

2 2030 年度までの長期的な施策

2030（平成 42）年頃を念頭に、本道を取りまく環境変化に的確に対応し、北海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、「世界をつなぐ」「競争から共生へ」「地域を支える」「リスクに備える」といった 4 つの視点のもと、人流・物流一体となった施策を展開する。

(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
	<ul style="list-style-type: none"> ① 地域と世界をつなぐ航空ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・国内外の航空路線の充実 ・新千歳空港の機能強化 ・道内地方空港の機能強化 ・道内 7 空港の一体的運営を通じた航空ネットワークの充実・強化 ② 北海道新幹線の整備促進と開業効果の拡大 <ul style="list-style-type: none"> ・新函館北斗・札幌間の早期完成 ・新幹線の高速化の実現 ・開業効果拡大に向けた新幹線の利活用促進 ③ クルーズ船の寄港促進 <ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ船の戦略的誘致 ・受入体制の一層の充実 ④ 観光施策と連携した交流人口の拡大 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通が連携した需要拡大と周遊の促進 ・海外からの観光関連産業への投資促進 ・北海道ファンの拡大につながる受入環境整備 	<ul style="list-style-type: none"> ⑤ 物流ネットワークの充実・強化 <ul style="list-style-type: none"> ・港湾の国際機能強化 ・内航輸送の強化 ・北極海航路の拠点化の実現 ・航空貨物輸送の拡大 ⑥ 物流関連施設の集積促進 <ul style="list-style-type: none"> ・流通施設等の立地誘導 ・生鮮品輸送に対応した物流施設の整備 ⑦ 海外・道外との物流の拡大 <ul style="list-style-type: none"> ・道産品の販路拡大 ・輸出向け製品の生産拡大 ・安定的な貨物の確保

(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
-----	---------------	------------------------------

【現状・課題】

(グローバル化の進展やインバウンドなどの交流人口の拡大)

- ・ 本道の観光入込客数は近年増加傾向にあり、2016（平成 28）年度は 5,466 万人となった。北海道新幹線の開業効果などにより道外客が増加したほか、訪日外国人来道者数は、LCC[※]など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増などにより、過去最高の 230 万人となった。
- ・ 道では、2020（平成 32）年度の訪日外国人来道者数 500 万人を目標としており、国は 2020（平成 32）年の訪日外国人旅行者数 4,000 万人、2030（平成 42）年には 6,000 万人の目標を掲げている。これらの目標達成に向けて、国際航空路線の充実、空港や港湾などの機能強化、受け入れ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。
- ・ 増加するインバウンド[※]需要に対し、アウトバウンド[※]需要は横ばいであり、グローバル化が進展する中で、北海道の成長を促す路線の拡大に向け、アウトバウンド需要の拡大が課題となっている。
- ・ アジアでの北海道への関心の高まりに支えられ、道産食品など国際貨物の需要は増加傾向にある。四方を海で囲まれ、大消費地である首都圏などと遠距離にある本道においては、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。
- ・ 欧州との新たな物流ルートとして、北極海航路[※]が注目されており、地理的条件において優位性のある本道にとって、経済活性化などに様々な可能性を秘めている。

(北海道新幹線開業と札幌延伸)

- ・ 2016（平成 28）年 3 月に、北海道新幹線の新青森・新函館北斗間が開業し、道外と本道を結ぶ新たな人の流れが生まれているが、新幹線の更なる利用促進を図り、開業効果を全道に波及させることが課題となっている。
- ・ 北海道新幹線は、2030（平成 42）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と早期完成が求められている。
- ・ 青函トンネルを含む在来線との共用走行区間（82km）においては、新幹線と貨物列車とのすれ違い時における安全確保のために、当面、在来線特急と同等の 140km/h 走行とされており、この問題を早期に解決し、一日も早い高速走行の実現が課題となっている。

※ LCC（Low Cost Carrier）コストの削減等により低価格運賃での運航サービスを提供する航空会社。

※ インバウンド 海外から日本を訪れる外国人旅行者。

※ アウトバウンド 日本から海外へ出かける日本人旅行者。

※ 北極海航路 北極海を航行してアジアとヨーロッパを結ぶ最短航路のこと。欧州と東アジアを結ぶ主要航路である「南回り航路」（マラッカ海峡、スエズ運河経由）に比べ航行距離は 6 割程度となる。北極海の海水面積減少により、北極海の航行可能日数が増えれば、将来的な活用の可能性があると言われ、各国の注目を浴びている。

(道内7空港の一括民間委託)

- ・ 道内空港の管理者である国、道、旭川市、帯広市は、2020（平成32）年度の運営開始に向けて、道内7空港の一括民間委託に係る取組を進めており、7空港の一体的運営を図るとともに、民間委託を選択しない6空港との連携により、道内航空ネットワーク全体の充実強化を図る必要がある。

(クルーズ船の寄港増)

- ・ 我が国におけるクルーズ船寄港回数が近年増加する中、西日本に寄港が集中する傾向にあるが、豊かな観光資源に恵まれた本道への寄港促進を図るため、港湾関係者が一体となって、一層の誘致活動に戦略的に取り組むとともに、港湾施設の整備など受入体制の充実を図る必要がある。

(移出入貨物の傾向)

- ・ 本道の産業構造の特性として、全国平均と比べて総生産に占める製造業の比率が低いことなどから貨物量が入超傾向となっており、物流ネットワークの強化に向けては、工業製品などの安定した貨物量の確保が重要である。

国際航空路線の充実をはじめ、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ネットワークの整備、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する。

【主な施策】

① 地域と世界をつなぐ航空ネットワークの形成

インバウンドなど交流人口の更なる拡大に向け、航空路線の戦略的誘致及び新千歳空港の国際拠点空港化や地方空港の国際化推進など空港の機能強化のほか、道内7空港の一括民間委託を通じた航空ネットワークの充実・強化に取り組む。

(国内外の航空路線の充実)

- ・ 交流人口の拡大に向け、東アジアや東南アジアなどの成長市場や欧米、中東などへの路線拡大を目指し、インバウンドとともにアウトバウンドの需要拡大を図りながら、LCCを含めた路線誘致に取り組む。
- ・ 国内線乗り継ぎによるインバウンドの誘客を図るため、道外の主要な国際線就航空港と道内の地方空港を結ぶ路線の誘致に取り組む。
- ・ 道内外をつなぐ国内路線のさらなる充実に向け、発地と着地の双方の連携による需要の創出のほか、乗り継ぎ利用の拡大の取組を進める。

(新千歳空港の機能強化)

- ・ 新千歳空港の国際拠点空港化に向け、国際線ターミナルビルや国際線エプロン[※]の拡張、誘導路の新設など必要な整備を実施するとともに、CIQ[※]体制の整備や24時間運用の推進に取り組む。
- ・ 24時間運用の円滑な実施に向け、道が地域と約束した住宅防音対策・地域振興対策を確実に実施するとともに、深夜・早朝時間帯発着枠が有効に活用されるよう、交通事業者をはじめとする関係機関と協議・連携をしながら、交通アクセスの確保に取り組む。
- ・ 平時には地域の観光情報を発信し、大雪や台風による大規模欠航など緊急時には、道内他空港や他の交通手段の案内及び宿泊施設の手配など、空港利用者に「安心」と「情報」を届けるコンシェルジュ機能の充実を図る。

(道内地方空港の機能強化)

- ・ 訪日外国人来道者の受入体制の充実を図るため、CIQ機関の更なる体制整備に向け、国と連携を図っていくとともに、空港内における各種案内の外国語表記など、国際化に適応した空港機能の充実を図る。

※ エプロン 航空機を駐機させ、旅客の乗り降りや荷物の積み降ろし等を行うエリア。

※ CIQ (Customs・Immigration・Quarantine) 国境を越える際の交通・物流において必要な手続で、税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫(Quarantine)を包括した略称。

- ・ 空港を利用する誰もが、滞在場所から空港まで、空港から目的地までを安全かつ快適に移動できるよう、JR、バス、タクシー、レンタカー、フェリーなど、各地域の多様な交通モードの連携及び役割分担により、利便性の高い交通アクセスの整備を進める。

(道内7空港の一体的運営を通じた航空ネットワークの充実・強化)

- ・ 道内7空港の一体的運営を通じ、道内13空港による航空ネットワークの充実・強化を図るため、空港運営会社と地域との協定等の締結や会議体の設置など連携体制を構築し、13空港の関係者が連携して、空港の利用促進等に向けて取り組む。
- ・ 民間委託を選択しない空港については、民間委託を行う空港と管理・運営に関するノウハウを共有し、空港運営の効率化を図るとともに、空港の機能強化や空港及び空港周辺地域の活性化に向け、最適な管理・運営方法のあり方について検討を進める。

② 北海道新幹線の整備促進と開業効果の拡大

北海道新幹線の早期完成や青函共用走行区間等における高速化の実現とともに、開業効果の拡大に向け、インバウンドや東北地域等との交流人口の拡大による利活用の促進などを図る。

(新函館北斗・札幌間の早期完成)

- ・ 北海道新幹線の新函館北斗・札幌間については、2030(平成42)年度末の完成を目指して工事が進められているが、より大きな新幹線効果を早期に発現させるため、国や経済界等と連携して1日も早い開業に向けた取組を進める。
- ・ 新幹線の建設工事を円滑に進めるため、関係機関・沿線自治体等の協力体制を構築し、トンネル掘削土の適切な処理や用地の取得に向けた取組などを進める。

(新幹線の高速化の実現)

- ・ 青函トンネルを含む在来線との共用走行区間については、貨物列車とのすれ違い時の安全確保のため、当面、在来線特急と同等の140km/h走行となっていることから、青森県等と連携し、高速走行の早期実現に向けた取組を進める。
- ・ 東北新幹線盛岡・新青森間の速度向上など、東京・札幌間の新幹線運行時間の短縮に向けた取組を進める。

(開業効果拡大に向けた新幹線の利活用促進)

- ・ インバウンドによる周遊拡大や東北地域等との交流人口の増加により、観光振興や地域の活性化に新幹線が一層大きな効果をもたらすよう、国内外に向けた効果的な誘客、青森県をはじめ東北や北関東との連携・交流の拡大などにより、新幹線のさらなる利用促進を図る。
- ・ 国内外からの新幹線利用者が道内を周遊する流れを創り、新幹線の開業効果を全道に波及させるため、新幹線駅と空港や観光地などを結ぶ交通ネットワークの充実強化を図る。

- ・ 北海道新幹線の札幌開業により、新函館北斗・札幌間が約1時間で結ばれ、通勤・通学等の生活圏の拡大などライフスタイルの大きな変化が見込まれることから、こうした環境変化を見据え、新幹線の利活用と一体となった沿線のまちづくりが促進されるよう、札幌開業に向けた機運醸成を図る。
- ・ 札幌開業時の経済効果が最大となるよう、利活用の促進に向けた、官民連携組織を設置し、道内外で連携した取組を進める。

③ クルーズ船の寄港促進

クルーズ船の寄港促進を図るため、道内各港の特色等を活かした戦略的誘致の取組やクルーズ船の大型化に対応した港湾施設の整備、寄港地の魅力発信や受入体制の充実を図る。

(クルーズ船の戦略的誘致)

- ・ 現在、世界では乗客数が数百人規模の小型船から数千人規模の大型船まで、様々な規模のクルーズ船が運航しており、また、クルーズ船の種類などによっては、旅行者の目的も異なることから、クルーズ船の本道への寄港促進に向けて、各港の規模や特色、地域の魅力を活かし、それぞれのマーケットに合わせた道の戦略を策定し、誘致活動に取り組む。
- ・ 関係機関等と連携したオール北海道による効果的な誘致のほか、道外港湾との広域的な連携も視野に入れた取組を進める。

