

5 - 4 道内外交通

5 - 4 - 1 道内外交通の現状・課題

近隣地域よりも距離の離れた大都市圏との結びつきが強く、航空に依存した構造。仕事目的のほか観光目的の流動も多い。

空港アクセスは、新千歳空港については鉄道・バスが主体。他の空港は自家用車が主体。

- ・ 北海道と本州等との間における流動は増加傾向にあるが、近隣地域よりも首都圏、近畿圏、中部圏といった距離の離れた大都市圏との結びつきが強い。そのため、航空の比重が極めて高く、近年は空港整備、路線展開が進展している。移動の目的としては、仕事のほか観光も多い。
- ・ 青函は、鉄道・旅客船が主体である。仕事・観光目的が主であるが、私用による流動も比較的多い。
- ・ 空港アクセスに関しては、新千歳空港は鉄道・バスが主体である。特に鉄道に関しては、現在、札幌方面から快速列車が約 15 分間隔で運行（所要時間約 36 分）しており、利便性は高いものがある一方で、時間帯によっては混雑が激しい列車もある。また、苫小牧方面などからは、いったん南千歳駅で乗り換える必要がある。
- ・ 他の空港におけるアクセス手段は自家用車が主体であるが、レンタカーも目立ち、公共交通機関としては、バス（特に貸切バス）が主体である。
- ・ なお、北海道と海外との交通に関しては、アジア、サハリン州、欧州、太平洋地域等に航空ネットワークが、サハリン州との間に海上交通ネットワークがそれぞれ展開している。

5 - 4 - 2 今後の道内外交通における基本的な考え方

空港機能の向上など航空を中心とした利便性の向上。
鉄道、海上交通ネットワークの高速化に向けた努力。
観光との連携。

- ・ 北海道は四囲を海に囲まれているとともに、社会経済の面で結びつきの強い首都圏など大都市圏との移動距離は極めて長いことから、道内外交通ネットワークは航空に依存する構造となっている。
- ・ また、近年は豊富な観光資源を求めて国内外から観光客が増加しており、観光が北海道の主要産業として位置づけられている。
- ・ したがって、今後は、空港機能の向上など航空を中心とした利便性の向上を図る一方で、鉄道、海上交通ネットワークの高速化に向けた努力を行うとともに、観光との連携という視点を重視することが必要である。

5 - 4 - 3 具体的なあり方

(1) 航空

利用者ニーズに応じ、空港機能の向上、空港アクセス強化を図ることが必要。特に、新千歳空港は北海道における拠点空港として機能を拡充。

- ・ 北海道における各空港は、これまで道内各地と道外各地とを結ぶための空港配置やジェット化、大型化のための滑走路延長など空港整備を中心に行われてきたところであるが、今後は、現在行われている整備を着実に進めるとともに、以下に述べるとおり空港の機能向上を図っていくことが重要である。
- ・ 各空港においては、利用状況や利用者ニーズに応じ、空港アクセスの強化、空港ターミナルビルのバリアフリー化や施設拡充を進めるとともに、新規路線の開設、便数の増大、ダイヤの設定により北海道とその他の地域との航空ネットワークを充実していくことが重要である。
- ・ また、国際チャーター便の運航が増加していることを踏まえ、C I Q²²の整備されていない非指定空港においても、円滑な出入国の手続きが求められている。
- ・ 加えて、積雪・降雪による滑走路面の凍結や濃霧による視界不良といった厳しい条件のもとにあるため、除雪体制の強化、施設整備により安全かつ安定した運航を確保するとともに、欠航や遅延の場合には空港ターミナルビルや主要鉄道駅などにおいて復旧の見通し、遅延の程度、代替空港の周知といったきめ細かな情報提供が必要である。
- ・ 具体的には次頁のとおりである。

22 C I Q

C I Qとは、国際便の運航に伴い各法律に基づき必要となる Customs:税関業務、Immigration:出入国管理業務、Quarantine:検疫業務をいう。法令により指定する空港（指定空港）では、C I Q機関の職員により業務を実施。非指定空港では、C I Q機関による事前の許可等がなされた場合には、臨時的にC I Q機関の職員が出張等により業務を実施。北海道の空港においては新千歳空港と函館空港が指定されている。

新千歳空港

- 北海道の拠点空港として、冬季における安定運航確保等に対応するため、滑走路延長整備に向けた取り組みを精力的に進めるとともに、需要動向等を勘案しながら、空港ターミナルビル等の拡充、空港アクセスの強化等を図っていくことが必要である。また、国内各地との路線の充実、海外主要地域との直行路線の新設が求められている。
- なかでも、空港アクセスについては、需要の太宗を占める札幌方面からの鉄道輸送力の増強を図るほか、航空の高速特性を十分に発揮させるといった視点に加え、新千歳空港を中心とした道内の広域的な連携・協力を支える交通ネットワークを構築といった視点も踏まえながら、その他の方面との鉄道アクセスの強化を図っていくことが重要である。また、鉄道ではアクセスが不便な地域、観光地などからのバス路線を充実するとともに、バス、タクシー等によるターミナルビルへの円滑なアクセスを確保することが必要である。

他の道内各空港

- 本州等から有数の観光地に直接アクセスできるという利点を生かし、情報提供の充実等により観光との連携強化を図ることが必要である。
- また、空港アクセスについては、公共交通機関ではバスが中心となっているが、航空便との接続に配慮したダイヤの設定、観光地・宿泊地と空港を結ぶ路線の設定など利便性の向上を図ることが必要である。さらに、自家用車・レンタカーなど私的交通の利用も一般的であることから、駐車場料金やレンタカー乗り捨て料金などの点に関し工夫を行うことが必要である。

