

■高規格幹線道路

北海道縦貫自動車道や北海道横断自動車道、函館・江差自動車道、日高自動車道などが各都市を結ぶ計画となっているが、未開通区間が多く残されており、計画に対する地域内の開通率は約72%（2016（平成28）年度末）。札幌市と函館市が高規格幹線道路で結ばれていないほか、振興局等所在地である倶知安町、浦河町、江差町に到達していない。インバウンドなど観光客の円滑な移動を支えるとともに、大規模災害による交通の分断に備え、代替性を確保するためにも早期のネットワーク化が必要。

■航空

新千歳、丘珠、函館、奥尻の4つの空港があり、特に新千歳空港は道内各地域と首都圏をはじめとする国内の主要都市に加え、東アジアを中心とする国際線が就航する北海道のゲートウェイとなっており、今後、さらなる路線の就航・増便に向け、国際線ターミナルビルや国際線エプロンの拡張、誘導路の新設など施設の整備が進められている。

函館空港も奥尻線、3大都市圏との路線に加え、東アジアの国際線が就航している。

丘珠空港は道内各地と三沢、静岡を結び、地域航空ネットワークの拠点となっている。

奥尻空港と函館空港を結ぶ路線は、住民の暮らしや観光を支える重要な交通手段となっている。

新千歳空港は、国際路線の拡大とともに利用者が急増しており、今後も更なる路線就航・増便が見込まれる中、受入体制の拡充が課題となっている。

北海道新幹線開業効果を波及させるため、函館と道東・道北地域を結ぶ路線就航が課題となっている。

丘珠空港の利尻線や代替交通機関に限られる地域を結ぶ路線及び奥尻と函館を結ぶ路線は地域にとって不可欠な交通手段であり、長期的な路線維持に取り組むことが必要。

■船舶

室蘭港、苫小牧港の2つの国際拠点港湾並びに函館港、小樽港及び石狩湾新港の3つの重要港湾がある。この5港で道内港湾の取扱貨物量の約85%を占めており、本道の海上輸送力の強化を図るため、船舶の大型化に対応した港湾機能の強化が必要となっている。また、災害時における物流の停滞は、本道経済への影響が大きいことから、非常時の対応に備えた体制の整備が必要となっている。

室蘭港、函館港、小樽港などは道内有数のクルーズ船寄港地であり、地域経済の活性化や観光振興のため、クルーズ船の一層の寄港促進に向けて取り組む必要がある。

室蘭港は、背後圏に鉄鋼業をはじめ多様な産業が集積しており、北海道を代表する工業港となっている。2018（平成30）年6月からは、新たに岩手県宮古港とを結ぶフェリーが就航予定である。

苫小牧港は、フェリー、RORO船、コンテナ船など週100便を超える多数の定期航路を有しており、道内港湾取扱貨物量の約半数以上を取り扱っている。

函館港は、青森とのフェリー航路を有している。また、港湾に隣接した観光資源が豊富であることを活かし、道内有数のクルーズ船の寄港地となっている。

小樽港は、新潟、舞鶴に向けた日本海側のフェリー航路やロシアウラジオストクとのRORO船航路を有している。また、道内発着のクルーズ船をはじめ、その他多くのクルーズ船が寄港している。

石狩湾新港は、中国、韓国との外貿定期コンテナ航路を有しており、日本海側の外貿拠点となっている。また道内唯一のLNG基地となっており、エネルギー拠点港湾としての機能を有している。

江差港や瀬棚港と奥尻港を結ぶ離島航路は、地域の生活や地場産業を支えている重要な交通手段となっており、離島住民の生活や産業を支える離島航路の維持確保に向けた取組が必要。

