

# ① インバウンド加速化戦略

道内空港や港湾の路線拡充・機能強化によるインバウンドの拡大や道内外からの観光客がスムーズに移動できるよう乗り継ぎの利便性を高めるなど、国内外から多くの人を呼び込み、交流人口を一層拡大させることにより、北海道に活力をもたらす交通ネットワークの実現を目指す。

## 戦略の考え方

### 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

- 道内空港や港湾の発着路線拡充・機能強化により、双方向の往来が拡大し、世界に近づく北海道
- 道内外からの観光客が多様な交通手段でスムーズに周遊し、道内の観光関連産業が躍動
- 北海道新幹線の札幌延伸により、大幅な移動時間の短縮が実現し、来道観光客や道民のライフスタイルが変化

## 現状と課題・方向性

### インバウンドなど来道者の大幅な増加 “魅力度ランキングの連続1位を獲得”

- 北海道新幹線開業と札幌延伸
- LCC等の新規就航・増便
- クルーズ船の寄港増加
- 7空港の一括民間委託

### 来道者の地域的な偏在

### アウトバウンドの拡大

### 国内外との「交流人口を大幅に拡大」し、道内の「周遊を増やす」

道外からの直接  
乗り入れ人数  
(2016年度)



【出典】北海道総合政策部調べ



【出典】訪日外国人来道者数(実人員)の推移  
北海道インバウンド加速化プロジェクト(北海道観光局)

	2016	2020	2030
訪日外国人旅行者数	2,404万人	4,000万人	6,000万人

【出典】明日の日本を支える観光ビジョン(観光庁)

## 取組の視点

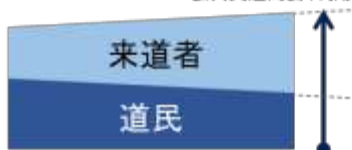
### 交流人口を大幅に拡大

- ◆ 航空路線誘致などでインバウンド等を飛躍的に拡大
- ◆ 観光投資を呼ぶグローバルビジネス等の創出

### 呼び込んだ観光客の周遊

- ◆ 全道各地をスムーズにつなぐ快適アクセス
- ◆ 楽しみをかき立てる観光資源の活用

施策展開 → 公共交通需要(利用者数)



## ② 国際物流拡大戦略

空港や港湾などの物流機能の強化や、ものづくり産業などの集積促進により貨物量の拡大を図るとともに、国際航空路線や北極海航路をはじめとする国際航路の拡大などを進め、世界をつなぐ物流ネットワークの充実・強化に取り組んでいく。

### 戦略の考え方

#### 北極海航路など、世界をつなぐダイナミックな物流ネットワークの実現

- アジアやロシア、欧米などへの多方面への国際航空路・国際航路の開設によるダイレクト輸送の実現
- 道内における力強い産業構造の構築による安定的な貨物の確保

### 現状と課題・方向性



#### 道産食品輸出額の推移



#### 北極海航路の状況



### 取組の視点

#### 海外成長力の取り込み

- ◆ 戦略的な国際航空路線の拡大・新千歳空港を核とした国際航空貨物の拡大
- ◆ 北極海航路の拠点化に向けたステップアップ
- ◆ 港湾の国際機能強化

#### 道内産業の活性化・高度化

- ◆ 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道産食品の輸出拡大



### ③ シームレス交通戦略

交通モードの連携によるスムーズな乗り継ぎや利用者ニーズにあった最適な運行ダイヤの編成といった公共交通の利便性向上を図るとともに、自治体や住民、企業など、地域社会が一体となって、公共交通を積極的に利用する取組を両輪で進め、利便性が高くストレスのない移動環境の実現を目指す。

#### 戦略の考え方

#### 鉄道やバスなど公共交通の連携による利便性が高くストレスのない移動の実現

- 誰もが安全で快適に利用できる、シームレスで利便性の高い交通環境が形成
- 地域や住民、企業などが一体となって公共交通の利用を促進し、持続可能なネットワークを確保