(受入体制の一層の充実)

- ・ クルーズ船の寄港増や大型化に対応したふ頭や岸壁、旅客施設など、クルーズ船の受入のための整備を進めていくとともに、市民や観光客が気軽にかつ安全に散策やレジャー等を楽しめる、快適で利便性の高い交流空間の整備を促進する。
- ・ 寄港地から観光地などへの交通アクセスの確保、多言語対応、CIQ体制の強化といった受入体制の充実など、旅行者の利便性の向上を図るとともに、背後圏を含めた寄港地としての魅力の更なる発掘や情報発信をするほか、市民等による様々な活動と協働することにより、港湾における賑わいの創出を促進する。

④ 観光施策と連携した交流人口の拡大

交流人口の拡大による道内経済の活性化を図るため、広域観光の促進などに向けた交通環境の整備や北海道ファンの拡大につながる受入環境整備を進める。

(公共交通が連携した需要拡大と周遊の促進)

- ・ 空港や駅などから、国立公園、ジオパーク、さらには 2020（平成 32）年に開設が予定される「民族共生象徴空間[※]」といった観光地や歴史・文化施設などをスムーズに移動できる交通ネットワークの整備を進める。
- ・ 航空と鉄道、バスなどの連携により複数の観光地を公共交通で繋ぐことで、広域周遊型の旅行商品造成など新たな周遊ニーズを創出するとともに、乗ること自体が目的となる北海道ならではの観光列車など多彩な取組を進める。
- ・ 新千歳空港の利用者の増加が見込まれる中、空港と道央圏を結ぶ鉄道などの輸送力強化に向けた取組のほか、航空路線や鉄道、バスなどの利便性等について積極的に PR を行うことにより、公共交通の利用促進を図る。
- ・ 2020（平成 32）年の東京オリンピック・パラリンピックの開催や、現在招致活動を進めている冬季オリンピック・パラリンピックの実現により、交流人口の一層の拡大が期待されることから、スポーツツーリズムや体験型観光など様々なニーズに対応した環境整備により、公共交通の利用拡大を進める。
- ・ 国際航路は、ロシアなど海外との文化・経済交流を図る上で重要な交通手段であることから、観光施策とも連携しながら航路を活用した国際交流の更なる拡大を図る。

(海外からの観光関連産業への投資促進)

- ・ 北海道観光の魅力をさらに高め、宿泊施設など観光関連産業への国内外からの投資を呼び込むことにより、インバウンドを含む交流人口のさらなる拡大を促進するとともに、それに対応した交通環境の整備を進める。

(北海道ファンの拡大につながる受入環境整備)

- ・ 観光客に何度も来道してもらうためには、観光客自らが発信する SNS[※]など効果的な手法により、食や美しい自然など北海道の魅力を広く発信してもらい、北海道ファンを増加させることが重要であり、満足度の高い観光地の磨き上げとともに、乗り継ぎの利便性向上や多言語対応、Wi-Fi 環境整備（無料公衆無線 LAN）など誰もが安心してストレスフリーに移動できる受入環境の整備を進める。

[※] 民族共生象徴空間 白老町に整備するアイヌ文化の復興等に関するナショナルセンターとして、アイヌの歴史、文化等に関する国民各層の幅広い理解の促進やアイヌ文化の継承及び新たなアイヌ文化の創造発展に繋げるための拠点。

[※] SNS（Social Networking Service）人と人との社会的な繋がりを維持・促進する様々な機能を提供する会員制のオンラインサービス。

⑤ 物流ネットワークの充実・強化

経済活動や市場のグローバル化が進展する中、国際物流等の動向に対応するため、インフラの機能強化や輸送の充実・強化を進める。

(港湾の国際機能強化)

- ・ 国際拠点港湾[※]や国際バルク戦略港湾[※]などの主要な港湾において、船舶の大型化に対応した岸壁や荷役機械の整備促進を図る。また、農水産物をはじめとする道産品の販路拡大に向けて、輸出拠点となる港湾において貨物積替円滑化施設や冷凍冷蔵倉庫などの整備を進める。
- ・ 本道経済の持続的な発展に向けて、今後、海上物流の増大が期待される東アジアやロシア連邦極東地域などとのダイレクト航路の充実に向けた取組を推進する。

(内航輸送の強化)

- ・ 内航輸送の効率化に向けて、船舶の大型化を促進するほか、岸壁等の施設整備やフェリーヤードの高度情報化、下船後の車両待機スペースの確保等の基盤整備により、高規格なユニットロードターミナル[※]の形成等を進め、海上輸送における安定的かつ効率的な貨物輸送のための施設整備を図るほか、背後産業などの特性を活かした港湾機能の強化を図る。
- ・ フェリー、RORO 船[※]等に係る航路、ダイヤ、運賃、空き状況等を集約した一括情報検索システムの構築など、利用運送事業者や荷主企業等が利用しやすい環境整備を進め、安定的な輸送の確保に必要な海上ネットワークの充実を図る。

(北極海航路の拠点化の実現)

- ・ 東アジアの玄関口として本道が北極海航路における日本の拠点となるべく、中継輸送やハブ港化に向けた検討や航行船舶の誘致など、貨物輸送体制の構築を進めるほか、充実している北極圏フィールドの調査研究機関を活かし、北極圏調査研究船の活用に向けた研究拠点機能の整備など産学官が連携して取組を進める。

(航空貨物輸送の拡大)

- ・ 東アジア地域や欧米、中東などへの戦略的な国際線誘致を進め、航空ネットワークを充実させることにより、ベリースペース[※]を用いた航空輸送力を確保し、航空輸出の拡大を図る。

[※] 国際拠点港湾 国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾。道内には2港（室蘭港及び苫小牧港）。

[※] 国際バルク戦略港湾 大型船舶の活用等により、資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的かつ安価に供給することを目的とする港湾施策で、本道からは、釧路港（穀物）が選定された。

[※] ユニットロードターミナル さまざまな荷姿の貨物をコンテナに詰めたり、すのこ状に作られた荷台（パレット）に乗せてあらかじめある標準の取扱単位に取りまとめて輸送する方式（ユニットロード）に対応したターミナル。

[※] RORO 船 ロールオン・ロールオフ船。貨物をトラックやフォークリフトで積み卸す（水平荷役方式）のために、船尾や船側にゲートを有する船舶であり、そのまま乗り降りを行うため、荷役効率が飛躍的に向上する。

[※] ベリースペース 旅客機の旅客空間の下にある手荷物や貨物を搭載できる空間。

- ・ 国際航空貨物の物流拠点となる新千歳空港を中心として、国際航空貨物の道内輸送の円滑化による利便性向上を図るほか、新千歳空港については、札幌国際エアカーゴターミナル（株）（SIACT）の上屋増築や車輛等整備、グランドハンドリング[※]の体制整備、保税蔵置場の活用といった地上物流との連携による受入体制の効率化など国際物流機能の強化を図る。
- ・ 航空貨物の取扱量拡大を図るため、道外から新千歳空港を経由した輸出の可能性について調査を行うとともに、道内の地方空港において荷主・フォワーダー[※]・航空会社の連携により輸送の効率化に取り組む。

⑥ 物流関連施設の集積促進

荷主の国際競争力強化や物流事業者の利便性向上に向けて、物流関連機能の高度化を進める。

（流通施設等の立地誘導）

- ・ 空港・港湾の後背地や周辺地域への冷凍・冷蔵施設を含めた流通加工機能の集約や、高規格幹線道路のインターチェンジ周辺等、物流の結節点への流通施設等の誘導を促進するとともに、複合的な流通・物流関連企業の立地可能性について調査を行うなど、総合的な企業誘致活動を展開し、物流施設の集積を図る。

（生鮮品輸送に対応した物流施設の整備）

- ・ 空港や港湾、貨物駅などでの、冷凍冷蔵施設の保管容量の充実や電源供給設備の増設等、コールドチェーン[※]に対応した物流施設の整備を促進するとともに、鉄道・船舶による大量輸送を可能とする鮮度保持輸送技術の普及促進により、低コスト化・省力化を図る。

[※] グランドハンドリング 航空機の誘導、手荷物の搭降載、空港カウンター業務などの地上支援業務。

[※] フォワーダー 荷主から貨物を預かり、他の業者の運送手段（船舶・航空機・トラック・JR など）を利用し、貨物輸送を行う事業者のこと。

[※] コールドチェーン 生鮮食品や冷凍食品などを産地から消費地まで一貫して低温・冷蔵・冷凍の状態を保ったまま流通させる仕組み。

⑦ 海外・道外との物流の拡大

高品質な道産食品の輸出拡大に向けた環境づくりを進めるとともに、双方向での輸送に必要な安定的な貨物の確保を図る。

(道産品の販路拡大)

- ・ 道産品の販路拡大のため、食クラスター※活動やフード特区※などによる付加価値の高い道産食品の開発に向けた取組を進めるほか、生産状況・市場ニーズを踏まえ、商談会やテスト輸出などによる継続的・安定的な販路拡大に向けた取組を進める。
- ・ 航空・海上による輸送モード毎の特性を活かし、品目、荷量、輸出先等に応じた最適な輸送方法を選択可能な輸送環境の整備を進めるとともに、混載輸送や物流の共同化など効率的な輸送体制の整備を促進する。

(輸出向け製品の生産拡大)

- ・ 安心して輸出向け商品をつくることのできる環境を整えるとともに、海外販売先の具体的なニーズ情報をもとに、輸出向け商品の企画・生産に取り組むための体制整備を推進する。

(安定的な貨物の確保)

- ・ 本道経済の持続的な発展及び力強い産業構造の構築のため、自動車関連産業などを中心とした加工組立型工業の集積を図るほか、食関連産業など第1次産品を活用した加工型二次産業の育成や、原材料と製品の双方向による輸送が確保される製造業等の誘致に向けた取組を進め、本道からの輸出拡大につながる安定的な貨物の確保を図る。

※ 食クラスター 食の分野において、食に関わる幅広い産業と大学や試験研究機関、金融機関などの関連機関がオール北海道で、今まで以上に緊密に連携・協働できる体制を構築し、北海道ならではの食の総合産業を構築

※ フード特区 北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区の略。食に関する研究開発・製品化の促進や海外への販路拡大などの取組を行い、東アジアにおける食産業の研究開発・輸出拠点化を推進するもの。

(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
	<p>① 持続的な鉄道網の確立</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR 北海道の経営再生と持続的な鉄道網の確保 ・ 道南いさりび鉄道の経営安定化 ・ 鉄道の利活用促進 <p>② 高規格幹線道路など道路交通ネットワークの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高規格幹線道路網等の早期形成 ・ 高規格幹線道路の機能向上 ・ 道路交通ネットワークの整備 <p>③ 利便性の高い道内航空ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道内航空路線の充実 ・ 運賃の多様化・低廉化 <p>④ 交通機関相互の連携強化による利便性の高い移動の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道やバスなど交通機関の連携による移動の円滑化 ・ 積極的な交通情報の提供 <p>⑤ 新技術の活用と環境負荷の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動走行の実用化に向けた取組の推進 ・ 新技術の活用に向けた体制づくり ・ 北海道の特性を活かした新技術の研究開発の推進 ・ 交通分野における環境負荷の低減に向けた取組 <p>⑥ バリアフリー化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 誰もが安全で快適に利用できる移動環境の整備 ・ 心のバリアフリー化の促進 	<p>⑦ 輸送手段の充実・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 多様な輸送モードの確保 <p>⑧ サプライチェーンの最適化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ IoT等の活用（集貨・配送時の待機時間の解消、サプライチェーン全体の在庫管理等） ・ パレット積みなどによる荷役の効率化、トラック稼働率の向上 <p>⑨ 企業間連携の促進による効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ モーダルシフト等の推進 ・ 荷主間連携による共同物流網の構築、トラック・コンテナ輸送の効率化 <p>⑩ 交通モード間の連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 貨客混載など異業種間連携による輸送 <p>⑪ 産地から消費地までの輸送の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 集出荷施設などのストックポイントへの集約化の促進等