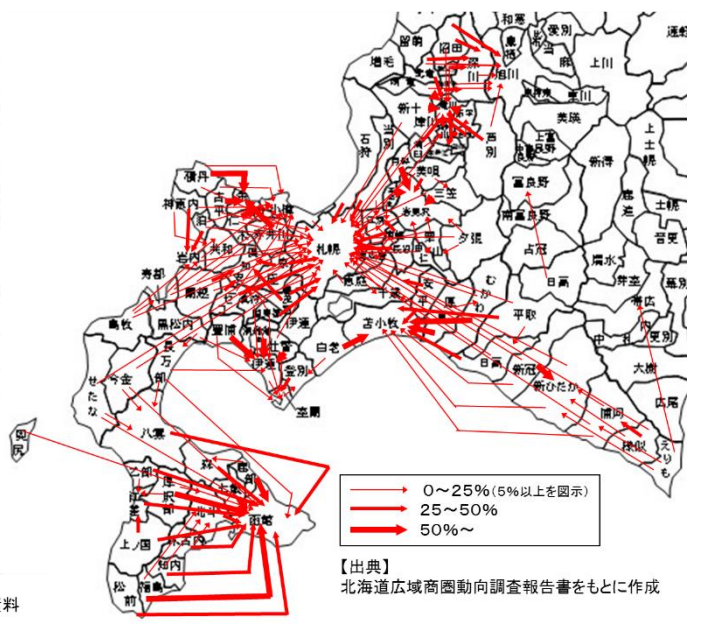
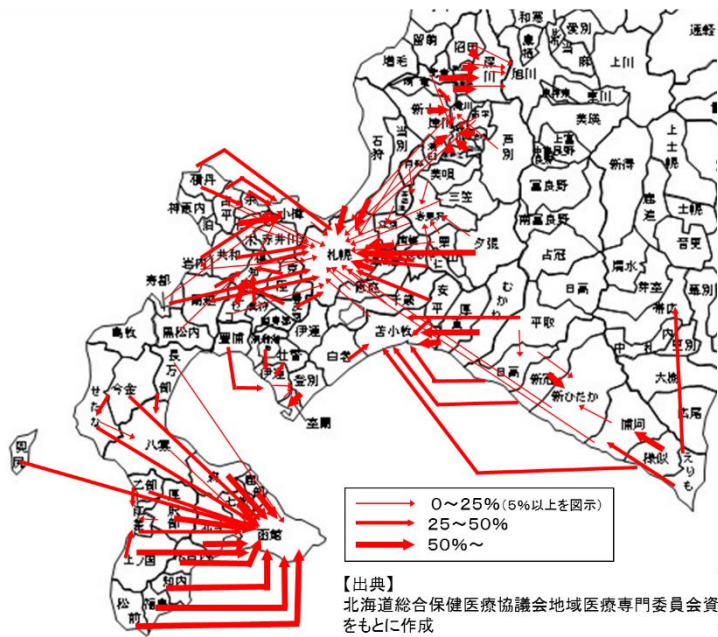
■物流

新千歳空港では、近年、国際航空貨物量が急増しているほか、苫小牧港をはじめとする港湾では、中国・韓国との国際コンテナ航路や、本州とのフェリー航路など国内外との多くの航路を有している。また、青函トンネルを経由する鉄道貨物により本道一本州間の輸送が行われているなど、本道における物流の中心となっている。

船舶の大型化への対応など、国際物流機能の強化とともに、道産食品など国際貨物の需要増加に対応した航空・海上ネットワークの充実・強化が求められている。また、安定的な輸送ネットワークの維持には、多様な輸送モードの確保が必要。

