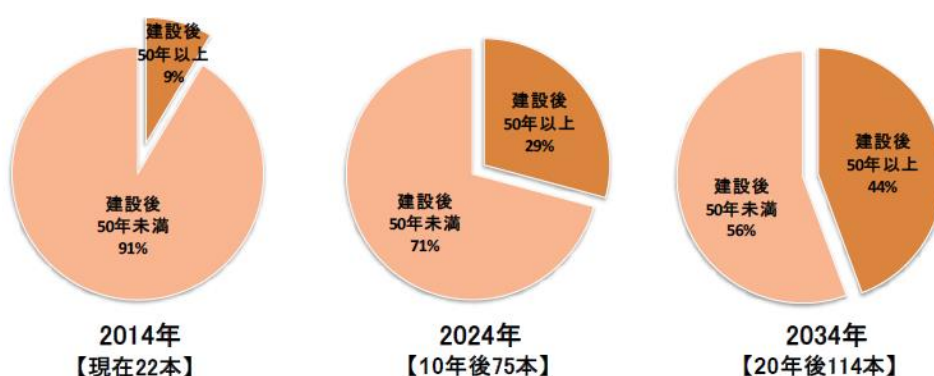
① 経過年数別橋梁数 (橋長 2 m 以上 : 国管理 4,162 橋)



② 経過年数別橋梁数 (橋長 2 m 以上 : 地方自治体管理 25,963 橋)



③ 経過年数別トンネル数 (国管理 257 本)



(資料) 北海道開発局 HP

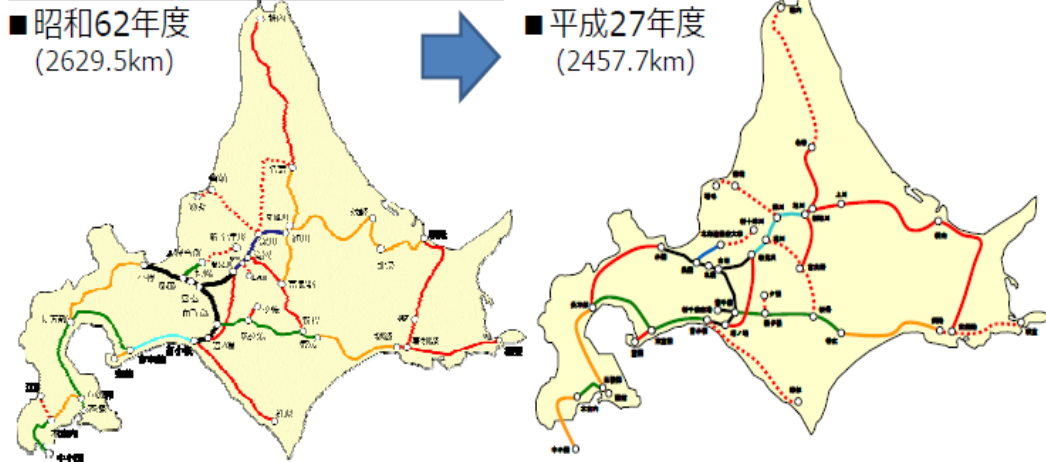
3. 鉄道関係資料

(1) JR 北海道の輸送密度の推移

分割民営化当時と比較して、輸送密度の低い路線割合が大幅に増加傾向にあり、輸送密度が2,000人未満の路線が全体の約6割を占めている。

凡例	輸送密度	S62年度	H27年度	増減
.....	500人未満	11%	26%	15P
—	500人～2,000人	32%	32%	0P
—	2,000人～4,000人	26%	16%	-10P
—	4,000人～8,000人	20%	15%	-5P

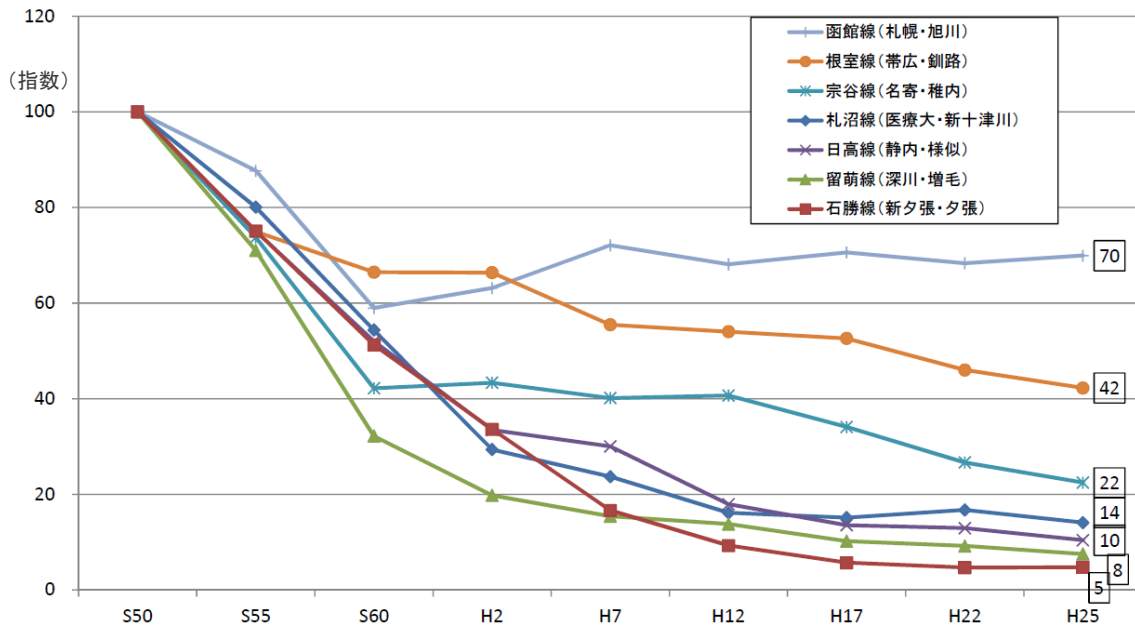
凡例	輸送密度	S62年度	H27年度	増減
—	8,000人～10,000人	2%	4%	2P
—	10,000人～20,000人	4%	1%	-3P
—	20,000人以上	5%	6%	1P



輸送密度500人未満の線区の割合が増加し、2,000人～4,000人の線区が減少している。

(資料) 北海道「運輸交通審議会小委員会」資料

(2) 路線別輸送密度の推移



※石勝線は昭和56年開業のため、それ以前は夕張線の実績

(資料) 北海道「運輸交通審議会小委員会」資料

(3) JR 北海道の路線別収支状況

区 間	営業キロ (km)	平成27年度輸送密度	
		(人/キロ/日)	対前年 増減 対前年 比率(%)
留萌線 留萌～増毛	16.7	67	28 172
札沼線 医療大学～新十津川	47.6	79	△ 2 98
石勝線 新夕張～夕張	16.1	118	1 101
根室線 富良野～新穂	81.7	152	△ 3 98
留萌線 深川～留萌	50.1	183	12 107
宗谷線 名寄～稚内	183.2	403	△ 2 99
根室線 釧路～根室	135.4	449	13 103
根室線 滝川～富良野	54.6	488	28 106
500人未満 計	731.9	326	4 101
室蘭線 沼ノ端～岩見沢	67.0	500	△ 16 97
釧路線 東釧路～網走	166.2	513	47 110
函館線 長万部～小樽	140.2	690	15 102
石北線 上川～網走	189.1	1,061	10 101
室蘭線 室蘭～東室蘭	7.0	1,366	24 102
富良野線 富良野～旭川	54.8	1,477	71 105
石北線 新旭川～上川	44.9	1,481	△ 8 99
宗谷線 旭川～名寄	76.2	1,571	59 104
500人以上～2,000人未満 計	745.4	929	25 103
日高線 苫小牧～様似	146.5	185	

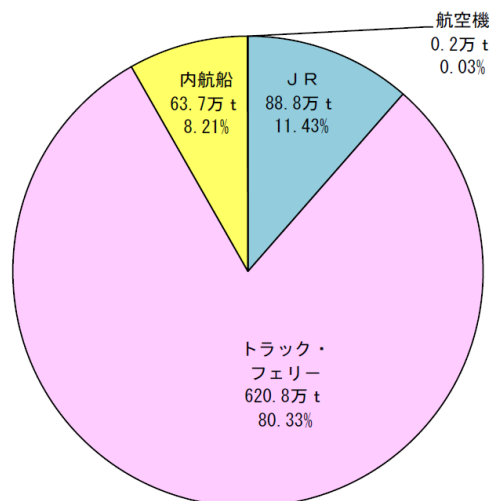
区 間	営業キロ (km)	平成27年度輸送密度	
		(人/キロ/日)	対前年 増減 対前年 比率(%)
根室線 帯広～釧路	128.3	2,266	7 100
海峽線 木古内～中小国	87.8	3,706	△ 145 96
函館線 函館～長万部	147.6	3,799	34 101
2,000人以上～4,000人未満 計	363.7	3,232	△ 23 99
江差線 五稜郭～木古内	37.8	4,133	△ 244 94
石勝・根室線 南千歳～帯広	176.2	4,213	△ 57 99
室蘭線 長万部～東室蘭	77.2	5,106	84 102
室蘭線 東室蘭～苫小牧	58.0	7,983	247 103
4,000人以上～8,000人未満 計	349.2	5,029	6 100
函館線 岩見沢～旭川	96.2	9,538	218 102
札沼線 森園～医療大学	28.9	17,359	486 103
千歳線 南千歳～新千歳空港	2.6	30,670	1,596 106
函館線 札幌～岩見沢	40.6	43,994	969 102
函館線 小樽～札幌	33.8	44,981	882 102
千歳・室蘭線 白石～苫小牧	65.4	45,345	1,371 103
8,000人以上 計	267.5	29,267	748 103
全社平均	2,311.2	5,094	92 102