(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

【現状・課題】

(広域分散型の地域構造)

- ・ 本道は、首都圏などの経済拠点や大消費地から遠隔地にあり、国土の約 22%を占める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、各地域の主要都市間の距離が長く、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。
- ・ 圏域間の交流拡大や連携の強化、地域経済の活性化、更には地域医療の充実など安全・安心な暮らしを守る上で、道内を高速で円滑に移動・輸送できる鉄道や高規格幹線道路、航空路線などの交通ネットワークの形成や充実のほか、持続可能な公共交通の構築に向けて、地域の実情を踏まえた最適な交通機関の選択や利用拡大が必要である。
- ・ 道では、医療圏ごとに地域センター病院や救命救急センターを指定し、入院医療サービスの完結や重症及び重篤な救急患者を受け入れる体制を構築しているが、他都府県と比較してカバーする面積が著しく広範囲にわたっており、公共交通機関の充実や道路整備の推進などアクセス向上が必要となっている。
- ・ 四方を海に囲まれている本道では、道内一道外間の貨物輸送は、海上輸送と鉄道輸送が主体であり、安定的な輸送ネットワークを維持していくためには、海上輸送における定期航路の維持や鉄道貨物の安定的な輸送など、道外への多様な輸送モードの確保が必要である。

(JR 北海道の経営再生と鉄道網の持続的な維持)

- ・ JR 北海道は、国鉄の分割民営化の際に設置された経営安定基金の運用益の低迷に加え、利用者の減少や近年の安全投資の急増などによる、極めて厳しい経営状況を背景に、2016（平成 28）年 11 月、「当社単独では維持することが困難な線区」として、本道の鉄道網の約半分を対象とする 10 路線 13 線区を公表した。
- ・ 道では、JR 北海道の発表後直ちに、北海道運輸交通審議会の小委員会である地域公共交通検討会議の下に「鉄道ネットワークワーキングチーム」を設置し、鉄道網を形成する路線を 6 つの類型（下記参照）に区分し、将来を見据えた北海道の鉄道網のあり方について議論を行い、2017（平成 29）年 2 月に報告書の取りまとめを行った。

＜鉄道ネットワークワーキングチーム報告における 6 類型＞

- 1 札幌圏と中核都市等をつなぐ路線
- 2 広域観光ルートを形成する路線
- 3 国境周辺地域や北方領土隣接地域の路線
- 4 広域物流ルートを形成する路線
- 5 地域の生活を支える路線
- 6 札幌市を中心とする都市圏の路線

- ・ 道では、これまで、鉄道ネットワークワーキングチームの報告等を踏まえ、JR に対して自助努力や経営情報の開示を、国に対しては実効ある支援を求めるとともに、沿線自治体と共に、地域の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ついて、客観的なデータに基づく議論を積み重ねてきているところであるが、危機的な状況にある JR 北海道の経営再生と、鉄道網の持続的な維持に向けては、JR 北海道の自助努力を前提に、国の実効ある支援と地域の実情に応じた方策が一体的に講じられることが必要であることから、引き続き、取組を進めていく必要がある。

(道路ネットワークの構築)

- ・ 本道における高規格幹線道路は、圏域間の交流拡大や地域経済の活性化、地域医療の充実など重要な役割を担っているが、計画に対する開通率は約 60%（都府県約 85%）、事業未着手区間の割合は約 26%（都府県約 5%）と全国と比較して大幅に後れており、引き続き、着実な整備の推進が必要である。

(一次産品輸送の季節波動・片荷輸送など)

- ・ 本道の主力産品である農水産物については、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、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必要である。
- ・ 道内の輸送では、消費の中心である札幌では着貨物が多く発貨物が少ない傾向にある一方、地方都市は発貨物が多く着貨物が少ない片荷輸送が発生しており、出荷ピークの平準化を図るなど、安定的かつ効率的な輸送体制の確保が必要である。
- ・ 農産物などの輸送においては、バラ貨物の手荷役による積み降ろし作業が多く行われている状況にあり、トラック運転手の負担増加や配達能力の低下を招く要因となっており、荷役作業の効率化が必要である。

(技術革新の進展)

- ・ IoT[※]、ビッグデータ[※]、AI[※]等の新技術の登場により、大幅な生産性向上が期待される中、政府は「未来投資戦略 2017」において、移動革命による地域の人手不足や移動弱者の解消、交通事故の減少など、物流効率化と移動サービスの高度化を進めることとしている。
- ・ 無人自動走行による移動サービスやトラックの隊列走行、ドローン[※]などロボット技術の活用といった新技術の実用化は、本道が抱える移動手段や物流の確保といった課題の解決策となることが期待される。

※ IoT (Internet of things) モノのインターネット。コンピュータなどの情報通信機器以外の様々な物体 (モノ) がインターネットに接続され、相互に情報のやり取りを行うこと。

※ビッグデータ インターネットの普及などにより生成される巨大なデータ群。

※ AI (Artificial intelligence) 人工知能。人間の脳が行っている知的な作業をコンピュータに行わせるための技術。

※ ドローン 操縦士が乗らない、無人飛行機。

- ・ 本道においては、全国最多の 28 カ所の自動車関連テストコースが立地し、広大な土地や寒冷な気候を活かした多様な実証試験が行われている。こうしたことを背景に産学官からなる「北海道自動車安全技術検討会議」を 2016（平成 28）年 6 月に設置するなど、自動車関連企業の研究開発や国の自動走行の実用化に貢献できる体制整備を進めている。

（地球温暖化等への対応）

- ・ 道では、北海道地球温暖化対策推進計画により、本道の温室効果ガスの排出量を、2020（平成 32）年度までに基準年の 1990（平成 2）年度から 7.0%削減することを目標としている。
- ・ 運輸部門は、日本全体の CO₂ 排出量の 2 割弱を占めており、特に移動手段として自動車への依存度が高い本道では、運輸部門の CO₂ 排出割合が全国に比べ高い状況である。
- ・ CO₂ 排出量の削減に向けては、自動車から公共交通機関や自転車への利用転換、トラック輸送から鉄道輸送や海上輸送へ転換するモーダルシフトなどが求められる。
- ・ 船舶の燃料油に含まれる硫黄分の濃度規制が、2020（平成 32）年から世界一律で実施される予定であり、硫黄分を含まない LNG 燃料への転換が予想されることから、船舶の寄港地としての利便性を確保するため、燃料転換に係る対応が必要である。

（バリアフリーの推進）

- ・ 道では、「北海道福祉のまちづくり条例」や「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、公共交通のバリアフリー化を推進しているが、引き続き、高齢者や障がいのある方等の社会参加の促進を図り、誰もが利用しやすい安全で快適な移動環境を実現するため、ハード・ソフト両面からの取組を進めていく必要がある。

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・輸送できる交通ネットワークの形成・充実を図る。

【主な施策】

① 持続的な鉄道網の確立

JR 北海道の経営再生と持続的な鉄道網の確保や道南いさりび鉄道の経営安定化の取組、等に向けた取組を進める。

(JR 北海道の経営再生と持続的な鉄道網の確保)

- ・ JR 北海道の経営再生と、鉄道網の持続的な維持に向けては、JR 北海道の自助努力を前提に、国の実効ある支援と地域の実情に応じた方策が一体的に講じられることが必要であることから、引き続き、次の取組を進めていく。
- ・ JR 北海道に対しては、グループ会社も含めた徹底した自助努力と経営情報の開示を求めるとともに、鉄道事業以外の関連事業を長期的な視点に立って、戦略的に振興し、一層の収益拡大に取り組み、鉄道網の維持に最大限努めるよう求めていく。
- ・ 国に対しては、本道固有のコスト負担の軽減や鉄道・運輸機構の特例業務勘定を活用した、鉄道施設や車両の設備投資、大規模修繕などのほか、耐震化の推進、さらには、増収策への支援などについて、求めていく。
- ・ 地域においては、引き続き、地域の将来を見据えた最適な公共交通体系のあり方について、議論を深めるとともに、今後、JR 北海道が鉄道の利便性・快適性の向上や安全性の確保のために実施する取組に対して支援を行うべく、市町村とともに具体的な検討を行っていく。

(道南いさりび鉄道の経営安定化)

- ・ 2016（平成 28）年 3 月に開業した道南いさりび鉄道は、経営計画により 10 年で 23 億円の公的負担が見込まれるなど、厳しい経営が予想されていることから、今後とも鉄道事業の安全性を確保しつつ、マイレール意識の醸成や地域に密着した利用促進、「なごまれ号」などイベント列車や団体列車の拡充、地域資源を活用した旅行商品の開発などにより収支改善を図り、経営安定化に向けた取組を進める。

(鉄道の利活用促進)

- ・ 地域住民による日常的な利用促進をはじめ、沿線自治体や他の交通事業者等と連携しながら、地域の利用実態に応じたダイヤ編成などの利便性の向上や、観光施策と連携した鉄道の利用促進といった地域の実情を踏まえた取組の推進、また、本道の食や観光をはじめとする地域の資源を生かした、北海道ならではの観光列車の運行による需要創出などに取り組む。

② 高規格幹線道路など道路交通ネットワークの整備

高規格幹線道路等は、ヒトの移動やモノの輸送など重要な役割を果たす社会基盤であるため、関係機関と連携してネットワークの早期形成や機能向上を促進するとともに、幹線道路や生活道路の整備を進める。

(高規格幹線道路網等の早期形成)

- ・ 本道の高規格幹線道路は着実に整備が進められているが、地域間の連携強化や観光地へのアクセス向上、救急搬送時間の短縮、災害時におけるリダンダンシー※（代替性・多重化）の確保、さらには輸送時間短縮による物流の効率化やトラックドライバーの労働環境の改善など、重要な役割を果たす社会基盤として、早期のミッシングリンク※の解消が求められており、国や関係機関などと連携し、高規格幹線道路網等の早期形成を促進する。

(高規格幹線道路の機能向上)

- ・ 高規格幹線道路の有効活用を図り地域活性化に貢献するため、追加インターチェンジの設置やジャンクションの改良など、利便性向上に向けた取組を関係機関などと連携し進める。
- ・ 暫定2車線区間は、正面衝突など重大事故の危険性が高いほか、速度低下などが課題となっていることから、付加車線の追加や4車線化などの機能強化を促進する。

(道路交通ネットワークの整備)

- ・ 観光客などの円滑な移動や効率的な物流を支えるため、観光地や生産地、物流拠点などと空港・港湾といった交通結節点を結ぶ幹線道路の整備を推進する。
- ・ 安心して暮らせる地域社会の形成を図るため、通学や通勤、通院、買い物など地域の生活を支える生活道路の整備を推進する。

③ 利便性の高い道内航空ネットワークの形成

広域分散型の北海道において、道内各地の移動時間を短縮する航空ネットワークは重要な移動手段であり、道内路線の充実やリーズナブルな運賃設定などにより、利便性の高いネットワークの形成を図る。