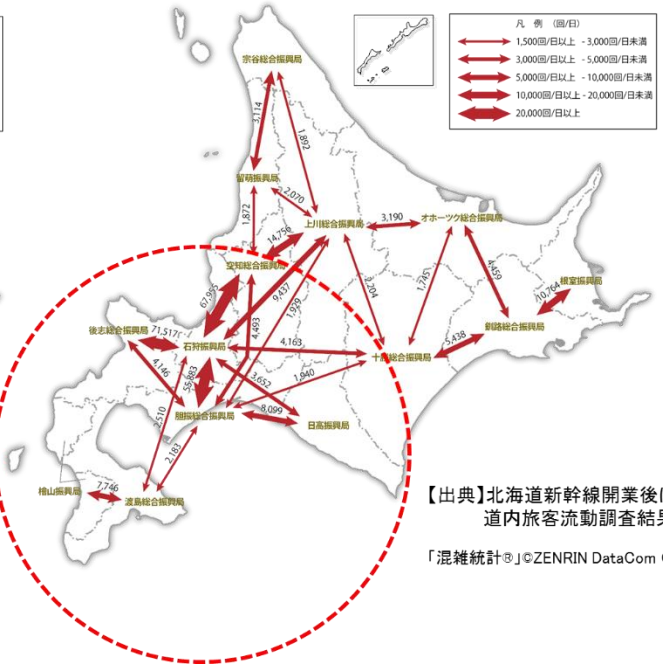
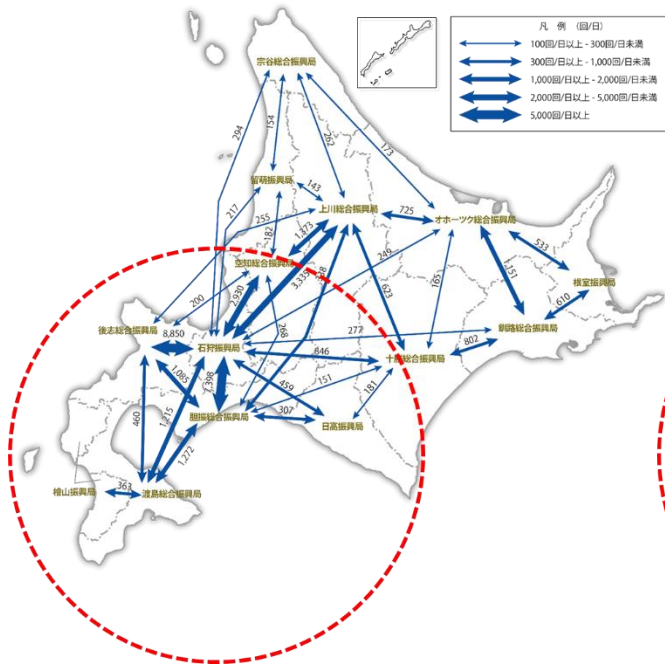
< 医療機関受療に伴う移動実態 >

< 買い物に伴う移動実態 >



来道者の移動状況

道民の移動状況



【出典】北海道新幹線開業後における道内旅客流動調査結果
「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

今後の方向性

<地域>

- ものづくり産業や食関連産業等の集積促進など、本道経済をリードする産業の活性化を進める。
- 農林水産物や加工品のブランド力強化、産業間連携の推進、担い手の育成確保など、地域の特色を活かした多種多様な農林水産業の展開を図る。
- 観光客の定着化を図るための取組推進や東北・北関東との交流促進など、北海道新幹線を活用した地域づくりを進める。
- 再生可能エネルギーの導入など、豊かな自然環境と調和した持続可能な社会の構築を進める。
- 地域における医療連携や救急医療体制の構築といった医療提供体制の充実など、誰もが安心して暮らせるまちづくりを進める。
- 歴史や文化など地域資源の活用や広域観光の推進、スポーツ合宿誘致など、地域に根ざした観光・文化の振興、スポーツによる交流人口の拡大を図る。

<交通>

1 交通ネットワークの方向性

新千歳空港や新函館北斗駅という北海道にとっての二大ゲートウェイに加え、室蘭港・苫小牧港という2つの国際拠点港湾などを有する道央・道南地域においては、札幌と函館を結ぶ鉄道が地域内における高速移動の中心的な役割を担っている。

2030年度に予定される北海道新幹線の札幌開業は、道央と東北・北関東との交流を拡大するとともに、道内においても、札幌圏とニセコを含む後志エリアや道南地域との移動時間が大幅に短縮され、来道者の移動や道民のライフスタイルに大きな変化をもたらすことが期待される。

東アジアをはじめ、北米、欧州など世界各地と結ぶ国際路線や、三大都市圏などの大都市と結ばれた国内路線の拡充、道内においては、新千歳や丘珠といった札幌圏と道内地方空港とを結ぶ路線の充実が期待される。

