

北海道交通ネットワーク総合ビジョン (概要版)

平成26年 3月改訂
〈平成20年12月策定〉

目 次

第Ⅰ部 基本構想編

I	交通ネットワーク総合ビジョンの改訂にあたって	……	1
II	北海道を取り巻く潮流	……	1
III	交通ネットワーク総合ビジョンの目的と基本方針	……	1
IV	交通ネットワークの将来構想	……	1
V	北海道の交通に関する課題	……	2
VI	施策の展開	……	3
VII	重点プロジェクト	……	3
VIII	交通ネットワーク総合ビジョンの推進にあたって	……	9

第Ⅱ部 施策編

I	国際交通ネットワークの形成	……	10
II	幹線交通ネットワークの形成	……	10
III	地域交通ネットワークの形成	……	11
IV	交通ネットワーク相互の連携	……	12
V	安全・快適で環境負荷の少ない質の高い交通の実現	……	12

「北海道交通ネットワーク総合ビジョン」概要版

第Ⅰ部 基本構想編

Ⅰ 交通ネットワーク総合ビジョンの改訂にあたって

1 改訂の趣旨

道においては、平成20年12月に「北海道交通ネットワーク総合ビジョン」を策定し、総合的な交通ネットワークの形成に向けた取組を進めてきたが、ビジョン策定後、北海道新幹線の札幌延伸決定、新たな国際航空路線の開設やLCCの就航など交通を取り巻く環境が大きく変化しており、こうした環境変化に伴う課題に適切に対応し、本道の経済や地域の活性化につなげていくために改訂する。

2 性格

新・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。

3 期間

新・北海道総合計画の計画期間を踏まえ、平成20年度からおおむね10年間とする。

Ⅱ 北海道を取り巻く潮流

本道の交通ネットワークを考える上で、特に考慮すべき潮流を整理。

人口減少・少子高齢化の進行

地球環境問題の深刻化

広域分散型の地域構造と
札幌市及びその周辺地域
への人口集中

グローバル化の進展

国・地方の厳しい財政状況

Ⅲ 交通ネットワーク総合ビジョンの目的と基本方針

北海道を取り巻く潮流などを踏まえ、新・北海道総合計画で掲げる”めざす姿”の実現を支えるという観点で、目的と基本方針を設定。

《《《《 目 的 》》》》

力強い経済構造の実現を支える

北海道経済の国際化に対応しながら、「食」や「観光」といった本道のリーディング産業の振興、自立型の経済産業構造への転換に向けての「ものづくり産業」の振興、さらには、多様化するビジネス活動の展開などを支える交通ネットワークの形成を図ることにより、力強い経済構造の実現を支える。

安全・安心で快適な暮らしを支える

人口減少・高齢社会に対応しながら、道民の日常生活を支え、地域の医療活動や、事故・災害などの緊急時の諸活動を支えるとともに、ライフスタイルの多様化や文化の振興などにも寄与する交通ネットワークの形成を図ることにより、安全・安心で快適な暮らしを支える。

《《《《 基本方針 》》》》

環境と調和し、連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成

Ⅳ 交通ネットワークの将来構想

1 将来を見据えた取組の方向性 : おおむね四半世紀後（平成50年）の交通ネットワーク

見込まれる社会情勢の変化

- ・北海道新幹線の札幌開業
- ・高規格幹線道路等の整備の進展
- ・北東アジア等との航路・航空路の拡充
- ・人口減少や少子高齢化の進行
- ・地域交通の確保が一層深刻化
- ・幹線も含めた交通機関の利用者の減少



交通ネットワーク形成に向けた取組の方向性

ビジョンの目的を踏まえて、4つの取組の方向性を設定

- ① 国内外との人流・物流の拡大を促進
- ② 道内交通ネットワークの充実・強化
- ③ 地域交通の安定的な確保
- ④ 環境にやさしく、利便性の高い交通環境の整備

IV 交通ネットワークの将来構想

2 交通ネットワークのめざす姿

【めざす姿①】

国内外との人流・物流の拡大を一層促進するための、戦略的な交通ネットワークの構築

- ・北海道と道外や海外とを結ぶ、基幹的な交通ネットワークの構築が進み、人の交流や物の流通が活発になっている。
- ・北海道新幹線が札幌まで延伸し、冬期間も含めた、道外との安定的な高速交通アクセスが確保されている。

【めざす姿②】

人流・物流の拡大効果を全道に波及させるための、道内交通ネットワークの充実・強化

- ・札幌圏と道内各都市とを結ぶ高速交通ネットワークや道内の各都市間と空港、港湾など交通結節点を結ぶ公共交通や道路網が充実し、道外や海外との人流・物流の活発化による経済効果が全道に波及している。
- ・大規模災害に備え、交通基盤の整備が進められ、また、関係機関の連携による災害応急体制が構築されている。

【めざす姿③】

住み慣れた地域で安全・安心・ゆたかに生活することができる、地域交通の安定的な確保に向けた取組の推進

- ・人口減少や少子高齢化が一層進行する中、国や道、市町村、利用者、運輸事業者等が連携し、地域の実情に応じ、住民の方々の安全・安心・ゆたかな暮らしを支える鉄道やバス、離島航路・航空路など、地域交通の確保に向けた様々な取組が展開されている。

【めざす姿④】

誰もが快適に利用することができ、環境にやさしく、利便性の高い交通環境の整備

- ・ユニバーサルデザインの考え方に基づく交通環境の整備が進み、誰もが自由に、安全に移動できる社会が実現している。
- ・低公害車の導入や公共交通機関の利用促進などにより、交通に伴う環境負荷低減に向けた取組が進展している。
- ・運輸事業者間の連携が進み、乗り継ぎの円滑化や分かりやすい乗り換え案内表示など、使い勝手が良く、利便性の高い交通ネットワークが構築されている。