※ リダンダンシー 「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながるように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。

※ ミッシングリンク 道路網における未整備区間で途切れている区間。

(道内航空路線の充実)

- ・ 札幌圏（新千歳空港・丘珠空港）と道内空港を結ぶ路線などの充実を図るため、地方路線を対象とした新たな運航支援制度の検討、新規路線就航のトライアル運航の取組を進める。
- ・ 休止や減便となっている路線の再開及び便数の増加に向け、年間を通じた需要を確保できるよう利用促進の取組を進める。
- ・ 国内線及び道内線の乗り継ぎ利用による交流人口の拡大を図るため、道外空港とも連携し、利便性の向上や利用しやすい乗り継ぎ運賃のPR などに取り組む。

(運賃の多様化・低廉化)

- ・ 航空利用者の利便性の向上や、新たな航空需要の創出を図るため、運賃の多様化・低廉化に向け、航空会社、旅行事業者、行政などの連携によるキャンペーン運賃の設定や、利用客への運賃助成、LCC の就航促進に取り組む。

④ 交通機関相互の連携強化による利便性の高い移動の実現

利用者の円滑な移動を促進するため、事業者間の連携強化に向けた体制づくりや IT を活用した運行情報の提供などの利便性向上に向けた取組を進める。

(鉄道やバスなど交通機関の連携による移動の円滑化)

- ・ 誰もが利用しやすいシームレス[※]で利便性の高い交通ネットワークの実現に向け、交通事業者や関係団体、自治体など関係者間の連携を強化し、地域が一体となって取り組む体制を構築する。
- ・ 鉄道をはじめ公共交通の持続的な維持・確保に向けて、利便性が高く快適な交通を実現し、利用促進につなげていく取組が不可欠であることから、公共交通機関相互の運行ダイヤの調整や等間隔化、一定エリア内の共通運賃制度の導入、チケット共通化など、乗継ぎに係る課題の把握と改善に向けた検討を進める。
- ・ 駅や空港、港湾などの交通結節機能の強化や交通アクセスの整備により、利用しやすい交通ネットワークの構築を進める。
- ・ 地域の幅広い関係者が参画し、バス等の輸送サービスのあり方を協議する「地域公共交通会議」や、まちづくりと一体となった地域公共交通網形成計画の策定を行う法定協議会など市町村や関係者の取組を支援する。

[※] シームレス「継ぎ目のない」の意。公共交通分野においては、交通機関間の継ぎ目を解消し、円滑な移動ができる状態を意味する。

(積極的な交通情報の提供)

- ・ コンテンツプロバイダ[※]や交通事業者などと連携し、インターネットを活用した路線検索や運行情報、バスロケーションシステム[※]など公共交通に係る情報提供機能を充実し、利用者の利便性向上を図る。
- ・ 交通障害時における運休や遅延、代替交通も含めた情報が利用者に適切に届くよう、効果的な情報発信を検討するなど、国や交通事業者等と連携した取組を進める。

⑤ 新技術の活用と環境負荷の低減

ヒトやモノの効率的な輸送などに大きな可能性を有している新技術の活用を推進するため、安全性を確保しつつ、効率化・省人化の実現に向けた環境整備を進めるとともに、CO₂排出量の削減などの環境負荷の低減に向けた取組を進める。

(自動走行の実用化に向けた取組の推進)

- ・ 自動車の自動走行は、国の成長戦略に位置づけられ、官民挙げて実用化に向けた取組を推進している。道においても、産学官連携の強化のため「北海道自動車安全技術検討会議」を設立し、自動走行に関するワンストップ窓口を設置しており、引き続き、情報提供の強化や道内での実証試験の誘致、企業の研究開発の支援などの取組を進める。
- ・ 自動運転バスなど技術革新による新たな交通・物流サービスの創出は、過疎地域等における公共交通や物流の確保の有効な手段となる可能性があることから、実用化に向けた取組を促進する。
- ・ 高規格幹線道路などでの自動隊列走行[※]の実現や、ダブル連結トラック[※]の運行に向け、高規格幹線道路の4車線化などの環境整備を促進するほか、民間施設直結スマートインターチェンジ[※]などの整備に向けた取組を進める。
- ・ 積雪寒冷地における自動走行システムの研究開発や道の駅を拠点とした自動運転サービス、除雪車の自動運転技術の活用といった、道内における国等の実証実験などと密接に連携しながら取組を進める。

※ コンテンツプロバイダ デジタル化された情報を提供する事業者の総称。

※ バスロケーションシステム バスの走行位置をバス停で表示し、バス待ち客の利便を向上するシステム。

※ 自動隊列走行 複数のトラックの先頭車両をドライバーが運転し、後続のトラックを電子的に連結し、2台目以降の後続車両は自動走行システムを使って無人走行するもの。

※ 自動隊列走行 複数のトラックの先頭車両をドライバーが運転し、後続のトラックを電子的に連結し、2台目以降の後続車両は自動走行システムを使って無人走行するもの。

※ ダブル連結トラック 1台のトラックで2台分のトレーラを連結する仕組み。

※ スマートインターチェンジ ETC技術を活用した自動料金収受方式により、料金所の無人化、分散化を可能としたインターチェンジ。インターチェンジ建設費・管理費のコストが縮減され、追加インターチェンジ等の整備が容易となりインターチェンジ周辺の地域活性化に貢献。

(新技術の活用に向けた体制づくり)

- ・ ドローンを活用した荷物運搬システムなどの開発に取り組む企業に対し、実証フィールドの提供など実証試験を支援するための体制づくりを進め、開発を促進する。
- ・ 内航海運における IoT 等を活用した運航の安全・効率化等の促進や、自動運航船の開発及び自動運航船を社会に受け入れるための基準・ルールの整備など、海上交通の高度化を進めるための取組を促進する。

(北海道の特性を活かした新技術の研究開発の推進)

- ・ 道内大学では、AI や IoT 等の先端技術を活用したデマンド公共交通システムや自動除雪システム等の研究開発が進められていることから、これらの実用化による地域課題の解決に向け、引き続き産学官連携による取組を進める。

(交通分野における環境負荷の低減に向けた取組)

- ・ 交通分野における CO₂ 排出量の削減のためには、自動車からの排出抑制を図る必要があり、国や市町村、運輸事業者などとの連携を図りながら、自動車からバス、鉄道、路面電車などの公共交通機関や自転車へのモード転換やカーシェアリング[※]、エコドライブの普及に取り組む。
- ・ 水素を燃料とした燃料電池自動車や電気自動車、プラグインハイブリッド車、クリーンディーゼル車などの次世代自動車の導入促進やエコ燃料の普及拡大など、環境負荷の少ない交通を実現するための取組や必要な基盤整備の促進を図る。
- ・ 船舶燃料における硫黄分の規制強化に伴い、今後想定される船舶の燃料転換に速やかに対応し、本道港湾の寄港地としての利便性を確保するため、有効な代替燃料である LNG 燃料を供給するための体制整備等を促進する。

⑥ バリアフリー化の推進

安全で快適な移動環境を実現するため、ユニバーサル[※]デザインの考え方にに基づき、旅客施設や車両などのバリアフリー化のほか、ソフト面の取組を併せて推進する。

(誰もが安全で快適に利用できる移動環境の整備)

- ・ 高齢者や障がいのある方、妊産婦などが安全で快適に移動できるよう、「北海道福祉のまちづくり条例」などに基づき、移動の連続性も考慮し、駅等の旅客施設の段差の解消、視覚障がい者誘導ブロックや多目的トイレの設置、車両のバリアフリー化等を進める。

[※] カーシェアリング レンタカー型カーシェアリングとして道路運送法第 80 条第 1 項の許可を受け、会員制により特定の借受人に対して、自家用自動車を業として貸渡すこと。

[※] ユニバーサルデザイン 全ての人が利用しやすいように考慮された製品、建物、環境等のデザイン。

(心のバリアフリー化の促進)

- ・ 誰もが移動しやすい環境づくりを一層促進するため、物理的なバリアフリーとともに、高齢者や障がいのある方、妊産婦などが抱える困難やそのニーズへの理解を深め、必要なサポートができるよう交通分野における接遇サービスの向上といった「心のバリアフリー」の取組を進める。

⑦ 輸送手段の充実・強化

円滑で効率的な輸送を実現するため、道内間・道外間における輸送網の充実・強化を図る。

(多様な輸送モードの確保)

- ・ 社会状況や経済環境の変化に柔軟に対応できる輸送環境の実現のため、トラック輸送の効率化や農産物等の安定的な輸送に資する鉄道貨物輸送の円滑化、フェリー・RORO 船等の航路確保や拡大、関係者の連携による航空輸送の効率化や輸送モード間の連携強化等、多様な輸送モードの機能強化に向けた取組を進める。

⑧ サプライチェーンの最適化

荷役時間の短縮や機械荷役の促進など、物流の全体最適化を進め、産業競争力の更なる向上を図る。

(IoT 等の活用 (集貨・配送時の待機時間の解消、サプライチェーン全体の在庫管理等))

- ・ IoT、ビッグデータ、AI の活用により、サプライチェーン[※]全体を最適化・効率化し、在庫日数や輸送コストの削減を図るほか、ロボット機器の導入などによる物流施設内の自動化・機械化や、荷主間や物流事業者間での荷物やトラック位置等のデータ共有化を進め、ピークの平準化、荷待ち時間の短縮、積載率の向上等につながる情報提供システムを構築するなど物流の生産性向上を促進する。また、港湾においても IoT や AI を活用したターミナル運営の効率化を促進する。

(パレット積みなどによる荷役の効率化、トラック稼働率の向上)

- ・ 農産物などのトラック輸送の効率化に向けて、パレット[※]積みやフレコン[※]輸送への切り替えによる荷役作業の省力化を行い、トラックの荷待ち時間の削減や運転手の負担軽減を図るとともに、荷役スペースの有効活用等によりトラック稼働率の向上を図るなど、安定出荷・安定輸送の継続に向けた取組を進める。

⑨ 企業間連携の促進による効率化

複数の事業者の連携・協働により、ドライバー等の人材、車両設備等の能力を最大限に活用し、物流全体としての効率化を図る。

※ サプライチェーン 製品の原材料が生産されてから消費者に届くまでの一連の工程。

※ パレット 運搬用の荷台や枠組み。

※ フレコン フレコン=フレキシブルコンテナの略で、粉状の物を運搬するため、軽量で折りたたみが容易な袋状の包材のこと。

(モーダルシフト等の推進)

- ・トラック輸送から鉄道輸送への転換などCO₂排出量削減にも資するモーダルシフトをはじめ、トラック輸送の共同化・大型化による積載率の向上や、トラック走行時間の短縮につながる最適な発送港の選択など、物流システムの改善に向けた取組を促進する。特に、本州への輸送手段が限定される本道では、トラックの海上輸送時におけるシャーシ[※]輸送を促進するため、共同輸送や仕向地でのけん引車両の調達などの取組を進める。

(荷主間連携による共同物流網の構築、トラック・コンテナ輸送の効率化)

- ・国が認定する物流総合効率化計画等の策定や計画に基づく共同配送や中継輸送、物流拠点施設の整備など、新たに物流の効率化や連携等に取り組む企業等の拡大に向けた取組を促進する。
- ・トラック車両の大型化やダブル連結トラックの導入、求貨・求車システムの導入による荷主間のマッチングなど、トラック輸送の効率化を促進する。
- ・海上コンテナのトラック輸送においては、通常、往路又は復路のいずれかで空のコンテナを輸送しており、非効率な輸送が発生していることから、物流の効率化及び港湾利用の推進に向けて、インランドデポ[※]（内陸のコンテナ置き場）等を活用し、往復でコンテナを使用するコンテナラウンドユース[※]等の取組を促進する。

