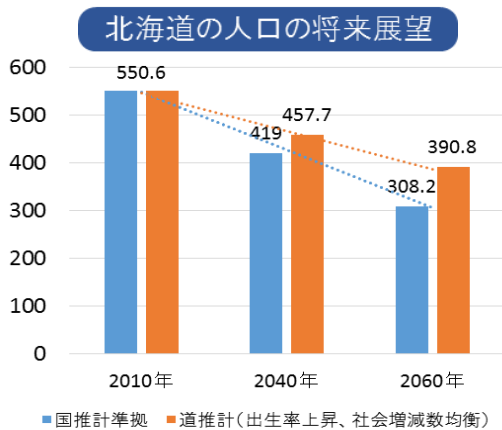


(3)	地域を支える	人・地域を支える持続的なネットワークの構築
-----	---------------	-----------------------

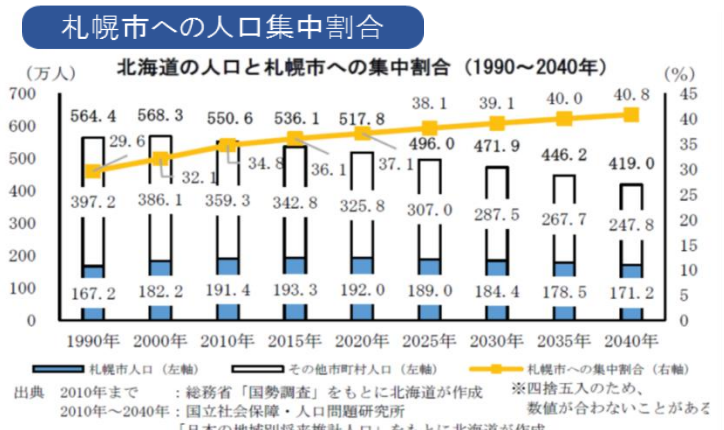
【現状・課題】

(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推計されている。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 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。
- ・ 北海道においては、2015（平成 27）年 10 月に「北海道創生総合戦略」を策定し、2040 年に 460～450 万人の人口を維持するとの長期展望に立ち、人口減少という危機を突破するための様々な対策に取り組んでいる。
- ・ 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ことで懸念され、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。



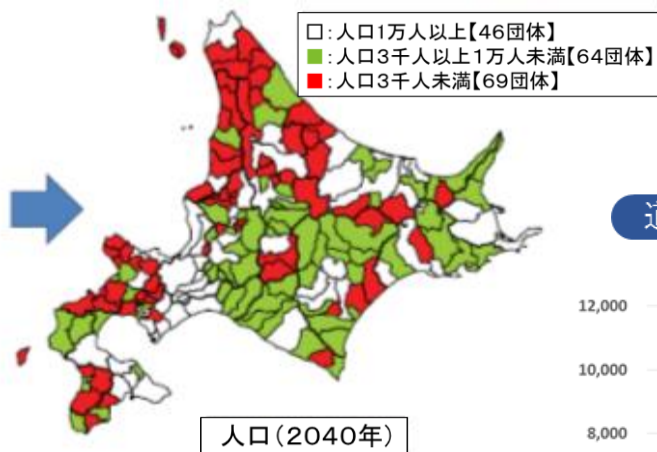
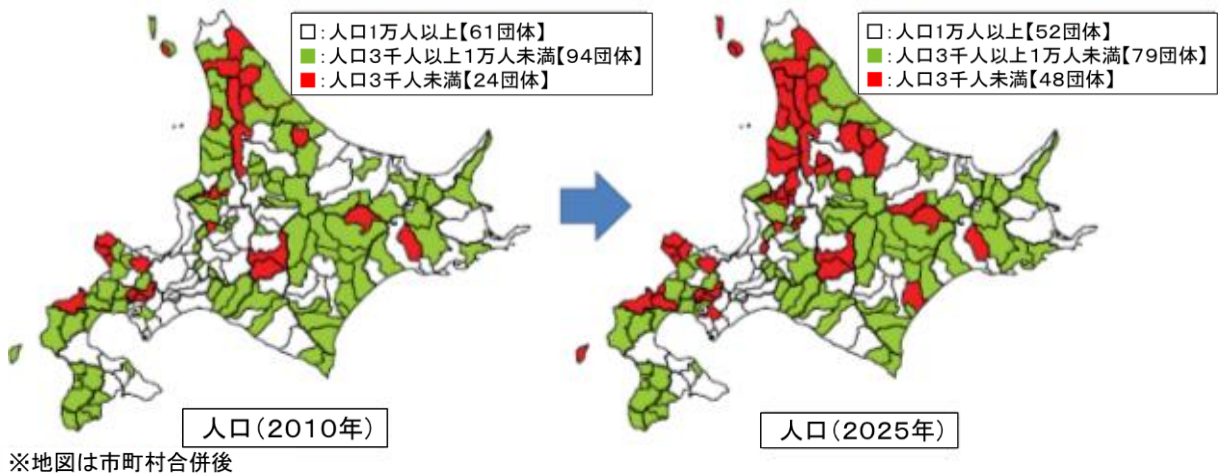
【出典】北海道人口ビジョン(2015(平成27)年10月 北海道)



