



北海道成長戦略ビジョン

暮らし・産業を支える社会資本整備に関する提言

一般社団法人北海道商工会議所連合会

2030（平成42）年、15年後の北海道は一体どうなっているだろうか？

はじめに

「北海道が成長するための開発」は、企業における設備投資と同じ「投資」にあたる。

北海道が持っている潜在力を発揮し、日本全体に貢献していくためにも、自らが次世代に向けた「投資戦略」を構築する時に来ている。地域を維持・発展させるためには、民間による継続的な投資を呼び込むための社会資本ストックが必要である。そのストックを介して生み出された利益は、再投資に充て再び地域内で循環させる、これが「成長」である。

人口減少に正面から向き合う

まち・ひと・しごと創生本部では、50年後に1億人程度の人口を維持するため、「人口減少克服・地方創生」という構造的な課題に取り組むとしたが、全国に先行して人口が減少している北海道はどうなるだろうか？

人口が減少したとき、購買力・消費力が減少し、地域経済（売り上げ・利益）が縮小する。地域経済が縮小すれば、企業の経営規模が縮小し、地域の収入も減少する。収入が減少すると、地域での雇用を支えられなくなる。経済の縮小、企業収入・雇用が減少すると、税収減により行政サービス（社会保障）が縮小し、これらがさらに人口減少に拍車をかける。

また、子供のいる世帯が減少することで、教育機関・医療機関・文化施設・商業施設などの縮小が進み、サービスを受けるためには現在よりもさらに移動範囲が広域化する。

こうしたことが、将来的なUターン者の受け入れを困難にし、結果として人口流出に歯止めがかからなくなる。

このシナリオは、北海道の主産業である食料の生産地域において現実のものとなりつつあり、さらに進展させては、観光客に感動を与える農村景観の維持すら危うくなる。すなわち、食と観光の分野に深刻な打撃を与えることにつながる。

このような**「あってはならないシナリオ」を回避するために、いかに人口減少に向き合いながら、暮らしやすく活力ある地域を作り上げていくかが、北海道の大きな課題である。**

わが国に貢献する地域として北海道が発展していくために

それでは、北海道が将来にわたり、持続的に経済発展していくためには何をしていかなければならないのか？

北海道全体を1つの企業としての経営的視点で考えると、経営には、「ヒト」「モノ」「カネ」の3つの資源が必要である。

①ヒトは、北海道が他の地域より優れている資源の上で活動するヒトのこと。

②モノは、北海道が他の地域より優れている資源そのもののこと。

③カネは、ヒト・モノを活かすために必要な投資のこと。

わが国に貢献する地域として北海道が発展していくためには、**人口減少下にあっても地域の暮らしを守るための投資と、北海道の資源を活かして稼いでいくための投資を継続していかなければならないということに他ならない。**

北海道の目指すべき戦略

北海道の戦略としては、その資源を活用した「食」「観光」「エネルギー」がテーマに挙げられる。
将来の北海道がこれらのテーマを中心に「稼ぐ」こと、その上でわが国への「貢献」を考えなければならない。
そのためには、下記の課題を解決していく必要がある。

- ・食 : 国内へ通年供給、輸出の拡大、新たな商品等高付加価値化、サプライチェーンの確立 など
- ・観光 : 国内外から人を呼び込む、自然環境・農村風景等資源の維持、空港・駅・宿泊等受入体制の確立 など
- ・エネルギー : 水素・再生可能エネルギーを中心とした地域分散・循環型エネルギーシステムの確立 など

一方、北海道が飛躍を遂げる好機として、2030年(平成42年)頃までを目途に「冬季オリンピック・パラリンピック招致」、
「新幹線の札幌延伸」が進められている。
したがって、「課題解決のための社会資本整備」、「将来の北海道に必要な社会資本整備」への積極的な「投資」が、
北海道における「ストック効果」を引き出すことにつながる。

以上を踏まえ、**2030(平成42)年を目指し、また、その先の未来もイメージして、北海道の戦略を考えていく必要がある。**

本提言について

昨年6月に発表した「北海道成長戦略ビジョン・地域活性化プロジェクト」は、人口減少がマーケット規模(売上)を縮小させ、
収益性(利益率)も減少し投資もままならなくなるという強い危機感・リスクシナリオをベースに、これに立ち向かうためには、
北海道で生産したモノの輸出とサービスの充実等で収益を上げ、北海道経済を成長させるという経営的視点で策定した。

今回は、そのビジョンの中でも、特に、**暮らし**「地域の暮らし」、**産業**「産業を支える基盤」に主眼を置き、
北海道経済を成長させるための社会資本整備について取りまとめた。

「成長するための開発」は、企業の設備投資と同じ投資である。

北海道が潜在力を発揮し、日本に貢献していくためにも、**自らが次世代に引き継ぐための「投資戦略」を構築する時に来ているのではないだろうか？**

2030年への社会資本「投資」に向けて！

I. 課題解決のための社会資本整備

1. 救急医療ネットワーク整備に関する提案

2. 交通ネットワーク整備に関する提案

- ①主要都市間を結ぶ高速道路ネットワークの整備と代替ルートの確保
- ②北海道全体にストック効果をもたらす札幌都心アクセス
- ③物流効率化のための幹線道路マネジメント
- ④豪雪地域における道路通行の確保のためのハード・ソフトの整備
- ⑤最先端医療ツーリズムを基盤とした道内航空ネットワークの拠点化