⑩ 交通モード間の連携

(貨客混載など異業種間連携による輸送)

- ・貨物の集配効率が都市部と比べ低い過疎地等において、物流の効率性を高め、持続可能な交通・物流ネットワークの形成を図るため、幹線での鉄道や長距離バス、地方部での路線バスやタクシーとの貨客混載輸送や、トラックによる旅客輸送など異業種間の連携による取組を進める。

⑪ 産地から消費地までの輸送の効率化

(集出荷施設などのストックポイントへの集約化の促進等)

- ・一次製品の季節変動や片荷輸送などに対応するため、事業者や生産地などの連携により、集出荷施設や保管・冷蔵施設等の共同利用施設への集約化を促進し、輸送の効率化とコスト低減を図る。また、生産・保管・加工・流通までを一貫して行うなど、安定的な出荷体制の整備や高付加価値化も含めた取組を推進する。

※ シャーシ コンテナを載せるトラックの台車。コンテナと一体化してトレーラ（被けん引車）となるため、転じてコンテナ専用トレーラを指すこともある。

※ インランドデポ 内陸地における保税蔵置場を核とした輸出入取扱拠点。梱包や通関など通常は港で行う作業を荷送人や荷受人の身近なところで行うことができ、「内陸貿易港」「内陸通関基地」とも呼ばれる。

※ コンテナラウンドユース 輸入コンテナを荷卸後、空いたコンテナを輸出荷積に継続して利用すること。

(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
<p>① まちづくりと連携した持続的な交通ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の暮らしを守る生活交通の確保 ・ 公共交通利用の定着化 <p>② 安定した地域交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道やバス路線の持続的な維持・確保 ・ 地域の実情に応じたきめ細かな交通サービスの展開 ・ 新幹線の並行在来線への対応 <p>③ 生活・医療・産業を支える離島航路・航空路の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 離島航路・航空路の維持・確保 <p>④ 安全で快適な都市内交通環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市内の円滑な交通ネットワークの整備 ・ 安全な歩行者・自転車空間の整備 		<p>⑤ 過疎地域等での持続的な物流の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 宅配事業者や小売り事業者等との連携 ・ NPO等や自治体と連携した輸送手段の確保 <p>⑥ 都市部における物流の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 集配用トラックの駐車スペース・荷さばき場確保 ・ 物流を考慮した建築物の設計・運用 ・ 宅配便の再配達削減 <p>⑦ 産業振興・地域振興に資する港湾の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 港湾空間の活用

(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

【現状・課題】

(人口減少・高齢化の進行と都市部への人口集中)

- ・ 本道の人口は 1997（平成 9）年の約 570 万人をピークに全国を上回るスピードで減少し、今後も人口減少の傾向は続くと言われている。一方、65 歳以上の高齢者人口は今後も増加し、高齢化が一層進むものと推計されている。
- ・ 本道では、全道の 3 分の 1 以上の人口が札幌市に集中しており、2040（平成 52）年にはその割合が 4 割まで上昇する一方、人口 3 千人を下回る規模の市町村が 69 団体に増加するなど、多くの市町村で過疎化が進むと推測されている。
- ・ 人口減少・少子高齢化の進行は、生産・消費の減少、地域におけるコミュニティ機能の低下や、公共交通の利用や物流の輸送量の減少につながる懸念され、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な地域が生じる可能性がある。
- ・ バス、トラックの運転手や内航船員の高齢化などにより、交通・物流を担う労働力の確保が課題となっており、人材確保はもとより、交通・物流網の効率化や省力化を進めていくことが必要である。
- ・ 高齢者の運転免許の返納が増加している一方、特に過疎地域においては、公共交通基盤が脆弱であることから、自家用車の移動に頼らざるを得ない状況となっている。
- ・ 札幌市などの都市部では、交通渋滞による環境負荷とともに、都心や中心市街地などにおける路上荷さばきが交通渋滞や歩行者の安全を妨げる要因の一つとなっていることから、道路交通の安全性や景観等と物流の効率性との両立が課題である。
- ・ 離島住民や医療機関へ派遣される医療従事者の移動のほか、地域産品といった物資の輸送など、生活や産業の振興のために必要な本道と離島を結ぶ航路・航空路について維持・確保を図る必要がある。

(消費者ニーズの多様化)

- ・ 電子商取引（EC）市場の拡大に伴い宅配便取扱個数が年々増加する一方で、約 2 割の荷物が再配達となっているほか、トラック積載率の低下など、様々な非効率が発生している。
- ・ 通信販売の増加に伴う宅配便の需要増に対応していく上で、再配達に伴い発生する労働力や環境面での社会的コストの増加が課題とされており、特に地方部では 1 回の配達距離が長くなることから、その影響はより大きなものとなるため、再配達の削減をはじめ、高度化・効率化が必要である。

(港湾臨海部における新たな産業の立地)

- ・ 道内では、港湾の臨海部において、バイオマス発電や水産・海洋関係の学術研究施設などに活用されている事例もあり、地域振興の促進に向けては、港湾空間を活用した新たな産業の創出を進めていく必要がある。

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、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、関係者が連携した取組を進める。

【主な施策】

① まちづくりと連携した持続的な交通ネットワークの構築

将来のまちづくりを見据えた最適な交通体系の構築に向けて、関係者が連携した取組を進めるとともに、モビリティ・マネジメントなどにより公共交通の利用拡大を図る。

（地域の暮らしを守る生活交通の確保）

- ・ 人口減少・少子高齢化が進む中、誰もが住み慣れた地域で安心して暮らしていける地域社会をつくるためには、通勤・通学、買い物、医療、福祉など日常生活に必要な交通手段の維持・確保が必要であることから、利用者のニーズや将来のまちづくりを見据えた最適な交通体系の構築に向けて、市町村と連携した取組を進める。
- ・ 道の「北の住まいるタウン[※]」などにおけるコンパクトなまちづくりや「道の駅」による拠点づくりの取組などと連携し、コミュニティの拠点と日常生活に必要な施設への交通ネットワークの構築に向けた取組を進める。
- ・ 各振興局に設置している「地域生活交通確保対策協議会」の場などを通じ、市町村、住民、事業者等が連携し、地域の実情に応じた生活交通の確保等に向けた取組を進める。
- ・ 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通網形成計画の策定など、まちづくりや観光振興等の地域戦略と一体となった総合的な公共交通ネットワークの形成に向けた市町村の取組を支援する。

（公共交通利用の定着化）

- ・ 教育や啓発により公共交通の利用に誘導する「モビリティ・マネジメント[※]」により、住民自らが「乗って守る」という意識を喚起し、通勤、通学等での利用促進を図るとともに、まちづくり活動や各種イベントと公共交通の利用を組み合わせ、住民の積極的な外出機会を創出するなど、公共交通の需要拡大と持続的な利用定着に向けた取組を促進する。
- ・ 公共交通の利用者拡大に向けて、高齢者も利用しやすいノンステップバスの導入や商業施設、コミュニティ施設を活用した待合環境の整備など、利便性が高く快適な移動環境の実現に向けた取組を促進する。

[※] 北の住まいるタウン 「コンパクトなまちづくり」や「低炭素化・資源循環」及び「生活を支える」取組を一体的に進めることで、誰もが安心して心豊かに住み続けられるまち・地域を目指す道の取組。

[※] モビリティ・マネジメント ひとりの移動が過度な自動車利用から、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することをうながす、コミュニケーションを中心とした交通政策。

② **安定した地域交通の確保**

鉄道や乗合バスの利用促進や並行在来線への対応など地域の实情に応じた交通手段の確保に向けた取組を推進する。

(鉄道やバス路線の持続的な維持・確保)

- ・ 鉄道やバス路線の持続的な維持・確保に向けて、住民のマイレール・マイバスといった意識醸成を図るよう、関係者が連携して取り組む。
- ・ 乗合バスの利用者は減少傾向にあるが、地域住民や観光客にとって不可欠な交通手段であることから、市町村、バス事業者など関係機関が認識を共有し、連携しながら生活交通路線の確保に向け、利用促進の取組を進める。
- ・ 厳しい経営状況にある乗合バス事業においては、路線再編や貨客混載といった生産性向上に向けた手法を検討するなど、収益改善に向けた取組を進める。

(地域の实情に応じたきめ細かな交通サービスの展開)

- ・ 人口減少・高齢化が進行する中、地域コミュニティの維持に向け、住民の利便性を考慮したコミュニティバス[※]や乗合タクシー、自家用有償運送、スクールバスの活用、デマンド交通[※]などの地域の实情に応じた交通手段の確保に向けた取組を促進する。

(新幹線の並行在来線への対応)

- ・ 北海道新幹線の札幌延伸に伴い、JR 北海道から経営分離される函館・小樽間については、道と沿線 15 市町で構成する「北海道新幹線並行在来線対策協議会」において、沿線地域の住民や観光客などの最適な交通手段について調査・検討を行うなど、開業後を見据えた地域公共交通の確保に向けた取組を着実に進める。

③ **生活・医療・産業を支える離島航路・航空路の維持・確保**

離島の生活や通院、産業を支える航路・航空路は、島民に不可欠な交通手段であることから、「離島振興法」などに基づき、移動手段の維持・確保を図る。

(離島航路・航空路の維持・確保)

- ・ 国や道、離島町が連携し、離島航路・航空路の維持・確保に向け、事業者への運航支援や離島住民等を対象とした運賃低廉化などに取り組む。また、島外からの利用者を増やすため事業者と地域が連携して観光需要拡大の取組を進めるとともに、安定的な輸送確保に向け港湾・空港施設の整備を進める。

[※] コミュニティバス 交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、バス事業者等に委託して運送を行う乗合バスや市町村自らが行う有償運送。

[※] デマンド交通 電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態。需要に応じた運行が可能だが予約が必要。

④ 安全で快適な都市内交通環境の整備

都市内の円滑な交通の実現に向け、関係者の協力のもと、都市交通マスタープランの策定や環状道路などの効率的な整備のほか、歩行者・自転車空間などの環境整備を図る。

(都市内の円滑な交通ネットワークの整備)

- ・ 都市圏において、人口減少及び高齢化への対応、環境負荷の軽減、コンパクトシティ[※]の推進などの課題解決につながる総合性のある都市交通の実現に向けて、地元市町村との役割分担を図りながら、学識者、交通事業者や国等の協力のもと、都市交通マスタープラン[※]の策定を進める。
- ・ 国や市町村など関係主体との連携により、都市内の円滑な交通を確保するため、都心アクセスの整備や放射道路と環状道路の効率的な整備を進めるとともに、幹線道路の改築や交差点改良、鉄道との立体交差化など、必要な対策を進める。

(安全な歩行者・自転車空間の整備)

- ・ 生活道路においては、安全で快適な歩行者・自転車空間の確保が必要であり、特に交通弱者である小学生や高齢者の交通安全の確保に向けて、国や市町村などとの連携を図りながら、バリアフリー化された歩行者空間の整備や住区内などにおける車両速度の低減化のほか、自転車走行環境の整備など、歩行者と自動車、自転車の共存を図る取組を進める。

