

北海道交通政策総合指針 重点戦略【2021-2025】

< 概要版 >

令和3年（2021年）3月

重点戦略 (2021-2025) の概要

指針策定の趣旨

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。

指針の性格と重点戦略の位置づけ

- 道 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。

北海道総合計画 (2016～2025年度)

北海道交通政策総合指針
(2018～2030年度)

重点戦略 (2018～2020年度)

重点戦略 (2021～2025年度)

重点戦略のポイント

- 人口減少や高齢化の進行による利用者の減少、人材不足、気候変動に伴う災害の激甚化・頻発化など、安定的な公共交通の維持・確保が難しくなっている状況の中、新型コロナウイルス感染症の拡大により、人流・物流にも大きな変化が見られており、こうした環境変化に対応していく施策の検討・実施が喫緊の課題。
- 指針のめざす姿の実現に向けては、「新北海道スタイル」の実践のもと、段階的に交通需要を回復させていく「ウィズコロナ」の取組を展開しながら、「ポストコロナ」を見据え、利便性の向上や路線などの最適化を通じた地域交通の維持・確保のため、交通事業者間の一層の連携を促す「運輸連合」に向けた検討をスタートさせるなど、今後集中的に進める取組を重点戦略として設定。

展開イメージ

▶ 北海道交通政策総合指針の全体像

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

安全で安心して暮らし続けられる交通

国内外との交流が広がる交通



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

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



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	競争と共生
感染状況を踏まえ、グローバル化に対応する交通・物流ネットワークの充実・強化	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
人・地域を支える持続可能なネットワークの構築	災害に強く、生産性の高い交通・物流の実現

シームレス交通戦略

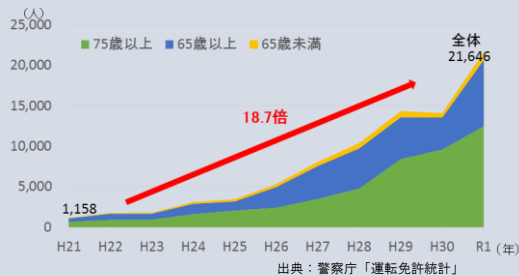
考え方

- ▶ 各地域において、交通事業者、観光・経済団体、行政機関などで構成する連携体制を構築し、MaaSの活用など地域に合った利便性向上に資する取組を進めるとともに、地域の多様な輸送資源を総動員した地域の足の確保に向けた取組の検討や、公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革、さらには多様な交通モード間の交通結節機能の充実などを図る。
- ▶ 人口減少に加え、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、これまで以上に交通事業者間の連携を強化させ、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なことから、公共交通機関相互が連携する「運輸連合」に向けた検討を進めるなど、利便性が高くストレスのない公共交通の実現をめざす。

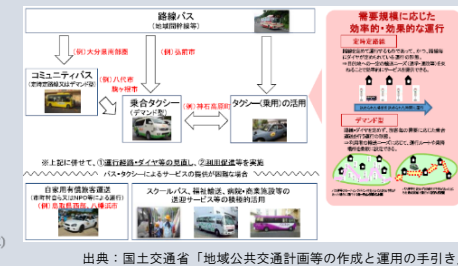
現状・課題

- ・人口減少による公共交通利用者の減少
- ・JR北海道による事業範囲の見直し
- ・AIやMaaSなど技術革新の進展
- ・高齢者の運転免許返納数の増加
- ・地域公共交通活性化再生法の改正によるマスタープラン作成の努力義務化

