

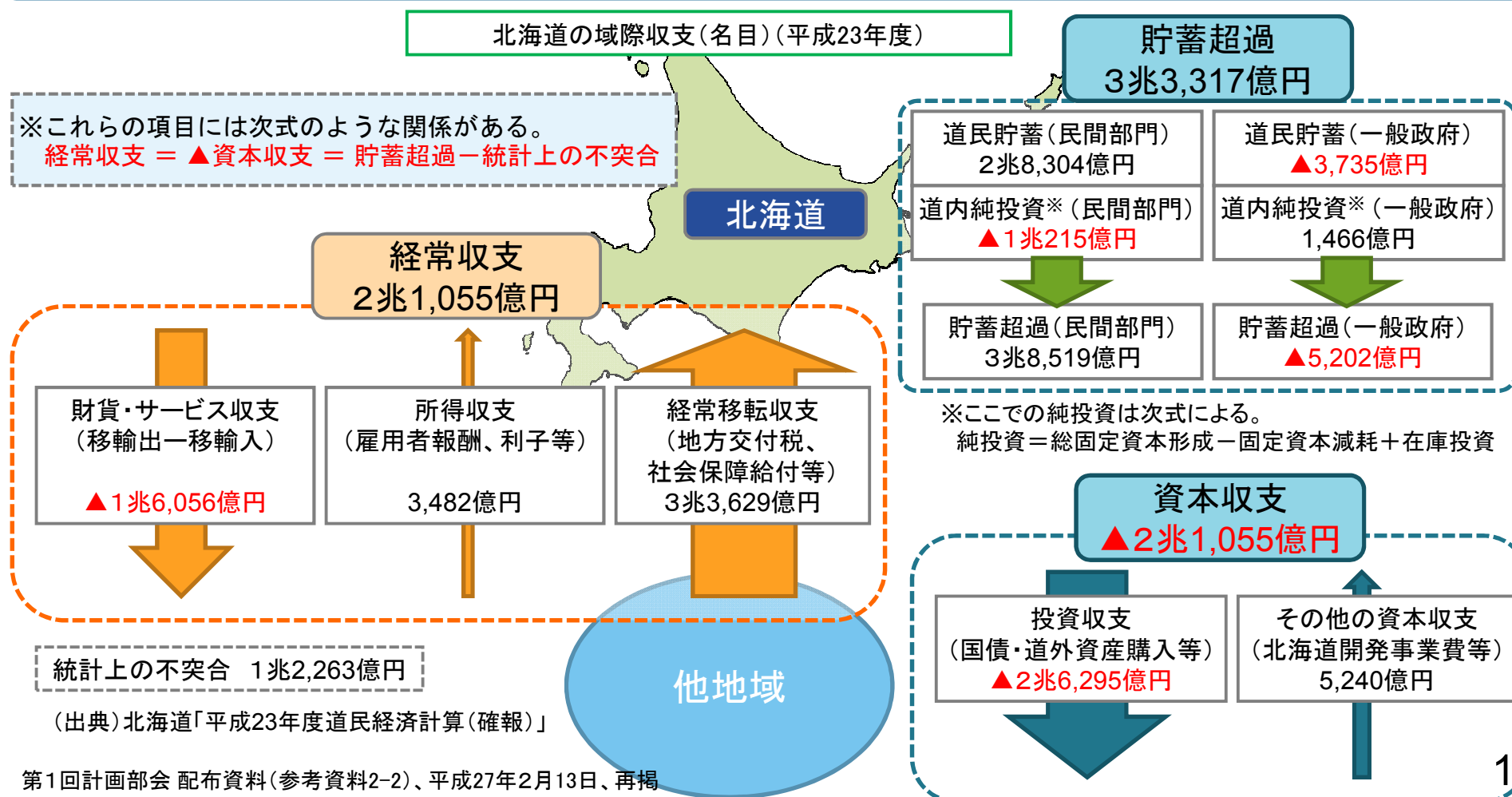
参考資料（産業政策関連）

- ・ 域内投資の促進 P 1
- ・ 既存集積の活用 P 3
- ・ 北の優位性の活用 P 4
- ・ 地域性・文化性を活かしたブランド力の向上 P 8
- ・ 地域ニーズへの対応 P 1 1
- ・ 産業を支える人流・物流ネットワークの整備 P 1 2

平成27年5月21日
国土交通省北海道局

域内投資の促進(1)

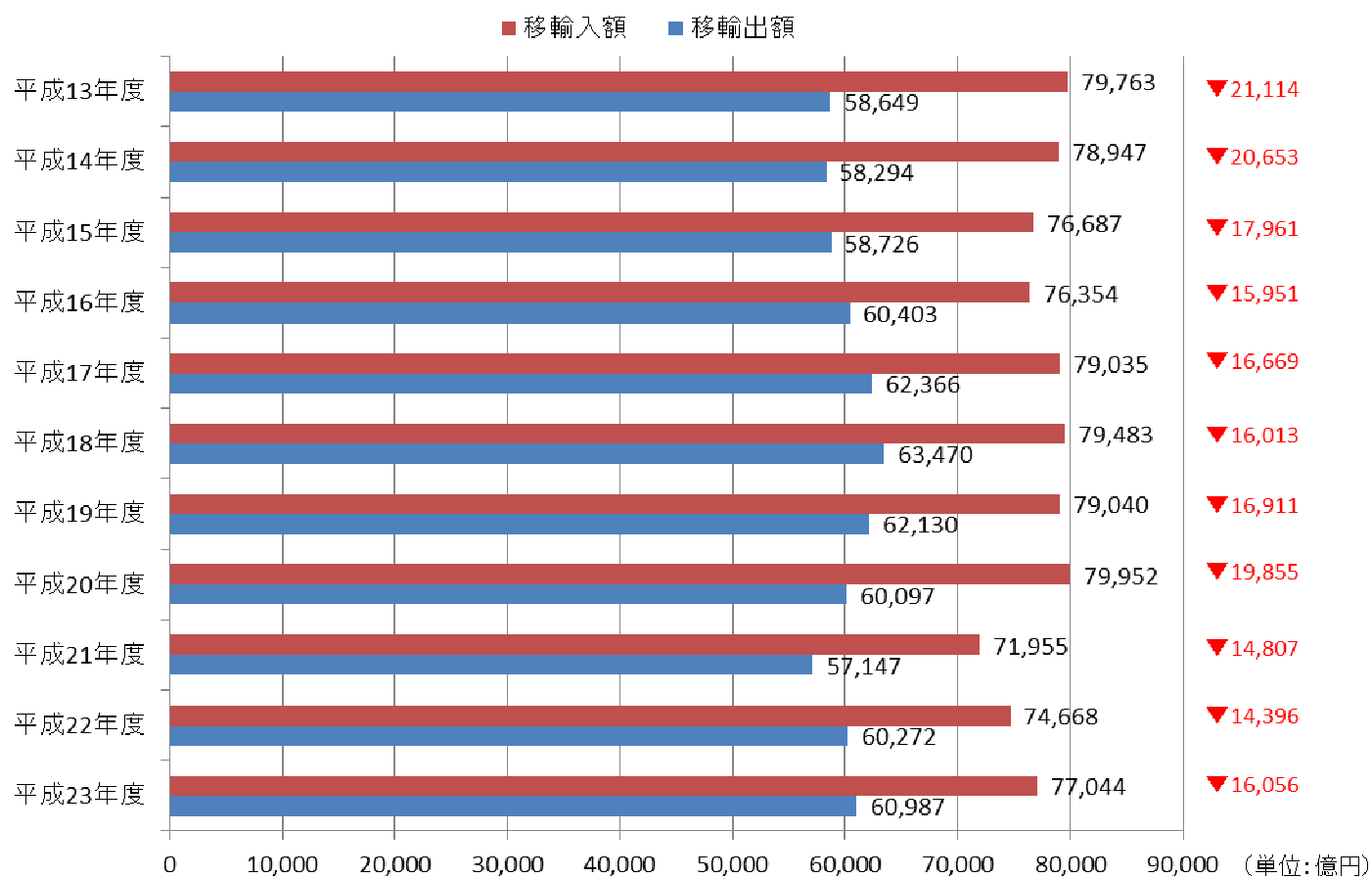
- 平成23年度における北海道の貯蓄・投資バランスを見ると、3.3兆円の貯蓄超過。民間部門の貯蓄超過3.9兆円は、道民貯蓄の減少を上回る純投資の減少によりもたらされている。
- 経常移転(財政移転、社会保障給付等)3.4兆円の資金流入に対し、道内での投資が不足する結果、財貨・サービス収支1.6兆円の赤字、投資収支2.6兆円の赤字として、道外に資金が流出している。
- 付加価値を生む投資機会の拡大により、資金の域内循環や域外からの投資促進を図ることが重要。



域内投資の促進(2)

○北海道の経済は、道外・海外に売った財貨・サービスの「移輸出額」よりも、道外・海外から買った「移輸入額」の方が大きい「入超」が続いており、その額は平成23年度で1兆6,056億円となっている。

北海道における財貨・サービスの移輸出入額(名目)の推移



出典: 北海道「平成23年度道民経済計算(確報)」

既存集積の活用～苫小牧東部地域～

- 苫小牧東部地域には、自動車関連企業、環境・リサイクル・エネルギー関連企業の集積が進んでいる。
- 平成26年以降は、植物工場等の食関連企業の立地も進んでいる。

苫小牧東部地域に立地する主な企業

自動車関連企業

名 称
1 アイシン北海道(株)
2 いすゞエンジン製造北海道(株)
3 光生アルミ北海道(株)
4 興和化工機(株)
5 佐藤商事(株)
6 サンエイ(株)
7 三和油化工業(株)
8 新東工業(株)
9 杉山工業(株)
10 (株)ダイナックス
11 松江エンジニアリング(株)
12 室蘭ヒート(株)
13 明和工業(株)

