

令和7年度（2025年度）

国・道及び関係機関に対する
重点要望事項

苫小牧市

令和7年度（2025年度）国・道及び関係機関に対する重点要望事項一覧表

（最重点要望事項）

主たる関係官庁	件名	市の所管部	頁
内閣府	太平洋沿岸における地域の実情に応じた地震・津波対策を推進するための支援の充実	市民生活部	1
国土交通省	苫小牧駅周辺再整備への支援	総合政策部	2
	J R室蘭線及び日高線の維持存続	総合政策部	3
	J R新千歳空港駅から苫小牧方面へのアクセス向上	総合政策部	4
	物流効率化に向けた港湾機能の強化	産業経済部	5
	北海道運輸局苫小牧運輸支局（仮称）の設置	産業経済部	6
環境省	ゼロカーボンシティの推進に向けた支援の拡充	環境衛生部	7
北海道	道道への昇格整備（苫小牧厚真通及び苫小牧登別通（仮称））	総合政策部	8
	室蘭児童相談所苫小牧分室への一時保護所機能の設置	健康こども部	9

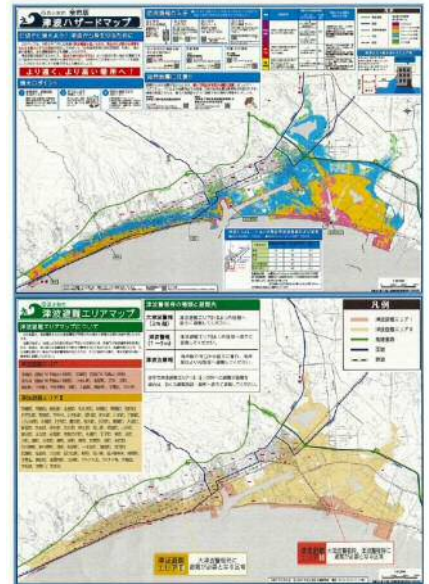
（重点要望事項）

主たる関係官庁	件名	市の所管部	頁
内閣府	幼児教育・保育の無償化の在り方に関する検討	健康こども部	10
総務省	緊急自然災害防止対策事業・緊急浚渫推進事業の継続延長	都市建設部	11
法務省	登記所備付地図整備事業の実施	都市建設部	12
財務省	公的金融機関の設置及び昇格	産業経済部	13
	東港区へのコンテナ検査施設の設置及び函館税関苫小牧税関支署の体制強化	産業経済部	14
	下水道施設の老朽化対策に係る国費負担の継続	上下水道部	15
文部科学省	スポーツ施設整備改修に対する補助制度の創設	総合政策部	16
厚生労働省	国民健康保険制度の健全な運営	市民生活部	17
	介護人材の確保	福祉部	18
	地域医療の確保	健康こども部	19
	保育士の確保	健康こども部	20
	季節労働者対策の強化	産業経済部	21
国土交通省	高規格道路（日高自動車道）の建設促進	総合政策部	22
	新千歳空港国際拠点空港化の促進	総合政策部	23
	北海道内7空港民間委託における空港運営の推進	総合政策部	24
	北海道新幹線札幌延伸に伴う対応	総合政策部	25
	公共交通の維持存続及び乗務員の確保	総合政策部	26
	大規模災害時における迅速かつ実践的な地域支援の強化	市民生活部	27
	踏切遮断機の停電時等における対策の実施	市民生活部	28
	苫小牧東部開発の推進	産業経済部	29
	第一管区海上保安本部室蘭海上保安部苫小牧海上保安署の海上保安部への昇格	産業経済部	30
	国道の整備促進	都市建設部	31
	樽前山火山砂防事業の促進	都市建設部	32
	胆振海岸保全施設整備事業の促進	都市建設部	33
環境省	廃焼却炉の解体に対する財政支援の拡充	環境衛生部	34
防衛省	米軍機の千歳基地訓練移転に伴う対応	総合政策部	35
国土交通省・防衛省	航空機騒音対策の促進	総合政策部	36
北海道	都市計画道路の道道昇格整備	総合政策部	37
	ときわ・澄川地区への交番新設	市民生活部	38
	信号機や道路標識設置に係る財源の確保	市民生活部	39
	苫東地区等での積極的なシカ捕獲	環境衛生部	40
	美々川自然再生事業の促進	環境衛生部	41
	今後の展望を見据えた苫小牧地域における工業用水の供給	産業経済部	42
	苫小牧東部地域における苫東地域産業技術総合支援センター（仮称）の早期設置	産業経済部	43
	北海道立苫小牧高等技術専門学院の入学促進	産業経済部	44
	二級河川の整備促進・維持管理	都市建設部	45

現状

当市では、令和3年7月北海道公表の津波浸水想定に対応するため、垂直避難を加えた津波ハザードマップの作成・配布などの取組を進めています。しかしながら、令和6年1月1日の能登半島地震では胆振海岸に津波注意報が発表され、市民の津波への関心が高まる中、ハード対策としての津波避難施設の設置が求められています。

また、当市の災害備蓄品は、市実施の防災アセスメントに基づき、苫小牧直下の地震による罹災者約1万人を対象に確保してきましたが、令和4年12月に北海道公表の津波に係る被害想定では大幅に罹災者が増加するとともに、冬期避難に伴う低体温症対策の備蓄品の確保も求められています。



課題

当市においては、津波避難施設の整備の可能性を検討しておりますが、特措法の改正により国の財政支援が強化されたとはいえ、複合施設における補助の嵩上げ対象は限定されており、さらに防寒機能を備えた施設整備を行うためには、多額の財政支出が見込まれます。

また、当市では、地域防災計画の全面改訂を予定しており、津波災害に対応した備蓄品整備を検討するうえで、暖房器具や防寒具等の備蓄品導入や津波被害想定による対象者の拡大が見込まれるなど、財源や備蓄スペースの確保に課題があります。

要望内容

- 津波避難施設等の確保に係る取組を推進すること。
 - ・ 自治体が行う津波避難施設整備に対し、特措法に基づく国庫負担の要件緩和
 - ・ 自治体が行う津波避難施設整備に対する国及び北海道の財政支援メニューについて、国及び北海道が策定した減災目標期間内の支援継続
 - ・ 国及び北海道の所管施設における、津波避難施設としての活用促進
 - ・ 国道及び道道における、避難路としての整備促進
- 災害備蓄品の確保に係る取組を推進すること。
 - ・ 自治体が行う備蓄整備に対する新たな財政支援メニューの創設
 - ・ 広域災害を踏まえ、国・北海道における災害備蓄品の確保促進及び災害発生時の迅速な配布体制の構築

効果

- 当市及び国・北海道が一体となって避難施設を整備促進することで、津波発生時の迅速な避難が図られ、国・北海道が掲げる8割の被害減少が可能となります。
- 広域災害を踏まえた防災備蓄品の確保により、避難完了後の低体温症リスク等が低減し、二次被害を防止することが可能となります。

苫小牧駅周辺再整備への支援

■ 現状

J R 苫小牧駅南口の交通広場は、平成9年に整備されたものですが、その後、鉄道・バスなど公共交通の利用状況のほか、バリアフリー意識の高まりや周辺の土地利用状況など、駅前交通広場周辺の社会情勢が大きく変化しています。

当市では、令和4年度、駅前交通広場を含む中心市街地について、具体的な都市機能のあり方と今後の方向性をまとめることを目的とした「苫小牧駅周辺ビジョン」を策定し、令和5年度からは「苫小牧駅周辺ビジョン」の具体化に向けた検討に取り組んでいます。



■ 課題

「苫小牧駅周辺ビジョン」を実現するためには、各関係機関や事業者の協力のもと駅前交通広場の具体的な機能配置について、詳細な検討が必要となります。

また、将来的な土地利用のあり方を見据え、周辺一帯の適切な交通動線確保やバリアフリー化、景観向上などについて、高齢者・障がい者を含む全ての人の利便性向上となる再整備を進める必要があります。

要望内容

- 「苫小牧駅周辺ビジョン」の推進に関すること。
- 苫小牧駅前再整備区域の機能配置と駅前交通広場再整備に向けた支援をすること。



- 苫小牧駅前周辺における鉄道・バスなどの公共交通結節機能の充実が図られます。
- 利便性が向上することにより、人が集まり賑わいが創出され地域経済の活性化が期待できます。
- バリアフリー化されることで円滑で効率的な乗継ぎが可能となります。

J R 室蘭線及び日高線の維持存続

■ 現状

J R 北海道による「当社単独では維持することが困難な線区について」の公表以降、沿線市町の住民は、生活に密着した路線の存廃に対し、大きな不安を抱えています。また、令和4年7月に国が公表した「地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言」では、単なる現状維持ではなく地域に合ったモビリティの刷新に取り組んでいくことが必要であるとされています。

J R 室蘭線（沼ノ端—岩見沢間）及び日高線（苫小牧—鵲川間）の維持存続に向けて、沿線自治体は、北海道や J R 北海道などと連携し利用促進の取組を行っており、令和5年度には、総括的な検証を行いました。

5年間の取組として、アクションプランや調査・実証事業を進めてきたものの、約3年間にわたるコロナ禍の影響等により、観光・生活面での利用は大幅に減少し、収支改善、利用拡大につながる事業の抜本的改善方策の検討には至っておりません。そのため、維持する仕組みの構築に向け、J R 北海道と地域関係者は引き続き一体となって利用促進の取組を検討、実施することとなっております。当市としましては、北海道や他の沿線自治体と連携し、地域としての協力・支援を継続します。



JRヘルシーウォーキング
(令和5年5月7日)



JR日高線・室蘭線ラッピング
(令和6年2月12日)



JR公共交通利用
促進ポスター



調査・実証事業

■ 課題

室蘭線及び日高線は、通勤、通学及び通院など、地域住民にとって欠かせないものであり、維持存続に向けて、継続的な支援が必要です。

令和3年度から5年度までの3年間は、北海道が主体となり支援を行うほか、沿線自治体としても、利用促進の取組や、新たな調査、実証事業を実施してまいりました。

令和6年度以降は、今後3年間を目途に、事業の抜本的改善方策を取りまとめるため、引き続き協議・検討が必要です。

要望内容

- 室蘭線及び日高線の維持存続により、東胆振・空知圏からの交通アクセスを確保し、地域の生活利便性の維持を図ること。
- J R 北海道に対する支援については、これまでに実施している支援の効果等を踏まえ、支援策の継続及び拡充を検討すること。
- 鉄道の維持存続については、沿線自治体だけではなく、オール北海道での協力・支援体制の構築に向けて積極的に取り組むこと。

効果

- 室蘭線及び日高線の維持存続により、東胆振・空知圏における地域住民の生活利便性が確保されます。
- 両線区の沿線地域は、ウポポイをはじめとするアイヌ文化や海産物、酒造などの豊富な観光資源等を有しており、観光客のアクセスを確保することで地域の活性化が図られます。

J R 新千歳空港駅から苫小牧方面へのアクセス向上

■ 現状

新千歳空港においては、観光需要の増加や国際線の新規定期路線の拡充などにより、平成24年以降、国際線、国内線ともに利用者は増加し続け、年間2,400万人を超えていましたが、令和2年度以降はコロナ禍により、国際線が全便運休するなどし、厳しい利用状況が続いておりました。しかし、新型コロナウイルス感染症の5類移行等で需要が回復し、今後、鉄道利用のさらなる拡大が期待されます。

新千歳空港への鉄道アクセスについて、札幌方面からは、快速列車が直接、新千歳空港駅に乗り入れています。苫小牧など胆振・日高方面からは、直通列車はなく、快速列車もないことからアクセスが不便な状態にあります。

	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
国内線利用者数	8,665,563人	8,234,159人	14,970,359人	19,690,316人
国際線利用者数	631,983人	0人	255,891人	2,561,124人