3. 食料備蓄拠点整備に関する提案

4. 物流を支える港湾整備に関する提案

5. 力強い北海道を実現するライフライン整備に関する提案

1. 救急医療ネットワーク整備に関する提案

病院と高速道路の最短ルート上に救急搬送用の簡易出入口を設置

◆救急車緊急退出路のイメージ

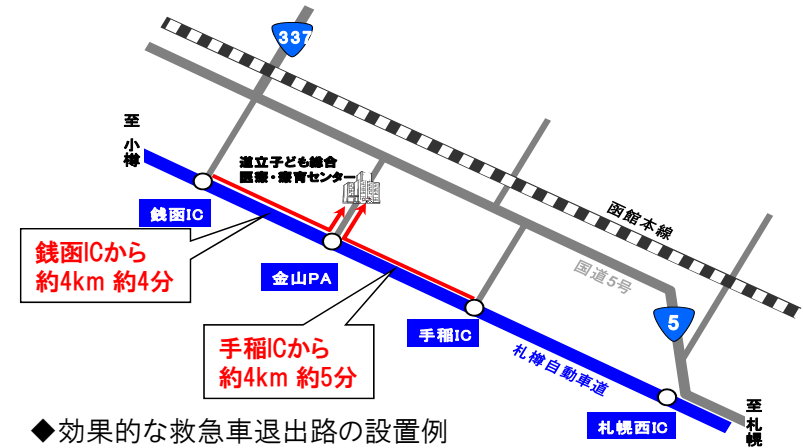


資料: 国土交通省東北地方整備局ホームページ

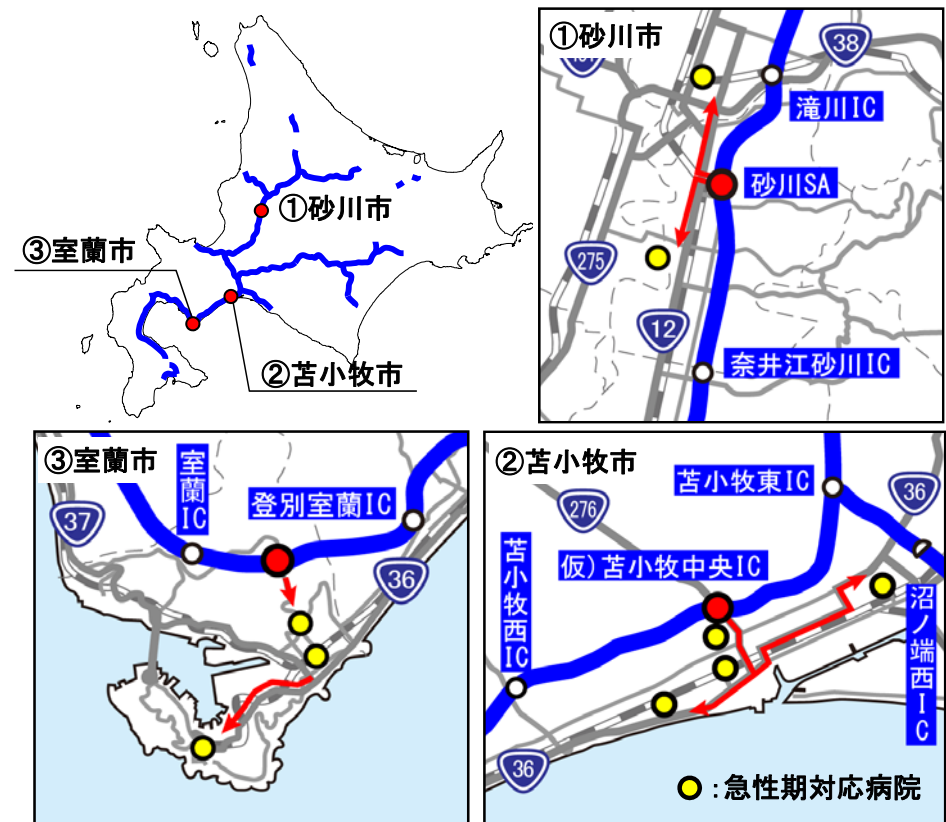
具体的な整備内容 ①

- 救急告示病院に近い箇所への追加IC、スマートICの設置
- 作業用道路等を活用した緊急退出入路の増設
(事例: 手稲～銭函間の金山PA)
- 病院と高速道路までのアクセス改善のための整備
(最短ルート、渋滞回避ルート、信号回避等)
- 救急搬送車両の高速道路利用料金の往復無料化

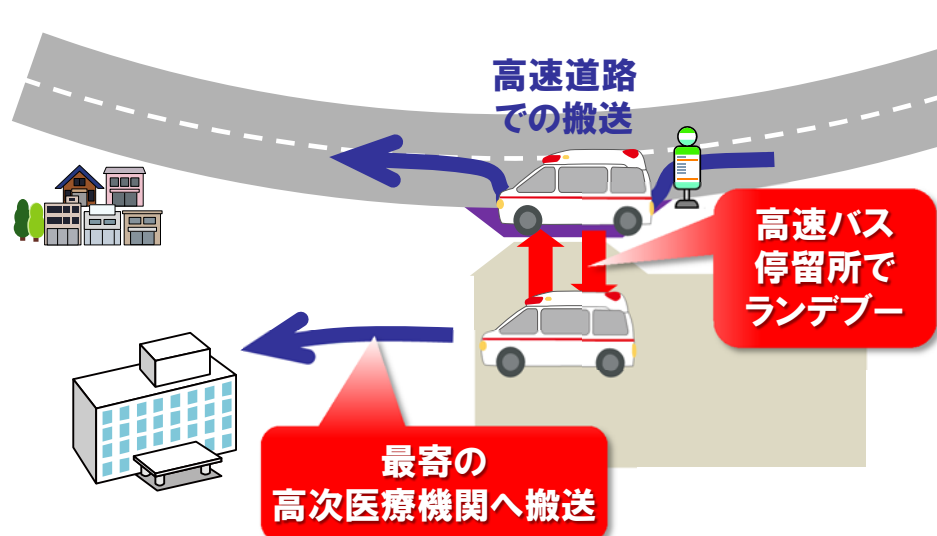
◆【事例】道立子ども総合医療・療育センターへのアクセスイメージ



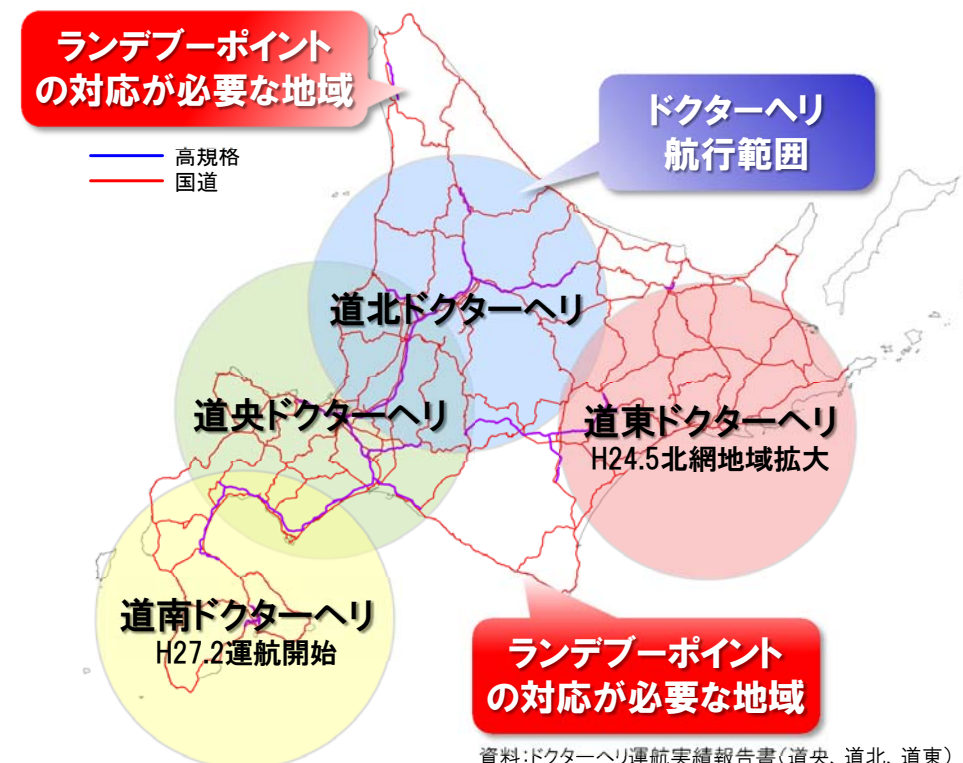
◆効果的な救急車退出路の設置例



◆高速バス停留所を活用した救急搬送のランデブーイメージ



◆ドクターヘリの運航エリアとランデブーポイント必要エリア



資料:ドクターヘリ運航実績報告書(道央、道北、道東)