食関連企業

名 称
1 (有)I Love ファーム日胆
2 合同酒精(株)
3 Jファーム苫小牧(株)
4 苫東ファーム(株)
5 北海道そば製粉(株)(予定)

環境・リサイクル・エネルギー関連企業

名 称
1 北海道エア・ウォーター(株)
2 (株)エコクリーン
3 (株)OGCTS
4 (株)カントクグローバルコーポレーション
5 (合)クリスタル・クリア・ソーラー
6 (株)コミュニティソーラー
7 (株)サニックスエナジー
8 (株)C&R
9 ジャパンテック(株)
10 石油資源開発(株)
11 空知興産(株)
12 苫小牧東部国家石油備蓄基地 (苫東石油備蓄(株))
13 (合)苫小牧ソーラーエナジー
14 苫東安平ソーラーパーク(株)
15 苫東コールセンター(株)
16 日本パーカライジング(株)
17 北電興業(株)
18 北海道エコリサイクルシステムズ(株)
19 北海道ガス(株)
20 北海道石油共同備蓄(株)
21 (株)北海道ダイキアルミ
22 北海道電力(株)
23 北海道パワーエンジニアリング(株)
24 (株)マテック
25 明円工業(株)
26 郵船商事(株)

苫小牧東部地域の概要図



出典：(株)苫東HP

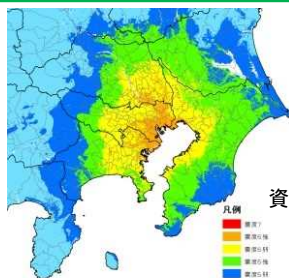
出典：(株)苫東HP等を基に作成

北の優位性の活用（1）～自然災害リスクの相対的な低さ～

- 自然災害の局地化、集中化、激甚化や南海トラフ地震、首都直下地震、火山噴火等の大規模自然災害が切迫する中、国全体の国土強靱化の取組が進められている。
- 強靱化の推進により、いかなる災害時にも機能不全に陥らない経済社会システムを構築することが、新規市場の創出や投資の拡大につながる。
- 首都圏等の大都市圏から遠距離にあり、同時被災リスクの小さい北海道は国家的規模の災害時に備え重要な役割が期待される。

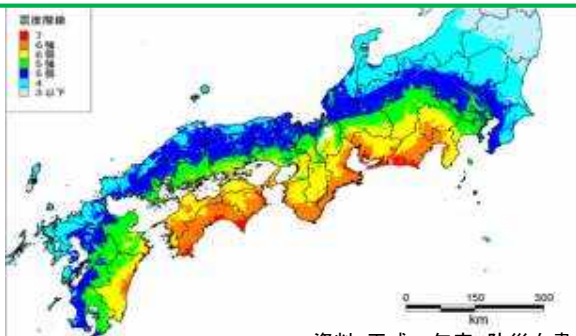
北海道は関東や東海の地震の震源から遠距離にあるため、同時被災の可能性は低い

都心南部直下地震の震度分布



資料：防災対策推進検討会議
首都直下地震対策検討WG
報告書

南海トラフ地震 震度の最大値の分布図



資料：平成26年度 防災白書

国土強靱化

自然災害の局地化、
集中化、激甚化や
大規模自然災害への
備え

いかなる災害時にも
機能不全に陥らない
経済社会システム
の構築

強靱化の推進による
新規市場の創出や
投資の拡大



首都圏等との同時被災リスクの
小さい北海道の地理的優位性

北海道の役割

国家的規模の災害時における北海道の貢献

災害時の食料基地としての北海道の貢献

災害に備えた強靱な経済社会を支える活力ある地域

国全体の国土強靱化に貢献

北の優位性の活用～首都圏からの企業移転の推移～

- 東日本大震災による影響もあり、平成23年以降、本州からリスク分散を理由に北海道に企業を移転する会社は増加傾向にある。
- 立地計画の内容は、それまでの中心であった「生産拠点の分散立地」に加え、近年は、企業の中核機能である「本社機能の移転」の動きもある。

(これまでの移転事例)

- ①生産拠点の分散化:
(株)ユニシス(本社・東京、北広島市へ。医療用器具製造。平成27年予定)
- ②オフィスの分散化:
(株)POOLIKA(パナソニックグループ)
(本社・東京、旭川市へ。インターネットサービス事業。平成26年)
- ③本社機能の移転:
アクサ生命保険(株)、(株)IBS(本社・東京、札幌市へ。平成26年)
- ④生産拠点と本社の一括移転:
(株)FJコンポジット(本社・静岡、千歳市へ。炭素系素材製品製造。平成27年予定)

・このような、リスク分散を背景とする本州からの企業移転に対し、道内自治体では、移転に対する補助や助成の制度を打ち出している。

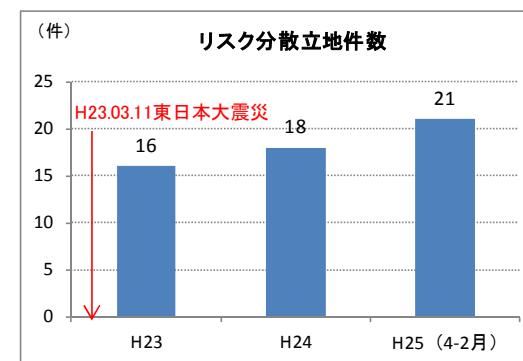
【北海道の助成制度概要】

- ・対象者: 道外から道内に本社機能の全部または一部を移転するため、新たに道内に本社機能を有する事務所または事業所を設置する事業者。
- ・補助対象経費: 事務所または事業所の賃料
(限度額1,000万円、3年程度)等

【札幌市の補助制度】

- ・対象者: 本社または本社の一部機能を札幌へ移転する企業
- ・補助条件: 本社または本社の一部機能を札幌へ移したことを公表するほか、札幌の拠点を本社と表示すること。また、札幌へ異動する社員は、札幌市を含む周辺8市町に住民登録すること。
- ・補助対象経費: 移転した拠点の正社員数に応じ、1人あたり30万円(年間最大2,000万円、3年間最大6,000万円)。

リスク分散を理由とした北海道への企業立地件数



出典: 北海道経済部「最近の本道への企業立地について」、平成26年3月20日を基に作成

コールセンターの拠点数(平成25年7月現在)

	都道府県名	拠点数
1	沖縄県	93
2	北海道	76
3	福岡県	38
4	宮城県	36
5	宮崎県	21
6	長崎県	19
7	青森県	17
8	愛媛県	14
9	新潟県	11
10	佐賀県	10

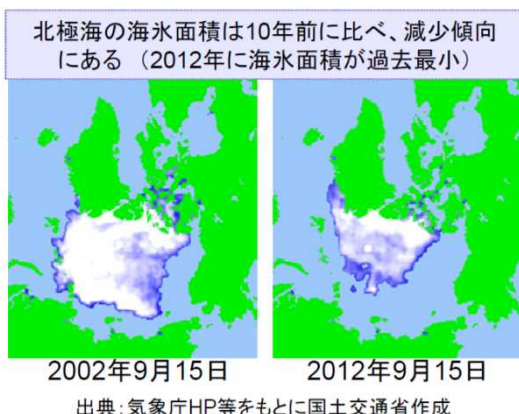
※東京都、京都府、大阪府、埼玉県、愛知県を除く

出典: 北海道「平成26年3月版北海道企業立地ガイドブック」

北の優位性の活用(3)～北極海航路の可能性～

- 北極海航路は、北極海の海水域面積の減少により、夏期の航行が可能となり、欧州・ロシアとアジアを結ぶ新たな輸送ルートとして近年注目されている。
- 北極海航路は、スエズ運河を経由する南回り航路の約6割の航行距離。また、海賊リスクも少ない。
- 北極海航路貨物輸送実績は近年増加傾向にあるが、2014年は61隻※¹で2013年の71隻より減少。
- 北極海航路を利用した我が国への輸送は、2012年で1件、2013年で3件の実績がある(LNGなど)。

北極海の海水分布図



- ・2014年シーズンにおける北極海の海水状況は2013年と同程度。
- ・また、2014年の北極海航路の航行シーズンは7月上旬から11月下旬までであり、2013年と同程度。

苫小牧港からロッテルダム港への航行距離の比較



北極海航路貨物輸送実績(2010年～2014年)
(トランジット航行)

[トランジット航行] 北極海を東西にわたり航行するもの。北極海内の複数の海域をまたぐ航行を指し、ロシア国内輸送を含む。(ロスアトムフロート社の説明による)

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
貨物量 (ton) 2013年までDWT※ ² 2014年はGT※ ³	111,000	820,789	1,261,545	1,355,897	751,710 (GT: 総トン数)
航行隻数	4 (うち、2隻はバラスト航行※ ⁴)	34 (うち、10隻はバラスト航行)	46 (うち、22隻はバラスト航行)	71 (うち、22隻はバラスト航行)	61 (うち、34隻はバラスト航行)

- ※¹ 砕氷支援を行うロシア国営会社(ロスアトムフロート社)の統計情報による。
 ※² DWT: (Dead Weight Tonnage)(載貨重量トン数) 船舶に積載できる貨物の重量を表す。
 ※³ GT: (Gross Tonnage)(総トン数) 船舶の全体の容積を表す。
 ※⁴ バラスト航行: 貨物を積載しない状態での航行を指す。