※全社平均の比較では、前年度に江差線(木古内～江差)含む

(資料) JR 北海道 HP (会社概要)

(4) 道内農産物の移出状況

トラック・フェリーによる移出が全体の約8割を占め、鉄道での移出は11%である。しかし、米、豆などは全体の約4割の移出を鉄道に依存している(本文図表2-4参照)。



(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) 青函共用走行区間に関する現在の検討状況

第5回青函共用走行区間技術検討WG（平成25年3月）に取りまとめられた「青函共用走行問題に関する当面の方針」では、「時間帯区分案」「すれ違い時減速システム等による共用走行案（すれ違い時減速案）」「新幹線貨物専用列車導入案（トレイン・オン・トレイン案）」の3つの案が示された。

第6回WG（平成28年1月）ではこの3案に対する中間報告が行われ、いずれの案についても安全性、信頼性等の観点からさらなる検証が必要であると報告された。

なお、第7回WG（平成28年10月）では、北海道新幹線の東京—新函館北斗間を3時間台で走る新幹線を1日1往復は実現させる目標時期を、従来の「平成30年春まで」から、最大3年間先送りすることが示された。

青函共用走行問題に関する当面の方針

経緯

- 青函共用走行区間の新幹線の走行速度に関しては、安全性の観点から慎重な検討を要するため、当面は、現行の在来線の特急列車と同等の140km/hとされているが、その整備効果を高めるため、200km/h以上の高速走行の実現が求められている。
- このため、H24年度に、交通政策審議会の下部組織として、「青函共用走行区間技術検討WG」を設置し、高速走行の実現に向けて検討を行い、平成25年3月に「青函共用走行問題に関する当面の方針」をとりまとめた。

短期的な方策

- **時間帯区分案**
在来線列車と新幹線列車が走行する時間帯を分ける案

新幹線が200km/h以上で1日1往復走行

青函共用走行問題に関する当面の方針

- 「時間帯区分案」により、開業1年後のH29年春（防音壁等の完工時期）から1年後のダイヤ改正時H30年春に、安全性の確保に必要な技術の検証が円滑に進むことを前提として、1日1往復の高速走行の実現を目指す。
- 上記と並行して、「すれ違い時減速システム等による共用走行案」及び「新幹線貨物専用列車導入案」の技術的実現可能性の検討を深度化し、開発の方向性の見通しを得る。

中長期的な方策

- **すれ違い時減速システム等による共用走行案**
在来線列車とすれ違う際に新幹線列車が在来線並みの速度に減速すること等により、共用走行を行う案

- **新幹線貨物専用列車導入案**
在来線貨物列車をそのまま搭載可能な新幹線タイプの車両を開発し、導入する案

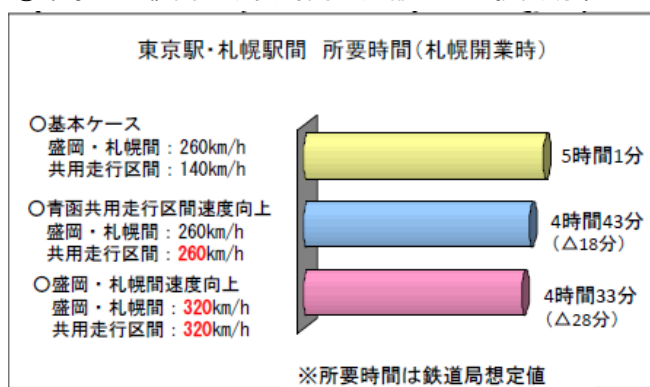
(資料) 国土交通省「第6回青函共用走行区間技術検討WG」資料

(6) 北海道新幹線札幌延伸時における費用便益分析

①着工認可となった整備新幹線3線の投資効果比較と北海道新幹線の所要時間差による投資効果の変化

	北海道新幹線 (新函館・札幌間)	北陸新幹線 (金沢・敦賀間)	九州新幹線 (武雄温泉・長崎間)
総便益(B) (億円)	8,139	9,170	4,594
利用者便益	4,349	6,343	2,077
供給者便益	3,470	2,474	2,319
環境便益	68	39	33
残存価値	253	314	164
総費用(C) (億円)	7,283	8,222	4,206
建設投資額	6,762	7,044	3,692
維持改良費等	520	1,177	515
費用便益比(B/C)	1.12	1.12	1.09
純現在価値(B-C) (億円)	856	948	388
経済的内部収益率(EIRR) (%)	4.5	4.6	4.5

②東京～札幌間の所要時間の短縮による投資効果の差異



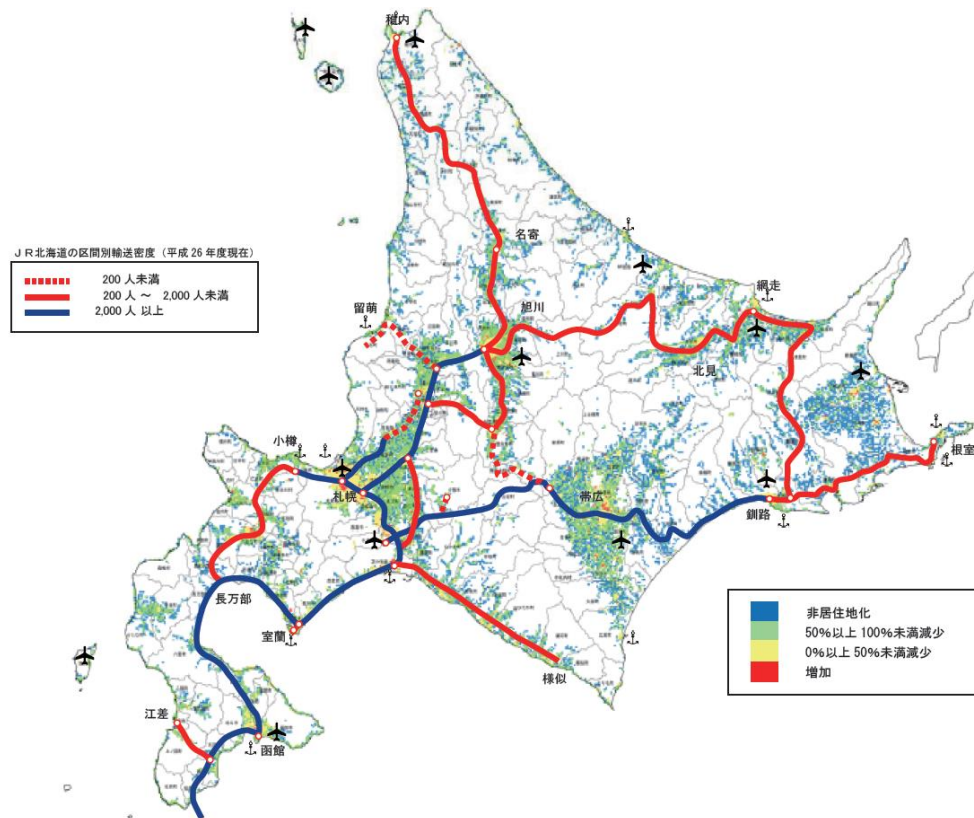
分析結果

検討ケース	投資効果 (B/C)	新函館・札幌間需要 (人キロ/日・km)
○基本ケース 盛岡・札幌間：260km/h 共用走行区間：140km/h	1.1	14,800
○青函共用走行区間速度向上 盛岡・札幌間：260km/h 共用走行区間： 260km/h	1.2	15,400 (基本ケース+4%)
○盛岡・札幌間速度向上 盛岡・札幌間： 320km/h 共用走行区間： 320km/h	1.4	16,000 (基本ケース+8%)