具体的な整備内容 ②

□高速バス停留所・SA・PA等をバリアフリー化
(エレベーター等設置)し、救急搬送に利活用

→IC等を設置できない場所においては、

- (1)高速道路を走行してきた救急車から、ストレッチャーをそのまま高速バス停留所等で降ろす。
- (2)エレベーターで一般道へ降ろす。
- (3)一般道で待機している救急車に乗せ、近接する病院へ搬送する。

□医療空白地にも対応可能なドクターヘリ運航体制

→主要病院・ビル屋上等建物へのヘリポート整備

(搬送、給油設備等)・・・航行距離の延長

→冬期ランデブーポイントの増設(民間施設の活用)

設置候補～道の駅、スーパー・ショッピングセンター等
大型店屋上・駐車場 他

→夜間運航実現に向けた実証実験・規制緩和

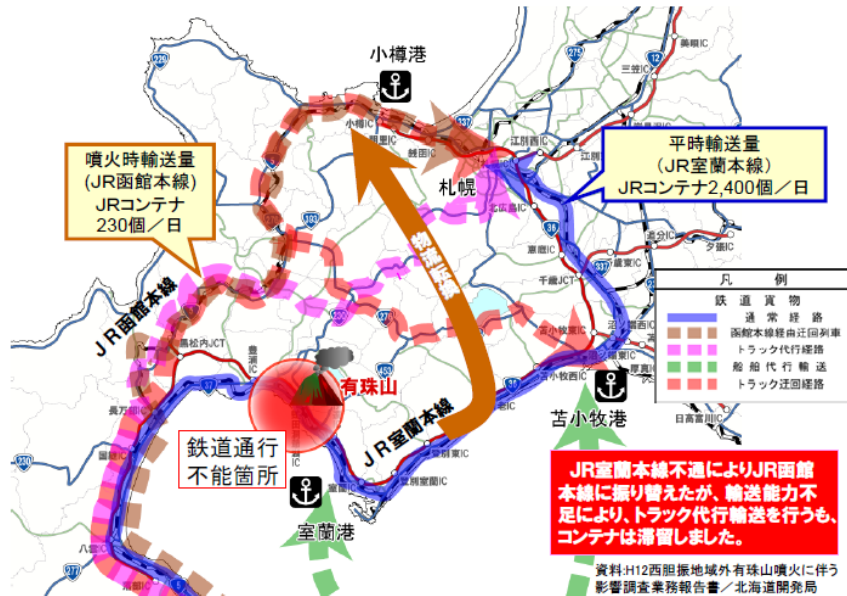
主な整備効果

- 効率的な広域医療体制の確立
- 高次医療施設へのアクセス向上と救急搬送の速達性の確保
- 高速道路・ドクターヘリの相互活用による救命率の向上

主要都市間を結ぶ高速道路ネットワークの整備と代替ルートの確保

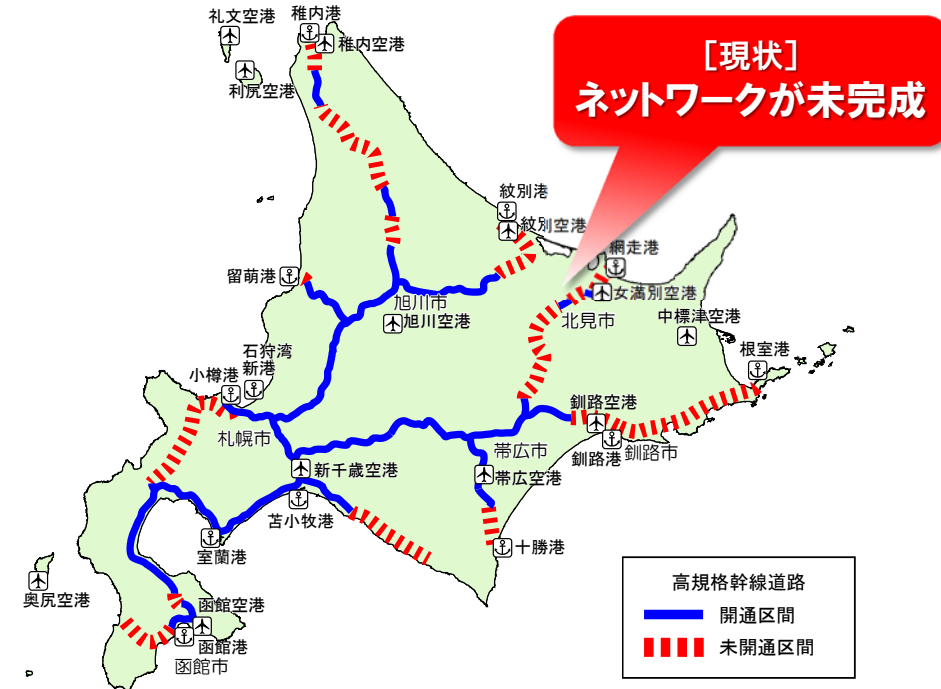
◆大規模災害時の代替ルートの確保例 黒松内余市道路

▼鉄道輸送の迂回状況



H12年有珠山噴火により、北海道縦貫自動車道が約15カ月間通行止めに(H12.3.29~H13.6.30)

◆高規格幹線道路ネットワークの状況



具体的な整備内容

- 火山噴火・津波等災害時の代替ルート整備
 - 道央圏での環状高速道路(黒松内余市道路)
 - 北海道縦貫自動車道(大沼公園～七飯藤城)
- 主要都市(釧路・根室、網走、紋別、稚内、浦河、広尾等)への高速道路等整備
- 札幌中心部とのアクセス道路並びに新千歳空港と直結するICの整備