北極海航路を利用した我が国への輸送実績

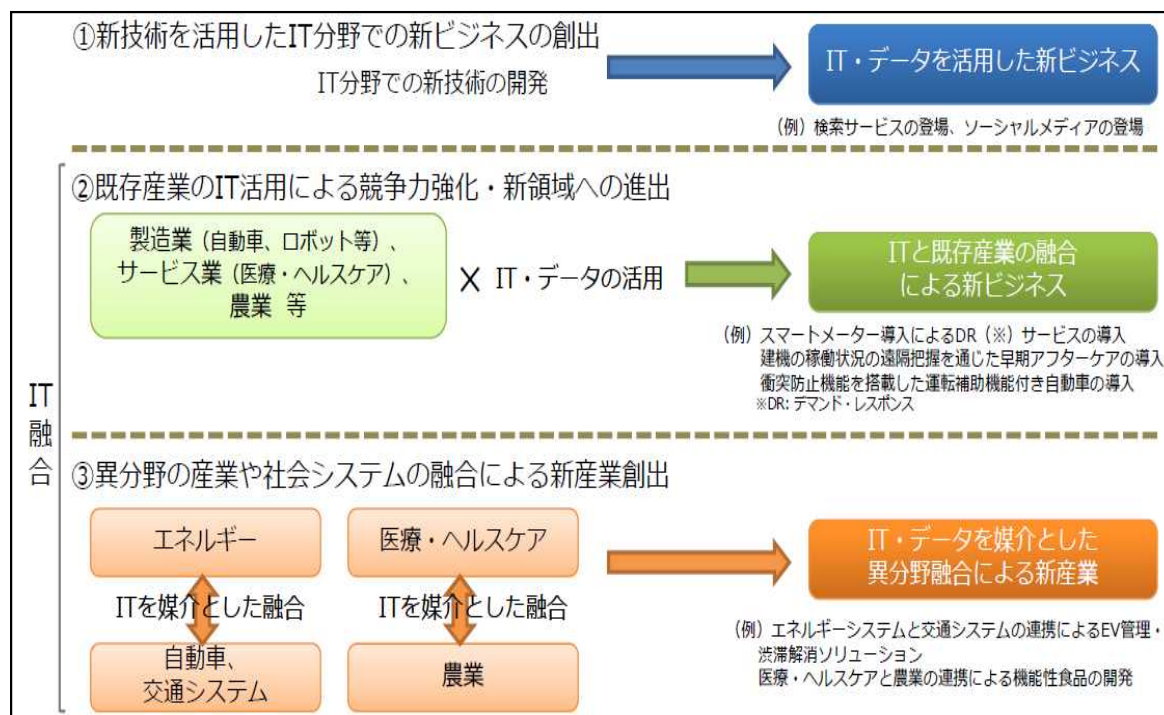
運搬日時 (日本到着日)	2012年12月5日	2013年8月17日	2013年9月	2013年10月11日
仕向け先	九州電力	旭化成ケミカルズ、三菱化学	不明	東京電力
調達物	LNG	ナフサ	石油製品	LNG
起点	ハンメルフェルト (ノルウェー)	ロッテルダム (オランダ)	ムルマンスク (ロシア)	ハンメルフェルト (ノルウェー)
終点	北九州市 (福岡県)	水島港 (岡山県)	岩国港・名古屋港・京浜港	東電富津港 (千葉県)

出典: 国土交通省「北極海航路に係る官民連携協議会資料」および
 北海道建設部「北極海航路可能性調査事業委託業務報告書、平成25年5月15日」を基に作成

北の優位性の活用（４）～ビッグデータ～

○ ビッグデータを活用した新産業としては、①新産業を活用したIT分野での新ビジネスの創出、②既存産業のIT活用による競争力強化・新領域への進出、③異分野の産業や社会システムの融合による新産業創出の3つのフェーズが考えられる。

IT・データを起点とした「IT融合新産業」のイメージ



出典：経済産業省「IT・データ利活用による新産業創出」、平成25年11月

水産業のIT活用の事例 (株)グリーン&ライフイノベーション

・北海道大学は、人工衛星からの画像から、魚の生息状況に影響を与える情報を解析し、魚の存在する海域を予測するシステムである「トレダス」を開発。

・データに基づく漁場予測により、効率的な操業が実現できたことで、漁船燃料費を10～20%削減したほか、CO₂排出量を10～20%削減するなど環境保全の効果も得られている。また、漁業に関する知識・経験がなくても漁場にたどりつけることから、漁業入職のハードルを引き下げる効果も期待される。

※(株)グリーン&ライフイノベーションは、「トレダス」事業を行うために平成22年に設立されたベンチャー企業。



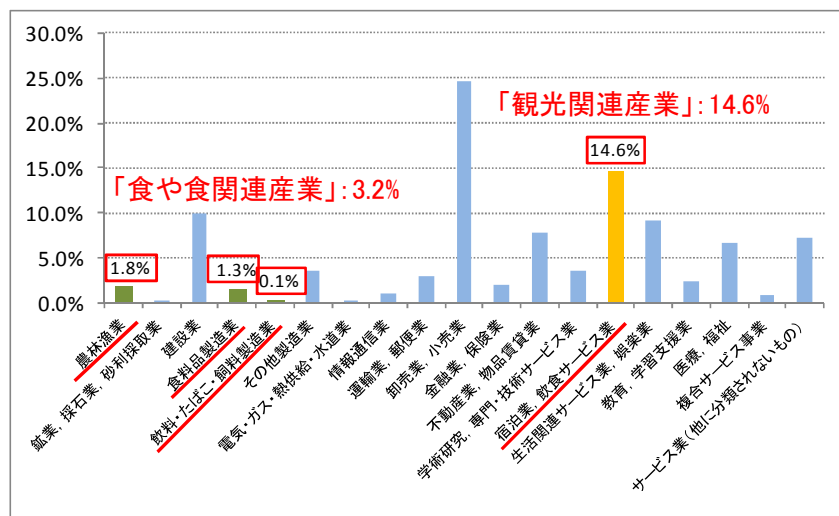
出典：総務省「データの高度な利活用による業務・サービス革新が我が国経済および社会に与える波及効果に係る調査研究」（平成26年）

出典：平成26年度版 情報通信白書

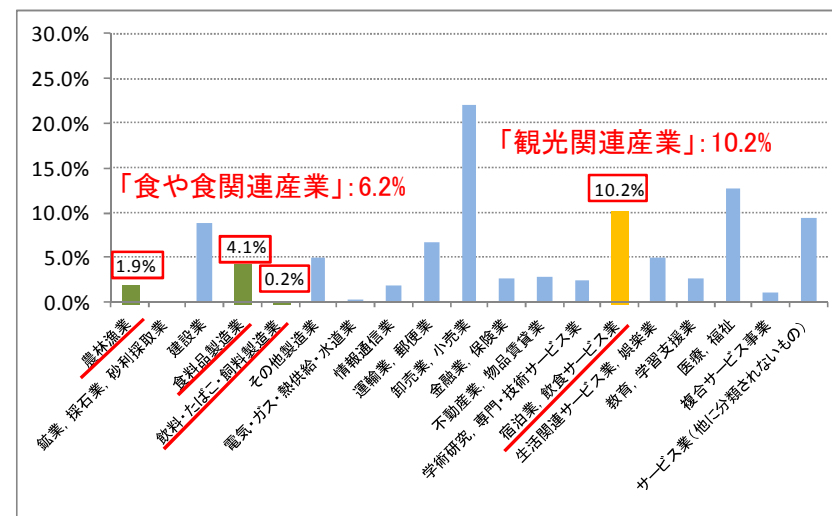
地域性・文化性を活かしたブランド力の向上(1)

- 北海道の産業については、その生産量やブランド・知名度から「食や食関連産業」が、また、豊富な資源や人気・イメージから「観光産業」が、主要な基幹産業と位置付けられている。
- 「食や食関連産業」を農林漁業、食料品製造業、飲料・たばこ・飼料製造業として見てみると、これらの事業所数は全道の3.2%、従業者数は6.2%となっている。
- 「観光関連産業」を宿泊業・飲食サービス業として見てみると、事業所数は14.6%、従業者数は10.2%となっている。
- 北海道において各地域に活力をもたらす産業を育成し、雇用確保・創出を図るためには、相応の規模をもって存在する「食や食関連」「観光関連」以外の産業分野への、戦略的・効果的な施策が重要である。