■道内における運転免許の返納状況



■地域の実情に合わせた交通手段の見直しイメージ

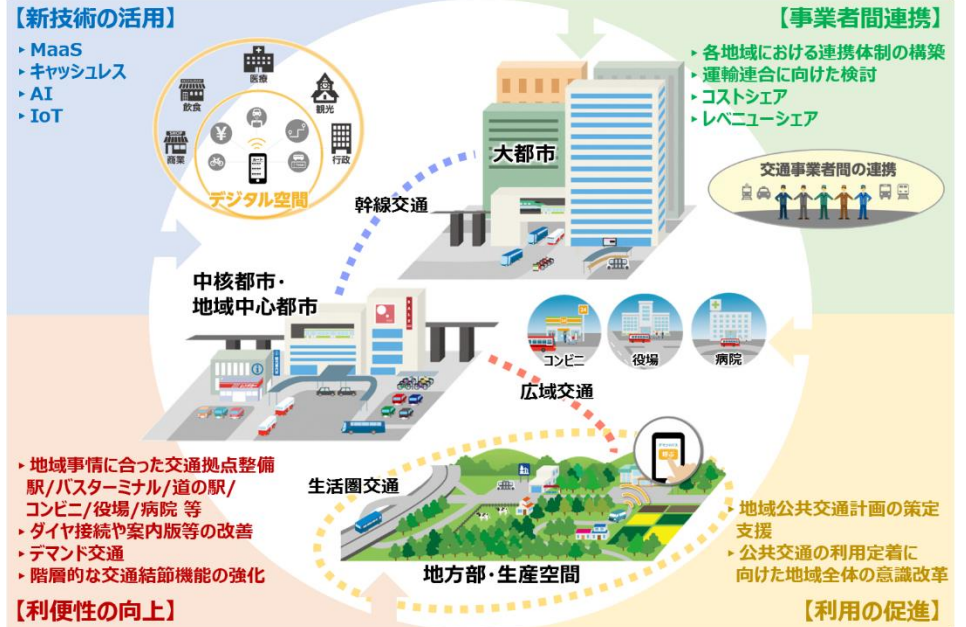


主な取組指標

- ▶ 地域公共交通計画策定市町村カバー率 100% (R5)
- ▶ 運転免許自主返納協力事業者の登録数 200事業者以上 (R7) ほか

展開イメージ

▶ 交通モード間の強固な連携による利便性が高くストレスのない公共交通の実現



主な取組

連携の促進・強化

- ・MaaS等シームレス交通の全道展開
- ・持続的な鉄道網の確立に向けた取組
- ・公共交通機関相互が連携する「運輸連合」の検討

利便性の向上

- ・交通インフラとデジタルサービスが連動した利便性の向上
- ・階層的な交通結節機能の強化

利用の促進

- ・地域公共交通計画策定に向けた検討・協議
- ・公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革

地域を支える人・モノ輸送戦略

考え方

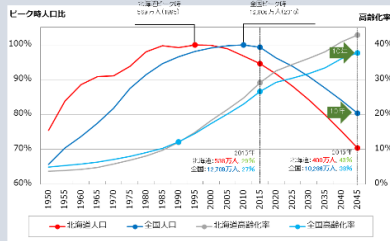
▶ コロナ禍において社会的ニーズが高まる物資輸送のみならず、ポストコロナを見据えて多様な業種間での連携を強化し、自動運転やドローン輸送等の新技術の活用、脱炭素社会の実現に向けた環境整備、輸送人材の確保・育成などに引き続き取り組むほか、感染症対策を踏まえた、人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築を念頭に、サプライチェーンの強靱化と輸送の生産性向上に取り組み、地域の暮らしや産業を支える安定的かつ持続的な輸送ネットワークの確保をめざす。

現状・課題

- ・人口減少と広域分散型社会
- ・過疎地における脆弱な公共交通と輸送効率の低下
- ・宅配便個数の増加
- ・社会的距離を保つ上で生じる空間の有効活用
- ・自動運転やドローン輸送等の技術革新の進展

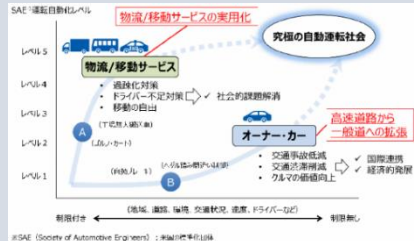
- ・農水産食品等の季節波動・片荷輸送
- ・道路貨物運送業における長時間労働・取引環境の適正化
- ・バスやトラック運転手、内航船員など交通・物流を担う労働力不足
- ・運輸部門のCO₂排出量が全国と比較し多い