主な整備効果

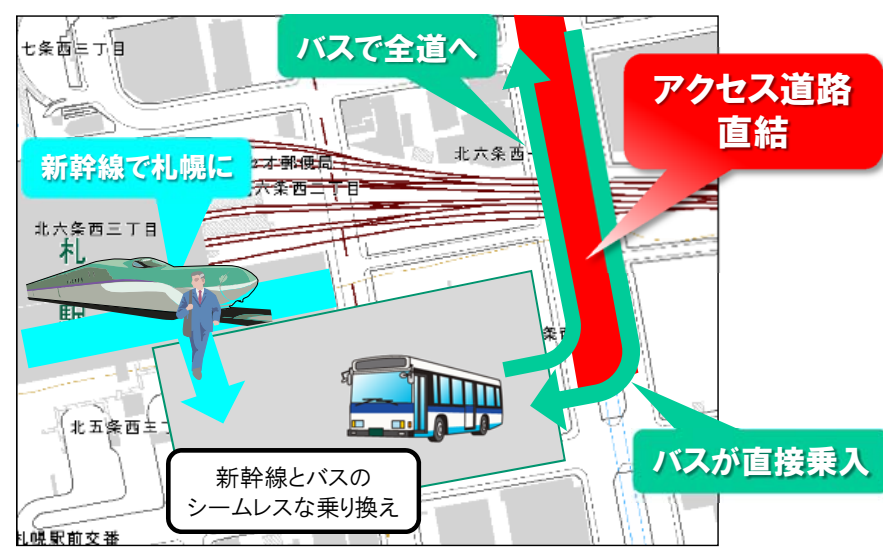
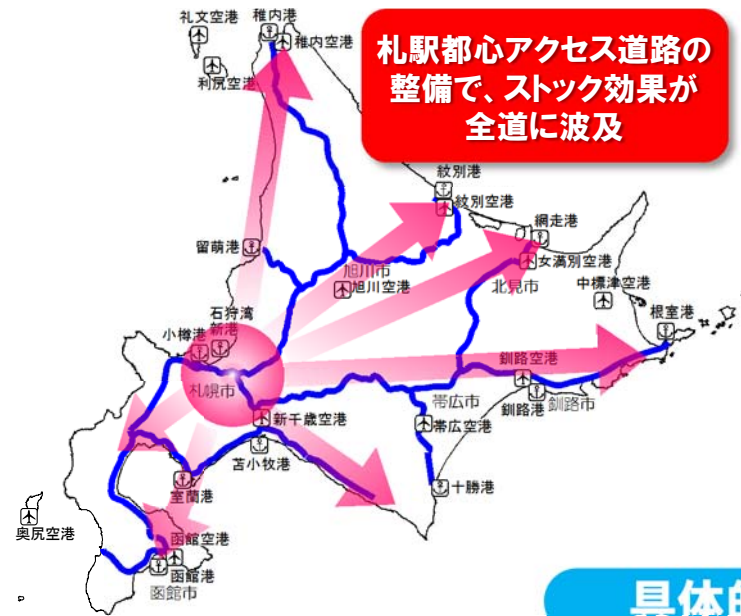
- 災害時に強い交通ネットワークの確保
 - [国土強靱化]
 - 迅速な避難や支援活動をサポート
 - 経済活動・物流への影響を最小化
- 広域観光・物流・救急搬送時の移動時間の短縮と、安全性の確保
- 道民生活・企業活動への安心感

北海道全体にストック効果をもたらす札幌都心アクセス

◆北海道全体にストック効果をもたらす札幌都心アクセス道路

◆札幌都心アクセス道路のネットワークイメージ

◆札幌都心アクセス道路と札幌駅周辺の動線イメージ



具体的な整備内容

- 北ICと札幌駅とのアクセス道路を整備
- 既存の3つの「バスターミナル」を集約、物流ターミナルも併設
- 新幹線・JR・地下鉄－札幌駅－バス・物流ターミナル－アクセス道路を直結
- パラリンピックを視野に入れたユニバーサルデザイン化
(不要な段差解消、エスカレーター・エレベーターの効率的な配置 など)

主な整備効果

- 北海道の顔となる拠点づくり
- 新幹線と道内各地を結ぶシームレスな高速交通ネットワークの確立
- 観光需要創出・物流効率化・医療体制強化・ビジネスチャンス創出等、ストック効果が全道に波及
- 冬期間でもスムーズに札幌中心部へ乗り入れ・駅周辺の渋滞解消

2030(平成42)年の北海道新幹線札幌開業を見据え、札幌駅周辺と道内各地への交通ネットワークを検討しておく必要がある。

また、招致に向けて動き出している「オリンピック・パラリンピック」開催も想定し、ターミナル機能や利便性についても見直さなければならない。

新千歳空港・高速道路とのアクセス、点在し機能が分散しているバスターミナル、不足している観光バスの駐車場、新幹線との接続等、交通環境整備について改めて問題提起したい。

豪雪地域における道路通行の確保のためのハード・ソフトの整備

◆パーキングシェルター

開源パーキングシェルター



地吹雪等による
視界不良時に避難

猿払パーキングシェルター

提供: 稚内開発建設部

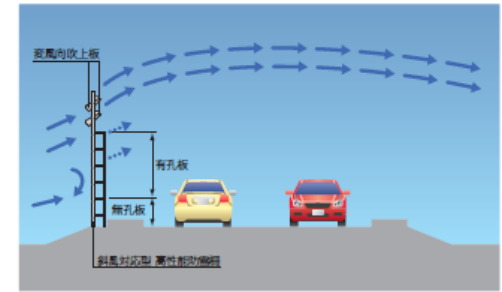
具体的な整備内容

- 大雪・強風地域の高速道路や幹線道路へのシェルター設置
- 排雪の必要がない道路構造の開発
(歩道・路側帯活用による溜雪帯整備等)
- 防雪対策の推進(防雪柵・防雪林等の整備)
- 気象システムと連動した除雪体制の確立
- 防災教育・訓練を行政・住民連携で実施

ハード整備

斜風対応型 高性能防雪柵

下部無孔板で飛雪を止め、有孔板で風速低下による乱気流を防ぎ、上部の変風向吹上板で車道外に飛ばすことにより広範囲の視程を確保します。吹きだまりの発生はほとんどありません。



ソフト整備



地域防災リーダー研修会
(建協と開発局が共催)



厳冬期避難所演習
(日本赤十字北海道看護大学)



SNSを活用した情報発信

主な整備効果

- 通行止め的大幅な削減と安全性の確保による暮らし・経済活動への影響を最小化
- 効率的な除雪と除雪・排雪コストの大幅な削減
- 情報共有と防災対策による地域住民の安全・安心の確保
- 幹線道路の通行は確保されることから、地域の孤立する事態を回避

最先端医療ツーリズムを基盤とした道内航空ネットワークの拠点化

具体的な整備内容

- 活用に必要な最低限の整備
 - 滑走路の延長(1,500m→最低でも1,800m)と機材のジェット化・大型化に対応した耐久性の向上、運用時間(現行7:30~20:30)の拡大、除雪体制の強化
- ビジネスジェット・リージョナルジェットの活用による航空路線の拡大
 - (道内各空港、東京便等主要都市、国際便)
 - VIP層の受入、エプロンまでの許可車両の乗り入れ緩和
- 空港周辺に複合医療エリアを整備
 - 先進医療施設・研究機関・教育施設・宿泊・リゾート施設等を集積
 - 道内への医師等の緊急派遣体制整備
 - 医療技術・医薬品・サプリメント等の共同開発
- ドクターヘリ・ジェット等救急搬送の受入体制整備
- 高速道路ICの再整備とアクセス道路との接続
- 札幌市営地下鉄東豊線の直結

◆丘珠空港周辺整備イメージ



◆ビジネスリージョナルジェットの一例



丘珠空港滑走路延長の1500mでも着陸可能な機種
 →チャーター機のFDAの機材は小型ジェット旅客機エンブラエルERJ170(定員76人)