産業分類別 事業所数構成比（北海道）



産業分類別 従業者数構成比（北海道）

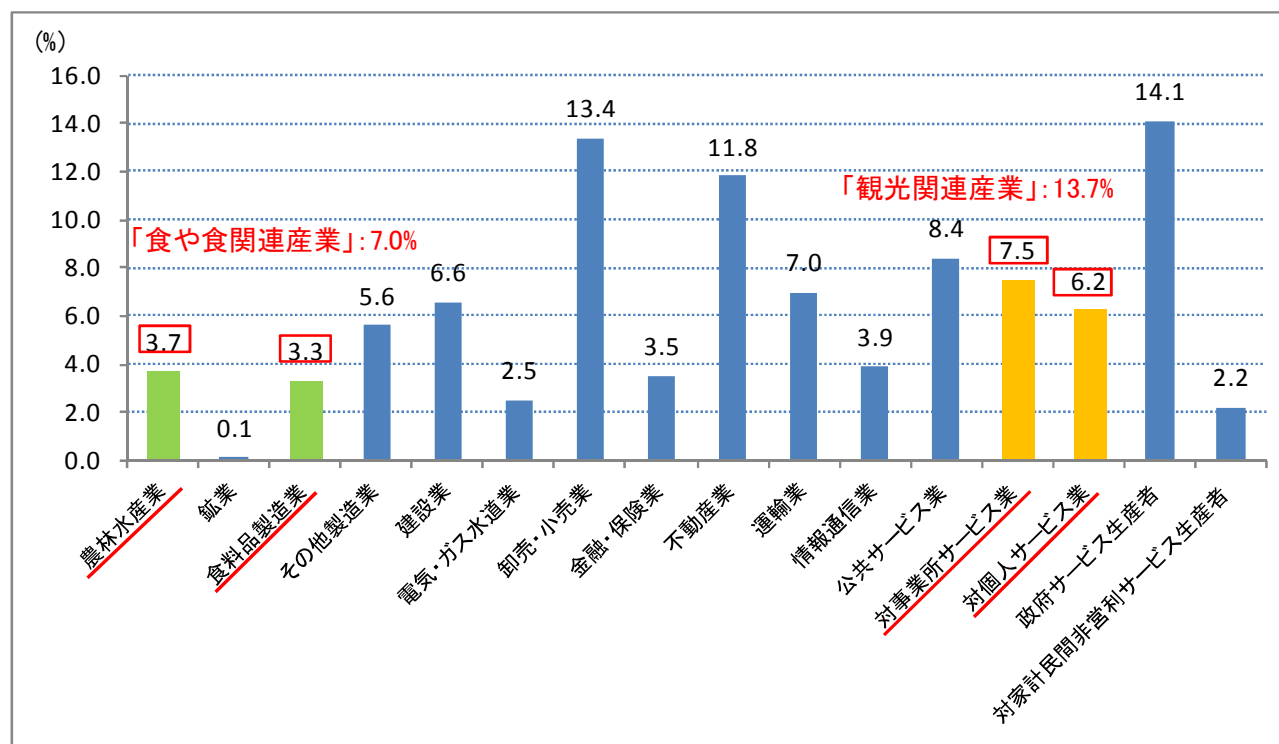


出典：経済産業省「平成24年経済センサス」を基に作成

地域性・文化性を活かしたブランド力の向上(2)

- 「食や食関連産業」を農林水産業、食料品製造業として見てみると、これらの経済活動による道内総生産は全体の7.0%となっている。
- 「観光関連産業」を宿泊業・飲食サービス業が含まれる対事業所サービス業、対個人サービス業で見てみると、これらの経済活動による道内総生産は全体の13.7%となっている。
- 先の事業所数や従業者数同様、今後の北海道の産業を考えるに際しては、「食や食関連」「観光関連」以外の産業分野も、重要な検討対象分野といえる。

北海道の経済活動別道内総生産(平成23年度 名目値)



出典: 経済産業省「平成24年経済センサス」を基に作成

地域性・文化性を活かしたブランド力の向上(3)

- 「二風谷イタ」、「二風谷アットウシ」は、伝統的工芸品産業の振興に関する法律に定める伝統的工芸品として、北海道で初めて平成25年3月に指定された。
- 機能性・健康食品への関心や需要は高まり、その市場規模は拡大傾向にある。

二風谷イタ



・沙流川流域に古くから伝わる木製の浅く平たい形状のお盆
・モレウノカ(うずまき・形を模したもの)などのアイヌ文様、ラムラムノカ(ウロコ・形を模したもの)と呼ばれるウロコ彫りが施されていることが特徴

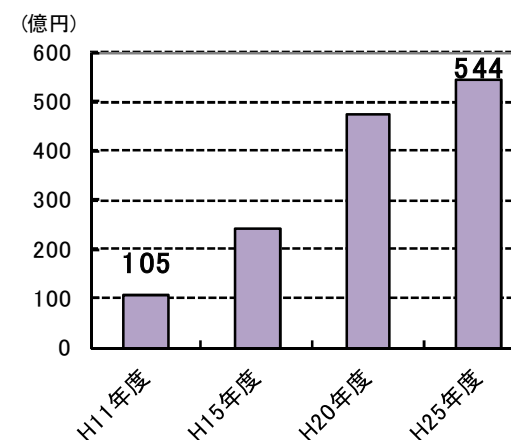
二風谷アットウシ



・沙流川流域に古くから伝わるオシヨウ等の樹皮の内皮から作った糸を用い機織りされた反物
・水に強いことや通気性に優れていること、天然繊維としては類稀な強靱さと独特の風合いを持っていること等が特徴
・着物や半纏、前掛け・帯や小物類等に使用されている

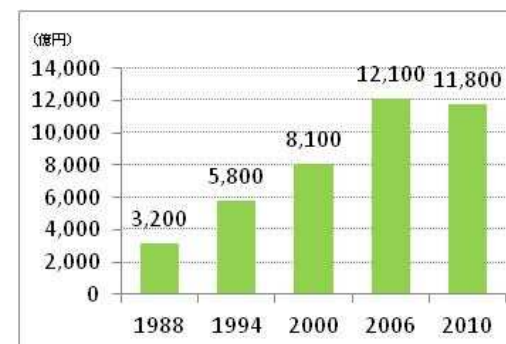
出典：経済産業省ニュースリリース、平成25年3月

道内バイオ関連企業の売上高



出典：北海道経済産業局「北海道バイオレポート2014」を基に作成

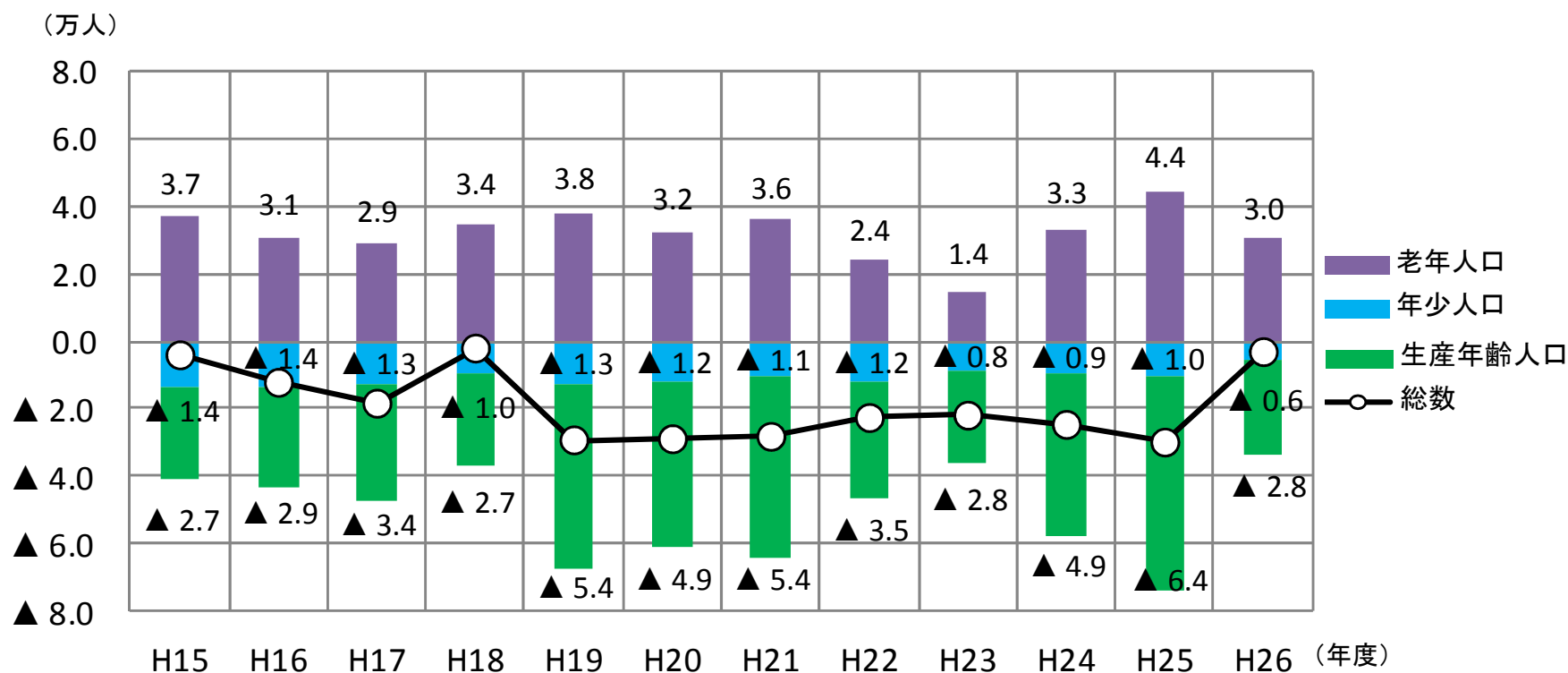
健康食品市場の推移
(特定保健用食品を除く)



出典：UBMメディア(株)「健康産業新聞」を基に作成

○平成15年からの推移を見ると、生産年齢人口の減少が続いている。

北海道における年齢階層別人口の推移



(H25年度以前: 3月31日時点、H26年度: 1月1日時点)

出典: 北海道「住民基本台帳人口」

政策目的

政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること

- 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、**企業の立地環境を向上**させ、**我が国経済の国際競争力を強化** ⇒ **雇用と所得の維持・創出**

※国際基幹航路の**我が国への直接寄港が少なくなると**、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の直接の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、**海外トランシップルートの料金高騰**等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による**遅延リスク**、**荷傷みのリスク**等も懸念される。

政策目標

平成26年から、概ね5年以内

国際コンテナ戦略港湾に寄港する**欧州基幹航路を週3便に増やす**とともに、**北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大**する。また、アフリカ、南米、中東・インドといった、**現状で我が国への寄港が少ない航路の誘致**も進める。

平成26年から、概ね10年以内

国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する**多方面・多頻度の直航サービスを充実**する。

主な施策

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援
- 国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化のための実証



