

「北海道交通政策総合指針重点戦略」（素案）意見募集に対する対応状況等について

市町村・団体名	頁	素案該当部分	修正案等	対応状況
NPO 法人 エコ・モ ビリティ 札幌	1	「主な関連計画」の一覧	<ul style="list-style-type: none"> ・「北海道 SDGs 推進ビジョン」および「北海道環境基本計画」を追加 <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・取組指標（P43）に SDGs を掲げているのであれば、関連計画として記載が必要と思われる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「北海道 SDGs 推進ビジョン」については、関連計画に追加。 ・なお、「北海道環境基本計画」については、同計画及び重点戦略の考え方の基本とする「北海道交通政策総合指針」において、主な関連計画に位置付けていないため、追加しない。
木古内町	2	重点戦略の構成 めざす姿を実現するための4つの「施策展開」での、「競争と共生」	<ul style="list-style-type: none"> ・「共生と連携」 <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業者間が競争しつつ共生に向けて展開していくとの趣旨と思われるが、「共生」すべき者の表現での「競争」は強すぎると考えるため。 	<ul style="list-style-type: none"> ・重点戦略の考え方の基本とする「北海道交通政策総合指針」において、2030年度までの長期的な施策の視点として「競争と共生」を設定。
(一社) 北海道 バス協会	4	1 シームレス交通戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・今回のコロナ禍によって道内の乗合バス事業者は甚大な損失を被っており、現行輸送体制の縮小（減便等）を余儀なくされ、事業の存続自体が危ぶまれている状況において、ポストコロナを見据えたシームレス交通に向けた取り組みが果たして現実的に可能であるかどうか、事業者として不安である。 ・まずは事業者が存続できることがシームレス交通戦略を構築する上での大前提であり、損失を相当の期間に亘って回復する事の困難が予想される中で果たして戦略・政策がスムーズに機能できるのかどうか懸念される。（修正案ではないが、バス事業者としての現状の懸念を記させて頂いた。） 	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症の影響で減少した公共交通利用者の回復のためには、交通事業者間の連携を一層強化させ、基盤的な運行サービスの確保や利便性を高めていくことが必要。 ・このため、ポストコロナを見据え、交通事業者の連携による利便性の向上や路線などの最適化の検討などにより、地域交通の維持・確保を図っていく考え。

「北海道交通政策総合指針重点戦略」（素案）意見募集に対する対応状況等について

市町村・ 団体名	頁	素案該当部分	修正案等	対応状況
北斗市	5	<p>展開イメージ 【新技術の活用】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 展開イメージ中の【新技術の活用】には、「キャッシュレス」のキーワードがあるが、取組内容には具体的なものがない。 インバウンド加速化戦略とも関連すると思うが、ICカードシステムの整備促進といった取組は検討（記載）しないのか。 	<ul style="list-style-type: none"> キャッシュレスについては、MaaS を展開することで、ICカードをはじめ、クレジットカード決済、QRコード決済などのキャッシュレス化を推進していく考え。
木古内町	6	<p>■地域公共交通計画策定に向けた検討・協議 取組指標 ○地域公共交通計画策定市町村カバー率→ 100% (R5)</p>	<p>■地域公共交通計画策定に向けた検討・協議 取組指標 ○地域公共交通計画策定市町村カバー率→ 100% (R7)</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 改正地域交通活性化法に伴う、計画と補助の連動は、令和7年度以降が見込まれるとともに、令和5年度を目標年度とした場合、今後3ヶ年で各市町村が計画を策定することとなり、計画策定体制や補助枠を考慮した場合、かなりの困難性が伴うため。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画と補助の連動時期については、国において現在協議中であるが、3年程度の経過措置が見込まれていることから、令和2年度の法改正から3年後の令和5年度末を目標年次とし、道内において計画の策定が進むよう取組を進めていく考え。 今後、国から経過措置期間が明示され、目標年次に見直しの必要が生じた場合については、適宜対応する。
富良野市	6	<p>■地域公共交通計画策定に向けた検討・協議 取組指標 ○地域公共交通計画策定市町村カバー率→ 100% (R5)</p>	<p>■地域公共交通計画策定に向けた検討・協議 取組指標 ○交通計画を北海道で作成することでカバ ーする。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 素案の記載では、各市町村において策定することで100%を目指すのか、北海道が全域を含む計画を策定することで100%とするのかが不明確であるため、その点を明記すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通活性化再生法の改正を踏まえ、道内各市町村において、地域の実情に応じた計画策定に向けた検討が必要。 計画区域については、交通圏や移動特性の範囲など地域の実情に応じて適切に設定する必要があり、特に広域圏においては、道が当該市町村と共同して策定に向けた検討を進めていく考え。