主な整備効果

- 丘珠空港の本来持つ潜在価値を発揮
- 救急搬送・医師派遣の道内ネットワークの確立
- 空港を中心とした複合医療ツーリズムの確立
- 主要都市からのビジネス利用の創出・拡大
- 新千歳空港の混雑緩和による受入体制強化

3. 食料備蓄拠点整備に関する提案

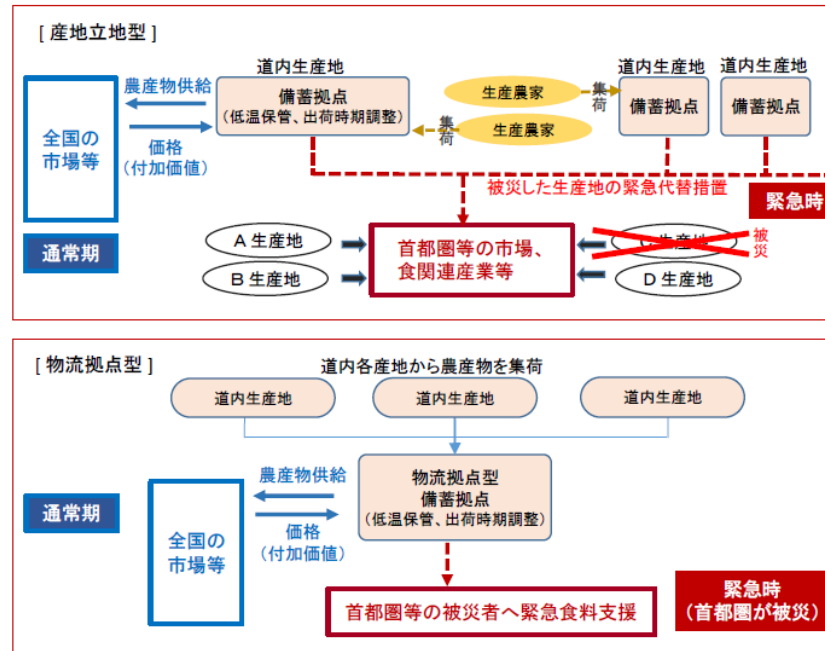
食料流通備蓄システム導入による通年出荷体制の確立

北海道で生産された農水産品が本州へ輸送される際は、旬の時期に大量に輸送されることから、季節による大きな差「季節繁閑」と、上り・下りで取扱量に大きな差「片荷」が生じている。

加えて、津軽海峡がボトルネックとなり、九州ー本州間のように自動車輸送ができないことから、物流コストの削減が難しい状況である。

将来、「食料供給基地」としての真価を発揮するには、従来の「原材料供給型」からの脱却が重要であり、そのためにも、農水産品を状況に応じて出荷する体制や加工による付加価値を高める体制を構築していくことが求められる。

流通型食料備蓄システム構築イメージ



地域の再生可能エネルギー活用の取組状況

- 苫前町では、平成4年度に新エネルギービジョンを策定し、「風車の町・苫前町」として、風力発電等を推進。
- 平成20年度には、漁協において雪を使用した熱交換によって海水の冷却実験が行われ、平成23年度からは、エビの出荷作業を雪冷熱を活用した荷捌き施設で行われるようになるなど、町内において、多様な主体が新エネルギーを活用。

雪冷ハイブリッド式定温倉庫



【施設の概要】

設置者：苫前町農業協同組合
 完成年度：平成24年度（既設倉庫を改修）
 冷熱源：雪搬入
 方式：熱交換冷水循環方式
 貯雪量：容量70m³
 施設規模：396m²（貯蔵庫延べ床面積）、600t

具体的な整備内容

- 高速道路ネットワーク・港湾が活用できる地域（生産地等）に低温備蓄・貯蔵倉庫を整備
→ 現在の倉庫を改良、物流拠点に新たに整備
- 最新冷凍技術を導入
- 食料加工工場を併設
- 雪氷や再生可能エネルギー等も活用
- ICT活用による備蓄・物流システムの融合

主な整備効果

- 本州等の需要に合わせ、安定的な供給（冬期間の道内にも供給可能）
- 地元にある原材料で食品加工（高付加価値・ブランド化 → 地元雇用拡大）
- 災害時にも、非常用食料として供給
- 物流への負荷が低減され、片荷の解消と季節繁閑の平準化による輸送コスト削減

4. 物流を支える港湾整備に関する提案

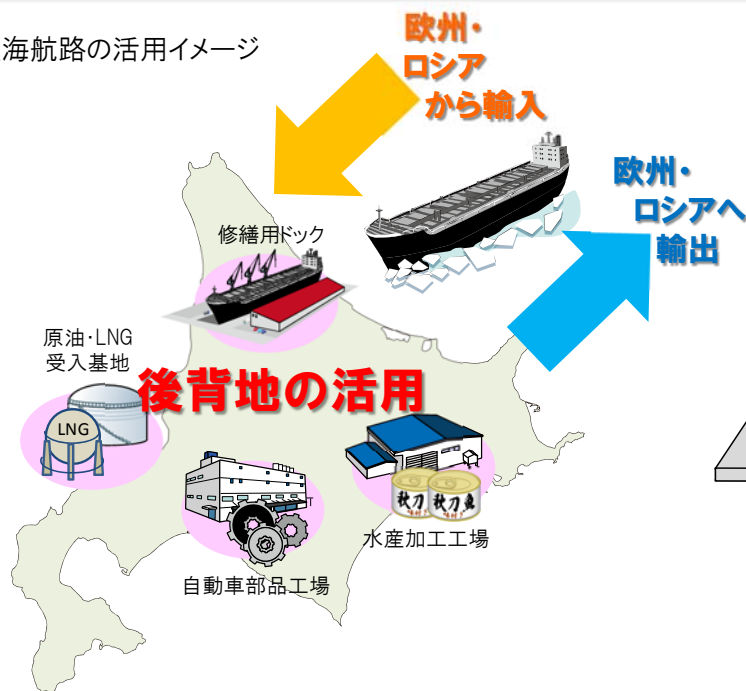
後背地を活用した大規模な備蓄・物流団地の整備

北極海航路のアジアの玄関口となる北海道は地理的優位性を有する他、東アジアで最も北に位置する国際港湾を有する。

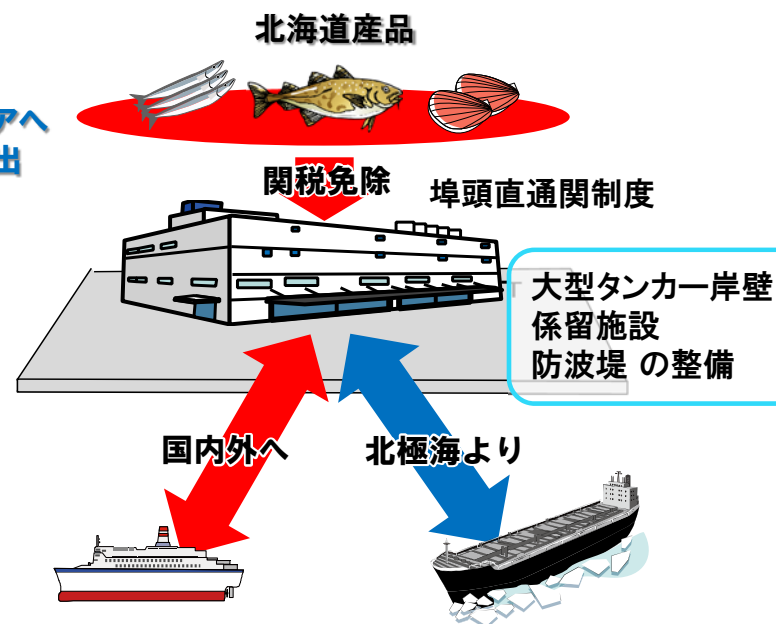
北極海航路の利用が活発化した場合には、欧州・ロシアとアジアを結ぶ国際物流拠点として道内港湾が活用される可能性が十分考えられる。そのためにも、北海道を発着するベースカーゴの確保が重要である。