(資料) 国土交通省鉄道局資料

(7) 2050年における人口空白地域の拡大とJR路線

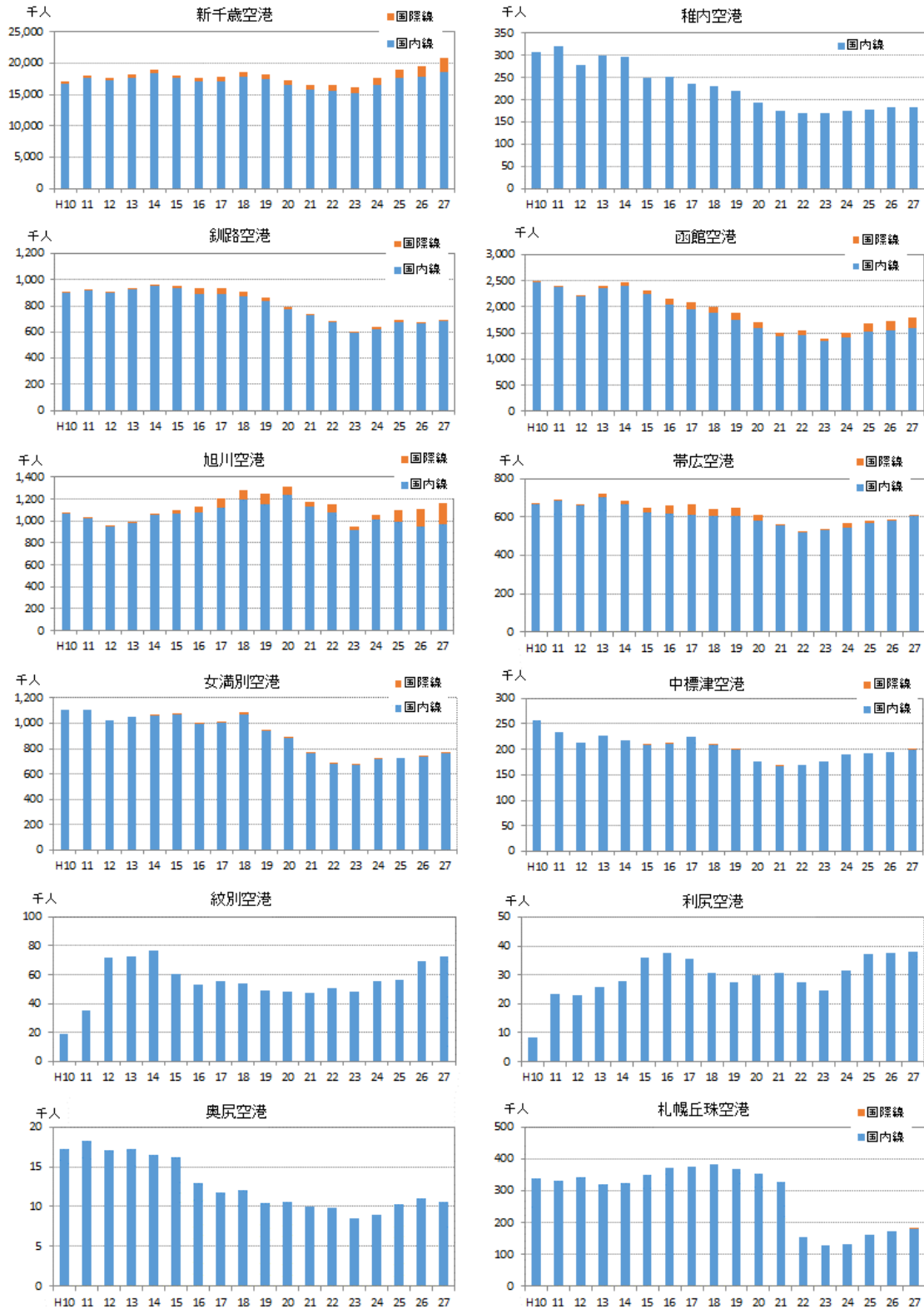
2050年に向けて道内での非居住地化の拡大、都市周辺でも大幅な人口減少が見込まれる中で、JRの輸送密度が低位にある路線の収支は、交流人口（観光客等）の増加等により輸送密度が向上しない限り、中長期的に一層厳しくなることが想定される。