「北海道交通政策総合指針重点戦略」（素案）意見募集に対する対応状況等について

市町村・団体名	頁	素案該当部分	修正案等	対応状況
富良野市	6	■地域公共交通計画策定に向けた検討・協議	<p>■北海道が策定する地域公共交通計画に向けた検討・協議</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> どこが策定する計画に対してなのかが不明確。せめて、広域計画を北海道全域・振興局単位・振興局をさらに区分した単位で作成するというような範囲くらいは明確すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通活性化再生法の改正を踏まえ、道内各市町村において、地域の実情に応じた計画策定に向けた検討が必要。 計画区域については、交通圏や移動特性の範囲など地域の実情に応じて適切に設定する必要があり、特に広域圏においては、道が当該市町村と共同して策定に向けた検討を進めていく考え。
北斗市	6	■地域公共交通計画策定に向けた検討・協議	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通活性化再生法では、地域の多様な輸送資源を活用することとされているが、それらの運行主体への法的拘束力はない。 北海道全域で計画策定がされるよう、全ての輸送資源に関わる運行主体の積極的な参加を促す方策を検討いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画の策定に当たっては、法定協議会において協議・検討していくことになるが、公共交通事業者に対しては、法令により協議への応諾義務や協議結果の尊重義務が課されている。 地方公共団体においては、協議会に必要な構成員を柔軟に追加できることから、地域の実情に応じた輸送資源の議論が十分に行えるよう、地域に必要な運行主体に対して、協議会への参画を促していく考え。
	12	■地域における最適な交通モードの検討		
北海道経済連合会	12	■地域における最適な交通モードの検討	<ul style="list-style-type: none"> 買い物困難者の発生抑制について追記。 <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後拡大すると見込まれる過疎部に係る施策として重要であることを明確にするため。 	<ul style="list-style-type: none"> ご意見を踏まえ、次のとおり修正。 <p>■地域における最適な交通モードの検討 ～地域における輸送資源を総動員した上で、最適な交通モードの検討を進め、空白エリアにおける<u>デマンド交通等</u>により、<u>買い物や通院等の日常生活における移動を支援するなど</u>、<u>地域の実情を踏まえた持続可能な旅客運送サービスの確保に向けて取り組む。</u></p>

「北海道交通政策総合指針重点戦略」（素案）意見募集に対する対応状況等について

市町村・団体名	頁	素案該当部分	修正案等	対応状況
北斗市	12	<p>■本道一本州間における輸送の最適化に向けた検討 ～北海道新幹線の高速化による鉄道貨物輸送への影響に対応した鉄道輸送や海上輸送等の各輸送モード間の連携方策や役割分担について検討を進める。</p>	<p>・輸送の最適化に向けた検討として、「北海道新幹線の高速化による鉄道貨物輸送への影響に対応した鉄道輸送や海上輸送等」が記載されているが、道南いさりび鉄道を維持していく上では、JR貨物による輸送を存続させる前提で検討すべきではないか。</p>	<p>・本道一本州間における輸送の最適化に向けた検討については、様々な方策について検討する必要があることから、現時点においては個別の記載とはしていない。</p>
北海道経済連合会	12	<p>■本道一本州間における輸送の最適化に向けた検討</p>	<p>・第二青函トンネルの検討を追記。</p> <p>【理由】</p> <p>・最適化の検討には、青函共用走行問題の解決が不可欠であり、その方策や物流網の強化の観点からも第二青函トンネルの検討を明記。</p>	<p>・本道一本州間における輸送の最適化に向けた検討については、様々な方策について検討する必要があることから、現時点においては個別の記載とはしていない。</p>
	12	<p>■高規格幹線道路網の形成</p>	<p>・片側1車線区間の複線化の推進</p> <p>・取組指標 複線化率100（R7）等を追記。</p> <p>【理由】</p> <p>・片側1車線区間が多く自動運転トラックの運用が妨げられている。3車線が理想的。</p>	<p>・道内の高規格幹線道路の整備率は、全国に比べて後れていることから、高規格幹線道路網の早期形成に向けて取り組んでいる。</p> <p>・時間信頼性や災害時等における代替性の確保を目的とした暫定2車線区間の4車線化については、災害に強い交通戦略において整理。</p>
	12	<p>■自動運転に関する取組の促進 取組指標 ○道内での自動運転実証試験件数 24件（R1）→36件（R7）</p>	<p>・北海道の特性としてある冬道での自動運転実現に向け、冬道条件下での実証試験に係るKPIの設定を追記。</p> <p>【理由】</p> <p>・北海道でオールシーズンの自動運転を実現するためには、冬道条件下での自動運転実現が不可欠。冬道条件下での実証試験を積み重ねるべき。</p>	<p>・自動運転について、道としては通年での実用化を目指し、ワンストップ相談窓口を通じた企業の実証試験支援などを実施しており、現行のKPIで適切と考えている。</p>