北海道が地理的優位性を発揮するためには、新たな輸送ルート進展等による物流の変化を見据えた戦略的な取組を推進することが求められる。

◆北極海航路の活用イメージ



◆道内港湾の中継基地としての活用イメージ



具体的な整備内容

- 北極海航路・北米航路からの受入拡大に向けた港湾計画の策定
 - 大型船に対応した係留施設・防波堤等の整備
 - 原油・LNG受入基地、修繕用ドックの整備
- ICT活用による港湾管理システムの導入
- 民間企業による管理・運営(長期民間委託契約)
- 通関手続きの迅速化「埠頭直通関制度」の導入
- 後背地での物流に対して関税等を免除

主な整備効果

- 北極海航路利用船舶の点検・修理等を行う支援基地化
- 欧州・ロシアの資源と北海道の資源による新たな交流と地域産業の発展
- エネルギー調達手段の拡充・LNG価格の安定
- 輸送コスト削減による、北海道産品や自動車部品等の輸出市場拡大

地域分散・循環型エネルギーシステムの導入

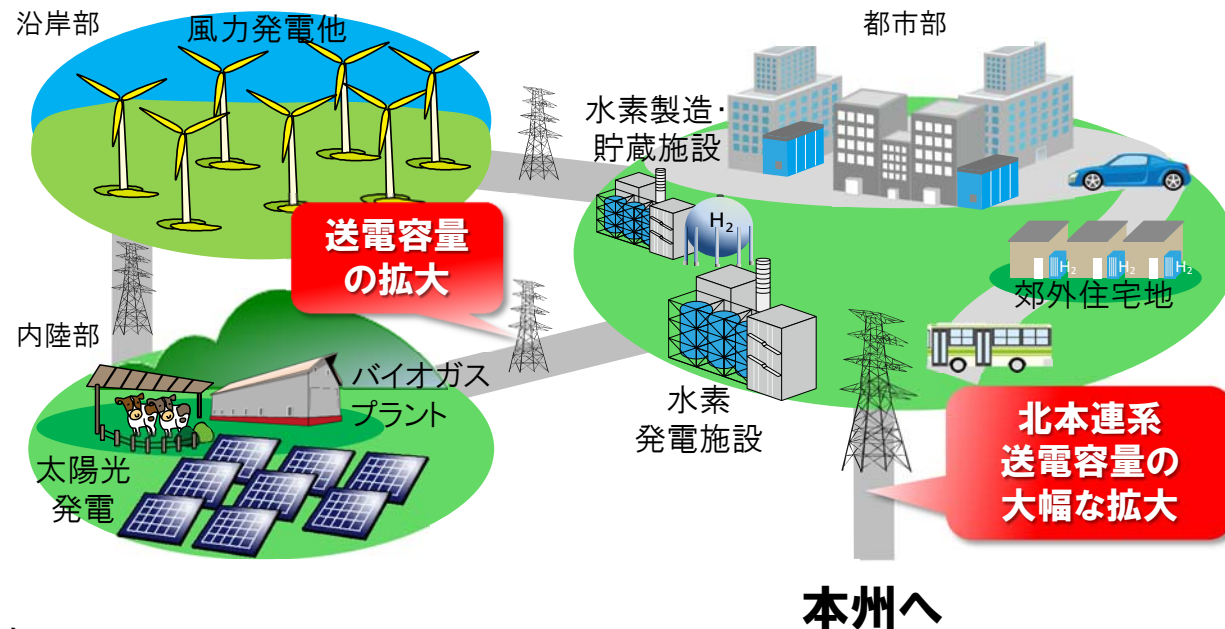
北海道は冬期間、暖房等でエネルギーを多く消費するため、エネルギー調達コストがかかる。

これにより、道内の富を流出させ、域際収支を悪化させている。

この状況を打開するためには、道内のエネルギー資源を最大限活用する必要があり、これまでエネルギーの調達から消費まで費やしていた資金を道内に循環させなければならない。

水素・再生可能エネルギーなど、地域の特性に応じて様々な発電方法を採用し、エネルギー・資金を循環させるとともに、余剰電力を道外に移出するような地域分散・循環型エネルギーシステムの導入を提案する。

◆地域の特性を活かした地域分散・循環型エネルギーシステムのイメージ



具体的な整備内容

- 内陸部：中小型水力発電、バイオマス発電、地熱・温泉水発電 他
- 沿岸部：陸上・海上・波力発電、LNG発電 他
- 水素産出技術の実証
 - 石炭等の活用、余剰電力による水の電気分解
- 最新鋭の水素発電所を整備
- 低コスト蓄電池の開発・普及
- 送電網の整備
 - 道北・道東送電容量の拡大
 - 北本連系送電容量の大幅な拡大

主な整備効果

- 資金の地域内循環、域際収支の改善
- CO₂排出量の削減
- ライフライン(電力)の強靱化による
 - 企業誘致の促進(データセンター等)
 - 生活の安全・安心を確保
- 循環型社会の形成と道内経済の活性化

II. 将来の北海道に必要な社会資本整備

1. 北海道新幹線の次世代整備
「新幹線を活用した高速交通ネットワークの確立」
2. 青函共用走行問題の早期解決
「本来あるべき経済効果を創出するため新幹線は高速化へ」
3. 公共交通機関等の物流活用
「既存インフラ活用による物流の効率化」
4. 道内航空ネットワークの再整備
「広大な北海道をカバーし、地域を支える航空ネットワークの確立」
5. 電力供給安定化と水素活用
「水素等を活用した環境に優しい最先端都市の整備」

新幹線を活用した高速交通ネットワークの確立

新幹線は本来どうあるべきか？

札幌延伸以降の基本計画路線の方向性が示されていない現状にあって、新幹線と他の交通機関との接続も見えていない中、道内の高速交通ネットワークについて検討しておかなければならない。

函館－札幌間のJR特急は、減便の影響もあり混雑が続いている。また、新千歳空港－札幌間の千歳線は、ダイヤが過密であり、貨物との共用走行区間でもあることから、これ以上の増便は期待できない。