#### 現状と課題・方向性

#### 地域の公共交通の存亡危機 “利用者減少による路線縮小”

人口減少・モータリゼーションの進展

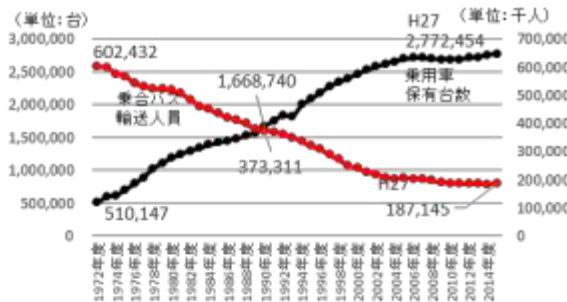
JR北海道による事業範囲の見直し

生活交通路線の縮小

高齢化の進展による交通弱者の増加

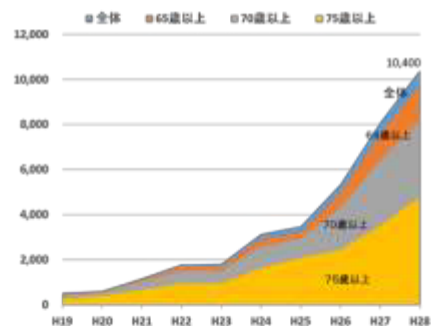
#### 「利便性向上」と「利用促進」、 「連携の促進・強化」の相乗効果

道内における乗用車保有台数と乗合バス輸送人員の推移



【出典】数字で見る北海道の運輸(北海道陸運協会)

道内の運転免許の返納状況



【出典】警察庁 運転免許統計

#### 取組の視点

##### 利便性の向上

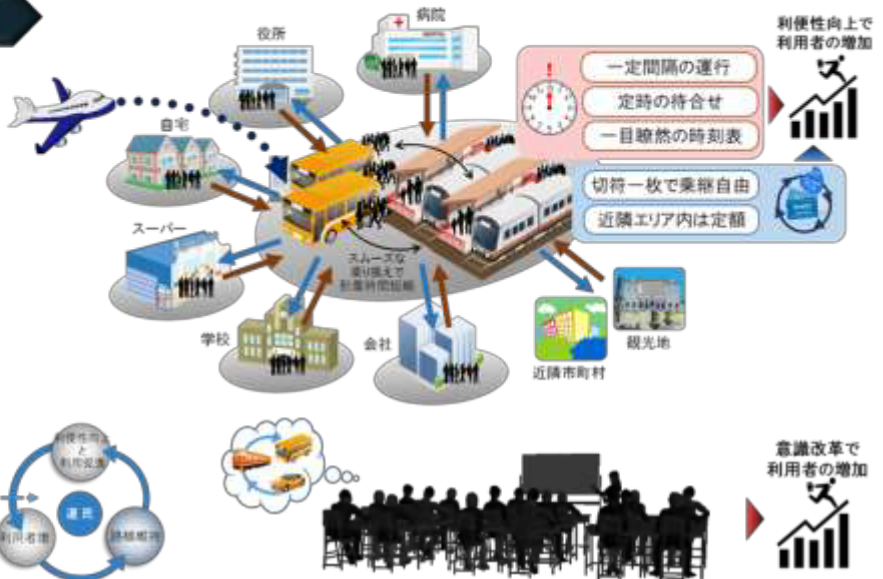
◆持続的な地域交通の確立などに向け地域の関係機関の強力なタッグチーム

◆連携の促進・強化

◆使いやすさと分かりやすさを追求した公共交通

##### 利用の促進

◆公共交通を大切にする考えとその行動力で地域を守る



## ④ 地域を支えるヒト・モノ輸送戦略

ヒトとモノを同時に運ぶ貨客混載の促進や、自治体と事業者が連携した輸送人材の確保・育成など、地域や交通・物流事業者が、相互に連携・補完した取組を進め、地域の暮らしや産業を支える安定的かつ持続可能な輸送ネットワークの確保を目指す。

### 戦略の考え方

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

- 地域での安定したヒト・モノ輸送の確保により、道民の安全・安心な生活を確保
- 生産地と連携した物流体制の構築により、道産品の安定供給や産地の収益力を強化
- 自動走行・ドローン等の新技術を活用したヒト・モノ輸送体制を構築