V 北海道の交通に関する課題

経済や暮らし等の視点から、本道の交通の課題や求められる方向性を整理。

1 経済活動を支える交通基盤

（力強い食産業の構築に向けた交通・物流ネットワークの形成）
食産業の競争力の強化に資する交通・物流ネットワークの形成や充実が課題。

（観光による交流人口の拡大を支える交通基盤）

国内外からのアクセスの充実とともに、空港や新幹線駅からの二次交通や観光地間をつなぐ交通ネットワークの形成が課題。

（ものづくり産業の集積を促進する交通ネットワークの形成）

ものづくり産業の育成・強化のため、交通基盤や物流ネットワークなど企業立地環境の充実が課題。

（北東アジア地域との人流・物流の拡大を支える交通基盤）

経済成長が著しい北東アジア地域などとの人や物の往來を活発化させるための取組の推進、効率的な物流を支えるインフラ整備や交通手段の確保などが重要。

3 安全で円滑な移動を支える交通基盤

（冬期間における円滑な交通の確保）

冬期間における、道路に関する情報提供の充実や公共交通の確保に向けた取組の重要性が高まっている。

（災害に強い交通基盤の整備）

救助救援活動や社会経済活動を支える代替性の高い交通ネットワークの形成、北海道新幹線をはじめとする災害に強い交通施設の整備と適切な管理が必要。

（高齢者や障がい者などにやさしい交通環境）

ユニバーサルデザインの考え方に基づいたハード・ソフト両面にわたる総合的なバリアフリー化の取組の充実・強化が必要。

（安全性・信頼性の高い交通の確保）

交通基盤の適切な維持管理を図るとともに、運輸事業者自らが安全確保に向けた取組を徹底していくことが重要。

また、交通事故情勢は依然として厳しく、死者数の減少はもとより事故そのものを減少させることが求められている。

2 暮らしを支える交通基盤

（地域間の連携を支える交通基盤の整備）

広域分散型の地域構造である本道においては、多様な交通ネットワークの形成に向け、それぞれの地域事情を踏まえた効果的な取組を進めていくことが必要。

（地域交通の安定的な確保）

活力ある地域の持続のためには、地域の社会経済活動や通院、通学など日常生活を支える地域住民の交通手段の確保が課題。

（都市交通の円滑性の向上）

都市圏の交通混雑・渋滞は、社会経済活動や日常生活に影響を及ぼしており、様々な交通が輻そうする都市交通の円滑化を進めることは環境面からも必要。

（地域医療を支える交通基盤の整備）

各地域から地域センター病院や地方センター病院のある中核都市までのアクセス向上、救急救命センターへの救急搬送体制の充実に向けた交通基盤の整備が課題。

4 環境にやさしい交通の実現

本道の貴重な財産である自然の恵みを継承していくためには、交通基盤整備にあたり十分な配慮が不可欠。

また、地球温暖化対策推進の観点から、環境負荷の軽減のほか、安全・安心な生活環境の確保の取組も必要。

5 原油価格高騰などを背景とした交通・物流ネットワークの維持・確保

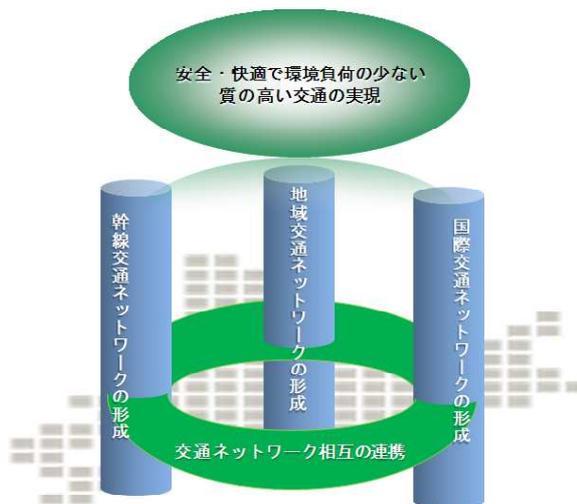
燃料費の高騰は公共交通路線や物流ネットワークの維持・確保の大きな不安材料となっている。関係機関が連携・協働し、省エネルギー化の一層の推進など、交通ネットワークの維持・確保に向けた取組を進めることが必要。

VI 施策の展開

1 政策展開の基本方向

「Ⅲ 交通ネットワーク総合ビジョンの目的と基本方針」に沿って、効果的・効率的に取り組を進めるため、交通の移動空間のスケールや質の観点から、次の5つを政策展開の基本方向として掲げ、多様な主体との連携・協働により、総合的な交通ネットワークの形成に向けた様々な取組を展開。

- 国際交通ネットワークの形成
- 幹線交通ネットワークの形成
- 地域交通ネットワークの形成
- 交通ネットワーク相互の連携
- 安全・快適で環境負荷の少ない質の高い交通の実現



2 施策の展開

人口減少・少子高齢化の進行やグローバル化の進展など、時代が大きな転換期を迎える中、地域住民の生活を支える地域交通の確保や国際競争、地域間競争に打ち勝つ国際・幹線交通ネットワークの構築など、交通政策の果たす役割は、今後、ますます重要性を増すことが予想される。

このため、道は、多様な主体との連携・協働により、総合的な交通ネットワークの形成を進めるため、次に掲げる18の施策を計画的に展開。

国際交通ネットワークの形成	<input type="checkbox"/> 新千歳空港の国際拠点空港化 <input type="checkbox"/> 地方空港の国際機能の向上 <input type="checkbox"/> 港湾の国際機能の向上
幹線交通ネットワークの形成	<input type="checkbox"/> 北海道新幹線の整備 <input type="checkbox"/> 航空ネットワークや空港機能の充実 <input type="checkbox"/> 高規格幹線道路等の整備 <input type="checkbox"/> 幹線鉄道の機能の充実 <input type="checkbox"/> 海上ネットワークや港湾機能の充実
地域交通ネットワークの形成	<input type="checkbox"/> 道路交通ネットワークの整備・保全 <input type="checkbox"/> 安全で快適な都市内交通環境の整備 <input type="checkbox"/> 安定した地域交通・離島交通の確保と地域の実情に応じた公共交通サービスの展開
交通ネットワーク相互の連携	<input type="checkbox"/> 交通結節機能の充実 <input type="checkbox"/> 交通モード間・事業者間の連携促進に向けた体制の整備
安全・快適で環境負荷の少ない質の高い交通の実現	<input type="checkbox"/> 環境負荷の少ない交通の実現 <input type="checkbox"/> バリアフリー化の促進 <input type="checkbox"/> 安全で円滑な冬期交通の確保 <input type="checkbox"/> 災害に対する安全性の確保 <input type="checkbox"/> 安全、安心な交通施設の整備

VII 重点プロジェクト

1 重点プロジェクトについて

交通を取り巻く環境や社会環境の変化に対応し、道内外との交流人口の増加を地域の活性化につなげる取組や人口減少・高齢化の一層の進行に対応する地域交通の確保など、交通政策を効果的に進めていくことがますます重要となっている。

このため、北海道として短期的・集中的に取り組む必要がある交通施策を「重点プロジェクト」として位置づけ、重点的な取組を進める。(短期的：2～3年を想定)