(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)、JR北海道資料より作成

4. 航空関連資料

(1) 空港別乗降客数の推移（礼文空港を除く）

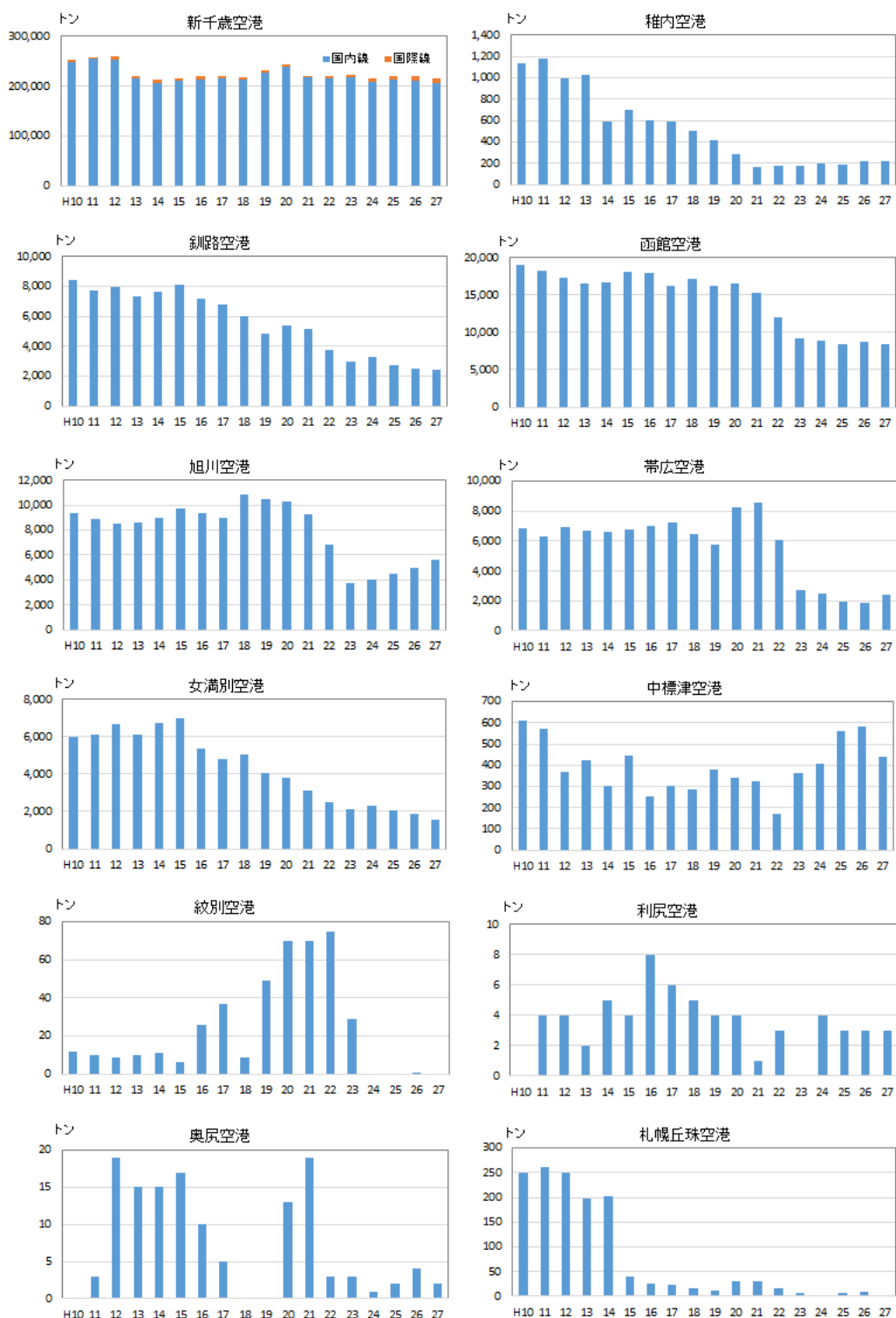


※紋別、利尻、奥尻の各空港には国際線乗降客がない（丘珠空港は平成27年度のみ60人ある）

（資料）国土交通省「空港管理状況調書」より作成

(2) 国内線空港別貨物取扱量の推移

機材の小型化や減便の影響で、新千歳空港など一部空港を除き、貨物取扱量は大幅な減少傾向にある。



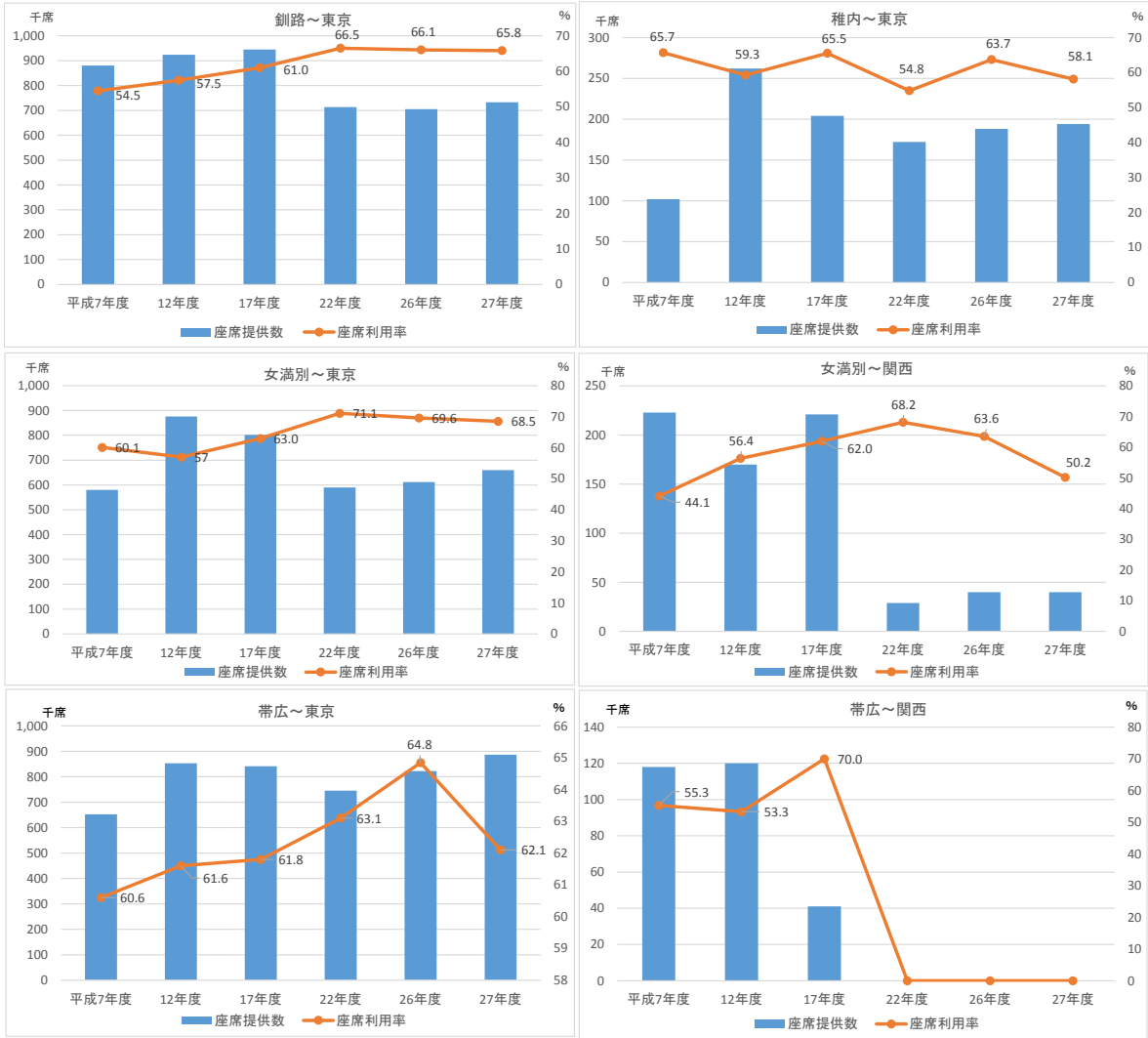
※国際航空貨物はほぼすべてが新千歳空港発着(平成27年度は旭川発に1トンある)

(資料) 国土交通省「空港管理状況調書」より作成

(3) 主要空路の座席提供数と座席利用率の推移

機材の小型化や減便の影響で、航空会社の座席提供数は対関西路線を中心に複数の空港で減少傾向にある。新千歳～成田線については、LCCの就航拡大により座席提供数が大幅に増加、座席利用率（搭乗率）も上昇傾向にある。



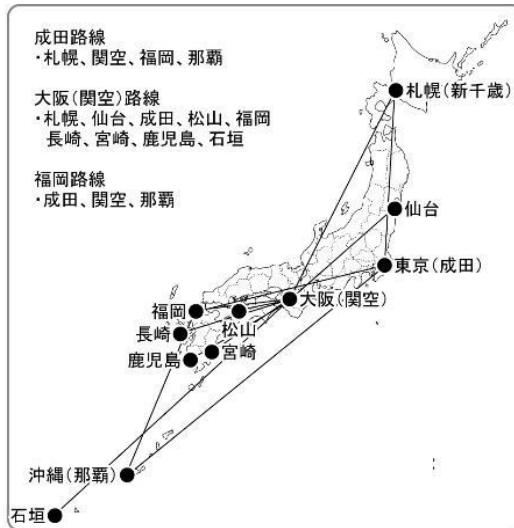


(資料) 国土交通省「航空輸送統計年報」より作成 (数値は座席利用率を示す)

(4) 全国のLCC就航状況と北海道の現状（平成28年3月時点）

LCCの就航状況を見ると、北海道は新千歳空港だけに就航しているのに対して、九州では福岡、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島など複数空港に就航している。