ビジネス・観光の観点からも、特に移動の多い、函館－札幌－旭川間や、企業立地が進んでいる千歳・苫小牧、利用が増加している新千歳空港とのアクセス強化を念頭に置いておかななくてはならない。

◆新幹線ネットワークのイメージ



具体的な整備内容

- 函館駅への新幹線直接乗り入れ（線路拡幅等）
- 旭川駅までの新幹線延伸
 - 函館－札幌－旭川直通の道内新幹線運行
- 新千歳空港への新幹線直接乗り入れによる千歳線の容量拡大
- 南回りの整備によるループ化
 - （苫小牧・室蘭・登別・洞爺：主要都市接続）

主な整備効果

- 新幹線ネットワークにより、輸送量の拡大、冬期間の定時性確保と安定輸送が可能
- 道内新幹線による更なる人流・交流の増加
- 新千歳空港との接続により札幌方面・苫小牧方面への大幅な時間短縮と利便性の向上
- 新千歳空港－函館方面・ニセコ方面への観光客のアクセス向上

2. 青函共用走行問題の早期解決

本来あるべき経済効果を創出するため新幹線は高速化へ

現在の青函共用走行案（高速新幹線と在来線のすれ違いを回避する方策）では、新幹線・貨物の双方の持つ、本来の役割と価値を低下させる可能性がある。

東北新幹線宇都宮－盛岡間においては、平成25年3月、国内最速となる最高速度320km/hとなった他、東海道新幹線においても最高時速が285km/hに引き上げられ、安全性を確保した上での高速化を実現している。

青函トンネル・新幹線・貨物の役割を明確にすることで現在のボトルネックを解消し、新幹線を高速化することで、本来あるべき経済効果を創出していかなければならない。

◆新幹線高速化のイメージ



具体的な整備内容

- 北海道新幹線を高速化(320km/h)するとともに、青函トンネルの維持コストを料金に上乗せし維持管理コストを確保
- 港湾（港まで線路がある室蘭港・小樽港など）も活用し、本州へフェリー等で輸送し、輸送量を確保
- 第2青函トンネルを整備（貨物の高速化、夜行列車復活、カートレインへの応用）

主な整備効果

- すれ違い解消による本州－北海道間の移動時間の短縮・運行間隔の短縮
- 航空網との競争によるサービス向上と交流人口増大
- 港湾での取扱貨物の増加による地域経済活性化
- 第2青函トンネルの整備により、旅客・貨物の増加・高速化に対応

3. 公共交通機関等の物流活用

既存インフラ活用による物流の効率化

◆地下鉄物流の効果

まち・市民
にとっての効果

- ・荷捌き駐車車両の削減で交通がスムーズに
- ・二酸化炭素排出の削減
- ・都心の環境改善
- ・都心の景観・魅力向上

地下鉄を活用した
新都市型物流システム配送業者
にとっての効果

- ・冬季遅延や渋滞を回避できる
- ・地下街の『一括窓口』ができ、集配効率が向上する
- ・地下街への縦持ち不便が解消
- ・地下通路で横持ち移動も円滑に

店舗等の荷受側
にとっての効果

- ・多頻度、即納での商品供給で欠品、販売機会損失を防止
- ・店舗内ストック減少で売り場面積の最大化が可能

既存のインフラをどのように活用するか？

札幌近郊の交通事情を見ると、市内中心部への自動車乗り入れとそれに伴う駐車場の増加、観光バス等の大型車増加、冬期間の交通障害など、慢性的な課題が多い。

道路の混雑・渋滞や冬期間の遅延は、物流にも深刻な影響を及ぼしていることから、各交通機関を総合的に経済活動に大きなプラスとなる時間短縮と定時性の確保を目指していくことが重要である。

具体的な整備内容

□JR・地下鉄を活用した次世代物流システムの構築

→通勤時間帯以外を活用

→荷物は大きな台車を必要としない小口・軽量

→札幌・新札幌・手稲などに簡易な拠点を整備

→中心部はJR・地下鉄で輸送

□札幌駅はアクセス道路と接続し、全道各地へのシームレスな輸送を実現

□公共交通機関の自転車等の乗り入れ緩和

□地下鉄東西線へのJR線の乗り入れを検討

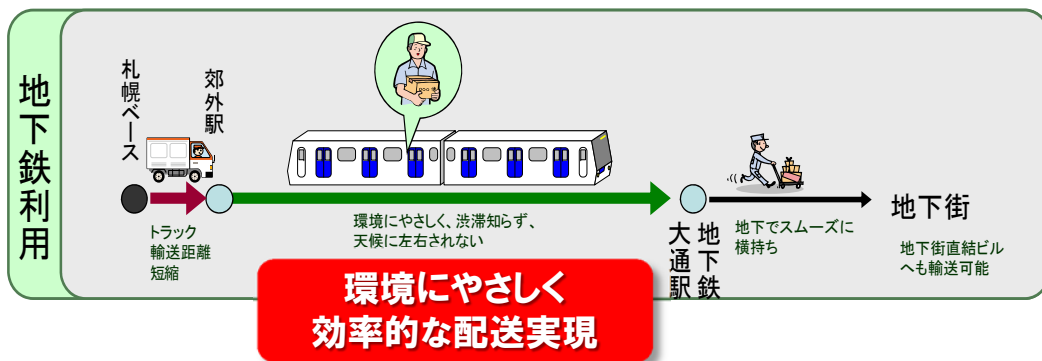
主な整備効果

■札幌中心部の混雑緩和とCO₂排出削減

■物流の遅延緩和と効率的な配送の実現

■市民・配送業者・荷受事業者に様々な効果

◆地下鉄物流のイメージ図



4. 道内航空ネットワークの再整備

広大な北海道をカバーし、地域を支える航空ネットワークの確立

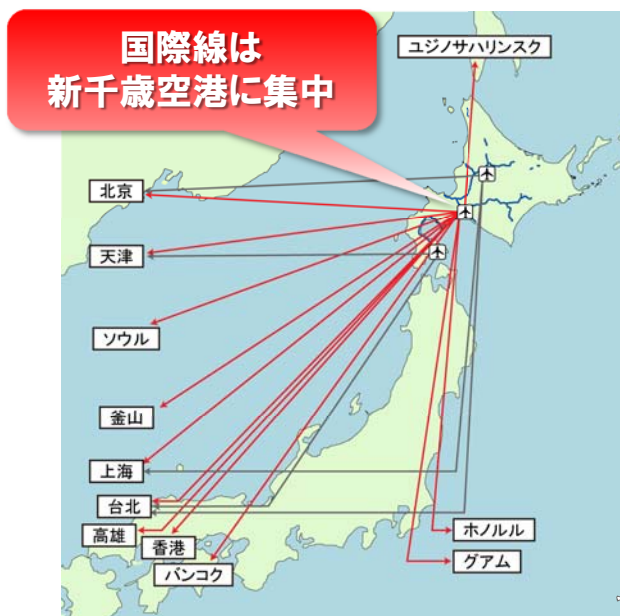
近年、新千歳空港に国内外の路線・利用者が集中する一方で、その他の道内空港の利用が思うように進んでいない状況にある。