国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

- 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援



国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化
- 国際コンテナ戦略港湾のコスト削減、利便性向上のための取組の推進
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資

【目的】

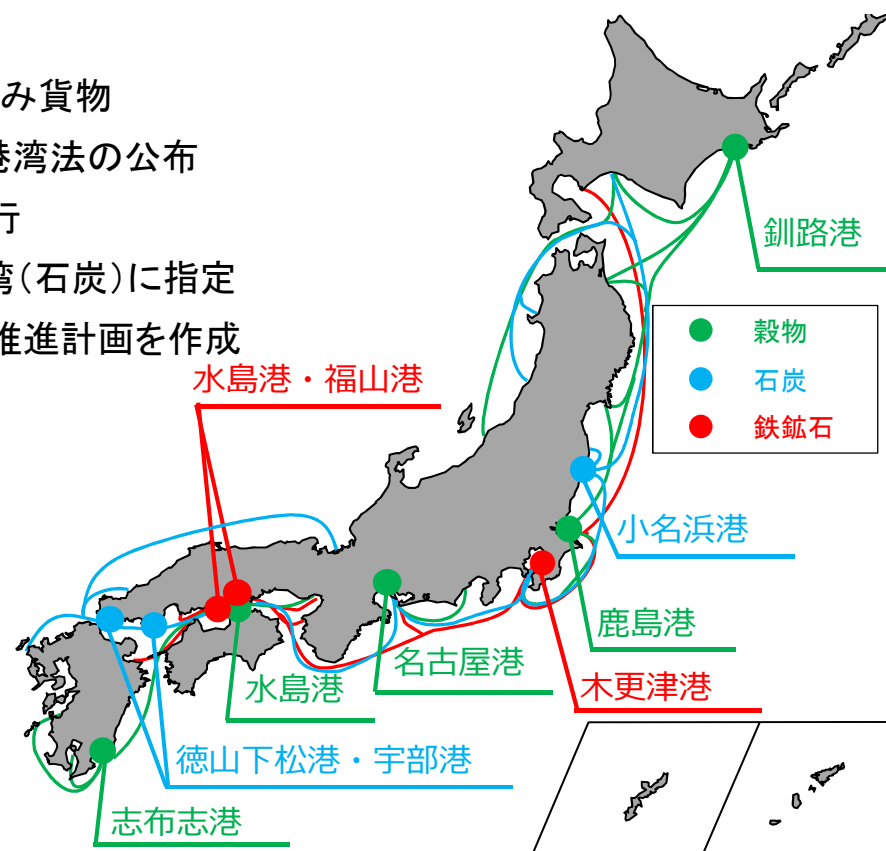
ばら積み貨物の安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国産業の国際競争力の強化、雇用と所得の維持・創出を図る。

【これまでの経緯】

- 平成22年6月 国際バルク戦略港湾の公募
(平成23年3月11日 東日本大震災発生)
- 平成23年5月 国際バルク戦略港湾を選定
- 平成25年6月5日 海上輸送の効率化に資するばら積み貨物の輸入拠点の形成に関する改正港湾法の公布
- 平成25年12月1日 改正港湾法及び関係政省令の施行
- 平成25年12月19日 小名浜港を特定貨物輸入拠点港湾(石炭)に指定
- 平成26年12月4日 港湾管理者(福島県)が特定利用推進計画を作成

【国際バルク戦略港湾】

穀物	5港(「釧路港」、「鹿島港」、「名古屋港」、「水島港」、「志布志港」)
石炭	3港(「小名浜港」、「徳山下松港・宇部港」)
鉄鉱石	3港(「木更津港」、「水島港・福山港」)



産業を支える人流・物流ネットワークの整備 (3) ～海上輸送の動向～

海外に依存(輸入)する主要原材料の割合、道内からの出荷量のうち港湾に依存(輸出)する割合

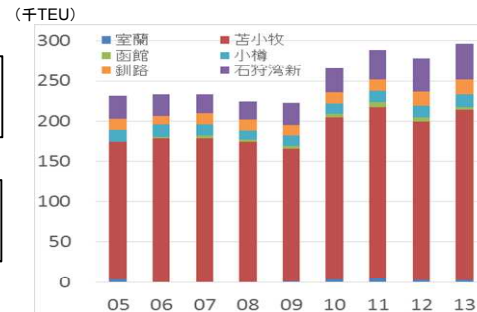
北海道の基幹産業は、大量の原材料(飼料原料、チップ等)を必要とし、そのほとんどを海外から海上輸送により輸入。また、その生産品(生乳、農産物等)も海上輸送により日本各地へ供給。



出典: 木材需給表(農林水産省)、食料需給表(農林水産省)、エネルギー白書(経済産業省)、農畜産物及び加工食品の移出実態調査結果報告書(北海道開発局)を基に作成

外貨コンテナ取扱貨物量の推移

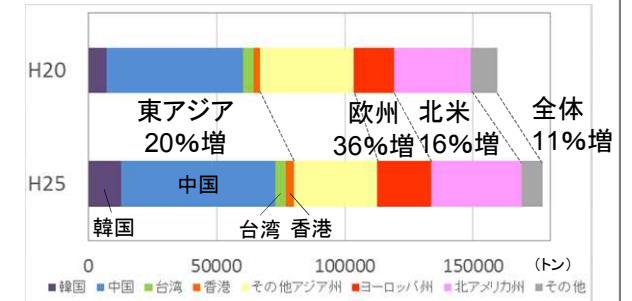
北海道の外貨コンテナの7割超を占める苫小牧港を中心に堅調に増加。



出典: 港湾統計

地域別の北海道発着コンテナ貨物量

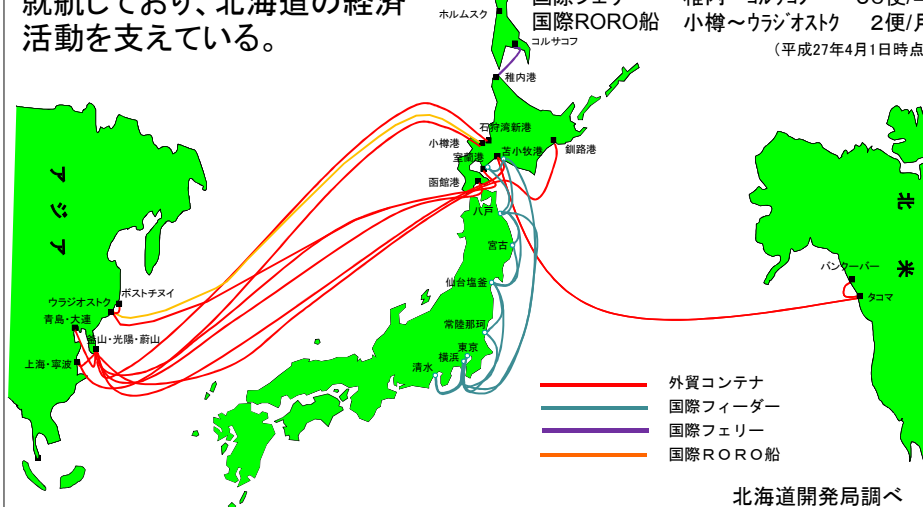
- ・半数近くを対東アジアが占め、その約3/4が対中国。
- ・対東アジア、欧州、北米の貨物量が増加。



※東アジア: 韓国、中国、台湾、香港
出典: 平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果(調査期間H25.11.1～11.30)及び平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果(調査期間H20.11.1～11.30)を基に作成

北海道の外貨定期コンテナ航路等

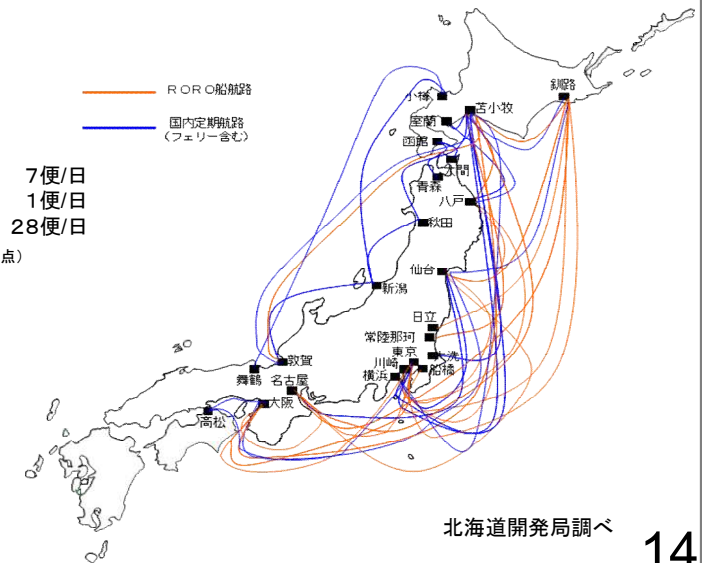
北海道と東アジアを中心に北米やロシアをつなぐ国際海上輸送網の拠点として、道内6港で外貨定期コンテナ航路が就航しており、北海道の経済活動を支えている。



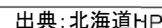
北海道の国内RORO船・フェリー航路等

道外へ1日36便の複合一貫輸送(RORO、フェリー、コンテナ)航路を有し、北海道・本州間の主要な輸送を担っている。苫小牧港は、全国一の内貨取扱貨物量を誇る物流拠点となっている。

RORO船 — 7便/日
コンテナ — 1便/日
フェリー — 28便/日
(平成27年 4月1日時点)

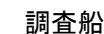
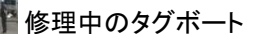


