Ⅳ　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

交通ネットワークは、単一市町村のみで完結するものではなく、周辺エリアと密接につながっていることから、広域（全道）的な観点からも捉えていくことが重要である。

こうしたことから、ヒトやモノの動きや地域間のつながりの観点から、一定の地理的範囲を「道央・道南」「道北」「道東」の３つの交通ネットワーク形成圏として設定し、それぞれの圏域において、交通事業者をはじめ、行政機関や関係団体が一体となって取組を進め、北海道全体の活性化を促進する公共交通ネットワークを実現する必要がある。

＜北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ＞

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

【主なモード：鉄道、航空機、都市間バス】

- 本道のさらなる発展を牽引する路線であり、交流人口や経済活動の拡充、国土強靭化などに資するため、高速性、大量輸送を担う交通ネットワークの継続と、その基盤の充実を進める。

取組の方向性	鉄道や航空機、都市間バスといった高速な移動手段により、相互に補完しながら、全体として強靭なネットワークを形成

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

【主なモード：鉄道、都市間バス、乗合バス、離島航路】

- 観光客の周遊促進や、通学、通院、買い物など地域住民が分散する都市機能を享受するために必要な移動手段であり、様々な地理的条件なども踏まえながら、利便性や接続性の向上に取り組むなど、持続的な公共交通の維持・確保や機能強化を進める。

取組の方向性	地域の利用実態や今後の見込みなどを見据え、地域の中核的な都市との円滑な接続に配慮した利便性の高い持続的なネットワークを形成

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

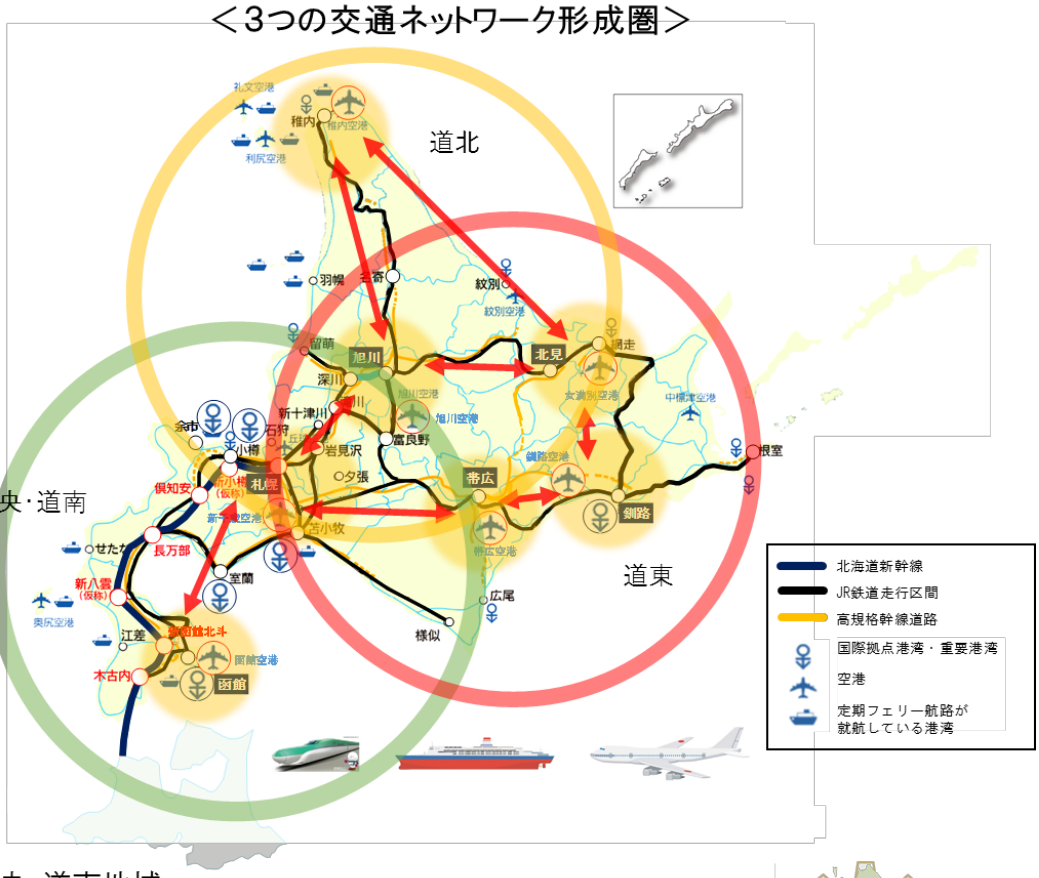
【主なモード：乗合バス、タクシー、デマンド型交通】※都市部では鉄道も

- 地域住民の日常の移動に必要な移動手段であり、それぞれ地域のまちづくりの形に応じて、きめ細かな対応を進める。

取組の方向性	地域の将来ビジョンの実現に向けて、地域が主体となり、事業者と住民などとの協働により、まちづくりと一体的に、最適な公共交通サービスを確保

幹線交通、広域交通、生活圏交通の3つの階層を基本に、一定の地理的範囲として「道央・道南」、「道北」、「道東」の3つの交通ネットワーク形成圏を設定

＜3つの交通ネットワーク形成圏＞



1　道央・道南地域

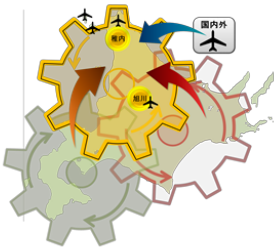
○　中核都市である札幌市や函館市を中心に様々な都市機能が集積し、新千歳空港や新函館北斗駅という北海道の二大ゲートウェイをはじめ、室蘭港・苫小牧港という2つの国際拠点港湾を有する当地域を、国内外から多くのヒトやモノを呼び込む交通ネットワーク形成圏と捉える。

○　将来に向けては、圏域内の循環を促進する交通ネットワークの整備を進め、さらなる成長に向けた大きな動きを生み出すとともに、青森県をはじめとする東北地域などとの交流促進や隣接圏域への波及を通じて、本道経済を力強く牽引していくことが期待される。

2　道北地域

○　稚内市から旭川市や留萌市、さらには富良野市へ南北に広がる地域を交通ネットワーク形成圏として捉える。

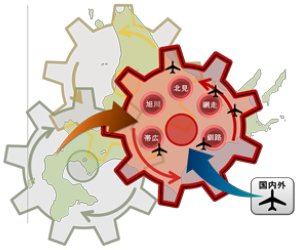
○　将来に向けては、地域内にある豊かな自然環境や雄大な大地を最大限に活用し、自動運転といった先駆的な実証実験を行うフィールドの提供をはじめ、新たな投資や観光客の誘致などにより積極的に交流人口を呼び込むとともに、隣接する圏域との連動により、地域の活力を増幅させ、本道経済の活性化を一層促進していくことが期待される。



3　道東地域

○　北見市、網走市、帯広市、釧路市などを中心に東西に広がる地域を交通ネットワーク形成圏と捉える。

○　将来に向けては、圏域内の都市間の移動のほか、知床、釧路湿原、阿寒摩周といった国立公園をはじめとする雄大な自然や温泉地などの観光資源を巡る広域周遊を支える交通ネットワークの循環を強化することにより、地域内経済の活力を一層高めるとともに、本道経済の活性化を加速していくことが期待される。



・各圏域については、市町村界などにより明確に区分されるものではない。交通事業者や行政機関などが連携して取組を進めることが適当な一定の地理的な範囲を交通ネットワーク形成圏として設定するものである。