出典 2010年まで：総務省「国勢調査」をもとに北海道が作成 ※四捨五入のため、数値が合わないことがある
2010年～2040年：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」をもとに北海道が作成

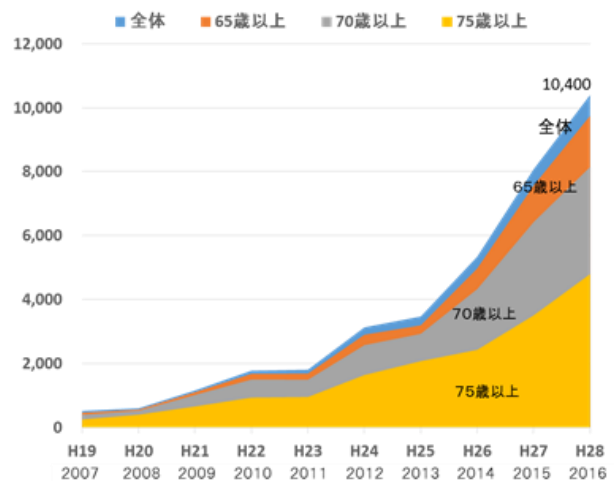
【出典】北海道総合計画(2016(平成28)年3月 北海道)

道内市町村の人口推移



【出典】北海道総合計画
(2016(平成28)年3月 北海道)

道内における運転免許の返納状況

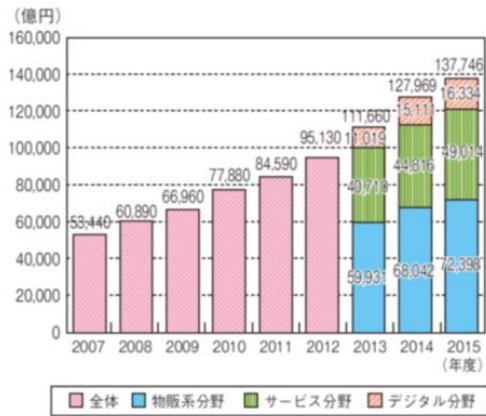


【出典】警察庁 運転免許統計

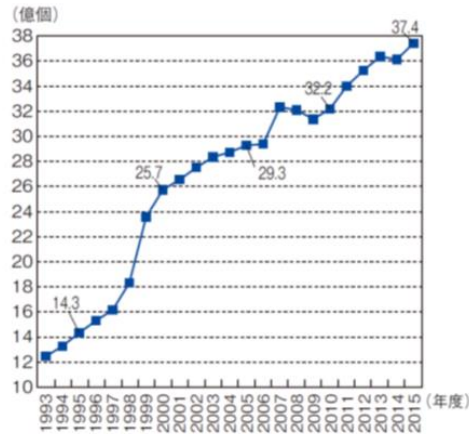
(消費者ニーズの多様化)

- ・ 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、再配達の削減など物流の高度化・効率化が必要である。