■人口及び高齢化率の推移



出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」

■究極の自動運転社会実現へのシナリオ



主な取組指標

- ▶ 道内での自動運転実証試験件数 36件 (R7)
- ▶ 温室効果ガス排出量 5,544万t-CO₂ (R7) ほか

展開イメージ

▶ 「人」「モノ」「サービス」の一体的・効率的な仕組みの構築



主な取組

人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築

- ・社会的距離を保つ上で生じる空間や時間の有効活用
- ・地域における最適な交通モードの検討
- ・本道一本州間における輸送の最適化に向けた検討

自動運転・ドローン輸送等の新技術の活用に向けた環境整備

- ・自動運転に関する取組の促進
- ・ドローン輸送やIoT等新技術を活用した取組の促進

事業者や地域と連携した輸送の「共同化」「効率化」の促進

- ・幹線及びラストワンマイルでの共同輸送の実施及び再配達削減に向けた検討
- ・道の駅等を活用した地域の輸送拠点化に向けた検討
- ・季節波動の解消やサプライチェーンの強靱化に向けた取組の促進
- ・物流の効率化・脱炭素化に向けた取組

サービスの担い手となる輸送人材の確保・育成

- ・荷主と連携した生産性の向上と働き方改革の推進
- ・人材の確保・育成

インバウンド加速化戦略 (段階的・多角的な誘客戦略)

考え方

- ▶ 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、訪日外国人をはじめとした観光客が激減していることから、今後は北海道スタイルの実践のもと、国内旅行と訪日旅行の両輪により、道内、国内、海外への段階的な観光需要の回復に向けて、新千歳空港をはじめ、7空港の運営を担う北海道エアポート社とも連携し、ウポポイや北海道ポールパークなど新たな観光資源を活用した道内周遊の促進に取り組んでいくとともに、誘客の多角化を進め、季節的・地域的偏在を解消することで、感染リスクの分散と新たな需要の獲得に取り組む。
- ▶ 量×質の追求に伴う満足度と連動した消費単価の向上により、サービス持続性の確保に向けて取り組むとともに、交通結節点からのアクセス環境の整備、バリアフリー化、旅行ニーズにあった情報提供機能や案内表示等の充実を図ることで、全道各地への周遊を促し、北海道に活力をもたらす交通ネットワークの実現をめざす。

現状・課題

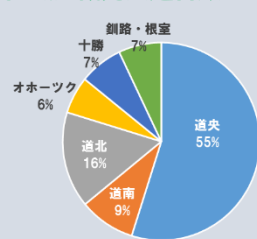
- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響による観光客の激減
- ・ 訪日外国人の約7割が東アジア圏からの来道など、国・地域の偏り
- ・ 観光客の約半数が夏季、道央圏に集中するなど、季節的・地域的な偏在
- ・ 空港運営の民間委託を契機とした全道への観光客誘致の展開
- ・ 北海道新幹線のさらなる高速化及び札幌開業に向けた取組の展開

■ 来道外国人数



出典：法務省「入国管理局調べ（速報値）」を基に道が作成

■ 圏域別観光入込客数



出典：北海道経済部「北海道観光入込客数調査報告書令和元年度（2019年度）」

主な取組指標

- ▶ 道内空港の国際線利用者数 380万人以上 (R7)
- ▶ 北海道型ワーケーション参加市町村 58市町村 (R6)
- ▶ 旅客施設のバリアフリー化 原則100% (R7) ほか