2 重点プロジェクトの設定

平成27年度末に開業する北海道新幹線、国際航空路線・LCCの新たな就航などにより見込まれる国内外との交流人口の大幅な増加への対応、東アジアなどの著しい経済成長を取り込むための国際・国内の総合的な物流・人流ネットワークの充実に向けた取組、人口減少や高齢化の進行に対応した地域交通の確保など、早急に取り組む必要がある課題として5点のテーマを設定。

Ⅶ 重点プロジェクト

3 重点プロジェクト

(1) 北海道新幹線の建設促進と開業効果の拡大

【めざす姿】

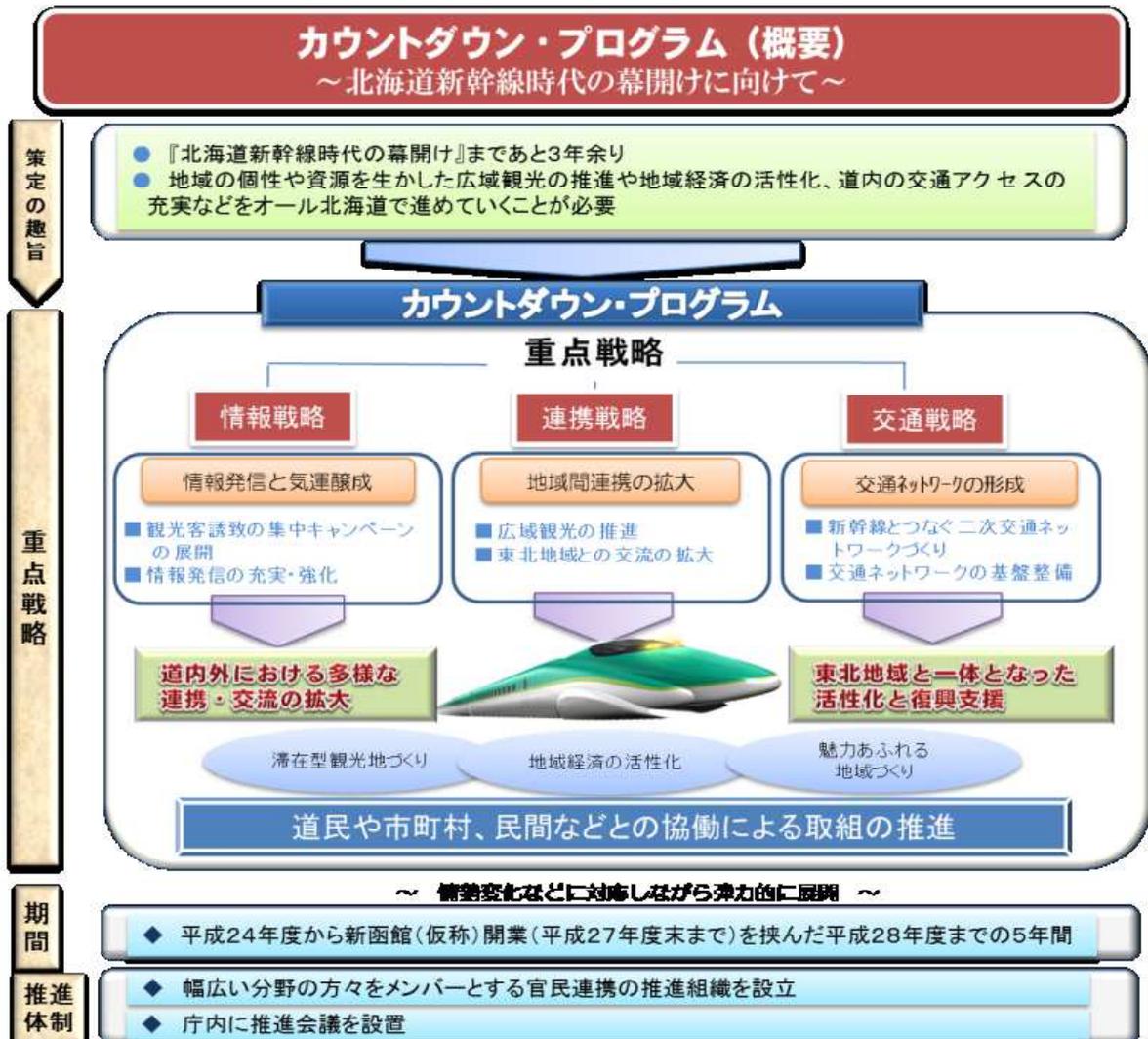
- ◇ 新幹線駅を起点とする二次交通ネットワークが整備され、新幹線を利用して来道した方々が、広く道内各所の観光地や都市に移動し、新幹線の開業効果が全道各地に波及している。
- ◇ 道民が新幹線を利用して東北や関東方面を訪れる機会が増加し、観光・ビジネスなど様々な場面での連携・交流が促進されている。
- ◇ 札幌までの建設工期の短縮による早期完成や青函共用走行区間における高速走行（最高速度：時速260km）の実現に向けた検討、取組が進んでいる。

【取組の方向性（短期的・集中的な取組）】

- ① 新幹線駅を起点とした二次交通ネットワークの整備
（「北海道新幹線時代の幕開けに向けたカウントダウン・プログラム」（H24.11）に基づく取組）
 - ・新幹線駅から道内各所の観光地や主要都市などへ快適・円滑に移動できる二次交通ネットワークの整備（道路、鉄道（JR・三セク鉄道）、バス、レンタカー、タクシー、航空機など）
 - ・道民の利用促進に向けた新幹線駅へのアクセスの充実
- ② 新幹線駅における交通情報案内機能の整備
 - ・新幹線駅の案内表示やインターネットなどを活用した、分かりやすい交通案内情報機能の整備
- ③ 札幌までの早期完成、青函共用走行問題の解決に向けた取組
 - ・新青森・新函館（仮称）間の1日も早い開業と札幌までの建設工期の短縮による早期完成、幅広い観点からの建設財源の確保、地方負担に対する財源措置の拡充について国に要請
 - ・青函共用走行問題における早期の抜本的な解決について国に要請

【成果指標】

- ・新幹線駅を起点とした二次交通ネットワークの整備 平成27年度
- ・情報案内設備・サービス（駅構内、インターネット等）の提供開始 平成27年度



Ⅶ 重点プロジェクト

(2) 道内空港発着航空路線の拡充

【めざす姿】

- ◇ 道内各地の空港を発着する国内外との航空路線が充実し、北海道を訪れる人が着実に増加するとともに、道民の航空路線の利用が促進されている。
- ◇ 新千歳空港の国際拠点空港化に向け、空港機能の整備や国際航空路線の充実などが進み、国際空港としての役割・重要性が増大している。
- ◇ 道民生活に欠かせない、離島路線など道内航空路線が安定的に運航されている。