EC市場と宅配便取扱実績



注：分野別規模は2013年度から調査開始
資料：経済産業省「電子商取引実態調査」

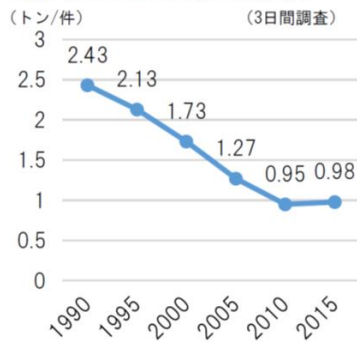


注：2007年度からは郵便事業(株)、日本郵便(株)の取扱個数も計上
資料：「宅配便等取扱実績について」から国土交通省総合政策局作成

【出典】交通政策白書(2017(平成29)年6月 国土交通省)

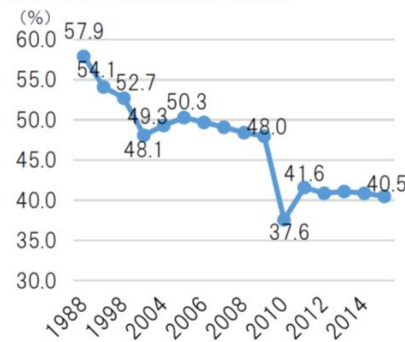
1輸送あたりの貨物量・トラック積載率の推移

1輸送あたりの貨物量の推移



出典：国土交通省「全国貨物純流動調査(物流センサス)」より国土交通省物流政策課作成
※2015年は速報値

トラックの積載効率の推移



※1 「自動車統計輸送年報」国土交通省総合政策局情報政策本部より作成
なお、平成22年度から、自家用貨物自動車のうち軽自動車を調査対象から除外する等調査方法を変更しているため、平成21年度以前と連続しない。
※2 積載効率=輸送トンキロ/能力トンキロ

【出典】総合物流施策大綱に関する有識者検討会(第1回 2017(平成29)年2月16日)
参考資料1 物流を取り巻く現状について

(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。

港湾空間を利用したバイオマス発電や学術研究施設などの拠点となっている港湾



紋別港バイオマス発電所



【出典】(一社)函館国際水産・海洋都市推進機構

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事が懸念され、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、持続的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。

[※] モビリティ・マネジメント 一人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促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

[※] 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。

- ・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。
- ・空港や駅、バスターミナルなど交通拠点への誘客拡大につながる魅力向上や、まちづくり施策とも連携した機能の複合化などにより、交通機関を利用しない人も含めた賑わいを創出し、公共交通の利用促進とともに地域の活性化にもつながる取組を促進する。

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実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。

(地域の実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[※]などの地域の実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。

[※] 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。

(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た港湾・空港施設の整備を進める。

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、中心市街地へのアクセスや放射道路、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子供や高齢者、障がい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。

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の活用に向けた連携体制の構築を図る。

[※] 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。

(NPO等や自治体と連携した輸送手段の確保)

- ・生活支援サービスの複合化に向けて、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、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、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"> ・ 運転手等の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 		

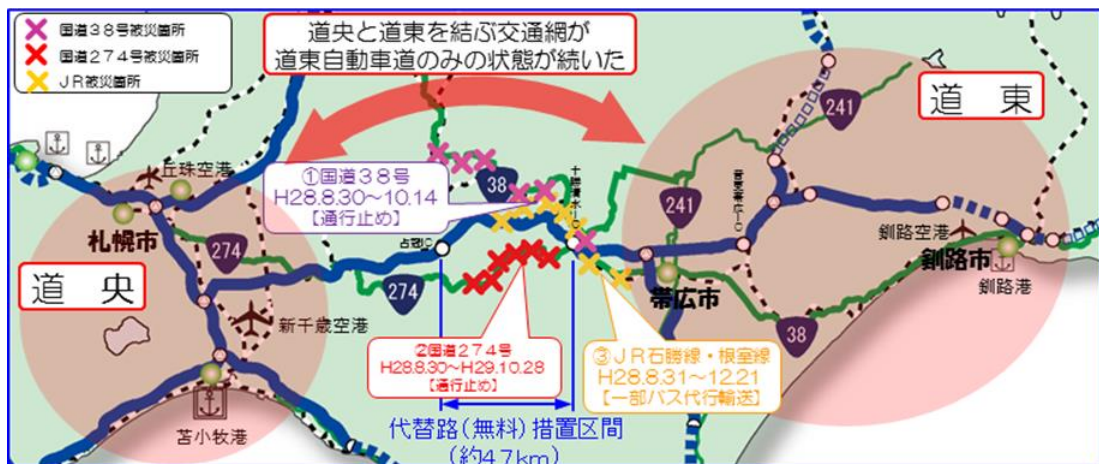
(4)	リスクに備える	災害に強く、生産性の高い交通・物流の実現
-----	----------------	----------------------