「北海道交通政策総合指針重点戦略」（素案）意見募集に対する対応状況等について

市町村・ 団体名	頁	素案該当部分	修正案等	対応状況
北海道 経済 連合会	13	<p>■物流の効率化・脱炭素化に向けた取組</p>	<p>・脱炭素化・物流の効率化に向けた取組とし、クリーン車両への切り替え促進や水素自動車を追記。</p> <p>【理由】</p> <p>・脱炭素化は物流の効率化のためだけに図るものではないので、順番を入れ替え、自家用車、公共交通機関も含めるようにすべき。</p> <p>・また、水素自動車も既に実用化されていることから電気自動車と併記。</p>	<p>・本戦略においては、交通・物流の視点から整理しており、物流全体としての効率化を図ることで脱炭素化を推進する趣旨のため、項目名の変更は行わない。</p> <p>・なお、取組内容については、ご意見を踏まえ、次のとおり修正。</p> <p>■物流の効率化・脱炭素化に向けた取組 ～物流全体としての効率化を図るとともに、<u>積雪寒冷・広域分散といった本道の地域特性を考慮しながら、燃料電池自動車や電気自動車など次世代自動車への切り替え促進を図ることで、脱炭素化に向けた取組を進める。</u></p>
トラック 協会	14	<p>■荷主と連携した生産性の向上と働き方改革の推進 深刻化が続くトラック運転手不足への対応、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、荷主とトラック運送事業者が連携した「ホワイト物流推進運動」を促進するとともに～</p>	<p>■荷主と連携した生産性の向上と働き方改革の推進 <u>長時間労働及び低賃金により深刻化が続く</u>トラック運転手不足への対応、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、荷主とトラック運送事業者が連携した「ホワイト物流推進運動」及び<u>パレット輸送の促進を図ると</u>ともに～</p>	<p>・ご意見を踏まえ、次のとおり修正。</p> <p>■荷主と連携した生産性の向上と働き方改革の推進 <u>長時間労働及び低賃金等により深刻化が続く</u>トラック運転手不足への対応、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、荷主とトラック運送事業者が連携した「ホワイト物流推進運動」や<u>トラック運送業に係る標準的な運賃の浸透を促進するとともに～</u></p>

「北海道交通政策総合指針重点戦略」（素案）意見募集に対する対応状況等について

市町村・ 団体名	頁	素案該当部分	修正案等	対応状況
北海道 経済 連合会	14	■人材の確保・育成	<p>・ドライバーの賃金引き上げによる人材の確保について追記。</p> <p>【理由】</p> <p>・物流の効率化により P.13 の季節波動等の課題を解決し、事業者の生産性向上が実現した際には、その効果（増益）の一部をドライバー確保のために活用。</p>	<p>・ドライバーの賃金引き上げによる人材の確保については、「■荷主と連携した生産性の向上と働き方改革の推進」の項目において、次のとおり整理する。</p> <p>■荷主と連携した生産性の向上と働き方改革の推進 <u>長時間労働及び低賃金等により深刻化が続くトラック運転手不足への対応</u>、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、荷主とトラック運送事業者が連携した「ホワイト物流推進運動」やトラック運送業に係る標準的な<u>運賃の浸透</u>を促進するとともに～</p>
	14	サービスの担い手となる輸送人材の確保・育成	<p>サービスの担い手となる輸送人材の確保・育成 ・項目追加</p> <p>■自動運転トラック（運転支援、隊列走行等）の実現による労働環境の改善 運転手の負担軽減、長時間労働の是正のために自動運転技術の普及を促進し、人材確保を進める。（例：既存トラックの改造などに補助金）</p> <p>取組指標 ○自動化率 50%（R7）</p> <p>【理由】</p> <p>・適宜休憩をとることが定められていても、長距離、長時間の運転は心身への負担が大きく、この軽減のため、自動運転技術を適用。</p>	<p>・自動運転については、ワンストップ相談窓口による実証試験に係る関係機関への手続きの支援・自治体と企業のマッチング等を通じて取組を進めていく考え。</p> <p>・KPIについては、自動運転に関する取組の促進において、ワンストップ相談窓口を通じた企業の実証試験支援などを実施していることから、道内での自動運転実証試験件数を設定。</p>