展開イメージ

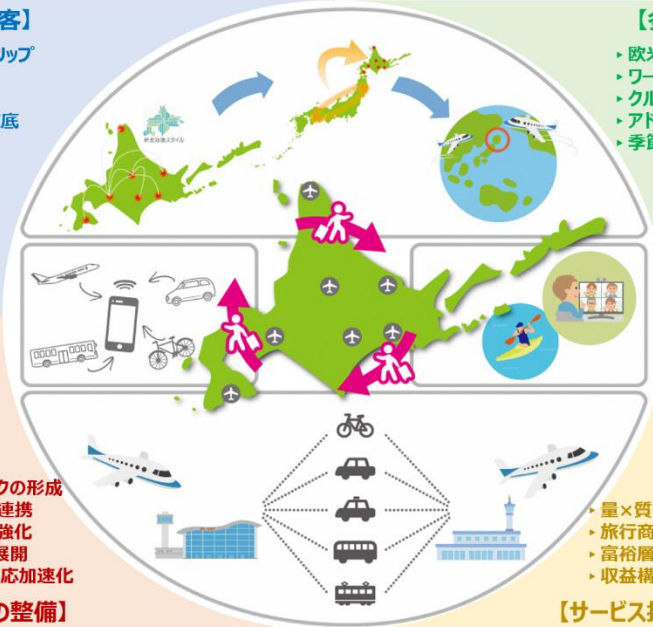
▶ リスク分散と新たな需要の獲得、サービス転換による持続性の確保

【段階的な誘客】

- ▶ 道内ショートトリップ
- ▶ 国内客誘致
- ▶ 訪日客誘致
- ▶ コロナ対策の徹底

【多角的な誘客】

- ▶ 欧米豪へのアプローチ
- ▶ ワーケーション
- ▶ クルーズ観光
- ▶ アドベンチャートラベル
- ▶ 季節・地域偏在の解消



- ▶ 航空ネットワークの形成
- ▶ IN-OUT空港連携
- ▶ 空港二次交通強化
- ▶ 観光MaaSの展開
- ▶ キャッシュレス対応加速化

【情報・交通の整備】

- ▶ 量×質の追求
- ▶ 旅行商品の高付加価値化
- ▶ 富裕層対応
- ▶ 収益構造の改善

【サービス持続性の確保】

主な取組

交流人口の拡大

- ・ 感染症の状況を踏まえた段階的な誘客
- ・ 誘客の多角化による国や地域、季節的・地域的偏在の解消
- ・ 量×質の追求に伴う満足度と連動した消費単価の向上によるサービス持続性の確保
- ・ 安全・安心の確保と情報発信の強化
- ・ 航空ネットワークの充実・強化
- ・ クルーズ船の道内港への寄港促進
- ・ 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
- ・ 観光関連産業を中心とした海外からの投資促進
- ・ リピーターの増加に向けた取組
- ・ 地方移住やワーケーションの推進

観光客の周遊

- ・ 道内航空路線と空港間移動手段の充実
- ・ 鉄道の輸送機能等の充実
- ・ 交通情報提供機能と案内表示等の充実
- ・ バリアフリー環境の充実
- ・ 新たな観光資源や観光ルートの創出・活用

国際物流拡大戦略

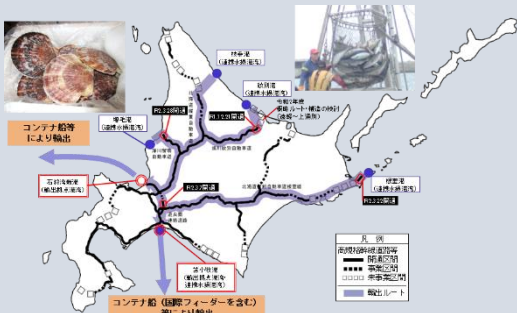
考え方

▶ 国際航空路及び航路の拡大に向けた取組を進め、空港や港湾などの物流機能の強化、商流と物流が一体となった輸出の拡大に取り組むとともに、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による企業のリスク回避による国内回帰の動きを捉え、リスク分散の適地としての優位性をPRすることで道内への企業立地を促進し、本道からの輸出拡大につながる貨物量を確保するなど、世界をつなぐ国際物流拠点形成の実現をめざす。

現状・課題

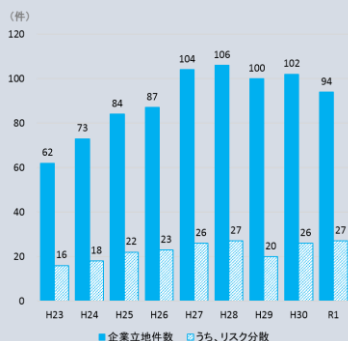
- ・ 新型コロナウイルス感染症拡大による航空貨物輸送能力の低下
- ・ 地理的優位性がある北極海航路
- ・ 輸出拡大に向けた価格競争力の向上
- ・ 港湾における穀物、循環資源等の船舶大型化への対応
- ・ 農水産物の輸出増加への対応
- ・ コロナ禍における貿易貨物の大幅な減少、企業設備投資への影響の懸念