※令和2・3年はコロナ禍により減少

■ 課題

新千歳空港への鉄道アクセスは、現在、南千歳駅（札幌方面）から新千歳空港駅まで単線で直結されていますが、苫小牧方面からは南千歳駅で乗り継ぎを要するため、本市を含む胆振・日高地域の住民は、空港利用時に時間的・経済的に不便を強いられています。

また、胆振地域は、白老町のウポポイや登別・洞爺湖温泉などの観光地を有しており、修学旅行や観光利用による鉄道需要の増加が見込まれるほか、「Rapidus(株)」の次世代半導体工場や大規模データセンターの立地により、新千歳空港から当該地域への更なるアクセス向上が求められています。



要望内容

- 新千歳空港駅から、苫小牧方面へ鉄道を直結（スルー化）すること。
- 北海道が中心となり、効果の検証や道内広域で機運を醸成するとともに、国において具体的な検討がなされるよう働きかけること。

効果

- 胆振・日高地域の住民の利便性が向上するほか、当該地域の観光資源の利用促進や地域の活性化が図られます。
- 新千歳空港と帯広や釧路方面のアクセスが向上します。
- J R利用者の増加や公共交通の維持・存続に寄与することが期待されます。

物流効率化に向けた港湾機能の強化

■ 現状

苫小牧港は、国内外に週約120便の定期航路が就航し、北海道の港湾貨物の5割以上を取り扱うなど、北日本最大の海上輸送拠点として、極めて重要な役割を担っています。

西港区では、全国各地とRORO船やフェリーによる国内定期航路ネットワークが形成され、周辺企業の原材料受け入れや生産品等の積み出し基地として北海道の基幹産業を支えています。東港区においては、北海道内の国際コンテナ貨物量の7割以上を取り扱い、東アジアを中心とした海外との輸出入拠点としての役割を担っています。

また、苫小牧港は、背後地に広大な工業団地を有し、エネルギー関連産業をはじめ、多くの企業が立地しているため、本年3月に策定した苫小牧港港湾脱炭素化推進計画によりカーボンニュートラルポート形成に向けた取り組みを進めるところです。

■ 課題

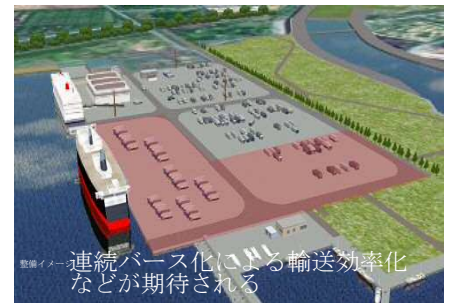
生産年齢人口の急激な減少により、港湾労働者などの人材が不足しています。また、2024年にトラックドライバーの時間外労働時間の上限規制が適用され、長距離輸送が困難となることから、複合一貫輸送機能の強化による労働環境の改善が望まれています。

また、大規模自然災害等の影響による緊急物資の受け入れが可能な耐震岸壁や、幹線貨物物流等の航路の確保も課題となっています。さらに、世界的な脱炭素化に向けた動き等を踏まえ、港湾地域におけるゼロカーボンを推進しなければなりません。

要望内容

- 物流拠点の機能強化
 - ・ 東港区周文ふ頭の連続バース化による利便性向上と、大規模自然災害に備えた耐震・防災機能強化のための岸壁整備の促進
- 物流効率化に資する港湾の取組支援等
 - ・ 荷役効率化に向け、積雪寒冷地等に資するデジタル等新技術の導入に関する調査・検討の実施
- 港湾物流のGXの推進
 - ・ 港湾脱炭素化推進計画における港湾脱炭素化促進事業の推進に必要な支援の継続

東港区浜厚真地区周文ふ頭



港湾物流のGXの推進



- 複合一貫輸送により物流の効率化が進み、コスト削減のほか、港湾労働者やトラックドライバーの労働環境の改善に寄与します。
- 大規模災害発生に備える緊急物資・幹線貨物物流等の航路の確保など、強靱な国土づくりに貢献します。
- 温室効果ガスの削減により2050年カーボンニュートラル実現に寄与します。

効果

北海道運輸局苫小牧運輸支局（仮称）の設置

■ 現状

当市は、東胆振地域に位置し、室蘭運輸支局の管轄区域において最大の都市です。北海道内の取扱貨物量の約半数を占める苫小牧港や道内最大の拠点空港である新千歳空港を有し、北海道内の物流ネットワークの拠点となっています。

また、交通の要衝として多くの運送業者が集中することから、東胆振地域の登録自動車保有台数は室蘭運輸支局の約半数を占め、日高地域も含めると67.3%（令和5年3月末）に達し、その割合は年々増加しています。



令和5年3月末現在（北海道自動車統計）

■ 課題

室蘭運輸支局では、当市で乗用車などの出張検査登録を実施していますが、利用日が限定されており、ニーズに完全には応えられていない状況です。

また、令和5年4月から、電子車検証の交付が開始され、記録等事務代行サービスにより一部手続きが簡便化されましたが、新規登録時には室蘭運輸支局への出頭が必要となっており、遠隔地（約60km）のため、関連業務の利便性向上が求められています。

令和2年5月からは、図柄入りを含む「苫小牧」ナンバープレートの交付が開始となり、令和5年12月末時点で約6万件が交付され、市民・企業による申請等の手続きも増加しています。さらに、苫小牧港は道内の取扱貨物量の約半数を占め、国際拠点港湾として重要な役割を担っていることから、海運・陸運業務を一体化した組織体制が強く求められています。

室蘭運輸支局管内
貨物用被牽引車保有台数の内訳



令和5年3月末現在（北海道運輸局統計）



要望内容

- 陸運業務と海運業務を一体的に所管する「苫小牧運輸支局（仮称）」を設置すること。

効果

- 新たな支局が陸運・海運業務を一体的に所管し、体制が強化されることで、物流ネットワークの拠点化がさらに進みます。
- 交付手続きの利便性が向上し、図柄入りナンバーや「苫小牧」ナンバーが普及することで、当市の全国的な知名度の高まりが期待できます。
- 当市に支局を設置することで、市内のみならず、東胆振地域や日高地域の事業者の利便性向上と業務の効率化につながります。
- 近隣の千歳市や恵庭市からも利用が見込まれるため、札幌運輸支局の混雑緩和など広域で効果が期待できます。

ゼロカーボンシティの推進に向けた支援の拡充

■ 現状

当市では、日本初となるCCS大規模実証試験、ゼロカーボンシティ宣言、「苫小牧CCUS・ゼロカーボン推進協議会」、複数の脱炭素関連技術の調査・実証など地域の産学官が一体となって各種取組を進めています。

令和4年度に改訂した地方公共団体実行計画となるゼロカーボン推進計画の中で、2030年度には市域全体のCO2排出量を48%削減（2013年度比）するという目標を設定しました。環境省の地域脱炭素移行・再エネ推進交付金の重点対策加速化事業及び脱炭素先行地域づくり事業などを活用しながら、ゼロカーボンシティの実現に向けた取組を一層推進していきます。

■ 課題

当市では脱炭素に向けたソフト対策として、計画の策定や企業・市民理解の推進に取り組んでいますが、今後の設備導入など、ハード対策を実施する際には、多くの経費を要することから国や北海道の支援が不可欠となります。現在、各省庁等において様々な補助金などが用意されていますが、活用していく上で以下のような課題があります。

また、NEDOによるCCUS・カーボンリサイクルの調査や実証は市内で複数件実施されていますが、実証終了後に社会実装に結び付く案件が組成されていません。

- 地域脱炭素移行・再エネ推進交付金の採択を受けた自治体は、目的が異なる他の補助金について、採択の優先度が下がることになっています。また、重点対策加速化事業においては、事業間調整や年度間調整の制度があるものの、運用面で活用が難しい場面があり、結果的に計画していた交付金額を活用できないことがあります。
- 令和5年度から創設された脱炭素化推進事業債及び公営企業債（脱炭素化推進事業）については、従来とは異なり、他の脱炭素に関する補助金と併用できません。

要望内容

- 当市における重点対策加速化事業及び脱炭素先行地域づくり事業を実施するために必要な財源を確保すること。
- 地域脱炭素移行・再エネ交付金において、採択の優先順位が下がる計画策定支援事業と同様の事業を実施可能とすること。
- 脱炭素化推進事業債及び公営企業債（脱炭素化推進事業）と他の国補助金との併用を可能とすること。
- 重点対策加速化事業において、各年度の事業予算の余剰について基金積立など更なる柔軟な運用が可能となる交付金制度とすること。
- 当市におけるCCUS・カーボンリサイクルの調査の終了後は、市域で実証試験に取り組むとともに、将来的に社会実装を実現すること。

効果

- 重点対策加速化事業の実施や脱炭素化推進事業債等の活用により、市公共施設や一般住宅などにおける脱炭素化が促進されます。
- 脱炭素先行地域づくり事業の実施により、市内産業部門の取組が民生部門に波及して脱炭素化が図られるほか、他地域へのスキームの横展開が期待されます。
- 脱炭素の交付金のメニュー幅が広がることで、ゼロカーボンシティの推進がより一層図られます。
- 国内におけるCCSの事業化を推進する、先導的なモデル地域が構築されます。
- 日本の地球温暖化対策の先進事例として、国内外に発信・横展開されます。
- 脱炭素の取組を通じた産業誘致や域内企業間連携等により、地方創生を実現します。
- 事業環境整備により、CO2排出源と再利用・貯留の集積地とのネットワーク最適化（ハブ&クラスター）が実現し、官民共同でのモデル拠点構築が可能となります。

■ 現状と課題

【苫小牧厚真通】

苫小牧厚真通は、苫小牧東部地域の一部区間については暫定整備済となりますが、未整備区間が多く残っています。

現状における苫小牧市と厚真町市街地を結ぶ経路としては、安平町遠浅や日高自動車道を經由して迂回する必要があるため、苫小牧東部地域の更なる企業進出、「東胆振定住自立圏形成協定」に基づく医療、福祉、教育などの連携、大規模災害時の避難・復旧活動の迅速化等のため、市街地を最短で結ぶ道路ネットワーク強化の重要性が増しています。

【苫小牧登別通 (仮称)】

苫小牧登別通は、苫小牧市から白老町を經由して登別市までを連絡する構想路線であり、各種計画において国道36号の代替路と位置付けられる重要な路線となります。

東日本大震災や台風による津波被害等により、国道36号の長時間通行止めが発生した経過もあり、緊急時避難や医療相互連携機能を確保するため、また、ウポポイをはじめ東胆振地域の観光産業の進展に向け、国道36号を補完する広域幹線道路として当該道路の整備が必要となっています。



要望内容

- 都市計画道路3・1・504苫小牧厚真通を道道として整備すること。
- 苫小牧登別通 (仮称) を道道苫小牧環状線 (3・2・12 双葉三条通) から白老町へ接続整備すること。

効果

- 【苫小牧厚真通】 ● 苫小牧東部地域の産業活動や研究活動の推進及び苫小牧圏の広域的な経済活動の展開につながります。
- 苫小牧市と厚真町の市街地間が約4.9km短縮され、広域救急医療体制の強化につながります。
- 【苫小牧登別通】 ● 道央自動車道苫小牧西ICー白老IC間の観光ルートとして、ウポポイ及びオートリゾート苫小牧アルテンへのアクセス向上と、地域の活性化に寄与します。
- 【共通】 ● 道路ネットワークの強化が図られるとともに、災害発生時における代替性が確保され地域の安全性が向上します。

室蘭児童相談所苫小牧分室への一時保護所機能の設置

■ 現状

室蘭児童相談所苫小牧分室が令和3年1月に苫小牧市こども相談センター内に開設されましたが、一時保護所は室蘭児童相談所を活用することとされています。

苫小牧分室における令和4年度の児童虐待対応件数は、室蘭児童相談所管内全体の7割以上を占めており、高い割合で推移しています。また、市内における一時保護件数についても増加傾向であり、管内で最も多い状況にあります。