「北海道交通政策総合指針重点戦略」（素案）意見募集に対する対応状況等について

市町村・団体名	頁	素案該当部分	修正案等	対応状況
北海道開発局	20	[考え方] ～道内、国内、海外への段階的な観光需要の回復に向けて～	[考え方] ～ <u>国内旅行とインバウンドの両輪により</u> 、道内、国内、海外への段階的な観光需要の回復に向けて～ 【理由】 ・国際交通運送協会（IATA）は、世界の旅行需要が2019年水準に回復するのは2024年と予測。 ・また、2024年に一気に全ての需要が回復するのではなく、需要は少しずつ段階的に回復していくと考えられるため。	・ご意見を踏まえ、次のとおり修正。 [考え方] ・～ <u>国内旅行と訪日旅行の両輪により</u> 、道内、国内、海外への段階的な観光需要の回復に向けて～
北海道経済連合会	20	現状・課題	・北海道新幹線の青函共用走行問題の解決を追加。 【理由】 ・具体的な取組に北海道新幹線の高速化が記載されているため。	・ご意見を踏まえ、次のとおり追加。 [現状・課題] ・北海道新幹線のさらなる高速化及び札幌開業に向けた取組の展開
札幌市	22	■航空ネットワークの充実・強化 ～地方空港を含めた道内空港における未就航路線の誘致活動を行うなど、道内空港の活性化に向けた施策を展開する。	■航空ネットワークの充実・強化 ～地方空港を含めた道内空港における機能強化や未就航路線の誘致活動を行うなど、道内空港の活性化に向けた施策を展開する。 【理由】 ・航空ネットワークの充実・強化には、就航可能機材の拡充を図るための空港の機能強化や旅客数の増加に対応するための空港ビルの拡充などの各種機能強化が必要であるため。	・ご意見を踏まえ、次のとおり修正。 ■航空ネットワークの充実・強化 ～観点から、道内地方空港の機能強化や未就航路線の誘致活動を行うなど、道内空港の活性化に向けた施策を展開する。



「北海道交通政策総合指針重点戦略」（素案）意見募集に対する対応状況等について

市町村・団体名	頁	素案該当部分	修正案等	対応状況
北海道経済連合会	22	■航空ネットワークの充実・強化	<ul style="list-style-type: none"> 札幌圏の需要を全道へ波及させるため、丘珠空港の利活用促進に向けた取組推進について追記。 <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 札幌圏に集中する需要を丘珠空港から道内地方空港へ波及させることで、全道的な経済波及効果が期待できるため。 	<ul style="list-style-type: none"> 新千歳空港に集中している航空需要を全道に波及させる観点から、道内地方空港の未就航路線の誘致活動を例示。 丘珠空港については、新千歳を除く道内他空港と同様に、「道内地方空港」として整理。
北海道開発局	22	<p>■クルーズ船の道内港への寄港促進 取組指標</p> <p>○クルーズ船の寄港回数 0回（r2）→130回（r7）</p>	<p>■クルーズ船の道内港への寄港促進 取組指標</p> <p>○クルーズ船の寄港回数 130回（R1）→130回（R7）</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 年度表記が、他の項目の体裁と不一致。 0回（R2）には違和感がある。R1の方が良いのではないか。コロナによる減を前面に出すためにR2にするという考え方もあるが、それだと空港などもR2の数字とすべき。 	<ul style="list-style-type: none"> Rは年度、rは暦年で整理。 実績については、直近の令和2年1月から12月までの寄港回数を記載。
北斗市	22	<p>■北海道新幹線の高速化等による利用促進と札幌開業に向けた取組</p> <p>～官民連携による体制づくりや開業を見据えた計画策定の検討など、2030年度末に予定される札幌開業に向けた取組を進める。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 「官民連携による体制づくりや開業を見据えた計画策定の検討」に関し、計画策定ありきで進めるのではなく、まずは札幌開業に向けた取組の具体的な内容を整理し、その上で計画策定の必要性も考慮して進めるべきではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 札幌開業に向けた取組の具体的な内容を整理するなど、計画策定にあたっては、関係者等のご意見を伺いながら検討を進めていく考え。