サハリンプロジェクト位置図



出典：北海道開発局資料

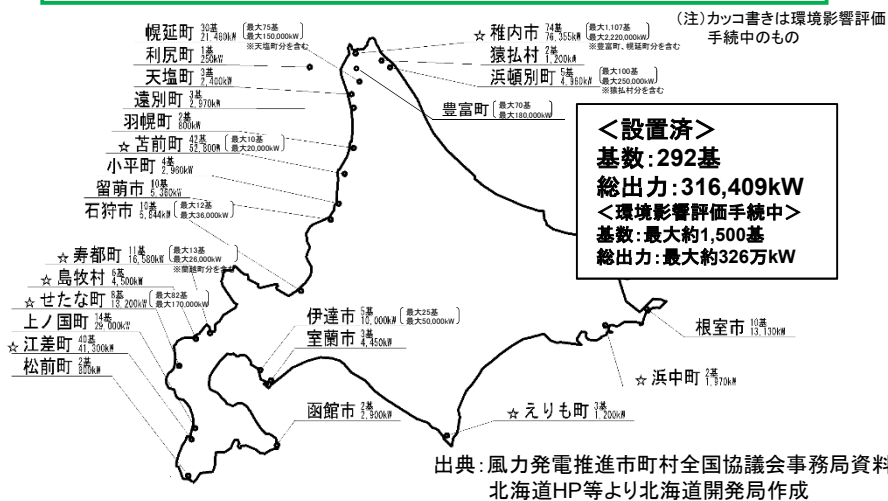
出典：港湾管理者からの聞き取りを基に北海道開発局作成



産業を支える人流・物流ネットワークの整備 (5)

- 北海道は道北地方を中心に風力発電に適した地域が多く、発電施設の立地が進んでおり、港湾は風力発電資機材の輸送基地としての役割を担っている。
- 循環型社会の形成に寄与するため、室蘭港、苫小牧港及び石狩湾新港がリサイクルポートに指定されており、静脈物流における拠点としての役割を担っている。

北海道の風力発電施設立地状況(2014.3月末現在)



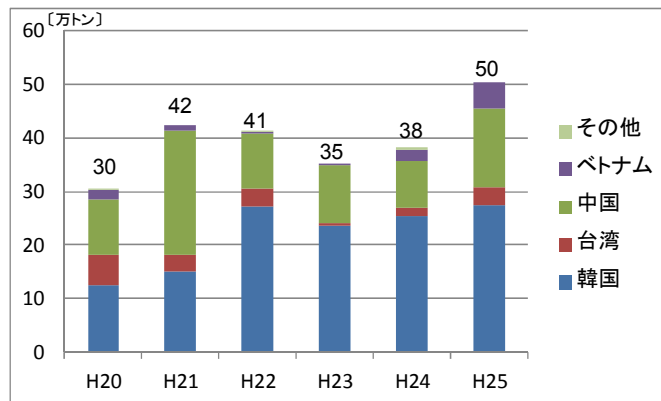
風力発電資機材の輸送状況

風力発電資機材は、諸外国や国内から船舶で輸送され、港湾内の荷捌き地にストック後、設置場所まで陸上輸送されている。



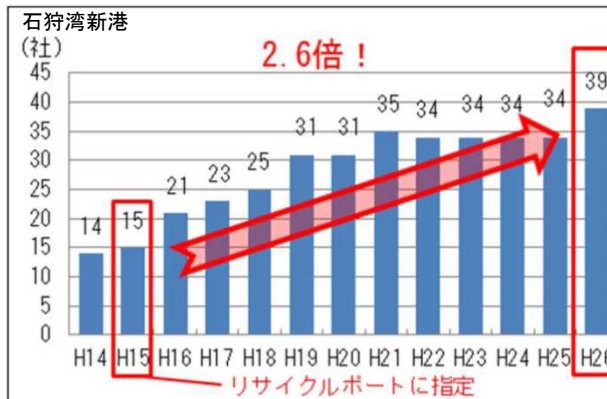
風力発電資機材の荷揚(稚内港)

北海道からの金属くず輸出量の推移



出典:港湾統計

リサイクル関連企業の立地件数推移



出典:石狩湾新港管理組合資料

金属くず取扱状況



室蘭港における取扱状況

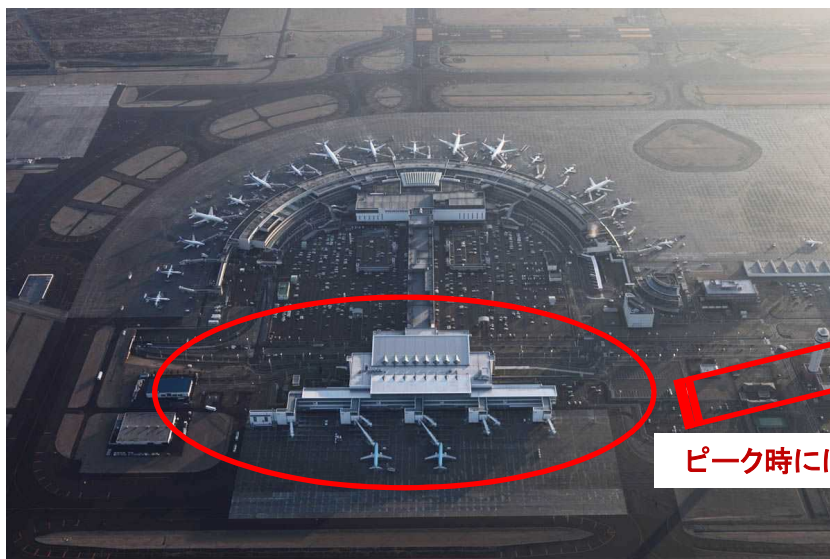
- 2020年の東京オリンピック・パラリンピックを契機に、訪日外客を2,000万人に引き上げ、更には2030年には3,000万人を超えることを目指している中で、道内外とのゲートウェイである新千歳空港については、国際ターミナルの拡充、交通アクセスの向上、民航機発着枠の拡大など空港機能の向上が求められている。これらの状況に対応すべくCIQ官庁、防衛省、航空関係機関等と調整を図る予定。

新千歳空港の民航機1時間当たり発着枠の制限

- 新千歳空港は、航空自衛隊千歳空港基地に隣接しており、防衛上の理由等により民航機の1時間当たり発着枠に制限がある。
- 新千歳空港の日中(7時から22時)の1時間あたり発着枠は32回とされている。
- この結果、現状における発着枠はエアラインのニーズに十分応えられておらず、また新規航路就航の制約にもつながっていることから、発着枠の拡大が求められている。

※発着枠が拡大された場合、乗り入れ便数が増加となるため、それらに対応した駐機場や、国際ターミナル施設等、空港機能を向上するための整備が必要となる。

現在の空港ターミナル



ピーク時における新千歳空港国際線スポットの利用状況

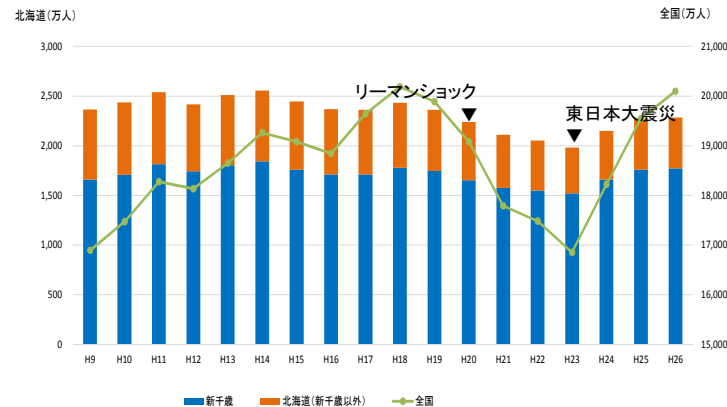


ピーク時には新千歳空港国際線スポットの空きがない。

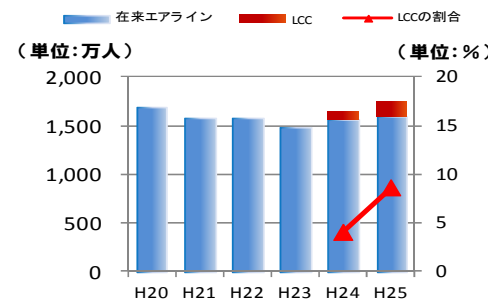
産業を支える人流・物流ネットワークの整備(7)～航空輸送の動向1～

- 北海道と日本各地・海外との移動方法は航空機が大きく占めており、特に新千歳空港は北海道のゲートウェイとしての役割は大きく、重要である。
- 北海道は、広大な面積に都市が分散し、離島はもとより道内都市間の移動に航空機が重要な役割を果たしている。
- 道内外・海外との移動や観光産業の振興にとって、空港施設は必要不可欠な社会資本である。

国内線旅客数の推移(暦年)



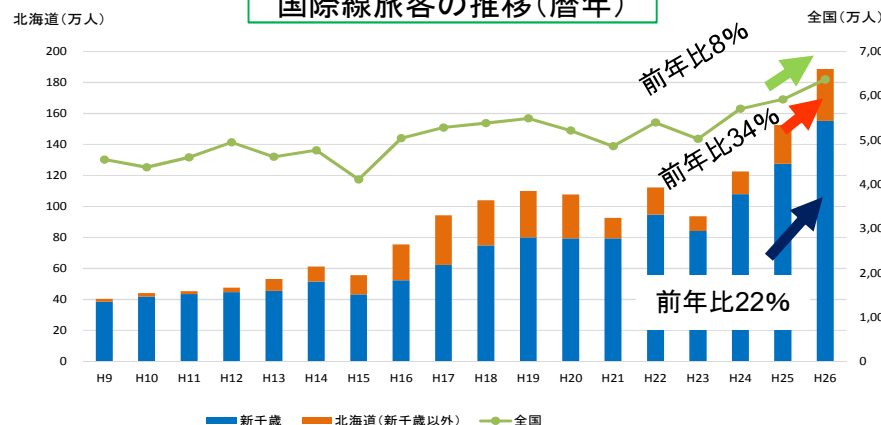
新千歳空港 国内線乗降客数の推移(年別)