[※] コンパクトシティ 中心部に居住地や都市機能を集積することによって、市街地の活性化や住民の利便性を向上させようとする考え。

[※] 都市交通マスタープラン 都市圏において、総合交通体系調査を実施し、幹線道路や公共交通ネットワークといった都市における交通体系のあり方を示すもの。

⑤ 過疎地域等での持続的な物流の確保

持続的な物流の確保により、過疎地域等での生活の安定を支えるため、事業者や自治体などとの連携による効率化を進め、安定的な物流システムの構築を図る。

(宅配事業者や小売り事業者等との連携)

- ・ 運送事業者による共同配送や小売店舗による共同発注の普及促進を図るため、関係者による合意形成・実行体制の整備に向けて、地域の運送事業者等との連携により取組を進める。併せて、小売り事業者等の配送網等の活用に向けた連携体制の構築を図る。

(NPO等や自治体と連携した輸送手段の確保)

- ・ バス事業者と宅配事業者など従来の垣根を越えた連携により、道の駅や公民館、廃校等を活用した貨物輸送や移動手段の共同化、NPOや自治体との協働による買い物支援など、生活支援サービスの複合化に向けて地域と一体となった新たな輸送体制を構築し、効率的な輸送手段の確保を図る。

⑥ 都市部における物流の効率化

都市部において、道路交通の安全性や景観、住民等の利便性などと物流の効率性とを両立させていくため、既存ストックの有効活用の観点も踏まえ、物流を考慮したまちづくりを進める。

(集配用トラックの駐車スペース・荷さばき場確保)

- ・ 物流活動が周辺交通や環境へ与える影響の抑制や、物流事業者の負担軽減を図るため、関係者の理解を得つつ、冬期間の除排雪を含めた地域における荷さばきルールの策定を促進するとともに、企業や地方公共団体等が保有する不動産の有効活用の可能性を含めた集配用トラックの駐車スペースや荷さばき場の整備等の取組を促進する。

(物流を考慮した建築物の設計・運用)

- ・ 荷物の搬出入や建築物内での配送・集荷の際に、離れた場所に駐車を余儀なくされるケースや、エレベータの不足等から効率的な集配を難しくしている状況が見受けられることから、建築物に係る物流の円滑化に向けて、トラックの進入を可能とする建築物の整備等、物流を考慮した建築物の設計・運用の取組を促進する。

(宅配便の再配達削減)

- ・ 消費者も含めた関係者間でのコミュニケーションの強化や公共スペースでの宅配ロッカーの活用等による受取など、消費者の積極的参加の推進のための環境整備を図り、宅配便の再配達削減に向けた取組を進める。

⑦ 産業振興・地域振興に資する港湾の活用

(港湾空間の活用)

- ・ 海に面した港湾空間を活用し、バイオマス発電や風力発電など、再生可能エネルギーの導入による、比較的安価で環境負荷の低いエネルギーの確保や、臨海部という立地環境を活かした、水産・海洋関係の学術研究施設の設置などにより、商品開発や雇用の創出を図るなど、地域の産業振興に向けた港湾空間の活用を促進する。

(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
<p>① 防災・減災対策の強化と国土強靱化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 災害時の連携体制の強化と情報提供機能の充実 ・ 災害に強い交通・物流ネットワークの形成 ・ 高規格幹線道路ネットワークの早期形成等 ・ 空港や港湾、鉄道の機能強化 ・ 安全で円滑な冬期交通の確保 ・ 交通インフラの計画的な修繕・更新 ・ 交通安全対策の推進 		<p>② 交通・物流を担う人材確保・育成、労働環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転手不足に対応した人材の確保・育成 ・ 労働環境の改善、イメージアップに向けた取組 ・ トラック輸送における契約書面化、適正運賃取得などへ向けた環境整備

(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
-----	----------------	----------------------

【現状・課題】

(頻発・激甚化する自然災害)

- ・ 本道は広大な面積と長い海岸線を有し、地震・津波、火山噴火、豪雨、暴風雨、竜巻、豪雪、暴風雪など様々な大規模自然災害のリスクが存在している。2016（平成 28）年 8 月には観測史上初となる 3 つの台風が本道に上陸するなど、甚大な被害が発生し、また、同年 12 月の大雪により、新千歳空港で欠航が相次ぎ、大きな混乱が生じた。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を進めることが重要である。
- ・ 災害時における交通・物流ネットワークの寸断は、地域経済に与える影響が大きく、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が重要である。

(加速化するインフラ老朽化)

- ・ 高度経済成長期に整備された交通インフラの老朽化が急速に進行しており、安全性の確保や維持管理・更新に要する費用の増加等が課題となっている。このため、既存施設の計画的な維持修繕や長寿命化を進め、更新費用の平準化やライフサイクルコストの縮減を図り、安全で安心して利用できる交通インフラの機能を保全することがこれまで以上に重要になっている。

(積雪寒冷な気象条件)

- ・ 本道は、冬期間においては雪による視界不良や路面の凍結などが多発するため、自動車などの走行に時間を要し、定時性の確保が困難な状況である。また、道路や空港、駅などの除雪のため、除雪用機械や作業員の確保といった積雪寒冷地特有の負担が生じている。
- ・ 吹雪等による道路の通行止めや交通機関の運休といった交通障害が、道内での旅客の移動や物資の輸送に支障を来している。

(経営環境・労働環境の変化)

- ・ バス、トラック運転手や内航船員等の高齢化、人材不足が進行し、公共交通や物流網の維持・確保のため、女性や若者の就労促進や就労環境の改善が必要である。
- ・ トラック運送業では、全産業平均と比べて運転手の労働時間が長く、年間所得額は低い状況であるほか、荷主都合による長時間の荷待ちや、現場で附带作業を指示される事態が生じているが、トラック運送事業者のみの努力では改善することが困難であるという要因が背景にある。また、「運賃」の範囲が不明確なことが、本来収受できるはずの付帯作業等、運送業務以外の作業等に係る費用の収受が難しい原因の一つにもなっており、取引環境の改善が必要である。
- ・ 労働環境や取引環境の改善、生産性の向上に向けては、荷主を含めた関係者が一体となり、取組を進めていくことが必要である。
- ・ 物流に関する社会全体の認識が低い状況であることから、物流の社会的役割に対する道民理解の促進や、イメージの向上を図ることも必要である。

(交通安全対策の推進)

- ・ 道内の交通事故による死亡者数は、過去最多であった1971（昭和46）年の889人と比較すると2016（平成28）年は158人と5分の1以下まで減少するなど発生件数・死亡者数・負傷者数ともに減少傾向にあるが、高齢化の進展により、死亡者の半数以上を高齢者が占めるとともに、高齢歩行者被害の事故や飲酒運転による事故が発生するなど、依然として多くの尊い命が失われており、より重点的な交通安全対策をオール北海道で推進する必要がある。

本道は広大な面積と長い海岸線を有し、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。

【主な施策】

① **防災・減災対策の強化と国土強靱化の推進**

災害発生時におけるヒトの移動やモノの輸送を確保するため、関係者間の連携体制を強化し、災害に強い交通ネットワークの形成や交通施設の機能強化を図る。

（災害時の連携体制の強化と情報提供機能の充実）

- ・ 交通事業者や関係機関・団体等が参加する「北海道交通・物流連携会議（仮称）」を設置し、関係者間の連携強化により災害時等に迅速に対応できる体制を構築するとともに、代替交通や輸送手段の確保などの取組を進める。
- ・ 台風や大雪などの災害時における交通障害の発生に際し、代替交通も含めた情報が利用者に適切に提供されるよう、国や交通事業者等と連携した取組を進める。
- ・ 空港や鉄道などにおける大規模な交通障害発生時に、利用者の的確な誘導や地元市町村における避難所の確保、食事の提供など、関係機関と連携し、サポート体制の構築に向けた取組を進める。
- ・ 平時には地域の観光情報を発信し、大雪や台風による大規模欠航など緊急時には、道内他空港や他の交通手段の案内及び宿泊施設の手配など、空港利用者に「安心」と「情報」を届けるコンシェルジュ機能の充実を図る。

（災害に強い交通・物流ネットワークの形成）

- ・ 近年、台風等の自然災害により、長期間にわたって道路の通行止めや鉄道の運休が発生していることから、交通施設の防災・減災対策の強化や信頼性の高い代替ルート確保など、災害に強い交通・物流ネットワークの形成を進める。

（高規格幹線道路ネットワークの早期形成等）

- ・ 高規格幹線道路は、台風や地震等の自然災害に対し強靱であり、大規模災害時に被災地への物資供給など迅速な支援を行うために不可欠な社会基盤であることから、ミッシングリンクの早期解消に向けた取組を進め、ネットワークの早期形成を図る。
- ・ 災害時における広域交通の分断を回避するため、高規格幹線道路と中心市街地を連結するアクセス道路の整備をはじめ、地域高規格道路や緊急輸送道路などの整備に向けた取組を進める。

(空港や港湾、鉄道の機能強化)

- ・ 大規模な自然災害等に備え、空港や港湾、鉄道施設の耐震強化など、各管理主体が計画的に施設の改良整備を進める。また、大雪時における鉄道施設や空港の除雪体制の充実・強化に取り組む。
- ・ 大規模災害時における緊急物資の輸送や、危機管理対応等を優先させ、空港、港湾機能を早期に回復できるよう業務の継続や適切な対応するためのマニュアル整備などを推進するとともに、平時から関係機関等と連携し、情報共有や訓練を定期的実施するなど、非常時の対応に備えた体制の整備を行う。

(安全で円滑な冬期交通の確保)

- ・ 本道において、快適な日常生活や社会経済活動を展開していくためには、冬期間の安全で円滑な交通の確保が重要であり、道路ネットワークの維持に向けて除排雪や堆雪スペースの確保、雪崩・地吹雪対策など様々な取組を進める。

(交通インフラの計画的な修繕・更新)

- ・ 道が管理する空港や道路などの交通インフラについては、「北海道インフラ長寿命化計画(行動計画)」2015(平成27)年6月策定)に基づき、施設管理の状況と課題を踏まえ、施設の長寿命化や必要な機能の適正化など、総合的かつ計画的な維持管理・更新を着実に推進することにより、利用者の安全・安心が確保されるよう施設の保全を図る。
- ・ 鉄道や港湾、高規格幹線道路など、その他の交通関係の社会資本については、各管理主体が策定する長寿命化計画等に基づき、戦略的な維持管理・更新等を推進する。

(交通安全対策の推進)

- ・ 交通事故のない社会をめざし、高齢者の交通事故防止や飲酒運転の根絶など、道民一人ひとりの交通安全意識の高揚を図るため、自治体や関係機関・団体と連携しながら、交通安全対策をオール北海道で進める。
- ・ 自動ブレーキなどの先進安全技術は、高齢運転者に限らず、全ての運転者の交通事故防止・被害軽減に資することから、安全運転機能を備えた自動車の普及啓発を促進する。

② 交通・物流を担う人材確保・育成、労働環境の改善

交通・物流事業者が安定的にサービスを提供できる環境づくりを進めるとともに、人材の確保、定着、育成につながる働きやすい環境を整える。

(運転手不足に対応した人材の確保・育成)

- ・ 乗合バス、トラックの運転手や内航船員などの人材確保に向けて、女性や若者等の多様な人材が活躍できるよう、学校訪問やインターンシップなどとともに、大型免許の未取得者の雇用・育成の取組を促進する。
- ・ 鉄道や航空輸送の安定を図るため、運転士や保線員、操縦士や整備士などの人材育成のほか、仕事の魅力を学生等に向けて発信するなど、将来の人材確保に向けた取組を促進する。
- ・ 若年層、女性等の新たな人材の育成や既従事労働者の就労環境改善等を目的に、経営者等を対象とした各種講習会の開催等を通じ、バスやトラック輸送に携わる人材の育成及び定着促進を図る。