「北海道交通政策総合指針重点戦略」（素案）意見募集に対する対応状況等について

市町村・団体名	頁	素案該当部分	修正案等	対応状況
北海道経済連合会	23	<p>■交通情報提供機能と案内表示等の充実</p>	<p>・交通拠点に加えて、観光エリアや移動中のJRやバスを追記。</p> <p>【理由】</p> <p>・観光エリアからSNSで観光地の情報を発信したり、移動中に次の観光地を調べたりすることもあるので、移動中の環境整備は重要。</p> <p>・受益者が負担すべきとも考えられるが、北海道全体として観光地やJR、バスのWi-Fi設置を支援し、外国人観光客の満足度を向上させるべき。</p>	<p>・ご意見を踏まえ、次のとおり修正。</p> <p>■交通情報提供機能と案内表示等の充実 ～情報提供機能の充実を図るとともに、<u>観光エリアや移動車内、交通拠点におけるWi-Fi環境の整備、多言語対応した案内表示等の充実に向けた取組を進める。</u></p>
北海道開発局	23	<p>■新たな観光資源や観光ルートの創出・活用 複数空港の観光資源を組み合わせた新たな観光ルートの形成や国立公園のブランディング戦略、白老町に開設されたウポポイをはじめ、2021年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会、アジア初のアドベンチャートラベル・ワールドサミット、さらには、2023年の北広島市に建設が予定される北海道ボールパークの開業などを契機に、新たな観光資源を活かした誘客促進に向けて取組を進める。</p>	<p>■新たな観光資源や観光ルートの創出・活用 ～新たな観光資源を活かした誘客促進に向けて取組を進める。 <u>更に、雄大な自然等を活かしたドライブ観光を推進し、地方部への周遊を促進するため、安全で快適なドライブを支える道路整備や道の駅整備、関係機関の連携による観光地案内や道路情報提供の充実等に取り組む。</u></p> <p>【理由】</p> <p>・観光ルートの創出・活用として、関係者と連携しインバウンド向けドライブ観光の推進に取り組んでいるため。</p>	<p>・ご意見を踏まえ、次のとおり修正。</p> <p>■新たな観光資源や観光ルートの創出・活用 ～新たな観光資源を活かした誘客促進に向けて取組を進める。<u>また、雄大な自然等を活かした道内周遊を促進するため、安全で快適なドライブ観光を支える道路整備や道の駅整備、関係機関の連携による観光地案内や道路情報提供の充実等に取り組む。</u></p>
北海道経済連合会	26	<p>現状・課題</p>	<p>・他地域より北海道発の輸出が価格競争力において優位性を発揮する物流網の構築を追加。</p> <p>【理由】</p> <p>・輸出量の拡大のためには輸出コストの低減が必要のため。</p>	<p>・ご意見を踏まえ、次の項目を追加。</p> <p>[現状・課題]</p> <p>・輸出拡大に向けた価格競争力の向上</p>