北海道新幹線の札幌開業や道内7空港の一括民間委託などを契機に、道央・道南地域では、インバウンドを含む観光客が飛躍的に拡大することが見込まれることから、札幌駅をはじめとする新幹線駅や、新千歳空港、函館空港といった各交通拠点から、空知、胆振、日高方面も含む周辺エリアにスムーズに移動できる交通アクセスの充実強化を図る。

また、道北や道東、さらには東北といった隣接地域との連携も深めながら、国内外から多くの人やモノを呼び込み、全道各地へ周遊を広げる拠点地域としての役割を一層強化し、北海道にインパクトをもたらす交通ネットワークの形成を進める。

札幌開業に伴いJR北海道から経営分離される函館・小樽間は、関係者が一体となり、地域にとって最適な公共交通の確保に向けた取組を進める。

道南いさりび鉄道は、今後とも鉄道事業の安全性を確保しつつ、地域に密着した利用促進や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。

各地に点在する雄大な自然環境や多彩な観光スポットと都市部とのスムーズな移動を支えるため、主要な交通網とこうした地域資源を結ぶ交通アクセスの確保を図る。

地域においては、人口減少が進み公共交通の利用者が減少する一方、高齢化の進行により自らの運転ができない方々の増加が見込まれることから、生活交通の維持・確保に向けた取組を進める。

(1) 来訪者の広域移動を支える

ビジネスや観光などで国内外から来道される方々は、新千歳や函館、丘珠空港へと直接乗り入れているほか、北東北圏や首都圏などから新幹線を利用しての流動も見られ、これらの交通結節点から主要都市や観光地等へとスムーズに移動・周遊ができるよう、快速エアポートの増便や空港からの連絡バスの充実をはじめとする交通ネットワークの整備を進めるとともに、乗継の利便性向上、交通に関する情報提供の充実などを進める。

災害等による交通障害時においても、代替移動手段が確保されるよう取組を進める。

(2) 地域住民の暮らしを支える

札幌圏や函館などの都市部においては、鉄道やバスなどに加え、地下鉄や路面電車など多様な交通手段の連携を強化し、利便性の高い交通の実現を図る。

圏域の中核都市や中心都市と各地域は、通院や通学、買い物などで密接な結びつきがあることから、住民の生活を支える地域交通が維持できるよう、交通事業者や地域、住民が連携しながら、地域の実情を踏まえた最適な交通ネットワークの構築に向けた取組を進める。

また、人口減少が進む過疎地域においては、貨客混載の実施やデマンド型交通の運行なども含め、地域の生活交通を守るための様々な取組を進める。

2 各交通モードの方向性

■鉄道

国土を形成し、本道の骨格を構成する幹線交通ネットワークとしての役割や、広域観光、新千歳空港へのアクセスを含む札幌圏の大量輸送、地域の生活交通など、鉄道の有する多様な機能が一層発揮されるよう、関係機関が一体となって、利便性の高い鉄道ネットワークの実現に向けた取組を進める。

一方で、2016(平成28)年11月にJR北海道が発表した「単独では維持困難な線区」については、持続的な鉄道網の確立に向け、JR北海道の徹底した経営努力を前提に、国の実効ある支援とともに、地域においても可能な限りの協力、支援を行うことが重要。

地域においては、次の方向性を参考に、将来を見据えた鉄道網のあり方について、道や国も参画し、さらに検討を行うことが必要であり、活力ある地域づくりや観光振興、海岸保全などの観点に十分配慮しながら、より利便性の高い最適な交通ネットワークの確立に向け、関係機関が相互の理解と協力のもと、一体となった取組を行うことが不可欠。

【主な関係線区】

- ・ 札沼線(北海道医療大学～新十津川間)

利便性の高い最適な公共交通ネットワークの確保に向け、今後の活力ある地域づくりの観点に十分配慮しながら、バス転換も視野に、地域における検討・協議を進めていく。

- ・ 日高線(苫小牧～鷗川間)

他の交通機関での代替の可能性も踏まえつつ、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に努めていく。

- ・ 日高線(鷗川～様似間)

線路と海岸線が近接し、これまでも自然災害が頻発するなど厳しい環境に置かれた路線であることや、昨年11月に公表された調査結果等を踏まえ、利便性の高い最適な公共交通ネットワークの確保に向け、今後の活力ある地域づくりの観点に十分配慮しながら、他の交通機関との代替も含め、地域における検討・協議を進めていく。