(労働環境の改善、イメージアップに向けた取組)

- ・ 乗合バスやトラックなどの運輸業界の労働環境改善に向けて、不規則、長時間といった働き方を変える取組が必要であることから、機械化・IT化などによる業務負荷の低減のほか、長時間労働の解消を図り、ワークライフバランスに配慮した働きやすい環境整備に向けた取組を進める。
- ・ 業界の社会的役割及び抱える課題等に対する理解を深めるため、コンテンツの作成や教育等の機会を通じ、交通・物流分野を支える人材の裾野を広げる。

(トラック輸送における契約書面化、適正運賃取得などへ向けた環境整備)

- ・ 多重下請け構造の是正を通じて、物流サービスに関する取引の透明性を高めることで、法令を遵守した適正な取引が徹底されるよう、環境整備を進める。また、付帯業務等のコストが取引価格に適正に反映されるよう、必要なコストの「見える化」を図り、利用者も含めた関係者間で共通認識を形成しつつ、運送に対する対価と運送以外の部分に対する対価を区分して収受するための取組を推進し、トラック輸送における契約書面化や適正運賃の取得などに向けた環境整備を図る。
- ・ 物流の生産性向上の必要性への理解や協力を求めるため、経済界や荷主に対しての啓発活動を進める。

VI 推進体制

本指針の推進にあたっては、交通・物流事業者のみならず、行政（国、道、市町村）、道民・利用者など、多様な主体が相互に連携・補完するとともに、それぞれが自らの役割を果たしながら、持続可能な交通ネットワークの構築に向けた取組を進めていくことが重要であることから、関係者が一体となって施策の展開を図っていく。

[各主体の役割分担]

北海道	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本指針の方向に沿った総合的・計画的な施策の推進 ・ 多様な主体の連携・協力体制の構築に向けた積極的な関わり ・ 地域や事業者の取組に関する調整・補完機能の発揮 ・ 交通や物流施策の推進に係る国等への要請 ・ 本指針の考え方や地域公共交通に関する道民理解の促進 など
国	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国が実施する交通施策の着実な推進 ・ 道や市町村などの取組への協力、支援 ・ 鉄道を含む持続可能な公共交通の維持・確保に向けた支援 ・ 自動運転技術など先進技術の研究や開発支援 など
市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・ まちづくりと一体となった交通政策の推進 ・ 住民や事業者と連携した利用促進の取組 ・ 地域で交通政策を担う人材の育成、組織体制の整備 ・ 国や道の施策への協力 など
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全で快適な交通サービスの提供 ・ 利用者の拡大や生産性の向上に向けた取組 ・ 利用や経営状況に関する情報提供 ・ まちづくりと一体となった交通政策の提案や事業者間の連携などを通じた国や道、市町村の施策への協力 など
物流事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 物流ネットワークの確保を通じた地域の活性化への貢献 ・ 持続可能な経営に向け、人手不足対策や生産性の向上等 ・ 事業者相互の連携強化 ・ 国や道との協働による物流ネットワークの確保 など
経済界・荷主（生産者団体等）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 持続可能で効率的な物流の社会全体での実現に向けたサプライチェーン全体の効率化や物流の生産性向上の必要性等への理解 ・ 物流事業者等と連携した取組 など
道民などの利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通への理解の促進と積極的な利用 ・ 公共交通の持続的な維持に向けた市町村や交通事業者などの取組への参加、協力 ・ 物流の社会的な役割についての理解や宅配便の再配達の削減など物流の効率化への協力 など

VII 点検・評価

施策の効果的・効率的な展開を図るため、特に短期的・集中的な取組を進めていく重点戦略については指標として目標値を設定するとともに、計画（Plan）、実行（Do）、評価（Check）、改善（Action）の4段階の活動を行うPDCAサイクルに基づき、定期的に施策の実施状況を検証し、点検・評価などを行う。

なお、JR北海道の事業範囲の見直しや道内7空港の一括民間委託をはじめ、交通インフラの更なる整備や新たな技術革新の進展など、本道交通を取り巻く環境変化に的確に対応することができるよう、毎年度、進捗状況を把握し、知事の附属機関である「北海道運輸交通審議会」で審議を行いながら、計画的な推進に努めるとともに、必要に応じて柔軟に見直しを行う。

【持続可能な開発目標（SDGs）に係る施策の推進】

2015（平成27）年9月に国連で採択された持続可能な開発のための2030アジェンダでは、持続可能な開発目標（SDGs）として17のゴール（目標）と169のターゲットが掲げられた。

国が2016（平成28）年12月に策定した「持続可能な開発目標（SDGs）実施指針」では、SDGsを全国的に実施するため、各地方自治体においても、各種計画や戦略、方針の策定や改訂に当たってはSDGsの要素を最大限反映することが奨励されている。

こうしたことから、道においては、北海道総合計画をはじめとする各計画等において、国の実施指針と同様に施策の推進に取り組んでおり、本指針においても、交通分野におけるSDGsの達成に資するものである。

【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

施策の展開	主な取組状況
国際交通ネットワークの形成	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 新千歳空港の国際拠点空港化 ・ 地方空港の国際機能の向上 ・ 港湾の国際機能の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新千歳空港の発着枠の拡大 (H28.3月～深夜早朝枠 6→30 枠) (H29 夏～日中 1 時間当たり 32 枠→42 枠) ・ 新千歳空港の国際航空路線開設状況 (H19.4: 8 社→H28.4: 18 社) ・ 新千歳空港の国際線利用者数の増大 (H19:814 千人→H28:2,721 千人) ・ 新千歳空港の国際貨物取扱量の増大 (H19:4,319 トン→H28:10,515 トン) ・ 外国クルーズ船の寄港数増加 (H19:11 回→H28:45 回) ・ 「北極海航路の利活用に向けた方針」の策定 ・ 道内 6 港の連携による農水産物輸出促進計画の策定（輸出拠点港湾：苫小牧港、石狩湾新港、連携水揚港湾：増毛港、江差港、紋別港、根室港） ・ 特定貨物輸入拠点港湾の指定（釧路港） ・ 道内 7 空港の一括民間委託に向けた取組 ・ 旭川空港国際線ビル増改築着工
幹線交通ネットワークの形成	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 北海道新幹線の整備 ・ 航空ネットワークや空港機能の充実 ・ 高規格幹線道路等の整備 ・ 幹線鉄道の機能の充実 ・ 海上ネットワークや港湾機能の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北海道新幹線の新函館北斗駅等開業 (H28.3月:利用者数 1.6 倍) ・ 北海道新幹線の札幌開業の 5 年前倒し (2030 (平成 42) 年度末開業予定) ・ 高規格幹線道路の開通率 (H19:44.4%→H28:60.4%) ・ 新千歳空港において国内 LCC5 社が就航 (H29.10) ・ 道内 7 空港の一括民間委託に向けた取組 ・ 新千歳空港の国内線保安検査場の新設 ・ 国内物流ターミナルなどの整備促進 (苫小牧港など)

地域交通ネットワークの形成	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路交通ネットワークの整備・保全 ・ 安全で快適な都市内交通環境の整備 ・ 安定した地域交通・離島交通の確保と地域の実情に応じた公共交通サービスの展開 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス路線や離島航路・航空路に対する支援 ・ 道南いさりび鉄道が運行開始 ・ 有人離島保全特別措置法による離島住民等への運賃支援 ・ コミュニティバスなど地域交通確保の取組拡大 ・ 路線バスの生産性向上に向けたモデル事業等の実施 ・ 観光列車のモニターツアー実施 ・ 運転手確保事業の実施 ・ ライドシェアの実証実験 ・ デマンド交通の実施 ・ 観光列車ながまれ海峡号の運行
交通ネットワーク相互の連携	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通結節機能の充実 ・ 交通モード間・事業者間の連携促進に向けた体制の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新幹線駅から市内への定額タクシーの運行 ・ 路面電車とバスへの IC カードシステムの導入 ・ 新函館北斗駅へのバス案内看板の設置 ・ 宅配事業者とバス会社やタクシー会社との連携による貨客混載輸送の実施 ・ ビール会社と JR 貨物による 4 社による「共同輸送」などの実施 ・ 鉄道事業者と航空事業者が連携した道東・道北地方への周遊促進
安全・快適で環境負荷の少ない質の高い交通の実現	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境負荷の少ない交通の実現 ・ バリアフリー化の促進 ・ 安全で円滑な冬期交通の確保 ・ 災害に対する安全性の確保 ・ 安全、安心な交通施設の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 低公害車の普及 (H19:15,471 台→H28:177,920 台) ・ 段差解消などバリアフリー化が進捗 <旅客施設> (段差 H19:59.3%→H27:84.8%) (障害者用トイレ H19:59.3%→H27:85.3%) ・ 雪崩柵や防雪柵などの整備 (道道対策率 H19:14.5%→H28:74.9%) ・ 交通事故死者数の減少 (H19:286 人→H28:158 人)

	<ul style="list-style-type: none">・ 12 港湾で事業継続計画（港湾 BCP）の策定・ 大規模災害時における関係機関の連絡調整の場を設置（H28）・ 鉄道駅のバリアフリー化（44 駅中 35 駅済）（H29. 10）・ 列車運転状況サービスの開始 ※Kitaca エリア限定・ ビッグデータを活用した未然防止型の交通安全対策の実施（国交省）・ 自動運転実用化に向けた「北海道自動車安全技術検討会議」等の設置・ 自動運転車の公道実験の実施・ 新千歳空港の冬期対策の推進・ 路面電車の環状運行の開始
--	--

【参考資料 2】国・道の関連計画等

(1) 国の関連計画等

① 交通政策基本計画（交通政策基本法）

【策 定】2015（平成 27）年

【計画期間】2014（平成 26）年度～2020（平成 32）年度

【概 要】

- ・ 交通政策基本法に基づき、我が国の交通政策の長期的な方向性を踏まえつつ、政府が今後講ずべき交通施策について定めるもの。
- ・ 「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」、「成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」、「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」の3つの基本方針を掲げるとともに、施策目標や具体的な施策を提示。
- ・ 本計画の着実な実施により、我が国が直面する経済社会面の大きな変化に的確に対応し、将来にわたって国民生活の向上と我が国の発展をしっかりと支えることができる交通体系が構築されることが期待されている。

【交通政策基本法：2013（平成 25）年施行】

- ・ 交通に関する基本的な施策と実施に関する国及び地方公共団体の責務を定め、国において交通施策に関する基本的な計画の策定、推進を図ることとされたところ。

② 総合物流施策大綱

【策 定】2017（平成 29）年閣議決定

【計画期間】2017（平成 29）年度～2020（平成 32）年度

【概 要】

- ・ 政府における物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁が連携して総合的・一体的な物流施策の推進を図るもの。
- ・ これからの物流に対する新しいニーズに応え、我が国の経済成長と国民生活を持続的に支える「強い物流」を実現していくために、以下の6つの視点からの取組を進める。
 - ① サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革（＝繋がる）～競争から共創へ～
 - ② 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現（＝見える）
 - ③ ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現（＝支える）～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～
 - ④ 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築（＝備える）
 - ⑤ 新技術（IoT、BD、AI 等）の活用による“物流革命”（＝革命的に変化する）
 - ⑥ 人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等（＝育てる）