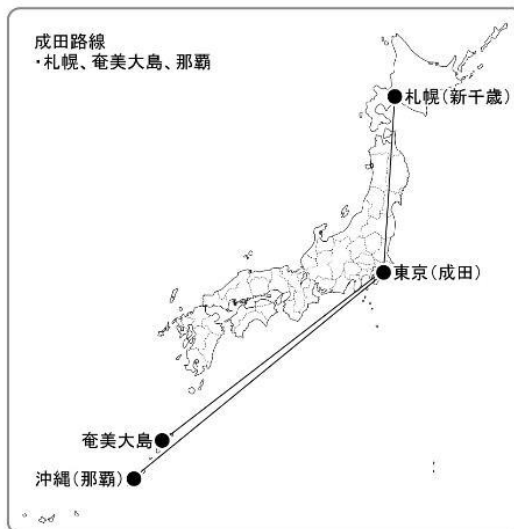
ピーチアビエーション
日本国内就航路線



ジェットスター・ジャパン
日本国内就航路線



バニラエア
日本国内就航路線



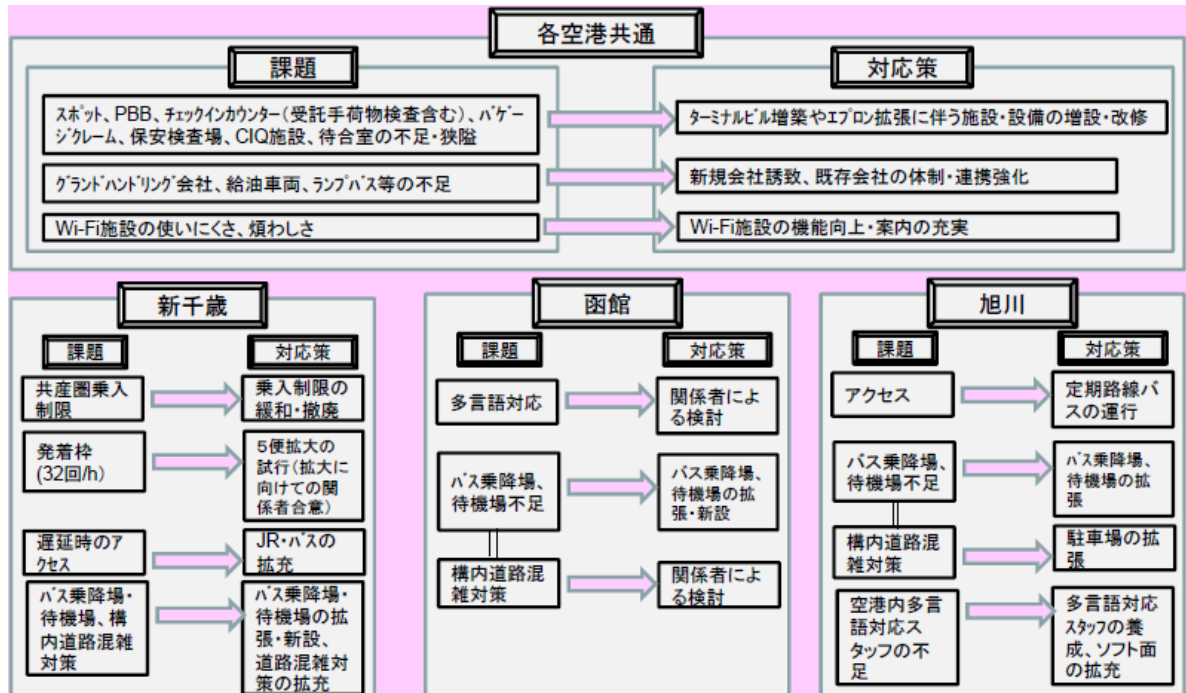
(資料) 各社 HP より作成

(5) 空港民営化関連資料

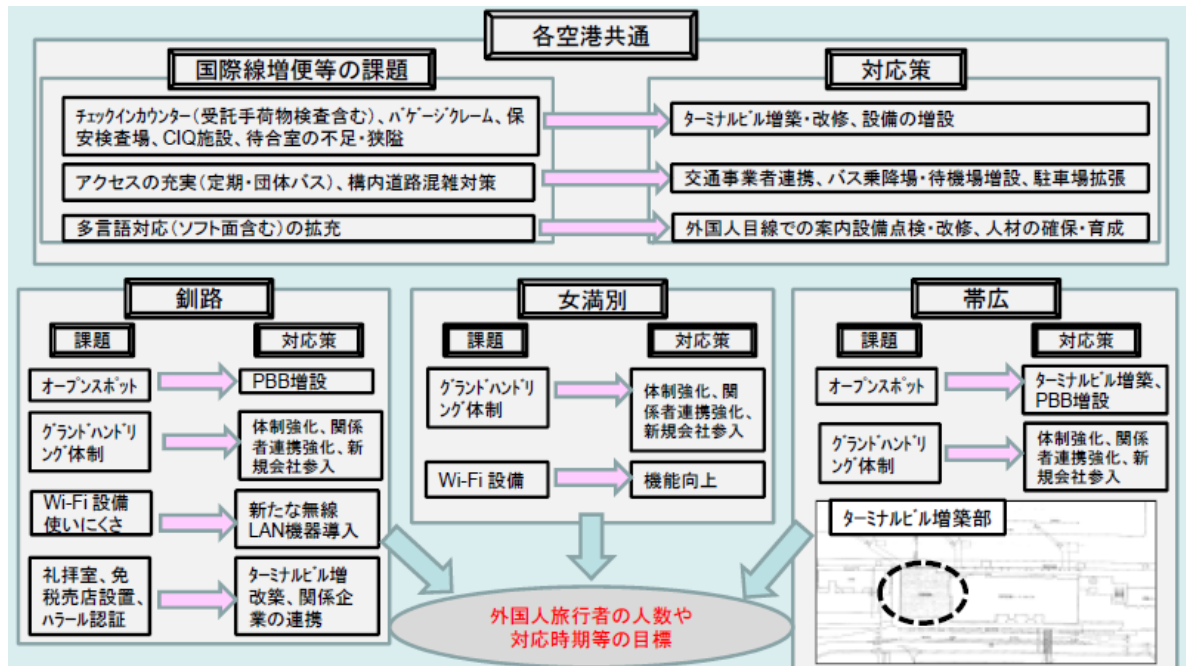
①道内空港の諸課題

道内での拠点性を高める新千歳空港においても、共産圏諸国からの乗り入れ規制、発着枠規制、交通アクセスなどの課題があるほか、他の基幹空港、準基幹空港については、交通アクセス、多言語対応、グランドハンドリング、オープンスポットのPBB（ボーディングブリッジ等での対応）への転換、Wi-Fi 設備などのハード、ソフト両面の課題がある。

(基幹空港)



(準基幹空港)



(資料) 国土交通省「道内空港における現状・課題及び対応方針(案)」平成27年6月

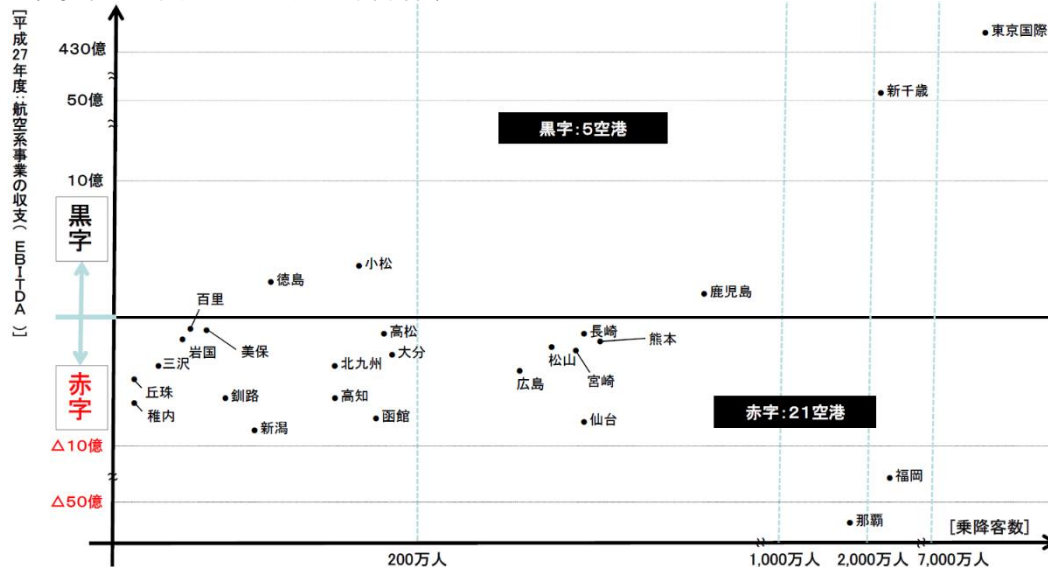
②道内空港の収支状況

ア. 国管理空港の経営状況（平成 27 年度）

1) EBITDA ベースの収支状況

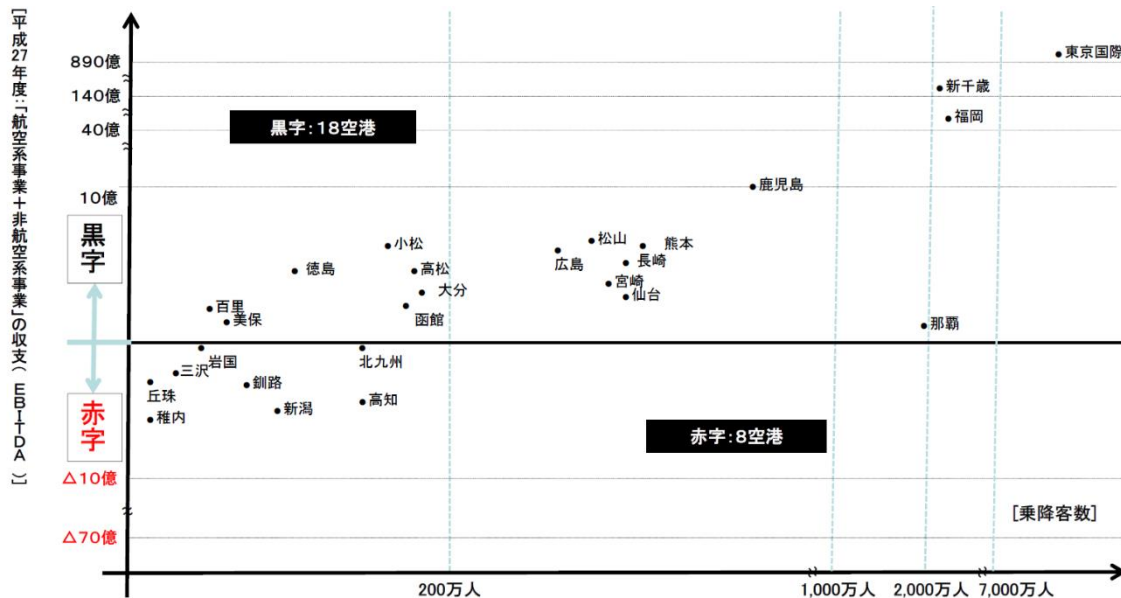
全国空港のなかでも、新千歳空港の乗降客数と EBITDA ベースでみた収益性が高い一方、その他の道内の国管理空港は、函館空港を除き、基盤と空港ビルの上下一体化による収支でも赤字体質となっている。

航空系事業の収支（EBITDA）と乗降客数について



※注1:「EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (利払前税引前償却前営業利益) = 経常損益 + 支払利息 + 減価償却費」。各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー(実質的な利益水準)を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。
※注2: 航空系事業の収支は、空港整備に係る経費を費用及び純粋一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上した損益を基礎として算出し、作成したもの。
※注3: 八尾空港は前年度に引き続き乗降客数がゼロのため、記載していない。

「航空系事業 + 非航空系事業」の収支（EBITDA）と乗降客数について



※注1:「EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (利払前税引前償却前営業利益) = 経常損益 + 支払利息 + 減価償却費」。各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー(実質的な利益水準)を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。
※注2: 航空系事業の収支は、空港整備に係る経費を費用及び純粋一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上した損益に基づき算出し作成したもの。また、非航空系事業の収支は、空港関連事業(旅客、貨物ターミナルビル事業者及び駐車場事業者)の損益を単純合算したものを基礎として算出し作成したもの。
※注3: 八尾空港は前年度に引き続き乗降客数がゼロのため、記載していない。