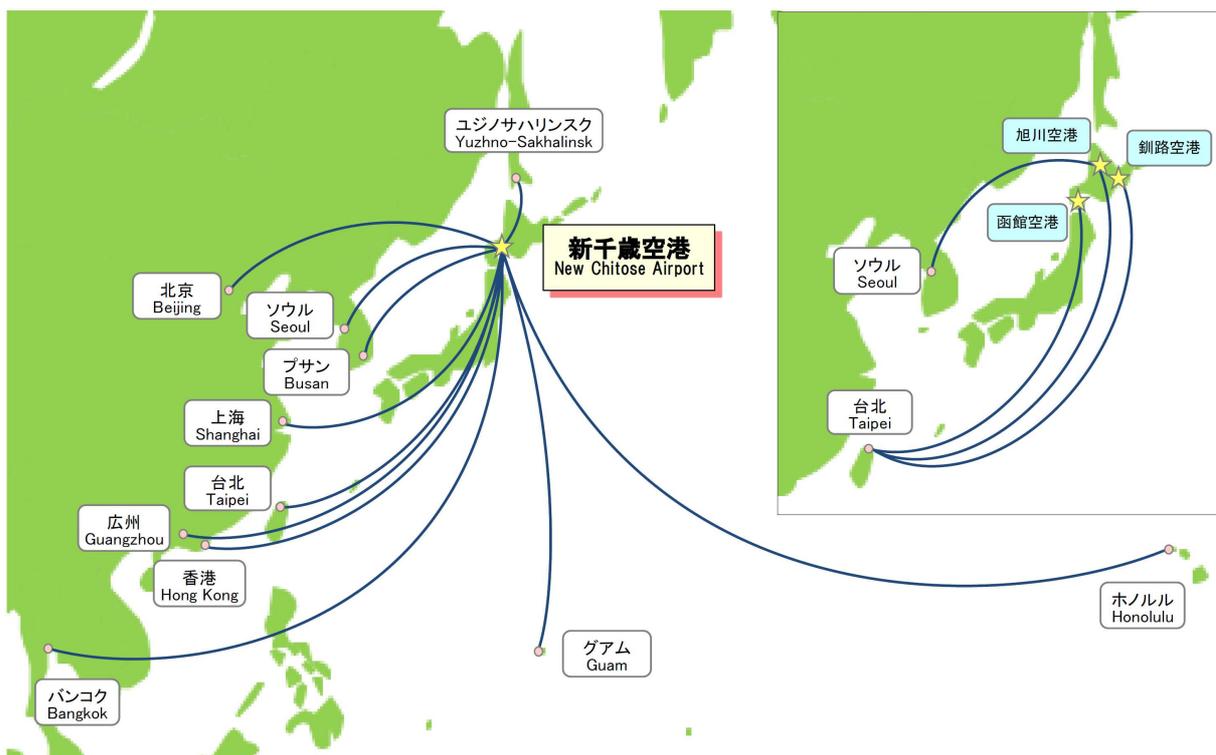
【取組の方向性（短期的・集中的な取組）】

- ① 航空路線拡充に向けた取組の推進
 - ・「道内空港における国際航空路線の誘致指針」（H25.3）に基づく、戦略的な誘致活動の展開
 - ・国際航空定期便の就航補助制度の活用
 - ・国内航空路線の誘致に向け、航空会社や旅行会社等へのPR活動の展開
 - ・関係市町村等と連携を取りながら、必要に応じ、機材の大型化について航空会社へ要望
 - ・既存LCC路線の利用拡大に取り組みほか、道内地方空港へのLCC誘致に向けた取組の展開
 - ・道民の海外旅行需要の拡大に向けたPR
 - ・道東3空港（女満別、紋別、中標津）を活用した旅行商品の造成と国際チャーター便の誘致
 - ・地方空港におけるC/Q体制の整備による国際線受け入れ体制の整備
 - ・空港施設について、航空機の安全運航の確保や利用者の利便性向上等の整備促進
- ② 新千歳空港の機能整備
 - ・深夜・早朝時間帯（22:00～翌7:00）の発着枠の拡大に向けた取組の推進
 - ・昼間時間帯（7:00～22:00）の一時あたりの発着回数の拡大に向けた国への要請
 - ・ILS双方向化、デアイシングエプロンの整備などに向けた国への要請
- ③ 道内航空路線の維持・確保のための国等への要望
 - ・路線維持に関する航空会社と関係自治体との協議の義務づけ、国管理空港における着陸料軽減の継続、航空会社や自治体に対する新たな支援制度の創設、離島航空路線への支援制度の充実
- ④ 道内空港の運営のあり方に関する検討の推進
 - ・国の空港経営改革に係る動きに適切に対応し、道内13空港による航空ネットワークが将来にわたり確保されるよう、道内空港の運営のあり方について検討

【成果指標】

- ・国際線就航路線数 平成29年度 20路線
- ・国内航空路線の充実に向けた取組の実施

道内空港を発着する国際航空路線図



Ⅶ 重点プロジェクト

(4) 人口減少や高齢化の進行に対応する地域交通の確保

【めざす姿】

- ◇ 道内各地域において、人口減少や少子高齢化に対応した、地域交通の維持・確保のための様々な取組が検討、推進されている。
- ◇ 過疎化の著しい集落において、集落機能の維持・確保に向けた検討や取組が進み、地域の実情に応じて、必要な地域交通確保のための対策が講じられている。
- ◇ 道民が安心して暮らすことができる、将来的な地域交通確保方策についての議論・検討が進んでいる。