このような背景から、市議会での質疑や、子どものいのちを守る議員連盟からの要望書に加え、民生委員児童委員協議会からも一時保護所の設置について強い要望があがっています。

◆室蘭児童相談所 虐待相談対応件数

	令和2年度		令和3年度		令和4年度	
	件数	比率	件数	比率	件数	比率
苫小牧市	251	47.3%	487	62.8%	242	48.0%
苫小牧分室 (東胆振・日高)	364	68.5%	608	78.4%	363	72.0%
分室以外 (西胆振)	167	31.5%	168	21.6%	141	28.0%
室蘭児童相談所 合計	531	100.0%	776	100.0%	504	100.0%

◆一時保護件数(苫小牧市分)

	令和3年度	令和4年度	令和5年度
一時保護件数	45	52	72



苫小牧市こども相談センター

■ 課題

当市を含む東胆振・日高地区の児童が一時保護される場合には、室蘭児童相談所まで移送されることになり、また、保護者も保護児童と面会する際には室蘭まで行かなければならず、大きな負担となっています。

さらに、保護児童と担当児童福祉司とが適宜面談を行い適切に状況を把握するためには、苫小牧分室の近隣に一時保護所があることが望まれます。

要望内容

室蘭児童相談所苫小牧分室に一時保護所機能を設置すること。

効果

- 状況に応じて速やかな児童の保護が可能となります。
- 児童及び保護者の長距離を移動する負担が大幅に軽減されます。
- 担当児童福祉司が、日々変化する保護児童の心情や行動に即座に対応することで信頼関係の形成につながり、一時保護後の支援をより一層的確に進めることが可能となります。

幼児教育・保育の無償化の在り方に関する検討

■ 現状

国は、人口減少・少子化の進行抑制のため、こども未来戦略を策定し、子育て世帯の経済的負担の軽減を図るとともに、社会環境や職場環境の整備をすることで、少子化対策に取り組んでいます。

また、幼児教育が、生涯にわたる人格形成の基礎を培う上で重要という考えの下、幼稚園、認可保育所、認定こども園等の利用料無償化を拡充しており、令和元年10月より3歳から5歳の全ての子どもたちが無償化の対象となっています。

■ 課題

幼稚園と認可保育所等では、支給認定の取扱いが異なるため、幼稚園は満3歳児の利用料が無償となる一方で、認可保育所等は住民税非課税世帯を除き、満3歳となった翌年度の4月からでなければ無償となりません。

そのため、不公平感を抱く利用者が多いほか、事業者からも同様の意見が寄せられています。

この不公平感を解消するためには、内閣府・文部科学省・厚生労働省と複数の省庁にまたがっていた国の制度について、統一した取扱いが必要です。

要望内容

- 満3歳児の幼稚園（1号認定）と保育所（2号認定）の無償化の取扱いを統一すること。
- 内閣府・文部科学省・厚生労働省と複数の省庁にまたがっていた国の制度の取扱いを統一すること。

効果

- 幼児教育・保育施設の利用者が公平にサービスを受けることができます。
- 子育て世帯の一層の負担軽減につながります。
- 事業者の不公平感を解消できます。

緊急自然災害防止対策事業・緊急浚渫推進事業の継続延長

■ 現状

当市では、台風等の大雨（例：平成25年、平成26年）により、幾度となく市道の冠水や周辺家屋に浸水被害が生じております。

このため、護岸工の整備や定期的な河道浚渫を実施しています。

■ 課題

近年の顕著な気象傾向から河川の氾濫を防止するためには、正常な流下断面を確保する必要があります。

また、治水安全度確保のため、護岸の破損等に対する補修、堆積した土砂の除去、樹木の伐採は、継続的な対応が必要となっておりますが、緊急的な浚渫や阻害木の伐採、河岸決壊箇所の補修などの維持補修費が膨み、財政負担が高まっています。

要望内容

- 緊急自然災害防止対策事業及び緊急浚渫推進事業の継続実施が可能となるよう、事業対策期間の延長と十分な予算を確保すること。

緊急自然災害対策事業（日新川）



対策前



対策後

緊急浚渫推進事業（錦岡川）



対策前



対策後

- 中小河川の整備と適切な維持管理により、自然災害からの被害軽減が図られ、住民の生命財産の保全に寄与します。

登記所備付地図整備事業の実施

■ 現状

当市では、令和3年度より国土調査法に基づく地籍調査（街区境界調査）を実施しており、最終的な成果を登記所（札幌法務局苫小牧支局）に送付することとしています。

一方、法務省においても全国都市部のD I D地区（人口集中地区）のうち地図混乱地域等を対象に、登記所備付地図整備事業を実施し、事業成果を不動産登記法第14条地図として登記所に備え付けられています。

■ 課題

当市は内閣府中央防災会議が指定する日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域に該当しているほか、火山噴火予知連絡会により常時観測火山に選定されている樽前山を抱えており、これらに起因する大規模自然災害が発生する確率が高い地域となっています。

しかし、地籍調査の対象面積が351.8km²と広大であることから、現在、登記所備付地図の整備状況は、国土調査対象地域（国有林及び公有水面を除く市内全域）の2%にとどまっており、公図と現況に相違があるなどの地図混乱地域も点在するため、調査完了には多くの時間と費用を要する状況となっています。

そのため、当市で行う地籍調査事業と並行し、法務省で登記所備付地図整備事業を実施することにより、地図整備を早急に進める必要があります。

要望内容

- 当市の津波浸水被害地区において登記所備付地図整備事業を早急に実施すること。
- 次期「登記所備付地図作成作業10か年計画」の策定に当たっては、当市における実施予定を付加すること。
- 当市の登記所備付地図整備事業を実施するために必要な財源を確保すること。

効果

- 国の登記所備付地図整備事業と当市の地籍調査事業を同時進行することにより、事業期間の短縮が図られます。
- 税負担の公平性（固定資産税）、公共事業費の削減（事前測量の縮減）、土地取引に係る市民負担の軽減（登記手続の費用縮減）などの効果が見込まれます。
- 土地境界が確定し、大規模自然災害からの迅速な復旧・復興に寄与します。

公的金融機関の設置及び昇格

■ 現状

地元中小・小規模事業者を取り巻く経営・金融環境は、物価や人件費の高騰の影響で厳しい状況が続いており、公的金融支援が果たす役割はますます重要度を増しています。

■ 課題

豊富な支援メニューを取り揃え、かつ比較的有利な条件で円滑な資金供給ができる公的金融支援は、地元中小・小規模事業者や個人事業主の経営基盤の安定・向上を図るため必要です。

要望内容

- 株式会社商工組合中央金庫苫小牧事務所を設置すること。
- 株式会社日本政策金融公庫苫小牧出張所を苫小牧支店へ昇格させること。

効果

- 事業組合やその構成員である中小・小規模事業者の企業規模拡大・安定を目指す事業活動は、地域経済を活性化する重要なポイントになることから、厳しい状況における地元中小・小規模事業者の経営基盤の安定・向上に向けた迅速な金融支援が可能となります。
- 厳しい状況における個人事業主や小規模事業者、創業者への経営基盤の安定・強化に向けた、迅速な金融支援が可能となります。

■ 現状と課題

苫小牧港は、外貿コンテナ機能を平成20年に西港区から東港区に移転し、平成25年度には国際フィーダー機能を全面移転しております。

令和4年の国際コンテナの取扱いは、北海道全体の7割以上に当たる約29万6千TEUとなっており、北日本最大の海上輸送拠点として、北海道経済はもとより我が国の経済においても重要な役割を担っています。

国が新たな輸出成長分野としている農林水産物・食品の輸出額を、2030年までに5兆円にするという目標を達成するためには、北海道産農水産品の輸出拡大は欠かすことはできません。

苫小牧港では、国から認定を受けた「農水産物輸出促進計画」の促進に既に取り組んでいるとともに、東港区国際コンテナターミナル背後で地元企業により温度管理型冷凍冷蔵庫が建設されるなど、ロジスティクス機能強化や食の輸出拠点としての新たな取組を進めております。

今後さらなる取扱量の増加が見込まれる苫小牧港の輸出拠点としての役割は、より一層高まっていくものと考えております。

一方、2024年4月から適用される働き方改革関連法によるドライバーの労働時間規制や高齢化によるトラックドライバー不足が全国でも深刻となっており、広大な北海道においては、長距離を輸送するドライバーの長時間労働の改善が重要な課題となっております。

そのような中、苫小牧港のコンテナ検査においては、東港区の国際コンテナターミナルから、西港区の大型コンテナ検査センターまでの横持ちが必要となるため、ドライバーの拘束時間の増加や運搬費の大きな負担が生じ、港湾関係者からは、東港区での迅速かつ円滑な検査体制の確保が求められています。

要望内容

- 東港区にコンテナ検査施設を設置すること。
- 函館税関苫小牧税関支署の体制を強化すること。

効果

- トラックドライバーの労働時間削減に貢献します。
- 物流コストの軽減につながります。
- 外国貨物輸送のリスクの懸念が解消されます。
- 脱炭素化の取組に貢献します。

下水道施設の老朽化対策に係る国費負担の継続

■ 現状

下水道施設の新設または改築に要する費用については、50%（一部55%）の割合で国費負担を受けています。

当市は、下水道管渠や下水処理センターの機械・電気設備など、耐用年数を超えた下水道施設を数多く抱えていることから、施設の老朽化に起因する道路陥没や処理機能の停止などを未然に防ぐため、計画的な改築更新事業を進めています。

■ 課題

効率的な事業運営に向けて様々な経営努力を重ねていますが、改築に対する国費支援が抑制された場合、施設の改築が十分に進められず、道路陥没や下水処理の機能停止によるトイレの流下不良など、都市機能の低下により市民生活に重大な影響がおよぶ恐れがあります。

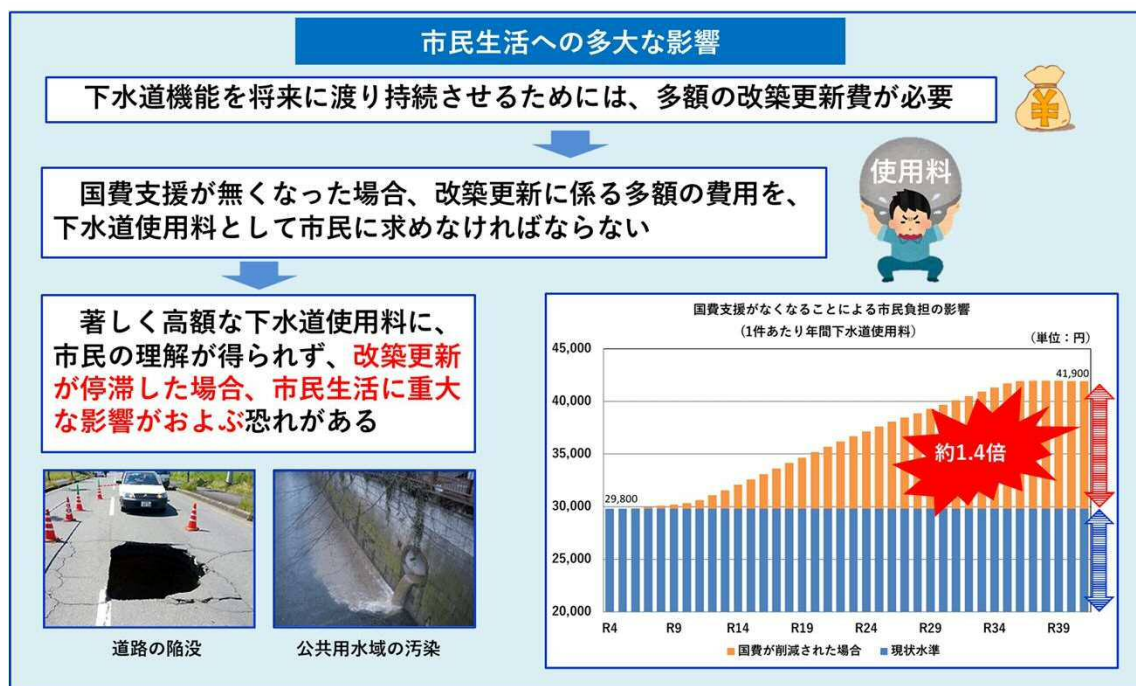
また、下水道施設の老朽化対策に国費負担がなくなれば、著しく高額な下水道使用料を徴収せざるを得なくなり、市民生活が成り立たなくなることが考えられます。