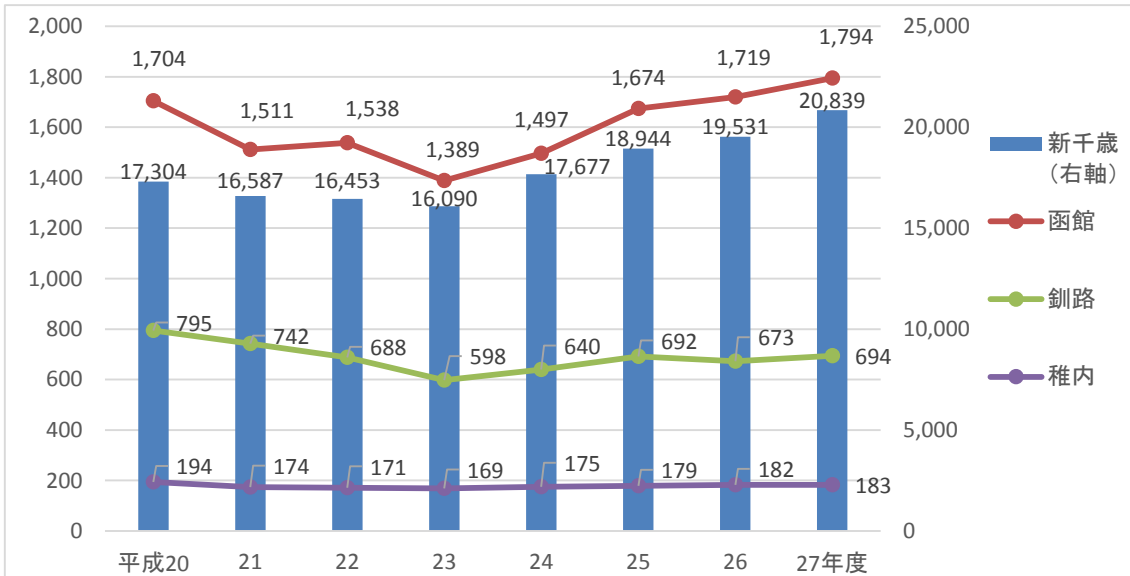
(資料) 国土交通省「空港別収支の試算結果について」(平成 27 年度)

2) 国管理空港の乗降客数（国内・国際線合計）と収支の推移

各空港とも平成 23 年度以降はほぼ増加傾向にある。釧路空港については、国際定期路線の廃止もあり、平成 26 年度は前年度を下回る結果となった。

国管理 4 空港（丘珠空港以外）の乗降客数の推移

（単位：千人）



（資料）国土交通省「空港利用状況調査」より作成

3) 国管理空港の航空系・非航空系収支の推移

新千歳空港について、平成 23 年度を除き航空系、非航空系とも黒字基調が続いており、24 年度から 25 年度にかけて大幅に増加している。その他空港については、航空系の収支は多額の赤字となっているが、非航空系の収支については黒字基調にある。乗降客数が堅調に推移している函館空港の非航空系については、23 年度以降黒字幅が増加傾向にある。

国管理空港の航空系事業と非航空系事業の収支状況の推移

（単位：百万円）

空港名	区分	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
新千歳	航空系	5,120	4,481	3,675	6,138	6,209	5,245
	非航空系	467	-400	684	1,325	2,462	3,181
	単純合算	5,587	4,081	4,359	7,463	8,671	8,426
稚内	航空系	-824	-728	-764	-701	-762	-616
	非航空系	21	19	23	19	18	19
	単純合算	-803	-709	-741	-682	-744	-597
釧路	航空系	-703	-329	-424	-708	-878	-774
	非航空系	48	15	134	117	131	169
	単純合算	-655	-314	-290	-591	-747	-605
函館	航空系	-269	-574	-703	-1,038	-632	-643
	非航空系	294	278	305	467	543	585
	単純合算	25	-296	-398	-571	-89	-58

※航空系は、一般会計財源配分型の企業会計の考え方を取り入れた経常損益

※平成 21 年度まで、非航空系について情報開示なし

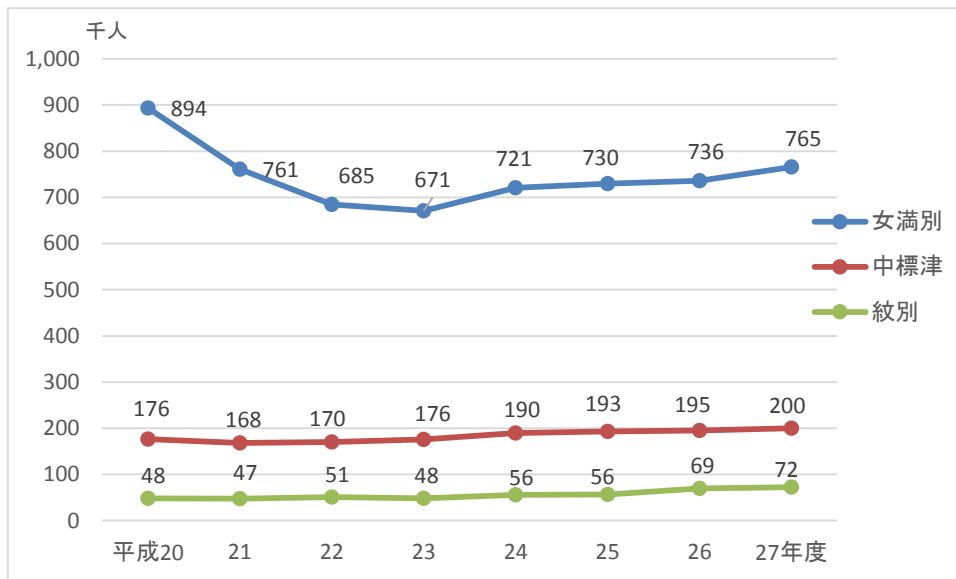
（資料）国土交通省「空港別収支の試算結果について」（平成 27 年度）より作成

イ. 道管理空港の乗降客数（国内・国際線合計）と収支状況

女満別空港の乗降客数は、平成22年度まで大きく減少していたが、23年度以降は増加傾向にある。中標津空港、紋別空港についても、平成24年度以降微増傾向にある。

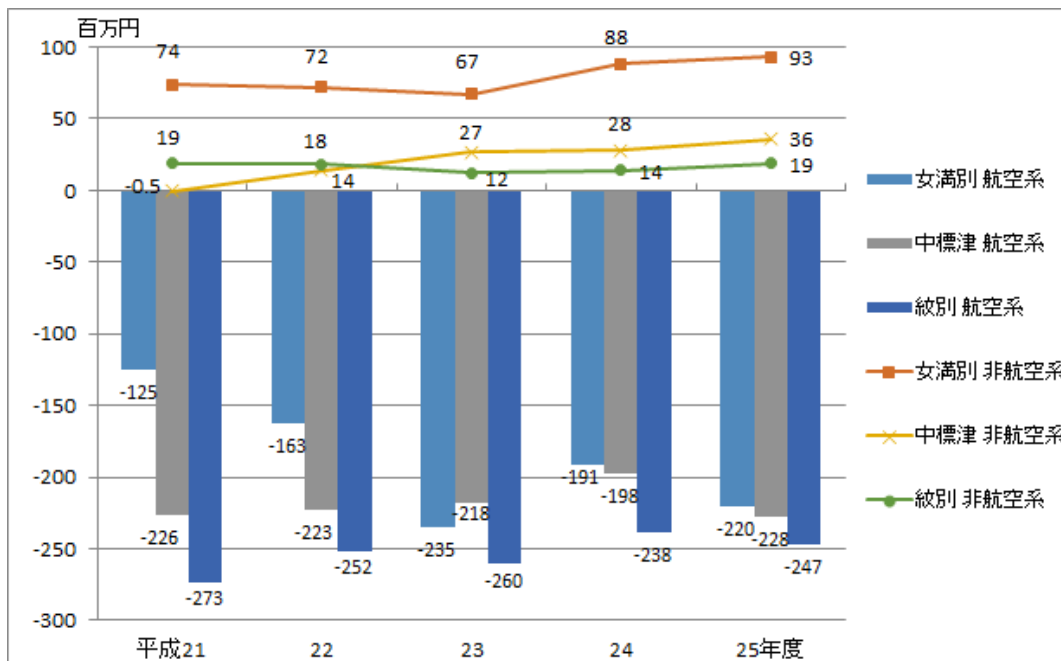
収支動向をみると、航空系事業については各空港とも大幅な赤字であるが、非航空系については黒字基調を維持しており、乗降客数の増加が続く女満別空港では23～24年度にかけて大幅に収益を拡大させている。

道管理空港の空港別乗降客数の推移



(資料) 国土交通省「空港利用状況調書」より作成

道管理空港の航空系、非航空系の収支動向（非航空系は、経常利益ベース）



(資料) 北海道航空局「道管理空港の空港別収支の試算結果について」各年度より作成

ウ. 地方自治体管理空港の収支状況

1) 旭川空港（平成 27 年度）～キャッシュフローベース収支

歳入項目	金額(百万円)
着陸料収入	432
行政財産使用料収入	21
雑収入	3
歳入合計	456
歳出項目	
空港等維持運営費等	700
歳出合計	700
歳入・歳出差額	-244

