

北海道 交通政策指針 (仮称)

【原案】

ヒトとモノの流れが加速する！
北海道の新たなステージを創る！
安全・安心、便利で快適な交通ネットワークを
道民みんなで実現する！



平成29年12月

目 次

I はじめに

- 1 指針策定の趣旨
- 2 指針の性格
- 3 計画期間

II 交通ネットワークの現状と課題

III 交通ネットワーク形成の基本的な考え方

- 1 基本方向
- 2 効果的・効率的な施策の展開
- 3 指針の全体像
- 4 重点戦略

IV 道民の暮らしや経済活動を支える公共交通ネットワーク

- 1 道央・道南地域
- 2 道北地域
- 3 道東地域

V 具体的な施策の展開

- 1 2020年度までの集中的な施策（重点戦略）
 - (1) インバウンド加速化戦略
 - (2) 国際物流拡大戦略
 - (3) シームレス交通戦略
 - (4) 地域を支えるヒト・モノ輸送戦略
 - (5) 災害に強い交通戦略
- 2 2030年度までの長期的な施策
 - (1) 世界をつなぐ /グローバル化に対応した交通・物流ネットワークの充実・強化
 - (2) 競争から共生へ /事業者等の連携による移動円滑化・輸送効率化の促進
 - (3) 地域を支える /人・地域を支える持続可能なネットワークの構築
 - (4) リスクに備える /災害に強く、生産性の高い交通・物流の実現

VI 推進体制

VII 点検・評価

[参考資料1] 北海道交通ネットワーク総合ビジョンの取組状況

[参考資料2] 国・道の関連計画等

用語集

I はじめに

1 指針策定の趣旨

北海道では、2008（平成 20）年 12 月に「北海道交通ネットワーク総合ビジョン」を策定し、その後の状況変化に対応するため、2014（平成 26）年 3 月に改訂を行いながら、総合的な交通ネットワークの形成や地域交通の確保に向けた取組を進めてきた。この間、北海道新幹線の開業やインバウンドの急増、JR 北海道の事業範囲の見直しなど、本道交通を取りまく環境は大きく変化を続けており、こうした環境変化に的確に対応しながら、行政機関、交通事業者、道民・利用者など、あらゆる関係者が協働して、交通に関する施策を一体となって推進し、本道のさらなる発展を支える交通ネットワークを実現するため、本指針を策定する。

2 指針の性格

北海道を取り巻く情勢の変化や課題などをとらえ、長期的な展望に立って、道の政策の基本的な方向を総合的に示す「北海道総合計画」の「特定分野別計画」として位置づけ、道の交通政策の基本指針とする。

3 計画期間

計画期間は、2018（平成 30）年度から、北海道新幹線の札幌開業が予定される 2030（平成 42）年度までとする。

II 交通ネットワークの現状と課題

（人口減少と広域分散型社会）

- ・ 本道においては、人口減少や高齢化の進行により、生産・消費の減少、公共交通の利用や物流の輸送量の減少などにつながるものが懸念されており、道では、2008（平成 20）年に策定した「北海道交通ネットワーク総合ビジョン」に基づき、総合的な交通ネットワークの形成や地域交通の確保などの取組を進めてきているが、交通・物流に携わる事業者の経営努力だけでは、公共交通の存続や配送が困難となる地域が生じる可能性があることから、事業者や関係者が連携して取組を進め、人口減少などに伴う課題を克服していくことが、一層重要になってきている。
- ・ 本道は、首都圏などの経済拠点や大消費地から離れており、広大な地域に都市が分散する広域分散型社会を形成するなど、他都府県と比べ、ヒトの移動やモノの輸送に時間やコストを要し、住民生活や産業活動に影響を及ぼしていることから、道内を高速で円滑に移動・輸送できる交通ネットワークの形成・充実が必要となっている。

（労働力不足と災害対応）

- ・ バスやトラック運転手、内航船員など交通・物流を担う労働力の確保が課題となっており、交通・物流網の効率化や省力化を進めるとともに、幅広い人材確保に努めていくことが必要である。
- ・ 災害時における交通・物流ネットワークの寸断は、道民生活や地域経済に与える影響が大きく、また、交通・物流は経済活動の継続や救援物資の円滑な輸送や被災後の一刻も早い復旧・復興に欠かせない重要な役割を担っていることから、港湾、空港での防災・減災対策など一層の機能強化とともに、代替手段が確保された交通ネットワークの形成を進めることが重要である。

（陸・海・空のネットワーク強化）

- ・ 北海道新幹線は、2030年度末の札幌開業を目指しており、建設工事の円滑な推進や早期完成が求められている。
- ・ 2016年11月、JR北海道が「単独では維持困難な線区」として、10路線13線区を公表したことを受け、地域においては、将来を見据えた最適な公共交通ネットワークのあり方に関する検討・協議が進められており、持続的な鉄道網の確立が喫緊の課題となっている。
- ・ 本道の高規格幹線道路は、計画に対する開通率は約60%、事業未着手区間の割合は約26%と全国と比べ大幅に後れており、引き続き、着実な整備の推進が必要である。
- ・ 我が国におけるクルーズ船寄港回数が近年増加する中、本道へのさらなる寄港促進に向け、一層の誘致活動に取り組むとともに、受入体制の充実を図る必要がある。
- ・ 道内空港の管理者である国、道、旭川市、帯広市は、2020年度の運営開始に向け、一括民間委託に係る取組を進めている。