「北海道交通政策総合指針重点戦略」（素案）意見募集に対する対応状況等について

市町村・ 団体名	頁	素案該当部分	修正案等	対応状況
北海道 開発局	26	現状・課題 ・港湾における船舶の大型化への対応	現状・課題 ・港湾における穀物、鉄スクラップ等の船舶大型化への対応 【理由】 ・船舶大型化の対応品目を追加。	・ご意見を踏まえ、次のとおり修正。 現状・課題 ・港湾における穀物、循環資源等の船舶大型化への対応
	26	現状・課題 ■コンテナ船の大型化と国内港湾の最大水深岸壁の推移 	現状・課題 ・農水産物の輸出増加への対応を追加 ■北海道における農水産物輸出機能の強化  【理由】 ・図として、基幹航路のコンテナ船を出すと、必要最低水深が18mと誤解を与える。国際物流拡大戦略なので、農水産物の輸出に関する資料を示した方がよいのではないか。	・ご意見のとおり修正。
	28	道内産業の活性化・高度化	道内産業の活性化・高度化 ・再生資源である鉄スクラップの輸出拡大を追加 【理由】 ・鉄スクラップの輸出拡大についても輸出拡大に向けて取組をしているため。（「商流と物流が・・・」の項目に溶け込ませても可）	・ご意見を踏まえ、次のとおり修正。 ■商流と物流が一体となった本道からの輸出拡大～混載輸送など効率的な輸送体制整備を促進するほか、道内で生産される高品質な鉄スクラップの輸出拡大に向け、船舶大型化への対応を進める。

「北海道交通政策総合指針重点戦略」（素案）意見募集に対する対応状況等について

市町村・ 団体名	頁	素案該当部分	修正案等	対応状況
北海道 開発局	28	<p>■商流と物流が一体となった本道からの輸出拡大 取組指標</p> <p>○道産食品輸出額(r1)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道内港（実績） 664 億円 ・道外港（推計） 調整中 <p>→道内港と道外港合わせて 1,500 億円以上 (r7)</p>	<p>■商流と物流が一体となった本道からの輸出拡大 取組指標</p> <p>○道産食品輸出額 (R1)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道内港（実績） 664 億円 ・道外港（推計） 調整中 <p>→道内港と道外港合わせて 1,500 億円以上 (R7)</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年度表記が、他の項目の体裁と不一致 	<ul style="list-style-type: none"> ・ R は年度、 r は暦年で整理。
新得町	32	<p>5 災害に強い交通戦略</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主な取組指標に既存の高速自動車道の有効活用や地域経済の活性化ため、10 キロ間隔での IC（スマート IC）設置を目指す。 <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 10 キロ間隔で IC（スマート IC）を設置することにより、高速道路区域内の事故に対して迅速な対応が可能であり、救急搬送に対する効果も期待される。国交省資料では、全国平均間隔は 10 キロとなっているが、北海道の整備は遅れている。今後の高速道路の利活用にとって、非常に重要であるため、修正案の文面を、素案に入れ込むよう検討して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ IC の設置については、広域分散型の地域構造であり、都市が点在している北海道においては、距離による間隔の設定が困難なため、利便性の向上や地域の活性化といった見込まれる効果を分析するなど、国や関係市町村などと一体となって個別に設置の可能性を検討することとしている。

「北海道交通政策総合指針重点戦略」（素案）意見募集に対する対応状況等について

市町村・ 団体名	頁	素案該当部分	修正案等	対応状況
札幌市	32	<p>■防災・減災対策による耐災害性の強化や代替性の確保 ～道の駅の防災拠点化、緊急輸送道路や避難路上の橋梁の耐震対策など、防災・減災、国土強靱化に向けた取組を進める。</p>	<p>■防災・減災対策による耐災害性の強化や代替性の確保 ～道の駅の防災拠点化、緊急輸送道路や避難路上の橋梁の耐震対策のほか、<u>多様な交通機関による代替性の確保</u>など、防災・減災、国土強靱化に向けた取組を進める。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2016年8月の3つの台風により道内の鉄路・道路が被災した際には航空路線が代替交通として活躍した事例もあり、広域分散型の北海道においては、多様な交通機関による代替性が必要であるため。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見を踏まえ、次のとおり修正。 <p>■防災・減災対策による耐災害性の強化や代替性の確保 ～耐震対策に取り組む。また、<u>空港や駅など重要施設における非常用電源設備の整備や燃料確保の促進に加え、新千歳空港の被災による機能不全といった事態を想定した、道内地方空港による代替機能の発揮など、多様な交通機関による代替性の確保を図りながら、防災・減災、国土強靱化に向けた取組を進める。</u></p>
北海道 経済 連合会	32	5 災害に強い交通戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・ブラックアウトや停電を想定した対策がないので、電気がない状態での対策を追加。電気がなければ各拠点での情報収集・発信ができないので、各拠点での発電装置の備えについての項目を追加するとともに、携帯電話が使えない場合に備えてバスやトラックに搭載しているアマチュア無線などを連絡体制のネットワークに組み入れる取組を追加。 <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通障害対策や外国人旅行者への対策など、電気が常にあるという前提での対策となっているため、電気がない場合の対策も記載すべき。また、無線については違法な無線使用を完全に排除することが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見を踏まえ、次のとおり修正。 <p>■防災・減災対策による耐災害性の強化や代替性の確保 ～耐震対策に取り組む。また、<u>空港や駅など重要施設における非常用電源設備の整備や燃料確保の促進に加え、新千歳空港の被災による機能不全といった事態を想定した、道内地方空港による代替機能の発揮など、多様な交通機関による代替性の確保を図りながら、防災・減災、国土強靱化に向けた取組を進める。</u></p>