(資料) 旭川市 HP より作成

2) 帯広空港（平成 26 年度）

歳入項目	金額(百万円)
使用料等	130
雑収入	0
歳入合計	130
歳出項目	
空港等維持運営費等	440
歳出合計	440
歳入・歳出差額	-310

(資料) 帯広空港 HP より作成

エ. 道内空港ビルの現状と今後の計画

1) 主要空港ビルの主要株主構成と持ち株比率

(単位：%)

北海道空港		函館空港ビルディング		釧路空港ビル	
北海道	13.3	函館市	16.4	日本航空	20.0
千歳市	13.3	ANA HD	15.4	釧路市	15.85
日本航空	9.3	日本航空	9.6	ANA HD	12.25
ANA HD	6.7	北洋銀行	5.8	北海道	5.0
フジメディアHD	6.7	北海道銀行	4.2	三ツ輪運輸	5.0
北洋銀行	5.0	函館どつく	2.1	日本通運	5.0
北海道銀行	5.0	日本通運	1.9	ワイズ	5.0
札幌市	4.0	魚長食品	1.9	北洋銀行	3.0
王子HD	4.0	函館国際ホテル	1.9	北海道銀行	2.5
従業員持株会	4.0	中合	1.9	太平洋興発	2.5
				東京海上日動	2.5
				あいおいニッセイ同和	2.5

稚内空港ビル		帯広空港ターミナルビル		旭川空港ビル	
稚内市	31.5	帯広市	18.3	日本航空	20.0
ANA HD	18.1	日本政策投資銀行	17.2	日本政策投資銀行	16.0
日本政策投資銀行	16.13	日本航空	15.1	北海道	6.4
北海道	10.0	北海道	6.5	旭川商工会議所	6.2
稚内信用金庫	9.0	帯広信用金庫	4.9	北洋銀行	5.0
北洋銀行	4.4			北海道銀行	4.0
日本通運	2.0			旭川信用金庫	4.0
ハートランドフェリー	2.0			日本通運	3.0
北海道銀行	1.0				
その他※	5.87				

※道北町村、稚内商工会議所等

女満別空港ビル	
日本政策投資銀行	15.3
日本航空	15.3
北海道	10.0
大空町	8.3
北見市	5.8

※平成28年3月現在

(資料) 各空港ターミナルビル会社HPなどから作成

2) 各空港の施設整備計画

インバウンドの急増に対応して、新千歳、函館、帯広、旭川の各空港で国際線ターミナルを中心に投資を行っている。

空港	区分	具体的内容
新千歳空港	インフラ整備	国際線ターミナル地域再編事業（2019年度完成目標：駐機場5機⇒8機、誘導路新設、CIQ機能の拡充）
	ターミナル等	国内線ターミナル大規模改装（2018年完成） 国際線ターミナル拡張（2019年完成目標） 搭乗橋増設（計画）
函館空港	ターミナル	国際線ターミナルの大規模改装（入国審査スペース、保安検査場の拡張等）（2017年完成目標）
帯広空港	インフラ整備	駐機場拡張、新ターミナルビル建設（2016年度着手予定）
	ターミナル	CIQ機能を含む新ターミナルビル（国際チャーター拡大へ）
旭川空港	ターミナル	国際線専用ターミナル建設（2019年完成目標）

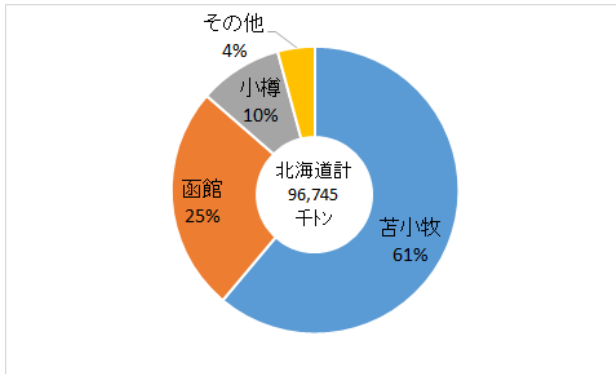
（出所）新聞記事から作成

5. 港湾関連資料

(1) フェリー貨物

フェリー貨物量は 97 百万トンで、港湾順では、苫小牧が 59 百万トン、函館が 24 百万トン、小樽が 9 百万トンであり、この三港で道内全体の 96%を占める。

道内港湾別取扱貨物量（フェリー貨物：平成 26 年）



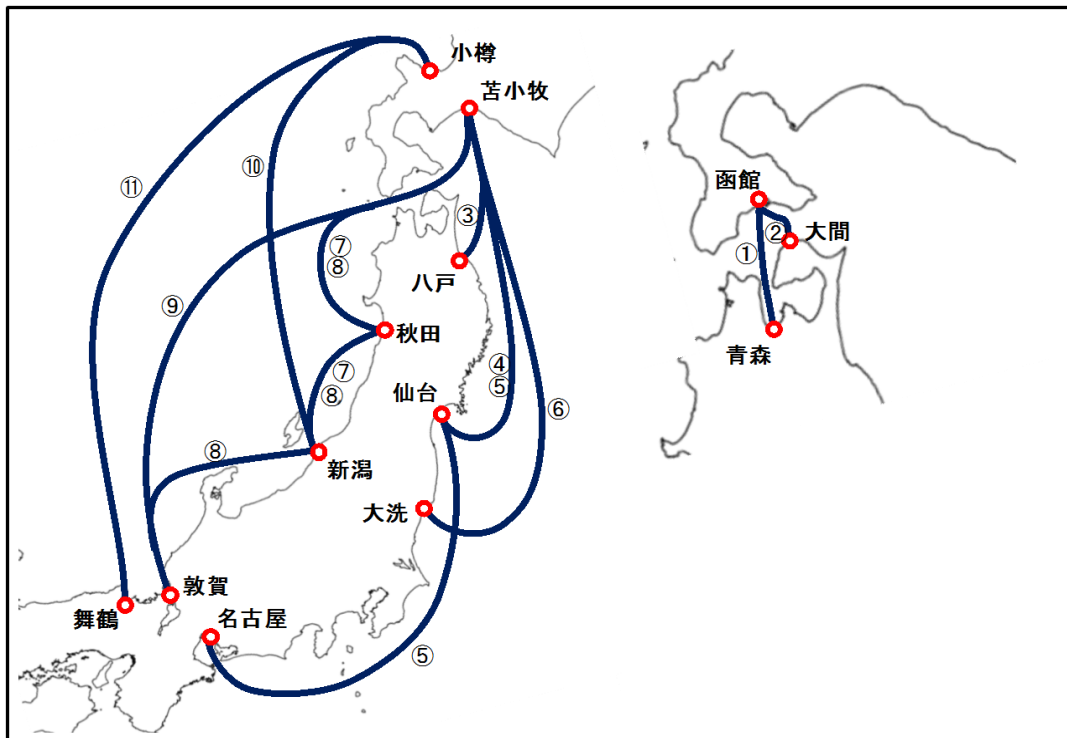
(資料) 北海道港湾統計をもとに作成

(2) フェリー航路

フェリー航路は、苫小牧からは仙台、茨城、京浜、名古屋、敦賀の航路があり、函館港からは青森、大間までの青函航路、小樽港からは新潟、敦賀、舞鶴の日本海航路がある。

道内から本州へのフェリー航路

(平成 27 年 11 月 1 日現在)