（ヒトとモノの動きを加速化）

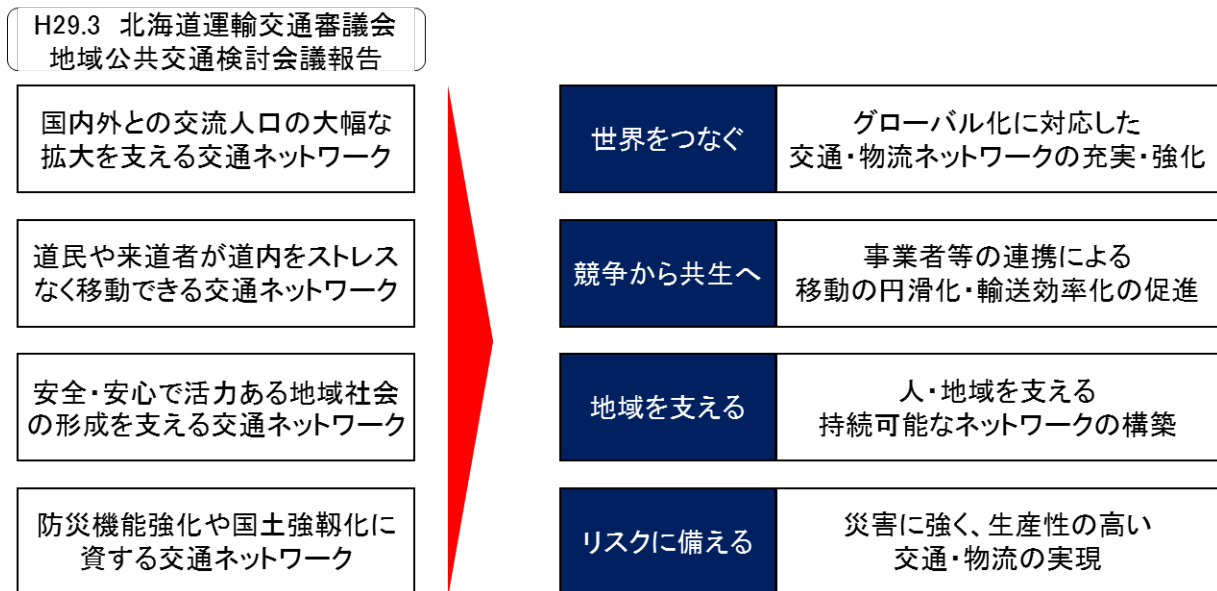
- ・ 本道の観光入込客数は近年、増加傾向にある中、国際定期便の新規就航や増便、外航クルーズ船の寄港の増加などにより、訪日外国人来道者数も増加しているところであり、また、道が掲げる2020年度の訪日外国人来道者数500万人の達成に向け、国際航空路線の充実、空港や港湾の機能強化、受入体制や交通アクセスなどのネットワーク整備、交通拠点等の多言語化や情報提供機能の強化といった取組が求められている。
- ・ 道産食品など国際貨物の需要は増加傾向にあり、引き続き、国際交通ネットワークの要である空港や港湾などでの物流機能の強化とともに、生活や産業を支える基盤となる航空・海上交通ネットワークの充実・強化が求められている。
- ・ 本道の主力産品である農水産物は、収穫期などに貨物の取扱が集中し、繁忙期と閑散期の差が大きく、また、道内一道外間の輸送では、帰り荷が少ない傾向にあり、季節波動や片荷輸送の解消が求められていることから、出荷ピークの平準化など安定的かつ効率的な輸送体制の確保が必要である。

Ⅲ 交通ネットワーク形成の基本的な考え方

1 基本方向

人口減少や少子高齢化が進む中、JR 北海道の事業範囲の見直しへの対応や暮らしに欠かせない生活交通や物流網の維持・確保に向けた取組が急務となる一方、インバウンドの急増や道内7空港の一括民間委託など、本道交通は大きな環境変化に直面している。

こうした環境変化に的確に対応し、本道のさらなる発展を促進する交通ネットワークの実現に向けては、本道の公共交通が直面する課題などを踏まえ、「国内外との交流人口の大幅な拡大を支える」「道民や来道者が道内をストレスなく移動できる」「安全・安心で活力ある地域社会の形成を支える」「防災機能強化や国土強靱化に資する」といった交通ネットワークの形成イメージを踏まえ、次の4つの方向で進めていく必要がある。