北海道の国内線航空旅客数は、平成20年のリーマンショック以降、減少傾向が強まり、平成23年は東日本大震災の影響により減少したが、平成25年は2,246万人と平成20年を上回り、平成26年は2,285万人と微増となった。
新千歳空港へのLCC就航は、平成24年3月1日の関西線への就航を皮切りに、成田線、中部線に就航、LCCが就航して以降、LCC分の旅客が純増しておりLCC旅客が旅客全体の約9%を占め、LCCの需要創出効果は大きい。

出典: 空港管理状況調査、東京航空局平成25速報値(暦年)

国際線旅客の推移(暦年)



道内一道外交通機関別輸送割合



北海道は四面を海に囲まれており、道外との人の移動に占める航空機の利用割合は8割を超えている。

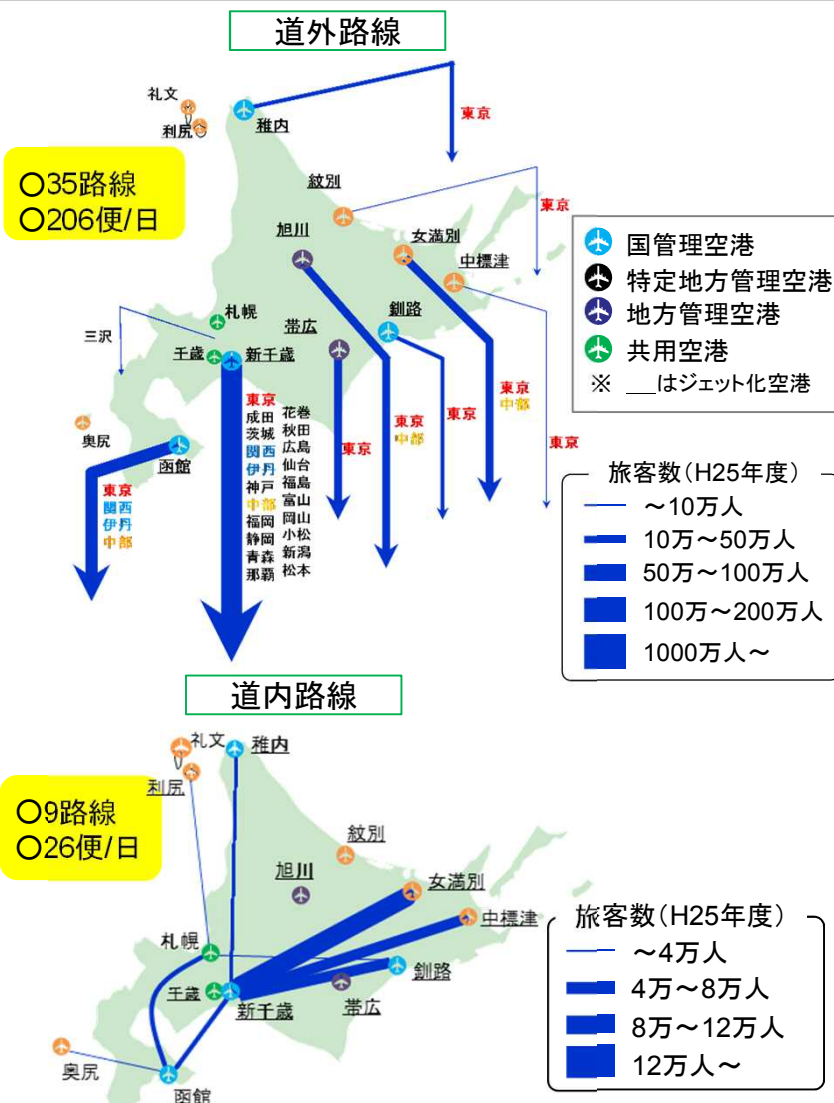
出典: 「国土交通省北海道運輸局」北海道の運輸の動き(平成24年度年報)

北海道内空港の国際線航空旅客数は、東アジアを中心に急激な伸びを示しており、平成26年は188万人、内新千歳空港は155万人と過去最高となった。
新千歳空港の国際線航空旅客の伸び率は22%で新千歳空港を除く北海道の伸びは38%となり、全国平均の8%を大きく上回っている。

出典: 空港管理状況調査、東京航空局平成26年速報値(暦年)。

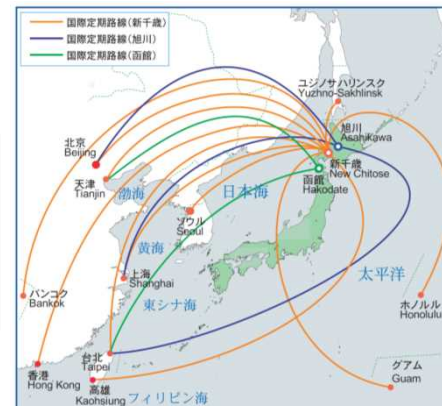
産業を支える人流・物流ネットワークの整備 (8) ～航空輸送の動向2～

○ 広大な北海道では、空港は産業・観光振興・地域間交流において重要な社会資本であり、航空ネットワークの維持・充実を図る空港機能の確保が必要。



出典：旅客数は平成25年度航空輸送年報(国土交通省航空局)
路線、便数はJTB時刻表から作成

国際路線



国際線の定期便数推移

	路線数		便数/週	
	6月	12月	6月	12月
H18	11	12	40	49
H19	13	12	47	50
H20	12	12	46	56
H21	11	12	44	52
H22	10	13	47	66
H23	9	11	39	70
H24	10	15	57	72
H25	13	14	64	84
H26	14	15	85	120

平成24年度は台北－函館、釧路、旭川線へ就航。平成25年度は台北－旭川線、ソウル－新千歳線が就航。また、平成26年度には中国東方航空が旭川－上海、北京線へ、春秋航空が新千歳－上海、香港航空が新千歳－高雄、チャイナエアラインが新千歳－高雄、天津航空が天津－新千歳、函館に就航。さらに平成27年度には中国国際航空が新千歳－大連に就航。

新規就航や増便により、H26年12月の国際線の定期便数は同年6月と比べて35便増。

道内空港の国際定期便運航状況

※便数はH26.4月→H27.4月、増便は青、減便は赤で記載

■ 新千歳空港

- －ユジノサハリンスク(オーロラ航空): 週2便→増減なし
- －ソウル(大韓航空): 週14便→週12便
- －ソウル(ジンエアー): 週4便→週5便
- －ソウル(ティーウエイ航空): 週5便→週7便
- －北京(中国国際航空): 週4便→増減なし
- －上海(中国東方航空): 週5便→増減なし
- －上海(春秋航空): 路線なし→週5便(H26/10/26～新規就航)
- －台北(チャイナエアライン): 週7便→増減なし
- －台北(エバー航空): 週7便→週11便
- －台北(復興航空): 週2便→増減なし
- －香港(キャセイパシフィック航空): 週4便→増減なし
- －香港(香港航空): 路線なし→週5便(H26/12/19～新規就航)
- －グアム(ユナイテッド航空): 週2便→増減なし
- －ホノルル(ハワイアン航空): 週3便→増減なし
- －バンコク(タイ国際航空): 週7便→増減なし
- －高雄(チャイナエアライン): 路線なし→週5便(H27/2/1～新規就航)
- －天津(天津航空): 路線なし→週2便(H27/3/29～新規就航)

■ 函館空港

- －台北(復興航空): 週3便→増減なし
- －台北(エバー航空): 週4便→週7便
- －天津(天津航空): 路線なし→週2便(H27/3/31～新規就航)

■ 釧路空港

- －台北(復興航空): 週1便→休航(H26/5/30～)

■ 旭川空港

- －台北(復興航空): 週1便→週2便
- －台北(エバー航空): 週3便→休航(H27/2/28～)
- －上海(中国東方航空): 路線なし→週3便(H26/6/12～新規就航)
- －上海(春秋航空): 路線なし→週2便(H26/6/12～新規就航)
- －北京(中国東方航空): 路線なし→週3便(H26/7/11～新規就航)

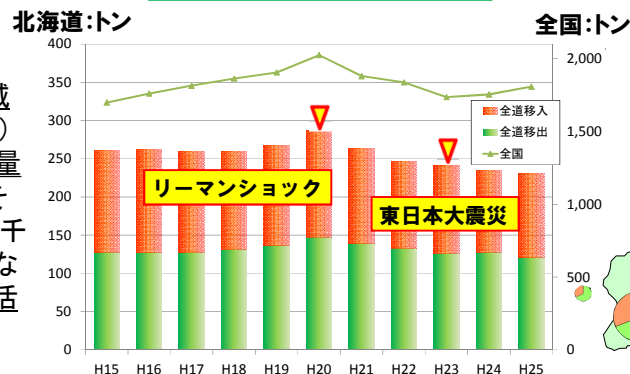
産業を支える人流・物流ネットワークの整備(9)～航空貨物輸送の向上～ 国土交通省

○ 航空輸送の迅速な運搬特性を生かした農水産品の鮮度保持輸送によって北海道ブランド力向上を図るべく、道内産業の活性化に必要な航空貨物輸送を促進させ、航空貨物需要の拡大を図ることが必要。