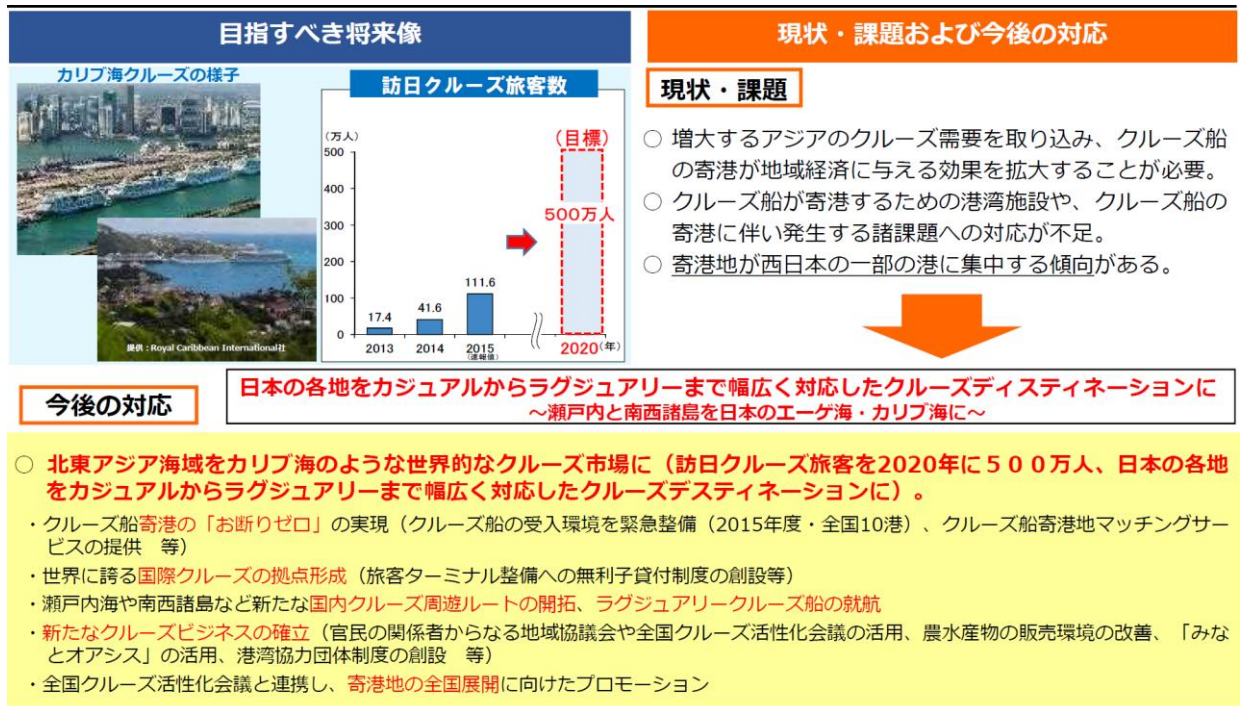


(資料) 北海道物流港湾課 HP

(3) クルーズ船就航への対応

平成 28 年 3 月、「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議（議長：内閣総理大臣）」において、クルーズ振興に関する新たな目標（訪日クルーズ旅客数を 2020 年に 500 万人）が決定。

国内のクルーズ船利用客の目標

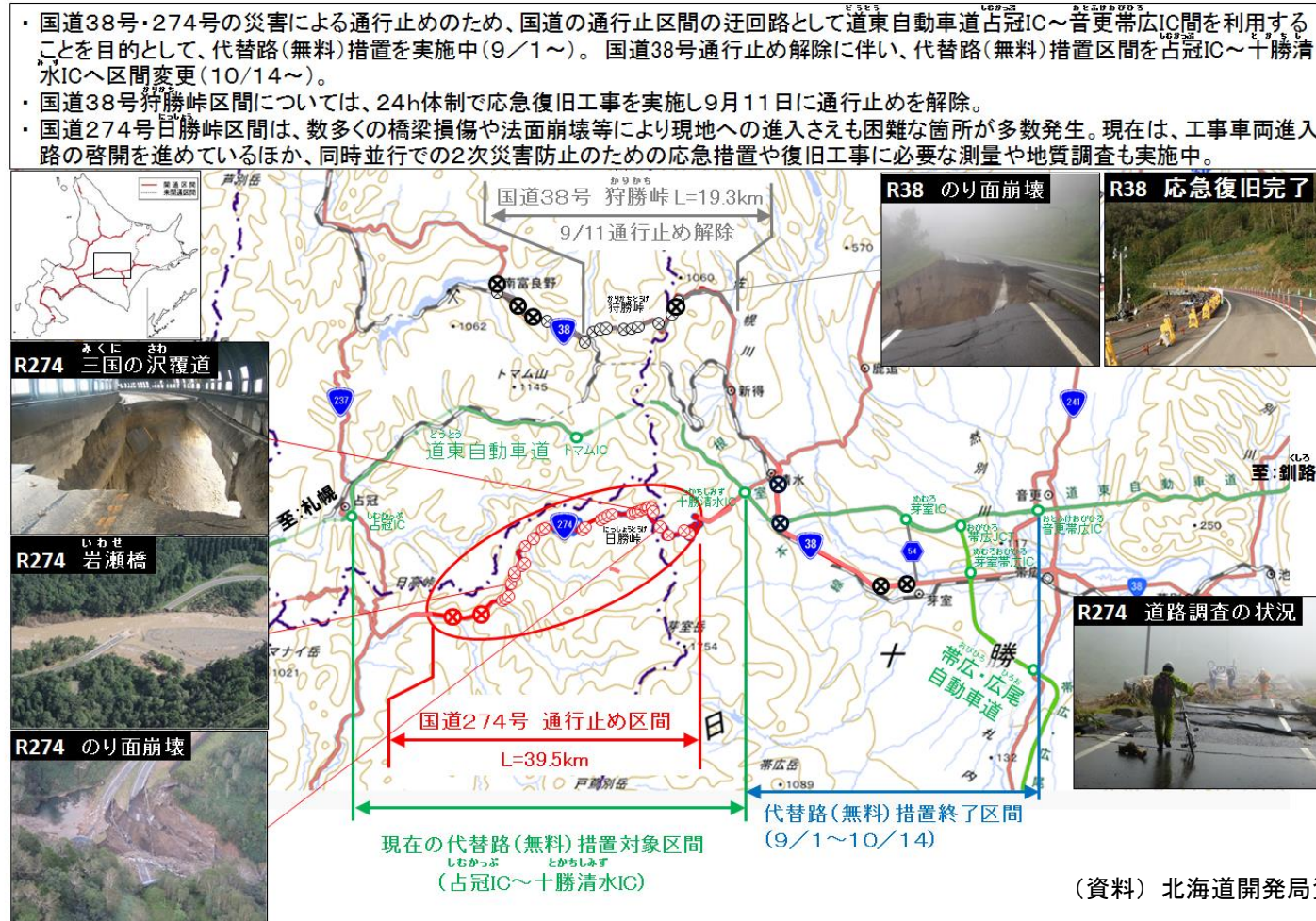


（資料）明日の日本を支える観光ビジョン構想会議「明日の日本を支える観光ビジョン」施策集

6. 北海道の自然災害に関する資料～本年8月に相次いで北海道を直撃した台風による被害状況など

(1) 国道の被災状況

道央部・東西軸(国道38号、国道274号)の被災及び復旧の状況



(2) JR 北海道の被災状況

台風による被害状況

不通区間



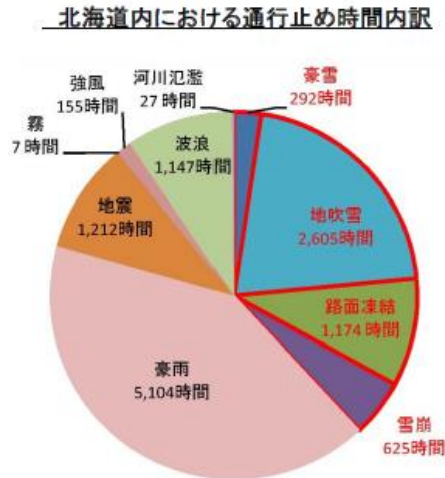
(資料) JR 北海道資料

(平成 28 年 9 月 14 日公表)

(3) 冬期の交通障害

北海道の通行止めの約4割は冬期の「雪害」に起因し、全国の「雪害」による通行止め時間の約7割が北海道で発生（地吹雪による視程障害、路面凍結、雪崩等）。特に、広域分散の地域構造で道路網密度の低い北海道では、通行止め発生時には大幅な迂回を余儀なくされるなど社会的影響が大きく、冬期道路交通の信頼性確保が不可欠となっている。

一般国道(指定区間)における通行止め延べ時間
(H20～H24年度)



地吹雪による視程障害



雪害による通行止め時間



凍結路面



過去10年間(H15～H24年度)の冬期障害による
通行止め履歴



(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

北海道経済連合会 地域政策委員会 社会資本プロジェクトチーム 活動概要

【委員】

	阿部 欣司	北海道電力（株） 企画部 調査役
〈座長〉	石井 吉春	北海道大学 公共政策大学院 院長
	小笠原 康正	（株）テーオー小笠原 代表取締役社長
	河西 利記	旭川電気軌道（株） 代表取締役社長
	栗田 悟	（一社）北海道建設業協会 副会長
	高橋 清	北見工業大学 社会環境工学科 教授
	田島 実生	三井物産（株） 理事 北海道支社長
	林 浩史	（株）十勝毎日新聞社 代表取締役社長
	松嶋 一重	（株）日本政策投資銀行 北海道支店長

（敬称略 五十音順 役職は平成28年9月現在）

〈事務局〉 （株）北海道二十一世紀総合研究所

北海道経済連合会 地域政策グループ

【開催状況】

第1回	平成27年10月26日
第2回	平成27年12月18日
第3回	平成28年2月23日
第4回	平成28年5月18日
第5回	平成28年6月17日
第6回	平成28年7月21日
第7回	平成28年8月22日
第8回	平成28年9月13日
第9回	平成28年9月29日



石井座長をはじめ委員の皆様のご協力の下、昨年10月以来9回にわたり議論の場を設けることができました。ご多忙の中、数多くの貴重なご意見を賜り深く感謝申し上げます。

〈事務局一同〉