「北海道交通政策総合指針重点戦略」（素案）意見募集に対する対応状況等について

市町村・ 団体名	頁	素案該当部分	修正案等	対応状況
北海道 経済 連合会	32	■防災・減災対策による耐災害性の強化や代替性の確保	<p>・新千歳空港被災時の代替性を確保するため、丘珠空港の利活用促進に向けた取組推進を追記。</p> <p>【理由】</p> <p>・都市部に近接する丘珠空港の利活用促進は、新千歳空港被災（地震・大雪・噴火等）時の代替性の確保（ダブルネットワーク化）の観点から有意性が高いため。</p>	<p>・ご意見を踏まえ、次のとおり修正。</p> <p>・丘珠空港については、新千歳を除く道内他空港と同様に、「地方空港」として整理。</p> <p>■<u>防災・減災対策による耐災害性の強化や代替性の確保～耐震対策に取り組む。また、空港や駅など重要施設における非常用電源設備の整備や燃料確保の促進に加え、新千歳空港の被災による機能不全といった事態を想定した、道内地方空港による代替機能の発揮など、多様な交通機関による代替性の確保を図りながら、防災・減災、国土強靱化に向けた取組を進める。</u></p>
北海道 開発局	33	■企業等のバックアップ拠点とした道内へのオフィス誘致	<p>・案1) 道内への企業等のバックアップ拠点としたオフィスの誘致</p> <p>・案2) 道内を企業等のバックアップ拠点としたオフィスの誘致</p> <p>【理由】</p> <p>・案)の方が、分かりやすい表現であると判断したため。</p>	<p>・ご意見を踏まえ、次のとおり修正。</p> <p>■<u>道内を企業等のバックアップ拠点としたオフィスの誘致</u></p>

「北海道交通政策総合指針重点戦略」（素案）意見募集に対する対応状況等について

市町村・ 団体名	頁	素案該当部分	修正案等	対応状況
JR 北海道	35	<p>[考え方] ～行政をはじめ、道民と事業者双方が実践しながら、感染症対策と公共交通利用の両立をめざす。</p>	<p>[考え方] ～行政をはじめ、道民と事業者双方が実践しながら、コロナ禍においてもより安心して利用できる公共交通の実現をめざす。</p> <p>※一般的な「コロナ禍」との記載としたが、素案に記載の「ウィズコロナ」「ポストコロナ」等の表現でも異存なし。</p> <p>【理由】 ・「感染症対策」と「公共交通利用」の両立が現時点ではなされていないと解釈されるおそれを懸念。「新北海道スタイル」の実践により、安心感が高まるとの表現にしたい。</p>	<p>・ご意見を踏まえ、次のとおり修正。</p> <p>[考え方] ～行政や道民はもとより、<u>来道者を含む公共交通利用者</u>と事業者双方が引き続き実践していくことで、<u>ウィズコロナ時代においても安心して利用できる公共交通の実現</u>をめざす。</p> <p>・なお、各交通機関において感染対策は行われているが、公共交通利用者数は大幅に減少している状況を踏まえ、接触機会の減少による感染リスクの低減や安心感の創出などにより、感染が拡大する以前の利用状況に近づけていく必要があるため、ウィズコロナ戦略自体の目標（感染症対策と公共交通利用の両立）は変更しない。</p>
北海道 経済 連合会	35	現状・課題	<p>・感染症対策と公共交通機関利用促進の両立を追加</p> <p>【理由】 ・考え方には感染症対策と公共交通利用の両立とあるため。</p>	<p>・「感染症対策と公共交通利用の両立」は、ウィズコロナ戦略の目標に掲げており、現状・課題については、「感染リスクが高まるとの懸念から、公共交通利用を回避し、輸送需要は大幅に減少」と整理。</p>