【現状・課題】

(頻発・激甚化する自然災害)

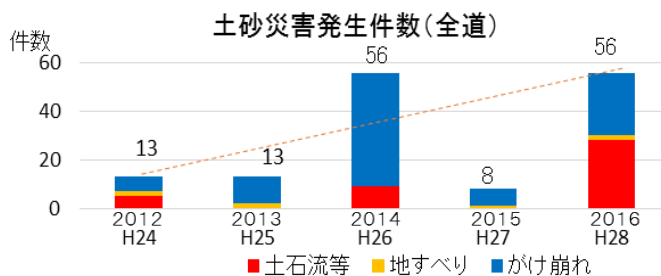
- ・ 本道は広大な面積と長い海岸線を有し、地震・津波、火山噴火、豪雨、暴風雨、竜巻、豪雪、暴風雪など様々な大規模自然災害のリスクが存在している。2016（平成28）年8月には観測史上初となる3つの台風が本道に上陸するなど、甚大な被害が発生し、また、同年12月の大雪により、新千歳空港で欠航が相次ぎ、大きな混乱が生じた。こうしたリスクに備え、防災・減災対策の推進や代替手段が確保された交通ネットワークの形成を進めることが重要である。
- ・ 災害時における交通・物流ネットワークの寸断は、道民生活や地域経済に与える影響が大きく、また、交通・物流は経済活動の継続や救援物資の円滑な輸送、さらには被災後の一刻も早い復旧・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、鉄道施設での防災・減災対策など一層の機能強化が重要である。

2016(平成28)年8月の台風被害時における状況



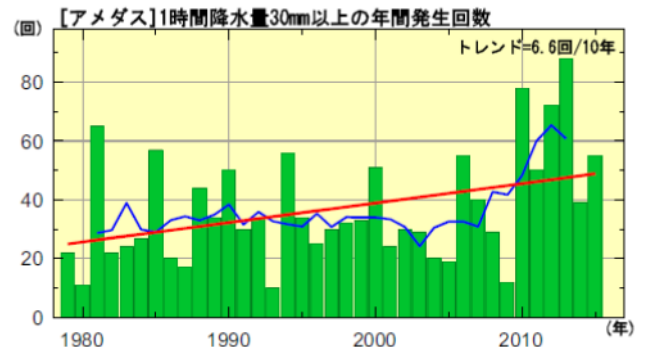
【出典】北海道作成

土砂災害の発生状況



【出典】国土交通省「都道府県別土砂災害発生状況」

1時間降水量30mm以上の年間発生回数



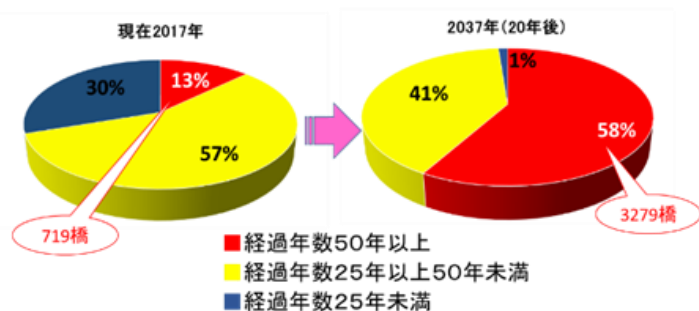
※気象庁では30mm以上を激しい雨と定義

【出典】札幌気象台「北海道の気候変化(第2版)」

(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。

北海道管理の経過年数別橋梁割合



【出典】北海道建設部調べ(2017(平成29)年3月)

(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、鉄道施設などの除雪のため、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。

冬期間における国道の通行止めの状況

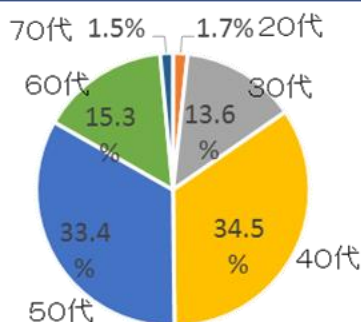


【出典】北海道開発局 平成29年度 頻発する暴風雪を踏まえた今冬の取組について

(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、現場で付帯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。