### 現状と課題・方向性

#### ヒトの移動・モノの輸送の危機

“事業者の努力だけでは存続が困難”

過疎地における  
脆弱な公共交通

人口減少などによる  
ドライバー不足

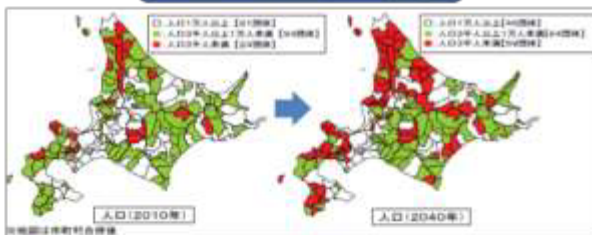
過疎化の進行による  
輸送効率の低下

宅配便  
個数の増加

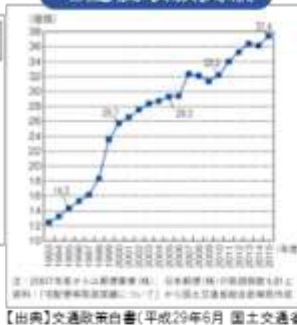
農水産品等の  
季節変動・片荷輸送

輸送事業者・地域・利用者・荷主などの「連携」による「効率化」

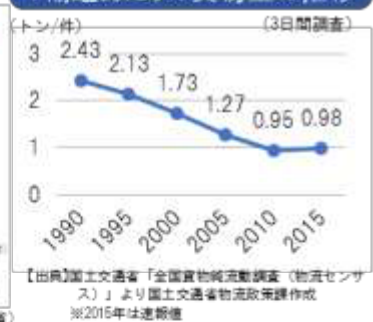
#### 道内市町村の人口推移



#### 宅配便取扱実績



#### 1輸送あたりの貨物量の推移



### 取組の視点

#### ヒトの移動の最適化

- ◆ 地域とともに創る生活交通ネットワーク

#### ヒト・モノ輸送の連携・効率化

- ◆ 『ヒト・モノ共同輸送』のさらなる促進
- ◆ 次世代を担う輸送人材の確保・育成

#### ヒト・モノ輸送の技術革新

- ◆ 自動走行・ドローン輸送等の実現に向けた環境整備

#### モノの輸送の効率化

- ◆ 輸送事業者や地域と連携した輸送の『共同化』『効率化』の促進
- ◆ モーダルシフト等の推進
- ◆ 産地から消費地までの輸送の効率化
- ◆ 荷主と連携した生産性向上



## ⑤ 災害に強い交通戦略

交通・物流事業者や関係機関との連携体制の強化をはじめ、災害時における的確な情報共有・発信や代替交通の確保に向けた連携など、災害に強い公共交通ネットワークの実現を目指す。

### 戦略の考え方

#### 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

- 自然災害による交通障害等への迅速な対応が行われ、ヒトやモノの移動が早期に回復
- 代替交通手段の案内など、利用者目線に立ったタイムリーな情報提供で円滑な移動を確保
- インバウンドをはじめとする来道者が、災害発生時にも、安全・安心に旅行を継続

### 現状と課題・方向性

#### 災害時等において交通結節点に人が滞留

“滞留防止に向けた事業者間連携の促進”

気候変動による  
自然災害リスクの増大

台風や大雪等による  
大規模な交通障害の発生

非常時情報の  
伝達不足

交通拠点の収容等  
対応の限界

#### 「災害時の連携強化」と「安心を届ける情報発信」



### 取組の視点

#### 関係機関の連携体制の強化

- ◆ 災害時に力を発揮する交通・物流の連携強化
- ◆ 雪に負けない鉄道施設や空港などの機能強化と道路ネットワークの確保
- ◆ 旅行者等に寄り添う地域のサポート体制構築

#### 旅行者等も安心できる情報発信

- ◆ スマホなどでラクラク検索・情報入手
- ◆ 交通拠点等でチェックできる多様な運行情報