要望内容

- 公衆衛生の確保や公共用水域の水質保全など、下水道の果たす公共的役割に鑑み、使用者・地方公共団体・国が、それぞれの責務に基づき費用負担することを前提とし、現行の社会資本整備交付金などによる国費負担を確実に継続実施すること。

- 下水道施設の健全性を保つことで、交通障害や公共用水域の汚染など、市民生活や周辺環境への悪影響を未然に防止し、安全で快適な市民生活が維持されます。

効果



スポーツ施設整備改修に対する補助制度の創設

■ 現状

昭和41年に全国で初めて「スポーツ都市宣言」を行い、総合体育館などのスポーツ施設を建設し、現在においても市民はもとより、様々なスポーツ大会や合宿などに活用されています。特にスケート施設については、屋内リンク4か所と屋外リンク1か所を設置しており、年間を通じて国際大会や全国大会が開催されるなど、大規模なスケート競技大会が実施できる数少ない自治体の1つとなっています。

一方で、総合体育館や屋外リンクは建設から50年を経過しているほか、大半のスポーツ施設が築30年以上経過し、老朽化が著しい状況となっておりますが、多額の経費が必要となるため十分に改修できていない状況にあります。

■ 課題

総合体育館は、アリーナ床面に歪みがあるなど、利用時における怪我のリスクが高まっており、早期の改修が必要となっています。

また、スケート施設をはじめとする他のスポーツ施設についても、設備の老朽化に伴う修繕等が頻発しており、不具合が生じると利用者や大会の開催に影響を及ぼすことが予想されます。

総合体育館（築51年）
床の沈下



ハイランドスポーツセンター
（築55年）施設の老朽化



nepiaアイスアリーナ（築28年）
トップライトコーキング補修工事



ハイランドスポーツセンター
屋外スケートリンクの劣化



要望内容

- スポーツ施設の整備及び改修に対する補助制度を創設すること。

効果

- 事故や怪我を防止し、安全・安心な競技環境を提供することができます。
- スケート競技などの各種スポーツ大会を安定的に開催することが可能となります。
- 全国・全道規模の大会開催やスポーツ合宿の誘致につながり、地域の活性化に寄与します。

国民健康保険制度の健全な運営

■ 現状

国民健康保険は、国民皆保険体制の中核を担い、地域医療の確保や地域住民の健康の維持増進に貢献してきました。

しかしながら、中高年齢者が多く加入し、医療費が年々増加している一方、被保険者の所得水準が低く、保険料（税）の負担率が著しく高いという構造的な問題を抱えています。

このため、被保険者にこれ以上負担を求めることは極めて困難であり、厳しい財政運営を強いられています。

このような中、平成30年に新たな国保制度が施行され、都道府県が財政運営の責任主体となり、国費の拡充による財政基盤の強化が図られましたが、国保制度を持続可能なものとするため、今後も国は制度運営について、責任を持って最大限の努力をしていく必要があります。

■ 課題

国保の構造的な問題から、依然として一般会計からの多額な繰入金による財政運営を余儀なくされており、会計の自立化が求められています。

また、平成30年度からは国保の都道府県化により、安定的で円滑な制度運営が図られていますが、今後も国及び北海道において財政支援を含めたさらなる国保基盤の強化が必要です。

要望内容

- 国保の都道府県単位化以後においても、都道府県単位化の前提条件である財政支援を確実に実施するとともに、被保険者の高齢化に伴う医療費の増加や所得の減少に対応できるよう、さらなる国保財政基盤の強化を図ること。
- 国保制度に対する財政基盤策の一層の充実を図ること。特に、低所得者に対する負担軽減策をさらに拡充・強化するとともに、低所得者を多く抱える保険者への財政支援をさらに強化すること。
- 各種医療費助成制度等市町村単独事業の実施に伴う療養給付費負担金及び普通調整交付金の減額措置については、子ども医療費助成以外の単独事業の波及増分についても早急に減額措置の対象外とすること。特に高額医療費に該当する医療費等については、単独事業の波及増とは言い難いことから、早急に減額措置の対象外とすること。
- 都道府県繰入金の交付に当たっては、地域の実情を十分考慮すること。

効果

- 国民健康保険を安定的に運営することで、国民皆保険体制が維持されます。
- 公費の拡充により、低所得者層が多い国保加入者の負担軽減につながります。

介護人材の確保

■ 現状

団塊の世代が75歳以上となる令和7年を目処に、高齢者が可能な限り住み慣れた地域で個々の能力に応じて自立した日常生活を続けていけるよう、十分な介護サービスの確保だけでなく、医療、介護、介護予防、住まい及び生活支援が包括的に提供される「地域包括ケアシステム」の構築に向けた取組を推進していく必要があります。

その一方で、介護事業所における人材不足により、介護サービスの提供に影響が出ることが懸念されます。

■ 課題

団塊の世代が75歳以上となる令和7年、団塊ジュニア世代が65歳以上となる令和22年以降、人口の高齢化が、さらに進展することが見込まれています。

当市においても、高齢化率は上昇していくと見込まれており、介護の担い手の確保や離職を防止する取組が必要です。

さらに、医療的ニーズの高まりや認知症高齢者、高齢者のみの世帯の増加等に伴い、介護ニーズの複雑化・多様化に対応できる介護人材の質的向上を図ることが必要です。

要望内容

- 介護報酬において、十分な介護職員の処遇改善措置を講じること。
- 訪問介護事業所に対する報酬においては、事業所の規模又は形態によりその効果に隔たりがないものとする。
- 介護人材の確保や養成、離職防止のための対策を講じること。

効果

- 介護人材が安定的に確保され、地域の実情に応じた取組を進めることができます。
- 介護事業所において人材の充実が図られ、利用者のニーズに応じた質の高い介護サービスの提供につながります。

地域医療の確保

■ 現状

当市が属する東胆振圏域においては、苫小牧市立病院と王子総合病院を中心として各医療機関の連携の下、地域住民に安定した医療の提供を行っているところですが、医師の地域偏在や特定診療科の医療従事者の不足が継続している状況にあります。



■ 課題

医療従事者が不足した場合、圏域内で完結する医療提供体制が縮小するなど、安定した医療の提供が難しい状況になるため、国や北海道からの支援が不可欠となっています。

要望内容

【国】

- 医療従事者の不足の解消や地域ごと、診療科ごとの医師偏在の是正を図り、地域が必要とする医師等の養成に向けた取組を着実に推進すること。
- 公的病院については、地域の実情に応じた医療ができるよう、十分な財政措置を講じること。

【北海道】

- 医師の確保については、地域の医療機関への医師派遣体制の推進や、働き方改革を見据えた環境整備が進められるよう、十分な対策を講じること。
- 東胆振圏域において、持続可能な周産期医療体制を確保できるよう、必要に応じた医師派遣や財政措置を講じること。
- 東胆振圏域の救急医療（初期・二次）体制を堅持できるよう、積極的に財政支援措置を行うこと。

効果

- 地域に安定した医療が確保されることにより、住民が住み慣れた地域での安心した暮らしを実現することができます。

保育士の確保

■ 現状

子育て家庭における仕事と家庭の両立と女性の活躍を推進していく上で、待機児童の解消は取り組むべき最重要課題です。

当市では、「苫小牧市子ども・子育て支援事業計画」を策定し、保育の受け皿を確保することで待機児童の解消に努めていますが、少子化の進行とは逆行し、保育ニーズが増加傾向にあります。

「苫小牧市子ども・子育て支援事業計画」を着実に推進し、令和6年度当初及び令和7年度に見直される保育士の最低配置基準に対応していくためには、保育士の確保に向けた取組を強化することが必要です。

■ 課題

国は「子育て安心プラン」を策定し、支援パッケージの一つに保育の受け皿拡大を支える「保育人材確保」を掲げてさらなる推進を図っており、令和3年度からは「新子育て安心プラン」により、さらに令和6年度までの4年間で14万人分の保育の受け皿を確保するとしています。

一方で、保育士登録者数は年々増加し150万人を超えていますが、保育所や認定こども園等に従事していない方が100万人前後と、有資格者の多くが保育現場に携わっていないという推計が出ています。

令和6年4月には、4・5歳児の保育士の最低配置基準が見直され、令和7年度には、「こども誰でも通園制度」や1歳児の保育士の最低配置基準が見直されることもあり、必要となる保育士数の増加が見込まれるところです。

そのため、人材育成をはじめ就業継続支援、再就職支援、働く環境改善等の取組を強力に推進する必要があると、取組が強化されなければ、国が掲げる全国の待機児童解消や保育施設の運営に影響を及ぼす状況にあります。

要望内容

- 新子育て安心プランに基づく取組を強力に推進すること。
- 慢性的な人材不足解消に加えて、制度改正に伴う必要人員数増加対策として、多くの有資格者が保育現場に従事するよう、さらなる処遇改善の対策を講じること。

効果

- 保育所や認定こども園等において、人材の確保につながり、多様な保育ニーズへの対応が可能となります。
- 地域における保育の質の維持・向上につながります。
- 待機児童の解消を図ることができます。
- 待機児童の解消を図ることで、就労人口の増加が見込まれます。

季節労働者対策の強化

■ 現状

当市の季節労働者数は、年々減少傾向にあるものの、令和4年度は1,002人となっています。

国においては、平成19年度から「通年雇用促進支援事業」を実施していますが、雇用保険の「特例一時金」が減額されるなど、季節労働者を取り巻く環境は依然として厳しい状況となっています。

■ 課題

季節労働者の雇用の安定は、地域経済にとっても極めて重要な課題であり、冬期雇用の拡大、通年雇用促進支援事業の充実など、季節労働者対策の強化が強く求められています。

要望内容

- 国として、幅広い分野で公共事業を拡大し、冬期間の就労機会をつくること。
- 国の通年雇用促進支援事業を充実すること。
- 季節労働者に対する求職者給付（特例一時金）の日数を延長すること。

- 冬期雇用の拡大、通年雇用化の促進などにより、地域経済の発展が図られます。

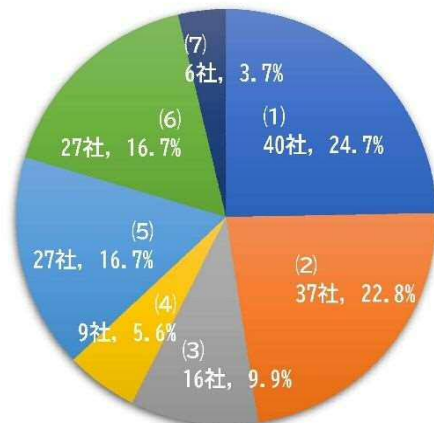
効果

東胆振・日高・平取地域
通年雇用促進支援協議会

東胆振・日高・平取地域通年雇用促進支援協議会
「令和4年度季節雇用事業所実態調査」より

季節労働者を通年雇用化する条件等

- (1) 通年雇用を希望する者
- (2) 業務に必要な技能・資格・経験を有する者
- (3) 若年層
- (4) リーダシップを発揮できる者
- (5) 勤務成績が良好である者
- (6) 通年雇用化は特に考えていない
- (7) その他



n=162社

季節労働者に対して「キャリアプラン」策定の支援や「資格取得支援」が有効

高規格道路（日高自動車道）の建設促進

■ 現状

当市は、苫小牧港と新千歳空港のダブルポートを擁する優れた地理的条件を背景に、北海道を代表する物流拠点都市として重要な役割を果たしています。令和2年には、苫小牧中央インターチェンジ（道央自動車道）が開通するなど、道央経済圏はもとより、道東地域への物資流通や広域観光ルートの拠点として、更なる発展が期待されています。