5年後の2020年、道内での訪日外国人受入300万人を目指すとの方針が示されているものの、現状では、その大半が新千歳空港に集中する可能性が高い。

新千歳空港の受入体制強化を図るべく、各種整備や発着枠拡大が検討されているが、さらに受入が可能となるよう先手を打った整備を進めなければならない。

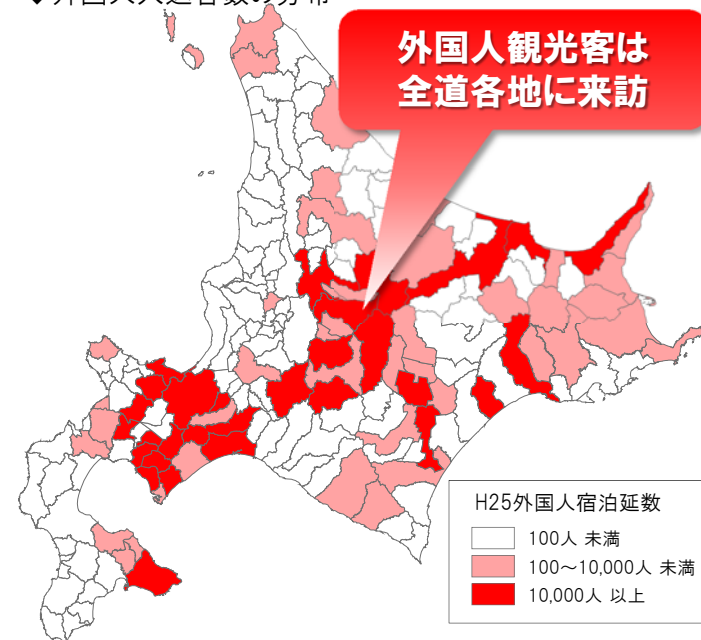
また、道内空港の整備促進をはじめ、国際線受入の強化やin-outの分散化の他、道内航空路線を再整備しておく必要がある。

◆国際線の新千歳空港への集中



資料：国際路線状況 各空港ホームページ

◆外国人入込客数の分布



資料：北海道観光入込客数調査報告書

具体的な整備内容

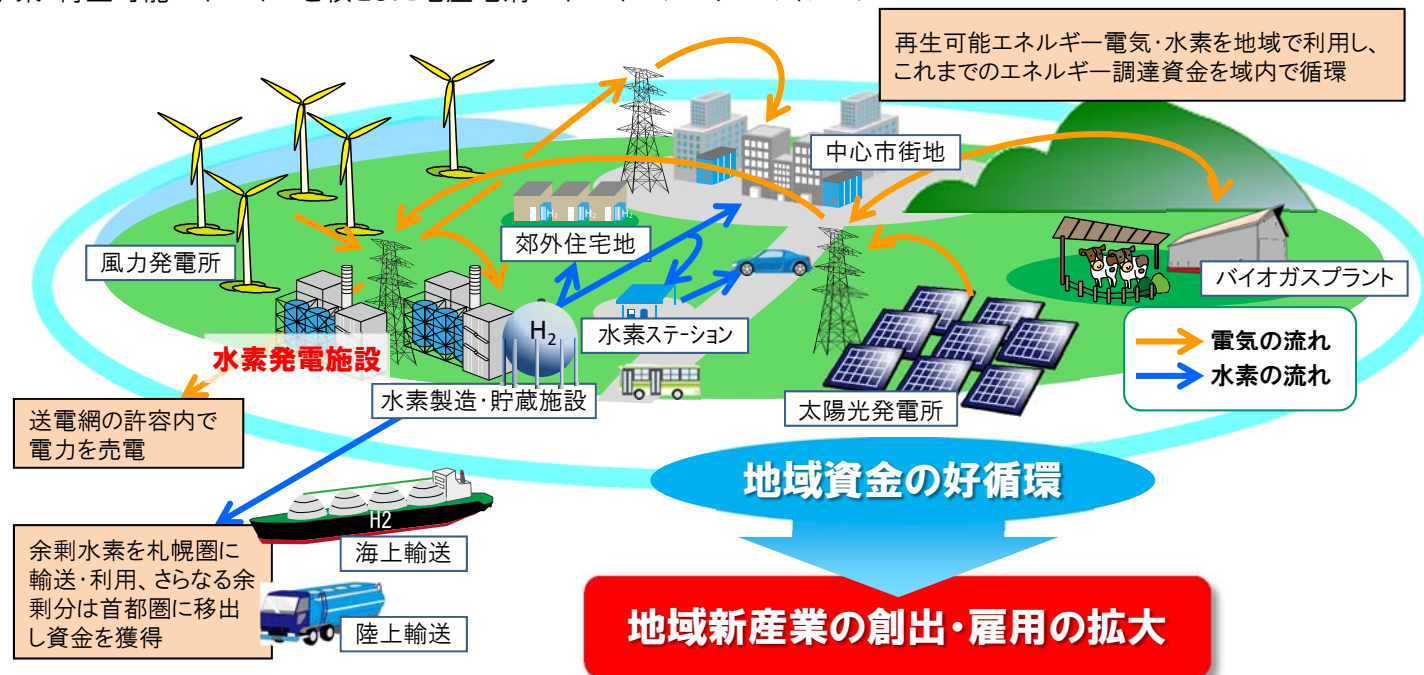
- 新千歳空港の国際線受入体制の強化
(発着枠拡大、国際線ターミナル増設、CIQ体制整備、地上支援体制の拡充、乗入制限緩和、各地へのアクセス強化)
- CIQ体制の整った港湾に近い函館空港、釧路空港、稚内空港、丘珠空港で海外便受入体制強化による受入分散化
- 丘珠空港の滑走路延長・ジェット化対応による道内各空港へのリージョナルジェットネットワークの構築

主な整備効果

- インバウンド観光客受け入れ容量の拡大
- 観光客の移動性向上による北海道の魅力増進
- 外国人観光客のリピーター率の向上
- 観光客増加による経済効果を全道で享受
- 道内観光関連産業の成長

水素等を活用した環境に優しい最先端都市の整備

◆水素・再生可能エネルギーを核とした地産地消エネルギーシステムのイメージ



具体的な整備内容

- 最新鋭の「水素発電施設」を整備
 - 釧路コールマイン等道内で産出される石炭等から水素を生成し、発電に利用する
 - 発生するCO₂等の回収技術も確立し、CCSにより地下に戻す
- 再生可能エネルギー等も活用した水素生成設備
- 水素貯蔵施設の整備

主な整備効果

- 電源構成の多様化・強靱化
- エネルギーの地産地消(国富の流出を縮減)
- 発電所を中心としたスマートシティ化の促進
- クリーンな電力を地域で活用するだけでなく、道内・道外へも供給
- クリーンな電力をベースにした企業誘致・定住促進