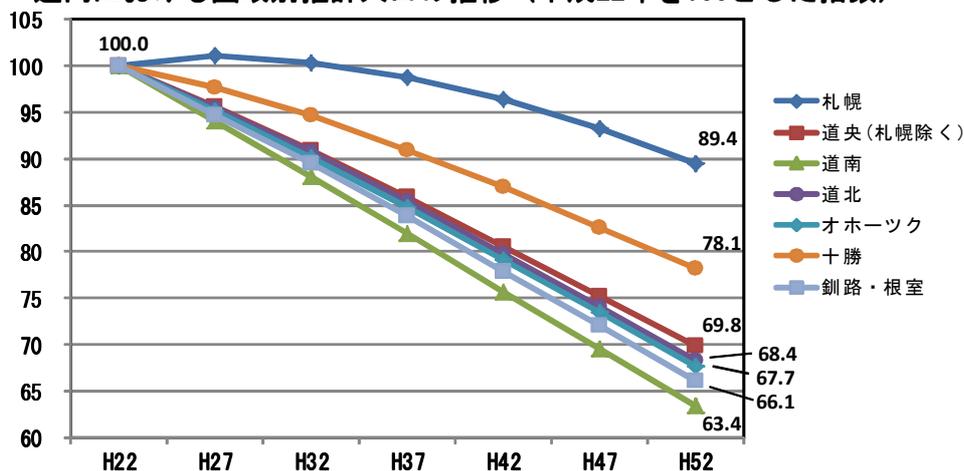
【取組の方向性（短期的・集中的な取組）】

- 地域における地域交通確保に向けた取組の促進
 - ・ 将来を見据えた地域交通確保のための取組事例（コミュニティバスやデマンドバスなど市町村における取組、DMVなど運輸事業者における取組等）の情報提供や地域における取組をサポートするための体制の整備などを行い、地域生活交通確保対策協議会の場などを通じて、市町村、住民、事業者が連携し、地域の実情に応じた地域交通の維持・確保に向けた取組を促進
 - ・ 集落の維持・活性化に資する取組を実施する市町村等を支援（デマンド交通の導入など、地域交通確保に向けた取組など）
 - ・ 生活バス路線や離島航路・航空路に対する支援制度の充実に向けた国への要請

【成果指標】

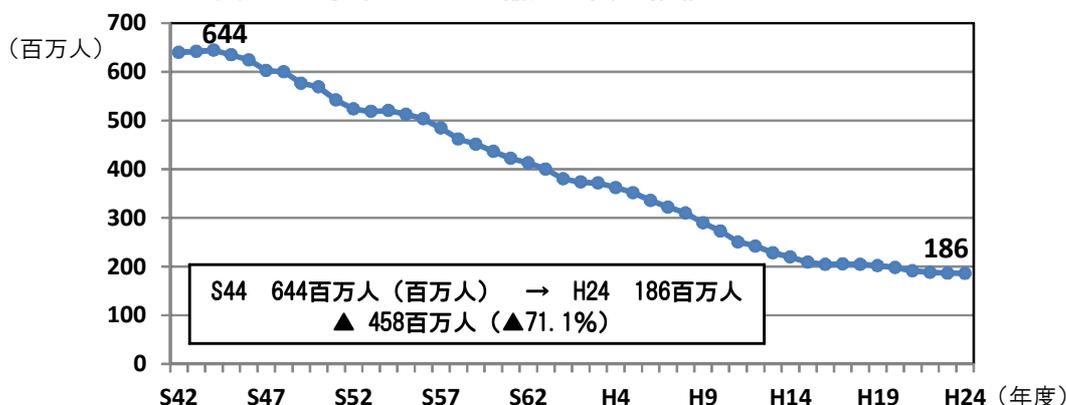
- ・ 地域における地域交通確保に向けた取組の促進 81市町村 → 97市町村

道内における圏域別推計人口の推移（平成22年を100とした指数）



（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（平成25年3月推計）」）

道内の乗合バス事業における輸送人員の推移



（数字で見る北海道の運輸）

道内におけるコミュニティバスの状況

路線バス型	乗合タクシー型	市町村有償運送	延べ市町村数
14市町村	16市町村	61市町村	81市町村

※ 本資料におけるコミュニティバスとは、市町村・自治会等から委託等を受け運行するバスや運行形態・車両・運賃等を工夫したバス（バス型・乗合タクシー型を含む。）をいう。

※ 1市町村において、複数の異なった形態のコミュニティバスを運行しているケースがあるため、各形態の合計は「延べ市町村数」と一致しない。（北海道交通政策局調べ：H24.4.1現在）

Ⅶ 重点プロジェクト

(5) 利便性の高い交通ネットワーク構築に向けた交通機関相互の連携強化

【めざす姿】

- ◇ 運輸事業者が連携し、道民や北海道を訪れた方々がストレスなく円滑に道内の各都市や観光地に移動できる交通環境の整備が進められている。
- ◇ 高規格幹線道路など、都市間や交通結節点など結ぶ道路の整備が進み、交通ネットワークとしての利便性が向上している。

【取組の方向性（短期的・集中的な取組）】

- ① 主要ターミナルにおける交通機関相互の連携強化
駅や空港などの主要ターミナルにおいて、乗り継ぎ等に係る現状の課題の把握、課題解決に向けた検討など、交通機関相互の連携強化による質の高い交通ネットワークの形成に向けたモデル的な取組の検討。
 - ・ 乗り継ぎに係る、ダイヤ、動線、案内表示、案内方法等に係る課題の把握
 - ・ 運輸事業者相互の連携強化に向けた課題の共有、対応策の検討（乗り継ぎダイヤの円滑化、分かりやすい交通情報の一元的な提供など）
 - ・ モデル的な取組の拡大に向けた検討（他地域における取組への拡大）
- ② 交通情報提供機能の整備に向けた取組の推進
 - ・ インターネットなどを活用した道内の公共交通に関する情報提供機能の整備に向けた取組についての検討（路線検索サイトの活用、観光地などと連携した情報提供 など）
- ③ 高規格幹線道路など道路ネットワークの整備促進
 - ・ 高規格幹線道路の整備促進及び駅・空港・港湾などの交通結節点とのアクセス道路の整備

【成果指標】

・ 主要ターミナルにおけるモデル的な取組の検討

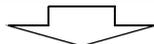
平成26年度～

当面の道内交通ネットワークに関する課題と対応策

「北海道交通ネットワークの課題・検討等委託調査事業」（平成25年3月北海道総合政策部）報告書抜粋

今後の環境変化への対応の必要性

- ① 北海道新幹線新函館（仮称）開業、LCCや新規国際航空路線就航による、道外（海外）からの新規来道客の増加への対応
 - ・ 来道初心者に分かりやすい交通ネットワークの形成
 - ・ 効果を全道に波及させるための二次交通ネットワークの確立
- ② 高速道路ネットワークの拡大
 - ・ 道東地域など未開業部分の早期開業、高速道を生かした広域連携の推進



アンケート結果から導出された事項・課題

【道民】

- ・ 道外移動のためには、航空運賃の低下を望み、LCCへの期待が大きい
- ・ 公共交通機関については、特定の交通手段を何度も活用している場合が多い。このため、交通障害等で他の交通機関を選択しなくてはならない場合や交通機関同士（特にJR・バス間）を乗り継ぐ場合には、情報を十分入手することが出来ずに、問題が生じやすい
- ・ 地域によって高速道路、航空路線など交通ネットワークが未整備、利用しにくいという課題が存在。
- ・ 北海道新幹線（新函館（仮称））開業に関する認識に地域差が大きい