日高自動車道は、平成30年に日高門別ICから日高厚賀IC（14.2km）が開通となり、現在の供用区間は約60kmとなっています。

■ 課題

胆振・日高地域における広域観光ルートの整備、安全性・高次医療機会の確保、災害時の代替道路の役割等の観点からも、高規格道路（日高自動車道）の早期整備が求められています。

要望内容

- 北海道縦貫自動車道に接続する高規格道路「日高自動車道」の苫小牧－浦河間の整備を促進すること。
 - ・ 道路整備に必要な予算の安定的な確保
 - ・ 厚賀静内道路（日高厚賀－静内 16.2km）の整備促進
 - ・ 静内三石道路（静内－東静内 8.0km）の整備促進
 - ・ 静内三石道路（東静内－三石）の早期の事業化に向けた調査促進



効果

- 災害に強い交通ネットワークが形成されます。
- 高次医療施設へのアクセスが向上します。
- 物流の効率化が期待できます。
- 胆振・日高地域内の周遊促進につながります。

新千歳空港国際拠点空港化の促進

■ 現状

新千歳空港の国際化については、観光やビジネス、物流などにおいて人やモノの交流を促進し、北海道の発展に大きく寄与するものとして、空港施設・機能の整備や国際航空路線の維持及び新規路線の誘致などに積極的に取り組んできました。

同空港は、新型コロナウイルス感染症の5類移行や全国旅行支援の実施、さらには国際線の復便など、航空需要の回復が順調に進んでおります。

また、将来を見据えた空港施設の機能強化として、デアイシングエプロン新設の計画やビジネスジェット専用施設の新設など、我が国の北のゲートウェイ空港として着実に発展を続けています。

■ 課題

新千歳空港の国際線は、C I Q等の更なる受入体制の充実が必要なほか、中国等からの航空機の乗り入れが時間帯で制限されるなど、新千歳空港の国際化への障壁が残っており、引き続き、国際航空路線の裾野を拡大するとともに、開設路線による航空需要の一層の拡大を図ることが必要です。

要望内容

- 一部外国航空会社の乗り入れ制限の更なる緩和を行うこと。
- 誘導路複線化や滑走路の延長整備など、機能強化に向けた事業を着実に推進すること。
- 感染症等への対応状況に応じたC I Q体制の充実など、国際線利用者の受入体制を整備すること。
- 道産食品の大幅な輸出拡大に向けた国際航空貨物の物流体制の充実・強化を図ること。

効果

- 新千歳空港は、国際空港としてのポテンシャルが極めて高く、今後の北海道の発展のみならず、我が国全体の成長戦略に大きく寄与することが期待できます。

北海道内 7 空港民間委託における空港運営の推進

■ 現状

令和 2 年 1 月から北海道エアポート株式会社による北海道内 7 空港一体のビル経営を皮切りに、北海道内 7 空港の運営が開始され、道内航空ネットワークの充実や広域観光の振興など、民間の経営能力を活用した戦略的運営が期待されていたところです。

しかし、コロナ禍の影響により、大変厳しい利用状況が続いておりましたが、新型コロナウイルス感染症の 5 類移行等で航空需要が回復し、今後、更なる空港の利用拡大が期待されます。

■ 課題

北海道内 7 空港民間委託の安定的な運営は、地域経済を支える基盤となることから、経営基盤の維持・強化に係る更なる支援が必要です。

要望内容

- 北海道の空港関係予算を確保すること。
- 北海道内 7 空港の一括民間委託に係る安定的な運営を支援すること。
- 国際線復便に向けた受入環境整備等の推進をすること。

- 北海道内 7 空港が安定的に運営されることで、北海道経済の活性化に大きく寄与します。

効果



北海道内 7 空港の位置図



北海道内 7 空港所在自治体による首長ミーティング
(令和 4 年 1 月 19 日)

北海道新幹線札幌延伸に伴う対応

■ 現状

北海道新幹線については、平成28年3月26日に新青森・新函館北斗間が開業し、令和12年度末頃には新函館北斗・札幌間の開業が予定されており、本格的な新幹線時代の到来を迎え、経済活性化の起爆剤としての期待が高まっています。

胆振・日高（日胆）地域においても、北海道新幹線の開業効果を最大限に享受し、地域経済活性化につなげることを目的に、官民一体組織である「北海道新幹線×nittan地域戦略会議」を平成25年10月に設立し、広域連携による地域情報の発信などを進めています。

■ 課題

新幹線沿線エリアではない日胆地域では、北海道新幹線開業効果を十分に実感しているとは言えず、今後どのように誘客を図るかが課題となっています。また、令和12年度末頃に予定される北海道新幹線札幌延伸に伴い、在来特急の減便など、地域住民の交通利便性の低下が懸念されており、二次交通の確保が課題となっています。

要望内容

- 日胆地域への誘客の取組を支援すること。
- 長万部駅における在来線と新幹線の接続確保により、待ち時間を短縮するなど、乗り継ぎの利便性を確保すること。
- 札幌－函館間の在来特急の存続及び現状の便数を維持すること。
- JR日高線（苫小牧－鷓川間）及び日高地域広域公共バス路線の維持存続に向けて支援すること。
- 温泉地やウポポイなどの観光資源を有し、また工業港湾都市を抱え物流においても重要な役割を担う胆振地域であり、南回りとなる札幌－長万部間の鉄道の高速化に向けた調査研究を推進すること。

効果

- 地域住民の通院や買物の交通利便性が確保されることにより、生産空間に住み続けられる環境が整います。
- 観光客などの乗り継ぎの利便性を確保することにより、広域交流の促進を図ります。
- 生産空間を守ることにより、北海道の農業、漁業、観光等の発展に貢献します。



nittan
IBURI x HIDAKA Regional Strategy Meeting

北海道新幹線×nittan
地域戦略会議ロゴマーク



道内外の大規模イベントにおける
観光プロモーションの実施

公共交通の維持存続及び乗務員の確保

■ 現状

当市は、自家用車の保有率が高く、バスやタクシーなど公共交通の利用者数が年々減少しており、近年は、物価・燃料費高騰等の影響を受けて、これらの傾向がさらに加速しています。そのため、公共交通事業者は、厳しい経営状況が続いており、安定的な事業継続が困難な状況にあります。

また、乗務員の不足も大きな課題となっており、各事業者は、免許取得費用の補助などの支援制度を設けているものの、十分に確保できておらず、今後、乗務員の高齢化が進むことで、運行体制の維持が困難となり、公共交通の利便性がさらに低下してしまうことが懸念されます。

当市では、バス路線の運行経費に対する補助やユニバーサルデザインタクシーの導入補助に加えて、公共交通の維持存続に向けた利用促進、利便性向上に事業者と連携して取り組んでいます。

産学官連携車両
ラッピングユニバーサル
デザインタクシー車両

バスの乗り方教室

学生による
バス車両のペイント

■ 課題

公共交通事業者は、利用者数の減少や物価・燃料費高騰等の影響により、厳しい経営状況にあることから、事業継続のための支援が必要です。

また、安定的な運行体制を維持するためには、乗務員不足解消に向けた支援が必要です。

要望内容

- バスやタクシーなど公共交通全体に対する新たな支援制度を創設するなど、事業継続に向けた支援を行い、地域住民の移動手段の確保を図ること。
- 地域公共交通確保維持改善事業等バス路線維持に向けた補助の要件緩和など、特例措置を継続すること。
- 公共交通事業者に対して乗務員不足の解消に向けた支援を行うこと。

効果

- 公共交通の運行継続により、地域住民の生活の足が確保されます。
- バス運行便数及びタクシー稼働台数の確保につながり、利用者の利便性が向上するとともに利用者数の増加が期待されます。

■ 現状

当市では、地域防災計画を策定し、地震・津波や風水害、火山災害などにおいて想定される応急対策や災害予防、復旧に係る基本方針を定めています。

あわせて、近年の大規模災害による災害対応の広域・激甚化を踏まえ、自治体間の広域連携の推進や、企業・団体との物資・役務提供に係る応援協定の締結を促進するとともに、受援の考え方を盛り込んだ防災まちづくり基本構想を策定し、万が一の災害発生を見据えた体制整備を進めています。

■ 課題

平成30年9月6日の北海道胆振東部地震では、被災地として国や北海道、自衛隊等の支援をいただくとともに、当市において東胆振3町の支援にあたりました。

近年の大規模災害においては、自治体職員や応援企業・団体自らも被災しマンパワーが不足するなど、単独自治体あるいは近隣自治体による対応には限界が生じており、国や北海道などの支援が不可欠となっています。

要望内容

- 国や北海道においては、災害発生時に各自治体が設置する災害対策本部への情報連絡員（リエゾン）の派遣を強化すること。また、派遣に当たっては、専門的知見から助言が可能な職員を派遣すること。
- 技術的な支援として、TEC—FORCE派遣や、災害対策に係る資機材の提供を強化すること。
- 職員、資機材の提供に当たっては、書面のみならず口頭による要請も可能とすることや、プッシュ型支援の実施など、より迅速に対応できる手法について検討すること。

効果

- 国、北海道からの情報連絡員やTEC—FORCEの派遣体制が強化されることにより、関係機関における連携強化及び迅速な支援体制の構築につながり、その結果災害対応力の向上が図られます。
- 災害対策に係る資機材の提供要請の簡素化により、復興作業に着手するまでの期間が短縮され、迅速な応急・復旧対策が可能となります。



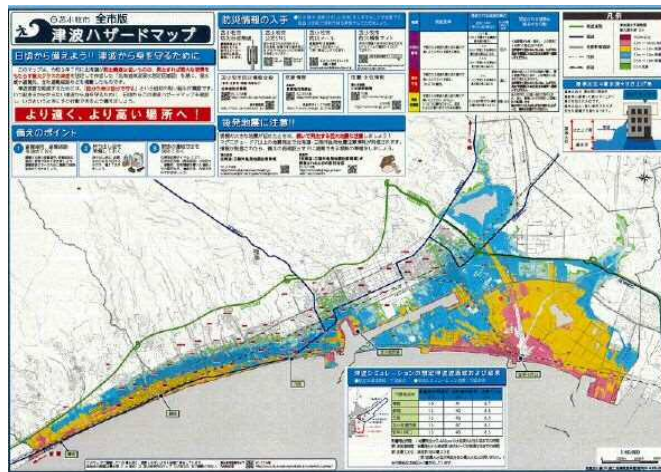
踏切遮断機の停電時等における対策の実施

現状

当市は、鉄道が市街地を山側と海側で横断する形で敷設されており、津波避難時に海側の住人が、踏切を渡り避難することが想定されますが、踏切は停電時に遮断桿が下りるため通行できません。

平成30年北海道胆振東部地震の大規模停電（ブラックアウト）では、徒歩で避難を試みた住民の一部が、停電により遮断桿が下りたため踏切を通行できず、混乱をきたしました。

当市では、令和5年5月に垂直避難と水平避難を組み合わせた津波ハザードマップを作成・配布しております。特に高層建築物が少ない西部地区では踏切を活用した避難ルートを推奨しておりますが、停電等により踏切が避難の妨げになると、多くの犠牲者が発生することが懸念されます。