(1) グローバル化に対応した交通・物流ネットワークの充実・強化

国際定期便の新規就航や増便、外航クルーズ船の寄港回数の増加などにより、訪日外国人来道者数が増加傾向にあり、国際航空路線の充実、空港や港湾などの機能強化、受入体制や交通アクセスなどのネットワーク整備、情報提供機能の強化、さらには、物流ネットワークの充実・強化といった取組を進めることにより、道内におけるヒトやモノの動きを増加させ、本道のさらなる活性化を促進していく。

(2) 事業者等の連携による移動の円滑化・輸送効率化の促進

広大な面積に都市が分散する広域分散型の地域構造である本道は、各地域の主要都市間の距離が長いことから、他都府県と比べ、ヒトの移動やモノの輸送に時間やコストを要するなど、道民の暮らしや産業経済に影響を及ぼしているところであり、圏域間の交流拡大や連携強化、地域経済の活性化、さらには地域医療の充実など安全・安心な暮ら

しを守る上で、道内を高速かつ円滑に移動・輸送できる鉄道や高規格幹線道路、航空路線といった交通ネットワークの形成・充実を図るとともに、持続可能な公共交通の構築に向け、最適な交通機関の選択や利用拡大を進めていく。

(3) 人・地域を支える持続可能なネットワークの構築

人口減少や高齢化の進行により、公共交通の利用や物流の輸送量の減少につながることに懸念され、交通・物流に携わる事業者の経営努力だけでは、公共交通の存続や配送が困難となる地域が生じる可能性があることから、持続可能なネットワークの維持・確保に向け、交通・物流網の効率化や省力化を図るとともに、関係者が連携した取組を進めていく。

(4) 災害に強く、生産性の高い交通・物流の実現

本道は広大な面積と長い海岸線を有し、地震・津波、豪雨、豪雪など様々な大規模自然災害のリスクが存在しており、こうしたリスクに備え、防災・減災対策の推進や代替手段が確保された交通ネットワークの形成などを進めていく。

2 効果的・効率的な施策の展開

(1) 人流と物流の一体的な取組

本道においては、グローバル化や頻発・激甚化する自然災害への対応に加え、積雪寒冷で広域分散型といった地域特性から、個々の事業者の取組だけでは、輸送体制を維持することが困難となっているなど、安定的な輸送を行う上で、人流と物流に共通する多くの課題を抱えている。

このため、ヒトやモノを同時に運ぶ貨客混載や運転手確保など、交通事業者や自治体といった関係者が、連携・補完を一層進め、人流と物流の取組を一体的に展開することによって、より効果的・効率的な施策展開を図っていく。

(2) 重点戦略の設定

本道の交通が大きな変化に直面する中、東京オリンピック・パラリンピックの開催や民族共生象徴空間の開設が予定されるなど、2020年までの3年間は、将来の北海道の確かな発展を支える重要な時期となる。

このため、インバウンド加速や国際物流拡大など、今後3年間で集中的に進める取組を重点戦略として設定し、積極的・効果的な施策推進を図ることにより、本道のさらなる発展を加速させていく。

2030年頃の北海道交通の「めざす姿」

世界をひきつけ、地域の未来を創る交通ネットワークの実現

・安全で安心に暮らしつづけるための交通 ・国内外との交流が広がる交通

重点戦略(3年間で集中的に取り組む施策の推進)

インバウンド
加速化戦略

シームレス
交通戦略

地域を支える
ヒト・モノ
輸送戦略

国際物流
拡大戦略

災害に強い交通戦略

**幹線、広域、生活圏の3つの階層を基本に交通ネットワーク形成圏を設定
(道央・道南、道北、道東)**

幹線交通	中核都市間等をつなぐ本道の骨格となるネットワーク
広域交通	中核都市や地域中心都市と周辺市町村などをつなぐネットワーク
生活圏交通	単一市町村・周辺エリアでの日常生活に密着した交通ネットワーク

3つの交通ネットワーク形成圏が有機的に結びつき地域を活性化

めざす姿を実現するための4つの「施策展開」

世界をつなぐ	競争から共生へ
(柱1)グローバル化に対応した交通・物流ネットワークの充実・強化	(柱2)事業者等の連携による移動の円滑化・輸送効率化の促進
地域を支える	リスクに備える
(柱3)人・地域を支える持続可能なネットワークの構築	(柱4)災害に強く、生産性の高い交通・物流の実現

4 重点戦略

(1) 考え方

人口減少や高齢化の進展、JR北海道の事業範囲の見直しへの対応をはじめ、道内7空港の一括民間委託、急増するインバウンドやグローバル化への対応など、本道の公共交通ネットワークが大きな変化に直面する中、2020（平成32）年には、東京オリンピック・パラリンピックの開催や民族共生象徴空間の開設が控え、交流人口の一層の拡大が期待されるなど、これからの3年間は、将来の本道における確かな発展を支える重要な時期となる。

こうした環境変化に的確に対応するため、今後3年間で集中的に進める取組を重点戦略として設定し、効果的な施策推進を図ることにより、将来を見据えた総合的な交通ネットワークの実現を目指す。

(2) 重点戦略の構成