- ・ 室蘭線(沼ノ端～岩見沢間)

住民の利用状況を踏まえ、地域における負担等も含めた検討・協議を進めながら、路線の維持に努めていく。

検討に当たっては、道北や道東と本州方面を結ぶ貨物列車のバイパスルートとしての役割など、全道的な物流網の観点にも考慮することが必要である。

- ・ 石勝線(新夕張～夕張間)

2018(平成30)年3月に鉄道事業廃止に合意。引き続き、関係者が連携しながら、持続的な交通体系の構築に向けた取組を進めていく。

■バス・タクシー

本道の交通の拠点となっている札幌市から高規格幹線道路などを利用して各地域の中核・中心都市を結ぶ都市間バス路線の確保を図る。

また、各地域の中核・中心都市では周辺町村と結ぶ地域間幹線系統バスの確保を図るとともに、コミュニティバスや乗合タクシーなどのデマンド型交通との連携を図るなど、通学、通院、買い物などに欠かすことのできない生活交通の確保を推進する。

・道央地域

札幌駅、新千歳空港、丘珠空港、苫小牧フェリーターミナルなどから市街地や各地域へのバス路線による交通アクセスの充実を図る。

・道南地域

北海道新幹線・新函館北斗駅や函館駅、函館空港などから市街地や各地域へのバス路線による交通アクセスの充実を図る。

■高規格幹線道路

高規格幹線道路は、地域間の交流拡大や物流の効率化、周遊観光の振興、救急搬送時間の短縮、災害時における代替性の確保など、道民生活や経済活動を支える重要な交通インフラであり、早期のネットワーク形成が必要なことから、地元自治体や関係団体と連携し、着手済区間の早期完成や未着手区間の早期着手に向けた取組を進める。

【着手済区間】

北海道縦貫自動車道：(七飯～大沼公園)、北海道横断自動車道：(倶知安～小樽)、日高自動車道：(日高厚賀～静内)

函館・江差自動車道：(北斗茂辺地～木古内)

【未着手区間】

北海道縦貫自動車道：(七飯藤城～七飯)、北海道横断自動車道：(黒松内～倶知安)、日高自動車道：(静内～浦河)

函館・江差自動車道：(木古内～江差)

■航空

航空路線の維持・拡充に向けて、道内7空港の一括民間委託の効果を活かしながら、民間委託を選択しない道内6空港との連携に加え、本道の中核的なゲートウェイである新千歳空港におけるCIQ体制の整備、24時間運用の推進など国際拠点空港化に向け機能を強化していくことで、道内航空ネットワーク全体の充実・強化に取り組む。

北海道新幹線の開業効果のさらなる波及拡大に向け、函館と道東・道北地域を結ぶ路線の就航をめざす。丘珠空港からの道内路線の維持・拡充に向け、利用促進に取り組む。

奥尻と函館を結ぶ路線については、住民割引運賃の継続や閑散期の観光需要の底上げなどにより、利用者数の増加を図る。

■船舶

苫小牧港や石狩湾新港などにおいては、国際競争力の強化や物流機能の効率化を図るため、船舶の大型化に対応した岸壁や荷役機械の整備など港湾機能の強化を促進する。また、道産品の販路拡大に向けて、貨物積み替え円滑化施設や冷凍冷蔵倉庫などの整備を促進する。

道央・道南地域におけるクルーズ船の寄港促進を図るために、函館港や小樽港において大型クルーズ船受入岸壁などの整備を促進するほか、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について関係機関と連携し、旅行者の利便性の向上に向けた取組を進める。