課題

津波避難は、一刻を争う事態であり、住民が安全に避難できる環境整備が必要となります。

JR北海道は、災害発生時の線路横断を条件付きで認める考えを示しましたが、停電等で遮断桿が下りた際の踏切横断の考え方は明示されておらず、また、踏切外の線路横断に際しては、自治体が施設整備や維持管理を行うとの考えにあります。

当市では、踏切を通行する避難を原則としており、遮断桿が下りた際の踏切横断の考え方について整理することが必要です。



要望内容

- 北海道内には、同様の課題を抱えている自治体があることから、国及び北海道が主体となりJR北海道と対策を協議し、津波災害と停電が同時に発生した場合であっても、住民が避難する際に安全に踏切を通行できる環境の整備を進めること。

- 踏切を通行する避難経路の安全性が確保されることにより、既存の跨線橋と合わせた多くの避難路が確保され、迅速・確実な避難体制の強化が図られます。

効果

苫小牧東部開発の推進

■ 現状

苫小牧東部地域の開発は、我が国の発展に重要な役割を担う国家的プロジェクトであるとともに、北海道の産業構造の高度化を促進する先導的開発事業です。

当地域では、関係機関と一体となり開発推進に取り組んでいるほか、当市においても港湾整備等の基盤整備や企業誘致活動を積極的に進めています。

■ 課題

当地域では、自動車関連をはじめとするものづくり産業のほか、物流関連、食関連企業の進出など、多種多様な産業の集積が進んでいます。

今後も当地域の着実な開発を推進するためには、その核となる公的・大規模プロジェクトの導入が不可欠であることから、国が策定した「苫小牧東部開発新計画の進め方について【第3期】」（令和元年8月）に基づき、国主導による公的プログラムの早期導入に向けた具体的な推進計画となるアクションプログラムを策定するなど、国が先導的な役割を果たしていく必要があります。

また、「経済財政運営と改革の基本方針（骨太の方針）」や「デジタル田園都市国家構想基本方針」等を踏まえ、地域資源を活用した脱炭素化の取組や、一極集中のリスク回避に繋がる地方分散に資する取組を推進し、苫東地域への一層の産業集積を図る必要があります。

要望内容

- 各種プロジェクトの導入を促進すること。
 - ・ 水素・アンモニア・合成燃料等の安定・安価な供給を可能にする大規模な需要創出と効率的なサプライチェーン構築を実現するため、国際競争力ある産業集積を促す拠点を整備
 - ・ 民間のデータセンター等の地方分散における苫東地域の更なる活用
 - ・ 苫東地域への大規模データセンターの集積に向けた、北海道と海外、本州を結ぶ光海底ケーブルの整備への支援
 - ・ 次世代自動車の普及に向けた蓄電池の大規模製造拠点の国内立地や水素ステーション・充電設備等に関わる技術の開発と実証における苫東地域の活用
 - ・ 苫小牧港西港区に加え、苫東地域におけるCCUS（二酸化炭素回収・利用・貯留）大規模実証試験（メタノール合成やCO₂船舶輸送等）に関連する試験研究施設の整備

- 国家的プロジェクトである苫小牧東部地域の開発が迅速かつ円滑に推進されることで、様々な先進的なプロジェクト導入などによる新規企業の立地や経済効果、新たな雇用創出などが期待されます。

効果

■ 現状

苫小牧港は、国内外に週約120便の定期航路が就航しており、年間約14,000隻を超える船舶の入港により、北海道の港湾貨物の5割以上を占め、内貿取扱貨物量は、平成13年から全国1位を続けるなど、北日本最大の海上輸送拠点として北海道経済はもとより我が国全体の経済において重要な役割を担っています。

また、苫小牧港周辺には、製油所や液化天然ガス製造プラント、火力発電所や日本最大の国家石油備蓄基地などが立地しているため、石油タンカーなど危険物を積載する船舶も多く入港しています。

■ 課題

平成27年には苫小牧沖でフェリー火災が発生し、北海道～本州間の物流に多大な影響を与えましたが、苫小牧港において、ひとたび航路や臨海部で火災等の事故が発生すると、北海道のエネルギー供給や物流機能が麻痺し、ひいては日本全体の産業活動などにも多大な被害を及ぼしかねません。

さらに、苫小牧港は外国船舶の入港が多いことから、テロなどの危害行為を水際で防ぐためには、海上警備活動が非常に重要となります。

このため、平成29年には、消防機能を装備した巡視艇が配備され、令和3年には船舶火災消化合同訓練が実施されましたが、防災体制の強化や迅速な対応、船舶航行の安全確保など、安全安心な地域づくりのための海上保安体制の更なる強化、拡充が重要となります。

要望内容

- 第一管区海上保安本部室蘭海上保安部苫小牧海上保安署を海上保安部へ昇格すること。

効果

- 防災体制の強化により、多種多様な船舶が航行する苫小牧港の安全確保につながります。
- 苫小牧港の災害等における迅速な対応が可能となり、道内物流等への影響を回避することにつながります。

国道の整備促進

現状と課題

【国道234号】

苫小牧市沼ノ端地区の市街化により、一般車両と大型車両が輻輳していることから、沼ノ端跨線橋を含む車道の4車線拡幅整備が求められています。

【国道276号】

令和2年12月13日に開通した苫小牧中央インターチェンジと緑跨線橋の間に位置する高丘地区は、交通量が増加しており、早期の4車線拡幅整備と交通安全対策が求められています。

【無電柱化対策】

苫小牧市街地における緊急時の機能確保や景観への配慮の観点から、現在事業中の国道36号苫小牧市元中野町及び国道276号新中野電線共同溝の整備促進のほか、国道276号苫小牧市双葉町の無電柱化対策が求められています。

要望内容

- 【国道234号】
沼ノ端跨線橋を含む沼ノ端地区の拡幅整備を新規着工すること。
- 【国道276号】
高丘地区の拡幅整備及び交通安全対策を新規着工すること。
- 【無電柱化対策】
国道36号及び国道276号苫小牧市内の無電柱化対策として、元中野地区・新中野地区の整備を促進し、双葉地区の整備を新規着工すること。



- 安全で円滑な交通及び歩行者の安全が確保されます。
- 災害時緊急輸送道路ネットワークの通行機能が強化されます。
- 電線類の地中化により良好な景観を形成できます。

効果

樽前山火山砂防事業の促進

現状

樽前山火山砂防事業は、樽前山の火山噴火に伴う泥流による被害の軽減を目的に、平成6年度に国の直轄事業として着手され、これまでに遊砂地5か所と砂防堰堤7か所が整備されました。

現在は、熊の沢川1・3号砂防堰堤等の整備が進められていますが、砂防施設の整備完了には更に時間を要する状況です。

課題

地域の安全を早期に確保するため、火山噴火によって生じる泥流等に対する砂防施設の整備が必要です。

また、砂防施設の整備完了前に火山噴火が発生した場合に備え、緊急減災対策砂防計画の充実を図り、火山活動の推移に応じた効果的な減災対策を実施することも必要です。



要望内容

- 樽前山火山砂防事業の更なる事業促進を図ること。
- 緊急減災対策砂防計画の更なる充実を図ること。



効果

- 苦小牧市や周辺地域の火山災害に対する被害・影響を軽減することで、市民生活の安全確保につながります。

胆振海岸保全施設整備事業の促進

■ 現状

当市から白老町の海岸については、侵食防止による国土保全と高波による衝撃や越波などの災害防止を目的に、昭和63年から国の直轄事業が進められています。

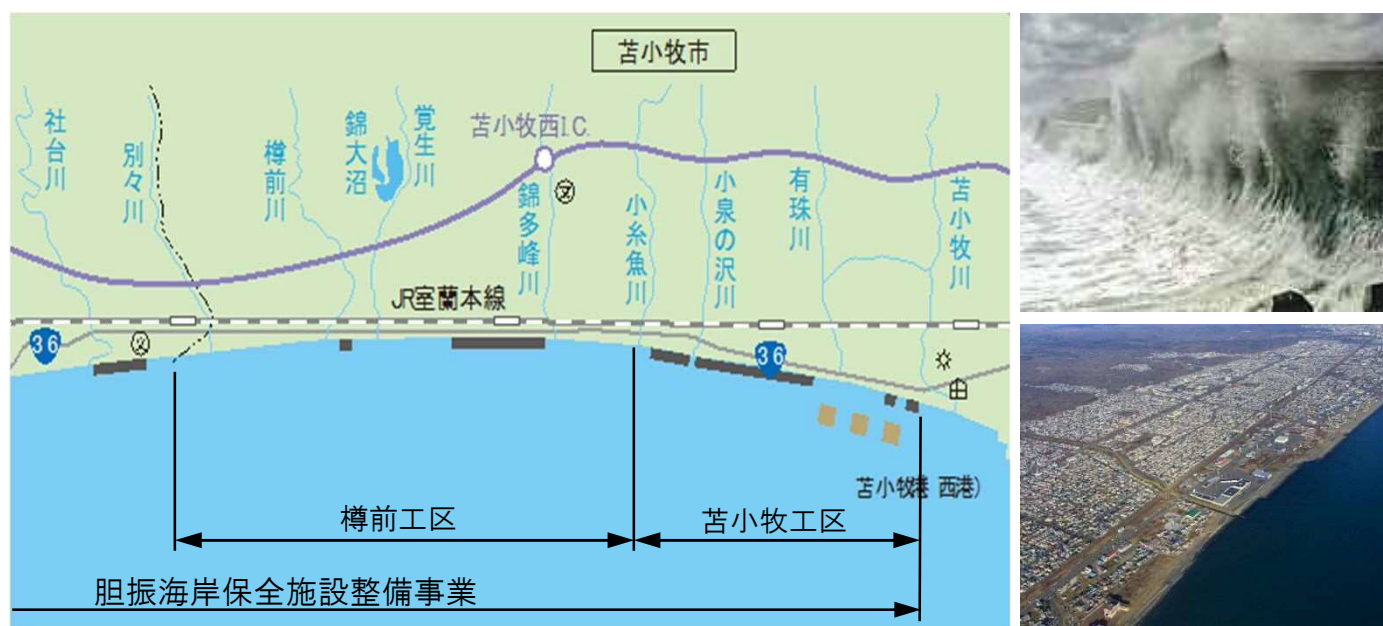
緩傾斜護岸や人工リーフによる整備が進んだ区間は、海岸侵食や住民被害が解消し、海辺の環境も整ってきていますが、人工リーフ未整備区間は依然として波浪による影響を受けています。

■ 課題

侵食の進行が懸念される海岸における早期の侵食対策と海岸管理の更なる充実が求められています。

要望内容

- 侵食の進行が懸念される樽前工区錦岡地区などの未整備区間において、整備を促進すること。
- 海岸管理の体制充実や予算確保を図ること。



効果

- 海岸侵食を防止することで、市民生活の安全性が確保されます。
- 波の打上げや越波による振動・騒音などが軽減されます。
- 市民の憩いの場となる海辺の環境を創出します。

廃焼却炉の解体に対する財政支援の拡充

■ 現状

旧糸井清掃センター（旧施設）については、平成31年に廃止済みですが、跡地の利活用方法がまだ決まっておらず、旧施設がそのまま存在しております。この跡地を利活用するためには、まずは旧施設を解体する必要があります。

当市は、この解体費に環境省の「循環型社会形成推進交付金制度」を活用する方針のもと、循環型社会の形成に向けて様々な利活用方法を検討しています。

■ 課題

旧糸井清掃センター（旧施設）については、経年劣化の進行とともに不法侵入等の治安の問題や景観の悪化、倒壊等の危険性が懸念されていることから、早急に解体する必要があります。

この解体工事は、高所作業やダイオキシン類飛散防止対策等により多額の費用を要しますが、現在の交付金制度では、旧施設の解体費は新たな廃棄物処理施設等を整備する場合にのみ対象となり、単純な解体工事のみの場合は対象となりません。