■ 北海道における農水産物輸出機能の強化



出典：国土交通省北海道局「令和3年度北海道局関係予算概要」

■ 輸出額



出典：北海道経済部調べ

主な取組指標

- ▶ 航空国際貨物取扱量 18,000 t (R7)
- ▶ 企業立地件数 390件 (R2~R6累計)
- ▶ 道産食品輸出額（道内港+道外港） 1,500億円以上 (r7) ほか

展開イメージ

▶ 貨物の集積と航空路・航路の充実による国際物流拠点の形成

【国際航空路・航路の拡大】

- ・ エアラインセールの展開
- ・ 運航経費や荷主への助成
- ・ ポートセールスの実施

【北極海航路】

- ・ 航行船舶の誘致
- ・ 機運の醸成
- ・ 参画企業の拡大

- ・ 企業立地セミナーの開催
- ・ 商談会の開催
- ・ テスト輸出・販売
- ・ ものづくり産業・食関連産業の集積促進

【企業誘致】

- ・ 冷凍・冷蔵施設の保管容量の充実
- ・ 冷凍・冷蔵コンテナ等の電源供給設備の増設
- ・ 国際物流ターミナルの整備（岸壁改良等）
- ・ 屋根付き岸壁の整備

【物流拠点化】

主な取組

国際航空路及び航路の拡大

- ・ 空港を活用した国際貨物の拡大
- ・ 港湾を活用した国際貨物の拡大
- ・ 本道経済の活性化につながる北極海航路の航行船舶の誘致と機運の醸成

道内産業の活性化・高度化

- ・ リスク分散やサプライチェーン再編に合わせたものづくり産業・食関連産業等の集積促進
- ・ 生鮮品輸出に対応した物流機能の強化
- ・ 商流と物流が一体となった本道からの輸出拡大

災害に強い交通戦略

考え方

▶ 関係機関における連携体制の強化、ホームページやSNS等による交通情報の発信・多言語化の推進、気候変動などに伴い激甚化・頻発化する災害への備えとして情報伝達訓練や防災訓練などに引き続き取り組んでいくとともに、耐災害性の強化や代替性の確保、リスク分散に向けた検討を行うなど、災害や新型コロナウイルスのような新興感染症にも揺るがない信頼性の高い交通の実現をめざす。

現状・課題

- ・ 災害リスクの高まり
- ・ 台風や大雪、地震等による大規模な交通障害の発生
- ・ 災害時における関係者の連携と迅速な情報発信
- ・ 災害に備えた対策準備
- ・ 物流機能の停滞の回避
- ・ 都市の一極集中から地方へのリスク分散意識の高まり

■ 国内の災害履歴（2010年～）



主な取組指標

- ▶ 緊急輸送道路上等の橋梁の耐震化率（道道） 33%（R7）
- ▶ リスク分散による企業立地件数 125件（R2～R6累計）ほか

展開イメージ

▶ 災害時等にも安心できる信頼性の高い交通の実現



主な取組

災害時における交通・物流関係者の連携強化

- ・ 北海道交通・物流連携会議を活用した情報共有と対応強化
- ・ 広域港湾BCPの実効性の向上

住民だけでなく、旅行者も安心できるサポート体制・情報発信の強化

- ・ 交通障害発生時のみならず、感染症拡大にも対応する危機管理

激甚化・頻発化する災害に備えた訓練の実施と防災・減災対策

- ・ 災害時の訪日外国人旅行者に対する情報伝達訓練の実施
- ・ 大規模自然災害を想定した防災訓練の実施
- ・ 災害物流専門家研修の実施
- ・ 防災・減災対策による耐災害性の強化や代替性の確保

企業等のリスク分散の動きを促したオフィスの誘致

- ・ 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

ウィズコロナ戦略

考え方

- ▶ 新型コロナウイルス感染症拡大の影響は、人々の健康や生活のみならず、行動・意識・価値観、さらには、経済、社会、国際情勢にまで多方面に及んでいる。
- ▶ この影響は、広範囲で長期にわたることが想定されるため、変化を取り入れ、多様性を活かし、リスクに強い強靱性を高めながら、新しい生活様式「北海道スタイル」を、行政や道民はもとより、来道者を含む公共交通利用者と事業者双方が引き続き実践していくことで、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をめざす。