■国内貨物

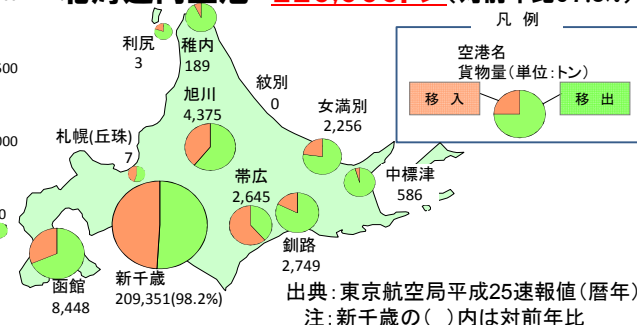
近年の北海道における国内航空貨物量は、平成20年のリーマンショックと同時期にピークを示した以降、徐々に減少傾向を示しており、平成25年は23万トン(前年比97.8%)であった。近年、航空機の小型化※により貨物の積載容量が減少している事が、大きく影響していると考えられる。その結果、近隣空港から道外各地に輸送できない場合、新千歳空港など他空港経由に輸送ルートを変更せざる得なくなり、輸送時間と輸送コストの増加をもたらし、地域の経済活動に影響を与えることになる。

国内航空貨物量の推移



平成25年国内航空貨物量

北海道内空港 **229,936トン**(対前年比97.8%)



輸送時間の増加

- 発送時間の制約(集荷時刻の前倒し、航空便の選択肢の縮小)
- 鮮度低下による付加価値の低下

輸送コストの増加

- 他空港(新千歳空港等)までの陸上輸送の追加
- 梱包など準備段階における手間の増加

※近年、航空機機材を小型化する傾向にある。

国際線では7割程度、国内線では6割程度しか確保できないロードファクター(有償座席利用率)の向上や、空港施設利用料の減少、大型機材の乗り入れを制限する空港への就航など様々なメリットがある。

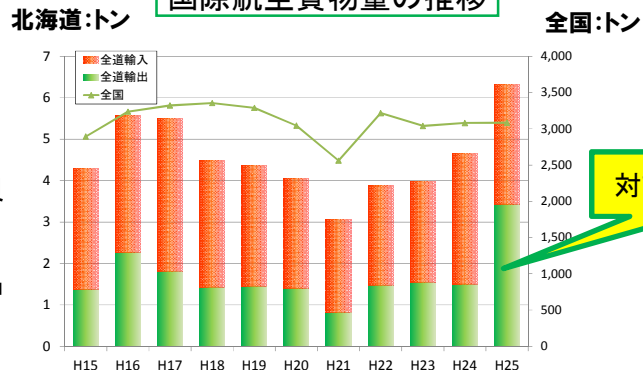
〈航空機のサイズ分類〉

一般的に乗員400人以上の旅客機を大型機、乗員150人以下の旅客機を小型機、その間は中型機と言う。

■国際貨物

平成22年から再び増加し、平成25年は6,327トン(前年比136%)で過去最高となり、その要因は輸出貨物量の増加によるもので、平成25年は3,425トン(前年比228%)であった。増加した主な輸出貨物としては、ホタテ※(生の貝殻付)、タラバガニなどの水産品で、主に香港や台湾に輸出されている。またベアリングなどの自動車関連部品も増加しており、アメリカ、ドイツ、中国へなどへ輸出されている。

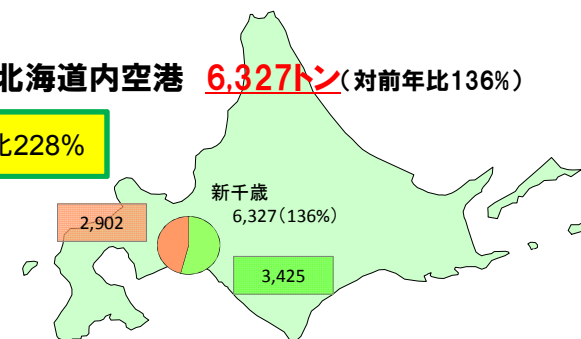
国際航空貨物量の推移



平成25年国際航空貨物量

北海道内空港 **6,327トン**(対前年比136%)

対前年比228%



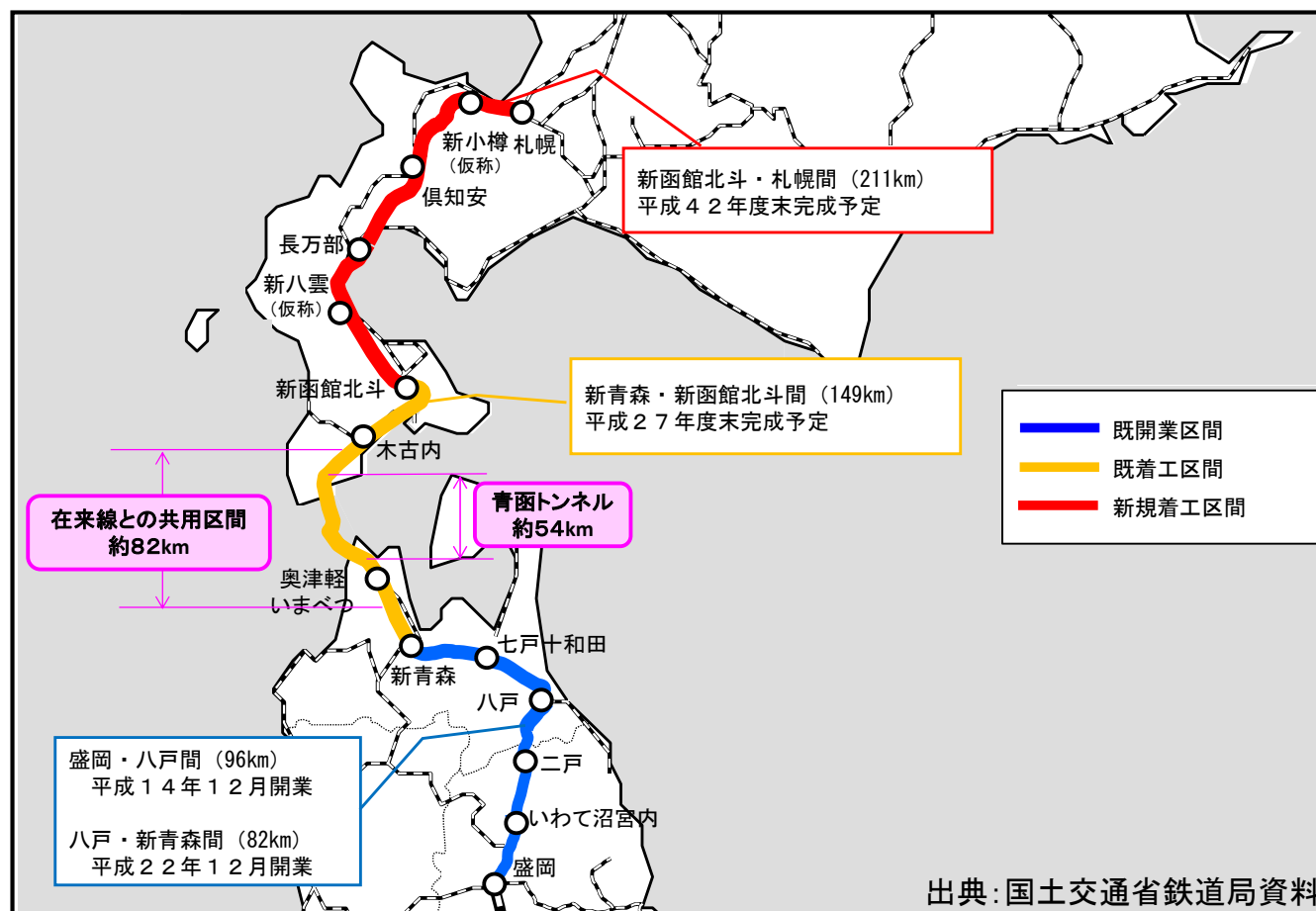
※魚介類は、ほたての出荷が著しい伸びをしめしている。生・殻付の状態の出荷。

北海道ブランド人気。

朝採取一昼千歳着ー当日3便(13:30～16:00)ー翌朝には市場へ基本的には24時間以内には産地から配送できている。

- 北海道新幹線の新青森・新函館北斗間については、今年度（平成27年度）末の完成・開業に向けて着実に整備。
- 北海道新幹線の新函館北斗・札幌間については、今年（平成27年）1月の政府・与党整備新幹線検討委員会において、完成・開業時期を平成47年度末から5年前倒しし、平成42年度末の完成・開業を目指すこととされたところ。

北海道新幹線の概要



- 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、平成24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。

「青函共用走行問題に関する当面の方針」の概要

【検討に当たっての基本的な考え方】

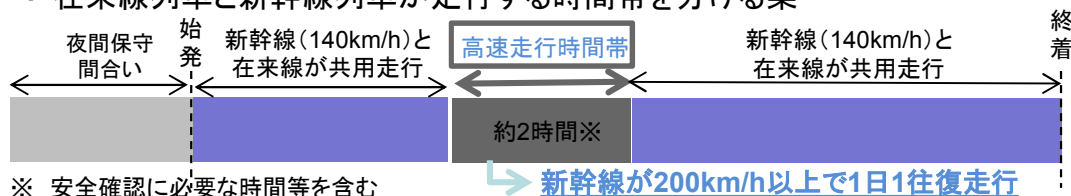
- ・ 本州と北海道との間の新幹線の高速走行について、鉄道による貨物輸送の基幹的な機能を十分に確保しつつ、かつ、安全性をしっかりと担保しながら、早期に実現していくことが求められる。

【対策の概要】

- ・ 「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化し、開発の方向性を見通しを得る。

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



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