要望内容

- 環境省の「循環型社会形成推進交付金制度」について、旧施設の解体費交付要件から、跡地の利用方法や施設整備の連続性を除くこと。
- 脱炭素化に向けて早急な対応が求められており、これに伴う跡地を利用した施設整備についても、旧施設の解体費を交付対象に含めること。

効果

- 旧施設の解体費が同交付金の対象となることで早期の解体が可能となり、治安の問題や景観の悪化、危険性が解消され、地域住民の安全・安心の確保につながります。
- 跡地の利活用方法の選択肢が増え、地域課題の解決に向けた跡地利用の検討及び整備が加速します。

米軍機の千歳基地訓練移転に伴う対応

■ 現状

米軍再編関連の措置については、国防に関する国の基本的な政策であり、地方自治体として一定の理解を示す必要があるとともに、沖縄県に極度に集中する負担については可能な限り軽減に協力しなければなりません。これらを理由に、平成18年に市長が受入れを判断し、平成19年度から令和5年度までに計12回の千歳基地における訓練移転が実施されています。

■ 課題

飛行場周辺住民は、航空機騒音に悩まされるとともに、近年、国内外で米軍戦闘機による事故が発生し、訓練移転の際に同機種 of 戦闘機が自宅上空を飛行することに不安を抱えながら生活をしています。

要望内容

- 訓練を土日祝日や早朝・深夜に実施しないなど、協定を遵守すること。また、帰還に際しても、同様の配慮をすること。
- 自衛隊が通常使用している訓練空域や飛行経路・方法により訓練を行うこと。
- 外出時の対応など、滞在中は規律の維持を徹底すること。
- 北海道防衛局が期間中の騒音測定を実施し、早期に結果を公表すること。
- 安全管理を徹底し、戦闘機の整備・点検などに万全を期すこと。
- 米軍ブリーフィングの開催など、詳細な訓練の情報を住民や自治体に提供すること。
- 訓練終了後に検証を行うこと。
- これまでの訓練移転に伴う沖縄県の負担軽減について、期限を定めて検証すること。また、沖縄県の方々が負担軽減を実感できるよう努めること。

効果

- 千歳基地においては過去12回の訓練移転が実施され、事件・事故等も無く終了していますが、安全対策や情報提供などが徹底されることにより、住民理解が得られます。

航空機騒音対策の促進

■ 現状

新千歳空港は、24時間運用や1時間当たりの発着枠拡大など国内線・国際線の拠点空港として基盤を整えつつあり、また、千歳飛行場は、航空自衛隊の基幹飛行場としてその重要性が高まっています。

一方、離着陸機数の増加や運航時間の延長、航空自衛隊の通常訓練と政府専用機の訓練に加え、米軍再編に伴う訓練移転や他国との共同訓練などにより航空機騒音が増え、また戦闘機による事故も全国で発生しており、空港周辺住民は、航空機騒音に悩まされるとともに、事故に対する不安を抱えながら生活している状況にあります。

■ 課題

国土交通省・防衛省へ騒音軽減対策及び安全対策、基地周辺対策を要望していますが、公共性や技術的な問題などがあり、早期実現が難しい部分があります。

また、飛行コースなどについては「航空法等を遵守し実施している」と回答されていますが、住民からは、高度やコースが守られていないなどの声があります。

要望内容

- 着陸時の住宅街での飛行高度遵守、並びに離陸時における通常の飛行コースを遵守すること。また、離陸時の住宅街を避けるコースを設定すること。
- 運航自粛時間の飛行の抑制を徹底すること。
- 低騒音機種への切替えを促進すること。
- 外国貨物専用機の騒音軽減を引き続き指導すること。
- 通常訓練の離着陸コースを遵守すること。
- 訓練・演習の土日祝日の飛行を避けること。
- 航空機等の点検整備など、安全管理を徹底すること。また、航空機等の事故の情報や事故原因、再発防止策等について情報提供を行うこと。
- 防衛省の住宅防音助成の対象区域・適用範囲を拡大すること。

効果

- 航路下住民の生活環境が改善されます。
- 騒音軽減対策及び安全対策を講じることにより、住民の不安や懸念を払拭し住民理解が得られます。

都市計画道路の道道昇格整備

■ 現状と課題

【都市計画道路 3・1・2 美沢錦岡通】

美沢錦岡通は、地形的に東西に細長く市街地が形成されている本市において、東部の港湾や背後地の工業地域、西部の住宅地域を結ぶ重要な路線となっています。

市街地の構造上、東西方向の交通が非常に多いことから、幹線道路に通過交通と生活交通が混在し、交通利便性の低下を引き起こしています。

そのため、公共交通の定時制確保が困難な状況となっているほか、災害時において避難路・代替路を確保し、安全性を高めるためにも、当該道路の整備が求められています。

【都市計画道路 3・2・16 臨海東通】

臨海東通は、苫小牧東部地域と市街地・臨海工業地域を結ぶ幹線道路として、苫小牧東西両港の連携を強化する重要な路線です。

特に北海道の港湾取扱貨物量の50%以上を占める苫小牧港は、国際拠点港湾として指定されており、北海道と世界を結ぶ物流機能の強化はますます重要となっています。

さらなる港湾整備による物流基盤の強化とともに、流通を支える道内主要都市を結ぶ道路網の強化のため、早期整備が求められています。

要望内容

- 都市計画道路 3・1・2 美沢錦岡通を道道として整備すること。
- 都市計画道路 3・2・16 臨海東通を道道として整備すること。



効果

- 幹線道路ネットワークの強化及び災害発生時における代替性の強化により、安全性が向上します。
- 東西方向の幹線道路の混雑緩和につながります。
- 港湾と連携した物流基盤の強化、交通安全の確保及び環境対策が促進されます。
- 苫東地域の産業活動や研究活動の推進及び苫小牧圏の広域的な経済活動の展開につながります。

ときわ・澄川地区への交番新設

■ 現状

ときわ・澄川地区は、幹線道路や道央自動車道苫小牧西インターチェンジを有することから交通量が多い地区です。

また、侵入窃盗や車上ねらいなど事件も多く発生しており、ときわ・澄川地区を含む西部地域の刑法犯認知件数は、市全体の4分の1を占め、事件・事故の発生が多い地区となっています。

■ 課題

地域住民は身近な事件・事故の発生に不安を感じており、市長との意見交換の場である「まちかどミーティング」において、交番の新設を切望しています。

要望内容

- ときわ・澄川地区に交番を新設すること。

- 交番の新設により警察活動の強化が図られ、市民生活の安全性が高まります。

効果

信号機や道路標識設置に係る財源の確保

■ 現状

地域の道路交通環境の変化に伴い、地域住民が危険と感じている場所等について、信号機や道路標識の設置を強く求められています。

■ 課題

交通事故が多発している道路や交通の安全を緊急に確保する必要がある道路に対し、信号機や道路標識の設置などの交通安全環境の改善を行い、交通事故の抑止を図ることが必要です。

要望内容

- 信号機や道路標識の設置に係る財源を確保すること。

効果

- 道路交通の安全確保と円滑化を図ることで、交通事故の発生が抑止されます。
- 地域住民の安全安心な生活環境が実現されます。

苫東地区等での積極的なシカ捕獲

■ 現状

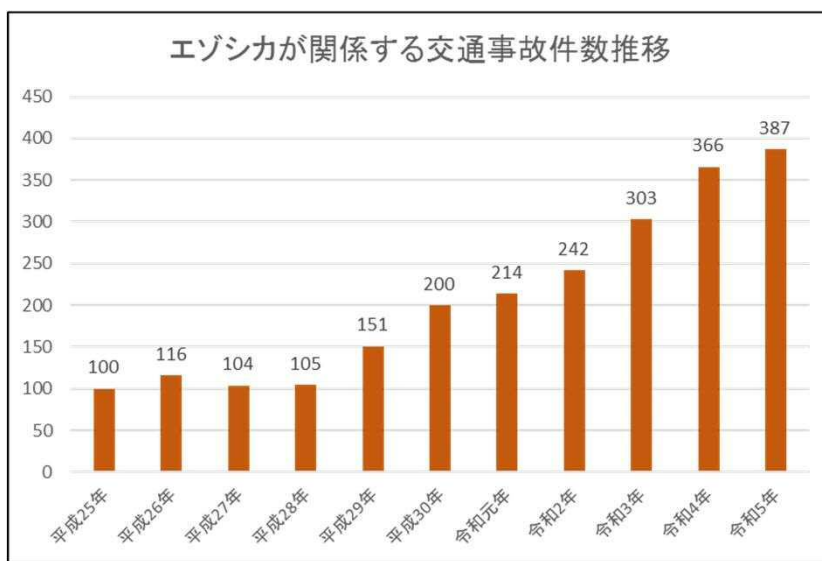
当市ではエゾシカと車両の交通事故が増加しており、当市における令和5年の発生件数は387件と道内最多となっています。

また、苫東近隣の農地ではシカの食害による農業被害が増えています。

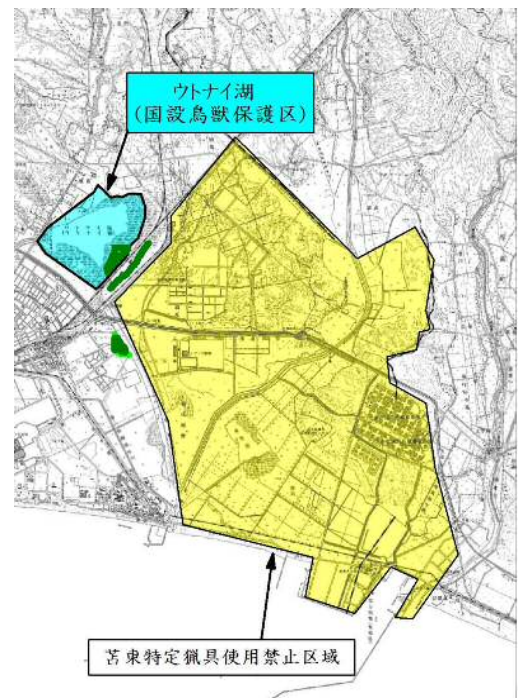
■ 課題

苫東地区は、自然環境に恵まれ、道内でも降雪量が少ないため、エゾシカが大群で生息するとともに繁殖地になっていると推測されますが、銃猟禁止区域であるため、狩猟者や市町村等によるエゾシカの捕獲が困難な地域となっています。

近年、エゾシカによる交通事故や食害が増加しており、苫東地区に立地する多くの企業から、北海道によるエゾシカの捕獲事業の継続、強化等、さらなる対策が求められています。



エゾシカが関係する交通事故発生状況（平成25～令和5年）
出典：警察本部交通企画課事故分析係



要望内容

- 苫東地区でのエゾシカ指定管理鳥獣捕獲等事業（道事業）を継続すること。
- 捕獲期間や頭数、実施対象地域を拡充すること。

効果

- 繁殖地における効果的な捕獲により、適正な生息頭数の管理が可能となります。
- 周辺地域の農作物被害が減少します。
- エゾシカと車両の衝突事故が減少します。
- 生物多様性が維持されます。

美々川自然再生事業の促進

■ 現状

二級河川安平川水系美々川は、周辺地域の自然環境の保全と再生を目的として、平成19年に「美々川自然再生計画」が策定され、現在までに、源流部の湧水復元を目的とした試験施工やウトナイ堰の操作等、アクションプログラムが実施されています。



■ 課題

現在まで、アクションプログラムの実施により、地下水位の上昇が確認されていますが、湧水量の減少や水質・環境の悪化、ウトナイ湖を含む湿地面積の減少などの課題があり、地元町内会からは、ウトナイ湖の水深や湿地環境の再生、美々川自然再生事業の更なる促進が求められています。