【道外（海外）観光客】

- ・ 道内の交通機関について利用回数が少ない場合が多く、機関の選択、乗り方、ダイヤ、乗継などについての情報に乏しく、利用において課題が生じている場合が道民よりも多い。



有識者意見・シンポジウムによる課題と対応策の提案

- ① （交通手段）「供給者の目線」から「利用者の目線」で需要を開拓することが必要
- ② 交通機関間の広域的な連携は短期間では難しく、旗振り役を確立し、協議の場が必要。最終的には公に依存しない民間主体の場づくりが必要
- ③ 短期的には、災害時等の運休・遅延時における交通機関間の情報共有システムづくりが必要
- ④ 主要乗継拠点等における専門案内人の配置、来道初心者に対応するための案内所機能の強化
- ⑤ わかりやすい案内誘導の仕組みづくり（新函館（仮称）開業時に試行）

VII 交通ネットワーク総合ビジョンの推進にあたって

1 多様な主体との連携・協働によるビジョンの推進

- ビジョンに基づく取組は、道が中心となり、多様な主体相互が密接に連携・協働を図りながら、各種施策を効果的・効率的に展開。
- 道内各地域において、地域事情に応じ、地域の関係主体と連携した取組を進める。
- 国及び関係機関、市町村、運輸事業者、NPOなどの民間組織、道民などの利用者といった各関係主体に期待される役割を明記。

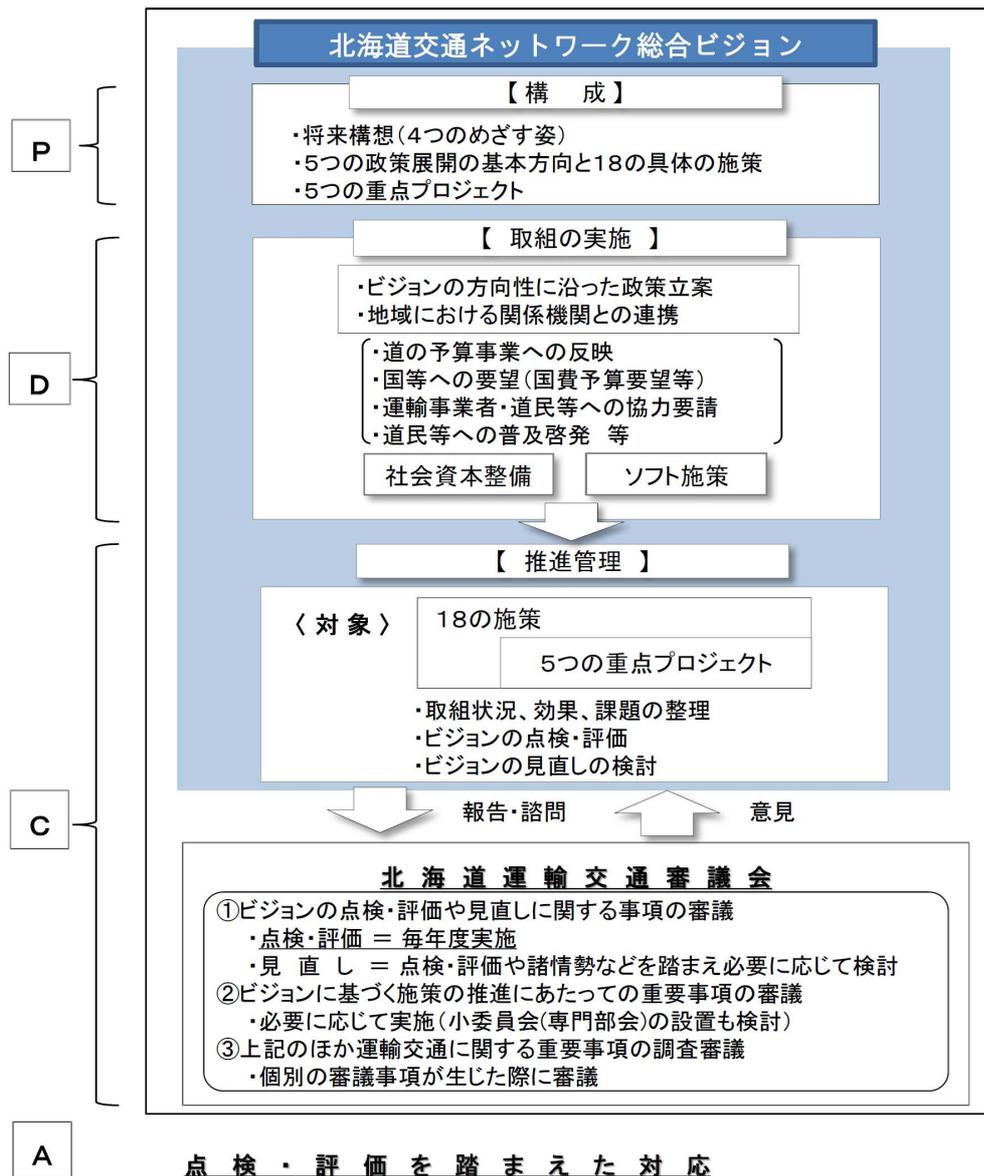
2 ビジョンの推進管理

- 施策の推進状況について、定期的に点検・評価を行うとともに、その評価結果や社会経済情勢の変化、交通政策基本法の施行など国の動向等も踏まえながら、必要に応じて見直しを行う。
- 点検・評価の実施や見直しの検討、施策の推進にあたっての重要事項の検討などについては、知事の附属機関である北海道運輸交通審議会での審議を行う。

3 ビジョンの効果的な推進

- 社会資本整備に係る取組については、「ほっかいどう社会資本整備の重点化方針」における施策・事業優先度を踏まえて進める。
- 安定した地域交通の確保、地域の実情に応じた公共交通サービスの展開、環境負荷の少ない交通の実現などの取組については、道内各地域において、多様な主体との密接な連携・協働に努めながら、国への要望や毎年度の道の政策の展開に反映させるなど、取組の効果的かつ着実な推進を図る。