現状・課題

<新しい生活様式「北海道スタイル」への対応>

- ・ 3密（密集・密接・密閉）の回避
- ・ 外出の自粛や感染流行地域（から/へ）の移動を控える
- ・ 身体的距離の確保
- ・ マスクの着用、こまめな換気、定期的な消毒・洗浄
- ・ オンラインの活用 など

<ライフスタイル・ビジネススタイルの変化>

- ・ テレワークやWEB会議、事前決済など接触機会の減少に資する情報技術の活用
- ・ 混雑回避、徒歩や自転車利用
- ・ 電子決済や通販の利用

<人流・物流の変化>

- ・ 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
- ・ 物流の供給途絶リスクに対応したサプライチェーンの変化
- ・ eコマースの拡大による小口宅配需要の増加

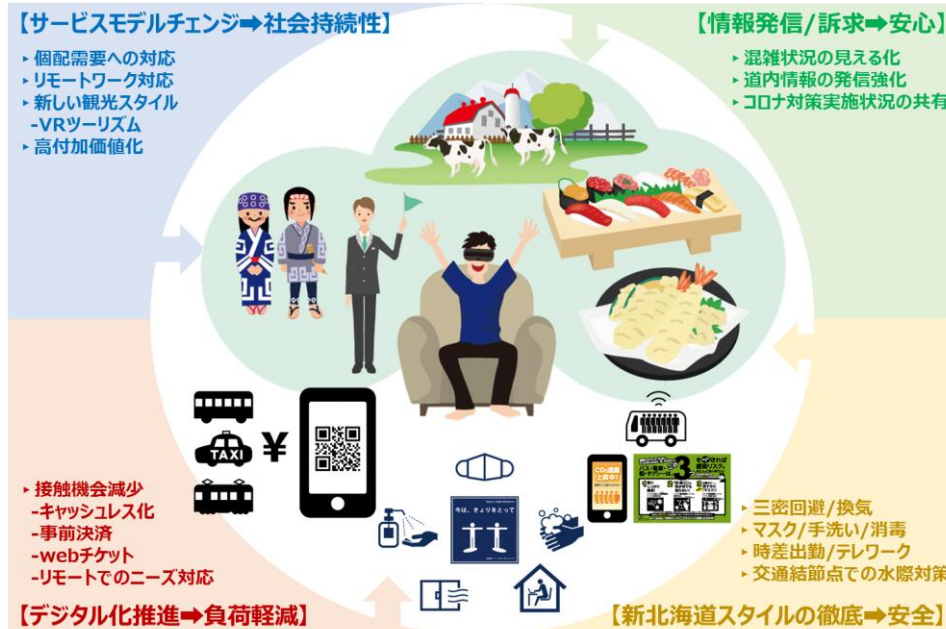
主な取組指標

- ▶ 交通需要の回復と交通事業者が行う感染拡大防止策の積極的な広報活動の展開

▶ 観光消費額	
道内客 1人当たり	15,000円 (R7)
道外客 1人当たり	79,000円 (R7)
外国人客 1人当たり	209,000円 (R7)

展開イメージ

▶ 感染症対策と公共交通利用の両立



主な取組

利用促進に向けた安全・安心の確保と情報発信の強化

- ・ 「北海道スタイル」の実践と取組の見える化
- ・ 安全・安心に関する情報発信の強化 ・ コロナ禍で失われた交通需要の回復
- ・ 接触機会の減少による感染リスクの低減と安心感の創出
- ・ 道外からの玄関口における水際対策の徹底

新たな日常を支えるデジタル化の積極的な活用

- ・ 非接触型サービスの拡大による移動の質の向上
- ・ ICTを活用した情報連携によるサービスのシームレス化
- ・ ドローン輸送やIoT等新技術を活用した取組の促進

持続可能なサービスモデルへの転換

- ・ 社会背景・住民ニーズを踏まえたサービス持続性の確保
- ・ 地方移住やワーケーションの推進
- ・ リスク分散やサプライチェーン再編に合わせたものづくり産業・食関連産業等の集積促進
- ・ 交通障害発生時のみならず、感染症拡大にも対応する危機管理