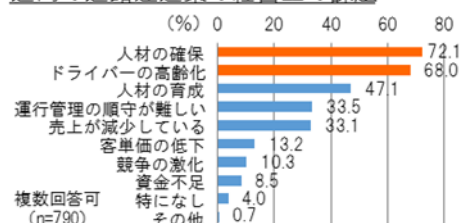
道内乗合バス運転手の年齢構成



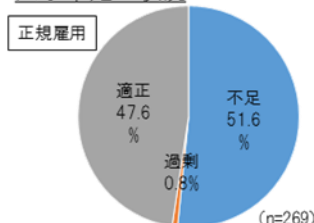
【出典】北海道運輸局調査(2015(平成27)年7月)を北海道で分析

道内の道路運送業の経営上の課題・人手不足の状況

道内の道路運送業の経営上の課題



人手不足の状況



【出典】就業状況実態把握調査報告書 (2017(平成29)年3月 北海道)

内航船員数、30歳未満と50歳以上の割合の推移



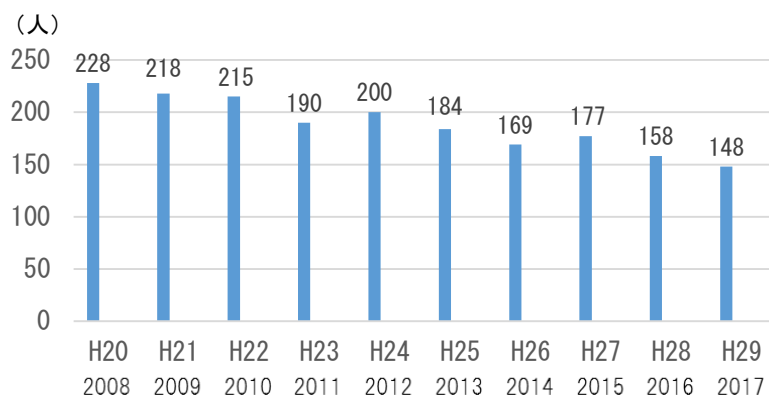
資料：国土交通省海務局作成

【出典】交通政策白書(2017(平成29)年6月 国土交通省)

(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2017（平成29）年は148人と6分の1に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、高齢化の進展などにより、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いることから、死亡者数をゼロに近づけることをめざし、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。

年別交通事故死者数(北海道)



【出典】交通事故発生状況（北海道警察）

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人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、地震といった災害時等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の確保など、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、空港の耐震対策や港湾の耐震強化岸壁の整備、駅舎や高架橋といった鉄道施設の耐震強化、落石防護設備の整備など、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に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・更新等を促進する。

(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。

(運転手等の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

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）、関係団体、道民（利用者）など、多様な主体が相互に連携するとともに、それぞれが自らの役割を果たしながら、持続的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。
- ・我が国の交通に関する基本理念などを定めた交通政策基本法においては、国、地方公共団体、交通事業者、国民など、それぞれの役割を明示し、特に地方公共団体には、国との適切な役割分担のもと、自然や経済、社会といった地域の諸条件に応じた施策を推進することが求められているところであり、厳しい事業環境にある本道において、今後とも、鉄道を含む公共交通ネットワークの維持・確保を図るためには、交通事業者の経営努力はもとより、地域住民や行政が地域づくりにおける公共交通の位置づけを十分に意識し、関係者と一体となって積極的に取り組む必要がある。
- ・このため、交通・物流事業者や関係機関・団体が参加する「北海道交通・物流連携会議（仮称）」を設置するとともに、公共交通に係る検討・協議体制の構築や道民・利用者の主体的な参加を促す取組を進めるなど、各主体のつながりを深めながら、関係者が一体となって施策の展開を図っていく。
- ・また、それぞれの地域においても、地域の実情を踏まえた持続的な交通体系の実現を図るため、関係機関がこれまで以上に連携した取組を推進するための連携・協議の場の設置が必要である。