ビジョンの推進管理



第Ⅱ部 施策編

I 国際交通ネットワークの形成

1 新千歳空港の国際拠点空港化

- 「道内空港における国際航空路線の誘致指針」(H25.3)に基づく、観光プロモーションや経済交流事業等と連携した誘致活動の戦略的な展開を図るとともに、道民に対する利用促進のPR
- 長距離路線の安定運航に必要な滑走路の整備に向けた取組の推進
- 深夜・早朝時間帯(22:00～翌7:00)の発着枠の拡大に向けた取組の推進
- C I Q体制の充実や I L Sの双方向化などの空港施設の整備、一時間当たりの最大発着枠数の拡大などについての国などへの働きかけ
- 空港へのアクセス機能の向上や導入が期待される特定免税店制度の活用など、空港機能の充実や空港利用者の利便性向上に向けた検討、取組の推進
- 一部外国航空会社の航空機の乗り入れ制限緩和に向けた国への働きかけ

2 地方空港の国際機能の向上

- C I Q体制の充実など、国際路線の運航に必要な空港機能の向上についての国への働きかけ
- 「道内空港における国際航空路線の誘致指針」(H25.3)に基づく、観光プロモーションや経済交流事業等と連携した誘致活動の戦略的な展開など、航空路線拡充に向けた取組の推進

3 港湾の国際機能の向上

- 国や港湾管理者などと連携を図りながら
 - ・ コンテナターミナルや荷役施設、国際バルク戦略港湾の機能強化、港湾手続きの一元化や I T化など港湾サービスの充実、国際航路の開設・拡充の促進
 - ・ 道央圏の苫小牧港、室蘭港などでは、産業集積などに対応した取組、札幌市に近接する小樽港や石狩湾新港などでは、物流拠点やエネルギー物資の輸送拠点としての役割に対応した取組、他の港湾については、地域の消費物資や産業資材などの輸出入を安定的、持続的に行うため、必要な施設や港湾サービス、国際航路の維持・充実にに向けた取組を推進
 - ・ クルーズ船など旅客船に対応した、港湾施設の整備や緑地など港湾環境の整備促進や迅速かつ円滑な出入国審査体制の確保についての国への働きかけ
- 付加価値の高い商品開発や海外への販路拡大の取組などによる道産品の輸出拡大、国際コンテナターミナル、大型船に対応した岸壁や荷役機械の整備など港湾機能の強化や本道と中国、ロシア極東などとを結ぶ海上ネットワークの充実などの取組の推進

II 幹線交通ネットワークの形成

1 北海道新幹線の整備

- 新青森―新函館(仮称)間の開業に向けて、「北海道新幹線時代の幕開けに向けたカウントダウン・プログラム」(H24.11)に基づく取組をオール北海道で推進
 - ・ 道内各所の観光地や主要都市などへ快適に移動できる二次交通ネットワークの整備
 - ・ 新幹線駅における案内表示やインターネットなどを活用した分かりやすい交通案内情報の提供
 - ・ 青森県をはじめとする東北地域との連携強化
- 新青森―新函館(仮称)間の一日も早い開業と新函館(仮称)―札幌間の早期完成、青函共用走行問題における早期の抜本的な解決についての国への要請

2 航空ネットワークや空港機能の充実

- 道内路線や道内空港と道外主要都市とを結ぶ航空路線の誘致や利用促進に向けた取組の推進
 - ・ 航空会社や旅行会社等へのPR活動の展開など、既存路線の維持・充実にに向けた取組
 - ・ 必要に応じ、機材の大型化について航空会社に要望
 - ・ 地方空港へのL C Cなどの誘致に向けた取組
- 利用者の利便性の向上のための取組や道内空港の施設整備の促進
- 新千歳空港における、深夜・早朝時間帯(22:00～翌7:00)の発着枠の拡大に向けた取組の推進
- 道内航空路線の維持・確保のための国などへの要望
- 国の空港経営改革に係る動きに適切に対応し、道内13空港による航空ネットワークが将来にわたり確保されるよう、道内空港の運営のあり方について検討を進める

Ⅱ 幹線交通ネットワークの形成

3 高規格幹線道路等の整備

- 道内各地から、空港、港湾、鉄道駅及び観光地相互のアクセスを強化する高規格幹線道路等の道路ネットワーク形成、インターチェンジの設置など高規格幹線道路のアクセス向上、国際標準コンテナ車に対応した国際物流基幹ネットワークの構築に向けた取組の促進
- 適切な除排雪や防雪対策等による、高規格幹線道路の冬期の安全性の確保、円滑な交通の確保
- 災害発生直後においても、生活を守り、産業を支えるための、高規格幹線道路等の整備促進などによる代替性の高い道路ネットワークの形成

4 幹線鉄道の機能の充実

- 国、市町村、ＪＲ北海道との適切な役割分担のもと、高速化など利便性の向上や幹線鉄道の機能の維持・確保に向けた、必要な検討・取組の推進
- ＪＲ北海道に大規模な輸送障害が発生した場合において、ＪＲ北海道からの要請に基づき、道が市町村などと連携し、避難手段や救援物資、避難所の提供などの支援を行う仕組みの構築を推進
- 新幹線の開業後においても、交通モード間・事業者間の連携促進を図りながら、鉄道貨物輸送がその機能を十分に発揮し、円滑な輸送が確保されるよう、必要な検討・取組を推進

5 海上ネットワークや港湾機能の充実

- 国や港湾管理者などと連携を図りながら、
 - ・ フェリー・ＲＯＲＯ船などが就航する港湾において、貨物のユニット化に対応した施設の整備、国内物流ターミナル機能の強化、高規格幹線道路等へのアクセス道路の整備、利用者ニーズに対応したサービス水準の向上などを促進
 - ・ 他の港湾における、港湾機能やアクセス道路の整備、港湾施設の維持管理や更新などの促進
 - ・ 船舶の航行や荷役作業などの安全性を確保するため、施設の整備の促進
- 港湾管理者などとの連携のもとでの、航路の維持・充実に向けた取組の推進
- 各港湾が相互にその機能の連携・補完をし、海上輸送と陸上輸送が連携した効率的な海陸複合一貫輸送の実現

Ⅲ 地域交通ネットワークの形成

1 道路交通ネットワークの整備・保全

- 地域生活を支える幹線道路や生活道路などの道路交通ネットワークの整備の推進
- 道路施設の点検やそれに基づく補修・修繕による老朽化対策、予防保全対策の実施による長寿命化の推進と計画的な維持管理・更新