大規模災害時に緊急輸送の物資拠点となる港湾において、港湾機能が早期に回復できるよう、施設の耐震性の向上や事業継続計画の運用など防災力の強化に向けた取組を進める。

奥尻港など離島航路を有する港湾において、施設整備のほか、航路維持に向け、離島住民を対象とした運賃低廉化などの取組を進める。

■物流

空港・港湾などの物流拠点において、国際物流の動向に対応したインフラの機能の強化や国際航路・航空路の充実・強化を進めるほか、本道産業の国際競争力強化や道産食品の輸出拡大に向けて、物流関連施設等の集積を図る。また、トラック輸送の効率化、安定的な鉄道貨物輸送の確保や海上輸送・航空輸送などとの連携により多様な輸送モードの機能強化を図るほか、冷凍冷蔵施設を含めた流通加工施設の集約やコールドチェーンに対応した物流関連施設の整備を促進する。

(2) 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 ～道北地域～

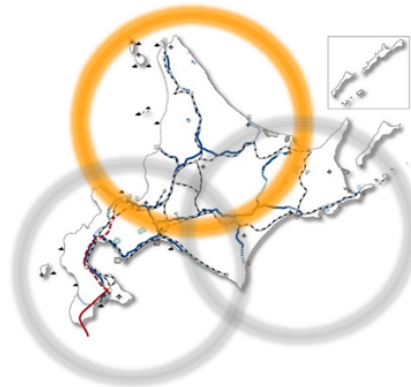
現状・課題

道北地域は、大雪山や天塩川、利尻礼文サロベツ国立公園、暑寒別天売焼尻国定公園といった雄大な自然に恵まれ、農林水産業や豊かな観光資源など、地域の優位性を活かした多様な産業が展開しているほか、ロシア・サハリン州等との交流が行われている。

参考データ

エリア(上川・留萌・宗谷)の人口【国勢調査】
2015(平成27) 618,873人(全道の11.5%)
エリアの宿泊客延べ数(うち訪日外国人来道者延べ数)
2016(平成28) 約4,400千人(約796千人)

旭川市や名寄市、留萌市、稚内市、富良野市などを中心に南北に広がる一定の地理的範囲を交通ネットワーク形成圏として捉える。



<地域>

- 医療面では、5つの二次医療圏(上川中部、上川北部、富良野、留萌、宗谷)で構成され、各医療圏では、旭川市、士別市、名寄市、富良野市、留萌市、稚内市といった大きな都市の医療機関への移動が見られるほか、利尻・礼文といった離島においては航空機を利用した札幌圏への移動も見られる。
- 買物面では、旭川市や稚内市など地域の中核となる都市を中心に広域商圈が形成されており、特に大規模店舗が複数立地する旭川市への移動が多い。
- 観光面では、各地に広がる豊かな自然景観や全国的にも有名な旭山動物園、美瑛・富良野などを目指し、多くの観光客が訪れているほか、広域観光周遊ルート形成促進事業「アジアの宝 悠久の自然美への道 ひがし北・海・道」及び「日本のてっぺん。きた北海道ルート。」を活用した誘客への取組が進められている。
- ビジネス面では、本社や支社が集中する札幌市と各都市との相互の移動が見られる。

<交通>

■鉄道

宗谷線、留萌線、富良野線、根室線などが各都市を結んでいる。

根室線(東鹿越～新得間)については、2016(平成28)年8月の台風等の被災以降、不通が続いており、現在、代行バスが運行されている。

宗谷線(名寄～稚内)、留萌線(深川～留萌)、富良野線(富良野～旭川)、根室線(滝川～富良野、富良野～新得)は、「JR北海道単独では維持することが困難な線区」と位置付けられており、地域の実情を踏まえた最適な交通体系の確立に向け、地域での検討・協議の加速化が必要。

■バス・タクシー

旭川、留萌、稚内など地域内の中核・中心都市と札幌間で都市間バスが運行されているほか、旭川と他地域の中核都市である帯広、釧路、北見などが都市間バスネットワークで結ばれている。

また、天北線や羽幌線などの鉄道廃止代替として、長距離バス路線が運行されている。近年は、市町村がコミュニティバス、デマンド型の乗合タクシーの導入や無償での住民輸送の新たな仕組みによる実証運行を始めている。

バスやタクシー事業を取り巻く環境は、地域の人口減少による利用者の低迷などに伴い、厳しい状況が続いており、また、運転手不足により路線の運行に影響が出ることが懸念されていることから、地域が一体となった生活交通の確保に向けた取組が必要。