[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 ・国や市町村との適切な役割分担のもと、鉄道を含む持続的な公共交通の確保に向けた協力・支援 ・国や市町村などが行う交通・物流施策への協力 ・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 ・道や市町村などが行う交通・物流施策への協力、支援 ・鉄道を含む持続的な公共交通の確保に向けた支援 ・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 ・国や道との適切な役割分担のもと、鉄道を含む持続的な公共交通の確保に向けた協力・支援 ・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 ・国や道が行う交通・物流施策への協力 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 ・ 持続的な経営に向け、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"> ・ 持続的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削減など物流の効率化への協力 など

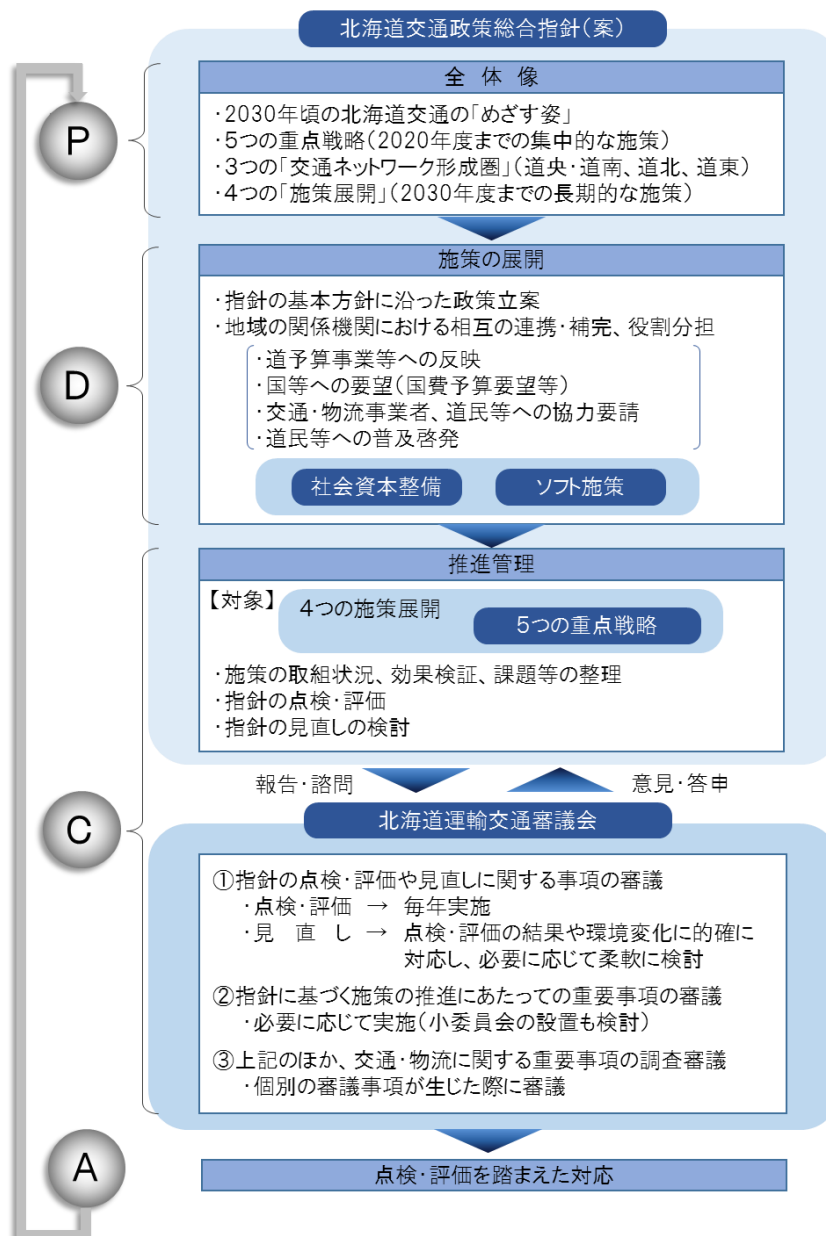


VII 点検・評価

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、将来の動向も見据えつつ、必要に応じて柔軟に見直しを行う。

北海道交通政策総合指針(案)の点検・評価について



【持続可能な開発目標（SDGs）】

- ・ 2015（平成 27）年 9 月の国連サミットにおいて全会一致で採択。
- ・ 先進国を含む国際社会全体の開発目標として、2030 年を期限とする包括的な 17 のゴール（目標）と 169 のターゲットを設定。



