

人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！

## I 策定の趣旨

- ・本道交通を取り巻く環境変化に的確に対応しながら、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策定。
- ・計画期間：2018(平成30)～2030年度（北海道新幹線の札幌開業予定時期）

## 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	労働力不足 と災害対応	加速する人 とモノの動き	陸・海・空の ネットワーク強化	自動走行など 技術革新	交通機関等(鉄道・バス・タクシー・ 航空・船舶・高規格幹線道路・物流)
------------------	----------------	-----------------	--------------------	----------------	--

## III 交通ネットワーク形成の基本的な考え方

### 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

- ・4つの基本方向：①交流人口の拡大 ②ストレスのない移動 ③安全・安心な地域社会 ④防災機能の強化
- ・人流と物流が抱えている共通課題を踏まえ、人流・物流が一体となった効率的・効果的な施策を展開
- ・今後3年間で集中的に進める取組を5つの重点戦略として設定し、本道のさらなる発展を加速

## 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 交通ネットワーク形成圏

北海道型 公共交通 ネットワーク (3つの階層)	幹線 交通	中核都市間等を結ぶ 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 周辺市町村などを結ぶネットワーク
	生活圏 交通	単一市町村・周辺エリアでの 日常生活に密接した交通ネットワーク

### 3つの交通ネットワーク形成圏

道央・道南地域	道北地域	道東地域
新千歳空港や新函館北斗駅といった交通拠点が集積し、本道経済を力強く牽引	豊かな自然環境や雄大な大地を活用し交流人口を呼び込み、経済活性化を促進	圏域内の都市間の移動や観光資源を巡る広域周遊により、経済活性化を加速

### 2 鉄道網の展望

(持続的な鉄道網の確立に向けた基本的な考え方や指針における具体的取組)

### 3 空港の展望

(新千歳、稚内、釧路、函館、旭川、帯広、女満別、中標津、紋別、離島(利尻・礼文・奥尻)、丘珠)

### 4 港湾の展望

(室蘭、苫小牧、函館、小樽、釧路、石狩湾新港 など)

## 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

交流人口の飛躍的な拡大をリードし、世界の人が行き交い北海道にインパクトをもたらす交通の実現

- ・2020東京オリンピック・パラリンピック
- ・民族共生象徴空間の開設
- ・道内7空港の運営の一括民間委託
- ・JR北海道の事業範囲の見直しなどを見据えて取り組む

#### (2) 国際物流拡大戦略

海外の成長力を取り込み、貨物の集積と航空路・航路の充実により、世界をつなぐ北東アジアにおける国際物流拠点の形成

#### (3) シームレス交通戦略

鉄道やバス、タクシーなど交通モード間の連携による利便性が高くストレスのない移動の実現

#### (4) 地域を支える人・モノ輸送戦略

人口減少のもとでも、地域の暮らし・産業を支える安定的かつ持続的な交通・物流ネットワークの確保

#### (5) 災害に強い交通戦略

地域や交通事業者の連携により、災害時にも安心できる信頼性の高い交通の実現

### 2 2030年度までの長期的な施策

	現状と課題	施策のポイント(交通・物流)
<b>(1) 世界をつなぐ</b> 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"> <li>・インバウンドの増加</li> <li>・北海道新幹線開業と札幌延伸</li> <li>・道内空港運営の民間委託</li> <li>・LCCの就航増加</li> <li>・観光列車の全国的なブーム</li> <li>・クルーズ船の寄港増</li> <li>・食の輸出拡大 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・成長するLCCなど国際航空路線やクルーズ船の戦略的誘致</li> <li>・鉄道と航空路線の連携による新たな広域周遊ニーズの創出</li> <li>・移動時間短縮でライフスタイルを変える新幹線の活用</li> <li>・ダイレクト航路の充実に向けた港湾の国際機能強化</li> <li>・新千歳空港を核とした国際航空貨物の拡大</li> <li>・北極海航路の拠点化 など</li> </ul>
<b>(2) 競争と共生</b> 事業者等の連携による移動の円滑化・輸送効率化の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域分散型の地域構造</li> <li>・持続的な鉄道ネットワーク確立に向けた取組</li> <li>・一次産品輸送の季節波動・片荷輸送</li> <li>・技術革新の進展 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通モード間の連携によるスムーズな移動の実現</li> <li>・駅や空港など交通結節点からのアクセス交通の整備</li> <li>・高規格幹線道路など道路交通ネットワークの整備</li> <li>・北海道型共同輸送の促進</li> <li>・自動走行・ドローン輸送など輸送革命の実現 など</li> </ul>
<b>(3) 地域を支える</b> 人・地域を支える持続的なネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少・高齢化の進行と都市部への人口集中</li> <li>・公共交通機関の利用者の減少</li> <li>・消費者ニーズの多様化 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくりと連携した持続的で地域に最適な交通ネットワークの構築</li> <li>・人・モノのコラボによる過疎地域等での確実な移動及び輸送の確保 など</li> </ul>
<b>(4) リスクに備える</b> 災害に強く、生産性の高い交通・物流の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>・頻発・激甚化する自然災害</li> <li>・積雪寒冷な気象条件</li> <li>・経営環境・労働環境等の変化 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・代替交通も含む防災・減災対策の強化と国土強靱化への貢献</li> <li>・災害発生時の連携体制強化・情報提供機能の充実</li> <li>・次世代を担う輸送人材の確保・育成 など</li> </ul>

## VI 推進体制

・多様な主体がそれぞれ役割分担をしながら、連携強化による施策の推進

## VII 点検・評価

・PDCAサイクルによる推進管理と情勢変化に対応した柔軟な見直し