(2) 鉄道・海上交通

乗り継ぎ円滑化、バリアフリー化などによる利便性向上。
北海道新幹線の整備、テクノスーパーライナーの導入に向けた努力。
旅を楽しむ空間として魅力を向上。

- ・ 鉄道・海上交通は特に函館～青森間におけるネットワークに重要な役割を果たしており、乗り継ぎ円滑化などの観点から利便性の向上を図ることが必要である。
- ・ 道内各港を起(終)点とする長中距離のフェリーについては、既に高齢者、身体障害者等の移動に伴う身体の負担を軽減するためのエスカレーター、エレベーター及び身障者用トイレ等のバリアフリー化に対応した仕様となった船舶もあるが、さらにフェリーターミナル、乗船通路等も含めバリアフリー化を進め、利用者の利便性向上を図ることが重要である。また、観光客が自家用車を伴って来道する際の移動手段として機能していることにも注目する必要がある。
- ・ また、北海道と本州のより一層の交流促進・拡大を図る観点から、北海道新幹線の整備、テクノスーパーライナーの導入といったネットワークの高速化が求められている。これらは、北海道内における交通ネットワークの高度化をもたらし、地域間の連携強化や地域の活性化に寄与するプロジェクトでもある。
- ・ 北海道新幹線については、平成10年1月の政府・与党整備新幹線検討委員会の検討結果を踏まえ、駅・ルートの公表(同年2月)、「北海道新幹線新函館駅部構想調査」の実施(平成10年5月～平成12年3月)に加え、環境影響評価の手続き(平成10年10月～)が進んでいる。
また、平成12年12月には新たな政府・与党申合せがなされ、「新青森・札幌間については、環境影響評価終了後工事実施計画の認可申請を行う」とともに「新青森・新函館間については、青函トンネルについて、貨物鉄道走行に関する調査を行う」とされたところである。
新たな区間の着工に際しては、政府・与党からなる検討委員会において、安定的な財源確保の見通し、収支採算性、投資効果、並行在来線の取扱い等を十分に検討の上行うこととなっており、これらの解決すべき課題を踏まえ、まずは、北海道による並行在来線の取扱いの検討等着工へ向けた努力を行う必要がある。

- ・ テクノスーパーライナー²³については、平成12年度内に保有管理会社を設立すべく準備中であり、平成14年度をめどに第一船が竣工、運航開始予定であるが、海上における高速交通ネットワークの形成という観点から、関係者の連携により、北海道を起終点とする航路への導入に向け、努力していく必要がある。
- ・ なお、寝台列車、クルーズ船などは、単なる移動手段を超えた旅を楽しむ空間としても機能しており、車両・船舶の快適性、食事などの点から価値を加え、需要喚起を図っていくことが重要である。

【参考30：新たに導入される船舶の概要】

室蘭～直江津航路（東日本フェリー）

「れいんぼうべる（13,597ト）平成7年進水）」、「れいんぼうらぶ」（13,621ト）平成8年進水）」の代替。

車椅子乗降対応型のエレベーター、身障者対応客室・トイレ、客室区画出入口のスロープ、客室甲板からレストラン甲板への移動に伴う身障者乗降リフトなどの設備を備える。

平成13年7月、10月にそれぞれ竣工予定。

【参考31：寝台特急カシオペア】

札幌～上野間を17時間で走行。

全車両二階建て構造、全室A寝台二人用個室の寝台特急（日本初）。ダイニングカーでは、フランス料理のフルコースや和食の懐石料理。H11.7から運行開始。

【参考32：北海道クルーズ】

横浜～函館～利尻～網走～道内バスツアー～小樽～仙台～横浜。

平成12年7月23日から8月1日までの10日間。

国内最大のクルーズ客船「飛鳥」。

函館停泊（7月25日）中に、（社）日本外航客船協会・「海の日を祝う会函館市」共催、函館港湾振興協会の後援により船上でクルーズ文化講演会及び船内見学を実施。（240名参加）

23 テクノスーパーライナー

時速50ノット（約90km）で、500海里以上航続可能で1,000トンの貨物を積載することを目標に開発された大型高速船。離島航路 国内海上物流の基幹航路 アジア国際航路に導入すべく検討中であり、 に関しては、北海道を起終点とする航路が有力である。

(3) 情報提供の充実

観光客を念頭においた情報提供。

- ・ 観光との連携という観点からは、各公共交通機関における工夫に加え、北海道を訪れる観光客に対して、情報提供の充実を図ることが重要である。また、これにより個人によるリピーター需要の拡大にもつながる。
- ・ 具体的には、空港や主要鉄道駅などにおいて観光地までの行き方、ダイヤ、所要時間、運行（航）状況等の情報を提供するとともに、近年アジアを中心に海外からの観光客が増加していることを踏まえ、外国語併記の案内表示や時刻表提供などを行い、公共交通機関により移動しやすい環境を整備することが必要である。また、自家用車、レンタカーによる移動も多いことを踏まえ、空港やフェリーターミナルまでの案内表示の充実が求められる。
- ・ なお、これらの情報を提供する手段としてはインターネットなどを活用することも有効である。

【参考33：マルチコース観光情報提供システムの構築】

平成13年度に、北海道をモデル地域として、観光情報流通の中心となる「共通基盤」を整備する予定。

提供する主な情報は以下のとおり。

- ・ 道路交通情報
- ・ 気象情報
- ・ ホテル・旅館のリアルタイム情報（空室情報、当日割引情報、食事等サービス情報）
- ・ 旬の見どころ

上記情報をカーナビ、既存の情報提供端末、インターネット、CATV等により提供。