- ・ 国では、2016（平成 28）年 12 月に「持続可能な開発目標（SDGs）実施指針」を策定。「あらゆる人々の活躍の推進」、「成長市場の創出、地域活性化、科学技術イノベーション」など 8 つの優先課題を掲げ、SDGs の実施に取り組むこととしている。
- ・ また、国の実施指針においては、SDGs を全国的に実施するため、各地方自治体に、各種計画や戦略、方針の策定や改訂にあたって、SDGs の要素を最大限反映することを奨励することとしている。
- ・ 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、国の実施指針と方向性を同じくする施策の推進に取り組んでおり、本指針は、交通分野における SDGs の達成に資するものである。

※ 持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた指針の取組例

SDGs の目標とターゲット	指針における主な取組
8：経済成長と雇用 ・ 多様化、技術向上及びイノベーションを通じた高いレベルの経済生産性を達成 ・ 雇用創出、地方の文化振興・産品販促につながる持続可能な観光業を促進	・ 地域と世界をつなぐ航空ネットワークの形成やクルーズ船の寄港拡大 ・ 物流ネットワークの充実・強化 ・ 観光施策と連携した交流人口の拡大など
9：インフラ、産業化、イノベーション ・ 持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発	・ 防災・減災対策の強化と国土強靱化の推進
11：持続可能な都市 ・ 公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供 ・ 経済、社会、環境面における都市部、都市周辺部、及び農村部間の良好なつながりを支援	・ 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 ・ 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 ・ 安定した地域交通の確保 など

[付属資料]

策定の経過

策定の経過

1 北海道運輸交通審議会

北海道交通政策総合指針の策定にあたっては、知事の附属機関である北海道運輸交通審議会に諮問し、審議会と小委員会での審議を経て答申をいただき、道として決定した。

(1) 委員等名簿 ※敬称略、()内は前任

【北海道運輸交通審議会】

会 長	石 井 吉 春	北海道大学大学院公共政策学連携研究部 特任教授
副会長	岸 邦 宏	北海道大学大学院工学研究院 准教授
委 員	石 塚 祐 江	環境カウンセラー
	蝦 名 大 也	釧路市長
	奥 谷 直 子	(公社)札幌消費者協会 理事
	紺 野 則 仁	北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 議長
	瀧 本 峰 男	北海道旅客鉄道(株) 取締役総合企画本部副本部長
	徳 永 哲 雄	弟子屈町長
	仲 井 保 治	北海道船主協会連合会 会長
	中 木 雄三郎	(一社)北海道バス協会 理事
	野 村 佳 史	(公社)北海道トラック協会 理事
	牧 野 准 子	福祉環境アドバイザー
	三 宅 英 夫	札幌エアラインズアソシエーション 会長
	柳 屋 みゆき	(株)JTB北海道札幌法人事業部 観光戦略ディレクター
	山 本 光 子	(株)ぐるなび 執行役員 営業本部プロモーション部門長
参 与	児 嶋 秀 平	経済産業省 北海道経済産業局長
	石 崎 仁 志	国土交通省 北海道運輸局長
	和 泉 晶 裕 (今 日出人)	国土交通省 北海道開発局長
	沖 津 俊 宗 (岩 根 高 幹)	国土交通省東京航空局 新千歳空港事務所長
	長谷川 雅 彦	(独法)鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道建設本部 北海道新幹線建設局長
	大 越 良 記 (川 添 卓 司)	東日本高速道路(株)北海道支社 執行役員 北海道支社長
	内 山 健	日本貨物鉄道(株) 北海道支社長
	高 橋 賢 友	北海道経済連合会 会長
	岩 田 圭 剛	(一社)北海道商工会議所連合会 会頭