③ 北海道総合開発計画

【策 定】2016（平成 28）年閣議決定

【計画期間】2016（平成 28）年度～2025（平成 37）年度

【概 要】

- ・ 「人が輝く地域社会」、「世界に目を向けた産業」、「強靱で持続可能な国土」の3つの目標のもと、北海道の強みである「食」と「観光」を戦略的産業と位置づけ、食と観光を担う「生産空間」を支え、「世界の北海道」を目指すため、ゲートウェイ機能の強化・観光地への交通アクセスの円滑化やストレスフリーな移動・活動を可能とする環境整備などの施策を進めることとしている。

(2) 道の関連計画等

① 北海道総合計画

【策 定】2016（平成 28）年

【計画期間】2016（平成 28）年度～2025（平成 37）年度

【概 要】

- ・ 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ものであり、全ての道民がともに考え、ともに行動する指針として策定。
- ・ 「子育て環境・最適地」、「安全・安心社会」、「環境先進モデル」、「憧れのくに北海道ブランド」、「地域経済循環」、「豊富な人材」、「個性あふれる地域」といった7つの将来像を掲げながら、「輝きつづける北海道」を目指していくもの。
- ・ 交通の観点からは、持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備として、連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成が求められている。

② 北海道創生総合戦略

【策 定】2015（平成 27）年

【計画期間】2015（平成 27）年度～2019（平成 31）年度

【概 要】

- ・ 北海道の創生に関する施策推進のための目標及び基本的方向等を定めたもの。
- ・ 北海道の強みを活かし、人口減少に対応するため、「道民一人ひとりの個性に応じた活躍の場をつくる」、「将来にわたり安心して暮らし続けることのできる生活の場をつくる」、「力強い経済と、生き生きと働くことのできる就業の場をつくる」といった3つの取組の基本方向のもと、「幅広い世代が集い、つながり、心豊かに暮らせる包容力のある北海道」を目指していくもの。
- ・ 交通の観点からは、本戦略の推進を支える交通ネットワークの整備が求められている。

③ 北海道強靱化計画

【策 定】2015（平成 27）年

【計画期間】概ね 5 年間

【概 要】

- ・ 国土強靱化基本法に基づく国土強靱化地域計画として策定したものであり、北海道における国土強靱化に関する施策を総合的かつ計画的に推進する指針となるもの。
- ・ 「大規模自然災害から道民の生命・財産と北海道の社会経済システムを守る」、「北海道の強みを活かし、国全体の強靱化に貢献する」、「北海道の持続的成長を促進する」といった 3 つを北海道強靱化の基本目標として掲げている。
- ・ 交通の観点からは、北海道や全国の強靱化を支える交通ネットワークの整備が求められている。

④ 北海道観光のくにづくり行動計画

【策 定】2013（平成 25）年（2015（平成 27）年改訂）

【概 要】

- ・ 「北海道観光のくにづくり条例」に基づき、観光事業者や観光関係団体、道民、道をはじめとする行政機関など、観光にかかわるすべての関係者が連携、協働して観光振興に関する施策を総合的、計画的に推進するための基本的な計画として策定。
- ・ 「自然環境など地域の資源を生かした滞在型の観光地づくり」「国内外への効果的な誘客活動による旅行市場の拡大」「観光振興による地域と経済の活性化」の 3 つの目標のもと、観光振興に係る取組を進める。

⑤ 北海道インバウンド加速化プロジェクト

【策 定】2017（平成 29）年

【概 要】

- ・ 国が 2020（平成 32）年の訪日外国人旅行者の目標値を 4,000 万人に引き上げたことや、2015（平成 27）年度の来道外国人観光客が 208 万人達するなど、目標としていた 300 万人が視野に入ってきたことから策定。
- ・ 観光関連計画を基本としながら 2020（平成 32）年度を目途に外国人観光客 500 万人という目標を掲げている。
- ・ 「稼ぐ観光」という意識の醸成を図るとともに、満足度の高い観光地づくりを目指し、オール北海道での取組の考え方や方向性を示すことによって、インバウンドの加速化を図ることとしている。

⑥ 北海道食の輸出拡大戦略

【策 定】2016（平成 28）年

【概 要】

- ・ 海外市場への販路を開拓しアジア地域等の成長活力を取り込むことにより地域を支える農水産業や食品加工業の発展と力強い地域経済の構築を図るために策定。
- ・ 2018（平成 30）年に食の輸出 1,000 億円を目標としており、「商流・物流網の整備」、「輸出支援体制の確立」、「新たな市場への展開」の 3 つの基本戦略を設定し、その中から品目別、国・地域別等の展開方向を定め、集中的に取り組む内容を定めている。

用語集

■ア行

- ※ アウトバウンド 日本から海外へ出かける日本人旅行者。
- ※ インバウンド 海外から日本を訪れる外国人旅行者。
- ※ インランドデポ 内陸地における保税蔵置場を核とした輸出入取扱拠点。梱包や通関など通常は港で行う作業を荷送人や荷受人の身近なところで行うことができ、「内陸貿易港」「内陸通関基地」とも呼ばれる。
- ※ エプロン 航空機を駐機させ、旅客の乗り降りや荷物の積み降ろし等を行うエリア。

■カ行

- ※ カーシェアリング レンタカー型カーシェアリングとして道路運送法第80条第1項の許可を受け、会員制により特定の借受人に対して、自家用自動車を業として貸渡すこと。
- ※ 北の住まいるタウン 「コンパクトなまちづくり」や「低炭素・資源循環」及び「生活を支える」取組を一体的に進めることで、誰もが安心して心豊かに住み続けられるまち・地域を目指す道の取組。
- ※ グランドハンドリング 航空機の誘導、手荷物の搭降載、空港カウンター業務などの地上支援業務。
- ※ 交通アクセス 目的地までの経路と交通手段。
- ※ 国際拠点港湾 国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾。道内には2港（室蘭港及び苫小牧港）。
- ※ 国際バルク戦略港湾 大型船舶の活用等により、資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的かつ安価に供給することを目的とする港湾施策で、本道からは、釧路港（穀物）が選定された。
- ※ コミュニティバス 交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、バス事業者等に委託して運送を行う乗合バスや市町村自らが行う有償運送。
- ※ コールドチェーン 生鮮食品や冷凍食品などを産地から消費地まで一貫して低温・冷蔵・冷凍の状態を保ったまま流通させる仕組み。
- ※ コンテナラウンドユース 輸入コンテナを荷卸後、空いたコンテナを輸出荷積に継続して利用すること。
- ※ コンテンツプロバイダ デジタル化された情報を提供する事業者の総称。
- ※ コンパクトシティ 中心部に居住地や都市機能を集積することによって、市街地の活性化や住民の利便性を向上させようとする考え。

■サ行

- ※ サプライチェーン 製品の原材料が生産されてから消費者に届くまでの一連の工程。
- ※ シームレス 「継ぎ目のない」の意。公共交通分野においては、交通機関間の継ぎ目を解消し、円滑な移動ができる状態を意味する。
- ※ 自動隊列走行 複数のトラックの先頭車両をドライバーが運転し、後続のトラックを電子的に連結し、2台目以降の後続車両は自動走行システムを使って無人走行するもの。
- ※ シャーシ コンテナを載せるトラックの台車。コンテナと一体化してトレーラ（被けん引車）となるため、転じてコンテナ専用トレーラを指すこともある。
- ※ 食クラスター 食の分野において、食に関わる幅広い産業と大学や試験研究機関、金融機関などの関連機関がオール北海道で、今まで以上に緊密に連携・協働できる体制を構築し、北海道ならではの食の総合産業を構築

- ※ スマートインターチェンジ ETC 技術を活用した自動料金収受方式により、料金所の無人化、分散化を可能としたインターチェンジ。インターチェンジ建設費・管理費のコストが縮減され、追加インターチェンジ等の整備が容易となりインターチェンジ周辺の地域活性化に貢献。

■タ行

- ※ ダブル連結トラック 1台のトラクタで2台分のトレーラを連結する仕組み。
- ※ デマンド交通 電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態。需要に応じた運行が可能だが予約が必要。
- ※ 都市交通マスタープラン 都市圏において、総合交通体系調査を実施し、幹線道路や公共交通ネットワークといった都市における交通体系のあり方を示すもの。
- ※ ドローン 操縦士が乗らない、無人飛行機。

■ハ行

- ※ バスロケーションシステム バスの走行位置をバス停で表示し、バス待ち客の利便を向上するシステム。
- ※ パレット 運搬用の荷台や枠組み。
- ※ ビッグデータ インターネットの普及などにより生成される巨大なデータ群。
- ※ フレコン フレコン＝フレキシブルコンテナの略で、粉状の物を運搬するため、軽量で折りたたみが容易な袋状の包材のこと。
- ※ フォワーダー 荷主から貨物を預かり、他の業者の運送手段（船舶・航空機・トラック・JRなど）を利用し、貨物輸送を行う事業者のこと。
- ※ フード特区 北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区の略。食に関する研究開発・製品化の促進や海外への販路拡大などの取組を行い、東アジアにおける食産業の研究開発・輸出拠点化を推進するもの。
- ※ ベリースペース 旅客機の旅客空間の下にある手荷物や貨物を搭載できる空間。
- ※ 北極海航路 北極海を航行してアジアとヨーロッパを結ぶ最短航路のこと。欧州と東アジアを結ぶ主要航路である「南回り航路」（マラッカ海峡、スエズ運河経由）に比べ航行距離は6割程度となる。北極海の海水面積減少により、北極海の航行可能日数が増えれば、将来的な活用の可能性があると言われ、各国の注目を浴びている。

■マ行

- ※ ミッシングリンク 道路網における未整備区間で途切れている区間。
- ※ 民族共生象徴空間 白老町に整備するアイヌ文化の復興等に関するナショナルセンターとして、アイヌの歴史、文化等に関する国民各層の幅広い理解の促進やアイヌ文化の継承及び新たなアイヌ文化の創造発展に繋げるための拠点。
- ※ モビリティ・マネジメント ひとりの移動が過度な自動車利用から、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することをうながす、コミュニケーションを中心とした交通政策。

■ヤ行

- ※ ユニットロードターミナル さまざまな荷姿の貨物をコンテナに詰めたり、すのこ状に作られた荷台（パレット）に乗せてあらかじめある標準の取扱単位に取りまとめて輸送する方式（ユニットロード）に対応したターミナル。
- ※ ユニバーサルデザイン 全ての人が利用しやすいように考慮された製品、建物、環境等のデザイン。

■ラ行

- ※ リダンダンシー 「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。

■英数字

- ※ AI (Artificial intelligence) 人工知能。人間の脳が行っている知的な作業をコンピュータに行わせるための技術。
- ※ CIQ (Customs・Immigration・Quarantine) 国境を越える際の交通・物流において必要な手続で、税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫(Quarantine)を包括した略称。
- ※ IoT (Internet of things) モノのインターネット。コンピュータなどの情報通信機器以外の様々な物体(モノ)がインターネットに接続され、相互に情報のやり取りを行うこと。
- ※ LCC (Low Cost Carrier) コストの削減等により低価格運賃での運航サービスを提供する航空会社。
- ※ RORO 船 ロールオン・ロールオフ船。貨物をトラックやフォークリフトで積み卸す(水平荷役方式)のために、船尾や船側にゲートを有する船舶であり、そのまま乗り降りを行うため、荷役効率が飛躍的に向上する。
- ※ SNS (Social Networking Service) 人と人との社会的な繋がりを維持・促進する様々な機能を提供する会員制のオンラインサービス。