2 安全で快適な都市内交通環境の整備

- 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の放射道路と環状道路の効率的な整備の推進
 - ・ 幹線道路の改築や交差点改良、鉄道の高架化及び鉄道との立体交差化など、必要な対策の推進
- 都心や中心市街地などにおける荷さばき駐車スペースの確保について、運輸事業者、道路管理者、市町村、沿道住民、商業者などが連携・調整を図り、総合的な施設整備と管理・運営等に取り組む
- 生活道路においては、交通弱者である小学生や高齢者の交通安全の確保に向け、バリアフリー化された歩行者空間のネットワーク化や住区内などにおける車両速度の低減策などの実施のほか、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の促進
- 札幌市及びその周辺地域においては、「都市交通マスタープラン（平成22年3月策定）」を踏まえ、乗継施設の充実、バリアフリー化、ＩＣカードの導入・相互利用などの取組を進め、国や市町村など関係主体との連携を図りながら、公共交通の利便性向上や適切な自動車交通の実現などを図る

Ⅲ 地域交通ネットワークの形成

3 安定した地域交通・離島交通の確保と地域の実情に応じた公共交通サービスの展開

- バス路線の維持・確保のため、国や市町村との役割分担のもと、必要な支援措置を講ずるほか、コミュニティバスやデマンドバスの導入など、地域の実情に応じた取組を促進
- 離島航路については、国や市町村との役割分担のもと、離島航路・航空路の維持のために必要な支援措置を講じるほか、関係者が連携して利用拡大に向けた取組を推進
- 鉄道については、ＪＲ北海道が開発を進めているデュアル・モード・ビークル（DMV）に関する実用化に向けた国の検討状況なども見極めながら、地域交通としての鉄道の維持・確保に向けた検討・取組を進める
- 並行在来線（江差線 五稜郭・木古内間）については、安全性を最優先とした上で、簡素で効率的・機能的な組織体制、利用者目線に立った利便性の高い鉄道の運行に向けた検討、マイレール意識の醸成による利用促進の取組のほか、国等に対し第三セクター鉄道会社に対する支援策の充実・強化を要請
- 北海道新幹線（新函館（仮称）・札幌間）の開業後にＪＲ北海道から経営分離される函館線（函館・小樽間）については、道と沿線市町で構成する「北海道新幹線並行在来線対策協議会」において、開業後における地域住民の交通手段の確保について、調査及び検討を行う

Ⅳ 交通ネットワーク相互の連携

1 交通結節機能の充実

- 国や市町村など関係主体との連携を図りながら、利用者の視点に立って交通拠点のターミナル機能や駅前広場などの交通結節点の機能の強化を促進するとともに、交通拠点における情報提供の連携を促進
- 都市内交通の円滑化や環境負荷の軽減の観点で有効なパークアンドライド（P&R）やサイクルアンドライド（C&R）を促進するため、国や市町村など関係主体との連携により、駐車場や駐輪施設の整備を促進
- 道内の主要都市間を結ぶ高規格幹線道路等とともに、駅・空港・港湾など交通結節点とのアクセス道路の整備を促進

2 交通モード間・事業者間の連携促進に向けた体制の整備

- 駅や空港などの主要ターミナルにおける、乗り継ぎ等に係る現状の課題の把握や課題解決に向けた検討など、交通機関相互の連携強化による質の高い交通ネットワークの形成に向けた、モデル的な取組の検討
- インターネットなどを活用した道内の公共交通に関する情報提供機能の整備に向けた取組について、検討を進める

Ⅴ 安全・快適で環境負荷の少ない質の高い交通の実現

1 環境負荷の少ない交通の実現

- 公共交通機関や自転車の利用促進をはじめ、カーシェアリング、エコドライブの普及促進やハイブリット車、天然ガス車、クリーンディーゼル車、電気自動車、燃料電池自動車等次世代型の低公害車の導入促進、エコ燃料の普及拡大など、環境負荷の少ない交通を実現するための取組や必要な基盤整備を促進
- 物流におけるモーダルシフトの推進、運輸事業者・荷主企業などの関係主体の連携・協働によるエネルギー効率の向上や二酸化炭素排出量の削減に資する取組など、効率的で環境にやさしい物流体系の構築に向けた取組を促進
- 騒音・振動対策や交通基盤の整備における土砂等建設発生材の適切な処理など、生活環境や周辺環境の保全への配慮

V 安全・快適で環境負荷の少ない質の高い交通の実現

2 バリアフリー化の促進

- ユニバーサルデザインの考え方に基づく、段差の解消や歩道の広幅員化、無電柱化などによる、歩行空間のバリアフリー化とともに、公共交通機関の旅客施設・車両のバリアフリー化や駅前広場、バスターミナルなどの交通結節点、駐車場などの一体的なバリアフリー化を促進
- 外国人観光客が快適に旅行することができる環境づくりを進めるため、統一的な観光案内標識などの整備や外国語表記の案内板の整備を促進
- 国や市町村、運輸事業者など関係主体との連携を図りながら、高齢者や障がい者、乳幼児を同伴する者などの円滑な移動や施設の利用の実現のために、道民の理解と協力を深める「心のバリアフリー」や誰もが利用し易い交通環境の整備を促進

3 安全で円滑な冬期交通の確保

- 効率的な除排雪の実施により、適切な冬期路面管理を図るほか、雪崩、地吹雪対策などの防雪対策を推進するとともに、堆雪幅を考慮した道路整備や冬期の歩行空間を確保するなど、安全で円滑な冬期交通の確保を図る
- 冬期間の航空輸送の就航率の向上や遅延の解消に向け、国や関係市町村と連携を図りながら、ILS（計器着陸装置）の双方向化など、空港施設の整備の促進を図る

4 災害に対する安全性の確保

- 「防災」及び「減災」の視点に立った交通基盤整備を進めるとともに、「北海道地域防災計画」に基づき、災害発生時において緊急輸送が適切に確保されるよう、必要な取組を推進
- 道路について、橋梁の耐震化や法面对策など災害での被害を最小限とする道路構造の強化や緊急時の代替路を確保するなどの対策を推進とともに、通行止め箇所やう回路及びその所要時間など、被災時の情報提供の充実を図る
- 港湾・空港について、大規模地震に対応した岸壁や空港施設の耐震化など災害に備えた拠点施設の機能強化を促進するとともに、大規模災害時における継続的な物流機能の確保に向けた港湾間の連携強化など、安全・安心を支える交通結節点としての機能の強化を図る

5 安全、安心な交通施設の整備

- 道内の交通事故は減少傾向にあるが、正面衝突、路外逸脱による作工物衝突は致死率が高いことから、中央分離帯の設置などの事故対策を重点的に推進するとともに、通学路については、地域住民の意見も踏まえながら、歩道の設置や拡幅整備を推進

**北海道交通ネットワーク総合ビジョン
(概要版)**

平成26年 3月改訂
<平成20年12月策定>

発行 北海道

編集 北海道総合政策部交通政策局

TEL 011-231-4111 (代表)

FAX 011-232-4643