要望内容

- モニタリングを継続実施すること。
- 美々川自然再生事業の促進を図ること。



効果

- 健全な水環境が回復します。
- 多様な生態系が維持・再生されます。
- 豊かな自然と共生する地域社会の形成につながります。
- ラムサール条約登録湿地ウトナイ湖の湿地環境の保全につながります。

■ 現状

当市は、北日本最大の港湾である「苫小牧港」と北海道の玄関口である「新千歳空港」のダブルポートを有する地理的優位性のもと多種多様な企業集積が進んでおります。

昨今は、企業でゼロカーボンが喫緊の課題となる中、豊富な再生可能エネルギーを有し、全国初のCCS実証事業をはじめとする国の各種プロジェクトが進行するなど、ゼロカーボン産業都市として大きな可能性を持っており、注目を集めております。

さらに、国家プロジェクトである次世代半導体会社「Rapidus(株)」の進出が決まり、北海道では、2027年の本格操業に合わせ、同工場へ工業用水を苫小牧地区工業用水道から供給することを決定しました。

■ 課題

北海道において、半導体・デジタル関連産業をはじめ様々な企業の集積が進み、また、ゼロカーボン実現に関連する企業等の動きが活発化することが想定されます。

こういった企業の立地機会を確実に捉えるためには、工場の必要インフラである工業用水の確保は必要不可欠であり、苫小牧地域に残る工業用水の供給可能量が不足することは、今後の産業集積や事業拡大の可能性を閉ざしかねないと懸念しております。

要望内容

- 今後の企業誘致等を見据え、現状において苫小牧地区へ供給が計画されている20万m³/日の水量を確保するため、水量の補完手立てを検討すること。
- 将来的な苫小牧地区の工業用水確保については、あらゆる手段を検討し、中長期的なビジョン・計画をもった対応をすること。

効果

- 工場立地の重要インフラである工業用水の供給確保に関する取組は、進出企業との円滑な立地相談、そしてものづくり、食、エネルギーといった様々な産業の集積が期待されます。
- DX・GXの拠点形成など、苫小牧地区での新たな事業展開を推進し、ひいては、北海道の産業拠点都市として地域経済の活性化につながります。

■ 現状

苫小牧東部地域の開発は、我が国経済の発展に資する重要な国家的事業として位置付けられており、北海道の産業振興においても重要な役割を担っています。

当市では、企業誘致のさらなる展開や同地域の開発促進に取り組むとともに、苫小牧市テクノセンターにおいて、検査測定機器・設備を導入し、ものづくり産業をはじめとする進出企業に対して、技術支援や人材育成などを積極的に行っています。

■ 課題

苫小牧東部地域における産業振興、活性化には、苫小牧市テクノセンターを含め道央地域に設置されている技術支援機関、大学、高専、技専などと連携した企業支援がますます重要となっています。

また、先導的な研究開発による事業化や産業の創出、GXや次世代半導体など、今後の進出企業を見越した研究開発や地域特性を活かした実証・実装試験が可能となる拠点の形成が極めて重要となっています。

苫小牧市テクノセンターは、地域企業の生産活動に対して、技術支援や人材育成を積極的に進めていますが、先導的な研究開発や実証試験を担うことは困難であり、そのための拠点形成には、新たな総合技術支援機関の設置が不可欠です。

同地域における産業技術総合支援センター（仮称）の設置は、平成14年に取りまとめられた「苫東地域産業支援施設整備のあり方に関する調査検討報告書」において、同地域開発の進展や社会経済情勢の変化を踏まえて、タイミングを見極めるとされていますが、施設整備に向けた具体的な事業スケジュールは示されておらず、これらを早期に策定し実現することが求められています。

要望内容

- 苫小牧東部地域に苫東地域産業技術総合支援センター（仮称）を早期に設置すること。

効果

- 産業活動の活性化や技術向上及び人材育成等が図られ、さらには、企業誘致の呼び水的な役割を担うなど、当市を含む道央地域の産業集積につながるとともに、北海道経済全体の底上げや活性化につながります。

北海道立苫小牧高等技術専門学院の入校促進

■ 現状

北海道立苫小牧高等技術専門学院は、昭和40年の開校以来、求職者への技術・技能の習得を支援し、安定した就職につなげており、隣接する苫小牧地域職業訓練センターとともに、地域産業を支える人材を数多く育成し、職業能力開発の中心施設として重要な役割を担っています。

同学院は、北海道の「高等技術専門学院の新しい推進体制に関する基本方針」に基づき、平成25年度末に自動車整備科とエクステリア技術科（短期課程）が廃科となり、現在の3科制となりました。

また、人口減少や新規高卒者の高い就職率を背景に、令和3年度からは従来の2年制に加え、早期に就職を希望される方などを対象とした、1年制訓練課程が併設されています。

地域の建設業等の業種では、深刻な人手不足が続いていることから、本市では、同学院の訓練生募集に係る周知を強化するとともに、令和2年度から「苫小牧市ものづくり技能習得奨励金」を創設し、入校生の増加に努めています。



■ 課題

苫小牧高等技術専門学院の令和5年度の入校者数は、定員30名に対し、4名と厳しい状況が続いています。

現在の雇用情勢と厳しい経営環境下において、市内の中小企業が単独で人材を育成することは困難となっています。

地元への就職率が高く、地域の住民や関係事業者にとって、必要不可欠な人材育成機関である同学院への入校生の確保が大きな課題です。

要望内容

- 苫小牧高等技術専門学院の入校促進策をより一層推進し、苫小牧地域において、ものづくり産業に係る人材の確保・育成・輩出を図ること。

効果

- 苫小牧高等技術専門学院の入校生が充足することで、地元企業の優秀な技術者・技能者の確保につながり、地域産業の持続的な発展に寄与します。
- 求職者が地元に残り、ものづくり産業に必要な資格が取得でき、高度な専門的知識・技術をいかした就職につながります。

二級河川の整備促進・維持管理

■ 現状

二級河川安平川は、毎年、波浪に伴う河口閉塞や水位上昇により、勇払地区では道路や敷地の冠水被害が発生しており、平成25年度に河川整備計画が策定されました。

市街化が進む明野地区及び沼ノ端地区を流域に持つ二級河川明野川は、平成26年度に国道36号までの暫定掘削が完了しています。

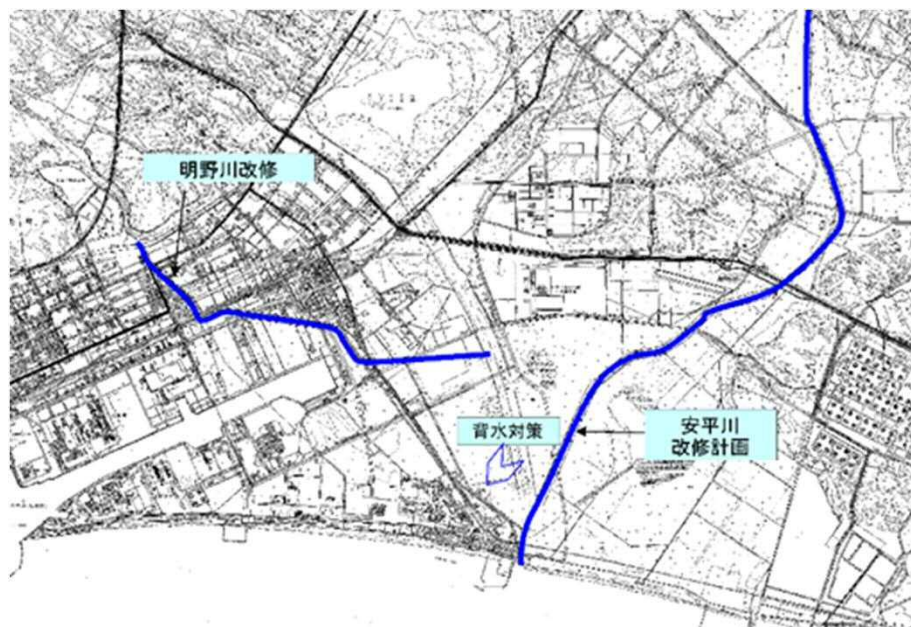
その他の二級河川については、河川改修事業が完了し、草刈や伐木、浚渫等の維持管理が行われています。

■ 課題

安平川は、河道内調整地をはじめとした、下流部の湿地環境や土地利用に配慮した早期の改修が求められています。

明野川は、豪雨に対する市民生活の更なる安全を確保するため、定期的な維持管理とともに、本流である安平川の改修と併せた早期の本改修が求められています。

錦多峰川をはじめとするその他の二級河川については、適切な維持管理や環境整備が求められています。



要望内容

- 安平川下流部を湿地環境に配慮し早期改修すること。
- 明野川を早期改修するとともに、定期的な水草のすき取りや土砂浚渫を行うこと。
- 堤防法面や管理用通路のほか、河道内についても適時、草刈等を実施すること。
- 錦多峰川の草刈等の維持管理にあわせ環境整備を行うこと。



明野川

効果

- 明野川流域及び安平川流域の市街地における豪雨に対する市民生活の安全確保につながります。
- 適切な維持管理や環境整備を行うことで、市民の生活環境や景観が改善されるとともに、流下能力が維持されます。

令和7年度（2025年度） 国・道及び関係機関に対する重点要望事項 [所管部局別一覧]

市の所管部	件名	頁
総合政策部	苫小牧駅周辺再整備への支援	2
	J R 室蘭線及び日高線の維持存続	3
	J R 新千歳空港駅から苫小牧方面へのアクセス向上	4
	道道への昇格整備（苫小牧厚真通及び苫小牧登別通（仮称））	8
	スポーツ施設整備改修に対する補助制度の創設	16
	高規格道路（日高自動車道）の建設促進	22
	新千歳空港国際拠点空港化の促進	23
	北海道内7空港民間委託における空港運営の推進	24
	北海道新幹線札幌延伸に伴う対応	25
	公共交通の維持存続及び乗務員の確保	26
	米軍機の千歳基地訓練移転に伴う対応	35
航空機騒音対策の促進	36	
都市計画道路の道道昇格整備	37	
市民生活部	太平洋沿岸における地域の実情に応じた地震・津波対策を推進するための支援の充実	1
	国民健康保険制度の健全な運営	17
	大規模災害時における迅速かつ実践的な地域支援の強化	27
	踏切遮断機の停電時等における対策の実施	28
	ときわ・澄川地区への交番新設	38
信号機や道路標識設置に係る財源の確保	39	
環境衛生部	ゼロカーボンシティの推進に向けた支援の拡充	7
	廃焼却炉の解体に対する財政支援の拡充	34
	苫東地区等での積極的なシカ捕獲	40
	美々川自然再生事業の促進	41
福祉部	介護人材の確保	18
健康こども部	室蘭児童相談所苫小牧分室への一時保護所機能の設置	9
	幼児教育・保育の無償化の在り方に関する検討	10
	地域医療の確保	19
	保育士の確保	20
産業経済部	物流効率化に向けた港湾機能の強化	5
	北海道運輸局苫小牧運輸支局（仮称）の設置	6
	公的金融機関の設置及び昇格	13
	東港区へのコンテナ検査施設の設置及び函館税関苫小牧税関支署の体制強化	14
	季節労働者対策の強化	21
	苫小牧東部開発の推進	29
	第一管区海上保安本部室蘭海上保安部苫小牧海上保安署の海上保安部への昇格	30
	今後の展望を見据えた苫小牧地域における工業用水の供給	42
	苫小牧東部地域における苫東地域産業技術総合支援センター（仮称）の早期設置	43
北海道立苫小牧高等技術専門学院の入校促進	44	
都市建設部	緊急自然災害防止対策事業・緊急浚渫推進事業の継続延長	11
	登記所備付地図整備事業の実施	12
	国道の整備促進	31
	樽前山火山砂防事業の促進	32
	胆振海岸保全施設整備事業の促進	33
	二級河川の整備促進・維持管理	45
上下水道部	下水道施設の老朽化対策に係る国費負担の継続	15