【総合交通政策検討会議】

座長	岸 邦 宏	北海道大学大学院工学研究院 准教授
委員	石井 吉春	北海道大学大学院公共政策学連携研究部 特任教授
	吉見 宏	北海道大学 大学院経済学研究院 教授
	小山 俊幸	北海道旅客鉄道(株) 専務取締役・総合企画本部長
	中木 雄三郎	(一社)北海道バス協会 理事
	今井 一彦	(一社)北海道ハイヤー協会 会長
	三宅 英夫	札幌エアラインズアソシエーション 会長
	仲井 保治	北海道船主協会連合会 会長
	野村 佳史	(公社)北海道トラック協会 理事
	高橋 顕	日本貨物鉄道(株)経営統括本部 経営企画部長
	米沢 則寿	帯広市長
	山下 英二	大空町長
参 与 機 関		国土交通省北海道運輸局
		国土交通省北海道開発局
		北海道経済連合会
		(一社)北海道商工会議所連合会

【鉄道ネットワーク・ワーキングチーム・フォローアップ会議】

座長	岸 邦 宏	北海道大学大学院工学研究院 准教授
委員	石井 吉春	北海道大学大学院公共政策学連携研究部 特任教授
	吉見 宏	北海道大学 大学院経済学研究院 教授
	小山 俊幸	北海道旅客鉄道(株) 専務取締役・総合企画本部長
	菊谷 秀吉	北海道市長 会長
	棚野 孝夫	北海道町村 会長
参 与 機 関		国土交通省北海道運輸局長
		日本貨物鉄道(株)

(2) 審議経過

◎第1回審議会 (2017(H29). 5. 31)

- ・ 諮問
- ・ 交通政策に関する新たな指針等の策定、総合交通政策検討会議等の設置

○第1回総合交通政策検討会 (7. 24)

- ・ 新たな指針の策定に向けた課題と方向性の整理
- ・ 公共交通ネットワークの現状と課題

□鉄道ネットワーク・ワーキングチーム・フォローアップ会議 (7. 31)

- ・ 鉄道ネットワーク・ワーキングチーム報告後の主な動き など

○第2回総合交通政策検討会 (8. 4)

- ・ 物流の現状と課題及び方向性の整理

○第3回総合交通政策検討会 (9. 7)

- ・ 港湾の概要及び現状と課題
- ・ 交通分野及び物流分野における論点整理



○第4回総合交通政策検討会 (11. 9)

- ・ 北海道交通政策に関する指針（仮称）等の論点整理
- ・ 北海道港湾振興に関するビジョン（仮称）の論点整理

○第5回総合交通政策検討会 (11. 20)

- ・ 北海道交通政策に関する指針（仮称）の骨子（案）の検討

○第6回総合交通政策検討会 (12. 25)

- ・ 北海道交通政策指針（仮称）の原案の検討
- ・ 北海道物流・港湾振興ビジョン（仮称）の検討状況

(集中審議)

□第1回鉄道ネットワーク・ワーキングチーム・フォローアップ会議 (2018(H30). 1. 13)

- ・ フォローアップ会議における検討の進め方

□第2回鉄道ネットワーク・ワーキングチーム・フォローアップ会議 (1. 23)

- ・ 鉄道網のあり方について

□第3回鉄道ネットワーク・ワーキングチーム・フォローアップ会議 (2. 3)

- ・ 鉄道網のあり方について

○第7回総合交通政策検討会 (2. 10)

- ・ 北海道交通政策総合指針（仮称）案の検討

- ◎第2回審議会（2.15）
 - ・北海道交通政策総合指針（仮称）案の審議



- ◎答申（2.19）

2 パブリックコメント等による意見募集

「原案」及び「案」について、パブリックコメント及び市町村や関係団体への意見照会を実施し、広く意見を募集した。

区 分		実施期間	意見数
原 案	パブリックコメント（1回目）	2018(H30). 1. 12～1. 31	151 件（20 名、2 団体）
	市町村・関係団体等への意見照会	〃 1. 11～1. 22	82 件（15 団体）
案	パブリックコメント（2回目）	〃 2. 16～3. 1	157 件（14 名、1 団体）
	市町村への意見照会	〃 2. 16～3. 1	9 件（5 市町）

3 道民意識調査

指針の検討の参考とするため、道民意識調査を実施した。

調 査 項 目	北海道の交通ネットワークについて
調 査 対 象	道内に居住する満18歳以上の個人
標 本 数	1, 500サンプル
抽 出 方 法	層化二段無作為抽出法
調 査 方 法	郵送配付・郵送回収
調 査 期 間	平成29年8月
有効回収数（率）	755（50.3%）

